

Uusia tuulia kuntien liikkumispalveluissa

Kuntamarkkinat 16.9.2021 klo 10.00-10.45

Ohjelma

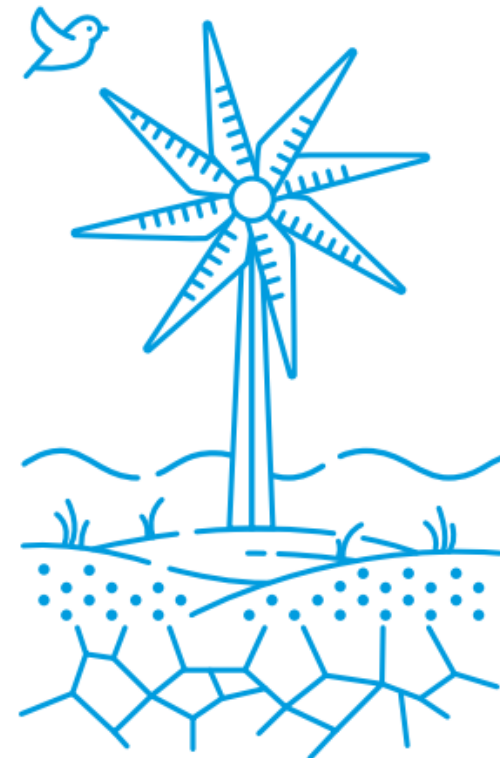
- **Liikkumisen tuulimyllymallin soveltaminen kunnassa, esimerkkinä Turku**
 - Hankepäälikkö Stella Aaltonen, Turun kaupunki
- **Soite:n henkilökuljetusten uudistaminen**
 - Vammaispalvelujen toimialajohtaja Tanja Witick, Keski-Pohjanmaan sosiaali- ja terveysterveyspalvelukuntayhtymä
- **Realismia vai utopiaa: joukkoliikenteen lipputuotteiden yhteentoimivuus**
 - Toiminnanjohtaja Minna Soininen, Paikallisliikenneliitto
- **Loppusanat**
 - projektipäälikkö Heli Siirilä, Vaasan yliopisto

Liikkumisen tuulimyllymallin soveltaminen kunnassa, esimerkkinä Turku

Stella Aaltonen, Turun kaupunki



Guidelines on **How to implement MaaS** in local contexts



Liikkuminen palveluna –kokonaisuuden edistäminen vaatii...

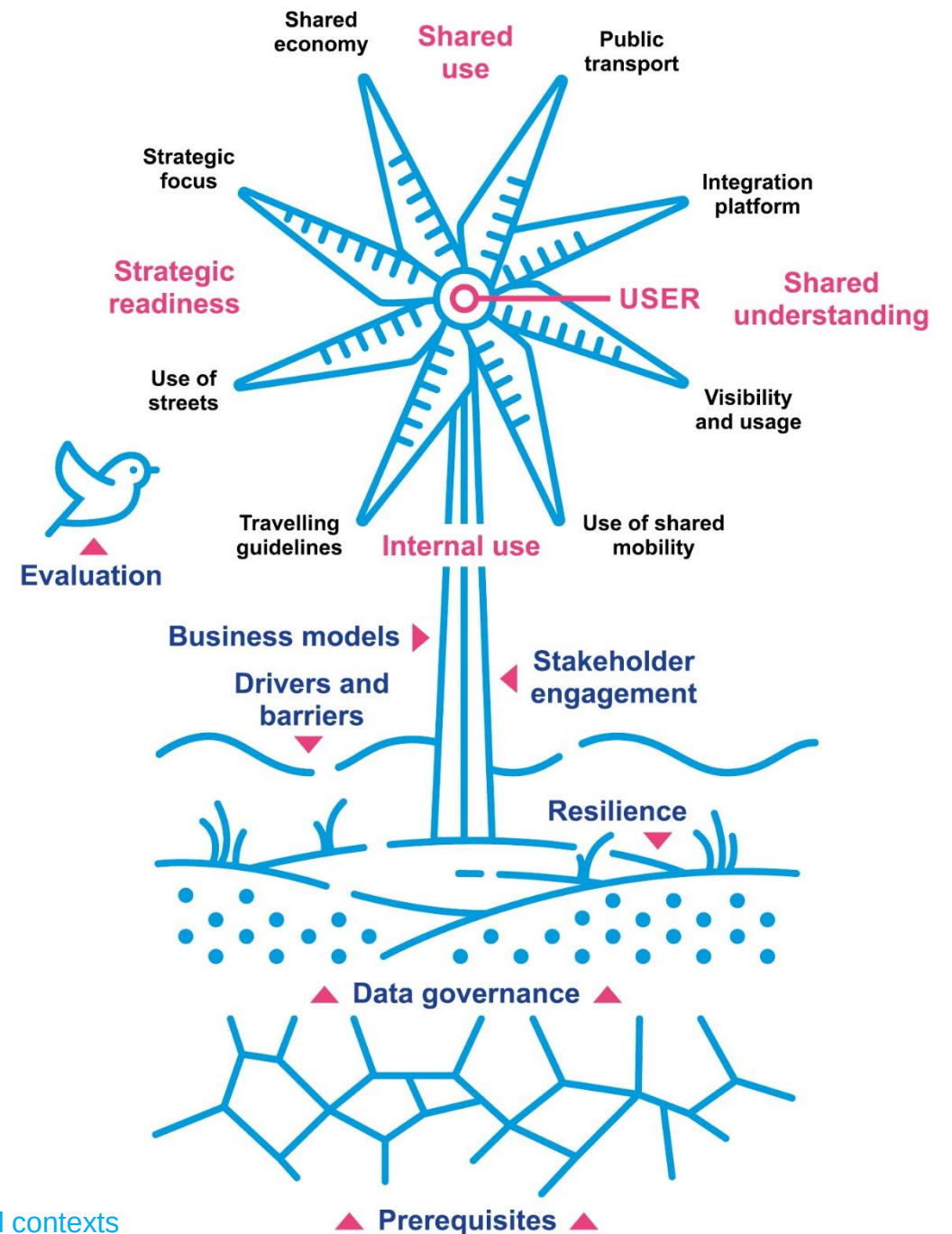
- laajamittaista ja tiivistä eri sidosryhmien välistä yhteistyötä.
- selkeitä toimenpiteitä ja johtajuutta.
- riittäviä resursseja.
- osaamista: uudet teknologiat, liiketoimintamallit, it-osaaminen, lainsäädäntö, ajattelutaidot...
- resilienssiä jatkuvien muutosten edessä.



Illustration: Salla Lehtipuu

Tiivistetysti tarvitaan siis..

- Keskittymistä käyttäjien tarpeisiin
- Kokonaisvaltaisen ekosysteemin rakentamista
- Hyvän pohjan rakentamista

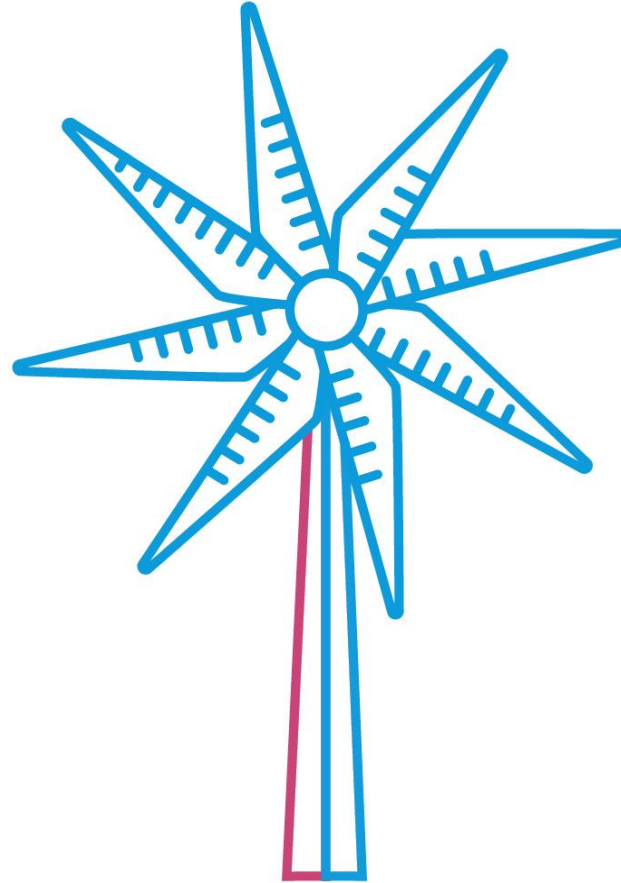


Liiketoimintamallit

Arvonluonti

Arvon toimittaminen

Arvon talteenotto



Eri toimijoiden roolit (kaupunki, alue, kansallinen taso)

Eri roolien määrittelyt (kaupunki, joukkoliikenne, operaattori)

Jatkuva kanssakäynti ulkoisten ja sisäisten sidosryhmien kanssa

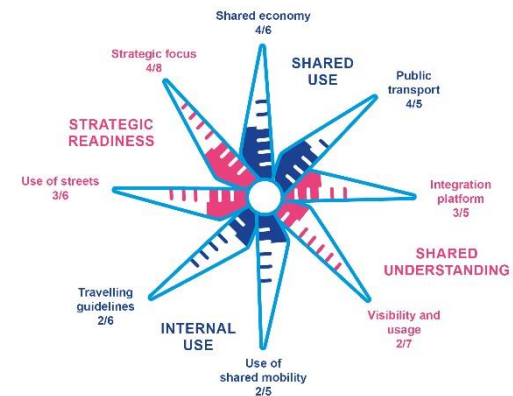
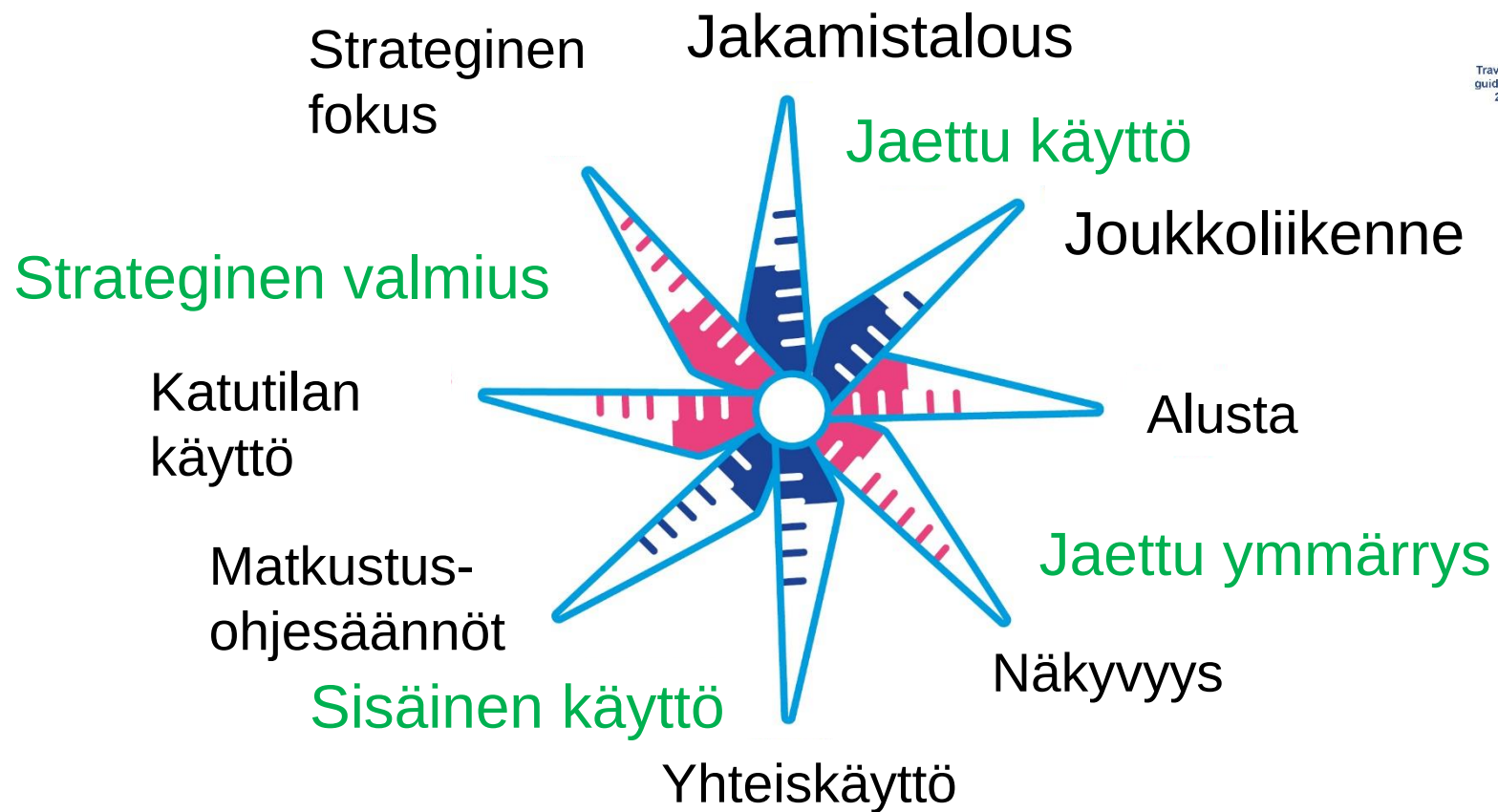
Yhteinen visio

Positiivinen ja kannustava lähestymistapa

Markkinointisynergiat

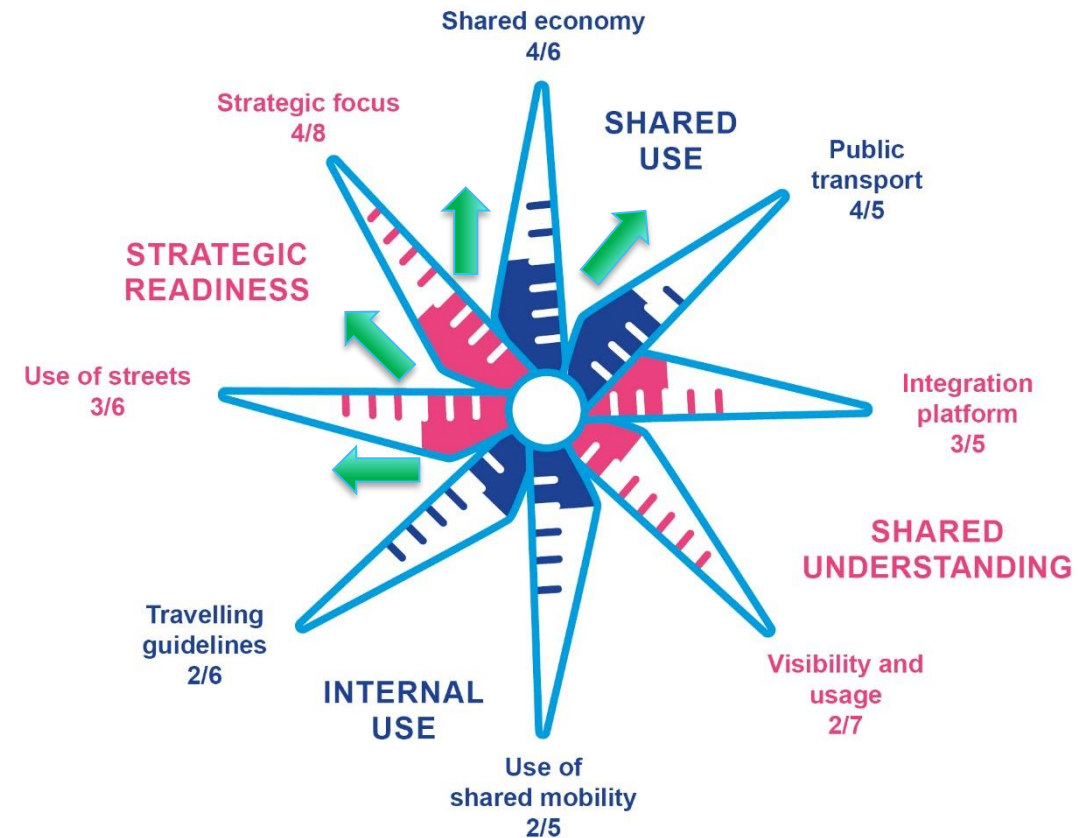
Sidosryhmien osallistaminen

Valmiustasot



MaaS Turussa

- Keskittyminen pohjatyöhön ja valmiustason seuraaviin askelmiin.
- Saavutukset viime vuosilta:
 - Joukkoliikennelippujen integrointi tapahtumalippuihin
 - Kaupunkipyöräjärjestelmän lippuintegroinnit joukkoliikenteeseen
 - MaaS alustojen integroinnit joukkoliikenteen taustajärjestelmään
 - Pysäköintipolitiikan uudistaminen
 - Yhteistyö palvelutarjoajien kanssa
 - Organisaatio tukemaan liikkumisen palveluiden edistämistä.



Kiitos!

Stella Aaltonen

stella.aaltonen@turku.fi

[Guidelines on how to implement MaaS in local contexts](#)





soite

Ihminen keskiössä
Individen i centrum



Soite:n henkilökuljetusten uudistaminen

Tanja Witick

Toimialuejohtaja/Erityishuoltopiirin johtaja

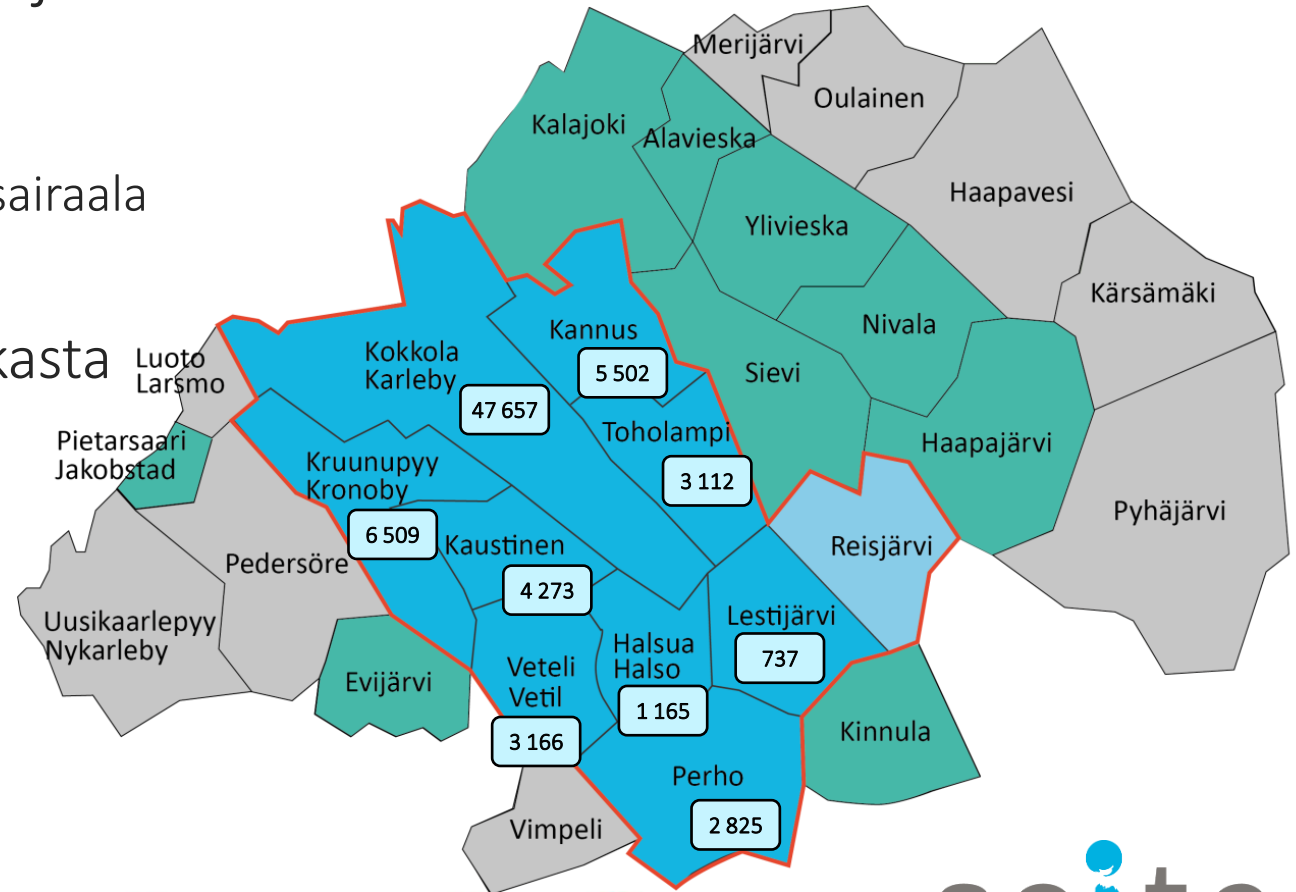
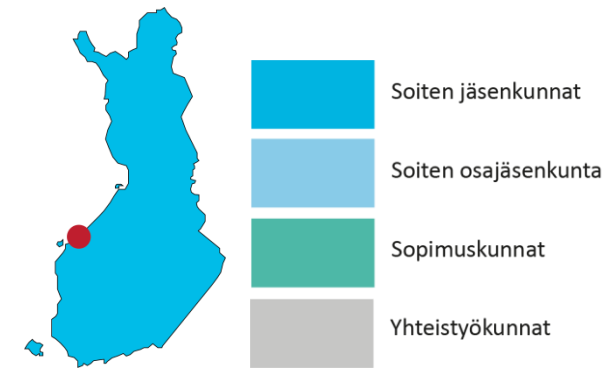
Keski-Pohjanmaan sosiaali- ja terveysterveyspalvelukuntayhtymä Soite

Soite

- Soite on 1.1.2017 toimintansa aloittanut perus- ja erikoispalvelut sekä sosiaali- ja terveydenhuollon palvelut yhteen liittävä kuntayhtymä Keski-Pohjanmaalla

- Perusterveydenhuolto
- Sosiaalipalvelut
- Erikoissairaanhoido: Keski-Pohjanmaan keskussairaala
- Erityishuoltopiiri

- Jäsenkuntien väestöpohja noin 78 000 asukasta
- Kaksikielinen palvelu



16.9.2021

2016 -> 2021

- Soiten valmisteluvaiheessa 2016 asetettiin tavoitteeksi kuljetuspalveluiden järjestäminen yhdessä kokonaisuudessa.
- Toiminta alkoi 1.9.2017 SHL ja VPL kyytien yhdistelyllä
- **Matkapalvelukeskus kokonaisuus 2021**
 - VPL ja SHL kyydit (vapaa-ajan kyydit, erillistilaukset jne.)
 - VPL ja SHL (ml mielenterveyspalvelut), ryhmäkuljetukset (päiväaikainen toiminta, avotyö, green care, erityislasten ap-ip kyydit)
 - Kokkolan kaupungin palveluliikenne
 - Matkapalvelukeskuksen palveluntuottajana Taksi Helsinki
 - Kuljetuspalvelut hankittu ilmoittautumismenettelyllä (dynaaminen hankinta)





Talous ja raportointi

- Kustannussäästöjä on muodostunut
 - Kyytien yhdistelystä
 - Matkapalvelukeskuksen palveluntuottajan kilpailutuksesta
 - Dynaamisesta hankintamallista
 - Yhteistyöstä Kokkolan kaupungin kanssa asiointiliikenteen osalta
- Matkapalvelukeskus tuottaa
 - Laskudatan, jonka perusteella kyydit maksetaan kuljetusyrittäjälle ja asiakkaan omavastuut veloitetaan
 - Raportoinnin tiedot, jotka siirretään Soiten BI ympäristöön

Toiminnan volyymi 2021 (1-8/21)

Toteutuneet kulj.

32276

Asiakkaita yht.

1240

Sovitussa aikataulussa

98,5%

Yhdistellyt matkat, %

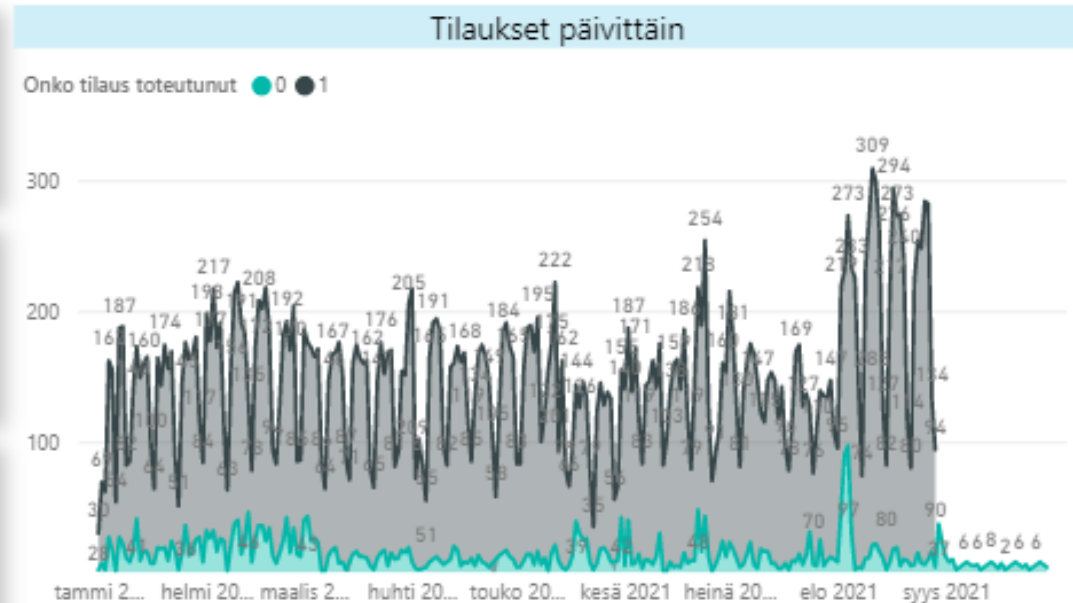
2,63%

Ajetut km:t

352,63 t.

Kustannukset

1,01 milj.€



* Matkamäärät merkittävästi pienemmät kuin ennen koronaa

* Kyytien yhdistelyä ei tehdä





Toiminnan kehittämisen kulmakivet...

- Avoin ja jatkuva, rakentava keskustelu palveluntuottajien kanssa. Rohkeus kehittää toimintaa
- Matkapalvelukeskuksen palveluntuottaja
- Kuljetuspalveluiden palveluntuottajat
- Avoin ja aktiivinen yhteistyö kuntien, alueen hankkeiden ja muiden toimijoiden kanssa.
- Yhteinen ohjausryhmä
- Palautekanavat
 - Maakunnallinen vammaisneuvosto
 - Maakunnallinen vanhusneuvosto
 - Palautejärjestelmä

... ja haasteet

- Toiminta on kolmen kimppa
 - Soiten linjaukset ja määrittelyt
 - Matkapalvelukeskuksen palveluntuottajan toiminta
 - Kuljetuspalveluyrittäjien toiminta
- Kilpailutukset; valitukset ja markkinaoikeusmutkat vievät kehittämistyötä aina vuosia eteenpäin
- Kapasiteettipuute joillakin alueilla – autot ja oikeanlainen kalusto



Visiot ja jatkosuunnitelmat

- Kehittämiskohteet
 - Kiireettömät potilassiirrot
 - Pientavarakuljetusten yhdistäminen asiakaskuljetuksiin
 - Ruokakuljetukset
 - Kuntien kuljetukset
 - Matkojen ketjutus
- Visiot
 - Eri matkatyyppien yhdistely (kela, sivistys, sote, vapaa-ajan kyydit)



Kiitos!



soite

Keski-Pohjanmaan sosiaali- ja terveyspalvelukuntayhtymä | Mellersta Österbottens social- och hälsovårdssamkommun

Realismia vai utopiaa: joukkoliikenteen lipputuotteiden yhteentoimivuus

Minna Soininen,
toiminnanjohtaja,
Paikallisliikenneliitto

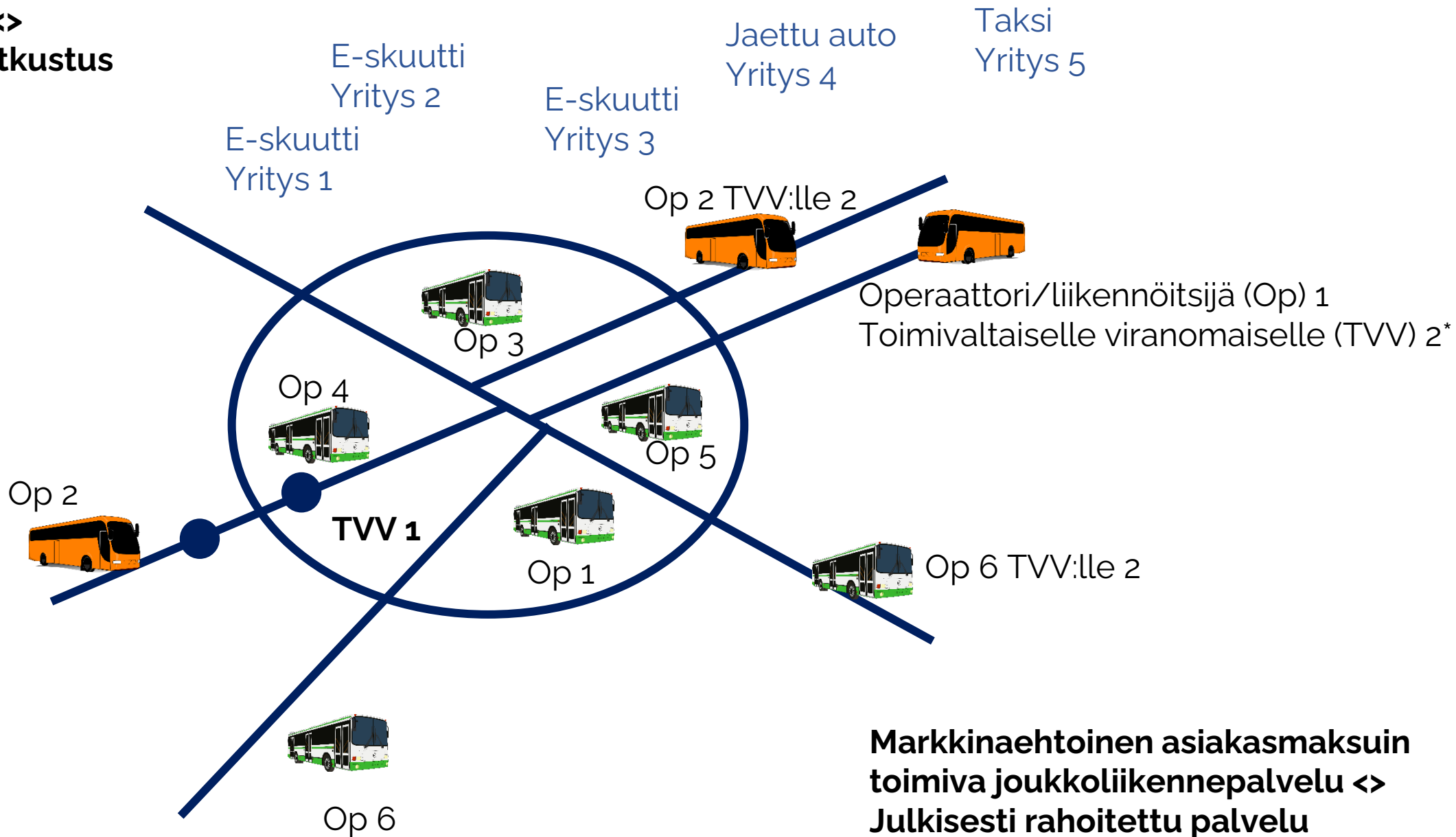
16.9.2021



Yritysten välinen kilpailu

- Kiellettyjä ovat erityisesti sellaiset sopimukset, päätökset ja menettelytavat: joilla suoraan tai välillisesti vahvistetaan osto- tai myyntihintoja taikka muita kauppaehtoja
- jne.
- Kielto ei kuitenkaan koske sellaista elinkeinonharjoittajien välistä sopimusta, elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän päätöstä tai elinkeinonharjoittajien yhdenmukaistettua menettelytapaa tai sellaista sopimusten, päätösten tai yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmää, joka:
 - 1) **osaltaan tehostaa tuotantoa tai tuotteiden jakelua** taikka edistää teknistä tai taloudellista kehitystä;
 - 2) **jättää kuluttajille kohtuullisen osuuden näin saatavasta hyödystä;**
 - jne

Matkaketju <> Päivittäismatkustus



Yksi matkavastuksista

Hintatiedon löytäminen

Liput ja hinnat

Matkalipun ostaminen



Hinnat



Lippujen vuorokohtaiset hinnat löydät Matkahuollon aikatauluhaun kautta.

Lapset (4-11 v), nuoret (12-16 v), opiskelijajärjestön tai matkahuollon opiskelijakortilla, varusmieskortilla, lehdistökortilla sekä eläkeläiset 65-vuotta täyttäneet saavat 25 % alennuksen. Varaudu esittämään alennuskorttisi aina autoon noustessa. Huom! Ely-taksaa käyttävissä vuoroissa ei välttämättä ole alennusryhmiä ollenkaan tai ne voivat poiketa edellä mainituista.

Kaksi alle 4-vuotista lasta aikuisen mukana maksutta.

Nettisivuilla ilmoitetut lippujen hinnat ovat voimassa netistä ostettaessa, autossa hinnoittelu on km-portaisiin perustuva.

Reittiliikenteen käteishintataulukon 31.12.2020 saakka löydät tästä

Reittiliikenteen käteishintataulukko 1.1.2021 alkaen

Ely-liikenteen käteishintatauluko löytyy tästä

Ely-liikenteen käteishintataulukko 7.6.2021 alkaen

Ely-taksavuorot 2021-2022

Matkahuollon lipputuotteet



Lippujen hankinta



Matkan hinnoittelu

Kaupunkijoukkoliikenteen julkisesti hankitun ja verovaroin osittain rahoitetun palvelun hinta asiakkaalle.

30 päivää

28 km, kaupunkiseutu, esim. 85 euroa

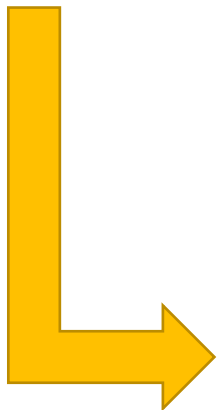
Hinta jonka omilla rahoillaan maksava asiakas maksaisi

Erityislainsäädännöllä rahoitettavat matkat ja niiden matkojen/tuotteiden hinta: esim. koulumatkatuki.

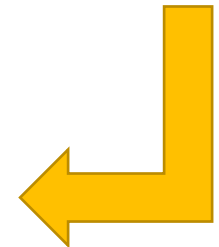
44 matkaa

Matkahuollon hinnasto: 25-29 km aikuinen; 185,20 euroa

30 matkaa/30 päivää
"Hinta määräytyy yhteysvälin mukaan"



Yhteinen tuote päivittäismatkustukseen; hinnanmääritys ja rahanjako



Palvelupaketti päivittäismatkustukseen – osittain utopiaa

Puolesta

- Kysyntää ja tarve on
- Koko palveluverkko yhdessä olisi parempi ja kilpailukykyisempi
- Teknologinen kehitys lippujärjestelmissä mahdollistaa entistä paremmin
- Kaupunkiseuduilla ratkaistu PSA-keinoin (suurin volyymi niillä työssäkäyntialueilla)

Vastaan

- Vanhat tuoterakenteet
- Iso työ sopia, sovitella ja ohjelmoida suhteessa saatavaan tuottoon
- Yritysten tuotto-odotukset matkaa kohden korkeat?
- Kilpailulain hengen vastaista

Matkakaketjut realismia

Puolesta

- Teknologia toisen toimijan lippujen myyntiin välittämiseen vaikkapa sovelluksen kautta asiakkaalle on olemassa ja toimii.
- Hinnat helppo laskea yhteen.

Vastaan tai kysymysmerkkejä

- Luotettavuus ja vastuunjako.



Suomen Paikallisliikenneliitto ry

Yhteystiedot

Minna Soininen, toiminnanjohtaja
etunimi.sukunimi@pllry.fi

www.paikallisliikenneliitto.fi



4PT_fi



Paikallisliikenneliitto

Uusia tuulia kuntien liikkumispalveluissa: Loppusanat

HTM Heli Siirilä

Vaasan yliopiston tutkimusalusta InnoLab

Vähähiiliset liikennepalvelut Vaasan seudulla 2030 -tiekartta



Tiekartta *Vähähiiliset liikennepalvelut Vaasan seudulla 2030* auttaa hahmottamaan niitä kehityspolkuja, joilla voidaan lisätä liikenteen kestävyyttä. Tiekartta jakaantuu kahdeksaan eri teemaan, joista jokaiselle on osatavoitteita ja tavoite-tila vuoteen 2030 asti. Tiekartta on saatavilla suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi.

Liikenteeseen, liikennepalveluihin ja tiekartassa käsiteltyihin teemoihin vaikuttaa monien eri julkisten ja yksityisten toimijoiden ratkaisut ja päätökset. Siksi tavat, joilla kukin osaltaan voi edistää kestäviä liikennepalveluita, vaihtelevat. Yhteinen suunta on tärkein. Tavoitteena on kehittää liikennepalveluita ja nostaa niiden käyttöastetta tiekartan avulla.

Tiekartta on laadittu muun muassa Vaasan seudun kuntien, viranomaisten, yritysten ja kohderyhmien edustajien kanssa osana *MoveIT – Vähähiiliset liikennepalvelut Vaasan seudulla 2030* -hanketta. Hanke oli käynnissä 1/2019–8/2021, toteuttajina Vaasanseudun Kehitys Oy VASEK ja Vaasan yliopisto. Hankerahoittajia olivat Pohjanmaan liitto/EAKR-rahoitus, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Vaasan kaupunki ja Mustasaaren kunta.

MoveIT-hanke suosittelee, että seuraavaksi seudulla tehdään toimintasuunnitelma tiekartan tavoitteiden, ja erityisesti liikenteen kestävyystavoitteiden, saavuttamiseksi.

Vaasassa kesäkuussa 2021

VASEK

 Vaasan yliopisto
UNIVERSITY OF VASA

 Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

V A A S A
V A S A

 KORSHOLM
MUSTASAARI

 Österbottens förbund
Pohjanmaan liitto

Vipuvoimaa
EU:lta
2014–2020

 Euroopan unioni
Euroopan aluekehitysrahasto
Euroopan sosiaalirahasto

Vähähiiliset liikennepalvelut Vaasan seudulla 2030 -tiekartta

	Lähtötilanne 2021	2024	2027	Tavoitetila 2030
 Työpaikat	Pitkiä työasiamatkoja tehdään paljon julkisella liikenteellä. Päivittäisissä työhön liittyvissä matkoissa oman auton käyttö yleistä. Kestävä liikkuminen on melko tuntematonta tai nähdään kulueränä. Muutamia edelläkävijätyöpaikkoja.	On perehdytty, kuinka valtio kannustaa kestävään työmatkaliikkumiseen sekä millaisia liikkumispalveluita on tarjolla. Yhä useammalla työpaikalla on laadittu liikkumissuunnitelma sekä kokeiltu, millaista liikkuminen voisi olla hyödyntämällä erityisesti joukkoliikennettä ja muita liikennepalveluita, kimpakyytejä ja (sähkö)pyöräilyä (kodin ja työpaikan väliset matkat sekä työasiamatkat).	Työasiamatkat ovat kestäviä ja tehdään pääasiassa ostamalla monipuolisesti erilaisia liikennepalveluita. Yhä useampi työpaikka on laatinut liikkumissuunnitelman. Kehittäminen jatkuu työpäivän aikaisessa liikkumisessa sekä kodin ja työpaikan välisissä matkoissa. Pysäköinti- ja pukuhuonetiljoja on pikkuhiljaa muokattu tukemaan kestävien liikkumistapojen valintaa (esim. miellyttävät pyöräparkit ympäri vuoden, sähköpyörien ja -autojen latausmahdollisuudet, kimpakyytiautojen parkkipaikat).	Työpaikkojen matkustuskäytännöt ja fyysiset rakenteet kannustavat liikennepalveluiden käyttöön ja kestäviin liikkumistapoihin. Muutos nähdään järkevänä työnantajan ja työntekijöiden kannalta. Kimpakyydit yleisiä silloin, kun muut liikennepalvelut eivät ole tarjolla.
 Asukkaat	Autoiluarki on enemmistölle rutiinia ja sille harvoin nähdään muuta vaihtoehtoa. Asukkaiden tieto tarjolla olevista liikennepalveluista vaihtelee.	Varsinkin nuoret ja opiskelijat ovat ottaneet omakseen eri liikennepalvelut (kuten bussit, sähköpotkulaadat, autojen yhteiskäyttö ja -vertaisvuokraus). Tapahtumien ja harrastusten yhteydessä järjestäjät miettivät ja kehittävät myös sitä, millaisin tavoin liikutaan tapahtuma- ja harrastuspaikoille.	Yhä useammassa kotitaloudessa ei ole omaa autoa jokaisella täysi-ikäisellä, koska liikennepalveluiden ostaminen mahdollistaa arjen sujuvuuden vähemmällä automäärällä. Kun ei ole tarjolla julkista joukkoliikennettä, ovat kimpakyytialustat kovassa käytössä, kyytiä kehtaa pyytää. Taloyhtiöiden yhteiskäyttöautot ovat yleistyneet.	Asukkaat tietävät, millaisia liikennepalveluita on tarjolla ja niitä palveluita myös käytetään mielellään. Kimpakyydit ja yhteiskäyttöpalvelut ovat luonnollinen osa arkea joukkoliikenteen ohella.
 Palveluntarjoajat	Vaihtelua eri yritysten välillä mm. digitaalisuustavoitteissa sekä markkinoinnin määrässä. Koronan vaikutukset alaan olleet voimakkaita eikä sen lopulliset vaikutukset ole tiedossa.	Matkaketjujen rakentaminen on käynnistynyt (=yksi matkalippu sisältää koko matkan eri matkustuvälineineen). Tätä on edistetty mm. yhteisillä kehittämishankkeilla, joissa on digitaalinen painotus. Julkisen sektorin kilpailutukset ovat ohjanneet digitaalisuuden yleistymiseen ja matkaketjujen rakentamiseen sekä kestäviin käyttövoimiinkalustoissa.	Matkaketjujen rakentaminen on jatkunut. Tarjontaa suunnitellaan yhä enemmän myös eri työpaikkojen kanssa. Rääätälöidyt palvelut kasvattaneet liiketoimintaa. Yritysten hankintaosaaminen on parantunut. Yritykset viestivät palvelutarjonnastaan monikanavaisesti, henkilöstöä on koulutettu viestintäänsinkin. Liikennöitsijöiden välinen yhteistyö jatkuu yhteistyöfoorumeissa ja yhteishankkeissa.	Matkaketjuja on tarjolla yhä enemmän paikallisesti ja valtakunnallisesti, tehty kehitys- ja yhteistyö näkyy kasvavina matkustajamäärinä. Liikennöitsijät panostavat viestintään ja markkinointiin, joten asukkaiden on helppoa saada tieto aikatauluista, reiteistä, maksutavoista. Hankintaosaaminen hyvällä tasolla.
 Maksutavat	Kulkuvälineissä erilaisia keskenään, yhteensovittaminen puuttuu → vaikea asiakkaille (mm. nettilippu, käteinen, pankkikortti, siru, Walmi, lipun saa/ei saa ostettua kuskilta)	Julkinen sektori hankinnoillaan sekä liikennöitsijät kulkevat kohti tunnistepohjaista matkojen maksamista. Rahakin edelleen käytössä maksuvälineenä.	Maksutavat pelaavat yhä paremmin yhteen kansallisten järjestelmien kanssa, ja se on edistänyt matkaketjujen kehittämistä. Maksutavat saa helposti selville ja siksi mm. myös turistit käyttävät monipuolisesti liikennepalveluita.	Eri kulkuvälineissä käytössä sujuvia ja yhtenäisiä maksutapoja ja ne ovat yleisesti tiedossa. Asiakkaille helppo järjestelmä

Vähähiiliset liikennepalvelut Vaasan seudulla 2030 -tiekartta

	Lähtötilanne 2021	2024	2027	Tavoitetila 2030
 Hallinto	Liikennettä käsittelevä hallinto on hajaantunut eri viranomaisille ja yksiköihin. Seudulla vain muutamia asiaan keskittyviä viranhaltijoita, pienissä kunnissa ei yhtäkään.	Perustettu seudullinen liikennepalveluryhmä käsittelee systemaattisesti ja yhteensovittaa henkilöliikenteen kehittämistä. Seudun valtuustot käsittelevät 2 vuoden välein Vaasan seudun henkilöliikenteen tilannekatsauksen. Vaasan ja Mustasaaren joukkoliikennealueen toiminta vakiintunut.	Liikenteen koordinoitua ja hankintoja on sujuvoitettu vähentämällä kuljetuksia käsittelevien toimialojen määrää. Liikenteeseen keskittyvien henkilöiden määrä on kasvanut seudun kunnissa ja muissa julkisorganisaatioissa kaksinkertaiseksi vuoteen 2021 verrattuna.	Seudun toimijoiden yhteydenpito on säännöllistä. Yhteydenpito ja tiedonvaihto on luontevaa viranhaltijoiden, yritysten ja asiakkaiden välillä. Seudulla asiaan keskittyvien henkilöiden määrä on kasvanut entisestään.
 Rahoitus/ Talous	Tieinfraan suurimmat rahat. Muutamat tahot hakevat hankerahaa liikenteen ja liikkumispalveluiden kehittämiseen. Julkishallinnossa liikenteeseen liittyvät kulut (henkilö/tavara/infra) syntyvät eri toimialoilla ilman kokonaiskäsitystä.	Seudun kunnissa on selvitetty laajasti liikenteen kokonaiskulut ja sen perusteella alkanut kokonaisvaltainen kehitystyö. Erityisesti pienten kuntien perusbudjettiin on otettu mukaan kestävän liikenteen ja liikennepalveluiden käytön edistäminen. Kestävien käyttövoimien käyttäminen ja tuottaminen seudulla ovat yleistymässä.	Perusbudjeteissa kestävän liikkumisen edistämisen osuus kasvanut edelleen. Maaseutukunnissakin paremmin resursoitua. Kunnissa, yrityksissä ja kehittäjäorganisaatioissa on muodostunut rutiinit hakea ja toteuttaa aihepiiriin hankkeita. Paikallisesti tuotetut kestävät käyttövoimat vahvistavat aluetaloutta, ja se kiihdyttää entisestään käytön yleistymistä.	Liikennepalveluiden sekä kestävien käyttövoimien käyttö nähdään talousnäkökulmasta järkevänä vaihtoehtona seudulle, yrityksille ja kotitalouksille, joten sitä edistetään ja ylläpidetään aktiivisesti. Hanketoiminta tuo lisäresurssia kehittämiseen.
 Infra	Suunniteltu perinteisesti moottoriajoneuvoilun ehdoilla. Sujuvampien pyöräilyreittien rakentaminen yleistymässä	Joukkoliikenteen, uusien liikennepalveluiden, pyöräilyn ja kävelyn edistäminen lisääntynyt infran suunnittelussa. Kestävien käyttövoimien tankkaus-/latausverkosto rakenteilla. Kunnat ja muut tahot hakevat infra-hankerahoituksia yhä enemmän.	Kunnissa kestävän liikenteen infran suunnittelu painottuu joukkoliikenteen, uudenlaisten liikennepalveluiden, liityntäpysäköinnin, pyöräilyn ja kävelyn kehittämiseen. Aihepiiriin hankkeiden hakeminen ja toteuttaminen rutiinia julkissektorilla, yrityksissä ja tutkimuslaitoksissa. Kestävien käyttövoimien tankkaus-/latausverkosto hyvällä tasolla.	Infra houkuttelee joukkoliikenteen ja muiden liikennepalveluiden käyttöön sekä pyöräilyyn ja kävelyyn. Yksityisautoilun tarve on vähentynyt ja autojen käyttövoimat pääsääntöisesti kestävällä pohjalla.
 Viestintä	Vaihteleva määrä viestintää eri julkisorganisaatioilla ja yrityksillä liikennepalveluista ja liikenteestä. Yleinen keskustelu menee herkästi sisällöltään autoilu vs. muut.	Kunnat, hankkeet ja liikennöitsijät panostavat monipuolisesti ja koordinoitusti viestintään ja markkinointiin. Medialle tarjotaan aktiivisesti juttu-aiheita liikkumispalveluista ja kestävästä liikenteestä. Työpaikoilla on lisääntynyt sisäinen viestintä liikkumisasioista osana muita kestävyyskeskusteluja.	Liikenne ja liikkumispalvelut ovat luonnollinen osa kuntien viestintää. Työpaikoissa, yhdistyksissä ja muissa yhteisöissä tehdään sisäistä viestintää näille sopivista liikkumismahdollisuuksista. Seudullinen joukkoliikenne Lifti on muodostunut vahvaksi brändiksi.	Eri tahojen tekemä viestintä on monikanavaista ja räätälöityä eri kohderyhmille. Reaaliaikaista tietoa matkan tekemiseen liittyen on hyvin saatavilla. Myös liikkumispalveluiden toimivuudesta riippuvaiset toimijat (kuten matkailuala) viestivät oman palvelunsa yhteydessä niistä.

Tavoitetila 2030

Tavoitetila 2030



Työpaikat

Työpaikkojen matkustuskäytännöt ja fyysiset rakenteet kannustavat liikennepalveluiden käyttöön ja kestäviin liikkumistapoihin. Muutos nähdään järkevänä työnantajan ja työntekijöiden kannalta. Kimppakyydit yleisiä silloin, kun muut liikennepalvelut eivät ole tarjolla.



Asukkaat

Asukkaat tietävät, millaisia liikennepalveluita on tarjolla ja niitä palveluita myös käytetään mielellään. Kimppakyydit ja yhteiskäyttöpalvelut ovat luonnollinen osa arkea joukkoliikenteen ohella.



Palvelun- tarjoajat

Matkaketjuja on tarjolla yhä enemmän paikallisesti ja valtakunnallisesti, tehty kehitys- ja yhteistyö näkyy kasvavina matkustajamäärinä. Liikennöitsijät panostavat viestintään ja markkinointiin, joten asukkaiden on helppoa saada tieto aikatauluista, reiteistä, maksutavoista. Hankintaosaaminen hyvällä tasolla.



Maksutavat

Eri kulkuvälineissä käytössä sujuvia ja yhtenäisiä maksutapoja ja ne ovat yleisesti tiedossa. Asiakkaille helppo järjestelmä



Hallinto

Seudun toimijoiden yhteydenpito on säännöllistä. Yhteydenpito ja tiedonvaihto on luontevaa viranhaltijoiden, yritysten ja asiakkaiden välillä. Seudulla asiaan keskittyvien henkilöiden määrä on kasvanut entisestään.



Rahoitus/ Talous

Liikennepalveluiden sekä kestävien käyttövoimien käyttö nähdään talousnäkökulmasta järkevänä vaihtoehtona seudulle, yrityksille ja kotitalouksille, joten sitä edistetään ja ylläpidetään aktiivisesti. Hanketoiminta tuo lisäresurssia kehittämiseen.



Infra

Infra houkuttelee joukkoliikenteen ja muiden liikennepalveluiden käyttöön sekä pyöräilyyn ja kävelyyn. Yksityisautoilun tarve on vähentynyt ja autojen käyttövoimat pääsääntöisesti kestäväällä pohjalla.



Viestintä

Eri tahojen tekemä viestintä on monikanavaista ja räätälöityä eri kohderyhmille. Reaaliaikaista tietoa matkan tekemiseen liittyen on hyvin saatavilla. Myös liikkumispalveluiden toimivuudesta riippuvaiset toimijat (kuten matkailuala) viestivät oman palvelunsa yhteydessä niistä.

Väggkarta för Koldioxidsnål transportservice i Vasaregionen 2030



Väggkarta för *Koldioxidsnål transportservice i Vasaregionen 2030* ger en översikt över utvecklingsstigar, med vilka trafikens hållbarhet kan ökas. Väggkarta är indelad i åtta temaområden med delmål och målläge till och med år 2030 för respektive temaområde. Väggkarta finns på finska, svenska och engelska.

Trafik, transporttjänster och de teman som behandlas i väggkarta påverkas av både offentliga och privata aktörers agerande och beslut. Därför varierar sätten som var och en, på sitt sätt, kan främja hållbara transporttjänster. En gemensam riktning är viktigast. Målsättningen är att med hjälp av väggkarta utveckla transporttjänster och höja deras användningsgrad.

Väggkarta har uppgjorts tillsammans med representanter för regionens kommuner, övriga myndigheter, företag samt målgrupper som en del av projektet *MoveIT – Koldioxidsnål transportservice i Vasaregionen 2030*. Projektet pågick under tiden 1/2019–8/2021 och genomfördes av Vasaregionens Utveckling Ab och Vasa universitet. Projektet finansierades av Österbottens förbund/ER-UF-finansiering, NTM-centralen i Södra Österbotten, Vasa stad och Korsholms kommun.

Som följande steg rekommenderar MoveIT-projektet att en regional åtgärdsplan för att uppnå väggkartans målsättningar och i synnerhet trafikens hållbarhetsmål uppgörs.

Vasa i juni 2021

Väggkarta för Koldioxidsnål transportservice i Vasaregionen 2030

	Utgångsläge 2021	2024	2027	Målläge 2030
 Arbetsplatser	Längre arbetsresor görs i stor utsträckning med kollektiva trafikmedel. Dagliga arbetsrelaterade resor görs vanligtvis med egen bil. Hållbara transporter är förhållandevis okända eller ses som en utgiftspost. Det finns enstaka föregångararbetsplatser.	Statens system för att uppmuntra till hållbart arbetsresande samt utbudet av transport-tjänster har blivit bekant. Allt fler arbetsplatser har gjort upp en resplan och provat på hur resandet fungerar genom att använda kollektivtrafik och andra transporttjänster, samkörning och (el)cyklar (resor mellan arbetsplatsen och hemmet, under arbetsdagen samt för arbetsresor).	Arbetsresorna är hållbara och görs i huvudsak genom köp av olika transporttjänster. Allt fler arbetsplatser har gjort upp en resplan. Utvecklingen fortsätter för resandet under arbetsdagen samt mellan arbetsplatsen och hemmet. Parkerings- och ombytestrymmen har börjat omvandlas för att stöda valet av hållbara transportsätt (t.ex. tilltalande cykelparkeringar året om, laddningsmöjligheter för elcyklar och -bilar, parkeringsplatser för samkörningsbilar).	Resepraxis på arbetsplatserna och de fysiska strukturerna uppmuntrar till användning av transporttjänster och hållbara resesätt. Förändringen ses som meningsfull för arbetsgivare och arbetstagare. Samkörning vanligt i de fall då inga andra transporttjänster finns tillgängliga.
 Invånare	Vardagsbilismen är rutin för de flesta och det ses sällan andra alternativ. Invånarnas kunskap om tillgänglig transportservice varierar.	I synnerhet unga och studerande har tagit olika transporttjänster till sig (bussar, elscotrar, bilpooler och bildelning). I samband med evenemang och hobbyverksamhet beaktar arrangörerna sätten deltagarna rör sig till platserna och utvecklar dem.	I allt fler hushåll finns inte längre en bil per vuxen eftersom användningen av transporttjänster möjliggör en fungerande vardag med mindre antal bilar. Då kollektivtrafik inte finns tillgänglig används samkörningstillämpningar flitigt, man vågar fråga om skjuts. I husbolag har bilpooler blivit vanligare.	Invånarna vet vilka transporttjänster som erbjuds och använder gärna den servicen. Samkörning och bilpooler är en naturlig del av vardagen vid sidan om kollektivtrafik.
 Tjänsteverantörer	Variationer mellan olika företag bl.a. då det gäller digitaliseringsmålsättningar och marknadsföring. Effekterna av coronapandemin har varit omfattande för branschen och de slutliga följderna är ännu oklara.	Skapandet av resekedjor har påbörjats (=en biljett berättigar till hela resan även i flera fordon). Detta har främjats bl.a. i gemensamma utvecklingsprojekt med digital tyngdpunkt. Den offentliga sektorns upphandlingar har styrt utvecklingen så att digitalisering har blivit vanligare, resekedjor skapats och fordonen drivs med hållbara bränslen.	Skapandet av resekedjor fortsätter. Utbudet planeras i högre grad tillsammans med olika arbetsplatser och skräddarsydd service har ökat affärsverksamheten. Företagens upphandlingskunnande har förbättrats. Företagen kommunicerar ut sitt serviceutbud i flera kanaler och personalen har utbildats i kommunikation. Samarbetet mellan trafikanter fortsätter i gemensamma forum och projekt.	Resekedjor erbjuds i ökande grad både lokalt och nationellt, utvecklings- och samarbetet syns i form av ökade resenärsmängder. Trafikanterna satsar på kommunikation och marknadsföring, så att invånarna lätt kan få information om tidtabeller, rutter och betalningssätt. Upphandlingskunnandet på god nivå.
 Betalningsätt	Olika i olika färdmedel, samordning saknas → svårt för kunderna (bl.a. nätbiljetter, kontanter, bankkort, chip, Walitti, biljett kan/kan inte köpas av chauffören)	Offentliga sektorns upphandlingar och företagen för utvecklingen mot kodbaserade betalningssystem för resor. Kontanter används fortsättningsvis som betalningsmedel.	Betalningssystemen fungerar allt bättre ihop med nationella system, vilket främjat utvecklandet av resekedjor. Information om olika betalningssätt fås lättare och därför använder bl.a. turister transporttjänster mångsidigt.	Samma smidiga betalningssätt används i olika färdmedel och de är allmänt kända. Ett lättanvänt system för kunderna.

Väggkarta för Koldioxidsnål transportservice i Vasaregionen 2030

	Utgångsläge 2021	2024	2027	Målläge 2030
 Förvaltning	Förvaltningen av trafik är splittrad till olika myndigheter och enheter. Det finns endast ett fåtal tjänstemän med möjlighet att ägna sig åt ämnet på heltid i regionen och knappt några alls i mindre kommuner.	En regional transportservicegrupp som behandlar och samordnar persontrafikens utveckling har grundats. Regionens fullmäktigen behandlar lägesöversikt för persontrafiken i Vasaregionen vartannat år. Vasas och Korsholms kollektivtrafikområdes verksamhet etablerad.	Koordinering av transporter och deras upphandling har gjorts smidigare genom minskat antal ansvariga instanser. Antalet personer som arbetar med transporter har ökat till det dubbla i regionens kommuner och övriga offentliga organisationer jämfört med år 2021.	Kontakt mellan aktörerna i regionen sker regelbundet. Kontakt och informationsutbyte sker naturligt mellan tjänstemän, företag och kunder. Antalet personer som arbetar med transporter har fortsättningsvis ökat.
 Finansiering Ekonomi	Mest medel används till väginfra. Några aktörer söker projektfinansiering för utveckling av trafik och transporttjänster. Transportrelaterade kostnader inom den offentliga förvaltningen (person-/varu-/infra) uppstår inom olika verksamheter utan helhetssyn.	Kommunerna i regionen har utrett transportkostnaderna utförligt och inlett ett heltäckande utvecklingsarbete baserat på resultatet. I synnerhet mindre kommuner har tagit med främjande av hållbara transporter och transportservice i ordinarie budget. Användning och produktion av hållbara drivmedel blir vanligare i regionen.	Anslagen för främjande av hållbara transporter har ökat i grundfinansieringen. Bättre resurser för ändamålet också i landsbygdskommunerna. Det har blivit rutin i kommuner, företag och utvecklingsorganisationer att söka och förverkliga projekt. Lokalt producerade hållbara drivmedel förstärker den regionala ekonomin, vilket ökar takten för utbredd användning.	Användandet av transportservice och hållbara drivmedel ses, ur ekonomisk synvinkel, som ett förnuftigt alternativ regionalt, för företag och för hushåll. Det här främjas och upprätthålls aktivt. Projektverksamhet ger tilläggsresurser för utveckling.
 Infra	Traditionellt planerad utgående från motorfordonens behov. Byggandet av funktionella cykelleder blir vanligare.	Främjandet av kollektivtrafik, ny transportservice, cykling och gång har ökat vid planering av infra. Tanknings-/laddningsnätverk för hållbara drivmedel under uppbyggnad. Kommunerna och övriga instanser söker projektfinansiering för infra i allt högre grad.	I kommunernas planering av infrastruktur för hållbara transporter läggs tyngdpunkten på utveckling av kollektivtrafik, ny transportservice, anslutningsparkering, cykling och gång. Projekt och förverkligande har blivit rutin inom den offentliga förvaltningen bland företag och forsknings-instanser. Tanknings-/laddningsnätverk för hållbara drivmedel utbyggt.	Infrastrukturen lockar till användning av kollektivtrafik, övrig transportservice samt cykling och gång. Behovet av privatbilmiljö har minskat och bilarnas drivmedel är i huvudsak hållbara.
 Kommunikation	Mängden kommunikation om transportservice och trafik varierar hos olika offentliga organisationer och företag. Diskussionen styrs lätt till motsatsförhållande bilism vs. övrigt.	Kommuner, projekt och trafikanter satsar på mångsidigare, koordinerad kommunikation och marknadsföring. Media förses aktivt med uppslag om transportservice och hållbara transporter. Interna kommunikationen om transporter har ökat på arbetsplatserna som ett led i hållbarhetsdiskussionen.	Transporter och transportservice är en naturlig del av kommunernas kommunikation. Utbildning och nationellt nätverkande vardag. På arbetsplatser, inom föreningar och andra organisationer kommuniceras om relevanta transportmöjligheter. Den regionala kollektivtrafiken Lifti har utvecklats till ett starkt brand.	Kommunikation görs i flera kanaler och skräddarsys för olika målgrupper. Realtidsinformation om resor finns tillgänglig. Även aktörer som är beroende av fungerande transportservice (såsom turistbranschen) kommunicerar om dem i samband med egna tjänster.

Roadmap for Low-carbon transport services in the Vaasa Region 2030



The roadmap for *Low-carbon transport services in the Vaasa region 2030* provides an overview of development paths, with which the sustainability of traffic can be increased. The roadmap is divided into eight thematic areas, each which contains intermediate goals and target positions until the year 2030. The roadmap is available in Finnish, Swedish and English.

Traffic, transport services and the themes addressed in the roadmap are affected by the actions and decisions of both public and private actors. Therefore, the ways in which everyone, in their own way, can promote sustainable transport services, vary. A common direction is the most important. The goal is to use the roadmap to develop transport services and to increase the degree of use.

The roadmap has been drawn up together with representatives of the region's municipalities, other authorities, companies and target groups as part of the project *MoveIT – Low-carbon transport services in the Vaasa Region 2030*. The project was realized 1/2019–8/2021 and it was carried out by the Vaasa Region Development Company VASEK and the University of Vaasa. The project was funded by the Regional Council of Ostrobothnia/ERDF funding, Centre for Economic Development, Transport and the Environment (ELY Centre) for Southern Ostrobothnia, the city of Vaasa and the municipality of Korsholm.

As the following step, the MoveIT project recommends a regional action plan in order to achieve the objectives of the roadmap and in particular the goals of sustainable traffic.

Vaasa, June 2021

Roadmap for Low-carbon transport services in the Vaasa Region 2030

	Starting position 2021	2024	2027	Target position 2030
 Workplaces	Longer business trips are generally made with public transport. Daily work-related trips are usually made with private cars. Sustainable transport is relatively unknown or it is seen as an expense. There are a few pioneering workplaces.	The government incentives for sustainable business travels and the range of transport services have become known. More and more workplaces have made a travel plan and tested how travelling works by using public transport and other transport services, ridesharing and (electric) bikes (travels between the workplace and home, during the working day and for business trips).	Business travels are sustainable and mainly made by purchasing various transport services. More and more workplaces have made a travel plan. The development continues for travels made during the working day and between the workplace and home. Parking spaces and changing rooms are being transformed to support the choice of sustainable modes of transport (e.g. attractive bicycle parking spaces all year round, charging possibilities for electric bicycles and cars, parking spaces for ride-sharing cars).	Workplace travel practices and physical structures encourage the use of transport services and sustainable travel methods. The change is seen as meaningful for employers and employees. Ridesharing is common when no other transport services are available.
 Inhabitants	Everyday motoring is routine for most people and other alternatives are rarely considered. People's knowledge of available transport services varies.	Young people and students in particular have taken up various transport services (buses, electric scooters, carpools and carsharing). In connection with events and hobby activities, the organisers consider and develop the travel methods the participants use for travelling to venues.	There are more and more households in which not all adults have their own cars, as the use of transport services enables a functioning everyday life with fewer cars. When public transport is not available, ride-sharing applications are used extensively and people are comfortable with asking for a lift. In housing companies, carpools have become more common.	People know which transport services are offered and are happy to use them. Ridesharing and carpools are a natural part of everyday life alongside public transport.
 Service providers	Variations between different companies, e.g. when it comes to digitalisation goals and marketing. The effects of the corona pandemic have been extensive for the industry and the final consequences are yet to be seen.	The creation of travel chains has begun (= one ticket entitles to the entire trip even in different means of travel). This has been promoted i.a. in joint development projects with a digital focus. The public sector procurement has steered the development so that digitalisation has become more common, travel chains have been created and vehicles are powered by sustainable fuels.	The creation of travel chains continues. The range of options is planned to a greater extent together with different workplaces and tailor-made services have increased the business. Companies' procurement skills have improved. Companies communicate their range of services in several channels and their staff have been trained in communication. Cooperation between transport operators continues in joint forums and projects.	Travel chains are offered increasingly both locally and nationally, the development and cooperation are visible in the form of increased number of passengers. Service providers invest in communication and marketing, so that people can easily get information about timetables, routes, and payment methods. The procurement know-how is at a good level.
 Payment methods	Vary for different modes of transport, lack of coordination, difficult for customers (i.a. online tickets, cash, bank card, chip, Walmi, ticket can/ cannot be bought from the driver).	The public sector with its procurement and the transport operators are going towards implementing account-based payment systems for travel. Cash will continue to be used as a payment method.	Payment systems are working increasingly well together with national systems, which has promoted the development of travel chains. Information about different payment methods is easily accessible and therefore e.g. tourists are using transport services multifacetedly.	The same convenient payment methods are used in different modes of transport, and they are widely known. An easy-to-use system for customers.

Roadmap for Low-carbon transport services in the Vaasa Region 2030

	Starting position 2021	2024	2027	Target position 2030
 Management	The management of traffic is divided between different authorities and units. There are only a few civil servants with the possibility to devote themselves to the subject full-time in the region and hardly any at all in smaller municipalities.	A regional transport service group that deals with and coordinates the development of passenger traffic has been established. The regional municipal councils deal with an overview of the situation for passenger traffic in the Vaasa region every second year. The operations of Vaasa and Korsholm's public transport area are established.	Coordination of transports and their procurement has been made smoother by reducing the number of responsible instances. The number of people working with transport has doubled in the region's municipalities and other public organisations compared to the year 2021.	The actors in the region are in regular contact with each other. Communication and the exchange of information is natural between officials, companies and customers. The number of people focusing on transport has continued to increase in the region.
 Financing/ Economy	Most funds are used for road infrastructure. Some actors are seeking project funding for the development of traffic and transport services. Transport-related costs within the public administration (personnel/goods/infrastructure) arise within various activities without a comprehensive view.	The municipalities in the region have reviewed the costs of transport in detail and initiated a comprehensive development process based on the results. Smaller municipalities in particular have included the promotion of sustainable transport and transport services in the regular budget. The use and production of sustainable fuels is becoming more common in the region.	Appropriations for the promotion of sustainable transport have increased in the basic funding. Better resources for this purpose also in rural municipalities. Applying for and realising projects has become routine in municipalities, companies and development organisations. Locally produced sustainable fuels strengthen the regional economy, which increases widespread use.	The use of transport services and sustainable fuels is regionally seen as a sensible alternative for companies and households, from an economic point of view. This is actively promoted and maintained. Project activities provide additional resources for development.
 Infra- structure	Traditionally planned according to the needs of motor vehicles. The construction of functional bike paths is becoming more common.	The promotion of public transport, new transport services, cycling and walking has increased when planning infrastructure. Fuelling/charging networks for sustainable fuels are under construction. The municipalities and other instances are increasingly seeking project funding for infrastructure.	In the municipalities' planning of infrastructure for sustainable transport, the emphasis is put on development of public transport, new transport services, connection parking, cycling and walking. Projects and their realisation have become routine within the public administration, among companies and research institutes. Fuelling/charging networks for sustainable fuels are expanded.	The infrastructure encourages to use public transport and other transport services as well as cycling and walking. The need for private motoring has decreased and the fuels used are mainly sustainable.
 Communi- cation	The amount of communication about transport services and traffic varies among different public organisations and companies. General discussions easily focus on motoring vs. other means of transport.	Municipalities, projects and service providers invest in more versatile, coordinated communication and marketing. The media is actively provided with information about transport services and sustainable transport. The internal communication about transport has increased at workplaces as part of the sustainability discussion.	Transport and transport services are a natural part of the municipalities' communication. In workplaces, associations and other communities, internal communication about suitable transport opportunities is implemented. The regional public transport Lifti has become a strong brand.	The multi-channel communication is tailored for different target groups. Real-time travel information is available. Sectors who are dependent on functioning transport services (such as the tourism industry) also share information about them in connection with their own services.

Kiitos

Projektipäällikkö Heli Siirilä
Vaasan yliopiston tutkimusalusta InnoLab

heli.siirila@uwasa.fi

029 4498 557



Vaasan yliopisto
UNIVERSITY OF VAASA