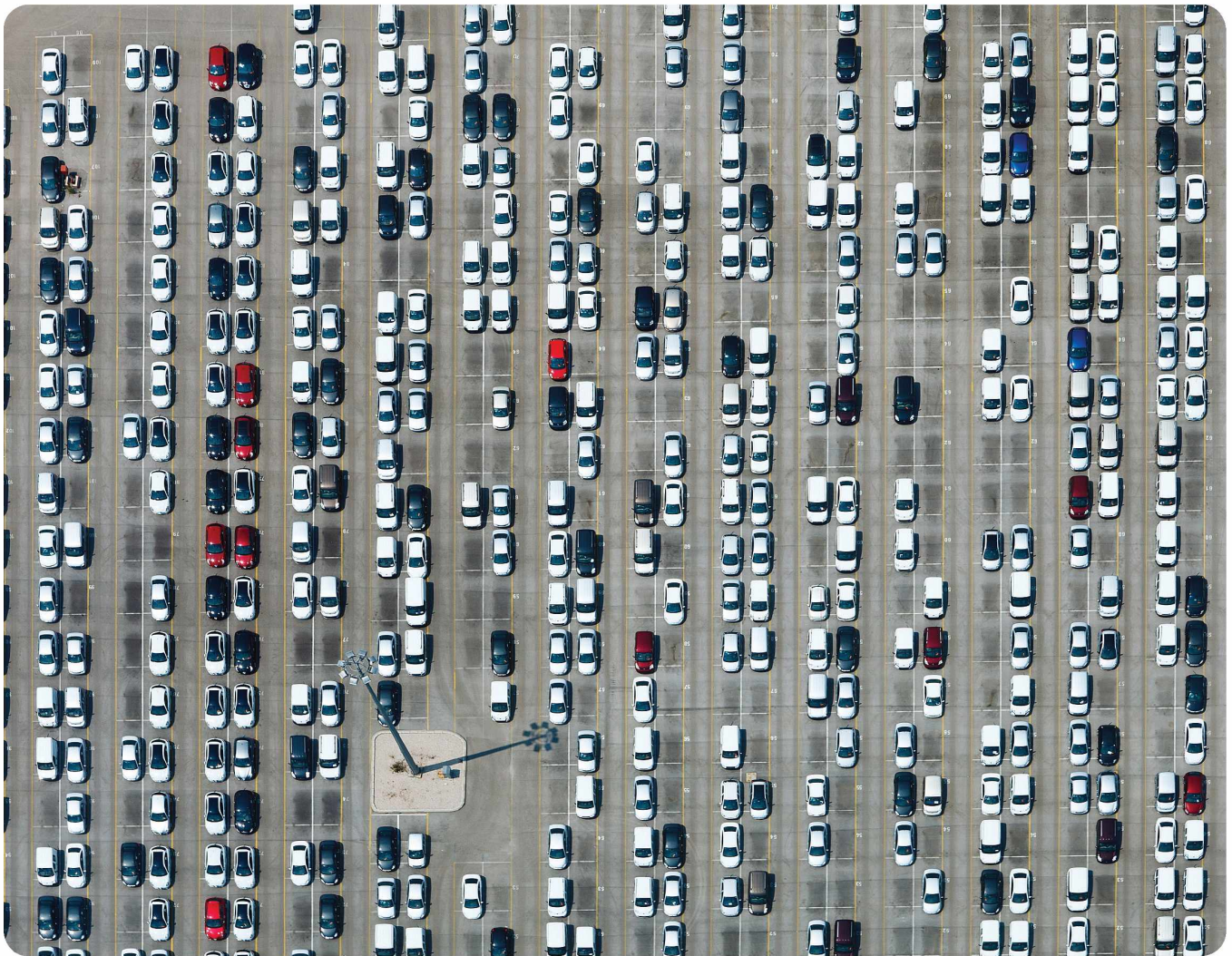


JAAKKO RINTAMÄKI
VIRPI ANSIO

Omakyyti

KIMPPAKYYTIPALVELUIDEN KYSYNTÄ-, MARKKINA- JA
LAINSÄÄDÄNTÖSELVITYS



Jaakko Rintamäki, Virpi Ansio

Omakyyti

Kimppakyytipalveluiden kysyntä-,
markkina- ja lainsäädäntöselvitys

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 50/2013

Kannen kuva: Sito Oy

Verkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-371-3

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0295 34 3000

Jaakko Rintamäki, Virpi Ansio: Omakyyti, Kimppakyytipalveluiden kysyntä-, markkina- ja lainsäädäntöselvitys. Liikennevirasto, Liikenteen palvelut. Helsinki 2013. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 50/2013. 57 sivua ja 4 liitettä. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-371-3.

Avainsanat: Joukkoliikenne, kimppakyydit, yhteiskäyttöautot, yhteisölliset palvelut, liikennejärjestelmä, palvelutaso

Tiivistelmä

Liikennepalveluiden suunnittelu ja tuottaminen ylätasolta kylätasolle

Julkiset joukkoliikenne- ja henkilöliikennepalvelut ovat voimakkaassa käymistilassa. Suurimmat akuutit muutokset johtuvat asteittaisena siirtymisenä PSA-maailmaan (palvelusopimusasetus) kaupunkialueiden ja kuntien välisessä joukkoliikenteessä. Joukkoliikenteen viranomaisina toimivat kaupunkiseudut ja ELY-keskukset kilpailevat joukkoliikennepalvelut alueilleen vuodesta 2014 alkaen. Julkisilla toimijoilla on jatkossa paljon suurempi mahdollisuus vaikuttaa alueensa palveluverkon ja liikennepalveluiden yhdistämiseen. Samalla uudistusta on moitittu byrokraattisuudesta ja suurelta osin markkinaehtoisesti toimivan liikennetarjontaan puuttumisena.

Liikenne- ja viestintäministeriö on ollut ohjaamassa Julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittämiselvitystä. Työryhmä on peräänkuuluttanut innovatiivisia ja toimivia toimintatapoja liikennepalveluiden säilymisen turvaamiseksi. Julkisen sektorin rahoituspaineiden vuoksi suuressa osassa Suomea ei välttämättä enää jatkossa ole saatavilla riittäviä julkisen liikenteen yhteyksiä. Lainsäädäntöön perustuvien kuntien vastuulla olevien perusturvan kuljetuspalvelut painivat samalla nopeasti nousevien kustannusten kanssa. Omakyyti-projektissa uusia joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten toimintatapoja lähdettiin hakemaan perinteisten liikennepalveluiden ulkopuolelta.

Omakyyti-projektissa liikkumistarpeita lähestyttiin eri puolilla Suomea asuvien käyttäjien näkökulmasta (metropolialue, kaupunkiseudut, maaseutualueet). Toisena työtä ohjaavana näkökulmana olivat virallisen joukkoliikenteen ulkopuoliset liikennepalveluiden markkinat, kuten erilaiset kimppakyydit, yhteiskäyttöautot ja yhteisöjen itse organisoima henkilöliikenne. Työn aikana heräsi kysymyksiä siitä onko liikenteen suunnittelu-, hallinto- ja hankintajärjestelmämme kokonaisuudessaan kestävällä pohjalla, mikäli pyrkimyksenä on vähentää yksin autoilua, hiilidioksidipäästöjä, kaupunkien ruuhkaisuutta ja tuottaa peruspalvelutasoista henkilöliikennettä pienimpiin kuntiin ja maaseudulle?

Omakyyti-projektissa selvitettiin Suomessa ja kansainvälisesti toimivia välimuotoisia menetelmiä tuottaa liikennepalveluita. Erityyppisiä palvelukokonaisuuksia löydettiin kaikkiaan toistakymmentä. Projektin aikana haastateltiin kimppakyytien välittäjäthoja, toteutettiin kimppakyytien käyttäjäkysely ja järjestettiin liikennealan viranomaisille, vaikuttajille, tuottajille ja edunvalvojille kaksi työpajaa. Työssä mukana olleet sidosryhmät olivat yhtä mieltä siitä, että nykymalli järjestää toimivia joukkoliikennepalveluita kaipaa kaikilla alueilla kehittämistä. Keinovalikoimasta oltiin osin eri mieltä.

Liikennepalveluiden tehostamiseksi, monipuolistamiseksi ja loppukäyttäjien palvelujen parantamiseksi listattiin uudistustarpeita. Tarpeiden ratkaisemiseksi kokeiluhankkeita yksilöitiin kaikkiaan kuusi. Näiden kokeiluhankkeiden jatkovalmistelut ja toteuttajien etsiminen on aloitettu elo-syyskuussa 2013. Eri alueille ja kohderyhmille suunnattujen kokeiluhankkeiden suunnitteluperiaatteena on teknologian yksinkertainen hyödyntäminen, monipuolisuus, yhteisöllisyys ja matala byrokratia. Alla listatut kokeiluhankkeet ovat valmistelussa Liikennevirastossa ja Liikenne- ja viestintäministeriössä.

Ehdotetut kokeiluhankkeet:

- 1. Yhteisölähtöinen liikennepalvelu**
Paikalliset palveluratkaisut
- 2. Kimppakyytien toimintaraamien vapauttaminen**
Henkilöauton järkevä jakaminen
- 3. Joukkoliikenteen ja kimppakyytien yhteisinformaatiopalvelun perustaminen**
Suomella mahdollisuus olla edelläkävijä liikenneinformaation avaajana ja tarjoaman monipuolistajana
- 4. Harrastekyytikokeilujen laajentaminen**
Parempaa ovelta-ovelle liikennepalvelua seuroilla ja harrastajille
- 5. Liikennepalveluna tuote- ja hinnoittelumallit**
Miksi pitää valita yksityisautoilun, yhteiskäyttöauton, taksiliikenteen ja joukkoliikenteen välillä?
- 6. Reaaliaikaisen kimppakyytipalvelun kokeiluhanke**
Staattisesta reaaliaikaiseksi

Jaakko Rintamäki, Virpi Ansio: Omakyyti, Utredning om samåkningstjänsters efterfrågan, marknader och lagstiftning. Trafikverket, trafiktjänster. Helsingfors 2013. Trafikverkets undersökningar och utredningar 50/2013. 57 sidor och 4 bilagor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-371-3.

Nyckelord: Kollektivtrafik, samåkning, bilpooler, samhällliga tjänster, trafiksystem, servicenivå

Sammandrag

Planering och produktion av trafiktjänster – från hög nivå till slutanvändare

De offentliga kollektiv- och persontrafiktjänsterna befinner sig i jäsningstillstånd. De största akuta förändringarna leder till en gradvis förflyttning mot trafikavtalsförordningsbaserad kollektivtrafik mellan stadsregioner och kommuner. Stadsregionerna som fungerar som kollektivtrafikmyndighet och ELY-centralerna konkurransutsätter kollektivtrafiktjänsterna inom sitt område från och med år 2014. De offentliga aktörerna har i fortsättningen mycket större möjlighet att inverka på hur deras områdes servicenät och trafiktjänster kombineras. Samtidigt kritiserar förnyelsen för att vara byråkratisk och för att blanda sig i det i stor utsträckning marknadsbestämda trafikutbudet.

Kommunikationsministeriet har lett en utvecklingsutredning om finansiering och tillvägagångssätt för persontrafik som förverkligas med offentliga medel. Arbetsgruppen har efterlyst innovativa och fungerande tillvägagångssätt för att säkra bevarandet av trafiktjänster. Trycket på den offentliga sektorns finansiering gör att det i fortsättningen inte nödvändigtvis är möjligt att tillhandahålla tillräckliga kollektivtrafikförbindelser i stora delar av Finland. Den lagstadgade grundtrygghetstransportserVICEN som kommunerna ansvarar för brottas med de samtidigt snabbt stigande kostnaderna. I Omakyyti-projektet letade man efter nya tillvägagångssätt för kollektivtrafiken och persontransporterna utanför gränserna för de traditionella trafiktjänsterna.

I Omakyyti-projektet närmade man sig resebehovet ur flera olika användarperspektiv i olika delar av Finland (metropolområde, stadsregioner, landsbygdsområden). En annan synvinkel som styr arbetet är trafiktjänstmarknaden utanför den officiella kollektivtrafiken, såsom olika typer av samåkning, bilpooler och kollektivtrafik ordnad av olika sammanslutningar. Under arbetets gång väcktes frågan ifall systemet för planering, förvaltning och anskaffning av trafik som helhet står på en hållbar grund, om man strävar till att minska privatbilismen, koldioxidutsläppen, städernas trafikstockningar samt producera grundläggande persontrafik till mindre kommuner och landsbygden?

I Omakyyti-projektet utreddes finländska och internationellt fungerande mellanformsmetoder för att producera trafiktjänster. Sammanlagt hittades drygt tio olika typer av servicehelheter. Under projektets gång intervjuade man samåkningsförmedlare och utförde en användarenkät bland samåkarna. Därtill ordades två workshoppar för trafikbranschens myndigheter, påverkare, producenter och intressebevakare. Intressenterna som deltog var eniga om att nuvarande modell för att ordna fungerande kollektivtrafiktjänster behöver utvecklas på alla områden. Om metoderna var man delvis oeniga.

För att effektivisera och bredda trafiktjänsterna samt förbättra servicen för slutanvändarna listades förnyelsebehov. Sammanlagt sex försöksprojekt identifierades för att möta behoven. I augusti-september 2013 inleddes fortsatt beredning av dessa försöksprojekt samt letandet efter genomförare.

Planeringsprinciperna i försöksprojekten för olika områden och målgrupper är enkelt utnyttjande av teknologi, mångsidighet, samhälllighet och lite byråkrati. Nedan listade försöksprojekt är under beredning hos Trafikverket och Kommunikationsministeriet.

Föreslagna försöksprojekt:

1. Samhällelig trafik tjänst

Lokala servicelösningar

2. Frigörande av samåkningens verksamhetsramar

Förnuftigt delande av personbilen

3. Grundande av en gemensam informationstjänst för kollektivtrafiken och samåkningen

Finland har möjlighet att vara föregångare som öppnare av trafikinformation och breddare av utbudets

4. Utvidgande av försöken med hobbykjutsar

Bättre dörr till dörr-trafikservice för föreningar och fritidshobbyutövare

5. Produkt- och prissättningsmodell som trafik tjänst

Varför måste man välja mellan privatbilism, bilpoolsbil, taxitrafik och kollektivtrafik?

6. Realtidsförsöksprojekt för samåkningen

Från statisk till realtidsenlig

Jaakko Rintamäki, Virpi Ansio: My ride, Demand, market and legislation survey of car sharing services. Finnish Transport Agency, Traffic Services. Helsinki 2013. Research reports of the Finnish Transport Agency 50/2013. 57 pages and xx appendices. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-371-3.

Keywords: public transport, carpool, car sharing, community services, transport system, service level

Summary

Producing mobility – Shift from authorities to end users?

Public transport services are in turmoil. Changes in transit services are most visible in largest cities and services connecting Finland's municipalities. EU regulation on public passenger transport services by rail and road (abbreviation PSA) is included in current legislation in the Finnish act on public transport. Transition period to implementation starts from 2014 onwards when biggest cities and regional state authorities (ELY-centers) procure their public transit services. PSA means that public transport authorities acquire improved possibilities to connect their transit network with their land use and service planning. During PSA process there have been discussions amongst the public and transport experts that new system will add more bureaucracy and hinder the existing market/operator based bus transportation.

Ministry of Transport and Communications have steered the development work relevant to this study. Major changes have been suggested in publicly supported passenger transport services. These services cover's traditional public transit services and different mandatory and municipal passenger services. Ministry of Transport and Communications is seeking new and innovative ways produce open passenger transit services in different parts of Finland. At the same time public sector economy will require low cost-high service value models. Old ways of producing mobility is getting too expensive and scale too small. In this Omakyyti-project (My ride) the main aim is to seek new, cheap and low bureaucracy services to produce mobility in cities and rural areas of Finland.

Omakyyti-project approached different types of trips and mobility needs in customer orientated way. Main method was to produce travel chain and mobility need descriptions in different regional type areas. Type areas were major cities, work commuting regions and rural areas. In addition Omakyyti conduct studies and surveys concerning non-traditional transit market such as share-a-rides, carpools, car-sharing services and "neighbor help" models. During project work more questions were presented concerning the current way for producing transit services and service level. Is the current PSA-model and traditional purchaser-provider model of acquiring transport services sufficient, when we are tackling the challenges for reducing CO2 emissions, solve the gridlock and need for accessible good quality transit in far-off regions?

Project conducted a survey of existing non-traditional transit services. 10-15 Different types of solutions (products and/or services) were found and analyzed during Omakyyti. Project also implemented and surveys for rideshared operators (web-service administrators) and end-users. In addition project organized two separate workshop sessions for public authorities, municipal transport experts, legislator, transport operators and organizations representing Finnish taxi- and bus transportation businesses. Multiple new models and promising test-services were discussed.

In order to make transit service more efficient, vibrant and end users more satisfied with the service they receive Omakyyti-project produced revision models for producing and offering the passenger transit services. In all totally six (6) test-services were suggested to further development and process for implementation has been started during fall 2013. New services have been targeted various customer groups and geographical areas. Planning principle for all suggestions have been simplicity, end user perspective, community, versatility and low bureaucracy.

These test-services are listed below:

- 1. Community based transport services**
- 2. Opening the practices and wider legislative boundaries in car sharing in order to make business and usage more attractive**
- 3. Combined information service for car sharing (non-traditional services) and for public transit**
- 4. Market based transport services for offering high service level for free time and recreation based transport needs**
- 5. Traffic as a service -concept model**
- 6. Regional test project for real-time and dynamic car sharing service**

Esipuhe

Omakyyti -projektin on teettänyt Liikennevirasto. Työtä ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat

Juuso Kummala, Liikennevirasto (pj.)
Jenni Eskola, Liikennevirasto
Tytti Viinikainen, Liikennevirasto
Iida Huhtanen, Liikenne- ja viestintäministeriö
Silja Siltala, Kuntaliitto
Vesa Peltola, Motiva

Projektin on toteuttanut ja raportin kirjoittanut Sito Oy. Konsultin asiantuntijanäkemysten lisäksi projektissa haastateltiin kimppekyytien välittäjiä, toteutettiin kimppekyytien käyttäjäkysely ja järjestettiin kaksi liikennealan asiantuntijoille ja edunvalvojille suunnattua työpajaa. Sito Oy:ssä työstä vastasi projektipäällikkönä Jaakko Rintamäki. Lisäksi työhön osallistuivat Jukka Andersson, Virpi Ansio ja Noora Salonen.

Helsingissä marraskuussa 2013

Liikennevirasto
Liikenteen palvelut

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO	11
1.1	Kimppakyytiselvityksen taustaa	11
1.2	Työn tavoitteet	12
1.3	Menetelmät.....	14
2	KIMPPAKYYDIT 2010-LUVULLA	15
2.1	Kimppakyydit ja muut yhteisölliset liikennepalvelut	15
2.2	Kansainvälisiä esimerkkipalveluita	18
2.3	Suomalaisia esimerkkipalveluita	21
2.4	Kimppakyytipalveluita kunnille, yhteisöille, työnantajille, yrityksille ja tapahtuman järjestäjille	24
2.5	Liikkumisen turvallisuus ja luotettavuus.....	25
3	LAINSÄÄDÄNTÖKATSAUS JA KIMPPAKYYTIEN TOIMINTARAAMIT	28
3.1	Nykyiset toimintaraamit Suomessa	28
3.2	Kansainväliset toimintaraamit	28
3.3	Kimppakyytien kannustin-, tulonmuodostus- ja hinnoittelumallit.....	29
3.4	Ammattimaisuuden ja naapuriavun problematiikka	32
4	KIMPPAKYYTIPALVELUIDEN KÄYTTÖ	36
4.1	Omakyyti käyttäjätutkimus 2013.....	36
4.2	Aikaisempien käyttäjätutkimusten havainnot.....	38
5	OMAKYYTI TYÖPAJAT	39
5.1	Työpaja 1	39
5.2	Työpaja 2.....	39
6	KIMPPAKYYTIEN TYYPITTELY JA NIIDEN POTENTIAALI LIIKENNEJÄRJESTELMÄSSÄ	42
6.1	Soveltuvuusanalyysi erilaisille matka- ja kuljetusketjuille.....	42
6.2	Soveltuvuusanalyysi eri aluetyypeille	45
7	KIMPPAKYYTIEN PALVELUKONSEPTIEN KEHITTYMISMAHDOLLISUUDET JA POTENTIAALI	48
7.1	Liikennepalveluiden yhteisinformaatio tavoitteena	48
7.2	Start up-kulttuuri liikennepalveluissa.....	49
8	JATKOSUUNNITTELU KOKEILUHANKKEIDEN KAUTTA.....	53
	LÄHTEET.....	57
	LIITTEET	
	Liite 1 Liikennepalvelutuotteet, asiakaskunta ja käyttö	
	Liite 2 Kimppakyytipalveluiden ominaisuus- ja koontitaulukko	
	Liite 3 Kimppakyytien asiakaskyselyn tulokset	
	Liite 4 Kokeiluhanke-esitykset jatkotoimenpiteineen ja soveltuvuus	

1 Johdanto

1.1 Kimppakyytiselvityksen taustaa

Omakyyti-projekti syntyi tarpeesta selvittää konkreettisia käytäntöjä, joilla liikennepalveluiden tuottamista saataisiin vaikuttavammaksi ja kustannustehokkaammaksi. Lähtökohtana työssä ei ollut joukkoliikennejärjestelmän sisäisten tehostamistoimenpiteiden ja hallinnollisten yhteistyömahdollisuuksien perkaaminen, vaan tehokkuuden hakeminen yksittäisten henkilöiden, kotitalouksien ja yhteisöjen mahdollisuudesta / halusta osallistua nykyistä laajemmin liikennepalveluiden järjestämiseen. Vastaaminen viranomaisperusteisella suunnittelulla muuttuviin ja asiakasryhmäkohtaisiin palvelutarpeisiin on osoittautunut vaikeaksi. Omakyydissä on lähdetty perinteisten kimppakyytipalveluiden kautta etsimään tapauksia, joissa luontevina liikennesuunnittelijoina ja liikenneoitsijoina toimisivat yksittäiset ihmiset ja heidän vapaa-ehtoisesti muodostamat yhteenliittymät. Projektissa tavoitellaan sekä markkinaehtoisten että ei-markkinaehtoisten eri alueille suunnattujen konkreettisten toimenpiteiden yksilöintiä ja jatko-ohjelmointia.

Joukko- ja henkilöliikenne on ollut viime vuodet kiivaan kehittämisen ja markkinoiden ”uudelleenjärjestäytymisen” alla. Joukkoliikenteen suurimmat muutokset liittyvät siirtymisenä asteittain PSA -aikaan kesästä 2014 alkaen. Joukkoliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla¹ on jatkossa entistä keskeisempi asema joukkoliikenteen kokonaisvaltaisessa kehittämisessä ja joukkoliikennetuotteen hallinnassa. Liikenne- ja viestintäministeriön henkilökuljetuksia selvittänyt työryhmä² on ehdottanut joukko- ja henkilöliikenteeseen laajoja rakenteellisia uudistustarpeita, joiden avulla pyritään yhteiskunnan kannalta tärkeisiin kuljetuspalveluihin saamaan lisää kustannustehokkuutta ja hallinnolliset rajat ylittävää yhteistyötä.

Perinteisten systeemisten joukkoliikennepalveluiden³ lisänä on aina ollut kansalaisten työn ja arjen tarpeista lähtöisin olevia kaupallisten markkinoiden ulkopuolella toimivia liikennepalveluita. Näitä ovat perinteiset liftaukseen, työmatkojen kuljetusrinkeihin, harrastusajoihin ja yhteiskäyttöautoihin liittyvät palvelut sekä 2000-luvulla nopeasti yleistyneiden kimppakyytipalveluiden tapaiset palvelut. Osa palveluista on jäänyt virallisten joukko- ja henkilöliikennemarkkinoiden ulkopuolelle, mutta osan ympärille on rakentunut liiketoimintaa. Esimerkiksi erilaiset yrityksille kohdennetut yhteiskäyttöauto- ja kimppakyytipalvelut ovat nykyisillään liiketoimintaa myös Suomessa. Niiden rooli liikennejärjestelmän kokonaisuudessa on vielä pieni, mutta asiakaspotentiaali on merkittävä.

Liikennepoliittisessa selonteossa todetaan seuraavasti: *Harvaan asutulla maaseudulla erilaisia julkisen liikenteen ratkaisuja tulee tarkastella ja hakea kustannustehokkaita, käyttäjälähtöisiä ja teknologian mahdollisuudet hyödyntäviä vaihtoehtoja, esimerkiksi kutsujoukkoliikennettä.* (Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä s.38, 2012). Suomi on myös sitoutunut vähentämään hiilidioksidipäästöjä kansainvälisten tavoitteiden mukaisesti. Osa päästötavoitteista kohdistuu suoraan liikenteeseen, joten tavoitteiden saavuttamiseksi tulisi aktiivisesti pyrkiä löytämään myös yksityisautoilua vähentäviä ratkaisuja.

¹ Kaupunkiseudut, kaupungit ja ELY-keskukset

² ns. selvitysmies Paajasen työryhmä ks. linkki <http://www.lvm.fi/julkaisu/-/view/4145247>

³ Esimerkiksi taksi- ja linja-autoalat

Kimppakyytien ja yhteisöllisten liikennepalveluiden tarvetta, roolia, uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja olemassa olevia arvoverkkoja analysoitiin Siton sisällä talvella 2012 ja työn kautta nousseita kehitysideoita tarjottiin Liikenneviraston Liikennepalvelut monipalvelumallilla toiseen teemahakuun. Siton Omakyyti-projektiehdotus läpäisi teema-haun ja projekti käynnistettiin alkuvuodesta 2013. Siton projektihakemuksessa painotettiin monipuolisempaa keinovalikoimaa liikenne- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Perinteisen joukkoliikenteen merkitys tunnustetaan, mutta samalla on etsittävä uusia kaupallisia ja yhteiskunnan mahdollistamia palveluita liikenne- ja saavutettavuuskysymysten ratkaisemiseksi. Keinovalikoima kaupallisten ja ei-kaupallisten uusien palveluinnovaatioiden välillä vaihtelee aluetyypistä riippuen. Tiheään asutussa kaupunkiympäristössä ja pitkien etäisyyksien maaseudulla liikennepalveluiden tuotanto-, kysyntä- ja rahoituslogiikka ovat erilaisia. Perinteisillä joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteillä on saatu vain rajallista vaikuttavuutta palvelutasoon suurten kaupunkiseutujen ulkopuolella, jossa kysyntä on vähäistä eikä selviä matkustajavirtoja synny. Näillä alueilla kimppakyydeillä ja muilla vastaavilla palveluilla voisi olla merkittävä rooli asioinnin ja vapaa-ajan matkoilla.

Omakyyti-projektissa lähestymisnäkökulmina on käytetty käyttäjäryhmäkohtaisuutta ja aluetyypijakoa.⁴ Vastaavaa aluetyypijakoa on käytetty maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Liikenneviraston ohjaamassa työssä on tunnistettu lupaavia palveluita niin yhteisöperusteisesti kuin kaupallisesti toteutettuina.



1.2 Työn tavoitteet

Projektin alkuperäiseen työohjelmaan kirjattiin, että projektissa keskitytään erityisesti dynaamisten kimppakyytien potentiaalin selvittämiseen. Projektin aikana, ohjausryhmytyön ja sidosryhmytyöpajojen tuloksena, työohjelman kirjaus kuitenkin monipuolistui. Päätettiin, että projektissa selvitetään aluetyypijaon mukaisesti laajemmin uusia kaupallisia ja yhteisöllisiä liikennepalvelumalleja, joiden avulla maaseudun saavutettavuutta ja toisaalta kaupunkien liikenneongelmia saataisiin ratkaistua.

Omakyyti-projektin tavoitteena on käydä läpi nykyiset kimppakyytipalvelut, selvittää asiakaspotentiaalia, tarjottujen kyytien määrää, tehdä markkina-analyysiä ja tarkastella kimppakyytien asemaa suhteessa muuhun joukko- ja henkilöliikenteeseen. Projektin aikana liikennepalveluiden vaikuttavuutta analysoidaan aluetyypikohtaisesti. Omakyyti-projektin osana on toteutettu myös kompakti käytäntö- ja lainsäädäntökatsaus kimppakyytien soveltamista mahdollisesti rajoittavasta lainsäädännöstä ja sen tarpeellisuudesta. Lähtöaineiston ja projektin aikana pidettyjen sidosryhmytyöpajojen tuloksena kootaan Liikennevirastolle ja työssä mukana oleville tahoille konkreettiset kokeiluhanke-ehdotukset perusteluineen.

Työssä selvitetään kuinka pitkälle kimppakyytien ja muiden yhteisöllisten liikennepalveluiden tarjoamisen, etsimisen ja välittämisen voi integroida muun joukko- ja henkilöliikenteen kanssa. Toisena päätavoitteena on selvittää, mikä on esimerkiksi Liikenneviraston, kuntien ja muiden viranomaisten rooli toimijoina joustavampien

⁴Pääkaupunkiseutu, kaupunkiseudut, pienet kunnat ja maaseutualueet

kimppakyytitoimintojen kehittämisessä. Samalla selvitetään, kuinka paljon olemassa olevaa henkilöautojen kuljetuspotentiaalia voidaan saada hyötykäyttöön joukkoliikenteenomaisena liikkumismuotona.

Projektin keskeisimmät tavoitteet

1. Määritellä kimppakyytien ja muiden yhteisöllisten liikennepalveluiden rooli ja asema.
2. Tunnistaa merkittävimmät toimijat ja palveluinnovaatiot.
3. Arvioida ja luokitella nykyisiä palveluita, hyviä käytäntöjä ja palvelutuotannon ongelmia liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmasta.
4. Selvittää eri kannustinjärjestelmien toimivuus ja lainsäädännölliset edellytykset.
5. Ehdottaa uusia liikennepalveluita liikennepoliittisten tavoitteiden toteuttamiseksi.
6. Määritellä toimijoiden roolia mahdollisten palvelukokeilujen käynnistämiseksi.

Lähtökohtina projektille asetettiin ”vapaan” kuljetuspotentiaalin määrittäminen eri alueilla. Vapaan kuljetuspotentiaalin realisoidumiseksi Omakyyti-projektissa etsitään monipuolisia keinoja, joilla yksityisessä omistuksessa olevien ajoneuvojen jakamista ja yhteiskyytejä voitaisiin lisätä. Lisäksi tavoitteena on ehdottaa etenemispolkuja kuljetuspalveluiden uudistamiseksi, monituottajuuden lisäämiseksi ja esittää näkemyksiä julkisen sektorin roolista uudistuksissa.

Kansainvälisesti ja osin myös Suomessa perinteisesti yksin julkisen sektorin rahoitus ja suunnitteluvastuun alla olevat palvelut ovat olleet murroksessa. Murroksen syinä on käytetty muuttuneita palvelutarpeita, julkisen sektorin rahoituspaineita, kustannustehokkuuden hakemista ja joustavuutta.

Euroopassa on syntynyt esimerkkipalveluita myös perinteisen yksityisten markkinoiden ja ulkoistuskehityksen ulkopuolelle. Britanniassa sosiaali- ja terveyspalveluita on jo pitkään tuotettu osin myös järjestöjen ja yksityisten ihmisten panosten avulla. Ruotsissa taas liikennesektorin palvelukokeiluna on käynnistetty kyläyhteisön osallistumiseen ja suunnitteluun kytketty maaseudun liikennepalveluita parantava kyläbus-sipalvelu. Julkisen ja yksityisen väliin on jo syntynyt kaikkia sektoreita yhdistää yhteisöllistä palvelutuotantoa. Suomessa liikennepalveluissa tällaista kehitystä hidastavat lainsäädännön rajoitteet ja toisaalta ihmisten tottuminen vahvaan kuntien ja valtion rooliin kuljetuspalveluiden tukemisessa/järjestämisessä.

1.3 Menetelmät

Projekti koostui laajasta lähtöaineistoanalyysistä, kyselytutkimuksista, ohjausryhmätyöstä ja alan toimijoita verkottaneista sidosryhmätyöpajoista. Työn kirjallinen lähtöaineisto koostuu joukkoliikennealan tulevaisuus selvityksistä ja kansainvälisestä tutkimusaineistosta.

Omakyyti-projektia ohjanneessa ohjausryhmässä olivat mukana LVM:n, Liikenneviraston, Motivan, Kuntaliiton ja Siton edustajat. Ohjausryhmä kokoontui työn aikana kolme kertaa. Ohjausryhmässä päätettiin työn painotuksista ja kahden sidosryhmätyöpajan tavoitteista.

Työn aikana toteutettiin kaksi kyselytutkimusta. Ensimmäinen taustoittava kysely tehtiin Suomen johtavien kimppekyytipalveluiden ”omistajille” GreenRidersille, Kimppakyydit Facebook -ryhmälle sekä internetpalveluiden kimppa.net ja kyydit.net ylläpitäjille. Toinen kysely kohdennettiin suoraan kimppekyytien yhteistyössä käyttäjille edellä mainittujen palveluiden kautta.

Projektin sidosryhmävuorovaikutus toteutettiin kahden osallistavan työpajapäivän avulla. Ensimmäinen työpaja suunnattiin nykyisille kimppekyytitoimijoille, Liikenneviraston, LVM:n, Kuntaliiton ja Motivan henkilöstölle. Työpajassa linjattiin projektin tavoitteita, rajattiin toimijoiden roolia, etsittiin hyviä käytäntöjä ja ideoitiin keuhkkehankkeiden runkoa. Toisessa työpajassa järjestettiin pyöreän pöydän keskustelu edellä mainittujen organisaatioiden ja taksi- ja linja-autoalan edunvalvojien ja alan uusien yrittäjien kesken. Työpajassa käsiteltiin projektin ehdotuksia, palvelutuotannon haasteita ja mahdollisuuksia erilaisilla aluetyypeillä. Työpajat järjestettiin huhti-toukokuussa 2013.

2 Kimppakyydit 2010-luvulla

2.1 Kimppakyydit ja muut yhteisölliset liikennepalvelut

Netin kautta välitettävät kimppakyydit rinnastetaan usein perinteiseen liftaukseen. Tässä uudessa verkkoajan liftaamisessa itse liftaaminen ja kyydin jakaminen toimivat maantien sijaan verkkoympäristössä. Netin kautta toimiminen on tuonut kyydin jakajille/etsijöille mahdollisuuden valita kenen kanssa matkustaa ja helpottanut etukäteen tehtävää matkan suunnittelua, koska tarvittavan kyydin voi parhaimmillaan varata viikoja etukäteen. Kimppakyydeillä tarkoitetaan tässä yhteydessä yksinkertaisesti tilanetta, jossa vähintään kaksi henkilöä on matkustamassa samaan aikaan, samalla reitillä ja joista toinen toimii kyydin tarjoajana ja toinen matkustajana, eli asiakkaana. Kimppakyytejä on kaikenlaisilla matkoilla, niin työperusteisilla kuin vapaa-ajallakin.

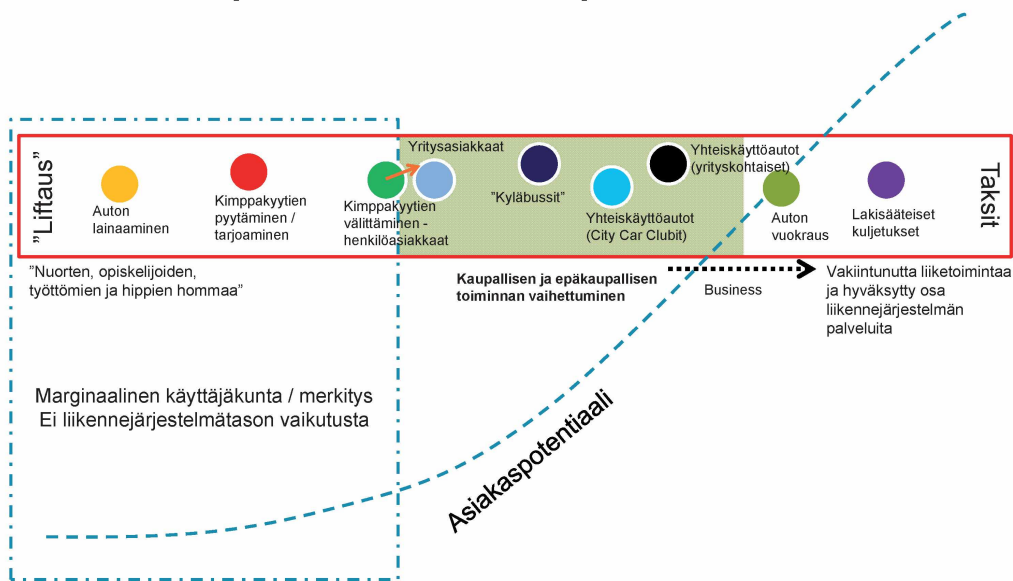
Kimppakyydit rinnastetaan usein nuorten ja opiskelijoiden matkustustavaksi, jolla halutaan säästää matkustuskustannuksista. Usein kimppakyytejä pidetään väliaikaisena toimintakulttuurina, joka hiljalleen vaihettuu pois käyttäjien siirtyessä opiskelija-maailmasta työelämään. Työpaikan kimppakyytiringit muodostavat tästä poikkeuksen. Käyttäjäkyselyn tulosten esittelyn yhteydessä avataan enemmän tämän ennakkokäsitelyksen paikkansapitävyyttä.

Kimppakyytien sijaan puhutaan usein yhteisöllisistä liikennepalveluista, jotka rinnastuvat yhteisöllisyyden ja yhteisöllisen palvelutuotannon viimeaikaiseen nousuun. Yhteiskäyttöautot yksityisille ihmisille ja yrityksille on ehkä tunnetuin kaupallinen esimerkki yhteisöllisistä, osuuksiin, omistamattomuuteen ja kilpailukykyiseen hinnoitteluun pohjautuvasta palvelusta. Yhteiskäyttöautoja tarjoavat maailmalla yritykset, kaupungit ja osuuskunnat. Osa toimii markkinoilla muiden yritysten tavoin pyrkien tuottamaan voittoa omistajilleen ja taas osalla palveluista pyritään ratkaisemaan aluetta tai yhteisöä koskevia liikenne- ja liikkumisongelmia tarjoamalla räätälöity palvelu henkilöauton omistamisen ja julkisen liikenteen väliin. Välimuotoiset palvelut ovat usein tarpeellisia, sillä julkisen liikenteen kyky vastata asiakaskysyntään on rajallinen kaupungeissa ja etenkin maaseudulla. Kaupallisten yhteiskäyttöautopalvelujen erottelu vuokra-autopalveluista on erittäin vaikeaa.

Tämän selvityksen liitteeseen (Liite 1) on koottu tässä selvitystyössä käsiteltyjä eri liikennepalvelumuotoja, joita on luokiteltu ammattimaisuuden, käytön, kustannusten, käyttömaksujen, soveltuvuuden ja rajoitteiden perusteella.

Kuvassa on eritelty asiakaspotentiaalijanalle erityyppisiä välimuotoisia liikennepalveluita. Systemistä joukko- ja henkilöliikennettä edustavat linja-auto-, taksi- ja junaliikenne. Epäkaupallisuuden ”ääripäähän” on tässä tarkastelussa asetettu perinteinen liftaus. Omakyyti-projektin tavoitteiden kannalta mielenkiintoisin palvelusegmentti on korostettu vihreällä. Tavoitteena olisi löytää sellaisia hyväksyttäviä ja suomalaisen oikeuskäytäntöön sovitettavissa olevia uusia liikennepalveluita, joiden kautta saadaan vaikuttavuutta kulkumuoto-osuuksiin ja viisaaseen liikkumiseen kaupungeissa ja mahdollistetaan osin yksityissomisteisista henkilöautoista riippumatonta elämää maaseudulla.

Liikennepalveluiden asiakaspotentiaali



Kuva 1. Liikennepalveluiden asiakaspotentiaali.

Palveluiden asiakaspotentiaali, ja sitä kautta liikennejärjestelmätason vaikuttavuus, on sitä suurempi, mitä sosiaalisesti hyväksyttävämpi, standardisoidumpi ja hiotumpi kokonaispalvelu on. Liikennepalvelut eivät eroa muusta liiketoiminnasta, sillä asiakkaat etsivät ratkaisuja arjen jokapäiväisiin tai usein toistuviin liikkumistarpeisiin erilaisista lähtökohdista.

Esimerkiksi linja-autojen vuoroliikenteellä tavoitetaan enemmän asiakkaita siellä, missä palvelutaso alkaa liikkumisen joustavuudeltaan ja nopeudeltaan yltää henkilöauton tasolle tai on muutoin henkilöautoon verrattuna asiakasryhmälle tasavertainen yksityisauton omistukseen nähden. Tällaisia tapauksia ovat esimerkiksi yhden ja kahden auton taloudet, joissa halutaan välttää toisen/kolmannen auton hankintaa. Pelkällä seudullisen vuoroliikenteen liikennepalvelulla ei kuitenkaan saavuteta edes vilkkaimmilla pendelöintiväleiltä kuin varsin rajallinen asiakaskunta. Henkilöliikennepalveluja on pakeoitu, eli määritelty, täsmennetty ja profiloitu, toistaiseksi erittäin vähän. Nykyiset palvelupaketoinnit ovat lähinnä kulkumuoto ja operaattorikohtaisia. Paikallis- ja seutuliiikennealueiden perinteiset lipputuotteet ovat pysyneet varsin muuttumattomina.

Accenturen laatimassa joukkoliikenteen uusia rahoitus- ja järjestämismalleja käsittelevässä julkaisussa⁵ on haastateltu maailman 20 johtavan joukkoliikennekaupungin operaattoreita ja viranomaisia. Toimijat näkevät, että tulevaisuudessa uusien liikennepalveluiden ja laajempien tuotepakettien lisäksi operaattoreiden on haettava yhä suurempi osa tulonmuodostuksesta varsinaisen liikennepalvelun tuottamisen ulkopuolelta. Supistuvat liikenteen tuet ja julkisen talouden ongelmat pakottavat operaattoreita hakemaan arvonlisäystä perinteisen henkilöliikenteen ulkopuolelta. Tämä on avannut uudistumisen mahdollisuuksia koko alalle. Suurimmissa metropoleissa, kuten Singaporessa, joukkoliikenteen operaattoreita on jopa listautunut pörssiin ja operoijat ovat laajentaneet liiketoimintaansa palvelu- ja konsultaatioalalle.

⁵ Establishing new rules and roles for public transport. Accenture 2012

⁶ Yhteiskäyttöautoilla voidaan tarkoittaa sekä kaupallista toimintaa tai naapuriapuun perustuvia jaetun auton mallia. Kaupallinen toiminta on käytännössä mahdollista vain kaupungeissa.

Liikennepalveluiden asiakaspotentiaaliin ja liikennejärjestelmätason vaikuttavuuteen liittyy hintapolitiikka, saatavuus, sosiaalinen hyväksyttävyys, lainsäädäntö ja muut institutionaaliset tekijät sekä teknologian hyödyntäminen. Lisäksi Suomessa erittäin merkittävänä tekijänä taustalla vaikuttaa asuinpaikka. Perinteistä joukkoliikennettä on vaikea harjoittaa ilman joukkoja. Kimppakyytien, yhteiskäyttöautojen⁶ ja muiden toistaiseksi pienemmän mittakaavan henkilöliikennepalveluiden yleistymistä rajoittaa yleensä yhden tekijän sijaan monien osien summa.

Taulukko 1. Kimppakyytien käytön esteitä yleistasolla.

<p>Sosiaaliset</p> <ul style="list-style-type: none"> • Turvallisuuden tunne • Molemminpuolinen hyöty (kuljettaja/kyytiläinen) • Palvelun luotettavuus • Joustavuus • Jatkuvuus 	<p>Taloudelliset</p> <ul style="list-style-type: none"> • Huonot kannusteet tyhjien istuinten täyttämiseen • Heikko informaatio • Ansaintamalliin liittyvät kysymykset
<p>Järjestelmälähtöiset</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toimijoiden roolit (yksityinen/julkinen) • Ansaintamalliin liittyvät kysymykset • Sektorikohtaiset rajat 	<p>Teknologiset</p> <ul style="list-style-type: none"> • Matkan onnistumisen mittarit (subjektiivisia arvioita) • Eriytyneet palvelut ja yhteisinformaation puute

Mukaihen seuraavia lähteitä: Dynamic Ridesharing: Carpooling meets the information age. Massachusetts Institute of Technology 2010, Nokia Research Center 2007.

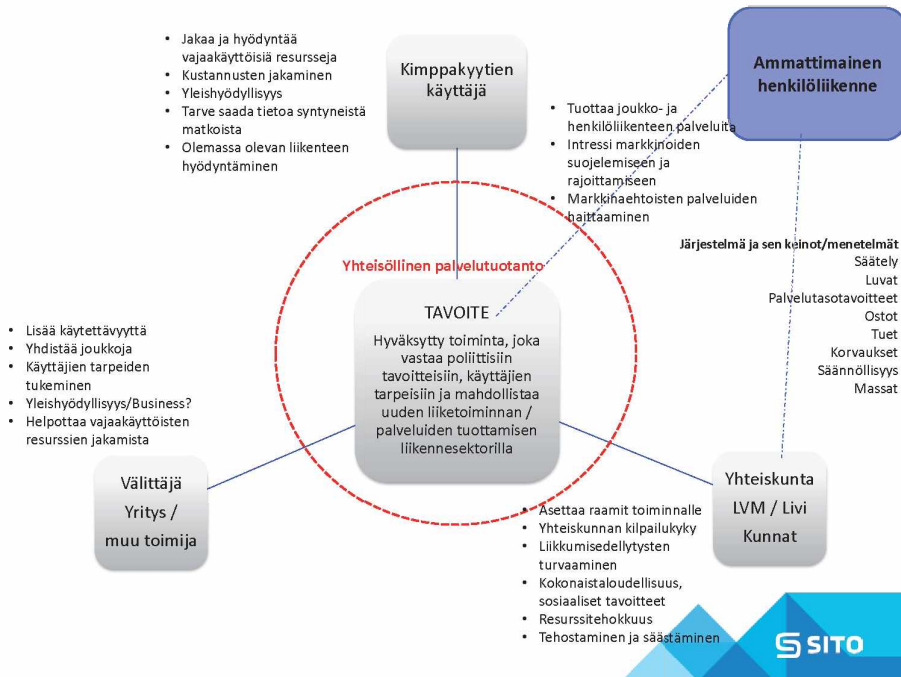
Kimppakyydit, yhteiskäyttöpalvelut ja vaihtelevat kolmannen sektorin liikennepalvelut ovat viime vuosina erilaistuneet ja monipuolistuneet nopeasti. Kimppakyytejä edistetään yksityisen käytön lisäksi myös osana kuntien pyrkimystä toteuttaa omia kestävyys- ja ilmastostrategioitaan. Kunnissa ja laajemmin muissakin organisaatioissa työntekijöitä kannustetaan kimppakyyteihin esimerkiksi työasiamatkoilla perinteisten kustannussäästö tavoitteiden saavuttamiseksi. Yhteiskäyttöautopalveluiden käyttäminen on pääkaupunkiseudulla edullisempaa, jos samalla omistaa joukkoliikenteen kausilipputuotteen. Kyläyhteisöt ovat kiinnostuneita itse ratkaisemaan saavutettavuuskysymyksiä, jos heille siihen annetaan mahdollisuus. Tästä esimerkkinä Ruotsin Ången kyläbussikokeilu.⁷

Liikenne- ja ilmastopoliittisissa tavoitteissa lähtökohtana on harvaan asuttujen alueiden liikennepalveluiden ja liikkumisen kestävyden parantaminen. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi nykymuotoisten kimppakyytien ja systeemisen joukko- ja henkilöliikenteen väliin tarvitaan vaikuttavia, houkuttelevia, toisiaan täydentäviä ja yhteen sovitettavissa olevia palveluita.

⁶ Yhteiskäyttöautoilla voidaan tarkoittaa sekä kaupallista toimintaa tai naapuriapuun perustuvia jaetun auton mallia. Kaupallinen toiminta on käytännössä mahdollista vain kaupungeissa.

⁷ <http://byabussen.se/>

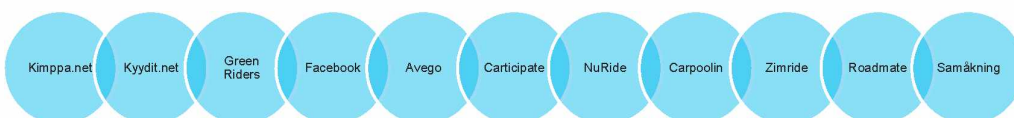
Kimppakyytien ja yhteisöllisten liikennepalveluiden hyödyntämiseen ja niiden yleistymiseen liittyy paljon rakenteellisia sosiaalis-taloudellisia haasteita, kuten edellä on kuvattu. Lisäksi Suomen liikenneala on voimakkaasti säädelty ja tämä aiheuttaa vaikeuksia uusien palveluiden ja toimijoiden markkina-avauksille. Säätelystä ja markkinoille sisääntulon kankeudesta huolimatta käyttöaste esimerkiksi linja-auto- ja taksiliikennevälineissä voisi olla parempi. Tällä hetkellä nykyisillä kimppakyydeillä ei ole merkittävää vaikuttavuutta henkilöliikenteessä liikennejärjestelmätasolla tai asemaa, jonka voisi olettaa aiheuttavan markkinahäiriötä linja-auto- ja taksialalle. Alla on kuvattu markkinoille tulon ja palvelu-innovaatioiden leviämisen haasteita kimppakyytien näkökulmasta.



Kuva 2. Kimppakyytien sidosryhmät ja hyödyntämiseen liittyvä problematiikka.

2.2 Kansainvälisiä esimerkkipalveluita

Tässä selvityksessä tutustuttiin kansainvälisiin kimppakyytipalveluihin pyrkimyksenä saada käsitys siitä, minkälaisia kimppakyytipalveluita Suomen ulkopuolella toimii. Palveluiden yksityiskohtaisia ominaisuuksia on esitelty tarkemmin liitteessä (Liite 2). Esimerkeiksi kansainvälisistä kimppakyytitoimijoista ja -palveluista valikoituivat **Avego** (toiminta-alue Yhdysvallat, Irlanti ja Kiina), **Carticipate** (toiminta-alue Yhdysvallat), **NuRide** (toiminta-alue Yhdysvallat), **Carpooling** (toiminta-alueena 45 Euroopan valtiota), **Zimride** (toiminta-alue Yhdysvallat), **Samåkning** (toiminta-alue Ruotsi) ja **Roadmate** (toiminta-alue Ruotsi). Edellä mainitut kansainväliset kimppakyytipalvelut valikoituivat tarkastelun alle muun muassa siksi, että palvelut ovat tunnettuja ja käytettyjä toiminta-alueellaan ja näin niiden voi olettaa olevan palveluita, joissa on kimppakyyteihin kannustavaa potentiaalia.



Kuva 3. Omakyyti-raportissa esiteltyt kimppakyytipalvelut.


Kimppakyytipalvelujen käytettävyyteen ja potentiaalisuuteen liittyviä ominaisuuksia voidaan myöhemmin hyödyntää pyrittäessä kehittämään kotimaisten kimppakyytipalveluiden käytettävyyttä tai luomaan kokonaan uusi käyttäjäystävällinen ja turvallinen kimppakyytipalvelu, jolla voidaan täydentää julkisen liikenteen tarjontaa ja edistää henkilöautoilua ympäristöystävällisempään suuntaan (autossa on useampi matkustaja).

Avego on yhtiö, joka tekee maailmanlaajuisesti ohjelmistoja ja laitteita matkustajaliikenteen tehostamiseksi. Yhtiön toiminta on alkanut Irlannista. Myöhemmin yhtiö on laajentanut toimintaansa muun muassa yhdysvaltoihin ja Kiinaan. Reaaliaikainen kimppakyytipalvelu on yksi Avegon tuotteista ja se on ollut ladattavissa vuodesta 2008 ilmaiseksi Applen iPhone App Storesta. Avegon kimppakyytipalvelussa hyödynnetään GPS, web- ja mobiiliteknologiaa, joiden avulla on mahdollista jakaa ja etsiä kimppakyytejä reaaliaikaisesti. Avegon internetsivustolla kerrotaan palvelun kehittämisen taustalla olleen useita syitä; palvelun avulla kuljettajat voivat säästää rahaa ja huomioda ympäristöä ajamalla yhdessä sekä samalla kimppakyydit ovat edullinen vaihtoehto suhteessa julkiseen liikenteeseen tai yksin autoiluun. Lisäksi Avegon internetsivustolla kerrotaan, että palvelu on tehty reaaliaikaiseksi, sillä reaaliaikainen kimppakyytipalvelu ei ole niin jäykkä kuin perinteiset ei reaaliaikaiset palvelut.

The New Booking System


Traveling together based on mutual trust can be great, but it can also have its problems. No-one wants to end up waiting around for ages in windy car parks, or argue over payment, and no-one wants to expect to have a car full of passengers to find no-one turns up. The solution: Our new booking system!

Advantages of the New Booking System




Ratings

For journeys that are arranged through our booking system, ratings can be given to the other participants. People who are reliable and punctual will receive good ratings, and improve their chances of finding a lift or passenger the next time. Participants must register and verify their mobile phone number before using the system, which discourages misuse.



Reliability

As soon as both parties confirm the booking, the journey is booked. We produce a ticket, which can be viewed at any time, and contains all the journey details, which further increases commitment. Anyone who cancels without giving appropriate notice, will receive bad ratings.



Safety

The booking system is only available to be used by registered users who have verified their mobile phone numbers and email addresses, this makes the booking system a safer way to carpool. The Online payment option provides even more security to both parties through Paypal transfer: no late payment, no fees.

[> How it works](#) [> Important questions](#)

About Legal Ts & Cs Privacy Widget Commuter (pdf) Advertising Jobs Press Contact Us Mobile Versions
carpooling.co.uk - Copyright © 2001-2013 - carpooling.com GmbH



Kimppakyytien soveltamistapa vaihtelee, mutta palvelun funktio on maailmanlaajuisen – tarjota edullinen kuljetuspalvelu paikasta A paikkaan B

Carpooling mainostaa olevansa Euroopan laajin kimpakyyteihin keskittynyt verkkopalvelu. Palvelua käyttää kuukaudessa yli miljoona ihmistä 5000 kaupungissa ja 45:ssa maassa. Kimpakyytipalvelu toimii matkapuhelimella iOS ja Android sovelluksilla sekä Facebookin kautta. Carpooling.com internetsivustoilla on yrityksille, työpaikoille, kaupungeille ja yhteisöille suunnattuja materiaaleja sekä seikkaperäistä tietoa siitä miksi em. tahojen kannattaa hyödyntää Carpooling -palvelua. Carpooling suunnittelee tarvittaessa yritykselle, kaupungille tai yhteisölle oman kimpakyytiportaalin, vastaa portaalin päivittämisestä, hoitaa portaalin markkinoinnin ja integroi palveluun tilaajan halutessa myös joukkoliikenteen reaaliaikaiset liikennetiedot ja matkahakuominaisuuden.

Palvelun ominaisuuksia ovat ilmoitusten lukeminen ja julkaiseminen reaaliajassa, henkilökohtaiset profiilit (nimi, kuva, automalli yms.), verkkomaksumahdollisuus, käyttäjien luokittelu (arvio kyyditsijänä/kyytiläisenä), mahdollisuus etsiä ja ilmoittaa vain naisille suunnattuja kimpakyytejä, kunkin matkan hinnan ja hiilidioksidipäästöjen laskuri, mahdollisuus käyttää Google Mapsin ominaisuuksia, sisäinen sähköpostisysteemi, asiakaspalvelu sekä palvelussa on mahdollista jakaa myös juna-, linja-auto- ja lentokonekimpakyytejä.

Carticipate on ensimmäinen julkaistu kimpakyytiapplikaatio. Applikaation voi ladata ilmaiseksi Apple Storesta. Carticipate Avego ja Zimride ovat kilpailijoita keskenään. Palvelu on tarkoitettu täydentämään julkisen liikenteen palveluja.

NuRide on yhdysvaltalainen kimpakyytipalvelu, jonka toimintaa rahoittaa valtio sekä paikallishallinto pyrkiessään vähentämään liikenneuuhkia ja päästöjä. NuRide kannustaa ympäristöystävälliseen liikkumiseen ja kannustimena on aktiivisten käyttäjien palkitseminen. Palvelun käyttäjät kerryttävät NuRide -käyttäjätiliinsä pisteitä tekemistään kimpakyydeistä ja jakamistaan kyydeistä, bussi- ja junamatkoista, pyöräilystä, kävelystä ja laivamatkoista. Vuoden aikana aktiivinen NuRide-käyttäjä voi saada kaikkiaan noin 300 dollarin edestä palkintoja. Matkakulut voidaan korvata toiselle joko rahallisesti tai sopien kyyditysvuorot (toinen toisena päivänä toinen toisena).

Erikoisuutena NuRide -palvelussa, suhteessa muihin tässä selvityksessä vertailtuihin kimpakyytipalveluihin, mainittakoon sekä yksittäisten käyttäjien että kuntien kannustaminen osallistua kävelyyn, ympäristöystävällisen matkustamiseen ja energiansäästöön liittyviin kampanjoihin. Toimintamallin hyödyntäminen julkishallinnon ilmastostrategian toteuttamisessa on käyttökelpoinen myös Suomessa.

Roadmate on ruotsalainen kimpakyytipalvelu, joka on kehitetty yhteistyössä Hertz autovuokraamon kanssa. Roadmaten internetsivuilla kerrotaan kuitenkin, ettei tarkoituksena ole vuokrata Hertz -autoja vaan edistää kimpautoilua, sillä yksin autoilu ei ole ympäristöystävällistä.

Kun käyttäjä jättää Roadmate - palveluun ilmoituksen, laskee palvelu kilometreihin perustuvat matkakulukustannukset ja paljonko matkan hinta on yhtä matkustajaa kohden. Ilmoituksen jättäjän ei tarvitse itse laskea kulukustannuksia ja näin myös kyytiä etsivät sekä kyyti-ilmoitusten selaajat tietävät matkan hinnan jo ennen yhteydenottoa ilmoituksen jättäjään.

The screenshot shows the Roadmate website interface. At the top, there is a navigation bar with 'Sök resor', 'Skapa ny resa', and 'Samåkning'. Below this, a search bar shows a user named 'Petter Bladewski' searching for 'medpassagerare' (carpoolers) for a trip from 'halmstad' to 'stockholm'. The trip details are: 'via Jungby, Jönköping, Norrköping'. Below the search bar, there is a table with trip details:

Datum och tid:	Kostnad:
torsdag, 16 maj 2013 08:00	50 kr per passagerare
Platser kvar:	Övrigt:
4 av 4 (0 anmälda)	Både män och kvinnor får följa med.

At the bottom, there are two radio button options for the trip route:

- Skå åka till Pärnåsten i Stockholm 16-18 maj, några som vill samåka dit? - Har 4st platser i bilen. Åker från Halmstad och åker genom Jungby- Jönköping-Norrköping-Stockholm.
-

Samåkning kimppakyytipalvelu on perustettu vuonna 2004 ja se on Ruotsin suurin kimppakyytipalvelu. Yrityksen toiminnan taustalla on Fasterminds -niminen saksalainen kimppakyytipalvelu. Palvelua kuvaillaan seuraavasti: ”Säästät aikaa, rahaa ja olet ystävällinen luonnolle.” Samåkning -palvelussa rekisteröitynyt käyttäjä voi varata paikan tai paikkoja toisen käyttäjän ilmoittamasta kimppakyydistä samaan tyyliin kuin varatessaan juna- tai bussilippuja netistä. Matka maksetaan luottokortilla tai PayPal-tilille, mutta vasta kun kuljettaja on kuitannut ja hyväksynyt henkilöt kyytiinsä. Käyttäjiä Samåkning palvelulla on yli 100 000.

Samåkning-palvelun internetsivustolla tuodaan esiin kuntien, tapahtumanjärjestäjien ja työpaikkojen mahdollisuudet hyödyntää palvelua ja miksi em. tahojen kannattaa hyödyntää palvelua. Kunnille kimppakyytipalvelua markkinoidaan hyvänä lisänä julkisen liikenteen palveluille (kasvattaa liikennöintimahdollisuuksia). Kimppakyytipalvelulla voidaan myös vähentää liikenneuhkia kunnassa. Lisäksi palvelu tukee kunnan ilmastopoliitikkaa.

Tapahtumanjärjestäjille suunnattu Samåkning -palvelu perustuu siihen, että palveluntarjoaja hallinnoi kimppakyytejä järjestettävään tapahtumaan ja tapahtumalipun ostajien on helppo varata kimppakyyti tapahtuman lipun oston yhteydessä. Työpaikoille Samåkning -palvelu on puolestaan työkalu, jolla voidaan vähentää työntekijöiden matkakuluja ja organisaatio ympäristövaikutuksia sekä tehostaa virka-autojen käyttöä.

Zimride -palvelulla on yli 350 000 käyttäjää ja palvelu toimii yhdysvalloissa 125:lla yliopistokampuksella. Palvelu on perustettu vuonna 2007 ja se on linkitetty Facebookin yhteyteen siten, että käyttäjät voivat kirjautua Zimrideen Facebook-tunnuksin ja käyttäjien Facebook-profiili toimii suoraan Zimride-profiilina.

ANTAL LEDIGA PLATSER

2

PRIS PER PERSON

Beräknade totala kostnader 573 SEK*.
Förslagen 287 SEK per person.
* exklusive vägtullar och biljetter för färja

287 SEK
USD

PRISBERÄKNING

Ditt pris:	287 SEK
Avgift:	23 SEK
Passagerarpris:	310 SEK
Din andel:	287 SEK

2.3 Suomalaisia esimerkkipalveluita

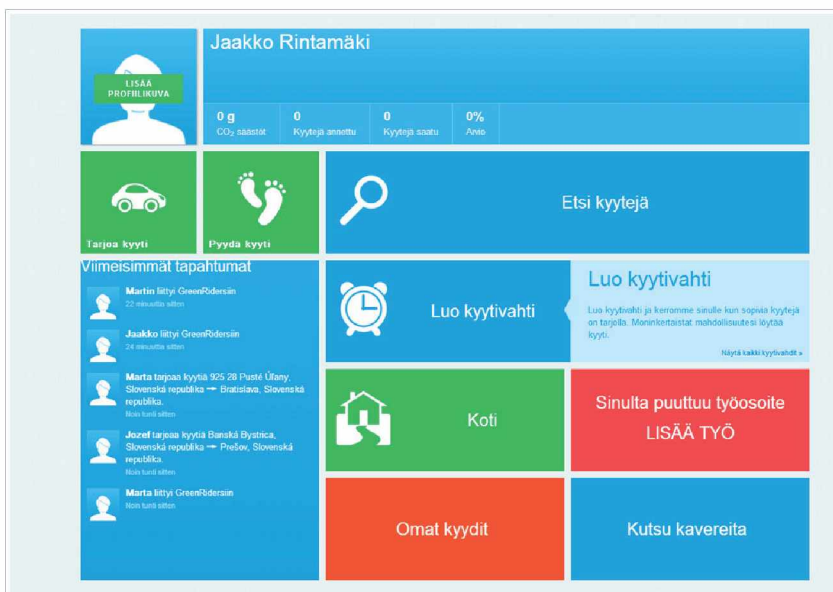
Selvityksessä tarkasteltuja suomalaisia kimppakyytitoimijoita ovat Kimppa.net, Kydyt.net, GreenRiders ja Facebook -kimppakyyti. Suomalaisille kimppakyytitoimijoille toteutettiin Omakyyti-projektissa kysely Helmi-maaliskuussa (2013). Palveluiden hallinnoijia lähestyttiin seuraavilla kysymyksillä:

1. Milloin palvelu on perustettu?
2. Ketkä palvelua mielestäsi käyttävät?
3. Paljonko palvelussa on rekisteröityneitä käyttäjiä? Mikä on aktiivisten määrä rekisteröityneistä käyttäjistä?
4. Millaista käyttäjäpalautetta olette saaneet?
5. Yleisimmät ilmenneet ongelmatapaukset? Paljonko ongelmatapauksia ylipäätään ilmenee?
6. Mikä on yhteistyötahojenne ja kumppaneittenne rooli osana kimppakyytipalvelua?
7. Onko palvelullanne tavoitteita tulevaisuuden suhteen, jos niin millaisia?

Facebooking -kimppakyytiryhmässä on lähes 14 000 jäsentä (tilanne heinäkuu 2013). Facebookissa on useita paikallisia, yhden tietyn välimatkan (esimerkiksi HKI-JKL-HKI) ryhmiä sekä tässä selvityksessä tarkasteltava koko Suomen kimppakyytiryhmä. Facebookin -kimppakyytipalvelu on perustettu vuonna 2006. Kimppakyytien etsiminen ja ilmoitusten jättäminen tehdään omalla Facebook -profiililla. Palvelun kehittäjä ja hallinnoija arvioi käyttäjäryhmän koostuvan pitkälti nuorista aikuisista. Ryhmän hallinnoija on saanut palvelun käyttäjiltä lähinnä positiivista palautetta. Ongelmatapauksista on tullut ilmoituksia alle kymmenen vuosien 2006–2013 aikana.

GreenRiders on palvelu, jonka kehitystyö aloitettiin vuonna 2009. Palvelun ensimmäiset asiakkaat aloittivat käytön vuonna 2010. GreenRiders tarjoaa yleisen kimppakyytipalvelunsa ohella kimppakyytipalvelun myös yrityksille ja organisaatioille. Yleinen yksittäisten käyttäjien palvelu on ilmainen, yrityksille ja organisaatioille suunnatun palvelun ollessa maksullinen. Maksullista GreenRiders -palveluversiota käyttää tällä hetkellä kaksi yritystä sekä yksi kaupunki⁸. Palvelu toimii myös mobiilisovelluksella, jonka voi ladata iPhoneen App Storesta. Muiden puhelinmallien kautta palvelua voi käyttää nettiselaimella osoitteessa m.greenriders.com. GreenRidersin Windows-Phone sovellus julkaistiin kesäkuussa 2013.

Palvelun hallinnoija arvioi palvelun käyttäjien koostuvan kahdesta ryhmästä, yksittäisistä kuluttajista ja GreenRidersin asiakasyritysten työntekijöistä. Yksittäiset kuluttajat ovat yksittäisiä henkilöitä, joita kiinnostaa kustannuksia säästävä ja hauska matkatapa ja jotka suosivat kimppakyytejä ympäristövaikutusten vuoksi. GreenRiders palvelulla on yli 6000 rekisteröitynyttä kuluttajakäyttäjää (tilanne maaliskuu 2013). Palvelun hallinnoijan mukaan käyttäjien aktiivisuus vaihtelee vuodenajan mukaan ja päiväkohtaisesti. Esimerkkinä yksittäisestä satunnaisesta vuorokaudesta toimii 27.2-28.2.2013, jolloin palvelun kautta luotiin yli 1600 kyytitarjousta. Keskiarvoisesti noin 30 % rekisteröityneistä käyttäjistä on aktiivisia käyttäjiä. GreenRiders palkitsee käyttäjiään kuu-kausittaisten kilpailujen muodossa. Kilpailuihin voi osallistua rekisteröitymällä ja käyttämällä palvelua. Palkinnot vaihtelevat tapahtumalipuista tuotepalkintoihin. Kilpailut järjestetään yhteistyössä GreenRidersin yhteistyökumppaneiden kanssa.



Kuva 4. GreenRiders kimppakyytipalvelun käyttäjäprofiili.

⁸ Uusikaupunki. GreenRidersin palvelua on pilotoitu yhteistyössä kaupungin kanssa.

GreenRidersin käytettävyyttä pyritään kehittämään ja palvelun käyttäjiltä toivotaan palvelun ja sen sivuston käytettävyyteen liittyvää palautetta. Sivusto on saanut kehuja helppokäyttöisyydestään. Palvelun hallinnoijan mukaan ongelmia on esiintynyt toisinaan vahvistuskoodien lähtemisessä.

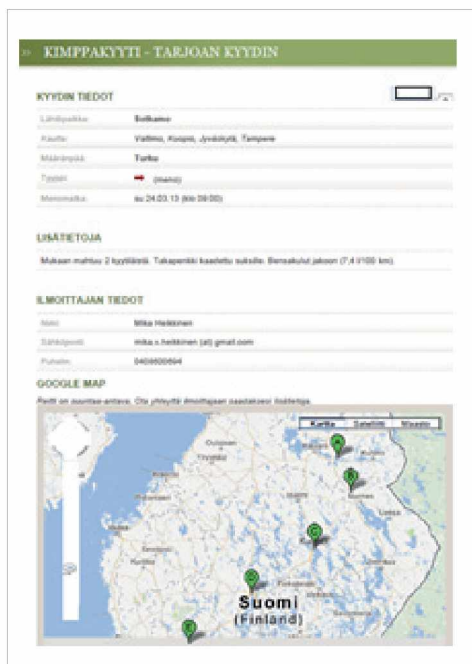
GreenRidersia ollaan kehittämässä entistä käyttäjäystävällisemmäksi ja koko konseptia on tarkoitus viedä eteenpäin. Tulevaisuudessa palvelun on tarkoitus olla kansainvälinen, jopa globaali, sillä palvelun hallinnoijat näkevät palvelulla olevan globaalia kysyntää.

Kyydit.net on marraskuussa 2007 avattu kimppakyytipalvelu. Palvelu on käyttäjille maksuton. Palvelun perusominaisuudet, kuten kyydin hakeminen ja ilmoittaminen ovat kaikkien käytettävissä, mutta rekisteröitymällä saa lisäominaisuuksia. Ilmoitusten hallinta eli ilmoituksen muokkaaminen ja poistaminen ovat rekisteröityneille käyttäjille tarjottavia lisäominaisuuksia. Palvelulla toimii myös mobiilisti. Kyydit.mobi -palvelu vaatii toimiakseen internet-selaimella ja datayhteydellä varustetun kännykän.

Kyydit.net -hallinnoija arvioi palvelun kokonaiskäyttäjämäärän olevan noin 30 000 - 40 000 henkilöä, joista rekisteröityneitä käyttäjiä on yli 4000. Palvelun käyttäjät ovat raportoineet hallinnoijalle vain yksittäisistä ongelmatapauksista, joista useimmat ovat liittyneet vanhentuneisiin ilmoituksiin ja vääriin yhteystietoihin (virheellinen puhelinnumero). Vanhentuneet ilmoitukset ja väärät yhteystiedot vähentävät palvelun luotettuutta.

Turun ammattikorkeakoulun kestävä kehityksen koulutusohjelma on Kyydit.netin pitkäaikaisin ja merkittävin yhteistyötaho. Koulutusohjelman kanssa yhteistyössä kehitettiin esimerkiksi uusi versio palvelusta. Uuden version keskeisenä uutena ominaisuutena ovat kyytiyhteisöt. Muita mainittavia yhteistyötahoja on Labyrintti SMS/MMS-palveluiden osalta ja Anadium, jonka kautta pyöritetään maksuliikennettä, palvelinten ylläpitoa, kilpailupalkintoja ja kehitysprojektien palkkioita.

Kyydit.net -hallinnoija kertoo palvelun tavoitteeksi kasvaa määrällisesti käyttäjä- ja ilmoitusmäärillä mitattuna sekä jatkaa valistustyötä kimppakyyteihin liittyvien ennakkoluulojen poistamiseksi.



Kimppa.net on perustettu keväällä 2000. Käyttöliittymältään ja toiminnallisuuksiltaan palvelu on tarkastelussa mukana olleista suomalaisista kimppakyytisivustoista yksinkertaisin. Palvelun hallinnoija arvioi opiskelijoiden olevan aktiivisimpia yksittäisiä matkoja koskevien ilmoitusten jättäjiä/ilmoituksiin vastaajia. Vakiomatkoihin liittyvien ilmoitusten jättäjät/ilmoituksiin vastaavat ovat palvelun hallinnoijan arviota mukaan puolestaan pitkälti työssäkäyviä henkilöitä. Palvelulla ei ole varsinaisia yhteistyökumppaneita, mutta sivuston ylläpidon mahdollistavat palvelun sivustolla pyörivistä mainosbannereista saadut tulot.

Käyttäjäpalautetta Kimppa.netin hallinnoija kertoo saaneensa vähän. Saatu palaute on koskenut lähinnä yksittäisiä ongelmatapauksia. Yli kymmenvuotisen toiminnan aikana yksittäisiä ongelmatapauksia ovat olleet tilanteet, joissa kyydintarjoaja ei olekaan ilmaantunut paikalle. Eniten ongelmia viime aikoina on aiheuttanut yksittäinen käyttäjä, josta on myös varoitus sivustolla.

Käyttäjän ei ole mahdollista rekisteröityä kimppa.net palveluun. Palvelun hallinnoijan mukaan rekisteröitymismahdollisuus on ollut suunnitteilla, mutta palvelun kehittämiseen ei ole ollut aikaa, sillä sivuston hallinnoija pyörittää sivustoa normaalin päivätyönä rinnalla.

2.4 Kimppakyytipalveluita kunnille, yhteisöille, työnantajille, yrityksille ja tapahtumanjärjestäjille

Osa tässä selvityksessä tarkastelluista kimppakyytipalveluista tarjoaa kunnille, yhteisöille, työnantajille, yrityksille ja tapahtuman järjestäjille mahdollisuuden käyttää palveluaan tai ostaa palvelu käyttöönsä.

Samåkning myy kunnille palvelua, jossa kunnalle tehdään internetsivusto kunnan kimppakyytipalvelua varten. Kunta määrittelee palveluntarjoajalle suositut tapaamispaikat ja keskeiset liikenteen solmukohtapaikat kunnassa, kuten liityntäpysäköintipaikat sekä bussi- ja juna-asemat. Kimppakyytipalvelun kartta voidaan sovittaa kunnan omaan graafiseen ilmeeseen sopivaksi, näin käyttäjät tuntevat kartan kotoisaksi. Seuraavaksi lähtevien kyytien lähtöaikataulu integroidaan näkyville myös kunnan nettisivuille. Palveluntarjoaja kehittää kimppakyytipalvelun ominaisuuksia jatkuvasti ja päivittää uudet ominaisuudet myös kunnalle luotuun internetpalvelusivustoon. Lisäksi palveluntarjoaja raportoi kunnalle kunnan kimppakyytipalvelun käytöstä kertovia lukuja ja tietoja.

Samoin Samåkning myy yrityksille ja organisaatioille palvelua, joka perustuu tilaajatoholle räätälöitävään omaan kimppakyytisivustoon, jonne suunnitellaan kimppakyytipalvelu huomioiden organisaation (mahdollisesti useampien) toimipisteiden sijaintipaikat. Verkkosivusto räätälöidään yrityksen tai organisaation visuaalisen ilmeen mukaiseksi ja seuraavaksi lähtevät kyydit integroidaan näkymään yrityksen intranetin etusivulle, näin sivusto ja yrityksen muut internetsivut muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden. Palveluntarjoaja huoltaa ja päivittää sivustoa sekä tarjoaa käyttäjätuen, joten kenenkään yrityksessä työskentelevän ei tarvitse ottaa hoitaakseen palvelukatkojen ja -ongelmien hoitamista.

Tapahtumajärjestäjillä on mahdollisuus ostaa tapahtumaan kimppakyytipalvelu. Tarjottavan palvelun avulla tapahtumakävijöiden on mahdollista matkustaa tapahtumaan ja sieltä pois kimppakyydein. Tätä palvelupakettia markkinoidaan seuraavasti: kimppakyytipalvelun sisällyttäminen tapahtumaan on hyvää mainosta tapahtumalle ja lisää tapahtuman saamaa näkyvyyttä. Palvelu maksaa 395 kruunua/per tapahtuma (noin 50 euroa). Tapahtumaan myytävissä lipuissa on merkintä kimppakyytipalvelusta ja tapahtuman internetsivuilla kerrotaan kimppakyytipalvelusta. Tapahtuman järjestäjä voi ostaa palvelun Samåkning -palvelun nettisivuilla täytettävällä lomakkeella ja maksaa verkossa.

Kyydit.net -sivustolla on mahdollista perustaa suljettuja sekä avoimia kyytiyhteisöjä. Sivustolle on luotu muun muassa harrastuksiin liittyviä (Pyrintö g8-tytöt), työperäisiä (Helsingin kaupungin ympäristökeskus) ja tapahtumakohtaisia (Ilosaarirock) kyytiyhteisöjä.

Carpooling -palvelu myy yrityksille, yhteisöille ja kaupungeille suunnattuja kimppekyytiportaaleja. Palvelun portaali suunnitellaan yrityksen tai yhteisön visuaaliseen ilmeeseen mukaiseksi ja se integroidaan työpaikan intranettiin. Palvelupakettiin kuuluu käyttäjätuki (asiakaspalvelu, sähköposti) sekä portaalin markkinointi ja siitä tiedottaminen työtai muuhun yhteisöön kuuluville. Vastaavasti kaupunkiportaalin kohdalla palvelupakettiin sisältyy kaupungin asukkaille tiedottaminen.

GreenRiders tarjoaa yrityksille Corporate Edition palvelua, jolla on mahdollista säästää kustannussäästöjä, mitata liikkumisen päästöjä, huomioida liikenteen ympäristövaikutukset ja kasvattaa yrityksen henkilöstön tyytyväisyyttä. GreenRidersin yritysasiakkaat koostuvat keski- ja suurista yrityksistä, jotka ovat ostaneet palvelulissenssin henkilöstönsä käyttöön. Yritysasiakkaille tarjottava GreenRidersin Corporate Edition on työkalu, jolla yritys voi säästää matkakuluissa ja pienentää hiilijalanjälkeään.

Corporate Editionia markkinoidaan kustannustehokkaana vaihtoehtona työmatkaliikenteeseen, sillä sen avulla on helppo jakaa kyytejä (yksityiset kyydit, taksit, vuokra-autot jne.) yrityksen henkilöstön sekä muiden rekisteröityneiden yrityskäyttäjien kesken. Palveluun rekisteröityneet yrityskäyttäjät kuuluvat oman yrityksen sisäisen verkoston ohella muiden yritysten kanssa yhteiseen ”yritysasiakkaat” verkostoon. Rekisteröitynyt voi käyttää palvelua verkossa tai mobiilisovelluksella. Käyttäjä lähettää kyytipyyntön tai -tarjouksen verkostoon (mahdollista valita tarjoaako/pyytääkö kyytiä vain oman yrityksen työntekijöiltä vai kaikilta yritysasiakkailta) ja kyydin toteutuessa järjestelmä ilmoittaa toteutumisesta tekstiviestillä molemmille osapuolille. Tämän tekstiviestin jälkeen molemmat käyttäjät pystyvät kommunikoimaan suoraan toisilleen.

Järjestelmä laskee myös syntyneet hiilidioksidisäästöt, raportoi ne käyttäjille ja lisää säästösummat käyttäjien tileille. GreenRiders Corporate Edition on lissenssipohjainen palvelu, jonka hintaan kuuluu online-tuki. Lisäpalveluina yrityksille tarjotaan muun muassa helpdesk -koulutusta henkilöstölle ja kannustusjärjestelmän kehittämistoimia.

2.5 Liikkumisen turvallisuus ja luotettavuus

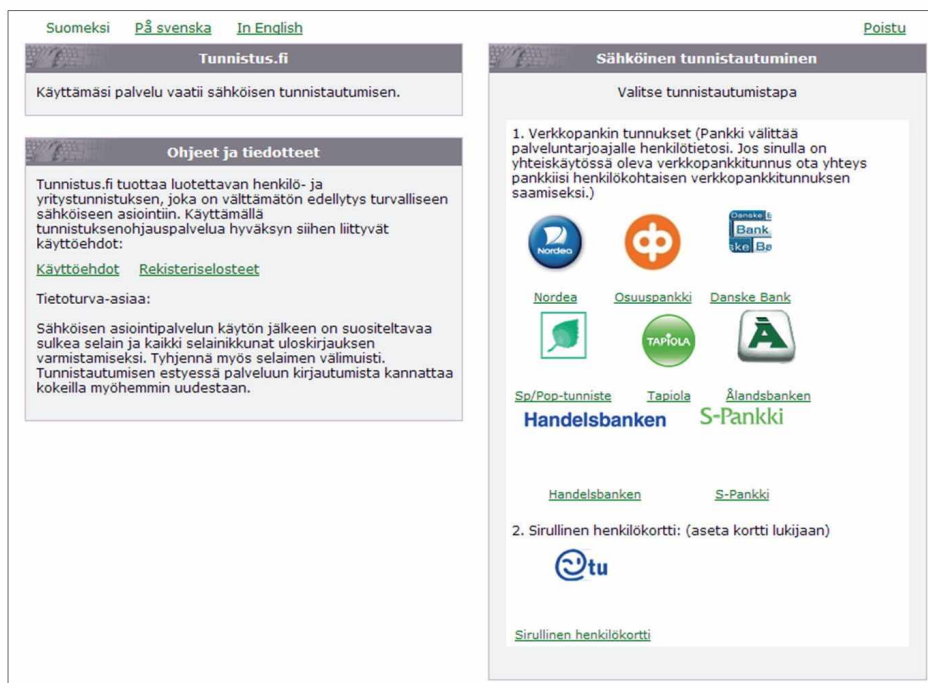
Kartoitettujen palveluiden käyttäjäturvallisuus on rekisteröintivelvoitteiden ja vertaisarvioinnin kautta muodostunut varsin hyväksi. Useimpien tarkastettujen suomalaisten ja kansainvälisten kimppekyytipalveluiden internetsivustoilla ilmaistaan käyttäjien vastuut ja oikeudet käytettäessä palvelua sekä ilmoitetaan, ettei palvelu ota vastuuta mahdollisista ongelmatilanteista tai vahingoista. Vain harva tarkastelluista palveluista viittaa kimppekyytimatkustustapaan liittyviin turvallisuus- ja luotettavuustekijöihin tai jakaa vinkkejä turvallisuuden takaamiseksi. Turvallisuusongelma kimppekyytipalveluissa ei ole muuta liikkumista tai kaupallista liikennepalvelua suurempi.

Avegon palvelussa turvallisuus taataan osin GPS-tekniikan avulla. Palvelun käyttäjät ovat kirjautuneet järjestelmään ja noustessa kimppekyytiin tulee näppäillä henkilökohtainen PIN-koodi kuljettajan puhelimesta auki olevaan sovellukseen. Näin kyytiin nousut henkilö kirjautuu järjestelmään ja ajoneuvossa olevat henkilöt ovat nähtävissä sekä myös ajettava reitti on seurattavissa reaaliajassa. Avegossa tunnistautumiseen liittyvät

myös PayPal-tiliin liittyvät luottokorttitiedot. Näin mahdollisissa ongelmatapauksissa vahinkoaiheuttaneen käyttäjän henkilötiedot saadaan selville. Kuljettu matka ja kyydissä olleiden tiedot tallentuvat myös sovelluksen tietoihin. Suomessa vastaava virallinen tunnistautumisen voisi tapahtua luottokortin sijaan esimerkiksi pankkitunnuksilla. Yleisenä turvallisuusohjeena Avegon internetsivuilla mainitaan, että käyttäjillä on toki mahdollisuus matkustaa vain tuntemiensa henkilöiden kanssa.

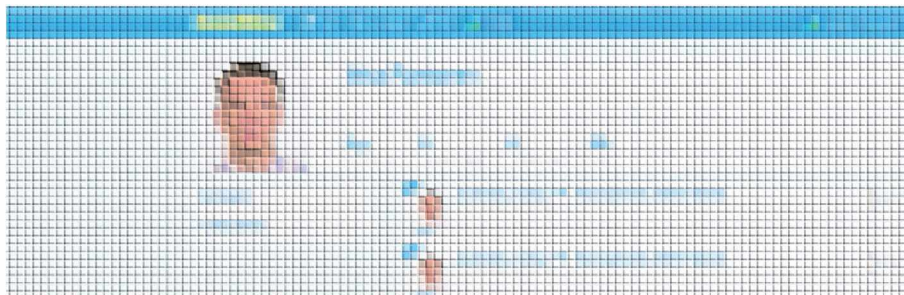
Carpooling -palvelussa ei oteta kantaa tai tuoda esiin kimpakyytimatkustamisen riskejä. Palvelun käyttäjäehdoissa määritellään käyttäjän velvollisuuksia ja oikeuksia käyttäjätiliin liittyen sekä kerrotaan, että käyttäjän tili lopetetaan käyttäjän saadessa 10 negatiivista palautetta toisilta käyttäjiltä.

GreenRiders painottaa sivustollaan palvelun käyttäjien vastaavan omasta turvallisuudesta. Lisäksi antaa turvallisuusvinkkejä, joissa kehoitetaan: kerro läheillesi kun aiot matkustaa kimpakyydillä tai jaa tieto kavereillesi esimerkiksi Facebookissa, sovi tapaamispaikaksi yleinen paikka, älä kerro kotiosoitettasi, voit varmistua matkaseurasi henkilöllisyydestä pyytämällä häntä esittämään henkilöllisyydestodistuksen, varmista puhelimen akun olevan täysi kun lähdet liikenteeseen ja muista, että voit aina kieltäytyä matkustamasta epäilyttävien henkilöiden kanssa. Turvallisuutta vahvennetaan GreeRidersilla ja monessa vastaavassa palvelussa pakollisella käyttäjäprofiililla ja profiilin arvostelulla.



Kuva 5. Esimerkkinä verohallinnon tunnistautumispalvelun kirjautumisvaihtoehdot.

Kyydit.net kertoo sivustollaan sekä palvelun käyttäjien että palvelun tarjoajan oikeuksista ja velvollisuuksista sekä jakaa turvallisuusvinkkejä: kerro läheillesi jos aiot matkustaa kimpakyydillä (mistä, minne, kenen kanssa, milloin), sovi tapaamispaikaksi julkinen paikka äläkä kerro kotiosoitettasi, varmista matkaseurasi henkilöllisyydestä passin tai ajokortin avulla sekä kieltäydy matkustamasta epäilyttävien henkilöiden kanssa.



Kuva 6. GreenRidersin käyttäjäprofiilin esittely.

NuRiden käyttöehdoissa kerrotaan palvelun käyttämisen ja kimppakyytimatkustamisen olevan aina käyttäjän vastuulla. Palvelun käyttäminen edellyttää rekisteröitymistä ja rekisteröityneeksi käyttäjäksi voi päästä ainoastaan seuraavin kriteerein: henkilön oltava vähintään 18-vuotias, henkilön on annettava sähköpostiosoitteetiedot, nimi, kotiosoite, ikäryhmä, sukupuoli ja tieto siitä, tupakoiko henkilö. Lisäksi järjestelmään on kirjattava, mihin yhteisöön kuuluu (työpaikka, oppilaitos yms.) sekä annettava työpaikan sähköpostiosoite tai on omistettava aktiivinen Facebook -tili (oltava vähintään 10 ystävää).

Roadmate edellyttää käyttäjää (hyväksyttävä rekisteröidyttyessä) hyväksymään palvelusopimuksen ja käyttöehdot. Palvelusopimuksessa ja käyttöehdoissa mainitaan, ettei palvelun hallinnoija kannu vastuuta kimppakyytimatkustuksen riskeistä. Palveluun ei voi rekisteröityä syöttämättä henkilöturvattunusta palveluun profilia luotaessa. Tähän liittyen palvelusopimuksessa ja käyttöehdoissa kerrotaan käyttäjien henkilö- ja yhteystietojen säilyvän henkilötietolain nojalla salassa.

Samåkning -palvelun verkkosivuilla otetaan kantaa turvallisuuteen vain liittyen käyttäjäprofiilitietoihin. Verkkosivuilla on maininta, ettei käyttäjien tietoja jaeta kolmansille osapuolille. Kimppakyytien turvallisuuteen liittyvää asiaa sivuilla ei sen sijaan ole.

Zimriden verkkosivuilla kerrotaan palvelun turvallisuuteen liittyen vinkkejä sekä kuljettajille että matkustajille. Turvallisuuteen ja luotettavuuteen liittyen kuljettajia kehoitetaan varmistamaan, että auton vakuutukset ovat voimassa. Matkustajia huomauteetaan, ettei ole syytä nousta autoon tai kyytiin, jos tämä tuntuu jotenkin epämuikavalta. Lisäksi palvelun käyttöehdoissa mainitaan käyttäjän kantavan itse vastuun mahdollisista ongelmatilanteista ja vahingoista. Zimride ei kuitenkaan ota kantaa kimppakyytimatkustamisen riskeihin ja vastuisiin.

Esimerkkikimppakyytipalveluiden turvallisuus- ja luotettavuuskatsauksesta nousee esiin, että suomalaisissa palveluissa otetaan kantaa kimppakyytimatkustustapaan liittyviin turvallisuus ja luotettavuustekijöihin. Tarkastelluissa ulkomaisissa palveluissa turvallisuutta ja luotettavuutta käsitellään lähinnä kyseisen palvelun näkökulmasta, siitä miten palvelun käyttöjärjestelmässä taataan käyttöturvallisuus. Niiden ulkomaisien kimppakyytipalveluiden internetsivustoilla, joissa palvelun käyttö vaatii rekisteröitymistä ja käyttäjätilin luontia painotetaan kuitenkin, että kimppakyytimatkustaminen on useimmiten turvallista, sillä käyttäjä voi valita matkakumppaninsa ja kyydin etsijä tai tarjoaja voi tarkastella käyttäjien muilta käyttäjiltä saamaa palautetta.

3 Lainsäädäntökatsaus ja kimppakyytien toimintaraamit

3.1 Nykyiset toimintaraamit Suomessa

Ammattimaisen liikenteen harjoittaminen henkilöautolla tai linja-autolla ilman asianomaista lupaa katsotaan luvattoman liikenteen harjoittamiseksi ja se on rangaistava teko.⁹ Ammattimaisen kimppakyydin tarjoamisen ja lain sallimaa korvausta vastaan ajettavien kimppakyytien / normaalin naapuriavun välistä rajaa ei ole tarkkaan määriteltä. Suomalainen lainsäädäntö vastaa pitkälti myöhemmin esiteltyjä kansainvälisiä esimerkkejä. Ammattimaisuuden voi kimppakyytien yhteydessä tulkita tarkoittavan ansaintatarkoituksessa tapahtuvaa säännöllistä kyytien tarjoamista, joka käytännössä tarkoittaa ns. pimeitä takseja.

Kohtuullisen matkakustannusten jakamisen ja ammattimaisen liikenteenharjoittamisen rajanvetoa ei Suomessa ole testattu oikeuskäytännön kautta. Tällä hetkellä yleisin kimppakyytien kustannusten jakoperuste on matkan polttoainehinta, joka käytännössä muodostaa vain noin 15–20 % matkan kokonaishinnasta huomioitaessa muut kiinteät ja muuttuvat kustannukset. Pelkät polttoainekustannukset jakamalla palvelua ei voi katsoa ammattimaiseksi, koska sen tuotto on reaalisesti negatiivinen. Tulkinnat ammattimaisuuden ja ei-ammattimaisuuden rajoista tekee Suomessa käytännössä verottaja.

Suomen ulkopuolella on yleistä, että kimppakyytien matkustajakohtainen hinta on selvästi näkyvillä palveluntarjoajien / kimppakyytivälittäjien sivustoilla. Tällä halutaan säädellä juuri kohtuullisen korvauksen tasoa suhteessa ansaintaan. Suomessa on esitetty tulkintoja, että avoin hinnan ilmoittaminen esimerkiksi nettiympäristössä saattaisi jo sinällään olla osoitus siitä, että kuljetus on lainvastainen. Tästä tosin ei löydy oikeustapausta.

3.2 Kansainväliset toimintaraamit

Kansainvälinen toimintaraamitarkastelu on tehty Iso-Britannian, Yhdysvaltojen ja Ruotsin nykykäytäntöjen perusteella. Suurin osa lainsäädäntöviitteistä on saatu kimppakyytivälittäjien asiakasinformaationsivustoilta, joissa viitataan kansalliseen lainsäädäntöön ja sen soveltamisperiaatteisiin.

Iso-Britanniassa Road Traffic Act 1988 ei salli kimppakyydeillä tai vastaavilla palveluilla olevan kaupallisia tarkoituksia. Yksittäisen kimppakyytiläisen maksuosuutta ei ole rajoitettu tai kilometrikohtaista hintaa säädelty, mutta laissa todetaan, että kerättävä kokonaissumma ei saa muodostaa kuljettajalle voittoa. Kimppakyytiläisiä kannustetaan ilmiantamaan kuljettajat, jotka eivät noudata voimassa olevaa lainsäädäntöä. Britannian lainsäädäntö takaa myös sen, että kimppakyytiläiset ovat vakuutettuja matkan aikana. Mikäli kuljettaja on kuitenkin harjoittanut liiketoimintaa ilman asianmukaista lupaa raukeavat liikenne- ja henkilövakuutukset.¹⁰

⁹ Katso HE 38/2006

¹⁰ <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/section/150/enacted>

Yhdysvalloissa kimppakyydeillä on pitkä virallinen ja vakiintunut historia. Kimppakyyteihin on ajoittain kannustettu liittovaltion suunnalta voimakkaasti. Tällaisia kansallisia kampanjoita on ollut toisen maailmansodan ja 1970–1980-luvun vaihteiden öljykriisin aikoihin. Nykyinen kimppakyytilaki perustuu pitkälti edellisen öljykriisin aikana tehtyihin säädöksiin.

Kimppakyydeistä saa periä summan, jonka katsotaan vastaavan auton kiinteiden- ja muuttuvien kulujen¹¹ kattamista. Voittoa toiminnalla ei saa tehdä. Voittoa tehdessään kuljettaja rikkoo Yhdysvaltain taksilakia. Osa kimppakyytipalveluista jättää kimppakyytimaksujen määrittelyn täysin yksittäisten käyttäjien väliseksi, mutta esimerkiksi dynaamisiin kimppakyyteihin erikoistunut Avego käyttää Yhdysvaltain verohallinnon (IRS) matkakulukorvausten verotusarvoa, joka on 0,585 Yhdysvaltain dollaria per maili. Avegon veloitus tapahtuu kimppakyytiläisten kesken automaattisesti PayPal-tilin ja GPS-seurannan avulla. Avego on omassa politiikassaan leikannut IRS:n suositusarvoa 0,55 dollariin maililta, jotta varmuudella vältytään kustannusten korvausten / voiton tekemisen rajanteolta. Avegon järjestelmä mahdollistaisi myös tietullien ja parkkimaksujen jakamisen, mutta vuodesta 2010 käytössä on ollut vain mailipohjainen hinnoittelu.

Ruotsissa kimppakyytipalveluita on kehitetty aktiivisesti 1980-luvulta alkaen. Ruotsissa julkisella sektorilla, erityisesti kunnilla on ollut hankkeillaan iso rooli kimppakyytien käytön yleistymisessä ja juurruttamisessa osaksi muita kulkumuotoja. Hankkeet ja pilotit ovat onnistuneet vaihtelevalla tavalla.

Ruotsissa korvaus kimppakyydeistä määrittyy vastaavasti kuin muissa verrokkimaisissa. Matkasta saa pyytää korvauksen, mutta voittoa kimppakyydeillä ei saa tehdä. Kaupallista liikennettä säätelevää lakia muutettiin vuonna 1998, jonka jälkeen myös säännölliset työmatkakimppakyydit muuttuivat lainmukaisiksi. Samalla lainsäädännöllisesti varmistettiin, että kimppakyytiläiset ovat vakuutettuja matkan aikana. Ainoaksi lainsäädännölliseksi rajoitteeksi / ongelmaksi nähdään työmatkojen verovähennysoikeudet, joiden soveltaminen kimppakyytiläisten osalta on osoittautunut hankalaksi. Toisena suurena lakiteknisenä haasteena on koettu taksi- ja bussikaistojen salliminen myös kimppakyytiläisille. Kokeiluhankkeita on käynnissä ja niihin voi tutustua seuraavan linkin kautta (Trafikverket.se).

3.3 Kimppakyytien kannustin-, tulonmuodostus- ja hinnoittelumallit

Tässä luvussa esitellään kootusti erilaisia vaihtoehtoisia malleja, joilla kotimaiset ja kansainväliset kimppakyytipalvelut määrittelevät matkojen ja välityspalkkioiden hintaa. Lisäksi tuodaan esille, mikäli palvelut käyttävät muunlaisia rahoitusmuotoja toimintansa pyörittämiseen.

3.3.1 Tulonmuodostus- ja hinnoittelu

Raportissa esitellyt kimppakyytipalvelut jakautuvat karkeasti kahteen kategoriaan. Toiset palvelut perustuvat puhtaasti perusidealla jakaa internetin tai sosiaalisen median kautta kyytejä. Ansaintalogiikka ei näiden palvelujen taustalla ole. Käyttäjät sopivat tapauskohtaiset polttoainemaksun, joka yleensä määritellään yksinkertaisesti tasarahaksi. Tällaiset palvelut ovat ehkä lähimpänä modernia liftausta ja pysynevät vahvasti

¹¹ polttoaineet

sidoksissa pitkiin vapaa-ajan matkoihin, jotka liittyvät suur tapahtumiin tai vastaaviin. Esimerkkinä tällaisesta kimppekyytifoorumista on Facebookissa toimivat ryhmät, joita edustaa Omakyyti-selvityksessä suurin valtakunnallinen ryhmä. Ryhmiä on myös yhteysväleittäin, kuten Oulainen-Oulu, Helsinki-Jyväskylä ja Joensuu-Kuopio.

Toinen puoli kimppekyytipalveluista perustuu vaihtelevan tasoiseen ansaintalogiikkaan. Ansaintalogiikka vaihtelee tavoitteista saada korvausta sivustojen ylläpidosta, kun taas osassa keskitytään kannattavan liiketoiminnan luomiseen. Mukana on vaihtelevassa laajuudessa räätälöityjen yritys kohtaisten kimppekyytipalveluiden tarjoamaa, yhteistyökumppanuuksia ja julkisen sektorin osarahoitteisuutta.

Suomalaisista palveluista Kimppa.net on esimerkki palvelusta, joka pyrkii kattamaan mainosbannereilla sivuston ylläpidon kustannukset. Muilla kotimaisilla ja ulkomaisilla palveluilla on tulonmuodostuksen taustalla myös muita tukijalkoja ja rahoituslähteitä.

Tulonmuodostus tuotetusta palvelusta

- Suorat mainostulot
- Yrityksille ja yhteisöille räätälöidyt maksulliset kimppekyytisovellukset
- Kimppekyytipalveluiden ylläpitopalvelut yhteisöille
- Julkinen tuki
- Kyytien välityspalkkiot (kiinteät / suhteutettuna matkan kokonaishintaan)

Kimppakyytien käytön hinnoittelu

- Käyttäjien vapaa harkinta
- Ohjeistaminen polttoainekustannusten jakoon
- Matka- ja ajoneuvo kohtaiset räätälöidyt hinnat
- Kilometrikohmainen hinnoittelu (epätarkka)
- Kilometrikohmainen hinnoittelu (GPS-seurannan mukaan)

Kuva 7. Kimppakyytipalvelujen tulonmuodostus ja käytön hinnoitteluperiaatteet.

Sosiaalisen median kimppekyytiryhmien ulkopuolella kimppekyytipalveluiden tulonmuodostus- ja kyytien hinnoittelulogiikka jakautuu seuraaviin ominaisuuksiin: Yrityskohtaisia kimppekyytipalveluita räätälöivistä toimijoista hyvinä esimerkkeinä ovat kotimainen GreenRiders ja alun perin Saksasta lähtöisin oleva Carpooling. Molemmat korostavat markkinoinnissaan ympäristöarvoja, työtyytyväisyyttä, sosiaalista vastuuta ja säästöjä. Carpooling on räätälöinyt ruotsalaisen Samåkning palvelun tavoin toiminnallisuuksia myös julkisen sektorin organisaatioille. Tällöin tuotelu-pauksina markkinoidaan infrastruktuuri-investointisäästöjä, EU:n ympäristöpolitiikan toteuttamista, epäsuoraa julkisen liikenteen palvelutasolisäystä ja asukkaiden saamia säästöjä.

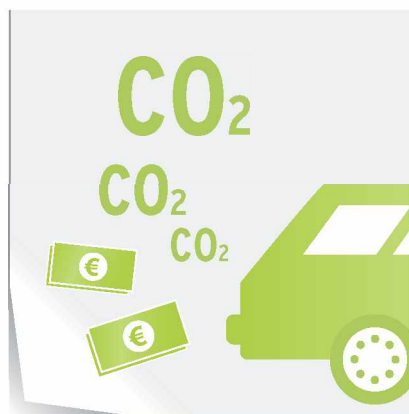
3.3.2 Kannustimet

Tärkeä osa kimppekyytejä ja muita vastaavia yhteisöllisiä liikennepalveluita ovat käyttäjien itsensä kokema hyöty sekä kimppekyyteilyä ylläpitävät ja siihen kannustavat järjestelmät. Kannustinjärjestelmät eivät muodostu vain suorista rahallisista korvauksista, vaikka juuri rahalliset kompensatiot kyydin jakamisesta ovat perinteisin ja vaikiintunein kannustin jakaa omaa autoa netin yhteisöissä. Rahallinen korvaus vaihtelee

maasta ja palvelusta riippuen, mutta korvaus on aina merkittävästi alempi kuin mikään perinteisen henkilöliikenteen palvelu.

Enimmillään korvaus voi lähennellä kymmenesosaa vastaavan taksimatkan hinnasta lyhyillä matkoilla. Pitkillä matkoilla esimerkiksi Carpooling mainostaa matkan hintojen olevan vain 15 % vastaavan junamatkan hinnasta. Käyttäjryhmille hinta on merkittävä kannustin. Tämän vuoksi kimppekyydit eivät suoraan kilpaile joukko- ja henkilöliikenteen kanssa, vaan palvelut toimivat liikennejärjestelmässä täydentävässä roolissa siellä, missä markkinapotentiaalia ei käytännössä vakiintuneille ja säädellyille liikennepalveluille ole.

Käytön kannustimina hyödynnetään lisäksi ympäristötietoisuutta, sisäistä pistejärjestelmää, pelimäisyyttä ja arvontoja. Ympäristötietoisien toimintamallin mittareina hyödynnetään palvelujen ilmoittamia (kumuloituvia) hiilidioksidi ja polttoainesäästöjä. Nämä henkilökohtaista käyttöä aktivoivat kannusteet ovat tärkeitä suurelle käyttäjäjoukolle ja tekevät kimppekyytien hyödyntämisestä mielenkiintoisempaa. Samalla esimerkiksi palvelun ostaneet yritysasiakkaat näkevät suoraan, kuinka paljon vaikuttavuutta ympäristöön ja työntekijöiden liikkumiseen kimppekyydeillä on.



save

Kuva 8. Kimppekyytipalvelun markkinointikuva. www.Carpoolin.com

Pistejärjestelmät ja pelimäisyys toimivat matkakulusäästöjen ja ympäristötietoisuuden tukena asiakaskannustimina. Matkat saattavat kerryttää kimppekyytipalvelun sisäisiä pisteitä, joiden pohjalta käyttäjä voi saada palkintoja tai osallistua arvontoihin. Pistejärjestelmä toimii samalla myös eräänlaisena laadun takeena. Käyttäjä, joka on kerryttänyt järjestelmän sisäistä pistetilä, koetaan yleensä luotettavaksi kyydin tarjoajaksi / kyytiläiseksi.

Käytön kannustimena voi joillekin käyttäjille olla vain palvelun sosiaalinen ulottuvuus. Arjen matkojen teko koetaan mukavammaksi, kun matkalla on seuraa. Parhaimmillaan sosiaalinen kannustin voisi aktivoida uudenlaisia kuljetuspalveluita kohderyhmä- tai aluekohtaisesti.

3.4 Ammattimaisuuden ja naapuriavun problematiikka


Kimppakyytien ja muiden vastaavien perinteisen joukkoliikennejärjestelmän ulkopuolisen henkilöliikenteen palveluiden ja ammattimaisen henkilöliikenteen välinen rooliutus ja mahdolliset lainsäädännölliset ongelmat ovat herättäneet paljon keskustelua ja kiistoja. Joukko- ja henkilöliikenteen operaattorit kokevat täyttävänsä tärkeää yhteiskunnallisen palvelun roolia mm. tuottamalla oppilaskuljetuksia, kaupunkien paikallisliikennettä ja tilausajoja. Kimppakyytien ja kansalaisyhteiskunnan organisoimien henkilöliikennepalveluiden katsotaan ”syövän” kaupallisilta palveluilta kysyntää ja osittain myös vaarantavan kuljetuspalveluita matalan kysynnän alueilta. Kimppakyydeistä puhutaan yleensä myös harmaan talouden kontekstissa. Säätämättömän ja/tai uusien palvelumallien on nähty altistavan liikennealaa harmaalle taloudelle ja veronkierrolle.

Alla olevassa kuvassa on tarkasteltu ammattimaisuuden ja epävirallisempien henkilöliikennepalveluiden toimintaa asiakkaille ja yhteiskunnalle koituvien hyötyjen näkökulmasta. Molemmat toimivat samalla liikennesektorilla, mutta varsin erilaisen toimintalogiikan kautta. Toinen perustuu liiketoimintaan, suunnittelujärjestelmään ja vahvaan julkisen sektorin tukeen, toinen taas käyttäjien itse luomiin joustaviin palveluihin.

Alla on puolestaan avattu lähestymisnäkökulmien puutteita. Puutteita ei ole suhteutettu toisiinsa, vaan suhteessa yhteiskuntaan ja käyttäjään. Ammattimaisessa henkilöliikenteessä vakioidut palvelut, korkea kustannustaso, riippuvuus julkisesta tuesta ja vaikea markkinoille tulo aiheuttavat rakenteellisia vaikeuksia mukautua käyttäjätarpeisiin ja julkisen sektorin budjettikriisiin. Kimppakyydit taas muuttuvat nopeasti suljetuiksi käyttäjäringeiksi ja sisäänrakennettu vapaamuotoisuus haittaa hyvien palvelukokemusten toistuvuutta. Osalle ihmisistä, mitkään kimppakyytipalvelut eivät tule soveltuvaan sosiaalisten syiden vuoksi. Puutteena ovat lisäksi heikko kimppakyytimatkojen ketjuttaminen.

Ammattimaisuus ja kimppakyytiyhteisöt: Toiminnan hyötynäkökulmat

Ammattimainen henkilöliikenne	Kimppakyytiyhteisöt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Toimii yritysvetoisesti (maksaa palkat, verot, generoi bkt:ta) ▪ Standardisoitu palvelu, jonka palveluehdot ovat kaikille samat ▪ Selkeät lipputuotteet ja aikataulut ▪ Ammattikuljettajat ▪ Kaikille avoin joukkoliikenne ▪ Julkisen sektorin erityiskuljetukset (mm. Kela ja Vpl → hyvinvointivaltion palvelut) ▪ Kattava liikenneverkosto kaupungeista maaseudulle ▪ Matkaketjut yhteen sovitettu 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Toimii käyttäjä ja yhteisölähtöisesti ▪ Vapaamuotoista resurssien jakamista ▪ Ekologisuus (jaettu matka) ▪ Edullisia sekä käyttäjälle että julkiselle sektorille ▪ Eivät vaadi suunnittelu- ja hallintobyrokratiaa ▪ Tarjoaa ad hoc -yhteyksiä suosittuihin tapahtumiin ja suurimpien kaupunkien välille ▪ Matkustamisen sosiaalinen ulottuvuus ▪ Täydentää yksityisautoilun ja joukkoliikenteen palvelukokonaisuutta ▪ Mahdollisuus ratkaista itse kuljetusongelmat




Kuva 9. Liikennepalvelujen hyötynäkökulmia käyttäjille / yhteiskunnalle.

Ristiriidat kahden toimijaryhmän välillä koetaan usein vaikeiksi, jopa ratkaisemattomiksi. Vakiintuneen ammattiliikenteen puolella nähdään riskejä harmaan talouden lisääntymisenä ja maaseudun erityiskuljetusten vaarantumisena, mikäli osa nykyisten operaattoreiden tulopohjasta pettä uudentyyppisten liikennepalveluiden yleistyessä. Keskustelua värittää osittain pitkään jatkunut pohdinta henkilöliikenteen deregulaation¹² eduista ja haitoista.

Ammattimaisuus ja kimppakyytiyhteisöt:

Toiminnan puutteet

<p>Ammattimainen henkilöliikenne</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jatkuvuus / varmuus ▪ Pitkälle standardisoitu, palveluehdot eivät mahdollista suuria poikkeuksia ▪ Korkeat kustannustaso → korkeat hinnat ja yritystoiminnan logiikasta johtuva voitontavoittelun vaatimus ▪ Pohjautuu osin tai täysin julkiseen tukeen etenkin maaseudulla ja pienissä kaupungeissa ▪ Palvelutasopuutteita etenkin maaseudulla erityisryhmien kuljetuspalveluiden ulkopuolella ▪ Pitkälle säädelty, joka haittaa toimialalle tuloa ja uusien palveluinnovaatioiden kehittymistä ▪ Nykyisillä toimijoilla vahva motiivi rajoittaa alan uudistuksia 	<p>Kimppakyytiyhteisöt</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Epävarmuus ▪ Käyttäjäyhteisöt ja kimppakyydit voivat muuttua nopeasti ”pienen piirin” toiminnaksi, johon uusien käyttäjien on vaikea päästä ▪ Vapaamuotoisuus ▪ Hyödyt eivät välttämättä jakaudu tasan kyydin tarjoajan ja matkustajan kesken ▪ Ad hoc –kyytejä usein saatavilla vain suurimpien kaupunkien välillä ja suurtapahtumiin ▪ Vuorovaikutustilanteen tuntemattomien ihmisten kanssa voidaan kokea hankaliksi ▪ Lupaavan alun jälkeen palvelut usein kuihtuvat, kun käyttäjät perustavat suljettuja kyytirinkejä ▪ Pitkä matkat vaativat matkaketjun onnistumista, joka on usein mahdotonta
--	--



Kuva 10. Liikennepalvelujen puutteita käyttäjille ja yhteiskunnalle.

Yksinkertaistettuna kahden toimijaryhmän väliset ristiriidat voidaan pelkistää markkinaosuuksista kiinnipitämiseen ja vapaan palveluevoluution mahdollisuuksiin. Liikenneala on muihin toimialoihin verrattuna erittäin suljettu ja säädelty. Alalle on syntynyt vakiintuneita rakenteita ja vahva riippuvuus operaattoreiden ja viranomaisten kesken. Hyvinvointivaltion takaamat lakisääteiset kuljetuspalvelut (kuten koululaiskuljetukset ja vammaiskuljetukset) ja yhteiskunnan korvaamat kuljetukset (sairausvakuutuslain nojalla korvattavat kuljetukset) muodostavat ison osan koko liikennealan liikevaihdosta. Taksien liikevaihdosta ne muodostavat 40 prosenttia. Viranomainen voi vaikuttaa taksien hinnoitteluun liikennettä hankkiessaan ja kilpailuttaessaan. Deregulaatio, jossa enimmäishintoja ei enää säädelä, antaa yrittäjille enemmän mahdollisuuksia, mutta vaatii ainakin kuluttajilta enemmän valppautta.

Purettaessa esiin ristiriitoja, voidaan todeta, että yhteiskunnan tavoitteiden¹³ saavuttamiseksi tarvitaan sekä nykyisen kaltaista elinvoimaista linja-auto- ja taksiliikennettä että sellaisia palveluita, jotka helpottavat julkisen sektorin budjettipaineita ja ovat luomassa uutta palveluvalikoimaa valtakunnallisesti tai pienemmässä mittakaavassa haasteellisille alueille.

¹² Säätelyn vähentäminen esim. taksilupakiintiöiden poisto

Ammattimaisuus ja kimppekyytiyhteisöt: Tavoitteiden ristiriidat

Ammattimainen henkilöliikenne

- Nykyisten yrittäjien aseman säilyttäminen henkilöliikennemarkkinoilla
- Nykyisistä asiakkaista kiinnipitäminen
- Kattavan liikenneverkon ylläpitäminen
- Markkinaehtoisten yhteysvälien tarjonnan kehittäminen
- Yhteiskunnan erityiskuljetuspalveluiden tuottaminen kannattavasti
- Joukkoliikenteen tuki- ja rahoituspolitiikan säilyttäminen
- Toimialan sisäinen uudistaminen yritysveitosesti

Kimppakyytiyhteisöt

- Joustavuuden ja palvelutarjonnan lisääminen
- Kysynnän ja tarjonnan lisääminen kimppekyytipalveluissa (enemmän käyttäjiä)
- Vuoroliikenteen reittien lähtö- ja kohdealueiden paikkaaminen kaupunkiseuduilla
- Kyytitarjonnan lisääminen yhteisväleille, jossa muuta liikennettä on vähän
- Julkisen tuen saaminen osalle yhteisöllisistä liikennepalveluista, kuten kuntien kimppekyydit
- Uusien liikennepalveluiden ideointi ja nopea ruohonjuuritason lanseeraus



Kuva 11. Liikennepalveluiden tavoitteiden ristiriitoja.

Kimppakyydeillä tai muillakaan yhteisöllisesti tuotetuilla kuljetuspalveluilla on erittäin rajallinen vaikuttavuus yhteiskunnan takaamiin erityiskuljetuspalveluihin. Erityisesti kuntien järjestämisvastuulla olevissa päivätoiminnan ja vammaispalvelulain mukaisissa kuljetuksissa on sisäänrakennettuna tiukat laatuvaatimukset. Kriteerien täytyessä nämä palvelut ovat samoin kuin oppilaskuljetukset subjektiivisia oikeuksia käyttäjilleen. Paajasen työryhmä on tehnyt omat esityksensä joukkoliikenteen ja julkisesti tuetun henkilöliikenteen integroinnista. Budjettipaineiden vuoksi ja väestön edelleen ikääntyessä uusia ratkaisumalleja tarvitaan. Mikäli, jollakin alueilla kuitenkin haluttaisiin kokeilla vaihtoehtoisia palvelutuotantomalleja myös erityiskuljetusten osalta ja asiakkaat sitä kannattaisivat, ei kokeiluja ole kansantaloudellisesti järkevää lähteä rajoittamaan. Kustannustehokkuutta julkisesti tuetuissa kuljetuksissa on pakko kasvat-
taa.

Kaikille avointen joukkoliikenteen palveluiden, nykyisen ammattimaisen ja yhteisöllisten liikennepalveluiden tuotannon osalta puhutaan osittain samoista markkinoista ja asiakkaista. Tällä hetkellä esimerkiksi kimppekyytien vakiokäyttäjille ylivoimaisesti tärkein kulkumuodon valintaan vaikuttava palvelutasotekijä on edullinen hinnoittelu. Mikäli palvelutarjonta esimerkiksi kimppekyydeissä lähtisi voimakkaaseen kasvuun ja informaatiopalvelut kehittyisivät, voisi tällä olla vaikutusta joukkoliikenteen matkustajamääriin. Negatiivinen asiakasvirtavaikutus koskettaisi epäsäännöllisempää matkustamista, eikä niinkään operaattoreille tärkeitä seutulippumatkoja. Perusteluna tälle olettamalle on nykyisen vuoroliikenteen varsin hyvä palvelutaso keskeisimmillä kaupunkiseuduilla.

Mahdollisen asiakasmäärän alenemisen sijaan olisi kannattavampaa miettiä sitä, kuinka paljon kimppekyydit ja perinteinen joukkoliikenne voisivat tukea toinen toisiaan erilaisilla matkoilla. Mikäli tavoitteena on kulkumuoto-osuussiirtymä yksityisautoilusta, olisi järkevää miettiä sellaisia toimenpiteitä, jotka mahdollistaisivat kimppekyytien, muiden yhteisöllisten liikennepalveluiden ja joukkoliikenteen ketjuttamisen. Tällöin keskeiseksi tekijäksi nousee palveluiden yhteisinformaatio.

¹³ Liikenne-, ilmasto- ja sosiaalipoliittiset

Kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla palvelutuotannon monipuolistuminen ja kimpppytienvien parantuminen vaikuttaisivat potentiaalisesti eniten vilkkaimmin liikennöidyillä reiteillä ja/tai tiheimmin asutuilla alueilla. Seudullisen vuoroliikenteen tarjonnan palvelutaso voi olla mekaanisesti tarkasteluna erittäin hyvällä tasolla, mutta lähtöpaikat ja vuorojen reittien määränpäättävät voivat aiheuttaa osalle käyttäjistä ylimääräisiä ja hitaita liityntämatkoja. Vilkkaimmilla asiointiväleillä kimpppytyt voisivat toimia näiden palvelutasoaukkojen täydentäjänä, joissa markkinaehtoinen vuoroliikenne hoitaa pääosan asiakasmassasta. Yksinautoilun tarve alenisi merkittävästi.

Maaseutualueilla, joissa avoimen joukkoliikenteen palvelutarjontaa on varsin rajallisesti ja markkinaehtoista henkilöliikennettä ei oppilaskuljetusten ulkopuolella ole, ovat uudet palvelutuotantomuodot tarpeellisia. Ristiriitana esimerkiksi paikallisyhteisöjen tuottamille liikennepalveluille¹⁴ nähdään ammattimaisen liikenteen puolella usein rajallisten maaseudun liikennemarkkinoiden supistuminen. Eli kimpppytyt, kyläbussit ja vastaavat toimisivat tällöin suoraan samoilla markkinoilla kuin esimerkiksi taksiliikenne. Säännöllisen ja riittävän korkeatasoisen linja-autoliikenteen puuttuessa arjen asiointimatkojen hoitaminen taksilla on valtaosalle maaseudun asukkaista taloudellisesti mahdotonta. Tämän vuoksi kunnat ovat vapaaehtoisesti rahoittaneet suurta määrää maaseudun asiointiliikenteitä perussaavutettavuuden turvaamiseksi. Käyttäjämäärät näillä palveluilla vaihtelevat kohtuullisen ja mitättömän välillä.

Suomen joukko- ja henkilöliikenteen suunnittelu- ja hallintojärjestelmän rajoitteet aiheuttavat myös omia ongelmia. Liikennepalveluita on totuttu Suomessa kehittämään standardoituina ja samanlaisina eri puolilla maata. Lipputuotteet, tukipolitiikka ja palvelukokonaisuudet ovat pitkälti identtisiä alueesta ja väestörakenteesta riippumatta. Vähäisen kysynnän alueilla palveluja tuotetaan samojen suunnitteluperiaatteiden avulla, joka tekee järjestelmästä kankean ja palveluista kalliita.

¹⁴ Kuten Ruotsin kyläbussi

4 Kimppakyytipalveluiden käyttö

4.1 Omakyyti käyttäjätutkimus 2013

Omakyyti -selvityksen yhteydessä suoritettiin kysely tunnetuimpien suomalaisten kimppakyytipalveluiden käyttäjille. Kyselystä käytetään tässä selvityksessä nimeä käyttäjätutkimus. Tutkimus tehtiin neljän eri kimppakyytipalvelun (Kimppa.net, GreenRiders, Kyydit.net, Facebook -kimppakyyti) käyttäjille. Tutkimus toteutettiin nettikyselyllä yhteistyössä kimppakyytipalveluiden hallinnoijien kanssa. Vastausten analyysissa on otettava huomioon GreenRiders käyttäjien alhainen vastausaktiivisuus. Kyselyyn vastanneita oli kaikkiaan 187.

Kyselyllä selvitettiin kimppakyytipalveluita käyttävien henkilöiden taustatietoja (sukupuoli, ikä, elämäntilanne, sosiaaliekonominen asema, asuinpaikkakunnan koko yms.), millaisilla matkoilla kimppakyydein kuljetaan (vapaa-ajan/työperäiset/pitkät matkat), miten on päädytty käyttämään tai kokeilemaan tätä matkustustapaa sekä tärkeimpiä syitä, miksi valitaan matkustustavaksi kimppakyyti. Lisäksi käyttäjätutkimuksella selvitettiin käyttäjien kokemuksia liittyen kimppakyytipalveluiden luotettavuuteen ja turvallisuuteen sekä tiedusteltiin kimppakyytipalveluihin liittyviä puutteita. Käyttäjätutkimuksen aineisto on tämän raportin liitteenä (Liite 3).

Vastanneista kimppakyytien käyttäjistä naisten osuus oli 58 %. Kaikista käyttäjistä peräti 47 % pääasiassa vain pyytää kyytejä. Noin 20 % käyttäjistä sekä pyytää että tarjoaa kyytejä.

Kimppakyytien hyödyntäjät asuvat suurten ja keskisuurten kaupunkien keskustoissa tai niiden välittömässä läheisyydessä. Työssäkäyvien osuus käyttäjistä oli kyselyssä 56 %. Koululaisia tai opiskelijoita oli kaikkiaan 28 %.

Kimppakyytien käyttöön liittyy taipumus kyytirinkien vakiintumiseen. Kolmannes käyttäjistä ilmoittaa, että käytön aikana syntyy kiinteitä kyytirinkejä. Tämä parantaa yksittäisten asiakkaiden palvelutasoa ja matkustusmukavuutta, mutta samalla vaatii vähintään saman verran uusia käyttäjiä pyytämään ja jakamaan kyytejä palvelutason ylläpitämiseksi satunnaisille kyydin etsijöille.

Kimppakyytien käyttäjille tärkeimpiä palvelutasotekijöitä ovat selkeästi kyydin hinta, matkan täsmällisyys (reitti), lähtöajan ja lähtöpaikan joustavuus. Kyydin hinta on selkeästi kaikista tärkein kimppakyydin valinnan taustalla. Sen sijaan ajoneuvolla, kuljettajan iällä ja kuljettajan sukupuolella ei ole sanottavaa vaikutusta tarjotun kyydin valintaan. Matkustajalta odotetaan vastavuoroisuutta (osallistumista polttoainekustannuksiin) ja samaa tai lähes samaa matkustusreittiä. Suuria reittimuutoksia ei kyydin tarjoaja halua tehdä.

Kimppakyydin valinta on käyttäjäryhmissä pyrkimystä ennen kaikkea edulliseen matkustamiseen. Myös ympäristötietoisuus ja yleishyödyllisyys ovat tärkeitä vaikuttimia kimppakyytien valinnan taustalla. Kokeilunhalun vuoksi matkustajia on vähemmistö.

Yksi suurimmista ennakkokäsityksistä ja toisaalta argumenteista kimppakyytien laajempaa hyödyntämistä vastaan ovat näkemykset matkustamisen turvattomuudesta. Käyttäjistä turvallisuus on matkustusvaatimuksena tärkeää tai erittäin tärkeää kaikkiaan 90 prosentille. Ainoastaan yksi vastannut ei pitänyt turvallisuutta erityisen tärkeänä tekijänä. Turvallisuuden tunne tehdyillä kimppakyytimatkoilla on ollut 94 prosenttisesti erittäin hyvä tai melko hyvä. Kolmella vastaajalla on ollut turvattomuutta aiheuttaneita kokemuksia.

Kimppakyytien käyttö on harvoin päivittäistä. Käyttö on aktiivisempaa osassa käyttäjäryhmistä¹⁵. Näissä ryhmissä kimppakyytejä hyödyntää enintään muutaman kerran kuu-kaudessa 40 % vastanneista. Eläkeläiset ja keskisuuria / suuria kaupunkeja lähialueilla asuvat hyödyntävät kimppakyytejä erittäin harvoin. Vuodenajalla ei ole suurta merkitystä palveluiden käyttöön.

Liikennejärjestelmän kokonaisuuden kannalta kiinnostavaa tietoa kimppakyytien käytöstä saadaan matkatyyppiä ja matkojen pituustiedoista. Yleisimpiä kimppakyydit ovat yli 100 kilometriä pitkillä matkoilla. Toiseksi yleisin matkatyyppi ovat vapaa-ajan matkat. Työperäisillä matkoilla taas kimppakyytejä tehdään erittäin vähän. Työperäisiä kimppakyytimatkoja tehdään aavistuksen muita alueita enemmän yli 50 000 asukkaan kaupunkikeskustoissa.

Palveluiden kehittämideoita nousi esille käyttäjä tutkimuksessa runsaasti myös avointen vastausten puolella. Avointen vastausten keskeisimmät tulokset on raportoitu liitteessä 2. Puuteiksi kimppakyytisivustojen käyttäjät näkevät nykyisin erityisesti kyytien etsimisen hankaluuden, sopivan kyydin löytymisen, kyytien alueellisen keskittymisen ja kyytien joustamattomuuden.

Keskeiseksi kehittämistarpeeksi tunnistaan kimppakyytien informaation hajanaisuus. Tieto kimppakyydeistä on jakautunut usean palvelutarjoajan sivulle ja tämä aiheuttaa palveluiden nykyisillä käyttäjämäärillä asiakaskunnan hajautumista. Pyydettyjen ja tarjottujen kyytien hajautuminen usealle eri sivustolle näkyy käyttäjille tarjonnan aukoina ja vaivana etsiä haluamaa kyytiä useasta eri palvelusta. Käyttäjät toivovat, että eri kimppakyytipalveluiden informaatio olisi yhdistettävissä samaan käyttöliittymään kyytihakujen helpottamiseksi. Nykyisellään käytettävyys ja kyytien löytäminen on liian heikotasoista.

Sopivan kyydin / kyytiläisen löytämisessä vaikuttaa olevan haasteita. Käyttäjät kokevat, että heidän käyttämillään yhteysväleillä tarjonta on erittäin rajallista. Lyhyellä varoitusaajalla kyytien löytäminen koetaan hankalaksi, joka todennäköisesti aiheutuu samasta syystä kuin muutkin kehittämistarpeet – useaan palveluun hajautuneesta varsin rajallisesta tarjonnasta.

Ylipäätään kimppakyytipalveluiden tarjontaa tulisi viedä samaan nettitilaan, mutta samalla myös erilaistaa pitkille, lyhyille ja työmatkoille liittyviä kyytipalveluita. Tämä lie-nee mahdollista vain siinä tapauksessa, että kyydeistä saadaan kriittistä massaa samaan paikkaan ja mieluiten niin, että samasta palvelusta voisi ketjuttaa kimppakyyteihin myös julkisen liikenteen palveluita.

¹⁵ Koululaiset, opiskelijat, maaseudun ja korkeintaan 50 000 asukkaan kaupunkien asukkaat

4.2 Aikaisempien käyttäjätutkimusten havainnot

Aiemmissa kotimaisissa ja kansainvälisissä kimppakyytiselvityksissä ja käyttäjätutkimuksissa on törmätty paljolti samoihin kysymyksiin ja haasteisiin kuin Omakyyti-projektin kevättalvella 2013 toteuttamassa käyttäjätutkimuksessa. Kimppakyytien käyttäjät vaikuttavat kuitenkin olevan aiempaa vaativimpia erityisesti teknisten apuvälineiden kuten internetpohjaisten hakutoimintojen käytettävyydestä ja tarjonnan laadukkuudesta. Joukkoliikenteessä kaupunkiseudut ja esimerkiksi rautateillä VR ovat panostaneet nettipalvelujen kehittämiseen. Palvelutasoero kimppakyytien välityspalvelu on yleistasolla merkittävä. Tosin erityisesti GreenRidersin viimeaikaiset päivitykset ja käyttäjäkokemusten parantamiseen tähtäävät toimenpiteet ovat vieneet palvelukokemusta lähemmäksi parhaiden julkisen liikenteen hakupalveluiden tasoa.

Saksassa tehtyjen kyselytutkimusten mukaan¹⁶ matkakustannusten vähentäminen, ympäristön suojelu ja julkisen liikenteen puutteet korostuvat kimppakyytien valinnan syinä. Omakyyti-projektin kyselyssä julkisen liikenteen puutteita ei liiemmin korostettu kimppakyydin valinnan perusteena. Mikäli julkisen liikenteen reittiverkosto suurten kaupunkiseutujen ulkopuolella entisestään harvenee, tulee erilaisten kyytirinkien ja kyydin jakamisen muodot todennäköisesti lisääntymään.

Saksan kimppakyytiläiset kokevat suomalaisten kollegoidensa tavoin hankaluuksia kyytien luotettavuuden ja matkaa hankaloittavien/viivyttävien reittien kanssa. Saksassa kuljettajan ajotapaan ja muihin kimppakyytiläisiin suhtaudutaan Suomea kriittisemmin. Samoin auton ikä, laatu ja vaatimukset edestakaiselle matkalle korostuvat Saksassa tehdyssä kyselytutkimuksessa. Nettipalvelun sisällöltä saksalaisilla on suomalaisten tavoin korkeat laatuvaatimukset. Reaaliaikainen informaatio, matkakustannusten laskin, reittiohjelmisto ja mobiilikäyttö ovat perusvaatimuksia. Lisäksi saksalaiset kaipasivat enemmän informaatiota lakeihin ja vakuutuksiin liittyen.

¹⁶ Esim. Aahchenin yliopisto: Characteristics of different target groups of ride sharing

5 Omakyyti työpajat

5.1 Työpaja 1

Ensimmäinen Omakyyti-projektin työpaja kohdennettiin laajennetulle ohjausryhmälle. Työpaja järjestettiin Liikennevirastossa 11.4.2013. Työpajaa varten Sito oli valmistellut ennakkomateriaalin kimppekyydeistä ja niiden potentiaalista. Osallistujat jaettiin kahteen työryhmään, jotka käsittelivät yhteensä neljää teemaa, jotka oli rakennettu kimppekyytien käytön, käytettävyyden, rajoitteiden ja palveluiden ympärille.

Teemat olivat:

1. Kimppekyytien roolit ja merkitys eri aluetyypeillä
2. Sosiaaliset rajoitteet ja mahdollisuudet
3. Tieto, Teknologia ja Palvelut
4. Lainsäädäntö ja Liikennepoliittisten tavoitteiden toteuttaminen

Teemassa 1 keskityttiin kimppekyytien potentiaaliseen vaikuttavuuteen eri aluetyypeillä (suurissa kaupunkikeskuksissa, kaupunkiseuduilla ja maaseudulla). Kaupungeissa käyttäjien massaa olisi, mutta eri syistä johtuen käyttö ei yllä lähellekään potentiaalista tasoa. Asukkaita ja liikkujia on paljon, sekä myös säästöpotentiaalia liikkumiskuluissa ja esimerkiksi organisaatioille kohdentuvissa parkkipaikkamaksuissa.

Kimppekyydit nähtiin työryhmissä täydentäjäksi julkiselle liikenteelle kaupunkikeskuksissa ja vilkkaan työssäkäyntiliikenteen kaupunkiseuduilla. Maaseudulla kimppekyydit ja niihin verrattavat yhteisölliset palvelut nähtiin mahdollisina puuttuvan julkisen liikenteen paikkaajina.

Kaupunkiseuduilla kimppekyytien rooli liittyy matkustamisen sujuvuuteen, matkaketjujen katkeamattomuuteen ja julkisen liikenteen palveluiden täydentämiseen. Kimppekyyti tuo sujuvuutta liikuttaessa kaupunkiseuduilta kaupunkikeskuksiin esimerkiksi töihin tai erikoispalveluiden äärelle. Esimerkiksi kaukana rautatieasemalta asuvalle kimppekyyti toisi sujuvuutta liikkumiseen kun ei tarvitsisi ensin matkustaa rautatieasemalle, josta vasta voi ottaa junaan kohti kaupunkikeskusta. Kaupunkiseuduilla asuu paljon ihmisiä, joiden työssäkäynti suuntautuu kaupunkikeskuksiin, joten päivittäisiin kimppekyytiliikkumisiin olisi potentiaalia.

Teemassa 2 nähtiin, että merkittävimmät kimppekyytien sosiaaliset rajoitteet liittyvät vallitsevaan liikkumiskulttuuriin ja jonkin asteiseen yhteisöllisyyden rapautumiseen. Yhteisöllisyyden rapautumisella tarkoitetaan tässä yhteydessä, ettei uskalleta jakaa kyytiä tuntemattomien kanssa ja/tai ei koeta yksittäisten ihmisten tehtäväksi ja vastuuksi osallistua liikennepalveluiden kehittämiseen.

Kimppekyytipalveluiden kehittäminen voi johtaa kokeilemaan kimppekyytejä ja omaksumaan liikkumiskulttuuriin tämän uuden liikkumismuodon. Kaupunkien ja kuntien roolina voidaan nähdä olevan kimppekyytipalveluista tiedottaminen ja markkinointi. Kun taho (kaupunki/kunta), joka on ennenkin ollut vahva palveluiden tarjoaja ja tuottaja tiedottaa ja markkinoi kimppekyytipalveluista tuo se palveluille luotettavuuden tuntoa.

¹⁷ Epäkaupallisen (liftaus) ja vakiintuneen (linja-auto- ja taksiliikenne) välimuoto

Teeman 3 aiheina olleita tietopuutteita, teknologiaa ja palveluosaamista työpajaan osallistujat eivät pitäneet kimppakyytien ja niihin läheisesti liittyvien välimuotoisten⁴⁷ liikennepalvelujen yleistymisen ja käytön esteenä. Nykyisiin kimppakyytipalveluihin liittyvät tekniset rajoitteet ovat helposti ratkaistavissa, mikäli palveluille todetaan kysyntää ja lainsäädäntö mahdollistaisi muutokset.

Kriittisenä puutteena nykyisessä kimppakyytien tarjoamisessa ja välityksessä pidettiin tiedon hajautuneisuutta eri palveluntarjoajille ja nettisivuille. Mihinkään näistä palveluista ei muodostu riittävää kysynnän ja tarjonnan massaa Suomen kaltaisessa pienessä maassa. Ennakoaineistossa viitattua julkisen liikenteen ja kimppakyytien informaation rinnanjakamista työryhmäläiset pitivät hyvänä ideana.

Avoin nettivälitteinen kimppakyytipalvelu sopii nykyiselle nuorelle työikäiselle ja joustoihin varautuneelle käyttäjäkunnalle. Suurta käyttäjäpotentiaalia aktivoisi työryhmäläisten näkemysten mukaan enemmän ”suljetumpi” informaatio esimerkiksi kohdenne-tuissa kimppakyytipalveluissa. Kimppakyytien tultua tutuksi pienessä piirissä voisi niiden aktiivinen hyödyntäminen levitä asteittain muuhun arjen toimintaan.

Teemassa 4 keskusteltiin toimilupajärjestelmän ja säätelyn asemasta. Mitä jos koko järjestelmää ei olisi, vaan liikennepalvelut perustuisivat vapaaseen kysyntään ja tarjontaan pienillä rajoitteilla? Toisaalta pidettiin ongelmallisena, että mikäli kimppakyytejä päädytään jotenkin kannustamaan subvention tai verovähennysten muodossa on samalla edelleen pakko ostaa joillekin alueille esimerkiksi joukkoliikenteen vuoroja. Tällöin kimppakyydit voivat syödä kysyntää linja-autosta ja heikentää nykyisten työmatkalaisten palvelutasoa ja liikennepalvelujen tarjontaa.

Nykykäytännön ja lainsäädännön mukaan suurimmat ongelmat kimppakyytien ja muiden ”janalla” esitettyjen välimuotoisten palvelujen osalla on korvauskäytäntöjen virallistaminen. Toisaalta, mikäli kimppakyytien tarjoajille mahdollistettaisiin liberaalimpi keinovalikoima korvauksiin, voisi tämä entisestään hämärtää ammattimaisuuden ja ”liftauksen” välistä rajaa. Lisäksi verolainsäädäntö edellyttäisi kimppakyytien tarjoajilta ”tulojen” ilmoittamista.

Työryhmässä keskusteltiin kimppakyytien ”virallistamisen” aiheuttamasta markkina-häiriöstä. Todettiin, että maaseudulla ei juuri enää ole markkinaehtoista avointa liikennettä, jota voisi ”häiritä”. Suurin kysymys liittyi kuljetuspalveluiden luotettavuuteen ja turvallisuuteen. Liikkumisen perusedellytykset tulisi pystyä takaaman kaikilla alueilla. Toisaalta tämä ei toteudu nykyisessä järjestelmässäkään.

5.2 Työpaja 2

Toinen Omakyyti-projektin työpaja kohdennettiin laajalle sidosryhmälle. Mukana oli ohjausryhmässä mukana olevien tahojen edustajia seuraavista organisaatiosta: ITS Finland, Juvan kunta, Taksiliitto, Linja-autoliitto, Ajelo.

Työpaja järjestettiin Sito-talolla 28.5.2013. Työpajaa varten Sito oli valmistellut ennakkomateriaalin liikkumisen kysymyksistä erilaisten asiakascase -kuvausten pohjal-le. Työpaja rakentui kahteen alustuspuheenvuoroon ja pyöreän pöydän asiantuntija-keskusteluun. Liikennesektorin haasteista oli valmistelu kaksi teemaa aluetyyppikoh-taisesti ja ne olivat ”maaseutu ja 250 kuntaa” sekä ”kaupunkiseudut ja metropolialue”.

Merkittävänä uudistusehdotuksena koko liikennealalle ehdotettiin asiakkaille muokattavien liikkumisen palvelupakettien lanseerausta. Palvelupaketoinnin lähtökohtana olisi rakentaa yhteistyössä eri operaattoreiden kesken houkuttelevia liikennepalveluita myös niille, jotka eivät koe pelkän perinteisen joukkoliikenteen palvelevan riittävän hyvin kaikkia arjen asiointitarpeita. Kuukausiveloitteisiin palveluihin voisi yhdistää paikallista linja-auto- ja taksiliikennettä sekä tarvittaessa myös kaukoliikenteen kilometrejä. Liikennealalla tämä voisi merkitä samanlaista vallankumousta kuin ICT-alalle tapahtunut säätelyn vapautuminen 1990-luvulla.

Alla on lueteltu toisen työpajan keskeiset johtopäätökset.

1. Toimijat tunnistivat liikennepalveluiden tarjonnassa ja asiakkaiden tarpeiden kohtaamisessa ongelmia.
2. Ratkaisumahdollisuuksia asiakastarpeisiin vastaamiseen on olemassa ja yhteistyö linja-auto- ja taksialan kesken uusien tuotepakettien räätälöinnissä on mahdollista.
3. Maaseudulla ja pienemmissä kunnissa (pinta-alaltaan suurin osa Suomea) tarvitaan nykyistä laajempaa tuottajarakennetta liikkumis- ja saavutettavuuskysymysten ratkaisemiseksi. Esillä olleiden yhteisöllisten kuljetuspalveluiden kokeilut eivät saaneet osallistuneiden joukossa varauksetonta tukea. Näillä katsottiin olevan merkittävää vaikutusta nykyisiin liikennöitsijöihin ja mahdollisesti harmaan talouden vaara.
4. Eri liikennepalveluiden ja kulkumuotojen informaatiota olisi saatava samaan paikkaan ja samoille alustoille. Liikennevirasto ja osaltaan LVM ovat tätä kehitystä tukemassa ja aktivoimassa toimijoita.
5. Tietoa tilaisuudessa esitellyistä piloteista (Kouvolan harrastusmatkat ja Lohjan matkailualan kuljetukset) on jaettava operaattoreiden ja joukkoliikenteen viranomaisten kesken.
6. Avoin data ja alueellisesti / yrityskohtaisesti personoidut internet-palvelut ja mobiilisovellukset mahdollistavat uutta kasvua koko toimialalle.
7. Tilaisuudessa, Omakyyti-projektissa ja muissa kehittämissuunnitelmissa esille nostetuista palveluiden kehittämisideoista olisi edettävä konkreettisiin kokeilu-hankkeisiin.

6 Kimppakyytien tyypittely ja niiden potentiaali liikennejärjestelmässä

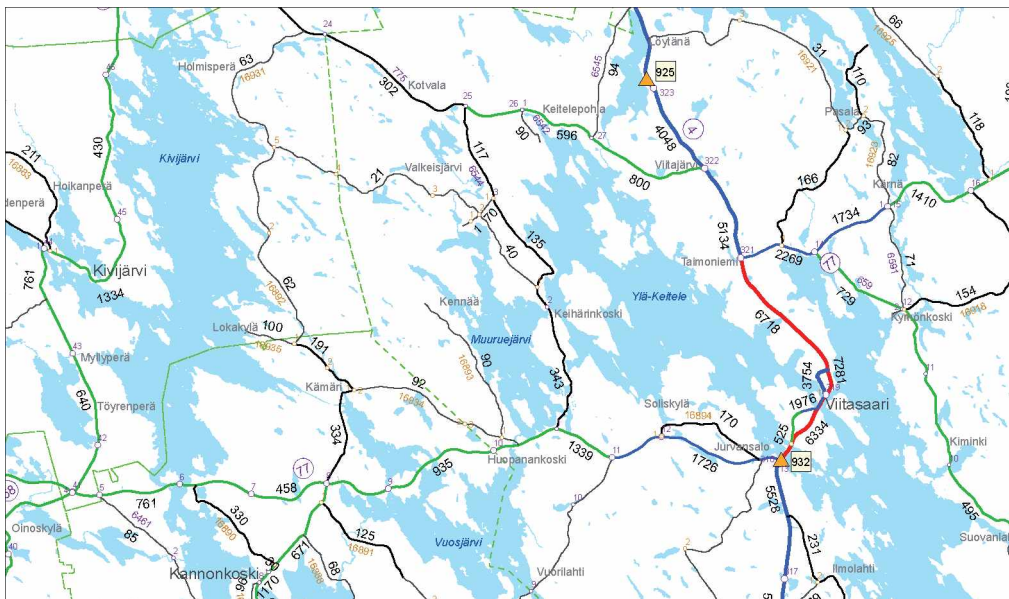
6.1 Soveltuvuusanalyysi erilaisille matka- ja kuljetusketjuille

Luvussa käsitellään kimppakyytien ja uusien potentiaalisten välimuotoisten liikennepalveluiden soveltuvuutta erilaisille henkilöliikenteen matka- ja kuljetusketjuille. Arvioissa on hyödynnetty Omakyyti-projektin työpajojen keskusteluja, lähdeaineistoa ja Siton tekemiä liikennejärjestelmän asiantuntija-analyyseja. Seuraavissa luvuissa käsitellään matkaketjujen, asiakasryhmien ja tarpeiden tasolla sitä, millaisiin markkinarakoihin kimppakyydeillä voisi olla liikennejärjestelmätasosta vaikuttavuutta. Toisaalta analyyseissä otetaan myös kantaa niihin tilanteisiin, joissa kimppakyydeillä ei ole käytävissä olevalla tiedolla toivottua vaikutusta.

Omakyyti-projektissa tehdyn käyttäjätutkimuksen perusteella voidaan tiivistäen todeta, että nykymallilla kimppakyydeillä on vaikuttavuutta lähinnä yli 50 000 asukkaan kaupungeissa ja vastaavien kaupunkien välisillä matkoilla. Muualla Suomessa tarjonta on niin vähäistä, että varmuutta kyydin saamisesta ei ole, tai sen löytäminen kimppakyytien eri välityssivustojen kautta vie kohtuuttoman paljon aikaa.

Kimppakyyti on kilpailukykyinen vaihtoehto siinä tilanteessa, mikäli olet 26–45 vuotta, tarvitset kyytiä korkeintaan viikoittain ja arvostat henkilöauton joustavuutta verrattuna julkisen liikenteen reittisidonnaisiin vuoroihin.

Nykyisellä kotimaisella palvelutarjonnalla kimppakyydeillä voidaan parhaassa kuviteltavissa olevassa tilanteessa saada merkittävä pistevaikutusta. Tämä pistevaikutus kohdistuisi todennäköisesti suurtaajamien yhteyteen tai sijoittuisi kahden varsin lähellä olevan 50 000 asukkaan kaupunkikeskustan välisiin matkoihin. Suhteellisen suuri pistevaikutus voidaan saavuttaa myös organisaation tai harrasteryhmien sisäisissä kuljetuksissa, mutta näillä ei toistaiseksi ole sanottavaa vaikutusta tieliikennemääriin.



Kuva 12. Tieliikenteen KVL-tiedon kuvakaappaus Viitasaaren seudulta. Keski-Suomen ELY-keskus ja Liikennevirasto 2012.

Tässä selvityksessä on analysoitu vaikutusta ja potentiaalia eri matkatyypeissä suhteessa kahteen perinteiseen joukkoliikenteen käyttäjäryhmään: pakkokäyttäjiin ja vapaaehtoiisiin käyttäjiin.¹⁸

Pakkokäyttäjäys liittyy asiakassegmenttiin, jossa arjen asiointimatkoilla ei voida turvautua yksityisautoon, vaan kulkumuotona on pakko hyödyntää julkista liikennettä, palveluliikennettä, kimppakyytejä tai vastaavaa naapuriapua. Tämä käyttäjäryhmä tyytyy suhteellisen vaatimattomaan palvelutasoon, kunhan sitä on vain saatavissa¹⁹. Kustannustekijät ovat käyttäjäryhmälle kriittisiä, joka osaltaan Suomen oloissa johtuu siitä, että asiointi- ja palveluliikenteiden voimakas subventio ja lakisääteiset kuljetukset ovat totuttaneet ihmiset maksamaan liikennepalveluista selkeästi alle toimivaa markkinahintaa.

Vapaaehtoinen joukkoliikennepalvelun käyttäjä asuu yleensä suuressa kaupungissa tai kaupunkiseudun työssäkäyntialueella hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueella. Käyttäjäryhmä on tottunut käyttämään liikennepalveluita monipuolisesti, yhdistelmään kulkumuotoja ja etsimään toimivampia ratkaisuja eri matkatyypeihin. Kustannustekijät kulkevat palvelun laadun rinnalla. Käyttäjäryhmälle ominaista on uuden kokeilu. Palvelu hylätään nopeasti, mikäli palvelussa on käytettävyyteen vaikuttavia heikkouksia.

Eri matkatyyppien sujuvuutta nykyisillä kimppakyydeillä verrataan ensisijaisesti joukkoliikenteen ja muihin henkilöliikennepalveluihin.

6.1.1 Vapaa-ajan matkat

Pakkokäyttäjille kimppakyydit tarjoavat edullisen matkatapavaihtoehdon vapaa-ajan matkoille, mikäli matkan suunnittelu aloitetaan hyvissä ajoin ennen aiottuja matkapäiviä. Mikäli käyttäjä asuu keskisuudessa tai suuressa kaupungissa ja matka on 10–20 kilometriä pidempi, on käyttäjällä kohtuullisen hyvä mahdollisuus löytää kimppakyyti halutulle matkalle. Maaseudulla ja erittäin lyhyillä vapaa-ajan matkoilla matkan onnistumisen todennäköisyys on erittäin alhainen. Vapaa-ajalla tapahtuvia ostos- ja asiointimatkoja kimppakyydit eivät mahdollista poikkeuksellisen hyvin missään käyttäjäryhmissä tai aluetypillä. Menopaluun ja asiointitapahtuman ketjutus on erittäin vaikeaa puutteellisesta tarjonnasta johtuen.

Vapaaehtoisille käyttäjille vapaa-ajan matkatarjoanta suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa on mahdollista suurelle osalle keskeisimmistä yhteysväleistä. Suuri osa kimppakyytiliikenteestä suuntautuu kaupunkikeskusten ydinalueille, joten varsinkin seudullisen työssäkäyntialueen päätieverkon varsilta epäsäännölliset matkat ovat mahdollisia. Säännöllisessä vapaa-ajan matkustamisessa edulliset joukkoliikenteen lipputuotteet seutuliikennealueilla pitävät kuitenkin kysynnän lyhyillä matkoilla varsin rajallisena.

Pakkokäyttäjien osalta suurin haaste matkan onnistumiselle liittyy kimppakyytien tarjontaan. Tarjonta on niin vähäistä ja epäsäännöllistä, että vapaa-ajan asiointimatkoja ei ole tällä hetkellä mielekästä hoitaa kimppakyydeillä.

Suurin haaste vapaaehtoisten käyttäjien kimppakyytimatkan onnistumiselle johtuu joustamattomuudesta. Kaupunkialueilta löytyy korkeatasoinen joukkoliikenne ja myös taksien saatavuus lyhyille matkoille on hyvä, tarjoten mahdollisuuden joustaviin asiointeihin ja vapauteen muuttaa suunnitelmia. Kimppakyydit eivät tätä nykymuodossaan kaupunkialueilla tarjoa.

¹⁸ Pakkokäyttäjät = Transit dependent, Vapaaehtoinen käyttäjä = Discretionary riders

¹⁹ Esimerkiksi korkeintaan keskisuuren kaupungin joukkoliikenne tai maaseudun kuljetukset

6.1.2 Työperäiset matkat

Työperäiset matkat eivät ole mahdollisia nykyisillä kimppakyytipalveluilla maaseudulla ja pienissä kaupungeissa asuville pakkokäyttäjille. Myös muu henkilöliikenteen palveluiden tarjonta on varsin rajallista, eikä työssäkäyvällä asiakasryhmällä ole yksityisauton omistukselle toimivaa vaihtoehtoa. Palvelupuutteiden korjaamiseen, vapaaehtoisuuteen ja vuorokausittain vaihtelevaan tarjontaan, perustuvat kimppakyytipalvelut eivät ole toimiva ratkaisu liikkumiskysymysten ratkaisemisessa suuressa osassa Suomea.

Työssäkäyntialueiden sisällä kimppakyydit ovat nykyisin yksi kulkumuoto muiden joukossa. Valtaosa ihmisistä ei ole suunnitellut hyödyntävänsä arkipäivän työssäkäyntimatkoilla kimppakyytiä pääkulkumuotonaan, mutta toimintamallia kokeilleiden joukko on jo kohtuullisen suuri. Selvää lisäpalvelua suhteessa joukkoliikenteeseen kimppakyydit tuovat matkan nopeudella, edullisuudella ja määränpääkohteiden joustolla. Yksityisautoiluun rinnalla, tarjoavat kimppakyydit tarjoavat sosiaalisen, taloudellisen ja ekologisen kannusteen. Kun matkustaja ajaa sisään kaupunkialueelle, on matkustajalla usein edessä vielä omia lyhyitä joukkoliikenneliityntöjä. Kaupunkialueilla kimppakyydeille voisi Yhdysvaltojen, Iso-Britannian ja Ruotsin (kokeiluasteella) kokemusten perusteella suositella etuisuuksia. Esimerkkinä tästä voisi olla kimppakyytiläisille tarjottavia maksuttomia liityntäparkkipaikkoja Länsimetron valmistuessa. Näin nykyään vilkasta bussiliikennettä palvelevalle infrastruktuurille saataisiin uutta hyötykäyttöä.

Kimppakyydeillä voisi olla vapaaehtoisille käyttäjille merkittävä hyöty erityisesti ruuhkaisten työssäkäyntiliikenteen rytmittäminä vuorokaudenaikoina. Liikennejärjestelmätasolla olisi erittäin tavoitteellista, että pääkaupunkiseudun kehäteiden ruuhkia saataisiin vilkkaimmin liikennöityyn aikaan helpotettua. Samaa vaikuttavuutta voitaisiin olettaa syntyväksi suurimpien kaupunkienkaupunkien työssäkäyntialueille, mikäli kimppakyytipalveluiden tunnettavuutta saataisiin parannettua ja lainsäädännön tulkintakysymyksistä²⁰ päästäisiin sopimukseen liikennesektorin viranomaisten ja esimerkiksi verohallinnon kesken.

Henkilöautot ovat liikenteessä hyvin pienellä täyttöasteella. Tätä erittäin suurta liikennemassaa voitaisiin hyödyntää osana liikenne- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden täyttämistä, mikäli ajoneuvojen keskimääräistä matkustajamäärää saataisiin kasvatettua.

6.1.3 Pitkät matkat

Pakkokäyttäjille pitkien matkojen kimppakyytipalveluilla on toimivuuden edellytykset vapaa-ajan ja vierailun matkatyypeillä. Ilman ajokorttia tai ilman yksityisauton omistamista kaupunkien ja kuntien keskustojen väliset matkat onnistuvat hyvällä suunnittelulla. Pitkiä matkoja tehdään varsin vähän verrattuna lyhyisiin muutaman kilometrin ja korkeintaan 100 kilometrin mittaisiin matkoihin. Tästä syystä välimuotoisten liikennepalveluiden kehittämisessä ei liene syytä priorisoida kaupunkikeskusten välisiä matkoja, joissa joukkoliikenteen palvelutarjonta on nykyisillään varsin toimivaa. Liikennejärjestelmän kannalta pitkät matkat eivät merkittävässä määrin sisällä sellaisia perussaavutettavuuteen liittyviä ongelmia, joihin kimppakyydeillä voitaisiin pakkokäyttäjien osalta hakea ratkaisua.

Vapaaehtoisilla käyttäjillä on mahdollisuus valita kulkutapa suunnitellulle yhteysvälelle, ja heille ovat lähes kaikki yleisimmät matkatyypit mahdollisia, kenties ostos- ja asiointimatkoja lukuun ottamatta. Yhteystarpeet opiskelupaikkakunnille ajoittuvat käytännössä viikonlopun molemmin puolin, jolloin liikennemäärät / tarjonta on kaikkein

²⁰ vakiokyydit

suurinta. Sama tilanne koskee ainakin vapaa-ajan ja vierailun matkatyyppejä. Pitkillä työssäkäyntimatkoilla on perinteisesti ollut työpaikkakohtaisia kimpakkyytintinkejä. Pitkillä matkoilla varsinaista palvelutasopuutetta ei vapaaehtoisten käyttäjien osalta ilmene. Liikennejärjestelmätason vaikuttavuutta sekä ilmasto- ja liikennepoliittisten kestävyystavoitteiden toteuttamiseksi kimpakkyydit eivät nykyisillään näyttele kovin merkittävää roolia.

6.2 Soveltuvuusanalyysi eri aluetyypeille

Kahden järjestetyn työpajan ja koko Omakyyti-projektin tavoitteena oli arvioida nykyisten kimpakkyytipalveluiden liikennejärjestelmätason vaikuttavuutta eri aluetyypeillä. Konsultin tehtävänä oli toimeksiannon mukaan löytää faktoihin, asiakaspotentiaaliin ja yhteiskunnan kokonaistehokkuuteen liittyviä uusia soveltamismahdollisuuksia välimuotoisille liikennepalveluille yksityisautoilun ja systeemisen joukkoliikenteen väliin. Luvuissa 7 ja 8 esitellään yksityiskohtaisemmin uusia palvelumalleja ja välimuotoisten liikennepalveluiden soveltamisvaihtoehtoja. Tässä luvussa kuvataan hankkeistusten ja palvelumallien taustaperustelut. Aluetyypijakona käytetään käyttäjätutkimuksessa ja työpajoissa hyödynnettyä suuret kaupunkiseudut / muu Suomi -jakoa.

6.2.1 Yksityisten ihmisten ja yhteisöjen kulkumuotona

Suomalaisen joukkoliikennepolitiikan ja liikennepalveluiden kehittämisen ongelmana on pyrkimys kehittää alueellisia joukkoliikennepalveluita liian mekaanisen palvelutasoajattelun kautta. Tällöin joukkoliikennepalveluiden puutteista tulee vahvasti sidonnaisia kulloinkin voimassa olevaan taksatasoon, operaattoreihin, liikennöintiin ja vuoromääriin. Vuoromäärien lisäämisellä saavutetaan tiettyyn pisteeseen saakka merkittävää vaikutusta, mutta vasta erittäin voimakkaiden julkisen sektorin tukien jälkeen. Tästä kokonaisuudesta, täydennettynä informaatiokysymyksillä, on tullut eräänlainen itseään ruokkiva joukko- ja henkilöliikenteen ongelmanasettelun ja kehittämisen kehä.

Ihminen kaipaa kuluttajana ja palvelutarpeen omaavana yksilönä ensisijaisesti perustarpeiden täyttämistä ja toissijaisesti muokattavia lisäarvopalveluita. Perinteistä joukkoliikennettä voi kehittää myös metropolialuetta vähäisemmän kysynnän alueilla, mutta kulkumuoto-osuuden ja liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttaminen tulee erittäin kalliiksi perinteisellä järjestelmälähtöisellä kehittämisellä. Joukkoliikenteen suoraa ja lippuihin kohdennettavia tukia tulisi lisätä. Yhtenä ratkaisuna, mekaanisen joukkoliikenteen kehittämisen ongelmaan, voitaisiin pitää tämän raportin lähtöaineiston analyysiosassa mainittua liikennepalveluiden erilaistamista ja tuoton hakemisen monipuolistamista. Keinot ja esimerkiksi julkisen sektorin osuus yhtälössä vaihtelevat suuresti riippuen siitä, millaisesta alueesta ja asiakasryhmästä on kulloinkin kyse.

Maaseudulla²¹ palvelujen saatavuuteen, saavutettavuuteen ja liikkumisen kestävyteen liittyvät toimenpiteet tarvitsevat jatkossakin julkisen sektorin lisäpanoksia. Väestön ikääntyessä erityisesti asiointi- ja palveluliikenne -tyyppisten henkilöliikennepalveluiden tarve kasvaa. Samalla Sote-uudistuksessa erikoissairaanhoidon palveluita ollaan enemmän määrin keskittämässä ns. ERVA -alueille, ja tämä merkitsee väistämättä kasvupaineita myös Kelan korvaamien sairaanhoidollisten kuljetusten kustannuksiin. Laajassa mittakaavassa ja suurimmassa osassa Suomea joukkoliikenne koostuu kaukoliikenteestä, kaupunkiseutujen seutulienteestä ja oppilaskuljetuksista. Kaukoliikenteessä joukkoliikenteen rooli tulee jatkossa kasvamaan, mutta muutoin joukkoliikenteen tulevaisuuden näkymät ainakaan kasvavana alana ovat vähäiset.

²¹ Myös suurella osalla Suomen kaupunkiseutuja

Maaseudulla ja pienissä kunnissa/kaupungeissa liikennejärjestelmän ja käyttäjien henkilökohtaiset liikkumiseen liittyvät ongelmat johtuvat pitkälti tarjonta- ja yhteyspuutteista. Tarjontapuutteet eivät tarjoa kilpailukykyistä vaihtoehtoa toisen tai kolmannen auton omistamiselle, kylien liikenneyhteydet säilyvät heikkoina ja pakkokäyttäjille ei ole julkisen talouden kiristyessä tarjota kuin tehostamista kaipaavat lakisääteiset kuljetukset. Omakyyti-projektin aikana, muun muassa sidosryhmätyöpajoissa, lähestyttiin maaseudun ongelmien ratkomista avarakatseisesti.

Tarjontaan vaikuttamiseen²² on tunnistettavissa maaseudulla muutamia etenemispolkuja. Toisaalta joukkoliikennejärjestelmän ja linja-autoliikenteen kehittämistä olisi päästävää enemmän ihmisten liikkumisedellytysten ja kevyiden palveluratkaisujen kehittämiseen. Lisäksi yhteisöille ja kunnille tulisi antaa enemmän mahdollisuuksia palvelupuutteiden ratkaisemisessa.

Yksinkertaisimmillaan yksittäisiä ihmisiä ja yhteisöjä tulisi aktivoida kimpakyytirinkien ja ”kyläkyytien” järjestämiseen. Naapuriavun kaltaisen toiminnan aktivoiminen voisi parhaimmillaan toimia kylien elinvoimaisuuden tukena. Liikennekysymykset tulisi viedä tiiviimmin osaksi kylien kehittämissuunnitelmia ja kylien asukkailla tulisi olla lähtökohtaisesti suurin suunnittelu- ja valmisteluvastuu palvelutarpeisiin vastaamisesta.

Kimppakyytien ja kyytirinkien yleistymisellä on tuskin sellaisenaan mullistavaa vaikutusta heikon saavutettavuuden alueilla. Tulisi tukea liikennepalveluiden soveltamis- ja mahdollisuutta alueellisesti ja kannustaa aluetyyppiin sopivien palveluinnovaatioihin. Tällä hetkellä jo muualle talouteen levinnyt Start up -kulttuuri (nopeat käytäntöön vietyt palvelukokeilut) on liikennepalveluiden tuotannossa olematonta ja palveluinnovaatioprosessit hitaita, johtuen keskitetystä suunnittelujärjestelmästä ja sen sisäisten ongelmien ratkaisemisesta.

Kaupungeissa, etenkin metropolialueella ja muutamalla muulla suurimmalla kaupunkiseudulla avoimen joukkoliikenteen palvelut tarjoavat hyvän/erinomaisen mahdollisuuden joustavaan liikkumiseen lähes kaikilla arjen matkatyypeillä. Lisäksi liikenne- ja poliittisen selonteon mukaan kaupunkiseutujen joukkoliikenteeseen on odotettavissa lisäpanoksia seuraavien vuosien aikana. Kimppakyytipalveluiden vaikuttavuutta nostaisi merkittävästi läpimurto työmatkajen kulkumuotona. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden ollessa 8–40 % yhteysväleistä riippuen, toisivat laajemmat työ- ja vapaa-aikaliikenteeseen liittyvät kimpakyytipalvelut merkittävää lisäarvoa kestävyysparantamiseen ja ruuhkaisten väylien liikennemäärien liikennesäätöön helpottamiseen. Kimppakyytien rooli kaupunkiseudulla tulisi ensisijaisesti asemoida suhteessa henkilöautolla yksin ajamisen vähentämiseen. Tähän olisi rakennettavia yksinkertaisia kannustimia.

Kaupungeissa kimpakyytipalveluiden ongelmana ovat joukkoliikenteeseen verrattuna staattisuus ja tiedon hajanaisuus. Keskeisimmillä kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen vuorotiheys ja informaatiopalvelut ovat niin korkeatasoisia, että kimpakyytien nykyinen palvelu koetaan kankeana käyttää ja palvelutasoltaan puutteellisenä. Kaupunkialueilla kimpakyytien kehittämistä tulisikin ensisijaisesti integroida muuhun joukkoliikenteen informaatiojärjestelmään, pyrkimyksenä asiakaskunnan laajentaminen ja tietoisuuden kasvattaminen.

²² Kasvattaminen

Käyttäjien ja palvelukehittäjien käsissä on myös suoraan esimerkiksi Avego -tyyppisten reaaliaikaisen ja dynaamisten kimppakyytisovellusten käyttöönotto ja hyödyntäminen. Reaaliaikaisissa kimppakyydeissä järjestelmä yhdistää automaattisesti tarjoajan ja pyytäjän, sekä hoitaa GPS-navigaattorin tapaisesti reitityksen. Kyytien etsijä näkisi reaaliaikaisesti miten järjestelmässä mukana olevat ajoneuvot milloinkin liikkuvat katuverkolla.

Kaupungeissa tarvitaan myös kimppakyytejä laajempia toimenpiteitä kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi. Maaseutualueista poiketen, markkinoilla ja uusilla kaupallisilla palveluilla on tässä iso rooli. Liikennepalvelujen kuluttaminen ja asiakassegmentti voisivat olla nykyistä paljon laajempia, mikäli toimijat yhdistäisivät liikennepalvelujensa hyviä puolia ja räätälöivät palveluja suoraan asiakkaille.

6.2.2 Julkishallinnon tukemana kulkumuotona

Projektin aikana käytiin sidosryhmäkeskusteluja julkishallinnon roolista kimppakyytien tukemisessa ja välimuotoisten liikennepalvelujen edistämisessä. Keskusteluissa päädyttiin tiivistäen siihen, että julkisen sektorin roolin tulee olla enemmän uusien toimintamallien ja palveluiden mahdollistaja kuin varsinainen aktiivinen toimija ja/tai rahoittaja. Mahdollistamisessa yksi suurimmista rooleista on informaatiojärjestelmien avaaminen joukkoliikenteen ja kimppakyyti-informaation rinnankäyttöön.

Toisena tärkeänä edistysaskeleena olisi, mikäli alueiden erilaiset mahdollisuudet liikennepalveluiden tuottamiseen tunnustettaisiin, suunnittelujärjestelmän ja palvelutarjonnan monipuolistamisen mahdollistaminen. Perinteisillä julkisen liikenteen kehittämishankkeilla kustannus- ja palvelutasovaikuttavuus ei tule merkittävästi nykyisestä paranemaan. Etenkin, kun väestön ikääntyminen lisää radikaalisti kuljetuspalveluiden tarvetta.

Julkisen sektorin sisällä ELY-keskuksia, kuntia, maakuntia ja esimerkiksi matkailutoimijoita tulisi aktivoida liikennepalveluidensa parempaan yhdistämiseen. Joukkoliikenteen tukimäärärahoja tulisi kyetä hyödyntämään paremmin myös esimerkiksi suuria maseja liikuttavien matkailupalvelujen liitännäispalveluissa, kuten henkilöliikenteessä. Osarahoitteisuus ja liitännäistuotteiden, kuten matkailupalvelujen yhdistäminen alueelliseen joukkoliikenteeseen toisi uutta potentiaalia myös perinteiselle joukkoliikenteelle suuressa osassa Suomea.

7 Kimppakyytien palvelukonseptien kehittymismahdollisuudet ja potentiaali

7.1 Liikennepalveluiden yhteisinformaatio tavoitteena

Suomessa Helsingin seudun liikenne on edelläkävijänä eri kulkumuotoja ja liikkumisvaihtoehtoja kokoavasta yhteisinformaatiosta. HSL on koonnut kotisivuilleen Matkustajan -oppaan, jossa esitellään liikkumisvaihtoehtoja ja viisasta liikkumista havainnollisin tietoiskujen avulla. Samalta sivulta löytyy tietoa Omakyyti-projektissa läpikäydyistä kimppakyytien ja yhteiskäyttöautojen palvelutarjonnasta. HSL:n omat tavoitteet ovat yhteneviä muiden viisaan liikkumisen käytäntöjen ja palvelutarjoajien kanssa, joten hyödyt yhteisestä tiedottamisesta ja esimerkiksi yhteistyöstä City Car Clubin kanssa ovat molempia osapuolia hyödyttäviä.

Yhteisinformaatiota on ajettu Suomessa pitkään eri joukkoliikennemuotojen välille. Yhtenä askeleena tähän on valtakunnallinen Joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmät-hanke²³, jonka aikana muodostettavaa valtakunnallista liikennetietoa on mahdollistaa jakaa saman palvelun kautta. Nykyisin Matka.fi-palvelun kautta jaetaan valtakunnallisesti junavuorojen lisäksi osa valtakunnallisista ja paikallisista linja-autovuoroista, mutta ei kaikkia. Lisäksi Matka.fi on ulkoiselta ilmeeltään ja käytettävyydeltään vanhanaikainen. HSL:n reittihaku on linja-auto-, juna- ja raitiovaunuliikenteen yhteisinformaatiopalveluna tällä hetkellä olemassa olevista järjestelmistä paras. HSL:n palvelun käyttöön on lisäksi vaikuttanut älypuhelin ja sitä kautta mobiilisovellusten yleistyminen. HSL:n liikennetieto on ollut jaossa avoimen rajapinnan kautta, mikä on mahdollistanut useiden kilpailevien sovellusten syntyminen.

Valtakunnallisesti ja myös alueellisesti rajallisten liikennepalveluiden maassa tulisi sisällyttää joukkoliikenteen yhteisinformaation palvelukokonaisuuden yhteyteen myös kimppakyytipalveluiden saatavuutta ilmaisevaa dataa. Tehtyyn käyttäjätutkimukseen perustuen yksi suurimmista palvelupuutteista on kimppakyytitiedon hajanaisuus eri välittäjä sivujen kesken. Yhdellekään kimppakyytisivustolle ei ole muodostunut riittävän laajaa käyttäjäkuntaa hyvän yhteistarjonnan tarjoamiseksi. Mikäli kimppakyytien muodostumista olisi mahdollista seurata valtakunnallisen ja/tai paikallisen joukkoliikenteen informaationsivuston kautta, olisi tällä merkittävä tiedon ja liikennepalveluiden saatavuutta parantava vaikutus. Tämän mahdollistaminen on pitkälti joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten, eli kaupunkiseutujen, ELY-keskusten ja Liikenneviraston käsissä.

²³ <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/liikennejarjestelma/henkiloliikenne/joukkoliikenne/piletti>

7.2 Start up-kulttuuri liikennepalveluissa

Suomeen on syntynyt viimeisen vuosikymmenen aikana vakiintuneita nettipohjaisia valtakunnallisia ja pienemmille kohderyhmille rajattuja kimppekyytipalveluita. Kimppekyytipalvelut keskittyvät tarjottujen ja pyydettyjen kyytien yhdistämiseen. Suomessa ei esimerkiksi, ruotsalaisten vertailuesimerkkien tavoin, veloiteta kyytien onnistuneesta välityksestä, vaan välittäjien tulonmuodostus muodostuu lähinnä pienistä mainostuloista, yrityskohtaisista palveluräätälöinneistä ja ”siemenrahoituksesta.”

Muutamit kansainväliset kimppekyytipalvelut²⁴ ovat luoneet liikennepalveluiden markkinoille innovatiivisia ja vaikuttavia uutuuksia. Carpooling.com on konseptiltaan hyvin samanlainen esimerkiksi suomalaisen Greenridersin kanssa. Carpoolingin kautta on tehty maailmanlaajuisesti jo yli 50 miljoonaa matkaa ja se toimii 40:ssä eri maassa. Avego on taas yhdistänyt kimppekyytien edullisuuden ja lähelle taksia yltävän palvelutason omalla dynaamisella kimppekyytipalvelullaan. Avegossa on myös elementtejä suomalaisten kimppekyytiläisten edellyttämälle turvallisuuden tunteen lisäämiselle. Ostotapahtumat, varmennukset ja tehdyt matkat on mahdollistaa jäljittää jälkikäteen, mikäli palveluketju ei toteudu parhaalla mahdollisella tavalla. Avegon dynaamisen kimppekyydin hyödyt, verrattuna Suomessa yleisimpiin palveluihin, ovat sen kokonaisvaltaisuuudessa. Palvelu huolehtii matkatapahtuman jokaisesta yksityiskohdasta aina reitityksestä maksuun. Ainoa vaadittava ulkopuolinen tekijä on käytön massa, jonka syntyminen Suomessa on osoittautunut erittäin vaikeaksi. Dynaamisesti toimiva ja reaaliaikaisesti reitittävä kimppekyyti voisi toimia merkittävänä liikennetuotteena etenkin pääkaupunkiseudun kehyskunnissa, joissa joukkoliikennematkojen osuus kokonaismatkoista on muuta pääkaupunkiseutua alhaisempi.

Yhteiskäyttöautojen ja yhteiskäyttöautoilijoiden määrät ovat tasaisessa kasvussa. Motivan yhteiskäyttöautoiluja selvittäneet tutkimuksen mukaan nykytahdilla yhteiskäyttöautoilijoita on Suomessa arviolta 20 000 vuoteen 2020 mennessä. Tavoitteelliseksi kehitykseksi selvityksessä linjataan jopa 30 000 käyttäjää.²⁵

Yhteiskäyttöautoilijoita ja kimppekyytiläisiä on tämän selvityksen lähteisiin perustuen enintään kymmeniä tuhansia, mikäli mitataan säännöllistä käyttöä. Kimppekyytien osalta kausittaisia ja epäsäännöllisiä matkoja tekeviä on enemmän. Työpaikkojen työsäkäyntimatkojen ympärille muodostuneiden kimppekyytirinkien määrää ja vaikuttavuutta on erittäin vaikea arvioida. Henkilöliikennetutkimuksen perusteella keskimääräinen henkilöauton kuorma on eri matkapituuksilla nykyisin selvästi alle kaksi.

Tämän raportin kuvassa 1, eriteltiin eri liikennepalveluita niiden käyttäjäpotentiaalnin mukaan. Tällä hetkellä palvelujan ääripäiden (liftaus – taksit / perinteinen joukkoliikenne) välille ei ole tarjolla sellaista monipuolista palvelua, joka keräisi suuria käyttäjämassoja ja jolla olisi liikennejärjestelmätasolla merkittävää vaikuttavuutta. Kimppekyydit eivät nykymuodossaan sellainen ole, eivätkä käyttöön liittyvien sosiaalisten rajoitteiden vuoksi realistiseksi vaihtoehdoiksi liikkujien enemmistölle muodostukaan. Yksityisautoilu lupaa käyttäjälleen korostettua yksityisyyttä. Joukkoliikennevälineissäkin ihmisten välinen käytännön vuorovaikutus on hyvin vähäistä ja matka ei välttämättä vaadi sosiaalista kanssakäymistä muiden matkustajien kanssa. Kimppekyytimatkustuksessa yksityinen ja julkinen sekoittuvat, mikä voi olla ”liian” sosiaalinen kulkumuoto väestön enemmistölle.

²⁴ Carpooling.com ja Avego

²⁵ Autojen yhteiskäytön potentiaali ja vaikutukset pääkaupunkiseudulla 2010

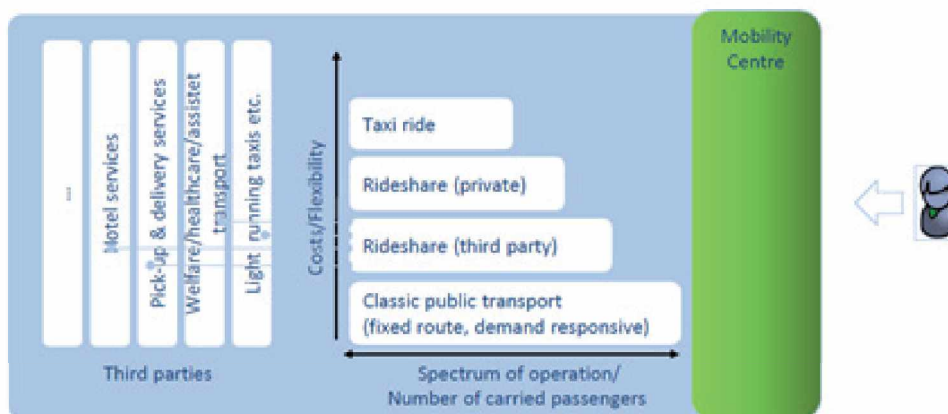
Yhteiskäyttöautot toimivat kaupunkiolosuhteissa varsin hyvin, mutta rajallisemman kaupallisen potentiaalin markkinoilla maaseutualueilta aina keskisuuriin kaupunkeihin tarvittaneen lisää vaihtoehtoja arjen liikkumisratkaisuihin. Maailma ei ole valmis, eikä joukko- ja henkilöliikennejärjestelmä täydellinen.

Rajallisen kysynnän alueilla on tällä hetkellä yksityisautoilun ohella kaksi merkittävää palvelumallia: *Voimakkaasti tai täysin subventoidut joukko- ja henkilöliikenteen palvelut sekä markkinaehtoiset joukko- ja henkilöliikenteen osat*. Jälkimmäinen koostuu suuressa osin pitkän matkan joukkoliikenteestä ja kaupunkien taksiliikenteestä. Ensimmäiseen sisältyy pitkälti muu tarjonta. Ensimmäisen vaihtoehdon ongelmana ovat julkisen sektorin rahoitusongelmat ja kasvava kysyntä. Kysyntä kasvaa erityisesti Kela-korvattujen ja muiden lakisääteisten kuljetusten osalta. Tämä pakottaa kuntia säästämään avoimista kuljetuspalveluista ja samalla lakisääteiset kuljetuskustannukset nousevat edelleen. Jälkimmäinen palvelutarjonta taas ei monille sovi hinnan perusteella²⁶ ja/tai puutteellisen palvelutason takia. Arjen matkatarpeita ei kauttakulkevalla kaukoliikenteen vuorolla pystytä hoitamaan riittävästi.

Omakyyti-projektin tavoitteena oli etsiä kimppakyydeistä ja muista vaihtoehtoisista liikennepalveluista keinoja tehostaa liikennejärjestelmän toimivuutta niin kaupungeissa kuin maaseudulla. Pohjana toimivat muutamat kansainväliset esimerkit ja kaksi projektin aikana järjestettyä työpajaa. Suositukset perustuvat kansainvälisiin pilotteihin ja työpajakeskusteluihin.

Suomessa vaihtoehtoisilla liikennepalveluilla voi nähdä olevan potentiaalia ainakin kehitettäessä kaupunkiseutujen sisäistä liikennettä joustavammaksi sekä täydennettäessä harvemmin asuttujen alueiden liikennetarjontaa. Kaupunkiseutujen palvelupuutteiden korvaaminen on mahdollista markkinaehtoisista tieteä, mutta maaseudulla ja pienissä kaupungeissa puhtaan markkinaehtoinen malli ei liene kannattava.

Kaupunkiseuduille ratkaisumallia voitaisiin lähteä etsimään paremmin eri liikkumistarpeet täyttävien liikennepalveluiden kytkemisestä räätälöityihin palvelupaketteihin. Tämä ajattelumalli oli toisen projektin työpajan yksi keskeisimmistä keskustelun aiheista. Palvelupaketissa asiakkaalle räätälöitäisiin joukkoliikenne- ja taksimatkoista halutulla palvelutasolla ja kuukausihinnalla oleva kokonaisuus, joka kattaisi niin runkoyhteystarpeet kuin lyhyemmät yksittäiset taksimatkat. Vaihtoehtoisesti asiakkaalle voitaisiin luoda palvelualusta, josta hän voisi itse yhdistää vaihtoehtoisista kulkumuodoista tarvittavan kokonaisuuden. Alla on esimerkkikuva Transport as a Service ajattelumallista.



Kuva 13. Transport as a Service –ajattelumalli. OREG

²⁶ Taksi päivittäisessä käytössä

Maaseudulla kuukausiveloitteiset palvelut törmäivät kysynnän rajoihin ja pitkiin etäisyyksiin. Säädellyillä taksimarkkinoilla ei ole kannustinta lisätä palveluvalikoimaan matalampikatteisia pitkiä ”kuukausikorttimatkoja”, kun taksitaksalla on mahdollista ajaa pitkiä erityispalvelulainsäädännön perusteella asiakkaalle korvattavia matkoja, kuten SvL- ja Vpl-kyytejä. Julkisella tuella taas ei saavuteta riittävän hyvää palvelutasoa avoimille matkoille suurimmassa osassa Suomea, eikä nykyisinkään kuljetuksiin tahdo löytyä riittävää rahoitusta.

Yksi vaihtoehto nykyiselle tuotantorakenteelle olisi esimerkiksi laajentaa kimppakyytimäistä liikennepalvelutarjontaa maaseudulla. Kimppakyytien yhteisesti tuotettujen ja jaettujen kyytien logiikkaa tulisi saada kohdennettua alueellisesti, jotta riittävää palvelutasoa syntyisi. Markkinaehtoisella tavalla tällaisen palvelutason synnyttäminen on vaikeaa johtuen pitkien matkojen aiheuttamista korkeista taksatasoista.

Ruotsissa Ången kunnassa maakäräjäkunta ja Ånge aloittivat yhdessä kylien kanssa maaseutualueiden kuljetuspalveluiden kehittämisprojektin. Projektin lopputuloksena useiden kyläiltojen jälkeen yksi kylästä valikoitui kokeiluhankealueeksi uudelle Byabussen -palvelulle, jonka toteuttaminen aloitettiin vain noin 6-8 kuukauden kuluttua projektin aloittamisesta.

Byabussenin (kyläbussi) pohjaidea rakentuu yhteisön omille tarpeille ja heidän kyvyilleen suunnitella itse palvelulle ajoreitit ja käyttösäännöt. Kunta rajoitti vain palvelualueen kunnan sisäiseksi ja neuvotteli yhteistyösopimuksen Leasing-sopimuksesta. Muu jätettiin kylälaisten suunnittelupöydälle.

Kyläbussin kustannusrakenne kunnalle muodostuu ainoastaan vuosittaisesta Leasingmaksusta ja polttoainekuluista. Suurin kustannuserä, henkilöstökulut ja mahdollinen liikevoitto-osuus, säästävät kylälaisten ollessa itse samalla kyytiläisiä ja kuljettajia. Käytännössä palvelu toimii kimppakyytinä²⁷, jonka ajoneuvo on vuokrattu kylälaisten käyttöön julkisilla resursseilla. Koulubussivuoron lisäksi kyläbussi on ainoa julkinen liikenneyhteys kylällä, jossa palvelu otettiin käyttöön 2010.



Kuva 14. Kyläbussi Ången kunnassa. Landstinget Västernorrland. 2011

Vastaava Suomessa toteutettuna voisi merkitä esimerkiksi julkisen sektorin siemenrahoituksen tai koordinaatioresurssin²⁸ väliaikaista hyödyntämistä ja mahdollisten kohdeyhteisöjen kartoittamista. Kyläbussisovelluksissa Ruotsin esimerkki on vain yksi mahdollinen. Kyläyhteisö, osuuskunta tai kunnan, yrityksen ja kolmannen sektorin yhteenliittymä voivat käytännössä olla perustana useammalle erilaiselle palvelukokeilulle. Tavoitteena tulisi olla tuottaa hyväksyttävää palvelutasoa edullisesti sinne ja silloin kuin sille on suurin tarve.

Palvelukokeiluja ja kimppekyytien / vastaavien palvelujen nivomista osaksi julkisen sektorin tarjontaa voi olla lisäksi virtuaalisessa ympäristössä. Esimerkiksi Skotlannissa Dumfriesin aluehallinnon alueella joukkoliikenneviranomaisen tarjoaa aktiivisesti omaa kimppekyytipalveluaan osana netin palveluvalikoimaansa. Kimppekyydit ovat vain yksi osa Dumfriesin viisaan liikkumisen ohjelmaa GoSmartia.

Liikennesektorin palvelutarjonnan monipuolistamiseksi ja tehokkuuden hakemiseksi tulisi alalla aktivoida kokeilukulttuuria ja avata ovia uusille yrittäjille aivan kuin muussa avoimessa taloudessa. Systeminen joukkoliikenne on uudistumassa hitaasti ensimmäisten PSA-sopimusliikenteiden käynnistyessä. Pienempiirtoisen täydentävän liikenteen uudistuksia tulisi rohkeasti edistää ja olla mukana tukemassa kokeiluja. Liikennepalveluissa ollaan hakemassa konkretiaa ja vaikuttavuutta. Kokeiluhankkeiden kautta vaikuttavuutta voidaan arvioida ja mitata konkreettista hyötyä.



Kuva 15. Kimppekyytisivusto osana julkisen liikenteen viranomaisen palvelutarjontaa. Dumfries and Galloway Council. 2011.

²⁷ Yhteiskäyttöauton ja kimppekyydin eräänlainen välimuoto

²⁸ Leader-rahoitus tai vastaava

8 Jatkosuunnittelu kokeiluhankkeiden kautta

Jatkosuunnittelutarpeista on keskusteltu Omakyyti-projektin ohjausryhmässä ja työpajoissa laajan sidosryhmän kanssa. Liikennealan yritysten edustajat, viranomaiset ja muut asiantuntijat ovat olleet yhtä mieltä siitä, että alalla tarvitaan uudistuksia ja tuuletusta. Tavoitteena tulisi olla vähentää henkilöautoriippuvuutta paikasta riippumatta ja tuoda vaihtoehtoja nykyisille joukkoliikennepalveluille ja yksin autoilulle. Kaupunkialueilla yksinautoilusta aiheutuu suuret rasitteet liikkumisen sujuvuudelle ja korkeat infrastruktuurikustannukset, kun muualla Suomessa ydinkysymyksenä on palveluverkon saavutettavuus.

Kokeiluhanke-ehdotukset ovat suurilta osin sellaisia, joiden vienti konkreettiseksi voisi tapahtua nopeasti. Lähes kaikkien kokeiluhankkeiden lähtökohtaoletuksena on yhteinen kehittäminen ja palvelujen lanseeraus asiakkaiden kanssa. Kehittäjäasiakkaiden ja liikennealan asiantuntijoiden välisen vuorovaikutuksen lisääminen nähdään tarpeellisenä myös laajemmin liikennepalvelujen kehittämisessä.

Työpajoissa ei saavutettu yksimielisyyttä keinoista ja prioriteeteista, mutta tässä luvussa on esitelty lyhyesti konkreettiset kokeiluhanke-ehdotukset, jotka projektin aikana olivat esillä keskusteluissa. Kokeiluhankkeista 1. ja 2. perustuvat kansainvälisiin kokemuksiin ja kimppekyytien kannustavuuden lisäämiseen. Kokeiluhanke-ehdotuksia 3-6 käsiteltiin positiivisessa valossa myös Omakyyti-projektin työpajoissa. Kokeiluhankkeiden toteutettavuutta, alueellista soveltuvuutta, vastuukysymyksiä, lainsäädännöllisiä esteitä ja pilotointiin johtavia osavaiheita on koottu alla liitemateriaaliksi. (Liite 4)

1. Yhteisölähtöinen liikennepalvelu

Perusperiaatteena on aktivoida henkilökuljetuspalveluiden suunnittelu-, järjestämis- ja tuottamisvastuuta entistä monipuolisemmin. Palvelutuotantovastuun jakaminen yhteisöjen, yhteiskunnallisten yritysten ja osuuskuntien kanssa on ajankohtaista myös muilla perinteisillä julkisen sektorin toiminta-aloilla.

Yhteisölähtöisellä liikennepalvelulla tarkoitetaan tässä yhteydessä kyläbussipalvelun ja sen vaihtoehtoisten soveltamistapojen kokeilua joukkoliikenteen kannalta haasteellisilla alueilla. Kokeilu voisi olla osa laajempaa kylien / alueiden kehittämissuunnittelua, jossa otettaisiin huomioon pelkkää liikennepalvelua laajempi palvelukokonaisuus, joiden tuottamis- ja rahoitusvastuuta voitaisiin siirtää osin julkisen sektorin ulkopuolelle. Tavoitteena on kuitenkin kaikkia osapuolia hyödyttävä ratkaisu. Kokeilualueeksi voisivat sopia parhaiten kunnat ja kylät, jossa perinteiset avoimet joukkoliikennemarkkinat ovat hyvin pienet. Näin vältettäisiin alalla vastakkainasettelua.

Kokeiluhankkeessa kylille, yhdistyksille, yhteiskunnallisille yrityksille ja osuuskunnille mahdollistettaisiin yleishyödyllinen liikennepalveluiden tuottaminen. Järjestämis- ja rahoitusmalleja voisi olla useita, jotta paikalliset ratkaisut olisivat järkeviä ja kustannustehokkaita. Osarahoittajana voisi toimia myös kunta, mikäli yhteisön oma palvelutuotanto korvaa aiemmin kunnan järjestämän palvelun yhteiskunnalle edullisemmalla ratkaisulla. Kokeiluhanketta voisi kuvailla myös naapuriavun virallistamiseksi.

2. Kimppakyytien toimintaraamien osittainen vapauttaminen

Periaatteena on tehostaa resurssien vakaakäyttöä ja tehdä yksityisesti kyydistä osa julkista liikennettä.

Kimppakyytien yleistymiselle ja välityspalvelujen kehittymiseksi taloudellisella kannustimella on suuri merkitys. Kimppakyytitoimijoille tulisi mahdollistaa periä USA:n ja Ruotsin palvelujen tavoin välityskomissio onnistuneista kyytiyhdistelmistä. Tämä voisi houkuttaa alaa kehittämään monipuolisempia matkaketjuhakuja, joissa rinnan voisi olla esimerkiksi julkisen liikenteen palvelut. Välittäjän kannustimena olisi saada lyhyetkin matkat onnistumaan, vaikka integraatiolla muiden kulkumuotojen kanssa.

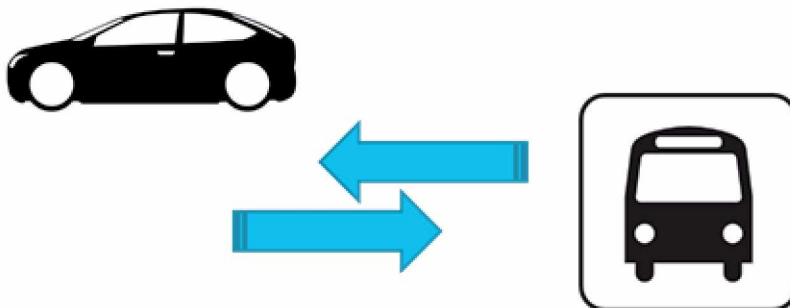
Taloudellisen kannustimen parantaminen on mahdollista jo nykyjärjestelmän sisällä. Polttoainekustannusten jakaminen vakiintunut käytäntö kustannusten jakamiseen, mutta ei välttämättä ainoa oikea. Eräänä ammattimaisuuden rajana voitaneen pitää matkakorvauskäytännöistä tuttua 0,45 € kilometrihintaa.

Kyytimaksujen luonnollinen integrointi tulisi viedä Suomessa samalle tasolle kuin se on kehittyneimmissä kansainvälisissä palveluissa. Hinta- ja maksukäytäntöjen vakiintuessa palvelukokemus/asiakaspotentiaali siirtyisi oikealle kuvassa 1 esitettyssä kaaviossa.

Kimppakyytien välittäjät eivät nykyisin harjoita toimintaa pääelinkeinonaan, mutta malli, jossa onnistuneista välityksistä ja kyytien yhdistämisestä saisi pienen komission, voisi aktivoida/nopeuttaa tuoteinnovointia. Liikennemäärien vähentämisen ja kestävä kehityksen kautta tällainen toiminta voisi merkittävästi säästää yhteiskunnan liikennesektorin investointitarpeita.

3. Yhteisinformaatio

Kimppakyytien (myös joukkoliikenteen) käyttäjien keskuudessa keskeisimpiä palvelutasopuutteita ovat heikko ja hajanainen informaatio. Kimppakyytien osalta vähäinen tarjonta on levinnyt usealle foorumille, joka entisestään heikentää sopivan kyydin löytymistä. Tällä hetkellä yksityistä kyytiä on korostetun hankala muuttaa kaikkia palvelevaksi, johtuen informaation hajanaisuudesta.



Yhteisinformaatiolla tarkoitetaan joukkoliikenteen eri kulkumuotojen tarjonnan helpoa selattavuutta ja hyödynnettävyyttä asiakkaan kannalta. Tämän yhteistarjonnan rinnalle tulisi saada näkyviin myös kimppakyytitarjonta. Kimppakyytitarjonnan näkyminen esimerkiksi rajapinnan kautta lisäisi kimppakyytien hyväksyttävyyttä väestön enemmistön keskuudessa. Käyttöliittymätoteutuksesta voisi vastata mikä tahansa, mutta onnistuakseen palvelu tarvitsisi laadukkaan Liikenneviraston tarjoaman joukkoliikennedatan.

Kokeiluhankkeessa tuotettaisiin käytäntöön palvelu, jossa valtakunnallista joukkoliikenneinformaatiota ja eri foorumien tuottamaa kimppakyytitietoa vietäisiin samaan palveluun. Käyttäjä voisi tehdä kulkumuotovalintoja huomattavasti nykyistä suuremmasta tarjonnasta. Palvelu mahdollistaisi myös kimppakyytien ja joukkoliikennematkien ketjuttamisen.

4. Harraste- ja vapaa-ajan kyytikokeilujen laajentaminen

Työpajoissa ilmeni, että kaupunkiseuduilla on jo aktiivisessa kokeilussa liikennepalveluja, jotka on suunnattu suoraan nuorten harrasteryhmille ja/tai sesonkiaikaisen vapaa-ajan matkojen tarpeeseen. Palveluna tämä voisi tarkoittaa esimerkiksi seurojen kautta organisoitua (mahdollisesti ostopalveluna) hoidettavaa harrastekyytien järjestämistä. Vanhemmat ostavat harrastavalle lapselleen lipun, jolla esimerkiksi kimppataksiperiaatteella yrittäjät hoitavat ryhmän liikkumistarpeet kodin ja eri harrastuspaikkojen välillä. Tällaista harrastekyytipalvelua on pilotoitu Kouvolan alueella.

Lohjalla kesällä 2013 on ollut käytössä ”Lohjan kesämetro”. Kesämetro yhdisti kesäsesonkina St. Laurence Golf -alueen, Lohjan keskustorin ja Kisakallion alueen toisiinsa. Palvelulla parannettiin sesonkikohteiden saavutettavuutta silloin kuin asiakaskysyntä oli kaikkein suurinta.

5. Liikenne palveluna – konsepti (Traffic as a service)

Periaatteena on monipuolistaa markkinaehtoisten liikennepalvelutuotteiden asiakas- tarjoamaa. Kaupungin paikallisiikenne tai taksi täyttää harvoin arjen liikkumistarpeita. Liikenne palveluna -konseptilla paketoidaan markkinoilla toimivia palveluita yhteen erihintaisiin palvelukokonaisuuksiin, joiden välillä asiakas tekee valinnan palvelutarpeen ja hinnan perusteella. Palvelut voisivat olla kuukausi- tai vuosiveloitteisia, joiden kautta asiakas saisi hankittua kaikki liikennepalvelut yhdeltä luukulta.

Yhdistetty joukkoliikenne- ja taksilipputuote toisi asiakkaalle huomattavasti laajemman liikkumisvapauden. Soveltamisalueena voisivat olla esimerkiksi hyvillä joukkoliikennedyhteyksillä sijaitsevat kaupunkialueet.

Palvelukonsepti on sinällään toteutusvalmis ja sen kokeiluhankkeistus riippuu vahvasti liikennöitsijöiden keskinäisestä ja viranomaisten välisestä yhteistyöstä. Kokeilualustaksi suositellaan suuria kaupunkiseutuja ja rajattua kohderyhmää, jossa kokeilun hyötyjä asiakkaiden arjen liikkumispalveluina on helppo seurata myös laadullisin menetelmin. Kokeiluhankkeen aikana tulisi päästä selville kuinka yhdistelmälipputuote mahdollisesti muuttaisi asiakkaan liikkumistottumuksia.

6. Reaaliaikaisen kimppakyytipalvelun käyttöttestaus esimerkiksi kehittäjäasiakkaiden kanssa

Reaaliaikaisen reitittävän kimppakyytipalvelun asiakaskysynnästä ei nykyisillä kotimaisilla palveluilla ole saatu riittävää näyttöä.²⁹ Liikennejärjestelmätason vaikuttavuutta on tämän vuoksi vaikea analysoida.

Potentiaalin selvittämiseksi nykyisiä reaaliaikaisia palveluita, kuten Avegoa, tulisi testata kohdennetusti jollakin työssäkäynnin merkittävällä lähtöalueella, esimerkiksi pääkaupunkiseudun kehyskunnissa. Kokeilun onnistumiseksi tärkeää olisi löytää riittävän suuria liikennevirtoja ja merkittävä määrä palveluun sitoutuneita kehittäjäasiakkaita,

²⁹Vertautuu esimerkiksi tässä raportissa esitellyyn Avegoon

jotka muodostaisivat palvelun pohjatarjonnan. Kannustinmalleja tällaisille toiminnalle voisi löytyä yksittäisen ja esimerkiksi työpaikkaorganisaatiolle koituvan hyötynäkökulman kautta. Reaaliaikainen kimpakyytikokeilu voisi sisältyä esimerkiksi liikkumisen ohjauksen hankkeeseen.

Kokeilussa edettäisiin loppukäyttäjien palveluvaatimusten ja -kokemusten kautta. Asiakkaat voisivat testata palvelua ja pitää matkapäiväkirjaa kokemuksistaan. Kokeilun onnistumisen kannalta samalta maantieteelliseltä alueelta tulisi saada riittävästi käyttäjiä kyytitarjonnan riittävyyden varmistamiseksi.

Lähteet

Autojen yhteiskäytön potentiaali ja vaikutukset pääkaupunkiseudulla. Motiva 2010.

Broking Mobility, Esitys EPOMM 2011 Toulouse (Jens Vogel, Peter Krämer). Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain 2011.

Empty Seats Travelling. Next-generation ridesharing and its potential to mitigate traffic- and emission problems in the 21th century. Nokia Research Center 2007.

Establishing new rules and roles for public transport. Accenture 2012

Implementing Real-Time Ridesharing in the San Francisco Bay Area. Mineta Transportation Institute ja San Jose State University 2010.

Joukkoliikenteen rahoitus. Työryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 12/2013.

Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä. Liikennepoliittinen selonteko. Valtioneuvosto 2012.

Kimppakyytiyhjelmistön pilotointi, sekä käyttömahdollisuuksien kartoittamis- ja seurantakampanja. Muistioraportti. Liikennevirasto 2011.

Legal, Political and Fiscal incentives and barriers for car-sharing. Trivector Traffic ja EU 2004.

Nya IT-Burna Former för personbilsanvändande. Kareliusson, Urombi, Jonsson, Halvarsson. Ramboll 2013.

Ridesharing as a Complement to Transit. Transportation Research Board (U.S). 2012.

SocioTechinal Support for Ridesharing – The RideNow Project. University of Michigan ja Stanford University.

The State of European Car-Sharing. Intelligent Energy Europe 2010.

Videolinkkejä kimppakyytipalveluista

Carpooling, käyttöohje ja -idea

<http://www.youtube.com/watch?v=F1b7V3snb-M&feature=plcp>

GreenRiders, käyttöohjevideo

http://www.youtube.com/watch?v=_UOtVajypE0&feature=player_embedded

Zimride, käyttöohjevideo

<http://www.zimride.com/howitworks>

Carpooling, oma portaali yhteisölle, yritykselle tai kaupungille

http://www.carpooling.com/fileadmin/documents/commuter_solution.pdf

Liikennepalvelutuotteet, asiakaskunta ja käyttö							
	Ammattimaisuus / Sääte	Käyttö / Asiakas	Kustannukset	Käyttömaksut	Soveltevuus	Rajoitteet: Sosiaaliset	Rajoitteet: Säädökset
Joukkoliikenne	Ammattimainen liiketoiminta, liikenneluvat	Kaupunkilainen, työssäkäyvä, koululainen, opiskelija	Kalusto, henkilöstö, hallinto, lupien käsittely, valvonta	Operaattoriin tai viranomaisen määrittämät taksat	Kaupungit, suurimmat kaupunkiseudut ja kaupunkien väliset matkat	Kaupungeissa pienet. Yksityisautoilun suosio säilynyt silti varsin vakaana.	Tulo alalle vaatii suuria investointeja ja lupajärjestelmän tuntemusta
Henkilöliikenne (taksit)	Ammattimainen liiketoiminta, alueelliset liikenneluvat	Kaupunkilainen, työasiamatkat, vapaa-ajan epäsäännölliset matkat	Kalusto, henkilöstö, hallinto, lupien käsittely, valvonta	Viranomaisen määrittämät taksat	Lyhyet kaupunkialueen sisäiset matkat	Ei merkittävä kysymys	Tulo alalle vaatii suuria investointeja ja lupajärjestelmän tuntemusta. Lupia rajallinen määrä
Lakisääteiset kuljetukset	Ammattimainen liiketoiminta, kilpalutetut palvelut	Sairaalakyydit ja/tai todettu vajaakuntoisuus / alhainen tulotaso	Kalusto, henkilöstö, hallinto, lupien käsittely, valvonta, seuranta	Kuljetusten maksajan (julkishallinto) määrittämät taksat	Sosiaali- ja terveyspalvelujen asiakkuus	Palveluliikenteiden osalta relevantti ongelma. Pidetään sosiaalipalveluna, ei kaikille tarkoitettuna	Kalustoa ja käyttömääriä säädelään
Vuokra-autopalvelut	Ammattimainen vapaa liiketoiminta, kansainvälistä yritystoimintaa	Kaupunkilainen, pitkät matkat, vapaa-ajan ajot, kuljetustarpeet, työasiamatkat	Kalusto, palvelustiverkko, henkilöstö	Yrityskohtaiset hinnat, vapaa kilpailu	Monipuoliset vähäistä henkilöauton tarvetta aiheuttavat syyt	Ei merkittävä kysymys	Ei merkittävä kysymys
Yhteiskäyttöautot	Ammattimainen vapaa liiketoiminta, yleensä paikallista	Epäsäännölliset liikkumistarpeet joukkoliikenneverkon ulkopuolelle lähinnä kaupungeissa	Kalusto ja vähäinen henkilöstö. Palvelustiverkossa yleensä alennetut maksut	Jäsenmaksu ja jäsenmaksusta rippuvainen käyttömaksu (kiinteä / km-perusteinen)	Monipuoliset henkilöauton tarvetta aiheuttavat säännöllisemmät syyt	Sitoutuminen yhteen palvelutoimittajaan	Yhteiskäyttöauton hyötyjen ja maksujen vertaileminen perinteisiin vuokra-autopalveluihin verrattuna
Kimppakyydit, staattinen	Välitys puoliammattimaista, kyydit epäammattimaista	Epäsäännölliset kaupunkien väliset pitkät matkat. Suomessa yleisiä	Yleensä internet-palvelun ylläpito ja henkilöstökustannukset	Vapaaehtoinen. Yleensä polttoainekustannukset	Vapaa-ajan matkat kaupunkien välillä ja matkat suurtaapahtumiin	Turvallisuus, kyydin toteutuminen, mukavuuden halu	Tällä hetkellä toimijoiden mielestä ei merkittäviä rajoittavia säädöksiä. Väliittäjat ja kimppakyyteijät toimivat erillään.
Kimppakyydit, dynaaminen	Välitys ammattimaista, kyydit epäammattimaista	Säännölliset työssäkäyntialueen sisäiset päivittäiset matkat. Suomessa harvinaisia	Internet-palvelun ylläpito, henkilöstö ja voimakkaat markkinointikeinot	Välittäjäyrityksen määrittelemä + komissio. Yleensä polttoainekustannukset	Työssäkäynti- ja työasiamatkat kaupunkiseudulla	Samat kuin staattisessa. Vaatii merkittävästi suurempaa käyttömassaa kuin staattinen.	Toiminta lähestyy laajasti toteutettuna julkisen liikenteen palvelutasoa, jolloin nykyinen joukko- ja henkilöliikenteen lainsäädäntö saattaa estää toiminnan Suomessa
Auton jakaminen (Car Sharing)	Epäammattimaista, perustuu henkilöiden väliseen sopimukseen / luottamukseen	Käytännössä epäammattimaista vuokrauspalvelua, jotka perustuvat luottamukseen. Tarvelähtöiset epäsäännölliset ajot	Palvelun tuottamisessa ei kustannuksia. Perustuu yksityishenkilöiden omaisuuden jakamiseen	Kahden yksityishenkilön välinen sopimus	Kuin vuokra-autopalvelut, mutta epäkaupallisena	Ei merkittävä kysymys	Ei merkittävä kysymys
Liiftaus	Epäammattimaista	Vapaa-ajan epäsäännölliset matkat	Perustuu yksityishenkilöiden matkustukseen. Ei kustannuksia	Ad hoc -sopimus	Epäsäännölliset matkat. Erittäin matalat palvelutasotarpeet	Turvallisuus, kyydin toteutuminen, mukavuuden halu	Ei merkittävä kysymys
OREG Mobility Guarantee	Ammattimaisen ja epäammattimaisen kyyttitarjonnan yhdistäminen	Pyrittä kytkeämään useita liikennepalveluita toisiinsa ja takamaan laajempi käytettävyyttä kuin pelkällä joukkoliikenteellä	Ammattimaisen ja epäammattimaisen toiminnan yhteinen kustannusrakenne. Lisäksi mahdollisesta välitysjärjestelmästä aiheutuvat kustannukset	Riippuu asiakkaan palvelutasovaatimuksista, aikataulusta ja palvelujen saatavuudesta	Palvelussa on yritetty yhdistää kaikki matkustustarpeet yhden sateenvarjon alle. Kaikkia asiakasryhmiä	Mahdollinen käytön monimutkaisuus karkottaa osan potentiaalisista asiakkaista	Suomessa joukkoliikennepalveluissa, joiden hankintaan käytetään julkista tukea lainsäädäntö asettaa rajoituksia liikenteelle ja esimerkiksi tuoteyhdistelmille.
Byabussen, kyläbussi	Epäammattimaista, jota täydentää yhteisön omat säännöt	Maaseutukylän ja keskustaajaman välinen perusyhteystarjonta kylälaisten tuottamana	Kaluston leasing-maksut ja polttoaineet	Ilmainen. Maksuja ei saa periä lainsäädännöllisestä syistä	Kohdennettu alue. Hyödyntää jatkuvasti syntyviä yksityistä matkatarpeita yhteisön eduksi.	Ilman vahvaa esivalmistelua ja aktiivintuotantoa on vaarassa ajautua "pienen piirin" omaksi palveluksi	Mikäli liikennepalvelun käyttäminen on asiakkaalle maksutonta ongelmat ovat vähäisiä. Asiakasrahituksen perimisen myötä säädökset saattavat estää.
Yhteisöllinen liikennepalvelu	Kuljetuspalvelu epäammattimaista, mutta tukipalvelut voivat olla ammattimaisia	Asiakkaat itse palvelutuottajina. Perustuu yhteisesti tunnistettuihin tarpeisiin, joihin luotu paikallinen säännöstö	Perustuu yksityishenkilöiden kalustoon ja mahdollisiin palvelusopimukseen yhteisön, kunnan ja yritysten välillä. Mahdollisia sivukustannuksia	Yhdistelmä käyttömaksua, julkista tukea, mainosrahoitusta ja sopimuskumppaneiden liittämissä palveluina	Julkiselle sektorille tavoitteena kustannussäästöt ja tuottajayhteisölle hyödyn/tavoitteellisuuden hakeminen omalla palvelutuotannollaan. Yhteistyöyrityksille keino positiiviseen näkyvyyteen ja mahdollisesti kulutuksen ohjaamiseen	Vaatii aktiivista koordinaattoria, joka ei välttämättä saa korvausta tekemästään työstä. Julkisen palvelutuotannon osittainen siirtäminen yhteisölle herättäne epäilyjä.	Vaatii käytännössä suurta vapautta liikennepalveluiden tuottamiseksi ja rahoittamiseksi. Nykyiseen tilaaja-tuottaja -tyyliin tuotantomalleihin soveltuu erittäin huonosti.

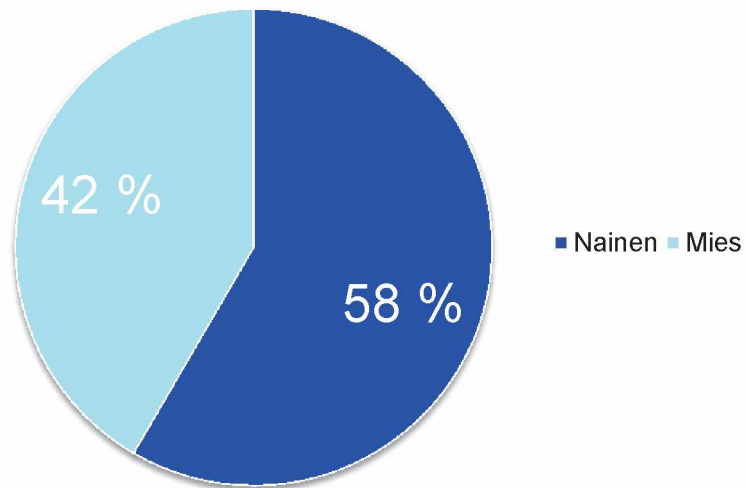
Liite 2

Sivuston ominaisuudet	Kimppa.net	Kyydit.net	GreenRiders	Facebook kimpakyyti -ryhmä	Avego	Carticipate	NuRide	Carpooling	Zimride	Roadmate	Samåkning
Kimppakyytipalvelun käynnistymisvuosi	2000	2007	2010	2006	2008	2008	2003	2000	2007	ei tietoa	2004
Käyttäjämäärä	ei tietoa	arviolta 30- 40 000, josta 4000 rekisteröitynyttä	liki 6000	yli 11 0000 ryhmään liittynyttä	ei tietoa	ei tietoa	68 659	4 315 274 rekisteröitynyttä	350 000	ei tietoa	yli 100 000
yrittäjämainontaa/ sponsoreita	kyllä	kyllä	kyllä	ei			kyllä	kyllä		kyllä, Herzin palvelu	kyllä
Mainoksia palvelun sivulla	kyllä					kyllä	kyllä	kyllä		kyllä	kyllä
ilmoituksen jättäminen vaatii rekisteröitymisen	ei	ei	kyllä	Kyllä, vaatii FB-ryhmään liittymisen	kyllä	kyllä	kyllä	kyllä	kyllä, toimii FB-tunnuksin	kyllä	kyllä
Käyttöohjevideo	ei	ei	kyllä	ei			ei	kyllä	kyllä	ei	ei
Tarjottujen kyytien selaamismahdollisuus ilman rekisteröitymistä	kyllä	kyllä	kyllä	Ei, vaatii FB-ryhmään liittymisen	ei	ei	ei	ei	ei	kyllä	kyllä, mutta ei näe tarjoajan yhteystietoja
Yhteydenottotavat ilmoitusten jättäjiin	puhelin, sähköposti	puhelin, sähköposti		puhelin, Facebook-viesti					ei tietoa		
Mobiilisovellus	ei	kyllä, palvelun mobiilisovellus toimii www-selaimella	kyllä	ei	iOS, Android	iOS	ei	iOS, Android	iOs, Android	ei	ei
Rekisteröityminen ja käyttäminen ilmaista (mobiilisovellus maksaa www-selaimmaksun)	käyttö ilmaista, ei mahd. rekisteröityä	kyllä	kyllä, yritys- ja organisaatioversio maksullinen	ryhmään liittyminen on ilmaista	ilmainen käyttäjätili	kyllä	kyllä	kyllä	ei tietoa	kyllä	kyllä
Ilmoittaa matkakilometreihin perustuvan kokonaishinnan ja paljonko hinta/matkustaja	ei	ei	ei	ei	kyllä	ei tietoa	ei tietoa	kyllä	kyllä	kyllä	kyllä
kunnille, yrityksille ja tapahtumille suunnatut alisivut miksi em. kannattaisi siirtyä käyttämään sivustoa	ei	ei	kyllä	ei	ei	ei	kyllä	kyllä, yhteisöille, kaupungeille ja työpaikoille	ei	ei	kyllä
kaupunki-, työpaikka-, yhteisö tai tapahtuman järjestäjille myytävä kimpakyytipalvelu	ei	ei, mutta palveluun voi luoda ilmaisen suljettuja kaupunkityöpaikka-, harrastusryhmiä ja avoimia tapahtumakohtaisia ryhmiä)	kyllä (myydään yrityksille)	ei	ei tietoa	ei	ei	kyllä (myydään kaupungit, yritykset, yhteisöt)	ei, palvelu vain USA:n yliopistojen käytössä	ei	kyllä (myydään yritykset/organisaatiot, kunnat, tapahtuman järjestäjät)
Palvelun verkkosivulla turvallisuusinfoa kimpakyydillä matkustamisesta *	ei	kyllä	kyllä	ei	ei	ei	ei	ei	ei tietoa	ei	ei

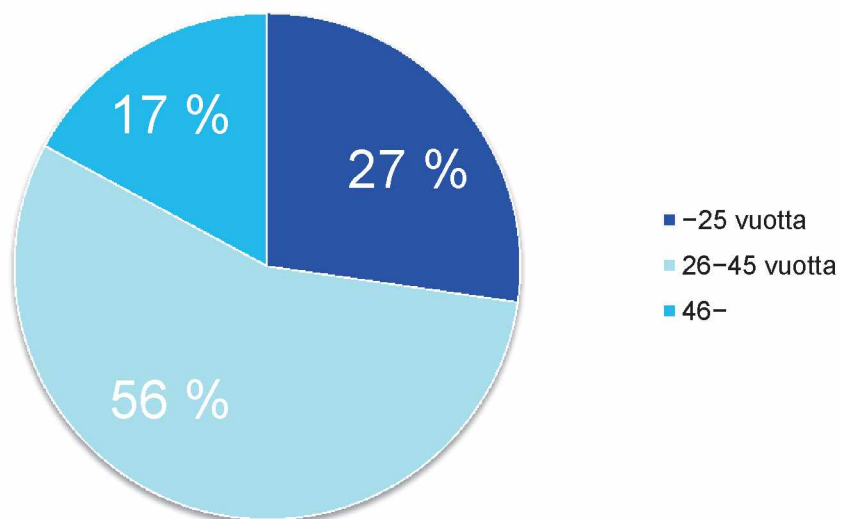
*Tällä ei tarkoiteta yksittäisen palvelun turvallisuuskuvausta, vaan yleistä informaatiota siitä, mitä kannattaa huomioida kun matkustaa kimpakyydillä

Kimppakyytien asiakaskyselyn tulokset

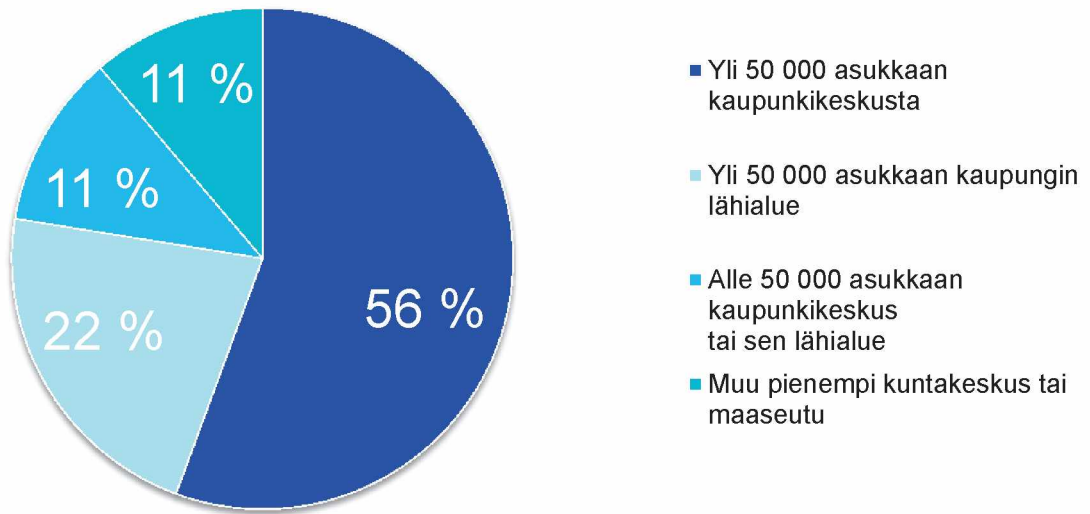
1. Vastaajien sukupuoli



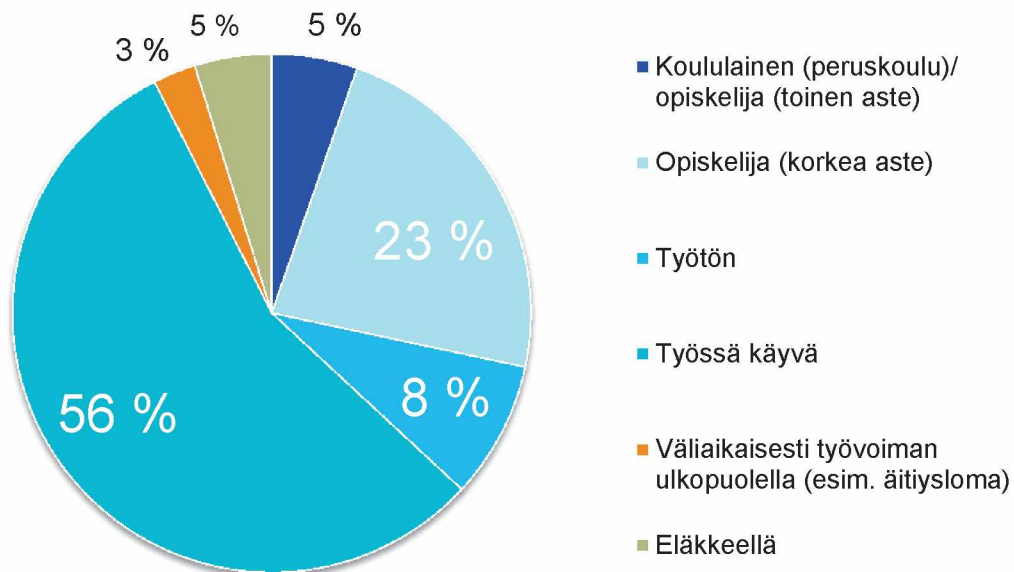
2. Vastaajat ikäryhmittäin



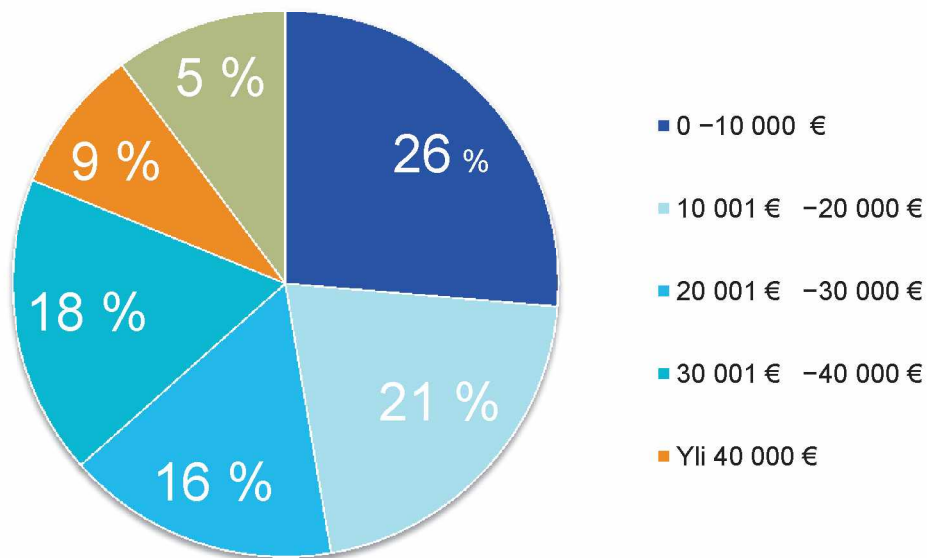
3. Asuinpaikka



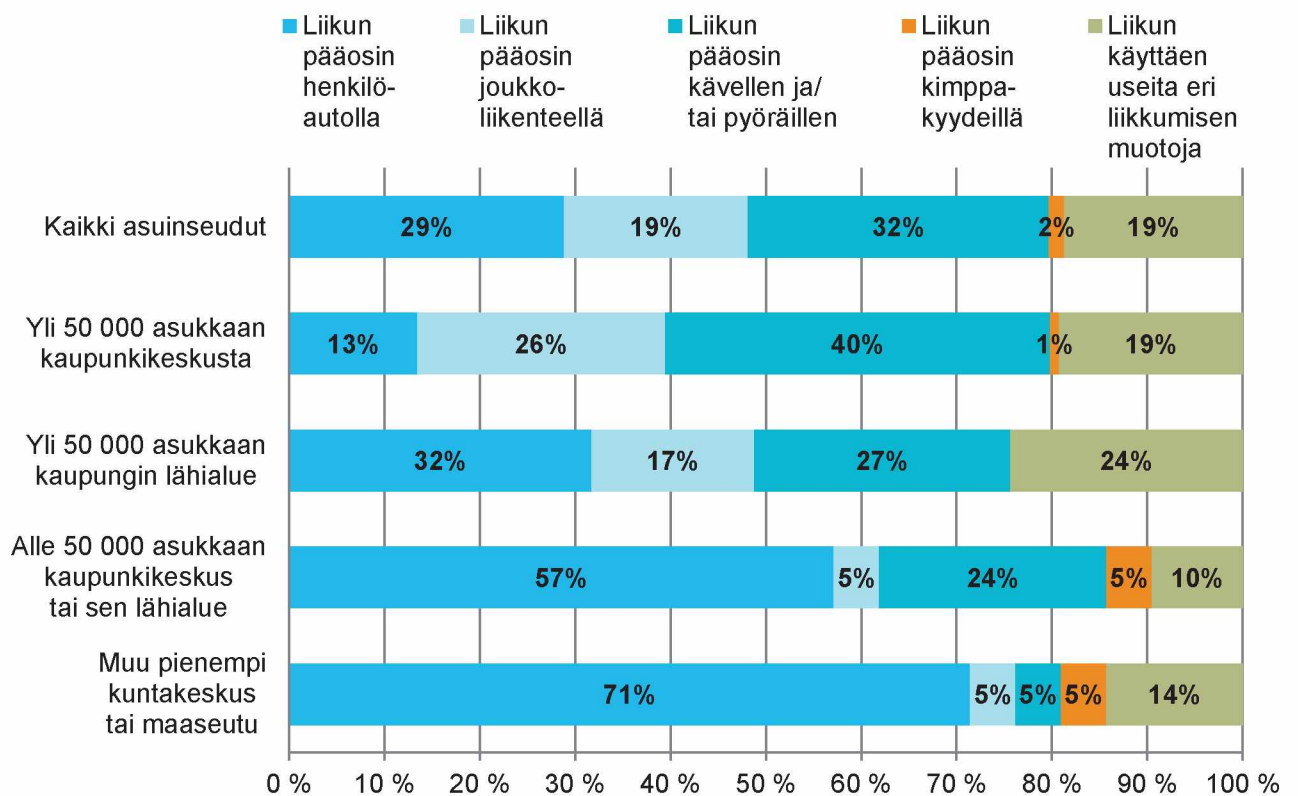
4. Vastaajan elämäntilanne



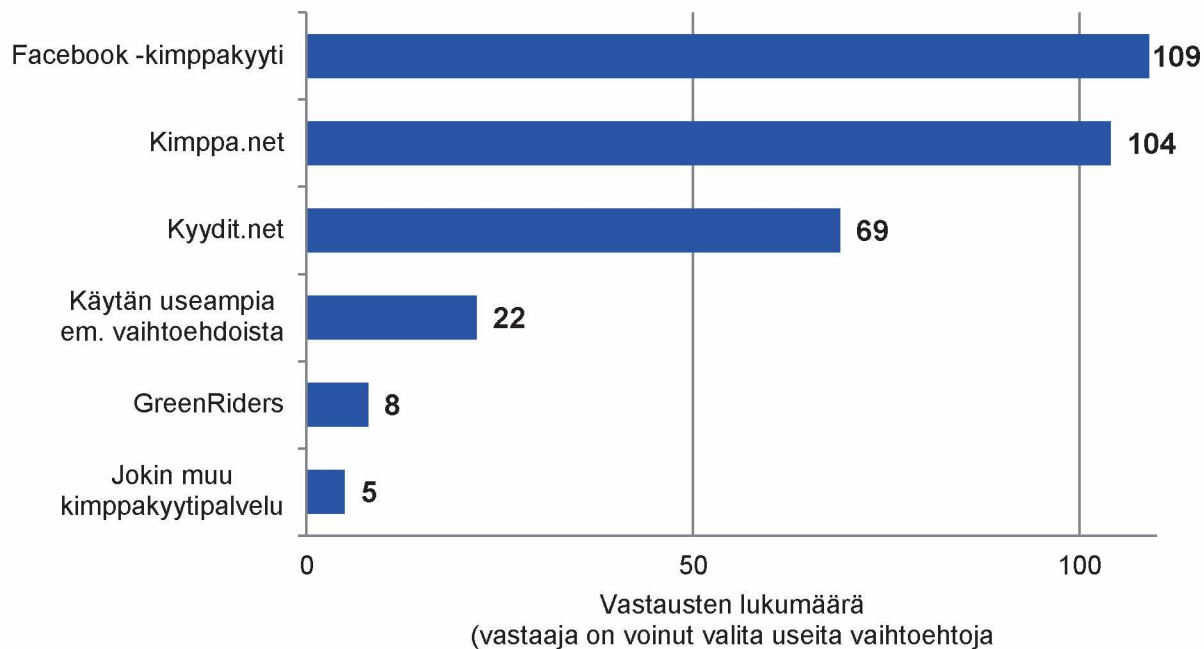
5. Vastaajien vuositulot



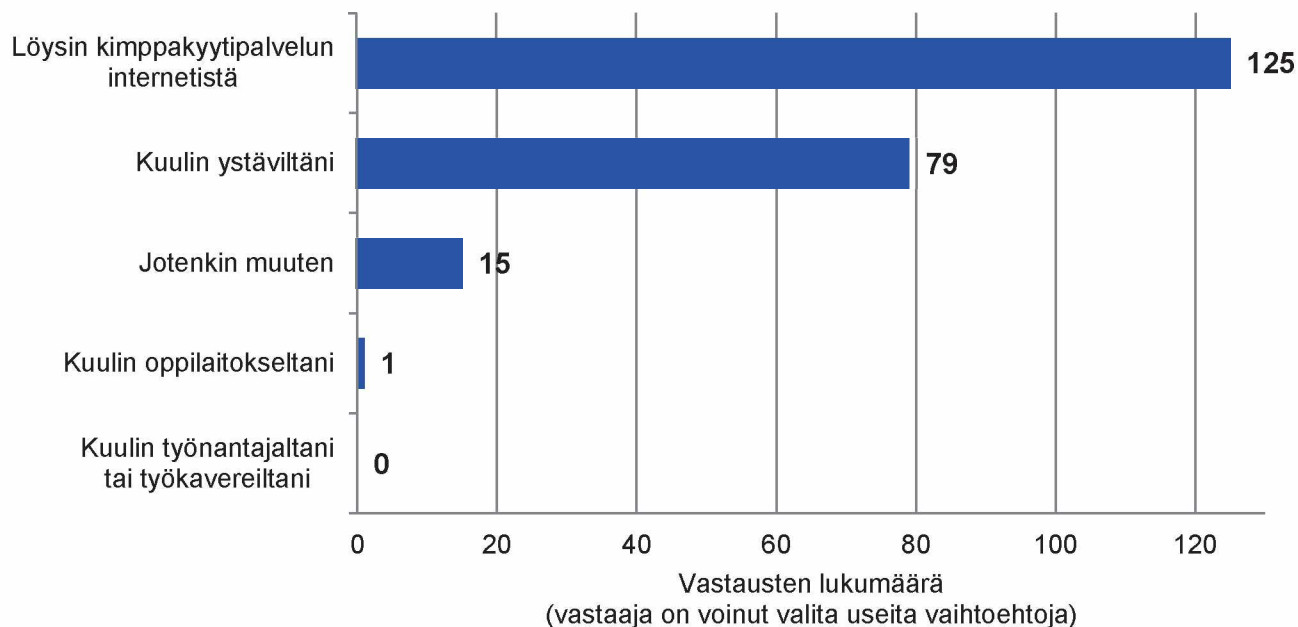
6. Vastaajien liikkuminen asuinseuduittain



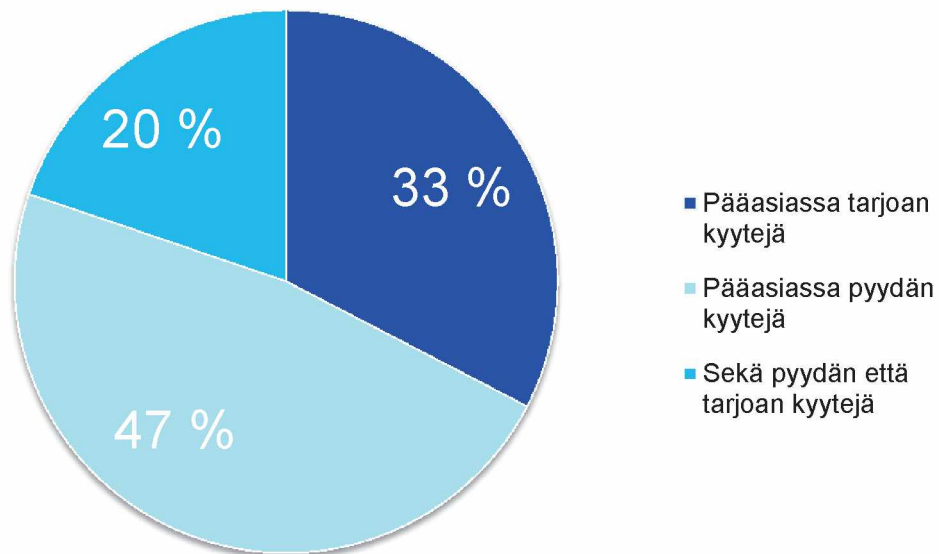
7. Eri kimppakyytipalveluiden käyttö



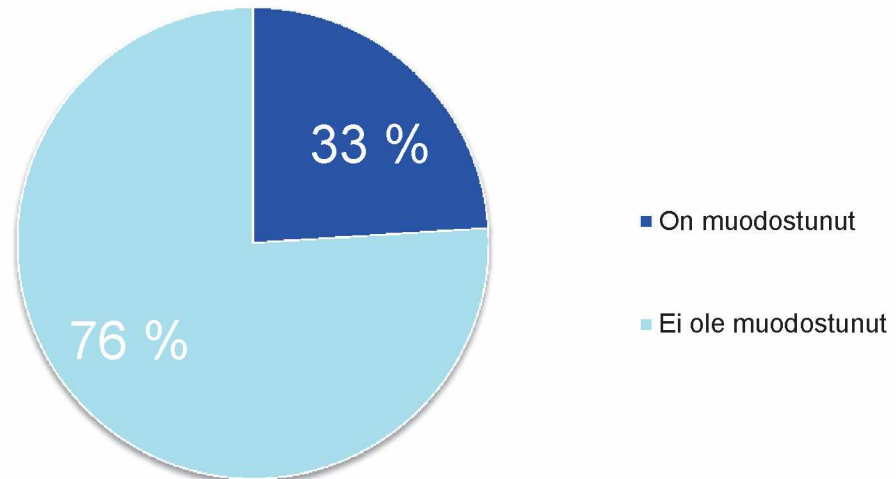
8. Kimppakyytipalveluiden käytön aloittaminen



9. Kimppakyytien tarjoaminen ja/tai pyytäminen



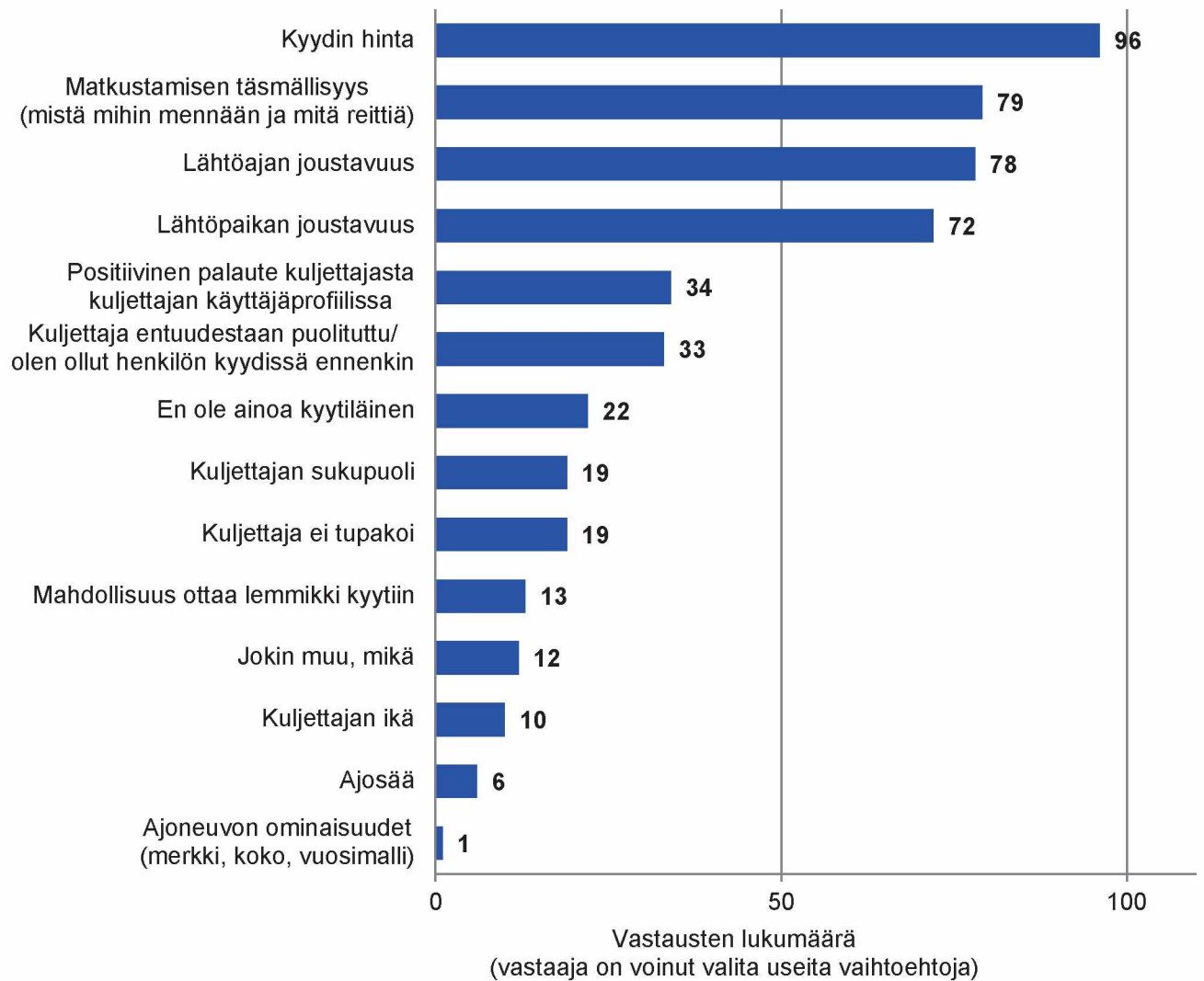
10. Kimppakyytiketjujen ja/tai -rinkien muodostuminen vastanneiden keskuudessa



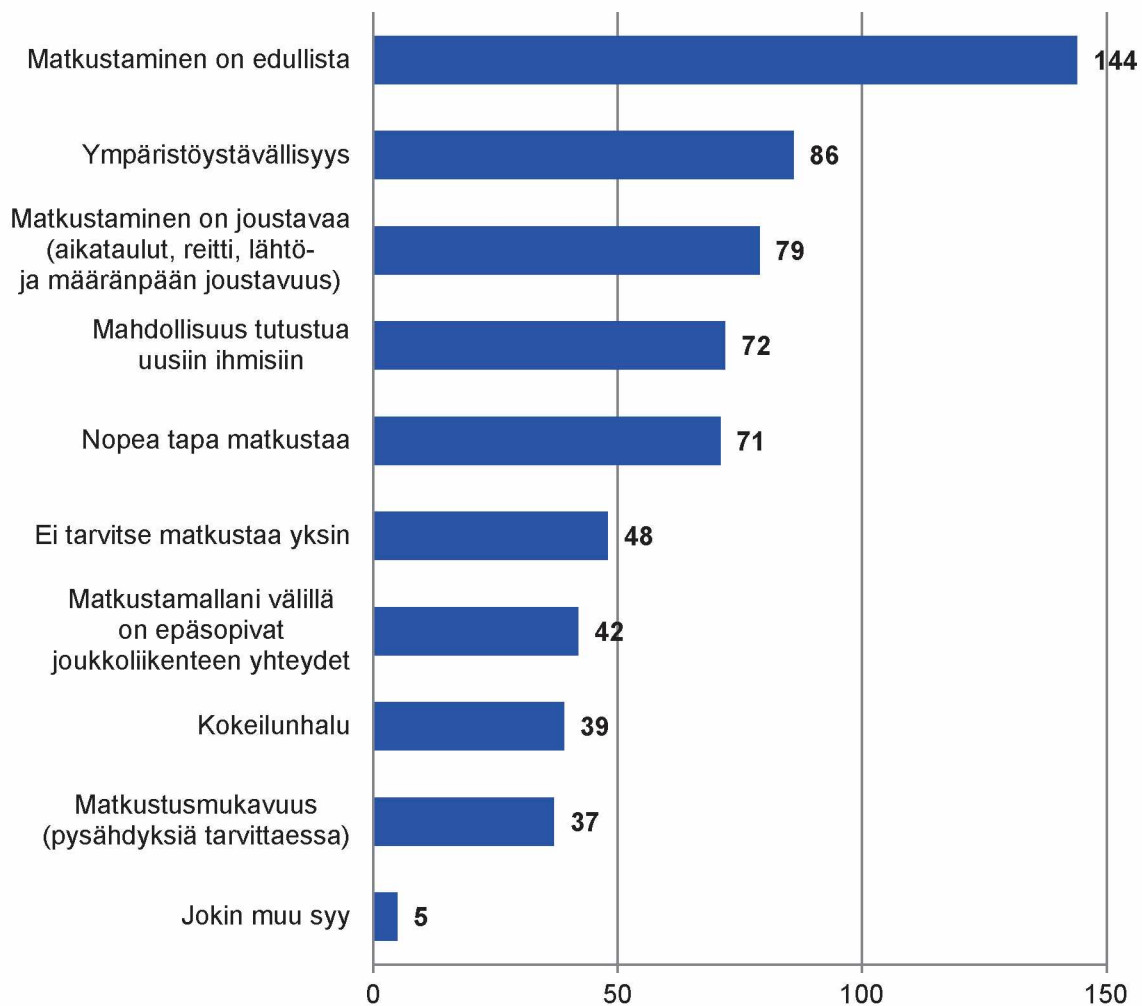
12. Tärkeimmät tekijät kyytiläisten valinnassa



11. Tärkeimmät tekijät valittaessa kimppekyytiä

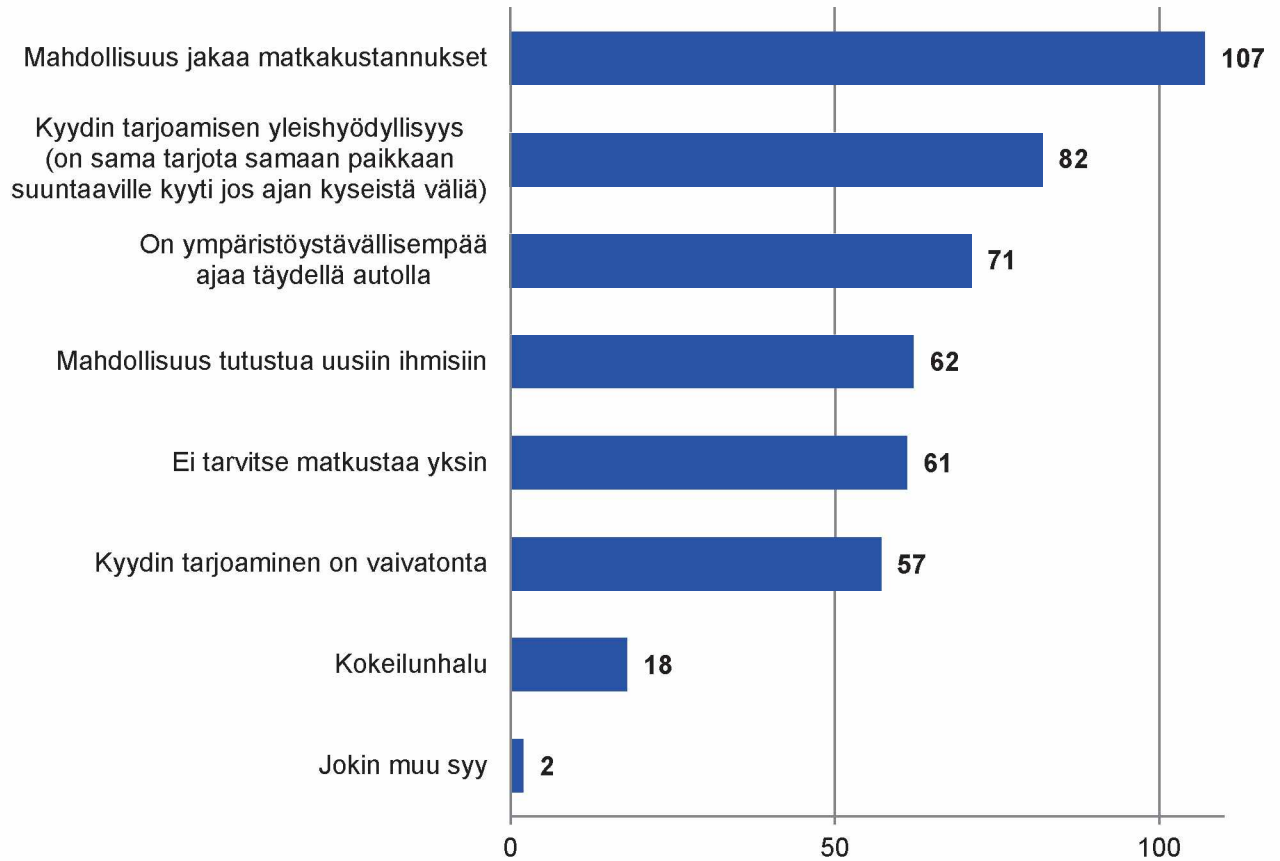


13. Tärkeimmät syyt matkustaa kimppakyydillä



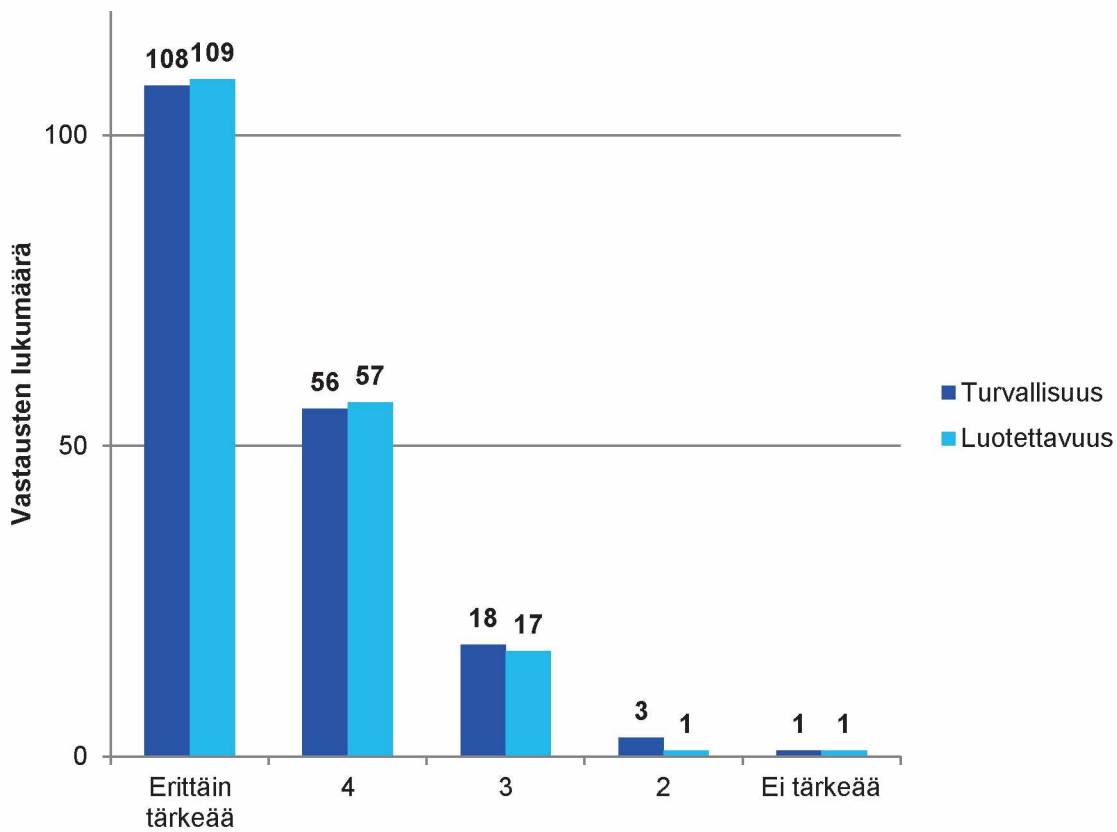
Vastausten lukumäärä
(vastaaja on voinut valita useita vaihtoehtoja)

14. Tärkeimmät syyt tarjota kimppekyytejä

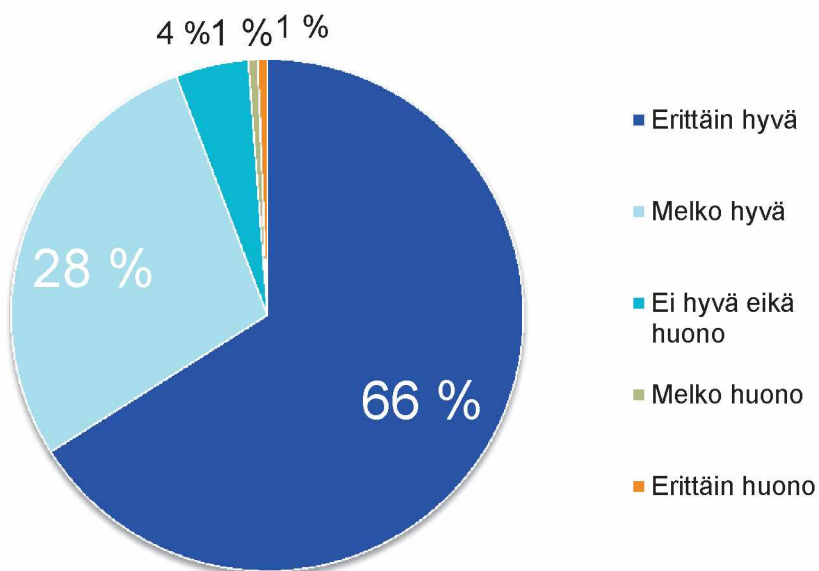


Vastausten lukumäärä
(vastaaja on voinut valita useita vaihtoehtoja)

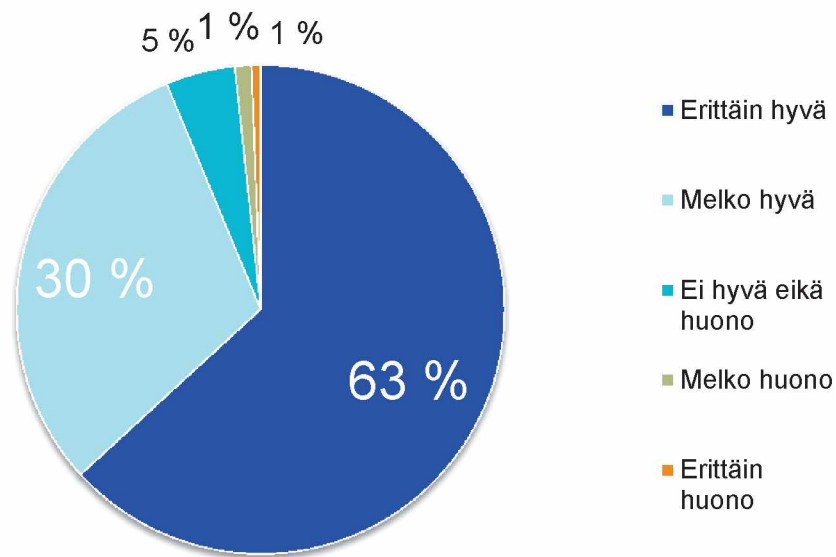
15. Kuinka tärkeää on kimpakyytimatkustamisen luotettavuus ja turvallisuus? (1-5)



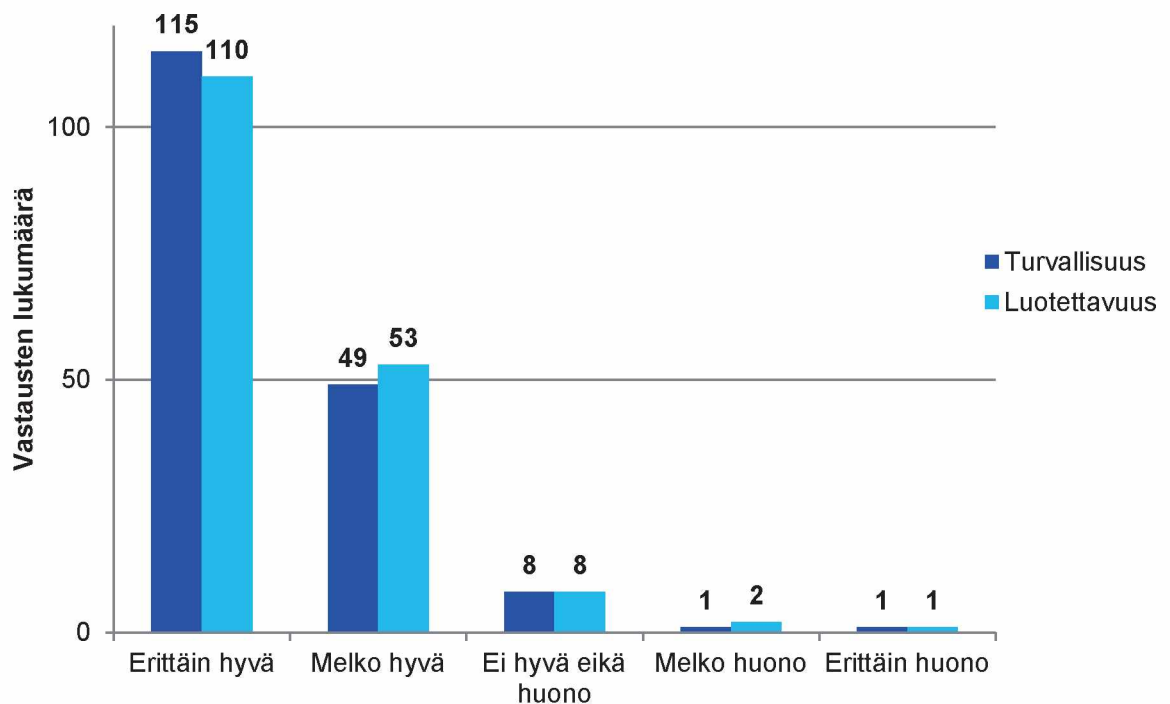
16. Turvallisuus tekemilläni kimpakyytimatkoilla



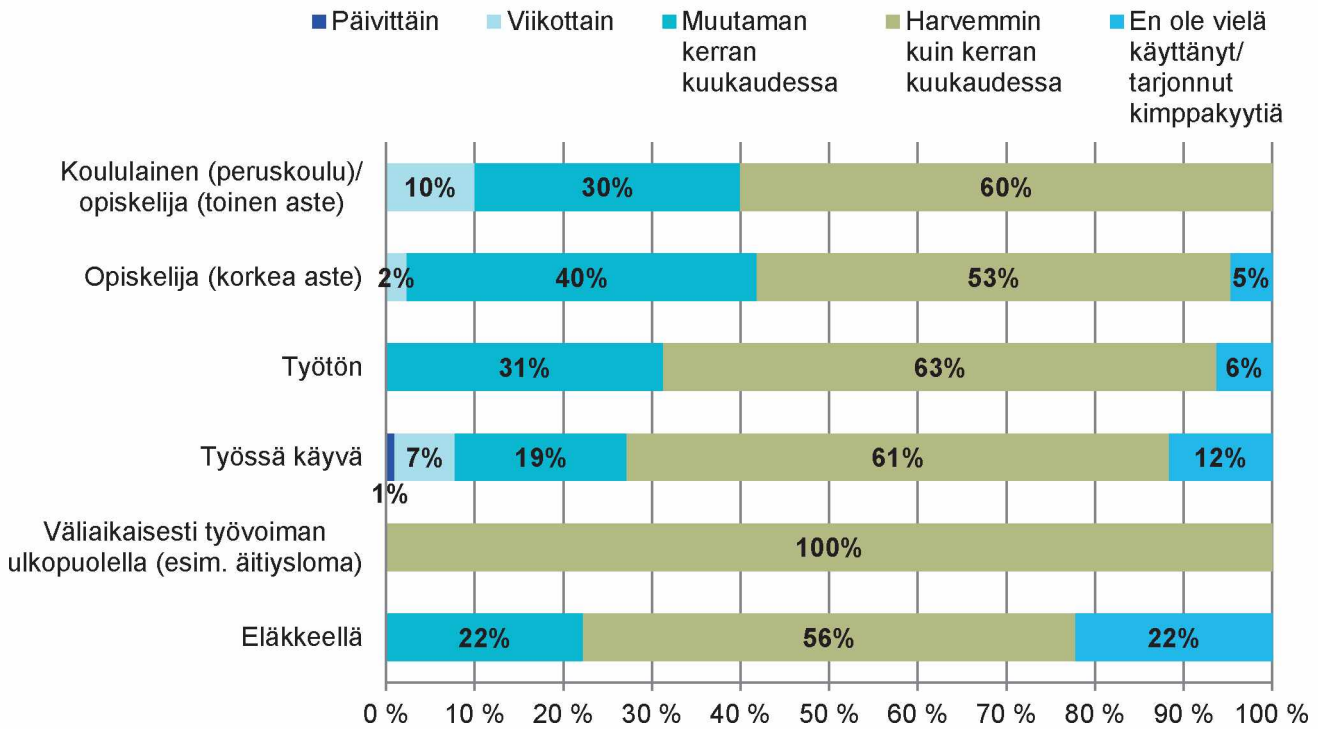
17. Luotettavuus tekemilläni kimpakyytimatkoilla



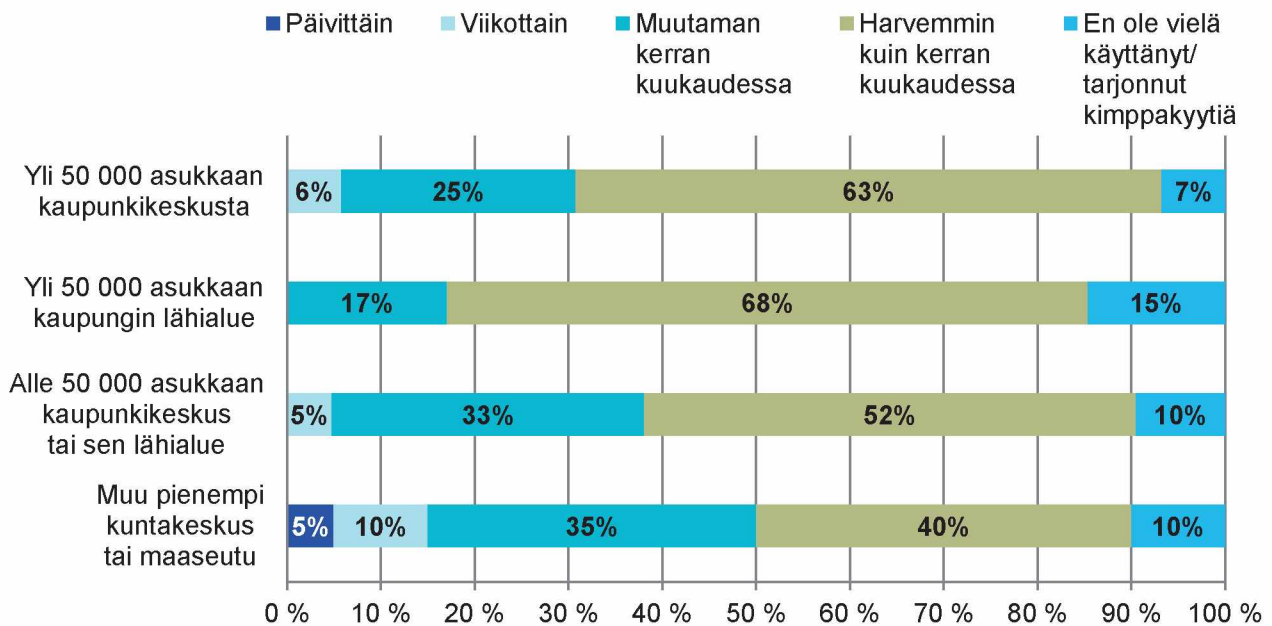
18. Turvallisuus ja luotettavuus tekemilläni kimpakyytimatkoilla



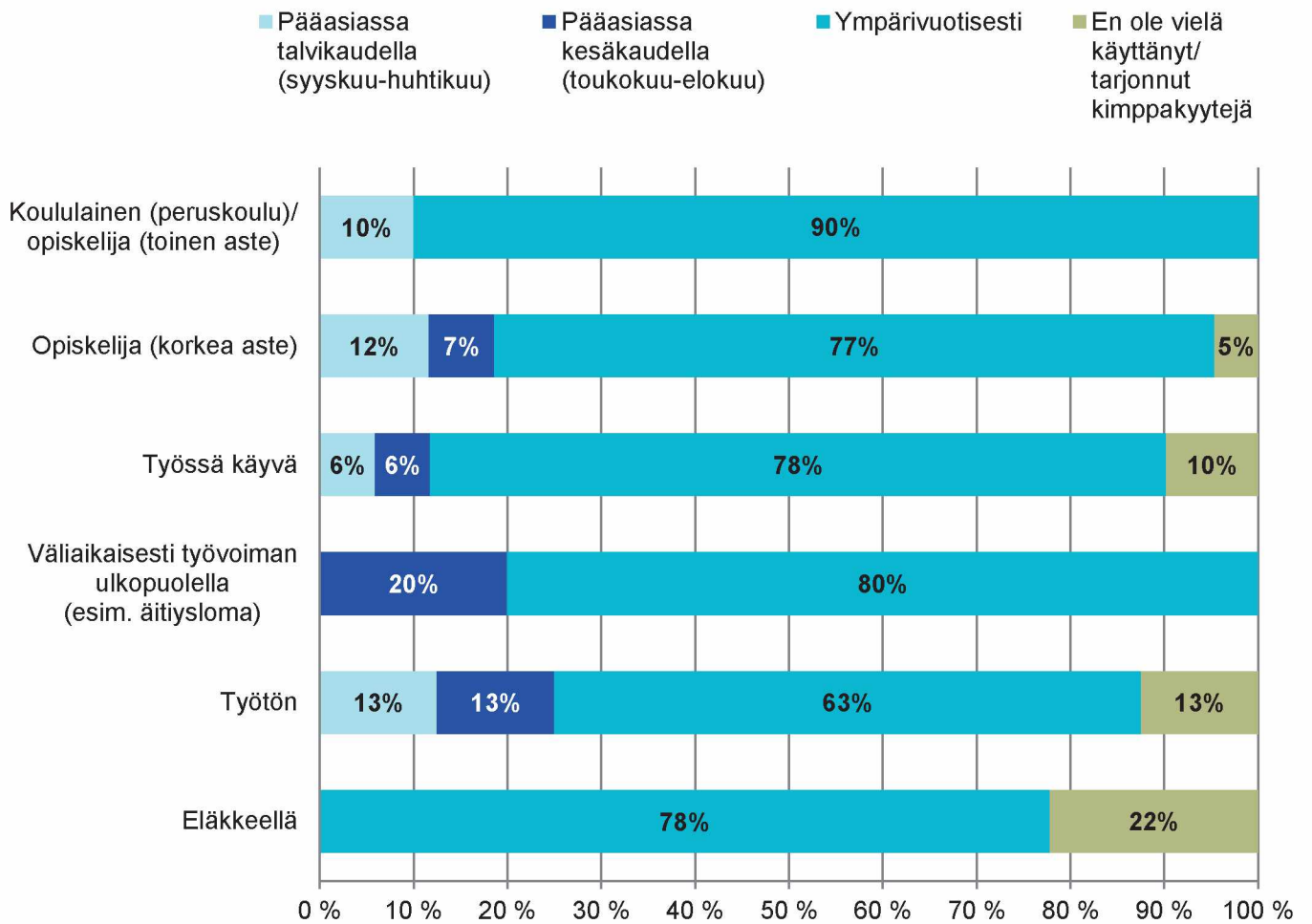
19. Kimppakyytien käyttötottumukset elämäntilanteiden mukaan



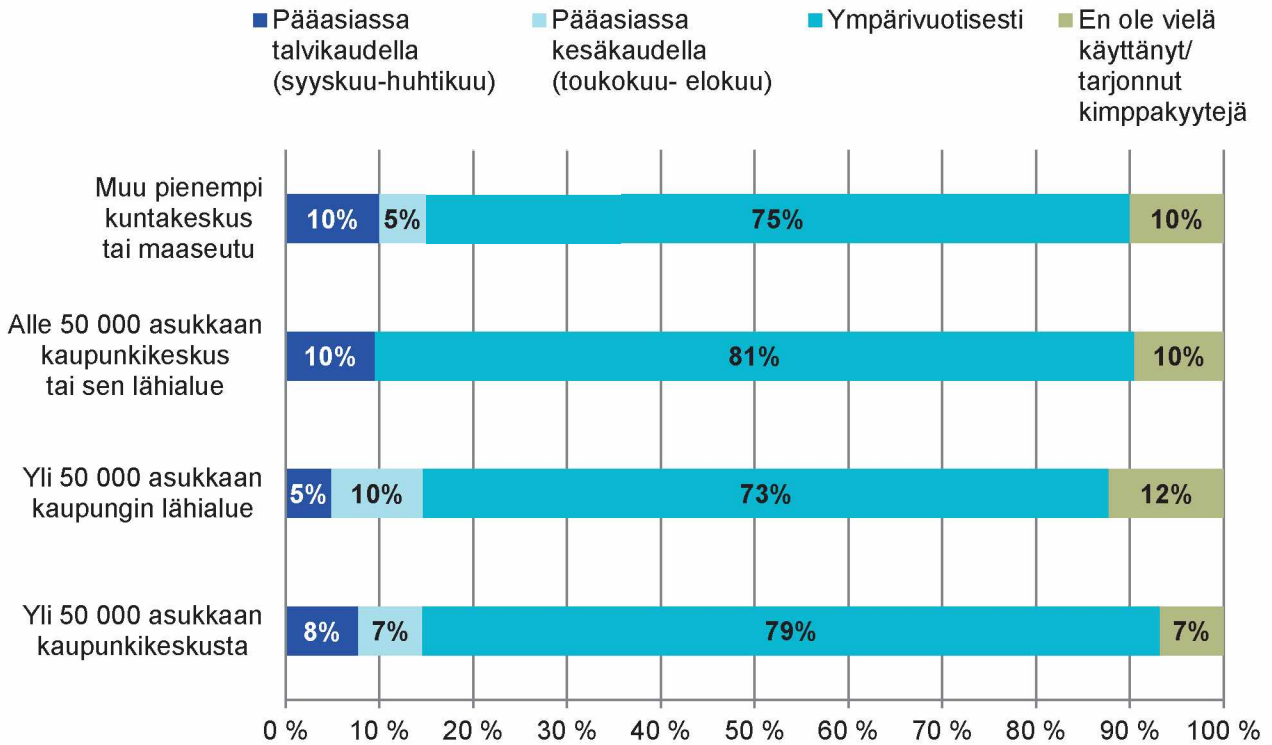
20. Kimppakyytien käyttötottumukset asuinseuduittain



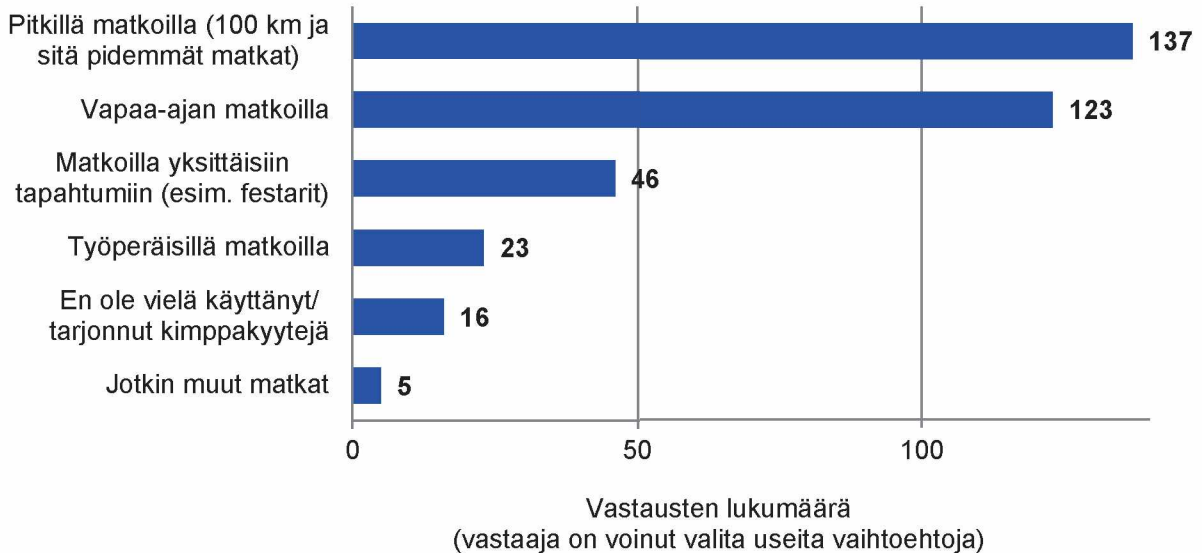
21. Kimppakyytien vuodenaikaiskäyttö elämäntilanteittain



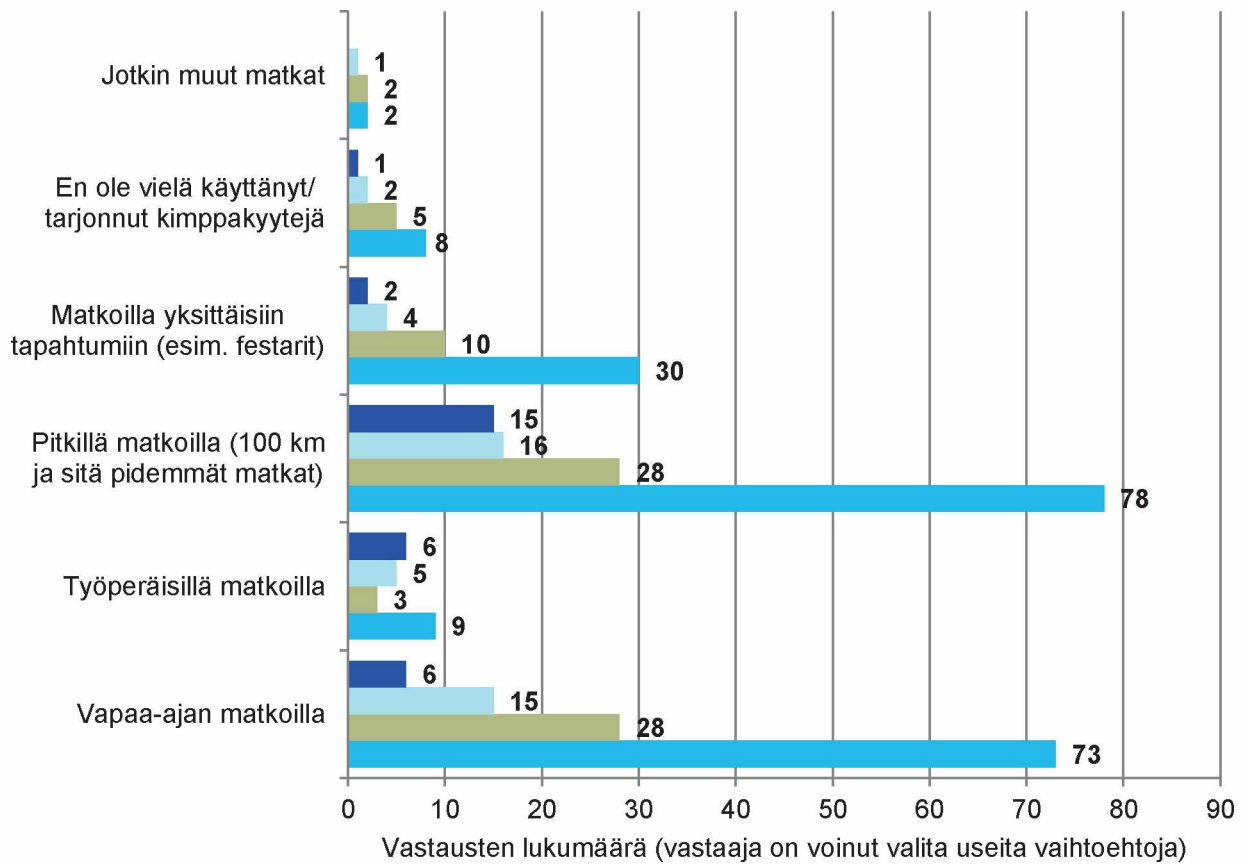
22. Kimppakyytien vuodenaikaiskäyttö asuinseuduittain



23. Kimppakyytien käyttäminen matkatyypeittäin

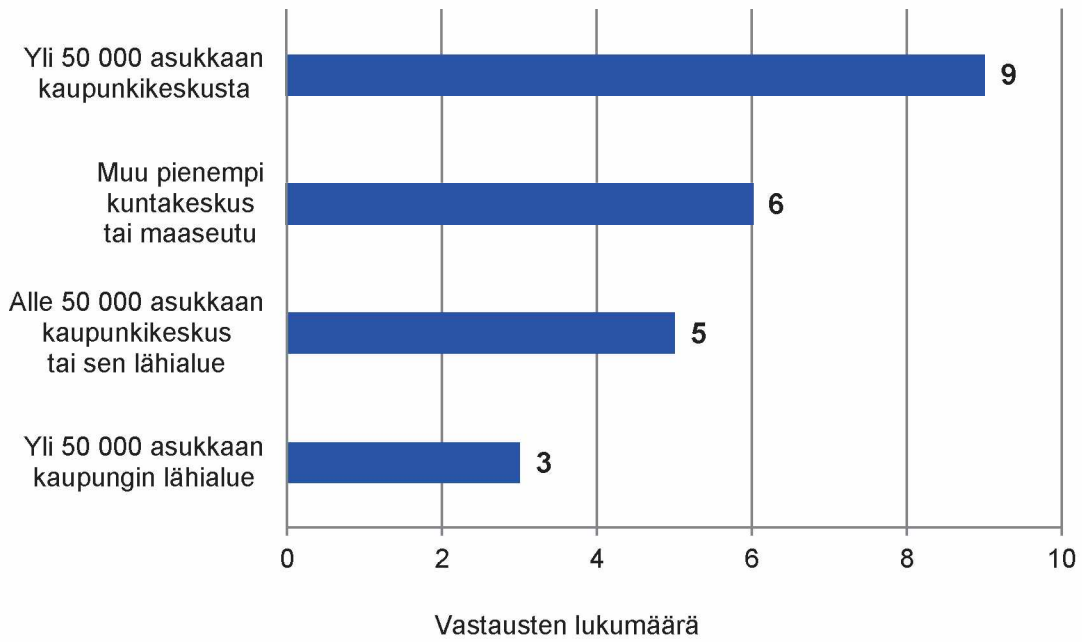


24. Kimppakyytien käyttäminen matkatyypeittäin eri asuinseuduilla asuvien kesken

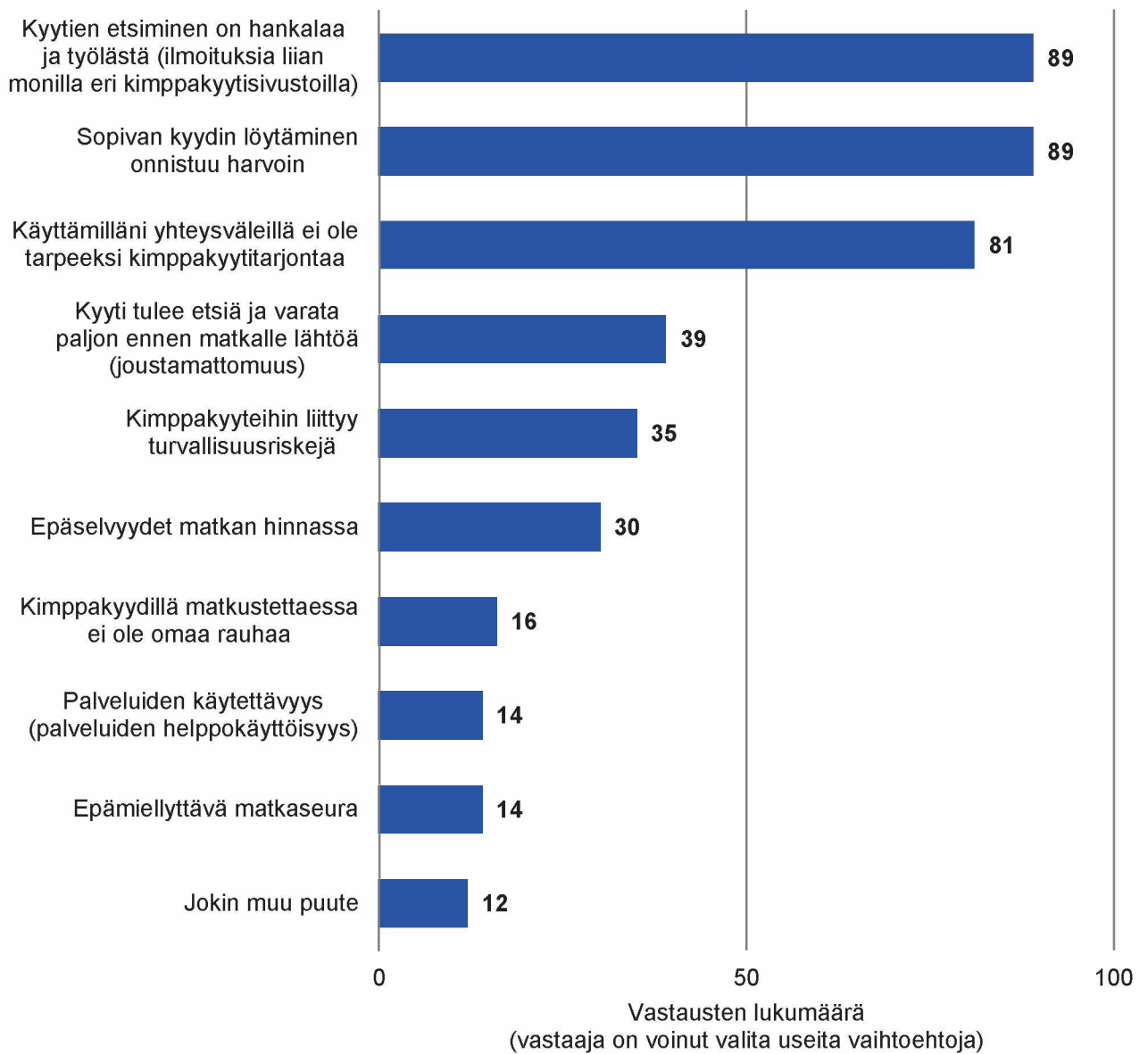


- Muu pienempi kuntakeskus tai maaseutu
- Alle 50 000 asukkaan kaupunkikeskus tai sen lähialue
- Yli 50 000 asukkaan kaupungin lähialue
- Yli 50 000 asukkaan kaupunkikeskusta

25. Kimppakyytien käyttäminen työperäisillä matkoilla alueittain



26. Kimppakyytipalveluissa koetut puutteet



27. Kimppakyytipalveluiden kehittämistarpeet



Kokeiluhanke-esitykset: Alueellinen soveltuvuus, toteuttamisvastuu ja jatko-ohjelmoinnin aikataulu

Omakyyti kokeiluhanke-esitykset ja teemat syksyllä 2013			
Nimi	Kohderyhmä / matkatyypit	Alueellinen soveltuvuus	Toteuttamisvastuut
1. Yhteisölähtöinen liikennepalvelu: <i>ylätasolta kylätasolle</i>	Työperäiset, vapaa-ajan ja harrastematkat kokonaisuudessaan puutteellisen palvelutason alueella	Erityisesti alueet, joilla markkinaehtoiset palvelut eivät toimi. Maaseutualueet ja pienet kunnat.	Toteuttajana vapaamuotoinen yhteisö tai kylä. Julkisrahoitteinen (kunta, EU, Liikennevirasto) hanke käynnistämävaiheen tukena.
2. Kimppakyytien toimintaraamien osittainen vapauttaminen: <i>Olemassa olevan liikenteen hyödyntäminen</i>	Kimppakyytien nykyiset ja potentiaaliset käyttäjät. Työssäkäynti-, vapaa-ajan ja pitkät matkat.	Soveltuu kaikille alueille. Tavoitteena yksinautoilun väheneminen	LVM ja verottaja mahdollistajana. Käytännön toteutuksesta vastaavat kimppakyytien välittäjät ja käyttäjät.
3. Yhteisinformaatio: <i>Enemmän samoilla resursseilla</i>	Kimppakyytien ja joukkoliikenteen nykyiset käyttäjät. Potentiaalinen siirtymä yksityisautoilusta. Kaikki matkatyypit	Soveltuu kaikille alueille. Mahdollistaisi matkojen järkevän ketjuttamisen ja käyttäjälle kustannussäästöt.	Liikennevirasto tiedon hallinnoijana käynnistäjänä ja tuotteen omistajana. Yhteistyössä kimppakyytien välittäjän ja mahdollisen järjestelmätoimittajan kanssa.
4. Harraste- ja vapaa-ajan kyytikokeilujen laajentaminen: <i>Yksityisautoilun kulkumuoto-osuuden alentaminen</i>	Säännöllisesti kodin ulkopuolella harrastavat ja sesonkiaikojen matkailijat/matkailurytykset.	Soveltuu lähinnä kaupunkialueille ja merkittävien matkailukohteiden yhteyteen täydentäväksi liikennepalveluksi.	Toteuttajina liikennöitsijät, harrasteseurat ja mahdollisesti matkailukohteet. Markkinaehtoiset mallit eivät edellytä viranomaisilta merkittävää roolia.
5. Liikenne palveluna -konsepti: <i>Lisää markkinoita ja valinnanvaraa</i>	Epäsäännölliset joukkoliikenteen käyttäjät ja yksinautoilijat kaikissa matkatyypeissä.	Soveltuu alueille, jossa toimivaltaisen viranomaisen koordinoitavoiman kautta on mahdollista rakentaa palvelupaketti ja yhdistää se olemassa oleviin lipputuotteisiin. Lähinnä suuret kaupungit.	Yleisperiaatteiltaan markkinaehtoinen, mutta joukkoliikenteen tukijärjestelyjn vuoksi edellyttäneen toimivaltaisen viranomaisen koordinoitua (esim. HSL).
6. Reaaliaikaisen kimppakyytipalvelun käyttöttestaus: <i>Teknologia käyttöön</i>	Työssäkäynti- ja työmatkat.	Työssäkäyntikampukset, joilla useita pääasiallisia työssäkäynnin lähtöalueita. Lisäliikennetarjonnan ja palvelutarjonnan laajentaminen.	Käytännön toteuttajina työyhteisöt. Käynnistämävaiheessa esimerkiksi liikkumisen ohjauksen hanketuki.

Suunnittelu ja toteutus: Kokeiluhankkeiden ohjelmointi 2013-2015							
1. Yhteisölähtöinen liikennepalvelu: <i>ylätasolta kylätasolle</i>	Lainsäädännöllisten raamien määrittäminen pilotille	Kokeiluhankkeiden toteuttamis-suunnitelmat* vaihtoehtoinen → Tiedottaminen.	Potentiaalisten kylien ja muiden vastaavien alueiden kontaktointi ja tarpeen selvittäminen	Kokeiluhankkeen käynnistäminen palvelumuotoilun periaatteella. Yhteisö itse tekijänä. Haetaan mallia lainsäädännön uudistamiselle			
2. Kimppekyytien toimintaraamien osittainen vapauttaminen: <i>Olemassa olevan liikenteen hyödyntäminen</i>	Verottajan kannan selvittäminen	Ruotsin kokemusten tarkempi selvittäminen ja kimppekyytävälittäjien lähestyminen	Toteuttamis-suunnitelma	Kokeiluhankkeen käynnistäminen			
3. Yhteisinformaatio: <i>Enemmän samoilla resursseilla</i>	Liikenneviraston ja kimppekyytävälittäjien neuvottelut toteutettavuudesta	Toteuttamis-suunnitelma ja tekninen määrittely	Kokeiluhankkeen käynnistäminen				
4. Harraste- ja vapaa-ajan kyytikokeilujen laajentaminen: <i>Yksityisautoilun kulkumuoto-osuuden alentaminen</i>	Nykyisten kokeilujen kokemusten yhteenveto ja kehittämissuunnitelmat	Toteuttamissuunnitelma ja kokeilukohteiden valinnat	Kokeiluhankkeen käynnistäminen				
5. Liikenne palveluna -konsepti: <i>Lisää markkinoita ja valinnanvaraa</i>	Toimivaltaisten viranomaisten ja liikennöitsijöiden tahtotilan selvittäminen	Kokeilukohteiden ja asiakasryhmien alustavat valinnat.	Joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmän ylösajovaihe. TVV:n resurssit uusien lipputuotteiden kokeiluun vähäiset	Toteuttamis-suunnitelma	Kokeiluhankkeen käynnistäminen		
6. Reaaliaikaisen kimppekyytipalvelun käyttöttestaus: <i>Teknologia käyttöön</i>	Kansainvälisten (erityisesti Yhdysvallat) kokemusten selvittäminen	Kysynnän, pilottikohteen ja käyttäjäkehittäjien arviointi	Toteuttamis-suunnitelma	Kytkeä esim. käynnissä olevaan hankkeeseen	Kokeiluhankkeen käynnistäminen		
Aika toteutukseen	2013	1/2014	2/2014	3/2014	4/2014	2015	Aikaisintaan 2016
*Toteuttamissuunnitelmat: Tavoite, Käyttäjryhmät, maantieteellinen alue, vastuutahot, kokeilun laajennettavuus							
Backcasting-piste: Kokeiluhankkeen saavutusten palauttaminen lähtöpisteen tavoitteisiin (Jatketaan / Luovutetaan)							

