

Markus Tuuppa

ESISELVITYS LIKENNÖITSIJÖIDEN OSALLISTUMISESTA
HENKILÖLIIKENTEN HANKEYHTEISTYÖHÖN

Logistiikan koulutusohjelma

2015

ESISELVITYS LIKENNÖITSIJÖIDEN OSALLISTUMISESTA HENKILÖLIIKENTEN HANKEYHTEISTYÖHÖN

Tuuppa, Markus
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Logistiikan koulutusohjelma
Syyskuu 2015
Ohjaaja: Heikkinen, Harri
Sivumäärä: 38
Liitteitä: 5

Asiasanat: joukkoliikenne haja-asutusalueilla, joukkoliikenteen järjestämistavat, haastattelututkimus, verkkokysely

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli tehdä tutkimus siitä, että ketkä Satakunnan haja-asutusalueilla henkilöliikennettä hoitavista liikennöitsijöistä olisivat halukkaita toimimaan hankeyhteistyössä Satakunnan ammattikorkeakoulun kanssa. Tämä tutkimus toimi esiselvityksenä liikennöitsijöiden osallistumisesta hankeyhteistyöhön SAMKin kanssa.

Tutkimuksessa selvitettiin joukkoliikennepalveluja tilaavilta toimivaltaisilta viranomaisilta mitkä, liikennöitsijät hoitavat joukkoliikennettä Satakunnan haja-asutusalueilla. Tämän jälkeen otettiin yhteyttä liikennöitsijöihin ja sovittiin kysely- ja haastattelututkimuksen järjestämisestä. Liikennöitsijöille kohdennettaviin tutkimuskysymyksiin kuului sekä kvantitatiivisia että avoimia haastattelukysymyksiä. Haastattelututkimus suoritettiin puhelinhaastatteluna tai verkkokyselynä. Kysymykset koskivat Satakunnan haja-asutusalueiden liikennöinnin nykytilaa sekä mahdollista tulevaa hankeyhteistyötä Satakunnan ammattikorkeakoulun kanssa.

Haastattelututkimukseen osallistui yhteensä kymmenen henkilöä eri liikennöintiyrityksistä. Tutkimuksen tuloksena saatiin kahdeksan liikennöintiyritystä, jotka ovat halukkaita tekemään henkilöliikenteen hankeyhteistyötä Satakunnan ammattikorkeakoulun kanssa. Tulevaisuudessa Satakunnan ammattikorkeakoulun on helpompi kehittää maakuntaansa toimivampaa, tehokkaampaa ja käyttäjäystävällisempää joukkoliikennettä yhdessä yhteistyökumppaneidensa kanssa.

PRELIMINARY RESEARCH ABOUT TRAFFIC COMPANIES WILLINGNESS TO PARTICIPATE IN COLLABORATED PERSONNEL TRAFFIC SERVICES

Tuuppa, Markus

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Logistics

September 2015

Supervisor: Heikkinen, Harri

Number of pages: 38

Appendices: 5

Keywords: public transport on sparsely populated area, organizing ways of public transportation, survey, web enquiry

The purpose of this thesis was to research which of the traffic companies operating in sparsely populated areas within Satakunta would be willing to work in project collaboration with Satakunta University of Applied Sciences. This research serves as a preliminary research about the collaboration between traffic companies and Satakunta University of Applied Sciences in personnel traffic projects.

Research started with inquiries to authorities that are currently ordering personnel traffic services in sparsely populated areas within Satakunta. This query contained questions about which traffic companies are they currently ordering personnel traffic services from. Based on these inquiries all respected traffic companies were contacted and interviewed. In the interviews the companies were asked both qualitative and open questions.

Interviews were performed either with telephone or by online surveys. Surveys and telephone interviews contained questions about the current state of personnel traffic in sparsely populated areas within Satakunta and about the possibility of collaboration with Satakunta University of Applied Sciences.

A total of ten (10) individuals from separate traffic companies participated for the survey. The result of this research was that eight (8) traffic companies would be willing to collaborate in personnel traffic projects with Satakunta University of Applied Sciences. In the future Satakunta University of Applied Sciences will have easier time to develop more functional, effective and user-friendly personnel traffic services for their province.

SISÄLLYS

KÄSITELUETTELO

1	JOHDANTO	6
1.1	Tutkimuksen tausta	6
1.2	Tutkimuksen toimeksiantaja.....	6
1.3	Tutkimus menetelmät ja -aineisto.....	7
1.4	Tutkimuksen tavoitteet ja rajaus	8
2	JOUKKOLIIKENNE HAJA-ASUTUSALUEILLA	9
2.1	Joukkoliikenne	9
2.2	Linjaliikenne.....	11
2.3	Taksiliikenne	12
2.4	Kutsujoukkoliikenne	14
3	HAJA-ASUTUSALUEIDEN JOUKKOLIIKENTEN JÄRJESTÄMISTAVAT JA SOPIMUKSET	16
3.1	EU:n palvelusopimusasetus.....	16
3.2	Sopijaosapuolet.....	17
3.3	Ostoliikenne.....	21
3.4	SOTE, Kela ja koulutoimen kuljetukset.....	22
3.4.1	SOTE	22
3.4.2	Kela	23
3.4.3	Koulutoimen kuljetukset	24
4	HAASTETTELU TUTKIMUS	26
4.1	Satakunnan väestöpohja	26
4.2	Selvitystyö	27
4.3	Toteutus	28
4.4	Verkkokyselyn kysymykset.....	29
5	TULOKSET	30
6	TULOSTEN ARVIOINTI.....	33
7	YHTEENVETO	36
	LÄHTEET	38

LIITTEET

KÄSITELUETTELO

Haja-asutusalue	Tarkoittaa aluetta, jossa rakennusten välinen etäisyys on yli 200 metriä. Haja-asutusalueeksi luetaan yleensä taajamien ulkopuoliset alueet.
Julkinen liikenne	Tarkoittaa henkilöliikennettä, joka on kaikkien käytettävissä.
Joukkoliikenne	Tarkoittaa suurien henkilömäärien kuljettamista, siihen suunnitellulla liikennevälineellä.
ELY-keskus	Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskukset hoitavat alueellisia toimeenpano- ja kehittämistehtäviä.
Liikenne- ja viestintäministeriö	On osa suomen valtioneuvostoa ja sen tehtäviin kuuluu pääasiallisesti kehittää ja valvoa Suomen liikennepolitiikkaa.
Trafi	Liikenteen turvallisuusvirasto, jonka pääasiallisiin tehtäviin kuuluu vastata liikenteen sääntely- ja valvontatehtävistä ja kehittää liikenteen turvallisuutta.
Linja-autoliitto	On yritysmuotoisen bussiliikenteen etujärjestö.
PSA	EU:n palvelusopimusasetus. Palvelusopimusasetuksessa käsitellään julkisiin palveluhankintoihin liittyviä sopimuksia. Se määrittelee myös viranomaiset, jotka ovat vastuussa palvelutason määrittelyssä.

1 JOHDANTO

1.1 Tutkimuksen tausta

Suomalaisen yhteiskunnan keskeinen voimavara on elinvoimainen maaseutu. Se ei kuitenkaan säily, ellei sitä kehitetä nyt ja tulevaisuudessa. Maaseutua ja sen palveluja on kehitettävä yhteistyössä eri tahojen, erityisesti yhteistyökumppaneiden ja maaseudun asukkaiden kanssa.

Joukkoliikennepalvelut ovat tärkeä osa maaseudun elinvoimaisuutta. Tarjoamalla toimivia ja oikeanlaisia joukkoliikennepalveluja maaseudun asukkaille he ovat tasarvoisemmassa asemassa muiden kasvukeskusten ja kaupunkien asukkaiden kanssa. Haja-asutusalueiden joukkoliikennepalvelut ovat kuitenkin melko heikkoja niin koko Suomessa kuin Satakunnassakin. Joukkoliikennepalvelut täytyvät näillä alueilla usein vain lakisääteisillä minimivaatimuksilla.

Liikenne- ja viestintäministeriön tiedotteessa 11.2.2015 liikenne- ja kuntaministeri Paula Risikko oli huolestunut maaseudun joukkoliikenteen tilanteesta ja pyysi pikaisista analyysistä siitä, mikä olisi tehokkain tapa turvata liikkumispalvelut haja-asutusalueilla. (Liikenne- ja viestintäministeriön www-sivut 2015.)

Satakunnan ammattikorkeakoulussa on tehty aikaisemmin tutkimusta maakunnallisesta joukkoliikenteestä mm. Niko Kortelaisen opinnäytetyössä seutulippujärjestelmistä vuonna 2011 ja opintojakson *LO080404 joukkoliikenne* projektityössä joukkoliikenteen järjestämistavoista Kokemäen kaupungille keväällä 2012.

1.2 Tutkimuksen toimeksiantaja

Satakunnan ammattikorkeakoulu on Satakunnassa toimiva ammattikorkeakoulu.. Siinä on kampukset Raumalla, Porissa, Huittisissa ja Kankaanpäässä. Satakunnan am-

mattikorkeakoulussa opiskelee noin 6000 opiskelijaa ja siellä työskentelee noin 400 asiantuntijaa. Koulu on monialainen ja kansainvälisesti suuntautunut korkeakoulu ja sitä hallinnoi Satakunnan ammattikorkeakoulu Oy. Sen toiminta on vakautettu vuonna 1997. Satakunnan ammattikorkeakoulussa voi suorittaa AMK-tutkintoja ja ylempiä AMK-tutkintoja. Sen tehtäviin lukeutuu opetuksen tuottaminen, tutkimus, kehitys- ja innovaatiotoiminta ja erilaiset aluekehitystehtävät. (Satakunnan ammattikorkeakoulun www-sivut 2015.)

1.3 Tutkimus menetelmät ja -aineisto

Tutkimuksessa selvitetään joukkoliikennepalveluja tilaavilta toimivaltaisilta viranomaisilta (Varsinais-Suomen ELY-keskus, Satakunnan kunnat), mitkä liikennöitsijät hoitavat joukkoliikennettä Satakunnan haja-asutusalueilla. Tämän jälkeen otetaan yhteyttä liikennöitsijöihin ja sovitaan kysely- ja haastattelututkimuksen järjestämisestä. Liikennöitsijöille kohdennettaviin tutkimuskysymyksiin kuuluu sekä kvantitatiivisia että avoimia haastattelukysymyksiä. Tutkimuksessa tavoitellaan noin 10 kunnan / liikennöitsijän otosta.

Kysely- ja haastattelututkimus suoritetaan puhelinhaastattelulla tai verkkokyselyllä. Kysymykset koskevat Satakunnan haja-asutusalueiden liikennöinnin nykytilaa sekä mahdollista tulevaa hankeyhteistyötä Satakunnan ammattikorkeakoulun kanssa. Verkkokysely pitää sisällään monivalintaisia-, skaalautuvia- sekä avoimia kysymyksiä. Tämän tiedonkeruumenetelmän etuna on se, että aineiston keruuta voidaan säädellä joustavasti tilanteen mukaisella tavalla ja ottamalla vastaajat huomioon myötämällä heitä. Vastaajat voivat näin tuoda itseään koskevat asiat paremmin esille. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2007, 199–200.)

Teoriaosuuden kirjallisuuslähteisiin kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön julkaisut sekä muut joukkoliikenteen järjestämistapoja käsittelevät lähteet.

1.4 Tutkimuksen tavoitteet ja rajaus

Tavoitteena on, että SAMK voi tulevaisuudessa hyödyntää tutkimustuloksia suunnitellessaan joukkoliikenteen kehittämishankkeita ja hakiessaan niille rahoitusta, sekä muussa tutkimus- ja opetustyössä.

Opinnäytetyö rajataan koskemaan Satakunnan maakuntaa ja haastattelu tutkimukseen suostumuksensa antaneiden liikennöitsijöiden toiminta-alueita. Tutkimuksen ulkopuolella jätetään kaupunkiliikenne sekä markkinaehtoinen vilkkaiden yhteysvälien liikenne. Tutkimuksessa käsitellään sekä bussilla että taksilla ajettavaa verovaroin tuettua haja-asutusalueiden linja- ja kutsuliikennettä.

2 JOUKKOLIIKENNE HAJA-ASUTUSALUEILLA

2.1 Joukkoliikenne

Joukkoliikenne tarkoittaa ihmismassojen liikuttamista paikasta toiseen siihen suunnitellulla ajoneuvolla. Se on osa julkista liikennettä ja tämä tarkoittaa sitä, että se on jokaisella avointa ja sitä voi käyttää kuka tahansa. Julkiseen liikenteeseen kuuluu joukkoliikenteen lisäksi taksiliikenne. Joukkoliikenteellä tarkoitetaan lähinnä maakulkuneuvoilla tapahtuvaa liikennettä, joka liikennöi säännöllisesti ja tiettyihin sovituihin aikoihin. Joukkoliikenne haja-asutusalueilla tapahtuu useimmiten linja-autoilla tai tila-autoilla. (Julkisen liikenteen sanasto 2013, 9.)

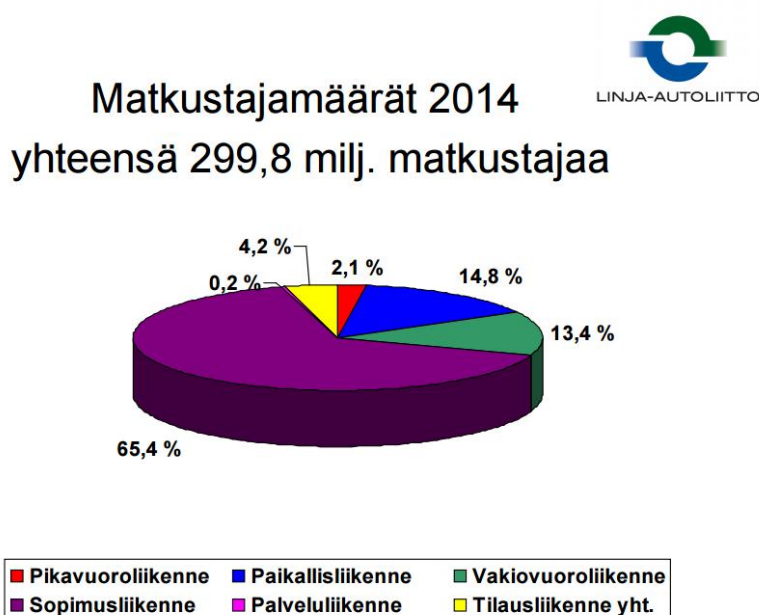
Matkustajan käyttämää joukkoliikennepalvelua kuvataan termillä palvelutaso. Palvelutaso määrittyy matkan eri vaiheiden laadulla erilaisin laadullisin ja määrällisin mittarein. Siihen vaikuttavat kriteerit ovat odotusaika, kävely, ajomatka ja reittiä ajettava määrä tietyssä ajassa. Mikäli nämä kriteerit ovat korkeatasoisia eli matkustajan kannalta parhaalla tavalla järjestetty, sitä parempi palvelutaso on. Haja-asutus alueilla nämä kriteerit ovat lähes poikkeuksetta heikkoja, joten siellä palvelutaso täyttyy vain minimivaatimuksin. (Julkisen liikenteen sanasto 2013, 9.) Kuviosta 1 ilmenee eri palvelutasoluokat ja niiden väliset erot.

KILPAILUTASO	HOUKUTTELEVA TASO	AUTOTTOMIEN ARKIIHTEYDET	VÄHIMMÄIS-MATKUSTUS-TARPEET	PERUSPALVELUTASO	MINIMITASO
<p>Kilpailutaso/keskisuuret kaupunkiseudut (lvm 54/2007)</p> <p>Tavoitteena tarjota joukkoliikenne todellisuudessa vaihtoehtona henkilöauton käytölle ja siten lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta.</p> <p><i>Esimerkkejä:</i> Suurimpien kaupunkiseutujen suuret kerrastalovaikuttavat alueet Seutuliikenteessä suurimpien lähitaajamien ja seudun keskustaajamien väliset yhteydet</p>	<p>Tavoitteena tarjota käyttökelpoinen ja harkitseminen arvoinen matkustusvaihtoehto useimmille matkoille ja saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen.</p> <p><i>Esimerkkejä:</i> Kaupunkiliikenteessä kerrastalovaikuttavat alueet ja suuret pientalovaikuttavat alueet Seutuliikenteessä suurehkojen taajamien ja seudun keskustaajamien väliset yhteydet, joilla paljon matkustuskysyntää</p>	<p>Tavoitteena tarjota liikkumisvaihtoehto autottomille kansalaisille arkipäivien työssäkäyntiä, opiskelua ja asiointia palvelevat yhteydet.</p> <p><i>Esimerkkejä:</i> Kaupunkiliikenteessä keskikokoiset pientalovaikuttavat alueet Seutuliikenteessä pienehköjen taajamien ja seudun keskustaajamien väliset yhteydet</p>	<p>Kaupunkiseudun pakkokäyttäjien vähimmäismatkustustarpeiden tyydyttämiseen.</p> <p><i>Esimerkki:</i> Pienet pientalovaikuttavat alueet, joille liikenteen järjestäminen myös muilta alueilta palvelevalla linjalla mahdotonta / reittiä paikkaamista liian suuri matkajen kasvu</p>	<p>Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (lvm 7/2005)</p> <p>Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välinen peruspalvelu, yhteydet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista keskustaajamiin ja seutukunnallisesti tärkeisiin palvelukeskuksiin</p>	<p>Järjestetään alnoastaan lakisäätöiset kuljetukset.</p>

Kuvio 1. Palvelutasoluokat (Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn 2010, 13.)

Jokaisella yhteiskunnan jäsenellä on jokapäiväinen oikeus matkustaa. Joukkoliikenne on yleisesti miellettyä yhteiskunnan peruspalvelu, jonka tulisi olla kohtuuhintaan jokaisen saatavilla. Kaikki eivät voi edes ajaa omalla autollaan, vaikka yhteiskuntamme onkin jo merkittävän pitkälle autoistunut. Esimerkiksi vanhuksilla, nuorilla ja vammaisilla ei ole mahdollista käyttää omaa autoa, vaan he tulevat aina tarvitsemaan joukkoliikennettä ja liikkumismahdollisuudet on turvattava myös heille. Tämän takia joukkoliikenteen suunnittelussa tulee noudattaa tasa-arvoisuutta mahdollisimman hyvin, vaikka kustannustehokkuus ei tule haja-asutusalueilla olemaan koskaan yhtä tehokasta kuin kaupunkialueilla. (Ahonen 2013, 12.)

Joukkoliikenne on tehokas tapa kuljettaa suuria määriä ihmisiä, mutta se on myös peruspalvelu joka mahdollistaa ihmisten jokapäiväisen liikkumistarpeen taloudellisesti ja edullisesti riippumatta liikennevälineiden omistuksesta tai asuinpaikasta. Haja-asutusalueilla joukkoliikennettä on kuitenkin haastavaa järjestää toimivalla ja kustannustehokkaalla tavalla. Tämän takia yhteiskunta antaa tukeaan myös henkilöliikennepalveluille, jotka tukevat joukkoliikennettä. Täydentäviä henkilöliikennepalveluja ovat mm. kutsuliikenne, tilausliikenne ja koulukuljetukset. (Julkisen liikenteen sanasto 2013, 9.) Kuvio 2 ilmenee Suomen joukkoliikenteen linja-autojen matkustajamäärät vuonna 2014 ja osuudet eri henkilöliikennepalveluille.



Kuvio 2. Matkustajamäärät (Linja-autoliiton www-sivut 2015.)

Haja-asutusalueiden joukkoliikenne on pääosin maaseudulla ja kunnissa tapahtuvaa liikennöintiä. Näillä alueilla päätavoitteena on turvata liikennepalvelut. Koko ajan on mietinnässä miten kehitetään taloudellisempia ja tehokkaampia tapoja järjestää joukkoliikennepalvelut niin, että samalla luodaan edellytykset sekä palvelutason parantamiselle, että liikenteen palveluiden säilymiselle. Joustavat palvelulinjat ja kutsujoukkoliikenne ovat avain palvelutason parantamiselle. Ne usein korvaavat tai täydentävät itsekannattavaa linjaliikennettä tai maaseudun ostoliikennettä. Valtio kohdistaa rahoitusta peruspalveluiden järjestämisen lisäksi myös matkustuksen tukemiseen. (Ahonen 2013, 13.)

Maaseutualueilla itsekannattavat joukkoliikennepalvelut muodostuvat pääosin kahden eri keskuksen välille muodostuneesta alueellisesta liikenteestä. Aikaisemmin itsekannattavaa paikallisliikennettä on ehkä joskus ollut vähän tai sitten sitä ei ole ollut ollenkaan. Kunnat ovat olleet näin pakotettuja täydentämään itse joukkoliikennepalvelujaan ostamalla itse kunnan sisäiset liikennepalvelut. Tähän asiaan valtiolta ei ole saatavissa mitään avustusta. (Ahonen 2013, 15.)

2.2 Linjaliikenne

Joukkoliikenne on useimmiten aikataulu- tai reittisidonnaista. Tätä kutsutaan linjaliikenteeksi. Kuviossa 3 esitetään esimerkki eräästä linjasta ja sen aikatauluista. Matkustajat otetaan kyytiin ilmoitetuilta pysäkeiltä tienvarsista tai jostakin erikseen merkityistä paikoista esimerkiksi kuntakeskuksista. (Julkisen liikenteen sanasto 2013, 9.) Joukkoliikenne ja linjaliikenne kattavat yleensä suurimman osan kuntien ja niiden haja-asutusalueiden kuljetustarpeista, ainakin koulukuljetusten osalta. Liikkumistarpeet ja esimerkiksi koulujen alkamis- ja päättymisajankohdat tulee olla kuitenkin tiedossa riittävän ajoissa, että kysyntään pystytään vastaamaan mahdollisimman tehokkaasti. Täytyy myös muistaa, että osa kuljetustarpeista on sen kaltaisia, että kuljetusasiakkaat eivät voi käyttää kunnan tarjoamaa joukkoliikennettä, vaan niitä varten täytyy tilata erilliskuljetuksia. (Siltala 2012, 27–28.)

Siikainen - Leväsjoki - Kivijärvi - Pomarkku

P+	P+		P+	P+
07.15	12.15	Siikainen	08.55	14.10
07.25	12.25	Otamo	08.45	14.00
07.35	12.30	Leväsjoki	08.40	13.55
07.45	12.40	Kivijärvi	08.30	13.45
07.55	12.50	Pomarkku	08.20	13.40

Kuvio 3. Reittiaikataulu (Aaro E. Mäkelän www-sivut 2015.)

Linja-liikenne on usein niin sanottuna vakiovuoroliikennettä. Se palvelee lähinnä kaupunkiseutujen, maaseudun ja kaupunkien välistä liikennettä. Vakiovuoroliikenteestä noin 70 prosenttia on toistaiseksi lipputuloperusteista linjaliikennettä. Vakiovuorot, jotka eivät tuota tarpeeksi lipputuloja kattaakseen linjan kulut ovat suurimmilta osin ELY-keskusten omistuksessa. (Ahonen 2013, 25.)

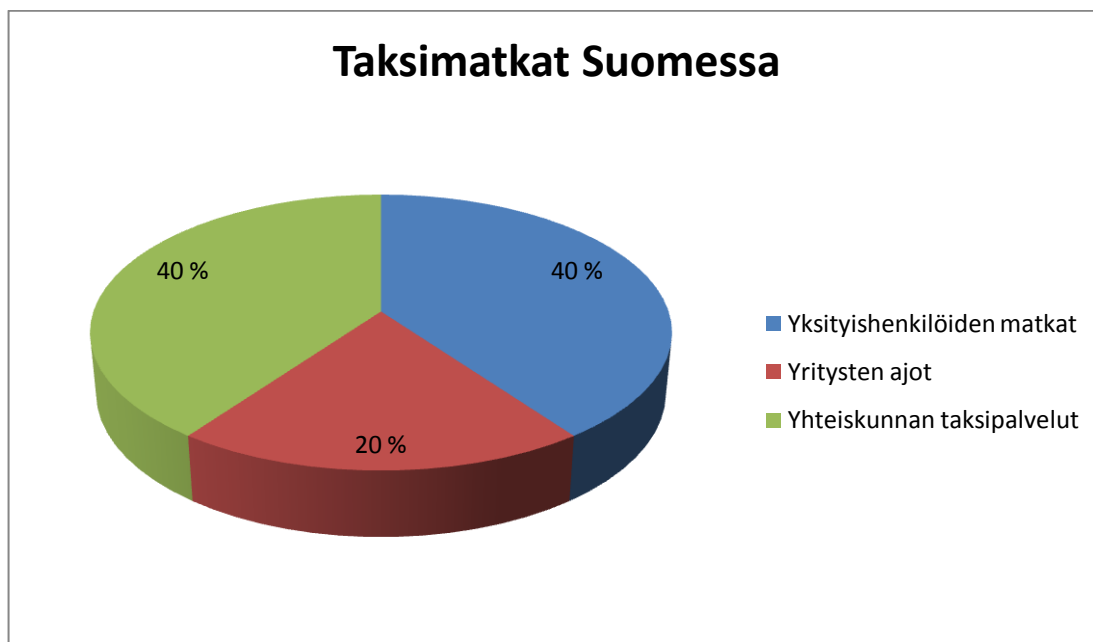
Useimmiten linjat palvelevat monia kouluja, jolloin myös eri koulujen alkamis- ja päättymisajankohdat tulee sovittaa samankaltaisiksi linjojen aikataulujen kanssa, jotta saadaan katettua monen koulun kuljetustarpeet mahdollisimman tehokkaasti ja tehtyä niistä mahdollisimman optimaaliset. Joustavuus tulee ottaa siis huomioon koulujen aikataulujen järjestämisessä. (Siltala 2012, 28.)

Linjaliikenteen autokalusto on yrityksestä riippuen hyvin vaihtelevaa. Vakiovuoroissa saattaa olla niitä varten räätälöity kalusto. Yleisesti linja-autot ovat matalahkoja vessattomia pitkään matkaan tarkoitettuja linja-autoja. Ylipäätään maaseutuliikenteen kalusto on yleensä yrityksen vanhempaa tilausajoautokalustoa, jota saatetaan käyttää viikonloppuisin tilausajoissa. (Ahonen 2013, 25.)

2.3 Taksiliikenne

Taksiliikenne on osa julkista liikennettä. Taksit ovat kaikkien käytettävissä ja etenkin haja-asutusalueilla ne hoitavat kuljetustehtäviä monipuolisesti. Taksien osuus julki-

sesta liikenteestä on noin 10 %. Kuviosta 4 ilmenee taksikyytien osuudet eri sektoreilla. (Suomen Taksiliiton www-sivut 2015.)



Kuvio 4. Taksimatkat Suomessa.

Haja-asutusalueiden taksiliikenne on usein kutsuohjattua taksiliikennettä ja tätä kutsutaan termillä kutsutaksi. Tämän kaltainen taksiliikenne on tehokas malli niillä alueilla, joissa julkinen liikenne on tarpeellista, mutta matkustajamäärät ovat pieniä. Kutsutaksit ajavat tiettyä reittiä tiettyyn aikaan, mutta ne ovat ajossa vain jos on asiakkaita. Taksit eivät siis liiku tyhjinä. Kutsutaksien luonteeseen kuuluu myös, että ne poikkeavat reitiltään mikäli asiakkaalla on siihen tarve. Ne pystyvät hakemaan asiakkaan esimerkiksi kotiovelta asti ja toimivat muutenkin joustavasti asiakkaiden tarpeiden mukaisesti. Kalusto on monimuotoista ja se muuntuu asiakkaiden tarpeen mukaan aina henkilöautosta tila-autoon ja invataksiin asti. Asiakas maksaa kutsutaksista pääsääntöisesti saman verran kuin joukkoliikenteestä. (Suomen Taksiliiton www-sivut 2015.)

Taksit toimivat haja-asutusalueilla koululaiskuljetuksissa ja erikoiskuljetuksissa. Päivittäin taksit kuljettavat kouluihin noin 40 000 koululaista. Erityiskuljetukset tarkoittavat lähinnä vammaiskuljetuksia ja kiireettömiä sairaskuljetuksia. Taksit ovat muun tautumiskykyisiä ja taksissa pystyy matkustamaan esimerkiksi makuuasennossa, jotta

sairaalaan menossa olevalla potilaalla on mahdollisimman hyvät oltavat ja mukava matkustusasento. Taksinkuljettajat toimivat tarvittaessa avustajina ja he auttavat asiakkaansa kyytiin, on kyseessä sitten vanhus tai pyörätuolilla liikkuva asiakas. Taksit suorittavat haja-asutusalueilla myös niin sanottuja kotipalveluja. Tämä on lähinnä avohoidossa olevien kuntalaisten tuki- ja kuljetuspalveluja. Nämä tarkoittavat ateriakuljetuspalveluja tai kuntalaisten kuntoutumis- tai kerhomatkoja. Taksit ovat tottuneet ajamaan vuorokauden ajasta riippumatta ja mihin vuoden aikaan tahansa. Tämän takia turvapuhelinpalveluita on järjestetty yhteistyössä taksien kanssa. Ne kuljettavat myös terveydenhuollon ammattilaisia asiakaskäynneille ja toimivat heidän tukena esimerkiksi potilasta nostettaessa tai tavaroiden kantamisessa. (Suomen Taksiliiton www-sivut 2015.)

Taksiliikennelaki määrittelee ammattimaista henkilöiden kuljettamista tiellä henkilöautolla. Jotta voi kuljettaa henkilöitä ammattimaisesti, se edellyttää taksilupaa. Taksiluvan myöntäjänä toimii toimivaltainen Ely-keskus. Ammattimainen henkilöiden kuljettaminen tarkoittaa elinkeinonharjoittamista tai muun tulon hankkimisen tarkoitusta päätoimisesti tai sivutoimisesti. (Siltala 2012, 21.)

2.4 Kutsujoukkoliikenne

Kutsujoukkoliikenne tarkoittaa joukkoliikenteen muotoa, jossa reitit ja aikataulut määräytyvät suurimmilta osin asiakkaiden tarpeiden mukaisesti. Useissa kehittämissankkeissa on tutkittu ja selvitetty kutsuohjatun joukkoliikenteen mahdollisuuksia niin, että samojen reittien eri henkilömatkoja voitaisiin ohjata kutsujen eli tilausten mukaan. Näissä kehittämishankkeissa on löydetty uusia keinoja, joilla pystytään hoitamaan joukkoliikennettä laadukkaasti ja tehokkaasti lisääntyviä henkilökuljetustarpeita. Nämä ovat myös mahdollistaneet osin joukkoliikenteen säilyttämisen ja ylläpitämisen alueella. Yhdistämisen avulla pyritään tukemaan erityisesti erityisryhmien (vanhukset, vammaiset) kotona asumisen mahdollisuuksia ja parantamaan kaikkien väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia. Nämä järjestelmät toimivat tällä hetkellä Itä-Suomessa ja Pääkaupunkiseudulla. (Siltala 2012, 30.) Kutsujoukkoliikennettä pitäisi lisätä myös muualle Suomeen ja osittain tämän takia tässä opinnäytetyössä sel-

vitetään Satakunnassa toimivien liikennöitsijöiden halukkuutta osallistua tulevaisuudessa Satakunnan ammattikorkeakoulun kehittämishankkeisiin.

Kutsujoukkoliikenne voi olla myös niin sanottua palveluliikennettä, joka toimii jossakin muodossa lähes jokaisella paikkakunnalla Suomessa. Se toimii joko joustavina reitteinä niin, että linja voi poiketa reitiltään asiakkaiden tarpeiden mukaan tietyssä aikataulussa tai sitten se toimii pelkästään kutsuohjauksella. Kuljetuksia hoidetaan linja-autojen lisäksi myös takseilla. Vammaiskuljetukset, vanhuskuljetukset, koulu- kuljetukset ja terveydenhoitopiiriin kuuluvat kuljetukset ovat kaikki yhteiskunnan kustantamia kuljetuksia. Näitä yhdistelemällä ja kutsuohjausta kehittämällä on pystytty lisäämään joukkoliikenteen tarjontaa. Nämä palvelulinjat ovat kaikille avointa joukkoliikennettä. Asiakkaat voivat olla siis invalideja, vammaisia tai ihan tavallisia matkustajia. Kaikilla on oikeus käyttää niitä. Yleensä kutsuohjatun joukkoliikenteen kalusto on matalalattiaisia pikkubusseja, joihin kulku on helppoa ja vaivatonta. Tarvittaessa kuljettajan on helppo nostaa esimerkiksi pyörätuoli kyytiin. Kalustolla on myös helppo liikkua esimerkiksi pienillä pihilla tai kaduilla, jotta asiakkaat pääsevät mahdollisimman lähelle omaa kotioveaan. (Ahonen 2013, 30.)

3 HAJA-ASUTUSALUEIDEN JOUKKOLIIKENTEEEN JÄRJESTÄMISTAVAT JA SOPIMUKSET

3.1 EU:n palvelusopimusasetus

Euroopan julkisen liikenteen linjausten tarkoituksena on tuottaa turvallisia, tehokkaita ja korkealaatuisia matkustajakuljetuspalveluita säännöstellyn kilpailun avulla. Läpinäkyvyyden ja suorituskyvyn takaamiseksi linjauksissa on huomioitu sosiaaliset, ympäristölliset sekä alueelliset muuttajat. Monet oleellisista yhteiskunnan tarvitsemista julkisen henkilöliikenteen palveluista eivät ole toteutettavissa yksityisen sektorin toimesta. Tästä johtuen kansallisten, alueellisten sekä EU-viranomaisten tehtävänä on varmistaa näiden palveluiden toteutuminen. Palvelujen toteuttamiseksi myönnetään yksinoikeuksia ja rahoitetaan tahoja, jotka hallinnoivat tarvittua liikennettä. Toinen keino on määritellä säännöksiä, joiden mukaan julkinen liikenne tulee toteuttaa. Euroopan Unioni on kehittänyt lainsäädännön välttääkseen jäsenvaltioiden käytäntöjen ja menettelyiden keskinäisen risteämisen julkisten palveluiden osalta. Liikennemuotojen välillä on pienimuotoisia lainsäädännöllisiä eroja, etenkin kilpailun osalta. Lainsäädännössä on huomioitu kunkin kuljetusvälineen ominaisuudet, tarkoituksenmukaisuus ja käytännön eroavaisuudet. (European Commission 2015.)

Joukkoliikenteen ja eritoten linja-autoliikenteen järjestäminen uudistettiin EU:n palvelusopimusasetuksella ja uudella joukkoliikennelalla, joka tuli voimaan 3.joulukuuta vuonna 2009. PSA eli palvelusopimusasetus tuli voimaan lakina ei-direktiivinä. Uusi joukkoliikennelaki tehtiin tarkentamaan EU:n palvelusopimusasetusta, joka ei sallinut entistä liikennelupamallia. (Ahonen 2013, 15.)

Lakimuutoksen myötä eduskunta edellytti, että joukkoliikenteestä tulisi tehdä houkuttelevampaa ja sen käyttöä pitäisi lisätä kehittämällä lippujärjestelmiä, palvelutasoa, liikenteen luotettavuutta ja palveluiden yhteensopivuutta. Pääpaino oli tosin suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuen korottamisella. (Ahonen 2013, 16.)

EU:n palvelusopimuksessa käsitellään sopimuksia, jotka koskevat julkisia palveluhankintoja. Asetus määrää, että julkista tukea voidaan antaa ja yksinoikeuksia sallia vain palvelusopimuksen mukaisesti. Viranomaiset ovat velvoitettuja määrittelemään

palvelutaso, suunnittelemaan alueellinen joukkoliikenne sekä olemaan yhteistyössä kuntien ja maakuntien liittojen kanssa. Joukkoliikenteen järjestäminen hoituu asetuksen ansiosta halutulla tavalla. (Ahonen 2013, 16.)

Joukkoliikennelaki koskee ammattimaisen linja-autoliikenteen harjoittamista. Uudessa joukkoliikennelaissa käsitellään säännöksiä, jotka koskevat liikenteen suunnittelua, palvelutason määrittämistä, liikennelupia sekä tarjouskilpailuiden järjestämistä. Laki kertoo, että joukkoliikenteen kehittämisen tavoitteet todetaan kaksiosaisena. Ensimmäinen tavoite on, että joukkoliikenne pyritään turvaamaan koko maassa niin, että jokaisella kansalaisella on mahdollista täyttää päivittäiset liikkumistarpeensa joukkoliikenteen avulla. Toinen tavoite koskee kaupunkiliikenteen kilpailukykyistä joukkoliikennettä, jolla voidaan vaikuttaa kulkumuodon valintaa omasta autosta joukkoliikenteeseen ja samalla täyttää ilmastopoliittiset haasteet mahdollisimman tehokkaalla tavalla. (Ahonen 2013, 16.)

Lakiuudistusten tärkein tavoite on siis turvata joukkoliikennepalvelut koko maassa ja lisätä sen käyttöä. Laki ei kuitenkaan anna kansalaisille subjektiivista oikeutta joukkoliikennepalveluille. Tämä on ongelma erityisesti haja-asutusalueiden asukkaille, sillä joukkoliikenne on edelleen matkustajien tarpeista lähtevä kulkumuoto ja se on kuntien ja valtion kannalta hankinnanvarainen palvelu. Suunnitelmat ja tavoitteet määrittelevät tarvittavan tuen ja sen määrän. Palvelutason määrä ja laatu riippuu siis yksinomaan kuntien rahoitusmahdollisuuksista. Suunnitteluvaiheeseen tulee sisällyttää jo hyvissä ajoin eri väestöryhmien kuljetustarpeet ja tätä kautta miettiä joukkoliikenteen rahoituksen tarve. Joukkoliikennelain mukaiseen järjestelmään siirtymiseen aikaa oli vuonna 2009 maksimissaan 10 vuotta ja se toteutetaan sekä alueellisesti että ajallisesti asteittain. (Ahonen 2013, 16.)

3.2 Sopijaosapuolet

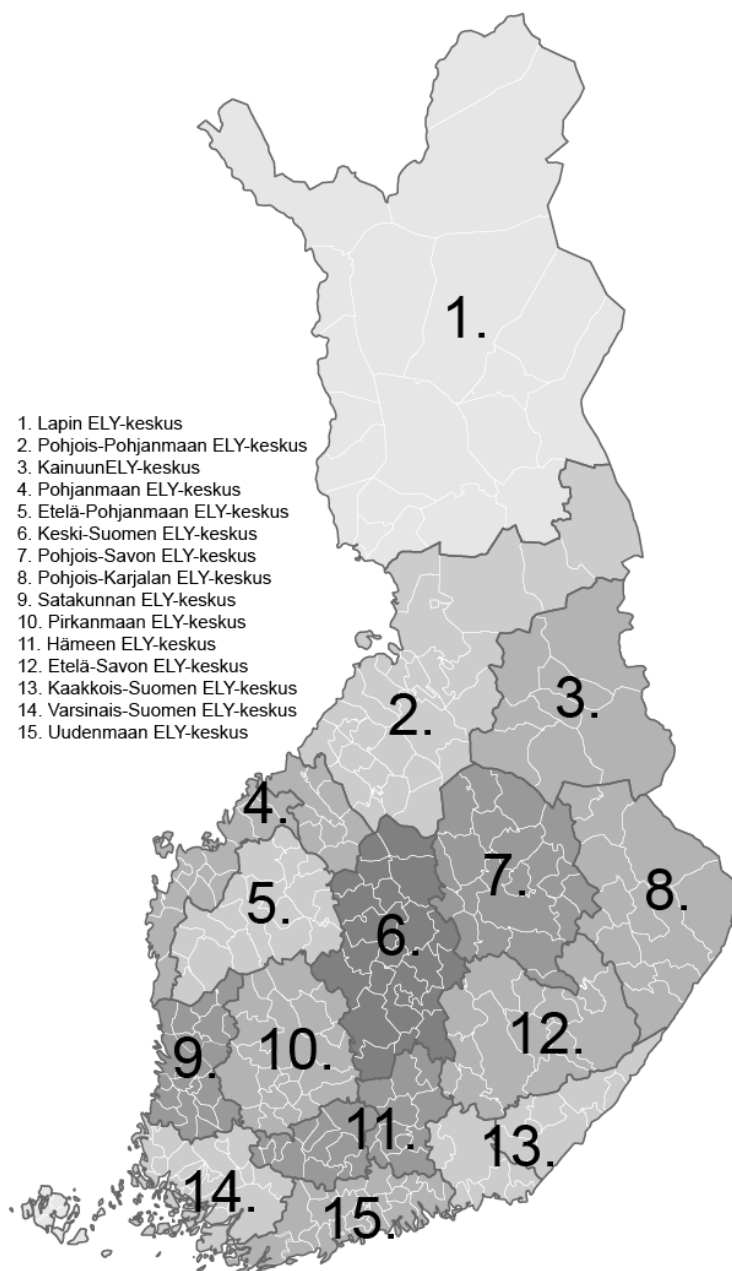
Seuraavaksi käsitellään tärkeimpiä organisaatioita eli sopijaosapuolia, jotka liittyvät Suomen tieliikenteeseen ja näin ollen myös haja-asutusalueiden liikenteeseen. Näitä ovat Suomen valtio, liikenneministeriö, ELY-keskukset, liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, kunnat, liikennöitsijät sekä Linja-autoliitto.

Suomen valtio eli käytännössä eduskunta päättää vuosittain valtion tulo- ja menoarviot. Valtioneuvosto toimii eduskunnan tukena ja antaa sinne asetukset, määräykset ja ohjeet sekä valmistelee tulo- ja menoarviot. (Ahonen 2013, 16.)

Liikenteen ja viestinnän ylläpito ja kehittäminen on liikenneministeriön vastuulla. Liikenneministeriö hoitaa säädökset, budjettipolitiikan, toimiluvat, valtion avustusten ja tukien kohdentamiset, verojen ja maksujen painopisteiden asettamiset ja ohjaa virastoja ja laitoksia, jotka toimivat liikenneministeriön alaisina. Ministeriöllä on myös oikeus antaa asetuksia ja ohjeita asetusluontaisina päätöksinä. Liikenneministeriön tieliikenteenosaston henkilöliikenneyksikkö hoitaa valtion joukkoliikenneasiat. (Ahonen 2013, 16.)

Uuden organisaatiomuutoksen myötä entiset lääninhallitukset jakautuivat tehtävittäin osiin. Osan entisistä lääninhallituksen tehtävistä hoitaa aluehallintovirastot. Liikennehallinnon tehtävät hoitaa Elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskukset eli ELYt. ELY-keskuksia on yhteensä 15 kappaletta. (Kuva 1.) Nämä huolehtivat omien toimialueidensa osalta joukkoliikennepalveluiden saatavuudesta ja luovat edellytykset joukkoliikenteen sujuvuudelle ja toimivuudelle. Tiepiirit ja lääninhallitusten liikenneosastot yhdistettiin ELYjen liikenne ja infrastruktuuri – vastuualueiksi aluehallinnon uudistuksen myötä. Uudistuksen avulla kaikkien osapuolten joukkoliikenneosaaminen onnistuttiin sovittamaan yhteen, mikä mahdollistaa ja edistää kokonaisvaltaista liikennejärjestelmä työtä. Joukkoliikenteen lupahallinto-, hankinta-, rahoitus-, ja suunnittelutehtävät sekä tiepiirille kuuluneet joukkoliikenteen toimintaympäristön kehittämistehtävät maanteillä siirtyivät myös ELY-keskuksille. Joukkoliikennelain mukaiset siirtymäajat liikennöintisopimukseen nojaa ELYjen toimivallassa olevaan liikenteeseen. Tätä täydentävät ostosopimuksin ja käyttöoikeussopimuksin hankittu liikenne. Markkinaehtoisen liikenteen reitti- ja kutsujoukkoliikenneluvat myöntää niin ikään toimivaltainen ELY-keskus. Joukkoliikenteen edistäminen on myös ELYjen vastuulla. Se tapahtuu lähinnä rahoittamalla seutu-, kaupunki- ja työmatkalippuja sekä myöntämällä valtionavustusta kunnille palvelu-, ja paikallisliikenteeseen sekä kehittämishankkeisiin, jotka koskevat joukkoliikennettä. Joukkoliikenteen sujuvuuden ja toimivuuden fyysiset edellytykset tulevat myös ELY-keskuksilta. Fyysisiä edellytyksiä ovat muun muassa maanteiden linja-autopysäkit varusteineen,

joukkoliikennekaistat, liityntä-alueet valo-etuudet ja edellä mainittujen huolto ja kunnossapito. Kaikessa liikenteen suunnittelussa huomioidaan joukkoliikenteen tarpeet. Kunnossapito on yksi tärkeä osa joukkoliikenteen sujuvuutta. Toinen tärkeä asia on matkaketjujen toimivuuden edistäminen, joka hoituu parantamalla liikennepysäköintiä ja yhteyksiä pysäkeille. Myös talvihoidon kehittäminen ja pysäkkien varusteiden parantaminen on tärkeä osa sujuvaa ja toimivaa joukkoliikennettä ja se on niin ikään ELY-keskusten vastuulla. (Ahonen 2013, 17.)



Kuva 1. Suomen ELY-keskukset (Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen www-sivut 2015.)

Trafin eli liikenteen turvallisuusviraston tärkein tehtävä on vastata valvonta- ja sääntelytehtävistä, jotka koskevat liikennejärjestelmää. Se vastaa myös liikenteen turvallisuusasioista ja ympäristöystävällisyyteen liittyvistä haasteista. Ennen Trafia liikenteen viranomaisjärjestelmä oli melko monimutkainen. Entisiä viranomaisia olivat Ajoneuvohallintokeskus AKE, Ilmailuhallinto, Merenkulkulaitoksen meriturvallisuustoiminta ja Rautatievirasto. Näiden tehtävät siirtyivät suoraan ja kokonaisuudessaan Trafille, minkä takia Trafin asiakaskunta onkin melko laaja. Se kattaa kaikkien liikennemuotojen yritykset ja kuljettajat. Trafi antaa lupia ja määräyksiä, pitää yllä rekistereitä, toimii tiedonantajana, kerää tilastoja, veroja ja maksuja ja osallistuu normivalmisteluun jotka ovat sekä kotimaisia, että kansainvälisiä. Tiivis yhteistyö kotimaisten ja kansainvälisten kumppaneiden kanssa on myös osa Trafin toimintaa. Kuljettajatutkintojen pitäminen ja niiden kokeiden järjestäminen, ammattipätevyystodistuksien ja digipiirturikorttien myöntäminen, liikenneyrittäjä- ja ADR-kokeiden järjestäminen ja ajokorttien rekisteröinti ovat myös Trafin tehtäviä tieliikenteessä. (Ahonen 2013, 17.)

Joukkoliikenteen alueelliset palvelutasot määrittelevät kyseisten alueiden kunnat itse. Kunnat toimivat tiiviissä yhteistyössä toisten kuntien kanssa ja ottavat eri väestöryhmien tarpeet huomioon. Joukkoliikenteen hoitoon kunnat osallistuvat rakentamalla pysäkkejä, liikenneväyliä, sadekatoksia ja mahdollisesti myös terminaaleja. (Ahonen 2013, 17.)

Suomen joukkoliikennettä hoitaa noin 400 yksityistä yritystä. Tämän lisäksi yrityksillä tai yksityishenkilöillä on noin 700 joukkoliikennelupaa, jotka oikeuttavat linja-autoilla harjoitettaviin osto- ja tilausliikenneajoihin. Suomen kunnista vain Porin kaupunki omistaa liikenteenharjoittajan. Valtio omistaa Pohjolan Liikenteen ja kolme liikennelaitosta Turussa, Helsingissä ja Tampereella. Käytännön liikenteenhoidon suunnittelun vastuu on liikenteenharjoittajille itsellään. Liikenteen suunnittelu tarkoittaa käytännössä kaluston ja henkilöstön resurssien määrittämistä ja niiden suunnitelmallista käyttöä sekä oman linjaston ja aikataulujen toteuttamista. (Ahonen 2013, 18.)

Linja-autoliitto on järjestö, joka toimii lähes kaikkien yksityisten liikenteenharjoittajien ammatillisena etujärjestönä. Liiton tärkeimpänä tehtävänä on edistää toiminnal-

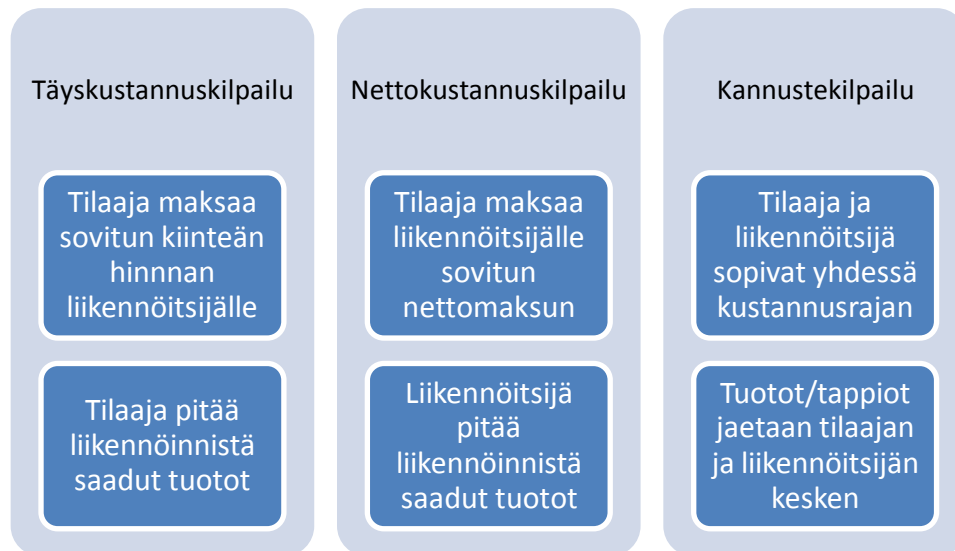
laan toimialan yhtenäistä ja yhdenmukaista kehitystä. Oy Matkahuolto AB toimii Linja-autoliiton yhteydessä ja se hoitaa linja-autojen lipunmyyntiä, informaatioita, rahtijärjestelmää sekä linja-autoasemia. (Ahonen 2013, 18.)

3.3 Ostoliikenne

Ostoliikenne tarkoittaa joukkoliikennettä, joka ei lipputuloillaan kata reitin kokonaiskustannuksia. Ostoliikennettä voi kuvata myös termillä sopimusliikenne. Reitti ei ole liikennöitsijälle kannattavaa, jos lipputulot eivät riitä maksamaan liikennöitsijän kuluja. Tämän kaltaisissa tilanteissa reitti poistuisikin kokonaan. Tätä varten harjoitetaan ostoliikennettä. Tämä tarkoittaa lyhykäisyydessään sitä, että kunta ostaa liikennöitsijältä julkisia liikennepalveluja sopimuksen mukaisella hinnalla. Liikennöitsijä saa sovitun määrän korvausta suoritehinnoin ja kunta saa liikennöitsijän keräämät lipputulot kattaakseen edes osan reitistä aiheutuvista kuluista. (Ahonen 2013, 15.)

Ostoliikenne tulee kilpailuttaa. Perus lähtökohtana on avoin, terve ja taloudellisesti toimiva kilpailuttaminen. Tämä tarkoittaa sitä, että kaikki liikennöitsijät ovat samalla lähtöviivalla ja kerään ei saa suosia. Tarjouskilpailun ratkaisee hinta ja erilaiset laadulliset tekijät. Laatutekijöitä ovat esimerkiksi kuljetuskaluston ikä ja kunto, liikennöitsijän työntekijöiden työkokemus ja aikaisempi kokemus kyseisestä reitistä. (Ahonen 2013, 15.)

Kilpailuttamisessa sovelletaan myös erilaisia malleja. (Kuvio 5.) Kilpailu, jossa tilaaja saa pitää kaikki liikennöinnistä saadut tuotot ja se maksaa liikennöitsijälle sovitun ja kiinteän summan kustannuksista kutsutaan täyskustannuskilpailuksi. Nettokustannuskilpailu taas tarkoittaa mallia, jossa liikennöitsijä saa pitää liikennöinnistä saadut tuotot ja tämän lisäksi se saa tilaajalta ennalta sovitun nettomaksun. Täyskustannuskilpailun ja nettokustannuskilpailun välimuotoa kutsutaan kannustekilpailuksi. Se tarkoittaa sitä, että on sovittu ennalta niin sanottu kustannusraja, jonka ali- tai ylimenevät kustannukset tai voitot jaetaan tilaajan ja liikennöitsijän kesken. Esimerkiksi jos tuotot menevät 10 000 euroa yli kustannusrajan, niin molemmat osapuolet nettoavat tästä 5000 euroa. Sama tapahtuu tietysti, jos reitti tuottaa tappiota. (Ahonen 2013, 15.)



Kuvio 5. Kilpailuttamismallit

Tarjouskilpailun on tärkeä tekijä joukkoliikenteen laatutekijöiden sääntelyssä. Laatu-tekijät kuten kaluston ikä ja kunto, sekä henkilökunnan kokemus, vaikuttavat suoraan, minkälaista joukkoliikennepalvelua tilaaja on vailla. Kalustolta saatetaan vaatia tietynlaisia kriteereitä, kuten kuljetuskapasiteettia tai tietynlaista ovijärjestystä. Liikennöintiä kontrolloidaan yleisesti sovitulla tavalla ja sopimuksen perusteella niiden vuorojen osalta, jotka ovat ajattomia. Jos sovitut asiat eli ehdot eivät toteudu, niin sopimuksesta ilmenee mahdolliset sanktiot tai sakot. Esimerkiksi, jos sovitut aikataululliset määreet eivät täyty, niin liikennöitsijä saattaa saada sanktioita. Myös liikennöitsijän henkilökunnalle saatetaan asettaa ehtoja. Näitä ovat esimerkiksi koulutus, pätevyudet, asut ja perehdytys reitille. (Ahonen 2013, 15.)

3.4 SOTE, Kela ja koulutoimen kuljetukset

3.4.1 SOTE

Sosiaalihuoltolaki määrittelee väestöryhmät, jotka ovat oikeutettuja tukipalveluihin. Näitä ovat esimerkiksi erilaiset kuljetuspalvelut. Väestöryhmiä ovat vaikeavammaiset ja kehitysvammaiset. Näitä säätelee vammaispalvelulaki sekä kehitysvammalaki, jotka ovat toissijaisia suhteessa sosiaalihuoltolakiin. (Siltala 2012, 14.)

Sosiaali- ja terveydenhuolto tarjoaa vaikeavammaisille ilmaiset kuljetuspalvelut. Vaikeavammaisilla on oikeus saada vähintään 18 yhdensuuntaista matkaa kuukaudessa hoitaakseen henkilökohtaiset asiointi- ja virkistysmatkansa. Tämän lisäksi opiskeluun tai työhön liittyvät matkat korvataan. Nämä tuet eivät ole tulosidonnaisia. Henkilöä, jonka liikkuminen estyy tai vaikeutuu huomattavasti sairauden tai vamman takia pidetään vaikeavammaisena. Henkilöt eivät voi myöskään näistä syistä käyttää julkista liikennettä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia. (Rauman kaupungin www-sivut 2015.)

Kehitysvammaiset ovat niin ikään oikeutettuja ilmaisiin kuljetuspalveluihin. Kuntayhtymän tulee huolehtia, että kuljetukset järjestetään asianmukaisella tavalla. (Siltala 2012, 15.) Kuljetukset järjestyvät haja-asutusalueilla pääsääntöisesti takseilla, koska mikään muu julkisen liikenteenmuoto ei ole yhtä joustavaa. Taksien käyttö on toki kallista, mutta mikään muu liikenteenmuoto ei ole kyvykäs vastaamaan tämänkaltaisten kuljetuksien kuljetuskriteereitä.

3.4.2 Kela

Kela eli Kansaneläkelaitos maksaa korvauksia ja tukia eri väestönryhmille tehdyistä matkoista. Matkoja tuetaan ja korvataan halvimman käytettävissä olevan kulkumuodon mukaan. Käytännössä haja-asutusalueiden liikenne tapahtuu joukkoliikenteellä mahdollisuuksien mukaan. Korvausten ja tukien alaisina ovat esimerkiksi sairaanhoitoon liittyvät kuljetukset sekä opiskelijoille maksettava koulumatkatuki. (Kansaneläkelaitokset www-sivut 2013.)

Kela maksaa matkakorvauksia matkoista, jotka liittyvät sairaanhoitoon ja kun matkan kustannukset ylittävät omavastuu osuuden. Myös kuntoutuksista maksetaan korvausta, kun matka perustuu Kelan tai julkisen terveydenhuollon kuntoutuspäätökseen. Haja-asutusalueilla matkat tapahtuvat mahdollisuuksien mukaan julkisia liikennemuotoja käyttämällä. Korvauksia saa myös taksien käytöstä, mikäli terveydentila sitä vaatii, tai joukkoliikennettä on mahdotonta käyttää ilman kohtuutonta vaivaa. Kela maksaa sairaanhoitoon liittyvät kustannukset lähimmälle julkiselle tai yksityi-

selle terveydenhuoltolaitokselle tai lääkärille. (Kansaneläkelaitokset www-sivut 2013.)

Kela maksaa opiskelijoille niin sanottua koulumatkatukea, joka korvaa osan päivittäisestä koulumatkan kustannuksesta. Opiskelijana tarkoitetaan peruskoulun jälkeistä toisen asteen opiskelua eli lukiota tai ammatillista oppilaitosta. Opiskelijat, joiden koulu on yli 10 kilometrin päässä kotoa ja joiden matkakustannukset ovat yli 54 euroa kuukaudessa, ovat oikeutettuja koulumatkatukeen. Korvattavat kuljetukset maaseudulla ja haja-asutusalueilla ovat pääsääntöisesti joukkoliikenteellä tapahtuvaa liikennettä. (Kansaneläkelaitokset www-sivut 2013.)

3.4.3 Koulutoimen kuljetukset

Koulutoimen kuljetukset ovat kuntien merkittävin kuljetuskustannuserä. Se on lakisääteistä ja sitä määrittelee perusopetuslaki. (Siltala 2012, 8.) Koulutoimen kuljetukset haja-asutusalueilla ja maaseuduilla toimivat pääsääntöisesti linja-autoilla tai tilataksilla. Suomessa on noin 560 000 oppilasta ja näistä n. 22 % on oikeutettuja maksuttomiin koulukyyteihin. Päivittäin koulukuljetuksia käyttää noin 124 000 oppilasta. (Ahonen 2013, 217.) Kuvio 6 käy ilmi koululaisten päivittäiset koulumatkat ja niiden suorittamistavat.



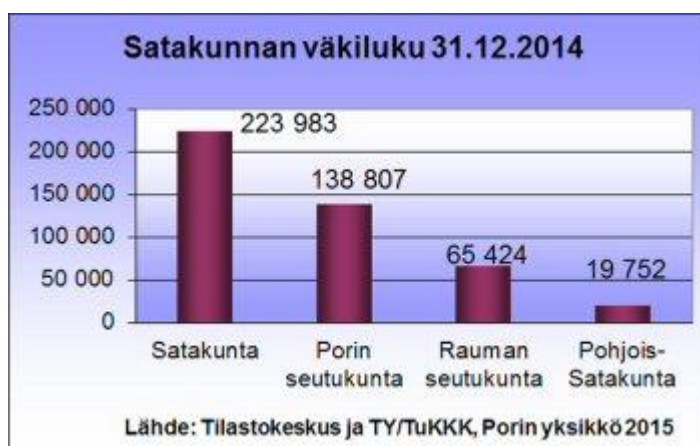
Kuvio 6. Päivittäiset koulumatkat.

Perusopetuslaki määrittelee, että kunnalla jossa lapsi asuu, on velvollisuus järjestää koulukuljetus. Jokainen peruskoululainen, jonka koulumatka ylittää viisi kilometriä, on oikeutettu maksuttomaan koulumatkaan. (Siltala 2012, 8) Myös olosuhteet otetaan huomioon ja tähän vaikuttaa oppilaan ikä ja koulumatkan vaikeus, turvallisuus ja raskaus. Mikäli edellä mainitut seikat katsotaan toteutuvaksi, on oppilas myös oikeutettu maksuttomaan koulumatkaan. (Ahonen 2013, 217.)

4 HAASTETTELU TUTKIMUS

4.1 Satakunnan väestöpohja

Satakunta on väestö määrällisesti Suomen seitsemänneksi suurin maakunta. Satakuntaan kuuluu 7 kaupunkia ja 12 kuntaa ja niissä asuu yhteensä 223 000 asukasta. (Kuvio 7.) Lisäksi maakunta on jaettu kolmeen eri seutukuntaan, jotka ovat Rauman seutukunta, Porin seutukunta ja Pohjois-Satakunnan seutukunta. (Satamittarin www-sivut 2015.)



Kuvio 7. Satakunnan väkiluku (Satamittarin www-sivut 2015.)

Rauman seutukunnan keskuskaupunki on Rauma. Muita paikkakuntia ovat Eura, Eurajoki, Köyliö ja Säkyliö. Seutukunnassa asuu yhteensä noin 65 000 asukasta. Porin seutukuntaan kuuluu Harjavalta, Huittinen, Kokemäki, Luvia, Merikarvia, Nakkila, Pomarkku, Ulvila ja sen keskuskaupunki Pori. Seutukunnassa asuu yhteensä noin 139 000 asukasta. Pohjois-Satakunnan seutukuntaan kuuluu sen keskuskaupungin Kankaanpään lisäksi Honkajoki, Jämijärvi, Karvia ja Siikainen. Pohjois-Satakunnan seutukunnassa asuu noin 20 000 asukasta. (Satamittarin www-sivut 2015.)

Satakunnan väestörakenne on koko Suomen tapaan sellainen, että vanhusten määrä on kasvussa ja nuorten määrä laskee. Tämä luo erityisiä paineita myös joukkoliikenteelle, erityisesti maaseudulla ja haja-asutusalueilla, koska autottomien kansalaisten määrä kasvaa. Satakunnan maakunta on hyvä esimerkki maakunnasta, jossa haja-

asutusalueiden joukkoliikenteessä on vielä paljon kehitettävää. Esimerkiksi kutsuhjattua joukkoliikennettä ja palveluliikennettä tulisi kehittää merkittävästi.

Kaikki yhteiskunnan muutokset heijastuvat väistämättä myös joukkoliikenteeseen ja kuljetuspalveluihin. Väestön ikääntymisen lisäksi maaseutujen väestötiheys harvenee entisestään, sillä ihmiset muuttavat yhä suuremmissa määrin asutuskeskuksiin. Tämä tarkoittaa myös koululaiskuljetusten määrän vähenemistä. Kuljetustarpeiden määrän pienentyessä myös joukkoliikenteeseen suunnattujen määrärahojen osuus supistuu. Tämä tarkoittaa taas sitä, että joukkoliikenteen palvelutaso ja kilpailukyky heikkenevät. Oman osansa joukkoliikenteen kilpailukyvyyn heikkenemiselle asettaa yksityisautoilun lisääntyminen.

Opinnäytetyön toimeksiantaja SAMK, toimii Satakunnan maakunnassa hanketyöryhmän koordinaattorina ja tulee osallistumaan tulevaisuudessa maakunnalliseen joukkoliikenteen kehitystyöhön. Tässä tutkimuksessa selvitetään Satakunnan liikennöitsijöiden halukkuutta osallistua tulevaisuudessa Satakunnan joukkoliikenteen kehitystyöhön yhteistyössä Satakunnan ammattikorkeakoulun kanssa.

4.2 Selvitystyö

Haastattelututkimuksen ensimmäinen vaihe oli selvittää joukkoliikennepalveluja tilaavilta toimivaltaisilta viranomaisilta, mitkä liikennöitsijät hoitavat Satakunnan joukkoliikennettä haja-asutusalueilla. Tämä hoidettiin ottamalla yhteys Varsinais-Suomen ELY-keskukseen sähköpostilla.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenneasiantuntijan Pertti Postisen sähköpostiviestistä ilmeni kaikki Satakunnan liikennöitsijät, jotka liikennöivät Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kanssa tehdyillä sopimuksilla tai reittiliikenneluvilla. Viestistä ilmeni myös liikennöitsijöiden alueet, jossa ne pääasiallisesti toimivat. Tämän jälkeen selvitettiin kuntien www-sivuilta, mitkä liikennöitsijät hoitavat esimerkiksi kuntien koulukuljetuksia. Tästä selvityksestä saatiin muutamia liikennöitsijöitä, jotka eivät toimineet Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kanssa tehdyillä sopimuksilla tai reittiliikenneluvilla. Tässä vaiheessa paperilla oli 16 liikennöitsijää. Näistä lii-

kennöitsijöistä karsittiin liikennöitsijät, jotka eivät hoitaneen liikennöintiään haja-asutusalueilla. Lopputulokseksi saatiin 13 liikennöitsijää, jotka hoitavat liikennöintiä enemmän tai vähemmän Satakunnan haja-asutusalueilla.

4.3 Toteutus

Haastattelututkimuksen toinen vaihe oli luoda oikeanlaiset tutkimuskysymykset, jotka liittyivät suoranaisesti liikennöintiin haja-asutusalueilla. Liikennöitsijöille kohdennettaviin tutkimuskysymyksiin kuului sekä kvantitatiivisia ”täysin samaa mieltä – täysin eri mieltä” – kysymyksiä että avoimia haastattelukysymyksiä. Tutkimuskysymyksissä kysyttiin myös liikennöintiyritysten taustatietoja ja yleisiä kysymyksiä liittyen joukkoliikenteeseen Satakunnan haja-asutusalueilla.

Haastattelututkimus järjestettiin pääasiallisesti verkkokyselynä verkkokysely.com – nimisellä sivustolla. Verkkokyselyn etuna oli sen nopeus ja vaivaton aineiston saanti. Kyselystä tehtiin myös melko nopeasti vastattava, jotta kiireiset liikennöitsijät ylipäättään ehtivät vastaamaan siihen. Tällä toimenpiteellä vältyttiin verkkokyselyn yleisestä ongelmasta eli kadosta. (Hirsjärvi ym. 2009, 191.) Verkkokyselyn toisena ongelmana oli se, että kaikki liikennöitsijät eivät uskoneet Internetissä suoritettuun kyselyyn. Tähän valmistauduttiin tekemällä kysely myös puhelinhaastattelu muotoon.

Haastattelututkimuksen valmistelu aloitettiin ottamalla puhelimitse yhteyttä liikennöitsijöihin. Henkilökohtaisessa yhteydenotossa puhelimitse voitiin samalla kertoa tutkimuksen tarkoituksesta, taustasta ja kertoa kyselyn kulusta. Samalla voitiin käydä yleistä keskustelua Satakunnan joukkoliikenteestä ja jos haastateltavilla oli jotain kysyttävää, he saivat välittömästi vastauksen. Jos henkilöihin olisi otettu yhteyttä sähköpostitse, niin uskoisin, että vastausprosentti olisi jäänyt oleellisen paljon pienemmäksi. Yhteydenotoista selvisi, että ketkä liikennöitsijöistä olivat halukkaita ottamaan osaa kyselyyn. Halukkaille vastaajille lähetettiin sähköpostiviestillä kyselyn linkki, jota painamalla pääsi vastaamaan itse verkkokyselyyn.

4.4 Verkkokyselyn kysymykset

Verkkokyselyn nimi oli ”Hankeyhteistyö Satakunnan ammattikorkeakoulun kanssa.” Haastattelukysymyksiä oli yhteensä 15 kappaletta ja kysymykset jaettiin viidelle eri sivulle. Ensimmäinen sivu toimi niin sanottuna pohjustussivuna. (Liite 1.) Sivulla käytiin läpi jo aikaisemmin puhelimesta käyty pohjustus kyselyyn. Tämän sivun avulla puhelinkeskustelu palasi vastaajan mieleen. Toisella ja kolmannella sivulla käytiin läpi vastaajan ja yrityksen taustatietoja. (Liite 2 ja 3.) Taustatietoihin kuului muun muassa yrityksen kalustoon, kokoon, piiriin, henkilökuntaan ja liikennöintipaahan liittyviä kysymyksiä. Neljäs sivu käsitteli yleisiä kysymyksiä koskien liikennöintiä haja-asutusalueilla. Kysymykset olivat väittämiä, joihin vastattiin neliportaisella asteikolla ja niitä oli yhteensä neljä kappaletta. (Liite 4.) Viidennen sivun aihe käsitteli tulevaa hankeyhteistyötä. (Liite 5.) Sivulla oli neljä erilaista hankeyhteistyön muotoa ja kyselyyn vastannut vastasi siihen joko myöntävästi tai kielteisesti.

5 TULOKSET

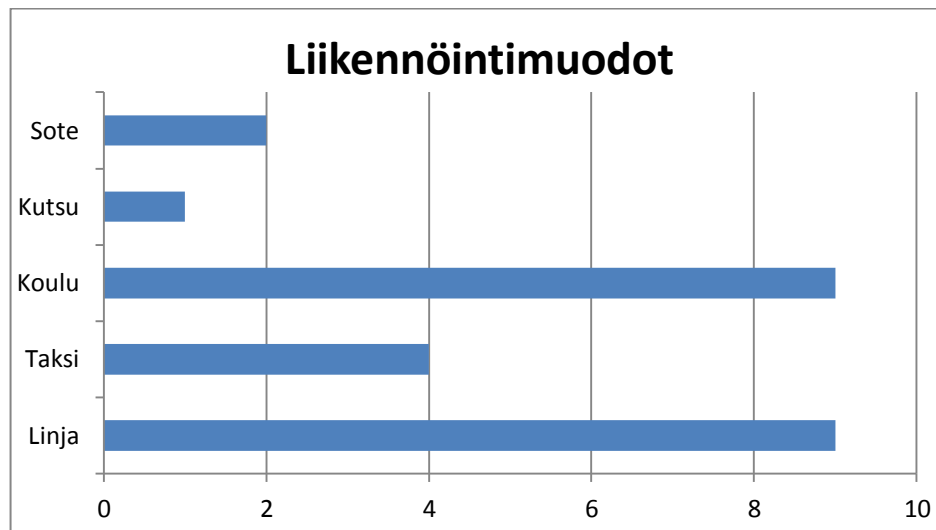
Verkkokyselyyn vastasi yhteensä yhdeksän henkilöä eri liikennöintiyrityksistä. Tätä voidaan pitää hyvänä tuloksena. Osittain hyvä osallistumisprosentti johtui kyselyn muodosta, joka oli niin sanottu kontrolloitu kysely. Tämä tarkoittaa sitä, että haastateltaviin henkilöihin otettiin henkilökohtaisesti yhteyttä ja haastateltavat olivat tarkkaan valittuja. (Hirsjärvi ym. 2009, 192.) Yksi liikennöitsijöistä ei halunnut osallistua verkkokyselyyn, mutta suostui puhelinhaastatteluun. Ennakovalmisteluiden ansiosta puhelinhaastattelu voitiin suorittaa välittömästi. Liikennöitsijät, jotka vastasivat kyselyyn, on poistettu julkisesta tutkimusraportista toimeksiantajan vaatimuksista ja on julkaistu ainoastaan luottamuksellisessa toimeksiantajaliitteessä.

Taustatiedoissa selvisi, että suurin osa vastaajista oli myös liikennöintiyrityksen omistajia. Vain kaksi vastaajaa oli paikallisia päälliköitä ja näin ollen myös liikennöinnistä vastaavia. Lähes kaikki vastanneet hoitivat myös itse kuljetustehtäviä, lukuun ottamatta vastaajia, jotka toimivat toimihenkilötehtävissä. Yritysten koot vaihtelivat aina alle viidestä työntekijästä yli 30 työntekijään. Yleisesti yrityksissä oli kuitenkin 1–15 työntekijää. Vain kahdessa liikennöintiyrityksessä oli 16–30 työntekijää ja yhdessä yli 30 työntekijää. (Kuvio 8.) Kaluston määrät vaihtelivat työntekijämäärien mukaan. Mitä enemmän yrityksessä oli työntekijöitä, sitä enemmän oli myös kalustoa. Tosin suurimmissa yrityksissä oli myös selvästi myös toimihenkilöitä, sillä kalustoa oli vähemmän kuin koko henkilökuntaa yhteensä. Pienimmissä yrityksissä kalustoa oli lähes sama määrä kuin työntekijöitäkin.



Kuvio 8. Liikennöintiyritysten työntekijämäärät.

Liikennöintiyritysten kuljetuspiirit ovat yleisimmin 5001–10 000 ja yli 10 000 asukasta. Vain yksi liikennöitsijä harjoittaa liikennöinti piirillä, jonka asukasmäärä on alle 5000. Kaikki yritykset harjoittavat linjaliikennettä, lukuun ottamatta yhtä liikennöitsijää, joka keskittyy vain koulukuljetuksiin. Koulukuljetuksia hoitavat yhtä lukuun ottamatta kaikki liikennöitsijät. Taksiliikenteeseen keskittyy neljä liikennöitsijää, joista kaksi hoitaa alueellaan myös sosiaali- ja terveydenhuollon palveluliikenne kuljetuksia. Yksi liikennöintiyritys hoitaa alueellaan myös kutsujoukkoliikennettä. Tämä kyseinen yritys hoitaa alueellaan kaikkia joukkoliikennemuotoja ja on myös kyselyyn vastanneista liikennöintiyrityksistä suurin niin työntekijä- kuin kalustomäärällisestikin. Kuvio 9 käy ilmi liikennöintiyritysten liikennöintimuodot.



Kuvio 9. Liikennöintimuodot.

Seuraava osio käsitteli yleisiä asioita liittyen liikennöintiin Satakunnan haja-asutusalueilla. ”Yhteistyö haja-asutusalueiden joukkoliikennettä tilaavien viranomaisten, liikennöitsijöiden ja käyttäjien välillä toimii hyvin”- kysymys jakoi kyselyyn vastanneen kahteen eri ryhmään. Viisi oli sitä mieltä, että asia toimii hyvin ja viisi sitä mieltä, että kehitettävää löytyy. ”Pidän haja-asutusalueiden joukkoliikenteen nykyisiä suunnittelu- ja kehitystoimenpiteitä riittävinä”- kysymyksessä yksi kyselyyn vastannut oli sitä mieltä, että asia toimii jo nyt hyvin. Loput vastaajista oli sitä mieltä, että suunnittelu- ja kehitystoimenpiteet eivät ole nykyisellään riittäviä. ”Joukkoliikenteen harjoittaminen haja-asutusalueilla on tappiollista liiketoimintaa”- kysymys kallistui selkeästi siihen, että toiminta on tappiollista. Vain kolme kyselyyn vas-

tanneesta piti liikennöintiä haja-asutusalueilla tuottavana toimintana. ”Tunnen SAMKin laskennallisen älykkyyden ja logistiikan tutkimusryhmän toiminnan”-kysymys jakoi kyselyyn vastanneet selkeästi ”eri mieltä”-puolelle. Vain yksi liikennöitsijä vastasi kysymykseen ”samaa mieltä.”

Lopuksi kysely huipentui koko opinnäytetyön tarkoitukseen. Kyselyyn vastanneista kahdeksan liikennöintiyritystä on halukkaita toimimaan tulevaisuudessa hankeyhteistyössä Satakunnan ammattikorkeakoulun kanssa. Kun mahdollisia liikennöintiyrityksiä oli yhteensä 13 kappaletta, niin lopulliseksi hankeyhteistyöprosentiksi tuli noin 62 prosenttia. Liikennöitsijät, jotka ovat halukkaita toimimaan hankeyhteistyössä, on poistettu julkisesta tutkimusraportista toimeksiantajan vaatimuksesta ja on julkaistu ainoastaan luottamuksellisessa toimeksiantajaliitteessä.

6 TULOSTEN ARVIOINTI

Haastattelututkimuksen osallistumisprosentti oli kaiken kaikkiaan hyvä. 13 mahdollisesta liikennöintiyrityksestä kyselyyn vastasi 10 henkilöä eri liikennöintiyrityksistä. Lopullinen osallistumisprosentti oli siis 77. Tätä voidaan pitää melko hyvänä tuloksena. Hyvä osallistumisprosentti johtui selkeästi siitä, että liikennöitsijöihin otettiin yhteyttä henkilökohtaisesti. Näin heille tuli selväksi, että juuri heidän vastauksensa ovat elintärkeitä tälle opinnäytetyölle. Tällä toimenpiteellä karsittiin myös liikennöitsijät, jotka eivät olleet varmoja haluavatko ottaa osaa tämän tyyppiseen haastattelututkimukseen.

Yleisesti voidaan todeta, että Satakunnan haja-asutusalueiden liikennöintiä hoitavat melko pienet yritykset. Useat yrittäjät ja omistajat toimivat myös itse kuljettajina. Vain suurimmissa tähän kyselyyn osallistuneista liikennöintiyrityksistä oli toimihenkilöitä, jotka eivät ajaneet itse. Nämä työskentelevät yrityksen liikennöinnistä vastaavina, ajojärjestelijöinä tai toimistotöissä. Kaluston määrä on myös riippuvainen yrityksen koosta. Tiettyyn pisteeseen asti kalustoa on saman verran kuin henkilökuntaakin, mutta jos yrityksessä on suurempia määriä työntekijöitä, ovat palkalliset päälliköt ja liikennöinnistä vastaavat tarpeellisia.

Linjaliikenteen harjoittaminen on yleistä Satakunnan haja-asutusalueilla. Kyselyyn vastanneista lähes jokainen harjoitti tämän ohella myös koulukuljetuksia. Näillä on selkeä yhteys, sillä koulukuljetukset ovat lakisääteisiä ja niitä on yksinkertaisesti pakko järjestää mikäli tietyt ehdot täyttyvät. Koulukuljetuksia onkin kustannustehokkainta järjestää juuri linjaliikenteenä. Koulukuljetukset ovatkin kuntien suurin joukkoliikenteen kustannuserä ja sillä on suora työllistävä vaikutus liikennöintiyrityksiin. Hälyttävintä informaatio löytyy kutsujoukkoliikenteestä. Vain yksi kyselyyn osallistuneesta liikennöintiyrityksestä harjoittaa sitä. Tätä pitäisi ehdottomasti lisätä ja ehkä tulevaisuudessa yritykset voivat tutkia ja kehittää mahdollisuuksiaan kutsujoukkoliikenteeseen juuri Satakunnan ammattikorkeakoulun kanssa.

Yleisesti ottaen Satakunnan haja-asutusalueiden liikennöintiä hoitavat yritykset ovat melko tyyppillisiä suomalaisia liikennöintiyrityksiä. Suurin osa Suomen liikennöin-

tiyrityksistä on melko pieniä ja pärjäävät samalla määrällä henkilökuntaa kuin on kautoakin. Tietyssä pisteessä mukaan tulevat toimihenkilöt. Yleisin liikennöintimuoto on linjaliikenne ja tämä pätee myös koko Suomeen. Satakunnan lailla koulukuljetukset ovat koko Suomessa kuntien suurin kuljetusten kustannuserä ja niitä hoidetaan mieluiten juuri linjaliikenteellä. Toimivaa kutsujoukkoliikennettä harjoitetaan tällä hetkellä vain pääkaupunkiseudulla ja Itä-Suomessa. Satakunta ei juuri poikkea muusta Suomesta kutsujoukkoliikenteen heikossa kehitystasossa.

Yleiset kysymykset Satakunnan haja-asutusalueiden joukkoliikenteestä toivat mielenkiintoisia vastauksia. Yleiskuvana jäikin, että liikennöintiin liittyvien osapuolien välistä yhteistyötä tulisi lisätä ja kehittää tulevaisuudessa. Tällä on myös suora vaikutus siihen, että suunnittelu- ja kehitystoimenpiteitä ei pidetä riittävinä. Esimerkiksi kuntien ja muiden päättävien organisaatioiden tulisi käyttää enemmän liikennöitsijöiden asiantuntevuutta suunnitellessaan alueensa joukkoliikennettä. Jokaiselle osapuolelle toimiva joukkoliikenne on tärkeä asia. Joukkoliikenteen harjoittaminen haja-asutusalueilla koettiin suurimmaksi osaksi tappiollisena liiketoimintana. Tämä on suoraa seurausta osapuolten toimimattomasta yhteistyöstä. Yhteistyö tulee esiin jokaisessa epäkohdassa. Sen takia osapuolten välistä yhteistyötä pitääkin kehittää ja lisätä nyt ja tulevaisuudessa. SAMKin laskennallisen älykkyyden ja logistiikan tutkimusryhmän toiminta tuntui olevan liikennöintiyrityksille vieras käsite. Satakunnan ammattikorkeakoululla on potentiaalia ja halua kehittää alueensa joukkoliikennettä, ja tämän takia yhteistyö liikennöitsijöiden kanssa on erityisen tärkeää.

Tämä tutkimuksen avulla saatiin kahdeksan liikennöintiyritystä, jotka ovat halukkaita tekemään henkilöliikenteen hankeyhteistyötä Satakunnan ammattikorkeakoulun kanssa. Tätä voidaan pitää hyvänä tuloksena, sillä mahdollisia haja-asutusalueiden liikennöintiä harjoittavia liikennöitsijöitä oli vain 13. Haastattelututkimus toimi samalla niin sanottuna informaatiopakettina liikennöintiyrityksille ja tämän avulla he saivat myös tietoa opinnäytetyön toimeksiantajasta Satakunnan ammattikorkeakoulusta.

Haastattelututkimuksen luotettavuutta voidaan pitää erinomaisena. Jokaiseen potentiaaliseen liikennöitsijään otettiin yhteyttä henkilökohtaisesti ja tällä toimenpiteellä saatiin kyselyyn vastanneet kiinnostumaan tutkimuksesta. Heille selvisi myös se, että

heidän vastauksensa ovat elintärkeitä tälle opinnäytetyölle. Samalla välttyttiin verkkokyselyn yleisestä ongelmasta eli kadosta. Verkkokyselyn etuina olivat sen nopeus ja vaivaton aineiston saanti. Kyselystä tehtiin myös melko nopeasti vastattava, jotta kyselyyn vastanneiden aika riitti vastaamiseen. Nämä kaikki seikat toteutuivat ja kyselyyn vastasi tarvittava määrä vastaajia. Erityisesti aineiston saanti toteutui erinomaisella tasolla. Tutkimustuloksia ja -aineistoa on helppo käyttää tulevaisuudessa hyödyksi.

7 YHTEENVETO

Opinnäytetyö aloitus tapahtui opinnäytetyön ohjaajan Harri Heikkisen ja tutkimuksen tekijän Markus Tuupan aloituspalaverilla syyskuussa 2015. Palaverissa käytiin läpi työn tavoitteet ja mitä työn toimeksiantaja haluaa saada tutkimuksesta irti. Tarkoituksena olikin, että opinnäytetyön avulla se saisi tietoonsa ketkä Satakunnan haja-asutusalueiden liikennöintiä harjoittavista liikennöitsijöistä olisi halukkaita toimimaan tulevaisuudessa hankeyhteistyössä.

Tämän jälkeen opinnäytetyöprosessi jatkui teoriaosuuden kirjoittamisella, joka käsiteli joukkoliikenteen järjestämistapoja ja yleisesti joukkoliikennettä haja-asutusalueilla. Tämä osuus toimikin erinomaisena pohjana itse haastattelututkimukselle, sillä näin opinnäytetyön tekijän oli helppo keskustella ajankohtaisista aiheista henkilökohtaisissa yhteydenotoissa liikennöitsijöiden kanssa.

Opinnäytetyön yksi keskeisimmistä osuksista oli selvittää liikennöitsijät, jotka hoiavat liikennöintiä Satakunnan haja-asutusalueilla. Tätä asiaa hoidettiin teoriaosuuden kirjoittamisen ohella. Vaiheen tärkein osatekijä oli Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenneasiantuntija Pertti Postinen. Postinen kirjoitti sähköpostiviestiin listan, josta selvisi kaikki liikennöitsijät, jotka liikennöivät Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kanssa tehdyillä sopimuksilla tai reittiliikenneluvilla. Tämän jälkeen selvitystyöksi jäi enää karsia listasta pois liikennöitsijät, jotka liikennöivät Satakunnan ulkopuolella, pelkästään kaupunkiliikenteessä tai markkinaehtoisessa vilkkaiden yhteysvälien liikenteessä. Lopputulokseksi saatiin 13 liikennöitsijää.

Selvitystyön jälkeen alkoi haastattelututkimuksen valmistelu. Haastattelututkimuksen parhaimmaksi järjestämistavaksi valikoitui verkkokysely. Verkkokyselyn suurimpiin etuihin lukeutui sen nopeus sekä vaivaton aineiston saanti. Kysely tehtiin myös puhelinhaastattelumuotoon, jotta kaikki mahdolliset liikennöitsijät vastaisivat kyselyyn ennakkoluuloista huolimatta.

Valmisteluvaiheen jälkeen oli vuorossa henkilökohtaiset yhteydenotot valikoituihin liikennöitsijöihin. Tämä suoritettiin puhelimella. Puhelinkeskusteluissa kerrottiin haastattelututkimuksen tarkoituksesta ja käytiin yleistä keskustelua Satakunnan haja-

asutusalueiden joukkoliikenteestä. Keskusteluiden jälkeen vastaajille lähetettiin sähköpostiin linkki, josta he pääsivät vastaamaan verkkokyselyyn. Yksi liikennöitsijöistä ei halunnut osallistua verkkokyselyyn, mutta oli halukas puhelinhaastatteluun.

Haastattelututkimukseen osallistui yhteensä 10 henkilöä eri liikennöintiyrityksistä. Tämä oli varsin hyvä tulos, sillä mahdollisia vastaajia olisi ollut maksimissaan 13. Verkkokysely osoittautui mainioksi tiedonkeruumenetelmäksi, koska aineisto oli helppo kerätä ja siitä oli erittäin helppo tehdä päätelmiä. Tutkimuksen avulla saatiin 8 liikennöintiyritystä, jotka ovat halukkaita tekemään hankeyhteistyötä toimeksiantajan kanssa. Tätä voidaan pitää myös hyvänä tuloksena.

Oma ammatillinen osaamiseni kehittyi työn edetessä erittäin paljon, varsinkin joukkoliikenteen ja sen järjestämistapojen osalta. Ennen opinnäytetyön aloittamista, minulla oli vain perustiedot joukkoliikenteen hoidosta Suomessa. Tämän opinnäytetyön parhaimmiksi hyödyiksi katsonkin sekä hankeyhteistyökumppaneiden saannin, että oman ammatillisen kehittymiseni ja yleisen mielenkiinnon heräämisen joukkoliikennettä kohtaan.

Tulevaisuudessa Satakunnan ammattikorkeakoulun on helpompi kehittää ja suunnitella maakuntaansa entistä toimivampaa ja tehokkaampaa joukkoliikennettä. Yhteistyökumppanit mahdollistavat osaltaan tämän ja ovat näin ollen erittäin tärkeässä asemassa. Haastattelututkimuksen ansiosta liikennöitsijät saivat tärkeää tietoa maakunnassaan toimivasta ammattikorkeakoulusta ja siitä, että sillä riittää kykyä ja halua olla kehittämässä toimivampaa, tehokkaampaa ja käyttäjäystävällisempää joukkoliikennettä Satakunnan maakunnan asukkaille.

LÄHTEET

Aaro E. Mäkelän www-sivut. 2015. Viitattu 12.11.2015. <http://www.aaroemakela.fi>

Ahonen, M. 2013. Linja-autonkuljettajan käsikirja. Jyväskylä: Sho Business Development Oy.

Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen www-sivut. 2015. Viitattu 12.11.2015. <https://www.ely-keskus.fi>

European Comission. 2015. Viitattu 12.11.2015. <http://ec.europa.eu>

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, 2009. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi.

Julkisen liikenteen sanasto. 2013. Helsinki: Liikenneviraston oppaita 4/2013. Viitattu 22.10.2015. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lop_2013-04_julkisen_liikenteen_web.pdf

Kansaneläkelaitoksen www-sivut. 2013. Viitattu 30.10.2015. <http://www.kela.fi>

Kortelainen, N. 2011. Satakunnan seutulippututkimus 2011. AMK-opinnäytetyö. Satakunnan ammattikorkeakoulu. Viitattu 1.10.2015. <https://www.theseus.fi/handle/10024/26946>

Liikenne- ja viestintäministeriön www-sivut. 2015. Viitattu 1.10.2015. <http://www.lvm.fi/tiedote/4432614/ministeri-risikko-haettava-tehokkain-keino-maaseudun-linja-autoliikenteen-turvaamiseksi>

Linja-autoliiton www-sivut. 2015. Viitattu 12.11.2015. <http://www.linja-autoliitto.fi>

Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn. 2010. Helsinki: Liikenneviraston ohjeita 7/2010. Viitattu 12.11.2015. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2010-07_ohje_joukkoliikenteen_web.pdf

Rauman kaupungin www-sivut. 2015. Viitattu 30.10.2015 <http://www.rauma.fi>

Satakunnan ammattikorkeakoulun www-sivut. 2015. Viitattu 1.10.2015. <http://www.samk.fi>

Satamittarin www-sivut. 2015. Viitattu 20.11.2015. <http://www.satamittari.fi>

Siltala, S. 2012. Henkilökuljetusopas. Helsinki: Suomen kuntaliitto.

Suomen Taksiliiton www-sivut. 2015. Viitattu 30.10.2015. <http://www.taksiliitto.fi>

Sivu 1

Elinvoimainen maaseutu on suomalaisen yhteiskunnan keskeinen voimavara. Maaseudun elinvoimaisuus ei kuitenkaan säily, ellei sitä kehitetä nyt ja tulevaisuudessa. Yksi tärkeä osa elinvoimaisuutta on joukkoliikennepalvelujen tarjonta. Maaseutua ja niiden joukkoliikennettä tulee kehittää yhteistyössä eri tahojen, erityisesti maaseudun asukkaiden ja yhteistyökumppanien kanssa.

SAMK eli Satakunnan ammattikorkeakoulu toimii hanketyöryhmän koordinaattorina ja tulee hakemaan vuonna 2016 rahoitusta maaseuturahastosta maakunnalliseen joukkoliikenteen kehitystyöhön Satakunnassa, ja tämä tutkimus toimii esiselvityksenä liikennöitsijöiden osallistumisesta hankeyhteistyöhön.

Sivu 2
Taustatiedot *
Etu- ja sukunimi <input type="text"/>
Yrityksen nimi <input type="text"/>
Asemanne yrityksessä
Voit valita yhden tai useamman vaihtoehdon
<input type="checkbox"/> Omistaja
<input type="checkbox"/> Yrittäjä
<input type="checkbox"/> Liikennöinnistä vastaava
<input type="checkbox"/> Palkallinen päällikkö
<input type="checkbox"/> Kuljettaja
Minkä tyyppistä liikennettä yrityksenne hoitaa? *
Voit valita yhden tai useamman vaihtoehdon
<input type="checkbox"/> Linja
<input type="checkbox"/> Taksi
<input type="checkbox"/> Kutsu
<input type="checkbox"/> Koulu
<input type="checkbox"/> Sote

Sivu 3
Yrityksenne koko? * Työntekijää <input checked="" type="radio"/> Alle 5 <input type="radio"/> 6-15 <input checked="" type="radio"/> 16-30 <input type="radio"/> yli 30
Yrityksenne kalusto? * Ajoneuvoa <input checked="" type="radio"/> alle 5 <input type="radio"/> 5-10 <input checked="" type="radio"/> 11-20 <input type="radio"/> yli 20
Kunnan/ piirin koko, jossa hoidatte liikennöintiä? * Asukasta <input checked="" type="radio"/> alle 1000 <input type="radio"/> 1001-5000 <input checked="" type="radio"/> 5001-10 000 <input type="radio"/> yli 10 000

Sivu 4			
Tässä osiossa esitetään muutamia väittämiä neliportaisella asteikolla.			
Yhteistyö haja-asutusalueiden joukkoliikennettä tilaavien viranomaisten, liikennöitsijöiden ja käyttäjien välillä toimii hyvin *			
Täysin samaa mieltä	Samaa mieltä	Eri mieltä	Täysin eri mieltä
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pidän haja-asutusalueiden joukkoliikenteen nykyisiä suunnittelu- ja kehitystoimenpiteitä riittävinä *			
Täysin samaa mieltä	Samaa mieltä	Eri mieltä	Täysin eri mieltä
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen harjoittaminen haja-asutusalueilla on tappiollista liiketoimintaa *			
Täysin samaa mieltä	Samaa mieltä	Eri mieltä	Täysin eri mieltä
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tunnen SAMKin laskennallisen älykkyyden ja logistiikan tutkimusryhmän toiminnan *			
Täysin samaa mieltä	Samaa mieltä	Eri mieltä	Täysin eri mieltä
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Sivu 5		
Tämä osio koskee hankeyhteistyötä.		
Yrityksemme on valmis osallistumaan seuraavaan hankeyhteistyöhön SAMKin kanssa: *		
	Kyllä	Ei
Kuljetusreittien ja kaluston käytön suunnittelu ja optimointi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alykkäiden ratkaisujen (GPS, mobiili, ym.) kehittäminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eri kuljetusten yhdistäminen ja uudelleen jakaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhteistyön kehittäminen kuljetuksiin liittyvien osapuolten ja sopimusten välillä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mitä hyötyjä ja tavoitteita odotat hankeyhteistyöstä SAMKin kanssa?		