

TYÖSUHDEMATKALIPPUJEN KÄYTTÖ KESKI- SUOMEN LINJA-AUTOLIIKENTEESSÄ

Paula Makkula

Opinnäytetyö
Joulukuu 2012

Matkailun koulutusohjelma
Matkailu-, ravitsemis- ja talousala





Tekijä(t) MAKKULA, Paula	Julkaisun laji Opinnäytetyö	Päivämäärä 10.12.2012
	Sivumäärä 42	Julkaisun kieli suomi
		Verkojulkaisulupa myönnetty (X)
Työn nimi TYÖSUHDEMATKALIPPUJEN KÄYTTÖ KESKI-SUOMEN LINJA-AUTOLIIKENTEESSÄ		
Koulutusohjelma Matkailun koulutusohjelma		
Työn ohjaaja(t) ASUNTA, Jorma		
Toimeksiantaja(t) Oy Matkahuolto Ab, Jyväskylä KILPI, Merja		
Tiivistelmä <p>Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää miten yritykset saadaan aktivoitua käyttämään työsuhdematkalippuja työsuhde-etuna. Lisäksi selvitettiin Keski-Suomen linja-autoliikenteen nykytilaa ja sen käytettävyyttä työmatkaliikenteessä.</p> <p>Kyselyssä, joka lähetettiin työsuhdematkalippuja käyttäville yrityksille, selvitettiin työnantajien mielipiteitä työsuhdematkalipusta niin työnantajan kuin työntekijän näkökulmasta. Kyselyssä käytettiin monivalintakysymysten lisäksi avoimia kysymyksiä. Kysely ja sen kohderyhmä mietittiin yhdessä toimeksiantajan kanssa. Kysely lähetettiin seitsemälle yritykselle, joista kyselyyn vastasi neljä.</p> <p>Tutkimus osoitti, että työnantajat ovat pääosin tyytyväisiä työsuhdematkalippuun ja sen käyttöön. Työsuhdematkalippua markkinoidessa on työnantajalle tarjottava helppoja keinoja sen käyttöönottoon. Tutkimuksen mukaan eniten kehittämistä on työsuhdematkalipun veroedun selkeydessä, latauspisteiden määrän lisäämisessä sekä lipputuotteiden muokkaamisessa enemmän käyttäjien tarpeiden mukaiseksi. Tutkimuksessa havaittiin myös, että linja-autoreitien vuorotarjonnan puutteet kuntien välisessä liikenteessä heikentävät linja-autoliikenteen käytettävyyttä työmatkaliikenteessä. Tästä johtuen joukkoliikenteellä on suuria paineita lisätä linja-autoliikenteen toimivuutta seutukuntien välisen työmatkaliikenteen mahdollistamiseksi.</p> <p>Tutkimuksesta tulee olemaan toimeksiantajalle hyötyä, kun etsitään uusia innovaatioita työsuhdematkalippujen käytön lisäämiseksi. Kysely antoi arvokasta tietoa käyttäjien kokemuksista ja mielipiteistä tuotetta kohtaan.</p>		
Avainsanat (asiasanat) linja-auto, linja-autoliikenne, joukkoliikenne, työmatka, työsuhdematkalippu, seutulippu, matkahuolto, työmatkaliikenne		
Muut tiedot		



Author(s) MAKKULA, Paula	Type of publication Bachelor's Thesis	Date 10.12.2012
	Pages 42	Language Finnish
		Permission for web publication (X)
Title USING COMMUTER TICKETS IN BUS TRANSPORTATION IN CENTRAL FINLAND		
Degree Programme Degree Programme in Tourism		
Tutor(s) ASUNTA, Jorma		
Assigned by Oy Matkahuolto Ab, Jyväskylä KILPI, Merja		
Abstract <p>The purpose of the thesis was to find out how companies could be activated to use commuter tickets as fringe benefits. In addition, the thesis aimed at demonstrating the current state of bus transportation and its usability in commutation in Central Finland.</p> <p>Employer opinions on commuter tickets from the perspective of both the employer and the employee were studied using a questionnaire, which was sent to seven companies in Jyväskylä already using commuter tickets. Four of the seven companies provided responses to the questionnaire. The questionnaire and the selection of its target group were both done in collaboration with the commissioner of the thesis. Both multiple-choice and open-ended questions were used.</p> <p>The results of the study showed that employers are mostly pleased with commuter tickets. An important feature of marketing commuter tickets is that the employer is aware of them and is offered easy ways of implementation. The results also showed that improvements are needed in clarifying the commuter ticket's tax benefits and increasing the number of loading points of the tickets, and in revising the ticket products so that they would better meet the needs of the customer. In addition, the results indicated that the lack of bus connections across municipalities in Central Finland hinders the usability of bus transportation in commutation. Thus, public transport providers need to improve the functionality of bus transportation in order to enable commutation between different regions.</p> <p>The study will benefit its commissioner in the search for new innovations to increase the use of commuter tickets. The questionnaire gives valuable information about user experiences and opinions on the product.</p>		
Keywords bus, coach, bus transportation, public transport, commute, commuter tickets, matkahuolto, commutation		
Miscellaneous		

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	3
2 SUOMEN LINJA-AUTOLIIKENNE	5
2.1 Linja-autoliikenne saapuu Suomeen	6
2.2 Linja-autoliikenteen kehittyminen	6
2.3 Sotavuodet ja bussiliikenne	8
2.4 Linja-autoliikenne nykyaikaistuu	8
2.5 1950 - 60-luvun liikenneuudistukset	9
2.6 1970-luvun taloudellisten vaikeuksien vaikutukset linja- autoliikenteeseen	10
2.7 Linja-autoliikenteen 1980-luvun murroskausi	11
2.8 Linja-autoliikenne 1990-luvun lamavuosina	11
2.9 Kohti 2000-luvun muutoksia	12
3 LINJA-AUTOLIIKENTEEN TUOTTAMINEN JA ALUEELLINEN VAIKUTUS KESKI-SUOMESSA	13
3.1 Keski-Suomen liikennepolitiikka	14
3.2 Keski-Suomen yhdyskuntarakenne ja henkilöliikenne	15
4 TYÖSUHDEMATKALIPUT JYVÄSKYLÄSSÄ	17
4.1 Keski-Suomen työmatkaliikenne	17
4.2 Työsuhdematkalipun veroetu	24
4.3 Työsuhdematkalipun hankinta	26
4.4 Lipputuotteet	27
5 TUTKIMUS TYÖSUHDEMATKALIPPUJA JYVÄSKYLÄSSÄ KÄYTTÄVILLE YRITYKSILLE	30
5.1 Aineiston keruu	30
5.2 Aineiston analysointi	31
5.3 Tutkimuksen tulokset	31
6 TYÖNANTAJIEN AKTIVOINTI LINJA-AUTOLIIKENTEEN SUOSIJOIKSI	33
6.1 Työnantajien motivointi työsuhdematkalippujen hankkimiseen	34
LÄHTEET	36
LIITTEET	38
Liite 1. Digium-kysely	38
Liite 2. Jyväskylän seutulipun vyöhykkeet	40

KUVIOT

KUVIO 1 (Rosenberg 2012, 11) Keski-Suomen kuntien väliset työssä- käyntialueet	18
KUVIO 2 (Rosenberg 2012, 15) Vakiovuorot talviarkisin 2011.....	22
KUVIO 3 (Rosenberg, M. 2012, 16) Pikavuoroliikenne talviarkisin 2011.	23

1 JOHDANTO

Nykyään ihmisiä puhuttaa paljon liikkumisen ekologisuus ja sen yhdistäminen työmatkaliikenteeseen. Jokaisen perusoikeuksiin kuuluva liikkumisen vapaus luo haasteita julkiselle liikenteelle. Linja-auto on joukkoliikenneväline, joka kulkee laajan liikenneverkostonsa ansiosta myös niille alueille, joille junat eivät liikennöi.

Bussiliikenne soveltuu kaikkien ikäryhmien matkustajille. Ensisijaisina käyttäjinä ovat ajokortittomat ja autottomat yksityiset henkilöt. Työmatkaliikenne on vuosien saatossa lisääntynyt koulukyyditysten tavoin. Tilausajoille on kysyntää, esim. ryhmämatkat erilaisille koululaisryhmille, työporukoille ja laivamatkustajille. Syrjäseutujen linja-autoliikenne takaa vanhuksille mahdollisuuden turvalliseen liikkumiseen.

Kaupunkien paikallisliikenne tarjoaa nopean ja joustavan tavan matkustaa kodin ja työpaikan väliä, koulun ja kodin väliä tai ystävien luokse. Bussi voi olla helpompi vaihtoehto kaupungissa liikkuesssa kuin oma auto, sillä pysäkit sijaitsevat lähellä kauppakeskuksia eikä parkkipaikan etsimiseen tarvitse käyttää aikaa. Bussimatkojen kustannukset ovat edullisemmat kuin oman auton hankkiminen ja ylläpito, mikä voi monelle olla kannustimena linja-auton käytön suosimiseen.

Tässä työssä keskitytään työsuhdematkalippuihin ja etsitään keinoja aktivoida työnantajia käyttämään työsuhdematkalippuja työntekijöilleen.

Sähköpostikysely, jossa selvitetään työnantajien tyytyväisyyttä työsuhdematkalippujen käyttöönottoon ja käyttöön, on kehitetty yhteistyössä Jyväskylän Oy Matkahuolto Ab:ssä paikallispäällikkönä työskentelevän Merja Kilven kanssa. Toimeksiantajan kanssa on päätetty kohderyhmä, jolle kysely on lähetetty sähköisesti.

Oy Matkahuolto Ab, jatkossa käytetään nimitystä Matkahuolto, on vuonna 1933 perustettu yksityinen suomalaisten bussiyritysten omistama yritys. Mat-

kahuollon toiminta-ajatuksena on tuottaa julkiselle henkilöliikenteelle palveluita, jotka helpottavat ja lisäävät julkisen liikenteen käyttöä ja tuovat sille lisäarvoa. Tärkeimpiä oheispalveluita ovat matkustajainformaatio- ja lipunmyyntipalvelut bussiasemilla sekä sähköisissä jakelukanavissa. Matkahuolto tuottaa myös pakettipalveluja, joiden avulla katetaan osa liikennekustannuksista niillä reiteillä, jotka muuten olisivat matkustajamääriensä vuoksi kannattamattomia. (Kilpi 2012.) Matkahuolto kannattaa ympäristöystävällisiä arvoja ja yhtiö pyrkii toiminnassaan kuormittamaan mahdollisimman vähän ympäristöä. Yhdistetty henkilöiden ja pakettien kuljetusjärjestely säästää luontoa ja ilmaa. (Yritystieto 2012.)

Matkahuollolla on laaja palveluverkosto, jonka avulla se pyrkii parantamaan kilpailukykyään sekä palvelujen ja tuotteiden saatavuutta. Palveluverkoston yhteistyökumppaneita ovat Suomen Lähikauppa Oy:n pakettien noutopisteet, TNT ulko- ja kotimaankuljetukset, R-Kioski, Western Union rahanvälitys, VR-Transpoint Oy, DHL ja SOL. Matkahuolto tarjoaa palveluitaan myös verkossa, josta löytyvät niin kauko- kuin lähiliikenteenkin reaaliaikaiset aikataulut. Lisäksi Matkahuollon aikataulupalveluista löytyvät paikallisliikenteen vuorot ja reittiopaat mm. Jyväskylästä, Lahdesta, Porista, Hämeenlinnasta ja Kouvolaista. (Kilpi 2012.)

Linja-autoliikenne Jyväskylässä alkoi 23.8.1922, kun jyväskyläläinen Kyösti Hänninen aloitti liikennöinnin Jyväskylä–Saarijärvi-välillä. Ensimmäinen linja-autoasema Jyväskylään perustettiin 1930-luvulla. Nyt Jyväskylän Matkahuollon lipunmyynti toimii Matkakeskuksessa Hannikaisenkadulla ja rahtipalvelut toimivat Matkakeskuksen viereisessä rakennuksessa. Linja-autolähtöjä Jyväskylästä on tällä hetkellä noin 180 kpl vuorokaudessa ja matkalippuja myydään noin 280 kpl vuorokaudessa. (Kilpi 2012.)

2 SUOMEN LINJA-AUTOLIIKENNE

Bussien osuus maamme julkisen liikenteen matkustajista on 60 prosenttia. Suomessa on yli 2 miljoonaa ajokortitonta henkilöä, joiden liikkuminen on pääsääntöisesti linja-autoliikenteen varassa. Linja-auto on kiistatta Suomen tärkein joukkoliikenneväline, sillä sen reittiverkosto on tiheä ja kattava. Reittiverkosto kattaa työssäkäyntialueiden lisäksi kaupunkien välisen liikenteen ja maaseudun bussiliikenteen. (Bussiliikennejärjestelmä 2007.)

Joukkoliikennelain tavoitteena on turvata joukkoliikenteen kehittäminen niin, että ihmisten käytettävissä on jokapäiväisiä liikkumistarpeita vastaavat joukkoliikennepalvelut koko maassa. Runsasväkisillä seuduilla tavoitteena on myös, että liikenteen palvelutaso on niin korkea, että joukkoliikenteen palvelutapaosuus kasvaa. (L 13.11.2009/869.)

Bussialalle pääsee vapaasti, jos täyttää EU:n edellyttämät ammattitaito-, vaka-varaisuus- ja hyvämaineisuusvaatimukset. Suomessa bussiliikenteen hoitomalli perustuu liikennelupiin. Peruslupaa kutsutaan joukkoliikenneluvaksi ja se oikeuttaa tilaus- ja ostoliikenteen harjoittamiseen koko maassa. Aikataulunmukaiseen reittiliikenteeseen on oltava linjaliikennelupa. (Bussiliikennejärjestelmä 2007.) Joukkoliikennelupaa on anottava hakemuksella hakijan kotipaikan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksesta. Jos hakija on ulkomaalainen ja vailla kotipaikkaa Suomesta on lupaa haettava Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksesta. Joukkoliikenteen reittien ja aikataulujen suunnittelun vastuu on liikenteenharjoittajilla tai viranomaisilla tai vastuu on jaettu molempien kesken. (L 13.11.2009/869.)

Bussiliikenne jakautuu kuudeksi eri liikennetyypiksi, joita ovat: vakiovuoroliikenne, pienten ja keskisuurten kaupunkien paikallisliikenne, sopimusliikenne (suurten kaupunkien paikallisliikenne), pikavuoroliikenne, tilausliikenne ja palveluliikenne. Vakiovuoroliikenne palvelee kuntien sisäisiä, kuntakeskusten välisiä, kaupunkiseutujen ja maaseudun joukkoliikennetarpeita. Työmatkoilla käytetään pääosin vakio- ja pikavuoroja sekä paikallisliikennettä. (Kuusi liiken-

netyyppiä: bussipalveluja kaikille 2007.)

2.1 Linja-autoliikenne saapuu suomeen

Suomessa tehtiin ensimmäinen bussiliikennekokeilu vuonna 1905 Turun ja Uudenkaupungin välillä. Uusikaupunki oli liikenteellisesti eristetty etenkin talviaikoina, sillä kaupungissa ei ollut vielä rautatietä ja matkustajalaivat eivät talvella kulkeneet. Matka hevoskyydillä Turkuun kesti edestakaisin yli kaksi vuorokautta. (Kurkinen 2008, 17.)

Idean ensimmäiseen kokeiluun kulkea Turku - Uusikaupunki-väli omnibus-autoilla sai Johan Lambert Stenroos. Hän haki kansalaisten tukea hankkeelle lehti-ilmoituksella, joka julkaistiin Uudenkaupungin Sanomissa heinäkuussa 1905. Hankkeen taloudellisiksi tukijoiksi oli jo lähtenyt joukko eri toimialojen edustajia. Linja- auto tilattiin saksalaisesta tehtaasta, Scheibler Automobil Industrie GmbH Aachenista, joka oli aikaisemmin toimittanut useita kymmeniä busseja Lontoon sisäiseen liikenteeseen. Auto lähti Aachenista Turkuun kohti 25.11.1905 ja saapui Turkuun höyrylaiva Porthanilla Lyypekistä 9.12.1905. (Mts. 17.)

Ensimmäiselle matkalleen auto lähti ilman matkustajia Turusta kohti Uutta-kaupunkia 11.12.1905. Paksun lumen takia auto ei kuitenkaan pystynyt liikkumaan, ja ensimmäinen vuoro kolmen matkustajan kanssa Turkuun ajettiin toukokuun 6. päivänä. Alkuviehätyksen jälkeen matkustajamäärät vähenivät ja toimintaa ei saatu taloudellisesti kannattavaksi. Päätös Turun rautatien rakentamisesta ja ensimmäisten vuokra-autojen tulo kaupunkiin romahduttivat haaveet kannattavasta liikenteestä lopullisesti ja kesän jälkeen auto myytiin Pietariin. (Mts. 17–18.)

2.2 Linja-autoliikenteen kehittyminen

Maailmansota keskeytti alustavat liikennekokeilut, ja kansalaissota pysäytti lopulta liikenteen täysin. Armeija takavarikoi toimivia ajoneuvoja käyttöönsä. Sodan aiheuttama inflaatio haittasi myös liikenteen kehittymistä, sillä se nosti autojen ja osien hintoja. (Kurkinen 2008, 21.)

Suomalainen linja-autoliikenne alkoi 1920-luvun vaihteessa eri puolilla maata lähes samanaikaisesti. Yksityiset autoilijat sekä erilliset osakeyhtiöt ja osuuskunnat perustivat linjoja tarkoituksenaan luoda kaupallisesti kannattavaa liikennettä maaseudulta liikekeskuksiin. Osa linjoista toimi yhteysliikenteenä rautatieasemille ja laivalaitureille. (Mts. 22.)

Yksi merkittävistä virstanpylväistä linja-autoalalle oli kulkulaitosministeriön päätös linja-autojen alustan ja korin rakenteesta ja muista varusteista vuonna 1926. Tämä päätös lisäsi liikenneturvallisuutta ja matkustajien luottamusta alaa kohtaan. Vuonna 1926 toukokuussa säädettyssä laissa linja-autoksi luokiteltiin ajoneuvo, jossa oli enemmän kuin seitsemän matkustajapaikkaa. Samana vuonna säädettiin myös laki, jonka mukaan moottoriajoneuvon kuljettaminen alkoholin vaikutuksen alaisena tuli rangaistavaksi teoksi. (Mts. 25.)

Linja-autoliikenne ryhdistäytyi ja järjestäytyi vuosina 1928–1932 merkittävästi, kun yrittäjien välistä kilpailua saatiin rauhoitettua vasta perustetun Linja-autoilijain Liiton (LAL) avulla. Tammikuussa 1929 säädettiin uusi laki ja asetus moottoriajoneuvoverosta, ja sen mukaan linja-autoja alettiin verottaa asiakaspaikkojen mukaan. Laki edellytti myös linja-autojen katsastamista kaksi kertaa vuodessa. (Mts. 27.) Linja-autoilijainliitto julkaisi myös maan ensimmäisen ja koko maan kattavan linja-autoaikataulujen kokoomateoksen, Maantieturistin. Maantieturistia myytiin matkustajille kolmella markalla, mutta myyntitulot eivät riittäneet kattamaan painokustannuksia. LAL luopui Maantieturistin painamisesta kahden kerran jälkeen. (Mts. 65–67.)

Vaikeimmat lamavuodet 1930–1931, joiden aikana suurtyöttömyys ja pakko-

huutokaupat olivat yleisiä, vaikeuttivat linja-autoliikennettä. Tuotanto kaatui ja pankeista oli vaikea saada lainaa, joten kannattamattomat linja-autoyrietykset lopettivat. Alan kasvuvauhti pysähtyi, ja bussiliikenne osoittautui suhdanneherkäksi alaksi. (Mts. 29.)

Maailmantalouden laman päättymisen jälkeen linja-autoliikenne laajentui merkittävästi, kalusto kehittyi ja Linja-autoilijain Liitto alkoi löytää menestykselliset toimintatavat. Oy Matkahuolto Ab alkoi perustaa linja-autoasemia ympäri Suomea, jolloin myös rahdinkuljetus alkoi kehittyä. Maanteiden kunnostaminen sekä uusien teiden ja siltojen rakentaminen lisäsivät linja-autoliikennettä. Aikaisemmin vallinnut linja-autoliikenteen kausiluontoisuus poistui kun teiden auraus yleistyi. Tätä ajanjaksoa kutsutaan suomalaisen linja-autoliikenteen kultaisiksi vuosiksi, jolloin linja-autoliikenteessä kulki enemmän matkustajia kuin rautateillä. (Mts. 73–74.)

2.3 Sotavuodet ja bussiliikenne

Linja-autoliikenteen hyvin alkanut kehitys katkesi syksyllä 1939, kun Saksan hyökkäys Puolaan aloitti toisen maailmansodan. Ulkomaankaupan säännöstely alkoi Suomessa heti sodan sytyttyä. Polttoaineen säännöstely kesti lähes kymmenen vuotta, minkä vuoksi linja-autoihin sai ostaa polttoainetta vain 200 litraa viikossa. (Kurkinen 2008, 87.)

Koko maassa aloitettiin linja-autojen pakko-otto puolustusvoimille 13.10.1939, ja koko maan linja-autokalustosta 37 prosenttia joutui armeijan käyttöön. Alueelliset erot olivat suuria, sillä joiltakin ammatinharjoittajilta vietiin lähes kaikki autot niiden kunnosta riippumatta, kun taas toisilta otettiin vain muutama parhaimmista linja-autoista. Sodan aikaiset olosuhteet muuttivat linja-autoyrietysten normaalia toimintaa, sillä kuljettajia ja asentajia kutsuttiin aseisiin ja rauhanaikaiset turistiajot jouduttiin lopettamaan. Myös jatkosodassa linja-autoja pakko-otettiin puolustusvoimien käyttöön. Tällöin linja-autoliikenteen käskyvalta annettiin talvisodan tilanteesta poiketen puolustusvoimille. Pakko-otossa ei huomioitu siviili liikennettä ja autojen otto oli suunnittelematonta.

(Mts. 90–102.)

2.4 Linja-autoliikenne nykyaikaistuu

Marraskuussa 1939 asennettiin linja-autoihin ensimmäiset häkäpöntöt, sillä suursodan jatkuessa Euroopassa polttoaineiden säännöstely muuttui yhä tiukemmaksi. Vapusta 1940 alkaen linja-autoihin oli mahdollista ostaa vain 40 litraa polttoainetta viikossa, joten häkäpöntöt olivat tarpeen. Kansanhuoltoministeriö antoi autoliikenteessä käytetyn puuhiilen hankinnan ja jakelun metsähallituksen tehtäväksi. Valtakunnallisen jakelujärjestelmän puuttumisen vuoksi metsähallitus teki sopimuksen Oy Matkahuolto Ab:n kanssa. Linja-autoasemat tilasivat hiilikuormat, varastoivat hiilet ja myivät ne käteisellä eteenpäin liikenteenharjoittajille sekä muille tarvitsijoille. (Kurkinen 2008, 98–100.)

Sotien jälkeisten vuosien merkittävimpiä liikenteellisiä muutoksia olivat kaupunkien välisen pikavuoroliikenteen aloitus ja sen nopea laajeneminen. Pikavuorot pysähtyivät suurimmilla paikkakunnilla ja palvelivat näin kaupunkien ja suurten asutuskeskusten välistä liikennettä. Osa matkustajista siirtyi käyttämään pikavuoroliikennettä myös lyhyillä matkoilla, mikä aiheutti ongelmia 1940-luvulla. Pikavuorojen alkuperäinen idea nopeuttaa pitkien matkojen kulkemista vesittyi, joten linja-autoliiton esityksen mukaisesti pikavuoroissa otettiin käyttöön pikavuoromaksu 1949-luvun lopussa. (Mts. 119.)

Pikavuorolinjoilla pyrittiin tarjoamaan vaihtoehto oman auton käytölle ja kilpailemaan junan kanssa matkustajista. Pikavuoroissa matkustaville tarjottiin nopeampaa matkustamista ja parempaa matkustusmukavuutta, sillä liikenteenharjoittajat käyttivät pikavuoroissa uusinta kalustoaan. Monissa autoissa asiakkaiden palvelemiseksi työskenteli autoemäntä, ja pikavuoroautoista kehittyikin yrityksen käyntikortteja. (Mts. 119.)

2.5 1950 - 60-luvun liikenneuudistukset

Tiestön paraneminen 1950-luvun lopulla toi linja-autoliikenteeseen olennaisen muutoksen. Pääteillä matkustaminen muuttui turvallisemmaksi ja nopeammaksi, eikä liikenne ollut enää vuodenaajoista ja sääolosuhteista riippuvainen. (Kurkinen 2008, 136.)

1960-luvulla alkaneen tilausajoliikenteen lisäksi alkoivat myös koululaiskuljetukset, jolloin linja-autoja alkoi saapua syrjäkyliltä kaupunkiin juuri ennen koulujen alkua. Kouluoloissa tapahtui merkittäviä muutoksia, joiden vaikutus näkyi linja-autoliikenteessä. Harvaan asuttujen alueiden linja-autoyritykset saivat uutta asiakaskuntaa lisääntyneistä koululaiskuljetuksista. (Mts. 141.)

2.6 1970-luvun taloudellisten vaikeuksien vaikutukset linja-autoliikenteeseen

Öljykriisin aikaan 1973–74 ja 1979 kasvaneet kustannukset ja kallis polttoaine pakottivat liikenneyritykset saneeraamaan toimintojaan. Vuoden 1973 lopulla koettiin ensimmäinen energiakriisi, joka pakotti maamme linja-autoilijat pohtimaan taloudellista ajotapaa ja muita polttoaineen säästämistä edistäviä toimintatapoja. (Kurkinen 2008, 157.)

1970-luvun puolivälissä linja-autoliikenteen taloudellinen tilanne oli vaikea. Kustannusinflaatio joukkoliikenteen kaikissa kuljetusmuodoissa oli maailmanlaajuisesti vähintään 60 prosenttia nopeampi kuin yleinen inflaatio, mikä johti matkojen hintojen voimakkaaseen nousuun. Vuosina 1973–76 linja-autojen uusrekisteröinti oli kuitenkin vilkasta ja tilausajo-, pikavuoro- ja koululaiskuljetukset lisääntyivät. Energiakriisin päättymisen sai linja-autoyrittäjät uskomaan parempaan tulevaisuuteen, mikä johti yli-investointeihin. Hyvät taloudelliset vuodet olivat lisänneet investointikykyä ja uutta kalustoa oli hankittava osittain myös verotussyistä. (Mts. 161.)

Joukkoliikennepolitiikasta käytiin vilkasta keskustelua, ja monet bussiyrittäjät

tunsivat olevansa epäoikeudenmukaisesti kohdeltuja. Valtio rahoitti kiskoliikennettä ja VR:n lippujen hinnat olivat edullisempia bussilippuihin verrattuna. Linja-autoliikenne ei kalliimpien lippujen hintojen takia pystynyt kilpailemaan kaikilla reiteillä ja alueilla junan kanssa. Linja-autoala tuntui aina olevan hankalassa tilanteessa taloudellisista suhdanteista riippumatta. (Mts. 161–163.)

2.7 Linja-autoliikenteen 1980-luvun murroskausi

Linja-autoliikenne eli 1980-luvulla vahvaa murroskautta. Tulevaisuus ei näyttänyt hyvältä, kun yrittämisen edellytykset alalla olivat yhteiskunnan rakennemuutosten myötä kaventuneet. Myönteinen taloudellinen kehitys kasvatti henkilöautojen määrää, ja kevyen liikenteen väylät lisäsivät bussiliikenteen matkustajakatoa etenkin kesäaikana paikallisliikenteessä. Joukkoliikenteen suosiota ja kilpailukykyä yritettiin lisätä joukkoliikennekaistoilla, kävelykaduilla ja henkilöautoihin kohdistuvilla liikennerajoituksilla. (Kurkinen 2008, 181.)

1980-luvulla linja-autoliikenne alkoi keskittyä, ja vuosikymmenen varrella tehtiin monia merkittäviä yrityskauppoja. Yritykset, joiden talous oli paremmassa kunnossa, ostivat pieniä ja keskisuuria perheyrityksiä. Paras tapa laajentaa toimintaa oli toisen alan yrityksen ostaminen. Liikennettä yhdistelemällä saatiin poistettua peräkkäisiä ja päällekkäisiä vuoroja ja näin järjeistettyä liikennettä. (Mts. 185.)

2.8 Linja-autoliikenne 1990-luvun lamavuosina

Vuosien 1991–1993 taloudellinen lama oli kaikille liikennealan yrittäjille raskas kokemus. Alan yrityksiä kaatui, niitä jouduttiin myymään, ja suuri osa ajautui yrityssaneeraukseen. (Kurkinen 2008, 199.) Bussiliikenne kilpaili edelleen henkilöautoilun kanssa 1990-luvulla huonolla menestyksellä. Maaseudun vakiovuoroliikenteessä matkustavien määrä väheni yli kymmenen prosenttia, kun keskimäärin luku koko maan liikenteessä oli viisi prosenttia. Vuosi 1991 oli

alalla vaikeaa aikaa, sillä alkava lama alkoi vaikuttaa talouskehitykseen heikentävästi. Rahoitus kiristyi, ja helpon rahoituksen ajat olivat ohitse, sillä rahoitusyhtiöt eivät halunneet rahoittaa bussialan hankintoja enää entiseen tapaan. (Kurkinen 2008, 207–208.)

Uusi taksa- ja lippujärjestelmä, joka tuli voimaan elokuun alussa 1991, kevensi bussilippujen hintasääntelyä, ja ala sai hinnoitella taksat vapaammin markkinatilanteen mukaan pois lukien säännöllisille asiakkaille tarkoitettua 40 matkan sarjalippua. Uuden taksa- ja lippujärjestelmän myötä oli mahdollista kokeilla erilaisia hinta- ja matkalippukokeiluja, kuten älykortteja, bussimatkojen lisäämiseksi. (Mts. 209.)

Bussiyritysten kannattavuus jatkoi heikentymistään ja alan talouden synkät ajat jatkuivat vielä vuosina 1992–93. Bussihankintoja ei tehty, mutta yritysten velkataakka ei keventynyt. Matkustajamäärät laskivat yleisesti, mutta sopimusliikenteen ja pikavuorojen matkustajamäärien kasvua voitiin pitää positiivisena asiana. Sopimusliikenteen noususuunta osoitti, että yhteiskunnan toimilla oli vaikutusta joukkoliikenteeseen. (Mts. 211.)

2.9 Kohti 2000-luvun muutoksia

Bussiala vapautui vuonna 1994, ja kesään 1997 mennessä alalle oli tullut hie-
man yli 250 uutta joukkoliikenneyritystä. Uudet yritykset olivat pieniä, ja toimivat osto- ja tilausliikenteessä. Keskiasteen koulumatkatuki uudistus toteutui joukkoliikennemyönteisellä tavalla, kun uusi laki ja asetus lukioiden ja ammatillisten oppilaitosten opiskelijoiden koulumatkatuesta astui voimaan heinäkuussa 1997. (Kurkinen 2008, 217–218.)

Kustannukset kasvoivat vuonna 2000 yllättäen. Kustannusten nousuun vaikuttivat suuresti kohonneet polttoaineiden hinnat ja kalliit palkkaratkaisut. Linja-autoalan kannattavuuden lasku kääntyi lievään nousuun 2001, kun bussikilpailu ei ollut kovin voimakasta pääkaupunkiseutua lukuun ottamatta. Uuden tekniikan myötä jo 1990-luvulla käyttöön otetut seutuliput olivat maaseutulinjoi-

jen pelastus. Yksi tai kaksi kaupunkia maakunnassa kokosi yhteen lähikunnat ja myi yhdessä matkustajille edulliseksi hinnoiteltua kuukausikorttia. Seutulipun myötä matkustajamäärät kasvoivat. Samalla joukkoliikenteen tukemisessa tapahtui muutos, kun aikaisemmin yrityksen ja sen liikennöinnin tukemisen sijasta nyt tuettiin asiakaan matkustusta ja lipun hintaa. (Mts. 231.)

Vuonna 2004 otettiin käyttöön työsuhdematkalippu, jonka työnantaja hankkii työntekijöille pääasiassa työpaikan ja kodin välisiä matkoja varten. Helsingin ja Lahden välinen uusi rautatieyhteys osoittautui hankalaksi vuosituhannen alun liikennepoliittiseksi asiaksi. Oikoradan myötä matka-ajat lyhenivät Helsingin ja Lahden välillä, ja VR:n edullisen hinnoittelun ansiosta monet matkustajat siirtyivät käyttämään junaa. Kansantaloudellisesti merkittävä hanke kääntyi linja-autoalaa vastaan. Bussiliikenteen katoavat matkustajamäärät vaikuttavat vähenevien vaihtoyhteyksien kautta negatiivisesti koko Itä-Suomen linja-autoliikenteeseen. (Mts. 232–233.)

3 LINJA-AUTOLIIKENTEEN TUOTTAMINEN JA ALUEELLINEN VAIKUTUS KESKI-SUOMESSA

Jyväskylän seutukunnassa on tehty vuonna 2009 laaja liikennetutkimus, joka käsittää kuvauksen Jyväskylän, Laukaan, Muuramen, Toivakan, Uuraisten, Hankasalmen ja Petäjäveden sisäisestä ja kuntien välisestä liikkumisesta. Tutkimuksen mukaan työmatkat ovat suurin matkaryhmä muodostaen kolmasosan Jyväskylän ja seudun muiden kuntien välisistä matkoista. Eniten työmatkoja tehdään Jyväskylä–Muurame- ja Jyväskylä–Laukaa-väleillä. (Paikallisjunaliikenteen toimintaedellytykset ja vaikutukset Keski-Suomessa 2010–2030, 23).

Keski-Suomen läpi kulkee monia kansallisia liikenneväyliä, jotka ohi kulkevan liikenteen ohella palvelevat myös maakunnan sisäistä liikennettä. Tärkeimpiä

tieyhteyksiä ovat etelä-pohjoissuuntainen valtatie 4 ja Tampereelta Kuopion suuntaan kulkeva valtatie 9. Valtatieverkostolla on laaja vaikutus maakunnan sisäisen liikenteen saavutettavuuteen ja aluerakenteen kehittämiseen. (Mts. 25.)

Keski-Suomen liikkumista palveleva joukkoliikennetarjonta pohjautuu pääosin linja-autoliikenteeseen, jonka vuorotarjonta on suhteutettu matkustuskysyntään nähden. Linja-autoliikenne pystyy tarjoamaan kohtalaiset välit myös viikokaimpina työssäkäyntiaikoina ja lyhyemmät kävelymatkat junavaihtoehtoon verrattuna. Jyväskylän kaupunkiliikenteen ulkopuolisilla alueilla bussiliikenne tarjoaa noin kolme vuoroa aamun ruuhka-aikoina Jyväskylään. Tämän tarjonnan heikkeneminen tarkoittaisi palvelutason alentumista niille asiakkaille, jotka käyttäisivät bussia sen laajemman palvelualueen vuoksi. (Mts. 26–27.)

3.1 Keski-Suomen liikennepolitiikka

Keski-Suomessa suuria haasteita liikenneverkoston kehittämiseen luo niukka toimintaympäristö. Liikennejärjestelmän kehittämisessä on otettava huomioon maakunnan kilpailukyky, hyvinvoinnin edistäminen, eri alueiden erityispiirteet sekä elinkeinoelämän toimintaedellytysten säilyminen. Uusi kuntarakenteen muutos tulee osaltaan vaikuttamaan palvelurakenteeseen ja sitä kautta ihmisten liikkumiseen. Kuntarakenteen muutoksen myötä työssäkäyntialueiden merkitys tulee kasvamaan huomattavasti. (Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2012, 2)

Ilmastonmuutoksen hallinta on valtakunnallisen tason lisäksi tärkeää myös alueittain. Suurien kaupunkiseutujen on helpompi hillitä päästöjään, mutta myös pienten kaupunkiseutujen on pystyttävä hallitsemaan päästöjen syntymistä. Keski-Suomi on mukana Itämeren laajuisessa Baltic Climate- hankkeessa, jonka tavoitteena on ilmastonmuutoksen hillitsemisen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen sisällyttäminen osaksi aluekehitystä ja alueiden käyt-

töä. Hankkeen yhteydessä tehtyjä liikenteeseen liittyviä tarkasteluja on koottu Keski-Suomen ilmastostrategiaan. Strategia pitää sisällään mm. toimenpiteitä ympäristöystävällisten kulkumuotojen suosimiseen, maankäytön suunnitteluun, liikkumisen tarpeen vähenemiseen ja palvelujen kehittämiseen liittyen. (Mts. 2.)

Maakuntasuunnitelmassa esitetty visio 2030 ”Yhteistyön, yrittäjyyden ja osaamisen Keski-Suomi” kuvaa tilaa, johon pyritään. Keski-Suomen tavoitteena on maakunta, jossa on puhdas ympäristö ja joka houkuttelee yritystoimintaa sekä investointeja. Liikennejärjestelmän kehittäminen vaikuttaa erityisesti vetovoimaiseen toimintaympäristöön, mutta sillä on myös vaikutusta muihin tavoitealueisiin joita ovat: menestyvä yritystoiminta, osaamisella menestykseen ja hyvinvoiva kansalainen. (Mts. 6.)

Keski-Suomen hallinnollinen rakenne muodostaa lähtökohdan liikennejärjestelmätöiden organisoinnille. Maakunnan alueella toimii yksi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jonka toiminta-alue on Keski-Suomen maakunta. Keski-Suomessa on kuusi seutukuntaa, joista neljä muodostuu kahdesta kunnasta. Tämänhetkinen seutukuntajako ei muodosta liikennejärjestelmän kehityksen kannalta luontevia aluerajauksia, vaan niiden sijaan on tärkeämpi etsiä esimerkiksi työssäkäyntialueisiin nojautuvia yhteistoiminta-alueita. Jyväskylän seudulla ollaan käynnistämässä seudullisen liikennejärjestelmätöryhmän toimintaa. Jatkossa on harkittava voiko yhteistyötä laajentaa Jämsä–Jyväskylä–Äänekoski-suunnalle. (Mts. 9.)

3.2 Keski-Suomen yhdyskuntarakenteen ja henkilöliikenteen

Maakunnan väestö on keskittynyt Jyväskylän kaupunkialueelle, Jämsä–Jyväskylä–Äänekoski-akselille ja paikallisesti pienempiin seutu- ja kuntakeskuksiin. Harvaan asutun maaseudun väestökadon ennustetaan edelleen jatkuvan. Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan joukkoliikenteen käyt-

tömahdollisuudet ovat parhaimmillaan erityisesti paikallisliikennealueilla, kuitenkin niin, että pyöräily ja kävely ovat suosittuja liikkumismuotoja alle viiden kilometrin matkoilla. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan, että Keski-Suomen alueella pyritään liikenneverkkoon käytettävät varat kohdistamaan tieliikenneverkon parantamisen sijasta raideliikenteeseen. Haja-asutusalueilla oman auton käyttö on lähes pakollista, sillä vähentynyt joukkoliikenne ei mahdollista enää asiointimatkoja työmatkoista puhumattakaan. (Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2012, 12–22)

Jyväskylän, Laukaan, Muuramen muodostamalle alueelle on laadittu joukkoliikenteen kehittämisohjelma, jossa on linjattu joukkoliikenteen kehittämistoimet seuraavalle vuosikymmenelle. Jämsä–Jyväskylä–Äänekoski-välille on puolestaan laadittu linja-autoliikenteen laatukäytäväsuunnitelma, sillä alueella kysyntä riittää henkilöauton kanssa kilpailukykyisen joukkoliikenteen järjestämiseen. Pelkkä yhteyksien järjestäminen ei kuitenkaan riitä, vaan joukkoliikennettä on markkinoitava uusien kohderyhmien saavuttamiseksi. Keski-Suomen kilpailukyvyyn kannalta sujuva työmatkaliikenne kaikilla kulkumuodoilla on erityisen tärkeää. (Mts. 24–25.)

Liikennejärjestelmäsuunnitelman palvelutasoanalyysin mukaan maakunnan sisäinen joukkoliikenne rakentuu pääosin linja-autoliikenteestä. Paikallisliikennettä liikennöidään Jyväskylän lisäksi Äänekoskella ja Jämsässä. Joukkoliikennettä tukee voimakkaasti yhteiskunta, sillä kysyntä ei riitä turvaamaan haluttua palvelutasoa. Analyysissä todetaan, että asiakkaille edulliset lippujen hinnat ovat edelleenkin edellytys joukkoliikenteen käyttäjämäärien säilymiseen, jonka vuoksi joukkoliikennettä on kuntien ja valtion taholta rahoitettava myös kannattamattomilta reiteiltä. Joukkoliikenteen palveluita on järjestettävä, jotta autottomienkin arki sujuisi. (Mts. 28.)

Työssäkäynti aiheuttaa suuren liikkumistarpeen kuntien välillä ja tämän vuoksi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta pyritään lisäämään työmatkoilla. Suurin osa työmatkoista tehdään Laukaa–Jyväskylä- ja Muurame–Jyväskylä-väleillä. Yli

500 asukasta kulkevat työmatkansa väleillä Äänekoski–Jyväskylä ja Petäjävesi–Jyväskylä. Muiden kuntien välillä työmatkamatkustus on vilkasta väleillä Saarijärvi–Äänekoski ja Laukaa–Äänekoski. Keski-Suomen ulkopuolelle työmatkoja tehdään eniten Pirkanmaalle ja Uudellemaalle. (Rosenberg 2012, 10)

Keski-Suomen joukkoliikenteen palvelut perustuvat linja-autoliikenteeseen, joka tarjoaa vakio- ja pikavuoroliikennettä sekä kuntien palveluliikennettä. Liikenne- ja viestintäministeriön ylläpitämän VALLU-liikenneluparekisterin tietojen pohjalta on pystytty muodostamaan käsitys Keski-Suomen bussiliikenteen tarjonnasta. Rekisteri osoittaa vuoden 2011 talvi- ja kesäliikenteen tarjonnan. Tämän mukaan paras vuorotarjonta on Jyväskylän alueella ja Jyväskylään johtavilla pääteillä. Haja-asutusalueiden vuorotarjonta on suppea ja se voi tarjota vain muutaman vuoron päivässä arkipäivinä. Koulujen lomien aikana joukkoliikenne hiljenee ja sitä on vain pääteiden varsilla. (Mts. 14.)

4 TYÖSUHDEMATKALIPUT JYVÄSKYLÄSSÄ

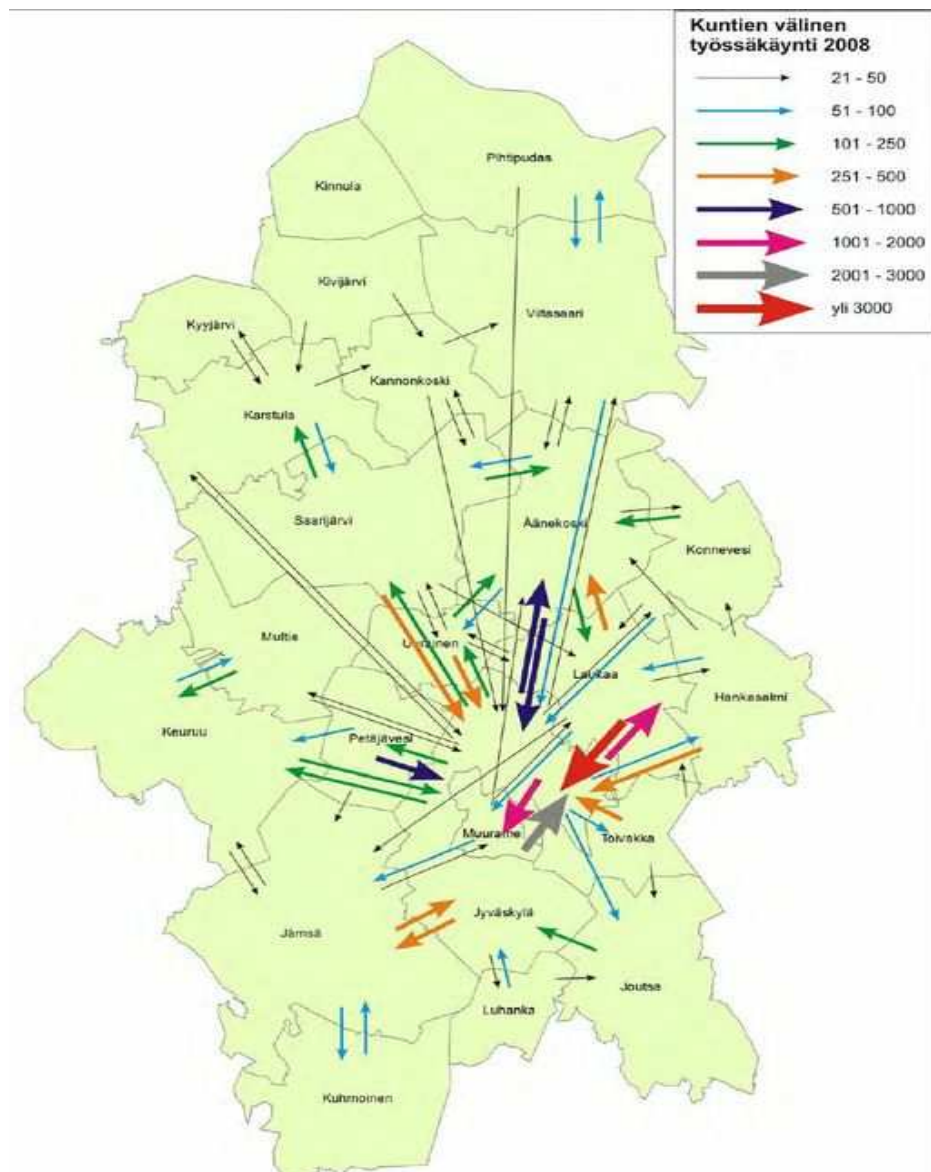
Joukkoliikenteen työsuhdematkalippu antaa työnantajalle mahdollisuuden tarjota työntekijöilleen merkittävän edun matkustukseen kodin ja työpaikan välille sekä samalla kannustaa ympäristöystävälliseen työmatkustamiseen. Työsuhdematkalipuksi käyvät monenlaiset matkakortille ladattavat henkilökohtaiset bussiliput. Matkahuollon työsuhdematkalipulla työntekijä voi maksaa matkansa koko valtakunnan bussiliikenteessä, pois lukien pääkaupunkiseudun ja Turun paikallisliikenne. Lippu on pääasiassa tarkoitettu kodin ja työpaikan väliseen matkustukseen, mutta matkustusta vapaa-aikana ei ole käytännössä rajoitettu. (Työmatkat mukavasti bussilla-työsuhdelipussa merkittävä veroetu 2011.)

Oy Matkahuolto Ab kampanjoi työsuhdematkalippua vuonna 2012 syyskuusta joulukuuhun sanoma- ja aikakauslehdissä, sähköisellä suoramainonnalla ja internetissä. Kampanjan tavoitteena on tavoittaa erityisesti yritysten henkilöstö-

ja talouspäättäjät teemalla ”Autoetu kaikille”. Matkahuollon internetsivuilla osoitteessa www.matkahuolto.fi/autoetu on kilpailu, jossa kyselyyn vastanneiden kesken arvotaan 200 euron arvoinen lahjakortti Matkahuollon lippupalve- luun. (Työsuhdelippu-kampanja käynnissä 2012, 14.)

4.1 Keski-Suomen työmatkaliikenne

Keski-Suomessa kuntien välinen työssäkäynti on vilkasta ja tulee varmasti tulevaisuudessa lisääntymään. Kaikki eivät halua asua kaupunkikeskuksissa ja kaipaavat enemmän tilaa ympärilleen. Joukkoliikenteellä on tulevaisuudessa suuria paineita lisätä julkisen liikenteen toimivuutta eri seutukuntien välisen työmatkaliikenteen, eli pendelöinnin mahdollistamiseksi.



KUVIO 1. Keski-Suomen kuntien väliset työssäkäyntialueet (Rosenberg 2012, 11)

Julkisen liikenteen käyttöastetta mitataan usein matkustuskilometreillä tai matkustajamäärillä. Ne, jotka käyttävät autoa ovat kohdanneet omat tarpeensa eivätkä tarvitse julkista liikennettä. Nämä matkustajat voisivat kuitenkin suosia joukkoliikennettä, jos se tarjoaisi halvempia kustannuksia, parempaa palvelua tai molempia. (Bunting 2004, 33, 114.) Joukkoliikenteen toimivuus ja hyvät yhteydet voivat mahdollistaa matkustajamäärien kasvun. Nyt näivettymässä olevat reitit tulisi kartoittaa uudestaan ja joukkoliikenteen markkinointiin pitää pa-

nostaa enemmän. Markkinasuhteinen joukkoliikenne ei toimi kaikilla alueilla ja tämän palvelumallin mukaan toimiminen voi lopettaa taajama-alueiden linja-autovuorot kokonaan. Tämä vaikuttaisi monien satojen ihmisten päivittäiseen oikeuteen liikkumisen vapaudesta.

Seuraavassa on esitetty Keski-Suomen pääasiallisten pendelöintivälien joukkoliikennetarjonta.

Toivakka–Jyväskylä

Toivakan keskustasta puuttuvat asiointiyhteydet Jyväskylään klo 9-16 välisenä aikana. Tämän vuoksi on tavoitteena lisätä kolme vuoroa asiointimatkoja varten. Ruuhimäen kautta kulkevia työmatkayhteyksiä pyritään parantamaan. Yhteydet Toivakan keskustasta ovat huonommat kuin sen ohittavalta pääväylältä, koska Joutsasta tulevat pikavuorot ajavat Toivakan keskustan ohi. Selvityksessä on liityntäpysäköinnin mahdollisuus ja kutsutaksin käyttö, jotta pääväylän vuorojen saavutettavuus paranee Viisarimäessä, 4- tien varressa olevalla pysäkillä. (Rosenberg 2012, 30)

Matkahuollon verkkosivujen aikatauluhaun mukaan Toivakka–Jyväskylä-välillä koulupäivinä liikennöi klo 6.50–8.55 välisenä aikana neljä vuoroa ja klo 16.00–16.50 välisenä aikana kaksi vuoroa. Viikonloppuisin vuoroja kulkee supistetusti. Lauantaina välillä Toivakka–Jyväskylä kulkee yksi vakiovuoro klo 9.00 ja sunnuntaisin yksi vakiovuoro klo 16.50. Viikonloppuisin välillä Jyväskylä–Toivakka kulkee yksi vuoro lauantaisin klo 13.30, sunnuntaisin ei ole linja-autoliikennettä lainkaan. Jyväskylästä Toivakkaan ajetaan arkisin klo 6.30–7.45 kaksi vuoroa ja klo 14.15–18.50 viisi vuoroa, joista kaksi vuoroa lähtee klo 14.15 ajaen eri reittejä. Aikatauluhaun mukaan joukkoliikenne sopii parhaiten säännöllistä klo 8.00–16.00 välistä työaikaa noudattavalle työmatkaliselle.

Hankasalmi–Jyväskylä

Hankasalmella on kaksi taajamaa, keskustaajama ja Hankasalmen asema. Taajamien väli on yhdeksän kilometriä. Kaikki pikavuorot ajavat Hankasalmen aseman kautta. Keskustaajaman yhteyksissä on parantamisen varaa. Raportissa pohditaan esimerkiksi kutsutaksin tai syöttöliikenteen käyttöönottoa Hankasalmen aseman ja keskustaajaman alueelle, jotta liikennöntiajoissa olevat puutteet poistuisivat. Päätien hyvän tarjonnan ja vähäisen kysynnän vuoksi ei nähdä tarvetta viikonloppuliikenteen parantamiseen. (Rosenberg 2012, 30.)

Matkahuollon aikatauluhaun mukaan arkisin Hankasalmen asemalta Jyväskylään lähtee tasaisin väliajoin kolmetoista vuoroa, joista varhaisin lähtee klo 6.20 ja myöhäisin klo 20.55. Matkustus aika Jyväskylään vaihtelee 50 minuutista hieman yli tuntiin. Hankasalmen keskustaajamasta yhteyksiä Jyväskylään on kahdeksan klo 6.10–16.30 välisenä aikana. Jyväskylästä Hankasalmen asemalle lähtee arkisin kolmetoista vuoroa klo 6.30–20.00 välisenä aikana. Jyväskylästä Hankasalmen keskustaajamaan kulkee kahdeksan vuoroa klo 7.30–18.30 välisenä aikana.

Joutsa–Jyväskylä

Joutsasta on melko hyvä yhteystarjonta Jyväskylään. Pikavuorot kulkevat sujuvasti Joutsa–Jyväskylä-välillä. Joitakin vuoroja on ehdotettu muutettavaksi vakiovuoroiksi, jolloin ne palvelisivat paremmin Leivonmäki–Joutsa-välillä asuvia. Viikonloppuliikenne on täysin pikavuoroliikenteen varassa, tähän on ehdotettu muutoksia palvelutason parantamiseksi. (Rosenberg 2012, 30.)

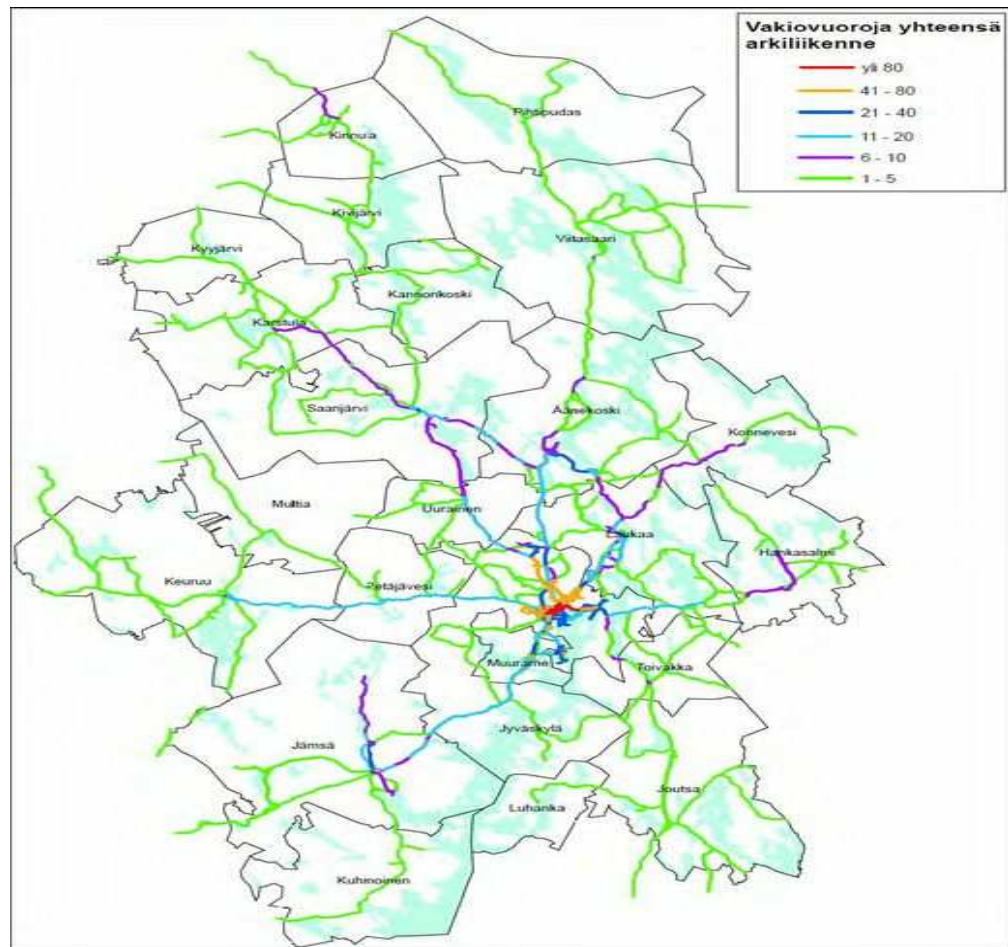
Arkisin Joutsa–Jyväskylä välillä on tarjolla kaksitoista vuoroa klo 6.25–23.30 välisenä aikana. Lisäksi Joutsan tienhaarasta on yhteys Jyväskylään joka päivä klo 4.50. Tämä vuoro saapuu Jyväskylään klo 5.40, joten se mahdollistaa myös aikaisin töihin tulevien joukkoliikenteen käytön. Jyväskylä–Joutsa-välille yhteyksiä on arkisin kaksitoista, joista ensimmäinen vuoro lähtee klo 5.30 ja

viimeinen vuoro klo 20.15.

Äänekoski–Jyväskylä

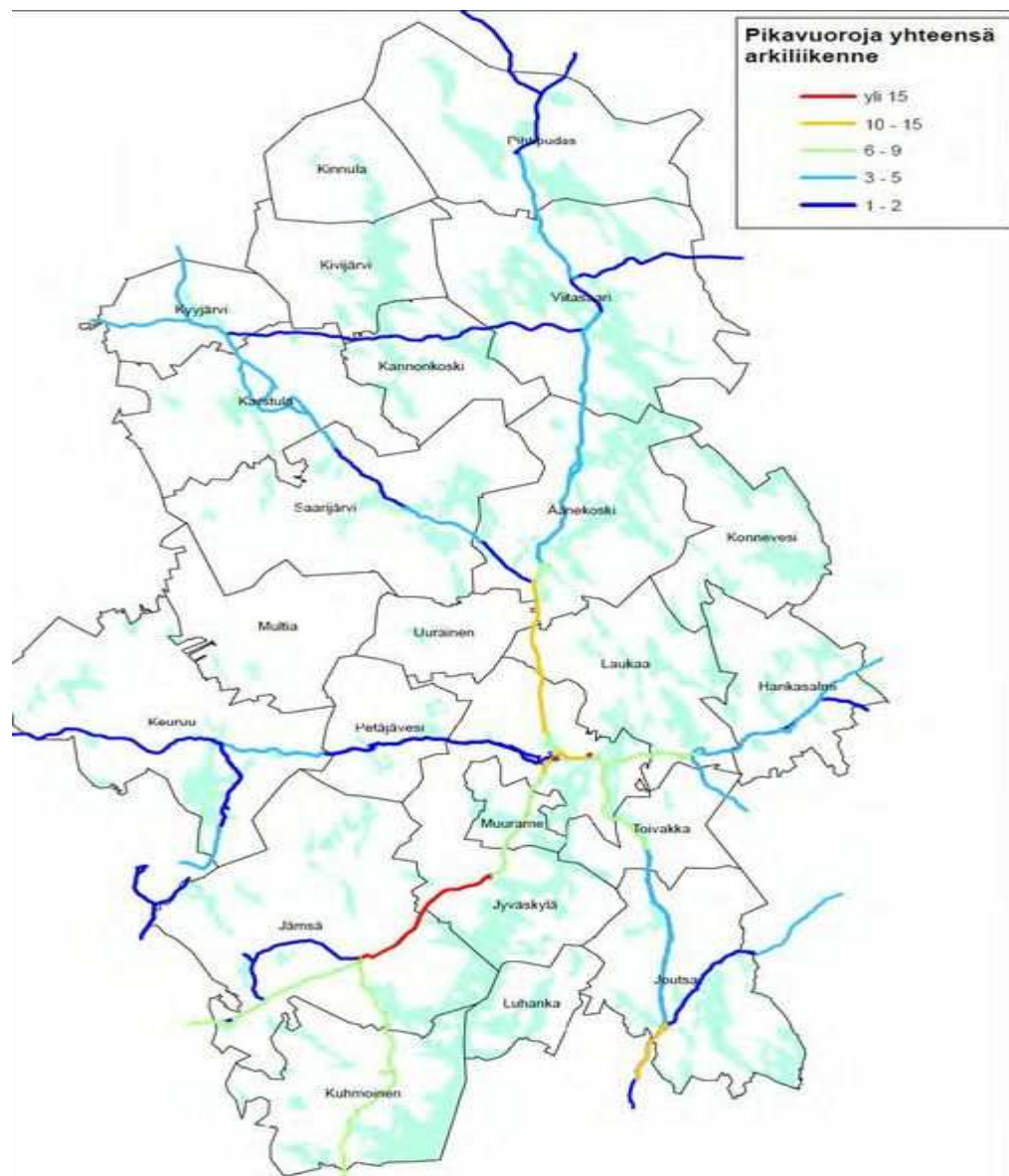
Joukkoliikenteen houkuttelevuutta pyritään lisäämään Äänekoski–Jyväskylä-välillä nopeuttamalla vuorojen kulkua. Tämä onnistuu vuorojen kulkiessa kaupunkien välillä suoraan valtatie 4:n kautta. Lisäksi tavoitteena on lisätä yksi työmatkavuoro Jyväskylään. Aikataulusuunnittelussa on otettava huomioon vuorotyöläiset ja koululaiset. (Rosenberg 2012, 30.)

Matkahuollon aikatauluhaun mukaan Äänekosken ja Jyväskylän välinen yhteys tarjoaa arkisin eniten vuoroja muihin esille tulleisiin yhteysväleihin verrattuna. Arkisin Äänekoskelta Jyväskylään on 17 joukkoliikennevuoroa, joista aikaisin lähtee Äänekosken Matkahuollosta klo 00.40 ja myöhäisin klo 21.50. Jyväskylästä Äänekoskelle on tarjolla 22 vuoroa, joista ensimmäinen lähtee klo 00.35 ja viimeinen klo 22.00. Osa Äänekoski–Jyväskylä-väliä liikennöivistä vuoroista on paikallisliikenteen vuoroja.



KUVIO 2. Vakiovuorot talviarkisin 2011 (Rosenberg 2012, 15)

Vakiovuoroliikenne on erityisen vilkasta Jyväskylän keskustassa ja sen läheisyydessä. Muuramesta, Laukaasta, Äänekoskelta, Hankasalmeilta ja Uuraisilta on hyvät yhteydet Jyväskylään. Huonoimmat liikenneyhteydet vakiovuororeiteillä ovat Joutsan ja Toivakan suunnilta tulevilla matkustajilla. Työmatkaliikenteessä vakiovuoroliikenteellä on suuri merkitys työsuhdematkalippuja käyttävälle taajama-asutuksen ulkopuolella asuville matkustajille.



KUVIO 3. Pikavuoroliikenne talviarkisin 2011 (Rosenberg 2012, 16)

Pikavuoroliikenne on vilkkainta Jämsän, Joutsan ja Petäjäveden suunnalta. Pääteiden varsilla asuvat työmatkaliikennettä käyttävät voivat suosia joukkoliikennettä työmatkoihinsa ongelmitta. Pikavuorojen nopeus vakiovuoroihin verrattuna voi houkutella pääteiden varsilla asuvia siirtymään joukkoliikenteen käyttäjiksi.

4.2 Työsuhdematkalipun veroetu

Työsuhdematkalippu on työsuhde-etu, jolla työnantaja pystyy vaikuttamaan myönteisesti yrityskuvaan ja rekrytoinnin onnistumiseen sekä työtyytyväisyyteen. Työsuhdematkalipun käyttöönotto on kannanotto puhtaamman ympäristön puolesta. (Työsuhdematkalippu 2010.)

Työsuhdematkalippua koskeva säännös muuttui vuoden 2010 alussa. Uuden säännöksen mukaan edun verovapaata osaa ei enää määritellä prosentteina lipun hinnasta vaan euromääräisenä. Näin ollen työsuhdematkalippuna voi käyttää myös henkilökohtaiselle lipulle ladattua arvoa. (Työsuhdematkalippu 2010.) Uudistus lisäsi työsuhdematkalipun verovapaata osuutta huomattavasti. Työsuhdematkaliput ovat verovapaita 300 euroon saakka. Tätä ylittävät summat 600 euroon asti ovat veronalaisia. Kun työsuhdematkalippujen arvo ylittää 600 euroa, ovat ne verovapaita aina 3400 euroon asti. Verovapaa osuus voi siis olla suurimmillaan 3100 euroa. (Työmatkat mukavasti bussilla - työsuhdelipussa merkittävä veroetu 2011.)

Työnantajan tarjotessa vuotuisena verovapaana etuna korkeintaan 300 euroa ei työnantajan tarvitse selvittää työntekijän todellisia asunnon ja työpaikan välisiä matkakustannuksia. Tätä suuremman edun myötä on työnantaja velvollinen selvittämään todelliset matkakustannukset, sillä verovapaa etu ei voi olla niitä suurempi. (Työsuhdematkalippu 2010.)

Esimerkki 1

Työnantaja tarjoaa 300 euron vuosittaisen lippuedun työntekijälle, eikä tee muutoksia rahapalkan määrään. Koska työsuhdematkalippu on 300 euroon asti aina verovapaa, ei työnantajalle aiheudu lippuedun tarjoamisesta palkan sivukuluja eikä työntekijälle veroseuraamuksia. (Mts.)

Esimerkki 2

Työnantaja tarjoaa 928 euron vuosittaisen lippuedun työntekijälle, eikä tee muutoksia rahapalkan määrään. Koska työsuhdematkalippu on veronalainen siltä osin kuin edun arvo ylittää 300 euroa ja alittaa 600

euroa, veronalaista luontoisetua syntyy 300 euroa. Lisäksi palkansaaja saa 628 euron arvoisen verovapaan edun. Työnantajan on maksettava palkan sivukulut veronalaisesta osasta, 300 eurosta. (Mts.)

Työsuhdematkalipun myötä saatu etu vaikuttaa työpaikan ja asunnon välisten matkojen perusteella tehtyyn matkakuluvähennykseen. Verovapaasta lippuedusta ei synny vähennettäviä matkakustannuksia. Verotuksessa vähennyskelpoisia kustannuksia ovat itse maksettu osuus sekä palkaksi katsottu osuus. (Mts.)

Esimerkki 1

Työntekijän asunnon ja työpaikan väliset matkakustannukset ovat 1000 euroa halvimman kulkuneuvon käyttökustannusten mukaan laskettuna. Hän saa työnantajaltaan 300 euron työsuhdematka lippuedun. Lippuetu on verovapaa. Työntekijän maksettavaksi jää matkakustannuksia 700 euroa. Matkakuluvähennyksen 600 euron omavastuuosuuden vähentämisen jälkeen työntekijä saa matkakuluvähennystä 100 euroa. (Mts.)

Työsuhdematkalipun verovapaus ei koske haltijakohtaisia arvolippuja. Henkilökohtaisena työsuhdematkalippuna pidetään kuitenkin myös lippua, joka on tarkoitettu työpaikan ja kodin välisiä matkoja varten, joka on ladattu henkilökohtaiselle arvokortille ja jolla voisi maksaa myös toisen henkilön matkustaminen. Työsuhdematkalipun huojennus koskee ainoastaan työpaikan ja kodin välisiä matkoja varten hankittua lippua. (Mts.)

4.3 Työsuhdematkalipun hankinta

Työntekijä voi maksaa työsuhdematkalipun työmatkasetelillä tai Matkahuolto voi laskuttaa työnantajaa matkakorttien latausten perusteella. Työsuhdematkaliput otetaan käyttöön siten, että työnantaja tekee sopimuksen Matkahuollon kanssa työmatkaseteleiden ostamisesta ja antaa sitten nämä setelit työntekijälle käytettäväksi lounasseteleiden tapaan. Työntekijä voi maksaa seteleillä lipun joko osittain tai kokonaan. Työsuhdematkaliput on myös mahdollista laskuttaa latausten perusteella, tällöin työnantaja sopii tästä toteutuneen käytön

mukaan. (Työmatkat mukavasti bussilla-työsuhdelipussa merkittävä veroetu 2011.)

Esimerkki 1, työsuhdematkalippu

Yritys tekee Matkahuollon kanssa luottosopimuksen, jossa sovitaan lippujen laskutuksesta suoraan yritykseltä. Työntekijä saa yritykseltä kirjallisen ostoluvan, jolla työntekijä ostaa lipun yrityksen luottoon. Yritys voi itse valvoa kuka lippuja ostaa ja kuinka paljon. Yritys veloittaa itse työntekijältään haluamansa osuuden työmatkalipun hinnasta esimerkiksi palkanmaksun yhteydessä. (Kilpi 2012.)

Esimerkki 2, työsuhdematkalippu

Yritys määrittelee luottosopimuksessa kuinka paljon yritys maksaa työntekijän työmatkalipusta, jonka Matkahuolto sitten laskuttaa yritykseltä. Työntekijä maksaa itse lipun loppusumman. (Mts.)

Esimerkki 3, Työmatkaseteli

Yritys tekee luottosopimuksen Matkahuollon kanssa ja tilaa työmatkaseteleitä tarvittavan määrän. Matkahuolto laskuttaa yritystä seteleiden arvosta. Yritys jakaa setelit työntekijöille, jotka voivat käyttää setelit missä tahansa Matkahuollon toimipisteessä. Työmatkasetelit ovat henkilökohtaisia ja niiden kääntöpuolelle tulee kirjoittaa työntekijän nimi. (Mts.)

4.4 Lipputuotteet

Lipputuotteista löytyy kattava valikoima niin satunnaiseen kuin säännölliseen matkustamiseen. Tässä työssä keskitytään Keski-Suomessa käytössä oleviin lipputuotteisiin ja pääasiassa niihin lippuihin, jotka soveltuvat käytettäväksi työsuhdematkalippuina. Muut lipputuotteet on esitelty lyhyesti ja ne lipputuotteet, jotka eivät ole käytössä Keski-Suomen alueella, on jätetty huomiotta.

Matkalippuja voi ostaa linja-autoista, Matkahuollon omista toimipaikoista, Matkahuollon asiamiespisteistä, R-kioskeista ja Matkahuollon verkkosivuilta. R-kioskeista yksittäisen matkalipun lunastaminen onnistuu vain, jos lipun on varannut ennakkoon Matkahuollon verkkosivujen kautta. Matkahuollossa jo kertaalleen ladattujen matkakorttien uusiminen onnistuu R-kioskeissa ja linja-autoissa ilman ennakkovarausta. Korttien mahdolliset päivitykset voi tehdä ainoastaan Matkahuollon omista toimipaikoissa.

Kuitenkin on otettava huomioon, että tällä hetkellä työsuhdematkalippuja voi ostaa ainoastaan Matkahuollon omista toimipaikoista. Tämä johtuu siitä, että muut toimipaikat eivät pysty Matkahuollon luottosopimusasiakkaita laskuttamaan.

Arvolippu

Arvolippu ladataan matkahuollon kortille ja sillä voi matkustaa kaikissa busseissa lukuun ottamatta Tampereen, Turun sekä pääkaupunkiseudun paikallisliikennettä. Arvolipulle ladattua rahaa voi käyttää eripituisilla matkoilla ja arvo vähenee maksettujen matkojen mukaan. (Arvolippu 2009.)

CityCity-lippu

CityCity-lipulla voi matkustaa tietyllä yhteysväliillä ja se sisältää yhteysvälistä riippuen 8-36 matkaa. Lippu on haltijakohtainen ja sillä voi matkustaa yksi henkilö kerrallaan. Lippu soveltuu kyseistä yhteysväliä vähintään kaksi kertaa kuukaudessa kulkevalle. (CityCity-Lippu 2009.)

Kaupunkilippu

Kaupunkilippu on kaupungin määrittelemällä alueella käytössä oleva kausi- tai sarjalippu. Lipputuote on kaupungin tukema ja henkilökohtainen. Jyväskylän kaupunkilipulla voi matkustaa myös Kyytiveikko-palvelulinjalla. (Kaupunkilippu 2009.)

Kaupunkilippuvaihtoehdot:

40 matkan sarjalippu, joka on voimassa 180 päivää ostopäivästä alkaen. 1. vyöhykkeen lipulla voi matkustaa enintään 9 km päähän ja 2. vyöhykkeen lipulla 25 km päähän. Saatavilla on myös opiskelijasarjalippu, joka voidaan myydä vain tasataksavyöhykkeelle kantakaupungissa tai enintään 9 km matkalla. (Mts.)

Kausilippu on voimassa 30 päivää ostopäivästä ja sillä voi matkustaa rajattoman määrän matkoja tasataksavyöhykkeellä lipun voimassaoloajan aikana. Opiskelijoille on tarjolla kausiopiskelijalippu. Peruskoululaisille on tarjolla omat lipputuotteensa, joilla voi matkustaa rajattomasti lukukauden aikana ennen klo 23.00 alkaneilla matkoilla. (Mts.)

Kaupunkilippuja myydään Jyväskylässä kirjoilla oleville henkilöille. Kausi- ja sarjalippujen käyttäjien kuntalaisuus on vahvistettava vuosittain 1.10.2012 alkaen (Mts).

Kertalippu

Matkahuollon bussiliput käyvät kaikkien bussiyritysten vuoroilla kotimaan liikenteessä. Bussilipun voi varata ennakoon asiakaspalvelukeskuksesta ja paikkalipun voi varata kaikkiin pika- ja expressvuoroihin. Kertalippu on voimassa yhden kuukauden lippuun merkitystä päivämäärästä alkaen. (Kertaliput 2009.)

Matkakortti

Lipputuote ladataan matkahuollon matkakortille. Kortti on valtakunnallinen. Matkakortille ladattujen matkojen voimassaoloaika näkyy lipunmyyntikuitista. Matkakortin tekninen ikä on kolme vuotta, voimassaolevat matkat voi käyttää loppuun vaikka kortin voimassaoloaika olisi päättynyt. (Matkakortti 2009.)

Seutulippu

Seutulippu ladataan matkahuollon matkakortille. Lipulla voi matkustaa sen voimassaoloaikana rajattomasti kyseisellä seutulippualueella. Seutulippuun ostetaan matkustusoikeutta 30 vuorokauden erissä. Kortilla voi olla enimmillään 59 matkustusvuorokautta. Seutulippu on kuntien tukema, joten sen saaminen vaatii kirjoilla oloa jossakin alueen kunnista. Seutulippu on henkilökohtainen. (Seutuliput 2009.)

Työmatkalippu

Työmatkaliput ovat alueellisia lipputuotteita, joissa kaupungit ja kunnat tukevat asukkaiden säännöllistä matkustamista. Työmatkalippu on henkilökohtainen. Lipputuote ei ole käytössä Keski-Suomessa. (Työmatkaliput 2009.)

Työsuhdematkalippukäyttöön sopivia lipputuotteita ovat seutulippu, 44 tai 22 matkan työsuhdematkalippu sekä 30 päivän henkilökohtainen kaupunkilippu. 44 ja 22 matkaa sisältävät lipputuotteet ladataan Matkahuollon matkakortille. Lipulla olevien matkojen voimassaoloaika on vuosi lipun ostopäivästä alkaen. Matkakortille ladattava työsuhdematkalippu on henkilökohtainen ja sen voi ladata haluamalleen kilometrimäärälle. Kortin taakse kirjoitetaan lipun omistajan nimi. Näyttökorteissa kortille tallennetaan käyttäjän syntymäaika. Näin ehkäistään väärinkäytöksiä ja mahdollisissa väärinkäyttöepäilyissä henkilöllisyys voidaan tarkistaa.

5 TUTKIMUS TYÖSUHDEMATKALIPPUJA JYVÄSKYLÄSSÄ KÄYTTÄVILLE YRITYKSILLE

Tutkimuksessa keskitytään Jyväskylässä työsuhdematkalippuja käyttäviin yrityksiin. Liput ovat käytössä koko Keski-Suomen alueella. Kuntien rajojen ylittävää työssäkäyntiä tukevat eri työsuhdematkalipputuotteet. Työsuhdematkalip-

pujen käyttöä pyritään lisäämään tämän opinnäytetyötutkimuksen myötä.

5.1 Aineiston keruu

Tutustuin aiheeseen oman työni kautta Matkahuollossa, perehtyen käytännön tilanteisiin työsuhdematkalippuja ostavien asiakkaiden kanssa. Kuuntelin heidän mielipiteitään matkalipuista ja niiden käyttöönoton informaatiosta sekä siitä, miten liput heidän tarpeitaan palvelevat. Varsinaista tutkimusta en työsuhdematkalipulla matkustavien keskuudessa tehnyt, vaan toimeksiantajan kanssa käytyjen keskustelujen jälkeen päädyin hankkimaan tietoa työsuhdematkalippuja Jyväskylässä käyttävältä yritykseltä.

Toimeksiantaja toimitti seitsemän työsuhdematkalippuja käyttävän yrityksen yhteyshenkilöiden sähköpostiosoitteet, joihin kysely lähetettiin.

Kyselylomakkeen avulla kartoitettiin yritysten kokemuksia työsuhdematkalippujen käyttöönotosta, tiedotuksesta, tyytyväisyydestä ja tuotteen käytettävyydestä. Tätä tietoa käytettiin pohjana ideoinnille, jonka kautta pohdittiin keinoja, kuinka aktivoida työnantajia bussiliikenteen työsuhdematkalipun käyttöön. Lisäksi esille oli tarkoitus tuoda ne ongelmakohdat, joihin työnantajat kaipaisivat lisäselvyyttä tai parannusta.

Kysely toteutettiin laadullisena tutkimuksena. Kyselyssä käytettiin monivalintakysymyksiä, joihin oli mahdollista vastata myös omin sanoin ”jokin muu, mikä”- kohtiin. Kysymyksissä ei rajattu vastausvaihtoehtojen määrää. Lisäksi kyselyssä oli avoimia kysymyksiä. Kysely tehtiin Digium-ohjelmalla, ja vastaustaikaa annettiin kaksi viikkoa. Kysely toteutettiin aikavälillä 9.10.2012 – 23.10.2012. Muistutusviesti lähetettiin viikon kuluttua ensimmäisestä viestistä niille, jotka eivät olleet vielä vastanneet kyselyyn.

5.2 Aineiston analysointi

Kyselyyn saapui määräaikaan mennessä neljä vastausta. Yksi vastaajista jätti vastaamisen kesken ja kaksi jätti vastaamatta. Vastausprosentti oli 57. Aineisto oli kyselyn jälkeen katsottavissa pylväsdiagrammeina ja avoimina vastauksina. Kysymykset käytiin yksitellen läpi ja niiden sisältö ja tulokset muutettiin kirjalliseen muotoon.

Vastaajien vähyyden vuoksi otanta ei ole kovin laaja. Siksi tutkimuksen antamiin tuloksiin ei voi täysin luottaa. Tutkimus on kuitenkin suuntaa antava ja antaa kuvan siitä, mitä osa-alueita työsuhdematkalipuissa on kehitettävä. Tässä opinnäytetyössä on keskitytty työnantajan näkemyksiin työsuhdematkalipuista. Työsuhdematkalippuja käyttävät matkustajat voisivat antaa erilaisen tuloksen.

5.3 Tutkimuksen tulokset

Vastaukset toivat ilmi ongelmakohtia työsuhdematkalipun käytössä. Lisäksi saatiin tärkeää tietoa työnantajien tyytyväisyydestä työsuhdematkalippua kohtaan.

Kyselyyn vastanneista puolella oli käytössään työmatkaseteli ja puolella työsuhdematkalippu luottosopimuksella. Yksi vastanneista koki tuotteen käyttöönoton erittäin helpoksi ja kolme vastasi käyttöönoton olevan helppoa. Kukaan vastaajista ei ollut sitä mieltä, että käyttöönotto olisi ollut vaikeaa tai erittäin vaikeaa. Kolmen vastaajan mielestä työsuhdematkalippu on heidän yrityksessään tarpeellinen ja yhden vastaajan mielestä hieman tarpeellinen. Vastaajista kaikki olivat sitä mieltä, että lippu on heille hyödyllinen. Kukaan ei pitänyt lippua kalliina, mutta ei myöskään halpana.

Työsuhdematkalipuista tiedottaminen oli tapahtunut lähinnä sähköisesti. Kolme vastaajista ilmoitti tiedottaneensa lipun käyttöönotosta sähköpostitse. Kaksi vastaajista oli lisäksi tiedottanut yrityksen sisäisen intra-sivun kautta ja yksi

vastaajista kertoi tiedotuksen tulleen henkilöstötilaisuuden yhteydessä. Yrityksiltä kysyttiin myös henkilöstön mielipidettä työsuhdematkalipusta. Vastaajien mukaan osa henkilöstöstä ei ole joko antanut palautetta lipusta tai käyttö on vähäistä, sillä lipputuotteet eivät vastaa tarpeita. Ne, jotka käyttävät työmatkaseteleitä, ovat olleet tyytyväisiä. Yleisesti ottaen työntekijät pitävät työsuhdematkalippua hyvänä etuna, mutta ovat harmitelleet tuotteen kallista hintaa verrattuna paikallisliikenteen kortteihin. Ongelma on myös se, että kortti on uusittava aina Matkahuollossa.

Kyselyssä tiedusteltiin yrityksiltä myös, mitä ongelmia työsuhdematkalipun käyttö on ratkaissut. Valmiiden vastausvaihtoehtojen lisäksi oli vastaus mahdollista antaa myös vapaamuotoisesti. Yksi vastaajista ilmoitti tuotteen ratkaiseen pysäköintiongelmia, ja yksi oli sitä mieltä, että tuote on vaikuttanut työmotivaation lisääntymiseen. Kolme vastaajista oli myös sitä mieltä, että lippuetu ratkaisee työsuhde-etuongelman, ja yksi vastaajista vastasi, että etu on tuonut mahdollisuuden joukkoliikennevaihtoehtojen hyödyntämiseen yksityisautoilun sijaan.

Tutkimuksessa tahdottiin selvittää työsuhdematkalippuun liittyvän veroedun helppotajuisuutta, joten lomakkeessa kysyttiin myös veroedun ymmärtämisestä ja siitä tiedon saamisesta. Kaksi vastaajista oli saanut tiedon veroedusta internetistä, verotoimiston verkkosivuilta. Yksi vastaajista oli hankkinut tietoa suoraan Matkahuollosta, ja yksi vastaajista oli saanut tiedon Helsingin Seudun Liikenne-kuntayhtymän verkkosivuilta, sillä yritys oli ensin ottanut käyttöön HSL:n työsuhdematkalipun. Veroedun ymmärtäminen oli erittäin helppoa yhdelle vastaajista, ja kolme vastasi, että ymmärsivät tiedon edusta hyvin. Kyselyyn vastaajilla ei ollut siis minkäänlaisia ongelmia ymmärtää saamaansa tietoa työsuhdematkalipun veroedusta.

Kyselyn lopussa kysyttiin vielä työnantajan mielipiteitä ja pohdintoja työsuhdematkalipusta. Kolme vastaajista suosittelisi tuotetta muille käyttöönoton helppouden perusteella, kaksi käytön helppouden perusteella ja kaksi myös siksi, että lipputuote on työntekijöiden keskuudessa pidetty ja se ratkaisee pysäköintiongelmia. Yksi vastaajista suosittelisi työsuhdematkalippua sen

vuoksi, että se on työnantajalle edullinen vaihtoehto työsuhde-eduksi.

Yrityksillä oli mahdollisuus antaa vielä kehitysehdotuksia lipputuotteeseen. Vastaajien mielestä kehitystä kaipaavia osa-alueita olivat laskutus, lipputuotteet ja käyttöönotto. Avoimeen kysymykseen annettujen vastausten mukaan työsuhdematkalipun kehittämisessä tulisi ottaa huomioon seuraavat asiat:

- Matka- ja näyttökortit olisi hyvä saada ladattua muuallakin kuin Matka-huollossa.
- Verottajan kanssa voisi parantaa edun verotusta, nyt käytäntö on työnantajien mielestä hieman sekava.
- Käyttäjäystävällisyyttä on parannettava esimerkiksi ladattavalla kortilla.
- Lipun ostamista on helpotettava.

6 TYÖNANTAJIEN AKTIVOINTI LINJA-AUTOLIIKENTEEEN SUOSIJOIKSI

Kyselyssä saatujen vastausten perusteella työsuhdematkaliput ovat suosittu työsuhde-etu työnantajien keskuudessa. Kyselyyn vastanneiden mukaan myös lippuja käyttäneet työntekijät ovat pitäneet työsuhdematkalippuja hyödyllisinä. Työnantajalle työsuhdematkalippu antaa mahdollisuuden ekologiseen ajatteluun, vahvistaa positiivista yrityskuvaa ja ratkaisee monia arkipäivän ongelmia. Kaupungin keskustassa toimiville yrityksille työntekijöiden pysäköinti voi olla suuri ongelma. Työsuhdematkalippua käyttävien ei tarvitse miettiä autonsa pysäköintiä, ja talviaikaan bussi on mukava ja lämmin matkustusvaihtoehto.

Linja-autoliikenne elää murroskautta uuden joukkoliikennelakimuutoksen myötä. On epävarmaa miten tulevaisuudessa lippujärjestelmä uudistuu ja ajetaan-ko vanha lippujärjestelmä alas. Kun ala avautuu täysin siirtymäajan jälkeen kilpailulle, voi olla, että pienten kylien ja taajamien ulkopuolisten asutusalueiden

bussiliikenne rappeutuu. Siksi työmatkalaiset voivat olla yksi ryhmä, joille joukkoliikenteen hyödyntämistä työmatkaliikenteessä kannattaa suositella.

Työmatkaliikenteen haasteeksi muodostuvat reittien aikataulut ja bussipysäkit. Reitit pitää aikatauluttaa niin, että ne sopivat mahdollisimman monen työmatkalaisen tarpeisiin. Työmatka ei kuitenkaan saa kestää liian kauan, eikä vuoron odotusaika saa olla liian pitkä. Bussipysäkkien on hyvä olla katoksellisia ja suojaisia, jotta huonon sään vallitessa bussia odottava asiakas pääsee suojaan. Syrjäseuduilla ongelmaksi muodostuva harvaliikenteisyys voisi olla syynä järjestää pienempiä kimpakyytejä isompien teiden varsilla oleville pysäkeille.

7 POHDINTA

Tutkimus osoitti, että vaikka työsuhdematkalipuista kertova veroetu koetaan olevan helposti ymmärrettävissä, on se kuitenkin käytännössä osittain sekava. Veroedun saamista ja tukimuotoa tulee yksinkertaistaa ja selkeyttää, jotta kynnys työsuhdematkalipun hankintaan ei muodostu suureksi. Työnantajalle on tarjottava helppoja keinoja ottaa työsuhdematkalippu käyttöön. Mikäli verotus ja työsuhde-etuihin liittyvä byrokratia koetaan suureksi, ei etuutta haluta ottaa käyttöön. Eri lippuvaihtoehdoista on mahdollista koota yksinkertaistettu tietopaketti, joka voidaan lähettää potentiaalsiin asiakasyrityksiin.

Työsuhdematkalippua on markkinoitava aktiivisemmin eri kanavien kautta. Tuotteiden sisältöä asiakkaan tarpeita vastaaviksi on syytä päivittää säännöllisesti. On tärkeää, että yrityksen työntekijät ja päättäjät kokevat tunteen, että heitä kuunnellaan. Bussivuoroja ei saa lopettaa ja kannattamattomien vuorojen tilalle voidaan räätälöidä erilaisia työmatkalaisten tarpeita vastaavia kuljetuksia. Keinoja tähän ovat mm. kutsutaksitoiminta, pysäköintialueet linja-autoyhteyksien läheisyyteen ja kuljetukset harvemmin asutuilta seuduilta pääteiden varsille.

Lipun ostamista niin työntekijän kuin työnantajankin näkökulmasta on helppo-

tettava. Tällä hetkellä luottosopimusasiakkaat eivät voi ostaa matkalippuja muualta kuin Matkahuollon omista toimipaikoista. Työmatkasetelit ovat helppo vaihtoehto, mutta laskutusta ja korttien lataamista on yksinkertaistettava yritysten toiveiden mukaan. Matkakortit pitäisi pystyä lataamaan myös muualla kuin Matkahuollossa. Näin työmatkalaiset eivät olisi pakotettuja asioimaan aina samassa paikassa. Tämä lisäisi joustavuutta matkustajien valinnanvapautteen ostopaikan suhteen. Matkahuollon toimipisteet eivät välttämättä ole työpaikan läheisyydessä, mikä vie työntekijän aikaa työsuhdematkalipun ostamiseksi. Jotta tilanne helpottuu, on Matkahuollon syytä kehittää yhteistyötä tiiviimmäksi esimerkiksi R-kioskien latauspisteiden kanssa.

Osa tutkimuksessa saaduista tuloksista on ristiriidassa keskenään. On hankalaa löytää kaikkia miellyttävät toimintatavat ja lipputuotteet. Ihmisten mielipiteet ja yritysten tarpeet eroavat toisistaan. Työsuhdematkalippu on tuotteena varsin uusi, minkä vuoksi siitä saadut kokemukset ovat vähäisiä sekä lyhytaikaisia. Työsuhdematkalipun lopullinen muoto hakee varmasti vielä muotoaan, eikä se ole tavoittanut edes kaikkia potentiaalisia käyttäjiään. Jo pelkästään lipputuotteiden markkinointia lisäämällä voidaan saada uusia linja-automatkustajia työmatkaliikenteeseen. Hektisessä yritysmaailmassa voidaan hyödyntää joukkoliikenteen suoma mahdollisuus työskentelyyn matkustamisen yhteydessä, eikä unohtaa sovi myöskään mielikuvaa linja-autoliikenteen ekologisuudesta yksityisautoiluun verrattuna.

LÄHTEET

Arvolippu 2009. Matkahuollon matkapalveluiden lipputuotteet. Viitattu 20.10.2012. <http://matkahuolto.fi/fi/matka/lipputuotteet/arvolippu/>

Bunting, M. 2004. Making public transport work. McGill-Queen's University Press: Ithaca, cop. Viitattu 21.10.2012. <Http://www.jamk.fi/kirjasto>, Nelli-portaali, Ebrary.

Bussiliikennejärjestelmä 2007. Yleistietoa bussiliikenteestä. Linja-autoliitto. Viitattu 19.10.2012. http://www.linja-autoliitto.fi/fi/tietoa_bussialasta/

CityCity-Lippu 2009. Matkahuollon matkapalveluiden lipputuotteet. Viitattu 20.10.2012. <http://matkahuolto.fi/fi/matka/lipputuotteet/citycity/>

Kaupunkilippu 2009. Matkahuollon matkapalveluiden lipputuotteet. Viitattu 20.10.2012. http://matkahuolto.fi/fi/matka/lipputuotteet/kaupunkiliput/jyvaskylan_kaupunkilippu/index.html

Kertaliput 2009. Matkahuollon matkapalveluiden lipputuotteet. Viitattu 20.10.2012. <http://matkahuolto.fi/fi/matka/lipputuotteet/kertaliput/>

Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Nykytila- ja palvelutasoanalyysi. Muistio 11.6.2012. Keski-Suomen liitto. Viitattu 10.9.2010. http://www.keskisuomi.fi/filebank/22823-Keski-Suomen_ljs_nykytila110612.pdf

Kilpi, M. Paikallispäällikkö. Oy Matkahuolto Ab. PowerPoint- esitys 22.10.2012.

Kurkinen, J. 2008. Euroopan parasta bussiliikennettä. Saarijärvi: Saarijärven Offset Oy.

Kuusi liikennetyyppiä: bussipalveluja kaikille 2007. Linja-autoliitto. Viitattu 21.10.2012. http://www.linja-autoliitto.fi/fi/tietoa_bussialasta/liikennetyypit/

L 13.11.2009/869. Joukkoliikennelaki. Viitattu 21.9.2012. Valtion säädöstietopankki Finlex. <Http://finlex.fi>, ajantasainen lainsäädäntö.

Matkakortti 2009. Matkahuollon matkapalveluiden lipputuotteet. Viitattu 20.10.2012. <http://matkahuolto.fi/fi/matka/lipputuotteet/matkakortti/>

Paikallisjunaliikenteen toimintaedellytykset ja vaikutukset Keski-Suomessa 2010-2030. Keski-Suomen liitto. Viitattu 21.9.2012.

http://www.keskisuomi.fi/filebank/11934-Paikallisjuna_liikenne_selvitys.pdf

Rosenberg, M. 2012. Keski-Suomen joukkoliikenteen palvelutaso. Keski-Suomen Ely- keskuksen joukkoliikenteen palvelutasomäärittely. Raportteja 4/2012. Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus. Viitattu 17.10.2012.

http://www.keskisuomi.fi/filebank/22821-JKLPalvelutaso_KES_ELY.pdf

Seutulippu 2009. Matkahuollon matkapalveluiden lipputuotteet. Viitattu 20.10.2012. <http://matkahuolto.fi/fi/matka/lipputuotteet/seutuliput/>

Työmatkaliput 2009. Matkahuollon matkapalveluiden lipputuotteet. Viitattu 20.10.2012. <http://matkahuolto.fi/fi/matka/lipputuotteet/tyomatkaliput/>

Työmatkat mukavasti bussilla - työsuhdelipussa merkittävä veroetu. 2011. Matkahuollon lehdistötiedote 14.2.2011.

Työsuhdematkalippu 2010. Syventävät vero-ohjeet. Viitattu 7.9.2012.

<http://vero.fi/fi->

[Fl/Syventavat_veroohjeet/Ennakkoperinta/Tyosuhdematkalippu\(12077\)](http://vero.fi/fi-Fl/Syventavat_veroohjeet/Ennakkoperinta/Tyosuhdematkalippu(12077))

Työsuhdematkalippu. Asiantuntija-artikkelit. Tilikeskus-Yhtiöt. Viitattu 21.10.2012. <http://www.tilikeskus-yhtiöt.fi/artikkelit-asiantuntija-artikkelit-tyosuhdematkalippu>

Työsuhdematkalippu- kampanja käynnissä. 2012. Henkilöstölehti äMHoo 5/2012.

Yritystieto 2012. Oy Matkahuolto Ab. Viitattu 25.10.2012.

<http://www.matkahuolto.fi/fi/yritystiedot/>

LIITTEET

Liite 1. Digium-kysely

Työsuhdematkalippujen käyttö Keski-Suomen bussiliikenteessä

Millainen työsuhdematkalippu- tuote teillä on käytössä?

- 1 Työsuhdematkalippu, luottosopimus
- 2 Työmatkaseteli

Kuinka koitte työsuhdematkalipun käyttöönoton?

- 1 Erittäin helppoa
- 2 Helppoa
- 3 Erittäin vaikeaa
- 4 Hieman vaikeaa
- 5 En osaa sanoa
- 6 Jokin muu, mikä

Kuinka työntekijöitä informoitiin työsuhdematkalipun käyttöönotosta? (Voit valita useamman vaihtoehdon)

- 1 Työpaikan ilmoitustaululla
- 2 Sähköpostilla
- 3 Ammattilehdessä
- 4 Jokin muu, mikä

Kuinka tarpeellinen työsuhdematkalippu on yrityksessänne?

- 1 Erittäin tarpeellinen
- 2 Tarpeellinen
- 3 Hieman tarpeellinen
- 4 Tarpeeton
- 5 En osaa sanoa

Millaisia kokemuksia teillä on työsuhdematkalipusta? (Voit valita useamman vaihtoehdon)

- 1 Edullinen
- 2 Kallis
- 3 Hyödyllinen
- 4 Hyödytön
- 5 Jokin muu, mikä

Millaisia ongelmia työsuhdematkalipun käyttöönotto on ratkaissut yrityksessänne? (Voit valita useamman vaihtoehdon)

- 1 Pysäköinti
- 2 Parempi työmotivaatio

- 3 Työsuhde- etu
- 4 Jokin muu, mikä

Mistä saitte tietoa työsuhdematkalipun veroedusta? (Voit valita useamman vaihtoehdon)

- 1 Internet
- 2 Verotoimisto
- 3 Verotoimiston verkkosivut
- 4 Matkahuolto
- 5 Jokin muu, mikä

Kuinka hyvin koitte ymmärtävänne tiedon veroedusta?

- 1 Erittäin hyvin
- 2 Hyvin
- 3 Huonosti
- 4 Erittäin huonosti
- 5 Jokin muu, mikä

Millä perusteella suosittelisitte työsuhdematkalippua muille työnantajille? (Voit valita useamman vaihtoehdon)

- 1 Käyttöönotto helppoa
- 2 Käyttö helppoa
- 3 Edullinen vaihtoehto työsuhde-eduksi
- 4 Pidetty työntekijöiden keskuudessa
- 5 Pysäköintiongelmien ratkaiseminen
- 6 Jokin muu, mikä

Mitkä osa-alueet työsuhdematkalipun käyttöönotossa vaativat kehitystä? (Voit valita useamman vaihtoehdon)

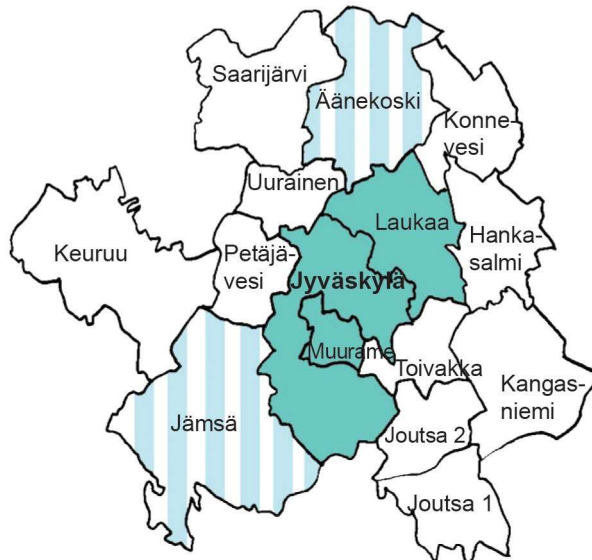
- 1 Laskutus
- 2 Lipputuotteet
- 3 Käyttöönotto
- 4 Informaatio
- 5 Jokin muu, mikä

Avoimet kysymykset:

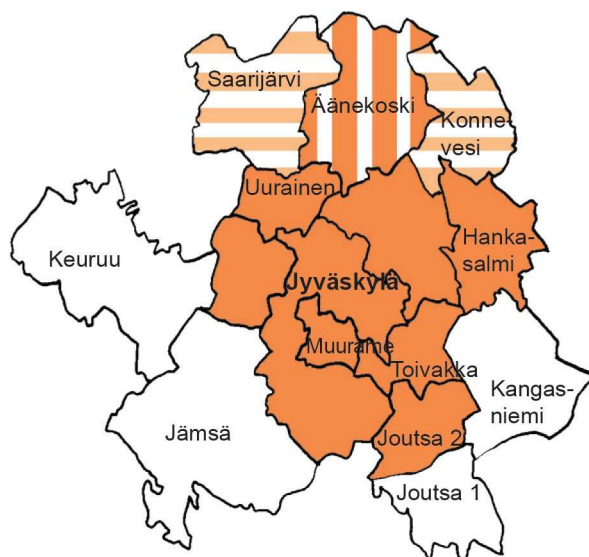
Millaista palautetta työntekijät ovat antaneet työsuhdematkalipusta?

Kuinka lipputuotetta voisi mielestänne kehittää?

Liite 2. Jyväskylän seutulipun vyöhykkeet



Vyöhyke 1
 Jyväskylä, Laukaa ja Muurame.
 Äänekoski yli 10 km matkat kaupungin sisällä.
 Jämsä yli 10km matkat kaupungin sisällä.



Vyöhyke 2
 Hankasalmi, Joutsa 2 (entinen Leivonmäen alue), Petäjävesi, Toivakka, Ääne-

koskelta suuntiin: Konnevesi, Laukaa, Saarijärvi, Tikkakoski ja Uurainen. Jyväskylästä Äänekoskelle.



Vyöhyke 3

Joutsa 1, Jämsä, Kangasniemi, Keuruu, Konnevesi, Saarijärvi ja Äänekoski.



Vyöhyke 4

Äänekoski alle 10 km:n matkat kaupungin sisällä.

Jämsä alle 10 km:n matkat kaupungin sisällä.

Keuruu–Haapamäki-väli.