



## **Kyytiin2 - Tavara- ja henkilöliikenteen yhdistely yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyönä**

**Toteutusaika** 1.1.2019 - 31.12.2021

**Toteutusalue** Kaustisen seutukunnan kunnat, Kannuksen kaupunki ja Perhon kunta.

**Hallinnoija** Kaustisen seutukunta

**Rahoitus** EAKR+kansallinen / Keski-Pohjanmaan liitto

**Toimintalinja** Toimintalinja 1 Pk-yritystoiminnan kilpailukyky

**Erityistavoite** Pk-yritysten kannalta tärkeiden liikenne- ja logistiikkayhteyksien parantaminen

### **Tiivistelmä**

Hankkeen tavoitteena on tarttua liikennealan muuttuvaan lainsäädäntöön, jotta kuljetusalan pk-yritykset voivat hyödyntää muuttuvat olosuhteet liiketoimintansa kehittämiseksi, muut pk-yritykset voivat keskittyä ydintoimintaansa ulkoistamalla kuljetustarpeitaan, julkisesta sektorista erityisesti kunnat voisivat saada tehokkuutta hankkimiensa kuljetusten organisointiin ja yksityishenkilöillä paransivat liikenteen ja kuljetusten palvelut. Muutoksessa keskeistä on ottaa käyttöön digitaaliset menetelmät kuljetusten tilaamiseen, tarjontaan, maksamiseen ja toteuttamiseen. Tätä kokeillaan piloteissa. Hankkeessa jalkaudutaan kuljetusalan pk-yrityksiin, muihin yrityksiin ja kuljetuksia hankkivien julkisen sektorin yksiköihin. Hankkeen loppuvaiheessa markkinointia kohdennetaan myös suurelle yleisölle, jotta edistetään asennemuutosta uudenlaisen palvelujen käyttöön. Hankkeen tuloksena kuljetusalan pk-yritysten toimintaedellytykset ovat parantuneet, muiden pk-yritysten saavutettavuus parantunut ja logistiikkakustannukset vähentyneet, hiilidioksidipäästöt ovat alentuneet tehostuneiden kuljetusten ja uudistettujen kalustojen myötä sekä julkisen sektorin hankkimien kuljetusten tehokkuus parantunut.

### **Hankkeen tarve**

Liikennepalvelulain (=Laki liikenteen palveluista) ensimmäinen vaihe tuli kokonaisuudessaan voimaan 1.7.2018. Se keventää kuljetuksiin ja liikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä (ns. Suomi-lisien poistaminen) sekä vahvasti edistää digitaalisuuden hyödyntämistä alalla. Tavoitteena on liikenteen ympäristöpäästöjen pienentäminen, yksityisautoilun vähentäminen, hallinnon keventäminen, kuljetusten tehostaminen sekä alan yritystoiminnan sujuvoittaminen ja kasvattaminen. Kokonaisuudessaan tavoitellaan hyvin laajaa yhteiskunnallista muutosta vähähiilisempään yhteiskuntaan, ei pelkästään kuljetusyrittäjien toiminnan muutosta.

Liikenteen muutos vaikuttaa myös niihin yrityksiin, jotka eivät suoraan työskentele kuljetusalalla. Niille avautuu mahdollisuus tehostaa ja sujuvoittaa käyttämiään kuljetuspalveluita, jonka pitäisi johtaa myös alentuneisiin kustannuksiin. Vaikutuksensa lakimuutoksella on lisäksi yksityishenkilöihin sekä julkiseen sektoriin laajemmin. Selvitysten mukaan henkilöauto on käytössä keskimäärin noin viisi prosenttia ajasta – muulloin se on parkissa esimerkiksi kotona, työpaikalla tai palveluiden äärellä. Samaan aikaan taksiliikenne koetaan kalliina kuljetusmuotona ja maaseudulla joukkoliikennettä käytetään vähän, lähinnä koulukyyteihin. Jos tarve oman auton omistamiseen vähenee, vapautuu euroja kuljetuksien ja liikkumisen ostamiseen palveluna muilta. Tämä edesauttaa monien hyvien kehityspolkujen syntymistä, kuten palveluyrittäjyyden lisääntymistä, kuljetuskaluston uudistumista, liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähenemistä, palveluiden saavutet-

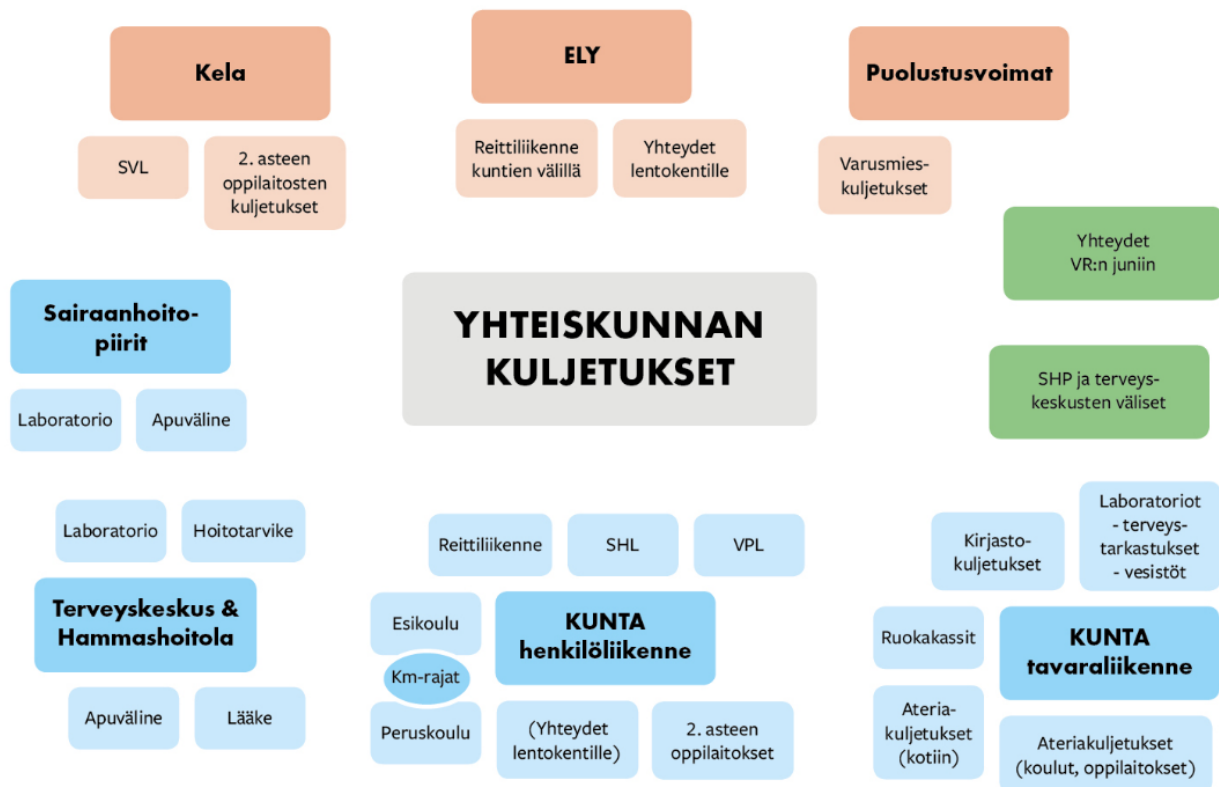
tavuuden paranemista ja autottomien henkilöiden arkipäivän helpottumista. Kaikkiaan tämän muutoksen pitäisi auttaa saavutettavuuden paranemiseen myös maaseudulla.

Kuljetukset ovat tällä hetkellä monimutkainen ja -toimijainen kokonaisuus. Alla näkyvä kuva (kuva 1) avaa hieman tilannetta julkisen sektorin vastuulla olevista kuljetuksista. Suurin osa julkisen sektorin kuljetuksista toteutetaan ostopalveluna yksityisiltä yrityksiltä. Niitä myös hallinnoidaan lähinnä sektoreittain eli yhteistyötä ja yhdistelyä on vielä vähän yli sektorirajojen.

Julkisen sektorin leikatessa kuljetuksiin liittyviä kustannuksiaan, on sillä negatiivinen vaikutus kuljetusalan yritysten liikevaihtoon. Pahimmillaan yritys voi hakeutua konkurssiin, jos se häviää kilpailutuksen tai kuljetusten määrä vähenee merkittävästi. Toisaalta julkisella sektorilla on oikeus, ja jopa velvollisuus, tavoitella säästöjä. **Samaan aikaan, kun julkinen sektori hakee kustannussäästöjä omissa kuljetuskustannuksissaan, on syytä rakentaa yhteistyötä julkisen ja yksityisen sektorin välille, jotta kuljetusyritysten asiakkaiksi löydetään uusia tahoja eli muita yrityksiä ja yksityishenkilöitä. Tämä onnistuu paremmin liikennepalvelu- lain mahdollistaman muutoksen myötä.**

**Kuva 1.** Julkisen sektorin kuljetuksia ja niiden vastuutahoja.

*Heli Siirilä, Vaasan yliopiston Levón-instituutti  
Kyläasiamies Esa Erkkilä, Keskipohjalaiset Kylät ry  
Jenni Eckhardt, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy*



Muutos muiden yritysten, kuntalaisten ja julkisen sektorin toiminnassa maaseutualueilla lähtee etenemään jouhevammin julkisen sektorin panoksen ollessa mukana. Kaustisen seutukunnan ja Kannuksen kaupungin alueella edellytykset muutokseen ovat hyvät.

- Keski-Pohjanmaan sosiaali- ja terveystalokuntayhtymä Soite on ottanut käyttöön sote-matkojen (SHL ja VPL) yhdistelyä tekevän keskuksen toiminnan 1.9.2017 alkaen. Tämä muuttaa pikkuhiljaa kuljetuksiin liitettyjä tottumuksia niin kuljetusyrittäjillä kuin sote-asiakkaila. Digitaaliset elementit

ovat tulleet kuljetusyrittäjien, matkustajien ja kyytien yhdistäjien arkeen. Myös kunnat saavat kokemusta siitä, kuinka liikenteen muutos etenee alueella.

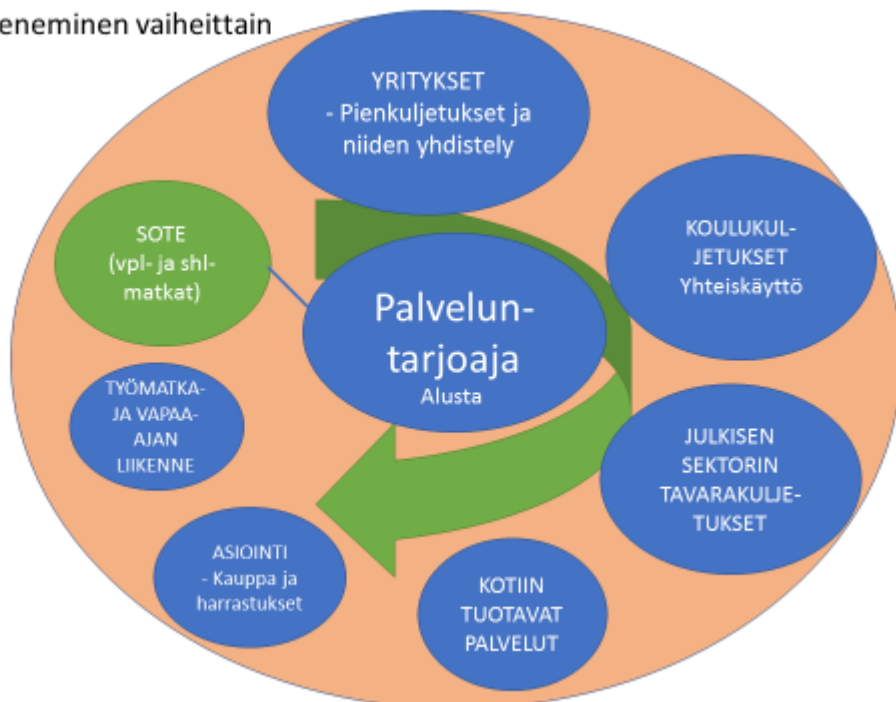
- Alueen kunnissa on tehty keskittyneesti liikenteen ja kuljetusten kehittämistä yli kunta- ja sektorirajojen jo vuodesta 2014. Kehitystyöhön on hankittu ulkopuolista hankerahaa ja osaamista, kuten *Kutsujoukkoliikenne*-hanke sekä valtakunnallisella maaseudun tutkimus- ja kehittämisrahalla toteutettu *Kyytiin!*-hanke.
  - o Kyytiin-hankkeen toiminnasta raportti [http://www.kase.fi/seutukunta/www-liitteet/Kyytiin\\_raportti.pdf](http://www.kase.fi/seutukunta/www-liitteet/Kyytiin_raportti.pdf)

Aiemmissa hankkeissa tehty pohjatyö mahdollisti nopean tarttumisen aiheeseen ja konsortion rakentamisen.

Hanke perustuu Keski-Pohjanmaalla aiemmin tehtyyn kehitystyöhön ja siinä esiin nousseisiin kehitystarpeisiin. Kaustisen seutukunnan kunnat ja Kannuksen kaupunki ovat vuodesta 2014 lähtien etsineet keinoja alueen julkisen henkilöliikenteen ja hallinnollisen yhteistyön kehittämiseksi. Vuonna 2013–2015 SITOn johdolla valmisteltu selvitystyö johti Kyytiin!-hankkeen toteuttamiseen 06/2015–12/2017 välisenä aikana. Kyytiin!-hankkeen havaintojen pohjalta Soite päätti panostaa digitaaliseen matkojen yhdistelyyn sote-matkoissa 1.9.2017 lähtien. Tuolloin matkoja alettiin yhdistellä Kyytikeskuksessa Kokkolassa, ja sitä edelsi muun muassa tekninen kehitystyö sekä alueen taksiryttäjien kouluttaminen uuden järjestelmän mukaiseen toimintatapaan (=matkojen yhdistelyyn entistä voimakkaammin). Ilman aiempina vuosina tehtyä pohjatyötä ja käynnistynyttä digitaalista matkojenyhdistelytoimintaa ei alueella olisi edellytyksiä tämän EAKR-hankkeen sisällön toteuttamiseen.

## Hankkeen tavoitteet

Kuva 2. Hankkeen eteneminen vaiheittain



Hankealueella tehdään matkojen yhdistelyä lähinnä VPL- ja SHL-matkojen osalta. Tässä hankkeessa yleistavoitteena on saada aikaan muutos erityisesti pk-yritysten ja kuntien toimintatavoissa kuljetuksiin ja liikenteeseen.

teeseen liittyen. Tällöin kasvavat edellytykset kuljetusalan pk-yritysten asiakasmäärien nousemiseen ja siten kuljetusyritysten toimintaedellytyksien paranemiseen.

Ensivaiheessa on tavoitteena saada

- tehostettua pk-yrityksien kuljetuksia, jolloin kuljetuskustannukset pienenevät ja kuljetusyritykset mahdollisesti saavat uusia asiakkaita
- julkisen sektorin tavara- ja ruokakuljetuksia tehostettua.

Myös yksityishenkilöiden liikkumistapoihin kaivattaisiin muutosta. Sen vuoksi hankkeen loppuvaiheen tavoitteena on saada

- yksityisautoilun määrä vähenemään, jolloin kuljetusyrityksien asiakasmäärät ja liikevaihto kasvavat.
  - esimerkiksi nuorten harrastuksiin liikkuminen perustumaan enemmän yhteisiin matkoihin vanhempien tekemien kyyditysten sijaan. Matkojen yhdistelyssä käytettäisiin digitaalisia välineitä ja matkoja tehtäisiin enemmän kuljetusyrityksiltä hankkien.
  - esimerkiksi työmatkaliikenteen siirtyminen yhden hengen henkilöautoliikenteestä kohti yhteisiä matkoja.

Kaiken kaikkiaan tavoitteena on

1. kuljetusalan nykyisten pk-yritysten liiketoiminnan ja toimintaedellytyksien vahvistuminen.
2. muiden pk-yritysten itse tekemien kuljetuksien ja liikkumistarpeen väheneminen. Tämä alentaa logistiikkakustannuksia ja auttaa keskittymään yrityksen ydintoimintaan, joka voi olla matkailusta leipomotoimintaan tai metallityöpajoista elintarvikevalmistukseen.
3. Digitaalisuuden hyödyntäminen kasvaa kuljetuksissa sekä asiakkailta että palvelutarjoajilla.
4. Saavutettavuuden parantuminen

Jos kuljetuksia aletaan hankkimaan enemmän palveluna, voivat kuljetuspalveluita tarjoavat yritykset investoida uuteen kalustoon. Tämä heijastuu myönteisesti ympäristöpäästöjen määrään. Ja jos ostettu tekniikka on sellaista, joka hyödyntää paikallisia liikenteen polttoaineita, on sillä positiiviset vaikutukset aluetalouteen.

Liite ”Kyytiin2\_Tuotosindikaattorit” kuvaa tarkemmin, millaisia määrällisiä muutoksia tavoitellaan.

### **Hankkeen uutuus- ja lisäarvo**

Hankkeen lisäarvo on siinä, että lähdetään täydellä panostuksella muuttamaan alueen liikennettä ja kuljetuksia yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyönä. Liikennepalvelulain aiheuttama ja mahdollistama muutos tulee olemaan suuri edellyttäen uusien toimintatapojen oppimista ja poisoppimista joistakin vanhoista toimintatavoista ja säännöistä. Harvaan asutuilla ja pienempien tavaravirtojen alueilla julkisen sektorin mukanaolo liikenteen muutoksessa on tärkeää.

Haluttu toimintatapojen muutos:

- kuljetusalan nykyiset ja tulevat yrittäjät: matkojen hallintaa digitaalisilla välineillä, matkojen yhdistelyä, uusia hinnoittelutapoja.
- muut pk-yritykset: vähemmän itse ajelemista raaka-aineiden/tuotteiden vuoksi, enemmän ostopalveluna muilta
- julkinen sektori, erityisesti kunnat: tavara- ja ruokatoimituksien tehostaminen digitaalisuutta hyödyntämällä ja tarvittaessa tarkastelemalla hallinnollisia näkökulmia
- kuntalaiset: siviilimatkoissa suunta oman auton käyttämisestä kohti yhteisiä matkoja ostopalveluna
- kaikilla em. tahoilla digitaalisten välineiden hyödyntäminen kasvaa kuljetuksiin liittyvissä eri vaiheissa (tilaaminen, maksaminen, seuranta, tarjonnasta ilmoittaminen)

## Hankkeen kohderyhmät

### a) varsinaiset kohderyhmät

Varsinainen kohderyhmä ovat alueen kuljetusalan pk-yritykset, muut pk-yritykset sekä julkinen sektori (lähinnä kunnat) siltä osin, kun se on asiakas kuljetusyrittäjille. Muiden alojen pk-yritysten kuljetustapoihin ja alueen asukkaiden kulkemistapoihin halutaan muutosta kohti digitaalista matkojen yhdistelyä.

### b) välilliset kohderyhmät

Asukkaat, joista voi tulla kuljetusyrittäjien asiakkaita.

## Hankkeen toteutus ja tulokset

### Hankkeen konkreettiset toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi

1. Liikennepalvelulain henkeä toteuttavan, uuden kuljetusten yhdistelyn toimintamallin idean esittely, sen yhteinen tuotekehittely ja käyttöönotto. Tehdään jalkautumalla kuljetusalan pk-yrityksiin ja erityisesti muihin pk-yrityksiin. Tuotetaan hankealueen tarpeisiin keskittyvää sähköistä ja painettua materiaalia työn tueksi.
  - a. yrityskohtaisia ja yritysryhmittäisiä tapaamisia, joissa aiheena kuljetusten uudelleenmiettiminen ja käynnistettävät pilotit
  - b. workshopit ja seminaarit hankealueella sekä tutustumismatkat muualle Suomeen
    - i. tutustumismatkat kohdistuvat alueille, joissa tehdään tai kokeillaan jo vastaavalaista kehitystyötä. Matkoihin osallistuvat aiheesta kiinnostuneet alueen yritykset. Matkoja tehdään 3-6 kappaletta, joista osa voidaan toteuttaa yhdessä kuntatoimijoiden kanssa.
2. Kunnan eri yksiköihin jalkautumalla liikennepalvelulain henkeä toteuttavan, uuden kuljetusten yhdistelyn toimintamallin idean esittely, sen yhteinen tuotekehittely ja käyttöönotto.
  - a. sektorikohtaisia tapaamisia hankkeen alkuvaiheessa, hankkeen edetessä yli sektori- ja kuntarajojen
  - b. workshopit ja seminaarit hankealueella sekä tutustumismatkat muualle Suomeen
    - i. tutustumismatkat kohdistuvat muihin kuntiin tai muihin julkisiin organisaatioihin, joissa on kokemusta tai suunnitelmia kuljetusten yhdistelystä modernisti. Matkoihin osallistuvat keskeiset viranhaltijat ja luottamushenkilöt. Matkoja tehdään 3-6 kappaletta, joista osa voidaan toteuttaa yhdessä yrittäjien kanssa.
3. Pilotoidaan kuljetusten yhdistelyalustan tuotekehittelyä alueen tarpeisiin. Alustayhteistyötä tehdään Vaste-hankkeen sekä soveltuvien osien Soiten kanssa. Jos Vasten tai Soiten käyttämät alustat eivät sovellu alueen tarpeisiin, ostetaan se ostopalveluna muualta.
4. Markkinoinnin ja viestinnän kohdistaminen suurelle yleisölle, jotta edelläkävijäyrittäjien henkilöt kiinnostuvat ja lähtevät kokeilemaan uusia tapoja käyttää kuljetuspalveluita.
  - i. mm. some-markkinointi, lehtimainokset, lehtikirjoitukset

Oletettavissa on, että kuljetusalan pk-yritykset saavat perehdyttämistä liikennealan muutokseen myös omilta edunvalvontajärjestöiltään. Näiden kanssa tehdään yhteistyötä tarpeen mukaan. Oletettavissa on,

että julkinen sektori, erityisesti kunnat ehtivät vähemmän perehtyä liikennealan muutokseen, joten näiden kanssa mahdollisesti käsitellään enemmän perusasioita.

Hankkeessa on tärkeää hyödyntää muualla Suomessa tehtyjä kokeiluja ja aihepiirin aineistoja, jotta saadaan uusia ideoita ja informaatiota. Suomessa on muun muassa käynnistynyt 2018 valtakunnallinen tiedotushanke ”Maaseudun kuljetusten ja liikkumisen digiboksi”, jossa tuotetaan liikenteen ja kuljetusten muutokseen perehdyttävää materiaalia maaseudun pk-yritysten näkökulmasta. Tällöin Kyytiin2-hanketyöntekijät voivat keskittyä alueen pk-yritysten kanssa sisältökysymysten kehittämiseen, kun taustoittava perusmateriaali on saatavissa valtakunnalliselta tuottajalta.

### **Hankkeen tulokset; lyhyen ja pitkän aikavälin vaikutukset**

Tuloksena

- kuljetusyrittäjien liikevaihto on säilynyt ennallaan tai jopa kasvanut huolimatta liikennepalvelulain aiheuttamista muutoksista kuljetusalan toiminnassa. Digitaalisten välineiden käyttö liiketoiminnassa jokaisessa vaiheessa palvelua (kuljetuksien tilaaminen ja kuittaaminen, maksaminen, tietojen välittäminen verottajalle.)
- muut kuin kuljetusyrietykset alueella ovat uudistaneet tarvitsemaansa logistiikkaa enemmän ostopalveluihin perustuvaksi ja digitaalisemmaksi.
- julkinen sektori, erityisesti kunnat, ovat tehostaneet kuljetuksiaan. Kustannusten nousu on pysähtynyt ja parhaimmillaan kääntynyt laskuun ilman palvelutason laskemista.
- edelläkävijäyksityishenkilöt ovat vähentäneet oman auton käyttöä ja matkoja tehdään enemmän ostopalveluna joko yhden hengen matkoina tai kimpamatkoina.

Pitkän aikavälin vaikutukset ovat monipuolisia. Liikennepalvelulain aikaansaamat muutokset kuljetusten toimintakentässä on pystytty hyödyntämään alueella. Tämän myötä

- Alueen pk-yritykset hahmottavat, milloin kannattaa kuljetuksia ulkoistaa tai milloin kuljettaa ja nou-taa itse
- Kuljetusyrietyksen lukumäärä ja liikevaihto ovat säilyneet ennallaan tai kasvaneet.
- Liikenteen co2-päästöt ovat pienentyneet, kun kuljetusyrietykset ovat voineet investoida uuteen ka-lustoon sekä yhdistelyn myötä ajettujen kilometrien määrä pienenee aluetasolla.
- saavutettavuus on parantunut haasteellisesta toimintaympäristöstä huolimatta.
- liikennepalvelulain sisältö on konkretisoitunut hankealueella.

Hanke tukee hyvin Keski-Pohjanmaan voimassaolevaa maakuntastrategiaa, jossa tavoitellaan *Toimivaa Keski-Pohjanmaata* maakunnan saavutettavuuden kehittämällä sekä maaseudun saavutettavuuden kehittämisellä ja asumisen mahdollisuuksien turvaamisella. Tämä liittyy joukkoliikenteen kehittämiseen ja matkaketjujen toimivuuteen, jotka ovat strategiassa tarkempia toimenpiteitä.

Hanke toteuttaa Suomen rakennerahasto-ohjelman Itä- ja Pohjois-Suomen alueellisesta suunnitelmasta hyvin kestävä kehityksen horisontaalista periaatetta, koska hanke tukee taloudellista, sosiaalista ja ekologista kestävä kehitystä. Taloudellisesti kestävä kehitys toteutuu lisäämällä yritysten toimintaedellytyksiä. Sosiaalisesti kestävä kehitys toteutuu rakentamalla paikallisia, vahvoja yhteistyöverkostoja uuden lainsäädännön hyödyntämiseksi. Ekologisesti kestävä kehitys toteutuu, kun autoilun määrä vähenee.

### **Toiminnan jatkuvuus; tulosten hyödyntäminen hankkeen päättymisen jälkeen**

Tavoitteena on, että toiminta jatkuu mukana olleiden osapuolten normaalina perustoimintana hankkeen jälkeen. Hankkeen aikana pystytään kokeilla uusia toimintamalleja kuljetuksiin liittyen, hioa toimintaa sekä

sen jälkeen vakiinnuttamaan perustoiminnaksi kuljetusyrityksillä ja niiden asiakkaila, joita ovat muut yritykset, julkinen sektoria ja kuntalaiset.

### Kustannusarvio ja rahoitussuunnitelma

<b>KUSTANNUSARVIO</b>					
		<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Yhteensä</b>
<b>Henkilöstökustannukset</b>	kk	10,00	12,00	12,00	34,00
Projektipäällikkö, kokoaik.					
	kk	2,00	1,50	1,50	5,00
Asiantuntija, osa-aikainen					
	kk	2,00	2,00	2,00	6,00
Projektisihteeri, osa-aik.					
Yhteensä		71 100	79 000	79 000	229 100
<b>Ostopalvelut (hankkeen yhteiset)</b>					
Asiantuntijapalvelut		25 000	30 000	30 000	85 000
Ostopalvelut (tutustumismatkat, workshopit, tilaisuudet)		3 000	4 000	3 000	10 000
Markkinointi ja tiedottaminen		5 000	5 000	5 000	15 000
Yhteensä		33 000	39 000	38 000	110 000
<b>Flat Rate 24% henkilöstökustannuksista</b>		17 064	18 960	18 960	54 984
<b>Kustannusarvio yhteensä</b>		<b>121 164</b>	<b>136 960</b>	<b>135 960</b>	<b>394 084</b>

<b>RAHOITUSSUUNNITELMA</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Yhteensä</b>
K-P Liitto: EAKR ja valtio 70%	84 815	95 872	95 172	<b>275 859</b>
Kunnat 30%	36 349	41 088	40 788	118 225
<i>Kaustisen sk 73,35%</i>	26 662	30 138	29 918	86 718
<i>Perho 16,65 %</i>	6 052	6 841	6 791	19 684
<i>Kannus 10%</i>	3 635	4 109	4 079	11 823
<b>RAHOITUSSUUNNITELMA YHTEENSÄ</b>	<b>121 164</b>	<b>136 960</b>	<b>135 960</b>	<b>394 084</b>