



Satakunnan joukkoliikenteen kehitysmahdollisuudet

Maailmalta Satakuntaan ja Satakunnasta
maailmalle -hankkeen loppuraportti

Satakunnan joukkoliikenteen kehittymismahdollisuudet

Maailmalta Satakuntaan ja Satakunnasta
maailmalle -hankkeen loppuraportti

Iira Ostamo & Kalle Toivonen

Satakunnan ammattikorkeakoulu | Merilogistiikan tutkimuskeskus

Rauma 2023

Satakunnan ammattikorkeakoulu
Sarja B, Raportit 2/2023
ISSN 2323-8356 | ISBN 978-951-633-362-8

Copyright Satakunnan ammattikorkeakoulu ja tekijät

Julkaisija:
Satakunnan ammattikorkeakoulu
PL 1001, 28101 Pori
www.samk.fi

Graafinen suunnittelu: Hanna Rissanen & Eveliina Sillanpää
Kansikuva: Pexels / Deybson Mallony

Satakunnan ammattikorkeakoulun julkaisut ilmaiseksi ladattavissa: theseus.fi



SATAKUNTALIITTO
Regional Council of Satakunta



Satakunnan ammattikorkeakoulu

Sisällysluettelo

<i>KIIITOKSET</i>	6
<i>TIIVISTELMÄ</i>	7
Johdanto	8
Hankkeen toteutus	11
Satakunnan joukkoliikenneyhteyksien nykytilanteen ja tulevaisuuden näkymien kartoittaminen	11
Kuluttajille kohdistettu kysely	11
Kuntien ja alueen toimijoiden teemahaastattelut	12
Digitaalisten joukkoliikennetkaisu- ja ratkaisujen kartoittaminen	12
Saatavilla olevien ratkaisujen kartoitus	12
Hyödyllisten ominaisuuksien selvittäminen	13
Tulokset	14
Satakunnan joukkoliikenneyhteyksien nykytilanne ja tulevaisuuden näkymät kuluttajien näkökulmasta	14
Liikkumistottumukset	16
Liput	17
Pysäkit	19
Reitit	19
Ehdotuksia ja toiveita tulevaisuudelle	24
Satakunnan joukkoliikenneyhteyksien nykytilanne ja tulevaisuuden näkymät toimijoiden näkökulmasta	24
Muita huomioita joukkoliikenteestä Satakunnan alueella	26
Yhteenveto: yhteinen näkemys Satakunnan saavutettavuudesta tulevaisuudessa	27
Digitaaliset joukkoliikennetkaisu- ja ratkaisut	29
Palveluntarjoajien näkemyksiä	29
Liikenteen järjestämiseen saatavilla olevat digitaaliset ratkaisut	30
Näkemyksiä digitaalisten ratkaisujen ominaisuuksista	33
Päätelmät ja jatkotoimenpiteet	36
<i>LÄHTEET</i>	6
<i>LIITTEET</i>	7

KIITOKSET

Maailmalta Satakuntaan ja Satakunnasta maailmalle -hankkeen onnistumisessa ensiarvoisen tärkeää oli saada tietoa niin alueen asukkailta, maakunnan toimijoilta kuin palveluntarjoajilta. Haluamme kiittää kaikkia kyselyyn vastanneita osallistujia, jotka jakoivat kokemuksiaan ja esittivät kehitysehdotuksia. Samoin kiitämme kaikkia teemahaastatteluihin osallistuneita kuntien ja toimijoiden edustajia sekä asiantuntevia palveluntarjoajia keskusteluista. Kiitämme myös hankkeen ohjausryhmän jäseniä, joiden kanssa käydyistä keskusteluista hankkeeseen saatiin lisää näkökulmia ja täydentävää tietoa. Lopuksi kiitämme Merilogistiikan tutkimuskeskuksen kesätyöntekijää Roope Osmosta arvokkaasta työstä laajojen aineistojen analysoimisessa.

TIIVISTELMÄ

Maailmalta Satakuntaan ja Satakunnasta maailmalle, lyhyemmin SataMaa, oli Satakunnan ammattikorkeakoulun toteuttama ja Satakuntaliiton rahoittama hanke, jossa selvitettiin kaukoliikenneyhteyksien parantamisen mahdollisuuksia niin Satakunnan sisäisesti kuin Satakunnan ja muiden maakuntien välillä. Joukkoliikennettä halutaan Satakunnassa asiakas- ja ympäristöystävällisemmäksi. Liikenneyhteyksiä parantamalla tähdätään yksityisautoilun ja tarpeettomien joukkoliikennevuorojen vähentämiseen, mikä tukee vihreää siirtymää. Satakunnan saavutettavuutta edistämällä voidaan parantaa maakunnan elinvoimaisuutta.

Hankkeen tavoite oli selvittää Satakunnan joukkoliikenteen nykytila ja haluttu tila sekä kartoittaa saatavilla olevia digitaalisia ratkaisuja, jotta Satakunnassa voitaisiin toteuttaa kutsuohjatun kaukoliikenteen pilotti asiakas- ja liikennöitsijälähtöisesti. Joukkoliikenteen nykytila ja tarpeet yhteyksien parantamiselle kartoitettiin teemahaastatteluilla sekä joukkoliikenteen käyttäjille osoitetulla kyselyllä. Kyselyyn saatiin 1002 vastausta. Teemahaastatteluihin osallistui seitsemän Satakunnan kuntaa sekä Satakuntaliitto, Satakunnan kauppakamari ja Rauman kauppakamari. Digitaaliset ratkaisut kartoitettiin tiedonhakumenetelmin sekä palveluntarjoajien kanssa käydyillä keskusteluilla. Tarpeellisia ja hyödyllisiä digitaalisten sovellusten ja ohjelmistojen ominaisuuksia selvitettiin kaikille avoimissa työpajoissa. Kartoituksen jälkeen verrattiin saatavilla olevia digitaalisia ratkaisuja toivottuihin ominaisuuksiin ja valittiin sopivimmat ratkaisut mahdolliseen tulevaan kutsuohjatun kaukoliikenteen pilottiin.

Teemahaastatteluiden ja kyselyn tulokset osoittavat, että syrjäseutujen asukkaiden käytännössä katsoen ainoa mahdollisuus liikkua on yksityisautoilu. Poriin ja sieltä pois liikenneyhteydet toimivat kiitettävästi. Satakunnan alueella vuoroja ja reittejä koetaan olevan liian vähän. Yhteydet koetaan hitaiksi ja vaihtoyhteydet huonosti aikataulutetuiksi. Pohjois-Satakunnassa julkisen liikenteen yhteydet ovat tulosten perusteella erityisen heikot. Henkilöjunaliikennettä toivotaan laajemmin koko Satakuntaan sekä erityisesti Raumalle. Kyselyn perusteella ihmiset ovat halukkaita vähentämään yksityisautoilua ja käyttämään julkista liikennettä, mikäli julkisen liikenteen yhteydet, hinnat ja aikataulut ovat vähintään yhtä toimivia ja kannattavia kuin yksityisautoilu. Satakunnan joukkoliikenteen haaste on vähäinen asukkaiden määrä. Digitaalisen joukkoliikennealustan tulee olla helppokäyttöinen, tarpeeksi monipuolinen ja reaaliaikainen, jotta se palvelee asiakkaita optimaalisesti. Kutsuohjattu liikenne koetaan kiinnostavaksi mahdollisuudeksi Satakunnan joukkoliikenteen nykytilan parantamiseksi.

Johdanto

Maailmalta Satakuntaan ja Satakunnasta maailmalle -hanke (SataMaa) selvitti Satakunnan julkisen liikenteen tilaa ja tulevaisuuden näkymiä erityisesti kaukoliikenteen näkökulmasta. Hankkeessa selvitettiin myös digitaalisten ratkaisujen tuomia mahdollisuuksia julkisen liikenteen optimointiin. Tavoitteena oli löytää uusia toimintamalleja, joilla Satakunnan julkisen liikenteen käytöstä voitaisiin tehdä toimivampaa ja mielekkäämpää. Hankkeen päärahoittaja oli Satakuntaliitto. Satakunnan ammattikorkeakoulu toteutti hankkeen Satakuntaliiton Alueiden kestävä kasvun ja elinvoiman tukemisen rahoituksella (AKKE). Hanke toteutettiin toukokuun 2021 ja lokakuun 2022 välillä.

Satakunnassa liikutaan selvästi keskimääräistä enemmän henkilöautolla verrattuna koko maahan (Satakunnan ilmasto- ja energiasstrategia 2030, 11). Maakunnan toiseksi suurin päästösektori on liikenne, ja tieliikenteen osuus kaikista Satakunnan päästöistä vuonna 2018 oli neljäsosa. (Mts. 13, 22). Satakunnassa ydinmaaseudulla ja maaseudun paikalliskeskuksissa asuvan väestön määrä on verrattain suuri, sillä osuus väestöstä on 25 prosenttia, kun koko maassa osuus on 15 prosenttia. (Satakunta-strategia, luonnos 1, 2021). Ydinmaaseudulla olevien työpaikkojen osuus on Satakunnassa myös huomattava. Tämän päivän ja tulevaisuuden trendinä on nähtävissä, että väestö keskittyy yhä suurempiin keskuksiin myös Satakunnassa. Samanaikaisesti asutuksen siirtyminen keskusten reuna-alueille ja lähikuntiin lisääntyy, mikä pidentää työmatkoja ja lisää pendelöintiä. (Satakunnan ilmasto- ja energiasstrategia 2030, 11.) Näin ollen myös joukkoliikenteen saavutettavuuden merkitys korostuu. Satakuntaan tarvitaan siis maaseudulle ulottuvaa sujuvaa joukkoliikennettä, jotta yksityisautoilua voitaisiin vähentää merkittävämmiin. Joukkoliikenteen käytön lisäämisellä ja henkilöautoliikenteen vähentämisellä tuetaan hiilineutraalin Satakunnan tavoitteita.

Julkisen henkilöliikenteen kuljetuspalveluiden käyttö on vähentynyt selvästi. Yhtenä vaikuttavana tekijänä on ollut kuljetuspalveluiden tarjonnan pienentyminen, mikä tapahtui jo ennen Covid-19-pandemian alkua. Tarjolla olevien liikennepalveluiden puute sekä Satakunnan kaupunkikeskusten välillä että Satakunnan ja muun Suomen välillä vaikeuttaa työvoiman ja opiskelijoiden liikkuvuutta sekä heikentää Satakunnan matkailun ja palveluiden saavutettavuutta. Satakunnan henkilöliikenteestä on aiemmin toteutettu kattava selvitys, josta käy ilmi, että kunnat ovat halukkaita tekemään liikennesuunnittelua laajempina kokonaisuuksina yli kuntarajojen, mutta tarvitsevat ulkopuolista asiantuntija-apua suunnittelussa. Sotekyytien ja muiden palvelukuljetusten yhdistelyä on harkittu keinona tehostaa liikennejärjestelyjä ja vähentää niistä aiheutuvia kuluja. (Peltonen, Risto 2021.) Suunnittelussa olisi mielekäästä huomioida myös muu joukkoliikenne sekä kaukoliikenne.

Kutsuohjatussa joukkoliikenteessä yhdistyvät bussin ja taksin parhaat puolet. Kutsuohjautuva joukkoliikenne määräytyy asiakastarpeen mukaan. Aikataulu ja reitti määräytyvät asiakkaiden mukaan kuten taksissa, mutta matkalta voidaan poimia samaan suuntaan matkaavia muita asiakkaita kuten reittiliikenteessä. (Maasdigiboksi, 2019). Kutsuohjattu joukkoliikenne soveltuu paremmin harvemmin asutuille alueille kuin isojen kaupunkien keskusta. Lisäksi kutsuohjaus sopii mainiosti

syöttöliikenteeksi matkakeskuksiin. Ihmisten ei tarvitse tällöin jättää omia kulkuvälineitä vartioimatta yleisille parkkipaikoille. Kutsuohjatun joukkoliikenteen etuja on myös asiakastarpeeseen muovautuminen. Esimerkiksi asiakas, joka on pyörätuolissa, saadaan kyytiin helposti, kun käytössä on esimerkiksi tilataksin tyyppinen kulkuväline (Salomaa 2020, s. 21). Lapsien harrastuksiin kulkeminen onnistuu myös mainiosti kutsuohjautuvan joukkoliikenteen avulla. Määränpää sekä aikataulu on saman ryhmän lapsilla sama ja osa kulkee samasta suunnasta. Ympäri maailmaa löytyy erilaisia kutsuohjatun joukkoliikenteen sovelluksia. Useissa kaupungeissa kulkuvälineenä toimii jonkinlainen tilataksi tai pikkubussi, joissa hyödynnetään kutsuohjautuvuutta. Suomessa palveluntarjoajia ovat esimerkiksi Matkahuolto, Föli ja Nysse. Maailmalla toimivia palveluntarjoajia ovat muun muassa door2door, joka toimii Saksassa (door2door, n.d.) sekä Padam Mobility, joka toimii muun muassa Englannissa (Padam Mobility, n.d.).

Tämän hankkeen päätoimet olivat Satakunnan joukkoliikenteen nykytilan ja halutun tilan selvittäminen sekä sellaisen digitaalisen tuotteen löytäminen, jonka avulla voidaan myöhemmin toteuttaa kutsuohjattu kaukoliikennepilotti mahdollisimman automaattisesti, mutta samalla niin asiakkaiden kuin liikennöitsijöiden tarpeet huomioiden. Hankkeen päätavoite oli edistää valtakunnallisesti ainutlaatuista kutsuohjatun kaukoliikenteen pilotointia Satakunnassa (Kasvun mahdollisuus 2020, 69). Hankkeen tavoitteet perustuvat Kasvun mahdollisuus -loppuraporttiin ja sen Tulevaisuuden liikenne Satakunnassa -kokonaisuuteen. Hankkeen pitkän aikavälin vaikutukset tukevat Satakunnan strategisia tavoitteita. Hanke tukee vihreää kasvua, nopeuttaa digitalisaatiota, tukee työllisyyttä liikkuvuuden mahdollisuuksia parantamalla sekä vahvistaa alueen elinkeinoelämää, kun työvoimaa saadaan laajemmalla alueelta. Hanke edistää osaltaan joukkoliikenteen kasvua, jotta yksityisautoilua pystyttäisiin vähentämään vähähiilisen Satakunnan saavuttamiseksi. Joukkoliikennettä tehostamalla tuetaan työssäkäyntiä yli maakuntarajojen sekä lisätään Satakunnan yritysten, palvelujen ja matkailun saavutettavuutta. Kaukoliikennepilotin toteuttamista varten etsittiin sopivia digitaalisia ratkaisuja, joilla julkisesta liikenteestä voidaan maakunnan ilmasto- ja energiastrategian mukaisesti kehittää helpompaa, nopeampaa ja turvallisempaa (Ahonen et al. 2021, 23). Hankkeen tuottamaa tietoa voidaan hyödyntää myös muiden Satakunnan kasvun tavoitteiden tukemisessa, kuten luontomatkailun saavutettavuuden kehittämisessä.

Hankkeen tuloksena saatiin tärkeää tietoa Satakunnan joukkoliikenteen nykytilasta sekä toivotusta tulevaisuuden tilasta. Saadun vision avulla Satakunnan kunnat voivat toimia yhdessä, järjestäytyä ja tehdä työtä yhteisen tavoitteen saavuttamiseksi. Olemassa olevista kyytien yhdistelyyn, suunnitteluun, optimointiin sekä välittämiseen tarjolla olevista ohjelmistoista sekä niiden ominaisuuksista saatiin kattava käsitys. Tietoa voidaan hyödyntää kaukoliikennepilotin käynnistämisessä, minkä lisäksi Satakunnan kunnat voivat käyttää sitä omien henkilökuljetuksiensa kehittämisessä.

Tämä raportti esittelee SataMaa-hankkeessa tehtyä työtä, sen tuloksia sekä ehdotuksia jatkotoimenpiteille, joita hanketyön edetessä on noussut esiin. Luvussa kaksi esitellään käytännön toimet, joita hankkeessa on tehty tavoitteiden saavuttamiseksi. Toimenpiteet jakautuvat hankkeen kahteen pääteemaan: Satakunnan julkisen liikenteen nykytilanteen ja tulevaisuuden näkymien

selvittämiseen sekä kutsuohjatun liikenteen pilotoimiseen soveltuvien digitaalisten ratkaisujen kartoittamiseen. Luvussa kolme esitellään hankkeen tulokset, jotka on jaoteltu aiheittain. Lopuksi luvussa neljä tehdään yhteenveto hankkeen tuloksista sekä keskustellaan tulosten merkityksestä Satakunnan joukkoliikenteen kannalta.

Hankkeen toteutus

Hankkeen ensimmäisessä vaiheessa selvitettiin, millaiset joukkoliikenteen yhteydet ovat tällä hetkellä ja millaisia joukkoliikenneyhteyksien tulisi olla Satakunnan paremman elinvoiman kannalta. Hankkeen toisessa vaiheessa selvitettiin nykyiset joukkoliikenteen tilaajien ja tuottajien ohjelmistoratkaisut, ja selvityksen perusteella tunnistettiin mahdolliseen kutsuohjatun kaukoliikenteen pilottiin sopivimmat ratkaisut.

Toisessa vaiheessa selvitettiin tarjolla olevat ohjelmistot ja ratkaisut henkilökuljetusten välittämiseen, yhdistämiseen, suunnitteluun ja optimointiin. Kartoitukset tehtiin keskustelemalla palveluntarjoajien kanssa sekä tiedonhakumenetelmin. Lisäksi tunnistettiin tarpeelliset ja hyödylliset joukkoliikennesovelluksen käyttöön liittyvät ominaisuudet järjestämällä työpajoja. Lopuksi valittiin sopivimmat vaihtoehdot ja ominaisuudet, jotta kutsuohjatun kaukoliikenteen pilotointi voidaan tulevaisuudessa käynnistää mahdollisimman jouhevasti.

Satakunnan joukkoliikenneyhteyksien nykytilanteen ja tulevaisuuden näkymien kartoittaminen

Sekä joukkoliikenteen nykytilaa että sen kehittämiseen liittyviä toiveita kysyttiin niin kuluttajilta kuin alueen toimijoilta. Kuluttajien tottumuksia ja toiveita selvitettiin verkkokyselyllä, johon saatiin 1002 vastausta. Teemahaastatteluisa samoja asioita käsiteltiin kuntien ja alueen toimijoiden edustajien kanssa. Haastattelujen tarkoitus oli selvittää eri alueiden ja käyttäjäryhmien tarpeita sekä joukkoliikenneyhteyksien kehitystarpeita Satakunnan paremman elinvoiman kannalta. Tulevaisuuden näkymistä keskeisimmäksi nousseita esiteltiin hankkeen tuottamassa Satakunnan saavutettavuus 2025 -raportissa, joka julkaistiin Satakunnan ammattikorkeakoulun D-julkaisusarjassa (Ostamo & Toivonen 2022).

Kuluttajille kohdistettu kysely

Kuluttajille kohdistetussa verkkokyselyssä (liite 1) selvitettiin julkisen liikenteen käytön tottumuksia, mielipiteitä Satakunnan joukkoliikenteen tilasta sekä näkemyksiä siitä, miten joukkoliikennettä voitaisiin maakunnassa kehittää asiakaslähtöisemmäksi. Kyselyn tuloksia analysoitiin laadullisen tutkimuksen menetelmin. Kyselyn vastauksista tunnistettiin toistuvia teemoja, joiden avulla muodostui laajempi kuva koko alueen tilasta ja asukkaiden toiveista. Kyselyn tulokset käytiin systemaattisesti läpi yksi kysymys kerrallaan, jolloin kunkin aiheen keskeiset ajatukset voitiin tunnistaa. Sen jälkeen tulokset koostettiin selkeiksi kokonaisuuksiksi. Eri kysymyksiin annetut

vastaukset olivat osin päällekkäisiä, joten vastausten esittämisessä on keskitytty jaottelemaan tulokset aiheittain.

Kuntien ja alueen toimijoiden teemahaastattelut

Kuntien ja alueen toimijoiden edustajien haastatteluiden tavoite oli selvittää samoja asioita kuin verkkokyselyssä, mutta eri näkökulmasta. Haastatteluihin kutsuttiin edustaja kaikista Satakunnan kunnista, Rauman kauppakamarista, Satakunnan kauppakamarista sekä Satakuntaliitosta. Haastatteluihin osallistui mainitut toimijat sekä seitsemän kuntaa: Huittinen, Kankaanpää, Nakkila, Pori, Rauma, Siikainen ja Ulvila. Kuntien viralliset näkemykset ja kehitystoimet on löydettävissä julkisesti. Haastatteluilla haluttiin strategialinjausten lisäksi saada käytännön tietoa tämänhetkisen joukkoliikenteen järjestelyistä ja tarpeista, sekä niin sanottua hiljaista tietoa, joka ei näy virallisissa dokumenteissa. Haastatteluissa oli lupa visioida rajoitteita parasta mahdollista tilannetta. Teemahaastatteluiden tulokset on tässä raportissa esitetty niin, että haastatellut henkilöt eivät ole tunnistettavissa. Haastatteluilla kerättiin tietoa siitä, miten joukkoliikenne tällä hetkellä on järjestetty ja millaisia tarpeita kunnilla on. Lisäksi selvitettiin, millaisia kehitystoiveita kunnilla ja toimijoilla on joukkoliikenteelle Satakunnan saavutettavuuden ja elinvoimaisuuden kannalta. Kustakin teemahaastattelusta laadittiin kooste, minkä jälkeen koko aineistosta tunnistettiin keskeiset ajatukset.

Digitaalisten joukkoliikennneratkaisujen kartoittaminen

Digitaalisten ratkaisujen tuomia mahdollisuuksia liikenteen optimointiin selvitettiin kartoittamalla saatavilla olevia ohjelmistoja ja tunnistamalla tarpeellisia tai hyödyllisiä ominaisuuksia, joita kuluttajat toivovat voivansa hyödyntää julkisen liikenteen käytössä. Tavoite oli löytää uusia toimintamalleja, joilla Satakunnan julkisen liikenteen käytöstä voitaisiin tehdä toimivampaa ja mielekkäämpää.

Saatavilla olevien ratkaisujen kartoitus

Olemassa olevia julkisen liikenteen ohjelmistoja kartoitettiin keskusteluilla palveluntarjoajien kanssa, tiedonhakumenetelmin sekä käytännössä kokeilemalla. Keskusteluihin osallistui Oy Matkahuolto AB, Sitowise Oy, FCG Smart Transportation Oy ja Vinka Oy. Keskusteluiden avulla haluttiin saada alan asiantuntijoilta kokemuksia liikennepilotoinneista sekä tietoa erilaisista mahdollisuuksista järjestää joukkoliikennettä Satakunnan alueella. Yhteistyössä palveluntarjoajien kanssa saatiin myös tarkempaa tietoa jo saatavilla olevista joukkoliikenteen ohjelmistoista. Lisäksi tehtiin tiedonhakua ohjelmistoista, jotka eivät nousseet esiin keskusteluissa.

Hankkeessa käytiin kokeilemassa kahta julkisen liikenteen sovellusta: Nysse Mobiilia ja Ukikyttä. Nysse Mobiili -sovellus on käytössä paikallisliikenteessä Tampereen seudulla. Sovelluksen käyttöä ja

ominaisuuksia käytiin testaamassa Tampereen seudulla. Samalla haluttiin selvittää myös julkisella liikenteellä matkustaminen Raumalta Tampereelle ja takaisin. Kutsuohjautuvaa joukkoliikennettä kokeiltiin Uudessakaupungissa, jossa on kutsuohjautuva joukkoliikenne käytössä nimellä Ukikytyi. Ukikytyi toimii ainoastaan Matkahuollon Reitit ja Liput -sovelluksella, joten testauksen yhteydessä tutustuttiin Matkahuollon omaan sovellukseenkin. Testauksia tehtiin, koska haluttiin kokeilla sovellusten toimivuutta, ominaisuuksia ja saavutettavuutta. Testauksen perusteella pystyttiin keräämään Satakunnan tarpeita ajatellen sopivimpia toiminnallisuuksia.

Hyödyllisten ominaisuuksien selvittäminen

Jotta joukkoliikenteen käyttö olisi houkuttelevampaa, tulee sitä kehittää mahdollisimman helpoksi ja mielekkääksi. Käyttöä helpottavien digitaalisten ratkaisujen ominaisuuksia ideoitiin kaikille avoimissa työpajoissa. Työpajojen tarkoituksena oli löytää eri sidosryhmille merkityksellisiä ominaisuuksia tai arkikäyttöön liittyviä ratkaisuja, joita voisi mahdollisesti käyttää joukkoliikenteen sovelluksessa. Eri puolilla Satakuntaa järjestetyillä työpajoilla pyrittiin tavoittamaan mahdollisimman laajasti ajatuksia ja ideoita joukkoliikenteen digitaalisiin ratkaisuihin.

Työpajoissa pyrittiin hakemaan täysin uudenlaisia ajatuksia joukkoliikennesovelluksen ratkaisuihin ja ominaisuuksiin liittyen. Ideointia ei haluttu rajoittaa tai ohjata tiettyyn suuntaan, mutta ideoinnin tueksi osallistujille esitettiin avoimia kysymyksiä. Kutsussa painotettiin, että sovelluskehityksestä ei tarvitse tietää mitään, sillä työpajoihin osallistujilta haluttiin kerätä myös ideoita, jotka eivät välttämättä ole vielä toteutettavissa, mutta tulevaisuudessa saattavat olla. Käyttökokemuksia ja erilaisten sovellusten ominaisuuksia tarkastelemalla pyrittiin löytämään joukkoliikenteeseen täysin uusia ratkaisuja.

Tulokset

Tässä luvussa esitellään toimenpiteillä saavutetut tulokset. Joihinkin tutkimuskysymyksiin saatiin vastauksia usealla menetelmällä, joten tulokset on esitelty aiheittain omissa alaluvuissaan. Kaiken kaikkiaan Satakunnan alueella vuoroja ja reittejä koetaan olevan liian vähän, minkä lisäksi nykyiset yhteydet koetaan hitaiksi ja vaihtoyhteydet huonosti aikataulutetuiksi. Kyselyn perusteella ihmiset ovat halukkaita vähentämään yksityisautoilua ja käyttämään julkista liikennettä, mikäli julkisen liikenteen yhteydet, hinnat ja aikataulut ovat vähintään yhtä toimivia ja kannattavia kuin yksityisautoilu. Satakunnan joukkoliikenteen haaste on vähäinen asukkaiden määrä. Kutsuohjattu liikenne koetaan kiinnostavaksi mahdollisuudeksi Satakunnan joukkoliikenteen nykytilan parantamiseksi.

Satakunnan joukkoliikenneyhteyksien nykytilanne ja tulevaisuuden näkymät kuluttajien näkökulmasta

Kuluttajille osoitettuun joukkoliikennekyselyyn saatiin vastauksia yhteensä 1002 kappaletta. Vastauksia saatiin eniten suurimmista kaupungeista Porista ja Raumalta, noin 200 kustakin. Seuraavaksi eniten vastauksia tuli Kankaanpäästä, ja niin Säskylästä, Harjavallasta, Eurasta kuin Eurajoelta saatiin yli 50 vastausta. Satakunnan ulkopuolelta saatiin 32 vastausta. Väkilukuun suhteutettuna selvästi eniten tuli vastauksia Merikarvialta, jossa vastausprosentti ylsi yli yhteen. Suurin osa vastaajista oli 46–55-vuotiaita.

Taulukko 1. Kyselyvastaajien ikäjakauma.

Ikä	Määrä
16–25 vuotta	96
26–35 vuotta	149
36–45 vuotta	223
46–55 vuotta	240
56–65 vuotta	175
66–75 vuotta	95
alle 15 vuotta	5
yli 76 vuotta	9
Yhteensä	992

Taulukko 2. Kyselyvastaajien määrä paikkakunnittain.

Paikkakunta	Vastaajien määrä
Rauma	205
Pori	203
Kankaanpää	81
Säkylä	59
Harjavalta	56
Eurajoki	54
Eura	54
Huittinen	48
Nakkila	39
Merikarvia	38
Uvila	33
Kokemäki	32
Tyhjä	18
Jämijärvi	15
Karvia	14
Helsinki	9
Pomarkku	7
Turku	5
Siikainen	5
Tampere	4
Espoo	4
Pyhäranta	2
Sastamala	2
Lahti	1
Rovaniemi	1
Vihti	1
Hämeenkyrö	1
Seinäjoki	1
Jyväskylä	1
Yhteensä	993

Eryteisesti Covid-19-pandemian jälkeisessä Satakunnassa asukkaat antoivat paljon risuja liian vähäisistä vuoroista ja reiteistä. Myös ruusuja annettiin siitä, että asiaan kiinnitetään huomiota ja liikennettä halutaan kehittää. Tuloksia tarkasteltaessa tulee ottaa huomioon, että vastaajien toiveet toimivammasta liikenteestä eivät kuitenkaan tarkoita sitä, että liikkumistottumukset todellisuudessa automaattisesti muuttuisivat parannusten myötä. Moni vastaaja tunnustikin, että Satakunnan asukasmäärällä ja -tiheydellä on haastavaa saada joukkoliikenteestä kannattavaa ja kaikkia palvelevaa.

“Pitäisi saada enemmän matkustajia jotta joukkoliikennettä olisi enemmän tarjolla.” - Työikäinen vastaaja, Eura

Kehitysehdotuksissa mainittiin muun muassa kutsuohjatun liikenteen palvelut vastauksena tähän haasteeseen. Vaikka kyselyssä mainittiin, että hanke keskittyy kaukoliikenteeseen, saatiin kuluttajilta paljon lähiliikenteeseen liittyviä vastauksia. On siis selvää, että Satakunnan asukkaille lähiliikenteen toimivuus on tärkeää, mikä kuntien ja palveluntarjoajien on hyvä ottaa huomioon tehdessään yhteistyötä lähi- ja kaukoliikenteen tahdistamisessa. Kuntien sisäinen liikenne on rajattu tuloksien esittelystä pois, sillä tutkimuksen aiheena oli kaukoliikenne.

Liikkumistottumukset

Kuluttajien tottumuksiin liittyen kysyttiin, millä kulkuneuvolla ja miksi lyhyitä ja pitkiä matkoja kuljetaan. Pitkiä matkoja taitetaan julkisella liikenteellä tai omalla autolla, mutta lyhyempiä matkoja kuljetaan myös kävellen ja pyörällä. Kävellen tai pyörällä liikutaan siksi, että julkinen liikenne ei kulje ollenkaan tai sen aikataulut ovat huonot. Myös ilmastosityt, hyötyliikunta ja edullisuus motivoivat ihmisiä kävelemään tai pyöräilemään. Lisäksi asuinpaikan sijainti ja kävelemisen tai pyöräilemisen nopeus kaupunkialueella ovat syitä näiden kulkumuotojen valitsemiseen.

Syyt julkisen liikenteen käyttämiselle lyhyillä matkoilla olivat pitkälti samoja kuin pidemmällä matkoilla, mutta pidemmällä matkoilla syitä julkisen liikenteen käyttämiseen mainittiin enemmän. Sekä lyhyillä että pitkillä matkoilla julkista liikennettä käytetään sen edullisuuden ja hyvien yhteyksien takia. Yksi keskeinen syy julkisen liikenteen käyttöön on oman auton puuttuminen. Myös pysäköintimahdollisuuksien aiheuttamat ongelmat vältetään kulkemalla julkisilla. Vastauksista nousi esiin lisäksi se, että ilmastosityt motivoivat ihmisiä kulkemaan julkisella liikenteellä. Lyhyillä matkoilla yhdeksi syyksi nousi myös aikataulujen sopivuus itselle.

Pitkillä matkoilla julkisen liikenteen helppous ja mukavuus houkuttelevat. Lisäksi julkisen liikenteen vaihtoehdot antavat turvallisuuden tunteen erityisesti huonolla kelillä. Yksi syy julkisen liikenteen käyttämiseen on se, että ei pidetä pitkän matkan ajamisesta autolla. Kun matka taitetaan junalla, syynä on se, että se koetaan nopeammaksi ja mukavammaksi kuin bussi. Bussilla kulkemisen selkein syy on se, että juna ei kulje. Lentokoneella kulkemisen syy on yleensä ulkomaanmatka.

Omaa autoa käytetään sekä lyhyillä että pitkillä matkoilla muun muassa julkisen liikenteen puuttumisen tai sen huonojen aikataulujen vuoksi. Lisäksi se koetaan helpoksi ja käteväksi vaihtoehdoksi verrattuna julkiseen liikenteeseen. Erityisesti perheen kanssa kulkiessa oma auto koetaan helpoimmaksi liikkumismuodoksi. Bussipysäkin sijainti liian kaukana on syy, miksi lyhyemmilläkin matkoilla kuljetaan omalla autolla. Samoin pitkillä matkoilla kuljetaan omalla autolla siksi, että pysäkille tai asemalla pitäisi joka tapauksessa siirtyä autolla.

Lyhyillä matkoilla oman auton käyttämisen syiksi mainittiin lisäksi liikkuva työ, bussin kallis hinta matkaa kohden, kiire ja laiskuus. Pitkillä matkoilla syitä oman auton käytölle ovat lisäksi se, että julkisilla kulkiessa matka-ajat venyvät turhan pitkiksi ja reitit idän ja lännen suuntaisesti koetaan lähes mahdottomiksi kulkea. Oma auto tarjoaa myös enemmän vapautta pitkillä matkoilla.

Vastauksista voidaan päätellä, että julkisen liikenteen houkuttelevuuden ja käytön lisäämiseksi siitä on tehtävä mahdollisimman helppoa. Esteeksi ei saa muodostua esimerkiksi liian pitkä matka pysäkille, aikataulujen sopimattomuus omaan liikkumiseen tai pitkät matkustusajat. Kyselytuloksista nousi esiin, että tämänhetkinen joukkoliikenneasetelma Satakunnassa on eriarvostava, sillä liikennepalvelut ovat keskittyneet tiiviimmin asutuille alueille ja pääväylien varteen. Näin ollen maaseudulla asuva väestö jää paitsi mahdollisuuksista hyödyntää joukkoliikennettä.

”Todella harmillinen ja surullinen tämä nykyinen, eristävä ja eriarvoistava tilanne. Aivan kuin olisi joka taloudessa pakko olla auto!” - Työikäinen vastaaja, Pori

Liput

Suurin osa vastaajista kokee lippujen ostamisen helpoksi, ja ainoa este lipun ostamiselle on julkisen liikenteen puute. Hankalaksi lippujen ostaminen koetaan silloin, kun käytössä ei ole älypuhelin tai internet-yhteyttä. Osa vastaajista kokee verkkosivujen käytön vaikeaksi. Myös matkaketjujen selvittäminen tekee lippujen ostamisesta hankalaa.

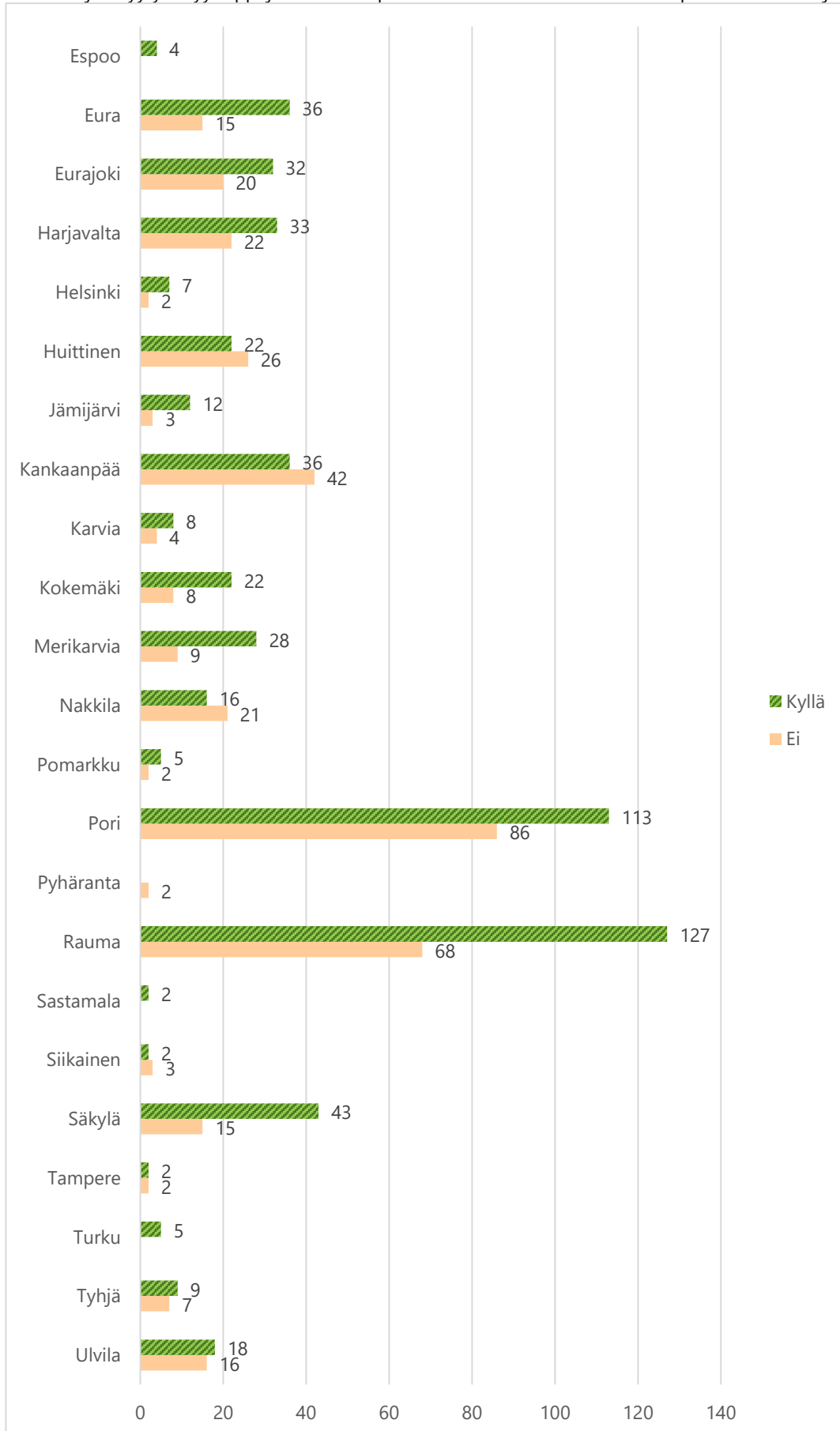
Kyselyllä saatiin ehdotuksia lipputyypien ja lippujen latauspaikkojen kehittämiseen. Julkisen liikenteen kulkuneuvoihin toivotaan mahdollisuutta ostaa lippuja ja maksaa kortilla. Pysäkeille toivotaan myyntipisteitä ja latausautomaatteja. Nykyiset latauspisteet koetaan riittämättömiksi. Lipunmyyjien käyttöliittymiin halutaan lisää joustavuutta. Lipputyyppejä toivotaan lisää. Seutulippu ja opiskelijahinnat haluttaisiin takaisin. Muita ehdotuksia olivat esimerkiksi kuukausi- ja sarjaliput sekä työmatkaliput. Lomakausiin ehdotettiin perhe- tai ryhmälippuja. Lisäksi toivotaan yhdistelmälippuja, joilla pääsee koko matkan riippumatta vaihtojen määrästä. Mieluiten yhdistelmälipuissa olisi eri liikennemuotojen ja palveluntarjoajien matkat samassa. Lippuja toivottaisiin voitavan peruuttaa maksuttomasti muutamaa päivää ennen lähtöä.

Taulukko 1. Ovatko joukkoliikenteen lippujen hinnat mielestäsi hyvät?

Vastaus	Määrä
Ei	359
Kyllä	580
Yhteensä	939

Kysymykseen vastanneista vastaajista 62 % pitää lippujen hintoja sopivina ja 38 % ei pidä hintoja sopivina. Kaikista kyselyyn vastanneista 63 ei vastannut kysymykseen. Hintojen kehitysehdotuksista huomattava osa oli toivomus edullisemmista lipuista. Erilaisten lipputyypien ja tarjousten tehokkaampaa markkinointia toivottiin. Kehitysehdotuksena esitettiin, että lipun hintaan tulisi sisältyä mahdollisuus siirtyä syöttöliikenteellä, esimerkiksi taksilla, julkisen liikenteen pysäkeille. Lippujen hintoihin toivotaan opiskelija- ja eläkeläisalennuksia. Lisäksi ehdotettiin mahdollisuutta saada alennusta työmatkojen kulkemisesta julkisella liikenteellä. Työmatkoihin liittyen esitettiin myös, että tarjolla voisi olla mahdollisuus työnantajan tukemiin lippuihin.

Taulukko 2. Vastaajien tyytyväisyys lippujen hintoihin paikkakunnittain. Yhden vastauksen paikkakunnat on jätetty pois.



Pysäkit

Kyselyssä selvitettiin pysäkkien kunnon ja siisteyden vaikutusta siihen, päättävätkö ihmiset käyttää tai olla käyttämättä joukkoliikenteen tarjontaa. Vastausten mukaan suurimmassa osassa pysäkeistä olisi siistittävää ja kunnostettavaa, mutta päätökseen käyttää julkista liikennettä se ei vaikuta.

Ehdotuksia pysäkkien houkuttelevuuden lisäämiseksi olivat muun muassa katoksien ja penkkien lisääminen asemalaitureille, jäteastioiden lisääminen pysäkeille valtateidenkin varrella sekä reittien ja aikataulujen löytyminen pysäkeiltä. Pysäkeistä haluttaisiin suojaisampia ja valoisampia. Turvallisuuden tunnetta toivottaisiin lisäävän kameravalvonnalla. Pysäkkien ja asemien läheisyyteen toivotaan enemmän niin parkkipaikkoja kuin suojaisia pyöräpaikkojakin. Isoimmille rautatie- ja linja-autoasemille halutaan odotustiloja, WC ja kahvio viihtyvyyden lisäämiseksi. Vaikka Porin Matkakeskuksessa on odotustilat ja WC sekä kaupan palvelut lähellä, mainittiin sen useampaan kertaan olevan kehnosti suunniteltu asiakkaan näkökulmasta. Tämä saattaa kieliä siitä, että palveluja ei koeta riittäviksi tai niistä ei ole tiedotettu tarpeeksi selkeästi.

Liityntäpysäkkien ja pysäköintimahdollisuuksien lisäämisen vaikutusta julkisilla kulkuvälineillä liikkumiseen kysyttiin myös. Vastaajista 122 oli sitä mieltä, että liityntäpysäkit tai pysäköintimahdollisuudet eivät lisäisi heidän joukkoliikenteen käyttöään. Noin kaksinkertainen määrä vastaajia oli sitä mieltä, että he käyttäisivät joukkoliikennettä enemmän, jos liityntäpysäkkejä ja pysäköintimahdollisuuksia olisi enemmän. Osalle kuitenkin lippujen hinnan pitäisi olla siitä huolimatta edullisempi. Julkisen liikenteen käyttö lisääntyisi osalla vain, jos pysäkillä jätettävä pyörä olisi tarpeeksi suojassa. Liitteessä kaksi on listattu kunnittain paikat, jonne liityntäpysäkkejä toivotaan.

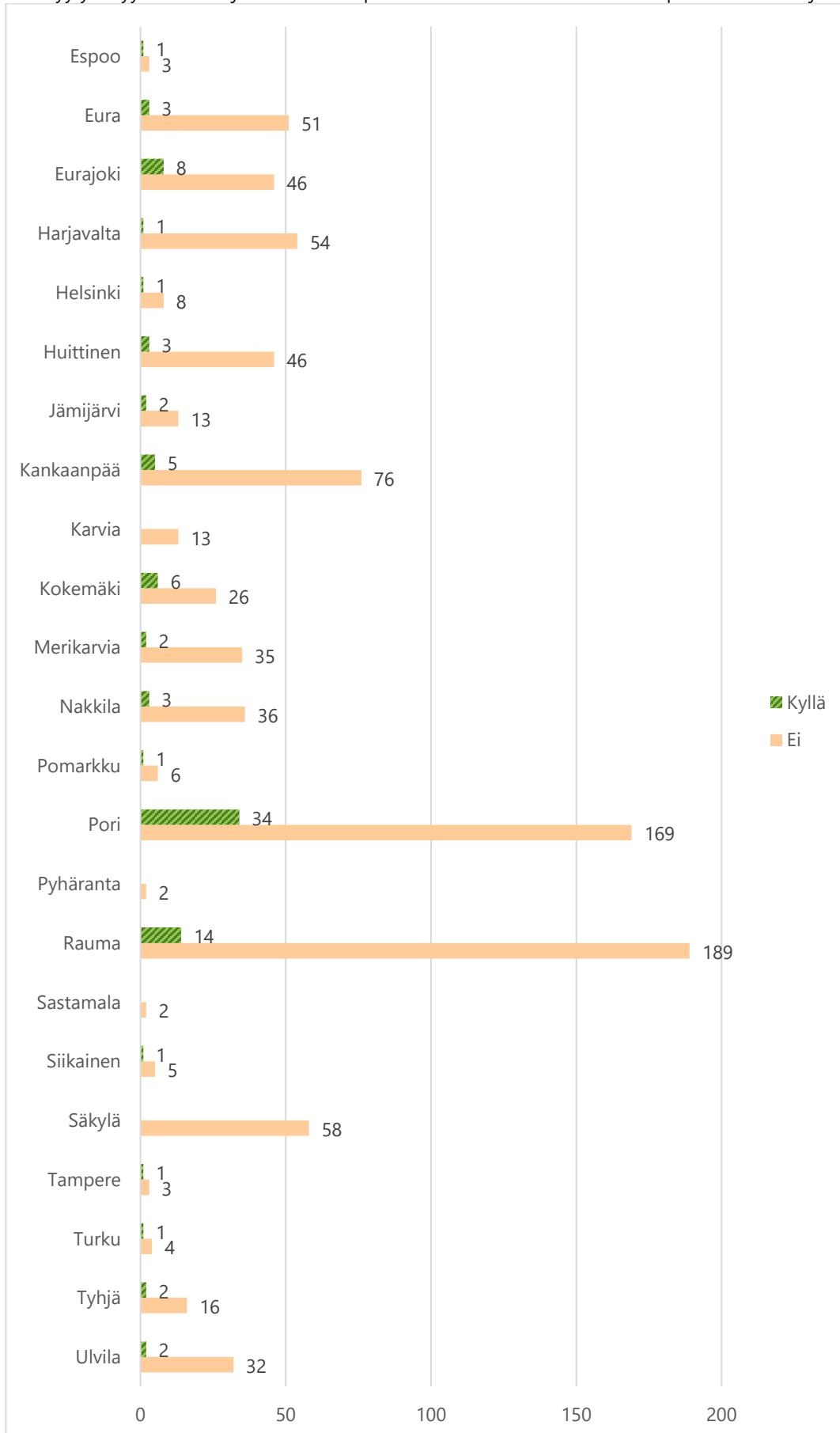
Reitit

Kuluttajilta kysyttiin, minkä paikkakuntien välillä heillä on tarve liikkua ja mille reiteille olisi kysyntää. Vastaukset on koostettu paikkakunnittain.

Taulukko 3. Ovatko joukkoliikenteen (bussi, juna, lentokone) reitit ja aikataulut hyvät?

Vastaus	Määrä
Ei	867
Kyllä	92
Yhteensä	959

Taulukko 4. Tyytyväisyys reitteihin ja aikatauluihin paikkakunnittain. Yhden vastauksen paikkakunnat on jätetty pois.



Eurasta nousi Pori kohteeksi, johon toivottaisiin parempia linjayhteyksiä. Myös Turku ja Rauma erottuivat selkeästi kyselyn tuloksista. Käytännössä Euran lähimpiin isompiin kaupunkeihin halutaan saada linjayhteyksiä paremmiksi. Tällä hetkellä omalla autolla pääsee helpoiten liikkeelle, oli suunta mikä tahansa suunta. Lisäksi junan mahdollisuutta toivottiin, mikä puolestaan tukee Rauma–Kokemäki-välin henkilöjunaliikenteen edistämistä. Eurassa ja Euran lähellä on myös paljon pieniä kyliä, joista puolestaan toivotaan yhteyksiä Euran keskustaan.

Eurajoelta tulleista vastauksista Pori ja Rauma nousivat lähikaupunkeina sellaisiksi, joihin toivotaan parempia linjayhteyksiä. Helsinki, Tampere ja Turku saivat myös runsaasti vastauksia, joissa huomioitavaa on erityisesti jatkoyhteydet joko Porista tai Raumalta näihin isompiin kaupunkeihin. Bussiliikenteen osalta mainittiin myös mahdolliset iltälähdöt, koska klo 18 jälkeen kulkee enää harvemmin busseja. Junayhteydet nousivat myös Eurajoella esiin. Eurajoelta löytyisi jo sopivat raiteet, joten voisikin tulkita, että Rauma–Kokemäki-henkilöjunaliikenteen käynnistäminen toisi myös Eurajoelle hyötyjä. Tämä myös tukisi ajatusta idän suuntaan liikkuvasta joukkoliikenteestä, sillä Eurajoen alueen vastauksissa oli myös mainittuna poikittaisliikenne länsi–itä-suunnassa. Juna mahdollistaisi nopean liikkumisen esimerkiksi Tampereelle, josta pääsisi jatkamaan eteenpäin.

Harjavallan suunnalta toivotaan parempia linjayhteyksiä erityisesti Poriin, mutta myös esimerkiksi Turun suuntaan. Näissä korostui erityisesti myös ilt-aikaan liikkuminen esimerkiksi Poriin erilaisiin kulttuuritapahtumiin. Kokemäen poliisiasemaa on autottoman vaikea saavuttaa. Junaliikenteen puolelta toivotaan lähijunaliikennettä Poriin aina Mäntyluotoon asti. Lähijunilla voisi lisätä useampia vuoroja verrattuna nykyisiin vuoroihin. Kyselyn vastauksissa toivottiin myös entistä joustavampaa liikennettä Porin suuntaan täysin uudella konseptilla. Tähän ei kuitenkaan annettu ratkaisuehdotusta, mutta SataMaa-hankkeessa tutkittu kutsuohjautuva joukkoliikenne voisi olla yksi mahdollinen ratkaisu.

Huittisista nousi esille kyselytuloksien perusteella, että tarvetta olisi päästä Turun, Tampereen ja Porin suuntaan entistä paremmin. Samalla selvisi, että näihin kaupunkeihin on jo vuoroja, mutta näitä toivottaisiin lisää ja hieman myöhemmin kulkeviksi. Lisäksi kehitystyön puolesta toivotaan liityntäpysäköintejä paremmiksi, mikä edesauttaisi joukkoliikenteen hyödyntämistä.

Jämijärveltä toivotaan parempia yhteyksiä muihin kaupunkeihin, joista olisi mahdollisuus päästä isommille linjayhteyksille. Puolestaan toivotaan myös nykyisten linjojen muuttamista siten, että Kankaanpää–Tampere-linjayhteys kulkisi Jämijärven ja Ikaalisten kautta. Junayhteyksien osalta Jämijärveltä toivotaan hyviä yhteyksiä juna-asemille.

Kankaanpäältä kaivataan kyselyvastausten perusteella parempia linjayhteyksiä erityisesti Tampereen, Porin ja Parkanon suuntaan. Parkanon kohdalla oli mainittuna erityisesti yhteys syöttöliikenteen muodossa Parkanon juna-asemalle. Tämä tukisi myös liikennettä Tampereelle, joka nousi kyselyssä muutenkin esille parempien linjayhteyksien toivossa. Tällainen syöttöliikenne ei välttämättä vaatisi kuin hieman pienemmän bussin, joka kulkisi junien aikataulujen mukaan Kankaanpään ja Parkanon välillä. Kyselyn vastauksissa väläyteltiin myös, josko olisi mahdollista tuoda junaliikenne Parkanosta ja Porista Kankaanpään asti, mutta tärkeämmäksi koettiin

syöttöliikenteeseen panostus. Suurin työ on optimoida reitti-aikatauluja siten, että matkaketjujen luominen mahdollistuu ja helpottuu. Pitkiä odotusaikoja ei haluta kulkuvälineiden vaihtojen yhteydessä, jos lähdetään pidemmälle matkalle.

Karviaalaisten vastauksista ilmenee tarvetta päästä Seinäjoelle, Poriin ja Parkanoon. Näissä vastauksissa ilmenee myös toive saada yhteydet juna-asemille, joilta pääsisi jatkamaan matkaa joustavasti. Autottomana ei Karvian asukkaiden kokemusten mukaan kuitenkaan pärjää kovin hyvin, jos haluaa päästä esimerkiksi Kankaanpään terveyskeskukseen tai Poriin Satasairaualalle.

Kokemäeltä toivotaan parempia linjayhteyksiä Raumalle, Turkuun ja Poriin. Erityisesti Rauman kohdalla nousi usein esille henkilöjuna-liikenteen avaaminen Kokemäki–Rauma-välille. Tämä näkemys tukee jälleen näkemystä Kokemäki–Rauma-välin henkilöjuna-liikenteen tarpeesta. Porin suuntaan toivotaan myös Kokemäeltä lähijuna-liikennettä. Lähijuna-liikenteen toivotaan tuovan samalla myös lisävuoroja ilta-aikaan joukkoliikenteen käytölle Porin seudulle.

Merikarvialta korostui, että Poriin haluttaisiin parempia linjayhteyksiä. Porin lisäksi myös Turku, Kankaanpää ja Vaasa saivat mainintoja kyselyssä. Paremmat linjayhteydet eivät kuitenkaan ratkaise kaikkea, sillä kyselystä ilmenee myös, että joukkoliikenteen käyttö on hankalaa, kun lähimmälle bussipysäkille saattaa olla monta kilometriä matkaa. Pitkien etäisyyksien lisäksi aikataulut eivät sovi yhteen, kun aikaisin vuoro kulkee liian myöhään ja myöhäisin vuoro puolestaan liian aikaisin.

Nakkilalaisten kyselyvastauksissa nousee eniten esille, että Poriin halutaan parempia linjayhteyksiä. Pori korostuu kaikista eniten vastauksista, mutta sen lisäksi esimerkiksi Tampere ja Turku saavat myös joitain mainintoja. Porin suuntaisessa liikenteessä puutteellisena pidetään aikatauluja. Lähiliikenne ei varsinaisesti tue pikavuorojen tai kaukoliikenteen yhteyksiä. Kaukoliikenteen osalta toivotaan, että bussit pysähtyisivät useammalla kohtaa valtatie 2 varrella. Myös taajamajuna Nakkila–Pori välille mainittiin.

Pomarkusta saatu vastausmäärä oli melko pieni, vain seitsemän vastaajaa. Yhteyksiä toivotaan isompiin kaupunkeihin, kuten Poriin ja Kankaanpäähän. Näistä löytyisi sitten jatkoyhteyksiä eteenpäin paremman tarjonnan turvin.

Porin vastauksista ilmeni, että eniten tarvittaisiin parempia linjayhteyksiä Porin lähiliikenteeseen. Porin kaukoliikenteen osalta Tampere ja Helsinki nousivat tärkeiksi kohteiksi. Näihin kaivattaisiin entistä nopeampia yhteyksiä ja useampia suoria junavuoroja Porista Helsinkiin. Helsingin lisäksi Helsinki-Vantaan lentokenttä sai useampia mainintoja.

Porin kohdalla vastauksissa nousi esille myös matkaketjujen sujuvuus. Kyselyn perusteella usein on sellainen tilanne, jossa matkaketjua ei saa rakennettua sujuvaksi, sillä odotusajat saattavat olla pitkiä seuraavaan kulkuvälineeseen. Tähän toivottaisiin erityisesti parannusta Porin Matkakeskukseen, josta ei aina pääse niin yksinkertaisesti eteenpäin, kuin kuvittelisi. Matkaketjujen yhteydessä nostettiin myös esille vuorojen aikataulut: tarvitsisi päästä liikkumaan aikaisemmin aamulla ja myöhemmin illalla verrattuna nykyisiin mahdollisuuksiin.

Kaukoliikenteestä maininnat saivat myös itä-länsi-suuntainen poikittaisliikenne. Sitä ei koeta tällä hetkellä toimivaksi tai sujuvaksi. Yhtenä ideana mainittiin myös rannikon junayhteyden rakentaminen, jolloin Pori–Rauma–Uusikaupunki–Turku olisivat samalla junayhteydellä saavutettavissa.

Raumalaisten vastauksissa nousi paljon esille linjayhteydet Tampereelle. Näitä toivotaan selkeästi eniten kaikista muista yhteyksistä kehitettäväksi. Myös Turku ja Helsinki mainittiin lukuisia kertoja paikkoina, joihin olisi tarvetta saada parempia linjayhteyksiä. Helsingin seudulta Helsinki-Vantaan lentokenttä sai vielä erikseen mainintoja.

Kaukoliikenteen osalta korostui vastauksissa henkilöjunaliikenteen tarve. Tässä nousi esille mahdollisuus päästä junalla Raumalta Tampereelle, jolloin Tampereelta olisi hyvät jatkoyhteydet moneen muuhun suuntaan. Junayhteyden parantamiseen nähtiin kuitenkin vaihtoehtosiakin ratkaisuja. Vastauksissa oli myös mainittuna paremmat bussiyhteydet Poriin, joissa olisi suoraan jatkoyhteys junalla eteenpäin. Tämä edellyttäisi bussi- ja junavuorojen synkronoimista keskenään. Samaa ehdotettiin myös Turun suuntaan, josta lähtee henkilöjunia eri puolille Suomea.

Helsinkiin pääsemisestä julkisilla nostetaan usein junan mahdollisuus esille, mutta myös bussiliikennettä toivotaan siihen suuntaan paremmaksi. Raumalta lähtee tällä hetkellä huonosti busseja Helsinkiin vastauksien perusteella. Kyselystä ilmenikin näkemys, että kulkuvälineen vaihto ei ole ongelma, mutta reitin puute on. Kyselyn perusteella kulkuvälinettäkin oltaisiin valmiita vaihtamaan, jos vaihtoajat olisivat sopivat eikä vaihdon yhteydessä tarvitsisi odottaa pitkiä aikoja.

Siikaisista tärkeimpänä asiana koetaan se, että saataisiin jonkinlainen yhteys lähikaupunkeihin, joista olisi jatkoyhteyksiä muihin kaupunkeihin. Valtatie 8 on aiemmin ollut sellainen, että sitä kulkevien yhteyksien kautta on päässyt hyvinkin liikkumaan myös ilta-aikaan. Nykyisin se ei kyselyvastausten mukaan enää onnistu. Huomioitavaa on kuitenkin se, että pandemian takia vuoroja vähennettiin. Kesäajalle toivotaan myös linjayhteyksiä Kankaanpäähään, sillä kesällä ei kulje koulukyyditykset, joita muina aikoina Siikaisissa voi hyödyntää. Tähän riittäisi kyselyn vastauksien perusteella edes 2–3 kertaa edestakaiset kuljetukset viikossa.

Säkylästä korostui kaikista eniten tarve päästä Turun suuntaan, mutta myös Porin suuntaan. Nämä kaksi kaupunkia korostuivat eniten kyselyn tuloksissa. Näiden lisäksi useita mainintoja saivat myös Tampere sekä Helsinki. Helsingin lisäksi nousi tarve yhteyksille Helsinki-Vantaan lentokentälle. Selkeiden kaupunkikohteiden lisäksi nousi esille paikallisliikenteen tärkeys ja kaikkien eri linjojen aikatauluhaasteet. Aikatauluja ei tällä hetkellä koeta kuluttajia tarpeeksi hyvin palveleviksi. Isompiin kaupunkeihin nousi tarvetta päästä julkisilla tai se olisi ainakin potentiaalinen vaihtoehto omalle autolle.

Ulvilasta nousi eniten esille Poriin kulkeva joukkoliikenne. Tämä sillä ajatuksella, että Porissa on paremmat yhteydet jo muualle. Mikään muu paikkakunta ei korostunut yhtä paljoa, vaan toiseksi eniten korostuikin Ulvilan paikallisliikenne.

Ehdotuksia ja toiveita tulevaisuudelle

Kyselyssä oli mahdollisuus antaa avoimia ehdotuksia, joilla Satakunnan julkisesta liikenteestä voitaisiin tehdä toimivampaa. Liitteessä kolme on kooste ehdotuksista. Hinnoittelun suhteen esitettiin, että julkisen liikenteen käytöstä tulisi tehdä selvästi taloudellisesti kannattavampaa kuin oman auton käytöstä. Yleisesti toivottiin enemmän vuoroja ja reittejä. Erityisesti Euraan ja Säskylään haluttaisiin enemmän joukkoliikennettä. Vuorojen aikatauluista halutaan parempia, millä usein viitattiin työvuoroihin sopiviin aikatauluihin. Vuorosuunnittelussa tulisi ottaa huomioon jatkoyhteydet. Aikatauluista mainittiin myös, että niiden on pidettävä paikkansa. Ilta-, yö- ja viikonloppuvuorot nousivat keskiöön. Myös varhaiseen aamuun kaivataan lisää vuoroja. Aamubussien toivotaan kulkevan myös loma-aikoina ja koulubussien tulisi liikkua ympäri vuoden, sillä ilman niitä seutuliikenne ei kaikkialla ole riittävää. Vakiovuoroja kuntakeskusten ympärillä olevalle maaseudulle toivotaan muutaman kerran viikossa.

Kalustoon toivotaan toisaalta isompia, toisaalta pienempiä linja-autoja. Toisin sanoen linja-auton koon tulee vastata linjan kysyntää. Pienempien bussien avulla toivottaisiin voitavan lisätä vuoroja pienemmiltä kyliltä kaupunkeihin. Myös sähkö- ja robottibusseja ehdotettiin vaihtoehtoiksi. Tämänhetkisen kaluston kuntoon toivotaan kiinnitettävän huomiota.

Pysäkkejä toivotaan lisää keskustojen ulkopuolelle. Lisäksi toivotaan enemmän katettuja pysäkkejä. Pysäkkien löytämistä helpottamaan toivotaan selkeitä pysäkkikarttoja, sillä pysäkkien nimet jäävät toisinaan myös paikkakuntalaisille hämärän peittoon. Tärkeäksi koetaan se, että pysäkiltä tulisi löytyä aikataulu- ja reittitiedot.

Kutsuohjattu liikenne mainittiin useassa ehdotuksessa. Tässä vaihtoehdossa tärkeäksi nähdään se, että tilauksen tekemisen tulee olla helppoa kaikille käyttäjäryhmille. Myös syöttöliikennettä tai liityntävuoroja toivotaan nykyisille asemille ja pysäkeille. Lisäksi ehdotettiin palvelubussien tai -taksien lisäämistä ja mahdollisuutta kulkea jaetulla taksilla.

Raideliikenteeseen liittyvissä ehdotuksissa korostui halu kulkea junalla. Raideliikennettä toivotaan lisää ja siihen halutaan parempia yhteyksiä. Lisäksi esiin nousivat erityisesti tarve päästä Parkanon asemalle ja kiinnostus lähijunaliikenteeseen. Myös rantarata Porista Turkuun sai useita ehdotuksia.

Satakunnan joukkoliikenneyhteyksien nykytilanne ja tulevaisuuden näkymät toimijoiden näkökulmasta

Hankkeessa järjestettiin 10 teemahaastattelua, joissa kysyttiin Satakunnan alueen päättäjiltä heidän mielipiteitään Satakunnan joukkoliikenteestä. Haastateltavina oli Satakunnan kuntien päättäjiä sekä kahden kauppakamarin ja Satakuntaliiton edustajat. Kysymyksiä oli alueen joukkoliikenteen nykytilasta sekä mahdollisten muutosten vaikutuksista. Lopuksi kuultiin myös päättäjien omia ideoita. Toistuva viesti haastatteluissa oli, että Poriin pääsee jotenkuten ja Porista pääsee muualle Suomeen, mutta siihen positiiviset asiat jäävätkin. Selväksi tuli myös se, että vaikka kaikki toivovat lisää vuoroja

ja yhteyksiä, on muistettava, että ihmisiä on Satakunnan alueella paikallisesti liian vähän esimerkiksi pääkaupunkiseudun tasolle pääsyyn.

Satakunnassa on kolme henkilöjuna-asemaa: Porissa, Harjavallassa ja Kokemäellä. Kaikissa haastatteluissa tuli esiin, että junayhteyksiä todella kaivataan Satakunnan sisällä. Raumalle ja Nakkilaan olisi myös tarvetta juna-asemalle. Rauma–Pori-välillä olisi huomattavan paljon käyttöä junalle. Raumalla on tehty kattava selvitys henkilöjunaliikenteestä vuonna 2020. Selvityksessä on tutkittu henkilöjunaliikenteen mahdollisuuksia välille Rauma–Kokemäki sekä käyty läpi millaisilla investoinneilla, palvelutasolla ja liikennöintitavoilla henkilöliikenne voitaisiin käynnistää. (Rauman kaupunki 2020).

Syöttöliikenne juna-asemille on sekin huonolla tolalla. Kankaanpään osalta mainittiin Parkanon asema, josta olisi kohtalaiset yhteydet eteenpäin mutta esimerkiksi Kankaanpäästä ei pääse järkevästi asemalle muulla kuin omalla autolla. Syöttöliikenne ylipäätään nousi esiin isona ongelmana. Tähän osa haastateltavista antoi ratkaisuksi kutsuohjautuvan joukkoliikenteen pikkukylistä matkakeskuksiin.

Haastatteluiden perusteella junaa pidetään mielekkäämpänä kulkuneuvona kuin bussia, koska junassa on paremmat etätyömahdollisuudet. Junassa on mahdollisuus parempaan nettiyhteyteen, minkä lisäksi istumapaikat eivät ole niin ahtaat ja pöytiä on runsaasti tarjolla. Junayhteyttä pidetään myös elinkeinoelämän kannalta elintärkeänä.

Ihmiset ovat tottuneet liikkumaan omalla autollaan, ja korona-aika on entisestään lisännyt tätä trendiä. Haastateltavien mukaan julkisen liikenteen kohderyhmiä ovat työmatkaajat, opiskelijat sekä eläkeläiset. Eläkeläiset usein matkaavat kaupungin ulkopuolelta hoitamaan päivittäisiä asioita kaupunkiin ja kulkevat nämä matkat mielellään julkisilla. Työmatkaajat ja opiskelijat suuntaavat yleensä isompiin kaupunkiin ja juna- tai bussimatkaaminen kiinnostaisi varmasti omaa autoa enemmän, varsinkin nousseiden polttoainehintojen myötä. Vaikka käyttäjiä teoriassa olisikin, suurin osa ei voi julkista liikennettä käyttää, koska yhteydet ja aikataulut eivät sovi omaan tarpeeseen. Työmatkaajille kaivattaisiin haastatteluiden perusteella täsmävuoroja esimerkiksi teollisuusalueille aamuisin ja iltapäivisin.

Työmatkaliikenteeseen liittyen useampaan kertaan mainittiin yhteys Satakunnasta Helsinkiin. Bussiyhteys on aivan liian hidas omaan autoon verrattuna ihan mistä vain Satakunnasta. Työmatka Helsinkiin yhdeksi päiväksi on lähes mahdoton, koska matkaan menee niin paljon aikaa. Junayhteys sen sijaan kulkee aina Tampereen kautta ja vaatii junan vaihdon. Raumalta järkevintä on mennä omalla autolla Turkuun ja siitä junalla Helsinkiin.

Pohjois-Satakunnan alueen päättäjien mukaan Pohjois-Satakunnasta on kehnot yhteydet joka puolelle. Poriin pääsee muutaman kerran päivässä mutta esimerkiksi Parkanon juna-asemalle ei pääse millään, vaikka se olisi tärkeä yhteys. Päättäjät toivovat tähän todella paljon parannusta, koska nykyinen järjestely palvelee asukkaita heikosti ja alueen elinkeinoelämää halutaan elvyttää.

Mikäli yhteydet Satakunnassa ja Satakuntaan huononisivat, elinkeinoelämä luhistuisi täysin ja ihmiset luultavasti alkaisivat muuttaa pois. Vaikka nykyisetkään yhteydet eivät ole hyvät, ne sentään ovat

olemassa. Saavutettavuus ja yritysten mielenkiinto eivät säilyisi millään tasolla, ja täten myös asukkaat alkaisivat muuttaa muualle. Useampi haastateltava mainitsi kuitenkin yhteyksien heikentymisen nykyisestä olevan lähes mahdotonta.

Elinkeinoelämän kannalta koko alueelle elintärkeää olisi lentoyhteyden aktiivisempi hyödyntäminen. Lentokenttä löytyy jo ja oikeastaan mistään päin Satakuntaa sinne ei ole kovin pitkä matka. Yhdessä haastatteluista mainittiin myös mahdollisuus sähkölentokoneisiin, jotka tulevaisuudessa olisivat suuri edistysaskel kotimaan lentoliikenteessä. Aktiivisempi lentoyhteys Satakunnasta muualle Suomeen lisäisi Satakunnan saavutettavuutta ja elinkeinoelämää.

Muita huomioita joukkoliikenteestä Satakunnan alueella

Joukkoliikenne on lähes kaikkia koskeva ja näin ollen laajaa kiinnostusta herättävä aihe. Siksi näkemyksiä joukkoliikenteen nykytilasta ja ehdotuksia sen kehittämiseksi saatiin hanketyön aikana muutenkin kuin näiden kysymysten selvittämiseen käytetyillä aineistonkeruumenetelmillä. Seuraavassa on esitelty aiheeseen liittyviä tuloksia, joita on saatu hanketyön edetessä käydyistä keskusteluista sekä työpajoista, ja jotka eivät nousseet esiin muissa aineistoissa.

Työpajoissa nousi esiin, että oma auto koetaan joukkoliikenteeseen verrattuna huomattavasti helpommaksi ja toimivammaksi ratkaisuksi erityisesti lapsiperheen ja runsaiden matkatavaroiden kanssa. Vaikka junalla haluttaisiin matkustaa etenkin pidemmät matkat, vie matkustamiselta mielekkyyttä rajalliset mahdollisuudet ottaa mukaan matkatavaroita.

Työmatkat ja vähemmän matkatavaraa vaativat vapaa-ajan matkustamiset voisi toteuttaa hyvinkin julkisen liikenteen turvin. Epävarmuustekijänä saattaa kuitenkin nousta esille, miten päästä eteenpäin, kun saapuu määränpäähän. Sen myötä nousikin esille mahdollisuus varata etukäteen esimerkiksi kaupunkipyöriä ja sähköpotkulautoja, jolloin kulkuväline olisi varmuudella valmiina jatkoyhteyksiä varten. Polkupyörä otettaisiin mielellään pitkälle matkalle mukaan. Tällöin määränpäässä olisi valmiiksi jatkoyhteys, kun polkupyörä tai jokin muu pienempi kulkuväline on kulkeutunut samalla kyydillä määränpäähän. Polkupyörän mukaan saaminen joukkoliikenteen kulkuvälineisiin pitäisi kuitenkin kehittää helpommaksi ja toimivammaksi. Polkupyörää ei ole ihanteellista kuljettaa bussin alaosassa, vieläpä kiinnittämättä sitä matkan ajaksi.

Kehittämiskohteista nousi esille useasti liput ja hinnoittelutavat, etenkin ylipäätään helpommin saavutettava tieto lippujen ehdoista (peruutusehdot, voimassaoloaika ja paljonko saa olla matkatavaraa mukana). Hinnoittelussa ehdotettiin esimerkiksi premium-palveluita, eli perushinnan ja -ehtojen lisäksi tarjottaisiin kalliimpaa lippua tai kuukausimaksua, jolla matkan ehtoihin sisältyisi lisäpalveluja.

Esille nousi lisäksi tavara- ja henkilöliikenteen yhdistely. Esimerkkinä annettiin tavarankuljetus omalla autolla, jolloin tulisi lisäksi Airbnb-palvelusta tuttu arvostelu esimerkiksi luotettavuuden ja muiden kriteerien mukaan. Lisäksi mainittiin kaupakassipalveluiden yhdistäminen jo nyt liikkuvien

palveluiden mukaan. Haasteita näihin ideoihin tulee varmasti esimerkiksi kylmäketjujen ja elintarvikkeiden käsittelyyn liittyvien säädösten puolelta.

Pysäkkien ja joukkoliikenteen solmukohtien osalta kehittämistä toivotaan erityisesti tiedon jakamisessa. Sähköisten taulujen välityksellä pystyy esittämään aikatauluja ja saapumisaikoja, mikä taas vähentää epävarmuutta joukkoliikenteen kulkemisesta. Näitä kaivataan niin lähiliikenteeseen kuin kaukoliikenteen pysäkeille.

Reitteihin ja joukkoliikenteen käyttöön vaikuttaa kuitenkin paljon se, jos on perheen kanssa lähdössä pidemmälle reissulle tai tarvitsee muuten paljon tavaroita mukaan. Omien tavaroiden kuljettaminen koetaan hankalaksi joukkoliikenteen kulkuvälineissä. Tällöin matkan tekeminen koetaan helpommaksi henkilöautolla, johon voi pakata tavaraa sen verran kuin mahtuu, ja lisäksi voi kulkea omien aikataulujen mukaisesti.

Yleisesti ottaen nousi kehittämiskohteita esimerkiksi lippujen hinnoitteluun (ei välttämättä hintojen alentaminen, vaan esimerkiksi perhelippujen mahdollisuus), pyörän saaminen helposti ja turvallisesti mukaan, kaikki joukkoliikenteen palvelut löytyvät samalta alustalta, helpompi tiedonsaaminen peruutuksista, ongelmista ja muista muutoksista, yhdellä lipulla mahdollisuus kulkea usealla eri kulkuvälineellä sekä matkaketjujen ja reitityksien parantaminen sujuvammaksi, kun tulee matkan aikana vaihtoja toiseen kulkuvälineeseen.

Muita yksittäisiä esiin nousseita ideoita:

- Pysäköintitiedot, kaupunkipyörät ja muut paikalliset tiedot saatavilla tai linkitettyinä samalta alustalta, jota muutenkin käytetään
- Busseihin näytöt, joista näkyy tulevat pysäkit (edellyttää pysäkkien nimeämistä ja nimien selventämistä myös asiakkaille)
- Joukkoliikenne ei ole kovin joustava, mikä vähentää julkisen liikenteen käyttöä
- Peruutusehdot selkeämmin esille
- Miten saataisiin julkisesta liikenteestä yhtä helppokäyttöinen kuin sähköpotkulautapalvelusta?
- Kutsuohjautuva lähiliikenne syöttöliikenteeksi isommille väylille
- Kaukoliikenteeseen sähkölentokoneet tai pienlentokoneet, mikäli lentokoneista tulee vähäpäästöisempiä

Yhteenveto: yhteinen näkemys Satakunnan saavutettavuudesta tulevaisuudessa

Kyselyn ja teemahaastatteluiden tuloksista tunnistettiin yhteisiä teemoja maakunnan yhtenäisen näkemyksen muodostamiseksi. Näkemys esitettiin julkaisussa Satakunnan saavutettavuus 2025,

jonka tarkoitus oli esitellä tuloksia käytännönläheisellä tavalla niin alueen asukkaille kuin kuntien ja muiden toimijoiden käyttöä varten (Ostamo & Toivonen 2022). Yhteisen näkemyksen avulla Satakunnassa voidaan lähteä kehittämään joukkoliikennettä alueellisella tasolla liikenteen käyttäjien toiveita kuunnellen. Tässä luvussa on esitelty tiivistetysti edellisten lukujen tulokset, jotka tukevat yhteistä näkemystä.

Raumalle halutaan juna ja yhteys vähintään Kokemäen asemalle, josta matkaa voi jatkaa Porin tai Tampereen suuntaan. Myös ajatus rantaradasta Pori–Rauma–Uusikaupunki–Turku nostettiin esiin. Porin ja Kokemäen väliselle radalle toivotaan lähijunia, joiden reitille elvytettäisiin myös vanhoja asemia. Kuitenkin Pori–Tampere-välille toivotaan myös nopeampia vuoroja. Tällä hetkellä junaliikenne muualle maahan kulkee aina Tampereen kautta, mikä koetaan raskaaksi ja hitaaksi järjestelyksi. Reitti Pori–Kankaanpää–Parkano sai useita mainintoja. Sekä alueen asukkaat että toimijat kaipaavat toimivaa syöttöliikennettä, jotta nykyisiä junayhteyksiä voitaisiin hyödyntää paremmin. Junan tarjoamat mahdollisuudet etätyöskentelyyn matkojen aikana nostettiin esiin niin kyselyssä kuin teemahaastattelussa. Joukkoliikenteen käyttäjistä monet kokevat junan linja-autoa miellyttävämmäksi ja nopeammaksi vaihtoehdoksi matkustaa pidempiä matkoja.

Työ- ja koulumatkoja halutaan kulkea julkisella liikenteellä myös pitkillä väleillä. Maaseudulta kaupunkikeskuksiin toivotaan yhteyksiä, jotka tukevat työssäkäyntiä ja opiskelua paremmin. Aikataulujen suunnittelussa tulisi ottaa huomioon aamu- ja iltapäiväkulkijoiden lisäksi myös vuorotyöläisten tarpeet. Teollisuusalueiden ja muiden suurimpien työpaikkakeskittymien kautta kulkevat linjat, jotka on ajoitettu työvuorojen mukaisesti, voisivat lisätä julkisen liikenteen käyttöä työmatkaliikenteessä. Satakunnan ulkopuolella töissä käyminen vaatii nopeampia ja aikaisempia yhteyksiä erityisesti Tampereelle ja Helsinkiin.

Kyselyyn saaduista vastauksista kävi ilmi, että erityisesti Porin vapaa-ajan tarjontaa hyödynnettäisiin enemmän, mikäli julkisilla pääsisi kulkemaan paremmin Poriin ja erityisesti kotiinpäin lähtiessä. Lähikunnista käytäisiin mielellään jääkiekko-otteluissa, teatterissa, konserteissa ja muissa vapaa-ajan tapahtumissa. Tällä hetkellä vuoroja ei lähde Porista tarpeeksi myöhään, mikäli tapahtuma on järjestetty illalla. Porin kesän vilkkaimman tapahtumasesongin aikaan toivotaan lisättävän julkisen liikenteen tarjontaa lähikuntiin. Sesonkiliikenne helpottaisi alueen asukkaiden osallistumista tapahtumiin sekä Porin ulkopuolisten majoituspalveluiden hyödyntämistä. Yhteistä näkemystä asiakkailta ja liikennepalveluiden järjestäjillä on myös siitä, että markkinointiin ja brändin luomiseen tulisi panostaa enemmän.

Tiettyihin kohteisiin haluttaisiin päästä joukkoliikenteellä. Helsinki-Vantaan lentoasemalle on aiemmin päässyt Helsingin bussiyhteyksien mukana, joista pääsi syöttövuorolla lentoasemalle. Näitä yhteyksiä toivotaan takaisin, sillä junayhteys palvelee vain osaa Satakunnan asukkaista, minkä lisäksi sen aikataulut eivät ole riittävät vaihteleviin lentoaikatauluihin. Porin lentoasemaa haluttaisiin myös hyödyntää enemmän kotimaan liikenteessä. Tällä hetkellä lennot ovat liian kalliita ja aikataulut ovat haasteelliset. Turun ja Helsingin satamat haluttaisiin saavuttaa julkisilla kulkuvälineillä paremmin,

jotta risteilyille pääsee lähtemään ilman omaa autoa. Satasairaala palvelee koko Satakunnan alueen asukkaita, joten kulkuyhteyksiä sen palveluiden pariin ja sieltä takaisin toivotaan kehitettävän.

Digitaaliset joukkoliikennetkaisu

Hankkeessa kartoitettiin, tutkittiin ja testattiin jo olemassa olevia digitaalisia ratkaisuja. Eri palveluntarjoajilla on omia ratkaisujaan: esimerkiksi VR tarjoaa omille matkustajilleen sovelluksen, Matkahuolto puolestaan toisenlaisen ja paikallisliikenteessä on useita ohjelmia eri paikkakunnilla, kuten Nyssen, Fölin tai HSL:n sovellukset. Useimmat sovellukset palvelevat myös kaukoliikennettä, sillä sovelluksissa saa laitettua lähtö- tai saapumisajan, jos sellainen on tiedossa omalle kulkuvälineelle. Lisäksi sovelluksista saa useimmiten ostettua suoraan lipun ja mahdollisesti näkee myös aikataulumuutoksia.

Haasteena kuitenkin on, etteivät sovellukset juurikaan keskustele keskenään. Näin ollen kuluttajille suunnatun kyselyn tuloksissakin ilmennyt haaste matkaketjujen luomisesta on eri sovelluksien myötä todellinen haaste. Itse sovellukset toimivat kuitenkin juuri kyseisen palveluntarjoajan matkoihin hyvin.

Palveluntarjoajien näkemyksiä

Hankkeessa haastateltiin palveluntarjoajia, jotka ovat kehittäneet jo aiemmin joko kutsuohjattua joukkoliikennettä tai jotain muuta vastaavaa järjestelmää. Kyseisten palveluntarjoajien haastattelujen myötä pyrittiin saamaan näkemystä kutsuohjautuvan joukkoliikenteen toimivuudesta ja kokemuksista muilla paikkakunnilla.

Palveluntarjoajat, joiden kanssa käytiin keskustelua, olivat Oy Matkahuolto AB, Sitowise Oy, FCG Smart Transportation Oy ja Vinka Oy. Kaikki ovat olleet joko toteuttamassa tai mukana jonkinlaisessa roolissa kutsuohjautuvan joukkoliikenteen suunnittelussa. Keskustelut olivat vapaamuotoisia, ja niissä käsiteltiin digitaalisia ratkaisuja, kutsuohjautuvuutta ja älykkäiden toimintojen mahdollisuuksia. Suurimpina haasteina esiin nousivat kutsuohjautuvan joukkoliikenteen vaikutus taksitoimintaan, asiakkaiden riittävyys koskien erityisesti haja-asutusalueita ja tulevaisuudessa puhtaamman liikumisen luomat haasteet erityisesti kutsuohjautuvalle liikenteelle.

Kutsuohjautuva joukkoliikenne muistuttaa monin tavoin taksiliikennettä (liikkuminen ei tapahdu rajoitetusti pysäkkien reitillä, vaan asiakkaan tarpeen mukaan), ja sen myötä saattaa syödä taksitoiminnalta asiakkaita. Toisaalta kutsuohjautuva joukkoliikenne tarjoaa mahdollisesti hitaamman vaihtoehdon ja taksissa on aina varmuudella yksityinen kyyti, eikä muita tule samaan autoon toisin kuin takseissa. Myöskin haja-asutusalueet ovat kutsuohjautuvuudelle haasteellisia pitkien etäisyyksien ja sen myötä reittien optimoinnin takia. Pitkät etäisyydet ja jatkuva ajo johtavat taas tulevaisuudessa ympäristöystävällisemmän ajamisen haasteisiin, kun sähköllä toimivia kulkuvälineitä saattaa joutua lataamaan pitkiäkin aikoja, jolloin yksi kulkuväline on tällöin pois käytöstä.

Mahdollisuuksia nähtiin kuitenkin paljon, sillä kutsuohjautuva joukkoliikenne yhdistää taksin ja julkisen liikenteen hyviä puolia. Kutsuohjautuvuudessa kuljetaan aina tarpeen mukaan, ja samalla kutsuohjautuva joukkoliikenne pystyy toimimaan syöttöliikenteenä isoille väylille, joissa on säännöllisempiä vakiovuoroja. Sama pätee toisinkin päin, eli isommilta väyliltä pois pääseminen luo uudenlaisen näkökulman, kun vakiovuoron pysäkiltä pääsee jatkamaan joko suoraan kotiin tai vähintäänkin lähistölle joukkoliikenteen turvin.

Palveluntarjoajien kanssa käydyistä keskusteluista ilmeni yleisesti ottaen, että kutsukyytiratkaisut voivat tuoda uusia mahdollisuuksia sote-kuljetuksiinkin taajamien sisällä. Nämä lisäävät käyttöastetta, minkä myötä pystyttäisiin osittain rahoittamaan sellaisia vuorokauden aikoja, jolloin ei välttämättä asiakkaita ole riittävästi. Nykyiset palveluliikennelinjat myötäilevät hieman vastaavanlaista palvelua, ja nekin ovat luultavasti helpohkosti muutettavissa uuteen konseptiin.

Keskusteluihin osallistuneilla eri palveluntarjoajilla oli varsin yhtenäinen ajatusmaailma. Kutsuohjautuvan joukkoliikenteen mahdollisuudet nähdään positiivisena asiana – varsinkin, jos siihen saadaan yhdistettyä sote-kuljetuksiakin. Lisäksi pilotit muualla Suomessa ovat saaneet positiivista palautetta kuluttajilta. Kutsuohjautuvuus koetaan hyvänä ratkaisuna, kun tarvitsisi päästä etäämmältä palvelujen tai harrastusten pariin.

Liikenteen järjestämiseen saatavilla olevat digitaaliset ratkaisut

Nysse Mobiili tarjoaa kattavasti Tampereella ja Tampereen lähialueilla kaikkia eri liikkumismuotoja, kuten paikallisbussit ja raitiovaunut, joiden lisäksi on eri lipputyypit saatavilla matkustusvyöhykkeineen. Sovellus toimii paikallis- ja lähiliikenteen tarpeisiin hyvin. Sama pätee myös Fölin (Turun seutu) ja HSL:n (pääkaupunkiseutu) sovelluksiin, joita tarkasteltiin myös hankkeessa. Sovellukset toimivat pitkälti samalla käyttöperiaatteella.

Matkahuollolla on olemassa Matkahuolto Reitit ja Liput -sovellus, joka tarjoaa osittain ratkaisua matkaketjujen luomiseen. Kyseisellä sovelluksella on pyritty yhdistämään avointen lähdekoodien avulla eri palveluntarjoajien matkoja ja lippuja. Tällöin pystyy saamaan myös kaikki joukkoliikenteessä tarvittavat liput samaan sovellukseen. Sovelluksessa ei ole kuitenkaan kaikkia palveluntarjoajia. Erityisesti pienemmillä paikkakunnilla tai pienempien paikkakuntien välisille matkoille ei välttämättä löydy sovelluksesta matkustusvaihtoehtoa. Isompien paikkakuntien välillä kuitenkin sovelluksen avulla pystyy hyvinkin matkustamaan.

Nysse Mobiilia testattiin sillä ajatuksella, että samalla testataan Raumalta liikkuminen Tampereelle, Tampereella jatkoyhteyksien toimivuutta ja Tampereen seudulla liikkumista julkisen liikenteen avulla käyttäen *Nysse Mobiilia*. Tavoitteina testauksella oli selvittää Rauma–Tampere-välin kaukoyhteys ja tutustua *Nysse Mobiiliin* eri ominaisuuksiin mahdollisimman kattavasti. Ominaisuuksien osalta haluttiin tutkia käyttöliittymän toiminta, maksamisen helppous, kyytien varaaminen ja ostaminen, lipun käyttäminen sovelluksessa, sekä yleisesti ottaen miten kattavasti tietoa on saatavilla yksittäisen sovelluksen kautta.

Kun Nysse Mobiilia lähdettiin testaamaan, haluttiin päästä Tampereen seudulle julkisia käyttämällä. Raumalta tämä ei kuitenkaan ollut kaikista yksinkertaisin kuvio, sillä pandemian takia bussivuoroja oli vähennetty ja junavuoroja Tampereelle lähti Porista ja Kokemäeltä. Näin ollen suoraa yhteyttä oli vaikea saada ensin Tampereelle ja vielä takaisin Raumalle. Linjalta ja vuorolta toiselle vaihtaen olisi päässyt Raumalta Tampereelle, mutta matkustusajat olisivat kasvaneet merkittävästi, joten käytännöllisin ratkaisu oli suunnata ensin Poriin autolla ja sieltä junalla Tampereelle.

Junalla matkustaminen Pori–Tampere-välillä oli helppoa ja mutkatonta. Samalla pystyi tekemään töitä, mikä oli erittäin suuri etu junalla matkustaessa. Määränpäässä eli Tampereella jatkoyhteydet olivat hyvin saavutettavissa joko rautatieaseman välittömässä läheisyydessä tai lyhyen kävelymatkan päässä. Lisäksi jatkoyhteyksien selvittämiseen käytettiin Nysse Mobiili -sovellusta, joka näytti, kuinka kaukana on se pysäkki, josta jatkoyhteys lähti. Näin ollen jatkoyhteydet Tampereen rautatieasemalta olivat hyvin saatavilla.

Tampereen paikallis- ja lähiliikennettä kokeiltiin niin Tampereen sisällä kuin Tampereen naapuripaikkakunnilla. Lähes kaikilla matkoilla Nysse Mobiili toimi ongelmitta. Yhtenä poikkeuksena oli kuitenkin, kun pariinkin otteeseen bussivuoro näkyi Nysse Mobiilissa, mutta jostain syystä katosi. Tällöin oletettiin, että vuoro on peruuntunut, vaikkei mitään ilmoitusta tullutkaan vuoron peruuntumisesta. Kyseinen bussi kuitenkin saapui, vaikka vuoro oli kadonnut Nysse Mobiilista.

Toisena haasteena oli paikallisjunaliikenne. Tampereella ei suoranaisesti ole omia paikallisjunia, vaan kaukojuniin on mahdollista mennä kyytiin, jos oli ostettuna paikallisliikenteeseen sopiva lippu. Esimerkiksi Nokia–Tampere-välin pystyi kulkemaan tällä tavalla. Tätä ei kuitenkaan päästy kokeilemaan, sillä Nysse Mobiilissa nämä vuorot eivät näkyneet selkeästi. Vasta jälkikäteen selvisi, miten kaukojunia pystyi hyödyntämään paikallisjunina.

Nysse Mobiili oli kaiken kaikkiaan käyttöliittymältään selkeä ja toimiva. Sovellus näytti, milloin jonkin tietyn linjan tai vuoron kulkuväline saapuu pysäkillä. Näin ollen voi suhteellisen tarkasti tietää, milloin suunnilleen oma kulkuväline on paikalla.

Ukikyty-pilotti käynnistettiin joulukuussa 2021, ja sen piti alun perin jatkua kesäkuun 2022 alkuun. Toukokuussa 2022 *Ukikyty* sai kuitenkin jatkoa kasvaneen suosionsa myötä. *Ukikyty* noudattelee kutsuohjautuvan joukkoliikenteen mallia, eli palvelu tarjoaa asiakkaiden omien tarpeiden mukaan reittejä ja aikatauluja. Reitit muodostuvat automaattisesti samaan aikaan ja samaan suuntaan kulkevien asiakkaiden tilausten mukaisesti.

SataMaa-hankkeessa käytiin kokeilemassa *Ukikytyä*, sen toimivuutta ja käyttöä. Käytössä oli Matkahuollon Reitit ja Liput -sovellus, jonka avulla tilattiin ja maksettiin kyydit. Mahdollisuutena olisi ollut myös soittaa asiakaspalveluun, josta voi tilata kyydin. Itse testausta lähdettiin toteuttamaan Kalannin taajamasta, joka on vajaan kymmenen kilometrin päässä Uudenkaupungin keskustasta. *Ukikyty* laajeni Kalantiin kesän 2022 alkupuolella. Testauksessa päätettiin kokeilla matkustaa *Ukikyty*dillä mahdollisimman pitkä matka taajamasta toiseen, ja Kalanti valittiin lähtöpisteeksi.

Sovellusta käytettäessä kyydin tilaaminen oli helpohkoa, vaikka ensimmäistä kertaa käyttöön ottaessa joutuikin syöttämään erilaisia tietoja. Maksuvaihtoehtoja oli puolestaan melko suppeasti, sillä vaihtoehtoina oli ainoastaan suoraan maksukortilla maksaminen sekä Google Payn tai Apple Payn käyttäminen. Esimerkiksi verkkopankkia tai Mobile Payta ei ollut lainkaan tarjolla. Kun matkan pääsi maksamaan tietojen syöttämisen jälkeen, kaikki sujui mutkattomasti.

Kyyti vahvistettiin nopeasti, minkä jälkeen sovelluksessa näkyi paikka, josta auto tulee noutamaan. Sijainti näkyi sovelluksen kartassa, minkä lisäksi sovellus näytti paikan myös kirjoitettuna suhteellisen tarkasti, esimerkiksi "auto tulee kukkakaupan edustalle". Tämä ominaisuus helpottaa merkittävästi eri käyttäjäryhmiä.

Saapumisaika, joka ilmoitettiin sovelluksessa, näytettiin aluksi tarkasti, mutta se saattoi muuttua odotuksen aikana. Merkittävää muutosta ei kuitenkaan tapahtunut, vaan arvioitu saapumisaika saattoi muuttua minuuteilla ja näin ollen aika pysyi inhimillisenä. Autoa pystyi seuraamaan odotellessa reaaliaikaisesti, joten sen avulla pystyi myös hieman hahmottamaan kauanko kestää kyydin saapumisessa. Kyytiin nousemisen yhteydessä ei tarvinnut enää huolehtia lipun näyttämisestä tai matkan todentamisesta sen enempää. Toisaalta kyytiin ei noussut muita kyseiseltä paikalta.

Matkustaminen tapahtui käytännön tasolla tilataksilla, joka on varmastikin riittävä tilojen suhteen Ukikyidin operoimalla alueella. Vaihtoehtona voisi olla myös minibussi, jos päivittäiset asiakasmäärät olisivat isompia. Kyytikin oli verrattavissa taksilla matkustamiseen, kun lähtö- ja päätepaikka on itse määrittämässä paikoissa. Perinteiseen taksimatkailuun verrattuna kutsuohjautuvassa joukkoliikenteessä on aina mahdollisuus, että matkan varrelta tulee kyytiin joku muukin asiakas, joka on matkalla samaan suuntaan.

Testauksen aikana kukaan ei noussut samaan aikaan kyytiin, joten yhteiskuljetuksesta ei testauksessa saatu kokemusta. Tosin toisella matkalla kuljettaja sanoi, että samaan aikaan tuli toinenkin tilaus, ja järjestelmä antoi ohjeeksi noukkia asiakkaan samaan kyytiin. Asiakas kuitenkin oli jonkin verran ajettavasta reitistä sivussa, ja reitti olisi ilmeisesti kiertänyt hieman taakseen päin, joten tätä asiakasta ei haettu samaan kyytiin.

Testauksen aikana ei ilmennyt merkittäviä puutteita tai hankaluuksia sovelluksen käytössä. Ukikyty koettiin erittäin helppokäyttöiseksi ja näppäräksi tavaksi liikkua. Isoin puute oli enakkoon varatun kyydin peruuttaminen helposti ja nopeasti, jos kyytiä ei tarvitsekaan. Toisena, ehkä hieman pienempänä puutteena, oli enakkovarauksen ajan muuttaminen, jos olikin jo valmis nousemaan aiemmin kyytiin. Nämä ovat kuitenkin sovelluksen hiomista ja itse Ukikyidin toiminnallisuus ja sujuvuus olivat hyvällä tasolla.



Testauksen perusteella kutsuohjautuva joukkoliikenne voisi olla potentiaalinen ratkaisu erityisesti pienempiin kuntiin tai kaupunkeihin. Myös joiltain kaupunkialueilta tai taajamista voisi olla kutsuohjautuvaa syöttöliikennettä isommille väylille. Satakunta on maakuntana monilta osin sopiva kutsuohjautuvaan joukkoliikenteeseen, joten pelkästään yksittäisenkin kokeilukerran perusteella voisi olla täysin perusteltua lähteä kokeilemaan kutsuohjautuvaa joukkoliikennettä myös Satakunnassa.

Näkemyksiä digitaalisten ratkaisujen ominaisuuksista

Työpajojen anti oli kattava ja odotettua laajempi. Työpajojen tarkoituksena oli kerätä pääasiassa materiaalia digitaalisten ratkaisujen ominaisuuksista ja joukkoliikenteen käyttöä helpottavista ratkaisuista, mutta työpajat tuottivatkin materiaalia myös muihin hankkeen teemoihin. Digitaalisiin ratkaisuihin saatiin kuitenkin kattavasti uusia näkökulmia ja mahdollisia ratkaisuja, joita pystyy jo sellaisenaan hyödyntämään. Ideoita täytyy tietenkin jalostaa oman alueen tarpeisiin ja tavoitteisiin sopiviksi. Tässä luvussa esitellään työpajojen fokukseen eli digitaalisiin ratkaisuihin liittyvät tulokset. Työpajoissa kerätyt ideat ovat kokonaisuudessaan liitteessä neljä. Digitaalisten ratkaisujen suhteen haettiin ideoita tällä hetkellä jo olemassa olevista ratkaisuista ja lisäksi ilman rajoitteita ideoiden, mitä kaikkea voisi olla tulevaisuudessa. Ideoinnissa pyrittiin hyödyntämään ominaisuuksia, joita on nyt jo erilaisissa sovelluksissa käytössä, ja lähdettiin soveltamaan näitä myös joukkoliikenteen tarpeisiin.

Tuloksista korostuu kolme isompaa teemaa, jotka ovat digitaaliset ratkaisut, joukkoliikenteen reitit ja käyttö sekä yleiset kehittämiskohteet tai tällä hetkellä korostuvat puutteet.

Useaan kertaan esiin nousi idea sivustosta tai sovelluksesta, johon olisi koottu mahdollisimman monen palveluntarjoajan matkat. Vertauksena mainittiin Hotels.com-sivusto, joka tarjoaa majoituspalveluita kootusti. Sivusto tai sovellus, jossa olisi mahdollisimman monen palveluntarjoajan matkat tarjolla, helpottaisi kulkuvälineen valintaa ja loisi enemmän kilpailua palveluntarjoajien kesken. Samaan yhteyteen voisi lisätä pysäkit, aikataulut ja reitit. Tällöin saadaan myös matkustamiseen liittyvät olennaiset tiedot esille asiakkaille.

Palvelun tarjoaminen keskitetysti yhdestä sivustosta tai sovelluksesta tuo myös seuraavana ulottuvuutena sen, että maksaminen ja liput pitäisi saada samaan palveluun. Tällöin kaikki joukkoliikenteeseen liittyvät toiminnot olisivat samalla alustalla, mikä helpottaisi merkittävästi joukkoliikenteellä matkustamista. Huomiona saatiin kuitenkin, että kaikille käyttäjäryhmille sivusto tai sovellus ei ole tarpeeksi saavutettava, joten on tärkeää pitää myös perinteisempi soittamisen ja kulkuvälineessä maksamisen mahdollisuus. Verkkoalustalla toimivaan ratkaisuun voitaisiin yrittää toteuttaa myös puheohjautuvuus, mikä voi kuitenkin muodostua monimutkaiseksi kokonaisuudeksi joukkoliikenteen yhteydessä.

Digitaalisilta ominaisuuksilta odotetaan ennen kaikkea selkeyttä ja toimivuutta. Toisin sanoen liian monimutkainen ja haastava luultavasti ennemminkin karkottaa käyttäjiä kuin lisää niitä. Helppokäyttöisyys ei ole kuitenkaan yksinkertainen asia, sillä asioita koetaan eri tavoilla. Lisäksi mitä enemmän sama alusta tarjoaa palveluita, sitä helpommin myös helppokäyttöisyys kärsii.

Työpajoissa pyydettiin ideoimaan myös tulevaisuuteen eri liikkumismuotojen ja muutosten kannalta. Näiden myötä nousi esille car sharing -tyyppistä matkustamista, jossa jaetaan saman auton käyttöä useammalle ikään kuin kimpakyytien muodossa. Tämän kaltaisessa liikkumisessa voisi olla kuitenkin käytössä myös vuokra- ja yhteiskäyttöautot eli samaan kyytiin pääsee useampi samaan suuntaan kulkeva. Tällöin vieraita tai tuntemattomia tulisi kyytiin, mutta vastineeksi kulut jakaantuisivat useammalle.

Hieman vastaavana ideana saatiin henkilö- ja tavaraliikenteen yhdistämistä. Tämän kaltaisessa mallissa ehdotettiin, että joku, joka kulkee yksin tai autossa on muuten tilaa, voisi kuljettaa samaan suuntaan toimitettavaa pienrahtia, kuten paketteja. Tällöin rahdin kuljettamisesta saisi kulukorvausta ja tavaratoimitukset saattaisivat nopeutua. Tämän myötä nousee suurena kysymysmerkkinä toimituksen luotettavuus, jota pystyisi luultavimmin ratkaisemaan ainakin osittain sopimuskäytänteillä ja kuljetuksen luotettavuuden arvioinnilla.

Pidemmällä aikavälillä työpajoissa nousi esille polttoainehinnat, jotka ovat olleet kasvussa. Tämän uskottiin kasvattavan joukkoliikenteen suosiota ja käyttömääriä. Yhtenä nostona saatiin kuitenkin myös, että julkisen liikenteen perusidea ei ole muuttunut kymmeneen vuosiin. Tässä uskottiin siihen, että konseptin muuttamisella voisi olla myös merkitystä käytettävyyteen ja houkuttelevuuteen.

Muita yksittäisiä esiin nousseita ideoita:

- STOP-napin lisääminen esimerkiksi sovellukseen ja samalla saapumisaika kohdepysäkillä
- Lisätyn todellisuuden (AR) hyödyntäminen, esimerkiksi sovellukseen on merkattu oikea pysäkki, joka löytyy kamerasta katsomalla
- Matkustajamäärien näkyminen sille reitille, johon on menossa tai jolla matkustaa
- Häiriöilmoitukset, myöhästymiset ja reittimuutokset reitille, johon on ostettu lippu
- Kutsuohjautuvassa liikenteessä kulkuvälineen seuranta ja muutoksien tekeminen matkaan helpoksi sekä kielivalikoima kattavaksi
- Verovähennyksiin suoraan tiedot joukkoliikenteen käytöstä: yhteistyö eri tahojen kanssa
- Google Mapsin valmiiden ratkaisujen hyödyntäminen, kuten paikannus ja eri kulkuvälineiden vertailu (auton ja polkupyörän matka-ajat → junan ja bussin matka-ajat)
- Virtuaaliset pysäkit (sovelluksessa) paikallisliikenteessä, jolloin ei tarvitse rakentaa infraa ja pystytään selvittämään aluekohtaisesti käyttöasteita
- Kaukoliikenteen pysäkillä painike, jolla voi ilmoittaa kuljettajalle, että pysäkillä odottaa joku; yhdistettävissä sovellukseen tai alustalle

Uudet digitaaliset ratkaisut, joissa hyödynnetään erilaisia teknologioita, eivät välttämättä ole lyhyen aikavälin suunnitelman mukaisesti toteutettavia, mutta pitkällä aikavälillä uusia teknologioita pystyisi ottamaan käyttöön myös joukkoliikenteessä. Kokonaan uuden sovelluksen rakentaminen on työlästä, mutta toisaalta valmiitakin ratkaisuja voi kehittää edelleen. Uusi sovellus kuitenkin mahdollistaisi esimerkiksi virtuaaliset linja-autopysäkit ja kutsuohjatun joukkoliikenteen. Sovellus onkin varteenotettava mahdollisuus toteutettavaksi joko lyhyellä tai pitkällä aikavälillä. Pitkällä aikavälillä sovellukseen saa lisättyä lisää ominaisuuksia ja sen saisi mahdollisesti integroitua muiden sovellusten kanssa, joten kehitystyötä voi aloittaa ajoissa.

Digitaaliset ratkaisut pyörivät pitkälti sen ympärillä, että jonkinlainen sovellus tarvittaisiin, joka on puolestaan yhteydessä "ulkomaailmaan" joukkoliikenteen silmin. Tällöin kuluttajalla olisi käytössä yksi sovellus, jolla saa kaikki joukkoliikenteen palvelut käden ulottuville. Tulevaisuudessa tällaiseen sovellukseen olisi myös mahdollista lisätä ominaisuuksia mahdollisuuksien mukaan, kuten joukkoliikenteen käytöstä saatavien verovähennysten automaattinen lähettäminen, reaaliaikainen seuranta omalle reitille (ongelmatilanteet, kulkuvälineen täyttöaste ja pysäkeillä parempi tiedottaminen) sekä uuden kulkuvälineen tilaaminen määränpähän (esim. kutsuohjattu paikallisliikenne, taksi, kaupunkipyörä).

Päätelmät ja jatkotoimenpiteet

Hankkeen tuloksista saatiin kattavasti tietoa ja ehdotuksia Satakunnan joukkoliikenteen kehittämistä varten. Koostetun tietopaketin toivotaan hyödyttävän kaikkia Satakunnan kaupunkeja ja kuntia sekä palveluntarjoajia. Kehitystyön myötä myös kuluttajat hyötyvät ja mahdollisuutena on joukkoliikenteen kasvava suosio ja parempi käyttöaste. Vaikka toiveita ja ideoita riittää, on muistettava realiteetit, jotka rajoittavat ideoiden toteutusta. Satakunnassa joukkoliikenteen kattavaa järjestämistä hankaloittaa väestön vähäisyys. Yhteinen sovellus tai muulla tavoin selkeämmäksi yhtenäistetty alueellinen liikenne olisi kuluttajan näkökulmasta helpointa. Markkinaehtoisessa liikenteessä palveluntarjoajilla on kuitenkin oikeus itse päättää, miten järjestävät palvelunsa ja kenen kanssa tekevät yhteistyötä. On ymmärrettävää, että kilpailuasemassa olevien yritysten on pidettävä huolta omasta kilpailukyvystään.

Kaiken kaikkiaan kuluttajat ovat kiinnostuneita julkisen liikenteen tilasta ja halukkaita käyttämään joukkoliikenteen palveluja. Nykyiseen tilanteeseen ollaan tyytymättömiä, sillä joukkoliikenne palvelee lähinnä kaupunkialueiden asukkaita. Maaseudulla oman auton käyttäminen on käytännössä välttämätöntä. Myös haastatellut toimijat ovat halukkaita kehittämään joukkoliikennettä, mutta sitä varten tarvittaisiin enemmän alueellista yhteistyötä. Satakunnan joukkoliikenteen haasteena on harva asutus. Liikenteen käyttäjien on päästävä ensin kotoaan asemille ja pysäkeille, jotta joukkoliikenteen äärelle pääsee. Ratkaisuksi on esitetty syöttöliikenteen kehittämistä kutsuohjatulla joukkoliikenteellä. Kutsuohjattu kuljetus takaisi pääsyn valtateiden pysäkeille ja matkakeskuksiin. Omalle autolle ei tarvitsisi löytää pysäköintipaikkaa pysäkkien ja asemien läheisyydestä.

Joukkoliikenteen mielekkyyteen vaikuttaa helppokäyttöisyys. Kyselyn vastauksista käy selvästi ilmi, että oman auton suosimiseen kuljetusmuotona vaikuttaa joukkoliikenteen käytön monimutkaisuus. Kyse ei pääasiassa ole siitä, että sovelluksia olisi vaikeaa käyttää. Sen sijaan reittien ja aikataulujen etsiminen sekä erilaisten lipputyyppeiden ostaminen koetaan hankalaksi. Yksi matalan kynnyksen kehitysehdotus Satakunnan joukkoliikenteen tilaajille ja tarjoajille olisikin tarkastella uudelleen reitti- ja aikataulutietojen esitystapaa ja -paikkoja. Miten tiedot löytyisivät helpoiten? Onko reitit mahdollista esittää selkeämmin? Kyselyvastauksissa nostettiin esiin myös se, että pysäkkien nimet jäävät joskus jopa paikallisille joukkoliikenteen käyttäjille hämärän peittoon. Voiko pysäkin sijaintia havainnollistaa konkreettisemmin?

Helppokäyttöisyyteen vaikuttaa vastaajien mukaan myös se, kuinka montaa sovellusta, ohjelmistoa tai verkkosivua tarvitsee käyttää löytääkseen matkaketjun koko tarvitsemalleen reitille. Eri palveluntarjoajien vuorot löytyvät eri paikoista, joten matkojen ketjuttaminen omin avuin on kuluttajalle haastavaa. Tähän tarpeeseen vastaa osittain jo Matkahuollon Reitit ja Liput -sovellus, jossa eri palveluntarjoajien vuoroja voi löytää, vaikka niille ei saisi ostettua lippua sovelluksesta. Mikäli Satakunnassa lähdetään toteuttamaan kaukoliikennepilottia, on sen järjestämisessä otettava huomioon palvelun helppokäyttöisyys, johon liittyy vahvasti yhteyksien helppo ketjuttaminen.

Pysäkkejä toivotaan enemmän kaupunkien ja pääväylien ulkopuolelle. Toisaalta pysäkkien kunto ei vaikuttanut ihmisten halukkuuteen käyttää julkista liikennettä. Lisäksi työpajoissa esiin nousi ajatus pysäköintimyydestä, eli kyytiin voisi nousta mistä tahansa. Näiden havaintojen perusteella voisi kaukoliikennepilotissakin olla hyödyllistä lähteä toteuttamaan täysin vanhoista linjoista ja pysäkeistä irtautunutta joukkoliikennettä, joka vastaisi paremmin harvaan asuttujen seutujen tarpeisiin. Mahdollisuuksien salliessa pysäköintimyyteen olisi mahdollista yhdistää kuljetusten seuranta, jonka avulla saataisiin tietoa siitä, mistä ihmiset haluavat nousta kyytiin ja jäädä kyydistä. Näin puolestaan voidaan tarpeen tullen kehittää olemassa olevaa reitistöä mielekkäämmäksi.

Niin kuluttajien kuin maakunnan toimijoiden mukaan markkinointia olisi hyvä tehostaa. Kyselyvastausten joukossa oli ehdotuksia, joista joukkoliikenteen järjestäjät ja tilaajat voivat mahdollisesti lähteä liikkeelle kehitystyössään. Tällaisia ehdotuksia olivat esimerkiksi sesonkikampanjat, perhe- ja ryhmäliput, erilaiset liikennetempaukset ja niin sanotut avoimien ovien päivät, jolloin joukkoliikenteen palveluiden käyttöön saisi opastusta ja niitä voisi päivän ajan kokeilla kiinteällä hinnalla. Markkinoinnissa tärkeänä pidettiin erilaisista tarjouksista tiedottamista sekä selkeämpää viestintää aikatauluista ja reiteistä. Nämä piirteet on suositeltavaa huomioida myös kutsuohjattua liikennettä pilotoitaessa.

Hankkeessa kerättyjen näkemysten mukaan Satakunnassa oltaisiin valmiita käyttämään julkista liikennettä enemmän ja kokeilemaan kutsuohjattua liikennettä erityisesti syöttöliikenteenä ja syrjäseutujen saavuttamiseksi. Kokeiluista on jo kokemusta eri puolilla Suomea, ja sopivia ohjelmistojakin löytyy tarkoitukseen. Seuraava askel on selvittää ja sitouttaa kiinnostuneet osapuolet matalan kynnyksen kokeiluun, jotta maakunnan todellinen tarve ja valmius käyttää joukkoliikennettä enemmän hyödyksi saadaan selville. Parhaassa tapauksessa kokeilu tuottaa arvokasta informaatiota todellisista reitti- ja aikataulutarpeista sekä asiakasvolyyminä, minkä pohjalta voidaan lähteä suunnittelemaan maakunnanlaajuisesti liikennettä uudesta näkökulmasta, niin että se vastaa Satakunnan omiin tarpeisiin ja palvelee yhteyksiä muualle maahan optimaalisesti.

LÄHTEET

Ahonen, Merja, Dersten, Riitta, Nummelin, Aino, Olenius, Meri & Seppälä, Taija 2021. *Satakunnan ilmasto- ja energiastrategia 2030*. Canemure-hankkeen (SAMK) tuottama työkalupakki ilmastonmuutoksen hillintään. Satakunnan ammattikorkeakoulu. Saatavilla verkossa: <https://satakunta.fi/wp-content/uploads/2021/09/satakunnan-ilmasto-ja-energiastrategia.pdf>.

door2door. (n.d.). Haettu 30.08.2022 osoitteesta <https://door2door.io/en/mobility-gap/>

Kasvun mahdollisuus – Satakunnan tavoitteet ja toimenpiteet koronapandemiasta toipumiseen ja uuteen kasvuun. Loppuraportti 14.12.2020. Satakuntaliitto. Saatavilla verkossa: <https://satakunta.fi/wp-content/uploads/2020/11/Satakunnan-kasvun-mahdollisuus-loppuraportti-MH-21.12.2020.pdf>

Maasdigiboksi. (28.02.2019). *Kutsuohjattu liikenne parantamaan liikenteen tehokkuutta ja palvelutasoa*. https://projectsites.vtt.fi/sites/maasdigiboksi/files/MaasDigiboksi_Casekortti_kutsuohjattuliikenne.pdf

Ostamo, Iira & Toivonen, Kalle 2022. *Satakunnan saavutettavuus 2025*. Saatavilla verkossa: <https://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2022092660214>

Padam Mobility. (n.d.). Haettu 30.08.2022 osoitteesta <https://padam-mobility.com/en/references/>

Peltonen, Risto 2021. *Satakunnan henkilöliikenneselvitys 2021*. Saatavilla verkossa: <https://pori.cloudnc.fi/download/noname/%7B79fa02df-bfce-4b7a-86c6-be026d3a5a07%7D/2102932>

Rauman kaupunki 2020. *Henkilöjunaliikenteen liikennöintiselvitys*. Saatavilla verkossa: <https://www.rauma.fi/wp-content/uploads/2020/05/Liikennöintiselvitys-henkilöjunaliikenteesta.pdf>.

Salomaa, Jonne 2020. *Kutsuohjatun kaupunkiliikenteen sovellukset*. AMK-opinnäytetyö, Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Saatavilla verkossa: <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2020121127651>

LIITTEET

LIITE 1

Kysely yksityisille henkilöille Satakunnan joukkoliikenteen nykytilasta ja sen kehittämisestä

Kysely yksityisille henkilöille Satakunnan joukkoliikenteen nykytilasta ja sen kehittämisestä vuoteen 2025

Kyselyyn vastaaminen on vapaaehtoista eikä Sinulta kysytä suoria henkilötietoja tai työyhteisöä. Kyselyn toteuttaa SAMKin tutkimusryhmä osana Maailmalta Satakuntaan ja Satakunnasta maailmalle (SataMaa) -hanketta, joka liittyy Satakuntaliiton ”Kasvun mahdollisuus” -suunnitelman kohtaan 6.0 Infrastruktuuri ja tulevaisuuden liikenne Satakunnassa -kokonaisuuteen.

Päätavoitteena hankkeessa on selvittää Satakunnan joukkoliikenteen yhteyksien nykytila ja haluttu tulevaisuuden tila, millaisia joukkoliikenneyhteyksien tulisi olla Satakunnan paremman elinvoiman kannalta sekä löytää alusta/sovellus, jolla pystytään toteuttamaan kaukoliikennepilotti automaattisesti, mutta samalla asiakas- ja liikennöitsijäystävällisesti.

Pitkällä aikavälillä tavoitteina on lisätä joukkoliikenteen saavutettavuutta ja käyttöä sekä samalla lisätä Satakunnan saavutettavuutta, työssäkäyntiä ja matkailua joukkoliikenteen avulla. Joukkoliikenteen käytön lisääntyminen vähentäisi henkilöautoliikennettä ja näin myös päästöjä.

Kaikki Satakunnan kunnat voivat käyttää saatuja tuloksia hyväkseen omien henkilökuljetuksiensa kehittämässä ja lisäksi kunnat voivat toimia yhdessä ja tehdä työtä yhteisen tahtotilan saavuttamiseksi.

Vastaukset tallennetaan SAMKin kaksinkertaisella salasanalla suojatulle palvelimelle, eikä vastauksiin ole pääsyä kuin tutkimusryhmän työntekijöillä. Kyselyyn osallistumisesta ei ole Sinulle henkilökohtaisesti hyötyä tai haittaa, eikä siitä koidu Sinulle ylimääräisiä kustannuksia. Kyselystä saatavat tulokset ovat julkisia ja niitä hyödynnetään hankkeen toiminnassa sekä niistä kirjoitetaan erilaisia julkaisuja ja sähköinen loppuraportti, joka on vapaasti saatavilla verkossa. Sinua tai työyhteisöäsi ei voida tunnistaa tuloksista tehtävistä julkaisuista. Hanke kestää 1.4.2021-31.3.2022. Tuloksista ei informoida yksittäisiä vastaajia erikseen.

Voit kysyä kyselyyn liittyvistä asioista tutkimusryhmän jäseniltä:

Projektipäällikkö Kalle Toivonen: kalle.e.toivonen@samk.fi

Projektitutkija Kristiina Alanko-Viljanen: kristiina.2.alanko-viljanen@samk.fi

Lisätietoa hankkeesta osoitteesta <https://www.samk.fi/tyoelama-ja-tutkimus/hankkeet/?RepoProject=61122136>

*Pakollinen

1. Sukupuolesi? *

Merkitse vain yksi soikio.

- Mies
- Nainen
- Muu
- En halua kertoa

2. Ikäsi?

Merkitse vain yksi soikio.

- alle 15 vuotta
- 16 - 25 vuotta
- 26 - 35 vuotta
- 36 - 45 vuotta
- 46 - 55 vuotta
- 56 - 65 vuotta
- 66 - 75 vuotta
- yli 76 vuotta

3. Asuinpaikkakuntasi?

4. Onko teillä käytössänne oma auto?

Merkitse vain yksi soikio.

- Kyllä, taloudessamme on 1 auto
- Kyllä, taloudessamme on enemmän kuin 1 auto
- Ei
- Muu: _____

5. Käytätkö lyhyillä matkoilla julkista liikennettä vai omaa autoa?

Merkitse vain yksi soikio.

- Julkinen liikenne, bussi
- Julkinen liikenne, juna
- Oma auto
- Muu: _____

6. Mitkä ovat syitä siihen, että käytätte vastaamaanne kulkuneuvoa?

7. Mikä on kulkuneuvo, jota käytätte eniten kaukoliikenteessä/ pidemmällä matkoilla?

Merkitse vain yksi soikio.

- Julkinen liikenne, bussi
- Julkinen liikenne, juna
- Julkinen liikenne, lentokone
- Oma auto
- Muu: _____

8. Mitkä ovat syitä siihen, että käytätte vastaamaanne kulkuneuvoa?

9. Mihin tarkoitukseen eniten käytätte joukkoliikennettä (bussi, juna, lentokone)?

Merkitse vain yksi soikio.

- Koulumatka
- Työmatka
- Työasiamatkailu
- Asiointi, kaupassa käynti
- Vapaa-ajan matkustelu
- Muu: _____

10. Onko lippujen ostaminen mielestäsi tarpeeksi helppoa vai onko se este, jonka vuoksi et käytä joukkoliikennettä (bussi, juna, lentokone)? Ovatko nykyiset lipputyypit ja lippujen latauspaikat mielestäsi hyviä vai ehdottaisitko niihin jotain uudistusta?

11. Ovatko joukkoliikenteen lippujen hinnat mielestäsi hyvät?

Merkitse vain yksi soikio.

- Kyllä
- Ei

12. Jos vastasit, että "ei", niin tuleeko mieleesi ideoita, miten lippujen hintoja tulisi kehittää?

13. Onko lippujen suhteen jotain ominaisuuksia tai kehitettävää, mikä mielestäsi lisäisi joukkoliikenteen houkuttelevuutta?

14. Ovatko joukkoliikenteen (bussi, juna, lentokone) reitit ja aikataulut hyvät?

Merkitse vain yksi soikio.

Kyllä

Ei

15. Jos vastasit että "ei", niin ovatko reitit tai aikataulut este, jonka vuoksi et käytä joukkoliikennettä? Olisiko sinulla kehitysehdotuksia niihin?

16. Ovatko joukkoliikenteen pysäkit hyvä kuntoisia, siistejä ja houkuttelevia, jotta niissä on mukava odotella bussin ja junan saapumista? Vaikuttaako tämä mitenkään päätökseesi, käytätkö joukkoliikennettä?

17. Minne toivoisit teidän paikkakunnaltanne parempia linjayhteyksiä (eli reittiä paikasta A paikkaan B, yhdellä kulkuneuvolla tai vaihtamalla kulkuneuvoa reitin varrella)? Jonnekin tiettyyn kaupunkiin?

18. Jos Satakunnassa olisi tulevaisuudessa enemmän liityntäpysäkkejä, eli että voit jättää pyörän/ sähköpyörän tai auton liityntäpysäkille parkkiin aikarajattomasti tai saapua pysäkille esim. kutsuohjatulla minibussilla ja jatkaa matkaa joukkoliikenteellä (kiskokulkuneuvolla tai bussilla). Saisivatko nämä sinut käyttämään enemmän joukkoliikennettä? Onko jokin tietty paikka, jonne toivoisit tulevaisuudessa liityntäpysäkin? Mikä kunta, tie?

19. Tuleeko mieleesi ideoita, miten voitaisiin parantaa sitä, että Satakuntalaiset pääsisivät mahdollisimman käytännöllisesti hyödyntämään joukkoliikennettä?

Google ei ole luonut tai hyväksynyt tätä sisältöä.

Google Forms

LIITE 2

Kysymys: Onko jokin tietty paikka, jonne toivoisit tulevaisuudessa liityntäpysäkin? Mikä kunta, tie?

- | | |
|--------------------------------|---|
| Eura | |
| - Minibussiyhteys Turajärvelle | - VT8 |
| - Kiukaisten keskusta | - Lavia |
| - Paneliasta yhteys Turkuun | - Outokummuntie |
| | - Pihlava |
| | - Ulospääsy bussista Poria lähestyttäessä, ei pelkästään päätepysäkillä |
| Eurajoki | - Poikeljärvi |
| - VT8 | - Lavia-Kiikoinen väliltä yhteys Pori-Tampere-busseihin |
| - Luvia | - Niittymaa |
| - Kuivalahti | - Lattomeri |
| Harjavalta | |
| - Rautatieasema | Rauma |
| - Harolan risteys | - Lajon alue |
| - Kurrunkuja | - Pohjoiskehä |
| - Pohjoisrannantie | - Prisma & Matkahuolto |
| - Hiittenkiukaantie | - Porintien varteen |
| - Torttilantie | - Kolla |
| | - Unaja |
| Huittinen | - Juna Raumalle |
| - VT12 | - Paikallisbussi-kaukoliikenne-juna |
| - Vampula | - Kuivalahti-Eurajoki-Rauma |
| - Huhkola | - VT8 |
| | - Monnankatu |
| Kankaanpää | - K-Supermarket Arena |
| - Niinisalo | - S-Market Äyhö |
| | - Uotila |
| Kokemäki | - Kivirannantie |
| - Rautatieasema | - Kaaro |
| - Tulkkila | |
| - Peipohja | Säkylä |
| - Korkeaoja | - Varuskunta |
| | - Köyliö/Ristola |
| Merikarvia | |
| - Tuorila | Muut |
| | - 2 tieltä yhteys 8 tielle |
| Nakkila | - VT11 |
| - Rautatiepysäkki Nakkilaan | - Tie 23 |
| | - Mynämäki |
| Pori | - Ikaalinen |
| - Yyteri-Matkakeskus | - VT8 |
| - Laviantie | - VT2 |
| - Länsi-Pori | - Helsinki-Vantaan lentoasema |
| - Valajankatu | |
| - Metallinkylä | |

LIITE 3

Kysymys: Tuleeko mieleesi ideoita, miten voitaisiin parantaa sitä, että Satakuntalaiset pääsisivät mahdollisimman käytännöllisesti hyödyntämään joukkoliikennettä?

Vuorot ja aikataulut:

- Koulubussit kulkemaan ympäri vuoden: Ilman niitä seutuliikenne ei toimi
- Enemmän vuoroja: Eura, Säskylä
- Aamubussit käytössä myös loma-aikoina: Kaikki eivät lomaile samaan aikaan
- Paremmat ja pitävät aikataulut
- Vakiovuoroja pari kertaa viikossa kuntakeskusten ympärillä olevalle maaseudulle
- Lisää bussilinjoja
- Vuoroja, joissa otetaan huomioon jatkoyhteydet muualle
- Kutsuohjattu liikenne, tilauksen tekeminen helpoksi kaikille ikäryhmille
- Liityntäkuljetuksia/syöttöliikenne
- Ilta-, yö- ja viikonloppuvuoroja, myös aikaisia aamuvuoroja
- Vuoroja pikkukylistä kaupunkeihin
- Merikarvian rantatielle julkista liikennettä
- Suora vuoro tai kätevästi vaihdollinen linja lentokentälle Pori-Turku-HV
- Linjat nykyaikaisemmaksi, nopeammaksi

Kalusto ja pysäkit:

- Olemassa olevan kuljetuskaluston hyödyntäminen tehokkaammin
- Isommat bussit
- Pienempiä busseja
- Kiskobussi
- Palvelubusseja ja -takseja
- Kimppataksit
- Sähkö- tai robottibussit
- Bussit parempaan kuntoon
- Enemmän katettuja pysäkkejä
- Selkeät pysäkkikartat
- Aikataulut näkyviin pysäkeille
- Enemmän pysäkkejä käyttöön myös keskustojen ulkopuolella
- Matkakeskuksesta oikea keskus, ei pelkkä pysäkki

Raide- ja lentoliikenne:

- Yhteys Parkanon rautatieasemalle
- Junayhteys Pori-Rauma-Uusikaupunki-Turku
- Digiraide
- Junarata takaisin aktiivisempaan käyttöön
- Lähijunaliikenne
- Henkilöjunaliikenne Raumalle, Nakkilaan ja Kankaanpäähän
- Paremmat junayhteydet
- Rautatie Kokemäki-Huittinen-Helsinki
- Finnair liikennöimään Pori-Helsinki

Muu:

- Tukea bussiyrittäjille
- Joukkoliikenne käytännöllisemmäksi kuin yksityisautoilu
- Kuljettajien saaman palautteen kuunteleminen
- Opiskelija-alennukset takaisin

- Työmatkaetuus verottajan ohjeen mukaan käyttöön
- Selkeä taloudellinen hyöty julkisen liikenteen käyttäjille vs. yksityisautoilu
- Enemmän tarjouksia
- Halvemmat hinnat
- Seutulippu takaisin
- Korttimaksu busseihin
- Bussilipun ostaminen netistä helpommaksi
- Kolmannen asteen opiskelumahdollisuuksiin ja tiheään asutukseen panostaminen luultavasti lisää julkisen liikenteen käyttöä
- Ympäryskunnat voisivat osallistua isomman kaupungin julkisen liikenteen kustannuksiin ja täten pääsisi vaikuttamaan lähiliikenteeseen ja se palvelisi paremmin kaikkia
- Lähiliikenteeseen tutustuminen (teemapäivät jne.)
- Appi (vastaava kuin HSL tms.)
- Eläkeläisten huomiointi
- Parempaa tiedotusta
- Lisää asutusta maaseudulle ja sitä myötä lisää joukkoliikennettä
- Polkupyörä mukaan bussiin maksutta

LIITE 4

Työpajojen kaikki tulokset listattuna

- Lapsiperheissä oma auto helpompaa ja nopeampaa – joskus joukkoliikenne
- Oma auto on vapaa aikatauluista ja helppo
- Työmatkoihin juna – vapaa-ajalla on tavaraa, jolloin ei voi käyttää julkisia niin hyvin
- Julkinen liikenne, kun haluaa pois kotikaupungista (Kankaanpää) esimerkiksi kavereiden tai perheen luokse eri kaupunkiin (esim. Tampere, Helsinki, Oulu)
- Kouluun (lukio) bussilla päivittäin
- Uusia yhteyksiä (Kankaanpäätä):
 - o Parkanon rautatieasema
 - o Tampereelle
 - o Helsinkiin
- Autolla (vanhempien kyydissä) harrastuksiin (Kankaanpää-Pori) → bussilla ei tiedä mistä menee
- Kouluun joka päivä bussilla, koska ei ole muuta mahdollisuutta (pitkä etäisyys eikä muuta kyytiä saatavilla)
- Kaupunkien välinen liikenne käytössä – omalta kylältä kuitenkin korkea kynnys
- Rauma-Turku toimii, myös Rauma-Tampere parantunut
- Käyttöä muutaman kerran vuodessa Kankaanpää-Parkano-Tampere (juna)
- Pitkän matkan voisi mennä bussilla, mutta Huittisista on lyhyt matka esimerkiksi Raumalle, Tampereelle ja Poriin, jolloin mieluummin oma auto
- Huittisissa ei henkilöjunaliikennettä eikä bussille käyttöä
- Joukkueen kanssa pitkät matkat (tilausbussi) – lähemmäs autolla (vanhempien kyyti)
- Joskus junalla Turkuun ja Tampereelle (lähin juna Parkanossa)
- Ois cool, että Kankaanpäässä olisi juna-asema
- Enemmän ja halvempia busseja Kankaanpäätä esimerkiksi Turkuun ja Tampereelle
- Yöbussit Porista Kankaanpäähän
- Poriin harjoituksiin viikoittain
- Linja-autolla kouluun joka päivä (kouluun pääsee ainoastaan julkisella)
- Linja-autolla välillä Turkuun
- Korona-aikaan ei ole käytetty julkisia
- Yritysten liikenteen yhdistäminen (→ lainsäädäntö?)
- Vaatii ajattelutavan muutoksen pois omasta autosta
- "Avoimien ovien päiviä" palveluun tutustumiseen
- Kuukausilipun ostaminen muualtakin kuin Matkahuollosta
- Netflix/Spotify-tyyppinen hinnoittelu (perhemaksu, premium-palvelut...)
- Saksan, Tanskan jne. tyyppinen malli: 1–5 hlö sarjalippu
- Rolan.fi
- Tavaraliikenne mukaan tai hyödyntäminen henkilöliikenteen kanssa
- Kauppakassipalveluiden yhdistäminen
- Tavara- ja henkilöliikenteen yhdistely
 - o Voi kuljettaa tavaraa omalla autolla
 - o Airbnb-rating kuljetuksille
- Parkkitiedot, kaupunkipyörät ym. samassa paikassa (vähintään tiedot)
- Pyörä mukaan julkisen liikenteen matkoihin (helpottaa määränpäässä kulkemista)
- Pyörä pitäisi saada helpommin mukaan (erityisesti myös junassa) → pyörän säilytys/suojaaminen ja vahinkojen/rikkoutumisen ehkäisy
- Pyörän säilytys lähtöpaikassa → turvallisuus (voi olla varma, ettei ole varastettu/hajotettu)

- Pyörän tilaus määränpään odottamaan → pääsee varmasti eteenpäin, kun on perillä
- Kankaanpäästä Parkanon juna-asemalla yhteys
- Tampereelle bussi
- Raumalle asiointibussi (noutaa ja tuo takaisin)
- Sähköiset taulut (aikataulut, saapumisajat...) myös kaukoliikenteelle
- Bussiin näytöt tulevista pysäkeistä
- Pysäkkien nimet, paikantaminen, liput, hinnat ja kaikkiin edeltäviin tiedot helpommin saataville (erityisesti ulkomaalaiset/turistit ongelmassa)
- Miten solmukohdista eteenpäin? Esimerkiksi Tampere-Pori toimii, mutta Tampere-Kangasala?
- Kaukoliikenteen ketjutus ei toimi (matkaketjut)
- Bussi kiertäisi tärkeät paikat, mihin ihmisillä on tarvetta
- Rauman lähiliikenteen reitit ovat liian pitkiä, jolloin kävellen pääsee nopeammin
- Pikkubusseja ja tiheämpiä reittejä paikallisliikenteeseen
- Reitit ja aikataulut eivät vastaa tarpeeseen
- Pienemmät bussit, jos ei ole tarvetta isoihin
- Paikallisliikenteen reitit liian pitkiä
 - o Huonoa paikallisesti
 - o Huonoa syöttöä kaukoliikenteelle
- Kaukoliikenteen käyttäminen jää pois, koska ei tiedä, miten määränpäässä pääsee liikkumaan
- Julkisen liikenteen perusidea ei ole muuttunut 60 vuoteen
- Pääkaupunkiseudun yhteydet ovat huonontuneet, ennen toimineet (Rauma) → ennen nopeampi ja paremmat aikataulut
- Taidekoulun (Kankaanpää) opiskelijat tulevat eri puolilta Suomea ja heillä on tarvetta päästä paremmin kulkemaan
- Joustavuuden puute → tämän takia ei julkisille käyttöä
- Enemmän tietoa eri kielillä (erityisesti englanniksi)
- Kaukoliikenteen busseissa ei ole pysäkkien seurantaa → näyttötaulut + muu informaatio
- Liikennevälineisiin hyvä verkkoyhteys
- Facebookiin ryhmiä kimppakyydeille (liikkuminen esim. Kankaanpää-Parkanon juna-asema)
- Sukkulaliikenne paljon käytettyihin kohteisiin, ei erillisiä pysäkkejä (esim. harrastuksiin kyydit)
- Raumalle asiointibussi kutsuohjausperiaatteella
- Salo-tyyppinen ratkaisu: tiettyyn aikaan kerätään vanhukset ja viedään kauppaan → sama illalla harrastuksille? Myös sosiaalinen vaikutus
- Ei mielellään vieraiden kyydissä (car sharing -tyyppisesti)
- Norjassa sisäinen lentoliikenne → sähkölentoliikenne?
- Pienlentokoneet kaukoliikenteeseen → pienemmät määrät riittäisivät kannattavuuteen
- Sähkölentokoneet mahdollistavat ilmaitse kulkemisen nopeasti
- Vuokra-autoissa hinta laskee, jos kuljettaa jotain muuta samalla (tavara/henkilö)
- "Taksi", johon saa valita pääseekö muitakin kyytiin
 - o Mitä enemmän kyydissä, sitä halvempi hinta
 - o "Täppä"-valinta
- Bensojen hinnan myötä julkinen liikenne on nyt houkuttelevampaa
- Peruutusehdot paremmin esille
 - o Milloin pitää viimeistään peruuttaa oma matka?
 - o Paljonko saa hinnasta takaisin?
- Ilmoitus, jos bussi on myöhässä tai peruuntunut
- Car sharing
- Sovelluksessa puheohjaus helpottamaan tiedonhakua
- Puheohjaus helpottamaan ikäihmisten käyttöä

- Kaikki liikennevälineet samassa sovelluksessa
- Pysäkki näkyviin 3D-karttaan ja kuva siitä paikasta, missä pysäkki on → helpottaa löytämistä (vrt. Pokemon go)
- AR-pysäkit (AR-teknologia) → voisi olla tiheämmin → yhtiöt saavat tietoa, mistä ihmiset haluavat nousta kyytiin
- Virtuaaliset pysäkit → ei tarvita fyysistä infraa → kohderyhmien ja alueellisen käyttöasteen parempi tunnistaminen
- Pysäkeillä jokin nappi, jotta kuski tietää missä väkeä (asiakkaita odottamassa) → mahdollistaa lisäpysäkit
- STOP-nappeja ei aina (erityisesti pienemmät bussit) → sovelluksessa nappi (bussin tunnistus, missä on kyydissä)
- Hotels.com -tyyppinen sivusto, jossa on yhdellä sivustolla monen palveluntarjoajan matkat tarjolla
- Kaikki tiedot samassa paikassa; varmuus pysäkeistä, aikatauluista ja reiteistä (vähentää stressiä ja kynnystä julkisten käyttöön)
- Kaikki reitit tarjolla, vaikka reitti olisi ns. normaalista poikkeava (eli ei välttämättä lyhin tai nopein)
- Kaikki reitit/linjat samalle alustalle
 - o Muutoksia tulee paljon, joita on vaikea seurata (koko matkaketjun muutokset löytyisivät samasta paikasta)
 - o Eri yhtiöitä vaikea tietää
- Joukkoliikenteessä samanlainen tapa kuin Hotels.com
 - o Kaikki löytyy samasta paikasta
 - o "Ylikävelevä" järjestelmä
- Yhdellä lipulla eri paikkoihin + reittiopas samalle alustalle
- Google Mapsissa voi valita joukkoliikenteen: reitti seurantaan ja appi ehdottaa kyytiin hyppäämistä
- Lippu suoraan samassa ohjelmassa/sovelluksessa (esimerkiksi ei erikseen sähköpostiin lippua, vaan sovellukseen näkyviin, vaikka ostaisi muualta kuin sovelluksesta)
- Ilmoitukset omalle reitille (reitti, johon ostettu lippu): muistutukset, häiriöilmoitukset, sijainnin jakaminen, hitaat osuudet
- Matkustajamäärän näkyminen sovelluksessa (onko tilaa)
- Tiedon puute, esimerkiksi kulkuvälineiden vaihdoista
- Fölin esimerkki: mikä bussi, lippujen ostot, info (myöhästymiset/peruuntumiset)
- Koodi/lippu vaihtuisi sovelluksessa, jotta maksut menisivät oikealle palveluntarjoajalle
- Lentokenttäshuttle-tyyppinen ratkaisu: paina nappulaa, bussi tulee, voit seurata bussia ja kauanko kestää
- Samasta paikasta eri yhtiöiden reitit ja liput
- Samassa paikassa liput, häiriöilmoitukset ja esimerkiksi ekstras (esimerkiksi lemmikkien mahdollisuus)
- Sovelluksen toimivuus → helppokäyttöinen, ei bugeja
- Kimppakyytien löytäminen sovelluksesta ja henkilöliikenteen hyödyntäminen tavaraliikenteen kanssa → tavaraliikennettä samaan ja rating-systeemi arvioimaan kyytejä
- Ominaisuus: haluatko avata kyydin myös muille käyttäjille & hintakatto kyydille
- "Uuden ajan liftaaminen" → osittain kimppakyyti → sovellus?
- Sovellus, jossa on yksityisautoilu huomioituna
- OmaVeroon suora paikannus: verovähennysmatkat suoraan tietoihin (millä tahansa julkisella välineellä)
- Verovähennyksiin suoraan tiedot joukkoliikenteen käytöstä → työmatkaliikenne?

- Pienissä busseissa ei ole STOP-nappia → sovellukseen?
- Kutsuohjatussa liikenteessä:
 - o Seuranta
 - o Osoitteenmuutokset / muut muutokset
 - o Kattava kielivalikoima → vähennetään kielimuuria ja lisätään käyttöä
- Tarvittavia tietoja ei löydy julkisesta liikenteestä
 - o Miten ostaa lippu?
 - o Mikä pysäkki missäkin?
 - o Sijaintitiedot / seuranta
- Miten saataisiin julkisesta liikenteestä yhtä helppokäyttöinen kuin sähköpotkulautapalveluista?
- Sovellus, jossa selkeästi pysäkit, reitit ja aikataulut + kartat, josta näkee, milloin bussi tulee / milloin liikkuu lähellä
- Reaaliaikainen seuranta (vrt. Snapchatin kartta)