

**SITOWISE**



Pohjois-Savon liitto

# Opiskelijakuljetuspalveluiden kehittämisselvitys

Ylä-Savon koulutus kuntayhtymä



# Sisällysluettelo

- 1. Johdanto**
- 2. Lähtökohdat ja nykytilanne**
  - 2.1 Hyvinvointialueen ja kuntien vastuut kuljetuspalveluiden järjestämisestä
  - 2.2 Kuljetuspalvelut Ylä-Savon alueella
  - 2.3 Nykyinen kutsuliikenne alueella
- 3. Kartoitus liikkumispalveluista Suomessa**
  - 3.1 Kuljetusten yhdistely
  - 3.2 Kutsuliikenne
- 4. Opiskelumatkojen karttatarkastelut**
  - 4.1 Johdanto
  - 4.2 Kartat
- 5. Opiskelumatkat opiskelijoiden näkökulmasta**
- 6. Opiskelumatkat huoltajien ja vastuuhjaajien näkökulmasta**
- 7. Kuntien/kaupunkien ja ELYn näkökulmat**
- 8. Kuljetusyritysten näkökulmat**
- 9. Ratkaisuehdotukset ja jatkoselvitystarpeet**





# SITOWISE



Pohjois-Savon liitto

## 1. Johdanto



# Johdanto 1/2

Ammatillisen koulutuksen opintoja toteutetaan tiiviissä yhteistyössä työelämän kanssa ja opiskelu tapahtuu kampusten lisäksi työssäoppimispaikoissa eli alueen yrityksissä. Valtaosa yläsavolaisista toisen asteen opiskelijoista asuu maaseutualueilla, heikkojen kulkuyhteyksien päässä. Näiden opiskelijoiden kulkeminen opintoihin sekä työpaikoille oppimaan on pitkälti julkisten kulkuneuvojen varassa. Nykyinen joukkoliikennejärjestelmä ei palvele riittävän hyvin näiden opiskelijoiden tarpeita. Puuttuvat julkisen liikenteen yhteydet rajoittavat koulutukseen hakeutumista ja lisäävät etenkin kaupunkikeskusten ulkopuolella asuvien henkilöiden muuttamista pois omilta kotipaikkakunniltaan. Puutteellisten kulkuyhteyksien on todettu johtavat runsaisiin poissaoloihin ja pahimmillaan opintojen keskeyttämiseen.

Opiskelijoiden sitouttaminen mahdollisimman varhaisessa vaiheessa Ylä-Savoon on erittäin merkittävää alueen elinvoimaisuuden näkökulmasta. He ovat tulevaisuuden osaavaa työvoimaa alueen yrityksille ja alue tarvitsee nuoria kuntalaisia myös väestökehityksen näkökulmasta. Julkisen liikenteen kehittäminen opiskelijoiden liikkumista tukevaksi tulee nähdä tärkeänä osana palvelujen saavutettavuutta alueella. Arjen sujuvuus on tärkeä osa opiskelijoiden ja heidän perheidensä hyvää asukaskokemusta. Hyvä asukaskokemus parantaa alueen veto- ja pitovoimaa.



# Johdanto 2/2

Tämä työ on **osa Ammatillisten opiskelijoiden kuljetushaasteet Pohjois-Savossa –hanketta**. Hanke on Pohjois-Savon liiton, Alueiden kestävän kasvun ja elinvoiman tukemisen (AKKE) määrärahoista, rahoittama hanke. Hankkeen kokonaiskesto on 1.8.2023 – 31.12.2024. Hankkeessa mukana olevat pilottikunnat ovat Iisalmi, Kiuruvesi ja Vieremä.

Hankkeen tarkoitus on varmistaa ammatillisen koulutuksen saavutettavuus etsimällä ratkaisuja mahdollisimman reaaliaikaisen datan tuottamisen liikennepalvelujen tarjoajille, jotta kuljetuspalveluiden kysyntä ja tarjonta saataisiin kohtaamaan mahdollisimman hyvin.

**Tässä hankkeen ensimmäisen vaiheen selvitystyössä on** kartoitettu Ylä-Savon ammattiopiston (YSAO) opiskelijoiden opiskelumatkoihin liittyviä haasteita ja näiden haasteiden ratkaisuvaihtoehtoja. Työssä on selvitetty opiskelijoiden todellisia liikkumistarpeita ja lisäksi sitä, miten liikennöitsijät, kuntien edustajat ja ELY-keskus voisivat vastata näihin liikkumistarpeisiin. Selvitystyössä on kartoitettu myös yleisimpiä Suomessa käytössä olevia digitaalisia palveluita, joita hyödynnetään alueellisten liikkumistarpeiden kysynnän ja tarjonnan kohtaamisessa.



# Ohjausryhmä ja hankkeen toteuttajat

Hankkeen ohjausryhmään kuuluivat:

Leena Toivanen, YSAO

Kati Paasonen, YSAO

Antti Korolainen, YSAO

Kirsi Pulkkinen, YSAO

Mari Ruuth, YSAO

Matti Heikinmaa, Kiuruveden kaupunki

Lassi Väänänen, Iisalmen kaupunki

Tiina Toitturi, Vieremän kunta

Timo Ikonen, Pohjois-Savon ELY-keskus

Sari Lappi, Pohjois-Savon liitto

Tuula Laitinen, Linja-autoliike Veljekset Laitinen Oy

Marko Makkonen, Linja-autoliike Y. Makkonen & Kumpp.

Joni Tolonen, opiskelija YSAO

Selvityksen toteuttamisesta vastasi Sitowise Oy, jossa projektipäällikkönä toimi Milla Talja, vanhempana asiantuntijana Riku Hämeenniemi ja suunnittelijoina Anu Castrén ja Ella Uotila.



# Työvaiheet

Työ koostui seuraavista osavaiheista:

Opiskelijoiden liikkumistarpeiden kartoitus

- Osoitepohjainen opiskelureittitarkastelu
- Opiskelijoille suunnattu kysely
- Focusryhmä-haastattelut
- Alaikäisten opiskelijoiden huoltajille ja vastuuhjaajille suunnattu kysely (YSAOn toteuttama)

Sidosryhmäyhteistyö

- Iisalmen ja Kiuruveden kaupungin sekä Vieremän kunnan edustajien haastattelu
- Pohjois-Savon ELY-keskuksen edustajan haastattelu
- Kuljetusyritysten haastattelu

Kehittämistarpeiden määrittely ja tulosten esittely

- Kartoitus Suomessa käytössä olevista digitaalisista palveluista, joita hyödynnetään henkilökuljetuspalveluiden järjestämisessä
- Ratkaisuehdotusten muodostaminen vuorovaikutteisesti ohjausryhmän kanssa
- Tulosten esittelytilaisuus



# SITOWISE



Pohjois-Savon liitto

## 2. Lähtökohdat ja nykytilanne

- 2.1 Hyvinvointialueiden ja kuntien vastuut ja yhteistyömahdollisuudet kuljetuspalveluiden järjestämisessä
- 2.2 Avoin joukkoliikenne
- 2.3 Lipputuotteet ja -järjestelmät
- 2.4 Kuljetuspalveluiden käyttö
- 2.5 Kutsuliikenne alueella, nykytilanne
- 2.6 Kelan koulumatkatuki



## 2.1 Hyvinvointialueen ja kuntien vastuut kuljetuspalveluiden järjestämisestä

Hyvinvointialueet vastaavat sosiaali- ja terveystieteiden lakisääteisten henkilökuljetusten hankinnoista ja järjestämisestä mukaan lukien matkojen tilausvälityksen. Kuljetukset pitävät näin ollen sisällään myös vammaispalvelu- tai sosiaalihuoltolain perusteella myönnettyt päivä- ja työtoiminnan kuljetukset, joita on nykyisellään useasti ohjattu myös eri muotoisiin palveluliikenteen tai kutsuohjatun liikenteen toteutuksiin.

Kaikille avoin joukkoliikenne, sisältäen eri asiakasryhmiä palvelevan kotona-asumista tukevan liikenteen ja oppilaskuljetukset säilyvät kuntien järjestämisvastuulla. Kunnilla ja hyvinvointialueilla on meneillään tulevaa kunta -yhteistyötä toteuttavaa valmistelua usean hyvinvointialueen osalta. Näissä tarkoituksena on toteuttaa kunkin alueen tarpeisiin vastaava yhteistyörakenne mm. kuljetuspalveluissa selvittämällä, miten rakennetaan yhteen esimerkiksi koulukuljetuksia ja sosiaalihuoltolain tai vammaispalvelulain mukaisia kuljetuksia.

## 2.1. Hyvinvointialueen ja kuntien yhteistoimintamahdollisuuksien tarkastelu

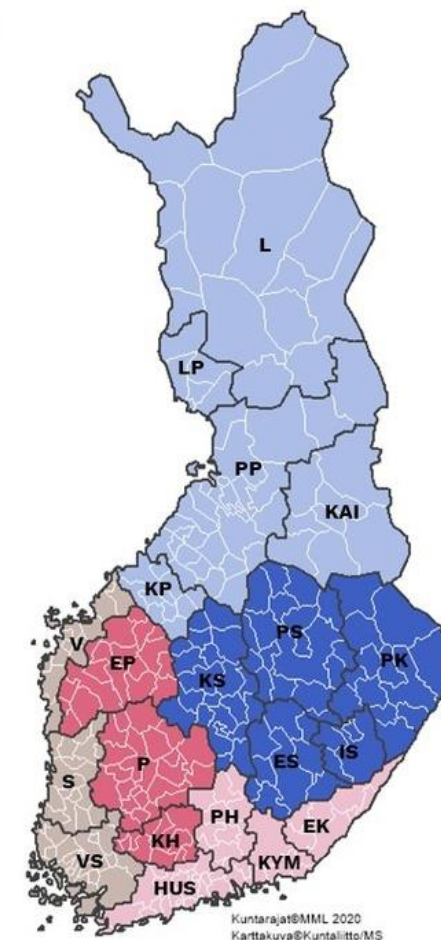
Hyvinvointialueen ja sen alueen kuntien on neuvoteltava vähintään valtuustokausittain tehtä hoitamiseen liittyvästä yhteistyöstä, tavoitteista työnjaosta. Neuvottelussa voidaan sopia ainakin yhteistyön edellyttämistä yhteistoimintarakente toimintamalleista sekä yhteistyön edellyttämistä tiedonkulusta. (Laki hyvinvointialueesta 14§)

Tämän hetkisessä tilanteessa selkeänä yhteisen nimittäjänä myös kuljetuspalveluiden osalta on hankinnan ja tuottamisen näkökulmasta keskitte hallinnoija valmistelu-, hankinta-, ja operaattoripalvelu.

Tavoitteena on määritellä selkeä yhteistyöraken logistisissa palveluissa.

### Salraanholdon erityisvastuualueet ja sairaanhoitopiirit 2020 väestö 31.12.2019

<b>HYKS erva</b>	<b>2 188 253 as.</b>	<b>51 kuntaa</b>
Helsinki ja Uusimaa	1 685 983	24
Etelä-Karjala	127 757	9
Kymenlaakso	164 456	6
Päijät-Häme	210 057	12
<b>KYS erva</b>	<b>800 498 as.</b>	<b>65 kuntaa</b>
Pohjois-Savo	244 236	18
Etelä-Savo	98 823	9
Itä-Savo	40 258	4
Keski-Suomi	252 716	21
Pohjois-Karjala	164 465	13
<b>OYS erva</b>	<b>736 883 as.</b>	<b>68 kuntaa</b>
Pohjois-Pohjanmaa	410 112	29
Kainuu	72 306	8
Keski-Pohjanmaa	77 304	10
Lapin	116 866	15
Länsi-Pohja	60 295	6
<b>TAYS erva</b>	<b>901 358 as.</b>	<b>52 kuntaa</b>
Pirkanmaa	537 226	23
Etelä-Pohjanmaa	193 207	18
Kanta-Häme	170 925	11
<b>TYKS erva</b>	<b>868 416 as.</b>	<b>58 kuntaa</b>
Varsinais-Suomi	482 169	28
Satakunta	216 752	17
Vaasa	169 495	13
<b>Manner-Suomi</b>	<b>5 495 408 as.</b>	<b>294 kuntaa</b>
<b>Ahvenanmaa</b>	<b>29 884 as.</b>	<b>16 kuntaa</b>
<b>Koko maa</b>	<b>5 525 292 as.</b>	<b>310 kuntaa</b>



## 2.1 Kuljetuspalvelut Ylä-Savon alueella

Osana Kestävän energiankäytön, materiaalitehokkuuden ja ilmaston seudullisen toimintasuunnitelman hanketta Ramboll selvitti Liikkuvuuden sujuvuuden parantamista Ylä-Savossa.

Selvityksen perusteella Ylä-Savon liikkumispalveluiden kokonaisuus muodostuu:

- Kuntien hankkimista kuljetuksista
  - Koulukuljetukset
  - Palveluliikenne
  - Paikallisliikenne (Iisalmi)
- Ylä-Savon soten (Iisalmi, Kiuruvesi, Sonkajärvi, Vieremä) ja kuntien järjestämistä VPL-, SHL-kuljetuksista sekä toimintakeskus-kuljetuksista
- Pohjois-Savon ELY-keskuksen järjestämästä seudullisesta joukkoliikenteestä
- Markkinaehtoisesta linja-autoliikenteestä
- Iisalmen kaupungin alueella toimivasta kaupunkipyöräjärjestelmästä
- Junaliikenteestä

### Lähteet:

Aarnio, S., Herranen, A. & Vähätörmä, P. (2021). Liikkumisen sujuvuuden parantaminen Ylä-Savossa.

### Markkinaehtoinen liikenne

Markkinaehtoista liikennettä on eniten Iisalmi-Kuopio yhteysväliillä. Lisäksi Kiuruveden ja Sonkajärven suuntaan on useampia markkinaehtoisesti liikennöiviä vuoroja. Suunnittelualueen sisäiset markkinaehtoisesti ajettavat vuorot perustuvat vahvasti koulukuljetuksiin.

## Kuljetuspalvelut Ylä-Savon alueella

Taulukko 1. Koonti alueen kuljetuspalveluista

	Markkinaehtoinen liikenne	Seudullinen bussiliikenne (ELY)	Avoin joukkoliikenne	Koulu-kuljetukset	VPL ja SHL	Asiointi/palveluliikenne	Juna-asema	Kaupunkipyörät	
Iisalmi	Iisalmi-Kuopio*	Seudulliset yhteydet Iisalmeen	Paikallisliikenne & koulupäivinä ajettavat vuorot	Markkinaehtoinen sekä ELY-keskuksen järjestämä avoin joukkoliikenne + Kuntien järjestämät kuljetukset	Ylä-Savon soten järjestämät kuljetukset	<a href="#">Iisalmen PALI</a>	Iisalmi ja Runni	Kaupunkipyörä KAAKAU	
Kiuruvesi	Kiuruvesi-Iisalmi	Kiuruvesi-Iisalmi				<a href="#">Kiuruveden PALI</a>	Kiuruvesi		
Sonkajärvi	Sonkajärvi-Iisalmi	Sonkajärvi-Iisalmi				<a href="#">Sonkajärven Pali Sukevan kutsutaksi</a>	Sukeva		
Vieremä	Vieremä-Iisalmi*	Vieremä-Iisalmi			Kunnan järjestämät kuljetukset	<a href="#">Palveluliikenne-kokeilu (3-5/2021)</a>			
Keitele		Keitele-Pielavesi-Iisalmi				<a href="#">Kutsutaksiliikenne</a>			
Lapinlahti	Iisalmi-Lapinlahti-Kuopio	Iisalmi-Lapinlahti-Kuopio				<a href="#">Lapinlahden asiointiliikenne</a>	Lapinlahti		
Pielavesi		Iisalmi-Pielavesi-Pielavesi-Keitele							

\* Lisäksi Oulun ja Kajaanin suuntaan muutamia M-P vuoroja

RAHOITUS	Ei julkista tukea	POS ELY (kunnat)	Iisalmi + POS ELY	Kunnat	Kunnat	Kunnat	-	Iisalmi + YSAO



Pohjois-Savon liitto

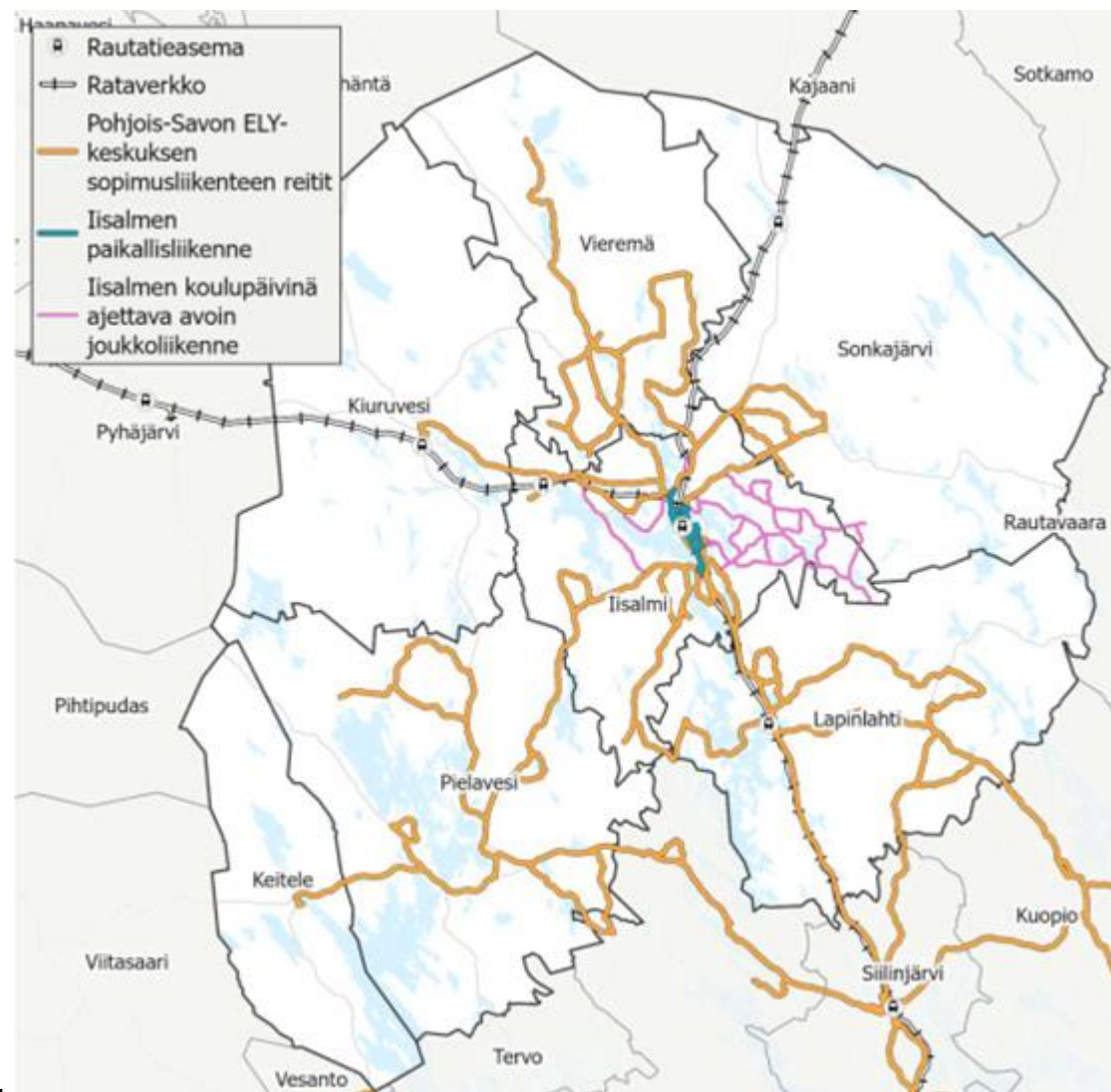
SITOWISE

## 2.2 Avoin joukkoliikenne

*Liikkuvuuden sujuvuuden parantaminen Ylä-Savossa* -selvityksessä selvitettiin, että Ylä-Savon avoin joukkoliikenne muodostuu seudullisesta ELY-keskuksen ostoliikenteestä, Iisalmen paikallisliikenteestä sekä markkinaehtoisesta liikenteestä. Osa kuntien hankkimista erillisistä koulukuljetusvuoroista sekä palveluliikenteet ovat avoimesti muidenkin kuntalaisten käytettävissä.

Kunnat pyrkivät hyödyntämään avoimen joukkoliikenteen vuoroja mahdollisimman paljon koulukuljetuksissaan. Iso osa suunnittelualan sisäisistä ELY-keskuksen hankkimista vuoroista sekä markkinaehtoisen liikenteen vuoroista pohjautuvat koulukuljetustarpeisiin.

Seudullista joukkoliikennettä liikennöi suunnittelualan kaikissa kunnissa. Suunnittelualan sisäisistä vuoroista merkittävä osa liikennöi ainoastaan koulupäivinä. Iisalmi-Kuopio-yhteysvälillä liikennetarjonta on laajempi.



### Lähteet:

Aarnio, S., Herranen, A. & Vähätörmä, P. (2021). Liikkumisen sujuvuuden parantaminen Ylä-Savossa.



Pohjois-Savon liitto

SITOWISE



## 2.3 Lipputuotteet ja -järjestelmät

### **Seutuliikenne: Iisalmi-Kiuruvesi ja Iisalmi-Vieremä yhteysvälit**

- Joukkis-lippu (Joukkis – Itä-Suomen joukkoliikenne) on seutuliikenteen sarja- tai kausilippu, mikä ostetaan Matkahuollon Reitit ja Liput – sovelluksella.
- Kertalipun voi ostaa käteisellä tai pankkikortilla.
- Iisalmi – Kiuruvesi yhteysväliillä lipuksi kelpaavat myös Waltti-kortille ladatut lipputuotteet.
- Matkahuollon seutulippu kelpaa myös Iisalmen paikallisliikenteeseen.

### **Paikallisliikenne: Iisalmen paikallisliikenne sekä Iisalmen, Kiuruveden ja Vieremän palveluliikenteet**

- Iisalmen paikallisliikenteeseen myydään kertalippuja, sarjalippuja ja kausilippuja. Lippuja voi ostaa Matkahuollon matkakortilla, käteisellä, pankkikortilla, Matkahuollon seutulipuilla, Kela-tuetulla 44 matkan sarjakortilla sekä mobiililipuilla.
- Iisalmen palveluliikenteeseen myydään kertalippuja. Lipun voi maksaa käteisellä, pankkikortilla tai matkakortilla.
- Kiuruveden palveluliikenteessä lipun voi maksaa käteisellä, matkahuollon matkakortilla tai pankkikortilla.
- Vieremän palveluliikenteessä lippu maksetaan kuljettajalle.

**Lähteet:** <https://www.ely-keskus.fi/web/joukkis>

<https://www.iisalmi.fi/Suomeksi/Palvelut/Kartat-ja-liikenne/Iisalmen-kaupungin-paikallisliikenne>

<https://www.iisalmi.fi/loader.aspx?id=7078b027-cbb1-4bdf-84e1-631e21d025f3>

<https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/41699519/Kiuruvesi-Iisalmi+2020-2021.pdf/4f424237-cc37-49b4-aa0b-14feedd3>

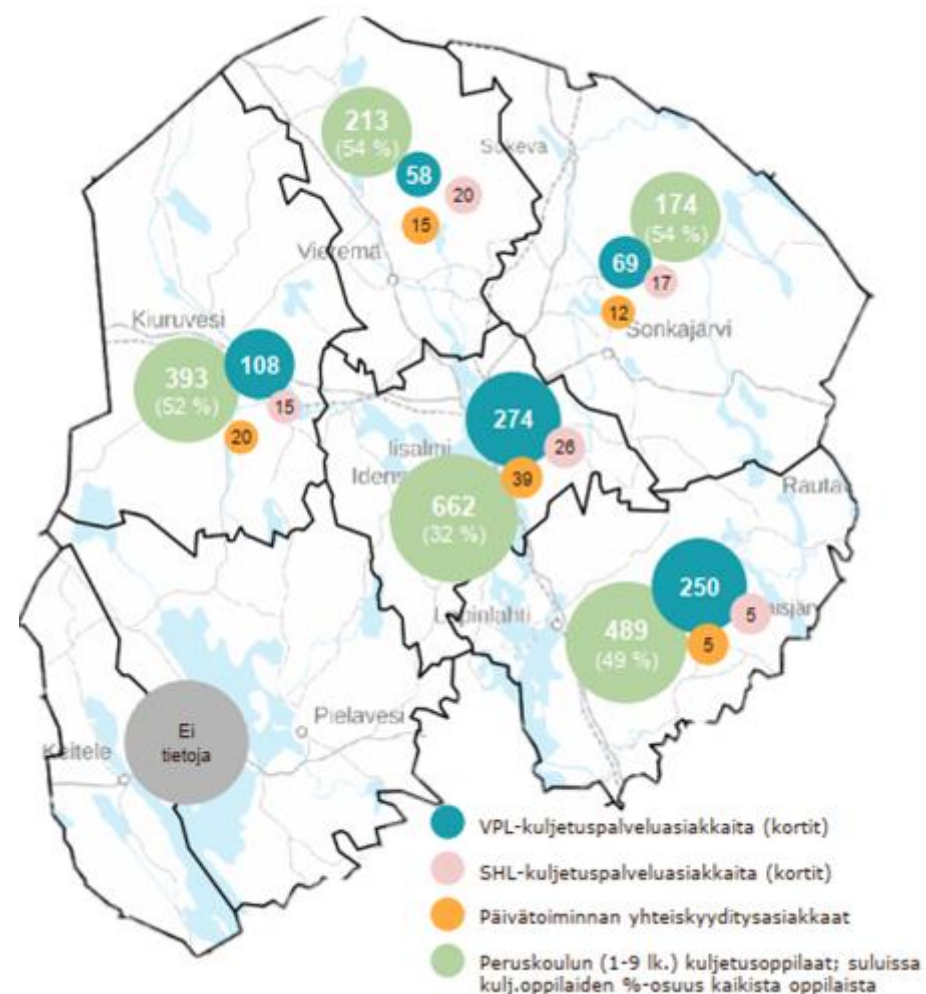
<https://vierema.fi/asuminen-ja-ymparisto/joukkoliikenne/palveluliikenne/>



## 2.4 Kuljetuspalveluiden käyttö

*Liikkuvuuden sujuvuuden parantaminen Ylä-Savossa* -selvityksessä selvitettiin kuntakohtaiset liikkumispalveluiden asiakasmäärät. Tiedot perustuvat kuntien sekä Ylä-Savon Soten toimittamiin lähtötietoihin (Pielaveden ja Keiteleen tiedot puuttuvat).

- Suurin kuljetuspalvelujen käyttäjäryhmä ovat peruskoululaiset (> 2000 kuljetusoppilasta)
- VPL- ja SHL-kuljetuspalvelujen käyttäjiä on yhteensä noin 850
- Alueella on lisäksi mm. kehitysvammaisten päivätoiminnan kuljetuksia, jotka suuntautuvat neljään eri pisteeseen
  - Päiväkeskus Purje, Iisalmi: 37 hlöä (koulujen loma-aikoina 46)
  - Päiväkeskus Pirtti, Sukeva: 4 hlöä
  - Kiuruveden päivätoiminta: 13 hlöä
  - Vieremän päiväkeskus Pysäkki
- Valtaosa päivätoiminnan kuljetusasiakkaista sekä VPL- ja SHL-kuljetuspalveluasiakkaista asuvat taajama-alueelle.



### Lähteet:

Aarnio, S., Herranen, A. & Vähätörmä, P. (2021). Liikkumisen sujuvuuden parantaminen Ylä-Savossa.



## 2.5 Palveluliikenne alueella, nykytilanne

Alueella toimivat palveluliikenteet ovat kuntien kustantamaa ja kaikille avointa joukkoliikennettä.

### **Iisalmen PALI** (kuvattu tarkemmin seuraavilla sivuilla)

Palveluliikenteessä on käytössä kaksi esteetöntä autoa:

Kaupunkipali (PALI 1) liikennöi kutsuohjatusti Iisalmen kaupunkialueella vuorotellen pohjoisella ja eteläisellä liikennöntialueella. Palvelualueilla poiketaan tarpeen mukaan noutamaan asiakkaita. Matkamäärät vuonna 2021 pohjoinen alue 200-250 matkaa/kk, eteläinen alue 100-110 matkaa/kk. Käyttöoikeussopimus (ollut voimassa 31.10. 2022 saakka) 220 000 €/v  
Maaseutupali (PALI 2) liikennöi kutsuohjatusti Iisalmen maaseudulla vuorotellen 5-tien itäisellä ja läntisellä liikennöntialueella. Palvelualueilla poiketaan tarpeen mukaan noutamaan asiakkaita. Matkamäärät vuonna 2021 keskimäärin 1-2 hlö / Vuoro (vk 44 yht. 27 matkaa). Sopimus (ollut voimassa 2021) 795 €/ajopäivä + lauantailiikenne.

- Liikennöntiaika on arkisin kello 8:00-17:00 (tauko kello 12:00-13:00), lisäksi Kaupunkipali (PALI 1) lauantaisin 9:00-14:00.
- Kyyti tilataan autossa kuljettajalta tai puhelimitse.
- Kyydin hinta on joukkoliikennetaksan mukainen.

### **Kiuruveden PALI**

Auto käy keskustassa aikataulun mukaisesti kiinteissä pisteissä, joilta voi nousta kyytiin myös ilman ennakkotilausta. Autossa on pyörätuolin kuljetusmahdollisuus. Osan reiteistä ajaa Lahnaojen kouluauto (A2)

- Liikennöntiaika arkisin klo 9-13.30.
- Kyyti tilataan etukäteen palveluliikenneautosta puhelimitse edellisenä päivänä klo 16 mennessä.
- Kyydin hinta on keskustassa aikuisilta 2,50 euroa. Maaseutualueella linja-autotaksan mukainen hinta.

### **Vieremän kunnan palveluliikenne**

Liikenne on suunniteltu lisäksi vanhempien ihmisten sekä toimintaesteisten henkilöiden tarpeisiin.

- Liikennöntiaika tiistaisin n. klo 8.45-11.45.
- Kyyti tilataan edeltävänä maanantaina klo 12-13 puhelimitse.
- Kyydin hinta on 5 € / suunta (yli 15 km) tai 3 € / suunta (alle 15 km).



## 2.6 Kelan koulumatkatuki

Koulumatkatuki korvaa koulumatkojen kustannuksia. Sitä myönnetään toisen asteen oppilaitoksessa opiskeleville.

Koulumatkatukea voi saada jo opiskelijalla on vähintään 10 matkapäivää kalenterikuukaudessa. Mikäli matkapäiviä on 15 tai enemmän kuukaudessa, on mahdollista saada täysimääräinen tuki.

Maksuttomaan koulutukseen oikeutetut opiskelijat voivat saada koulumatkatukea mikäli koulumatka on vähintään 7 kilometriä yhteen suuntaan. Muut kuin maksuttomaan koulutuksen oikeutetut opiskelijat voivat saada koulumatkatukea jos koulumatka on vähintään 10 kilometriä yhteen suuntaan.

Tukea voi hakea myös itsejärjestettyyn kulkutapaan (esim. oma auto tai kaverin kyyti), mikäli henkilö ei voi käyttää julkista liikennettä tai koulukuljetusta

Koulumatkatuki maksetaan kuljetuksen järjestämistavasta riippuen joko kuljetuksen järjestäjälle tai opiskelijalle.

Lähde: <https://www.kela.fi/koulumatkatuki> , haettu 21.2.2024





**SITOWISE**



Pohjois-Savon liitto

# 3. Kartoitus Suomessa käytössä olevista liikkumispalveluista



# 3.1 Kuljetusten yhdistely

Taskinen ym. (2021) tutkivat **KLASH KaikkiKyytiin** -selvityksessä mm. kaikille avoimen palveluliikenteen modernisointia ja laajentamista sekä matkojen yhdistelyä.

Selvityksessä tunnistettiin kolme teknologiatoimintoa, jotka tulisi olla kytkettävissä toisiinsa rajapintojen kautta, jotta eri toimittajien ratkaisuja voitaisiin hyödyntää:

1. Suunnittelu- ja toiminnanohjausjärjestelmä viranomaiselle
2. Operatiiviset tilausvälitystoiminnot
3. Asiakkaiden käyttöliittymä kattaen eri liikkumispalvelut

Selvityksen mukaan avoimet liikkumispalvelut tulisi ottaa kuljetuspalveluiden integroinnin lähtökohdaksi.

- Nykyiset erityisryhmien palvelut ja käytännöt

on luotu tilanteessa, jossa ei ole ollut mahdollista toteuttaa kaikille sopivaa ovelta-ovelle -palvelua. Reittipohjainen joukkoliikenne ei toimi erityisryhmille, mutta ei se toimi haja-asutusalueilla nykyään myöskään muille käyttäjille. Kutsuliikenne vastaa molempiin tarpeisiin.

- Yhdistely toteutuu suurelta osin, jos lähdetään kehittämään kaikille avointa kutsuliikennettä päivittämällä nykyiset palveluliikenteet nykypäivään.
- Avoimen liikenteen tarjonta pitää luoda kuntien ja alueiden tasolla ennen kuin käytännöt voidaan uusia. Simulointi auttaa mitoituksessa. (Kun palvelutaso on saatu riittävälle tasolle, voidaan aloittaa sote-asiakkaiden (VPL/SHL) ja päivätoiminnan kuljetusten ohjaus ensisijaisesti uudistettuun palveluliikenteeseen. Lopulta myös Kela-

kyhydeissä voidaan alkaa hyödyntää kuntien ja alueiden avoimia kutsuliikennepalveluja ja näiden yhdistämistä joukkoliikennereitteihin sen sijaan, että Kela-kyytejä varten ylläpidetään erillISRatkaisuja. Tämä edellyttää uudenlaisia sopimuksia ja toimintamalleja Kelan ja kuntien/alueiden kanssa.)

Selvityksessä on kuvattu kolme periaatteellista tapaa järjestää julkisen sektorin kuljetuskoordinaatiota sekä näiden edellytyksiä:

1. Toiminta ilman välitys- tai matkapalveluoperaattoria
2. Välitystoiminta omana toimintana yksin tai yhdessä muiden julkisen sektorin kumppaneiden kanssa järjestettynä
3. Hankkia palvelu markkinoilta kilpailuttamalla.

## 3.2 Kutsuliikenne

**Kutsuliikenne** on yleiskäsite tilaukseen perustuville liikennepalveluille, joille on ominaista useiden matkojen yhdistely samaan kuljetukseen. (Liikennevirasto 2018a) Kutsuliikenne erotellaan tilausliikenteestä, joka jaetaan säännölliseen ja muuhun tilausliikenteeseen. Säännöllinen tilausliikenne on yleensä sopimusperusteista ja tapahtuu säännöllisellä aikataululla ja reitillä. Muu tilausliikenne taas on kertaluonteista, kuten koululaisretkikyty tai linja-autolla tehtävät tilausmatkat. (Liikennevirasto 2018a) Kutsuliikenne on kuntasektorilla yleinen toimintamalli tarjota kaupunkialueella joukkoliikennettä täydentävää avointa palvelu- ja cityliikennettä, ja maaseutualueilla vastata vähäiseen kysyntään joustavasti. (Sito Oy 2014)

Lähde: [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Traficomin%20julkaisuja%202022-2019%20-%20HLT\\_MAAS.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Traficomin%20julkaisuja%202022-2019%20-%20HLT_MAAS.pdf)



## 3.3 Kyläkyyti Porvoossa

Kyläkyyti on Porvoon haja-asutusalueita palveleva kutsubussi. Kyyti tilataan Matkahuollon Reitit ja Liput -sovelluksella.

Kyläkyydin reitit muodostetaan automaattisesti asiakkaiden tilausten pohjalta. Kyydin voi tilata osoitteesta osoitteeseen palvelualueen sisällä viimeistään matkaa edeltävänä päivänä klo 17. Samaan suuntaan kulkevia matkustajia yhdistellään samoille reiteille. Kyläkyydin lähtöaika ilmoitetaan joustavasti 10 minuutin aikavälinä.

Keskusta-alueella on muutamia alueita, joilla asiakas ohjataan pienen kävelymatkan päähän niin sanotulle kyytipysäkille. Keskusta-alueen sisäisiä matkoja Kyläkyydillä ei voi kulkea.

Kyläkyydin tilaa ELY-keskus. Kustannukset jaetaan Porvoon kaupunki, Askolan kunnan ja ELYn kesken.

Kyläkyydin hinnat 4.12.2023 alkaen:

- Aikuinen 4 €
- Lapsi 7–19 v. 2 €
- Aikuinen Askola 7 €
- Lapsi 7–19 v. Askola 4 €

Lähde: <https://www.porvoo.fi/asuminen-ymparisto/kadut-ja-liikenne/kylakyyti/> ja Hanna-Linna Variksen puhelinhaastattelu





## 3.4 Kuopion seudun kyytipalvelu: Mukke-hanke, työpaketti 2

**Kuopion seudun kyytipalveluhanke on toinen työpaketti Sansia Oy:n Mutkattomia kuljetuspalveluita kaikkiin elämäntilanteisiin Kuopion seudulla (Mukke) -hankkeessa.**

Selvityksessä kartoitettiin kyytipalvelun kysyntäpotentiaalia, arvioitiin kuntien palvelunohjauskriteerejä, laadittiin kilpailutussuunnitelma, tunnistettiin järjestelmän toiminnalliset vaatimukset sekä ohjelmoitiin kyytipalvelun pilottihanke. Lisäksi Sansialle laadittiin erilliset hankinta-asiakirjat, joihin päivitettiin kyytipalvelun edellyttämät vaatimukset.

Pohjois-Savon liitto myönsi selvitykselle rahoitusta Alueiden kestävän kasvun ja elinvoiman tukemisen (AKKE) määrärahoista.

Työ toteutettiin helmi-maaliskuussa 2022. Työssä haastateltiin kuntien kuljetuksista vastaavia asiantuntijoita sekä keskusteltiin kuljetuspalvelujen kehittämisestä Kuopion vammaisneuvoston kanssa.



## 3.5 Tuomi: erilaisten henkilöliikennepalveluiden toteutus ja yhdistely

”Tuomi toteuttaa asiakkailleen erilaisia henkilöliikennepalveluita, kuten vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisia kuljetuksia, koulu- ja varhaiskasvatuksen kuljetuksia, ikäihmisten päiväkeskuskuljetuksia, kehitysvammaisten työkuljetuksia sekä kiireettömiä potilaskuljetuksia.

Hoidamme vankalla kokemuksella asiakkaidemme kuljetusten suunnittelun, kuljetustilausten vastaanoton, seurannan sekä kuljetusten laskutuksen ja raportoinnin. Kokonaispalveluumme kuuluu myös kuljetuspalveluiden kilpailutus sekä yhteistyö kuljetusyrittäjien kanssa. Toteutamme kuljetukset huolellisesti ja ammattitaidolla, huomioiden asiakkaiden tarpeet.

Tarjoamme kustannustehokkaita kuljetusratkaisuja, jotka kuljetusten keskittämisen ja automaattisten järjestelmien myötä sujuvoittavat asiakkaidemme arkea. Järjestelmiemme ansiosta kuljetukset voidaan todentaa, jolloin niiden laskutus on luotettavaa ja vaivatonta.”

Lähde: <https://www.tuomi.fi/palvelut/henkiloliikenne/>, haettu 22.2.2024



# SITOWISE



Pohjois-Savon liitto

## 4. Opiskelumatkaselvitys

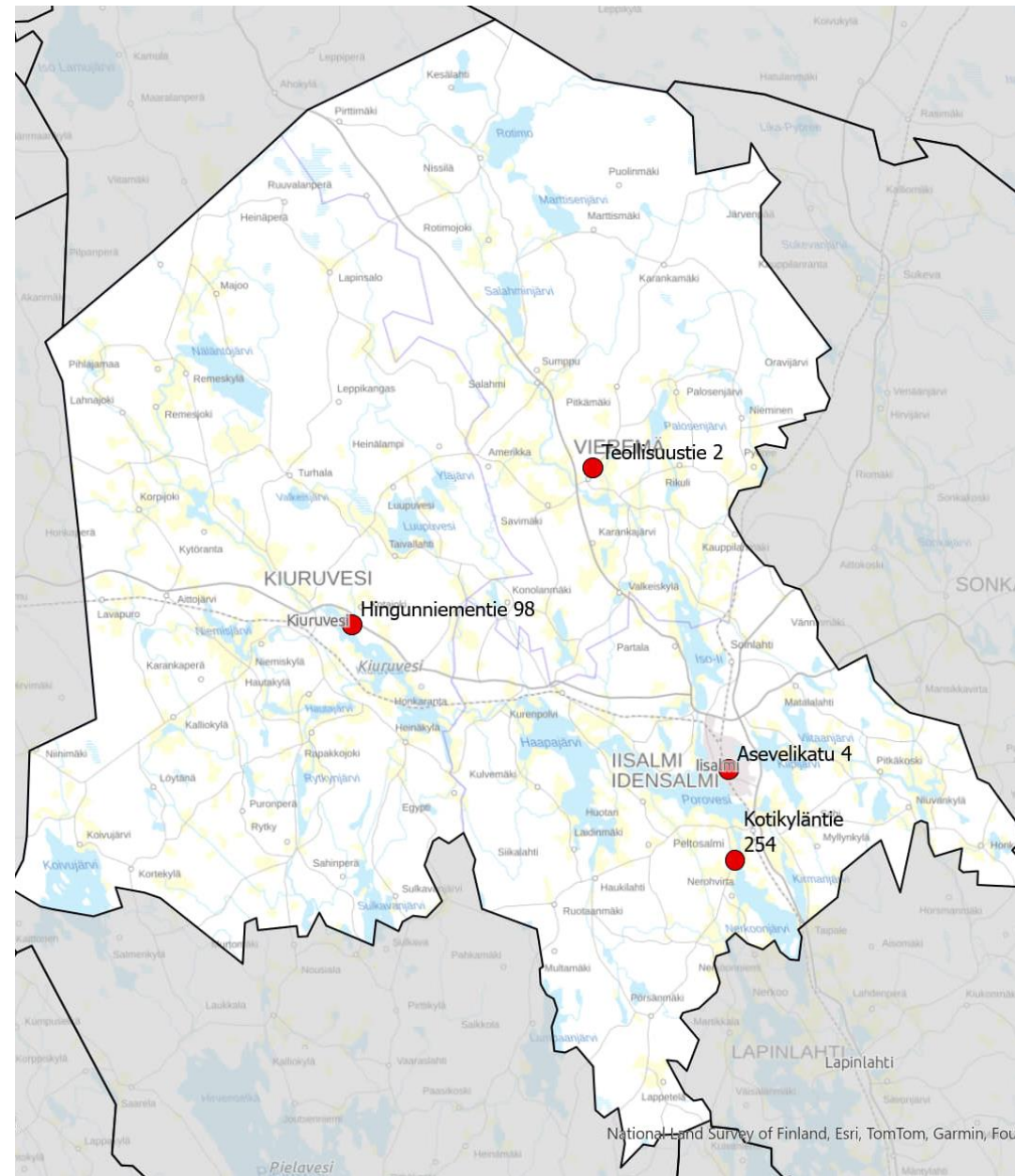


# 4.1. Opiskelumatkat ja YSAO:n oppilaitokset kohdealueella

Ylä-Savon ammattiopiston (YSAO) opiskelijoiden opiskelumatkat koostuvat matkoista oppilaitoksiin ja työssäoppimiskohteisiin. Työssäoppimiskohteet ja työssäoppimisjaksojen kestot vaihtelevat eri opiskelijoilla. Pelkästään kohdealueella Iisalmella, Vieremällä ja Kiuruvedellä työssäoppimispaikkoja on yhtenä päivänä yli sata.

YSAOlla on Iisalmella, Kiuruvedellä ja Vieremällä neljä toimipistettä, joiden sijainnit on esitetty viereisellä kartalla. Iisalmissa on kaksi toimipistettä: Sankarieniemen kampus osoitteessa Asevelikatu 4 sekä Peltoniemen kampus osoitteessa Kotikyläntie 254. Vieremän kampus sijaitsee teknologia-alan yritysten välittömässä läheisyydessä osoitteessa Teollisuustie 2 ja Kiuruveden kampus osoitteessa Hingunniementie 98.

Opetus alkaa kaikissa yksiköissä klo 8.00 ja päättyy klo 14.00 tai klo 15.00. Peltoniemessä on linja-autovuoron saapumisen mukaan sovittu opetuksen aloitusajankohdaksi kello 8.15



YSAOn oppilaitosten sijainnit Iisalmella, Kiuruvedellä ja Vieremällä





## 4.2. Opiskelumatkaselvitys

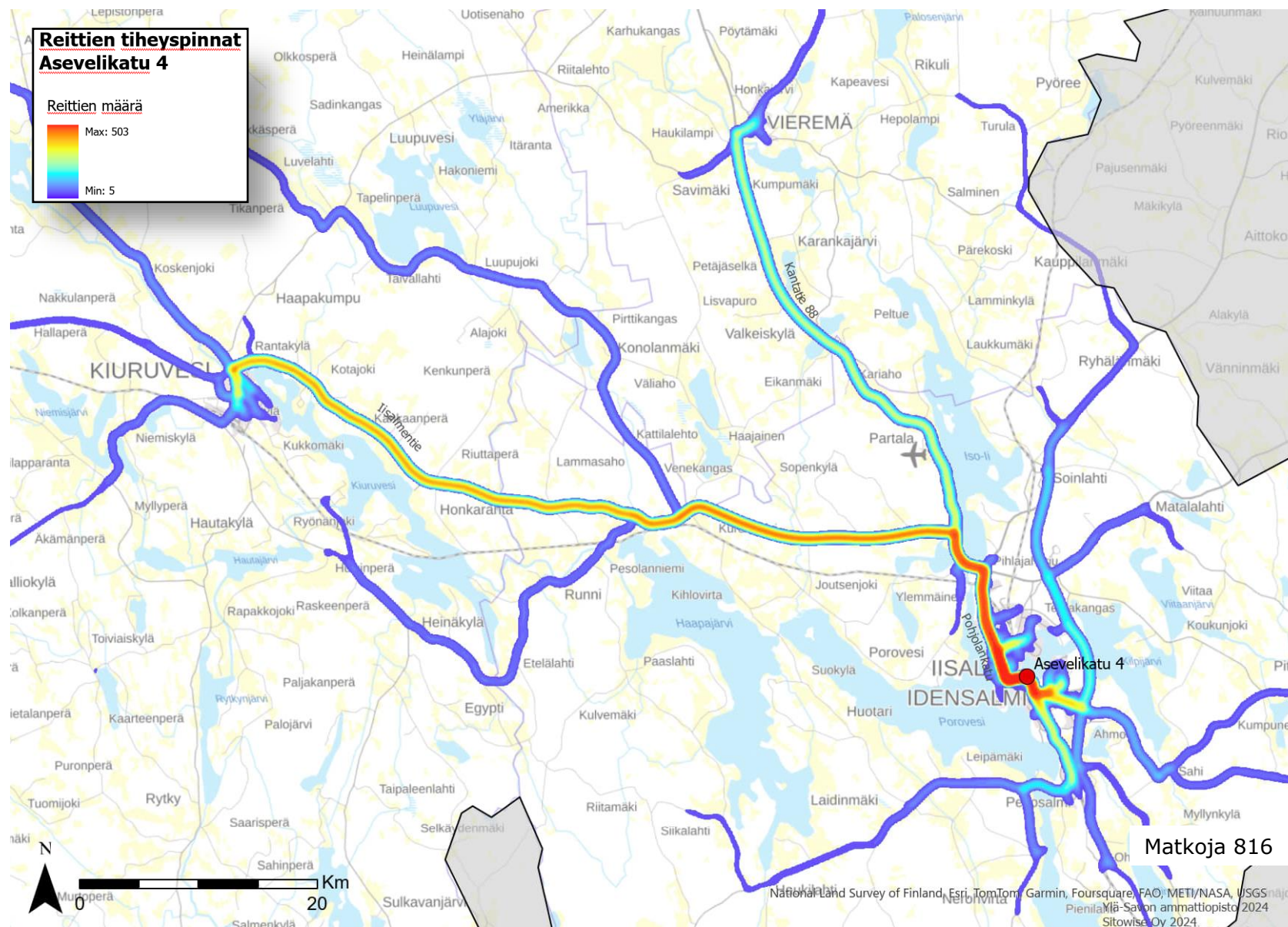
Opiskelumatkaselvitys toteutettiin karttaselvityksenä ArcGIS-paikkatieto-ohjelmalla. Paikkatieto-ohjelmaan syötettiin oppilaitosten osoitteet ja geokoodattiin opiskelijoiden osoitteet, jonka jälkeen ohjelmalla analysoitiin opiskelijoiden reitit oppilaitoksiin. Mitä punaisempi reitti on, sitä useampi opiskelija kulkee reittiä.

Aineistossa otettiin huomioon vain Iisalmessa, Kiuruvedellä ja Vieremällä sijaitsevat oppilaitokset/kohteet ja opiskelijat, jotka asuvat näissä kunnissa. Pois rajautuivat siis opiskelijat, jotka asuvat näiden kuntien ulkopuolella.

Tällainen analyysi oli mahdollista tehdä vain, jos samaan oppilaitokseen/kohteeseen matkasi sen verran opiskelijoita, että reitteihin syntyy erilaisia tiheyspintoja. Käytännössä samaan kohteeseen matkaavia tuli olla useita kymmeniä, jotta tällainen analyysi voitaisiin tehdä. Oppilaitoksista Hingunniementien ja Teollisuustien osoitteisiin, eikä työssäoppimiskohteisiin näin ollen voitu tällaista analyysia tehdä, koska samaan kohteeseen kulkevia opiskelijoita ei ollut tarpeeksi. Hingunniementien ja Teollisuustien matkat oppilaitoksiin on siksi kuvattu vain yleisesti reitteinä, joita kuljetaan oppilaitoksiin ja reiteillä kulkee vähintään kaksi opiskelijaa.



## 4.2 Asevelikatu 4



Asevelikadulle matkoja oli **816** ja suurimmat tiheyspinnat syntyivät

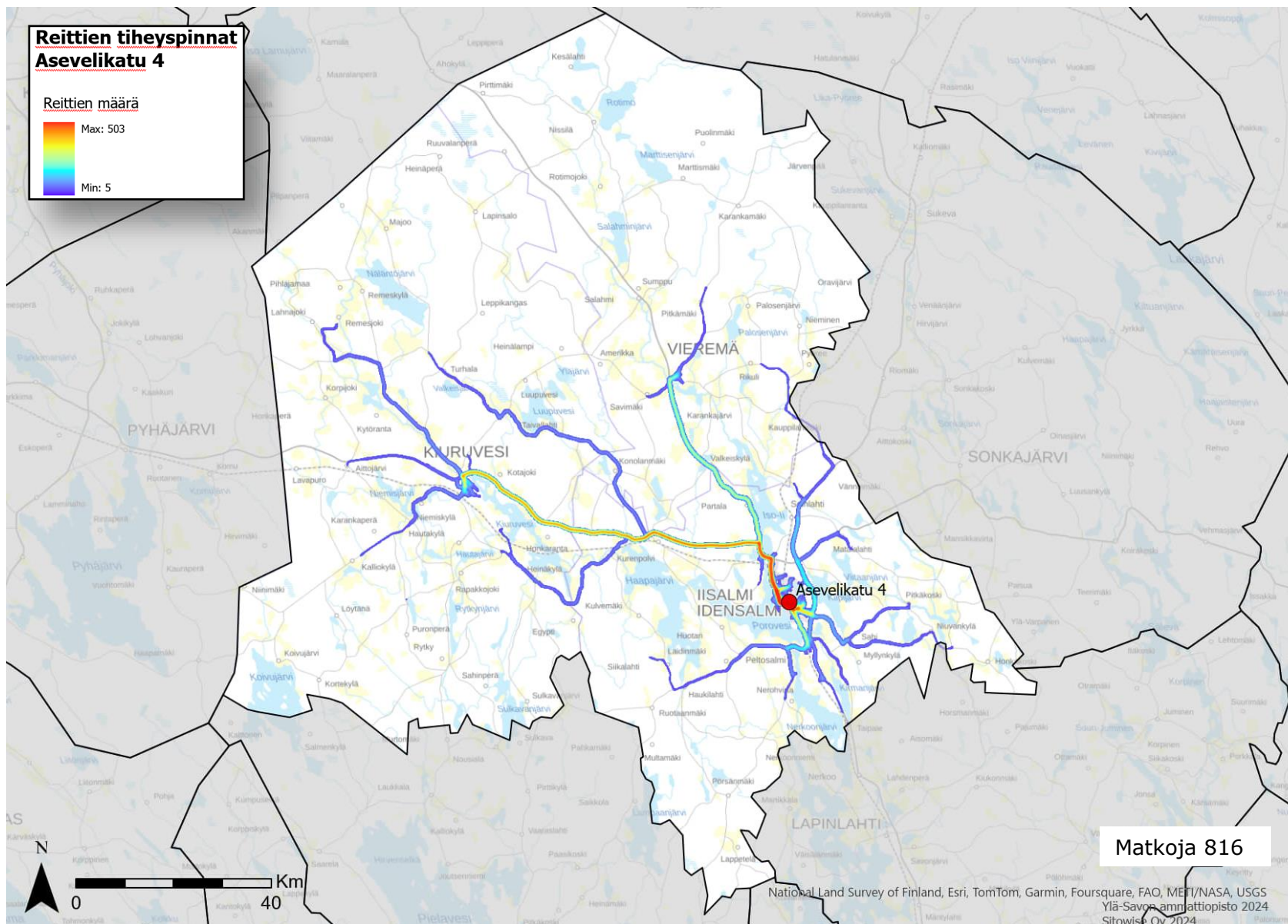
- Iisalmentielle
- Pohjolankadulle
- Kantatie 88
- Kuopiontielle.

Tiheyspinnan punainen kuvastaa maksimimäärää matkoja reitillä, joka Asevelikadun tapauksessa oli 503 ja tummansininen minimiä, joka oli 5.





## 4.2 Asevelikatu 4 linja-autovuorot



Matkahuollon sivuilta kerätyt linja-autovuorot(21.3.2024) tiheyspinnaltaan tiheimmillä reiteillä:

**Iisalmi-Vieremä:**

- 4:45
- 6:50
- 7:25
- 11:35
- 12:10
- 12:45

**Kiuruvesi-Iisalmi:**

- 14:10
- 15:15
- 16:40

**Peltosalmi-Iisalmi:**

- 7:10
- 7:33
- 8:10
- 9:10
- 10:20
- 11:20
- 12:24
- 13:24
- 14:24
- 15:24
- 16:24
- 17:24

**Iisalmi-Kiuruvesi:**

- 7:00
- 9:10
- 13:25
- 14:10
- 15:10
- 16:10
- 17:10
- Matka-aika n. 50 min

**Iisalmi-Peltosalmi:**

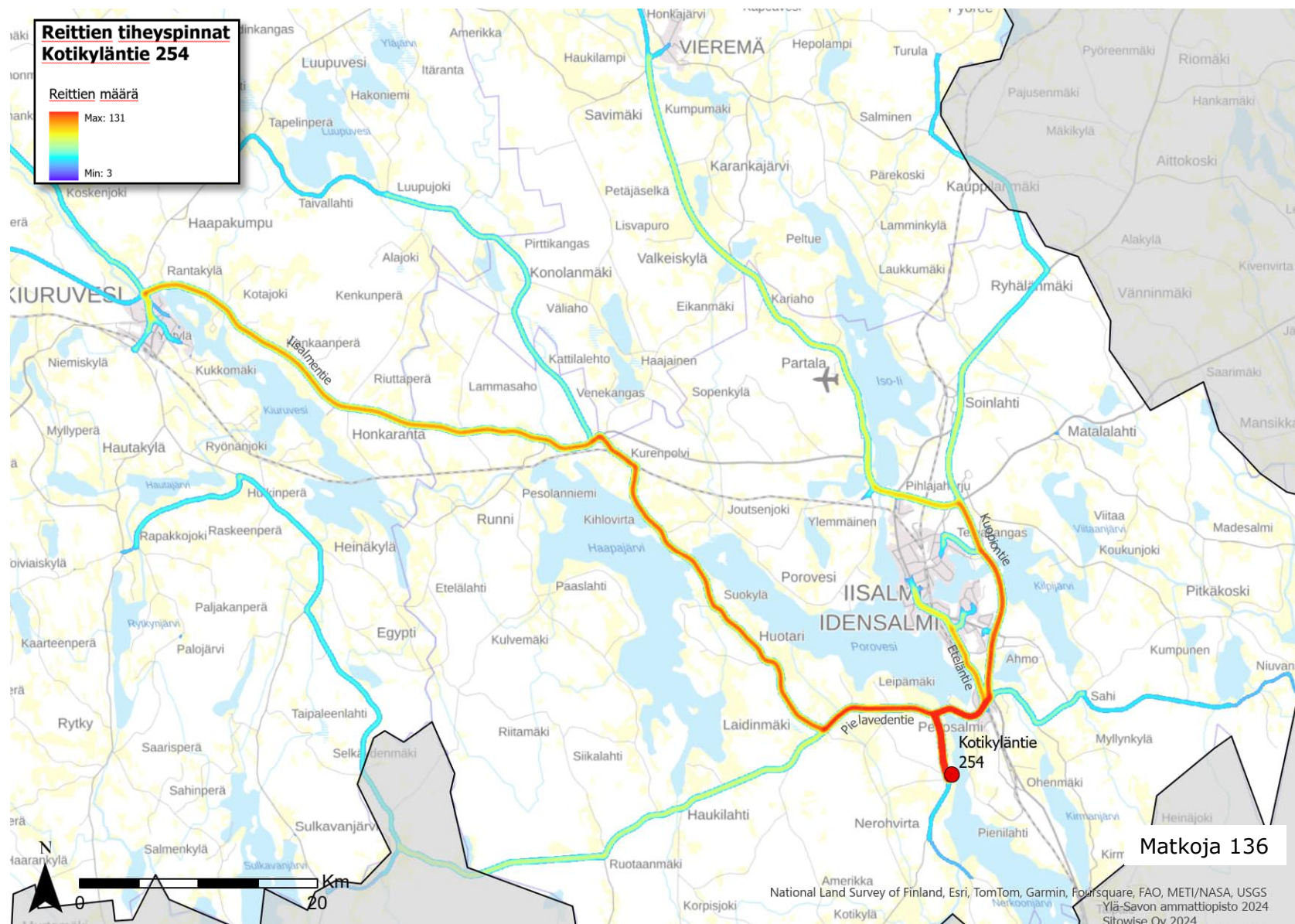
- 6:55
- 7:40
- 7:55
- 8:55
- 10:05
- 11:05
- 12:10
- 13:10
- 14:10
- 15:10
- 16:10
- 17:10

**Vieremä-Iisalmi:**

- 5:15
- 6:50
- 8:30
- 10:30
- 11:50
- 12:03
- 14:13
- 14:40
- 16:05
- 18:35



## 4.2 Kotikyläntie 254



Kotikyläntielle matkoja oli **136** ja suurimmat tiheyspinnat syntyivät

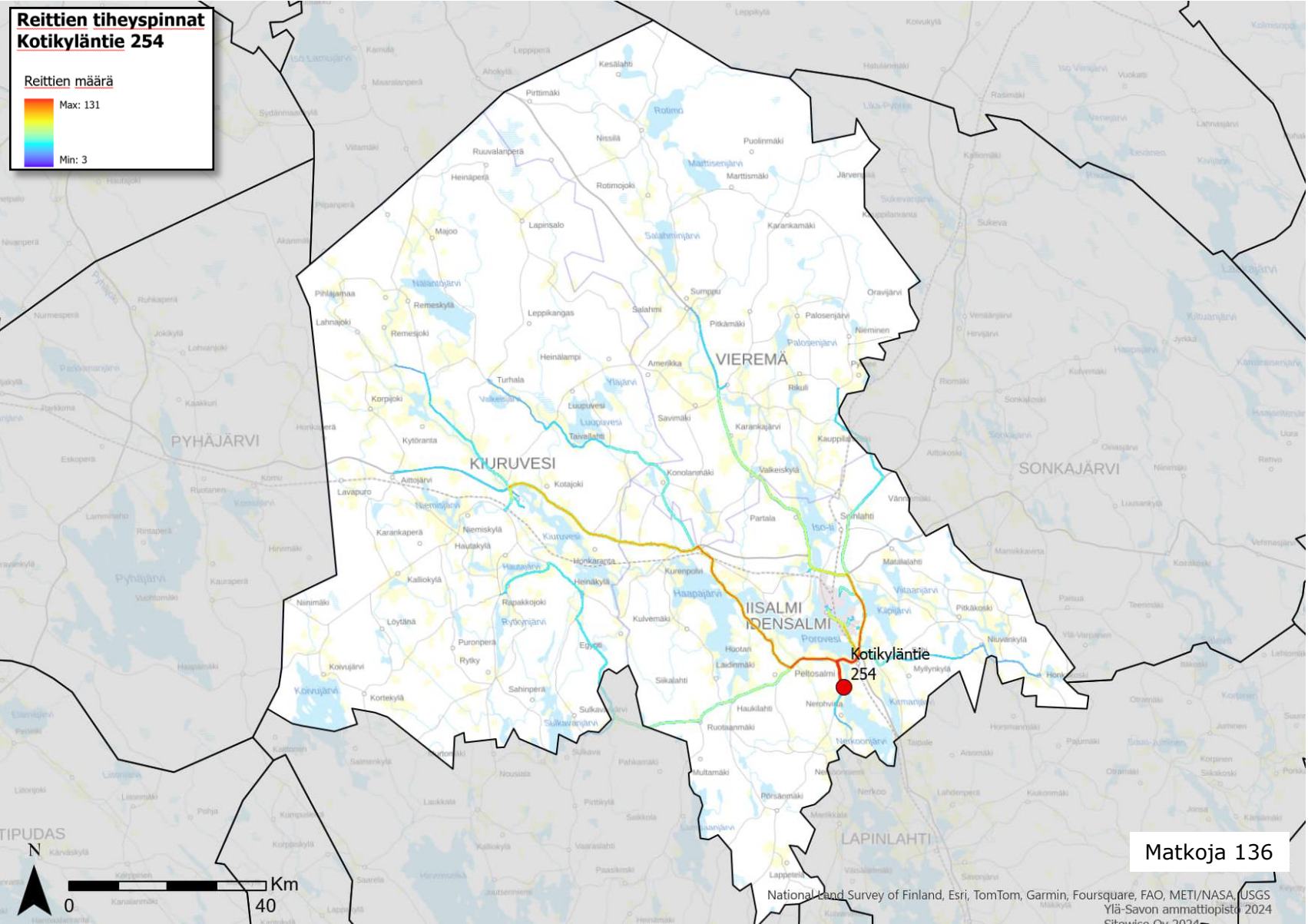
- Iisalmentielle
- Pielavedentielle
- Eteläntielle
- Kuopiontielle.

Tiheyspinnan punainen kuvastaa maksimimäärää matkoja reitillä, joka Kotikyläntien tapauksessa oli 131 ja tummansininen minimiä, joka oli 3.





# 4.2 Kotikyläntie 254 linja-autovuorot

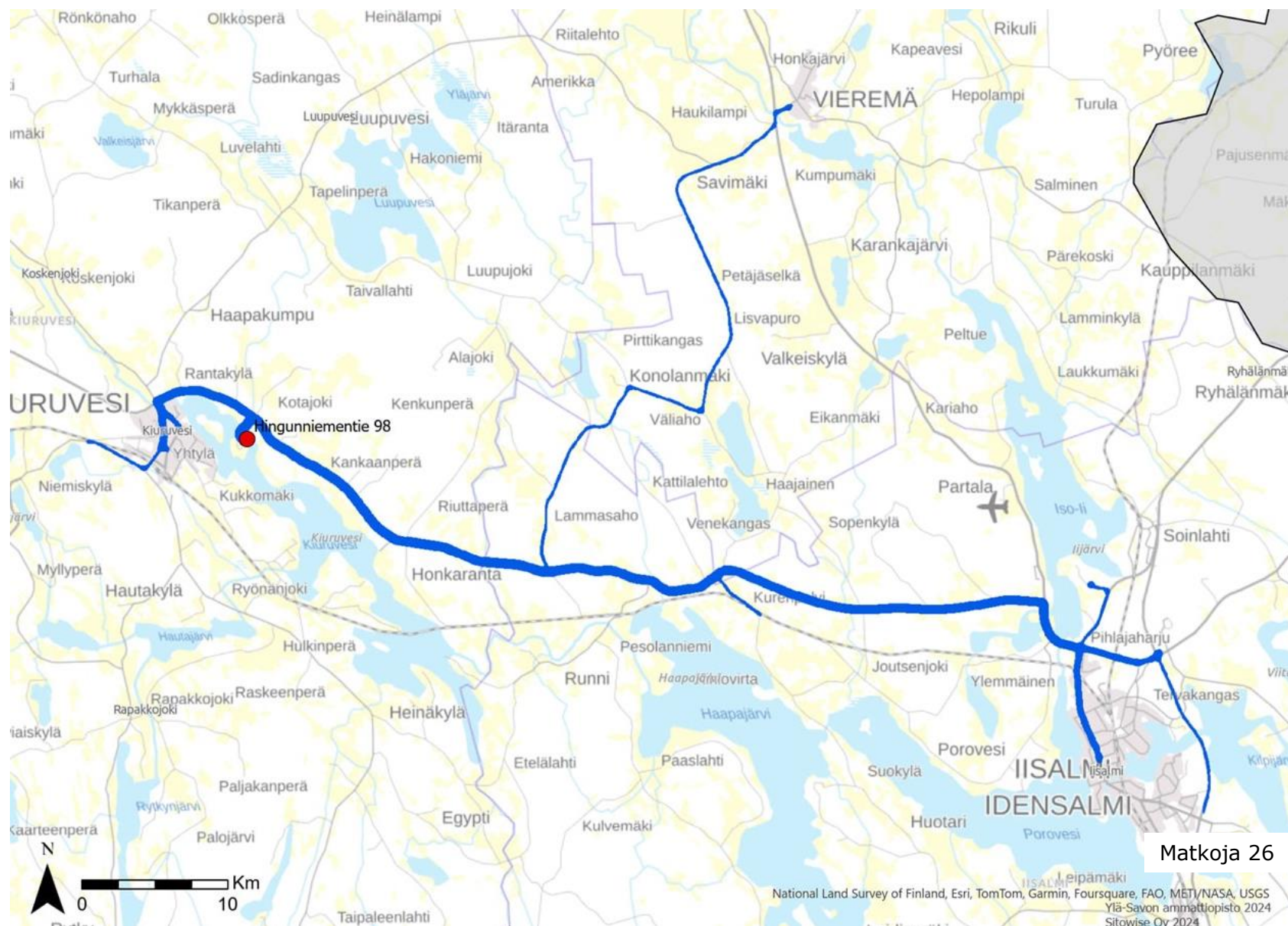


Matkahuollon sivuilta kerätyt linja-autovuorot(21.3.2024) tiheyspinnaltaan tiheimmillä reiteillä:

- Iisalmi-Vieremä:**
  - 4:45
  - 6:50
  - 7:25
  - 11:35
  - 12:10
  - 12:45
  - 14:10
  - 15:15
  - 16:40
- Kiuruvesi-Iisalmi:**
  - 6:15
  - 6:45
  - 8:05
  - 9:00
  - 12:00
  - 14:20
  - 16:05
- Iisalmi-Kiuruvesi:**
  - 7:00
  - 9:10
  - 13:25
  - 14:10
  - 15:10
  - 16:10
  - 17:10
  - Matka-aika n. 50 min
- Peltoniemi-Iisalmi:**
  - 7:15
  - 13:30
  - 14:05
  - 15:16
- Iisalmi-Peltoniemi:**
  - 8:00
  - 13:10
  - 14:10
  - 15:10
- Vieremä-Iisalmi:**
  - 5:15
  - 6:50
  - 8:30
  - 10:30
  - 11:50
  - 12:03
  - 14:13
  - 14:40
  - 16:05
  - 18:35
- Soinlahti-Iisalmi:**
  - 07:20
- Iisalmi-Soinlahti:**
  - 6:45
  - 7:25
  - 7:40
  - 15:15



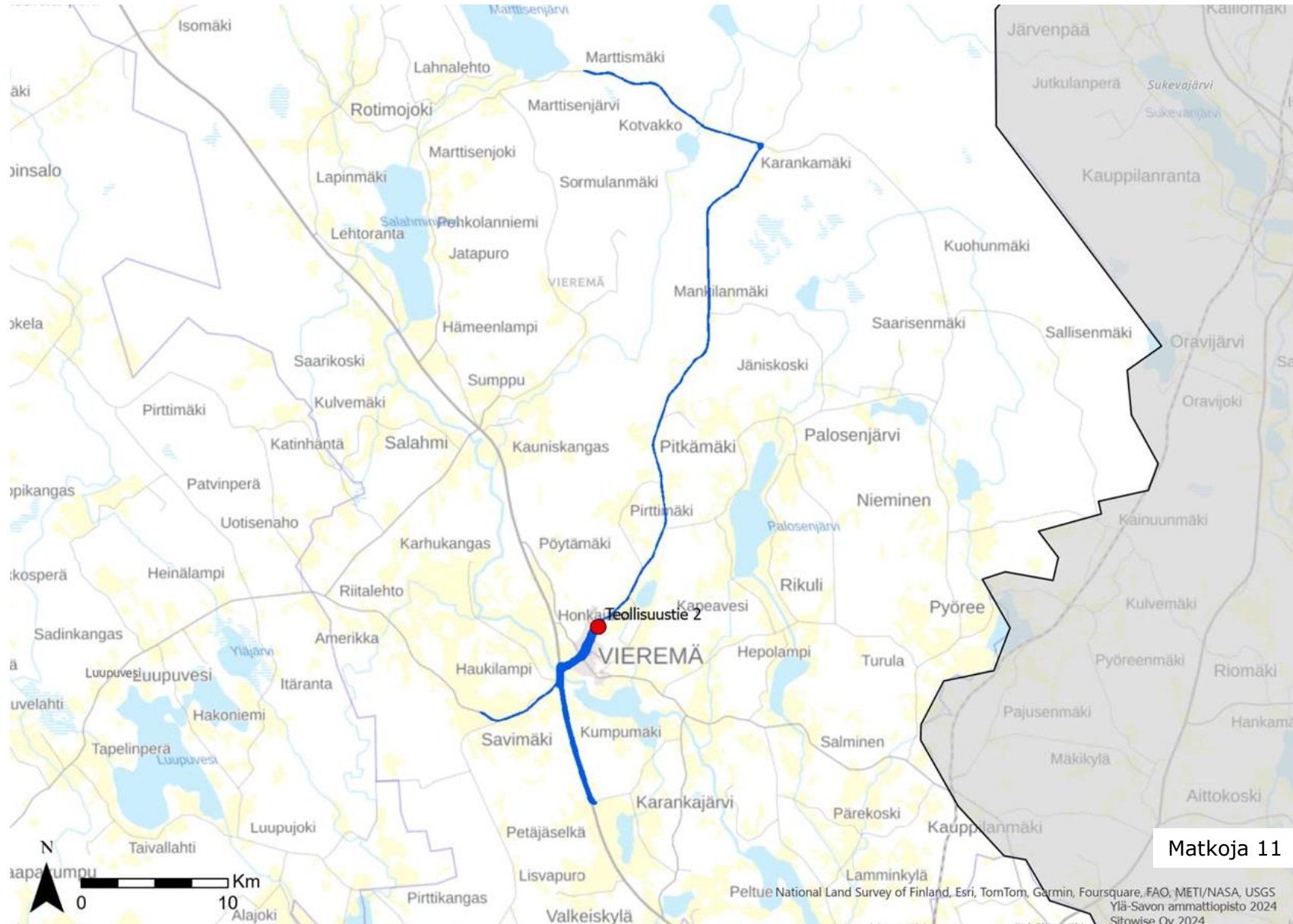
## 4.2 Opiskelumatkaselvitys – Kartat – Hingunniementie 98



Hingunniementielle matkoja yhteensä oli **26**. Kartalla reitit, joita käytetään Hingunniementielle matkatessa eniten (vähintään 2 matkaa).



## 4.2 Opiskelumatkaselvitys – Kartat – Teollisuustie 2



Teollisuustielle matkoja yhteensä oli **11**. Kartalla reitit, joita käytetään Teollisuustielle matkatessa eniten (vähintään 2 matkaa).

Matkoja 11

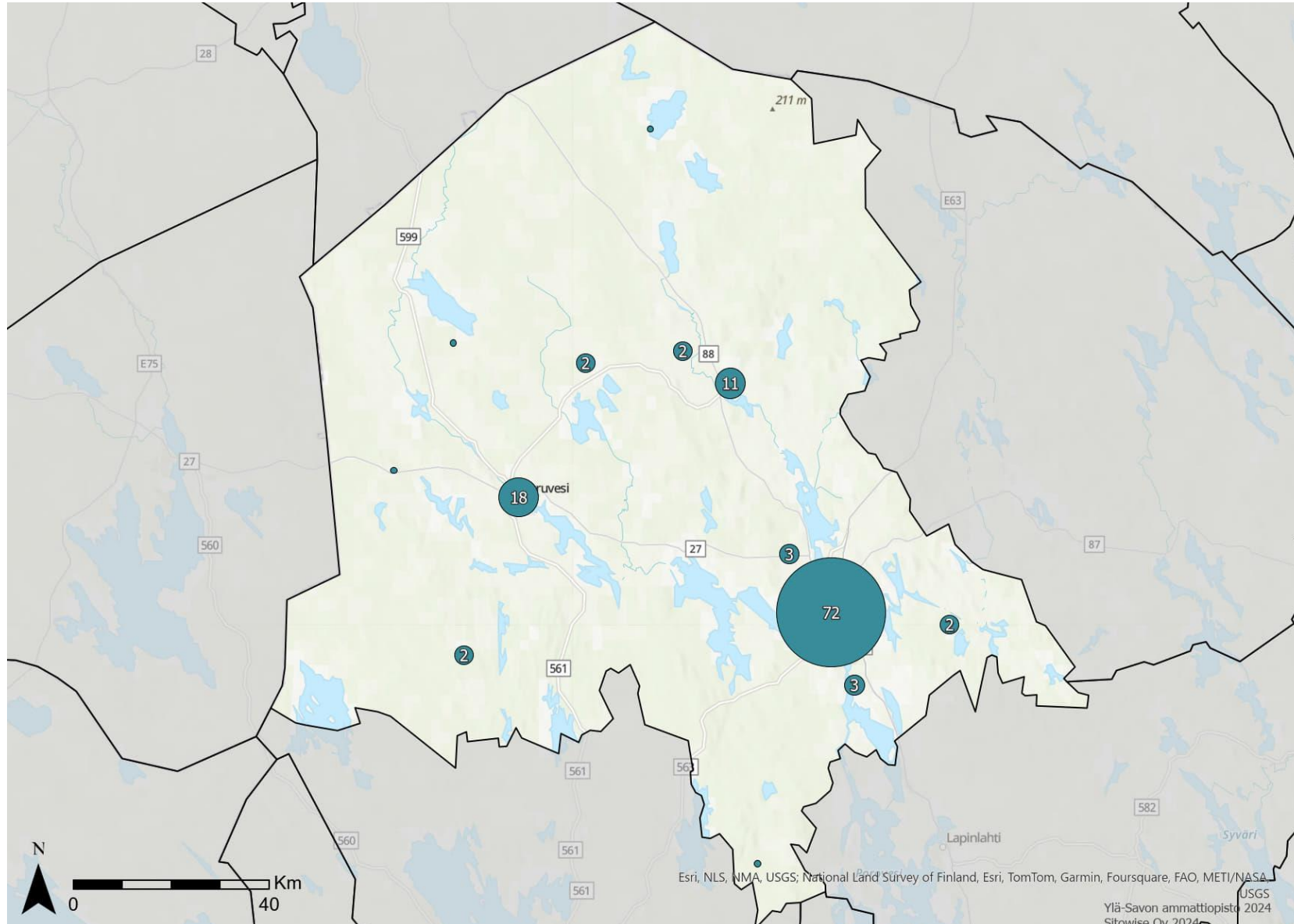


Pohjois-Savon liitto

SITOWISE



## 4.2 Opiskelumatkaselvitys – Kartat – Työssäoppimiskohteet



Työssäoppimispaikkojen osalta on esitetty yhden päivän tilanne. Sijainnit eivät ole stabiilit, vaan voivat muuttua paljonkin

Työssäoppimiskohteet on kuvattu kartassa ryhmittyminä: mitä isompi ryhmittymän koko, sitä enemmän työssäoppimispaikkoja alueella on.

Suurimmat keskittymät kyseisen päivän osalta työssäoppimispaikoilla on Iisalmen, Kiuruveden ja Vieremän keskustoissa ja niiden lähetyvillä.



**SITOWISE**



Pohjois-Savon liitto

# 5. Opiskelumatkat opiskelijoiden näkökulmasta



# 5.1 Opiskelumatkat opiskelijoiden näkökulmasta

Opiskelijoiden kokemuksia koulumatkaan liittyen kartoitettiin kyselyn ja ryhmähaastatteluiden avulla.

Opiskelijakysely oli auki 31.1.2024 — 13.2.2024 välisenä aikana. Vastauksia kyselyyn saatiin 52 kpl. Pääosa vastaajista oli alle 18 vuotiaita. Vastaajien pääasiallisia kampuksia olivat Sankariniemi ja Peltoniemi. Vastaajista kaksi opiskeli Hingunniemessä. Suurin osa vastaajista käy oppilaitoksella tai työssäoppimispaikalla viisi kertaa viikossa. Noin 20 % vastaajista kävi oppilaitoksella tai työssäoppimispaikalla vain 1-4 päivänä viikossa.

Ryhmähaastatteluja pidettiin kolme ja niihin osallistui yhteensä 20 pilottikunnissa (Iisalmi, Kiuruvesi ja Vieremä) asuvaa opiskelijaa. Haastatteluihin osallistuneet opiskelijat ovat voineet halutessaan osallistua myös kyselyyn. Ryhmähaastattelut pidettiin hybridimallilla, jossa opiskelijat osallistuivat tilaisuuteen yhtä poikkeusta lukuun ottamatta paikan päällä YSAO:n tiloissa ja konsultin haastattelijat etäyhteydellä. Haastattelujen kesto vaihteli n. puolesta tunnista lähes tuntiin. Ryhmiä oli kolme, jotka jakautuivat opintosuuntauksen perusteella niin, että yhdessä ryhmässä oli vain saman opintosuuntauksen edustajia (Focus-ryhmä).

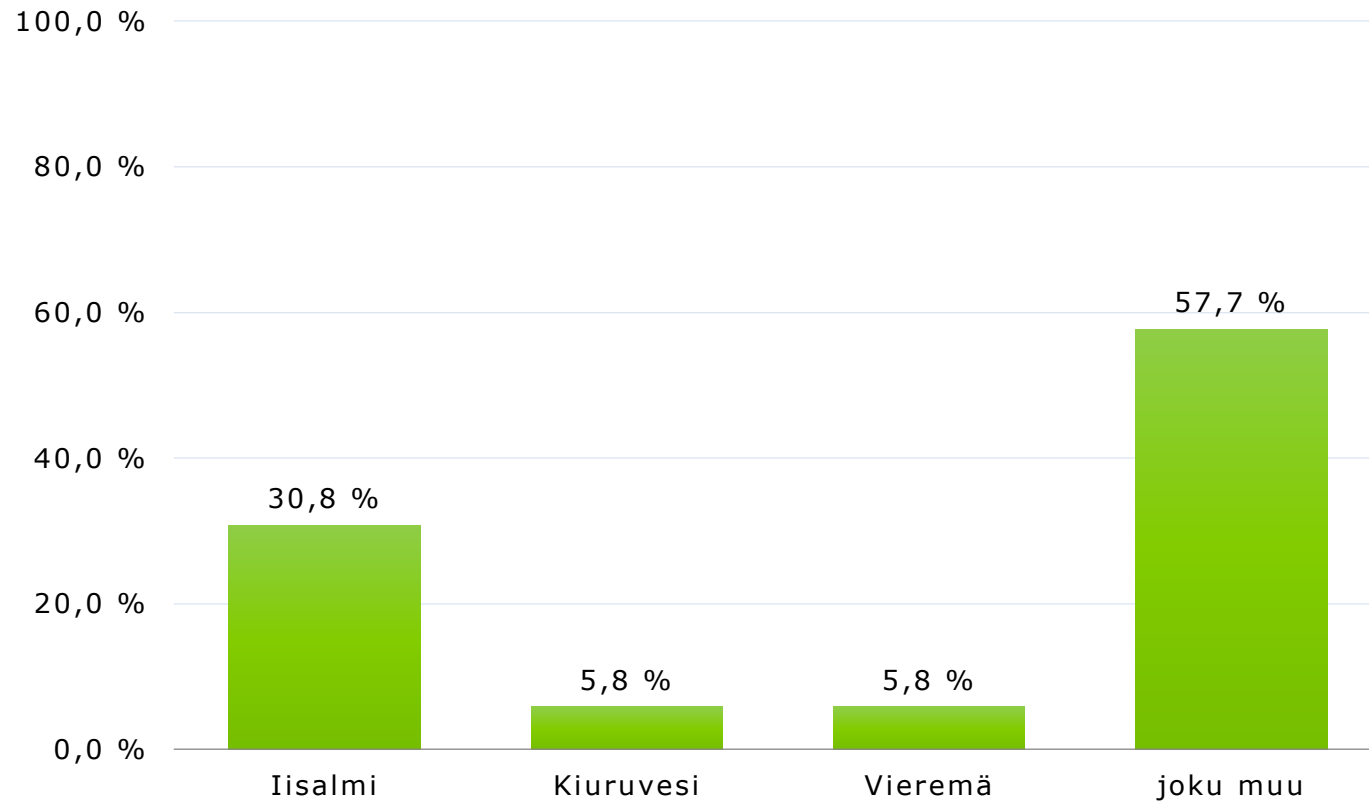
Kyselyissä ja haastatteluissa kartoitettiin opiskelijoiden kulkutapoja, aiheuttaako liikkuminen haasteita arkeen ja opiskelijoiden kiinnostusta hyödyntää opiskelumatkoilla ja työssäoppimismatkoilla kutsukyytipalvelua. Palvelun hinnan vaikutusta ei kysytty kyselyssä eikä suoraan haastatteluissa, sillä koulumatkatuki korvaa (tietyin rajoittein) opiskelijoiden koulumatkakulut.

Opiskelijoiden kohtaamista haasteista visualisoitiin myös kaksi case-esimerkkiä. Visualisointien tavoitteena on havainnollistaa opiskelijoiden liikkumisen haasteita alueella.





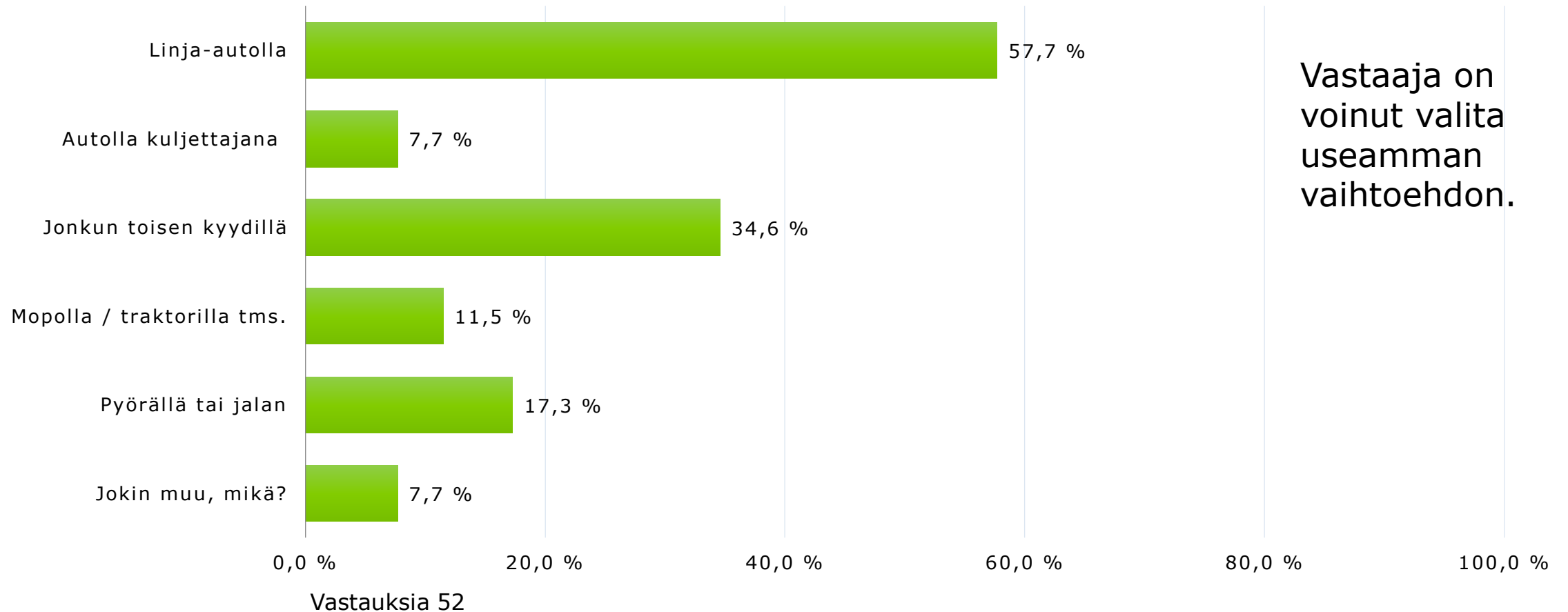
## 5.2 Vastaajien kotikunta



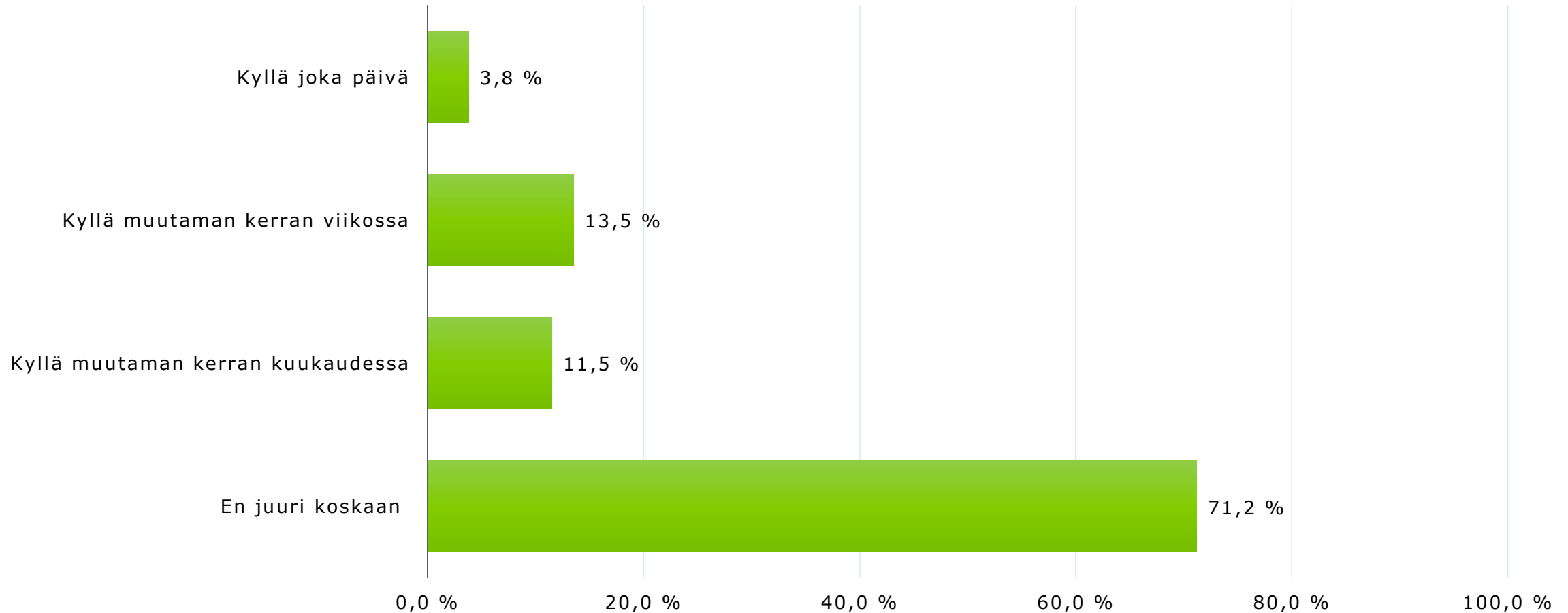
Vastauksia 52



## 5.3 Pääasiallinen kulkutapa opiskelumatkoilla



## 5.4 Matkakaketjut: Poikkeatko opiskelumatkalla usein harrastuksiin, kavereille tms.



Vastauksia 52

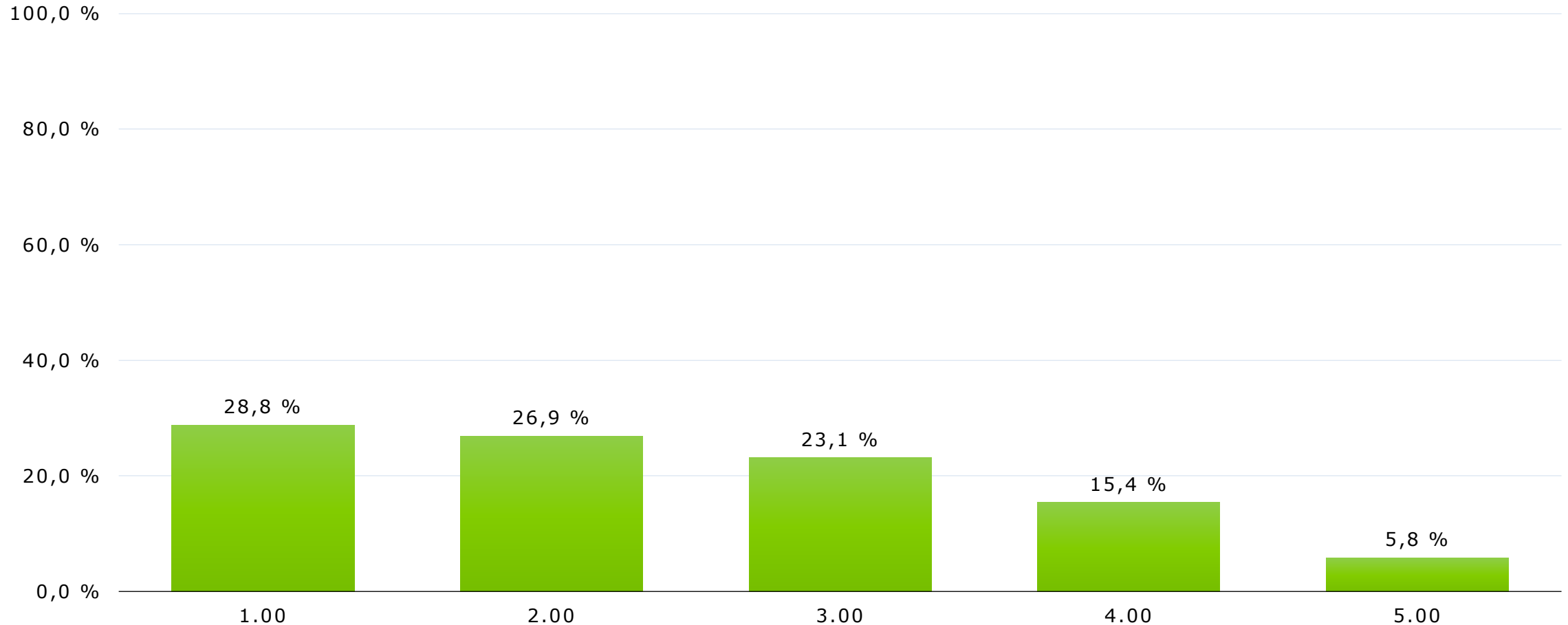


Pohjois-Savon liitto

SITOWISE

## 5.5 Opiskelumatkojen mahdollisuudet ja haasteet: aiheuttaako opiskelumatka haasteita arkeen?

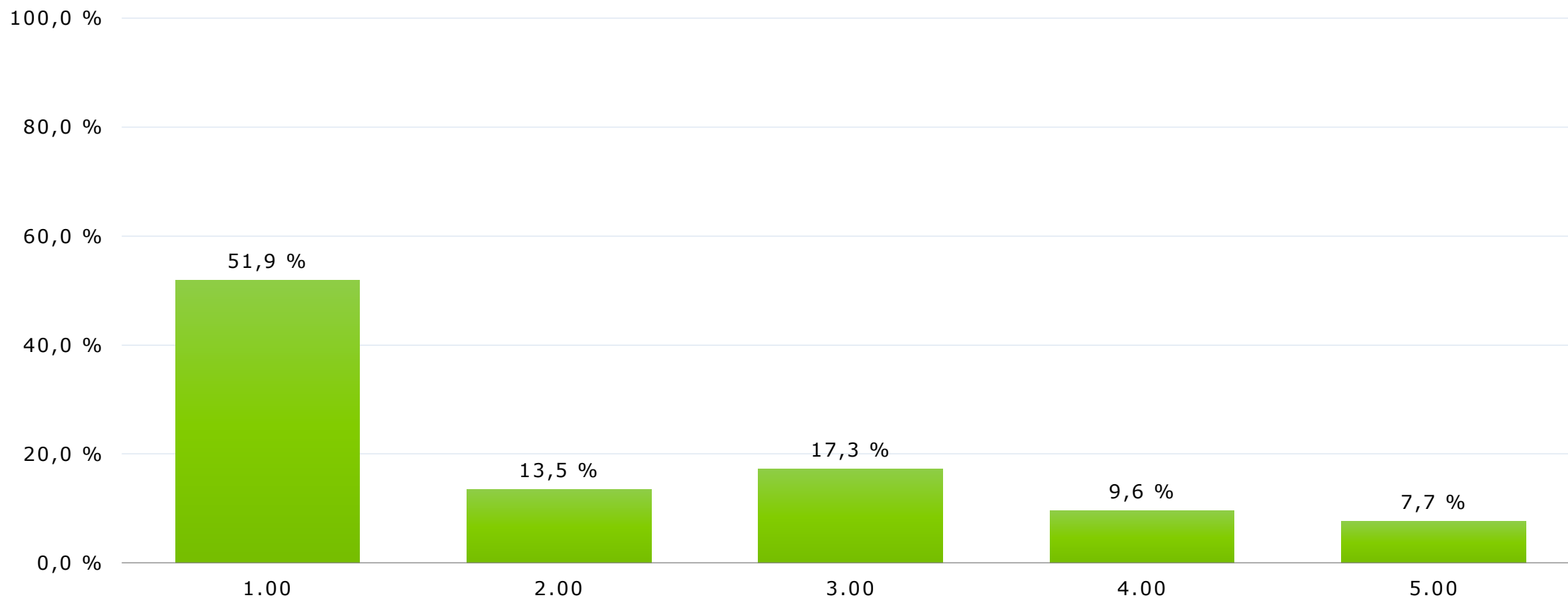
(1 = Ei ollenkaan, 5 = Erittäin paljon)



Vastauksia 52

## 5.6 Opiskelumatkojen mahdollisuudet ja haasteet: aiheuttaako opiskelumatka taloudellisia haasteita?

(1 = Ei ollenkaan, 5 = Erittäin paljon)



Vastauksia 52





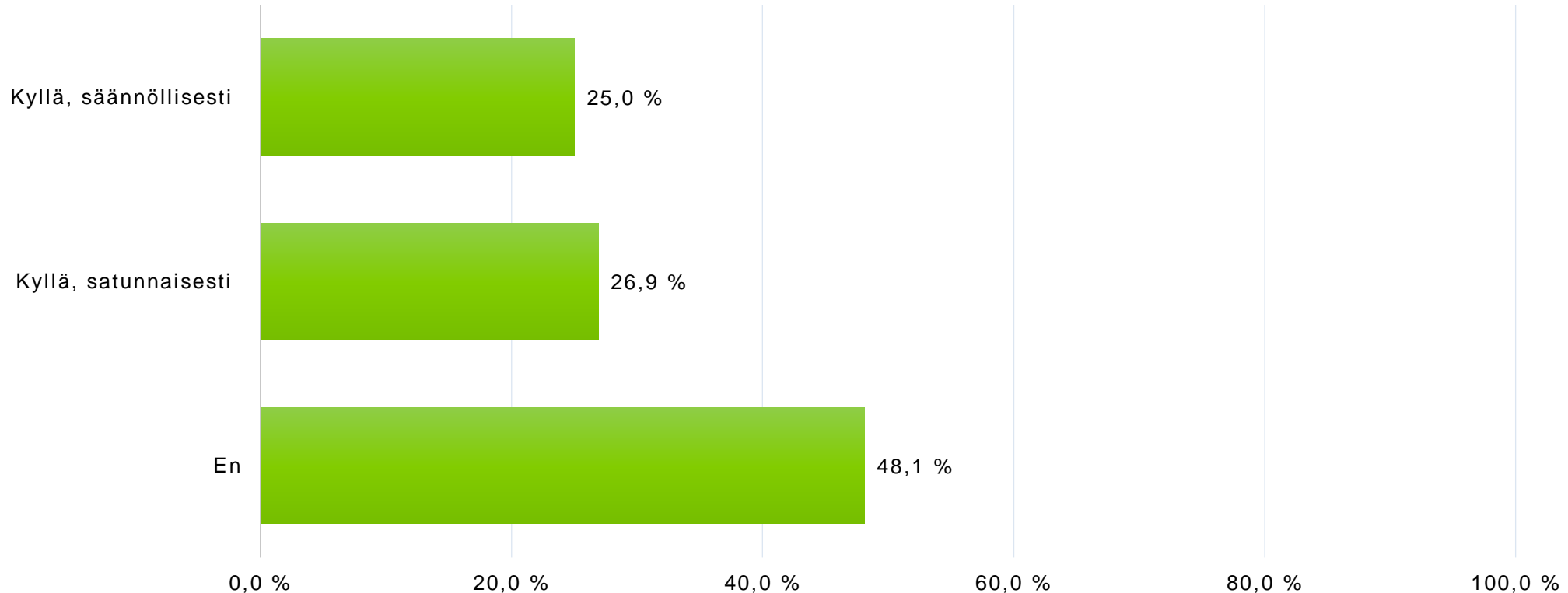
# 5.7 Opiskelumatkojen mahdollisuudet ja haasteet

## Esimerkkejä opiskelijoiden avoimista vastauksista liittyen haasteisiin, joita opiskelija kohtaa oppilaitokselle tai työssäoppimispaikalle pääsemisessä

- Aina ei saa kyytiä tai sitten perjantaina asuntolalta pois lähteminen 4 mennessä tuottaa haasteita
- Pemolta lähtee bussit liian harvoin Iisalmeen ja toisten pain
- Olisi hyvä jos pemolta Iisalmeen kulkisi linja-auto puolenpäivän aikoihin.
- Asuntolaan kulkeminen tuo kalliitakin kuluja viikottain pitkän matkan johdosta
- Linja autolla kulkeminen kestää kauan
- Tuntitolkulla joutuu parhaimmillaan linja-autoja odottamaan.
- Jos menisi linja autolla joutuisi lähtemään todella aikaisin
- Pittää aikaisin herätä 6:00 aikaan että pääsen 6:50 vieremältä bussilta iisalmeen ja siellä oottaa 8:03 linkkua joka lähtee peltoniemelle ja se yleensä myöhästyy kun oppitunti alkaisi 8:15 ja linkku on 8:17 aikaan vasta perillä.
- Pitää kävellä jonkin matkaa pysäkille ja linja auto tulee arvaamattomasti etuajassa tai myöhässä.
- Linja autoa ei mene kolmen jälkeen enää kotiin asti ja päivä menee pitkälle että pääsee kotiin.
- Linja-autojen aikataulut ja linja-autolle pääseminen.
- Talvisin tiet huonossa kunnossa
- Joka ikinen aamu pitää herätä 6:00 ja mennä odottamaan bussia kylmään vaikka bussi myöhästyy puolet ajasta ja joskus ei edes tule ja nukahdan vasta kello 23:00-1:00 joten en saa kunnolla nukuttua ja tulee poissaoloja enemmän kuin normaalisti
- Ajokeli voi olla todella huono.
- Rahallisesti hieman ärsyttävää, jos ei tule käytyä tuettua määrää kk. Syynä mm. sairaukset tai muuttuvat oppitunnit.

## 5.8 Kiinnostus käyttää kutsukyytipalvelua

Olisitko halukas kulkemaan opiskelumatkasi esimerkiksi taksilla tai bussilla, jonka reitti muotoutuu kännykällä tehtävien etukäteisilmoitusten pohjalta? Pääsisit kulkemaan ilmoittamastasi paikasta tai noin 10 minuutin päässä olevasta kyytipisteestä opiskelupaikkaan yhdellä kulkuneuvolla, joka saattaa kuitenkin matkalla tehdä pienen koukkauksen ottaakseen kyytiin tai jättääkseen kyydistä muita matkustajia.



Vastauksia 52

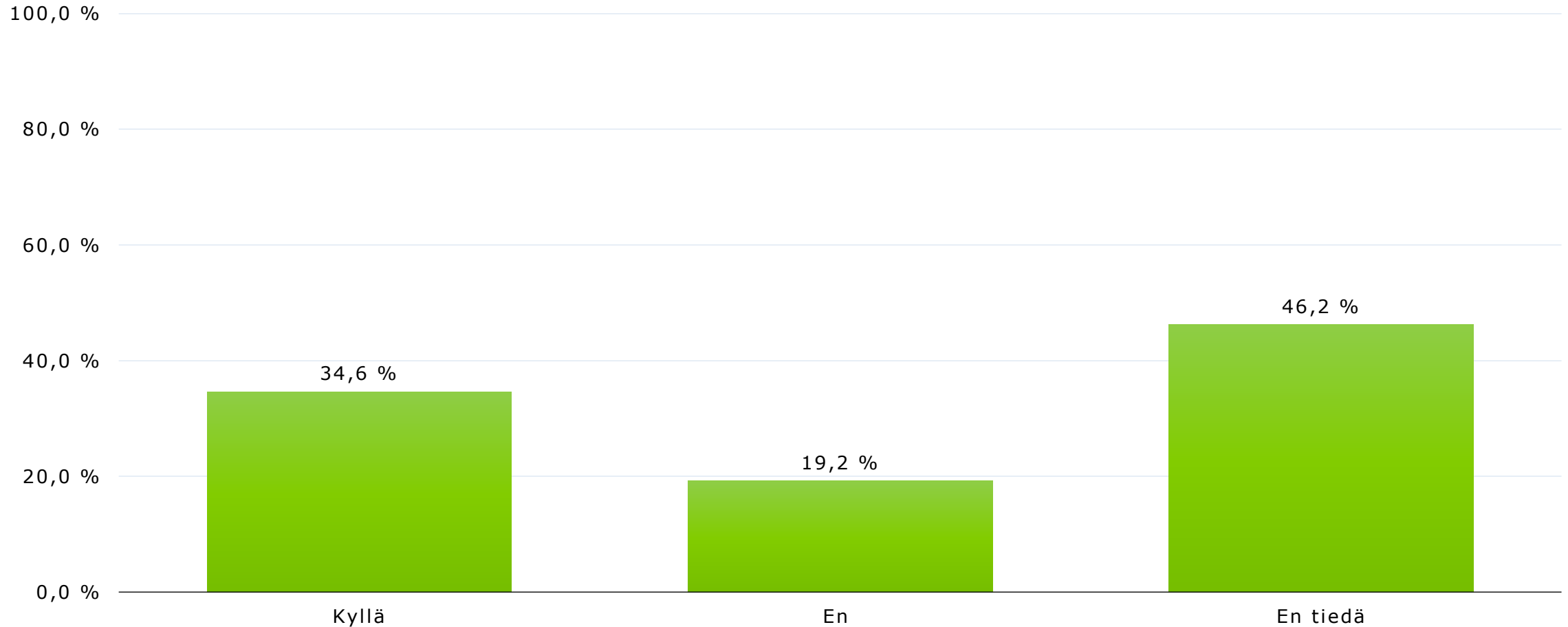


Pohjois-Savon liitto

SITOWISE

## 5.9. Valmius ilmoittaa omista kuljetustarpeista

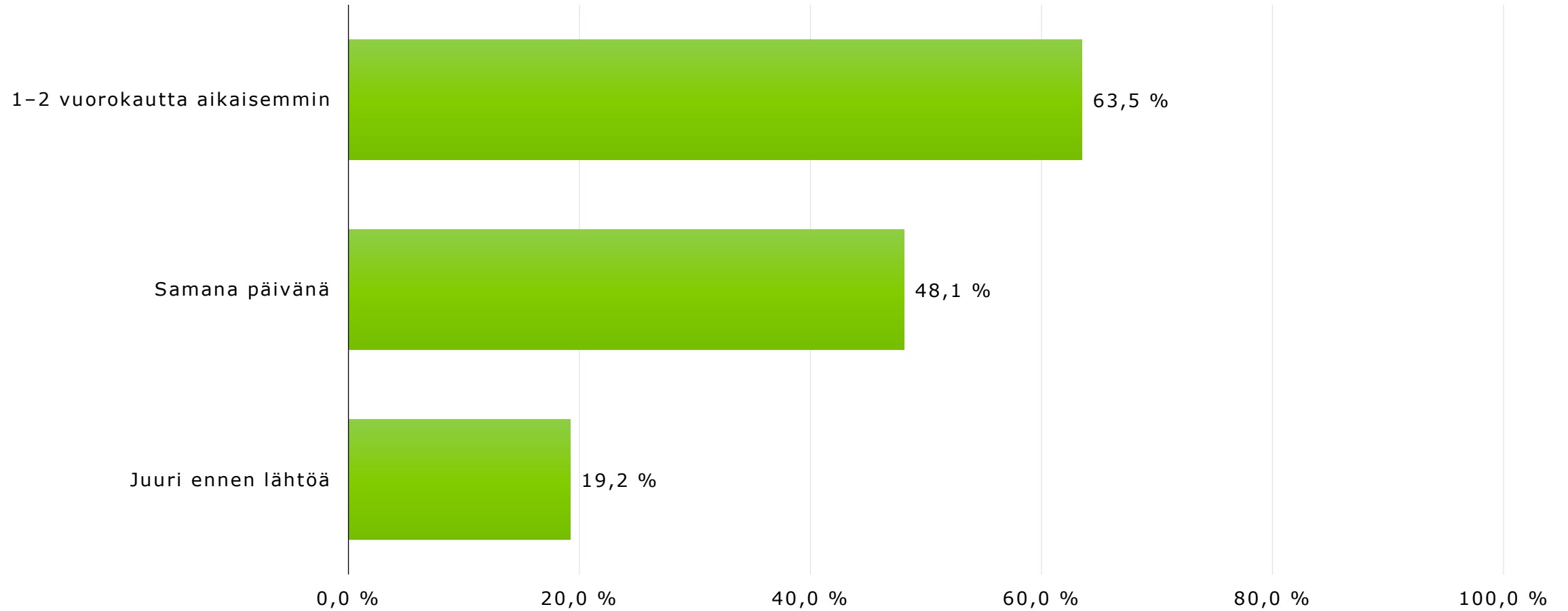
Olisitko valmis ilmoittamaan omat kyytitarpeesi kuljetusyriyksille mobiilisovelluksella?



Vastauksia 52

## 5.10. Kyytitarpeiden ennakoitavuus

Kuinka paljon ennen matkan alkua voisit ilmoittaa lähtöajan ja -paikan sekä määränpään esim. mobiiliappissa/kyytisovelluksessa kuljetusyritykselle, myös paluumatkalle, mikäli sellainen olisi mahdollista?



Vastauksia 52

## 5.11 Vaihtoehtoiset ratkaisut

Tuleeko sinulla mieleen hyviä ratkaisuja opiskelijoiden liikkumisen edistämiseksi alueella? Oletko kuullut/törmännyt toimiviin ratkaisuihin jossain muualla, millaisiin?

Yritykset voisi suunnitella yhdessä niin ettei tarvitsisi odottaa niin kauaa toista autoa.





## 5.12 Ryhmähaastattelut 1/3

### **Kulkumuodot**

Ryhmähaastatteluihin osallistuneet olivat matkanneet kouluun vanhempien kyydillä, kaverien kyydillä, linja-autolla, osan matkaa taksilla, omalla autolla sekä näiden eri yhdistelmillä. Suurin osa kulki vanhempien tai kavereiden kyydeillä. Osalla haastateltavista olisi mahdollista kulkea toiseen suuntaan linja-autolla, muttei toiseen.

Kaikki haastateltavat, jotka kertoivat tulevansa vanhempien kyydillä, sanoivat ettei se aiheuta suurta matka-ajan tai matkan pituuden lisäystä kyyditsijöilleen. Vanhemmat kuulemma järjestelivät omat menonsa ja aikataulunsa kouluajataulujen mukaan.

Kaverien tai vanhempien kyydillä kulkeminen

koettiin varmemmaksi kuin linja-autolla kulkeminen. Linja-auton reaaliaikainen seuranta toisi tähän parannuksen.

Ajokortin mahdollisimman aikainen hankkiminen nähtiin lähes pakollisena. Oman ajokortin/auton puute nähtiin mahdollisesti hankaloittavan työssäoppimispaikan saamista tai valintaa.

### **Matka-aika**

Haastatellut kertoivat matka-ajakseen koululle tai kotiin jopa kolme tuntia yhteen suuntaan. Useimmiten matka-aika vaihteli n. tunnista kahteen tuntiin.

Vanhempien ja kavereiden kyydeillä liikkumisen kerrottiin lyhentävän matka-aikaa jopa tunnista puoleentoista, siinä tapauksessa, että

liikkuminen oli ylipäänsä mahdollista joukkoliikenteellä.

Joillekin haastateltaville linja-auton aikataulu sopi hyvin, jotkut joutuivat odottamaan joko aamun tai iltapäivän lähtöä tai vaihtoyhteyttä pitkäänkin. Joissain tapauksissa linja-autolla liikkeessä myöhästyi aina koulutuntien aloituksesta viisi minuuttia. Iltapäivällä kotimatkojen osalta kerrottiin odottamista tulevan enemmän.

Haastateltavat kertoivat pitkistä päivistä, johtuen aikaisesta lähdöstä aamulla ja myöhäisestä paluusta illalla. Tällöin päivän pituudeksi kerrottiin matkoineen esimerkiksi 11 tuntia klo 6.00-17.00 välillä.



## 5.12 Ryhmähaastattelut 2/3

### **Sosiaaliset vaikutukset**

Isoimmat haasteet kohdistuivat kaverien näkemisen rajoittumiseen ja harrastamisen vaikeuteen. Toisaalta palveluiden todettiin olevan ilta-aikaan kiinni.

Opiskelu todettiin raskaaksi, kun päivät olivat pitkiä. Arki koettiin pelkäksi koulunkäynniksi.

Positiivisiksi puoliksi nykyisissä kulkutavoissa mainittiin erityisesti kaverien kanssa samoilla kyydeillä tai linja-autoilla kulkeminen. Osa haastatelluista totesi, että vaikka kaikilla olisi omat ajokortit, niin silti kuljettaisiin porukalla (sosiaalisen puolen takia). Myös vanhempien kanssa yhteinen

aika vanhempien kyydillä kuljettaessa sekä linja-autossa oma tila ja aika mainittiin nykyisten matkojen positiivisina puolina.

### **Taloudelliset vaikutukset**

Kelan koulumatkatuen kerrottiin olevan tärkeä ja korvaavan juuri ja juuri muodostuvat matkakulut. Kavereille kerrottiin maksettavan bensarahoja kyytien korvauksina.

### **Liikkumistarpeet**

Opiskelijoiden liikkumistarpeet olivat hyvin säännöllisiä ja ne olivat useimmiten jo vähintään viikkoa, usein useampaa viikkoa ennen liikkumistarvetta tiedossa. Iltapäivän liikkumistarpeiden ajankohta saattoi

kuitenkin vaihdella osalla vastaajista enemmänkin.

Haastateltavat eivät olleet vielä edenneet opinnoissaan työssäoppimisjaksoille, jolloin opiskelijoilla on vaihtelevampia liikkumistarpeita.

### **Liikkumistarpeista ilmoittaminen**

Suurin osa vastaajista koki mobiilisovelluksen helpoimmaksi tavaksi ilmoittaa liikkumistarve. Joillekin puhelimella soitto saattaisi muodostua esteeksi palvelun kokeilemiselle. Osalle sillä ei olisi lainkaan väliä, tehdäänkö tilaus puhelimella vai mobiilisovelluksella.



## 5.12 Ryhmähaastattelu 3/3

### **Kutsukyytipalvelut**

Vain yksi haastateltavista tunnisti ennalta palveluliikenteen tai kutsuliikenteen, muut haastateltavat eivät tunteneet konseptia. Kukaan haastateltavista ei ollut käyttänyt kutsukyytipalveluita.

### **Uuden palvelun kokeilu**

Suurin osa vastaajista koki liikkumisen muuttamisen haasteelliseksi eikä haasteista huolimatta kokenut tarvetta siihen.

Kulkeminen on muotoutunut pitkän ajan kuluessa sellaiseksi kuin se nykyisellään oli.

Keskimäärin opiskelijat kokivat suuren kynnyksen palvelun kokeilemiseen. Muutama

opiskelija ilmoitti lievää halua mahdollisesti kokeilla palvelua, jos se kulkisi parempaan aikaan kuin nykyiset kyydit. Suurin osa ilmoitti, ettei heillä ole tarvetta tai halua tällaiselle palvelulle, koska nykyiset kulkutavat ovat toimivat.

Palvelun kuvaus epäilytti erityisesti kyydin saapumisen ja matka-ajan osalta.

Kutsukyytipalvelu koettiin lähes kaikkien vastaajien osalta epärealistisena.

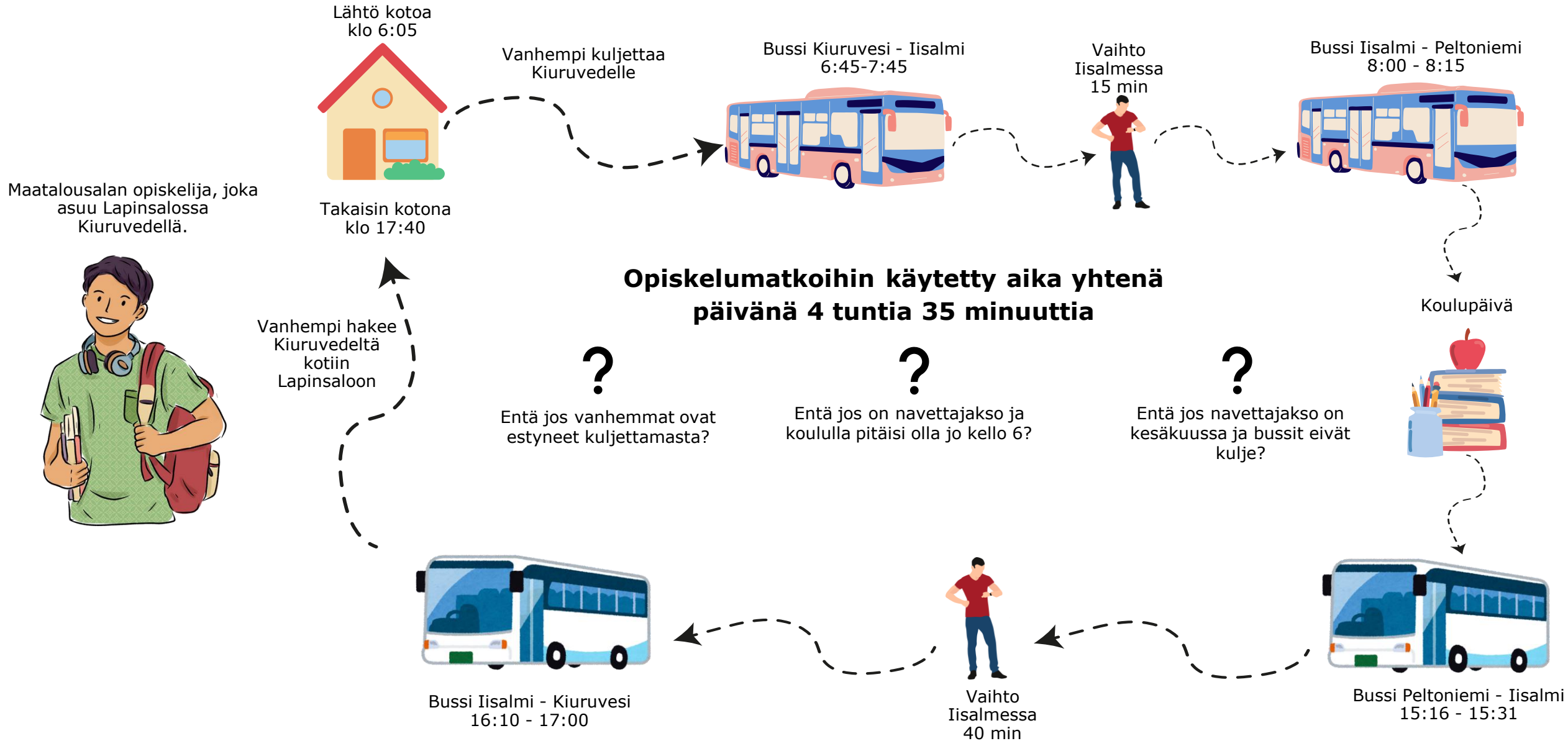
Työssäoppimispaikkaan kulkemisessa opiskelijat tunnistivat mahdollisen tarpeen palvelulle. Tällöin myöskään kavereiden kanssa samalla kyydillä kulkeminen ei olisi

välttämättä vaihtoehtona.

Monet vastaajista näkivät palvelun kiinnostavana vain jos sillä voisi kulkea matkan yhdessä kavereiden kanssa.



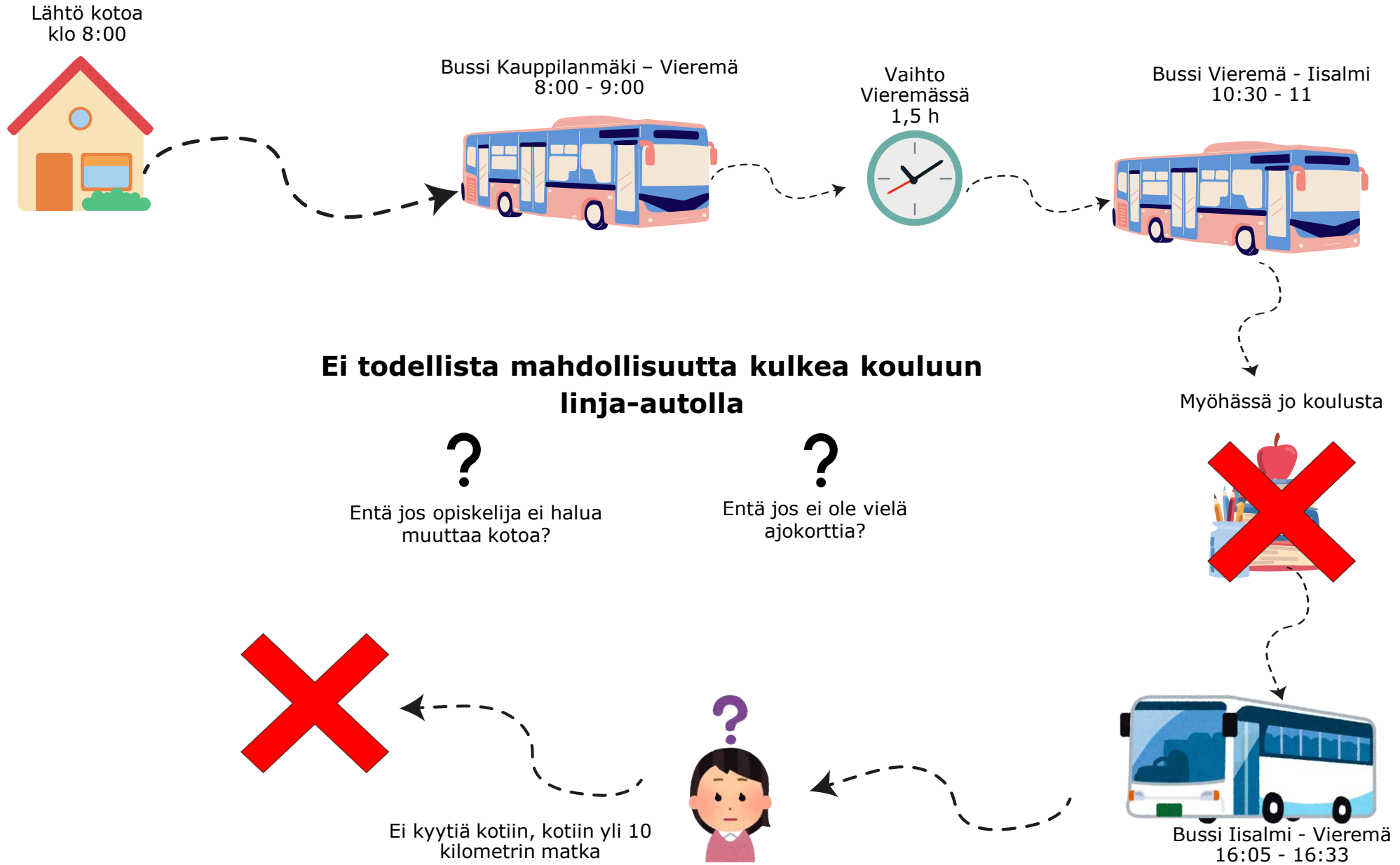
## 5.13 Case-esimerkki: Maatalousopiskelijan koulumatka



## 5.13 Case-esimerkki: Kone- ja tuotantotekniikan opiskelijan koulumatka

Kone- ja tuotantotekniikan opiskelija, joka asuu Kauppilanmäessä Vieremällä.

Vanhemmilla ei mahdollista kyyditä omien töiden vuoksi.





**SITOWISE**



Pohjois-Savon liitto

## 6. Opiskelumatkat huoltajien ja vastuuhjaajien näkökulmasta



# Huoltajakyselyn tulokset 1/2

Alaikäisten opiskelijoiden huoltajille tehtiin ajalla 2. – 13.2.2024 kysely, jossa kysyttiin, onko opiskelijan mahdollista käyttää julkista liikennettä kodin ja koulun / työssäoppimispaikan väliseen liikkumiseen. Tämän lisäksi kysyttiin mahdollisia haasteita huoltajan näkökulmasta. Kysely toteutettiin opiskelijahallintojärjestelmän huoltaja-liittymän kautta ja vastauksia saatiin 85.

Kyselyyn vastanneista 16 ilmoitti, ettei julkinen liikenne ole heidän tapauksissa mahdollinen lainkaan. Useimmissa vastauksissa eniten huolta aiheuttavana mainittiin koulupäivien pituus kulkuyhteyksistä johtuen. Syrjäseudulla asuvien koulumatkoihin kului useilla opiskelijoilla jopa 2 – 3 tuntia päivässä, joskus enemmänkin. Useat toivat esille, että aika kuluu suurelta osin odotteluun eikä itse matkustamiseen. Tämän nähtiin vaikuttavan merkittävästi nuorten jaksamiseen, opiskelumotivaatioon, poissaoloihin koulusta ja muuhun sosiaaliseen elämään.

Haasteeksi koettiin aikataulujen yhteensopimattomuus jatkoyhteyksien kanssa, erityisesti Peltoniemen opiskelijoiden osalta (Peltoniemi – Iisalmi – Kiuruvesi/Vieremä) erityisesti iltapäivisin. Osassa palautteista tuli ilmi, että hyvinkin pienellä aikataulujen yhteensovittamisella voitaisiin saada yhteyksiä toimivammaksi ja välttyttäisiin pitkiltä odotusajoilta



# Huoltajakyselyn tulokset 2/2

Puuttuvat tai haastavat julkisen liikenteen yhteydet aiheuttavat opiskelijoiden perheille monenlaisia haasteita. Muutama nuorista on joutunut muuttamaan vasten omaa tahtoa toiselle paikkakunnalle, koska muutoin kouluun kulkeminen ei olisi onnistunut. Tällä on taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia koko perheeseen. Monet olivat hankkineet ajokortin poikkeusluvalla kulkemisen helpottamiseksi. Auton hankinnasta ja käytöstä aiheutuu perheille ylimääräisiä kustannuksia.

Perheenjäsenet joutuvat usein joustamaan omissa töissään ja työajoissaan, jotta opiskelijan kouluun kulkeminen onnistuu. Tämä koetaan kuormittavaksi. Osa opiskelijoista tarvitsee perheen kuljetusapua päästäkseen linja-autoyhteyksien päähän, osa perheistä on päätenyt huolehtimaan kuljetuksesta osittain tai kokonaan itse, jotta koulupäivät eivät veny kohtuuttoman pitkiksi. Kerrottiin myös, että jollakin kuljettaminen on käynyt perheelle niin raskaaksi, että on päädytty hankkimaan nuorelle asunto opiskelupaikkakunnalta.

Huolta herätti myös julkiset liikenneyhteydet työssäoppimispaikkoihin. Tämä nähtiin edellyttävän perheenjäseniltä joustamista kuljetuksiin ja vastaavasti myös työssäoppimispaikkojen valitsemiseen kulkuyhteyksien perusteella.



# Vastuuhjaajien kysely

Vastuuhjaajille tehtiin myös erillinen kysely koskien heidän havaintojaan sekä opiskelijoiden heille kertomista opiskelijakuljetusten haasteista. Kyselyyn saatiin 21 vastausta.

Vastuuhjaajat kuulevat palautetta opiskelijoilta ja heidän huoltajiltaan. Kulkuyhteydet herättävät huolta ja niistä tulee kyselyitä vastuuhjaajille. He kokevat, että linja-autoja kulkee harvoin, odottelua on paljon ja se koetaan turhauttavaksi. Opiskelijat ovat nostaneet esiin myös taloudellisia huoliaan, kun ovat joutuneet hankkimaan asunnon opiskelupaikkakunnalta toimimattomien kulkuyhteyksien vuoksi. Päivät ovat pitkiä ja se näkyy jaksamisen haasteina.

Useat toivat esille myös haasteet työssäoppimispaikkojen suhteen. Opiskelijat joutuvat valitsemaan paikkoja julkisten kulkuyhteyksien mukaan tai joutuvat järjestämään oman kyydin työssäoppimispaikalle päästäkseen. Osa myös majoittuu työssäoppimispaikoilla, koska kulkeminen kotoa käsin ei onnistu lainkaan.

Opetustyön näkökulmasta julkisen liikenteen aikataulut aiheuttavat usean vastuuhjaajan kertoman mukaan jatkuvasti myöhästymisiä aamun oppitunneilta ja vastaavasti opiskelijat ovat kiirehtimässä iltapäivästä välillä kesken opetuksen ehtiäkseen linja-autoon. Vastuuhjaajien kokemuksen mukaan kulkuyhteyksien haastavuus madaltaa kynnystä poissaoloihin.



**SITOWISE**



Pohjois-Savon liitto

## 7. Kuntien/kaupunkien ja ELYn näkökulmat



# Kuntien/kaupunkien ja ELYn näkökulmat

Iisalmen ja Kiuruveden kaupungin, Vieremän kunnan ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen edustajien haastattelujen avulla pyrittiin syventämään näkemystä henkilökuljetusten nykyisistä järjestämistavoista sekä löytämään kehittämistapoja, joilla opiskelijoiden liikkumismahdollisuuksia voitaisiin parantaa.

Näiden haastatteluiden sekä opiskelijakartoitusten pohjalta laadittiin kaksi ratkaisumallia, joita työstettiin laajassa ohjausryhmässä.





# 7. ELYn edustajan haastattelusta esiin nousseet näkökulmat

- Monin paikoin **käyttäjämäärät liian pieniä** perinteiselle joukkoliikenteelle
- **Oppilaitos voisi tarjota tietoa** opiskelijoiden liikkumistarpeista. ELYn kannalta paras ajankohta olisi esim. vuosittain marraskuun loppuun mennessä.
- **ELYn nykyisiin kuljetuksiin mahtuisi** lisää matkustajia.
- Kaikkien Ylä-Savon kuntien kesken toimii hyvin koordinointi peruskoulun lukukausien alkamis- ja päättämispäivistä. Aloituspäivien koordinointi 2. asteen kanssa haastavampaa. Helppointa olisi, jos kaikki olisivat samassa syklissä. Tänä vuonna (2024) aloitettiin vuoden alun liikennöinti viikkoa aiemmin ja **tulevissa kilpailutuksissa Ylä-Savon osalta talvikauden liikennöinti alkaa jo elokuun alusta**, jotta voidaan vastata 2. asteen opiskelijoiden liikkumistarpeisiin.
- **Kuljetusten järjestämisessä lakisääteiset** kuljetukset menevät käytännössä volyyminsakin puolesta usein muiden kuljetusten edelle. Kuntien kanssa kustannuksia jaettaessa myös pääpaino peruskoululaisten kuljetuksissa. Suunnittelussa pyritään palvelemaan kaikkia kohderyhmiä.
- **ELYllä tämän vuoden aikana palvelutasosuunnitelma työn alla**, missä tarkastellaan liikenteen järjestämisen kokonaisuutta mukaan lukien kutsuliikenteen mahdollisuuksia ja edellytyksiä. Rahoitus ei ainakaan kasva, vaan jopa pienenee.
- ELY näkee suuren potentiaalin **kutsuliikenteen ja runkoliikenteen synkronoinnissa**, esim. kuntakohtaisella kutsuliikenteellä hoidetussa syöttöliikenteessä kuntarajat ylittävälle runkolinjoille.
- **Kuntarajat ylittävän kutsuliikenteen** osalta ELY totesi sen olevan lakiteknisesti mahdollista ja toteutettavissa, mutta vaativan jatkokeskusteluja.
- **Hyvinvointialueiden** osuus kuljetuksista on suuri ja näiden kuljetusten yhdistelystä hyötyisivät kaikki, myös säästöpaineita omaavat hyvinvointialueet.
- Reaaliaikaisuutta on suunnitteilla linja-autojen reaaliaikaisen karttapohjaisen seurantapalvelun kautta.
- **ELYn ostoliikenne järjestetään** Iisalmen, Kiuruveden ja Vieremän alueilla nettoliikenteenä.



# 7. Iisalmi

## Palveluliikenne

Optimoitui kuljettajan ajoajan mukaan. Aiemmin ajettiin vaikka tyhjä reitti, nyt ei lähde ajamaan maaseudulle ellei ole tilausta. Vuosi sitten vaihtui sopimus, jolloin sote jättäytyi sopimuksesta pois. Nyt ostavat päiväkeskuskuljetuksia samantyyppisellä kalustolla. Iisalmen pali pysynyt silti samalla tasolla / parantunut muiden käyttäjien osalta. On toiminut hyvin ja herättänyt muuallakin kiinnostusta. Kuljettaja optimoi liikenteen, vaatii paikallistuntemusta.

## Koulukuljetukset

Koulukuljetukset optimoitu tiukasti kalustoa myöten mm. liikennöitsijöidenkin toimesta. Nykyisellään suljettua tilausliikennettä. Ei

mahdollista nykyisellään yhdistää opiskelijoiden kuljetuksiin

## Digitaalinen järjestelmä

Ei ole digitaalista järjestelmää käytössä. Edellisen hankinnan alla tutkittiin, jos ulkopuolinen palveluntarjoaja ohjaisi kuljetuksia. Kuljetuksista ja niiden muutoksista pitää päättää, jotkin muutokset vaativat viranhaltijan päätöksen, jolloin järjestelmän kautta tulisi yksi taho lisää kuljettajan ja viranomaisen väliin. Jäisi myös kaikki paikallistuntemus pois. Kustannustaso olisi Iisalmen koulukuljetusjärjestelmän osalta n. 2 hlön vuosipalkan verran.

## Tulevien kuljetusten suunnittelu

Hankintojen kilpailutukset juuri meneillään. Opiskelijareittiselvitystä päästään

hyödyntämään vasta 3-5 vuoden päästä. Muutenkin haasteellinen vuosi Iisalmessa liikenteen järjestämisen suhteen erilaisten muutosten vuoksi.

ELY siirtää kuntien sisäisien vuorojen vastuun järjestämisestä ja hankinnoista kunnille. Iisalmen vuorot jatketaan Iisalmen kaupungin toimesta.

## Kuntarajat ylittävä liikenne

Positiivinen suhtautuminen kuntarajat ylittävään yhteistyöhön.

2. asteen opiskelijoiden kuljetukset ja harrastuksiin kulku, kuka hankkii ja tilaa, maksaa, kun ei ole kenenkään velvollisuutena järjestää. Koulukuljetukset nyt maksavat n. 1 milj. € vuodessa.



# 7. Kiuruvesi

## Palveluliikenne

Palia on nykyisellään yksi pikkubussi, liikennöi ma-pe. Tilaukset tehdään suoraan kuljetusyritykseltä ja on toiminut hyvin.

Luotu 2010. Aiemmin oli kaksi autoa, mutta toinen lakkautettiin jo ennen koronaa.

Nykyiset palin kustannukset n. 150t€/vuosi. Ei välttämättä poliittista tahtoa nostaa palin palvelutasoa ja sitä kautta sen kuluja.

Taksia vaikea saada sivukyllille tai lyhyille matkoille.

## Avoin joukkoliikenne

Yksi vuoro Iisalmi-Kiuruvesi välillä ELYn järjestämänä. Iisalmeen bussiyhteys lähtee arkisin klo 7, tämä ei palvele opiskelijoita.

Klo 8 lähtevää vuoroa on mietitty

Kiuruveden kylältä Iisalmeen, jolloin palvelisi opiskelijoita ja runkolinjojen hyödyntäminen

onnistuisi. Vaatisi, että opetus alkaisi klo 9 Iisalmessa eikä vuoro kuitenkaan palvelisi työmatkalaisia. Nykyinen aikataulu sopii lukio-opiskelijoille.

## Koulukuljetukset

Sansia kilpailuttaa, muuten käytännön järjestelyt kunnalla. Kuljetuksissa runkoliikenne olemassa eri suunnista, mutta vain pieni osa keskustaan/Nivalle pystyy runkolinjoja käyttämään, muihin neljään kyläkouluun suuntautuvat matkustajat eivät pysty. Runkoliikenne on järjestetty täysin isoilla busseilla, kaikki kuljetukset vähintään 6-8 paikkaisilla autoilla. Kuljetukset ovat täysiä, järjestäjä optimoi autot ja pienet taksit ovat karsiutuneet pois. Kyläkouluille menevät kuljetukset kulkevat opiskelijoiden suuntaan nähden väärään suuntaan/eivät

Kiuruveden kylälle päin. Kuljetustarve on koululaisilla ja opiskelijoilla samaan aikaan, mutta eri suuntiin, jolloin yhdistely haastavaa.

## Tulevien kuljetusten suunnittelu

Hankintakilpailutus tulossa ensi vuoden jälkeen.

Summittainen tieto YSAO:ssa aloittavista opiskelijamääristä Kiuruvedeltä on aina tiedossa (n. 50 % peruskoulun päättävistä).

## Kuntarajat ylittävä liikenne

Olisi hyvä saada tietää koko Ylä-Savon kokonaisuus, löytyykö toimivaa ja taloudellista ratkaisua. Valmius olisi olla mukana koittamassa ja kehittämässä, kun rahoitus löytyisi.



# Vieremä

## **Palveluliikenne ja muu liikenne**

Palveluliikenne käynnistetty kokeilulla joka nyt vakiintunut. Liikennöi tiistaisin. Tilaukset tehdään suoraan palveluntarjoajalta. Ajetaan tilataksi/minibussilla. Käyttäjiä on hyvin.

## **Avoin joukkoliikenne**

Iisalmeen on hyvin joukkoliikennettä. Muun avoimen joukkoliikenteen lisäksi kumppanuuskylään kulkee Iisalmesta Ponssekytyi, josta ei ehkä tietoa yhtä hyvin saatavilla. Sonkajärveltä ja Kiuruvedeltä kumppanuuskylään on vaikea päästä. Ei joukkoliikennettä. Työssä käyvät liikkuvat omilla autoilla. Siihen olisi kiinnostusta lisätä joukkoliikennettä

## **Koulukuljetukset**

Koulukuljetuksiin mahtuisi myös opiskelijoita, mutta koulu alkaa vasta yhdeksältä. Esimerkiksi harjoittelujaksoille näitä voisi hyödyntää. Tällä hetkellä reitit ei ole näkyvissä mutta tämä voisi olla yksi kehitettävä kohde.

## **Kunnan hankkima yksittäis- tai ryhmäkuljetuksia, joka ei perustu lakisääteisyteen**

Uimahallille Iisalmeen tai muuten asioimaan Iisalmeen järjestetään viikoittain yli 65 vuotiaalle kuljetus bussilla, joka on ollut lähes täynnä. Syksyllä 2023 ollut kerran kuussa keilakerholaisille kuljetus Iisalmeen.

Edellä mainittuihin ei tarvitse ilmoittautua. Lisäksi sivukoulujen oppilaille kuljetus Vieremän kylälle, josta bussi uimakouluun Iisalmeen.

## **Kuntarajat ylittävä liikenne**

Kiinnostusta kehittää poikittaista joukkoliikennettä Sonkajärvelle ja Kiuruvedelle.

Säännöllinen liikenne työaikoina ja täydentävä tilausliikenne olisi hyvä ratkaisu.





**SITOWISE**



Pohjois-Savon liitto

## 8. Kuljetusyrittysten näkökulmat



# 8.1 Kuljetusyritysten näkökulmat

**Haastattelut** toteutettiin joko puhelimitse tai Teamsin kautta. Pohjana toimi ennakkoon yrityksille lähetetty haastattelurunko. Seuraaville dioille on nostettu keskeisiä haastatteluissa esiin nousseita asioita.

Alueella toimivista kuljetusyrityksistä haastateltiin:

- Velj. Laitinen (Kiuruvesi)
- Linja-autoliike Y. Makkonen & Kumpp (Vieremä)
- Pohjolan Matka (Iisalmi)
- Taksi Kärkkäinen
- Henkilökuljetus Rissanen Oy

Yhteydessä oltiin myös, mutta haastattelu ei onnistunut:

- Mika K. Niskanen Oy
- Oy Rytönen & Co



## 8.2 Kutsuliikenteen haasteet ja markkinaehtoisuuden mahdollisuudet

- **Kutsuliikenteen haasteet**

- Linja-autoliikenteen työehtosopimuksen mukaan kuljettajien tarvitsee tietää vuorot kaksi viikkoa etukäteen. Kutsukyytipalveluna toimiva palveluliikenne on yleensä järjestetty vakituisten kuljetusten väliin. Näin saadaan laadittua yhtenäiset työvuorot riittävän ajoissa vaikka palveluliikenteen matkojen määrä ja reitit eivät ole vielä tiedossa. Yritykset arvioivat tarvitsevänsä tiedon kutsukyydin tarpeesta edellisenä päivänä tai saman päivän aamuna.
- Hajautunut yhdyskuntarakenne on kaluston ja vuorosunnittelun kannalta haastava. Isolla alueella tulisi olla useampi auto kiertämässä, jotta matkoista ei tulisi liian pitkiä. Kutsuliikenteen lenkit voisi olla mahdollista yhdistää olemassa olevaan vuoroon. Suunnittelussa tarvitsee myös huomioida, ettei kuljettajan työajasta tule liian pitkä ja että lyhyenkin matkan ajosta täytyy maksaa vähintään 5 tunnin palkka kuljettajalle.
- Kutsuliikenteen kannattavuus on myös haaste. Kysyntää ei ole tarpeeksi, että lipun hinnasta saisi markkinaehtoisesti kohtuullisen edes isommalla kalustolla, jonne mahtuisi enemmän asiakkaita.

- **Aikataulut**

- Iltapäivän vuorot ovat haasteellisia, koska koululaiset ja opiskelijat liikkuvat hyvin eri aikoihin, eikä aikataulut eivät sovi työikäistenkään aikatauluihin. Markkinaehtoisen liikenteen saaminen haasteellista iltapäivän vuoroihin, aamuvuoro toimii markkinaehtoisestikin. Koulukuljetusten yhdistäminen opiskelijakuljetuksiin voisi lyhentää kuljetusmatkoja, jos ammattikoulun aikatauluja yhtenäistäisi koulu-aikataulujen kanssa.
- Esim. Kiuruveden näkökulmasta pitäisi ehtiä aamulla ennen 7 keskusta, josta lähtee isompi vuoro Iisalmeen ja muut asiakkaat ammattikoululaisten lisäksi tuskin ovat tulossa Kiuruvedelle näin aikaisin.



## 8.3 Yhteistyö YSAOn kanssa ja digitaaliset valmiudet

- **Yhteistyö YSAO:n kanssa**

- Kuljetusyritykset hyötyisivät opiskelijoiden aikataulutiedoista, jotta aikatauluja voisi yhteensovittaa muun liikenteen kanssa ja varautua kuljetukseen sopivan kokoisella kalustolla. Myös harjoitteluajat olisi hyödyllistä tietää. Jos iso osa opiskelijoista on harjoittelussa, voi kuljetusyritys varautua pienemmällä kalustolla.
- Jos esim. Iisalmen keskustaan ehtiminen jatkoyhteyksiin on opiskelijoille ongelma, niin on myös mahdollista koukata isompien oppilaitosten kautta ja ottaa opiskelijat kyytiin suoraan sieltä. Pienet reittimuokkaukset ovat mahdollisia.

- **Digitaaliset valmiudet**

- Osalla on tekniset valmiudet digitaalisen järjestelmän käyttöönottoon ja osalla on yrityksenä käytössä muilla alueilla.
  - Digitaalisiin valmiuksiin yritykset listasivat kaluston ja pysäkkien GPS-seurantamahdollisuuden, rahastuslaitteiden nykyaikaisuuden, nettilippujen ja nettiaikataulujen käytön.
  - Valmiudet olisi myös ottaa tilaukset vastaan puhelinapplikaation kautta, mutta toistaiseksi kuljetukset usein tilataan puhelimitse suoraan kuskilta.
  - Toiminnanohjausjärjestelmä mahdollistaisi myös esimerkiksi koulukuljetusten digitaalisen ohjelmoinnin, mutta tämä on käytössä vain yhdellä yrityksellä, eikä tälläkään yrityksellä selvitystä koskevalla alueella.
- Valmiudet järjestää kutsukyytejä riippuu myös palvelua tarvitsevan henkilöiden määrästä. Jos määrä on parisen kymmentä henkeä, kuski itse voi tehdä reittisuunnittelun ja riittää, että tieto näistä tulee edellisenä iltana. Jos määrä on suurempi ja lähenee sataa, tarvitaan reittisuunnitteluun työpäivä ja henkilö toimistossa tekemään suunnittelun tai vaihtoehtoisesti digitaalinen työkalu suunnittelun avuksi.



**SITOWISE**



Pohjois-Savon liitto

## 9. Ratkaisuehdotukset ja jatkoselvitystarpeet





# 9. Ratkaisuehdotukset

Työn aikana nousi esiin eri tyyppisiä ratkaisuehdotuksia. Ehdotukset on tässä jaettu neljään ryhmään:

1. Nykyisten palveluiden kehittäminen ja tunnetuksi tekeminen pienin toimin
2. Seudullisen kutsukyytipalvelun suunnittelu ja käyttöönotto
3. Kuntien sisäisen liikenteen kehittäminen syöttöliikenteeksi seudullisille runkolinjoille
4. Lakisääteisten liikkumispalveluiden ja muiden liikkumispalveluiden suunnittelun yhdistäminen ja palveluiden laajentaminen siitä saatavien synergiahyötyjen kautta.

Ohjausryhmä äänesti mitkä kaksi näistä nostetaan jatkokäsittelyyn. Eniten ääniä saivat ratkaisuehdotukset 1 ja 2, joita on esitelty seuraavilla dioilla tarkemmin.



# 9.1 Nykyisten palveluiden kehittäminen ja tunnetuksi tekeminen pienin keinoin

- **Nykyisten joukkoliikennevuorojen aikataulujen yhteensovittaminen**
  - Esim. Peltoniemi (Kotikyläntie 254) – Iisalmi – Kiuruvesi/Vieremä iltapäivävuorojen vaihtoajan lyhentäminen
- **Joukkoliikenteen liikennöintiajan ja lukukauden aloitusajan yhteensovittaminen**
  - ELYn tilaaman joukkoliikenteen talvikauden liikennöinti käynnistyy jatkossa jo elokuun alussa. Miten yhteensovitetaan lisäksi kuntien tilaamaan joukkoliikenteen ja ammatillisen koulutuksen aloitusaika?
  - YSAO:n kaikissa yksiköissä opiskelupäivät alkavat ma-pe klo 8.00 ja päättyvät ma-pe klo 14.00 tai klo 15.00. Peltoniemessä on siirretty aloitus linja-autovuoron mukaan klo 8.15.
- **Nykyisistä palveluista tiedottaminen ja niiden kehittäminen pienin toimin paremmin opiskelijoille sopivaksi**
  - Tieto joukkoliikennevuoroista ja lippuvaihtoehdoista pyritään tekemään helposti saatavilla olevaksi
  - Vieremällä koulukyydeissä olisi tilaa myös opiskelijoille -> Reiteistä ja kyytiin ilmoittautumistavoista tiedottaminen.
  - Ponssekyydistä tiedottaminen opiskelijoille
  - Linja-autojen reaaliaikainen seuranta kartalla (ELYllä edistymässä, osassa kunnista jo käytössä?)
  - Palveluliikenne nyt suunnattu pääasiassa ikäihmisille. Palvelun markkinoinnissa opiskelijoiden huomiointi. Tilaukseen myös tekstiviesti tai muu mobiilitilausmahdollisuus.
  - YSAOn omien tilausliikenteen kuljetuksien yhdistäminen opiskelijoiden koulumatkoihin
- **Tiedonvaihto YSAOn/ELYn ja kuljetusyritysten välillä opiskelijoiden liikkumistarpeista**



# Ohjausryhmän kommentit ratkaisuehdotuksiin:

## Ratkaisuehdotus 1: Nykyisten palveluiden kehittäminen ja tunnetuksi tekeminen pienin toimin

### Nykyisten joukkoliikennevuorojen aikataulujen yhteensovittaminen Peltoniemessä

- Haastatteluissa noussut esiin, että aamun liikenne toimi hyvin, mutta iltapäivä on haasteellisempi.
- Peltoniemestä 14.05 ja 15.20 lähdöt kaupunkiin, jotka toimivat hyvin. Haaste enemmän vaihtoyhteyksissä Iisalmessa. Nyt vaihto yhteyttä täytyy odottaa reilu puoli tuntia. Aikataulusuunnittelussa otettava huomioon myös muut käyttäjäryhmät.
- Vaihtoajan todettiin olevan kohtuullinen, joten tähän ei ehdotettu jatkotoimia.

### Joukkoliikenteen liikennöintiajan ja lukukauden aloitusajan yhteensovittaminen

- ELYn tilaaman joukkoliikenteen talvikauden liikennöinti käynnistyy jatkossa jo elokuun alussa. Keskusteltiin siitä, olisiko myös kuntien joukkoliikenteessä syyskauden aloitusajankohtaa syytä aikaistaa. Keskustelussa esiin nousi lisäpäivistä aiheutuvat kustannukset ja toisaalta ammattikoulun erilainen rytmi verrattuna peruskouluun ja lukioon. Ammattikoulussa lomaa on pääsääntöisesti vain heinäkuu, joten opintoja suunnitellaan joka tapauksessa sellaiseksi, että niitä voi suorittaa myös silloin kun joukkoliikennevuoroja on vähemmän ja oppilaitoksiin kulkeminen on siten osalle opiskelijoista haasteellista.
- Todettiin, että tähän liittyen ei ole tarpeen sopia jatkotoimenpiteitä

### Nykyisistä palveluista tiedottaminen

- Haastattelujen pohjalta listattiin alla olevat toimet, joita toimenpiteestä vastuussa olevat tahot voivat omatoimisesti edistää. Ensimmäiseen kohtaan liittyen olisi hyvä tehdä yhteistyötä eri tahojen kesken
  - Tieto joukkoliikennevuoroista ja lippuvaihtoehdoista pyritään tekemään helposti saatavilla olevaksi
  - Vieremällä koulukyydeissä olisi tilaa myös opiskelijoille -> Reiteistä ja kyytiin ilmoittautumistavoista tiedottaminen.
  - Ponssekyydistä tiedottaminen opiskelijoille
  - Linja-autojen reaaliaikainen seuranta kartalla
  - Palveluliikenteen markkinoinnissa opiskelijoiden huomiointi. Tilaukseen myös tekstiviesti tai muu mobiilitilausmahdollisuus.
  - YSAOn omien tilausliikenteen kuljetuksien yhdistäminen opiskelijoiden koulumatkoihin

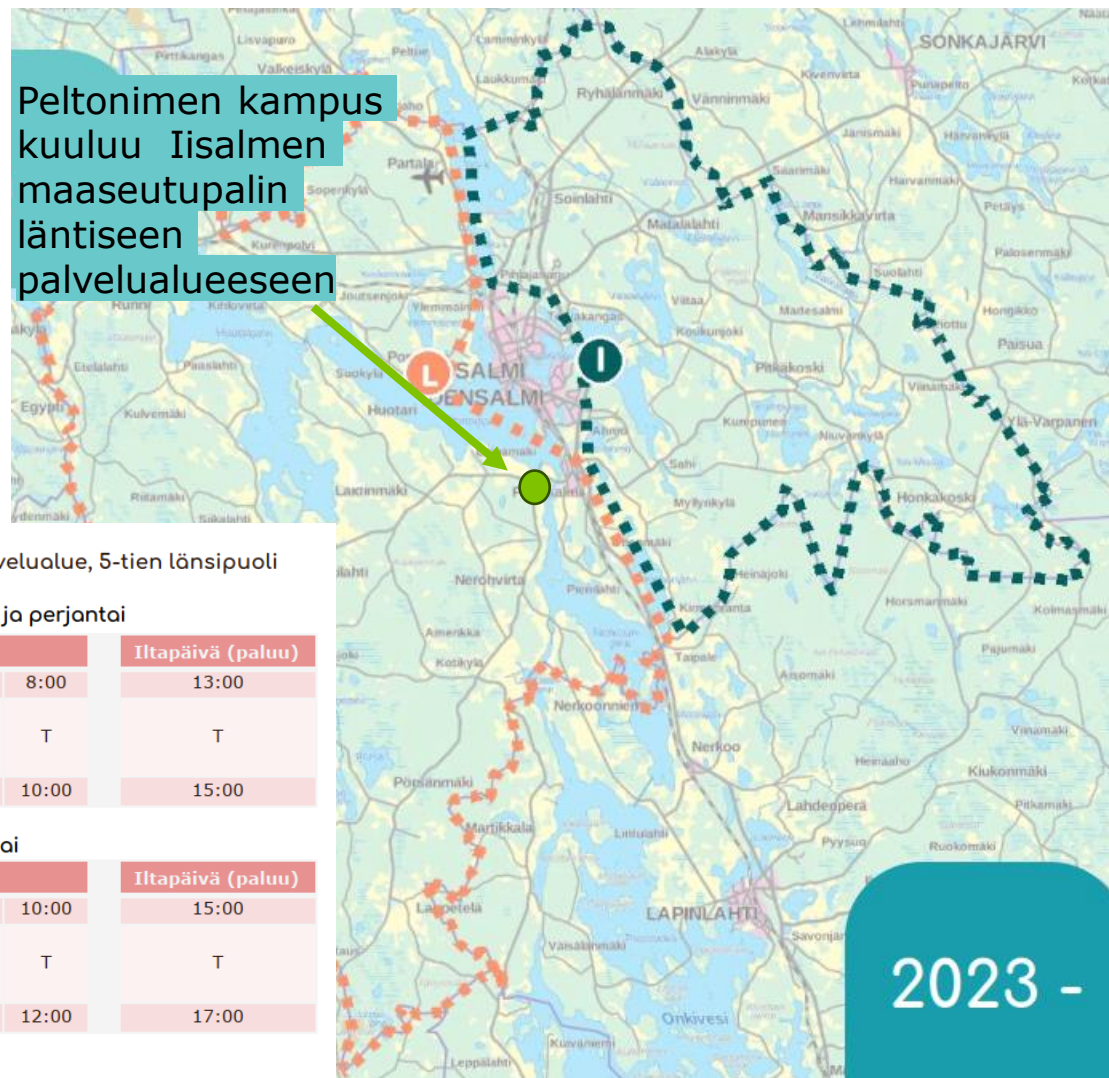
### Tiedonvaihto YSAOn/ELYn ja kuljetusyritysten välillä opiskelijoiden liikkumistarpeista

- YSAO toimittaa ELYlle vuosittain marraskuun loppuun mennessä luvun 3 opiskelumatkaselvitys mukaiset opiskelijoiden osoitteiden pohjalta tehdyt reittitarkastelut sekä tuntien aloitusajankohdat eri oppilaitoksissa. Koska seuraavan lukuvuoden opiskelijavalintoja ei ole tuolloin vielä tehty on selvitys tehtävä kuluvan lukuvuoden opiskelijoiden tietojen hyödyntäen.
- Tiedonvaihtoa YSAOn ja kuljetusyritysten välillä



# Ohjausryhmän kommentit ratkaisuehdotuksiin: Ratkaisuehdotus 2: Seudullisen kutsukyytipalvelun suunnittelu ja käyttöönotto

- Keskusteltiin seudullisen kutsukyytipalvelun mahdollisuuksista ja opiskelijoiden ajatuksista palvelun käyttöön.
- Keskusteltiin kutsuliikenteen soveltuvuudesta poikittaisliikenteen kehittämiseen Vieremältä Kiuruvedelle. Todettiin, että tähän liittyen ei tällä erää kirjata toimenpiteitä
- Todettiin, että Peltoniemen opiskelijat voisivat nyt jo hyödyntää palveluliikennettä. Koska muu joukkoliikenne palvelee hyvin normaaleina päivinä, kannattaisi palveluliikennettä kokeilla silloin kun opiskelupäivä alkaa tai päättyy normaalista poikkeavaan aikaan. Kokeilu voitaisiin toteuttaa osana, jotakin kurssin opintomatkaa tms. jolloin madallettaisiin kokeilun kynnystä ja tuotaisiin palvelua opiskelijoille tutuksi.



**L** Läntinen palvelualue, 5-tien länsipuoli

Tiistai, keskiviikko ja perjantai

Aamu (meno)		Iltapäivä (paluu)
Keskusta	8:00	13:00
5-tien länsipuoliset alueet ennakkoon tehtyjen tilausten mukaisesti	T	T
Keskusta	10:00	15:00

Maanantai ja torstai

Aamu (meno)		Iltapäivä (paluu)
Keskusta	10:00	15:00
5-tien länsipuoliset alueet ennakkoon tehtyjen tilausten mukaisesti	T	T
Keskusta	12:00	17:00

2023 -



# Jatkoselvitystarpeet

Jatkoselvitystarpeiksi nousi edellä mainittujen ratkaisuehdotusten eteenpäin viemisen lisäksi kartoitus joukkoliikenneyhteyksien merkityksestä työssäoppimiskohteen valinnassa. Kartoituksessa voitaisiin pyrkiä selvittämään opiskelijoilta myös ovatko he jättäneet työssäoppimiskohteen tai -kohteita valitsematta puutteellisten joukkoliikenneyhteyksien takia.

