

Asia: VN/12650/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle julkisesti tuettujen kuljetuksien tietopohjan kehittämistä koskevaksi lainsäädännöksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

ITS Finland kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esitykseen julkisesti tuettujen kuljetusten tietopohjan kehittämiseksi.

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelmaan sisältyy tavoite kehittää julkisesti järjestettyjä liikennepalveluita siten, että palvelujen järjestämiseen suunnatuista resursseista saadaan mahdollisimman suuri lisäarvo. Tavoite on erityisen ymmärrettävä nykyisessä taloudellisesti tiukkana aikana, sillä yhteiskunta hankkii tai korvaa julkisia kuljetuspalveluita vuosittain runsaalla miljardilla eurolla, ja kustannukset ovat edelleen kasvussa.

Tavoitteena julkisesti tuettujen kuljetusten uudistaminen ei ole uusi, vaan se on ollut tavoitteena hallitusohjelmassa myös aiemmin, kuten pääministeri Juha Sipilän ”Ratkaisujen Suomi” - hallitusohjelmassa, jossa tavoitteeksi asetettiin 10 prosentin vuotuinen säästö vuodesta 2017. Aikaisemmin uudistaminen on osoittautunut vaikeaksi, ja siksi nyt on valittu edetä tietopohjan kehittämiseen tähtäävän pilotin avulla.

Julkisesti hankittujen henkilökuljetusten tehokkuuden parantaminen edellyttää parempaa tietopohjaa päätöksenteon tueksi, eri sektoreiden ja hallinnonalojen yhteistyötä sekä teknologian, kuten älykkäiden reittioptimointijärjestelmien ja automatisoitujen matkatilauspalveluiden, hyödyntämistä kustannusten vähentämiseksi ja palvelutason parantamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriön käynnistämä ”Julkisesti tuettujen kuljetusten tietopohjan kehittäminen” -hanke (Tietopilotti) tarjoaa mahdollisuuden vastata näihin haasteisiin.

Huomattavaa on, että tietopilottissa keskitytään ainoastaan tietojen siirtämiseen ja yhteisen tilannekuvan luomiseen. Tietopilotti ei muuttaisi kuljetusten nykyistä järjestämistapaa, -vastuita tai rahoitusta. Varsinaiset hallitusohjelmassa tavoitellut hyödyt saavutetaan kuitenkin puuttumalla nimenomaan em. järjestämistapaan, -vastuisiin ja rahoitukseen. Tietopilottin jatkotoimenpiteinä olisikin hyvä olla selkeä suunnitelma em. toimintojen uudistamiseksi.

Julkisesti tuettujen kuljetusten nykytila

Julkinen sektori käyttää vuosittain yli miljardi euroa julkisen henkilöliikenteen tukemiseen. Liikennepalvelujen tarve ja siten niihin liittyvät kustannukset kasvavat koko ajan. Kustannusten nousua on pyritty hillitsemään mm. nostamalla matkustajan omavastuuta sekä kilpailuttamalla ja yhdistämällä taksimatkoja.

Tulevaisuudessa kustannukset uhkaavat kasvaa entisestään mm. hyvinvointialueiden toimipistevähennysten ja avoimen joukkoliikenteen vähenemisen vuoksi. Kustannusten hallitsemiseksi tarvitaan koko kuljetusjärjestelmän tehostamista ja matkojen parempaa koordinointia. Monet lakisääteiset kuljetukset voitaisiin järjestää tehokkaammin yhdistämällä ne joukkoliikenteen kyytitarjontaan. Kaikissa tapauksissa tämä ei luonnollisesti onnistu, mutta osissa kyytejä tämä olisi mahdollista. Esimerkiksi PIHKA-hankkeen (PIHKA – Pirkanmaan henkilökuljetusten avaaminen -pilotti 2015) mukaan pelkästään Kelan ja vammaispalveluiden matkojen yhdistelyn säästöpotentiaali Pirkanmaalla oli noin 15 % vuosikustannuksista. Tietopilottiluonnoksessa kuvatus Tanskan mallin mukaiset 20 %:n säästöluvut ovat hyvin linjassa Pirkanmaalla todennetun säästöpotentiaalinsa kanssa.

Näkökulmia Tietopilotti-hankkeen toteutukseen

Tietopilotti-hanke on keskeinen askel kohti tiedolla johtamista julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämisessä. Kerättäviä tietoja voidaan hyödyntää esimerkiksi reittien optimoinnissa, palveluiden kohdentamisessa ja kuljetusten yhdistämisessä, jotta resurssit käytetään tehokkaammin ja palvelut vastaavat paremmin käyttäjien tarpeita. Nyt tietopilottiin kerätään vain Kelan tukemien taksikyytien tiedot, jolloin saadaan vain osa kaikista kuljetustiedoista eli ulkopuolelle jäävät muun muassa kuntien järjestämät koulukyydit ja kaikille avoimen joukkoliikenteen kyytitarjonta. Sen onnistuminen riippuu seuraavista tekijöistä:

Yhteisen tietopohjan rakentaminen

- Kokonaiskuvan ja todellisen säästöpotentiaalinsa selvittämiseksi tietopilottiin tulisi saada kaikki yhteiskunnan kuljetukset sekä kaikki liikkumispalveluja tarjoavien toimijoiden kyytitarjonta ml. avoin joukkoliikenne ja kutsuohjattu liikenne. Integroidaan kutsukyytiteknologia aikataulutetun ja reittipohjaisen joukkoliikenteen järjestelmiin.

- Parannetaan kuljetustietojen saatavuutta, laatua ja yhteentoimivuutta. Otetaan huomioon jo nykyisin toimitettavat tiedot päällekkäisyyksien ehkäisemiseksi sekä kustannusten ja hallinnollisen työn kasvun välttämiseksi.
- Luodaan standardoituja tiedonhallintakäytäntöjä eri toimijoille. Tämä on tärkeää erityisesti, mikäli tietopilotin kokemusten pohjalta tiedonkeruu laajennetaan valtakunnalliseksi. Myös tietojen toimittamisen ja tiedonkeruun tulee olla eri toimijoille mahdollisimman kustannustehokasta. Hyödynnetään tässäkin nykyisten järjestelmien mahdollisuudet.
- Tietopohjan rakentaminen tulee ajatella laajasti ja sen kylkeen tulee rakentaa nykyaikainen analytiikka ja automatiikka ml. tekoälyn tuomat mahdollisuudet. Laaja-alainen tietopohja tarkoittaa koko asiakaspolun ymmärtämistä ja kaikkien osapuolien roolin tarkastelua osana tuota asiakaspolkua. Esimerkkinä laaja-alaisesta asiakaspolusta toimii terveydenhuollon ammattilaisen suorittaman kuljetustilauksen sujuminen / tehostaminen osana kokonaisuutta. Kehitetään digitaalisen identiteetin ja asiakasprofiilien hyödyntämistä liikkumisen suunnittelussa. Kattavalla tietopohjalla mahdollistetaan tarkempi kustannusanalyysi ja resurssien kohdentaminen.
- Tietosuoja ja tietoturva tulee varmistaa erityisesti henkilötietoja käsiteltäessä ja rekisteritietojen ylläpidossa.

Yhteisen tahtotilan aikaansaaminen

- Toimijoiden roolien kirkastaminen ja liiketoimintakriittisen tiedon käsittely. Julkisesti tuettujen kuljetusten markkinassa toimii julkinen sektori pääosin tilaajana ja yksityinen sektori tuottajana. Lisäksi markkinassa toimii julkisia inhouse -yhtiöitä niin kuljettamisessa kuin tilausvälityksessäkin. Tällainen sekamalli on ongelmallinen ja roolit tulisi selkeyttää. Ja samalla varmistaa, että liiketoimintakriittinen tieto ei kulkeudu väärille tahoille.
- Eri toimijoiden sitoutuminen ja yhteistyö on ratkaisevaa, jotta tiedon hyödyntäminen ei jää kokeilun asteelle. Sitoutumisessa oleellista on löytää malli, jossa kaikki osapuolet voivat löytää hyötyjä. Esimerkiksi kuljetusten yhdistämisessä saavutettujen säästöjen tulisi hyödyttää niin yhteiskuntaa, välitysyhtiötä, kuljetuspalvelun käyttäjää kuin kuljetuspalveluyrittäjiäkin. Säästöjä ei tulisi ottaa vain yhden tahon ”selkänahasta”.
- Tarvitaan riittävä resursointi ja pitkäjänteinen suunnitelma pilotin jälkeen. Tietopilotti yksinään ei ratkaise mitään, se on vasta ensimmäinen askel. Hyvinvointialueiden, kuntien ja valtion tulisi yhdessä vastata resursoinnista ja suunnitelman toteutuksesta varmistaen, että kehitetyt ratkaisut voidaan ottaa käyttöön laajamittaisesti. Tässä työssä kokeilupohjainen kehittäminen on hyvä työkalu.
- Tarvitaan rakenteellisia uudistuksia, jotka mahdollistavat ja kannustavat uudenlaisen ajattelun myös käytännössä. Erinomainen esimerkki tällaisista uudistuksista on uudistetun Vammaispalvelulain mahdollistama matkabudjetti, joka tekee matkojen hinnoista merkityksellisiä käyttäjälle ja kannustaa käyttäjiä valitsemaan itselleen edullisempia vaihtoehtoja. Ja myös kuljetuspalvelun tarjoajia kehittämään palveluja, josta Taksikuution SoteKaista on hyvä esimerkki.

Vaikka säästöpotentiaali on aiemminkin tunnistettu, julkisesti tuettujen kuljetusten tarkastelu kokonaisuutena sekä joukkoliikennejärjestelmän tehokas hyödyntäminen lakisäateisissä

kuljetuksissa ei ole juurikaan edennyt. Kuljetuspalveluiden järjestämisvastuu ja rahoitus on yhä hajautunut usealle eri organisaatiolle niin alue kuin kansallisellakin tasolla ja kokonaiskuva julkisesti tuetuista henkilökuljetuksista on yhä puutteellinen. Kokeiluja on tehty, mutta lopputulosta ei ole lähdetty muuttamaan. Toivottavasti tietopilotti tuo tähän kokonaisuuteen selkeyttä. Tässä taloudellisessa tilanteessa kymmenien tai jopa sadan miljoonan euron vuotuinen säästömahdollisuus kannattaa tutkia tarkoin.

Forsblom Marko
ITS Finland ry