

Vastauksia osallistujien kysymyksiin

Onko simuloinnissa huomioitu asiakkaiden henkilökohtaiset vaatimukset ja oikeus matkustaa yksin?

- Simuloinnissa ei ollut tietosuojasyistäkäytettävissä matkadataa, jossa tarkemmat vaatimukset olisivat selvinneet. Matkat simuloitiin ilman näitä tietoja. Suurimman osan VPL/SHL-matkoista on kuitenkin arvioitu olevan yhdistely-kelpoisia.

Millaisia kyytien yhdistelyjä on aiemmin tehty?

- Ei ole tiedossa, kuinka paljon yhdistelyjä tehdään nykyään. Ei merkittävästi kuitenkaan.

Tehtiinkö selvityksessä simuloinnin lisäksi myös konkreettisia kyytien yhdistelyjä?

- Ei. Kyseessä oli tutkimushanke, joka perustui simulointeihin. Simuloinnit voivat auttaa päätöksenteossa konkreettisiin toimenpiteisiin ryhtymisestä.

Miten varmistettiin ja turvattiin VPL- ja SHL-asiakkaiden tietosuojaa yhdisteltäessä muihin kyyteihin (esim. niin, ettei sote-palveluiden asiakkuus paljastunut esim. VPL-matka-oikeusasiakkuuden suhteen)?

- Hankkeessa ei siis vielä toteutettu käytännön palvelua, joten tietosuojaa ei tarkasteltu. Käytännön toteutuksessa ei kuitenkaan synny tietosuojongelmaa, koska asiakkaille ei missään vaiheessa anneta tietoja toisista asiakkaista. Heille tarjotaan vaan kyytejä ja aikatauluja, ei lainkaan tietoa siitä, keitä muita kyydissä on. Asiakkaat kohtaavat toisensa autoissa, aivan kuten normaalissa joukkoliikenteessä. Kuljettajat ohjeistetaan siten, että matka-oikeuksista ei puhuta autoissa. Jos asiakkaan tilanne vaatii erityistä tietosuojaa, hänelle voidaan tuki tarjota yksin matkustamisen oikeus.

Millaisia maksujärjestelmiä asiakkaat voivat käyttää?

- Matkat voi maksaa sovelluksella etukäteen tai autossa sovitulla tavallisilla maksuvälineillä (esim. joukkoliikenteen matkakortti, tavallinen credit/debit -kortti). Matka-oikeuksen käyttöä seurataan taustajärjestelmässä. Autossa maksaminen ei edellytä järjestelmään kytkettyä taksikorttia.

Koulukuljetusten osalta: Miten oppilas tietää, milloin hänen kyytinsä tulee jos väliin voi tulla ulkopuolisten varauksia, jotka vaikuttavat reitteihin?

- Mikäli oppilaskuljetuksiin yhdistetään joustavasti esim. palveluliikenteen asiakkaita, voivat oppilaat ladata tilaussovelluksen, josta voivat seurata ajantaista aikataulua ja saada siitä ilmoituksia. On myös mahdollista määritellä oppilaskuljetuksille muita käyttäjiä pienemmät sallitut joustot (5-10 min), jolloin oppilaskuljetusten aikataulu rajoittaa voimakkaasti muiden käyttäjien tilaamista. Muita käyttäjiä voi nousta kyytiin käytännössä vain reitin varrelta.
- Voi hyvin olla, että koulukuljetusten, palveluliikenteen ja sote-taksien satunnaista kysyntää ei kannata yhdistellä vapaan kutsuohjauksen periaatteella toisiinsa, vaan koulukyydit kannattaisi sen sijaan avata päiväkohtaisina reitteinä, joihin voi ostaa lipun ja nousta kyytiin määritellyiltä

(virtuaalisilta) pysäkeiltä kuten normaalissa joukkoliikenteessäkin. Mikäli on vaara, että autojen paikat eivät riitä, on syytä järjestää paikanvarauksen mahdollistava tilausjärjestelmä.

Mitkä ovat toistaiseksi käytössä olevat valtakunnalliset sovellukset aiheeseen liittyen?

- Tällä hetkellä tiedossa ei ole muita kuin Matkahuollon Reitit ja Liput -sovellus, johon on jo kytketty Porvoon Kyläkyty ja joka pystyy yhdistämään reittijoukkoliikenteen ja kutsuliikenteen matkaketjuiksi.

Miten toimitaan koulukyydeissä matkustavien muiden matkustajien osalta - saako liikennöitsijä sen kunnan maksaman reittimaksun päälle vai vähennetäänkö se kunnan kuluista?

- Tämä on kunnan / alueen päätettävä asia. Jos kunta maksaa kapasiteetin, voi olla perusteltua, että asiakasmaksut tulevat kunnalle. Jos puolestaan halutaan, että koulukyytiliikennöitsijät ryhtyvät aktiivisesti kehittämään palvelumallia ja markkinoimaan sitä, voi olla syytä rakentaa jonkinlainen kannustin tulonjaon muodossa. Mikäli liikennöitsijä tarjoaa palvelun, on asiasta sovittava toimivaltaisen joukkoliikenneviranomaisen kanssa. Viranomainen tai kunta sen sijaan voi tarjota palvelu itse omalla päätöksellään.

Jos liikennöitsijä saa tulot, miten varmistetaan esim. riittävät paikat oppilaille?

- Paikanvausjärjestelmällä, joka ei näytä palvelua silloin, kun siihen ei ole tarjolla vapaita paikkoja. Palvelu on siis tilattava ja tilausjärjestelmä varmistaa, että paikkoja ei myydä yli kapasiteetin.

Jos tuloutetaan kunnalle, miten seuranta tapahtuu (digitaalisesti / manuaalisesti)?

- Seuranta tapahtuu digitaalisesti tilausjärjestelmää hyödyntäen. Kunta saa tilitysraportit ja reaaliaikaisen näkymän tilausjärjestelmään.

Minkä kokoluokan autoja oli simuloinnissa mukana?

- 14-paikkaisia minibusseja ja 8-paikkaisia takseja (palveluliikenteen simulointi).

Onko Kela ollut mukana hankkeessa?

- Ei ole.

Miten suljettu kouluauto vs. avoin kouluauto vaikuttaa kilpailutuksen toteuttamiseen?

- Suljetun auton koko on helpompi määrittää hankinta-asiakirjoihin. Avoimena liikenteenä kilpailutettaessa tulee hankintaan mukaan mm. taksahinnoittelut ja reitistä laajempi tiedottaminen. Yleensä kalustokoon kasvaessa hankintahinta hieman nousee, mutta ei aina välttämättä.
- Avoimena kilpailutettua liikennettä voi hyödyntää tehokkaasti kunnan sisäisenä joukkoliikenteenä, koska ajoajat ovat yleensä ns. ruuhkatunteja aamu- ja iltapäivissä.

Onko mahdollista avata ajatusta ”valtakunnallisesta käyttöliittymästä”?

- Matkahuollon Reitit ja Liput -sovellus on hyvä esimerkki: eli sovellus sisältää koko Suomen juokkoliikennetarjonan (julkiset ja yksityiset) sekä kuntien/alueiden kutsuliikennetarjonna. Lisäksi mahdollisesti/jatkossa myös muita liikkumispalveluja.

- Valtakunnallinen sovelluksen toimittaja tarjoaa käytännössä tilauskanavan SaaS-palveluna kunnan liikumispalveluille (esim. Matkahuolto Porvoon Kyläkyydille). Kunnan oma palvelu näytetään sovelluksessa kunnan tarjoamana palveluna kunnan määrittelemällä nimellä, logolla ja hinnalla. Kuntien ei tarvitse hankkia/teettää erillistä sovellusta.
- Valtakunnallinen sovellus mahdollistaa aluerajat ylittävät matkaketjut ja palvelut ovat helposti löydettävissä myös vieraspaikkakuntalaisille.

Miten ja missä koululaisten reitit ovat järkevästi tulkittavissa?

- Mikäli koululaiskuljetukset ovat ns. reittejä, eli enemmän kiinteitä aikataulun mukaan ajettavia kuin päivittäin vaihtelevia ja poikkeavassa ajojärjestyksessä ajettavia, niin reitit on normaalin joukkoliikenteen tapaan vietävissä aikataulu- ja reittihakupalveluihin (esim. Matka.fi tai Matkahuolto). Osa toimijoista käyttää suoraan myös Googlea, mutta Googlessa itsenäinen reittitiedon ylläpito yleensä edellyttää sellaista osaamista, jota kunnissa ei suoraan ole.
- Reittihakupalveluihin vienti ja tiedon jakaminen on luontevasti ulkoistettavissa esimerkiksi hankinnan yhteydessä kuljetuspalvelutoimijalle, jolle voi asettaa vaatimukseksi avoimen reitin viennin tilaajan valitsemaan palvelukanavaan.