

YHTEISPALVELUN LAAJENTAMISHANKE

*Lähilogistiikkayrittäjyysprojektin
selvitysraportti*

28.9.2009

Yhteispalvelun laajentamishankkeen johtoryhmälle

Valtiovarainministeriö asetti 17.3.2009 yhteispalvelun laajentamishankkeen valmisteluryhmän alaisuuteen yhteispalvelun lähilogistiikkayrittäjyysprojektin. Lähilogistiikkayrittäjyysprojektin tehtävät jaettiin kahteen osaan, joista toisen vaiheen toteuttaminen arvioidaan ensimmäisen vaiheen jälkeen.

Ensimmäisessä vaiheessa työryhmän tehtävänä on ollut tehdä selvitys, joka koostuu käytössä olevien mallien kartoituksesta; autoon soveltuvien tuotteiden ja palveluiden sekä niiden edellyttämien vaatimusten määrittelystä; sekä mahdollisten mallin esteenä olevien lakien muutostarpeiden ja –mahdollisuuksien selvittämisestä. Lisäksi ensimmäisessä vaiheessa on toteutettu mallin liiketoiminnan kannattavuuden arviointi taustaselvityksen pohjalta konsulttityönä.

Työryhmä on asetettu toimikaudelle 17.3.2009 – 15.5.2010. Työryhmä on kokoontunut selvitysvaiheen aikana neljä kertaa.

Työryhmän puheenjohtajana toimii tietoyhteiskunta-asiain päällikkö Heikki **Lunnas** Suomen Kuntaliitosta. Työryhmän jäseniä ovat neuvotteleva virkamies Ralf **Ekebom** sosiaali- ja terveysministeriöstä, ylitarkastaja Tarja **Ranta** sisäasiainministeriön poliisiosastolta, hallitusneuvos Jorma **Hörkkö** liikenne- ja viestintäministeriöstä, neuvotteleva virkamies Marja **Taskinen** työ- ja elinkeinoministeriöstä, kehittämisjohtaja Marko **Puttonen** valtiovarainministeriöstä, erityisasiantuntija Tanja **Rantanen** Suomen Kuntaliitosta, erityisasiantuntija Tytti **Seppänen** Suomen Kuntaliitosta, kaupunginjohtaja Kaarina **Daavittila** Pudasjärven kaupungista, toimitusjohtaja Osmo **Laine** Päivittäistavarakauppa ry:stä, hallintopäällikkö Timo **Koskinen** Suomen taksiliitto ry:stä, toiminnanjohtaja Heikki **Huhanantti** Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:stä, neuvottelupäällikkö Håkan **Ekström** JHL:stä, osastopäällikkö Antti **Hakala** Kansaneläkelaitoksesta sekä kunnanjohtaja Seppo **Ruhanen** Hirvensalmen kunnasta. Työryhmän sihteerinä toimii projektisihteeri Mikko **Saarinen** valtiovarainministeriöstä.

Työryhmän työskentelyyn ovat lisäksi osallistuneet kyläkauppias Pentti **Kaulamo** sekä toiminnanjohtaja Tarja **Pulli** Suomen taksiliitto ry:stä.

Työryhmän konsultteina ovat toimineet Helsingin kauppakorkeakoulun logistiikan laitoksen professorit Jukka **Kallio** ja Markku **Tinnilä** HM&V Research Oy:stä.

Työryhmä luovuttaa selvitysraporttinsa hankkeen johtoryhmälle.

Helsingissä 28. päivänä syyskuuta 2009.

Heikki Lunnas
Heikki Lunnas

Ralf Ekebom
Ralf Ekebom

Tarja Ranta
Tarja Ranta

Jorma Hörkkö
Jorma Hörkkö

Marja Taskinen
Marja Taskinen

Marko Puttonen
Marko Puttonen

Antti Hakala
Antti Hakala

Tanja Rantanen
Tanja Rantanen

Tytti Seppänen
Tytti Seppänen

Kaarina Daavittila
Kaarina Daavittila

Seppo Ruhanen
Seppo Ruhanen

Pentti Kaulamo
Pentti Kaulamo

Timo Koskinen
Timo Koskinen

Heikki Huhanantti
Heikki Huhanantti

Håkan Ekström
Håkan Ekström

Mikko Saarinen
Mikko Saarinen

Tiivistelmä

Tämä työryhmätyönä tehty selvitysraportti koostuu tähän mennessä käytössä olleiden lähilogistiikkamallien esittelystä ja analysoinnista, uuden useita eri palveluja yhdistävän mallin määrittelystä sekä tämän mallin liiketoiminnallisen kannattavuuden arvioinnista.

Tähän mennessä käytössä olleista lähilogistiikkamalleista on kerätty tietoa yhden palvelu- tai tuotekokonaisuuden liikkuvien ratkaisujen, monipalveluautojen sekä erilaisten joukkoliikennetarkaisujen osalta. Toteutettujen ratkaisuiden ja kokeiluiden tarkastelun perusteella on selvitysosiossa päädytty yhteensä seitsemään keskeiseen johtopäätökseen. Ensinnäkin hankerahoitusta ei voida pitää kestävä lähtökohta liikkuvien palvelujen kehittämiselle, kun tavoitellaan toiminnan jatkuvuutta. Edelliseen liittyen, on jatkuvuuden kannalta eduksi, mikäli malli on liitettävissä osaksi jo olemassa olevaa rakennetta. Kolmanneksi on huomattu, että asiakkaat osaavat hyödyntää heille lisäarvoa tuottavia liikkuvia palveluita, ja että päällekkäisiä ja lomittain kulkevia tavar- ja palvelukuljetuksia on hyvin paljon ja niiden organisoiminen logistisesti yhteen tuottaa oletettavasti resurssisäästöjä, eikä tiettyjen palveluiden kattavaa saavutettavuutta ole mahdollista taata muulla tavalla. Työn aikana on käynyt myös ilmeiseksi, että ei ole löydettävissä yleispätevää ratkaisumallia palveluiden ja ihmisten kuljettamisen välillä, vaan palveluiden vieminen asiakkaiden luokse ja asiakkaiden vieminen palveluiden luokse ovat toisiaan täydentäviä malleja. Näiden kahden eri lähtökodan soveltuvuus ratkaisumalliksi on tapauskohtaista, riippuen mm. tarjottavasta palvelusta, asiakkaista sekä paikallisista olosuhteista. Selvitystyössä on lisäksi havaittu, että tieto- ja viestintätekniikan tarjoamia mahdollisuuksia ei ole hyödynnetty eri kokeiluissa vielä kovinkaan laajalti.

Tehdyn selvitystyön sekä kokouksissa käydyt keskustelut pohjalta työryhmä on määritellyt uuden lähilogistiikkakonseptin siihen sisältyvine palveluineen. Konseptiin sisältyviä palveluita ovat esimerkiksi ruokapalvelukuljetukset, kirjaston laina-aineiston palautus, käsikauppalääkkeitä lääkikaapista, uusittavien reseptien vastaanotto, tavaroiden kuljetus sekä postipalvelut. Palvelut jakaantuvat neljään eri kategoriaan luonteensa mukaan. Nämä ovat aina saatavilla olevat palvelut; asiakkaalta ennakkotoimintaa vaativat palvelut; sähköinen asiointi; sekä erikseen varattavat palvelut, jotka ovat varattavissa vain tiettyinä ajanjaksoina. Palveluita tarjottaisiin periaatteella, jonka mukaan aina auton kiertäessä sieltä olisivat saatavilla tietyt ns. vakiopalvelut ja erikseen varattavat ns. asiointipalvelut olisivat saatavilla harvemmin ja vain tiettyinä aikoina.

Konsulttityönä toteutetussa mallin liiketoiminnan kannattavuusarvioinnissa päädyttiin siihen, että lähilogistiikkapalvelut on mahdollista järjestää yrittäjävetoisesti ja kannattavasti esitetyillä ehdoilla ja rajoituksilla mm. reittiä sekä asiakasmääriä koskien, sekä laskettujen kustannusten mukaisesti. Mallin kokonaiskustannukseksi on arvioitu 12 458 euroa kuukaudelta, josta kuljetuksen ja koordinoimisen osuus on 9 194 euroa. Pysähdyskohtaiseksi kustannukseksi muodostuu tällöin mallin mukaisen kuljetuspalvelun osalta 18 euroa.

Työryhmä esittää määrittelemänsä lähilogistiikkamallin pilotointia kahdella erikseen valittavalla paikkakunnalla, joiden tulisi olla olosuhteiltaan selkeästi toisistaan poikkeavat. Pilotoinnin keston tulisi olla kaksi vuotta. Tästä ajasta joitakin kuukausia tulee varata pilotin valmisteluun ja purkamiseen. Pilotoinnin kulut olisivat arviolta 800 000 euroa, josta projektikustannusten osuus on arviolta 200 000 euroa. Pilotoinnin rahoitusmallista ja rahoittajatahoista tulisi päättää erikseen.

Sisällys

1 LÄHILOGISTIikkAYRITTÄJYYSPROJEKTI.....	2
1.1 Tausta.....	2
1.2 Toimikausi, tavoite ja tehtävät.....	2
1.3 Projektin työskentely.....	3
2 SUOMALAISIA LÄHILOGISTIikkAMALLEJA.....	3
2.1 Yhden palvelu- tai tuotekokonaisuuden liikkuvat ratkaisut.....	3
2.2 Monipalveluautot.....	4
2.3 Erilaiset joukkoliikenne ja muut ratkaisut.....	5
3 LÄHILOGISTIikkAA MUUALLA.....	6
3.1 Itävalta ja Saksa.....	6
3.2 Australia.....	7
4 JOHTOPÄÄTÖKSIÄ TOTEUTETUISTA LÄHILOGISTIikkAMALLEISTA.....	7
5 LÄHILOGISTIikkAYRITTÄJYYSMALLIN LIIKEIDEAN KUVAUS.....	9
5.1 Kohderyhmä eli asiakkaat.....	9
5.2 Konseptin kuvailu.....	9
6.3 Kuvaus auton esimerkkireitistä ja tarjotuista palveluista.....	12
6 LÄHILOGISTIikkAYRITTÄJYYSMALLIN YHTEISKUNNALLISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI.....	13
7 LAINSÄÄDÄNNÖN TARKASTELU SUHTEESSA VALITTUUN MALLIIN.....	14
8 LÄHILOGISTIikkAYRITTÄJYYSMALLIN LIIKETOIMINNAN KANNATTAVUUDEN ARVIOINTI.....	14
8.1 Arvioinnin lähtökohdat ja rajaukset.....	14
8.2 Kustannusmalli.....	15
8.3 Palveluanalyysi.....	17
9 TYÖRYHMÄN EHDOTUS LÄHILOGISTIikkAYRITTÄJYYSPROJEKTIN JATKOSTA.....	18
LÄHTEITÄ.....	20

1 Lähilogistiikkayrittäjyysprojekti

1.1 Tausta

Hallinto- ja kuntaministeri Mari Kiviniemi nimesi Timo Kietäväisen 15.10.2007 selvitysmieheksi selvittämään julkisen asiakaspalvelumallin uudistamista, erityisesti yhteispalvelumallin kehittämistä. Selvitysmies jätti raporttinsa 12.6.2008. Hallinnon ja aluekehityksen ministerityöryhmä käsitteli selvitysmiehen ehdotuksia 30.10.2008 ja puolsi yhteispalvelun laajentamishankkeen asettamista. Valtiovarainministeriö on asettanut ko. hankkeen johtoryhmän 15.12.2008. Hankkeen valmisteluryhmänä toimii paikallishallinnon ja palvelujen yhteistyöryhmä.

Yhteispalvelun laajentamishankkeen toimikausi on 15.12.2008 - 31.5.2010. Hankkeen tavoitteena on konkreettisesti lisätä yhteispalvelupisteiden määrää, laajentaa olemassa olevien yhteispalvelupisteiden palveluvalikoimaa sekä laajentaa yhteispalvelun menettelytapoja ja luoda sen käyttöön uusia työvälineitä.

Lähilogistiikkayrittäjyysprojektin työn taustana on selvitysmies Kietäväisen esitys:

8. esitys: Valmistellaan lähilogistiikkayrittäjyyden toimintamalli ja käynnistetään lähilogistiikkayrittäjyyskokeilu esimerkiksi kolmessa kohteessa Itä- ja Pohjois-Suomen alueella.

Väestön ikääntyessä sekä toisaalta kaupallisten ja julkisten palvelujen fyysisen palveluverkon harventuessa lähikuljetusten järjestäminen kustannustehokkaasti koetaan useiden toimijoiden taholla erittäin suurena haasteena. Energian kallistuminen lisää luonnollisesti vielä osaltaan tätä haastetta. Kauppa, posti, kunnan eri hallintokunnat, pankit ja monet muut toimijat tarvitsisivat kustannustehokkaampia ratkaisuja lähikuljetustarpeisiinsa.

Tähän mennessä jokainen toimija on pyrkinyt tehostamaan lähilogistiikkaa järkipäisyydellä omia toimintojaan. Tällä tiellä ei ole enää paljonkaan saavutettavissa. On haettava uusia ratkaisumalleja. Kunnissa on ryhdytty yhdistelemään joitakin eri hallinnonalojen kuljetuksia jonkin verran. Myös yksityiset kuljetusyritykset luonnollisesti ovat pyrkineet hakemaan kustannustehokkaita vaihtoehtoja. Tulokset näistä toimintamalleista ovat toistaiseksi olleet varsin vaatimattomia.

Selvitysmies esittää lähilogistiikkayrittäjyyskokeilun aloittamista muutamassa kohteessa Itä- ja Pohjois-Suomessa. Ideana kokeilussa on kehittää aivan uudenlaista lähikuljetusten ratkaisutapaa, jossa yrittäjä sopimusperusteisesti tuottaa kuljetuspalveluita kunnalle (lääkkeiden, ruoka-annosten, lainakirjojen jne. kuljetusta), postille ja vähittäiskaupalle (elintarvikkeiden kotiinkuljetus).

1.2 Toimikausi, tavoite ja tehtävät

Lähilogistiikkayrittäjyysprojektin toimikausi on 19.3.2009 - 15.5.2010. Projektin tavoitteena on selvittää millä edellytyksillä ja millä tavalla voidaan toteuttaa sekä konseptoida lähilogistiikkayrittäjyysmalli. Lisäksi tavoitteena on selvittää mahdollisia lainsäädännön muutostarpeita ja – mahdollisuuksia.

Projektin tehtävät jakaantuvat kahteen vaiheeseen:

1. Vaihe

- Selvitys, joka koostuu mm. olemassa olevien toimintamallien, autoon soveltuvien tuotteiden ja palveluiden, sekä mahdollisten lakimuutostarpeiden kartoittamisesta
- Liiketoiminnan kannattavuuden arviointi taustaselvityksen pohjalta sekä päätös jatketaanko konseptointiin ja pilotointiin

Projektin toinen vaihe edellyttää Yhteispalvelun laajentamishankkeen johtoryhmän hyväksynnän.

2. Vaihe

- Toiminnan konseptointi ja pilotoinnin valmistelu
- Pilotointi, pilotoinnin arviointi ja johtopäätökset
- Ehdotukset lähilogistiikkayrittäjyysmallin käyttöönotosta ja soveltamisesta sekä harvaanasutuilla että kaupunkiseuduilla

1.3 Projektin työskentely

Projektin työryhmä kokoontui kevään 2009 aikana kolme kertaa: 7.4., 15.5. ja 17.6.2009. Näissä kokouksissa määriteltiin keskeiset valinnat lähilogistiikkamalliin sisällytettävien palveluiden sekä mallin toteuttamistavan suhteen.

Työryhmätyönä määritellyn lähilogistiikkamallin liiketoiminnan kannattavuuden arviointi toteutettiin konsulttityönä. Arvioinnin tekijäksi valittiin HM&V Research Oy ja arvioinnin toteuttivat yrityksen konsultit professori Jukka Kallio sekä professori Markku Tinnilä. Konsultit osallistuivat myös työryhmän kokouksiin 15.5. ja 17.6. Näin varmistettiin osaltaan mallin määrittely riittävän tarkalla tasolla mielekkään ja realistisen arvioinnin toteuttamiseksi. Mallin kannattavuusarviointi on kuvattu tämän selvitysraportin luvussa 8.

Viimeisessä työryhmäkokouksessa 28.9.2009 ennen selvitysraportin luovuttamista hankkeen johtoryhmälle työryhmä käsitteli mallin kannattavuusarvioinnin sekä esitykset projektin jatkosta.

2 Suomalaisia lähilogistiikkamalleja

Tähän osioon on koottu olemassa olevia sekä kokeiltuja lähilogistiikkamalleja. Lähilogistiikka on käsite, jota käytetään tässä selvityksessä laajasti. Se tarkoittaa samaa kuin esim. seutulogistiikka. Lähilogistiikka –käsite viittaa niin monipalveluautoon, kyytipalveluihin kuin myös matkapalvelumalleihin ja erilaisiin liikkuviin palveluihin sekä logistisiin ratkaisuihin. Aihealue on laaja, eikä tässä selvityksessä ole tarkoitus kattaa koko aihekenttää. Esiin nostetut mallit kuvaavat erilaisia ratkaisuja esimerkinomaisesti.

2.1 Yhden palvelu- tai tuotekokonaisuuden liikkuvat ratkaisut

Ensimmäinen liikkuva kauppa aloitti Helsingissä vuonna 1932 (Osuusliike Elanto). Vuonna 1970 myymäläautojen huippuvuonna kiersi Suomessa yli 1200 autoa. Vuonna 2005 autoja oli jäljellä enää noin 60 ja vuoden 2007 lopulla oli määrä vain 40. Myymäläautot ovat vähentyneet mm. korkeiden investointi- ja

käyttökulujensa johdosta. Esimerkiksi Jussi Lehtonen on väitöskirjatutkimuksessaan kuvannut myymäläautojen nykytilan ongelmaksi sen, etteivät yrittäjät kykene hankkimaan uutta autoa hajoavan tilalle. Maaseudun vähenevä asukasmäärä ei riitä luomaan asiakaskuntaa, joka mahdollistaisi 200 000 euron arvoisen investoinnin. Lehtonen uskoo tutkimustulostensa pohjalta, että myymäläautot tulevat häviämään, jos suuria muutoksia, kuten myymäläautojen muuttamista monipalveluautoiksi, ei toteudu. Palvelut voivat olla niin kirjaston, pankin, sairaanhoitajan, hallinnon kuin myös esimerkiksi kampaajan antamia. Periaatteessa mitään teknisiä rajoitteita ei autossa kuljetettavilla tai tarjottaville palveluille ole.

Yhden palvelumuodon liikkuvia ratkaisuja olivat myös pankkiautot. Ensimmäinen pankkiauto aloitti toimintansa vuonna 1952 ja suurimmillaan autoja liikkui Suomessa noin 50 kappaletta, joista viimeiset lopettivat 1990-luvulla.

Yksi merkittävimmistä ja edelleen vahvasti toiminnassa oleva liikkuva palvelu on kirjastoauto. Vuonna 1961 aloitti ensimmäinen kirjastoauto Turussa. Autoja oli vuonna 2008 yhteensä 161, kun samanaikaisesti pääkirjastoja oli yhteensä 384 kappaletta. Kirjastoautoista on joillain paikkakunnilla kehittynyt monipalveluautoja, joissa kulkee mukana esimerkiksi asiakaspäät, jolla auton asiakkaat voivat hoitaa vaikka pankkiasiointia.

Yhden palvelutuotteen auton hyvä esimerkki on Tampereella suuren kysynnän saanut Nettinysse. Nettinysse aloitti toimintansa vuonna 2001 ja se on käytännössä internet-bussi, jossa opiskellaan perustaitoja ja etsitään tietotekniikasta hyötyä ja iloa ihmisten arkeen. Autossa järjestetään kaikille avoimia kursseja ja toisaalta tilauskursseja. Nettinysse toimii osana Tampereen kaupunginkirjastoa ja tällä hetkellä käytössä on auton toinen versio, joka otettiin käyttöön vuonna 2005. Auton suunnitteluun panostettiin alusta alkaen siten, että ensimmäisen auton ulkoasun suunnitteli mainostoimisto ja toisen auton Lahden muotoiluinstituutin opiskelijat. Nettinysse on osallistunut erilaisiin kehittämisprojekteihin kuten oppimateriaalin tuottamiseen aikuisille ja senioreille.

Poliisilla oli 1.3.–1.12.2007 lupapalveluauto kokeilu. Kokeilussa hankittiin erikoisvarusteltu, toimiston sisältävä auto (hankintakustannukset 60.500 euroa), joka antoi poliisin lupapalveluita. Auton toimialueena oli kokeilussa Ylä-Savon kihlakunnan poliisilaitos ja liikkuminen sidottiin ajanvaraukseen, jonka asiakas pystyi suorittamaan internetissä tai puhelimitse. Auto pysähtyi 2 tuntia yhteispalvelupisteiden pihaan ja palveli ajanvaranneita. Kokeilun aikana auto ajoi 7600 km ja palveli 397 asiakasta ja hakemuksia vastaanotettiin 294 kpl. Hakemuksista suurimmat volyymit olivat passit 137 kpl ja ajokortit 91 kpl. Asiakaspalaute on ollut pelkästään myönteistä. Virkailijat kokivat auton pieneksi ja erityisesti talvella kylmäksi. Iisalmessa on kokeilun yhteydessä arvioitu asiakkaan kipurajaksi hakea palvelua 60–100 km. Poliisin kokemuksen mukaan liikkuvalla palvelulla voidaan korvata nykyisiä poliisin palvelupisteitä.

2.2 Monipalveluautot

Monipalveluauton ajatuksena on pääasiallisesti ollut tarjota harvaan asutulle maaseudulle alueen tarpeen mukaisia palveluita. Suomen ensimmäisiä varsinaisia monipalveluautoja ovat **Sodankylän Nettijussi** ja **Kemijärven Kulkuri**, jotka aloittivat toimintansa 2000-luvun alussa. Nettijussin toiminta päättyi hankerahoituksen loputtua vuonna 2004. Yhteispalveluyksikkö Kulkurin toiminta jatkuu edelleen ja sen palveluita ovat mm. kirjasto, useat tietokoneet verkkoyhteyksineen (esim. pankkiasiointiin tai julkishallinnon sähköisen asiointiin) ja verenpaineen mittaaminen.

Julkishallinnon omia liikkuvia monipalveluautoja on vuosien varrella toteutettu monenlaisia. Käytössä olevia malleja, joista myös käytetään nimitystä monipalveluauto, ovat yksinkertaisimmillaan kirjastoautot, kotipalveluautot ja esimerkiksi asiointiliikennöinti. Näiden lisäksi Suomessa on kokeiltu erilaisia montaa

palvelua yhdistäviä ratkaisuja. Näissä malleissa on ollut kyseessä joko monen palveluntuottajan palvelujen yhdistämisestä tai yhden palveluntuottajan hallinnonrajat palveluntuottajien omia tai hallinnonrajat ylittävien palvelujen kokoamisesta liikkuvaan muotoon. Osa autoista on kokeilukauden jälkeen lopettanut toimintansa (hankerahoituksen päättymisen jälkeen). Yhteistä näille kaikille on ollut se, että kunta on useimmiten ollut palveluntuottaja, ja myös auton omistaja.

Kirjastoautosta on suunniteltu ja muutamalla paikkakunnalla kehitetty laajempi kokonaisuus. Esimerkiksi Leppäviralla aloitti uusi **kirjastoauto Tilda** liikennöinnin alkuvuodesta 2009. Autossa on perinteisten kirjastopalvelujen lisäksi kylien ikäihmisille räätälöityjä palveluja. Auton varusteluita ja palveluja selvitettiin LEMON – hankkeessa, jossa mm. kysyttiin ikäihmisiltä heidän tarpeistaan ja toisaalta eri palveluntuottajilta heidän yhteistyömahdollisuuksistaan. Auto poikkeaa tavallisesta kirjastoautosta varusteluiltaan jonkin verran. Autossa on leveä invahissi sekä rauhallinen tila hoitaa verkkoyhteydellä esim. pankkipalveluja. Auton alaosassa on tavaratila, jossa voidaan kuljettaa esimerkiksi pyykkipusseja ja kauppakasseja. Auto on rekisteröity 1+2 hengelle, joten kyytiin voidaan maksutta ottaa kaksi asiakasta. Pienet reittipoikkeamat ovat mahdollisia näiden asiakkaiden viemiseksi perille. Pääpaino on kirjastotyössä, mutta esimerkiksi erilaisilla teemapäivillä toteutetaan terveydenhuollon ja muita palveluja sekä viestintää.

Seutulogistiikalla elinvoimaa ”SeuLo” – hanke toteutettiin 1.5.2002 – 30.4.2004 välisenä aikana osana Etelä-Suomen maakuntien liittouman InnoELLI – ohjelmaa. Tavoitteena olevan Seulo-palvelun ytimenä on ruokaostosten toimitus kotiin. Seutulogistiikka -hankkeen perusideana oli yhdistää paikallisia henkilöiden ja pientavaroiden kuljetuksia. Menettelyn tavoitteena olivat nykyistä korkeampi palvelutaso ja alhaisemmat kustannukset. Kutsuliikennepohjainen matkojen yhdistely alkaa olla jo tunnettua monilla alueilla. Sen sijaan pientavaroiden kuljetusten yhdistäminen sekä henkilömatkojen täydentäminen pientavarakuljetuksilla ovat käyttämättömiä mahdollisuuksia. Seulo-hanke käynnistettiin uudelleen 2006 alussa yritysveltoisena ja testitoiminta käynnistyi Espoossa 2007 ja jatkuu edelleen.

Erilaisia kyytipalveluja on toteutettu kunnissa paljon. Perusideana on kyyditä asiakas palvelun luo. Outokummussa kyytipalveluja haluttiin kuitenkin kehittää enemmän siihen suuntaan, että palvelu liikkuu asiakkaan luo. **Monipalveluauto Ilonan** toimintaa kokeiltiin Outokummussa kylätoimijavetoisesti vuosina 2006–2007 LEADER-rahoituksella. Kunta lahjoitti hankkeen käyttöön kirjastoauton ja auton toiminnot suunniteltiin kolmen K:n periaatteella: kauppa, kulttuuri ja kansanterveyttä. Auton varusteluina oli mm. tietokone verkkoyhteyksineen, monitoimitulostin, kahvinkeitin, jääkaappi ja pakastin. Hankkeessa kokeiltiin erilaisia toimintatapoja. Yksi toimintatavoista oli kauppapalvelujen välittäminen tilauksesta. Autossa kulki mukana myös myytävää tavaraa, kuten esimerkiksi kahvia, jauhoja, postikortteja ja sähkötarvikkeita. Autossa oli lisäksi pienimuotoinen kirja- ja lehtivalikoima, jota saattoi lainata tai vaihtaa. Auto välitti myös kirjaston lainoja ja palautuksia. Terveyspalveluna oli mm. kuljettajan suorittama verenpaineen mittausta. Auto oli myös sosiaalisen kohtaamisen paikka, jossa kuljettaja keitti kahvit ja osallistui keskusteluihin aktiivisesti. Ilonan asiakkaat olivat pääosin eläkeläisiä, mutta palveluja käyttivät myös muut kuntalaiset.

2.3 Erilaiset joukkoliikenne ja muut ratkaisut

Taksien hoidossa on nykyisin monia varsinaisiin perinteisiin taksipalveluihin kuulumattomia palvelumuotoja. Taksit hoitavat kuntien turvapuhelinpalveluita eri konsepteilla. Heillä on myös ruokakuljetuksia, postin lehtinippujen kuljetuksia sekä itse postin jakelua. Taksit hoitavat erilaisia lähettipalveluja hyvin laajasti (kukkalähetykset, pienpaketit, kuntien asiakirjojen kuljetuksia, lääkekuljetuksia, pikakuljetuksia jne).

Keski-Uudenmaan alueella 1990-luvulta lähtien toiminnassa olleen **SAMPO-tilausmatkapalveluun** liittyen käynnistyi Nurmijärvellä marraskuussa 2008 vanhusneuvoston aloitteesta pilottihanke Kotikauppakyyti, jonka takana ovat kunta, liikennöitsijä sekä kauppaliike. Kauppamatka järjestetään kahdesti viikossa kahdella kunnan alueella. Palvelu on avoin kaikille ja sisältää etukäteen tilatun matkan kotiovelta kauppaan ja takaisin. Kerava luopui SAMPO-palvelusta 1.1.2009 ja Nurmijärven kunnanhallitus valmistelee luopumista.

Kansaneläkelaitoksella on ollut omia **matkojen yhdistämiskokeiluja** vuodesta 1998 lähtien. Tavoitteena on ollut, että kokeilut loppuvat ja sulautuvat matkapalvelukeskuksiin.

Ensimmäinen, **MATKE-hanke**, päättyi vuonna 2001. Se koostui kuudesta eri puolilla Suomea tehdystä osakokeilusta. Kustannuksiin pyrittiin vaikuttamaan sairaalamatkojen yhdistämisellä ja matkojen ketjuttamisella. Matkan omavastuuta oli pienennetty tai poistettu kokonaan ja yhdessä osakokeilussa se maksettiin älykortilla. Hankkeen perusteella todettiin olevan mahdollista saavuttaa säästöjä, mutta mitään yhtenäistä toimintamallia ei löytynyt. Vaikuttavuus oli luonnollisesti parasta harvaan asutuilla alueilla. Matkustajien kokemukset olivat yleensä myönteisiä ml. älykortin käyttö.

Kokeilua jatkettiin vuoteen 2004 ulottuneella **JATKE-hankkeella** viiden sairaanhoitopiirin alueella. Viimeisen vuoden säästöksi Kelan korvaamissa matkoissa arvioitiin 1,5 miljoonaa euroa. Kokeilun ulkopuolisissa sairaanhoitopiireissä korvaukset nousivat tuona aikana selvästi kokeilualueita nopeammin. Älykorttien todettiin olevan hyödyllisiä ja asiakkaan oikeuden käyttää erityiskulkuneuvoa todistavan matkapassin helpottavan toimintaa. Kaiken kaikkiaan teknologian täysimääräistä hyödyntämistä pidettiin tärkeänä. Säästömahdollisuudet olisivat olleet vieläkin suuremmat, jos mukana olisivat olleet kaikki Kelan korvaamat ja kuntien ja sairaanhoitopiirien maksamat matkat.

Liikenne- ja viestintäministeriö, sisäasiainministeriö, opetusministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Kansaneläkelaitos ja Suomen Kuntaliitto allekirjoittivat 2004 yhteistoimintasopimuksen tarkoituksella näiden tahojen yhteistyönä perustaa Suomeen noin 20 **matkapalvelukeskusta**.

Matkapalvelukeskusten perustamisen yhteydessä on keskusteltu etenkin niiden koosta sekä palvelujen laatuun liittyvistä odotuksista. Koko sairaanhoitopiirin kattavaa aluetta on pidetty kannattavan toiminnan edellytyksenä, mutta toisaalta näin suuren alueen on pelätty heikentävän palveluja ja lisäävän byrokratiaa. Keskustelua on ollut myös siitä, tulevatko säästöt volyymista vai ajojen optimoinnista yleensä. Täyttä yksimielisyyttä ei ole ollut myöskään siitä, pitäisikö mallin olla valtakunnallinen, alueellinen vai paikallinen.

3 Lähilogistiikkaa muualla

3.1 Itävalta ja Saksa

Itävallassa ja Saksassa on käynnissä useita haja-asutusalueiden palvelujen säilyttämiseen ja kehittämiseen liittyviä hankkeita, joita kutsutaan yhteisellä termillä Nahversorgung (lähihuolto). Hankkeita koordinoivat pääasiassa osavaltiot, mutta joukossa on myös puhtaasti yksityisen sektorin omia projekteja. Suurimmassa osassa näistä konseptina on palveluiltaan laajennettu kyläkauppa. Hankkeiden taustasta huolimatta ei monessakaan ole mukana julkisen hallinnon palveluita. Liikkuvien palvelujen lisäämistä repertuaariin tulevaisuudessa pidetään mielenkiintoisena haasteena, mutta ei vielä tämän päivän asiana.

Itävallan Steiermarkissa on käynnissä vuoteen 2013 ulottuva rakennerahastohanke maaseudun uusien innovatiivisten palvelujen kehittämiseksi, missä tuetaan yhtenä osiona tyypillisiä kaupallisia lähipalveluita elintarvikeliikkeistä erilaisiin erikoiskauppoihin, kopiointipalveluista maalausyrityksiin. Ravintolapuolella

painotetaan erityisesti paikallisten erikoisuuksien ja tuotteiden hyödyntämistä. Toisessa alahankkeessa tukea myönnetään tällaisten yritysten yhteenliittymille, mutta myös kolmannen sektorin ja kuntien yhteistyön synnyttämille palveluinnovaatioille. Viimeksi mainittuun sisältyy myös mahdollisuus saada rahoitusta uuden teknologian ja liikkuvien palvelujen hyödyntämiseen. Rahoitus kattaa puolet kustannuksista.

Steiermarkissa on käynnistynyt myös edelliseen liittyen itävaltalaisena pilottiprojektina Nimm Dir das Beste! (Ota itsellesi parasta), jossa pyritään kehittämään paikallisen maatalouden tuotteiden hyödyntämistä ja jakelulogistiikkaa.

Myös monissa muissa Itävallan osavaltioissa on käynnissä tai suunnitteilla vastaavia hankkeita. Yhteisenä piirteenä on mm. kuntien yhteistyön välttämättömyyden painottaminen.

Saksassa useissa osavaltioissa toimiva KOMM-IN-konsepti on eräänlainen yhteispalvelupiste, jossa yhdistyvät kuntien, energiayhtiöiden, sairaskassojen, pankkien, postin sekä pääosin osuustoiminnallisesti hoidettavat kaupalliset palvelut. Valikoimiin kuuluu eräissä tapauksissa myös neuvontaa kuvapuhelimen välityksellä. Vastaava ehkä enemmän kaupallisiin palveluihin keskittyvä konsepti on Schleswig-Holsteinin MarktTreff sekä Nordrhein- Westfalenin DORV.

Yhteistä näille saksalaisille konsepteille on eräänlainen franchise-yrittäjyys, jossa kylähankkeet saavat käyttöönsä yhteisen brändin sekä tukea toiminnan käynnistämiseen esimerkiksi sopimus- ja sääntömallien muodossa.

Samantyyppistä toimintaa löytyy Saksan lisäksi ainakin Englannista, Hollannista, Belgiasta ja Ranskasta.

3.2 Australia

Australian julkisella hallinnolla on useita erilaisia liikkuvia palveluita. Yhtenä erikoisuutena mainittakoon kuivien alueiden maatalouden palvelubussit, jotka kiertävät maaseutua tarjoten mm. taloudellisia sekä sosiaali- ja terveydenhuollon palveluita.

4 Johtopäätöksiä toteutetuista lähilogistiikkamalleista

Suomessa on jo paljon kerääntynyttä kokemusta ja näkemystä siitä, millaisia palveluita tai tuotteita liikkuvaan muotoon voidaan tai halutaan toteuttaa. Toteutetut liikkuvat ratkaisut liittyvät lähtökohtaisesti osaksi toimintamallia (esim. ruokapalvelu) tai liikkuvilla ratkaisuilla pyritään paikkaamaan kiinteiden palvelupisteiden verkkoa (esim. myymäläautot tai julkishallinnon monipalveluautot).

Suomessa toteutettujen erilaisten kokeilujen jatkuvuus pilotin jälkeen on ollut hyvin heikkoa. Hankerahoituksella luotuja ja testattuja malleja ei ole pilotin jälkeen useinkaan otettu niin sanotusti tuotantokäyttöön.

Miia Marjanen on tehnyt Keski-Pohjanmaan aikuisopistossa selvitystä seutulogiistiikkahankkeista ja toteaa yhteenvedossaan, että lähes jokainen seutulogiistiikkahankepaikkakunta on pohtinut vähintään kuljetusten yhdistämistä ja toteutumissuunnitelmia. Myös kartoituksia on laadittu mappikaupalla. Marjasen selvityksen mukaan laajimmin seutulogiistiikkaa on selvittänyt Rovaniemi, jossa on luontaisesti pitkät matkat ja harvaan asutun seudun ongelmia.

Pitkien etäisyyksien kuntien selvityshankkeessa (2009) selvitettiin millaisilla palveluratkaisumalleilla palveluiden saatavuus ja saavutettavuus kuntalaisten liikkumissuuntien mukaisesti pitkien etäisyyksien kunnissa. Tavoitteena oli hahmottaa toimintatapoja ja – malleja, joita kunnat voivat hyödyntää toiminnassaan. Selvityksen johtopäätöksissä nostettiin esiin kolme osa-aluetta: normi- ja rakenne-esteiden poistaminen, toimintatapojen uudistaminen ja hyvien käytäntöjen levittäminen sekä pitkien etäisyyksien kuntien rahoituspohja. Näistä kokonaisuuksista rakentuu niin sanottu Uusi luova kunta 2015. Kokonaisuus sisältää niin yhteispalvelua kuin myös lähilogistiikkaa.

Tällä hetkellä ei ole löydettävissä kovin paljon kokemuksia siitä, miten yrittäjävetoiseen kokonaisuuteen yhdistetään laajamittaisesti eri julkishallinnon ja mahdollisesti myös muiden toimijoiden palveluita. Tampereen kotitorihankkeessa on tehty samansuuntaista kilpailutusta, jossa on tavoitteena koota yhteen eri toimijoita yhden palveluyhdistelijän ympärille. On kuitenkin hyvin vähän kuvattu konkreettisesti millaisia sopimuksia yrittäjän ja toimijoiden välillä voisi olla tai miten julkinen hallinto on onnistunut kilpailuttamaan (tai olemaan kilpailuttamatta) toimintamallin siten, että se tukee tai jopa kehittää harvaanasutulla alueella olemassa olevaa paikallista palvelutoimintaa ja elinkeinoelämää.

Jos lähtöolettamuksena halutaan pitää se, että lähilogistiikkayrittäjäyysmalli ei saa olla kuolinisku jo olemassa olevalle toiminnalle, on mallin luultavasti nojattava joltain osin olemassa oleviin toimintamalleihin tai palveluntuottajaverkostoihin.

Palveluita on pohdittu osassa toteutettuja hankkeita tuottajalähtöisesti ja osassa on otettu mukaan myös asiakasnäkökulma kysymällä asiakkailta millaisia palveluita he mahdollisesti haluaisivat kotiin. Palvelutarpeiden tai palvelutarjonnan kokoamista lähilogistiikkaratkaisuisa erilaisia asiakassegmenttejä vasten, kuten iäkkäät tai lapsiperheet, ei ole löydettävissä.

Erilaisissa kokeiluissa on mainittu, että asiakkaan voi viedä palvelun luo tai palvelun asiakkaan luo ja tämän osalta on tehty valinta. Erilaisille asiakkaille soveltuvat erilaiset ratkaisut ja molemmat ratkaisut voidaan perustella mm. sosiaalisen kanssakäymisen tai liikkumisen esteiden näkökulmasta.

Liikkuvia ratkaisuja (näistä käytetään myös käsitettä mobiiliratkaisut) on järkevyyden kannalta verrattava tietenkin myös toisenlaisiin toimintamalleihin. Valitaanko palvelun vieminen asiakkaan luo vai asiakkaan vieminen palvelun luo. Jos kyseessä on monipalveluauto, joka kuljettaa esimerkiksi kirjaston tuotteita, ruokakuljetuksia ja lääkejakelua, voidaan nopeasti päätellä, että säästöjä syntyy näiden matkojen yhdistämisessä sekä henkilöstökuluissa että kuljetuskustannuksissa. Jos palvelut viedään jo nyt kotiin (esimerkkinä kotona tuetusti asuva ikääntyvä), mutta niitä toimittavat eri tahot eri kuljetuksilla, kehitetään toimintaa paljon jo yhdistämällä kuljetuksia.

Toisaalta voidaan vertailuvaihtoehdoksi ottaa, että asiakas hakee itse kirjaston tuotteet pääkirjastosta, lääkkeitä apteekista ja ruokansa ruokakaupasta. Tätä ei kuitenkaan voida ottaa suoraan vertailukohteeksi, jos asiakas ei kykene liikkumaan itsenäisesti ja ruokakuljetus tarkoittaa valmiiksi tehtyä ruokaa jne.

Ikääntyvän väestön osalta palveluja tuottavat myös omaiset kotiin. He kuljettavat kauppakasseja, käyvät apteekissa, katsovat että kaikki on kunnossa jne. Toisaalta naapuriapuakin käytetään ja tarjotaan edelleen paikoissa, joissa yhteisöllisyys vielä elää. Näiden toimintamallien varaan ei kuitenkaan voi laskea tulevaisuudessakaan kaikkea palvelujen ja tuotteiden kotiin saakka toimittamista eli kysyntää erilaisilla toimintamalleilla tulee olemaan jatkossakin.

Liikkuvan palvelun ei tarvitse olla erillinen oma toimintamuotonsa. Se voi olla kiinteästi osa palveluverkkoa muullakin tavalla kuin vain logistisesti tavaroita ja palvelutuotteita kuljettava palvelu. Vastavuoroisuus liikkuvien palvelujen osalta suhteessa kiinteisiin toimipaikkoihin, on jäänyt erilaisissa suomalaisissa

malleissa vähäiselle huomiolle. Kun liikkuva palvelukokonaisuus paikkaa palvelujen saatavuutta siellä, missä palvelupisteet ovat harvassa sekä toisaalta kokoa yhteen päällekkäisiä logistiikkaketjuja, niin samalla liikkuva palvelu voisi myös osaltaan täydentää kiinteiden palvelupisteiden palveluvalikoimaa. Se voisi tuoda esimerkiksi kyläkaupan pihaan tiettyinä aikoina poliisin lupahallintopalvelut, kirjaston sekä apteekkikaapin.

Toteutettujen lähilogistiikkamallien osalta on tässä selvitysraportissa päädytty yhteensä seitsemään keskeiseen johtopäätökseen:

Johtopäätös 1: Hankerahoitus ei ole kestävä lähtökohta liikkuvien palvelujen kehittämiseksi, kun tavoitellaan toiminnan jatkuvuutta.

Johtopäätös 2: Jatkuvuuden kannalta on eduksi mallin liittäminen osaksi jo olemassa olevaa rakennetta. Tällä tavoin voidaan samalla pyrkiä varmistamaan, että palvelujen saatavuus tosiasiallisesti lisääntyy, eikä uusi malli syö jo olemassa olevan toiminnan edellytyksiä.

Johtopäätös 3: Asiakkaat osaavat hyödyntää heille lisäarvoa tuottavia liikkuvia palveluita.

Johtopäätös 4: Pällekkäisiä ja lomittain kulkevia tavara- ja palvelukuljetuksia on hyvin paljon ja niiden organisoiminen logistisesti yhteen tuottaa oletettavasti resurssisäästöjä.

Johtopäätös 5: Tiettyjen palveluiden kattavaa saavutettavuutta ei ole mahdollista taata muuten kuin lähilogistisilla ratkaisuilla.

Johtopäätös 6: Palveluiden vieminen asiakkaiden luokse ja asiakkaiden vieminen palveluiden luokse ovat toisiaan täydentäviä toimintamalleja, ja niiden soveltuvuus parhaaksi ratkaisumalliksi on tapauskohtaista, riippuen mm. tarjottavasta palvelusta, asiakkaista sekä paikallisista olosuhteista.

Johtopäätös 7: Tieto- ja viestintätekniikkaan tarjoamia mahdollisuuksia ei ole hyödynnetty tehdyissä kokeiluissa vielä kovinkaan laajassa mittakaavassa.

5 Lähilogistiikkayrittäjyysmallin liikeidean kuvaus

5.1 Kohderyhmä eli asiakkaat

Mallin kohderyhmänä on yleisesti kaikki kuntalaiset (mahdollisesti laajemmaltakin alueelta kuin yksi kunta). Malli voi kuitenkin kohdistua ja painottua tiettyjen asiakassegmenttien palveluihin, jos niiden kysyntä on erityisen voimakasta. Näitä erityisiä asiakassegmenttejä voivat olla esim. kotona asuvat ikäihmiset tai vapaa-ajan asukkaat.

5.2 Konseptin kuvailu

Liikkuvien palvelujen palvelu- tai tuotevalikoima on aina ollut huomattavasti niukempi kuin esimerkiksi kyläkaupan. Tämä johtuu kuljetuskapasiteetin rajallisuudesta. Asiakkaat ovat kuitenkin monessa tapauksessa voineet tilata esimerkiksi myymäläautoon tarvitsemiaan tuotteita ja saaneet ne seuraavalla sovitulla käyntikerralla. Riippuen liikkuvan palvelun kokonaiskonseptista, esimerkiksi onko kyseessä ollut myymäläauto vai kirjastoauto, ovat tuotteet ja palvelut suuntautuneet tietynlaiseen valikoimaan.

Tässä selvityksessä on palvelut ja tuotteen valittu lähilogistiikkayrittäjyysmalliin toteutettuja erilaisia malleja tarkastelemalla sekä työryhmässä sopivista palveluista, tuotteista ja niiden kohderyhmistä keskustelemalla. Lopullinen palvelu- ja tuotevalikoiman on tarkoitus olla yleinen, jota voidaan paikallisesti soveltaa sekä muokata tarpeen mukaan. Tätä yleistä listausta tullaan testaamaan konsultin toteuttamalla kannattavuusanalyysillä suhteessa arvioituun keskimääräiseen harvaanasutun kunnan palvelukysyntään.

Kuvassa 1 on esitetty millä tavalla erilaiset palvelut ovat autossa saatavilla sekä mitä palveluita malli sisältää.

Saatavilla autossa	Aina	Asiakkaalta ennakkotoimintaa vaativa	Sähköinen asiointi	Palvelu varattava etukäteen
Palvelut/ tuotteet	• Ruokapalvelukuljetukset • Kirjaston laina-aineiston palautus • Käsikauppalääkkeet lääkekaapista • Uusittavien reseptien vastaanotto • Tavaroiden kuljetusta • Postipalveluita	• Kirjaston laina-aineisto • Reseptilääkkeiden toimitus asiakkaalle • Pesulapalvelut (nouto ja palautus) • Elintarvike- ja vähittäistavaraostokset	• Julkishallinnon sähköiset palvelut itsepalveluna, kuljettajan tuella tai hänet valtuuttamalla • Muut sähköiset palvelut (esim. pankkipalvelut)	• Kunnan eri toimialojen palveluita ja neuvontaa • Poliisin lupahallinnon palveluita (salkkutoimisto) • Kelan palveluita • Verohallinnon palveluita • Pankki- ja vakuutusneuvontaa • Ym.
Muuta	• Kutsuliikenteen välitys (huom. ei itse liikennöinti)	• Asiakkaan on tilattava palvelu etukäteen joko operaattorilta tai palveluntuottajalta	• Asiakas varaa asiointipäätteen käyttöajan etukäteen	• Palvelut varattavissa ajanvarauksella vain tiettyinä ajanjaksoina eli kaikki ei mahdollisesti saatavilla joka viikko.

Kuva 1. Lähilogistiikkayrittäjyysmallin palveluelementit.

Peruspalveluja antaa asiakasrajapinnassa pääasiallisesti auton kuljettaja. Kuljettajalta vaaditaan asiakaspalveluosaamisen lisäksi verkkoasiointitaitoja sekä osaamista toimia asiakkaan teknisenä tukena sähköisessä asioinnissa. Perustiedot julkishallinnon palveluista auttavat kuljettavaa opastustehtävässä, mutta vastuu itse asiointipalvelun käytöstä on aina asiakkaalla. Kuljettajalla tulee olla käytössä yhteyshenkilöt, joihin tarvittaessa ottaa yhteyttä esim. ongelmatilanteissa.

Auton palveluihin kuuluvat lisäksi erilaiset **kampanja- tai teemapäivät**, jolloin autossa on mukana esim. vakuutus- ja pankkipalvelujen tarjoaja, terveydenhuollon ammattilainen tai muita vastaavia tahoja. Auto voi toimia myös osana jotain valtakunnallista kampanjaa.

Kuljetuskokonaisuus

- Tavaroiden kuljetusta (kylmä- ja pakastekuljetusmahdollisuus)
- Sähköisten palveluiden kuljetus (= itsepalvelupääte teknisellä tuella verkkoyhteyksineen)
- Tässä määritelyyn malliin ei sisälly henkilöiden kuljetusta. Tästä huolimatta henkilöiden kuljetusta ei kuitenkaan tule työryhmän näkemyksen mukaan jatkossa toteutettavissa ja pilotoitavissa malleissa lähtökohtaisesti rajata tarkastelun ulkopuolelle.

Liikkumisen toteutustapa

- Vähintään parina päivänä viikossa ajetaan etukäteen sovittu reitti, jossa kiinteitä tukikohtia (esim. kyläkaupan piha tiettyinä aikoina). Aikataulu siten joustava, että mahdolliset kiinteillä aikatauluilla olevat ruokakuljetukset voidaan hoitaa samalla.
- Lopullinen reititys, ja vähintään parina päivänä viikossa kokonaan tapahtuva reititys, tapahtuu (kiinteitä pisteitä lukuun ottamatta) tilausten ja ajanvarausten mukaan.

Taustalle tarvittavia yhteyksiä

- Sopimuksin sovitaan palvelut sekä Back Office – palvelut eli yhteyshenkilöt ja tavoitettavuus, kun tarvitaan neuvoja ja opastusta liittyen palveluntuottajien palveluihin.

Lähilogistiikan operaattori

Toimintamallilla on oltava operaattori. Käytännössä palvelun operaattori on logistinen keskus ja palveluyhdistelijä, joka hoitaa kaikkien tahojen kuljetuksia ja palveluita sopimusten mukaan. Operaattori on paikallinen yrittäjä (esim. kyläkauppias tai taksiyrittäjä), jonka oman yrityksen rinnalle tai osaksi konsepti sopii.

1) Kunta hankintayksikkönä

Kunta tai useampi kunta yhdessä hankintarenkaana tai yhteishankintaorganisaatiolla voi kilpailuttaa operaattorin. Tarjousasiakirjoihin sisältyy haluttu palvelutaso ja palvelukuvaus. Tarjouksessaan operaattoriehdokas kuvaa mm. sen, keiden kanssa yhteistyössä palveluvaatimuksiin vastataan ja miten esimerkiksi asiakkaan ja operaattorin välinen tilauskommunikaatio tapahtuu.

Prosessissa sovitaan myös niistä hinnoista, joilla operaattori toteuttaa kunnan ostamat palvelut.

Koska oletettavasti sekä hankintayksikkö että operaattori ovat suhteellisen pieniä toimijoita, on mallin jatkokehittelyssä syytä panostaa kansallisten hankinta-asiakirjamallien laatimiseen, jotta välttyttäisiin liian raskaan hankinnan aiheuttamilta kustannuksilta ja niiden siirtymisestä varsinaiseen toimintaan. Paikkakuntakohtaisia kustannuksia ja käyttöönottokynnystä voidaan alentaa myös yhteisellä kansallisella tietojärjestelmällä.

Eri toimijoiden sitouttamiseksi ja tarvittavien investointien kattamiseksi on kunnan ja operaattorin välisen sopimuksen oltava ajaltaan riittävän pitkä.

2) Operaattoriksi ilman kilpailutusta

Lähilogistiikan operaattoriyrittäjäksi voi luonnollisesti ryhtyä myös ilman julkisen hallinnon kilpailutusta. Siinä tapauksessa operaattori voi toimia tarjoajana niissä kunnan kilpailutuksissa, joissa kohteena ovat kunnan järjestämät ja/tai kunnan kokonaan tai osittain maksamat palvelut.

Kuljetuskalusto

Yksityiskohtaisemmin arvioitava malli rajautuu yhteen autoon, joka varustellaan palvelujen ja tuotteiden vaatimusten mukaisesti.

6.3 Kuvaus auton esimerkkireitistä ja tarjotuista palveluista

1. Aikataulun mukainen reitti neljä kertaa viikossa:

- Ajomatka päivässä 100 km, ajoajan keskinopeus 70 km/h
- Asiakaskotitalouksia keskimäärin 50, joista 15+10 kahdessa taajamassa ja loput 25 yksittäistalouksia
- Keskimääräinen pysähtymisaika 10 minuuttia, ml. taajamat ja sähköiset asiointit
- Palvelut:
 - o kylmiä ruokapalveluita 20 kotitaloutta
 - o ennakkoilatuun kirjastoaineiston kuljetus 10 kotitaloutta
 - o palautettavan kirjastoaineiston vastaanotto 10 kotitaloutta
 - o käsikauppalääkkeiden myynti 5 kotitaloutta
 - o reseptin uusintatilaus 5 kotitaloutta ja reseptilääkkeiden toimitus 5 kotitaloutta
 - o kirjelahetyksen vastaanotto 10 kotitaloutta
 - o paketin kuljetus 5 kotitaloutta
 - o pesulapalveluiden vastaanotto ja toimitus yhteensä 5 kotitaloutta
 - o isommasta taajamasta kauppakassin kuljetus 5 kotitaloudelle
 - o tuettua sähköistä asiointia 3 kertaa
- Arviointi on toteutettu kahden toisistaan poikkeavan aikataulun mukaisen reitin perusteella. Molemmat reitit ajetaan kaksi kertaa viikossa.
 - o Reitti 1:
 - 15 asiakasta taajamassa
 - 10 asiakasta haja-alueella
 - Reitin kesto 475 minuuttia
 - o Reitti 2:
 - 10 asiakasta taajamassa
 - 15 asiakasta haja-alueella
 - Reitin kesto 525 minuuttia

2. Kerran viikossa asiointireitti:

- Ajomatka päivässä 100 km, ajoajan keskinopeus 70 km/h
- neljä keskimäärin tunnin pysähdystä siten, että aikataulun joustovara on +/- 15 minuuttia
- Palvelut
 - o sähköiset palvelut käytettävissä
 - o mukana kunnan yhteispalveluasiantuntija (etäpalvelut?)
 - o kerran viikossa mukana jokin ennalta varattavista palveluista, tärkeimmät niistä keskimäärin kerran kuukaudessa
- Arvioinnissa on lähdetty siitä, että asiointireitti mahdollistaa maksimissaan 20 asiakasta / päivä, jolloin reitin kestoksi muodostuu 500 minuuttia

6 Lähilogistiikkayrittäjyysmallin yhteiskunnallisten vaikutusten arviointi

Yhteiskunnallisten vaikutusten arviointi – aivan kuten vaikutusten arviointi yleisemminkin – on useissa tapauksissa vaikeaa, ja edellyttää pitkäaikaista seurantaa. Tyypillisesti ongelmaksi muodostuu, että vaikutuksia voi olla vaikea havaita tai mitata, ja tähän liittyen ne voivat olla joko välittömiä tai välillisiä. Koska tässä yhteydessä ei kuitenkaan voida puhua sen enempää välittömien kuin välillistenkään vaikutusten arvioinnista, sillä nämä vaikutukset ovat aina toteutuneita, jaotellaan ja tarkastellaan tässä vain hahmotellun lähilogistiikkamallin potentiaalisia vaikutuksia.

Toiminnan yhteiskunnalliset vaikutukset voidaan jakaa ainakin vaikutuksiin elinoloihin, terveyteen, hyvinvointiin, ympäristöön, päätöksentekoon ja julkisiin palveluihin.

Vaikutukset elinoloihin ja hyvinvointiin (sis.terveyden)

- parantaa asukkaiden elinoloja
- lisää taloudellista toimintaa alueella ja parantaa muun muassa yrittäjyysmahdollisuuksia
- lisää turvallisuuden tunnetta edistämällä sosiaalisia verkostoja
- palveluiden ja tuotteiden kuljetusten niputtaminen tuottaa kokonaisvaltaista palvelua ja tavaroiden toimitusta

Vaikutukset ympäristöön

- lisääntynyt energiatehokkuus
- päästöjen vähentyminen

Vaikutukset päätöksentekoon

- yksinkertaistaa ja mahdollistaa päätöksentekoa

Vaikutukset julkisiin palveluihin

- mallin käyttöönotto parantaa julkisten palveluiden saavutettavuutta
- lisää mahdollisuuksia käyttää sähköisiä julkishallinnon palveluja sekä madaltaa kynnystä tutustua niihin avustettuna
- tuo potentiaalisesti lisää tunnettavuutta yhteispalvelulle: yhteispalvelu pyörillä

7 Lainsäädännön tarkastelu suhteessa valittuun malliin

Lähilogistiikkakonseptiin ei tässä kuulu henkilöliikennettä ja lainsäädännölliset vaatimukset eivät näin ollen lähtökohtaisesti aiheuta esteitä malliin sisältyvien palveluiden ja tavaroiden kuljetuksen yhdistämiselle.

Huomioon on kuitenkin otettava, että konseptin edetessä pilotointivaiheeseen, tulee lainsäädännön asettamat vaatimukset tarkastella ja ottaa huomioon tapauskohtaisesti. Tällöin huomioitavaksi tulevat ainakin taksiliikennelaki, tavaraliikennelaki, eduskunnan käsittelyssä oleva joukkoliikennelaki, erilaiset ajoneuvosäädökset sekä tieliikennelaki. Lisäksi huomioon otettaviksi tulevat liikenneturvallisuskysymykset sekä kuljetuksissa että pysäytymispaikoissa.

8 Lähilogistiikkayrittäjyysmallin liiketoiminnan kannattavuuden arviointi

Lähilogistiikkayrittäjyysprojektin ensimmäinen vaihe on toteutettu kahdessa osassa: 1) lähilogistiikkamallin määrittely tehtiin työryhmätyönä ja 2) mallin liiketoiminnan kannattavuuden arviointi toteutettiin konsulttityönä.

Tässä luvussa esitettävät tiedot perustuvat valtiovarainministeriön HM&V Research Oy:lta konsulttityönä tilaamaan lähilogistiikkamallin liiketoiminnan kannattavuuden arviointiin. Arvioinnin ovat suorittaneet professorit Jukka Kallio ja Markku Tinnilä Helsingin kauppakorkeakoulun logistiikan laitokselta.

8.1 Arvioinnin lähtökohdat ja rajaukset

Liiketoiminnan kannattavuuden arvioinnin lähtökohtana on ollut työryhmän valmisteleva lähilogistiikkamalli ja siihen sisältyvät palvelut.

Lähilogistiikkapalvelu on tarkoitettu toteuttavaksi yrittäjävetoisesti. Arvioinnissa kannattavuustarkastelu rajattiin lähilogistiikkapalveluihin ja niiden operointiin sisältäen malliin välittömästi liittyvät tukipalvelut. Palvelu- ja tuotevalikoimia voidaan soveltaa sekä muokata paikallisesti ja tarpeen mukaan. Lähtökohtana on kuitenkin, että edellä konseptin kuvauksessa mainitut palvelut voivat sopia lähilogistiikkapalvelun palveluvalikoimaan kaikissa tapauksissa. Lisäksi on huomattava, että palvelujen tai konseptin kehittämistyön kustannuksia ei ole arvioitu.

Konseptin liiketoiminnallisen kannattavuuden realistiseksi arvioimiseksi on ollut välttämätöntä tehdä tiettyjä oletuksia, rajoituksia sekä määrittelyjä.

Lähilogistiikkakonseptin palvelut jakaantuvat tuottamisfrekvenssinsä perusteella jatkuvasti saatavilla oleviin palveluelementteihin, ns. vakiopalveluihin; sekä aikasidonnaisuuteen (esim. ajanvaraukseen) kytkettyihin palveluelementteihin. Palvelufrekvenssi on kaksi kertaa viikossa kahden toisistaan poikkeavan vakiopalvelueitin osalta ja kerran viikossa aikasidonnaisten palvelujen osalta. Palveluille on määriteltä laskelmaa varten myös keskimääräiset kestot.

Reitin organisointi toteutetaan ns. kuntakeskusmallilla, jossa auto lähtee aina samasta tukikohdasta.

Tarkastelujakso on yksi vuosi mutta kustannukset on laskettu kuukausitasolla.

Malli on rajattu yhteen autoon, joka varustellaan palvelujen ja tuotteiden vaatimusten mukaisesti. Näistä vaatimuksista johtuville varusteille ja autoon tehtäville muutoksille on määritelty keskimääräiset hinnat.

Palvelun operaattori toimii logistisena keskuksena ja palveluyhdistelijänä, joka hoitaa kaikkien mukana olevien tahojen kuljetuksia ja palveluja sopimusten mukaan. Operaattori hoitaa myös integrointi- ja organisointitehtävät mukaan lukien tilaus- ja järjestelypalveluiden toteuttamisen. Operaattori miellettiin paikalliseksi yrittäjäksi, esimerkiksi kyläkauppiaksi tai taksiyrittäjäksi, jonka muun yritystoiminnan rinnalle tai osaksi konsepti sopii. Mahdollisia muuhun liiketoimintaan liittamisestä koituvia hyötyjä ja kustannussäästöjä ei kuitenkaan ole otettu arvioinnissa huomioon, sillä nämä ovat toimijakohtaisia ja mukaan ottaminen olisi rajannut arvioinnin yleistettävyyttä.

8.2 Kustannusmalli

Lähilogistiikkakonseptin kustannusmallissa otettiin huomioon kuljetuskalustoon investomisesta sekä sen käytöstä koituvat kustannukset. Lisäksi huomioitiin koordinoinnin kannalta välttämättömistä tukipalveluista (ns. back-office) koituvat kustannukset niin investoinnin kuin käytönkin osalta.

Liiketoiminnan tuottoina huomioitiin julkisen ja yksityisen sektorin toimijoiden palvelusta saamat palvelumaksut. Lähilogistiikkatoiminnan yrittäjälle tuottamia tuloja ei sen sijaan ole laskettu.

Taulukko 1. Lähilogistiikkapalvelujen kustannuslaskelma

Lähilogistiikkapalvelujen kustannuslaskelma				
Liikkuva yksikkö				
Auto ja tarvikkeet	kk kustannus		yksikkö	Yksikkö
Auto	1035,0		1035	
Pc	25,0		25	
Liikkuva laajakaista	15,0		15	
Polttoaine	262,5		25000	
Lisärakenteet	333,3		12000	
Kylmälaatikot	13,9		100	5
Yhteensä	1684,7			
Kuljettaja				
Bruttopalkka	2779,0		15,88	
Palkan sivukulut	1000,4		0,36	
Yleiskulut	944,9		0,25	
Yhteensä	4724,3			
Liikkuva yksikkö yht.	6409,0			
Tilauskeskus				
Tila ja järjestelmät				
Pc	12,5		25	0,5
Laajakaista	7,5		15	0,5
Varausjärjestelmä	277,8		10000	
Toimistotila	125,0		250	0,5
Yhteensä	422,8			
Henkilökulut				
Bruttopalkka	1389,5		15,88	0,5
Palkan sivukulut	500,2		0,36	
Yleiskulut	472,4		0,25	
Yhteensä	2362,2			
Tilauskeskus yht.	2784,9			
Kuljetus yhteensä	9194,0			
Asiantuntijat				
Hoitopalvelut	816,0		15	4
Viranomaispalvelut	816,0		15	4
Rahoituspalvelut	816,0		15	4
Muut palvelut	816,0		15	4
Yhteensä	3264,0			
Projektikustannus	0,0			
Kuukausikustannus	12458,0			

Taulukko 2. Lähilogistiikan tuottamat palvelutapahtumat asiakkaalle

Lähilogistiikan tuottamat palvelutapahtumat asiakkaille				
Perusreitit				
Reitti 1	käyntiä/vko	yksikkö	Tiheys	Tuotto
Taajama-asukkaat	30	2		
Haja-asutus asukkaat	20	2		
Reitti 2				
Taajama-asukkaat	20	2		
Haja-asutus asukkaat	30	2		
Palvelupysähdykset yht.	100			
Ajanvarausreitti	20	1		
Palvelut				
Kuljetuspalvelut				
Ateriakuljetus	60	1,90	0,5	114,00
Kirjastolainat	24	1,00	0,2	24,00
Lääkekuljetus	24	1,90	0,2	45,60
Pt-kuljetus	60	4,00	0,5	240,00
Terveyspalvelut				
Perusmittaukset	24	10,00	0,2	240,00
Hoitopalvelut asiantuntija	24	30,00	0,2	720,00
Viranomaispalvelut				
Perushakemukset	12	10,00	0,1	120,00
Asiantuntijapalvelut	24	30,00	0,2	720,00
Rahoituspalvelut				
Perustoiminnot itse	24	0,20	0,2	4,80
Perustoiminnot tuettuna	60	2,00	0,5	120,00
Asiantuntijapalvelut	12	30,00	0,1	360,00
Muut palvelut				
Perustoiminnot	24	1,00	0,2	24,00
Asiantuntijapalvelut	24	30,00	0,2	720,00
Yhteensä	396			3452
Kuljetuskust./pysähdys				18
kokonaiskust./pysähdys				24,72

Yllä olevissa taulukoissa näkyvät laskelmat perustuvat edellä esitettyihin rajauksiin sekä konseptiin sisältyviin palveluihin.

Yksikkökustannuksien osalta ei ole kaikissa tapauksissa ollut saatavilla tietoa tilastollisista keskiarvoista. Näissä tapauksissa yksikkökustannus on arvioitu käytössä olleiden esimerkkien pohjalta.

Projektikustannuksia ei tässä laskelmassa ole määritelty. Tuleekin huomioda, että toiminnan käynnistäminen alkuun pilotointina tuo kertaluonteisia ja väliaikaisia kustannuksia projektikuluina varsinaisessa laskelmassa esitettyjen rinnalle.

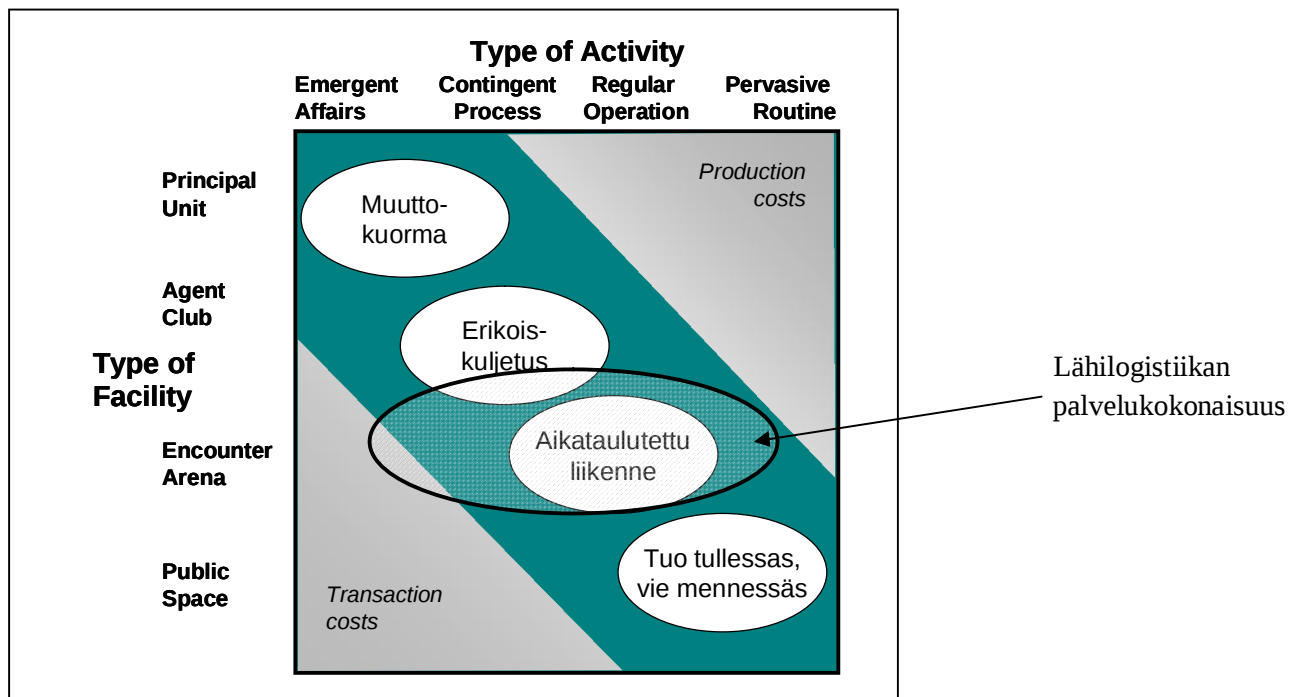
Yhteenvedona kustannuslaskelmasta voidaan todeta, että lähilogistiikkamallin arviointiin käytetyllä reittikokonaisuusvalinnalla toiminnan kuukausikustannukseksi muodostuu 12 458 euroa, josta logistiikan ja koordinoinnin osuus on 9194 euroa. Oletettuun keskimääräiseen kysyntään suhteutettuna muodostuu

lähilogistiikkakonseptin kuljetuskustannukseksi pysähdystä kohden 18 euroa ja kokonaiskustannukseksi pysähdystä kohden 24,72 euroa. Palvelun mahdollisia tuloja ei ole huomioitu laskelmassa, vaikka niitä voi syntyä, mikäli lähilogistiikkayrittäjä veloittaa palvelumaksuja palveluntarjoajilta. Huomioitavia ovat myös vaihtoehtoiskustannukset, jotka syntyvät esimerkiksi kunnalle siitä, että lainsäädännön asettamista vaatimuksista johtuen tietyt palvelut on joka tapauksessa tarjottava kuntalaisille tavalla tai toisella.

Arvioinnissa on päädytty siihen, että lähilogistiikkapalvelut on mahdollista järjestää yrittäjävetoisesti ja kannattavasti esitetyillä ehdoilla ja rajoituksilla sekä laskettujen kustannusten mukaisesti. Kannattavuutta voi parantaa yhdistäminen muihin palveluihin, esimerkiksi operaattorina toimivan yrittäjän, kuten kyläkauppiaan tai taksiyrittäjän, alkuperäiseen liiketoimintaan. Yhdistäminen mahdollistaa skaalaedut. Lisäksi tulee ottaa huomioon, että mahdollinen useampien autojen käyttöönotto ei kasvata tukitoiminnoista koituvia kustannuksia samassa suhteessa kuin liikennöinnistä koituvia. Lisäksi koordinoitiin, eli tilaus- ja järjestelypalveluiden suunnitteluun sekä järjestämiseen tulee panostaa erityisen voimakkaasti, jotta mahdolliset hyödyt realisoituvat. Toinen havainto hyötyjen realisoitumisen suhteen on, että mallin toimintaperspektiivin tulee olla riittävän pitkä.

8.3 Palveluanalyysi

Arvioinnin yhteydessä toteutettiin kustannuslaskelman lisäksi myös ns. palveluanalyysi. Analyysissa käytetyn palveluviitekehyksen tarkoituksena on arvioida, miten hyvin erilaiset palvelutapahtumat soveltuvat käytettävissä olevilla resursseilla toteutettaviksi. Viitekehyksenä käytetään matriisia, jonka y-akselille sijoittuva fasiliiteetti (type of facility) kuvaa niitä välineitä, resursseja ja järjestelmiä, joita käytetään palvelutapahtuman toteuttamiseksi. Matriisin x-akselille sijoittuva aktiviteetti (type of activity) puolestaan kuvaa palvelutapahtuman luonnetta, joka vaihtelee jokapäiväisistä tekemisistä jatkuvasti kehittyviin uusiin tilanteisiin. Tällöin matriisin halkaisevalle diagonaalille sijoittuvat ns. *tehokkaat palvelut*, joissa resursseja käytetään toteuttamaan niiden kyvykkyyksien mukaisia palveluja.



Kuva 2. Lähilogistiikan palvelukokonaisuus palveluviitekehykseen asetettuna

Kun lähilogistiikkakonseptia tarkastellaan palveluviitekehyyksen näkökulmasta, voidaan kokonaispalvelun nähdä muodostuvan kolmesta erilaisesta palvelufunktiosta: 1) kuljetuspalvelusta, 2) organisoinnista ja koordinoinnista, sekä 3) palveluoperoinnista.

Kuljetuspalvelu muodostuu neljänä päivänä viikossa säännöllisestä reittiliikenteestä (kaksi reittiä, kummatkin ajetaan kaksi kertaa viikossa) sekä kerran viikossa ajettavasta etukäteen tilattavasta ja reititettävästä reitistä, joka vaihtelee viikoittain. Kummankin tyyppiset kuljetuspalvelut soveltuvat samalle kalustolle, mutta resursseja joudutaan varamaan enemmän tilauspäivälle, sillä tällöin auton mukana kulkee asiantuntija tai asiantuntijoita.

Palvelun operaattori organisoii ja koordinoi koko palvelun, suunnittelee reitit ja hoitaa mahdolliset varamiesjärjestelyt. Tilausreittipäivää varten tarvitaan tilauskeskus ja päivittäisiä kysymyksiä, yhteydenpitoa sekä tiedottamista varten yhteyskeskus.

Palveluoperointi koskee reiteillä tapahtuvien pysähdysten aikana tapahtuvaa palvelua. Kuljettaja hoitaa vakioreittien palvelutarpeet autoon rakennetuilla erikoisvälineillä, joita ovat työasema, tietoliikenneyhteydet, sekä tarvittavat terveyteen liittyvät mittausvälineet. Kerran viikossa asiantuntijat kuljetetaan etukäteisvarausten mukaan palveltavan luokse vaativampia palvelutapahtumia toteuttamaan. Näitä ovat mm. tietyt viranomaispalvelut.

Lähilogistiikkamalli sijoittuu edellä kuvattujen määrittelyjen perusteella palveluviitekehyyksessä pääosin aikataulutetun liikenteen alueelle, sisältäen kuitenkin elementtejä myös erikoiskuljetuksesta (ks. kuvio 3). Tämä havainto tuo hyvin esiin arvioinnissa havaitun ja myös lähilogistiikkakonseptia koskevan ns. *yleispalvelun haasteen*. Kaikki mahdolliset palvelut eivät ole helposti yhteen sovitettavissa saman toimintamallin puitteissa, kun käytettävissä on vain tiettyjä resursseja ja toimintatapoja. Yleispalvelu johtaakin helposti erityisresurssien vajaakäyttöön ja on selvää, että todelliset mittakaavaedut voidaan saavuttaa vain yhteisten resurssien hyödyntämisellä.

9 Työryhmän ehdotus lähilogistiikkayrittäjyysprojektin jatkosta

Työryhmän määrittelemän lähilogistiikkamallin arvioinnissa on päädytty tehdyn kustannuslaskelman perusteella siihen, että lähilogistiikkapalvelut on mahdollista järjestää yrittäjävetoisesti ja kannattavasti esitetyillä ehdoilla ja rajoituksilla mm. reittiä sekä asiakasmääriä koskien sekä laskettujen kustannusten mukaisesti.

Mallin kuukausikustannukseksi on toiminnan käynnistyttyä arvioitu 12 458 euroa. Oletettuun kysyntään suhteutettuna muodostuu lähilogistiikkakonseptin kuljetuskustannukseksi pysähdystä kohden tällöin 18 euroa ja kokonaiskustannukseksi pysähdystä kohden 24,72 euroa. Toiminnan käynnistämiskustannuksia tai pilotoinnista aiheutuvia projektikustannuksia ei ole tässä laskelmassa otettu huomioon. Toiminnan kannattavuutta parantaa yhdistäminen muihin palveluihin, esimerkiksi operaattorina toimivan yrittäjän, kuten kyläkauppiaan tai taksi/kuljetusyrittäjän, alkuperäiseen liiketoimintaan. Tällöin malli mahdollistaa palvelutarjonnan tosiasiallisen laajenemisen, eikä uusi toiminta heikentäisi paikkakunnalla jo ennestään toimivien yrittäjien toimintaedellytyksiä. Lisäksi tulee ottaa huomioon, että mahdollinen useampien autojen käyttöönotto ei kasvata tukitoiminnoista koituvia kustannuksia samassa suhteessa kuin liikennöinnistä koituvia, vaan samaa ja jo olemassa olevaa taustarakennetta voidaan hyödyntää myös useampien autojen liikennöinnin koordinoinnissa. Lisäksi, mahdollisten hyötyjen realisoinniseksi, tulee koordinoitiin, eli tilaus-

ja järjestelypalveluiden suunnitteluun sekä järjestämiseen panostaa erityisen voimakkaasti. Malli vaatii toimiakseen myös riittävän pitkän toimintaperspektiivin.

Toinen keskeinen johtopäätös, johon arvioinnin perusteella päädyttiin, on ns. *yleispalvelun haaste*. Kaikki mahdolliset palvelut eivät ole helposti yhteen sovitettavissa samaan toimintamalliin, kun käytettävissä on aina vain tiettyjä resursseja ja toimintatapoja. Tämä johtaa väistämättä mallin ainakin jonkinasteiseen rajaamiseen.

Selvitykseen, määriteltyyn konseptiin sekä liiketoiminnan kannattavuuden arviointiin perustuen työryhmä esittää, että tässä selvitysraportissa määriteltyä konseptia pilotoitaisiin kahdella olosuhteiltaan toisistaan poikkeavalla paikkakunnalla.

Pilotointi tulisi toteuttaa kahden vuoden mittaisina projekteina kummallakin paikkakunnalla. Pilotointien valmisteluun ja kokemusten analysointiin tulee varata riittävästi aikaa kumpaankin, joten varsinaista toiminta-aikaa piloteille jää näin ollen vajaat kaksi vuotta.

Pilotointia varten projektille tarvitaan osa-aikainen projektipäällikkö, jonka vastuulla on pilottien käynnistäminen, seuranta ja kokemusten kerääminen sekä dokumentaatio. Pilotoinnin tuloksena syntyy käytännössä kokeiltu ja dokumentoitu lähilogistiikkayrittäjyydskonsepti hankinnoissa sekä yritystoiminnassa vapaasti sovellettavaksi.

Pilotoinnin kokonaiskustannuksiksi voidaan arvioida noin 800 000 euroa, josta 600 000 euroa on varsinaisia toimintakuluja ja 200 000 euroa projektikuluja. Pilotoinnin rahoitusmallista ja rahoittajatahoista tulisi päättää erikseen.

Mikäli pilotointiin päätetään edetä, tulee mahdollisen ohjaus- ja seurantaryhmän tarve tarkastella erikseen, samoin kuin konseptin valmistelleen työryhmän rooli.

Lähteitä

Julkaisut ja verkkosivut

Australian Government Drought Bus

http://www.centrelink.gov.au/internet/internet.nsf/individuals/drought_assist.htm

DORV http://www.regiomanagement.de/dorvcms/front_content.php

Kietäväinen, Timo. 2008. Uusi julkinen asiakaspalvelumalli. Selvitysmiesraportti. Valtiovarainministeriö.

Kirjastoautojen historia. www.kirjastot.fi/fi-FI/kirjastoautot/kirjastoautohistoria/ Luettu 30.3.2009

KOMM-IN <http://www.komm-in.de> sekä <http://www.dorfwettbewerb.bund.de/index.php?id=905>

Kutinlahti, Pirjo ja Hyytinen, Kirsi 2002. *VTT:n yhteiskunnalliset vaikutukset*. Otamedia Oy, Espoo.

Lehtola, Ilkka. 2008. Matka maalta markettiin. Liikkuminen ja palvelujen muutos itäsuomalaisella maaseudulla. Tiehallinnon selvityksiä 25/2008. Kuopio.

Lehtonen, Jussi. Kotisivut. www.hum.fi/oppiaineet/kansantiede/henkilokunta/jussi.html Luettu 30.3.2009.

Lehtonen, Jussi. 2008. Mobile services in the Finnish Countryside. Teoksessa: Toim. Korkiakangas, Pirjo, Lappi, Tiina-Riita & Niskanen, Heli. *Ethnological Aspect of Modern Material Culture*. Helsinki: Studia Fennica.

Lehtonen, Jussi. 2007. Myymäläautosta maaseudun monipalvelupisteeksi. Teoksessa: *Vaikuttamista ja valintoja*. Toim. Heinonen, Visa & Kortti, Jukka. Tampere: Gaudeamus.

Lehtonen, Jussi. 2005. Palvelut pyörillä. Tekniikan waiheita 1/05. s. 5-17.

Leppävirran kirjastoauto Tilda. www.leppavirta.fi/index.php?id121 Luettu 25.3.2009

Leppävirran monipalveluauto LEMON. Yhteenvedo hankkeen toteutuksesta ja tuloksista. Saatavilla: [www.poliisi.fi/lh/oulu/siv/home.nsf/pages/F08A96763592FDF8C225714D003879C0/\\$file/LEMON.pdf](http://www.poliisi.fi/lh/oulu/siv/home.nsf/pages/F08A96763592FDF8C225714D003879C0/$file/LEMON.pdf) Luettu 25.3.2009

Liikamaa, Päivi. 2001. Palvelut kylille Kulkurin matkassa. *Dialogi* 6/2001. s. 12.

Maljanen, Timo, Mattila, Yrjö ja Palta, Päivi (toim.). 2002. Kuljetuskokeilut Kelan korvaamilla matkoilla. MATKE-hankkeen loppuraportti. Sosiaali- ja terveysturvan katsauksia, 52. Helsinki.

Marjanen, Miia. 2009. Seudulliset logistiset palvelut. Seudulliset logistiset palvelut – hanke. Keski-Pohjanmaan aikuisopisto ja Keski-Pohjanmaan Liitto.

MarktTreff <http://www.markttreff-sh.de/>

Mattila, Yrjö (toim.). 2005. Yhdistelemällä parempaan palveluun. JATKE-hankkeen loppuraportti. Sosiaali- ja terveysturvan katsauksia, 67. Helsinki.

Nettinsysse. Tampereen kaupunginkirjaston verkkosivut. <http://www.tampere.fi/kirjasto/nettinsysse/> Luettu 6.5.2009

Nimm Dir das Beste! http://www.gutes.at/images/content/pdfs/gvb_presseinfo.pdf

Palvelut pyörillä – muistio. 31.5.2006. Saatavilla: http://cc.joensuu.fi/~alma/deserve/pk-foorumi/muistiot/060531_Pp_muistio.pdf Luettu 25.3.2009

Pitkien etäisyyksien kuntien kuntalaislähtöiset palveluratkaisumallit 2015-2025. Loppuraportti 20.5.2009. Valtiovarainministeriö, Sosiaali- ja terveysministeriö, Suomen Kuntaliitto ry ja FCG Efeko Oy.

Poliisin lupapalveluauton loppuraportti. 1.4.2008. SM020:00/2006.

Päivittäistavarakauppa 2008-2009. Päivittäistavarakaupan vuosijulkaisu. PTY ry. Saatavilla: www.pty.fi/fileadmin/pty_tiedostot/Julkaisut/PTY_Vuosijulkaisu_2008-2009_lores.pdf Luettu 8.5.2009

Sampo. http://www.nurmijarvi.fi/palvelut/liikenne/joukkoliikenne/fi_FI/sampo/

Steierische Wirtschaftsförderung: Regionale Impulse für die Nahversorgung.
http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/10745298_3532/4ffb4510/Nahversorgungsrichtlinien_AP_Reg_ImpNahversorgung%20V2.pdf

Tildasta saa kirjojakin. Kirjastolehti 2009:2. Saatavilla: <http://kirjastoseura.kaapeli.fi/etusivu/lehti> Luettu 25.3.2009

Tapaamisia

5.5.2009. Seutulogistiikka Keski-Pohjanmaalla. Keskustelussa läsnä Miia Marjanen, projektipäällikkö, Keski-Pohjanmaan aikuisopisto, Kauppi Virkkala, yhteyspäällikkö, Keski-Pohjanmaan liitto ja Erkki Timmerbacka, Principal Management Consultant, UnitedLog. Projektista tapaamiseen osallistuivat Heikki Lunnas sekä Tanja Rantanen, Kuntaliitosta.

1.6.2009. Seulo – hankkeeseen tutustuminen. Läsnä Erkki Timmerbacka ja Jani Tikkanen, UnitedLog Oy. Projektista tapaamiseen osallistuivat Heikki Lunnas ja Tanja Rantanen, Kuntaliitosta.

5.6.2009. Itella. Projektin esittelyä sekä keskustelua Itellan näkemyksistä lähilogistiikasta. Läsnä johtajat Marita Hämeenöja, Pekka Kuronen sekä kehitysjohtaja Tommi Tikka Itellasta. Projektista tapaamiseen osallistuivat Heikki Lunnas ja Tanja Rantanen, Kuntaliitosta.