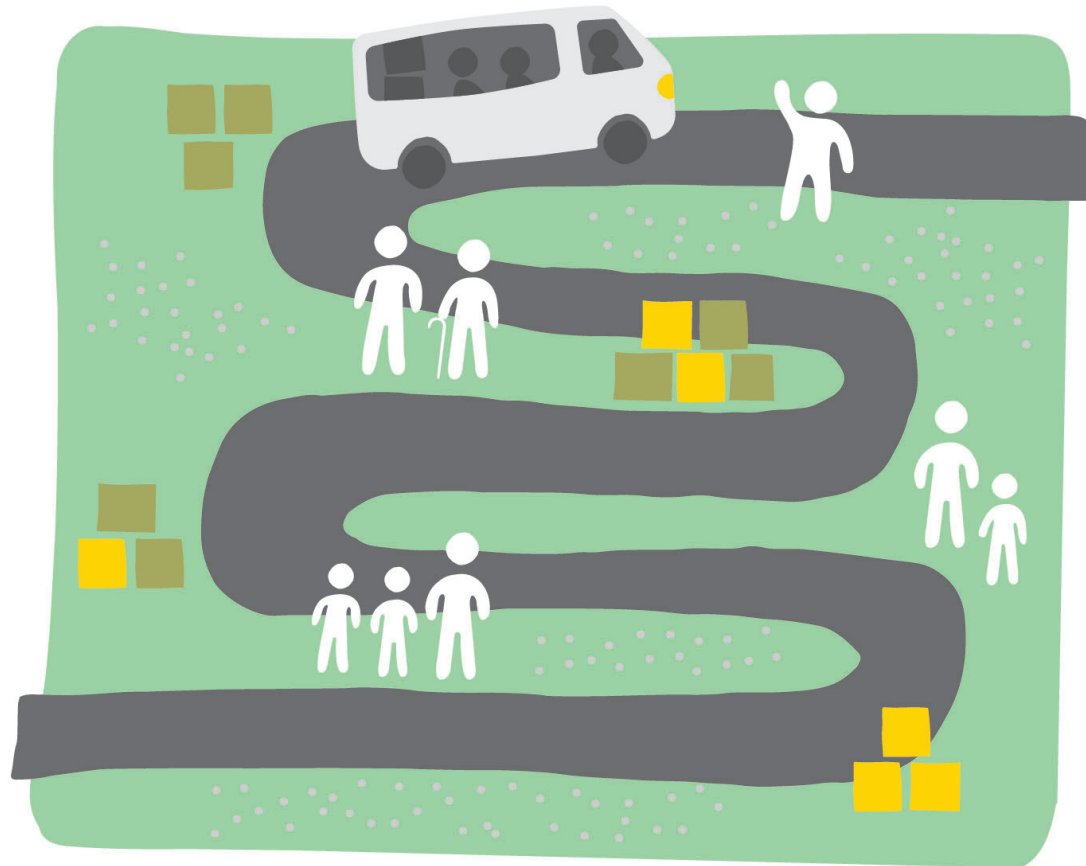


KYYTIIN2 -HANKE

Havainnot maaseudun liikenteen jatkokehittämiseksi



Johdanto

Kyytiin2 -hanketta toteutettiin kevästä 2019 kesän 2022 loppuun. Hankkeessa tehtiin voimallisesti tiedottamistyötä liikennepalveluiden muuttumisesta ja vietiin läpi lukuisia erilaisia maaseudun liikkujan arkea edistäviä pilotteja. Mutta, maailma ei sittenkään tullut valmiiksi, vaan kehitystyötä tulee jatkaa.

Hankkeessa kertyi valtava määrä tietoa liikennepalveluiden nykytilasta, tulevaisuuden potentiaalista ja esteistä. Tätä tietämystä kartutettiin laajan sidosryhmäverkoston kanssa työskentelemällä: muut liikenneaiheiset hankkeet Suomessa, hankealueen kunnat, ELY-keskus, maakuntaliitto, Traficom, Fintraffic, yhdistykset, urheiluseurat, kuljetusyrietykset, kuljetuksia paljon käyttävät yritykset, teknologiatoimittajat, kansalaisopistot, korkeakoulut ja sote-yhtymät.

Kiitos sidosryhmien asiantuntemuksen, olemme voineet laatia viisi infograafia, jotka kertovat tämän hetken parhaan tietämyksemme mukaan, kuinka liikennepalveluiden kehittämistä tulee jatkaa. Nämä viisi teemaa ovat harrastukset, viestintä, julkiset hankinnat, digitalisaatio ja käyttövoimat. Jokaista osa-aluetta kehittämällä pidämme yllä ja kehitämme maaseudun liikennepalveluita kohti ympäristöystävällisempää, saavutettavaa ja palveluiltaan monipuolisempaa arkea.

Infograafien ladattavat versiot löytyvät Kulukuri.com -liikennepalvelusivustolta ja näitä saa ja pitää jakaa kaikille, jotka ovat kiinnostuneita maaseudun liikennepalveluiden kehittämisestä.

Kiitos kaikille hankkeen toiminnassa mukana olleille!

Tomas Luoma
Kaustisen seutukunta
Projektipäällikkö, Kyytiin2 -hanke

Sisältö:

1. Harrastusmatkat - porukalla taklaamaan kuljetusmurheet
2. Viestinnällä lisää väkeä kyytiin
3. Kuntien ja hyvinvointialueiden kuljetusten kehittäminen
4. Mitä kukin voi ja haluaa saada digiltä
5. Käyttövoimilla päästöt alas ja aluetalous kunto

Harrastusmatkat – porukalla taklaamaan kuljetusmurheet!

Säännöllisen toiminnan matkat

Selvittäkää, kyselkää

- Mistä & miten nykyiset harrastajat pääsevät harrastuspaikalle?
- Kuinka monelta jää aloittamatta harrastus, koska kuljetukset eivät järjesty tai ovat liian kalliita?
- Kuinka usein jää treenejä väliin, kun kuljetus ei järjesty?
- Minkä verran harrastuspendelöijä (=harrastus naapurikunnassa) sekä mitkä ovat heidän reitit ja matkustusajankohdat? Määrät voivat yllättää suuruudellaan!

Yksittäisen tapahtuman matkat

- Jos julkista liikennettä tarjolla, kerro siitä
- Jos tapahtumassa maksullinen pysäköinti, käytä käännteistä pysäköintimaksua: 3–4 matkustajan auton pysäköintimaksu on edullisempi kuin 1–2 matkustajan auton pysäköintimaksu

PRO TIP Protip: Tapahtumalippu on alennuslippu joukkoliikenteeseen

NÄMÄ KUNTOON

- Sijaintipaikat, -nimet ja osoitteet näkyviin (nettikarttoihin, verkkosivuille, esitteisiin, ohjelmiin...). Varsinkin, jos harrastuspaikasta käytetään vain paikallisten tuntemaa kutsumanimeä.
- Säännöllisen toiminnan aloitusinfossa keskustella myös kuljetusvaihtoehdoista
- Kimppakyyteihin kannustaminen

KEHITTÄMISKEINOJA

- Yhteistyö yli lajirajojen: viulisti ja jääkiekkoilija samaan kyytiin, jos treenipaikat lähekkäin. Tässä auttaa esim. treenien alku- ja loppuaikojen synkronointi.
 - Pysäköintialueet houkutteleviksi pyöräilyn kannalta
- PRO TIP** Protip: harrastusvälineiden säilytysolosuhteiden kehittäminen harrastuspaikoilla



Harrastusmatkat - porukalla taklaamaan kuljetusmurheet

Harrastusmatkojen sujumisella tai sujumattomuudella on iso merkitys arjessa. Harrastuksiin osallistuminen tuo mielekästä sisältöä arkeen, opettaa uusia taitoja, voi parantaa kuntoa sekä ylläpitää ja luoda ystävyysuhteita. Harrastukset ovat uusille asukkaille yksi parhaimmista keinoista löytää tekemistä ja tutustua ihmisiin. Siksi tulee tietää, missä harrastuspaikat sijaitsevat ja miten niihin pääsee. Siksi on luovuttava siitä vanhasta ajatuksesta: ”kyllähän kaikki tietää missä Mäntymaja on”. Osallistuminen tyssää usein siihen, että kaikki eivät tiedä harrastuspaikkojen sijainteja. Googlasta hakeminenkin on turhaa, jos harrastuspaikasta tietää vain paikallisten käyttämän paikan lempinimen.

On erittäin murheellista, jos harrastamassa tai tapahtumassa käyminen ei onnistu kuljetuksien hankaluuden tai kalleuden vuoksi. Liikenteen kehitystyössä (maaseudun) harrastusmatkat ovat osittain olleet näkymättömiä, kun työmatkat, koulumatkat ja matkailu ovat vieneet huomion. Harrastusmatkat on ehkä totuttu ajattelemaan yksilön omana asiana? Tai vain lasten asiana, kun he ovat aktiivisia ja ajokortittomia ja siten enemmän kyytien tarpeessa? Usein harrastukset myös pyörivät virka-ajan ulkopuolella, joten niihin ei pääse kukaan koulukuljetusten kyydissäkään. Joukkuelajeissa kimppekyydit ovat käytössä kisamatkoilla, mutta vaihtelevasti arkitreenien yhteydessä. Naapurit tai ystävät voivat sopia lastensa kuljetusvuoroista, mutta harvoin hoksataan kysyä eri harrastuksessa käyvältä, vaikka suunta olisi yhteinen ja saman tutun näkee aina parkkipaikalla. Harrastusmatkathan usein kohdistuvat samaan kuntataajaman palvelukeskittymään, jossa koulut, urheilutalot ja kulttuuritalot sijaitsevat.

Maaseudun harrastusmatkojen ”tehostaminen” vaatii paljon keskustelua, harjoittelua, totuttujen rutiinien rikkomista ja asian näkyväksi tekemistä. Harrastuksiin kulkemisen Keski-Pohjanmaan malli (HaKu) -hankkeessa laaja konsortio tarkasteli kaikkea tätä vuonna 2021 Traficomien myöntämällä Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksella. Konsortiossa edustettuina olivat musiikki, liikunta, kansalaisopistot, eläkeläiset ja kuntien vapaa-aikatoimet.

Huomattiin, että:

- Keinoja kehittämiseen on, mutta niiden yleistymisen on hidasta.
- Harrastuspendelöinti oli yllättävän yleistä eli naapurikuntiin suuntautuu paljon harrastusmatkoja.
- Yhteiset kimppekyyti-ohjeet ovat hyvät ja tarpeen.
- Aihe vaatii jatkuvaa viestintää, keskustelua ja opettelu.
- Harrastuspaikkojen sijainti vaikuttaa: jos vierekkäin ovat jääkiekkokaukalo ja musiikkikoulu, niin kimppekyytimahdollisuudet voivat olla paremmat näiden eri lajien välillä kuin saman lajin sisällä.
- Harrastusmatkojen kehittäminen ei onnistu yksin.

Viestinnällä lisää väkeä kyytiin

Ennen matkaa



Matkan aikana



Vastaa viestinnällä matkustajan mielessä oleviin kysymyksiin

Yritykset

Määrittele viestintäbudjetti ja etene sen mukaan:

- Maksulliset väylät
- Maksuttomat keinot

Kerro selkeästi reitit, aikataulut, hinnat, muutokset.

Päätä, missä sosiaalisen median kanavassa kerrot palveluista ja arjesta. Tämän jälkeen aloita monipuolinen somettaminen. Aiheita esim.

- esittele työntekijät, kalustot ja käyttövoimat, mitä tapahtui matkalla,
- toivota tervetulleeksi,
- esittele matkakeskuksen palveluita tai reitillä olevia matkustuskohhteita,
- anna matkustusniksejä

Julkinen sektori

Suunnittele viestintävastaavan tai -yksikön kanssa, miten liikenneasioista viestitään ja minkäsuuruisella budjetilla.

Arkiset aiheet kiinnostavat, joten viestikää:

- tulevista ja toteutuneista liikennepalveluhankinnoista
- aikatauluista, reiteistä, hinnoista, muutoksista
- kuka saa matkustaa (=avointa kaikille)
- liikenneinfrastruktuurista sekä tulevista suunnitelmista
- lumiaurauksista, kevätputsauksesta, kunnostustöistä...
- kysy ideoita asiakkailta ja asukkailta

Hyötyjä jokaiselle osapuolelle

Asukkaat tietävät palvelutarjonnasta ja pitävät sitä mahdollisena liikkumisvaihtoehtona yhä useammin

Yrittäjille lisää matkustajia ja liikevaihtoa

Kuntaan palveluita, elinvoimaa, saavutettavuutta, liikenteen päästöjen vähenemistä

Viestinnällä lisää väkeä kyytiin

Liikennepalveluista viestimisessä on kyse liikennepalveluiden käytön arkipäiväistämisestä, näkyväksi ja tutuksi tekemisestä sekä käytännöllisen tiedon jakamisesta. Matkan taittaminen omalla autolla on niin rutinoitunutta ja tutun mukavaa, että sen valitsee helposti erittäin lyhyillekin matkoille. Jos aikoo lähteä liikennepalvelun kyytiin, vaatii se suunnittelua ja selvittelyä, ja ensikertalaisille valtavasti uuden opettelu. Tällöin yksikin pieni epävarmuus voi estää lupaavasti alkaneen yrittämisen. Epävarmuus voi liittyä esimerkiksi tarjonnan selvittämiseen, lipun hankkimiseen tai sen käyttämiseen tai matkan aikana toimiseen.

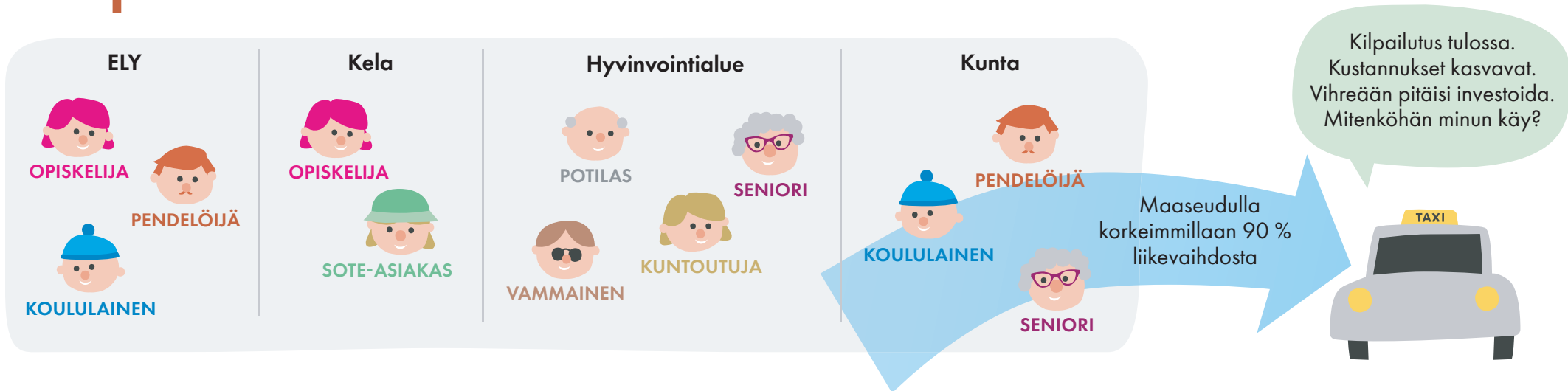
Varsinkin maaseutualueilla liikennepalvelujen tarjontaan liittyvät keskeisesti niin kuljetusyrittäjät kuin julkisen sektorin eri toimijat (hankkivat paljon liikennepalveluita). Siksi liikennepalveluista viestintä kuuluu molemmille osapuolille ja hyödyttää molempia. Isoissa kaupungeissa on vuosikymmenien ajan ollut resursseja liikennepalveluista viestimiseen, mutta 2020-luvun vaihteessa moni kaupunki alkanut panostaa siihen vielä enemmän. Tällaisten kaupunkien sosiaalisen median kanavia kannattaa ottaa seurantaan ja reippaasti poimia soveltuvien osien kivat ideat omaan käyttöön.

Viestintää voi nykyään tehdä maksuttomia ja maksullisia väyliä pitkin. Kummassakin tapauksessa se vaatii kyllä suunnittelua ja aikaa, mutta panostaminen on tärkeä keino tuoda liikennepalveluiden käyttömahdollisuuksia näkyviin maaseudullakin. Arkisista asioista viestiminen tekee liikennepalveluiden käyttöä tutummaksi ja auttaa laskemaan kynnyksiä palvelun käyttöön.

2020-luvun alussa moni perusasia on ollut suuressa myllerryksessä Suomessa ja Euroopassa koronan ja energiapoliittisen tilanteen muuttumisen myötä. Ihmisten arki ja asenteet ovat olleet hienoisessa muutoksessa jo sitä ennen. Esimerkiksi yhä harvempi hankkii ajokortin. Omaisuuden, jopa autonkaan, haaliminen ja omistaminen ei ole enää varma automaatio. Sähköpotkulaudat ja kaupunkipyörät ovat suosittuja lähes jokaisessa kaupungissa, jossa ne ovat tarjolla. Tämä kaikki heijastuu siihen, että myönteistä asennemuutosta on tapahtunut ja tapahtuu liikennepalveluiden käyttämistä kohtaan - maaseutualueillakin.

Helppona vinkkinä arkisten julkaisujen tekemiseen on käyttää infograafin puhekuplissa olevia teemoja. Niistä jokainen on esimerkiksi some-julkaisun arvoinen, asukkaan arkeen liittyvä, kiinnostava kysymys.

Kuntien ja hyvinvointialueiden kuljetusten kehittäminen



Selvittäkää nykytilanteenne

- Paljonko kuluu rahaa kuljetuksiin eri toimialoilla yhteensä?
 - liikennepalveluostot
 - oman (leasing)kaluston hankinta ja käyttö
 - kilometrikorvaukset (henkilöstö, luottamushenkilöt)
 - ensihoito- ja potilaskuljetukset
 - Bonus: Paljonko Kela korvaa alueenne asukkaille matkoja?
- Missä kuluu työaikaa mm. kuljetusten organisointiin (esim. kyytien tilaaminen asiakkaille) tai kuljetusongelmien vuoksi myöhässä olevien asiakkaiden asioiden uudelleenjärjestelyyn?
- Onko mahdollisuuksia hakea hankerahoitusta näiden asioiden kehittämiseen? Hanke mahdollistaa osaamista ja aikaa tekemiseen.
- Ketkä alueellanne kehittävät kuljetuksia? Kunnat? ELY? Kehitysyhtiöt? AMK:t ja yliopistot? Hyvinvointialueet? Muita?

Järjestelkää uudelleen – hankinnoilla on merkitystä

- Kuljetusten yhdistelyllä suurempia asiakasmääriä, sujuvampia reittikonaisuuksia ja pidempiä palveluaikoja. Kaikkinensa kokonaisedullisempia tarjouksia.
 - ➔ Yrittäjien mahdollisuudet kestäviin kaloustuudistuksiin kasvaa
 - ➔ Sujuvat kuljetukset heijastuvat myönteisesti asukkaiden ja yritysten arkeen! Siten lopulta vaikuttavat alueen elinvoimaan, houkuttelevuuteen ja saavutettavuuteen sekä auttaa päästötavoitteiden saavuttamisessa

PRO TIP Pro tip: Sisällyttäkää viestintä liikennepalveluhankintoihin

Kuntien ja hyvinvointialueiden kuljetusten kehittäminen

Maaseudun henkilöliikennepalveluiden kehittämisessä julkisen sektorin eri toimijoilla on ratkaiseva rooli. Julkisen sektorin hankkimat kuljetukset muodostavat niin suuren osan maaseudun henkilöliikenneyrittäjien asiakaskunnasta ja liikevaihdosta, että maaseudun liikennepalvelujen todellinen kehittäminen saa tarpeeksi pohjaa vain näiden mukanaololla.

Maaseudun henkilöliikennettä kannattaa kehittää useista syistä:

- Julkistalouden kiristyessä etsitään säästöjä erityisesti kunnissa ja hyvinvointialueilla. Kuljetusten kokonaisvaltainen kehittäminen auttaa kustannusten nousun hillinnässä, palvelutason säilyttämisessä tai maaseudulla asumisedellytysten säilyttämisessä. Organisaatorajat ylittävällä yhteistyöllä voidaan poistaa päällekkäisyyksiä ja saada säästöjä.
- Maaseudulla asuu huomattava määrä ihmisiä, joilla ei ole ajokorttia tai autoa. Traficomien tilastoista voi maksutta tarkistaa oman kuntansa tilanteen.
- Liikenteen digitaalinen kehitys on ollut nopeaa. Tämä auttaa maaseudunkin liikennettä.
- Ihmisten kiinnostus palveluiden ostamiseen on kasvussa. Samoin ympäristöystävällinen ajattelu. Nämä heijastuvat osaltaan myös suhtautumiseen liikennepalveluiden ostamista kohtaan.

Maaseutualueiden kuntien osalta kehittämistyön tekemisessä on haasteellisia elementtejä: kuljetusten hankinta on hajautunut eri toimialoille eikä kunnissa ole ollut edellytyksiä palkata kuljetusten kokonaisuuden kehittäjää. Yhteistyö naapurikuntien kanssa vaatii erityistä aktiivisuutta esimerkiksi yksittäiseltä viranhaltijalta. Yksi ratkaisu haasteelliseen tilanteeseen voi olla hanketoiminta, jolla saadaan resurssia kehittämistyöhön. Kuljetuksiin kuluu enemmän rahaa kuin osataan aavistaa. Kehittämiseen kannattaa panostaa.

Toinen vaikeasti tunnistettava asia on se, missä kuntien ja hyvinvointialueiden yksiköissä kuluu työaikaa kuljetuksiin liittyviin asioihin. Näitä asioita ovat muun muassa kuljetusten kilpailuttaminen, sopimusten laadinta ja seuranta, asiakkaiden ohjeistus, henkilökunnan ohjeistus, kuljetuksien vuoksi myöhässä olevien asiakkaiden asioiden hoitaminen, ilman kuljetuksia jääneiden asiakkaiden asioiden hoito sekä käynnin yhteydessä saattajaa tarvitsevien asiakkaiden asioiden hoito.

Kuljetuksia kannattaa kehittää yhdessä. Vinkkejä, ideoita ja vertaistukea saa hakea yli kunta-, hyvinvointialue- ja maakuntarajojen, koska haasteet ovat samanlaisia lähes kaikkialla.

Mitä kukin voi ja haluaa saada digiltä?

Miten voin suunnitella matkan kustannustehokkaasti?
Menisinkö sittenkin julkisilla?
Pääsenkö jonkun kyydillä?
Onko palvelua saatavissa kotiin?
Paljonko tämä vie aikaani?

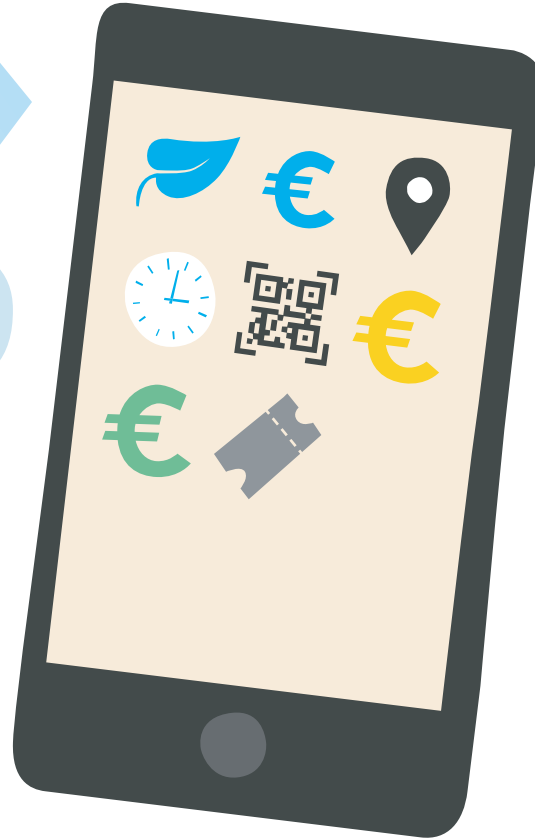
Mistä saan tietoa palvelusta?
Kuka saa käyttää palvelua?
Miten maksan omavastuuni?

Kuntalainen

Onkohan yrittäjillä valmiuksia ottaa näitä käyttöön? Saammeko tarjouksia? Ottavatko asiakkaat käyttöön uusia palveluita?

Viranomainen

Asettaa minimitason



Me optimoimme jo reittejä ja kuormia, mutta miten tehokkuutta voi lisätä entisestään?

Tavarakuljettaja

Riittääkö uudelle palvelulleni asiakkaita vai hoidanko vain perushommat kuten ennenkin?
Mitähän digi-osioita julkisen sektori nyt sisällyttää liikennehankintoihinsa?

Henkilökuljettaja

Mitä kukin voi ja haluaa saada digiltä?

Vielä 2010-luvun alussa junalippu oli pahvinen lipare, jonka moni osti juuri ennen junan lähtöä juna-asemalta lipunmyyjältä tai lipunmyyntiautomaatista. Aikataulu saatettiin katsoa netistä tai aikataulukirjasta. Lipare oli ainoa matkalippu, joten siitä piti pitää erityisen hyvää huolta. Nykyään junaliput saatetaan ostaa yli kuukausi ennen matkaa kanta-asiakashintaan. Lippu tallentuu puhelimeesi kenties tekstiviestinä, sähköpostina, kanta-asiakkaan applikaatioon ja kanta-asiakkaan tilille. Lipun voi ostaa applikaatioista, netistä, R-kioskilta, ja ehkä vielä jopa asemilta tai konduktööriltä. Enää konduktööri ei tee päivämääräleimausta lipareen reunaan vaan kuittaa QR-koodin lukemisella matkalippusi käytetyksi. Kuulostaa vanhanaikaiselta, mutta siitä ei ole kuin noin 10 vuotta.

Tämä on yksi monipuolinen esimerkki liikenteen digitaalisuuden heijastumisesta matkustamisen käytäntöihin: tiedonhakuun, maksutapoihin, lippujen käsittelyyn ja asiakkuuksien kehittymiseen. Lisäksi linja-automatkustamisessa on tapahtunut vastaavaa kehitystä muun muassa tiedon- saannin ja lippujen hankinnan suhteen. Odotuksia ja tehtävää riittää myös tulevaisuudessa.

Liikenteen digitaalisuudessa on kolme eri osapuolta: kuntalainen/asiakas/matkustaja, viranomainen ja kuljetusyrittäjä. Viranomaisten ja yrittäjien tavoite on saada mahdollisimman paljon matkustajia kyytiin. Asiakkailla on tavoite päästä edullisesti ja helposti paikasta A paikkaan B. Digitaali- suus on yksi keino jokaiselle osapuolelle saavuttaa tavoitteitaan.

Maaseudun henkilöliikenneryttäjien liikevaihdosta usein suurin osa tulee julkiselta sektorilta: kunnilta, hyvinvointialueelta, Kelalta tai ELY-keskuk- selta. Yrittäjä ei tulisi välttämättä panostaneeksi uusiin työkaluihin ilman julkisen hankinnan vaatimuksia. Toisaalta taas julkinn toimija on hyvä asiakas, joten minimivaatimukseen panostaminen kannattaa. Siksi julkisen sektorin toteuttamilla kilpailutuksilla on suuri merkitys, miten digitaali- suus joko etenee tai on etenemättä alueella. Toisaalta kehittymishaluisille yrittäjille pitää antaa panostamismahdollisuus sopivasti mahdollistavil- la kilpailutuksilla. Kehitys on tietenkin myös loppuasiakkaiden etu.

Kuntalaisten, asiakkaiden tehtäväksi jää se, että kokeilee ja käyttää palveluita sekä antaa tarvittaessa palautetta ja kehitysideoita. Jos edellisestä linja-automatkasta on esimerkiksi 20 vuotta, on matkanteko todennäköisesti sujuvampaa ja edullisempaa kuin osaa edes ajatella. Hyvistä kokemuksista saa kertoa muillekin.

Käyttövoimilla päästöt alas ja aluetalous kuntoon



Fakta 1: Joukkoliikenne palvelee vain pienen osan maaseudun asukkaiden tarpeesta.

Fakta 2: Päästöjä pitää vähentää.

Fakta 3: Maaseutu on olemassa. Ihmisten on päästävä liikkumaan ja yritysten toimimaan ja toimittamaan.

Fakta 4: Toisen jäte on toisen aarre.

Yksityisautoilu on välttämättömyys. Uudet käyttövoimat ratkaisevat päästö- ja aluetalousoongelmaa sekä parantavat huoltovarmuutta.

Keinot:

- Selvittääkää yksityisiltä ja yrityksiltä uusiin käyttövoimiin siirtymisen potentiaali
- Kerätkää toimijat yhteen (käyttövoimien käyttäjät, tuottajat ja sivuvirtojen hyödyntäjät)
- Ohjatkaa julkiset liikennepalveluhankinnat, kuten koulukuljetukset, jätekuljetukset ja teiden kunnossapito käyttämään uusia käyttövoimia
- Selvittääkää sivutuotteiden käyttöpotentiaali ja pitäkää tutkimus- ja kehitystyö mukana toiminnassa

En voi tankata, kun ei ole asemia!

En voi investoida asemaan, kun ei ole tankkaajia!

Käyttövoimilla päästöt alas ja aluetalous kuntoon

Tulevaisuudessakin maaseudun kotitalouksista enemmistö tarvitsee auton tai kaksi. Fossiilisten polttoaineiden käyttö on ollut valtavirtaa jo vuosikymmenien ajan, mutta nyt siihen on lyhyessä ajassa tulossa muutos. Muutosajureina toimivat tarve vähentää liikkumisen päästöjä sekä nyt myös tarve omavaraisuuden nostamiseen käyttövoimissa ja energiassa yleensäkin.

Samassa yhteydessä on suuri mahdollisuus parantaa huomattavasti aluetaloutta. Omalla sähkön tai biokaasun tuotannolla automatkustamiseen kuluvat rahat voivatkin jäädä lähialueelle eikä kulkeutua kaukaisimmillaan Euroopan ulkopuolelle, kuten tällä hetkellä.

Suuresta potentiaalista huolimatta kestävän paikallistuotannon käynnistäminen on vielä haasteellista. Se vaatii paikallisten ja alueellisten toimijoiden rohkeutta, päättäväisyyttä, paljon selvitystyötä, kokoustamista ja lupahakemuksia. Hajautetun kestävän energiantuotannon kannalta riittää lainsäätäjillä vielä työtä epäkäytännöllisten esteiden ja hidasteiden poistamisessa - onneksi työ on käynnissä. Samalla kun lainsäätäjä selkeyttää omalta osaltaan lähien energian tuotantoon liittyviä yksityiskohtia, paikalliset toimijat voivat jo edistää hankkeitaan. Monia hankkeita eri puolilla Suomea on jo käynnistetty. Niistä kannattaa ottaa oppia ja niiden toteuttajat kertovat kokemuksistaan mielellään - hyvällä asialla kun ollaan. Lisäksi eri toimijat kohtaavat yleensä samoja pullonkauloja ja mietintävaiheita. Näissä kannattaa tehdä yhteistyötä, ettei jokainen joudu etsimään tietoa yksin.

Paikallinen ekosysteemi vaatii monenlaisten osapuolten mukanaoloa. Niin yksityistaloudet, kunnat, teollisuus kuin maatalouskin voivat kaikki hyötyä samasta lähien energiasta. Siksi niiden kaikkien tulee olla mukana kehitystyössä. Kun tuo esiin oman halunsa käyttää uusiutuvaa paikallista energiaa, auttaa samalla paikallisten investointien toteutumismahdollisuuksia. Julkiset hankintatahot voivat edistää asiaa antamalla hankinnoissaan paremmat pisteet uusiutuvaa energiaa käyttäville toimijoille.

Asiat menevät koko ajan eteenpäin. Autoilijoiden valmius uusiin käyttövoimiin kasvaa. Vuoteen 2030 mennessä sähkö- ja kaasuautojen määrä tulee todennäköisesti olemaan suurempi kuin 2020-luvun vaihteessa vielä ennustettiin, ja tämä on erinomainen asia fossiilittoman liikenteen tavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta. Tuotantolaitoksia nousee eri kokoluokissa ja niistä kertyy käyttökokemuksia muillekin jaettavaksi. Tuotantolaitosten tekniikka kehittyy. EU:n ja valtion intresseissä on edistää muutosta ja kehitystä esimerkiksi hankerahoituksella ja investoinneilla. Omavaraisuuden merkitys on korostunut nopeasti. Kaikki nämä muutokset vihjaavat, että paikalliseen lähien energiaan kannattaa investoida.