



# Joukkoliikenteen palvelutaso Itä-Suomessa 2018–2020

HENRIIKA WEISTE





# Joukkoliikenteen palvelutaso Itä-Suomessa 2018–2020

HENRIIKA WEISTE, WAYSTEP CONSULTING OY

RAPORTTEJA 28 | 2018

Joukkoliikenteen palvelutaso Itä-Suomessa 2018–2020

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Henriika Weiste, Waystep Consulting Oy

Kansikuva: Ari Salmela, vastavalo.fi

Kartat: Hanna Aalto, Linea Konsultit Oy

ISBN 978-952-314-695-2 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-695-2

[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)

# Sisältö

Esipuhe .....	2
<b>1. Palvelutason määrittelyn lähtökohdat, tavoitteet ja suunnitteluprosessi.....</b>	<b>3</b>
1.1. Tausta ja rajaukset .....	3
1.2. Työn tavoitteet .....	3
1.3. Pohjois-Savon ELY-keskuksen joukkoliikenteen hankintakriteerit.....	4
1.4. Uudistusten ennakointi .....	5
1.5. Itä-Suomen liikennestrategian tavoitteet.....	6
1.6. Suunnitteluprosessi .....	7
<b>2. Nykytilan kuvaus.....</b>	<b>8</b>
2.1. Toimintaympäristö.....	8
2.1.1 Suunnittelualue.....	8
2.1.2 Väestö .....	9
2.1.3 Työssäkäynti .....	10
2.1.4 Koulut ja oppilaitokset .....	12
2.1.5 Kuntien tunnistamia muutoksia toimintaympäristössä .....	13
2.2. Joukkoliikenne.....	14
2.2.1 Joukkoliikenteen järjestämistapa.....	14
2.2.2 Tarjonta ja kysyntä .....	15
2.2.3 Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät.....	18
2.2.3 Rahoitus .....	19
2.3. Aiemman palvelutasotavoitteen toteutuminen .....	23
<b>3. Kehittämistarpeet.....</b>	<b>25</b>
3.1. Palvelutason kehittämistarpeet .....	25
3.1.1 Pohjois-Savo .....	26
3.1.2 Etelä-Savo.....	27
3.1.3 Pohjois-Karjala .....	27
3.2. Palvelutason sopeuttaminen kysyntää vastaavaksi.....	28
3.3. Kuntien näkemyksiä muista kehittämistarpeista .....	29
3.4. Uudet liikkumispalvelut.....	30
<b>4. Palvelusuoehdotus .....</b>	<b>31</b>
4.1. Liikennetarjonnan palvelusotavoitteet .....	31
4.2. Laadulliset palvelusotavoitteet .....	34
<b>5. Osapuolet ja yhteistyö .....</b>	<b>36</b>
5.1. Osapuolet ja niiden tehtävät.....	36
Pohjois-Savon ELY-keskuksen joukkoliikennetehtävät.....	36
Peruskuntien joukkoliikennetehtävät.....	36
5.2. Yhteistyön kehittäminen .....	36
<b>6. Vaikutukset.....</b>	<b>39</b>
6.1. Vaikutukset liikkumiseen .....	39
6.2. Kustannusvaikutukset.....	39
Lähteet.....	40
Liitteet.....	41

# Esipuhe

Pohjois-Savon ELY-keskus on joukkoliikennelain 4 §:n mukaisesti laatinut ehdotuksen joukkoliikenteen tavoitteellisesta palvelutasosta Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueella vuosina 2018–2020. Palvelutasosuunnitelma on laadittu yhteistyössä alueen kuntien kanssa. Palvelutason määrittelyssä on sovellettu Liikenneviraston palvelutaso-ohjeen (31/2015) mukaisia palvelutasoluokkia.

Palvelutason määrittelyn tarkoituksena on ilmaista, millaisia joukkoliikenteen palveluja alueella halutaan tarjota ja millaisiksi toimivaltainen viranomaisen pyrkii kehittämään alueen joukkoliikennepalveluja. Palvelutason määrittely ei velvoita toimivaltaista viranomaista tarjoamaan määritetyn palvelutason mukaista liikennettä, eikä määrittely luo subjektiivista oikeutta joukkoliikennepalvelujen saamiseen.

Palvelutaso on Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueella määritetty hyvin realistiselle tasolle välttämättömät tarpeet huomioon ottaen. Perusteltujen tarpeiden ilmetessä liikennettä voidaan hankkia yhteysväleille enemmänkin, jos hankinnasta sovitaan kuntien kanssa.

Suunnittelun lähtökohdan ovat muodostaneet alueen asukkaiden liikkumistarpeet. Liikkumistarpeiden tunnistaminen on perustunut kuntien asiantuntemukseen ja pendelöinti- ja muihin käytettävissä oleviin tilastotietoihin. Tavoitteena on, että jatkossa palvelutasosuunnitelmaa voidaan hyödyntää ELY-keskuksen tai ELY-keskusten ja kuntien yhteisten liikennehankintojen pohjana käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa. Halutessaan kunnat voivat omalla kustannuksellaan tarjota alueellaan myös ehdotettua parempaa palvelutasoa.

Palvelutasonmäärittelytyötä on ohjannut työryhmä, johon ovat kuuluneet

Satu Huttunen	Pohjois-Savon ELY-keskus, pj.
Toini Puustinen	Pohjois-Savon ELY-keskus
Liisa Joenperä	Pohjois-Savon ELY-keskus
Päivi Juvonen	Pohjois-Savon ELY-keskus
Katriina Niiranen	Pohjois-Savon ELY-keskus
Timo Ikonen	Pohjois-Savon ELY-keskus
Jukka Räsänen	Pohjois-Savon ELY-keskus

Työryhmä on kokoontunut työn aikana 4 kertaa. Lisäksi kuntien ja maakuntien edustajille on järjestetty kolme työpajaa, yksi kussakin maakunnassa. Työpajoissa on yhdessä pohdittu liikkumistarpeita kuntien välillä. Kunnat ovat voineet kommentoida työnaikaista raporttiluonnosta. Kunnilta, maakunnilta ja liikennöitsijöiltä on pyydetty lausunnot loppuraporttiluonnoksesta.

Työn konsulttina on toiminut WayStep Consulting Oy, jossa työstä ovat vastannut DI, KTM Henriika Weiste Palvelutasoesityksen graafisesta suunnittelusta ja toteutuksesta on vastannut Hanna Aalto, Linea Konsultit Oy.

# 1 Palvelutason määrittelyn lähtökohdat, tavoitteet ja suunnitteluprosessi

## 1.1 Tausta ja rajaukset

ELY-keskukset ovat velvollisia määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. (Joukkoliikennelain 4 §). Palvelutasomäärittelyn tarkoituksena on ilmaista, millaisia joukkoliikenteen palveluja alueella halutaan tarjota ja millaisiksi toimivaltainen viranomainen pyrkii kehittämään alueen joukkoliikennepalveluja. Määritelty joukkoliikenteen palvelutaso luo perustan liikenteen järjestämiselle, suunnittelulle, rahoitukselle ja toteutukselle. Palvelutasomäärittelyä voidaan myös hyödyntää kuntien ja maakuntien maankäytön suunnittelussa.

Alueellisesta palvelutasomäärittelystä vastaavat yhdeksän liikenteen toimivaltaista ELY-keskusta. Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan maakuntien alueella joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat Pohjois-Savon ELY-keskus sekä Kuopion, Joensuun, Mikkelin ja Savonlinnan kaupungit. Tämä palvelutason määrittely koskee ELY-keskuksen toimivalta-alueen joukkoliikennettä.

Palvelutasomäärittely on jatkuva prosessi, sillä määrittelyt ovat voimassa yleensä 3-8 vuotta. Tämän jälkeen määrittelyt päivitetään muuttuneita olosuhteita tai kysyntää vastaaviksi. Pohjois-Savon ELY-keskus on vahvistanut edellisen kerran joukkoliikenteen palvelutason vuosille 2014-2017 vuonna 2013.

Valtion budjettikirjausten mukaan joukkoliikennejärjestelmää kehitetään vahvasti palvelutasoajattelun suuntaan. Palvelutaso perustuu asiakastarpeisiin, yhteiskunnallisiin tavoitteisiin sekä käytettävissä oleviin resursseihin. Neljällä suurimmalla kaupunkiseudulla tavoitteena on yksityisautoilun kanssa kilpailukykyinen joukkoliikenne erityisesti työmatkoilla. Keskisuurilla kaupunkiseuduilla (kuten Kuopio ja Joensuu) pyritään houkuttelevaan joukkoliikenteen tarjontaan. Pienillä kaupunkiseuduilla (kuten Mikkelin, Savonlinna, Iisalmi, Varkaus ja Pieksämäki) ja kaupunkiseutujen läheisillä haja-asutusalueilla pyritään joukkoliikenteen peruspalvelutasoon.

Kaukoliikenteessä joukkoliikenteen peruspalvelutasoa voidaan turvata ostamalla liikennettä tai myöntämällä yksinoikeuksia julkisen palveluvelvoitteen vastineeksi silloin kun riittävät yhteydet eivät synny markkinaehtoisesti. Peruspalvelutasoa tarkastellaan liikennejärjestelmätasolla, joten riittää, että määränpään päähän päästään yhtäkin liikennemuotoa käyttäen.

Liikennepalveluiden tarjonta muodostuu kysynnän ja käytettävissä olevan rahoituksen mukaan. Palvelutason määrittely ei velvoita toimivaltaista viranomaista tarjoamaan määritetyn palvelutason mukaista liikennettä, eikä määrittely luo subjektiivista oikeutta joukkoliikennepalvelujen saamiseen.

## 1.2 Työn tavoitteet

Työn tavoitteena on määrittää alueen asukkaiden liikkumistarpeita sekä valtion ja kuntien rahoituskehystä vastaava joukkoliikenteen palvelutaso Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueella Liikenneviraston palvelutaso-ohjeen (31/2015) mukaisia palvelutasoluokkia soveltaen. Palvelutason määrittelyn lähtökohtana

on vuonna 2013 tehty palvelutasopäätös ja sen toteutuminen. Edellinen palvelutason määrittely päivitetään vastaamaan toimintaympäristössä ja liikenteen kysynnässä tapahtuneita muutoksia.

Liikkumistarpeiden tunnistaminen perustuu kuntien asiantuntemukseen ja pendelöinti- ja muihin käytettävissä oleviin tilastotietoihin. Tarkasteluissa otetaan huomioon eri väestöryhmien tarpeet joukkoliikennelain tarkoittamalla tavalla. Myös viranomaisten välistä yhteistyötä koskevat vaateet tulevat suunnittelussa huomioon otetuksi.

Tavoitteena on, että suunnitelma palvelutasosta on realistinen ja toteuttamiskelpoinen. Suunnitelmassa noudatetaan alueellisten liikennestrategioiden ja muiden pitkän tähtäimen suunnitelmien suuntaviivoja. Tavoitteena on, että jatkossa palvelutasosuunnitelmaa voidaan hyödyntää ELY-keskuksen tai ELY-keskuksen ja kuntien yhteisten liikennehankintojen pohjana.

## 1.3 Pohjois-Savon ELY-keskuksen joukkoliikenteen hankintakriteerit

EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen suunnittelussa ja hankinnoissa noudatetaan vuonna 2015 laaditussa Pohjois-Savon ELY-keskuksen joukkoliikenteen hankintastrategiassa määritettyjä periaatteita:

### 1. Palveluja järjestetään vain, jos on kysyntää

Kysyntärajana ELY-liikenteessä pidetään keskimääräistä lipputuloa, jonka on oltava yli 0,40 €/km. Vuorot, joiden lipputulot jäävät tätä alhaisemmaksi, todennäköisesti karsitaan.

### 2. Kysyntärajan ylittäviä yhteyksiä järjestetään seuraavassa priorisointijärjestyksessä

1. Opiskeluyhteydet 2. asteen opiskelijoille järjestetään päivittäin, jos matkan kesto joukkoliikenteessä on yhteen suuntaan alle 75 min, muuten järjestetään viikonloppuyhteys.
2. Työssäkäyntiyhteydet järjestetään arkisin, jos yhteysvälillä on yli 200 pendelöijää. Saman kausilipun on kelvattava molempiin suuntiin. Keskuskaupungeissa vuorot pyritään ajamaan sairaalalle.
3. Asiointiyhteys järjestetään luonnolliseen asiointisuuntaan ja asioinnille on perusteltu tarve.
4. Liittyminen kaukoliikenteeseen
5. Matkailu

Muut SOTE-matkat tarkastellaan erikseen.

Jos kyseessä on viimeinen joukkoliikenteen vuoropari kunnasta kaupunkikeskukseen, tehdään tarveharkinta kriteereistä piittaamatta. Tavoitteena on pitää kaikki kunnat joukkoliikenteen verkoston piirissä, mutta yhteys voidaan toteuttaa esimerkiksi asiointitaksilla tai kutsuliikenteenä.



### 3. Kunnat osallistuvat suunnitteluun ja hankintaan

Liikennehankinnat suunnitellaan ja priorisoidaan vuorovaikutuksessa kuntien kanssa.

Kuntien välisessä liikenteessä kuntien rahoitusosuus on 20 %. Kustannukset jaetaan kuntien välillä ensisijaisesti koko kaupunkiseutua koskevana yhtenä kokonaisuutena. Kuntien välillä kustannusten jaosta sovietaan kaupunkiseuduittain. Jakoperusteena voi olla tasajako, asukasluvuun perustuva jako tai linjakilometreihin perustuva jako. Keskuskaupungin osuus ei kuitenkaan voi määräytyä asukasluvun mukaan, vaan on lähtökohtaisesti enintään 25 prosentin luokkaa. Käytännössä on sovellettu 20 % osuutta keskuskaupungeilla.

20 prosentin kuntarahoitukseen edetään vaiheittain. Ensimmäisellä ajokaudella 2016–2017 kunnat eivät vielä osallistuneet yhteisrahoitukseen. Nykyisellä ajokaudella 2017–2018 kunnat osallistuvat rahoitukseen 10 prosentilla ja ELY-keskus 90 prosentilla. Ajokaudella 2018–2019 kunnat osallistuvat 20 prosentilla ja ELY-keskus 80 prosentilla. Kunnat ovat aiemmin tukeneet joukkoliikennettä subventoimalla seutulippua. Seutuliput ja seutulippusubventio loppuvat, joten kuntien rahoitusta vapautuu tältä osin yhteishankintoihin.

Kuntien sisäisessä liikenteessä kunnat vastaavat liikenteen hankinnoista yksin. ELY-keskuksen toimivalta-alueella kaupunkien paikallisliikenteitä on rahoitettu yhdessä 50%/50% kaupunkien ja ELY-keskuksen kesken.

## 1.4 Uudistusten ennakointi

Palvelutasosuunnitelman kohdevuosina 2018-2020 tapahtuu henkilöliikenteen järjestämiseen vaikuttavia merkittäviä uudistuksia. Ajankohtaisia muutoksia ovat vaiheittain vuosina 2017-2018 voimaan tuleva laki liikenteen palveluista sekä vielä suunnitteluvaiheessa oleva maakuntauudistus. Muutoksia tulee joukkoliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin, joukkoliikenteen järjestämistapoihin sekä yhteistyömuotoihin joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten välillä. Muutosten myötä myös joukkoliikenteen palvelutason määrittely tulee uudistumaan eikä ole enää jatkossa lakisääteistä. Tämä ei poista palvelutasomäärittelyn tarpeellisuutta, mutta uudistusten vaikutukset tulee ottaa huomioon palvelutason määrittelytyössä.

Uuden liikennepalvelulain IV osan 1 luvun 4 §:ssä todetaan, että jos toimivaltainen viranomainen ottaa järjestettäväkseen julkisen henkilöliikenteen palvelut, on sen suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen. Viranomaisten on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

Jatkossa on yhä tärkeämpää tarkastella koko henkilöliikennepalveluiden kokonaisuutta miettien entistä tarkemmin joukkoliikenteen yhteenkytkentää sosiaali- ja terveydenhuollon kuljetusten ja kuntien koulukuljetusten kanssa. Kaikki uudet matkustustarpeet eivät ole vielä suunnitteluvaiheessa tiedossa ja suunnittelussa tuleekin pohtia erityisesti rajauksia/yhteistyöpintoja, miltä osin ja miten esimerkiksi vammaispalvelulain, sosiaalihuoltolain ja kehitysvammalain mukaiset kuljetukset voidaan nyt ja jatkossa parhaiten suunnitella ja toteuttaa yhtenä kokonaisuutena joukkoliikennepalveluiden kanssa.

Jatkossa myös yhteistyö Kelan korvaamien sairausvakuutuslain mukaisten matkojen osalta on tärkeää. Kelassa on meneillään uudistustyö, jossa pohditaan mm. sairausvakuutuslain mukaisten kuljetusten tulevaa järjestämistapaa.

Liikennepalvelulain myötä viranomaiset voivat edelleen järjestää liikennepalveluita palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Reittiliikennelupasäätelystä luovutaan ja mahdolliset yksinoikeudet vahvistetaan jatkossa hallintopäätöksellä. Liikennöitsijöiden on ilmoitettava toiminnan aloittamisesta ja muutoksista 60 päivää aikaisemmin Liikennevirastolle.

Uuden liikennepalvelulain myötä reitti- ja kutsujoukkoliikenneluvat poistuvat. Joukkoliikenneluvan tilalle tulee henkilöliikennelupa, joka oikeuttaa myös taksiliikenteen harjoittamiseen. Lupa on voimassa 10 vuotta ja sen myöntää Trafi.

Taksiliikennelupa muuttuu toimijakohtaiseksi. Myös henkilö- ja tavaraliikenneluvalla saa harjoittaa taksiliikennettä, kunhan noudattaa taksiliikennettä koskevia vaatimuksia. Kaikkea taksiliikennetoimintaa koskeva vaatimus siitä, että jos matkan hinta perustuu reaaliaikaiseen matkan tai ajan mittaamiseen, niin ajoneuvossa on oltava taksamittari. Etukäteen sovitun matkan hinnan määrittelyssä voi käyttää muuta laitetta tai järjestelmää.

Taksilupien määrää eli käytännössä autojen määrää ei jatkossa rajoiteta. Taksien päivystysvelvollisuus poistuu, ja taksitoimija määrittelee itse, missä ja milloin se palvelujaan tarjoaa. Taksi voi olla myös muu kuin henkilöauto. Taksilupaa ei sidota asemapaikkaan, ja kyytejä saa ottaa mistä vain minne vain. Taksilupa on valtakunnallinen. Myös taksien hintasäätelystä luovutaan, mutta hinta tai määräytymisperuste on ilmoitettava asiakkaalle etukäteen. Trafille annetaan mahdollisuus puuttua hintoihin antamalla määräyksiä hinnan ilmoittamisesta. Trafi voi myös määrätä enimmäishinnan, jos hinnat nousevat kohtuuttoman korkeaksi.

Nykyisin kaukojunaliikenne on Suomessa järjestetty ministeriön ja VR-Yhtymä Oy:n välisellä käyttöoikeussopimuksella. VR:n yksinoikeudesta luovutaan ja markkinoille tulon esteitä puretaan, jotta rautateiden henkilöliikenteeseen voi tulla myös muita toimijoita. Tarkoituksena on, että uusien sopimusten mukainen liikenne käynnistyy koko maassa vaihteittain kesäkuuhun 2026 mennessä. Jatkossa myös maakunnilla voi olla roolia alueensa junaliikenteen järjestämisessä.

## 1.5 Itä-Suomen liikennestrategian tavoitteet

Itä-Suomen liikennestrategia - Itä-Suomen elinkeinoelämän ja asukkaiden tarpeita palveleva uuden sukupolven liikennejärjestelmä - antaa suunnan liikennejärjestelmän kehittämiseksi seuraaville vuosikymmenille Etelä-Savon, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon maakuntien alueella. Strategia on kaikkien toimijoiden yhteinen ja se on laadittu laajassa yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Itä-Suomen liikennestrategia on hyväksytty aluekehityslain mukaisesti maakuntahallituksissa: Etelä-Savon maakuntahallituksessa 19.10.2015, Pohjois-Karjalan maakuntahallituksessa 19.10.2015 ja Pohjois-Savon maakuntahallituksessa 26.10.2015.

Tulevaisuuden liikennejärjestelmä muodostuu palveluiden, infrastruktuurin ja tiedon kokonaisuudesta. Itä-Suomen liikennestrategian tavoitteena on alueen kannalta tärkeimpien kuljetusten kustannustehokkuuden parantaminen sekä arjen liikkumisen ja matkustamisen helpottaminen. Strategian käytäntöön viemiseksi kaikki toimijat toteuttavat linjauksia sekä omassa toiminnassaan että yhdessä laadittavien toimenpidesuunnitelmien kautta. Itä-Suomen liikennestrategiassa määritetään julkisen henkilöliikenteen kehittämissuunnitelmat taulukossa 1 esitetyllä tavalla. Strategia korostaa erityisesti matkaketjujen sujuvuutta.

Taulukko 1. Julkisen henkilöliikenteen kehittämiseen vaikuttavia linjauksia Itä-Suomen liikennestrategiassa.

Tavoite	Askeleet kohti tavoitetta
Arjen matkoja varten on käytettävissä liikkumista helpottavia palveluita sekä taajamissa että haja-asutusalueilla.	Edistetään aidosti kilpaillun liikenteen palvelumarkkinan syntymistä. Yhdistellään lakisääteisiä henkilökuljetuksia ja avointa joukkoliikennettä sekä tavarakuljetuksia tehokkaiksi kokonaisuuksiksi. Kunnat ja valtio yhdistävät voimansa sekä liikennepalveluiden suunnittelussa että rahoituksessa. Yhdistetään liikkumisen suunnittelu tehokkaasti osaksi kaikkien palveluiden suunnittelua. Kokeillaan rohkeasti uudenlaisia konsepteja liikennepalveluiden tuottamiseen.
Päivittäiset matkat on mahdollista tehdä joukkoliikenteellä kaupunkiseuduilla sekä suurimpien taajamien ja keskuskaupunkien välillä.	Parannetaan avoimen joukkoliikenteen vuorotarjontaa ja tarjotaan edullisia yhteiskäyttöisiä lipputuotteita. Kokeillaan uudenlaisia syöttöliikennepalveluja. Maankäytön suunnittelulla edistetään joukkoliikennettä tukevan yhdyskuntarakenteen syntymistä.
Ikääntyneille on kotona asumisen mahdollistavat liikkumis- ja kuljetuspalvelut.	Yhdistetään ovelta-ovelle kuljetuksia tehokkaammiksi kokonaisuuksiksi. Tarjotaan autottomille ikääntyneille asiointiyhteyksiä kysyntää vastaavasti. Kehitetään palveluiden helppokäyttöisyyttä, informaation selkeyttä ja riittävyttä
Pitkänmatkan joukkoliikenteessä vuorotarjonta paranee, matka-aika lyhenee ja hinnat ovat kohtuullisia.	Parannetaan matkaketjujen sujuvuutta kehittämällä liityntä- ja jatkoyhteyksiä ja aikataulujen yhteensopivuutta. Edistetään kilpaillun markkinaehtoisen liikenteen syntymistä. Edistetään rata-, ratapiha- ja kalustoinvestointien toteutumista.

## 1.6 Suunnitteluprosessi

Suunnitelmaa on laadittu tiiviissä vuorovaikutuksessa kuntien ja maakuntin kanssa. Kuntien näkemyksiä kartoitettiin kyselytutkimuksella työn alussa. Kuntien ja maakuntien edustajille järjestettiin kolme työpajaa – yksi kussakin maakunnassa. Työpajassa selvitettiin liikkumistarpeita alueen kuntien välillä. Kunnilta pyydettiin kommentteja raporttiluonnoksesta, johon oli kirjattu työpajojen tulokset sekä alustava esitys palvelutasosta. Palvelutasoraportista pyydettiin lausunnot kunnilta, maakunnilta ja liikenteenharjoittajilta. Työtä on ohjannut Pohjois-Savon ELY-keskuksen edustajien muodostama ohjausryhmä, joka on kokoontunut työn aikana neljä kertaa.



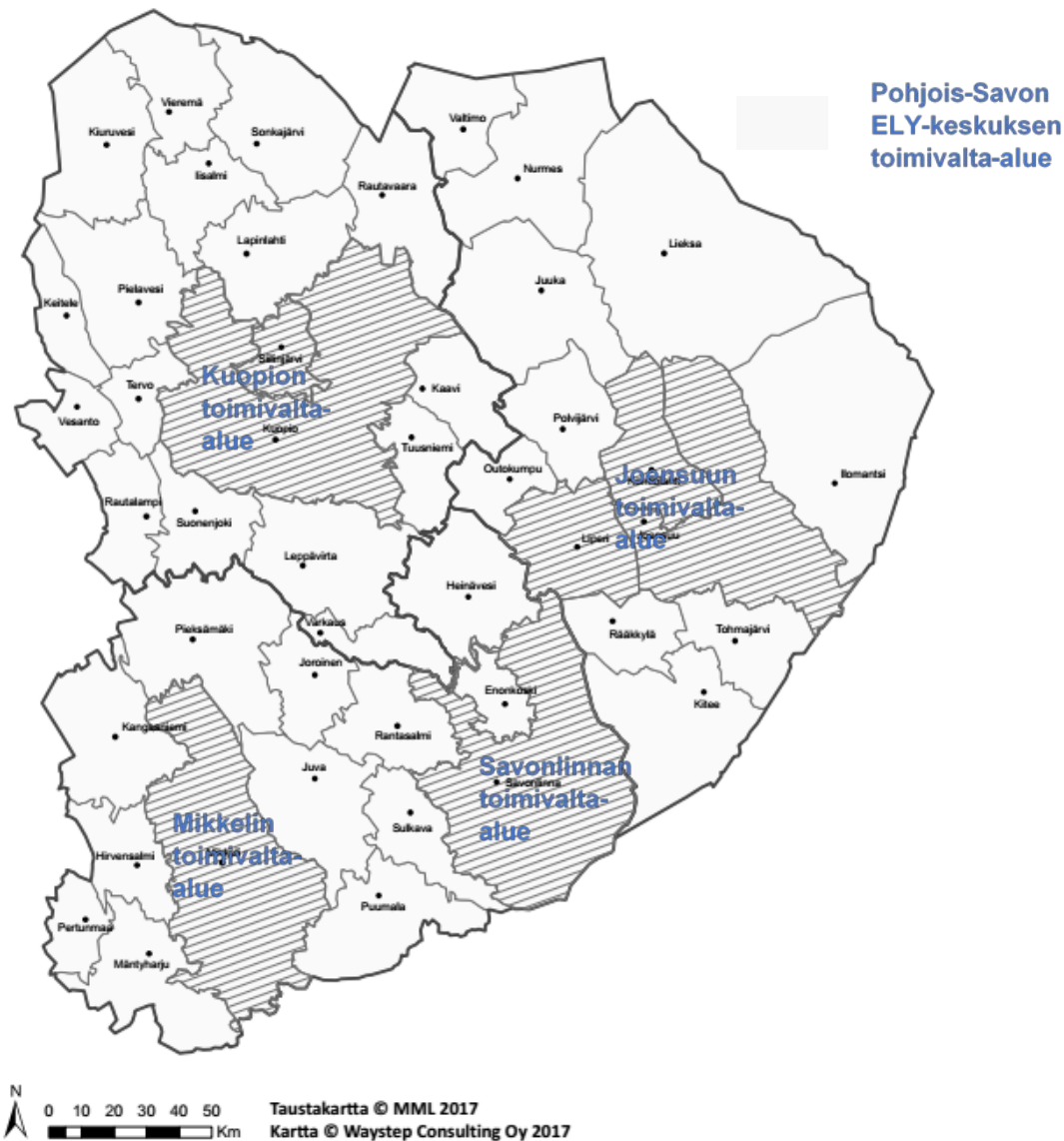
Kuva 1. Suunnitteluprosessi

## 2 Nykytilan kuvaus

### 2.1 Toimintaympäristö

#### 2.1.1 Suunnittelualue

Pohjois-Savon ELY-keskus vastaa tie- ja liikenneolojen suunnittelusta, liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja julkisen liikenteen järjestämisestä Pohjois-Savon, Pohjois-Karjalan ja Etelä-Savon maakuntien alueilla. Pohjois-Savon ELY-keskus huolehtii osaltaan joukkoliikennepalveluiden saatavuudesta ja määrittelee toimivaltaisena viranomaisena joukkoliikenteen palvelutason toimivalta-alueelleen yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.



Kuva 2. Pohjois-Savon ELY-keskuksen joukkoliikenteen toimivalta-alue. Kaupunkien toimivalta-alueet on kartassa rasteroitu.

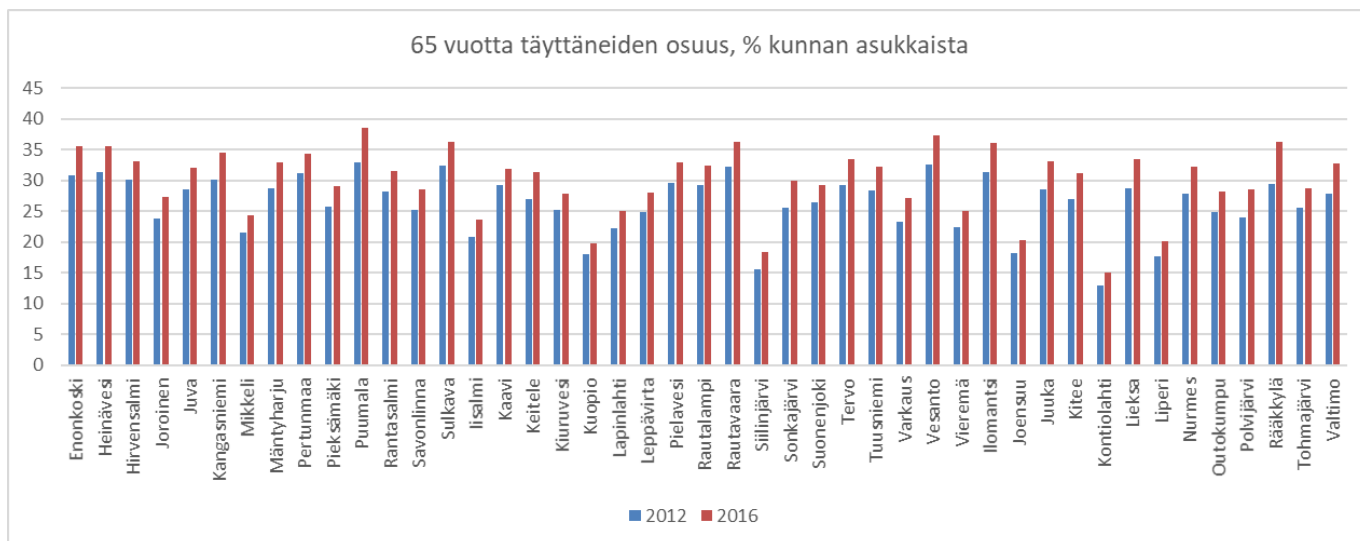
Toimivaltaisina viranomaisina ovat alueella ELY-keskuksen lisäksi Joensuun, Kuopion, Mikkelin ja Savonlinnan kaupungit, jotka vastaavat alueensa palvelutason määrittelystä ja toteuttamisesta huomioiden myös seudulliset palvelutarpeet ja -määrittelyt. Vuoden 2012 alusta Joensuun seudun joukkoliikenteen toimivalta-alueeseen ovat kuuluneet myös Kontiolahten ja Liperin kunnat ja Kuopion seudun joukkoliikenteen toimivalta-alueeseen Siilinjärven kunta.

Suunnitelma koskee Pohjois-Savon ELY-keskuksen joukkoliikenteen toimivalta-alueen joukkoliikenteen palvelutasoa sekä alueen sisäisessä liikenteessä että alueelta ulos suuntautuvassa liikenteessä.

## 2.1.2 Väestö

Itä-Suomen kolmessa maakunnassa Etelä-Savossa, Pohjois-Karjalassa ja Pohjois-Savossa oli vuoden 2016 lopussa 560 830 asukasta. Väestön väheneminen on ollut melko voimakasta. Asukkaita on noin 7000 vähemmän kuin edellisen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn aikaan vuonna 2012. Väestö on vähentynyt kaikissa alueen kunnissa lukuunottamatta Kuopiota, Joensuuta ja Kontiolahtea. Voimakkaimmin väestö on vähentynyt Etelä-Savossa, jossa asukkaista on noin 4500 vähemmän kuin neljä vuotta sitten. Noin 41 % asukkaista, eli 229 000 henkilöä asuu Pohjois-Savon ELY-keskuksen joukkoliikenteen toimivalta-alueella ja noin 322 000 asukasta kaupunkien toimivalta-alueilla.

Itä-Suomessa asuu lähes 140 000 yli 65-vuotiasta, 13560 enemmän kuin vuonna 2012. Kuvassa 3 on esitetty yli 65-vuotiaiden osuus vuosina 2012 ja 2016 kunnittain ja taulukossa 2 maakunnittain. Yli 65-vuotiaiden osuus on kasvanut kaikissa alueen kunnissa.



Kuva 3. 65-vuotta täyttäneiden osuus kunnan asukkaista vuosina 2012 ja 2016.

Vuonna 2016 Etelä-Savossa yli 65-vuotiaita on yli 28 % väestöstä ja Pohjois-Savossakin yli 23 %.

Taulukko 2. Yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä vuosina 2012 ja 2016 (%).

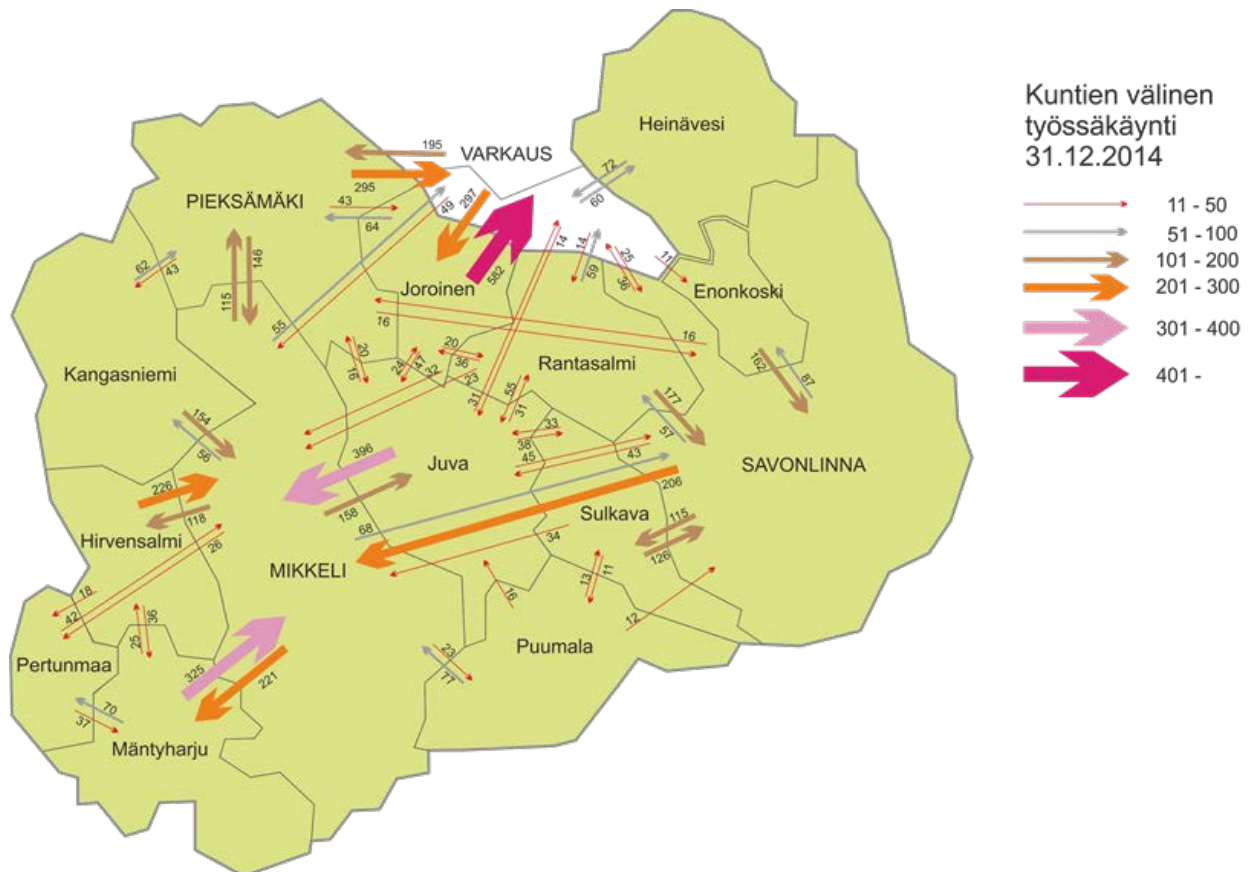
65 vuotta täyttäneiden osuus, %	Etelä-Savon maakunta	Pohjois-Savon maakunta	Pohjois-Karjalan maakunta
2012	25,1	20,8	21,3
2016	28,3	23,2	24,1

### 2.1.3 Työssäkäynti

Työssäkäyntiä on seuraavassa tarkasteltu maakunnittain ja maakuntien valmiiden aineistojen pohjalta. Tämän vuoksi karttaesitykset ja tarkkuustaso hieman poikkeavat toisistaan. Yhteenveto palvelutason kannalta merkityksellisestä pendelöinnistä on esitetty luvussa 3.

#### Etelä-Savo

Etelä-Savossa asui vuoden 2015 lopussa 54 560 työllistä työntekijää. Suurimmat työmatkavirrat olivat Joroisista Varkauteen sekä Juvalta ja Mäntyharjulta Mikkeliin.



Kuva 4. Kuntien väliset työmatkavirrat Etelä-Savossa vuoden 2014 lopussa.

#### Pohjois-Karjala

Pohjois-Karjalassa oli vuonna 2015 noin 59 070 työpaikkaa. Alueella asui noin 56 860 työllistä työntekijää. Suurimmat työmatkavirrat olivat Joensuun ja Kontiolahden sekä Joensuun ja Liperin välillä. ELY-keskuksen toimivalta-alueella suurimmat työssäkäyntivirrat suuntautuivat Polvijärveltä, Kiteeltä ja Tohmajärveltä Joensuuhun.

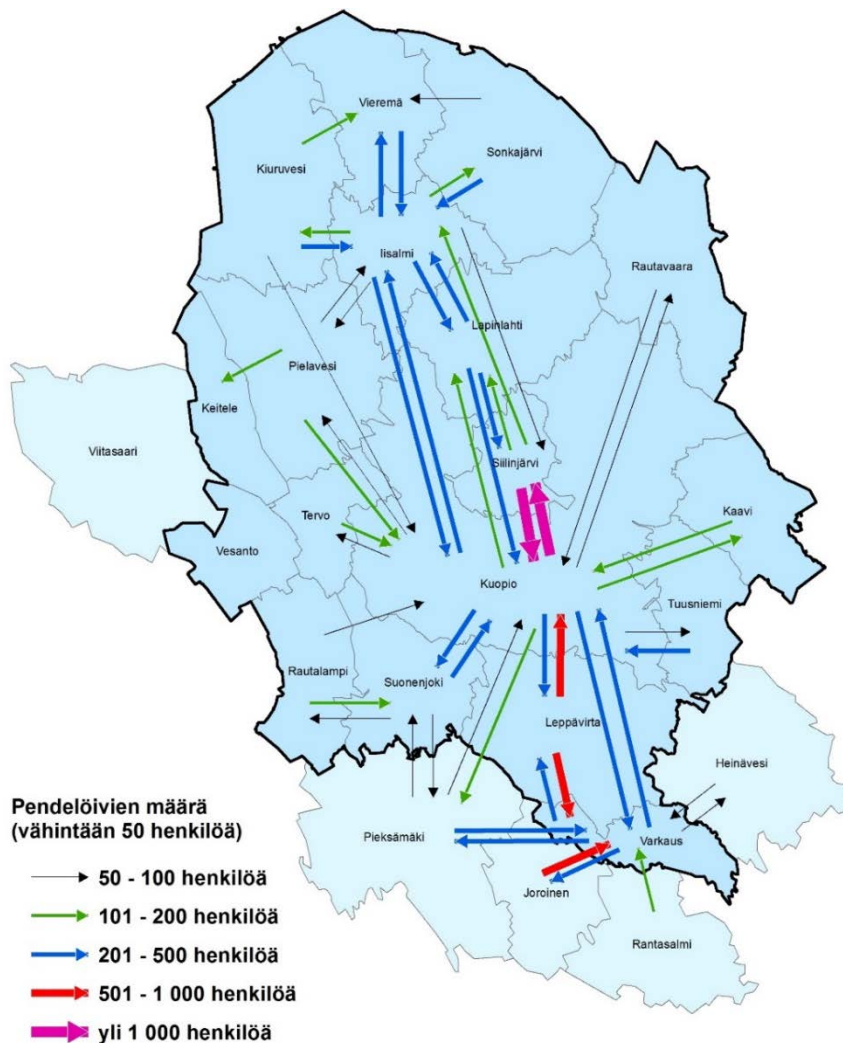
Taulukko 3. Alueella työssäkäyvät asuinkunnan mukaan 31.12.2015. Lähde: Tilastokeskus, Työssäkäynti-tilasto.

Työpaikan kunta	Alueella työssäkäyvät	Asuinkunta														
		Ilomantsi	Joensuu	Juuka	Kitee	Kontiolahti	Lieksa	Liperi	Nurmes	Outokumpu	Polvijärvi	Rääkkylä	Tohmajärvi	Valtimo	Pohjois-Karjala	Muualta tulevat
Ilomantsi	1 667	1 345	227	0	2	25	5	8	1	3	1	1	15	0	1 633	34
Joensuu	32 863	223	23 920	72	249	3 802	149	2 183	66	283	354	113	258	24	31 696	1 167
Juuka	1 537	0	78	1 260	1	36	13	8	44	0	17	1	1	5	1 464	73
Kitee	3 522	3	157	0	2 884	18	0	10	0	2	0	49	229	0	3 352	170
Kontiolahti	3 417	9	1 166	15	10	1 916	7	158	1	9	20	5	14	0	3 330	87
Lieksa	3 724	6	189	32	2	52	3 236	11	83	0	8	0	0	4	3 623	101
Liperi	3 348	5	838	4	7	174	4	1 992	10	87	69	22	10	1	3 223	125
Nurmes	2 731	0	36	83	4	10	79	8	2 202	1	0	1	4	164	2 592	139
Outokumpu	2 383	3	214	3	1	33	0	209	1	1 635	104	5	2	0	2 210	173
Polvijärvi	1 263	0	126	10	2	23	1	60	1	73	900	1	1	1	1 199	64
Rääkkylä	596	0	59	0	26	1	0	10	0	0	0	481	6	0	583	13
Tohmajärvi	1 374	3	203	0	114	31	1	13	0	4	1	12	963	0	1 345	29
Valtimo	645	2	6	8	0	2	7	2	81	0	1	0	0	499	608	37
Yhteensä	59 070	1 599	27 219	1 487	3 302	6 123	3 502	4 672	2 490	2 097	1 475	691	1 503	698	56 858	2 212

## Pohjois-Savo

Pohjois-Savossa oli vuonna 2015 noin 94 700 työpaikkaa. Alueella oli noin 95 400 työllistä työntekijää. Suurimmat työmatkavirrat olivat Kuopion ja Siilinjärven välillä (molempiin suuntiin) sekä Leppävirralta Varkauteen ja Kuopioon ja Joroisista Varkauteen.

2000-luvulla kuntien välillä pendelöivien määrä on kasvanut merkittävästi kuntaliitoksista huolimatta, vaikka työllisen työvoiman määrässä ei ole tapahtunut muutosta. Vuonna 2015 pendelöijiiä oli 40 % enemmän kuin vuonna 2000. Vuonna 2015 lähes neljännes Pohjois-Savon työllisistä työntekijöistä kävi töissä muualla, kuin omassa asuinkunnassa. Kuvassa 5 on esitetty pendelöinti kuntien välillä Pohjois-Savossa. Raportin liitteessä on tarkempi taulukko pendelöijien lukumääristä.



Kuva 5. Työssäkäyntiliikenne Pohjois-Savossa vuonna 2015. (lähde: Tilastokeskus)

## 2.1.4 Koulut ja oppilaitokset

Itä-Suomessa oli vuonna 2017 ammatillisen oppilaitoksen opiskelijoita yhteensä 23 277 (taulukko 4). Vuonna 2017 lukiolaisia oli 8 934 (taulukko 5).<sup>1</sup>

Taulukot 4 ja 5 sisältävät tiedot ammatillisen ja lukiokoulutuksen oppilaitoksista. Ammatillisen peruskoulutuksen opiskelijatiedot on raportoitu tilastovuoden 20.9.2017 tilanteen mukaan ja näyttötutkintoon valmistavan koulutuksen opiskelijatiedot koko tilastovuoden ajalta. Oppisopimuskoulutus ei sisälly tilastoihin. Tietolähteenä on käytetty opetushallinnon ja Tilastokeskuksen tietopalvelusopimuksen aineistoa. Oppilaitoskohtaisia tietoja vuodelta 2017 on esitetty raportin liitteessä 1.

Taulukko 4. Ammatillisen koulutuksen oppilaitokset ja opiskelijat vuonna 2017.

	Oppilaitoksia	Opiskelijat	Opiskelijoita / oppilaitos
Etelä-Savo	6	6 102	1 017
Pohjois-Karjala	13	6 795	523
Pohjois-Savo	8	10 380	1 298
Yhteensä Itä-Suomi	27	23 277	862

<sup>1</sup> Tiedot korjattu 25.1.2019



Taulukko 5. Lukiot ja opiskelijat vuonna 2017.

	Oppilaitoksia	Opiskelijat	Opiskelijoita / oppilaitos
Etelä-Savo	12	2 198	183
Pohjois-Karjala	12	2 315	193
Pohjois-Savo	20	4 421	221
Yhteensä Itä-Suomi	44	8 934	203

Kelan koulumatkatukea voivat saada päätoimiset 2. asteen opiskelijat, joiden koulumatka on vähintään 10 kilometriä yhteen suuntaan ja koulumatkan kustannukset ovat yli 54 euroa tai käytössä on Waltti-kortti. Opiskelijan omavastuuosuus matkoista on 43 euroa kuukaudessa. Matkat suuntautuvat päivittäisen kulkuyhteyden päässä asuinpaikasta sijaitsevaan 2. asteen oppilaitokseen. Matkoja on oltava vähintään 7 viikossa.

Kelan koulumatkatuen tarkoituksena on korvata lukio-opintoja ja ammatillisia opintoja harjoittavien opiskelijoiden päivittäisestä koulumatkasta aiheutuvia kustannuksia. Samalla tuetaan koulukuljetusten järjestämistä ja haja-asutusalueiden julkista liikennettä. Koulumatkatuki perustuu lakiin lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta.

Taulukko 6. Kelan koulumatkatuen saajien lukumäärä ja tuen määrä vuonna 2016.

Vuosi 2016	Saajat	Maksetut etuudet euroa	Waltti-korttien hankintaan kohdistunut tuki	Matkahuollon korttien hankintaan kohdistunut tuki	Omaan kulkutapaan kohdistunut tuki
Pohjois-Savo	4 142	3 804 071	20 %	47 %	24 %
Pohjois-Karjala	2 424	1 836 555	34 %	36 %	28 %
Etelä-Savo	1 634	1 316 911	7 %	50 %	31 %
<b>Yht.</b>	<b>8 200</b>	<b>6 957 537</b>	<b>21 %</b>	<b>45 %</b>	<b>27 %</b>

Viimeisen viiden vuoden aikana koulumatkatuen saajien määrä on vähentynyt kaikissa maakunnissa. Vähenemä on ollut 6-19 %. Koulumatkatuen määrä on vähentynyt Pohjois-Karjalassa ja Etelä-Savossa hieman, ja kasvanut Pohjois-Savossa 7 %. Matkamääräksi voidaan arvioida noin 2,5 miljoonaa matkaa.

## 2.1.5 Kuntien tunnistamia muutoksia toimintaympäristössä

Kunnat ovat työn aikana tuoneet esille mm. seuraavia havaintoja tulevaisuuden muutoksenäkymistä ja kehityksen suunnista:

- Toimintaympäristö muuttuu vahvasti maakunta- ja soteuudistuksen myötä. Väestön ikääntyminen ja väheneminen vaikuttaa liikkumisen palveluiden tarpeeseen kaikkialla alueella.
- Sote-uudistus tulee vaikuttamaan sekä asiointi- että työmatkaliikenteen tarpeisiin. Sosiaali- ja terveystoimen siirtyminen kuntayhtymälle ja myöhemmin mahdollisesti tuleville maakunnille saattaa

lisätä liikkumistarvetta keskustoihin/sairaaloihin. Muutoksia ei vielä kaikilta osin pysty ennakoimaan.

- Maakuntaudistus tuo tullessaan muutoksia mm. työpaikkojen ja palvelujen sijaintiin.
- Oppilasmäärien väheneminen maaseutualueilla aiheuttaa paineita koulujen lakkauttamiselle. Useassa kunnassa (esimerkiksi Savonlinna, Mikkeli, Varkaus, Kuopio, Leppävirta, Tohmajärvi) kouluja joko lakkautetaan edelleen tai ainakin kouluverkkoa tarkastellaan. Koulujen lakkautuksien myötä joukkoliikenteen vuorotarjontaa joudutaan mahdollisesti lisäämään.
- Junaliikenne vapautetaan kilpailulle. Alueella pelätään hiljaisten junavuorojen puolesta. Näiden vuorojen lakkautuminen aiheuttaisi uusia tarpeita linja-autoliikenteelle.
- Vaikka väestö vähenee, tarvitaan joukkoliikennepalveluita jatkossakin maaseudulle. Kuntien kiristyvä talous on mm. tiukentanut SHL-matkojen myöntämiskriteereitä joissain kunnissa, mikä lisää julkisen liikenteen järjestämistarpeita maaseudulla.
- Molemmat lakiuudistukset tulevat muuttamaan toimintakenttää merkittävästi, jos nykyisen mukaiset kaavailut henkilökohtaisista budjeteista, taksien hinnoitteluperusteet jne. toteutuvat. Henkilökohtaisen budjetin tai asiakkaan valinnan vapauden myötä myös matkojenyhdistelytoiminnan (MYK) edellytykset voivat muuttua. Taksien hinnoittelu tulee muuttumaan, joten nykyisen kaltaisen palveluliikenteen tarpeet voivat muuttua.
- Uudet operaattorit tulevat kuljetusten välitystoimintaan, ja ratkaistavaksi tulee, miten yhteistyö järjestetään niiden kanssa.

## 2.2 Joukkoliikenne

### 2.2.1 Joukkoliikenteen järjestämistapa

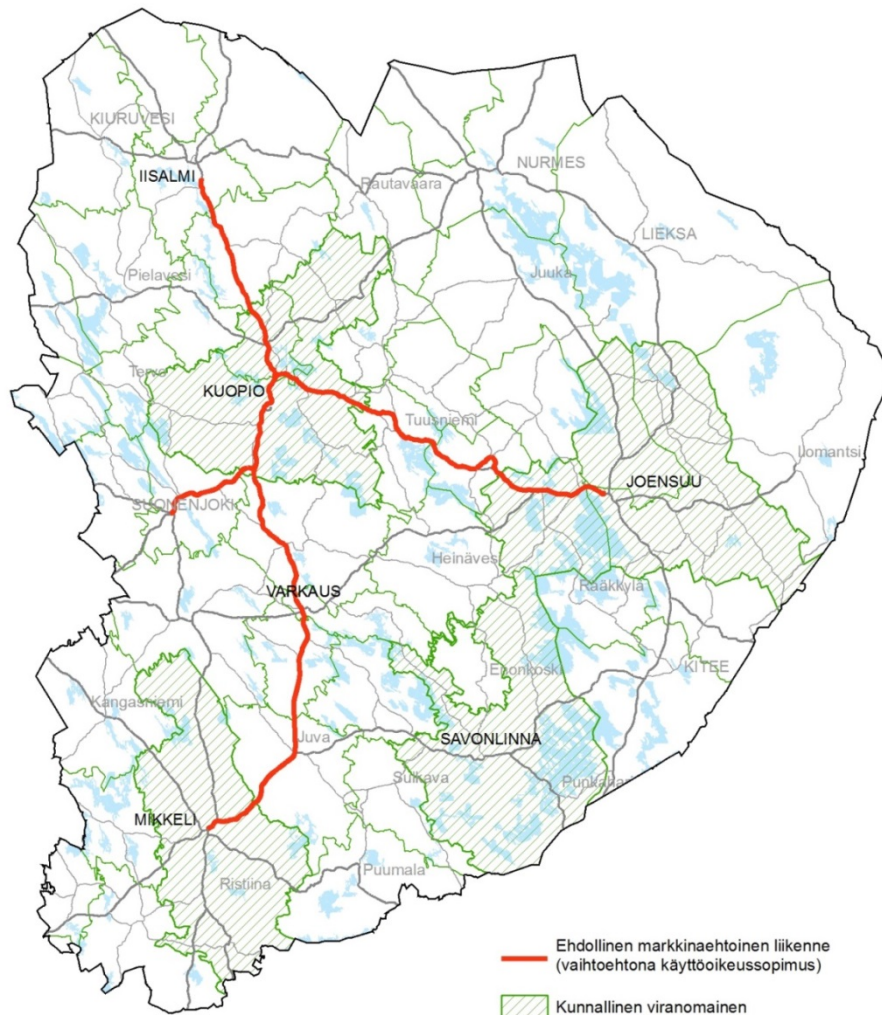
Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alue käsittää Pohjois-Savon, Pohjois-Karjalan ja Etelä-Savon maakunnat Kuopion, Joensuun, Mikkelin ja Savonlinnan kaupunkiseutujen toimivalta-alueita lukuunottamatta.

Pohjois-Savon ELY-keskus toimii reittiliikenneluvan myöntävänä viranomaisena myös niillä pitkämatkaisilla markkinaehtoisen liikenteen vuoroilla, joista suurin osa liikennöidään sen toimivalta-alueella. Vastaavalla periaatteella Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueella liikennöidään markkinaehtoista liikennettä myös naapuri ELY-keskusten myöntämien reittiliikennelupien perusteella. Uuden liikennepalvelulain myötä reittiliikenne- ja kutsujoukkoliikenneluvat lakkaavat.

Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikenne on järjestetty markkinaehtoisesti ja käyttöoikeussopimuksin PSA-liikenteenä. Valtatie 5, Joensuun ja Kuopion väli sekä Suonenjoen ja Kuopion väli on määritetty lähtökohtaisesti markkinaehtoisen liikenteen alueeksi. Yhteyksien kehittämisestä vastaavat liikenteenharjoittajat. Muualla liikenne järjestetään (pääosin) PSA-liikenteenä. Pohjois-Savon ELY-keskuksen kaikki PSA-liikenne on hankittu reittipohjaisin käyttöoikeussopimuksin. Sopimukset ovat nettosopimuksia, eli liikennöitsijä pitää lipputulot. ELY-keskuksen ostoliikenteen hankintatapa eroaa kaupunkiviranomaisten yleisesti käyttämästä

bruttomallista, jossa toimivaltainen viranomaisella pitää lipputulot. Myös tarjousten vertailutavoissa ja kalustovaatimuksissa on eroja.

Kaukoliikenne on markkinaehtoista liikennettä tai siirtymäajan sopimuksilla liikennöitävää liikennettä. Siirtymäajan sopimukset päättyvät asteittain, viimeiset vuoden 2019 aikana.



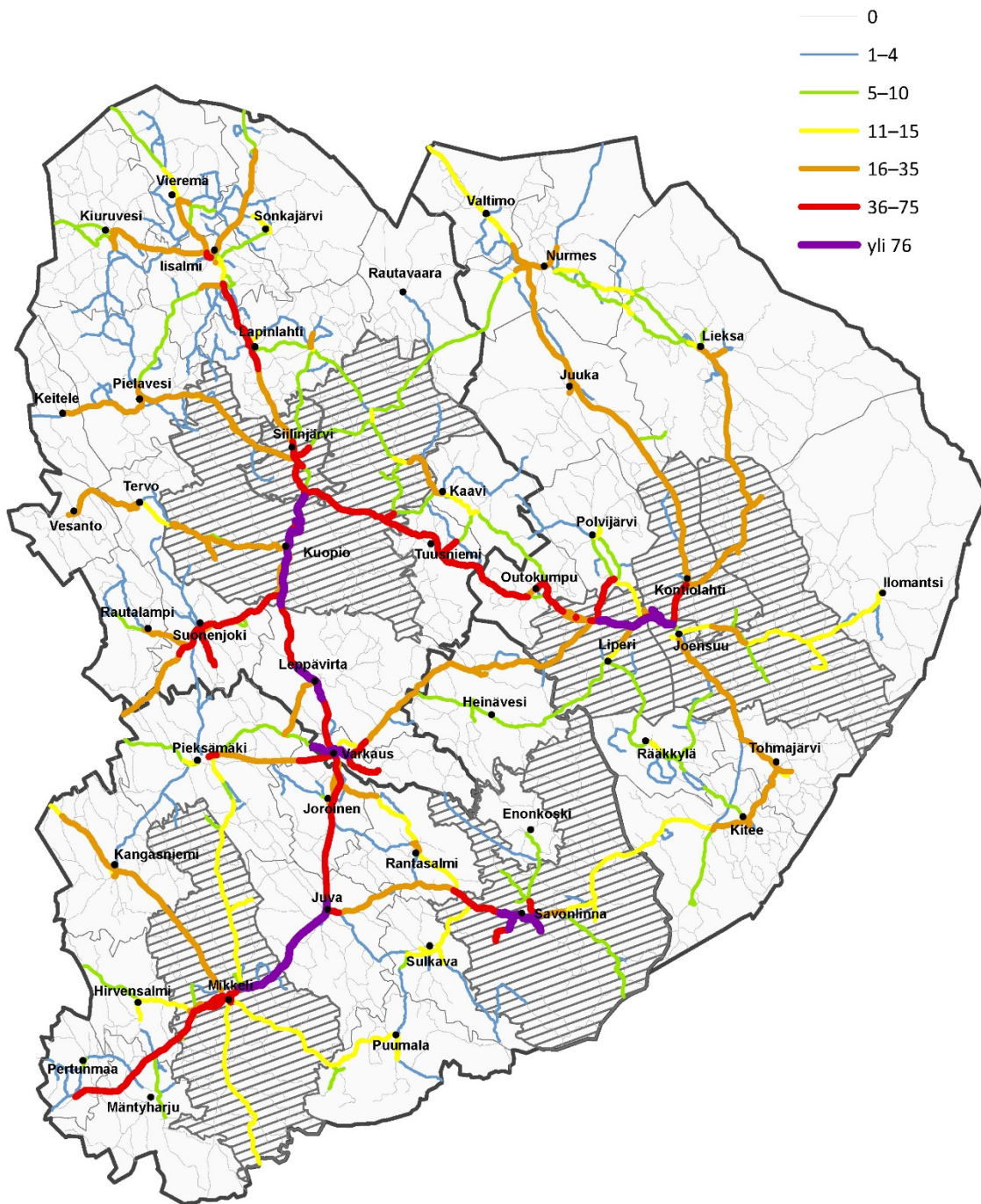
Kuva 6. Joukkoliikenteen järjestämistapa Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueella.

## 2.2.2 Tarjonta ja kysyntä

### Joukkoliikenteen tarjonta

ELY-keskus järjestää joukkoliikennettä myöntämällä reittiliikennelupia markkinaehtoiseen liikenteeseen tai hankkimalla PSA:n mukaista sopimusliikennettä (yhdessä kuntien kanssa). Yhteensä Pohjois-Savon ELY-keskuksen järjestämää tai lupatoimivallassa olevaa joukkoliikennettä on noin 19,5 milj. ajokm/vuosi Tästä noin 14 milj. km on markkinaehtoista reittiliikennettä ja 5,5 milj. km käyttöoikeussopimusliikennettä tai siirtymäajan liikennöintisopimuksilla ajettavaa liikennettä.

## Linja-autovuoromäärät maanteittain (VALLU) vuoro/vrk



0 10 20 30 40 50 Km

Taustakartta © MML 2017

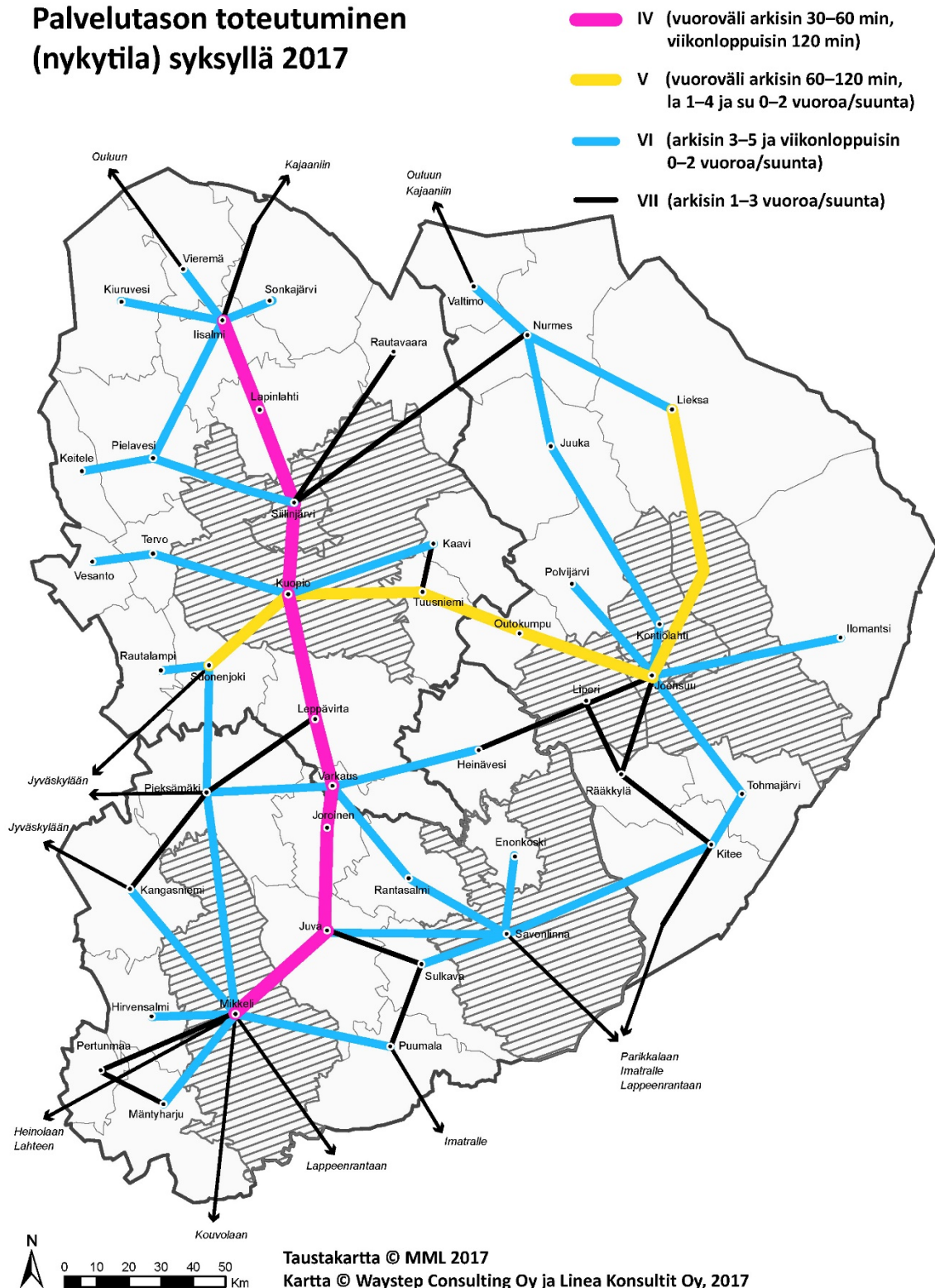
Kartta © Waystep Consulting Oy ja Linea Konsultit Oy 2017

Kuva 7. Linja-autoliikenteen tarjonta ELY-liikenteessä syksyllä 2017 VALLU:n pysäkkiketjut aineiston mukaan.

Kuvassa 7 on suuntaa antava esitys vuorotarjonnan kokonaismäärästä Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueella. Kuva on laadittu VALLU:n Pysäkkiketjut-aineistosta, josta vuorot on reititetty Network Analyst -työkalulla maantieverkolle. ELY-keskuksen liikenteen osalta tiedot ovat ajantasalla ja tarkastelussa on mukana

syksyllä 2017 voimassa oleva liikenne. Aineistossa on kuitenkin mukana jotain kaupunkiviranomaisten liikennettä, jonka osalta tiedot voivat olla vanhentuneita, eli reitti tai vuoro on saattanut muuttua tai päättyä, joten kuvaa tulee tarkastella suuntaa antavana, ei yksittäisten reittien osalta.

## Palvelutason toteutuminen (nykytila) syksyllä 2017



**Kuva 8.** Nykyinen joukkoliikenteen palvelutaso kuvattuna Liikenneviraston palvelutaso-ohjeen (31/2015) mukaisilla palvelutasoluokilla (soveltaen).

Vuorotarjonta painottuu kouluvuoteen ja arkipäiviin, erityisesti aamuihin ja iltapäivään. Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueen paras joukkoliikennetarjonta sijoittuu valtatielle 5 sekä Kuopion ja Joensuun ja Kuopion ja Suonenjoen välille. Kuvassa 7 on kuvattu joukkoliikenteen keskimääräinen vuoromäärä vuorokaudessa keskimääräisenä arkivuorokautena tiejaksoittain.

Kuvassa 8 on esitetty nykyinen joukkoliikenteen palvelutaso Liikenneviraston palvelutaso-ohjeen (31/2015) mukaisia palvelutasoluokkia karkeasti soveltaen. Kuva sisältää junavuorot ja vaihdolliset yhteydet. Lähteenä on käytetty matka.fi tietoja syyskuussa 2017.

## **Joukkoliikenteen kysyntä**

Reittiliikenteen tarkat matkustajamäärät eivät ole tiedossa. Sopimusliikenteessä tehtiin vuonna 2016 noin 1,4 milj. matkaa, jonka pohjalta kokonaismatkustajamäärän voidaan arvioida ELY-keskuksen liikenteessä olevan noin 5-6,5 milj. matkaa. Arvio perustuu olettamukseen, että reittiliikenteen matkustajamäärät ovat ainakin hieman korkeammat kuin sopimusliikenteessä.

ELY-keskuksen hankkiman joukkoliikenteen tärkeimpiä käyttäjäryhmiä ovat 2. asteen opiskelijat ja työmatkustajat. Merkittävä osa kysynnästä muodostuu myös kuntien sisäisistä perusopetuksen matkoista, kun kunnat hyödyntävät ELY-keskuksen hankkimia vuoroja kuntien sisäisessä koululaisliikenteessä.

Matkustajamäärien seuranta tulee tarkentumaan uuden liikennepalvelulain myötä vuodesta 2018 alkaen, kun myös reittiliikenteeseen tulee lakisääteisiä velvoitteita toimittaa kysyntää koskevia tietoja.

### **2.2.3 Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät**

Joukkoliikennelain mukaisesti joukkoliikenteen järjestämistavat muuttuivat 1.7.2014 alkaen. Muutos tapahtuu asteittain 2.12.2019 mennessä. Muutos vaikuttaa myös valtionavustuksella tuettaviin lipputyyppeihin, koska seutuliput päättyvät viimeistään siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyessä.

Pohjois-Savon ELY-keskus otti Waltti-matkakortin käyttöön 6.6.2016 alkaen lisälmen paikallisliikenteessä sekä lisälmen, Kuopion, Joensuun ja Mikkelin kaupunkiin suuntautuvassa liikenteessä. Myös Mikkelin kaupunki otti Waltti-matkakortin samaan aikaan käyttöön paikallisliikenteessään. Joensuun kaupunki otti Waltti-matkakortin käyttöön paikallisliikenteessä jo tammikuussa 2015 ja Kuopion kaupunki kesäkuussa 2015. Waltti-kuntakausi lipuille on tarkoitus korvata jatkossa seutuliput ja näin on pääosin jo tapahtunutkin. Joillakin alueilla seutuliput ovat toistaiseksi vielä käytössä.

Waltti-liikenteessä käytössä olevat lipputuotteet ovat kertalippu, arvolippu, kausilippu ja Kelan koulumatkalippu sekä peruskoululaisten koulumatkalippu. Kausilippuja ovat kuntakausi lippu ja yleiskausi lippu. Kuntakausi lippu vastaa aiempaa seutulippua. ELY-keskuksen Waltti-liikenteessä voi matkustaa myös Kelan koulumatkatuetuilla Matkahuollon 44-matkan sarjalipuilla sekä kuntien ostamalla peruskoululaisten koulumatkalipuilla.

Monilla yhteysväleillä on ELY-keskuksen Waltti-liikenteen lisäksi markkinaehtoista liikennettä, joissa maksuvälineenä käytetään Matkahuollon lippuja ja liikenteenharjoittajan omia lipputuotteita. Joissakin markkinaehtoisissa vuoroissa kelpaavat myös Waltti-liput. Waltti-lipputuotteita voi käyttää sekä ELY-keskuksen Waltti-liikenteessä että kaupunkien Waltti-paikallisliikenteessä ristiin lipun kelpoisuusalueella.

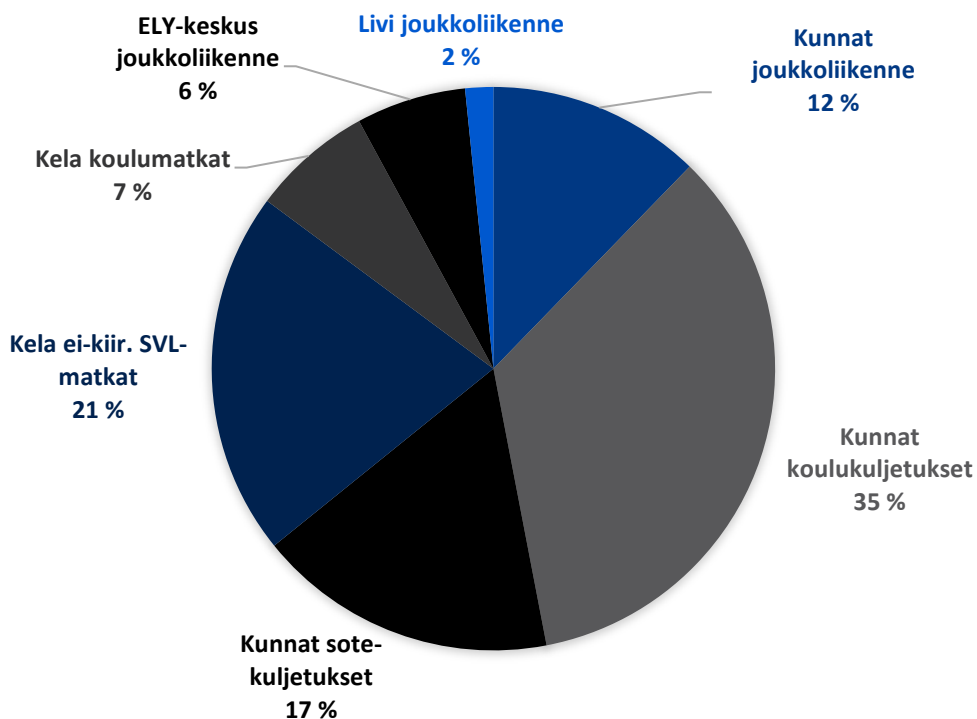
Markkinaehtoisessa liikenteessä on käytössä liikennöitsijöiden omia lipputuotteita. Keskeinen palvelutasohaaste on lipputuotteiden laaja kirjo, ja kelpaamattomuus kaikessa yhteysvälin liikenteessä.

Matkustajille aikataulu- ja reittipalveluja tarjoavat vielä kehitysvaiheessa oleva Liikenneviraston matka-fi - palvelu ja mm. Matkahuolto markkinaehtoisen liikenteen osalta.

### 2.2.3 Rahoitus

Joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin käytettiin Itä-Suomessa vuonna 2016 yhteensä noin 100 miljoonaa euroa. (kuva 9). Tästä summasta noin kaksi kolmasosaa on kuntien rahoitusta ja reilu neljännes Kelan rahoitusta. ELY-keskuksen osuus kokonaisuudesta on noin 6 prosenttia. Summassa on mukana ei-kiireellisten matkojen rahoitus. Ambulanssi, helikopteri- tai lentokonekuljetukset eivät ole mukana laskelmassa.

#### Itä-Suomen julkisen henkilöliikenteen rahoitus, yht. 100 m€ v. 2016

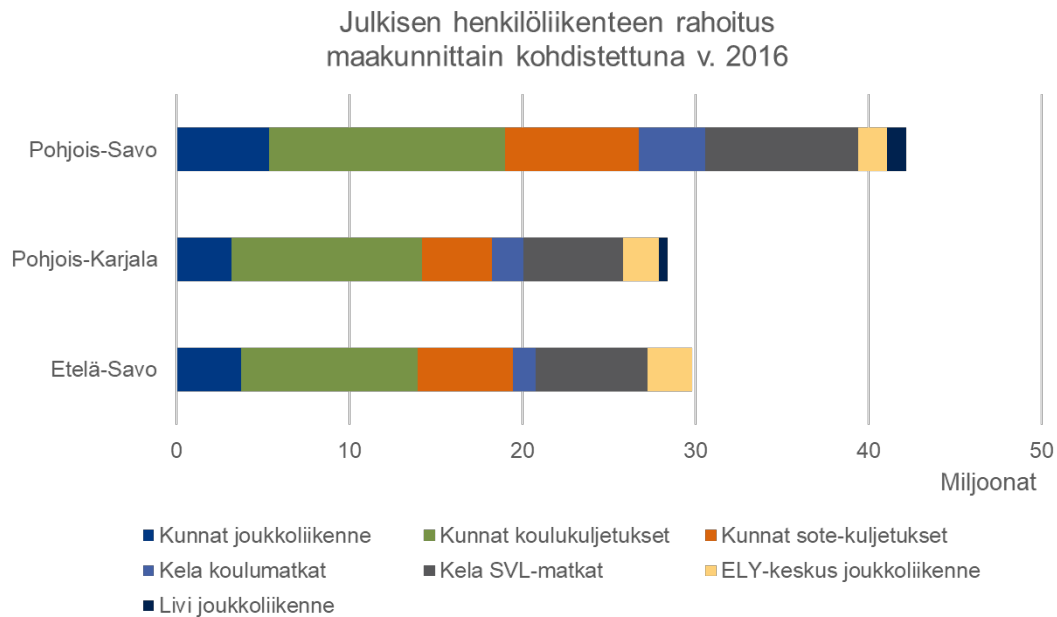


**Kuva 9.** Itä-Suomen ei-kiireellisen julkisen henkilöliikenteen rahoitus vuonna 2016.

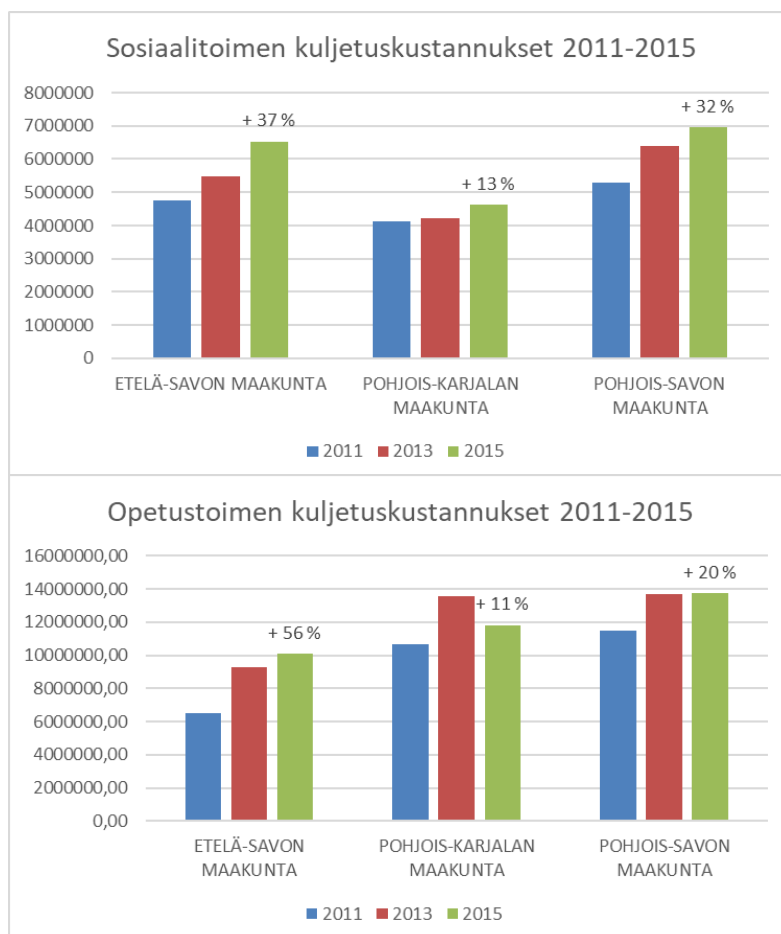
Joukkoliikennelain mukaisesti joukkoliikenteen järjestämistavat muuttuivat 1.7.2014 alkaen. Muutos tapahtuu asteittain 2.12.2019 mennessä. Joukkoliikenteen järjestämistavan muutos tarkoittaa sitä, että valtio korvaa alueellisia ostoja pääsääntöisesti liikenteenharjoittajille suoraan eikä enää avusta kuntia. Kunnat maksavat myös jatkossa osuutensa kustannuksista.

Opetustoimen kuljetuskustannuksista merkittävä osa, noin 15 %, kohdistuu matkalippuihin, ja edelleen suoraan avoimeen joukkoliikenteeseen. Myös osa ei-kiireellisistä SVL-matkoista tehdään joukkoliikenteessä. Kun nämä otetaan huomioon, voidaan havaita, että avoimeen joukkoliikenteeseen kohdennetaan noin kolmannes kaikista julkisen henkilöliikenteen menoista Pohjois-Savossa.

Kuvassa 10 on esitetty julkisen henkilöliikenteen rahoitus maakunnittain ja kuvassa 11 kuntien opetustoimen ja sosiaalitoimen henkilökuljetusten rahoitus vuosina 2011, 2013 ja 2015 maakunnittain. Pohjois-Karjalan kuntien muita alueita maltillisempi kustannuskehitys johtuu yksinomaan Joensuun kaupungin kustannusmuutoksista. (lähde: VALLU)

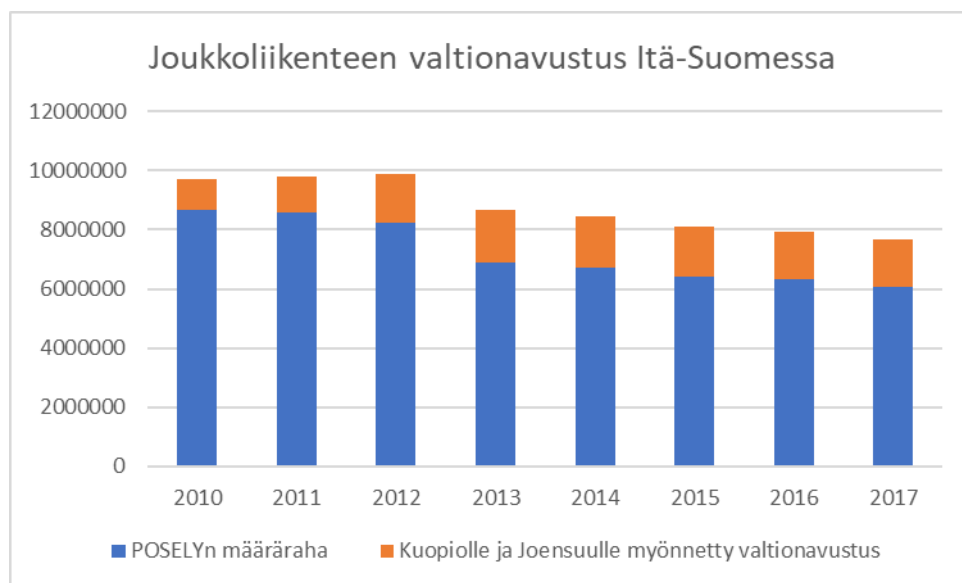


**Kuva 10.** Itä-Suomen julkisen henkilöliikenteen rahoitus vuonna 2016 maakunnittain.





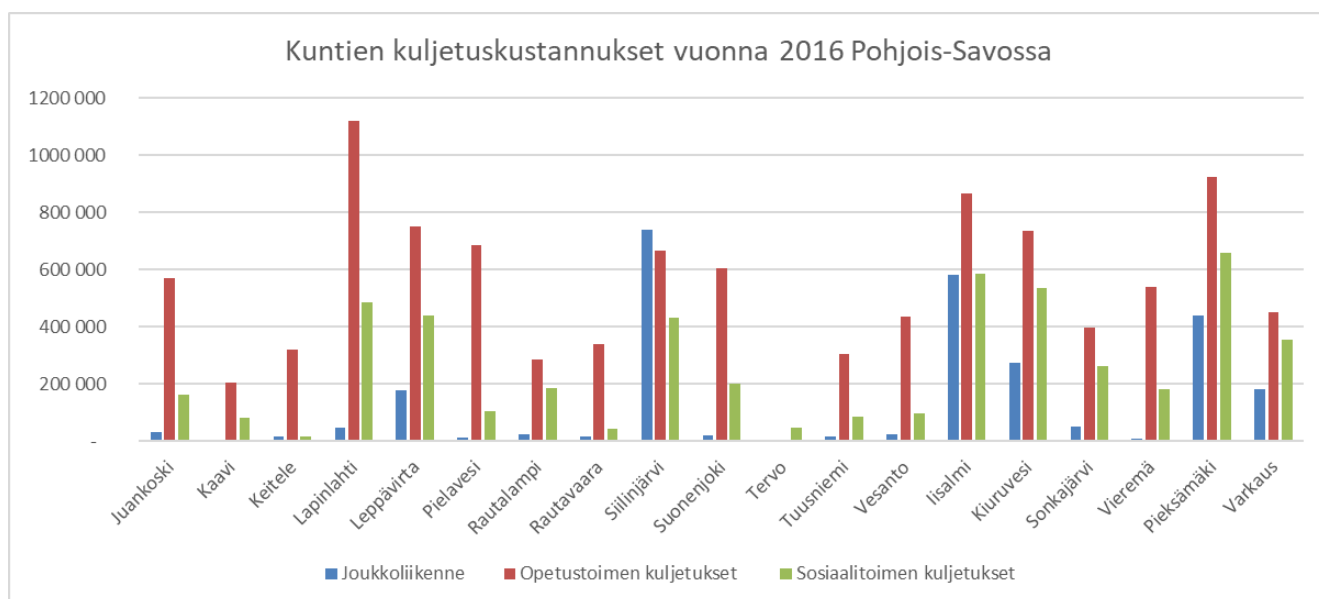
**Kuva 11.** Kuntien opetustoimen ja sosiaalitoimen henkilökuljetusten rahoitus vuosina 2011, 2013 ja 2015 maakunnittain.

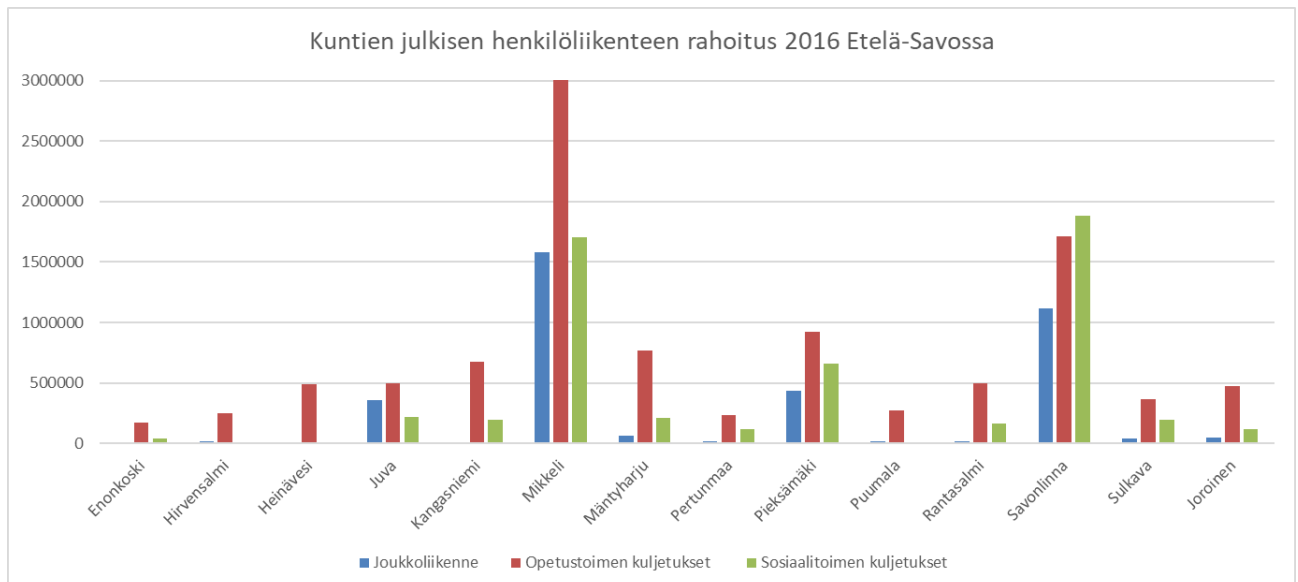
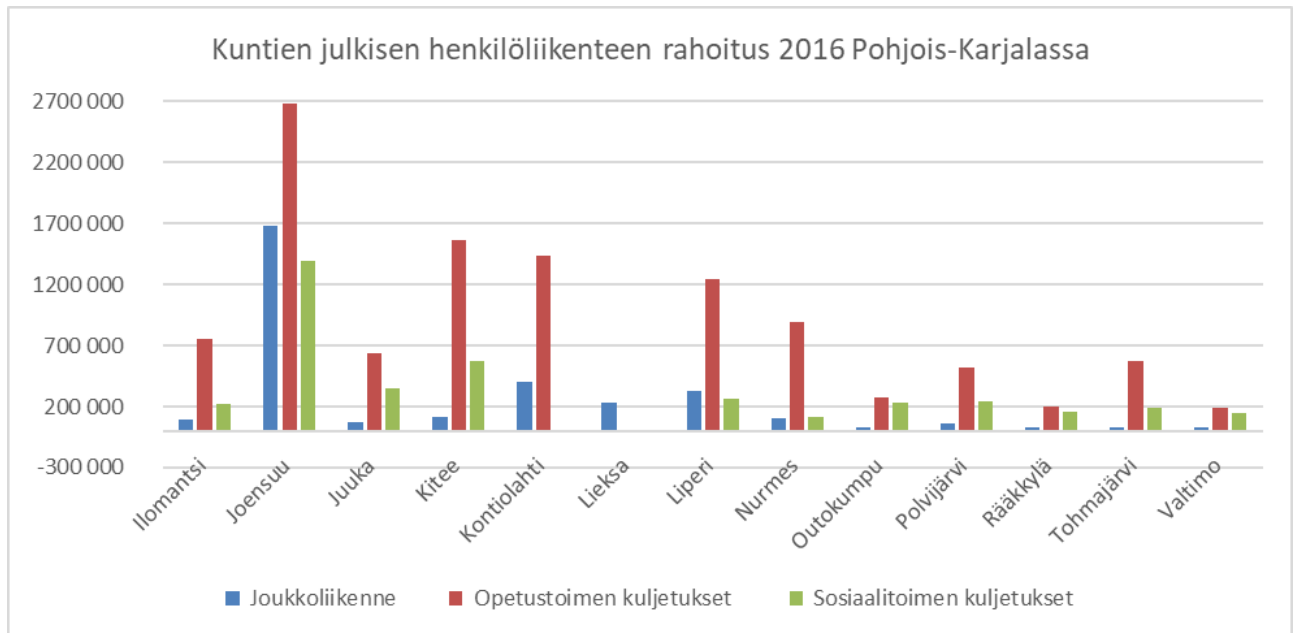


**Kuva 12.** Joukkoliikenteen valtionrahoitus Itä-Suomessa.

Kuvassa 12 on esitetty Pohjois-Savon ELY-keskuksen joukkoliikennemäärärahojen kehitys ja Kuopion ja Joensuun kaupunkiseutujen joukkoliikenneviranomaisten saama valtionrahoitus. Liikennevirasto myöntää valtionavun suoraan keskusuurille kaupungeille, joita Itä-Suomessa ovat Joensuu ja Kuopio.

Kuissa 13-15 on esitetty maakunnittain kuntien kuljetuskustannusten jakautuminen hallintokunnittain vuonna 2015. Avoimen joukkoliikenteen menoiksi on katsottu kuntien hankkimat liikennepalvelut sekä mahdollinen lipputuki. Lipputuki vähenee siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyessä, koska markkinaehtoiseen liikenteeseen ei ole mahdollista maksaa lipputukea. Matkahuolto on myös lopettanut seutulippuja osalla yhteysvälejä ennen siirtymäajan sopimusten päättymistä. Koululaisten matkaliput sisältyvät opetustoimen kuljetuskustannuksiin.





**Kuvat 13-15.** Kuntien kuljetuskustannukset maakunnittain ja kunnittain vuonna 2015. Lähde: Kuntien valtakunnalliseen liikennelupajärjestelmään (VALLU) ilmoittamat tiedot. Kustannukset on esitetty siltä osin ja sellaisena kun kunnat ovat toimittaneet tietoja.

Yhteishankinnalla tarkoitetaan menettelyä, jossa ELY-keskus ja kunnat rahoittavat yhdessä ELY-keskuksen tarjouskilpailussa mukana olevia liikennehankintoja. Kustannustenjaosta on Pohjois-Savossa sovittu etukäteen niin, että kahden vuoden siirtymäajan jälkeen vuonna 2018 kuntien rahoitusosuus aluettaan palvelevat ELY-keskuksen joukkoliikenteestä on 20 %.

Taulukossa 7 on esitetty yhteenveto kuntien rahoitusosuuksista. Luvuissa ovat mukana myös mahdolliset kunnan sisäisten vuorojen kustannukset.

**Taulukko 7. Kuntien rahoitusosuus yhteishankinnoista ajokaudella 2017-2018.**

<b>POHJOIS-SAVO</b>	<b>€</b>	<b>%</b>	<b>POHJOIS-KARJALA</b>	<b>€</b>	<b>%</b>	<b>ETELÄ-SAVO</b>	<b>€</b>	<b>%</b>
Iisalmi*	23 478	11	Ilomantsi*	14 105	4	Enonkoski	3 415	2
Kaavi*	20 737	9	Joensuu*	194 029	51	Heinävesi	5 012	3
Keitele	3 084	1	Juuka	5 214	1	Hirvensalmi	3 370	2
Kiuruvesi	2 050	1	Kitee*	16 270	4	Juva	3 986	2
Kuopio*	73 468	33	Kontiolahti	11 639	3	Joroinen	2 933	2
Lapinlahti*	10 458	5	Lieksa*	70 615	18	Kangasniemi	6 315	3
Leppävirta	1 320	1	Liperi	9 982	3	Mikkeli*	82 703	45
Pielavesi*	26 954	12	Nurmes*	23 849	6	Mäntyharju	0	0
Rautalampi	1 467	1	Outokumpu	1 224	0	Pertunmaa	5 915	3
Rautavaara	2 695	1	Polvijärvi	4 450	1	Pieksämäki	23 520	13
Siilinjärvi	10 531	5	Rääkkylä*	14 124	4	Puumala	4 032	2
Suonenjoki	3 667	2	Tohmajärvi	10 675	3	Rantasalmi	4 474	2
Sonkajärvi	2 725	1	Valtimo	5 662	1	Savonlinna	29 670	16
Tervo	3 357	2	Yhteensä	381 838	100	Sulkava	9 936	5
Tuusniemi	3 011	1				Yhteensä	185 280	100
Varkaus	16 686	8						
Vesanto	3 357	2						
Vieremä*	10 613	5						
Yhteensä	219 657	100						

\* Summassa mukana ELY-keskuksen liikenteen lisäksi myös kunnan sisäistä liikennettä (poislukien paikallisliikenne).

## 2.3 Aiemman palvelutasotavoitteen toteutuminen

Pohjois-Savon ELY-keskus määritteli palvelutasotavoitteet vuonna 2013. Palvelutasomääritys on ohjannut liikenteen hankintaa ja palvelutasotavoitteet on pääosin pystytty toteuttamaan vuoden 2013 suunnitelman mukaisesti.

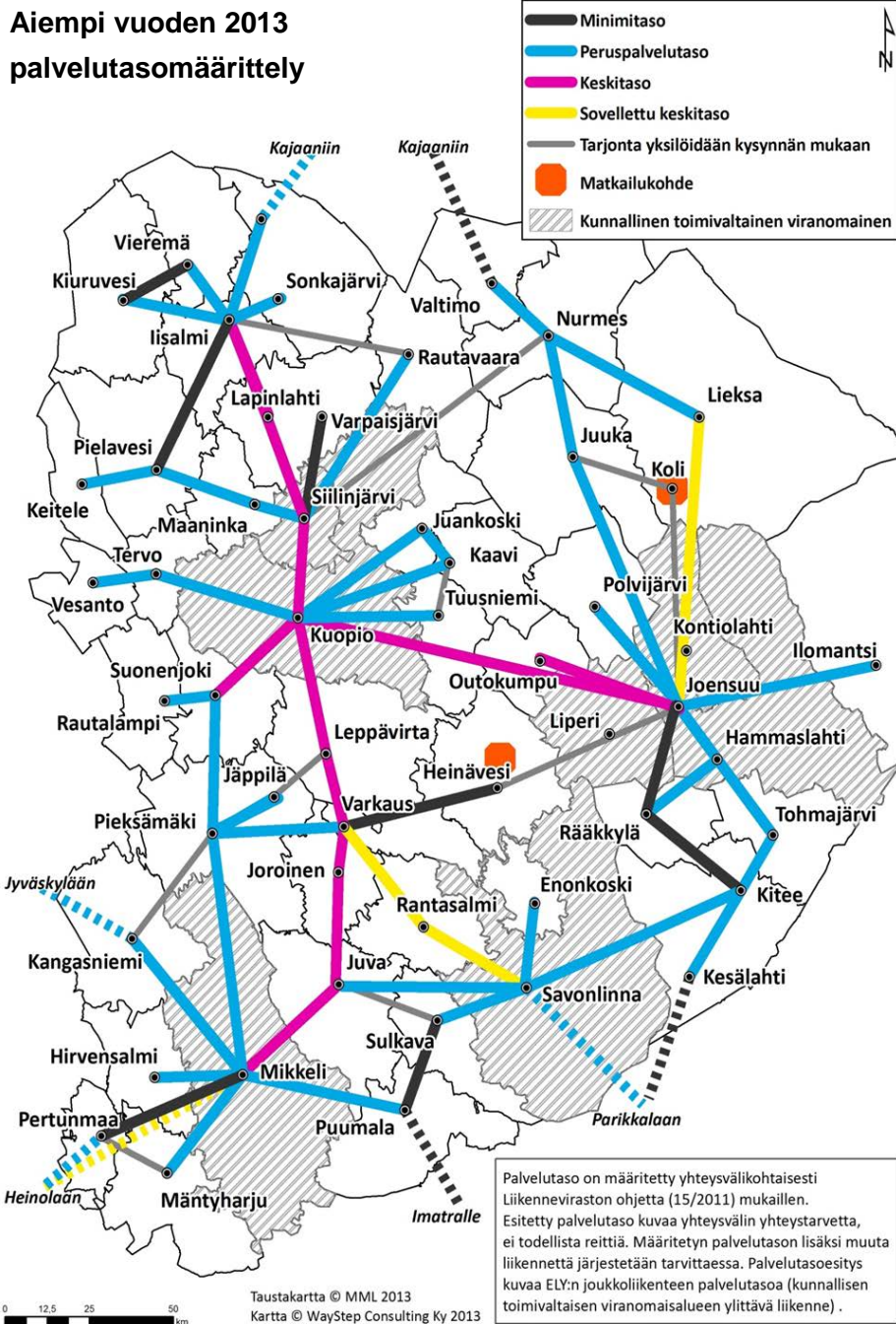
Edellinen palvelutasomääritys vuodelta 2013 toteutuu talviliikenteessä pääosin Pohjois-Savossa ja Mikkelin seudulla sekä Pohjois-Karjalassa. Savonlinnan seudulla palvelutasotavoite on selvästi nykytasoa korkeampi.

Kuopion seudulla vuonna 2013 asetettu palvelutaso toteutui pääosin lukuunottamatta Keiteleen ja Rautavaaran yhteyksiä Kuopioon. Keski-Savossa puutteita suhteessa asetettuihin palvelutasotavoitteisiin oli Varkauden ja Savonlinnan sekä Varkauden ja Heinäveden välillä. Ylä-Savossa palvelutaso pääosin toteutui lukuunottamatta yhteysväliä Kiuruvesi-Vieremä.

Savonlinnan seudulla puutteita suhteessa asetettuihin tavoitteisiin todettiin Enonkosken ja Savonlinnan, Sulkavan ja Savonlinnan sekä Varkauden (Rantasalmen) ja Savonlinnan välillä. Mikkelin seudulla palvelutaso toteutui muuten suunnilleen tavoitteiden mukaisesti paitsi Pertunmaa-Mikkeli -yhteysväliillä.

Joensuun seudulla ja Pielisen Karjalassa palvelutasotavoitteet pääosin toteutuivat lukuunottamatta Rääkkylän ja Kiteen sekä Rääkkylän ja Joensuun välisiä yhteyksiä.

Todettuja palvelutasopuutteita tarkastellaan uudessa palvelutasomäärityksessä pohtien, onko palvelutasotavoite asetettu edellisessä suunnitelmassa liian korkealle vai onko yhteysvälin tarjontaa tarpeen kysynnän ja liikkumistarpeitten valossa lisätä.



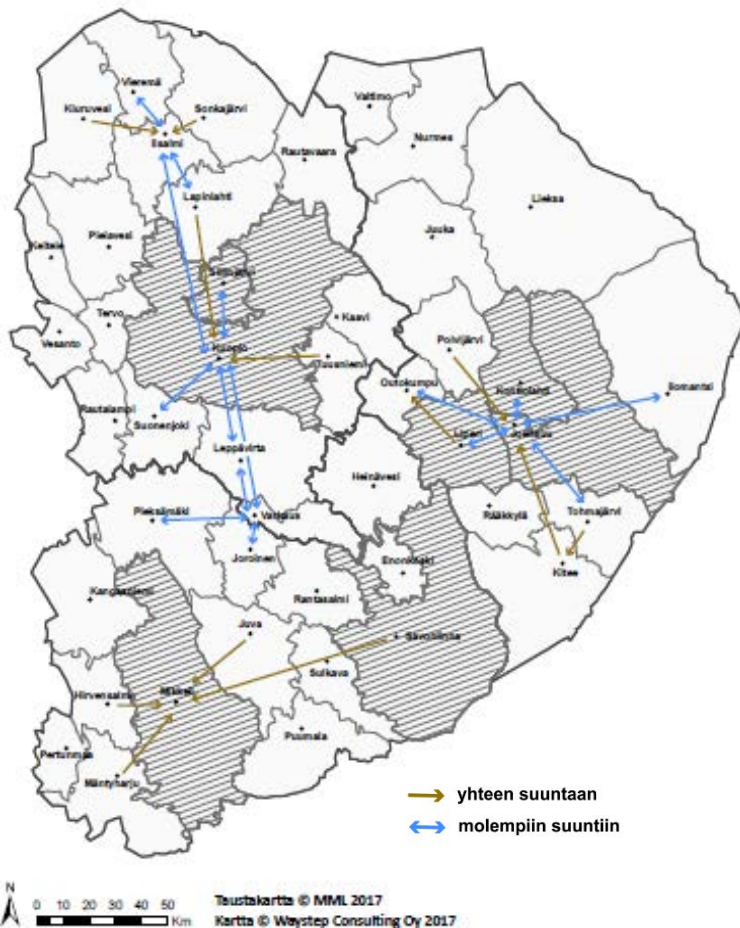
**Kuva 16.** Vuonna 2013 vahvistettu joukkoliikenteen palvelutasotavoite. Huom! Palvelutasoluokat ovat muuttuneet vuonna 2015. Kuvassa esitetään vanhan palvelutaso-ohjeen mukainen luokittelu.

# 3. Kehittämistarpeet

## 3.1 Palvelutason kehittämistarpeet

Palvelutason kehittämistarpeita on selvitetty kuntiin suunnatulla kyselytutkimuksella sekä kolmessa maakunnassa järjestetyissä työpajoissa. Haasteena kehittämistarpeiden määrittelyssä ovat pienet matkustajavirratt. Liikku mistarpeita kuntien välillä on runsaasti, mutta toisaalta usealla yhteysvä lillä on kuitenkin kyse yksittäisten matkustajien tarpeista, ja joukkoliikenteelle on vaikeaa löytää riittävää kysyntää. Toisen haasteen muodostaa se, että kaikilta osin tietoa sosiaalitoimen matkojen suuntautumisesta jatkossa ei ole vielä käytössä.

Pääosin palvelutasoa koskevat kuntien odotukset liittyvät nykytilanteen säilyttämiseen. Yhtälö on usealla yhteysvä lillä haastava, koska matkustajamäärät ja lipputulot ovat vähentyneet, ja kunnat ja ELY-keskus eivät pysty lisäämään joukkoliikenteen rahoitusta



Merkittäviä muutostarpeita aiheutuu uusista sote-alueista, eivätkä muutokset vielä ole kaikilta osin tiedossa. Esimerkiksi aluesairaaloissa lakkaava leikkaustoiminta ja leikkausten keskitäminen isompiin yksiköihin, voi muuttaa jatkossa työmatkojen suuntautumista.

Heinävesi kuuluu jatkossa Pohjois-Karjalan maakuntaan ja hakee mm. sote-palvelut Pohjois-Karjalan Siun Sotesta. Matkustustarpeet tulevat painottumaan ainakin jossain määrin Joensuun suuntaan. Merkittävä muutos on opettajankoulutuksen päätyminen Savonlinnassa vuonna 2018. Koulutus siirtyy Joensuuhun ja opiskelijoita poistuu Savonlinnasta yli 800 ja työpaikkoja noin sata. Muutos lisää kysyntää Savonlinnan ja Joensuun välillä.

**Kuva 17.** Yhteysvä lilt, joilla vähintään turvataan työssäkäyntiyhteydet (yli 200 pendelöijää/suunta)

Selkeä havainto kuntakohtaisissa tarkasteluissa on, että matkustustarpeet eivät vähene samassa suhteessa väestön vähenemisen kanssa. Maaseudulla tarvitaan jatkossakin joukkoliikennettä, ja tämän vuoksi yhteysvä llien viimeiset vuorot pyritään säilyttämään, vaikka kysyntä olisi vähäistä.

### 3.1.1 Pohjois-Savo

Työssäkäyntiliikenteen näkökulmasta suurimmat matkavirrat sijoittuvat valtatie 5 suuntaisesti. Eniten työssäkäyntiä on Leppävirralta Kuopioon ja Varkauteen sekä Joroisista Varkauteen, mikä osaltaan vaikuttaa valtatie 5 joukkoliikennetarpeeseen.

Työssäkäynti on vilkasta myös Suonenjoen ja Kuopion välillä, jossa tarvitaan työssäkäyntiyhteydet molempiin suuntiin. Yhteysväleillä on myös runsaasti opiskelijoiden matkustusta ja osa vuoroista on ruuhkaisia. Palvelutasoa tulisi parantaa iltayhteydellä Kuopiosta Suonenjoelle linja-autolla ja aamulla junayhteydellä Suonenjoelta Kuopioon.

Opiskelijoiden matkojen tärkein kohde on Kuopio, johon tarvitaan opiskelua palvelevat yhteydet kaikista tulosuunnista. Samoja seudullisia vuoroja pystytään hyödyntämään Kuopion sisäisissä koulukuljetuksissa. Vähintään asiointia palvelevat yhteydet Kuopioon tarvitaan kaikista Pohjois-Savon kunnista joko suorina tai vaihdollisina yhteyksinä.

Siilinjärven Toivalaan on muodostunut merkittävä toisen asteen koulutuskeskittymä. Opiskelua palvelevat yhteydet tulee järjestää matkustustarpeita vastaavasti kaikista tulosuunnista.

Kaavilta koulumatkat suuntautuvat jatkossa Juankosken sijaan Tuusniemelle. Tarve yhteyksille Juankosken suuntaan vähenee ja Kaavin ja Tuusniemen välille voi tulla uusia yhteystarpeita. Tällä voi olla vaikutusta myös Kaavin Kuopion yhteyksien järjestämiseen.

Ylä-Savossa työssäkäyntikeskittymä Iisalmen lisäksi on Vieremällä, mutta teollisuuden työpaikkoja on vaikea palvella joukkoliikenteellä. Esimerkiksi Kiuruvedeltä liikennöitävälle yhteydelle tuskin löytyy riittävää kysyntää. Alueella olisi selkeä tarve toteuttaa työpaikkaliikkumisen suunnitelma ja yritykset voisivat yhteistyössä kuntien kanssa toteuttaa tarvittavat julkisen liikenteen yhteydet. Kaikista naapurikunnista tarvitaan opiskelua, työssäkäyntiä ja asiointia palvelevat yhteydet Iisalmeen. Myös Lapinlahden Varpaisjärveltä on tarpeita päivittäiselle yhteydelle Iisalmeen ja Kuopioon. Opiskelijoilla on matkustustarpeita myös Vieremän suuntaan lukion erityiskursseille ja aamulla tarvittaisiin suora yhteys Iisalimesta Vieremälle.

Keski-Savossa matkustustarpeisiin tulee muutoksia. Heinäveden matkustustarpeet ovat yhä enemmän Joensuun suuntaan, kun kunta siirtyy Pohjois-Karjalaan. Joroinen siirtyy Etelä-Savosta Pohjois-Savoon. Joroisista työssäkäyntiliikenne suuntautuu Varkauteen, ja asiointiliikenne mm. Pieksämäelle.

Varkaudessa ollaan siirtymässä yhden yläkoulun malliin (Waltterin koulu), jossa oppilaita on noin 850 vuosiluokilla 0-9. Myös vuonna 2019 toteutuva Joutenlahden kauppakeskushanke tulee vaikuttamaan paikallisliikenteen tarpeisiin. Varkaudessa paikallisliikenteen kehittämistoimenpiteitä ovat aikataulujen lisäys aamusta ja illasta sekä ilmainen keskipäivän paikallisliikenne koululaisille ja eläkeläisille. Lisäksi tarvitaan linjasto-muutokset uuteen kauppakeskukseen ja opiskelumatkojen keskittäminen Waltterin koululle. Uudistukset toteutuvat jo parhaillaan avautuvassa tarjouskilpailussa. Kangaslampi-Harjuranta-Varkaus yhteyksiä on tarpeen kehittää.

Opiskelijoita varten yhteyksiä tulee lisätä välille Varkaus-Joensuu (yliopisto) ja välille Heinävesi-Varkaus (ammattikoulu, AMK, lukio).

Rautalammin ja Konneveden kuntien alueelle on perustettu kansallispuisto. Kävijämäärät ovat kasvaneet voimakkaasti, ja alueelle on syntynyt uusia (sesonkiluonteisia) tarpeita matkailua palveleville yhteyksille.

### 3.1.2 Etelä-Savo

Pendelöintitietojen valossa tärkeimmät yhteysvälit ovat työmatkaliikenne Juvalta, Mäntyharjulta, Savonlinnasta ja Hirvensalmelta Mikkeliin sekä työmatkaliikenne Pieksämäen ja Varkauden välillä molempiin suuntiin. Näillä yhteysväleillä tarvitaan opiskelumatkayhteyksien lisäksi työssäkäyntiyhteydet myös kesällä.

Savonlinna-Juva-Mikkeli -liikenteessä tunnustetaan selkeä kehittämistarve. Yhteysväleillä matkustustarpeita aiheuttaa työssäkäynti, sote-yhteistyö, sairaalayhteistyö ja asiointi. Valtion työpaikkoja on siirtymässä Savonlinnasta Mikkeliin, mikä myös lisää matkustustarpeita.

Kunnista keskustaupunkiin suuntautuvaa joukkoliikennettä tarvitaan työssäkäyville ja opiskelijoille Mikkelin ja Savonlinnan seuduilla. Mikkelin seudulla työmatkaliikenteen yhteydet Juvan ja Mikkelin välillä ovat keskeisiä. Yhteysväleillä on runsaasti vuorotarjontaa, mutta Juvan ja Mikkelin välisiä yhteyksiä heikentää se, että markkinaehtoinen liikenne ei kaikilta osin käy Juvalla, vaan liikennöi suoraan valtatiellä 5. Yhteysväleillä on yhteensä yli 500 pendelöijää. Nykytarjonnan lisäksi tarvitaan aamuvuoro Juvalta Mikkeliin klo 7:ksi myös kesäaikaan. Tarvitaan myös vuoro iltapäivällä Mikkelistä Juvalle.

Mikkeli on tärkein ja ensisijainen asiointikohde kaikista lähikunnista, joten asiointimahdollisuudet tulee turvata ympäri vuoden. Kangasniemeltä asioidaan Mikkelin lisäksi myös Jyväskylässä.

Mikkeli-Kouvola yhteysväleillä palvelutaso on turvattava. Nyt yhteysväleillä palvelevat Mikkeli-Kouvola junat.

Savonlinnan ammattiopistosta on tullut palautetta siitä, että kuntien välisen joukkoliikenteen vuorotarjonnan on palveltava mm. opiskelijoiden päivittäisiä matkustustarpeita. Biotuoteinsinöörien koulutus alkaa Savonlinnassa vuonna 2018. Uusi opiskelumahdollisuus saattaa houkuttaa opiskelijoita muualta seutukunnasta, ja lisätä opiskeluyhteyksien tarpeita. Savonlinnan seudun kunnat kehittävät matkailua yhteistyössä ja toimivaa joukkoliikenteen vuorotarjontaa kuntien välillä tarvitaan myös tästä syystä.

Säännöllistä asiointiliikennettä tarvitaan välille Savonlinna–Varkaus. Puumalasta on asiointitarpeita Mikkelin lisäksi Sulkavalle, Savonlinnaan tai Imatralle. Tavoitteena on nykyisten yhteyksien säilyttäminen.

Savonlinna-Rantasalmi yhteysväleillä markkinaehtoisen liikenteen aikataulut eivät kaikilta osin palvele työssäkäyntiä ja opiskelutarpeita ja liikennöintiäaikoja tulisi pystyä muuttamaan opiskelijoiden tarpeita vastaaviksi. Savonlinnasta Enonkoskelle tarvitaan opiskelijoita ja työssäkävijöitä palveleva yhteys klo 16 jälkeen. (Yhteys järjestettiin jo suunnittelun aikana.)

Pieksämäki on pääosin oma asiointi- ja työssäkäyntialueensa, mutta jatkossa matkustustarpeitten odotetaan kasvavan uuden sote-alueen myötä Varkauden lisäksi myös Mikkelin ja Savonlinnan suuntiin. Pieksämäki-Mikkeli -yhteysvälille tarvitaan mahdollisesti jatkossa suorina nopeita yhteyksiä. Pieksämäellä Savon kehitysvammahuollosta vastaavan Vaalijalan kuntayhtymän tulevaisuuden ratkaisut voivat lisätä huomattavasti Pieksämäen paikallisliikenteen palvelutarpeita.

Junaliikenne vapautetaan kilpailulle. Kunnissa uhkakuvana on tunnustettu vähäisen kysynnän junavuorojen lakkaaminen. Joukkoliikennettä linja-autoilla hoidettuna tarvitaan Savonlinna-Punkaharju-Parikkala välillä.

### 3.1.3 Pohjois-Karjala

Tärkeintä on suurimpia pendelöintivirtoja palvelevien työssäkäyntiyhteyksien turvaaminen Joensuuhun. Pendelöintitietojen valossa Polvijärvi-Joensuu, Outokumpu-Joensuu, Tohmajärvi-Joensuu, Kitee-Joensuu ja

Ilomantsi-Joensuu ovat tärkeimmät kehitettävät yhteysvälit. Työmatkojen tarve on molemmin suuntainen Joensuun ja Tohmajärven, Joensuun ja Outokummun sekä Joensuun ja Ilomantsin välillä. Myös Liperistä Outokumpuun on pendelöijä yli 200 henkilöä.

Outokumpu-Joensuu välillä on potentiaalia matkustamisen lisäämiseen. Yhteysväliä tarvitaan opiskelijoita, työssäkäyntiä ja asiointia palvelevat vuorot ja liikennetarjontaa myös iltaisin. Myös Outokummun ja Liperin välillä on matkustustarpeita mm. työmatkoihin ja sotepalveluihin liittyen.

Kaikista maakunnan kunnista tulee turvata vähintään asiointiin mahdollistavat yhteydet Joensuuhun.

Kuopio-Joensuu -yhteysväliä tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen käyttäjämääriä ja palvella monipuolisesti kaikkia matkustustarpeita.

Joensuu – Varkaus reitin palvelutason tulisi olla korkeampi kaikkein yhteysvälin kuntien (Liperi, Varkaus, Heinävesi) mukaan. Yhteysväliä on 2. ja 3. asteen opiskelijoiden matkustustarpeita molempiin suuntiin sekä Heinävedeltä Joensuun suuntaan asiointimatkatarpeita. Tarjontaa tarvitaan molemmille reiteille sekä Karvion että Heinäveden kautta. Joensuun näkökulmasta Karvion reitti on länteen meneville ja sieltä tuleville opiskelijoille luontevampi ja nopeampi. Liperin näkökulmasta tarvitaan asiointiyhteyksiä eteläosasta ja jopa Heinävedeltä terveyskeskukseen ja Joensuuhun.

Lieksa-Joensuu ja Lieksa-Nurmes välillä kuntien näkemysten mukaan tavoitteena tulee olla palvelutason säilyttäminen ja mahdollisimman hyvä integrointi koululaiskuljetuksiin. Lieksasta on opiskelumatkatarpeita Joensuuhun. Opiskelumatkatarpeita on jonkin verran myös Nurmeksen ja Lieksan välillä. VR:n matkustajaliikenteen säilyminen Joensuu-Nurmes –välillä on tärkeää ja tarvittaessa kapasiteettia tulee lisätä kysynnän mukaiseksi.

Lieksan ja Joensuun välisen liikenteen kysyntää lisää Joensuun toimivalta-alueella tapahtuva Uimaharjun ja Enon sekä Joensuun välinen matkustus.

Kolin ja Lieksan sekä Kolin ja Juuan välille tarvitaan asiointia ja matkailua palvelevaa liikennettä, mutta kysyntä voi olla säännölliselle joukkoliikenteelle liian vähäistä. Liikenteen järjestämistapa on jatkossa mietittävä. Ratkaisuna voi olla syöttöyhteydet/vaihdolliset yhteydet tai esimerkiksi kimpakyytiratkaisu. Kolin ja Joensuun välille tarvitaan asiointia ja matkailua palvelevaa aikataulutettua joukkoliikennettä. Lieksassa käy opiskelijoita myös Kuhmosta, ja näillä opiskelijoilla olisi tarve viikonloppuyhteydelle.

Kiteeltä tarvittaisiin työssäkäynnin mahdollistava suora, nopeampi bussiyhteys Joensuuhun. Kiteellä kunnan sisäisessä opiskelu- ja asiointiliikenteessä yhteydet Kesälahden ja Kiteen välillä ovat tärkeitä. Rääkkylän ja Kiteen välillä on lukiolaisten ja ammattikoululaisten matkustustarpeita, mistä syystä kouluaikoja palvelevat vuorot ovat välttämättömiä. Kesäaikaan tarvitaan vähintään asiointiyhteys Rääkkylästä Kiteelle. Rääkkylän ja Joensuun välille tarvitaan toimiva yhteys aamulla. Nyt vaihto Hammaslahdessa Rääkkylään tulevaan linja-autoon ei onnistu noin 5 min. aikataulueron takia.

Valtimolta tarvitaan perusyhteydet Nurmekseen ja Kuopioon. Myös Valtimo-Kajaani välillä liikennepalveluiden tulisi säilyä.

## 3.2 Palvelutason sopeuttaminen kysyntää vastaavaksi

Hankintakriteerit-työssä asetettiin tavoitteeksi, että liikennepalveluja järjestetään vain, jos niille on kysyntää. Kysyntärajana ELY-liikenteessä sovittiin pidettävän keskimääräistä lipputuloa, jonka on oltava yli 0,40 €/km.



Vuorot, joiden keskimääräiset tulot jäävät tätä alhaisemmaksi todennäköisesti karsitaan. Periaatteena on, että liikennettä ei hankita, jos ei ole matkustusta. Kuitenkin huolimatta siitä, että kysyntä on vähäistä, pyritään turvaamaan viimeiset yhteydet kuntakeskuksista keskuskaupunkiin ja säilyttämään joukkoliikenteen verkon laajuus.

Vuonna 2018 päättyvien sopimusten joukossa on useita vuoroja, joissa lipputulot jäävät alle tavoitteen. Pääosin kyse on siitä, että sopimuskokonaisuuksissa on mukana muutamia heikkoja vuoroja, jotka usein ovat välttämättömiä autokierron takia. Joillakin yhteysväleillä kuitenkin kaikki tai lähes kaikki sopimusliikenteen vuorot jäävät kysynnältään alle tavoitteen.

Heikon kysynnän liikennettä on yleisesti erityisesti lauantaisin, joten tarve lauantaivuoroille tulee tarkkaan miettiä.

### 3.3 Kuntien näkemyksiä muista kehittämistarpeista

Kuntien näkemysten mukaan tärkeimmät kehittämiskohteet ovat tiedottaminen ja lippujärjestelmä. Myös Waltti-kortin seurantatutkimuksen yhteydessä keväällä 2017 tehdyssä asiakaskyselyssä samat asiat nousivat esille. Seuraavassa on listattu liikennetarjonnan kehittämisen ohella tunnistetut tärkeimmät kehittämistoimet. Asiat ovat pääosin sellaisia, että niiden toteutumiseen Pohjois-Savon ELY-keskus ei pysty vaikuttamaan.

#### 1. Tiedottamisen selkeyttäminen

Tarvitaan yhteinen aikataulupalvelu, josta saa riittävät tiedot eri kulkutapojen yhdistelyyn. Tavoitteena on reaaliaikainen infojärjestelmä, nykyaikainen reittiopas ja avoin alusta uusille liikkumispalveluille. Uuden liikennepalvelulain myötä avautuvien tarjonnan rajapintojen kautta tulisi löytää yksityisiä palveluntarjoajia koostamaan kattavaa matkustajainformaatiota yleiseen käyttöön.

#### 2. Lippujärjestelmien yhteentoimivuus

Lippujärjestelmien yhteentoimivuus on suurin haaste kuntien välisessä liikenteessä. Tarvittaisiin yhteensopiva maksujärjestelmä, koska työmatkalaiset eivät halua hankkia ja käyttää useita erilaisia kortteja matkustamiseen. Ongelma on suurin yhteysväleillä, joilla on sekä markkinaehtoista että sopimusliikennettä ja hyvä liikennepalveluiden tarjonta. Jatkossa tavoitteeksi asetetaan, että vähintään tärkeimmillä työssäkäyntiyhteyksillä tulee kelvata sama lippu aamulla ja paluumatkalla iltapäivällä.

#### 3. Lipun hankkimisen helppous

Liput tulisi olla hankittavista joko internetistä tai lipunmyyntipisteitä tarvitaan lisää.

#### 4. Vuorojen pysyvyys

Haasteeksi on tunnistettu se, että ei voida luottaa vuorotarjonnan säilymiseen. Markkinaehtoisessa liikenteessä muutokset voivat olla nopeita. Jatkossa osa rahoituksesta jouduttaneen varaamaan hankintoihin, joita joudutaan mahdollisesti tekemään nopealla aikataululla markkinaehtoisen liikenteen muutosten vuoksi.

## 5. Mediakirjoittelu

Tavoitteena on aikaansaada positiivista lehdistökirjoitteluja ja uutisia olevista liikennepalveluista, ei heikennyksistä.

## 6. Yhteistyötavat

Matkojen yhdistelyä ja kutsuohjattua liikennettä tulee kehittää kuntien yhteistyönä. Henkilökuljetusten yhdisteleminen (koulu /asiointi/ työmatkat/ sote) on myös kuntarajat ylittävä yhteistyökysymys. Eri toimijoiden yhteistyötä kannattaa tehdä kysynnän kartoittamisessa ja yhteishankinnoissa.

Yhteistyön kehittämistä kuntien näkemysten mukaan on laajemmin esitetty luvussa 7.

## 7. Pysäkkien ja terminaalien kehittäminen

Kuntien tärkeimmän/tärkeimpien keskus pysäkkien ja linja-autoasemien tai odotustilojen kehittäminen tulee olla tavoitteena.

# 3.4 Uudet liikkumispalvelut

Itä-Suomeen toivotaan syntyvän uusia markkinaehtoisia liikkumispalveluja täydentämään ja korvaamaan perinteistä joukkoliikennettä ja sujuvoittamaan julkisen liikenteen matkaketjuja. Uudet palvelut voivat olla esimerkiksi jakamispalveluja (kimpakyytejä tai -kuljetuksia, yhteiskäyttöautoja- tai pyöriä tai yhteisomistus-autoja), liikkumisen, jakamisen ja kuljettamisen palveluita (kutsuliikennettä, uusia palveluliikenteen muotoja, Liikkuminen palveluna -palvelupaketteja) tai liikkumisen ohjauksen palveluita kuten työpaikkojen liikkumissuunnitelmat.

Julkisen vallan keskeisenä roolina olisi tarjota tietoa matkustustarpeista ja -potentiaalista palveluiden tuottajalle sekä muilla keinoin edesauttaa markkinaehtoisten palveluiden syntyä. Julkisen vallan tehtävänä olisi edelleen vastata peruspalvelutasoisesta joukkoliikenteestä sekä lakisääteisistä ryhmä- ja erilliskuljetuksista, mutta osaltaan uudet palvelut saattaisivat vähentää näiden järjestämistarvetta.

Palvelutasotyön yhteydessä tehdyn kyselytutkimuksen mukaan julkinen valta voisi kuntien näkemysten mukaan edesauttaa uusien liikkumispalveluiden syntyä.

ELY-keskus voisi tarjota kunnille tukea erilaisten ratkaisujen etsimiseen ja uusien liikennepalveluiden järjestämiseen sekä antaa kunnille asiantuntijatukea uusien palveluiden kehittämisessä. Kunnat toivovat ELY-keskukselta myös tarjonnan koordinoitua yli kuntarajojen, asiantuntemusta liikennevirtojen kehittämiseen sekä tiedonvälitystä ja oppia muista maakunnista. ELY-keskukselta toivotaan myös avustuksia erilaisille koekieluille.

Kunnat voisivat osallistua suunnitteluun, tarvekartoitukseen ja rahoitukseen sekä toimia aktiivisesti ideoinnissa ja työryhmissä. Kuntien tulisi seurata kehitystä ja olla valmiina neuvottelemaan myös uusista joukkoliikenteen muodoista sekä osallistua tiedottamiseen ja olla mukana nettipohjaisten palveluiden kehittämisessä.

# 4 Palvelutasoehdotus

## 4.1 Liikennetarjonnan palvelutasotavoitteet

Palvelutason määrittelyssä on sovellettu Liikenneviraston palvelutaso-ohjetta (31/2015). ELY-keskusten joukkoliikenteen peruspalvelutasoluokkana on alin luokka, luokka 7, joka turvaa vain kaikista välttämättömmät koulu-, työmatka- ja asiointiyhteydet. Arvioitaessa potentiaalista asiakaspohjaa ja samalla peruspalvelutasoluokan tarvetta, voidaan Liikenneviraston palvelutaso-ohjeen mukaan apuna käyttää seuraavia numeerisia kriteerejä: kunnan rajat ylittävien pendelöijien lukumäärä vähintään 250, toisessa kunnassa käyvien toisen asteen opiskelijoiden lukumäärä vähintään 25, asiointiyhteys keskuskaupunkiin taajamasta, jonka asukasluku vähintään 650 asukasta; sekä lakisääteiset kuljetukset tai keskeiset liityntäyhteydet kaukoliikenteen verkkoon muodostavat merkittävän, mieluiten todettuun matkustukseen perustuvan asiakaspotentiaalin.

Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueella Liikenneviraston palvelutaso-ohjeessa esitetyt kriteerit on katsottu liian korkeiksi, ja kriteerinä on pidetty yli 200 pendelöijän rajaa Itä-Suomen joukkoliikenteen hankintakriteerien mukaisesti. Palvelutaso on määritetty ainoastaan kuntakeskusten välisille yhteyksille. Entisiä kuntakeskuksia tai esimerkiksi matkailukohteita ei ole sisällytetty määrittelyyn, vaan niiden joukkoliikennetarjonta ratkaistaan tapauskohtaisesti.

Alueen joukkoliikenteen palvelutaso on määritetty kuntien esittämien toiveiden, liikennepalveluiden käytön ja rahoituskehityksen mukaisesti mahdollisimman realistisesti välttämättömät tarpeet huomioon ottaen. Se ei tarkoita sitä, etteikö liikennettä voitaisi hankkia yhteysväleille enemmänkin, jos hankinnasta sovitaan kuntien kanssa. Palvelutasotavoitetta ei vähäisen kysynnän vuoksi ole määritelty kaikkien kuntakeskusten välille. Perusteltujen tarpeiden esiin tullessa liikennettä voidaan hankkia muuallakin kuin kartassa näkyvillä yhteysväleillä.

Palvelutasomäärittelyssä käytetty luokitus noudattaa pääosin Liikenneviraston ohjeistusta (31/2015). Pohjois-Savon ELY-keskus on kuitenkin hieman muokannut luokitusta vastaamaan paremmin alueen tarpeita. Muokkaukset koskevat liikennöintiäaikoja ja liityntäyhteyksien tarvetta. Vähintään viikonlopun (perjantai-ilta ja sunnuntai-ilta) liityntäyhteydet on katsottu tarpeellisiksi kaikissa palvelutasoluokissa hankintakriteerit-työn mukaisesti.

Palvelutaso pyritään toteuttamaan talviarkipäivisin. Viikonloppuisin ja kesällä voidaan joustaa tavoitteiden toteutumisessa. Taulukossa on esitetty palvelutasoluokat ja määrälliset tavoitteet. Itä-Suomessa on käytetty palvelutasoluokkia V-VII. (Taulukko 8).

**Taulukko 8.** Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueella sovelletut palvelutasokriteerit

Liikenneviraston ohjeistus	Talviliikenne	Soveltamis-aika	V	VI	VII
	Liikennöinti-aika	Ma-to	7.00-18.00	7.00-/8.00-17.00	8.00-16.00
		Pe	7.00-18.00	7.00-/8.00-17.00	8.00-16.00
		La	10.00-15.00	Tarpeen mukaan	-
		Su	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	-
		Vuoroväli/vuoromäärä	Ruuhka (n. klo 7-9 ja 15-17)	≥ 1 vuoro tunnissa	3-5 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)
	Arkipäivä klo 9-14	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa			
	Arjen varhaisilta klo 18-20	-	-	-	
	Lauantaisin	1-4 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	-	
	Sunnuntaisin	0-2 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	-	
	Pohjois-Savon ELY-keskuksen täydennykset			<p>Arkipäivinä klo 7:ksi tuleva vuoro tarpeen mukaan</p> <p>Lauantain vuorojen liikennöinti-aika tarpeen mukaan</p> <p>Arkipäivinä iltavuorot ja varhaisillan vuorot tarpeen mukaan</p> <p>Arkipäivinä ja viikonloppuisin liityntäyhteys kaukoliikenteeseen tarpeen mukaan</p>	<p>Arkipäivinä iltavuorot ja varhaisillan vuorot tarpeen mukaan</p> <p>Arkipäivinä ja viikonloppuisin liityntäyhteys kaukoliikenteeseen tarpeen mukaan</p>



## 4.2 Laadulliset palvelutasotavoitteet

Laadulliset palvelutasotekijät kuvaavat matkustajan kokemia matkan palvelutasoon liittyviä ominaispiirteitä, joita ei voida täsmällisesti mitata. Liikennevirasto on palvelutaso-ohjeessaan 31/2015 määrittänyt alueellisen joukkoliikenteen laadullisille palvelutasotekijöille suosituksia. Seuraavassa taulukossa (taulukko 9) on esitetty Liikenneviraston suositteemat laadulliset palvelutasotekijät kriteereineen.

Taulukko 9. Liikenneviraston suositteemat laadulliset palvelutasotekijät kriteereineen.

Kriteeri	I	II	III	IV	V	VI	VII
Täsmällisyys/ Luotettavuus	Sitovia ajantasauspysäkkejä, häiriötiedotus				Sitovia ajantasauspysäkkejä		
Informaatio	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulunäytöt terminaaleissa ja tärkeimmillä pysäkeillä, jaettavat aikataulut, pysäkkiaikataulut		Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä		Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä		Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut
Lippujärjestelmä Kalusto	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla					Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	
Linjaston selkeys	Määritellään PSA-liikenteen kilpailutasiasiakirjoissa		Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakio minuuttiaikataulut		Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnus		Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnus tekstinä
Vaihdollisuus	Suora yhteys keskustaan tai liityntäyhteys raideliikenteeseen		Yhteys keskustaan voi olla vaihdollinen, jos vaihtoyhteys runkolinjaan		Yhteys keskuskaupunkiin voi olla vaihdollinen		
Peruskoulumatkojen vaihdollisuus Matka-aika	Yhteydet kunnan osoittamaan lähikouluun ovat joko vaihdottomia tai voivat sisältää järjestetyn vaihdon.						
	Ruuhka-aikana korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai polkupyörä kaupunkioissa)	Korkeampaa matkanopeutta tavoitellaan etuusjärjestelyille ja linjastoratkaisuilla			Ei matka-aikatavoitteita		
Infrastruktuuri	Ruuhtautumisen mukaan kaista- ja liikennevalotuisuuksia sekä pysäkkijärjestelyihin liittyviä tavoitteita				Vain pysäkkijärjestelyihin liittyviä tavoitteita		

Pohjois-Savon ELY-keskus ei tee palvelutasopäätöstä laadullisista tavoitteista, mutta koska laadullisilla tekijöillä voidaan keskeisesti vaikuttaa joukkoliikenteen houkuttelevuuteen, on seuraavassa nostettu esille muutamia, alueella keskeisiä tavoitteita.

**Informaation** tarjoaminen siirtyy jatkossa ulkoisille palveluntuottajille avoimien rajapintojen kautta. Tavoitteena on alueellisesti yhtenäinen informaatio. Kaikkien aikataulu- ja reittitietojen tulisi olla saatavissa samoilta verkkosivuilta. Sähköisen tiedottamisen lisäksi tarvittaneen edelleen paperisia aikatauluja tai muita helppoja aikataulupalveluja ainakin iäkkäämpään väestöä varten.

**Yhteentoimivat lippu- tai maksujärjestelmät** ovat tavoitteena kaikissa palvelutasoluokissa koko matkaketjulla. Yhteiskäyttöinen lippu kelpaa ainakin kaikessa PSA-liikenteessä ja vaihto-oikeus toimii eri joukkoliikennemuotojen välillä. Monipuolinen ja selkeä lippujärjestelmä on kilpailuetu. Myös lippujen hinnoittelulla on selkeä vaikutus joukkoliikenteen houkuttelevuuteen, minkä vuoksi hintatason tulee olla edullinen. Markkinaehtoisessa liikenteessä on liikenteenharjoittajien omat lipputuotteet. Mikäli liikenteenharjoittaja hyväksyy PSA-liikenteen liput asiakashinnalla (lipputulo ilman subventiota), markkinaehtoisessa liikenteessä voidaan käyttää samoja lippuja kuin PSA-liikenteessä. Uudet, kaupalliset sovellukset tulevat jatkossa tarjoamaan myös omia ratkaisujaan koko matkaketjun kattavasta maksamisesta.

**Kalustovaatimukset** määritellään PSA-liikenteen osalta aina yksityiskohtaisesti kilpailuttamisasiakirjoissa, joita pyritään yhtenäistämään joukkoliikennetoimijoiden yhteistyönä. Kalustovaatimuksissa kaupunkiliiken-

teessä vaaditaan tavallisesti matalalattiaisia busseja. Jos olosuhteet sallivat ja katsotaan tarkoituksenmukaiseksi, myös seutuliikenteessä voidaan käyttää matalalattiaista kalustoa. Liikenneturvallisuuden vuoksi kaikille matkustajille pitäisi olla istumapaikka, kun liikennöidään osuuksia, joilla nopeudet ovat korkeita. Kalustovaatimuksissa tulee mahdollisuuksien mukaan ottaa huomioon Itä-Suomen ikääntyvän väestön tarpeet ja pyrkiä lisäämään esteetöntä joukkoliikennettä/palveluliikennettä. Markkinaehtoiseen liikenteeseen ei voi asettaa kalustovaatimuksia, vaan niissä noudatetaan voimassa olevaa lainsäädäntöä.

**Infrastruktuurin palvelutasotavoitteet** vaihtelevat toimintaympäristöstä ja myös tienpitäjästä riippuen. Tavoitteena on, että matkustajille tarjotaan selkeät ja turvalliset kulkureitit ja riittävät liityntäyhteydet pysäkeille.

**Matkaketjujen** haasteena on, että yhä useammin kaukoliikenteen pysähtymispaikka on jossain muualla kuin kuntakeskuksessa. Pitkämatkainen nopea bussiliikenne liikennöi suoraan pääteitä pitkin ja kuntakeskukset sijaitsevat syrjässä reitiltä. Liikenteen nopeutumisen myötä myös pysähtymistiheys on harventunut. Liityntäyhteyksien puuttuminen taajamista etäällä sijaitseville pysäkeille heikentää joukkoliikenteen kysyntää ja käyttömahdollisuuksia. Liityntäyhteyksiä on tarpeen järjestää kutsuliikenteenä. Tähän toivotaan kylien taksien yritteliäisyyttä tai muuta uuden liikennepalvelulain mahdollistamaa palveluntarjontaa. Pohjois-Savon ELY-keskus pyrkii järjestämään mm. opiskelijoita palvelevia viikonloppuyhteyksiä rautatieasemien ja kuntakeskusten välille.

**Pysäkkien** kehittämisen haasteena on se, että kaukoliikenteessä yhä useammin pysähtymispaikka on jossain muualla kuin tarkoitusta varten rakennetulla pysäkillä. Toteuttamalla ja ylläpitämällä korkeatasoisia, oikein sijoitettuja solmupysäkkejä voidaan houkuttaa myös markkinaehtoisia liikennettä hyödyntämään virallisia solmupysäkkejä.

# 5 Osapuolet ja yhteistyö

## 5.1 Osapuolet ja niiden tehtävät

### Pohjois-Savon ELY-keskuksen joukkoliikennetehtävät

Pohjois-Savon ELY-keskus on joukkoliikennelain (869/2009) mukainen toimivaltainen viranomaisen kolmen maakunnan alueella (Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala ja Etelä-Savo) pois lukien toimivaltaisten kaupunkien ja kaupunkiseutujen alueet (Joensuu, Kuopio, Mikkeli ja Savonlinna).

ELY-keskus vastaa toimivalta-alueellaan joukkoliikenteen hankinnoista, valtionavustuksista ja kehittämiss-hankkeista. ELY-keskukset huolehtivat osaltaan joukkoliikennepalveluiden saatavuudesta ja luovat edellyt-tykset joukkoliikenteen toimivuudelle ja sujuvuudelle. ELY-keskukset määrittelevät joukkoliikenteen tavoit-teellisen palvelutason yhteistyössä alueen muiden toimijoiden kanssa, hankkivat liikennepalveluja ja myön-tävät reitti- ja kutsujoukkoliikennelupia.

ELY-keskukset hoitavat joukkoliikenteen valtionavustuksiin liittyviä tehtäviä sekä Walthi-lippu- ja maksujär-jestelmään liittyvät tehtävät.

Joukkoliikenteen tarpeet otetaan huomioon liikennejärjestelmän suunnittelussa.

### Peruskuntien joukkoliikennetehtävät

Joukkoliikenteen järjestämiseen osallistuminen on kunnille harkinnanvaraista. Kunnilla on kuitenkin lakisää-teisiä kuljetusten järjestämistehtäviä, kuten koulukuljetukset ja vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset.

## 5.2 Yhteistyön kehittäminen

### Yhteistyö kuntien välillä

Yhteistyön kehittäminen kuntien välillä nähdään tarpeelliseksi erityisesti lakisääteisissä kuljetuksissa, kunta-rajat ylittävän asiointiliikenteen suunnittelussa sekä hankinnoissa/kilpailutuksessa. Kunnat nostavat esille myös tarpeen jakaa osaamista, erityisesti sen vuoksi, että joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten tehtäviä hoidetaan kunnissa pääosin muiden tehtävien ohessa.

Kunnat näkevät, että lakisääteisten kuljetusten yhteensovittaminen nykyistä laajemmin tulee olla tavoit-teena. Käytännössä yhteistyö voi olla yhteisen kuljetusjärjestelmän rungon suunnittelua, koulujen alkamis-ja päättymisajoista sopimista ja niihin liittyvää yhteistä suunnittelua sekä yhteistyötä mm. erityiskouluihin suuntatuissa oppilasmatkoissa. Lähtökohtana tulisi olla kuntien sisäisen ja ulkoisen liikenteen suunnat ja palvelutarpeiden miettiminen niiden mukaisesti. Aikataulujen yhteensovittaminen aikaisessa vaiheessa suunnittelun pohjaksi on tärkeää.

Asiointiliikenne kuntien rajapinnassa vaatii yhteistyötä. Kuntarajalla asuva voisi mieluummin asioida esimer-kiksi naapurikirkonkylässä kuin oman kunnan kirkonkylässä. Kauppa ja terveyskeskusasiointi vaativat jat-kossa yhä enemmän yhteistyötä, koska asiakas voi valita käyttämänsä terveyskeskuksen.



Konkreettinen yhteistyökohde voi olla esimerkiksi palveluliikenne, joka voi ulottaa useamman kunnan alueelle. Samaan liikenteeseen voidaan yhdistää koululais- ja sotekuljetuksia sekä asiointiliikennettä ja muita palvelukuljetuksia. Myös työmatkaliikenteen järjestämisessä voi olla yhteistyömahdollisuuksia kuntien välillä.

Yhteistyötapaan voisivat kuntien mukaan olla joko säännölliset suunnittelukokoukset, joissa tarpeet kartoitetaan tai mahdollisesti jopa kuntien yhteiset kuljetuskoordinaattorit. Tapaamisten säännöllisyyttä pidetään tärkeänä. Yksi esille nostettu yhteistyötapa on myös yhteisen henkilöstön palkkaamisen kuntien suunnittelu- ja kehittämistehtäviin tai palvelujen osto maakunnan tai keskustaajungin henkilöstöltä seudun kunnille.

### **Yhteistyö maakuntien välillä**

Merkittävä osa matkustustarpeista suuntautuu maakuntarajojen yli. Maakunnat tekevät yhteistyötä maakuntarajat ylittävän liikenteen järjestämisessä ja pyrkivät kehittämään maakuntien välistä joukkoliikenneverkostoa siltä osin kun liikennepalveluja ei synny markkinaehtoisesti. Yhteishankinnat ja järjestelmien ylläpitoon liittyvä yhteistyö ovat keskeisiä. Mm. opiskelijoiden viikonloppumatkojen järjestäminen on selkeä maakuntien välinen yhteistyökysymys.

### **Yhteistyö ELY-keskusten ja kuntien välillä**

Kunnat kokevat, että yhteistyö ELY-keskuksen kanssa on toiminut hyvin. Yhteisiä palaverieita pidetään tärkeänä. Hyvänä yhteistyötapaan pidetään esimerkiksi sitä, että kunnille on toimitettu lista päättyvistä sopimuksista ja kunnat voivat antaa niistä lausuntonsa. Koetaan, että yhteisistä asioista pitäisi puhua vieläkin enemmän, mutta tunnustetaan, että resursseja on niukasti sekä kunnilla että ELY-keskuksella.

ELY-keskukselta toivotaan asiantuntijatukea uusien palvelujen kehittämisessä, koordinoitua useampien kuntien alueelle ulottuvassa liikenteessä sekä tietoa uusista innovaatioista. ELY-keskuksella nähdään olevan tärkeä rooli joukkoliikennepalvelujen yhteishankinnoissa ja lippuyhteistyössä. Kunnat toivovat, että valtiopääpäätökset syntyisivät nopeammalla aikataululla.

Kuntien toiveena on, että ELY-keskus kiinnittää erityistä huomiota muutospäätösten tiedonkulkuun kunnille.

Aikataulujen saatavuuden ja kattavuuden parantaminen on keskeinen haaste. Myös tähän toivotaan ELY-keskuksen panostusta.

Yhteishankintoihin osallistuvat kunnat toivovat, että saisivat ELY-keskukselta ajantasaista tietoa kuntalaisten matkustuksesta, ja pystyisivät päättämään todellisen tiedon pohjalta kunnan harkintaan kuuluvasta panostuksesta joukkoliikenteen rahoittamiseen.

ELY-keskusten toiminta päättyy 2019 ja jatkossa yhteistyötä tulee kehittää kuntien välillä ja maakunnan kanssa.

### **Yhteistyö liikenteenharjoittajien kanssa**

Useassa kunnassa todetaan, että yhteistyö liikenteenharjoittajien kanssa toimii tällä hetkellä erittäin hyvin. Liikenteenharjoittajien asiantuntemuksen hyödyntäminen koetaan tärkeäksi. Nähdään, että jos ollaan avoimia reittien suunnittelussa ja kuullaan kaikkia osapuolia, ei voi tulla kuin hyvin kaikkia osapuolia palvelevia ratkaisuja. Yhteistyö vaatii kuitenkin paljon aikaa ja aktiivisuutta. ELY-keskuksen liikenteen ollessa kyseessä myös ELY-keskuksen tulee kuntien ja liikenteenharjoittajien ohella olla keskusteluissa mukana.

Hankintoja suoritettaessa pitäisi tilaajan tehdä markkinakartoitusta ja keskustella liikennöitsijöiden kanssa. Joissain kunnissa on järjestetty keskustelutilaisuuksia kilpailutuksista ennen liikenteen kilpailuttamista. Näistä on koettu saatavan hyvää käytännön informaatiota kilpailutuksiin esimerkiksi reittien tieosuuksien kunnosta. Liikennöitsijöiden kanssa on syytä keskustella esimerkiksi laite- ja kalustovaatimuksista ja mahdollisuuksista.

Yrityksille "räätälöinti" on kuitenkin kielletty, joten yhdessä kehittäminen koetaan jossain määrin haastavaksi etenkin jos kehittämistä rahoitetaan tai se johtaa hankintaan. Yhteisiä intressejä liikenteenharjoittajilla ja kunnilla on esimerkiksi pysäkkeihin, terminaaleihin ja aikatauluinformaatioon liittyen. Liikennöitsijät voidaan kytkeä myös aikataulusuunnitteluun mukaan.

Yhteistyö voi liittyä myös erilaisiin kampanjoihin. Markkinointia tarvitaan lisää. Yksi kunnista tullut ehdotus koski ns. markkinointipäivän järjestämistä. Yhtenä päivänä vuodessa voisi olla maakunnallinen ilmainen tai "eurolla yhteen suuntaan" -tarjous asiakkaille, jota mainostettaisiin kattavasti. Tavoitteena olisi saada ihmiset huomaamaan, että joukkoliikennettä on, ja sillä pääsee.

Säännöllinen yhteydenpito liikenteenharjoittajien kanssa koetaan tärkeäksi. Vähintään tarvitaan yhteisiä palavereita muutaman kerran vuodessa. Nähdään, että viranomaiselta vaaditaan jatkossa jatkuvaa markkina- vuoropuhelua liikenteenharjoittajien kanssa, koska markkinaehtoisen liikenteen roolin uskotaan kasvavan uuden liikennepalvelulain tultua voimaan.

# 6 Vaikutukset

## 6.1 Vaikutukset liikkumiseen

Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueella pyritään jatkossakin turvaamaan nykyisen laajuinen joukkoliikenneverkko. Määritetty palvelutaso mahdollistaa opiskelijoiden ja koululaisten matkat kuntien välillä siellä missä matkoille on kysyntää. Työssäkäynti tavallisimpina työssäkäyntiaikoina on mahdollista kuntakeskusten välillä yhteysväleillä, joilla pendelöijä on yli 200.

Kuntakeskuksista mahdollistetaan asiointi maakuntakeskuksessa joukkoliikenteellä asiointiin sopivilla aikatauluilla. Tärkeimmille junavuoroille turvataan vähintään opiskelijoiden viikonloppumatkoja palvelevat yhteydet.

Valtatiellä 5 sekä Kuopion ja Joensuun välillä palvelutaso on varsin hyvä ympäri vuoden ja mahdollistaa yleisimpien matkojen tekemisen joukkoliikenteellä. Vähäväkisissä kunnissa ja pääteiden ulkopuolella joukkoliikenne palvelee lähinnä koululaisia ja opiskelijoita. Jatkossa tarvitaan tarkempia selvityksiä opiskelijoiden matkustustarpeista, jotta joukkoliikennepalveluiden tarpeita pystytään tarkemmin arvioimaan. Muiden matkustajien julkisen liikenteen tarpeiden toivotaan jatkossa hoituvan yhteisöllisillä liikkumispalveluilla, joten ja/tai Kelan kuljetusten yhteydessä, kimpakyydeillä, taksilla tai uusilla markkinaehtoisilla palveluilla. Joukkoliikennettä ei pystytä järjestämään yksittäisiä matkoja varten.

Kaikkia kuntien esittämiä toiveita ei palvelutasoehdotuksessa ole pystytty ottamaan huomioon. Kaikkien kuntien välille ei ole vahvistettu palvelutasoa vähäisen kysynnän takia. Esimerkiksi suoria, nopeampia yhteyksiä tai matkailua palvelevia yhteyksiä ei pystytä palvelutasoehdotukseen sisällyttämään, mutta riittävän kysynnän ilmetessä yhteyksiä voidaan tarkastella tapauskohtaisesti.

## 6.2 Kustannusvaikutukset

Pohjois-Savon ELY-keskuksen palvelutasoehdotusta on laadittu ajokaudelle 2018-2019 suunnitellun rahoituskehityksen puitteissa. Joukkoliikenteen palvelutasomäärityksessä ei Liikenneviraston mukaan ole tarkoitus sopia liikenteen kustannusten jakamisesta, mutta peruslähtökohtana on, että rahoitukseen osallistuvat sekä ELY-keskus että kunnat. ELY-keskukset rahoittavat pääosin kuntarajan ylittävää joukkoliikennettä. Tavoitteena on, että samat vuorot palvelevat mahdollisuuksien mukaan niin kuntarajan ylittäviä kuin kunnan sisäisiäkin matkustustarpeita.

Kuntien maksuosuus kuntarajat ylittävästä liikenteestä on Itä-Suomessa lähtökohtaisesti 20 % ja ELY-keskuksen 80 %. Paikallisliikenteen rahoitus ELY-keskuksen toimivalta-alueen kaupungeissa jaetaan tasan kunnan ja ELY-keskuksen välille. Kunnat ja ELY-keskus ovat yhdessä tukeneet siirtymäajan liikennettä seutulipputuella. Kuntien osuus seutulippusubventiosta vuonna 2015 oli noin 310 000 euroa Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueella. Seutulippujen loppuminen vapauttaa kunnilta tätä rahoitusta liikenteen hankintaan ja ELY-liikenteen Waltti -lippujen asiakashintojen alennuksiin.

Kustannusten jakoperusteet kuntien välillä on ratkaistu sopimalla. Jatkossa kun seurantatiedot paranevat, yksi selkeä malli olisi jakaa kustannuksia kunnittain toteutuneen matkustuksen perusteella.

# Lähteet

Itä-Suomen liikennestrategia. Itä-Suomen elinkeinoelämän ja asukkaiden tarpeita palveleva uuden sukupolven liikennejärjestelmä.(2017)

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely. Liikenneviraston ohjeita 31/2015.

Liikenneviraston JUKU-palvelu. <https://juku.liikennevirasto.fi/> (2017)

Matka.fi -reittiopas (Syyskuu 2017)

Opetushallinnon tilastopalvelu Vipunen (2017). <https://vipunen.fi/fi-fi>

Pohjois-Savon ELY-keskuksen joukkoliikenteen hankintastrategia (2015)

Valtakunnallinen liikenneluparekisteri Vallu (2017)

# Liitteet

*Taulukko. Ammatillisen koulutuksen oppilaitokset ja opiskelijat 2017 (Tietolähde: opetushallinnon ja Tilastokeskuksen tietopalvelusopimuksen aineisto). Taulukko korjattu 25.1.2019.*

	Opiskelijat
<b>Etelä-Savo</b>	
Itä-Karjalan kansanopisto	79
Tanhuvaaran urheiluopisto	73
Suomen nuoriso-opisto	108
Bovallius-ammattiopisto	342
Etelä-Savon ammattiopisto	3 273
S:linnan ammatti- ja aikuisop.	2 227
<b>Pohjois-Savo</b>	
Kuopion konservatorio	64
Pohjois-Savon opisto	64
Ingmanin käsi- ja taidet.oppil	244
Kuopion talouskoulu	116
Pelastusopisto	247
Portaanpään kr. opisto	135
Savon ammatti- ja aikuisopisto	7 715
Ylä-Savon ammattiopisto	1 795
<b>Pohjois-Karjala</b>	
Joensuun konservatorio	73
Kiteen Ev. Kansanopisto	37
Lieksan kristillinen opisto	11
Itä-Suomen liikuntaopisto	122
P-K:n amm.opisto Kitee	223
P-K:n amm.opisto Nurmes	216
P-K:n amm.opisto Valtimo	213
Pohjois-Karjalan opisto	103
P-K:n amm.opisto Lieksa	306
P-K:n amm.opisto Outokumpu	549
P-K:n Aikuisopisto	2 258
P-K:n amm.opisto Joensuu palv.	1 269
P-K:n amm.opisto Joensuu tk/ku	1 415
<b>Yht.</b>	<b>23 277</b>

Taulukko. Lukiot ja opiskelijat 2017 (Tietolähde: opetushallinnon ja Tilastokeskuksen tietopalvelusopimuksen aineisto). Taulukko korjattu 25.1.2019.

	Oppilaitoksia	Opiskelijat
<b>Etelä-Savo</b>	<b>12</b>	<b>2 198</b>
Heinäveden lukio		26
Joroisten lukio		77
Juvan lukio		97
Kangasniemen lukio		77
Mikkelin etä- ja aikuislukio		26
Mikkelin lukio		714
Mäntyharjun lukio		125
Pieksämäen lukio		223
Rantasalmen lukio		67
Savonlinnan lyseon lukio		462
Savonlinnan taidelukio		265
Sulkavan lukio		39
<b>Pohjois-Savo</b>	<b>20</b>	<b>4 421</b>
Iisalmen lyseo		343
Kiuruveden lukio		144
Juankosken lukio		64
Kallaveden lukio/Kuopion aik.I		680
Kuopion klassillinen lukio		632
Kuopion lyseon lukio		472
Kuopion taidelukio Lumit		578
Nilsin lukio		118
Lapinlahden Lukio,Kuvataideluk		205
Leppävirran lukio		110
Pielaveden lukio		70
Rautalammin lukio		90
Rautavaaran lukio		17
Siilinjärven lukio		310
Sonkajärven lukio		52
Suonenjoen lukio		85
Tuusniemen lukio		47
Varkauden lukio		305
Vesannon yhtenäisk. lukio		58
Vieremän lukio		41
<b>Pohjois-Karjala</b>	<b>12</b>	<b>2 315</b>
Ilomantsin lukio		36
Joensuun lyseon lukio		686
Joensuun yhteiskoulun lukio		645
Pyhäselän lukio		74
Juuan lukio		39
Kiteen lukio		143
Kontiolahden lukio		245
Lieksan lukio		120
Nurmeksien lukio		111
Outokummun lukio		83
Polvijärven lukio		70
Tohmajärven lukio		63
<b>Yhteensä</b>	<b>44</b>	<b>8 934</b>

# Työssäkäyntiilkiikenne Pohjois-Savossa v. 2015

Lähde: Tilasto keskus

Asuinkunta	Iisalmi	Kaavi	Keitele	Kiuruvesi	Kuopio	Lapinlahti	Leppävirta	Pielavesi	Rautalampi	Rautavaara	Sillinjärvi	Sonkajärvi	Suonenjoki	Tervo	Tuusniemi	Varkaus	Vesanto	Vieremä	Muu Suomi	Alueella työssäkäyvä työllinen työvoima	Alueella työssäkäyvä Työpaikkaomavaraisuus
<b>Työpaikan kunta</b>																					
Iisalmi	6633	1	8	302	268	482	2	79	0	6	111	362	0	2	1	6	3	279	294	8839	106,1
Kaavi	0	593	3	1	183	2	0	1	0	5	31	0	1	0	34	1	0	0	60	915	96,6
Keitele	5	0	703	3	40	2	1	115	1	0	10	1	2	18	0	0	38	0	101	1040	120,2
Kiuruvesi	155	0	4	2229	29	24	0	34	0	1	10	14	1	1	1	3	0	38	88	2632	89,2
Kuopio	257	198	30	50	40590	429	624	105	73	51	4467	27	406	161	222	264	46	13	2334	50347	105,2
Lapinlahti	218	3	0	6	194	2333	2	10	0	13	130	20	1	0	1	0	0	13	71	3015	82,9
Leppävirta	0	0	0	0	217	1	2035	0	6	1	10	1	24	3	2	314	0	0	164	2778	76,6
Pielavesi	53	1	30	7	81	8	0	1056	0	0	18	1	1	17	0	1	8	0	32	1314	87,8
Rautalampi	0	0	1	0	45	0	3	0	726	0	1	0	98	2	0	2	12	0	66	956	88,6
Rautavaara	7	1	0	4	55	19	0	0	1	358	9	1	0	0	0	1	2	1	29	488	99,0
Sillinjärvi	62	35	7	8	2437	201	29	25	3	17	3834	4	27	7	27	16	6	1	271	7017	76,9
Sonkajärvi	187	1	1	7	11	15	0	1	0	3	3	854	0	0	0	0	0	19	82	1184	83,4
Suonenjoki	2	0	0	0	254	3	20	2	142	0	18	0	1814	19	0	6	31	0	141	2452	93,0
Tervo	0	0	5	0	63	0	1	7	0	0	5	0	7	307	0	0	20	0	7	422	72,9
Tuusniemi	2	19	0	1	69	3	0	1	1	0	14	2	1	0	461	1	0	0	39	614	72,6
Varkaus	8	1	3	2	269	2	606	3	6	1	15	1	19	0	3	5807	1	1	1496	8244	112,2
Vesanto	0	0	5	0	24	0	0	2	14	0	1	0	12	26	0	0	479	0	29	592	86,0
Vieremä	442	0	2	157	17	27	0	6	0	1	11	57	1	0	0	0	0	1047	79	1847	126,4
Muu Suomi	297	94	63	174	3023	84	304	50	106	36	426	74	222	16	94	926	42	49			
<b>Alueella asuva työllinen työvoima</b>	<b>8328</b>	<b>947</b>	<b>865</b>	<b>2951</b>	<b>47869</b>	<b>3635</b>	<b>3627</b>	<b>1497</b>	<b>1079</b>	<b>493</b>	<b>9124</b>	<b>1419</b>	<b>2637</b>	<b>579</b>	<b>846</b>	<b>7348</b>	<b>688</b>	<b>1461</b>			
<b>Pohjois-Savon alueella työssäkäyvä työllinen työvoima (=työpaikat) yht.</b>																					
<b>94 696</b>																					
<b>Pohjois-Savon alueella asuva työllinen työvoima yhteensä</b>																					
<b>95 393</b>																					

\*) Työpaikkaomavaraisuus ilmaisee alueella työssäkäyvien ja alueella asuvan työllisen työvoiman välisen suhteen. Jos työpaikkaomavaraisuus on yli 100 %, on alueen työpaikkojen lukumäärä suurempi kuin alueella asuvan työllisen työvoiman määrä. Jos taas työpaikkaomavaraisuus on alle 100 %, on tilanne päinvastainen.

Alueella työssäkäyviä tarkoitetaan kaikkia tällä alueella työssäkäyviä henkilöitä riippumatta heidän asuinpaikastaan. Alueella työssäkäyvät muodostavat ns. työllisen päiväväestön, jonka määrää voidaan pitää mittarina alueen työpaikkojen määrälle.

Alueella asuvalle työlliselle työvoimalla tarkoitetaan kaikkia tällä alueella asuvia työllisiä, riippumatta siitä, missä henkilön työpaikka sijaitsee. Alueella asuva työllinen työvoima muodostaa ns. työllisen yöväestön.

Julkaisusarjan nimi ja numero <b>Raportteja 28/2018</b>				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy		Julkaisuaika Toukokuu 2018		
		Kustantaja   Julkaisija Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja   toimeksiantaja Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi <b>Joukkoliikenteen palvelutaso Itä-Suomessa 2018–2020</b>				
Tiivistelmä <p>Pohjois-Savon ELY-keskus on joukkoliikennelain 4 §:n mukaisesti laatinut ehdotuksen joukkoliikenteen tavoitteellisesta palvelutasosta Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueella vuosina 2018–2020. Palvelutasosuunnitelma on laadittu yhteistyössä alueen kuntien kanssa. Suunnittelun lähtökohdan ovat muodostaneet alueen asukkaiden liikkumistarpeet.</p> <p>Palvelutaso on Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueella määritetty hyvin realistiselle tasolle välttämättömät liikkumistarpeet huomioon ottaen. Alueella pyritään jatkossakin turvaamaan nykyisen laajuinen joukkoliikenneverkko. Valtatiellä 5 sekä Kuopion ja Joensuun välillä palvelutaso on varsin hyvä ympäri vuoden ja mahdollistaa yleisimpien matkojen tekemisen joukkoliikenteellä. Muualla määritetty palvelutaso mahdollistaa opiskelijoiden ja koululaisten joukkoliikennematkat kuntien välillä siellä missä joukkoliikenteelle on kysyntää. Työssäkäynti joukkoliikenteellä on mahdollista tavallisimpina työssäkäyntiaikoina kuntakeskusten välillä yhteysväleillä, joilla pendelöijiiä on yli 200. Kuntakeskuksista mahdollistetaan asiointi maakuntakeskuksessa joukkoliikenteellä asiointiin sopivilla aikatauluilla. Tärkeimmille junavuoroille turvataan vähintään opiskelijoiden viikonloppumatkoja palvelevat yhteydet.</p> <p>Pohjois-Savon ELY-keskuksen palvelusuoehdotus on laadittu nykyisen rahoituskehysten puitteissa. Kuntien maksuosuus kantarajat ylittävästä liikenteestä on Itä-Suomessa lähtökohtaisesti 20 % ja ELY-keskuksen 80 %.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Julkinen liikenne, joukkoliikenne, palvelutaso				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF) 978-952-314-695-2	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkojulkaisu) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-695-2	Kieli Suomi	Sivumäärä 48
Julkaisun myynti/jakaja				
Kustannuspaikka ja aika Kuopio 4.5.2018			Painotalo	



**RAPORTTEJA 28 | 2018**

**JOUKKOLIIKENTEEEN PALVELUTASO ITÄ-SUOMESSA 2018-2020**

**Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**ISBN 978-952-314-695-2 (PDF)**

**ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-314-695-2**

**[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus) | [www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)**