



Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella

Houkuttelevaa, oikea-aikaista ja resurssiviisasta joukkoliikennettä

HENRIIKA WEISTE, WAYSTEP CONSULTING OY



Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella

Houkuttelevaa, oikea-aikaista ja resurssiviisasta
joukkoliikennettä

HENRIIKA WEISTE, WAYSTEP CONSULTING OY

RAPORTTEJA 82 | 2022

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella
Houkuttelevaa, oikea-aikaista ja resurssiviisasta joukkoliikennettä

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Henriika Weiste, Waystep Consulting Oy

Kansikuva: Soile Kauttio, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus

Kartat: Henriika Weiste, Waystep Consulting Oy, Hanna Aalto, Linea Konsultit Oy

ISBN 978-952-398-105-8 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkójulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-105-8

www.doria.fi/ely-keskus

Esipuhe

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on määrittänyt toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2023–2027. Palvelutasotavoitteita on määritetty liikenteelliselle palvelutasolle, laadullisille tekijöille ja julkisen liikenteen tärkeimmille solmupisteille. ELY-keskuksen liikenteen palvelutasomääritys koskee kuntakeskusten välistä, kuntarajat ylittävää liikennettä. Palvelutasomääritys sisältää junaliikenteen sekä markkinaehtoisena ja sopimusliikenteenä järjestetyn linja-autoliikenteen.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on laatinut palvelutasotavoitteet vuorovaikutuksessa alueen kuntien kanssa. Palvelutasoesitystä varten kuntien näkemyksiä on kartoitettu kyselytutkimuksella ja jokaisessa maakunnassa on järjestetty työpaja. Palvelutasoehdotusta on käsitelty kuntien alueellisissa maakunnallisissa liikennetyöryhmissä. Kaikilta alueen kunnilta pyydettiin lisäksi asiantuntijakommentit palvelutasoesitykseen.

Työn tuloksena on kuntien välisen joukkoliikenteen liikenteelliset ja laadulliset palvelutasotavoitteet. Tavoitteet toimivat lähtökohtana Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikennehankinnoissa. Lisäksi on määritetty seurantaa varten tavoitteita tärkeimmille julkisen liikenteen solmupisteille.

Työtä ovat Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksessa ohjanneet Miika Hautala ja Valtteri Massenko. Työn konulttina toimi Waystep Consulting Oy, jossa työstä vastasi DI, KTM Henriika Weiste.

Sisällysluettelo

2	Joukkoliikennettä kannattaa kehittää	2
3	Palvelutasomäärittelyn tavoitteet, sisältö ja suunnitteluprosessi.....	3
3.1	Tavoitteet.....	3
3.2	Palvelutasomäärittelyn sisältö	3
3.3	Palvelutasomäärittelyn aikajänne ja muutokset	3
3.4	Palvelutason määrittelyprosessi.....	3
3.5	Terminologia	4
4	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus joukkoliikenteen järjestäjänä	6
4.1	Lainsäädäntö palvelutasomäärittelyn taustalla	6
4.2	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alue	6
4.3	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikennetehtävät	6
5	Toimintaympäristö	8
5.1	Asukkaat ja maankäyttö.....	8
5.2	Matkustuspotentiaalin arviointi.....	9
5.3	Rahoitus	11
6	Kehittämistarpeet.....	14
6.1	Joukkoliikenteen kehittäminen osana liikennejärjestelmää	14
6.2	Kuntien näkemyksiä joukkoliikenteen kehittämistarpeista	15
7	Liikenteen palvelutasotavoitteet.....	17
7.1	Palvelutasoluokat.....	17
7.2	Palvelutasokriteerit	17
7.3	Palvelutasotavoitteet yhteysväleittäin	18
7.4	Liikenteen palvelutasotavoitteiden toteuttaminen.....	19
8	Laadulliset tavoitteet.....	21
9	Solmupisteet ja niiden palvelutasotavoitteet.....	24
10	Liitteet	26
11	Kuvailulehti	28
12	Presentationsblad	29

1 Joukkoliikennettä kannattaa kehittää

Houkuttelevat joukkoliikenteen palvelut ovat tärkeä kuntien elinvoimaisuuden mittari. Toimivat joukkoliikenneyhteydet lisäävät oppilaitosten ja palveluiden houkuttelevuutta. Tämän vuoksi joukkoliikenteen perusyhteyksiä kannattaa kehittää myös niissä kunnissa, joissa muu joukkoliikenteen kysyntä on vähäistä. Joukkoliikenteen avulla voidaan kunnan lakisääteisiä kuljetuksia hoitaa kustannustehokkaasti. Kattava joukkoliikenneverkko tuo jatkossa mahdollisuuksia kuljetusten yhdistelylle myös hyvinvointikeskusten kuljetusten kanssa.

Polttoaineen hinnankorotukset lisäävät joukkoliikenteen kysyntää. Hyvät joukkoliikenneyhteydet lisäävät työllisyyttä ja työvoiman liikkumista. Liikenneyhteyksillä on merkitystä teollisuuden, kaupan ja palvelujen sijoittumiseen ja niiden saavutettavuuteen.

Joukkoliikenteen käyttö vähentää liikenteen energiankulutusta, haitallisia päästöjä sekä melua. Toimiva joukkoliikenne lisää alueiden turvallisuutta, viihtyisyyttä, houkuttelevuutta ja vetovoimaa.

Kun joukkoliikennepalveluita kehitetään

- kunnan oppilaitosten ja työpaikkojen houkuttelevuus paranee.
- Koulukuljetukset voidaan järjestää kustannustehokkaasti.
- läkkäät kuntalaiset pystyvät asumaan pidempään kotonaan. Kuntalaisten tarve siirtyä sosiaalitoimen asiakkaaksi voi lykkääntyä.
- Joukkoliikenne voi tarjota rungon uudenlaisten matkaketjujen ja liikkumispalveluiden syntymiselle.
- Kuntalaisille voi tarjoutua mahdollisuus autottomaan elämään.
- Liikenteen energiatehokkuus paranee ja haitalliset päästöt vähenevät.
- Kunnan elinvoimaisuus kasvaa ja imago paranee.

Jos joukkoliikenteen kehittäminen laiminlyödään

- oppilaitosten ja työpaikkojen houkuttelevuus heikkenee.
- Koulu- ja sosiaalitoimen kuljetusten järjestämiskustannukset kasvavat.
- läkkäiden kotona asumisen mahdollisuudet heikkenevät.
- Haitalliset liikenteen päästöt kasvavat.
- Kuntalaisten arki hankaloituu.
- Kansalaiset joutuvat eriarvoiseen asemaan, kun autottomille pienituloisille ei ole tarjolla liikkumismahdollisuuksia.
- Uhkana on taantuvan kunnan imago.

Toimivan joukkoliikennejärjestelmän perusta lähtee yhdyskuntarakenteen kehittämisestä. Riittävä väestöpohja sekä solmupisteisiin ja runkoreittien varteen sijoittuvat työpaikat ja palvelut luovat edellytykset joukkoliikennepalveluiden järjestämiseen kustannustehokkaasti. Joukkoliikenne on houkutteleva kulkutapa silloin, kun vuorotarjontaa on riittävästi, matka-ajat ovat kilpailukykyisiä henkilöauton kanssa, lippujärjestelmät yhteensopivia ja hinta on edullinen. Kilpailukykyä pystytään parantamaan hyvällä matkustajainformaatiolla ja joukkoliikennettä markkinoimalla sekä erilaisilla matkustuskokemusta parantavilla laatutekijöillä, kuten tämän työn laadullisissa tavoitteissa on esitetty.

Joukkoliikennepalveluille täytyy olla riittävästi kysyntää, jotta sen järjestäminen on kustannustehokasta ja säästää ympäristöä. Erityyppisillä alueilla on tarvetta erilaisille julkisen liikenteen palveluille. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella kuntakohtaiset erot ovat suuria, ja on tärkeää sovittaa joukkoliikenteen palvelut kunnan tarpeisiin ja matkustuspotentiaaliin sopivalle tasolle. Joukkoliikennekäytävillä pyritään palveluita kehittämällä houkuttelemaan myös autoilijoita joukkoliikenteeseen. Muualla tavoitteena on peruspalvelutason varmistaminen kohtuullisen joukkoliikennekysynnän alueille, ja julkisen liikenteen peruspalvelujen tarjoaminen myös maaseudulla.

2 Palvelutasomäärittelyn tavoitteet, sisältö ja suunnitteluprosessi

2.1 Tavoitteet

Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn tavoitteena on kuvata, millaista joukkoliikenteen palvelutasoa voidaan Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella tavoitella ottaen huomioon alueen asukkaiden liikkumistarpeet, valtion ja kuntien tavoitteet, markkinaehtoisien liikenteen tarjonta ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen määräraha-kehitys.

Palvelutasomäärittely ohjaa jatkossa osaltaan Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määrärahan käyttöä. Palvelutasomäärittelyn mukaisia joukkoliikennepalveluja on tarkoitus hankkia määräraha-kehityksen rajoissa ja yhdessä kuntien kanssa.

Tavoitteena on, että palvelutasomäärittely ohjaa osaltaan myös kuntien maankäytön ja palveluverkkojen suunnittelua. Maankäytön kasvua kannattaa ohjata joukkoliikenteen kannalta suotuisille alueille, jolloin kestävämmän liikennejärjestelmän kehittäminen on mahdollista.

2.2 Palvelutasomäärittelyn sisältö

Palvelutasomäärittely koskee juna- ja linja-autoliikennettä, ja sisältää sekä markkinaehtoisesta liikenteestä että ELY-keskuksen sopimusliikenteestä muodostuvan kokonaisuuden. Yksinomaan kuntien hankkimaa, kuntien sisäistä liikennettä ei esitetä ELY-keskuksen palvelutasomäärittelyssä.

Palvelutasomäärittely koskee ensisijaisesti kuntien kuntakeskusten välisiä yhteyksiä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella.

2.3 Palvelutasomäärittelyn aikajänne ja muutokset

Palvelutasotavoitteet määritetään vuosille 2023–2027. Joukkoliikenteen toimintaympäristö ja järjestämisen reunaehdot muuttuvat kuitenkin nopeasti. Palvelutasomäärittelyä voidaan täydentää ja päivittää jo ennen päättymisaikaa, jos sille on tarvetta. Palvelutasomäärittelyyn tehdään muutoksia ainakin seuraavissa tilanteissa:

- toimivalta-alueisiin tulee muutoksia
- rahoituskehitys muuttuu, hintataso tai esimerkiksi kalustovaateet muuttuvat oleellisesti
- raideliikenteen tai markkinaehtoisien liikenteen tarjonnassa tulee isoja muutoksia.

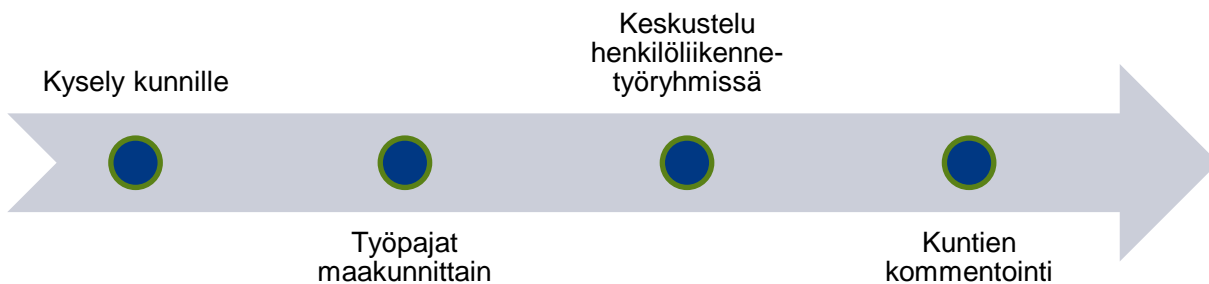
Tällöin ELY-keskus neuvottelee kuntien kanssa tarvittavista muutoksista.

2.4 Palvelutason määrittelyprosessi

Palvelutasomäärittelyä on pyritty tekemään tiiviissä vuorovaikutuksessa kuntien kanssa. Työn alkuvaiheessa toteutettiin kyselytutkimus alueen kunnille. Kysely oli avoinna huhtikuun lopulta juhannukseen ja siihen saatiin yhteensä 29 vastausta. Kyselyllä kartoitettiin kuntien näkemyksiä palvelutason kehittämistarpeista.

Toukokuussa järjestettiin virtuaaliset työpajat kussakin maakunnassa. Työpajoissa kunnissa oli mahdollista kommentoida alustavaa palvelusoehdotusta ja esittää siihen muutoksia. Työpajoissa keskusteltiin myös laadullisista tavoitteista.

Palvelusoehdotusta hiottiin kuntien kommenttien pohjalta. Korjattua palvelusoesitystä esiteltiin uudestaan syyskuussa järjestetyissä maakunnallisissa henkilöliikennetyöryhmien kokouksissa, ja kunnilta pyydettiin korjattuun esitykseen kommentteja. Palvelusomäärityksen vuorovaikutus on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. Palvelusomäärityksen vuorovaikutusprosessi.

2.5 Terminologia

Henkilöliikenteen solmupiste on terminaali tai useiden terminaalien yhdistelmä, jossa vaihdetaan liikennevälineestä tai -palvelusta toiseen. Valtakunnallisesti merkittäviä henkilöliikenteen solmupisteitä voivat olla vilkkaat, pitkämatkaista liikkumista palvelevat lentoasemat, matkustajasatamat, rautatieasemat, linja-autoasemat sekä matkakeskukset. Solmupiste voi olla myös paikallisesti tai alueellisesti merkittävä.

Joukkoliikennekäytävällä tarkoitetaan joukkoliikenteen pääväylää, jolla on ympäristöään korkeampi palvelutaso vuorotarjonnan ja myös infrastruktuurin (esim. hyvin varustellut pysäkit) osalta. Laatuikäytävällä on hyvä vuorotarjonta ja paljon matkustajia.

Palvelutaso kuvaa yleisesti liikennejärjestelmän, tarjottavan liikennepalvelun, matkan tai matkustuksen laatua. Joukkoliikenteessä palvelutaso muodostuu määrällisistä ja laadullisista tekijöistä. Määrällisillä palvelutasotekijöillä (esimerkiksi liikennöintiäika, vuorotiheys) kuvataan tarjonnan määrää ja niille on annettavissa numeerinen arvo. Laadulliset palvelutasotekijät kuvaavat matkustajan kokemia matkan palvelutasoon liittyviä ominaispiirteitä, joita voidaan arvioida laadullisin tutkimusmenetelmin.

Palvelutasokriteerit ovat tarjonnan palvelutasotekijälle asetettuja luokiteltuja ohjearvoja, jotka määräävät harjoitetun liikenteen palvelutasoluokan.

Palvelutasoluokka kuvaa joukkoliikenteen palvelutasoa tietyllä alueella tietyssä ajankohtana. Palvelutasoluokille määritellään kriteerit, jolloin eri alueiden palvelutasoja voidaan vertailla.

Palvelutasotekijä on joukkoliikennejärjestelmän ja matkan ominaispiirre, joka vaikuttaa matkustajan palvelukokemukseen. Matkan kokonaispalvelutaso muodostuu useiden eri palvelutasotekijöiden yhteisvaikutuksena.

Runkolinja on tärkeä, suoria reittejä käyttävä, keskustaupunkiin suuntautuva joukkoliikennelinja. Runkolinjaa voidaan palvella liityntäliikennelinjoilla. Runkoliikenne muodostuu runkolinjoista.

3 Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus joukkoliikenteen järjestäjänä

3.1 Lainsäädäntö palvelutasomäärittelyn taustalla

Viranomaisten toimivalta joukkoliikennekysymyksissä perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista. Asetus määrittelee toimenpiteet ja menettelytavat, joita käyttäen toimivaltainen viranomaisella saa puuttua markkinoiden toimintaan. Asetusta sovelletaan rautateiden ja muiden raideliikennemuotojen sekä maanteiden julkisen henkilöliikenteen kansalliseen ja kansainväliseen harjoittamiseen. Toimivaltaisten viranomaisten tehtävistä ei ole muuta lainsäädäntöä.

Palvelutason määrittely perustuu EU:n palvelusopimusasetukseen. Laki liikenteen palveluista (320/2017) ei edellytä tieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen vahvistusta palvelutasomäärittelykselle, mutta jotta EU:n palvelusopimusasetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista) mukainen päätös joukkoliikenteen järjestämistä voidaan tehdä, tulee toimivaltaisella viranomaisella olla käsitys tavoiteltavasta palvelutasosta.

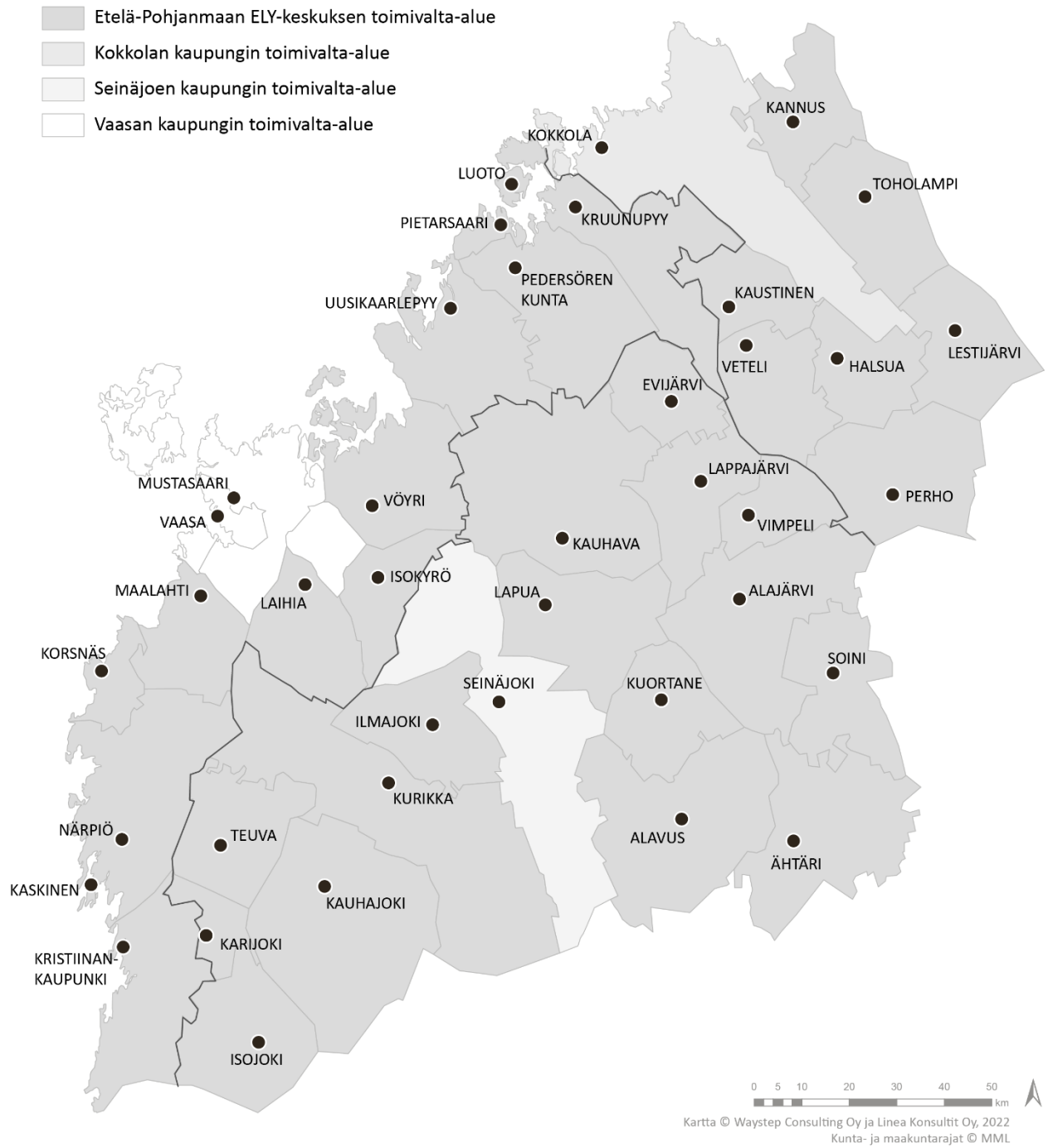
3.2 Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alue

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus toimii EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisena tieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena kolmen maakunnan alueella Keski-Pohjanmaalla, Etelä-Pohjanmaalla ja Pohjanmaalla. Vaasan kaupunki, Seinäjoen kaupunki ja Kokkolan kaupunki ovat liikennepalvelulain tarkoittamia tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia oman kuntansa alueella, ja ne eivät kuulu ELY-keskuksen toimivaltaan. Lisäksi Mustasaaren kunta siirtyi Vaasan toimivalta-alueeseen 1.7.2022 alkaen. Toimivalta-alueen kartta on esitetty kuvassa 2.

3.3 Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikennetehtävät

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus edistää ja kehittää toimivalta-alueensa joukkoliikennettä. ELY-keskuksen muita joukkoliikennetehtäviä ovat

- o joukkoliikenteen järjestämistavan määrittely
- o joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason määrittely yhdessä kuntien kanssa
- o kuntien välisen joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta yhdessä kuntien kanssa
- o lippu- ja maksujärjestelmien sekä asiakashintojen määrittely sopimusliikenteessä
- o joukkoliikenteen ja joukkoliikennettä tukevien liikkumispalveluiden valtionavustusten myöntäminen kunnille määrärahan puitteissa
- o kuntien joukkoliikennetyöryhmien koordinaatio (maakunnalliset henkilöliikennetyöryhmät)
- o joukkoliikenteeseen liittyvä viestintä ja tiedottaminen
- o joukkoliikennettä koskevien lausuntopyyntöjen valmisteleminen ja esitleminen
- o joukkoliikenteen erityisosaaminen ja neuvontapalvelut kunnille
- o yhteistyö toisten toimivaltaisten viranomaisten, kuntien ja kuntayhtymien sekä liikennepalveluiden (markkinaehtoinen liikenne ja sopimusliikenne) tarjoajien kanssa
- o yleisten teiden pysäkkien kehittäminen
- o muut liikennepalvelulaisissa ja palvelusopimusasetuksessa paikalliselle toimivaltaiselle viranomaiselle määrätyt tehtävät, kuten esim. määrärahan käytön seuranta ja raportointi.



Kuva 2. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alue 11/2022.

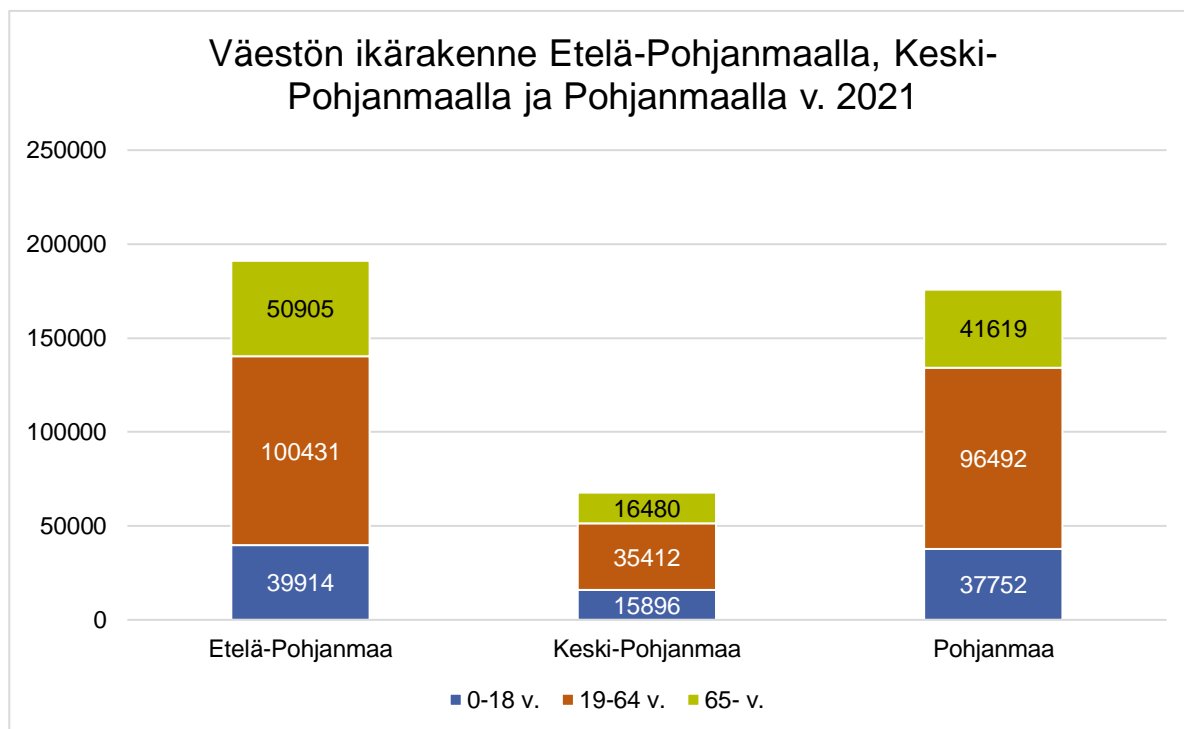
4 Toimintaympäristö

4.1 Asukkaat ja maankäyttö

Kolmen maakunnan alueella asuu 435 000 asukasta, joista 191 000 Etelä-Pohjanmaalla, 68 000 Keski-Pohjanmaalla ja 176 000 Pohjanmaalla. Yksinomaan Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella on 235 300 asukasta.

Suhteellisesti nuoria (0–18-vuotiaita) on eniten Keski-Pohjanmaalla ja iäkkäitä (yli 65-vuotiaita) Etelä-Pohjanmaalla. Väestö ikääntyy kaikissa kolmessa maakunnassa. Kun vuonna 2021 oli yli 65-vuotiaiden osuus alueella keskimäärin 24 % on se vuonna 2040 jo 29 %. Merkillepantavaa on erityisesti yli 75-vuotiaiden määrän kasvu. Jo lähivuosina kaikissa kolmessa maakunnassa yli 75-vuotiaiden ikäluokka on suurempi kuin 64-75 -vuotiaiden.

Asutus on tiiveintä Pohjanmaalla, jossa taajama-aste on keskimäärin 84,7 prosenttia. Alueen tiiveimmin asuttuja kuntia ovat Vaasa, Pietarsaari ja Kaskinen. Vaihtelu on suurta, mutta pääosa alueen kunnista kaikissa maakunnissa on harvaan asuttuja maaseutukuntia.



Kuva 3. Väestön ikärakenne Etelä-Pohjanmaalla, Keski-Pohjanmaalla ja Pohjanmaalla 31.12.2021. (Lähde: Väestöennuste, Tilastokeskus)

Alueella 54 000 asukasta, eli hieman vajaa 30 prosenttia työllisistä käy töissä toisessa kunnassa. Pohjanmaalla pendelöidään vilkkaammin, noin 33 prosenttia työssäkävijöistä. Keski-Pohjanmaalla pendelöidään selvästi vähemmän, vain alle 20 prosenttia työllisistä työskentelee toisessa kunnassa. Vilkkainta pendelöinti on Vaasan ja sen naapurikuntien sekä Seinäjoen ja sen naapurikuntien välillä.

Pitkiä koulumatkoja tehdään eniten Etelä-Pohjanmaalla, jossa jopa 2250 opiskelijaa sai vuonna 2021 Kelan koulumatkatukea. Yhteensä Kelan koulumatkatuen saajia oli noin 6800 henkilöä.

Alueen liikenneinfrastruktuurin ja saavutettavuuden rungon muodostavat päärata, Vaasa–Seinäjoki–Jyväskylä rata sekä valtatie 8, 18, 19 ja 3 sekä kantatie 67. Päärata muodostaa joukkoliikenteen rungon. Joukkoliikenteen kehittämisen yhtenä haasteena on alueen pienten kuntien verkko erityisesti Etelä-Pohjanmaalla, koska useassa kunnassa palveluita haetaan eri suunnista, eikä selkää keskuskaupunkia ole tunnistettavissa. Haasteena tunnistetaan myös, että joukkoliikenteen käyttökulttuuria ei juuri alueella ole. Hyvätkään yhteysvälit (kuten esim. Lapua–Nurmo–Seinäjoki) eivät juuri houkuttele muita matkustajia koululaisten ja opiskelijoiden lisäksi. Alueen kaksikielisyys tuo lisätarpeita joukkoliikenneyhteyksille, jotta palvelut voidaan saavuttaa omalla kielellä.

4.2 Matkustuspotentiaalin arviointi

Usein joukkoliikenteen tarpeita arvioidaan toteutuneen matkustuksen perusteella. Tässä on kuitenkin se haaste, että joukkoliikenteen tarjonta ohjaa matkustusta. Lisäksi markkinaehtoisien liikenteen matkustajamääristä ei ole tietoa, ja ELY-keskuksen sopimusliikenteessä matkustajamäärätiedot ovat toistaiseksi vielä otantaan perustuvia arvioita. Palvelutasomäärittelyn lähtökohdaksi haluttiin saada mahdollisimman tasapuolinen kuva matkustuspotentiaalista eri kunnissa. Tätä varten kerättiin tunnuslukuja kunnan asukkaiden määrästä, opiskelijoiden määrästä, pendelöinnistä ja taajama-asteesta. Tunnusluvut pisteytettiin ja niistä laskettiin kunnan matkustuspotentiaalia kuvaava indeksi.

Väestötiedot saatiin Tilastokeskuksen väestötiedoista (31.1.2021). Jos kunnan väkimäärä on yli 10 000, oikeutti se 2 pisteeseen, jos yli 4000, yhteen pisteeseen ja alle 4000 asukasta ei tuonut pisteitä.

Taajama-aste tarkoittaa taajamissa asuvien osuutta kunnan siitä väestöstä, jonka asuinpaikka on koordinaatein määriteltävissä. Myös taajama-astetta koskevat tiedot saatiin Tilastokeskuksesta. Jos kunnan taajama-aste oli yli 80 prosenttia, oikeutti se tarkasteluissa kahteen pisteeseen. Taajama-aste 65–80 prosenttia oikeutti yhteen pisteeseen. Alle 65 prosentin taajama-asteesta ei saanut pisteitä.

Pendelöinnillä (sukkuloinnilla) tarkoitetaan työssäkäyntiä oman asuinalueen ulkopuolella. Pendelöintiluku tarkoittaa asuinkuntansa ulkopuolella työssäkäyvien lukumäärää. Jos pendelöijien määrä on yli 2000 annettiin tarkasteluissa 2 pistettä ja jos yli 1000 yksi piste. Alle 1000 pendelöinnistä ei saanut pisteitä. Myös pendelöintitarkastelut tehtiin Tilastokeskuksen tilastojen pohjalta.

Opiskelijoiden matkoja tarkasteltiin Kelan tilastojen perusteella. Tarkasteluun otettiin mukaan kaikki Kelan koulumatkatukea saaneet opiskelijat kustakin kunnasta kulkutavasta riippumatta. Kela maksaa lukiossa tai ammatillisessa oppilaitoksessa päätoimisesti opiskelevalle koulumatkatukea koulumatkojen kustannuksiin. Koulumatkan pituuden on oltava vähintään 7 km opiskelijoilla, joilla on oikeus maksuttomaan koulutukseen ja 10 km opiskelijoilla, joilla ei ole oikeutta maksuttomaan koulutukseen. Koulumatkatukilaki (48/1997) muuttui 1.8.2021. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella on kahdeksan kuntaa, joissa ei ole omaa lukiota: Halsua, Isojoki, Kaskinen, Karijoki, Korsnäs, Lestijärvi, Luoto ja Soini.

Tarkasteluissa annettiin 2 pistettä kunnille, joissa yli 250 opiskelijaa sai Kelan koulumatkatukea ja yksi piste kunnilla, joissa yli 100 opiskelijaa sai Kelan koulumatkatukea. Alle 100 opiskelijan kunnille ei annettu pisteitä.

Taulukko 1. Palvelutasovertailua varten tehdyn tarkastelun pisteytys

	Väestö	Taajama-aste	Pendelöijät	Kelan koulumatkatukea saavat opiskelijat
2 pistettä	10 000	yli 80 %	yli 2000	yli 250
1 piste	4 000–10 000	65–80 %	1000–2000	100–250
0 pistettä	alle 4 000	alle 65 %	alle 1000	alle 100

Etelä-Pohjanmaalla paras matkustuspotentiaali on tarkastelun mukaan Seinäjoella, Ilmajoella, Kurikassa, Kauhavaalla ja Lapualla.

Taulukko 2. Palvelutasovertilua varten tehdyn tarkastelun tunnusluvut ja pisteytys Etelä-Pohjanmaan kunnissa.

Alue	Väestö	Taajama-aste	Pendelöijät	Opiskelijat	Pisteet
Etelä-Pohjanmaa	191250	73,8	22987	3 347	
Seinäjoki	64695	91,4	5517	744	8
Ilmajoki	12340	76,7	3189	299	7
Kurikka	20206	62,1	2699	351	6
Kauhava	15286	66,6	1444	411	6
Lapua	14140	78,6	2527	212	6
Alavus	11197	60,8	1028	267	5
Kauhajoki	12845	68,0	1194	205	4
Isokyrö	4416	72,5	1007	109	4
Teuva	4893	66,1	648	122	3
Alajärvi	9303	61,8	829	188	2
Ähtäri	5428	61,9	511	64	1
Vimpeli	2724	68,7	392	49	1
Kuortane	3497	36,6	540	81	0
Lappajärvi	2868	53,6	363	55	0
Evijärvi	2378	35,9	364	40	0
Soini	1965	48,8	232	58	0
Isojoki	1889	41,5	256	70	0
Karjajoki	1180	39,6	247	22	0

Keski-Pohjanmaalla paras matkustuspotentiaali on tarkastelun mukaan Kokkolassa, muiden kuntien matkustuspotentiaaloin ollen selvästi pienempi.

Taulukko 3. Palvelutasovertilua varten tehdyn tarkastelun tunnusluvut ja pisteytys Keski-Pohjanmaan kunnissa.

Alue	Väestö	Taajama-aste	Pendelöijät	Opiskelijat	Pisteet
Keski-Pohjanmaa	67788	80,0	5384	965	
Kokkola	47843	88,4	2512	528	8
Kannus	5389	73,8	784	122	3
Kaustinen	4202	66,6	781	96	2
Veteli	3020	54,8	505	77	0
Toholampi	2897	51,7	374	78	0
Perho	2654	37,8	217	28	0
Halsua	1074	42,8	127	20	0
Lestijärvi	709	35,8	84	16	0

Pohjanmaalla paras matkustuspotentiaali on tarkastelun mukaan Vaasassa, Mustasaassa, Pedersöressä, Laihialla ja Pietarsaassa.

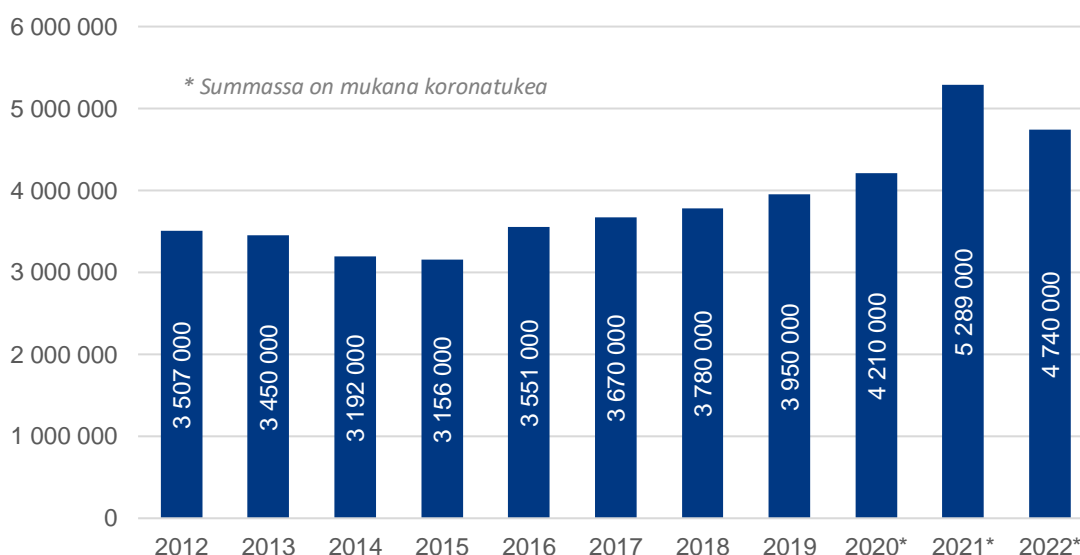
Taulukko 4. Palvelutasovertilua varten tehdyn tarkastelun tunnusluvut ja pisteytys Pohjanmaalla.

Alue	Väestö	Taajama-aste	Pendelöijät	Opiskelijat	Pisteet
Pohjanmaa	175863	84,7	25655	2 512	
Vaasa	67680	98,4	4560	454	8
Mustasaari	19484	80,8	6030	417	8
Pedersören kunta	11203	73,6	2656	290	7
Laihia	7974	82,4	2196	144	6
Pietarsaari	19021	98,5	1978	165	6
Luoto	5625	89,6	1698	217	5
Maalahti	5435	71,9	1199	124	4
Kruunupyy	6370	54,9	1313	168	3
Vöyri	6338	51,0	1102	136	3
Närpiö	9583	60,0	641	106	2
Uusikaarlepyy	7474	61,3	962	167	2
Kristiinankaupunki	6336	68,1	678	63	2
Kaskinen	1285	99,7	219	17	2
Korsnäs	2055	66,7	423	44	1

4.3 Rahoitus

Vuosittain käytettävissä oleva rahoitus määräytyy sen mukaan, kuinka paljon Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kohdentaa joukkoliikennemäärärahaa Etelä-Pohjanmaan ELY-keskukselle. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen vuotuinen joukkoliikenteen määräraha on hieman kasvanut viime vuosina ollen vajaa 4 milj. €. Vuonna 2021 määräraha oli 5,3 milj. € sisältäen myös koronaan liittyvän rahoituksen kuten liikenteenharjoittajille myönnettävä lipputulomenetysten tuki ja kuntien koronaan liittyvät valtionavustukset. Koronarahoituksen osuus ei ole eroteltavissa määrärahapäätöksessä.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha vuosina 2012-2022 (€)



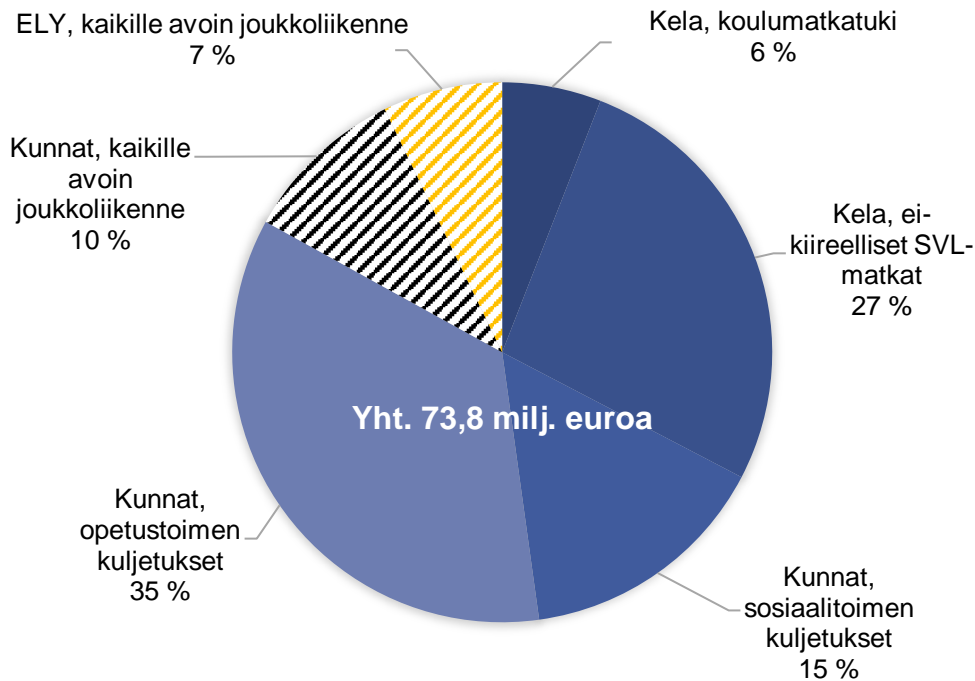
Kuva 4. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha vuosina 2012–2022 (€).

Määrärahalla ELY-keskus hankkii kuntakeskusten välistä bussiliikennettä reittikohtaisilla käyttöoikeussopimuksilla sekä myöntää kunnille valtionavustuksia liikenteen ostoihin ja kehittämishankkeisiin. ELY-keskuksen liikennehankinnat toteutetaan valtakunnallisten käytäntöjen mukaisesti ensisijaisesti yhteishankintoina kuntien kanssa ja kun-

nilla on niissä rahoitusosuus. Rahoituksen periaatteet on kuvattu yksityiskohtaisesti asiakirjassa **Avoimen julkisen henkilöliikenteen järjestäminen Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen sisällä 2022–2024**.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen kuntien joukkoliikennerahoitus on ollut pientä, vuositasona yhteensä alle 2 miljoonaa euroa. Raportin liitteenä on yhteenveto kuntien kuljetuskustannuksista. Henkilökuljetuksiin (opetus- ja sosiaalitoimen kuljetukset) käytetään ELY-alueen kunnissa pääasiassa moninkertainen rahoitus avoimeen joukkoliikenteeseen verrattuna.

Ei-kiireelliset henkilökuljetukset v. 2021



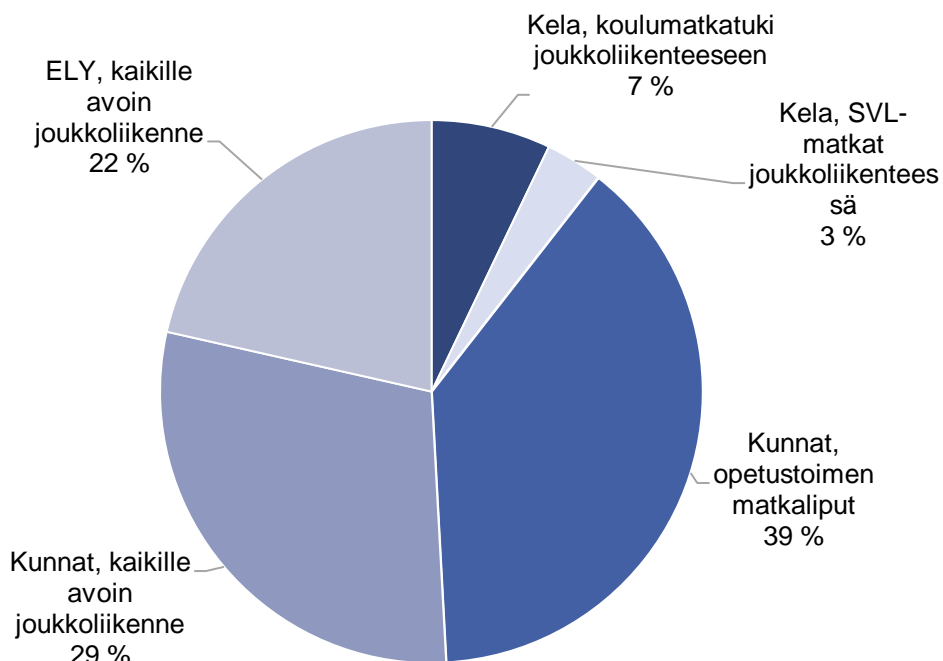
Kuva 5. Ei-kiireellisten henkilökuljetusten julkinen rahoitus Etelä-Pohjanmaalla, Keski-Pohjanmaalla ja Pohjanmaalla vuonna 2021 oli yhteensä 73,8 miljoonaa euroa. Summassa ei ole mukana valtion junaliikenteen ostot.

Kokonaisuutena tarkastellen avoimen joukkoliikenteen tukemiseen kohdistuu kolmannes Etelä-Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan henkilökuljetusmenoista. Yhteensä henkilökuljetusten kustannukset kolmen maakunnan alueella vuonna 2021 olivat 73,85 miljoonaa euroa. Kustannukset muodostuvat kuntien, ELY-keskuksen ja Kelan henkilökuljetusmenoista. Summasta vain 17 prosenttia kohdistui suoraan kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen. Lisäksi opetustoimet ostivat joukkoliikenteen matkalippuja yhteensä 9,5 miljoonalla eurolla (36,7 prosenttia opetustoimien henkilökuljetuskustannuksista), Kelan koulumatkatukea kohdistui joukkoliikenteeseen 1,75 miljoonaa euroa (40 prosenttia Kelan koulumatkatuesta) ja Kelan sairausvakuutuslain mukaisia matkoja korvattiin joukkoliikenteeseen noin 850 000 eurolla (4 prosenttia ei-kiireellisistä SVL-matkoista). Kokonaisuutena kolmen maakunnan alueella ei-kiireellisten henkilökuljetusten rahoituksesta kolmannes kohdistui kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen ja kaksi kolmasosaa prosenttia muihin kulkutapoihin kuten esimerkiksi taksiliikenteeseen, tilauskuljetuksiin ja oman auton käyttöön.

Vuonna 2021 ELY-keskuksen joukkoliikennemenot olivat suuremmat kuin keskimäärin, koska summassa on mukana merkittävä koronatuki, joka ei ole eriteltävissä määrärahopäätöksestä. Vastaavasti kuntien opetustoimen kustannuksia pienensi jonkin verran se, että oppilaitoksia oli osan aikaa etäopetuksessa.

Tarkasteltaessa vain kaikille avoimen joukkoliikenteen rahoitusta, huomataan että suurin rahoituserä on opetustoimen matkaliput. Kuntien vastuulla on lähes 70 % avoimen joukkoliikenteen julkisesta tuesta. ELY-keskuksen osuus on reilu viidennes, mutta vuoden 2021 luvuissa on mukana koronatuki, joka nostaa merkittävästi ELY-keskuksen rahoitusosuutta.

Kaikille avoin joukkoliikenne v. 2021



Kuva 6. Kaikille avoimen joukkoliikenteen julkinen rahoitus Etelä-Pohjanmaalla, Keski-Pohjanmaalla ja Pohjanmaalla vuonna 2021 oli yhteensä 24,6 miljoonaa euroa. Summassa ei ole mukana valtion junaliikenteen ostot.

Rahoitustarkastelut koskevat vain julkisen tuen osuutta, koska asiakkaiden maksamat omavastuuosuudet ja avoimen joukkoliikenteen lipputulot eivät ole kaikilta osin tiedossa. Tarkasteluista voidaan kuitenkin päätellä, että kolmen maakunnan henkilökuljetusjärjestelmässä liikkuu suuruusluokassa noin 100 miljoonan euron liikevaihto vuosittain.

5 Kehittämistarpeet

5.1 Joukkoliikenteen kehittäminen osana liikennejärjestelmää

Joukkoliikenteen kehittämisen lähtökohdat ja tavoitteet määritetään liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä. Alueen tuoreissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa asetetaan seuraavia joukkoliikenteen kehittämistavoitteita.

Länsi-Suomen yhteinen liikennestrategia

- Rataverkko ja rautatieliikenne on kehitettävä luotettavaksi, kattavaksi ja kapasiteetiltaan riittäväksi työmatkojen tarpeisiin.
- Valtakunnallisen joukkoliikenteen lippu- ja informaatiojärjestelmän kehittäminen
- Liityntäpysäköinti

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

- Toimivan arjen edellyttämät liikennepalvelut turvataan kustannustehokkaasti koko maakunnassa
- Alueellisen junaliikenteen kehittäminen ja laajentaminen erityisesti työ- ja opiskelumatkojen tarpeisiin
- Etelä-Pohjanmaan eri keskusten välisten yhteyksien palvelutason kehittäminen
- Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa erityisesti Seinäjoen kaupunkiseudulla
- Kestävän ja digitaalisen liikennejärjestelmän palvelut – paketissa on määritetty useita joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteitä liikkumisen palveluihin, pendelöintiin ja toimivan arjen liikkumiseen liittyen.
 - Avoimen joukkoliikenteen ja kuntien henkilökuljetusten seudullisen kokonaishankinnan käynnistäminen ja eri hallintokuntien kuljetusten yhdistäminen.
 - Maankäytön suunnitelmien ja palveluverkon ratkaisujen systemaattisen arvioinnin laajentaminen koko maakuntaan
 - Ihmisten ja tavarankuljetusten yhdistelyn pilotoinnit
 - Seinäjoki-Vaasa välin palvelutason nosto erityisesti työmatkaliikenteessä mukaan lukien yhteydet Vaasan lentoasemalle.
 - Vaasa-Seinäjoki-Jyväskylä: henkilöraide liikenteen palvelutason kehittäminen
 - Alueellinen junaliikenne
 - Aseman seudun ja maankäytön kehittäminen: miten houkutellessa yrityksiä esim. rautatieasemille: pendelöintimahdollisuudet.

Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

- Raidebussiliikenteen käynnistämisen mahdollisuuksien selvittäminen
- Kehitetään nopeita joukkoliikenteen runkolinjoja
- Joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmien laadinta ja toteutuksen seuranta
- Uusien reittien kokeilu ja pilotointi

Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

- Pääradan sekä sen liikenteen ja liityntäyhteyksien kehittämistoimenpiteet
- Matkaketjujen informaatio- ja lippu- ja maksujärjestelmien kehittäminen
- Juna- ja linja-autoliikenteen runkoyhteyksien jatkuva kehittäminen
- Joukkoliikenteen informaatio, lippu- ja maksujärjestelmien yhteensovittaminen (matkaketjupalvelu)
- Joukkoliikenteen aikataulujen yhteensovittaminen
- Solmupisteiden kehittäminen (palvelutasojen määrittely, puutteiden korjaaminen)
- Liityntäyhteydet solmupisteisiin (linja-autoliikenne, pienkalustoliikenne, henkilöauto- ja polkupyöräliitynnät)

- Liityntäpysäköinti- ja saattoliikennepaikkojen (henkilöautot ja polkupyörät) toteuttaminen joukkoliikenteen runkoyhteyksien varsille
- Asiointiliikenteen kehittäminen yli kuntarajojen
- Pohjanmaan maakuntakaavassa 2040 osoitetaan joukkoliikenteen kehittämiseksi kehittämisvyöhykkeet Vaasan ja Seinäjoen kaupunkien sekä Pietarsaaren ja Kokkolan välille.

5.2 Kuntien näkemyksiä joukkoliikenteen kehittämistarpeista

Kunnat toivat kyselytutkimuksessa esille mm. seuraavia joukkoliikenteen kehittämistarpeita:

- On tärkeää, että on riittävästi yhteyksiä maakuntakeskukseen huomioiden oppilaitokset sekä työmatkaliikenne
- Liikennöntiajankohdat tulee saada järkeviksi ja huomioida jatkoyhteydet
- Joukkoliikenteen saatavuus on mahdollistettava myös reuna-alueilla eikä keskityttävä vain kasvukeskuksiin
- Lippujärjestelmä ja informaatio aikatauluista ja reiteistä
- Yhteiskäyttöisyys muun liikenteen kanssa, lippujärjestelmä ja aikataulut
- Lippujärjestelmän, aikataulut ja liityntäliikenteen kehittäminen
- Jatkomot ovat tärkeitä ja liikenteen toiminnan ajankohdat
- Vuorojen aikataulujen ja reittien sovittaminen niin, että vuorot palvelevat mahdollisimman monia eri ikäryhmien tarpeita (koululaiset, työperäinen kulkeminen, palveluliikenne)
- Opiskelija- ja työmatkaliikenteen mahdollistaminen maakuntakeskuksiin,
- Matkustajanäkökulma/matkustamisen helppous, kaluston kunto
- Kutsuliikenteen kehittäminen maaseudulla
- Järjestelmä, mistä löytää aikataulut ja vuorot helposti.

Työpajoissa todettiin, että toisen asteen opiskelijat ovat joukkoliikenteen tärkein käyttäjäryhmä. Opiskelijat tarvitsevat myös viikonloppuyhteyksiä. Junaliikenteen kanssa yhteiskäyttöinen lippu koetaan tarpeelliseksi useassa kunnassa.

Toiveissa korostuvat jatkoyhteydet junille sekä ylipäätään yhteydet maakuntakeskuksiin. Liikenteestä pääosa on maakuntien keskuskaupunkeihin suuntautuvaa liikennettä, mutta kunnista, joiden etäisyys keskuskaupungista on pidempi, päivittäisiä pendelöintiyhteyksiä ei vähäisen kysynnän vuoksi ole välttämättä perusteltua järjestää maakunnan keskuskaupunkiin. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on linjannut, että tällöin turvataan välttämättömimmät asiointiyhteydet yhteen tai useampaan kunnan kannalta merkittävään kuntakeskukseen.

Tarjonnan lisäämiseen liittyviä toiveita esitettiin kyselytutkimuksessa mm. seuraaville yhteysväleille

- Kuortane–Seinäjoki–Kuortane
- Korsnäs–Närpes
- Karijoki–Myrkkö–Teuva–Myrkkö–Karijoki ja Kaskinen–Teuva–Kaskinen
- Laihia ja Maalahti
- Evijärvi–Kauhava ja myös jatkaen Seinäjoelle.
- Laihia–Vaasa, Laihia–Seinäjoki
- Kauhajoelta Vaasan, Karijoen, Kankaanpään ja Karvian suuntaan
- Jurva–Vaasa ja Jurva–Seinäjoki
- Lestijärvi–Kannus
- Lappajärvi–Kauhava
- Kokkola–Kaustinen–Veteli
- Seinäjoki–Vaasa

Työn aikana keskusteltiin myös yhteystarpeista muihin maakuntiin. Erityisesti alueen pohjoisosista toivottiin yhteyksiä joko Pohjois-Pohjanmaalle tai Keski-Suomeen. Alueen eteläosista toivottiin yhteyksiä mm. Parkanon asemalle. Yhteistyö muiden ELY-keskusten kanssa on mahdollista, eivätkä ELY-rajat estä liikenteen kehittämistä. Työn aikana matkustuspotentiaali arvioitiin kuitenkin uusille pitkille yhteyksille liian pieneksi. Sen sijaan esitetään liityntäyhteyksien kehittämistä alueen pääradan asemille.

6 Liikenteen palvelutasotavoitteet

6.1 Palvelutasoluokat

Palvelutasotavoitteet on määritetty kolmessa luokassa liikenteen kehittämistavoitteiden mukaan. Lisäksi osasta etäällä pääradasta sijaitsevista kunnista on asetettu tavoitteita viikonlopun liityntäyhteyksille juniin.

Luokassa 1 (joukkoliikennekäytävät) tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja palvella monipuolisesti erilaisia matkustustarpeita. Luokassa 2 (perusyhteydet) tavoitteena on mahdollistaa työssäkäynti tavallisimpina aikoina sekä kesällä että talvella. Lisäksi tarjotaan koululaisia ja opiskelijoita sekä asiointia palvelevia yhteyksiä. Luokassa 3 (koululaisliikenne) tavoitteena on mahdollistaa koululaisten ja opiskelijoiden liikkuminen kuntien välillä koulupäivisin.



Kuva 7. Palvelutasoluokat ja niiden tavoitteet

Luokitteluun vaikuttaa kunnan sijainti suhteessa liikenneverkkoihin, pendelöijien ja opiskelijoiden lukumäärä sekä kunnan asukasluku ja maankäyttö.

6.2 Palvelutasokriteerit

Palvelutasokriteerejä tulkitaan suuntaa antavina ja kysynnän mukaan. Tavoitteet koskevat talviarkipäivän ja luokassa 3 koulupäivien liikennettä. Palvelutasotavoitteet koskevat ensisijaisesti maakuntakeskukseen tai suurempaan kuntaan suuntautuvaa liikennettä.

Tavoitteita asetetaan liikennöintiajalle ja vuorotiheydelle. Liikennöintiajalla tarkoitetaan ensimmäisen lähdön saapumisaikaa kohteeseen ja viimeisen lähdönaikaisinta mahdollista lähtöaikaa kohteesta.

Palvelutasomäärittämisestä on haluttu mahdollisimman selkeää, joten päädyttiin ainoastaan kolmeen palvelutasoluokkaan. Luokkien sisällä voi olla merkittäviä eroja palvelutasossa, ja luokkien suosituksia sovelletaan kysynnän mukaan. Palvelutasokriteerit on esitetty taulukossa 5.

Taulukko 5. Palvelutasokriteerit eri palvelutasoluokissa

	Sovelta- misaika	I	II	III	Viikonlopun liityntäyhteys
Liikennöinti-aika	Ma–Pe	7.00–19.00	8.00–16.00	9.00–14.00	Yhteys junalle/ lta perjantai- iltana
	La	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	-	
	Su	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	-	Yhteys junalle/ lta
Vuoroväli/ vuoromäärä	Ma–Pe	Yli 7 vuoroa suunta/vrk	3–7 vuoroa/ suunta/vrk	1–2 vuoroa/ suunta/vrk	
	La	1–2 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	-	
	Su	1–2 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	-	

6.3 Palvelutasotavoitteet yhteysväleittäin

Joukkoliikennekäytävä ulottuu pääradalla Kokkolasta Seinäjoelle ja myös Seinäjoelta Vaasaan. Lisäksi Seinäjoki–Ilmajoki–Kurikka–Kauhajoki -käytävä sekä Pedersöre–Pietarsaari -yhteysväli ovat osa joukkoliikennekäytävää.

Pietarsaaren ja Kokkolan välillä tavoitteena on luokan 1 mukainen palvelutaso, mutta osa vuoroista ajetaan Kruunupyyn ja osa Luodon kautta aikataulut porrastaen.

Muilla yhteysväleillä turvataan työssäkäynti tai asiointimahdollisuus ensisijaisesti lähimpään maakuntakeskukseen. Jos lähimpään maakuntakeskukseen ei ole suoraa joukkoliikennedyhteyttä, järjestetään yhteydet johonkin muuhun (tai kahteen muuhun) kuntaan. Etelä-Pohjanmaalla Alajärvi, Evijärvi, Lappajärvi, Isojoki, Karijoki, Soini ja Vimpeli ovat ilman suoraa yhteyttä maakuntakeskukseen, mutta jokaisesta kunnasta on yhteys muuhun suurempaan keskukseen.

Viikonlopun liityntäyhteyksiä junille tarjotaan etäällä pääradasta sijaitsevista kunnista tarpeen mukaan. Seuraavilla yhteysväleillä on tunnistettu tarve ja arvioitu olevan kysyntäpotentiaalia viikonlopun liityntäyhteyksille:

- Teuva–Kauhajoki–Kurikka–Ilmajoki–Seinäjoki
- Kaskinen–Närpiö–Maalahti–Vaasa
- Lestijärvi–Toholampi–Kannus
- Vimpeli–Alajärvi–Lapua
- Soini–Kuortane–Seinäjoki
- Ähtäri–Seinäjoki–Alavus.



Kuva 8. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen palvelutasotavoitteet 2023–2027.

6.4 Liikenteen palvelutasotavoitteiden toteuttaminen

Palvelutasotavoite voidaan tulkita tavoitteelliseksi minimitasoksi, jonka ELY-keskus pyrkii alueellaan saavuttamaan. Palvelutaso voi toteutua myös vaihdollisella yhteydellä.

Palvelutasotavoitteet on määritetty lähelle nykytasoa. Ehdotetun palvelutason saavuttaminen edellyttäisi nykyisen palvelutason säilyttämistä ja uusia yhteyksiä Lestijärveltä Toholammin kautta Kannukseen viikonloppuisin sekä arkaamuisin yhteyttä Uusikaarlepyystä Vaasaan.

Yhteysväleille voi syntyä perustellusti ehdotettua parempaa palvelutasoa kuntien aktiivisuuden ja tavoitteiden mukaan. Tämä edellyttää kuntien osallistumista joukkoliikenteen hankintoihin lisärahoituksella. Yhteysväleille voi syntyä myös markkinaehtoisesti ehdotettua parempaa palvelutasoa.

Palvelutaso voi jäädä myös alle asetetun tavoitteen, jos ELY-keskuksen määräraha ei riitä esimerkiksi tilanteessa, jossa ELY-keskus joutuu korvaamaan markkinaehtoista liikennettä merkittävästi sopimusliikenteellä. Palvelutaso voi jäädä myös alle tavoitteen, jos yhteysvälin liikenteellä ei ole kysyntää. Yhteyksillä tulee olla kysyntää. Tätä pyritään arvioimaan hankintojen suunnittelun yhteydessä ja seurannassa.

ELY-keskus hankkii palvelutasomäärittelyn mukaisen liikenteen yhteishankintoina kuntien kanssa. Kunnat suunnittelevat ja hankkivat kuntien sisäisen liikenteen, johon ELY-keskus voi harkintansa mukaan myöntää valtionapua.

Palvelutasotavoitteiden toteutumista seurataan maakunnallisissa henkilöliikennetyöryhmissä. Työ jatkuu käsittelemällä palvelutasotavoitteita ja esiin tulleita kehittämistoimenpiteitä maakunnallisissa henkilöliikennetyöryhmissä sekä kuntien kanssa käytävissä keskusteluissa tulevien kilpailutusten suunnittelun yhteydessä.

Sote-uudistuksen myötä vastuu sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen järjestämisestä siirtyy kunnilta ja kuntayhtymiltä hyvinvointialueille. Joukkoliikenteen järjestämisessä on säilytettävä yhteys hyvinvointialueen yhteistoimintoihin ja joukkoliikennettä tulee kehittää myös hyte-toimintojen tarpeet huomioiden.

7 Laadulliset tavoitteet

Joukkoliikenteen kilpailukykyä pystytään parantamaan hyvällä matkustajainformaatiolla ja joukkoliikennettä markkinoimalla sekä erilaisilla matkustuskokemusta parantavilla laatutekijöillä. Liikennepalveluiden laadun osalta on tunnistettu palvelutasotekijöitä, jotka vaikuttavat oleellisesti joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja matkustajatytyväisyyteen. Tämän työn yhteydessä tehdyssä kyselytutkimuksessa kunnat pitivät tärkeinä asettaa laadullisia tavoitteita liikennepalveluiden luotettavuudelle ja täsmällisyydelle, turvallisuudelle, kalustolle, information saatavuudelle ja selkeydelle, lippujärjestelmälle ja matkustamisen hinnalle.

Työn aikana laadullisia tavoitteita päädyttiin asettamaan seuraaville asioille:

- Aikataulu- ja hintainformaatio tulee olla saatavissa kaikesta liikenteestä
- Lippujärjestelmä on yhteentoimiva
- Matkaketjut ovat sujuvia
- Joukkoliikenteen infraa kehitetään ja ylläpidetään tarvetta vastaavasti
- Hankinnat ovat kustannustehokkaita ja kalusto riittävän tasokasta
- Markkinointi
- Luotettavuus ja kilpailukykyiset matka-ajat.

Taulukko 6. Laadulliset palvelutasotavoitteet

Tavoite	Kuvaus
Aikataulu- ja hintainformaatio on saatavissa kaikesta liikenteestä	Sopimusliikenteen ja markkinaehtoisen liikenteen aikataulut ovat helposti ja vaivattomasti löydettävissä. Kaikki PSA-liikenteet on digitoitu ja liikenteen aikataulu- ja hintatiedot näkyvät avoimessa rajapinnassa oikein ja aikataulu- ja hintatiedot on linkitetty kunnan nettisivulle niin, että ne ovat helposti löydettävissä. ELY-keskuksen sopimusvuorojen liikennöintiä on mahdollista seurata reaaliaikaisesti.
Yhteentoimiva lippujärjestelmä	Säännöllisen matkustamisen lipputuotteet ovat kohtuuhintaisia. Matkustaja selviää matkaketjustaan yhdellä lipunostotapahtumalla. Tavoitteena on juna- ja bussilippujen yhteentoimivuus.
Sujuvat matkaketjut	Runkoliikenteen reiteillä on tarjolla turvallisia ja selkeästi opastettuja liityntäpysäköintipaikkoja. Julkisen liikenteen matkaketjuja on sujuvoitettu sovittelemalla solmupisteissä yhteen joukkoliikenteen aikatauluja mahdollisuuksien mukaan. Solmupisteiden varustelu vastaa tarvetta.
Joukkoliikenteen infran kehittäminen ja ylläpito	Joukkoliikennepysäkkien varustelu ja kunnossapito vastaavat tarvetta. Tärkeimmillä joukkoliikenteen pysäkeillä on pysäkin nimi ja linjanumerointi sekä ID-numero.
Riittävän tasokas ja kustannustehokas kalusto	Kalusto on sopimusliikenteessä riittävän laadukasta. Tavoitteena on vaiheittainen, Pohjanmaalta aloitettava siirtyminen ympäristöystävällisempiin käyttövoimiin. Liian koviin kalustovaateilla ei kuitenkaan rajoiteta kilpailua.
Markkinointi	Mielikuva joukkoliikenteestä on positiivinen. Joukkoliikenteen houkuttelevuus on lisääntynyt ja tietoisuus palveluista on parantunut markkinoinnin avulla. Markkinoinnin vastuut ovat selkeät. Seudullisesta joukkoliikenteestä on toteutettu asiakasviestintää ja markkinointia sekä liikenteenharjoittajan että ELY-keskuksen toimesta.
Luotettavuus ja kilpailukykyiset matka-ajat	Aikataulurakenteet ovat mahdollisuuksien mukaan muuttumattomia, ja aikataulut pitävät. Parhaan potentiaalin omaavilla yhteysväleillä tarjotaan nopeita ja kilpailukykyisiä yhteyksiä ja pyritään tasaväliseen tarjontaan.

Turvallisuutta (liikenneturvallisuus ja sosiaalinen turvallisuus) pidetään tärkeänä. Liikenneturvallisuus on lähtökohta ja hankintasopimuksissa on määritetty ehdot mm. turvavöille ja alkolukolle. Sosiaaliseen turvallisuuteen voidaan vaikuttaa erityisesti solmupisteiden turvallisuutta parantamalla.

Joukkoliikennettä kehitetään vaiheittain ympäristöystävällisemmäksi myös ELY-liikenteessä. CVD-direktiivi (Clean Vehicle Directive) edistää nopeassa tahdissa puhtaisten ajoneuvojen yleistymistä kuntien joukkoliikennehankinnoissa. ELY-keskuksen liikenteessä puhtaan kaluston käyttöönotossa edetään vaiheittain Pohjanmaalta alkaen.

Laadullisen palvelutason toteuttamisesta vastaavat useat eri tahot. Esitettyjä, osin yleispiirteittäisiä tavoitteita on tarkoitus mahdollisuuksien mukaan hyödyntää tarkemmassa suunnittelussa ja joukkoliikenteen kehittämisessä. Tavoitteena on, että tavoitteet kannustavat osaltaan joukkoliikenteen kehittämiseen. Taulukossa 7 on esitetty eri osapuolten roolit laadullisten tavoitteiden edistämässä.

Taulukko 7. Eri osapuolten tehtäviä laadullisten tavoitteiden edistämässä.

Tehtävä	Liikennöitsijä	Kunta	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus	Valtio
Aikataulu- ja hintainformaatio on saatavissa kaikesta liikenteestä	Vastuu markkinaehtoisen liikenteen tiedottamisesta. Liikennöitsijät digitoivat markkinaehtoisen liikenteen tiedot maksuttoman RAE-työkalun avulla. Omat nettisivut ajan tasalla, Aktiivinen ennakkoinformaatio mahdollisuuksien mukaan kunnille/ ELY-keskukselle muutoksista lakisääteisten tehtävien lisäksi.	Tiedot liikenteenharjoittajista ja aikataulu-linkit kunnan sivuille. Kunnat digitoivat kuntien hankkimien vuorojen tiedot Rae-työkalun avulla Vallu-järjestelmään, jolloin myös kuntien oma liikenne saadaan reittioppaaseen.	PSA-liikenteiden digitointi Vallu-järjestelmän kautta reittioppaaseen.	Matka.fi-sivuston ylläpitäminen.
Yhteentoimiva lippujärjestelmä	Lippuyhteistyö lainsäädännön rajoitteet huomioon ottaen	Lippujärjestelmä-kokeilut	ELY-liikenteen lippujärjestelmien kehittäminen ja kokeilut.	Lippujärjestelmän valtakunnalliset kehittämishankkeet.
Sujuvat matkaketjut	Markkinaehtoisen liikenteen aikataulujen yhteensovittelu mahdollisuuksien mukaan.	Kunnan omien joukkoliikennepalveluiden yhteensovittelu runkoliikenteeseen mahdollisuuksien mukaan.	Sopimusliikenteen aikataulujen yhteensovittelu mahdollisuuksien mukaan.	Valtakunnallisesti merkittävien solmupisteiden palvelutason seuranta.
Joukkoliikenteen infran kehittäminen ja ylläpito	Välittää pysäkkien kehittämiseen liittyviä huomioita tiedoksi ELY-keskukselle. Huolehtii siitä, että aikataulut ovat näkyvillä myös kuntien keskuksypysäkeillä.	Katuverkon pysäkkien kehittäminen ja ylläpito. Pysäkkien huomioiminen suunnitelmissa. Solmupisteiden ja liityntäpysäköinnin kehittäminen.	Yleisten teiden pysäkkien kehittäminen ja ylläpito. Pysäkkien huomioiminen suunnitelmissa. Solmupisteiden ja liityntäpysäköinnin kehittäminen.	Riittävän rahoituksen varmistaminen.
Riittävän tasokas ja kustannustehokas kalusto	Ratkaisee kaluston laadun.	Kalustovaateet kilpailutuksissa.	Kalustovaateet kilpailutuksissa.	Lainsäädännön valmistelu

Tehtävä	Liikennöitsijä	Kunta	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus	Valtio
Markkinointi	Markkinaehtoisen liikenteen markkinointi vastuu. Sopimusliikenteessä sopimuksen mukainen rooli.	Kuntien asenne- ja muu kestävän liikuttamisen markkinointi ja kampanjat.	Määrittää kilpailutusten yhteydessä sopimusliikenteen markkinointivastuut. Toteuttaa viestintää ja markkinointia yleisellä tasolla.	Valtakunnallinen asennemarkkinointi, kampanjat jne.
Luotettavuus ja kilpailukykyiset matkajat	Vastuu markkinaehtoisen liikenteen toiminnasta. Sopimusten noudattaminen, tarvittaessa aikataulumuutosten ehdottaminen sopimusliikenteessä.	Sujuvoittamistoimenpiteet katuverkolla tarvittaessa.	Muuttumaton aikataulurakenne ja aikataulumuutosten pitävyys sopimusliikenteen suunnittelussa tavoitteena. Sanktioiden määrittäminen.	Riittävä rahoitus sujuville väylille.

8 Solmupisteet ja niiden palvelutasotavoitteet

Henkilöliikenteen solmupiste on terminaali tai useiden terminaalien yhdistelmä, jossa vaihdetaan liikennevälineestä tai -palvelusta toiseen. Valtakunnallisesti merkittäviä henkilöliikenteen solmupisteitä voivat olla vilkkaat, pitkämatkaista liikkumista palvelevat lentoasemat, matkustajasatamat, rautatieasemat, linja-autoasemat sekä matkakeskukset. Valtakunnallinen merkittävyys edellyttää, että terminaalia hyödyntävien yli 100 kilometrin pituisten matkojen osuus on suuri. Valtakunnallisesti merkittävät solmupisteet on tunnistettu Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksessä ja niiden palvelutason seurannasta vastaa Traficom.



Kuva 9. Merkittävimmät julkisen liikenteen solmupisteet Etelä-Pohjanmaalla, Keski-Pohjanmaalla ja Pohjanmaalla.

Solmupisteiden toimivuudella on iso rooli joukkoliikenteen matkaketjujen houkuttelevuudessa. Solmupisteet ovat palveluiden näkyvä ja pysyvä maanmerkki, ja joukkoliikennematkan alku- tai päätepiste.

Solmupiste on voi olla merkittävä myös maakunnallisesti, alueellisesti tai paikallisesti. Maakunnallisesti ja alueellisesti merkittävät solmupisteet on tunnistettu tässä työssä. Maakunnallisesti tai alueellisesti merkittäviksi solmuiksi on tunnistettu pääradan ja Seinäjoki–Vaasa -radan rautatieasemat, Ähtärin ja Alavuden rautatieasemat, Kruunupyyn lentoasema, Pietarsaaren linja-autoasema sekä Kurikan ja Kauhajoen linja-autoasemat. Solmupisteiden palvelutasokriteerit on esitetty taulukossa 8. Valtakunnallisesti merkittävien solmupisteiden kriteerit on kuvattu yksityiskohtaisemmin liikenne- ja viestintäministeriön selvityksessä. Traficom seuraa valtakunnallisesti merkittävien solmupisteiden palvelutason toteutumista osana liikennejärjestelmän tilakuvatyötä.

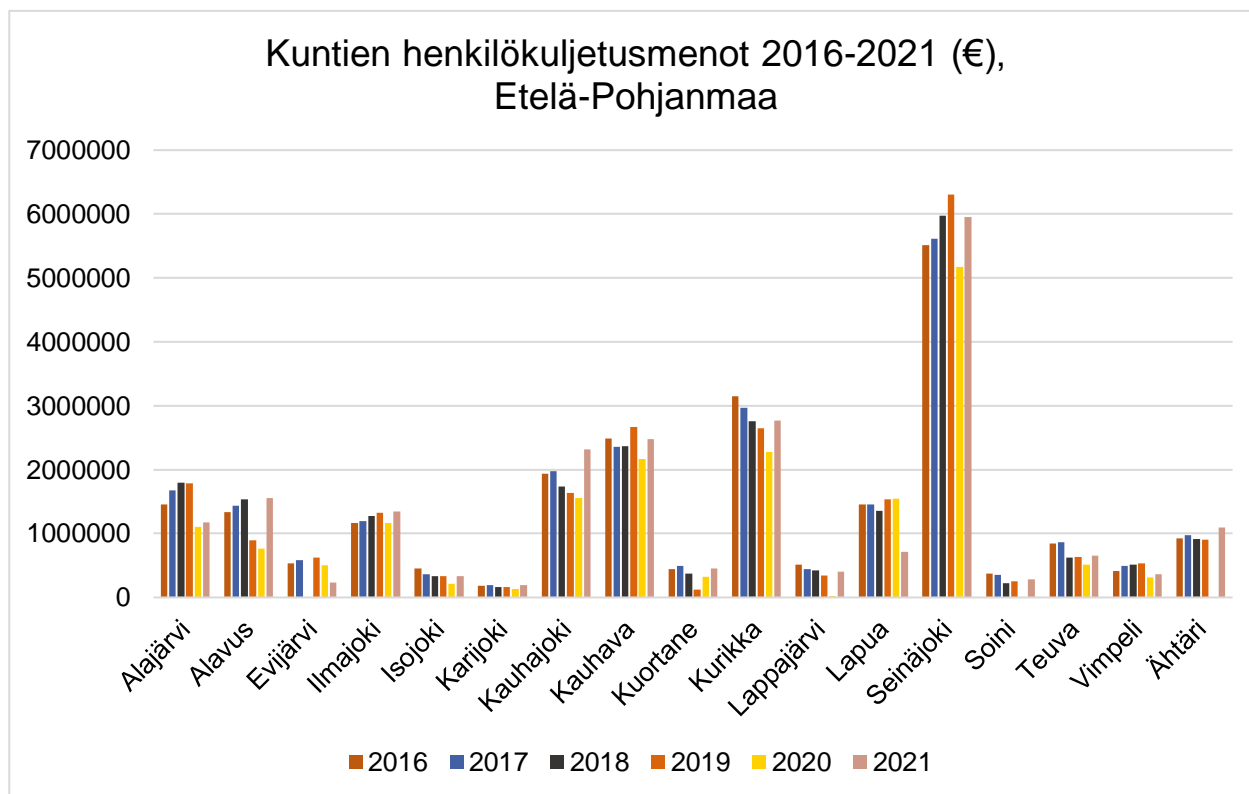
Taulukko 8. Solmupisteiden palvelutasotavoitteet

	Valtakunnallisesti merkittävä solmupiste	Maakunnallisesti tai alueellisesti merkittävä solmupiste
Saavutettavuus henkilöautolla	Henkilöautojen liityntäpysäköinti, riittävä paikkamäärä	Henkilöautojen liityntäpysäköinti, riittävä paikkamäärä
Saavutettavuus polkupyörällä	Polkupyörien korkealaatuinen, runkolukituksellinen ja katoksellinen pysäköinti, riittävä paikkamäärä	Polkupyörien korkealaatuinen, runkolukituksellinen ja katoksellinen pysäköinti, riittävä paikkamäärä
Saavutettavuus joukkoliikenteellä	Paikallisliikenteen yhteys lähteille ja saapuville kaukoliikenteen vuoroille	Seutuliikenteen yhteyksiä osalle lähtevistä ja saapuvista kaukoliikenteen vuoroista (tavoite ei koske Kruunupyyn lentoasemaa)
Reaaliaikainen informaatio	Reaaliaikainen tieto lähtevistä ja saapuvista kaukoliikenteen ja seutuliikenteen vuoroista (matkamonitorit)	Reaaliaikainen tieto lähtevistä ja saapuvista kaukoliikenteen ja seutuliikenteen vuoroista
Kiinteät opasteet	Kiinteät opasteet terminaalin palveluista tai opastus informaatiopisteeseen, sekä selkeä opastus lähtölaiturille/porteille ja palveluihin	Kiinteät opasteet terminaalin palveluista tai opastus informaatiopisteeseen, sekä selkeä opastus lähtölaiturille/porteille ja palveluihin
Tiedon laatu	Tieto on yhtenäistä eri kanavissa (sama tietolähde)	Tieto on yhtenäistä eri kanavissa (sama tietolähde)
Odotustilan käyttö	Odotustila on käytettävissä liikennöintiaikana	
Odotustilan varustelu	Selkeät, turvalliset ja miellyttävät asiakastilat. Odotustilassa esteetön asiakaswc	Katos, penkit ja valaistus

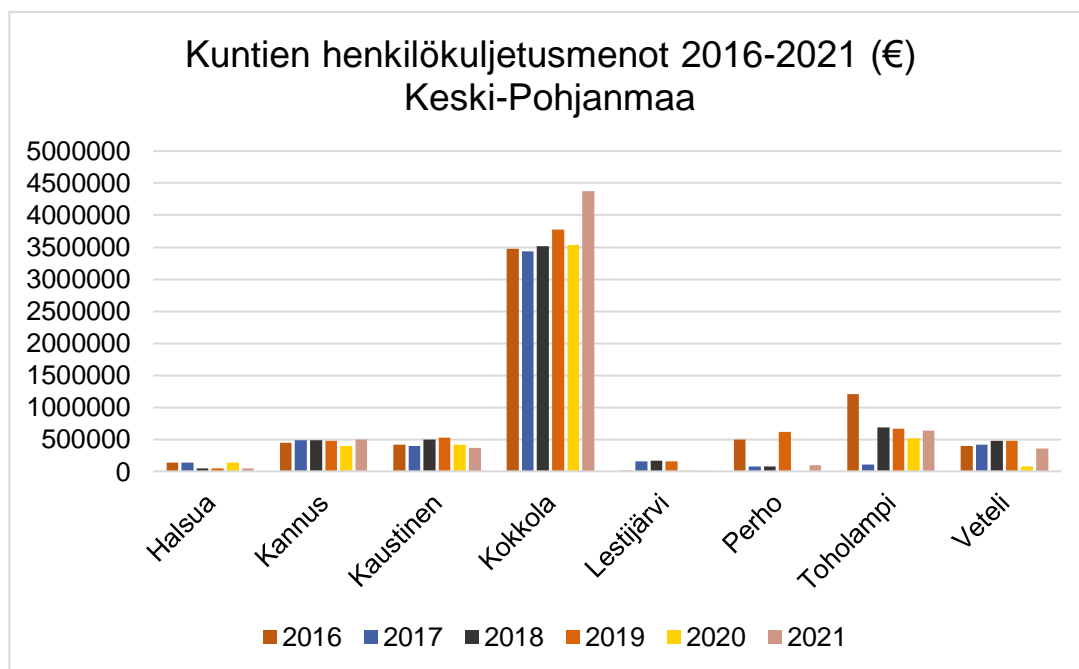
Maakunnallisesti tai alueellisesti merkittävien solmupisteiden kriteerit on mietitty julkisen liikenteen matkaketjujen näkökulmasta. Kriteerien seuraamisesta alueilla ei ole sovittu. ELY-keskus voisi esimerkiksi olla sopiva taho vastaamaan seurannasta, jos kunnat kokevat saavansa yhteisestä seurannasta hyötyä. Palvelutason toteuttaminen kuuluisi sen sijaan useille eri tahoille. ELY-keskuksen vastuulla on järjestää tarvittavia seutuliikenteen yhteyksiä solmupisteisiin.

9 Liitteet

Kuntien henkilökuljetusten kustannukset

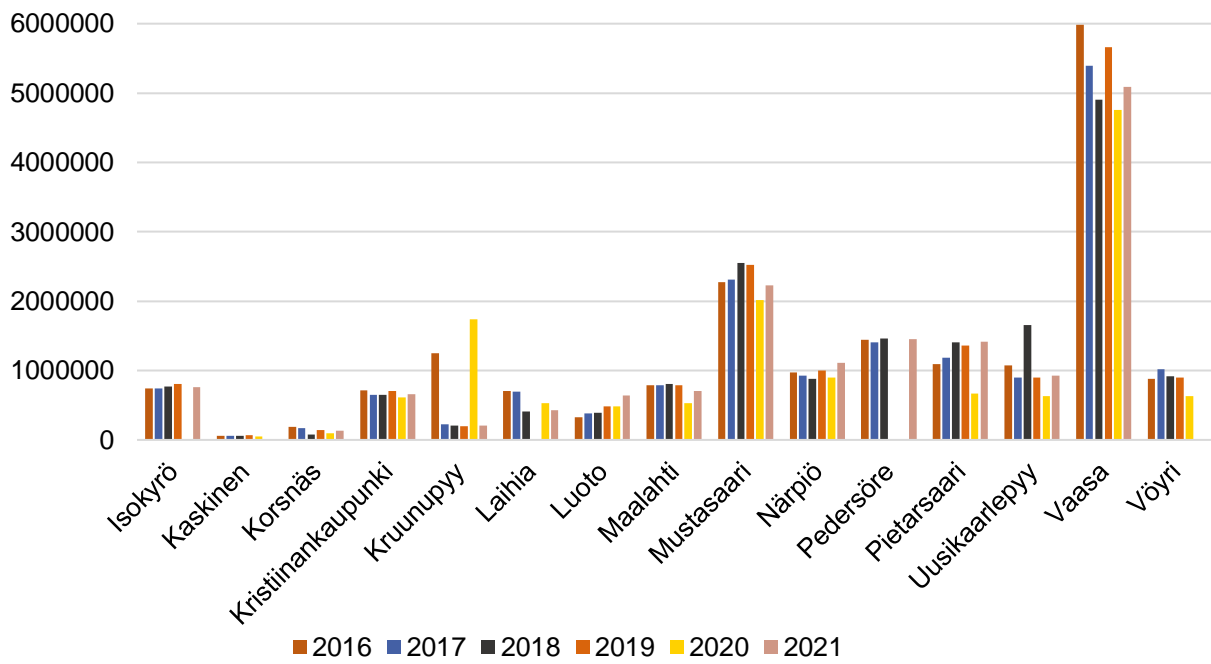


Kuva 10. Kuntien henkilökuljetusten kustannukset Etelä-Pohjanmaalla vuosina 2016-2021



Kuva 11. Kuntien henkilökuljetusten kustannukset Keski-Pohjanmaalla vuosina 2016-2021

Kuntien henkilökuljetusmenot 2016-2020 (€), Pohjanmaa



Kuva 12. Kuntien henkilökuljetusten kustannukset Pohjanmaalla vuosina 2016-2021

10 Kuvailulehti

Julkaisusarjan nimi ja numero: Raportteja 82/2022

Vastuualue: Liikenne ja infrastruktuuri

Tekijät: Waystep Consulting Oy

Julkaisun nimi: Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella : Houkuttelevaa, oikea-aikaista ja resurssiviisasta joukkoliikennettä

Tiivistelmä:

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on yhdessä alueen kuntien kanssa määrittänyt toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2023–2027. Palvelutasomäärittely on kolmeosainen. Tavoitteita on määritetty liikenteelliselle palvelutasolle, laadullisille tekijöille ja julkisen liikenteen tärkeimmille solmupisteille.

Palvelutasomäärittely koskee kuntakeskusten välistä, kuntarajat ylittävää liikennettä ja alueen tärkeimpiä julkisen liikenteen solmupisteitä. Palvelutasomäärittely sisältää junaliikenteen sekä markkinaehtoisena ja sopimusliikenteenä järjestetyn linja-autoliikenteen. Tavoitteet perustuvat matkustuspotentiaalin arviointiin, toteutuneeseen kysyntään sekä kuntien työn aikana esittämiin näkemyksiin

Työn tuloksena on kuntien välisen joukkoliikenteen liikenteelliset ja laadulliset palvelutasotavoitteet. Palvelutasotavoite voidaan tulkita tavoitteelliseksi minimitasoksi, jonka ELY-keskus pyrkii alueellaan saavuttamaan. Tavoitteet toimivalta lähtökohtana Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikennehankinnoissa. Lisäksi on määritetty seurantaa varten tavoitteita tärkeimmille julkisen liikenteen solmupisteille.

Asiasanat (YSA:n mukaan): Julkinen liikenne, joukkoliikenne, palvelutaso, solmupiste

ISBN (PDF) 978-952-398-105-8

ISSN (verkkopublication) 2242-2854

URN:ISBN:978-952-398-105-8

Julkaisun osoite: www.doria.fi/ely-keskus

Sivumäärä: 24+liitteet

Kieli: Suomi

Kustantaja /Julkaisija: Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kustannuspaikka ja -aika: Vaasa 2022

11 Presentationsblad

Publikationens serie och nummer: Rapporter 83/2022

Ansvarsområde: Trafik och infrastruktur

Författare: Waystep Consulting Oy

Publikationens titel: Fastställande av servicenivån i kollektivtrafiken på NTM-centralen i Södra Österbottens behörighetsområde : Lockande och resurssmart kollektivtrafik i rätt tid

Sammandrag:

NTM-centralen i Södra Österbotten har tillsammans med områdets kommuner fastställt målen för servicenivån i kollektivtrafiken på sitt behörighetsområde för åren 2023–2027. Fastställandet av servicenivån är tredelad. Mål för servicenivån har fastställts för den trafikmässiga servicen, för kvalitativa faktorer och för de viktigaste knutpunkterna för kollektivtrafiken.

Fastställandet av servicenivån för NTM-centralens trafik gäller sådan trafik som går mellan landskapscentrumen, överskrider kommungränserna och de viktigaste knutpunkterna för kollektivtrafiken i området. Fastställandet av servicenivån omfattar järnvägstrafiken och busstrafik som ordnas marknadsmässigt och avtalsbaserat. Målen baserar sig på en bedömning av resepotentialen, förverkligad efterfrågan samt synpunkter som framförts av kommunerna under arbetets gång.

Arbetet har resulterat i trafikmässiga och kvalitativa mål för servicenivån i kollektivtrafiken mellan kommunerna. Målet för servicenivån kan tolkas vara den miniminivå som eftersträvas och som NTM-centralen strävar efter att uppfylla i sitt område. Målen fungerar som utgångspunkt för NTM-centralen i Södra Österbottens trafikupphandlingar. Dessutom har det fastställts mål för uppföljningen av de viktigaste knutpunkterna i kollektivtrafiken.

Nyckelord (enligt Allärs): kollektivtrafik, servicenivå, knutpunkt

ISBN (PDF) 978-952-398-106-5

ISSN (webbpublikation): 2242-2854

URN: URN:ISBN:978-952-398-106-5

Publicerings adress: www.doria.fi/ely-keskus

Språk: Svenska

Sidantal: 25+bilagor

Utgivare / Förläggare: Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten

Förläggningsort och datum: Vasa 2022

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on yhdessä alueen kuntien kanssa määrittänyt toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2023–2027. Palvelutasomääritys on kolmeosainen. Tavoitteita on määritetty liikenteelliselle palvelutasolle, laadullisille tekijöille ja julkisen liikenteen tärkeimmille solmupisteille.

RAPORTTEJA 82 | 2022
JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASON MÄÄRITTELY
ETELÄ-POHJANMAAN ELY-KESKUKSEN TOIMIVALTA-ALUEELLA
HOUKUTTELEVAA, OIKEA-AIKAISTA JA RESURSSIVIISASTA
JOUKKOLIIKENNETTÄ

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-398-105-8 (PDF)
ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)
URN:ISBN:978-952-398-105-8

www.doria.fi/ely-keskus | www.ely-keskus.fi