



Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasoselvitys vuosille 2019–2022

HENRIIKA WEISTE | ATTE MANTILA



Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasoselvitys vuosille 2019–2022

HENRIKA WEISTE
ATTE MANTILA

RAPORTTEJA 31 | 2018

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasoselvitys
vuosille 2019–2022

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Atte Mantila, Linea Konsultit Oy

Kansikuva: Atte Mantila, Linea Konsultit Oy

Kartat: Atte Mantila ja Hanna Aalto, Linea Konsultit Oy. Kartat sisältävät
MML:n, SYKE:n, Tilastokeskuksen, Liikenneviraston ja OpenStreetMapin tekijöiden tuottamaa aineistoa.

ISBN 978-952-314-699-0 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN: 978-952-314-699-0

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

Esipuhe	2
1. Taustaa.....	3
1.1. Lähtökohdat	3
1.2. Työn tavoite.....	3
1.3. Suunnitteluprosessi	3
1.4. Julkisen henkilöliikenteen lainsäädäntö uudistuu	4
2. Nykytilan kuvaus.....	6
2.1. Väestö.....	7
2.2. Pendelöinti	12
2.3. Oppilaitokset.....	18
2.4. Joukkoliikennepotentiaali	23
2.5. Joukkoliikenteen tarjonta.....	24
2.6. Julkisen henkilöliikenteen rahoitus	28
3. Liikkumistarpeet ja palvelutason kehittämistarpeet.....	29
3.1. Liikkumistarpeet.....	29
3.2. Kuntien tunnistamat palvelutason kehittämistarpeet.....	30
4. Osapuolet ja yhteistyön kehittäminen	34
4.1. Osapuolet ja niiden tehtävät	34
4.2. Yhteistyön kehittäminen	34
5. Palvelutasomäärittely.....	35
5.1. Liikenneviraston suositus liikennetarjonnan palvelutasoluokitukselta	35
5.2. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toteutunut tarjonnan palvelutaso	36
5.3. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella 2019–2022 sovellettava tarjonnan palvelutasoluokitus	37
5.4. Ehdotus yhteysvälien luokittelusta.....	38
5.5. Laadulliset palvelutasotavoitteet	43
6. Vaikutusten arviointi ja tarvittavat toimenpiteet.....	47
6.1. Vaikutukset alueen asukkaiden liikkumismahdollisuuksiin	47
6.2. Palvelutasomuutokset.....	47
6.3. Palvelutasotavoitteiden edellyttämät lisävuorot palvelutasoluokittain.....	48
6.4. Kustannusarvio ja ehdotus rahoituksesta	55
Lähteet.....	56
Liitteet.....	57

Esipuhe

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

Palvelutasomäärittelyn lähtökohtina ovat mm. eri väestöryhmien tarpeet, liikennepoliittiset tavoitteet ja käytävissä oleva rahoitus. Vastuu joukkoliikenteen järjestämisestä on toimivaltaisella viranomaisella, mutta liikenteen rahoittamiseen osallistuvat myös alueen kunnat sovittujen kustannusjakoperiaatteiden mukaisesti. Kysynnän ollessa niin vähäistä, ettei kuljetusten järjestäminen joukkoliikenteenä ole järkevää, vastuu palvelujen määrittämisestä ja järjestämisestä on ao. kunnalla (lakisääteiset kuljetukset ja asiointiyhteydet).

Määritetty palvelutaso muodostaa vuosille 2019–2022 palvelutasotavoitteen, joka ohjaa joukkoliikenteen suunnittelua ja järjestämistä. Palvelutaso on pyritty määrittelemään niin, että osapuolet voivat sitoutua sen toteuttamiseen.

Työtä on laadittu tiiviissä vuorovaikutuksessa alueen kuntien kanssa kyselyiden, työpajojen ja ohjausryhmätyöskentelyn muodossa. Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet

- Anders Pulkis, Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, pj.
- Jorma Ollila (31.12.2017 asti), Etelä-Pohjanmaan liitto
- Jani Palomäki (1.1.2018 alkaen), Etelä-Pohjanmaan liitto
- Janna Räisänen, Keski-Pohjanmaan liitto
- Tero Voldi, Pohjanmaan liitto
- Mikko Tervo (31.12.2017 asti), Kokkolan kaupunki
- Jukka Harju (1.1.2018 alkaen), Kokkolan kaupunki
- Juha Kokko, Seinäjoen kaupunki
- Lotta Rautio, Vaasan kaupunki
- Leena Kivijakola, Kannuksen kaupunki
- Dan-Anders Sjöqvist, Kristiinankaupunki
- Marko Stenius, Kurikan kaupunki

Ohjausryhmä on kokoontunut työn aikana neljä kertaa. Selvityksen ovat laatineet Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy (projektipäällikkö) ja Atte Mantila, Linea Konsultit Oy.

1. Taustaa

1.1. Lähtökohdat

Joukkoliikennelain 4 § velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Pohjanmaan, Etelä-Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakuntien alueella joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus sekä Vaasan, Seinäjoen ja Kokkolan kaupungit.

Suunnittelun lähtökohdan muodostavat alueen asukkaiden liikkumistarpeet ja käytettävissä oleva rahoituskehys. Lähtökohdiana on hyödynnetty alueella laadittuja ajantasaisia suunnitelmia sekä tuoreita valtakunnallisia selvityksiä.

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 vaatteet tulevat suunnittelussa huomioon otetuksi.

1.2. Työn tavoite

Työn tavoitteena on ollut määrittää joukkoliikenteen palvelutaso Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueelle. Palvelutasomäärittelyssä huolehditaan tavoitteiden yhteensopivuudesta Vaasan, Seinäjoen ja Kokkolan toimivaltainen viranomaisten palvelutasomääritysten kanssa. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus tekee suunnitelman pohjalta oman toimivalta-alueensa osalta joukkoliikennelain mukaisen palvelutasopäätöksen

Tavoitteena oli, että työssä muodostetaan kysyntään ja matkustuspotentiaaliin perustuva joukkoliikenteen kehittämisstrategia, joka pitää sisällään määrällisiä ja laadullisia joukkoliikenteen palvelutasotavoitteita. Uutena asiana mukana on pysäkkien laatu.

Tavoitteena on parantaa joukkoliikennejärjestelmän vaikuttavuutta ja luoda aluerakennemalliin tukeutuva joukkoliikennepalveluiden verkosto. Tavoitteena on suunnitelman realismi ja toteuttamiskelpoisuus.

1.3. Suunnitteluprosessi

Työ käynnistyi nykytilanteen kartoituksella, jossa selvitettiin joukkoliikenteen toimintaympäristön ja liikennetarjonnan ja kysynnän nykytilaa sekä kehityssuuntaa. Samaan aikaan kuntiin lähetettiin vastattavaksi ennakkokysely, jolla pyrittiin selvittämään kuntien näkemyksiä ongelmakohtista ja kehittämistarpeista.

Nykytilanteen kuvausten pohjalta kussakin maakunnassa järjestettiin työpaja, jossa yhdessä kuntien edustajien kanssa pohdittiin alueen asukkaiden liikkumistarpeita asiakasryhmittäin ja kunnittain. Työpajojen jälkeen yhteysvälit luokiteltiin arvioitun palvelutarpeen pohjalta.

Kunnilta pyydettiin kommentteja ja täydennyksiä nykytilan ja liikkumistarpeitten kuvaukseen. Tämän jälkeen aloitettiin palvelutason määrittely. Varsinainen palvelutasosuunnitelma laadittiin samanaikaisesti kustannusarvioiden kanssa.

1.4. Julkisen henkilöliikenteen lainsäädäntö uudistuu

Laki liikenteen palveluista (Liikennepalvelulaki 320/2017) kumoaa sekä joukkoliikennelain että taksiliikennelain 1.7.2018. Liikennepalvelulaki muuttaa liikennemarkkinoiden toimintaa muun muassa helpottamalla markkinoille tuloa ja kilpailua sekä velvoittamalla toimijat avaamaan tieto- ja myyntijärjestelmien rajapintoja. Liikkumispalveluiden yhdistäminen matkaketjuiksi ja palvelupaketeiksi edellyttää eri palveluiden lippu-, maksu- ja tietojärjestelmien avoimuutta ja yhteentoimivuutta.

Liikennepalvelulain keskeinen lähtökohta on ajatus siitä, että tulevaisuudessa liikenteen palveluiden käyttö kasvaa. Vastaavasti kotitaloudet eivät enää tuota palveluita vain itse itselleen, vaan ryhtyvät tarjoamaan niitä erilaisten palvelualustojen kautta laajempaan käyttöön. Liikenteen palveluistumiseen liitetään yleiskäsite liikkuminen palveluna (Mobility as a Service, MaaS). MaaS-palveluissa fyysinen liikkuminen ja digitaaliset palvelut kootaan käyttäjien tarpeisiin vastaavaksi ovelta ovelle -palveluksi.

Liikennepalvelulain myötä joukkoliikenteen palvelutason määrittely uudistuu eikä ole enää jatkossa lakisääteistä. Tämä ei poista palvelutasomäärittely 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 ja yhteistyöpintoja, miltä osin ja miten esimerkiksi vammaispalvelulain, sosiaalihuoltolain ja kehitysvammalain mukaiset kuljetukset voidaan nyt ja jatkossa parhaiten suunnitella ja toteuttaa yhtenä kokonaisuutena joukkoliikennepalveluiden kanssa.

Liikennepalvelulain myötä viranomaiset voivat edelleen järjestää liikennepalveluita joko markkinaehtoisesti, jolloin julkisen liikenteen tarjonta syntyy kilpailuilla markkinoilla tai palvelusopimusasetuksen mukaisesti, jolloin liikenteeseen voidaan kohdistaa julkista rahoitusta. Reittiliikennelupasäätelystä luovutaan ja mahdolliset yksinoikeudet vahvistetaan jatkossa hallintopäätöksellä. Liikennöitsijöiden on ilmoitettava toiminnan aloittamisesta ja muutoksista 60 päivää aikaisemmin Liikennevirastolle.

Joukkoliikenneluvan tilalle tulee henkilöliikennelupa, joka oikeuttaa myös taksiliikenteen harjoittamiseen. Lupa on voimassa 10 vuotta ja sen myöntää liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Taksiliikennelupa muuttuu ajoneuvokohtaisesta toimijakohtaiseksi. Myös henkilö- ja tavaraliikenneluvalla saa harjoittaa taksiliikennettä, kunhan noudattaa taksiliikennettä koskevia vaatimuksia. Kaikkea taksiliikennetoimintaa koskee vaatimus siitä, että jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, on ajoneuvossa oltava taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso.

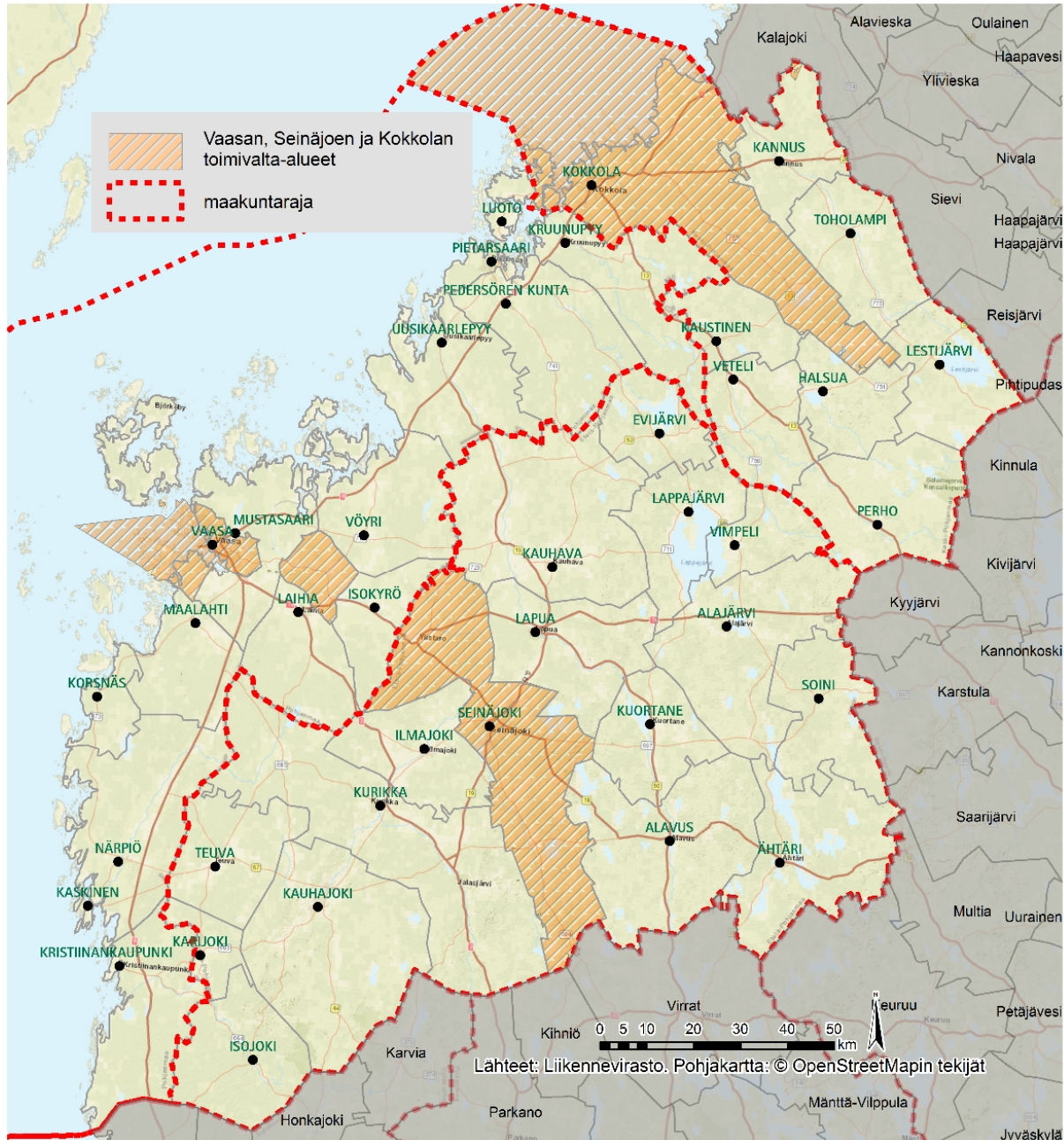
Taksilupien määrää eli käytännössä autojen määrää ei jatkossa rajoiteta. Taksien päivystysvelvollisuus poistuu, ja taksitoimija määrittelee itse, missä ja milloin se palvelujaan tarjoaa. Taksi voi olla myös muu kuin

henkilöauto. Taksilupaa ei sidota asemapaikkaan, ja kyytejä saa ottaa mistä vain, minne vain. Taksilupa on valtakunnallinen. Myös taksien hintasääntelystä 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.

Liikennepalvelulaki määrittää uusia velvollisuuksia tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajille. Tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajalla on olennaisia tietoja ja kysyntätietoja koskeva tiedonantovelvollisuus ja lipunmyyntirajapintojen avaamisvelvollisuus. Palveluntarjoajan lipputuotteisiin perustuvien matkustus oikeuksien on oltava todennettavissa sähköisen viestintäverkon avulla taustajärjestelmästä. Liikkumispalvelun tarjoajalla on lisäksi velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä toimittaa määrääjain toteutunutta kysyntää koskevat tiedot Liikennevirastolle.

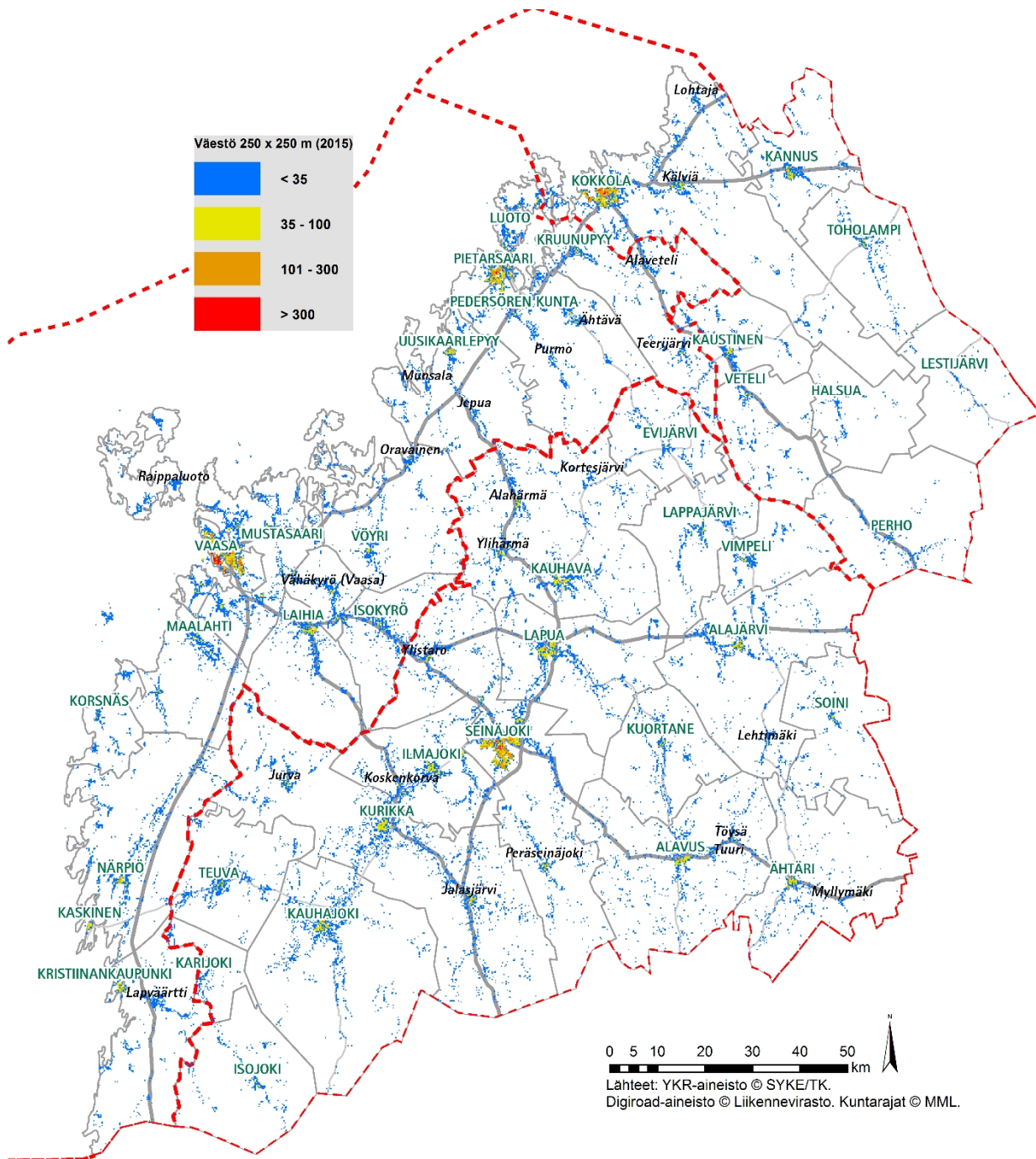
2. Nykytilan kuvaus

Tämän työn suunnittelualueena on ELY-keskuksen toimivalta-alue (kuva 1).



Kuva 1 Suunnittelualue koostuu kolmesta maakunnasta: Pohjanmaa, Etelä-Pohjanmaa ja Keski-Pohjanmaa. Joukkoliikenteen toimivaltaisina viranomaisina ovat Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus sekä Vaasan, Seinäjoen ja Kokkolan kaupungit.

2.1. Väestö



Kuva 2 Väestön sijoittuminen ja tiheys suunnittelualueella (YKR-aineisto 2015 © SYKE/TK)

Vuonna 2016 suunnittelualueella oli yhteensä noin 442 330 asukasta, joista Etelä-Pohjanmaan maakunnassa asui noin 191 860 (43 %), Pohjanmaalla noin 181 440 (41 %) ja Keski-Pohjanmaalla noin 69 030 henkilöä (16 %) (Tilastokeskus).

40 % asukkaista asuu maakuntien keskuskaupungeissa Vaasassa, Seinäjoella tai Kokkolassa. Yhteensä kolmen maakunnan asukkaista 72 % asuu yli 10 000 asukkaan kunnassa. Alueen väestötiheys on esitetty kuvassa 2 ja taajamat ja kylät näkyvät kuvassa 3. Alueen suurimmat kunnat on lueteltu seuraavassa taulukossa 1.

Taulukko 1 Asukasmäärät suurimmissa kunnissa 2016

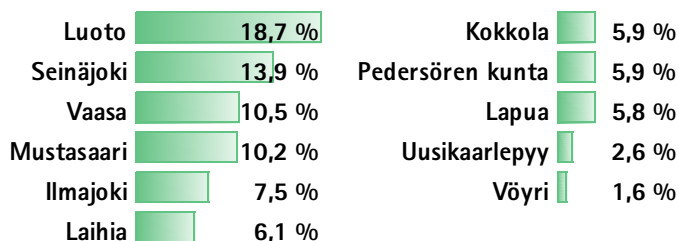
Kunta	Maakunta	Asukkaita 2016
Yli 50 000 asukasta		
Vaasa	Pohjanmaa	67 620
Seinäjoki	Etelä-Pohjanmaa	62 050
Yli 20 000 asukasta		
Kokkola	Keski-Pohjanmaa	47 725
Kurikka	Etelä-Pohjanmaa	21 500
Yli 10 000 asukasta		
Pietarsaari	Pohjanmaa	19 380
Mustasaari	Pohjanmaa	19 380
Kauhava	Etelä-Pohjanmaa	16 600
Lapua	Etelä-Pohjanmaa	14 575
Kauhajoki	Etelä-Pohjanmaa	13 770
Ilmajoki	Etelä-Pohjanmaa	12 165
Alavus	Etelä-Pohjanmaa	11 905
Pedersören kunta	Pohjanmaa	11 065



Kuva 3 Taajamat ja kylät

Väestömuutosten trendi 2015–2030

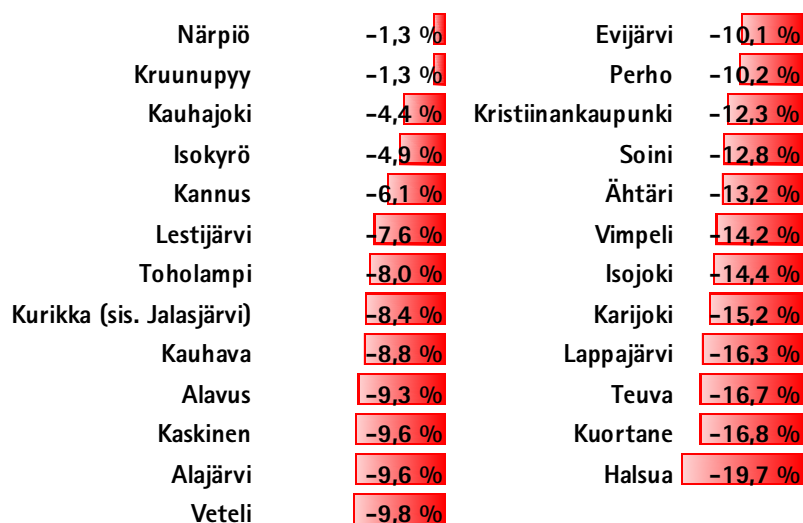
Väestömäärän ennustetaan¹ Tilastokeskuksen mukaan kasvavan Pohjanmaalla, Etelä-Pohjanmaalla ja Keski-Pohjanmaalla vuoteen 2030 mennessä yhteensä n. 2,5 prosentilla reiluun 455 100:an. Ennusteissa on kuitenkin paljon kuntakohtaista vaihtelua. Tilastokeskuksen laskelman perusteella väestön ennustetaan kasvavan vuoden 2015 asukasmääristä yli 1 %:n vuoteen 2030 mennessä seuraavissa kunnissa:



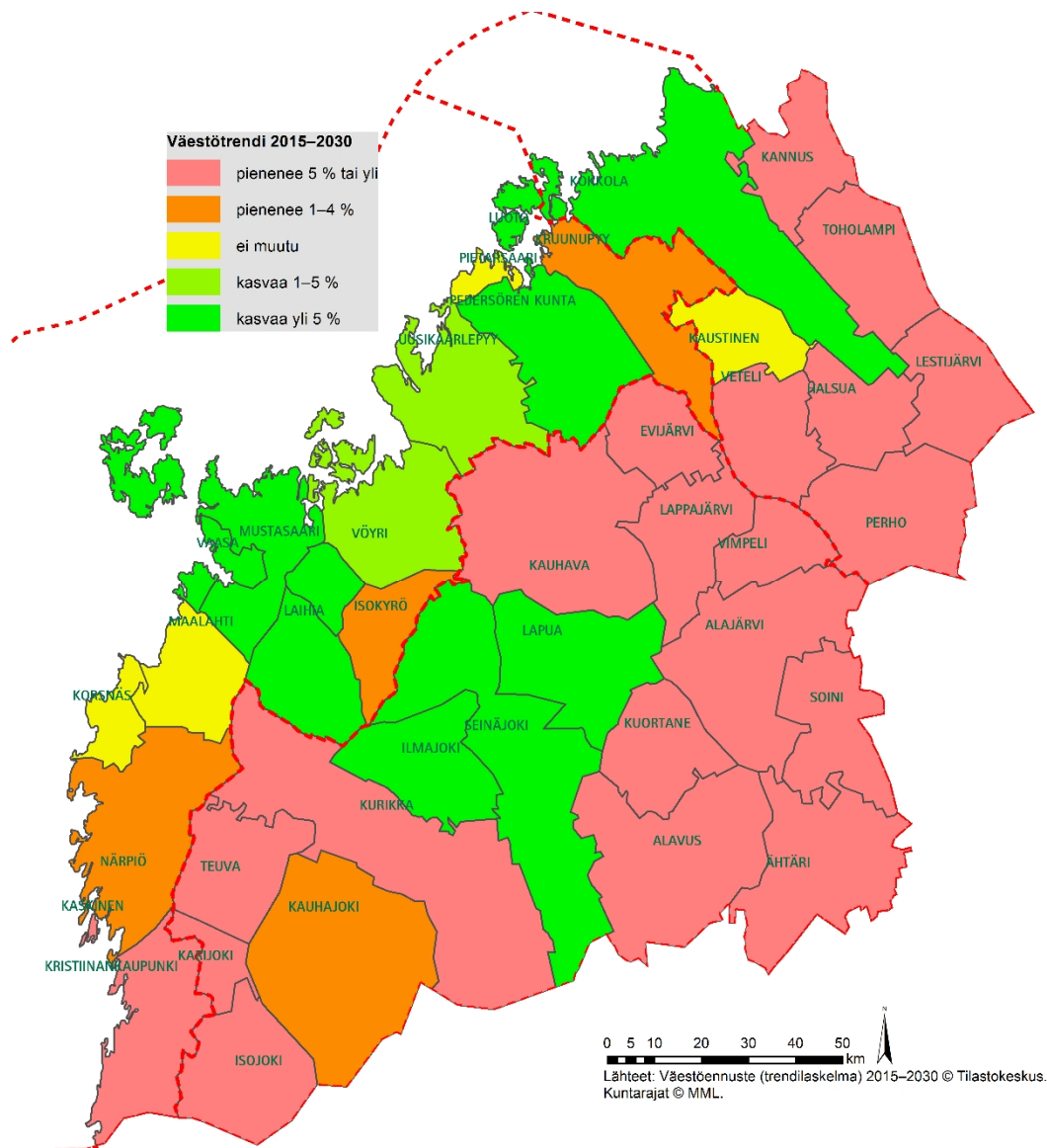
Nämä kunnat on esitetty kuvan 4 kartassa vihreillä pohjaväreillä.

Kartalla on keltaisella ne kunnat, joissa väestön määrän ei ole laskettu muuttuvan vuoteen 2030 mennessä yli yhtä prosenttia (Korsnäs 0,4 %, Pietarsaari -0,2 %, Maalahti -0,4 % ja Kaustinen -0,7 %).

Kartan oranssilla ja punaisella pohjaväriillä on esitetty ne kunnat, joissa väestömäärän on laskettu pienenevän yli 1 % vuodesta 2015 vuoteen 2030 mennessä. Näitä kuntia ovat:



¹ Tilastokeskuksen väestöennuste on demografinen trendilaskelma, jossa väestönkehityksen on oletettu jatkuvan viime vuosien kaltaisena. Ennusteissa ei ole pyritty arvioimaan taloudellisten, sosiaalipoliittisten, aluepoliittisten tms. tekijöiden vaikutusta väestönkehitykseen. (Väestöennuste (2017) Tilastokeskus.)



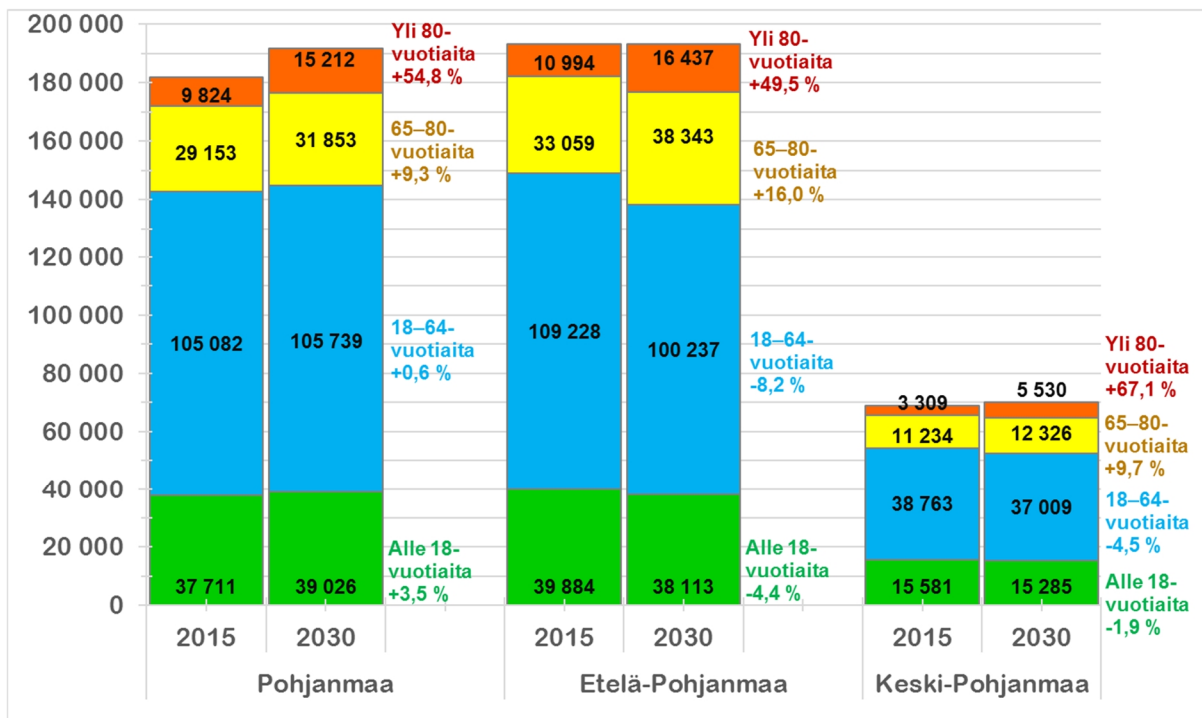
Kuva 4 Tilastokeskuksen ennuste väestömäärän muutoksista vuodesta 2015 vuoteen 2030

Kaupungistumista voidaan pitää selkeänä trendinä myös Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella. Väestömäärän ennustetaan kasvavan rannikolla Vaasan ja Kokkolan välillä sekä Seinäjoen ympäristössä.

Joukkoliikenteen kehittämisen ja liikkumistarpeiden vähentämisen kannalta väestön keskittyminen suurille kaupunkiseuduille on hyvä asia. Toimivat joukkoliikennekaupungit tarvitsevat maankäytön suuntaamista tukemaan joukkoliikennekäytäviä. Hiljenevillä seuduilla on kuitenkin edelleen matkustustarpeita, joita voidaan hoitaa osin mahdollisesti kutsupohjaisesti perinteisen, ison kaluston joukkoliikenteen lisäksi. (Kaupungistumisen hyötyjen edellytyksenä täydennysrakentamisen tehostaminen (2017) Suomen ympäristökeskus.)

Väestömäärien lisäksi joukkoliikenteen kehittämiseen liittyy väestörakenteen muutos. Väestön ikääntyminen näkyy voimakkaasti myös Pohjanmaalla, Etelä-Pohjanmaalla ja Keski-Pohjanmaalla (kuva 5).

Tilastokeskuksen ennusteen mukaan alle 18-vuotiaiden määrä vähenee kolmen maakunnan alueella vuodesta 2015 vuoteen 2030 mennessä yhteensä n. 750 henkilöllä (-0,8 %). Myös työikäisten (18–64-vuotiaat) määrän ennustetaan tippuvan n. 10 000 henkilöllä (-4 %). Kasvavia ikäryhmiä ovat trendin mukaan 65–80-vuotiaat, joiden määrä kasvaa alueella 9 000 henkilöllä (+12,4 %) sekä erityisesti yli 80-vuotiaat, joiden määrässä on kasvua yli 13 000 henkilöä (+ 54,1 %). Tilastokeskuksen ennusteen mukaan 65 vuotta täyttäneiden yhteisosuus koko alueen väestöstä nousee 22 prosentista yli 26 prosenttiin vuodesta 2015 vuoteen 2030.



Kuva 5 Ennusteet ikäluokkien koon muutoksista maakunnittain 2030 verrattuna vuoteen 2015 (lähde: Tilastokeskus)

2.2. Pendelöinti

Pohjanmaa

Pohjanmaan suosituin työssäkäyntikunta on Vaasa, jossa työskentelee n. 36 640 ihmistä. Näistä joka kolmas (11 810 henkilöä) pendelöi Vaasaan kaupungin ulkopuolelta. Muita suosittuja pendelöintikuntia Pohjanmaalla ovat

- Pietarsaari (4 560 henkilöä kunnan ulkopuolelta, 43 % työntekijöistä),
- Mustasaari (2 170 henkilöä, 42 %) ja
- Pedersören kunta (1 580 henkilöä, 38 %).

Suhteellisesti suosituin pendelöintikunta on Kaskinen, jossa työssäkävivistä puolet (240 hlöä) pendelöi kunnan ulkopuolelta. Taulukossa 2 on esitetty Pohjanmaalla asuvien suosituimmat työssäkäyntikunnat (oma kunta ja viisi tärkeintä pendelöintikuntaa) kunnittain eriteltynä.

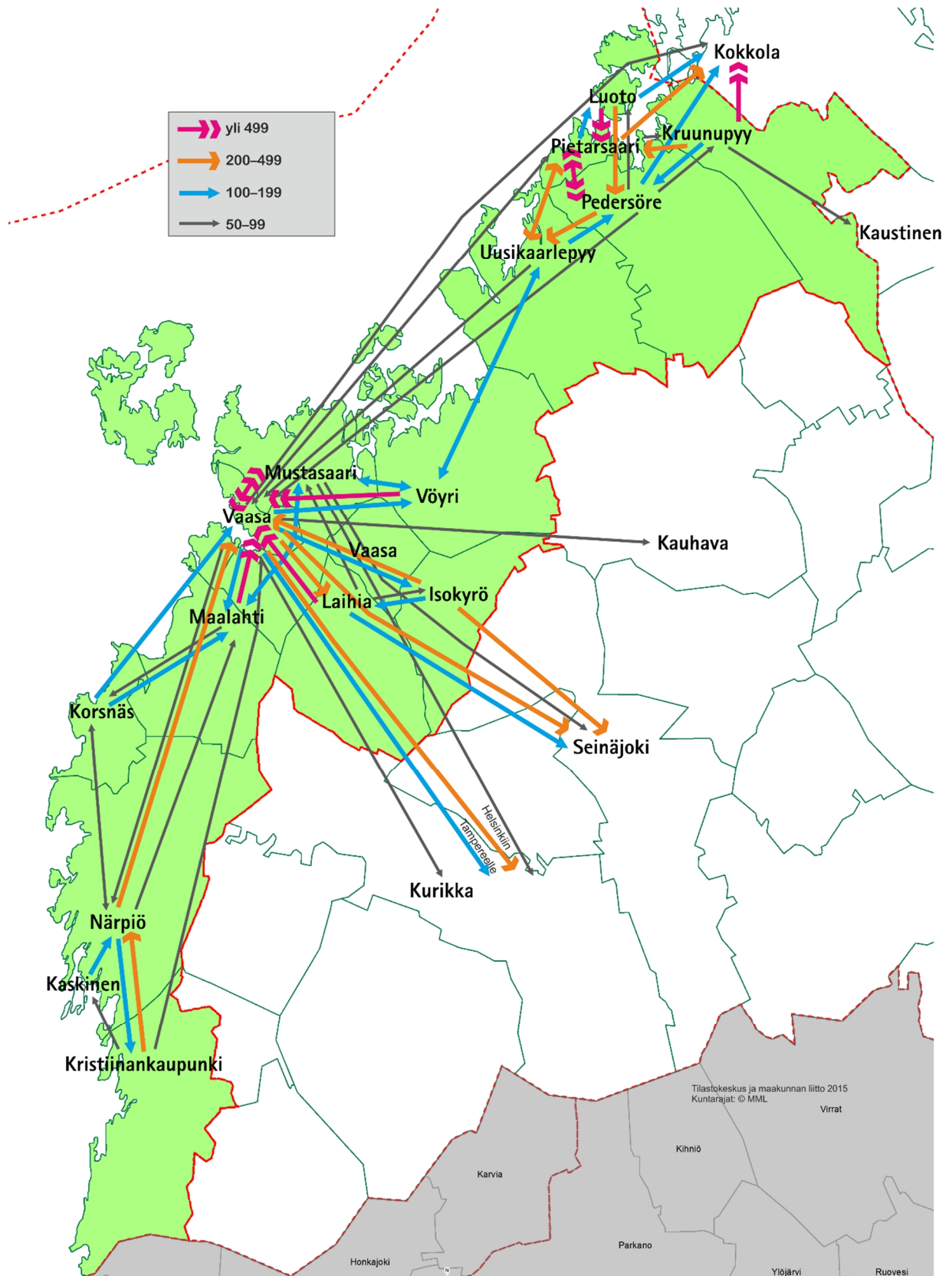
Taulukko 2 Kunnittaiset pendelöintimäärät Pohjanmaan kunnista 2015

Isostakyröstä	Kaskisista	Korsnäsistä	Kristiinankaupungista	Kruunupyystä
Isokyrö 813	Kaskinen 251	Korsnäs 566	Kristiinankaupunki 1 944	Kruunupyypyy 1 731
Vaasa 468	Närpiö 115	Vaasa 166	Närpiö 256	Kokkola 562
Seinäjoki 277	Vaasa 20	Maalahti 99	Vaasa 91	Pietarsaari 239
Laihia 115	Kristiinankaupunki 16	Närpiö 94	Kaskinen 63	Pedersören kunta 134
Mustasaari 36	Teuva 8	Mustasaari 18	Kauhajoki 36	Kaustinen 72
Vöyri 27	Mustasaari 7	Tampere 4	Karjoki 34	Vaasa 25

Laihialta	Luodosta	Maalahdesta	Mustasaaresta	Närpiöstä
Vaasa 1 675	Pietarsaari 1 102	Maalahti 1 304	Vaasa 5 259	Närpiö 3 520
Laihia 1 236	Luoto 592	Vaasa 765	Mustasaari 2 826	Vaasa 196
Seinäjoki 117	Pedersören kunta 232	Mustasaari 120	Vöyri 154	Kristiinankaupunki 105
Mustasaari 91	Kokkola 152	Korsnäs 65	Maalahti 135	Maalahti 84
Isokyrö 89	Uusikaarlepyy 43	Närpiö 44	Seinäjoki 51	Korsnäs 62
Kurikka 32	Kruunupyypyy 28	Maarianhamina 17	Turku 44	Mustasaari 41

Pedersören kunnasta	Pietarsaaresta	Uusikaarlepyystä	Vaasasta	Vöyristä
Pedersören kunta 2 542	Pietarsaari 5 882	Uusikaarlepyy 2 401	Vaasa 24 829	Vöyri 1 835
Pietarsaari 1 811	Pedersören kunta 790	Pietarsaari 442	Mustasaari 1 429	Vaasa 553
Uusikaarlepyy 225	Uusikaarlepyy 325	Pedersören kunta 189	Seinäjoki 295	Mustasaari 154
Kokkola 135	Kokkola 264	Vöyri 152	Helsinki 286	Uusikaarlepyy 143
Luoto 97	Luoto 153	Vaasa 72	Laihia 235	Pietarsaari 42
Kruunupyypyy 94	Vaasa 91	Kokkola 25	Vöyri 199	Kauhava 40

Vastaavat tiedot on esitetty karttakuvassa 6 niiltä yhteysväleiltä, joilla pendelöi vähintään 50 työntekijää.



Kuva 6 Pendelörintivirrat vuonna 2015 (maakunnan liitto ja Tilastokeskus)

Etelä-Pohjanmaa

Etelä-Pohjanmaan suosituin työskentelykunta on Seinäjoki, jossa on 29 625 työssäkäyvää. Näistä useampi kuin joka neljäs (78 050 henkilöä) pendelöi Seinäjoen ulkopuolelta. Etelä-Pohjanmaan muita tärkeitä pendelöintikuntia ovat

- Kauhava (1 760 henkilöä kunnan ulkopuolelta, 27 % työntekijöistä)
- Kurikka (1 695, 24 %) ja
- Kauhajoki (1 210, 23 %).

Suhteellisesti suosituimmat pendelöintikunnat ovat Ilmajoki (1 060 henkilöä kunnan ulkopuolelta) sekä Kuortane (420 henkilöä kunnan ulkopuolelta), joissa molemmissa joka kolmas pendelöi ulkopuolelta kuntaan töihin. Taulukossa 3 on esitetty Etelä-Pohjanmaalla asuvien tärkeimmät työssäkäyntikunnat (oma kunta ja viisi tärkeintä pendelöintikuntaa) kunnittain eriteltyinä.

Taulukko 3 Kunnittaiset pendelöintimäärät Etelä-Pohjanmaan kunnista 2015

Alajärveltä	Alavudelta	Evijärveltä	Ilmajoelta
Alajärvi 2 665	Alavus 3 474	Evijärvi 676	Ilmajoki 2 132
Seinäjoki 155	Seinäjoki 368	Kauhava 69	Seinäjoki 1 960
Vimpeli 102	Ähtäri 155	Lappajärvi 51	Kurikka 354
Kuortane 65	Kuortane 102	Seinäjoki 18	Kauhajoki 77
Soini 65	Virrat 52	Alajärvi 9	Lapua 49
Alavus 60	Alajärvi 29	Vimpeli 5	Kauhava 38

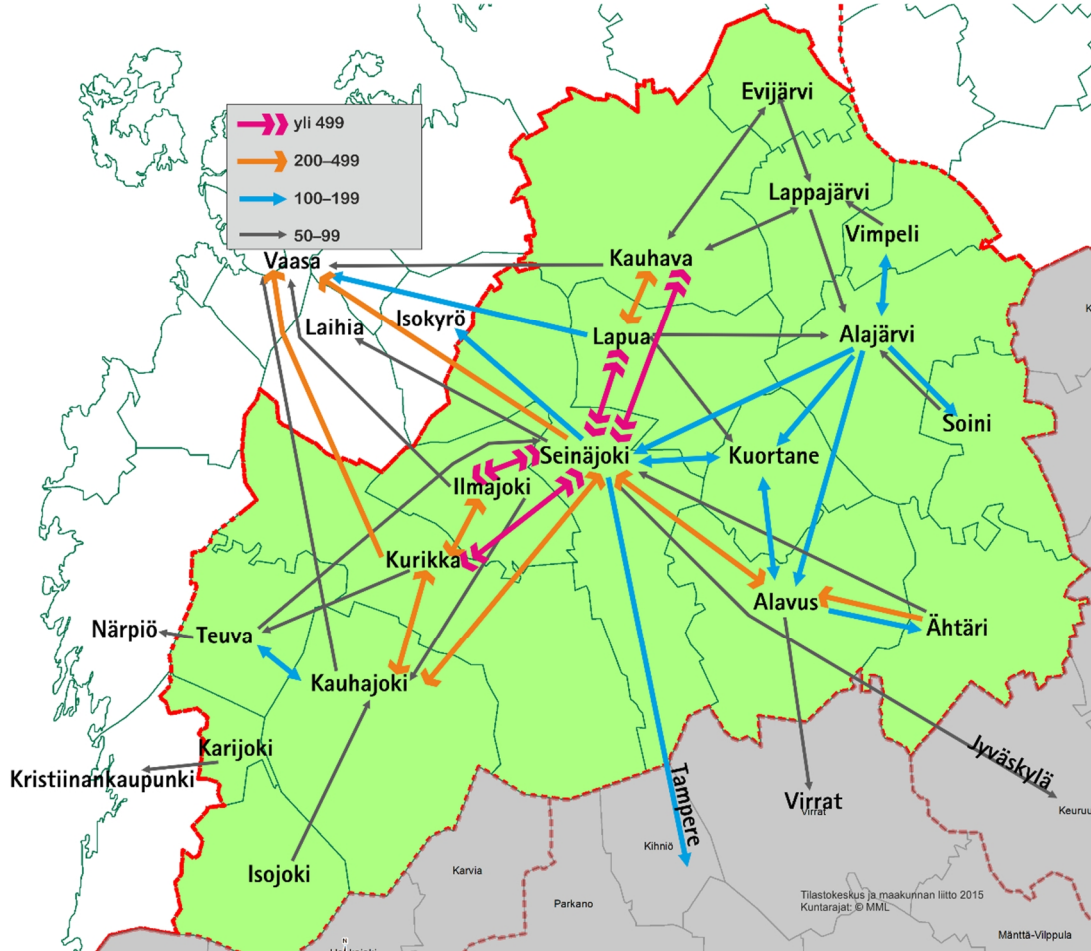
Isojoelta	Karijoelta	Kauhajoelta	Kauhavalta
Isojoki 581	Karijoki 294	Kauhajoki 4 160	Kauhava 5 153
Kauhajoki 65	Krist.kaupunki 80	Seinäjoki 284	Seinäjoki 531
Karijoki 20	Kauhajoki 47	Kurikka 273	Lapua 243
Seinäjoki 11	Teuva 25	Teuva 141	Vaasa 79
Teuva 3	Isojoki 16	Vaasa 63	Evijärvi 70
Kauhava 1	Kurikka 7	Karijoki 38	Lappajärvi 53

Kuortaneelta	Kurikasta	Lappajärveltä	Lapualta
Kuortane 859	Kurikka 5 498	Lappajärvi 816	Lapua 3 392
Alavus 196	Seinäjoki 1 086	Kauhava 67	Seinäjoki 1 312
Seinäjoki 194	Kauhajoki 338	Alajärvi 56	Kauhava 482
Lapua 43	Vaasa 320	Evijärvi 52	Vaasa 124
Alajärvi 27	Ilmajoki 263	Vimpeli 46	Alajärvi 63
Kauhava 18	Teuva 67	Seinäjoki 42	Kuortane 50

Seinäjoelta	Soinista	Teuvalta	Vimpelistä
Seinäjoki 21 574	Soini 510	Teuva 1 374	Vimpeli 742
Kurikka 606	Alajärvi 84	Kauhajoki 174	Alajärvi 169
Ilmajoki 569	Seinäjoki 37	Närpiö 76	Lappajärvi 51
Kauhava 567	Ähtäri 32	Seinäjoki 55	Seinäjoki 38
Lapua 525	Alavus 15	Kurikka 49	Kauhava 17
Vaasa 474	Kuortane 7	Karijoki 13	Lapua 9

Ähtäristä
Ähtäri 1 657
Alavus 232
Seinäjoki 86
Alajärvi 20
Soini 20
Teuva 13

Vastaavat tiedot on esitetty karttakuvassa 7 niiltä yhteysväleiltä, joilla pendelöi vähintään 50 työntekijää.



Kuva 7 Pendelöintivirrat vuonna 2015 (maakunnan liitto ja Tilastokeskus)

Keski-Pohjanmaa

Keski-Pohjanmaan suosituin työssäkäyntikunta on Kokkola, jossa työssäkäyviä on noin 19 930. Näistä kuitenkin vain 15 % (3 040 henkilöä) pendelöi Kokkolaan kaupungin ulkopuolelta. Muita tärkeitä pendelöintikuntia Keski-Pohjanmaalla ovat

- Kannus (690 henkilöä kunnan ulkopuolelta, 31 % työntekijöistä),
- Kaustinen (560 henkilöä, 32 %) ja
- Veteli (300 henkilöä, 27 %).

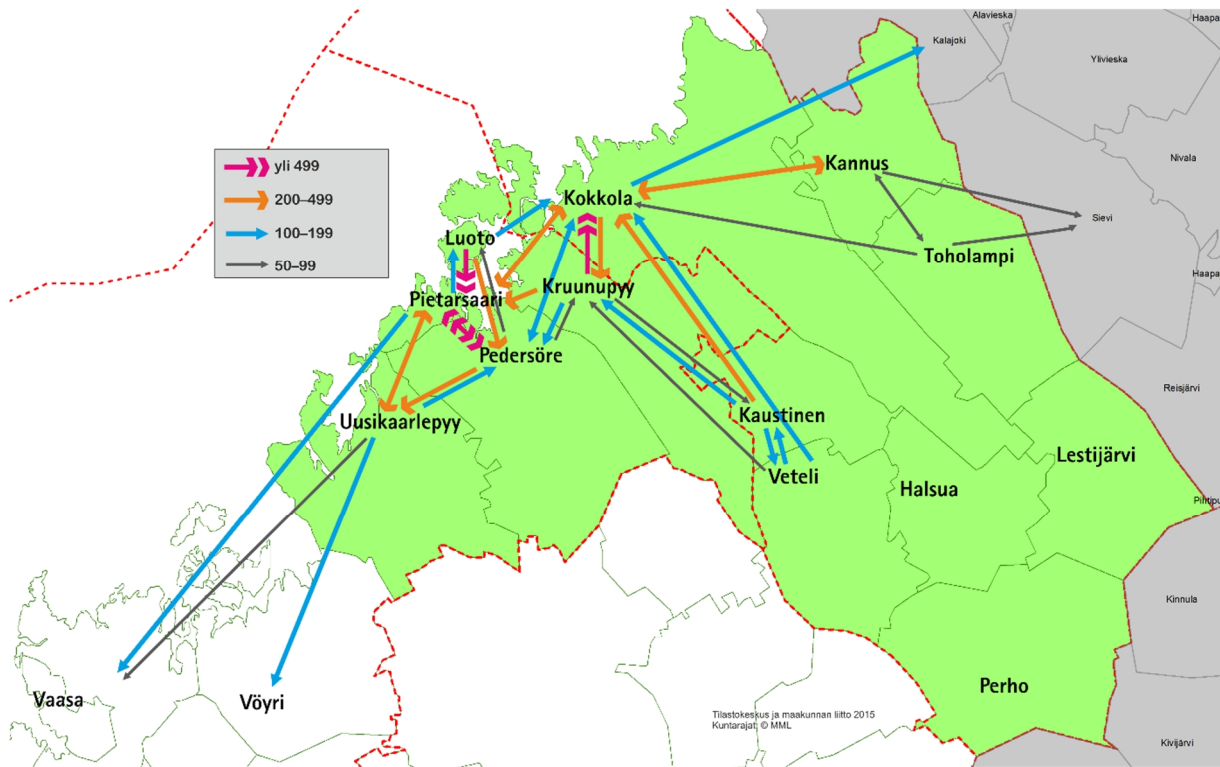
Taulukossa 4 on esitetty Keski-Pohjanmaalla asuvien tärkeimmät työssäkäyntikunnat (oma kunta ja viisi tärkeintä pendelöintikuntaa) kunnittain eriteltynä. Erityisesti Kokkolasta pendelöidään myös maakuntarajan yli Pietarsaareen ja Kruunupyhyyn.

Taulukko 4 Kunnittaiset pendelöintimäärät Keski-Pohjanmaan kunnista 2015

Halsualta	Kannuksesta	Kaustisilta	Kokkolasta
Halsua 340	Kannus 1 502	Kaustinen 1 192	Kokkola 16 897
Kaustinen 25	Kokkola 285	Kokkola 269	Pietarsaari 490
Veteli 25	Sievi 92	Veteli 138	Kruunupyy 300
Kokkola 22	Toholampi 80	Kruunupyy 124	Kannus 205
Perho 6	Ylivieska 46	Halsua 27	Kalajoki 122
Toholampi 6	Kalajoki 44	Pietarsaari 24	Pedersören kunta 118
Lestijärveltä	Perhosta	Toholammilta	Vetelistä
Lestijärvi 190	Perho 766	Toholampi 830	Veteli 799
Toholampi 28	Kyyjärvi 30	Kannus 98	Kaustinen 177
Kokkola 9	Kokkola 23	Kokkola 81	Kokkola 114
Halsua 6	Kaustinen 13	Sievi 66	Kruunupyy 51
Kannus 5	Veteli 9	Kaustinen 19	Halsua 33
Reisjärvi 5	Helsinki 8	Ylivieska 19	Pietarsaari 32

Vastaavat tiedot on esitetty seuraavan sivun karttakuvassa 8 niiltä yhteysväleiltä, joilla pendelöi vähintään 50 työntekijää.

Kuvassa mukana myös Pietarsaaren seudun kuntien pendelöinti.

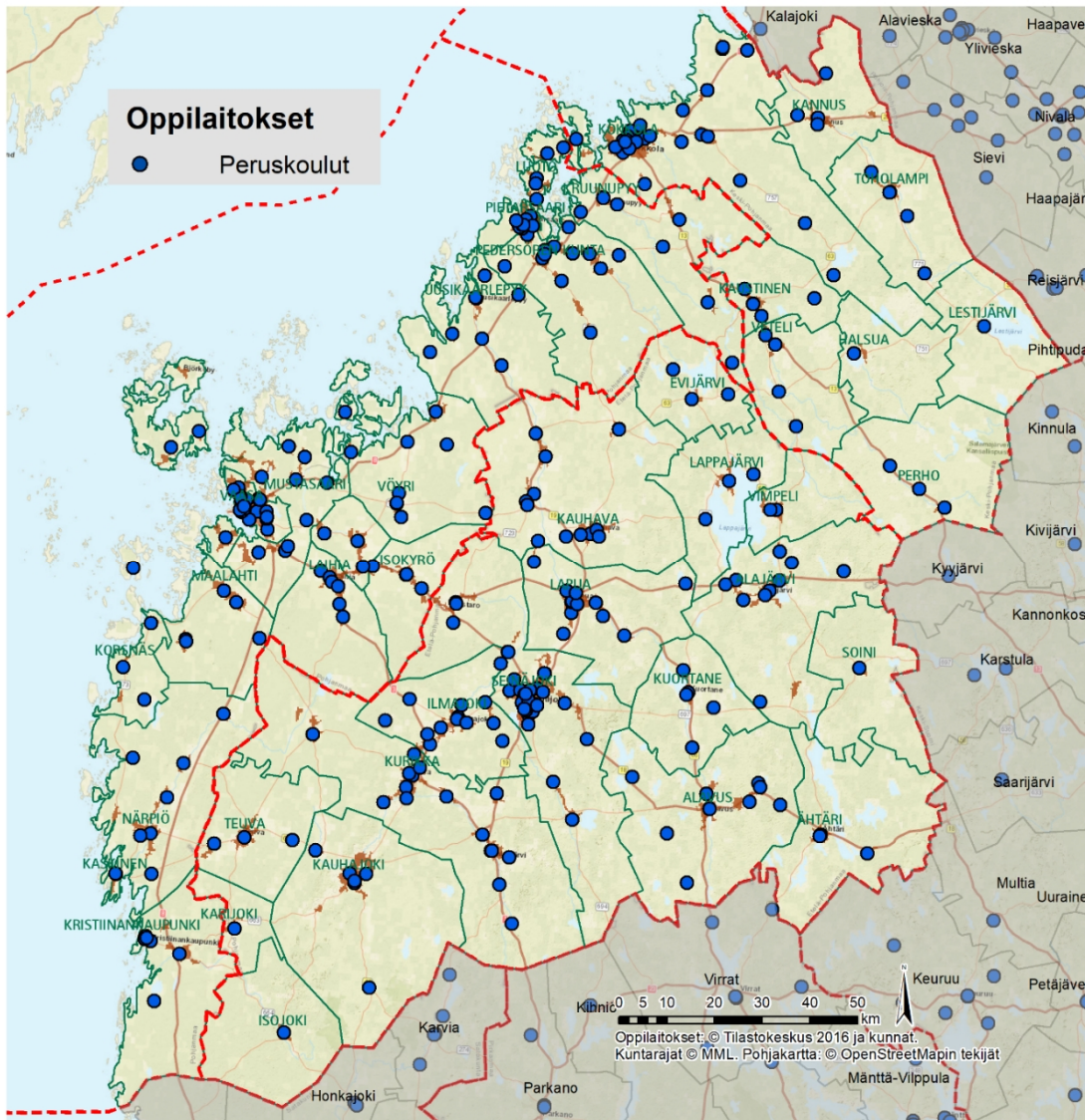


Kuva 8 Pendelöintivirrat vuonna 2015 (maakunnan liitto ja Tilastokeskus)

2.3. Oppilaitokset

Peruskoulut

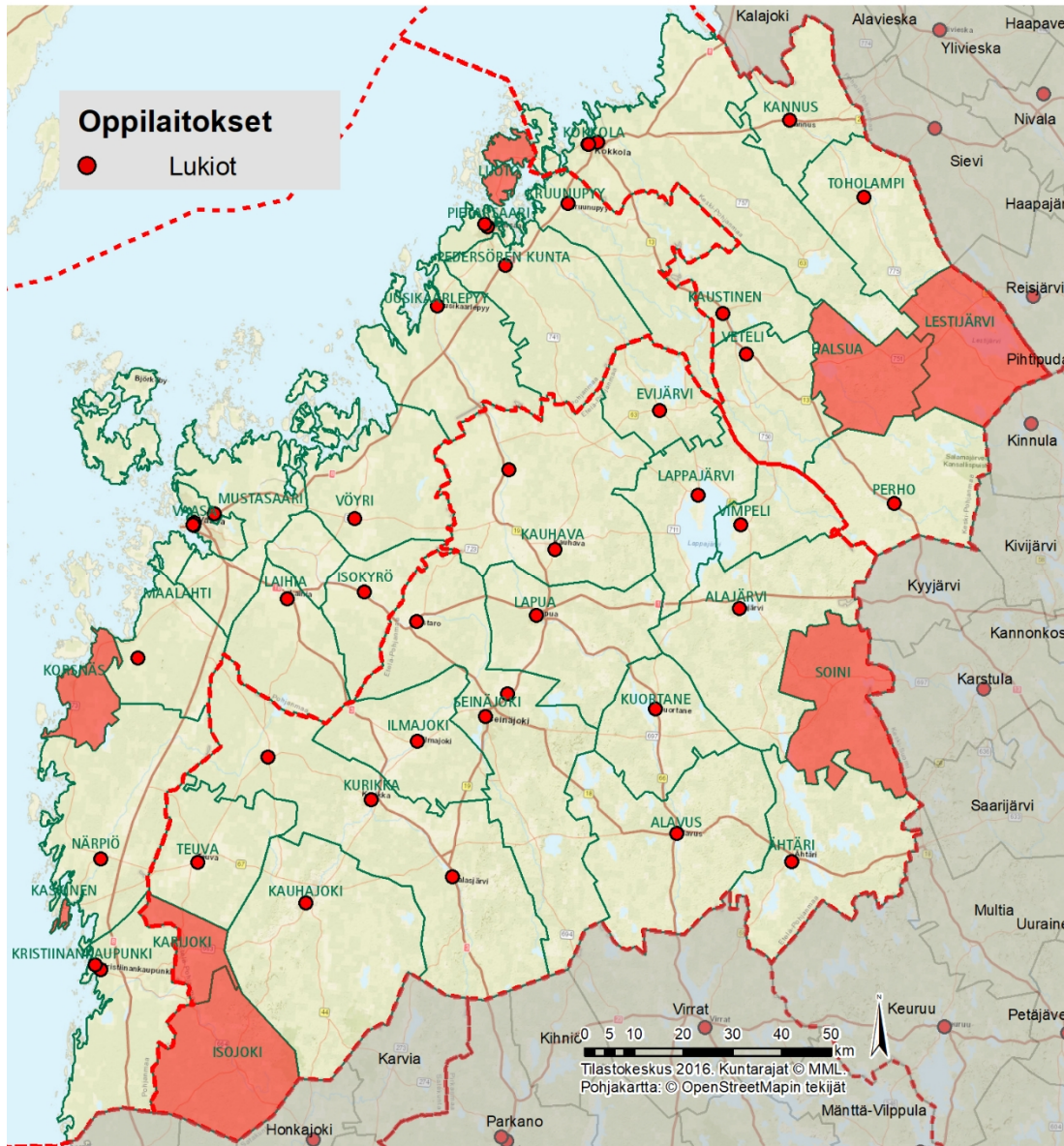
Alueella sijaitsevat peruskoulut on esitetty kuvassa 9 syksyn 2017 tilanteessa. Kouluverkko elää jatkuvasti ja alueen syrjäkyläkouluja on lakkautettu.



Kuva 9 Peruskoulut (Tilastokeskus 2016 ja kunnat)

Lukiot

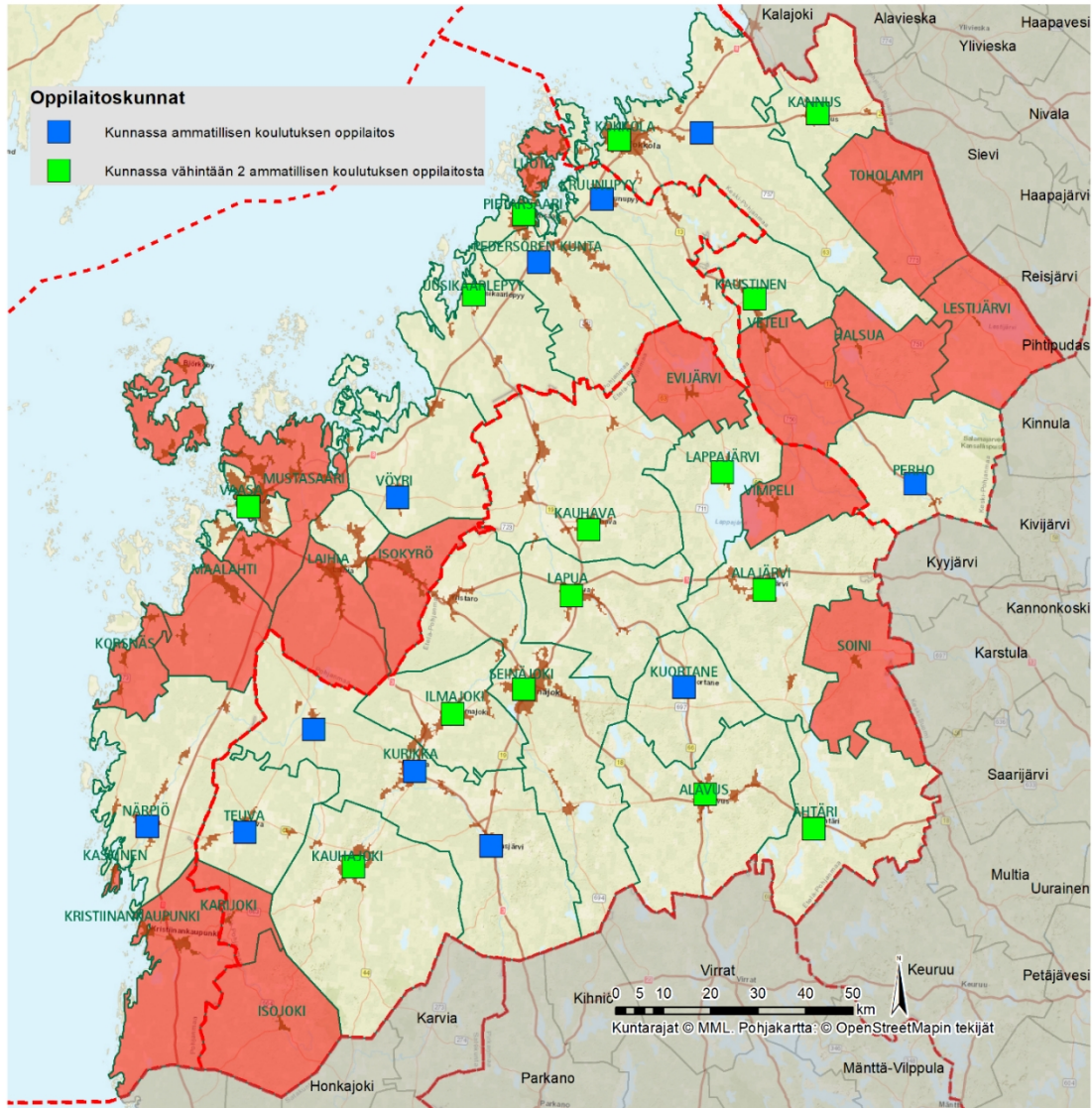
Alueen lukiot on esitetty kuvassa 10. Lukio puuttuu seuraavista kunnista: Halsua, Isojoki, Karijoki, Kaskinen, Korsnäs, Lestijärvi, Luoto ja Soini. Nämä kunnat on merkitty alla olevaan karttaan punaisella pohjavärillä. Lukion puuttuminen voimistaa joukkoliikennetarpeita naapurikuntien lukioihin.



Kuva 10 Lukiot sekä punaisella pohjavärillä kunnat ilman omaa lukiota (Tilastokeskus 2016)

Ammatillisen koulutuksen oppilaitokset

Kunnat, joissa on ammatillista koulutusta järjestävä oppilaitos, on esitetty alla olevassa kuvassa 9 sinisillä symboleilla. Vihreillä symboleilla on eroteltu ne kunnat, joissa on useita eri oppilaitoksia. Kunnat, joissa ei ole ammatillisen koulutuksen oppilaitosta on merkitty kuvaan punaisella pohjaväriillä. Näitä kuntia ovat Evi-järvi, Halsua, Isojoki, Isokyrö, Karijoki, Kaskinen, Korsnäs, Kristiinankaupunki, Laihia, Lestijärvi, Luoto, Maa-lahti, Mustasaari, Toholampi, Soini, Veteli ja Vimpeli.



Kuva 11 Kunnat, joissa on ammatillisia oppilaitoksia (Tilastokeskus 2016)

Opiskelumatkat

Kelan koulumatkatukea sai vuonna 2016 yhteensä 7 000 opiskelijaa. Näistä 3 338 opiskelijaa asui Etelä-Pohjanmaalla, 1 004 Keski-Pohjanmaalla ja 2 658 Pohjanmaalla. Noin 4 100 opiskelijaa käytti koulumatkoiltaan joukkoliikennettä. Seuraavassa taulukossa on esitetty Kelan koulumatkatuen saajat kunnittain ja joukkoliikenteessä kulkeneitten osuus.

Taulukko 5 Kelan koulumatkatuki kunnittain sekä joukkoliikenteeseen kohdistunut osuus.

Kunta	Koulumatkatuen saajat yhteensä	Kulikutapana joukkoliikenne	Joukkoliikenteen käyttäjien osuus koulumatkatuen saajista
Alajärvi	237	173	73 %
Alavus	351	251	72 %
Evijärvi	45	28	62 %
Halsua	32	23	72 %
Ilmajoki	322	152	47 %
Isojoki	75	20	27 %
Isokyrö	92	49	53 %
Kannus	160	126	79 %
Karjajoki	38	12	32 %
Kaskinen	24		0 %
Kauhajoki	176	76	43 %
Kauhava	438	196	45 %
Kaustinen	111	93	84 %
Kokkola	512	407	79 %
Korsnäs	66	41	62 %
Kristiinankaupunki	107	42	39 %
Kruunupyä	186	70	38 %
Kuortane	70	41	59 %
Kurikka	407	250	61 %
Laihia	153	121	79 %
Lappajärvi	26	17	65 %
Lapua	198	97	49 %
Lestijärvi	20	12	60 %
Luoto	199	141	71 %
Maalahti	145	101	70 %
Mustasaari	385	187	49 %
Närpiö	136	54	40 %
Pedersören kunta	292	165	57 %
Perho	28		0 %

Pietarsaari	220	166	75 %
Seinäjoki	636	283	44 %
Soini	76	67	88 %
Teuva	140	91	65 %
Toholampi	70	51	73 %
Uusikaarlepyy	162	103	64 %
Vaasa	331	194	59 %
Veteli	71	63	89 %
Vimpeli	50	27	54 %
Vöyri	160	72	45 %
Ähtäri	53	32	60 %

2.4. Joukkoliikennepotentiaali

Alkuvuonna 2018 julkaistun Henkilöliikennetutkimus 2016:n (HLT) mukaan koko maan joukkoliikenteen kulkutapaosuus oli vuonna 2016 kaikista kotimaanmatkoista seitsemän prosenttia, kun mukaan lasketaan junnalla, bussilla, raitiovaunulla ja metrolla tehdyt matkat. Näistä matkoista bussin osuus oli reilu kaksi kolmasosaa. (Liikennevirasto.)

HLT 2016:n yhteydessä arvioitiin joukkoliikenteen kulkutapaosuuksia toimivalta-alueittain (kuva 12). Lista osoittaa, että Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella on paljon potentiaalia kehittää joukkoliikennettä ja lisätä sen käyttöä, sillä kulkutapaosuus on koko maan alhaisin, vain 1 %.

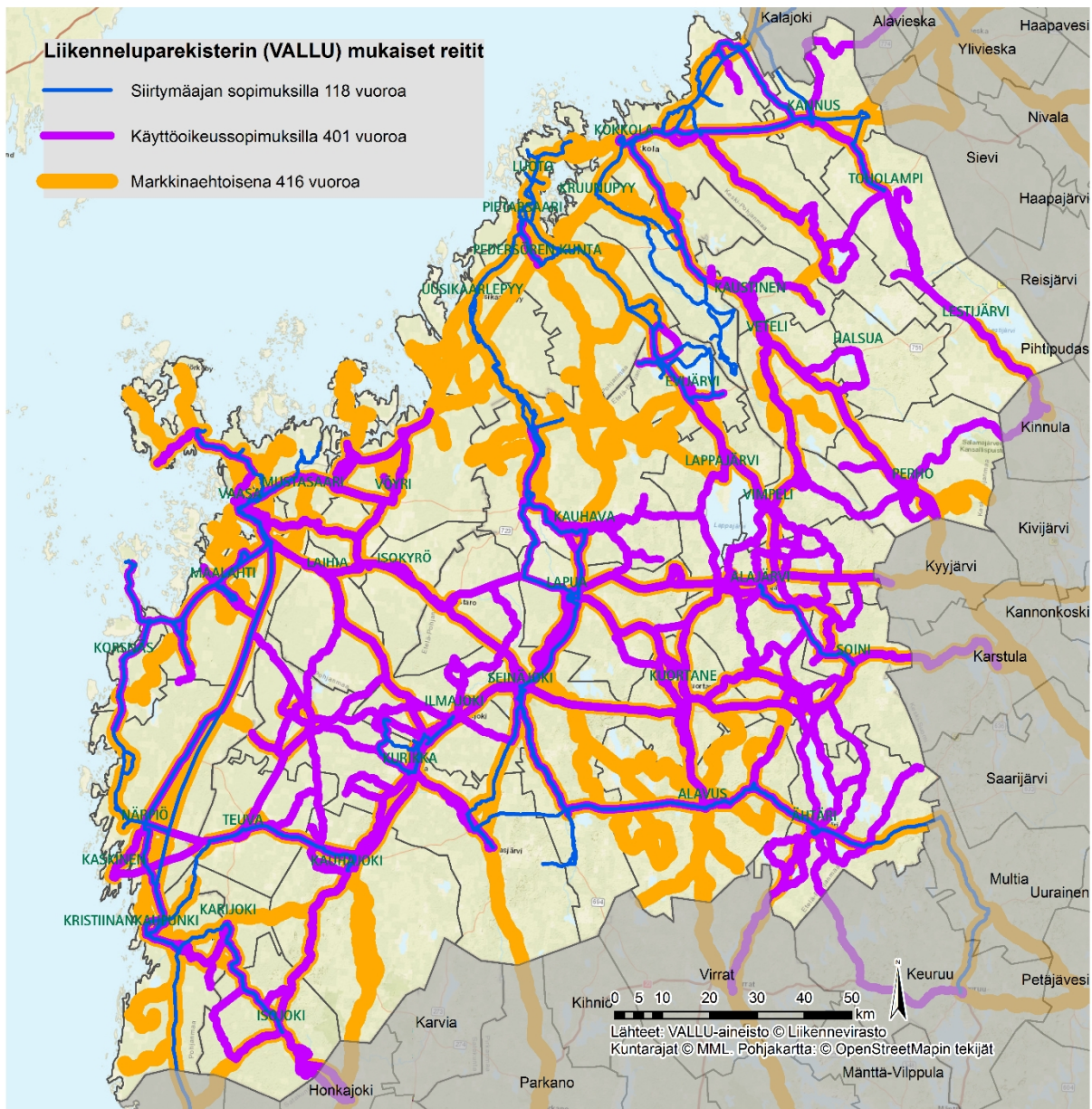
TVV-alue	joukkoliikenteen kulkutapaosuus (%)
Helsingin seudun liikenne	20
Hyvinkää	6
Joensuu	3
Lahti	4
Riihimäki	5
Salo	2
Tampere	9
Turku	8
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus	1
Hämeenlinna	3
Jyväskylä	5
Kaakkois-Suomen ELY-keskus	2
Keski-Suomen ELY-keskus	2
Kotka	4
Kuopio	4
Lapin ELY-keskus	3
Oulu	5
Pirkanmaan ELY-keskus	1
Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus	2
Pohjois-Savon ELY-keskus	2
Pori	2
Uudenmaan ELY-keskus	4
Varsinais-Suomen ELY-keskus	2

Kuva 12 Joukkoliikenteen kulkutapaosuudet HLT 2016:n mukaan. Taulukkoon on poikkiviivan yläpuolelle merkitty ne TVV-alueet, joiden alueelta tehtiin lisäotos tutkimuksessa (Henkilöliikennetutkimus 2016, Joukkoliikenne-faktakortti, Liikennevirasto)

2.5. Joukkoliikenteen tarjonta

Valtakunnallisessa liikenneluparekisterissä (VALLU) on yhteensä 935 linja-autovuoroa, jotka liikennöivät suunnittelualueella (syksy 2017) (kuva 13). Valtaosa (n. 43 %) vuoroista ajetaan Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen käyttöoikeussopimuksilla. Alueella on lisäksi markkinaehtoista, reittiliikenneluvilla ajettavaa bus-siliikennettä sekä siirtymäajan sopimuksia.

Alueella ajetaan myös muiden ELY-keskusten myöntämällä luvilla. Näitä ovat Pohjois-Pohjanmaan, Varsinais-Suomen, Pirkanmaan, Keski-Suomen ja Pohjois-Savon ELY-keskusten myöntämät luvat. ELY-keskusten järjestämän liikenteen lisäksi suunnittelualueella on Vaasan, Seinäjoen ja Kokkolan kaupunkien siirtymäajan sopimuksia (63 sopimusten mukaista vuoroa).

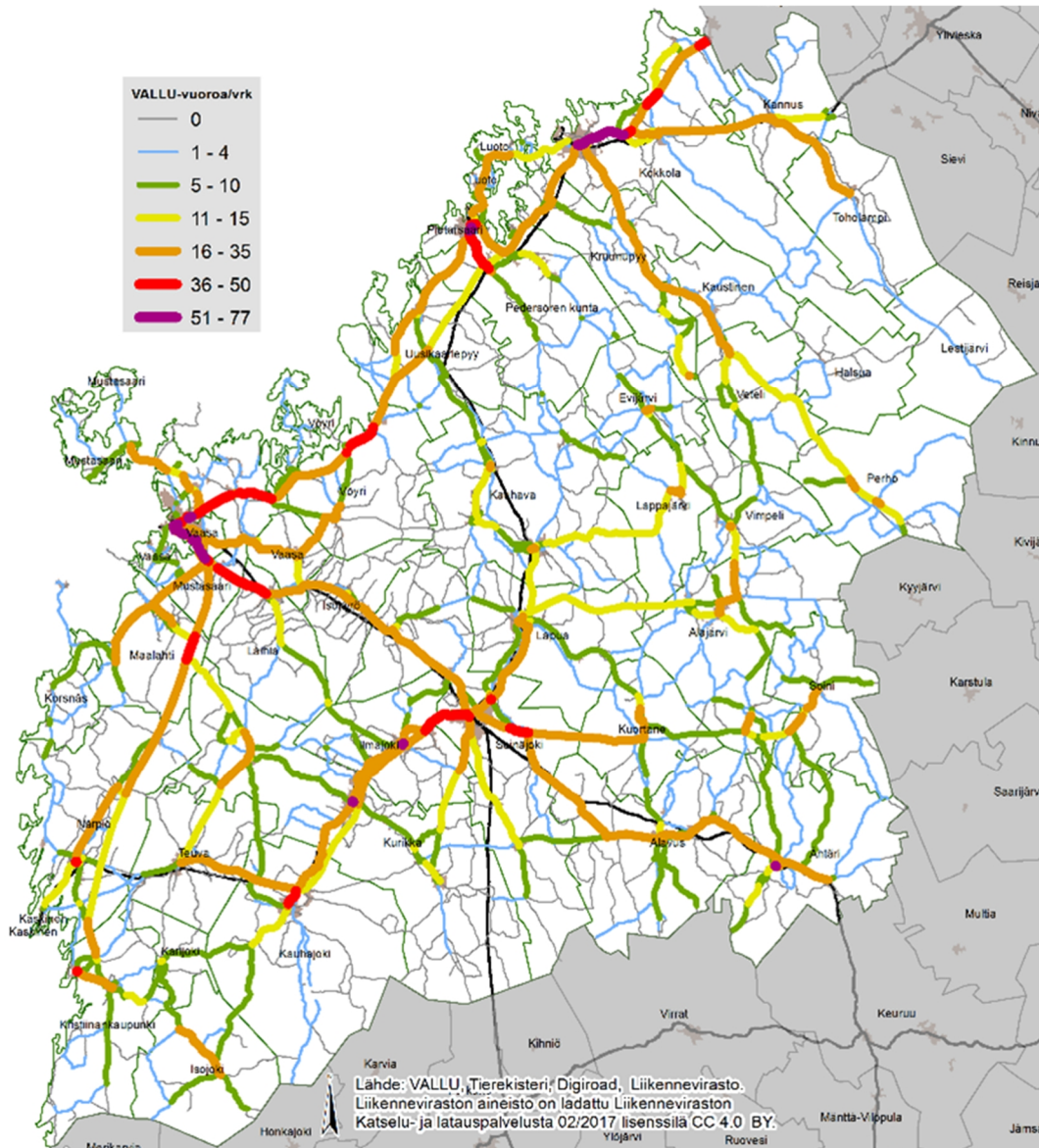


Kuva 13 Suunnittelualueen linja-autoliikenne sopimustyypeittäin syksyllä 2017 (VALLU)

Vuorotarjonnan perusteella alueen tärkeimmät joukkoliikenteen yhteysvälit kaupunkiliikenteiden ulkopuolella ovat

- Vaasa–Kokkola
- Kokkola–Kannus
- Vaasa–Seinäjoki,
- Seinäjoki–Kauhajoki
- Laihia–Vaasa

Isoimmat bussiliikennevirrat ovat Vaasan, Kokkolan ja Seinäjoen ympäristöissä (kuva 14) ja eniten vuoroja on valtakunnallisen liikenneluparekisterin (VALLU) perusteella Seinäjoen ja Vaasan matkakeskuksista sekä Kokkolan ja Pietarsaaren linja-autoasemilta.



Kuva 14 Vuorokausikohtaiset linja-autovuoromäärät maanteittäin vuonna 2017 perustuen valtakunnalliseen liikennelupajärjestelmä VALLU:un

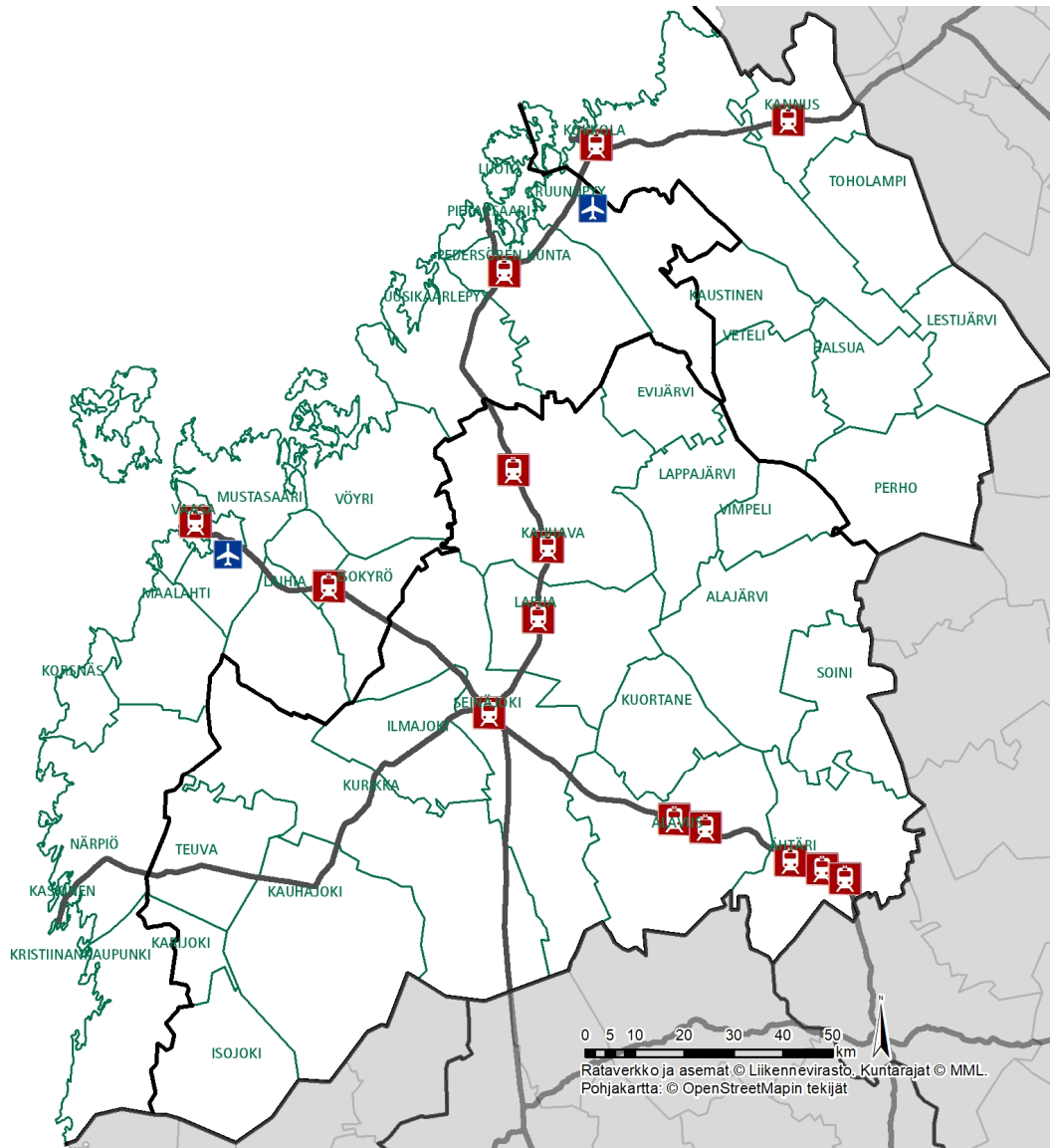
Linja-autojen kaukoliikenteen runkoyhteydet muodostuvat pikavuoroista

- Porin (Turun/Helsingin),
- Parkanon (Tampereen),
- Jyväskylän ja
- Oulun suunnilta.

Alueella on kaksi lentoasemaa: Vaasan lentoasema ja Kokkola-Pietarsaaren lentoasema Kruunupyysssä.

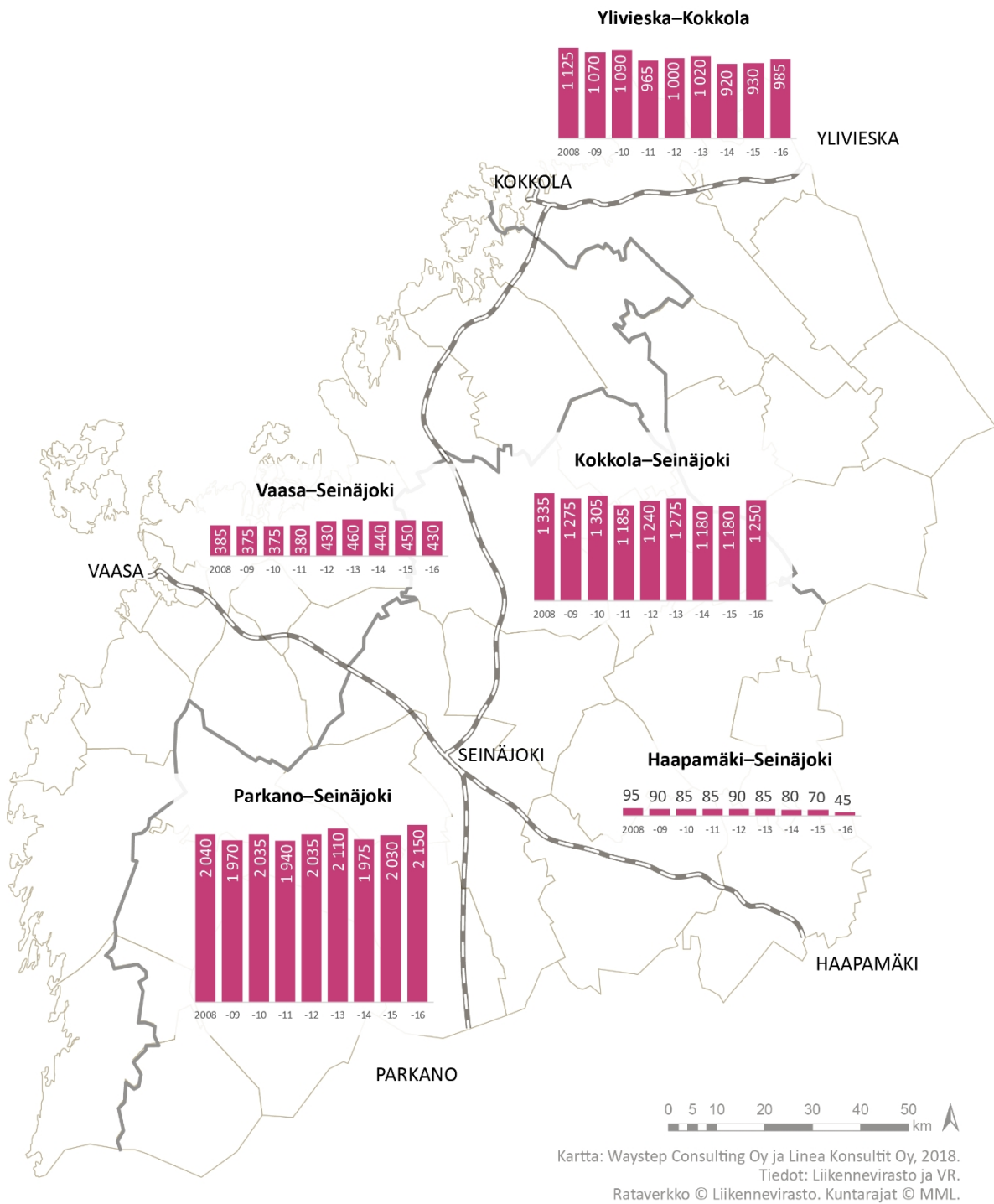
Rautateillä (kuva 15) on henkilöliikennettä

- pääradalla Tampere–Seinäjoki–Lapua–Kauhava–Pännäinen–Kokkola–Kannus–Oulu
- Vaasan radalla Seinäjoki–Tervajoki–Vaasa
- Haapamäen radalla Seinäjoki–Alavus–Ähtäri–Haapamäki.



Kuva 15 Lentoasemat ja käytössä olevat henkilöliikenteen rautatieasemat ja -seisakkeet

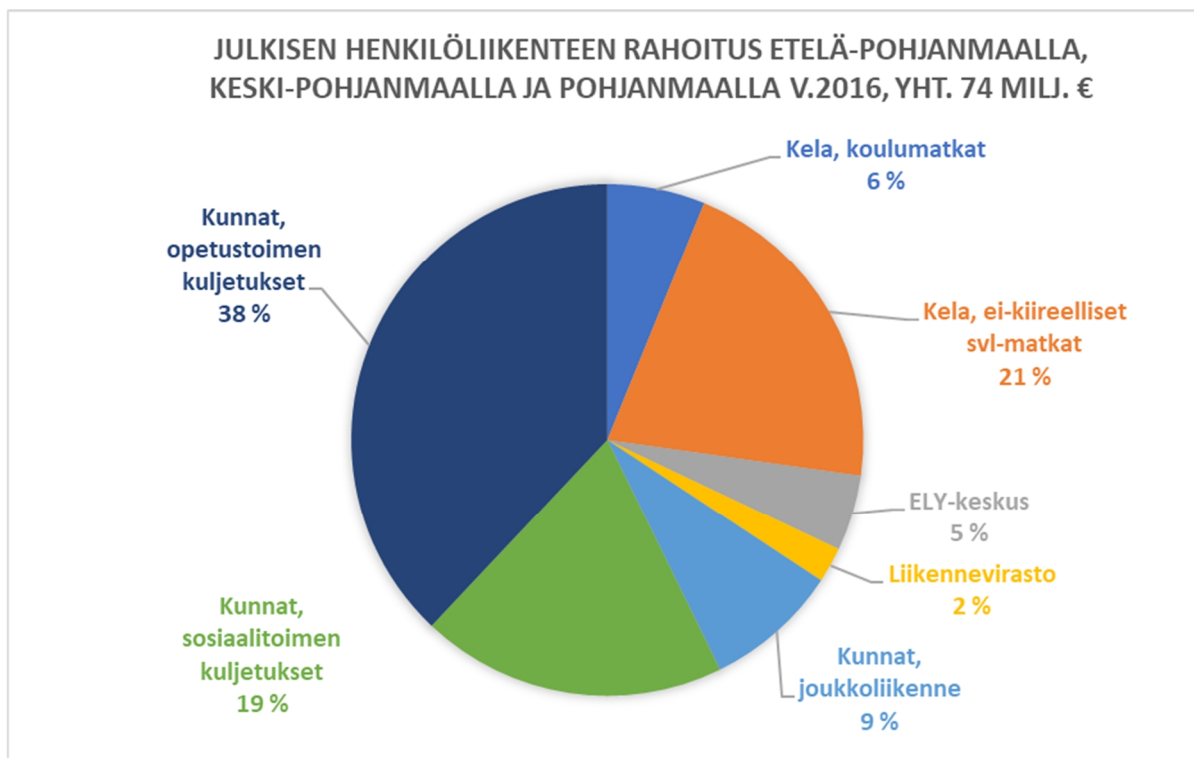
Kuvassa 16 on esitetty kaukoliikenteen matkustajamäärät (1 000 matkaa) rataosittain vuosina 2008–2016.



Kuva 16 Henkilöliikenteen matkat rautateillä vuosina 2008–2016. Luvut osoittavat matkojen määrän (1 000 matkaa) vuodessa rataosittain. (Lähde: Liikennevirasto ja VR.)

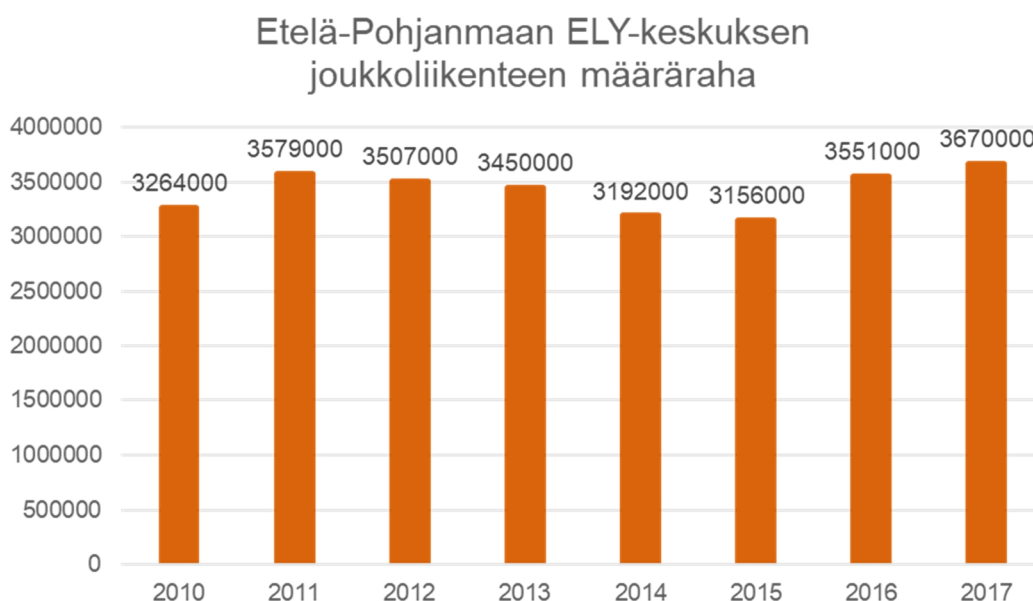
2.6. Julkisen henkilöliikenteen rahoitus

Joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin käytettiin Etelä-Pohjanmaalla, Keski-Pohjanmaalla ja Pohjanmaalla vuonna 2016 yhteensä noin 74 miljoonaa euroa (kuva 17). Tästä summasta noin 2/3 on kuntien rahoitusta ja reilu neljännes Kelan rahoitusta. ELY-keskuksen osuus kokonaisuudesta on noin 2 prosenttia. Kuntarahoitusta on tarkasteltu tarkemmin liitteessä 1.



Kuva 17 Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kokonaisrahoitus Etelä-Pohjanmaalla, Keski-Pohjanmaalla ja Pohjanmaalla vuonna 2016 (lähde: kuntien toimittamat Seitti-tiedot, VALLU, Kelasto)

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha vuonna 2017 oli 3,67 miljoonaa euroa (kuva 18). Määräraha on hieman kasvanut, kun valtion joukkoliikenteen määrärahan jakoa uudistettiin vaiheittain JOVARA-kriteerein vuodesta 2015 alkaen. Kuntien julkisen liikenteen rahoituksesta pääosa käytetään opetustoimen kuljetuksiin.



Kuva 18 ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha vuosina 2010–2017

3. Liikkumistarpeet ja palvelutason kehittämistarpeet

3.1. Liikkumistarpeet

Palvelutasotavoitteiden määrittämiseksi selvitettiin lähtötiedoiksi kuntalaisten liikkumistarpeita. Tietoja kerättiin kuntien joukkoliikenteestä vastaaville henkilöille osoitetulla kirjallisella kyselyllä sekä työpajassa. Kuntien edustajille sekä alueen joukkoliikenteen liikenteenharjoittajille annettiin mahdollisuus kommentoida ja täydentää tunnistettuja liikkumistarpeita vielä ennen palvelutasotavoitteiden määrittämistä.

Liikkumistarpeita kartoitettiin koulu- ja opiskelumatkoista arkisin sekä pidemmällä matkoilla viikonlopuiksi, työmatkoista, ostos- ja asiointimatkoista sekä liittynöistä kaukoliikenneverkostoon (pääosin juna- ja lentoliikenteeseen).

Liikkumistarpeet hajaantuvat kaikista kunnista moneen suuntaan, ja niistä on priorisoitu yhteysvälejä, joita on mahdollista palvella joukkoliikenteellä. Tarkasteltavina matkoina olivat ELY-keskuksen kannalta oleelliset, kuntarajat ylittävät matkustustarpeet. Kuntaliitosten osalta matkat myös kunnan eri kuntakeskusten välillä olivat tarkasteltavana.

Koululaisten osalta koulumatkakuljetukset ovat kuntien vastuulla, mutta ne on otettu aiempaa vahvemmin esille myös tässä ELY-keskuksen palvelutasomäärittelyssä.

Opiskelijoiden liikkumistarpeissa korostuvat viikonlopun kotimatkat perjantai-iltaisina ja paluumatkat sunnuntai-iltaisina tai maanantaiaamuina takaisin opiskelupaikkakunnille. Näillä matkoilla tärkeitä solmupisteitä, joihin viikonloppuyhteyksiä tarvitaan ovat erityisesti Kokkola, Pietarsaari, Vaasa, Seinäjoki ja Kauhajoki, joista on jatkoyhteyksiä. Suunnittelualueen ulkopuolelta opiskelijoiden liikkumistarpeita kohdistuu varsinkin Ouluun, Jyväskylään, Parkanoon ja sen kautta Tampereelle sekä Poriin ja sen kautta Turkuun ja Tampereelle.

Työmatkojen osalta on syytä kiinnittää huomiota erityisesti niihin yhteysväleihin, joissa on paljon liikkumistarpeita aamuina molempiin suuntiin. Isoista keskuskaupungeista Vaasasta, Kokkolasta ja Seinäjoelta pendelöidään paljon myös naapurikuntiin.

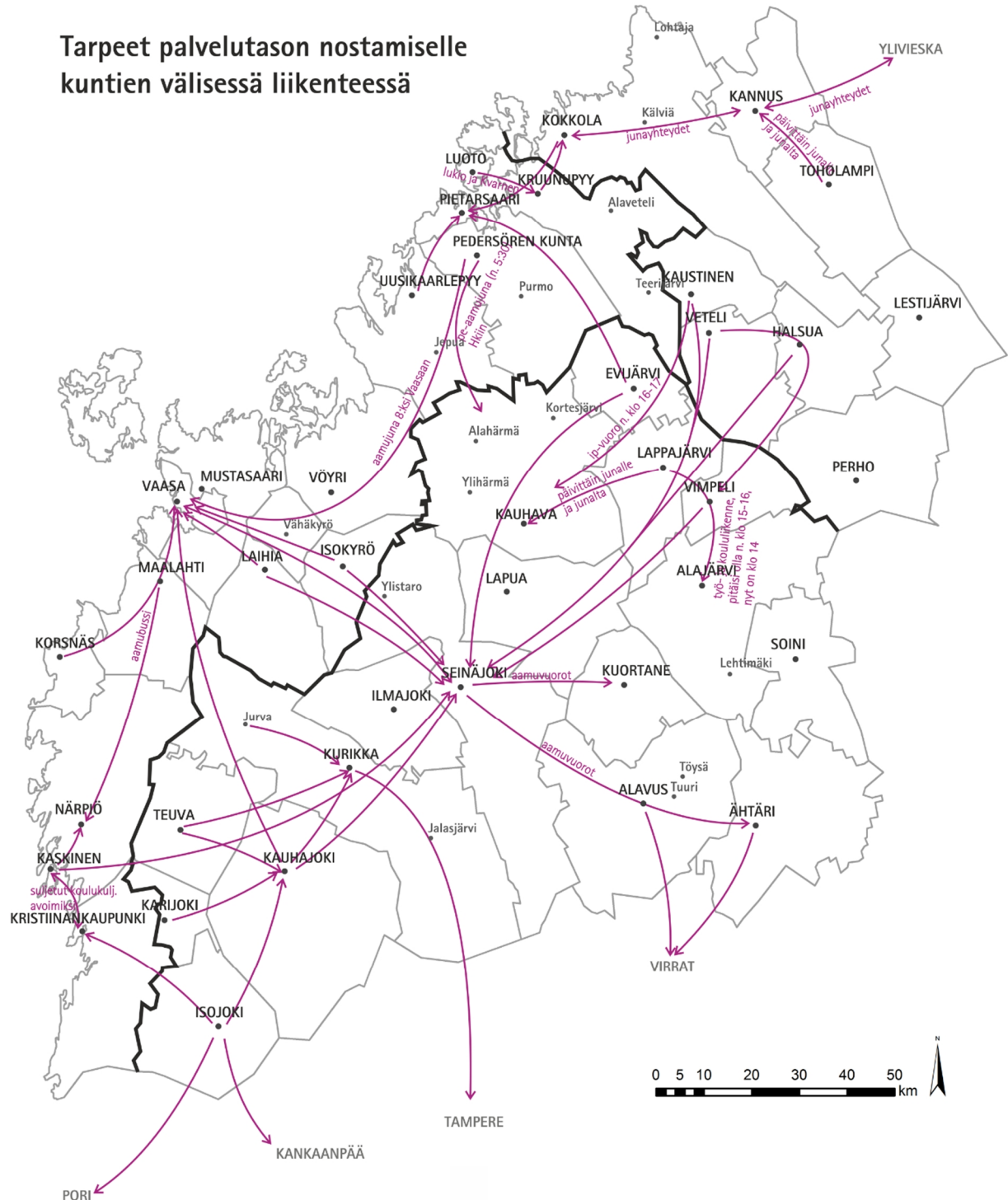
Asiointimatkat tarpeet on pyritty turvaamaan pääosin lähimpään suurempaan keskukseseen. Joissain kunnissa matkat tarpeet jakautuvat kunnan omien palveluiden puuttuessa muita kuntia laajemmin.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella korostuvat useat yhteystarpeet maakuntarajojen yli kaukoliikenteen solmuihin Vaasan ja Kokkola–Pietarsaaren lentoasemille sekä alueen ulkopuolelle, pohjoisosissa Oulun ja eteläosissa Tampere–Pirkkalan lentoasemille. Rautatieliikennettä ja sen turvaamista sekä yhteyksiä naapurikunnista asemille pidetään useissa kunnissa tärkeänä. Pääasemien Vaasan, Kokkolan ja Seinäjoen lisäksi maakuntarajojen yli korostuvat yhteystarpeet esimerkiksi Kauhavan ja Porin, Parkanon sekä Jyväskylän rautatieasemille.

Liitteessä 2 on esitetty kartoilla kuntien työpajassa ja kyselyvastauksissa ilmoittamat liikkumistarpeet.

3.2. Kuntien tunnistamat palvelutason kehittämistarpeet

Kuntien näkemysten mukaan palvelutason parantamistarpeita on sekä kuntien sisäisessä, kuntien välisessä että alueelta ulos suuntautuvassa liikenteessä. Etelä-Pohjanmaalla tunnistettiin erityisesti tarve kehittää kesäajan ja viikonloppujen liikennetarjontaa. Pohjanmaalla tunnistettiin runsaasti kuntien sisäisen liikenteen kehittämistarpeita. Junien pysähtyminen ja liityntäyhteyksien tarve rautatie- ja lentoasemille korostui sekä Pohjanmaalla että Keski-Pohjanmaalla. Yleisenä kehittämissasiana kuntakyselyssä nousi esille tarve help-poon matkalipun hankintaan sekä tarve lisätä ja kehittää palveluliikenne- ja kimpakyytiratkaisuja kunnittain ja alueellisesti.



Kuva 19 Työn aikana kunnilta kerättyjä palvelutason parantamistarpeita

Kunnat ovat tunnistaneeet seuraavat joukkoliikenteen palvelutason kehittämistarpeet:

Etelä-Pohjanmaa

Kuntien sisäisen liikenteen kehittäminen

- Evankelinen kansanopisto tarvitsisi liikennettä Kauhajoen keskustasta opistolle.
- Tulisi turvata perusopetuksen ja ammatillisen opetuksen kannalta riittävät julkiset kulkuyhteydet (Ähtäri)
- Kurikan sisäistä liikennettä on pyritty kehittämään ja kehitetään edelleen. Mm. koulukuljetusten ja asiointipalvelun yhteen sovittamista valmistellaan esim. aikataulujen muodossa. Myös soten vpl -kuljetukset voisi olla yksi mahdollisuus sekä tulevaisuudessa myös Kela-kydyt. Ongelmaksi on kuitenkin jo eri selvitystyöissä huomattu se, että toimijoilta ei saada henkilötietosuojaan johdosta riittävästi tietoja. (Kurikka)
- Alajärvellä koulupäivinä joukkoliikennettä on melko hyvin, mutta kehittämistä vaatii koulujen loma-aikojen liikenne.
- Evijärvellä joukkoliikennettä on vähän, joten palveluliikennettä tulisi kehittää.
- Joukkoliikenne yleensäkin vähäistä, joten erityisesti opiskelijoita palvelevien joukkoliikennevuorojen lisääminen on Isojoella tärkeää, huomiota tulisi kiinnittää myös asiointiliikenteen vuorojen lisäämiseen.

Kuntien välisen liikenteen kehittäminen

- Aamuvuoro Seinäjoki–Alavus–Ähtäri.
- Sedun toivomus on, että syksystä 2018 lähtien Kauhajoen kyliltä pääsisi Kurikkaan kouluun aamuisin.
- Koska toisen asteen opetus on siirtymässä osittain Kurikkaan, täytyisi Kauhajoen kyliltä ja esim. Isojoen ja Karijoen suunnasta turvata/kehittää liikennettä, jolla pääsisi klo 8 Kauhajoelle ja viimeistään klo 9 Kurikkaan. Tämä palvelisi Kauhajoella toimivia lukion ja 2. asteen opetuksen yksiköitä, mutta myös Kurikkaan siirtyvien yksikköjen oppilaita. (Kauhajoki)
- Kauhajoen yhteydet lähikuntiin/lähikunnista. (Kauhajoki)
- Kurikan näkökulmasta kehittämistä on syytä tehdä eri kuntakeskusten välillä, varsinkin Kurikan kampuksen valmistuttua. Kunta osallistuu jo nykyisellään ELYn liikenteen kustannuksiin, joten lisätarjonta ja kustannukset tulee käsitellä tapauskohtaisesti. Eri yhteysvälien tarvetta arvioi-
dessa toivotaan yhteistyötä ELY:n ja naapurikuntien kanssa.
- Etelä-Pohjanmaan suunnasta yhteys Kaustisen musiikkilukioon päivittäin.
- Tulisi turvata perus- ja ammatillisen opetuksen kannalta riittävät julkiset kulkuyhteydet (Ähtäri)

Alueelta ulos/alueelle suuntautuvan liikenteen ja liityntäliikenteen kehittäminen

- Kauhajoelta Satakuntaan.
- Lisää junavuoroja Seinäjoelle/-lta, Jyväskylään/-stä ja Tampereelle/-lta, Parkanosta/-oon. Linja-autovuoroja Alavus, Alajärvi/Lehtimäki, Soini, Virrat, Keuruu (kesällä).
- Virroille solmupaikka Ähtäristä ja Alavudelta Tampereelle.
- Lisää junavuoroja Kauhavalta.
- Rautatien tehokkaampi käyttö. (Alavus)

Pohjanmaa

Kuntien sisäisen liikenteen kehittäminen

- Uudessakaarlepyyssä on kehittämistarve kunnan sisäisissä yhteyksissä kyliltä kuntakeskukseen.
- Liityntäyhteydet Pännäisistä lähteville junille ja Kruunupyyn lentoasemalle ovat tärkeitä Luodon kunnalle.
- Kristiinankaupungin eteläisissä osissa (Sideby, Skaftung, Härkmeri, Ömossa) tarvitaan liikennepalveluja myös kouluvuoden ulkopuolella.
- Iltaliikennettä tarvitaan yhteysväillä Lappfjärd – Kristiinankaupunki.
- Pietarsaaren palveluliikenteen jatkuva kehittäminen.
- Pännäisten koululaisliikenne tulee turvata nykytasolla jatkossakin.
- Asiointiliikenteen reittien kehittäminen ja Laihian sisäisen asiointiliikenteen yhteensovittaminen joukkoliikenteen reittien kanssa. Kaluston esteettömyys on huomioitava.
- Iäkkäiden liikkumispalveluja tulee Kristiinankaupungissa kehittää.
- Uudensakaarlepyyn sisäisessä liikenteessä on kehittämistarve.
- Kaskisten ilta- ja viikonloppuliikenne.
- Luodossa iäkkäiden ja nuorten liikennepalvelujen sekä liityntäyhteyksien kehittäminen on tarpeen.
- Isossakyrössä tarvittaisiin vuoro myös keskipäivälle.

Kuntien välisen liikenteen kehittäminen

- Kyrönmaan lukiosta tarvittaisiin edelleen keskipäivän vuoro Vaasan suuntaan.
- Kaskisten yhteys Seinäjoen suuntaan.
- Raideliikenteellä pendelöinti Vaasa–Seinäjoki oltava mahdollista.
- Mustasaari peräänkuuluttaa parempaa yhteyksien suunnittelua yhdessä Vaasan ja VR:n kanssa

Alueelta ulos/alueelle suuntautuvan liikenteen ja liityntäliikenteen kehittäminen

- Junien pysähtyminen jatkossakin Pännäisissä.
- Yhdistää bussiaikataulut lento- ja juna-aikatauluihin?
- Ilta, viikonloppu, jatkoyhteydet Vaasa, Pori, lentokenttä! (Kaskinen)
- Yhteys Vaasan keskusta (matkakeskus)–Lentoasema (ja miksei myös satamaan)
- Bussit lentoasemalle voisivat mennä useammin, samoin ratabussit Seinäjoelle (Mustasaari)
- Paremmat yhteydet Pännäisten asemalta ja Kruunupyyn lentokentältä (Uusikaarlepyy)
- Junaa korvaavat bussit heikentävät palvelutasoa raideliikenteessä Vaasa–Seinäjoki. Väliase-mia palveleva junabussi parantanut palvelutasoa Isossakyrössä.
- Raideliikenteen pysähdyttävä myös väliasemilla.
- Kehitettävä vahvoja solmupisteitä, joissa kulkumuodon vaihto mahdollista (esim. bussi -> juna).
- Yhteys lentokentälle esim. kutsupalveluna Seinäjoki-Ylistaro-Isokyrö-Laihia-?

Keski-Pohjanmaa

Kuntien sisäinen liikenne

- Asiointiliikenne sivukylät–Kannuksen keskusta
- Toholammin koulukuljetusten ja asiointiliikenteen sujuva yhdistäminen ja kustannussäästöt koulukuljetuksista.

Kuntien välisen liikenteen kehittäminen

- Linja-autoliikenteen viikonloppuyhteyksiä tulee kehittää Toholammilta. Toholammilta esim. Kokkolaan ja takaisin ei ole viikonloppuyhteyksiä. Lauantaisin ei kulje linja-autoja lainkaan. Sunnuntai-iltana pääsee Kannuksesta Kokkolaan linja-autolla sekä Kokkolasta Kannukseen. Viikonloppuisin ei pääse Toholammilta Kannukseen, esim. junayhteys Kannuksesta etelään/pohjoiseen.
- Kokkola tarvitsee/kilpailuttanee Viirre-> Lohtaja (koulul.) -> voisi olla yhteishankinta Kannus–Viirre–Lohtaja?
- Kt 63-vuorojen kehittäminen

Alueelta ulos/alueelle suuntautuvan liikenteen ja liityntäliikenteen kehittäminen

- Kannuksesta aamuyhteys Helsinkiin ja iltapäivällä Helsingistä.
- Junien pysähtyminen Kannuksessa ja naapurikunnista yhteydet Kannuksessa pysähtyville junille.
- Kauhavan rautatieaseman vahvistaminen.
- Kruunupyyn lentoaseman säilyminen
 - nykyisten vuorojen säilyminen
 - vuorot vastaamaan elinkeinoelämän tarpeita.

4. Osapuolet ja yhteistyön kehittäminen

4.1. Osapuolet ja niiden tehtävät

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikennetehtävät

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on joukkoliikennelain (869/2009) mukainen toimivaltainen viranomaisen kolmen maakunnan alueella (Etelä-Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa ja Pohjanmaa) pois lukien toimivaltaisten kaupunkien alueet (Kokkola, Seinäjoki ja Vaasa).

ELY vastaa toimivalta-alueellaan joukkoliikenteen hankinnoista, valtionavustuksista ja kehittämishankkeista. ELY-keskukset huolehtivat osaltaan joukkoliikennepalveluiden saatavuudesta ja luovat edellytykset joukkoliikenteen toimivuudelle ja sujuvuudelle. ELY-keskukset määrittelevät joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason yhteistyössä alueen muiden toimijoiden kanssa, hankkivat liikennepalveluja ja myöntävät reitti- ja kutsujoukkoliikennelupia.

ELY-keskus hoitavaa myös joukkoliikenteen valtionavustuksiin liittyviä tehtäviä. Joukkoliikenteen tarpeet otetaan huomioon liikennejärjestelmän suunnittelussa.

Peruskuntien joukkoliikennetehtävät

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

4.2. Yhteistyön kehittäminen

Kunnat esittivät yhteistyön kehittämistarpeita työn aikana kerätyissä kyselyvastauksissa. Useassa kunnassa koetaan, että yhteistyö kuntien välillä on viime vuosina parantunut mm. erilaisten selvitysten ja hankkeiden myötä. Mahdollisina yhteistyön kehittämiskohteina tulevaisuudessa nähdään:

- Kuntien yhteinen joukkoliikennekoordinaattori.
- Hankintojen kilpailutukset yhteisesti useamman kunnan kanssa.
- Yhteisen liikenteen hankkiminen.
- Kouluajkojen porrastaminen yhteistyössä.
- Koulukuljetuskaluston käytön tehostaminen esimerkiksi kuntarajojen tuntumassa, mikäli kouluajat ovat sopivasti porrastettuja.
- Yhteistyön avaaminen sote-toimijoiden kanssa ilman pelkoa henkilötietosuojan heikentämisestä tai ohittamisesta.

Liikenneitsijöiden kanssa yhteistyötä haluttaisiin lisätä erityisesti reittisuunnitteluun liittyen.

5. Palvelutasomäärittely

5.1. Liikenneviraston suositus liikennetarjonnan palvelutasoluokituksesta

Palvelutason määrittelyssä suositellaan sovellettavan Liikenneviraston palvelutaso-ohjetta (31/2015). ELY-keskusten joukkoliikenteen peruspalvelutasoluokkana on alin luokka, luokka 7, joka turvaa vain kaikista välttämättömimmät 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.

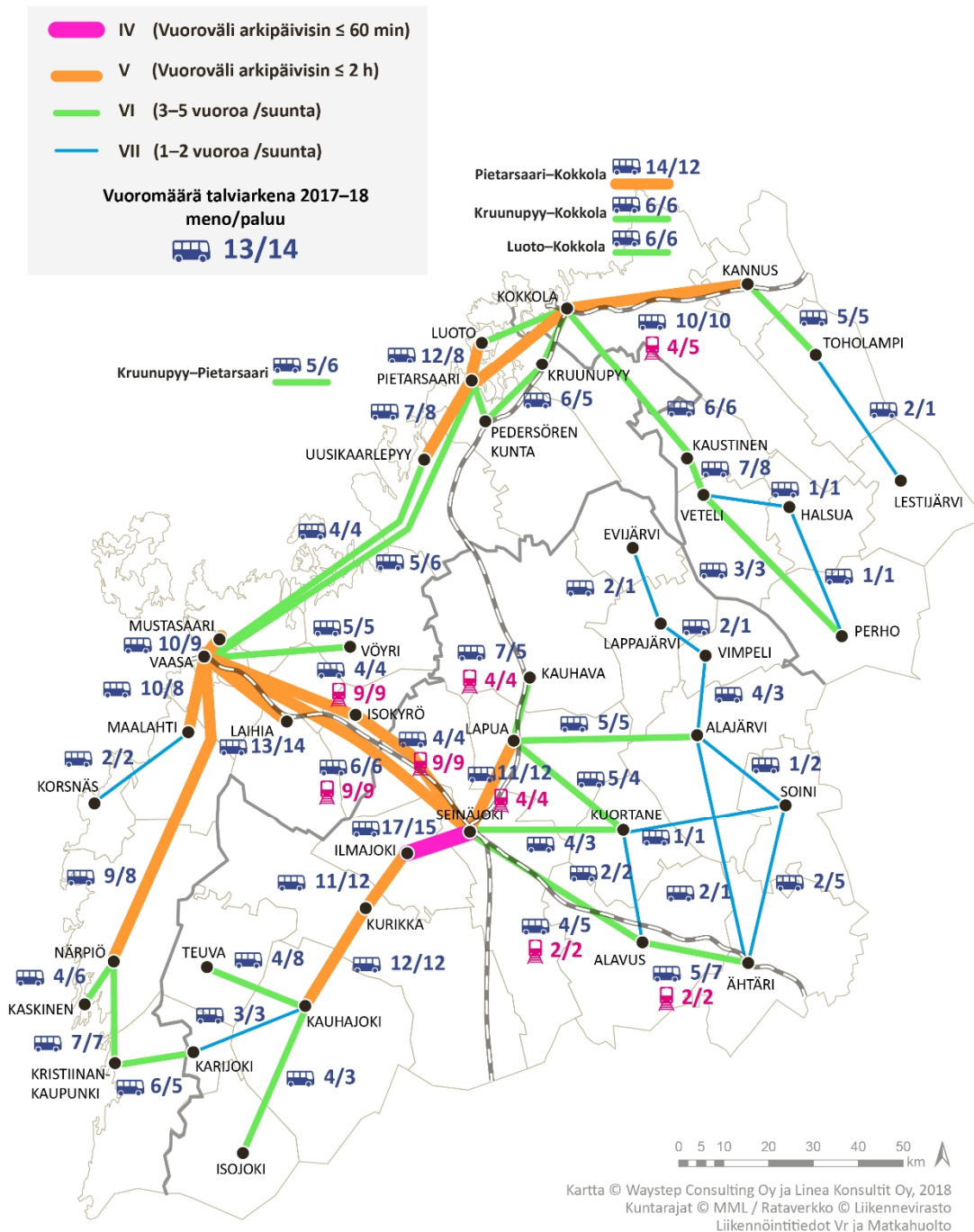
Taulukko 6 Liikenneviraston suositus palvelutason määrittelyssä sovellettavista kriteereistä ja luokituksista

TALVI-LIIKENNE	Soveltamis-aika	II	III	IV	V	VI	VII
Liikennöinti-aika	Ma-to	6.00-22.30	7.00-21.30	7.00-20.00	7.00-18.00	7.00-8.00-17.00	8.00-16.00
	Pe	6.00-23.30	7.00-21.30	7.00-20.00	7.00-18.00	7.00-8.00-17.00	8.00-16.00
	La	7.00-23.30	9.00-21.30	9.00-18.00	10.00-15.00	Tarpeen mukaan	-
	Su	9.00-21.30	11.00-18.30	12.00-17.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	-
Vuoroväli/vuoromäärä	Ruuhka (n. klo 7-9 ja 15-17)	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≥ 1 vuoro tunnissa	3-5 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)	1-2 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)
	Arkipäivä klo 9-14	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa		
	Arjen varhaisilta klo 18-20	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	-	-	-
	Lauantaisin	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	1-4 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	-
	Sunnuntaisin	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0-2 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	-
	Varhaisaamu ja myöhäisilta (kaikki päivät)	≤ 60 min		-	-	-	-
	Yöliikenne	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa		-	-	-	-
Kävelytäisyys pysäkeille	≤ 500 m	≤ 800 m	-	-	-	-	

5.2. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toteutunut tarjonnan palvelutaso

Kuvassa 20 on esitetty talvikaudella 2017–2018 toteutunut palvelutaso Liikenneviraston luokitusta noudattaen.

Joukkoliikenteen toteutunut palvelutaso talvikaudella 2017–18



Kuva 20 Joukkoliikenteen toteutunut palvelutaso talvikaudella 2017–2018 kuvattuna Liikenneviraston palvelutasoluokilla

5.3. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella 2019–2022 sovellettava tarjonnan palvelutasoluokitus

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella Liikenneviraston palvelutaso-ohjeessa esitetyt kriteerit on katsottu liian korkeiksi, ja työmatkayhteyksien toteuttamisessa kriteerinä pidetään yli 200 pendelöijän rajaa. Palvelutaso määritellään ainoastaan kuntakeskusten välisille yhteyksille. Entisiä kuntakeskuksia tai esimerkiksi matkailukohteita ei ole sisällytetty määrittelyyn, vaan niiden joukkoliikennetarjonta ratkaistaan tapauskohtaisesti.

Alueen joukkoliikenteen palvelutaso esitetään kuntien esittämien toiveiden, liikennepalveluiden käytön ja rahoituskehysten mukaisesti mahdollisimman realistisesti välttämättömät tarpeet huomioon ottaen. Perusteltujen tarpeiden esiin tullessa liikennettä voidaan kuntien ja ELY-keskuksen yhteistyönä hankkia muuallakin kuin palvelutasoesityksen yhteysväleille. Lisäksi kunnat voivat halutessaan täydentää alueensa joukkoliikenteen palvelutasoa (noudattaen lakia julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista (29.12.2016/1397)).

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella palvelutasomäärityksessä ehdotetaan käytettäväksi luokitusta, joka noudattaa alueelle soveltuvien osin Liikenneviraston ohjeistusta (31/2015). Palvelutasoluokina käytetään luokkia V–VII. Luokitusta muokataan kuitenkin alueen tarpeita vastaavaksi vuorotiheyden, liikennöinti-aikojen ja liityntäyhteyksien osalta. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksessa on katsottu tarvittavan myös lisäluokka VI+.

Palvelutasoluokassa V otetaan Liikenneviraston vuorovälikriteerin sijaan Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksessa käyttöön ruuhka-ajan 60 min, tarvittaessa 30 min vuoroväli sekä arkipäivän vuoroväli 120 min, tarvittaessa 60 min. Ilta-aikaan liikennettä on V-luokassa Liikenneviraston ohjeistuksesta poiketen 1–2 vuoroa/suunta. Viikonloppuliikennettä on alempia luokkia enemmän.

Lisäluokassa VI+ kriteerinä on vähintään 10 vuoroa/suunta, josta iltaliikennettä 1–2 vuoroa/suunta.

VI-luokassa vuoromäärä on muutettu 3–7 vuoroon/suunta. Ilta-aikaan voidaan tarvittaessa ajaa 1–2 vuoroa/suunta.

VII-luokan liikennöinti-aika ja vuoromäärä on Liikenneviraston ohjeistuksen mukaisesti 1–2 vuoroa/suunta.

Toimivalta-alueen pitkien pendelöintimatkojen takia liikennöinnin aloitusajaksi palvelutasoluokissa V–VI on muutettu 6:30/7:30. Sopiva aika voidaan räätälöidä tarkemmin kunnittain ELY-keskuksen kanssa.

Vähintään viikonlopun (perjantai-ilta ja sunnuntai-ilta) liityntäyhteydet on katsottu tarpeellisiksi palvelutasoluokissa V–VI+. Arki-illan iltayhteys on katsottu tarpeelliseksi luokissa VI+–V.

Ehdotus Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella sovellettavasta luokituksesta on esitetty taulukossa 7.

Taulukko 7 Ehdotus Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella sovellettavasta palvelutasoluokituksesta

Talvi- liikenne	Soveltamis- aika	V	VI+	VI	VII
Liikennöinti- aika	Ma–pe	6.30–18.00 + iltavuoro(t)	6.30–18.00 + iltavuoro	6.30/7.30–17.00 (+ iltavuoro)	8.00–16.00
	La	10.00–15.00	10.00–15.00	Tarpeen mukaan	-
	Su	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	-
Vuoroväli/ vuoromäärä	Ruuhka (n. klo 7–9 ja 15–17)	(< 30 min) < 60 min)	yli 10 vuoroa/ suunta	3–7 vuoroa/ suunta/vrk	1–2 vuoroa/ suunta/vrk
	Arkipäivä klo 9–14	(< 60 min) < 120 min)			
	Ilta klo 18–21	1–2 vuoroa	Vuoroista 1–2 illalla	Vuoroista tarpeen mukaan 1–2 illalla	-
	Lauantaisin	1–4 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	-
	Sunnuntaisin	2–4 vuoroa/ suunta/vrk	1–2 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	-
Huom!		Perjantaisin ja sunnuntaisin liityntäyhteydet kauko- liikenteeseen	Perjantaisin ja sunnuntaisin liityntäyhteydet kauko- liikenteeseen	Perjantaisin ja sunnuntaisin liityntäyhteydet kaukoliikenteeseen tarpeen mu- kaan.	

5.4. Ehdotus yhteysvälien luokittelusta

Luokittelun periaatteet

Palvelusoehdotus perustuu toteutuneeseen joukkoliikennetarjontaan (nykyinen tarjonta vastaa toteutunutta kysyntää), pendelöintitietoihin, kehitysnäkymiin sekä kuntien esiintuomiin matkatarpeisiin ja palvelutason kehittämistarpeisiin.

Alueella parasta palvelutasoa tavoitellaan Kokkola–Pietarsaari–Vaasa, Vaasa–Seinäjoki, Kokkola–Seinäjoki, Kauhajoki–Ilmajoki–Seinäjoki, Laihia–Vaasa ja Kannus–Kokkola liikennekäytävillä sekä muihin kaupunkiseutujen tärkeimpiin pendelöintikuntiin (Kurikka–Seinäjoki, Isokyrö–Vaasa, Maalahti–Vaasa, Mustasaari–Vaasa, Luoto–Pietarsaari, Lapua–Seinäjoki ja Pedersöre–Pietarsaari). Kaikilla näillä yhteysväleillä on runsaasti liikennetarjontaa, pendelöijä yli 200 ja runsaasti opiskeluun ja asiointiin liittyvää matkustusta.

Seuraavaan palvelutasoluokkaan (luokka VI+) on ehdotettu yhteysvälit, joissa niin ikään on opiskelijoiden ja koululaisten sekä asioiden matkustustarpeita ja pendelöijä yli 200.

Palvelutasoluokkaan VI on ehdotettu yhteysväliä, joilla on nykyistä tarjontaa usea vuoro/suunta ja myös muita kuin koululaisten matkoihin liittyviä tarpeita.

Luokkaan VII (peruspalvelutaso) on ehdotettu yhteysväliä, joilla matkustustarpeet painottuvat toisen asteen opiskelijoiden tai koululaisten matkoihin.

Lähtökohtana on, että ELY-keskus järjestää vain sellaisia joukkoliikennepalveluita, joille on kysyntää. Matkustustarpeita, jotka koskevat vain muutamia matkustajia, ei ole mahdollista palvella joukkoliikenteellä. Väehäisen kysynnän yhteysväleillä palvelutarpeen ratkaisussa kunnat voivat mahdollisesti hyödyntää yhteistyötä lakisääteisten kuljetuspalvelujen kanssa tai ratkaisu voi löytyä uusista liikkumisen palveluista.

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

Palvelutaso pyritään toteuttamaan talviarkipäivisin. Viikonloppuisin ja kesällä voidaan joustaa tavoitteiden toteutumisessa.

Yhteysvälien palvelutasoluokittelu

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen yhteysväleille on tässä työssä asetettu palvelutasovoitteet alla olevan listauksen mukaisesti

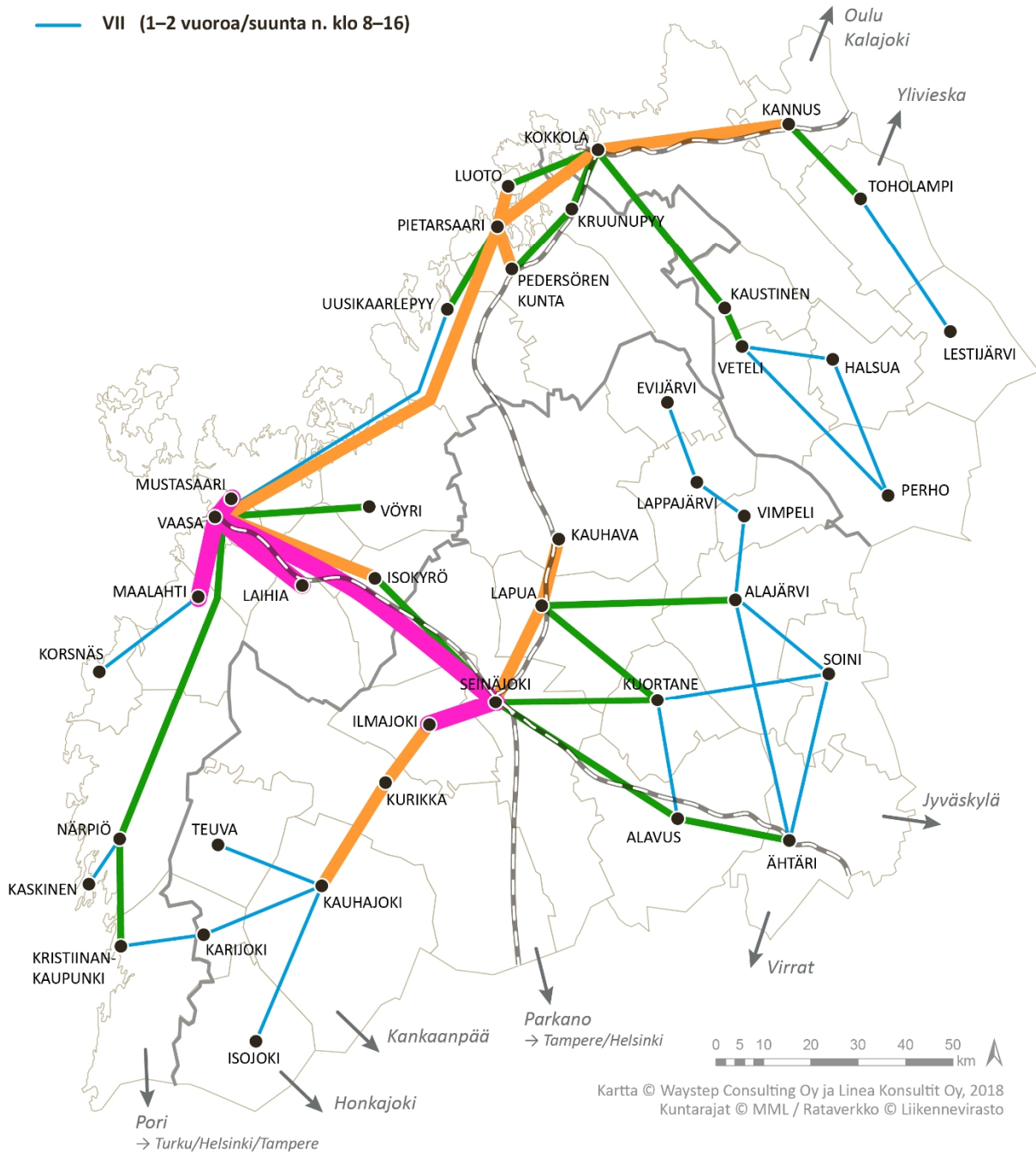
LK	Kuvaus	Yhteysvälit
V	<ul style="list-style-type: none"> Liikennöintiäika noin klo 6.30–18, lisäksi iltavuoro(ja). Vuoroväli <60/120 minuuttia, ruuhka-aikoina <30/60 minuuttia. Liityntäyhteys rautatieasemalle perjantai- ja sunnuntai-iltais. 	Vaasa–Seinäjoki (<i>edellyttää yhteiskäyttöistä lippujärjestelmää, juna+bussi</i>) Laihia–Vaasa (<i>kysyntä kasvaa, hyvät kehitysnäkymät</i>) Maalahti–Vaasa (<i>kysyntä kasvaa, hyvät kehitysnäkymät</i>) Mustasaari–Vaasa Ilmajoki–Seinäjoki
VI+	<ul style="list-style-type: none"> Liikennöintiäika noin klo 6.30–18, lisäksi iltavuoro(t) arkisin klo 18 jälkeen. Vuorotarjontaa yhteensä noin 10 vuoroa/suunta. Liityntäyhteys rautatieasemalle perjantai- ja sunnuntai-iltais. 	Pietarsaari–Kokkola Pietarsaari–Vaasa Kannus–Kokkola Kauhajoki–Ilmajoki–Seinäjoki Kurikka–Ilmajoki Isokyrö–Vaasa Luoto–Pietarsaari Lapua–Seinäjoki Pedersöre–Pietarsaari Kauhava–Lapua Lapua–Seinäjoki
VI	<ul style="list-style-type: none"> Liikennöintiäika noin klo 6.30/7.30–17, lisäksi iltavuoro arkisin klo 18 jälkeen tarvittaessa. Vuorotarjontaa 3–7 vuoroa/suunta. Liityntäyhteys rautatieasemalle tarvittaessa perjantai- ja sunnuntai-iltais. 	Kaustinen–Kokkola Isokyrö–Seinäjoki Kruunupyy–Kokkola Närpiö–Vaasa Vöyri–Vaasa Uusikaarlepyy–Pietarsaari Alavus–Seinäjoki Ähtäri–Alavus Luoto–Pedersöre (kunnan rahoitus?) Kruunupyy–Pietarsaari Pedersöre–Uusikaarlepyy (kunnan rahoitus?) Pedersören Edsevö–Kokkola Kauhajoki–Kurikka Kristiinankaupunki–Närpiö Ähtäri–Seinäjoki Luoto–Kokkola Kristiinankaupunki–Vaasa Kuortane–Seinäjoki Kuortane–Lapua Alajärvi–Seinäjoki Toholampi–Kokkola Veteli–Kokkola

VII	<ul style="list-style-type: none"> • Liikennöintiäika n. klo 8–16. • Vuorotarjonta noin 1–2 vuoroa/suunta arkisin. 	Pedersöre–Vaasa, Perho–Kokkola Uusikaarlepyy–Vaasa Kaskinen–Vaasa Korsnäs–Vaasa Isojoki–Seinäjoki Evijärvi–Seinäjoki Lappajärvi–Seinäjoki Teuva–Seinäjoki Vimpeli–Seinäjoki Ähtäri–Alajärvi Soini–Alajärvi Soini–Kuortane Soini–Ähtäri Halsua–Kokkola Kristiinankaupunki–Karijoki Lestijärvi–Kokkola Karijoki–Kauhajoki Kuortane–Alavus
------------	--	---

Palvelutasotavoitteet on esitetty kartalla kuvassa 21.

Ehdotus joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiksi

- █ V (Vuoroväli ≤ 120 min / 60 min n. klo 6:30–21:30)
- █ VI+ (Yli 10 vuoroa/suunta n. klo 6:30–18, iltä 1–2 vuoroa)
- █ VI (3–7 vuoroa/suunta n. klo 6:30–17, iltä tarvittaessa 1–2 vuoroa)
- █ VII (1–2 vuoroa/suunta n. klo 8–16)



Kuva 21 Ehdotus joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiksi 2019–2022

5.5. Laadulliset palvelutasotavoitteet

Laadulliset palvelutasotekijät ja tavoitteet suunnittelualueella

Matkustajan kokemaan palvelutasoon liittyy myös tekijöitä, joita ei voida mitata samalla tavalla määrällisesti kuin luvussa 5.3. esitetyt liikennöintiajat ja vuorovälit tai matka-aika. ELY-liikenteessä tärkeitä laadullisia palvelutasotekijöitä ovat ainakin liikenteen täsmällisyys ja luotettavuus, informaatio, lippujärjestelmä, yhteyksien vaihdollisuus sekä pysäkki-infraan liittyvät tavoitteet.

Laadullisten palvelutasotekijöiden tärkeimmäksi kehityskohteeksi Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella on työn aikana tunnistettu informaation parantaminen. Tavoitteena on kehittää erityisesti reaaliaikaista informaatiota ja ottaa se todennäköisesti ajan myötä myös perusvaatimukseksi kilpailutuksissa.

Koska alueella on joukkoliikenteen tarjontaa varsin vähän, sujuvien matkaketjujen merkitys on suuri. Erityisesti linja-auto- ja junaliikenteen välisten vaihtojen mahdollistaminen ja sujuvuus on tärkeää, jotta raiderunkoliikenne palvelisi mahdollisimman laajaa asiakaskuntaa. Sujuviin matkaketjuihin liittyy oleellisesti tavoite yhteentoimivista lippujärjestelmistä ja kaikki kulkutavat ja tarjonnan kattavasta informaatiosta. Lippujärjestelmiin ja informaatioon liittyvässä palvelutasossa ELY-keskuksen vaikutusmahdollisuudet ovat kuitenkin pienet, ja tavoitteena on, että uusia ja entistä parempia palveluita syntyisi markkinaehtoisesti.

Koetun palvelutason oleellisia tekijöitä ovat matkustusmukavuus (kaluston laatu) sekä mahdollisuus hyödyntää matka-aikaa esimerkiksi työntekoon.

Pysäkkien luokittelu ja solmupysäkit

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus haluaa sujuvoittaa matkaketjuja ja lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta selkeyttämällä pysäkkiverkkoa ja parantamalla vilkkaimpien pysäkkien palvelutasoa. Vuonna 2017 ELY-keskuksen julkaisemassa solmu- ja liityntäpysäkkiselvityksessä (Mantila, Somerpalo 2017) on tunnistettu ELY-keskuksen toimivalta-alueen terminaalit sekä maantieverkon tärkeimmät ja liikennejärjestelmän kannalta merkittävimmät solmupysäkit, joissa tapahtuu paljon liityntöjä joukkoliikenteeseen ja kulkuvälineestä toiseen. Kehittämällä solmupysäkkejä ja muita vilkkaita pysäkkejä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus edistää joukkoliikenteen toimijoiden yhteistoimintaryhmän (JOUSI) tavoitteita helpottamalla matkustusta, madaltamalla satunnaisen matkustamisen kynnystä ja houkuttelemalla joukkoliikenteelle uusia käyttäjiä.

Vuoden 2017 solmupysäkkiselvityksessä valittiin linja-autopysäkkien lisäksi tarkasteltavaksi myös alueen muut tärkeimmät joukkoliikenteen solmupaikat eli rautatieliikenteen asemat ja seisakkeet sekä lentoasemat. Liikenneviraston valtakunnallista pysäkkiluokitusta muokattiin siten, että pienemmät rautatieasemat erotettiin terminaaleista omaksi luokakseen ja solmupysäkit jaettiin kahteen alaluokkaan: kuntien keskus pysäkit ja muut solmupysäkit. Lisäksi hiljaisemmista rautatieseisakkeista muodostettiin oma luokkansa vilkkaiden linja-autopysäkkien rinnalle. Näin Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen joukkoliikenteen tärkeimmät solmupisteet (kuva 22) jaettiin seuraaviin luokkiin:

1. Terminaalit (matkakeskukset, suurimmat rautatie- ja linja-autoasemat, lentoasemat)
2. Muut rautatieasemat
3. Solmupysäkit
 - Kuntien keskus pysäkit
 - Muut solmupysäkit
4. Rautatieseisakkeet

Terminaalit

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueen terminaaleiksi luokiteltiin kaikki kolme alueen matkakeskusta (Vaasa, Seinäjoki, Lapua), kolme muuta rautatieasemaa (Kokkola, Kannus, Ähtäri), viisi isoimpien paikkakuntien linja-autoasemaa (Pietarsaari, Kauhajoki, Kristiinankaupunki, Uusikaarlepyy, Kannus, Ähtäri) sekä molemmat lentoasemat (Vaasa ja Kokkola-Pietarsaari).

Muut rautatieasemat

Terminaaliluokkaan kuulumattomat, matkustajamääriltään pienemmät rautatieasemat Alavus, Härmä (Kauhava), Kauhava, Pännäinen (Pedersören kunta) sekä Tervajoki (Isokyrö) päätettiin työn aikana luokitella omaan luokkaansa.

Solmupysäkit

Solmupysäkki on alueensa käytetyin pysäkki, jolla on keskeinen sijainti liikennejärjestelmän tärkeässä solmukohdassa. Solmupysäkkiverkon kehittämisen yksi tavoite on madaltaa satunnaisen matkustamisen kynnystä ja houkuttaa joukkoliikenteelle uusia käyttäjiä. Solmupysäkit ovat terminaalien ohella erilaisten matkaketjujen tärkeitä liityntäpisteitä linja-autoliikenteeseen ja vaihtopaikkoja kulkuvälineestä toiseen.

Valitsemalla Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueen kolmen maakunnan suuresta pysäkkijoukosta seudullisesti tärkeimpiä solmupysäkkejä ja kehittämällä niitä saadaan korkeampaa palvelutasoa ja selkeitä joukkoliikenteen kiintopisteitä pysäkkiverkkoon.

Kuntien keskus pysäkit

Solmupysäkki voi toimia kunnan tai ison taajamakeskuksen keskus pysäkinä. Keskus pysäkin sijainti säilyy keskeisenä ja selkeästi tunnistettavana riippumatta kaupallisista asiamiestoimijoista. Vuoden 2017 solmupysäkkityön aikana määritettiin yhteensä 22 keskus pysäkkiä tai keskus pysäkkiparia seuraaviin kuntiin: Alajärvi, Alavus, Ilmajoki, Isojoki, Isokyrö, Kaskinen, Kauhava, Kaustinen, Korsnäs, Kuortane, Kurikka, Laihia, Lappajärvi, Luoto, Närpiö, Pedersören kunta, Teuva, Toholampi, Veteli, Vimpeli ja Vöyri.

Muut solmupysäkit

Kunta- tai taajamakeskuksen ulkopuolisiksi solmupysäkeiksi määritettiin 9 pysäkkiparia. Kunta- ja taajamakeskusten ulkopuolella oikein valittujen solmupysäkkien rooli korostuu jatkossa entisestään, kun pikavuoromainen liikenne ei enää aina poikkea kuntakeskusten pysäkeillä tai linja-autoasemilla, vaan pysähtyy harvemmin ja pääasiassa vain valta- ja kantateiden varsilla. Viranomaisen voi olla hankalaa tarjota korkeaa palvelutasoa usealle lähekkäin olevalle pysäkille, jolloin on tärkeää valita parhaat pysähdyspaikat yhdessä liikennöitsijöiden kanssa. Tärkeitä solmupysäkkejä voivat olla myös mm. kaupunkien sisääntuloväylillä sijaitsevat vilkkaat pitkämatkaisen liikenteen käyttämät pysäkit.

Rautatieseisakkeet

Omaan rautatieseisakkeiden luokkaan sijoitettiin ne kolme junien pysähtymispaikkaa, joilla ei ole solmupaikoille tyypillisiä vaihtomahdollisuuksia linja-autoliikenteeseen. Näitä olivat Haapamäen radan Tuurin seisake Alavudella sekä Eläinpuisto-Zoon ja Myllymäen seisakkeet Ähtärissä.

Solmupysäkkien kehittämistarpeet

Tavoitteellinen palveluvarustus eri pysäkkiluokille (taulukko 8) perustuu Liikenneviraston valtakunnalliseen pysäkkiselvitykseen (43/2014), jota on muokattu paikalliseen tarpeeseen ja resursseihin sopivammaksi.

Taulukko 8 Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen palvelutasotavoitteet eri pysäkkiluokille. K=kaukoliikenteen pysäkeillä, S=kaukuseutuliikenteen pysäkeillä. Sulkeisiin merkityjä voidaan harkita tapauskohtaisesti.

Palvelutasokriteerit	Osatekijät	Keskeinen solmupysäkki	Vilkas pysäkki	Peruspysäkki	Vähän käytetty pysäkki
					Jättöpysäkki
Odottelun mukavuus	▪ Sääsuoja, pysäkkikatos	K/S	K/S	S	
	▪ Istumapaikka	K/S	K/S	S	
Informaatio	▪ Pysäkkimerkki	K/S	K/S	K/S	K/S
	▪ Pysäkin nimikilpi	K/S	K/S	(K)/S	(K)/S
	▪ Linjakilpi	S	S	S	S
	▪ Aikataulukkehikko, aikataulu	K/S	K/S	S	S
Saavutettavuus (liityntätarpeet määritetään tapauskohtaisesti)	▪ Yhteys pysäkille	*)	**)	***)	****)
	▪ Liityntäpysäköinti (auto)	K/S	(K/S)		
	▪ Pyöräpysäköinti	K/S	K/S	(S)	
	▪ Saattopysäköinti	K/S	(K/S)	(S)	
Turvallisuus, esteettömyys	▪ Kunnossapitoluokka	Pysäkki aurataan ajoradan aurauksen yhteydessä.			
	▪ Valaistus (vähintään tievalaistus)	K/S	K/S		****)
	▪ Heijastinnauha pysäkillä (katos / tolppa)	K/S	K/S	K/S	(K/S)
	▪ Korotettu pysäkkialue	K/S	(K/S)	(S)	(S). ****)
	▪ Esteettömyyden erikoistaso	(K/S)	(K/S)		****)

*) Esteetön yhteys jk+pp-väylältä pysäkille; turvattu tienylitys (nopeusrajoitus, saareke, korotus tai alikulku)

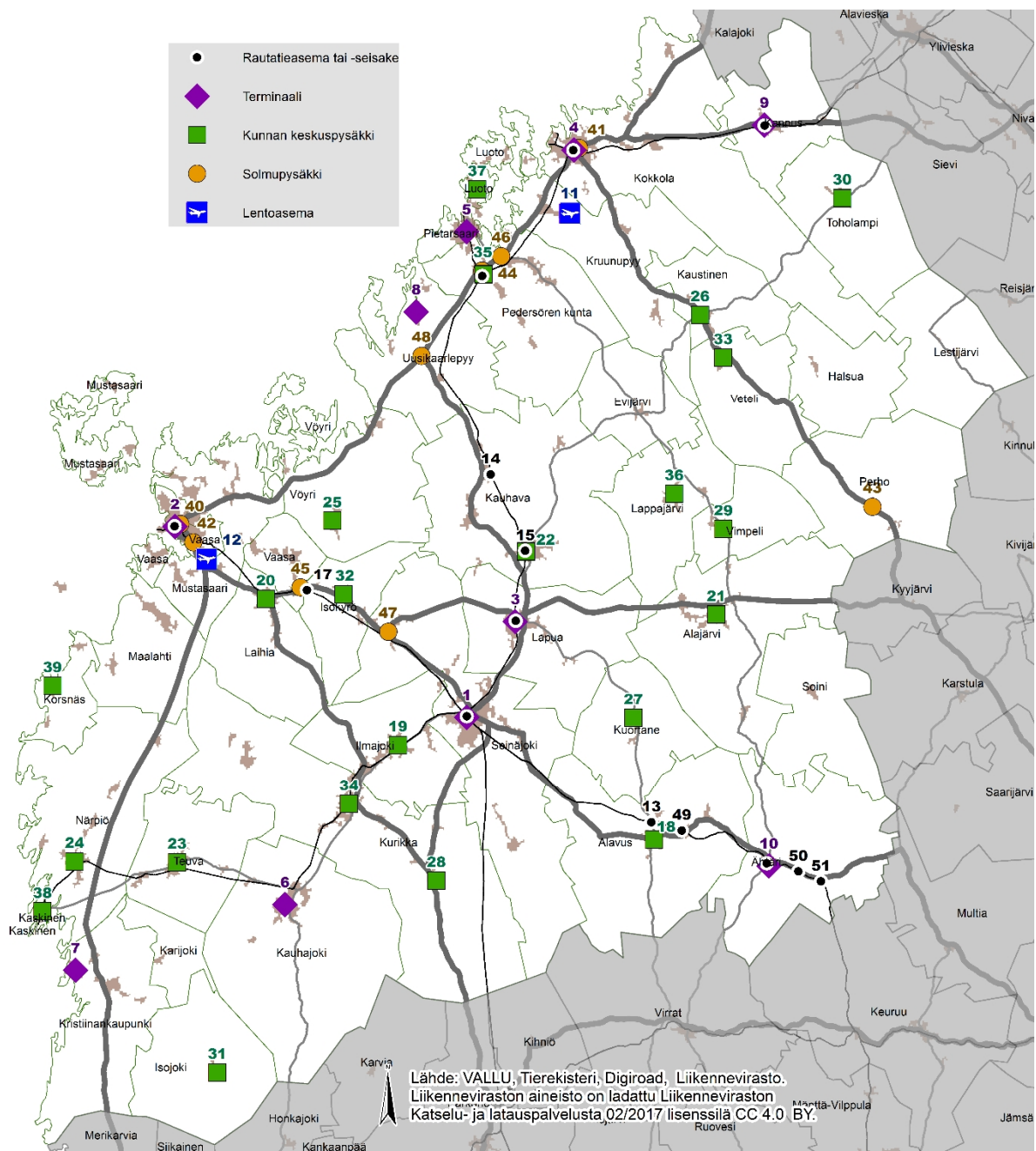
***) Esteetön yhteys jk+pp-väylältä, jos sellainen on, muutoin esteetön piennaryhteys; turvattu tienylitys (nopeusrajoitus, saareke, korotus tai alikulku)

****) Esteetön yhteys jk+pp-väylältä, jos sellainen on, muutoin esteetön piennaryhteys

Solmupysäkkien ja vilkkaiden pysäkkien jättöpysäkeillä kuten nousupysäkeilläkin

Yleisimmät kehittämistarpeet suunnittelualueen terminaaleissa ja solmupysäkeillä olivat pysäkin merkitseminen pysäkkiliikennemerkillä ja nimikivellä, odotustilan korottaminen esteettömäksi sekä pyöräpysäköinnin parantaminen runkolukittavilla telineillä ja mahdollisesti pyöräkatoksella. ELY-keskuksen tavoitteena on ajan myötä saada kaikki solmupysäkit esteettömiksi.

Kehitettävistä pysäkeistä tehtiin yksityiskohtaiset pysäkkikortit. ELY-keskus käy kuntien kanssa keskusteluja solmupysäkkien kehittämisestä.



Kuva 22 Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen joukkoliikenteen (linja-auto- ja junaliikenne) tärkeimmät solmupisteet vuoden 2017 selvityksen mukaisesti

6. Vaikutusten arviointi ja tarvittavat toimenpiteet

6.1 Vaikutukset alueen asukkaiden liikkumismahdollisuuksiin

Joukkoliikenteen kulkutapaosuus Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella on alhainen, noin 1 %, mutta riittävien joukkoliikenneyhteyksien merkitys alueen kunnille ja asukkaille on kuitenkin suuri. Hyvät joukkoliikenteen palvelut ovat tärkeä kuntien elinvoimaisuuden mittari. Toimiva joukkoliikenne lisää alueiden turvallisuutta, viihtyisyyttä, houkuttelevuutta ja vetovoimaa. Toimivat joukkoliikenneyhteydet lisäävät työllisyyttä ja työvoiman liikkumista sekä palveluiden ja esimerkiksi oppilaitosten houkuttelevuutta.

Opiskelijoita ja erityisesti toisen asteen opiskelijoita voidaan pitää suunnittelualueen joukkoliikenteen tärkeimpänä käyttäjäryhmänä. Palvelutasoehdotuksessa pyritään turvaamaan riittävät, kysyntää vastaavat yhteydet alueen oppilaitoksiin vähintään nykytasolla. Hyvät joukkoliikenneyhteydet parantavat myös alueen oppilaitosten houkuttelevuutta. Muualla opiskelevien viikonloppuyhteyksiä kehitetään järjestämällä tarvetta vastaavia liityntäyhteyksiä perjantai- ja sunnuntai-illan junille ja kaukoliikenteen busseihin.

ELY-keskuksen järjestämä joukkoliikenne on tärkeää monelle kunnalle kunnan sisäisissä koulukuljetuksissa. Yhteistyötä reittien ja aikataulujen suunnittelussa on tehty kuntien ja ELY-keskuksen välillä. Jos kunnat tulevat jatkossa systemaattisemmin mukaan liikenteen rahoitukseen, syvenee yhteistyö todennäköisesti entisestään.

Palvelutasoehdotuksessa tarjontaa esitetään lisättävän erityisesti parhaan kysynnän omaaville yhteysväleille kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välillä. Tavoitteena on, että näillä yhteysväleillä joukkoliikennematkustus lisääntyisi erityisesti työmatkoilla. Tähän pyritään aikataulujen hyvällä suunnittelulla ja tiedottamista kehittämällä.

Joillakin yhteysväleillä joukkoliikenteen kysyntä on ollut niin vähäistä, että vuoroja ei voida esittää hankittavan nykyisessä laajuudessa. Tavoitteena on kuitenkin säilyttää joukkoliikenteen verkon laajuus, eli turvata kuntien ja keskuskaupunkien viimeisten vuoroparien säilyminen, vaikka kysyntä olisi vähäistä.

6.2 Palvelutasomuutokset

Esitetyt palvelutasotavoitteet pyrkivät turvaamaan kaikille kunnille jonkin julkisen liikenteen yhteyden. Tarkoituksenmukaisinta on panostaa joukkoliikenteeseen niillä alueilla, jossa sille on potentiaalista kysyntää ja hyvät kehitysnäkymät.

Ehdotuksena on nostaa palvelutasoa uusilla lisävuoroilla joukkoliikenteen seuraavilla yhteysväleillä:

- Maalahti–Vaasa (palvelutasoluokka V)
- Mustasaari–Vaasa (V)
- Laihia–Vaasa (V)
- Ilmajoki–Seinäjoki (V)
- Pietarsaari–Vaasa (VI+)
- Kauhava–Lapua (VI+)
- Pedersören kunta–Pietarsaari (VI+)

- Luoto–Pietarsaari (VI+)
- Uusikaarlepyy–Pietarsaari (VI)
- Pedersören kunta–Uusikaarlepyy (VI)
- Vöyri–Vaasa (VI)
- Kristiinankaupunki–Närpiö (VI)
- Ähtäri–Alavus–Seinäjoki (VI)
- Närpiö–Vaasa (VI)
- Alajärvi–Seinäjoki (VI)
- Kuortane–Lapua (VI)
- Lestijärvi–Kannus (VII)
- Evijärvi–Alajärvi (VII)

6.3 Palvelutasotavoitteiden edellyttämät lisävuorot palvelutasoluokittain

Yhteenveto palvelutasotavoitteiden edellyttämistä lisävuoroista on taulukossa 9 ja tarkemmin yhteysväleittäin eriteltynä sen jälkeen.

Taulukko 9 Yhteenveto palvelutasotavoitteen edellyttämästä lisäliikenteestä

Yhteysväli		km	Palvelutasotavoitteen edellyttämät lisävuorot		HUOM!
			arkisin	su	
Maalahti	Vaasa	25	4	1	
Mustasaari	Vaasa	4	11	2	
Laihia	Vaasa	26	7	1	
Seinäjoki	Vaasa	82	5		Ei esitetä hankittavan, junavuorojen kanssa päällekkäistä
Seinäjoki	Ilmajoki	17	3		
Kauhava	Lapua (Seinäjoki)	17	5		Uusi liikenne vain Kauhavalta Lapualle
Pännäinen	Pietarsaari	11	3		
Pietarsaari	Kokkola	40	1		Ei esitetä hankittavan, junavuorojen kanssa päällekkäistä
Kannus	Kokkola	66	1		Ei esitetä hankittavan, junavuorojen kanssa päällekkäistä
Pietarsaari	Luoto	12	4		
Kaustinen	Kokkola	45	1		Ei esitetä hankittavan, tarve vain Kaustisilta Kokkolaan
Pietarsaari	Edsevö	25	3		
Vöyri	Vaasa	38	1		
Närpiö	Kristiinankaupunki	25	1		
Vaasa	Närpiö	82	1		
Alavus	Seinäjoki	85	2		
Kuortane	Seinäjoki	41	1		
Alajärvi	Seinäjoki	70	2		
Kuortane	Lapua	38	2		
Evijärvi	Alajärvi (-Seinäjoki)	52	1		Uusi liikenne vain Alajärvelle
Lestijärvi	Kannus-(Kokkola)	60	1		Uusi liikenne vain Kannukseen

Tavoiteluokassa V olevat yhteysvälit, tavoitteena 120/60 min. vuoroväli, ruuhka-aikaan 60/30 min.

- Maalahti–Vaasa (V)
 - o Nykyinen aamun vuoroväli Maalahdesta Vaasaan on 60 min. Ensimmäinen arki-aamun vuoro Vaasasta Maalahteen lähtee klo 7:50 (perillä klo 8:10), seuraava klo 10:35 (perillä klo 11:05), joten **lisävuoro tarvitaan Vaasasta klo 8:45.**
 - o Päiväliikenteen **lisävuoro tarvitaan Maalahdesta klo 14 sekä Vaasasta klo 12.**
 - o Arki-iltapäivän ruuhkaliikenteeseen **tarvitaan lisävuoro Maalahdesta klo 15 sekä Vaasasta klo 15.**
 - o Nykyisin arki-illan viimeinen vuoro lähtee Maalahdesta Vaasaan klo 16:50 ja Vaasasta Maalahteen klo 20:10. **Lisävuoroja tarvitaan Maalahdesta klo 18 ja 20 sekä Vaasasta klo 18.**
 - o Lauantaisin on yksi vuoro päivällä molempiin suuntiin. Sunnuntaisin on yksi iltavuoro molempiin suuntiin. **Tarvitaan vähintään yhdet lisävuorot kumpaankin suuntaan aiemmin sunnuntaina.**
- Mustasaari–Vaasa (V)
 - o Yhteysväliä on tarkasteltavana paikallisliikenteenä kaupunkirakenteessa. Mahdollinen kuntaliitos voi vaikuttaa merkittävästi Sepänkylän ja Mustasaaren palvelutasoon. Kuntaliitos tekisi myös Vaasan kaupungin toimivaltaiseksi viranomaiseksi.
 - o Nykyinen paikallisliikenteen vuoroväli aamuruuhkaliikenteessä on molempiin suuntiin 60 min. Vuorovälin lyhentämiseksi 30 minuuttiin, tarvitaan **lisävuoroja Mustasaaresta klo 7, 8 ja 9 sekä Vaasasta klo 7, 8 ja 9.**
 - o Nykyinen paikallisliikenteen vuoroväli on päivällä pisimmillään 2 h 20 min. **Lisävuorot tarvitaan Mustasaaresta klo 11:30 sekä Vaasasta klo 11:30.**
 - o Viimeiset paikallisliikennevuorot lähtevät Mustasaaresta klo 16:05 ja 17:45 ja Vaasasta klo 16:20 ja 17:30. Vuorovälin lyhentämiseksi 30 minuuttiin, tarvitaan **lisävuoroja iltapäivään Mustasaaresta klo 15:30, 16:30 ja 17-sekä Vaasasta klo 15, 15:30, 16, 17 ja 18. Iltaliikenteeseen tarvitaan lisävuorot Mustasaaresta klo 18 ja 20 ja Vaasasta klo 18 ja 20/21.**
 - o Nykyistä paikallislinjaa ajetaan vain koulupäivisin. Paikallisliikenteen lisäksi Vaasasta on arkisin yhdeksän kaukoliikenteen vuoroa Mustasaaren kautta (la ja su neljä vuoroa) ja kolme kaukoliikenteen vuoroa Mustasaaren kautta Vaasaan (la 1 vuoro, su ei vuoroja). **Sunnuntaille tarvitaan vähintään kaksi lisävuoroa Mustasaaresta Vaasaan.**

- Laihia–Vaasa (V)
 - o Yhteysväliillä on kasvupotentiaalia tiivistää vuoroväliä nykyisestä.
 - o Aamuruuhkaliikenteen vuoroväli Laihialta Vaasaan on ok. Vaasasta Laihialle **tarvitaan lisävuoro klo 9**.
 - o Päiväliikenteessä on nykyisin 4 h väli Laihialta klo 9:30 ja 13:30 lähtöjen välillä. 60 minuutin vuorovälin saamiseksi **lisävuoroja tarvitaan Laihialta klo 10:30, 11:30, 12:30 sekä Vaasasta klo 11 ja 13**.
 - o Nykyisin arki-illan viimeinen vuoro lähtee Vaasasta Laihialle klo 17:45. **Lisävuoroja tarvitaan Laihialta klo 16:45, 17:45, 19:30 ja 20:30 sekä Vaasasta klo 17:15, 19 ja 20 tai 21**.
 - o Lauantaisin ja sunnuntaisin on yksi iltavuoro Laihialta Vaasaan ja yksi aamupäivävuoro Vaasasta Laihialle. **Sunnuntaille tarvitaan vähintään yhden lisävuoron kumpaankin suuntaan.**
- Seinäjoki–Vaasa (V) Ei laskelmassa, ei junaliikenteen kanssa päällekkäisiä hankintoja.
 - o Palvelutason parantaminen edellyttää yhteiskäyttöistä lippujärjestelmää junien ja bussien kesken.
 - o Matka-aika junalla on tällä hetkellä 47–54 min, välipysähdys on ainoastaan Tervajoen asemalla Isoakyrössä. Matka-aika bussilla on keskimäärin n. 1 h 15 min.
 - o VR:llä on arkisin omaa, väliasemia palvelevaa bussiliikennettä Seinäjoki–Vaasa ja Vaasa–Seinäjoki, jota ei löydy Matkahuollon sivuilta.
 - o Seinäjoki–Vaasa-suunta:
 - Junalähtöjä on arkisin yhdeksän, lauantaisin neljä ja sunnuntaisin kahdeksan. Arki-aamun ensimmäinen junavuoro Seinäjoelta on Vaasassa klo 7:49.
 - Bussivuoroja on arkisin kuusi, lauantaisin kaksi ja sunnuntaisin kolme.
 - Arki-aamun ruuhkaliikenteessä on nykyisin pitkät vuorovälit: lähdöt Seinäjoelta Vaasaan ovat klo 6:56 (juna), 7:45 (bussi) ja 9:15 (bussi). **Tarvitaan lisävuoro klo 8:45**.
 - Myös aamupäivän vuorovälit venähtävät nykyisten vuorojen lähtiessä Seinäjoelta Vaasaan klo 9:15 (bussi), 10:28 (juna) ja 12:15 (juna). **Tarvitaan lisävuoro klo 11:15**.
 - Arki-iltapäivän ruuhkaliikenteessä on tavoitteeseen nähden liian pitkät vuorovälit: Lähdöt Seinäjoelta Vaasaan ovat klo 14:00 (bussi), 15:23 (juna) ja 17:20 (juna). **Lisävuoroja tarvitaan klo 14:45 ja 16:15**.
 - Iltaliikenne Seinäjoelta Vaasaan on ok: lähdöt klo 17:50 (bussi), 18:15 (bussi), 19:20 (juna) ja 20:08 (juna). Seuraava väli on pidempi, koska viimeinen bussi lähtee klo 22:20 ja viimeinen juna klo 23:17.
 - o Vaasa–Seinäjoki-suunta:
 - Junalähtöjä on arkisin yhdeksän, lauantaisin viisi ja sunnuntaisin seitsemän. Ensimmäiset arki-aamun junavuorot Vaasasta ovat Seinäjoella klo 5:42, 6:41 ja 7:37.
 - Bussivuoroja on arkisin kuusi, lauantaisin ja sunnuntaisin kolme.
 - Arki-aamun ruuhkaliikenteessä vuoroväli Vaasasta Seinäjoelle on ok, lukuun ottamatta 90 min väliä lähtöjen 7:45 ja 9:15 (busseja) välillä. Vuorovälin lyhentämiseksi **tarvitaan lisävuoro Vaasasta Seinäjoelle klo 8:15**.
 - Arkipäivän vuoroväli Vaasasta Seinäjoelle on ok, lukuun ottamatta väliä lähtöjen 10:10 ja 12:05 (busseja) välillä. Vuorovälin lyhentämiseksi **tarvitaan lisävuoro klo 11**.
 - Arki-iltapäivän ruuhkaliikenteessä vuoroväli Vaasasta Seinäjoelle on ok, lukuun ottamatta välejä lähtöjen 14:10 (bussi), 15:00 (bussi) ja 15:48 (juna) välillä. 30 minuutin vuorovälin saamiseksi **tarvitaan yksi lisävuoro**.

- Iltaliikenteen tarjonta Vaasasta Seinäjoelle on huono: klo 17:04 lähtevän junan jälkeen seuraava vuoro lähtee klo 19:34 (juna). Väliin **tarvitaan lisävuorot n. klo 18:15 sekä iltavuoro klo 20:n jälkeen.**
- Ilmajoki–Seinäjoki (V)
 - Nykyisin ensimmäinen alle tunnin kestävä vuoro Seinäjoelta on Ilmajoella klo 9:55. **Aamun tarvitaan lisää vuoroja Seinäjoelta Ilmajoelle klo 7/7:30 ja klo 8/8:30.** Aamupäivällä on nykyisin 3 h vuoroväli Seinäjoelta Ilmajoelle. **Lisävuoro tarvitaan Seinäjoelta klo 10:30.**
 - Viimeinen arkivuoro lähtee nykyisin Ilmajoelta Seinäjoelle klo 18:50. **Lisää vuoroja tarvitaan Ilmajoelta klo 18 ja 20.**
 - Lauantaisin on yksi vuoro molempiin suuntiin.
 - Sunnuntaisin on kolme vuoroa Ilmajoelta Seinäjoelle ja viisi iltapäivä-/iltavuoroa Seinäjoelta Ilmajoelle.

Tavoiteluokassa VI+ olevat yhteysvälit, tavoitteena yli 10 vuoroa/suunta, joista illalla 1–2 vuoroa

- Pietarsaari–Vaasa (VI+) Ei mukana laskelmassa, koska yhteysväliillä 5 junavuoroa + 5 bussivuoroa, kokonaismäärä palvelutasotavoitteen mukainen.
 - Nykyisin arkaamun ensimmäinen vuoro Pietarsaaresta on Vaasassa klo 9:40, seuraava klo 13:00. **Lisävuoroja tarvitaan aamulla Pietarsaaresta klo 6 ja Vaasasta klo 6.**
 - Koko päivän aikana on yhteensä vain viisi vuoroa Pietarsaaresta Vaasaan ja kuusi vuoroa Vaasasta Pietarsaareen. **Lisävuoroja tarvitaan päivällä Pietarsaaresta klo 9:30 ja 13 sekä Vaasasta klo 12:30, 15:30.**
 - Viimeiset arkivuorot lähtevät Pietarsaaresta Vaasaan klo 15:00 ja 18:15 sekä Vaasasta Pietarsaareen klo 16:30 ja 17:20. **Lisävuoroja tarvitaan illalla Pietarsaaresta klo 16, 17 ja yksi iltavuoro klo 19–21 sekä Vaasasta klo 18 ja yksi iltavuoro klo 19–21.**
 - Lauantaisin on kolme vuoroa molempiin suuntiin, sunnuntaisin on neljä vuoroa molempiin suuntiin.
- Kauhava–Seinäjoki (VI+) Huom! Laskelmassa vuorot laskettu vain Kauhavalta Lapuulle saakka. Lapualta on hyvä tarjonta Seinäjoelle. Toteutus joko vaihdollisena tai Lapuulle nykyisin päättyviä vuoroja jatkamalla.
 - Matka-aika junalla on tällä hetkellä 21–24 min. Matka-aika bussilla on n. 1 h – 1 h 25 min.
 - **Lisävuorot tarvitaan aamulla Kauhavalta klo 8:30 sekä Seinäjoelta klo 8.**
 - **Päivisin lisävuorot tarvitaan Kauhavalta klo 13 sekä Seinäjoelta klo 11:30.**
 - **Iltapäivällä ja illalla lisävuoroja tarvitaan Kauhavalta klo 15:30, 16:30 ja yksi iltavuoro klo 19–21 sekä Seinäjoelta klo 17:30/18 ja yksi iltavuoro klo 19–21.**
 - Kauhavalta Seinäjoelle on lauantaisin kaksi junavuoroa ja sunnuntaisin neljä junavuoroa.
 - Seinäjoelta Kauhavalta on lauantaisin kolme junavuoroa ja sunnuntaisin neljä junavuoroa.
 - Bussiliikennettä ei ole viikonloppuisin kumpaankaan suuntaan.
- Pedersören kunta (VI+)–Pietarsaari
 - **Lisävuorot tarvitaan Pietarsaaresta klo 12 ja 14 sekä Pännäisistä klo 7, 13 ja 15.**
- Pietarsaari–Kokkola (VI+) Ei laskelmassa
 - Matka-aika junalla on tällä hetkellä 21–23 min. Matka-aika bussilla on n. 40 – 50 min. Nykytilassa vuoroja sekä Luodon että Pedersören kautta.
 - **Aamulla tarvitaan lisävuoro Kokkolasta Pietarsaareen klo 9.** Nykyisten klo 8:15- ja 10:35-vuorojen välillä on pitkä väli.

- Kannus–Kokkola (VI+) Ei laskelmassa
 - o **Aamulla tarvitaan lisävuoro Kokkolasta Kannukseen klo 7.** Nykyinen ensimmäinen bussivuoro on Kannuksessa klo 9:20.
 - o **Iltapäivään tarvitaan lisävuoro Kannuksesta Kokkolaan klo 17:30.**
- Luoto–Pietarsaari (VI+)
 - o **Päivällä tarvitaan lisävuoro Pietarsaaresta Luotoon klo 10:30 ja 13.** Nykyisten klo 9:00- ja 14:05-vuorojen välillä on pitkä väli.
 - o **Iltapäivään tarvitaan Pietarsaaresta lisävuoro klo 17 sekä yksi lisävuoro klo 19-21.**
- Kauhajoki–Ilmajoki–Seinäjoki (VI+)
 - o Ei muutostarpeita vuorotarjontaan tavoitetason (VI+) täyttämiseksi.
- Isonkyrö–Vaasa (VI+)
 - o Ei muutostarpeita vuorotarjontaan tavoitetason (VI+) täyttämiseksi.
 - o Matka-aika Tervajoen asemalta on junalla tällä hetkellä n. 20 min. Junavuoroja on arkisin yhdeksän molempiin suuntiin. Asema on vajaan 10 km päässä Isonkyrön keskustaa- jasta. Liityntäyhteystarpeet Tervajoen asemalle korostuvat.
 - o Matka-aika Isonkyrön keskustasta Vaasaan on bussilla n. 45 min, vuoroja on arkisin neljä molempiin suuntiin.

Tavoiteluokassa VI olevat yhteysvälit, tavoitteena 3–7 vuoroa/suunta, illalla tarpeen mukaan 1–2 vuoroa

- Luoto–Kokkola (VI)
 - o Ei muutostarpeita arjen vuorotarjontaan tavoitetason (VI) täyttämiseksi.
 - o Nykyisin lauantaisin on kaksi vuoroa Luodosta Kokkolaan ja kolme vuoroa Kokkolasta Luotoon.
 - o Nykyisin sunnuntaisin on kaksi iltapäivävuoroa Luodosta Kokkolaan ja yksi ilta- vuoro Kokkolasta Luotoon.
- Kaustinen–Kokkola (VI) Ei mukana laskelmassa, tarve on vain Kokkolan suuntaan aamulla ja illalla takaisin
 - o Arkiaamun ensimmäinen vuoro Kokkolasta on Kaustisilla vasta klo 11:15. **Yksi lisävuoro tarvitaan Kokkolasta aamulla.**
 - o Arki-iltapäivän viimeinen vuoro Kaustisilta Kokkolaan lähtee klo 16:50 ja Kokkolasta Kaustisille klo 19:50. **Yksi lisäiltavuoro tarvitaan Kaustisilta klo 18–21.**
 - o Lauantaisin on yksi iltapäivävuoro Kaustisilta Kokkolaan.
 - o Sunnuntaisin on kaksi iltapäivävuoroa Kaustisilta Kokkolaan ja kolme ilta- päivä-/iltavuoroa Kokkolasta Kaustisille.
- Pedersören Edsevö–Kokkola (VI)
 - o Ei muutostarpeita arjen vuorotarjontaan tavoitetason (VI) täyttämiseksi.
- Uusikaarlepyy–Pietarsaari (VI)
 - o Iltapäivän paluuvuorot Uudestakaarlepystä lähtevät pitkällä vuorovälillä toisistaan. **Yksi lisävuoro tarvitaan Uudestakaarlepystä Pietarsaareen klo 16–17 välillä. Sama pa- luuyhteys tarvitaan edelleen Pedersöreen asti (kts. alla)**
 - o **Iltaan tarvitaan lisävuorot molempiin suuntiin ja Edsevöhön asti.** Viimeinen lähtö Uu- destakaarlepystä Pietarsaareen (ja edelleen Pedersöreen, kts. alla) on klo 18:30 ja Pie- tarsaaresta Uuteenkaarlepyyhyn klo 18:30.
- Pedersören kunta–Uusikaarlepyy (VI)
 - o Kaikki nykyiset vuorot ajavat Edsevöstä Pietarsaaren kautta Uuteenkaarlepyyhyn (kolme vuoroa) ja Uudestakaarlepystä Pietarsaaren kautta Edsevöhön (kolme vuoroa).
 - o **Arkiaamun yhteys Uudestakaarlepystä Edsevöhön puuttuu. Yksi lisävuoro tarvi- taan.** Ensimmäinen vuoro on Edsevössä vasta klo 12:30.

- Iltapäivän paluuvuorot lähtevät pitkällä vuorovälillä toisistaan. **Yksi lisävuoro tarvitaan** yllä mainitun Uusikaarlepyy–Pietarsaari–Edsevö-suunnan lisäksi myös **paluusuuntaan Edsevöstä klo 16–17 välillä.**
- Viimeinen lähtö Edsevöstä Uuteenkaarlepyyhyn lähtee klo 17:55 ja Uudestakaarlepyystä Edsevöhön klo 18:30. Illan lisävuorotarve merkitty Pietarsaari–Uusikaarlepyy-yhteysvälin alle.
- Vöyri–Vaasa (VI)
 - **Iltaan tarvitaan 1–2 lisävuoroa molempiin suuntiin.** Viimeinen lähtö Vöyristä Vaasaan lähtee nykytilanteessa klo 15:50 ja Vaasasta Vöyriin klo 17:15.
 - Lauantaisin on nykytilanteessa kaksi aamupäivävuoroa Vöyristä Vaasaan ja kaksi päivävuoroa Vaasasta Vöyriin.
 - Sunnuntai-iltana on nykytilanteessa yksi vuoro molempiin suuntiin.
- Kristiinankaupunki–Närpiö (VI)
 - **Yksi lisävuoro tarvitaan aamulla Närpiöstä Kristiinankaupunkiin,** nykytilanteessa ensimmäinen vuoro on Kristiinankaupungissa klo 12:15.
 - Lauantaisin ja sunnuntaisin on nykytilanteessa kolme iltapäivävuoroa molempiin suuntiin.
- Ähtäri–Alavus–Seinäjoki (VI)
 - Matka-aika Ähtäristä Seinäjoelle on junalla tällä hetkellä n. 54 min. ja bussilla n. 1 h 50 min. Matka-aika Alavudelta Seinäjoelle on junalla n. 31 min. ja bussilla n. 50 min – 1 h 15 min.
 - **Aamuun tarvitaan molempiin suuntiin yksi aiempi lisävuoro.** Nykyinen ensimmäinen junavuoro Ähtäristä on Seinäjoella klo 8:45 ja Seinäjoelta Ähtäriin klo 5:36 ja 11:30.
 - **Iltapäivään tarvitaan molempiin suuntiin lisävuorot.** Nykytilanteessa viimeiset bussit Seinäjoelta Ähtäriin lähtevät klo 13 ja 15 ja viimeiset junat klo 10:34 ja 19:41. Ähtäristä lähtee iltapäivällä Seinäjoelle junavuorot klo 18:20 ja 22:18.
- Närpiö–Vaasa (VI)
 - **Aamuun tarvitaan lisävuoro Vaasasta Närpiöön.** Nykytilanteessa ensimmäinen vuoro on Närpiössä klo 11:45.
- Isokyrö–Seinäjoki (VI)
 - Ei muutostarpeita vuorotarjontaan tavoitetason (VI) täyttämiseksi.
 - Matka-aika Tervajoen asemalta on junalla tällä hetkellä n. 26 min. Junavuoroja on arkisin yhdeksän molempiin suuntiin. Asema on vajaan 10 km päässä Isonkyrön keskustaaajamasta. Liityntäyhteydet Tervajoen asemalle korostuvat.
 - Matka-aika Isonkyrön keskustasta Seinäjoelle on bussilla n. 40 min, vuoroja on arkisin neljä molempiin suuntiin.
- Toholampi–Kokkola (VI)
 - Ei muutostarpeita vuorotarjontaan tavoitetason (VI) täyttämiseksi. Toholammelta ei ole nykytilanteessa liityntäyhteyksiä Kannuksesta Kokkolaan lähteviin juniin ja päinvastoin. Esim. Kokkolasta klo 16:17 lähtevä juna saapuu Kannukseen klo 16:38 ja Kannuksesta Toholammille lähtee bussi klo 16:30.
- Veteli–Kokkola (VI)
 - Ei muutostarpeita arjen vuorotarjontaan tavoitetason (VI) täyttämiseksi.
 - Nykytilanteessa on lauantaisin yksi iltapäivävuoro Vetelistä Kokkolaan. Sunnuntaisin on kaksi iltapäivävuoroa Vetelistä Kokkolaan ja kolme iltapäivävuoroa Kokkolasta Veteliin.
- Alajärvi–Seinäjoki (VI)
 - Aamun ensimmäinen vuoro Seinäjoelta Alajärvelle kestää yli 3 h ja kiertää Kauhavan ja Evijärven kautta. Ensimmäinen suurempi reitti Seinäjoelta Lapuan kautta (1 h 10 min) on Alajärvellä klo 12:40. **Tarvitaan lisävuoro aamulla Seinäjoelta Alajärvelle.**
 - **Iltapäivään tarvitaan lisävuoro työmatkaliikennettä varten Seinäjoelta Alajärvelle klo 16–17 välillä.** Nykyiset vuorot Seinäjoelta klo 13:45 ja 18:40.

- Kuortane–Seinäjoki (VI)
 - o Ensimmäinen suoraan Kuortaneelle ajettava vuoro lähtee Seinäjoelta vasta iltapäivällä klo 14:05. **Aamuun tarvitaan lisävuoro Seinäjoelta Kuortaneelle.**
- Kuortane–Lapua (VI)
 - o Iltapäivällä viimeinen lähtö Kuortaneelta Lapualle on klo 15:00. Työmatkaliikennettä varten **tarvitaan lisävuoro Kuortaneelta Lapualle klo 16–17 välillä.**

Tavoiteluokassa VII olevat yhteysvälit, tavoitteena 1–2 vuoroa/suunta

- Kaskinen–Vaasa (VII)
 - o Ei muutostarpeita arjen vuorotarjontaan tavoitetason (VII) täyttämiseksi. Nykyisissä vuoroissa (kolme arkivuoroa/suunta) vaihdot Närpiössä molempiin suuntiin.
- Uusikaarlepyy–Vaasa (VII)
 - o Nykytilanteessa neljä arkivuoroa molempiin suuntiin.
 - o Lauantaisin kolme vuoroa Vaasasta Uusikaarlepyyhyn, ei toiseen suuntaan.
 - o Sunnuntaisin neljä vuoroa molempiin suuntiin.
- Kristiinankaupunki–Karijoki (VII)
 - o Nykytilanteessa kuusi arkivuoroa Kristiinankaupungista Karijoelle.
 - o Nykytilanteessa viisi arkivuoroa Karijoelta Kristiinankaupunkiin.
 - o Viikonloppuisin ei liikennettä tällä yhteysvälillä.
- Teuva–Kauhajoki (VII)
 - o Nykytilanteessa neljä arkivuoroa Teuvalta Kauhajoelle, joista kolme on aamun työmatkavuoroja. Ensimmäinen vuoro on Kauhajoella klo 5:30 ja jatkaa Seinäjoelle, perillä klo 6:30.
 - o Nykytilanteessa Kauhajoelta takaisin Teuvalle 8 arkivuoroa.
 - o Lauantaisin on yksi vuoro molempiin suuntiin.
 - o Sunnuntaisin on kaksi myöhäisillan vuoroa Kauhajoelta Teuvalle, ei toiseen suuntaan.
- Isojoki–Kauhajoki (VII)
 - o Nykytilanteessa on Isojoelta Kauhajoelle neljä arkivuoroa, joista viimeisin on myöhäisillan lähtö klo 22:05.
 - o Nykytilanteessa on Kauhajoelta takaisin Isojoelle kolme arkivuoroa.
 - o Lauantaisin ja sunnuntaisin on yksi iltapäivävuoro Kauhajoelta Isojoelle, ei toiseen suuntaan.
- Perho–Kokkola (VII)
 - o Nykytilanteessa neljä arkivuoroa molempiin suuntiin, joista yksi molempiin suuntiin Halsuan kautta.
 - o Lauantaisin on kaksi vuoroa Perhosta Kokkolaan ja yksi vuoro Kokkolasta Perhoon.
 - o Sunnuntaisin on kaksi vuoroa Perhosta Kokkolaan ja kolme vuoroa Kokkolasta Perhoon.
- Lestijärvi–Kokkola (VII)
 - o **Asiointiyhteyttä varten tarvitaan aamulla menovuoro Lestijärveltä Kokkolaan.** Huom! Laskelmassa lisävuoro laskettu vain Kannukseen saakka. Nykyinen menovuoro Lestijärveltä on Kokkolassa klo 16:45. Iltapäivän paluuvuoro Kokkolasta Lestijärvelle lähtee klo 13:45.
- Evijärvi–Lappajärvi–Vimpeli–Seinäjoki (VII) Huom! Laskelmassa lisävuoro laskettu vain Alajärvelle saakka, josta vaihdolla.
 - o Evijärveltä lähtee aamuisin klo 8:50 menovuoro reittiä Lappajärvi–Vimpeli–Alajärvi–Lapua–Seinäjoki. **Asiointiyhteyttä varten tarvitaan iltapäivällä paluuvuoro samaa reittiä Seinäjoelta Evijärvelle.** Nykyinen ainut vuoro Seinäjoelta Evijärvelle lähtee aamulla klo 6:50.
 - o Viikonloppuisin ei ole nykytilanteessa vuoroja.
- Lappajärvi–Seinäjoki (VII)
 - o Lappajärveltä lähtee Seinäjoelle aamupäivän Vimpelin vuoron (kts. ed.) lisäksi iltapäivisin yksi vaihdollinen vuoro Kauhavan kautta. Asiointiyhteyttä varten tarvitaan iltapäivällä

paluuvuoro Seinäjoelta Lappajärven kautta Evijärvelle (kts. ed.). Nykyinen paluuvuoro kiertää Kauhavan ja Evijärven kautta Lappajärvelle. Viikonloppuisin ei ole nykytilanteessa vuoroja.

- Vimpeli–Seinäjoki (VII)
 - o Asiointiyhteyttä varten tarvitaan iltapäivällä paluuvuoro Seinäjoelta Vimpelin kautta Evijärvelle (kts. ed.). Nykyinen paluuvuoro kiertää Kauhavan ja Evijärven kautta Vimpeliin.
 - o Viikonloppuisin ei ole nykytilanteessa vuoroja.
- Korsnäs–Vaasa (VII)
 - o Ei muutostarpeita vuorotarjontaan tavoitetason (VII) täyttämiseksi.
- Karijoki–Kauhajoki (VII)
 - o Ei muutostarpeita vuorotarjontaan tavoitetason (VII) täyttämiseksi.
- Kuortane–Alavus (VII)
 - o Ei muutostarpeita vuorotarjontaan tavoitetason (VII) täyttämiseksi.
- Soini–Alajärvi (VII)
 - o Ei muutostarpeita vuorotarjontaan tavoitetason (VII) täyttämiseksi.
- Soini–Kuortane (VII)
 - o Ei muutostarpeita vuorotarjontaan tavoitetason (VII) täyttämiseksi.
- Soini–Ähtäri (VII)
 - o Ei muutostarpeita vuorotarjontaan tavoitetason (VII) täyttämiseksi.
- Alajärvi–Ähtäri (VII)
 - o Ei muutostarpeita vuorotarjontaan tavoitetason (VII) täyttämiseksi.
- Halsua–Kokkola (VII)
 - o Ei muutostarpeita vuorotarjontaan tavoitetason (VII) täyttämiseksi.

6.4 Kustannusarvio ja ehdotus rahoituksesta

Palvelutason toteuttamiseksi ehdotetun lisäliikenteen nettokustannuksiksi arvioidaan alustavasti noin 850 000 euroa/vuosi. Lisäliikennettä ehdotetaan hankittavan noin 540 000 km/vuosi. Laskelmissa on käytetty oletuksena 2,5 euron suuruista bruttokilometrihintaa. Lipputuloilla arvioidaan katettavan noin kolmannes menoista. Laskelma on karkea ja suuntaa antava. Uutta bussiliikennettä ei ole ehdotettu hankittavan junaliikenteen kanssa samoille reittisuuksille, vaikka palvelutaso ei kokonaisuutena junavuoroilla nykyisin toteutuisikaan.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha on tällä hetkellä noin 3,7 miljoonaa euroa. Esitys nostaisi rahoitustarvetta noin 25 prosenttia. Jatkossa joko tulevan tieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen/viranomaisten tulisi nostaa rahoitustasoa tätä vastaavalla summalla tai kuntien olisi osallistuttava liikenteen hankintaan systemaattisesti, kuten useassa muussa ELY-keskuksessa tehdään. Kuntien rahoitusosuus olisi noin 20 % ELY-liikenteen rahoituksesta. Käytännössä siis 850 000 euron lisärahoitus jouduttaisiin jakamaan alueen kunnille. Kustannusosuus kuntaa kohden olisi pienehkö, mutta mikäli kuntarahoitukseen päädytään, tulisi rahoitusosuuksiin edetä vaiheittain. Esimerkiksi kuntarahoitusosuus ensimmäisenä vuonna voisi olla 0 %, toisena vuonna 10 % ja vasta kolmantena vuonna 20 %.

Lähteet

Henkilöliikennetutkimus 2016, Joukkoliikenne-faktakortti (2018) Liikennevirasto. Internetsivu: <https://www.liikennevirasto.fi/tilastot/henkiloliikennetutkimus/julkaisut>

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely (2015) Liikennevirasto, ohjeita 31/2015. PDF-julkaisu: https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lo_2015-31_joukkoliikenteen_palvelutason_web.pdf

Kaupungistumisen hyötyjen edellytyksenä täydennysrakentamisen tehostaminen (2017) Suomen ympäristökeskus 8.3.2017. Internetsivu: [http://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Tiedotteet/Kaupungistumisen_hyotytjen_edellytyksena_\(42360\)](http://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Tiedotteet/Kaupungistumisen_hyotytjen_edellytyksena_(42360))

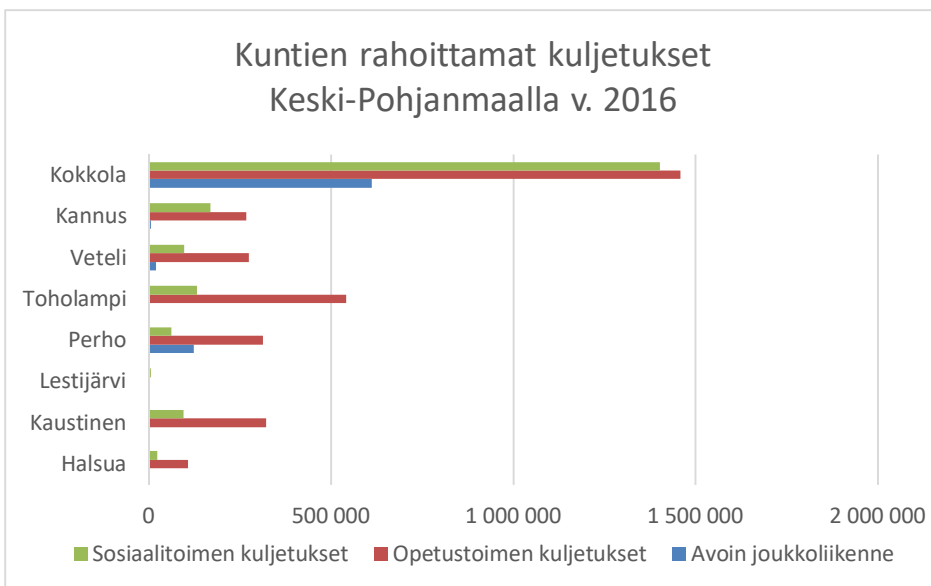
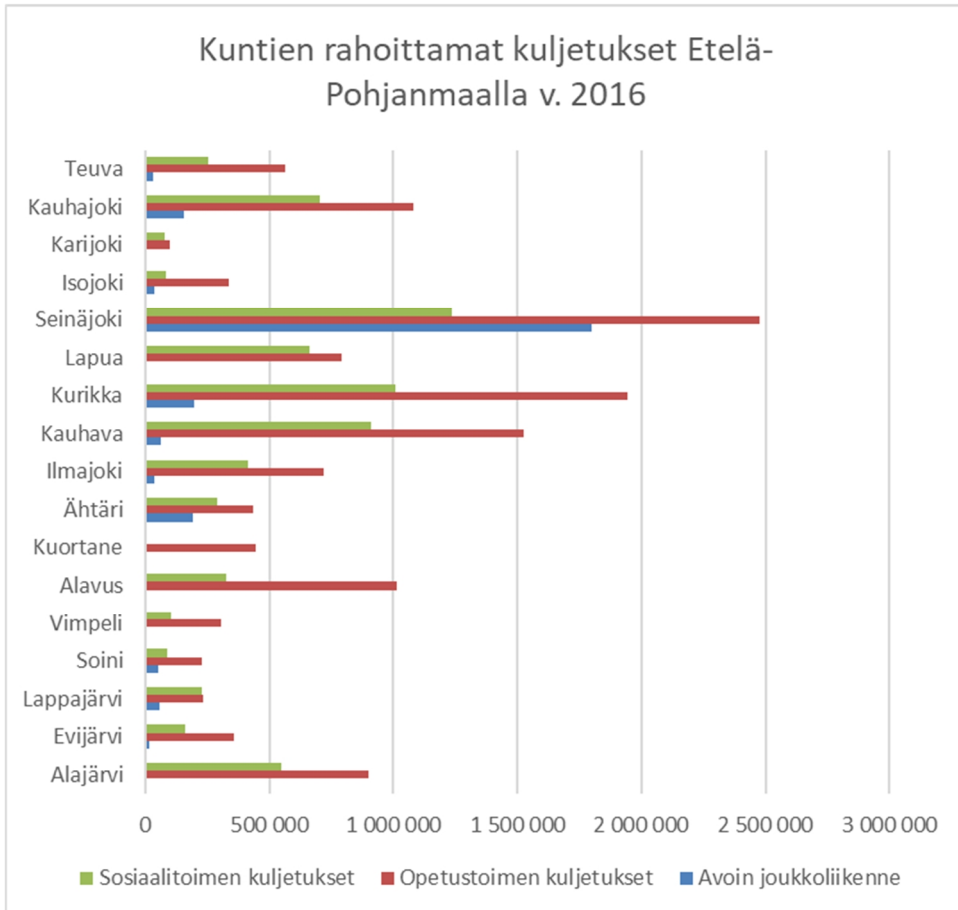
Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320). Internetsivu: <http://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320>

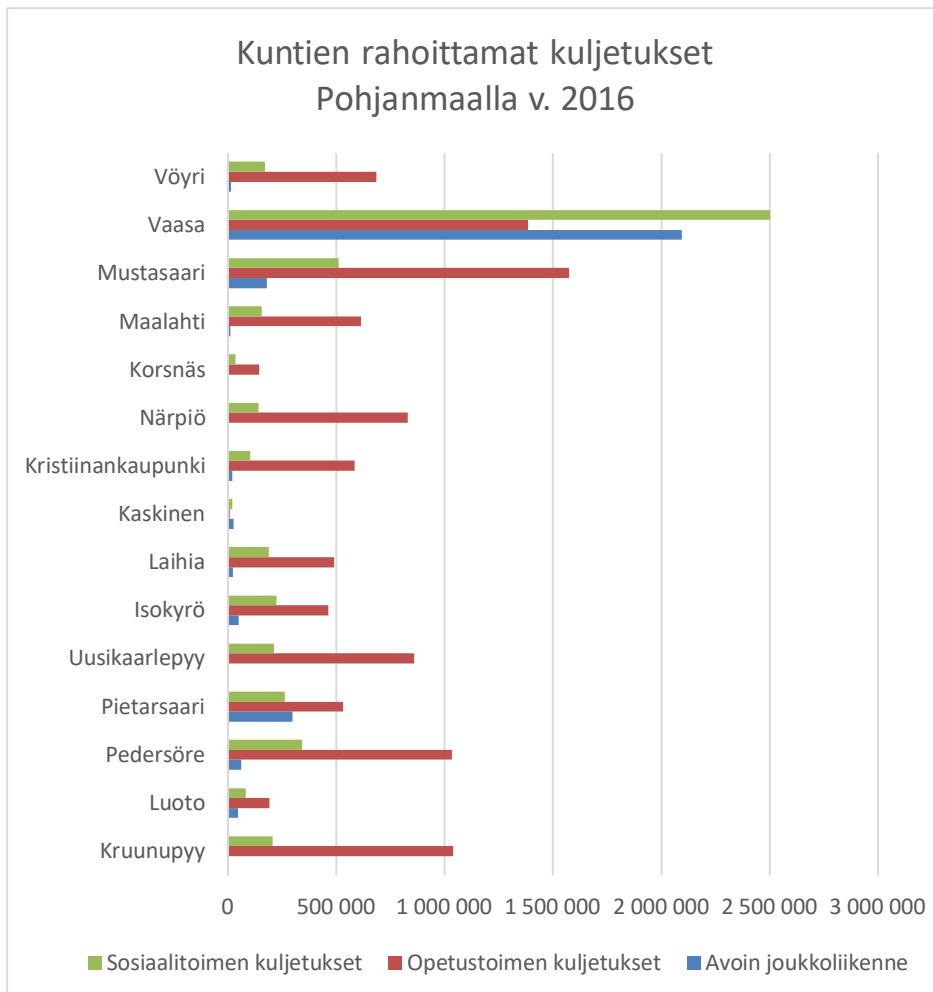
Mantila, Atte; Somerpalo, Sakari (2017) Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen solmu- ja liityntäpysäkkiselvitys (2017) Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, raportteja 48/2017. Internetsivu: <http://www.doria.fi/handle/10024/144030>

Väestöennuste (2017) Tilastokeskus. Internetsivu: <http://www.stat.fi/til/vaenn/kas.html>

Liitteet

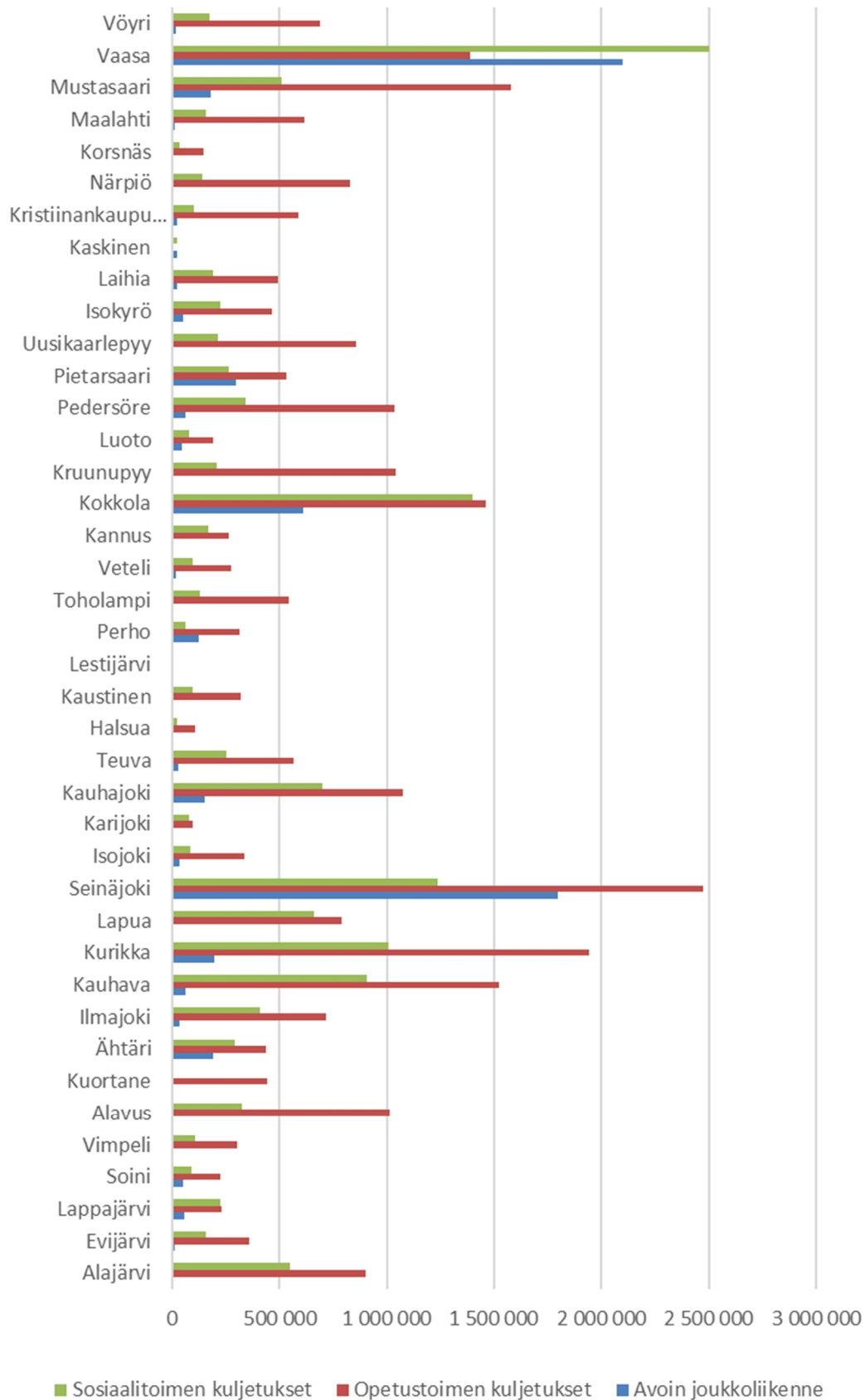
Liite 1. Kuntien rahoittamat kuljetukset





Avoimen joukkoliikenteen menoiksi on katsottu kuntien hankkimat liikennepalvelut sekä lipputuki. Koululais-ten matkaliput sisältyvät opetustoimen kuljetuskustannuksiin.

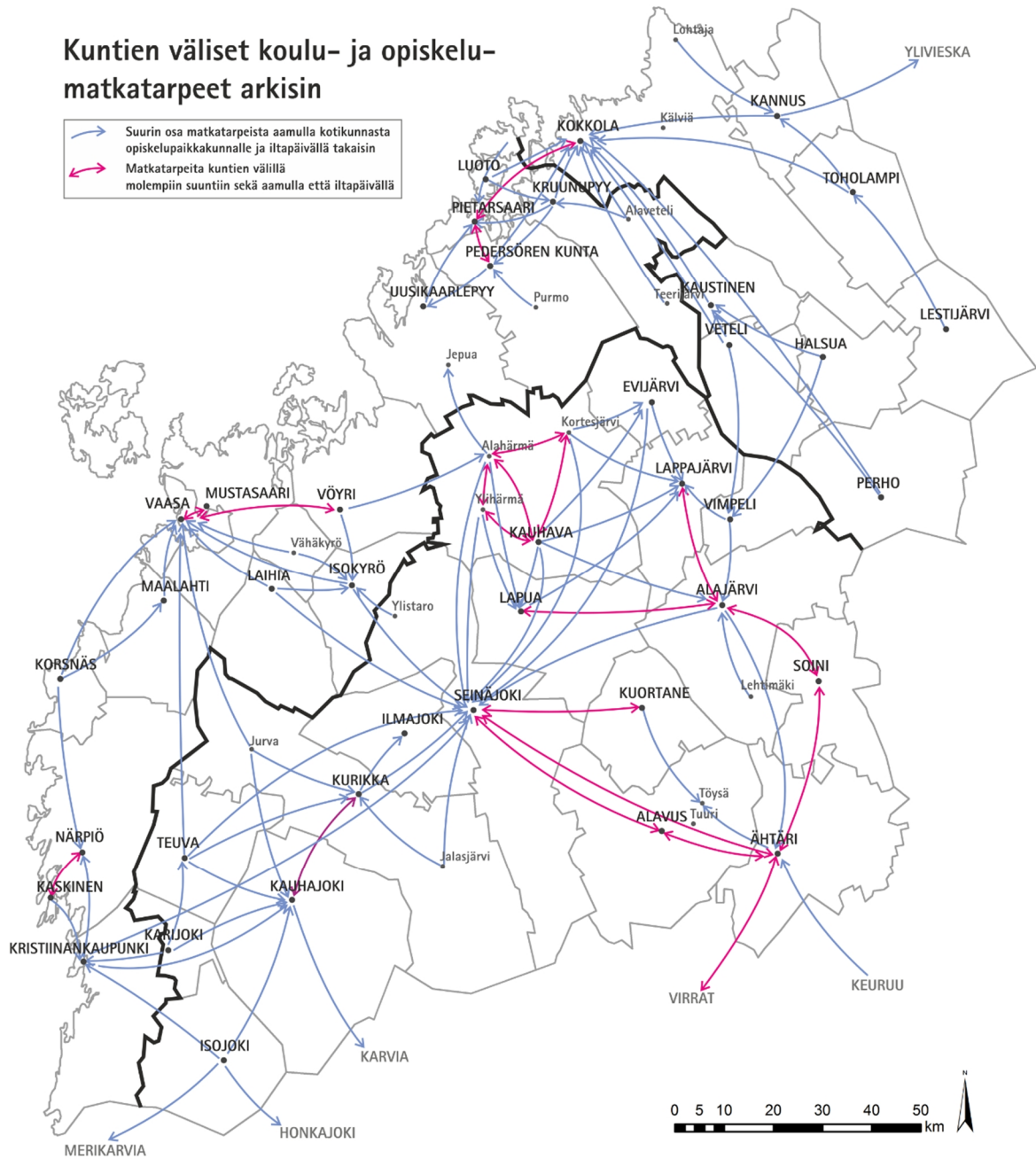
Kuntien rahoittamat kuljetukset vuonna 2016



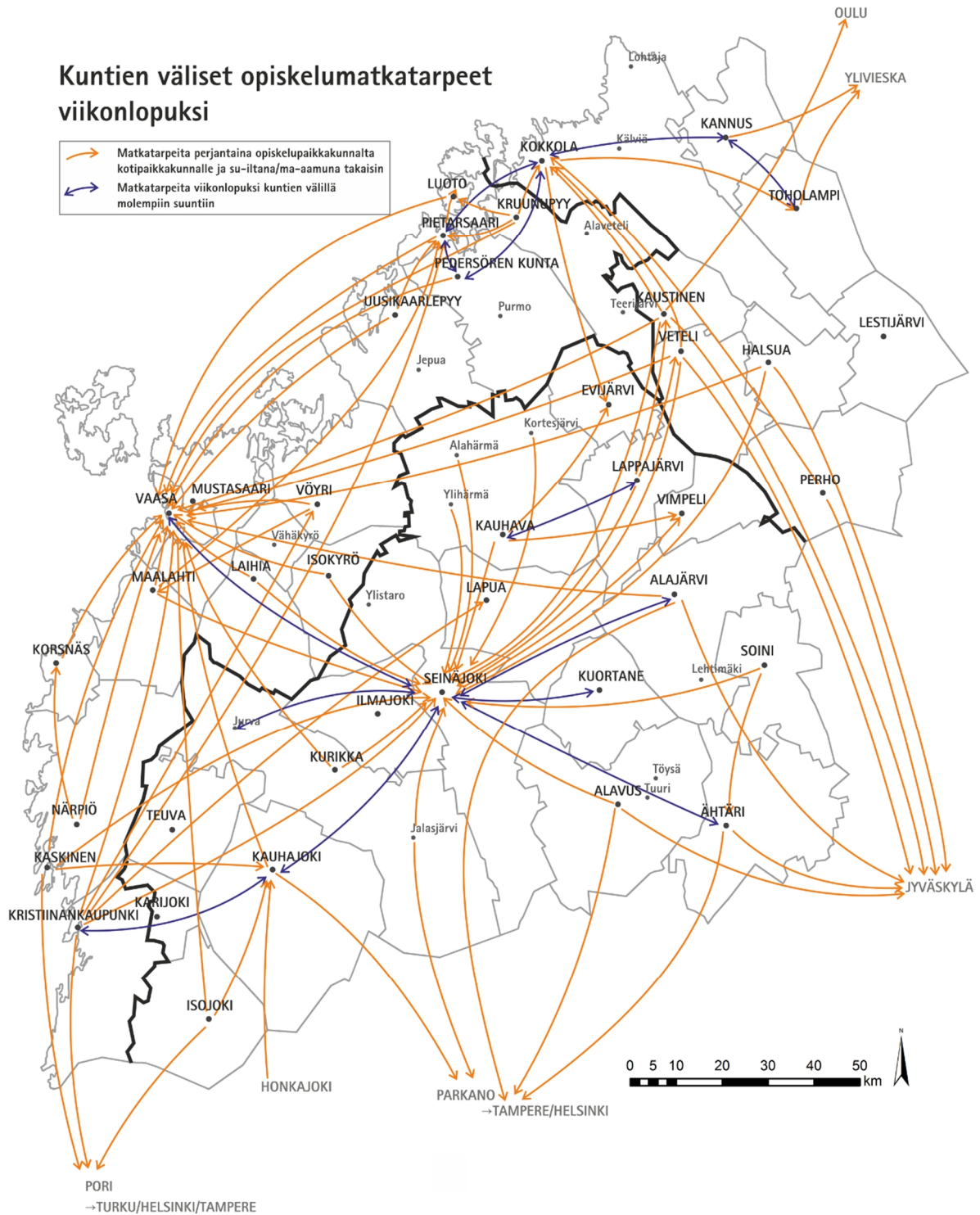
Liite 2. Kuntien liikkumistarvekartat

Seuraavissa kartoissa on esitetty palvelutasomäärittelyn lähtöaineistona toimineet kuntien työpajassa ja kyselyvastauksissa ilmoittamat liikkumistarpeet.

Koulu- ja opiskelumatkat





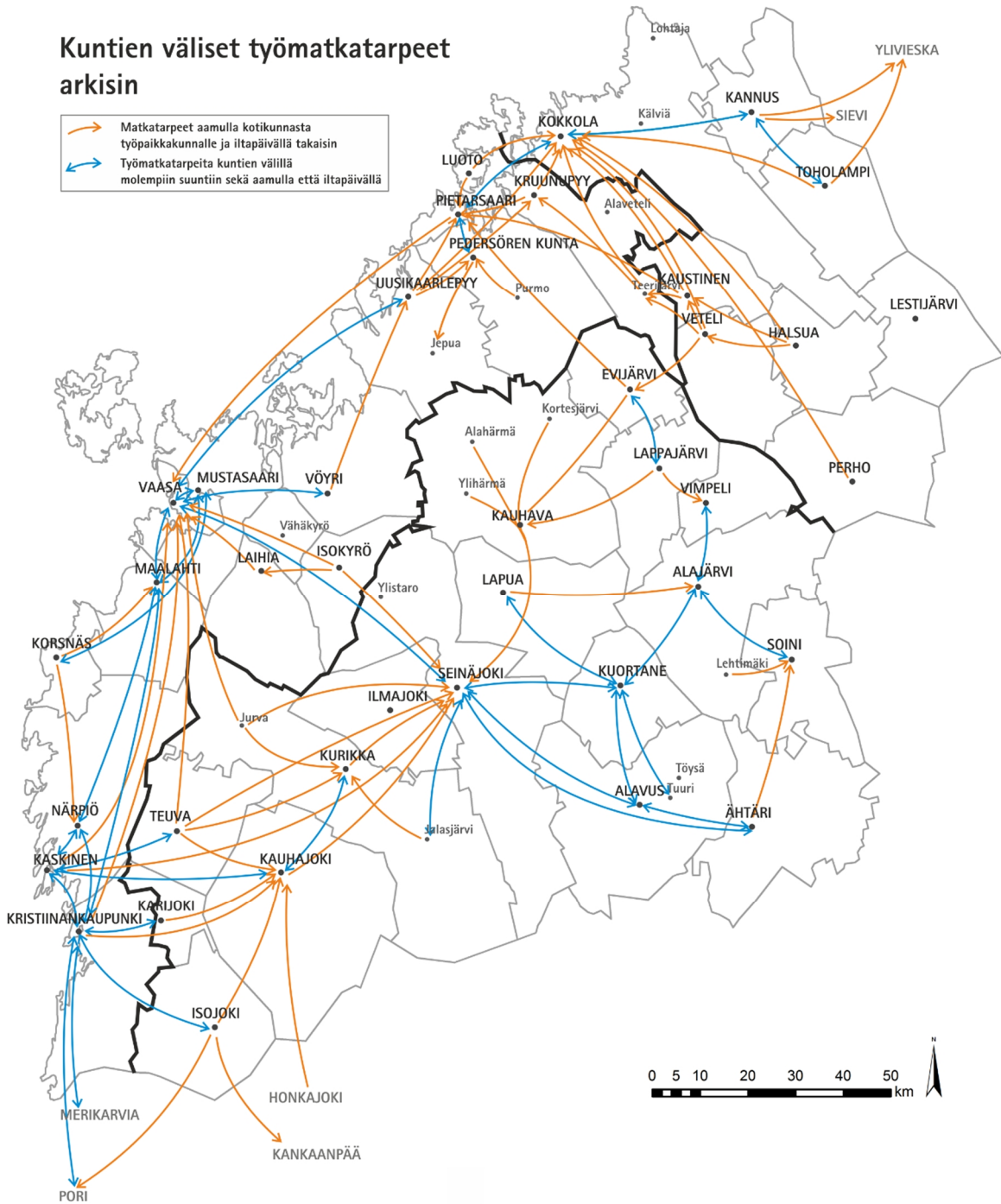
Kuntien väliset opiskelumatkat tarpeet viikonlopuksi



Työmatkat



Kuntien väliset työmatkatarpeet arkisin

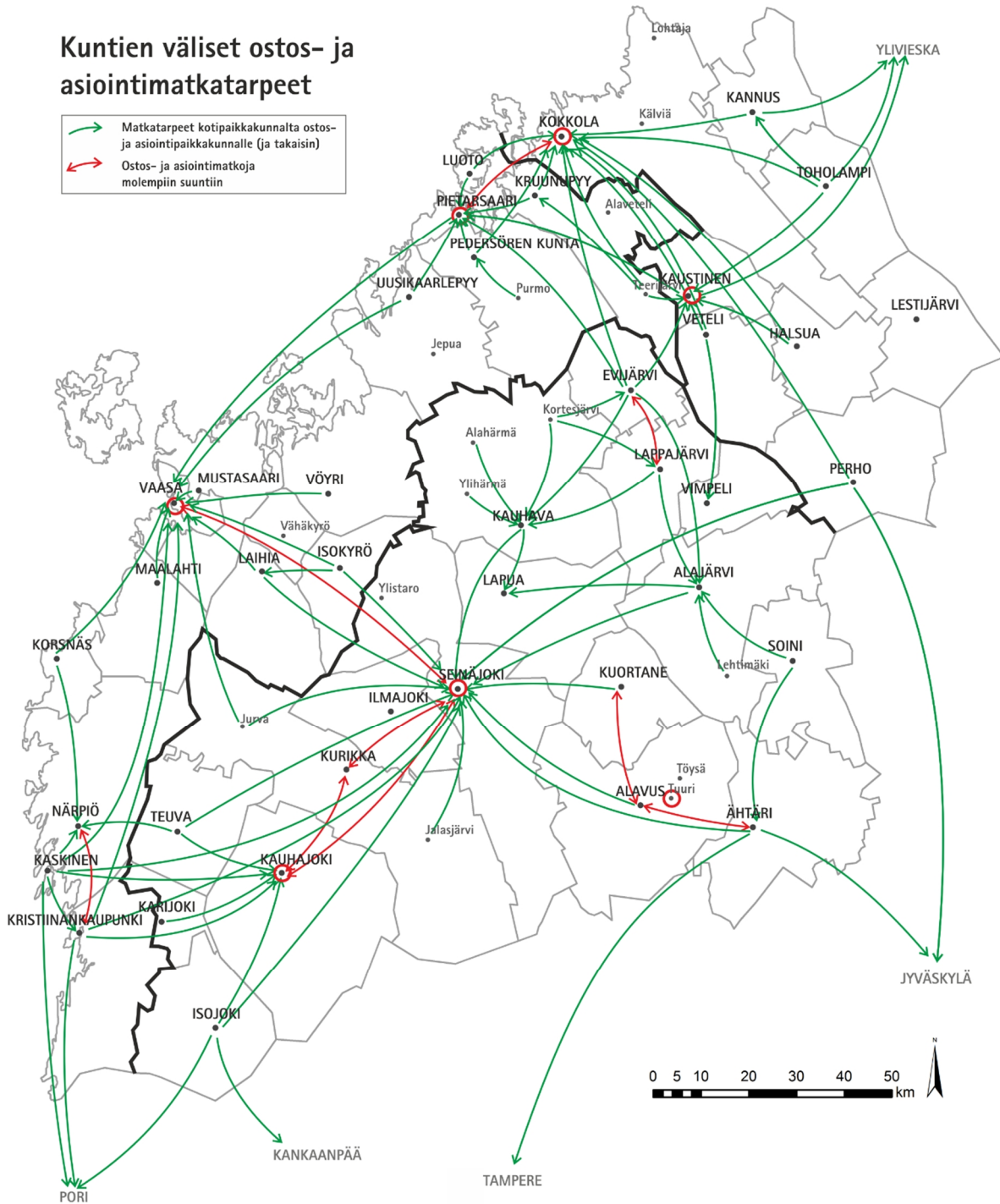
-  Matkatarpeet aamulla kotikunnasta työpaikkakunnalle ja iltapäivällä takaisin
-  Työmatkatarpeita kuntien välillä molempiin suuntiin sekä aamulla että iltapäivällä



Asiointi- ja ostosmatkat




Kuntien väliset ostos- ja asiointimatkatarpeet

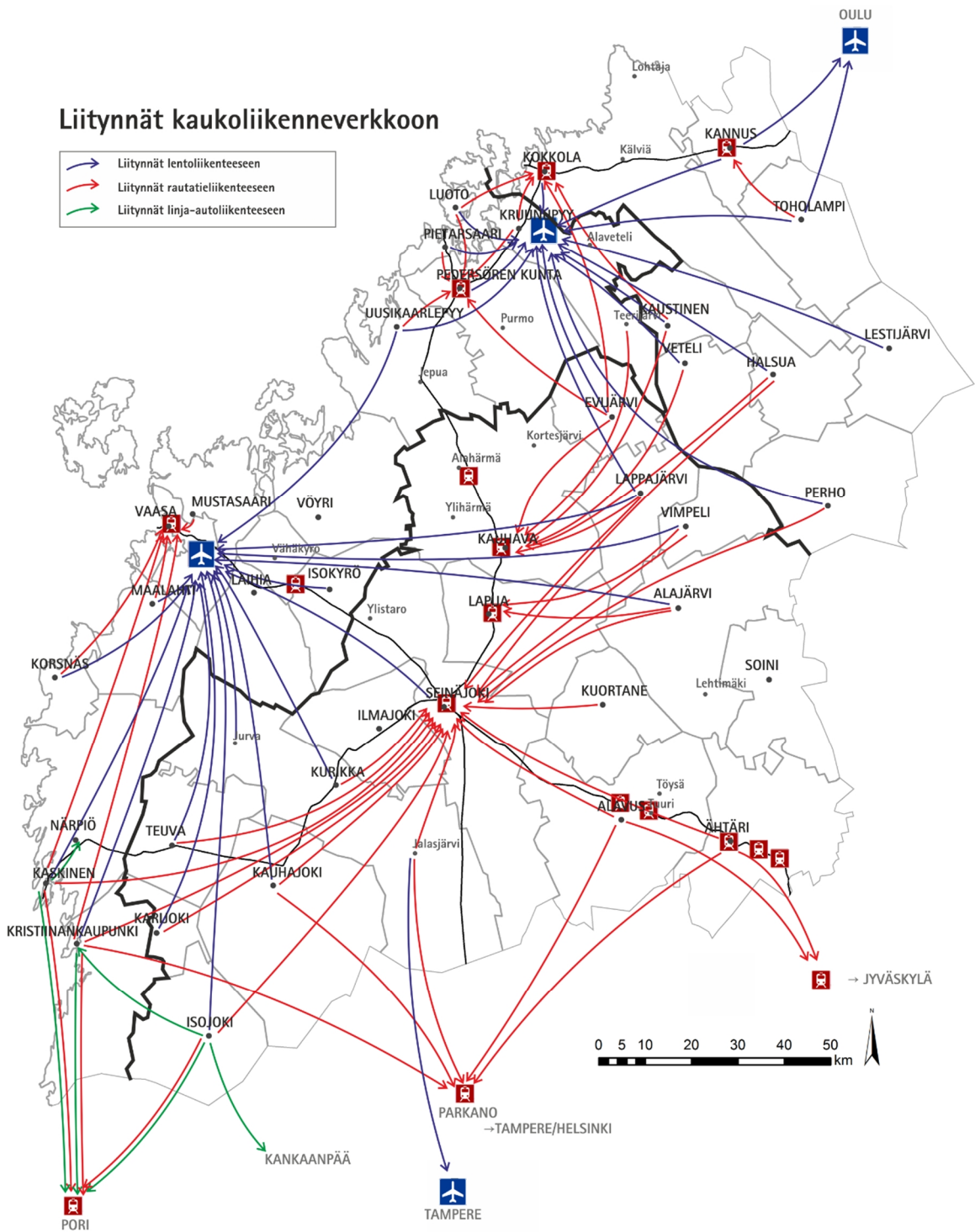
-  Matkatarpeet kotipaikkakunnalta ostos- ja asiointipaikkakunnalle (ja takaisin)
-  Ostos- ja asiointimatkoja molempiin suuntiin



Liitännät kaukoliikenneverkkoon

Liitännät kaukoliikenneverkkoon

-  Liitännät lentoliikenteeseen
-  Liitännät rautatieliikenteeseen
-  Liitännät linja-autoliikenteeseen



Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 31/2018				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Henriika Weiste Atte Mantila		Julkaisuaika Toukokuu 2018		
		Kustantaja Julkaisija Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasoselvitys vuosille 2019–2022				
Tiivistelmä Työssä on määritetty joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueelle: Etelä-Pohjanmaalle, Keski-Pohjanmaalle ja Pohjanmaalle. Työtä on laadittu tiiviissä vuorovaikutuksessa alueen kuntien kanssa kyselyiden, työpajojen ja ohjausryhmätyöskentelyn muodossa. Suunnittelun lähtökohdan ovat muodostaneet alueen asukkaiden liikkumistarpeet ja käytettävissä oleva rahoituskehys. Liikkumistarpeiden tunnistaminen perustuu kuntien asiantuntemukseen ja pendelöinti- ja muihin käytettävissä oleviin tilastotietoihin. Muutoin lähtökohdana on hyödynnetty alueella laadittuja ajantasaisia suunnitelmia sekä tuoreita valtakunnallisia selvityksiä. Palvelutasoa esitetään parannettavan parhaan kysynnän yhteysväleille kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välillä. Tavoitteena on lisätä joukkoliikennematkustusta erityisesti työmatkoilla. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta pyritään parantamaan myös aikataulujen hyvällä suunnittelulla ja tiedottamisen kehittämisellä. Tärkeimpänä käyttäjäryhmänä alueen joukkoliikenteessä on tunnistettu koululaiset ja opiskelijat, erityisesti toisen asteen opiskelijat. Tavoitteeksi asetettiin riittävät, kysyntää vastaavat yhteydet alueen oppilaitoksiin vähintään nykytasolla. Muualla opiskelevien viikonloppuyhteyksiä kehitetään järjestämällä tarvetta vastaavia liityntäyhteyksiä perjantai- ja sunnuntai-illan junille ja kaukoliikenteen busseihin. ELY-keskuksen joukkoliikenne on tärkeää monen kunnan sisäisissä koulukuljetuksissa. Yhteistyötä reittien ja aikataulujen suunnittelussa tehdään tiiviisti. Palvelusuoehdotuksen toteuttaminen edellyttää rahoitustason nostoa.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Henkilöliikenne, joukkoliikenne, linja-autoliikenne, palvelutaso				
ISBN (painettu) –	ISBN (PDF) 978-952-314-699-0	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) –	ISSN (verkkajulkaisu) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN: 978-952-314-699-0	Kieli Suomi	Sivumäärä 56 + liitteet
Julkaisun myyntijakaja –				
Kustannuspaikka ja aika Vaasa			Painotalo –	

PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Rapporter 31/2018					
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur					
Författare Henriika Weiste Atte Mantila		Publiceringsdatum Maj 2018			
		Utgivare Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten			
		Projektets finansiär uppdragsgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten			
Publikationens titel Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasoselvitys vuosille 2019–2022 (Utredning av Södra Österbottens NTM-centrals servicenivå för kollektivtrafiken 2019–2022)					
Sammandrag I arbetet har en målservicenivå fastställts för kollektivtrafiken i behörighetsområdet för NTM-centralen i Södra Österbotten: Södra Österbotten, Mellersta Österbotten och Österbotten. Arbetet har utarbetats i nära samarbete med kommunerna i området i form av enkäter, workshops och arbete i styrgrupp. Utgångspunkten för planeringen har utgjorts av behovet av rörlighet hos invånarna och den tillgängliga finansieringsramen. Identifieringen av behovet av rörlighet utgår från kommunernas expertis och tillgänglig statistik om bland annat pendlande. En annan utgångspunkt var aktuella planer som utarbetats för området samt aktuella riksomfattande utredningar. Servicenivån föreslås förbättras för förbindelserna med störst efterfrågan i huvudstadsregionerna och mellan städerna. Syftet är att öka resor med kollektivtrafiken i synnerhet till och från arbetet. Man strävar även efter att förbättra attraktionskraften hos kollektivtrafiken med god planering av tidtabellerna och genom bättre informering. Som de främsta användargrupperna för kollektivtrafiken i området har man identifierat elever och studerande, i synnerhet studerande på andra stadiet. Som mål fastställdes tillräckliga förbindelser mellan läroverken i området, som motsvarar efterfrågan och motsvarar minst dagens nivå. Förbindelserna under veckosluten för studerande på annan ort utvecklas genom att arrangera anknytningar som motsvarar behoven för tågen på fredags- och söndagskvällar och bussarna inom fjärrtrafiken. NTM-centralens kollektivtrafik är viktig för många kommuners interna skoltransporter. Man samarbetar nära vid planeringen av rutterna och tidtabellerna. Förverkligandet av servicenivåförslaget förutsätter en höjning av finansieringsnivån.					
Nyckelord (enligt Allärs) busstrafik, kollektivtrafik, persontrafik, servicenivå					
ISBN (tryckt) –	ISBN (PDF) 978-952-314-699-0	ISSN-L 2242-2846	ISSN (tryckt) –	ISSN (webbpublikation) 2242-2854	
WWW www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN: 978-952-314-699-0		Språk Finska	Sidantal 56 + bilagor
Beställningar –					
Förläggningsort och datum Vasa			Tryckeri –		

RAPORTTEJA 31 | 2018

**ETELÄ-POHJANMAAN ELY-KESKUKSEN JOUKKOLIIKENTEN PALVELUTASOSELVITYS
VUOSILLE 2019–2022**

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-699-0 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-699-0

www.doria.fi/ely-keskus