



Selvitys Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen pääpysäkeistä



Selvitys Pohjois-Pohjanmaan ELY- keskuksen toimivalta-alueen pää- pysäkeistä

RAPORTTEJA 4/2023

Selvitys Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen pääpysäkeistä

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-398-114-0 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkójulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-114-0

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

| | |
|---|----|
| Esipuhe | 2 |
| 1 Työn tavoitteet ja toteuttamistapa..... | 3 |
| 1.1 Työn tavoitteet..... | 3 |
| 1.2 Suunnittelualue | 3 |
| 1.3 Suunnitteluprosessi | 4 |
| 1.4 Terminologia..... | 4 |
| 2 Nykytilan selvittäminen | 6 |
| 2.1 Kysely liikenteenharjoittajille ja kuntien edustajille..... | 6 |
| 2.2 Maastokäynnit | 6 |
| 2.3 Kuntatyöpaja ja kuntapalaverit..... | 8 |
| 2.4 Liikennetarjonnan selvittäminen | 8 |
| 3 Pääpysäkit ja niiden luokittelu | 9 |
| 3.1 Luokittelutapa..... | 9 |
| 3.2 Suuren taajaman keskuspysäkki – luokka A | 10 |
| 3.3 Pienen taajaman keskuspysäkki – luokka B | 11 |
| 3.4 Taajaman ulkopuolella sijaitseva keskuspysäkki tai muu keskeinen solmupysäkki – luokka C... | 11 |
| 3.5 Muu vilkas pysäkki – luokka D | 12 |
| 3.6 Vilkas koululaispysäkki – luokka K..... | 12 |
| 4 Palvelutasokriteerit ja -tavoitteet | 14 |
| 4.1 Palvelutasokriteerit..... | 14 |
| 4.2 Palvelutasotavoitteet..... | 15 |
| 4.3 Pysäkkien esteettömyys..... | 17 |
| 5 Pysäkkien nykytila ja kehittämistarpeet..... | 19 |
| 5.1 Yhteenveto..... | 19 |
| 5.2 Suuren taajaman keskuspysäkki – luokka A | 20 |
| 5.3 Pienen taajaman keskuspysäkki – luokka B | 21 |
| 5.4 Taajaman ulkopuolella sijaitseva keskuspysäkki tai muu keskeinen solmupysäkki – luokka C... | 23 |
| 5.5 Muu vilkas pysäkki – luokka D | 24 |
| 6 Jatkotoimenpiteet ja kustannukset | 25 |
| Lähteet..... | 27 |

Esipuhe

Joukkoliikennepysäkeillä on keskeinen merkitys joukkoliikenteen houkuttelevuudessa. Pysäkki on keskeinen, paikallaan pysyvä joukkoliikenteen maamerkki ja samalla tärkeä osa joukkoliikennematkustajan kokonaisuuspalvelutasoa. Pysäkkien käyttö määrittää pysäkin palvelutarpeen, ja erilaisilla pysäkeillä tarvitaan erilaisia palveluita.

Tämä raportin tarkoitus on toimia pysäkkien kehittämisestä vastaavien viranhaltijoiden apuna pysäkkien kehittämistyössä. Raportti on tuotettu osana selvitystä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen pääpysäkeistä. Selvityksen tavoitteena oli tunnistaa Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen toimivalta-alueen pääpysäkit, luokitella pysäkit ja määrittää niiden palvelutasotavoitteet. Työ aloitettiin toukokuussa 2022 ja se valmistui maaliskuussa 2023. Työn aikana kuultiin kuntien ja liikenteenharjoittajien näkemyksiä pysäkkien kehittämisestä.

Työstä vastasi joukkoliikenneasiantuntija Johannes Miesmaa Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksesta. Tekijöinä toimivat projektipäällikkö Mika Räsänen ja suunnittelija Elias Marttunen Destia Oy:stä, sekä joukkoliikenteen asiantuntijana Henriika Weiste WayStep Consulting Oy:stä.

Oulussa maaliskuussa 2023

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

1 Työn tavoitteet ja toteuttamistapa

1.1 Työn tavoitteet

Työn tavoitteena oli:

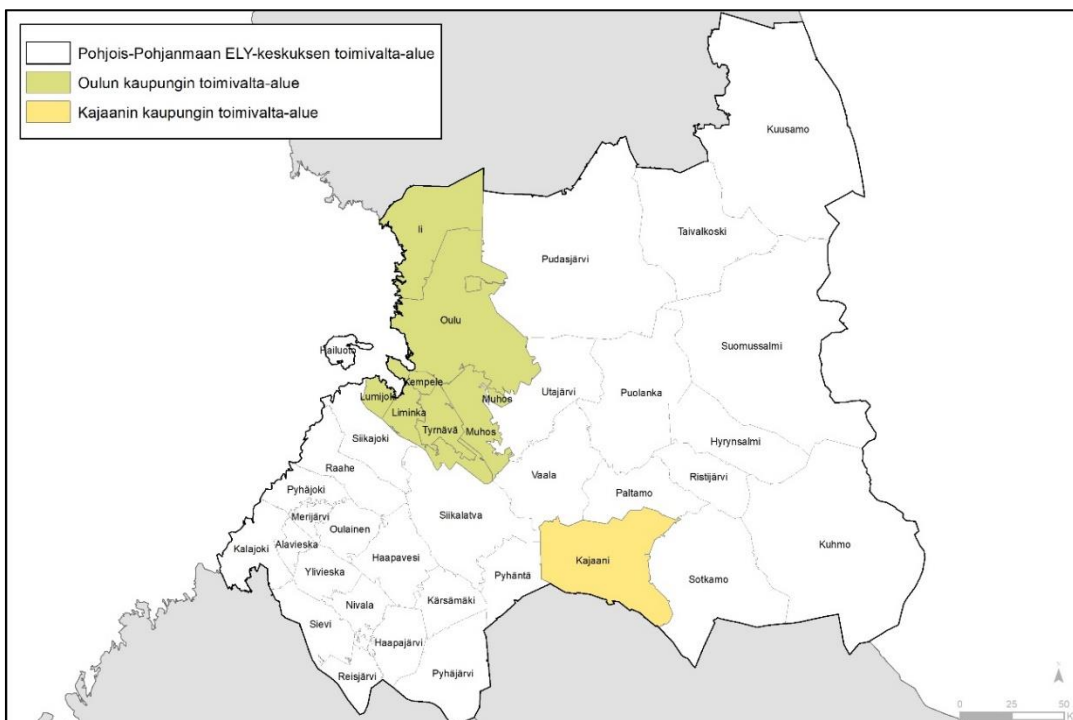
- tunnistaa Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (jäljempänä ELY-keskus) joukkoliikenteen toimivalta-alueen pääpysäkit,
- jakaa suunnittelualueen pysäkit palvelutasoluokkiin ja viedä luokittelu Digiroad-tietokantaan,
- muodostaa pääpysäkeille palvelutasotavoitteet ja
- koostaa kullekin pääpysäkille tarvittavat kehittämistoimenpiteet palvelutasotavoitteiden pohjalta.

Työn tuloksena pysäkkien luokittelu koottiin tämän raportin lisäksi Excel-taulukkoon ja paikkatietoaineistoon. Lisäksi kustakin pääpysäkiksi luokitellusta pysäkestä laadittiin pysäkkikortti. Aineistoja voi tiedustella ELY-keskukselta.

Työ tehtiin tiiviissä vuorovaikutuksessa ELY-keskuksen ja kuntien edustajien kanssa. Tavoitteena oli kannustaa kuntia pysäkkien yhteiseen kehittämiseen jo työn aikana samoin kuin sen jälkeen.

1.2 Suunnittelualue

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus järjestää tieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena joukkoliikennepalveluita toimivalta-alueellaan (kuva 1), johon kuuluvat Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakuntien kunnat lukuun ottamatta Oulun ja Kajaanin kaupunkien toimivalta-alueille kuuluvia kuntia. Tämän pysäkkiselvityksen suunnittelualueen muodostaa ELY-keskuksen toimivalta-alue, joka käsittää yhteensä 30 kuntaa. Oulun kaupungin toimivalta-alueeseen kuuluvat Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen ja Tyrnävän kunnat sekä Oulun kaupunki. Kajaani on tieliikenteen toimivaltainen viranomaisella omalla alueellaan. ELY-keskus vastaa maanteiden pysäkeistä myös Oulun ja Kajaanin kaupunkien toimivalta-alueilla, mutta kaupunkien kanssa sovittiin, että niiden toimivalta-alueiden pysäkkejä ei käsitellä tässä työssä. Kaupungit vastaavat itse toimivalta-alueidensa pääpysäkkien kehitystyöstä.



Kuva 1. Suunnittelualue kattoi Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen tieliikenteen toimivalta-alueen.

1.3 Suunnitteluprosessi

Työ jakautui neljään päävaiheeseen (kuva 2). Ensimmäinen työvaihe oli pääpysäkkien tunnistaminen. Lähtöaineistona käytettiin ELY-keskuksen tietoja taajamien pääpysäkeistä. Tärkeää tietoa pääpysäkkien tunnistamiseen saatiin myös kunnille suunnatulla kyselyllä, jossa kuntia pyydettiin määrittelemään tärkeimmät pysäkit. Lisäksi tutkittiin tausta-aineistoja, kuten karttoja ja aikatauluja, ja tehtiin maastokäyntejä.



Kuva 2. Työn päävaiheet.

Selvitysten pohjalta valittiin alustavasti pääpysäkit, jotka luokiteltiin Digiroad-tietokannassa käytössä oleviin valtakunnallisiin pysäkkiluokkiin. Tärkeimmiksi pysäkkiluokiksi tunnistettiin palvelutason määrittelyä varten keskeiset solmupysäkit ja vilkkaat pysäkit. Luokittelua tarkennettiin palvelutason määrittelyä varten. Kirjallisuuden ja maastokäyntien pohjalta tunnistettiin palvelutasotavoitteiden määrittelyssä käytetyt palvelutasotekijät ja niiden kriteerit. Palvelutasotavoitteet määritettiin pysäkkiluokittain. Kehittämistoimenpiteitä tunnistettiin kussakin pysäkkiluokassa vertailemalla nykytilaa palvelutasotavoitteisiin.

1.4 Terminologia

Raportissa on käytetty mm. seuraavassa esitettyjä pysäkkeihin liittyviä termejä. Lisää joukkoliikenteen terminologiaa on esitelty Henkilöliikenteen palveluiden sanastossa (Liikenneviraston oppaita 1/2018).

Digiroad. Yleisiä ja yksityisiä teitä sekä katuja koskevat tiedot käsittävä valtakunnallinen tietokanta. Digiroad perustuu lakiin tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä (991/2003). Tämän työn kannalta olennaisia ovat erityisesti Digiroad-tietokannan sisältämät tiedot joukkoliikennepysäkeistä. Tässä työssä pysäkeistä käytetään Digiroad-tietokannan mukaisia nimiä (marraskuun 2022 tilanne).

Kunnan keskus pysäkki. Kunnan tärkein pysäkki, johon kunnan alueella liikennöivät liikennepalvelut pyritään keskittämään, ja joka toimii solmupisteenä taajaman reunoilta ja kyliltä tulevalle liikenteelle. Muussa taajamassa kuin kunnan keskustaajamassa sijaitsevasta keskus pysäkestä käytetään termiä taajaman keskus pysäkki.

Maaseutujoukkoliikenne. Maaseutukunnissa liikennöitävää ELY-keskuksen sopimusliikennettä, markkinaehtoista liikennettä tai kuntien hankkimaa joukkoliikennettä. Vuoroväli on harvempi kuin kaupunkiliikenteessä. Koululaiset ja opiskelijat ovat usein tärkein käyttäjäryhmä.

Nousupysäkki. Pysäkki, jota käyttävät pääasiassa liikennevälineeseen nousevat matkustajat. Yksittäisen matkan näkökulmasta nousupysäkki tarkoittaa pysäkkiä, jolta matkustaja nousee liikennevälineen kyytiin.

Palvelutasokriteeri. Palvelutasotekijälle asetettu ohjearvo tai vähimmäisvaatimus.

Palvelutasotekijä. Pysäkin kokonaispalvelutaso muodostuu useiden eri palvelutasotekijöiden yhteisvaikutuksena.

Poistumis pysäkki. Pysäkki, jota käyttävät pääasiassa liikennevälineestä poistuvat matkustajat. Yksittäisen matkan näkökulmasta poistumis pysäkki tarkoittaa pysäkkiä, jolla matkustaja poistuu liikennevälineestä.

Pysäkki. Joukkoliikennelinjan varrella tai päätekohtassa oleva erikseen liikennemerkillä merkitty paikka, jossa joukkoliikenneväline pysähtyy matkustajien ottamista ja jättämistä varten. Pysäkillä matkustajat odottavat joukkoliikennevälinettä, nousevat siihen tai poistuvat siitä.

Pysäkki-informaatio. Pysäkillä matkustajille annettavaa tietoa mm. pysäkkiä käyttävistä linjoista, niiden aikatauluista ja reiteistä sekä pysäkin lähiympäristöstä.

Saattoliikenne. Matkaketjuihin liittyvää liikennettä, jossa matkustaja saatetaan asemalle, pysäkille tai muuhun liikenteen solmupisteeseen tai noudetaan sieltä henkilöautolla tai muulla kulkuneuvolla.

Solmupiste. Matkustajaterminaali, pysäkki, asema tai muu paikka, jossa vaihdetaan liikennevälineestä tai -palvelusta toiseen.

2 Nykytilan selvittäminen

2.1 Kysely liikenteenharjoittajille ja kuntien edustajille

Kuntien edustajille ja liikenteenharjoittajille kohdistettiin kyselytutkimus heti työn alussa. Kyselytutkimuksen tarkoituksena oli informoida osapuolia työn käynnistymisestä sekä kerätä tietoa kuntien ja liikenteenharjoittajien tärkeiksi kokemista pysäkeistä ja niiden kehittämistarpeista. Kyselytutkimukset toteutettiin kohdennettuina sähköisinä kyse-lyinä ZEF-kyselykoneella.

Liikenteenharjoittajakysely osoitettiin linja-autoliikenteen liikenteenharjoittajille, jotka liikennöivät joko ELY-keskuksen sopimusliikennettä tai markkinaehtoista liikennettä suunnittelualueella keväällä 2022. Kysely lähetettiin yhteensä 33 liikenteenharjoittajalle. Vastaus kyselyyn saatiin vain muutamalta liikenteenharjoittajalta. Vastauksista kuitenkin saatiin arvokasta tietoa pysäkkien kehittämistarpeista.

Kuntakysely osoitettiin kunkin kunnan nimeämälle pysäkeistä vastaavalle henkilölle tai henkilöille. Kuntien edustajat olivat esimerkiksi teknisten palvelujen (kadut, rakentaminen) viranhaltijoita ja joukkoliikenteen tai koululaiskuljetusten parissa työskenteleviä henkilöitä. Samat henkilöt kutsuttiin myöhemmin työn aikana myös kuntatyöpajaan ja kommentoimaan luonnosvaiheessa olevia työn tuloksia. Kuntakysely oli avoinna koko kesän 2022, ja vastaus saatiin lähes kaikista kunnista. Kuntakyselyssä kuntia pyydettiin valitsemaan kolme tärkeintä pysäkkiä kunnassa ja perustelevaan niiden merkitystä. Lisäksi pyydettiin arvioimaan kyseisten pysäkkien käyttöä ja kertomaan kehittämistarpeista.

Pääsääntöisesti (72 prosentissa vastauksista) kunnan tärkeimpänä pysäkinä pidettiin kunnan tai taajaman keskuspysäkkiä. Toiseksi ja kolmanneksi tärkeimmäksi pysäkiä nimettiin usein myös muu pysäkki, jossa oli paljon käyttäjiä, esimerkiksi vilkas koululaisten käyttämä pysäkki. Vastausten perusteella kuntien tärkeimmiksi määrittelemiä pysäkkejä käyttävät eniten toisen asteen opiskelijat, mutta myös matkailijat ja työssäkävijät. Kolmanneksi tärkein pysäkki kunnassa oli usein vilkas peruskoululaisten käyttämä pysäkki. Kuntien arviot tunnistamiensa tärkeimpien pysäkkien tärkeimmistä käyttäjäryhmistä on esitetty taulukossa 1.

Taulukko 1. Kuntien tunnistamien tärkeimpien pysäkkien käyttäjäryhmät.

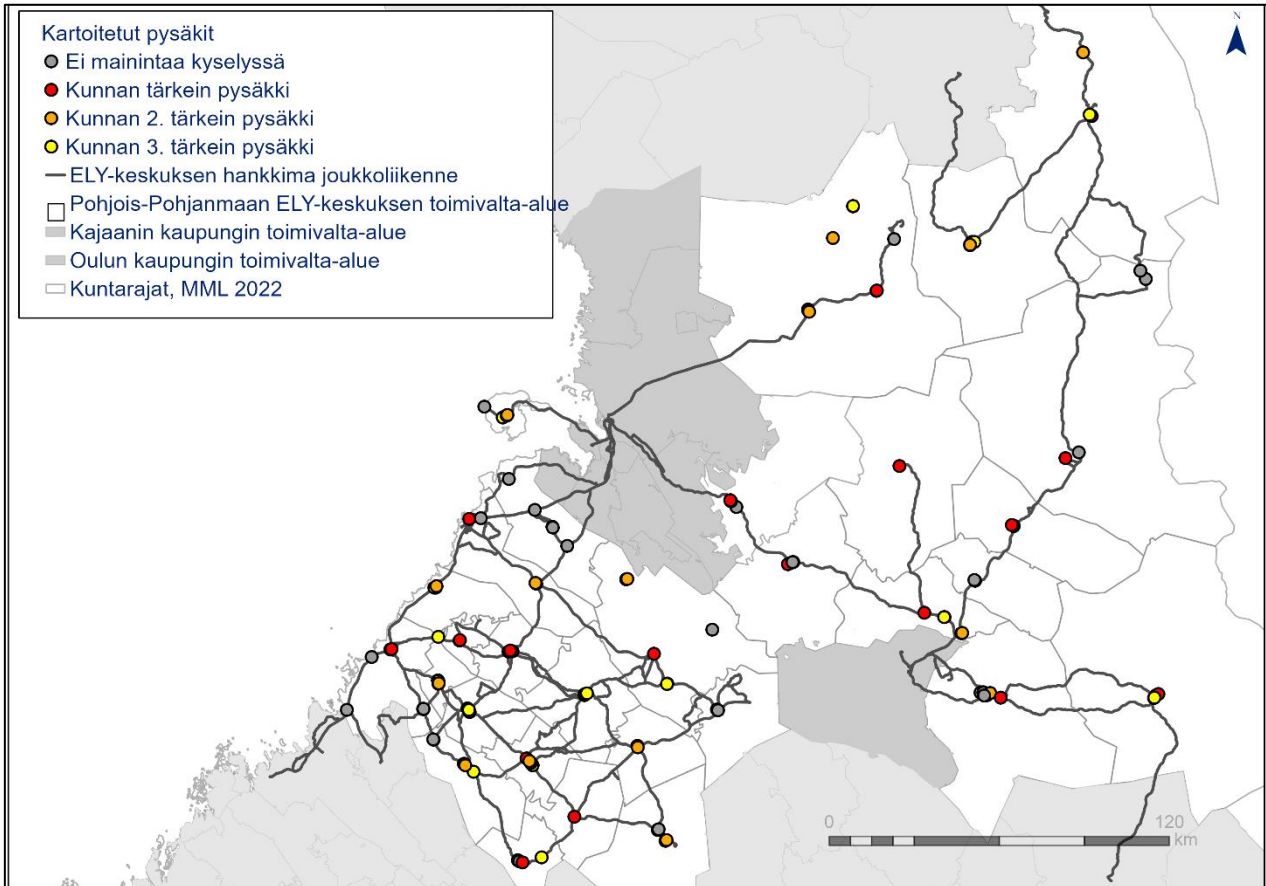
| Tärkein pysäkki | Toiseksi tärkein pysäkki | Kolmanneksi tärkein pysäkki |
|---|--|---|
| toisen asteen opiskelijat (jota 77 prosenttia vastaajista piti kunnan tärkeimmän pysäkin tärkeimpänä käyttäjäryhmänä) | toisen asteen opiskelijat (jota 56 prosenttia vastaajista piti kunnan toiseksi tärkeimmän pysäkin tärkeimpänä käyttäjäryhmänä) | toisen asteen opiskelijat (jota 79 prosenttia vastaajista piti kunnan kolmanneksi tärkeimmän pysäkin tärkeimpänä käyttäjäryhmänä) |
| matkailijat | matkailijat | peruskoululaiset |
| työssäkävijät | työssäkävijät | työssäkävijät |

2.2 Maastokäynnit

Maastokäyntien tavoitteena oli kerätä tietoa suunnittelualan tärkeimmistä pysäkeistä ja niiden nykytilasta. Maastokäynneillä havainnoitiin pysäkin ja varusteiden tilanne, sekä kuvattiin pysäkki myöhemmin tehtäviä pysäkkikortteja varten. Maastokäynnit kohdistettiin lähtökohtaisesti kuntien kyselyssä ilmoittamiin kuntien tärkeimpiin pysäkkeihin. Kyselytulosten ohella tarkasteltavien pysäkkien valitsemisessa hyödynnettiin ELY-keskuksen alustavaa aineistoa, jossa oli jokaiselle taajamalle merkitty keskuspysäkki. Lisäksi ennen maastokäyntejä tutustuttiin kunnan linja-autoliikenteen yleiseen tilaan, ja pyrittiin havaitsemaan mahdollisesti edellä mainittujen aineistojen ulkopuolelle jääneet pääpysäkit. Maastokäynneillä havainnoitiin tarpeen mukaan muitakin pysäkkejä kuin ennalta tarkasteltavaksi valittuja. Maastokäyntien jälkeen voitiin kuitenkin todeta, että merkittävimmät pysäkit olivat pääosin tiedossa jo ennen maastokäyntejä. Maastokäynneillä tarkastellut pysäkit on esitetty kuvassa 3 ja esimerkkejä pysäkkikatoksista kuvassa 4.

Maastokäyntien reitti tallennettiin Jalonne Road Data -palveluun kuvaamalla ajoreitti kojelautaan kiinnitetyllä kameralla. Pysäkit kuvattiin ja kuvat tallennettiin suoraan ArcGIS Online -pilvipalveluun, jonne myös kirjattiin havainnot pysäkin varusteista, kunnosta ja ympäristöstä.

Maastokäynnit aloitettiin heinäkuussa 2022 heti, kun kunnilta oli saatu riittävä määrä vastauksia kyselyyn. Ensimmäinen maastokäynti kohdistui Pohjois-Pohjanmaalle, toinen Kainuuseen ja Koillismaalle, kolmas Hailuotoon. Viimeinen maastokäynti tehtiin marraskuussa 2022. Viimeisellä maastokäynnillä havainnointiin pysäkkejä, jotka olivat nousseet esiin mm. syksyn aikana pidetyissä kuntakohtaisissa palavereissa.



Kuva 3. Maastokäynneillä kartoitetut pysäkit ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen hankkiman joukkoliikenteen reitit vuonna 2022. Pysäkit on luokiteltu sen mukaan, nimesikö kunta pysäkin kunnan tärkeimmäksi, toiseksi tärkeimmäksi vai kolmanneksi tärkeimmäksi pysäkiksi. Selvityksen aluerajaus on korostettu vaaleammalla taustakartalla.



Kuva 4. Maastokäynneillä kartoitettuja pysäkkikatoksia: Revonlahti L, Pulkkila P ja Sotkamo linja-autoasema.

2.3 Kuntatyöpaja ja kuntapalaverit

ELY-keskus järjesti pääpysäkkien kehittämiseen liittyvän etätyöpajan kuntien edustajille syyskuussa 2022. Työpajan tavoitteena oli tarkentaa pääpysäkkien ja niiden kehittämistarpeiden määrittelyä, lisätä ymmärrystä siitä, millainen palvelutaso erityyppisillä pysäkeillä tarvitaan sekä innostaa kuntia pysäkkien kehittämiseen. Työpajassa osallistujille esiteltiin alustava pysäkkiluokitus, minkä jälkeen työstettiin yhdessä palvelutasotavoitteita eri pysäkkiluokille. Työpajan tulosten perusteella palvelutasotavoitteita muokattiin.

ELY-keskuksen taustatietojen ja kyselyvastausten pohjalta päätettiin järjestää kuntakohtainen palaveri niiden kuntien kanssa, joiden pääpysäkeistä oli tarpeen neuvotella tarkemmin. Neuvottelutarve liittyi useimmiten siihen, missä sijainnissa taajaman keskuspysäkkiä jatkossa kehitetään. Kuntakohtainen palaveri järjestettiin 14 kunnan kanssa. Palaverissa ELY-keskuksen edustaja esitteli työn tavoitteet, pääpysäkkien määritelmän ja kyseisen kunnan ratkaisua kaipaavat pysäkkeihin liittyvät kysymykset. Tämän jälkeen keskusteltiin kunnan edustajien kanssa olennaisista kunnan joukkoliikennettä ja pysäkkejä koskevista asioista ja päätettiin, miten kunnan pääpysäkkien osalta edetään selvitystyössä.

2.4 Liikennetarjonnan selvittäminen

Pysäkin palvelusotarpeeseen vaikuttaa oleellisesti se, millainen liikenne pysäkkiä käyttää. Pääteiden varsilla pysäkkiä voi palvella erittäin vilkas pitkämatkaisen liikenteen tarjonta. Etäällä pääteistä sijaitsevissa taajamissa tarjonta muodostuu pääosin koululaisliikenteestä. Osa pysäkeistä toimii linjojen päätepisteenä, osalla pysäkeistä kaikki liikenne on pysäkin läpi kulkevaa. ELY-keskus on määrittänyt toimivalta-alueelleen palvelusotavoitteet, jonka mukaisesti ELY-keskus pyrkii hankkimaan linja-autoliikennettä. Markkinaehtoinen liikenne on liikenteenharjoittajien itse suunnittelemaa ja toteuttamaa, joten sen tarjontaa ei voida helposti ennakoida. Pysäkkien nykyinen liikennetarjonta on selvitetty aikatauluista ja pyritty kuvaamaan pysäkkikorteissa sellaisella tarkkuudella kuin pysäkkien palvelutason kannalta on merkityksellistä.

3 Pääpysäkit ja niiden luokittelu

3.1 Luokittelutapa

Pääpysäkkien luokittelun lähtökohdan muodosti Digiroad-tietokannan pysäkkiluokittelu. Jotta pääpysäkkien luokittelu voidaan tallentaa Digiroad-tietokantaan, tulee sen noudattaa valtakunnallisia pysäkkiluokkia. Valtakunnalliset pysäkkiluokat ovat:

- 1 - Terminaali
- 2 - Keskeinen solmupysäkki
- 3 - Vilkas pysäkki
- 4 - Peruspysäkki
- 5 - Vähän käytetty pysäkki
- 6 - Jättöpysäkki
- 7 - Virtuaalipysäkki (merkitsemätön pysähtymispaikka)
- 8 - Pysäkit, jotka eivät ole linja-autoliikenteen käytössä.

Työssä tarkasteltavien pääpysäkkien todettiin kuuluvan valtakunnallisessa pysäkkiluokittelussa luokkiin Keskeinen solmupysäkki ja Vilkas pysäkki. Luokkien määritelmät on esitetty taulukossa 2. Työn aikana todettiin pysäkkien alueellisen kehittämisen kannalta tarpeelliseksi tarkentaa valtakunnallista luokittelua. Tässä työssä sovellettavat tarkemmat luokat määriteltiin pysäkin maantieteellisen ja liikenteellisen sijainnin sekä käyttötarkoituksen perusteella. Valtakunnallisessa luokittelussa Keskeinen solmupysäkki -luokkaan kuuluvat pysäkit jaettiin kolmeen luokkaan sen mukaan, sijaitseeko pysäkki suuressa vai pienessä taajamassa vai taajaman ulkopuolella. Valtakunnallisen luokittelun Vilkaat pysäkit -luokan pysäkit jaettiin koululaispysäkkeihin ja muihin, pääasiassa matkailua palveleviin pysäkkeihin.

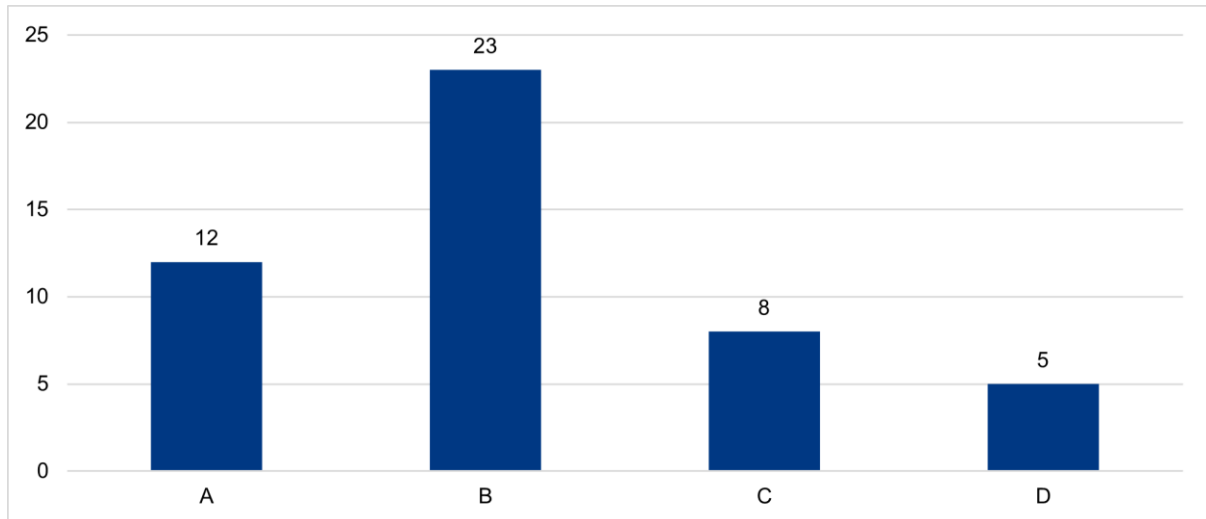
Toisen asteen opiskelijat ja koululaiset ovat suunnittelualueen tärkein käyttäjäryhmä, ja tärkeimmät koulujen pysäkit on tunnistettu kuntien antamien kyselyvastausten perusteella. Koulujen pysäkkejä ei ole kuitenkaan sisällytetty pääpysäkkeihin, vaan niiden palvelutasoa ja kehittämistarpeita tarkastellaan erikseen siltä osin, kun selvityksessä on saatu tietoa koulujen pysäkeistä ja niiden kehittämistarpeista.

Taulukko 2. Pysäkkien luokittelu. Tässä työssä käsitellyt pysäkit kuuluvat valtakunnallisen luokittelun mukaisesti luokkiin Keskeinen solmupysäkki (tämän työn luokat A–C) ja Vilkas pysäkki (tämän työn luokat D ja K). Pääpysäkeiksi lasketaan luokkien A–D pysäkit.

| Valtakunnallinen luokittelu | | | | |
|---|---|---|---|-----------------------------------|
| Keskeinen solmupysäkki | | | Vilkas pysäkki | |
| <ul style="list-style-type: none">• Paljon tai melko paljon käyttäjiä• Säännöllisesti ja satunnaisesti matkustavia• Keskeinen sijainti, liikennejärjestelmän tärkeimmät solmukohdat, vaihdot linja-autoihin ja junaan | | | <ul style="list-style-type: none">• Suuri käyttäjämäärä• Säännöllisesti ja satunnaisesti matkustavia | |
| Tämän työn luokittelu | | | | |
| A Suuren taajaman keskuspysäkki (≥ 3 500 asukasta) | B Pienen taajaman keskuspysäkki (< 3 500 asukasta) | C Taajaman ulkopuolella sijaitseva keskuspysäkki tai muu keskeinen solmupysäkki | D Muu vilkas pysäkki | K Vilkas koulu- laispysäkki |
| Pysäkki sijaitsee suuren taajaman keskustassa palveluiden läheisyydessä | Pysäkki sijaitsee pienen taajaman keskustassa palveluiden läheisyydessä | Pysäkki sijaitsee ohikulkutien varrella lähellä kuntakeskusta | Muulla sijaitseva esim. matkailijoita palveleva pysäkki | Koulun tai oppilaitoksen pysäkki |

Tarkennettu luokittelu perustuu kuntien näkemysten lisäksi taajamien kokoon ja asukasmäärään pysäkin vaikutusalueella. Lisäksi on otettu huomioon kuntien arviot pysäkkien käyttötarkoituksesta, ja tarkasteltu pysäkkiä käyttävien linja-autovuorojen järjestämistapaa, tyyppiä ja tarjonnan määrää. Lisäksi luokittelussa olisi hyödynnetty pysäkkien käyttäjämääriä, mutta käyttäjämäärätietoja pysäkeittäin ei ole kattavasti saatavissa.

Luokittelussa on pyritty kuntien tasapuoliseen kohteluun siten, että jokaisessa taajamassa on tunnistettu taajaman tärkein pysäkki, joka on nimetty keskuspysäkkiksi. Taajaman keskuspysäkki voi kuulua palvelutasoluokkaan A, B tai C riippuen taajaman koosta ja keskuspysäkin sijainnista taajamarakenteesta. Jotta pääpysäkkien joukosta saatiin alueellisesti tasapuolinen ja vertailukelpoinen, osa kuntien kyselyssä tärkeiksi tunnistamista pysäkeistä jätettiin luokittelun ulkopuolelle. Kuvassa 5 on esitetty pysäkkien lukumäärä luokittain.



Kuva 5. Pysäkkien määrä luokittain. Tapaukset, joissa kaksi tai useampi eri ilmansuuntiin palvelevaa pysäkkiä muodostaa toiminnallisen kokonaisuuden (pysäkkipari / pysäkkiryhmä), on laskettu yhdeksi pysäkkiksi.

3.2 Suuren taajaman keskuspysäkki – luokka A

Suurten taajamien keskuspysäkit kuuluvat valtakunnallisessa luokituksessa luokkaan Keskeinen solmupysäkki. Suuriksi taajamiksi määriteltiin tässä työssä vähintään 3 500 asukkaan taajamat. Luokan A pysäkit erottaa muiden luokkien pysäkeistä selkeästi se, että niiden vaikutusalueella asuu paljon ihmisiä. Suurissa taajamissa on myös enemmän palveluita, mikä lisää pysäkkien käyttäjäpotentiaalia. Luokkaan A sisältyy eri kokoisissa kaupungeissa sijaitsevia linja-autoasemia ja muita suurempia pysäkkejä. Pysäkkien vilkkaus sekä liikennetarjonnan että käyttäjämäärien suhteen vaihtelee luokan sisällä kaupunkien koon mukaan. Luokan A pysäkit on esitetty taulukossa 3.

Taulukko 3. Luokan A pysäkit ovat suurten taajamien keskuspysäkkejä.

| Kunta | Pysäkki |
|-------------|-----------------------------|
| Haapajärvi | Haapajärvi |
| Haapavesi | Haapavesi |
| Kalajoki | Kalajoki |
| Kuhmo | Kuhmo linja-autoasema |
| Kuusamo | Kuusamo Kelantie |
| Nivala | Nivala |
| Oulainen | Oulainen |
| Pudasjärvi | Pudasjärvi |
| Raahe | Raahe linja-autoasema |
| Sotkamo | Sotkamo linja-autoasema |
| Suomussalmi | Suomussalmi linja-autoasema |
| Ylivieska | Ylivieska linja-autoasema |

3.3 Pienen taajaman keskuspysäkki – luokka B

Pienten taajamien keskuspysäkit kuuluvat valtakunnallisessa luokituksessa luokkaan Keskeinen solmupysäkki. Pieniksi taajamiksi määriteltiin tässä työssä alle 3 500 asukkaan taajamat.

Luokan B pysäkit ovat pieniä linja-autoasemia, joissa palvelut ovat usein lakanneet, tai taajamassa keskeisellä paikalla kadunvarrella sijaitsevia pysäkkejä. Pienten taajamien keskuspysäkkejä tunnistettiin selvityksessä 23 kappaletta, eli luokka B on pääpysäkkiluokista suurin. Monitaajamaisissa kunnissa voi olla useita B-luokkaan kuuluvia pysäkkejä. Luokan pysäkit on esitetty taulukossa 4.

Taulukko 4. Luokan B pysäkit. Taajama on mainittu, jos pysäkki sijaitsee jossain muussa kuin kunnan keskustaajamassa. Osa luokan pysäkeistä on kahden pysäkin muodostamia kokonaisuuksia eli pysäkipareja, joita tässä työssä käsitellään kuin yhtä pysäkkiä. Pysäkiparien eri suuntia palvelevat yksittäiset pysäkit on erotettu ilmansuuntaa kuvaavalla kirjaimella (esim. Hailuoto E ja P).

| Kunta | Taajama | Pysäkki tai pysäkipari |
|-------------|---------------|------------------------|
| Alavieska | | Alavieska MH |
| Hailuoto | | Hailuoto E ja P |
| Hyrnsalmi | | Hyrnsalmi tori |
| Kalajoki | Rautio | Rautio E ja P |
| Kalajoki | Himanka | Himanka kirkko E ja P |
| Kärsämäki | | Kärsämäki E ja P |
| Merijärvi | | Merijärvi kk |
| Paltamo | | Paltamo |
| Paltamo | Kontiomäki | Leppiläntie L ja E |
| Puolanka | | Puolanka |
| Pyhäjärvi | | Pyhäsalmi MH |
| Pyhäntä | | Pyhäntä liikekeskus |
| Raahe | Vihanti | Vihanti MH |
| Reisjärvi | | Reisjärvi |
| Ristijärvi | | Ristijärvi I ja L |
| Sievi | | Sievi kk |
| Siikajoki | Ruukki | Ruukki Tervatupa |
| Siikajoki | Siikajoenkylä | Siikajoki Sale |
| Siikalatva | Pulkkiila | Pulkkiila E ja P |
| Suomussalmi | | Suomussalmi kk |
| Taivalkoski | | Taivalkoski keskusta |
| Utajärvi | | Utajärvi, Koulutie 5 |
| Vaala | | Vaalan tori |

3.4 Taajaman ulkopuolella sijaitseva keskuspysäkki tai muu keskeinen solmupysäkki – luokka C

Luokan C pysäkit kuuluvat valtakunnallisessa luokituksessa luokkaan Keskeinen solmupysäkki. Luokalle on ominaista, että pysäkki sijaitsee vilkkaan ohikulkutien varressa taajaman ulkopuolella, ja pysäkkiä hyödyntää myös markkinaehtoinen kaukoliikenne, joka ei poikkea taajaman keskustassa. C-luokan pysäkkejä tunnistettiin selvityksessä kahdeksan. Osa luokan pysäkeistä on taajamien keskuspysäkkejä, osa muuten tärkeitä solmupysäkkejä. Luokkaan C kuuluvat pysäkit on esitetty taulukossa 5.

Osa C-luokan pysäkeistä muistuttaa luonteeltaan luokan B pysäkkejä. Ne kuitenkin sijaitsevat taajaman laidalla tai taajamasta hieman irrallaan, kun B-luokan pysäkit sijoittuvat pääsääntöisesti keskelle taajaman asutusta. Erilainen sijainti näkyy myös erilaisena palvelutasotarpeena. Esimerkiksi pyöräpysäköinnin tarve korostuu C-luokan pysäkeillä.

Taulukko 5. Luokan C pysäkit. Taajama on mainittu, jos pysäkki sijaitsee jossain muussa kuin kunnan keskustaajamassa. Osa luokan pysäkeistä on kahden pysäkin muodostamia kokonaisuuksia eli pysäkkipareja, joita tässä työssä käsitellään kuin yhtä pysäkkiä. Pysäkkiparien eri suuntia palvelevat yksittäiset pysäkit on erotettu ilmansuuntaa kuvaavalla kirjaimella (esim. Alavieska th I ja L).

| Kunta | Taajama | Pysäkki tai pysäkkipari | Taajaman keskuspysäkki |
|------------|------------|-------------------------|------------------------|
| Alavieska | | Alavieska th I ja L | |
| Pyhäjoki | | Pyhäjoki th E ja P | x |
| Pyhäjärvi | | Pyhäjärvi ABC | |
| Siikajoki | Paavola | Paavola kt 86 I ja L | x |
| Siikalatva | Piippola | Piippola Shell | x |
| Siikalatva | Rantsila | Rantsila vt 4 E ja P | x |
| Siikajoki | Revonlahti | Revonlahti I ja L | x |
| Vaala | | Vaala MH (ABC) | |

3.5 Muu vilkas pysäkki – luokka D

Luokan D pysäkit kuuluvat valtakunnallisessa luokituksessa luokkaan Vilkas pysäkki. Suunnittelualueelta tunnistettiin luokan D pysäkeiksi viisi matkailun kannalta keskeistä pysäkkiä tai pysäkkiparia. Pysäkit sijaitsevat matkailukohteissa Rukalla, Vuokatissa, Kalajoen hiekkasärkillä ja Hailuodossa. Matkailijoita palvelevien pysäkkien tarpeissa korostuu erityisesti pysäkkien selkeä merkitseminen ja pysäkki-informaatio, koska pysäkkien käyttö on satunnaisista. Luokan D pysäkit on esitetty taulukossa 6.

Taulukko 6. Luokan D pysäkit. Osa luokan pysäkeistä on kahden tai useamman pysäkin muodostamia kokonaisuuksia eli pysäkkipareja ja pysäkkiryhmiä, joita tässä työssä käsitellään kuin yhtä pysäkkiä. Pysäkkiparien eri suuntia palvelevat yksittäiset pysäkit on erotettu ilmansuuntaa kuvaavalla kirjaimella (esim. Hiekkasärkät E ja P).

| Kunta | Pysäkki, pysäkkipari tai pysäkkiryhmä |
|----------|---------------------------------------|
| Hailuoto | Marjaniemi |
| Kalajoki | Hiekkasärkät E ja P |
| Kuusamo | Ruka Kumpare |
| Sotkamo | Urheilupuisto th I ja L |
| Sotkamo | Lumilautatunneli I, L ja P |

3.6 Vilkas koululaispysäkki – luokka K

Toisen asteen opiskelijoiden voidaan arvioida olevan suunnittelualueella joukkoliikenteen tärkein käyttäjäryhmä. Alueella noin 1 500 toisen asteen opiskelijaa sai Kelalta koulumatkatukea bussilla tehtäviin matkoihin vuonna 2021 (Kela 2022). Kelan koulumatkatukea saaneet opiskelijat tekevät vuosittain noin 350 000 bussimatkaa, minkä voidaan arvioida olevan erittäin merkittävä osuus alueen kokonaismatkamäärästä. Vuonna 2022 matkamäärä todennäköisesti kasvoi edelleen 1.8.2021 käyttöön otetun koulumatkatukilain muutoksen myötä. Vuonna 2021 Kela maksoi suunnittelualueen joukkoliikenteeseen noin 800 000 euroa koulumatkatukea. Myös kunnat tunnistivat työn aikana tehdyssä kyselyssä toisen asteen opiskelijat kuntien tärkeimpien pysäkkien tärkeimmäksi käyttäjäryhmäksi.

Toisen asteen opiskelijoiden lisäksi joukkoliikennettä käyttävät runsaasti peruskoululaiset. Suunnittelualueen kunnat korvasivat vuonna 2021 peruskoululaisten matkalippuja busseihin 2,2 miljoonalla eurolla ja lukiolaistenkin noin 590 000 eurolla. Näin ollen peruskoululaisten ja opiskelijoiden tekemät matkat ovat tärkeä joukkoliikennejärjestelmää ylläpitävä tekijä.

Tulevaisuuden joukkoliikenteen käyttäjät löytyvät opiskelijoista ja koululaisista, ja onkin erityisen tärkeää panostaa heidän matkaketjuihinsa sujuvuuteen. Tällä voidaan hidastaa mopoautojen ja muiden omien kuljetusvälineiden käyttöönottoa ja parantaa liikenneturvallisuutta. Hyvät kokemukset koulumatkoista linja-autolla voivat kannustaa joukkoliikenteen käyttöön myöhemminkin.

Useat kunnat tunnistivat kyselyssä koulujen pysäkkejä kunnan tärkeimpien pysäkkien joukkoon. Koska kaikista kunnista ei kuitenkaan ollut käytössä koululaispysäkkejä koskevia tietoja eivätkä pysäkkien käyttäjämäärät olleet tiedossa, päädyttiin koululaispysäkit luokittelemaan omaksi luokakseen varsinaisten pääpysäkkien ulkopuolelle. Tämän työn aikana esille nousseet koululaispysäkit on esitetty taulukossa 7.

Koulujen pysäkkien varustelutarve eroaa muista pysäkeistä, koska niitä käyttävät matkustajat tekevät matkoja pääosin päivittäin samaan aikaan ja samaan kohteeseen. Päivittäisillä matkoilla tärkeitä tekijöitä ovat odottelun viihtyisyys ja turvallisuus sekä pysäkkien hyvä saavutettavuus. Informaation merkitys ei ole yhtä suuri kuin satunnaisesti matkustavien käyttäjien kohdalla. Tiedottamista liikenteen häiriöistä kuitenkin tarvitaan.

Taulukko 7. Kyselytutkimuksen perusteella tunnistettuja tärkeitä koulujen pysäkkejä. Taajama on mainittu, jos pysäkki sijaitsee jossain muussa kuin kunnan keskustaajamassa. Osa pysäkeistä on kahden pysäkin muodostamia kokonaisuuksia eli pysäkkipareja. Pysäkkiparien eri suuntia palvelevat yksittäiset pysäkit on erotettu ilmansuuntaa kuvaavalla kirjaimella (esim. Hyrynsalmi th E ja P).

| Kunta | Taajama | Pysäkki tai pysäkkipari |
|-------------|----------|-------------------------------|
| Kalajoki | | Merenojan yhtenäiskoulu L |
| Kuhmo | | Hyrynsalmi th E ja P |
| Merijärvi | | Merijärvi koulu |
| Nivala | | Ammattioppilaitos th I ja L |
| Oulainen | | Juho Oksan koulu I |
| Oulainen | | Oulaisten yläkoulu P |
| Pudasjärvi | | Koulukampus |
| Pudasjärvi | | Iijoki I ja L |
| Pyhäjoki | | Saaren koulu |
| Pyhäjärvi | | Salmen koulu |
| Reisjärvi | | Kisatien koulu I |
| Siikajoki | Paavola | Paavolan koulu, Paavolantie 8 |
| Siikalatva | Kestilä | Kestilän peruskoulu |
| Sotkamo | Vuokatti | Tenetin koulu |
| Taivalkoski | | Taivalvaara I ja L |
| Taivalkoski | | KTK Metsäkonekoulu I ja L |
| Ylivieska | | Rahkolan koulu |
| Ylivieska | | Kaisaniemen koulu |

4 Palvelutasokriteerit ja -tavoitteet

4.1 Palvelutasokriteerit

Matkustajan muodostama käsitys joukkoliikenteen palvelutasosta syntyy kokonaisuudesta, eikä ole riippuvainen siitä, mikä taho palvelun tuottamisesta vastaa. Pysäkki on osa matkustajan liikennekokemusta. Ennen matkante-koa liikennevälineellä matkustajan on kuljettava pysäkillä, saatava tietoa liikenteestä, odotettava kulkuneuvoa ja noustava sen kyytiin. Matkan loppuvaiheessa matkustajan tulee päästä sujuvasti pois kulkuneuvosta, ymmärtää missä hän on ja mihin päin matkaa kannattaa jatkaa. Matkustajan näkökulmasta pysäkin palvelutasoon vaikuttavat sen tarjoaman informaation lisäksi pysäkin saavutettavuus ja esteettömyys, odotusajat pysäkillä, pysäkin varustelutaso ja turvallisuus.

Pysäkin saavutettavuus, informaatio ja odottelun miellyttävyys määrittävät pysäkin palvelutason. Matkaketjun sujuvuuteen vaikuttavat lisäksi liikennepalvelujen tarjonta ja laatu. Tavoitteena on, että pysäkin palvelutaso mahdollistaa matkaketjun sujumisen turvallisesti ja miellyttävästi. Pysäkin palvelutaso on yksi tärkeä joukkoliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttava tekijä. Pysäkkien palvelutason kokonaisuus on esitetty kuvassa 6.



Kuva 6. Pysäkkien palvelutason kokonaisuus tässä työssä.

Pysäkeille tunnistettiin tässä työssä kahdeksan palvelutasotekijää. Saavutettavuuden osatekijöitä ovat turvallinen kulkuyhteys, liityntäpysäköinti polkupyörällä ja henkilöautolla, saattoliikenne sekä muut liikennepalvelut. Informaatioon liittyviä osatekijöitä ovat opastus ja informaatio sekä mahdollisuus antaa palautetta. Pysäkkivarustelun osalta palvelutaso käsittää valaistuksen, riittävän katoksen tai muun sääsuojan, penkin sekä roskakorin. Pääpysäkkien palvelutasotekijät ja -kriteerit on esitetty taulukossa 8.

Taulukko 8. Pääpysäkkien palvelutasotekijät ja -kriteerit.

| Tavoite | Palvelutasotekijä | Palvelutasokriteeri |
|--------------------------------------|--|---|
| Saavutettavuus | 1. Turvallinen kulkuyhteys | Turvallinen jalankulkuyhteys erillään ajoradasta |
| | | Liukkauden ja lumen poisto (sis. pysäkkialue ja yhteys pysäkillä) |
| | 2. Liityntäpysäköinti polkupyörällä | Runkolukittavat pyörätelineet |
| | | Katettu pyöräpysäköinti |
| | 3. Saattoliikenne | Riittävä tilavaraus saattoliikenteelle |
| 4. Liityntäpysäköinti henkilöautolla | Liityntäpysäköintimahdollisuus pysäkillä tai sen läheisyydessä | |
| | 5. Muut liikennepalvelut | Kaupunkipyörät tai muut yhteiskäyttöiset liikkumisvälineet |
| Informaatio | 6. Opastus ja informaatio | Pysäkkimerkki |
| | | Pysäkillä kilpi, jossa pysäkin nimi tai tunnus |
| | | Ohjeistus pysäkkikohtaisten ja muiden aikataulujen saamiseksi |
| | | Näyttötaulut lähtevistä vuoroista (esim. matkamonitori) |
| | 7. Palaute | Tieto vastuuviranomaisesta |
| | | Mahdollisuus antaa palautetta pysäkin toimivuudesta |
| Odottelun miellyttävyys | 8. Pysäkkivarustelu | Valaistus |
| | | Riittävä katos tai muu sääsuoja |
| | | Penkki, istuin |
| | | Roskakori |

4.2 Palvelutasotavoitteet

Pysäkin saavutettavuutta koskevat tavoitteet

Kaikkien pääpysäkkien tulee olla turvallisesti saavutettavissa henkilöautolla, polkupyörällä ja kävellen. Tämän vuoksi saavutettavuustavoitteet koskevat kaikkia pysäkkiluokkia. Luokassa A tavoitellaan muista pysäkkiluokista poiketen katettua pyöräpysäköintiä. Luokan pysäkeillä tulevaisuuden tavoitteeksi on asetettu myös kaupunkipyörät tai muut yhteiskäyttöiset liikkumisvälineet.

Pyöräilyn ja joukkoliikennematkan yhdistelmästä muodostuvissa matkaketjuissa avaintekijöitä ovat pyöräpysäköintipaikan sijainti, laatu ja turvallisuus. Pyöräpysäköinnin toteutuksessa tulee varmistaa hyvä laatutaso. Pyöräpysäköinti tulee toteuttaa lähtökohtaisesti aina runkolukittavana. Runkolukittava pyöräpysäköinti on tavoitteena toteuttaa luokkien A–C pysäkeille. Katettu pyöräpysäköinti toteutetaan suurten taajamien keskuspysäkeille, koska pysäkit sijaitsevat keskeisillä paikoilla suurissa taajamissa ja pysäkkien käyttäjämäärät ovat muiden luokkien pysäkkejä suurempia. Pyöräpysäköinnin tulee sijaita lähellä pysäkkialuetta. Pyöräpysäköinti kannattaa sijoittaa näkyvälle paikalle, jotta sosiaalinen valvonta rajoittaa osaltaan ilkivaltaa. Kävelymatkojen pyörältä pysäkillä ja palatessa mahdollisesti toiselta pysäkiltä pyörälle tulee olla turvallisia.

Henkilöautojen liityntäpysäköinnin toteutumiseen riittää, että pysäkin lähialueella on mahdollisuus aikarajoittamattomaan pysäköintiin. Kaupunkipyörät ja muut yhteiskäyttöiset liikennevälineet ovat vasta yleistymässä suunnittelualueella, mutta tulevaisuudessa niille voi olla kysyntää ainakin suurimmissa taajamissa. Jos kaupunkipyöräjärjestelmä otetaan kunnassa käyttöön, on se tärkeä yhdistää tärkeimmille pysäkeille.

Informaatiota koskevat tavoitteet

Pääpysäkkien tulee olla selkeästi tunnistettavissa ja erottua ympäristöstä. Jokainen pysäkki varustetaan tieliikennelain mukaisella pysäkkimerkillä. Lisäksi tavoitteena on, että jokaisella pääpysäkillä on kilpi, josta ilmenee pysäkin nimi tai tunnus. Kilpi auttaa matkustajaa yhdistämään pysäkin esimerkiksi reittioppaan tietoihin. Kaikilla pääpysäkeillä tulee olla myös tietoa siitä, mistä aikataulutietoja on saatavissa. Tieto pysäkkiä käyttävistä linja-autovuoroista ja niiden aikatauluista on oltava löydettävissä älypuhelimella. Ohjeistus palautteen antamiseksi tulee myös löytyä kaikilta pääpysäkeiltä.

Näyttötaulut lähtevistä vuoroista ovat tärkeä palvelutasoa kohottava varuste erityisesti vilkkaimmilla keskus-pysäkeillä. Pysäkinäytöt ovat tavoitteena suurten taajamien keskus-pysäkeillä (luokka A). Esimerkiksi Matkamonitori-palvelu (<https://matkamonitori.digitransit.fi/>, ks. kuva 7) mahdollistaa lähtevien vuorojen tietojen esittämisen helposti. Tätä varten pysäkillä on kuitenkin asennettava sähköinen näyttö.

| Linja | Määränpää | Aika/min |
|---------------------|---------------------------|----------|
| | Kärsämäen liikekeskus | ~14:22 |
| | Haapavesi | ~15:12 |
| | Pyhäntä P | ~15:35 |
| | Pyhäntä P | ~15:50 |
| | Kärsämäen liikekeskus | ~16:02 |
| | Ylivieska linja-autoasema | ~17:11 |
| Perjantai 17.3.2023 | | |
| | Haapavesi | ~06:42 |

Kuva 7. Matkamonitorin pysäkinäyttö

Odottelun mukavuus

Jokainen pääpysäkki (pysäkiparien tapauksessa nousupysäkki) varustetaan kunnollisella sääsuojualla, istuimella ja roskakorilla. Pysäkkiä ei ole tarpeen kattaa, jos pysäkin läheisyydessä on mahdollisuus odottaa linja-autoa sisätiloissa liikennöintiaikoina. Pysäkkialueen valaistuksesta tulee huolehtia vähintään luokan A pysäkeillä. Palvelutasotavoitteet pysäkkiluokittain on esitetty taulukossa 9.

Taulukko 9. Palvelutasotavoitteet pysäkkiluokittain. Sulkeisiin on merkitty kriteerit, joita tulee harkita tapauskohtaisesti.

| Palvelutasotekijä | Palvelutasokriteeri | A | B | C | D | K* |
|--------------------------------------|---|---|-----|-----|-----|----|
| 1. Turvallinen kulkuyhteys | Turvallinen jalankulkuyhteys erillään ajoradasta | x | x | x | x | x |
| | Liukkauden ja lumen poisto (sis. pysäkkialue ja yhteys pysäkillä) | x | x | x | x | x |
| 2. Liityntäpysäköinti polkupyörällä | Runkolukittavat pyörätelineet | x | x | x | (x) | |
| | Katettu pyöräpysäköinti | x | | | | |
| 3. Saattoliikenne | Riittävä tilavaraus saattoliikenteelle | x | x | x | x | |
| 4. Liityntäpysäköinti henkilöautolla | Liityntäpysäköintimahdollisuus pysäkillä tai sen läheisyydessä | x | x | x | x | |
| 5. Muut liikennepalvelut | Kaupunkipyörät tai muut yhteiskäyttöiset liikkumisvälineet | x | | | | |
| 6. Opastus ja informaatio | Pysäkkimerkki | x | x | x | x | x |
| | Pysäkillä kilpi, jossa pysäkin nimi tai tunnus | x | x | x | x | x |
| | Ohjeistus pysäkkikohtaisten ja muiden aikataulujen saamiseksi | x | x | x | x | x |
| | Näyttötaulut lähtevistä vuoroista (esim. matkamonitori) | x | (x) | (x) | | |
| 7. Palaute | Tieto vastuuviranomaisesta | x | x | x | x | x |
| | Mahdollisuus antaa palautetta pysäkin toimivuudesta | x | x | x | x | x |
| 8. Pysäkkivarustelu | Valaistus | x | | | | |
| | Riittävä katos tai muu sääsuoja | x | x | x | x | x |
| | Penkki, istuin | x | x | x | x | x |
| | Roskakori | x | x | x | x | x |

* Vilkaat koulujen pysäkit, eivät kuulu pääpysäkkeihin.

4.3 Pysäkkien esteettömyys

Esteetön matkaketju

Tavoitteena on, että joukkoliikenne olisi kaikkien, myös näkö- ja kuulovammaisten, liikkumisesteisten tai muuten erilaisia toimintarajoitteita omaavien henkilöiden kuten esimerkiksi iäkkäiden, käytettävissä. Joukkoliikenteen esteettömyys edellyttää koko matkaketjun esteettömyyttä. Esteetön matkaketju syntyy, kun matkustaja kykenee suunnittelemaan ja toteuttamaan matkan erityistarpeineen sujuvasti ja turvallisesti sekä saa tietoa matkaketjuun liittyvistä vaihdoista, aikatauluista ja häiriöistä saavutettavasti. Esteetön liikennejärjestelmä muodostuu esteettömästä liikenneinfrastruktuurista ja -palveluista sekä saavutettavasta matkatiedosta. Tavoitteena joukkoliikenteen suunnittelussa tulee olla, että joukkoliikenne on potentiaalinen ja saavutettava matkustusvaihtoehto kaikkien eri liikkujaryhmien osalta riippumatta yksilön liikkumis- tai toimimisesteistä. Väestön ikääntyessä esteettömyystarpeet tulevat entistä merkittävämmäksi.

Esteetön matkaketju joukkoliikenteellä voidaan jakaa seuraaviin osakokonaisuuksiin:

1. Matkan suunnittelussa ja varaamisessa tarvittava esteettömyyteen liittyvä etukäteistieto ja sen riittävyys
2. Matkaketjujen fyysinen esteettömyys: joukkoliikennekalusto, solmupisteet, siirtymät, palvelut, maksuautomaatit ja avustus
3. Varaus- ja maksujärjestelmien sekä matkustajainformaation saavutettavuus: netti- ja mobiilikäyttöliittymät, palvelukanavat ja palvelun saaminen.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteessä, kuten muuallakin maaseutujoukkoliikenteessä, haasteita ja kehittämistarpeita on vielä kaikissa esteettömyyden osakokonaisuuksissa. Haasteena ovat pysäkkien lisäksi itse liikennepalvelu ja tiedottaminen, joiden osalta esteettömyys ei toistaiseksi toteudu. Pysäkkien kehittäminen esteettömäksi ei vielä mahdollista esteettömiä matkaketjuja, koska matkaketjujen muut osat eivät täytä esteettömyyskriteereitä. Jatkossa liikennepalvelu voi erityisesti kuntakeskuksessa tai kuntakeskusten välillä muuttua esteettömäksi, jolloin tarvitaan esteettömiä pysäkkejä. Pysäkkien kehittämisessä tuleekin ottaa huomioon esteettömyys niin, etteivät pysäkit muodosta myöhemmin rajoitteita esteettömän matkaketjun muodostumiselle.

Esteettömyyden kehittäminen pysäkeillä

Pysäkeillä esteettömyyttä voidaan yleisesti parantaa sijoittamalla pysäkki lähelle palveluita, mitoittamalla pysäkki samalle korkeudelle joukkoliikennevälineiden kanssa, rakentamalla loivia rampeja pysäkeille sekä tarjoamalla tilavat odotustilat mm. pyörätuolien käyttäjille. Suomen oloissa esteettömyyden kannalta tärkeäksi tekijäksi nousee myös pysäkkialueiden talvihoito. Liukkaus, sohjo ja erityisesti jäänytynyt loska hankaloittavat niin pyörätuolilla liikkuvan kuin lastenrattaita työntävän liikkumista.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) asetti vuonna 2021 työryhmän, jonka tarkoituksena on panna täytäntöön valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2021–2032 (Liikenne 12) esteettömyystoimet. Työryhmän tehtävänä on muun muassa laatia valtakunnallinen tavoitetila liikennejärjestelmän esteettömyydelle ja liikenteen digitaalisten palveluiden saavutettavuudelle, sekä tunnistaa eri vastuutahojen roolit niin matkaketjun eri osien toimivuuden kuin matkustajien oikeuksien toteutumisen kannalta. Työryhmä on selvittänyt mm. joukkoliikenteen matkaketjujen toimivuutta eri vammaisryhmien näkökulmasta (LVM 2022). Linja-autopysäkkien osalta keskeisinä kehittämistarpeina tunnistettiin muun muassa seuraavat:

- Pysäkkien nimeäminen: Lähekkäin olevat bussipysäkit tulee pysäkin nimillä selkeästi yksilöidä erottumaan toisistaan.
- Opasteissa ja infonäytöissä tulee käyttää sellaisia pintamateriaaleja, joihin ei muodostu lukemista vaikeuttavia kiiltoja ja heijastumia. Opasteissa ja infonäytöissä tulee käyttää saavutettavuussuosituksia noudattavia fonttityyppejä ja kirjasinkokoja, kuvasymboleita ja tummuuskontrasteja. Esimerkiksi lasin tai kalvon alle sijoitettaviin paperisiin opasteisiin aiheutuu heijaste, mutta lasiin tai kalvoon teipattavat opasteet voivat olla heijastamattomia.

- Heikkonäköisen henkilön kannalta riittävä valaistus asemilla ja kulkuneuvoissa on tärkeää. Erityisesti vanhoissa asemarakennuksissa ja kulkuneuvoissa valaistukset ovat usein riittämättömiä.

Invalidiliitto ohjeistaa (Invalidiliitto 2008) pysäkkien esteettömyyden kehittämistä muun muassa, että pysäkkialueiden täytyy olla helposti hahmotettavia ja saavutettavia. Pysäkkialueen pitää erottua muusta ympäristöstä, esimerkiksi kulkuväylästä. Lisäksi pysäkin katoksen on oltava kontrastisävyinen odotusalueen pinnan kanssa. Katos on valaistava hyvin. Uusien pysäkkien osalta Invalidiliitto määrittää tarkkoja teknisiä minimivaatimuksia esimerkiksi odotustilan leveydelle, sadekatokselle ja pysäkkien varustelulle.

Esteettömyyteen liittyvät tavoitteet

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella pyritään kehittämään pääpysäkkien esteettömyyttä saman aikaisesti muiden kehittämistoimien kanssa ainakin seuraavasti:

- Jokainen pysäkki varustetaan pysäkkimerkillä sekä pysäkin nimellä ja/tai tunnuksella.
- Opasteissa ja infonäytöissä pyritään käyttämään sellaisia pintamateriaaleja, joihin ei muodostu lukemista vaikeuttavia kiilloja ja heijastumia. Uusissa opasteissa ja infonäytöissä käytetään saavutettavuussuosituksia noudattavia fonttityyppejä ja kirjasinkokoja, kuvasyboleita ja tummuuskontrasteja.
- Pysäkkialue erotetaan muusta ympäristöstä, esimerkiksi kulkuväylästä. Lisäksi pysäkin katos on kontrastisävyinen odotusalueen pinnan kanssa. Katos valaistaan hyvin.
- Pysäkkialueelle järjestetään mahdollisuuksien mukaan riittävästi tilaa, jotta pyörätuolilla pääsee kääntymään.
- Pysäkkikatoksen syvyys on vähintään 1500 mm. Penkkejä pyritään sijoittamaan kahdelle eri korkeudelle. Pysäkin roska-astia sijoitetaan pysäkkikatoksen ulkopuolelle.
- Kulkuväylät mitoitetaan esteettömyysohjeiden mukaisesti.
- Pysäkin korottaminen voi olla tarpeen niillä keskuspysäkeillä, joita käyttää myös kuntien sisäinen liikenne, esim. palveluliikenne. Toistaiseksi ELY-keskuksen julkisessa liikenteessä ei ole käytössä matalalattiakalustoa, ja lastenrattaat ja pyörätuoliasiakas on joka tapauksessa autettava kyytiin. Pysäkkien uusimisen yhteydessä kannattaa kuitenkin selvittää mahdollisuudet pysäkkialueen korottamiseen, koska näin varaudutaan mahdollisiin tuleviin tarpeisiin.
- Toteutetut pysäkkien esteettömyyden kehittämistoimet merkitään pysäkkietokantaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä laatii valtakunnallisen tavoitetilan liikennejärjestelmän esteettömyydelle ja liikenteen digitaalisten palveluiden saavutettavuudelle. Määrittelytyössä voi nousta esiin myös muita tarpeita kehittää pysäkkien esteettömyyttä.

5 Pysäkkien nykytila ja kehittämistarpeet

5.1 Yhteenveto

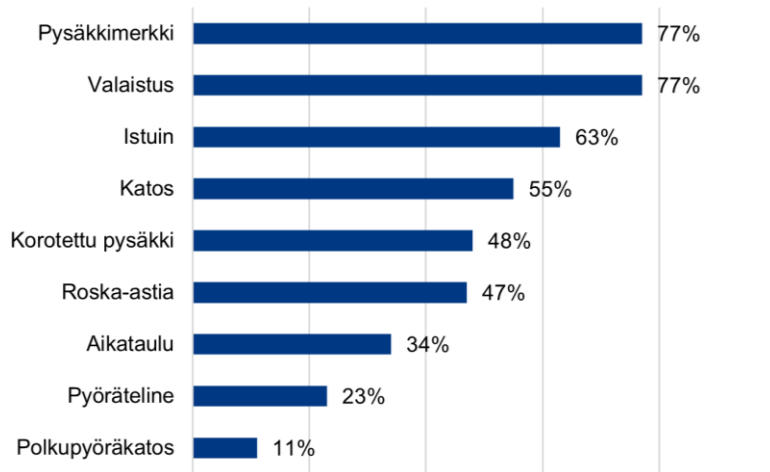
Pysäkkien nykytilaa ja kehittämistarpeita selvitettiin työn aikana kuntakyselyllä ja maastokäynneillä. Kuntakyselyssä kunnat arvioivat tunnistamiensa tärkeimpien pysäkkien varustelua ja kehittämistarpeita. Puutteet tärkeimmillä pysäkeillä liittyvät informaatioon, pysäkin kattamiseen ja polkupyöräpysäköinnin järjestämiseen. Pysäkki-merkki puuttuu jopa joka kolmannelta pysäkiltä. Muutama kuntien tunnistamista pysäkeistä sijaitsee väärässä paikassa, ja kunnissa tunnistettiin tarve paremmalle pysäkkipaikalle. Kuntien esiin nostamat havainnot pysäkkien kehittämistarpeista on esitetty kuvassa 8.



Kuva 8. Kunnan tärkeimmän pysäkin kehittämistarpeet. Tarkastelussa ovat vain kuntakyselyssä esiin tulleet kuntien tunnistamat tärkeimmät pysäkit (N=29). Prosenttiluku osoittaa, kuinka monella kunnan tärkeimmistä pysäkeistä kehittämistarve tunnistettiin.

Kunnat toivat kuntakyselyssä esille, että joukkoliikenteen kysyntä väheni koronapandemian myötä ja samaan aikaan väheni pysäkkien kehittäminen. Vastajaat tunnistivatkin tarpeen saada pysäkkien kehittäminen jälleen vauhtiin. Yleisimmin kuntien tunnistamat tärkeimpien pysäkkien kehittämistarpeet liittyvät aikatauluinformaation kehittämiseen, katoksiin, pyöräpysäköintiin ja pysäkkien merkitsemiseen.

Maastokäynneillä selvitettiin pääpysäkkien varustelutasoa ja pysäkkien kuntoa sekä ulkoasua. Havaintojen perusteella voidaan todeta, että pysäkkien kunto ja varustelutaso vaihtelevat pääpysäkeillä suuresti. Jopa osa suurten taajamien keskus pysäkeistä on kokonaan ilman pysäkkirakenteita. Maastokäyntien perusteella pääpysäkeillä on katoksia 34, penkkejä 39. Pyörätelineet ja polkupyöräkatokset ovat tarkastelun perusteella harvinaisia. Yhteenveto pääpysäkkien varustelusta on esitetty kuvassa 9. Pysäkkien nykytila on kuvattu tarkemmin pysäkkikorteissa.



Kuva 9. Pääpysäkkien varustelutaso. Palkki ilmoittaa varusteen esiintyvyyden pääpysäkeillä (N = 62). Tiedot on kerätty työn aikana tehdyillä maastokäynneillä.

Maaseutujoukkoliikenteessä linja-autojen vuorovälit ovat pitkiä ja myös odottelu-aika saattaa muodostua pidemmäksi kuin kaupunkiliikenteessä. Tämä lisää osaltaan tarvetta pysäkkien parantamiseen. Usein kyse on varsin pienistä toimenpiteistä, joiden avulla joukkoliikenteen houkuttelevuutta, ympäristön viihtyisyyttä ja liikenneturvallisuutta voidaan oleellisesti parantaa. Yhteenveto pääpysäkkien varustelusta pysäkkiluokittain on esitetty taulukossa 10.

Taulukko 10. Pysäkkien nykyinen varustelu pysäkkiluokittain. Taulukossa on ilmoitettu osuus luokan pysäkeistä, joilta varuste löytyy. Palvelutasotavoitteen mukainen varustelu on merkitty sinisellä taustalla.

| Varuste | A | B | C | D |
|-------------------|------|------|------|-------|
| Pysäkkimerkki | 83 % | 60 % | 92 % | 100 % |
| Katos | 67 % | 60 % | 38 % | 44 % |
| Istuin | 83 % | 63 % | 54 % | 44 % |
| Roska-astia | 92 % | 43 % | 23 % | 33 % |
| Valaistus | 92 % | 73 % | 77 % | 67 % |
| Aikataulu | 58 % | 23 % | 15 % | 67 % |
| Pyöräteline | 42 % | 30 % | 8 % | 0 % |
| Polkupyöräkatos | 25 % | 7 % | 15 % | 0 % |
| Korotettu pysäkki | 75 % | 37 % | 46 % | 56 % |

5.2 Suuren taajaman keskuspysäkki – luokka A

Tämän työn määrittämisen mukaisia suuria taajamia ovat Haapajärven, Haapaveden, Kalajoen, Kuhmon, Kuusamon, Nivalan, Oulaisten, Pudasjärven, Raahen, Sotkamon, Suomussalmen ja Ylivieskan keskustaajamat. Näiden taajamien keskuspysäkit eroavat toisistaan paljonkin: mukana on fyysisiä rakennuksia sisältäviä linja-autoasemia sekä pysäkkejä, joissa ainoa varuste on pysäkkimerkki.

Nykyisin katos tai sääsuoja puuttuu Haapajärven, Haapaveden, Kalajoen ja Nivalan keskuspysäkeiltä. Aikataulut puuttuvat edellisten lisäksi Oulaisten keskuspysäkiltä. Pyöräpysäköinti on toteutettu vain Kalajoen, Kuusamon, Nivalan, Raahen ja Ylivieskan keskuspysäkeillä. Kuusamossa, Raahessa ja Ylivieskassa pyöräpysäköinti on myös katettu.

Tavoitteena on, että luokan A pysäkit ovat suunnittelualueen joukkoliikenteen "lippulaivoja". Kaikilla pysäkeillä on tavoitetilassa valaistus, sääsuoja, istuimet, katettu pyöräpysäköinti runkolukitusmahdollisuudella, riittävät tilat saatoliikenteelle ja reaaliaikaiset näyttötäulut lähteivistä vuoroista. Luokan A pysäkeillä tavoitteena on panostaa myös pysäkin yleisilmeeseen ja pysäkkialueen siisteyteen. Linja-autoasemilla tulee varmistaa, että lämmin odotustila on

käytössä liikennöintiä aikana. Myös muilla luokan A pysäkeillä pyritään mahdollisuuksien mukaan järjestämään lämmin odotustila.

Tarve katoksen tai sääsuojan toteuttamiselle on Haapajärven, Haapaveden, Kalajoen ja Nivalan keskuspysäkeillä. Aikatauluinformaatiota tulee kehittää kaikilla pysäkeillä. Aikatauluinformaatio kannattaa toteuttaa mahdollisuuksien mukaan reaaliaikaisella näytöllä. Polkupyörien pysäköintimahdollisuutta tulee kehittää Haapajärven, Haapaveden, Kuhmon, Oulaisten, Pudasjärven, Sotkamon ja Suomussalmen keskuspysäkeillä. Luokan A pysäkit on pyrittävä toteuttamaan korotettuina ja muut luvussa 4 esitetyt esteettömyysvaatimukset huomioon ottaen. Pysäkkien nykyinen varustelu ja tunnistetut palvelutasopuutteet on esitetty taulukossa 11.

Taulukko 11. Nykyinen pysäkkivarustelu luokan A pysäkeillä. X kuvaa pysäkillä nykyisin olevia varusteita. Oranssi ruutu kuvaa palvelutasopuutetta suhteessa asetettuihin palvelutasotavoitteisiin.

| Pysäkki | Pysäkki-merkki | Katos | Istuin | Roskastia | Valaistus | Aikataulu | Pyöräteline | Polkupyöräkatos | Korotettu pysäkki |
|------------------|----------------|-------|--------|-----------|-----------|-----------|-------------|-----------------|-------------------|
| Haapajärvi | x | | x | x | x | | | | x |
| Haapavesi | x | | | | x | | | | x |
| Kalajoki | x | | x | x | x | | x | | x |
| Kuhmo las | x | x | | x | x | x | | | |
| Kuusamo Kelantie | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Nivala | x | | x | x | x | | x | | x |
| Oulainen | | x | x | x | x | | | | |
| Pudasjärvi | x | x | x | x | x | x | | | x |
| Raahe las | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Sotkamo las | x | x | x | x | x | x | | | x |
| Suomussalmi las | | x | x | x | | x | | | |
| Ylivieska las | x | x | x | x | x | x | x | x | x |

5.3 Pienen taajaman keskuspysäkki – luokka B

Luokan B pysäkit ovat pienen taajaman keskuspysäkkejä, jotka sijaitsevat keskeisellä paikalla taajamarakenteessa. Osa pysäkeistä on läpiajettavia pysäkkipareja. Tällöin esitetyt palvelutasotavoitteet koskevat lähtökohtaisesti vain nousupysäkkiä, eli pysäkkiä, jolta matkustajat pääsääntöisesti nousevat linja-autoon.

Kahdeltatoista pysäkiltä puuttuu pysäkkimerkki vähintään toisen suunnan pysäkiltä. Pysäkkimerkki tulee olla myös poistumispuolella. Kahdeksalta nousupysäkiltä puuttuu katos tai muu sääsuoja. Polkupyöräpysäköinti on järjestetty yhdeksällä pysäkillä: Hailuodossa, Pyhäjärvellä, Pyhännällä, Vihannissa, Sievissä, Siikajoenkylällä, Suomussalmella, Pulkkilassa ja Vaalassa. Myös näillä pysäkeillä on kuitenkin tarpeita muuttaa pyöräpysäköintiä runkolukitavaksi. Luokan muilla pysäkeillä on tarpeen toteuttaa pyöräpysäköinti. Pysäkki-informaation kehittämistarve on lähes kaikilla luokan pysäkeillä. Yli puolella pysäkeistä puuttuu aikatauluinformaatio kokonaan.

Pysäkkien nykyinen varustelu ja tunnistetut palvelutasopuutteet on esitetty taulukossa 12. Pysäkin valaiseminen, katettu pyöräpysäköinti ja pysäkkialueen korottaminen eivät kuulu luokan palvelutasotavoitteisiin, mutta parantavat odottelun mukavuutta.

Taulukko 12. Nykyinen pysäkkivarustelu luokan B pysäkeillä. X kuvaa pysäkillä nykyisin olevia varusteita. Oranssi ruutu kuvaa palvelutasopuutetta suhteessa asetettuihin palvelutasotavoitteisiin. Valaistus, katettu pyöräpysäköinti ja pysäkkialueen korottaminen eivät ole palvelutasotavoitteiden näkökulmasta välttämättömiä luokan B pysäkeillä. Tavoitteet eivät koske myöskään poistumis pysäkkejä, pysäkkimerkkiä lukuun ottamatta.

| Pysäkki | Pysäkki-merkki | Katos | Istuin | Roska-astia | Valaistus | Aikataulu | Pyöräteline | Polku-pyöräkatos | Korotettu pysäkki |
|----------------------|----------------|-------|--------|-------------|-----------|-----------|-------------|------------------|-------------------|
| Alavieska MH | | x | x | x | x | x | | | |
| Hailuoto P | x | x | x | x | x | x | x | | |
| Hailuoto E | x | | | | x | | | | |
| Hyrnsalmi tori | | x | x | x | | x | | | |
| Himanka kirkko P | x | x | x | | x | | | | x |
| Himanka kirkko E | x | x | x | | x | | | | x |
| Rautio E | x | | | | x | | | | |
| Rautio P | x | x | x | | | | | | |
| Kärsämäki E | x | x | x | x | x | | | | x |
| Kärsämäki P | x | x | x | x | x | | | | x |
| Merijärvi kk | x | | | | x | | | | |
| Leppiläntie L | x | | | | x | | | | x |
| Leppiläntie E | x | | | | x | | | | |
| Paltamo | | x | x | x | x | | | | |
| Puolanka | | | x | | | x | | | |
| Pyhäsalmi MH | | x | x | x | x | | x | x | x |
| Pyhäntä liikekeskus | x | | x | | x | | x | | |
| Vihanti MH | x | x | x | x | x | | x | | |
| Reisjärvi | | | | | | | | | |
| Ristijärvi I | x | | | | | | | | x |
| Ristijärvi L | | x | x | | x | x | | | x |
| Sievi kk | x | | | | x | | x | | |
| Siikajoki Sale | | | | | x | | x | | |
| Ruukki Tervatupa | | x | x | | x | x | | | |
| Pulkkila E | x | x | x | x | x | | | | x |
| Pulkkila P | x | x | x | x | x | | x | | x |
| Suomussalmi kk | x | x | x | x | | | x | | |
| Taivalkoski keskusta | | x | x | x | x | x | | | |
| Utajärvi, Koulutie 5 | | | | | | | | | |
| Vaalan tori | | x | | x | | | x | x | x |

5.4 Taajaman ulkopuolella sijaitseva keskus pysäkki tai muu keskeinen solmupysäkki – luokka C

Luokka C sisältää kahdeksan pysäkkiä tai pysäkkiparia: Alavieska th I ja L, Pyhäjoki th E ja P, Pyhäjärvi ABC, Paavola kt 86 I ja L, Piippola Shell, Rantsila vt 4 E ja P, Revonlahti I ja L sekä Vaala MH (ABC). Osa pysäkeistä toimii taajaman keskus pysäkkinä. Osa täydentää taajaman keskus pysäkkiä palvelen myös ohikulkevaa liikennettä päätien varressa.

Pysäkkimerkki on Piippola Shell -pysäkkiä lukuun ottamatta kaikilla luokan pysäkeillä. Muilta osin varustelussa on suurempia puutteita suhteessa palvelutasotavoitteisiin. Kaikilta pysäkeiltä Pyhäjärvi ABC -pysäkkiä lukuun ottamatta puuttuvat pyörätelineet. Pyöräpysäköinnille on luokassa C erityisiä tarpeita, koska pysäkit sijaitsevat taajaman laidalla tai erillään taajamasta. Aikataulut puuttuvat kaikilta pysäkeiltä Rantsilan pysäkkejä lukuun ottamatta.

Alavieskan ja Paavolan pysäkeillä ei ole pysäkkimerkin lisäksi muuta varustelua. Pysäkit tulee varustaa katoksella ja istuimella. Piippolan, Pyhäjärven ja Vaalan pysäkeillä huoltoasema tarjoaa mahdollisuuden odottaa linja-autoa sisätiloissa.

Pysäkkien nykyinen varustelu ja tunnistetut palvelutasopuutteet on esitetty taulukossa 13. Pysäkin valaiseminen, katettu pyöräpysäköinti ja pysäkkialueen korottaminen eivät kuulu pysäkkiluokan C palvelutasotavoitteisiin, mutta lisäävät osaltaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Taulukko 13. Nykyinen pysäkkivarustelu luokan C pysäkeillä. X kuvaa pysäkillä nykyisin olevia varusteita. Oranssi ruutu kuvaa palvelutasopuutetta suhteessa asetettuihin palvelutasotavoitteisiin. Valaistus, katettu pyöräpysäköinti ja pysäkkialueen korottaminen eivät ole palvelutasotavoitteiden näkökulmasta välttämättömiä luokan C pysäkeillä. Tavoitteet eivät koske myöskään poistumis pysäkkejä, pysäkkimerkkiä lukuun ottamatta.

| Pysäkki | Pysäkki-merkki | Katos | Istuin | Roskastia | Valaistus | Aikataulu | Pyöräteline | Polkupyöräkatos | Korotettu pysäkki |
|-----------------|----------------|-------|--------|-----------|-----------|-----------|-------------|-----------------|-------------------|
| Alavieska th L | x | | | | x | | | | |
| Alavieska th I | x | | | | x | | | | |
| Pyhäjoki th P | x | x | x | | x | | | | x |
| Pyhäjoki th E | x | x | x | | x | | | | x |
| Pyhäjärvi ABC | x | | x | x | | | x | | x |
| Revonlahti L | x | | | | | | | | |
| Revonlahti I | x | x | x | | x | | | | |
| Paavola kt 86 I | x | | | | x | | | | |
| Paavola kt 86 L | x | | | | x | | | | |
| Rantsila vt 4 P | x | x | x | x | x | x | | x | x |
| Rantsila vt 4 E | x | x | x | x | x | x | | x | x |
| Piippola Shell | | | x | | x | | | | |
| Vaala MH (ABC) | x | | | | | | x | | x |

5.5 Muu vilkas pysäkki – luokka D

Luokkaan D kuuluu kuusi pysäkkiä, pysäkkiparia tai pysäkkiryhmää Hailuodossa, Kalajoella, Kuusamossa ja Sotkamossa. Tunnistetut pysäkit palvelevat erityisesti matkailijoiden tarpeita (kuva 10).



Kuva 10. Näyttävä matkailijoita palveleva pysäkki Ruka Kumpare.

Kaikki pysäkit on varustettu pysäkkimerkein. Kuusamossa (Ruka Kumpare) ja Sotkamossa (Lumilautatunneli, Urheiluopisto th), pysäkit ovat uusia tai uudehkoja ja varusteltu katoksilla. Marjaniemi-pysäkillä Hailuodossa ja Hiekkasärkät E/P -pysäkillä Kalajoella on tarve katokselle, istuimelle ja aikatauluinformaatiolle. Pysäkkien nykyinen varustelu ja tunnistetut palvelutasopuutteet on esitetty taulukossa 14. Pysäkin valaiseminen, pyöräpysäköinti ja pyöräpysäköintialueen korottaminen eivät kuulu pysäkkiluokan D palvelutasotavoitteisiin.

Taulukko 14. Nykyinen pysäkkivarustelu luokan D pysäkeillä. X kuvaa pysäkillä nykyisin olevia varusteita. Oranssi ruutu kuvaa palvelutasopuutetta suhteessa asetettuihin palvelutasotavoitteisiin. Valaistus, katettu pyöräpysäköinti ja pysäköintialueen korottaminen eivät ole palvelutasotavoitteiden näkökulmasta välttämättömiä luokan D pysäkeillä. Tavoitteet eivät koske myöskään poistumispyysäkkejä, pysäkkimerkkiä lukuun ottamatta.

| Pysäkki | Pysäkki-merkki | Katos | Istuin | Roskastia | Valaistus | Aikataulu | Pyöräteline | Polkupyöräkatos | Korotettu pysäkki |
|--------------------|----------------|-------|--------|-----------|-----------|-----------|-------------|-----------------|-------------------|
| Marjaniemi | x | | | | | | | | |
| Hiekkasärkät E | x | | | x | | | | | x |
| Hiekkasärkät P | x | | | x | | | | | x |
| Ruka Kumpare | x | x | x | x | x | x | | | x |
| Urheiluopisto th I | x | x | x | | x | x | | | x |
| Urheiluopisto th L | x | x | x | | x | x | | | x |
| Lumilautatunneli P | x | | | | x | x | | | |
| Lumilautatunneli L | x | x | x | | x | x | | | |
| Lumilautatunneli I | x | | | | x | x | | | |

6 Jatkotoimenpiteet ja kustannukset

Pysäkkejä kehittävät ELY-keskus ja kunnat

Tässä työssä kartoitettiin pysäkkien nykytila ja määritettiin pysäkeille palvelutasotavoitteet. Kunnat voivat omilla pysäkeillään tarjota myös määritettyä palvelutasoa parempaa palvelutasoa. Esimerkiksi kaikkien pysäkkiluokkien pysäkkejä voidaan kehittää esteettömiksi, vaikka tavoite koskee tässä vaiheessa vain luokan A pysäkkejä.

Seuraavat työvaiheet ovat etenemisjärjestyksen määrittäminen, tarvittavien toimenpiteiden tarkempi suunnittelu ja toimenpiteiden toteuttaminen. Pysäkkejä kehittävät sekä ELY-keskus että kunnat. ELY-keskuksen vastuulla on kehittää maantieteellisesti sijaitsevia pysäkkejä. Kunnat puolestaan vastaavat kunnan maalla ja muilla piha-alueilla olevien pysäkkien kehittämisestä. ELY-keskus aikatauluttaa sille kuuluvien pysäkkien kehittämistoimet myöhemmin. Myös kuntien toivotaan tarttuvan aktiivisesti kehittämistoimenpiteisiin kuntien pysäkeillä.

ELY-keskuksen vastuulla olevien pysäkkien kehittäminen

Tässä selvityksessä pysäkit on luokiteltu niiden tavoitteellisen palvelutason mukaan. Luokittelu ei kuitenkaan tarkoita toteutusjärjestystä. ELY-keskus laatii selvityksen jälkeen toteuttamissuunnitelman käyttäen kokonaisharkintaa. Harkinnassa huomioidaan pysäkkiverkon kehittämistarpeet ja toteuttamisedellytykset. ELY-keskus painottaa pysäkkien kehittämisessä pääpysäkkejä. Pääpysäkkien kehittämisen keskinäiseen järjestykseen vaikuttavat erityisesti joukkoliikennetarjonnan määrä ja jatkuvuus sekä pysäkin asema linja-auton ja junan muodostamassa matkaketjussa. Muita vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi arvio pysäkin käyttäjämäärästä sekä tieosuudelle suunnitellut muut hankkeet, joiden yhteydessä kehittämistoimia voidaan toteuttaa kustannustehokkaasti.

Kuntien kehittämistoimet

Kuntien kehittämistoimet ovat jatkossakin keskiössä pysäkkijärjestelmän kehittämisessä. Tarkastelluista pääpysäkeistä puolet on kuntien vastuulla. Kuntien rooli erityisesti suurten taajamien pääpysäkkien sekä koululaispysäkkien kehittämisessä on keskeinen. Linja-autoasemilla palveluiden kehittäminen on yksityisen toimijan vastuulla, mutta kunnat ovat tärkeä yhteistyökumppani linja-autoasemien kehittämisessä. Kunnilla on tärkeä rooli osaltaan varmistaa, että sijainniltaan ja liikenneyhteyksiltään sopiva paikka linja-autoasemalle on kunnassa tarjolla.

ELY-keskus toivoo kunnan ottavan yhteyttä ELY-keskukseen, kun kunta käynnistää hankkeen pääpysäkin kehittämiseksi. Näin ELY-keskus voi tarjota asiantuntijatukea pysäkin kehittämiseen. Yhteistyö pysäkkien kehittämisessä on tärkeää myös siksi, että pysäkkimuutoksilla voi olla vaikutusta ELY-keskuksen hankkimaan joukkoliikenteseen.

Työn aikana nousi esille kunnissa virinneitä kehittämisajatuksia, kuten pysäkkikatosten toteuttaminen kunnan omalla ilmeellä, pysäkkiasioiden huomioiminen matkailun palveluiden kehittämisen yhteydessä ja pysäkkien kehittäminen osana työmatkaliikenteen kehittämistä. Myös näissä hankkeissa ELY-keskus voi resurssiensa puitteissa tarjota asiantuntija-apua.

ELY-keskus pitää pääpysäkkien kehittämistä esillä vakiintuneissa kunnan ja ELY-keskuksen välisissä tapaamisissa ja työryhmissä ja kannustaa kuntia toteuttamaan pääpysäkkien kehittämistoimia.

Kaikkia pysäkkejä koskevat kehittämistoimet

ELY-keskus suunnittelee ja tarkentaa ohjeistusta pysäkki-informaation formaatista ja toteutustavasta esteettömyysvaatimukset (fontin koko, pinnan kiilto, värikontrastit jne.) mahdollisuuksien mukaan huomioon ottaen. ELY-keskus voi toimittaa kunnille myös esimerkiksi kustannustietoa tarkemman suunnittelun lähtökohdaksi.

Pysäkkitiedon kehittäminen ja seuranta

Pysäkkien kehittämisen lisäksi kehitetään Digiroad-pysäkkietokannan sisältöä. ELY-keskus täydentää pysäkkitiedot tehtyjen selvitysten pohjalta. Pysäkkietoihin päivitetään myös tietoa pysäkkien esteettömyydestä. Pysäkkietokantaa pidetään ajan tasalla ja tiedot toimenpiteistä päivitetään tietokantaan. ELY-keskus seuraa pysäkkien palvelutason kehittymistä ja toteutussuunnitelman etenemistä.

Kustannukset

Pysäkkitoimenpiteiden kustannukset tarkentuvat pysäkkikohtaisen tarkemman suunnittelun yhteydessä. Taulukossa 15 on esitetty keskimääräisiä pysäkkivarusteiden hintoja suunnittelun lähtökohdaksi.

Taulukko 15. Arvioita joidenkin pysäkkivarusteiden kustannustasossa joulukuun 2022 hintatasossa.

| Pysäkkivaruste | Kustannus |
|---|------------------|
| Yksittäinen pysäkkilevike | 10 000–15 000 € |
| Levikepysäkipari | 25 000–30 000 € |
| Vanhan katoksen poistaminen ja korvaaminen uudella, metallirunkoinen ja lasiseinäinen katos (AluShel O3 tai vastaava) | 12 000–14 000 € |
| Vanhan katoksen poistaminen ja korvaaminen uudella, yksinkertainen metallirunkoinen katos (Finture TVH tai vastaava) | 5 000 € |
| Runkolukittava pyöräpysäköinti 12 pyörälle | 5 000 € |

Lähteet

Invalidiliitto 2008: Esteetön ympäristö, pysäkkialueet. Verkkojulkaisu. Saantitapa: https://www.hel.fi/static/hki4all/ohjeet/Suraku_Kortti-7_060208.pdf, viitattu 31.1.2023

Kela 2022: Koulumatkatuen saajat ja maksetut tuet 2008–. Verkkojulkaisu. Saantitapa: <https://tietotarjotin.kela.fi/tilastodata/2635703/kelasto-koulumatkatuen-saajat-ja-maksetut-tuet-2008?q=koulumatkat>, viitattu 31.1.2023

Liikennevirasto 2018: Henkilöliikenteen palveluiden sanasto. Verkkojulkaisu. Saantitapa: <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-317-556-3>, viitattu 31.1.2023

LVM 2022: Joukkoliikenteen matkaketjut vammaisryhmien näkökulmasta. Verkkojulkaisu. Saantitapa: <https://www.lvm.fi/o/vahva/document/3391232>, viitattu 31.1.2023

Matka.fi 2023: Luo pysäkinäyttö. Verkkopalvelu. Saantitapa: <https://matkamonitori.digitransit.fi/>, viitattu 31.1.2023

Kuvailulehti

Julkaisusarjan nimi ja numero: Raportteja 4/2023

Vastuualue: Liikenne ja infrastruktuuri

Tekijät: Destia Oy, WayStep Consulting Oy, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus

Julkaisun nimi: Selvitys Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen pääpysäkeistä

Tiivistelmä:

Raportti on osa selvitystä Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (jäljempänä ELY-keskus) toimivalta-alueen pääpysäkeistä. Selvityksen tavoitteena oli tunnistaa ELY-keskuksen joukkoliikenteen toimivalta-alueen pääpysäkit, luokitella pysäkit ja määrittää niiden palvelutasotavoitteet. Tavoitteena oli myös kannustaa kuntia pysäkkien yhteiseen kehittämiseen jo työn aikana samoin kuin sen jälkeen. Työ aloitettiin toukuussa 2022 ja se valmistui maaliskuussa 2023.

Suunnittelualueena työssä oli ELY-keskuksen toimivalta-alue, yhteensä 30 kuntaa. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus järjestää tieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena joukkoliikennepalveluita toimivalta-alueellaan, johon kuuluvat Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakuntien kunnat lukuun ottamatta Oulun ja Kajaanin kaupunkien toimivalta-alueille kuuluvia kuntia. Oulun kaupungin toimivalta-alueeseen kuuluvat lin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen ja Tyrnävän kunnat sekä Oulun kaupunki. Kajaani on tieliikenteen toimivaltainen viranomainen omalla alueellaan.

Työ jakautui neljään päävaiheeseen: pääpysäkkien tunnistaminen, pysäkkien luokittelu, palvelutasotavoitteiden määrittely ja pysäkkien kehittämistoimenpiteiden kokoaminen. Työ tehtiin vuorovaikutuksessa kuntien ja alueella toimivien liikenteenharjoittajien kanssa. Työn aluksi kuntien edustajille ja liikenteenharjoittajille kohdistettiin kyselytutkimus, jonka tarkoituksena oli kerätä tietoa vastaajien tärkeiksi kokemista pysäkeistä ja niiden kehittämistarpeista. Syyskuussa 2022 järjestettiin kuntien edustajille etätyöpaja, jossa tarkennettiin pääpysäkkien ja niiden kehittämistarpeiden määrittelyä ja kerättiin tietoa eri pysäkkiluokissa tarvittavasta palvelutalosta. Syksyn 2022 aikana järjestettiin myös kuntakohtaiset palaverit 14 kunnan kanssa. Palavereissa neuvoteltiin tarkemmin kunnan pääpysäkeistä, yleensä kunnan keskus pysäkin sijainnista.

Työn tulokset on koottu tähän raporttiin ja pysäkkikortteihin, joissa on esitetty kunkin pääpysäkin nykytila, palvelutasotavoitteet ja kehittämistoimenpiteet. Lisäksi pääpysäkeistä ja niiden luokittelusta on koottu erillinen Excel-taulukko ja paikkatietoaineisto. Aineistoja voi tiedustella ELY-keskukselta.

Asiasanat (YSA:n mukaan): joukkoliikenne, Kainuu, linja-autoliikenne, palvelutaso, Pohjois-Pohjanmaa, pysäkit

ISBN (PDF) 978-952-398-114-0

ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854

URN:ISBN:978-952-398-114-0

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

Sivumäärä: 32

Kieli: Suomi

Painotalo: -

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

Kustannuspaikka ja -aika: Oulu 22.3.2023

RAPORTTEJA 4 | 2023
SELVITYS POHJOIS-POHJANMAAN ELY-KESKUKSEN
TOIMIVALTA-ALUEEN PÄÄPYSÄKEISTÄ

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-398-114-0 (PDF)
ISSN-L 2242-2846
ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-114-0

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