



Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasomäärittäminen

Etelä-Pohjanmaan maakunnan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2014-2018

JAAKKO RINTAMÄKI | NIKO SETÄLÄ | MARKO TIKKANEN



Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasomäärittäminen

Etelä-Pohjanmaan maakunnan joukkoliikenteen
palvelutasosuunnitelma 2014-2018

JAAKKO RINTAMÄKI
NIKO SETÄLÄ
MARKO TIKKANEN

RAPORTEJA 45 | 2013

**ETELÄ-POHJANMAAN JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASOMÄÄRITYS
ETELÄ-POHJANMAAN MAAKUNNAN JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASOSUUNNITELMA 2014-2018**

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

**Taitto: Laura Pöllänen, Sito Oy
Kansikuva: Jaakko Rintamäki, Sito Oy
Kartat: © Karttakeskus, L4356**

ISBN 978-952-257-785-6 (PDF)

**ISSN-L 2242-2846
ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)**

URN:ISBN:978-952-257-785-6

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

Sisältö

Esipuhe	3
Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma	4
Tausta ja tavoitteet	4
Aiemmat liikennesuunnitelmat, alueidenkäytön ja palveluverkkostrategioiden tavoitteet	4
Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn lähtökohtien kuvaaminen	7
Alueellisen palvelutason määrittely	7
Kaukoliikenteen palvelutaso	8
Uusi joukkoliikennelaki ja sen aiheuttamat toimenpiteet	8
Joukkoliikenteen järjestämismallit	8
Joukkoliikenteen järjestämistapauudistuksen mahdollisuuksia ja uhkia	10
Siirtymääjan sopimukset	10
Etelä-Pohjanmaan liikenteellisen aseman sekä väestö- ja aluerakenteen kuvaus	11
Väestö- ja aluerakenteen kuvaukset	11
Etelä-Pohjanmaa MALPE-aluejako	14
Joukkoliikenteen kysynnän ja liikkumisen kuvaaminen	16
Joukkoliikenteen oppilaitoskysely	20
Joukkoliikenteen palvelutaso Etelä-Pohjanmaalla	22
Etelä-Pohjanmaan joukkoliikennejärjestelmä	22
Järjestelmän yleiskuvaus	22
Lippujärjestelmä	23
Joukkoliikenteen palvelutasoluokitus	24
Etelä-Pohjanmaan maakunta	25
Seinäjoen seutukunta	27
Järviseudun seutukunta	29
Kuusiokuntien seutukunta	32
Suupohjan seutukunta	34
Kaukoliikenteen palvelutaso	37
Palvelutasotekijät MALPE-tarkastelussa	41

Joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso	44
Tavoitteellisen palvelutason perustelut.....	44
Havaitut puutteet joukkoliikenteen palvelutasossa	44
Työperäiset matkat	44
Opiskelu- ja asiointimatkat	45
Pitkät matkat.....	45
Vapaa-ajan ja muut matkat.....	46
Joukkoliikennettä tukeva infrastruktuuri.....	46
Linja-autopysäkit.....	46
Raideinfrastruktuurin kehittämistoimenpiteet	47
Lippujärjestelmä	47
Informaatio.....	47
Joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso Etelä-Pohjanmaalla	48
Palvelutasotavoitteiden toteuttamisen kustannukset	49
Joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteiden MALPE-yhteensovitus.....	50
Kaukoliikenteen kehittämisen tavoitteet	51
Liitteet	52
Liite 1 Asukaskysely	52
Liite 2 Nykytilanteen palvelutasokuvaukset.....	64
Liite 3 Palvelutasokartat	69
Liite 4 Liikenteenhankinnan kustannustaulukko	75

Esipuhe

Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma toteutettiin osana maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua. Joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelman laatiminen ja tavoitteiden asettaminen on toimivaltaisen viranomaisen lakisääteisiä tehtäviä. Toimivaltaisena viranomaisena Etelä-Pohjanmaan maakunnan alueella on Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. Palvelutasotavoitteet on työssä määritelty vuosille 2014-2018.

Joukkoliikennesuunnitelmassa sovellettiin liikennepoliittisten tavoitteiden mukaisesta maankäytön, asumisen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinojen kokonais-tarkasteluja. Joukkoliikenteen palvelusokriteereiden ja -tavoitteiden määrittämisessä hyödynnettiin Liikenneviraston ohjetta alueellisen joukkoliikenteen palvelusomäärittelystä 15/2011. Maakunnallisessa liikennejärjestelmätöyössä rakennettiin MALPE-palvelusotekijöiden kautta kriteerit, jöiden avulla joukkoliikenteen palveluson tavoitteita kohdennettiin Seinäjoen kaupunkiseudulle, Kauhajoki-Seinäjoki-

Lapua-Kauhava -kehityskäytävälle, kuntakeskuksille ja maaseutualueilla. Joukkoliikenteen kilpailukyvyn kannalta Seinäjoen kaupunkiseutu ja kehityskäytävä ovat ensisijaisia palveluson kehittämisalueita. Kuntakeskuksista pyritään pääosin ympärivuotisen peruspalveluson vahvistamiseen. Maaseutualueilla suurena haasteena on varmistaa toimivat minimitason asiointiyhteydet lähiasiointitajaamaan. Lakisääteistä palvelusoa ei pidetä riittäväenä tasona yhdelläkään tarkastelulla yhteysvälillä.

Ohjausryhmätöyöskentelyyn ovat osallistuneet Anders Pulkkis Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksesta, Jorma Ollila Etelä-Pohjanmaan liitosta, Kari Havunen ja Juha Kokko Seinäjoen kaupungilta. Konsulttina suunnittelutyössä toimi Sito Oy. Konsultin projektityöryhmään kuuluivat Jaakko Rintamäki, Niko Setälä, Marko Tikkanen ja Antti Haukka.

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Tausta ja tavoitteet

Etelä-Pohjanmaasta halutaan luoda helposti saavutettava hyvien liikenneyhteyksien maakunta. Maakunnan liikennejärjestelmän tulee antaa mahdollisuudet niin maankäytön, elinkeinotoiminnan kuin asutuksen ja palvelujen kestäväälle ja pitkäjänteiselle kehittämiselle. Lisäksi maakunnan sijainti kahden kansainvälisen kuljetuskäytävän solmupisteessä antaa maakunnan kehittämiseen potentiaalia. Näiden mahdollisuuksien hyödyntäminen on yksi maakuntasuunnitelmassa esitetyistä Etelä-Pohjanmaan strategisen kehittämisen kulmakivistä. Maakunnassa on myös hyvät mahdollisuudet kehittää turvallista ja sujuvaa arjen liikkumista, lisätä kestävien kulkutapojen, niin kävelyn, pyöräilyn kuin joukkoliikenteen suosiota sekä vähentää liikenteen päästöjä ja energiankulutusta.

Etelä-Pohjanmaalla ollaan toteuttamassa ensimmäinen koko maakunnan kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma. Suunnitelma käsittää kaikki liikennemuodot koskien niin ihmisten liikkumista kuin elinkeinoelämän kuljetuksia. Taustan suunnittelulle luovat maakunnan asukkaiden ja elinkeinoelämän toimijoiden tarpeet sekä maakunnan kehittämisen tavoitteet. Suunnitelman taustalla vaikuttavat myös valtakunnalliset liikenneturvallisuuden, esteettömyyteen, ilmastomuutoksen hillintään ja resurssien käytön tehostamiseen liittyvät tavoitteet. Joukkoliikennesuunnitelmassa tarkastellaan maakunnan liikenneolojen kehittämisen suuntaviivoja aina vuoteen 2040 saakka. Joukkoliikenteen palvelutasomäärityksen tavoitevuosi on 2018.

Tässä työssä määritellään Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella Etelä-Pohjanmaan maakunnan joukkoliikenteen palvelutaso. Toimivaltaisten viranomaisen on joukkoliikennelain mukaan vahvistettava alueelleen joukkoliikenteen palvelutaso. Joukkoliikennelaki edellyttää toimivaltaisilta yhteistyötä viranomaisten, kuntien ja maakuntaliittojen kesken. Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasotyö on tehty kiinteänä osana maakunnallista liikennejärjestelmätöitä, joka on mahdollistanut tiiviin vuorovaikutuksen Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen ja muiden alueen toimijoiden välillä. Toimivaltaisena viranomaisena Ete-

lä-Pohjanmaan ELY-keskus vahvistaa joukkoliikenteen palvelutason koko toimivalta-alueelleen vuoden 2013 aikana.¹

Joukkoliikenteen kehittämissuunnitelma kytetään liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, joka valmistuu kokonaisuudessaan keväällä 2014. Työn tulokset tiivistetään Etelä-Pohjanmaan liikennestrategiaksi, jossa määritellään liikennejärjestelmän kehittämisen painopistealueet, maakunnan kärkehtävät ja -hankkeet, keinot liikennejärjestelmän kehittämiseksi sekä jatkuvan yhteistyön toimintamalli. Strategian toteuttamiseksi solmitaan keskeisten toimijoiden välinen aiesopimus.

Suunnittelun aikana järjestetään seutukunta- ja teemakohtaisia työpajoja, seminaareja sekä toteutetaan kyselyjä ja haastatteluja. Vuorovaikutustapah- tumista tiedotetaan suunnittelutyön edetessä muun muassa maakuntaliiton internet-sivuilla www.epliiito.fi. Sivuille tullaan lisäämään suunnittelun edetessä myös työn osavaiheiden tuloksia sekä muun muassa työstä laadittavat raportit.

Aiemmat liikennesuunnitelmat, alueidenkäytön ja palveluverkkostrategioiden tavoitteet

Joukkoliikennesuunnitelmien- ja strategioiden osalta palvelutasomäärityksen 2013–2018 selkeimmät lähtökohdat ovat:

- Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn (Liikennevirasto 7/2010)
- Suositus alueellisen joukkoliikenteen palvelutasomäärityksessä käytettävistä kriteereistä (Liikennevirasto 15/2011)
- Liityntäliikenteen palvelutasomääritys (Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2010)
- Joukkoliikenteen laatukäytäväselvitykset Kurikka-Ilmajoki-Seinäjoki-Lapua ja Seinäjoki-Vaasa (2012)
- Etelä-Pohjanmaan maakuntasuunnitelma
- Etelä-Pohjanmaan liiton laatimat aluesuunnitelmat ja palveluverkkostrategiat

¹ Pohjanmaa, Etelä-Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen palvelutasomääritys 2010–2013 on laadittu vuonna 2010. Etelä-Pohjanmaan maakunnan alueelta mukana olivat Vimpelin, Alajärven, Soinin, Töysän, Ähtärin, Isojoen, Karijoen ja Teuvan kunnat. Työssä on määritelty yhteysvälejä, joiden liikenne tulee turvata työmatkaliikenteen, opiskelijaliikenteen ja asiointiliikenteen tarpeita varten. Liikennevirasto on tarkentanut suositusta palvelutasoluokittelusta ja kriteeristöä selvityksen jälkeen, joten tämän selvityksen määrittäminen ei ole yhteensoviva nyt tehtävän palvelutasomäärityksen kanssa.

Vuonna 2010 laadittiin myös EPO ELY:n Liityntäliikenteen palvelutasomääritys 2010. Työssä määriteltiin kunnittain ensisijaiset liityntäliikennepaikkakunnat ja liityntäliikenteen palvelutasotavoitteet. Liityntäkohteita olivat alueelliset kaukoliikenteen solmukohtat, Etelä-Pohjanmaan maakunnassa Seinäjoki ja Kauhava. Palvelutasoa ei määritelty paikkakunnille, joissa on oma rautatieasema. Liityntäyhteydet tutkittiin vain kuntakeskuksista. Selvityksen perusteella liityntäyhteyksien kysyntä on pientä, eikä niille voida tarjota peruspalvelutasoa pelkän liityntäyhteyden perusteella. Olemassa olevat liityntäyhteydet pyritään kuitenkin säilyttämään.

Vuonna 2011 laadittiin Joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys Kurikka–Ilmajoki–Seinäjoki–Lapua (EPO ELY 5/2012). Työssä selvitettiin liikenteellisiä kehittämiskohteita mm. vuorotarjonnan ja reittien osalta, pysäkkien kehittämistarpeita laatukäytävällä sekä informaation ja markkinoinnin kehittämistä sekä määriteltiin näille toteuttamisohjelma. Palvelutasotavoitteeksi asetettiin KETJU-hankkeen mukainen vähimmäismatkustustarpeet -luokka, jonka määrällinen vastine uudessa ohjeessa on peruspalvelutaso. Liikennetarjonta on tarkoitus nostaa tälle tasolle vähitellen vuoteen 2019 mennessä siirtymäajan sopimusten purkautuessa.

- Erityiset lähtökohdat Etelä-Pohjanmaan maakunnan joukkoliikenteen palvelutasotyölle: Liikenneviraston ohjeistus, Liikennejärjestelmäsuunnitelma, MALPE-ajattelu tapa. palvelutason kohdentaminen henkilökuljetusten yhdistelyä tukevasti, kokonaispalveluajattelun tuominen.
- Kuntien henkilökuljetusten kehittäminen (luoda tavoitteita myöhempään käyttöön ja korostaa tämän tärkeyttä).

Etelä-Pohjanmaan 2030 -maakuntasuunnitelmassa maakunnan kehittämisen vahvuudet, tavoitteet ja kulkumakivet on jaettu viiteen osa-alueeseen, jotka ovat:

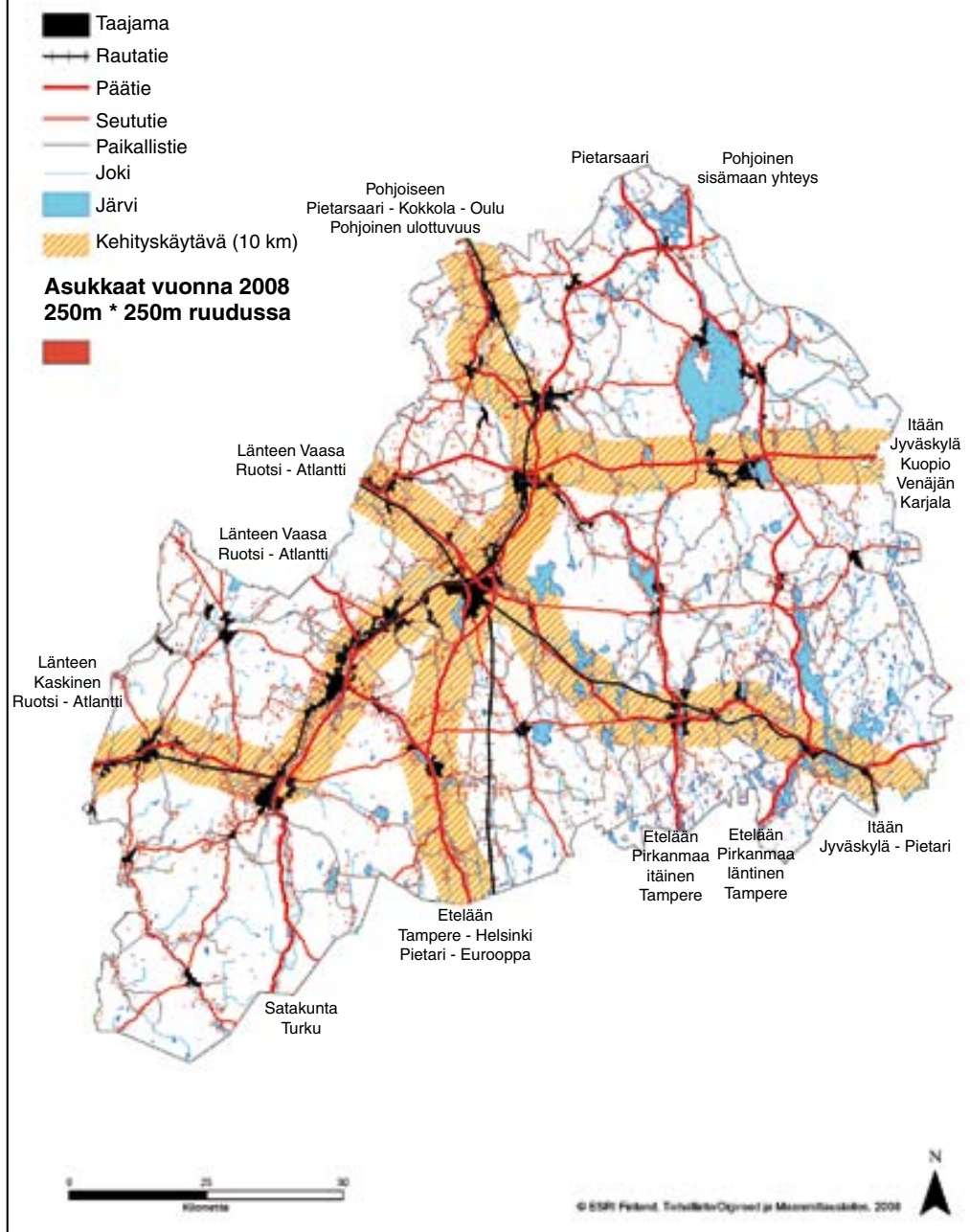
1. Inhimillisen ja sosiaalisen pääoman vahvistaminen
2. Kehittyvät ja uudistumiskykyiset elinkeinot, palvelut ja yrittäjyys
3. Luontoarvot, uudistuvat luonnonvarat sekä ympäristö- ja energiaosaamisen vahvistaminen
4. Hyvän saavutettavuuden ja monipuolisten liikenneverkkojen parantaminen
5. Keskusten, taajamien ja kylien rakenteen tiivistyminen sekä alueiden välinen vuorovaikutus

Koordinoidulla liikennejärjestelmätyöllä vaikutetaan erityisesti saavutettavuuden ja liikenneverkkojen kehittämiseen. Liikkumisen olosuhteita ja liikennepalveluita aktiivisesti kehittämällä saadaan vaikuttavuutta myös muihin Etelä-Pohjanmaan strategiaan kehittämisen painopisteisiin. Kehittyvät palvelut, elinkeinoelämä, ympäristö- ja energiaosaamisen lisääminen sekä alueiden välisen vuorovaikutuksen edistäminen edellyttävät maakunnan toimijoiden aktiivista osallistumista liikkumisen palveluiden ja laajemmin liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Maakuntasuunnitelmassa 2030 keskeiseksi liikennejärjestelmätason tavoitteeksi on määritelty Helsinki-Tampere-Seinäjoki-Oulu radan kehittäminen. Junasta tavoitellaan myös lähiliikenteessä keskeistä kulkumuotoa. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta halutaan edistää sekä maakunnan sisäisissä että ulkoisissa yhteyksissä.

Liikennejärjestelmän tulevaisuuskuva ja joukkoliikenteen palveluita maakuntasuunnitelmassa linjaa erityisesti maininta aluerakenteen tiivistymisestä kirkkilla aluetasoilla. Seinäjoen kaupunkialue kehitty entistä enemmän urbaanina keskuksena, mutta alue- ja väestörakenteen tiivistymistä tapahtuu myös pienemmissä keskuksissa. Alue- ja väestörakenteen tiivistyminen vaikuttaa erityisesti lähiliikkumiseen ja kulkumuotovalintoihin. Kävelyn ja pyöräilyn ympärivuotiset olosuhteet vaikuttavat entistä enemmän alueen asukkaiden viihtyisyyteen. Joukkoliikenteen seudulliset edellytykset paranevat kuntakeskusten tiivistyessä. Yhdyskuntarakenteen tiivistymiskehitys on nopeimmillaankin hidas prosessi ja nopeata vaikuttavuutta esimerkiksi joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuteen ei ole tätä kautta saatavissa. Palveluiden kehittämisellä ja ihmisten asenteisiin vaikuttamalla saadaan vaikuttavuutta lyhyellä aikavälillä.

Aluerakenteen ja pääväylien liikenneverkkojen tähtimalli



Kuva 1. Etelä-Pohjanmaan aluerakenteen ja pääväylien tähtimalli. Etelä-Pohjanmaan liitto 2009.

Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn lähtökohtien kuvaaminen

Alueellisen palvelutason määrittely

Liikennevirasto on laatinut ohjeen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn (LiVi 07/2010) ja tarkentanut sitä suosituksella alueellisen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä käytettävistä kriteereistä (LiVi 15/2011). Tässä selvityksessä noudatetaan suosituksen mukaista jakoa kuuteen palvelutasoluokkaan: kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso ja lakisääteinen taso.

Palvelutason määrittely eri tasoille pohjautuu:

- määrällisiin kriteereihin, jotka liittyvät esimerkiksi päivittäisiin liikennöintiäikoihin, päivittäisiin vuoromääriin, vuoroväliin ruuhka-aikoina, päivällä ja illalla, viikonloppuliikenteen tarjontaan jne.
- laadullisiin kriteereihin, kuten kalustoon, lippujärjestelmään ja aikatauluinformaatioon liittyviin kysymyksiin.

Yksittäinen luokka pitää sisällään eri viikonpäivien (arki, lauantai ja sunnuntai) ja eri ajankohtien (ruuhka, päivä, ilta) mukaiset määrittelyt. Huomioon otetaan myös talvi- ja kesäkauden erot.

Alueellinen palvelutaso määritellään yhteysvälikohteisesti, yleensä alue-, kaupunki- ja kuntakeskusten välille. Palvelutasomäärittelyssä liikennöintiäika on määritelty siten, että liikennöintiäika tarkoittaa niin sanottua käyttökelpoista perilläoloaika. Täten liikenteen alkuaika on määritelty ensimmäisenä saapumisaikana keskukseen ja päättymisen viimeisen paluuyhteyden lähtö-ajan perusteella.

Kilpailutason joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Kilpailutason tavoitteena pidetään merkittävää joukkoliikenteen kulkutapaosuuden lisäämistä. Kilpailutasolla liikennöintiäika on arkisin aamukuudesta puoleenyöhön ja vuoroväli enintään 30 minuuttia ja ruuhka-aikoina 10–20 minuuttia. Myös viikonloppuna on liikennetarjontaa lähes arkiliikenteen tapaan. Liikkuminen on vapaata, eikä sidottua joukkoliikenteen aikatauluihin. Joukkoliikenteen tarjontaa on arkisin vähintään noin 40–60 vuoroa/suunta.

Houkuttelevan tason joukkoliikenne on käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle ja tavoitteena on saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen. Houkuttelevalla tasolla liikennöintiäika on arkisin aa-

museitsemästä iltayhdeksään ja vuoroväli enintään 30–60 minuuttia, ruuhka-aikoina 15–30 minuuttia. Viikonloppuna vuorotarjonta on arkiliikennettä harvempaa, mutta vuorovälit ovat silti korkeintaan 60 minuuttia. Joukkoliikenteellä liikkuminen on suhteellisen vapaata aikataulutuntien. Joukkoliikenteen tarjontaa on arkisin noin 20–40 vuoroa/suunta.

Keskitason joukkoliikenne tarjoaa liikkumisvaihtoehdon päivittäisiin kohteisiin. Tavoitteena on tarjota jokapäiväiset liikkumismahdollisuudet, mutta ottaen huomioon joukkoliikenteen aikataulun asettamia rajoituksia. Keskitasolla liikennöintiäika on arkisin aamuseitsemästä iltakahdeksaan ja vuoroväli ruuhka-aikoina noin 30 minuuttia, muulloin tunnista kahteen. Viikonloppuna liikennöintiäika on lyhyempi ja vuorotarjonta harvempaa. Joukkoliikenteen tarjontaa on arkisin noin 14–20 vuoroa/suunta.

Peruspalvelutason joukkoliikenne tarjoaa käyttökelpoiset yhteydet työ-, koulu-, opiskelu- ja asiointimatkoille. Peruspalvelutason tavoitteena on turvata yleisimmät arjen liikkumistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä. Peruspalvelutason liikennöintiäika on aamuseitsemästä iltapäivän viiteen. Vuorotarjonta on arkipäivisin vähintään 3–5 vuoroa/suunta kulkutarpeiden mukaan. Hyvällä peruspalvelutasolla vuorotarjonta voi nousta kysynnän mukaan noin 10–13 vuoroa/suunta. Viikonloppuisin ei liikennöidä välttämättä lainkaan tai liikennettä on vain muutamia vuoroja tarpeen mukaan.

Minimitasolla avoin joukkoliikenne tarjoaa vain välttämättömät perusyhteydet eli lähinnä koulu- ja opiskelumatkatyhteydet aamulla kouluun ja iltapäivällä kotiin tai vastaavasti työmatkatarpeet. Lisäksi tavoitteena on turvata myös asiointimahdollisuudet kuntakeskukseen avoimella joukkoliikenteellä. Minimitason liikennöintiäika on arkisin noin kello 8.00–16.00, mutta se voi vaihdella esimerkiksi koulujen alkamis- ja päätymisaikojen mukaan tai paikallisten työaikojen mukaan. Vuorotarjonta voi olla vain 1–2 vuoroa/suunta ja liikennettä saatetaan hoitaa vain koulupäivinä tai kouluvuoden aikana.

Lakisääteinen taso tarkoittaa tilannetta, jossa kunta järjestää alueelta vain lakisääteiset koulu- ja muut henkilökuljetukset, joissa saatetaan käyttää osaksi myös avointa joukkoliikennettä.

Uuden joukkoliikennelain mukaan toimivaltainen viranomaisen määrittää oman alueensa palvelutason. Etelä-Pohjanmaalla toimivaltainen viranomaisen on Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus.

Kaukoliikenteen palvelutaso

Liikenne- ja viestintäministeriö on selvittänyt kaukoliikenteen nykytilaa ja kehittämistarpeita (LVM 21/2011) ja määritellyt kaukoliikenteelle tavoitteellisen palvelutason (LVM 30/2011). Kaukoliikenteen palvelutasot on määritelty yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutujen välille. Etelä-Pohjanmaalta Seinäjoki on mukana määrittelyssä.

Kaukoliikenteen valtakunnallinen palvelutaso on jaettu viiteen luokkaan:

Perustason palveluilla tyydytetään kansalaisten välttämättömät liikkumistarpeet, joita ovat päivittäiset työhön ja opiskeluun liittyvät matkat.

Toimivalla tasolla tarjotaan vaihtoehto henkilöauton käytölle ja liikkumismahdollisuus autottomille.

Kysyntää vahvistava taso tarjoaa toimivan ja käyttökelpoisen vaihtoehdon henkilöauton käytölle. Tavoitteena on saada uusia joukkoliikennematkustajia.

Kysyntää lisäävällä tasolla joukkoliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen kulkutapaosuutta.

Huipputasolla joukkoliikenne on ylivoimainen vaihtoehto henkilöautolle. Tavoitteena on lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta.

Kaukoliikenteen palvelutason määrittää Liikenne- ja viestintäministeriö. Kaukoliikenteen palvelutasot vuosille 2012–2015 on vahvistettu päätöksessä LVM/1960/08/2011.

Yhteysvälit Seinäjoelta Helsinkiin ja Tampereelle on määritelty kysyntää lisäävälle tasolle. Yhteysväli Seinäjoelta Jyväskylään on määritelty kysyntää vahvistavalle tasolle. Yhteysvälit Seinäjoelta Turkuun, Ouluun, Kuopioon ja Lahteen on määritelty toimivalle tasolle.

Uusi joukkoliikennelaki ja sen aiheuttamat toimenpiteet

Joukkoliikenteen järjestämismallit

EU:n palvelusopimusasetus² (PSA) ja sen mukainen Suomen uusi joukkoliikennelaki (JLL, 13.11.2009/869) ovat astuneet voimaan 3.12.2009. Niiden myötä Suomen joukkoliikennelainsäädäntö on uudistunut. Jatkossa joukkoliikenne on järjestettävä joko markkinaehtoisesti tai palvelusopimusasetuksen mukaisesti.

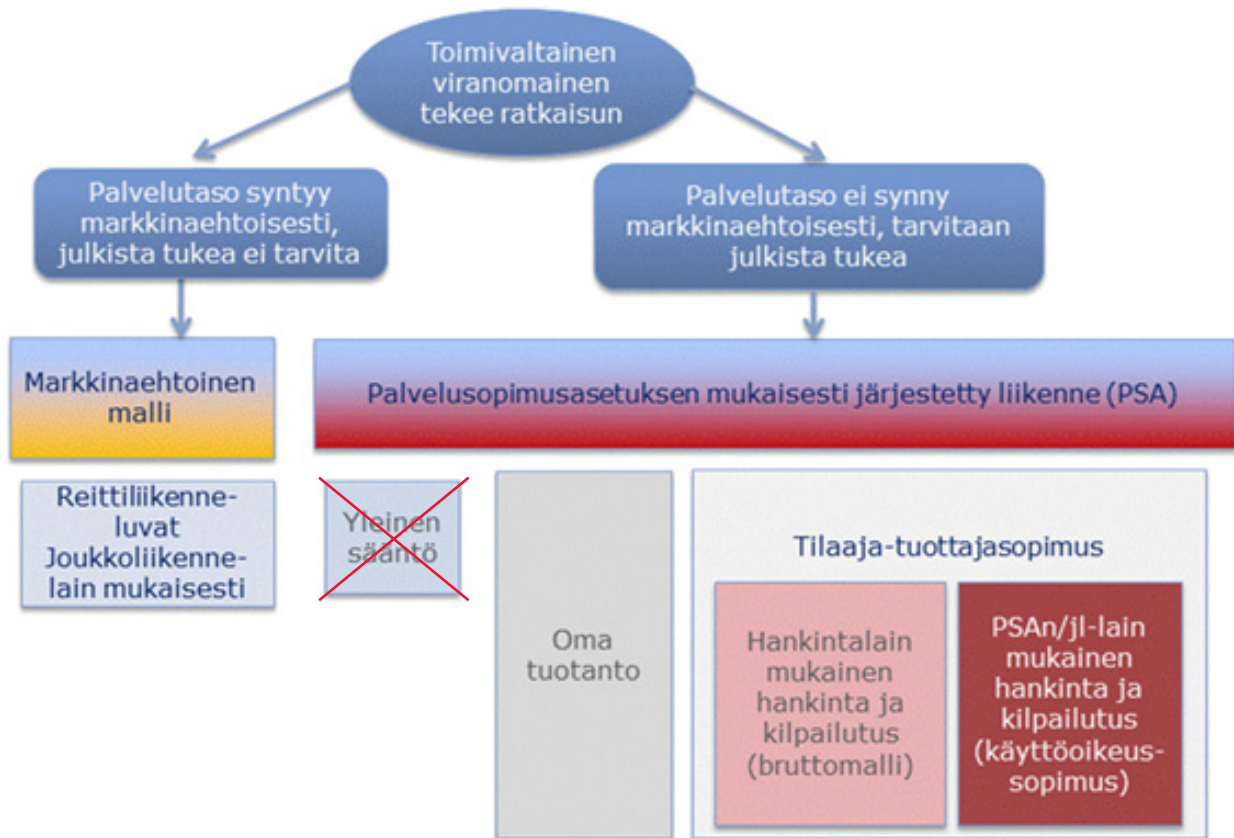
Entisen lainsäädännön mukaiset linjaliikenneluvat on pääosin muutettu siirtymäajan sopimuksiksi. Vaikka siirtymäajan sopimuksissa noudatetaan jo palvelusopimusasetusta, ovat sopimukset nimensä mukaisesti voimassa vain lain siirtymäaikana. Sopimukset umpeutuvat vuosien 2014 ja 2019 välillä. Joukkoliikennettä ei voida siirtymäajan jälkeen järjestää samalla tavoin kuin siirtymäajan sopimuksilla.

Toimivaltainen viranomainen päättää, miten joukkoliikenne sen toimivalta-alueella järjestetään siirtymäajan jälkeen. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen on uuden joukkoliikennelain mukaan määritettävä toimivalta-alueensa palvelutaso. Palvelutason on oltava sen tasoinen, että osapuolet voivat sitoutua sen toteuttamiseen. Tavoitteellisen palvelutason määrittely ohjaa joukkoliikennepalvelujen järjestämistä ja rahoitusta alueella (Liikennevirasto 2010, Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn).

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut selvityksen linja-autoliikenteen järjestämistavoista (LVM 12/2012). Selvityksessä määritellään liikenteen järjestämismallit ja käydään läpi niiden ominaisuuksia niin liikennetuotannon, palvelutason kuin viranomais-toiminnankin näkökulmista.

Siirtymäajan jälkeen liikenne voidaan tuottaa joko markkinaehtoisesti tai soveltaen palvelusopimusasetusta. Palvelusopimusasetusta sovelletaan kun toimivaltainen viranomainen haluaa järjestää alueellaan paremmat julkisen liikenteen palvelut mitä markkinaehtoisilla reittiliikenteillä muodostuu. Palvelujen parantaminen voi liittyä palvelutarjonnan määrään, laatuun, varmuuteen, luotettavuuteen tai matkustajahintoihin. Toimivalta-alueen eri alueilla voidaan soveltaa erilaisia liikenteen järjestämistapoja.

² Euroopan Parlamentin ja Neuvoston asetus 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 3.12.2007



Kuva 2 Liikenteen järjestämistapamallit (LVM 12/2012, muokattu)

Markkinaehtoinen liikenne

Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että siirtymäajan liikennöintisopimusten sopimuskauden laakattua riittävä palvelutaso voidaan saavuttaa ilman viranomaisen puuttumista liikenteen järjestämiseen, ja ettei liikenteen sääntely muutoinkaan ole tarpeen, voidaan joukkoliikenne järjestää puhtaasti markkinaehtoisesti.

Markkinaehtoisessa liikenteessä joukkoliikenteen palvelutaso muodostuu liikennöitsijöiden anomien reittiliikennelupien mukaisesti. Viranomainen voi olla myöntämättä reittiliikennelupaa JLL § 22 perusteella. Reittiliikennelupaa koskevassa hakemuksessa on liikennöitsijän ilmoitettava liikenteen reitti, ainakin tärkeimmät pysäkit, aikataulu ja liikenteen aiottu aloittamisaika sekä ajankohdat, jolloin liikenteen aikatauluja voidaan muuttaa. Reittiliikennelupa velvoittaa hoitamaan liikennettä vähintään kaksi vuotta.

Toimivaltainen viranomainen voi täydentää markkinaehtoista liikennettä vähäisessä määrin ostoliikenteellä, jos esimerkiksi palvelutasotavoitteet eivät muuten täyty. Lisäostot voivat olla muodoltaan brutto- tai nettokustannusmallisia.

PSA: Bruttomalli

Bruttomallissa toimivaltainen viranomainen tilaa joukkoliikennepalveluiden tuotannon liikennöitsijöiltä kilpailuttamalla. Bruttokustannusmallissa lipputuloriski on viranomaisella, liikennöitsijä saa tulot sopimuskorvauksena. Tilaaaja vastaa yleensä reittien ja aikataulujen suunnittelusta, lippujärjestelmästä, markkinoinnista ja tiedotuksesta. Liikenteen tuotannon suunnittelusta vastaa liikenteenharjoittaja. Tässä mallissa viranomaisorganisaatiolla on suuri rooli liikenteen suunnittelutyössä.

Malli sopii suurille kaupunkiseuduille, jossa joukkoliikennejärjestelmä perustuu paljolti vaihdollisiin matkoihin. Bruttomalli mahdollistaa tarjonnan integroinnin ja yhtenäisen lippujärjestelmän. Toisaalta liikennöitsijältä voi puuttua motivaatio kehittää palveluaan, sillä matkustajamäärän kasvu ei lisää suoraan liikennöitsijän tuloja.

PSA: Käyttöoikeussopimus

Käyttöoikeudella tarkoitetaan oikeutta ja velvollisuutta julkisen liikenteen hoitamiseen erikseen määritellyllä osalla julkisen liikenteen verkkoa. Liikenteenharjoittaja saa tästä korvauksena matkustuksesta kertyvät asiakastulot ja muut myyntitulot sekä lisäksi käyttöoikeussopimuksen mukaisen mahdollisen korvauksen. Käyttöoikeussopimuksessa sovitaan, millä hinnalla ja ehdoilla liikennöitsijä sitoutuu järjestämään joukkoliikenteen määritetyn palvelutason mukaiseksi. Liikennöitsijä suunnittelee ja hyväksyy viranomaisella palvelutason täyttävän liikenteen reitteineen ja aikatauluineen.

Käyttöoikeussopimus voidaan tehdä **alueellisesti** tai **reittipohjaisesti**.

Alueellinen käyttöoikeussopimus mahdollistaa liikennöitsijän oman innovoinnin liikenteen kehittämisessä. Alueellisen käyttöoikeussopimuksen kohteen tulisi olla liiketaloudellisesti kiinnostava, jotta liikennöitsijällä olisi mahdollisuus kehittää liikennetarjontaa tuottavammaksi.

Reittipohjaisessa käyttöoikeussopimuksessa puhutaan ns. nettomallista, jossa liikennöitsijän oma suunnittelu jää vähäiseksi. Tätä mallia käytetään lähinnä pieniin muuta (esimerkiksi markkinaehtoista) liikennettä täydentäviin kohteisiin

Käyttöoikeussopimusten kilpailuttaminen edellyttää asiantuntevaa suunnittelua, jotta kohteet ovat houkuttelevia ja liikennetarjonta pysyy yhteensopivana eri kohteiden välillä. Tilaaja myös määrittelee käytettävän lippujärjestelmän ja voi asettaa enimmäishintoja lipputuotteille.

PSA: Oma tuotanto

Palvelusopimusasetus mahdollistaa liikennepalvelun tuottamisen myös viranomaisen omana tuotantona.

Joukkoliikenteen järjestämistapauudistuksen mahdollisuuksia ja uhkia

Markkinaehtoinen liikenne

- + Ei vaadi viranomaiselta toimia liikenteen järjestämiseksi
- + Kilpailu saattaa tuottaa uutta liikennetarjontaa ja palveluinnovaatioita
- Palvelukokonaisuus ei välttämättä käyttäjälle optimaalinen

- Ei velvoitetta yhteensopivalle lippujärjestelmälle ja hinnoittelulle
- Voi joutua täydentämään viranomaisen ostoliikenteellä

PSA: Bruttomalli

- + Viranomainen voi suunnitella liikenteen tavoitteidensa mukaan ja hallitsee kokonaisuutta
- + Yhtenäinen lippujärjestelmä, tuottaa myös dataa suunnittelun pohjaksi
- + Liikennöitsijöillä ei lipputuloriskiä
- Vaatii viranomaiselta suunnitteluresursseja
- Lipputuloriski viranomaisella

PSA: Käyttöoikeussopimus

- + Liikenteenharjoittajalla motivaatio hoitaa liikenne mahdollisimman hyvin (lipputuloriski)
- + Mahdollistaa yhtenäisen lippujärjestelmän
- + Ei vaadi viranomaiselta niin laajaa suunnitteluorganisaatiota kuin bruttomalli
- Tarjosten valmistelu, laatiminen ja vertaaminen vaativat viranomaiselta ammattitaitoa
- Lipputuloriski liikennöitsijällä

PSA: Oma tuotanto

- + Viranomaisen täysi kontrolli liikennetuotantoon
- Kustannusrakenne ei välttämättä optimaalinen

Siirtymäajan sopimukset

Siirtymäajan sopimukset päättyvät vuosina 2014–2019. Sopimukset ovat reitti- ja vuorokohtaisia, joten niiden tarkka listaaminen ei ole tässä mahdollista. Samalla yhteysvälillä voi olla eri aikoihin päättyviä sopimuksia. Suuri osa sopimuksista päättyy 2014. Siirtymäajan sopimukset on listattu liitteen 3 taulukossa. Seuraavassa on listaus eri vuosina päättyvien sopimusten määräästä.

- 2014 päättyy 64 sopimusta
- 2015 päättyy 5 sopimusta
- 2016 päättyy 45 sopimusta
- 2017 päättyy 21 sopimusta
- 2018 päättyy 31 sopimusta
- 2019 päättyy 3 sopimusta

Sopimukset koskevat pääosin kuntakeskusten välisiä yhteyksiä. Siirtymäajan sopimukset sisältävät myös kuntakeskusten sisäisiä koululaiskuljetuksia.

Etelä-Pohjanmaan liikenteellisen aseman sekä väestö- ja aluerakenteen kuvaus

Väestö- ja aluerakenteen kuvaukset

Etelä-Pohjanmaa asukasmäärä on noin 194 000. Tilastokeskuksen ennusteiden mukaan väestömäärä kasvaa 5 000 – 6 000 asukkaalla vuoteen 2030 mennessä. Seinäjoen seutukunta on nykyisestä seutukunnista ainoa, jonka väestönmuutos on tarkastelujaksolla positiivinen. Seinäjoen seutukunnassa sijaitsee yli 66 % kaikista maakunnan työpaikoista.

Tarkemmassa väkiluvun muutosta kuvaavasta taulukosta ilmenee, että 2000-luvun positiivinen väestökehitys on lähes täysin keskittynyt Seinäjoelle. Lapua ja Ilmajoki ovat Seinäjoen naapurikuntina hyötäneet maakuntakeskuksen kasvusta ja kyenneet lisäämään väestöään.

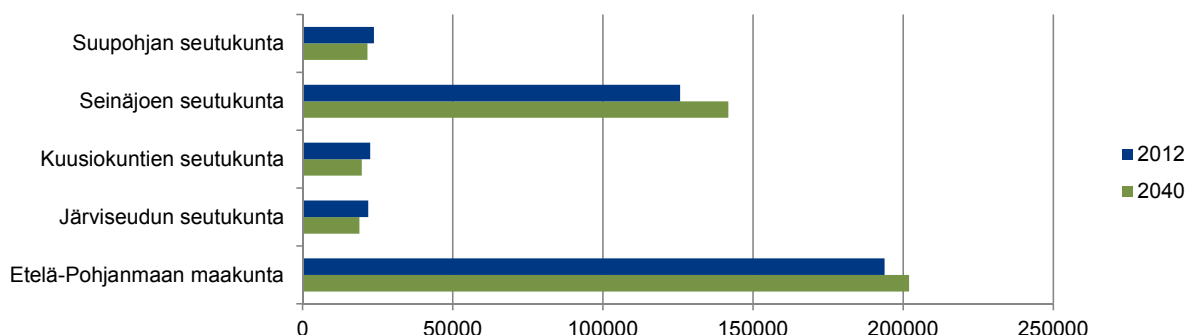
Etelä-Pohjanmaa on kauttaaltaan asuttu. Väestö on voimakkaasti keskittynyt Seinäjoen lähialueille sekä Kauhajoelta Kauhavalle ulottuvalle vyöhykkeelle. Välimatkat eivät kuntakeskusten ja muiden suurimpien taajamien välillä ole pitkiä.

Etelä-Pohjanmaan väestömäärä on Seinäjoen seutua lukuun ottamatta laskenut. Väkiluku vähentynyt erityisesti maaseudulta ja taajamien ulkopuolisista kylistä vuosien 1980-2010 tarkastelujaksolla. Väkiluku kasvanut valtaosassa nykyisiä ja entisiä kuntakeskuksia, eli väestön merkittävää tiivistymistä ja asukastiheyden kasvua on tapahtunut lähes koko maakunnassa. Voimakkainta tiivistymistä on ollut Kauhajoki-Lapua yhteysvälin kuntakeskusten lisäksi Alajärvellä ja osin myös Alavudella.

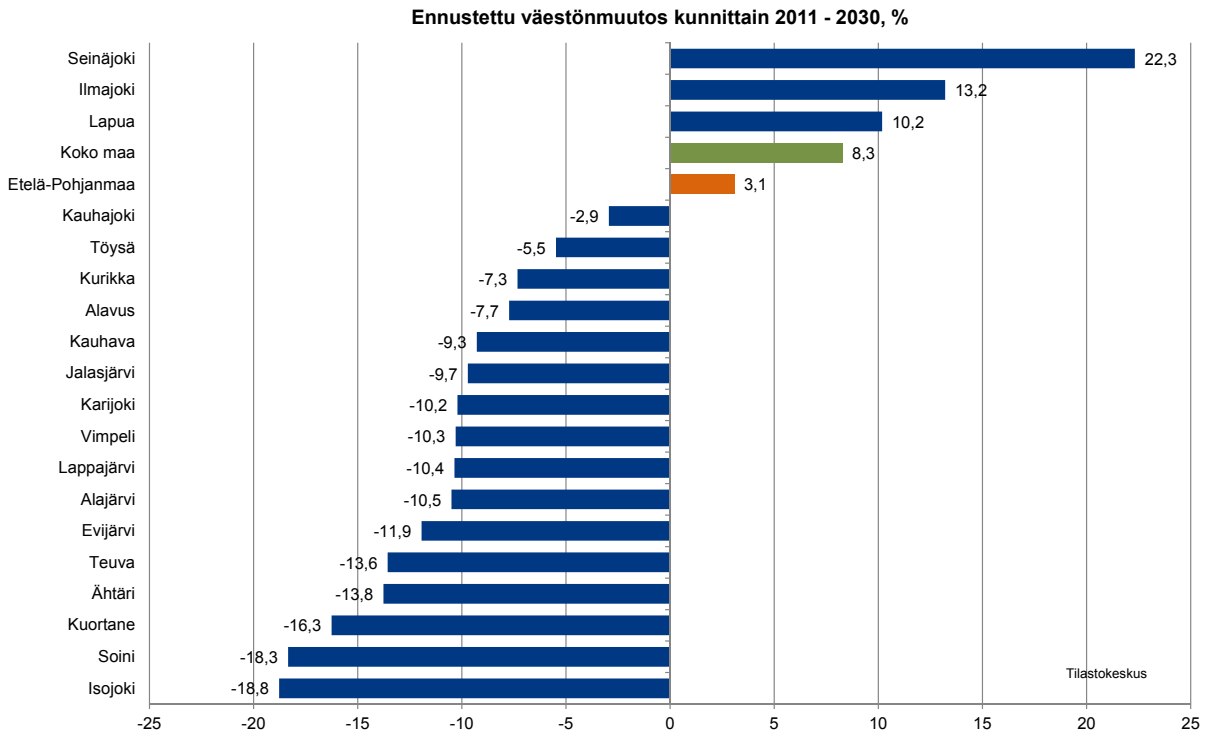
Etelä-Pohjanmaalla taajamaväestön osuus on 70 %. Tilanne vaihtelee paljon seuduittain. Suhteessa eniten väestöstä taajamien ulkopuolelle asuu Kuusiokuntien alueella. Taajamaväestön osuus on seutukunnassa vain 55 %. Seinäjoen seutukunnassa lähes 80 % väestöstä asuu alueen taajamissa ja 10 % kylämaisessa ympäristössä. Toimiva joukkoliikenteen palvelutaso on helpointa toteuttaa alueilla, joissa asukastiheys on riittävä. Etelä-Pohjanmaalla Seinäjoen kaupunkialue on esimerkki sellaisesta tiheästä kaupunkialueesta, jossa on mahdollista harjoittaa säännöllistä paikallisliikenteenomaista joukkoliikennettä. Muuta maakuntaa paremmat edellytykset kilpailukyisemmälle joukkoliikenteelle on Kauhajoki-Kauhava -yhteysväliillä, tiheän nauhamaisen asutuksen varrella. Kilpailukykyisyydellä tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä, millä alueilla on potentiaalia kysyntäsiirtymään yksityisautoista joukkoliikenteeseen.

Etelä-Pohjanmaan aluerakenteessa on siis tunnistettavissa ainakin kolme toisistaan poikkeavaa kokonaisuutta:

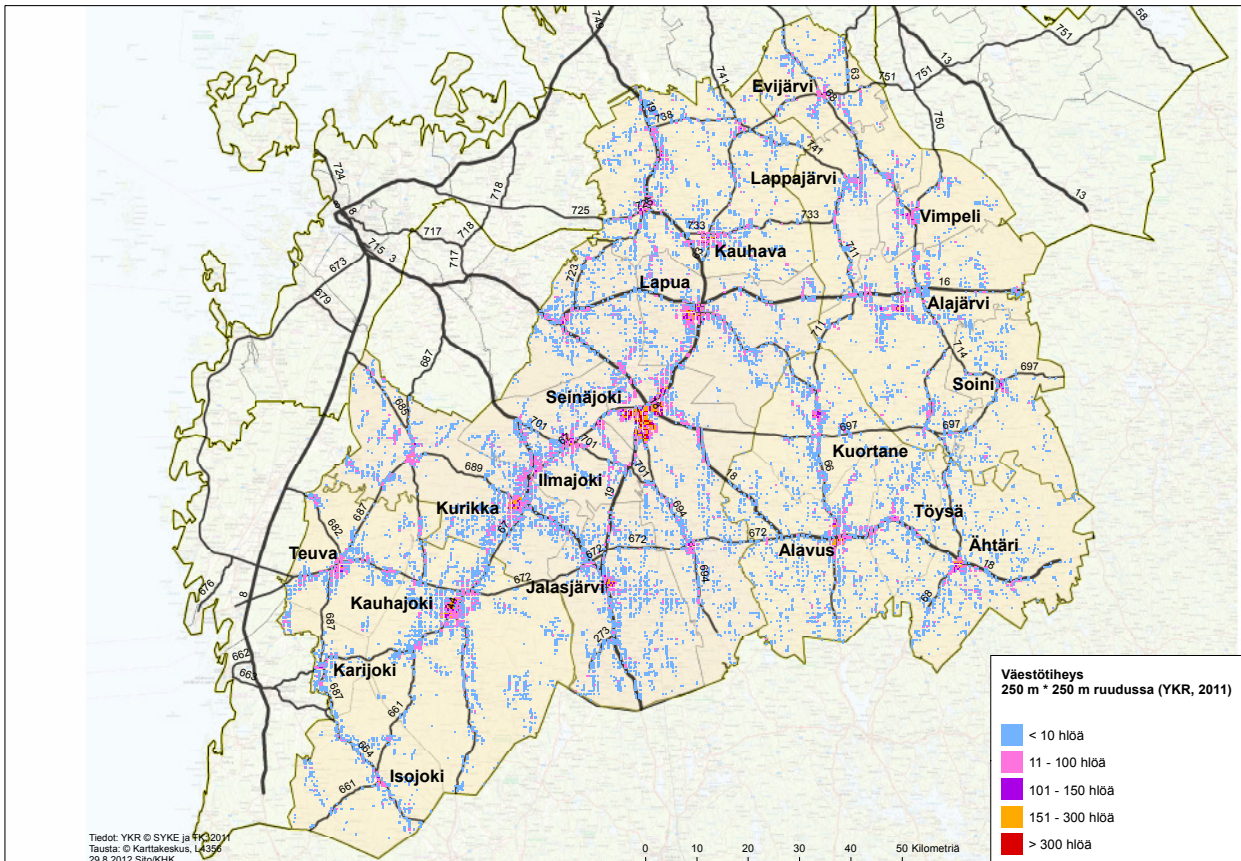
- Seinäjoen kaupunkialue (Tiivis asutus, kasvava keskus, paikallisliikennekaupunki)
- Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava (Tiivis asutus taajamissa ja teiden varsilla, työssäkäynnin lähtöalueet)
- Muut kuntakeskukset (Osittain tiivistyvä asutus, reuna-alueiden väestötappiot, työssäkäynnin kohdealueita lähialueillaan, työssäkäyntiä seutu- ja maakuntakeskukseen)



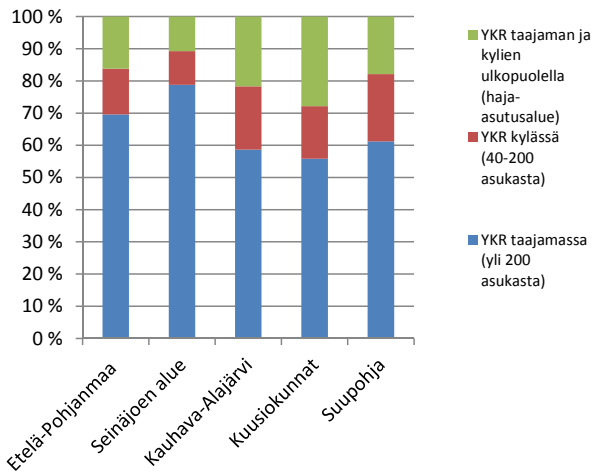
Kuva 3. Väestöennuste 2040. Tilastokeskus 2012



Kuva 4. Ennustetty väestönmuutos Etelä-Pohjanmaan kunnissa. Tilastokeskus 2011.



Kuva 5. Etelä-Pohjanmaan väestötiheys 250 metrin ruutuaineistossa.



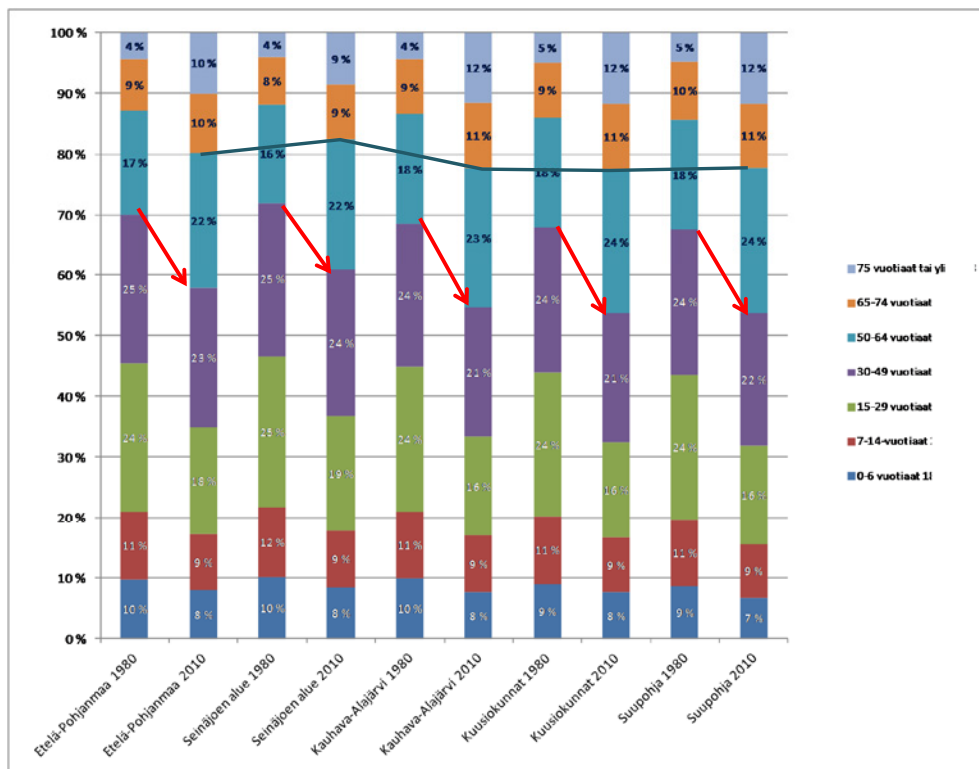
Kuva 6. Väestön sijoittuminen eri aluetyypeille seutukunnittain.

Edellisten lisäksi huomattava osuus Etelä-Pohjanmaan väestöstä asuu maaseutualueilla myös jatkossa. Liikennejärjestelmän ja erityisesti joukkoliikennesuunnittelun osalta maaseutualueille on erittäin haastavaa rakentaa kustannustehokasta ja yksityisautoilun kanssa kilpailukyistä joukkoliikenteen palvelutarjontaa. Tämän vuoksi maaseutualueiden tarkastelussa ja tavoitteenasettelussa tässä selvityksessä käytetty Liikenneviraston ohjeistuksen mukainen joukkoliikenteen palvelutasomäärittely ei ole kenties kaikkein sopivin. Maaseutualueiden yhteistarpeet ovat lisäksi yleensä kunnan / kaupungin sisäisiä.

Aluerakenteen ohella väestön ikärakenne asettaa liikennejärjestelmän palvelutasolle ja sen kehittämiseksi haasteita Etelä-Pohjanmaalla. Liikuminen alueella tukeutuu vahvasti henkilöautoon ja samalla ikääntyneiden määrä on voimakkaassa kasvussa. Alla olevasta taulukosta käy ilmi, kuinka nuorten ja työikäisten suhteellinen osuus seutukuntien väestöstä on laskenut 30 vuoden aikasarja-aineistossa.

Etelä-Pohjanmaalla väestö on keskittynyt taajamiin, mutta lähes 20 % alueen asukkaista asuu haja-asutusalueilla. Tyypillistä Etelä-Pohjanmaan keskuskille on, että varsinaisissa keskusten ydinalueilla asuu verrattain vähän ihmisiä. Esimerkiksi Seinäjoella 1 kilometrin etäisyydellä kaupunkikeskustasta asuu vain noin 5 % väestöstä.

Taajama-alueet ovat 30 vuoden kehityskaarella kasvaneet niin väestöllisesti kuin pinta-alaltaan. Taajama-alueiden hajaantuessa yhä suurempi osa palveluista on kävely- ja/tai pyöräilyetäisyyden ulottumattomissa. Joukkoliikenteen kehittämisen toimenpiteille taustaa asettavat havainnot voimistuvista Seinäjoen työssäkäyntialueen taajamista sekä selkeä niitä yhdistävä kanta- ja valtateiden verkko, joiden vaikutusalueella on valtaosa maakunnan väestöstä.



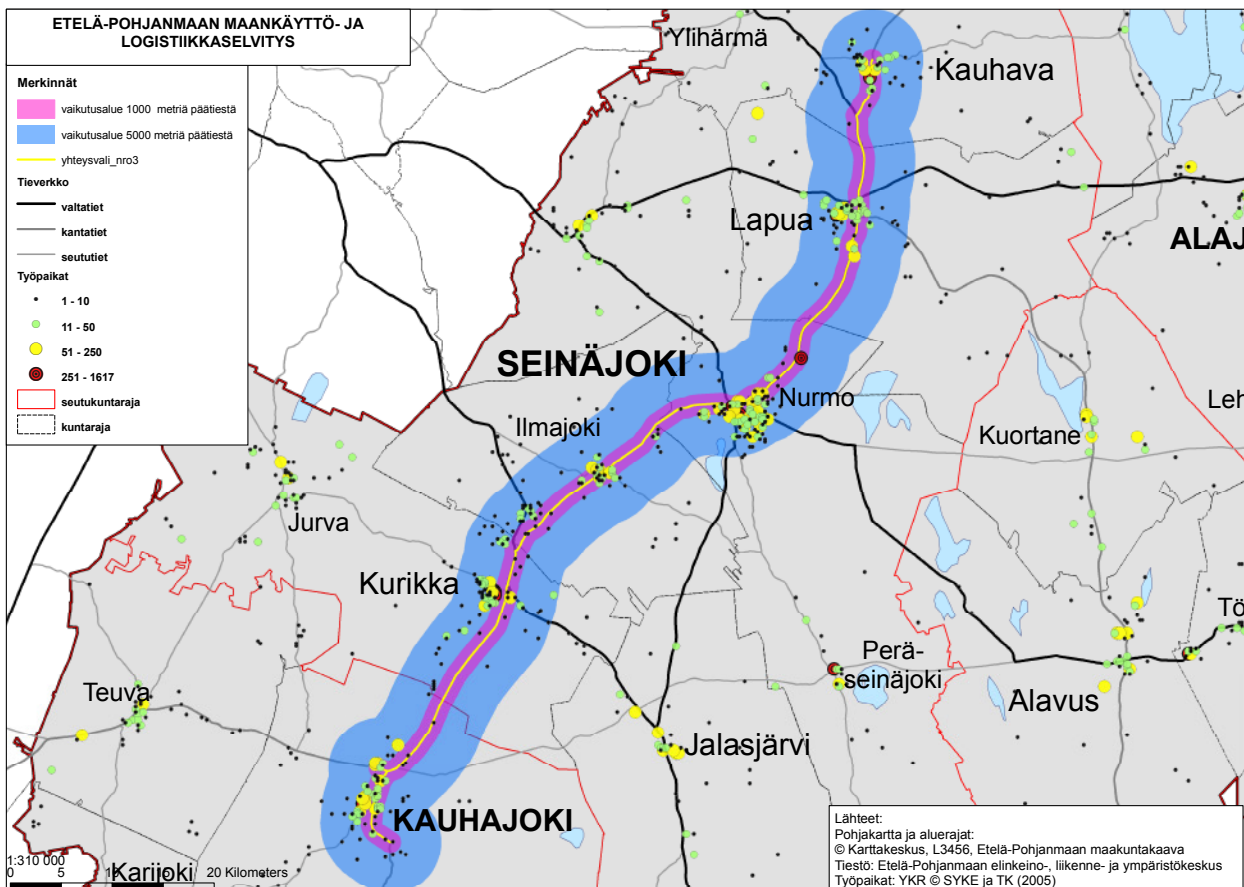
Kuva 7. Ikärakenteen muutos seutukunnittain 1980 – 2010. Tilastokeskus 2012.

Etelä-Pohjanmaa MALPE-aluejako

Edellisessä luvussa käytiin läpi väestö- ja aluerakenteen keskeisiä kuvaajia. Joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä selvityksessä maakunnallisesta ja osin myös seudullisen liikkumisen näkökulmista luvussa 1.3.1 esitetyillä kriteereillä. Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman ja siihen erillistyönä sisältyvän joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn yhteydessä on ilmennyt tarve lähestyä liikkumisen edellytyksiä ja kehittämistoimenpiteiden priorisointia aluetyyppien näkökulmasta käsin. Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa pilotoidaan Liikenneviraston MALPE-tarkastelukehikkoa, jonka tavoitteena on kehittämistoimenpiteiden konkretisoiminen ja oikea kohdentaminen alueen maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeinoelämän tarpeiden mukaisesti. Tarkastelukehikolla halutaan erottaa toisistaan ne kehittämistoimenpiteet, joilla haetaan vaikuttavuutta erityisesti tiheään asutulla kaupunkialueella ja ne, joiden avulla pyritään turvaamaan asumisen ja liikkumisen perusedellytykset haja-asutusalueilla.

Etelä-Pohjanmaalla valtaosa väestöstä ja väestönkasvusta kohdentuu Seinäjoen keskustaajamaan ja Kauhajoki-Kauhava yhteysväille. Yhteysväillä sijaitsee 60 % koko maakunnan työpaikoista. Seinäjoen kaupunkialueella tarkoitetaan tässä yhteydessä Seinäjoen ja Nurmon muodostamaa kokonaisuutta ja kehityskäytävällä Kauhajoen, Kurikan, Ilmajoen, Lapuan ja Kauhavan taajamia sekä niitä yhdistävän tieverkon varrella olevaa asutusta, työpaikkoja ja koulutuskeskittyymiä.

Liikennejärjestelmän ja tässä selvityksessä erityisesti joukkoliikenteen palvelutason nykytilaa ja kehittämistarpeita tarkastellaan seuraavaksi eriteltyjen aluetyyppien kautta. Tavoitteena on MALPE-mallin mukainen tavoitteellisen joukkoliikenteen palvelutason asettaminen, joka vastaa alueen asukkaiden tarpeita sekä edistää julkisten palveluiden ja elinkeinoelämän toimintojen saavutettavuutta. Samalla tunnustetaan, että osa tavoitteista on saavutettavissa vasta toissijaisesti joukkoliikenteen suunnittelulla. Ilman maankäytön ja kaavoituksen pohjaedellytyksiä on joukkoliikenteen toimenpiteillä erittäin vaikeaa saada vaikuttavuutta alueen asukkaiden liikkumisen palvelutasoon.



Kuva 8. Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava kehityskäytävä, tieverkko ja työpaikat.

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä palvelutason kehittämistarpeita tarkastellaan seuraavan aluetyypin perusteella:

1. Seinäjoki
2. Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-vyöhyke
3. Muut seutu- ja kuntakeskukset
4. Haja-asutusalueet
5. Pitkät matkat

Aluetyypin sisällöllisten lähtökohtien kuvaukset:

Seinäjoki (Joukkoliikenteen palvelutasotyössä tarkasteltu yleistasolla)

Seinäjoki muodostaa yhtenäisen työssäkäyntialueen ja on koko maakunnan selkeä keskus. Seinäjoella joukkoliikenteellä tavoitellaan selvää roolia alueen asukkaiden arjen liikkumisessa. Joukkoliikenteen ja sen rinnalla kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteitä edistämällä pyritään tarjoamaan alueen asukkaille joustavia ja turvallisia matkaketjuja alueen sisäisillä lyhyillä matkoilla.

Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-vyöhyke

Kehityskäytävä on joukkoliikenteen palvelutasotyön yhteydessä ja jo aiempien alueella tehtyjen selvitysten perusteella tunnistettu alueeksi, jolla joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta ja asiakasmäärää voisi kasvattaa. Kilpailukykyisellä joukkoliikennevyöhykkeellä tarkoitetaan hyvää joukkoliikenteen vuorotarjontaa, kilpailukykyisiä lipputuotteita ja nopeita yhteyksiä kehityskäytävän kuntakeskusten välillä. Työssäkäyntiliikenne suuntautuu Seinäjoen kaupunkialueelle. Joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason esityksessä pyritään kuvaamaan niitä keinoja, joilla kasvavissa alueen kuntakeskuksissa parannetaan joukkoliikenteen palvelutasoa ja alueiden houkuttelevuutta.

Muut seutu- ja kuntakeskukset

Aluetyypin alle sijoittuu muut Etelä-Pohjanmaan nykyiset ja osin myös entiset kuntakeskukset. Yhteystarpeita maakuntakeskukseen selvitetään nykyisen työssäkäyntiliikenteen ja liikennemäärien lähtökohdista ja arvioidaan, millä toimenpiteillä joukkoliikenteen edellytyksiä myös kuntakeskusten välillä voisi vahvistaa. Kuntakeskusten välillä joukkoliikenne perustuu valtaosaltaan koululais- ja opiskelijaliikenteeseen. Seinäjoelle suuntautuvissa vuoroissa painottuu myös työs-

säkäynnin tarpeet. Lisäksi analysoidaan, mitä ovat liikkumistarpeet muissa asiakassegmenteissä, kuten ikääntyneillä ja autottomilla. Haasteena seutu- ja kuntakeskusten joukkoliikenneyhteyksille ovat muutokset esimerkiksi ammatillisen koulutuksen aloituspaikkojen määrässä. Yhteystarpeissa Seinäjoen keskeinen asema saattaa vahvistua, jos aloituspaikkojen määrää seudullisista yksiköistä vähennetään.

Haja-asutusalueet

Haja-asutusalueilla joukkoliikenteen palveluja ei voida kehittää samoista lähtökohdista kuin muilla alueilla. Työmatkaliikenne ei ole mahdollista kuin niiltä alueilta, jotka sijaitsevat maakunnallisten joukkoliikenteen runkoreittien varrella. Liikennejärjestelmätasolla usein ongelmalliseksi koetaan alemman asteen tieverkon kunto ja kunnossapito, jotka osaltaan vaikeuttaa henkilöautoliikenteen ja tavarakuljetusten lisäksi myös joukkoliikennettä. Kehittämistoimenpiteet aluetyypillä painottuvat niin sanottujen pakkokäyttäjien, kuten ikäihmisten, autottomien, sosiaalisten liikkumistarpeiden minimitasoisten henkilöliikennepalveluiden edellytysten turvaamiseen.

ELY-keskuksen tavoitteena on tehdä vuosina 2014–2018 sopimukset Etelä-Pohjanmaan alueen kuntien kanssa. Sopimuksissa määritellään periaatteet siitä, miten yhteistyötä kuntien ja ELY-keskuksen kanssa voidaan joukkoliikennesuunnittelun osalta tehostaa. Sopimuksissa käsitellään yksityiskohtaisemmin muun muassa, miten kuntien rahoittamia kuljetuksia voidaan paremmin integroida seudulliseen liikenteeseen ja kuinka kuntien kuljetuksia voitaisiin hyödyntää paremmin syöttöliikenteenä seudulliselle joukkoliikenteelle. Kunnat osallistuvat seudullisen liikenteen suunnitteluun.

Pitkät matkat

Pitkiä matkoja käsitellään palvelutasotyössä maakunnallisten strategisten tavoitteiden ja tuoreimman Henkilöliikennetutkimuksen matkamäärätietojen valossa. Pitkien matkojen palvelutason kriittisiä tarkastelukohteita ovat yhteydet naapurimaakuntien keskuksiin, kaukoliikenteen vaihtoasemille (Seinäjoen Matkakeskus) ja pääkaupunkiseudulle sekä kansainvälisiin liityntöihin Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta.

Joukkoliikenteen kysynnän ja liikkumisen kuvaaminen

Etelä-Pohjanmaa on Suomen vankimmin autoistuneimpia alueita. Maakunnassa on keskimäärin noin 20 % enemmän henkilöautoja tuhatta asukasta kohden kuin muualla Suomessa, kaikkiaan jopa 85 % enemmän kuin Helsingissä. Seinäjoki on viime aikoihin saakka ollut maakunnan autoistunein alue, mutta kuluvan vuosikymmenen aikana henkilöautojen peitto muualla maakunnassa on saavuttanut Seinäjoen tason.

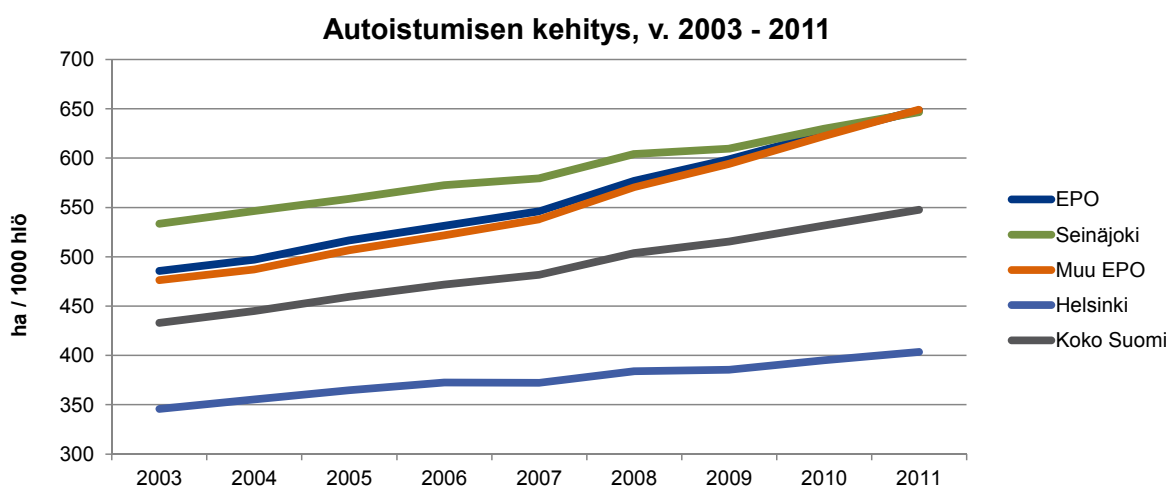
Liikkuminen tulee joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelman suunnittelujaksona 2014–2018 perustumaan edelleen vahvasti henkilöautoihin, niin pitkällä kuin lyhyilläkin matkoilla. Joukkoliikenteen kysynnän lisääminen erittäin autoistuneella alueella on haastavaa ja sitä todennäköisesti kannattaa tehdä vaihteittain kohdennetuilla toimenpiteillä. Kahden ja jopa kolmen auton kotitalouksien suhteellinen osuus on eri aluetyypeillä erittäin suuri. Etelä-Pohjanmaalla yli 2 auton asuntokuntia on 35 % kaikista asuntokunnista. Autottomien asuntokuntien osuus noin 18 %.

Tieverkolla liikennemäärät ovat suurimmillaan Kauhajoki-Kauhava-kehityskäytävällä ja siihen liittyvässä Seinäjoen ja Jalasjärven välisellä tieosuudella. Merkittäviä maakunnallisia liikennemääriä on lisäksi Alavuden ja Kuortaneen sekä Alavuden ja Ähtärin välillä, erityisesti Tuurin kauppakeskittymän kohdalla.

Henkilöliikennetutkimuksen (2010-2011) tietojen mukaan vuorokauden kilometrikohtaisesta matkasuoritteesta henkilöä kohden suurin osuus muodostuu kaikilla eri aluetyypeillä³ joko ostos- ja asiointimatkoista tai muista vapaa-ajan matkoista, työmatkojen ollessa seuraavaksi suurin ja ihmisten liikkumisen vuorokausiliikkumisen syy.

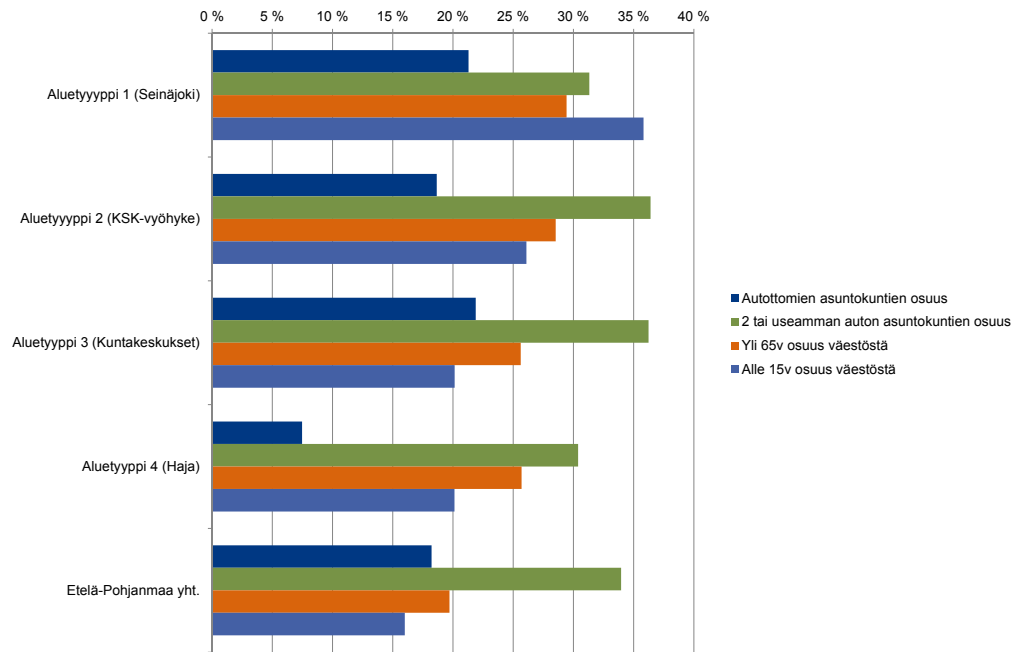
Työ- ja työssäkäynti on yksi keskeisimmistä liikkumistarpeen synnyttäjästä. Seinäjoki on koko maakunnan selkeä työssäkäynnin kohdealue, mutta osa maakunnasta muodostaa Seinäjoen työssäkäyntialueena oman kokonaisuutensa. Tämä vyöhyke ulottuu osin maakuntarajojen yli Isonkyrön ja Vähänkyrön puolelle. Työssäkäyntialueen ytimen muodostaa Seinäjoen, Ilmajoen, Lapuan, Jalasjärven, Kuortaneen ja Kurikan muodostama alue. Muualta maakunnasta työssäkäynti Seinäjoella on suhteellisesti vähäisempää, mutta silti määrältään merkittävää.

Kouluverkko ja työssäkäyntialueiden muutosten lisäksi ihmisten liikkumiseen Etelä-Pohjanmaalla vaikuttaa kuntien palvelutuotannon yhteistyörakenteet ja niistä erityisesti sosiaali- ja terveydenhuolto. Maakunnassa on kaksi sairaalaa, jotka sijaitsevat Seinäjoella ja Ähtärissä. Perusturvan palveluverkko ja tärkeimpien palvelupisteiden sijainti on erittäin merkittävä tekijä ihmisten liikkumistarpeiden synnyttäjästä.

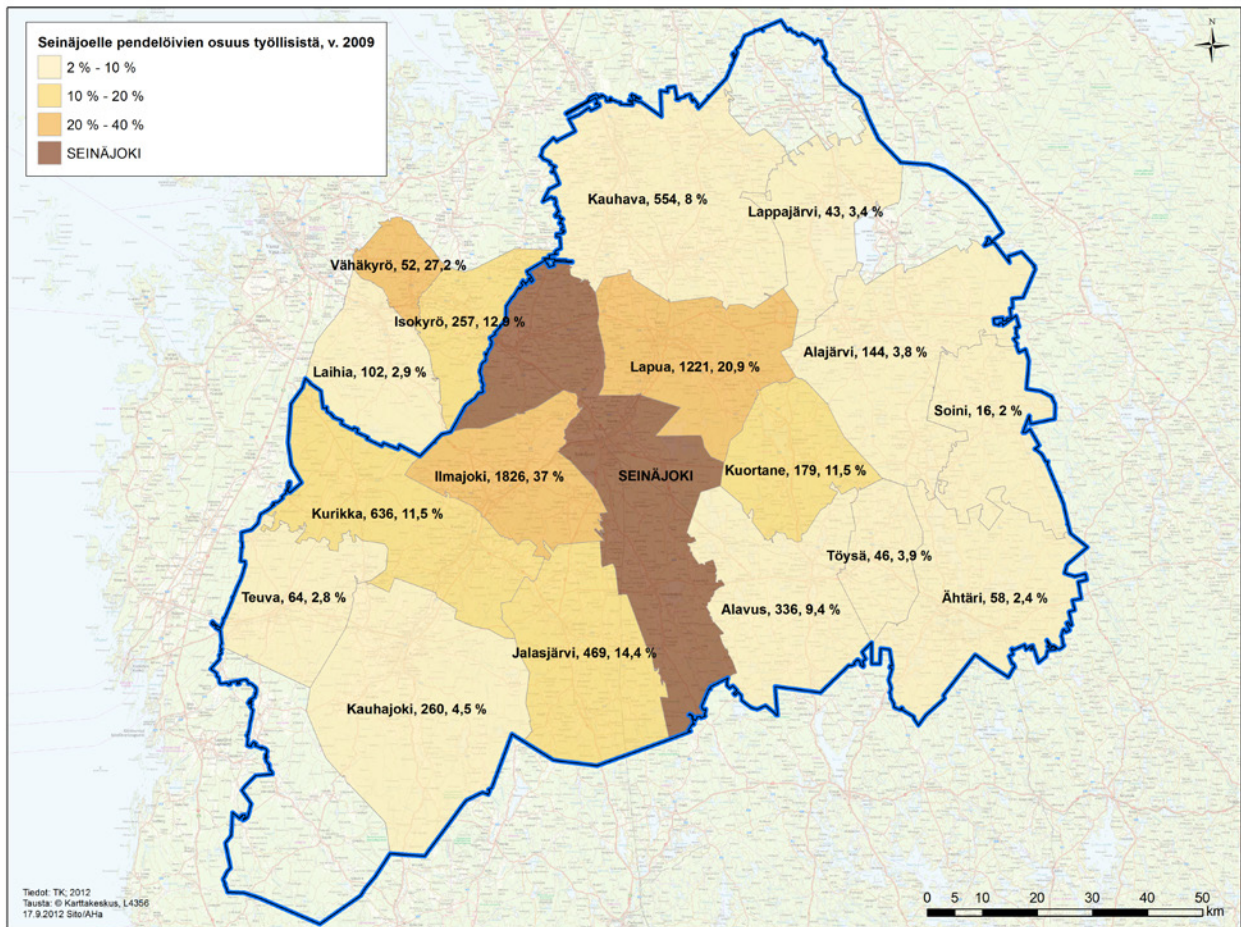


Kuva 9. Autoistuminen Etelä-Pohjanmaalla ja koko Suomessa 2003-2011. Tilastokeskus 2012.

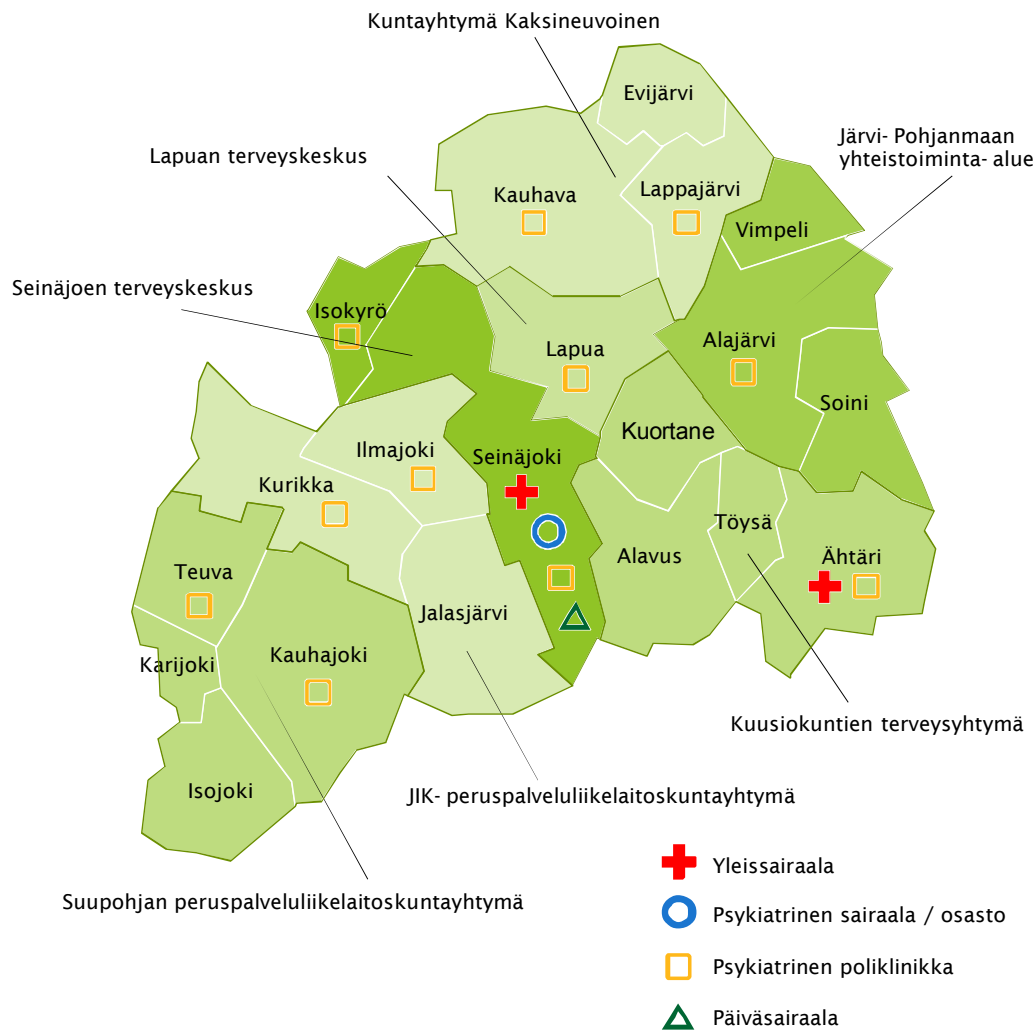
³ Henkilöliikennetutkimuksessa: Taajamat, kylät, haja-asutusalueet, kaikki



Kuva 10. Autonomistus asuntokunnittain MALPE-aluetyypeillä. Tilastokeskus 2012.



Kuva 11. Seinäjoella työssäkäyvien osuus kunnittain 2009. Tilastokeskus 2012.



Kuva 12. Sosiaali- ja terveydenhuollon yhteistoiminta-alueet.

Sosiaali- ja terveydenhuollon kuljetustarpeisiin vastataan Suomessa pääosin Kelan ylläpitämän SVA-korvausjärjestelmän kautta. Sosiaali- ja terveydenhuollon palveluverkkosuunnittelun yhteydessä olisi tarpeellista arvioida kuinka liikkuminen eri paikkakuntien välillä muuttuu tai kohdentuu. Nykyinen järjestelmä, jossa Kelalla ja kunnilla on lakisääteisten kuljetusten ja matkakorvausten osalta eriytyneet vastuut, ei kannusta alueilla kokonaisvaltaiseen joukko- ja henkilökuljetusten suunnitteluun.

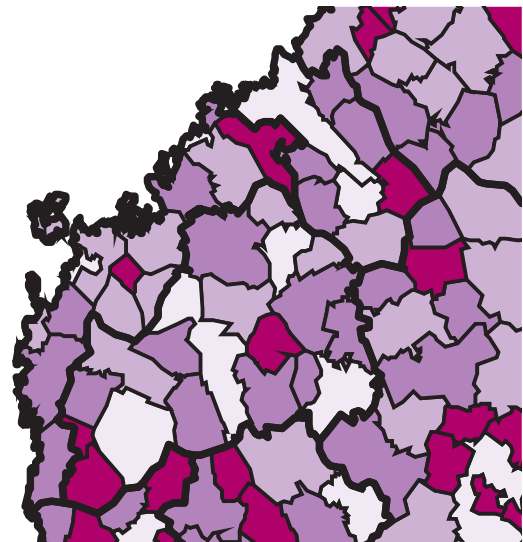
Etelä-Pohjanmaalla tehdään vuosittain 13,6 miljoonaa SVA-korvattua⁴ matkaa. Luvusta on poistettu ns. ambulanssikyydit. Maakunnan väestöstä 17,8 % saa vuoden aikana terveydenhuolto- ja sairaalamatkoitaan Kela-korvauksia. Yksittäisistä kunnista Soinin ja Isojoen asukkaista jopa joka kolmas on vuosittain korvausten saajana.

⁴ Kelan sairausvakuutusilasto 2011

Maakunta Kunta	Korvauksen saajat		Kustannukset, ² 1 000 e	Korvaukset		Korvaus, %	Yhdensuuntaiset matkat		
	Lukumäärä	Osuus väestöstä,%		1 000 e	Ambulanssi- kuljetuksista maksetut korvaukset, %		1 000 kpl	Kpl/100 asukasta	Ambulanssi- kuljetukset,%
Etelä-Pohjanmaa	34 435	17,8	16 319	14 627	26,7	89,6	289	149	7,1
Alajärvi	2 656	25,7	1 226	1 083	22,7	88,4	21	208	5,1
Alavus	1 887	20,5	771	675	24,8	87,5	15	167	5,4
Evijärvi	975	35,4	597	536	22,7	89,8	9	321	4,3
Ilmajoki	1 524	12,8	649	596	35,9	91,7	13	113	10,7
Isojoki	797	33,9	607	559	24,2	92,2	8	323	5,0
Jalasjärvi	1 490	18,3	859	789	24,3	91,9	16	193	7,2
Karjajoki	476	31,2	293	266	27,4	90,8	4	258	5,0
Kauhajoki	3 584	25,2	1 527	1 311	25,3	85,8	33	236	4,9
Kauhava	3 577	20,7	1 798	1 609	20,3	89,5	33	190	4,9
Kuortane	699	17,9	336	303	22,4	90,3	6	155	5,0
Kurikka	2 637	18,2	1 247	1 136	36,7	91,1	20	140	11,5
Lappajärvi	1 050	30,5	509	450	23,5	88,4	8	240	4,9
Lapua	1 934	13,3	836	759	34,2	90,8	15	100	11,6
Seinäjoki	5 431	9,3	2 057	1 865	32,8	90,7	38	64	12,1
Soini	763	32,3	564	515	14,8	91,4	8	337	3,5
Teuva	1 740	29,7	767	668	31,0	87,1	14	242	5,4
Töysä	644	20,4	282	249	20,0	88,2	5	162	4,5
Vimpeli	992	30,8	579	526	27,7	90,8	8	235	7,7
Ähtäri	1 579	24,6	815	732	21,4	89,9	15	226	5,4

Kuva 13. Sairausvakuutuslain mukaiset saadut Kelan matkakorvaukset EP:llä. Kela 2011

Etelä-Pohjanmaalla opiskelu- ja koululaisliikenne muodostavat joukkoliikenteen tarjonnan rungon. Kelan koulumatkatuki korvaa toisen asteen opiskelijoille päivittäisiä liikkumisen kustannuksia. Niissä Etelä-Pohjanmaan kunnissa, joissa järjestetään koulutusta sekä ammatillisilla että yleissivistävällä puolella, on koulumatkatukea saaneiden osuus alhaisempaa kuin kunnissa, jotka ovat opiskelumatkojen lähtöalueita. Kelan koulumatkatukea saaneiden osuus 16–25 –vuotiaista on pienin Seinäjoella, Kauhajoella ja Ähtäri-ssä. Suurin osuus on Kuortaneella, Karjajoella ja Isojoella.



Koulumatkatukea saaneet, % 16–25-vuotiaista
Stödtägarna i % av samtliga 16–25-åringar
Recipients of school transportation subsidy
as a % of population aged 16–25



Kuva 14. Koulumatkatukea saaneiden osuus kunnittain. Kela 2011.

Joukkoliikenteen oppilaitoskysely

Etelä-Pohjanmaan oppilaitoksille järjestettiin kysely joukkoliikenteeseen liittyvistä asioista loka-marras-kuussa 2012. Kysely tehtiin lähettämällä internetkyselyn linkki oppilaitosten edustajille sähköpostitse. Kyselyyn saatiin vastauksia oppilaitosten eri yksiköistä yhteensä 21 (Taulukko 1).

Taulukko 1. Oppilaitoskyselyyn vastanneet oppilaitokset ja niiden opiskelijamäärät.

Oppilaitos ja yksikkö	Paikkakunta	Opiskelijamäärä
Alavuden lukio	Alavus	213
Härmän lukio	Kauhava	117
Järviseudun ammatti-instituutti, Alajärvi	Alajärvi	110
Järviseudun ammatti-instituutti, Lappajärvi	Lappajärvi	260
Kauhajoen lukio	Kauhajoki	198
Koulutuskeskus Sedu, Ilmajoki	Ilmajoki	-
Koulutuskeskus Sedu, Jurva	Jurva	60
Koulutuskeskus Sedu, Kauhajoki	Kauhajoki	148
Koulutuskeskus Sedu, Kurikka	Kurikka	465
Lappajärven lukio	Lappajärvi	60
Nurmon lukio	Seinäjoki	300
Seinäjoen ammattikorkeakoulu, sosiaali- ja terveysala	Seinäjoki	1000
Seinäjoen ammattikorkeakoulu, tekniikan ala	Seinäjoki	1458
Seinäjoen lukio	Seinäjoki	800
Seinäjoen lukio, Etelä-Seinäjoen toimipiste	Seinäjoki	62
Suupohjan ammatti-instituutti, kauppaoppilaitos	Kauhajoki	230
Suupohjan ammatti-instituutti, maatalousoppilaitos	Kauhajoki	120
Suupohjan ammatti-instituutti, ammattioppilaitos	Kauhajoki	380
Vimpelin lukio	Vimpeli	70
Ylistaron yläaste ja lukio	Seinäjoki	Yläaste 165, lukio 60
Ähtärin lukio	Ähtäri	117

Joukkoliikenteen yhteysvälit

Oppilaitosten opiskelijoiden kannalta merkittäviä muun kuin paikallisliikenteen joukkoliikennereittejä selvitettiin niistä oppilaitoksista, joissa noin puolet tai enemmistö opiskelijoista oli lähtöisin muualta kuin oppilaitoksen sijaintikunnasta. Näitä oppilaitoksia kyselyyn vastanneissa oppilaitoksissa oli yhdeksän ja opiskelijoita näissä oppilaitoksissa yhteensä yli 4000. (Taulukko 2).

Lähes kaikki muualta kuin oppilaitoksen sijaintikunnasta olevat opiskelijat saapuivat opiskelupaikkakunnallensa muista Etelä-Pohjanmaan kunnista. (Taulukko 2)

Kaikki oppilaitokset arvioivat joukkoliikenneyhteyksien toimivuudella olevan oppilaitoksen houkuttelevuuden kannalta suuri merkitys.

Oppilaitokset arvioivat tärkeimmiksi joukkoliikenteen yhteysväleiksi oppilaitosten kannalta

- Seinäjoen sisäiset yhteydet
- Teuva-Kauhajoki yhteysvälin
- Alajärvi-Lappajärvi yhteysvälin
- Isojoki-Kauhajoki yhteysvälin
- Jalasjärvi-Kurikka yhteysvälin
- Seinäjoki-Ilmajoki yhteysvälin ja
- Kristiinankaupunki-Karijoki-Kauhajoki yhteysvälin

Joukkoliikenteen palvelutaso Etelä-Pohjanmaalla

Etelä-Pohjanmaan joukkoliikennejärjestelmä

Järjestelmän yleiskuvaus

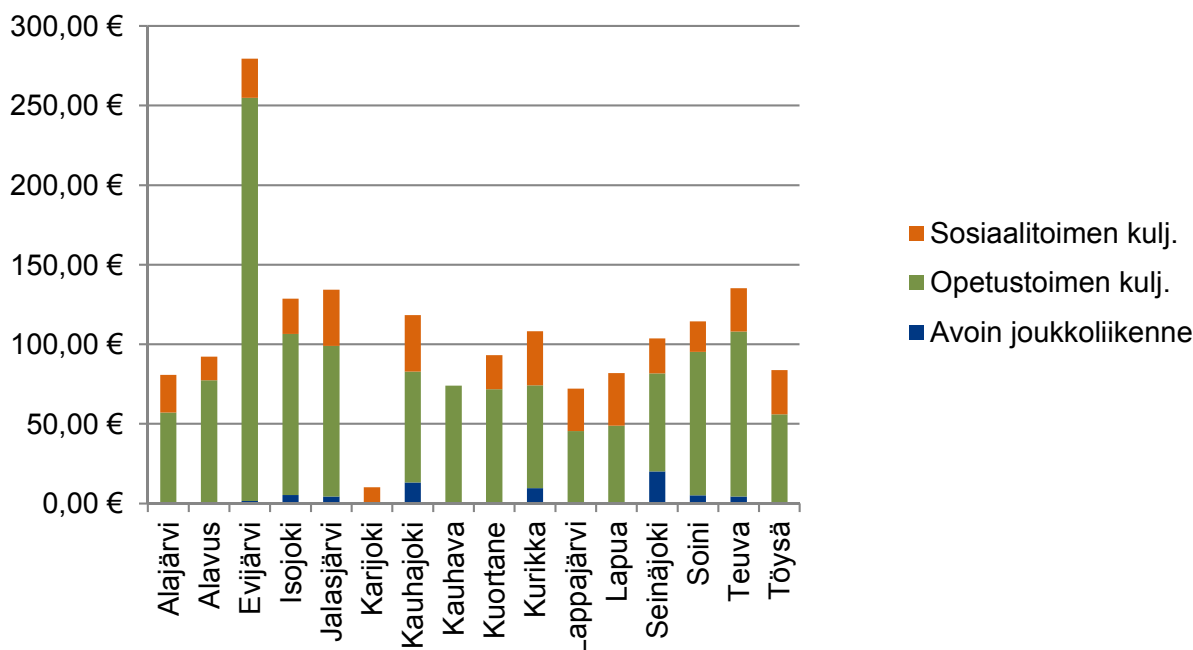
Etelä-Pohjanmaan joukkoliikennejärjestelmä perustuu pääosin linja-autoliikenteeseen. Alueella kulkee pitkänmatkaista pikavuoroliikennettä ja kuntien välistä ja sisäistä vakiovuoroliikennettä. Linja-autoliikenteen keskuspaikkana toimii etenkin Seinäjoki, mutta myös seutukuntien keskuspaikat ovat alueellisen linja-autoliikenteen solmukohtia. Alueellinen liiketarjonta perustuu pitkälti koululais- ja opiskelijaliikenteeseen, työmatkarendelöinti joukkoliikenteellä on vähäistä.

Seinäjoen kaupunki on oman alueensa toimivaltainen viranomainen. Seinäjoella on oma paikallisliikennejärjestelmänsä, jonka tehtävänä on hoitaa keskus- ja seutukuntien joukkoliikenne.

Etelä-Pohjanmaan radoilla on monitahoista henkilöliikennettä. Helsinki–Oulu -päärata kulkee Seinäjoen kautta ja palvelee maakunnassa suoraan myös Lapuaa ja Kauhavaa. Seinäjoki on vahva risteysasema, josta lähtee henkilöliikennettä myös Vaasan suuntaan ja Haapamäen kautta Jyväskylään. Haapamäen radan varrella ovat Alavus, Töysän Tuuri ja Ähtäri. Junaliikenne on pääasiassa kaukoliikennettä, mutta sillä on potentiaalia myös paikallisen liikennetarjonnan vahvistamisessa. Junaliikenteen aikatauluja ei kuitenkaan ole rakennettu seudullisen liikenteen näkökulmasta.

Joukkoliikenteen kuntakohtainen rahoitustieto on selvitykseen saatu Etelä-Pohjanmaan ELY-keskukselta. Kuntakohtaiset vaihtelut ovat suuria, mutta lukuihin sisältyy epävarmuustekijöitä. Kunnat eivät välttämättä ole ilmoittaneet kaikkien hallintokuntien kuljetuskustannuksia. Myös laskentaperusteissa voidaan olettaa olevan eriäväsyyksiä.

Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen rahoitus (eur/asukas)



Kuva 16. Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen rahoitus 2011. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus.

Lippujärjestelmä

Seinäjoen seudulla on käytössä Seinäjoen seutulippu. Seutulippualueeseen kuuluvat Alavus, Ilmajoki, Isojoki, Jalasjärvi, Karijoki, Kaskinen, Kauhajoki, Kauhava, Kristiinankaupunki, Kuortane, Kurikka, Lapua, Närpiö, Seinäjoki, Teuva ja Töysä. Seutulippu on henkilökohtainen 30 päivää voimassa oleva lippu, jolla voi matkustaa rajattomasti linja-autolla alueeseen kuuluvien kuntien alueella. Käyttäjiltä voidaan periä lisämaksu pikavuoroissa ja yövuoroissa. Seutulippu ei kelpaa junaliikenteessä. Seutulipun hinta riippuu asuinkunnasta, hinnat on esitetty alla taulukossa 3. Seutulippu on asuinkunnan subventoima lipputuote.

Seinäjoella on käytössä myös paikallisliikenteen sarja- ja kausiliput. Sekä 44 matkan sarjalippu että 30 päivän kausilippu maksavat 30 euroa (hinnasto 1.1.2011 alkaen; www.seinajoki.fi/paikallisliikenne). Sarjalipulla on tunnin vaihto-oikeus.

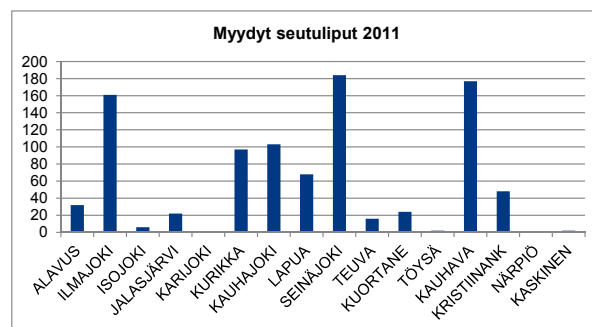
Bussiliikenteessä myydään lisäksi kilometritaksaan pohjautuvia kertalippuja ja sarjalippuja Matkahuollon hinnaston mukaisesti.

Kela korvaa toisen asteen opiskelijoille päivittäisten koulumatkojen kustannukset, kun matkan pituus ja kustannukset ylittävät laissa säädetyt rajat. Opiskelija voi ostaa joko 44 matkan opiskelijavuositilun tai seutulippualueella opiskelijaseutulipun. Jos koulumatkaan sisältyy vaihtoja, opiskelijalle myydään seutulippualueella aina opiskelijaseutulippu. Opiskelija maksaa lipusta omavastuusuuden 43 euroa. Kelan tuki on lipun todellisen hinnan ja omavastuun välinen erotus.

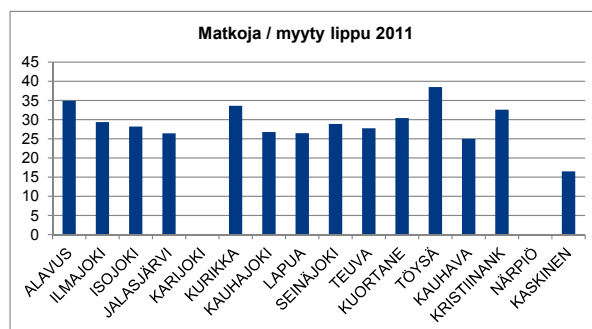
Taulukko 3 Seinäjoen seutulipun hinta (www.matkahuolto.fi)

Kotikunta	Hinnat 1.3.2012 alkaen
Alavus	135
Ilmajoki	79
Isojoki	85
Jalasjärvi	79
Karijoki	85
Kaskinen	85
Kauhajoki	95
Kauhava	89
Kristiinankaupunki	85
Kuortane	85
Kurikka	83
Lapua	72
Närpiö	85
Seinäjoki	79,8
Teuva	75
Töysä	127

Myytyjen seutulippujen määrät vuonna 2011 on esitetty kunnittain kuvassa 17. Kuvassa 18 on esitetty matkojen suhde myytyihin lippuihin.



Kuva 17 Mydyt seutuliput vuonna 2011. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus



Kuva 18 Matkoja per myyty seutulippu 2011. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus.

Junaliikenteessä VR myy yksittäisten junalippujen lisäksi yhteysvälikohtaisia sarjalippuja (10 tai 30 matkaa) ja kausilippuja (14–365 päivää). Sarja- ja kausiliput voi ostaa kelpaavaksi joko kaikkiin juniin tai ainoastaan pika- ja taajamajuniin. Liput voi ostaa joko Eko- tai Ekstra-luokkaan.

Esimerkiksi Lapuan ja Seinäjoen välillä 30 matkan sarjalippu, joka kelpaa kaikissa junatyypeissä, maksaa 163 euroa ja 30 päivän kausilippu 115 euroa. Yksittäisen matkan hinta Lapualta Seinäjoelle InterCity-junalla on 6,09 euroa. Päivittäisistä junista suurin osa on InterCity-junia. Liput eivät kelpaa muissa liikennevälineissä tai muilla yhteysväleillä.

Joukkoliikenteen palvelutasoluokitus

Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso selvitettiin kuntakeskusten ja Seinäjoen sekä kuntakeskusten ja seutukeskusten välisillä yhteysväleillä seuraavilla Liikenneviraston ohjeistuksen mukaisilla tarkennuksilla

- Palvelutaso talviarkipäivä
- Palvelutaso kesäarkipäivänä
- Palvelutaso talvilauantaisin
- Palvelutaso talvisunnuntaisin

Alla olevasta taulukosta ilmenee yhteysvälien joukkoliikenteen palvelutasoluokitukset ja niiden kriteerit

eri ajankohtina. Kriteereissä on määritelty mm. vuoromäärä ja tavoitteet liikennöintiajalle. Palvelutaso ei ylitä millään tarkastellulla yhteysvälillä Liikenneviraston määritelmän mukaista keskitasoa. Etelä-Pohjanmaalla on muutama yhteysväli, jonka palvelutaso on enintään minitasoista. Palvelutasokuvauksesta tehtävissä päätelmissä on kiinnitettävä huomiota siihen, millainen on tarkasteltavan yhteysvälin reaalinen joukkoliikennedyhteyksien tarve ja mikä on tällaisen yhteyden pääasiakasryhmä. Mekaaninen palvelutasotarkastelu jättää huomioimatta aluetyypin ja muut liikkumisen erityiskysymykset.

Vuoromäärä talviarkipäivänä	Kilpailutaso		Houkutteleva taso		Keskitaso		Peruspalvelutaso		Minimitaso		Lakisääteinen taso
	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	
6-9	18	9	8	4	4	4	4	2	1	1	1
9-15	12	12	12	6	6	6	3	1	1	0	0
15-18	18	9	12	6	6	6	6	2	1	1	1
18->	12	12	6	3	2	2	1	0	0	0	0
Yhteensä/suunta	60	42	38	19	18	14	5	3	2	2	

Vuoromäärä kesäarkipäivänä	Kilpailutaso		Houkutteleva taso		Keskitaso		Peruspalvelutaso		Minimitaso		
	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	
6-9	12	6	5	3	2	2	2	2	1	1	1
9-15	6	6	4	4	2	1	1	1	1	0	0
15-18	12	6	5	3	2	2	2	2	1	1	1
18->	6	6	4	4	2	1	1	1	1	0	0
Yhteensä/suunta	36	24	19	16	13	9	3	1	2	2	

Vuoromäärä lauantaisin	Kilpailutaso		Houkutteleva taso		Autottomien arkitaso		Peruspalvelutaso		Minimitaso		
	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	
6-9	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9-15	12	12	12	6	6	3	0	0	0	0	0
15-18	6	6	6	3	3	2	0	0	0	0	0
18->	12	12	6	3	0	0	0	0	0	0	0
Yhteensä/suunta	34	34	24	12	9	5	1	1	0	0	

Vuoromäärä sunnuntaisin	Kilpailutaso		Houkutteleva taso		Autottomien arkitaso		Peruspalvelutaso		Minimitaso		
	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	
6-9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9-15	12	12	10	5	3	2	0	0	0	0	0
15-18	6	6	6	3	2	1	0	0	0	0	0
18->	10	10	6	3	0	0	0	0	0	0	0
Yhteensä/suunta	28	28	22	11	5	3	1	1	0	0	

Kuva 19. Joukkoliikenteen palvelutasoluokituksen kriteerit.

Keskitasoa ja sitä korkeampaa palvelutasoa on tarkoituksenmukaista tavoitella yhteysväleillä, joilla nähdään olevan esimerkiksi työssäkäynti- ja opiskelijaliikenteessä todellista tarvetta tai hyödyntämätöntä asiakaspotentiaalia. Yhteysvälin minimitasoisuus ei siis sinänsä välttämättä kerro yhteyspuutteista. Vähäiset yhteysmäärät viestivät usein myös alhaisesta kysynnästä.

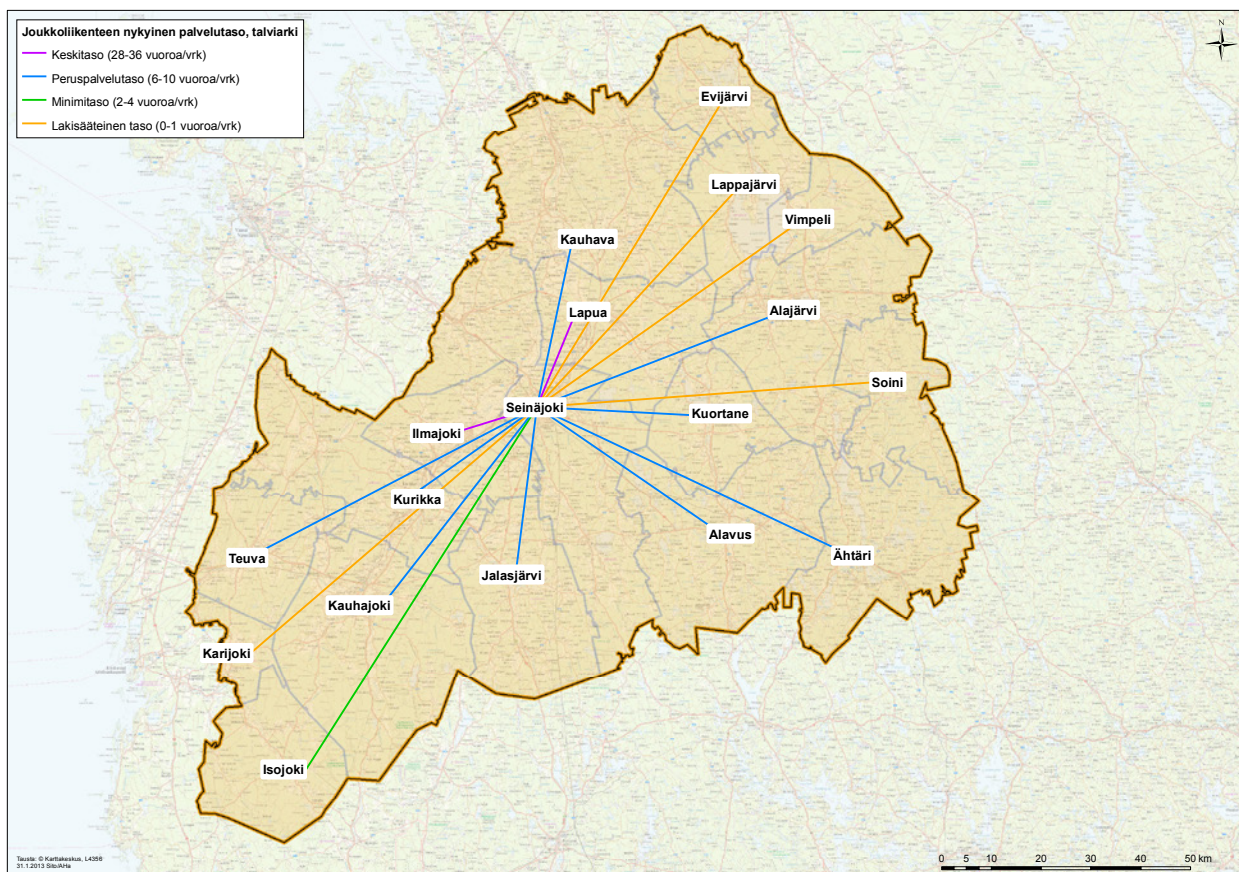
Etelä-Pohjanmaan maakunta

Seuraavassa luvussa käydään läpi joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso Etelä-Pohjanmaalla talvella ja kesä aikana. Tarkemmat kuntakohtaiset yhteysvälien tiedot on eritelty EPO palvelutasotaulukossa, joka on selvityksen liitteenä (Liite 2). Seutukunta- ja kuntakohtaisissa analyyseissä on kuvattu tarkemmin joukkoliikennetarjontaa yksittäisen kunnan kannalta. Joukkoliikenteen palvelutason kuvauksessa on huomioitu sekä juna- että linja-autoliikenne. Erityisesti pääradan varrella olevilla asemapaikkakunnilla joukkoliikenteen palvelutaso nousee merkittävästi junayhteyden olemassa olon ansiosta.

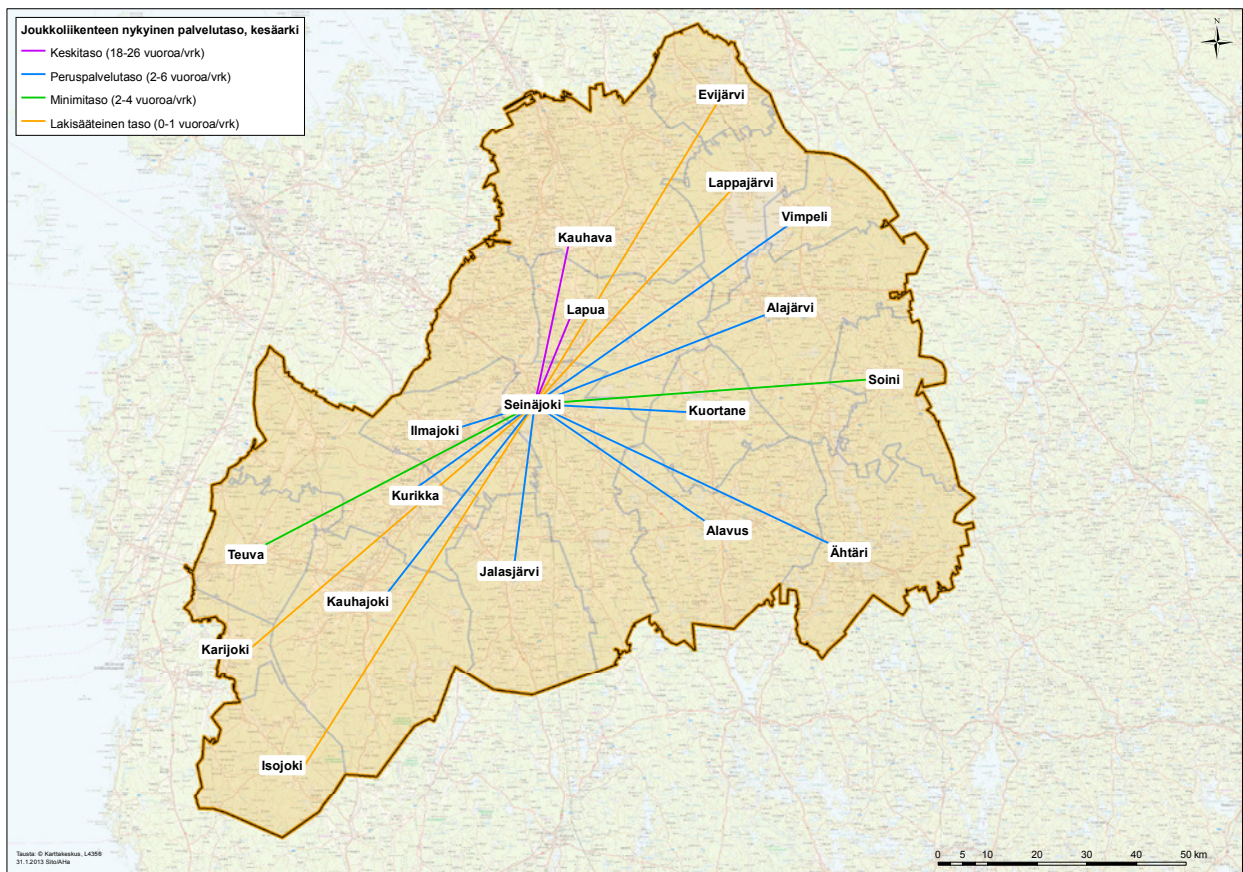
Talviarkena joukkoliikenneyhteyksien palvelutaso kuntakeskusten ja Seinäjoen välillä jakautuu keskittämisen ja lakisääteisten yhteyksien välille. Ilmajoki-Seinäjoki-Kauhava käytävällä joukkoliikenteen palvelutaso on maakunnassa korkeimmalla tasolla. Kauhavan ja Kauhajoen palvelutasot eivät jää paljoa keskitason kriteerien alle.

Maakunnan koillisosassa sijaitsevan Järviseedun seutukunnan joukkoliikenneyhteydet Seinäjoelle ovat Alajärveä lukuun ottamatta lakisääteiset, eivätkä mahdollista työssäkäyntiä. Kuusiokuntien alueella palvelutasoa ja vaihtoehtoisia yhteyksiä tarjoaa Seinäjoki-Haapamäki rata, jolla liikennöi syksyllä 2012 3 junaparia vuorokaudessa. Suupohjan alueelta Isojoen ja Karijoen yhteydet ovat talviarkena lakisääteiset.

Kesällä vuoromäärä supistuu lähes kaikkien kuntakeskusten ja Seinäjoen välillä. Kesäajan palvelusokriteerit on Liikenneviraston ohjeistuksen mukaisesti suhteutettu alhaisemman kysynnän tasolle. Talviarke- na keskitason palvelusovaaimus on 14-18 vuoroa suuntaansa, kesällä vastaava määrä on 9-13. Parhaimman joukkoliikenteen palvelutason vyöhyke säilyy maakunnassa ennallaan Alavudella laajennettuna. Joukkoliikenneyhteydet Seinäjoelle ovat kesäisin erittäin huonot Evijärveltä, Lappajärveltä, Karijoelta ja Isojoelta.



Kuva 20. Joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso EP:llä talviarkena.



Kuva 21. Joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso EP:llä kesäarkena.

Alla olevassa taulukossa on kuvattu joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso eri aikoina Seinäjoen ja kuntakeskusten välillä.⁵ Töysän yhteydet Seinäjoelle on kuvattu palvelutasotaulukossa. Töysä ja Alavus muodostivat 1.1.2013 alkaen uuden Alavuden kaupungin.

Kunta	T.A	K.A	T.L	T.S	Yleinen PT
Alajärvi	perus	perus	perus	perus	perus
Alavus	perus	perus	perus	keski	perus
Evijärvi	laki	laki	perus	laki	laki
Ilmajoki	keski	perus	perus	perus	keski
Isojoki	minimi	laki	minimi	perus	minimi
Jalasjärvi	perus	perus	perus	perus	perus
Karjoki	laki	laki	laki	laki	laki
Kauhajoki	perus	perus	perus	perus	perus
Kauhava	perus	keski	keski	keski	perus
Kuortane	perus	perus	perus	perus	perus
Kurikka	perus	perus	perus	perus	perus
Lappajärvi	laki	laki	laki	laki	laki
Lapua	keski	keski	keski	keski	keski
Soini	laki	minimi	perus	perus	laki
Teuva	perus	minimi	perus	perus	perus
Töysä/Tuuri	perus	perus	perus	perus	perus
Vimpeli	minimi	perus	perus	perus	minimi
Ähtäri	perus	perus	perus	perus	perus

Kuva 22. Nykyisen joukkoliikenteen palvelutason yhteenveto.

⁵ T.A=Talviarki, K.A=Kesäarki, T.L=Talvilauantai, T.S=Talvisunnuntai

Joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso on selvitetty kokonaisuutena linja-auto ja junaliikenne huomioiden. Alavuden, Kauhavan, Lapuan, Tuurin ja Ähtärin Seinäjoen yhteyksissä junaliikenteellä on merkittävä asema. Lapualla junaliikenteen avulla mahdollistuu nykyinen keskitason joukkoliikenne. Lapualla junaliikenteen huomiotta jättäminen merkitsee yhden palvelutasoluokan pudotusta. Tämä selittyy liikennöintiajan supistumisella. Myös muiden rautatiepaikkakuntien joukkoliikenteen palvelutaso heikkenee, mutta palvelutasoluokka ei missään muualla laske. Liikennöintiaika ja vuorotarjonta supistuvat kriittisissä iltapäivän ja alkuillan paluuyhteyksissä.

Seinäjoen seutukunta

Yleinen kuvaus

Seinäjoen seutukuntaan kuuluvat Seinäjoen, Kauhavan, Kurikan ja Lapuan kaupungit sekä Ilmajoen ja Jalasjärven kunnat. Alue sijaitsee keskellä Etelä-Pohjanmaan maakuntaa ja sen seutukeskus Seinäjoki on myös koko maakunnan keskuspaikka. Seutukunnan asukasmäärä oli vuonna 2011 125 000. Seinäjoen kaupungin asukasmäärä on noin 59 000.

Nykyinen joukkoliikenteen palvelutaso on Ilmajoelta, Kauhavalta ja Lapualta Seinäjoelle keskitasolla. Jalasjärveltä ja Kurikasta Seinäjoelle joukkoliikenne on peruspalvelutasolla. Seudullisena keskuksena Seinäjoki houkuttelee niin paljon matkustajia, että joukkoliikenne on lähes joka suunnasta seutukunnan sisällä käyttökelpoista niin opiskelu- kuin työssäkäyntimatkoihin. Poikkeuksen tekee Jalasjärvi, josta on virka-aikana työssäkäynnin mahdollistava yhteys Seinäjoelle ainoastaan koulupäivisin. Seutukunnan kaikki kunnat ovat mukana Seinäjoen seutulippualueessa, lipun käyttö on suurimmillaan Seinäjoella, Ilmajoella ja Kauhavalla. Kokonaismäärät eivät kuitenkaan ole kovin suuria.

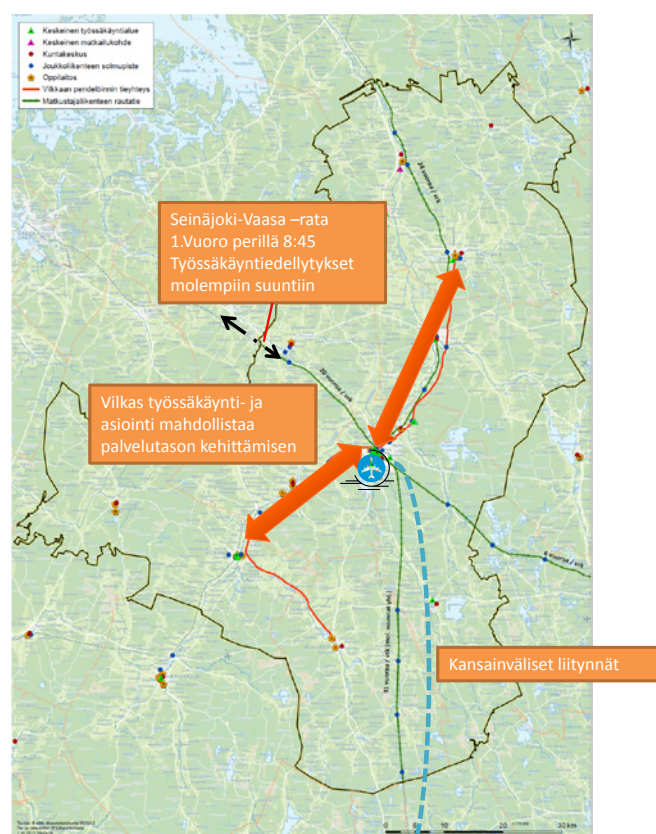
Yhteysväli Kurikka–Ilmajoki–Seinäjoki–Lapua on määritelty joukkoliikenteen laatukäytäväksi ja sen kehittämisestä on tehty erillinen selvitys (EPO ELY 5/2012). Seutukunnan kuntakeskuksista vain Jalasjärvi jää kokonaan tämän laatukäytävän ulkopuolelle, Kauhava on käytävän luontevana jatkeena Lapualta pohjoiseen.

Laatukäytäväksi on määritelty myös Seinäjoen ja Vaasan väli (EPO ELY 6/2012), jolle seutukunnan sisäisistä yhteysväleistä kuuluu Ylistaron ja Seinäjoen yhteysväli.

Yksittäiskohteet

Seutukunnan selkeänä keskuksena toimii Seinäjoen keskusta. Keskusta-alueen läheltä kohteena erottuvat Seinäjoen keskussairaala sekä Frami. Keskusta-alueiden ulkopuolella suurin yksittäinen työssäkäyntikohte on Atrian tehdas valtatie 19 varressa Nurmon lähellä. Keskeisinä työssäkäyntialueina nousevat esiin myös Kurikan, Kauhavan ja Lapuan kuntakeskukset, Peräseinäjoki, Ylihärmä sekä Kauhavan Alahärmällä sijaitseva huvipuisto Powerpark, jossa on paljon kesätyöntekijöitä.

Työmatkapedelöinti suuntautuu pääosin Seinäjoelle päin, mutta etenkin laatukäytävän varrella myös vastasuuntiin. Joukkoliikenteen käyttö työmatkoilla on kuitenkin erittäin vähäistä.



Kuva 23. Tärkeä yksittäiskohteet ja asiointisuunnat Seinäjoen seutukunnassa.

Toisen asteen oppilaitoksia sijaitsee kaikissa seutukunnan kunnissa, sekä nykyisissä että vanhoissa kuntakeskuksissa (Jurva, Peräseinäjoki, Ylistaro, Alahärmä). Etenkin ammatillisen opetuksen laitokset keräävät opiskelijoita yli kuntarajojen, joten joukkoliikenneyhteys keskusten välillä ovat tärkeitä.

Joukkoliikenteen laatukäytävä kulkee Lapualta Seinäjoen kautta kohti Ilmajokea ja Kurikkaa teoriasa valtatieä 19 ja kantatietä 67 pitkin. Laatukäytävän vuorot kulkevat paljolti myös rinnakkaisreiteillä, jotka voivat olla myös pääreitiltä nähden joen toisella puolella. Tämä jakautuminen heikentää laatukäytävän varren palvelutasoa ja tuo myös vaihtelua matka-aikoihin.

Seinäjoki on seudullisena keskuksena myös kaukoliikenteen solmukohta. Seinäjoelta kulkee paljon pikavuoroliikennettä eri suuntiin. Seinäjoki on myös merkittävä rautateiden risteysasema, seutukunnan alueella rautatieyhteys toimii Seinäjoelta Lapualle ja Kauhavalle. Ilmajoen ja Kurikan suuntaan kulkevalla Suupohjan radalla ei ole henkilöliikennettä. Kaukoliikennettä rautateilla on Helsingin, Vaasan, Oulun ja Jyväskylän suuntiin.

Kuntakohtaiset palvelutasokuvaukset

Ilmajoki

Ilmajoelta on keskitason joukkoliikenneyhteys Seinäjoelle. Vuorotarjonta kattaa talvi-arkipäivien lisäksi myös viikonloput sekä kesän arkipäivät ja liikennöinti-aika on laaja. Palvelutaso jää kesäaikaan ja lauantaisin hieman keskitason alapuolelle peruspalvelutasolle. Liikennetarjonta mahdollistaa säännölliset opiskelu- ja työmatkayhteudet Seinäjoelle, kouluvuoden aikana myös Seinäjoelta Ilmajoen suuntaan.

Ilmajoen kautta kulkevat myös Kurikan ja Seinäjoen väliset linja-autovuorot ja siten yhteydet toimivat myös Ilmajoen ja Kurikan välillä etenkin kouluvuoden aikana.

Oppilaitoskyselyn mukaan suurin osa Sedun Ilmajoen yksikön opiskelijoista saapuu kunnan ulkopuolelta. Tärkeimpiä lähtökuntia ovat Jalasjärvi, Kauhava ja Kuortane. Joukkoliikenneyhteys eivät kuitenkaan näistä suunnista toimi.

Kaukoliikenneyhteys Ilmajoelle toimii pääosin Seinäjoen kautta, mutta myös valtatie 3 pikavuorot palvelevat Ilmajokea kulkien Koskenkorvan taajaman kautta.

Jalasjärvi

Jalasjärven joukkoliikenneyhteys Seinäjoelle on peruspalvelutasolla. Opiskelun ja työssäkäynnin mahdollistavat yhteydet toimivat kuitenkin vain kouluvuoden aikana – koulujen loma-aikaan ei kahdeksasta neljään työskentelyä mahdollistavaa yhteyttä ole. Yhteysväillä kulkee runsaasti Tampereen ja Seinäjoen välisiä pikavuoroja, mutta niiden aikataulut eivät palvele tätä liikennetarvetta.

Syksyn 2012 palvelutasotyöpajassa tuotiin esiin, että Jalasjärveltä on opiskelijakysyntää etenkin Seinäjoen suuntaan, mutta myös Ilmajoelle. Ilmajoen suuntaan joukkoliikenneyhteyttä ei kuitenkaan ole.

Kaukoliikenneyhteys Jalasjärvelle toimii valtatie 3 pikavuorojen avulla, ne tarjoavat yhteydet Tampereelle, Seinäjoelle ja Vaasaan. Tampere–Seinäjoki -pikavuoroja kulkee myös yöaikaan.

Kauhava

Kauhavalta on Seinäjoelle yleisellä tasolla keskitason joukkoliikenneyhteys. Talvi-arkipäivisin yhteys jää kuitenkin niukasti keskitason rajan alle ja on siis peruspalvelutasolla. Yhteysväillä on suurena tekijänä pääradan junayhteys Seinäjoelle, bussiliikenne Seinäjoelle asti on verraten vähäistä. Arkipäivien viimeinen linja-autoyhteys Seinäjoelta Kauhavalle lähtee 15.55. Asiantiliikenteeseen yhteydet ovat varsin riittävät.

Kauhavalta on kouluvuoden aikana toimivat ja opiskelu- sekä työmatkat mahdollistavat yhteydet myös Lapualle.

Syksyn 2012 palvelutasotyöpajassa tuotiin esiin tarve kuljettaa kesätyöntekijöitä Kauhavan asemalta Alahärmän Powerpark-huvipuistolle. Tällaista yhteyttä ei toistaiseksi ole olemassa.

Kauhava on kytkeytynyt suoraan kaukoliikenteeseen pääradan aseman kautta, juna kulkee säännöllisesti sekä Helsingin että Oulun suuntiin.

Kurikka

Kurikasta on Seinäjoelle peruspalvelutason yhteydet. Yhteydet mahdollistavat ympärivuotisen opiskelu- ja työmatkaliikenteen Seinäjoelle ja Ilmajoelle, jonka kautta vuorot kulkevat. Palvelutaso on peruspalvelutasolla myös viikonloppuisin ja sunnuntaisin.

Kurikan sisällä toinen merkittävä taajama on Jurva, jossa on sekä lukio että ammatillinen oppilaitos. Kurikan keskustan ja Jurvan välillä kulkee kouluvuoden

aikana molempiin suuntiin opiskeluyhteydet mahdollistava bussiliikenne.

Kaukoliikenteen osalta Kurikkaa palvelevat suoraan valtatie 3 Tampere–Vaasa pikavuorot sekä Seinäjoen kautta laajempi junaliikenne.

Lapua

Lapualta on Seinäjoelle keskitason joukkoliikennedyhteydet. Kohtuullisen tiheää bussiliikennettä täydentää kaukojuniin perustuva junaliikenne. Liikenne mahdollistaa opiskelu- ja työssäkäyntimatkat kouluvuoden aikana molempiin suuntiin. Yhteysvälin bussiliikenne on hajaantunut kolmelle eri reitille Lapuan ja Nurmon välillä, valtatie 19 lisäksi reiteinä on kaksi paikallistietä Nurmonjoen eri puolin. Palvelutaso pysyy samana myös kesäarkepäivinä ja viikonloppuisin, etenkin viikonloppuisin liikennetarjonta on junavuorojen varassa.

Etenkin junaliikenteen ansiosta Lapualta on kohtuullinen joukkoliikennedyhteys myös Kauhavalle, mutta iltapäivällä ei ole työmatkalaisille sopivaa paluuvuoroa Kauhavalta Lapualle päin.

Kaukoliikenteellisesti Lapuaa palvelevat pääradan InterCity-vuorot, joita kulkee sekä Helsingin että Oulun suuntaan, sekä päivittäinen Vaasa–Joensuu -pikavuoropari.

Seinäjoki

Seinäjoki on oman kaupunkinsa alueella joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisen, joten kaupungin sisäisen liikenteen palvelutasoa ei käsitellä tässä työssä.

Valtatie 19 varressa olevan Atrian tehtaalla joukkoliikennedyhteyksien kehittämistä käsiteltiin laajasti laatukäytäväselvityksessä. Liikenteen kehittämistoimenpiteitä ei kuitenkaan ole tehty, valtatie 19 vartta kulkee muutama vuoro arkipäivisin.

Seinäjoen ammattikorkeakoulusta sekä Sosiaali- ja terveysalan että Tekniikan yksikön opiskelijoista noin puolet tulee Seinäjoen ulkopuolelta. Tärkeimmät suunnat ovat Ilmajoki, Jalasjärvi ja Lapua, mutta myös muista Etelä-Pohjanmaan kunnista on tulijoita. Seinäjoen saavutettavuus on seutukunnan sisällä vähintään peruspalvelutasoa.

Kriittiset matkaketjut

Kurikka–Ilmajoki–Seinäjoki–Lapua -laatukäytävällä joukkoliikennetarjonta on pieniä täydennyksiä vaille riittävä. Tarjonnan suhteen voisi olla tarpeellista laajentaa laatukäytäväkriteeriä Lapualta Kauhavalle. Kriittistä kokonaisuuden kannalta olisi laajentaa seutulipun kelpoisuutta myös junaan, mikä toisi seutukunnalle laajemman yhtenäisen liikennetarjonnan.

Selkeitä palvelutasopuutteita on havaittavissa Jalasjärvi–Seinäjoki -yhteysvälillä kesäarkeksi ja Jalasjärvi–Ilmajoki -yhteysvälillä talviarkeksi. Selkeä tarve löytyy myös kohdennetulle joukkoliikennedyhteydelle Kauhavalta Powerpark-huvipuistoon kesäisin.

Järviseedun seutukunta

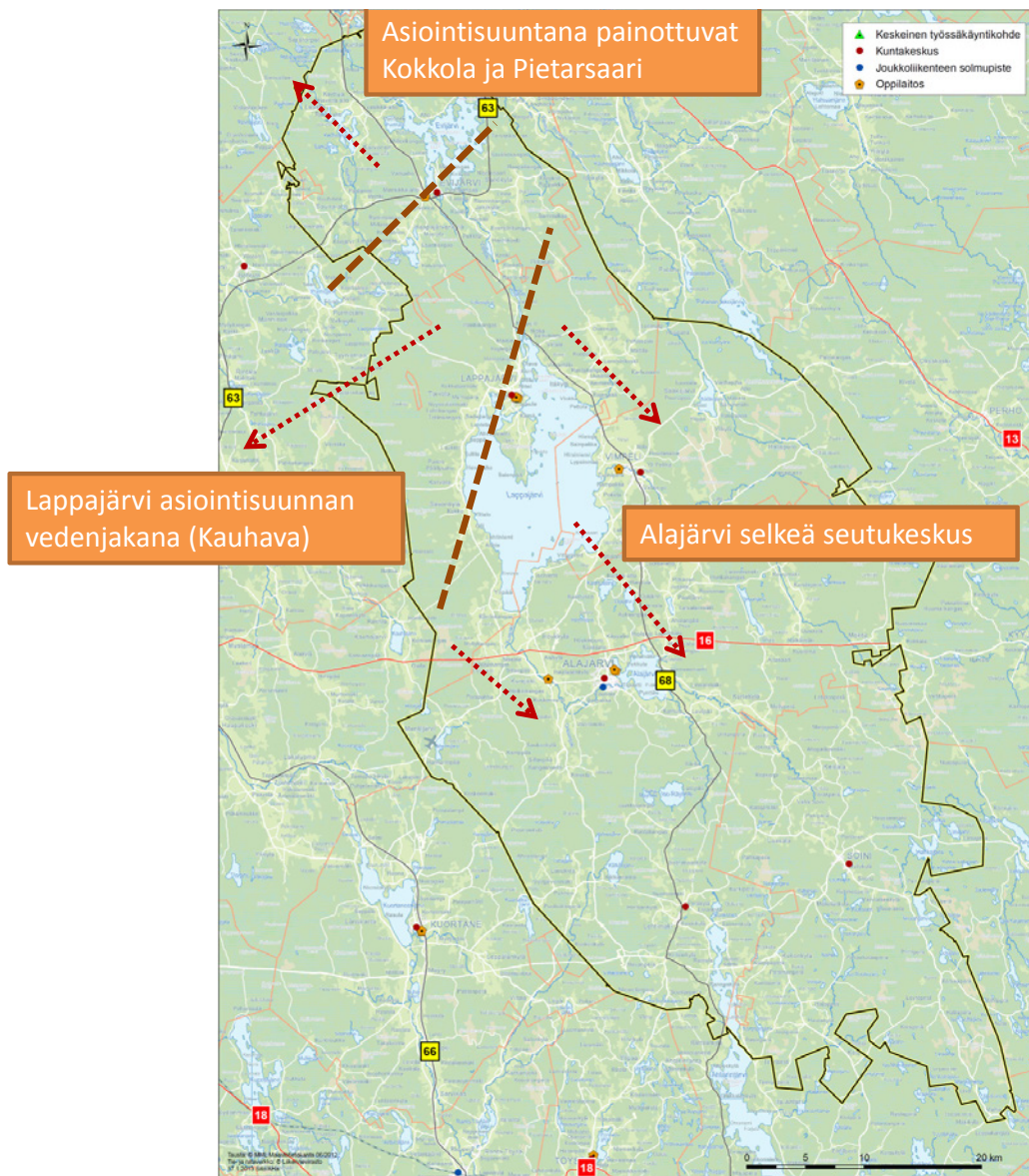
Yleinen kuvaus

Järviseuu sijaitsee maakunnan koillisosassa. Keski-Suomen, Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan naapurialueena Järviseedun seutukunta käsittää Alajärven kaupungin sekä Evijärven, Lappajärven, Soinin ja Vimpelin kunnat. Seutukunnassa asui vuoden 2012 lopussa 22 000 henkilöä. Seutukeskus on 10 300 asukkaan Alajärvi. Alajärvellä sijaitsee pääterveyskeskus sekä muiden julkisten ja kaupallisten palveluiden yksiköitä.

Nykyinen joukkoliikenteen palvelutaso on talviarkeksi Alajärven ja Vimpelin välillä peruspalvelutasoista. Lappajärven ja Soinin yhteydet seutukeskukseen toteutuvat minimipalvelutasoisena, kun taas Evijärven suunnan yhteydet Alajärvelle ovat ainoastaan lakisääteillä tasolla. Palvelutasopuutteet seudun sisäisissä yhteyksissä voivat aiheuttaa ongelmia sujuville matkaketjuille erityisesti toisen asteen opiskelijoiden kannalta. Joukkoliikenne ei Vimpeli–Alajärvi yhteysväliä lukuun ottamatta tarjoa riittäviä työssäkäyntiyhteyksiä. Joukkoliikenteen käyttö työssäkäyntiliikenteessä on arvion mukaan erittäin vähäistä. Yksikään seutukunnan kunta ei ole mukana Etelä-Pohjanmaan seutulipussa.

Yksittäiskohteet ja asiointisuunnat

Seutukunnan selkeänä keskuksena on Alajärvi. Asiointi kuitenkin osittain jakautuu Lappajärven länsipuolelta Kauhavan suuntaan ja pohjoisessa Kokkolan ja Pietarsaaren suunaan. Toisen asteen oppilaitoksia sijaitsee Soinia lukuun ottamatta kaikissa seudun nykyisissä kuntakeskuksissa, joiden kannalta toimivilla joukkoliikenneyhteyksillä on keskeinen merkitys. Alueella ei ole tiiviitä työpaikkakeskittymiä⁶, joilla voisi olla vaikutusta joukkoliikenteen työssäkäynnin kohdealueina. Kaukoliikenteen yhteystarjonta on paras Alajärveltä, jonka kautta kulkee pikavuoroliikennettä.



Kuva 24. Tärkeä yksittäiskohteet ja asiointisuunnat Järviselän seutukunnassa.

⁶ Yli 200 työpaikkaa 250*250 metrin ruudussa

Joukkoliikenteen seudullinen runkotarjonta on valtatiellä 16 ja osin myös kantatiellä 68. Valtatie 16 on valtakunnallisesti tärkeä poikittaisyhteys. Kantatie 68:n runkoliikenne palvelee erityisesti Evijärven, Lappajärven, Vimpelin ja Alajärven opiskelu- ja asiointiyhteyksiä. Kaukoliikenteen yhteystarjonta on paras Alajärveltä, jonka kautta kulkee pikavuoroliikennettä.

Kuntakohtaiset palvelutasokuvaukset

Alajärvi

Alajärven joukkoliikenneyhteydet Seinäjoelle ovat nykyisin peruspalvelutasoiset. Linja-auto hyödyntäminen työssäkäynnin kulkumuotona onnistuu, mikäli työpäivät ajoittuvat ns. virka-aikaan. Ensimmäinen yhteys Seinäjoelle lähtee aamuisin klo 6:30 ja viimeisin paluuvuoro Seinäjoelta lähtee klo 18:40. Yhteysväliä kulkee pääosin vakiovuoroliikennettä. Palvelutaso ei vaihtele Alajärven ja Seinäjoen välillä suuresti eri viikonpäivinä tai kesä- ja talvikauden välillä. Yhteydet säilyvät peruspalvelutasoisina ympäri vuoden.

Järvisuudun seutukunnan sisäinen joukkoliikenteen tarjonta kuntakeskusten välillä on erittäin vähäistä. Alajärven ja Evijärven väliset yhteydet puuttuvat kokonaan ja Lappajärven ja Soinin suuntaan yhteydet ovat minimitasoiset.

Oppilaitoksille suunnatussa kyselyssä oppilaitokset Lappajärveltä ja Seinäjoelta vastasivat, että yksi opiskelijoiden päälähtöalueista on Alajärvi. Seinäjoen suunnan joukkoliikenneyhteydet palvelevat opiskelijoiden tarpeita kohtuullisesti, Lappajärveltä Alajärvelle puuttuu iltapäivän paluuyhteys.

Evijärvi

Evijärven yhteyden Seinäjoelle ovat nykyisin minitasoiset, mutta eivät mahdollista aikataulujen vuoksi päivittäisasiointiyhteyksiä. Nykyisistä linja-autoliikenteen aikatauluista johtuen aamuyhteys ei ehdi Seinäjoelle ennen kuin ainoa mahdollinen Evijärven yhteys Seinäjoelta lähtee. Yhteyspuutteena Seinäjoelle korostuu myös puutteelliset sunnuntain yhteydet. Erityisesti opiskelijoille sunnuntain joukkoliikenneyhteydet ovat tärkeitä opiskelupaikkakunnille palaamisen vuoksi.

Yhteydet Evijärveltä seutukeskukseen Alajärveen ovat arkisin huonot. Käytännössä yhteystarjonta rajoittuu yhteen paluukyytiin aamun tunteina. Yhteyspuutteet vaikeuttavat evijärveläisten liityntämahdollisuuksia kaukoliikenteeseen. Kaukoliikenteen liityntöjen yhteyspuutteita paikkaa osan viikkoa Kok-

kola-Helsinki pikavuoro, joka mahdollistaa liittynät Kauhavan kautta.

Lappajärvi

Joukkoliikenneyhteydet Lappajärveltä Seinäjoelle ovat minitasoiset ja eivät tarjoa todellista mahdollisuutta työssäkäyntiin. Liikennöintiäika on yhteysväliä suppea klo 7:45–14:15, mikä vaikeuttaa päivittäistä liikkumista myös opiskelijoilla. Joukkoliikenteen nykyinen tarjonta mahdollistaa lähinnä asiointiyhteyksien toimivuuden. Lappajärvellä lauantain ja sunnuntain vuorotarjonta Seinäjoelle on lakisääteisellä tasolla ja ei mahdollisesti tarjoa riittävän hyviä viikonloppuyhteyksiä opiskelijoille.

Lappajärveltä on päivittäiset yhteydet Alajärvelle ja vuorotarjonta teknisesti mahdollistaa myös työssäkäynnin, liikennöintiäika tosin päättyy yhteysväliä talvella arkisin klo 15:00. Yhteyspuutteita Alajärven suuntaan paikkaavat Kauhavan suunnan vakiovuorot. Kaukoliikenteen liittynät hoituvat lähinnä Kauhavan ja Seinäjoen kautta.

Oppilaitoskyselyssä yhtenä keskeisimmistä yhteysväleistä korostui Lappajärven ja Alajärven väliset yhteydet. Nykyistä paremmalla tarjonnalla nähdään olevan kysyntää nykyisten opiskelijoiden keskuudessa. Myös Kauhavan suunnasta saapuu opiskelijoita Lappajärven oppilaitoksiin.

Soini

Soinista on Seinäjoelle minimitasoiset joukkoliikenneyhteydet, joiden toimivuus on arkisin yhden linja-auto vuoroparin varassa. Liikennöintiäika 8:40-14:05 ei mahdollista työssäkäyntiä eikä päivittäistä opiskelua. Palvelutaso on Soinin ja Seinäjoen välisissä yhteyksissä vakio läpi vuoden.

Yhteydet seutukeskus Alajärvelle ovat mahdollisia 7:20-15:15 välillä. Nykyinen joukkoliikenteen palvelutaso tarjoaa asiointi- ja opiskeluyhteydet Alajärven kaupunkiin, jossa sijaitsee muun muassa Järvi-Pohjanmaan yhteystoiminta-alueen pääpalvelut. Kaukoliikenteen liittynät hoituvat Seinäjoen kautta.

Vimpeli

Vimpelistä on minitasoiset joukkoliikenneyhteydet Seinäjoelle. Liikennöintiäika on 9:55-19:34. Joukkoliikenneyhteydet koostuvat linja-autoliikenteen vakiovuoroista. Palvelutaso säilyy samana läpi vuoden.

Yhteystarjonta Alajärven suuntaan on perustasoisista, mutta ei rajallisen liikennöintiajan vuoksi mahdollista säännöllistä työssäkäyntiä. Opiskelu- ja asointiyhteydet ovat kohtuullisia. Peruspalvelutasoinen vuorotarjonta tukee hyvin Vimpeliläisten asiointimahdollisuuksia Alajärven julkisten ja kaupallisten palvelujen keskittymissä.

Kaukoliikenteen liittynät ovat mahdollisia Alajärven ja Seinäjoen kautta. Opiskeluyhteystarpeena nousi kyselyssä esille yhteydet Vimpelistä Lappajärvelle.

Kriittiset matkat

Seutukunnan kannalta selviä puutteita joukkoliikenteen palvelutasossa on Seinäjoen yhteyksissä sunnuntaisin sekä arkipäivien vuorotarjonnassa lähinnä Lappajärvi-Vimpeli-Alajärvi -välillä. Syksyllä 2012 toteutetussa seudullisessa joukkoliikenteen palvelutasotyöpajassa yhteyspuutteina ja kehittämisen painopisteinä nousivat seudulla esiin seutukunnan ja kuntien sisäiset yhteydet. Tähän haasteeseen alueella on vastattu osallistumalla valtakunnalliseen Kyytitakuu-hankkeeseen. Toimintamallin edelleen kehittäminen koettiin työpajassa tarpeelliseksi peruspalvelujen saatavuuden turvaamiseksi.

Kuusiokuntien seutukunta

Yleinen kuvaus

Kuusiokunnat sijaitsee maakunnan itäosassa rajoittuen Keski-Suomeen ja Pirkanmaahan. Kuusiokunnat käsittää Alavuden ja Ähtärin kaupunkien lisäksi Kuortaneen kunnan ja vuodenvaihteessa 2013 Alavuteen liittyvän Töysän kunnan, jossa sijaitsee yksi seudun suurimmista työpaikka- ja kaupallisten palvelujen keskittymistä, Tuurin kauppakylä. Seutukunnan asukasluku on 23 000 ja suurin keskus on Alavus 9 200 asukkaallaan⁷. Alavus ja Ähtäri ovat julkisten palvelujen osalta seutukunnan keskuksia. Vastaavasti kaupapalvelut ovat erittäin vahvasti keskittyneet Tuurin kauppakylän ympärille.

Joukkoliikenteen palvelutaso on talviarkena peruspalvelutasoista kaikista kuntakeskuksista Alavudelle. Yhteystarjonta Seinäjoelle on yleistasolla selkeästi parempi kuin esimerkiksi Järviseudun seutukunnassa. Joukkoliikenteen palvelutasoa selkeästi lisää Seinäjoki-Haapamäki -radan junaliikenne, jolla on mer-

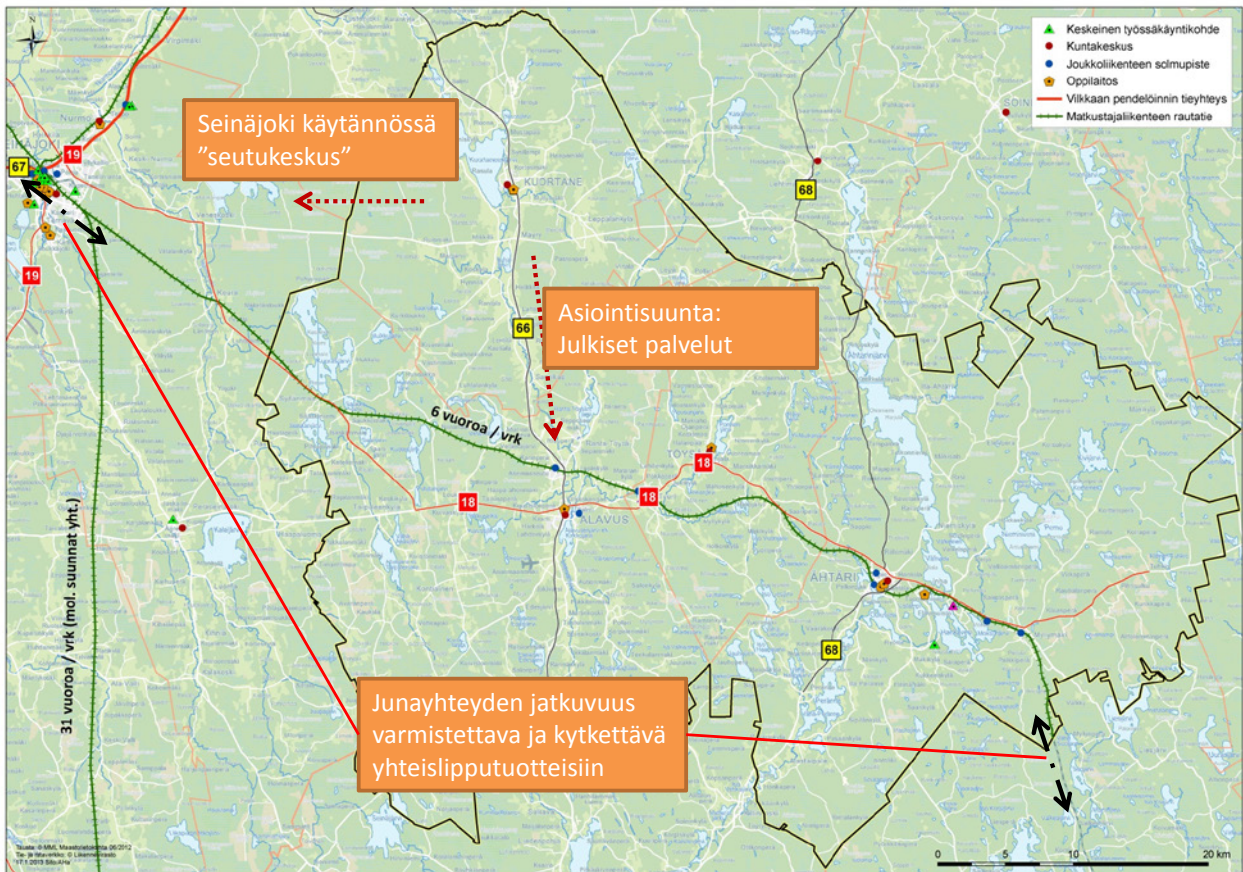
kittävä vaikutus Seinäjoen suunnan liikennöintiaikaan. Työssäkäyntiyhteydet Seinäjoelle ovat kohtuulliset. Kunnat ovat Ähtäriä lukuun ottamatta mukana Seinäjoen seudun seutulipussa, mutta käyttö on asukkaiden keskuudessa erittäin vaatimatonta.

Yksittäiskohteet ja asiointisuunnat

Seutukunnan keskus on Alavus, mutta Ähtärissä sijaitsee tärkeänä julkisen peruspalvelun yksikkönä Etelä-Pohjanmaan Sairaanhoidopiirin Ähtärin sairaala. Kaupallisten palvelujen keskuksena on selkeästi Tuurin kauppakylä, joka samalla on Ähtärin Eläinpuiston ohella seutukunnan toinen tärkeä matkailukohde. Alueella on tunnistettavissa Tuurin lisäksi merkittävänä työpaikkakeskittymänä Inhan alue Ähtärissä. Kaukoliikenteen yhteystarjonta on radanvarren paikkakunnilla kohtuullinen. Nopeat kaukoliikenteen junat ja kattavampi vuorotarjonta Seinäjoelle palvelee Kuusiokuntien kaukoliikenteen yhteystarpeita.

Joukkoliikenteen seudullisena runkotarjontana toimii Seinäjoki-Haapamäki -radan junaliikenne sekä Valtatie 18 suuntainen linja-autoliikenne. Seinäjoen ja Kuortaneen välinen liikenne noudattelee tien 697 linjausta.

⁷ Vuodenvaihteessa 2013 kuntaliitos Töysän kunnan kanssa nostaa väkiluvun yli 12 000 asukkaaseen



Kuva 25. Tärkeä yksittäiskohteet ja asiointisuunnat Kuusiokuntien seutukunnassa.

Kuntakohtaiset palvelutasokuvaukset

Alavus (Töysä)

Alavuden ja Töysän joukkoliikennetyhteydet täyttävät talviarkisin peruspalvelutason määritteen. Alavuden osalta yhteystarjonta säilyy suhteellisen hyvänä myös muina aikoina. Osaltaan tähän vaikuttaa Seinäjoki-Haapamäki –radan junayhteydet. Liikennöintiäika Seinäjoelle mahdollistaa hyvin työssäkäynnin ja opiskelun. Tuuri kauppakylän välittömässä läheisyydessä on henkilöjunaliikenteen asema.

Kuusiokuntien sisäiset yhteydet perustuvat pitkälti junaliikenteeseen. Alavuden ja Kuortaneen välin linja-autoliikenteen vuorotarjonta täyttää peruspalvelutasoiset yhteydet kriteerit, mutta ei mahdollista suppean liikennöintiajan vuoksi työssäkäyntiyhteyksiä.

Alavudelta tärkein opiskelupainotteinen yhteysväli on kunnan sisäisten reittien ohella Seinäjoki. Seinäjoelle ja Seinäjoelta on riittävä yhteystarjonta päivittäiseen opiskeluun sekä viikonlopun Seinäjoelta lähteville kaukoliikennetyhteyksille.

Kuortane

Kuortane kuuluu muita Kuusiokuntia tiiviimmin Seinäjoen työssäkäyntialueeseen. Seutulipun myyntimäärä on myös Kuortaneella erittäin alhainen. Kuortaneen ja Seinäjoen välinen linja-autoliikenteen vuorotarjonta mahdollistaa päivittäisen työssäkäynnin sekä hyvät opiskelu- ja asiointiyhteydet. Palvelutaso ei Seinäjoen yhteyksissä vaihtele viikonloppuisin tai kesäaikaan. Perjantaisin Seinäjoen ja Kuortaneen välillä on muita arkipäiviä enemmän vuorotarjontaa.

Kuortaneelta on toimivat päivittäiset asiointiyhteydet Alavudelle. Pääosa linja-autoliikenteen vuorotarronnasta on vakiovuoroa. Asiointiyhteyksien toimivuus mahdollistaa joukkoliikenteen pakkokäyttäjille julkisten palvelujen saavutettavuuden seutukeskus Alavudella. Liitynnät kaukoliikenteeseen toteutuvat Seinäjoen, mutta osin myös Alavuden kautta, josta operoi taajamajunakalusto Seinäjoelle ja Jyväskylän suuntaan.

Ähtäri

Ähtäristä työssäkäynti Seinäjoelle on muuta seutukuntaa vähäisempää. Ähtäri ei kuulu Seinäjoen seutulippualueeseen. Joukkoliikenteen vuorotarjonta mahdollistaa Seinäjoella työssäkäynnin. Liikennöintiäika on yhteysvälillä 6:00-19:34. Joukkoliikenteen palvelutaso säilyy vakiona viikonpäivästä ja vuodenaajasta riippumatta.

Ähtärin ja Alavuden välillä on työssäkäynnin mahdollistava joukkoliikenteen yhteystarjonta. Koko seutukunnalle merkittävänä liikkumisen palvelutasotekijänä korostuu Seinäjoki-Haapamäki –radan vuorotarjonnan palvelutasoa lisäävä vaikutus. Ilman junavuoroja liikennöintiäika ei yleensä mahdollistaisi toimivia työssäkäyntiyhteyksiä. Toisaalta tämä on myös ongelma, sillä Alavus, Töysä ja Ähtäri hyötyisivät erityisesti, mikäli seutulippua olisi mahdollista hyödyntää sekä linja-auto- että junaliikenteessä

Kaukoliikenteen suorat yhteydet Ähtäristä perustuvat muutamiin pikavuoro- ja junayhteyksiin. Seinäjoki toimii myös Ähtärin kannalta pitkän matkan joukkoliikenteen vaihtopysäkinä.

Kriittiset matkat

Seutukunnan osalta kriittisimpiä matkaketjuja ovat Seinäjoen yhteyksien joustavuus. Nykyisin juna- ja linja-autoliikenteen yhdistetyllä vuorotarjonnalla säästetään peruspalvelutasoinen vuorotarjonta, joka mahdollistaa päivittäisen työssäkäynnin. Joukkoliikenteen seudullisessa palvelutasotyöpajassa yhtenä kehitettävänä yhteysvälinä esille nousi linja-autoyhteys Töysä-Alavus-Koura-Seinäjoki välillä. Yhteyden kehittämisellä voitaisiin tavoitella nykyistä suurempaa osuutta yhteysvälin työssäkäyntiliikenteestä. Seinäjoen ja radanvarren paikkakuntien yhteydet ovat kohtuullisia läpi vuoden. Muihin naapurikuntiin asiointiyhteydet heikkenevät kesällä voimakkaasti. Alueen joukkoliikenne perustuu vahvasti koululaiskuljetuksiin.

Yhteistyötä joukkoliikenteen ja erityisesti lähiliikkumisen ratkaisujen kehittämiseksi toivotaan. Nykyisin yhtenä ongelmana ovat mainitut kesäajan ongelmat kuntakeskusten välisessä ja läpi vuoden jatkuvat haasteet kuntien sisäisissä kuljetuksissa.

Suupohjan seutukunta

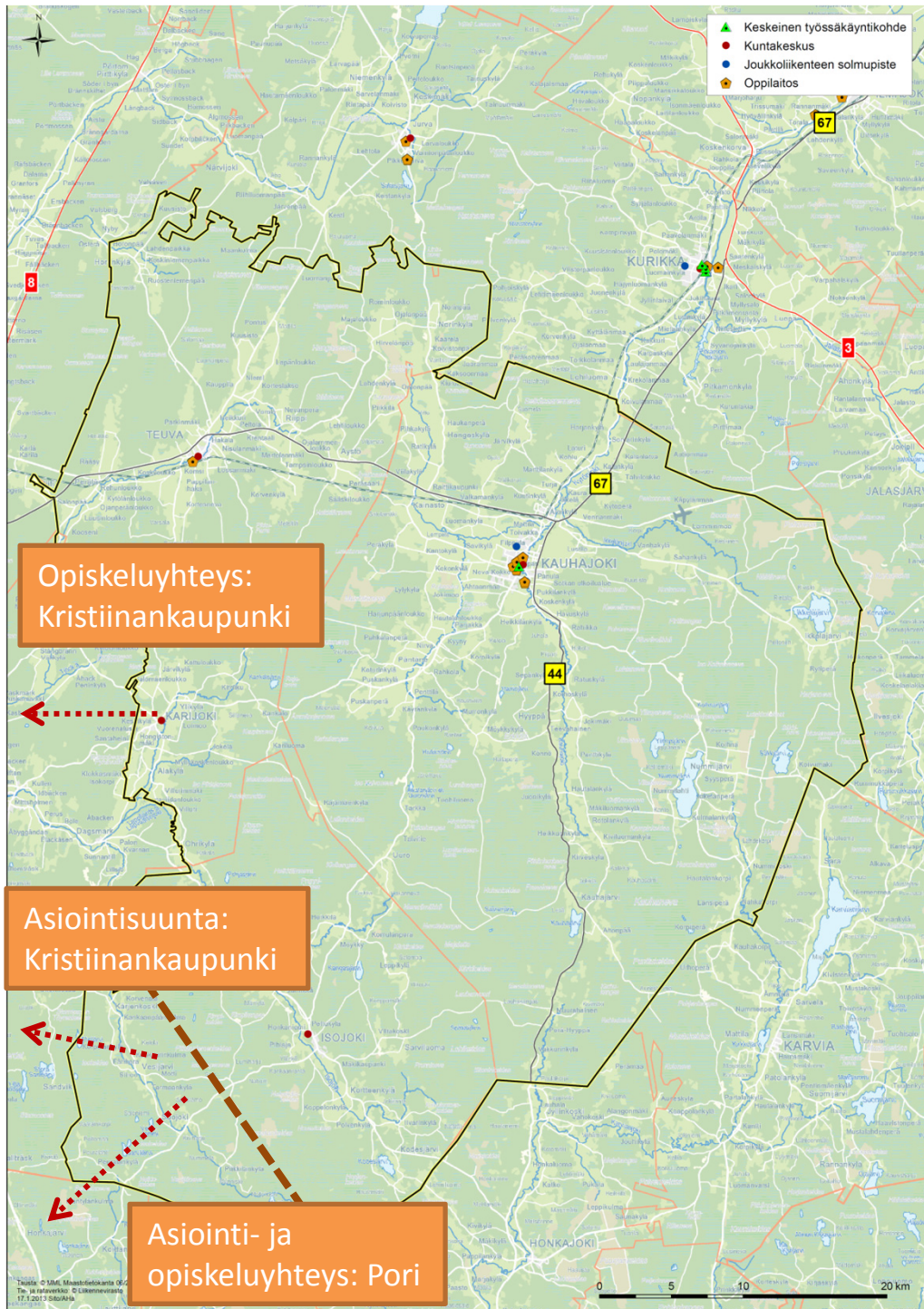
Yleinen kuvaus

Suupohja rajautuu Pohjanmaan ja Satakunnan maakuntiin Etelä-Pohjanmaan lounaisosassa. Suupohjan seutukuntaan kuuluvat Kauhajoen kaupungin lisäksi Isojoen, Karijoen ja Teuvan kunnat. Seutukunnan asukasluku on 24 000 henkilöä, joista 14 200 asuu seutukeskuksessa Kauhajoella. Seutukunnan asiointi-, työssäkäynti-, ja opiskelumatkat suuntautuvat Kauhajoen lisäksi pääosin Seinäjoelle. Kauhajoelle avattiin 2012 keväällä uusi kauppakeskus, joka vahvistanee kaupungin asemaa seudullisena asiointin kohteena.

Joukkoliikenteen palvelutaso on talviarkena peruspalvelutasoista kaikista kuntakeskuksista Kauhajoelle. Palvelutaso Seinäjoelle suuntautuviissa yhteyksissä on peruspalvelutasoinen Kauhajoelta ja Teuvolta. Karijoelta ja Isojoelta yhteydet ovat minimitasoiset. Suupohjan rata kulkee seutukunnan läpi, mutta henkilöliikennettä ei radalla ole ollut vuoden 1982 jälkeen.

Yksittäiskohteet ja asiointisuunnat

Seutukunnan selkeä keskus on Kauhajoki sekä julkisten että kaupallisten palvelujen osalta. Kauhajoen keskusta-alueella on seudullisesti merkittävä työssäkäynnin kohdealue. Merkittäviä liikkumisen kohteita on Kauhajoen ja Seinäjoen ohella Kristiinankaupunki ja Porin suunta. Osa päivittäisasioinneista kohdistuu Kristiinankaupunkiin Teuvan ja Isojoen länsiosista. Isojoen eteläosista osa liikkumisesta kohdistuu Porin suuntaan. Joukkoliikenteen seudullinen runkotarjonta kohdentuu Kantatien 67 ja tien 661 suuntaisesti.



Kuva 26. Tärkeä yksittäiskohteet ja asiointisuunnat Suupohjan seutukunnassa.

Kuntakohtaiset palvelutasokuvaukset

Kauhajoki

Kauhajoen ja Seinäjoen välinen joukkoliikenteen tarjonta täyttää talviarkisin peruspalvelutason määrityksen. Kaupunkien välinen liikenne perustuu yhtä vuoroparia lukuun ottamatta vakiovuoroliikenteeseen. Liikennöintiäika on suhteessa Etelä-Pohjanmaan keskitasoon laaja. Meno-paluu-tarjontaa on varhaisesta aamusta myöhäiseen iltaan saakka. Kauhajoen ja Seinäjoen väliset vakiovuoroliikenteen yhteydet ovat selkeästi henkilöautoa hitaampia kiertelevien reittien vuoksi.

Seutukunnan kuntakeskusten välisissä yhteyksissä joukkoliikenne saavuttaa peruspalvelutason. Liikennöintiäika on kohtuullinen kaikilla kuntakeskusten ja Kauhajoen välisillä yhteysväleillä mahdollistaen kohtuulliset työssäkäynnin edellytykset.

Kauhajoen merkitys seudullisena ja osin seutukuntarajat ylittävänä koulutuskeskittymänä nousi esille oppilaitoskyselyn vastauksista. Oppilaitoksen kannalta tärkeimmäksi yksittäiseksi yhteysväliksi Kauhajoelta alkavat tai päättyvät yhteydet saivat kaikkiaan kuusi maininta eri oppilaitoksilta. Toimivat joukkoliikenneyhteydet ovat kyselyn vastausten mukaan erittäin tärkeitä Kauhajoen ja seuraavien paikkakuntien välillä:

- Seinäjoki
- Teuva
- Karijoki
- Kristiinankaupunki
- Isojoki

Isojoki

Isojoen ja Seinäjoen väliset joukkoliikenneyhteydet mahdollistavat työssäkäynnin virka-aikaan, vaikka palvelutaso on minitasolla. Perustasoisesta yhteydestä puuttuu käytännössä yksi paluuvuoro, joka lähtisi Seinäjoelta ennen klo 18:00. Joukkoliikenteen palvelutaso Isojoella on läpi vuoden peruspalvelutasoista ja esimerkiksi sunnuntaisin liityntäyhteyksiä Seinäjoelle on saatavilla.

Seutukunnan sisällä yhteydet Kauhajoelle mahdollistavat työssäkäynnin. Nykyinen vuorotarjonta kattaa hyvin päivittäisten asiointimatkojen tarpeen. Seudun sisäiset vakiovuorot pohjautuvat koululaisliikenteelle, joka aiheuttaa pitkät matka-ajat kiertelevien reittien vuoksi.

Isojoki-Kauhajoki väli nostettiin yhdeksi tärkeimmistä kokonaisuudeksi, jossa koululais- ja opiskeluyhteydet tulisi varmistaa myös jatkossa. Nykyisin Isojoki ja Kauhajoki hankkivat yhdessä koululaisliikennettä kuntakeskusten välille.

Kaukoliikenteen liittynät Isojoelta tapahtuvat pääosin Seinäjoen kautta. Osa liittynöistä ohjautuu Parkanon ja mahdollisesti Porin kautta.

Karijoki

Karijoelta joukkoliikenteen yhteydet maakuntakeskukseen mahdollistavat perusasioinnin. Työssäkäyntiliikennettä ja päivittäisiä opiskeluyhteyksiä yhteysväillä ei nykyisellä vuorotarjonnalla ole edellytyksiä palvelulla. Seinäjoen linja-autot kulkevat Kauhajoen kautta, missä on myös pakollinen vaihto Seinäjoen suunnan autoon. Kesäisin, lauantaisin ja sunnuntaisin Karijoen joukkoliikenneyhteydet Etelä-Pohjanmaan suuntaan heikkenevät entisestään. Tämä vaikeuttaa toimivia opiskeluyhteyksiä ja liityntämahdollisuuksia esimerkiksi Seinäjoelta lähteviin juniin.

Karijoen ja Kauhajoen väliset yhteydet toimivat paremmin kuin Karijoen yhteydet maakuntakeskukseen. Liikennöintiäika on 7:05-16:15, joka mahdollistaa työssäkäynnin virka-aikana.

Tärkeänä yhteytenä seutu- ja maakuntarajat ylittävänä yhteystarpeena oppilaitoskyselyn pohjalta nousi Kristiinankaupunki-Karijoki-Kauhajoki väli. Koulutuskeskus Sedun Kauhajoen yksikköihin tulee paljon opiskelijoita mainitulta suunnalta.

Kaukoliikenteen liittynät tapahtuvat arkisin pääosin Seinäjoen kautta, mutta viikonloppuisin ja kesäaikaan Karijoen ja Seinäjoen väliset liityntäyhteydet ovat vain lakisäätöisellä tasolla. Yhteyspuutteet ovat samoja Karijoelta myös Kristiinankaupungin ja Porin suuntaan.

Teuva

Teuvan ja Seinäjoen välinen vuorotarjonta täyttää peruspalvelutasoinen joukkoliikenteen vaatimukset. Aamusta iltaan ulottuva liikennöintiäika mahdollistaa päivittäiset työssäkäyntiyhteydet Seinäjoelle. Joukkoliikenteen vakiovuoroyhteydet ovat henkilöauton yhteysnopeuteen verrattuna hitaita (HA n. 1 h, L-A n. 1.50 min). Kesäisin Teuvan Seinäjoen yhteydet heikkenevät minitasolle.

Samoin kuin muilla Suupohjan kuntakeskusten välisissä yhteyksissä, Teuvan ja Kauhajoen väliset yh-

teydet mahdollistavat työssäkäynnin. Liikennöintiäika ulottuu myöhäisiltan vakiovuoliikenteen linja-autoilla.

Kauhajoen ammatilliset oppilaitokset korostavat Teuvan ja Kauhajoen välisten joukkoliikenneyhteyksien tarjontaa oppilaitosten toimintaedellytysten ja kilpailukyvyyn kannalta.

Kaukoliikenteen liitynnöissä Seinäjoen asema on vahva myös Teuvan kannalta. Teuvalta on pääosin toimivat liityntäliikenneyhteydet Seinäjoen matkakeskukseen. Kesäaikana palvelutaso on yhden luokan talvea alhaisempi.

Kriittiset matkat

Seutukunnan joukkoliikenneyhteydet perustuvat pääosin kuntakeskusten välisiin ja Seinäjoelle suuntautuviin henkilöautoon verrattuna hitaisiin vakiovuoroyhteyksiin. Seutukunnan sisällä on oppilaitoskyselyn nostamina erittäin tärkeitä yksilöitävissä olevia yhteysvälejä Kauhajoen ja Seinäjoen suuntaan. Karijoen ja Isojen kannalta ongelmallista on viikonloppuliikenteen huono vuorotarjonta Seinäjoelle, joka hankaloittaa esimerkiksi opiskelijoiden viikonloppuliikkumista. Vastaavia yhteysongelmia on myös Porin suuntaan.

Kriittisiä matkoja ja matkaketjujen toimivuusongelmia koetaan olevan myös seudun sisäisesti. Palvelutasotyöpajassa yhtenä vaihtoehtona kuntien edustajat puntaroivat seudullisen tai kuntakohtaisen kutsujoukkoliikennejärjestelmän käyttöönottoa riittävien asiointiyhteyksien varmistamiseksi autottomille ja varsinkin ikäihmisille. Joukkoliikenteen palveluiden kehittämiseksi ja hyvien käytäntöjen vaihtoa toivottiin osaksi joukkoliikenteen ja liikennejärjestelmän kehittämistyötä.

Kaukoliikenteen palvelutaso

Liikenne- ja viestintäministeriö on vahvistanut valtakunnallisen joukkoliikenteen palvelutason vuosille 2012–2015. Ministeriö käyttää valtakunnallisen kaukoliikenteen rajauksena ELY-keskusten toimivalta-alueiden rajat ylittäviä matkoja, joiden pituus on vähintään 100 km yhteen suuntaan. ELY-keskusalueiden sisäisten yhteyksien palvelutasomääritykset tehdään alueiden toimivaltaisten viranomaisten toimesta.

Liikenne- ja Viestintäministeriö on jakanut valtakunnallisen palvelutason viiteen luokkaan, jotka on eritelty aiemmin tässä selvityksessä. Luokittelu perustuu

ministeriön teettämään taustaselvitykseen, jossa selvitettiin eri yhteysvälien matkustuspotentiaalia yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutujen välillä. Palvelutasolle on asetettu vuorotarjontaan, matka- ja liikennöintiäikaan sekä palvelun laatuun liittyviä tavoitteita.

Kaukoliikenteen yhteyksiä tarkastellaan Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasoselvityksessä Seinäjoen ja seuraavien kaupunkien välillä:

- Helsinki, Tampere, Jyväskylä, Vaasa, Kokkola, Oulu

Kaupungit on valittu Liikenneviraston Henkilöliikennetutkimuksen maakuntien välisten matkamäärien perusteella. Lisäksi kaukoliikenteen yhteystarpeita tuodaan esille seutukuntien näkökulmasta, jotka perustuvat todennettuihin asiointisuuntiin. Mainittujen kaupunkien lisäksi kaukoliikenneyhteyksiä tarkastellaan Suupohjan ja Porin välillä.

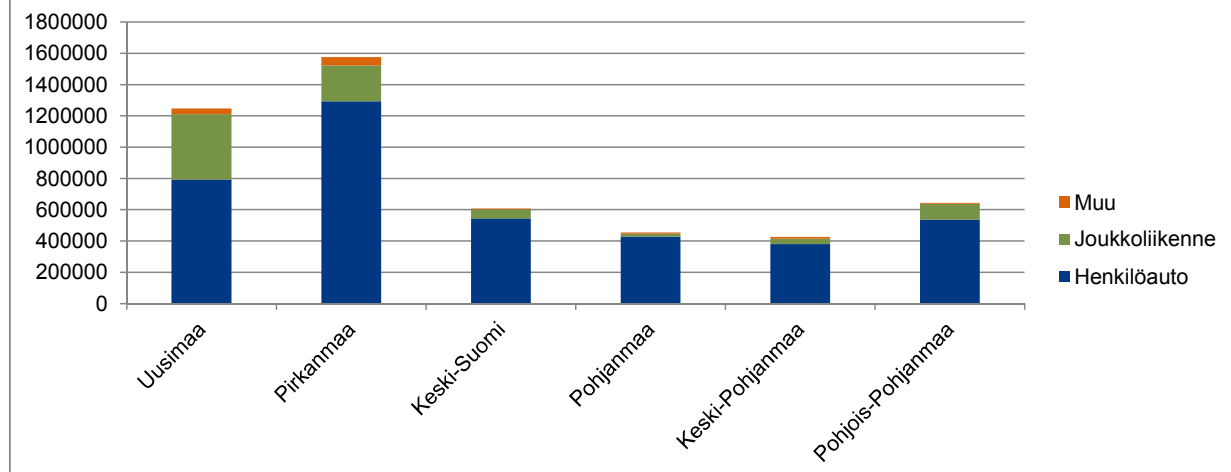
Eniten maakuntien välisiä matkoja Etelä-Pohjanmaalta tehdään Pirkanmaan suuntaan. Pirkanmaalle tehdään vuosittain lähes 1,6 miljoonaa yhdensuuntaista matkaa. Uudenmaan ja Etelä-Pohjanmaan välisiä matkoja tehdään henkilöliikennetutkimuksen mukaan 1,2 miljoonaa. Naapurimaakuntien ja Pohjois-Pohjanmaan suunnan matkamäärät sijoittuvat 400 000 – 600 000 matkan välille.

Uudenmaan matkoissa painottuu muita tarkastelu- maakuntia enemmän joukkoliikenne. Joukkoliikennematkoja on yhteysväliillä kolmannes kaikista henkilöliikennematkoista. Pirkanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan matkoista 15 – 20 % tehdään joukkoliikenteellä, mikä on pitkällä matkoilla valtakunnan tasolla keskimääräinen taso.⁸

Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan ja Keski-Suomen matkoissa joukkoliikenteen kulkutapaosuus on selvästi alle valtakunnan keskiarvon. Pohjanmaan matkoilla joukkoliikennematkojen osuus kaikista matkoista on vain 4 %. Joukkoliikenteen vuorotarjontaan suhteutettuna vähiten matkoja tehdään Pohjanmaan suuntaan ja eniten Uudellemaalle.

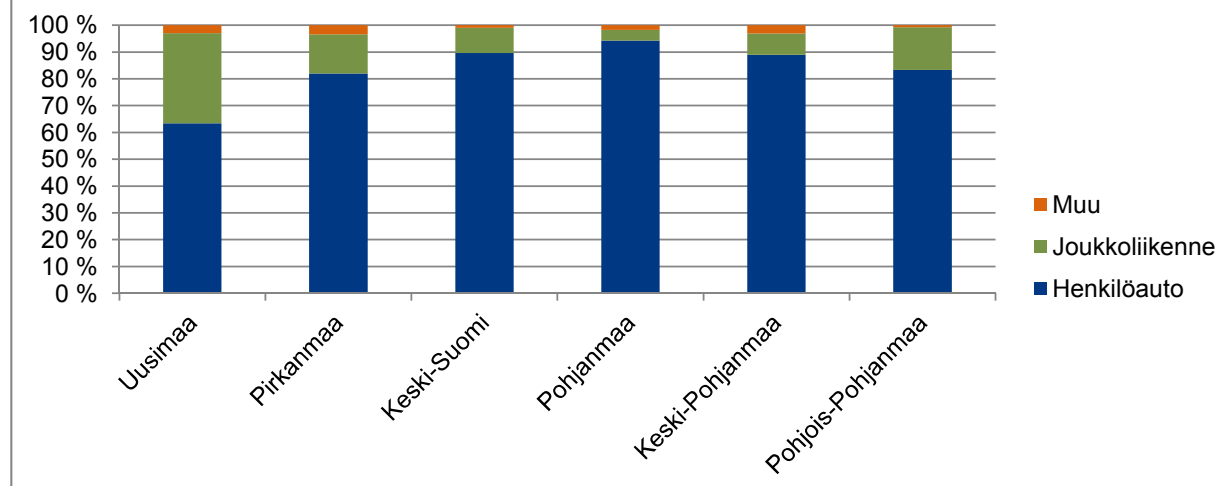
⁸ Henkilöliikennetutkimuksen mukaan pitkällä matkoilla joukkoliikenteen kulkutapaosuus on 19 %

Matkamäärät eri kulkumuodoilla tärkeimmillä yhteysväleillä



Kuva 27. Matkamäärät eri kulkumuodolla Etelä-Pohjanmaan ja tarkastelumaakuntien välillä. HLT 2011.

Kulutusosuudet tärkeimmillä yhteysväleillä



Kuva 28. Kulutusosuudet Etelä-Pohjanmaan ja tarkastelumaakuntien välillä. HLT 2011.

Kaukoliikenteen palvelutasoksi on Seinäjoen Helsingin ja Tampereen osalta vahvistettu kysyntää lisäävä taso, Jyväskylän yhteyksissä kysyntää vahvistava taso ja Oulun yhteyksissä toimiva taso. Perustason palveluilla pyritään tyydyttämään kansalaisten välttämättömimmät liikkumistarpeet, toimivalla tasolla pyritään joukkoliikenteellä tarjoamaan vaihtoehto henkilöauton käytölle ja kysyntää vahvistavalla tasolla pyritään selvään siirtymään henkilöautoista joukkoliikenteeseen. Seinäjoen ja Kokkolan, Vaasan sekä Porin välisiä yhteyksiä LVM:n palvelutasopäätöksissä ei ole erikseen määritetty.

Kaukoliikenteen palvelutasoa selvitettiin Etelä-Pohjanmaalla Seinäjoelta käsin. Seinäjoelta on lähes kaikkialta maakunnasta toimivat liityntäyhteydet. Selviä puutteita on muutaman kunnan ilta- viikonloppu ja kesäajan yhteyksissä Seinäjoelle. Seinäjoelta on kattava joukkoliikenteen tarjonta suuriin ja keskisuurisiin kaupunkikeskuksiin linja-auto, juna-, ja lentoliikenteellä.

Liikennöintiäika kaikkiin tarkasteltuihin kaupunkeihin mahdollistaa asiointi-, opiskelu- ja työmatkat yhden vuorokauden aikana. Liikennöintiäika pääradan kaupunkeihin (Tampere, Oulu, Helsinki) on käy-

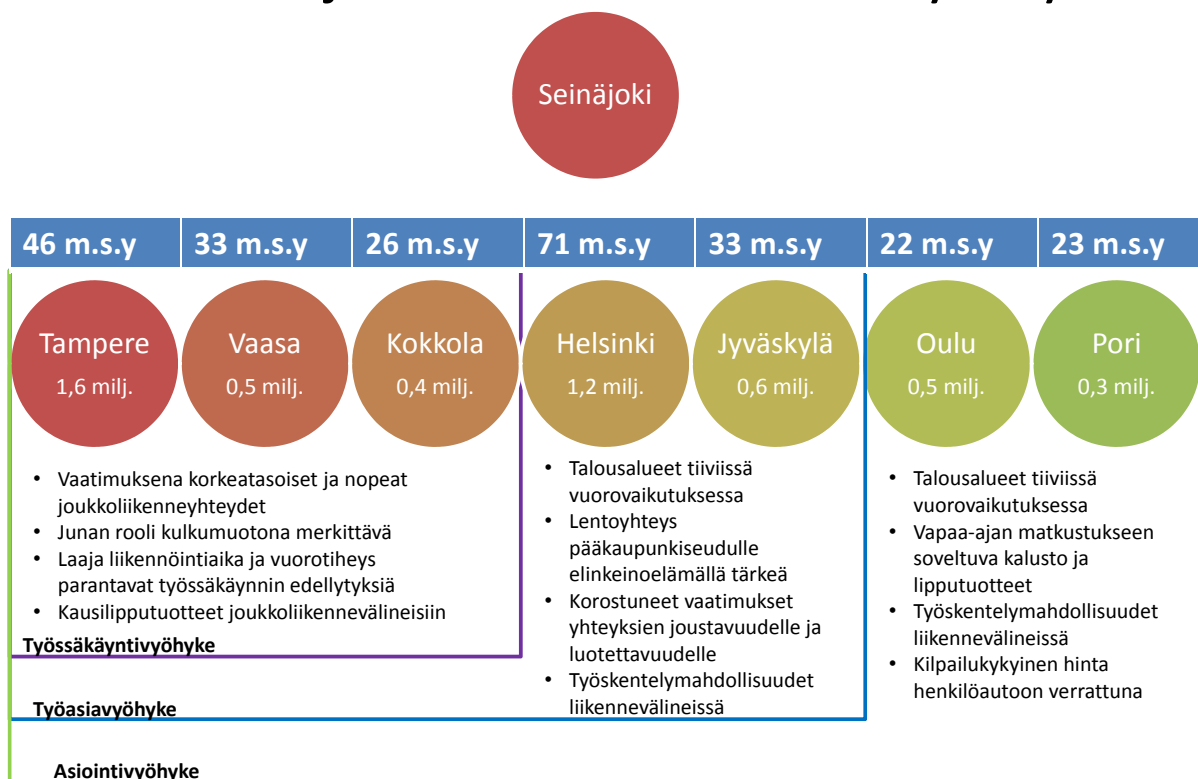
tännössä ympärivuorokautinen. Seinäjoen ja tarkastelukaupunkien väliset joukkoliikenneyhteydet ovat pääosin matka-ajaltaan nopeampia kuin vastaavat yhteysvälit henkilöautolla. Nopein joukkoliikenteen runkomatka-aika Jyväskylään vastaa henkilöautotakaan. Ainoastaan Porin suunnan yhteydet ovat selvästi nopeampia henkilöautolla.

Kaukoliikenteessä strategisina ja kriittisinä matkoina pidetään yleensä yhteyksiä pääkaupunkiseudulle ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Helsingin keskustan yhteyksissä lento- ja junaliikenteen yhdistetty vuorotarjonta tarjoaa alueen elinkeinoelämälle ja asukkaille toimivat joukkoliikenneyhteydet. Aamun ensimmäiset junavuorot Seinäjoelta Helsinkiin jäävät matka-ajaltaan nopeimmista mahdollisista. Liitännät Helsinki-Vantaan lentoasemalle ovat Etelä-Pohjanmaan osalta ongelmalliset. Aamun lentoyhteys saapuu Helsinki-Vantaalle 7:55, jolloin välittömästi 8:00 jälkeen lähteville Euroopan liityntälentoille⁹ ei ehdi. Junaliitännällä Helsinki-Vantaalle saapumisaika on noin 8:30.

Alla olevassa kuvassa on esitetty Seinäjoen ja kohdekaupunkien välisiä kaukoliikenneyhteyksiä sekä niiden yleisiä palvelutasovaatimuksia. Tampere, Vaasa ja Kokkola ovat saavutettavissa nopeimmalla joukkoliikenteen kulkumuodolla niin nopeasti, että se käytännössä mahdollistaa säännöllisen työssäkäynnin¹⁰. Työasiamatkojen vyöhykkeeseen lukeutuu liikennetutkimuksen mukaan alle kolmen tunnin etäisyysvyöhykkeellä olevat paikkakunnat. Näitä kaupunkeja ovat Helsinki ja Jyväskylä. Oulun ja Porin suunta ovat henkilöliikennetutkimuksen ja palvelutasosuunnitelman yhteydessä pidetyn työpajan pohjalta määritetty tärkeiksi asiointikohteiksi.

Kartalla on kuvattu kaukoliikenneyhteyksien roolia ja potentiaalia. Tampere, Vaasa ja Kokkola kuuluvat käytännössä samaan työssäkäyntialueeseen Seinäjoen kanssa. Tosin kaupungit sijaitsevat työssäkäyntialueen ääri laidalla, mikäli mittarina käytetään tunnin runkomatkaetäisyyttä. Seinäjoen kannalta työssäkäyntialueen laajuuden mahdollistaa erittäin hyvä liikenteellinen sijainti ja nopeat joukkoliikenneyhteydet,

Etelä-Pohjanmaan kaukoliikenneyhteydet



m.s.y = vuoroja molempiin suuntiin yhteensä talviarkena

Kuva 29 Etelä-Pohjanmaan kaukoliikenneyhteydet.

⁹ Esimerkiksi Frankfurtin aamulento Helsinki-Vantaalta lähtee klo 8:10

¹⁰ Noin tunnin runkomatkaetäisyys Seinäjoelta. Kulkumuotona juna.

esimerkiksi pääradan mahdollistama nopeustaso ja tuore Vaasan Pendolino-yhteys.

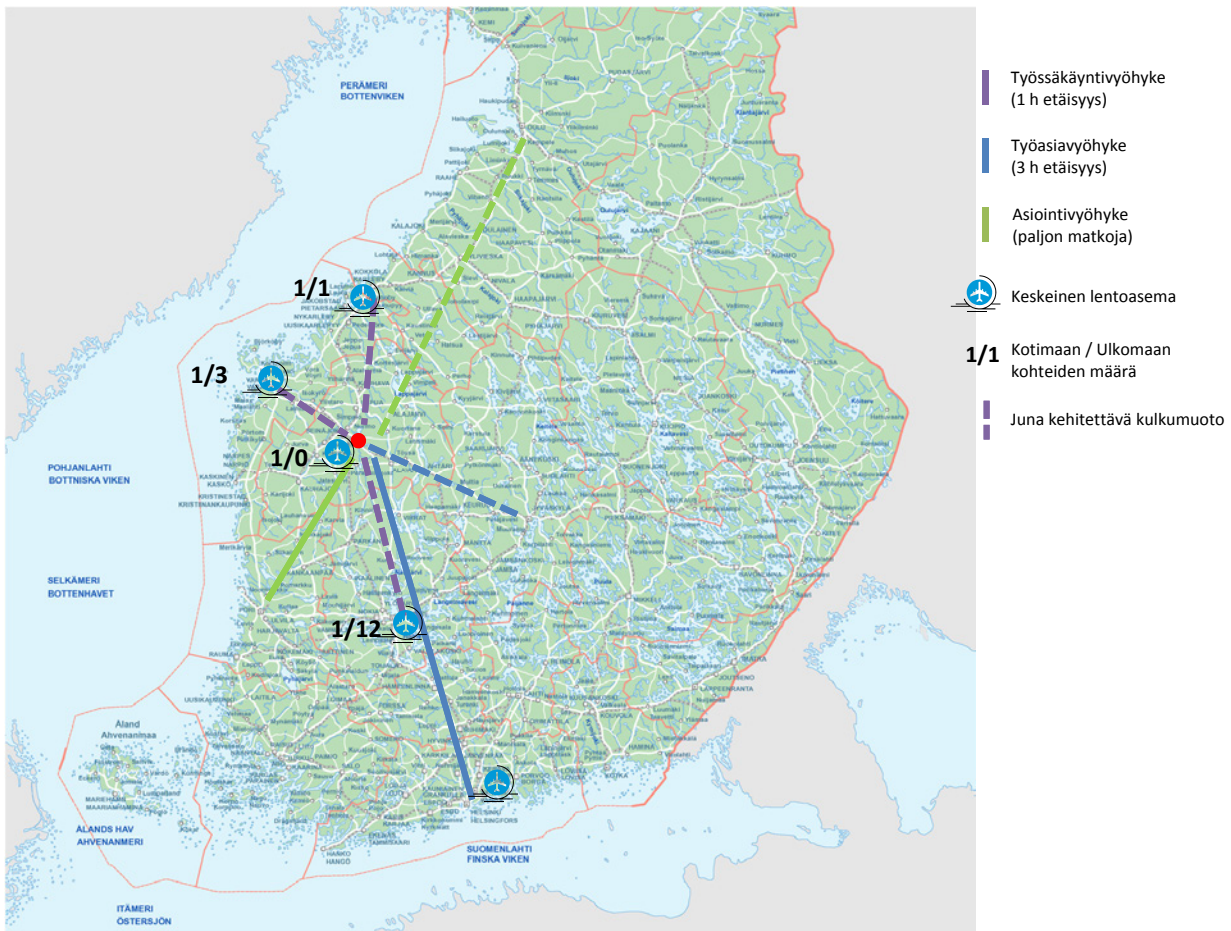
Jyväskylän suunnan yhteyksissä henkilöauto on hallitseva kulkumuoto. Junalla yhteysväliillä on mahdollista kulkea vaihdottomana Haapamäen kautta tai vaihdollisena Tampereen kautta. Matka-ajassa vaihtoehdoilla ei ole eroa, mutta Tampereen kautta kulkiessa on käytössä moderni, hyvätasoinen junakalusto. Porin yhteydet ovat henkilöautoa hitaampia kaikilla joukkoliikenteen kulkumuodoilla. Porin suunnan yhteystarpeet korostuvat etenkin maakunnan lounaisosassa.

Lentoliikennettä koskien Seinäjoen ja laajemmin Etelä-Pohjanmaan tilannetta on pidetty haasteellisenä. Seinäjoen lentoaseman nykyinen lentoliikenneoperaattori ei kuulu yleisimpiin lentoyhtiöiden alianssiverkostoihin, mikä vaikeuttaa matkaketuja Euroopan lennoilla. Maakunnan hyvän liikenteellisen aseman johdosta lentoyhteyksiä on saatavilla kohtuullisten liityntämatkojen etäisyydeltä Tampere-Pirk-

kalan, Vaasan ja Kokkola-Pietarsaaren lentoasemilta. Erityisesti Tampere-Pirkkalasta suorien kansainvälisten lentoyhteyksien määrä on kohtuullinen. Lisäksi Vaasasta ja Kokkola-Pietarsaaresta on tarjolla suorat yhteydet Pohjoismaisille vaihtokentille.

Seinäjoelta on hyvät joukkoliikenneyhteydet pääradan paikkakunnille ja Jyväskylään. LVM:n palvelutasopäätöksessä ei ole eritelty ELY-keskuksen sisäisiä yhteyksiä. Tarkastelualueella tällaisia yhteysvälejä on käytännössä kaksi: Seinäjoki-Vaasa ja Seinäjoki-Kokkola.

Vaasan suunnan joukkoliikenneyhteyksiä on viime vuosina parannettu muun muassa sähköistämällä Seinäjoki-Vaasa -rata, mikä mahdollistaa liikennöinnin nykyaikaisella kalustolla ja suorat Vaasasta Seinäjoen kautta kulkevat yhteydet Helsinkiin. Nykyisin junayhteys Vaasan radalla mahdollistaa päivittäisen työssäkäynnin Seinäjoen suuntaan, mutta Seinäjoelta Vaasaan työssäkäynti virka-aikaan ei toimi. Yksi ongelma nykyisellä rataosuudella on kohtaamispaikko-



Kuva 30 Yhteydet Seinäjoelta tärkeimmille lentoasemille

jen puutteet, ja siksi tehokas molempiin suuntiin toimiva työssäkäyntiliikenne ei ole mahdollista. Vaasan ja Seinäjoen kaupunkiseutuja sekä alueiden asukkaiden liikkumista tukisi mahdollisuus hyödyntää rinnan sekä junaa että linja-autoa. Joukkoliikenteen kulkumuotojen yhdistetty palvelutaso on erittäin kilpailukykyinen keskusta-keskustaan liikenteessä henkilöauton kanssa.

Kokkolan suuntaan Seinäjoelta on pääradan kautta toimivat junayhteydet. Linja-auton merkitys yhteysvä- lillä on vähäisen tarjonnan ja junan nopeuden vuoksi pieni. Kokkolan suunnan liikennöintiä alkaa varhaisesta aamusta ja päättyy illalla.

Kaukoliikenteen palvelutasotekijänä Etelä-Pohjan- maalla korostuu kaksi asiaa. Seinäjoen poikkeuksel- lisen hyvä sijainti Suomen joukkoliikenneverkolla ja toimivat junayhteydet Vaasan, Haapamäen ja Pohjan- maan -radoilla. Linja-autoliikenne täydentää junalii- kennettä erityisesti Vaasan ja Tampereen yhteyksissä.

Palvelutasotekijät MALPE- tarkastelussa

Joukkoliikenteen palvelutason nykytilan kuvaukses- sa hyödynnetään maakunta-, seutu- ja kuntatason ohella niin sanottua MALPE-palvelutasoajattelua. Maankäyttöön, asumiseen, liikenteeseen, palvelui- hin ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin perustu- vassa suunnittelukehikossa ihmisten liikkumiseen ja joukkoliikenteen kehittämiseen liittyviä konkreettisia tavoitteita tuodaan esille niin, että huomioidaan tar- kastelualueen kannalta tehokkaimmat ja vaikuttavim- mat ratkaisut, joilla liikkumisen palvelutasoa voidaan parantaa. Toimenpideratkaisut, esimerkiksi maankäy- tön tehokkuuden ja lähiliikkumisen osalta, ovat varsin erilaisia Seinäjoen ydinkeskustassa ja maakunnan maaseudulla.

<p>Kehityskäytävä</p> <ul style="list-style-type: none"> •Maankäyttö: Joukkoliikenneystävällinen työpaikka- ja asuinrakentaminen •Nykyisten keskuksien tiivistäminen •Työssäkäyntivuorojen nopeuttaminen ja runkolinjojen lanseeraaminen •Laatukäytävien solmupysäkkien parannustoimenpiteet •Lisävuorojen kokeilut valituilla yhteysväleillä •Juna- ja bussilippujen yhteiskäyttöisyys (kausilipputuote) 	<p>Kuntakeskukset</p> <ul style="list-style-type: none"> •Työssäkäyntiyhteys vähintään minimitasoisena Seinäjoelle (talvi- ja kesäaika) •Toimivat edestakaiset opiskelu- ja asiointiyhteydet kunnista seutukeskuksiin •Kunnan sisäisten koululaisvuorojen kytkeminen laajempaan liikennekokonaisuuteen sekä avaaminen kaikille matkustajaryhmille •Kuntakeskusten välisen ”Kyytitakuuliikenteen” jatkaminen ja kehittäminen
<p>Haja-asutusalueet</p> <ul style="list-style-type: none"> •Asiointiyhteyksien turvaaminen pakkokäyttäjille (ikäihmiset ja autottomat) •Joukko- ja henkilökuljetusten koordinaatio •Viikoittaisten toimivien henkilökuljetusyhteyksien varmistaminen maakunnalliseen ja pitkän matkan joukkoliikenteeseen 	<p>Pitkät matkat</p> <ul style="list-style-type: none"> •Toimivien kaukoliikenteen liityntöjen kehittäminen Seinäjoen kautta •Opiskelijoille ja vapaa-ajan matkustajille taataan toimivat liitynnät pe ja su Seinäjoelta (ma aamu) •Elinkeinoelämän kannalta tärkeitä kaukoliikennedyhteyksiä Seinäjoelta Tampereelle, Helsinkiin, Vaasaan ja Ouluun kehitetään erittäin kilpailukykyisinä henkilöautoon verrattuna •Kansainvälisten liityntöjen toimivuus varmistetaan 3 tunnin matka-ajan puitteissa

Kuva 31 Yleiset MALPE-palvelutasotavoitteet eri aluetyypeillä.

Seuraavassa on esitetty yleisellä tasolla ne toimenpitekehikot, joiden pohjalta joukkoliikenteen tavoitteellista palvelutasoa Etelä-Pohjanmaalla ehdotetaan edistettäväksi liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisella MALPE-alueluokituksella.

Seinäjoki

Seinäjoen kaupunkialueella joukkoliikenteen palvelusoratkaisut tehdään alueen toimivaltaisen viranomaisen, eli Seinäjoen kaupungin toimesta. Joukkoliikenteen rooli kaupungin liikennejärjestelmässä hakee paikkaansa. Kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi Seinäjoella on pyritty kannustamaan joukkoliikenteen käyttöön muun muassa alentamalla lippujen hintoja ja tarjoamalla yli 65-vuotiaille maksuttomat matkat paikallisliikenteessä. Toimenpiteiden vaikuttavuus joukkoliikenteen käyttöön ei ole yltänyt sille tasolle kuin toivottiin.

Seinäjoen kaupunkialueen joukkoliikenteen palvelutason kehittämisen pohjaksi ehdotetaan paikallisliikenteen runkoreittien uudistamista ja linjaston selkeyttämistä, niin että joukkoliikenteen käyttäjille päivittäinen liikkuminen olisi paikallisliikenteellä mahdollisimman luontevaa ja ennustettavaa.

Kaupunkialueella matkat ovat verrattain lyhyitä muihin maakunnan alueisiin verrattuna. Joukkoliikenteen kehittämisen osalta asumisen ja palveluverkoku suunnittelun tulisi sekä yksityisten että julkisten palvelujen osalta aiheuttaa mahdollisimman vähän liikkumistarpeita. Mikäli palveluverkko on hajaantunut kaupunkialueella, on sitä joukkoliikenteen linjastolla vaikea kattaa kustannustehokkaasti ilman, että matkaketjuista tulee pitkiä.

Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava -vyöhyke

Etelä-Pohjanmaalla suuri osa asutuksesta ja merkittävistä elinkeinotoiminnasta on Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava -vyöhykkeellä. Alueella sijaitsee merkittäviä työpaikka-, palvelu-, ja asutuskeskittyviä. Tällä vyöhykkeellä joukkoliikenteellä on maakunnan parhaat edellytykset olla kilpailukykyinen henkilöautoon verrattuna. Alueen palvelutasotavoitteita muodostettaessa huomioidaan oppilaitoskyselyn avulla vahvistunut kuva toimivien opiskeluyhteyksien merkityksestä maakunnan oppilaitoksille sekä edellytykset työssäkäyntiliikenteen palvelutason nostamiselle.

Vyöhykkeelle kohdennetuilla toimenpiteillä tavoitellaan arjen liikkumista ja asiointeja helpottavia ratkaisuja. Toimenpiteet painottuvat joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen, kysynnän lisäämiseen, kilpailukykyiseen hinnoitteluun sekä joukkoliikenteen pysäkki- ja informaatioinfrastruktuurin parantamiseen.

Toimenpiteeksi ehdotetaan laatukäytävän kehittämistä runkolinjamaiseksi joukkoliikenteeksi. Tämä sisältää säännölliset, riittävän tiheät vuorovälit, vakiominuuttiaikataulut sekä selkeän yksiselitteisen reitin. Linjan laatutasoa nostetaan selkeällä informaatiolla joka ulottuu linja-autoista pysäkeille ja muihin aikataulujen julkaisukanaviin. Linjan liikennöinti täyttää keskitason palvelusokriteerit.

Muut seutu- ja kuntakeskukset

Kuntakeskusten välisten ja Seinäjoelle suuntautuvien joukkoliikenneyhteyksien osalta palvelutasotavoitteessa tavoitellaan nykyisten työssäkäynti- ja asiointiyhteyksien säilymistä. Lisäksi palvelutasosuunnitelman yhteydessä toteutetuissa kyselyissä on noussut esille yksittäisiä, lähinnä kuntakeskusten välisiä yhteysvälejä, joiden palvelutasoa tulisi parantaa koululais- ja opiskelijayhteyksien osalta. Lisäksi yhtenä pitkän aikavälin palvelutasotavoitteena on kehittää palvelutuotannon yhteistoiminta-alueiden sisäisiä asiointiyhteyksiä, kuten Etelä-Pohjanmaalla käynnissä olevan Kyytitakuu-pilotin mukaisia liikennepalveluita. Seinäjoen kaupunkiseudun ulkopuolella joukkoliikenteen vuorotarjonta tarjoaa pääosin riittävät yhteydet joukkoliikenteen pakkokäyttäjille. Joukkoliikenteen palvelutason kehittämistoimenpiteitä tulisi myös kohdentaa kuntakeskusten pääpysäkkien infrastruktuurin viihtyisyyteen ja joukkoliikenneinformaation saatavuuden parantamiseen.

Haja-asutusalueet

Haja-asutusalueilla nykyisten joukko- ja henkilöliikennepalveluiden saatavuus ja kehittämisedellytykset ovat rajallisia. Työssäkäynti-, opiskelu- ja asiointimatkat perustuvat henkilöautoiluun. Haja-asutusalueilla joukkoliikenteen palveluilla varmistetaan minitasoiset asiointiyhteydet lähimpään kuntakeskukseen. Asiointiliikenteen pääkohderyhminä ovat ikäihmiset ja autottomat. Yhteydet ovat pääosin kuntien sisäisiä ja tämän vuoksi Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelusomäärittelyksen yhteydessä ei haja-asutusalueille vahvisteta palvelutasoa.

Kaukoliikenne

Kaukoliikenteen palvelutasotavoitteita tarkastellaan luontaisten asiointisuuntien, tarvittavien opiskeluyhteyksien ja maakunnan aluekehityksen näkökulmasta. Etelä-Pohjanmaan liikenteellinen sijainti tarjoaa Seinäjoen kautta korkeatasoiset joukkoliikenneyhteydet lähes kaikkialle Suomeen. Kriittisenä matkana arvioidaan lisäksi kansainvälisten liityntöjen sujuvuutta.

Etelä-Pohjanmaan paikkakunnilta on hyvät suorat kaukoliikenneyhteydet ratayhteyttä pitkin¹¹. Linja-autoyhteyksien määrät, Helsinkiä ja Tamperetta lukuun ottamatta, ovat varsin pieniä kaikkiin tarkastelukaupunkeihin. Maakunnan kuntakesuksista on paria poikkeusta¹² lukuun ottamatta hyvät vaihdolliset kaukoliikenneyhteydet kaikkialle Suomeen Seinäjoen kautta.

Tampereen, Vaasan ja Kokolan työssäkäyntialueet limittyvät Seinäjoen alueen kanssa. Tämä tuo mahdollisuuksia elinkeinoelämälle ja työntekijöiden joustavalle liikkumiselle. Työssäkäyntialue ei käytännössä olisi mahdollinen ilman nopeaa pääratayhteyttä. Seinäjoen ja mainittujen kaupunkien välisiä korkeatasoisia joukkoliikenneyhteyksiä kannattaakin kehittää erityisesti työperäisten matkatyyppien segmentissä. Pienillä lisäarvoa tuottavilla palveluilla ja mahdollisesti uusilla lipputuotteilla ihmisten päivittäinen liikkuminen kaupunkien välillä lisääntyisi ja loisi kasvulle edellytyksiä kaupungeissa toimiville yrityksille.

Pohjoisen suunnan yhteydet ja vuoromäärät tukevat hyvin maakuntien välisiä liikkumistarpeita. Kokolan ja Oulun suunnan joukkoliikenteen tarjonta on palvelutasoltaan valtakunnan kärkiluokkaa vastaavilla yhteysväleillä. Kokolaan suuntautuvassa liikenteessä on huomioitava myös työssäkäynnin potentiaalia. Nopeat ja hyvätasoisesti junayhteydet ovat olemassa, mutta pendelöijille soveltuvia joustavia ja edullisia lipputuotteita voisi kehittää.

Helsingin point-to-point yhteyksien hyvän palvelutason takaa nopea junayhteys ja arkipäivän tiheä vuorotarjonta. Liikennöintiäika Helsingin suunnan yhteyksissä on laaja, mikä mahdollistaa joustavat työasiamatkat ja asioinnin Helsingissä saman vuorokauden aikana. Kansainvälisissä liitynnöissä Seinäjoen

osin puutteellista lentotarjontaa paikkaavat Tampere-Pirkkalan, Vaasan ja Kokkola-Pietarsaaren lentoasemien vuorotarjonta. Junayhteydet toimivat myös alkuliityntänä Helsinki-Vantaan lennoille, mutta aamun ensimmäinen Seinäjoki-Helsinki juna on Tikkurilassa perillä liian myöhään Keski-Euroopan aamulentoja ajatellen.

¹¹ Päärata, Haapamäen rata

¹² Evijärvi, Soini

Joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso

Tavoitteellisen palvelutason perustelut

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden yksilöinnissä on hyödynnetty Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen ja osin Etelä-Pohjanmaan liiton laatimia joukkoliikenteen ja strategisen aluekehittämisen julkaisuja. Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelman yhteydessä kohdistettiin joukkoliikennekyselyt maakunnan asukkaille ja keskeisille oppilaitoksille kaikissa seutukunnissa. Lisäksi tässä palvelutasosuunnitelmassa uutena elementtinä mukana on joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden MALPE-yhteensovitus.

Tässä luvussa käsitellään joukkoliikenteen palvelutasopuutteita eri asiakasryhmien kannalta. Palvelutasotyössä tehtiin linjaus, jonka perusteella lakisääteistä palvelutasoa ei voida pitää tavoiteltavana millään tarkastelulla yhteysväliillä. Usein lakisääteisen palvelutason parantaminen minimitasoiseksi merkitsee joko aamun tai iltapäivävuoron aikataulujen muokkausta. Joissakin tapauksissa palvelutason nosto minimitasolle merkitsee uuden vuoron hankintaa.

Näissä tilanteissa tulisi ELY-alueella ja seutukunnissa pohtia, saadaanko palvelutason pienellä nostolla vaikuttavuutta esimerkiksi työssäkäyntiyhteyksien, asiointiyhteyksien tai oppilaitosten opiskelijakuljetusten nykytilanteeseen positiivista vaikuttavuutta. Mikäli alueella nähdään nykyiset heikot joukkoliikenneyhteydet ongelmana, voidaan mahdollista liikennehankintaa lähteä valmistelemaan ELY-keskuksen ja kuntien yhteistyössä.

Tavoitteellista palvelutasoa muodostettaessa tehtiin linjaus, että Kauhajoki-Seinäjoki-Lapua-Kauhava kehityskäytävällä tavoitellaan talviarkena keskitasoisia palvelutasoa. Palvelutaso- ja liikennejärjestelmäsuunnitelman työryhmien päätelmien pohjalta kehityskäytävä on seudullisesta joukkoliikenteestä ainoita kohteita, jossa palvelutasoa ylläpitämällä ja edelleen kehittämällä voidaan tavoitella joukkoliikenteen kulkutapaosuuden nostoa.

Suunnitelmatyön yhteydessä pidetyssä palvelutasotyöpajassa todettiin, että kunnilla on paljon suhteellisen paljon lyhyitä koululaisvuorojen ostoja. Näitä pidentämällä ylikunnalliseksi, palvelemaan laajempaa aluetta, voitaisiin saada nykyisillä resursseilla laajem-

paa väestönosaa palvelevaa seudullista liikennettä tehostettua. Palvelurakenteen muutosten vuoksi erityisesti yhteydet kuntakeskusten ja seutukeskusten välillä tarvitsevat jatkossa toimenpiteitä.

Havaitut puutteet joukkoliikenteen palvelutasossa

Työperäiset matkat

Työperäiset matkat sisältävät päivittäisiä kodin ja työpaikan välisiä työssäkäyntimatkoja ja työtehtäviin hoitamiseen kuuluvia työasiamatkoja. Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmassa on tarkastelu erityisesti työssäkäyntimatkojen toimivuutta suhteessa maakunta- ja seutukeskuksiin.

Työssäkäynnin kannalta joukkoliikenteen palvelutaso on Seinäjoelle suuntautuviissa yhteyksissä puutteellinen Evijärveltä, Karijoelta, Lappajärveltä, Vimpelistä ja Soinista. Seudullisesti tarkasteltuna Järvisseudun seutukunnan kuntien ja Seinäjoen väliset työssäkäyntiyhteydet ovat Alajärveä lukuun ottamatta puutteelliset. Työssäkäyntiyhteyksien paikkaaminen vaatii nykyisten aamuvuorojen aikataulujen aikaistamista tai kokonaan uusia vuoroja.

Työasiamatkojen toimivuus joukkoliikenteellä kuntakeskusten ja Seinäjoen välillä on yleisesti peruspalvelutasoista. Ainoastaan Ilmajoelta ja Lapualta on Seinäjoelle keskitason arkiyhteydet, jotka mahdollistavat joustavan työasialiikkumisen. Työasiamatkojen osalta yhteyspuutteet koskevat samoja paikkakuntia kuin työssäkäyntimatkojen osalta. Työasiamatkojen kannalta henkilöjunayhteys Haapamäen radalla täydentää linja-autojen vuorotarjontaa Alavuden, Tuurin ja Ähtärin liikenteessä. Ilman junayhteyttä liikennöintiäika olisi kuntakeskusten välisissä yhteyksissä puutteellinen.

Työssäkäyntimatkojen matkaketjuissa havaitut puutteet ja ehdotukset kehittämistoimenpiteiksi:

- **Kaikki yhteysvälit:** Liikennöinti elokuun alusta juhannukseen.
- **Evijärvi-Seinäjoki-Evijärvi** minimitasolle: Aamun menovuoron aikaistaminen¹⁴, tai täysin uusi vuoro. Paluuvuoroyhteys Seinäjoelta klo 16.00 jälkeen.
- **Karijoki(Kauhajoki)-Seinäjoki-Karijoki** minimitasolle: Aamun menovuoron aikaistaminen¹⁵ Kauhajoelta Kristiinankaupunkiin 16:15 lähtevän vuoron myöhentäminen, jotta työssäkäyntiyhteys Seinäjoelle syntyisi.
- **Lappajärvi-Seinäjoki-Lappajärvi** minimitasolle: Aamuksi työssäkäyntivuoro Seinäjoelle, joko uutena hankintana tai aikaistamalla aamun Evijärvi-Seinäjoki yhteyttä. Paluuyhteys Seinäjoelta klo 16.00 jälkeen¹⁶.
- **Soini-Seinäjoki-Soini** minimitasolle: Aamun Karstula-Seinäjoki vakiovuoron aikaistaminen. Iltapäivän Seinäjoki-Jyväskylä vakiovuoron myöhentäminen.
- **Vimpeli-Seinäjoki** minimitasolle: Evijärvi-Seinäjoki menovuoron aikaistaminen.
- **Jalasjärvi-Seinäjoki** kesän työssäkäyntiyhteys: Iltapäivän paluuvuoron hankinta.
- **Kauhava-Alahärmä (Power Park)** työssäkäyntiyhteyden lisääminen kesä-elokuu (ma-su): Mahdollinen yhdistäminen ympärivuotiseen seudulliseen työssäkäynti- ja asiointiliikenteeseen Alahärmä-Kauhava-Seinäjoki.
- **Atrian työssäkäyntiyhteyksien kehittäminen:** Sovittaminen vuorotyön rytmeihin ja yksikkökohtainen liikkumisen ohjauksen toimenpideohjelma.
- **Isojoki-Seinäjoki** yhteysväli minimitasolle kesäisin: Aamuvuoron lisääminen Isojoki-Seinäjoki¹⁷. Sovittaminen Karijoki-Kauhajoki-Seinäjoki yhteysvälin puutteiden korjaamisen kanssa.
- **Tärkeimpien työssäkäyntivuorojen nopeuttaminen** erityisesti yhteysväleillä Ilmajoki-Seinäjoki, Kauhajoki-Seinäjoki, Kauhava-Seinäjoki, Kurikka-Seinäjoki, Lapua-Seinäjoki.
- **Vuorojen lisääminen** keskitason joukkoliikenneyhteyden ja joukkoliikenteen kilpailukyvn parantamiseksi (talviarki): Alavus-Seinäjoki, Kauhajoki-Seinäjoki, Kauhava-Seinäjoki, Kurikka-Seinäjoki.
- **Juna- ja bussilippujen yhteyskäyttöisyys** erityisesti joukkoliikenteen kehityskäytävällä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava ja ylimaakunnallisesti Seinäjoki-Vaasa.

Opiskelu- ja asiointimatkat

Opiskelu ja asiointimatkojen osalta joukkoliikenteen palvelutasotyössä on analysoitu kuntakeskusten ja Seinäjoen sekä kuntakeskusten ja seutukeskusten välisiä yhteyksiä. Lisäksi tärkeitä koulu- ja opiskelumatkoja yksilöitiin oppilaitoksille tehdyn internetkyselyn avulla.

- **Jalasjärvi-Ilmajoki** opiskeluyhteydspuutteen korjaaminen: Lisävuoron hankinta iltapäiväksi Ilmajoki-Jalasjärvi.
- **Evijärvi-Alajärvi-Evijärvi** opiskeluyhteys ja minimitasoinen asiointiyhteys: Voidaan toteuttaa osana seudullisen Kyytitakuu-liikenteen kaltaisena tai aikaistamalla aamun Evijärvi-Seinäjoki vakiovuoroa ja ostamalla iltapäivälle lisävuoro.
- **Evijärveltä, Karijoelta ja Lappajärveltä** puuttuvat sunnuntain opiskelijayhteydet Seinäjoelle¹⁸. Maanantaina mahdolliset korvaavat liityntäyhteydet Seinjoella vasta 11:00–12:00 välillä.

Pitkät matkat

Pitkien matkojen osalta palvelutasotyössä tarkasteltiin Seinäjoen yhteyksiä Helsinkiin, Jyväskylään, Kokkolaan, Ouluun, Tampereelle, Vaasaan ja osin myös Poriin. Helsingin ja Tampereen yhteydet kuuluvat LVM:n kaukoliikenteen palvelutasomäärityksessä kysyntää lisäävälle ja Jyväskylä kysyntää vahvistavalle tasolle.

- Kaukoliikenneyhteydet Helsinkiin ovat korkeatasoiset sekä nopeudeltaan, kalustoltaan että liikennöintialtaan. Helsingin suunnan yhteyksissä kehitettävää on erityisesti kansainväliset liittynät mahdollistavassa Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteydessä, esim. aamun junavuoron aikaistaminen noin 0,5-1 tunnilla.
- **Nykyinen Seinäjoki-Vaasa ratayhteys** ei mahdollista riittävän hyvin Seinäjoelta Vaasaan tapahtuvaa työssäkäyntiä kohtaamispaikkojen puutteiden vuoksi. Lisäksi bussi- ja junalippujen yhteyskäyttöisyys ei ole alueella toistaiseksi mahdollista.
- **Porin suunnan** joukkoliikenneyhteydet ovat hitaita verrattuna henkilöautoihin ja muihin tarkasteltuihin yhteysväleihin. Päivittäiset asiointiyhteydet ovat toimivalla tasolla.

¹⁴ 7:55 lähtevä Kokkola-Helsinki pikavuoro, 8:50 lähtevä Evijärvi-Seinäjoki vakiovuoro.

¹⁵ Vakiovuoron Kristiinankaupunki-Kauhajoki 9:10–9:45 aikaistaminen (vaihto) vakio Kauhajoki-Seinäjoki.

¹⁶ Esimerkiksi 16:05 Seinäjoki-Evijärvi-Lappajärvi-Alajärvi n. 18:00.

¹⁷ Esimerkiksi 6:00 Isojoki-Karijoki-Kauhajoki-Seinäjoki 8:00.

¹⁸ Seinäjoen kautta vaihtoyhteys valtakunnalliseen kaukoliikenteeseen (opiskelupaikkakunnat)

- **Liityntäyhteyksien järjestäminen / tiedottaminen** Vaasan, Kokkola-Pietarsaaren ja Tampere-Pirkkalan lentoasemille lisätarjonnan vaihtoehtoina Seinäjoki-Helsinki lentoyhteyksille.

Vapaa-ajan ja muut matkat

Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenneyhteyksien kokonaistilanne on kaksijakoinen. Kaukoliikenneyhteyksien osalta maakunta ja varsinkin radanvarren asemapaikkakunnat omaavat valtakunnallisesti suhteutettuna erittäin hyvät joukkoliikenneyhteydet. Maakunnan sisäiset joukkoliikenneyhteydet sen sijaan ovat joukkoliikenteen laatuikäväilläkin korkeintaan keskitasoiset. Seutulippujen myyntimääristä voi päätellä, että joukkoliikenteen kulkutapaosuus työssäkäyntiliikenteessä on erittäin alhainen. Toisaalta koululaiset ja opiskelijat hyödyntävät nykyisiä joukkoliikenteen palveluita. Useat vuorot ovat täysin opiskelijoiden matkustuksen varassa.

Työpajassa tarkastelluista maakunnan liikkumista synnyttävistä erilliskohteista erityisesti Tuurilla, Ähtärin matkailualueella ja Power Parkin alueella voisi olla potentiaalia nykyistä laajempaan joukkoliikenteellä tehtävään matkailuun. Tuuri ja Ähtärin matkailualue sijaitsevat rautatieaseman välittömässä läheisyydessä. Tuurin seisake sijaitsee kauppakylän parkkipaikan yhteydessä, Ähtärissä eläinpuiston seisake sijaitsee hieman syrjässä matkailun ydinalueesta. Power Parkin osalta joukkoliikenteen kulkumuotona tulisi olla junan ja linja-auton yhdistelmä.

Nopean pääradan junaliikenteen ohella Vaasan ja Haapamäki-Jyväskylän suuntien junayhteydet lisäävät selvästi radan varren paikkakuntien joukkoliikenteen palvelutasoa. Etenkin Kuusiokuntien osalta linja-auton tarjoamat yhteydet ovat varsin rajallisia ja liikennöintiajat heikkoja, taajamajunat tuovat tähän selvää lisäarvoa. Junayhteys on vaihdollisenakin selvästi linja-autoa nopeampi Helsingin yhteyksissä Haapamäen radan kuntakeskuksista. Junayhteys mahdollistaa paikkakuntien hyvän saavutettavuuden vuoden ympäri.

Muihin ratayhteyksiin liittyen alueella on tunnistettu Suupohjan radan merkitys tavaraliikenteelle, erityisesti Kaskisten sataman vetovoimaisuudelle. Henkilöliikennettä tällä Seinäjoen ja Kaskisten välisellä rataosuudella ei ole. Kysymys henkilöliikenteen uudelleenkäynnistämisestä rataosuudella tulee ajankohittaiseksi, mikäli tavaraliikenteen tarpeista rataosuuden vaatimat infrastruktuuri-investoinnit aloitetaan.

Joukkoliikennettä tukeva infrastruktuuri

Linja-autopysäkit

Palvelutason laadulliset tekijät kattavat myös joukkoliikennettä tukevan infrastruktuurin. Joukkoliikenteen laatuikäväselvityksissä Kurikka–Ilmajoki–Seinäjoki–Lapua (2012) ja Vaasa–Seinäjoki (2012) määriteltiin useita linja-autopysäkkien kehittämiskohteita. Näiden kehittämistoimenpiteiden toteuttaminen otetaan osaksi myös tavoitteellista palvelutasoa. Kohteet ja kehittämistarpeet on esitetty seuraavissa listoissa, tarkemmin kohteet on esitelty yllä mainituissa laatuikäväselvityksissä.

Kurikka–Ilmajoki–Seinäjoki–Lapua

- Kurikka, MH-asiamies: Informaatiotaulu
- Kurikka, Huovintie: informaatio, roska-astiat
- Ilmajoki, Ahokylän koulu: informaatio, roska-astiat, polkupyörätelineet
- Seinäjoki, Valion kohta: informaatio, pysäkkikatokset
- Seinäjoki, Joupin kiertoliittymä: informaatio, pysäkkikatokset
- Seinäjoki, Hyllykallio ETL: informaatio
- Seinäjoki, Atrian tehtaan portti: pysäkkikatos, informaatio, roska-astia
- Lapua, Kovero, vt19: pysäkkikatos, informaatio, polkupyöräteline, roska-astia
- Lapua, Kovero, Huhtalantie: mahdollinen uusi pysäkki
- Lapua, Koulukeskus: pysäkkikatoksen korjaus, informaatio

Vaasa–Seinäjoki

- Seinäjoki, Ylistaro keskusta: pysäkkikatos, informaatio, polkupyöräteline, roska-astia
- Seinäjoki, Ylistaro as: pysäkkikatoksen korjaus, informaatio, polkupyöräteline, roska-astia
- Seinäjoki, Ylistaro, Halkosaari: Pysäkkikatosten korjaus, informaatio, polkupyörätelineet, roska-astiat

Lisäksi vuonna 2012 valmistuneessa Sata solmupysäkkiä Suomeen -esiselvityksessä (Liikennevirasto 13/2012) nostettiin kehitettävien solmupysäkkien listalle kolme kohdetta Etelä-Pohjanmaan alueelta. Näistä yksi kohde (Vt19 Lapua) on mainittu myös laa-

tukäytäväselyksessä. Kohteet ja toimenpidetarpeet on listattu seuraavassa:

- Ilmajoki, vt3 Koskenkorvan kuntapysäkki: pysäkkijärjestelyjen kehittäminen, liityntäpysäköintijärjestelyjen kehittäminen, kehittäminen kyläpysäkinä ja vaihtopysäkinä, matkustajaolosuhteiden kehittäminen
- Lapua, vt19 Lapua: pysäkkijärjestelyjen kehittäminen, liityntäpysäköintijärjestelyjen kehittäminen, kehittäminen kyläpysäkinä ja vaihtopysäkinä, matkustajaolosuhteiden kehittäminen
- Ilmajoki: kt 67 Ilmajoki, Havuselän pysäkki: Liityntäpysäköintijärjestelyjen kehittäminen, matkustajaolosuhteiden kehittäminen.

Raideinfrastruktuurin kehittämistoimenpiteet

Alueen henkilöliikenteen palvelutason kannalta pääradan jatkuvan kehittämisen lisäksi raitainfrastruktuuriin liittyviä toimenpiteitä tulisi erityisesti käynnistää Seinäjoki-Vaasa -rataosuudella. Rataosuuden liikennöintiä rajoittaa yksiraiteisuus ja kohtaamispaikkojen puuttuminen. Uuden kohtaamispaikan rakentaminen lähemmäksi Vaasaa mahdollistaisi nopeat työssäkäyntiyhteydet sekä Vaasaan että Seinäjoelle.

Lippujärjestelmä

Palvelutason kannalta olisi tärkeää, että kaikissa joukkoliikennevälineissä toimisi yhtenäinen lippujärjestelmä. Liikenneviraston Piletti-hankkeessa kehitetään yhdessä ELY-keskusten ja kaupunkiseutujen kanssa uutta lippu- ja maksujärjestelmää, joka voitaisiin ottaa käyttöön vuonna 2014 kun linja-autoliikenteen siirtymäajan sopimukset alkavat päättyä.

Käytännön ongelmista suurin on tällä hetkellä Seinäjoen seutulipun kelpaaminen vain linja-autoliikenteessä. Junaliikenteessä seutulippu ei kelpaa, vaan on käytettävä VR:n omia lipputuotteita. Säännöllinen bussin ja junan sekakäyttö on siis lipullisesti haastavaa, vaikka tarjonta paikoin jopa kaksinkertaistuu jos käytettävissä ovat sekä bussi- että junayhteydet. Lippujärjestelmien yhteensovittaminen on suuri käytännön haaste, vaikka teoriassa yhteiskäyttö on vain sopimuskyksymys. Kesällä 2013 käynnistyy Tampereen seudulla kokeilu, jossa Lempäälän ja Nokian kuntalaisille myytävään Tampereen seutulippuun sisältyy myös matkustusoikeus junissa Lempäälä–Tampere–

Nokia -välillä. Tässä kokeilussa kehitettävät käytännöt voitaneen ottaa käyttöön myös Etelä-Pohjanmaalla, kun ne todetaan toimiviksi. Potentiaalia lippujen yhteiskäyttöön yhteystarjonnan monipuolistajana on Seinäjoelta niin Vaasan, Kauhavan kuin Haapamäenkin suuntaan.

Informaatio

Joukkoliikenteen informaatiolla on suuri rooli siinä, miten asiakkaat löytävät joukkoliikenteen ja miten helppokäyttöiseksi se koetaan. Alueellisen joukkoliikenteen ongelmana on perinteisesti ollut yhtenäisen informaation puute.

Perinteisesti ainoat paikat, joissa on ollut saatavilla kattavaa aikataulutietoa, ovat olleet linja-autoasemat ja Matkahuollon toimipisteet. Linja-autoliikennöitsijät taas ovat perinteisesti painaneet omat aikataulukonsa, joissa ei muiden yhtiöiden vuoroja näy. Sähköisten palveluiden kehittyessä Matkahuolto on saanut omaan järjestelmäänsä kuuluvien vuorojen aikataulut kattavaan internet-hakuun ja luonut myös alueellisia reittioppaita yhteistyössä paikallisten viranomaisten kanssa. Liikennevirastolla on myös valtakunnallinen www.matka.fi -reittihakupalvelu. Uutena lisäyksenä Liikenneviraston reittihakupalvelussa on otettu käyttöön kutsujoukkoliikenteen palvelutarjontaa esille tuova kutsujoukkoliikenne.[matka.fi](http://www.matka.fi).

Informaation kehittämiseksi tarvitaan viranomaisten ja liikennöitsijöiden sekä heidän palveluverkostojensa yhteistyötä. Etelä-Pohjanmaalle voidaan luoda esimerkiksi maakunnallinen joukkoliikenneportaali, josta löytyy kootusti kaikki alueen joukkoliikenteen aikataulut, tietoa kaukoliikenteen yhteyksistä, lipputuotteista ja liityntäpysäköintimahdollisuuksista. Esimerkkinä toimii Uudellamaalla toteutettu sivusto <http://www.uudenmaanjoukkoliikenne.fi/>.

Lisäksi keskeisille pysäkeille on edelleen tarvetta tuottaa paperisia aikatauluja, joista aina näkee myös vuorojen arvioidun ohitusajan ko. pysäkillä. Aikatauluissa esitetään kaikki pysäkin tai pysäkkiryppään kautta kulkevat vuorot. Vastuu aikataulujen tuottamisesta ja asentamisesta voi olla Matkahuollolla, kunnalla tai toimivaltaisella viranomaisella. Tienpitäjä vastaa aikataulutelineiden asentamisesta oman alueensa pysäkeille.

Joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso Etelä-Pohjanmaalla

Joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso perustuu lukujen 5.2, 5.3 ja 5.4 havaintoihin. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet ja muutoskohteet on esitetty Liikenneviraston ohjeistuksen mukaisesti sekä taulukko- että karttatarkastelulla. Palvelutason muutostarpeet on taulukossa ilmaistu +/-merkillä. Tavoitteellinen palvelutaso määritellään kuntakeskusten ja Seinäjoen sekä kuntakeskusten ja seutukeskusten välisille yhteyksille.

Tavoitteellisen palvelutason muutosesitykset on jaettu kahteen luokkaan. Toisessa keskitytään korjaamaan lakisääteistä palvelutasoa vähintään minimitasolle, joka mahdollistaa yhteysväillä työssäkäynnin minimiedellytykset ja perusasiointiyhteyden. Joukkoliikenteen kehityskäytävällä palvelutasotavoitteeksi on asetettu talviarkeipäiville keskitaso. Sunnuntaiyhteyksien palvelutasoa on nostettu osin keskitasolle laadukkaiden liityntäyhteyksien varmistamiseksi myös muualta kuin ao. paikkakunnilta.

Tavoitteellinen palvelutaso lakisääteiseltä tasolta minimitasolle (kohteena Seinäjoki):

- Evijärvi talviarkena, kesäarkena ja talvisunnuntaina
- Karijoki talviarkena, kesäarkena, talvilauantaina, talvisunnuntaina
- Lappajärvi talviarkena, kesäarkena, talvilauantaina, talvisunnuntaina
- Soini talviarkena
- Vimpeli talviarkena
- Tavoitteellinen palvelutaso perustasolta keskitasolle (kohteena Seinäjoki):
- Alavus talviarkena
- Kauhajoki talviarkena ja talvisunnuntaina
- Kauhava talviarkena ja talvisunnuntaina
- Kurikka talviarkena ja talvisunnuntaina

Kuntakeskusten ja seutukeskusten osalta muutostarpeet ovat maakunnallisesta joukkoliikennettä maltillisempia. Tavoitteellinen palvelutaso vastaa nykytilaa lukuun ottamatta Seinäjoen seudun kahta yhteysväliä ja Evijärven ja Alajärven välistä korotustarvetta lakisääteiltä minitasolle.

Kunta	Tavoite 2018	T.A	K.A	T.L	T.S	Yleinen PT
Alajärvi						perus
Alavus		+				keski
Evijärvi		+	+		+	minimi
Ilmajoki						keski
Isojoki			+			minimi
Jalasjärvi						perus
Karijoki		+	+	+	+	minimi
Kauhajoki		+			+	keski
Kauhava		+				keski
Kuortane						perus
Kurikka		+			+	keski
Lappajärvi		+	+	+	+	minimi
Lapua						keski
Soini		+				minimi
Teuva						perus
Vimpeli		+				perus
Ähtäri						perus

Kuva 32. Tavoitteellinen palvelutaso eri aikoina kuntakeskusten ja Seinäjoen välillä.

Kunta-Seutukeskus			
Palvelutaso		Nykyinen	Tavoite
Alajärvi	Evijärvi	laki	minimi
	Lappajärvi	minimi	minimi
	Soini	minimi	minimi
	Vimpeli	minimi	minimi
Alavus	Kuortane	minimi	minimi
	Ähtäri	perus	perus
Seinäjoki	Ilmajoki	keski	keski
	Jalasjärvi	perus	perus
	Kauhava	perus	keski
	Kurikka	perus	keski
	Lapua	keski	keski
Kauhajoki	Isojoki	perus	perus
	Karjajoki	minimi	minimi
	Teuva	perus	perus

Kuva 33. Tavoitteellinen palvelutaso eri aikoina kuntakeskusten ja seutukeskusten välillä.

Palvelutasotavoitteeksi on asetettu kaikille määritellyille yhteysväleille vähintään minimitaso. Minimitalon varmistaminen työssäkäynnin ja asioinnin kannalta on keskeisintä arkipäiville, työ- ja kouluvuoden ajaksi. Ilta- ja lauantailiikenteessä vuorotarjonnan lisäämiselle täytyy lähtökohtaisesti olla selvää kysyntää. Ilta- ja lauantaivuorojen palvelutasolisäystavoitteet ehdotetaan korjattavaksi ensisijaisesti markkinaehtoisella mallilla.

Palvelutasotavoitteiden toteuttamisen kustannukset

Palvelutasotavoitteiden kustannusvaikutuksia on tässä työssä arvioitu lisävuorojen hankinta-arvojen ja pysäkkien kehittämisinvestointien avulla. Kustannusarviot ovat alustavia ja tarvitsevat erityisesti palvelutasotavoitteiden vaatimien lisävuorojen kohdella tarkempaa liikennesuunnittelua. Lisävuorojen kustannusperusteena ovat yleiset palvelutasotavoitteet ja yksittäiset tärkeät opiskelu- ja seudulliset asiointiyhteydet. Vuorojen kustannuslaskennassa pyrittiin vähentämään lisävuorojen laskennallista määrää ohjaimella tarvittavat maakunnan reuna-alueilta lähtevät

vuorot Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava kehityskäytävälle. Kustannusarvioissa ei ole huomioitu sitä, että osa lisävuoroista voitaisiin korvata aamuyhteyksiä aikaisammalla tai iltapäiväyhteyksiä myöhentämällä. Tämä koskee yhteysvälejä, joiden palvelutasopuutteet johduvat liikennöintiajasta. Yhteysvälikohtaisten palvelutasotavoitteiden saavuttamiseksi lisäresursseja tarvitaan yhteensä 1,3 – 1,4 miljoonaa euroa vuoden 2018 loppuun ulottuvalla ajanjaksolla. Tarkempi kustannustaulukko liitteenä (Liite 6).

Pysäkkien kehittämisen kustannusarviot on koottu laatukäytäväselvityksestä ja Sata solmupysäkkiä Suomeen – esiselvityksestä. Laatukäytäväselvitysten toimenpiteet pysäkki-infran kehittämisen suhteen on laadittu peruspalvelutason nostaminen tavoitteena. Sata solmupysäkkiä -esiselvityksen osalta tarkoitus oli kytkeä pysäkkejä kiinni suurempien kokonaisuuksien yhteyksiin (tiehankkeet). Esimerkiksi Vt 19 Lapuan Koverossa on suunnitteilla eritasoliittymä, jonka yhteydessä myös pysäkkikehittäminen on järkevä toteuttaa.

Taulukko 4. Pysäkkien kehittämisen kustannusarvio.

Kustannusarviot		
Joukkoliikenteen laatukäytäväselytykset		
Kurikka-Ilmajoki-Seinäjoki-Lapua		
Pysäkki	Toimenpiteet	Kustannusarvio
Kurikka, MH-asiamies	Informaatiotaulu	200 €
Kurikka, Huovintie	Informaatiotaulut, roska-astiat	600 €
Ilmajoki, Ahokylän koulu	Informaatiotaulut, roska-astiat, polkupyörätelineet	1 200 €
Seinäjoki, Valion kohta	Informaatiotaulut, pysäkkikatos	6 200 €
Seinäjoki, Joupin kiertol.	Informaatiotaulut, pysäkkikatos	6 200 €
Seinäjoki, Hyllykallio ETL	Informaatiotaulut	400 €
Seinäjoki, Atrian tehtaantie	Informaatiotaulu, pysäkkikatos, roska-astia	6 000 €
Lapua, Kovero, vt19	Informaatiotaulu, pysäkkikatos, roska-astia, pp-teline	6 500 €
Lapua, Kovero, Huhtalantie	Uusi pysäkki	5 000 €
Lapua, Koulukeskus	Pysäkkikatoksen korjaus, informaatiotaulu	900 €
	Yhteensä	33 200 €
Vaasa-Seinäjoki		
Seinäjoki, Ylistaro, keskusta	pysäkkikatos, informaatiotaulu, polkupyöräteline, roska-astia	7 300 €
Seinäjoki, Ylistaro as.	pysäkkikatoksen korjaus, informaatiotaulu, pp-teline, roska-astia	8 000 €
Seinäjoki, Ylistaro, Halkosaari	pysäkkikatoksen korjaus, informaatiotaulu, pp-teline, roska-astia	2 600 €
	Yhteensä	17 900 €
Sata solmupysäkkiä Suomeen -esiselvitys		
Ilmajoki, vt3, Koskenkorvan kuntapysäkki	pysäkkijärjestelyjen kehittäminen, liityntäpysäköintijärjestelyjen kehittäminen, kehittäminen kyläpysäkinä ja vaihtopysäkinä, matkustajaolosuhteiden kehittäminen	30 000 €
Lapua, vt19 (Kovero)	pysäkkijärjestelyjen kehittäminen, liityntäpysäköintijärjestelyjen kehittäminen, kehittäminen kyläpysäkinä ja vaihtopysäkinä, matkustajaolosuhteiden kehittäminen	40 000 €
Ilmajoki, kt67, Havuselän pysäkki	Liityntäpysäköintijärjestelyjen kehittäminen, matkustajaolosuhteiden kehittäminen	40 000 €
	Yhteensä	110 000 €
	Kaikki yhteensä	161 100 €

Kursivoidut Lapuan vt19 Koveron kohteet esiintyvät kahdessa selvityksessä, kustannukset siis vaihtoehtoisia

Joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteiden MALPE-yhteensovitus

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasopäätös vahvistetaan vuosille 2014–2018. Vuodet 2019–2040 ovat Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman aikajänteen mukaisia tavoitteenasetteluja. MALPE-taulukon yhteyteen on yksilöity myös kehittämissvastuussa olevat tahot, joiden yhteistyön kautta liikkumisen olosuhteita ja rinnakkaistarkastelua maankäytön, asumisen, palvelujen ja elinkeinotoiminnan kanssa odotetaan tapahtuvan.

Etelä-Pohjanmaalla joukkoliikenteen palvelutason noston tavoitteet on lähinnä kohdistettu jo aiemmissa selvityksissä yksilöidylle kaupunkikeskusten väliselle kehityskäytävälle. On kuitenkin huomioitava, että kulkutapaosuudessa saavutettavat parannukset ovat kehityskäytävälläkin pitkällisen työn takana. Alue on erittäin pientalovaltaista ja suhteellisen harvaan asuttua. Valtatien 19 suuntaisesta asutuksesta on myös yleensä varsin pitkä matka lähimmälle pysäkille. Koti-

talouksilla on myös yleensä 2-3 henkilöautoa käytettävissään.

Joukkoliikenteen kehittämis- ja palvelutasotyö on tavoitteellista kytkeä osaksi maankäytön-, asumisen-, liikenteen-, palvelujen ja elinkeinon kokonaisuutta. Pitkäjänteinen palvelutason parantamistyö vaatii tiivistä yhteistyötä ELY-keskuksen, Seinäjoen kaupungin, operaattoreiden ja kuntien kesken. Palvelutaso vahvistetaan vuoteen 2018 loppuun saakka, jonka aikana joukkoliikenteen palvelutason saavuttamista tavoitellaan tiivistämällä kuntasektorin ja ELY-keskuksen yhteistoimintaa. Etelä-Pohjanmaalla tavoitellaan palvelutasosuunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi kuntakohtaisia joukkoliikenteen kehittämisen sopimuksia, joissa sovitaan eri viranomaistahojen vastuualueet ja määritellään yksityiskohtaiset toimenpiteet.

Kaukoliikenteen kehittämisen tavoitteet

Etelä-Pohjanmaalta on pääradan asemien, Seinäjoen ja seutukeskusten kautta hyvät tai vähintään kohtuulliset kaukoliikenneyhteydet lähimaakuntakeskuksiin, Uudellemaalle ja Helsinki-Vantaalle. Kaukoliikenteen kannalta maakunnassa on tunnistettu kehittämistarpeena kuntakeskusten liityntäyhteystarpeet kaukoliikenteen. Liityntäyhteyspuutteet ovat opiskelun ja vapaa-ajan matkustamisen kannalta kriittisiä erityisesti perjantai-sunnuntai (maanantai-aamu) yhteyksissä. Opiskelijoiden liikkuminen koti- ja opiskelupaikkakunnan välillä tapahtuu kyseisinä päivinä.

Palvelutasotarkastelun yhteydessä Evijärven, Lappajärven ja Karijoen liityntäliikenneyhteydet Seinäjoelle todettiin puutteellisiksi. Vaihtoehtoisena liityntäyhteytenä Lappajärveltä ja Evijärveltä voi hyödyntää vakiovuoroa Evijärvi-Kauhava. Kauhavan Matkahuolto ja rautatieasema sijaitsevat lyhyen kävelytäisyyden päässä toisistaan. Kauhavalta on sunnuntaisin tarjolla hyvät pääradan junayhteydet. Karijoelta ei ole toimivaa sunnuntailiityntää.

Kaukoliikenteen liityntäyhteydet ovat rajallisia a.o. paikkakunnilta myös maanantaiaamuisin. Ensimmäiset yhteydet Seinäjoelle saapuvat vasta aamu yhdeksän jälkeen. Palvelutasotavoitteeksi kaukoliikenteen viikonloppuliityntöjen parantamiseksi esitetään:

- Karijoki: Sunnuntai-illalle lisävuoron hankinta joko Kristiinankaupunkiin tai Kauhajoen kautta Seinäjoelle. Vaihtoehtona liityntäyhteys voidaan toteuttaa aikaistamalla maanantaiaamun vaihdollista linja-autoyhteyttä Seinäjoelle.

Lisäksi palvelutasosuunnitelmassa on käsitelty Kauhavan Power Parkin yhteystarpeita, etenkin kesäajan työssäkäynti ja vapaa-ajanmatkojen kannalta. Power Parkin matkailualueen joukkoliikenneyhteydet ovat myös kaukoliikenteen osalta puutteelliset. Mahdollisena ratkaisuna kaukoliikenteen palvelutasopuutteeseen voisi olla matkailijoiden ehdoilla rakennettava liikennepalvelutuote, joka kytkettäisiin Power Parkin matkailu- ja majoitustuotteisiin. Liikennepalvelu voisi olla taksi/minibussiyhteys esimerkiksi Seinäjoen tai Kauhavan rautatieasemilta.

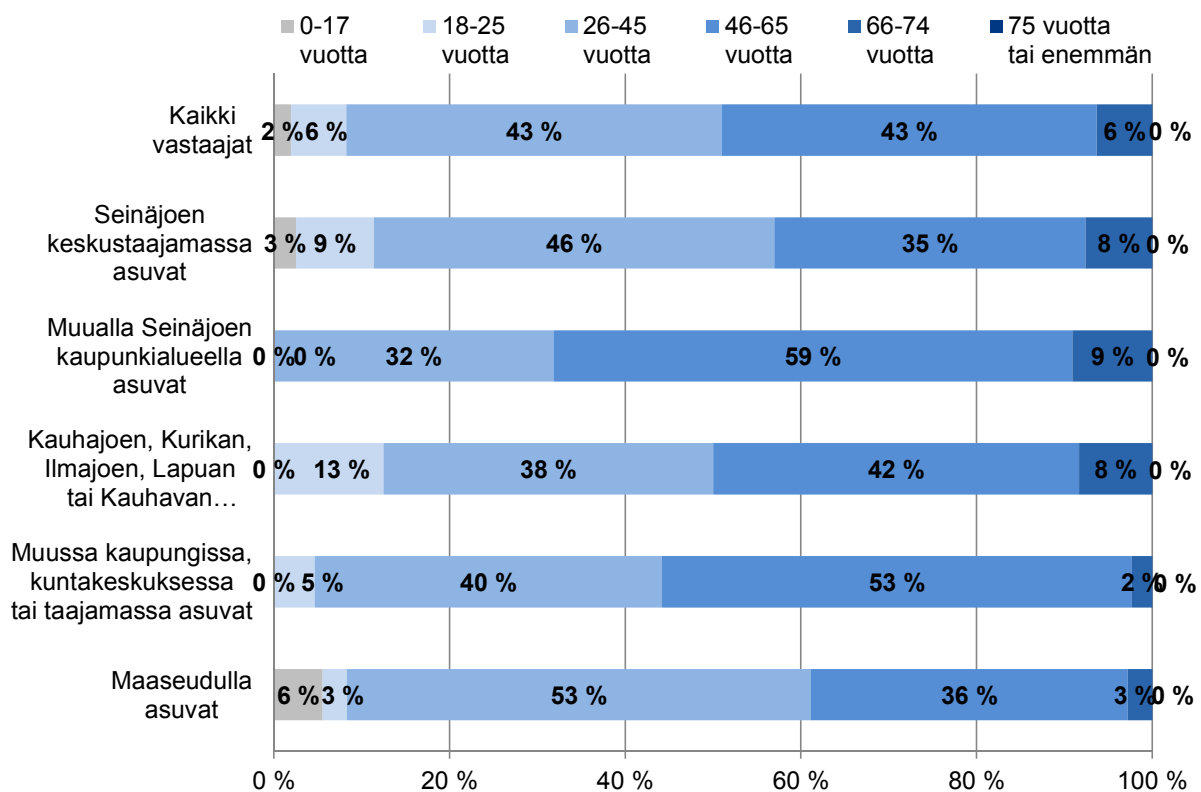
Liitteet

Liite 1 Asukaskysely

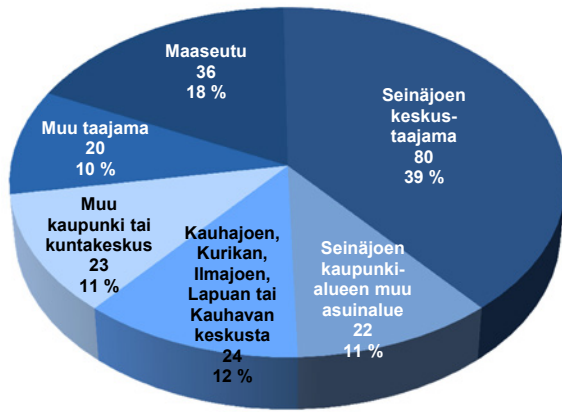
Etelä-Pohjanmaan asukkaille järjestettiin asiakaskysely joukkoliikenteeseen liittyvistä asioista loka-marraskuussa 2012. Kysely tehtiin internetkyselynä, johon asukkaat pääsivät vastaamaan kuntien ja ELY-keskuksen internetsivujen kautta. Kyselyyn saatiin vastauksia yhteensä 207. Vastaukset käsiteltiin analysoimalla kaikki vastaukset yhdessä sekä analysoimalla vastaukset asuinalueittain. Asuinalueita olivat Seinäjoen keskustaajama; muu Seinäjoen kaupunkialue; Kauhajoen, Kurikan, Ilmajoen, Lapuan tai Kauhavan keskustat; muu kaupunki, kuntakeskus tai taajama sekä maaseutu.

Taustatiedot

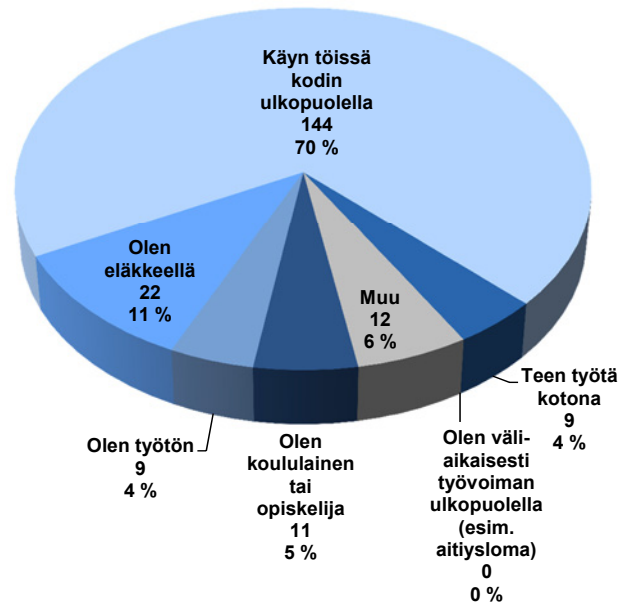
Vastaajista noin 73 % oli naisia ja noin 27 % miehiä. Suurin osa vastaajista kuului ikäluokkaan 46-65 vuotta (Kuva 34) ja suurin osa vastaajista asui Seinäjoen keskustaajamassa (Kuva 35). Selvästi suurin osa vastaajista työssäkävijöitä (Kuva 36).



Kuva 34. Asukaskyselyn vastaajien ikäjakaumat.



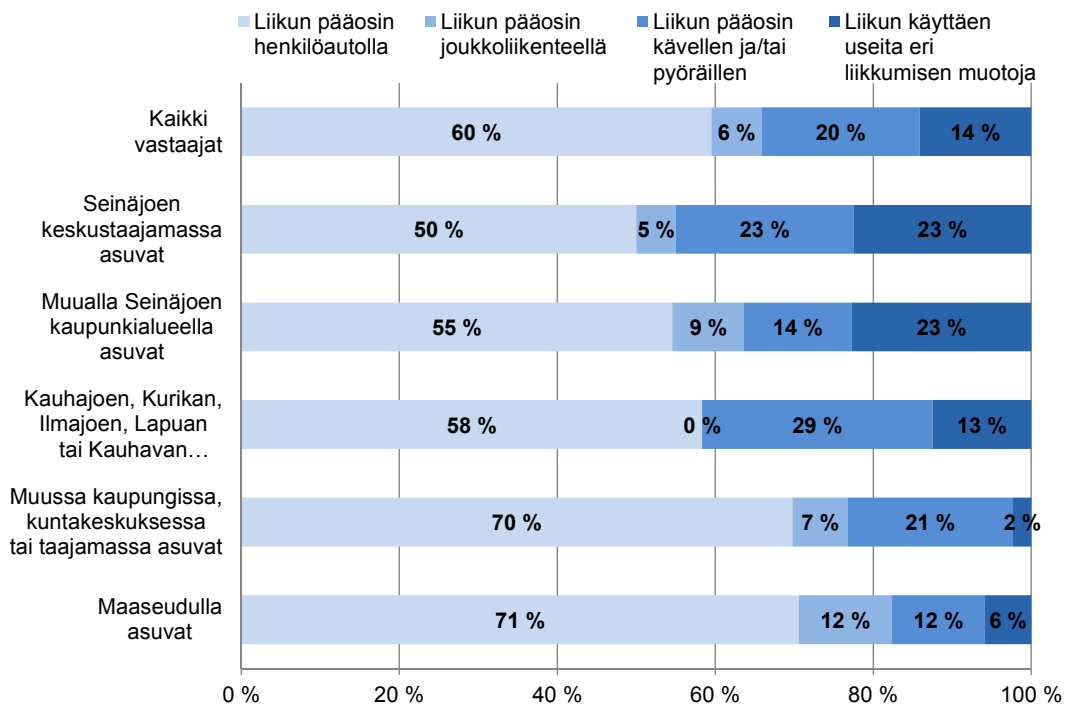
Kuva 35. Asukaskyselyn vastaajien asuinalueet.



Kuva 36. Asukaskyselyn vastaajien elämäntilanne.

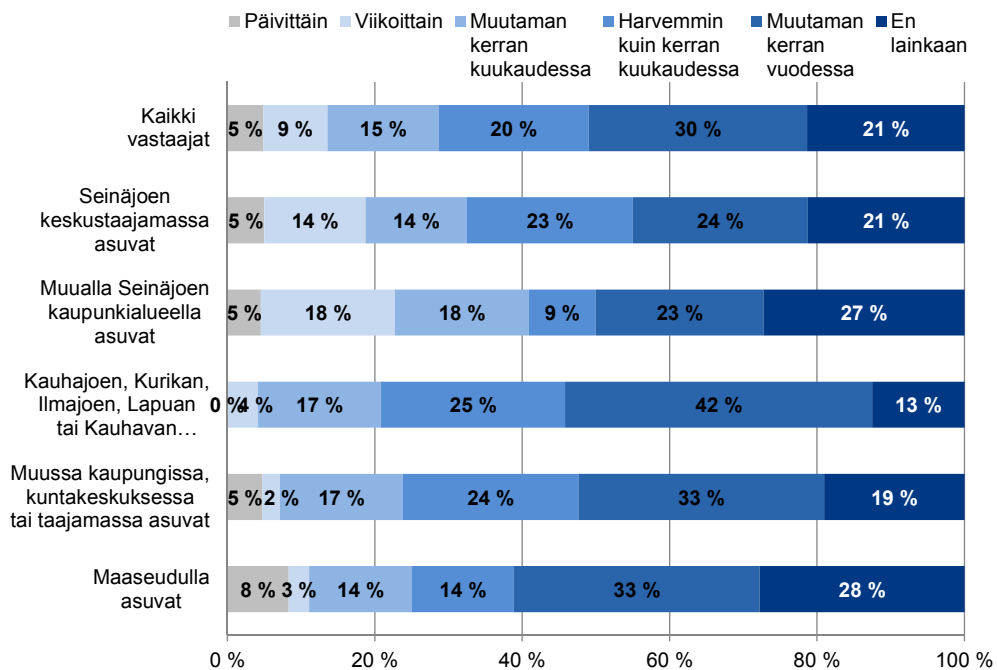
Joukkoliikenteen käyttäminen

Selvästi suurin osa vastaajista riippumatta asuinalueesta käytti arjen liikkumiseen pääosin henkilöautoa. Vastaajien joukkoliikenteen käyttö arjen liikkumiseen oli vähäistä, kaikista vastaajista vain noin kuusi prosenttia liikkui pääosin joukkoliikenteellä. Suhteellisesti eniten joukkoliikennettä käyttivät maaseudulla asuvat siitä huolimatta, että heistä suurin osa käytti liikkumiseen pääasiassa henkilöautoa. Asuinalueilla, joissa on hyvä joukkoliikenteen tarjonta, vastaajat liikkuvat myös paljon kävellen tai pyöräillen. (Kuva 37)



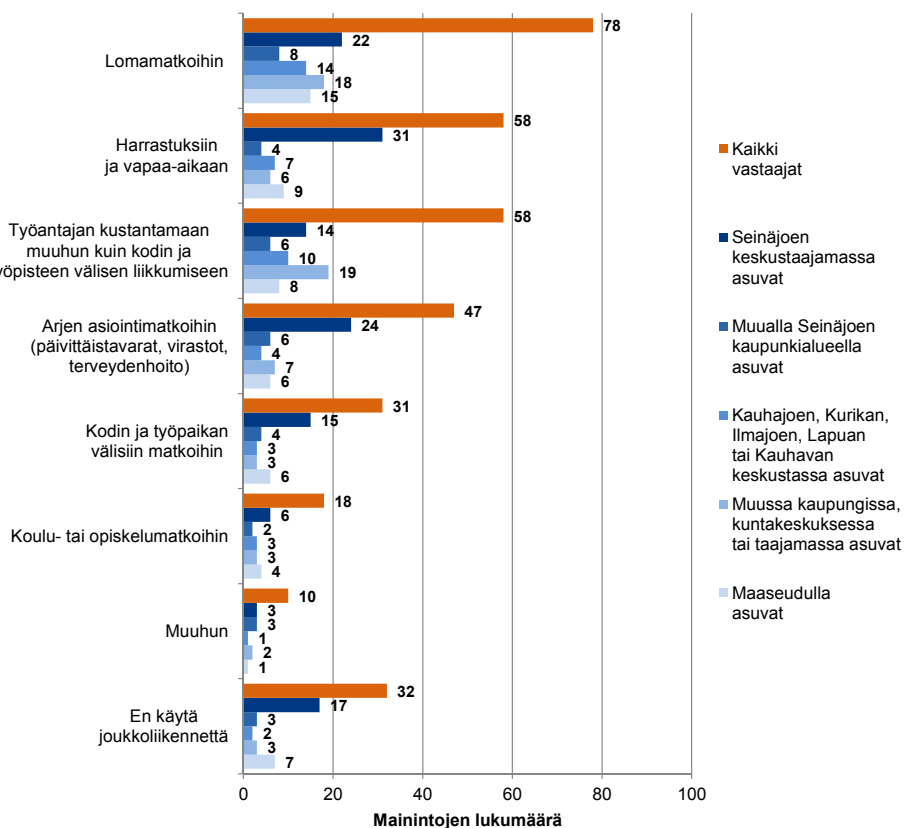
Kuva 37. Asukaskyselyn vastaajien arjen liikkuminen.

Aktiivisia, joukkoliikennettä päivittäin tai viikoittain käyttäviä oli kaikista vastaajista noin 14 %. Eniten aktiivisia joukkoliikenteen käyttäjiä oli Seinäjoen keskustaajaman ulkopuolella muualla Seinäjoen kaupunkialueella asuvissa vastaajissa ja vähiten Kauhajoen, Kurikan, Ilmajoen, Lapuan ja Kauhavan keskustassa asuvissa vastaajissa. (Kuva 38)



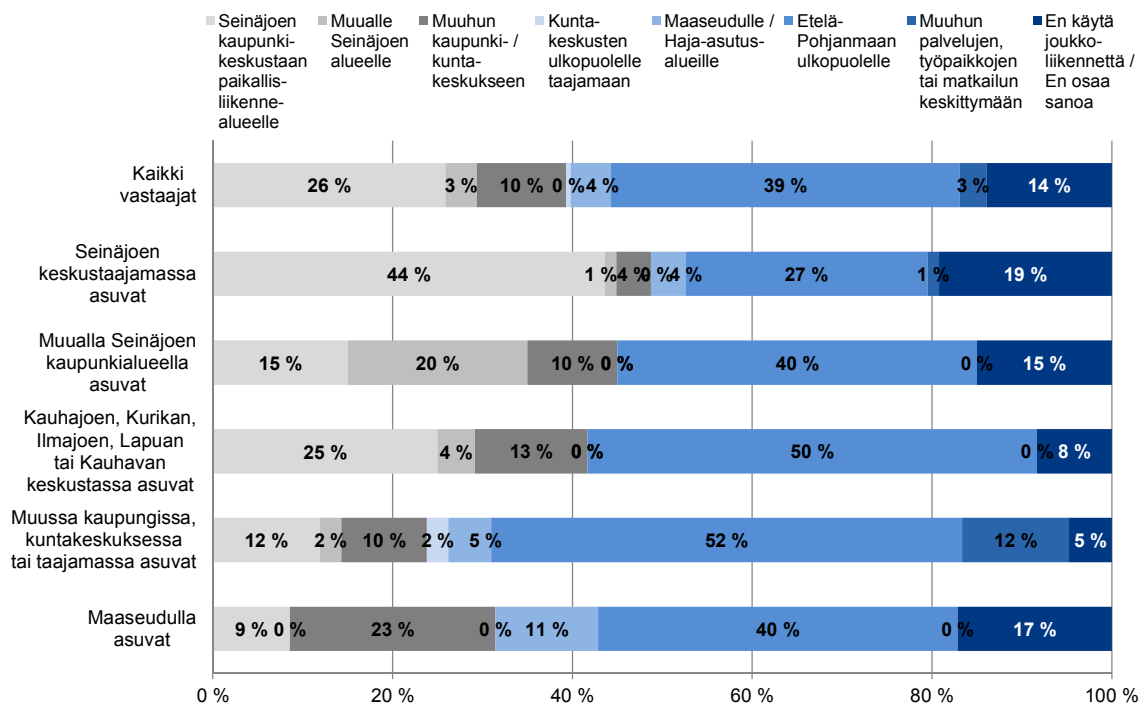
Kuva 38. Asukaskyselyn vastaajien joukkoliikenteen käyttäminen.

Kaikki vastaajat käyttivät joukkoliikennettä eniten lomamatkoihin. Eri alueilla asuvien vastaajien vastausten välillä ei ollut suuria eroja joukkoliikenteen käyttötarkoituksessa. (Kuva 39)



Kuva 39. Asukaskyselyn vastaajien joukkoliikenteen käyttötarkoitukset. Kysymyksessä vastaajat ovat voineet valita useita vaihtoehtoja.

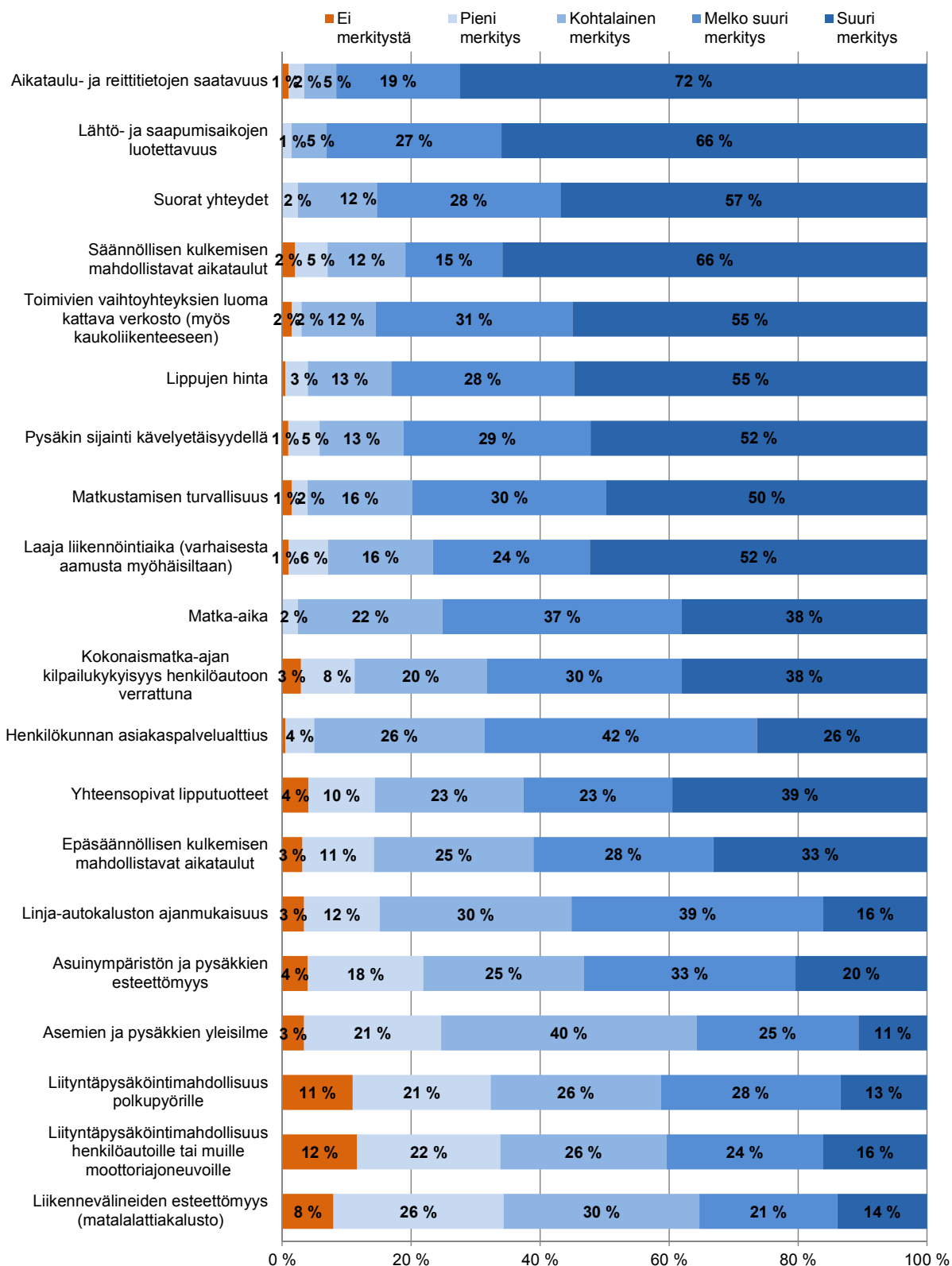
Eniten kaikkien vastaajien joukkoliikenteellä tekemät matkat suuntautuivat Etelä-Pohjanmaan ulkopuolelle ja toiseksi eniten Seinäjoen kaupungin paikallisliikennealueelle. Asuinalueittain joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen suuntautuminen vaihteli, mutta Seinäjoen keskustaajamassa asuvia lukuun ottamatta kaikilta asuinalueilta tehtiin eniten matkoja Etelä-Pohjanmaan ulkopuolelle. Seinäjoen keskustaajama-alueella asuvien vastaajien joukkoliikenteellä tehdyt matkat suuntautuivat eniten Seinäjoen kaupunkikeskustaan joukkoliikennealueelle. (Kuva 40)



Kuva 40. Asukaskyselyn vastaajien joukkoliikenteen matkojen suuntautuminen.

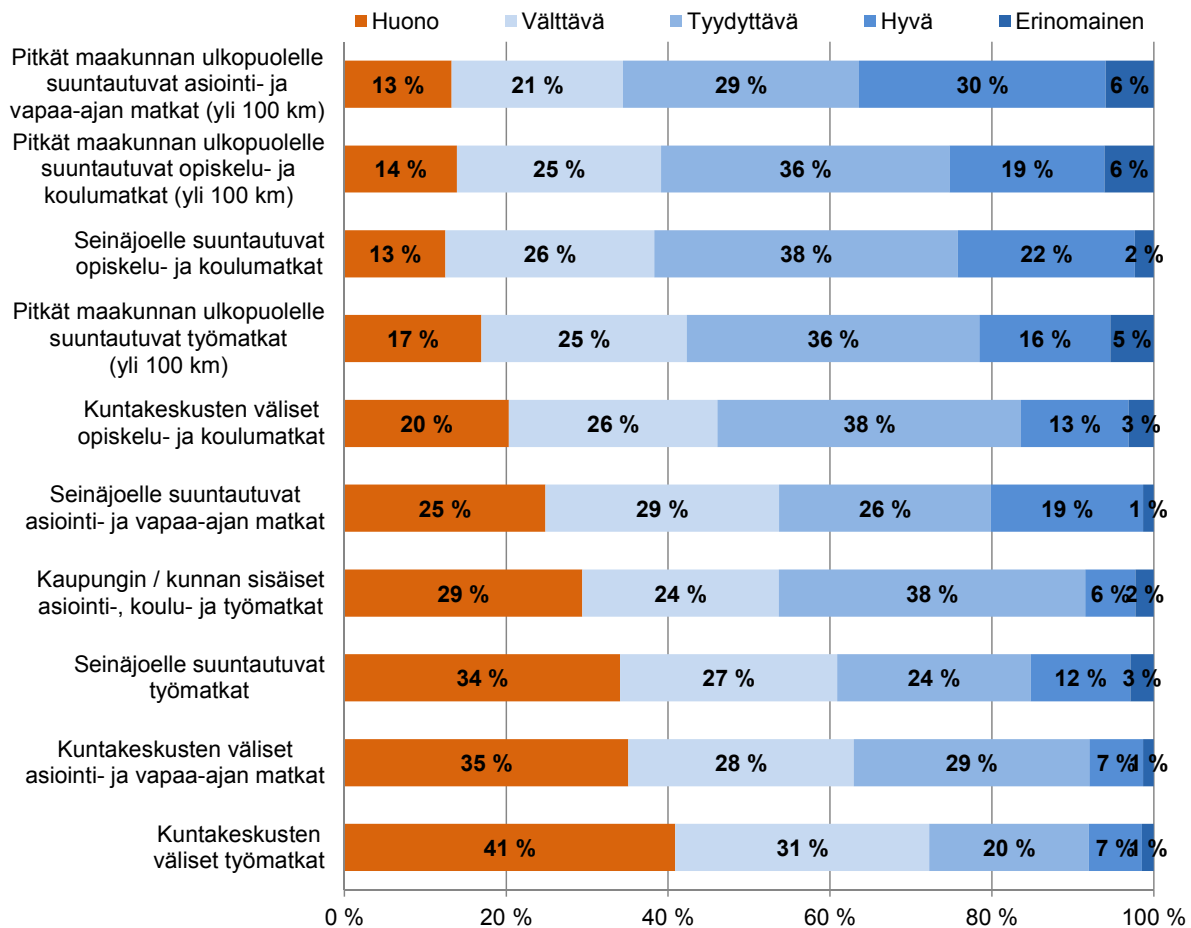
Joukkoliikenteen palvelutaso

Vastaajat arvioivat aikatauluihin ja reitteihin liittyvillä tekijöillä olevan suurin merkitys joukkoliikenteen palvelutason kannalta. Vastaajat arvioivat aikataulu- ja reittitietojen saatavuudella olevan suurin merkitys joukkoliikenteen palvelutason kannalta. Muut merkittävimmät tekijät olivat lähtö- ja saapumisaikojen luotettavuus, suorat yhteydet, säännöllisen kulkemisen mahdollistavat aikataulut sekä toimivien vaihtoyhteyksien luoma kattava verkosto. Vähiten merkistä vastaajat arvioivat olevan liikennevälineiden esteettömyydellä ja liityntäpysäköintimahdollisuuksilla. Kokonaisuutena vastaajat pitivät kuitenkin kaikkia arvioitavia tekijöitä kohtalaisen merkittävinä. (Kuva 41)



Kuva 41. Asukaskyselyn vastaajien arvio eri tekijöiden merkityksestä joukkoliikenteen palvelutason.

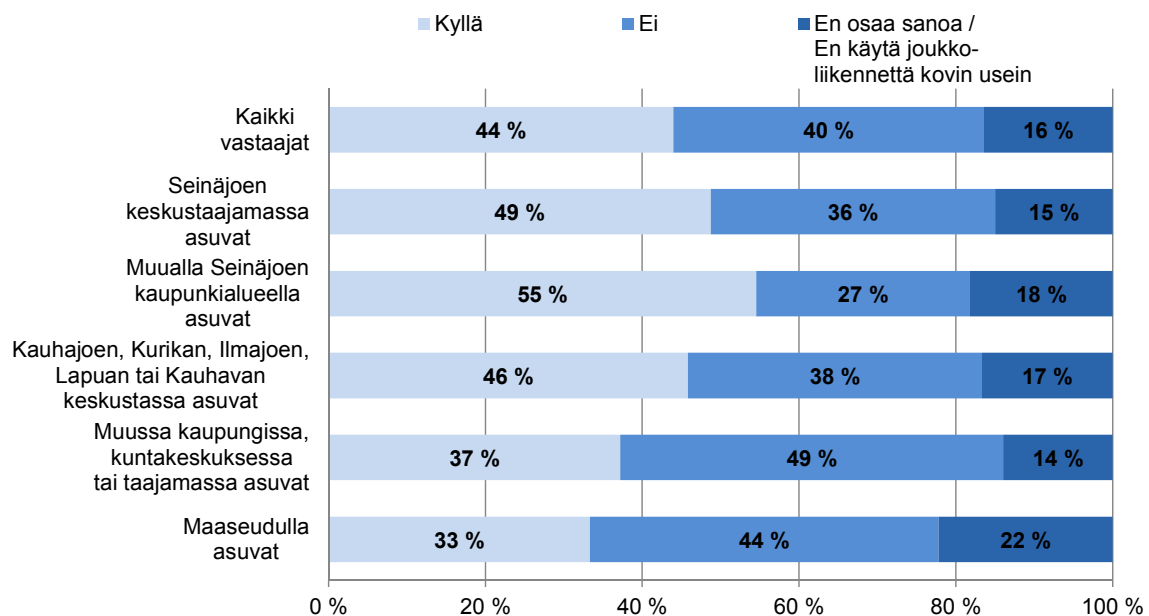
Vastaajat arvioivat nykyisen joukkoliikenteen soveltuvan parhaiten pitkille (yli 100 km) maakunnan ulkopuolelle suuntautuville matkoille sekä Seinäjoelle suuntautuville opiskelu- ja koulumatkoille. Vastaajat arvioivat nykyisen joukkoliikenteen soveltuvan huonoiten kuntakeskusten välisiin työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoihin sekä Seinäjoelle suuntautuviin työmatkoihin. Yleisesti vastaukset painottuvat vaihtoehtoihin huono, välttävä ja tyydyttävä ja kokonaisuutena nykyisen joukkoliikenteen soveltuvuus eri matkatyyppeihin on vastaajien mielestä korkeintaan tyydyttävä. (Kuva 42)



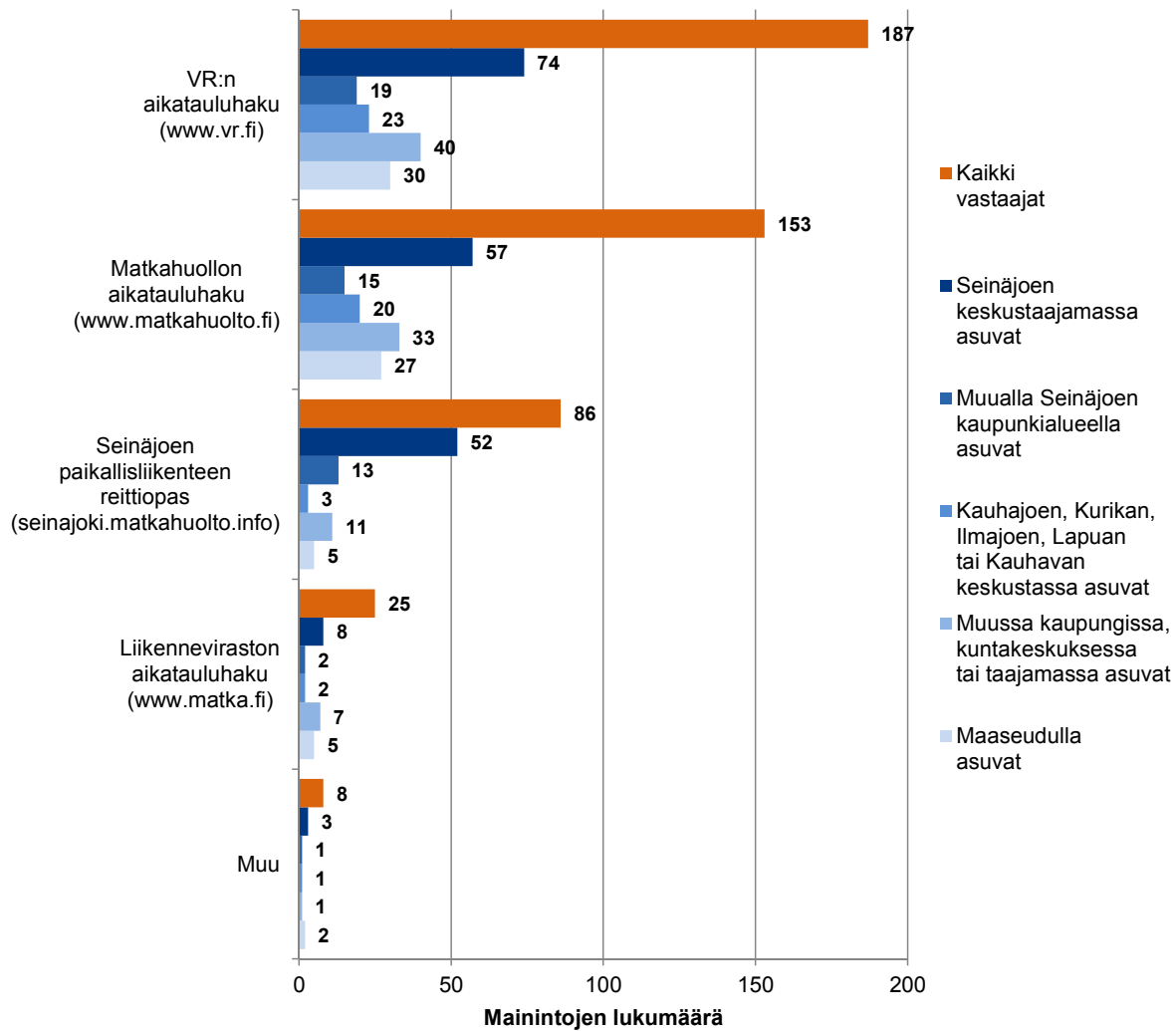
Kuva 42. Asukaskyselyn vastaajien arvio nykyisen joukkoliikenteen soveltuvuudesta eri matkatyypeihin Etelä-Pohjanmaalla.

Joukkoliikennepalveluista oli kaikista vastaajista noin 44 %:n mielestä saatavana riittävästi tietoa, mutta 40 % vastaajista arvio, että tietoa ei ole riittävästi saatavana. Eniten lisätietoa joukkoliikennepalveluista kaipasivat maaseudulla asuvat. Kokonaisuutena joukkoliikennepalveluiden tiedon saatavuudessa olisi parannettavaa. (Kuva 43)

Joukkoliikenteen internet-hakupalveluista vastaajat olivat asuinalueesta riippumatta käyttäneet eniten VR:n ja Matkahuollon aikatauluhakuja. (Kuva 44)



Kuva 43. Asukaskyselyn vastaajien arvio joukkoliikennepalvelujen tiedon saatavuudesta.

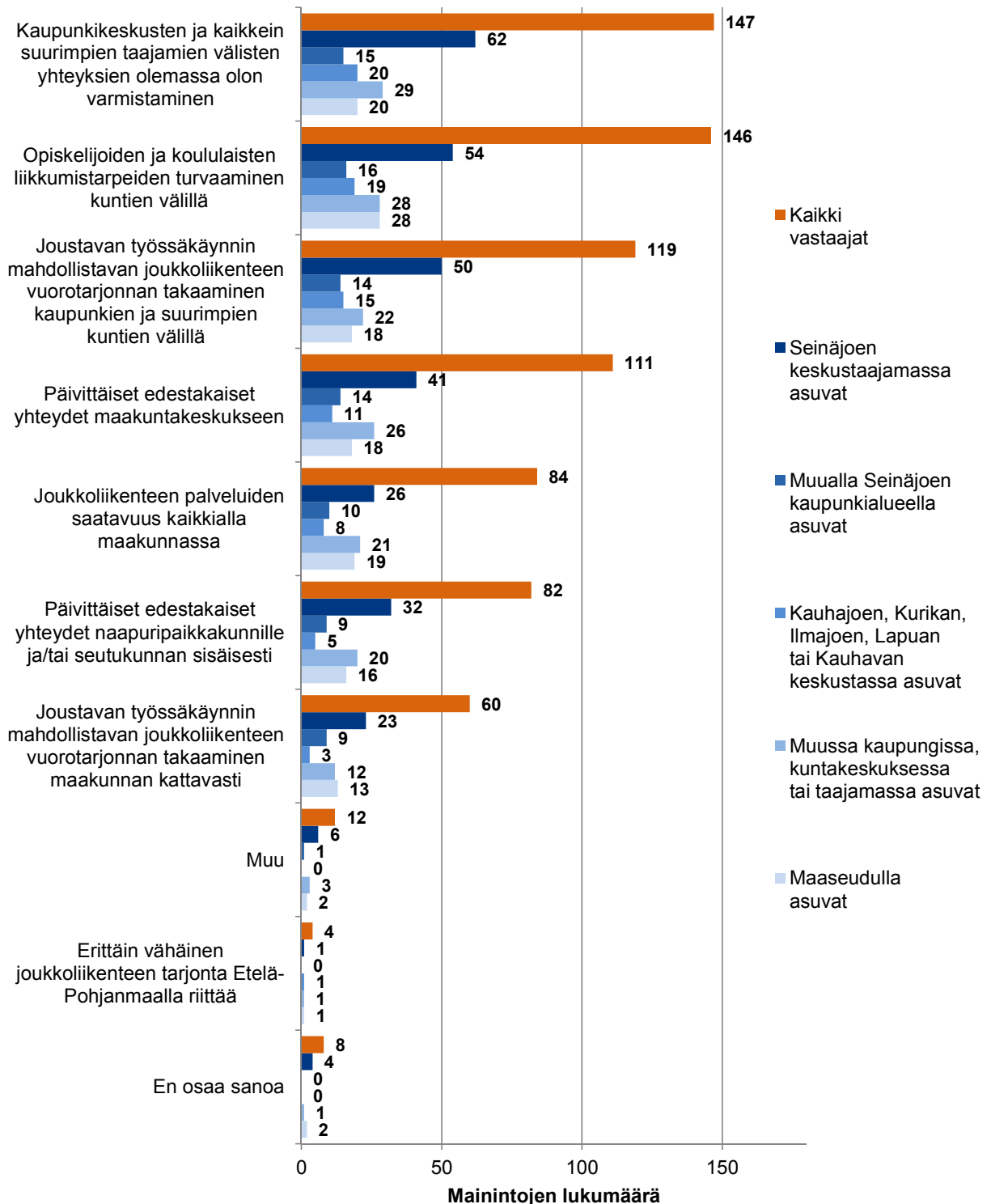


Kuva 44. Asukaskyselyn vastaajien joukkoliikenteen internet-hakupalvelujen käyttäminen. Kysymyksessä vastaajat ovat voineet valita useita vaihtoehtoja.

Joukkoliikenteen palvelutason kehittäminen

Vastaajia pyydettiin arvioimaan millaisia joukkoliikennepalveluita Etelä-Pohjanmaalla on realistista tavoitella. Kaikki vastaajat pitivät realistisimpina joukkoliikennepalveluina kaupunkikeskusten kaikkein suurimpien taajamien välisten yhteyksien olemassa olon varmistamisen sekä opiskelijoiden ja koululaisten liikkumistarpeiden turvaamisen kuntien välillä. Eri asuinalueilla asuvien vastaajien vastausten välillä ei ollut suuria eroja. (Kuva 45)

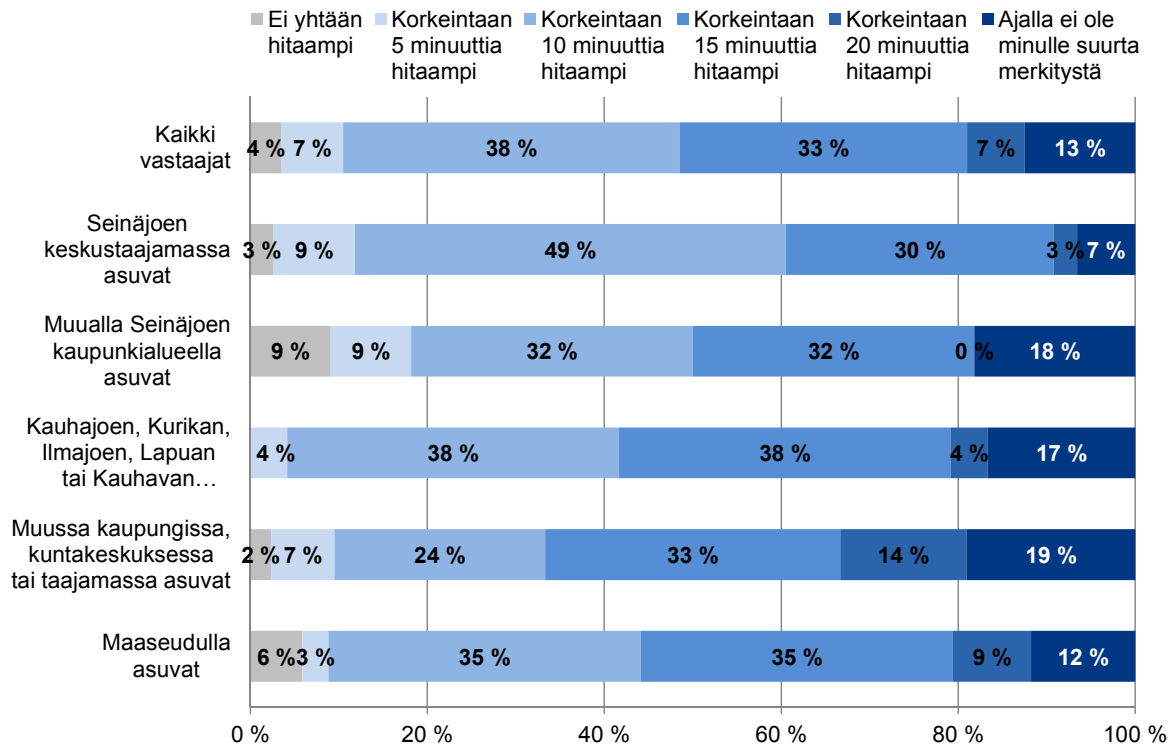
Millaisia joukkoliikennepalveluita Etelä-Pohjanmaalla on mielestänne realistista tavoitella?



Kuva 45. Asukaskyselyn vastaajien arvio realistisista joukkoliikennepalveluista Etelä-Pohjanmaalla. Kysymyksessä vastaajat ovat voineet valita useita vaihtoehtoja.

Vastaajia pyydettiin arvioimaan kuinka paljon hitaampi joukkoliikenneyhteys saisi korkeintaan olla, kun esimerkiksi matkan kesto oli nopeimmalla mahdollisella kulkutavalla 20 minuuttia. Kaikista vastaajista suurin osa oli valmis joustamaan joukkoliikennettä käytettäessä korkeintaan 10 minuuttia nopeimpaan mahdolliseen kulkutapaan verrattuna. Asuinalueesta riippuen suurin osa vastaajista oli valmis joustamaan korkeintaan 10 tai 15 minuuttia. (Kuva 46)

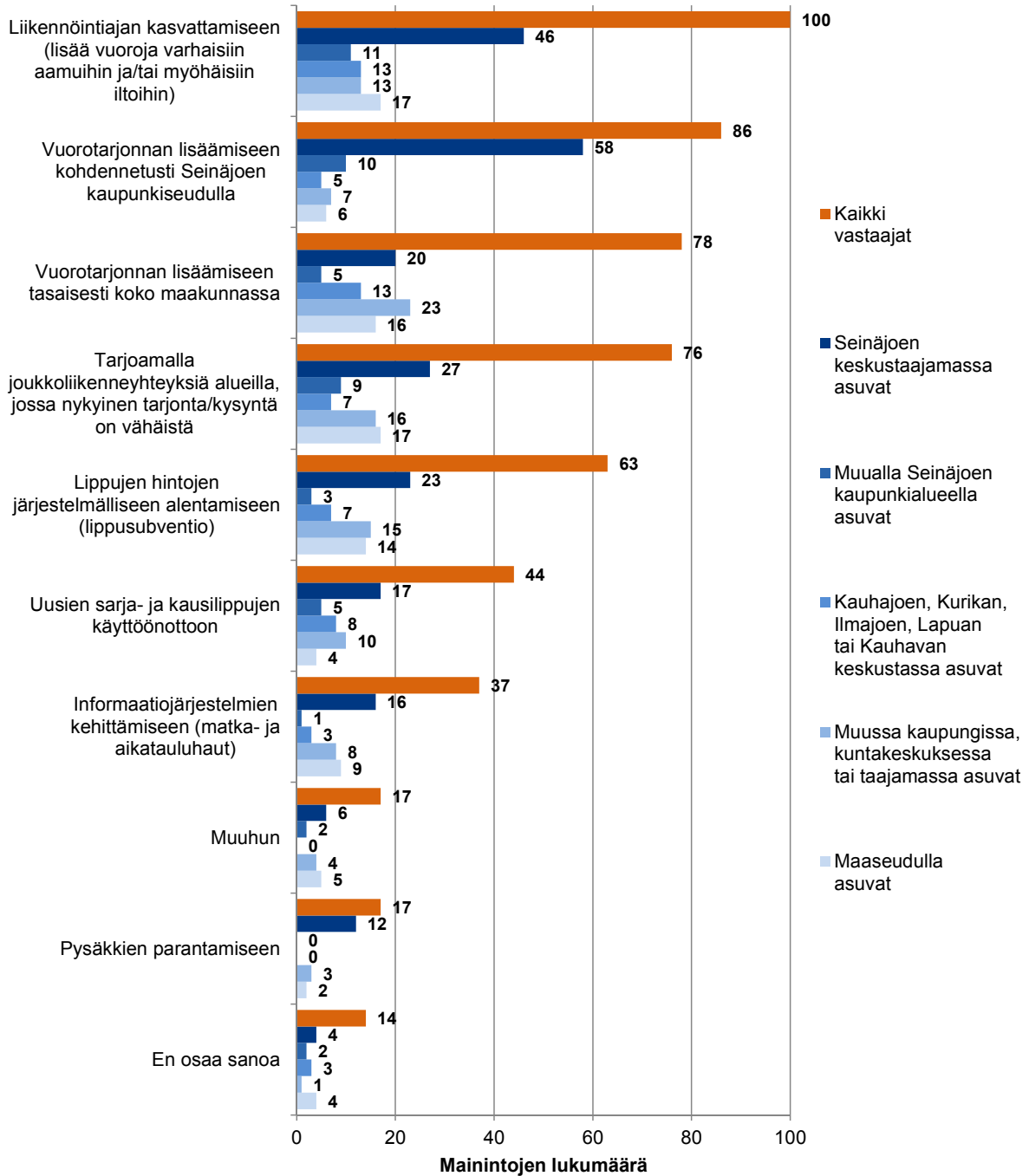
Matkan kesto on 20 minuuttia nopeimmalla mahdollisella kulkutavalla. Kuinka paljon hitaampi joukkoliikenneyhteys voisi mielestänne enintään olla verrattuna nopeimpaan kulkutapaan?



Kuva 46. Asukaskyselyn vastaajien jousto joukkoliikenneyhteyden kestoajassa esimerkkimatalla.

Kaikkien vastaajien mukaan joukkoliikenteen lisärahoitus tulisi kohdentaa eniten liikennöintiajan kasvattamiseen ja vuorotarjonnan kasvattamiseen. Eri asuinalueilla asuvien vastaajien vastausten välillä ei ollut suuria eroja. (Kuva 47)

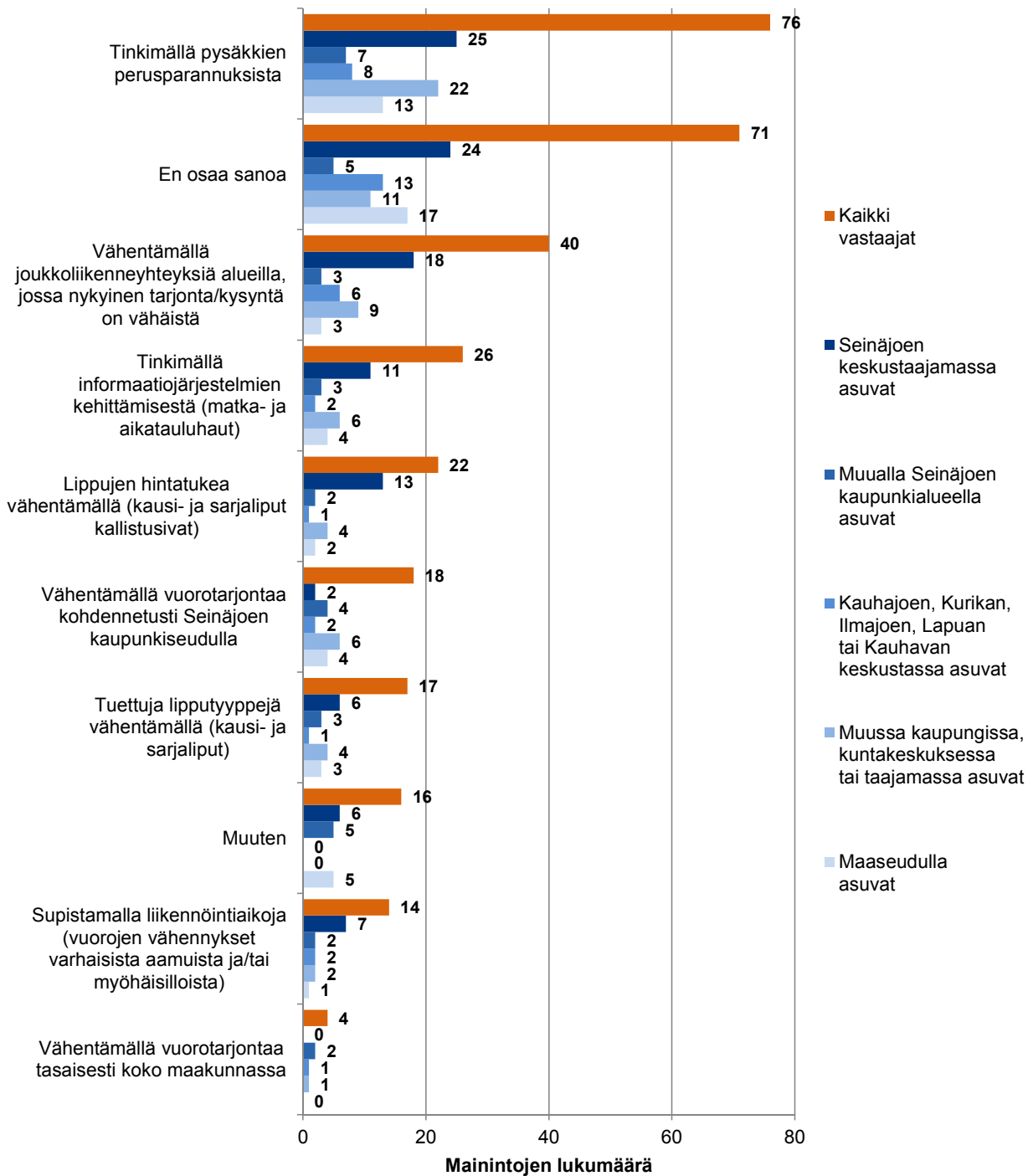
Mihin joukkoliikenteen lisärahoitusta tulisi mielestänne ensijaisesti kohdentaa?



Kuva 47. Asukaskyselyn vastaajien arvio joukkoliikenteen lisärahoituksen kohdentamisesta. Kysymyksessä vastaajat ovat voineet valita useita vaihtoehtoja.

Kaikkien vastaajien mielestä joukkoliikenteen rahoituksesta voidaan säästää tinkimällä pysäkkien perusparannuksista. Osa vastaajista ei kuitenkaan kokenut pystyvänsä vastaamaan kysymykseen, koska en osaa sanoa -vaihtoehtoon oli vastattu paljon. (Kuva 48)

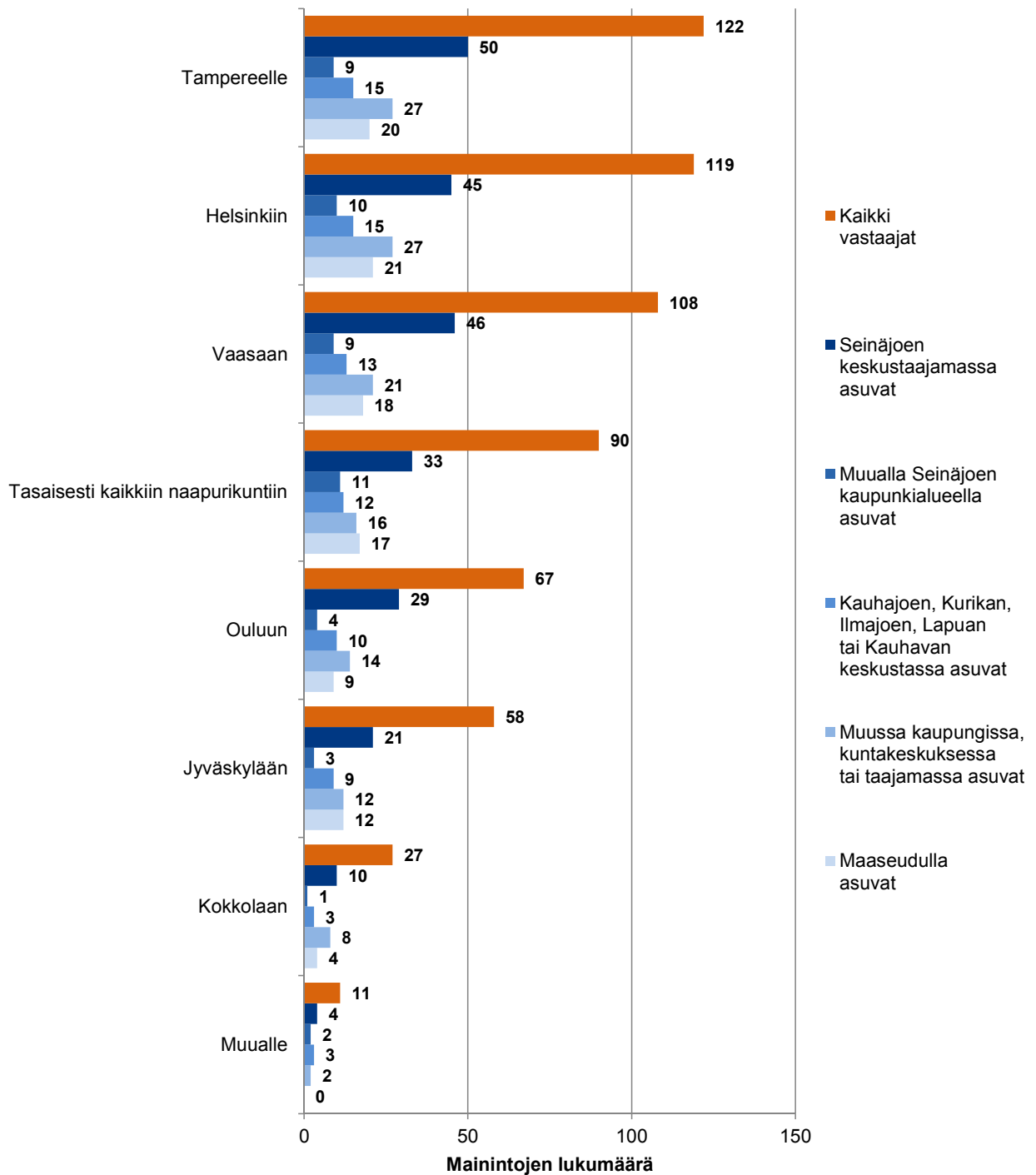
Miten joukkoliikenteen rahoituksesta voidaan mielestänne säästää?



Kuva 48. Asukaskyselyn vastaajien arvio joukkoliikenteen rahoituksesta säästämisestä. Kysymyksessä vastaajat ovat voineet valita useita vaihtoehtoja.

Suurin osa kaikista vastaajista oli sitä mieltä, että Etelä-Pohjanmaalta tulisi olla toimivat joukkoliikenneyhteydet Tampereelle, Helsinkiin ja Vaasaan. Eri asuinalueilla asuvien vastaajien vastausten välillä ei ollut suuria eroja. (Kuva 49)

Mihin Etelä-Pohjanmaan maakunnasta on mielestänne oltava toimivat joukkoliikenneyhteydet?



Kuva 49. Joukkoliikenneyhteydet Etelä-Pohjanmaan maakunnasta muualla asukaskyselyn vastaajien mukaan. Kysymyksessä vastaajat ovat voineet valita useita vaihtoehtoja.

Liite 2 Nykytilanteen palvelutasokuvaukset

Kuntakohtaiset palvelutasokuvaukset Seinäjoen ja seutukeskuksen välisissä yhteyksissä (talviarki, talvilauantai, talvisunnuntai, kesäarki)

Yhteydet kuntakeskuksista Seinäjoelle talviarkipäivinä Etelä-Pohjanmaa

Vuoromäärä (X + X)

Kunta	Palvelutaso		linja-auto, pikä		Juna, taajama		Juna, S/IC/P		Liikennöintiäika		Vuoroja 6:00-9:00		Vuoroja 15:00-18:00		Muit vuorot		Vuorot yhteensä		Huomiot, palvelutaso
	->Seinäjoki	Seinäjoki->	->Seinäjoki	Seinäjoki->	->Seinäjoki	Seinäjoki->	->Seinäjoki	Seinäjoki->	kl-ko	->Seinäjoki	Seinäjoki->	->Seinäjoki	Seinäjoki->	->Seinäjoki	Seinäjoki->	->Seinäjoki	Seinäjoki->		
Alajärvi	4	3	1	1					0630-1840	2	2	1	1	1	2	3	5	4	
Alavus	7	9	1	1	3	3			0115-1934	3	2	1	1	3	6	7	7	9	Laaja liikennöintiäika
Evijärvi		1	1	1					0755	1	1				0	1	1	2	
Ilmajoki	16	14	1	1					0705-2125	4	1	4	4	4	9	9	17	14	Laaja liikennöintiäika
Isjoeki	3	3	1	1					0625-1610	2	2	1	1	1	1	0	4	1	Vain yksi paluuuoro 16:20, muuten perust
Jalasjärvi	3	5	5	4					0105-1835	1	2	1	1	1	6	6	8	9	
Karjoki	2	2							0910-1450			1	1	1	1	2	2	2	
Kauhajoki	9	10	1	1					0615-2125	3	1	2	2	2	5	8	10	11	
Kauhava	4	6	1	1			7		0600-2230	5	2	1	3	3	6	10	5	7	Lähellä keskitasoa, 2 menovuoroa lisää
Kuortane	7	5							0655-1615	3	2	1	2	1	2	4	7	5	Perjantaisin lisävuoroja
Kurikka	10	10	1	1					0640-2125	2	1	3	2	2	6	8	11	11	Laaja liikennöintiäika
Lappajärvi	2	2							0745-1415	1	1	1	1	1	1	1	2	2	
Lapua	11	10	1	2			5		0716-2230	4	2	5	3	3	8	13	17	12	Laaja liikennöintiäika
Soini	1	1							0840-1405	1					0	1	1	1	Perjantaisin lisävuoro
Teuva	4	5							0610-2125	3		1			0	5	4	5	
Töysä/Tuuri	5	5	5	3					0615-1605	3	3		3	3	10	0	13	3	Paluuyhteydet Juman varassa
Vimpeli	1	1							0955-1934						1	1	1	1	
Ähtäri	4	4			3	3			0600-1934	2	2	2	2	2	5	5	7	4	

Minimi La	
Klipailutaso	0600-0000
Houkutteleva taso	0700-2100
Keskitaso	0700-2000
Peruspalvelutaso	0800-1700
Minimitaso	0800-1600

Yhteydet kuntakeskuksista Seinäjoelle taivlautaintaina
Etelä-Pohjanmaa

Vuoromäärä (X + X)

Kunta	Palvelutaso	linja-auto vakio	linja-auto, pilka	juna, taajama	juna, S/C/P	liikennöintiaika	Vuoroja 6:00-9:00	Vuoroja 15:00-18:00	Miut vuorot	Vuorot yhteensä	Huomiot, palvelutasoon
		-->Seinäjoki	-->Seinäjoki	-->Seinäjoki	-->Seinäjoki	ilo-klb	-->Seinäjoki	-->Seinäjoki	-->Seinäjoki	-->Seinäjoki	Toinen palveluyhteys vaihtolinen, yksi menovuoro vain koulupäivinä
Alajärvi	perus	1	1	1		13:10-14:05	1	1	2	2	
Alavus	perus			3	2	1021-1634		1	3	1	2
Evijärvi	perus		1			1650-			1	0	1
Ilmajoki	perus	3	1			1000-1945	1	1	3	2	4
Isopöytä	minimi		1			1430-			1	0	1
Jalasjärvi	perus		1			01:40-08:20	1		1	0	1
Karijoki	laki								0	0	0
Kauhajoki	perus	3	1	1		1000-1945	1	1	2	3	4
Kauhava	keski		1		6	06:47-21:16	2	1	3	7	9
Kuortane	perus	1				13:10-14:05			1	1	1
Kurikka	perus	3	1			1000-1945	1	1	3	3	4
Lappajärvi	laki								0	0	0
Lappajärvi	keski	1	2		5	07:37-21:16	1	3	4	6	8
Lapua	perus	1				13:10-14:05			1	1	1
Soini	perus	1				1000-1410	1		0	1	1
Teuva	perus			3	2	1021-1634		1	3	1	3
Töyvä	perus					13:10-14:05			1	1	1
Vimpeli	perus	1				1021-1634		1	3	1	3
Ähtäri	perus			3	2				1	1	2

Kilpailutuso	Minimi La
Houkutteleva taso	0700-0000
Keskitaso	0900-2100
Peruspalvelutaso	0900-1700
Minimitaso	ei määrit
Lakisääteinen taso	ei määrit

**Yhteydet kuntakeskuksesta Seinäjoelle talvisunnuntaina
Etelä-Pohjanmaa**

Vuoromäärä (X + X)

Kunta	Palvelutaso	Ilmija-auto valtio		Ilmija-auto, pilka		Juna, taajama		Juna, S/C/P		Liikennöintialika		Vuoroja 6:00-9:00		Vuoroja 15:00-18:00		Muut vuorot		Vuorot yhteensä		Huomioit, palvelutasoon Toinen palvelutyhteyks vaihdollinen, yksi menovuoro vain koulupäivinä	
		->Seinäjoki	Seinäjoki->	->Seinäjoki	Seinäjoki->	->Seinäjoki	Seinäjoki->	->Seinäjoki	Seinäjoki->	->Seinäjoki	Seinäjoki->	->Seinäjoki	Seinäjoki->	->Seinäjoki	Seinäjoki->	->Seinäjoki	Seinäjoki->	->Seinäjoki	Seinäjoki->		
Alajärvi	perus	1	1	1	1					1600-1640										2	ei aamuyhteyttä
Alavus	keski	3	3			2	3			0940-1934		1	1	3	5	5	6			6	laaja liikennöintialika
Evijärvi	laki													0	0	0				0	
Ilmajoki	perus	3	4	2	1					1430-2125		1	1	4	4	5	5			5	ei aamuyhteyttä
Isojoki	perus		2	1						1245-1635				2	1	2	1			2	1
Jalasjärvi	perus		1	1						2235				1	1	1	1			1	1
Karijoki	laki													0	0	0	0			0	
Kauhajoki	perus	2	3	2	2					1430-2125		1	1	3	4	4	5			5	ei aamuyhteyttä
Kauhava	keski							6	7	0844-2230	1	1	1	4	6	6	7			7	laaja liikennöintialika
Kuortane	perus	2	3							1915-1940				2	2	2	2			3	ei aamu- eikä päiväyhteyttä
Kurikka	perus	2	3	2	2					1430-2125		1	1	3	4	4	5			5	ei aamuyhteyttä
Lappajärvi	laki													0	0	0	0			0	
Lapua	keski	1	1	1	1			5	6	0844-2230	2	3	2	2	5	7	7			7	laaja liikennöintialika
Soini	perus	1	1							2025				1	1	1	1			1	
Teuva	perus	2	3							1840-2125				2	3	2	3			3	1 menovuorolisää keskitaso, ei aamu/päiväyhteyttä
Toivakka	perus			2	3					1325-1934				2	2	2	2			3	1 menovuorolisää keskitaso, ei aamu/päiväyhteyttä
Vimpeli	perus	1	1							1600-1640				1	1	0	1			1	1
Ähtäri	perus			2	3					1325-1934				2	2	2	2			3	1 menovuorolisää keskitaso, ei aamuyhteyttä

Kilpailutaso	Minimi La 0:900-2300
Houkutteleva taso	1000-2100
Keskitaso	1200-1700
Peruspalvelutaso	ei määrit.
Minimitaso	ei määrit.
Lakisääteinen taso	

Yhteiset kuntakeskuksesta Seinäjoelle kesäaikaan
Etelä-Pohjanmaa

Vuoromäärä (X + X)

Kunta	Palvelutaso	linja-auto vakio		linja-auto, pika		juna, taajama		juna, S/IC/P		Liikennöintitapa	Vuoroja 6:00-9:00		Vuoroja 15:00-18:00		Muut vuorot		Vuorot yhteensä		Huomiot, palvelutasoon Tolmen paluuyhteys vaihdollinen, yksi menovuoro vain koulupäivinä
		-->Seinäjoki	Seinäjoki-->	-->Seinäjoki	Seinäjoki-->	-->Seinäjoki	Seinäjoki-->	-->Seinäjoki	Seinäjoki-->		-->Seinäjoki	Seinäjoki-->	-->Seinäjoki	Seinäjoki-->	-->Seinäjoki	Seinäjoki-->	-->Seinäjoki	Seinäjoki-->	
Alajärvi	perus	3	2	1	1					08:10-20:55	1	1	2	3	4	3	3	3	laaja liikennöintitapa
Alavus	perus	6	6			3	3			02:00-16:50	2	1	6	7	9	9	9	9	ei itäliikennettä
Evijärvi	laki	2	2							9:55	2	1	0	1	2	2	2	2	
Ilmajoki	perus	7	8	2						07:30-21:45	2	1	6	7	9	8	8	8	1 paluuvuoron lisäksi keskitaso, laaja liikennöintitapa
Isojoki	laki	1	1	1						12:45-18:20	1	1	1	0	2	1	1	1	
Jalasjärvi	perus	2	4	3						01:40-19:10			4	4	4	5	5	5	laaja liikennöintitapa
Karjajoki	laki												0	0	0	0	0	0	
Kauhajoki	perus	6	7	2	1					07:30-22:25	3	1	4	7	8	8	8	8	1 vuoropari lisää keskitasoon, laaja liikennöintitapa
Kauhava	keski	4	4	1	1			7	8	06:47-23:05	5	2	6	8	12	13	13	13	laaja liikennöintitapa
Kuortane	perus	4	3							08:40-17:05	1	1	2	2	4	3	3	3	
Kurikka	perus	6	7	2	1					06:40-22:00	2	1	5	7	8	8	8	8	1 vuoropari lisää keskitasoon, laaja liikennöintitapa
Lappajärvi	laki	1	1							09:25-09:15			1	1	1	1	1	1	
Lapua	keski	8	6	1	2			5	6	07:37-22:52	2	2	8	10	14	14	14	14	hyvät työyhteydet
Soini	minimi	1	1							08:40-15:40	1		0	1	1	1	1	1	
Teuva	minimi	1	2							08:00-22:30	1		0	2	1	2	2	2	laaja liikennöintitapa
Töysä/Tuuri	perus	2	3			3	3			07:35-20:14	1		4	3	5	6	6	6	laaja liikennöintitapa
Vimpeli	perus	2	2							07:40-15:55	1	1	1	1	2	2	2	2	
Ähtäri	perus	2	2			3	3			07:35-19:25	1	1	3	4	5	5	5	5	

Kilpailutaso	Minimi/La
Houkutteleva taso	0600-3000
Keskitaso	0700-2100
Peruspalvelutaso	0700-2000
Minimitaso	0800-1700
Lakisääteinen taso	0900-1500

Kaukoliikenneyhteydet Seinäjoelta Vuoromäärä (X + X)

Kunta	Palvelutaso	Linja-auto	Juna	Lentolone	Liikennöintimäärä	Vaihtojen määrä	Perillä ennen klo 9:00	Vuoroja 15:00-18:00	Nopein Runkomatkan matka- aika	Vuorot yhteensä	Huomiot, palvelutaso	Runkomatkan matka-aika (juna, bussi) suhteessa henkilöautoon (Google maps)
		Seinäjoki->	Seinäjoki->	Seinäjoki->	kilo-kilo	Vaihteluväli	Seinäjoki->	Seinäjoki->	Seinäjoki->	Seinäjoki->		
Heläinki	20	12	16	3	24h	0-2	2	4	1:00	39	SJK-HKI aamulla lento-yhteyden varassa	n. 1/2
Jyväskylä	2	4	15	0	0407-2221	0-1	1	3	2:47	17	Junalla yhteys ylitä nopein Tampereen ja Haapajärven kautta	n. 1
Kokkola	1	1	12	0	0014-2046	0	3	2	1:06	13	Joukkoliikenne yhteys erit. klabalukkyinen. Lentoasemayhteys taksiyhtymällä Maanerhymämaakosta	n. 1/2
Oulu	1	1	10	0	24h	0-2	3	2	3:18	11	Pääratat mahdollistaa nopean ja lähes ympäri vuorokauden yhteyden	n. 3/4
Tampere	9	7	16	0	24h	0-1	6	5	1:07	25	Nopeat junayhteydet, joita täydentää päivittäiset linjat-autot.	n. 1/2
Vaasa	5	7	10	0	0530-2213	0-1	3	7	0:58	15	Lentoasemalta Traven rautatieasemalta	n. 3/4
Pori	4	3	8	0	0649-1810	0-1	0	1	2:58	12	Yhteystarjonta aamusta myöhäillään. Ompelmana puutteet junayhteydessä (kohtaamispaikat)	n. 1/4
											Katka-aika ei yllä hain tasolle. Aseinti- viikasta varsin kiikin matkunnan kunnasta	n. 1 1/4

	Tampere	Vaasa	Kokkola	Helsinki	Jyväskylä	Oulu	Pori
Joukkoliikennearjen vuorot	229000	46	33	26	71	33	22
vuoroja/vuosi	11960	8580	6760	18460	8580	5720	5980
matkoja/vuosi	19,1	2,1	5,0	22,7	6,6	17,8	

Kaukoliikenteen liikennöintimäärä, tavoite LVM

Huipputaso 24h

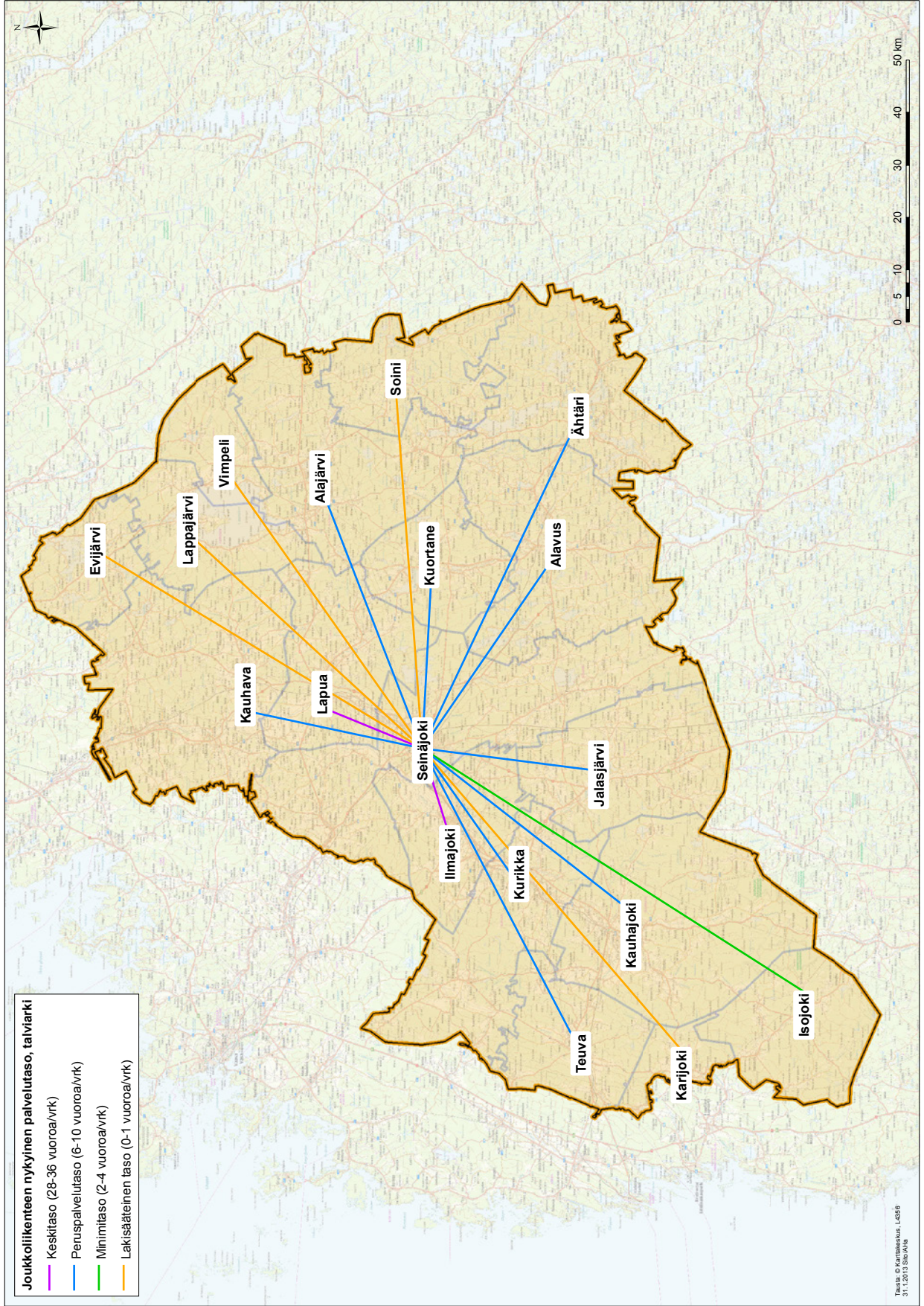
Kysilistaso verhaaamusta yöhön

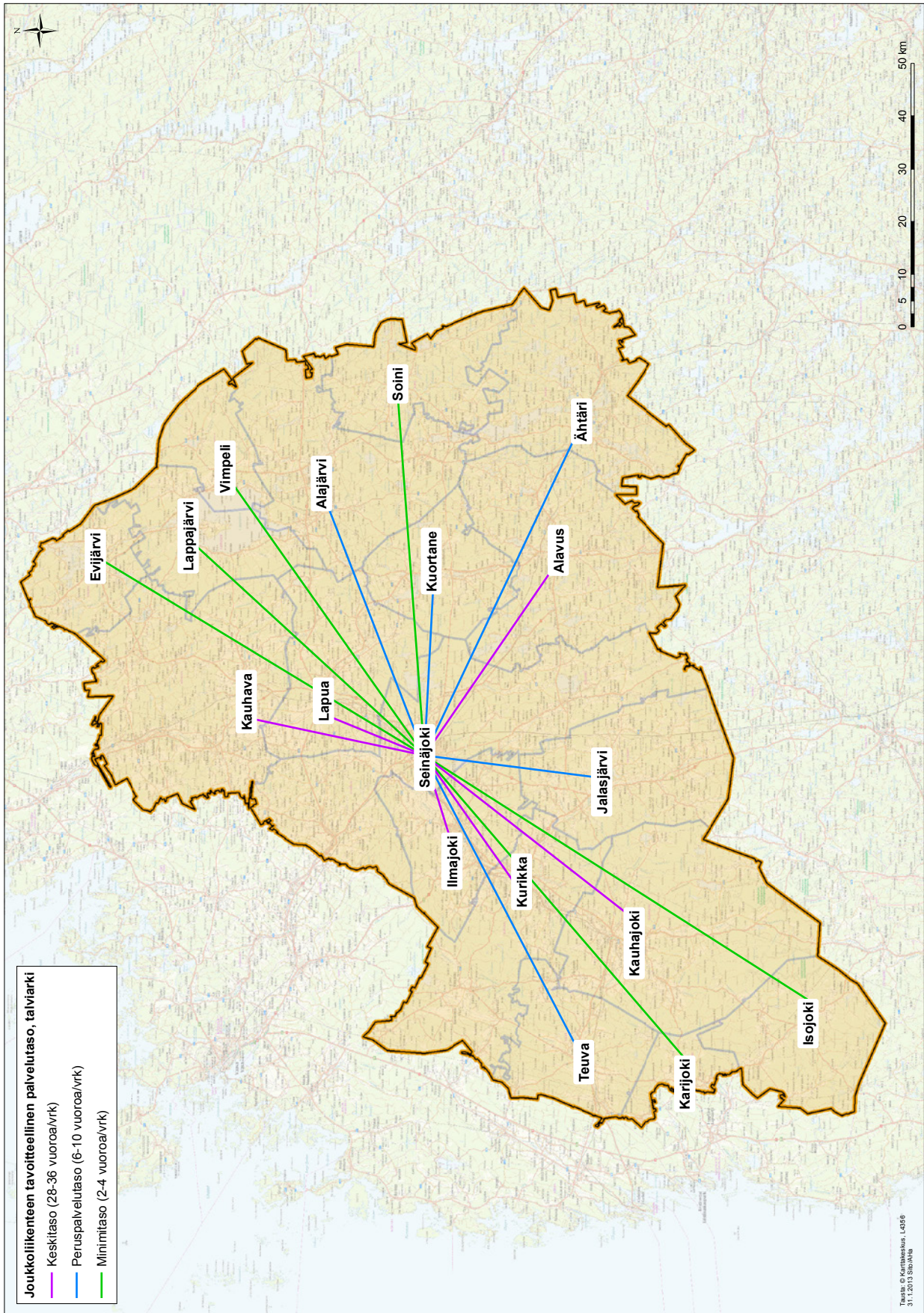
Kys.vah.taso aamulla, päivällä, illalla

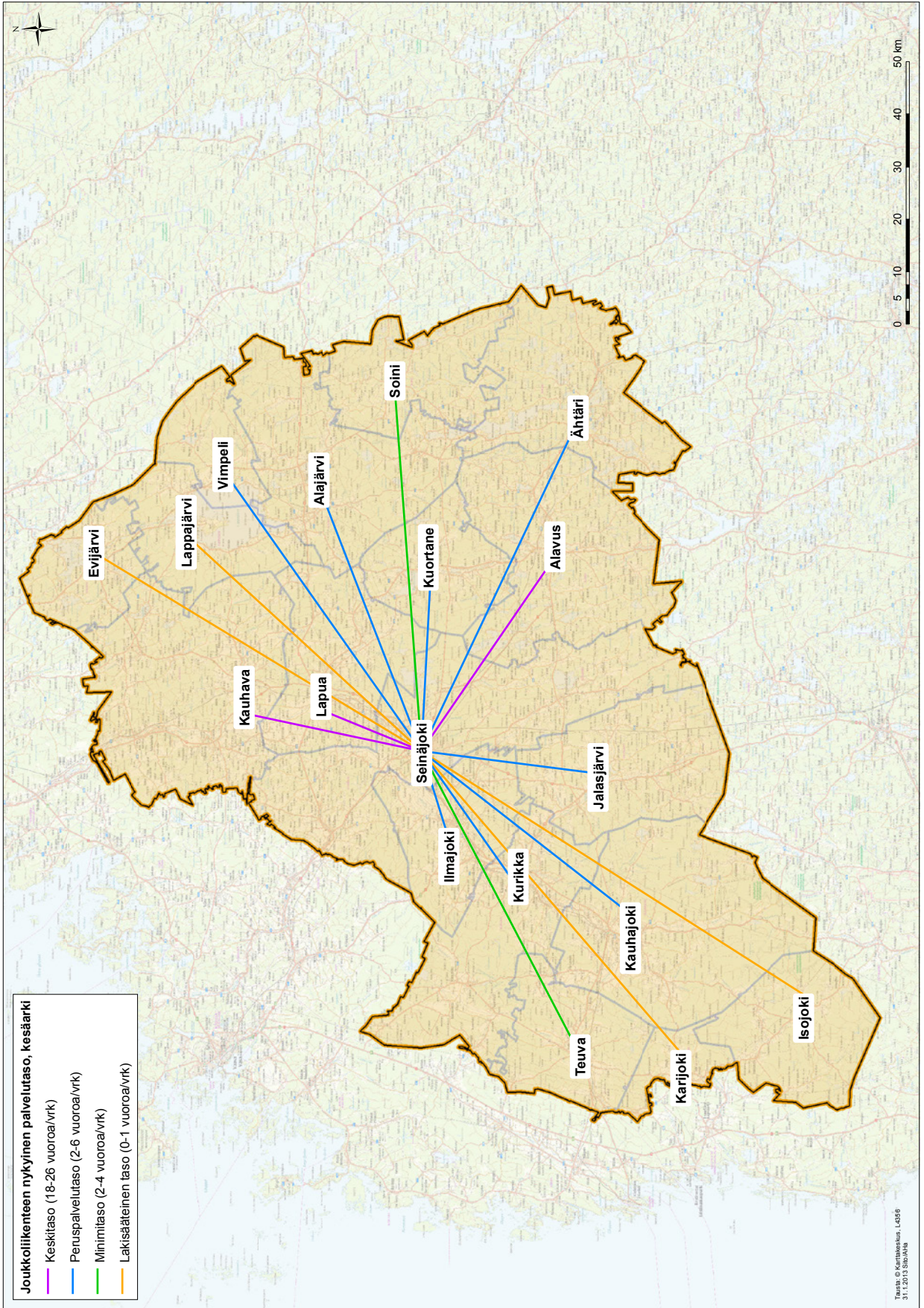
Toimiva taso

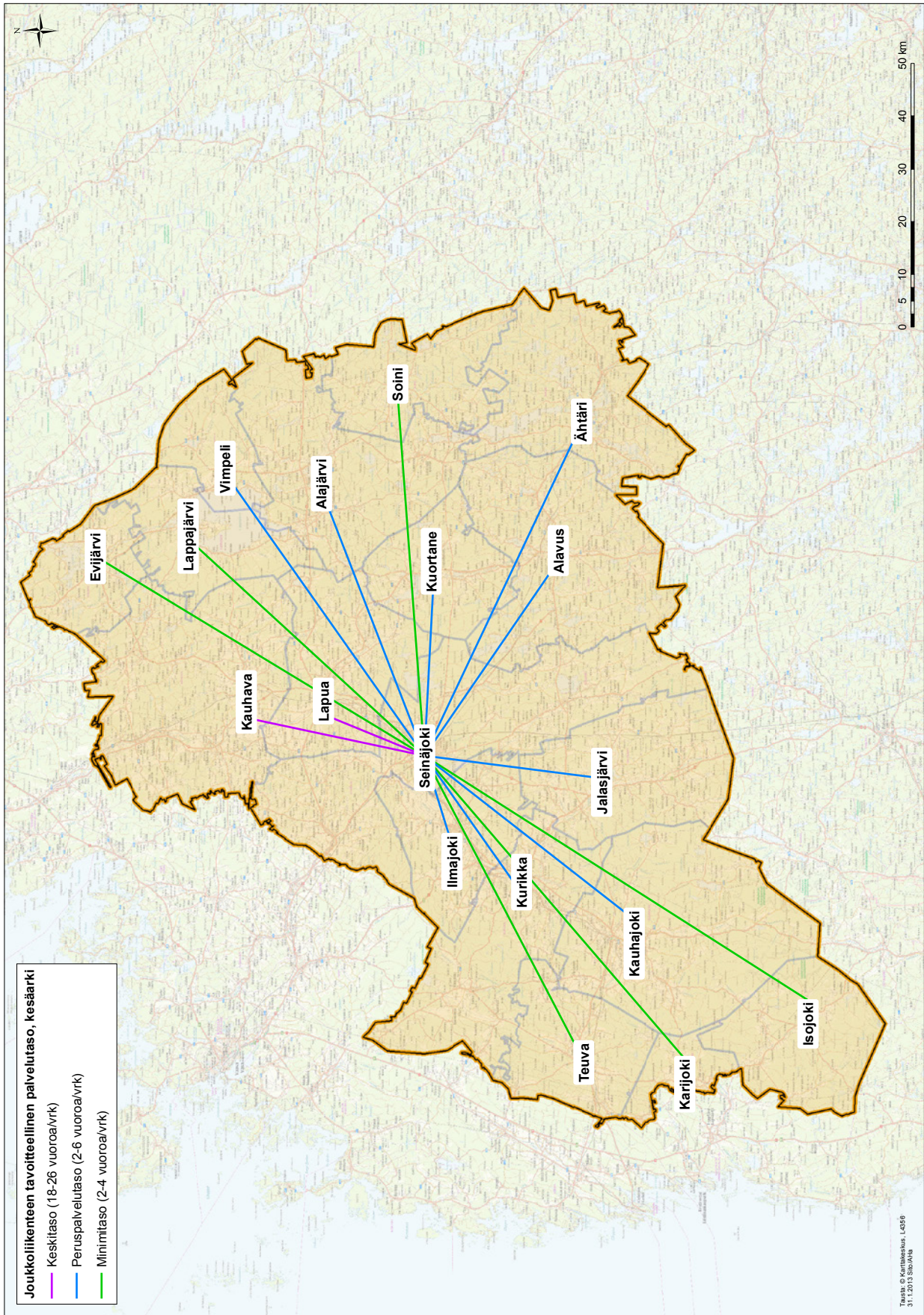
Ei määritetty

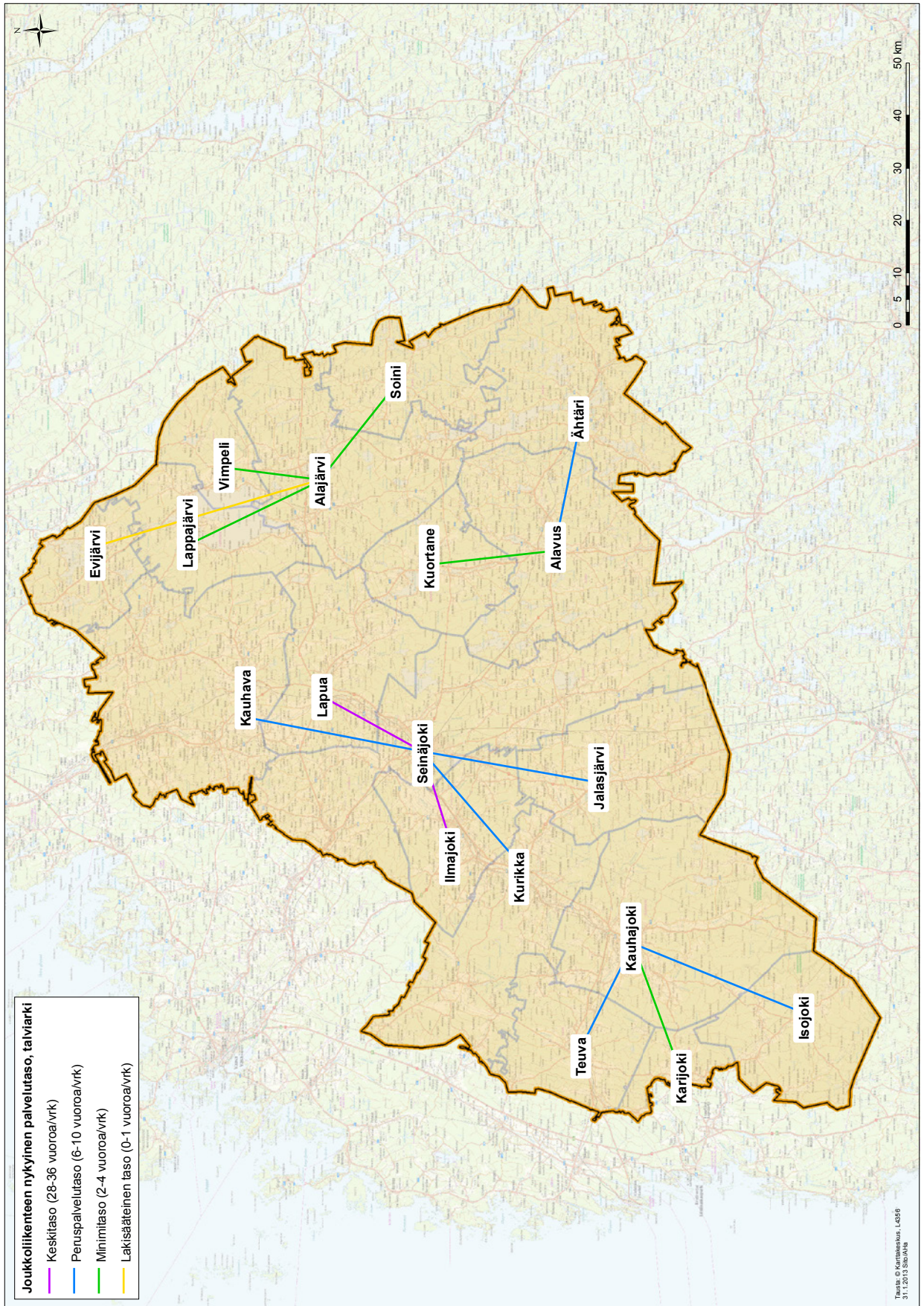
Liite 3 Palvelutasokartat

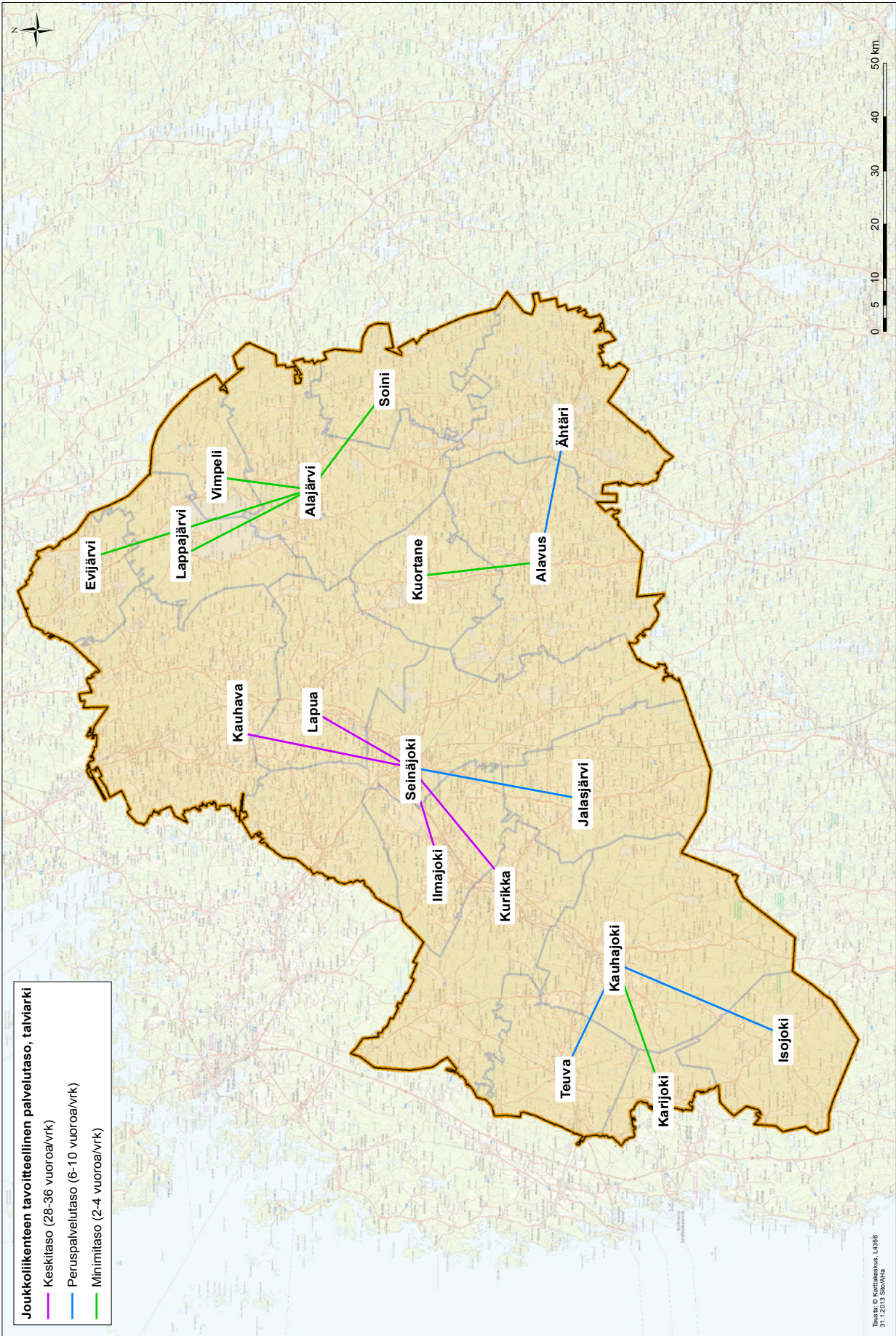












Liite 4 Liikenteenhankinnan kustannustaulukko

Kuntakeskus-Seinäjoki	Yhteysväli	Palvelutasokorjaus	Linjan pituus / km	Vuoropuuteet*	Vuorotarve / päivässä	Kustannusarvio €/km	Päivähinta €	Kausihinta € 225 arkipäivää
Alavus	Alavus-Koura-Seinäjoki (Vt 18)	Perustaso > Keskitaso	55	4+2	6	2,2	726	163 350
Kauhajoki, Kurikka	Kauhajoki-Kurikka-Seinäjoki (Kt 67, Vt 3)	Perustaso > Keskitaso	65	4+3	7	2,2	1 001	225 225
Kauhava	Kauhava-Lapua-Seinäjoki (Vt 19)	Perustaso > Keskitaso	50	2+0	2	2,2	220	49 500
Evijärvi	Evijärvi-Kauhava-Lapua-Seinäjoki	Lakisääteinen > Minimi	90	1+1	2	2,2	396	89 100
Karijoki	Karijoki-Kauhajoki-Seinäjoki	Lakisääteinen > Minimi	90	1+1	2	2,2	396	89 100
Lappajärvi, Vimpeli	Lappajärvi-Vimpeli-Hoisko-Seinäjoki	Lakisääteinen > Minimi	110	1+1	2	2,2	220	49 500
Soini	Soini-Lehtimäki-Mäyry-Seinäjoki	Lakisääteinen > Minimi	80	1+1	2	2,2	352	79 200
Kauhajoki, Kurikka	Kauhajoki-Kurikka-Seinäjoki (Kt 67, Vt 3)	Perustaso > Keskitaso**	65	1	1	5,5	358	16 445
Karijoki	Karijoki-Kauhajoki-Seinäjoki	Lakisääteinen > Minimi	90	1+1	2	2,2	396	89 100
Lappajärvi	Lappajärvi-Vimpeli-Hoisko-Seinäjoki	Lakisääteinen > Minimi	110	1+1	2	2,2	484	108 900
Karijoki	Karijoki-Kauhajoki-Seinäjoki	Opiskeluliitintä SU	90	1	1 viikossa	5,5	495	25 740
Lappajärvi	Evijärvi-Lappajärvi-Kauhava-Seinäjoki	Opiskeluliitintä SU	100	1	1 viikossa	5,5	550	28 600
Evijärvi	Evijärvi-Lappajärvi-Kauhava-Seinäjoki	Lakisääteinen > Minimi	90	1+1	2	2,2	396	89 100
Karijoki	Isojoki-Karijoki-Kauhajoki-Seinäjoki	Lakisääteinen > Minimi	120	1+1	2	2,2	528	118 800
Jalasjärvi	Seinäjoki-Jalasjärvi	Ip. työssäkäyntiyhteys	40	1	1	2,2	88	19 800
Jalasjärvi	Jalasjärvi-Ilmajoki	Opiskeluyhteys	40	1	1	2,2	88	19 800
Evijärvi	Evijärvi-Alejärvi	Lakisääteinen > Minimi	55	1+1	2	2,2	242	54 450
Yhteensä			1340				6 936	1 315 710

Talviariki

Talvi lauantai

Opiskelu

Kesäarki

Muut

Näiden kustannusten lisäksi liikennöitäjän pidentäminen Juhannukselle kaikessa EPOELYN liikenteessä

* Mikäli lisävuoro tarvitaan molempiin päihin (n+n), mikäli vain toiseen suuntaan (n). Mikäli samalla vuorolla voidaan korvata useita palvelutasopuutteita on kilometrit laskettu tämän perusteella.

** Talvisunnuntait, aamun menovuoro

Lähteet

Alueellisen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä käytettävät kriteerit. Liikennevirasto 2011.

Etelä-Pohjanmaan Elinkeino-, Liikenne- ja Ympäristökeskuksen palvelutasomääritys 2010-2013

Joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys: Kurikka-Ilmajoki-Seinäjoki-Lapua. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2012.

Etelä-Pohjanmaan Elinkeino-, Liikenne- ja Ympäristökeskuksen liityntäliikenteen palvelutasomääritys 2010.

Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys, loppuraportti. Etelä-Pohjanmaan liitto 2011.

Etelä-Pohjanmaan rakennemalli –esiselvitys. Etelä-Pohjanmaan liitto 2010.

Etelä-Pohjanmaan maakuntasuunnitelma 2030. Etelä-Pohjanmaan liitto 2010.

Joukkoliikenteen valtakunnallisen palvelutason määrittely. Liikenne- ja viestintäministeriö 2011. Kelan tilastollinen vuosikirja. Kansaneläkelaitos 2011.

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 45/2013				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Jaakko Rintamäki Niko Setälä Marko Tikkanen		Julkaisuaika toukokuu 2013		
		Kustantaja /Julkaisija Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasomäärittäminen Etelä-Pohjanmaan maakunnan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2014-2018				
Tiivistelmä Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmatyö on ensimmäinen osavaihe koko Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen viranomaisalueen joukkoliikenteen palvelutasomäärittämisestä. Vuoden 2013 loppuun mennessä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus asettaa palvelutasotavoitteet vuoden 2018 loppuun ulottuvalle ajanjaksolle Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan ja Etelä-Pohjanmaan maakuntiin. Selvitystyötä on valmisteltu osana Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Prosessin aikana työtä on ohjannut ELY-keskuksen, Seinäjoen kaupungin ja Etelä-Pohjanmaan liiton muodostama työryhmä. Selvitystä on esitelty sen eri vaiheissa liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ohjanneille ryhmille. Vuorovaikutusmenetelminä työssä on hyödynnetty kunnille ja liikennöitsijöille suunnattua palvelutasotyöpajaa. Työn aikana toteutettiin lisäksi kaksi kyselytutkimusta, joiden kohteena olivat alueen oppilaitokset ja maakunnan asukkaat. Selvityksessä on kuvattu joukkoliikenteen nykyinen sekä tavoitteellinen, vuoteen 2018 ulottuva palvelutaso. Kuvaus on tehty yhteysvälitarkasteluna, mutta selvitys sisältää suosituksia myös seudullisiksi ja kuntakohtaisiksi henkilökuljetusratkaisuksi. Palvelutasomäärittäminen toteutettu Liikenneviraston ohjeistuksen 15/2011 mukaisesti. Valitut yhteysväliit jaettiin kuuteen luokkaan: kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso ja lakisääteinen taso.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) joukkoliikenne, palvelutaso, Etelä-Pohjanmaa				
ISBN (Painettu)	ISBN (PDF) 978-952-257-786-6	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu)	ISSN (verkojulkaisu) 2242-2854
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-785-6		Kieli suomi
Sivumäärä 77				
Julkaisun tilaukset Julkaisu on saatavissa vain verkossa osoitteesta: www.ely-keskus.fi/julkaisut tai www.doria.fi				
Kustannuspaikka ja -aika Vaasa 2013			Painotalo	

RAPORTEJA 45 | 2013

ETELÄ-POHJANMAAN JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASOMÄÄRITYS

ETELÄ-POHJANMAAN MAAKUNNAN JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASOSUUNNITELMA 2014-2018

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-785-6 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-785-6

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