



# Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutaso 2020-2024

HENRIIKA WEISTE | HILKKA PIIPPO | JUSSI KAUPPINEN





# Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen joukko- liikenteen palvelutaso 2020-2024

HENRIIKA WEISTE  
HILKKA PIIPPO  
JUSSI KAUPPINEN

RAPORTTEJA 7 | 2020

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutaso 2020-2024.

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Plaana Oy

Kansikuva: Shutterstock

Kartat: Maanmittauslaitos ja Väylävirasto

ISBN 978-952-314-847-5 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkójulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-847-5

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

# Sisältö

Esipuhe .....	2
1. Työn tavoitteet ja toteuttamistapa .....	3
1.2 Suunnittelualue .....	3
1.3 Työn toteuttamistapa ja vuorovaikutus työn aikana .....	4
2. Nykytilanteen kuvaus .....	5
2.1 Joukkoliikenteen tarjonta .....	5
2.2 Joukkoliikenteen matkustajamäärätavoitteet .....	6
2.3 Aiemmat palvelutasotavoitteet ja niiden toteutuminen .....	6
2.4 Saavutettavuus.....	7
2.5 Rahoitus.....	8
2.6 Asukkaiden näkemyksiä joukkoliikenteen kehittämisestä .....	10
2.7 Kuntien näkemyksiä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kehittämisestä .....	11
2.8 Liikenteenharjoittajien näkemyksiä joukkoliikenteen kehittämisestä .....	12
3. Palvelusoehdotus.....	13
3.1 Palvelusokriteerit ja -tavoitteet .....	13
3.2 Yhteenveto tunnistetuista kehittämistarpeista .....	15
3.2 Laadulliset tavoitteet .....	16
4. Joukkoliikennehankintojen periaatteet.....	19
4.1 Lähtökohdat.....	19
4.2 Yhteiskunnalliset päämäärät joukkoliikenteen kehittämisessä .....	20
4.3 ELY-keskuksen liikennehankintojen tavoitteet ja priorisointi.....	21
5. Rahoitus .....	24
5.1 Yleisperiaatteet.....	24
5.2 Kuntaosuuksien laskentatapa.....	24
5.3 Palveluseteli .....	25
6. Palvelusotavoitteiden toteutumisen vaikutukset .....	26
Lähteet.....	27
Liite 1. Asukaskyselyn vastauksia.....	27
Liite 2. Kuntakyselyssä esitettyjä palvelutason parantamistarpeita ja liikenteen kehittämistarpeita ..	29

# Esipuhe

Tässä työssä on päivitetty Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma vuosille 2020–2024 alueen liikkumistarpeita, uutta lainsäädäntöä ja rahoituskehystä vastaavaksi. Työssä on laadittu ehdotus uudesta liikenteen rahoitusmallista yhdessä kuntien kanssa.

Palvelutasosuunnitelmaa laadittaessa on kuultu alueen asukkaiden ja kuntien sekä liikenteenharjoittajien näkemyksiä. Rahoitusmallista on keskusteltu alueellisissa henkilöliikennetyöryhmissä ja kunnat ovat voineet kommentoida esitystä.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet

Ulla Marjamaa, Kaakkois-Suomen ELY-keskus, pj.  
Marjatta Roimola, Kaakkois-Suomen ELY-keskus  
Jussi Kailasto, Kaakkois-Suomen ELY-keskus  
Petteri Portaankorva, Kouvola  
Julia Hyvärinen, Kouvola  
Hanna Piispa-Malinen, Kouvola  
Kai Könönen, Luumäki  
Virpi Nevalainen, Rautjärvi

Ohjausryhmä on kokoontunut työn aikana kolme kertaa. Työn konsultteina ovat toimineet DI, KTM Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy (projektipäällikkö) sekä DI Hilikka Piippo ja ins. AMK Jussi Kauppinen, Plaana Oy.

# 1. Työn tavoitteet ja toteuttamistapa

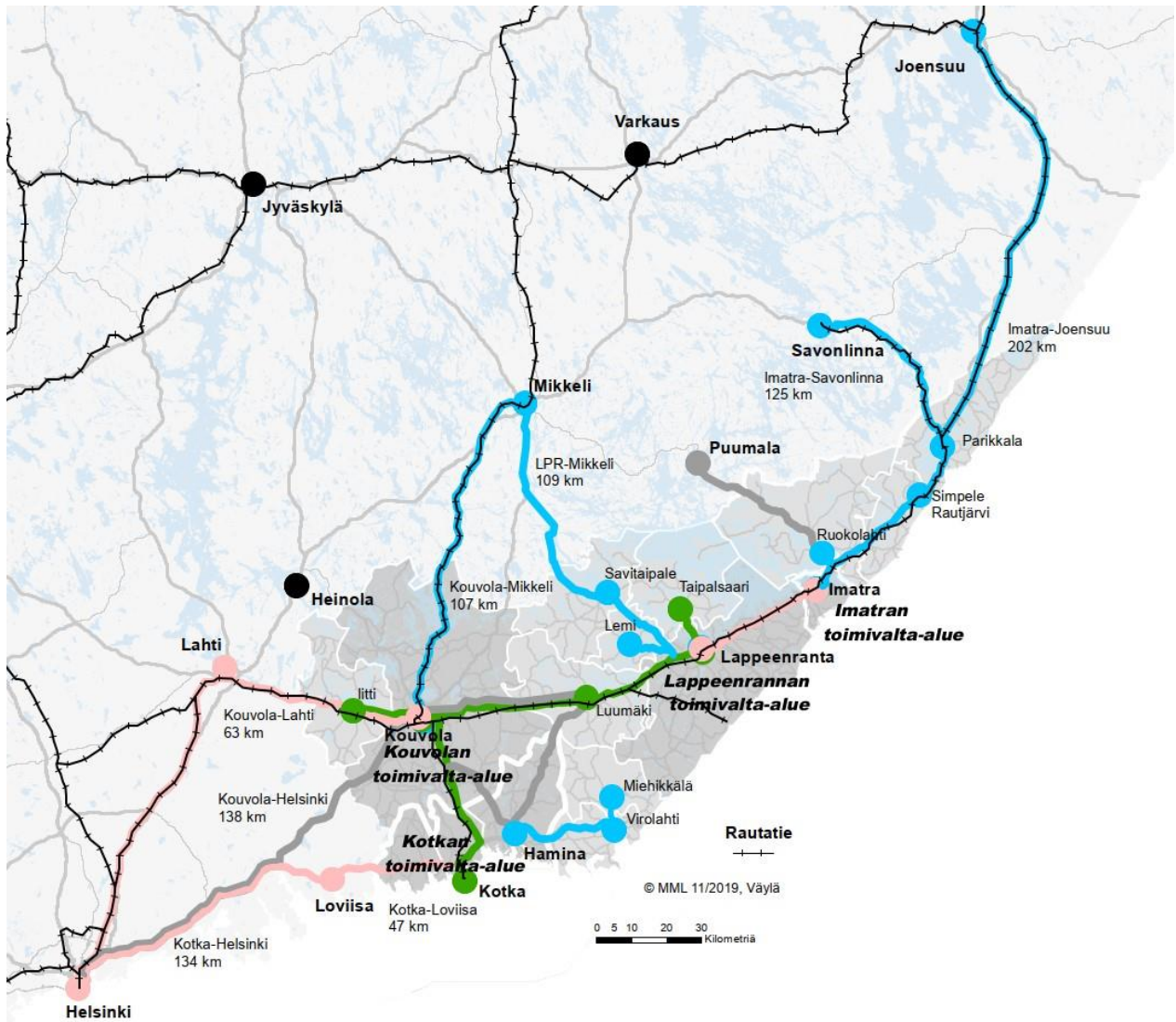
Työn tavoitteena oli päivittää Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma alueen liikkumistarpeita, uutta lainsäädäntöä ja rahoituskehystä vastaavaksi. Laki liikenteen palveluista (320/2017) ei edellytä tieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen vahvistusta palvelutasomääritykselle, mutta jotta EU:n palvelusopimusasetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista) mukainen päätös joukkoliikenteen järjestämisestä voidaan tehdä, tulee toimivaltaisella viranomaisella olla käsitys tavoiteltavasta palvelutasosta.

Tavoitteena oli, että päivitetty suunnitelma palvelutasosta on realistinen ja toteuttamiskelpoinen. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen tulee pystyä varautumaan määritetyn palvelutason mukaisen liikenteen rahoitukseen yhdessä alueen kuntien kanssa. Tämä edellyttää kustannusvaikutusten arviointia ja sitä, että suunnitelman edellyttämät muutokset liikennetarjontaan (palvelutasopuutteet sekä mahdollisuudet karsia tarjontaa) tunnustetaan ja että rahoituksen jakoperiaatteista kuntien ja ELY-keskuksen kanssa on sovittu.

## 1.2 Suunnittelualue

Suunnittelualueeseen kuuluivat seuraavat kunnat: Iitti, Imatra, Kotka, Kouvola, Lappeenranta, Lemi, Luumäki, Miehikkälä, Parikkala, Rautjärvi, Ruokolahti, Savitaipale, Taipalsaari ja Virolahti. Joukkoliikenteen toimivaltaisina viranomaisina ovat näistä Imatran, Kouvolan ja Lappeenrannan kaupungit sekä Kotkan kaupunki Haminan, Kotkan ja Pyhtään alueilla.

Palvelutasomääritys koskee ensisijaisesti kuntien välisiä yhteyksiä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella, mutta se yhteensovitetaan alueen kaupunkien toimivaltaisten viranomaisten palvelutasosuunnitelmien kanssa.



Kuva 1. Suunnittelualue ja yhteydet naapurimaakuntiin

### 1.3 Työn toteuttamistapa ja vuorovaikutus työn aikana

Palvelutasomäärittystä tehtiin tiiviissä vuorovaikutuksessa kuntien kanssa. Työtä esiteltiin alueellisissa henkilöliikennetyöryhmissä. Kuntien näkemyksiä kerättiin kyselytutkimuksella työn alussa. Kunnilta pyydettiin kommentit palvelutasoluonnoksesta tammikuussa 2020. Lisäksi työtä ohjanneessa ryhmässä oli kuntien edustajia kolmesta kunnasta.

Asukkaiden näkemyksiä kartoitettiin syksyllä 2019 toteutetussa asukaskyselyssä. Lisäksi otettiin huomioon aiempien kyselytutkimusten ja selvitysten tuloksia. Alueen tärkeimmät liikenteenharjoittajat haastateltiin palvelutasoluonnosvaiheessa. Haastattelujen tavoitteena oli selvittää tulevia muutoksia sekä yritysten ajatuksia siitä, kuinka ELY-keskus voisi osaltaan tukea markkinaehtoisen liikenteen toimintaedellytyksiä. Palvelutasoesihteuksesta pyydettiin kommentteja myös niiltä toimivaltaisilta viranomaisilta, joita palvelutasomäärittely saattaa koskea.

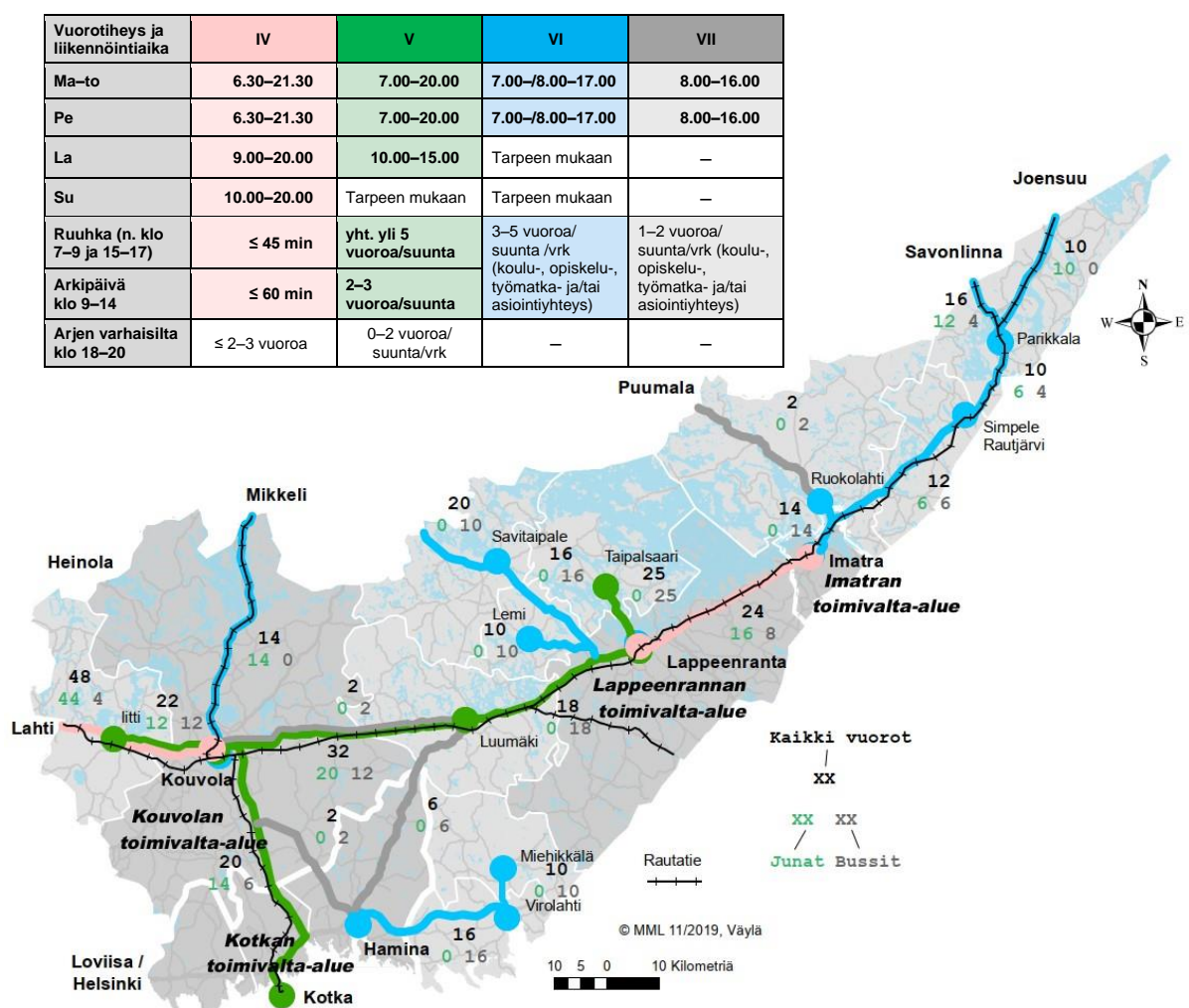
Kunnilta, palveluluiden toteuttajilta ja käyttäjiltä saadun aineiston työstäminen ja palvelutasoluonnoksen viimeistely tapahtui asiantuntijatyönä.



## 2. Nykytilanteen kuvaus

### 2.1 Joukkoliikenteen tarjonta

Joukkoliikennettä ja henkilökuljetuksia hoidetaan Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella markkinaehtoisella liikenteellä (bussit ja junat), LVM:n raideliikenteen ostoliikenteellä, ELY-keskuksen hankkimalla käyttöoikeus- ja bruttosopimusliikenteellä, kaupunkien ja kuntien hankkimalla sopimusliikenteellä sekä erilliskuljetuksilla. Markkinaehtoisen bussiliikenteen rooli on alueella pääosin pitkämatkaisessa liikenteessä. Palvelutarjonta muodostuu siten kokonaisuudessaan monilla yhteysväleillä markkinaehtoisesti hoidetun liikenteen ja hankitun liikenteen yhdistelmänä.



Kuva 2. Joukkoliikenteen tarjonta arkipäivänä syksyllä 2019. Tarkastelu koskee ELY:n toimivalta-alueelta alkavia tai sinne päättyviä vuoroja. Mukana on junavuorot ja linja-autojen markkinaehtoinen liikenne ja sopimusliikenne.

Kaakkois-Suomen liikennejärjestelmän rungon muodostavat E18-liikennekäytävä, Salpausselän liikennekäytävä (valtatie 6 ja 12 sekä Lahti–Kouvola–Lappeenranta–Imatra rata) ja Kotka–Kouvola yhteysväleillä olevat valtatie 15 ja Kouvola–Kotka rataosuus. Junaliikenteen hyvä tarjonta Lahti–Kouvola–Lappeenranta–Imatra välillä sekä Kotkan ja Kouvolan välillä muodostavat alueen joukkoliikenteen rungon. Nopeat yhteydet Lappeenrannasta tarjoavat henkilöautoilun kanssa kilpailukykyistä palvelutasoa. Haasteena joukkoliikenteen järjestämisessä on, että junat eivät pysähdy Taavetissa.

Alueen parasta joukkoliikenteen palvelutasoa tarjotaan Imatran ja Lappeenrannan välillä sekä Kouvolasta Lahden suuntaan. ELY:n toimivalta-alueella Taipalsaarelta Lappeenrantaan ja litistä Kouvolaan sekä Luumäeltä Lappeenrantaan on eniten joukkoliikennetarjontaa.

## 2.2 Joukkoliikenteen matkustajamäärätavoitteet

Liikenteen ilmastotavoitteiden kohdentaminen joukkoliikenteeseen edellyttää vahvaa matkustajamäärien kasvua kaikilla alueilla. Jotta ILMO-tavoite (Toimenpideohjelma hiilettömään liikenteeseen 2045, Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän loppuraportti, LVM:n julkaisuja 13/2018) siirtymästä kestäviin kulkumuotoihin saavutettaisiin, raideliikenteen, linja-autoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn yhteenlasketun matkustussuorituksen tulisi kaksinkertaistua vuoden 2017 tasosta vuoteen 2050 mennessä. Jos tämä jaetaan kulkutapojen kesken samassa suhteessa kuin valtakunnallisessa liikenne-ennusteessa, tulisi raideliikenteen matkustussuorituksen kasvaa 143 % ja linja-autoliikenteen 84 %.

Taulukossa 1 on esitetty kaupunkien asettamat tavoitteet joukkoliikenteen matkamäärän kehittymiselle sekä valtakunnalliset ilmastotavoitteista johdetut joukkoliikenteen kasvutavoitteet. Kasvutavoitteet on esitetty matkamäärinä, jotka on johdettu keskimääräisestä matkasuoritteesta.

Taulukko 1. Joukkoliikenteen matkamäärille eri yhteyksissä asetettuja tavoitteita. (Lähde: Taustaselvitys joukkoliikenteen tilakuvasta ja tavoitteellisesta kehityssuunnasta & JUKU-palvelu).

Kaupunki/ alue	Matkamäärät (milj. matkaa)		Alueen oma kasvutavoite (%)	Valtakunnallinen ilmasto- perusteinen kasvutavoite (%)	Lähteet:
	2018	2030			
Kotka	2,07	2,5	21 %	60 %	Kestävän liikkumisen Kotka 2019
Kouvola	1,22	1,6	29 %	60 %	Kaupunkistrategia. Joukkoliikenteen kehittämissuunnitelma 2015-2020.
Lappeenranta	1,83	2,00	20 %	60 %	Joukkoliikennepoliittinen ohjelma 1/2019
KASELY	0,36			17 %	

## 2.3 Aiemmat palvelutasotavoitteet ja niiden toteutuminen

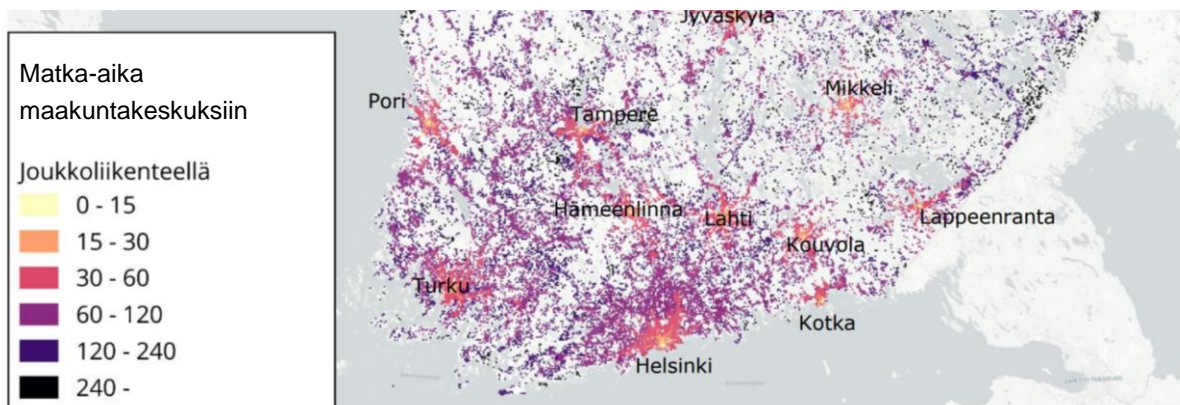
Edellinen palvelutasomääritys tehtiin vuonna 2016 ja se koski vuosia 2016–2019. Tavoitteita asetettiin liikennöntiajoille ja vuoroväleille. Kymenlaaksossa palvelutasotavoitteet määritettiin kuudelle yhteyksivälille: Kouvola–litti (Ik V), Kouvola–Lappeenranta (Ik V), Kotka–Kouvola (Ik V), Hamina–Kouvola (Ik VI), Hamina–Virolahti (Ik VI) ja Miehikkälä–Virolahti (Ik VII)

Vaikka Kouvolan ja Lappeenrannan välillä palvelutaso on erinomainen, eivät tavoitteet ole täysin toteutuneet. Haasteena on vuorovälien epäsäännöllisyys, mikä on kaukoliikenteessä tyypillistä. Esimerkiksi klo 9–14 välillä liikennöidään vain kaksi vuoroparia, kun tavoitteena oli säännöllinen vuoroväli. Suhteessa tavoitteisiin puutteita on myös Kouvolan suunnasta Lappeenrantaan aamun tarjonnassa ja Lappeenrannan suunnasta Kouvolaan iltapäivän tarjonnassa. Vastaavat palvelutasopuutteet ovat myös Kouvolan ja Kausalan (litti) välillä. Hamina–Kouvola -yhteyksivälillä liikennöidään vain yksi lähtö molempiin suuntiin.

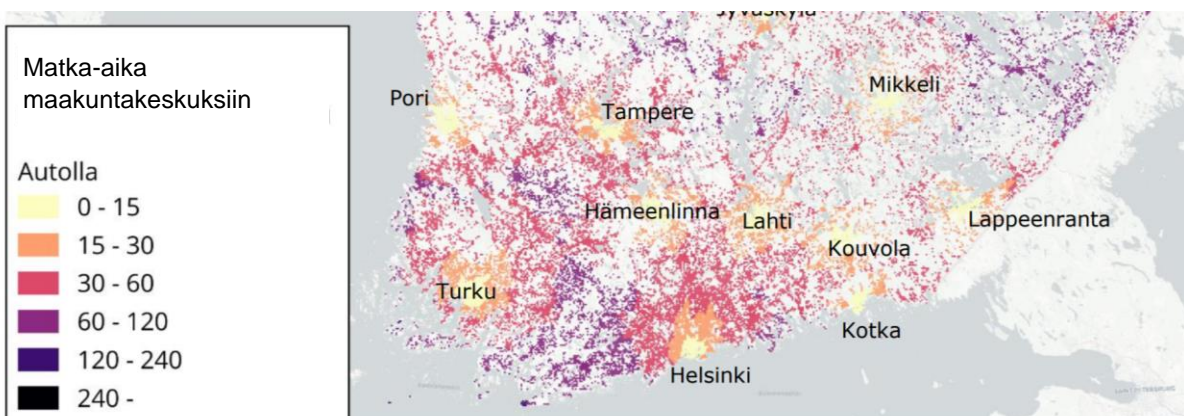
Etelä-Karjalassa palvelutasotavoitteita määritettiin Kouvola–Parikkala -ratakäytävälle (lk V/VI) ja Luumäki–Lappeenranta (lk VI), Ruokolahti–Imatra (lk VI), Taipalsaari–Lappeenranta (lk V) sekä Savitaipale–Lappeenranta (lk VI) ja Lemi–Lappeenranta (lk VI) -yhteyksille. Alueen parasta palvelutasoa tavoiteltiin Lappeenrannan ja Imatran välillä (lk IV). Palvelutasotavoitteet toteutuvat ja lisäksi Luumäki–Lappeenranta ja Imatra–Lappeenranta yhteysväleillä palvelutasotavoite ylittyy.

## 2.4 Saavutettavuus

Seuraavassa on vertailtu Kotkan ja Kouvolan saavutettavuutta Kaakkois-Suomessa joukkoliikenteellä ja henkilöautolla. Aineisto pohjautuu 1 km x 1 km asukasruutuihin ja joukkoliikenteen aikataulutietoihin kevään 2019 arkipäivältä. Tarkasteluissa ovat mukana markkinaehtoinen liikenne ja sopimusliikenne.

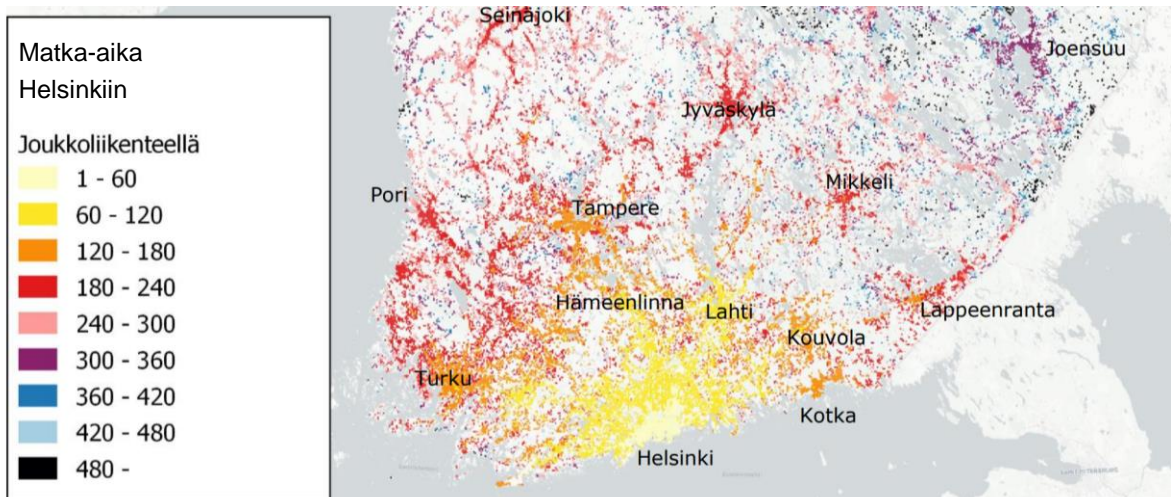


Kuva 3. Matka-aika lähimpään maakuntakeskukseen (minuuttia) joukkoliikenteellä. (Lähde: Traficom 16/2019)

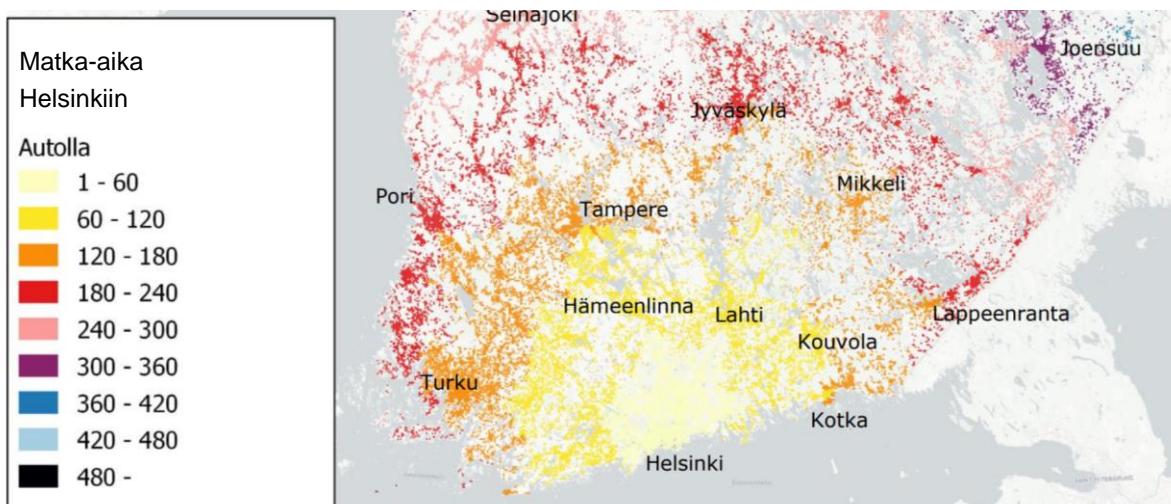


Kuva 4. Matka-aika lähimpään maakuntakeskukseen (minuuttia) henkilöautolla. (Lähde: Traficom 16/2019)

Kymenlaaksossa litti–Kouvola ja Kotka–Kouvola -väleillä juna tarjoaa henkilöautoa nopeammat yhteydet. Muilta alueilta maakuntakeskukset ovat pääsääntöisesti nopeammin saavutettavissa henkilöautolla kuin joukkoliikenteellä. Kaakkois-Suomen ELYn toimivalta-alueella joukkoliikenteen matka-ajan ero henkilöautoluun näyttäisi olevan hieman suurempi kuin kaupunkialueilla. Erityisesti etäällä radasta sijaitsevilla kunnissa (Miehikkälä, Virolahti ja Savitaipale) ja Parikkalan koillisosissa matka-aika joukkoliikenteelle on selvästi henkilöautoa pidempi.



Kuva 5. Matka-aika Helsinkiin (minuuttia) joukkoliikenteellä (ei sisällä lentoyhteyksiä). (Lähde: Traficom 16/2019)



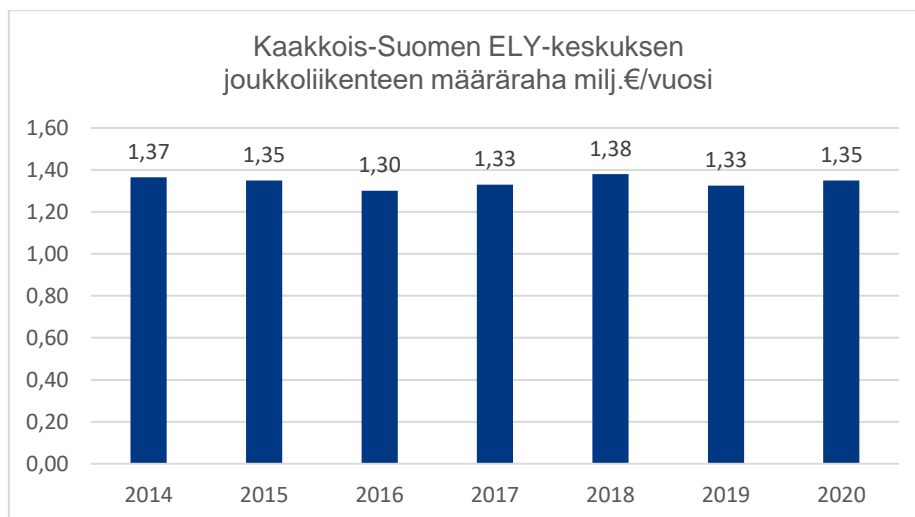
Kuva 6. Matka-aika Helsinkiin (minuuttia) autolla. (Lähde: Traficom 16/2019)

Vertailtaessa matka-aikaa Helsinkiin, on joukkoliikenne radanvarressa selvästi kilpailukyinen henkilöautoiluun verrattuna. Joukkoliikenteen kilpailukyky paranee, kun matka pitenee. Helsinkiin suuntautuvissa matkoissa joukkoliikenteen matka-ajan kilpailukyky on Miehikkälässä, Virolahdella ja Savitaipaleella ja myös Luumäellä heikompi.

## 2.5 Rahoitus

Valtion vuoden 2020 talousarviossa on varattu alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin ja kehittämiseen 32,329 miljoonan euron määräraha. Määrärahan momentin mitoituksessa on otettu huomioon 2,5 miljoonan edestä lipputulota sekä muita joukkoliikenteestä saatavia tuloja. Vuoden 2020 määrärahaikiintiössä otetaan lisäksi huomioon vuodelta 2018 kiintiöimättä jätetty 1,9 miljoonaa euroa.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen määräraha vuodelle 2020 on 1,35 miljoonaa. Lisäksi on arvioitu tulokiintiöksi 0,5 milj. euroa (bruttoliikenteestä saatavat lipputulot). Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikennemäärärahaikiintiö on ollut vuosittain noin 1,3 miljoonaa euroa.



Kuva 7. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksella on 12 omaa voimassa olevaa sopimuskohdetta. Vuonna 2019 sopimusten kokonaisarvo on noin 760 000 euroa. Tästä KOS-liikenteen osuus on noin 700 000 euroa ja bruttoliiikenteen osuus 59 000 euroa. (lähde: VALLU)

Liikennettä hankitaan pääosin peruspalvelutasoisena (koulu- ja työmatkavuoroja). Lappeenrannan ja Imatran välille hankitaan bruttoliiikenteenä tätä korkeampaa palvelutasoa. Vaalimaalle Zsar-kauppakeskukseen hankitaan ELY-keskuksen, kuntien ja kauppakeskuksen yhteishankintana työmatkaliikennettä.

Kunnat rahoittivat vuonna 2018 avointa joukkoliikennettä 9,1 miljoonalla eurolla. Rahoitus kohdistui pääosin kaupunkien paikallisliikenteeseen. ELY:n toimivalta-alueen kunnat rahoittivat avointa joukkoliikennettä noin 540 000 eurolla. Aiemmin kunnat osallistuivat liikenteen rahoitukseen seutulipputuella. Kuntien seutulipputuki vastasi noin 15 - 20 % liikenteen hankinnoista. Mahdollisuus seutulipputukeen on päättynyt siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyessä. Nyt kunnat ovat osallistuneet tapauskohteisesti ELY-keskuksen hankintojen rahoitukseen.

Taulukko 2. Kuntien seutulipputuki vuosina 2016-2017.

Kunta/vuosi	Kunnan seutulippusubventio (€)	
	2016	2017
Imatra	80 272	72 920
Lemi	744	1 119
Luumäki	6 516	15 698
Parikkala	1 310	
Rautjärvi	18	
Ruokolahti	1 557	5 512
Savitaipale	4 053	1 169
Taipalsaari	5 493	2 921
Miehikkälä	10 667	4 724
Virolahti	6 212	8 571
litti	6 334	12 101
<b>Yhteensä (€)</b>	<b>12 3177</b>	<b>12 4735</b>

Opetustoimen kuljetuskustannukset ovat kuntien suurin henkilökuljetusten rahoituserä. ELYn toimivalta-alueella kunnat rahoittivat opetustoimen kuljetuksia 5,43 miljoonalla eurolla. Summassa ovat mukana myös avoimeen joukkoliikenteeseen kohdistuvat opetustoimen matkaliput. Sosiaalitoimen kuljetuskustannukset kuuluvat Eksotelle ja niistä ei ole kerätty kuntatasolla tietoa.

Taulukko 3. Kuntien rahoitus julkiseen henkilöliikenteeseen vuonna 2019. (Lähde: Kuntien ELY-keskukselle ilmoittamat tiedot, VALLU)

Seutukunta	Avoin joukko-liikenne	Opetustoimen kuljetukset	Sosiaalitoimen kuljetukset	Kuljetukset yhteensä
Imatra	1 638 300,00	468 500,00		2 106 800,00
Parikkala	47 604,00	719 099,00		766 703,00
Rautjärvi	24 939,00	404 496,00		429 435,00
Ruokolahti	207 614,00	516 319,00	558,00	724 491,00
Lappeenranta	2 231 408,00	2 853 345,00		5 084 753,00
Lemi	8 881,00	401 507,00		410 388,00
Luumäki	109 994,00	593 434,00		703 428,00
Savitaipale	1 963,00	472 974,00		474 937,00
Taipalsaari	14 276,00	353 841,00		368 117,00
<b>Etelä-Karjalan maakunta</b>	<b>4 284 979,00</b>	<b>6 783 515,00</b>	<b>558,00</b>	<b>11 069 052,00</b>
Hamina	583 839,00	444 905,00	1 355 780,00	2 384 524,00
Kotka	2 168 000,00	1 215 558,00	1 322 463,00	4 706 021,00
Miehikkälä	20 562,00	299 165,00	126 083,00	445 810,00
Pyhtää	170 000,00	314 606,00	260 000,00	744 606,00
Virolahti	39 875,00	641 962,00	111 761,00	793 598,00
Iitti	61 535,00	840 729,00	159 977,00	1 062 241,00
Kouvola	1 782 213,00	4 963 912,00	1 975 837,00	8 721 962,00
<b>Kymenlaakson maakunta</b>	<b>4 826 024,00</b>	<b>8 720 837,00</b>	<b>5 311 901,00</b>	<b>18 858 762,00</b>
<b>Kaakkois-Suomen ELY-keskus</b>	<b>9 111 003,00</b>	<b>15 504 352,00</b>	<b>5 312 459,00</b>	<b>29 927 814,00</b>

## 2.6 Asukkaiden näkemyksiä joukkoliikenteen kehittämisestä

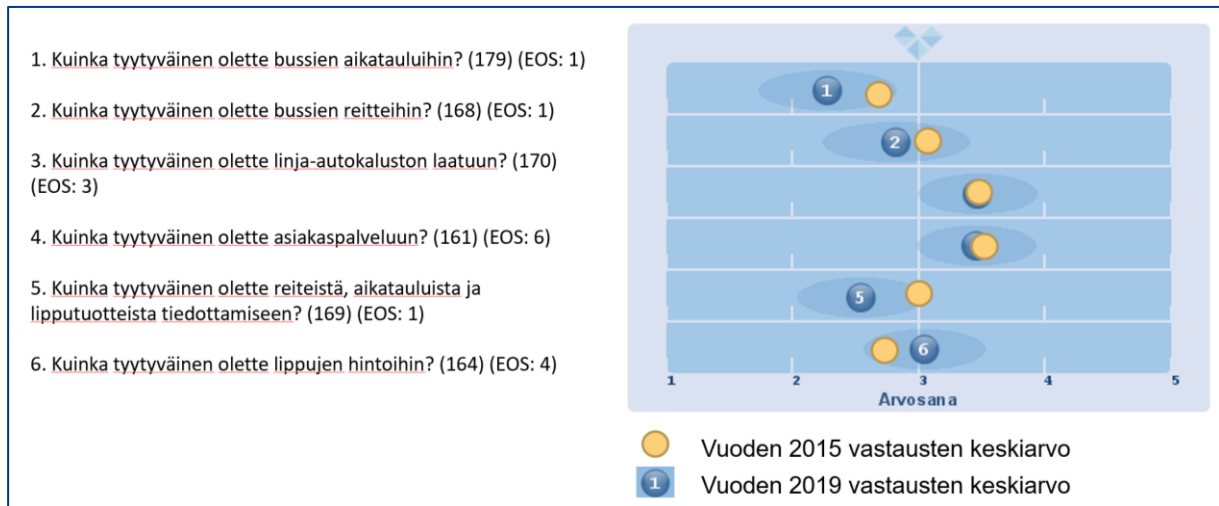
Kaakkois-Suomen ELY-keskus selvitti syyskuussa 2019 alueen asukkaiden näkemyksiä joukkoliikenteen kehittämisestä. Nettikyselynä toteutettuun kyselytutkimukseen saatiin 190 vastausta.

Vastaajat toivoivat erityisesti joukkoliikenteen tiedottamisen parantamista kuten aikataulutietojen kokoamista yhteen sekä runsaasti lisää joukkoliikennevuoroja.

Vastanneista 72,5 % matkusti kuntien välillä. 27,5 % vastaajista teki matkansa yhden kunnan sisällä. Lähes puolet vastaajista oli joukkoliikenteellä satunnaisesti matkustavia. Vastauksissa korostui suuri vapaa-ajan

matkojen osuus. Vastaajissa oli suuri määrä autonomistajia, joka voidaan tulkita piileväksi kiinnostukseksi joukkoliikenteen käyttöön. Vastauksia on esitetty tarkemmin graafeina raportin liitteessä 1.

Vastaava kyselytutkimus toteutettiin myös vuonna 2015. Nyt vastaajat olivat aiempaa tyytyväisempiä lipun hintoihin ja aiempaa tyytymättömiä linja-autoliikenteen aikatauluihin, reitteihin ja tiedottamiseen. Kaluston laatuun ja asiakaspalveluun oltiin nyt yhtä tyytyväisiä kuin edellisessäkin kyselyssä.



Kuva 8. Vuoden 2015 ja 2019 asukasvastausten vertailu.

Niiltä vastaajilta, jotka ilmoittivat, että eivät käytä joukkoliikennettä, tiedusteltiin syytä tähän. Yleisin syy oli, että bussiyhteys puuttuu kokonaan tai että aikataulut eivät ole sopivat.

Asukaskyselyssä saatiin satoja kehittämissuhteita ja ideoita alueen joukkoliikenteen kehittämiseksi. Osa kehittämissuhteista kohdistui kaupunkitoimivaltaisten liikenteeseen. Tärkeimpiä vastauksissa useasti esille tulleita palvelutason parantamistarpeita ELY-liikenteessä olivat ainakin seuraavat:

- Lappeenranta–Taavetti
  - lisää tarjontaa työssäkäyntiaikoihin/aamuvuorot
  - lauantaisin aikaisempi vuoro Lappeenrantaan
  - iltavuorot Lappeenrannasta arkisin, esim. klo 20
  - aikataulujen yhtensovittaminen junavuoroihin.
- Kouvola–Taavetti väli
  - kesäliikenne Taavetti–Kouvola
  - myöhäisempi paluuvuoro (n. klo 18) Kouvola–Taavetti.
- Lappeenranta–Savitaipale
  - myöhäisempi vuoro arkisin.
- Simpeleen perusyhteydet
- Aikataulujen synkronointi: ELY-liikenne–junat, ELY-liikenne–paikallisliikenteet.

## 2.7 Kuntien näkemyksiä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kehittämisestä

Kuntien näkemyksiä joukkoliikenteen kehittämisestä tiedusteltiin sähköpostikyselyllä syyskuussa 2019. Vastaus saatiin yhdestätoista kunnasta: Imatra, Kouvola, Lappeenranta, Lemi, Luumäki, Parikkala, Rautjärvi, Ruokolahti, Savitaipale, Taipalsaari ja Virolahti. Kyselyyn eivät vastanneet KASELY:n toimivalta-alueen kunnista Iitti ja Miehikkälä. Kyselyyn eivät vastanneet myöskään Kotkan toimivalta-alueen kunnat (Hamina, Kotka ja Pyhtää).

Viisi kuntaa piti voimassa olevaa palvelutasoesitystä sopivana (Imatra, Kouvola, Lemi, Parikkala ja Virolahti). Yhdelläkään yhteysväleillä ei tunnistettu mahdollisuuksia tarjonnan heikentämiseen. Tarjonnan parantamistarpeita tunnistettuun kymmenellä yhteysväleillä. Vain kaksi kuntaa oli valmiita osallistumaan mahdollisen lisätarjonnan kustannuksiin.

Kuntien esittämät toiveet on listattu raportin liitteessä 2. Toiveiden yhteenveto ja käsittely palvelutason määrittelyssä on esitetty luvussa 3.2.

Kunnissa joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten yhdistelytarpeita tai mahdollisuuksia tunnistettiin seuraavilla yhteysväleillä:

- Matkakeskus–Utti–Kaipiainen
- Matkakeskus–Myllykoski–Inkeroinen–Anjala
- Asiointiliikenne taajamien välillä.
- Taajamajuna välillä Kouvola–Taavetti–Lappeenranta.
- Kuukanniemi–Lappeenranta
- Huttulantieltä Mikkelintielle tai kirkonkylään

Yhdistelyyn sopivia yhteysvälejä selvitetään myös kunnissa osana kuntien sisäisen liikenteen kehittämistä. Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten yhdistelyä estää se, että ei ole riittävästi tietoa sote-kuljetuksista tai matkustustarpeista esimerkiksi työssäkäyntiliikenteessä. Todettiin, että liikenneasioissa tieto ei kulje riittävästi Eksoten ja kaupunkien välillä.

## 2.8 Liikenteenharjoittajien näkemyksiä joukkoliikenteen kehittämisestä

Palvelutasoluonnos toimitettiin liikenteenharjoittajille kommentoitavaksi. Kaikki sopimusliikennöitsijät Savonlinjat Oy, Liikenne Vuorela Oy, Pohjolan Liikenne Oy, Tilausliikenne Pekki Ky sekä Kymen Charterline/E. Rantanen Oy haastateltiin. Liikenteenharjoittajat eivät kommentoineet palvelutasoesityksen sisältöä. Vähäiset käyttäjämäärät joillain yhteysväleillä nousivat kuitenkin esille. Pääosa käyttäjistä on toisen asteen opiskelijoita tai kaupunkeihin kulkevia koululaisia.

Kaikki liikenteenharjoittajat kokivat, että yhteistyö Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen kanssa oli sujunut hyvin. Kehittämistarpeet liittyvät lähinnä tarjouskilpailuihin. Niihin liittyen nostettiin esille seuraavia asioita:

- Kilpailutuskausien tulisi olla pidempiä. Esimerkiksi 3+1+1 olisi sopiva kilpailutuskausi. Pidempi kilpailutuskausi helpottaa työsuhteiden hallintaa ja mahdollistaa kalustoinvestoinnit.
- Kilpailutukset tulisi toteuttaa riittävän ajoissa, ainakin puoli vuotta ennen liikenteen käynnistymistä.
- Kalustovaatimuksissa voitaisiin joustaa esimerkiksi kesäajan liikenteessä.
- Nettokilpailutuksissa matkustajamääräarvioiden tulisi mahdollisimman tarkasti toteutua.
- Optioiden käyttöä toivottiin.

Myös liikenteenharjoittajien haastatteluissa nousi esille huono tiedottaminen. Yhtenä suurimpana ongelmana alueella koettiin olevan aikatauluinfon hajanaisuus, ja siitä johtuvat vaikeudet mm. matkojen ketjuttamisessa.



## 3. Palvelutasoehdotus

### 3.1 Palvelutasokriteerit ja -tavoitteet

Ehdotetut palvelutasokriteerit pohjautuvat aiempaan Liikenneviraston suositukseen (Liikenneviraston ohjeita 31/2015). Ohjeessa esitettyjä vuorotiheyttä koskevia suosituksia on muokattu hieman. Säännöllistä vuoroväliä koskevasta tavoitteesta luokissa V ja VI luovutaan ja tavoitteita asetetaan sen sijaan vuoromäärälle. Muutokset antavat lisää joustoa liikenteen aikataulutukseen sekä korostavat iltaliikennettä paremmissa luokissa.

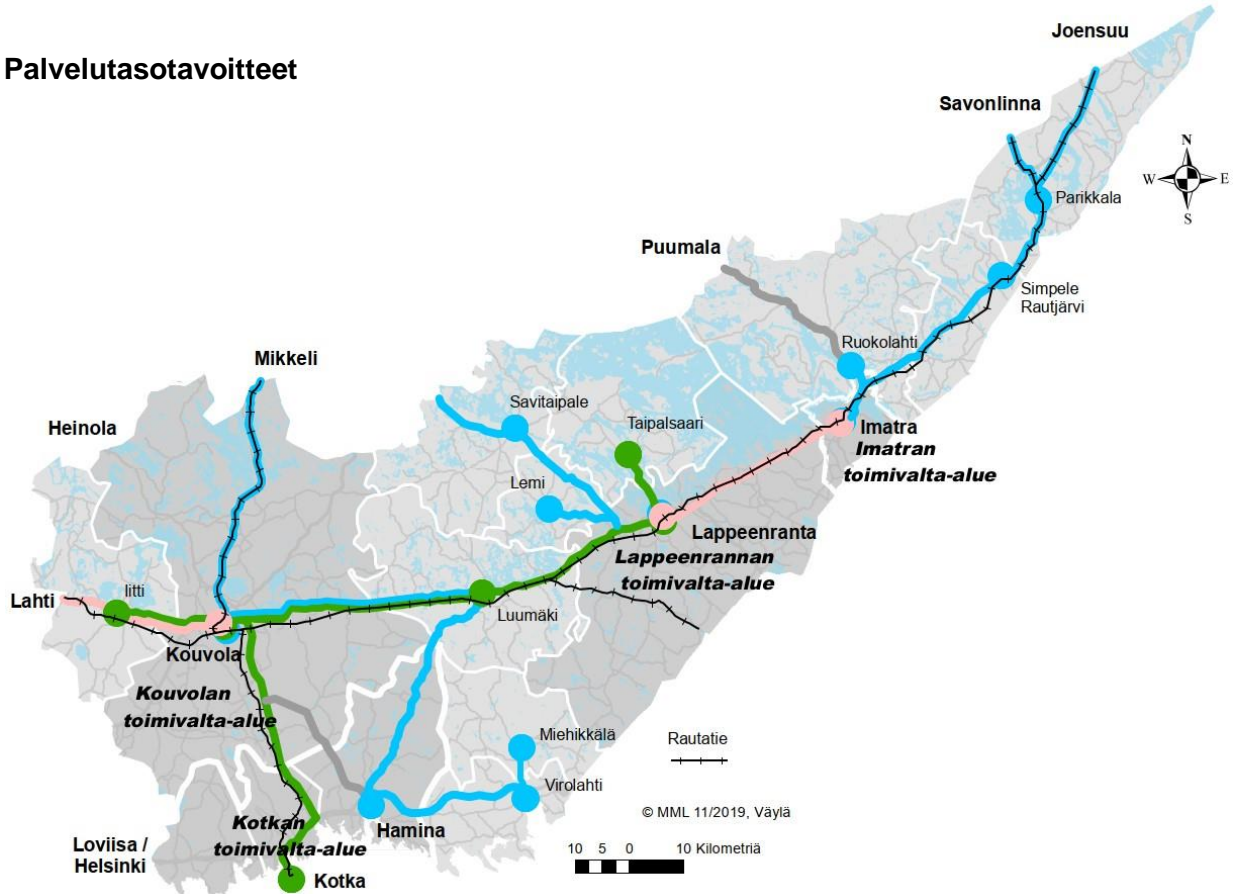
Liikennöintiajalla tarkoitetaan ensimmäisen lähdön saapumisaikaa keskustaan ja viimeisen lähdön lähtöaikaa keskustasta.

Taulukko 5. Palvelutason määrittelyssä käytetyt kriteerit

Vuorotiheys ja liikennöintiaika	IV	V	VI	VII
Ma-to	6.30–21.30	7.00–20.00	7.00–/8.00–17.00	8.00–16.00
Pe	6.30–21.30	7.00–20.00	7.00–/8.00–17.00	8.00–16.00
La	9.00–20.00	10.00–15.00	Tarpeen mukaan	–
Su	10.00–20.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	–
Ruuhka (n. klo 7–9 ja 15–17)	≤ 45 min	yht. yli 5 vuoroa/suunta	3–5 vuoroa/suunta /vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)	1–2 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)
Arkipäivä klo 9–14	≤ 60 min	2–3 vuoroa/suunta		
Arjen varhaisilta klo 18–20	≤ 2–3 vuoroa	0–2 vuoroa/suunta/vrk	–	–
Lauantaisin	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	1–4 vuoroa/suunta/vrk	0–2 vuoroa/suunta/vrk	–
Sunnuntaisin	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0–2 vuoroa/suunta/vrk	0–2 vuoroa/suunta/vrk	–

Palvelutasomäärittäminen koskee ensisijaisesti kuntien välisiä yhteyksiä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Palvelutasomäärittäminen ohjaa jatkossa Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikennehankintoja. Palvelutasomäärittäminen mukaisia joukkoliikennepalveluja on tarkoitus hankkia määräraha-kehysten rajoissa ja yhdessä kuntien kanssa. Palvelutasotavoite voidaan tulkita tavoitteelliseksi minimitasoksi. Yhteysväleille voi syntyä markkinaehtoisesti myös ehdotettua parempaa palvelutasoa, mutta lähtökohtaisesti ELY-keskus ei rahoita palvelutasotavoitteen ylittäviä yhteyksiä ilman erityisiä perusteluja. Palvelutaso voi jäädä myös alle asetetun tavoitteen, jos ELY-keskuksen määräraha ei riitä. (Jos joudutaan esimerkiksi korvaamaan merkittävästi markkinaehtoista liikennettä sopimusliikenteellä).

## Palvelutasotavoitteet



Kuva 9. Ehdotus joukkoliikenteen palvelutasosta vuosille 2020-2024.

Palvelusotavoitteet koskevat talviarkipäivän liikennettä. Kesäliikenteessä tarjontaa voidaan koululaisvuorojen osalta karsia. Kuitenkin perustyössäkäyntiyhteydet ja asiointiyhteydet tulisi liikennöidä muuttumattomilla aikataululla ja reiteillä ympäri vuoden.

Palvelusotavoitteet on asetettu varsin lähelle nykyistä tarjontaa. Nykyisessä ELY-keskuksen sopimusliikenteessä ei ole juuri karsinnan mahdollisuuksia. Liikennettä on hankittu lähinnä peruspalvelutasolla ja kuormitusasteet ovat (kesäliikennettä lukuun ottamatta) varsin kohtuulliset ELY-liikenteeksi. Palvelusotädennyksiä mahdollisesti tarvitaan seuraavien yhteyksien osalta:

- Taavetti–Hamina aamuvuoro ja työssäkäyntipaluuvuoro
- Taavetti–Kouvola–Taavetti
  - kesän työssäkäyntiyhteydet
  - jatkoyhteys Kouvolaan Taavettiin noin klo 18 aikaan Helsingistä saapuvalla nopealla pendolinolle.
- Lappeenranta–Taavetti–Lappeenranta
  - lisää tarjontaa työssäkäyntiaikoihin/aamuvuorot
  - lauantaisin aikaisempi vuoro Lappeenrantaan, esim. yksi vuoropari lauantaille, Taavetti–Lappeenranta noin klo 8.45 ja paluu alkuiltapäivästä.
  - Lappeenranta-Taavetti noin klo 20 arkisin
  - aikataulujen yhteensovittaminen junavuoroihin.

## 3.2 Yhteenveto tunnistetuista kehittämistarpeista

Taulukossa 4 on esitetty yhteenveto työn aikana esille tulleista tärkeimmistä yhteysvälien palvelutason kehittämistarpeista sekä pohdittu niiden vaikutusta palvelutasotavoitteisiin.

Taulukko 4. Palvelutasotoiveet ja niiden käsittely

Toive	Muutostarve	Vaikutus palvelutasoon
Rasila–Imatra	Hyvä tarjonta talvikaudella. Kesällä tarpeen hankkia aamu- vuoro klo 8:ksi ja paluuvuoro klo 16 jälkeen.	Ei vaikutusta (luokka VI).
Lappeenranta–Imatra välille pitäisi olla I tasoa, eikä nykyinen IV taso. Koskee liikenteen alku- ja päättymisaikoja, vuoroväli voi olla tunti.	Muutetaan luokan IV määrittelyä niin, että on pidemmät liikennöintiajat, mutta 60 min. vuoroväli riittää.	Iltavuoro on jo (pikavuorona) olemassa.
Lappeenranta–Taipalsaari välillä liikenteen alkamisaika pitäisi olla aikaisemmin, jotta kahdeksaksi ehtii Lappeenrantaan.	Aikaisin vuoro lähteen klo 7.10 ympäri vuoden. Tiedottaminen kesäliikenteestä on ollut kuitenkin puutteellista.	Tiedottamisen kehittäminen.
Savitaipale–Lappeenranta. Asiointitarpeen parantamisesta tulee kuntalaisilta säännöllisesti toiveita.	Yhteysväliillä on jo varsin hyvät asiointivuorot	Ei muutostarpeita palvelutasoon.
Kouvola–Kotka -yhteysvälille olisi tarvetta	Yhteysvälin palvelutaso paranee alueellisen junaliikennekokeilun myötä jo joulukuussa 2019.	Palvelutaso paranee, ei tarvetta nostaa tavoiteluokkaa.
Kouvola–Lappeenranta -välille olisi tarvetta lisätä tarjontaa markkinaehtoisen liikenteen vähennyttä.	Hyvä junatarjonta bussitarjonnan lisäksi.	Ei muutostarpeita.
Taavetti–Lappeenranta, Taavetti–Savitaipale, Taavetti–Hamina ja Taavetti–Kouvola: työmatkaliikenne aamuisin ja iltapäivisin	Haminan suuntaan suora aamuyhteys puuttuu. Ei Taavetti–Savitaipale vuoroja.	Lisätään palvelutasoluokkaa VI.
Hamina–Virojoki–Vaalimaa, työmatka- ja asiointiliikenteen kasvaneet tarpeet	Haminan ja Virojoen välillä on hyvä tarjonta, ja vuorot on hankittu yhteishankintana myös seuraaville vuosille.	Ei muutostarvetta palvelutasoon.
Rautjärvi–Imatra–Lappeenranta, 2. asteen opiskelijoiden mahdollisuus koulunkäyntiin kodista käsin.	Opiskeluvuorot klo 8/16 on ja pyritään säilyttämään.	Ei muutostarvetta palvelutasoon.
Lemi–Savitaipale	Mahdollinen tarve aamuyhteydelle, koska lukiolaisia kulkee Lemiltä Savitaipaleen yläasteelle.	Tarve vähäinen, ei muutostarvetta palvelutasoon.

## 3.2 Laadulliset tavoitteet

### 1. Tiedottaminen

Liikennepalvelulain myötä tiedottamisen merkitys on korostunut. Uusia liikennepalveluja voi syntyä nopeastikin ja vanhoja lakata, mikä lisää tarvetta päivittää ja jakaa aikataulutietoa. Tiedottaminen nousi tärkeimmäksi kehittämistarpeeksi myös työn yhteydessä tehdyssä asukaskyselyssä.

Tiedot joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista tulisi olla saatavissa yhdestä internet-lähteestä. Valtakunnallista yhtenäistä tiedotuskanavaa ei kuitenkaan tällä hetkellä ole eikä sellaista olla viranomaisvetoisesti kehittämässä. Markkinaehtoisessa liikenteessä ja käyttöoikeussopimusliikenteessä tiedottamisesta vastaavat liikennöitsijät.

Vaikka ELY-keskuksen vaikutusmahdollisuudet yhtenäiseen tiedottamiseen ovat vähäiset, on tiedottamisen yhtenäistäminen ja parantaminen tärkein tavoite joukkoliikenteen laadullisessa kehittämisessä. ELY-keskus kokoaa internet-sivustolleen linkit alueen sopimusliikennettä harjoittavien yritysten aikataulusivuille. Linkit kannattaa viedä myös kuntien sivuille. Linkit aikatauluihin tulee olla helposti löydettävissä.

ELY-keskuksen liikennehankinnoissa edellytetään vähitellen reaaliaikaista autojen sijaintitietojen hyödyntämistä ja tietojen tuottamista asiakkaille linja-autojen todellisesta sijainnista, jolloin matkustajan olisi helppo itse arvioida saapumisaika.

Uusia aikataulupalveluja syntyy koko ajan lisää, eikä paperisten aikataulujen laatiminen ole enää välttämätöntä. Yritykset voivat kuitenkin julkaista ja jakaa asiakkaille omia aikataulujaan osana joukkoliikenteen markkinointia.

### 2. Sujuvat matkaketjut

Kaakkois-Suomen ELY-keskus ja alueen kunnat pyrkivät edistämään sujuvien julkisen liikenteen matkaketjujen syntymistä sovittamalla yhteen joukkoliikenteen aikatauluja ja kehittämällä solmupisteitä.

ELY-liikenteen aikataulusuunnittelussa otetaan huomioon mahdollisuuksien mukaan yhteen kytkennät juna-liikenteeseen ja myös paikallisliikenteeseen. ELY-liikenteessä priorisoidaan säännölliset matkat, kuten työ- ja opiskelumatkat, mutta liittynät junaliikenteeseen pyritään järjestämään vähintään perjantai-iltaisina ja maanantaiaamuina.

Kunnat pyrkivät yhteen sovittamaan sisäisen liikenteen aikatauluja ja reittejä pitempimatkaiseen joukkoliikenteeseen ja junavuoroihin.

Parantamalla eri kanavissa tarjolla olevaa matkustajainformaatiota, pysäkkien saavutettavuutta, käyttökävyyttä ja turvallisuutta voidaan osaltaan vaikuttaa koko joukkoliikennejärjestelmän toimivuuteen ja houkuttelevuuteen.

### 3. Luotettavuus ja kilpailukykyiset matka-ajat

Kaakkois-Suomen ELYn ja alueen kuntien tavoitteena ovat luotettavat liikkumispalvelut. Käytännössä tämä tarkoittaa pysyvyyttä aikataulurakenteessa sekä aikataulujen pitävyyttä.

Pyrkimyksenä on joukkoliikenteen peruspalvelujen muuttumattomuus. Perusvuorot liikennöidään samaan aikaan ympäri vuoden. Vaikka sopimusliikenteen vuorotarjontaa vähennettäisiin kysynnän vähetessä kesällä, tärkeimmät työmatkavuorot liikennöidään ympäri vuoden muuttumattomilla aikatauluilla. ELY-keskus pyrkii määrärahaehyöksensä puitteissa yhdessä kuntien kanssa turvaamaan palvelutasotavoitteiden mukaiset liikennepalvelut myös markkinaehtoisen liikenteen muuttuessa tai lakatessa äkillisesti

Aikataulusuunnittelulla varmistetaan, että bussien on mahdollista pysyä aikataulussa.

Poikkeustilanteista (esim. työmaajärjestelyt) johtuvista mahdollisista viivytyksistä tiedotetaan etukäteen.

ELY-liikenteessä aikataulu- ja reittisuunnittelussa pyritään runkoreiteillä nopeaan ja suoraan liikenteeseen erityisesti työmatkavuoroilla. Sitä vastoin koululaisia palvelevan liikenteen suunnittelussa yksittäisten oppilaiden asuinpaikoilla on suuri merkitys, mikä vaikuttaa reitteihin ja tekee niistä usein kierteleviä.

### 4. Riittävän tasokas ja kustannustehokas kalusto

Kalustovaatimukset määritellään PSA-liikenteen osalta aina yksityiskohtaisesti kilpailuttamisasiakirjoissa, joita pyritään yhtenäistämään joukkoliikennetoimijoiden yhteistyönä. ELY-keskus voi vaikuttaa suoraan kaluston laatuun sopimusliikenteessä.

ELY-liikenteeseen tulevat EU:n käyttövoimavaateet (CVD - Puhtaan kaluston direktiivi) eivät luultavasti tule vaikuttamaan. Asiasta säädetään tarkemmin kotimaisen lainsäädännön yhteydessä

Keskitytään ympäristötavoitteet huomioiden ensisijaisesti riittävän laadukkaaseen ja kustannustehokkaaseen kalustoon. Lisäksi tavoitteena on, että kalustovaateilla ei rajoiteta kilpailua.

Kuitenkin osana maakuntien hiilineutraaliustavoitteita voi tulla tarpeita vähentää myös ELY-liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjä erityisesti kaupunkeihin suuntautuvassa liikenteessä. Harkiten voidaan ottaa käyttöön esimerkiksi biodieseliin liittyviä vaatimuksia saatavuus huomioon ottaen.

Liikenneturvallisuuden vuoksi kaikille matkustajille pitäisi olla istumapaikka, kun liikennöidään osuuksia, joilla nopeudet ovat korkeita tai olosuhteet vaihtelevia.

Hiljaisen kysynnän alueiden liikennepalveluissa tavoitteena ovat monipuoliset, tarkoitukseen sopivat kalustoratkaisut pienkalustoineen ja esteettömyys huomioiden. Tällöin eri toimijoiden (kunnat, Kela) matkoja pystyttäisiin tehokkaammin yhdistämään samaan kalustoon.

Väestön ikääntymisen myötä esteettömien liikennepalveluiden tarve tulee kasvamaan. Esteettömyys tulisi huomioida erityisesti kuntakeskuksissa ja niiden läheisyydessä järjestettävässä asiointi- ja palveluliikenteessä. Asiointi suuntautuu pääosin omaan kuntakeskukseen.

Markkinaehtoisen liikenteeseen ei voi asettaa kalustovaatimuksia, vaan niissä noudatetaan voimassa olevaa lainsäädäntöä.

## 5. Lippujärjestelmät ja matkustamisen edullisuus

Yhteentoimivat lippujärjestelmät ovat tavoitteena kaikissa palvelutasoluokissa koko matkaketjulla. Tavoitteeseen sisältyy mm. matkalipun vaihto-oikeus eri joukkoliikennemuotojen ja eri toimivalta-alueiden välillä. Monipuolinen ja selkeä lippujärjestelmä on kilpailuetu. ELY-keskuksen vaikutusmahdollisuudet lippujärjestelmiin ovat kuitenkin rajalliset ja lippujärjestelmien laajamittainen kehittäminen edellyttää todennäköisesti valtakunnallisia toimia.

Imatralla uusitaan joukkoliikenteen lippujärjestelmää osana Etelä-Karjalan maakunnan julkisen liikenteen kehittämishanketta. Tavoitteena on löytää henkilökohtaiseen matkatiliin perustuvaa lippuratkaisua, joka voidaan liittää eri palveluntarjoajien sovelluksiin. Jos Imatran kehittämishanke osoittautuu menestykseksi, voidaan sen tuloksia laajentaa myöhemmin koko ELY-alueelle. Toistaiseksi ei ole kuitenkaan käytössä ratkaisua tai menettelytapaa yhtenäisen lippujärjestelmän toteuttamiseksi.

Usealla yhteysvälillä junaliikenteen ja bussiliikenteen yhteiskäyttö parantaisi oleellisesti palvelutasoa. Erityisesti ELY-liikenteen ja VR:n lippujen yhteentoimivuus on tavoitteena.

Hintatason ELY-liikenteessä tulee olla edullinen erityisesti säännöllisen matkustamisen lipputuotteissa.

# 4. Joukkoliikennehankintojen periaatteet

## 4.1 Lähtökohdat

Lain liikenteen palveluista 174§ mukaan Liikenne- ja viestintävirasto päättää valtion talousarviossa osoitetun määrärahan tai sen osan kiintiöimisestä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille.

Toimivaltaiset ELY-keskukset saavat käyttää Liikenne- ja viestintäviraston kiintiöimää määrärahaa lain liikenteen palveluista 173§:n 1 momentin 1-3 kohdissa mainittuihin tarkoituksiin. ELY-keskukset voivat myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi mainitun pykälän mukaisiin tarkoituksiin. Käytännössä korvauksia voidaan maksaa liikenteenharjoittajille siten kuin Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään sekä muille kuin liikenteenharjoittajille liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.

### Liikenteen yhteishankinnat

ELY-keskukset rahoittavat maaseudun peruspalveluluonteista julkista henkilöliikennettä hankkimalla liikennettä kilpailutetuilla sopimuksilla. ELY-keskukset voivat tehdä kuntien kanssa yhteishankintoja. Yhteishankinnoissa ELY-keskukset ja kunnat rahoittavat yhdessä liikennehankintoja ennalta ja erikseen sovituin periaattein. Yleensä yhteishankinta edellyttää rahoitussopimusta kunnan ja ELY-keskuksen välillä ja kumpikin osapuoli korvaa osuutensa suoraan liikenteenharjoittajalle.

### Valtionavustus kunnille tai kuntayhtymälle

Toimivaltainen ELY-keskus voi myöntää liikenteen palvelujen valtionavustusasetuksen (509/2018) mukaisesti kunnalle ja kuntayhtymälle valtionavustusta seuraaviin tarkoituksiin:

- 1) palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen ostoihin ja julkisen palvelun velvoitteesta maksettavaan korvaukseen
- 2) liikenteen palvelujen suunnitteluun, kehittämiseen ja kokeiluhankkeisiin.

Kunnalle ja kuntayhtymille myönnettävän rahoituksen edellytyksenä on, että kunta osallistuu julkisen palvelun velvoitteen kustannuksiin vähintään yhtä suurella osuudella kuin valtio.

Alueellisen ja paikallisen liikenteen kehittämistoimien painopisteenä ovat liikenteen suunnittelu ja henkilökuljetusten koordinoiminen edistäminen ja kehittäminen.

Valtakunnallisella strategisella kehittämistoiminnalla pyritään edistämään julkisen henkilöliikenteen toimintaedellytyksiä, kilpailukykyä ja houkuttelevuutta pitkällä aikavälillä.

## 4.2 Yhteiskunnalliset päämäärät joukkoliikenteen kehittämisessä

Valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteiskunnalliset päämäärät (VNS 8/2018 vp) ovat Suomen kilpailukyvyn edistäminen, ilmastonmuutoksen torjunta sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus. Vastaavat yhteiskuntapoliittiset päämäärät ohjaavat myös Kaakkois-Suomen liikennejärjestelmän kehittämistä. Joukkoliikenteellä pystytään osaltaan edistämään kaikkia edellä mainittuja päämääriä.

### Ilmastonmuutoksen torjunta

Liikennejärjestelmän energiatehokkuutta voidaan parantaa vähentämällä päästöjä tuottavan liikenteen suoritetta vaikuttamalla ajoneuvon ja liikkumistavan valintaan. Suomen ympäristökeskus (Syke) on myöntänyt Hinku-maakunnan tunnuksen Etelä-Karjalalle ja maakunta sitoutuu vähentämään 80 prosenttia hiilipäästöistään vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Hiilineutraali Kymenlaakso 2040 -ehdotuksen mukaan Kymenlaaksossa erityisesti kaupunkien keskustoissa ja kaupunkien välillä liikkumista tulee ohjata ympäristön kannalta kestävämpiin liikennemuotoihin, kuten joukkoliikenteeseen, jaettuihin kyyteihin, kävelyyn ja pyöräilyyn.

Joukkoliikenteellä voidaan vaikuttaa CO<sub>2</sub>-päästöihin kahdella tapaa:

- 1) Siirtymällä ympäristöystävälliseen, päästöttömään tai vähäpäästöiseen joukkoliikennekalustoon ja käyttövoimiin.
- 2) Lisäämällä joukkoliikenteen kulkutapaosuutta ja houkuttelemalle henkilöautoilijoita joukkoliikenteen käyttäjiksi. Joukkoliikenteen käyttöä voidaan lisätä a) tehostamalla nykyisten vuorojen käyttöä tai b) luomalla uusia liikennepalveluita.

Vaikuttamalla joukkoliikennekaluston käyttövoimiin, saadaan nopeimmat vaikutukset päästövähennyksiin. Toimenpide ei kuitenkaan lisää joukkoliikenteen käyttäjämääriä tai vähennä henkilöautoilua. Puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin muutos (CVD)EU 2019/1161 koskee vain kaupunkiliikenteen linja-autoja. ELY-liikenteessäkin voidaan asettaa vaatimuksia käyttövoimille, mutta vaatimukset lisäisivät liikenteen hankintakustannuksia. Esimerkiksi biodieseliin liittyviä vaatimuksia voidaan jatkossa harkita erityisesti kaupunkien suuntautuvassa ja kaupunkien lippujärjestelmät hyväksyvässä liikenteessä. Asia mahdollisesti tarkentuu kansallisen lainsäädännön valmistelun yhteydessä.

Lisäämällä joukkoliikenteen kulkutapaosuutta ilmastovaikutus on hitaampi, mutta samalla saavutetaan laajasti muita hyötyjä. Vaikka Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikennehankinnoissa käyttöaste on varsin hyvä, on ensisijainen toimenpide nykyisen joukkoliikennekapasiteetin käytön tehostaminen (lisätään joukkoliikenteen kysyntää siellä, missä on kapasiteettia). Vilkkaimmilla alueilla kaupunkiseuduilla voidaan joukkoliikenteen käyttöä pyrkiä lisäämään myös luomalla kokonaan uusia tai lisäämällä nykyisiä joukkoliikennepalveluita (lisätään joukkoliikenteen tarjontaa siellä, missä on kysyntää).

Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamisessa tärkeintä on lyhentää matka-aikaa suhteessa henkilöautoon ja parantaa joukkoliikenteen täsmällisyyttä. Kaakkois-Suomessa erityisesti sujuvat bussisyötöt juna-liikenteeseen mahdollistavat henkilöautoilulle kilpailukykyisen matkaketjun. Harvalla vuorovälillä liikennöittäessä pysäkillä odotus koetaan erityisen raskaaksi, joten käyttöä voidaan helpottaa reaaliaikaisella matkustajainformaatiojärjestelmällä. Joukkoliikenteen eri kulkumuotojen yhteentoimivuuteen sekä kävely-, pyöräily ja autoliikenteen liityntäliikenteen suunnitteluun kannattaa panostaa. Lippujärjestelmien ja hinnoittelun kehittämisellä voidaan myös tehokkaasti edistää joukkoliikenteen käyttöä.



## Kilpailukyvyen edistäminen

Kilpailukyvyen edistäminen joukkoliikenteen keinoin liittyy työpaikkojen hyvään saavutettavuuteen julkisella liikenteellä sekä nopeisiin matka-aikoihin pääkaupunkiseudulle.

Joukkoliikenteen käyttöä työmatkoilla voidaan lisätä nopeuttamalla parhaisiin aikoihin liikennöitäviä yhteyksiä sekä tarjoamalla edullisia kausilippuja säännöllisille käyttäjille. Tavoitteena on kytkeä työnantajat mukaan joukkoliikenteen kehittämiseen esimerkiksi työsuhdematkalippuja tarjoamalla. Yksityiset yritykset voivat olla mukana yhteishankinnoissa kuntien ja ELY-keskuksen kanssa, jos tunnustetaan tarpeita räätälöidä liikennettä tietyn työpaikan tarpeisiin.

Junavuorot kannattaa mahdollisuuksien mukaan ottaa huomioon ELY-liikenteen aikataulusuunnittelussa ja pyrkiä tarjoamaan sujuvia yhteyksiä tärkeimmille junille, silloin kun yhteys voidaan järjestää esimerkiksi työmatkaliikenteen aikatauluja heikentämättä. Jatkossa lippujen yhteentoimivuutta VR:n lippujen kanssa pyritään kehittämään.

Bussi–juna matkaketjujen lisäksi pyritään kehittämään henkilöauto–bussi ja henkilöauto–juna -matkaketjuja liityntäpysäköintiä kehittämällä.

## Alueiden elinvoima ja saavutettavuus

Tavoitteena on tarjota alueen toisen asteen opiskelijoille kouluaikoja palvelevat joukkoliikennetyhteydet silloin, kun vuoroilla on kysyntää. Hyvät joukkoliikennetyhteydet parantavat alueen koulujen ja oppilaitosten houkuttelevuutta. Riittävät yhteydet mahdollistavat opiskelun kotona asuen. Kelan toisen asteen opiskelijoille maksama joukkoliikennetuki on myös tärkeä osa alueen joukkoliikenteen lipputulaja.

Kulutuspalveluissa totumuksilla on suuri merkitys, joten erityisesti lasten joukkoliikenteen käyttöä tulee edistää. Koulumatkat pyritään järjestämään ensisijaisesti joukkoliikenteellä kuntien ja mahdollisesti myös ELY-keskuksen yhteistyönä soveltuvien osin.

Asiointiyhteydet lähimpään kaupunkiin tai muuhun suurempaan keskukseseen mahdollistavat myös autottomien asiointimatkat ilman omaisiin tai taksikyytiin turvautumista. Kuntia kannustetaan esteettömien asiointiyhteyksien järjestämiseen kuntien sisäisessä liikenteessä.

Henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen yhteistyötä lisäävät toimet parantavat saavutettavuutta erityisesti harvaan asutuilla alueilla. Sote-kuntayhtymät pyritään saamaan mukaan henkilökuljetusyhteistyöhön esimerkiksi henkilöliikennetyöryhmien teemakokouksella.

## 4.3 ELY-keskuksen liikennehankintojen tavoitteet ja priorisointi

ELY-liikenteellä tarjotaan kuntien välisiä toisen asteen opiskelijoita palvelevia yhteyksiä, mahdollisuuksia käydä kuntakeskuksista keskuskaupungeissa töissä ja opiskelemaan päivittäin, asiointiyhteyksiä kuntakeskuksista lähimpään, suurempaan palvelukeskukseen sekä liityntäyhteyksiä junille ainakin perjantai- ja sunnuntai-iltaisain tai maanantaiaamuisin.

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

Palveluja ostettaessa rahaa ei saa käyttää epätarkoituksenmukaisesti tai tarpeettomasti päällekkäisen liikenteen ostamiseen, eikä sellaisen liikenteen ostamiseen, jossa matkustaja kysyntää ei ole.

Kysyntärajana ELY-liikenteessä pidetään keskikuormaa, jonka tulisi olla yli 2,0. Jos kyseessä on yhteysvälin viimeinen vuoro, voidaan kysyntärajasta joustaa. Tavoitteena on pitää kaikki kunnat joukkoliikenteen verkoston piirissä ympäri vuoden, mutta yhteys voidaan toteuttaa esimerkiksi asiointitaksilla tai kutsuliikenteenä.

### Liikennepalvelut hankitaan yhteishankintoina

Yhteistyökumppaneina ovat alueen kunnat ja ELY-alueen ulkopuolelle menevässä liikenteessä muut toimivaltaiset viranomaiset. Myös yritykset (kuten työnantajat) voivat osallistua yhteishankintoihin. Kunnat osallistuvat suunnitteluun ja hankintaan. Liikennehankinnat suunnitellaan ja priorisoidaan vuorovaikutuksessa kuntien kanssa.

### ELY-keskus hankkii ensisijaisesti omalta toimivalta-alueeltaan lähteviä tai sinne päättyviä liikennepalveluita.

Hankinnoissa tehdään yhteistyötä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen naapureina olevien toimivaltaisten viranomaisten kanssa.

### Yhteyksiä järjestetään seuraavassa priorisointijärjestyksessä

**1. Opiskeluyhteydet 2. asteen opiskelijoille** järjestetään päivittäin, jos matkan kesto joukkoliikenteessä on yhteen suuntaan alle 75 min, muuten järjestetään viikonloppuyhteys.

**2. Työssäkäyntiyhteydet** järjestetään arkisin ympäri vuoden, jos yhteysvälillä on yli 200 pendelöijää. Käytännössä ympärivuotiset työssäkäyntiyhteydet tarvitaan ELY-alueella ainakin seuraaville yhteysväleille:

- Luumäeltä, Lemiltä, Taipalsaarelta, Savitaipaleelta ja Kouvolasta Lappeenrantaan.
- Myös Ruokolahdelta Lappeenrantaan on pendelöijää, mutta matka-aika joukkoliikenteellä on pitkäkö
- Lappeenrannasta Luumäelle, Taipalsaarelle ja Ruokolahdelle
- Ruokolahdelta ja Rautjärveltä Imatralle
- Imatralta Ruokolahdelle
- Iitistä Kouvolaan ja Kouvolasta Iittiin
- Virolahdelta Haminaan.

Lisäksi voidaan järjestää muita työssäkäyntiyhteyksiä kysynnän mukaan. Yhteys Lemiltä Lappeenrantaan voisi pendelöintimäärän pohjalta olla potentiaalia tarjonnan lisäämiseen.

**3. Liittyminen kaukoliikenteeseen.** Uudellemaalle ja Kymenlaakson pendelöijien määrä on pieni Lappeenrantaan ja Luumäkeä lukuun ottamatta, mikä vähentää tarvetta päivittäisille, työssäkäyntiaikoja palveleville liityntäyhteyksille juniin. Kuitenkin liitynnät junille tulisi toteuttaa mahdollisimman usealle vuorolle aikatauluja yhteensovittamalla. Vähintään perjantai-iltaisain sekä sunnuntai-iltaisain tai maanantaiaamuisin tulisi jokaisesta kuntakeskuksesta olla liityntä junalle.

**4. Asiointiyhteys** järjestetään luonnolliseen asiointisuuntaan (keskuskaupunkiin) ja asiointille on perusteltu tarve. Tarve pohjautuu palveluiden puuttumiseen omasta kunnasta. Asiointiyhteyksien järjestäminen kunnan sisällä on kuntien vastuulla. ELY-keskus kannustaa näissä yhteyksissä esteettömiin ratkaisuihin kuten palveluliikenteeseen.

#### **5. Muut joukkoliikenteen käyttöä edistävät yhteydet**

Määräraha-kehityksen puitteissa ELY-keskus voi hankkia myös muita joukkoliikenteen käyttöä edistäviä yhteyksiä. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella paras matkustuspotentiaali on kaupunkien välillä, ja ELY-keskus voi osallistua tapauskohtaisesti myös kaupunkien toimivaltaisten viranomaisten välisten yhteyksien hankkimiseen.

# 5. Rahoitus

## 5.1 Yleisperiaatteet

Kaakkois-Suomen ELYn sopimusliikenteen rahoitus vuonna 2019 on yhteensä 759 000 euroa. Kunnat ovat osallistuneet osaan hankinnoista. Kustannustason nousun ja liikenteen palvelutasoparannusten myötä liikenteen kokonaisbudjetiksi arvioidaan lähivuosina noin 850 000 - 900 000 euroa.

Ehdotuksena on kustannusten jakaminen niin, että ELY-keskuksen osuus kuntien välisessä, palvelutasotavoitteiden mukaisessa liikenteessä on 80 % ja kuntien osuus on 20 %. ELY-keskus hankkii liikennettä määräraha-kehityksen puitteissa.

Kuntarahoituksen kokonaismäärä on samaa suuruusluokkaa, kuin kuntien seutulippurahoitus oli vuosina 2016 ja 2017. Kustannukset jakautuvat kuntien välillä hankitun liikenteen mukaan. Kuntien osallistuminen rahoitukseen on välttämätöntä, jotta voidaan turvata joukkoliikenteen kehittäminen.

Menettelyllä varmistetaan kuntien tasapuolinen kohtelu. Ennakkoon sovitulla kustannusjakoperiaatteella parannetaan myös kuntien mahdollisuuksia ennakoida joukkoliikenteen rahoitusta.

Valtion talousarviossa vuodelle 2020 kohdassa Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen todetaan: "Valtio korvaa alueellisia ostoja pääsääntöisesti suoraan liikenteenharjoittajille. Kunnat maksavat osuutensa kustannuksista."

Mahdollisimman hyvän joukkoliikenteen palvelutason turvaamiseksi ELY-keskuksen resurssit kannattaa ohjata ensisijaisesti liikenteen ja hankintojen suunnitteluun. Ennalta sovittu kustannustenjakoperuste selkeyttää tehtävää.

ELY-liikenteessä myös muilla alueilla liikennettä hankitaan pääosin yhteishankintoina ja kunnat pääosin ovat mukana rahoittamassa yhteishankintoja. Kustannusosuudet vaihtelevat. Säännöllinen 30 % osuus palvelutasotavoitteiden mukaisessa liikenteessä on yleisin periaate.

## 5.2 Kuntaosuuksien laskentatapa

Kuntaosuus 20 % ehdotetaan jaettavaksi sopimuksen reiteittäin ja vuoroittain tasan niiden kuntien kesken, joita liikenne palvelee. Perusteluna on mallin selkeys ja vähintäänkin riittävä tarkkuustaso.

Rahoitusta voitaisiin jakaa kuntien kesken myös esimerkiksi linjakilometrien tai matkustajamäärien suhteessa, mutta ero tasajakoon olisi pieni ja silti laskelmista tulisi tällöin niin raskaita, etteivät ELY-keskuksen resurssit riitä niiden tekemiseen.

Kun sopimukseen tehdään jotain pieniä muutoksia muutosrajojen sisällä, olisi rahoitusosuuksien muutosten kustannusten kohdistaminen kunnille työlästä. Nämä mahdolliset lisäykset tai vähennykset menisivät ELY-keskuksen osuudesta, jos ne eivät kohdistu suoraan jollekin kunnalle sen toiveesta.

Poikkeuksista voidaan sopia tapauskohtaisesti liikenteen hankinnan suunnittelun yhteydessä.

Kunta päättää viime kädessä liikenteen hankintavaiheessa, haluaako olla mukana hankkimassa ko. liikennettä. Kustannusosuudet tarkentuvat kilpailutusten myötä.

KOHDE: KÄYTTÖ-641685				LPR	Lemi	Savitaipale
LAPPEENRANTA MATKAKESKUS-LEMI	1220	1255	KESÄ - M-P	1	1	
LAPPEENRANTA MATKAKESKUS-LEMI-SAVITAIPALE	1615	1715	KESÄ - M-P	1	1	1
LAPPEENRANTA MATKAKESKUS-SAVITAIPALE	1615	1705	TALVI - M-P	1		1
LAPPEENRANTA-SAVITAIPALE	1410	1500	KOULPV - KOULP	1		1
LEMI-LAPPEENRANTA MATKAKESKUS	1340	1415	KESÄ - M-P	1	1	1
SAVITAIPALE-LAPPEENRANTA MATKAKESKUS	0650	0745	TALVI - M-P	1		1
SAVITAIPALE-LEMI-LAPPEENRANTA	1510	1610	KOULPV - KOULP	1	1	1
SAVITAIPALE-LEMI-LAPPEENRANTA MATKAKESKUS	0650	0750	KESÄ - M-P	1	1	1
				<b>8</b>	<b>5</b>	<b>7</b>

=> jakajaksi 20

Eri osapuolten  
laskennalliset osuudet  
vuonna 2019



ELY 80%	37289,34
Lappeenranta 8/20*20%	3728,934
Lemi 5/20*20%	2330,584
Savitaipale 7/20*20%	3262,818
	46611,68

Kuva 10. Esimerkki jakoperusteen laskennasta ehdotetulla tavalla, KÄYTTÖ-641685, sopimussumma vuodelle 2019 on 46 611,68 euroa.

Vuoden 2019 rahoitustasossa kuntien osuus olisi ollut esitetyllä laskentakaavalla noin 150 000 euroa yhteensä. Summa hieman kasvaa kustannustason nousun ja palvelutasoparannusten myötä. Yhdellekään kunnalle ei vuoden 2019 rahoitustasossa tulisi yli 20 000 euron rahoitusosuutta, jos kaikki kunnat osallistuvat liikenteen hankintaan samoin periaattein. Pääosin on kyse muutamista tuhansista euroista per kunta.

## 5.3 Palveluseteli

Laki liikenteen palveluista (173§) määrittelee valtionrahoituksen käyttökohteena korvauksien, tuen tai avustuksen maksamisen liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomainen myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti. Kohta sisältää niin sanotun palvelusetelimallin. ELY-keskus ei voi käyttää määrärahaa palveluseteliin, vaan palvelusetelin valtionrahoitus edellyttäisi muutosta valtioneuvoston asetukseen liikenteen palveluiden valtionavustuksista (509/2018) ja erillistä ohjeistusta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille.

Jos kunta haluaa ylläpitää markkinaehtoisen liikenteen tarjontaa ja minimoida sopimusliikennehankinnat palvelusetelillä, ei ELY-keskus puutu kunnan palvelusetelikäytäntöön. Kunnan mahdollinen palvelusetelirahoitus ei vaikuta kuitenkaan kuntien rahoitusosuuksiin ELY-keskuksen nettosopimusliikenteessä. Sopimusliikenteessä lippujen hintataso voidaan määrittää edulliseksi ilman palveluseteliäkin.

Jos palveluseteliä käytetään ELY-keskuksen bruttoliiikenteessä, otetaan kunnan tukiosuus huomioon kunnan rahoitusosuuden kokonaisuudessa.

## 6. Palvelutasotavoitteiden toteutumisen vaikutukset

Palvelutasomäärittäminen muodostuu kahdesta osasta: liikenteellisistä tavoitteista ja laadullisista tavoitteista. Liikenteellisten tavoitteiden toteuttamisella varmistetaan, että vuosina 2020–2024 Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueiden kuntakeskuksista on opiskelua ja työssäkäyntiä sekä asiointia palvelevat yhteydet ainakin lähimpään suurempaan keskukseseen. Riittävät yhteydet mahdollistavat opiskelun kotona asuen ja lisäävät alueen oppilaitosten houkuttelevuutta. Joukkoliikenteellä järjestetyt asiointiyhteydet lähimpään kaupunkiin tai suurempaan keskukseseen mahdollistavat asiointimatkat myös autottomille.

litin ja Kouvola, Kouvolan ja Lappeenrannan, Taavetin ja Lappeenrannan sekä Lappeenrannan ja Imatran välillä tarjotaan korkeampaa palvelutasoa, joka mahdollistaa perusliikkumisen joukkoliikenteellä myös arki-iltoisin ja lauantaisin. Koska joukkoliikenteen järjestäminen edellyttää, että palveluilla on kysyntää, jää Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella alueita, jonne ei pystytä järjestämään joukkoliikennettä etenkin viikonloppuisin.

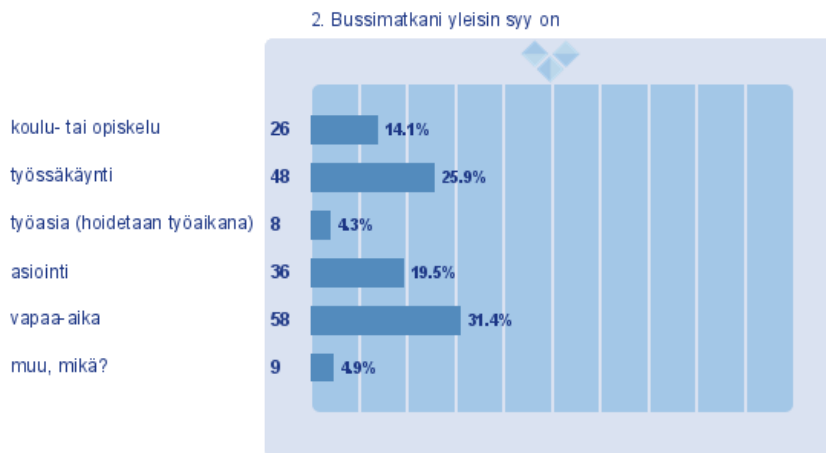
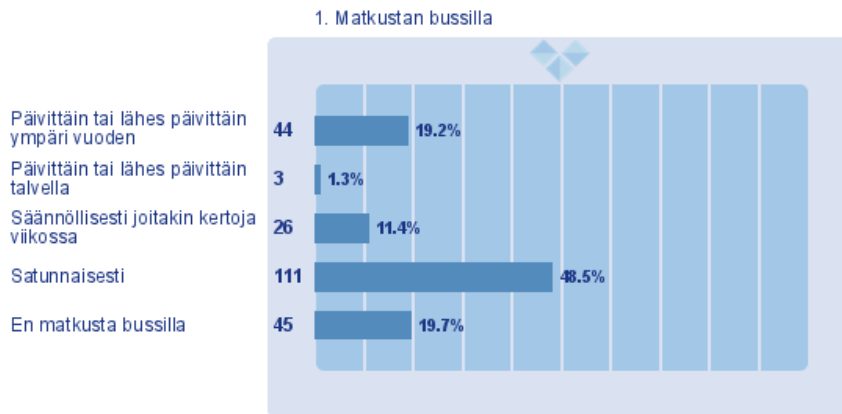
Laadullisista tavoitteista tärkeimmäksi on tunnistettu tiedottaminen, jota pystytään jonkin verran parantamaan. Asukkaille tarjotaan jatkossa kootusti linkkejä aikataululähteisiin, joita on jatkossakin useita. Matkustamisen hintaan, lippujärjestelmiin tai kalustoon ei suunnitelmalla ole erityisiä vaikutuksia. Julkisen liikenteen matkakäytöt sujuvoituvat, jos vuorotarjontaa lisätään ehdotusten mukaisesti esimerkiksi Taavetin ja Lappeenrannan välillä.

Jatkossa myös kunnat osallistuvat ELY-liikenteen hankintaan. Kuntien osallistuminen yhteishankintoihin lisää hieman kunnilta edellytettävää panostusta joukkoliikenteen hankintaan. Yhdenmukaisella menettelyllä varmistetaan kuitenkin kuntien tasapuolinen kohtelu. Ennakkoon sovitulla kustannusjakoperiaatteella parannetaan myös kuntien mahdollisuuksia ennakoita joukkoliikenteen rahoitustarvetta.

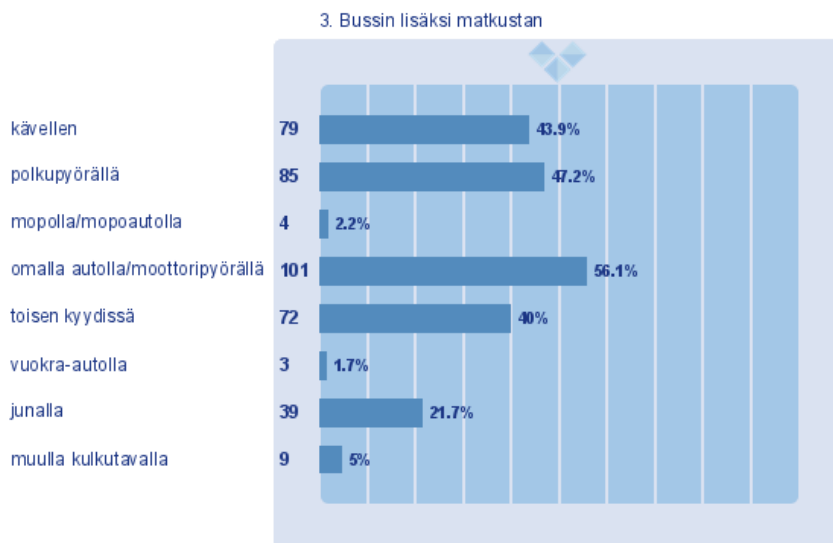
Suunnitelmalla ei ole erityistä vaikutusta liikenteenharjoittajien toimintaan, koska ehdotetut palvelutasomuutokset ovat vähäisiä suhteessa sopimusliikenteen kokonaisvolyymiin.

# Lähteet

## Liite 1. Asukaskyselyn vastauksia

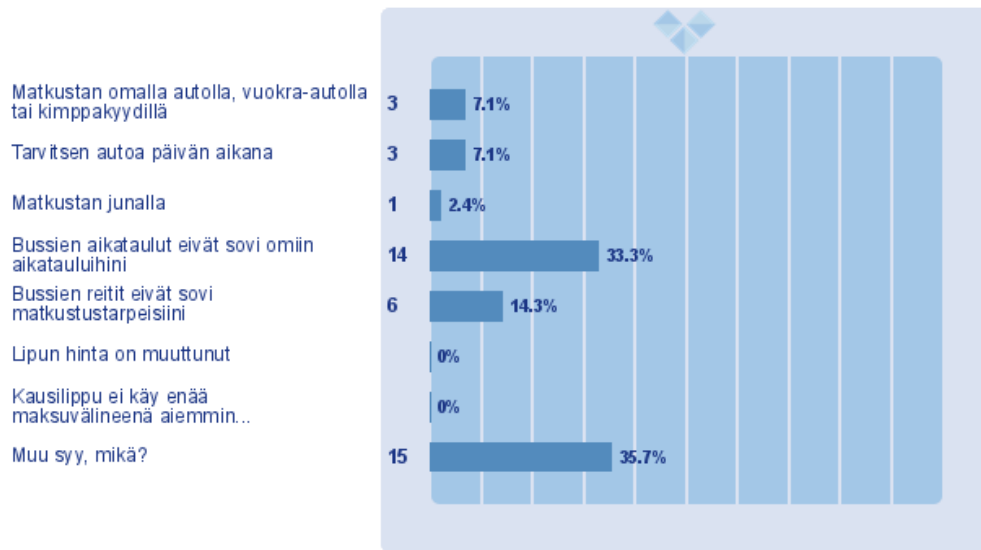


Kuva 11. Bussin käyttötiheys ja yleisin matkan tarkoitus.



Kuva 12. Kuljetavat, joita käytettiin bussin ohella

1. Mikä on tärkein syy siihen, että te ette matkusta bussilla?



Kuva 13. Tärkeimmät syyt bussin käyttämättömyyteen



## Liite 2. Kuntakyselyssä esitetyjä palvelutason parantamistarpeita ja liikenteen kehittämistarpeita

Kuntakyselyssä tunnistettiin palvelutason parantamistarpeita seuraavilla yhteysväleillä:

- Rasila–Imatra
- Lappeenranta–Imatra välillä pitäisi olla I taso, eikä nykyinen IV taso. Koskee liikenteen alkamis- ja päättymisaikoja, vuoroväli voi olla tunti.
- Taipalsaari–Lappeenranta. Perustelut: runsas pendelöinti, asiointi ja keskiasteen opiskelijat. Lappeenranta–Taipalsaari välillä alkamisaika pitäisi olla aikaisemmin, jotta kahdeksaksi ehtii Lappeenrantaan.
- Savitaipale–Lappeenranta. Asiointitarpeen parantamisesta tulee kuntalaisilta säännöllisesti toiveita.
- Kouvola–Kotka -yhteysvälille olisi tarvetta. Runsaasti pendelöinti.
- Kouvola–Lappeenranta -välille olisi tarvetta lisätä tarjontaa markkinaehtoisien liikenteen vähennyttä.
- Taavetti–Lappeenranta, Taavetti–Savitaipale, Taavetti–Hamina ja Taavetti–Kouvola: työmatkaliikenne aamuisin ja iltapäivisin
- Hamina–Virojoki–Vaalimaa, työmatka- ja asiointiliikenteen kasvaneet tarpeet, Hamina–Klamila–Virojoki, Klamila Virolahden toiseksi suurin, kehittyvä taajama = kasvaneet asiointi- ja työmatkaliikenteen tarpeet
- Rautjärvi–Imatra–Lappeenranta, toisen asteen opiskelijoiden mahdollisuus koulunkäyntiin kodista käsin.
- Lappeenrannan sisäisessä liikenteessä
- Lisätarve Lappeenranta–Joutsenon keskusta -välin liikenteelle.
- Lemin sisäinen: Kuukanniemi–Lappeenranta, Huttulantieltä joko Mikkelintien varteen tai Lemin kirkonkylälle.

Kuntakyselyn mukaan tärkeimmät joukkoliikenteen kehittämistoimet ovat:

- Keskitetty linja-autoliikenteen aikataulutiedottaminen. Selkeä tiedottaminen myös reittimuutoksista tarpeen.
- Yhteinen lippujärjestelmä kaikkeen liikkumiseen koko maakunnan alueella. Hinnoittelun yhdenmukaistaminen.
- Joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattaminen.
- Enemmän yhteistä joukkoliikenteen suunnittelua (maakuntatasolla) kuntien ja kaupunkien välillä.
- Kaupunkien väliset yhteydet ovat vähäiset (esim. Kouvola–Kotka).
- Joukkoliikenteen harvat vuorovälit ja tarjonta Kouvolan kaupungin reuna-alueilla ja kuntarajojen läheisyydessä. ELY:n järjestämän liikenteen tulisi tukea näiden alueiden joukkoliikennetarjontaa.
- Viikonloppuliikenteen lisääminen Taipalsaari–Lappeenranta välillä
- Luumäen kesäajan liikennöinti ja taajamajuna
- Savitaipale–Lappeenranta palvelutason parantaminen eli lisää vuoroja työssäkäyville, lukiolaisille jne.
- Lisää vuoroja Ruokolahti–Imatra -välille. Imatran kaupunkiliikenteen ulottaminen Ruokolahden kunnan alueelle, esim. Virtutjoki–Imatra joidenkin vuorojen osalta/päivä. "Hamina–Virojoki–Vaalimaa, Hamina–Klamila–Virojoki"
- Simpeleen rautatieaseman käytön lisääminen, Aseman koulun lakkauttamisesta johtuvat uudet kuljetustarpeet sekä asiointiliikenteen turvaaminen
- Aikataulujen synkronointi paikallisliikenteen kanssa Imatralla.
- Mahdollisuus asiakaspalautteen antamiseen.



Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 7/2020				
Vastuualue ELY-keskus				
Tekijät Henriika Weiste Hilikka Piippo Jussi Kauppinen		Julkaisu-aika Maaliskuu 2020		
		Kustantaja   Julkaisija Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja   toimeksiantaja		
Julkaisun nimi <b>Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutaso 2020-2024</b>				
Tiivistelmä <p>Työn tavoitteena oli päivittää Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma alueen liikku- mistarpeita, uutta lainsäädäntöä ja rahoituskehystä vastaavaksi. Palvelutasomääritys koskee ensisijaisesti kuntien väli- siä yhteyksiä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella.</p> <p>Palvelutasomääritys muodostuu kahdesta osasta: liikenteellisistä tavoitteista ja laadullisista tavoitteista. Liikenteelliset palvelutasotavoitteet on asetettu varsin lähelle nykyistä tarjontaa ja niiden toteuttamisella varmistetaan, että vuosina 2020–2024 Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueiden kuntakeskuksista on opiskelua ja työssäkäyntiä sekä asiointia palvelevat yhteydet ainakin lähimpään suurempaan keskukseseen. Laadullisista tavoitteista tärkeimmäksi tunnis- tettiin tiedottamisen kehittäminen.</p> <p>Palvelutasomääritys tehtiin tiiviissä vuorovaikutuksessa kuntien kanssa. Työtä esiteltiin alueellisissa henkilöliikennetyö- ryhmissä, kuntien näkemyksiä kerättiin kyselytutkimuksella sekä kunnilta pyydettiin kommentteja työn aikana. Asukkai- den näkemyksiä kartoitettiin asukaskyselyssä ja liikenteenharjoittajien näkemyksiä puhelinhaastatteluin.</p> <p>Palvelutasomääritys ohjaa jatkossa Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikennehankintoja. Palvelutasomäärityk- sen mukaisia joukkoliikennepalveluja on tarkoitus hankkia määräraha-kehysten rajoissa ja yhdessä kuntien kanssa.</p> <p>Yhteysväleille voi syntyä markkinaehtoisesti myös ehdotettua parempaa palvelutasoa, mutta lähtökohtaisesti ELY- keskus ei rahoita palvelutasotavoitteen ylittäviä yhteyksiä ilman erityisiä perusteluja. Palvelutaso voi jäädä myös alle asetetun tavoitteen, jos ELY-keskuksen määräraha ei riitä.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) joukkoliikenne, palvelutaso 978-952-314-847-5 (PDF) 2242-2854 (verkkojulkaisu)				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
-	978-952-314-847-5	-	-	2242-2854
www	URN	Kieli	Sivumäärä	
www.doria.fi/ely-keskus	URN:ISBN:978-952-314-xxx-x	Teksti	Teksti	
Julkaisun myynti/jakaja Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Salpausselänkatu 22, 45100 Kouvola puhelinnumero 020 63 60090 (vaihe) Julkaisu on saatavana myös verkossa: <a href="http://www.ely-keskus.fi/julkaisut">www.ely-keskus.fi/julkaisut</a> sekä <a href="http://www.doria.fi">www.doria.fi</a>				
Kustannuspaikka ja aika Kouvola, 2020			Painotalo	





**RAPORTEJA 7 | 2020  
KAAKKOIS-SUOMEN ELY-KESKUKSEN JOUKKOLIIKENTEEEN  
PALVELUTASO 2020 - 2024**

**Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
Liikenne ja infrastruktuuri**

**ISBN 978-952-314-847-5 (PDF)**

**ISSN 2242-2854 (Verkojulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-314-847-5**

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