

## 9 LIIKENNEPALVELUT

### 9.1 Liikennepalvelujen tarjonta, tarve ja riittävyys sekä vaihtoyhteyksien sujuvuus

#### Arvioinnin taustaa

##### *Arviointikohde*

Liikennepalvelujen tarjontaa, tarvetta ja riittävyttä arvioitiin julkisen liikenteen ajosuoritteiden muutoksilla, seutulippumatkustuksessa tapahtuneella kehityksellä, ajosuoritteiden määrillä verrattuna asutukseen ja tieverkkoon sekä julkisen liikenteen alueellisella kattavuudella. Vaihtoyhteyksien sujuvuutta arvioitiin yliopisto-opiskelijoiden mahdollisuudella matkustaa viikonloppuisin opiskelupaikkakunnan ja kotikunnan välillä julkisilla liikennevälineillä.

##### *Määräykset, ohjelmat ja tavoitteet*

Hallitusohjelman liikennepoliittisena tavoitteena oli edistää Suomen ja sen eri alueiden kilpailukykyä kehittämällä liikenteen infrastruktuuria ja palveluja. Sen mukaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja palvelua parannetaan, lisätään joukkoliikenteen rahoitusta sekä kehitetään henkilökuljetusten yhdistelyä ja uusia liikenteen hoitotapoja. Työmatkaliikennettä ohjataan joukkoliikenteen käyttöön sekä selvitetään taksien käyttämistä haja-asutusalueiden joukkoliikenteessä. Erityisesti elinkeinoelämän ja kansainvälisen viennin tarvitsemien vähäliikenteisten lentoreittien toimivuus turvataan. Rautateiden markkinaosuutta nostetaan ja tuotot ohjataan ensisijaisesti raideliikennettä palveleviin investointeihin, kuten kalustohankintoihin.

Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) asettama työryhmä (LVM:n julkaisu 7/2005) määrittä julkiselle liikenteelle peruspalvelutasotavoitteen seuraavasti: ”Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä liikenteessä turvataan työ-, opiskelu ja liityntämatkojen tarpeita palvelevat yhteydet sekä asiointimahdollisuudet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista alueen keskuskaupunkiin ja seutukunnallisesti tärkeisiin palvelukeskuksiin. Julkisen liikenteen palvelut muodostavat kattavan alueellisen liikenneverkon. Seutukuntien ja kuntien sisäisessä liikenteessä järjestetään peruspalveluihin liittyvät kuljetukset kustannustehokkaasti ja turvallisesti sekä tarjotaan riittävät asiointiyhteydet autottomille kuntalaisille.” Työryhmä määrittä tämän julkisen liikenteen peruspalvelutason tavoitteeksi, ei subjektiiviseksi oikeudeksi. Yhteiskunnan tulee hankkia vain sellaisia liikennepalveluja, joille on käyttäjiä. Tavoitteiden lähtökohtana olivat olemassa olevat liikennepalvelut, joiden katsottiin sisältyvän määriteltyyn peruspalvelutasoon, jos niille oli käyttöä. Työryhmä selvitti myös kuntien välisen liikennetarjonnan puutteita ja arvioi niiden poistamisesta aiheutuvia kustannuksia.

##### *Lainsäädäntö*

Henkilöliikennelaissa on lääninhallituksen tehtäväksi määrätty kuntien liikennesuunnittelun ohjaaminen ja edellytysten luominen kuntien yhteistyön onnistumiselle. Kunnan tehtävänä on määritellä alueensa joukkoliikenteen palvelutaso ja järjestää lakisääteiset koulukuljetukset sekä vammais- ja sosiaalihuoltolain edellyttämät kuljetukset. Lisäksi Itä-Suomen läänissä Joensuun, Kuopion, Mikkelin, Savonlinnan ja Varkauden kaupungit myöntävät alueensa linjaliikenneluvat ja ostavat linjaliikennettä täydentävät liikennepalvelut.

## Arviointiasetus

Arviointikysymykset	Arviointimittarit
Miten linja- ja ostoliikenteen tarjonta on muuttunut vuosina 2002 - 2006?	Linja-, osto- ja paikallisliikenteen ajokilometrien kehitys vuosina 2002, 2004 ja 2006 (kilometrit, muutosprosentit)
Onko joukkoliikenteen tarjonta riittävä ja kattava eri alueilla?	Linja-, osto- ja paikallisliikenteen ajokilometrit asukasta ja tiekilometriä kohden (ajokilometrit/asukas, ajokilometrit/tiekilometrit)
Miten matkustajamäärät ovat kehittyneet seutulippualueittain vuosina 2002 - 2006	Seutulippumatkamäärien kehitys seutulippualueittain vuosina 2002, 2004 ja 2006 (lukumäärät, muutosprosentit)
Onko kunnista järjestetty yliopisto-opiskelijoille sopivat yhteydet kaukoliikenteeseen?	Yliopisto-opiskelijoilta puuttuvien yhteyksien määrä kotikunnan ja yliopistopaikkakunnan välillä siten, että lähtöaika opiskelupaikkakunnalta on klo 14 jälkeen perjantaisin ja paluu-aika kotikunnasta opiskelupaikkakunnalle on klo 18 jälkeen sunnuntaisin

## Aineisto

- kyselyt kunnille taksanalennuksista, liikennepalvelujen ostoista ja kustannuksista sekä kaupunki- ja palveluliikenteen käyttäjämääristä ja suoritteista
- Tilastokeskuksen ja Suomen Kuntaliiton väestötiedot.
- Tilastokeskuksen tiedot yliopistojen opiskelijoista ja kotikunnista
- Vallu-rekisteristä linjaliikenteen ja lääninhallituksen ostoliikenteen reitistö
- Tielaitoksen Tietilasto-julkaisu
- LVM:n julkaisu ”Julkisen liikenteen valtakunnallisesti yhtenäinen tavoitteellinen peruspalvelutaso”
- Matkahuollon aikatauluhakupalvelu
- matka.fi - reittihakupalvelu
- lääninhallituksen tietojärjestelmät

## Arviointitulokset

Itä-Suomessa ajettiin vuonna 2006 säännöllistä reittiliikennettä 36 miljoonaa kilometriä, mikä on kolme miljoonaa kilometriä vähemmän kuin vuonna 2002. Lääninhallitus käytti vuonna 2006 runkoliikenneostoihin 6,1 miljoonaa euroa, mikä oli yhdeksän prosenttia enemmän kuin vuonna 2002. Samana ajanjaksona nousivat linja-autoliikenteen kustannukset 18 prosenttia. Määrärahojen lisäys ei kattanut kustannusten nousua ja ostoliikenteen ajokilometrien kokonaismäärää jouduttiin vähentämään 21 prosenttia. Samalla ostarahoituksen painopistettä siirrettiin liikenteen peruspalvelujen minimitason turvaamiseen, minkä seurauksena kaupunkiseuduilla iltaja viikonloppuliikenteen vuorotarjontaa harvennettiin, linjoja lopetettiin ja lähiliikenteen palvelutarjonta heikkeni. Reittiliikenteen kokonaismatkustajamääristä ei lääninhallituksella ole tietoa, mutta joukkoliikenteen houkuttelevuuden heikentymisestä kertoo seutulippumatkojen määrän väheneminen kymmenellä prosentilla ja paikallisliikennematkojen kahdeksalla prosentilla.

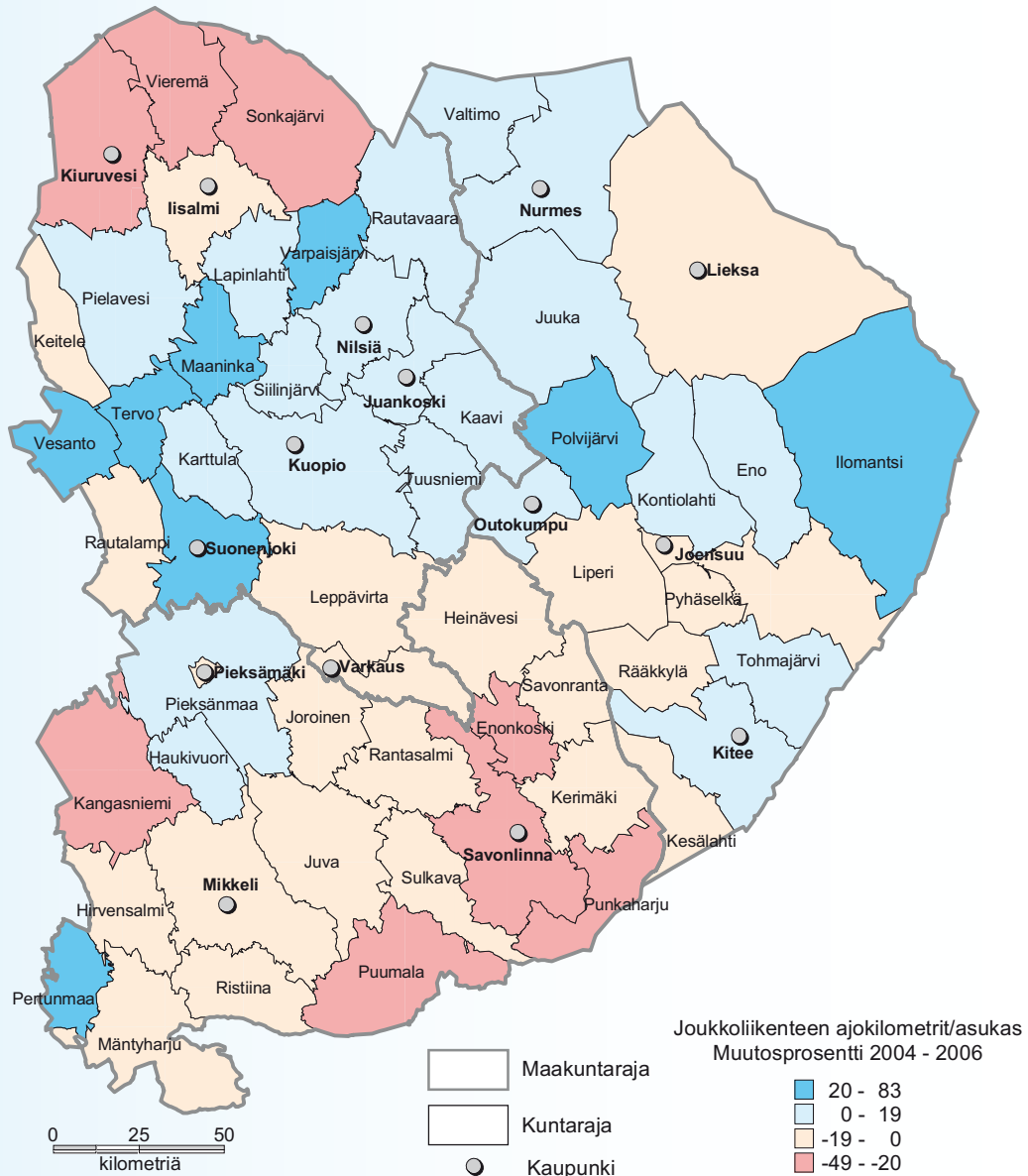
### *Linja- ja ostoliikenteen tarjonta, tarve ja riittävyys*

Lääninhallitus on viime vuosina kiinnittänyt erityistä huomiota kuntakeskusten välisten työmatka- ja liityntäliikenteiden sekä matkaketjujen kehittämiseen. Ostoliikenne- ja palveluliikenteen painopistettä on siirretty puuttuvien yhteyksien täydentämiseen. Tämän vuoksi kuntien välisessä liikenteessä opiskelu- ja työssäkäyntivuorojen määrä sekä iltaliikenne ovat lisääntyneet. Kuntien sisäisiä kouluvuoroja on siirretty kuntien vastuulle. Toteutetut karsinnat näkyvät tilastoissa ostoliikennekilometrien määrän vähenemisenä viidenneksellä ja matkustajamäärien vähenemisenä kolmanneksellä. Kuntien hankittavaksi on siirretty paljon oppilaita kuljettavia kuntien sisäisiä vuoroja ja niiden tilalle ostettu heikommin kuormitettuja kuntien välisiä liityntäliikenteitä. Kuntien ostoliikennekilometrit ovat lisääntyneet puolella.

**TAULUKKO 59.** Linja-, osto- ja paikallisliikenteen ajokilometrit maakunnittain Itä-Suomen läänissä vuosina 2002, 2004 ja 2006 sekä muutosprosentti 2002 - 2006

JOUKKOLIIKENNEPALVELUT	Itä-Suomi			Etelä-Savo			Pohjois-Karjala			Pohjois-Savo						
	m	2002	2004	2006	m	2002	2004	2006	m	2002	2004	2006	m	2002	2004	2006
<b>Ajokilometrit (1 000 km)</b>																
Linjaliikennekm (LVM ja LH)	-12 %	20 404	18 623	17 928	-15 %	5 528	5 267	4 714	3 %	5 493	5 572	5 640	-17 %	9 119	7 520	7 574
Läänihallituksen ostoliikenteen km	-21 %	9 082	7 807	7 209	-5 %	2 277	2 848	2 164	-16 %	3 182	2 644	2 680	-35 %	3 623	2 315	2 365
Kaupunkien paikallisliikenteen km	4 %	7 315	6 905	7 609	-12 %	1 525	1 442	1 348	18 %	1 223	1 282	1 449	0 %	4 831	4 445	4 812
Muiden kuntien ostoliikennekm	51 %	2 286	3 584	3 454	62 %	524	788	851	92 %	543	1 199	1 044	28 %	1 219	1 597	1 559
<b>Ajokilometrit yhteensä</b>	<b>-7 %</b>	<b>39 087</b>	<b>36 919</b>	<b>36 200</b>	<b>-8 %</b>	<b>9 854</b>	<b>10 345</b>	<b>9 077</b>	<b>4 %</b>	<b>10 441</b>	<b>10 697</b>	<b>10 813</b>	<b>-13 %</b>	<b>18 792</b>	<b>15 877</b>	<b>16 310</b>
<b>Matkustajat (1 000 matkaa)</b>																
Linjaliikenteen matkustajat																
Läänihallituksen ostot	-39 %	1 873	1 600	1 143	-39 %	474	432	291	-42 %	644	494	371	-36 %	755	674	481
Kaupunkien paikallisliikenne	-8 %	7 641	7 144	7 011	-12 %	1 258	1 153	1 107	-8 %	1 303	1 228	1 203	-7 %	5 080	4 763	4 701
Muiden kuntien ostoliikenne	6 %	757	653	801	19 %	267	153	317	111 %	70	139	148	-20 %	420	362	336
<b>Matkustajamäärä yhteensä</b>	<b>-13 %</b>	<b>10 271</b>	<b>9 397</b>	<b>8 955</b>	<b>-14 %</b>	<b>1 999</b>	<b>1 738</b>	<b>1 715</b>	<b>-15 %</b>	<b>2 017</b>	<b>1 861</b>	<b>1 722</b>	<b>-12 %</b>	<b>6 255</b>	<b>5 799</b>	<b>5 518</b>
Ajokilometri/tiekilometri	-8 %	2 454	2 374	2 269	-7 %	2 006	2 050	1 872	-1 %	2 125	2 081	2 103	-15 %	3 204	2 889	2 733
Ajokilometri/asukas	-6 %	66,5	64,9	62,8	-5 %	59,9	61,0	56,9	6 %	61,1	63,3	64,5	-12 %	74,3	68,6	65,4
Joukkoliikenne/liikennesuorite %	-16 %	0,98	0,91	0,83	-16 %	0,76	0,72	0,64	-4 %	0,93	0,91	0,89	-23 %	1,21	1,03	0,94

Ajokilometrit ovat vähentyneet määrällisesti eniten Pohjois-Savossa, mutta asukasta kohden laskettuna väheneminen on ollut suurinta Etelä-Savossa, jossa joukkoliikenteen tarjonta on muutoinkin maakunnista heikointa.



**KUVIO 48.** Asukasta kohden laskettuna ajokilometrimäärän muutosprosentti Itä-Suomen läänissä kunnittain vuosina 2004 ja 2006

Kaupunkiseuduilla lähiliikenteen tarjonta ei ole lisääntynyt, vaikka asutuksen sijoittuminen olisi sitä edellyttänyt. Maaseudulla reittiliikennettä on lakkautettu vähemmän kuin asukasmäärän väheneminen olisi edellyttänyt, mistä syystä esimerkiksi Juuassa, Valtimolla ja Nurmeksessa tarjonta näyttää lisääntyneen, vaikka tosiasiaa liikennettä on alueella lakkautettu ja kokonaisajokilometrit vähentyneet.

Etelä-Savossa ostoliikenne lisääntyi Haukivuorella, Hirvensalmella, Pieksänmaalla ja Savonrannalla, mutta kaikissa muissa kunnissa väheni. Pertunmaalla kasvua oli linjaliikenteen ajokilometreissä. Pohjois-Karjalassa linjaston kokonaissuunnittelun yhteydessä osia lakkautettavista ostovuoroista haettiin lisäpistoina linjavuoroihin. Tohmajärvellä parannettiin liityntäliikennettä junille. Ilomantsissa aiemmin tilausliikenteenä ajettu vuoropari haettiin linjaluvulle. Muutoin kilometrimäärien lisäykset ovat pelkästään ”Karttavallu”-lupajärjestelmän muutoksesta johtuvia. Pohjois-Savossa ostoliikenteen karsinnat kohdistuivat Keiteleelle, Kiuruvedelle, Leppävirralle, Sonkajärvelle, Varkauteen ja Vieremälle, mikä aiheutti myös linjaliikenteen vähenemistä. Kuopiossa, Siilinjärvellä, Suonenjoella ja Kaavilla vastaavasti linjaliikenteen ajokilometrit lisääntyivät merkittävästi, mikä selittää tarjonnan lisäyksen karsinnoista huolimatta. Asukasmääriltään vähäisten Maaningan, Vesannon ja Tervon kuntien ostoliikenteen ajokilometrit asukasta kohden lisääntyivät huomattavasti, vaikka kokonaiskilometrien lisäys oli melko vähäinen.

**TAULUKKO 60.** Linja-, osto- ja paikallisliikenteen kilometrit asukasta ja tiekilometriä kohden Itä-Suomen läänissä seutukunnittain vuodelta 2006

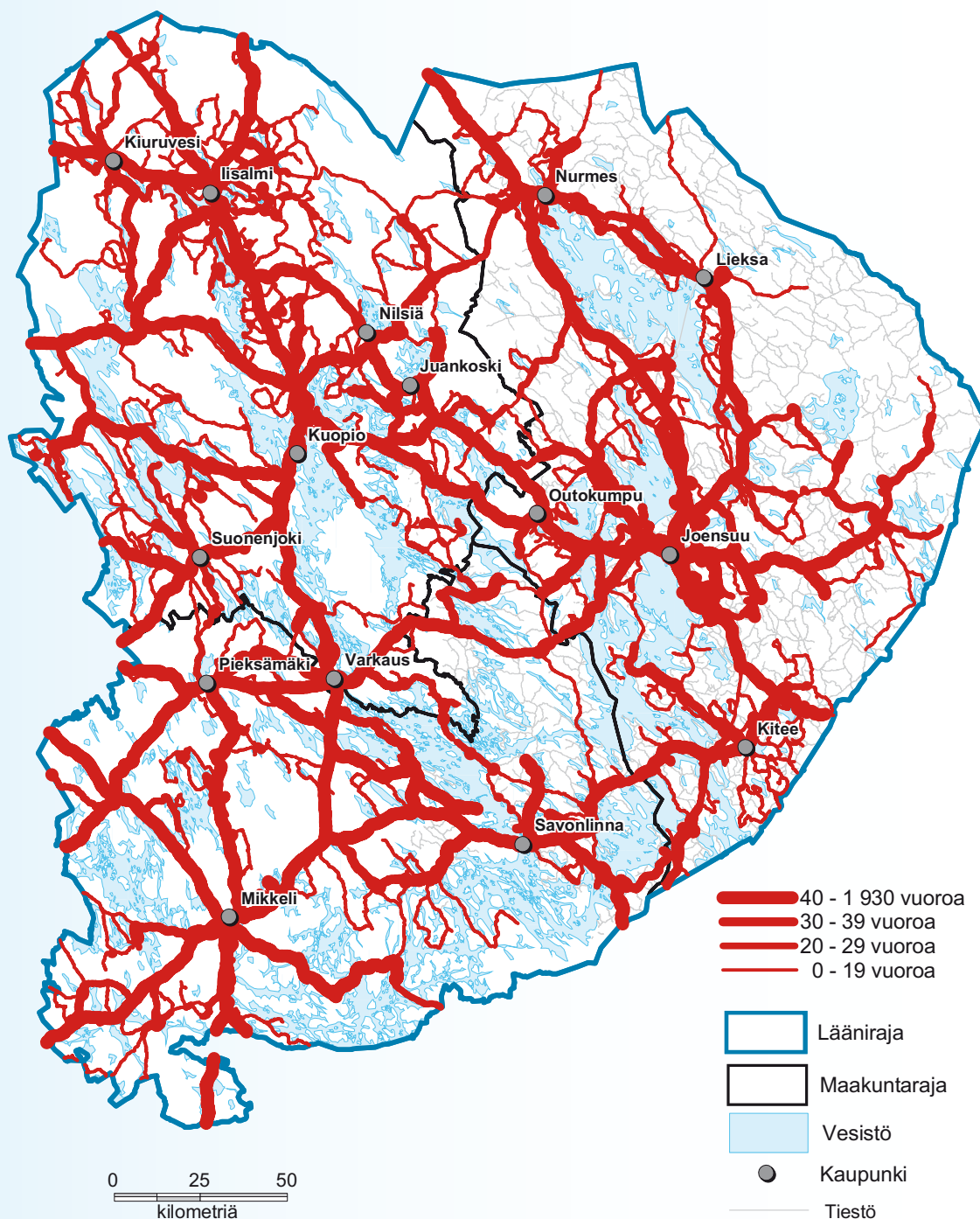
Alue	Ajokm/ asukas	Ostokm/ asukas	Linjakm/ asukas	Ajokm/ tiekm	Ostokm/ tiekm	Linjakm/ tiekm
<b>Itä-Suomi</b>	<b>56</b>	<b>13</b>	<b>43</b>	<b>2 028</b>	<b>473</b>	<b>1 554</b>
Savonlinnan seutu	46	14	31	1 734	539	1 195
Juvan seutu	81	23	58	1 485	421	1 064
Mikkelin seutu	48	12	37	1 954	476	1 479
Pieksämäen seutu	41	17	24	1 324	560	764
Pielisen Karjalan seutu	60	18	42	1 091	326	765
Joensuun seutu	57	14	44	2 796	658	2 138
Keski-Karjalan seutu	56	27	29	1 092	528	565
Sisä-Savon seutu	60	24	37	1 220	475	745
Varkauden seutu	39	4	35	2 787	286	2 500
Koillis-Savon seutu	68	27	41	1 159	460	699
Kuopion seutu	66	4	62	7 952	519	7 433
Ylä-Savon seutu	50	15	34	1 183	367	816
<b>Etelä-Savo</b>	<b>51</b>	<b>15</b>	<b>36</b>	<b>1 686</b>	<b>489</b>	<b>1 197</b>
<b>Pohjois-Karjala</b>	<b>58</b>	<b>16</b>	<b>42</b>	<b>1 883</b>	<b>521</b>	<b>1 362</b>
<b>Pohjois-Savo</b>	<b>58</b>	<b>10</b>	<b>48</b>	<b>2 429</b>	<b>419</b>	<b>2 010</b>

Vuonna 2005 asukasta kohden laskettuna ajettiin eniten linja- ja ostoliikennettä Tuusniemellä, Joroisissa, Juvalla ja Kontiolahdella ja vähiten Varpaisjärvellä, Mikkelissä ja Varkaudessa. Vuonna 2006 kärkisijoilla olivat Pertunmaa, Kontiolahti ja Tuusniemi. Jälkipäässä olivat Enonkoski, Pieksämäki ja Varkaus. Ajokilometrien määrään vaikuttaa joissakin kunnissa merkittävästi niiden sijainti vilkkaan ohikulkutien varressa. Maakunnittain tarkasteltuna Pohjois-Savossa ja Pohjois-Karjalassa on reittiliikennetarjontaa asukasta kohden yhtä paljon, Etelä-Savossa kymmenen prosenttia vähemmän. Etelä-Savossa kunnat ohjaavat oppilaansa mieluummin taksiin kuin bussiin, mikä saattaa olla suurin selittävä tekijä muun joukkoliikenteen heikolle tarjonnalle. Paikallisten yrittäjien, kuntien ja lääninhallituksen olisi syytä yhdessä pohtia, kumpi on syy ja kumpi seuraus. Jos ajokilometrit jaetaan tasaisesti koko tieverkolle, on tarjonta heikointa Pielisen Karjalan ja Keski-Karjalan seuduilla. Kuopion seudulla tarjonta on sen sijaan huomattavasti muita seutuja parempaa.

Joukkoliikenneverkko on edelleen varsin kattava. Läänin reuna-alueilla ja maakuntien vaihtumisalueilla on kattavuus edelleen heikentynyt. Kaikki kuntakeskukset ovat kuitenkin vielä joukkoliikennepalvelujen saavutettavissa.

#### Seutulippumatkustuksessa tapahtuneet muutokset

Joukkoliikenteen matkalippujen asiakashintoja pidetään kalliina. Tämän vuoksi kunnat ovat alentaneet säännöllisen matkustuksen lippujen hintoja maksamalla tukea sekä seudullisen kausi- ja seutulipun, että kaupunkien paikallisliikenteen kausilipun ostajille. Kunnille myönnettiin vuonna 2006 joukkoliikennemäärärahaa valtionapua hintojen alentamisesta aiheutuneeseen alijäämään yhteensä 690 000 euroa.



**KUVIO 49.** Linja- ja ostoliikenteen vuoromäärä kouluvuoden aikana viikossa tieverkolla Itä-Suomen läänissä vuoden 2006 lopussa

**TAULUKKO 61.** Seutulippumatkojen määrät seutulippualueittain vuosina 2002, 2004 ja 2006 ja muutosprosentti

Seutulippualueet	Liput			Muutos (%)		Matkat			Muutos (%)	
	2002 kpl	2004 kpl	2006 kpl	2002- 2004	2002- 2006	2002 kpl	2004 kpl	2006 kpl	2002- 2004	2002- 2006
Joensuun seutulippu	8 169	8 317	8 346	2 %	2 %	300 874	301 259	295 413	0 %	-2 %
- opiskelijaseutulippu	6 100	6 060	6 533	-1 %	7 %	247 054	219 505	235 188	-11 %	-5 %
Kuopion seutulippu	9 642	9 459	8 039	-2 %	-17 %	386 266	385 144	325 949	0 %	-16 %
- opiskelijaseutulippu	6 056	6 124	6 247	1 %	3 %	274 922	249 351	262 374	-9 %	-5 %
Ylä-Savon seutulippu	1 995	1 800	1 847	-10 %	-7 %	61 814	54 323	54 955	-12 %	-11 %
- opiskelijaseutulippu	519	199	159	-62 %	-69 %	9 549	6 006	5 271	-37 %	-45 %
Keski-Savon seutulippu	1 671	1 732	1 697	4 %	2 %	52 880	59 158	51 968	12 %	-2 %
- opiskelijaseutulippu	1 128	678	641	-40 %	-43 %	22 850	23 157	23 712	1 %	4 %
Mikkelin seutulippu	3 039	4 102	3 541	35 %	17 %	109 362	140 146	117 724	28 %	8 %
- opiskelijaseutulippu	2 329	1 238	824	-47 %	-65 %	50 871	42 296	28 003	-17 %	-45 %
Savonlinnan seutulippu	1 958	2 033	1 834	4 %	-6 %	73 581	72 469	61 967	-2 %	-16 %
- opiskelijaseutulippu	1 688	1 150	1 147	-32 %	-32 %	57 938	40 993	43 576	-29 %	-25 %
Keski-Karjalan seutulippu	690	216	241	-69 %	-65 %	21 739	5 551	6 304	-74 %	-71 %
Pohjois-Karjalalippu	892	878	947	-2 %	6 %	30 334	28 477	29 720	-6 %	-2 %
Pohjois-Savolippu	1 095	994	615	-9 %	-44 %	41 079	37 404	23 805	-9 %	-42 %
Seutuliput yhteensä	29 151	29 531	27 107	1 %	-7 %	1 077 929	1 083 931	967 805	1 %	-10 %
Opiskelijaseutuliput yhteensä	17 820	15 449	15 551	-13 %	-13 %	663 321	581 411	598 124	-12 %	-10 %
<b>Itä-Suomen lääni yhteensä</b>	<b>46 971</b>	<b>44 980</b>	<b>42 658</b>	<b>-4 %</b>	<b>-9 %</b>	<b>1 741 250</b>	<b>1 665 342</b>	<b>1 565 929</b>	<b>-4 %</b>	<b>-10 %</b>
Pohjois-Karjalan seutuliput	8 859	8 533	8 587	-4 %	-3 %	352 947	335 287	331 437	-5 %	-6 %
Etelä-Savon seutuliput	5 649	6 914	6 059	22 %	7 %	203 716	241 660	200 793	19 %	-1 %
Pohjois-Savon seutuliput	12 656	12 212	10 899	-4 %	-14 %	521 266	506 984	435 575	-3 %	-16 %
Pohjois-Karjalan opiskelijaliput	6 100	6 064	6 533	-1 %	7 %	247 191	219 608	235 188	-11 %	-5 %
Etelä-Savon opiskelijaliput	4 457	2 693	2 229	-40 %	-50 %	117 785	94 658	81 207	-20 %	-31 %
Pohjois-Savon opiskelijaliput	7 263	6 696	6 789	-8 %	-7 %	298 345	267 145	281 729	-10 %	-6 %

**TAULUKKO 62.** Seutulippumatkojen hintojen vertailuja vuonna 2004

Halvin seutumatka €	Halvin asiakashinta €/matka	Pienin subventio €/matka	Vähiten matkoja kpl/lippu
2,13 Leppävirta	0,94 Leppävirta	0,60 Pyhäselkä	20,5 Rääkkylä
2,29 Pyhäselkä	1,28 Kitee	0,60 Punkaharju	21,1 Tohmajärvi
2,44 Kontiolahti	1,30 Kangaslampi	0,65 Rääkkylä	25,5 Haukivuori
2,50 Kerimäki	1,43 Keski-Savon seutu	0,84 Siilinjärvi	26,1 Keski-Karjalan seutu
2,53 Ristiina	1,55 Kontiolahti	0,87 Kerimäki	28,4 Kiuruvesi
2,55 Rantasalmi	1,56 Ristiina	0,89 Kontiolahti	29,1 Kitee
Kallein seutumatka €	Kallein asiakashinta €/matka	Suurin subventio €/matka	Eniten matkoja kpl/lippu
5,39 Rautalamppi	2,83 Rääkkylä	2,80 Rautalamppi	39,3 Joensuu
5,53 Tuusniemi	3,12 Juankoski	3,95 Kangasniemi	39,8 Rantasalmi
6,20 Pohjois-Savolippu	3,20 Vesanto	3,08 Juva	40,9 Kuopion seutu
6,70 Pohjois-Karjalalippu	3,20 Pohjois-Karjalalippu	3,50 Pohjois-Karjalalippu	42,2 Kangaslampi
6,89 Vesanto	3,38 Parikkala	3,70 Vesanto	42,3 Siilinjärvi
7,63 Juankoski	3,55 Pohjois-Savolippu	4,51 Juankoski	42,9 Kuopio

Kuopion seutulippualueella oli Juankoskella kaikkein kallein seutumatka. Seutulipun asiakashinta oli kallis ja seutumatkan subventio oli suurin. Juankoskella lipun myynti oli laskenut puoleen. Kunnan liikennepalvelujen tarjontaa ei ole onnistuttu järjestämään asiakkaiden toivomalla tavalla tai kunta ja liikenneoikeuslaitokset ovat epäonnistuneet lipun hinnoittelussa. Myös Kaavilla ja Kuopiossa oli lipun myynti vähentynyt kolmanneksella, ja Kuopion seutulipun myynti kokonaisuudessaan oli hiipunut melkein 20 prosenttia vuodesta 2002 vuoteen 2006.

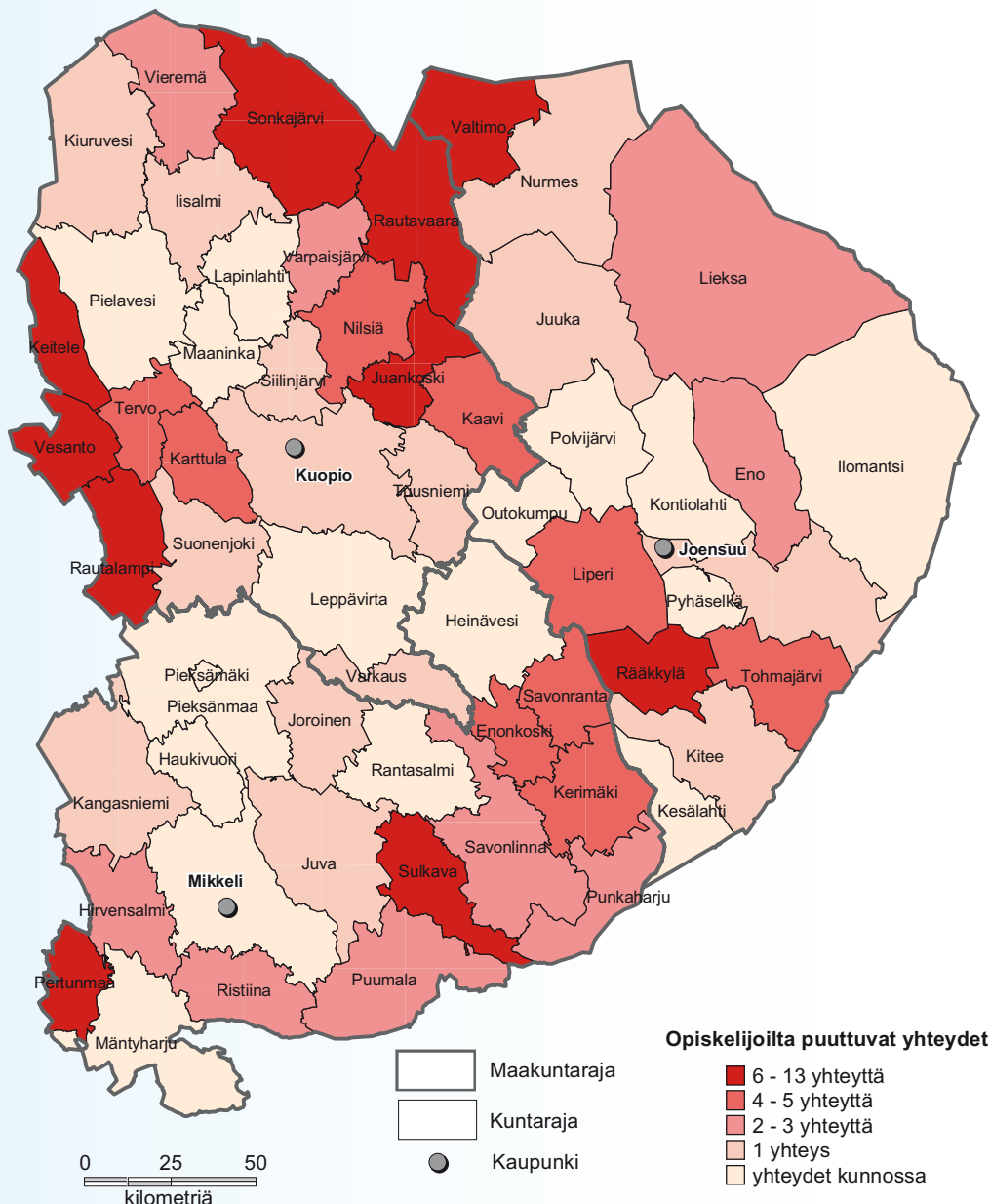
Ylä-Savon seutulippualueella oli Pielavesi onnistunut pitämään lippunsa kilpailukykyisenä, ja lipun myynti oli lähes kolminkertaistunut. Opiskelijaseutulipun myynti oli vastaavasti laskenut 70 prosenttia, mikä viestii opiskelijoiden siirtymisestä kilpailukykyisemmän matkakortin käyttöön. Keski-Savon seutulipun käyttö vaihtelee, mutta lipulla tehtävien matkojen määrä on melko vähäinen. Kun tiedot opiskelijaseutulipun myynnistä saadaan, voidaan lipun myyntiä paremmin ennustaa. Todennäköisesti lipun myynti vähenee, jos tarjontaa ei paranneta eikä lipun hintaa pidetä kilpailukykyisenä. Keski-Karjalan seutulipun myynnin lopettamista kokonaan on syytä harkita, sillä lipun myynti on niin vähäistä, että sen ylläpito on todennäköisesti kalliimpaa kuin siitä saatu hyöty. Alueella tulisi miettiä kaksi kuukautta voimassa olevien kuntien sisäisten taikka määrämattomalle ostettavien tuettujen matkakorttien myyntiä. Opiskelijaseutulipputilastoista puuttuvat erillisen pikavuoro-oikeuden sisältävät opiskelijaseutuliput, mikä saattaa vääristää opiskelijaseutulippujen myyntitilastoja, koska 5-tiellä on tiheä opiskelijaliikenteeseenkin soveltuva pikavuoroliikennetarjonta.

Pohjois-Karjalan maakuntalipun myynnin määrä oli saavuttanut Pohjois-Savon maakuntalipun myynnin määrän, mikä kertoo lippujen hinnoittelussa tehdyistä linjavalinnoista. Maakuntaliput tukevat pitkämatkaista joukkoliikennematkustusta maakunnan sisällä ja vahvistavat siten paikallisen joukkoliikenteen verkoston säilymistä ja kilpailukykyä.

#### Vaihtoyhteyksien sujuvuus

Valtakunnallisen tavoitteen mukainen peruspalvelutaso turvataan luomalla sujuvia julkisen liikenteen matkakettejuja. Tämä tarkoittaa sitä, että jokaisesta kuntakeskuksesta tulee olla mahdollisuus liittyä julkisella liikenteellä valtakunnalliseen busseilla, junilla tai lentokoneilla hoidettuun kaukoliikenteen verkkoon. Vähimmäistavoite on liityntämahdollisuuden tarjoaminen asiakkaille ainakin perjantai- ja sunnuntai-iltaisina. Liityntäyhteydet voidaan järjestää kutsujoukkoliikenteenä, jos käyttäjämäärät eivät riitä yhteyksien järjestämiseen säännöllisenä reittiliikenteenä.

Vaihtoyhteyksien sujuvuutta arvioitiin selvittämällä yliopisto-opiskelijoiden matkustustarpeita ja julkisten liikennepalvelujen tarjontaa opiskelupaikkakunnan ja kotikunnan välillä. Opiskelijan tuli päästä lähtemään opiskelupaikkakunnalta perjantaisin klo 14 jälkeen ja saapua julkisia kulkuvälineitä käyttäen kotikunnan kuntakeskukseen saman vuorokauden aikana. Vastaavasti opiskelupaikkakunnalle tuli päästä sunnuntaisin klo 18 jälkeen siten, että kotikunnan kuntakeskuksesta lähtöaika oli aikaisintaan sunnuntaina klo 12 jälkeen. Matkojen tuli onnistua siten, että välillä ei tarvitse yöpyä. Vaihtojen määrä liikennevälineestä toiseen sai olla



**KUVIO 50.** Julkisen liikenteen yhteyksien puutteet yliopisto-opiskelijoiden viikonloppumatkoilla

enintään kolme, ja odotus vaihtojen välillä turvallisessa vaihtoympäristössä sai kestää tunnin verran. Jos matkaketjut toimivat molempiin suuntiin, kirjattiin yhteys sujuvaksi. Jos taas matkaketju oli toimiva vain toiseen suuntaan, kirjattiin yhteysväylille yksi puute ja kaksi puutetta, jos yhteydet puuttuivat molempiin suuntiin. Jos kunnasta ei ollut yliopistokaupungissa kirjoilla olevia opiskelijoita, ei puutetta kirjattu, koska yliopisto-opiskelijoiden synnyttämää kysyntää ei ollut.

Suurimmalla osalla opiskelijoista on mahdollisuus matkustaa viikonloppuna kotikunnan ja oman maakunnan ulkopuolella sijaitsevan yliopistokaupungin välillä. Suurimmissa kaupungeissa ja niiden lähellä tai pääliikenneväylien varrella sijaitsevilla kunnissa olivat lähes kaikki opiskelijoiden tarvitsemat yhteydet kunnossa. Joka viidennessä kunnassa puuttui yksi yhteys toiseen suuntaan, joka kolmannesta kunnasta puuttui 2 - 4 toimivaa yhteyttä ja kymmenessä kunnassa oli ongelmia lähes kaikilla yhteysväleillä. Joensuulaisilta ja kuopiolaisilta puuttui vain Rovaniemen perjantai-iltapäivän yhteys, koska annettujen rajausten puitteissa ei klo 13.00 lähtevää junaa voitu hyväksyä kelvolliseksi yhteydeksi. Käytännössä opiskelijoille yhteys kuitenkin sopii.

Yllättävää oli perjantai-iltaisain yhteyksien puuttuminen Helsingistä kotikuntaan, sillä erityisesti pääkaupunkiseudun yhteyksiä käyttävät myös monet matkailijat, työmatkalaiset ja lomalaiset. Enonkoskella, Hirvensalmella, Juankoskella, Kaavilla, Keiteleellä, Pertunmaalla, Rautalammilla, Rautavaaralla, Rääkkylässä, Savonrannassa, Sulkavalla, Tervossa, Valtimolla ja Vesannolla oli Helsingin yhteyksissä puutteita perjantaina tai sunnuntaina. Edellä mainituissa opiskelijaliikenteissä sekä työmatkaliikenteissä puuttuvat yhteydet tulisi korjata mahdollisimman pikaisesti joko aikataulumuutoksien tai järjestämällä uutta kutsujoukkoliikennettä.

## 9.2 Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset

### Johtopäätökset

- Joukkoliikenteen kattavuus tieverkolla on säilynyt melko laajana, vaikka ajosuoritteiden määrä on vähentynyt. Tarjonnan laajuus ei vielä takaa peruspalvelutason toteutumista eikä liikennepalvelujen riittävyyttä työ- ja opiskelumatkoilla. Pitkät etäisyydet ja yöjunaliikenteen lakkaaminen ovat saattaneet maakuntien rajoilla olevat kunnat aiempaa heikompaan asemaan.
- Julkisen liikenteen suosio seutuliikenteessä on heikentynyt, ja seutuliput ovat menettämässä kilpailukykyään oman auton käyttöön ja muihin hinta-laatusuhteeltaan parempiin tuotteisiin nähden. Joukkoliikennematkustuksen väheneminen uhkaa seutuliikenteen kannattavuutta ja palvelujen laatua. Reittiliikenteen tarjonnassa olevien puutteiden takia perheisiin hankitaan ”kakkosautoja” ja moni nuori hankkii oman mopon. Puutteellinen seutuliikenteen tarjonta ja seutulippujen hinnat eivät houkuttele matkustajia joukkoliikenteeseen.
- Lääninhallituksen ja kuntien liikennepalvelujen ostoihin, tiedottamiseen ja lippujen hintojen alentamiseen osoitettujen määrärahojen väheneminen on käynnistämässä uudelleen liikennepalvelujen lakkauttamiskierteen erityisesti kuntien välisessä ja kaupunkiseutujen työ-, opiskelu- ja vapaa-ajan matkustusta palvelevassa liikenteessä.
- Itäsuomalaisten kuntien valtakunnallinen saavutettavuus julkisella reittiliikenteellä perjantai-iltaisain ja sunnuntaisin on opiskelijoiden tarpeisiin yleensä hyvä pääratojen ja päätieverkon varrella sijaitsevilla kunnissa, mutta kuntakeskuksen sijainti valtaväylien ulkopuolella merkitsee usein heikompia julkisen liikenteen palveluja ja ongelmia myös yhteyksissä pääkaupunkiseudulle.

### Toimenpide-ehdotukset

- Maakuntien välisten junayhteyksien nopeuttaminen, asema- ja pysäkkijärjestelmien kehittäminen sekä kutsujoukkoliikenteen laajentaminen on pitkien matkaketjujen onnistumisen kannalta välttämätöntä. Läänin eri osien saavutettavuutta parantavien kehittämishankkeiden suunnitelmat tulee laatia maakuntakohtaisesti ja sisällyttää ne liikennejärjestelmien aiesopimusten yhteyteen.
- Liikennöitsijöiden, kuntien ja lääninhallituksen tulee tehdä yhteistyötä liikennepalvelujen tarjonnan ja lipputuotteiden kilpailukykyyn parantamiseksi, jotta joukkoliikenteen käyttö verrattuna oman auton käyttöön lisääntyisi. Seutuliikennematkustuksen elvyttämiseksi tulee selvittää, ovatko seutuliput ylihinnoiteltuja vai puuttuuko työ- ja opiskelumatkustuksen edellyttämä riittävä palvelutarjonta.

Matkaketjujen osana toimiviin liityntäliikenteisiin sekä työssäkäyntialueiden työ-, opiskelu- ja vapaa-ajanmatkustukseen tulee osoittaa riittävästi määrärahoja. Ne tulee kohdistaa matkustuksen hintoja ja laatua parantaviin toimenpiteisiin sekä kokeiluhankkeisiin.

- Julkisen liikenteen suosiota tulee parantaa markkinoinnin keinoin, räätälöimällä luotettavuutta ja laatua parantavia palvelulupauksia sekä määrittelemällä matkustajien tarpeiden mukaisia palvelutasotavoitteita.
- Nuorten ja eri ikäryhmien erilaiset tarpeet asioinnissa, säännöllisessä matkustuksessa ja vapaa-ajan käytössä tulee ottaa huomioon myös palvelutasotavoitteita määritettäessä sekä hankittaessa liikennepalveluja. Nuoret ovat tulevaisuuden joukkoliikennematkustajia tai sen vastustajia. Nuorisolippuja ja nuorisoseutulippuja tulee ottaa käyttöön mahdollisimman laajasti ja järjestää nuorisolle sen tarvitsemina aikoina sopivia liikenteen erityispalveluja.
- Kutsujoukkoliikennepalveluja tulee järjestää korvaamaan hiljaisten aikojen joukkoliikennepalveluja sekä turvaamaan vanhusten ja erityispalveluja vaativien matkustajien julkisten liikennepalvelujen saatavuutta. Kutsujoukkoliikenteessä voi myös hyvän palvelun takia periä vähän korkeampia matkalippujen hintoja kuin perinteisessä joukkoliikenteessä.
- Monipuolisesta joukkoliikennepalvelujen tiedottamisesta tulee jatkossakin huolehtia. Internetin suosio aikatauluinformaation lähteenä on merkittävä, ja sen käytettävyyttä tulee edelleen parantaa. Joukkoliikenteen aikataulutiedotukseen ja aikatauluvihkojen painatukseen sekä paikallisten taskuaikataulujen laatimiseen tulee osoittaa joukkoliikennemäärärahoja.