

Vastaanottaja

Pohjois-Savon ELY-keskus

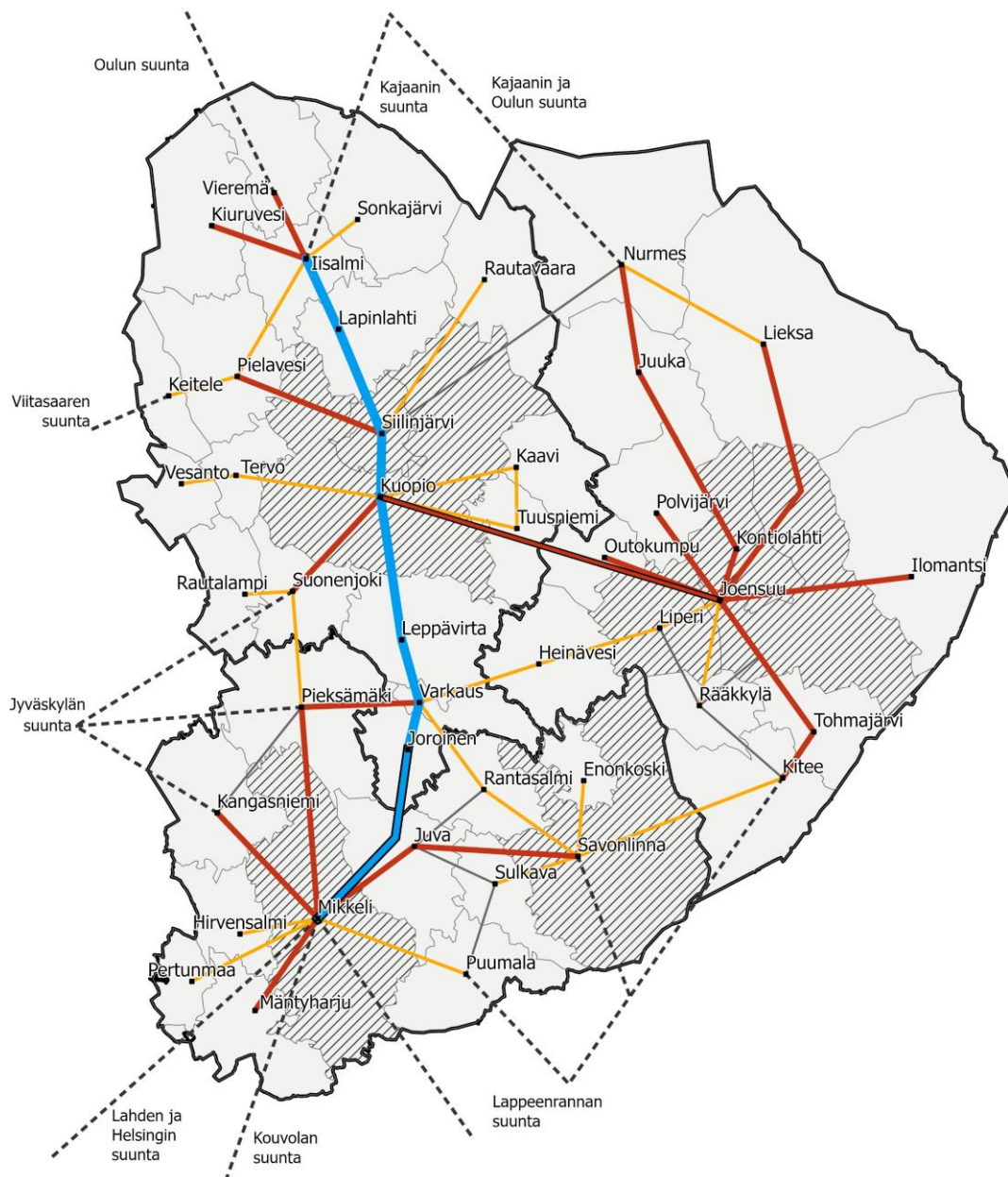
Asiakirjatyyppi

Loppuraportti, luonnos

Päivämäärä

7.4.2020

ELY-KESKUKSEN JÄRJESTÄMÄN JOUKKO- LIIKENTEN PALVELUTASOTAVOITTEET ITÄ- SUOMESSA 2021-2025



ELY-KESKUKSEN JÄRJESTÄMÄN JOUKKOLIIKENTEEEN PALVELUTASOTAVOITTEET ITÄ-SUOMESSA 2021-2025

SISÄLTÖ

ESIPUHE	3
1. Johdanto	4
1.1 Taustaa	4
1.2 Työn tavoitteet	4
1.3 Suunnittelualan kuvaus	5
1.4 Suunnitteluprosessi	5
2. Itä-Suomen joukkoliikenteen nykytila	7
2.1 Joukkoliikenteen toimivalta-alueet	7
2.2 Pohjois-Savon ELY-keskuksen järjestämä joukkoliikenne	7
2.3 Pohjois-Savon ELY-keskuksen järjestämät paikallisliikenteet	9
2.3.1 Iisalmen paikallisliikenne	9
2.3.2 Varkauden paikallisliikenne	11
2.3.3 Pieksämäen paikallisliikenne	12
2.4 Junaliikenne	13
2.5 Markkinaehtoinen linja-autoliikenne	14
2.6 Muiden toimivaltaisten viranomaisten järjestämä liikenne	15
2.6.1 Kuopion seudun joukkoliikenne (Vilkku)	15
2.6.2 Joensuun seudun joukkoliikenne (JOJO)	15
2.6.3 Mikkelin paikallisliikenne	15
2.6.4 Savonlinnan paikallisliikenne	15
2.7 Lippu- ja maksujärjestelmät	16
2.9 Rahoitus	17
3. Kehittämistarpeet	19
3.1 Osallistaminen kehittämistarpeiden taustalla	19
3.2 Maakunnille yhteiset teemat	20
3.3 Pohjois-Savo	21
3.4 Etelä-Savo	21
3.6 Pohjois-Karjala	22
4. Palvelutasoluokat ja kriteerit	23
4.1 Palvelutasoluokkien määritelmät	23
4.2 Määrälliset kriteerit	23
4.3 Laadulliset kriteerit	23
4.4 Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista (luonnos, 15.12.2020)	25

5.	Palvelutasotavoitetarkastelut	27
5.1	Palvelutasotavoitteisiin vaikuttavat tekijät	28
5.2	Työmatkapedelöinti	28
5.3	Toisen asteen opiskelijavirrat	34
5.4	Liityntäyhteydet	37
5.5	Yli 650 asukkaan taajamat	38
5.6	Aluerakenne ja asiakaspotentiaali	39
5.7	Muut tekijät	40
6.	Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2021-2025	41
6.1	Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet 2021-2025	41
6.2	Muutokset vuosien 2018-2020 joukkoliikenteen palvelutasotavoitteisiin	44
6.3	Palvelutasotavoitteet verrattuna nykyiseen joukkoliikenteen tarjontaan	45
6.3.1	Palvelutasotavoitteiden täyttyminen Pohjois-Savossa	46
6.3.2	Palvelutasotavoitteiden täyttyminen Etelä-Savossa	48
6.3.3	Palvelutasotavoitteiden täyttyminen Pohjois-Karjalassa:	49
7.	Yhteistyö eri toimijoiden välillä	51
7.1	Toimijat	51
7.1.1	Pohjois-Savon ELY-keskuksen tehtävät	51
7.1.2	Peruskuntien joukkoliikenteeseen liittyvät tehtävät	51
7.2	Yhteistyö toimijoiden välillä	51
8.	Vaikutusten arviointi	53
Liitteet		54
Liite 1: Palvelutasotavoitteet 2018-2020		55
Liite 2: Pendelöintivirrat		56
Liite 3. Pendelöintitaulukko		57
Liite 4: Pohjois-Savon, ETelä-Savon ja Pohjois-Karjalan lukioverkko		58

ESIPUHE

Pohjois-Savon ELY-keskus käynnisti syyskuussa 2020 toimivalta-alueitaan koskevan joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittelyn vuosille 2021–2025. Edellisen kerran palvelutasotavoitteet määriteltiin vuosille 2018–2020. Palvelutasomäärittelyn avulla muodostetaan kokonaisnäkemys siitä, kuinka paljon ja minkä tasoista joukkoliikennettä ELY-keskuksen hallinnoimille yhteysväleille on tarkoituksenmukaista järjestää. Liikenne voi myös toteutua kokonaan tai osittain markkinaehtoisesti.

Tässä selvityksessä joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet määritellään Pohjois-Savon ELY-keskuksen järjestämälle seudulliselle joukkoliikenteelle sekä Iisalmen, Varkauden ja Pieksämäen paikallisiikenteille. Peruskuntien sisäisiä liikenteitä ja markkinaehtoisen liikenteen yhteyksiä käsitellään vain niiltä osin, kuin ne katsotaan yhteysvälikohtaisten palvelutasotavoitteiden määrittelyn näkökulmasta tarpeelliseksi. Palvelutasotavoitteiden määrittelyssä otetaan huomioon myös suunnittelualueen kaukoliikenteen junavuorot sekä tarvittavilta osin Kuopion, Joensuun, Mikkelin ja Savonlinnan kaupunkiseutujen joukkoliikenteen nykytila ja kehityssuunta.

Pohjois-Savon ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden päivittämisestä vastasi tilaajan ja konsultin edustajista muodostettu työryhmä, jonka jäseninä ovat toimineet:

Satu Huttunen (pj.),	Pohjois-Savon ELY-keskus
Toini Puustinen,	Pohjois-Savon ELY-keskus
Liisa Joenperä,	Pohjois-Savon ELY-keskus
Katriina Niiranen,	Pohjois-Savon ELY-keskus
Marjo-Riikka Leskinen,	Pohjois-Savon ELY-keskus
Timo Ikonen,	Pohjois-Savon ELY-keskus
Reijo Vaarala (pp)	Ramboll Finland Oy
Karri Hakala,	Ramboll Finland Oy
Kirsi Översti,	Ramboll Finland Oy

Hankkeen aikana pidettiin Teams- ja Mural-alustoja hyödyntäen kolme virtuaalista työpajaa, jotka pidettiin maakunnittain seuraavasti: 22.10.2020 Pohjois-Savo, 28.10.2020 Pohjois-Karjala ja 10.11.2020 Etelä-Savo. Työpajoissa kuvattiin joukkoliikenteen palvelutasotavoitteisiin vaikuttavia asioita, nykyisen joukkoliikenteen tilaa sekä haettiin kehittämissuhteita vuosien 2021-2025 palvelutasotavoitteiden määrittelylle. Kehittämissuhteiden taustalla olivat mm. Itä-Suomen joukkoliikenteen vastuuhenkilöille 23.9-11.10.2020 avoinna olleen kyselyn tulokset. Työpajojen jälkeen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden luonnoksista järjestettiin virtuaaliset kuntainformaatiotilaisuudet seuraavasti: 1.12. ja 4.12.2020 Savonlinnan seudun ja Ylä-Savon kunnat, 26.1. ja 27.1.2021 Pohjois-Karjalan kunnat, 23.3. Etelä-Savon ja Pohjois-Savon kunnat (ei Ylä-Savo). Kuntainformaatioissa saatu palaute otettiin työn tuloksissa huomioon.

Selvitys toimitettiin kuntiin kommenteille huhtikuussa 2021.

1. JOHDANTO

1.1 Taustaa

Aikaisemmin voimassa olleen Joukkoliikennelain (13.11.2009/869) 4 §:n mukaan toimivaltaiset viranomaiset olivat velvollisia määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Palvelutaso tuli määritellä yhteistyössä kuntien ja maakuntien liittojen kanssa ja siinä oli huomioitava eri väestöryhmien tarpeet. Palvelutasotavoitteet asetettiin määräajaksi. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittelyä ohjeistettiin kansallisilla ohjeilla, esimerkiksi:

- Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn (Liikenneviraston ohjeita 7/2010)
- Alueellisen joukkoliikenteen palvelusomamäärittelyssä käytettävät kriteerit (Liikenneviraston ohjeita 15/2011)
- Joukkoliikenteen palvelutason määrittely (Liikenneviraston ohjeita 31/2015).

Vuosien 2015–2018 aikana vaiheittain voimaan tullut Laki liikenteen palveluista ei enää velvoita joukkoliikenteen toimivaltaista viranomaista määrittelemään joukkoliikenteen palvelutasoa tai tekemään palvelutasopäätöstä. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittely ohjaa kuitenkin vahvasti ELY-keskuksen liikenteen suunnittelua ja hankintaa, ja sen laatiminen on nähty tarpeelliseksi, vaikka laki ei siihen velvoitakaan.

Toimintakentässä on tapahtunut viime vuosien aikana myös paljon muita joukkoliikenteen järjestämiseen vaikuttavia muutoksia. Tällaisia ovat mm.

- EU:n palvelusopimusasetuksen ja vanhan joukkoliikennelain siirtymäaika päättyi 2.12.2019. Siirtymäajan aikana kaikki liikenne on joko hankittu uudelleen tai se on järjestynyt markkinaehtoisesti.
- Liikenteen julkinen rahoitus on muuttunut eikä enää makseta lipputukia. Seutuliput ovat poistumassa kokonaan. Kunnat osallistuvat suoraan liikenteen hankintaan.
- Markkinaehtoinen liikenne on keskittynyt alueella kaukoliikenteen yhteysväleille. Muutoksia tapahtuu huomattavasti nopeammalla aikataululla kuin aikaisemmin.
- Ilmastonäkökulmat ovat nousseet voimakkaasti esille. Puhtaan kaluston hankintadirektiivin kansallista toimeenpanoa odotellaan.
- Vuoden 2020 maaliskuussa Suomessa alkanut koronapandemia on vähentänyt joukkoliikenteellä tehtävien matkojen määrää tuntuvasti. Markkinaehtoisen liikenteen määrä on ainakin tilapäisesti vähentynyt merkittävästi ja joukkoliikenneviranomaiset ovat joutuneet hankimaan korvaavaa liikennettä. Myös joukkoliikenneviranomaisten liikenteessä on tapahtunut merkittävää vuorojen vähenemistä kysynnän laskemisen johdosta.

Edellisen kerran ELY-keskuksen järjestämän joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet on määritelty vuosille 2018–2020.

1.2 Työn tavoitteet

Työn tavoitteena on päivittää vuosien 2018–2020 ELY-keskuksen järjestämän joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet Itä-Suomessa vuosille 2021–2025.

Palvelusomamäärittelyn avulla muodostetaan näkemys siitä, kuinka paljon ja minkä tasoista joukkoliikennettä tietyillä yhteysväleillä järjestetään. Työssä selvitetään alueen joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso, kuullaan kuntien ja maakuntaliittojen näkemyksiä palvelusotarpeesta ja rahoituksesta sekä määritetään uusi tavoitteellinen joukkoliikenteen palvelutaso. Palvelutasotavoitteet määritellään yhteysvälikohtaisesti kuntakeskusten välille. Lisäksi määrittelyssä huomioidaan yli 650 asukkaan taajamat.

Työssä keskitytään Pohjois-Savon ELY-keskuksen järjestämän joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittelyyn. Markkinaehtoisien liikenteen osalta esitetään tilannekatsaus yhteysväleittäin. Kuopion, Joensuun, Mikkelin ja Savonlinnan kaupunkiseutujen toimivalta-alueiden joukkoliikenteen osalta esitetään saatavissa olevia tilastotietoja. Lisäksi työssä tunnistetaan, millä yhteysväleillä Pohjois-Savon ELY-keskuksen on varauduttava kiireellisiin joukkoliikenteen hankintoihin, esimerkiksi tilanteissa, joissa mahdollisia työssäkäynti- tai opiskeluliikenteen kannalta kriittisiä markkinaehtoisia vuoroja lakkautetaan.

Palvelutasoluokittelu tehdään aikaisemman Pohjois-Savon ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasoselvityksen sekä Liikenneviraston ohjeistuksen ([Liikenneviraston ohjeita 31/2015](#)) mukaisesti. Palvelutasotavoitteiden määrittely laaditaan ELY-keskuksen ja kuntien taloudelliset resurssit huomioiden. Lähtökohtana palvelutasotavoitteiden määrittelyyn on nykyisen kaltainen rahoitustaso ja se, että kunnat osallistuvat jatkossakin ELY-keskuksen hankkiman liikenteen järjestämiskustannuksiin.

Palvelutasomäärittelyn taustatietoina on hyödynnetty muun muassa väestöä, työssäkäyntiä ja opiskelua koskevia tilasto- ja paikkatietoaineistoja, Vallu-liikennelupajärjestelmästä saatavia sopimus- ja laskentatietoja.

1.3 Suunnittelualueen kuvaus

Suunnittelualueena on Pohjois-Savon, Pohjois-Karjalan ja Etelä-Savon maakuntien alueet. Tarkastelualue kattaa 44 kuntaa ja 547 800 asukasta. Alueen suurimmat väestökeskittymät ovat Kuopion ja Joensuun seutukunnat. Kuopion seutukunnan alueella asuu 141 000 asukasta ja Joensuun seutukunnan alueella asuu 124 000 asukasta. Muita merkittävimpiä väestökeskittymiä ovat Mikkelin (70 000 as.), Ylä-Savon (53 000 as.) ja Savonlinnan (44 000 as.) seutukunnat.

Suunnittelualueen väestö on edellisen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn jälkeen (v. 2016) vähentynyt noin 13 000 asukkaalla. Vuosina 2016–2019 väestö on suunnittelualueella kasvanut ainoastaan Kuopiossa, Joensuussa ja Kontiolahdella. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan kaikkien kolmen maakunnan väestö jatkaa vähenemistä vuosien 2020–2025 aikana. Etelä-Savossa väestö vähenee ennusteen mukaan voimakkaimmin, yli 5 %. Pohjois-Savossa ja Pohjois-Karjalassa väestö vähenee ennusteen mukaan n. 2 % kummassakin.

1.4 Suunnitteluprosessi

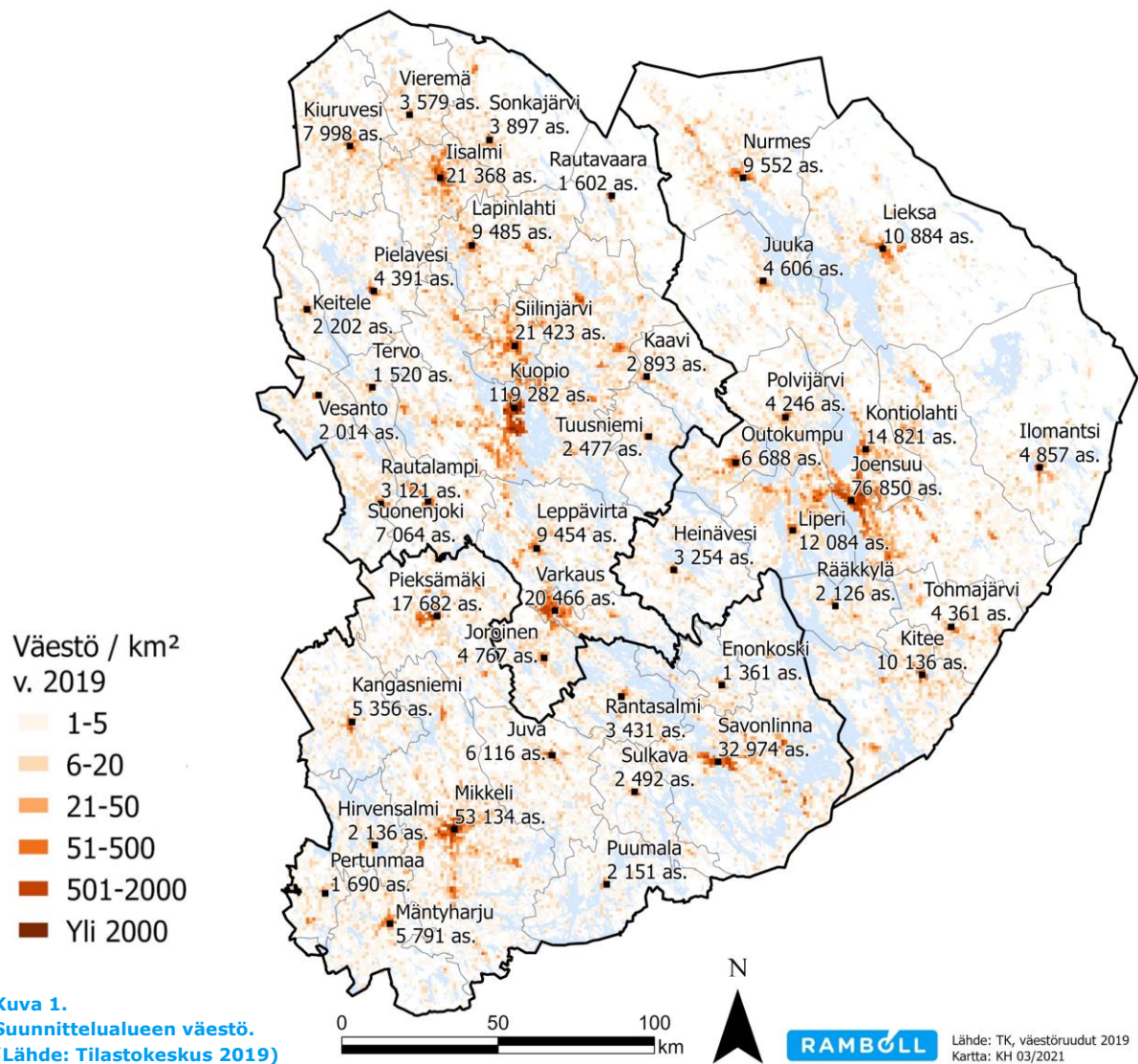
Pohjois-Savon ELY-keskuksen järjestämän joukkoliikenteen palvelutasotavoitteita vuosille 2021–2025 työstettiin vuorovaikutteisesti hankkeen työryhmän sekä kolmen eri maakunnan kuntien kanssa. Virtuaalinen osallistaminen oli aktiivista ja mitä todennäköisimmin määrällisesti laaja-alaisempaa kuin mitä fyysisesti tapahtunut vuorovaikutus olisi ollut. Hankkeen osallistaminen työryhmän ja kuntien välillä tapahtui seuraavasti (kohta 3.1):

- Kuntien joukkoliikenneyhteyshenkilöille suunnattu sähköinen kysely
- maakuntakohtaiset (Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala ja Etelä-Savo) työpajat, yhteensä 3 tilaisuutta
- kuntainfot maakunnittain ja/tai seutukunnittain, yhteensä 8 tilaisuutta
- kommenttipyyntö kunnilta luonnosvaiheessa olevasta selvityksestä.

Vuorovaikutteisudella haettiin kunnilta näkemyksiä joukkoliikenteen palvelutasotavoitteisiin vaikuttavista asioista, nykyisen joukkoliikenteen tilasta sekä kehittämissuunnitelmia vuosien 2021–2025 palvelutasotavoitteiden määrittelylle.

Taulukko 1. Suunnittelualueen väestö v. 2020 ja työpaikat v. 2018. (Lähde: Tilastokeskus, Luvuissa huomioitu Joroisen siirtyminen Pohjois-Savon maakuntaan ja Heinäveden Pohjois-Karjalan maakuntaan v. 2021 alusta.)

	Väestö	Työpaikat
Pohjois-Savo	248 265	98 967
Kuopion seutu (Kuopio, Siilinjärvi)	141 461	60 235
Ylä-Savo (Iisalmi, Sonkajärvi, Lapinlahti, Pielavesi, Keitele, Kiuruvesi, Vieremä)	52 175	19 999
Varkauden seutu (Varkaus, Leppävirta, Joroinen)	34 369	12 530
Sisä-Savo (Suonenjoki, Rautalampi, Vesanto, Tervo)	13 459	4 301
Koillis-Savo (Kaavi, Rautavaara, Tuusniemi)	6 801	1 902
Etelä-Savo	132 702	51 511
Mikkelin seutu (Mikkeli, Mäntyharju, Pertunmaa, Hirvensalmi, Kangasniemi, Puumala)	69 518	28 073
Savonlinnan seutu (Savonlinna, Enonkoski, Rantasalmi, Sulkava)	39 877	14 661
Pieksämäen seutu (Pieksämäki, Juva)	23 307	8 777
Pohjois-Karjala	163 537	61 583
Joensuun seutu (Joensuu, Kontiolahti, Ilomantsi, Liperi, Heinävesi, Outokumpu, Polvijärvi, Juuka)	127 011	49 479
Pielisen Karjala (Liekka, Nurmes)	20 220	6 868
Keski-Karjala (Kitee, Rääkkylä, Tohmajärvi)	16 306	5 236



2. ITÄ-SUOMEN JOUKKOLIIKENTEN NYKYTILA

2.1 Joukkoliikenteen toimivalta-alueet

Pohjois-Savon ELY-keskus toimii joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan maakuntien alueella lukuun ottamatta Kuopion, Joensuun, Mikkelin ja Savonlinnan kaupunkiseutujen toimivalta-alueita. Kuopio (Kuopio ja Siilinjärvi) ja Joensuu (Joensuu, Kontiolahti ja Liperi) ovat seudullisia viranomaisia. Mikkelä ja Savonlinna toimivat omalla alueellaan toimivaltaisina viranomaisina. Kuntakeskusten välisten ja maaseutuliikenteiden lisäksi ELY-keskuksen toimivalta-alueen joukkoliikenteeseen kuuluvat Iisalmen, Varkauden ja Pieksämäen paikallisliikenteet. Toimivaltaisten viranomaisten alueet Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueella on esitetty kuvassa 2.

ELY-keskus vastaa toimivalta-alueellaan joukkoliikenteen hankinnoista, valtionavustuksista ja kehittämishankkeista sekä huolehtii osaltaan joukkoliikennepalveluiden saavuudesta ja edellytysten luomisesta joukkoliikenteen toimivuudelle ja sujuvuudelle. ELY-keskukset määrittelevät joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason yhteistyössä alueen muiden toimijoiden kanssa.



Kuva 2. Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan maakuntien alueella.

2.2 Pohjois-Savon ELY-keskuksen järjestämä joukkoliikenne

Pohjois-Savon ELY-keskuksella oli syksyllä 2020 voimassa yhteensä 60 liikennöintisopimusta. Sopimukset koskivat noin 805 erillistä linja-autoliikenteen vuoroa. Liikennöintisopimusten voimassaoloaika vaihtelee vuodesta viiteen vuoteen. Voimassa olevista sopimuksista reilu kolmannes päättyy vuoden 2021 kesällä ja loput vaiheittain vuosien 2021-2023 aikana.

Kaikista Pohjois-Savon ELY-keskuksen voimassa olevista liikennöintisopimuksista 23 koskee Pohjois-Savon maakunnan alueella liikennöitäviä vuoroja, 15 Etelä-Savon maakunnan alueella liikennöitäviä vuoroja ja 11 Pohjois-Karjalan maakunnan alueella liikennöitäviä vuoroja. Useamman maakunnan alueella liikennöitäviä vuoroja koskee 9 sopimusta, joista 1 koskee Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueen ulkopuolelle ulottuvaa liikennettä reitillä Mikkeli-Jyväskylä. Koonti sopimuksista on esitetty taulukossa 2.



Kuva 3. Pohjois-Savon ELY-keskuksen sopimusliikenteen reitit v. 2020

2.3 Pohjois-Savon ELY-keskuksen järjestämät paikallisliikenteet

Iisalmen, Varkauden ja Pieksämäen paikallisliikenteet kuuluvat Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueeseen. Palvelutasomäärittelyn yhteydessä kartoitettiin paikallisliikenteiden nykyinen palvelutaso ja mahdolliset muutostarpeet. Iisalmen osalta paikallisliikenteen käyttöä tutkittiin tarkemmin myös Waltti-kortin matkustajadatan avulla. Varkauden ja Pieksämäen paikallisliikenteestä vastaavaa aineistoa ei ollut saatavilla. Joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso vastaa käyttäjien tarpeita melko hyvin kaikissa kolmessa kaupungissa, eikä siihen päädytty ehdottamaan muutoksia.

2.3.1 Iisalmen paikallisliikenne

Iisalmessa on nykyisin kaksi ympäri vuoden maanantaista perjantaihin ajettavaa joukkoliikennelinjaa:

Linja 1: Peltosalmi – Keskusta – Lippuniemi

Liikennöintiäika (M-P): 6.25-17.35

Vuoroväli (M-P): 60 min

Linja 2: Jordan – Makkara-lahti – Keskusta – Kangaslampi

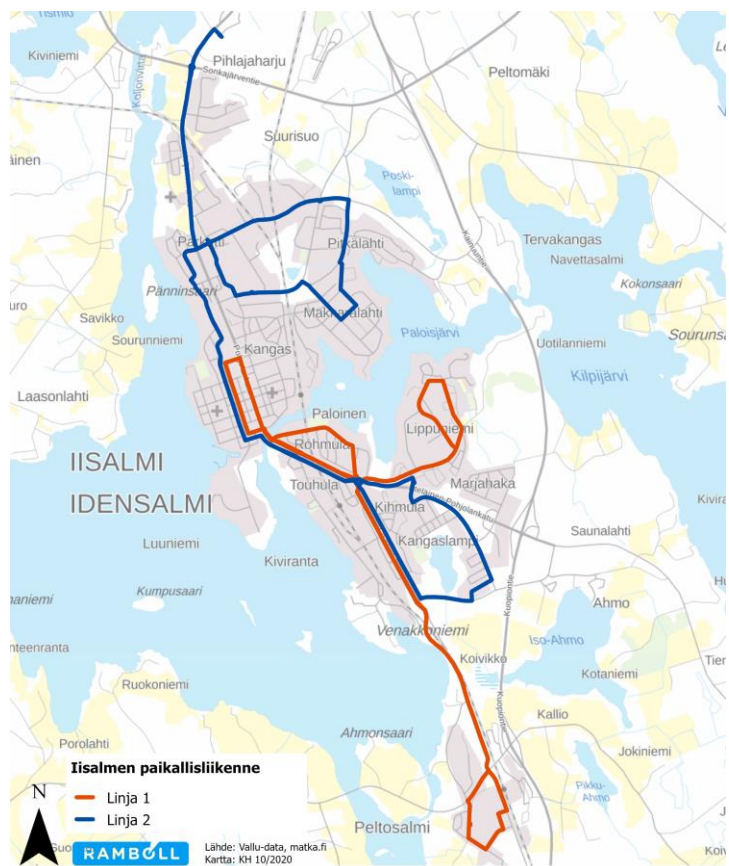
Liikennöintiäika (M-P): 6.30-17.05

Vuoroväli (M-P): 60 min

Iisalmen paikallisliikenteen palvelutaso asettuu palvelutasoluokkien V ja VI väliin. Molempien linjojen vuoroväli on luokan V mukaisesti 60 minuuttia, mutta liikennöinti loppuu ennen klo 18.00. Viikonloppuisin liikennettä ei ole ollenkaan.

Waltti-datan analyysi

Iisalmen paikallisliikenteessä voi matkustaa Waltti-kortille ladattavilla kuntakausilipulla, yleiskausilipulla ja arvolipulla sekä Kelan koulumatkalipulla ja kunnan ostamalla peruskoululaisten koulumatkalipulla. Kortille ladattavien tuotteiden lisäksi käytössä on myös kertalippu, joka maksetaan autossa kuljettajalle. Waltti-liikenteen lisäksi monilla yhteysväleillä on markkinaehtoista liikennettä, jossa maksuvälineenä käytetään Matkahuollon lippuja.



Kuva 4. Iisalmen paikallisliikenteen reitit.

Iisalmen paikallisliikenteessä tehtäviä matkoja analysoitiin helmikuun 2020 Waltti-datan avulla. Yhteensä helmikuussa tehtiin 18 724 Iisalmesta alkavaa Waltti-kortilla maksettua matkaa. Matkoista muodostettiin matkapareja, joiden avulla voidaan analysoida matkojen suuntautumista. Tarkastelujakson aikana Waltti-kortilla tehdyistä matkoista 7 253 oli sellaisia, joille ei voitu muodostaa matkaparia, esimerkiksi sen vuoksi että kortilla oli tehty vain yksi matka. Yhteensä analysoitavia matkoja jäi 12 272, joista Iisalmen sisäisiä matkoja oli 10 249. Koko vuoden aikana Waltti-kortilla maksettuja matkoja tehdään Iisalmessa arviolta hieman alle 190 000 (päiväkohtaiset matkat x 200).

2.3.2 Varkauden paikallisliikenne

Varkaudessa on neljä kouluvuoden aikana maanantaista perjantaihin (M-P+) ajettavaa joukkoliikennelinjaa. Lisäksi linjaa 2 ajetaan kouluvuoden aikana myös lauantaisin. Paikallisliikenteen ohella alueella kulkee myös maaseutuliikenteen linjoja. Paikallisliikenteen palvelutaso täyttää palvelutasoluokan V kriteerit ja tarjoaa vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin.

Linja 1: Käpykangas – Kaura-Aho – Kuoppakangas – Taulumäki – Sairaala

Liikennöinti-aika (M-P+): 06:05-18:05

Vuoroväli (M-P+): 60 min

Linja 2: Kuntorata – Luttila – Taulumäki – Kuoppakangas

Liikennöinti-aika (M-P+): 06:15-19:05

Vuoroväli (M-P+): 60 min

Liikennöinti-aika (L): 08:55-16:05

Vuoroväli (L): 60-90 min

Linja 3: Könönpelto – Taulumäki – Kuoppakangas

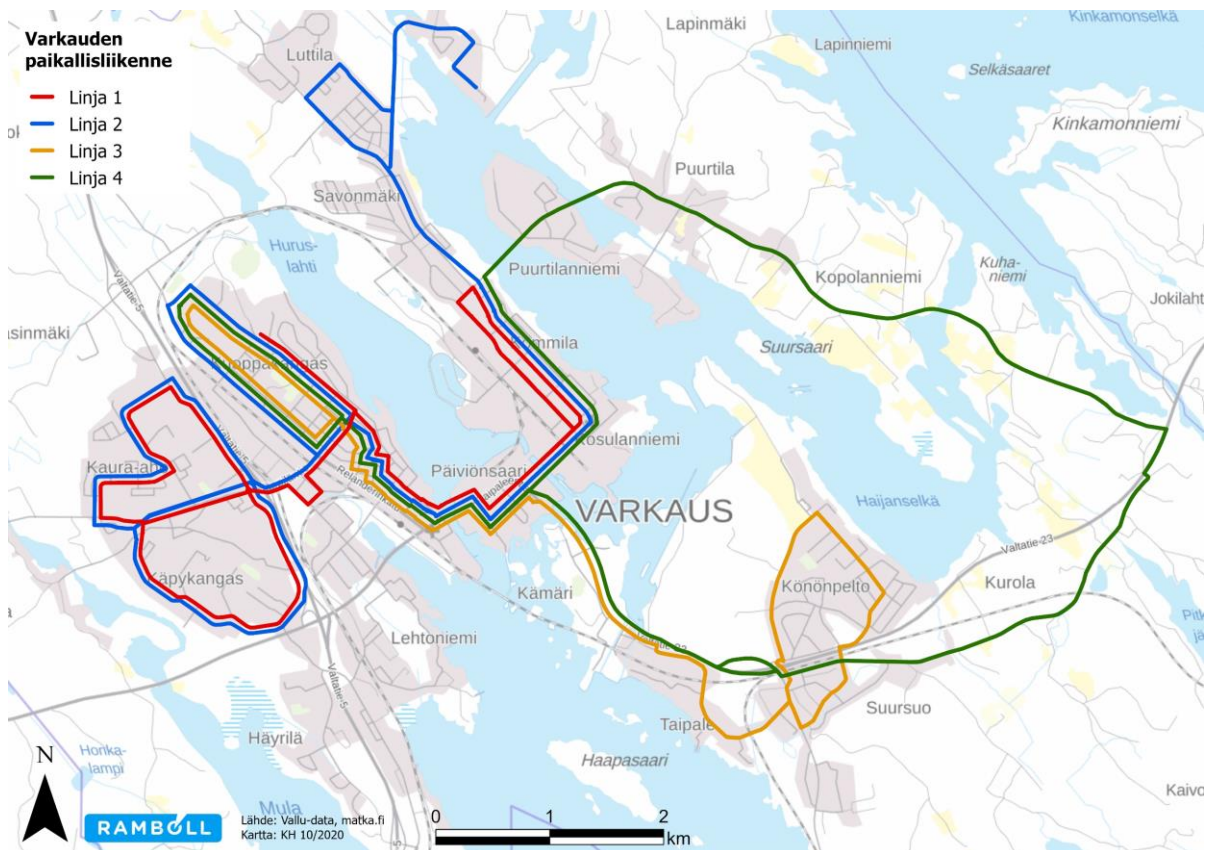
Liikennöinti-aika (M-P+): 07:20-17:55

Vuoroväli (M-P+): 60 min

Linja 4: Kurola – Kinkamo – Puurtilla – Taulumäki – Kuoppakangas

Liikennöinti-aika (M-P+): 07:00-17:10

Vuoroväli (M-P+): 60 min (7-10 ja 13-17)



Kuva 5. Varkauden paikallisliikenteen reitit.

2.3.3 Pieksämäen paikallisliikenne

Pieksämäellä on kaksi ympäri vuoden arkipäivisin (M-P) ajettavaa joukkoliikennelinjaa (linjat 1 ja 2). Iltaisin ja lauantaisin linjat on yhdistetty linjaksi 3, joka ajaa molempien linjojen reittiä. Pieksämäen paikallisliikenteen palvelutaso täyttää palvelutasoluokan V kriteerit ja liikennöinti-aikojen osalta myös ylittää ne reilusti. Linjasto kattaa Pieksämäen keskeisen taajama-alueen ja tarjoaa työmatkayhteyksiä myös keskustan pohjoispuolella Nenonpellossa sijaitsevalle Vaalijalan alueelle.

Linja 1: Naarajärvi - Keskusta

Liikennöinti-aika (M-P): 6.10-16.45

Vuoroväli (M-P): 60 min

Linja 2: Nenonpelto - Keskusta

Liikennöinti-aika (M-P): 6.15-16.35

Vuoroväli (M-P): 60 min

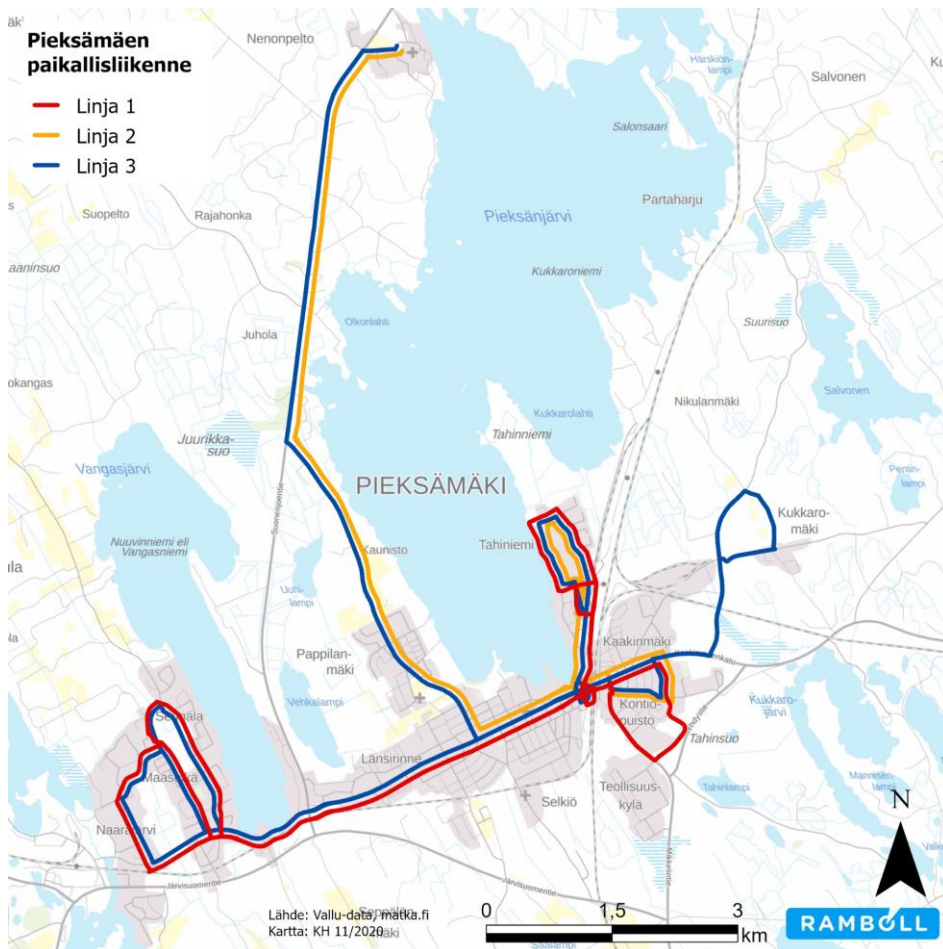
Linja 3: Naarajärvi - Keskusta - Nenonpelto

Liikennöinti-aika (M-P): 16.45-21.40

Vuoroväli (M-P): 60 min

Liikennöinti-aika (L): 6:15-21:40

Vuoroväli (M-P): 60 min



Kuva 6. Pieksämäen paikallisliikenteen reitit.

2.4 Junaliikenne

Linja-autoliikenteen lisäksi Itä-Suomen alueella on useita kaukoliikenteen junavuoroja, jotka parantavat joukkoliikenteen palvelutasoa merkittävästi tietyillä yhteysväleillä. Kuvassa 7 on esitetty Itä-Suomen alueen kaukoliikenteen junavuorojen määrät yhteysväleittäin normaalitilanteessa. Kuvan luvut osoittavat vuorojen määrää arkipäivisin molempiin suuntiin yhteensä. Koronapandemian vuoksi ajamatta jääneistä junavuoroista ilmoitetaan noin viikkoa etukäteen.

Turku satama – Jyväskylä – Joensuu

- Jyväskylä – Pieksämäki
- Pieksämäki – Varkaus – Heinävesi – Joensuu

Helsinki – Jyväskylä – Kuopio

- Helsinki – Tampere – Jyväskylä – Pieksämäki (Vaihto) – Suonenjoki – Kuopio

Helsinki – Kouvola – Kuopio – Oulu – Rovaniemi

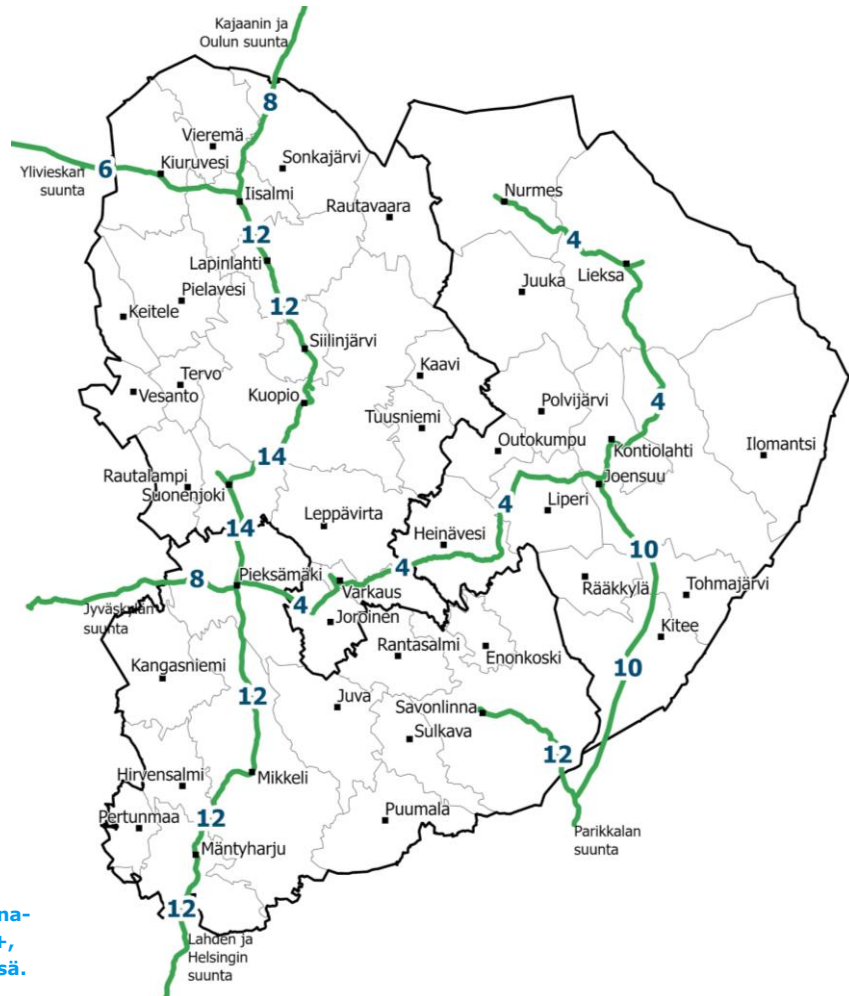
- Helsinki – Lahti – Kouvola – Mäntyharju – Mikkeli – Pieksämäki – Suonenjoki – Kuopio
- Kuopio – Siilinjärvi – Lapinlahti – Iisalmi

Helsinki – Savonlinna – Joensuu – Nurmes

- Parikkala – Savonlinna (vaihto Helsingin junaan)
- Kesälahti – Kitee – Joensuu
- Joensuu – Lieksa – Nurmes

Kuopio – Iisalmi – Ylivieska – Oulu

- Helsinki – Kuopio – Siilinjärvi – Lapinlahti – Iisalmi
- Iisalmi – Kiuruvesi – Pyhäsalmi – Haapajärvi – Nivala – Ylivieska



Kuva 7. Kaukoliikenteen juna-
vuorot 28.3.-6.6.2021 M-P+,
molemmat suunnat yhteensä.

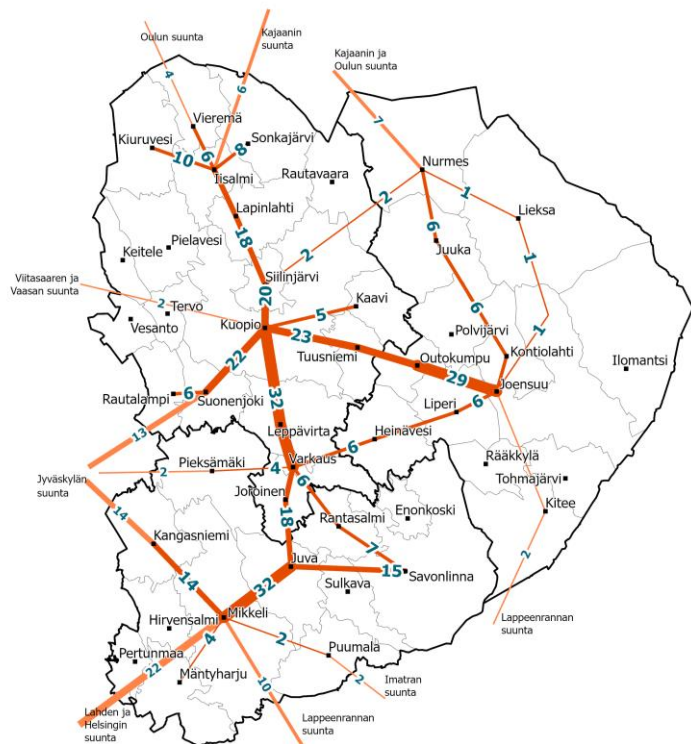
2.5 Markkinaehtoinen linja-autoliikenne

Tammikuussa 2020 Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueella ajettiin yhteensä 295 markkinaehtoisesti toimivaa linja-autoliikenteen vuoroa. Marraskuussa 2020 markkinaehtoisesti toimivia vuoroja oli koronapandemian vuoksi lakkautettu ja niitä ajettiin enää 231. Markkinaehtoinen liikenne on suunnittelualueella keskittynyt erityisesti valtatie 5 liikennekäytävään Mikkelin, Varkauden, Kuopion ja Iisalmen välille, valtatielle 9 Kuopion ja Joensuun sekä Kuopion ja Suonenjoen välille sekä valtatielle 14 Savonlinnan, Juvan ja Mikkelin välille. Suunnittelualueen ulkopuolelle markkinaehtoista liikennettä ajetaan erityisesti Jyväskylän, Oulun, Kajaanin, Helsingin ja Lappeenrannan suuntaan.

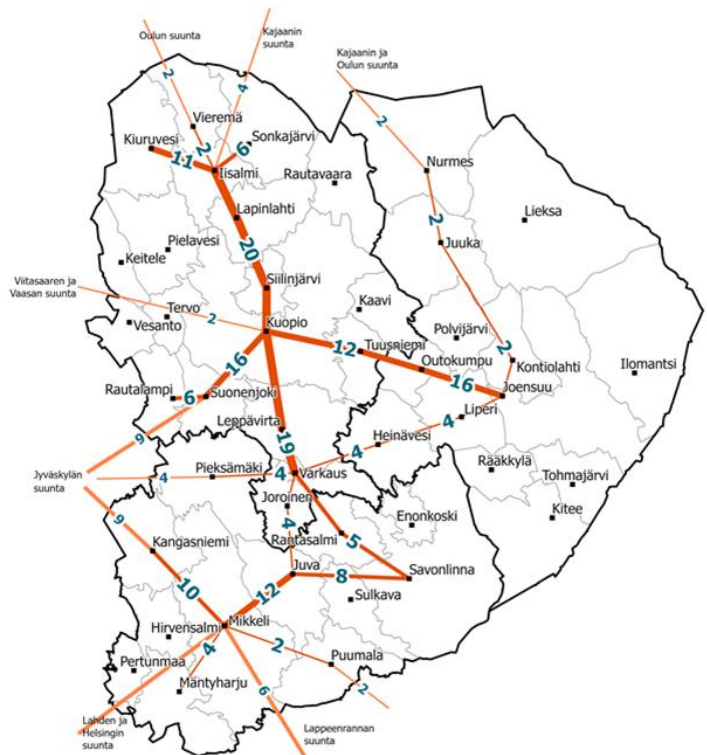
Itä-Suomessa ajettava markkinaehtoinen liikenne on pääasiassa kaukoliikenteen vakio- ja pikavuoroja suurimpien kaupunkien välillä sekä koulupäivinä ajettavaa liikennettä muun muassa Iisalmen ympäristössä, Leppävirralla ja Mikkelin ympäristössä.

Markkinaehtoisen liikenteen vuorot yhteysväleittäin talviarkena (M-P+) ennen koronapandemian vaikutusta tammikuussa 2020 on esitetty kuvassa 8. Vastaava tilanne koronapandemian aikana tammikuussa 2021 on esitetty kuvassa 9. Karttojen luvut osoittavat markkinaehtoisen liikenteen vuorojen määrää vuorokaudessa molempiin suuntiin yhteensä.

Markkinaehtoinen liikenne on vähentynyt vuoden 2020 tammikuuhun verrattuna useimmilla yhteysväleillä yksittäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta. Kokonaan markkinaehtoinen liikenne on lakannut Kuopion ja Nurmeksen välisellä reitillä, Joensuusta Lieksan kautta Kajaaniin kulkevalla reitillä sekä Joensuun ja Lappeenrannan välillä.



Kuva 8. Markkinaehtoisen liikenteen vuorot 1.1.2020 M-P+, molemmat suunnat yhteensä.



Kuva 9. Markkinaehtoisen liikenteen vuorot 1.1.2021 M-P+, molemmat suunnat yhteensä.

2.6 Muiden toimivaltaisten viranomaisten järjestämä liikenne

Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset on määritelty laissa liikenteen palveluista 181 §:ssä. Tie-liikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä kunnalliset ja seudulliset viranomaiset. Itä-Suomessa kunnallisia toimivaltaisia viranomaisia ovat Mikkelin ja Savonlinnan kaupungit. Seudullisia viranomaisia ovat Joensuun kaupunki Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella sekä Kuopion kaupunki Kuopion ja Siilinjärven kuntien muodostamalla alueella (kuva 2).

2.6.1 Kuopion seudun joukkoliikenne (Vilkku)

Kuopion seudun joukkoliikennettä ajetaan Kuopion ja Siilinjärven alueilla. Kuopion kaupunkiliikenteessä on 17 linjaa ja Kuopio–Siilinjärvi seutuliikenteessä viisi linjaa. Vuonna 2019 Kuopion seudun joukkoliikenteessä tehtiin yhteensä 7,46 miljoonaa matkaa ja lipputulot olivat yhteensä 9,9 M€. Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenneohjelman 2030 tavoitteena on kasvattaa matkamääriä 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Kuopion seudulla on käytössä Waltti-lippu, jolla voi Kuopion ja Siilinjärven paikallisliikenteen lisäksi matkustaa myös ELY-keskuksen Waltti-vuoroissa Kuopion, Siilinjärven, Pielaveden, Tervon, Vesannon, Suonenjoen ja Kaavin alueella.

2.6.2 Joensuun seudun joukkoliikenne (JOJO)

Joensuun seudun joukkoliikennettä ajetaan Joensuun, Kontiolahden ja Liperin alueilla. Vuonna 2019 Joensuun seudun joukkoliikenteessä tehtiin yhteensä 2,42 miljoonaa matkaa ja matkamäärän kasvu vuodesta 2018 oli 5,5 prosenttia. Joensuun kestävästi liikkumisen ja JOJO-joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2025 -selvityksessä esitetään tavoitteeksi, että JOJO-joukkoliikenteen matkamäärät kasvavat vuoden 2019 2,4 miljoonasta matkasta 3,0 miljoonaan matkaan vuoteen 2025 mennessä (noin 4 % vuotuinen kasvu).

Joensuun seudulla on käytössä JOJO Waltti-lippu, joka otetaan 7.6.2021 alkaen käyttöön myös ELY-keskuksen hankkimassa liikenteessä Joensuun, Kontiolahden ja Liperin alueilla sekä Joensuusta alkaen Outokumpuun Kuusjärvelle saakka, Polvijärven keskusta, Lieksan keskusta, Ilomantsin keskusta sekä Tohmajärven kautta Kiteen keskusta.

2.6.3 Mikkelin paikallisliikenne

Mikkelin paikallisliikenteessä on kahdeksan säännöllisesti liikennöitävää linjaa. Mikkelin kaupunki vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä omalla alueellaan. Paikallisliikenteen lisäksi Mikkelissä ajetaan Moppe-palveluliikennettä. Palveluliikenteessä on kaksi reittiä, joita voi pyytää poikkeamaan reitin läheisyydessä sijaitsevalle kadulle soittamalla kuljettajalle ennen vuoron ajoa. Mikkelin paikallisliikenteessä on käytössä Waltti-matkakortti, jolla voi paikallisliikenteen lisäksi matkustaa Moppe-palveluliikenteessä sekä muussa Mikkelin seudun Waltti-liikenteessä. Mikkelin kaupungin Waltti-lipulla voi matkustaa myös ELY-keskuksen Waltti-vuoroissa. Hirvensalmen, Juvan ja Puumalan alueilla on siirrytty käyttämään Mikkelin kaupungin Waltti-korttia kesästä 2020 alkaen.

2.6.4 Savonlinnan paikallisliikenne

Savonlinnan kaupunki vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä omalla alueellaan. Savonlinnan paikallisliikenne koostuu neljästä linjasta. Savonlinnassa on kokeiltu koulutoimen tilausajojen vähentämistä tekemällä paikallisliikenteen käytöstä maksutonta koululaisryhmille arkisin klo 7-13.

2.7 Lippu- ja maksujärjestelmät

Pohjois-Savon ELY-keskuksen järjestämässä joukkoliikenteessä lippu- ja maksujärjestelmät poikkeavat toisistaan liikenteen järjestämistavan mukaan. Nettomallissa toimivaltainen viranomainen, ja käyttöoikeussopimuksessa mahdollisesti mainitut kunnat, maksavat liikennöintivelvoitteen hoitamisesta liikenteenharjoittajalle käyttöoikeussopimuksen mukaisen korvauksen. Lipputulot jäävät liikenteenharjoittajalle. Tilaaja kuitenkin määrittää tietyt lipputuotteita, lippujen enimmäishintoja ja ikärajoja, joita liikenteenharjoittajan tulee toimivaltaisen viranomaisen järjestämässä liikenteessä myydä. Tilaaja asettaa myös vaatimuksia lippujen sekä lippu- ja maksujärjestelmän yhteen toimivuudelle, clearingille ja ajoneuvolaitteille. Näiden lisäksi liikenteenharjoittajalla voi olla omia lipputuotteita.

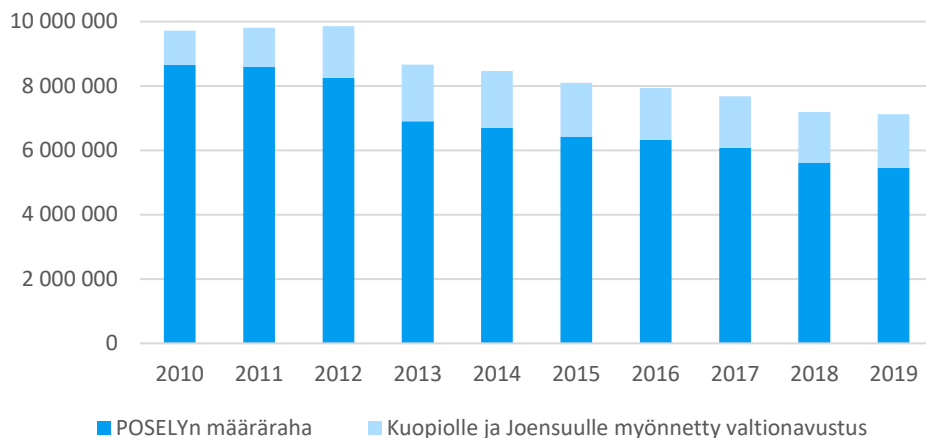
Bruttomallissa toimivaltainen viranomainen, ja käyttöoikeussopimuksessa mahdollisesti mainitut kunnat, maksavat liikennöintivelvoitteen hoitamisesta liikenteenharjoittajalle liikennöintikorvauksen. Lipputulot jäävät tilaajalle. Tilaaja määrittää myytävät lipputuotteet, lippujen hinnat ja ikärajat. Tilaaja asettaa myös vaatimukset lippujen sekä lippu- ja maksujärjestelmän yhteen toimivuudelle, clearingille ja ajoneuvolaitteille.

Osalla yhteysväleillä Pohjois-Savon ELY-keskuksen järjestämässä liikenteessä maksuvälineenä toimii myös toimivaltaisen kaupungin tai kaupunkiseudun Waltti lippu- ja maksujärjestelmä. Näissä liikenteenharjoittajan tulee sopia ao. viranomaisen kanssa käytettävistä Waltti-tuotteista. Liikennöitsijän ajoneuvojärjestelmän sekä taustajärjestelmäosien tulee tukea Waltti lippu- ja maksujärjestelmän määrittämiä.

Lippu- ja maksujärjestelmien kehittymisen tavoitteena on tunnistepohjainen järjestelmä ja ajoneuvolaitteissa reaaliaikainen paikannus. Tunnistepohjaisen maksujärjestelmän etuja ovat mm. joustavat hinnoittelumahdollisuudet, käytön mukaan muuttuva hinnoittelu, yksinkertaisemmat turvratkaisut sekä teknisesti kevyemmät ja edullisemmat ajoneuvolaitteet. Tunnistepohjainen lippujärjestelmä vaatii lähes reaaliaikaisen tietoliikenneyhteyden sekä tiedonsiirron ajoneuvojen ja taustajärjestelmän välille.

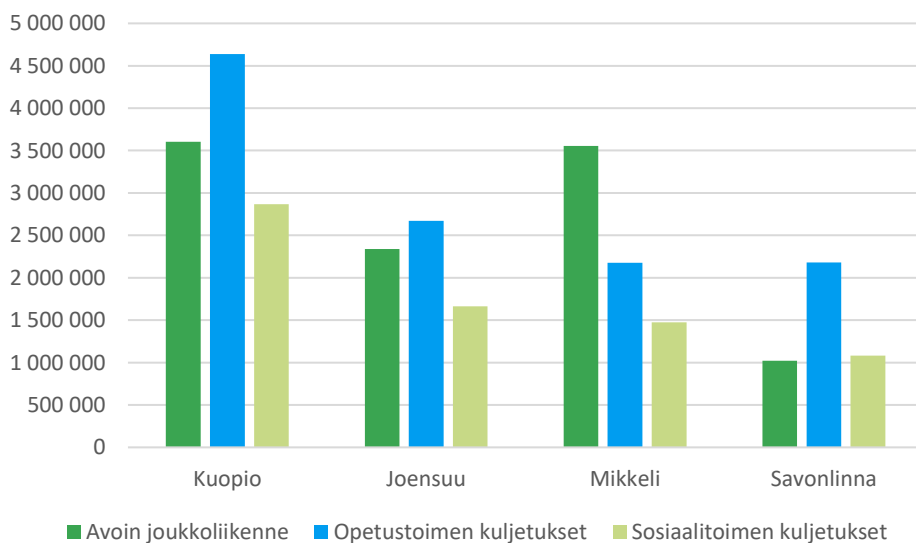
2.9 Rahoitus

Pohjois-Savon ELY-keskuksen saama joukkoliikenteen valtionrahoituksen määräraha on vähentynyt viimeisen kymmenen vuoden aikana 58,8 % vähennyksen ollessa viimeisinä vuosina kuitenkin maltillisempi. Väylävirasto myöntää valtionavun suoraan keskisuurille kaupungeille, joita Itä-Suomessa ovat Kuopio ja Joensuu. Näiden valtionavustus on viimeisten vuosien aikana ollut melko stabiili. Pohjois-Savon ELY-keskuksen joukkoliikenteen määrärahojen sekä Kuopion ja Joensuun kaupunkiseutujen joukkoliikenneviranomaisten saaman valtionrahoituksen kehitys vuosina 2010-2019 on esitetty kuvassa 10.

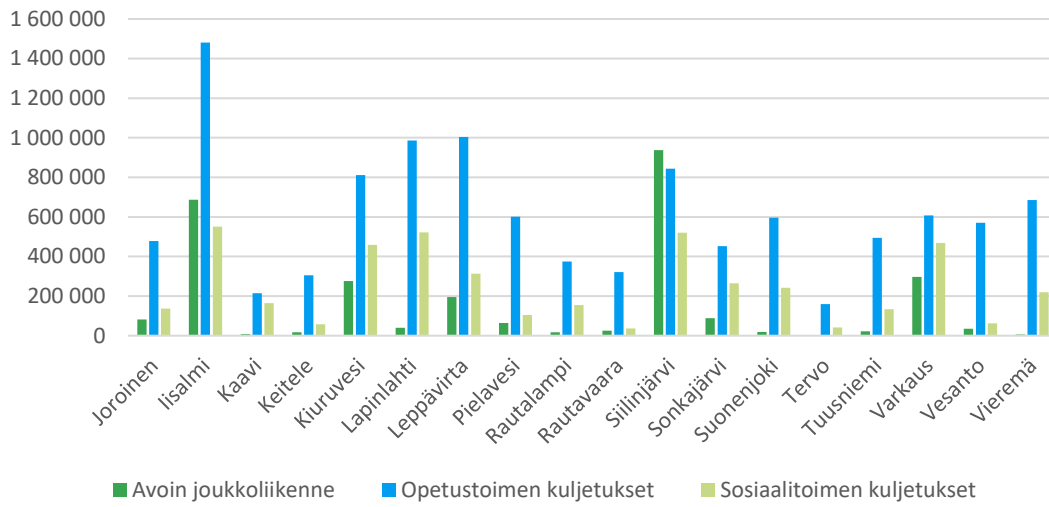


Kuva 10. Joukkoliikenteen valtionavustus Itä-Suomessa (Lähde: JUKU).

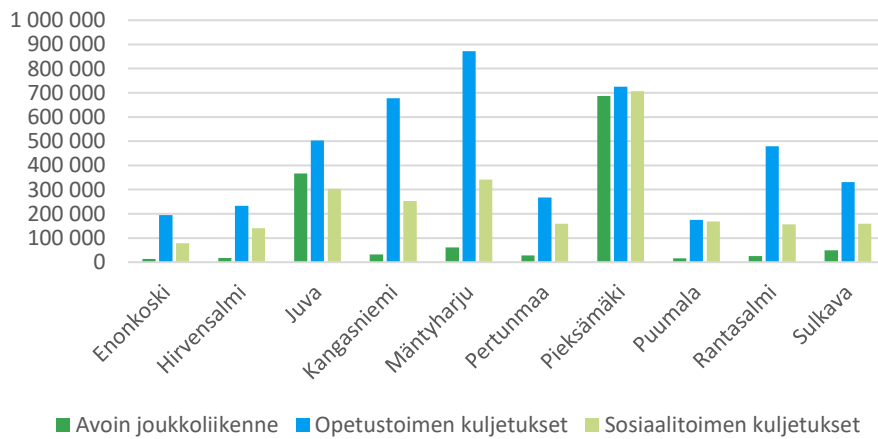
Kuvissa 11-14 on esitetty kuntien kuljetuskustannusten jakautuminen hallintokunnittain vuonna 2019. Itä-Suomen suurimmat kaupungit Kuopio, Joensuu, Mikkeli ja Savonlinna on esitetty selkeyden vuoksi erikseen omassa kuvassaan (kuva 11). Muut Itä-Suomen kunnat on esitetty maakunnittain jaoteltuna (kuvat 12-14). Kuntien kuljetuskustannustiedot perustuvat kuntien ilmoituksiin. Kaikkien kuntien ja hallinnon alojen tietoja ei ole toimitettu.



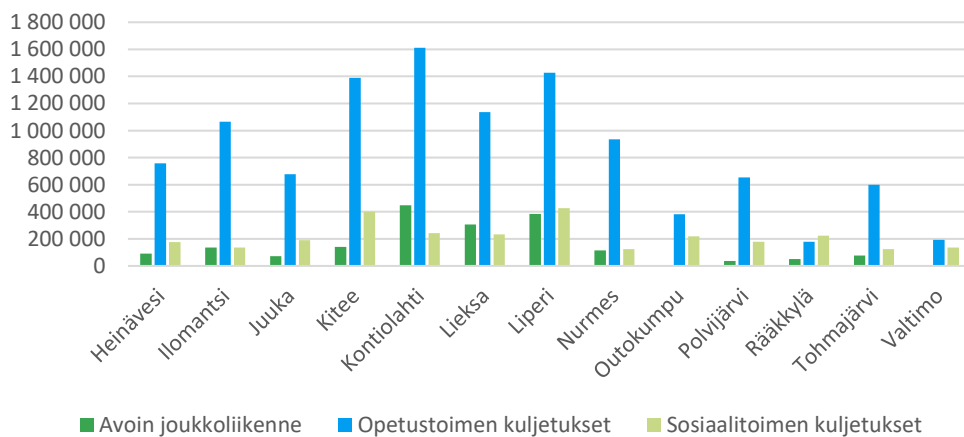
Kuva 11. Kuntien kuljetuskustannukset v. 2019 Itä-Suomen suurimmissa kaupungeissa (Lähde: Vallu).



Kuva 12. Kuntien kuljetuskustannukset Pohjois-Savossa v. 2019 pl. Kuopio (Lähde: Vallu).



Kuva 13. Kuntien kuljetuskustannukset Etelä-Savossa v. 2019, pl. Mikkeli ja Savonlinna (Lähde: Vallu).



Kuva 14. Kuntien kuljetuskustannukset Pohjois-Karjalassa v. 2019, pl. Joensuu (Lähde: Vallu).

3. KEHITTÄMISTARPEET

3.1 Osallistaminen kehittämistarpeiden taustalla

Yhtenä keskeisistä työvaiheista on ollut osallistaa suunnittelualueen joukkoliikenteen asiantuntijoita tai muuten asian parissa työskenteleviä jakamaan näkemyksensä joukkoliikenteen nykytilasta ja kehittämistarpeista. Osallistamista on toteutettu joukkoliikenneaiheisen kuntakyselyn, virtuaalisten maakuntakohtaisten työpajojen ja kuntainfojen, luonnosvaiheessa olevan selvityksen kommentointimahdollisuuden sekä työ-/ohjausryhmätyöskentelyn avulla. Esille nousseet kehittämistarpeet ovat toimineet pohjana joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittämisessä.

Osallistaminen aloitettiin laatimalla suunnittelualueen kuntien joukkoliikenneyhteyshenkilöille suunnattu sähköinen kysely, joka oli avoinna 23.9.–30.11.2020 välisenä aikana. Yhteensä kyselyyn vastasi 32 henkilöä Itä-Suomen suunnittelualueeseen kuuluvista kunnista. Kyselyllä kartoitettiin joukkoliikenteen nykytilaa, toimintaympäristössä tapahtuneita tai tapahtuvia muutoksia sekä kuntien näkökulmaa tärkeimmistä joukkoliikenteen liikennesuunnista ja kehittämistarpeista.

Kyselyn lisäksi järjestettiin kolme työpajaa, johon kutsuttiin joukkoliikenteen yhteyshenkilöt jokaisesta suunnittelualueen kunnasta. Työpajat järjestettiin maakunnittain ja niiden ideana oli keskustella alueen tulevista palvelutasotavoitteista vuosille 2021–2025. Työpajat järjestettiin maakunnittain seuraavasti: Pohjois-Savo 22.10., Pohjois-Karjala 28.10. sekä Etelä-Savo 10.11.2020. Työpajat järjestettiin etänä hyödyntäen digitaalisia Teams- ja Mural-alustoja (kuva 15), jotka mahdollistavat yhteiskehittelyn etänä. Työpajaan sisältyi sekä kaikille yhteisiä asiaan johdattelevia osioita, joissa osallistujille esiteltiin mm. joukkoliikenteen palvelutasotavoitteita 2021–2025, joukkoliikenteen nykytilan kuvaus sekä kyselystä saatuja tuloksia. Osallistujat jaettiin johdattelevan yhteisosion jälkeen pienryhmiin keskustelemaan tarkemmin joukkoliikenteen tarpeista ja tavoitteista. Työpajoihin osallistui yhteensä 29 kuntien henkilöä sekä näiden lisäksi Pohjois-Savon ELY-keskuksen ja konsultin edustajat.

Edellä esiteltyjen kyselyn ja työpajojen jälkeen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden luonnokista järjestettiin virtuaaliset kuntainfot 1.12. ja 4.12.2020 erikseen Savonlinnan seudun ja Ylä-Savon kunnille, 26.1. ja 27.1.2021 Pohjois-Karjalan kunnille ja 23.3.2021 Etelä-Savon ja Pohjois-Savon (ei Ylä-Savo) kunnille. Tilaisuuksissa esiteltiin työn etenemistä sekä kerättiin kommentteja siihen mennessä työstettyihin palvelutasotavoitteisiin.

Viimeinen osallistamisen vaihe tapahtui huhtikuussa, jolloin kunnilta pyydettiin kommentit luonnosvaiheessa olevasta selvityksestä.

Koko Itä-Suomea koskevat sekä maakunnittaiset koosteet kaikista edellä mainituista osallistavista vaiheista ja niistä nousseista keskeisistä kehittämistarpeista esitellään kohdissa 3.2–3.5.

Tehtävä 4  20 min

RYHMÄTYÖSKENTELY

Käykää ryhmässänne keskustellen läpi edellisessä tehtävässä kirjatut yhteydet ja kommentit. Muodostakaa sen pohjalta kokonaisnäkemys. Yksi ryhmästänne voi toimia yhteisten ajatusten kirjurina.

Onko kehittämistarpeita kuntien ja ELY:n yhteistyötä koskien (esim. rahoitus, liikenteen ostot, lippujärjestelmä, informaatio)?

Yhteenvedot

Riskireittien tunnistaminen	Matkaketjujen kehittäminen myös informaatio ja markkinointi mukana	Palvelutasotavoitteiden rajoja tasoitettava ks. luokka 6 parantaminen
-----------------------------	--	---

Kuva 15. Esimerkki työpajatyöskentelystä Mural-alustalla.

3.2 Maakunnille yhteiset teemat

Kaikille maakunnille yhteisiä ja esille nousseita teemoja/kehittämistarpeita käydyssä vuoropuhelussa olivat:

- Suurin osa vastanneista kunnista oli sitä mieltä, ettei joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso ole riittävä. Suurimmat kehittämistarpeet kohdistuvat vuorotarjontaan, vuorojen liikennöinti-aikeihin sekä informaatioon.
- Samaan aikaan joukkoliikenteen riittämättömän palvelutason kanssa moni kunnista kokee, ettei joukkoliikenteen kehittämiselle ole parhaillaan resursseja, johtuen suurin osin nykyisestä maailmanlaajuisesta tilanteesta ja ennustamisen vaikeudesta.
- Pääosin palvelutasoa koskevat kuntien toiveet liittyvät joukkoliikenteen nykytilanteen säilyttämiseen.
- Joukkoliikenteen informaatiota on tarjolla hajanaisesti ja sen yhtenäistämistä tulisi edistää.
- Koronatilanne on aiheuttanut äkillisiä muutoksia joukkoliikenteen tarjontaan. Markkinaehtoisien joukkoliikenteen ja junaliikenteen osittaiset lakkauttamiset ovat luoneet haastetta kokonaispalvelun suunnittelulle. Pohjois-Suomen ELY-keskus on reagoinut pikaisesti toimintaympäristön muutoksiin, mikä sai kehuja.
- Poikkeustilanteista aiheutuvien muutoksien tiedottamiseen pitäisi panostaa.
- Matkailu- ja vapaa-ajan yhteyksien kehittämistä (esim. pilottihankkeilla) työ- ja opiskeluyhteyksien kehittämisen rinnalla toivottiin. Erityisesti matkailualueiksi nostettiin Koli, Valamon luostari sekä Savonlinna, joiden joukkoliikennedyhteyksiä ja mahdollista yhteishyödyntämistä muiden vuorojen kanssa esitettiin.
- Yhteistä koko Savon aluetta kattavaa lippujärjestelmää esitettiin käyttöönotettavaksi.
- Maakuntarajat ylittävän poikittaisliikenteen merkitys ja liityntäyhteydet muuhun julkiseen liikenteeseen tunnistettiin tärkeiksi.

3.3 Pohjois-Savo

Pohjois-Savon maakunnan kunnille yhteisiä ja esille nousseita teemoja/kehittämistarpeita käydyssä vuoropuhelussa olivat:

- Pohjois-Savon kuntien saama palaute joukkoliikenteestä kohdistui eniten vuorotarjontaan ja muista maakunnista selkeästi erottuen vuorojen liikennöintiaikoihin. Edellä mainitut olivat myös merkittävimmiksi kehittämistarpeiksi mainitut teemat.
- Liikennöintiaikoja toivottiin kehitettävän etenkin peruskoululaisille, opiskelijoille ja pendelöijille sopiviksi. Myös vuorotyöläisille ja vapaa-ajan matkustajille sopivia myöhäisillan aikoja toivottiin.
- Palautteiden yhteydessä todettiin se, että informaation saatavuuden puute saattaa aiheuttaa tilanteita, joissa asiakkaat eivät löydä oikeita vuoroja liikennöintitarpeisiinsa. Tästä syystä palautteissa näkyi vuorojen puuttumista.
- Ponsen työntekijöille Iisalmi-Vieremä välillä on toteutettu työmatkaliikennekokeilu. Vastatavanlainen pilotti voitaisiin toteuttaa myös Kiuruvesi-Vieremä välille.
- Pääpysäkeille toivottiin reaaliaikaisia aikatauluinfoja. Tähän liittyen toivottiin sekä digitaalisuutta että myös ikäihmisille sopivaa formaattia.
- Vilkkaimmille joukkoliikennepysäkeille, joilta etenkin koululaiset nousevat kyytiin, toivottiin parempaa varustelua. Tähän Pohjois-Savon ELY on osittain jo vastannutkin joukkoliikenteen pääpysäkkihankkeella, jossa on suunniteltu selkeät ja paremmin varustellut ja opastetut pääpysäkit kunnille.
- Etätyöskentelyn yleistymisen puhutti – työmatkaliikenteen tarpeen todennäköinen tarve vähenee ja siitä johtuen myös joukkoliikenteen kalusto mahdollisesti tulee pieneneään.
- Vaikka vuoroja tarvitaan lisää, tulee kustannuskehityksen pysyä kohtuullisena. Koululaisliikenteen ja muun joukkoliikenteen tulee jatkossakin säilyä yhdistettävissä.

3.4 Etelä-Savo

Etelä-Savon maakunnan kunnille yhteisiä, esille nousseita teemoja/kehittämistarpeita käydyssä vuoropuhelussa olivat:

- Etelä-Savon kuntien merkittävimmät kehittämistarpeet kohdistuivat selkeimmin vuorotarjontaan, joukkoliikenteeseen liittyvään informaatioon sekä pysäkkeihin, terminaaleihin ja katoksiin.
- Yhteistyötarvetta joukkoliikenneasioiden hoitamiseen tarvitaan joidenkin kuntien suhteen (esim. Kangasniemi)
- Työ- ja vapaa-ajan liikennetarjontaa sekä matkailuliikennettä toivottiin yhdistettävän paremmin. Esimerkiksi Savonlinnan kulttuuripääkaupunkihanke asettaa uudenlaisia paineita matkailuliikenteen järjestämiseksi. Toimivat yhteydet matkailukohteiden välillä vaativat sujuvaa yhdistelyä muuhun liikenteeseen, mutta myös räätälöityjä matkailuyhteyksiä. Matkailijalle useamman vaihdollisen yhteyden teko ei ole kilpailukykyinen vaihtoehto.

3.6 Pohjois-Karjala

Pohjois-Karjalan maakunnan kunnille yhteisiä, esille nousseita teemoja/kehittämistarpeita olivat:

- Tiedossa olevista joukkoliikenteen käyttöön tai käyttäjäpotentiaaliin vaikuttavista muutoksista merkittävimmiksi nousivat kouluverkon muutokset sekä uudet työpaikka-alueet ja muut maankäytön muutokset.
- Joukkoliikenteen tulevaisuuden käyttäjäryhmät puhuttivat: Olettamuksena on, että joukkoliikenteen käyttäjät ovat enenevässä määrin ikäihmisiä. Valtaosa nuorista ajaa maaseudulla ajokortin, minkä jälkeen he poistuvat joukkoliikenteen pääasiallisesta käyttäjäryhmästä.
- Kunnista suuri osa (56 %) oli sitä mieltä, ettei joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso ole riittävä. Suurimant kehittämistarpeet kohdistuivat vuorotarjontaan ja joukkoliikenteen informaatioon. Edellä mainituista teemoista kunnat ilmoittivat myös saavansa eniten palautetta.
- Nykytilassa on useita eri lipputuotteita sotkemassa asiakasta. Siirtyminen kahdesta Waltti-järjestelmästä yhteen selkeyttää asioita lähitulevaisuudessa.
- Millä keinoin siirtyä "pakkomatkustuksesta" aktiiviseen joukkoliikenteen hyödyntämiseen?
- Matkaketjujen miettiminen on jatkossa entistä tärkeämpää, esim. yhteydet lento- ja juna-vuoroihin.
- Asiointimatkatarjoanta on huomioitava palvelutasomäärittelyssä.
- Matkailuliikenteen tueksi on ajateltu kehittää Pohjois-Karjalan alueella runkoliikenteet niin hyväksi, että niitä voisi hyödyntää kutsuliikenteessä, palvelen esim. matkailuyhteyksiä. Tästä voisi kehittää pilotin, mikäli kunnista löytyy kiinnostusta.

4. PALVELUTASOLUOKAT JA KRITEERIT

4.1 Palvelutasoluokkien määritelmät

Väyläviraston (ent. Liikennevirasto) ohjeessa Joukkoliikenteen palvelutason määrittely (Liikenneviraston ohjeita 31/2015) on määritelty seitsemän palvelutasoluokkaa, joita voidaan hyödyntää kullekin alueelle sopivan palvelutason määrittelyssä. **ELY-keskusten ensisijainen rooli on varmistaa peruspalvelutasoisen joukkoliikenteen turvaaminen niillä alueilla, joilla sille on tarvetta.** Peruspalvelutaso saavutetaan jo palvelutasoluokkien VI ja VII mukaisella liikenteellä. Alin peruspalvelutason luokka VII turvaa kaikkein välttämättömimmät työmatka-, koulu- ja asiointiyhteydet. Toinen peruspalvelutasoon kuuluva luokka VI tarjoaa hieman paremman palvelutason työmatkaliikenteeseen, mutta sekään ei vielä välttämättä tarjoa todellisia vaihtoehtoja henkilöautolle työmatka-, koulu- tai asiointiliikenteessä.

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet muodostavat tavoitetason. Tavoitteet eivät muodosta subjektiivista oikeutta, eivätkä sido toimivaltaista viranomaista tarjoamaan alueensa joukkoliikenteen palveluja palvelutasomäärittelyn mukaisesti. Palvelutasotavoitteiden tehtävä on auttaa ja ohjata joukkoliikenteen suunnittelua ja hankintoja.

4.2 Määrälliset kriteerit

Määrällisillä kriteereillä tarkoitetaan tekijöitä, joille on annettavissa numeerinen arvo (taulukko 4). Tällaisia tekijöitä ovat liikennöinti-aika, vuoroväli/-määrä ja etäisyys pysäkille. Palvelutasoluokkien kriteereistä osa on määrääviä ja niiden tulee täytyä, jotta palvelutasoluokan voidaan katsoa toteutuvan. Määräyvät kriteerit kohdistuvat liikennöinti-aikoihin sekä arkipäivien ruuhka-ajan ja keskipäivän ja lauantain vuoroväliin/vuoromäärään. Osa kriteereistä on määrääviä ja niiden tulee täytyä, jotta palvelutasoluokka voidaan katsoa toteutuvan. Määräyvät kriteerit kohdistuvat liikennöinti-aikoihin sekä arkipäivien ruuhka-ajan ja keskipäivän ja lauantain vuoroväliin/vuoromäärään.

4.3 Laadulliset kriteerit

Laadulliset palvelutasotekijät kuvaavat matkustajan kokemia matkan palvelutasoon liittyviä ominaispiirteitä, joita ei voida täsmällisesti mitata. Laadullisina tekijöinä voidaan käsitellä seuraavia asioita: täsmällisyys/luotettavuus, informaatio, lippujärjestelmä, kalusto, linjaston selkeys ja infrastruktuuri. Laadulliset tekijät ovat suosituksia. Itä-Suomessa käytettävien palvelutasoluokkien V-VII laadulliset kriteerit on esitetty taulukossa 3.

Taulukko 3. Laadulliset kriteerit.

Kriteeri	V	VI	VII
Täsmällisyys / luotettavuus	Sitovia ajantasauspysäkkejä.		
Informaatio	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä.	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut.	
Lippujärjestelmä	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla.	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla.	
Kalusto	Määritellään liikenteen kilpailutusasiakirjoissa.		
Linjaston selkeys	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivä linjatunnus.	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivä linjatunnus tekstinä.	
Vaihdollisuus	Yhteys keskuskaupunkiin voi olla vaihdollinen.		
Peruskoulun matkojen vaihdollisuus	Yhteydet kunnan osoittamaan lähikouluun ovat joko vaihdottomia tai voivat sisältää järjestetyn vaihdon.		
Matka-aika	Ei matka-aikavelvoitetta.		
Infrastruktuuri	Vain pysäkkijärjestelyihin liittyviä tavoitteita.		

Taulukko 4. Palvelutasoluokkien määritelmät ja määrälliset kriteerit (Liikenneviraston ohjeita 31/2015).

Luokka	I	II	III	IV	V	VI	VII
Määritelmä	Joukkoliikenteen käyttö on helppoa; ruuhka-aikana voi mennä pysäkille aikatauluja tarkistamatta. Kilpailu-kykyinen vaihtoehto henkilöauton käytölle.	Mahdollistaa elämän ilman henkilöautoa. Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle.	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle.	Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin	Säännöllisiä yhteyksiä arkipäivisin. Vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin.	Tarjotaan koulu- ja asiointiyhteyksiä sekä yleisimmät opiskelu- ja työmatkayhteydet.	Tarjotaan koulu- ja asiointiyhteyksiä sekä välttämättömimmät opiskelu- ja työmatkayhteydet
Tavoite	Mahdollisuudet joukkoliikenteen kulkupaasuuden kasvuun.	Mahdollistaa sujuvan arjen ilman henkilöautoa	Mahdollistaa sujuvan arjen ilman henkilöautoa; viikon loppuisin matkat suunniteltava tarkemmin	Hyvät arjen yhteydet; myös viikonloppuliikennettä	Turvata arjen liikkumistarpeita; ei välttämättä su-liikennettä.	Pääosa koulu- ja asiointiyhteyksistä säännöllisessä joukkoliikenteessä. Tarjotaan yleisimpiä opiskelu- ja työmatkayhteyksiä.	Pääosa koulu- ja asiointiyhteyksistä säännöllisessä joukkoliikenteessä.
Esimerkkejä käyttöympäristöstä	Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen tiiviit, useimmiten kerrostaloalueet	Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen tiiviit asuinalueet sekä kaupungin sis. aluekeskusten väliset yhteydet	Ulompi kaupunkialue, kaupunkiseudut ja keskusten väliset yhteydet	Kaupungin kehysalue, pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Maaseudun paikalliskeskukset ja yhteydet keskuskaupunkiin	Ydinmaaseutu	Ydinmaaseutu
Kaupunki-maaseutu-luokitus	Sisempi kaupunkialue	Sisempi kaupunkialue	Ulompi kaupunkialue	Ulompi kaupunkialue / kaupungin kehysalue	Kaup.kehysalue/ läheinen maaseutu/ maaseudun paikalliskesk.	Ydinmaaseutu	Ydinmaaseutu

Talviliikenne	I	II	III	IV	V	VI	VII
Ma-to (pe)	5:30-23:30 (01:30)	6:00-22:30 (00:30)	7:00-21:30	7:00-20:00	7:00-18:00	7:00/8:00-17:00	8:00-16:00
La	6:00-1:30	7:00-00:30	9:00-21:30	9:00-18:00	10:00-15:00	Tarpeen mukaan	
Su	7:00-23:30	9:00-21:30	11:00-18:30	12:00-17:00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	

Kesäliikenne	I	II	III	IV	V	VI	VII
Ma-to (pe)	5:30-23:30 (01:30)	6:00-22:30	7:00-21:30	7:00-20:00	7:00-18:00	7:00/8:00-17:00	8:00-16:00
La	6:00-1:30	7:00-00:30	9:00-21:30	9:00-18:00	10:00-15:00	Tarpeen mukaan	
Su	7:00-23:30	9:00-21:30	11:00-18:30	12:00-17:00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	

Talvivuorot	I	II	III	IV	V	VI	VII
Ma-pe (7-9 ja 15-17)	≤ 10 min	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≥ 1 vuoro/1h	3-5 vuoroa/suunta/vrk Koulu-/työmatka-, ja asiointiyhteys	1-2 vuoroa/suunta/vrk Koulu-/työmatka-, ja asiointiyhteys
Ma-pe (9-14)	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/2h		
Ma-pe (18-20)	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min			
Ma-pe, varhaisaamu ja myöhäisilta	≤ 30 min	≤ 60 min					
La	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/2h	1-4 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	
Su	≤ 20 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/2h	0-2 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	
Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/2h					

Kesävuorot	I	II	III	IV	V	VI	VII
Ma-pe (7-9 ja 15-17)	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/1h	1-2 vuoroa/suunta/vrk Koulu-/työmatka-, ja asiointiyhteys	0-2 vuoroa/suunta/vrk Koulu-/työmatka-, ja asiointiyhteys
Ma-pe (9-14)	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/2h		
Ma-pe (18-20)	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	-	-	-
Ma-pe, varhaisaamu ja myöhäisilta	≤ 30 min	≤ 60 min	-	-	-	-	-
La	≤ 30 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/2h	1-4 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	-
Su	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/2h	0-2 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	-
Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/2h	-	-	-	-	-

Pysäkit	I	II	III	IV	V	VI	VII
Kävelyetäisyys	≤ 400 m	≤ 500 m	≤ 800 m				

Lihavoitu kriteeri = määräävä kriteeri, Kursivoitu kriteeri = ei määräävä palvelusokriteeri

4.4 Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista (luonnos, 15.12.2020)

Lakiluonnoksella pantaisiin täytäntöön muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi puh- taiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä. Direktiivin tarkoituksena on aset- taan jäsenmaille sitovat vähimmäisosuudet nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja julkisissa hankin- noissa. Valtion ja kuntien viranomaisten sekä muiden julkisten hankintayksiköiden on hankittava ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja lakiluonnoksen mukaisesti. Laki auttaa saa- vuttamaan hallitusohjelman tavoitteen, jonka mukaan liikenteen päästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä.

Vaatimukset koskisivat julkisen sektorin, kuten valtion virastojen ja liikelaitosten sekä kuntien ajo- neuvo- ja liikennepalveluhankintoja. Vaatimuksia sovelletaan, kun hankintayksikkö ostaa, vuokraa, leasing-vuokraa, maksaa osamaksulla tai hankkii tiettyjä liikennepalveluhankintoja. Direktiivi kos- kee ainoastaan uusia 3.8.2021 jälkeen käynnistettyjä, EU-kynnysarvon ylittäviä hankintoja.

Vähimmäisvaatimukset on jaoteltu kolmeen eri ajoneuvoluokkaan, joita ovat henkilö- ja pakettiauo- tot (tähän sisältyvät ajoneuvolain 10 §:n 2 momentin mukaiset M1, N1 ja M2 luokkien ajoneuvot, eli henkilö- ja pakettiautojen lisäksi myös kokonaismassaltaan enintään 5 tonnin painoiset pikku- bussit), kuorma-autot (ajoneuvoluokat N2 ja N3) ja linja-autot (ajoneuvoluokka M3). Lisäksi vä- himmäisvaatimukset on jaoteltu kahdelle hankinta-ajanjaksolle eli 2.8.2021-2025 ja 2026-2030.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 661/20091 noudatettavan lähestymista- van mukaisesti linja-autoina pidetään M3-luokan ajoneuvoja, joissa on alueet seisoville matkusta- jille siten, että matkustajien usein toistuva sisään- ja uloskäynti on mahdollista, ('bus', Suomessa kaupunkibussi) sekä M3-luokan ajoneuvoja, joissa on hyvin vähän tai ei lainkaan tilaa seisoville matkustajille, ('coach', Suomessa seutu- tai kaukoliikennebussi). Jo direktiivin valmistelussa on huomioitu, että vähäpäästöisten ja päästöttömien kaupunkiliikenteen linja-autojen (bus) markkinat ovat kehittyneet jo varsin kypsiksi, mutta vähäpäästöisten ja päästöttömien linja-autojen, joissa on hyvin vähän tai ei lainkaan tilaa seisoville matkustajille (coach), markkinat eivät ole kovin kehitty- neet. Lisäksi julkisilla hankinnoilla on tässä markkinasegmentissä suhteellisen vähäinen merkitys ja ottaen huomioon näiden linja-autojen käyttöä koskevat erityisvaatimukset, näitä linja-autoja ei olisi sisällytettävä direktiivin soveltamisalaan.

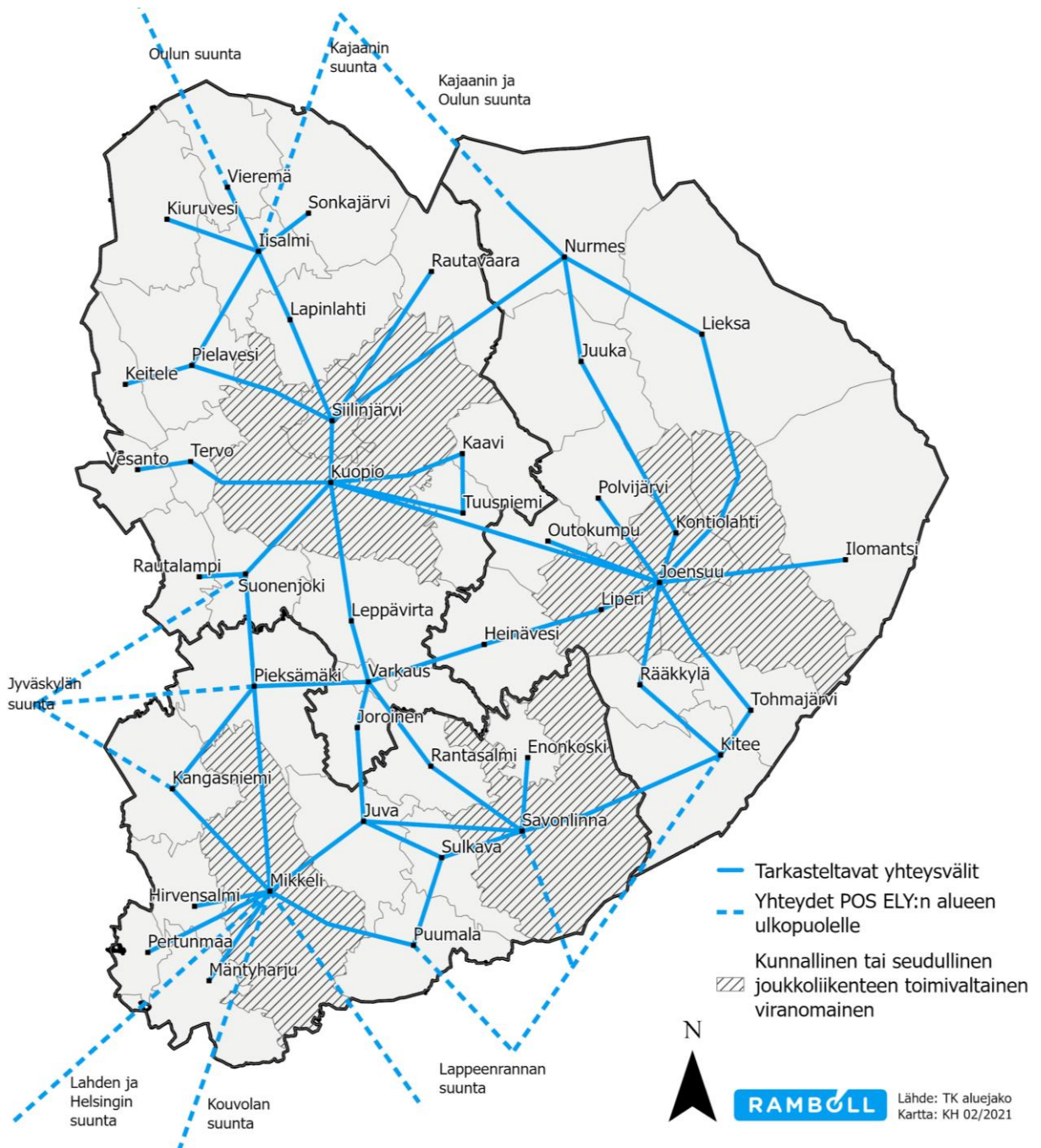
Näillä perusteilla myös Suomessa lakiluonnoksessa on esitetty, ettei lakia sovellettaisi muutamien muiden erityisten ajoneuvoryhmien lisäksi myöskään M3 -luokan ajoneuvoihin, joissa ei ole istu- mapaikkojen lisäksi seisoville matkustajille varattua tilaa. ELY-keskuksen ostama liikenne hoidetaan pääsääntöisesti juuri tällaisilla M3 luokan linja-autoilla, joten direktiivi ei tulisi suoraan asettamaan vaatimuksia tyyppilliselle ELY-keskusten ostamien liikenteiden kalustolle. Tästä syystä lakiluonnok- sessa ei ole asetettu ELY-keskusten hankkimille liikenteille vähäpäästöisten tai päästöttömien linja- autojen vähimmäisosuuksia.

Yleisellä tasolla Suomen tulee varmistaa, että uusista linja-autohankinnoista ensimmäisellä han- kinta-ajanjaksolla 41 prosenttia ja toisella hankinta-ajanjaksolla 59 prosenttia on ympäristöystä- vällisiä. Ympäristöystävälliseksi linja-autoksi määritellään ajoneuvo, joka kulkee vaihtoehdoisella polttoaineella kuten sähkö, vety, kaasu tai biopolttoaine. Vaatimukset koskevat ainoastaan paikal- liliikenteen busseja. Lisäksi kummankin hankinta-ajanjakson aikana puolet hankittavista ympäris- töystävällisistä ajoneuvoista tulee olla päästöttömiä täyssähköbusseja eli ensimmäisellä jaksolla 20,5 prosenttia ja toisella jaksolla 29,5 prosenttia. Täyssähköbussien alatavoite on porrastettu alu- eelliset eroavaisuudet huomioiden. Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan maakuntien alu-

eella toimiville joukkoliikenteen kunnallisille tai seudullisille viranomaisille ei ole asetettu päästöttömien linja-autojen vähimmäisosuuksia koskevia vaatimuksia lakiluonnoksessa. Vaatimukset on kohdistettu suurimpien toimivaltaisten viranomaisten vastuulle

5. PALVELUTASOTAVOITETARKASTELUT

Pohjois-Savon ELY-keskuksen järjestämän joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet määritellään yhteysvälikohtaisesti kuntakeskusten ja merkittävimpien taajamien välille. Kuvassa 16 on esitetty tarkastelun kohteena olevat yhteysvälit Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan maakuntien alueella. Seuraavissa kappaleissa on tarkasteltu palvelutasotavoitteiden määrittelyn kannalta keskeisten kriteerien täyttymistä (pendelöinti, opiskelu, taajamakoko, aluerakenne ja asiakaspotentiali) kyseisillä yhteysväleillä.



Kuva 16. Tarkasteltavat yhteysvälit Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan maakuntien alueella.

5.1 Palvelutasotavoitteisiin vaikuttavat tekijät

Palvelutasoluokan valintaan vaikuttavat mm. asukasmäärä ja -tiheys, työssäkäynti- ja opiskeluvirrat sekä nykyinen joukkoliikenne ja sen käyttö. Palvelutasoluokkien määrittelyssä on hyödynnetty näiltä osin seuraavia määrällisiä tekijöitä:

- Kunnan rajat ylittävien pendelöijien lukumäärä on vähintään 200.
- Toisessa kunnassa käyvien toisen asteen opiskelijoiden lukumäärä on vähintään 25.
- Asiointiyhteys keskuskaupunkiin taajamasta, jossa vähintään 650 asukasta.
- Nykyinen liikennetarjonta.
- Lakisääteiset kuljetukset tai keskeiset liityntäyhteydet kaukoliikenteen verkkoon muodostavat merkittävän, mieluiten todettuun matkustukseen perustuvan asiakaspotentiaalin. Keskeiset liityntäyhteydet voivat olla esim. opiskelijoiden viikonloppuyhteyksiä opiskelupaikkakunnalta kotiseudulle tai yhteyksiä rautatie- ja lentoasemille.
- Kaupunki-maaseutu -luokitus huomioidaan mahdollisena täydentävä tekijänä.
- Lisäksi Väyläviraston (ent. Liikennevirasto) ohjeistuksessa todetaan, että kuljetusten järjestäminen joukkoliikennepalveluna on harvoin tarkoituksenmukaista, mikäli keskiukuormaa jää alle 4 henkilön.

5.2 Työmatkapendelöinti



Joukkoliikenteen peruspalvelutasolla pyritään turvaamaan välttämättömimmät työmatkayhteydet. Kysynnän ollessa suurempaa voidaan tarjota työmatkalaisille parempaakin palvelutasoa. Toimivien työmatkayhteyksien edellytyksenä pidetään sellaisten linja-autovuorojen olemassaoloa, jotka mahdollistavat saapumisen määränpäähen aamuisin klo 7/8 ja iltapäivisin paluun kello 16 jälkeen.

Kriteeri: kunnan rajat ylittävien pendelöijien lukumäärä vähintään 200

Työssäkäyntialueet

Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan maakunnissa on Tilastokeskuksen luokituksen mukaan kuusi työssäkäyntialuetta:

1. Iisalmen työssäkäyntialue (Iisalmi, Vieremä, Sonkajärvi, Lapinlahti ja Kiuruvesi)
2. Kuopion työssäkäyntialue (Kuopio, Siilinjärvi, Rautavaara, Kaavi, Tuusniemi, Leppävirta, Suonenjoki, Rautalampi ja Tervo)
3. Joensuun työssäkäyntialue (Joensuu, Kontiolahti, Ilomantsi, Tohmajärvi, Rääkkylä, Liperi, Outokumpu ja Polvijärvi)
4. Mikkelin työssäkäyntialue (Mikkeli, Juva, Mäntyharju ja Hirvensalmi)
5. Savonlinnan työssäkäyntialue (Savonlinna, Enonkoski, Rantasalmi, Sulkava ja Etelä-Karjalan Parikkala)
6. Varkauden työssäkäyntialue (Varkaus ja Joroinen)

Lähtökohtana voidaan pitää sitä, että kunnista turvataan välttämättömimmät työssäkäyntiyhteydet työssäkäyntialueensa keskuskuntaan.

Yhteysvälien pendelöintimäärät

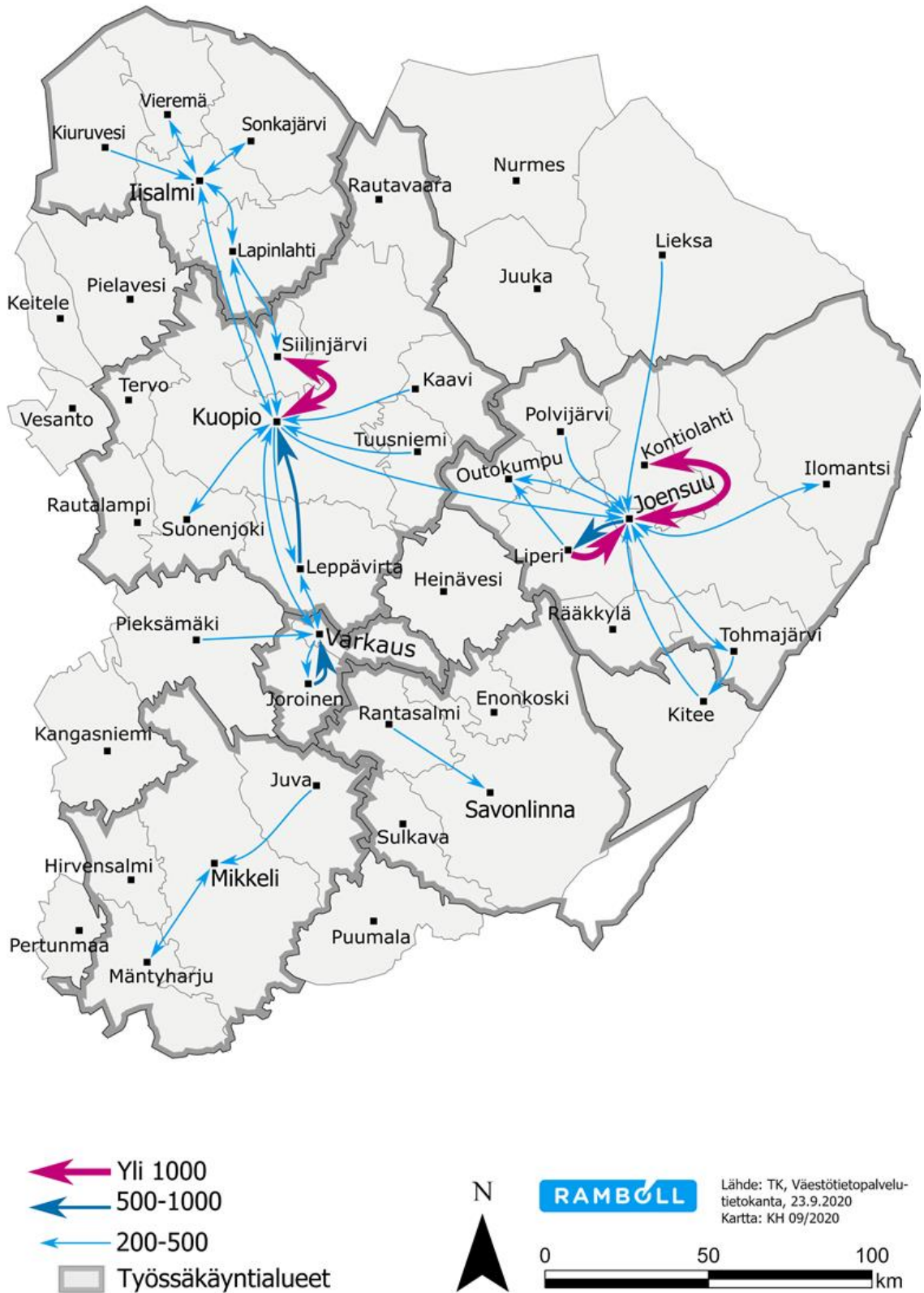
Työssäkäyntiyhteyksien järjestämistarvetta arvioitaessa käytetään kriteerinä kuntarajat ylittävien pendelöijien määrää, jonka alarajaksi on valtakunnallisessa ohjeessa asetettu 250 pendelöijää (Joukkoliikenteen palvelutason määrittely, Liikennevirasto 31/2015). Itä-Suomen nykyisessä joukkoliikenteen palvelusomärittelyssä (2018-2020) kriteeri katsottiin liian korkeaksi ja raja laskettiin 200 pendelöijään, jota on käytetty myös tässä työssä. Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan alueella on yhteensä 20 kuntaa, joihin pendelöi yli 200 työntekijää jostain toisesta kunnasta. Pendelöintikriteerin täyttävät yhteysvälit on esitetty kuvassa 17. Pendelöintitiedot on lisäksi koottu maakunnittain taulukoihin 7, 8 ja 9.

Alueen suurimmat seudulliset työpaikkakeskukset ovat Kuopio, Iisalmi ja Varkaus Pohjois-Savossa ja Joensuu Pohjois-Karjalassa. Etelä-Savossa sijaitsevien Mikkelin ja Savonlinnan merkitys seudullisina työpaikkakeskuksina on selvästi pienempi. Yli tuhannen pendelöijän raja ylittyy Kuopion ja Siilinjärven sekä Joensuun ja Kontiolahden välillä molempiin suuntiin sekä Liperistä Joensuuhun. Työssäkäyntialueiden keskuskaupunkien lisäksi sellaisia kuntia, joihin pendelöi jostain toisesta kunnasta vähintään 200 työntekijää ovat Vieremä, Sonkajärvi, Lapinlahti, Siilinjärvi, Suonenjoki, Loppävirta, Joroinen, Mäntyharju, Kitee, Tohmajärvi, Liperi, Outokumpu, Ilomantsi ja Kontiolahti.

Pendelöintimäärissä ei ole vuosien 2015 ja 2017 välillä tapahtunut suuria muutoksia. Kuntien rajat ylittävän pendelöinnin määrä on koko alueella kasvanut hieman useimmilla yhteysväleillä.

Pendelöinti alueen ulkopuolelle

Merkittävimmät Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan ulkopuolelle suuntautuvat pendelöintivirrat suuntautuvat Helsinkiin, jonne pendelöi Kuopiosta 437 työntekijää, Joensuusta 287 työntekijää ja Mikkelistä 243 työntekijää. Helsingin lisäksi yli 200 pendelöijää oli Kuopiosta Jyväskylään, jonne pendelöi 240 työntekijää. Työssäkäynnin alueellista rakennetta sekä kuntien ja seutukuntien välisiä työssäkäyntivirtoja on kuvattu mm. osoitteessa välisiä työssäkäyntivirtoja on kuvattu mm. osoitteessa <https://www oulu.fi/paikkatieto/liikkuvuus/> (kuvaus raportin liitteenä 2).



Kuva 17. Merkittävimmät pendelöintivirrat Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan alueella.

Pendelöinti Pohjois-Savossa

Pohjois-Savossa oli vuonna 2018 yhteensä 98 967 työpaikkaa. Työpaikkojen määrä on laskettu vuoden 2021 aluejaolla, jossa Joroinen on siirtynyt Etelä-Savon maakunnasta Pohjois-Savon maakuntaan. Työpaikkojen määrä on kasvanut vuodesta 2015 yhteensä 4,5 prosenttia. Pohjois-Savon alueella työssäkäyvistä 75 prosenttia työskentelee asuinkunnassaan ja 25 prosenttia pendelöi työpaikalleen jostain toisesta kunnasta. Pendelöijien osuus kaikista alueella työssäkäyvistä on kasvanut vuodesta 2015 yhdellä prosenttiyksiköllä.

Pohjois-Savossa suurimmat kunnan rajan ylittävät pendelöintivirrat suuntautuvat Kuopioon ja Iisalmeen. Muita kuntia, joihin pendelöi yli 200 työntekijää jostain toisesta kunnasta ovat Lapinlahti, Leppävirta, Siilinjärvi, Sonkajärvi, Suonenjoki, Varkaus sekä Vieremä. Suurimmat yksittäiset pendelöintivirrat ovat Kuopion ja Siilinjärven välillä molempiin suuntiin (4626 ja 2597 pendelöijää), Leppävirralta Kuopioon (660 pendelöijää), Leppävirralta Varkauteen (624 pendelöijää), Joroisista Varkauteen (560 pendelöijää), Iisalmeista Vieremälle (484 pendelöijää) sekä Lapinlahdelta Iisalmeen (491 pendelöijää) ja Kuopioon (472 pendelöijää) (Taulukko 5). Pohjois-Savon ulkopuolelle suuntautuvia yli 200 työntekijän pendelöintivirtoja on Pieksämäeltä Varkauteen (304 pendelöijää) sekä Kuopiosta Joensuuhun (232 pendelöijää). Kuopion ja Siilinjärven välisen joukkoliikenteen järjestämisestä vastaa Kuopion seudullinen joukkoliikenteen toimivaltainen viranomais.

Taulukko 5. Pendelöinti Pohjois-Savossa v. 2017.

Asuinkunta	Työpaikan kunta																	Alueella asuva työllinen työvoima yhteensä		
	Iisalmi	Joroinen	Kaavi	Keitele	Kiuruvesi	Kuopio	Lapinlahti	Leppävirta	Pielavesi	Rautalampi	Rautavaara	Siilinjärvi	Sonkajärvi	Suonenjoki	Tervo	Tuusniemi	Varkaus		Vesanto	Vieremä
Iisalmi	6 717	0	1	5	158	262	227	2	39	0	5	63	239	0	1	1	1	1	484	8 539
Joroinen	3	925	0	0	0	44	0	40	0	0	0	4	0	0	0	0	560	0	0	1 860
Kaavi	1	0	537	0	0	210	0	1	1	0	1	32	0	0	0	27	1	0	1	914
Keitele	11	0	2	670	1	31	0	0	33	0	0	4	0	0	4	0	0	6	3	820
Kiuruvesi	349	0	1	3	2 172	63	11	0	13	0	0	7	3	1	0	0	0	0	197	3 012
Kuopio	341	16	192	36	22	41 832	239	253	71	51	44	2 597	6	282	73	90	287	31	29	49 635
Lapinlahti	491	0	3	6	18	472	2 263	1	7	0	10	211	16	1	0	1	4	0	51	3 653
Leppävirta	8	34	1	0	0	660	4	2 037	0	2	1	31	0	17	1	1	624	2	0	3 705
Pielavesi	95	0	1	119	36	109	12	1	1 013	0	0	26	0	1	6	1	1	1	13	1 491
Rautalampi	1	0	0	2	0	83	0	5	0	695	0	5	0	156	2	0	2	11	0	1 079
Rautavaara	10	0	2	0	0	59	14	1	0	0	343	15	3	1	1	0	0	0	1	500
Siilinjärvi	132	4	29	15	11	4 626	143	16	28	1	8	3 800	3	14	5	13	22	0	18	9 328
Sonkajärvi	372	0	0	2	15	29	16	0	0	0	7	3	790	0	0	1	1	0	74	1 396
Suonenjoki	0	1	0	2	1	409	1	26	3	85	0	26	0	1 769	6	0	21	14	1	2 586
Tervo	3	0	0	21	0	145	1	2	20	1	0	10	0	23	283	0	0	20	0	549
Tuusniemi	6	0	34	0	0	232	3	2	1	1	1	24	0	0	0	440	2	0	0	843
Varkaus	11	288	0	0	0	319	0	342	1	2	1	13	0	11	0	2	5 843	0	1	7 463
Vesanto	3	0	0	38	2	54	0	0	6	12	0	6	0	25	33	0	0	443	0	677
Vieremä	291	0	0	1	34	14	9	2	3	0	0	0	25	0	0	0	1	0	1 079	1 520
Alueella työssäkäyvät (=työpaikat) yhteensä	9 204	1 436	857	1 036	2 585	51 833	3 014	2 863	1 267	908	444	7 129	1 164	2 455	424	626	8 294	557	2 052	

Pendelöinti Etelä-Savossa

Etelä-Savossa oli vuonna 2018 yhteensä 51 511 työpaikkaa. Työpaikkojen määrä on laskettu vuoden 2021 aluejaolla, jossa Joroinen on siirtynyt Etelä-Savon maakunnasta Pohjois-Savon maakuntaan ja Heinävesi Pohjois-Karjalan maakuntaan. Työpaikkojen määrä Etelä-Savossa on laskenut maakuntarajojen muutosten vuoksi hieman yli 4 prosenttia verrattuna vuoteen 2015. Ilman maakuntarajojen muutoksia työpaikkojen määrä Etelä-Savossa olisi pysynyt käytännössä samana.

Kaikista Etelä-Savon alueella työssäkäyvistä 83 prosenttia työskentelee asuinkunnassaan ja 17 prosenttia pendelöi työpaikalleen jostain toisesta kunnasta. Pendelöintimäärissä ei ole tapahtunut merkittävää muutosta vuoden 2015 jälkeen. Verrattuna Pohjois-Savoon ja Pohjois-Karjalaan pendelöinti on Etelä-Savossa jonkin verran vähäisempää, mikä näkyy myös yksittäisten kuntaparien välisen pendelöijien suhteellisen vähäisenä määränä. 200 pendelöijän raja ylittyy Etelä-Savossa Mikkelin ja Mäntyharjun välillä molempiin suuntiin (243 ja 344 pendelöijää), Juvalta Mikkeliiin (386 pendelöijää), Rantasalmelta Savonlinnaan (210 pendelöijää) sekä Pieksämäeltä Pohjois-Savon puolelle Varkauteen (304 pendelöijää) (Taulukko 6).

Taulukko 6. Pendelöinti Etelä-Savossa v. 2017.

Asuinkunta	Työpaikan kunta	Enonkoski	Hirvensalmi	Juva	Kangasniemi	Mikkeli	Mäntyharju	Pertunmaa	Pieksämäki	Puumala	Rantasalmi	Savonlinna	Sulkava	Kuopio	Varkaus	Joensuu	Alueella asuva työllinen työvoima yhteensä
Enonkoski		250	0	0	0	4	0	0	0	0	2	181	1	2	1	3	466
Hirvensalmi		0	410	3	1	195	32	17	2	0	0	1	0	1	1	1	739
Juva		1	0	1 655	1	386	3	0	18	16	18	47	34	13	31	2	2 337
Kangasniemi		0	0	2	1 386	154	1	0	56	0	0	2	0	6	3	2	1 875
Mikkeli		3	111	191	50	19 357	243	38	137	15	2	54	11	69	49	19	21 686
Mäntyharju		0	26	2	0	344	1 465	64	0	1	0	4	1	4	2	0	2 092
Pertunmaa		0	5	2	0	33	32	402	0	0	0	0	0	0	0	0	595
Pieksämäki		0	1	11	35	167	2	0	5 532	0	6	6	1	87	304	7	6 631
Puumala		0	1	9	0	58	0	0	0	537	1	14	16	2	1	0	761
Rantasalmi		3	0	41	0	36	1	0	6	2	722	210	13	8	127	3	1 255
Savonlinna		86	0	35	3	148	0	0	17	2	58	11 243	96	47	44	80	12 585
Sulkava		0	0	29	0	41	0	0	1	8	11	111	588	5	3	2	850
Kuopio		3	0	9	2	127	2	2	144	1	6	61	13	41 832	287	232	49 635
Varkaus		5	1	13	1	63	0	0	190	1	15	21	3	319	5 843	30	7 463
Joensuu		7	1	0	1	26	3	0	12	0	1	47	1	184	36	24 939	29 811
Alueella työssäkäyvät (=työpaikat) yhteensä		373	587	2 101	1 632	22 440	1 931	637	6 742	626	888	12 770	798	51 833	8 294	34 571	

Pendelöinti Pohjois-Karjalassa

Pohjois-Karjalassa oli vuonna 2018 yhteensä 61 583 työpaikkaa. Työpaikkojen määrä on laskettu vuoden 2021 aluejaolla, jossa Heinävesi on siirtynyt Etelä-Savon maakunnasta Pohjois-Karjalan maakuntaan. Kaikista Pohjois-Karjalan työpaikoista lähes 80 prosenttia sijaitsee Joensuussa, joka on maakunnan ylivoimainen keskus. Joensuun asema maakunnan keskuksena näkyy myös pendelöijien suurena osuutena kaikista alueella työssäkäyvistä. Pohjois-Karjalassa työskentelevistä 28 prosenttia pendelöi työpaikalleen jostain toisesta kunnasta. Määrä on kolmen tarkastellun maakunnan suurin.

Suurimmat yksittäiset pendelöintivirrat Pohjois-Karjalassa ovat Kontiolahdelta Joensuuhun (3968 pendelöijää), Liperistä Joensuuhun (2357 pendelöijää) sekä Joensuusta Kontiolahdelle (1141 pendelöijää) ja Liperiin (834 pendelöijää). Kyseisten yhteysvälien joukkoliikenteen järjestämisestä vastaa Joensuun seudullinen joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisen. Alueen muut pendelöintivirrat ovat selvästi pienempiä. Joensuun lisäksi kuntia, joihin pendelöi yli 200 työntekijää jostain toisesta yksittäisestä kunnasta ovat Outokumpu, Liperi, Kitee, Tohmajärvi, Ilomantsi sekä Kontiolahti (Taulukko 7). Pohjois-Karjalan ulkopuolelta yli 200 pendelöijää on Kuopiosta Joensuuhun (232 pendelöijää).

Taulukko 7. Pendelöinti Pohjois-Karjalassa v. 2017.

Asuinkunta	Työpaikan kunta	Työpaikan kunta														Alueella asuva työllinen työvoima yhteensä					
		Heinävesi	Ilomantsi	Joensuu	Juuka	Kitee	Kontiolahti	Lieska	Liperi	Nurmes	Outokumpu	Polvijärvi	Rääkkylä	Tohmajärvi	Valtimo	Kajaani	Kuopio	Mikkeli	Savonlinna	Varkaus	
Heinävesi		844	0	50	0	0	4	0	10	2	14	0	0	1	0	20	3	10	60	1 018	
Ilomantsi		0	1 207	267	0	1	14	6	4	1	4	3	0	7	1	1	4	0	2	0	1 522
Joensuu		28	213	24 939	66	196	1 141	195	834	36	246	114	48	205	7	70	184	26	47	36	28 631
Juuka		0	0	68	1 183	0	9	26	8	107	5	10	0	0	8	6	15	0	1	0	1 446
Kitee		0	4	296	1	2 722	9	3	7	1	1	1	26	114	0	1	6	10	90	4	3 296
Kontiolahti		4	29	3 968	36	27	1 805	44	180	17	42	26	3	33	2	7	27	4	6	7	6 267
Lieska		0	7	218	13	0	13	3 003	5	83	0	1	0	1	6	1	8	2	1	1	3 363
Liperi		30	6	2 357	8	11	161	4	1 902	11	240	55	4	15	2	4	41	5	11	4	4 871
Nurmes		1	1	70	40	1	0	79	7	2 223	3	0	0	0	75	16	28	1	1	0	2 546
Outokumpu		2	0	283	1	5	13	4	82	0	1 614	75	2	4	0	0	38	1	2	4	2 130
Polvijärvi		1	1	370	23	1	25	8	65	0	99	860	0	1	1	6	9	0	3	1	1 474
Rääkkylä		0	1	126	1	49	7	0	16	2	6	1	424	8	0	2	2	0	1	1	647
Tohmajärvi		0	10	302	0	224	17	2	12	1	3	1	9	875	0	1	3	0	5	0	1 465
Valtimo		0	1	16	6	0	0	13	2	153	0	1	0	0	450	10	11	0	0	0	663
Kajaani		0	19	3	3	9	12	6	4	7	1	3	2	1							70
Kuopio		11	5	232	13	10	7	14	32	47	56	6	1	5	4		41 832	127	61	287	42 750
Mikkeli		0	0	19	0	1	1	0	2	3	0	1	0	1	0	69	19 357	54	49		19 557
Savonlinna		7	0	80	0	57	2	4	7	1	2	1	6	5	0	47	148	11 243	44		11 654
Varkaus		49	0	30	0	0	2	0	0	2	2	1	0	0		319	63	21	5 843		6 332
Alueella työssäkäyvät (=työpaikat) yhteensä		977	1 485	33 680	1 394	3 308	3 239	3 417	3 181	2 694	2 344	1 158	526	1 277	557	42 663	19 747	11 559	6 341		

5.3 Toisen asteen opiskelijavirrat



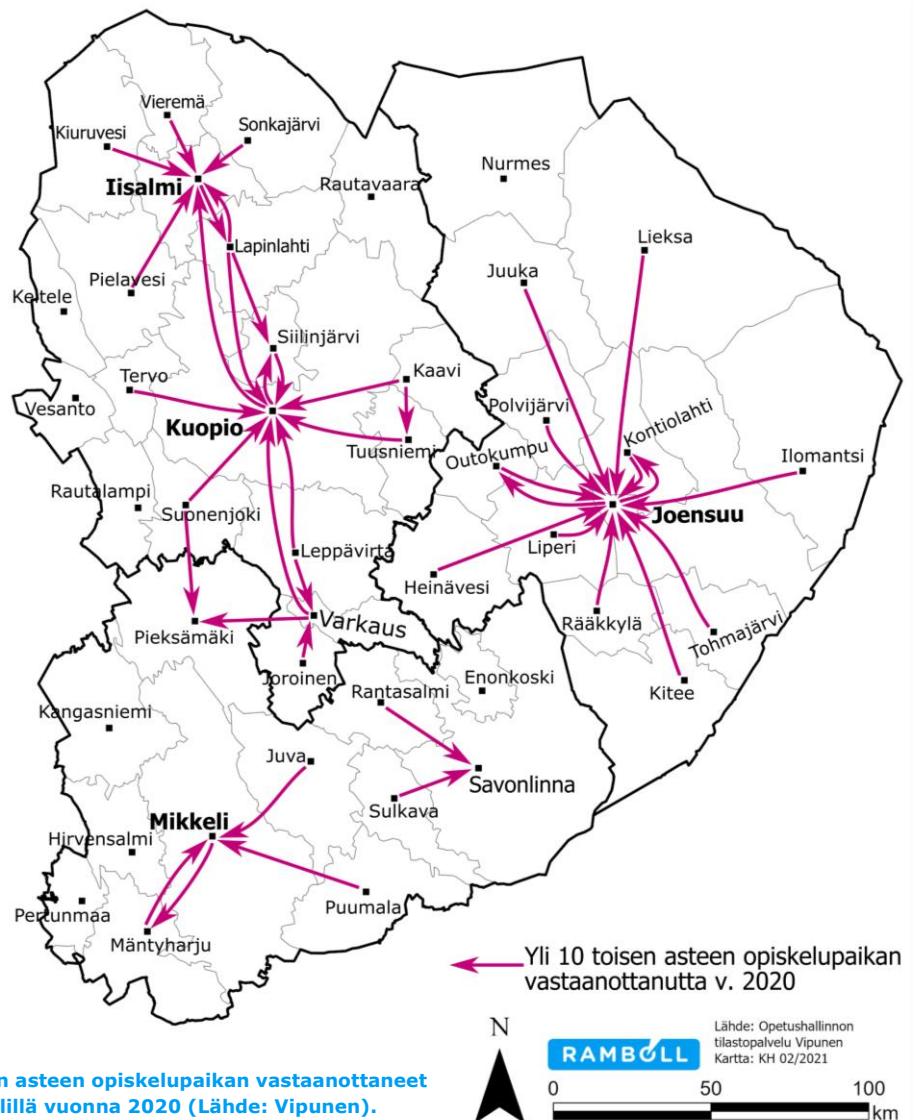
Joukkoliikenteen peruspalvelutasolla pyritään turvaamaan välttämättömimmät opiskeluyhteydet. Suurten oppilasvirtojen yhteysväleillä voidaan tarjota parempaakin palvelutasoa. Toimivien opiskeluyhteyksien edellytyksenä pidetään sellaisen linja-autovuorojen olemassaoloa, jotka mahdollistavat saapumisen opiskelupaikkakunnalle klo 8/9 ja iltpäivisin paluun kello 14/15 jälkeen.

Kriteeri: Toisessa kunnassa käyvien 2. asteen opiskelijoiden määrä vähintään 25. Erytishuomiota niiden kuntien opiskeluyhteyksiin, joissa ei ole omaa lukiota.

Opiskeluyhteyksien järjestämistarpeen kannalta keskeisenä kriteerinä on käytetty toisessa kunnassa käyvien toisen asteen opiskelijoiden määrää: opiskelumatkayhteyden järjestämiselle nähdään olevan tarve, kun toisessa kunnassa käyvien opiskelijoiden määrä ylittää 25 opiskelijan rajan. Myös sellaisten kuntien opiskeluyhteyksiin kiinnitetään erityishuomiota, joissa ei ole omaa lukiota. Suunnittelualueella tällaisia kuntia on kahdeksan: Enonkoski, Hirvensalmi, Keitele, Liperi, Puumala, Pertunmaa, Rääkkylä ja Tervo.

Lähtökohtana selvityksessä on käytetty oletusta, että 25 opiskelijan raja-arvo täyttyy, jos vuosittain yli 10 henkilöä vastaanottaa opiskelupaikan ko. paikkakunnalta, koska toisen asteen koulutus kestää tyypillisesti kolme vuotta.

Kuntia, jotka houkuttelivat vähintään 10 opiskelupaikan vastaanottajaa jostain toisesta kunnasta, olivat vuonna 2020 Pohjois-Savossa Iisalmi, Lapinlahti, Siilinjärvi, Kuopio, Tuusniemi ja Varkaus, Etelä-Savossa Pieksämäki, Mikkelä, Savonlinna ja Mäntyharju sekä Pohjois-Karjalassa Joensuu, Kontiolahti ja Outokumpu. Kuvassa 18 on esitetty yhteysvälit, joilla opiskeluyhteyden järjestämiskriteerit täyttyvät.



Kuva 18. Toisen asteen opiskelupaikan vastaanottaneet kuntaparien välillä vuonna 2020 (Lähde: Vipunen).

Toisen asteen opiskelijavirrat Pohjois-Savossa

Pohjois-Savossa selvästi eniten toisen asteen opiskelijoita jostain toisesta kunnasta houkuttelivat vuonna 2020 alueen suurimmat keskuudet Iisalmi ja Kuopio. Iisalmen kokoinen Varkaus oli muiden kuntien opiskelijoiden keskuudessa selkeästi vähemmän houkutteleva. Maakunnan ylivoimaisesti suurin kunnan rajan ylittävä opiskelijavirta kulkee Kuopion ja Siilinjärven välillä, jossa paikan vastaanottaneita oli 156 molempiin suuntiin.

Taulukko 8. Opiskelupaikan vastaanottaneet Pohjois-Savossa v. 2020 (Lähde: Vipunen).

Asuinkunta	Opiskelukunta	Iisalmi	Joroinen	Kaavi	Keitele	Kiuruvesi	Kuopio	Lapinlahti	Leppävirta	Pielavesi	Rautalampi	Rautavaara	Siilinjärvi	Sonkajärvi	Suonenjoki	Tervo	Tuusniemi	Varkaus	Vesanto	Vieremä	
Iisalmi		216				*	6	12					*								
Joroinen			18			*	*														18
Kaavi							15				*		6				12	*			
Keitele		*					6			*			*								
Kiuruvesi		33				36	*	*					*								
Kuopio		15				6	1 068	6		*	*	*	156		*		6	*	*		
Lapinlahti		45				*	30	30					12					*			
Leppävirta							33		36				*		*					27	
Pielavesi		12					9			24			*								
Rautalampi		*				*	9				12		*								
Rautavaara							*					6									
Siilinjärvi		*				*	156	6					105							*	
Sonkajärvi		24					*							9							
Suonenjoki						*	36				*		6		21					*	
Tervo							12				*										
Tuusniemi		*					12						*								
Varkaus			6				12				*										
Vesanto							6						*							9	
Vieremä		24											*								15

Toisen asteen opiskelijavirrat Etelä-Savossa

Etelä-Savossa suosituimmat toisen asteen opiskelupaikkakunnat vuonna 2020 olivat Mikkeli, Mäntyharju, Savonlinna sekä Pieksämäki, joka houkutteli 18 opiskelupaikan vastaanottanutta Pohjois-Savon puolella sijaitsevista naapurikunnista Varkaudesta ja Suonenjoelta.

Taulukko 9. Opiskelupaikan vastaanottaneet Etelä-Savossa v. 2020 (Lähde: Vipunen).

Asuinkunta	Opiskelukunta	Enonkoski	Hirvensalmi	Juva	Kangasniemi	Mikkeli	Mäntyharju	Pertunmaa	Pieksämäki	Puumala	Rantasalmi	Savonlinna	Sulkava	Varkaus	Suonenjoki
Enonkoski												9			
Hirvensalmi						6	*					*			
Juva				33		16			*			6			
Kangasniemi					21	9			3						
Mikkeli						498	30		*		*	6		*	
Mäntyharju						24	12								
Pertunmaa						9	*					*			
Pieksämäki						6			141			*		*	
Puumala						12	*					*			
Rantasalmi											12	15		*	
Savonlinna											*	291			
Sulkava			*			*						15	9		
Varkaus									18			*			
Suonenjoki									18			*			

Toisen asteen opiskelijavirrat Pohjois-Karjalassa

Pohjois-Karjalassa Joensuu erottuu alueen suurimpana keskuksena selvästi myös houkuttelevimpana opiskelupaikkakuntana. Joensuu houkutteli vuonna 2020 yli 10 opiskelupaikan vastaanottanutta kaikista Pohjois-Karjalan kunnista lukuun ottamatta Nurmesta, joka jäi täpärästi rajan alle 9:llä opiskelupaikan vastaanottaneella.

Joensuun lisäksi vähintään 10 toisen asteen opiskelupaikan vastaanottanutta jostain toisesta yksittäisestä kunnasta houkuttelivat Pohjois-Karjalassa vuonna 2020 Kontiolahti ja Outokumpu.

Taulukko 10. Opiskelupaikan vastaanottaneet Pohjois-Karjalassa v. 2020 (Lähde: Vipunen).

Asuinkunta	Opiskelukunta																
	Heinävesi	Ilomantsi	Joensuu	Juuka	Kitee	Kontiolahti	Lieksa	Liperi	Nurmes	Outokumpu	Polvijärvi	Rääkkylä	Tohmajärvi	Kuopio	Mikkeli	Savonlinna	Varkaus
Heinävesi	6		12											*			*
Ilomantsi		9	33						*	*							
Joensuu			705	*		12	*		*	21			*	*	*	*	
Juuka			18	15					*								
Kitee			21		60											6	
Kontiolahti			123			51			*	*						*	
Lieksa			18				57		6					*			
Liperi			141		*				*	6				*			
Nurmes			9						60	*				*			
Outokumpu			24							33							
Polvijärvi			30								9			*			
Rääkkylä			18		*												
Tohmajärvi			18		6				*				6	*		*	
Kuopio			*					*	*					1 068	*	6	*
Mikkeli			*	*										*	498	6	*
Savonlinna			*	*						*				*		291	
Varkaus			*											12	*		

5.4 Liityntäyhteydet



Joukkoliikenteen peruspalvelutasolla pyritään tarjoamaan keskeiset liityntäyhteydet kaukoliikenteen verkkoon silloin, kun yhteyksille on selkeä todettuihin matkustajamääriin tai asiakaspotentiaaliin perustuva tarve.

Kriteeri: Matkustajapotentiaaliin perustuva todellinen tarve.

Joukkoliikenteen peruspalvelutasolla pyritään tarjoamaan keskeiset liityntäyhteydet kaukoliikenteen verkkoon silloin, kun yhteyksille on selkeä ja todennettu tarve. Keskeiset liityntäyhteydet voivat olla esimerkiksi opiskelijoiden viikonloppuyhteyksiä opiskelupaikkakunnalta kotiseudulle tai toiseen suuntaan, tai yhteyksiä kaukoliikenteen solmupaikkoihin kuten rautatieasemille tai merkittävimmille pikavuoroliikenteen pysäkeille. Peruspalvelutasolla yhteydet voivat olla vaihdollisia.

Suunnittelualueella merkittävimmät solmupisteet raideliikenteen verkkoon ovat Pohjois-Savossa kaukoliikenteen 1. luokan asema Kuopiossa sekä kaukoliikenteen 2. luokan asemat Iisalmessa, Siilinjärvellä, Suonenjoella ja Varkaudessa, Etelä-Savossa kaukoliikenteen 1. luokan asemat Mikkelissä ja Pieksämäellä ja kaukoliikenteen 2. luokan asemat Savonlinnassa ja Mäntyharjulla sekä Pohjois-Karjalassa kaukoliikenteen 1. luokan asema Joensuussa. Rautatieasemat sijaitsevat kaupunkien keskustoissa lähellä linja-autoasemia, ja vaihdolliset yhteydet linja-autoliikenteestä junaliikenteeseen ovat periaatteessa mahdollisia. Seudullisen joukkoliikenteen reitti- ja aikataulusuunnittelussa pyritään huomioimaan kulkumuotojen yhteen sovittaminen. Aikataulujen optimaalinen yhteensopivuus juna- ja linja-autoliikenteen matkaketjuissa on kuitenkin vaikea varmistaa (mm. toisistaan poikkeavat aikataulukaudet).

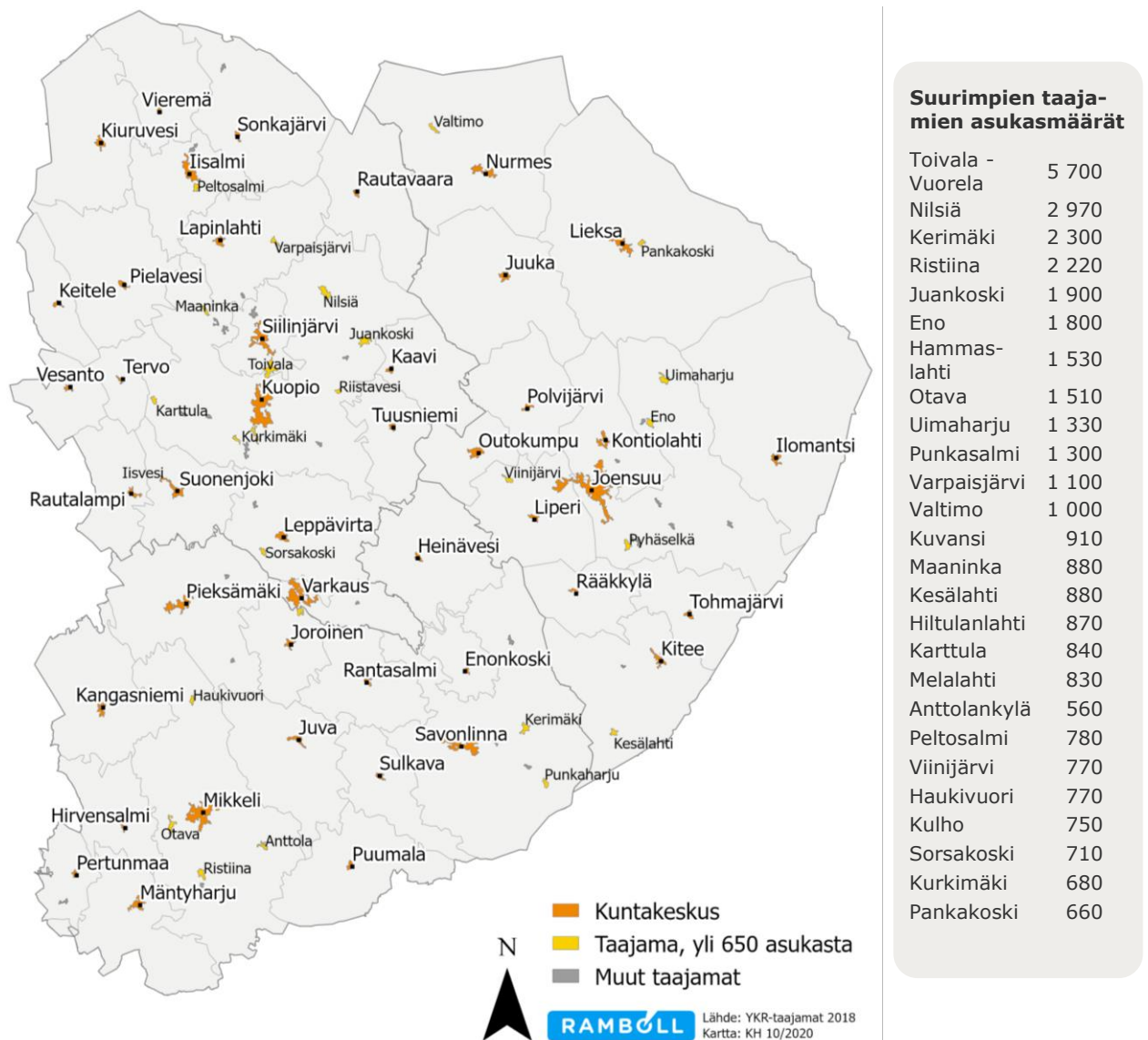
5.5 Yli 650 asukkaan taajamat



Joukkoliikenteen peruspalvelutasolla pyritään tarjoamaan välttämättömien koulu- ja työmatkayhteyksien ohella asiointia palvelevia joukkoliikenneyhteyksiä. Toimivat asiointiyhteydet mahdollistavat muutaman tunnin asiointin määräpaikassa palvelujen aukioloaikaan.

Kriteeri: Asiointiyhteys keskuskaupunkiin taajamasta, jossa on vähintään 650 asukasta.

Pohjois-Savossa, Etelä-Savossa ja Pohjois-Karjalassa on kuntakeskusten lisäksi yhteensä 26 taajamaa, joissa on yli 650 asukasta (kuva 19). Yli 650 asukkaan taajamat huomioidaan palvelusomärittelyssä siten, että ELY-keskuksen järjestämän kunnanrajat ylittävän joukkoliikenteen reitit viedään mahdollisuuksien mukaan ko. taajamien kautta. Kunnan sisäistä liikennettä taajamista kuntakeskukseen järjestettäessä kunta osallistuu liikenteen järjestämiskustannuksiin. Lisäksi niistä kuntien keskustaajamista, joissa on vähintään 650 asukasta, mutta muut liikenteen järjestämisen kriteerit eivät täyty, pyritään järjestämään asiointiyhteys seutukunnan keskuskaupunkiin.



Kuva 19. Yli 650 asukkaan taajamat Varsinais-Suomessa (Lähde: YKR-taajamat, SYKE).

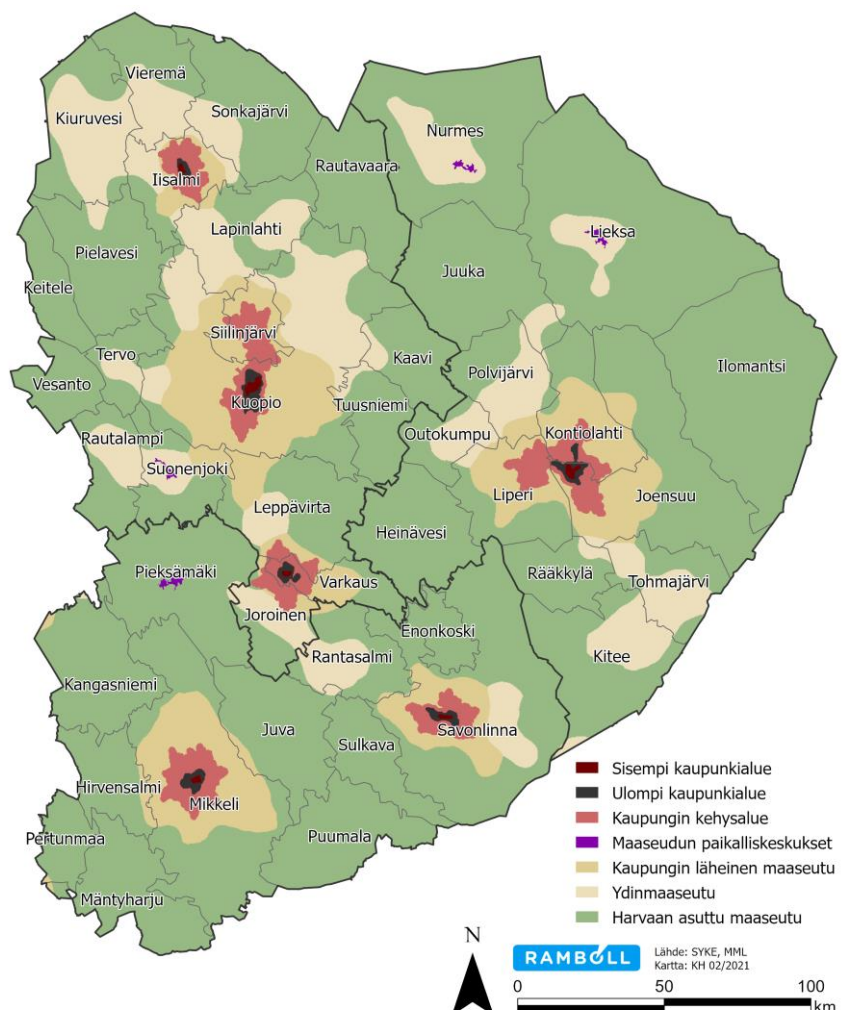
5.6 Aluerakenne ja asiakaspotentiaali

Alue- ja yhdyskuntarakenteessa erityisesti asukasmäärä ja -tiheys sekä työpaikkojen ja palvelujen sijoittuminen vaikuttavat merkittävästi joukkoliikenteen asiakaspotentiaaliin sekä palvelutasoluokan määräytymiseen. Liikenneviraston ohjeistuksen (31/2015) mukaan joukkoliikenteen palvelutasoluokkien määrittelyssä voidaan hyödyntää esimerkiksi Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) kaupunki-maaseutu -luokitusta.

Kaupunki-maaseutu -luokitus perustuu maaseutualueiden osalta maaseudun kolmijakoon, jossa tunnistetaan kaupungin läheinen maaseutu, ydinmaaseutu sekä harvaan asuttu maaseutu. Näiden luokkien lisäksi maaseudulta on erotettu maaseudun paikalliskeskukset. Kaupunkialueita ovat yli 15 000 asukkaan keskustaajamat, joihin on rajattu ydinkaupunkialue ja kehysalue. Ydinkaupunkialue jakautuu edelleen sisempään ja ulompaan kaupunkialueeseen. Palvelutasoluokkien määrittelymien ja kriteerien yhteydessä (taulukko 6) on esitetty esimerkkejä palvelutasoluokkien käyttöpäristöistä ja kaupunki-maaseutu -luokituksen soveltamisesta. Ohessa on kuvattu Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan kaupunki-maaseutu -luokitus (kuva 20).

Pohjois-Savossa joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaali on suurin Iisalmen, Kuopion ja Varkauden välille muodostuvalla vyöhykkeellä. Etelä-Savossa joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaali on suurin Mikkelin ja Savonlinnan ja Pohjois-Karjalassa Joensuun ydinkaupunkialueilla sekä niiden kehysalueilla, joissa päävastuu joukkoliikennepalveluiden järjestämisestä on kunnallisilla ja seudullisilla toimivaltaisilla viranomaisilla. Kaupunkialueiden ulkopuolella korostuvat maaseudun paikalliskeskuksista suurempiin kaupunkiin suuntautuvat yhteydet.

Lähtökohtaisesti maaseutumaisilla alueilla palvelutasoluokkien alimpien luokkien (VI ja VII) käyttäminen riittää. Näissä luokissa pyritään tarjoamaan talvisin säännöllistä koulu- ja asiointiliikennettä, mutta kesällä ja koulujen lomaiikaan liikenne on tyypillisesti vähäistä tai sitä ei ole välttämättä lainkaan.



Kuva 20. Kaupunki-maaseutu -luokitus Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan alueella (SYKE).

5.7 Muut tekijät

Palvelutasotavoitteiden määrittelyssä on huomioitu myös sellaiset yhteysvälit, joilla on tunnistettu yhteystarve, mutta joilla liikenteen järjestämiselle asetetut kriteerit eivät suoraan täyty. Tällaisia yhteystarpeita ovat esimerkiksi asiointiyhteydet maakunnan keskuskaupunkiin sekä ylimaakunnalliset yhteystarpeet ja liityntäyhteydet muuhun kaukoliikenteen liikenneverkkoon. Näille yhteysväleille ei ole esitetty yhteisiä palvelutasotavoitteita, vaan liikenteen palvelutaso määritellään tapauskohtaisesti kunkin yhteysvälin tarpeen mukaan.

Palvelutasotavoitteiden määrittelyvaiheessa joukkoliikenteen mahdollisuudet palvella matkailun tarpeita nousi erittäin voimakkaasti esille. Matkailu ei ole palvelutasotavoitteisiin välittömästi vaikuttava tekijä. Palvelutasotavoitteet eivät kuitenkaan aseta minkäänlaisia esteitä matkailua palvelevan joukkoliikenteen järjestämiselle Pohjois-Savon ELY-keskuksen ja kuntien välisenä yhteistyönä, esimerkiksi pilottina. Mahdollisessa pilotissa tärkeää on, että sen kesto on riittävän pitkä.

6. JOUKKOLIIKENTEN PALVELUTASOTAVOITTEET VUOSILLE 2021-2025

6.1 Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet 2021-2025

Pohjois-Savon ELY-keskuksen järjestämän joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet on määritelty Itä-Suomen alueelle palvelutasoluokkia V–VII hyödyntäen. Kuvassa 21 on esitetty yhteysvälikohtaiset palvelutasotavoitteet vuosille 2021–2025. Palvelutasotavoitteet on määritelty edellisessä kappa-leissa kuvattujen tarkasteluiden perusteella koko maakunnan alueelle lukuun ottamatta seudullisten ja kunnallisten toimivaltaisten viranomaisten alueita, joille palvelutason määrittelevät Kuopion ja Joensuun seudulliset joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset sekä Mikkelin ja Savonlinnan kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset.

Osalla yhteysväleistä on ELY-keskuksen järjestämän joukkoliikenteen ohella runsaasti markkinaeh-toista joukkoliikennettä. Käytännössä useimmilla näillä yhteysväleillä joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso ylittää vuosille 2021–2025 määritellyn tavoitteen. Yhteysväleillä, joilla palvelutasota-voite on riippuvainen markkinaehtoisesta liikenteestä, pyritään markkinaehtoisien liikenteen mer-kittävästi vähentyessä tai lakkautuessa turvaamaan vähintään kriittisimmät vuorot (esitetty palve-lutasotavoite ei ole lupaus). Kriittiset vuorot määritellään yhteistyössä kuntien ja muiden mahdol-listen osallisten kanssa. Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan ulkopuolelle suuntautuvat tärkeimmät yhteystarpeet on esitetty palvelutasokartalla katkoviivalla.

V Palvelutasoluokkaan V on määritelty yhteysvälit, joilla pyritään turvaamaan arjen liikkumistarpeet, ts. järjestämään säännöllisiä joukkoliikennedyhteyksiä arkipäivisin. Lauantailiikennettä järjestetään mahdollisuuksien mukaan. V-luokassa työssäkäyntiä ja opiskelua koskevat kriteerit täyttyvät ja joukkoliikenteen käyttäjämäärät mahdollistavat peruspalvelutasoa paremman vuorotarjonnan. Itä-Suomen alueella palvelutasoluokka V koskee valtatie 5 liikennekäytävää Iisalmen ja Mikkelin välisellä osuudella. Reitillä on runsaasti myös markkinaehtoista liikennettä.

VI Palvelutasoluokkaan VI kuuluvilla yhteysväleillä pyritään tarjoamaan koulu- ja asiointiyhteyksiä sekä yleisimmät opiskelu- ja työmatkayhteydet. Yhteysväleillä täyttyvät pääasiassa työssäkäyntiä tai opiskelua koskevat vähimmäiskriteerit. Useimmilla yhteysväleillä on myös markkinaehtoista liikennettä. Palvelutasoluokkaan VI on määritelty myös maaseudun paikalliskeskusten ja lähimmän keskuskaupungin väliset yhteydet. Muilta osin palvelutasoluokkaan VI kuuluvat yhteysvälit ovat pääasiassa kaupungin läheistä maaseutua, ydinmaaseutua ja harvaan asuttua maaseutua.

VII Palvelutasoluokkaan VII kuuluvilla yhteysväleillä pyritään tarjoamaan koulu- ja asiointiyhteyksiä sekä välttämättömimmät opiskelu- ja työmatkayhteydet. VII-luokkaan on määritelty ne yhteysvälit, joilla liikenteen järjestämiskriteerit täyttyvät vain osittain tai varsinaisten kriteerien täyttyminen jää hieman vajaaksi, mutta peruspalvelutasoisten yhteyksien järjestäminen on katsottu tarpeelliseksi. Palvelutasoluokkaan VII on määritelty myös yhteydet keskuskaupunkiin niistä kuntien keskustaaajamista, joissa on vähintään 650 asukasta, mutta muut liikenteen järjestämisen kriteerit eivät täyty.

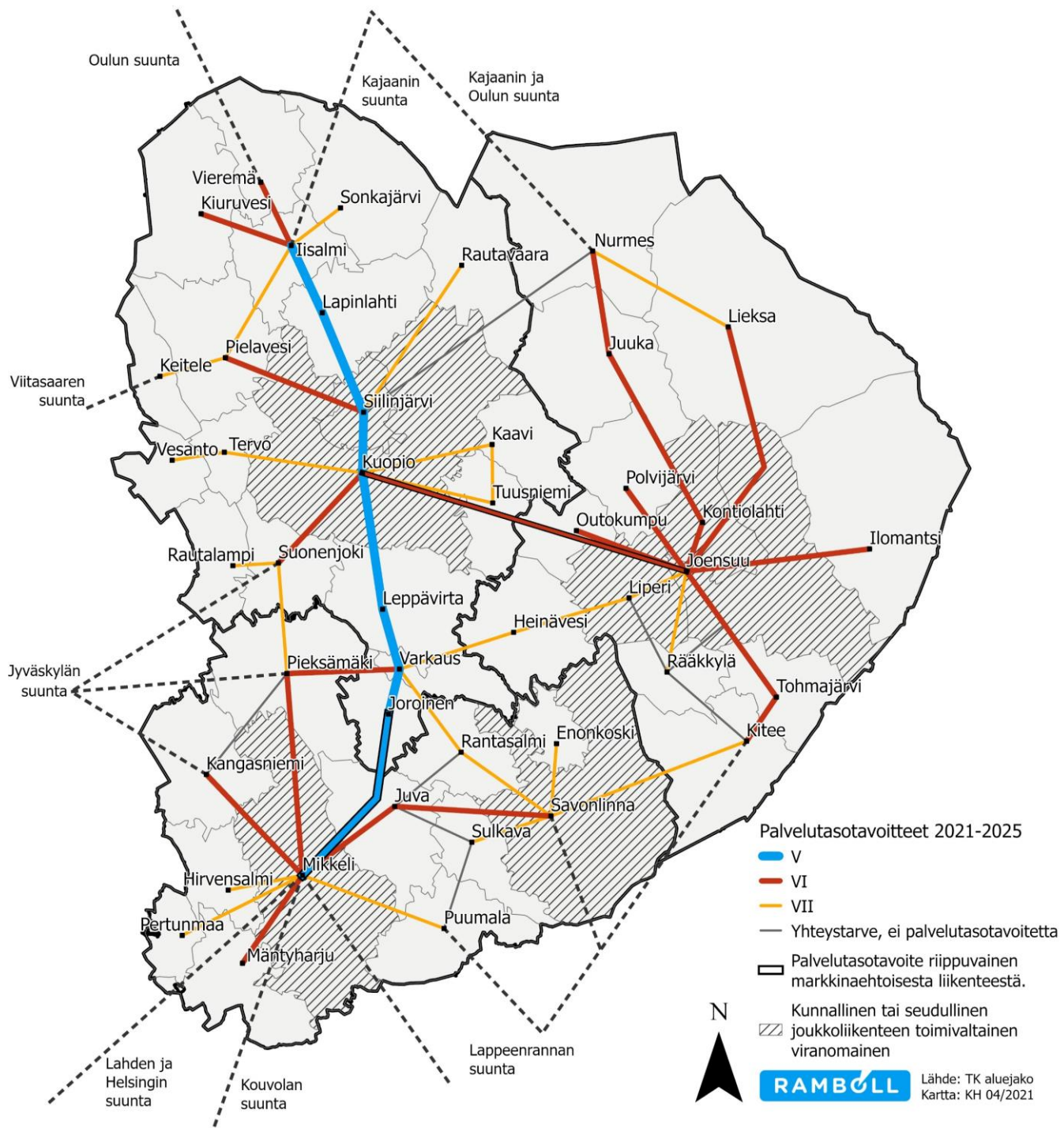
Yhteystarve, ei palvelutasotavoitetta.

Palvelutasomäärittelyssä on erikseen nostettu esiin ne yhteysvälit, joilla liikenteen järjestämisen kriteerit eivät täyty, mutta joilla on kuitenkin katsottu olevan tarve liikenteen järjestämiseen. Näillä yhteysväleillä liikennetarve liittyy esimerkiksi asiointiyhteyksiin maakunnan keskuskaupungissa tai

liityntäyhteyksiin muuhun liikenneverkkoon. Näillä yhteysväleillä liikenteen palvelutaso määritellään tapauskohtaisesti tarpeen mukaan.

Taulukko 11. Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueella sovelletut määrälliset palvelutasokriteerit.

Määrälliset kriteerit	Soveltamisaika	V	VI	VII	
	Liikennöinti-aika	M-P	7.00-18.00	7.00/8.00-17.00	8.00-16.00
		La	10.00-15.00	Tarpeen mukaan	-
		Su	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	-
Vuoroväli/ vuoromäärä	Ruuhka (n. klo 7-9 ja 15-17)	≥ 1 vuoro tunnissa	Talvi: 3-5 vuoroa / suunta / vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asioin- tiyhteys)	Talvi: 1-2 vuoroa / suunta / vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asioin- tiyhteys)	
	Arkipäivä klo 9-14	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	Kesä: 1-2 vuoroa / suunta / vrk	Kesä: 0-2 vuoroa / suunta /vrk	
	Lauantaisin	1-4 vuoroa / suunta / vrk	0-2 vuoroa / suunta / vrk	-	
	Sunnuntaisin	0-2 vuoroa / suunta / vrk	0-2 vuoroa / suunta / vrk	-	
Pohjois-Savon ELY-keskuksen täydennykset		Arkipäivinä klo 7:ksi tu- leva vuoro tarpeen mu- kaan. Lauantain vuoro- jen liikennöinti-aika tar- peen mukaan. Arkipäivinä iltavuorot ja varhaisillan vuorot tar- peen mukaan. Arkipäivinä ja viikonlop- puisin liityntäyhteydet kaukoliikenteeseen tar- peen mukaan.	Arkipäivinä iltavuorot ja varhaisillan vuorot tar- peen mukaan. Arkipäivinä ja viikonlop- puisin liityntäyhteydet kaukoliikenteeseen tar- peen mukaan.	Perjantaisin ja sunnun- taisin liityntäyhteydet kaukoliikenteeseen ja keskuskaupunkiin tar- peen mukaan.	



Kuva 21. Pohjois-Savon ELY-keskuksen järjestämän joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet Itä-Suomessa v. 2021-2025.

6.2 Muutokset vuosien 2018-2020 joukkoliikenteen palvelutasotavoitteisiin

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet 2021-2025 vastaavat uusiin liikennetarpeisiin. Isossa kuvassa ELY-keskuksen järjestämä joukkoliikenne Itä-Suomessa tulee säilymään nykyisen kaltaisena edellyttäen, että kunnat osallistuvat joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksiin entiseen tapaan.

Palvelutasotavoitteisiin ehdotetut muutokset yhteysväleittäin on esitetty taulukossa 12.

Taulukko 12. Muutokset vuosien 2016-2020 palvelutasotavoitteisiin

Yhteysväli	Palvelutasotavoite 2018-2020	Palvelutasotavoite 2021-2025	Huomiot
Iisalmi – Vieremä	VII	VI	Palvelutasoluokan nostoa puoltavat runsas pendelöinti molempiin suuntiin sekä Vieremältä Iisalmeen kulkevat toisen asteen opiskelijat. Aikataulusuunnittelussa tulee huomioida vuorotyön tarpeet.
Pieksämäki – Kangasniemi	VII	Yhteystarve, ei palvelutasotavoitetta.	Palvelutasoluokan VII kriteerit eivät täyty.
Puumala – Sulkava	VII	Yhteystarve, ei palvelutasotavoitetta.	Palvelutasoluokan VII kriteerit eivät täyty.
Juva – Sulkava	VII	Yhteystarve, ei palvelutasotavoitetta.	Palvelutasoluokan VII kriteerit eivät täyty.
Rääkkylä – Kitee	VII	Yhteystarve, ei palvelutasotavoitetta.	Palvelutasoluokan VII kriteerit eivät täyty.
Nurmes – Kuopio	VII	Yhteystarve, ei palvelutasotavoitetta.	Palvelutasoluokan VII kriteerit eivät täyty. Yhteys on kuitenkin tärkeä Numeksesta Kuopion kautta muualle Suomeen suuntautuvan liikenteen kannalta.
Rantasalmi – Juva	-	Yhteystarve, ei palvelutasotavoitetta.	Asiointiyhteystarve Rantasalmelta Juvan kautta Mikkeliin.

6.3 Palvelutasotavoitteet verrattuna nykyiseen joukkoliikenteen tarjontaan

Nykyisen joukkoliikenteen palvelutaso vastaa pääasiassa asetettuja palvelutasotavoitteita hyvin. Vuorojen määrä ylittää useilla yhteysväleillä palvelutasotavoitteen reilusti, mutta liikennöntiajat eivät välttämättä mahdollista työssäkäyntiä kaikilla yhteysväleillä. Osalla yhteysväleistä ajetaan Pohjois-Savon ELY-keskuksen hankkiman liikenteen lisäksi myös markkinaehtoista liikennettä. Markkinaehtoisen liikenteen rooli näillä yhteysväleillä vaihtelee merkittävästi: Osalla yhteysväleistä palvelutasotavoitteen saavuttaminen riippuu täysin markkinaehtoisesta liikenteestä, mutta osalla yhteysväleistä ELY-keskuksen nykyisin hankkima liikenne riittäisi yksinäänkin täyttämään määritellyn palvelutason ainakin osittain. Käytännössä useimmilla yhteysväleillä, joilla markkinaehtoista liikennettä ajetaan, joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso ylittää vuosille 2021-2025 määritellyn tavoitteen. Näillä yhteysväleillä ELY-keskuksen on kuitenkin hyvä varautua kiireellisiin joukkoliikenteen hankintoihin tilanteissa, joissa työssäkäynti- tai opiskeluliikenteen kannalta kriittisiä markkinaehtoisia vuoroja syystä tai toisesta lakkautetaan.

Taulukoissa 13-18 on esitetty joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden täyttyminen eri yhteysväleillä maakunnittain. Yhteysvälit, joilla markkinaehtoinen liikenne on merkittävässä roolissa, on merkitty taulukoissa [M]-merkinnällä.

6.3.1 Palvelutasotavoitteiden täyttyminen Pohjois-Savossa

Taulukoissa 13-14 on esitetty joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden täyttyminen eri yhteysväleillä Pohjois-Savossa.

Taulukko 13. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden täyttyminen eri yhteysväleillä Pohjois-Savossa 1/2.

Yhteysväli	Luokka	Nykyinen ELY-keskuksen järjestämä joukkoliikenne (ensimmäinen vuoro määräpäässä / viimeinen vuoro määräpäästä)				Huomiot
		M-P +	M-P ++	L	S	
Iisalmi – Kuopio [M]	V	4 (06:50 / 16:05)	4 (06:50 / 15:05)	-	-	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen ja junaliikenteen kanssa.
Kuopio – Iisalmi [M]	V	4 (06:50 / 16:20)	4 (06:50 / 16:10)	-	-	
Iisalmi – Lapinlahti [M]	V	6 (05:45 / 17:05)	7 (05:45 / 17:05)	-	-	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen ja junaliikenteen kanssa.
Lapinlahti – Iisalmi [M]	V	7 (06:50 / 16:20)	7 (06:50 / 16:10)	-	-	
Iisalmi – Siilinjärvi [M]	V	4 (06:10 / 16:40)	4 (06:10 / 15:40)	-	-	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen ja junaliikenteen kanssa.
Siilinjärvi – Iisalmi [M]	V	4 (06:50 / 16:20)	4 (06:50 / 16:10)	-	-	
Lapinlahti – Siilinjärvi [M]	V	4 (06:10 / 16:40)	4 (06:10 / 15:40)	-	-	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen ja junaliikenteen kanssa.
Siilinjärvi – Lapinlahti [M]		4 (06:15 / 16:45)	4 (06:15 / 16:35)	-	-	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Lapinlahti – Kuopio [M]	V	4 (06:50 / 16:05)	4 (06:50 / 15:05)	-	-	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen ja junaliikenteen kanssa.
Kuopio – Lapinlahti [M]	V	4 (06:15 / 16:45)	4 (06:15 / 16:35)	-	-	
Kuopio – Varkaus [M]	V	3 (07:45 / 17:35)	3 (07:45 / 17:35)	-	-	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen kanssa.
Varkaus – Kuopio [M]	V	2 (06:30 / 18:15)	2 (06:30 / 18:15)	-	-	
Kuopio – Leppävirta [M]	V	3 (07:15 / 16:40)	3 (07:15 / 16:40)	-	-	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen kanssa.
Leppävirta – Kuopio [M]	V	2 (06:30 / 18:15)	2 (06:30 / 18:15)	-	-	
Leppävirta – Varkaus [M]	V	3 (07:45 / 17:35)	3 (07:45 / 17:35)	-	-	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen kanssa.
Varkaus – Leppävirta [M]	V	2 (05:35 / 19:10)	2 (05:35 / 19:10)	-	-	
Varkaus – Joroinen [M]	V	14 (07:30 / 16:45)	4 (07:30 / 16:45)	-	-	Tavoitteet täyttyvät talvella reilusti. Kesällä tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen kanssa.
Joroinen – Varkaus [M]	V	14 (07:55 / 16:10)	4 (07:55 / 16:10)	-	-	
Kuopio – Varkaus – Mikkeli [M]	V	Tavoitteen täyttyminen on markkinaehtoisen linja-autoliikenteen ja raideliikenteen varassa.				
Kiuruvesi – Iisalmi [M]	VI	3 (07:00 / 16:10)	3 (07:00 / 16:10)	1	-	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen ja junaliikenteen kanssa.
Iisalmi – Kiuruvesi [M]		3 (07:45 / 16:20)	4 (07:45 / 16:00)	1	-	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Iisalmi – Vieremä [M]	VI	10 (05:10 / 21:40)	10 (05:10 / 21:40)	-	-	Tavoitteet ylittyvät reilusti. Vuoroja on lisätty käynnissä olevan työmatkaliikenteen kokeilun myötä.
Vieremä – Iisalmi [M]	VI	9 (07:25 / 17:00)	9 (05:10 / 16:35)	-	-	
Pielavesi – Siilinjärvi – Kuopio	VI	6 (07:30 / 18:00)	4 (07:30 / 18:00)	1	1	Tavoitteet täyttyvät.
Kuopio – Siilinjärvi – Pielavesi		6 (08:35 / 15:05)	4 (08:30 / 15:05)	1	1	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Kuopio – Suonenjoki [M]	VI	5 (07:40 / 16:10)	4 (07:40 / 16:10)	1	-	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen ja junaliikenteen kanssa.
Suonenjoki – Kuopio [M]	VI	6 (07:55 / 16:10)	4 (07:55 / 16:10)	1	-	
Pieksämäki – Varkaus [M]	VI	6 (07:45 / 16:30)	4 (07:35 / 16:30)	-	1	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen ja junaliikenteen kanssa.
Varkaus – Pieksämäki [M]	VI	6 (06:20 / 17:35)	4 (06:20 / 17:35)	-	1	
Kuopio - Joensuu	VI	Ei ELY-keskuksen hankkimaa liikennettä. Tavoitteen täyttyminen markkinaehtoisen liikenteen varassa.				

Taulukko 14. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden täyttyminen eri yhteysväleillä Pohjois-Savossa 2/2.

Yhteysväli	Luokka	Nykyinen ELY-keskuksen järjestämä joukkoliikenne (ensimmäinen vuoro määrää-päässä / viimeinen vuoro määrääpäästä)				Huomiot	
		M-P +	M-P ++	L	S		
Iisalmi – Sonkajärvi [M]	VII	3 (08:50 / 16:10)	3 (08:50 / 16:10)	-	-	Tavoitteet ylittyvät reilusti yhdessä markkinaehtoisen liikenteen kanssa.	
Sonkajärvi – Iisalmi [M]	VII	3 (06:45 / 16:15)	3 (06:45 / 16:15)	-	-		
Pielavesi – Iisalmi	VII	4 (07:55 / 15:10)	5 (07:55 / 15:10)	-	-	Tavoitteet ylittyvät vuorojen määrän osalta, mutta eivät täyty liikennöintiajan osalta.	
Iisalmi – Pielavesi		3 (08:50 / 15:05)	4 (08:50 / 15:05)	-	-	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.	
Keitele – Iisalmi	VII	2 (07:55 / 15:10)	1 (08:20 / 12:00)	-	-	Tavoitteet ylittyvät vuorojen määrän osalta, mutta eivät täyty liikennöintiajan osalta.	
Iisalmi – Keitele		2 (07:35 / 14:30)	1 (13:10 / 08:20)	-	-	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.	
Keitele – Pielavesi	VII	5 (06:00 / 17:40)	6 (06:00 / 17:40)	-	1	Tavoitteet ylittyvät reilusti.	
Pielavesi – Keitele		5 (09:25 / 15:00)	6 (09:25 / 15:00)	-	1	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.	
Vesanto – Kuopio	VII	5 (07:45 / 19:00)	2 (07:45 / 19:00)	1	1	Tavoitteet täyttyvät.	
Kuopio – Vesanto		6 (08:18 / 14:30)	3 (11:40 / 12:50)	1	1	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.	
Vesanto – Tervo	VII	5 (06:25 / 20:20)	2 (06:35 / 20:20)	1	1	Tavoitteet täyttyvät.	
Tervo – Vesanto		6 (08:18 / 14:30)	3 (11:40 / 12:50)	1	1	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.	
Tervo – Kuopio	VII	5 (07:45 / 19:00)	2 (07:45 / 19:00)	1	1	Tavoitteet täyttyvät.	
Kuopio – Tervo		6 (07:45 / 15:25)	3 (11:15 / 15:25)	1	1	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.	
Kaavi – Kuopio	VII	5 (07:45 / 21:00)	5 (07:45 / 21:00)	1	1	Tavoitteet täyttyvät.	
Kuopio – Kaavi		4 (14:10 / 16:55)	4 (14:10 / 16:55)	1	1	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.	
Kaavi – Tuusniemi	VII	1 (08:50 / 15:10)	-	-	-	Tavoitteet täyttyvät osittain. Liikenne palvelee Kaavista Tuusniemeen kulkevia koululaisia.	
Tuusniemi – Kaavi		1 (15:55 / 07:55)	-	-	-	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.	
Tuusniemi – Kuopio	VII	1 (07:40 / 14:30)	-	-	-	Tavoitteet täyttyvät osittain.	
Kuopio – Tuusniemi		1 (15:30 / 06:40)	-	-	-	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.	
Rautalampi – Kuopio [M]	VII	4 (07:55 / 16:10)	2 (07:55 / 16:10)	1	-	Tavoitteet täyttyvät.	
Kuopio – Rautalampi [M]		4 (08:00 / 15:05)	2 (13:45 / 14:00)	1	-	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.	
Rautalampi – Suonenjoki [M]	VII	5 (07:45 / 16:15)	2 (06:45 / 17:05)	1	-	Tavoitteet täyttyvät.	
Suonenjoki – Rautalampi [M]		5 (08:00 / 15:05)	2 (13:45 / 14:00)	1	-	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.	
Suonenjoki – Pieksämäki	VII	2 (07:45 / 16:10)	-	-	-	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen ja junaliikenteen kanssa.	
Pieksämäki – Suonenjoki		2 (14:35 / 07:55)	-	-	-	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.	
Varkaus – Joensuu [M]	VII	1 (10:15 / 15:00)	1 (10:15 / 15:00)	-	1	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen ja junaliikenteen kanssa.	
Joensuu – Varkaus [M]	VII	1 (17:15 / 07:55)	1 (17:15 / 07:55)	-	1		
Varkaus – Liperi [M]	VII	2 (09:40 / 15:40)	2 (09:40 / 15:40)	-	-	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen kanssa.	
Liperi – Varkaus [M]	VII	2 (13:35 / 10:15)	2 (13:35 / 10:15)	-	-		
Heinävesi – Varkaus	VII	4 (07:45 / 16:15)	3 (07:45 / 16:15)	-	1	Tavoitteet täyttyvät yhdessä junaliikenteen kanssa.	
Varkaus – Heinävesi		4 (08:50 / 16:30)	3 (08:50 / 16:30)	-	1	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.	
Varkaus – Savonlinna	VII	2 (09:55 / 15:40)	-	-	-	Tavoitteet täyttyvät osittain yhdessä markkinaehtoisen liikenteen kanssa.	
Savonlinna – Varkaus	VII	2 (08:15 / 15:40)	-	-	-		
Rautavaara – Kuopio	VII	Ei suoraa yhteyttä. Vaihdollinen yhteys Hankamäen ja Nilsiä kautta.			-	-	Tavoitteet eivät täyty.
Kuopio – Rautavaara					-	-	

6.3.2 Palvelutasotavoitteiden täyttyminen Etelä-Savossa

Taulukoissa 15-16 on esitetty joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden täyttyminen eri yhteysväleillä Etelä-Savossa.

Taulukko 15. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden täyttyminen eri yhteysväleillä Etelä-Savossa. 1/2.

Yhteysväli	Luokka	Nykyinen ELY-keskuksen järjestämä joukkoliikenne (ensimmäinen vuoro määräpäässä / viimeinen vuoro määräpäältä)				Huomiot
		M-P +	M-P ++	L	S	
Mikkeli – Varkaus – Kuopio	V	Tavoitteen täyttyminen markkinaehtoisen linja-autoliikenteen ja raideliikenteen varassa.				
Juva – Mikkeli	VI	5 (06:40 / 15:20)	4 (06:40 / 15:20)	1	-	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen kanssa.
Mikkeli – Juva	VII	4 (07:45 / 09:05)	3 (07:45 / 09:05)	1	-	
Pieksämäki – Varkaus [M]	VI	6 (07:45 / 16:30)	4 (07:35 / 16:30)	-	1	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen ja junaliikenteen kanssa.
Varkaus – Pieksämäki [M]	VI	6 (06:20 / 17:35)	4 (06:20 / 17:35)	-	1	
Juva – Savonlinna [M]	VI	2 (07:45 / 16:15)	2 (07:40 / 16:15)	-	-	Tavoitteen täyttyminen on pääasiassa markkinaehtoisen liikenteen varassa.
Savonlinna – Juva [M]	VI	2 (09:00 / 07:45)	1 (17:15 / 07:45)	-	-	
Mikkeli – Mäntyharju [M]	VI	Ei ELY-keskuksen hankkimaa liikennettä.				Tavoitteen täyttyminen markkinaehtoisen liikenteen varassa.
Mäntyharju – Mikkeli [M]	VI					
Mikkeli – Pieksämäki	VI	4 (07:55 / 16:15)	3 (07:55 / 16:15)	-	-	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen ja junaliikenteen kanssa.
Pieksämäki – Mikkeli	VI	5 (06:05 / 16:25)	4 (07:45 / 16:25)	-	-	
Kangasniemi – Mikkeli	VI	2 (08:45 / 16:30)	2 (08:45 / 16:30)	-	-	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen kanssa.
Mikkeli – Kangasniemi		2 (06:45 / 19:00)	2 (06:45 / 19:00)	-	-	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Suonenjoki – Pieksämäki	VII	2 (07:45 / 16:10)	-	-	-	Tavoitteet täyttyvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen ja junaliikenteen kanssa.
Pieksämäki – Suonenjoki		2 (14:35 / 07:55)	-	-	-	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Hirvensalmi – Mikkeli	VII	7 (07:40 / 19:00)	4 (07:40 / 19:00)	1	2	Tavoitteet täyttyvät.
Mikkeli – Hirvensalmi		5 (08:55 / 15:15)	4 (08:55 / 15:15)	1	2	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Puumala – Mikkeli	VII	4 (07:30 / 16:20)	3 (07:30 / 16:20)	1	1	Tavoitteet täyttyvät.
Mikkeli – Puumala		4 (08:55 / 15:05)	3 (08:55 / 15:05)	1	1	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Sulkava – Savonlinna	VII	5 (07:40 / 16:30)	2 (07:40 / 16:30)	-	-	Tavoitteet täyttyvät.
Savonlinna – Sulkava		5 (08:45 / 15:05)	2 (14:10 / 09:45)	-	-	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Varkaus – Savonlinna [M]	VII	2 (09:55 / 15:40)	-	-	-	Tavoitteet täyttyvät osittain yhdessä markkinaehtoisen liikenteen kanssa.
Savonlinna – Varkaus [M]	VII	2 (08:15 / 15:40)	-	-	-	
Rantasalmi – Savonlinna		2 (09:55 / 15:40)	-	-	-	Tavoitteet täyttyvät osittain yhdessä markkinaehtoisen liikenteen kanssa.
Savonlinna – Rantasalmi		2 (07:30 / 16:25)	-	-	-	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Enonkoski – Savonlinna	VII	3 (07:45 / 15:20)	3 (07:45 / 15:20)	-	-	Tavoitteet täyttyvät. Paluuvuoro klo 16 vaihdollisena.
Savonlinna – Enonkoski		3 (12:55 / 14:05)	3 (12:55 / 14:05)	-	-	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Savonlinna – Joensuu	VII	3 (10:15 / 13:30)	2 (10:15 / 13:30)	1	1	Tavoitteet ylittyvät vuorojen määrän osalta, mutta eivät täyty liikennöintiajan osalta.
Joensuu – Savonlinna	VII	3 (09:10 / 13:15)	2 (09:10 / 13:15)	1	1	
Savonlinna – Kitee	VII	3 (08:45 / 15:00)	2 (08:45 / 15:00)	1	1	Tavoitteet ylittyvät vuorojen määrän osalta, mutta eivät täyty liikennöintiajan osalta.
Kitee – Savonlinna	VII	3 (09:10 / 13:15)	2 (09:10 / 13:15)	1	1	
Pertunmaa – Mikkeli	VII	Ei suoraa yhteyttä. Vaihdollinen yhteys Uutelan kautta.				Tavoitteet eivät täyty.
Mikkeli – Pertunmaa						

Taulukko 16. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden tähttyminen eri yhteysväleillä Etelä-Savossa. 2/2.

Yhteysväli	Luokka	Nykyinen ELY-keskuksen järjestämä joukkoliikenne (ensimmäinen vuoro määräpäässä / viimeinen vuoro määräpäästä)				Huomiot
		M-P +	M-P ++	L	S	
Sulkava – Puumala	-	1 (15:00 / 09:00)	1 (15:00 / 09:00)	-	-	Yhteystarve, ei palvelutasotavoitetta.
Puumala – Sulkava	-	1 (09:45 / 14:10)	1 (09:45 / 14:10)	-	-	
Juva – Sulkava	-	2 (16:40 / 08:25)	1 (16:40 / 08:25)	1	-	Yhteystarve, ei palvelutasotavoitetta.
Sulkava – Juva	-	2 (07:25 / 16:35)	1 (09:05 / 16:00)	1	1	
Rantasalmi – Juva	-	1 (07:35 / 15:10)	-	-	-	Yhteystarve, ei palvelutasotavoitetta.
Juva – Rantasalmi	-	1 (15:55 / 06:50)	-	-	-	
Kangasniemi – Pieksämäki	-	1 (08:05 / 14:40)	-	-	-	Yhteystarve, ei palvelutasotavoitetta.
Pieksämäki – Kangasniemi	-	1 (15:50 / 06:50)	-	-	-	

6.3.3 Palvelutasotavoitteiden tähttyminen Pohjois-Karjalassa:

Taulukoissa 17-18 on esitetty joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden tähttyminen eri yhteysväleillä Pohjois-Karjalassa.

Taulukko 17. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden tähttyminen eri yhteysväleillä Pohjois-Karjalassa 1/2.

Yhteysväli	Luokka	Nykyinen ELY-keskuksen järjestämä joukkoliikenne (ensimmäinen vuoro määräpäässä / viimeinen vuoro määräpäästä)				Huomiot
		M-P +	M-P ++	L	S	
Nurmes – Joensuu [M]	VI	3 (07:50 / 18:10)	2 (07:50 / 16:10)	1	1	Tavoitteet tähttyvät yhdessä markkinaehtoisien liikenteen ja junaliikenteen kanssa.
Joensuu – Nurmes [M]		3 (17:30 / 14:05)	2 (17:20 / 07:50)	1	-	Tavoite määrätty toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Juuka – Joensuu [M]	VI	3 (07:50 / 18:10)	2 (07:50 / 16:10)	1	1	Tavoitteet tähttyvät osittain yhdessä markkinaehtoisien liikenteen kanssa.
Joensuu – Juuka [M]		3 (16:40 / 15:10)	2 (16:40 / 08:40)	1	-	Tavoite määrätty toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Juuka – Nurmes [M]		4 (07:40 / 16:20)	2 (17:20 / 07:50)	1	-	Tavoite määrätty Joensuun suunnan liikenteen mukaisesti.
Nurmes – Juuka [M]		4 (06:00 / 19:55)	2 (06:00 / 18:00)	1	1	
Liekka – Joensuu	VI	7 (07:45 / 21:15)	5 (07:45 / 21:15)	1	2	Tavoitteet tähttyvät yhdessä junaliikenteen kanssa.
Joensuu – Liekka		7 (07:50 / 15:20)	5 (08:55 / 15:20)	1	2	Tavoite määrätty toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Joensuu – Ilomantsi	VI	6 (07:45 / 16:15)	5 (07:45 / 16:15)	1	2	Tavoitteet tähttyvät osittain. Viimeinen paluuvuoro Ilomantsista klo 16:15.
Ilomantsi – Joensuu	VI	6 (07:40 / 18:15)	5 (07:40 / 18:15)	1	2	
Kitee – Joensuu	VI	7 (07:40 / 19:15)	5 (07:40 / 19:15)	1	2	Tavoitteet tähttyvät yhdessä junaliikenteen kanssa.
Joensuu – Kitee		7 (07:40 / 17:35)	5 (07:40 / 17:35)	1	2	Tavoite määrätty toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Joensuu – Tohmajärvi	VI	7 (07:15 / 18:00)	5 (07:15 / 18:00)	1	2	Tavoitteet tähttyvät.
Tohmajärvi – Joensuu	VI	7 (07:40 / 19:15)	5 (07:40 / 19:15)	1	2	
Tohmajärvi – Kitee	VI	7 (07:40 / 17:35)	5 (07:40 / 17:35)	1	2	Tavoitteet tähttyvät.
Kitee – Tohmajärvi		7 (06:35 / 20:10)	5 (06:35 / 20:10)	1	2	Tavoite määrätty toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Joensuu – Outokumpu [M]	VI	4 (08:00 / 19:10)	2 (12:30 / 19:10)	-	1	Tavoitteet tähttyvät yhdessä markkinaehtoisien liikenteen kanssa.
Outokumpu – Joensuu [M]	VI	3 (06:55 / 21:20)	2 (06:55 / 21:20)	-	1	
Polvijärvi – Joensuu	VI	7 (06:40 / 18:10)	1 (07:45 / 16:20)	1	1	Tavoitteet tähttyvät.
Joensuu – Polvijärvi	VI	7 (08:45 / 16:15)	3 (13:30 / 06:40)	1	1	Tavoitteet tähttyvät.

Taulukko 18. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden tähtyminen eri yhteysväleillä Pohjois-Karjalassa 2/2.

Yhteysväli	Luokka	Nykyinen ELY-keskuksen järjestämä joukkoliikenne (ensimmäinen vuoro määräpäässä / viimeinen vuoro määräpäältä)				Huomiot
		M-P +	M-P ++	L	S	
Lieksa – Nurmes	VII	3 (07:40 / 16:15)	2 (07:40 / 15:00)	-	1	Tavoitteet tähtytvät yhdessä junaliikenteen kanssa.
Nurmes – Lieksa	VII	3 (07:50 / 16:15)	2 (10:00 / 14:00)	-	1	
Joensuu – Varkaus [M]	VII	1 (17:15 / 07:55)	1 (17:15 / 07:55)	-	1	Tavoitteet tähtytvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen ja junaliikenteen kanssa.
Varkaus – Joensuu [M]	VII	1 (10:15 / 15:00)	1 (10:15 / 15:00)	-	1	
Varkaus – Liperi [M]	VII	2 (09:40 / 15:40)	2 (09:40 / 15:40)	-	-	Tavoitteet tähtytvät yhdessä markkinaehtoisen liikenteen kanssa.
Liperi – Varkaus [M]	VII	2 (13:35 / 10:15)	2 (13:35 / 10:15)	-	-	
Heinävesi – Joensuu	VII	1 (10:10 / 15:10)	1 (10:10 / 15:10)	-	1	Tavoitteet eivät tähty.
Joensuu – Heinävesi	VII	1 (16:30 / 08:50)	1 (16:30 / 08:50)	-	1	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Heinävesi – Varkaus	VII	4 (07:45 / 16:15)	3 (07:45 / 16:15)		1	Tavoitteet tähtytvät yhdessä junaliikenteen kanssa.
Varkaus – Heinävesi		4 (08:50 / 16:30)	3 (08:50 / 16:30)		1	Tavoite määräytyy toisen liikennöintisuunnan mukaisesti.
Joensuu – Savonlinna	VII	3 (09:10 / 13:15)	2 (09:10 / 13:15)	1	1	Tavoitteet ylittvät vuorojen määrän osalta, mutta eivät tähty liikennöintiajan osalta.
Savonlinna – Joensuu	VII	3 (10:15 / 13:30)	2 (10:15 / 13:30)	1	1	
Kitee – Savonlinna	VII	3 (09:10 / 13:15)	2 (09:10 / 13:15)	1	1	Tavoitteet ylittvät vuorojen määrän osalta, mutta eivät tähty liikennöintiajan osalta.
Savonlinna – Kitee	VII	3 (08:45 / 15:00)	2 (08:45 / 15:00)	1	1	
Joensuu – Rääkkylä	VII	4 (08:50 / 15:05)	1 (17:45 / 06:20)	-	1	Tavoitteet tähtytvät vuorojen määrän osalta, mutta eivät tähty liikennöintiajan osalta.
Rääkkylä – Joensuu	VII	5 (07:45 / 16:10)	1 (07:45 / 16:10)	-	1	Tavoitteet tähtytvät vaihdollisena Liperin ja Hammaslahden kautta.
Rääkkylä – Kitee	-	3 (07:50 / 15:10)	-	-	-	Yhteystarve, ei palvelutasotavoitetta.
Kitee – Rääkkylä	-	3 (08:50 / 15:05)	-	-	-	
Nurmes – Kuopio	-	1 (09:55 / 16:20)	-	-	-	Yhteystarve, ei palvelutasotavoitetta. Asiointiyhteys Nurmeksesta Kuopioon sekä vaihtoyhteyksien kautta esim. Helsinkiin.
Kuopio – Nurmes	-	1 (18:25 / 07:45)	-	-	-	
Rääkkylä – Liperi	-	3 (08:00 / 16:20)	-	-	-	Yhteystarve, ei palvelutasotavoitetta. Osa vaihdollista Rääkkylä – Joensuu yhteysvälin liikennettä.
Liperi – Rääkkylä	-	3 (08:50 / 15:05)	-	-	-	
Rääkkylä – Hammaslahti	-	2 (06:45 / 17:05)	1 (06:45 / 17:05)	-	1	Yhteystarve, ei palvelutasotavoitetta. Osa vaihdollista Rääkkylä – Joensuu yhteysvälin liikennettä.
Hammaslahti – Rääkkylä	-	2 (08:50 / 15:05)	1 (17:45 / 07:55)	-	1	

7. YHTEISTYÖ ERI TOIMIJOIDEN VÄLILLÄ

7.1 Toimijat

7.1.1 Pohjois-Savon ELY-keskuksen tehtävät

Pohjois-Savon ELY-keskus on palvelusopimusasetuksessa tarkoitettu tieliikenteen toimivaltainen viranomaisena. Toimivaltaviranomaisen tehtäviä ovat mm. seuraavat tehtävät:

- Tehdä päätös toimivalta-alueensa tai sen osan liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti tai tehdä päätös palvelusopimusasetuksen mukaisesta yksinoikeudesta.
- Suunnitella palvelusopimusasetuksen mukainen liikenne ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovitettava yhteen. Liikkumispalveluita suunnitellessa on kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.
- Hankkia toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä.
- Huolehtia siitä, että sen toiminta edistää lippu- ja maksujärjestelmien yhteen toimivuutta.
- Käyttää Liikenne- ja viestintäviraston kohdentamaa määrärahaa (valtionavustusta) liikennepalvelulaissa määriteltäviin tarkoituksiin.

7.1.2 Peruskuntien joukkoliikenteeseen liittyvät tehtävät

Peruskunta (= ei tieliikenteen toimivaltainen viranomaisena) tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja. Peruskunta voi olla osallinen myös ELY-keskuksen liikennepalvelujen hankinnassa.

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

7.2 Yhteistyö toimijoiden välillä

Yhteistyössä eri toimijoiden välillä voidaan erottaa seuraavia kokonaisuuksia:

- Yhteistyö kuntien välillä
- yhteistyö maakuntien välillä
- yhteistyö Pohjois-Savon ELY-keskuksen ja kuntien välillä
- yhteistyö liikenteenharjoittajien välillä
- muu toimijoiden välinen yhteistyö.

Kuntien välisessä yhteistyössä lakisääteisten kuljetusten järjestämisessä sekä markkinaehtoisen ja ELY-keskuksen järjestämän kuljetusten täydentämisessä kuntien keskinäisellä yhteistyöllä voidaan saavuttaa positiivisia vaikutuksia ja kustannussäästöjä. Liikenteen täydentäminen voi liittyä tavanomaisten työ-, koulu- ja asiointiyhteyksien kehittämisen ohella myös johonkin teemaan, kuten matkailuliikenteen kehittämiseen tai matkailukohteiden parempaan saavutettavuuteen. Myös joukkoliikenteestä vastuussa olevien henkilöiden tiedon jakaminen voi olla tärkeää. Yleensä joukkoliikenteen vastuuhenkilönä varsinkin pienemmissä kunnissa toimii henkilö, joka hoitaa joukkoliikenteeseen liittyviä tehtäviä muiden tehtävien ohella pienellä työmäärällä.

Konkreettisista kuntien välisistä yhteistyömahdollisuuksista esimerkkinä mainittakoon osaamisen laajentamisessa yhteisen joukkoliikenteen vastuuhenkilön palkkaaminen tai liikenteen järjestämisessä palveluliikenteen suunnitteleminen ja toteuttaminen. Toisiaan lähellä olevat kunnat voivat saavuttaa positiivisia vaikutuksia ja kustannussäästöjä integroimalla koulujen alkamis- ja päättymisaikoja paremmin joukkoliikenteelle sopivaksi. Viimeisellä toimenpiteellä voidaan saavuttaa hyviä tuloksia myös kunnan sisäisen liikenteen järjestämisessä.

Tässä yhteydessä ei oteta kantaa pitkään valmistelussa olleeseen maakunta- ja soteuudistukseen. Joukkoliikenteen kehittämisessä yhteistyö maakuntien kanssa liittyy maakunnan rajat ylittävän liikenteen järjestämiseen ja kehittämiseen sekä joukkoliikenteen rooliin liikennejärjestelmätasolla. Maakunnalla voi olla rooli yhteishankinnoissa tai järjestelmien ylläpidossa tai esim. matkailualueiden saavutettavuuden parantamisessa.

Pohjois-Savon ELY-keskuksen ja kuntien välinen yhteistyö on erittäin tärkeää joukkoliikennepalveluiden palvelutason suunnittelussa sekä liikenteen järjestämisessä. ELY-keskuksen järjestämä liikenne, ja siinä tapahtuvat muutokset, ovat mitä enenevässä määrin yhteistoimintaa kuntien kanssa. Tämän lisäksi yhteistyö ulottuu joukkoliikenteessä käytettyihin lipputuotteisiin ja informaatioon. Esimerkiksi Waltti lippu- ja maksujärjestelmän yhteen toimivuus ELY-keskuksen järjestämän liikenteen kanssa ja päinvastoin on joukkoliikenteen palvelutason kannalta erittäin tärkeää. ELY-keskukset toivotaan asiantuntijatukena uusien palveluiden kehittämisessä, koordinoitua useampien kuntien alueelle ulottuvassa liikenteessä, tietoa uusista innovaatioista sekä nopeampaa päätöstä valtionavustuksista.

Liikennepalvelulain mukaan liikkumispalveluita suunnitellessa on kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia. Liikenteenharjoittajilla on usein paras tietämys liikenteestä, joka kannattaa käyttää hyväksi liikennepalvelujen edelleen kehittämiseksi. Liikennepalvelulakiin nojaten liikenteenharjoittajalla on velvollisuus toimittaa määräajoin harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle. Lisäksi tämän tulee ilmoittaa tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista. Yhteistyö liikennöitsijän kanssa voi liittyä myös erilaisiin kampanjointeihin ja markkinointiin. Säännöllinen markkinavuoropuhelu liikennöitsijöiden kanssa on tärkeää, koska liikennekentässä voi tapahtua nopeitakin muutoksia. Nopeista muutoksista esimerkkinä toimii koronapandemiaan liittyvät muutokset.

Muita joukkoliikenteen kehittämiseen liittyviä yhteistyökumppaneita ovat mm. seudulliset kehitysyhtiöt, matkailukeskukset ja TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy (LMJ).

8. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden 2021-2025 ja sen edellyttämän liikenteen järjestämisen lähtökohtana on ollut nykyisen kaltainen Pohjois-Savon ELY-keskuksen rahoitus sekä kustannusten jako kuntien välillä. Uudet palvelutasotavoitteet eivät aseta merkittäviä muutoksia rahoituksen kokonaisuuteen, vaikka painopisteet voivat joiltakin osin muuttua eri yhteysväleillä tapahtuneiden palvelutasotavoitteiden muutosten johdosta (taulukot 13–18).

Pohjois-Savon ELY-keskus varautuu joukkoliikenteen uusissa palvelutasotavoitteissaan markkinaehtoisessa liikenteessä mahdollisesti tapahtuviin muutoksiin. Yhteysväleillä, joilla palvelutasotavoite on riippuvainen markkinaehtoisesta liikenteestä, pyritään markkinaehtoisien liikenteen merkittävästi vähentyessä tai lakkautuessa turvaamaan vähintään kriittisimmät vuorot (esitetty palvelutasotavoite ei ole lupaus). Kriittiset vuorot määritellään yhteistyössä kuntien ja muiden mahdollisten osallisten kanssa.

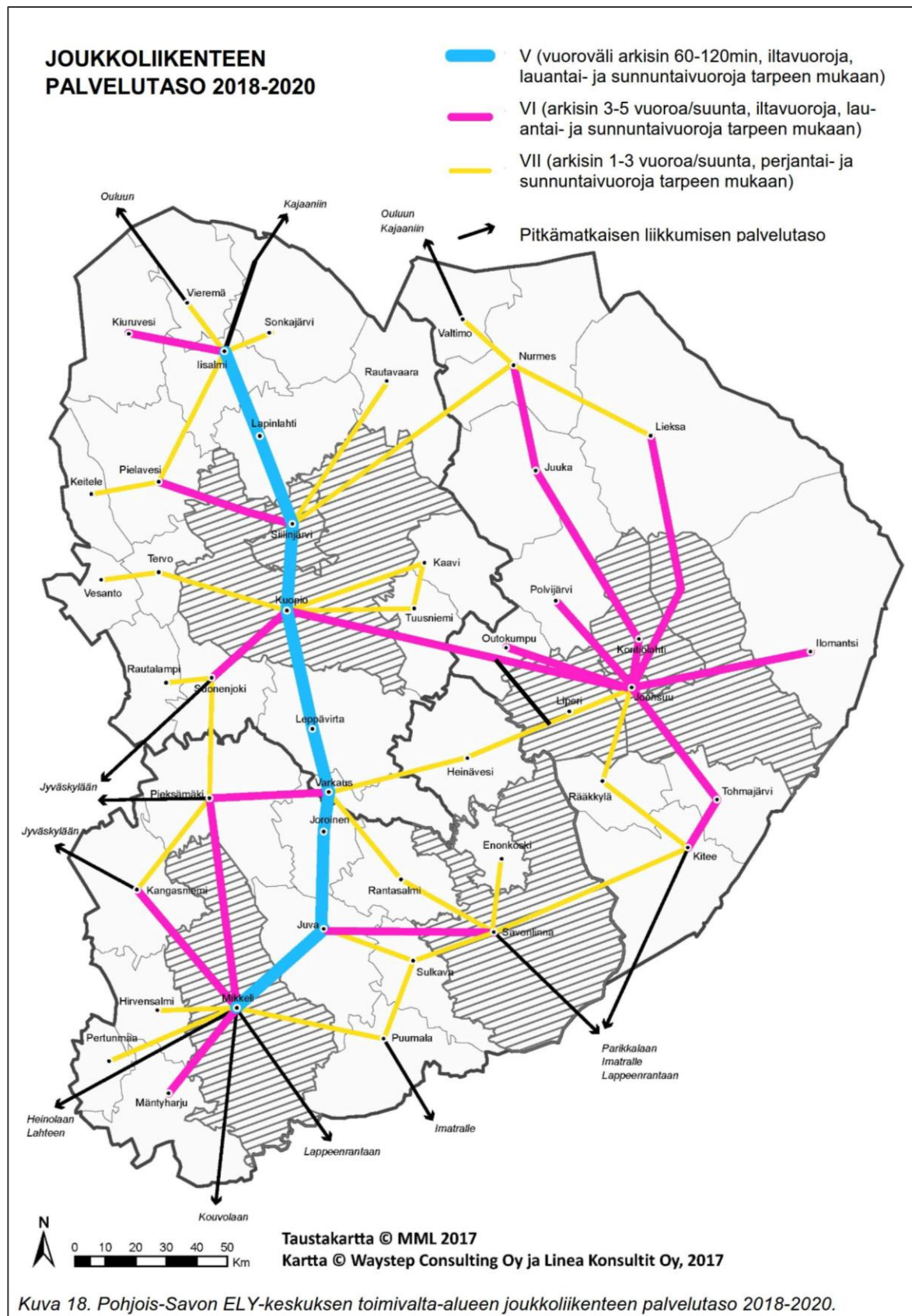
Matkailu ei ole palvelutasotavoitteisiin välittömästi vaikuttava tekijä. Palvelutasotavoitteet eivät kuitenkaan aseta minkäänlaisia esteitä matkailua palvelevan joukkoliikenteen järjestämiselle Pohjois-Savon ELY-keskuksen ja kuntien välisenä yhteistyönä, esimerkiksi pilottina. Mahdollisessa pilotissa tärkeää on, että sen kesto on riittävän pitkä.

Joukkoliikenteen uudet palvelutasotavoitteet tukevat sellaisen joukkoliikenteen järjestämistä, joissa potentiaalisimmilla työ- ja opiskeluliikenteen yhteyksillä on vaihtoehtoja käyttää liikkumiseen joukkoliikennettä henkilöauton sijaan.

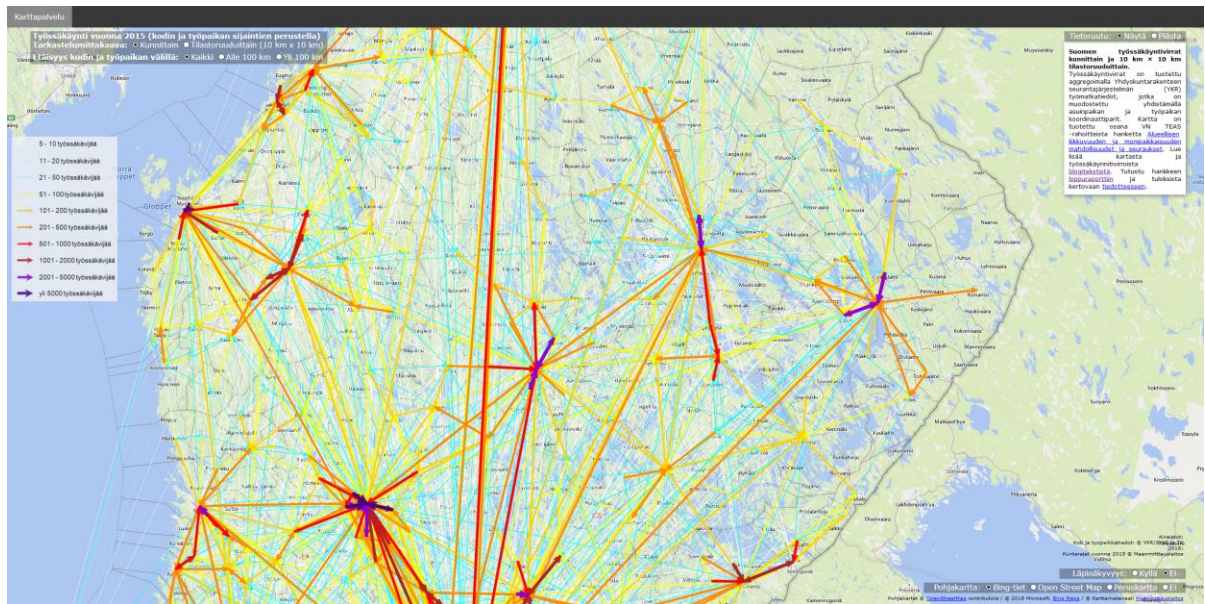
LIITTEET

- Liite 1: Palvelutasotavoitteet vuosille 2018-2020
- Liite 2: Pendelöintivirrat v. 2015
- Liite 3: Pendelöintitaulukko
- Liite 4: Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan lukioverkko

LIITE 1: PALVELUTASOTAVOITTEET 2018-2020

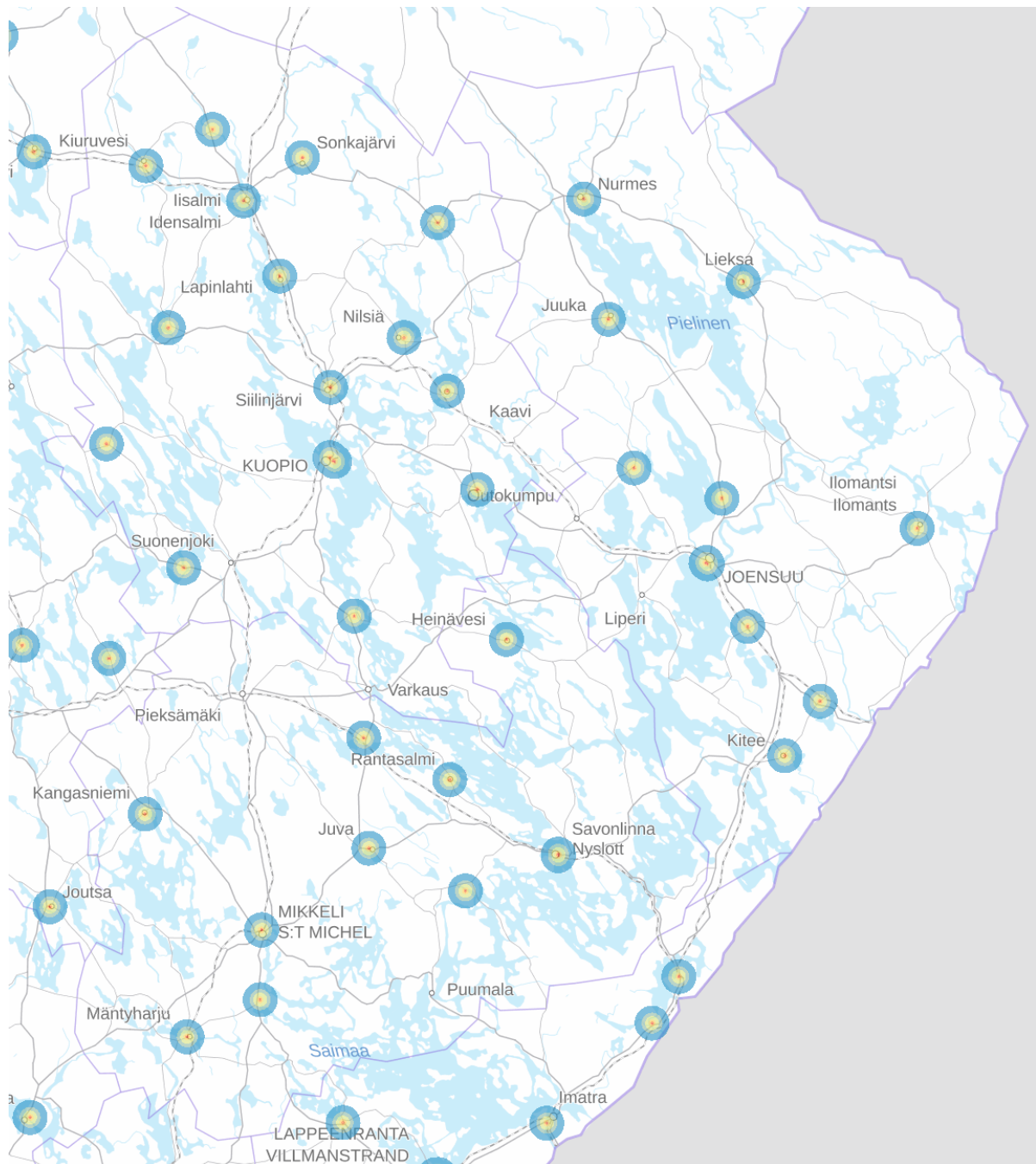


LIITE 2: PENDELÖINTIVIRRAT



Työssäkäynti vuonna 2015 <https://www oulu.fi/paikkatieto/liikkuvuus/> © 2019. Oulun yliopisto Maantieteen tutkimusyksikkö & Kerttu Saalasti Instituutti, PTT, LUKE ja 4FRONT. rahoittaja VN TEAS.

LIITE 4: POHJOIS-SAVON, ETELÄ-SAVON JA POHJOIS-KARJALAN LUKIOVERKKKO



Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalalan lukioverkko (lukiot ja niiden 5 km etäisyysovyöhykkeet). Lähde: Tilastokeskus ja MML2020