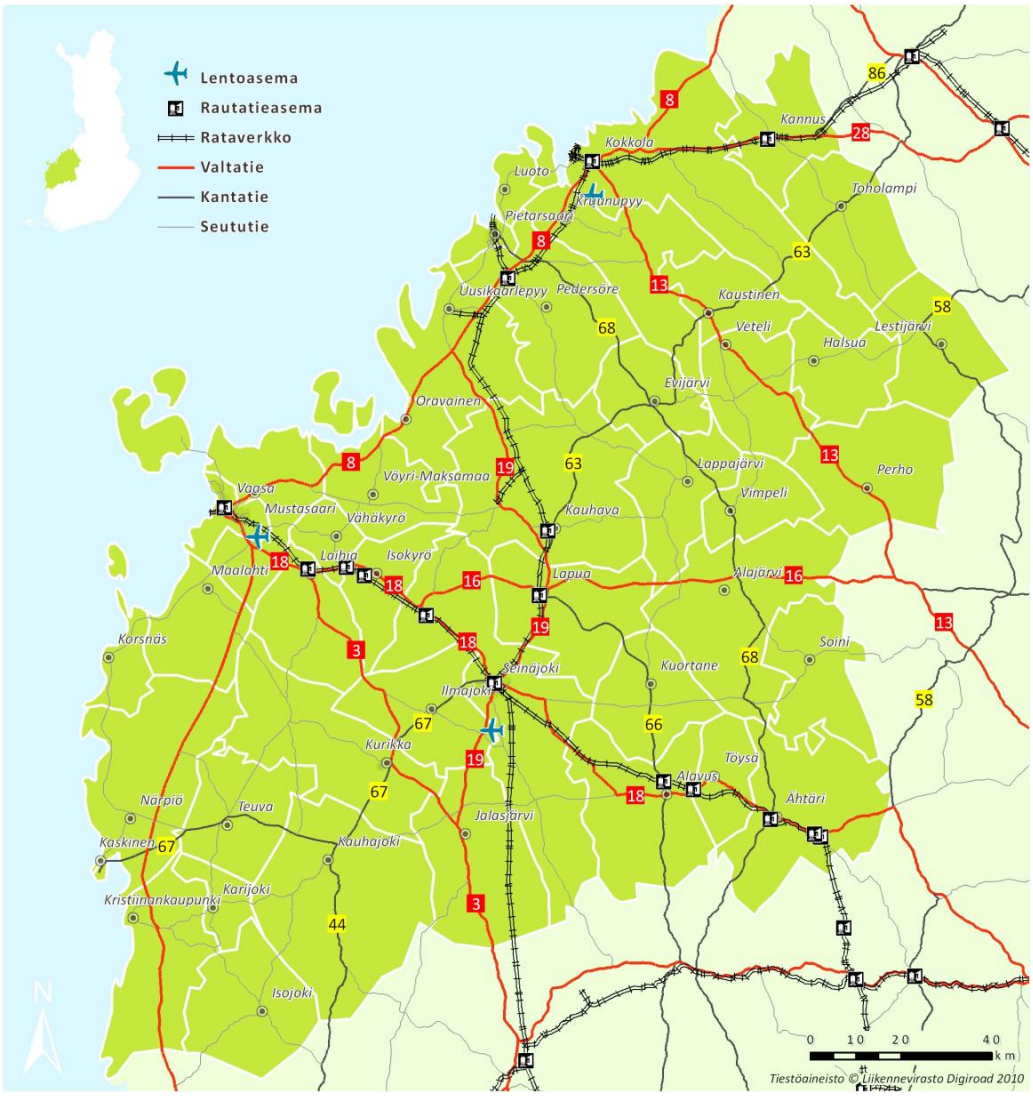
ETELÄPOHJANMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE-JA YMPÄRISTÖKESKUKSEN LIITYNTÄLIIKENTEEN PALVELUTASOMÄÄRITYS 2010



INSINÖÖRITOIMISTO LIIDEA OY

ESIPUHE

Henkilöjunaliikennettä on viime vuosina kehitetty ympäristöystävälliseksi, edulliseksi ja nopeaksi liikennemuodoksi, jolla voi mukavasti ja turvallisesti siirtyä pitkiäkin matkoja paikasta toiseen. Pitkät matkaketjut, joissa juna- ja bussivuorot seuraavat katkeamattomana ketjuna toistaan, ja joiden solmukohdissa vaihdot liikennevälineestä toiseen sujuvat mutkattomasti, muodostavat toimivan julkisen liikenteen verkon ja turvaavat mahdollisuuden liikkua kohtuullisin kustannuksin vapaa-ajanmatkoja tai opiskelu- ja työmatkoja julkisilla kulkuneuvoilla.

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (EPO ELY) liityntäliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittelyssä on huomioitu, että Seinäjoki-Oulu rataosan kehittäminen ja Seinäjoki-Vaasa rataosan sähköistäminen lisäävät rautatieliikenteen kilpailukykyä ja luovat uusia edellytyksiä alueen maankäytön kehittämiselle sekä elinkeinotoiminnalle pitkällä aikavälillä. Palvelutasotavoitteet on laadittu kuitenkin nykyiseen vallitsevaan tilanteeseen. Nyt määriteltyjä tavoitteita tarkistetaan aina tilanteen muuttuessa. Kuntien sisäisten liityntäyhteyksien kehittäminen on jätetty työn ulkopuolelle.

Tässä raportissa on määritelty kunnittain ensisijainen liityntäliikennepaikkakunta, palvelutasotavoitteet, selvitetty puutteet nykyisissä liityntäyhteyksissä ja arvioitu tavoitetason kustannusvaikutuksia nykytilanteeseen nähden. Asemapaikkakunnille ei ole määritelty liityntäliikenteen palvelutasotavoitteita.

Työ käynnistyi kesäkuussa ja valmistui marraskuussa 2010. Selvitystyön tilaajana toimi EPO ELY. Selvitystyön ohjausryhmä kokoontui työn aikana kolme kertaa. Ohjausryhmän työskentelyyn osallistuivat seuraavat henkilöt:

Anders Pulkkis	EPO ELY, puheenjohtaja
Eero Siikavirta	EPO ELY
Jorma Ollila	Etelä-Pohjanmaan liitto
Jussi Rämet	Keski-Pohjanmaan liitto
Jan Vikström	Pohjanmaan liitto
Asta Vähäpassi	VR-Yhtymä Oy
Aki Rasku	Seinäjoen lentoasema
Daniel Björkstrand	Veolia Trasport Finland Oy
Jan Finne	Vaasan paikallisliikenne Oy

Selvitystyö tehtiin konsulttityönä insinööritoimisto Liidea Oy:ssä. Liideasta työhön osallistuivat ins. Toni Joensuu (projektipäällikkö) ja FM Susanna Harvio.

Oulussa 15.11.2010

SISÄLLYS

1 TAUSTAA 5

2 TYÖN TAVOITTEET JA TOTEUTUSTAPA 7

2.1 Työn tavoitteet 7
2.2 Selvityksen laatimistapa 8

3 JOUKKOLIIKENTEEN JÄRJESTÄMISTAPA JA SEN MUUTOKSET 9

3.1 Linja-autoliikenteen järjestäminen 9
3.2 Raideliikenteen järjestäminen 11
3.3 Lentoliikenteen järjestäminen 11

4 LIITYNTÄLIIKENTEEN TOIMINTAYMPÄRISTÖ 12

4.1 Junaliikenne 13
4.2 Lentoliikenne 16
4.3 Linja-autoliikenne 16
4.4 Työssäkäynti 16

5 YRITYS- JA KUNTAKYSELY 18

5.1 Yrityskysely 18
5.2 Kuntakysely 18

6 JUNIEN LIITYNTÄLIIKENNE 21

6.1 Liityntäliikenteen määrittely 21
6.2 Nykyiset liityntäyhteydet 21
6.2.1 Talvi- ja kesäarjen yhteydet 22
6.2.2 Viikonlopun yhteydet 25
6.2.3 Liityntäyhteyspuutteet alueella 29
6.2.4 Matkaluvut keskimääräisten matkustustietojen perusteella 31
6.2.5 Bussiliikenteen liityntäkäyttö 32

7 LIITYNTÄYHTEYKSIEN PALVELUTASOTAVOITTEET 33

7.1 Määritellyt liityntäliikennepaikkakunnat 33
7.2 Julkisen liikenteen peruspalvelutaso – valtakunnan tason linjauksia 34
7.3 EPO ELYn liityntäliikenteen palvelutasotavoitteet 35
7.3.1 Periaatteet 35
7.3.2 Tavoitteet 35
7.3.3 Peruspalvelutason toteutuminen 36
7.3.4 Häiriötilanteet 36

8 Lähteet 37

LIITTEET

KUVAT JA TAULUKOT

Kuva 1. Rataverkko (lähde: Liikennevirasto 2010) 6
Kuva 2. Liityntäliikenneselvityksen työvaiheet. 8
Kuva 3. Suunnittelualue 12
Kuva 4. Henkilöliikenteen matkat vuonna 2009 (Liikennevirasto 2010). 13
Kuva 5. Rautatieasemien matkustajamääriä (Lähde:VR Oy) 14
Kuva 6. Junatarjonta välillä Kannus-Seinäjoki, Vaasa-Seinäjoki ja Seinäjoki-Myllymäki (Ähtäri). 15
Kuva 7. Etelä-Pohjanmaan, Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan kuntien välisen yli 100 pendelöintivirrat (Pendelöintitiedot Pohjanmaa 2003, Etelä-Pohjanmaa ja Keski-Pohjanmaa 2006 Tilastokeskus). 17
Kuva 8. Liityntäliikennepalvelujen tarpeet kyselyyn vastanneiden kuntien mukaan (n=25). 19
Kuva 9. Liityntäliikennepalvelujen tarpeet eri liityntäliikennepaikkakuntiin kyselyyn vastanneiden kuntien mukaan (n=23). 19
Kuva 10. Liityntäliikennepalvelujen palvelutasotarpeet eri liityntäliikennepaikkakuntiin kyselyyn vastanneiden kuntien mukaan (n=23). 20
Kuva 11. Osallistuminen liikenteen järjestämisen kustannuksiin kyselyyn vastanneiden kuntien mukaan (n=23). 20
Kuva 12. Liityntäyhteydet talvella arkipäivisin etelään lähteviin juniin ja etelästä saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010). 23
Kuva 13. Liityntäyhteydet talvella arkipäivisin pohjoiseen lähteviin juniin ja pohjoisesta saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010). 24
Kuva 14. Liityntäyhteydet kesällä arkipäivisin etelään lähteviin juniin ja etelästä saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010). 24
Kuva 15. Liityntäyhteydet kesällä arkipäivisin pohjoiseen lähteviin juniin ja pohjoisesta saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010). 25
Kuva 16. Liityntäyhteydet talviperjantaisin pohjoiseen lähteviin juniin ja pohjoisesta saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010). 26
Kuva 17. Liityntäyhteydet talviperjantaisin etelään lähteviin juniin ja etelästä saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010). 26
Kuva 18. Liityntäyhteydet kesäperjantaisin pohjoiseen lähteviin juniin ja pohjoisesta saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010). 27
Kuva 19. Liityntäyhteydet kesäperjantaisin etelään lähteviin juniin ja etelästä saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010). 27
Kuva 20. Liityntäyhteydet sunnuntaisin pohjoiseen lähteviin juniin ja pohjoisesta saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010). 28
Kuva 21. Liityntäyhteydet sunnuntaisin etelään lähteviin juniin ja etelästä saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010). 28
Kuva 22. Junamatkaluvut kunnittain (tiedot perustuvat valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimuksen 2005 maakunnittaisiin tietoihin.) 32
Kuva 23. Suunnittelualueen kunnille määritellyt liityntäliikennepaikkakunnat. 33

Taulukko 1. LVM:n ostoliikenteen junavuoroja suunnittelualueella. 11
Taulukko 2. Matkustajat lentoasemittain (Finavia 2010) 16
Taulukko 3. Nykyisten liityntäyhteyksien määrä (linja-autoyhteydet) ja liityntäyhteyspuutteet(oranssilla) suunnittelualueella. 30
Taulukko 4. Arvioidut junamatkaluvut (perustuvat Henkilöliikennetutkimukseen 2005) 31

1 TAUSTAA

Nykysuomessa matkustetaan yhä enemmän ja pidemmälle työn ja opiskelun perässä, tehdään kauppaa ja kohdataan ihmisiä valtion laajuisesti ja globaalisti. Koko maassa halutaan turvata elämisen ja yrittämisen mahdollisuudet ja eri alueiden vahvuuksista ja alueiden yhteistyöstä halutaan syntyvän uutta hyvinvointia. Liikkuminen on välttämätöntä, jotta yhteiskunnassa pystyy toimimaan.

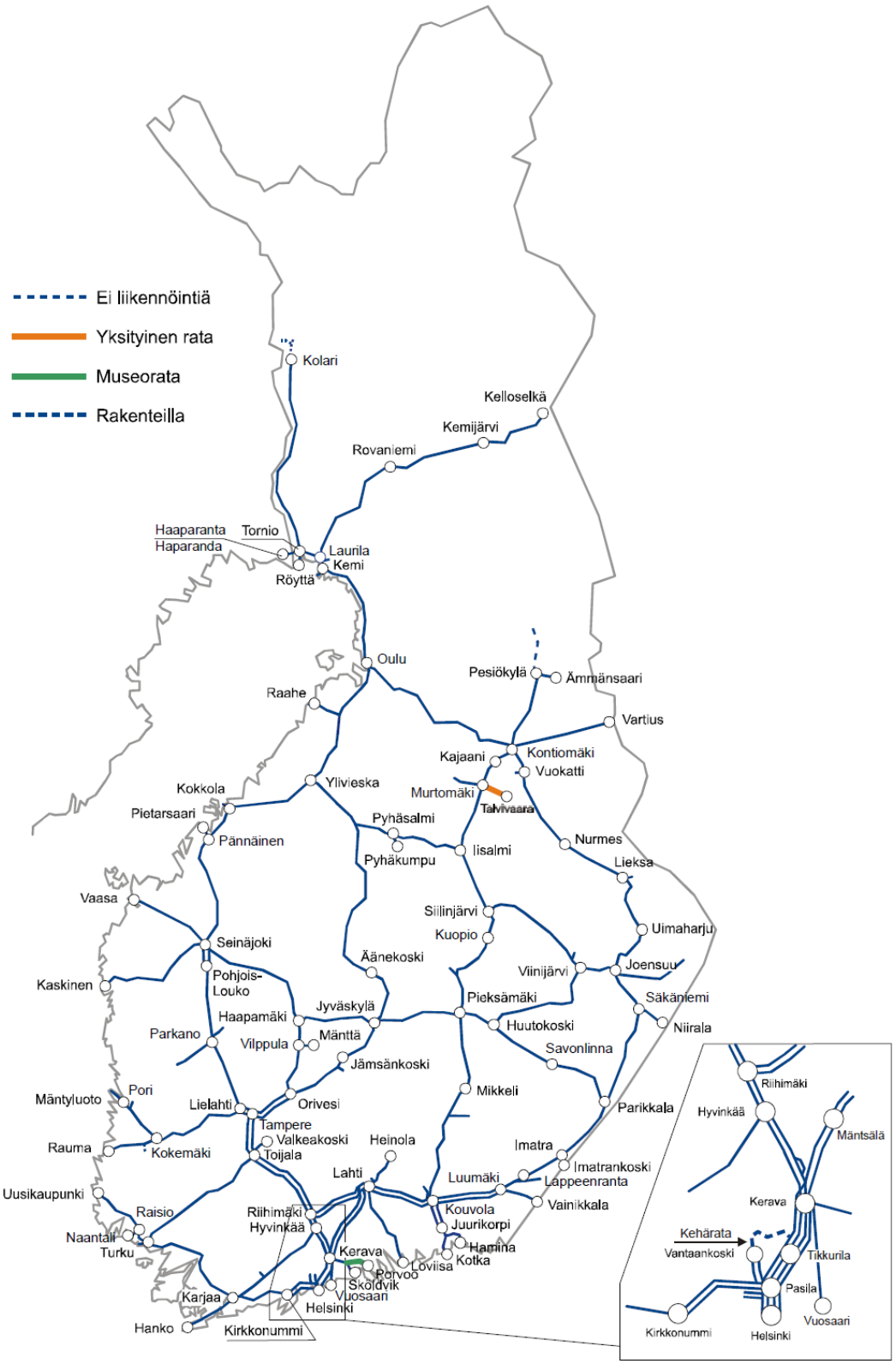
Liityntäliikenne: Kulkeminen pitkämatkaiseen tai kaukoliikenteen asemalle tai terminaaliin. Kulkutapana voi olla kävely, pyöräily, autoilu, autokyyti, bussi, taksi tai jokin muu käytössä oleva kulkutapa. Tässä suunnitelmassa on tarkasteltu liityntäyhteyksiä joukkoliikenteellä junille.

Kaukoliikenteen yhteydet mahdollistavat valtakunnallisen ja valtakunnanosissa toimimisen. Yhteyksien saatavuus, matka-aika ja toimivuus vaikuttavat suoraan siihen, kuinka hyvin eri alueet kytkeytyvät toisiinsa - kaupungit naapurikaupunkeihin, maakuntakeskuksiin ja pääkaupunkiseutuun. Yhteydet vaikuttavat myös siihen, miten maaseutu kytkeytyy kaupunkiseutuihin. Liikenneverkko vaikuttaa alueiden kilpailukyvyn ja hyvinvoinnin edellytysten luomisessa sekä alueiden kehittyneisyyserojen vähentämisessä. Kaukoliikenneverkon osien; pääteiden, rautateiden ja lentoliikenneyhteyksien tulee kytkeytyä yhteen niin, että vaihdot liikennemuodosta toiseen ovat sujuvia. Joukkoliikenteen tulee olla kilpailukykyinen vaihtoehto kaukoliikenteen runkomatkoille. Erityisen tärkeää joukkoliikenne on opiskelijoille ja autottomille ihmisille. Sosiaalisen tasa-arvoisuuden lisäksi joukkoliikenne on välttämätöntä myös kestävän kehityksen kannalta.

Suomessa on keskusteltu minkä tasoista julkisen liikenteen palvelua voidaan tai tulee ylläpitää julkisilla varoilla. Liikenne- ja viestintäministeriö on määritellyt valtakunnallisen peruspalvelutason (LVM 7/2005) ja kaukoliikenteen peruspalvelutason (LVM 39/2007). Samaan aikaan liityntäliikenteen ja ylipäätään joukkoliikenteen kehittämispyrkimysten esteenä ovat riittämättömät resurssit, jonka seurauksena liikenteiden ostoja uhkaa jatkuvasti vähentämispaineet. Erityisen vaikeaksi rahoituksen riittämättömyys tekee liityntäliikenteen järjestämisen, koska tärkeimmät liityntäyhteydet ajoittuvat iltoihin, sunnuntaille ja aikaisille aamuille, juuri sellaisiin ajankohtiin jolloin muu säännöllinen liikenteen kysyntä on vähäistä. Liitynnäksi sopivat yhteydet ovat useimmiten ensimmäisenä lakkautusuhan alla, kun vähennetään ostoliikenteen kustannuksia. Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskusten heikoimmin kuormitettua ostoliikennettä on jo lopetettu ja jatkossa tultaneen edelleenkin lopettamaan.

EPO ELY:n liityntäliikenneselvitys on asiakastarvelähtöinen eli ei liikennemuoto- tai seisake- / pysäkkikohtainen. Junaliikenne on kuitenkin merkittävässä roolissa suunnittelualueella, koska pääradan rataosa Seinäjoki-Oulu sekä Seinäjoki-Vaasa ja Seinäjoki-Jyväskylä rataosat kulkevat suunnittelualueella. Mikäli puutteita tämänhetkiseen liityntäliikenteeseen ilmenee, ratkaisuesitykset liittyvät useimmiten yhteyksinä junaliikenteeseen.

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (EPO ELY) liityntäliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittelyssä on huomioitu, että Seinäjoki-Oulu rataosan kehittäminen ja Seinäjoki-Vaasa rataosan sähköistäminen lisäävät rautatieliikenteen kilpailukykyä ja luovat uusia edellytyksiä alueen maankäytön kehittämiselle sekä elinkeinotoiminnalle pitkällä aikavälillä. Palvelutasotavoitteet on laadittu kuitenkin nykyiseen vallitsevaan tilanteeseen. Nyt määriteltyjä tavoitteita tarkistetaan aina tilanteen muuttuessa. Kuntien sisäisten liityntäyhteyksien kehittäminen on jätetty työn ulkopuolelle.



Kuva 1. Rataverkko (lähde: Liikennevirasto 2010)

2 TYÖN TAVOITTEET JA TOTEUTUSTAPA

2.1 TYÖN TAVOITTEET

Työn tavoitteena on EPO ELY:n toiminta-alueella tuottaa tietoa kuntien ja EPO ELY:n liityntäliikenneyhteyksien järjestämiseksi liittyvän päätöksenteon pohjaksi. Riittää, että liikkumisen edellytykset toteutuvat yhdellä kaukoliikennemuodolla, jotta palvelutasotavoite täyttyisi. Työllä haetaan taustatietoa liityntäliikennetarpeesta yleensä ja vastausta kysymyksiin:

- ***Mitkä ovat liityntäliikennetarpeet alueen eri kunnissa?***
- ***Mikä on se palvelutaso, jota liityntäliikennetarjonnassa tulisi tavoitella? (kuntakohtaisena)***
- ***Mitkä ovat edellisen perusteella nykytarjonnan liityntäliikennepuutteet?***
- ***Mitkä ovat tavoitetason kustannukset nykytasoon verrattuna?***
- ***Missä määrin nykyistä julkisen liikenteen tarjontaa käytetään liityntäliikennepalveluna? (liikennöitsijäkysely sähköpostilla)***

Konsultti laatii ehdotuksia kunnittain liityntäliikenteen palvelutasotavoitteista ja tekee esityksiä nykyisten siirtymäajan liikennöintisopimusten ja ostoliikenneaikataulujen muuttamisesta ja mahdollisista uusista joukkoliikennepalveluista.

Työ keskittyy liikennetarjonnan suunnitteluun. Työssä otetaan kantaa liityntäliikenteiden järjestämistapaan eli pyritäänkö järjestämään kutsupohjaisia vai kiinteitä liityntöjä. Kuntien sisäisten liityntäyhteyksien kehittäminen jätetään työn ulkopuolelle.

Työn aikana ollaan yhteydessä kuntiin liityntäyhteyksien tavoitetasosta. Siirtymäajan liikennöintisopimusten ja ELY:n ostamana liityntäliikenteen lisäksi voi olla vuoroja, jotka kuntien kannattaisi hankkia valittuja yhteyksiä täydentämään.

Työssä keskitytään liityntäliikennetarjonnan suunnitteluun kuntakeskuksista ja muista merkittävistä taajamista keskeisille rautatieasemapaikkakunnille.

Työssä etsitään ensisijaisesti muutostarpeita EPO ELY:n ostoliikenteen vuoroihin, mutta samalla pyritään löytämään myös siirtymäajan liikennöintisopimusten kehittämismahdollisuuksia liityntäliikennetarkoituksiin selvittämällä liikennöitsijöiden näkemyksiä.

2.2 SELVITYKSEN LAATIMISTAPA

Junien liityntäliikenteen selvittämisen lähtötietoina on käytetty Matkahuollon aikatauluhakupalvelusta (matkahuolto.fi) selvitettyjä tietoja nykyisestä linja-autoliikenteen vuorotarjonnasta. Linja-autoliikenteen sopivuutta liitynnäksi on tarkasteltu vuoro-, juna- ja rautatieasematarkkuudella sekä määrittelemällä liityntäaika, joka tulkitaan vielä tyydyttäväksi liityntäyhteydeksi.

Junien vuoro- ja aikataulutiedot perustuvat VR:n aikatauluhakupalvelusta (vr.fi)saatuihin aikataulutietoihin, jotka ovat voimassa 7.6-11.12.2010. Junaliikenteen aikataulut saattavat kuitenkin muuttua Seinäjoki-Oulu rataosan palvelutason parantamisen myötä.

Liikenteen kehittämismahdollisuuksia on selvitetty liikennöitsijäkyselyllä kesä-elokuussa 2010. Jokaiselle liikennöitsijälle lähetettiin lista vuoroista, jotka soveltuvat 0-90 minuutin liityntäajalla kesäkuussa 2010 voimaan tulleille uusille juna-aikatauluille. Liikennöitsijöiltä kysyttiin arvioita näiden vuorojen liityntäkäytöstä sekä arvioita vuorojen muista käyttötarkoituksista. Lisäksi kysyttiin käytetystä kalustosta, toimimisesta häiriötilanteissa (myöhästymiset yms.) sekä eri kulkumuotojen yhteistyön ja liityntäliikenteiden kehittämismahdollisuuksista. Kyselyyn vastasi 6 yrittäjää 23:sta tavoitellusta yrityksestä.

Kuntien liityntäliikenteen tarpeita on selvitetty kyselyn avulla. Kuntakysely suoritettiin ZEF-arviointikoneella®, joka on internetpalvelu palautteen keräämiseen ja hallintaan. Kysely lähetettiin kaikkiin EPO ELY:n alueen kuntiin pl. Kokkola, Seinäjoki ja Vaasa (yht 41 kuntaa). Kyselyyn saatiin vastaus 26 kunnalta.

Työssä on tämän yhteenvetoraportin lisäksi syntynyt tilaajan haltuun toimitettua liitemateriaalia:

- Liityntäliikennetietokanta
- Työn aikana tehdyt juna-, kunta- ja asemakohtaiset liityntäliikenneyhteenvedot



Kuva 2. Liityntäliikenneselvityksen työvaiheet.

3 JOUKKOLIIKENTEEN JÄRJESTÄMISTAPA JA SEN MUUTOKSET

3.1 LINJA-AUTOLIIKENTEEN JÄRJESTÄMINEN

Henkilöiden kuljettaminen tiellä ammattimaisesti korvausta vastaan on luvanvaraista elinkeinotoimintaa. Aikaisemmin luvanvaraista henkilöliikennettä säädeltiin henkilö- ja taksiliikennelaeilla sekä liikenne- ja viestintäministeriön antamilla asetuksilla. Henkilöliikennelain muutoksen ja Eu:n palvelusopimusasetuksen[1] voimaanastumisen myötä 3.12.2009 joukkoliikenteen järjestämisperiaatteet muuttuivat. Samalla vanha henkilöliikennelaki kumottiin ja henkilöliikennelaissa sairaankuljetusta koskevat pykälät siirrettiin erityislainsäädäntöön.

Uuden joukkoliikennelain keskeisenä tavoitteena on luoda edellytykset peruspalvelutasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaamiseen koko maassa sekä joukkoliikenteen käytön lisäämiseen keskeisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä. Joukkoliikennelain myötä joukkoliikenteen palvelutason määrittely tuli lakisääteiseksi. Palvelutason määrittely on lain mukaan tehtävä vuoden 2011 loppuun mennessä. Ennen lain voimaantuloa määritellyt joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet ovat kuitenkin voimassa vuoden 2013 loppuun saakka. Toimivaltaisen viranomaisen on myös määriteltävä, hoidetaanko joukkoliikenne puhtaasti markkinaehtoisesti vai sovelletaanko palvelusopimusasetusta. Joukkoliikennelain voimaantuloon sisältyy kymmenen vuoden siirtymäaika. Lain astuessa voimaan, entiset linjaliikenneluvat muutettiin pääsääntöisesti siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi ja ostoliikennesopimukset säilyivät voimassa. Siirtymäajan liikennöintisopimukset ovat voimassa linjaliikenneluvan voimassaoloajan päättymiseen asti kuitenkin enintään 2 päivään joulukuuta 2019. Liikenteenharjoittajan niin halutessa, sopimuksen voimassaoloaikaa on jatkettu 30 päivään kesäkuuta 2014 myös siinä tapauksessa, että linjaliikenneluvan voimassaoloaika päättyy ennen sitä.

Uudessa laissa linja-autoliikenteen peruslupa on joukkoliikennelupa, joka oikeuttaa harjoittamaan linja-autolla palvelusopimusasetuksessa tarkoitettua liikennettä toimivaltaisen viranomaisen tai kunnan tai kuntayhtymän kanssa tehdyn sopimuksen mukaan sekä tilausliikennettä koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Uusina lupina 3.12.2009 alkaen ovat tulleet ns. markkinaehtoiseen liikenteeseen sovellettavat reittiliikennelupa, joka oikeuttaa harjoittamaan reittiliikennettä linja-autolla, sekä kutsujoukkoliikennelupa, joka oikeuttaa harjoittamaan kutsujoukkoliikennettä linja-autolla. Joukkoliikenneluvan myöntää pääsääntöisesti hakijan kotipaikan elinkeino-, liikenne, ja ympäristökeskus (ELY). Reitti- ja kutsujoukkoliikenneluvat myöntää se ELY tai muu toimivaltainen viranomainen, jonka toimivalta-alueella liikenteen reitti tai toiminta-alue on. Mikäli reitti tai toiminta-alue sijaitsee useamman toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-alueella, luvan myöntää se ELY, jonka alueella on pisin osa reitistä tai suurin osa toiminta-alueesta.

Hallituksen budjettiesityksessä vuodelle 2010 esitetään liikenteen tukemiseen ja ostopalveluihin yhteensä 203,5 miljoonaa euroa. Kokonaissummasta linja-autoilla ja takseilla harjoitettavan alueellisen

[1] *Asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista*

ja paikallisen liikenteen ostoihin ja kehittämiseen esitetään 39,8 miljoonaa euroa. Helsingin seudun, Tampereen, Turun ja Oulun seutujen kunnille esitetään 7,5 miljoonan euron määrärahaa joukkoliikenteen palvelun parantamiseen ja käytön edistämiseen. Junien lähiliikenteeseen esitetään 10,9 miljoonan euron määrärahaa. Kaukojunaliikenteen ostoihin hallitus esittää 31,4 miljoonaa euroa. Kemijärven yöjunaliikenteeseen osoitetaan 1,2 miljoonaa euroa. Joukkoliikenteen käytön lisäämisessä yksi merkittävimmistä yksittäisistä toimista on työsuhdematkalippujärjestelmän uudistaminen ja lipun veroetuuden kasvattaminen. Lisäksi Savonlinnan ja Varkauden säännölliseen lentoliikenteeseen budjettiesityksessä on varattu miljoona euroa. Sisävesi- ja meriliikenteen tukemiseen ja kilpailukyvyn parantamiseen on varattu budjetissa yhteensä reilut 108 miljoonaa euroa.

Liikennepalvelujen oston lisäksi valtio tukee joukkoliikennettä (linja-autoliikenne) maksamalla kunnille tukea kaupunkimaisen paikallisliikenteen ostoon sekä seutu-, kaupunki- ja työmatkalippujen hinnanalentamisen kustannuksiin. Paikallisliikenteiden oston tukiprosentti on ollut 50 % nettokustannuksista ja lipputuissa 48 %. Uuden asetuksen myötä valtionavun jakoperusteisiin voi kuitenkin tulla muutoksia. Kuntien ja toimivaltaisten viranomaiskaupunkien joukkoliikenteen rahoitus (valtion rahoitus) kanavoitaneen jatkossakin ainakin alkuvaiheessa ELYjen kautta.

Palvelusopimusasetus ja joukkoliikennelaki vaikuttavat myös lippujen hinnanalentamiseen liittyviin korvausmenettelyihin ja tuen määrään, koska nykyisten lippusopimusten korvausperiaatteet eivät ole palvelusopimusasetuksen mukaisia. Uuden lain tavoitteena on taata entisten lipputuotteiden jatkuvuus. Uuteen korvausmalliin perustuvat lipputuotteet otettaneen käyttöön vuoden 2010 aikana. Ennen 3.12.2009 myönnetyt kuntien ja liikenteenharjoittajien väliset lippusopimukset on pyritty liittämään siirtymäajan liikennöintisopimuksiin. Uudet lippusopimukset solmitaan toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajien kesken. Myös tuettujen lippujen hintavelvoitteesta sopiminen yrittäjien kanssa kuuluu jatkossa toimivaltaisen viranomaisen toimivaltaan. Pääsääntöisesti uusissa sopimuksissa sovitaan vastaavista asioista kuin nykyisissä lippusopimuksissa. Olennainen eroavaisuus on siinä, että toimivaltaiselle viranomaiselle siirtyy sopimusosapuolena vastuu sopimuksen korvausvelvoitteiden täyttämisestä, mikä nykymallissa on kunnilla. Tästä seuraa tarve tehdä yhteistyösopimus ELYjen ja kuntien välille. Yhteistyösopimuksessa sovitaan mm. kuntien maksuosuuksista, lippukorvauksista ja selvittäjän toimista.

Uusi lipputuen korvausmalli poikkeaa entisestä siinä, että jatkossa tukea maksetaan vain liikennöitsijöiden todellisia kustannuksia vastaavasti (ei ylikompensaatiota). Uuden korvausmallin vaihtoehdot ovat parhaillaan ministeriössä valmisteltavina.

EPO ELY:llä oli vuonna 2008 alueella yhteensä 353 ostoliikennevuoroa, joista ensisijaisesti liityntäliikennematkoja 16,7 %, koulumatkoja 40,5 %, asiointimatkoja 22,9 %, työmatkoja 14,7%, ja opiskelumatkoja 5,1 %. Liityntäliikennevuorojen prosentuaalista osuttaa nostaa Pietarsaari-Pännäinen välin liikenne, jossa liityntäliikennettä on järjestetty jokaiselle junavuorolle yhdessä Pietarsaaren kaupungin kanssa. Vuosittain EPO ELY käyttää reilut 2 miljoonaa euroa ostoliikenteeseen vuodessa. Vuonna 2010 tarkka summa on 2,3 miljoonaa euroa.

3.2 RAIDELIIKENTEEN JÄRJESTÄMINEN

Raideliikenteessä henkilöliikenteen järjestämisestä vastaa VR Osakeyhtiö. Liikenne- ja viestintäministeriö ostaa jonkin verran täydentävää liikennettä sellaisilla yhteysväleillä, joilla henkilöraideliikenteen järjestäminen on heikosti kannattavaa.

Taulukko 1. LVM:n ostoliikenteen junavuoroja suunnittelualueella.

			LÄHTÖAIKA-SAAPUMISAIKA
Seinäjoki-Oulu, alijäämäarvio 2007 -1,66 M€			
H402	Kokkola-Seinäjoki	M-L	**5.45-7.20**
H403	Kokkola-Oulu	M-S	**6.35-8-43**
H404	Kokkola-Seinäjoki	S	**7.12-8.43**
H407	Seinäjoki-Kokkola	M-S	**21.12-22.44**
H410	Rovaniemi-Kokkola	M-S	**16.30-21.26**
Jyväskylä-Seinäjoki, alijäämäarvio 2007 -2,23 M€			
H443	Jyväskylä-Seinäjoki	M-L	**7.33-10-25**
H444	Seinäjoki-Jyväskylä	M-S	**10.34-13.27**
H445	Jyväskylä-Seinäjoki	M-S	**10.33-13.25**
H450	Seinäjoki-Jyväskylä	M-S	**16.34-19.27**
H451	Jyväskylä-Seinäjoki	M-S	**16.33-19.25**

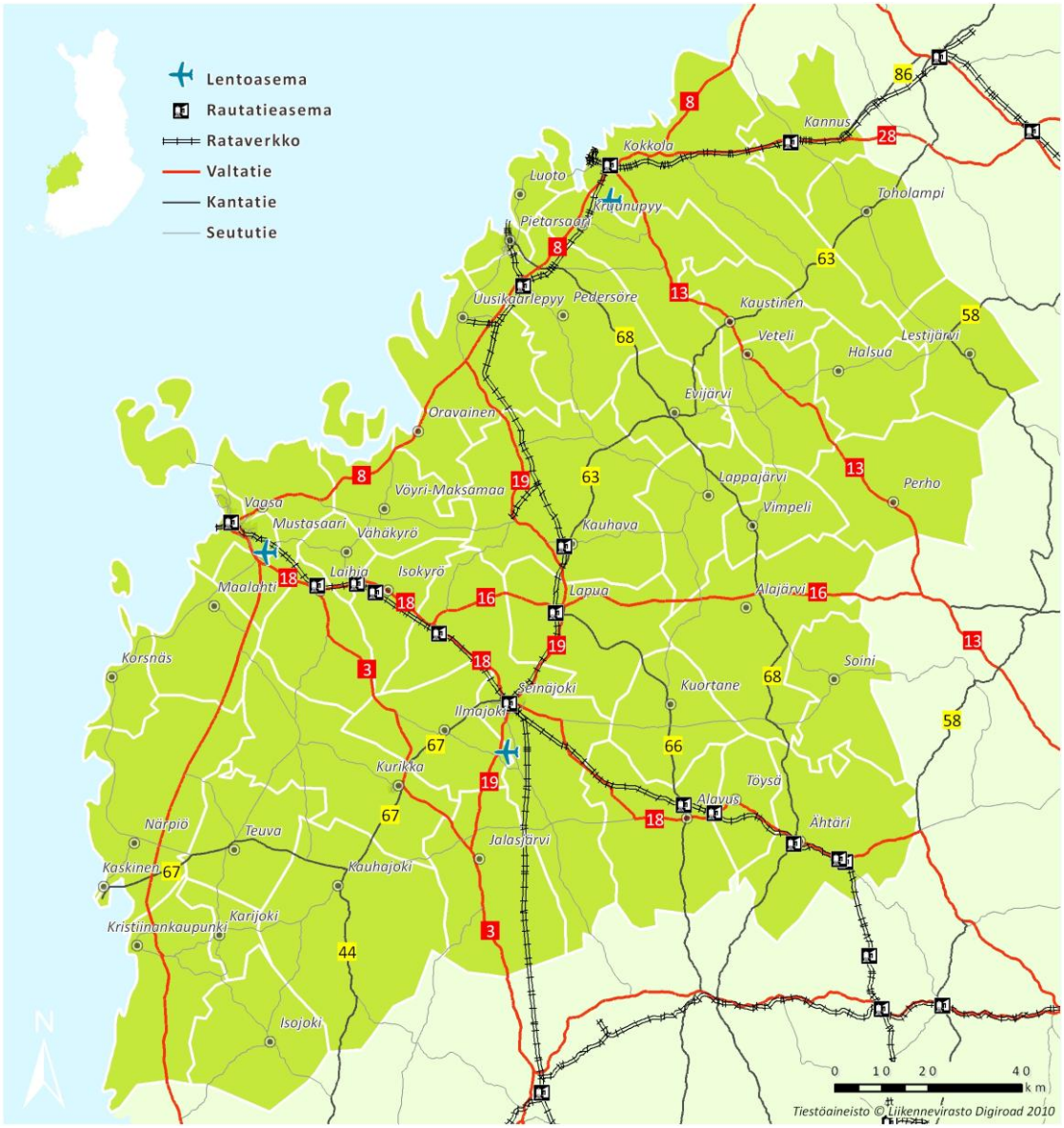
Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR Oy ovat tehneet henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen ajalle 3.12.2009- 31.12.2019. Sopimuksella VR saa yksinoikeuden ja sitoutuu harjoittamaan henkilöjunaliikennettä sopimuksen mukaisilla rataosilla.

3.3 LENTOLIIKENTEEN JÄRJESTÄMINEN

Lentoliikenteen tarjonnasta EPO ELY:n alueella vastaa useampi operaattori (lentoyhtiö). Liikenne- ja viestintäministeriö ostaa kannattamatonta reittilentoliikennettä Helsingistä Savonlinnaan ja Varkauteen valtion rahoituksen turvin, EPO ELY:n alueella vastaavaa ostoreittiliikennettä ei ole. Tämän raportin laatimisen aikana on mediassa keskusteltu kannattamattomien vuorojen lopettamisesta mm. Seinäjoelle.

4 LIITYNTÄLIIKENTEEN TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Suunnittelualue koostuu Etelä-Pohjanmaan, Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan kunnista. Kuvassa 1 on kuvattu suunnittelualueen päätiestö, rautatieyhteydet, rautatieasemat ja lentoasemat. Alueen päätieverkko muodostuu valtateistä 3, 8, 13, 16 ja 18. Lentoasemia on Kokkolassa (Kokkola-Pietarsaari), Vaasassa ja Seinäjoella.



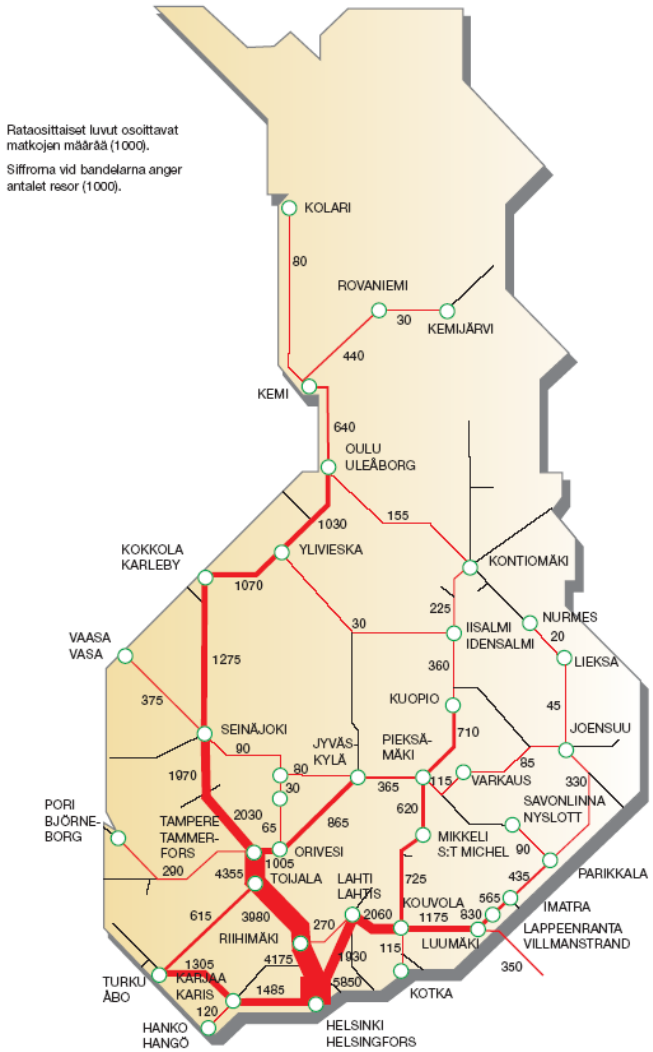
Kuva 3. Suunnittelualue

4.1 JUNALIIKENNE

Kaukoliikenne käsittää matkan pituudesta riippumatta kaikki muut kuin pääkaupunkiseudun lähiliikenteen junissa tehdyt matkat. Eri matkustajaryhmiä palvelevat junat ryhmitellään nopeisiin Pendolino-juniin, InterCity-juniin, pikajuniin ja taajamajuniin. Rautatieliikenne ja liityntäliikenne kohtaavat rautatieasemilla ja matkakeskuksissa.

Junien kaukoliikenne tyydyttää erityisesti pitkien matkojen julkisen liikenteen kysyntää. Kaukoliikenteen keskimatka oli 228 kilometriä vuonna 2009.

Henkilöliikenteen matkoista junalla tehtyjen matkojen osuus oli vuonna 2008 5 %. [2] Suomen rataverkolla liikkuu päivittäin noin 320 kaukoliikenteen junavuoroa. Kaukoliikenteen matkoja Suomessa tehtiin vuonna 2009 13 miljoonaa ja lähiliikenteen matkoja 68 miljoonaa matkaa. Kaukoliikenteen osalta kertyi 3 miljardia henkilökilometriä eli noin 550 km asukasta kohden. Kaukoliikenteen matkojen määrä on pysynyt viimevuosina kutakuinkin samana, lähiliikenteen matkojen määrän kasvaessa. Henkilökilometrien määrä on sen sijaan noussut viimevuosina: vuodesta 1995 liki 0,5 miljardilla henkilökilometrillä.



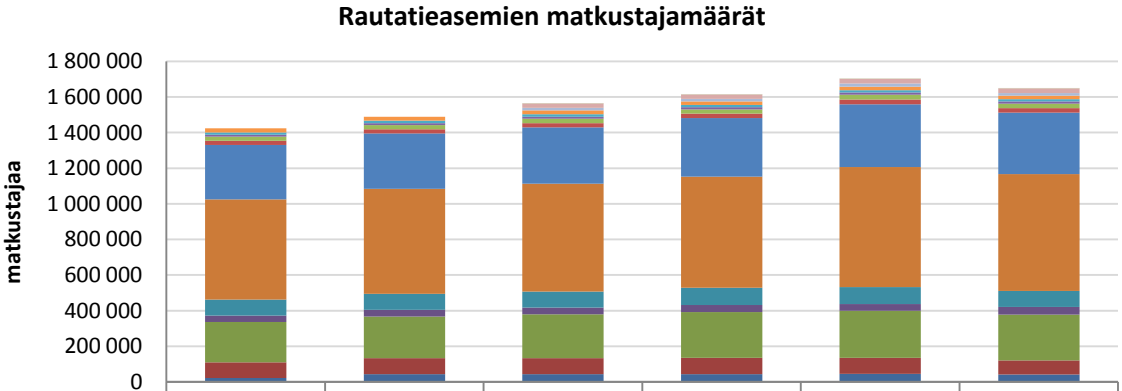
Kuva 4. Henkilöliikenteen matkat vuonna 2009 (Liikennevirasto 2010).

Henkilöliikenteen asemapaikkoja suunnittelualueella ovat Kannus, Kauhava, Kokkola, Lapua, Pännäinen, Seinäjoki, Vaasa, Laihia, Tervajoki, Isokyrö, Ylistaro, Alavus, Tuuri, Ähtäri ja Zoo (Ähtäri). Kannuksen, Kokkolan, Pännäisten, Kauhavan ja Lapuan asemat sijaitsevat Pohjanmaan radalla Seinäjoki-Oulu -rataosuudella. Vaasan, Isokyrön, Laihian asemat sijaitsevat Seinäjoki-Vaasa -rataosuudella, jolla henkilöliikennettä on huomattavasti vähemmän. Seinäjoki-Haapamäki –rataosuudella sijaitsevat Ähtärin asema ja Ähtärin Zoo asema sekä Tuurin ja Alavuksen asemat. Ratojen risteyksessä sijaitsee Seinäjoen matkakeskus.

[2] VR (2010). Vuosiraportti 2009. Henkilöliikenteen markkinaosuudet 2008: henkilöauto 85 %, linja-auto 6 %, juna 5 %, lentokone 2 % ja muut 2 %.

Suunnittelualueella matkustaja määrä ovat suurimmat Helsinki-Oulu –radalla. Seinäjoki-Kokkolan välillä matkoja tehtiin 1,28 miljoonaa ja Seinäjoki-Tampere välillä 1,1 miljoonaa matkaa. Seinäjoki-Vaasa ja Seinäjoki-Jyväskylä –rataosuuksilla matkojen määrät jäävät huomattavasti pienemmiksi.

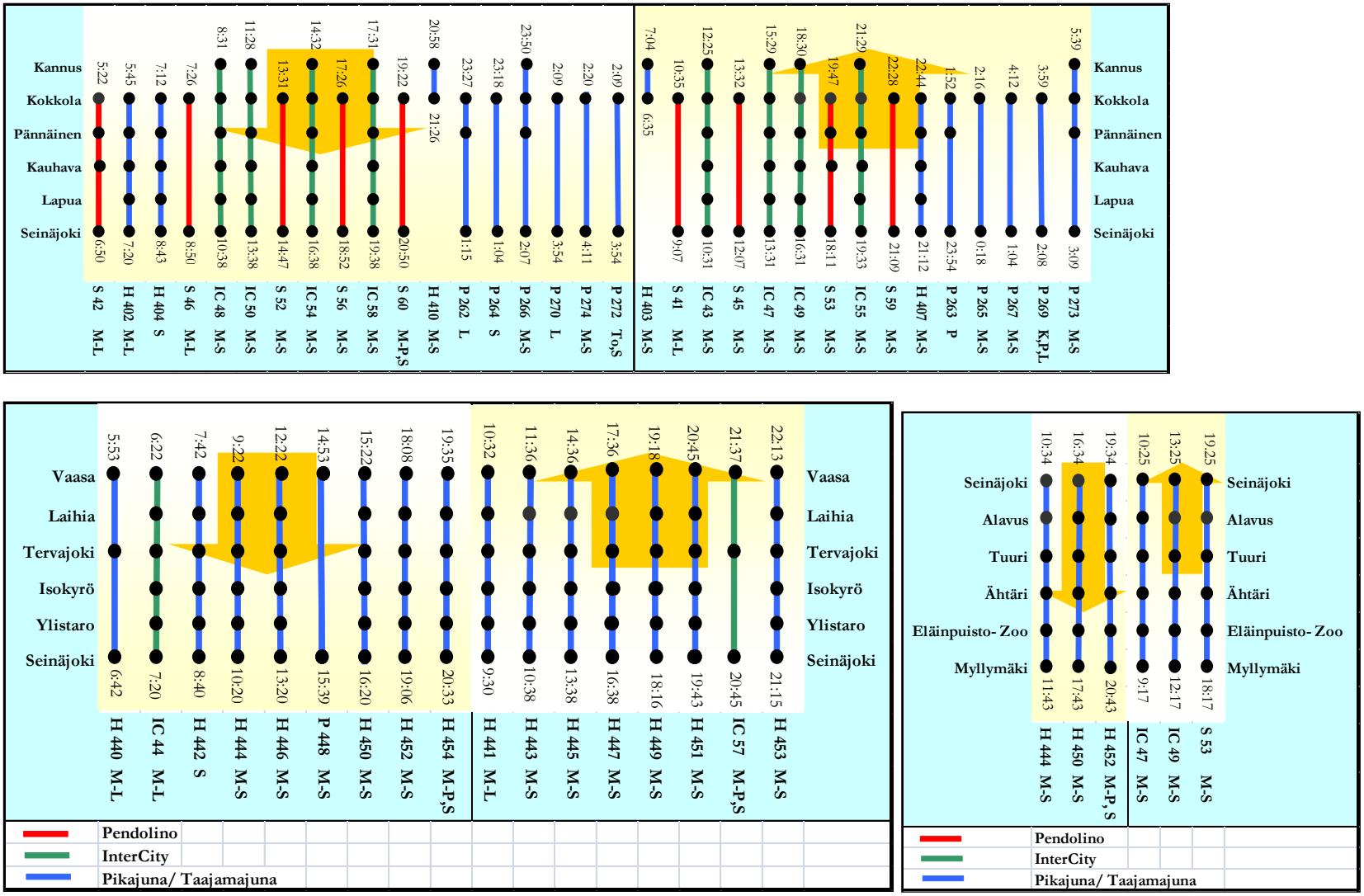
Vilkkainta junaliikenne matkustajamäärällä mitattu on Seinäjoen juna-asemalla, jossa saapuvia ja lähteviä matkustajia oli vuonna 2009 yli puoli miljoonaa (654 600 matkustajaa). Kokkolassa saapuvia ja lähteviä matkustajia on puolestaan yli neljännes miljoona (257000). Oheisessa taulukossa on kuvattu alueen rautatieasemien matkustajamäärät (lähtevät ja saapuvat yhteensä vuosina 2004-2009).



	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Zoo			1 306	1 284	1 849	1 678
Ähtäri			25 903	24 807	26 857	26 572
Tuuri			13 972	15 219	16 631	14 522
Alavus	21 857	21 940	21 603	19 141	20 121	20 002
Ylistaro	13 632	13 240	13 240	12 537	12 587	11 449
Isokyrö	10 412	10 307	10 837	11 768	12 794	12 386
Tervajoki	23 589	24 643	25 013	24 465	26 634	24 780
Laihia	22 883	22 903	24 990	25 752	27 473	26 397
Vaasa	306 453	310 043	315 331	328 475	352 709	345 214
Seinäjoki	562 000	590 000	606 000	623 000	673 000	654 600
Pännäinen	89 000	90 000	90 000	97 000	96 000	91 400
Lapua	36 000	37 000	38 000	39 000	38 000	42 600
Kokkola	227 000	235 000	245 000	258 000	264 000	257 000
Kauhava	89 000	90 000	90 000	91 000	89 000	78 000
Kannus	21 245	43 000	44 000	44 000	46 000	42 700

Kuva 5. Rautatieasemien matkustajamääriä (Lähde:VR Oy)

Kannus-Seinäjoki-Kannus sekä Vaasa-Seinäjoki-Vaasa –yhteydet on kuvattu alla. Kokkolasta Kannukseen kulkee arkisin (kaikkina arkipäivinä) 12 junaa ja saman verran toiseen suuntaan. Pyhinä on 11 junayhteyttä Seinäjoelta Kokkolaan ja Kokkolasta Seinäjoelle yhteyksiä on 12. Vaasasta Seinäjoelle on 9 yhteyttä ja takaisin 8 yhteyttä. Helsingistä Seinäjoen kautta Ouluun on arkisin 7 suoraa yhteyttä (ilman vaihtoja) ja 5 yhteyttä Oulusta Helsinkiin.



Kuva 6. Junatarjonta välillä Kannus-Seinäjoki, Vaasa-Seinäjoki ja Seinäjoki-Myllymäki (Ähtäri).

4.2 LENTOLIIKENNE

EPO Ely:n alueella on kaikkiaan kolme lentoasemaa, joille lennetään kotimaan reittiliikennettä. Alueen lentoasemista vilkkain on Vaasa, jonka kautta kulki vuonna 2009 294 000 matkustajaa. Lentoasemien sijainti suunnittelualueella on kuvattu kuvassa 2.

Kansainvälisen reittiliikenteen Vaasan lentoaseman kautta kulkeneista matkustajista on noin viidennes (57 000 matkustajaa). Kansainvälisten reittiliikenteen matkustajien osuus on lähinnä suuntaa-antava. Kv-matkustajien tarkkaa määrää kotimaan reittiliikenteessä on vaikea määrittää lentomatkustajien tilastointitavasta johtuen. Kotimaan reittiliikenteen osuus matkustajista oli noin 70 %.

Taulukko 2. Matkustajat lentoasemittain (Finavia 2010)

Lento-asema	Kv. reitti-liikenne	Kv. tilaus-liikenne	Kv. yleis-ilmailu & muut	Kotimaan reittiliikenne	Kotimaan muu liikenne	Yhteensä
Kruunupyy	0	10481	82	81548	86	92197
Seinäjoki	0	1342	26	33164	676	35208
Vaasa	56632	30538	0	205392	1895	294457

4.3 LINJA-AUTOLIIKENNE

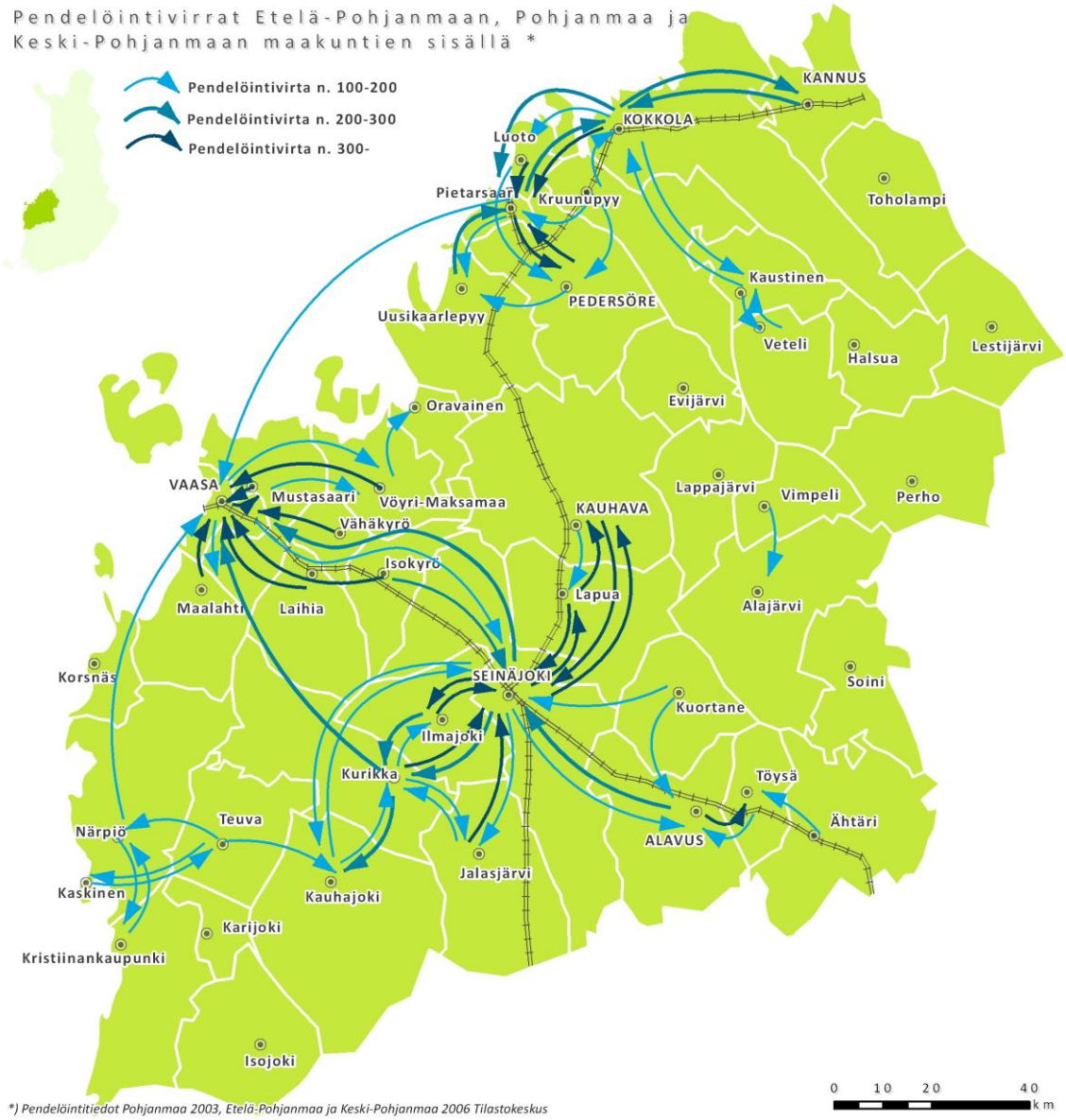
Kaukoliikennetarjonta pohjoisen suunnasta Helsinkiin tuplaantuu kun tarkastellaan sekä juna- että bussivuoroja. Yhteyksiä Kokkolasta Helsinkiin on 26 ja Helsingistä Kokkolaan 41, Vaasasta Helsinkiin 26 ja Helsingistä Vaasaan 40. Seinäjoelta Helsinkiin on 38 yhteyttä ja takaisin Seinäjoelle 25. Suurin osa yhteyksistä on kuitenkin vaihdollisia yhteyksiä. Kokkolasta ja Vaasasta lähteissä vaihto tapahtuu Porissa ja Seinäjoelta lähtiessä Tampereella.

Tässä selvityksessä keskitytään junien liityntäyhteyksien tarkasteluun ja kaukoliikenteen bussivuorotarjonnan tarkastelu rajataan työn ulkopuolelle.

4.4 TYÖSSÄKÄYNTI

Työmatkoista muodostuu määränsä, ajoittumisensa ja säännöllisyytensä ansiosta joukkoliikenteelle otollisia liikennevirtoja. Väestöennusteen mukaan työikäisen väestön määrä kuitenkin vähenee voimakkaasti lähivuosina. Tämä heijastuu myös jonkin verran joukkoliikenteen kysyntään vaikkakin alueen joukkoliikenteen aktiivisempia käyttäjiä ovatkin koululaiset.

Suurimmat kuntien väliset työssäkäyntivirrat Etelä-Pohjanmaalla ovat Ilmajoelta Seinäjoelle (v. 2006: 1356 työntekijää) ja Lapualta Seinäjoelle (772 työntek.). Keski-Pohjanmaalla pendelöinti on huomattavasti pienempää. Keski-Pohjanmaan kuntien välinen työssäkäyntiliikenne on vilkkainta Kannuksesta Kokkolaan (200 työntek.) ja Kaustisesta Kokkolaan (179 työntek.). Maakunnittain verrattuna suurimpia ovat Pohjanmaan kuntien välisen pendelöintivirrat. Mustasaaresta Vaasassa kävi töissä vuoden 2003 tilastojen mukaan 4283 työntekijää. Yli tuhannen työntekijän virtoja on myös Laihialta Vaasaan (1151 työtek.) ja Pedersören kunnasta Pietarsaareen (1490 työntek.).



Kuva 7. Etelä-Pohjanmaan, Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan kuntien välisen yli 100 pendelöintivirrat (Pendelöintitiedot Pohjanmaa 2003, Etelä-Pohjanmaa ja Keski-Pohjanmaa 2006 Tilastokeskus).

5 YRITYS- JA KUNTAKYSELY

5.1 YRITYSKYSELY

Alueen bussiyritykselle, joilla on liityntäyhteydeksi soveltuvia vuoroja, lähetettiin erillinen kysely. Kyselyllä selvitettiin kunkin yrityksen liityntäliikenteeksi soveltuvan vuoron arvioitua liityntäliikennematkustajien määrää ja vuoron pääasiallista käyttötarkoitusta. Kysely lähetettiin 23 alueen bussiyritykselle. Kyselyyn vastasi vain 6 yritystä, vaikka sekä konsultti että linja-autoliiton aluepäällikkö lähettivät asiasta karhukirjeen.

Kyselyyn vastanneiden yritysten osalta liityntäliikennematkustajien määrä oli 0 tai 1-2 matkustajaa/vuoro. Muutamilla vuoroilla oli 3-4 liityntäliikennematkustajaa. Vastausten perusteella olemassa olevan liikenteen kysyntä junaliitynnäksi on vähäistä ja satunnaista. Vuorojen pääkäyttötarkoitus on lähes kaikissa tapauksissa jokin muu kuin liityntä (opiskelu).

Edellä mainitut suuruusluokat perustuvat liikennöitsijöiden kyselyssä antamiin arvioihin vuorojen liityntäliikennekäytöstä. Vastausprosentti yrittäjille lähetettyyn kyselyyn oli alhainen, mutta siitä huolimatta ELY:n palvelutasomääritys perustuu niihin faktoihin matkustajamääristä, jotka ovat käytettävissä.

Liityntäyhteydeksi soveltuvat vuorot voivat muuttua nopeasti juna-aikataulujen muuttuessa. Tämän vuoksi mm. liikennöitsijöiden on oltava erityisen tarkkana muutoksille, jotta kaikille vuoroille löytyisi maksimaalinen käyttäjäpotentiaali. Ongelmana on, että bussivuorojen aikataulujen muuttaminen on nykyisessä tilanteessa suhteellisen hidasta mm. lausuntomenettelyn vuoksi. Jatkossa olisi toivottavaa, että muutosten käsittelyä voitaisiin nopeuttaa.

5.2 KUNTAKYSELY

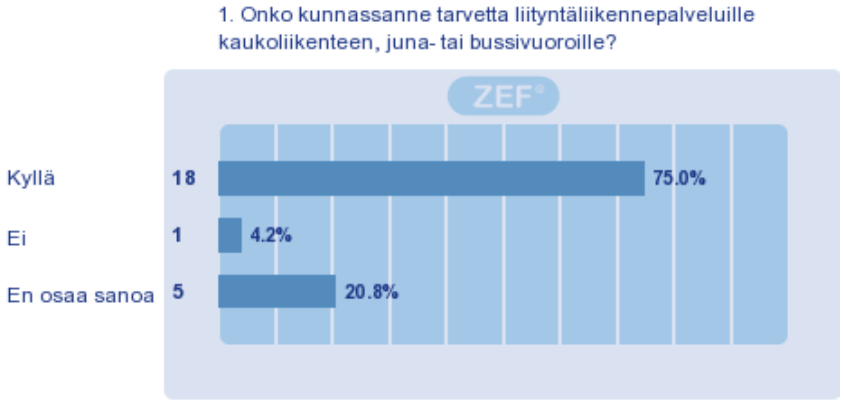
Liityntäliikennetarpeita koskeva kysely lähetettiin tarkastelun kohteena oleviin Etelä-Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan kuntiin 13.9.2011. Kyselyssä oli olettamana, että kukin kunta tietää tai selvittää oman kuntansa yritysten ja asukkaiden liikkumistarpeet. Erillistä kyselyä ei siis lähetetty yrityksille, tai käyttäjille. Vastausaikaa annettiin yhteensä 2 viikkoa. Määräaikaan mennessä kyselyyn vastasi 26 kuntaa 41 kunnasta: vastausprosentti on näin ollen 63,4.

Suurin osa vastauksista tuli Pohjanmaan ja Etelä-Pohjanmaan kunnista. Keski-Pohjanmaalta vastauksia tuli vain kahdesta kunnasta määräaikaan mennessä. Kuntakysely suoritettiin ZEF-Arviointikoneella®, joka on Internetpalvelu palautteen keräämiseen ja hallintaan.

- Etelä-Pohjanmaa (11/18) 61,1 %
- Keski-Pohjanmaa (2/7) 28.6 %
- Pohjanmaa (13/16) 81,3 %

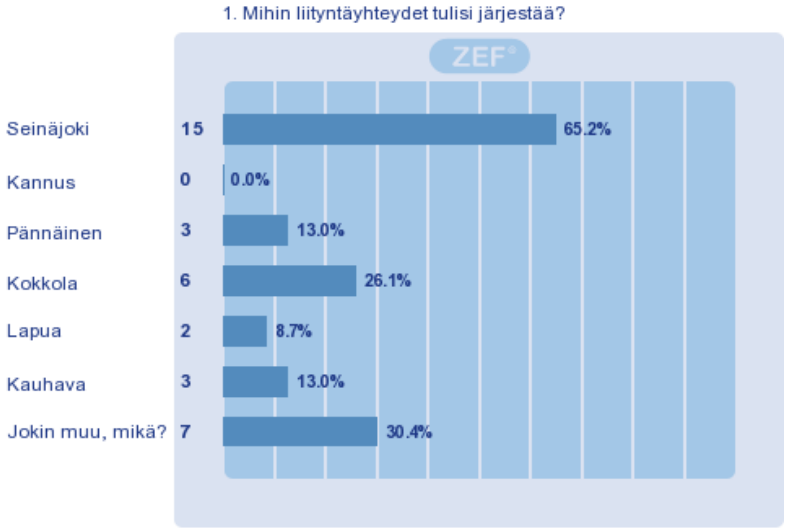
Yhteensä (26/41) 63,4 %

Vastanneista kunnista suurimmassa osassa nähdään tarve (75 %) liityntäliikennepalveluille kaukoliikenteen juna- tai bussivuoroille. Yhdessä vastanneessa Pohjanmaan kunnassa ei tarvetta nähdä ja viisi kuntaa ei osaa sanoa.



Kuva 8. Liityntäliikennepalvelujen tarpeet kyselyyn vastanneiden kuntien mukaan (n=25).

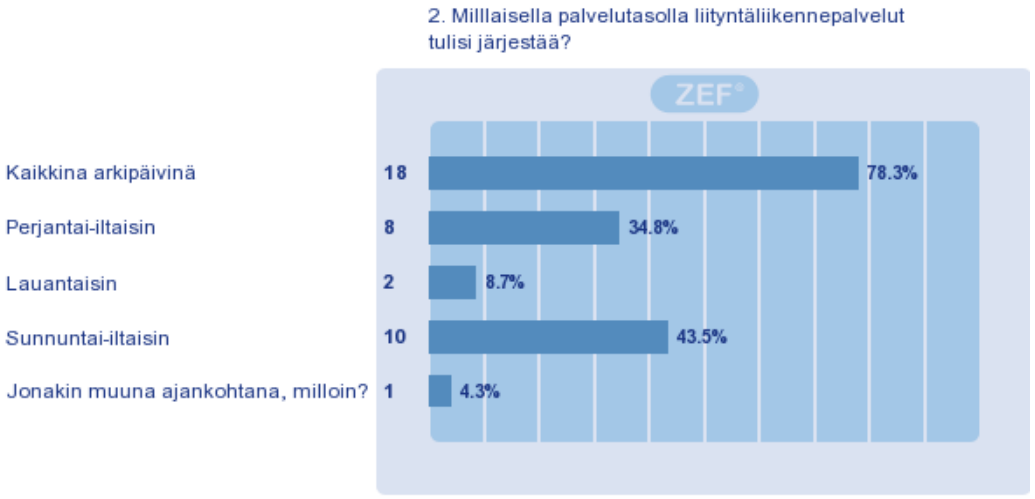
Kyselyssä kysyttiin kunnilta myös, mihin liityntäyhteydet tulisi järjestää. Tulokset on huomioitu liityntäliikennetarpeiden selvittämisessä ja liityntäliikennepaikkakuntien määrittelyssä. Määritellyt liityntäliikennepaikkakunnat on esitetty kappaleessa xx. Seuraavassa kuvassa näkyy tiivistetysti kuntien vastaukset. Muina kuntina, johon liityntäliikennepalvelut tulisi järjestää, mainittiin Vaasa, Tampere ja Kauhajoki.



Kuva 9. Liityntäliikennepalvelujen tarpeet eri liityntäliikennepaikkakuntiin kyselyyn vastanneiden kuntien mukaan (n=23).

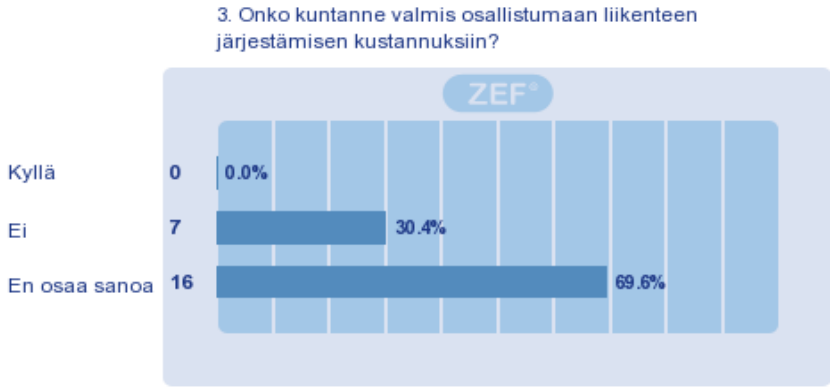
Palvelutasoltaan liityntäliikennepalvelut tulisi vastausten mukaan järjestää kaikkina arkipäivä sekä sunnuntaisin. Vastanneista kunnista 18 näki, että liityntäyhteydet tulisi järjestää kaikkina arkipäivinä. Kahdeksan kuntaa sen sijaan näki, että perjantaiset vuorot olisivat riittävät, ja kymmenen kunnan mielestä liityntäliikennepalveluja tulisi järjestää sunnuntai-iltaisin. Nämä perjantain ja sunnuntain vuorot palvelevat etenkin opiskelijoiden liityntäliikennetarvetta. Kunnista vain kahden mukaan liityntäliikennepalveluja tarvittaisiin lauantaina.

Vastauksissa ei ollut juuri eroja maakuntien välillä. Etelä-Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan kunnilla on suurempi tarve järjestää myös lauantaisin liityntäliikenneyhteydet verrattuna Pohjanmaa vastauksiin.



Kuva 10. Liityntäliikennepalvelujen palvelutasotarpeet eri liityntäliikennepaikkakuntiin kyselyyn vastanneiden kuntien mukaan (n=23).

Suurin osa kyselyyn vastanneista kunnista ei tiedä, ovatko he valmiita osallistumaan liikenteen järjestämisen kustannuksiin. Kunnista seitsemän (30 %) ei ole valmis osallistumaan kustannuksiin. Vastauksissa mainittiin, että kannanotto vaatisi parempaa tietoa suunnitelmista ja kustannuksista



Kuva 11. Osallistuminen liikenteen järjestämisen kustannuksiin kyselyyn vastanneiden kuntien mukaan (n=23).

6 JUNIEN LIITYNTÄLIIKENNE

6.1 LIITYNTÄLIIKENTEEN MÄÄRITTELY

Liityntämatka tarkoittaa matkaa runkoliikenteen (tässä selvityksessä junaliikenteen) pysäkille tai asemalle. Liityntämatkalla voidaan käsittää myös matka pysäkiltä tai asemalta kohti määränpäätä. Liityntämatka voidaan tehdä kävellen, pyöräillen, henkilöautolla tai joukkoliikennevälineellä. Tässä työssä keskitytään tarkastelemaan liityntämatkoja junalle ja junalta kaikille avoimella joukkoliikennevälineellä.

Liityntäliikenteeksi tulkittavasta yhteydestä ei ole olemassa virallista määritelmää. Kaksi tärkeintä liityntätekijää matkustajan näkökulmasta ovat:

- liityntäpysäkin ja junaliikenteen terminaalin etäisyys
- liityntäaika tai odotusaika eli aika, jonka matkustaja joutuu odottamaan asemalla liityntäyhteyden ja runkoyhteyden saapumis- ja lähtöaikojen välillä.

Tämän selvityksen tarkastelukriteerit linja- tai ostoliikenteellä hoidettaville liityntäyhteyksille

1. *Liityntäyhteys saapuu/lähtee rautatieasemalle tai sen välittömässä läheisyydessä olevalle pysäkille*
2. *Liityntäaika 5-45 minuuttia*
3. *Liityntäyhteys ajetaan ympäri vuoden tai opiskeluyhteyksissä kouluvuoden aikana*

Hyvä liityntäyhteys kulkee mahdollisimman lähelle matkustajan määräpaikkaa. Tärkeää on, että odotusaika on riittävän pitkä kulkuvälineen vaihtamiseen, mutta riittävän lyhyt matkan sujuvuuden kannalta. Todennäköisesti lyhyillä ja lyhytkestoisilla ja säännöllisesti toistuvilla matkoilla ei hyväksytä yhtä pitkiä liityntäaikoja kuin pidemmillä satunnaisilla kaukoliikenteen matkoilla. Tällä hetkellä lyhyimmät liityntäajat, jotka esitetään VR:n JunaBussi –yhteyksissä ovat 4-5 minuuttia. Enintään JunaBussi –vaihtoaikataulussa paikkakunnittain esitettävien bussivuorojen liityntäajat ovat 60–90 minuuttia.

Tässä selvityksessä liityntäliikenteeksi soveltuvaa vuorotarjontaa on kartoitettu tarkastelemalla yhteyksiä, jotka saapuvat rautatieasemalle tai sen välittömässä läheisyydessä olevalle pysäkille.

Liityntäyhteydeksi soveltuviksi vuoroiksi on katsottu soveltuvan noin 5-45 min ennen junien saapumisesta ja noin 5-45 min junien saapumisen jälkeen liityntäliikenne paikkakunnalta lähtevät tai liityntäliikennepaikkakunnalta saapuvat vuorot. Vuorojen suunnittelussa tulisi pyrkiä kuitenkin siihen, että liityntäaika on 5-45 minuuttia. Junalle tuloon lipunostoineen ja junasta poistumiseen varattavat ajat ovat käytännössä eripituisia. Lisäksi talvella 5 minuutin odotusaika voi olla liian vähän, sillä talvikeleillä junat saattavat myöhästellä. Liityntäyhteydellä voi olla eri liikennöitsijä eri vuodenaikoina.

6.2 NYKYISET LIITYNTÄYHTEYDET

Liityntäliikennetarjontaa selvitettäessä on tarkasteltu yhteyksiä kuntakeskuksista merkittävimmille asemapaikkakunnille ja pienemmille asemille ”erikoistapauksina” työryhmän asiantuntemuksen perusteella. Kuntien liityntäliikenteen asemapaikkakunnat on määritelty tätä työtä ohjanneessa ohjausryhmässä. Nykytilan selvittämiseksi selvitettiin liityntäliikenteeksi soveltuvat vuorot Kannuksen, Kokkolan, Pännäisten, Kauhavan, Lapuan, Seinäjoen ja Vaasan asemille. Lisäksi on tarkasteltu yhteyksiä Vähästäkyröstä Tervajoen asemalle ensisijaisena liityntäliikenneyhteytenä. Liityntäyhteystarkastelu on tehty vain nykyisistä kuntakeskuksista. Esimerkiksi Vöyri-Maksamasta tarkastellaan vain yhteyksiä

Vöyristä Vaasaan. Liityntäyhteydeksi soveltuviksi vuoroiksi on katsottu soveltuvan noin 5-45 min ennen junien saapumisesta ja 5-45 min junien saapumisen jälkeen liityntäliikenne paikkakunnalta lähtevät tai liityntäliikennepaikkakunnalta saapuvat vuorot.

Liityntäliikenteen asemapaikkakuntia tarkastelualueella ovat: Kannus, Kokkola, Pedersören kunta (Pännäinen), Kauhava, Seinäjoki, Vaasa. Asemapaikkakunnille ei ole määritelty yhteystarpeita. Kristiinankaupungin ja Karijoen liityntäpaikkakunnaksi on määritelty tarkastelualueen ulkopuolelta Pori. Määritellyt liityntäliikenteen tarpeet kunnittain on esitetty kappaleessa 7.1. Edellä esitellyillä kriteereillä kerättyjen vuorojen lisäksi, alueella toteutuu liityntöjä myös vaihdollisina bussiyhteyksinä.

Liityntäliikenteeksi soveltuvat vuorot on esitetty seuraavilla kartoilla sekä liitteenä olevissa liityntäyhteys taulukoissa. Liityntäliikenneyhteyskartoissa on esitetty nykyiset liityntäliikennemahdollisuudet saapuviin ja lähteviin juniin. Liityntäliikennetarkastelussa on otettu pääsääntöisesti huomioon www.matkahuolto.fi -aikatauluhausta löytyvät vaihdottomat yhteydet asemapaikkakunnille. Junayhteyksien selvittämisessä on käytetty VR:n juna-aikatauluja (7.6-11.12.2010) .

Hyvät liityntäyhteydet ympäri vuoden on Seinäjoen, Kokkolan ja Vaasan lähikunnista (erit. Ilmajoki). Suurimmat kehittämispaineet kohdistuvat Seinäjoen rautatieaseman liityntäliikenneyhteyksiin. Heikoimmat liityntäyhteydet ovat talvi- ja kesäarkisin Uusikarlepyystä Pännäisiin, Lestijärveltä Kannukseen, Evijärveltä Kauhavalle sekä Närpiöstä, Kaskisesta ja Vimpelistä Seinäjoelle (tai toiseen suuntaan). Vuorot vähenevät vain hieman kesäaikana, jolloin koululaisia kuljettavaa vuorotarjontaa ei ole yhtälailla kuin talvella.

6.2.1 TALVI- JA KESÄARJEN YHTEYDET

Kannuksen asemalle etelään suuntautuviin juniin yhteyksiä on talviarkisin vain Toholammelta (vain meno) ja pohjoiseen suuntaaviin juniin Toholammelta (meno-paluu) ja Lestijärveltä (vain meno). Kesäarkisin mahdollisten liityntäyhteyksien määrät ovat lähes samat. Lestijärveltä ei ole etelään suuntautuviin juniin/junista yhteyksiä, ja pohjoiseen suuntaavaan junaan on yksi kriteerien mukainen yhteys. Toholammelta pohjoiseen suuntautuviin juniin/junista on yhteydet, mutta etelästä saapuvalta junalta ei.

Kokkolan asemalle yhteyksiä niin etelään kuin pohjoiseen suuntaaviin juniin on arkisin melko kattavasti etenkin lähikunnista. Yhteyksiä on kunnittain 1-4. Puutteet koskevat Halsuaa (ei menoyhteyksiä) ja Perhoa (ei tuloyhteyttä pohjoisesta saapuvista junista). Kesä-arkisin yhteysmahdollisuuksien määrä ei juuri muutu

Pännäisten asemalle Pietarsaaresta on arkisin hyvät liityntäyhteydet: sekä etelään suuntaaviin että pohjoiseen suuntaaviin juniin on arkisin seitsemän bussiyhteyttä (meno ja paluu). Sen sijaan Uusikaarlepyystä ei ole yhteyksiä määritellylle liityntäpaikkakunnalle talvi-arkisin. Kesä-arkisin yhteysmahdollisuuksien määrä ei muutu.

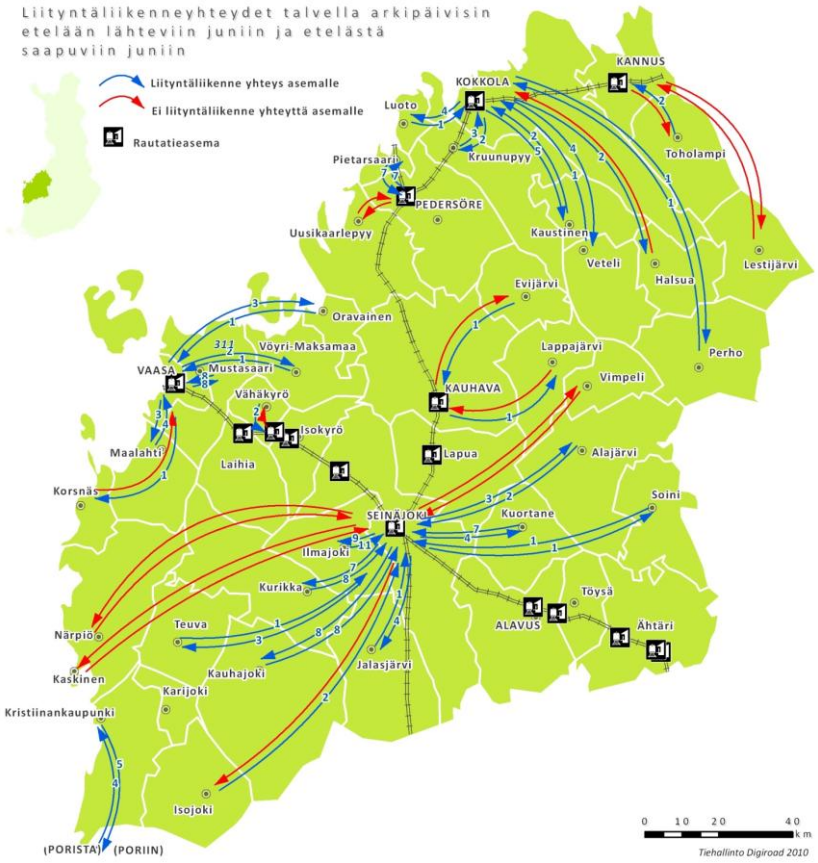
Vaasan liityntäpaikkakunnalle kohdistuvia yhteyksiä on kartoissa kuvattu etelään lähtevien ja etelästä saapuvien yhteyksien kartoilla. Useita liityntäyhteyksiä Vaasan asemalle arkisin on etenkin Mustasaaresta (8) ja Maalahdesta (4 meno, 3 paluu). Ainoastaan Korsnäsistä puuttuu tavoitellun liityntäajan mukainen yhteys (talvi-arki) Vaasan asemalle. Nykyiset liityntäyhteydet hieman heikkenevät kesäaikaan talveen verraten. Kesällä yhteyksiä ei ole Vaasaan Väyri-Maksamaalta eikä Korsnäsistä.

Isökyrön asemalle on Vähäkyröstä yhteydet (Vaasasta) Seinäjoelle suuntaaviin juniin talvi- ja kesäarkisin, mutta paluuyhteys puuttuu Seinäjoelta saapuviin juniin. Kesäarkisin Seinäjoelle lähteviin juniin liityntäyhteyksiä ei Vähäkyröstä ole. Vaasaan lähtevään junaan on kaksi yhteyttä (paluuyhteyttä ei)

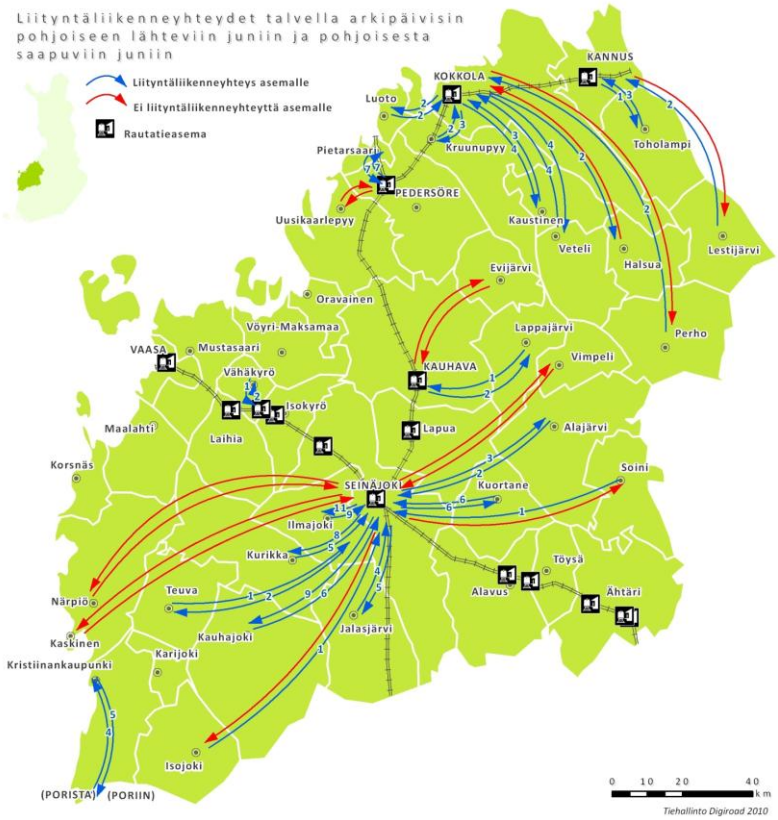
Seinäjoen asemalle on liityntäyhteyksiä etenkin lähikunnista. Eniten yhteyksiä on Ilmajoen ja Seinäjoen välillä. Useita liityntäyhteyksiä on myös Kauhajoelta, Kurikasta ja Kuortaneelta (meno-paluu). Talviarkisin yhteyksiä puuttuu Vimpelistä (meno-paluu), Kaskisista (meno-paluu), Närpiöstä (meno-paluu, Isojoelle (paluu) etelään lähteviin ja etelästä saapuviin juniin. Pohjoiseen lähteviin ja pohjoisesta saapuviin juniin edellisten lisäksi Soiniin puuttuu paluuyhteys. Kesäarkisin yhteyksiä on luonnollisesti hieman vähemmän.

Kristiinankaupungista on liityntäyhteyksiä Poriin sekä kesäiin että talvisin. Sen sijaan Karijoelta ei kriteerit täyttäviä yhteyksiä Poriin ole.

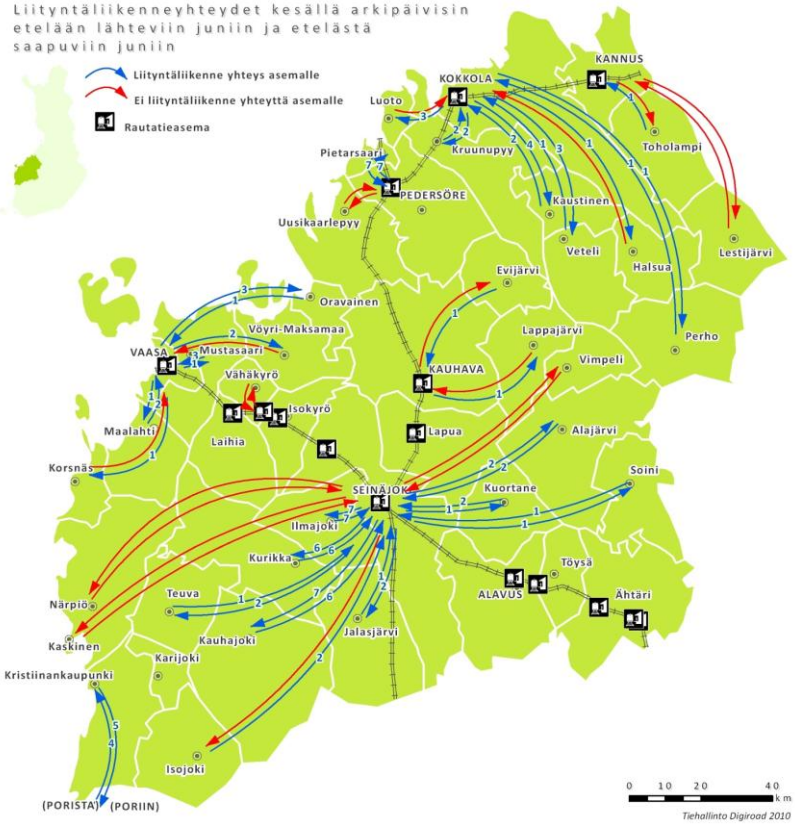
Yhteyspuutteet on esitetty kappaleessa 6.2.3.



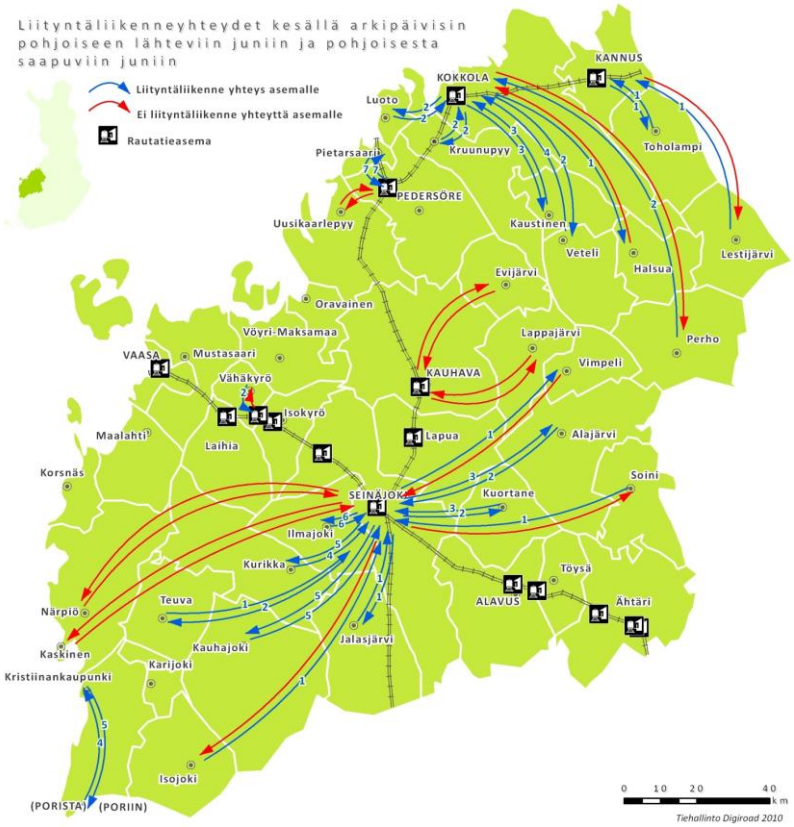
Kuva 12. Liityntäyhteydet talvella arkipäivisin etelään lähteviin juniin ja etelästä saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010).



Kuva 13. Liityntäyhteydet talvella arkipäivisin pohjoiseen lähteviin juniin ja pohjoisesta saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010).



Kuva 14. Liityntäyhteydet kesällä arkipäivisin etelään lähteviin juniin ja etelästä saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010).



Kuva 15. Liityntäyhteydet kesällä arkipäivisin pohjoiseen lähteviin juniin ja pohjoisesta saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010).

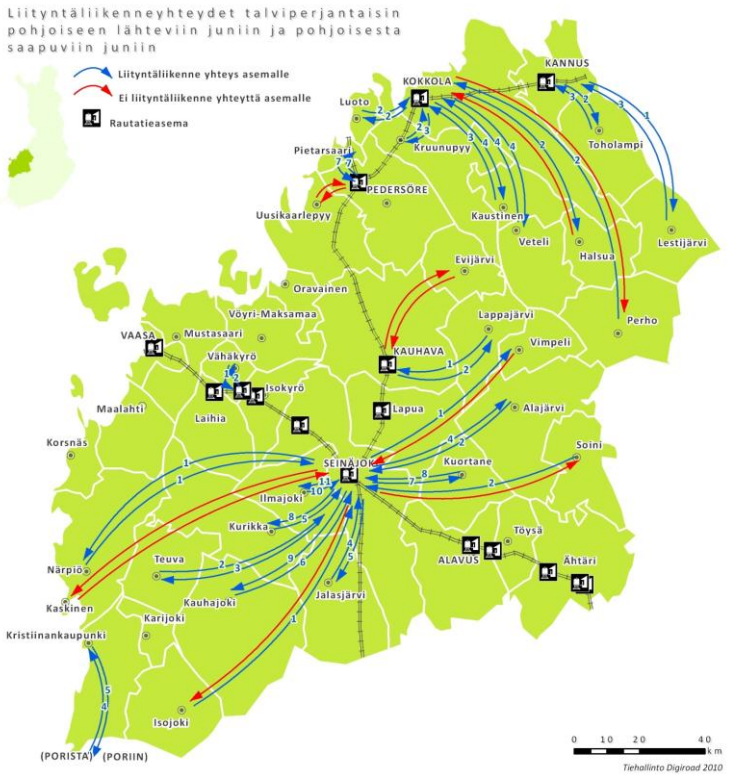
6.2.2 VIIKONLOPUN YHTEYDET

Opiskelijoiden pääasiallinen liikkuminen tapahtuu perjantai- ja sunnuntai-iltaisin. Jonkin verran opiskelijat matkustavat kodin ja opiskelupaikkakunnan välillä myös torstaisin. Lyhyemmillä matkoilla (alle 100 km) siirtyminen opiskelupaikkakunnille voi tapahtua vasta maanantaina aamulla mutta pidemmillä matkoilla sunnuntai-iltana.

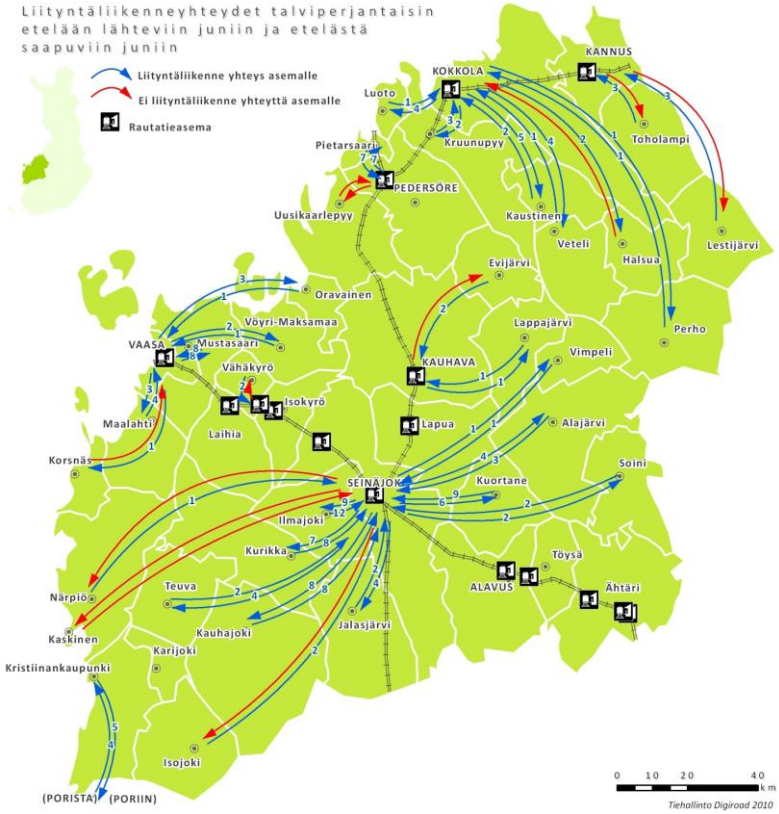
Opiskelijoita palvelevat yhteydet perjantaisin ja sunnuntaisin ovat tarkastelualueella osin kattavat. Yhteyksiä tulee kehittää useissa alueen kunnissa. Kesäisin viikonloppuyhteydet ovat hieman heikommat kuin talvisin. Ainoita kuntia, joista viikonlopun liityntäyhteyksiä ei ole lainkaan sille määritellylle asemapaikkakunnalle, ovat Kaskinen ja Uusikaarlepyy. Heikkoja yhteyksiä ovat myös yhteydet mm. Evijärveltä, Perhosta, Närpiöstä ja Isojoelta.

Sunnuntaiset yhteydet on kuvattu vain kahdella kartalla, sillä yhteysmahdollisuudet eivät juuri eroa kesän ja talven välillä[3]

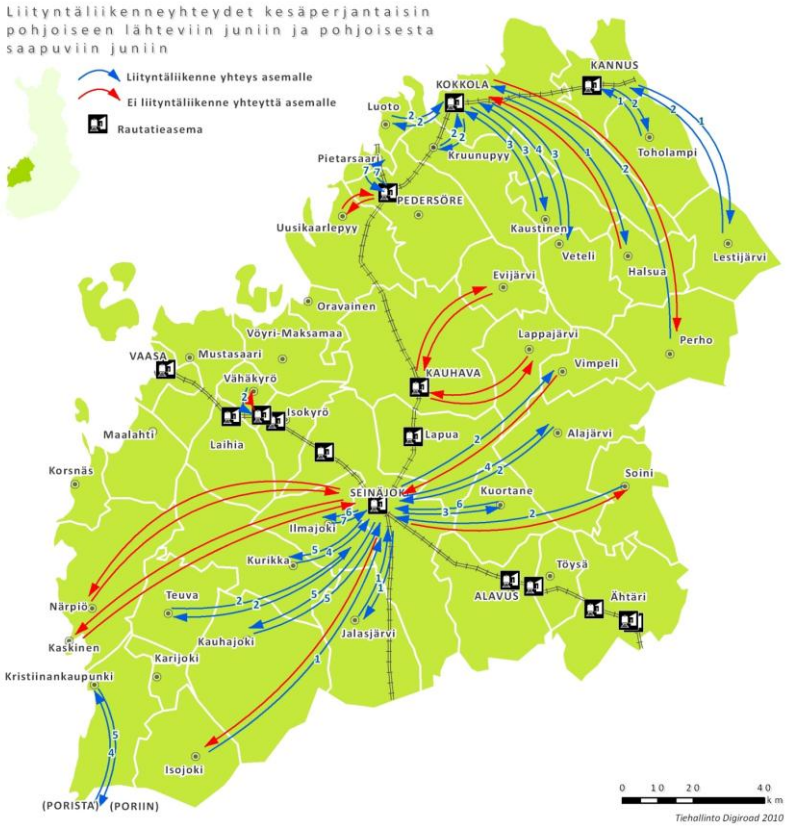
[3] Poikkeukset: Ilmajoelta ja Teuvasta 1 pohjoiseen lähtevä sunnuntaiyhteys vain talvisin, Närpiöstä sunnuntaiyhteydet vain talvisin ja etelästä saapuvalta junalta Jalasjärven yhteys vain talvisin.



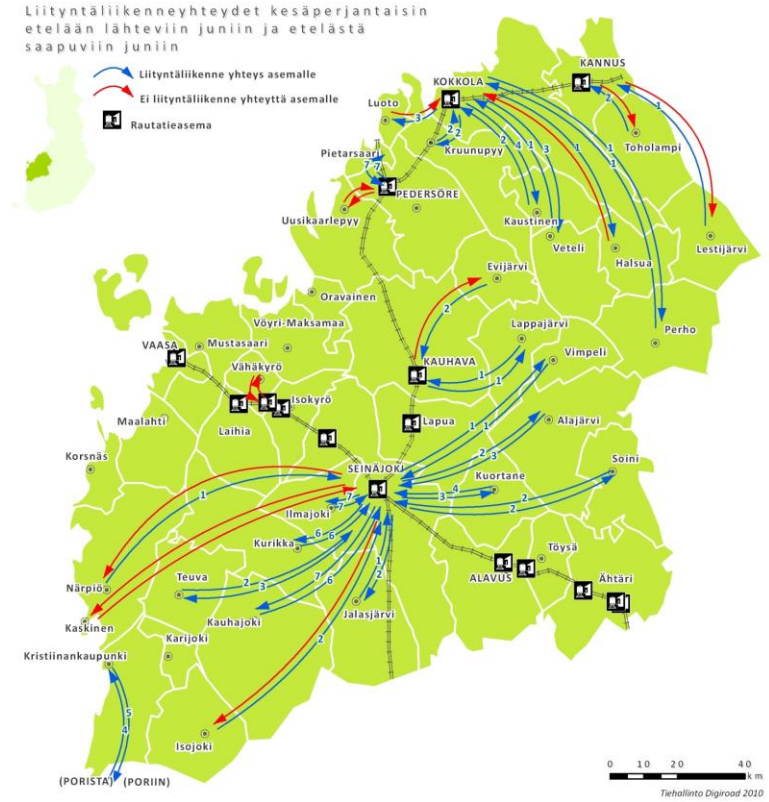
Kuva 16. Liityntäyhteydet talviperjantaisin pohjoiseen lähteviin juniin ja pohjoisesta saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010).



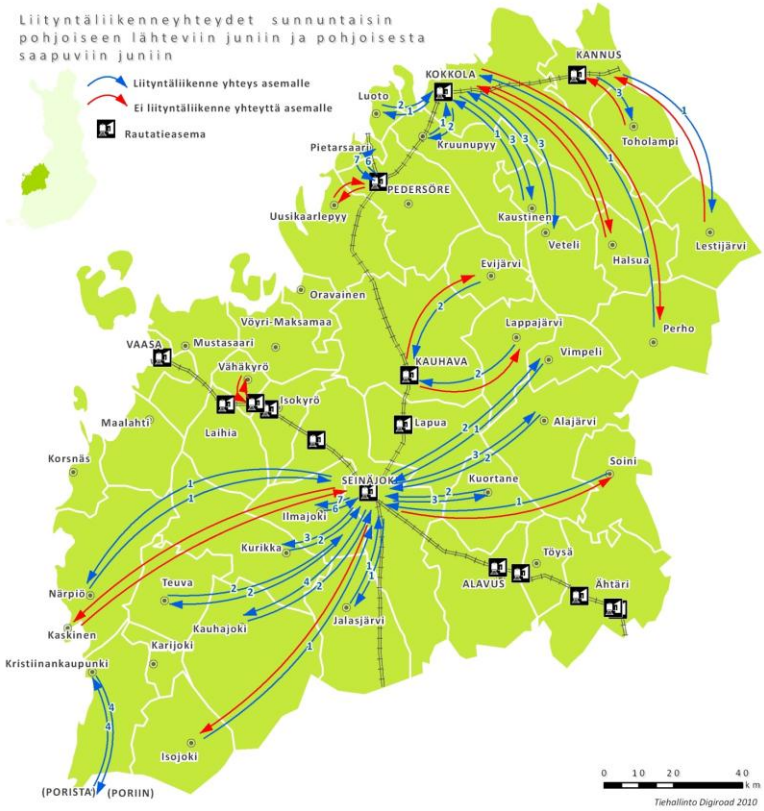
Kuva 17. Liityntäyhteydet talviperjantaisin etelään lähteviin juniin ja etelästä saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010).



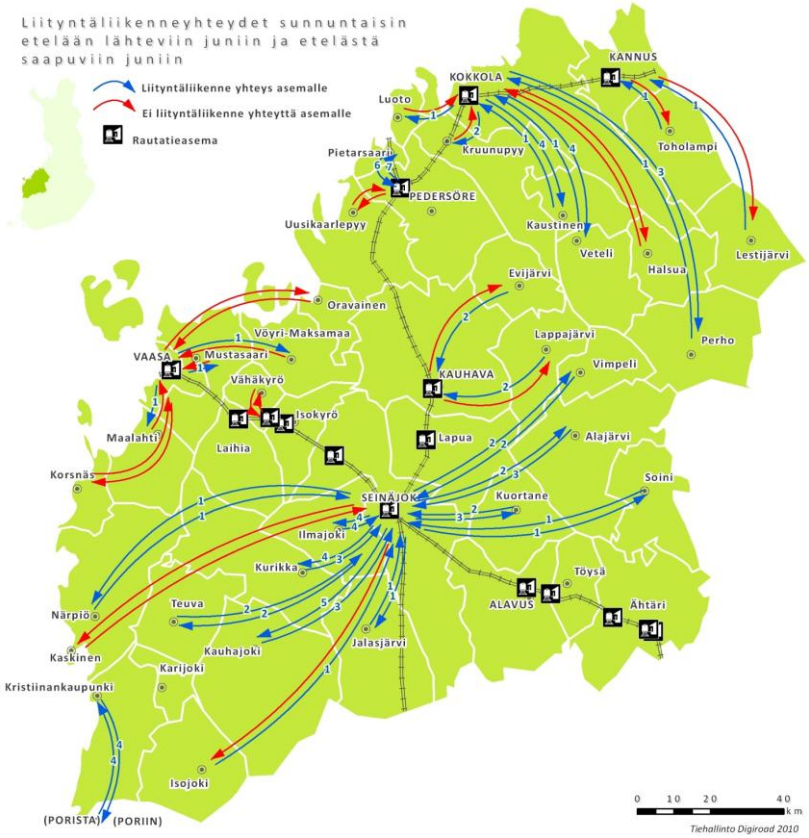
Kuva 18. Liityntäyhteydet kesäperjantaisin pohjoiseen lähteviin juniin ja pohjoisesta saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010).



Kuva 19. Liityntäyhteydet kesäperjantaisin etelään lähteviin juniin ja etelästä saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010).



Kuva 20. Liityntäyhteydet sunnuntaisin pohjoiseen lähteviin juniin ja pohjoisesta saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010).



Kuva 21. Liityntäyhteydet sunnuntaisin etelään lähteviin juniin ja etelästä saapuviin juniin (Tiedot VR 2010, Matkahuolto 2010).

6.2.3 LIITYNTÄYHTEYSPUUTTEET ALUEELLA

Seuraavaan taulukkoon on koottu nykyiset liityntäliikenteen puutteet suunnittelualueella. Puutetaulukko on koottu liitteenä olevien liityntäliikenneyhteydet taulukkojen tietojen perusteella (Matkahuolto ja VR), joissa tarkasteltiin liityntäliikenteeksi soveltuvia ehdot (esitetty edellä) täyttäviä vuoroja.

Puutteet on merkitty seuraavaan taulukkoon oranssilla. Ensimmäisessä sarakkeessa on esitetty kunnan ja sille määritellyn asemapaikkakunnan välinen etäisyys. Toisessa sarakkeessa on kunnan nimen jälkeen suluissa ilmoitettu kunnalle määritelty liityntäliikenteen asemapaikkakunta. Muissa sarakkeissa on esitetty yhteyksien määrä, ja jos yhteyksiä ei ole on solu oranssi.

Taulukko 3. Nykyisten liityntäyhteyksien määrä (linja-autoyhteydet) ja liityntäyhteyspuutteet(oranssilla) suunnittelualueella.

	LÄHTÖPAIKKA (määräpaikkaasema)	Liityntäyhteydet asemalle								Liityntäyhteydet asemalta							
		Juna etelään/itään				Juna pohjoiseen/länteen				Juna etelästä/idästä				Juna pohjoisesta/lännestä			
		ma-pe, kesä	ma-pe, talvi	pe	su	ma-pe, kesä	ma-pe, talvi	pe	su	ma-pe, kesä	ma-pe, talvi	pe	su	ma-pe, kesä	ma-pe, talvi	pe	su
60 km	Lestijärvi (Kannus)			1	1	1	2	1								1	1
24 km	Toholampi (Kannus)	1	2	1	1	1	3							1	1	1	3
79 km	Halsua (Kokkola)									1	2			1	2		
46 km	Kaustinen (Kokkola)	2	2		1	3	3		1	4(1 ti-pe)	5(1 ti-pe)		4	3	4		3
15 km	Kruunupyy (Kokkola)	2	3			2	2		1	2	2		2	2	3		2
55 km	Veteli (Kokkola)	1	1		1	4	4		3	3	4		4	3	4		3
100 km	Perho (Kokkola)	1	1		1	2	2		1	1	1		3				
25 km	Luoto (Kokkola)		1			2	2		2	3	4		1	2	2		1
11 km	Pietarsaari (Pännäinen	7	7		6	7	7		7	7	7		7	7	7		6
18 km	Uusikaarlpyy (Pännäinen)																
44 km	Evijärvi (Kauhava)	1	1	1	2												
39 km	Lappajärvi (Kauhava)			1	2		1			1	1				2		
70 km	Alajärvi (Seinäjoki)	2	2	1	3	2	2		2	1	3	1	2	3	3	1	3
17 km	Ilmajoki (Seinäjoki)	7	11	1 (+)	4	6	9	1	6 (1 SS+)	7	9		4	6	11		4
100 km	Isojoki (Seinäjoki)	2	2		1	1	1			0	0						
36 km	Jalasjärvi (Seinäjoki)	1	2		1	1	4			2	4		1 (s+)	1	5		
59 km	Kauhajoki (Seinäjoki)	6	8		3	5	6		2	7	8		5	5	9		4
102 km	Karijoki (Pori)																
34 km	Kurikka (Seinäjoki)	6	8		3	4	5		2	6	7		4	5	8		3
42 km	Kuortane (Seinäjoki)	2	7	2	2	3	6	3 (1 +++)	2	1	4	2	3	2	6	1	3
77 km	Soini (Seinäjoki)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				
80 km	Teuva (Seinäjoki)	1	1	1 (+)	2	1	1	1	2 (1 SS+)	2	3	1 (+)	2	2	2	1 (+)	2
80 km	Vimpeli (Seinäjoki)			1	2				1			1	2	1		1	2
111 km	Kaskinen (Seinäjoki)																
100 km	Närpiö (Seinäjoki			1 (+)	1 (+)			1 (+)	1 (SS+)				1 (+)			1 (+)	1 (+)
52 km	Korsnäs (Vaasa)									1	1						
25 km	Maalahti (Vaasa)	2	4							1	3		1				
4 km	Mustasaari (Vaasa)	3	8							1	8		1				
49 km	Oravainen (Vaasa)	1	1							3	3						
36 km	Vöyri-Maksamaa (Vaasa)		1							2	2		1 (+)				
9 km	Vähäkyrö (Tervajoki)		2			2	1								2 (1 ma,to,p)		

6.2.4 MATKALUVUT KESKIMÄÄRÄISTEN MATKUSTUSTIETOJEN PERUSTEELLA

Pohjanmaalaiset, keskipohjanmaalaiset ja eteläpohjanmaalaiset tekevät väljän arvion mukaan 1-5 junamatkaa vuodessa vuonna 2005 tehdyn henkilöliikennetutkimuksen tuloksiin perustuen. Eniten junamatkoja tehdään tutkimusalueelta Etelä-Pohjanmaalla, missä junamatkoja määrä vuositasolla on 4,8 asukasta kohden. Vähäisintä junan käyttö on tutkimuksen mukaan tarkastelualueen maakunnista Vaasan rannikkoseudulla, jossa vuositasolla matkojen määrä on alle yhden asukasta kohden. Edellä esitettyjen junamatkustusmäärätilastojen mukaan (VR) matkustajien määrä suunnittelualueella on kasvanut noin viisi prosenttia vuodesta 2006.

Henkilöliikennetutkimuksen tuloksiin perustuvan arvion mukaan eniten junamatkoja tehdään maakuntaa kohden Etelä-Pohjanmaalla (900 000 matkaa/v.). Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan määrä on vain alle kuudennes. Tutkimusalueen kunnista junamatkoja tehdään eniten Seinäjoelta.

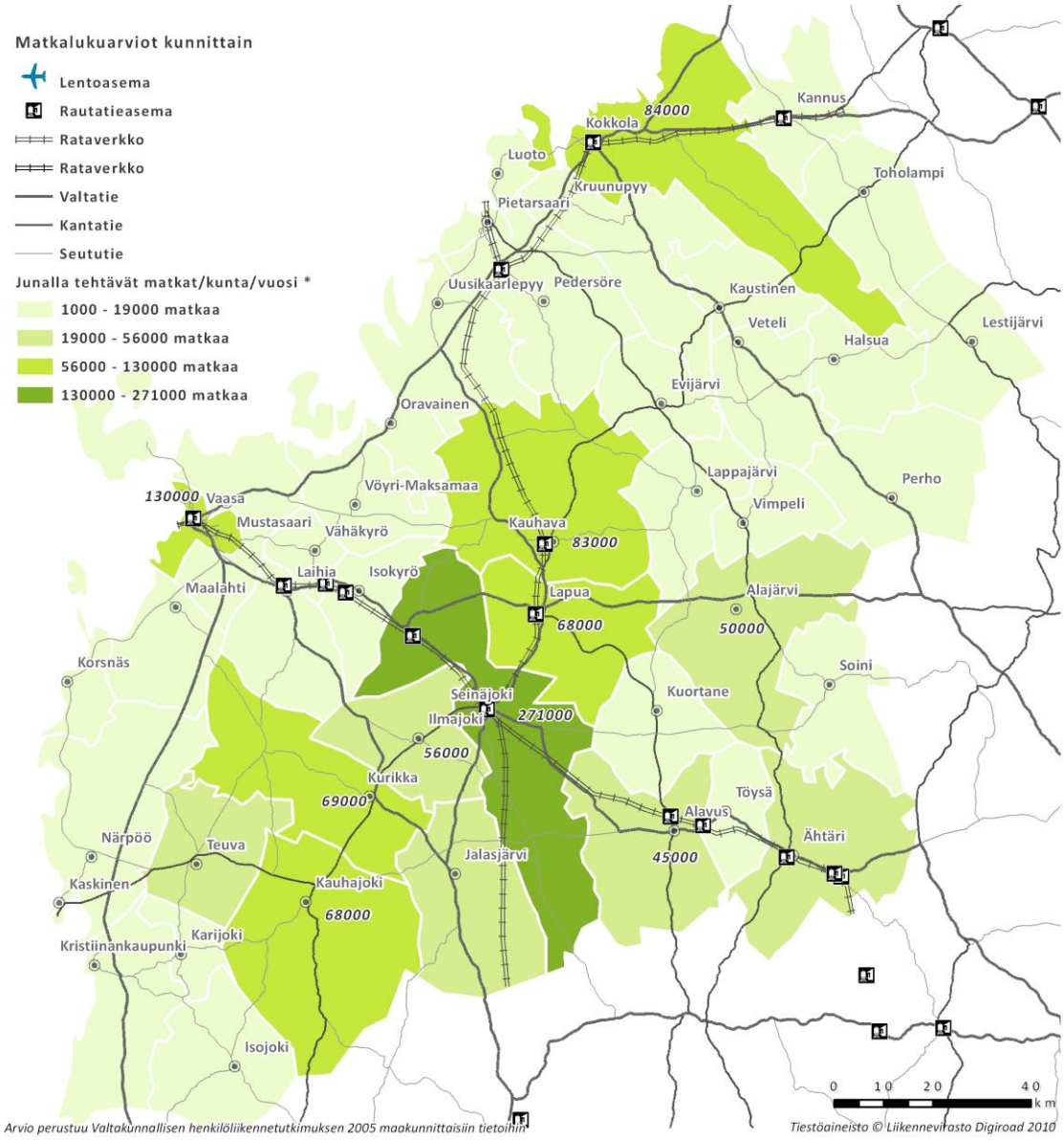
Suurin junalla matkustus on työssäkäyntialueiden keskuskunnissa, joissa matkojen määrä vuositasolla on keskimäärin 5,5. Suunnittelualueelta työssäkäyntialueiden keskuskuntia ovat Seinäjoki ja Vaasa. Vähäisintä junalla matkustus on pienten ja keskisuurten työssäkäyntialueiden reunakunnissa sekä haja-asutusalueella.

Raideliikenne on erityisesti pitkien matkojen kulkumuoto. Eteläpohjanmaalaisen tekemän raidematkan pituus on keskimäärin 112 km, Vaasan rannikkoseudulla asuvan jopa 450 km ja keskipohjanmaalaisen vain 3 km. Suunnittelualueen asemapaikkakuntien yhteenlaskettu matkustajien määrä oli vuonna 2009 noin 1,6 milj. matkustajaa ja vuonna 2005 noin 1,5 milj. matkustajaa VR:ltä saatujen tietojen mukaan.

Linja-autoliikenteen kulkumuoto-osuus keskipohjanmaalaisten kaikista matkoista oli noin 3,6 %., eteläpohjanmaalaisten vain 0,9 % ja Vaasan rannikkoseudulla asuvien 2,0 %. Liityntämatkoista suurin osa tehtäneen henkilöautolla siten, että joku kyyditsee tai asemalle ajetaan itse autolla. Voitaneen olettaa, että linja-auton käytön osuus liityntämatkoilla on todella pieni. Liityntäyhteyksien suunnittelua vaikeuttavat ohuet matkustajavirrat ja kysynnän epäsäännöllisyys.

Taulukko 4. Arvioidut junamatkaluvut (perustuvat Henkilöliikennetutkimukseen 2005)

	Junamatkoja vuodessa (kpl/hlö/v.)	**Junamatkoja maakunnan asukkailla (kpl) vuodessa**	**Keskim. matkasuorite km/hlö/vrk**	**Junamatkojen kulkumuoto osuus kaikista matkoista**	**Linja-automatkojen osuus kaikista matkoista**
Etelä-Pohjanmaa	0,013 /vrk → 4,75/v.	919 000	1,453 km/hlö/vrk → 530 km/hlö/v.	0,5 %	0,9 %
Keski-Pohjanmaa	0,005 /vrk → 1,83/v.	125 000	0,015 km/hlö/vrk → 5,5 km/hlö/v.	0,2 %	3,6 %
Pohjanmaa: Vaasan rannikkoseutu	0,002 /vrk → 0,73/v.	129 000	0,9 km/hlö/vrk → 329 km/hlö/v.	0,1 %	2,0 %



Kuva 22. Junamatkaluvut kunnittain (tiedot perustuvat valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimuksen 2005 maakunnittaisiin tietoihin.)

6.2.5 BUSSILIIKENTEEN LIITYNTÄKÄYTTÖ

Liikennöitsijäkyselyn vastausten perusteella linjaliikenteen kysyntä junaliityntäksi on vähäistä ja satunnaista. Vähäisyydestä huolimatta kysyntä voi silti joissain tapauksissa olla päivittäistä. Yleensä vuorojen liityntäkysyntä on nollasta yhteen matkustajaa. Hyvänä liityntäkysyntänä voidaan pitää kahta junaliityntämatkustajaa vuoroa kohden. Vastausten perusteella vain yksittäisissä vuoroissa liityntäkysyntä yltää 3-4 matkustajaan tai sitä enempään.

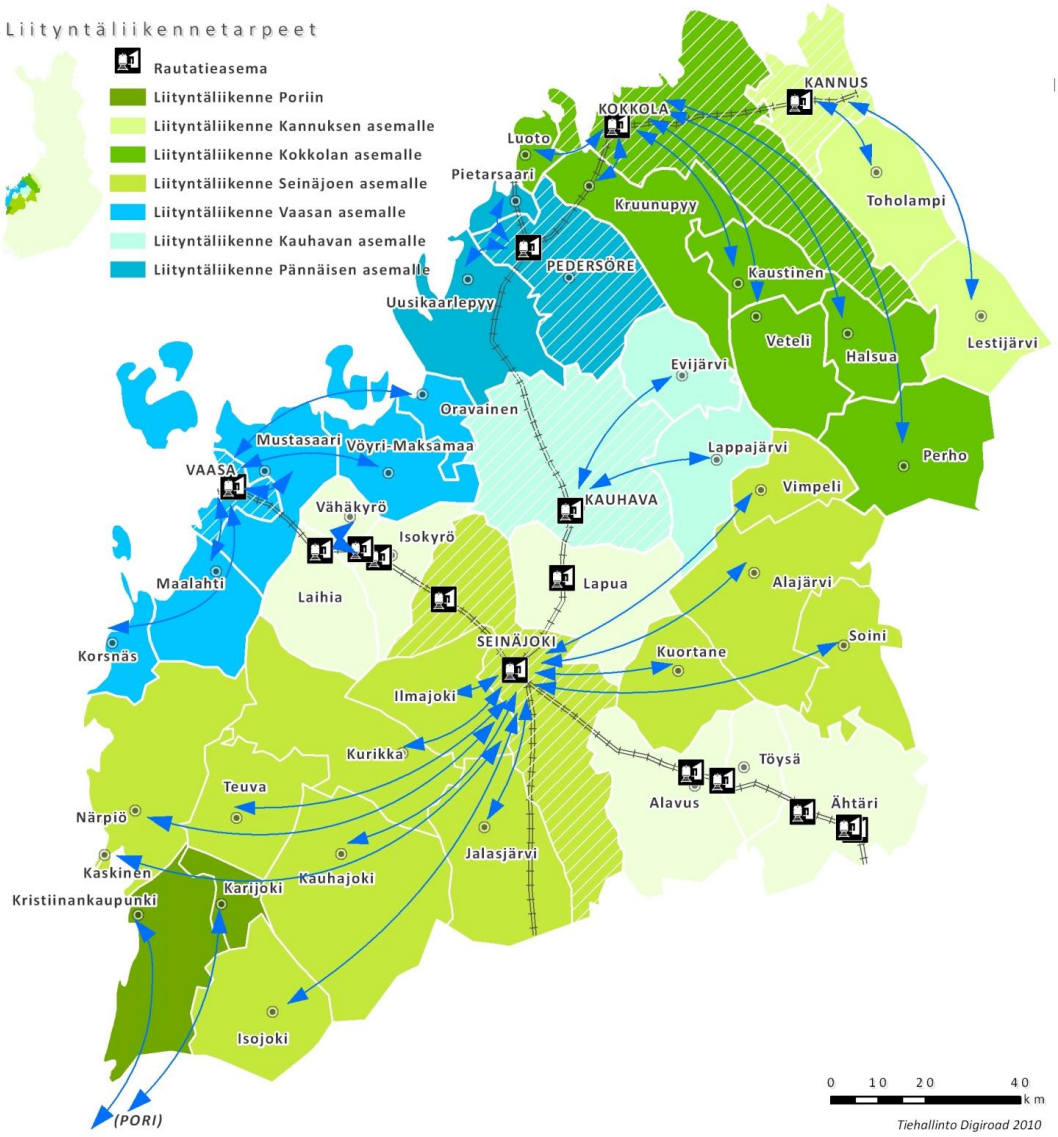
Vuorojen pääkäyttötarkoitus on lähes kaikissa tapauksissa jokin muu kuin liityntä. Keskuskaupunkeihin suuntautuvissa sunnuntai-illan vuoroissa voi olla paljon opiskelijoita matkustajina, mutta vuoroja käytetään kuitenkin pääasiassa keskuskaupunkiin tulemiseen. Liityntämatkustajien tunnistaminen ja tarkka arviointi on vaikeaa. Edellä mainitut suuruusluokat perustuvat liikennöitsijöiden kyselyssä antamiin arvioihin vuorojen käytöstä.

7 LIITYNTÄYHTEYKSIEN PALVELUTASOTAVOITTEET

7.1 MÄÄRITELLYT LIITYNTÄLIIKENNEPAIKKAKUNNAT

Kuntien liityntäliikenteen asemapaikkakunnat on määritelty tätä työtä ohjanneessa ohjausryhmässä. Asemapaikkakunnille ei määritellä liityntäliikenteen palvelutasoa.

Liityntäliikennetarvekartassa on esitetty tarkastelualueen kuntien yhteystarpeet liityntäyhteyspaikkakunnittain. Liityntäyhteyspaikkakunnat, eli Kannus, Kokkola, Pännäinen, Seinäjoki, Vaasa ja Tervajoki Vähäkyrön osalta, on esitetty kartassa vinorasterilla. Liityntäyhteyksiä ei ole tarkasteltu asemapaikkakunnista eli Alavukselta, Isokyröstä, Laihialta, Lapualta, Kannuksesta, Kauhavavalta, Kokkolasta, Pännäisestä, Seinäjoelta, Töysästä, Vaasasta ja Ähtäristä.



Kuva 23. Suunnittelualueen kunnille määritellyt liityntäliikennepaikkakunnat.

7.2 JULKISEN LIIKENTEEN PERUSPALVELUTASO – VALTAKUNNAN TASON LINJAUKSIA

Liikenne- ja viestintäministeriö on määritellyt julkisen liikenteen peruspalvelutason. Peruspalvelutaso on tavoite, ei subjektiivinen oikeus. Määritelty julkisen liikenteen peruspalvelutaso ohjaa mm. ELY:n liikenteen hankintaa. ELY:n liikenteen hankintojen painopiste on alueellisen liikenneverkon turvaamisessa. Kuntien vastuulla on kuntien sisäisen liikenteen järjestäminen.

Julkisen liikenteen peruspalvelutason tavoitteena on, että alueellinen liikenneverkko tyydyttää

- **kuntien välisten opiskelumatkojen tarpeen**
- **kuntien välisen työssäkäynnin tarpeen**
- **pitkämatkaisen (keskuskaupunkeihin suuntautuvien) asiointiyhteyksien tarpeet**
- **yhteydet kaukoliikenteeseen**
- **runkoliikenne toimii runkona pitkämatkaisissa Kelan kuljetuksissa**

Julkisen liikenteen valtakunnallisessa peruspalvelutasossa todetaan liityntäliikenteiden osalta seuraavaa:

”Julkisella liikenteellä tehtävät matkaketjut mahdollistetaan turvaamalla vähintään kuntakeskusten yhteydet valtakunnalliseen busseilla, junilla ja lentokoneilla hoidettuun kaukoliikenteenverkkoon. Jokaisesta kuntakeskuksesta tulee olla mahdollisuus saavuttaa julkisella liikenteellä pitempimatkainen yhteys (kaukoliikenteen bussivuoro, juna tai lentoyhteys) arkipäivisin ja lisäksi viikonloppuisin vähintään perjantai-iltaisin ja sunnuntai-iltaisin tai maanantaiaamuisin. Liityntäyhteydet järjestetään matkapalvelukeskuksen välittämänä kutsujoukkoliikenteenä silloin, kun käyttäjämäärät eivät riitä säännöllisillä aikatauluilla ja reiteillä liikennöitävien liityntäyhteyksien ylläpitämiseen. Kuntien sisäisiä liityntäyhteyksiä kehitetään sovittamalla kunnan sisäisen liikenteen ja pitempimatkaisenliikenteen aikatauluja yhteen ja tiedottamalla jatkoyhteyksistä. Liityntäyhteyksiä kehitetään esteettöminä.”

Joukkoliikennepalveluiden ostaminen tulee sitoa käyttäjämääriin. Heikommin kuormitetut vuorot voidaan järjestää kutsujoukkoliikenteenä tarpeen mukaan. Tavoitteena on suunnitella ja ostaa joukkoliikennevuoroja, jotka joko kuormittuvat tasaisesti koko matkalta tai keräävät ison määrän matkustajia joltain lyhyeltä jaksolta.

7.3 EPO ELYN LIITYNTÄLIIKENTEEN PALVELUTASOTAVOITTEET

7.3.1 PERIAATTEET

Tavoitteena on, että palvelutasotavoitteiden mukainen liikennetarjonta vastaisi tarvetta ja edistäisi joukkoliikenteen käyttöä. Tavoitteiden mukaisten yhteyksien tulisi ensisijaisesti toteutua ilman yhteiskunnan taloudellista tukea.

Liityntäliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittelyn periaatteet:

- *Liityntäyhteys saapuu / lähtee rautatieasemalle tai sen välittömässä läheisyydessä olevalle pysäkille.*
- *Asemapaikkakunnille ei määritellä liityntäliikenteen palvelutasoa. Asemapaikkakuntia: Kannus, Kokkola, Pännäinen, Kauhava, Lapua, Seinäjoki, Vaasa, Laihia, Isokyrö, Alavus, Ähtäri, Töysä*
- *Liityntäyhteydet tutkitaan vain nykyisistä kuntakeskuksista*
- *Yli tunnin kestävä odotusaika on palvelutasoltaan vain välttävä liityntäyhteys ja toimivaksi liityntäyhteyksiksi on tulkittu yhteydet, joiden liityntäaika on noin 5-45 minuuttia.*
- *Bussiyhteyksiä Helsinkiin ei tutkita tässä työssä*
- *Tässä työssä ei käsitellä laivaliikennettä*

7.3.2 TAVOITTEET

Palvelutasotavoitteet

- ***Heikon rahoitustilanteen vuoksi EPO ELY ei voi toiminta-alueellaan tavoitella peruspalvelutasoista liityntäliikennetarjontaa***
- ***Liityntäyhteydet lentoliikenteeseen: Kokkolasta, Pietarsaaresta, Seinäjoelta ja Vaasasta on lentoasemille järjestettyjä liityntäliikenteitä. Tavoitteena on yhteyksien säilyttäminen tällä kaudella. Järjestämisvastuu on kunnilla.***
- ***Liityntäyhteydet junaliikenteeseen: Liityntäliikennetarve on pääosin hyvin vähäistä (kts. liikennöitsijöiden ja kuntien vastaukset). EPO ELY pyrkii ensisijaisesti säilyttämään nykyiset liityntäliikennevuorot, kunhan vuorot palvelevat myös muita käyttäjäryhmiä. Järjestämisvastuu EPO ELY***
- ***Liityntäyhteydet linja-autoliikenteeseen: EPO ELY ei yleisesti ottaen järjestä liityntäyhteyksiä kaukoliikenteen busseille, sillä olemassa olevat tarpeet eivät edellytä liityntäliikenteen järjestämistä.***
- ***Kysynnän kasvaessa merkittävästi jollakin välillä, EPO ELY keskustelee muiden osapuolten kanssa voidaanko hankkia palvelutasotavoitteita vastaavaa joukkoliikennetarjontaa.***

7.3.3 PERUSPALVELUTASON TOTEUTUMINEN

Nykyinen joukkoliikenteen tarjonta liityntäliikenteen osalta ei vastaa peruspalvelutasoa. Taulukossa 3 esitettyjen liityntäliikenteen peruspalvelutason puutteiden järjestäminen ostoliikenteenä tulisi maksamaan varovaisen arvion mukaan 200 000 - 300 000 euroa vuodessa. Kustannustarkastelussa on huomioitava, että liityntäyhteyksiksi soveltuvien (5-45 min) vuorojen määrä voi oleellisesti muuttua, jos junaliikenteen aikatauluja muutetaan.

Liikennöitsijäkyselyn vastausten perusteella bussiliikenteen kysyntä junaliitynnäksi on vähäistä ja satunnaista. Yleensä vuorojen liityntäkysyntä on nollasta yhteen matkustajaa. Tästä syystä yhteiskunnan tuella ei ole perusteltua järjestää taulukossa 3 esitettyjä yhteyksiä, jos vuoroille ei ole muita käyttäjäryhmiä ja tarpeita.

7.3.4 HÄIRIÖTILANTEET

Tässä työssä liikenteen häiriötiedottamiselle ei aseteta uusia tavoitteita. Nykyaikainen informaatiotekniikka parantaa tietoa junien reaaliaikaisesta kulusta. Liityntäliikenteiksi soveltuvia bussivuoroja ajavat useat yritykset ja vuorot palvelevat myös muita käyttäjäryhmiä. Se odottaako bussi myöhässä olevaa junavuoroa jää tapauskohtaisesti harkittavaksi.

Myöhässä olevien liityntäbussivuorojen osata tilanne on hankalampi. Junilla ei ole mahdollisuutta odottaa myöhässä olevia bussivuoroja. Tässä tapauksessa ainoaksi mahdollisuudeksi matkustajalle jää odottaa seuraavaa junavuoroa.

Vr:n toiminta poikkeustilanteessa perustuu ohjeisiin. Kaiken perustana liikenteen- ja jatkoyhteyksien suunnittelussa on myöhässä kulkevasta junasta saatu tieto. Tieto siitä, että junassa yleensäkin on vaihtomatkustajia riittää toimimaan erillisten paikkakuntakohtaiset ohjeiden rajoissa (mikäli vaihtomatkustajia ei ole, yhteysjunat eivät turhaan odota). Paikkakuntakohtaiset odotusajat vaihtelevat suunnittelualueella 10-20 min välillä. Kun paikkakuntaiset odotusajat ovat ylittymässä, on junahenkilökunnan oma-aloitteisesti selvitettävä jatkoyhteyksiä käyttävien matkustajien tarkka lukumäärä sekä määränpää ja ilmoitettava ne mahdollisimman hyvissä ajoin liikenteenohjaukseen. Näiden tietojen perusteella tehdään lopulliset päätökset yhteyksien säilymisestä, katkaisemisesta ja mahdollisesti järjestettävän korvaavan liikenteen laadusta ja määrästä. Liikenteenohjauksen on annettava hyvissä ajoin tieto junaan, säilyvätkö yhteydet tai miten ne on tarkoitus muuten järjestää.

8 LÄHTEET

Finavia (2010). Lentoliikennetilastot.

Matkahuolto (2010). Linja-autoaikataulut

Tilastokeskus (2010). Pendelöintitilasto, väestötilastot

VR (2010). Juna-aikataulut

Liikenne ja viestintäministeriö, Tiehallinto, Ratahallintokeskus (2005). Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus