



Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella 2025–2028

WAYSTEP CONSULTING OY



Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella 2025-2028

WAYSTEP CONSULTING OY

RAPORTEJA 16 | 2025

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella
MAHDOLLINEN alaotsikko

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kansikuva: Saara Sonninen, Keski-Suomen ELY-keskus

ISBN 978-952-398-309-0 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-309-0

www.doria.fi/ely-keskus

Esipuhe

Keski-Suomen ELY-keskus on määrittänyt toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuodelle 2025–2028. Palvelutasotavoitteita on määritetty liikenteelliselle palvelutasolle ja laadullisille tekijöille. ELY-keskuksen liikenteen palvelutasomäärittäminen koskee kuntakeskusten tai muiden merkittävien taajamien välistä, kuntarajat ylittävää liikennettä. Palvelutasomäärittäminen koskee markkinaehtoista sekä ELY-keskuksen sopimusliikenteenä järjestettyä linja-autoliikennettä. Lisäksi on tarkasteltu junaliikennettä. Riittää, että yhteysvälin julkiset liikennepalvelut tuotetaan yhdellä liikennemuodolla. Kuntien sisäinen liikenne ei ole mukana palvelutasomäärittelyssä.

Keski-Suomen ELY-keskus on laatinut palvelutasotavoitteet vuorovaikutuksessa alueen kuntien sekä hyvinvointialueen kanssa. Palvelutasoesitystä varten kuntien ja hyvinvointialueen näkemyksiä on kartoitettu kyselytutkimuksella ja työpajassa. Kaikilta alueen kunnilta, Keski-Suomen hyvinvointialueelta ja Keski-Suomen liitolta pyydettiin lisäksi asiantuntijakommentit palvelutasoesitykseen.

Työn tuloksena on kuntien välisen joukkoliikenteen liikenteelliset ja laadulliset palvelutasotavoitteet. Tavoitteet toimivat lähtökohtana Keski-Suomen ELY-keskuksen liikennehankinnoissa. Työn aikana on käyty läpi nykyisten vuorojen kysyntä ja arvioitu vuoroittain tarvetta uusia hankintoja.

Työtä on Keski-Suomen ELY-keskuksessa ohjannut joukkoliikenneasiantuntija Satu Pekkanen ja yksikön päällikkö Minna Immonen. Työn konsulttina toimi Waystep Oy, jossa työstä vastasi DI, KTM Henriika Weiste.

Sisältö

Käsitteet	3
1 Palvelutasomäärittelyn tavoitteet, sisältö ja suunnitteluprosessi.....	4
1.1 Tavoitteet	4
1.2 Palvelutasomäärittelyn sisältö	4
1.3 Palvelutasomäärittelyn aikajänne ja muutokset.....	4
1.4 Palvelutason määrittelyprosessi	5
2 Keski-Suomen ELY-keskus joukkoliikenteen järjestäjänä	6
2.1 Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alue.....	6
2.2 Keski-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikennetehtävät.....	7
2.3 Lainsäädäntö palvelutasomäärittelyn taustalla.....	7
3 Toimintaympäristö	8
3.1 Joukkoliikenneinfra	8
3.2 Asukkaat ja maankäyttö.....	9
3.3 Matkustuspotentiaali kunnittain	11
3.4 Rahoitus.....	12
4 Joukkoliikenteen nykytila ja kehittämistarpeet	15
4.1 Joukkoliikenteen nykytila	15
4.2 Joukkoliikenteen kehittäminen osana liikennejärjestelmää.....	18
4.3 Kuntien näkemyksiä joukkoliikenteen kehittämistarpeista.....	18
5 Liikenteen palvelutasotavoitteet.....	19
5.1 Palvelutasoluokat	19
5.2 Palvelutasokriteerit.....	20
5.3 Palvelutasotavoitteet yhteysväleittäin.....	20
6 Palvelutason toteuttaminen Keski-Suomessa.....	22
6.1 Palvelutasotavoitteiden merkitys	22
6.2 Liikennöintisopimukset jatkossa.....	22
6.3 Perusteluja joukkoliikenteen kehittämiselle.....	23
7 Laadulliset tavoitteet.....	25
8 Kuvailulehti	28

Käsitteet

Palvelusopimusasetus eli PSA. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista. Asetus määrittelee toimenpiteet ja menettelytavat, joita käyttäen toimivaltainen viranomainen saa puuttua markkinoiden toimintaan. Asetusta sovelletaan rautateiden ja muiden rai-
deliikennemuotojen sekä maanteiden julkisen henkilöliikenteen kansalliseen ja kansainväliseen harjoittamiseen.

Palvelutaso kuvaa yleisesti liikennejärjestelmän, tarjottavan liikennepalvelun, matkan tai matkustuksen laatua. Joukkoliikenteessä palvelutaso muodostuu määrällisistä ja laadullisista tekijöistä. Määrällisillä palvelutasotekijöillä (esimerkiksi liikennöintiaika, vuorotiheys) kuvataan tarjonnan määrää ja niille on annettavissa numeerinen arvo. Laadulliset palvelutasotekijät kuvaavat matkustajan kokemia matkan palvelutasoon liittyviä ominaispiirteitä, joita voidaan arvioida laadullisin tutkimusmenetelmin.

Palvelutasokriteerit ovat tarjonnan palvelutasotekijälle asetettuja luokiteltuja ohjearvoja, jotka määrittävät harjoite-
tun liikenteen palvelutasoluokan.

Palvelutasoluokka kuvaa joukkoliikenteen palvelutasoa tietyllä alueella tietyssä ajankohtana. Palvelutasoluokille määritellään kriteerit, jolloin eri alueiden palvelutasoja voidaan vertailla.

Palvelutasotekijä on joukkoliikennejärjestelmän ja matkan ominaispiirre, joka vaikuttaa matkustajan palvelukoke-
mukseen. Matkan kokonaispalvelutaso muodostuu useiden eri palvelutasotekijöiden yhteisvaikutuksena.

Toimivaltainen viranomainen. Palvelusopimusasetuksen mukainen viranomainen tai viranomaisten ryhmittymä, jolla on valtuudet toimia tie- ja rautatieliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella. Suomen tie- ja rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset määrittävät liikennepalvelulaissa.

1 Palvelutasomäärittelyn tavoitteet, sisältö ja suunnitteluprosessi

1.1 Tavoitteet

Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn tavoitteena on kuvata, millaista joukkoliikenteen palvelutasoa voidaan Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella tavoitella ottaen huomioon alueen asukkaiden liikkumistarpeet, valtion ja kuntien tavoitteet, markkinaehtoisien liikenteen tarjonta ja Keski-Suomen ELY-keskuksen määrärahakehys.

Palvelutasomäärittäminen ohjaa jatkossa osaltaan Keski-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen määrärahan käyttöä. Palvelutasomäärittelyn mukaisia joukkoliikennepalveluja on tarkoitus hankkia määräraha- ja rahavarojen rajoissa ja yhdessä kuntien kanssa.

Tavoitteena on, että palvelutasomäärittäminen ohjaa osaltaan myös kuntien maankäytön ja palveluverkkojen suunnittelua. Palveluja kannattaa ohjata joukkoliikenteen kannalta suotuisille alueille, jolloin kestävämmän liikennejärjestelmän kehittäminen on mahdollista.

1.2 Palvelutasomäärittelyn sisältö

Palvelutasomäärittäminen sisältää sekä markkinaehtoisesta liikenteestä että ELY-keskuksen sopimusliikenteestä muodostuvan kokonaisuuden. Lisäksi tarkastellaan junaliikennettä. Yksinomaan kuntien hankkimaa, kuntien sisäistä liikennettä ei esitetä Keski-Suomen ELY-keskuksen palvelutasomäärittelyssä.

Palvelutasomäärittäminen koskee ensisijaisesti kuntien kuntakeskusten tai muiden merkittävien taajamien välistä, kunta-rajat ylittävää liikennettä.

Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alue pieneni 1.1.2024, kun Hankasalmen, Petäjäveden, Toivakan kunnat ja Äänekosken kaupunki siirtyivät Jyväskylän seudun toimivalta-alueeseen. Tässä raportissa on käsitelty Keski-Suomen ELY-keskuksen uutta toimivalta-aluetta, vaikka kuntakohtaiset seurantaliedot ovat osin ajalta ennen toimivalta-alueuudistusta.

1.3 Palvelutasomäärittelyn aikajänne ja muutokset

Palvelutasotavoitteet määritetään lähtökohtaisesti vuosille 2025–2028. ELY-keskusten joukkoliikennetehtävät siirtyvät tämänhetkisen tiedon mukaan 1.1.2026 alkaen Traficomille, mutta tämä vaatii vielä lakimuutoksen. Muutosten myötä palvelutason määrittelyyn voi tulla muutostarpeita.

Palvelutasomäärittäystä voidaan täydentää ja päivittää jo ennen päättymisaikaa muutoinkin, jos sille tunnistetaan tarve. Joukkoliikenteen toimintaympäristö ja järjestämisen reunaehdot saattavat muuttua nopeasti. Palvelutasomäärittelyyn tehdään muutoksia esimerkiksi seuraavissa tilanteissa:

- toimivalta-alueisiin tulee muutoksia
- rahoituskehys muuttuu, hintataso tai esimerkiksi kalustovaateet muuttuvat oleellisesti
- raideliikenteen tai markkinaehtoisien liikenteen tarjonnassa tulee isoja muutoksia.

Tällöin ELY-keskus neuvottelee kuntien kanssa tarvittavista muutoksista.

1.4 Palvelutason määrittelyprosessi

Palvelutasomäärittystä on tehty vuorovaikutuksessa kuntien kanssa. Työn alkuvaiheessa syyskuussa 2024 toteutettiin kyselytutkimus alueen kunnille. Kyselyyn saatiin yhteensä 21 vastausta. Kyselyllä kartoitettiin kuntien näkemyksiä palvelutason kehittämistarpeista.

Marraskuussa järjestettiin virtuaalinen työpaja, jossa kunnilla oli mahdollista kommentoida alustavaa palvelutasoehdotusta ja esittää siihen muutoksia. Työpajoissa keskusteltiin myös yhteistyökysymyksistä ja laadullisista tavoitteista. Palvelutasoehdotusta muokattiin kuntien ja ELY-keskuksen kommenttien pohjalta. Kunnilla oli myös mahdollisuus kommentoida raporttiluonnosta.

2 Keski-Suomen ELY-keskus joukkoliikenteen järjestäjänä

Keski-Suomen ELY-keskus toimii tieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena Keski-Suomen maakunnassa lukuunottamatta Hankasalmen, Petäjäveden, Laukaan, Muuramen ja Toivakan kuntia sekä Jyväskylän ja Äänekosken kaupunkeja. Keski-Suomen ELY-keskus edistää ja kehittää toimivalta-alueensa joukkoliikennettä.

2.1 Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alue

Keski-Suomen ELY-keskus toimii EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisena tieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena Keski-Suomen maakunnassa 16 kunnan alueella. Toimivalta-alueeseen kuuluvat Joutsa, Jämsä, Kannonkoski, Karstula, Keuruu, Kinnula, Kivijärvi, Konnevesi, Kuhmoinen, Kyyjärvi, Luhanka, Multia, Pihtipudas, Saarijärvi, Uurainen ja Viitasaari. Toimivalta-alueen kartta on esitetty kuvassa 2. Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alue pienentyi 1.1.2024 alkaen, kun Hankasalmen, Petäjäveden ja Toivakan kunnat sekä Äänekosken kaupunki siirtyivät Jyväskylän toimivalta-alueeseen.



Kuva 1. Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alue 1/2025.

1.1.2026 mahdollisesti voimaan tulevassa valtakunnallisessa aluehallinnon uudistuksessa on tarkoitus muodostaa valtakunnallinen lupa-, ohjaus- ja valvontavirasto sekä uudet alueelliset elinvoimakeskukset. Joukkoliikenneasiat siirtyisivät Traficomille, mutta niitä on tarkoitus jatkossakin hoitaa paikallisesti Traficomin alueellisista toimipisteistä käsin. Hallituksen esitys aluehallintouudistusta koskevasta lainsäädännöstä oli lausuntokierroksella syksyllä 2024 ja eduskunta päättää asiasta keväällä 2025.

2.2 Keski-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikennetehtävät

Keski-Suomen ELY-keskus edistää ja kehittää toimivalta-alueensa joukkoliikennettä. ELY-keskuksen muita joukkoliikennetehtäviä ovat

- o joukkoliikenteen järjestämistavan määrittely
- o joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason määrittely yhdessä kuntien kanssa
- o kuntien välisen joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta yhdessä kuntien kanssa
- o lippu- ja maksujärjestelmien sekä asiakashintojen määrittely sopimusliikenteessä
- o joukkoliikenteen valtionavustusten myöntäminen toimivalta-alueen kunnille määrärahan puitteissa
- o kuntien joukkoliikenneyhteistyön koordinointi
- o joukkoliikenteeseen liittyvä viestintä ja tiedottaminen
- o joukkoliikenteen erityisosaaminen ja neuvontapalvelut kunnille
- o yhteistyö toisten toimivaltaisten viranomaisten, kuntien ja kuntayhtymien sekä liikennepalveluiden (markkinaehtoinen liikenne ja sopimusliikenne) tarjoajien kanssa
- o maanteiden pysäkki-infra kehittäminen
- o muut liikennepalvelulaissa ja palvelusopimusasetuksessa paikalliselle toimivaltaiselle viranomaiselle määrätty tehtävät, kuten esim. määrärahan käytön seuranta ja raportointi.

2.3 Lainsäädäntö palvelutasomäärittelyn taustalla

Viranomaisten toimivalta joukkoliikennekysymyksissä perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista. Asetus määrittelee toimenpiteet ja menettelytavat, joita käyttäen toimivaltainen viranomainen saa puuttua markkinoiden toimintaan. Asetusta sovelletaan rautateiden ja muiden raideliikennemuotojen sekä maanteiden julkisen henkilöliikenteen kansalliseen ja kansainväliseen harjoittamiseen. Toimivaltaisten viranomaisten tehtävistä ei ole muuta lainsäädäntöä.

Palvelutason määrittely perustuu EU:n palvelusopimusasetukseen. Laki liikenteen palveluista (320/2017) ei edellytä tieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen vahvistusta palvelutasomäärittelykselle, mutta jotta EU:n palvelusopimusasetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista) mukainen päätös joukkoliikenteen järjestämistavasta voidaan tehdä, tulee toimivaltaisella viranomaisella olla käsitys tavoiteltavasta palvelutasosta.

3 Toimintaympäristö

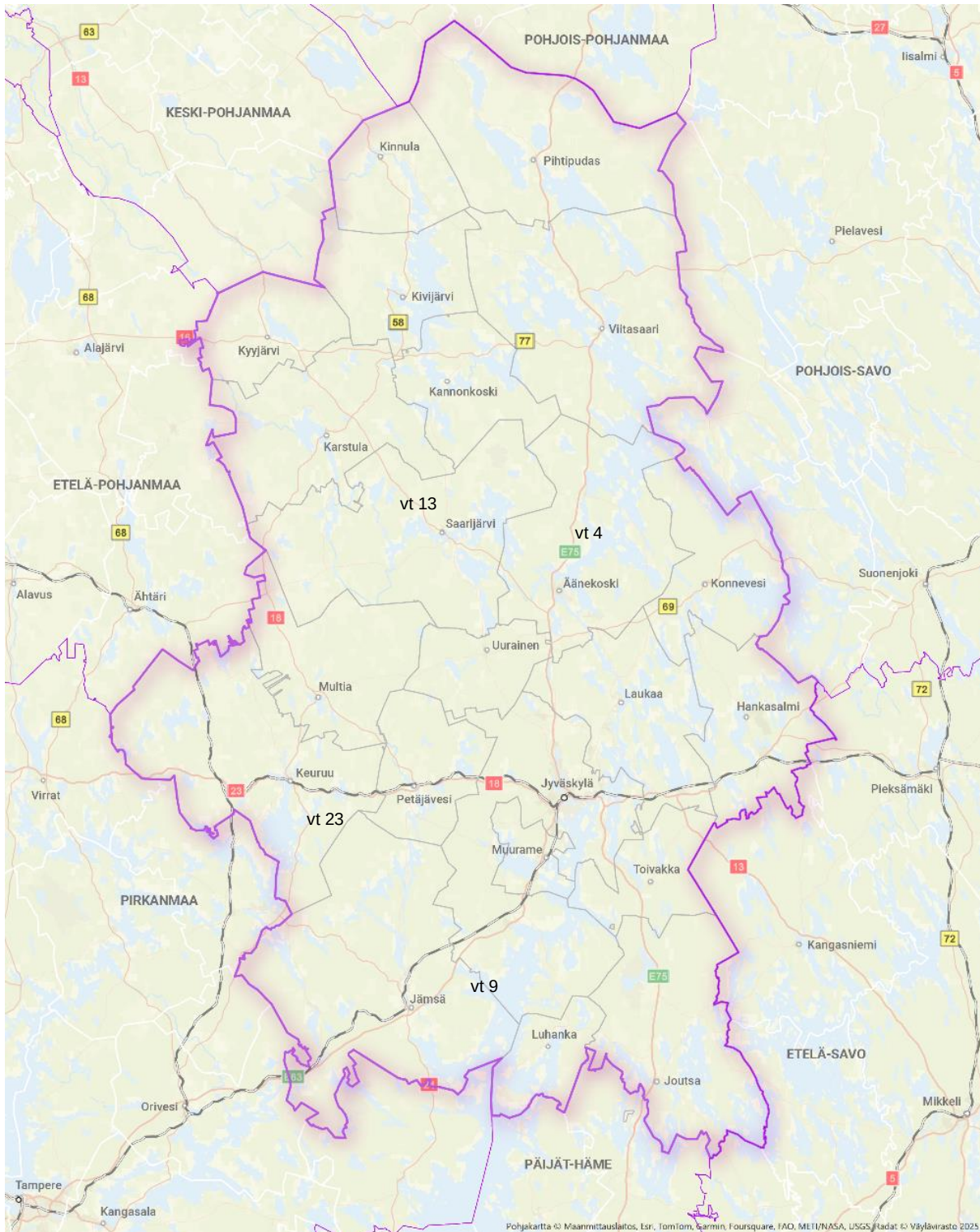
Keski-Suomen joukkoliikenteen rungon muodostavat Jyväskylä-Tampere-Helsinki -rata, Seinäjoki–Haapamäki-Jyväskylä rata sekä valtatie 4, 9, 13 ja 23.

Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueen kunnat ovat pääosin pieniä ja harvaan asuttuja. Joukkoliikenteen tärkein käyttäjäryhmä ovat koululaiset ja toisen asteen opiskelijat. Joukkoliikennepalveluiden järjestäminen ohuille matkavirroille on haastavaa, koska samalla kun joukkoliikenteen kustannustaso on noussut, ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha on pienentynyt.

3.1 Joukkoliikenneinfra

Keski-Suomen liikenneinfrastruktuurin ja saavutettavuuden rungon muodostavat Jyväskylä-Tampere-Helsinki -rata, Seinäjoki–Haapamäki-Jyväskylä rata sekä valtatie 4 (E75), 9 (E63), 13 ja 23. Rautatieasemat sijaitsevat Jyväskylässä, Jämsässä, Petäjävedellä, Keuruulla ja Haapamäellä. Pieksämäen suunnan raideliikennettä ei ole tarkasteltu sillä ko. raideosan liikenne ei kulje Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella.

Keski-Suomen kartta on esitetty kuvassa 2.

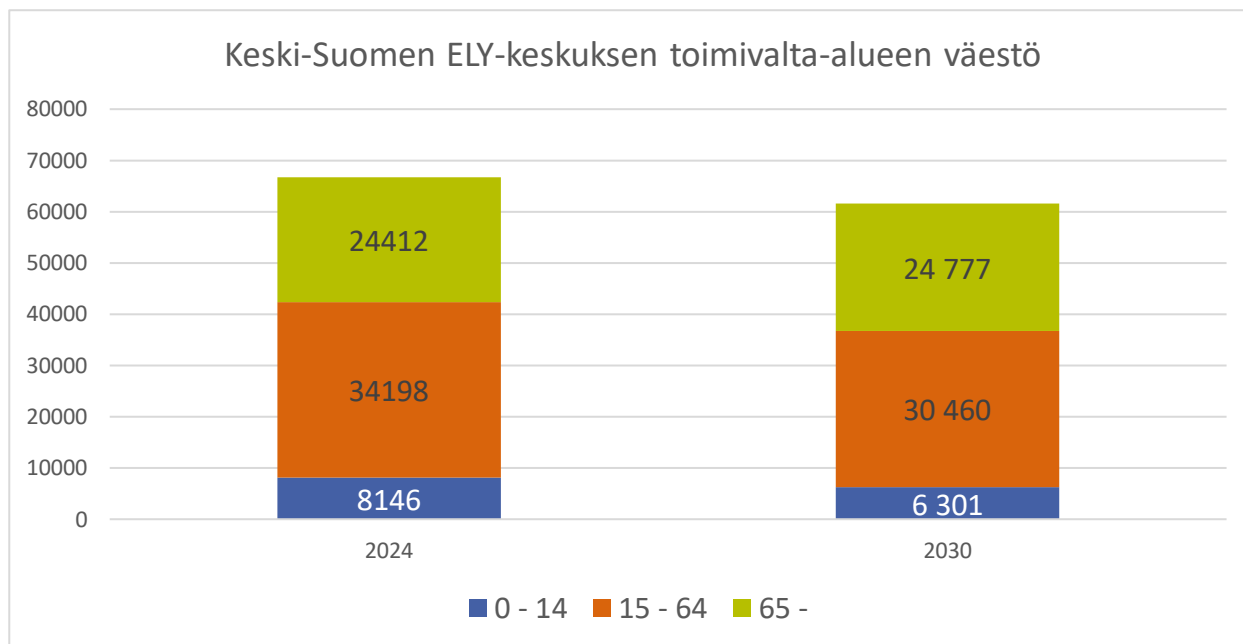


Kuva 2. Keski-Suomen kartta.

3.2 Asukkaat ja maankäyttö

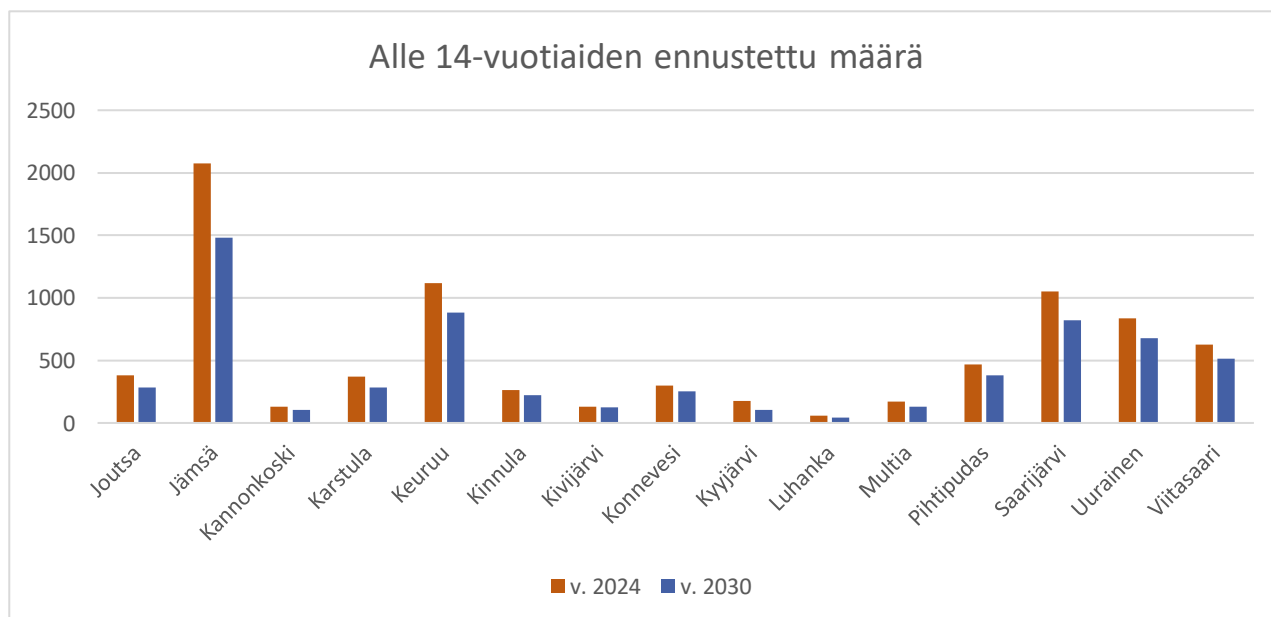
Keski-Suomessa asuu 273 271 asukasta (Tilastokeskus 31.12.2023), joista 24 prosenttia eli noin 67 000 asukasta asuu Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Väestön määrän ennustetaan vähenevän ELY-keskuksen toimivalta-alueen kunnissa noin 8 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Viimeisen viiden vuoden aikana alueen väestö on vähentynyt 7,5 prosenttia, eli kehitys jatkuu saman suuntaisena.

Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella yli kolmannes asukkaista on yli 65-vuotiaita. Yli 65-vuotiaiden määrän ennustetaan hieman kasvavan. Viimeisen viiden vuoden aikana yli 65-vuotiaiden määrä on kasvanut 6,2 prosenttia, mutta nyt kasvu hidastuu tästä selvästi. 0-14 -vuotiaiden määrän ennustetaan vähenevän vuoteen 2030 mennessä noin 13 prosenttia ja 15-65 vuotiaiden määrän noin 11 prosenttia. Vuonna 2030 alueen asukkaista yli 40 prosenttia on yli 65-vuotiaita. Kuvassa 3 on esitetty väestön ennustettu ikärakenne vuosina 2024 ja 2030.



Kuva 3. Väestön ennustettu ikärakenne Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella vuosina 2024 ja 2030. (Lähde: Väestöennuste, Tilastokeskus)

Väestön määrä ja erityisesti lasten ja nuorten määrä vähenee kaikissa alueen kunnissa. Oppilasmäärät pienenevät kiihtyvällä tahdilla lähivuosikymmenen aikana sekä peruskouluissa että lukioissa ja ammattioppilaitoksissa. Tarve koululaisten linja-autokuljetuksille vähenee, mikä supistaa joukkoliikenteen tarjontaa. Yhä suurempi osa asukkaista on iäkkäitä ja mahdollisesti kuljetuspalveluita tarvitsevia asukkaita. Kuvassa 4 on esitetty ennuste 14-vuotiaiden määrästä vuosina 2024 ja 2030 kunnittain.



Kuva 4. 0-14 -vuotiaiden määrä Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueen kunnissa vuosina 2024 ja 2030. (Lähde: Väestöennuste, Tilastokeskus)

Rakenteeltaan Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueen kunnat ovat pieniä ja harvaan asuttuja maaseutukuntia Jämsää lukuunottamatta. Tiiveintä asutus on Jämsässä ja Keuruulla, joissa taajama-aste ylittää 70 %.

3.3 Matkustuspotentiaali kunnittain

Usein joukkoliikenteen tarpeita arvioidaan toteutuneen matkustuksen perusteella. Tässä on kuitenkin se haaste, että joukkoliikenteen tarjonta ohjaa matkustusta. Lisäksi markkinaehtoisien liikenteen matkustajamääristä ei ole tietoa. Palvelutasomäärittelyn lähtökohdaksi haluttiin saada mahdollisimman tasapuolinen kuva matkustuspotentiaalista eri kunnissa. Tätä varten kerättiin tunnuslukuja kunnan asukkaiden määrästä, opiskelijoiden määrästä, pendelöinnistä ja taajama-asteesta. Tunnusluvut pisteytettiin ja niistä laskettiin kunnan matkustuspotentiaalia kuvaava indeksi.

Väestötiedot saatiin Tilastokeskuksen väestötiedoista (31.1.2023). Jos kunnan asukasmäärä oli yli 8 000, oikeutti se tarkastelussa 2 pisteeseen, jos 3 000–8 000 asukasta, yhteen pisteeseen ja alle 3 000 asukasta ei tuonut pisteitä.

Taajama-aste tarkoittaa taajamissa asuvien osuutta kunnan siitä väestöstä, jonka asuinpaikka on koordinaatein määriteltävissä. Myös taajama-astetta koskevat tiedot saatiin Tilastokeskuksesta. Jos kunnan taajama-aste oli yli 70 prosenttia, oikeutti se tarkasteluissa kahteen pisteeseen. Taajama-aste 50–70 prosenttia oikeutti yhteen pisteeseen. Alle 50 prosentin taajama-asteesta ei saanut pisteitä.

Pendelöinnillä (sukkuloinnilla) tarkoitetaan työssäkäyntiä oman asuinalueen ulkopuolella. Pendelöintiluku tarkoittaa asuinkuntansa ulkopuolella työssäkäyvien lukumäärää. Jos pendelöijien määrä oli yli 800 annettiin tarkasteluissa 2 pistettä ja jos 300–800 yksi piste. Alle 300 pendelöinnistä ei saanut pisteitä. Myös pendelöintitarkastelut tehtiin Tilastokeskuksen tilastojen pohjalta.

Opiskelijoiden matkoja tarkasteltiin Kelan tilastojen perusteella. Tarkasteluun otettiin mukaan kaikki Kelan koulumatkatukea vuonna 2023 saaneet opiskelijat kustakin kunnasta kulkutavasta riippumatta. Kela maksaa lukiossa tai ammatillisessa oppilaitoksessa päätoimisesti opiskelevalle koulumatkatukea koulumatkojen kustannuksiin. Koulumatkan pituuden on oltava vähintään 7 km opiskelijoilla, joilla on oikeus maksuttomaan koulutukseen ja 10 km opiskelijoilla, joilla ei ole oikeutta maksuttomaan koulutukseen.

Tarkasteluissa annettiin 2 pistettä kunnille, joissa yli 100 opiskelijaa sai Kelan koulumatkatukea ja yksi piste kunnilla, joissa yli 50 opiskelijaa sai Kelan koulumatkatukea. Alle 50 opiskelijan kunnille ei annettu pisteitä.

Taulukko 1. Palvelusovertailua varten tehdyn tarkastelun pisteytys

	Väestö	Taajama-aste	Pendelöijät	Kelan koulumatkatukea saavat opiskelijat
2 pistettä	8 000	yli 70 %	yli 800	yli 100
1 piste	3 000–8 000	50–70 %	300–800	50–100
0 pistettä	alle 3 000	alle 50 %	alle 300	alle 50

Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella paras matkustuspotentiaali on tarkastelun mukaan Jämsässä, Keuruulla ja Saarijärvellä. Haasteena on se, että vaikka matkustuspotentiaalia on kunnissa pääosin vähän, voi silti olla tarpeita erilaisille yhteyksille.

Taulukko 2. Palvelutasovertailua varten tehdyn tarkastelun tunnusluvut ja pisteytys Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueen kunnissa.

Alue	Väestö	Taajama-aste	Pendelöijät	Opiskelijat	Pisteet
Jämsä	19 182	74,4	1 615	380	8
Keuruu	9 184	70,9	859	186	8
Saarijärvi	8 847	57,6	900	175	7
Uurainen	3 615	45,9	922	134	5
Joutsa	4 079	58,7	472	66	4
Viitasaari	5 877	57,9	423	58	4
Pihtipudas	3 739	47,9	364	66	3
Karstula	3 625	50,6	353	39	3
Konnevesi	2 499	40,5	425	79	2
Kinnula	1 523	52,6	154	21	1
Kivijärvi	1 035	52	167	31	1
Kyyjärvi	1 174	56,8	134	12	1
Multia	1 430	49,8	228	19	0
Kannonkoski	1 217	36	176	30	0
Luhanka	702	0	142	4	0

Joukkoliikenteen kehittämisen haasteena on harvan asutuksen lisäksi hajautuneet matkustustarpeet. Alueen toisen asteen oppilaitokset kilpailevat vähenevästä opiskelijajoukosta ja matkojen suuntautuminen saattaa vaihdella vuosittain voimakkaasti. Myös muutokset hyvinvointialueen palveluverkossa vaikuttavat matkojen suuntautumiseen.

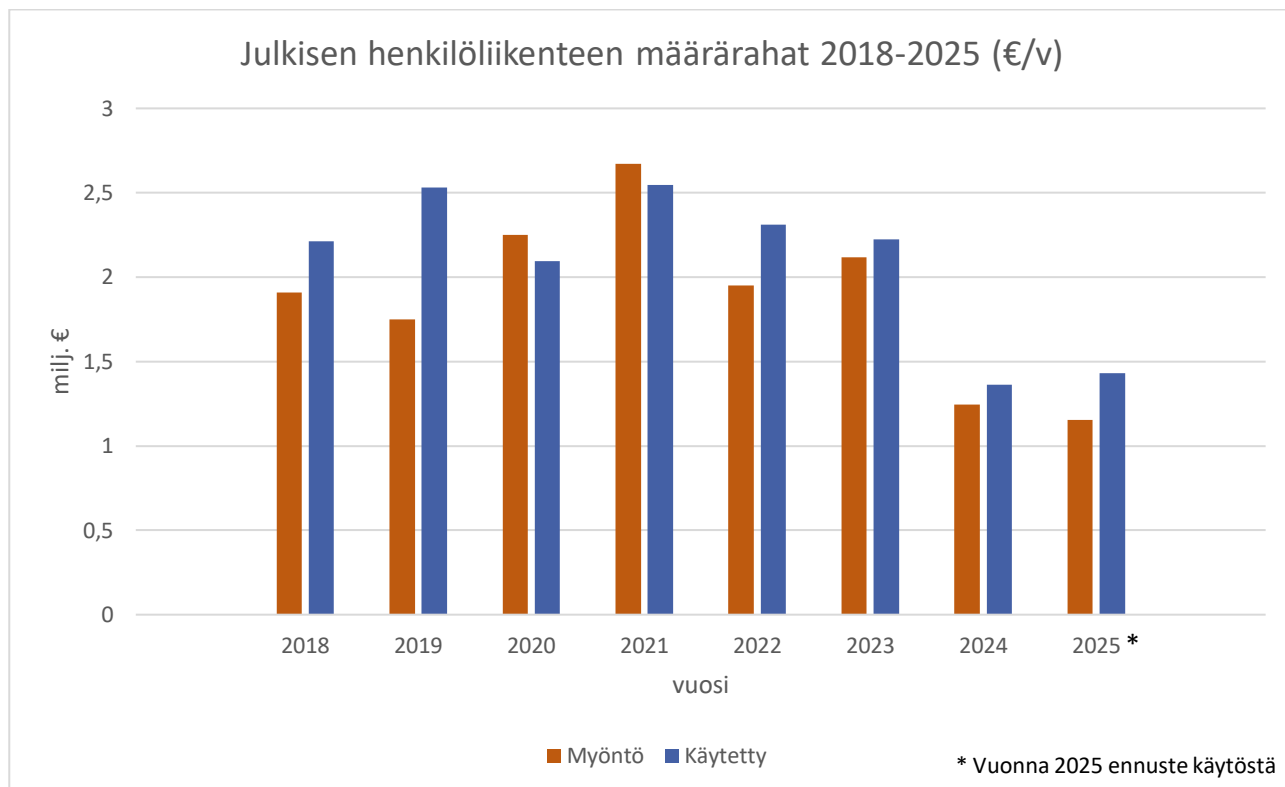
3.4 Rahoitus

Valtion joukkoliikennerahoitus on pienentynyt. Valtion joukkoliikennetukea myönnettiin toimivaltaisille viranomaisille vuonna 2020 yhteensä noin 317 miljoonaa euroa, vuonna 2021 noin 140 miljoonaa euroa, vuonna 2022 noin 181 miljoonaa euroa ja vuonna 2023 noin 91 miljoonaa euroa. Valtion rahoitus joukkoliikenteelle on vuoden 2025 talousarvion mukaan noin 107 miljoonaa euroa. Valtion vuoden 2025 talousarviossa on alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoja, hintavelvoitteita ja kehittämistä varten varattu yhteensä 32,329 miljoonan euron määräraha joukkoliikennettä järjestäville ELY-keskuksille. Määräraha sisältää bruttomallin lipputulot sekä muut joukkoliikenteen tulot. Samaan aikaan ELY-keskusten ostoliikenteen tarve on kasvanut ja alan kustannustaso kohonnut merkittävästi. Sopeutuminen kustannusten nousuun ja alempaan rahoitustasoon vaatii ELY-keskusten joukkoliikenteen vuosittaisten kustannusten karsimista keskimäärin 10 miljoonalla eurolla eli 25 %.

Linja-autoalan kustannukset ovat kasvaneet merkittävästi viime vuosina. Linja-autoliikenteen kustannusindeksi on noussut vuodesta 2020 vuoteen 2024 noin 20 %. Tämän myötä sopimusliikenteen kustannukset ovat nousseet ja käytettävissä olevan rahoituksen ostovoima heikentynyt.

Vuosittain Keski-Suomen ELY-keskuksen käytettävissä oleva rahoitus määräytyy sen mukaan, kuinka paljon Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kohdentaa joukkoliikennemäärärahaa ELY-keskukselle. 1.1.2024 Hankasalmen, Petäjäveden ja Toivakan kunnat sekä Äänekosken kaupunki siirtyivät Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueesta Jyväskylän toimivalta-alueeseen. Samalla Keski-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikennemääräraha pieneni. Traficomilla rahoituksen jakokriteereinä on lähtökohtaisesti kunkin toimivalta-alueen maantiepituus (km) ja väestömäärä. Kriteerien lähtökohtana on määrärahojen vaikuttavuus ja joukkoliikenteen peruspalvelutason turvaaminen alueelliset erityispiirteet huomioiden.

Keski-Suomen ELY-keskuksen vuotuinen joukkoliikenteen määräraha on vuonna 2024 noin 1,3 milj. € ja vuonna 2025 1,15 milj. €. Enimmillään määrärahan suuruus on vuonna 2021 ollut yli 2,5 milj. € sisältäen myös koronaan liittyvää rahoitusta. Kuvassa 5 on esitetty Keski-Suomen ELY-keskukselle myönnetty ja käytetty määräraha vuosina 2018-2025.



Kuva 5. Keski-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha vuosina 2018–2025 (€/v).

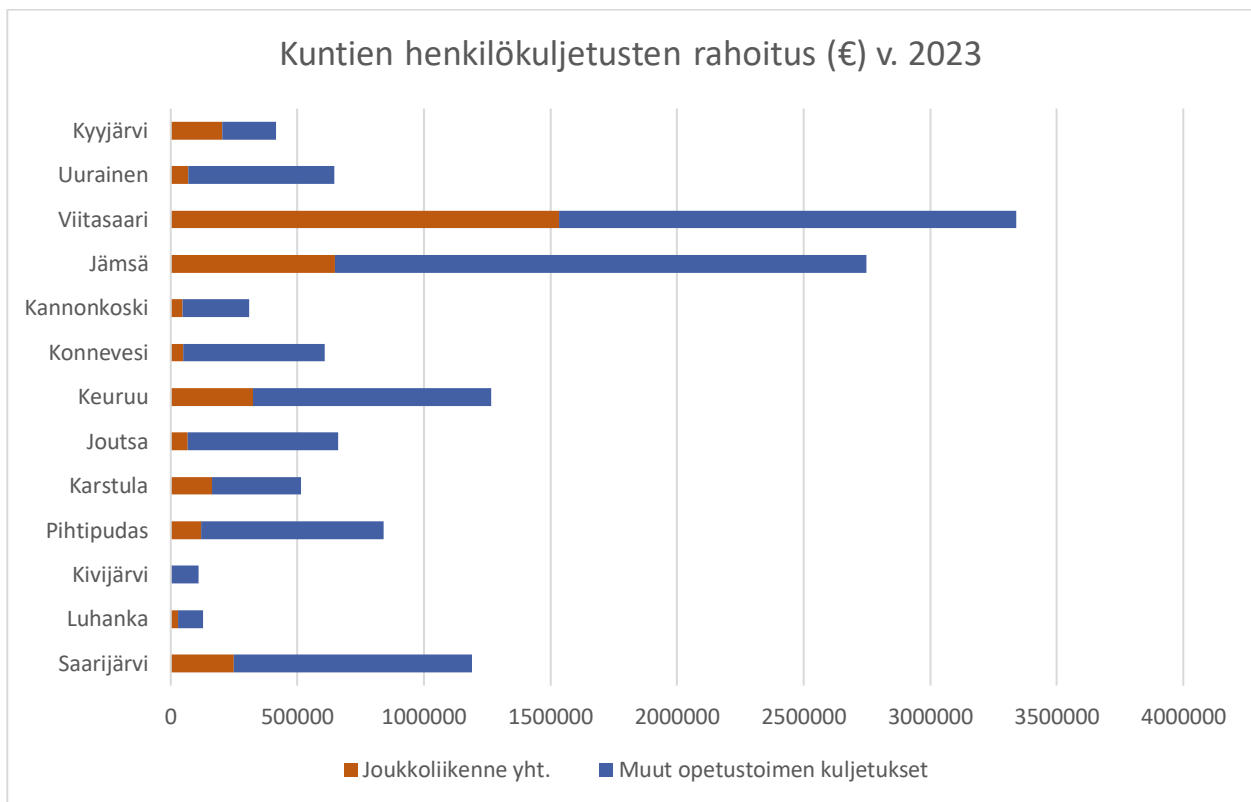
Määrärahalla ELY-keskus hankkii kuntakeskusten välistä bussiliikennettä sekä myöntää kunnille valtionavustuksia liikenteen ostoihin ja kehittämishankkeisiin. ELY-keskuksen liikennehankinnat toteutetaan valtakunnallisten käytäntöjen mukaisesti ensisijaisesti yhteishankintoina kuntien kanssa, ja kunnilla on niissä rahoitusosuus. Kuntien ja ELY-keskuksen rahoitusosuuksille yhteishankinnoissa on määritetty selkeät periaatteet seuraavasti:

- Koululaisvuorot, jos useampia vuoroja: Kunnat 50 % ja ELY-keskus 50 %
- Koulupäivävuoro ainoana liikenteenä: Kunnat 30 % ja ELY-keskus 70 %
- Viikonlopun liityntäyhteydet junalle: Kunnat 30 % ja ELY-keskus 70 %
- Muut yhteydet: Kunnat 30 % ja ELY-keskus 70 %.

Kunnat jakavat rahoitusosuuden pääsääntöisesti tasan.

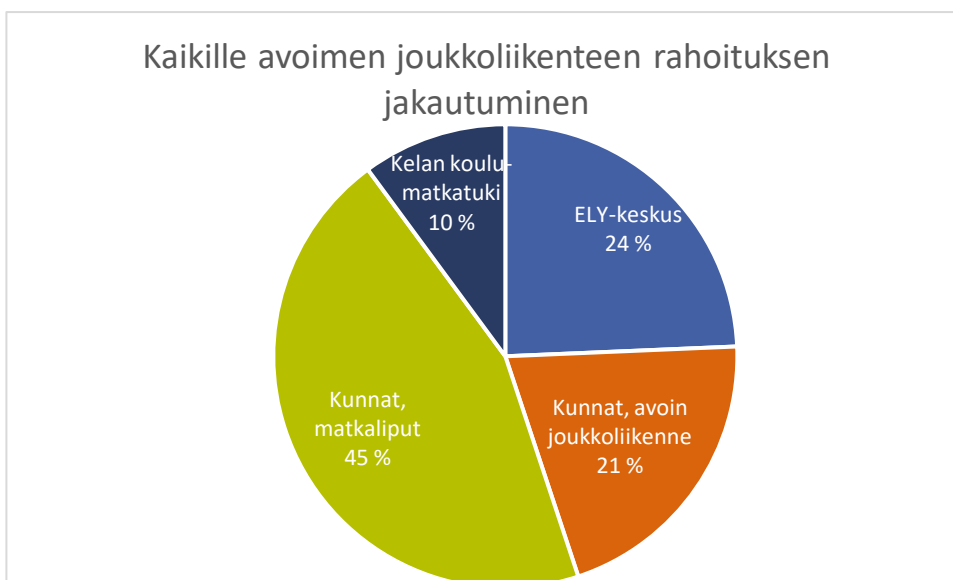
Kuntien suora rahoitus kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen vuonna 2023 oli noin 1,1 miljoonaa euroa. Kunnat ostivat koululaisille matkalippuja yhteensä noin 2,4 miljoonalla eurolla, josta 1,4 miljoonaa euroa oli Viitasaaren maksamia koululaisten matkalippuja. Muihin opetustoimen kuljetuksiin kunnat käyttivät yhteensä noin 750 000 euroa. Kuntien henkilökuljetusten rahoitus vuonna 2023 on esitetty kuvassa 6. Tarkastelu perustuu kuntien Keski-Suomen ELY-keskuksille toimittamiin tietoihin.

Tarkasteltaessa vain kaikille avoimen joukkoliikenteen rahoitusta, julkinen rahoitus muodostuu kuntien suorasta rahoituksesta avoimeen joukkoliikenteeseen, kuntien koululaisille hankkimien matkalippujen rahoituksesta, ELY-keskuksen rahoituksesta kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen sekä Kelan matkakorvauksista opiskelijoiden joukkoliikennematkoista. Yhteensä kaikille avoimen joukkoliikenteen rahoitus ELY-alueella oli vuonna 2023 noin 5,34 miljoonaa euroa. Kaksi kolmasosaa kaikille avoimen joukkoliikenteen rahoituksesta on kuntien rahoitusta. Kaikille avoimen joukkoliikenteen rahoitus on esitetty kuvassa 7.



Kuva 6. Kuntien henkilökuljetusten rahoitus vuonna 2023. Joukkoliikenteen rahoitukseen on laskettu mukaan opetustoimen hankkimat matkaliput. (Lähde: Kuntien ELY-keskukselle ilmoittamat tiedot).

Kaikille avoimen joukkoliikenteen palveluita täydentävät suljetut henkilökuljetukset. Kela käytti sairausvakuutuslain (SVL) mukaisiin ei-kiireellisiin kuljetuksiin ELY-keskuksen toimivalta-alueella yhteensä noin 7,9 miljoonaa euroa vuonna 2023. Summasta 6,3 miljoonaa euroa kohdistui taksikuljetuksiin ja noin 430 000 euroa invataksikuljetuksiin. Keski-Suomen hyvinvointialueen henkilökuljetuspotti on arviolta noin 19 miljoonaa euroa vuodessa, mutta ELY-alueen kuntiin kohdistuva osuus ei ole eroteltavissa.



Kuva 7. Kaikille avoimen joukkoliikenteen julkinen rahoitus Keski-Suomen ELY-keskuksen alueella. Summassa ei ole mukana valtion junaliikenteen ostoja.

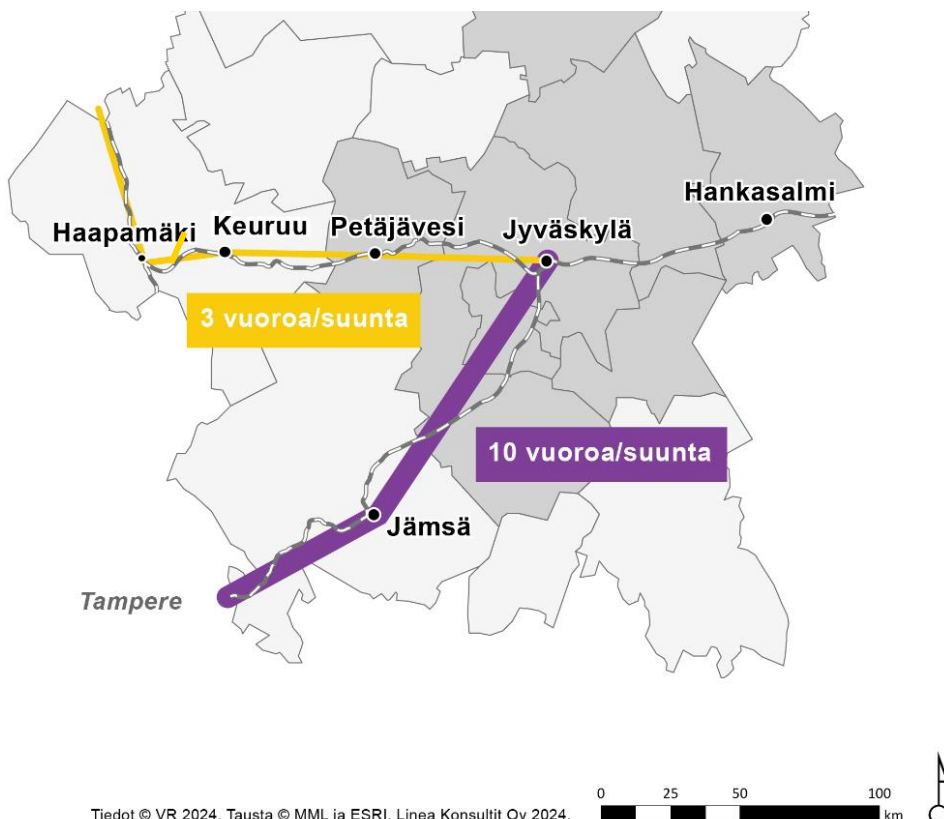
4 Joukkoliikenteen nykytila ja kehittämistarpeet

Nykyisin joukkoliikenteen tarjonta on runsasta Jyväskylän ja Tampereen välisellä radalla, valtatiellä 9 Jyväskylän ja Jämsän välillä sekä valtatiellä 4 Jyväskylän ja Joutsan välillä. Jyväskylän ja Seinäjoen välillä on kiskobussiliikennettä. Jyväskylään on työmatkoja, asiointia ja opiskelumatkoja palvelevia linja-autovuoroja lisäksi Keuruulta, Saarijärveltä ja Viitasaa-relta. Muiden kuntien välillä linja-autovuorot palvelevat pääosin opiskelijoiden ja koululais-ten matkoja. Tämän työn aikana kunnat tunnistivat joukkoliikenteen helppokäyttöisyyteen ja vuorotarjontaan sekä yhteistyöhön liittyviä kehittämistarpeita.

Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosvaiheen tavoitteiden mukaan mat-kaketjuja Jyväskylän kaupunkiseudun, seutukaupunkien ja kuntakeskusten halutaan kehit-tää sekä varmistaa autottomien liikkumismahdollisuudet.

4.1 Joukkoliikenteen nykytila

Joukkoliikenteen rungon muodostavat junavuorot sekä valtateiden 4 ja 9 pitkämatkainen linja-autoliikenne. Jyväskylän ja Tampereen välillä on erinomainen junatarjonta ja vuoroja on arkisin jopa 10 vuoroa/suunta. Jyväskylän ja Haapamäen välisellä rataosalla on arkisin 3 junavuoroa/suunta. Junavuorojen tarjonta Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella arkisin joulukuussa 2024 on esitetty kuvassa 8. Pieksämäen suunnan raideliiken-nettä ei ole tarkasteltu sillä ko. raideosan liikenne ei kulje ELY-keskuksen toimivalta-alueella.



Kuva 8. Junavuorojen tarjonta arkisin talvikaudella 2024-2025.

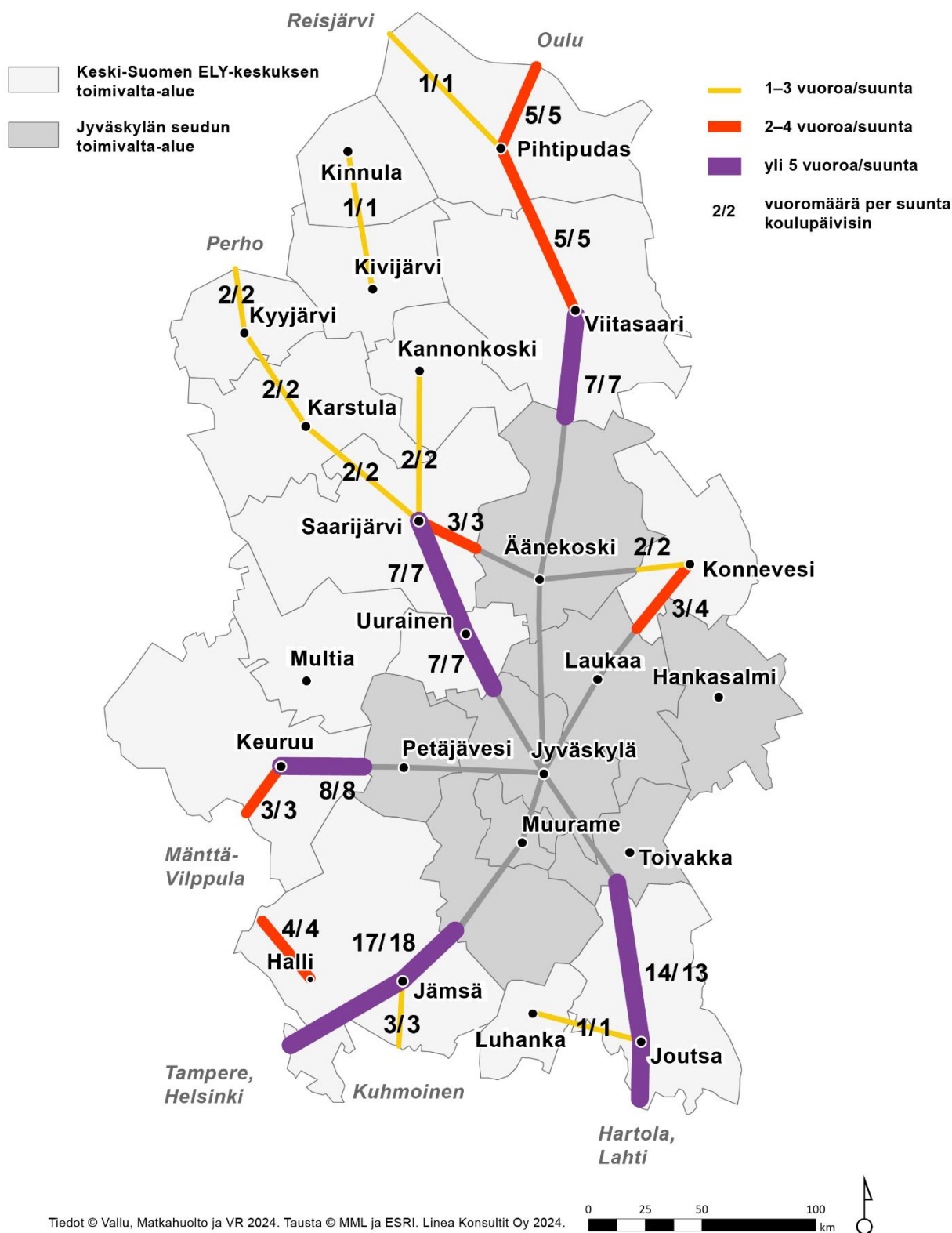
Jyväskylä-Tampere-radon tiheävuoroinen kaukojunaliikenne on VR:n markkinaehtoista liikennettä. Tampere-Keuruu-Jyväskylä ja Seinäjoki-Jyväskylä junavuorot ovat liikenne- ja viestintäministeriön ostoliikennettä, joka hoidetaan diesel-käyttöisellä kiskobussikalustolla. Kiskobussiliikenteen ostoliikennesopimukset ovat päättymässä vuoden 2030 lopussa. Liikenne- ja viestintäministeriö selvittää parhaillaan kiskobussiliikenteen tulevaisuutta. Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella kiskobussiyhteyksien merkitys on suuri, koska niillä tarjotaan bussiyhteyksiä laadukkaampia itä-länsi-suuntaisia yhteyksiä, jotka toimivat matkaketjujen runkona.

Taulukko 3. Tampere-Keuruu ja Seinäjoki-Jyväskylä kiskobussiliikenteen nykytilanne. (Lähde: Selvitys: Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 5/2025).

Nykytilanne	Tampere-Keuruu(-Jyväskylä)	Seinäjoki-Jyväskylä
Vuoroja/vrk	3-4	2-4
Kalusto	1-2 yksikköä	1-2 yksikköä
Suoritteet	0,4 Mkm/vuosi	0,4 Mkm/vuosi
Matkamäärä	110 000/vuosi	100 000/vuosi
Bruttokustannus*	4 M€/vuosi	4 M€/vuosi
Nettokustannus*	3 M€/vuosi	3 M€/vuosi

* Kustannukset esitetty miljoonan euron tarkkuudella, jolloin luvut ovat vain suuntaa-antavia.

Linja-autoliikenteen vuorotarjontaa on eniten valtatiellä 9 Jyväskylän ja Jämsän sekä valtatiellä 4 Jyväskylän ja Joutsan välillä. Tarjonta on melko kattavaa myös valtatiellä 23 Jyväskylän ja Keuruun, seututiellä 630 Jyväskylän ja Saarijärven sekä valtatiellä 4 Jyväskylän ja Viitasaaren välillä. Ainoastaan Multian kunta on kokonaan ilman joukkoliikennepalveluita. Linja-autoliikenteen vuorotarjonta koulupäivisin joulukuussa 2024 on esitetty kuvassa 9.



Kuva 9. Linja-autoliikenteen tarjonta Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella koulupäivisin syksyllä 2024. Tarkastelussa on mukana markkinaehtoinen liikenne ja ELY-keskuksen sopimusliikenne.

4.2 Joukkoliikenteen kehittäminen osana liikennejärjestelmää

Joukkoliikenteen kehittämisen lähtökohdat ja tavoitteet määritetään liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä. Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivistyö on keväällä 2025 käynnissä. Keski-Suomen maakuntahallitus on hyväksynyt Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman päätavoitteet joulukuussa 2024. Niiden mukaan mm. liikenneyhteydet ja matkaketjut Jyväskylän kaupunkiseudun, seutukaupunkien ja kuntakeskusten sisällä ja välillä paranevat. Päätavoitteissa todetaan myös, että autottomien liikkumismahdollisuudet turvataan.

Keski-Suomen maakuntakaavassa 2040 esitetään valtatie 4 kehittämisakseli sekä valta-/rautatie kehittämisakselit. Kaavamääräyksessä todetaan, että kehittämisakselit ovat myös joukkoliikenteen laatukäytäviä, joilla liityntäyhteyksiä ja -pysäköintiä tulee kehittää. Joukkoliikennekäytävät ulottuvat valtateilla 4 ja 9 sekä valtatiellä 23 ja 13 aina maakuntarajoille asti.

4.3 Kuntien näkemyksiä joukkoliikenteen kehittämistarpeista

Kunnat toivat kyselytutkimuksessa esille mm. seuraavia joukkoliikenteen kehittämistarpeita:

- Selkeys ja helppokäyttöisyys, aikataulu- ja hintatietojen helppo saatavuus
- Esteettömyys
- Riittävä ympärivuotinen vuorotarjonta, ja pysyvyys niin, että vuorojen jatkuvuuteen voisi luottaa
- Aamu- ja iltapäivävuorojen turvaaminen kuntien välillä, jotta työ- ja koululaisliikenne toimii
- Yhtenäinen lippujärjestelmä koko maakuntaan (siton, että se mahdollistaa nykyisten liikennöitsijöiden toiminnan),
- Jatko-yhteyksien kehittäminen Jyväskylästä eteenpäin, kun matkustetaan maaseutumaisista kunnista
- Syrjäkyläsenioriasukkaiden tarpeiden huomioiminen liikennejärjestelyissä
- Yhteistyö hyvinvointialueen kanssa, oppilaskuljetusten ja sote-kuljetusten hoitaminen samalla kalustolla tai samassa autossa.
- Yhteistyö kuntien kilpailutuksissa, esimerkiksi erityisoppilaiden kuljetuksissa.

Toisen asteen opiskelijat ovat joukkoliikenteen tärkein käyttäjäryhmä. Yhteystarpeet hajautuvat lähikuntien oppilaitoksiin ja Jyväskylään.

Pääosa kuntien toiveista liittyi nykyisen palvelutason turvaamiseen. Tarjonnan lisäämiseen liittyviä toiveita esitettiin kyselytutkimuksessa seuraaville yhteysväleille

- Pihtipudas-Nivala, koska Pihtiputaalta käydään ammattiopistossa Poken lisäksi (Viitasaari, Äänekoski) myös Haapajärvellä ja Nivalassa.
- Saarijärvi-Jyväskylä, koska tarvitaan parempi palvelutaso työssäkävijöille ja 2. asteen opiskelijoille.
- Poikittaisliikennöintiä isompien kaupunkien ja kuntien välillä. Esim. Keuruu-Jämsä- Saarijärvi-Viitasaari-Äänekoski akseleilla.
- Kannus-Viitasaari -yhteysväleille liityntäyhteys jollekin etelä-pohjoissuuntaiselle vuorolle.
- Viitasaari-Jyväskylä, koska työssäkäyntialue ulottuu Viitasaarelta Jyväskylän suuntaan ja yhteysväleillä kulkee myös opiskelijoita.
- Keuruu-Multia, koska Multian hyvinvointipalveluita siirtyy Keuruulle.

Työn aikana keskusteltiin myös yhteistyöstä Keski-Suomen hyvinvointialueen kanssa. Hyvinvointialueen henkilökuljetuksia ollaan vasta organisoimassa, eli käytännön yhteistyöstä on mahdollista tarkemmin keskustella vasta myöhemmin.

5 Liikenteen palvelutasotavoitteet

Palvelutasotavoitteet määritettiin kolmessa eri palvelutasoluokassa. Tavoitteita asetettiin linja-autoliikenteen liikennöintiajoille ja vuoromäärälle.

Palvelutasotavoitteet on määritetty lähelle nykytasoa. Parasta palvelutasoa tavoitellaan Jyväskylään suuntautuvilla yhteyksillä, erityisesti valtatiellä 9 Jämsän ja Jyväskylän välillä sekä valtatiellä 4 Joutsan ja Jyväskylän välillä. Kaikki kunnat pyritään pitämään joukkoliikennepalveluiden piirissä. Ehdotetun palvelutason saavuttaminen edellyttäisi nykyisen palvelutason säilyttämistä ja uusia yhteyksiä Multialta Keuruulle.

5.1 Palvelutasoluokat

Palvelutasotavoitteet määritettiin kolmessa luokassa liikenteen kehittämistavoitteiden mukaan (kuva 10). Luokassa 1 (joukkoliikennekäytävät) tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja palvella monipuolisesti erilaisia matkustustarpeita. Luokassa 2 (perusyhteydet) tavoitteena on mahdollistaa työssäkäynti tavallisimpina aikoina sekä kesällä että talvella. Lisäksi tarjotaan koululaisia ja opiskelijoita sekä asiointia palvelevia yhteyksiä. Luokassa 3 (koululiikenne) tavoitteena on mahdollistaa koululaisten ja opiskelijoiden liikkuminen kuntien välillä koulupäivisin.



Kuva 10. Palvelutasoluokat ja niiden tavoitteet

Luokitteluun vaikuttaa kunnan sijainti suhteessa liikenneverkkoihin, pendelöijien ja opiskelijoiden lukumäärä sekä kunnan asukasluvu ja maankäyttö.

5.2 Palvelutasokriteerit

Palvelutasokriteerejä tulkitaan suuntaa antavina ja kysynnän mukaan. Tavoitteet koskevat talviarkipäivän ja luokassa 3 koulupäivien liikennettä. Palvelutasotavoitteet koskevat ensisijaisesti maakuntakeskukseen tai suurempaan kuntaan suuntautuvaa liikennettä.

Tavoitteita asetetaan liikennöintiajalle ja vuorotiheydelle. Liikennöintiajalla tarkoitetaan ensimmäisen lähdön saapumisaikaa kohteeseen ja viimeisen lähdönaikaisinta mahdollista lähtöaikaa kohteesta.

Palvelutasomäärittämisestä on haluttu mahdollisimman selkeä, joten päädyttiin ainoastaan kolmeen palvelutasoluokkaan. Luokkien sisällä voi olla merkittäviä eroja palvelutasossa, ja luokkien suosituksia sovelletaan kysynnän mukaan. Palvelutasokriteerit on esitetty taulukossa 4.

Taulukko 4. Liikennöintiajan ja vuorotarjonnan palvelutasokriteerit palvelutasoluokittain.

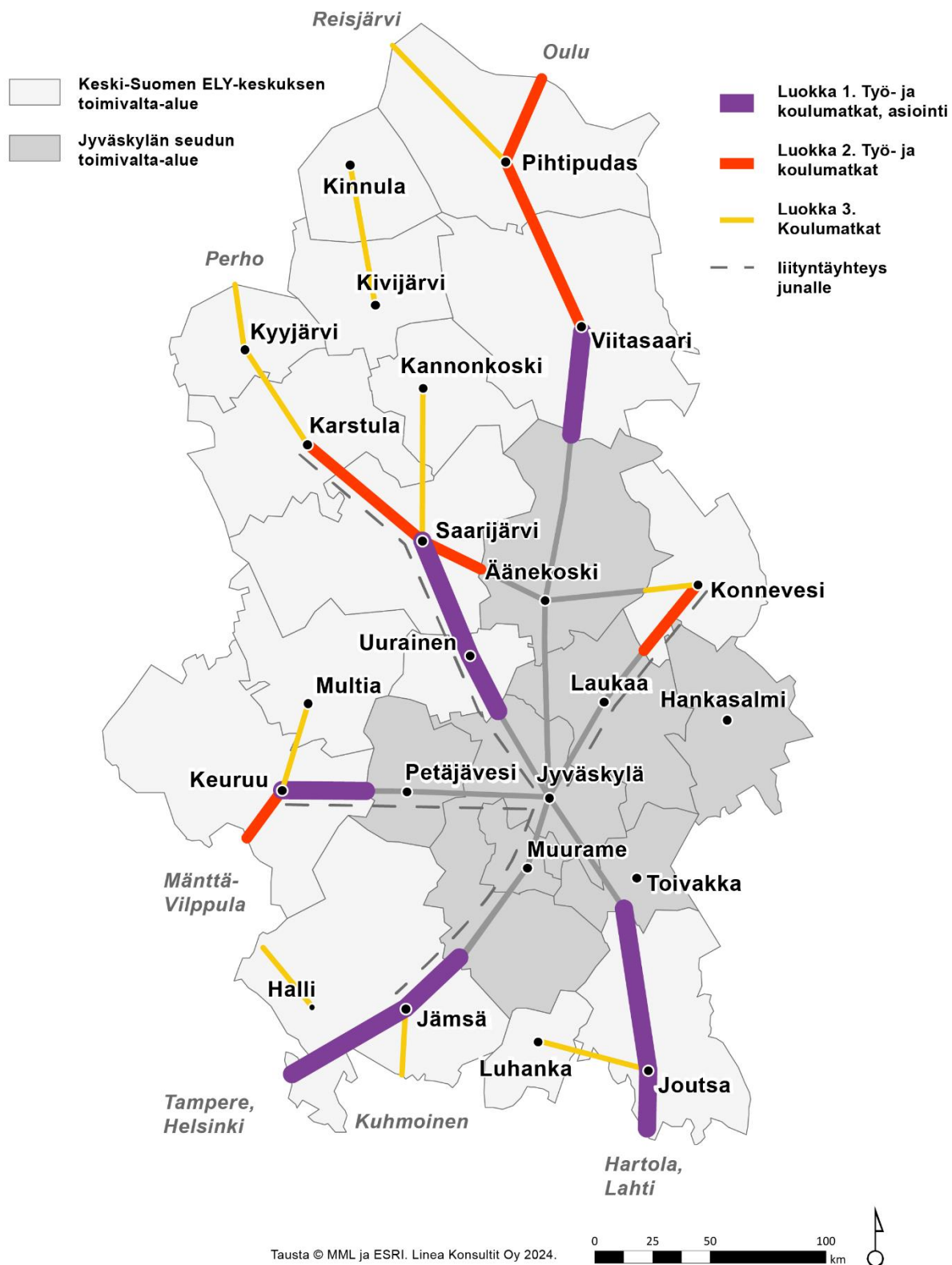
	Luokka 1. Työ- ja koulumatkat, asiointi	Luokka 2. Työ- ja koulumatkat	Luokka 3. Koulumatkat	Viikonlopun liittyn- täyhteys
Liikennöintiaika				
Ma-Pe	7.00-19.00	8.00-16.00	8.00/9.00- 14.00/15.00	Yhteys junalle perjan- tai-iltana
La	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan		
Su	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan		Yhteys junalta sun- nuntaina
Vuoromäärä				
Ma-Pe	Yli 7 vuoroa/ suunta	3-7 vuoroa/ suunta/vrk	1-2 vuoroa/ suunta/vrk	
La	1-2 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk		
Su	1-2 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk		

5.3 Palvelutasotavoitteet yhteysväleittäin

Valtatiellä 4 etelään ja pohjoiseen Viitasaarelle, valtatiellä 9 Jämsään ja edelleen maakuntarajalle, valtatiellä 23 Keuruulle sekä seututiellä 630 Saarijärvelle tavoitellaan luokan 1 mukaista palvelutasoa. Tavoitteena on, että joukkoliikenne mahdollistaa työ-, opiskelu ja asiointiyhteydet ympäri vuoden.

Luokan 2 mukaista palvelutasoa tavoitellaan valtatiellä 13 Karstulan, Saarijärven ja Äänekosken välillä, Keuruulta Mänttä-Vilppulaan, Konnevedeltä Jyväskylään sekä valtatiellä 4 Viitasaarelta pohjoiseen. Näillä yhteysväleillä tavoitteena on turvata ympärivuotiset työssäkäyntiyhteydet. Muilla yhteysväleillä pyritään tarjoamaan kysyntää vastaavat opiskeluyhteydet koulupäivisin. Tavoitteena on pitää kaikki kunnat joukkoliikennepalveluiden piirissä.

Palvelutasotavoitteet on esitetty kartalla kuvassa 11. Palvelutasotavoitteiden määrittelyn lähtökohtana on ollut nykyisen kaltainen junavuorojen tarjonta.



Kuva 11. Keski-Suomen ELY-keskuksen palvelutasotavoitteet 2025–2028. Tavoitteet koskevat linja-autoliikennettä kuntien välillä.

6 Palvelutason toteuttaminen Keski-Suomessa

6.1 Palvelutasotavoitteiden merkitys

Palvelutasotavoite voidaan tulkita tavoitteelliseksi minimitasoksi, jonka ELY-keskus pyrkii alueellaan saavuttamaan. Palvelutaso voi toteutua myös vaihdollisella yhteydellä.

Yhteysväleille voi syntyä perustellusti ehdotettua parempaa palvelutasoa kuntien aktiivisuuden ja tavoitteiden mukaan. Tämä edellyttää kuntien osallistumista joukkoliikenteen hankintoihin lisärahoituksella. Yhteysväleille voi syntyä ehdotettua parempaa palvelutasoa myös markkinaehtoisesti.

Palveluja ostettaessa rahaa ei saa käyttää epätarkoituksenmukaiseen tai tarpeettomasti päällekkäisen liikenteen ostamiseen, eikä sellaisen liikenteen ostamiseen, missä matkustajakysyntää ei ole. Palvelutaso voi täten jäädä myös alle asetetun tavoitteen, jos ELY-keskuksen määräraha ei riitä esimerkiksi tilanteessa, jossa ELY-keskus joutuu korvaamaan markkinaehtoista liikennettä merkittävästi sopimusliikenteellä. Palvelutaso voi jäädä myös alle tavoitteen, jos yhteysvälin liikenteellä ei ole kysyntää.

ELY-keskus hankkii palvelutasomäärityksen mukaisen liikenteen yhteishankintoina kuntien kanssa. Kunnat suunnittelevat ja hankkivat kuntien sisäisen liikenteen, johon ELY-keskus voi määrärahan puitteissa myöntää valti-onapua.

Palvelutasotavoitteiden toteutumista seurataan maakunnan henkilöliikennetyöryhmässä. Työ jatkuu käsittelemällä palvelutasotavoitteita ja esiin tulleita kehittämistoimenpiteitä maakunnallisessa henkilöliikennetyöryhmässä sekä kuntien kanssa käytävissä keskusteluissa tulevien kilpailutusten suunnittelun yhteydessä. Vuorojen hankkiminen edellyttää kuntien osallistumista kustannuksiin.

6.2 Liikennöintisopimukset jatkossa

Keski-Suomen ELY-keskuksen nykyiset liikennöintisopimukset koskevat peruspalvelutason mukaista liikennettä. Yhteydet ovat välttämättömiä, palvelutasotavoitteiden mukaisia liikennepalveluita. Vuoroilla mahdollistetaan koulu-laisten ja opiskelijoiden matkoja tai työssäkäynti Jyväskylässä myös kesällä.

Palvelutasotavoitteet on määritetty lähelle nykytasoa. Ehdotetun palvelutason saavuttaminen edellyttäisi nykyisen palvelutason säilyttämistä ja uusia yhteyksiä Multialta Keuruulle. Uusi, hyvinvointipalveluiden saavuttamista palveleva yhteys voidaan toteuttaa, jos kunnat haluavat osallistua sen kustannuksiin. Samalla Multian kunta pääsisi joukkoliikennepalveluiden piiriin.

Vuorojen kysyntää tulee seurata, koska sellaisia vuoroja, joilla ei ole käyttöä ei kannata kustannus- eikä ilmastoyhteydestä hankkia, vaikka ne olisivatkin palvelutasotavoitteiden mukaisia. Taulukossa 5 on tarkasteltu Keski-Suomen ELY-keskuksen sopimusliikenteen vuoro-kohtaiset matkustajalaskennat ja arvioitu vuorojen tarpeellisuutta.

Taulukko 5. Keski-Suomen ELY-keskuksen sopimusliikenne syksyllä 2024.

Yhteysväli	Palvelutasotavoitteen mukainen?	Huomiot kysynnästä	Sopimuksen kesto, optioita jäljellä	KES ELY-keskuksen rahoitusosuus jatkossa
Hartola - Joutsa	kyllä	7.45 vuoro tarpeellinen, ip vuorossa klo 15.45 matkustajia vähän.	jatkuu 26, optiot +3	70 %
Kannonkoski - Saarijärvi	kyllä	Kaksi vuoropari klo 7:05/7:55 ja 15:00/16:05, jonkin verran kysyntää, mutta pääosin Kannonkosken sisällä.	jatkuu 25, optiot +4	70 %
Joutsa – Jyväskylä	kyllä	Tarpeellinen	jatkuu 25, optiot +4	85 %
Jämsä – Jyväskylä	kyllä	Jämsä-Jyväskylä vuoroilla hyvä kysyntä. Korpilahti-Jyväskylä vuoroilla kysyntää on vähemmän ja ne palvelevat ainoastaan Jyväskylän seudun sisäistä matkustusta.	jatkuu 26, optiot +3	70 %
Saarijärvi - Äänekoski – Jyväskylä KESÄ	kyllä	Tarpeellinen vuoro, mutta matkustus pääosin Äänekosken ja Jyväskylän välillä	jatkuu 25, optiot +4	70 %
Mänttä-Vilppula - Halli	kyllä	Kysyntä vähäistä, 7:50 vuorolla Mäntän koululaisia Kuorevedelle	jatkuu 26, optiot +3	35 %
Mänttä-Vilppula - Jämsä	kyllä	Kysyntä vähäistä, 7:05 vuorolla muutama Jämsän koululainen	jatkuu 26, optiot +3	35 %
Jämsä - Kuhmoinen	kyllä	Kysyntää jonkin verran	jatkuu 26, optiot +3	35 %
Saarijärvi - Karstula	kyllä	Vuorokohtainen (7.15, 8.00, 12.50, 14.15) kysyntä ei pääteltävissä laskelmista	jatkuu 25, optiot +3	50 %
Kyyjärvi - Karstula	kyllä	Kysyntää, palvelee pääasiassa Karstulaa	jatkuu 25, optiot +2	50 %
Saarijärvi-Uurainen-Jyväskylä	kyllä	Klo 1410 vuorolla kysyntää, 1640 ja 1910 vuorot selvästi heikompia	jatkuu 25, optiot +2	70 %
Uurainen - Kintaus - Jyväskylä	-	Tarpeellinen, matkustus pääosin Jyväskylän puolella	jatkuu 25, optiot +2	70 %
Viitasaari - Konginkangas - Liimattala - Äänekoski	kyllä	Tarpeellinen	jatkuu 25, optiot +2	70 %
Keuruu - Mänttä-Vilppula	kyllä	Hyvä kysyntä, paitsi 13.15 lähtö tarpeeton ja klo 8 vain Keuruun sisäisiä koulukuljetuksia	jatkuu 25, optiot +2	60 %
Pihtipudas-Viitasaari	kyllä	Tarpeellinen	päättyy 25	70 %
Luhanka - Joutsa	kyllä	Tarpeellinen vuorokohtaisten nousijamäärien perusteella. Matkustajaprofiili puuttuu.	päättyy 25	70 %
Karstula-Saarijärvi-Uurainen-Jyväskylä S	kyllä	Tarpeellinen liityntäliikenne	päättyy 25	70 %
Konnevesi - Sumiainen - Äänekoski	kyllä	Hyvä koululaisvuoro	päättyy 25	50 %
Konnevesi-Laukaa-Jyväskylä S	-	Tarpeellinen liityntäliikenne	päättyy 25	70 %
Konnevesi- Jyväskylä, KESÄ	kyllä	Kysyntää, mutta pääosin Laukaa-Jyväskylä -välillä	päättyy 25	70 %

6.3 Perusteluja joukkoliikenteen kehittämiseksi

Houkuttelevat joukkoliikenteen palvelut ovat tärkeä kuntien elinvoimaisuuden mittari. Toimivat joukkoliikenneyhteydet lisäävät oppilaitosten ja palveluiden houkuttelevuutta. Tämän vuoksi joukkoliikenteen perusyhteyksiä kannattaa kehittää myös niissä kunnissa, joissa muu joukkoliikenteen kysyntä on vähäistä. Joukkoliikenteen avulla voidaan kunnan oppilaskuljetuksia hoitaa kustannustehokkaasti. Kattava joukkoliikenneverkko tuo jatkossa mahdollisuuksia kuljetusten yhdistelylle myös hyvinvointikeskusten kuljetusten kanssa.

Polttoaineen hinnankorotukset lisäävät joukkoliikenteen kysyntää. Hyvät joukkoliikenneyhteydet lisäävät työllisyyttä ja työvoiman liikkumista. Liikenneyhteyksillä on merkitystä teollisuuden, kaupan ja palvelujen sijoittumiseen ja niiden saavutettavuuteen.

Toimiva joukkoliikenne lisää alueiden turvallisuutta, viihtyisyyttä, houkuttelevuutta ja vetovoimaa. Joukkoliikenteen käyttö vähentää liikenteen energiankulutusta, haitallisia päästöjä sekä melua.

Kun joukkoliikennepalveluita kehitetään

- kunnan oppilaitosten ja työpaikkojen houkuttelevuus paranee.
- Koulukuljetukset voidaan järjestää kustannustehokkaasti.
- Iäkkäät kuntalaiset pystyvät asumaan pidempään kotonaan. Kuntalaisten tarve siirtyä sosiaalitoimen asiakkaaksi voi lykkääntyä.
- Joukkoliikenne voi tarjota rungon uudenlaisten matkaketjujen ja liikkumispalveluiden syntymiselle.
- Kuntalaisille voi tarjoutua mahdollisuus autottomaan elämään.
- Liikenteen energiatehokkuus paranee ja haitalliset päästöt vähenevät.
- Kunnan elinvoimaisuus kasvaa ja imago paranee.

Jos joukkoliikenteen kehittäminen laiminlyödään

- oppilaitosten ja työpaikkojen houkuttelevuus heikkenee.
- Koulu- ja sosiaalitoimen kuljetusten järjestämiskustannukset kasvavat.
- Iäkkäiden kotona asumisen mahdollisuudet heikkenevät.
- Haitalliset liikenteen päästöt kasvavat.
- Kuntalaisten arki hankaloituu.
- Kansalaiset joutuvat eriarvoiseen asemaan, kun autottomille pienituloisille ei ole tarjolla liikkumismahdollisuuksia.
- Uhkana on taantuvan kunnan imago.

Toimivan joukkoliikennejärjestelmän perusta lähtee yhdyskuntarakenteen kehittämisestä. Riittävä väestöpohja sekä solmupisteisiin ja runkoreittien varteen sijoittuvat työpaikat ja palvelut luovat edellytykset joukkoliikennepalveluiden järjestämiseen kustannustehokkaasti. Joukkoliikenne on houkutteleva kulkutapa silloin, kun vuorotarjontaa on riittävästi, matka-ajat ovat kilpailukykyisiä henkilöauton kanssa, lippujärjestelmät yhteensopivia ja hinta on edullinen. Kilpailukykyä pystytään parantamaan hyvällä matkustajainformaatiolla ja joukkoliikennettä markkinoimalla sekä erilaisilla matkustuskokemusta parantavilla laatutekijöillä, kuten tämän työn laadullisissa tavoitteissa on esitetty.

Joukkoliikennepalveluille täytyy olla riittävästi kysyntää, jotta sen järjestäminen on kustannustehokasta ja säästää ympäristöä. Erityyppisillä alueilla on tarvetta erilaisille julkisen liikenteen palveluille. Keski-Suomen ELY-keskuksen alueella kunnat ovat pääosin pieniä ja harvaan asuttuja, ja matkavirrat ovat ohuita. Onkin tärkeää sovittaa joukkoliikenteen palvelut kunnan tarpeisiin ja matkustuspotentiaaliin sopivalle tasolle. Parhaan palvelutason yhteysväleillä pyritään palveluita kehittämällä houkuttelemaan myös autoilijoita joukkoliikenteeseen. Muualla tavoitteena on peruspalvelutason varmistaminen kohtuullisen joukkoliikennekysynnän alueille. Tavoitteena on, että kaikki kunnat pystyttäisiin pitämään joukkoliikenteen palveluiden piirissä.

Koska matkavirrat ovat ohuita, on tärkeää tehdä yhteistyötä ja pyrkiä yhdistelemään erityyppisten matkustustarpeitten palveluita. Tärkeä uusi toimija henkilökuljetuspalveluissa on Keski-Suomen hyvinvointialue, jonka edustus kannattaa kutsua mukaan joukkoliikenteen kehittämisfoorumeille, kuten maakunnalliseen joukkoliikennetyöryhmään.

7 Laadulliset tavoitteet

Joukkoliikenteen kilpailukykyä pystytään parantamaan hyvällä matkustajainformaatiolla ja joukkoliikennettä markkinoimalla sekä erilaisilla matkustuskokemusta parantavilla laatu-tekijöillä. Liikennepalveluiden laadun osalta on tunnistettu palvelutasotekijöitä, jotka vaikuttavat oleellisesti joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja matkustajatytytyvyyteen.

Tämän työn yhteydessä tehdyssä kyselytutkimuksessa kunnat pitivät tärkeinä asettaa laadullisia tavoitteita liikennepalveluiden luotettavuudelle ja täsmällisyydelle, informaation saatavuudelle ja selkeydelle sekä matkustamisen hinnalle.

Työn aikana laadullisia tavoitteita päädyttiin asettamaan seuraaville asioille:

- Aikataulu- ja hintainformaatio tulee olla saatavissa kaikesta liikenteestä
- Lippujärjestelmä on yhteentoimiva
- Matkaketjut ovat sujuvia
- Joukkoliikenteen infraa kehitetään ja ylläpidetään tarvetta vastaavasti
- Hankinnat ovat kustannustehokkaita ja kalusto riittävän tasokasta
- Markkinointi
- Luotettavuus ja kilpailukykyiset matka-ajat.

Turvallisuutta (liikenneturvallisuus ja sosiaalinen turvallisuus) pidetään tärkeänä. Liikenneturvallisuus on lähtökohta ja hankintasopimuksissa on määritetty ehdot mm. turvavöille ja alkolukolle.

Joukkoliikennettä kehitetään vaiheittain ympäristöystävällisemmäksi myös ELY-liikenteessä. CVD-direktiivi (Clean Vehicle Directive) edistää nopeassa tahdissa puhtaiden ajoneuvojen yleistymistä kuntien joukkoliikennehankinnoissa. ELY-keskuksen liikenteessä puhtaan kaluston käyttöönotossa edetään vaiheittain.

Laadulliset palvelutasotavoitteet on esitetty taulukossa 6.

Tavoite	Kuvaus
Aikataulu- ja hintainformaatio on saatavissa kaikesta liikenteestä	Sopimusliikenteen ja markkinaehtoisien liikenteen aikataulut ovat helposti ja vaivattomasti löydettävissä. Kaikki PSA-liikenteet on digitoitu ja liikenteen aikataulu- ja hintatiedot näkyvät avoimessa rajapinnassa oikein ja aikataulu- ja hintatiedot on linkitetty kunnan nettisivulle niin, että ne ovat helposti löydettävissä.
Yhteentoimiva lippujärjestelmä	Säännöllisen matkustamisen lipputuotteet ovat kohtuuhintaisia. Matkustaja selviää matkaketjustaan yhdellä lipunostotapahtumalla.
Sujuvat matkaketjut	Runkoliikenteen reiteillä on tarjolla turvallisia ja selkeästi opastettuja liityntäpysäköintipaikkoja. Julkisen henkilöliikenteen matkaketjuja on sujuvoitettu sovittelemalla solmupisteissä yhteen joukkoliikenteen aikatauluja mahdollisuuksien mukaan. Solmupisteiden varustelu vastaa tarvetta.
Joukkoliikenteen infraan kehittäminen ja ylläpito	Joukkoliikennepysäkkien varustelu ja kunnossapito vastaavat tarvetta. Tärkeimmillä joukkoliikenteen pysäkeillä on pysäkin nimi ja linjanumerointi sekä ID-numero.
Riittävän tasokas ja kustannustehokas kalusto	Kalusto on sopimusliikenteessä riittävän laadukasta. Tavoitteena on vaiheittainen siirtyminen ympäristöystävällisempiin käyttövoimiin. Liian kovilla kalustovaateilla ei kuitenkaan rajoiteta kilpailua.
Markkinointi	Mielikuva joukkoliikenteestä on positiivinen. Joukkoliikenteen houkuttelevuus on lisääntynyt ja tietoisuus palveluista on parantunut markkinoinnin avulla. Markkinoinnin vastuut ovat selkeät. Seudullisesta joukkoliikenteestä on toteutettu asiakasviestintää ja markkinointia sekä liikenteenharjoittajan että ELY-keskuksen toimesta.
Luotettavuus ja kilpailukykyiset matka-ajat	Aikataulurakenteet ovat mahdollisuuksien mukaan muuttumattomia, ja aikataulut pitävät. Parhaan potentiaalin omaavilla yhteysväleillä tarjotaan nopeita ja kilpailukykyisiä yhteyksiä ja pyritään tasaväliseen tarjontaan.

Laadullisen palvelutason toteuttamisesta vastaavat useat eri tahot. Esitettyjä, osin yleispiirteittäisiä tavoitteita on tarkoitus mahdollisuuksien mukaan hyödyntää tarkemmassa suunnittelussa ja joukkoliikenteen kehittämisessä. Tavoitteena on, että tavoitteet kannustavat osaltaan joukkoliikenteen kehittämiseen. Taulukossa 7 on esitetty eri osapuolten roolit laadullisten tavoitteiden edistämisessä.

Taulukko 7. Eri osapuolten tehtäviä laadullisten tavoitteiden edistämässä.

	Liikennöitsijä	Kunta	Keski-Suomen ELY-keskus	Valtio koko maan tasolla
Aikataulu- ja hintainformaatio on saatavissa kaikesta liikenteestä	Vastuu sekä markkinaehtoisen että sopimusliikenteen tiedottamisesta. Liikennöitsijät digitoivat markkinaehtoisen liikenteen tiedot maksuttoman RAE-työkalun avulla. Omat nettisivut ajan tasalla, Aktiivinen ennakkoinformaatio mahdollisuuksien mukaan kunnille/ ELY-keskukselle muutoksista lakisääteisten tehtävien lisäksi.	Tiedot liikenteenharjoittajista ja aikataululinkit kunnan sivuille. Kunnat digitoivat kuntien hankkimien vuorojen tiedot Rae-työkalun avulla Vallu-järjestelmään, jolloin myös kuntien oma liikenne saadaan reittioppaaseen.	PSA-liikenteiden digitointi Vallu-järjestelmän kautta reittioppaaseen.	Matka.fi-sivuston ylläpitäminen.
Yhteentoimiva lippujärjestelmä	Lippuyhteistyö lainsäädännön rajoitteet huomioon ottaen	Lippujärjestelmäkokeilut	ELY-liikenteen lippujärjestelmien kehittäminen ja kokeilut.	Lippujärjestelmän valtakunnalliset kehittämishankkeet.
Sujuvat matkaketjut	Markkinaehtoisen liikenteen aikataulujen yhteensovittelu mahdollisuuksien mukaan.	Kunnan omien joukko-liikennepalveluiden yhteensovittelu runko-liikenteeseen mahdollisuuksien mukaan.	Sopimusliikenteen aikataulujen yhteensovittelu mahdollisuuksien mukaan.	Valtakunnallisesti merkittävien solmupisteiden palvelutason seuranta.
Joukkoliikenteen infran kehittäminen ja ylläpito	Välittää pysäkkien kehittämiseen liittyviä huomioita tiedoksi ELY-keskukselle. Huolehtii siitä, että aikataulut ovat näkyvillä myös kuntien pääpysäkeillä.	Katuverkon pysäkkien kehittäminen ja ylläpito. Pysäkkien huomioiminen suunnitelmassa. Solmupisteiden ja liityntäpysäköinnin kehittäminen.	Yleisten teiden pysäkkien kehittäminen ja ylläpito. Pysäkkien huomioiminen suunnitelmassa. Solmupisteiden ja liityntäpysäköinnin kehittäminen.	Riittävän rahoituksen varmistaminen.
Riittävän tasokas ja kustannustehokas kalusto	Ratkaisee kaluston laadun.	Kalustovaateet kilpailutuksissa.	Kalustovaateet kilpailutuksissa.	Lainsäädännön valmistelu
Markkinointi	Markkinaehtoisen liikenteen markkinointi vastuu. Sopimusliikenteessä sopimuksen mukainen rooli.	Kuntien asenne- ja muu kestävän liikuttamisen markkinointi ja kampanjat.	Määrittää kilpailutusten yhteydessä sopimusliikenteen markkinointivastuut. Toteuttaa viestintää ja markkinointia yleisellä tasolla.	Valtakunnallinen asennemarkkinointi, kampanjat jne.
Luotettavuus ja kilpailukykyiset matkat	Vastuu markkinaehtoisen liikenteen toiminnasta. Sopimusten noudattaminen, tarvittaessa aikataulumuutosten ehdottaminen sopimusliikenteessä.	Sujuvoittamistoimenpiteet katuverkolla tarvittaessa.	Muuttumaton aikataulurakenne ja aikataulujen pitävyys sopimusliikenteen suunnittelussa tavoitteena. Sanktioiden määrittäminen.	Riittävä rahoitus sujuville väylille.

8 Kuvailulehti

Julkaisusarjan nimi ja numero: Raportteja xx/202x

Vastuualue: Liikenne ja infrastruktuuri

Tekijät: Teksti

Julkaisun nimi: Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella

Tiivistelmä:

Keski-Suomen ELY-keskus on yhdessä alueen kuntien kanssa määrittänyt toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2025–2028.

Palvelutasomäärittäminen koskee kuntakeskusten tai muiden merkittävimpien taajamien välistä, kuntarajat ylittävää liikennettä. Palvelutasomäärittäminen sisältää ELY-keskuksen sopimusliikenteen ja markkinaehtoisesta liikenteestä. Palvelutasomäärittäminen ei sisällä junaliikennettä eikä kuntien hankkimaa kuntien sisäistä joukkoliikennettä. Tavoitteet perustuvat matkustuspotentiaalin arviointiin, toteutuneeseen kysyntään sekä kuntien työn aikana esittämiin näkemyksiin.

Työn tuloksena on kuntien välisen joukkoliikenteen liikenteelliset ja laadulliset palvelutasotavoitteet. Palvelutasotavoite voidaan tulkita tavoitteelliseksi minimitasoksi, jonka ELY-keskus pyrkii alueellaan saavuttamaan. Tavoitteet toimivalta lähtökohtana Keski-Suomen ELY-keskuksen liikennehankinnoissa.

Asiasanat (YSA:n mukaan): Julkinen liikenne, joukkoliikenne, sopimusliikenne, palvelutaso,

ISBN (PDF) 978-952-398-309-0

ISSN (verkkopublication) 2242-2854

URN:ISBN:978-952-398-309-0

Julkaisun osoite: www.doria.fi/ely-keskus

Sivumäärä: 34

Kieli: Suomi

Kustantaja /Julkaisija: Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kustannuspaikka ja -aika: Jyväskylä 2025

RAPORTTEJA 16 | 2025
JOUKKOLIIKENTEEEN PALVELUTASON MÄÄRITTELY
KESKI-SUOMEN ELY-KESKUKSEN TOIMIVALTA-ALUEELLA 2025–2028

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-398-309-0 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-309-0

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