



Raahen seudun joukkoliikenteen palvelutaso- ja linjastosuunnitelma 2021



Raahen seudun joukkoliikenteen palvelutaso- ja linjastosuunnitelma 2021

RAPORTEJA 12 | 2021

Raahen seudun joukkoliikenteen palvelutaso- ja linjastosuunnitelma 2021

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-913-7 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-913-7

www.doria.fi/ely-keskus

Esipuhe

Raahen seudun joukkoliikenteen palvelutaso- ja linjastosuunnitelmassa 2021 on määritelty joukkoliikenteen palvelutaso sekä laadittu joukkoliikenteen linjasto 7.6.2021 alkavaa sopimuskautta varten. Liikenne kilpailutetaan suunnitelman perusteella kevään 2021 aikana. Suunnittelualueena on ollut Raahen seutu sekä seudun ulkopuolelle ulottuva liikenne yhteysväleillä Oulu–Raahe, Oulu–Oulainen, Raahe–Pyhäjoki–Oulainen sekä Raahe–Piippola.

Hankittava joukkoliikenne on suunniteltu siten, että tarpeelliset työmatka-, opiskelu-, asiointi- ja liityntäyhteydet järjestetään. Suunnittelun tavoitteena on ollut koota liikennettä nykyistä tehokkaammiksi auto-kerroiksi. Liikenne on suunniteltu yhteysväleittäin nykyistä suurempina kokonaisuuksina.

Suunnitelman on laatinut Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen toimeksiantaja Ramboll Finland Oy. Työtä on ohjannut Raahen seudun alueellinen joukkoliikennetyöryhmä, johon kuuluvat edustajat Raahen seudun kunnista, Pohjois-Pohjanmaan liitosta, Koulutuskuntayhtymä Brahesta, Raahen Porvari- ja Kauppakoulusta, Raahen seudun hyvinvointikuntayhtymästä sekä Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta.

Oulussa huhtikuussa 2021

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Sisältö

Työn tausta ja tavoitteet.....	2
Toimintaympäristö ja nykytila.....	3
Väestö ja liikkumisen suuntautuminen.....	3
Viranomaisten tehtävät ja joukkoliikenteen järjestäminen.....	4
Palvelutasosuunnittelu	6
Opiskeluyhteydet	6
Työmatkayhteydet.....	7
Asiointiyhteydet	9
Liityntäyhteydet	9
Linjastosuunnittelu	11
Suunnittelun lähtökohdat.....	11
Raahe–Oulu-yhteysväli	11
Raahe–Ruukki–Paavola-yhteysväli.....	12
Oulu–Oulainen-yhteysväli.....	13
Raahe–Piippola-yhteysväli.....	13
Raahe–Pyhäjoki–Oulainen-yhteysväli	14
Vaikutusten arviointi	16
Liikennöintisuoritteiden muutos ja kustannukset.....	16
Johtopäätökset	16
Lähteet.....	18
Liitteet.....	19
Raahe–Oulu-yhteysvälin aikataulut	19
Talviliikenne (M-P+) ja koulupäiväliikenne (Koulp)	19
Kesäliikenne (M-P++).....	21
Lauantai liikenne (L).....	22
Raahe–Ruukki–Paavola-yhteysvälin aikataulut.....	23
Koulupäiväliikenne (Koulp)	23
Koulujen lomapäivien liikenne (M-P+++)	23
Lauantai liikenne (L).....	24
Oulu–Oulainen-yhteysvälin aikataulut.....	25
Ympäri vuotinen liikenne (M-P)	25
Raahe–Piippola-yhteysvälin aikataulut.....	25
Koulupäiväliikenne (Koulp)	25
Raahe–Pyhäjoki–Oulainen-yhteysvälin aikataulut	26
Ympäri vuotinen liikenne (M-P)	26

Työn tausta ja tavoitteet

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (jäljempänä ELY-keskus) käynnisti syksyllä 2019 toimialueensa joukkoliikenteen palvelutaso- ja linjastosuunnittelun. Työn suunnittelualueena on Raahen seudun kolmen kunnan (Pyhäjoki, Raahe ja Siikajoki) muodostama alue sekä seudun ulkopuolelle ulotuva liikenne yhteysväleillä Oulu–Raahe, Oulu–Oulainen, Raahe–Pyhäjoki–Oulainen sekä Raahe–Piippola. Vastaava palvelutaso- ja linjastosuunnittelu on käynnistetty myös Kainuussa ja Jokilaaksojen alueella.

Edellinen Raahen seudun joukkoliikenteen palvelutaso- ja liikennesuunnitelma valmistui keväällä 2016. Suunnitelman teetti ELY-keskus yhteistyössä alueen kuntien kanssa. Suunnitelma sisälsi esityksen matkustustarpeista ja niiden hoitamiseksi edellytettävästä palvelutarjonnasta vuosille 2017–2020, sekä ehdotuksen kustannusjaosta ELY-keskuksen ja kuntien kesken. Alueen liikenteessä tapahtuneiden muutosten vuoksi suunnitelman päivittäminen on tarpeen.

Tässä työssä tavoitteena on ollut määritellä suunnittelualueen kuntien välisen joukkoliikenteen palvelutaso vuodesta 2021 alkaen. Palvelutasotavoitteet on määritetty yhteysvälikohtaisesti käyttäjäryhmittäin, ja tähän vaikuttavat muun muassa asukasmäärä ja -tiheys, työssäkäynti- ja opiskeluvirtojen volyymi sekä nykyinen joukkoliikenne ja sen käyttö. Kaikilla suunnitelluilla linja-autovuoroilla tulisi olla selkeä käyttötarkoitus ja riittävä määrä käyttäjiä. Lisäksi on pyritty siihen, että vuorot liikennöitäisiin toimivilla ja tehokkailla autokierroilla. Tulosten pohjalta on suunniteltu tasapuolinen ja kustannustehokas joukkoliikennetarjonta kuntien välille. Kuntien sisäinen joukkoliikenne on rajattu suunnitelman ulkopuolelle.

Suunnitelman laatimiseen ovat osallistuneet tiiviisti alueen kunnat sekä toisen asteen oppilaitokset, ja lisäksi työssä on kuultu myös alueen asukkaita. Suunnitteluprosessi käynnistyi vuodenvaihteessa 2019–2020 järjestetyllä asiakaskyselyllä. Kyselyllä kartoitettiin nykyisten joukkoliikenteen käyttäjien ja mahdollisten uusien potentiaalisten matkustajien näkemyksiä joukkoliikenteen kehittämisestä ja palvelutasosta. Samoihin aikoihin Raahen ja Oulun välisessä liikenteessä suoritettiin kenttätutkimus, jossa pyrittiin selvittämään vuorojen käyttäjäryhmiä ja kehittämistarpeita. Tutkimus suoritettiin kuudessa ELY-keskuksen hankkimassa linja-autovuorossa.

Asiakaskyselyn ja kenttätutkimuksen jälkeen Raahen seudun kunnissa järjestettiin työpajat, joihin osallistuivat mm. kuntien ja oppilaitosten edustajia. Työpajoissa selvitettiin joukkoliikenteen liikkumistarpeita ja toiveita tulevan sopimuskauden liikenteen järjestämiseksi. Kerättyjen tietojen perusteella muodostettiin joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet, jotka lähetettiin lausunnolle Raahen seudun alueellisen joukkoliikennetyöryhmän jäsenorganisaatioille.

Palvelutasotavoitteiden ja niistä saatujen lausuntojen perusteella käynnistettiin linjastosuunnittelu, jossa suunniteltiin kullekin yhteysvälille tarkemmat aikataulut sekä autokierrot. Linjastosuunnitelmavaiheessa ei enää pyydetty lausuntoja, mutta kommentteja linjaston toimivuudesta pyydettiin tarvittaessa kunnilta ja oppilaitoksilta. Lisäksi syksyllä 2020 järjestettiin hankintalain mukainen avoin markkinavuoropuhelu, jossa osallistujat saattoivat esittää omia kommenttejaan linjastosuunnitelman luonnoksesta.

Toimintaympäristö ja nykytila

Väestö ja liikkumisen suuntautuminen

Raahen seudulla asuu noin 33 000 asukasta, ja seudun asukasmäärä on vähentynyt viimeisten vuosikymmenten aikana muutamilla tuhansilla henkilöillä. Seudun suurin kunta on Raahe, jonka keskustaajama on samalla seudun suurin taajama. Raahen toiseksi suurin taajama on Vihanti ja kolmanneksi suurin Haapajoki–Arkkukari. Siikajoen kuntakeskus on Ruukki, ja muita kunnan taajamia ovat Paavola, Revonlahti ja Siikajoenkylä. Pyhäjoella kuntakeskuksen ohella taajamia ovat valtatie 8 varrella sijaitsevat Yppäri ja Parhalahti. Pyhäjoelle suunnitellun Hanhikiven ydinvoimalaitosalueen rakentamisen myötä seudun väkiluvun on ennakoitu nousevan tulevina vuosina.

Valtatie 8 kulkee Raahen seudun läpi Raahen keskustan ja Pyhäjoen keskustan tuntumasta. Muita seudulla kulkevia pääteitä ovat kantatiet 86 ja 88. Tieverkko vaikuttaa merkittävästi väestön sijoittumiseen. Asutus on lähes nauhamaista Pyhäjoen ja Raahen välisellä osuudella. Asutus jatkuu nauhamaisena myös Raahesta pohjoiseen valtatie 8 vanhalla linjauksella (pääosin nykyinen seututie 813). Kantatien 86 varrella välillä Liminka–Vihanti ja valtatie 8 varrella välillä Raahe–Liminka asutus on vähäistä. Aluerakenteeseen ovat vaikuttaneet myös kuntaliitokset. Tällä vuosituhanella kuntaliitoksia on tehty kolme: Pattijoki ja Raahe yhdistyivät vuonna 2003, Ruukki ja Siikajoki vuonna 2007 sekä Raahe ja Vihanti vuonna 2013.

Rautatie kulkee seudun itäosan läpi ja henkilöliikenteen rautatieasemat sijaitsevat Vihannissa ja Ruukissa. Raaheen kulkee lisäksi erillinen teollisuusraide, jolla ei ole henkilöliikennettä. Raahen keskustaajamasta katsottuna lähin rautatieasema sijaitsee Vihannissa, jonne järjestetään liityntäyhteyksiä. Ruukin rautatieasemalle taas erillisiä liityntäyhteyksiä ei ole järjestetty. Seudun sisäisessä matkustuksessa junayhteyksillä ei juuri ole merkitystä, mutta seudun ulkopuolelle matkustettaessa juna on merkittävä kulkumuoto. Moilemmilla asemilla pysähtyy noin 5–6 junayhteyttä suuntaansa vuorokaudessa.

Jokaisessa Raahen seudun kunnassa järjestetään toisen asteen opetusta. Lukiot sijaitsevat Pyhäjoella, Raahessa ja Ruukissa. Ammatillista opetusta seudulla tarjoavat Koulutuskeskus Brahe Raahessa ja Ruukissa, sekä Raahen Porvari- ja Kauppakoulu Raahessa. Kajaanin ammattikorkeakoulun järjestämät ammatikorkeakouluopinnot ovat käynnistyneet Raahessa syksyllä 2020. Seudun ulkopuolella sijaitsevista ammatillisista oppilaitoksista lähimpiä ovat Jokilaaksojen koulutuskuntayhtymän (jäljempänä JEDU) Oulaisten toimipiste sekä Koulutuskuntayhtymä OSAO:n (jäljempänä OSAO) Kempeleen, Limingan ja Oulun toimipisteet. Oulaisissa ja Oulussa on tarjolla myös Oulun ammattikorkeakoulun järjestämää ammatikorkeakouluopetusta.

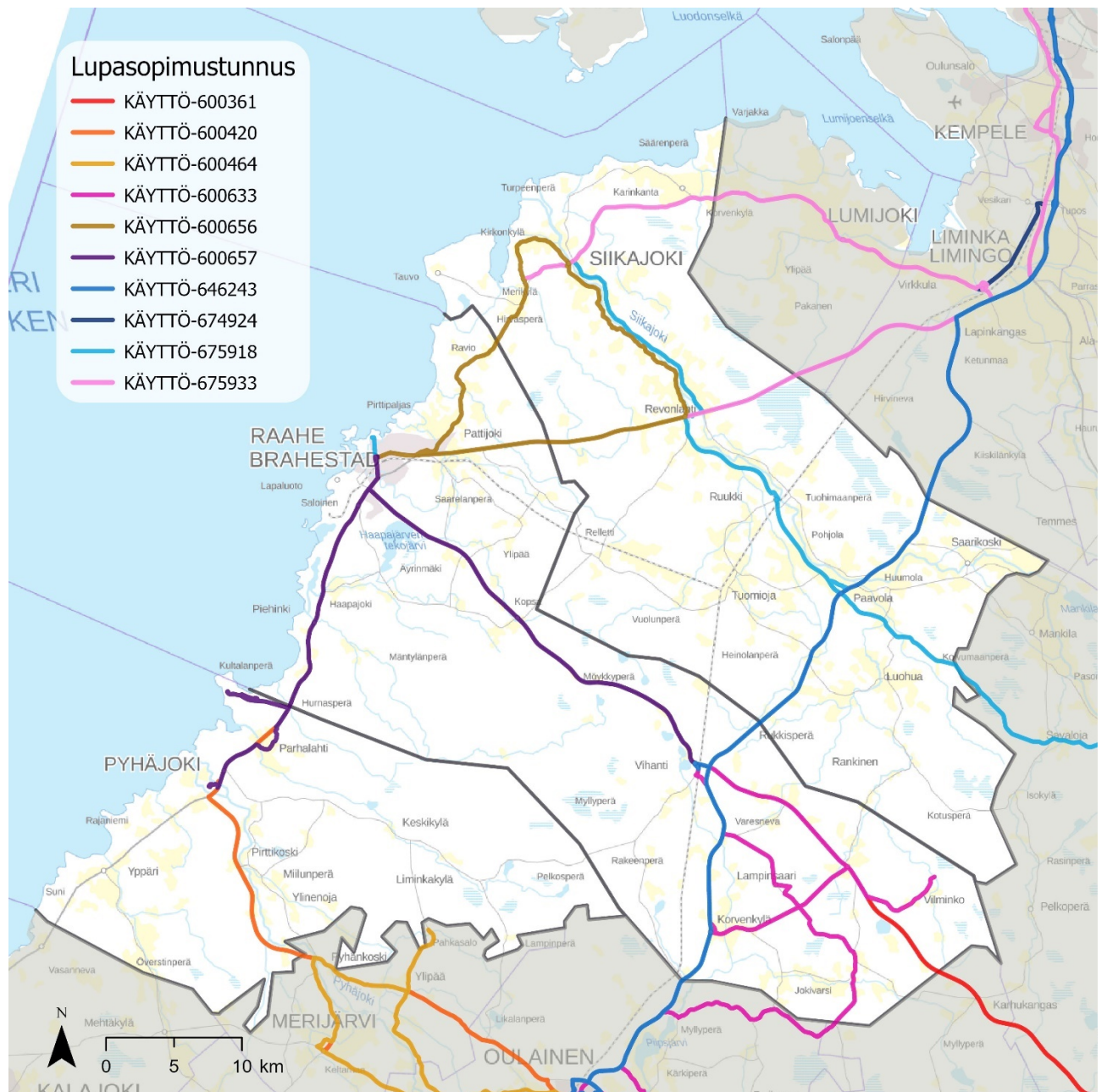
Taulukko 1. Tietoja Raahen seudun kunnista. (Lähde: © Tilastokeskus, Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestörakenne, 2020; © Maanmittauslaitos, Maanmittauslaitoksen vuositilastoja 2019)

	Pinta-ala km ²	Asukkaita 31.12.2020	Asukastiheys as/km ²	Taajama-aste % 2018
Pyhäjoki	1 365	3 051	5,6	70,1
Raahe	1 889	24 353	24,0	87,3
Siikajoki	1 654	5 034	4,8	47,5

Raahen seudun kuntien välillä eniten työmatkaliikennettä on Pyhäjoelta ja Siikajoelta Raaheen. Siikajoen osalta tulee tosin huomioida, että tieverkosta ja asutuksen sijoittumisesta johtuen työmatkaliikenne jakautuu kahtia Paavolan, Ruukin ja Revonlahden suuntaan sekä Siikajoenkylän suuntaan. Seudun ulkopuolelta työmatkaliikenne on vilkkainta Oulusta Raaheen ja Raahesta Ouluun.

Viranomaisten tehtävät ja joukkoliikenteen järjestäminen

ELY-keskus huolehtii alueensa tieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena joukkoliikennepalvelujen saata- vuudesta ja luo edellytyksiä joukkoliikenteen toimivuudelle ja sujuvuudelle. Aikaisemmin voimassa ollut joukkoliikennelaki (869/2009) velvoitti toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään toimivalta-alueensa jouk- koliikenteen palvelutason. Palvelutaso tuli määritellä yhteistyössä kuntien ja maakuntien liittojen kanssa ja siinä oli huomioitava eri käyttäjäryhmien tarpeet. Palvelutasotavoitteet asetettiin määräjäksi. Vuonna 2018 voimaan tullut laki liikenteen palveluista (320/2017, jäljempänä liikennepalvelulaki) ei enää velvoita tieliiken- teen toimivaltaisia viranomaisia määrittelemään joukkoliikenteen palvelutasoa tai tekemään palvelutasopää- töstä. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittely ohjaa kuitenkin vahvasti ELY-keskuksen liiken- teen suunnittelua ja hankintaa, ja niiden laatiminen on tästä syystä nähty tarpeelliseksi.



Kuva 1. ELY-keskuksen hankkima joukkoliikenne suunnittelualueella. (Lähde: © Traficom, VALLU-data; Taustakartta: © Maanmittauslaitos, sisältää Taustakarttasarjan 01/2020 aineistoa sekä Kuntajakoaineistoa 01/2020, lisenssi CC BY 4.0)

Suunnittelualueen kuntien väliset linja-autoyhteydet ovat aiemmin perustuneet laajaan markkinaehtoi- sen liikenteen verkkoon. Viime vuosien aikana markkinaehtoisen liikenteen verkko on kuitenkin supistunut,

ja monet markkinaehtoisina lakanneet vuorot ovat päätyneet ELY-keskuksen hankkimiksi. COVID-19-tilanteen seurauksena markkinaehtoisen liikenteen määrä seudulla on edelleen vähentynyt. Tällä hetkellä markkinaehtoista liikennettä liikennöidään pääasiassa valtatiellä 8. ELY-keskus taas on hankkinut liikennettä yhteysväleillä Raahen–Oulu (Siikajoenkylän ja Revonlahden kautta), Rantsila–Paavola–Ruukki–Raahen, Raahen–Kajaani, Raahen–Pyhäjoki–Pyhäsalmi ja Oulu–Oulainen. Hankittua liikennettä on ajettu lähinnä kouluvuoden aikana, ja kesäliikennettä on vähän. Viikonloppuisin hankittua liikennettä ei ole lainkaan.

Kuntien sisäistä liikennettä suunnittelualueella taas ovat järjestäneet ELY-keskus ja kunnat. ELY-keskus hankkii Raahen paikallisliikenteen sekä Raahen ja Vihannin välisiä linja-autoyhteyksiä. Kunnat taas järjestävät kuntien sisäisiä peruskoululaisten koulukuljetuksia sekä asiointiliikennettä. Lisäksi osa Raahen ja Vihannin välisestä liikenteestä on Raahen kaupungin hankkimaa. Kuntien toimivalta liikenteen hankinnassa perustuu liikennepalvelulakiin. Lain 181 §:n perusteella kunnat, jotka eivät ole toimivaltaisia viranomaisia, voivat hankkia täydentäviä liikennepalveluja alueelleen. Kunnan hankkima liikennepalvelu voi vähäisissä määrin ulottua kunnan varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

Palvelutasosuunnittelu

Vuosien saatossa suunnittelualueen joukkoliikenteen järjestämistapa on muuttunut huomattavasti. Aiemmin liikenne syntyi pääosin markkinaehtoisesti, ja ELY-keskus ja kunnat hankkivat lähinnä markkinaehtoista täydentävää liikennettä. Markkinaehtoisen liikenteen vähentymisen seurauksena hankitun liikenteen merkitys on kasvanut. Tästä huolimatta osa ELY-keskuksen nykyään hankkimasta liikenteestä perustuu lakanneisiin markkinaehtoiisiin vuoroihin, jotka on hankittu sellaisenaan. Liikennettä ei ole suunniteltu kokonaisuuksina, vaan hankinnat ovat voineet muodostua pienistä kokonaisuuksista, kuten autokiertojen osista.

ELY-keskus on hankkinut liikennettä päättyvällä sopimuskaudella hyvin vaihtelevin periaattein. Tämä näkyy myös Raahen seudulla, jossa sisäistä liikennettä on hankittu vain yhteen kuntaan. Tulevan sopimuskauden liikenne suunnitellaan nykyistä suurempina kokonaisuuksina, ja jatkossa ELY-keskus hankkii pääsääntöisesti vain kuntien välistä liikennettä. Kunnat taas hankkivat nykyisen sopimuskauden päättyttyä sisäisen liikenteensä itse. Palvelutasosuunnittelun yhtenä lähtökohtana onkin ollut jako kuntien välisen ja kuntien sisäisen liikenteen järjestämiseen. Muutoksen taustalla on myös kuntien tasapuolinen kohtelu.

Yhtenä suunnittelun lähtökohtana on ollut myös joukkoliikenne tulevalle Hanhikiven ydinvoimalaitosalueelle. ELY-keskus teetti vuonna 2018 Hanhikiven joukkoliikenteen esiselvityksen, jossa selvitettiin lähialueen joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso ja käytiin laajaa vuoropuhelua kuntien ja alueen toimijoiden tarpeista. Esiselvityksessä todettiin, että Hanhikiven alueen joukkoliikenne nojautuu ensisijaisesti valtatie 8 markkinaehtoiseen liikenteeseen sekä valtatieltä voimalaitosalueelle hankittaviin jatkoyhteyksiin. ELY-keskus ei hanki jatkoyhteyksiä eikä myöskään suoria yhteyksiä muilta paikkakunnilta voimalaitosalueelle.

Palvelutasosuunnittelussa hyödynnettiin asiakaskyselyn, kenttätutkimuksen ja työpajojen tuloksia. Asiakaskyselyyn saatiin 250 vastausta, ja suurin osa vastaajista koki nykyisen joukkoliikenteen vuorotarjonnan palvelevan huonosti tai erittäin huonosti. Keskeisempänä kehitettävänä asiana nousikin esille nykyisen vuorotarjonnan riittämättömyys. Joukkoliikenteen lipputuotteiden ja aikatauluinformaation saatavuutta tulisi myös parantaa. Kenttätutkimuksessa taas selvisi, että Raahen ja Oulun välisiä linja-autoyhteyksiä olisi tarpeen kehittää. Työpajoissa puolestaan saatiin yksityiskohtaista tietoa muun muassa opiskelijoiden, työikäisten ja ikäihmisten liikkumistarpeista suunnittelualueella.

Palvelutasotavoitteet on määriteltä yhteysvälikohtaisesti käyttäjäryhmittäin opiskelu-, työmatka-, asiointi- ja liityntäyhteyksiin. Määrittelyyn vaikuttavat mm. asukasmäärä ja -tiheys, työssäkäynti- ja opiskeluvirtojen volyymi sekä nykyinen joukkoliikenne ja sen käyttö. Palvelutasotavoitteiden tehtävänä on auttaa ja ohjata joukkoliikenteen suunnittelua ja hankintoja, ja tämän työn osana tehty linjastosuunnitelma on laadittu palvelutasotavoitteiden pohjalta. Peruskoululaisten koulukuljetuksille ei palvelutasotavoitteita ole määriteltä, koska kunnat järjestävät koulukuljetuksensa pääsääntöisesti itse. Koulukuljetuksissa voidaan kuitenkin hyödyntää ELY-keskuksen hankkimaa liikennettä.

Opiskeluyhteydet

Opiskeluyhteyksillä tarkoitetaan toisen asteen opiskelijoiden päivittäisiä matkoja kodin ja oppilaitoksen välillä oppilaitosten lukuvuoden aikana. Joukkoliikenteen peruspalvelutasolla pyritään turvaamaan opiskeluyhteydet yhteysväleillä, joilla on riittävä ja todennettu tarve. Vuorojen suunnittelussa pyritään huomioimaan merkittävimpien oppilaitosten työjärjestykset. Tarve opiskeluyhteyksien järjestämiseen arvioidaan oppilasmäärien perusteella.

Ammatillisia oppilaitoksia Raahen seudulla toimii Raahessa ja Ruukissa. Kuntien välillä opiskeluyhteyksiä tarvitaan erityisesti Pyhäjoelta ja Siikajoelta (Siikajoenkylän sekä Paavolan-Ruukin-Revonlahden suunnat) Raaheen, jonka oppilaitoksissa on tarjolla eniten koulutusaloja. Raahen oppilaitokset toimivat pääosin klo 8.00–15.15. Ruukin luonto- ja hevoskeskuksen oppilasmäärästä johtuen opiskeluyhteyttä ei ole määriteltä Ruukkiin, mutta tarpeellisia yhteyksiä pyritään järjestämään autokiertojen sen salliessa. Mahdollisia luonto- ja hevoskeskuksen yhteyksiä järjestettäessä huomioidaan oppilaitoksen työajat (aloitus klo 8.00 tai

11.30 ja lopetus klo 13.15 tai 15.15 päivästä riippuen) sekä vaihtoyhteyksien kehittäminen Revonlahdella valtatie 8 liikenteeseen. Kaikissa seudun kunnissa on lukio, joten opiskeluyhteyksiä ei määritellä lukiolais-ten kulkemista varten.



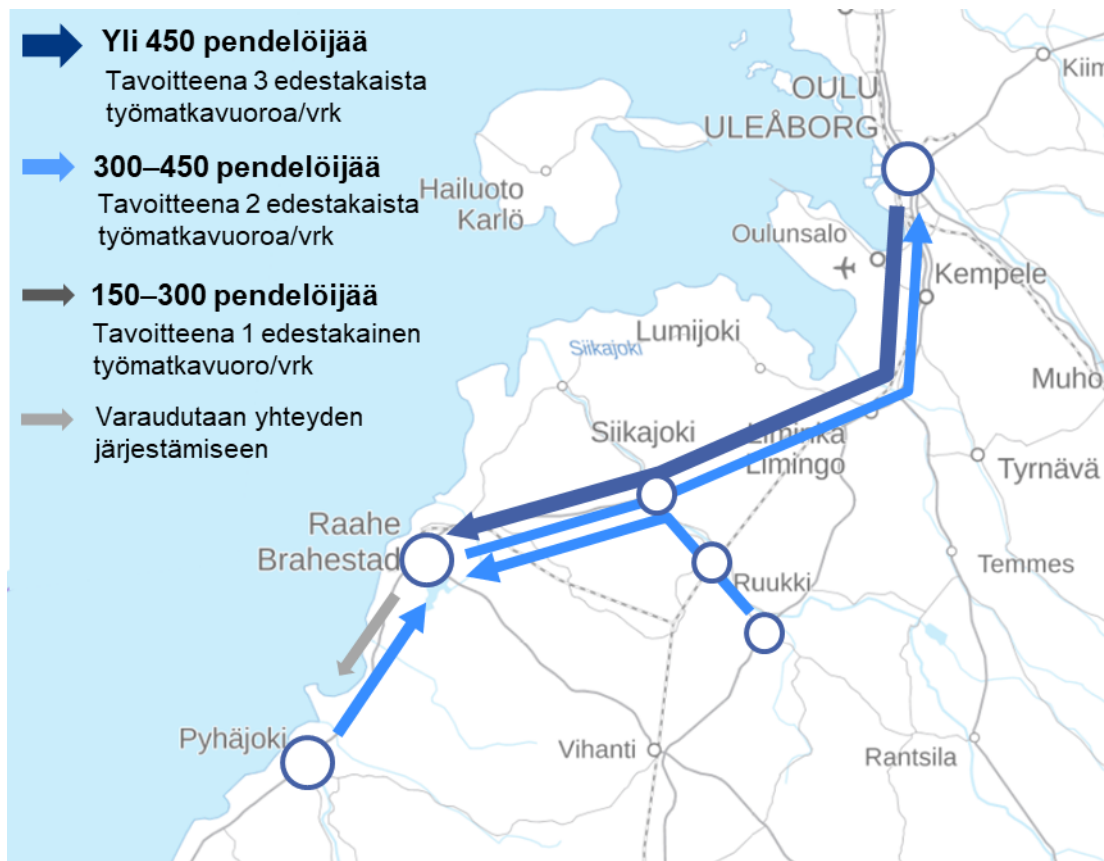
Kuva 2. Opiskeluyhteystarpeet suunnittelualueella. (Taustakartta: © Maanmittauslaitos, sisältää Taustakarttasarjan 03/2021 aineistoa, lisenssi CC BY 4.0)

Raaseporin seudun ulkopuolisista oppilaitoksista merkittävimmät ovat Oulaisissa ja Oulun seudulla sijaitsevat ammatilliset oppilaitokset. JEDU:n Oulaisten yksikössä on tarjolla sosiaali- ja terveysalan koulutusta, jota Raaseporin seudun oppilaitokset eivät tällä hetkellä tarjoa. Myös OSAO:n Kempeleen, Limingan ja Oulun yksiköissä opiskelee opiskelijoita Raaseporin seudulta. Kempeleen ja Limingan yksiköissä opetus alkaa klo 8.00 tai 8.30. Opetus päättyy Kempeleen yksikössä tasatunnein ja Limingan yksikössä klo 14.30 tai 15.30.

Työmatkayhteydet

Työmatkayhteyksillä tarkoitetaan työntekijöiden päivittäisiä ja ympärivuotisia matkoja kodin ja työpaikan välillä. Tällä hetkellä työmatkayhteydet eivät suunnittelualueella toteudu mm. kesäliikenteen puuttumisen vuoksi. Vaikka työmatkayhteyksiä tarvitaan myös kesäaikaan, kesällä vuoromäärät voivat kuitenkin olla talvea pienempiä. Joukkoliikenteen peruspalvelutasolla pyritään turvaamaan välttämättömimmät, kuten klo 8–

16 kestävään työpäivään sopivat työmatkayhteydet. Kysynnän ollessa suurempaa voidaan tarjota työmatkalaisille parempaakin palvelutasoa, kuten klo 7–15 tai 9–17 kestäviin työpäiviin sopivia työmatkayhteyksiä. Tarpeen arvioinnissa käytetään kuvassa 3 esitettyjä kunnan rajat ylittävien pendelöijien määrään liittyviä kriteerejä. Työmatkayhteyden toteuttamista harkitaan, jos yhteysvälillä on vähintään 150 pendelöijää suuntaansa.



Kuva 3. Työmatkayhteystarpeet suunnittelualueella. (Lähde: © YKR/SYKE ja TK, 2020; Taustakartta: © Maanmittauslaitos, sisältää Taustakarttasarjan 03/2021 aineistoa, lisenssi CC BY 4.0)

Pendelöintiä on tarkasteltu kuntatasolla siten, että taajamia ei lähtökohtaisesti ole huomioitu. Raahen seudun sisällä kuntatason pendelöinti on vilkkainta Pyhäjoelta ja Siikajoelta Raahen. Siikajoen osalta on kuitenkin huomattava, että tieverkosta ja asutuksen sijoittumisesta johtuen työmatkaliikenne jakautuu kahtia Paavolan, Ruukin ja Revonlahden suuntaan sekä Siikajoenkylän suuntaan. Taajamien pendelöintitietoja apuna käyttäen voidaan kuitenkin todeta, että pendelöinti Siikajoelta Raahen on vilkkainta Paavolan, Ruukin ja Revonlahden suunnasta. Raahen seudun ulkopuolinen pendelöinti on vilkkainta Oulusta Raahen ja Raahesta Ouluun.

Valtatien 8 työmatkaliikenne nojautuu jatkossakin pääsääntöisesti markkinaehtosiin vuoroihin. Raahesta etelään liikenne on suurimmaksi osaksi markkinaehtoista, mutta Raahen ja Oulun välillä merkitystä on myös ELY-keskuksen hankkimalla liikenteellä. Markkinaehtoista liikennettä varaudutaan täydentämään työmatkaliikenteeseen sopivilla vuoroilla, jos kaikki tarvittavat työmatkayhteydet eivät toteudu markkinaehtoisesti. Sen sijaan Paavolan, Ruukin ja Revonlahden suunnasta Raahen ajettava työmatkaliikenne on ELY-keskuksen hankkimaa.

Koska käytetyt pendelöintimäärät ovat vuodelta 2017, tiedoissa ei ole huomioitu Hanhikiven ydinvoimalaitosalueen työpakkojen lisääntymistä. Tilanteen kehittymistä kuitenkin seurataan. Tarvittaessa varaudutaan työmatkaliikenteen järjestämiseen Raahesta voimalaitosalueelle, jos liikenne ei toteudu markkinaehtoisesti. Työmatkayhteyksien kehittäminen kuitenkin edellyttää jatkoyhteyttä valtatieltä 8 voimalaitosalueelle.

Mahdollisuuksien mukaan työmatkayhteyksien järjestämisessä huomioidaan myös muita merkittäviä työpaikkakeskittymiä, kuten Oulun yliopistollinen sairaala, Raahen sairaala ja Raahen terästehdas. Tarvittaessa vuoroja voidaan ajaa näiden alueiden kautta työvuorojen alkamis- ja päättymisajat huomioiden.

Asiointiyhteydet

Asiointiyhteyksillä tarkoitetaan keskuskaupunkiin suuntautuvia ostos- ja asiointimatkoja, kuten matkoja kauppaan, sairaalaan tai pankkiin. Tarve on ympärivuotinen, mutta ei välttämättä päivittäinen. Asiointiyhteyksille on tarve myös kesäisin, jolloin opiskeluyhteyksiä ei järjestetä. Myös asiointiyhteydet toteuttavat osaltaan joukkoliikenteen peruspalvelutasoa. Asiointiyhteydet keskuskaupunkiin pyritään tarjoamaan merkittävimmistä taajamista.



Kuva 4. Asiointiyhteystarpeet suunnittelualueella. (Taustakartta: © Maanmittauslaitos, sisältää Taustakarttasarjan 03/2021 aineistoa, lisenssi CC BY 4.0)

Raahen seudun kuntien asiointiliikenne suuntautuu vahvasti Raaseporiin sekä Oulun seudulle. Pyhäjoelta ja Siikajoelta (Paavolan, Ruukin ja Revonlahden suunnat sekä Siikajoenkylän suunta) järjestetään asiointiyhteydet alueen keskuskaupunkiin Raaseporiin. Asiointiyhteyksissä turvataan erityisesti terveydenhuollon ja sairaalapalveluiden saavutettavuus sekä ikäihmisten asiointitarpeet. Lisäksi Raahesta järjestetään Siikajoenkylän ja Lumijoen kautta asiointiyhteydet Ouluun. Asiointiyhteyksiä järjestettäessä huomioidaan mahdollisuuksien mukaan OYS:in ja Raahen sairaalan asiointiajat.

Liityntäyhteydet

Liityntäyhteyksillä tarkoitetaan liityntämatkoja kaukoliikenteen verkkoon. Tarve on ympärivuotinen, mutta ei välttämättä päivittäinen. Liityntäyhteyksissä korostuu eri liikennemuotojen aikataulujen yhteensopivuus.

Joukkoliikenteen peruspalvelutasolla pyritään tarjoamaan keskeiset liityntäyhteydet kaukoliikenteen verkoon silloin, kun yhteyksille on selkeä todettuihin matkustajamääriin tai asiakaspotentiaaliin perustuva tarve. Keskeiset liityntäyhteydet voivat olla esimerkiksi opiskelijoiden viikonloppuyhteyksiä opiskelupaikkakunnalta kotiseudulle tai toiseen suuntaan, tai yhteyksiä rautatie- tai lentoasemille.



Kuva 5. Liityntäyhteystarpeet suunnittelualueella. (Taustakartta: © Maanmittauslaitos, sisältää Taustakarttasarjan 03/2021 aineistoa, lisenssi CC BY 4.0)

Raahen seudulla on kaksi henkilöliikenteen rautatieasemaa, Ruukki ja Vihanti. Tällä hetkellä Vihannin rautatieasemalle on järjestetty liityntäyhteyksiä Raahesta, mutta Ruukin rautatieasemalle liityntäyhteyksiä ei ole. Vihannin ja Ruukin kautta liikennöivät kuntien väliset vuorot voivat tarvittaessa ajaa rautatieasemien kautta, jos aikataulut sopivat junayhteyksiin. Erillisiä liityntäyhteyksiä Ruukin ja Vihannin rautatieasemille ELY-keskus ei kuitenkaan järjestä. Mahdolliset liityntäyhteydet olisikin tarkoituksenmukaista suunnitella ja hankkia kuntien järjestämän muun liikenteen yhteydessä.

Hanhikiven ydinvoimalaitosalueen kehittymisen arvioidaan lisäävän voimakkaasti liityntäyhteyksien tarvetta erityisesti etelään lähteville ja etelästä saapuville junille. Nämä liityntäyhteydet on mahdollista järjestää myös Oulaisten rautatieasemalle. Raasepori–Pyhäjoki–Oulainen-yhteysväliille varaudutaan järjestämään aamulla ja iltapäivällä liityntäyhteys, jota voi tarvittaessa käyttää työmatkoihin. Liityntäyhteyden hankinta kuitenkin edellyttää jatkoyhteyttä valtatieltä 8 voimalaitosalueelle.

Linjastosuunnittelu

Suunnittelun lähtökohdat

Linjastosuunnittelussa lähtökohtana olivat alueelle määritetyt joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet käyttäjäryhmittäin. Reittien, aikataulujen ja autokiertojen suunnittelussa on huomioitu eri käyttäjäryhmien tarpeet. Myös ajopäivät on suunniteltu vastaamaan käyttäjien tarpeita. Esimerkiksi työmatkayhteydet pyritään liikennöimään mahdollisimman suoraa reittiä. Opiskeluyhteyksien lähtö- ja saapumisajoissa taas huomioidaan oppilaitosten alkamis- ja päättymisajat mahdollisuuksien mukaan. Lähtö- ja määräpaikoissa selvitetään vuorojen ajamista reitin läheisyydessä olevien oppilaitosten ja työpaikkojen kautta, mikäli se on aikataulullisesti mahdollista.

ELY-keskus järjestää jatkossa vain kuntien väliset joukkoliikenneyhteydet, ja kuntien sisäisen joukkoliikenteen järjestäminen kuuluu kuntien vastuulle. Aikataulujen ja reittien suunnittelussa on kuitenkin huomioitu kuntien sisäisiä koulukuljetustarpeita, mikäli ne ovat luontaisesti hoidettavissa kuntarajan ylittävällä liikenteellä. Valtatien 8 joukkoliikenne puolestaan toteutuu ensisijaisesti markkinaehtoisesti. Mikäli määritetyt palvelutasotavoitteet eivät toteudu, ELY-keskus voi hankkia täydentäviä vuoroja. Raahe–Oulu-yhteysvälinä Siikajoenkylän ja Lumijoen kautta ajava liikenne pyritään synkronoimaan Oulun joukkoliikenteen tarjonnan kanssa.

Eri pääsuuntien liikenne on suunniteltu omina kokonaisuuksinaan. Tavoitteena ovat toimivat kokonaisuudet ja kustannustehokkaat autokierrot. Linjastosuunnitelma sisältää viisi yhteysväliä, jotka voidaan kilpailuttaa omina tarjouskilpailukohteinaan. Jäljempänä olevilla reittikartoilla on kuvattu vain pääreitit, ja esimerkiksi kaikkia taajamien reittimuunnoksia ei ole esitetty. Tarkemmat aikataulut taas löytyvät tämän raportin liitteestä.

Raahe–Oulu-yhteysväli

Valtatien 8 markkinaehtoinen joukkoliikennetarjonta ei täytä asetettuja joukkoliikenteen palvelutasotavoitteita, minkä vuoksi ELY-keskus hankkii täydentäviä työ-, opiskelu- ja asiointiyhteyksiä Raahe–Oulu-yhteysvälille. Liikennetarjonta on suunniteltu siten, ettei päällekkäistä tarjontaa markkinaehtoisien liikenteen kanssa synny. Vuorojen lähtö- ja päätepisteinä ovat pääsääntöisesti Raahen ja Oulun linja-autoasemat. Autokierroista on pyritty suunnittelemaan järkeviä ja kustannustehokkaita kokonaisuuksia. Liikennetarjonta hoidetaan talviarkipäivisin kolmella, ja kesäarkipäivisin sekä lauantaisin yhdellä autolla.

Työmatkayhteydet liikennöivät valtatieä 8 pitkin Revonlahden kautta Ouluun. Oulussa ajetaan suoraan valtatieen 4 moottoritieosuuden kautta. Vuorot pysähtyvät valtatieen 8 pysäkeillä sekä valtatieen 4 ramppi-pysäkeillä. Yksi vuoropareista ajetaan Raahen terästehtaalle. Uusien vuorojen myötä työmatkayhteyksien määrä kasvaa siten, että työssäkäynti Raahessa ja Oulussa on mahdollista joukkoliikennettä käyttäen klo 8–16 ja 9–17.

Opiskelu- ja asiointiyhteydet liikennöidään Siikajoenkylän, Lumijoen ja Limingan kautta seututietä 813 pitkin. Lisäksi osa vuoroista ajetaan Siikajoen kirkonkylän ja Kempeleen kautta. Sekä Raahessa että Oulussa vuoroja on jatkettu toisen asteen oppilaitosten lähetyville. Aiemmasta poiketen myös Lumijoelta on jatkossa suora toisen asteen opiskelijoita palveleva yhteys Raaheen.

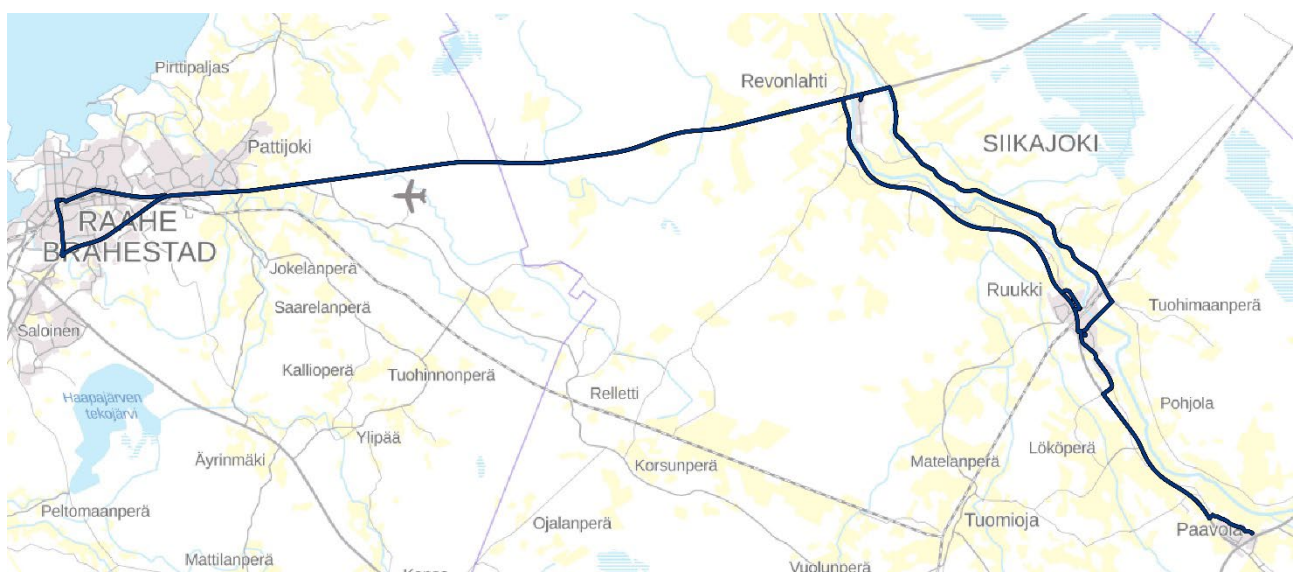
Yhteysvälin autokiertoihin on yhdistetty myös Siikajoenkylän ja Raahen välistä liikennettä. Nämä vuorot palvelevat opiskelu- ja asiointiyhteyksien lisäksi peruskoululaisten koulukuljetuksia. Tällä tavoin liikenteestä on saatu toimiva kokonaisuus.



Kuva 6. Raahen–Oulu-yhteysvälin pääreitit. Raahen–Revonlahti–Oulu-vuorot sinisellä värillä ja Raahen–Siikajoenkylä–Lumijoki–Oulu-vuorot punaisella värillä. (Taustakartta: © Maanmittauslaitos, sisältää Taustakarttasarjan 03/2021 aineistoa, lisenssi CC BY 4.0)

Raahen–Ruukki–Paavola-yhteysväli

Paavolan, Ruukin ja Raahen välinen liikenne on suunniteltu palvelemaan työ-, opiskelu- ja asiointiyhteyksiä. Yhteysväliä liikennöidään talvi- ja kesäaikaan päivisin sekä lauantaisin yhdellä autolla. Hankittava liikenne perustuu osittain ELY-keskuksen nykyään hankkimiin vuoroihin, mutta vuorojen määrää on lisätty ja reittejä osittain muutettu. Nykyisin Rantsilan ja Raahen välisiä vuoroja ei enää hankita, koska vuorot palvelevat lähinnä kunnan sisäisiä koulukuljetuksia. Kuntien välisenä asiointiliikenteenä vuoroilla on ollut vähän käyttöä.



Kuva 7. Raahen–Ruukki–Paavola-yhteysvälin pääreitit. Osa vuoroista ajetaan Ruukintien ja osa Sammalkankaantien kautta välillä Revonlahti–Ruukki. (Taustakartta: © Maanmittauslaitos, sisältää Taustakarttasarjan 03/2021 aineistoa, lisenssi CC BY 4.0)

Työmatka- ja opiskeluyhteydet järjestetään siten, että työssäkäynti Raahessa on mahdollista klo 8–16. Vuorot jatkavat Raahen linja-autoasemalta suoraan Kummattiin, jolloin syntyy suoria yhteyksiä alueella sijaitsevalle toisen asteen oppilaitokselle. Päivällä ja lauantaisin järjestetään lisäksi asiointiyhteyksiä. Osa talviarkipäivien vuoroista ajetaan Sammalkankaantietä Ruukin luonto- ja hevoskeskuksen kautta, minkä seurauksena luonto- ja hevoskeskuksen saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee. Mahdollisimman monelle vuorolle pyritään myös järjestämään vaihtoyhteys Revonlahdella valtatie 8 kautta kulkevaan Oulun suunnan liikenteeseen. Hankittavia vuoroja ei sen sijaan voi hyödyntää Ruukin rautatieaseman liityntäyhteyksinä, sillä junien ja linja-autojen aikataulut eivät suunnitelmaa laadittaessa kohdanneet.

Oulu–Oulainen-yhteysväli

Oulu–Oulainen-yhteysvälin liikenteen reitit ja aikataulut ovat samat kuin nykyäänkin. Vuorot palvelevat työmatka-, opiskelu- ja asiointiyhteyksiä ja täydentävät junaliikenteen vuorotarjontaa. Osa vuoroista liikennöidään Oulaskankaan sairaalan ja Oulun yliopistollisen sairaalan kautta. Yhteysväliä liikennöidään talvi- ja kesäarkipäivisin yhdellä autolla. Osalla vuoroista on vaihtoyhteys Raahe–Piippola-yhteysvälin liikenteeseen.

ELY-keskuksen nykyisiä Oulaisten ja Vihannin välisiä vuoroja ei enää hankita. Vuorot ovat palvelleet pääasiassa kuntien koulukuljetuksia, eivätkä ne ole kulkeneet suorinta mahdollista reittiä. Tulevaisuudessa kuitenkin selvitetään, voitaisiinko ainakin osa koulukuljetuksista hoitaa Oulun ja Oulaisten välisillä vuoroilla.

Raahe–Piippola-yhteysväli

Raahen ja Piippolan välinen liikenne perustuu osittain nykyiseen Raahen ja Kajaanin väliseen liikenteeseen. Raahen ja Kajaanin välillä on ajettu talviarkipäivisin ja sunnuntaisin yksi vuoropari, mutta arkisin matkustajat ovat olleet lähinnä Siikalatvan peruskoululaisia. Vuoroja ei jatketa sellaisenaan, sillä arkisin vuoroilla ei ole ollut juuri merkitystä Raahen ja Kajaanin välisessä matkustuksessa. Sunnuntaisin matkustajia on ollut enemmän varsinkin Kajaanin suuntaan, mutta matkustajamäärät ovat olleet liikenteen kustannuksiin nähden vähäisiä.

Linjastosuunnitelman mukainen liikenne toimii opiskeluyhteytenä Raahesta Oulaisiin siten, että Raahesta tulevat matkustajat vaihtavat Vihannissa Oulusta Oulaisiin liikennöivään vuoroon. Vihannista jatketaan Piippolaan, jonne kuljetetaan opiskelijoita ja peruskoululaisia. Keskellä päivää ajetaan Piippolan ja Raahen välillä vuoropari, joka toimii asiointiyhteytenä. Iltapäivän paluuvuoro Piippolasta Raaheen kuljettaa samoja matkustajia kuin aamullakin, eli opiskelijoita ja peruskoululaisia. Myös tältä vuorolta on vaihtoyhteys Vihannissa Oulaisista Ouluun liikennöivästä vuorosta. Yhteydet voivat myös parantaa Raahen saavutettavuutta valtatie 4 kulkevaan kaukoliikenteeseen nähden.

Raahen ja Vihannin välillä liikennöidään nykyään joitakin ELY-keskuksen hankkimia opiskelu-, asiointi- ja liityntäyhteyksiä. Kyse on kuitenkin kunnan sisäisestä liikenteestä, joten Raahen ja Vihannin välisen liikenteen järjestämisvastuu on jatkossa Raahen kaupungilla. Liikenteen suunnittelu ja hankinta yhtenä kokonaisuutena olisi tarkoituksenmukaista, sillä tälläkin hetkellä sekä kaupunki että ELY-keskus hankkivat osan yhteysvälin liikenteestä.



Kuva 8. Oulainen–Oulu-yhteysvälin pääreitti viherellä värillä ja Raahen–Piippola-yhteysvälin pääreitti harmaalla värillä. (Taustakartta: © Maanmittauslaitos, sisältää Taustakarttasarjan 03/2021 aineistoa, lisenssi CC BY 4.0)

Raahen–Pyhäjoki–Oulainen-yhteysväli

Oulaisten ja Raahen välille on suunniteltu tarpeelliset työmatka- ja liityntäyhteydet, jotka voidaan talvi- ja kesäaikaan liikennöidä yhdellä autolla. Suunniteltu reitti kulkee Merijärven ja Pyhäjoen kautta. Muusta linjastosuunnitelman mukaisesta liikenteestä poiketen Oulaisten ja Raahen välistä liikennettä ei kuitenkaan

hankita heti, vaan vasta sitten, kun jatkoyhteys valtatieltä 8 Hanhikiven ydinvoimalaitosalueelle on järjestetty. Lisäksi hankintaa suunniteltaessa otetaan huomioon junien aikataulut Oulaisten rautatieasemalla.



Kuva 9. Raahe-Pyhäjäki-Oulainen-yhteysvälin pääreitti. (Taustakartta: © Maanmittauslaitos, sisältää Taustakarttasarjan 03/2021 aineistoa, lisenssi CC BY 4.0)

Vaikutusten arviointi

Liikennöintisuoritteiden muutos ja kustannukset

Linjastosuunnitelman vaikutuksia voidaan arvioida vertaamalla linjastosuunnitelman mukaisen liikenteen suoritteita ELY-keskuksen nykyiseen liikenteeseen. Suoritteista keskeisimpiä ovat linjakilometrit ja liikenteen kustannukset. Linjakilometrien vertailu onnistuu helposti, mutta kustannuksia ei tässä yhteydessä ole tarkoituksenmukaista vertailla. Lisäksi on muistettava, että osa suunnittelualueen liikenteestä toteutuu markkinaehtoisesti tai on kuntien hankkimaa sekä nyt että tulevaisuudessa. Vaikutusten arviointi koskee vain ELY-keskuksen hankkimaa liikennettä. Myös joukkoliikenteen järjestämisen kiinteät kustannukset ovat nousseet jonkin verran.

Linjakilometrien vertailussa on huomioitu ELY-keskuksen nykyisestä liikenteestä Raahen seudun sisäiset vuorot. Seudun ulkopuolella ajettavasta liikenteestä on huomioitu vuorot tai vuorojen osat, jotka ulottuvat Ouluun, Rantsilaan, Piippolaan tai Oulaisiin. Näissä tapauksissa nykyinen liikenne joko ulottuu seudun ulkopuolelle vain vähäisissä määrin, tai vastaa linjastosuunnitelman mukaista liikennettä pääpiirteissään. Vertailussa on myös mukana sellaisia vuoroja, jotka eivät sisälly linjastosuunnitelmaan. Nykyisin ELY-keskus hankkii 0,53 milj. linjakilometriä vuodessa, ja linjastosuunnitelman mukaan hankittaisiin 0,57 milj. linjakilometriä vuodessa. Näin ollen ELY-keskuksen hankkima suunnittelualueen liikennetarjonta kasvaisi hieman.

Liikenteen kustannusten vertailua hankaloittavat viime vuosien aikana tapahtuneet liikenteen muutokset. Markkinaehtoisien liikenteen lakkautusten vuoksi ELY-keskuksen hankkiman liikenteen määrä on kasvanut yli 50 % elokuusta 2019 alkaen. Koska lisähankintoja on tehty kahdessa otteessa vuosina 2019 ja 2020, yksittäisen kalenterivuoden toteutuneiden hankintakustannusten vertaaminen linjastosuunnitelman mukaisiin hankintakustannuksiin antaisi kustannusten muuttumisesta harhaanjohtavan kuvan.

Vaikka kustannuksia ei vertailla, voidaan kuitenkin esittää arvio linjastosuunnitelman mukaisen liikenteen kustannuksista. Liikenteen bruttokustannuksiksi on arvioitu soveltuvia yksikköhintoja käyttäen 0,97 milj. € vuodessa. Tästä liikenteenharjoittajille maksettavien käyttöoikeuskorvausten osuus on 0,81 milj. € ja lipputulojen osuus 0,16 milj. € vuodessa. Kustannusarvion laatimisessa on hyödynnetty nykyisiä sopimushintoja ja lipputuloja. Käyttöoikeuskorvausten osuus voi kuitenkin todellisuudessa olla pienempi, koska kustannusarvion lipputulot on arvioitu hyvin maltillisesti. Liikenteen lopullinen hinta varmistuu vasta tarjouskilpailun perusteella.

ELY-keskuksen hankkima liikenne on nykyisin kilpailutettu reittipohjaisina käyttöoikeussopimuksina. Myös linjastosuunnitelman mukainen liikenne hankitaan samalla hankintatavalla. Käyttöoikeussopimuksille olennaista on se, että liikenteenharjoittaja pitää lipputulot ja kantaa liikenteen taloudellisen riskin. COVID-19-tilanne on vähentänyt lipputuloja, mikä voi myös vaikuttaa elokuussa 2021 käynnistyvän tulevan liikenteen kustannuksiin.

Johtopäätökset

ELY-keskuksen hankkiman liikenteen painopiste suunnittelualueella muuttuu jonkin verran nykyisestä. Liikenteen suunnittelu autokierroittain johtaa siihen, että kunkin yhteysvälin liikenne muodostaa selkeämmin oman kokonaisuutensa. Tämä mahdollistaa vuorovälin tihentämisen sekä liikenteen kehittämisen eri käyttäjäryhmiä ajatellen. Tähän asti ELY-keskuksen hankkimaa liikennettä on liikennöity pääasiassa koulupäivisin, ja liikenne onkin palvellut lähinnä peruskoululaisia ja toisen asteen opiskelijoita. Tulevaisuudessa ELY-keskus hankkii myös koulujen lomapäivinä sekä lauantaisin ajettavaa liikennettä.

Eniten liikennettä hankitaan jatkossa Raahen ja Oulun välille. Revonlahden kautta kulkevan liikenteen kehittämisessä tavoitellaan erityisesti toimivien työmatkayhteyksien luomista kumpaankin suuntaan. Kohtalaisen vilkkaan markkinaehtoisen kaukoliikenteen vuoksi ELY-keskus hankkii valtatielle 8 täydentävää liikennettä, joka ei synny markkinaehtoisesti. Opiskelu- ja asiointiyhteydet taas liikennöidään Siikajoenkylän ja Lumijoen kautta, jolloin syntyy tarpeellisia yhteyksiä sekä Oulun että Raahen suuntaan. Nämä yhteydet täydentävät osaltaan myös valtatie 8 liikennetarjontaa.

Suhteellisesti liikenteen määrä lisääntyy eniten yhteysväillä Paavola–Ruukki–Revonlahti–Raahen. Aikaisemmasta markkinaehtoista täydentävästä liikenteestä muodostetaan oma autokiertonsa, ja suunniteltu uusi liikenne palvelee nykyistä paremmin sekä työssäkävijöitä että toisen asteen opiskelijoita. Koulujen lomapäivinä ajettava liikenne mahdollistaa ympärivuotisen työssäkäynnin Raahessa, ja asiointimahdollisuudet taas paranevat lauantailiikenteen myötä. Revonlahdella pyritään luomaan mahdollisuuksien mukaan vaihtoyhteyksiä valtatie 8 kautta kulkevaan liikenteeseen.

Raahen ja Piippolan välinen liikenne perustuu osittain nykyiseen liikenteeseen. Sen sijaan Oulun ja Oulaisten välinen liikenne säilyy lähes entisellään. Osa vuoroista kohtaa Vihannissa, jolloin syntyy toisen asteen opiskelijoita palvelevia mahdollisia yhteyksiä Raahen ja Oulaisten välillä. Suunniteltuja Oulaisten ja Raahen välisiä työmatka- ja liityntäyhteyksiä ei vielä tässä vaiheessa hankita, sillä odotetaan valtatie 8 ja Hanhikiven ydinvoimalaitosalueen välisen liityntäliikenteen käynnistymistä. Lisäksi Raahen ja Piippolan välinen liikenne parantaa Raahen seudun saavutettavuutta valtatie 4 suuntaan.

Paikoitellen joukkoliikenteen tarjonta heikkenee nykyiseen verrattuna. Raahen ja Kajaanin sekä Raahen ja Pyhäsalmen väliset poikittaisyhteydet lakkaavat. Näiden merkitys kaukoliikenteenä on kuitenkin ollut vähäinen, ja vuorot ovat palvelleet pääasiassa toisen asteen opiskelijoita sekä tiettyjen kuntien koulukuljetuksia. Opiskeluyhteydet on kuitenkin mahdollisuuksien mukaan pyritty korvaamaan lyhyemmillä vuoroilla. Lisäksi yksittäisten kuntien koulukuljetuksia hoitavista vuoroista Rantsilan ja Ruukin sekä Oulaisten ja Vihannin välillä luovutaan. Myös Raahen ja Vihannin välinen liikenne lakkaa, koska ELY-keskus ei enää hanki kuntien sisäistä liikennettä.

Jatkossa ELY-keskus keskittyy kuntien välisen liikenteen hankintaan ja kehittämiseen. Kuntien välisen liikenteen vuorovälejä pyritään tihentämään siten, että kuntien välinen liikenne muodostaisi joukkoliikenteen rungon. Samalla parannetaan kuntakeskusten ja koko Raahen seudun saavutettavuutta joko suorilla tai vaihdollisilla yhteyksillä.

Lähteet

- Maanmittauslaitos 2020: Kuntajakoaineisto, avoimien aineistojen tiedostopalvelu [verkkopalvelu]. Helsinki: Maanmittauslaitos [viitattu 29.1.2020]. Saantitapa: <https://tiedostopalvelu.maanmittauslaitos.fi/tp/kartta>. Lisenssi: CC BY 4.0, <https://www.maanmittauslaitos.fi/avoindata-lisenssi-cc40>
- Maanmittauslaitos 2020: Taustakarttasarja, avoimien aineistojen tiedostopalvelu [verkkopalvelu]. Helsinki: Maanmittauslaitos [viitattu 29.1.2020]. Saantitapa: <https://tiedostopalvelu.maanmittauslaitos.fi/tp/kartta>. Lisenssi: CC BY 4.0, <https://www.maanmittauslaitos.fi/avoindata-lisenssi-cc40>
- Maanmittauslaitos 2021: Taustakarttasarja, avoimien aineistojen tiedostopalvelu [verkkopalvelu]. Helsinki: Maanmittauslaitos [viitattu 25.3.2021]. Saantitapa: <https://tiedostopalvelu.maanmittauslaitos.fi/tp/kartta>. Lisenssi: CC BY 4.0, <https://www.maanmittauslaitos.fi/avoindata-lisenssi-cc40>
- Maanmittauslaitos 2020: Maanmittauslaitoksen vuositilastoja 2019 [verkkojulkaisu]. Helsinki: Maanmittauslaitos [viitattu 9.4.2021]. Saantitapa: <https://www.maanmittauslaitos.fi/tietoa-maanmittauslaitoksesta/organisaatio/tilastot>
- Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus 2018: Hanhikiven joukkoliikenteen esiselvitys. Oulu: Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus.
- Suomen virallinen tilasto (SVT) 2020: Väestörakenne [verkkojulkaisu]. ISSN=1797-5379. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu 9.4.2021]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/vaerak/index.html>
- Traficom 2019: VALLU-data. Vallu-liikennelupajärjestelmän voimassa olevat vuorot paikkatietoaineistona. Saantitapa: https://tyokalu.navici.com/tiedostot/tvv_alueet/
- YKR/SYKE ja TK 2020: Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä. Suomen ympäristökeskus ja Tilastokeskus. Saantitapa: Sopimus YKR-aineiston käyttöoikeudesta (Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus / Pirkanmaan ELY-keskus ja Ramboll Finland Oy, 2019)

Liitteet

Raahe–Oulu-yhteysvälin aikataulut

Talviliikenne (M-P+) ja koulupäiväliikenne (Koulu)

Autokierro	1	2
Ajopäivät	M-P+	M-P+
Oulu linja-autoasema	5:15	17:30
Oulun ramppi E	x	x
Liminka th L	x	x
Revonlahti L	6:05	18:20
Kesäläntulli L	x	x
Raahe linja-autoasema	6:25	18:40
Terästehdas	6:33 T	

Autokierro	1	2
Ajopäivät	M-P+	M-P+
Terästehdas		16:10
Raahe linja-autoasema	6:45	16:20
Kesäläntulli I	x	x
Revonlahti I	7:05	16:40
Liminka th I	x	x
Oulun ramppi P	x	x
Oulu linja-autoasema	7:55	17:30

Autokierto	3	3	2	3	2
Ajopäivät	Koulu	Koulu	M-P+	Koulu	M-P+
Huuhkajapuisto E					14:05
OYS					x
Oulu linja-autoasema	6:00		8:10		14:15
Pirilä E	-		-		x
Kunnantalo E	x		x		-
Liminka E	6:30		8:45		14:55
Lumijoki	6:45		9:00		15:10
Siikajoki	7:05	8:20	9:20	14:50	15:30
Kirkkonkylä P	x	-	-	-	x
Olkipijoki E	7:25	8:35	9:35	15:05	15:50
Pattijoki E	x	x	x	x	x
Pattanen L	7:30	8:40	9:40	-	15:55
Kesäläntulli L	x	x	x	-	x
Paraatinmäki E	-	-	-	x	-
Kummatti P	-	-	-	15:20	-
Raahe linja-autoasema	7:45	8:50	9:50	15:25	16:05
Kummatti E	7:50				

Autokierto	3	3	2	3	2
Ajopäivät	Koulu	Koulu	M-P+	Koulu	M-P+
Kummatti P					15:20
Raahe linja-autoasema	6:00	7:45	11:15	14:00	15:25
Kummatti E	-	7:50	-	-	-
Paraatinmäki P	-	x	-	-	-
Kesäläntulli I	x	-	x	x	x
Pattanen I	6:20	-	11:25	14:10	15:35
Pattijoki P	x	x	x	x	x
Olkipijoki P	6:25	8:05	11:30	14:15	15:40
Kirkkonkylä E	-	-	-	-	x
Siikajoki	6:30	8:20	11:45	14:30	16:00
Lumijoki	6:50		12:05		16:20
Liminka P	7:05		12:20		16:35
Kunnantalo P	x		x		x
Pirilä P	-		-		-
Oulu linja-autoasema	7:50		12:55		17:10
OYS	7:55 T				
Huuhkajapuisto E	8:00 T				

Kesäliikenne (M-P++)

Autokierto	1	1	1
Ajopäivät	M-P++	M-P++	M-P++
Oulu linja-autoasema	5:15	8:00	14:30
Oulun ramppi E	x	x	x
Liminka th L	x	-	-
Revonlahti L	6:05	-	-
Liminka E	-	8:25	14:55
Lumijoki	-	8:40	15:10
Siikajoki	-	9:00	15:30
Kirkonkylä P	-	x	x
Olkijoki E	-	9:20	15:50
Pattijoki E	-	x	x
Pattanen L	-	9:25	15:55
Kesäläntulli L	x	x	x
Raahe linja-autoasema	6:25	9:35	16:05
Terästehdas	6:33 T		

Autokierto	1	1	1
Ajopäivät	M-P++	M-P++	M-P++
Terästehdas			16:10
Raahe linja-autoasema	6:45	11:00	16:20
Kesäläntulli I	x	x	x
Pattanen I	-	11:05	-
Pattijoki P	-	x	-
Olkijoki P	-	11:15	-
Kirkonkylä E	-	x	-
Siikajoki	-	11:35	-
Lumijoki	-	11:55	-
Liminka P	-	12:10	-
Revonlahti I	7:00	-	16:40
Liminka th I	x	-	x
Oulun ramppi P	x	x	x
Oulu linja-autoasema	7:55	12:35	17:30

Lauantai liikenne (L)

Autokierto	1	1
Ajopäivät	L	L
Oulu linja-autoasema	8:00	13:10
Oulun ramppi E	x	x
Liminka E	8:25	13:30
Lumijoki	8:40	13:45
Siikajoki	9:00	14:05
Kirkkonkylä P	x	x
Olkijoki E	9:20	14:25
Pattijoki E	x	x
Pattanen L	9:25	14:30
Kesäläntulli L	x	x
Raahe linja-autoasema	9:35	14:40

Autokierto	1	1
Ajopäivät	L	L
Raahe linja-autoasema	9:40	14:40
Kesäläntulli I	x	x
Pattanen I	9:45	14:45
Pattijoki P	x	x
Olkijoki P	9:55	14:55
Kirkkonkylä E	x	x
Siikajoki	10:15	15:15
Lumijoki	10:35	15:35
Liminka P	10:50	15:50
Oulun ramppi P	x	x
Oulu linja-autoasema	11:15	16:15

Raahe–Ruukki–Paavola-yhteysvälin aikataulut

Koulupäiväliikenne (Koulp)

Autokierto	1	1	1	1
Ajopäivät	Koulp	Koulp	Koulp	Koulp
Paavolan koulu	6:45	8:40	12:45	15:10
Pekkalankangas P	x	x	x	x
Ruukki	6:55	8:50	12:55	15:20
Ruukin luonto- ja hevos- keskus	-	-	13:00	15:30
Revonlahti I	x	x	-	-
Revonlahti Keskuskatu 2	x	x	-	-
Revonlahti L	7:05	9:00	13:10	15:40
Kesäläntulli L	x	x	x	x
Raahe linja-autoasema	7:30	9:25	13:35	16:05

Autokierto	1	1	1	1
Ajopäivät	Koulp	Koulp	Koulp	Koulp
Raahe linja-autoasema	7:30	10:30	14:10	16:15
Kummatti E	7:35	10:35	14:15	16:20
Paraatinmäki P	x	x	x	x
Revonlahti I	7:55	10:55	14:35	16:40
Revonlahti Keskuskatu 2	-	-	x	x
Revonlahti L	-	-	x	x
Ruukin luonto- ja hevos- keskus	8:00	11:00	-	-
Ruukki	8:10	11:10	14:45	16:50
Pekkalankangas E	x	x	x	x
Paavolan koulu	8:20	11:20	14:55	17:00

Koulujen lomapäivien liikenne (M-P+++)

Autokierto	1	1	1
Ajopäivät	M-P+++	M-P+++	M-P+++
Paavolan koulu	6:45	8:40	15:20
Pekkalankangas P	x	x	x
Ruukki	6:55	8:50	15:30
Revonlahti I	x	x	x
Revonlahti Keskuskatu 2	x	x	x
Revonlahti L	7:05	9:00	15:40
Kesäläntulli L	x	x	x
Raahe linja-autoasema	7:30	9:25	16:05

Autokierto	1	1	1
Ajopäivät	M-P+++	M-P+++	M-P+++
Raahe linja-autoasema	7:30	14:10	16:15
Kummatti E	7:35	14:15	16:20
Paraatinmäki P	x	x	x
Revonlahti I	7:55	14:35	16:40
Revonlahti Keskuskatu 2	x	x	x
Revonlahti L	x	x	x
Ruukki	8:05	14:45	16:50
Pekkalankangas E	x	x	x
Paavolan koulu	8:15	14:55	17:00

Lauantai liikenne (L)

Autokierto	1	1
Ajopäivät	L	L
Paavolan koulu	8:40	13:25
Pekkalankangas P	x	x
Ruukki	8:50	13:35
Revonlahti I	x	x
Revonlahti Keskuskatu 2	x	x
Revonlahti L	9:00	13:45
Kesäläntulli L	x	x
Raahe linja-autoasema	9:25	14:10

Autokierto	1	1
Ajopäivät	L	L
Raahe linja-autoasema	9:25	14:10
Kummatti E	9:30	14:15
Paraatinmäki P	x	x
Revonlahti I	9:50	14:35
Revonlahti Keskuskatu 2	x	x
Revonlahti L	x	x
Ruukki	10:00	14:45
Pekkalankangas E	x	x
Paavolan koulu	10:10	14:55

Oulu–Oulainen-yhteysvälin aikataulut

Ympärivuotinen liikenne (M-P)

Autokierto	1	1
Ajopäivät	M-P	M-P
Oulu linja-autoasema	6:20	13:30
OYS	-	x
Oulun ramppi E	x	x
Liminka th L	x	x
Paavola kt 86 L	x	x
Vihanti MH	7:15	14:40
Ammattikorkeakoulu L	7:45	-
Kosteenkatu P	x	-
Niskanmäki L	-	x
Oulainen	7:55	15:05

Autokierto	1	1
Ajopäivät	M-P	M-P
Ammattikorkeakoulu L	-	16:05
Niskanmäki L	-	x
Oulainen	8:00	16:10
Vihanti MH	8:25	16:35
Paavola kt 86 L	x	x
Liminka th L	x	x
Oulun ramppi P	x	x
OYS	x	-
Oulu linja-autoasema	9:35	17:35

Raahe–Piippola-yhteysvälin aikataulut

Koulupäiväliikenne (Koulu)

Autokierto	1	1
Ajopäivät	Koulu	Koulu
Raahe linja-autoasema	6:40	13:05
Vihanti	7:14	13:40
Pulkila P	8:15	14:40
Piippola	8:30	14:55
Pentti Haanpään koulu	8:35	15:00

Autokierto	1	1
Ajopäivät	Koulu	Koulu
Pentti Haanpään koulu	9:15	15:05
Piippola	9:20	15:10
Pulkila E	9:35	15:25
Vihanti	10:35	16:36
Raahe linja-autoasema	11:10	17:10

Raahe–Pyhäjoki–Oulainen-yhteysvälin aikataulut

Ympäri vuotinen liikenne (M-P)

Autokierto	1
Ajopäivät	M-P
Oulainen	6:25
Petäjäskoski L	x
Merijärvi	6:45
Pyhäjoki	7:10
Hanhikivi P	7:20
Kummatti P	7:40
Raahe linja-autoasema	7:45

Autokierto	1
Ajopäivät	M-P
Raahe linja-autoasema	15:40
Kummatti E	15:45
Hanhikivi E	16:05
Pyhäjoki	16:15
Merijärvi	16:40
Petäjäskoski I	x
Oulainen	17:00

Kuvailulehti

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 12/2021				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Ramboll Finland Oy		Julkaisuaika Huhtikuu 2021		
		Kustantaja Julkaisija Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Raahen seudun joukkoliikenteen palvelutaso- ja linjastosuunnitelma 2021				
Tiivistelmä Raahen seudun joukkoliikenteen palvelutaso- ja linjastosuunnitelmassa 2021 on määritelty joukkoliikenteen palvelutaso sekä laadittu joukkoliikenteen linjasto kesällä 2021 alkavaa sopimuskautta varten. Liikenne kilpailutetaan suunnitelman perusteella kevään 2021 aikana. Suunnittelualueena on ollut Raahen seutu sekä seudun ulkopuolelle ulottuva liikenne yhteysväleillä Oulu–Raahe, Oulu–Oulainen, Raahe–Pyhäjoki–Oulainen sekä Raahe–Piippola. Tavoitteena on ollut eri matkustustarpeet tunnistamalla, priorisoimalla ja yhteensovittamalla tuottaa toteuttamiskelpoinen ja määrärahojen kustannustehokkaaseen käyttöön ohjaava suunnitelma. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet on määritetty yhteistyössä kuntien kanssa. Suunnittelualueen asukkaiden näkemyksiä siitä, miten joukkoliikenne alueella toimii nyt ja miten sitä tulisi kehittää, on selvitetty työn yhteydessä tehdyn asiakastutkimuksen avulla. Hankittava joukkoliikenne on suunniteltu siten, että tarpeelliset työmatka-, opiskelu-, asiointi- ja liityntäyhteydet järjestetään. Suunnittelun tavoitteena on ollut koota liikennettä nykyistä tehokkaammiksi autokierroiksi. Liikenne on suunniteltu yhteysväleittäin nykyistä suurempina kokonaisuuksina. Nykyisin ELY-keskus hankkii 0,53 milj. linjakilometriä vuodessa, ja linjastosuunnitelman mukaan hankittaisiin 0,57 milj. linjakilometriä vuodessa. Näin ollen ELY-keskuksen hankkima suunnittelualueen liikennetarjonta kasvaisi hieman.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Joukkoliikenne, palvelutaso, Pohjois-Pohjanmaa				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF) 978-952-314-913-7	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu)	ISSN (verkojulkaisu) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-913-7	Kieli Suomi	Sivumäärä 34
Julkaisun myynti/jakaja				
Kustannuspaikka ja aika Oulu 13.4.2021			Painotalo	

RAPORTTEJA 12 | 2021

RAAHEN SEUDUN JOUKKOLIIKENTEE PALVELUTASO- JA LINJASTOSUUNNITELMA 2021

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-913-7 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-913-7

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