



Julkisen henkilöliikenteen palvelutaso Itä-Suomessa 2025–2028

MIKKO SUHONEN | LIISA MUSTONEN | IIRO VAINIKAINEN | TAINA HAAPAMÄKI
SIIRI KORHONEN | MATTI PÖNKÄNEN



Julkisen henkilöliikenteen palvelutaso Itä-Suomessa

2025–2028

MIKKO SUHONEN
LIISA MUSTONEN
IIRO VAINIKAINEN
TAINA HAAPAMÄKI
SIIRI KORHONEN
MATTI PÖNKÄNEN

RAPORTTEJA 5 | 2025

Julkisen henkilöliikenteen palvelutaso Itä-Suomessa 2025–2028

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Siiri Korhonen

Kansikuva: Mikko Suhonen

Kartat: Iiro Vainikainen, Siiri Korhonen

ISBN 978-952-398-291-8 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-291-8

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

Esipuhe	3
1 Työn tausta.....	5
1.1 Työn lähtökohdat.....	5
1.2 Työn tavoitteet.....	5
1.3 Suunnittelualue	6
2 Itä-Suomen joukkoliikenteen nykytila	9
2.1 Nykyiset palvelutasotavoitteet Pohjois-Savon ELY-keskuksen tilaamassa liikenteessä	9
2.2 Nykyiset palvelutasotavoitteet muussa liikenteessä	11
2.3 Toteutunut joukkoliikenteen palvelutaso	13
2.4 Pendelöinti	14
2.3.1 Pendelöinti Etelä-Savossa	14
2.3.2 Pendelöinti Pohjois-Savossa.....	15
2.3.3 Pendelöinti Pohjois-Karjalassa.....	18
3 Aiemmat suunnitelmat ja selvitykset	20
4 Kuntakysely.....	23
4.1 Laadulliset tavoitteet.....	23
4.2 Kuntakyselyn karttavastaukset	25
4.2.1 Yhteysvälit ja maankäytön muutokset	25
4.2.2 Palvelutasomäärittelyssä käytettävät kuntakeskukset ja merkittävät taajamat.....	27
4.2.3 Toisen asteen oppilaitokset.....	28
5 Palvelutasokriteerit ja -luokat	29
5.1 Palvelutasokriteerit	29
5.2 Palvelutasoluokat	29
6 Palvelutasotavoitteet 2025–2028	31
6.1 Palvelutasomäärittelyn yhteysvälit.....	31
6.2 Peruspalvelutasoskenaario	31
6.2.1 Muutokset Pohjois-Savon alueella	33
6.2.2 Muutokset Pohjois-Karjalan alueella	33
6.2.3 Muutokset Etelä-Savon alueella.....	33
6.2.4 Muutokset Itä-Suomen alueella.....	34
6.3 Optimistinen palvelutasoskenaario	35
6.4 Laadulliset palvelutasotavoitteet	39
7 Palvelutasomäärittelyn vaikutukset	41
7.1 Muutokset edelliseen palvelutasomäärittelyyn perustilanteessa	41
7.2 Optimistisen skenaarion vaikutukset	42
7.3 Vaikutukset liikenteen järjestämistapaan.....	42
Lähdeluettelo.....	44

Kuvailulehti.....	45
Presentationsblad	46
Documentation page.....	47

Esipuhe

Pohjois-Savon ELY-keskus käynnisti kesäkuussa 2024 toimivalta-aluettaan koskevan joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittelyn vuosille 2025-2028. Edellisen kerran palvelutasotavoitteet määriteltiin vuosille 2021-2025. Palvelutasomäärittelyn avulla muodostetaan kokonaisnäkemys siitä, kuinka paljon ja minkä tasoista joukkoliikennettä ELY-keskuksen hallinnoimille yhteysväleille on tarkoituksenmukaista järjestää. Liikenne voi myös toteutua kokonaan tai osittain markkinaehtoisesti. Tässä selvityksessä joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet määritellään Pohjois-Savon ELY-keskuksen järjestämälle seudulliselle joukkoliikenteelle. Palvelutasotavoitteiden määrittelyssä otetaan huomioon myös suunnittelualueen kaukoliikenteen junavuorot sekä tarvittavilta osin toimivalta-alueidensa toimivaltaisina viranomaisina toimivien Kuopion, Joensuun, Mikkelin ja Savonlinnan kaupunkiseutujen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet.

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

Satu Huttunen (pj.),	Pohjois-Savon ELY-keskus
Toini Puustinen,	Pohjois-Savon ELY-keskus
Katriina Niiranen,	Pohjois-Savon ELY-keskus
Marjo-Riikka Leskinen,	Pohjois-Savon ELY-keskus
Timo Ikonen,	Pohjois-Savon ELY-keskus
Johanna Pitkänen,	Pohjois-Savon ELY-keskus
Janne Lappalainen,	Pohjois-Savon ELY-keskus
Salla Airaksinen,	Pohjois-Savon ELY-keskus
Mikko Suhonen (pp.),	Sweco Finland Oy
Iiro Vainikainen,	Sweco Finland Oy
Taina Haapamäki	Flou Oy

Lisäksi työn toteuttamiseen ovat osallistuneet Liisa Mustonen (Sweco Finland Oy) sekä Matti Pönkänen ja Siiri Korhonen (Flou Oy).

Kuntien, maakuntaliittojen ja hyvinvointialueiden kanssa järjestetyt kokoukset olivat keskeinen osa palvelutasomäärittelytyön vuorovaikutusta. Kokoukset järjestettiin maakunnittain ja kaikista kunnista pyydettiin asiantuntijoita kommentoimaan palvelutasosuunnittelun eri vaiheita. Ensimmäiset vuorovaikutustilaisuudet pidettiin syyskuussa 2024, ja niissä käsiteltiin nykytilanteen analyysin tuloksia ja palvelutasoluonnoksen laatimisen aloittamiseen tarvittavia tietoja. Toiset vuorovaikutustilaisuudet järjestettiin marraskuussa 2024, jolloin käsiteltiin palvelutasoluonnoksia ja osallistujilla oli mahdollisuus antaa kommentteja luonnoksiin. Tilaisuuksien jälkeen sidosryhmillä oli vielä viikko aikaa antaa kommentteja sähköpostitse. Työn etenemistä ja tuloksia on esitelty sidosryhmille työn aikana Itä-Suomen liikennejärjestelmätyöryhmien kokouksissa. Lisäksi työn alustavia tuloksia esiteltiin laajalle kuulijakunnalle Itä-Suomen liikennejärjestelmäpäivillä Joensuussa 20.11.2024.

Työn aikana suunnittelualueen hyvinvointialueisiin oltiin yhteydessä myös erikseen ja heille annettiin mahdollisuus keskusteluun palvelutasoluonnosten ja toisaalta hyvinvointialueiden palveluverkkosuunnitelmien yhteensovittamisen osalta. Hyvinvointialueiden suunnitelmien todettiin olevan sen verran kesken, että tarkemmat keskustelut on hyvä käydä myöhemmässä suunnitteluvaiheessa.

Kunnille ja maakuntien liitoille lähetettiin työn alussa karttapohjainen kysely, jolla selvitettiin joukkoliikenteen nykytilaa ja tulevaisuuden tarpeita, sekä joukkoliikenteeseen vaikuttavia muutoksia toimintaympäristössä.

Toinen kysely toteutettiin työn luonnosvaiheessa, jolloin ELY-keskuksen nykyisille ja potentiaalisille sopimusliikennöitsijöille annettiin mahdollisuus kommentoida palvelutasoluonnoksia. Kyselyyn saatiin yhteensä kolme vastausta, jotka huomioitiin jatkosuunnittelussa.

Palvelutasomäärittelyn aikana järjestettiin asiantuntijoiden keskustelutilaisuus ELY-keskusten ja Traficomien edustajille joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyyn liittyen. Tilaisuudessa asiantuntijat jakoivat näkemyksiään palvelutasomäärittelyn rooliin, tavoitteisiin ja itse prosessiin liittyen. Keskustelua käytiin myös eri tavoista tehdä palvelutasomäärittelyä ja siitä, kuinka asia oli lähestytty eri puolilla maata. Keskustelusta saatiin arvokkaita näkemyksiä Itä-Suomen palvelutasomäärittelyn laadintaan.

1 Työn tausta

1.1 Työn lähtökohdat

Edellisen kerran kuntakeskusten välisten yhteyksien ELY-keskuksen toimivaltaan kuuluvan joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet on Itä-Suomessa määriteltä vuosille 2021–2025. Vuonna 2021 valmistuneen määrittelyn kriteereinä olivat asukasmäärä ja -tiheys, työssäkäynti- ja opiskeluvirrat sekä nykyinen joukkoliikennetarjonta ja sen käyttö. Näin määritellyt palvelutasotavoitteet ovat ohjanneet joukkoliikenteen suunnittelua ja hankintaa turvaten alueen tärkeimmät työmatka-, opiskelu- ja asiointiyhteydet.

Viime vuosina on ollut havaittavissa selkeitä muutoksia toimintaympäristössä ja ihmisten liikkumistarpeissa, minkä vuoksi julkisen henkilöliikenteen palvelutason uudelleen määrittely on nähty taroituksenmukaiseksi. Tämän takia on päätetty laatia uusi palvelutasomäärittely Itä-Suomen joukkoliikenteelle vuosille 2025–2028. Palvelutaso määritellään ELY-keskuksen toimivaltaan kuuluville liikenteille ja samalla on oleellista tarkastella julkisen henkilöliikenteen palveluiden järjestämistä laajemmin eri viranomaisten (esim. ELY, kunnat ja hyvinvointialueet) vastuiden ja roolien näkökulmasta kokonaisuutena. Alueen saavutettavuus ja toimivat matkaketjut edellyttävät, että tarkastelussa huomioidaan myös kaukoliikenteen palvelutaso junaliikenteen ja markkinaehtoisien bussiliikenteen osalta.

Palvelutason määrittelyssä lähtökohtana on julkisen henkilöliikenteen palvelujen tarve sekä kohde- ja käyttäjäryhmät. Työssä on tärkeää tunnistaa oleelliset muutokset ja niiden vaikutukset henkilöliikenteen palvelutarjontaan ja kysyntään. Julkisen henkilöliikenteen rahoitus on vähentynyt viime vuosina merkittävästi. Määriteltä palvelutasoa ei ole pystytty turvaamaan kaikilta osin ja on jouduttu toteuttamaan mittavia säästötoimia mm. karsimalla vuorotarjontaa ja nostamalla kuntien rahoitusosuuksia ELY-liikenteissä. Palvelutarpeisiin nähden riittämätön rahoitus yhdistettynä yleisen kustannustason nousuun tarkoittaa sitä, että tulevana vuosina palveluista on edelleen säästettävä. Julkisen henkilöliikenteen järjestämiseen kohdistuvien säästötoimien vuoksi palvelutason uudelleen määrittely on välttämätöntä. Valtion aluehallintouudistuksen myötä nykyiset ELY-keskusten joukkoliikennetehtävät siirtyvät Traficomien vastuulle vuoden 2026 alussa, joten jatkossa Traficom vastaa tämän palvelutasomäärittelyn mukaisen joukkoliikenteen suunnittelusta ja hankinnasta.

1.2 Työn tavoitteet

Tavoitteet työlle juontuvat Itä-Suomen liikennestrategian kirjauksista luoda houkuttelevia vaihtoehtoja liikkumistarpeisiin, kestäviä kulkutapoja ja sujuvia matkaketjuja. Työn tavoitteena on määritellä palvelutaso, jolla turvataan joukkoliikennepalvelut säännölliseen liikkumiseen kaupunkiseuduilla sekä suurimpien taajamien ja keskuskaupunkien välillä.

Työn tavoitteena on kuvata, millaista julkisen henkilöliikenteen palvelutasoa voidaan tarjota ja millaisille asiakasryhmille. Tavoitteena on myös tutkia mahdollisuutta luoda uudet, alueen erityispiirteet paremmin huomioivat palvelutasoluokat ja -kriteerit aikaisemmin käytettyjen tilalle. Lisäksi henkilöliikenteen palvelut määritellään palvelukokonaisuutena, jolloin tarkastelussa ovat mukana vuorotarjontaan kytkeytyen esim. pääpysäkit, asiakasinformaatio, lippu- ja maksujärjestelmät.

Palvelutasomäärittäminen ohjaa jatkossa Pohjois-Savon ELY-keskuksen joukkoliikenteen määrärahan käyttöä ja hankintoja. Palvelutasomäärittäksen mukaisia joukkoliikennepalveluja on tarkoitus hankkia määräraha- ja kustannustarpeiden rajoissa ja yhdessä kuntien kanssa siltä osin, kuin asetetut määrälliset tai laadulliset tavoitteet eivät toteudu markkinaehtoisesti tai junaliikenteellä. Palvelutasomäärittely ei takaa subjektiivista oikeutta tavoitetason mukaiseen liikenteeseen, vaan liikennettä hankitaan kulloinkin vallitsevan määräraha- ja kustannustilanteen mukaisesti.

Palvelutasomäärittelyn yhteydessä arvioidaan joukkoliikenteen järjestämisen vaikutuksia yleisellä tasolla. Kunnat voivat hyödyntää palvelutasotyötä omassa joukkoliikenteen kehittämistyössään ja rahoituspäätöksissään.

1.3 Suunnittelualue

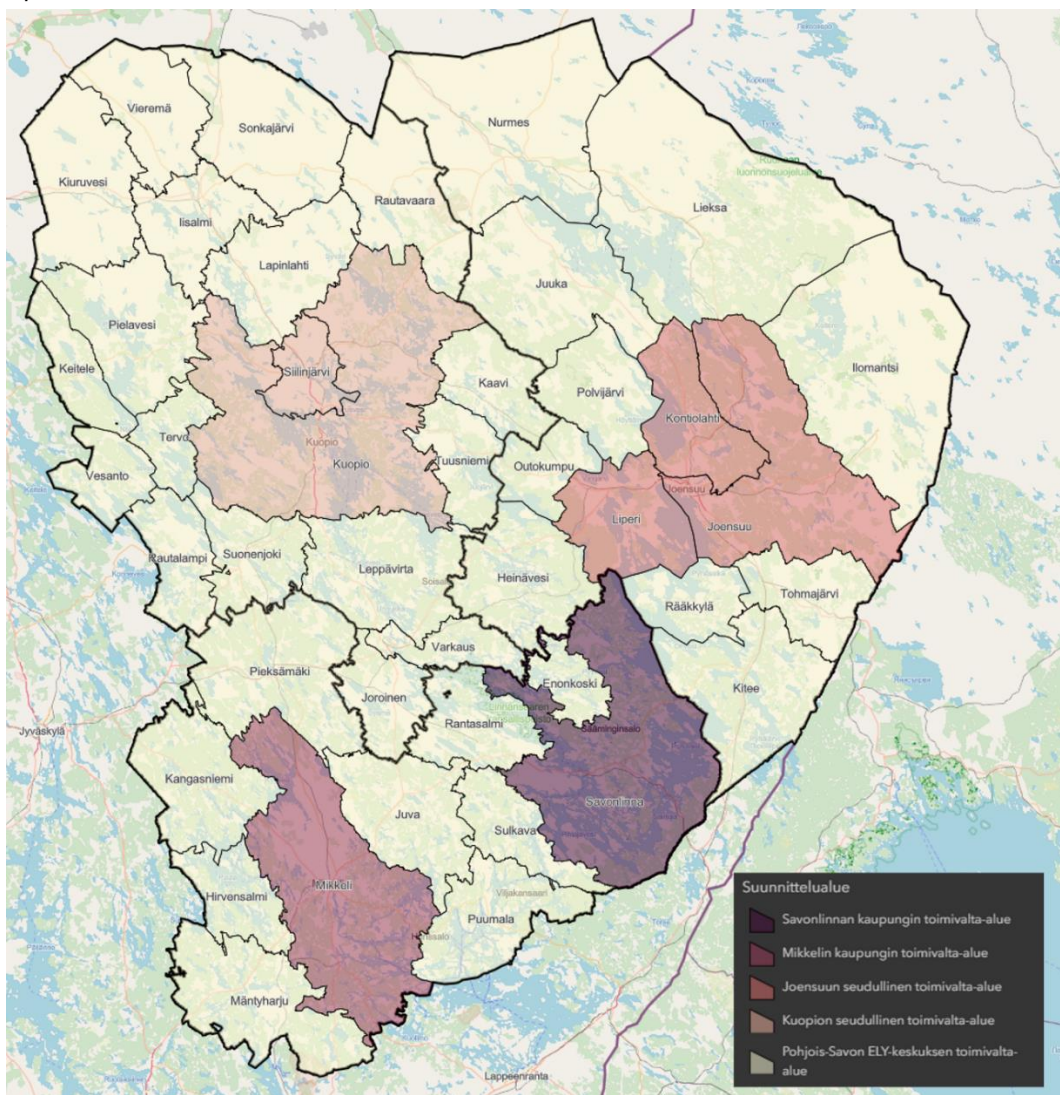
Suunnittelualueeseen (kuva 1) kuuluvat Etelä-Savon, Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan maakunnat. Suunnittelussa on käytetty vuoden 2025 kunta- ja maakuntajakoa, jolloin Pertunmaa yhdistyy Mäntyharjuun.

- Etelä-Savo: Enonkoski, Hirvensalmi, Juva, Kangasniemi, Mikkeli*, Mäntyharju, Pieksämäki, Puumala, Rantasalmi, Savonlinna* ja Sulkava.
- Pohjois-Savo: Iisalmi, Joroinen, Kaavi, Keitele, Kiuruvesi, Kuopio**, Lapinlahti, Leppävirta, Pielavesi, Rautalampi, Rautavaara, Siilinjärvi**, Sonkajärvi, Suonenjoki, Tervo, Tuusniemi, Varkaus, Vesanto ja Vieremä.
- Pohjois-Karjala: Heinävesi, Ilomantsi, Joensuu***, Juuka, Kitee, Kontiolahti***, Lieksa, Liperi***, Nurmes, Outokumpu, Polvijärvi, Rääkkylä ja Tohmajärvi.

* Mikkeli ja Savonlinna ovat kunnallisia toimivaltaisia viranomaisia

** Kuopio on seudullinen toimivaltainen viranomainen, jonka vastuualueeseen kuuluu myös Siilinjärvi

***Joensuu on seudullinen toimivaltainen viranomainen, jonka vastuualueeseen kuuluvat myös Kontiolahden ja Liperin kunnat



Kuva 1. Suunnittelualueen kunnat ja aluejako.

Suunnittelualueella asuu yhteensä 540 330 asukasta (tilastointiajankohta 31.12.2024). Suunnittelualueen väestö on edellisen joukkoliikenteen palvelutasomäärityksen (v. 2021) jälkeen vähentynyt noin 4 800 asukkaalla. Taulukoissa 1, 2 ja 3 on esitetty Etelä-Savon, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon maakuntiin kuuluvien kuntien nykyiset väestömäärät ja ennusteet vuosille 2030 sekä 2045. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan Etelä-Savon (taulukko 1) ja Pohjois-Karjalan (taulukko 2) väestömäärä jatkaa vähenemistä. Etelä-Savossa väestö vähenee ennusteen mukaan voimakkaammin, noin 5 % vuoteen 2030 mennessä. Pohjois-Karjalassa väestön ennustetaan vähenevän noin 2 %. Pohjois-Savossa (taulukko 3) väestömäärän puolestaan ennustetaan kasvavan noin 0,2 % vuoteen 2030 mennessä.

Taulukko 1. Etelä-Savon maakuntaan kuuluvien kuntien nykyinen väestömäärä (tilastoajankohta 31.12.2023) sekä väestöennusteet vuosille 2030 ja 2045. (Tilastokeskus, väestörakenne)

Etelä Savo	Nykyinen väestö	Ennuste 2030	Ennuste 2045
Yhteensä	129 391	123 070	112 880
Enonkoski	1 288	1 250	1 150
Hirvensalmi	2 058	2 010	1 920
Juva	5 673	5 180	4 420
Kangasniemi	5 063	4 720	4 230
Mikkeli	51 893	50 360	47 310
Mäntyharju*	7 061	6 500	5 850
Pieksämäki	17 186	16 130	14 810
Puumala	2 100	2 050	2 000
Rantasalmi	3 245	3 050	2 700
Savonlinna	31 464	29 620	26 550
Sulkava	2 360	2 200	1 970

* Mäntyharjun väestötietoihin on sisällytetty siihen vuonna 2025 yhdistyneen Pertunmaan väestötiedot.

Taulukko 2. Pohjois-Karjalan maakuntaan kuuluvien kuntien nykyinen väestömäärä (tilastoajankohta 31.12.2023) sekä väestöennusteet vuosille 2030 ja 2045. (Tilastokeskus, väestörakenne)

Pohjois Karjala	Nykyinen väestö	Ennuste 2030	Ennuste 2045
Yhteensä	162 102	159 240	153 150
Heinävesi	2 929	2 640	2 340
Ilomantsi	4 381	3 820	3 130
Joensuu	78 743	80 750	82 000
Juuka	4 157	3 720	3 140
Kitee	9 568	8 810	7 560
Kontiolahti	15 071	15 400	15 650

Lieksa	10 057	9 160	7 660
Liperi	11 910	11 740	11 430
Nurmes	8 983	8 320	7 280
Outokumpu	6 444	5 960	5 320
Polvijärvi	3 999	3 790	3 360
Rääkkylä	1 881	1 580	1 230
Tohmajärvi	3 979	3 570	3 050

Taulukko 3. Pohjois-Savon maakuntaan kuuluvien kuntien nykyinen väestömäärä (tilastoajankohta 31.12.2023) sekä väestöennusteet vuosille 2030 ja 2045. (Tilastokeskus, väestörakenne)

Pohjois Savo	Nykyinen väestö	Ennuste 2030	Ennuste 2045
Yhteensä	248 843	248 640	248 900
Iisalmi	20 462	19 470	17 700
Joroinen	4 553	4 310	3 980
Kaavi	2 560	2 270	1 970
Keitele	2 040	1 810	1 510
Kiuruvesi	7 356	6 650	5 550
Kuopio	125 668	133 520	144 770
Lapinlahti	8 864	8 170	7 230
Leppävirta	8 975	8 340	7 520
Pielavesi	3 981	3 600	3 090
Rautalampi	2 938	2 620	2 300
Rautavaara	1 414	1 200	980
Siilinjärvi	21 268	20 870	20 300
Sonkajärvi	3 569	3 240	2 760
Suonenjoki	6 633	6 160	5 510
Tervo	1 390	1 250	1 050
Tuusniemi	2 308	2 090	1 870
Varkaus	19 656	18 320	16 630
Vesanto	1 852	1 720	1 530
Vieremä	3 356	3 050	2 670

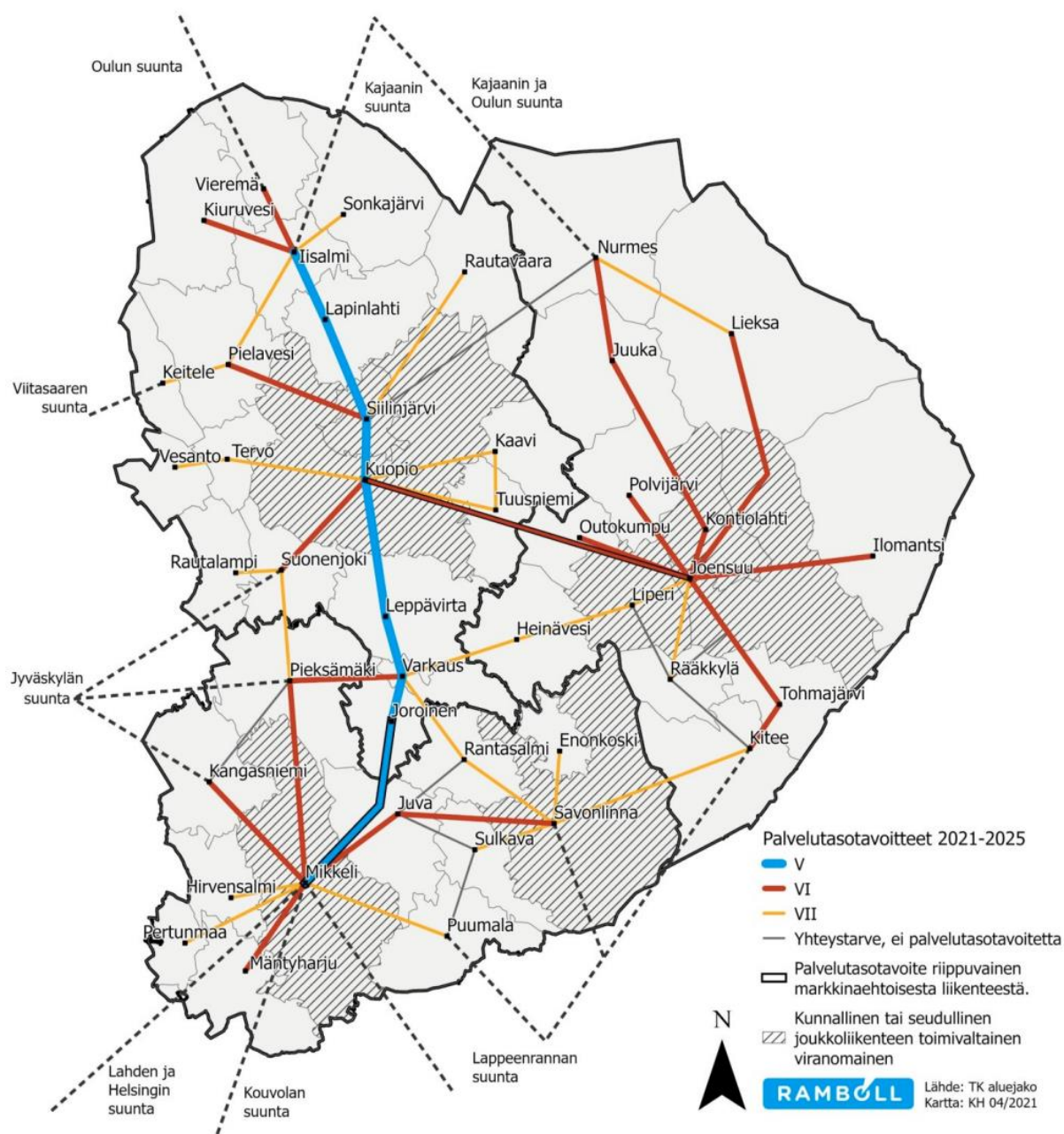
2 Itä-Suomen joukkoliikenteen nykytila

2.1 Nykyiset palvelutasotavoitteet Pohjois-Savon ELY-keskuksen tilaamassa liikenteessä

Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueen joukkoliikenteeseen on laadittu edellisen kerran palvelutasotavoitteet vuonna 2021 ([ELY-keskuksen järjestämän joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet Itä-Suomessa 2021-2025](#)). Tällöin laaditussa selvityksessä esitettiin ELY-keskuksen järjestämän joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet Itä-Suomessa vuosille 2021–2025. Kyseisen selvityksen mukaiset palvelutasoluokat kriteereineen on esitetty taulukossa 4 sekä yhteysvälikohtaiset palvelutasotavoitteet on esitetty kuvassa 2. Vuonna 2021 määritetyt laadulliset palvelutasotavoitteet on esitetty taulukossa 5.

Taulukko 4. Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueella sovelletut määrälliset palvelutasokriteerit. (Pohjois-Savon ELY-keskus, 2021)

Määrälliset kriteerit	Soveltamisaika		V	VI	VII
	Liikennöinti-aika	M-P	7.00 – 18.00	7.00/8.00 – 17.00	8.00 – 16.00
		La	10.00 – 15.00	Tarpeen mukaan	-
		Su	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	-
	Vuoroväli/ vuoro-määrä	Ruuhka (n. klo 7-9 ja 15-17)	≥ 1 vuoro tunnissa	Talvi: 3-5 vuoroa / suunta / vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys) Kesä: 1-2 vuoroa / suunta / vrk	Talvi: 1-2 vuoroa / suunta / vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys) Kesä: 0-2 vuoroa / suunta / vrk
		Arkipäivä klo 9-14	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa		
		Lauantaisin	1-4 vuoroa / suunta / vrk	0-2 vuoroa / suunta / vrk	-
		Sunnuntaisin	0-2 vuoroa / suunta / vrk	0-2 vuoroa / suunta / vrk	-
	Pohjois-Savon ELY-keskuksen täydennykset		Arkipäivinä klo 7:ksi tuleva vuoro tarpeen mukaan. Lauantain ja sunnuntain vuorojen liikennöintiäjat tarpeen mukaan. Arkipäivinä iltavuorot ja varhaisillan vuorot tarpeen mukaan. Arkipäivinä ja viikonloppuisin liityntäyhteys kaukoliikenteeseen tarpeen mukaan.	Arkipäivinä iltavuorot ja varhaisillan vuorot tarpeen mukaan. Arkipäivinä ja viikonloppuisin liityntäyhteys kaukoliikenteeseen tarpeen mukaan.	Perjantaisin ja sunnuntaisin liityntäyhteys kaukoliikenteeseen ja keskusta-kaupunkiin tarpeen mukaan.



Kuva 2. Edellisen palvelutasomäärittelyn mukaiset yhteysvälikohtaiset palvelutasotavoitteet vuosille 2021–2025.

Taulukko 5. Laadulliset palvelutasotavoitteet "ELY-keskuksen järjestämän joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet Itä-Suomessa 2021-2025" -työn mukaan. (Pohjois-Savon ELY-keskus 2021)

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

2.2 Nykyiset palvelutasotavoitteet muussa liikenteessä

Itä-Suomessa on Pohjois-Savon ELY-keskuksen lisäksi neljä muuta joukkoliikenteen toimivaltaista viranomaista:

- seudulliset toimivaltaiset viranomaiset Kuopio (Kuopion ja Siilinjärven alueet) ja Joensuu (Joensuun, Kontiolahden ja Liperin alueet) sekä
- kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset Mikkeli ja Savonlinna.

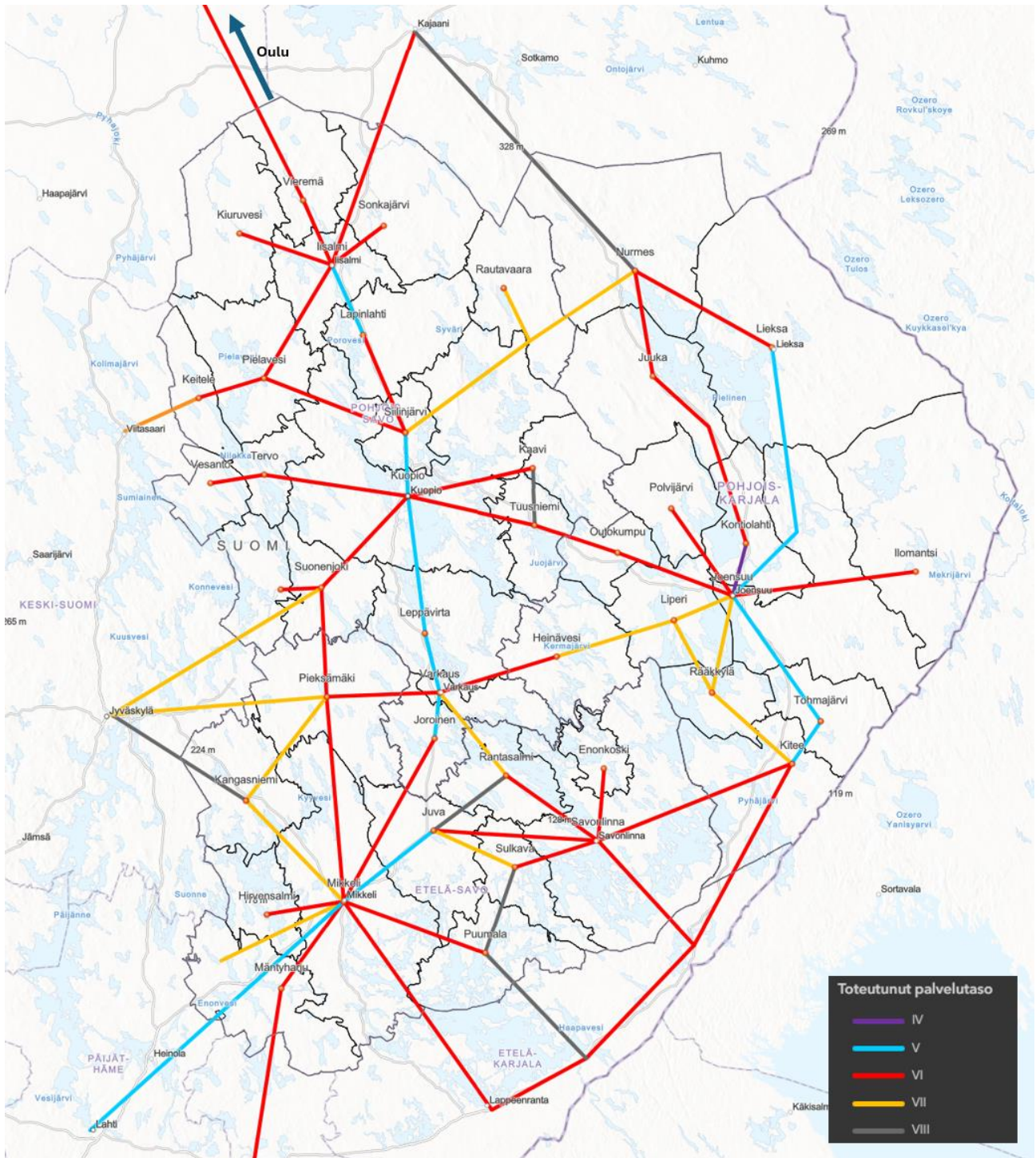
Toimivaltaiset viranomaiset ovat määritelleet toimivalta-alueensa joukkoliikenteelle vaihtelevia palvelutasotavoitteita:

- Kuopion toimivalta-alueella on vuonna 2024 määritetty palvelutasotavoitteita alueen joukkoliikenteeseen osana "[Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenneohjelma 2035](#)" -selvitystä. Palvelutasotavoitteita on määritetty kaupunkimaisen joukkoliikenteen alueen lisäksi maaseutumaiseen liikenteeseen esimerkiksi Kuopion ja Kaavin (palvelutasoluokka V/VI) sekä Kuopion ja Nilsiän välille (palvelutasoluokka VI).
- Joensuun toimivalta-alueella on määritetty palvelutasotavoitteita alueen joukkoliikenteeseen vuosina 2014, 2018, 2021 sekä vuonna 2023 (liikenne vuodesta 2025 alkaen) ([Joensuun joukkoliikenne - Tietoja ja ohjeita](#), 2024). Määritetyt palvelutasotavoitteet koskevat kaupunkimaisen joukkoliikenteen lisäksi esimerkiksi Kontiolahden ja Liperin yhteyksiä. Joensuun ja Kontiolahden välille palvelutasotavoitteeksi on määritetty Kylmäojaan saakka "kilpailutaso" ja siitä eteenpäin Kontiolahdelle "keskitaso". Joensuun ja Liperin välille palvelutasotavoitteeksi on määritetty Ylämyllylle saakka "kilpailutaso" ja siitä eteenpäin Liperiin "keskitaso". Edellisessä, vuonna 2021 laaditussa Itä-Suomen henkilöliikenteen palvelutasomäärittelyssä Joensuu-Kontiolahti välin palvelutasoluokaksi määritettiin VI ja Joensuu-Liperi-välin palvelutasoluokaksi VII. JOJO-liikenteen palvelutasoluokka "keskitaso" vastaa pitkälti ELY-luokituksessa käytettyä palvelutasoluokkaa V.

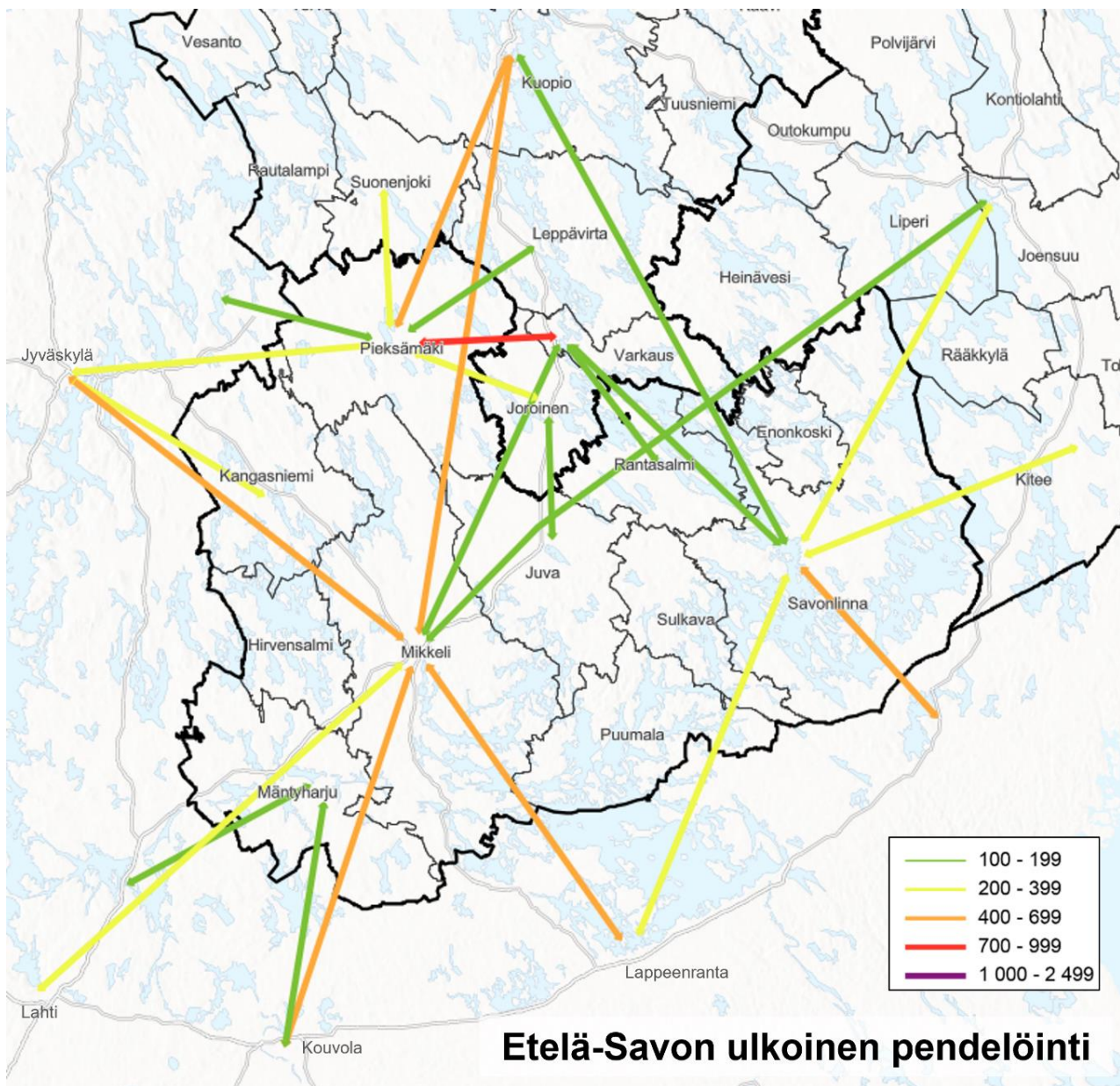
- Mikkelin toimivalta-alueella on määritetty kaupunkimaisen joukkoliikenteen toiminta-alueella palvelutasotavoitteita ainakin vuonna 2019 ([*Joukkoliikenteen palvelutasotavoite, Mikkelin Kaupunkiympäristölautakunta 2019*](#)). Palvelutasomäärittely kohdistuu Mikkelin keskustaajaman alueelle.
- Savonlinnan toimivalta-alueella ei ole tehty palvelutasomäärittelyä, sillä määrittelyn tekeminen ei ole enää lakisääteinen tehtävä. Toimivalta-alueella liikennöidään kaupunkialueen paikallisliikennettä sekä lähiliikennettä Kerimäen, Punkaharjun, Juvolan, Savonrannan ja Pellossalon suuntiin. Liikenteen hankinnassa on tavoitteena turvata työssäkäynti- ja opiskelumatkat, määrärahatilanne huomioon ottaen. Tavoitteena toimivalta-alueella on ylläpitää kaikkein tärkein liikenne.

2.3 Toteutunut joukkoliikenteen palvelutaso

Itä-Suomen henkilöliikenteen nykytilanteen mukainen toteutunut palvelutaso edellisen palvelutasomäärittelyn mukaisilla yhteysväleillä ja palvelutasokriteereillä on esitetty kuvassa 6. Toteuma on selvitetty ELY-keskuksen sopimusliikenteen tiedoista, jotka on saatu ELY-keskukselta. Nämä tiedot on varmennettu syksyn 2024 osalta Matka-
huollon aikatauluhaun sekä kuntien sivuilta haettujen joukkoliikenteen aikatauluaineistojen pohjalta.



Kuva 3. Toteutuneet joukkoliikenteen palvelutasot.



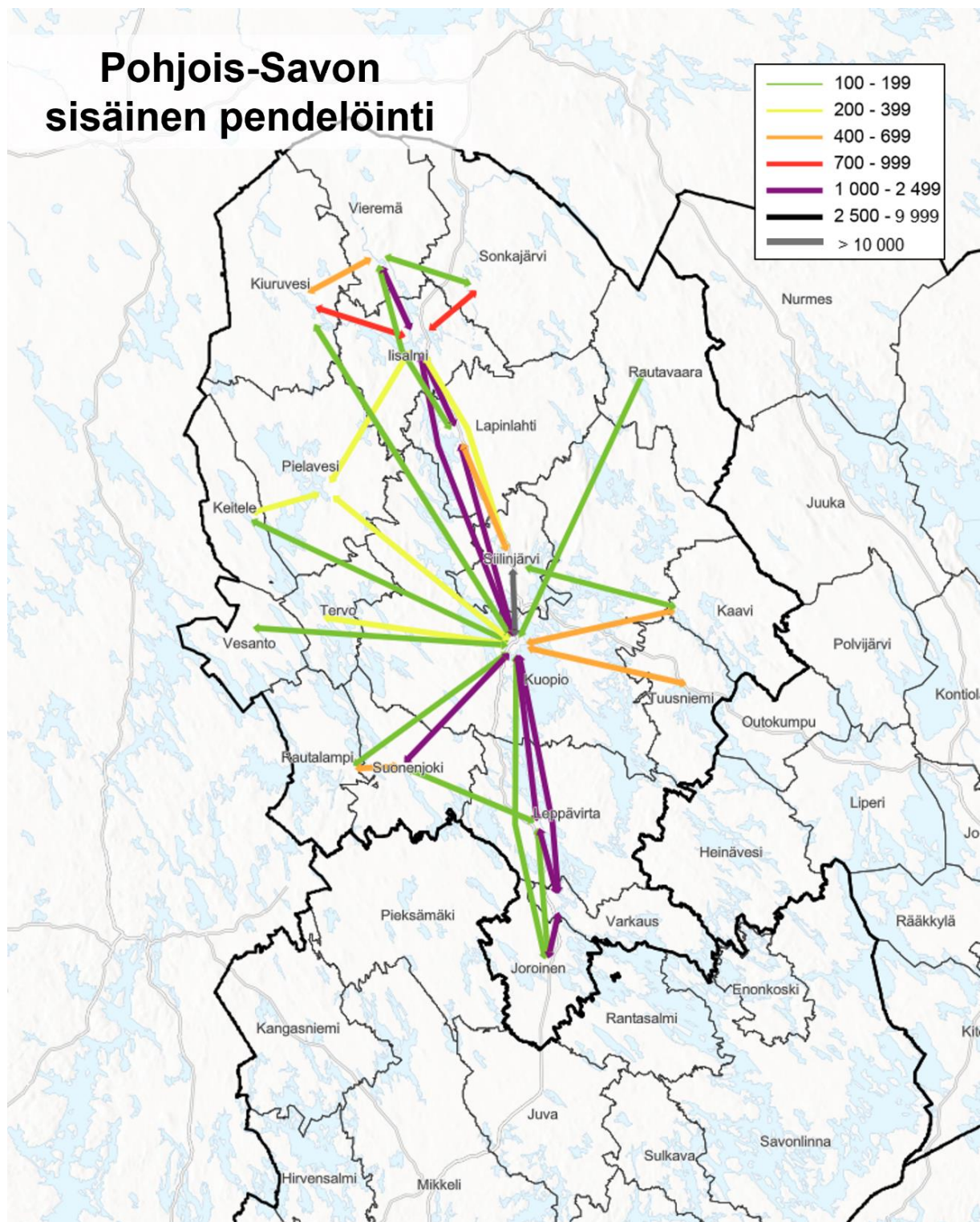
Kuva 5. Ulkoinen pendelöinti Etelä-Savossa.

2.3.2 Pendelöinti Pohjois-Savossa

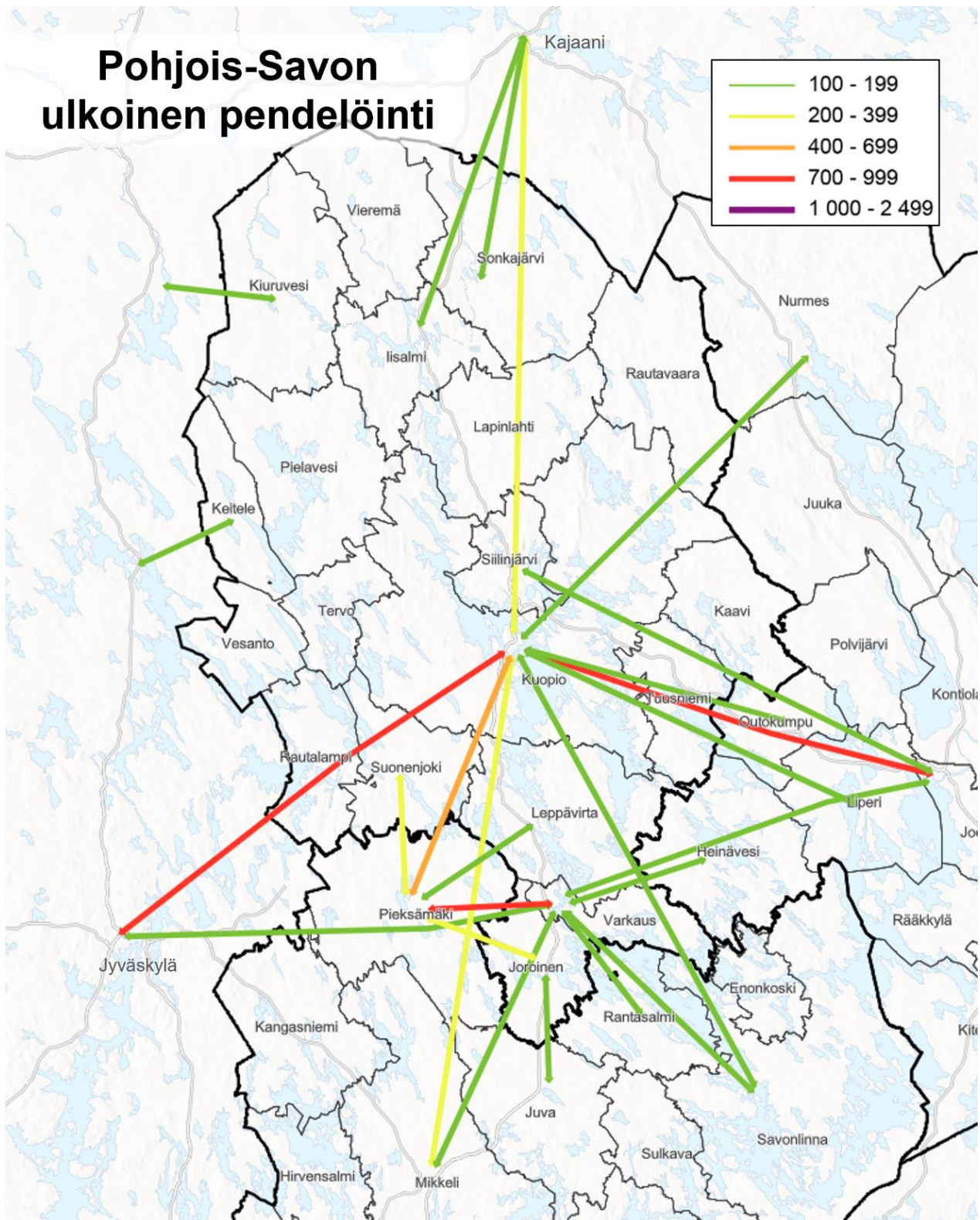
Pohjois-Savon maakunnassa korostuu Kuopion merkitys alueellisena keskuksena. Eniten pendelöintiä on Kuopion ja Siilinjärven välillä, jossa pendelöijä on lähes 14 000. Vuonna 2017 vastaava luku oli noin 7200. Pendelöijä on 1000–2500 Kuopion ja viiden kunnan, Lapinlahden, Iisalmen, Suonenjoen, Leppävirran ja Varkauden, välillä. Lisäksi 1000–2500 pendelöijää on Joroisen ja Varkauden, Varkauden ja Leppävirran, Lapinlahden ja Iisalmen sekä Iisalmen ja Vieremän välillä.

Pendelöinnin määrä maakunnan ulkopuolelle on suurinta Kuopiosta Joensuuhun (noin 960) ja Kuopiosta Jyväskylään (noin 900).

Pohjois-Savon sisäinen pendelöinti



Kuva 6. Sisäinen pendelöinti Pohjois-Savossa.

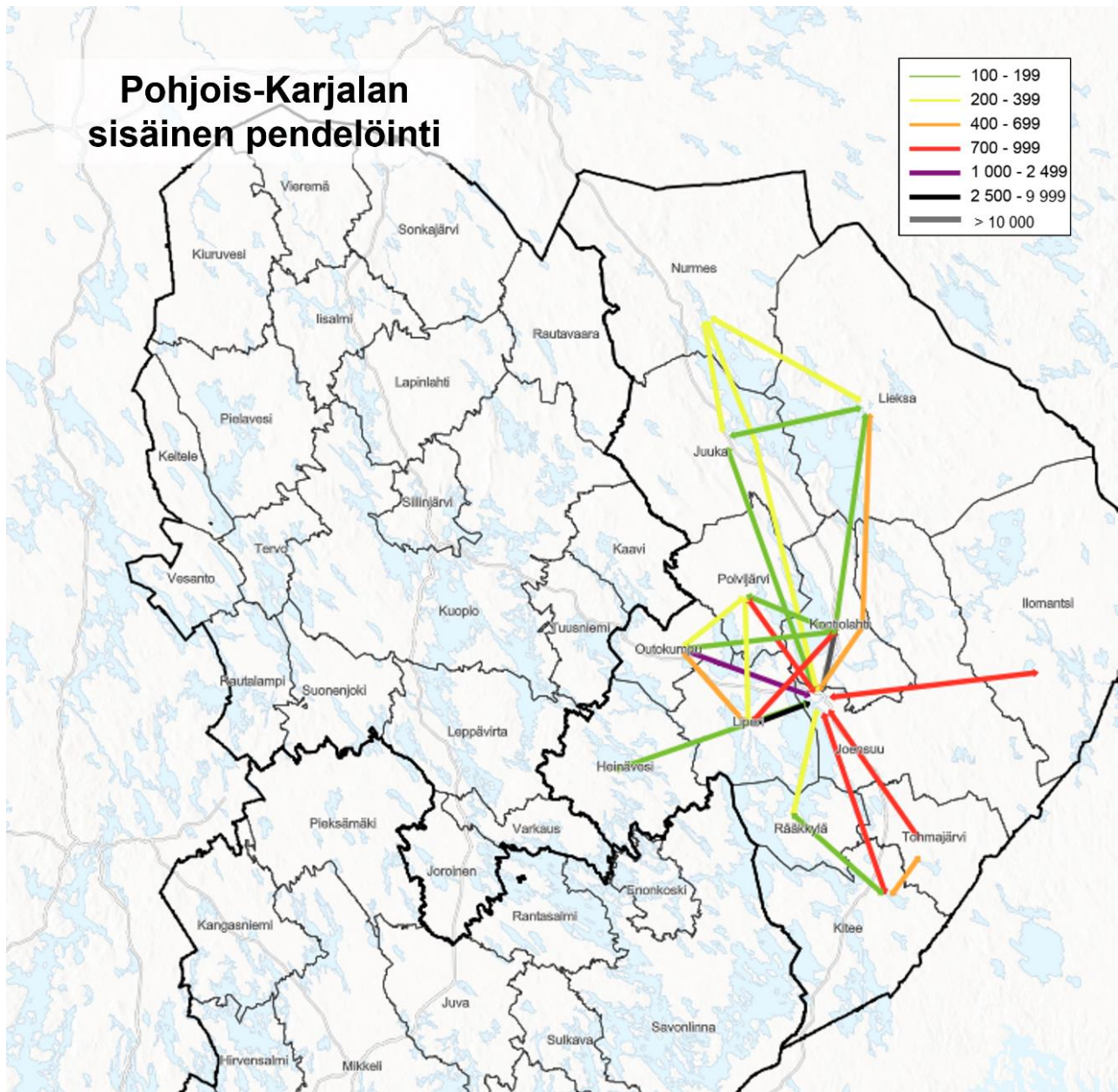


Kuva 7. Ulkoinen pendelöinti Pohjois-Savossa.

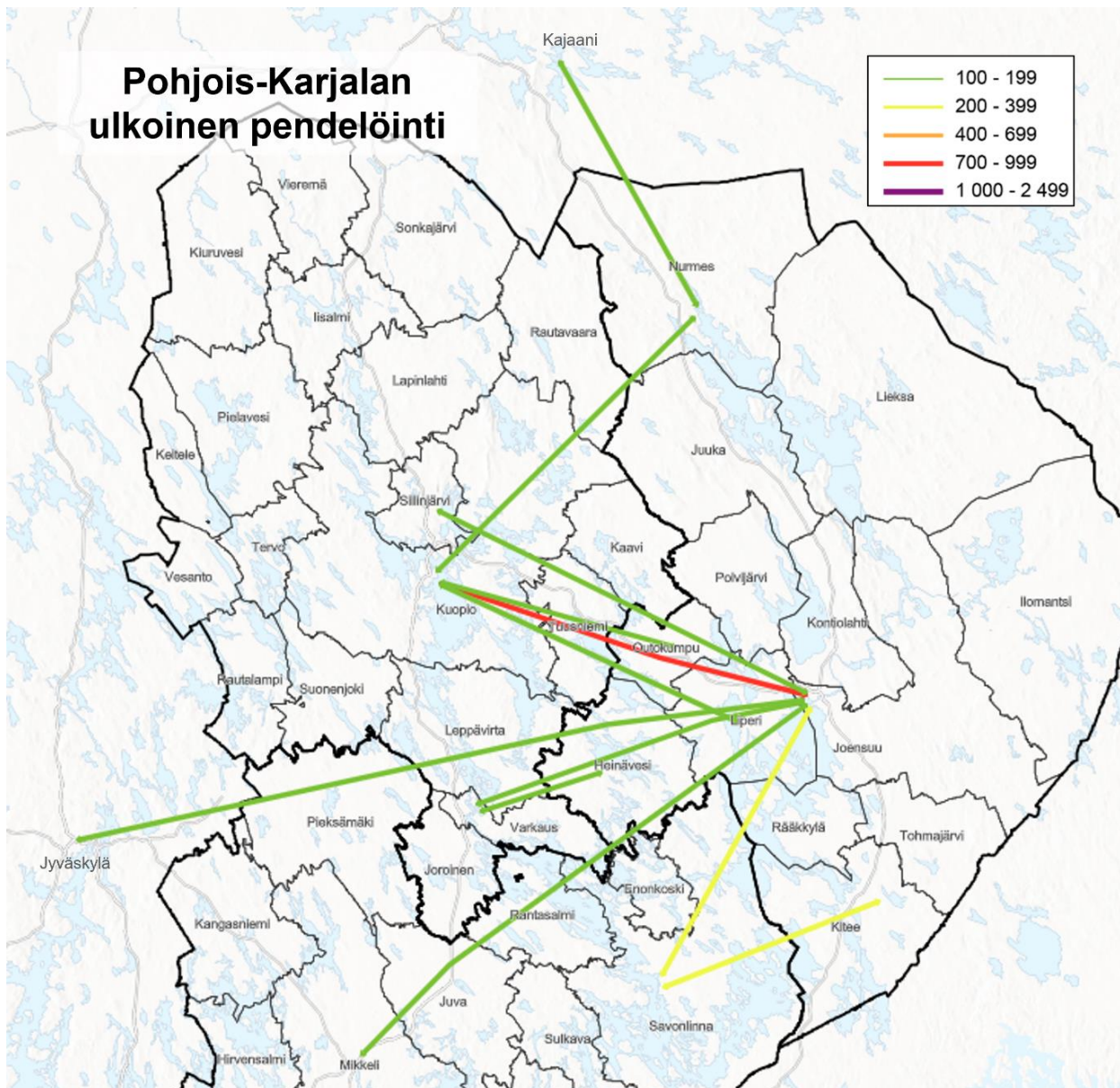
2.3.3 Pendelöinti Pohjois-Karjalassa

Pohjois-Karjalassa suurimmat pendelöijämäärät ovat Kontionlahden ja Joensuun (noin 10 200) sekä Liperin ja Joensuun välillä (noin 6000). Outokummun ja Joensuun välillä pendelöinti on noin 1000. Vuonna 2017 Kontionlahden ja Joensuun välillä pendelöijä oli noin 5100, Liperin ja Joensuun välillä noin 3200 ja Outokummun ja Joensuun välillä noin 530.

Maakunnan ulkopuolelle suuntautuu eniten pendelöintiä Joensuusta Kuopioon (noin 960), mikä on pysynyt samansuuruisena vuoteen 2017 verrattuna.



Kuva 8. Sisäinen Pendelöinti Pohjois-Karjalassa.



Kuva 9. Ulkoinen pendelöinti Pohjois-Karjalassa.

3 Aiemmat suunnitelmat ja selvitykset

Suunnittelualueelle on tehty strategioita, suunnitelmia ja selvityksiä, joissa on tutkittu joukkoliikenteen puutteita ja järjestämisen haasteita, asetettu tavoitteita sekä määritelty toimenpiteitä joukkoliikenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Keskeisiä selvityksissä tunnistettuja haasteita joukkoliikenteen järjestämisessä ovat harva asutus, pitkät etäisyydet ja korkeat liikennöinnin kustannukset. Haasteista huolimatta joukkoliikenteen järjestämistä ja edelleen kehittämistä pidetään tärkeänä. Joukkoliikenteen osalta potentiaalisimpina ja tärkeimpinä kehitysalueina nähdään kaupunkikeskukset. Toisaalta tärkeäksi tavoitteeksi nähdään joukkoliikennepalvelujen järjestämisen myös harvemmin asutuilla alueilla.

Aiempien suunnitelmien ja selvitysten osalta lähtökohtana tähän työhön ovat toimineet:

- Itä-Suomen liikennestrategia (Etelä-Savon maakuntaliitto, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, Pohjois-Savon liitto, Pohjois-Savon ELY-keskus, 2023).
- Pohjois-Savon ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2024 (Pohjois-Savon ELY-keskus, 2024)
- Etelä-Savon liikennejärjestelmän kehittäminen (Etelä-Savon maakuntaliitto, 2024)
- Pohjois-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040 (Pohjois-Savon liitto, 2021)
- Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030 (Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, 2020)
- Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2023 (Traficom julkaisuja 12/2024)
- Itä-Suomen seudulliset liikkumistutkimukset 2022 (Pohjois-Savon ELY-keskus, 2022)
- Opiskelijakuljetuspalveluiden kehittämisselvitys 2024 (Pohjois-Savon liitto, Ylä-Savon koulutusyhtymä, Sitowise Oy, 2024)

Näiden selvitysten keskeisimmät, palvelutasomäärittelyssä mahdollisuuksien mukaan huomioitavat tulokset on esitetty seuraavassa.

Itä-Suomen liikennestrategia

Itä-Suomen liikennestrategiassa on määritetty visio, päämäärät ja tavoitteet Itä-Suomen liikennejärjestelmän kehittämiselle. Strategian mukaan toimintavarma liikennejärjestelmä tarjoaa saavutettavuutta turvallisesti ja kestävästi, toiminta- ja kehittymismahdollisuuksia elinkeinoelämälle sekä houkuttelevia vaihtoehtoja liikkumistarpeisiin. Strategian mukaan Itä-Suomessa tulee olla valittavissa kestäviä kulkutapoja ja matkaketjuja. Joukkoliikenteen tulisi palvella säännöllistä liikkumista kaupunkiseuduilla sekä suurimpien taajamien ja keskuskaupunkien välillä, pitkänmatkaisen joukkoliikenteen yhteyksien tulisi olla sujuvia ja ennakoitavia. Lisäksi matkaketjujen sekä liikkumisen informaatio- ja maksujärjestelmien tulisi olla selkeitä ja sujuvia. Liikennestrategian mukaisena tavoitteena on myös edistää liikennejärjestelmän tasa-arvoisuutta edistämällä alueiden välistä saavutettavuutta, parantamalla liikkujaryhmien yhdenvertaisuutta, ja parantamalla liikkumisympäristön esteettömyyttä.

Pohjois-Savon ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2024

Suunnitelman mukaan joukkoliikenteen kustannukset ovat nousseet ja ELY-keskuksen joukkoliikennemäärärahat pienentyneet. ELY-keskus on joutunut vähentämään joukkoliikennehankintojaan ja samalla myös markkinaehtoinen joukkoliikenne on vähentynyt, joiden takia joukkoliikenteen palvelutaso erityisesti kaupunkiseutujen ulkopuolella heikentynyt. Heikentymisen nähdään vaikeuttavan kohtuuttomasti niiden kansalaisten arkea, joille julkinen liikenne on ollut ainoa liikkumisvaihtoehto. Suunnitelmassa on nostettu esiin tarve joukkoliikenteen palvelutason uudelleen määrittelylle.

Etelä-Savon liikennejärjestelmän kehittäminen

Etelä-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelman visio kuuluu seuraavasti: *Liikennejärjestelmä tukee maakunnan elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä kestävästi. Toimivat ja turvalliset yhteydet mahdollistavat kustannustehokkaat kuljetukset ja monipaikkaisen arjen sujuvuuden.* Vision saavuttamiseksi ja Etelä-Savon elinvoiman ja kilpailukykyyn vahvistamiseksi on määritetty liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä. Toimenpiteet liittyvät perusväylänpidon rahoitustason nostamiseen, väyläverkon kehittämiseen, alueellisiin erityiskysymyksiin kuten Itä-Suomen lentoliikenteeseen ja elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeisiin parantamistoimenpiteisiin. Liikennepalvelujen ja kestävä liikumisen edistämisen osalta esiin on nostettu joukkoliikenteen palvelutason säilyminen ja sen edellyttämä riittävä rahoitus, keskeisten henkilöliikenteen solmukohtien kehittäminen, kaupunkikeskusten joukkoliikenteen kehittäminen ja matkaketjujen kehittäminen tukemaan arjen liikkumista sekä matkailukohteiden saavutettavuutta. Etelä-Savon haasteena liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on nostettu esiin erityisesti kattava, mutta harva aluerakenne.

Pohjois-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040

Pohjois-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelman visioksi on määritetty se, että *liikennejärjestelmä tukee Pohjois-Savon elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä kestävästi. Toimivat ja turvalliset yhteydet ja liikennepalvelut mahdollistavat kustannustehokkaat kuljetukset, työssäkäyntialueiden toimivuuden ja monipaikkaisen arjen sujuvuuden.* Nykytilan palvelutasopuutteiksi liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tunnistettu mm. haja-asutusalueiden olematon liikennepalveluiden tarjonta, sisäiseen saavutettavuuteen vaikuttava puutteellinen joukkoliikennetarjonta ja käytön helppouteen liittyvät palvelut. Vision mukaisessa tilanteessa joukkoliikennetarjonta olisi Pohjois-Savossa lisääntynyt ja joukkoliikenteeseen liittyvää tietoa on helposti saatavissa, lippujen osto on helppoa, liput monikäyttöisiä ja solmupisteet viihtyisiä. Merkittävimpinä toimenpiteinä suunnitelmassa on mainittu joukkoliikenteen rahoitustason nosto, työssäkäyntiliikenteen mahdollistaminen, yhteiskäyttöisten matkalippujen ja mobiilimaksamisen kehittäminen sekä liikenteen solmupisteiden kehittäminen ja palveluiden helppokäyttöisyyden kehittäminen.

Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030

Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelman visioksi on määritetty se, että *liikennejärjestelmä tukee maakunnan elinkeinoelämän kehittymistä, sekä tarjoaa kestävä liikumisen mahdollisuuden kaikille väestöryhmille, asuinpaikasta riippumatta.* Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet on muodostettu Itä-Suomen liikennestrategian ja Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta. Tavoitteet liittyvät kestävyteen, saavutettavuuteen ja tehokkuuteen. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on esitetty kehittämistoimenpiteitä ratayhteyksien (Karjalan rata, Joensuu-Kontiomäki-rata sekä ysikäytävän ratayhteydet) kehittämiseksi henkilöliikenteen ja elinkeinoelämän tarpeita vastaamaan. Muita kehittämistoimenpiteet on esitetty erityisesti joukkoliikenteen edistämiseen Joensuun kaupunkiseudulla ja kuntakeskusten välisillä matkoilla. Myös haja-asutusalueilla halutaan mahdollista liikkuminen autottomalle väestölle. Maakunnan ulkopuolella sijaitseviin kansallisesti ja kansainvälisesti merkittäviin solmupisteisiin halutaan hyvä palvelutaso. Maakuntien välille tavoitellaan palvelutasoltaan hyviä työ-, opiskelu- ja asiointiliikenteen yhteyksiä. Maakunnan sisäisissä toimenpiteissä esiin nousevat joukkoliikenteen markkinointiin panostaminen, aikataulutietojen ja reittioppaiden kehittäminen, liityntämahdollisuuksien kehittäminen ja esteettömyyden lisääminen

Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2023

Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus tuottaa liikennealan viranomaisille ja sidosryhmille tietoa kansalaisten tyytyväisyydestä liikennejärjestelmän eri osa-alueisiin ja matkaketjujen palvelutason. Tutkimus on toteutettu kahden vuoden välein vuodesta 2011 saakka. Kyselyssä selvitetään vastaajien tyytyväisyys liikenneolosuhteisiin ja liikkumisen palvelusotekijöihin kulkumuodoittain omalla asuinseudulla ja pitkillä matkoilla. Kyselyyn vastanneista joukkoliikenteen kehittämistä kannatti Etelä-Savossa 43 %, Pohjois-Savossa 40 % ja Pohjois-Karjalassa 39 %. Joukkoliikennettä käyttävät vastaajat olivat tyytyväisimpiä Etelä-Savossa ja Pohjois-Karjalassa turvallisuuden tunteeseen, ja Pohjois-Savossa tiedon saamiseen reiteistä, aikatauluista ja hinnoista. Vastaajat olivat tyytymättömmimpiä aikatauluihin ja vuoroväleihin iltaisin ja viikonloppuina kaikissa kolmessa maakunnassa.

Itä-Suomen seudulliset liikkumistutkimukset 2022

Kyselyssä selvitettiin liikkumistottumuksia sekä tyytyväisyyttä liikenneolosuhteisiin Itä-Suomessa. Kyselyyn saatiin noin 2600 vastausta. Joukkoliikenteen liikenneolosuhteiden kehittämistä pidettiin kyselyn kulkumuodoista vähiten tärkeänä ja henkilöautoliikenteen kaikista tärkeimpänä. Kyselyyn vastanneista 49 % piti joukkoliikenteen kehittämistä erittäin tärkeänä tai tärkeänä, kun taas henkilöautoilun liikenneolosuhteiden kehittämistä piti erittäin tärkeänä tai tärkeänä 60 % vastaajista. Tutkimuksissa on arvioitu ja pisteytetty lukuisia joukkoliikenteeseen liittyviä eri osatekijöitä, jonka pohjalta voidaan nostaa laadullisiin palvelutasotavoitteisiin kehittämiskohteita.

Opiskelijakuljetuspalveluiden kehittämisselvitys 2024

Selvityksessä tutkittiin Ylä-Savon alueen toisen asteen opiskelijoiden kulkemiseen liittyviä haasteita ja kuljetusten nykytilaa. Selkein haasteina oppilaitokselle tai työssäoppimispaikkaan tunnistettiin joukkoliikenteen harvat aikataulut ja vuorojen vähäinen määrä, pitkät välimatkat, matkaketjujen toimimattomuus, aikataulujen epäluotettavuus, aikataulujen huono yhteensovitus opiskelujen aikataulujen kanssa ja muuttuvat liikkumistarpeet työssäoppimisjaksolla. Työssä tunnistettiin neljä ratkaisuehdotusta haasteisiin, joista kaksi pääsi jatkokäsittelyyn: nykyisten liikkumispalveluiden kehittäminen ja tunnetuksi tekeminen pienin keinoin sekä seudullisen kutsukyytipalvelun suunnittelu ja käyttöönotto.

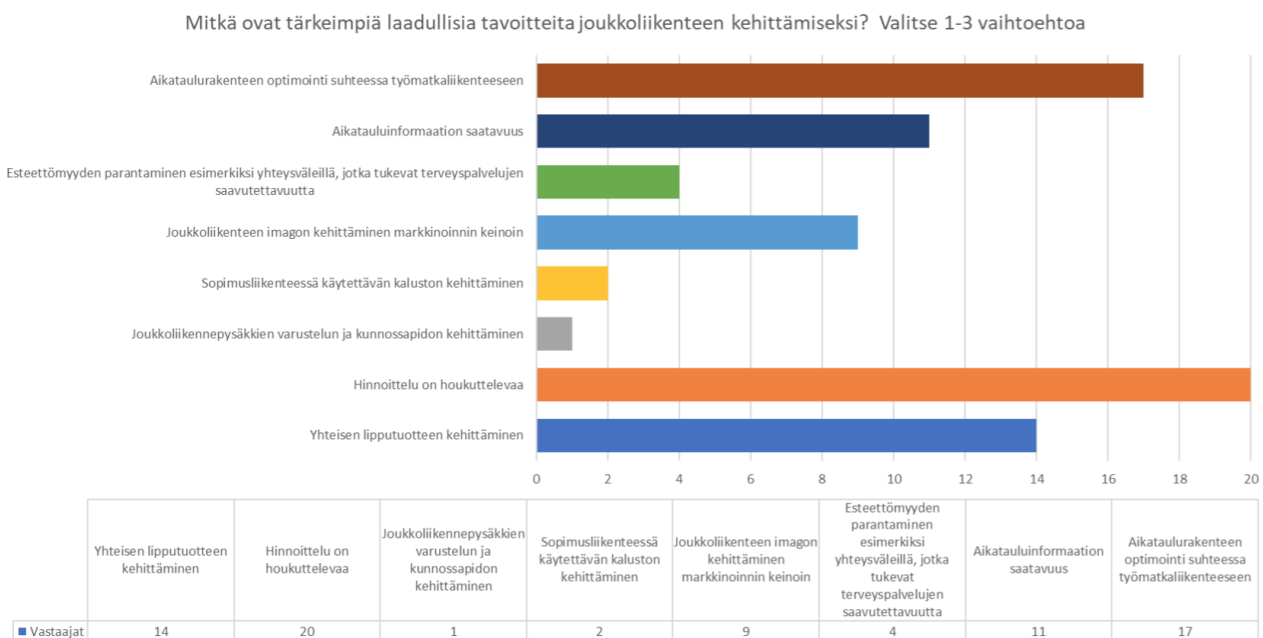
4 Kuntakysely

Työn aikana toteutettiin kuntien edustajille suunnattu sidosryhmäkysely Maptionnaire-kyselytyökalun avulla. Kyselyn tavoitteena oli selvittää osallisten näkemykset tärkeimmistä sekä puuttuvista seudullisista joukkoliikenneyhteyksistä, laadullisista palvelutasotavoitteista, palvelutasomäärittelyn pohjana käytettävistä kunta- tai aluekeskuksista, maankäytön ja joukkoliikennejärjestelmän merkittävimmistä muutoksista sekä joukkoliikenneinfran tärkeimmistä kehittämiskohteista. Vastauksia oli mahdollista antaa sekä kartalla, että avoimina vastauksina.

Kyselyyn oli mahdollista vastata 5.8.-23.8.2024 välisenä aikana. Kysely lähetettiin kaikkiin suunnittelualueen 44 kuntaan sekä kolmeen maakuntaliittoon. Vastauksia kyselyyn saatiin kaikkiaan 43 kappaletta. Kyselyyn saattoi vastata samasta kunnasta tai maakunnasta usea eri alan asiantuntija, yhteensä vastauksia saatiin 29 kunnasta ja yhdestä maakunnasta. Seuraavassa esitetyt tulokset kuvaavat kyselyyn vastanneiden asiantuntijoiden ja kuntien tilannetta ja näkemyksiä aiheesta.

4.1 Laadulliset tavoitteet

Kuntakyselyssä kysyttiin kolmea tärkeintä laadullista tavoitetta joukkoliikenteen kehittämisessä ja tulokset on esitetty kuvassa 10. Tärkeimmiksi kohteiksi nousivat houkutteleva hinnoittelu (20 mainintaa), aikataulurakenteen optimointi suhteessa työmatkaliikenteeseen (17 mainintaa) ja yhtenäisen lipputuotteen kehittäminen (14 mainintaa). Vähiten tärkeinä koettiin joukkoliikennepysäkkien varustelun ja kunnossapidon kehittäminen (1 maininta), sopimusliikenteessä käytettävän kaluston kehittäminen (2 mainintaa) ja esteettömyyden parantaminen terveyspalveluiden saavutettavuutta tukevilla reiteillä (4 mainintaa).



Kuva 10. Kyselyvastaukset tärkeimmistä laadullisista tavoitteista.

Kyselyssä pyydettiin vastaajia kuvailemaan omin sanoin joukkoliikenteen tarjonnan (vuoromäärä, liikennöintiäika) nykytilaa ja siihen liittyviä haasteita ja mahdollisuuksia asukkaiden näkökulmasta. Vastauksissa toistuvia yleisiä teemoja olivat:

- Käyttäjien vähyys haasteena kehittämisessä,
- Vuorojen vähyys ja aikataulujen yhteensopimattomuus, vuorotarjonta vähentynyt huomattavasti,

- Laajentuneen oppivelvollisuuden vaikutuksia ei ole huomioitu riittävästi, nykyiset yhteydet eivät palvele kaikki kunnan ulkopuolisia oppimistarpeita,
- Kouluaikojen ulkopuolella ei tarjontaa (ilta, viikonloppu, kesä), korostuu useissa vastauksissa,
- Maakunnassa tulisi olla palvelutasoinen vuorotarjonta kaikista kunnista maakuntakeskukseen, sekä maakuntakeskusten välillä.

Tarkempia kyselyssä esiin nostettuja asioita:

- Iisalmen ja Vieremän yhteysväli koetaan merkittäväksi,
- Savonlinnan seutukuntien väliset yhteydet koetaan tärkeiksi,
- Tuusniemeltä asiointia ja työssäkäyntiä Kuopiossa ei koeta mahdolliseksi joukkoliikenteellä,
- Juuan terveystalvelut siirtymässä Nurmekseen ja Joensuuhun,
- Opiskelijoiden liikkuminen Varkaudesta koetaan haastavana, kun päivävuorojen määrää on supistettu,
- Asioinnin Vesannosta koetaan onnistuvan ainoastaan Kuopioon, ei muihin lähikuntiin tai Jyväskylään,
- Ilomantsissa koetaan olevan toimivat yhteydet, jotka halutaan säilyttää.

Lisäksi kyselyssä kysyttiin, onko edellä lueteltujen tavoitteiden lisäksi muita laadullisia tavoitteita, jotka ovat tärkeitä joukkoliikenteen kehittämisessä. Tässä yhteydessä esiin nostettiin esiin mm. yhteistyön kehittämistä yritysten (merkittävien työnantajien) kanssa aikataulurakenteen yhteensovittamisessa, matkailuelinkeinon tukemista, kaluston vähäpäästöisyyden ja esteettömyyden kehittämistä sekä kaiken liikenteen saamista Reitit ja liput -sovellukseen.

Kysyttäessä laadullisten tavoitteiden toteutumisesta kunnissa, vastauksissa nostettiin esiin se, että tavoitteet toteutuvat pääosin hyvin kaupunkiliikenteessä, mutta huonosti seudullisessa. Joukkoliikenteen markkinoinnin tehostamista kaivattiin useammassa vastauksessa.

Kuntien näkökulmasta yhteenvetona infran kehittämistarpeiden voidaan todeta keskittyvän pysäkkien kuntoon ja varusteluun (erityisesti katokset sekä aikatauluinformaatio), matkakeskusten ja linja-autoasemien isompiin kehittämistarpeisiin sekä tieverkon parempaan kunnossapitoon. Tarkempia nostoja infra kehittämistarpeista olivat:

- Juuassa toivotaan katoksellisia pysäkkejä tärkeille reiteille.
- Rääkkylässä on joitain huonokuntoisia pysäkkejä.
- Sulkavalla on puutteita pysäkkien varustelussa, erityisesti katoksia ei ole lainkaan.
- Kuopiossa on useita kehittämistarpeita eri pysäkeillä, kuten ramppeja, katoksia ja pyöräpysäköintimahdollisuuksia.
- Kaavilla tarvitaan pysäkkikatosta Luikonlahteen ja pääpysäkin kehittämistä Kaavin taajamassa.
- Vieremällä tarvitaan parempaa aikataulunäkyvyyttä ja yhtenäisyyttä, johon voidaan vaikuttaa digitaalisin ja manuaalisin ratkaisuin.
- Pielavedellä tarvitaan isoa taulua, josta näkyy aikataulut päätepysäkeille.
- Tohmajärvellä on tarve lisätä tai siirtää odotuskatoksia tärkeimmille pysäkeille.
- Suonenjoella tarvitaan kehitystä liityntäpysäköintiolosuhteissa ja aikatauluinformaatiossa.
- Mikkelissä tarvitaan matkakeskusta, parempaa bussien aikatauluinformaatiota ja kunnossapitoa myös taajama-alueilla.
- Varkaudessa tarvitaan matkakeskuksen kehittämistä.
- Kontiolahden kirkonkylän linja-autoaseman alueen kehittäminen on tarpeen.
- Joensuussa ruuhkautuminen tietyillä osuuksilla hidastaa joukkoliikennettä ja ramppipysäkkejä puuttuu joiltain alueilta.
- Iisalmissa teiden kunto on heikko monilla yhteysväleillä.
- Rantasalmella tarvitaan päällysteen korjausta Rantasalmen kirkonkylä-Hiismäki/14-tiellä.
- Lieksassa tarvitaan teiden kunnan parantamista.
- Kiuruvedellä ei ole kunnan järjestämää joukkoliikennettä, joten infrastruktuurin merkitys ei ole suuri.

4.2 Kuntakyselyn karttavastaukset

4.2.1 Yhteysvälit ja maankäytön muutokset

Kuvassa 11 on esitetty kyselyssä esiin nousseet tärkeimmät ja puuttuvat yhteydet sekä maankäytön muutokset alueella. Kartta perustuu kyselyn vastauksiin, joten siinä korostuvat vain niiden kuntien alueet, joista kyselyyn vastattiin. Vastaavanlaisia muutoksia on todennäköisesti tapahtunut ja tulee tapahtumaan myös niillä alueilla, joista vastauksia ei saatu.

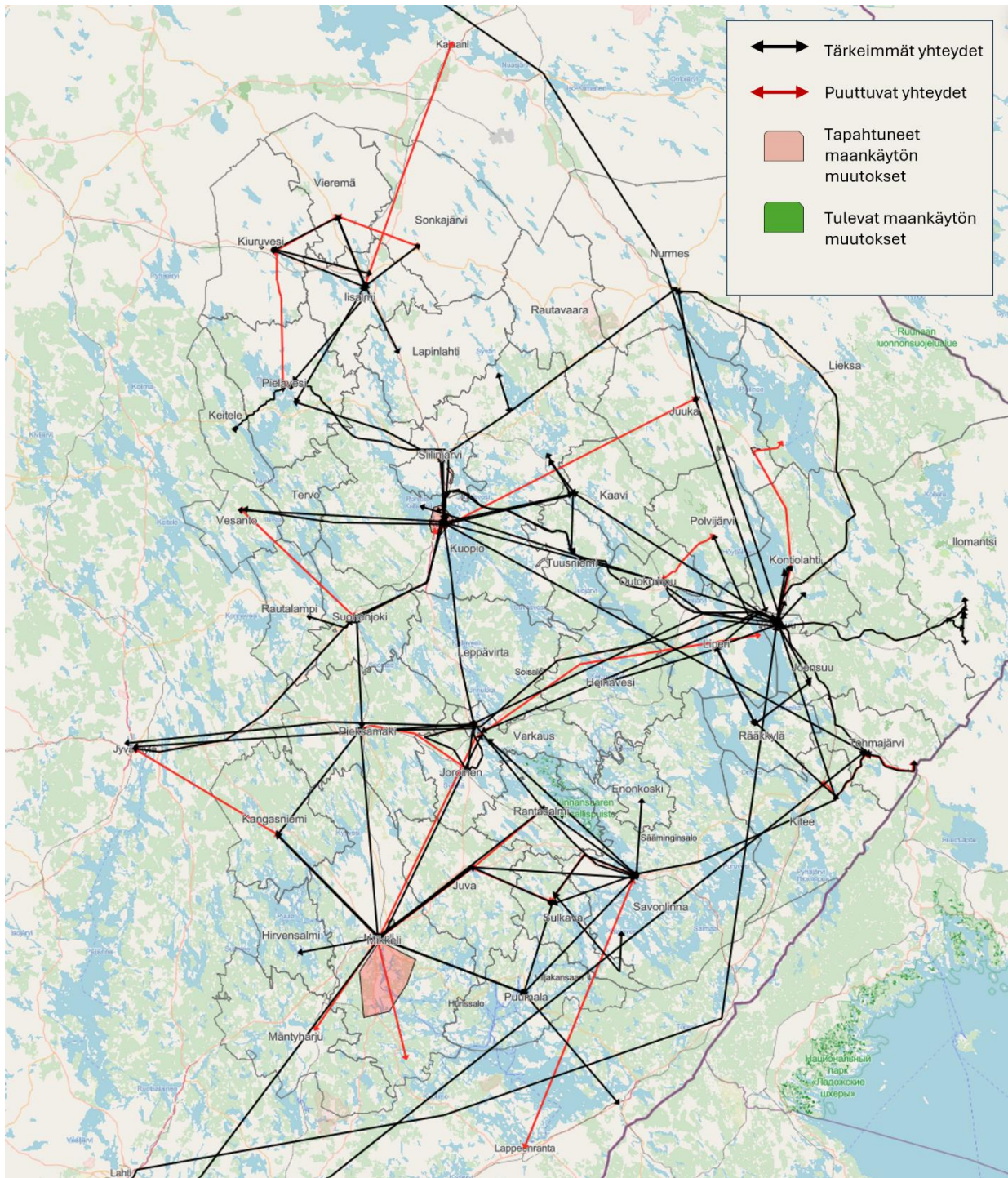
Nykyisistä yhteyksistä tärkeimmiksi korostettiin erityisesti mahdollisuutta päästä maakuntakeskuksiin sekä muuta-miin aluekeskuksiin, kuten Varkauteen, Iisalmeen ja Savonlinnaan. Palvelutasoon ollaan tyytyväisimpiä näiden keskusten läheisyydessä ja tyytyväisyys laskee tasaisesti, mitä kauemmas maakuntakeskuksesta edetään. Maa-kuntien poikittaisyhteyksiin ollaan tyytymättömiä, erityisesti Joensuusta Varkauteen ja edelleen Jyväskylään mene-vät yhteydet koetaan sekä liikennöintiaikojen että vuoromäärien puolesta heikoiksi.

Nykyisin puuttuvissa yhteyksissä korostuvat yhteydet sekä reuna-alueilta maakuntakeskuksiin, että kauempana maakuntakeskuksista olevien kuntien väliset yhteydet. Myös sosiaali- ja terveystalveluiden muutosten myötä tulevia uusia matkustussuuntia oli merkitty kartalle erityisesti Pohjois-Karjalan alueella. Puuttuviin yhteyksiin on merkitty myös sellaisia yhteyksiä, joissa on nykyisin joukkoliikennetarjontaa, mutta joiden vuorotarjonta tai palvelu-aika koetaan puutteelliseksi.

Isoimpien liikennejärjestelmään liittyvien muutosten nähtiin olleen linja-autoliikenteen vuorotarjonnan supistumi-seen liittyviä, etenkin ELY-liikenteen osalta. Erityisesti vastauksissa korostuu ilta-, viikonloppu- ja kesäliikenteen supistuminen. Venäjän rajan suunnalla rajaliikenteen loppuminen isoin muutos.

Tämän palvelutasomäärittelykauden (2025–2028) ei ennakoida tapahtuvan isoja muutoksia liikennejärjestelmässä. Pääasiassa vastaajat pelkäävät vuorotarjonnan supistavan entisestään ja toivovat, että edes minimipalvelutasosta voidaan pitää kiinni. Sotepalveluiden ja kouluverkkojen muutokset vaikuttavat liikkumistarpeisiin mm. Vieremällä, Mikkelissä ja Liperissä.

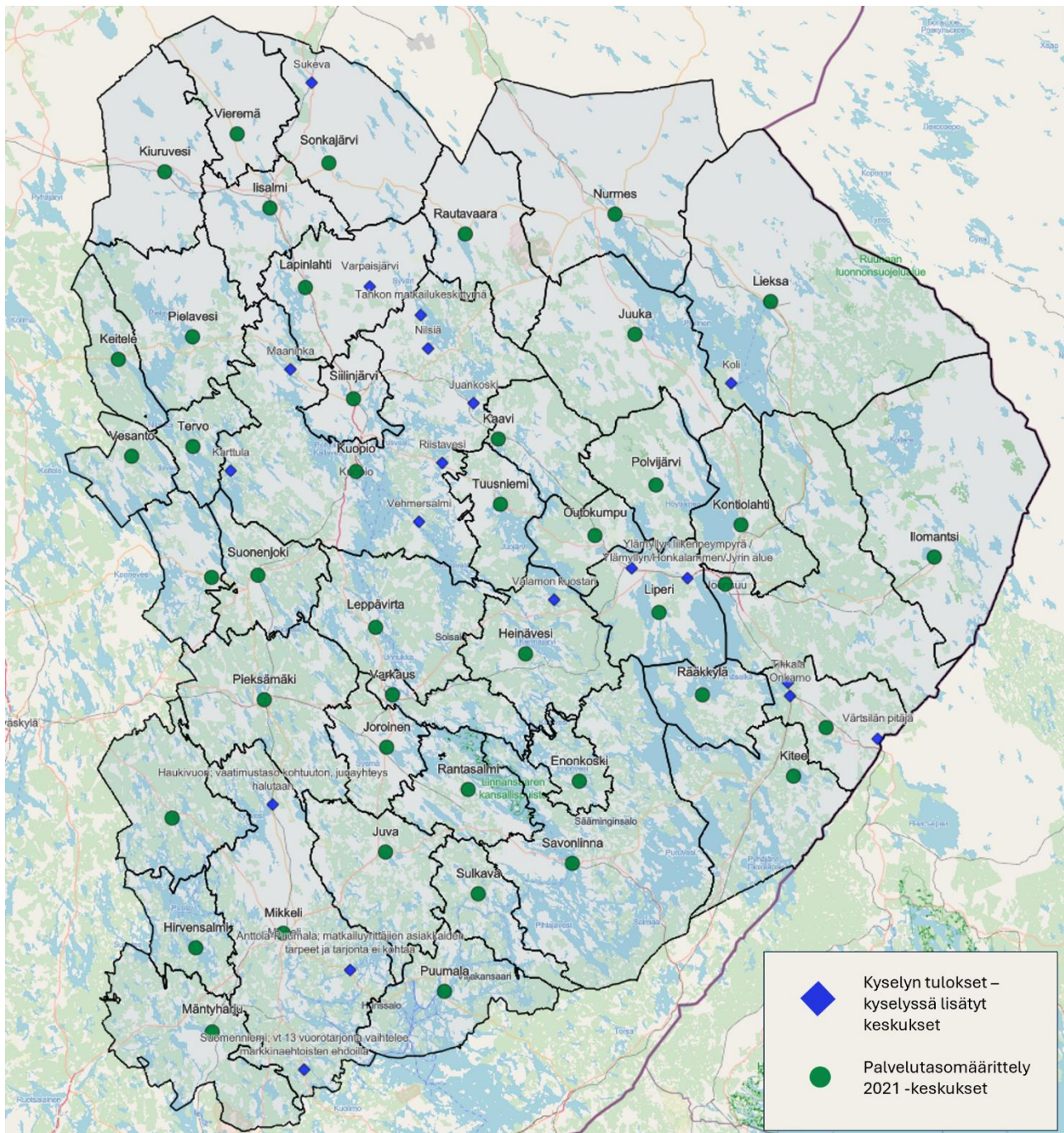
Nykyisen palvelutasomäärittelyn kaudella muutoksia maankäytössä on tapahtunut pääasiassa Kuopion ja Mikkelin toimivalta-alueilla. Muita muutoksia maankäytössä on Rantasalmella, Tohmajärvellä, Tuusniemellä sekä Juuassa. Nämä muutokset ovat olleet teollisuusalueita sekä omakoti- ja matkailualueita. Tulevia muutoksia maankäyttöön merkittiin kolme kappaletta: Rantasalmella matkailukeskittymä, Mikkelissä yrityskeskittymä ja Kiuruvedellä biokaa-sulaitos



Kuva 11. Kuntakyselyn karttavastaukset.

4.2.2 Palvelutasomäärittelyssä käytettävät kuntakeskukset ja merkittävät taajamat

Yhteysvälikohtaisen palvelutasomäärittelyn lähtökohtana käytetään edellisen, vuosille 2021–2025 laaditun palvelutasomäärittelyn mukaisia kuntakeskuksia ja merkittäviä taajamia, joiden välille palvelutasomäärittely tehdään. Edellisessä määrittelyssä käytetyt kuntakeskukset ja taajamat on esitetty kuvassa 12 vihreinä pisteinä. Kyselyssä vastaajia pyydettiin lisäämään kartalle ehdotuksia tarkasteluun lisättävistä kohteista ja nämä on esitetty kartalla sinisinä pisteinä. Uusia palvelutasomäärittelyn kohteita esitettiin vastaajien toimesta erityisesti Kuopion ja Joensuun toimivalta-alueille. ELY-keskuksen toimivalta-alueella uusia merkittäviä taajamia oli merkitty erityisesti matkailukohteisiin, kuten Kolille, sekä entisiin kuntakeskuksiin (esim. Varpaisjärvi). Uusiksi keskuksiksi oli myös esitetty muutamia maanteiden varsien pysäkkejä.

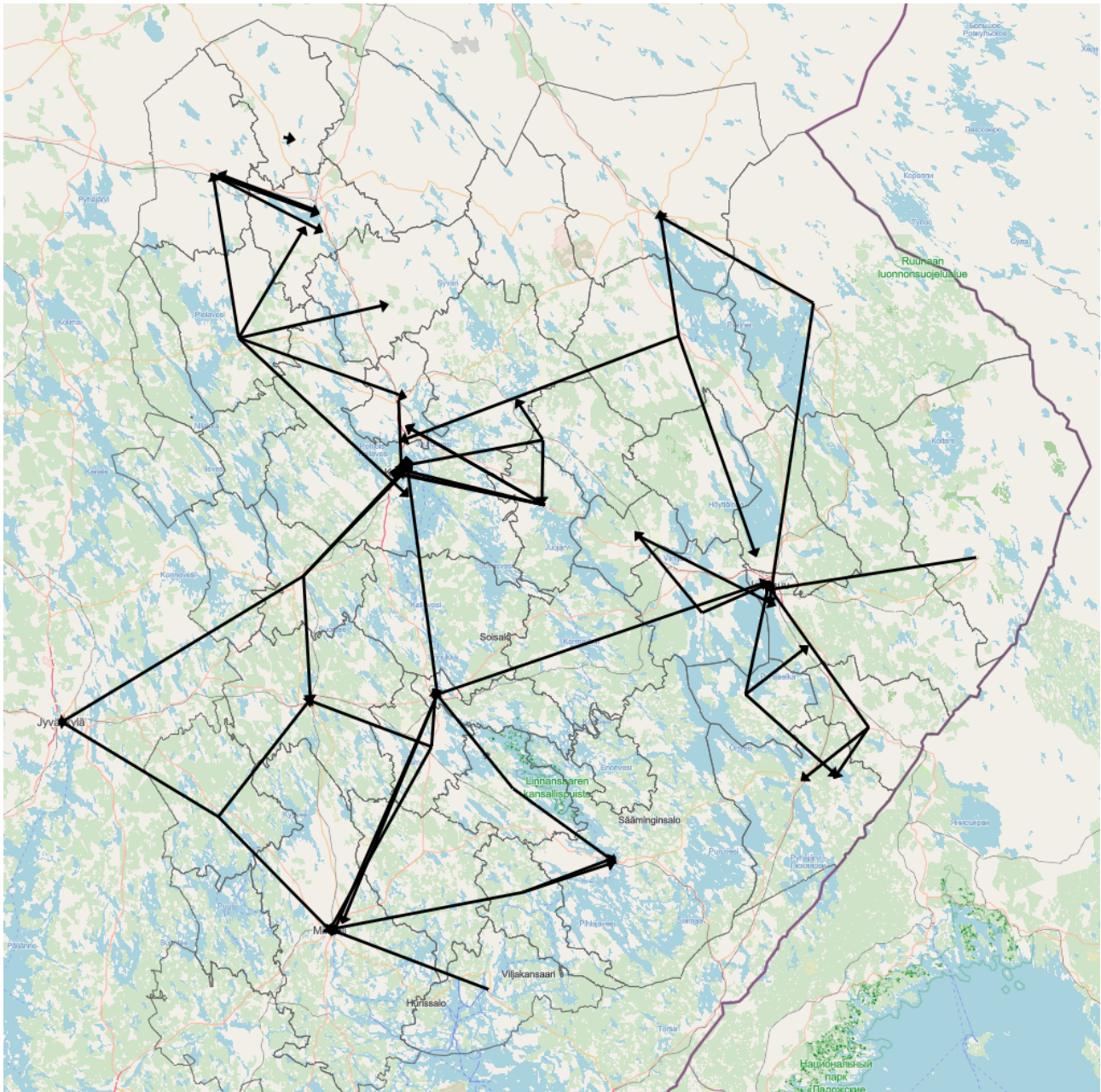


Kuva 12. Palvelutasomäärittelyssä käytettävät kuntakeskukset ja merkittävät taajamat sekä kuntakyselyssä esille nousseet uudet suunnittelukohteet.

4.2.3 Toisen asteen oppilaitokset

Kuntakyselyssä kysyttiin myös kunnan rajojen ulkopuolella sijaitsevia toisen asteen oppilaitoksia, joita kuntalaiset käyttävät. Toisen asteen oppilaitosten oppilaat ja henkilökunta ovat merkittävä joukkoliikennettä käyttävä asiakasryhmä, sillä toisen asteen koulumatkat järjestetään pääasiassa avoimen joukkoliikenteen kautta.

Kyselyssä toisen asteen oppilaitoksissa korostuvat samanlaiset yhteydet kuin tärkeimmissä yhteyksissä eli yhteydet pienemmistä kunnista maakunnan keskuskuntiin sekä alakeskuksiin. Kuntarajat ylittävän koululaisliikenteen tarpeet on esitetty kuvassa 13 Kuva 13.



Kuva 13. Kuntarajat ylittävä koululaisliikenne.

5 Palvelutasokriteerit ja -luokat

5.1 Palvelutasokriteerit

Palvelutasokriteerit ovat tarjonnan palvelutasotekijälle asetettuja luokiteltuja ohjearvoja, jotka määrittävät harjoitetun liikenteen palvelutasoluokan. Palvelutasokriteerit on määritetty liikennöintiajalle ja vuoromäärälle. Palvelutasokriteerejä tulkitaan suuntaa antavina ja kysynnän mukaan.

5.2 Palvelutasoluokat

Palvelutasoluokkien 2025–2028 määrittelyn pohjana käytettiin edellisen palvelutasomäärittelyn luokitteluja, jotka puolestaan pohjautuivat suoraan Liikenneviraston Joukkoliikenteen palvelutason määrittely -ohjeen (Liikennevirasto 31/2015) mukaisiin valtakunnallisiin palvelutasoluokkiin.

Eri palvelutasoluokissa on määritelty ohjeellinen palveluaika eri viikonpäivinä sekä vuorovälit tai vuoromäärät soveltamisaikoiheen. Liikennöintiajalla tarkoitetaan ensimmäisen lähdön saapumisaikaa kohteeseen ja viimeisen lähdön lähtöaikaa kohteesta. Vuoromäärällä/suunta tarkoitetaan meno- ja paluusuuntia niin, että esimerkiksi luokassa VI yhteysväliille tavoitellaan 3–5 vuoroa molempiin suuntiin.

Nyt laaditun palvelutasomäärittelyn yhteydessä aiempiin palvelutasoluokkiin tehtiin vain kaksi muutosta:

- Luokka V: Vuoromäärä lauantaisin 1-4 vuoroa/suunta/vrk -> 1–2 vuoroa/suunta/vrk
- Luokka V: Vuoromäärä sunnuntaisin 0-2 vuoroa/suunta/vrk -> 1–2 vuoroa/suunta/vrk

Lisäksi määrittelyn yhteydessä muutettiin ”Pohjois-Savon ELY-keskuksen täydennykset”-kohtaa palvelutasoluokka V:n osalta huomioimaan myös sunnuntain vuorojen liikennöintiaikojen määrittämisen tarpeen mukaan. Palvelutasoluokat kriteereineen on esitetty taulukossa 6.

Taulukko 6. Palvelutasoluokat.

Määrälliset kriteerit		Soveltamisaika	V	VI	VII
	Liikennöintiaika	M-P	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00
		La	10.00–15.00	Tarpeen mukaan	-
		Su	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	-
	Vuoroväli/ vuoro- määrä	Ruuhka (n. klo 7–9 ja 15–17)	≥ 1 vuoro tunnissa	Talvi: 3–5 vuoroa / suunta / vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys) Kesä: 1–2 vuoroa / suunta / vrk	Talvi: 1–2 vuoroa / suunta / vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys) Kesä: 0–2 vuoroa / suunta / vrk
		Arkipäivä klo 9–14	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa		
		Lauantaisin	1–2 vuoroa / suunta / vrk	0–2 vuoroa / suunta / vrk	-
		Sunnuntaisin	1–2 vuoroa / suunta / vrk	0–2 vuoroa / suunta / vrk	-
Pohjois-Savon ELY-keskuksen täydennykset		Arkipäivinä klo 7:ksi tuleva vuoro tarpeen mukaan. Lauantain ja sunnuntain vuorojen liikennöintiajat tarpeen mukaan. Arkipäivinä iltavuorot ja varhaisillan vuorot tarpeen mukaan. Arkipäivinä ja viikonloppuisin liityntäyhteys kaukoliikenteeseen tarpeen mukaan.	Arkipäivisin iltavuorot ja varhaisillan vuorot tarpeen mukaan. Arkipäivinä ja viikonloppuisin liityntäyhteys kaukoliikenteeseen tarpeen mukaan.	Perjantaisin ja sunnuntaisin liityntäyhteys kaukoliikenteeseen ja keskuskaupunkiin tarpeen mukaan.	

6 Palvelutasotavoitteet 2025–2028

6.1 Palvelutasomäärittelyn yhteysvälit

Tämän työn palvelutasomäärittelyssä määritellään pääasiassa samat yhteysvälit kuin vuoden 2021 palvelutasomäärittelyssä. Muutamiin yhteysväleihin on tehty muutoksia, jotta koko aluetta käsiteltäisiin samanlaisena:

- Mikkeli-Pertunmaa-väli on poistettu, sillä Pertunmaa liitetään Mäntyharjuun vuoden 2025 alusta. Poisto tehtiin, sillä kaikista muistakin kunnista on palvelutaso määritelty vain keskustaajamat, eikä muita kuntaliitostaajamia ole esitetty.
- Kuopio-Joensuu-väli on poistettu omana yhteytenä. Poisto tehtiin, sillä palvelutaso määritellään Kuopio-Tuusniemi, Tuusniemi-Outokumpu ja Outokumpu-Joensuu-välien yhteydessä. Tapa on yhtenäinen esimerkiksi valtatie 5 yhteyksien kanssa Mikkeli-Varkaus-Kuopio-lisalmi-väliltä, joka koostuu useammasta pienemmästä palvelutasoviivasta.

Tämän lisäksi Rautavaara-Kuopio-yhteysväli esitetään vaihdollisena Kuopio-Nurmes-väylälle Hankamäen kohdalle. Yhteyttä Kuopio-Hankamäki ei kuitenkaan määritellä erikseen.

Savonlinna-Kitee-yhteys sisältää nyt vain kyseisen välin linja-autoliikenteen. Savonlinna-Joensuu on tunnistettu tärkeäksi alueelliseksi yhteydeksi, mutta tämän välin pääasiallinen palvelutaso muodostuu laadukkaasta junaliikenteen yhteydestä, joka kiertää alueen ulkopuolelta. Tämän vuoksi sitä ei esitetä tässä palvelutasomäärittelyssä omana yhteytenään.

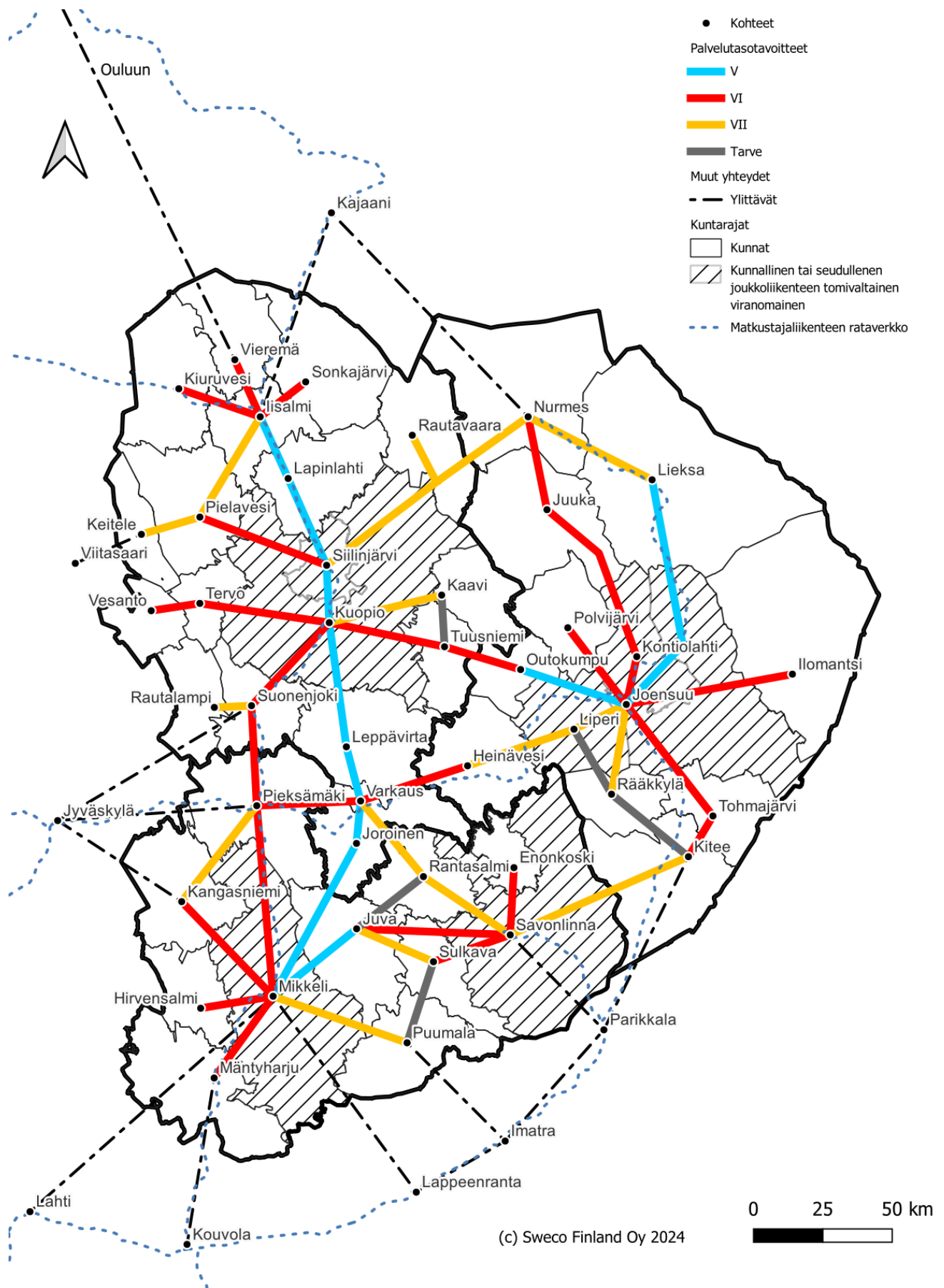
Suunnittelualueen rajat ylittävälle liikenteelle ei ole esitetty palvelutasotavoitteita. Nämä yhteydet on tunnistettu tärkeiksi yhteyksiksi, mutta näiden yhteyksien toteutuminen on markkinaehtoisen liikenteen tai myöhemmin valtiollisen toimijan varassa. Yksittäisiä yhteyksiä voidaan kuitenkin myös toteuttaa ELY-keskusten yhteisinä hankintoina.

6.2 Peruspalvelutasoskenaario

Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueen joukkoliikenteen yhteysvälikohtaiset palvelutasotavoitteet peruspalvelutasoskenaarion mukaisesti on esitetty kuvassa 14. Maakuntakohtaiset muutokset sekä yhteenveto koko Itä-Suomen osalta verrattuna edelliseen palvelutasomäärittelyyn on esitetty seuraavissa kappaleissa.

Palvelutasomäärittelyn mukaisia joukkoliikennepalveluja on tarkoitus hankkia määräraha- ja kustannusrajoissa ja yhdessä kuntien kanssa siltä osin, kuin asetetut määrälliset tai laadulliset tavoitteet eivät toteudu markkinaehtoisesti tai junaliikenteellä. Palvelutasomäärittely ei takaa subjektiivista oikeutta tavoitetason mukaiseen liikenteeseen, vaan liikennettä hankitaan kulloinkin vallitsevan määräraha- ja kustannustilanteen mukaisesti.

Sosiaali- ja terveystalouden järjestäminen on siirtynyt vuoden 2023 alusta kunnilta hyvinvointialueille, mikä vaikuttaa palveluiden sijoittumiseen ja saatavuuteen. Palvelutasomäärittelyn yhteysväleistä on keskusteltu hyvinvointialueiden kanssa, mutta sosiaali- ja terveystalouden palveluverkkosuunnitelmat ovat vielä liian keskeneräisiä, jotta niitä voitaisiin huomioida palvelutasomäärittelyssä. Jatkossa on kuitenkin tärkeä huomioida hyvinvointialueiden tarpeet niiltä osin, joissa sosiaali- ja terveystalouden palveluiden kuljetuksia voidaan toteuttaa osana avointa joukkoliikennettä.



Kuva 14. Suunnittelualueen palvelutasotavoitteet.

6.2.1 Muutokset Pohjois-Savon alueella

Parempi palvelutaso

- Kuopio-Tervo: Edeltävässä palvelutasomäärittelyssä VII-luokassa. Toteutunut nyt VI-luokassa. Vuorotarjontaa voi karsia ilman, että palvelutaso laskisi. Uusi palvelutasotavoite VI.
- Tervo-Vesanto: Edeltävässä palvelutasomäärittelyssä VII-luokassa. Toteutunut nyt VI-luokassa. Vuorotarjontaa voi karsia ilman, että palvelutaso laskisi. Uusi palvelutasotavoite VI.
- Kuopio-Tuusniemi: Edeltävässä palvelutasomäärittelyssä VII-luokassa. Toteutunut nyt VI-luokassa. Nyt käsitelty osana Kuopio-Joensuu-väliä. Uusi palvelutasotavoite VI.
- Iisalmi-Sonkajärvi: Edeltävässä palvelutasomäärittelyssä VII-luokassa. Toteutunut nyt VI-luokassa. Uusi palvelutasotavoite VI.

Heikompi palvelutaso

- Kaavi-Tuusniemi: Edeltävässä palvelutasomäärittelyssä VII-luokassa. Toteutunut nyt yksittäisinä vuoroina. Palvelutarve käytännössä koulukuljetuksia, joten esitetään uusi palvelutasotavoite tarvetasolla.

6.2.2 Muutokset Pohjois-Karjalan alueella

Parempi palvelutaso

- Joensuu-Outokumpu: Edeltävässä palvelutasomäärittelyssä VI-luokassa. Toteutunut VI-luokassa, mutta korkea pendelöinti ja osa Joensuu-Kuopio-väliä perustelee V-palvelutason. Uusi palvelutasotavoite V.
- Joensuu-Lieksa: Edeltävässä palvelutasomäärittelyssä VI-luokassa. Toteutunut V-tasolla. Korkea pendelöinti perustelee V-palvelutason. Uusi palvelutasotavoite V.
- Kuopio-Nurmes: Edeltävässä palvelutasomäärittelyssä tunnistettu tarpeellisenä kehitettävänä yhteytenä. Toteutunut nyt VII-luokassa. Uusi palvelutasotavoite VII.

Heikompi palvelutaso

- Pohjois-Karjalan osalta ehdotetaan, että palvelutasoa ei heikennetä tiputtamalla yhteysvälien palvelutasoluokkaa. Nykyisiä VI-luokan yhteyksiä mahdollista kuitenkin optimoida Savonlinna-Kitee-Tohmajärvi-Joensuu sekä Joensuu-Lieksa yhteysväleillä.

6.2.3 Muutokset Etelä-Savon alueella

Parempi palvelutaso

- Mikkeli-Hirvensalmi: Edeltävässä palvelutasomäärittelyssä VII-luokassa. Toteutunut nyt VI-luokassa, mutta pendelöinti perustelee noston VI-luokkaan. Uusi palvelutasotavoite VI.
- Mikkeli-Juva: Edeltävässä palvelutasomäärittelyssä VI-luokassa. Toteutunut nyt V-luokassa, mutta pendelöinti perustelee noston V-luokkaan. Uusi palvelutasotavoite V.
- Savonlinna-Sulkava: Edeltävässä palvelutasomäärittelyssä VII-luokassa. Kohtalainen toteutunut matkustajamäärä liikenteessä ja liikenne toteutunut nyt VI-luokassa. Uusi palvelutasotavoite VI.
- Savonlinna-Enonkoski: Edeltävässä palvelutasomäärittelyssä VII-luokassa. Pendelöinti perustelee noston VI-luokkaan, lisäksi liikenne toteutunut nyt VI-luokassa. Uusi palvelutasotavoite VI.
- Varkaus-Heinävesi: Edeltävässä palvelutasomäärittelyssä VII-luokassa. Liikenne toteutunut nyt VI-luokan mukaisesti. Uusi palvelutasotavoite VI.
- Pieksämäki-Suonenjoki: Edeltävässä palvelutasomäärittelyssä VII-luokassa. Junaliikenne huomioiden liikenne toteutunut nyt VI-luokassa. Uusi palvelutasotavoite VI.

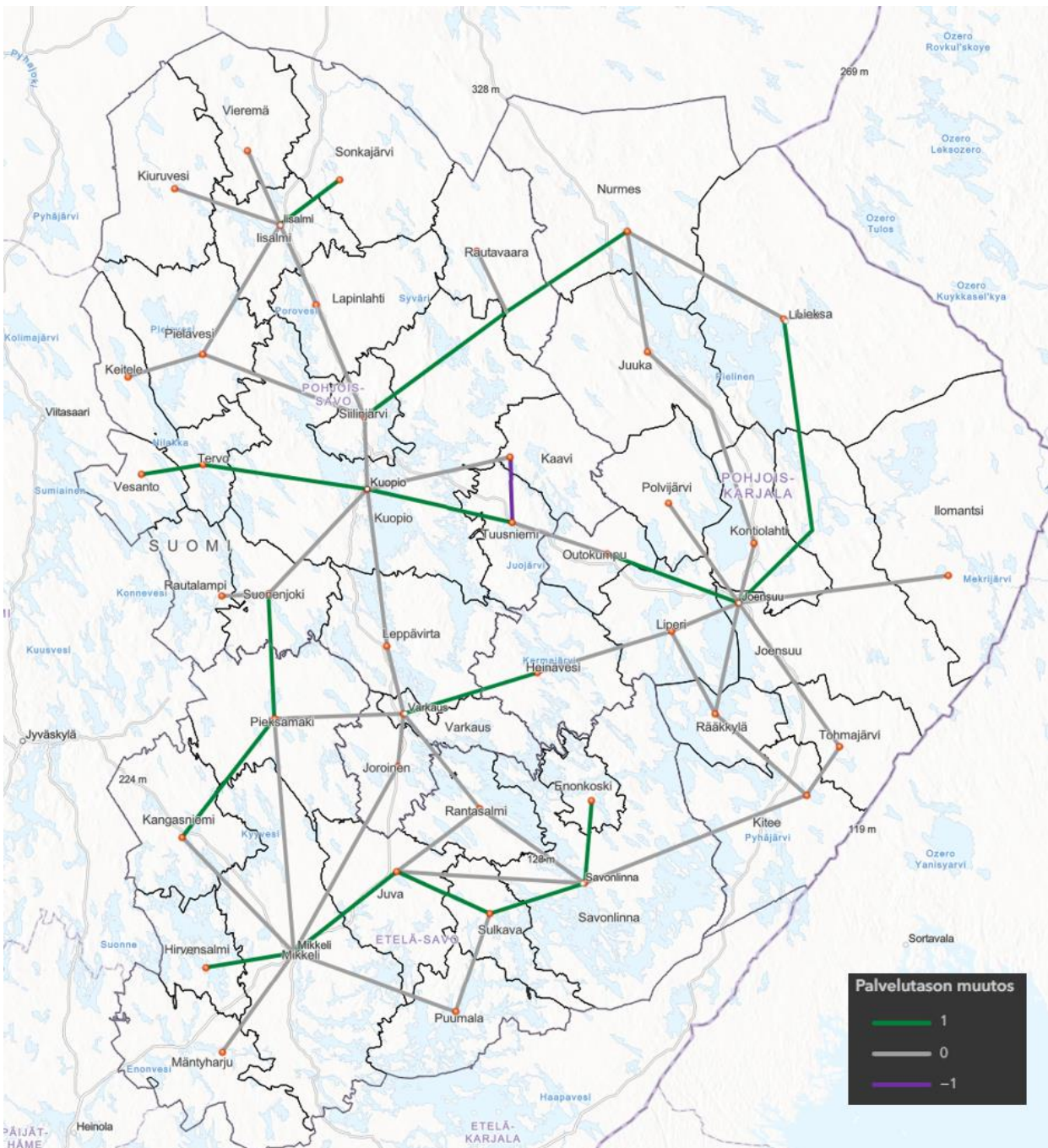
- Pieksämäki-Kangasniemi: Edeltävässä palvelutasomäärittelyssä tunnistettu tarpeellisenä kehitettävänä yhteytenä. Toteutunut nyt VII-luokassa. Uusi palvelutasotavoite VII.
- Juva-Sulkava: Edeltävässä palvelutasomäärittelyssä tunnistettu tarpeellisenä kehitettävänä yhteytenä. Palvelutaso toteutunut nyt VII-luokassa. Uusi palvelutasotavoite VII.

Heikompi palvelutaso

- Etelä-Savon osalta ehdotetaan, että palvelutasoa ei heikennetä tiputtamalla yhteysvälien palvelutasoluokkaa.

6.2.4 Muutokset Itä-Suomen alueella

Palvelutasoluokkien muutokset verrattuna edelliseen palvelutasomäärittelyyn on esitetty kuvassa 15. Suurimassa osassa yhteysvälejä palvelutaso säilyy nykyisellään.



Kuva 15. Palvelutasoluokkien muutokset verrattuna edelliseen palvelutasomäärittelyyn.

6.3 Optimistinen palvelutasoskenaario

Pohjois-Savon ELY-keskuksen joukkoliikennehankintoihin käytettävissä olevat määrärahat eivät nykyisellään juurikaan mahdollista joukkoliikenteen kehittämistä. Nykytilanteessa ELY-keskusten julkisen henkilöliikenteen määrärahojen käyttöä joudutaan priorisoimaan niin, että liikenteen hankintojen painopiste on arkiliikkumisen turvaamisessa (opiskelu- ja työmatkat, asiointi) ja nykyiseen liikenteeseen on jo tehty ja tullaan tekemään sopeuttamistoimia. Tämän selvityksen yhteydessä on kuitenkin laadittu niin sanottu ”optimistinen palvelutasoskenaario”, jossa kuvataan liikenteen tavoitetaso tilanteeseen, jossa joukkoliikennehankintoihin käytettävissä oleva määräraha on merkittävästi nykyistä suurempi. Optimistisessa skenaariossa on nostettu esiin niitä yhteysvälejä, joille perustilanteessa ei välttämättä pystytä tarjoamaan lainkaan palvelutasoa vähäisten käyttäjämäärien ja pienen potentiaalın vuoksi sekä sellaisia yhteysvälejä, joilla parempi palvelutasotavoite voi mahdollistaa aidosti paremman joukkoliikennepalvelun kehittämisen rahoituksen niin salliessa.

Itä-Suomen julkisen henkilöliikenteen palvelutasomäärittelytyön tavoitteena on ollut tunnistaa ja huomioida alueellisia erityispiirteitä osana määrittelyä. Matkailu- ja luontokohteiden saavuttaminen kestävästi joukkoliikenteellä on tällainen asia, jota palvelutasomäärittelyn avulla halutaan edistää mahdollisuuksien mukaan. Optimistisessa skenaariossa on myös tunnistettu ne yhteysvälit, joiden joukkoliikenteen palveluntarjontaa kehittämällä voidaan myös matkailukohteiden saavutettavuutta parantaa. Useiden matkailukohteiden osalta saavutettavuuden kehittäminen edellyttää myös liityntäyhteyksien kehittämistä viimeisten kilometrien haasteiden ratkaisemiseksi, sillä ELY-keskus hankkii pääasiassa kuntakeskusten välisten yhteyksien runkoliikennettä. Matkailu- ja luontokohteet sijaitsevat usein sivussa pääteiden varsilta, eikä runkoyhteyden ole mahdollista tehdä mittavia poikkeamia pääyhteyden reitiltä. Joidenkin kohteiden osalta kyseeseen voi tulla runkoyhteyden jatkaminen reitin päästä, jolloin viimeisten kilometrien yhteys voidaan järjestää kohtalaisen kustannustehokkaasti ja muiden matkustajien matkantekoa kohtuuttomasti viivyttämättä. Kuvassa 17 on esitetty Pohjois- ja Etelä-Savon sekä Pohjois-Karjalan alueelta tunnistetut merkittävimmät matkailukohteet.

Optimistisessa palvelutasoskenaariossa kehitettäviksi tunnistetut yhteysvälit on esitetty kuvassa 16 palvelutasoviivan tummalla korostusreunuksella. Lisäksi ne yhteysvälit, joilla voidaan kehittää matkailukohteiden saavutettavuutta, on korostettu palvelutasoviivan päällä esitetyllä mustalla katkoviivalla.

Mahdollistaa peruspalvelutason tarjoamisen:

Rääkkylä-Kitee

- Perusskenaariossa ei palvelutasotavoitetta, optimistisessa skenaariossa palvelutasoluokka VII.
- Tarjoaa kouluyhteyden Kiteen lukioon ja ammattiopistoon, pendelöintiä on noin 100 kpl ja myös matkustajia on 14 per suunta.

Kaavi-Tuusniemi

- Perustasolla ei palvelutasotavoitetta, optimistisessa skenaariossa palvelutasoluokka VII.
- Nykytilanteessa yksittäisiä vuoroja, varsin pieni pendelöinti. Liikenne pääosin kuntien koulukuljetusliikennettä. Yksittäisellä vuorolla saadaan palvelutasoksi VII.

Mahdollistaa paremman joukkoliikennepalvelun kehittämisen:

Joensuu-Tohmajärvi-Kitee

- Perustasolla palvelutasoluokka VI, optimistisessa skenaariossa palvelutasoluokka V.
- Pendelöintiä jo noin 800, nousijoita 100 per suunta. Pendelöintiä on jo kohtuullisen hyvä määrä.

Kuopio-Suonenjoki

- Perustasolla palvelutasoluokka VI, optimistisessa skenaariossa palvelutasoluokka V.

- Pendelöintiä yli 1 200, joka perustelee V-luokan palvelutasotavoitteen. Pohjalla junayhteys, jonka vuoksi V-taso saavutettavissa muutamilla lisävuoroilla.
- Lisäksi mahdollisuus kehittää Etelä-Konneveden kansallispuiston saavutettavuutta.

Suonenjoki-Rautalampi

- Perustasolla palvelutasoluokka VII, optimistisessa skenaariossa palvelutasoluokka VI
- Voi mahdollistaa muun toimijan järjestämän liityntäliikenteen Etelä-Konneveden kansallispuistoon.

Iisalmi-Vieremä

- Perustasolla palvelutasoluokka VI, optimistisessa skenaariossa palvelutasoluokka V
- Nykyisin yksi Ylä-Savon merkittävimmistä pendelöintiyhteyksistä, perustelee V-palvelutasoluokan, mikäli rahoitusta saadaan lisättyä.

Mikkeli-Puumala

- Perustasolla palvelutasoluokka VII, optimistisessa skenaariossa palvelutasoluokka VI
- Pieni pendelöinti.
- Tarjoaa matkailuyhteydet Saimaan pyöräilyreiteille.

Savonlinna-Rantasalmi

- Perustasolla palvelutasoluokka VII, optimistisessa skenaariossa palvelutasoluokka VI.
- Pendelöintiä noin 425.
- Tarjoaa yhteydet Järvisydämeen ja Linnansaaren kansallispuistoon, mahdollistaa muun toimijan järjestämän yhteyden Rantasalmen päässä Järvisydämeen.

Pielavesi-Keitele

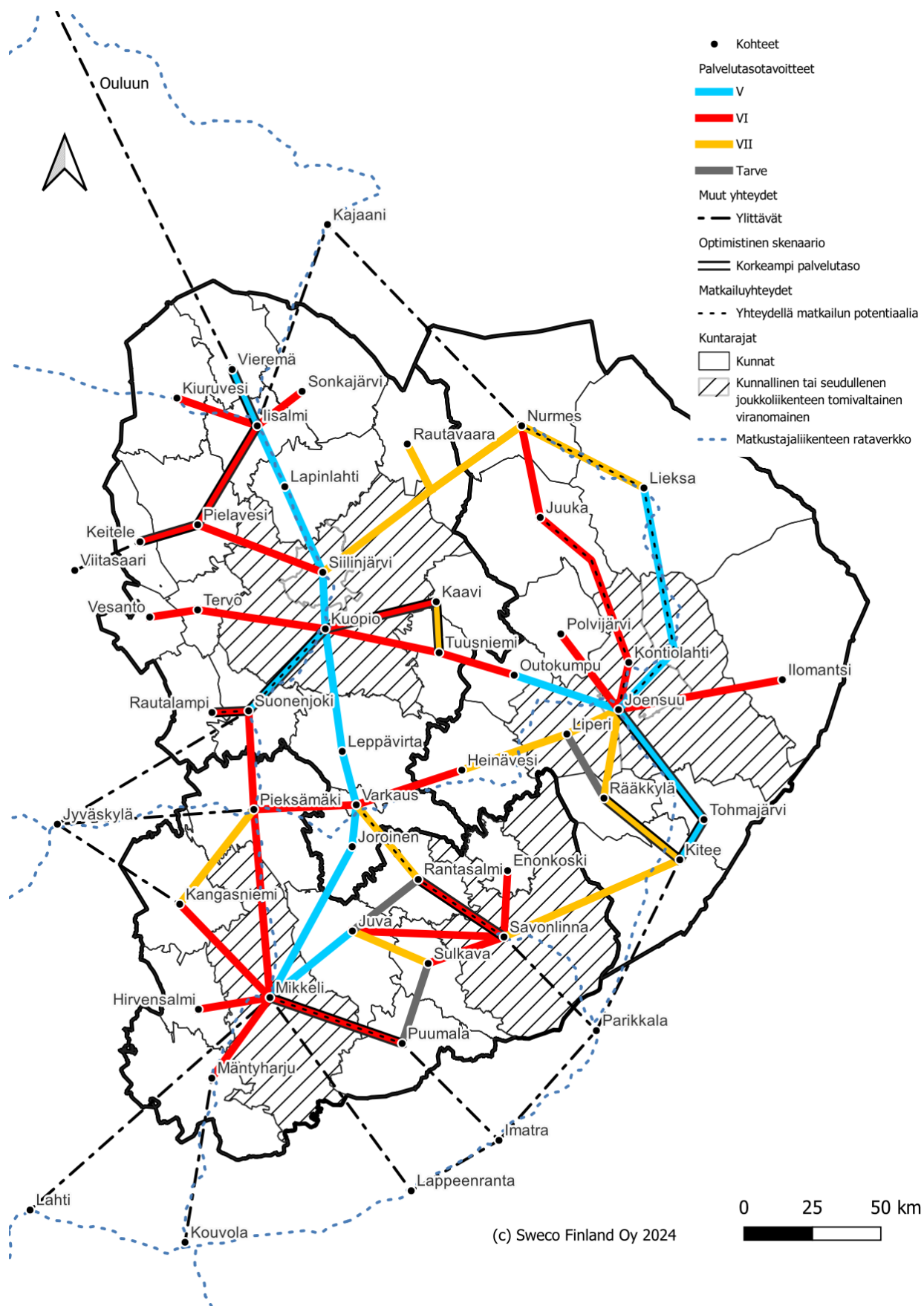
- Perustasolla palvelutasoluokka VII, optimistisessa skenaariossa palvelutasoluokka VI.
- Pendelöinti noin 260 Pielavedelle ja 130 Kuopioon. Mahdollista toteuttaa jatkamalla liikennettä Pielavedeltä edelleen Keiteleelle.

Iisalmi-Pielavesi

- Perustasolla palvelutasoluokka VII, optimistisessa skenaariossa palvelutasoluokka VI.
- Pendelöintiä noin 210. Nykyisin toteutunut liikenne VI-tasolla, joten liikenne on toteutettavissa.

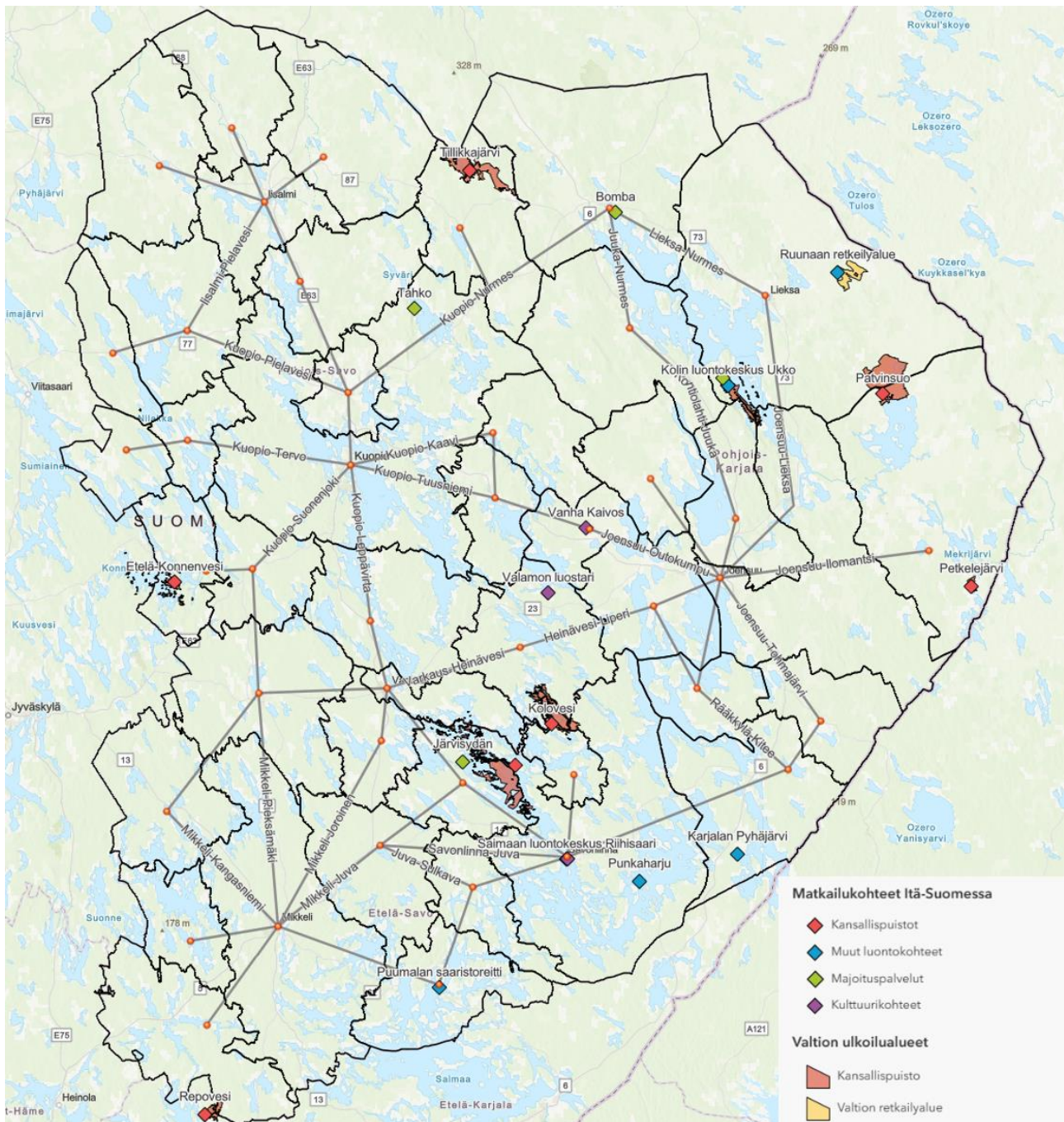
Kuopio-Kaavi

- Perustasolla palvelutasoluokka VII, optimistisessa skenaariossa palvelutasoluokka VI.
- Pendelöintiä noin 625, VII-palvelutaso minimitaso tälle välille, työmatkaliikkumisen tukeminen paremmalla palvelutasolla voi olla perusteltua optimistisessa tilanteessa.



Kuva 16. Optimistinen palvelutasoskenaario.

Kuvassa 17 on esitetty Pohjois- ja Etelä-Savon sekä Pohjois-Karjalan alueelta tunnistetut merkittävimmät matkailukohteet, jotka on huomioitu optimistisen palvelutasoskenaariot suunnittelussa.



Kuva 17. Merkittävimmät matkailukohteet Itä-Suomessa.

6.4 Laadulliset palvelutasotavoitteet

Laadulliset palvelutasotekijät kuvaavat matkustajan kokemia matkan palvelutasoon liittyviä ominaispiirteitä, joita ei voida täsmällisesti mitata. Laadulliset tekijät vaikuttavat merkittävästi joukkoliikenteen palvelutasoon ja houkuttelevuuteen. Tärkeimpinä kehittämistarpeina alueella on tunnistettu aikataulujen yhteensovittaminen työmatkaliikenteen kanssa ja yhtenäisen lipputuotteen kehittäminen. Lisäksi tärkeinä kehittämiskohteina on tunnistettu lippujärjestelmän yhteen toimivuus, informaation saaminen vaivattomasti yhdestä paikasta, joukkoliikenteen imagon kehittäminen sekä laadukkaampi kalusto.

Laadullisina tekijöinä voidaan käsitellä seuraavia asioita: täsmällisyys, informaatio, lippujärjestelmä, kalusto, linjaston selkeys, joukkoliikenteen imago matkaketjujen toimivuus ja infrastruktuuri. Lisäksi tämän selvityksen yhteydessä on haluttu nostaa esiin matkailun edistämiseen liittyviä laatukriteereitä. Laadulliset tekijät ovat suosituksia. Itä-Suomessa käytettävien palvelutasoluokkien V-VII laadulliset kriteerit on esitetty taulukossa 7.

Taulukko 7. Laadulliset palvelutasokriteerit palvelutasoluokittain.

Kriteeri	V	VI	VII
Täsmällisyys	Reiteillä käytetään sitovia ajantasuspysäkkejä	Reiteillä käytetään sitovia ajantasuspysäkkejä	Reiteillä käytetään sitovia ajantasuspysäkkejä
Informaatio	Oikea informaatio on helposti saatavilla ja asukkaat ovat tietoisia alueen palveluista. Reitit ja aikataulut ovat selkeitä. Tiedot ovat ajan tasalla eri lähteissä ja tieto on mahdollisuuksien mukaan reaaliaikaista.	Oikea informaatio on helposti saatavilla ja asukkaat ovat tietoisia alueen palveluista. Reitit ja aikataulut ovat selkeitä. Tiedot ovat ajan tasalla eri lähteissä ja tieto on mahdollisuuksien mukaan reaaliaikaista.	Oikea informaatio on helposti saatavilla ja asukkaat ovat tietoisia alueen palveluista. Reitit ja aikataulut ovat selkeitä. Tiedot ovat ajan tasalla eri lähteissä.
Poikkeusinformaatio	Matkustajat ovat mahdollisuuksien mukaan tietoisia muutoksista ja poikkeuksista.	Matkustajat ovat mahdollisuuksien mukaan tietoisia muutoksista ja poikkeuksista.	Matkustajat ovat mahdollisuuksien mukaan tietoisia muutoksista ja poikkeuksista.
Lippujärjestelmä	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla.	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla.	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla.
Kalusto	Kaluston laatu- ja päästövaatimuksia sekä esteettömyyttä kehitetään vaiheittain kilpailutusten myötä. Kaluston päästövaatimuksena Euro6.	Kaluston laatu- ja päästövaatimuksia sekä esteettömyyttä kehitetään vaiheittain kilpailutusten myötä. Kaluston päästövaatimuksena Euro6.	Kaluston laatu- ja päästövaatimuksia sekä esteettömyyttä kehitetään vaiheittain kilpailutusten myötä. Kaluston päästövaatimuksena Euro6.
Linjaston selkeys ja liikenteen imago	ELY-joukkoliikenteen tunnistettavuutta ja imagoa kehitetään. Helposti hahmotettavat reitit ja yksilöivä linjatunnus. Aikataulusuunnittelussa pyritään toistuviin aikatauluihin.	ELY-joukkoliikenteen tunnistettavuutta ja imagoa kehitetään. Helposti hahmotettavat reitit ja yksilöivä linjatunnus.	Helposti hahmotettavat reitit ja yksilöivä linjatunnus tekstinä.
Matkaketjujen toimivuus	Keskuskaupunkiyhteyksien vaihdot ovat sujuvia ja vaihtopysäkkien olosuhteet hyviä.	Keskuskaupunkiyhteyksien vaihdot ovat sujuvia ja vaihtopysäkkien olosuhteet hyviä.	Keskuskaupunkiyhteyksien vaihdot ovat sujuvia ja vaihtopysäkkien olosuhteet hyviä.
Peruskoulun matkojen vaihdollisuus	Yhteydet kunnan osoittamaan lähikouluun ovat joko vaihdottomia tai voivat sisältää järjestetyn vaihdon.	Yhteydet kunnan osoittamaan lähikouluun ovat joko vaihdottomia tai voivat sisältää järjestetyn vaihdon.	Yhteydet kunnan osoittamaan lähikouluun ovat joko vaihdottomia tai voivat sisältää järjestetyn vaihdon.
Pysäkki-infra	Solmupysäkkien ja muiden tärkeiden pysäkkien palvelutasoa kehitetään pysäkkiluokittain asetettujen palvelutasotavoitteiden mukaisesti.	Solmupysäkkien ja muiden tärkeiden pysäkkien palvelutasoa kehitetään pysäkkiluokittain asetettujen palvelutasotavoitteiden mukaisesti.	Solmupysäkkien ja muiden tärkeiden pysäkkien palvelutasoa kehitetään pysäkkiluokittain asetettujen palvelutasotavoitteiden mukaisesti.
Matkailun edistäminen* *yhteysväleillä, joissa on tunnistettu palvelutasomäärittelyn yhteydessä olevan matkailun edistämispotentiaalia	ELY-keskuksen tilaaman runkoyhteyksien aikataulujen yhteensovittaminen muiden toimijoiden järjestämien matkailukohteiden liityntäyhteyksien kanssa. Polkupyörän kuljetusmahdollisuuksien kehittäminen ELY-joukkoliikenteessä.	ELY-keskuksen tilaaman runkoyhteyksien aikataulujen yhteensovittaminen muiden toimijoiden järjestämien matkailukohteiden liityntäyhteyksien kanssa. Polkupyörän kuljetusmahdollisuuksien kehittäminen ELY-joukkoliikenteessä.	ELY-keskuksen tilaaman runkoyhteyksien aikataulujen yhteensovittaminen muiden toimijoiden järjestämien matkailukohteiden liityntäyhteyksien kanssa. Polkupyörän kuljetusmahdollisuuksien kehittäminen ELY-joukkoliikenteessä.

Pysäkki-infran kehittämiseen liittyvissä laadullisissa tavoitteissa viitataan Pohjois-Savon ELY-keskuksen vuonna 2022 laatimaan selvitykseen *Linja-autopysäkkien kehittämisen, suunnittelun, rakentamisen, tiedonhallinnan ja kunnossapidon periaatteet Pohjois-Savon ELY-keskuksessa*. Edellä mainitussa selvityksessä on tunnistettu Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueella olevan yhteensä 122 solmupysäkkiä (joista 54 kpl kunnan pääpysäkkejä ja 68 kpl

muita solmupysäkkejä) sekä 105 muuta tärkeää pysäkkiä. Näistä 227 tunnistetusta pysäkestä 180 kpl sijaitsee maanteilla. Aiemmassa selvityksessä pysäkkien osalta määritetyt palvelutasotavoitteet on esitetty tarkemmin kuvassa 18.

Palvelutasokriteerit	Osatekijät	Solmupysäkki: a) Kunnan pääpysäkki (yht. 54 kpl, joista maanteilla 8 kpl)	Solmupysäkki: b) Muu solmupysäkki (yht. 68 kpl, joista maanteilla 67 kpl)	Muu tärkeä pysäkki (yht. 105 kpl, kaikki maanteilla)	Peruspysäkki (yli 11 000 kpl)
Odottelun mukavuus	• Sääsuoja, pysäkkikatos	X	X	(X)	
	• Istumapaikka	X	X	(X)	
	• Roskakori	X	X	(X)	
Informaatio, opasteet	• Pysäkkimerkki	X	X	X	X
	• Pysäkin nimikilpi	X	X		
	• Paikka aikataululle ja ajantasainen aikataulu	X	(X)	(X)	
	• Opastus pysäkiiltä/pysäkille	(X)	(X)	(X)	
Saavutettavuus	• Katoksellinen pyöräpysäköinti	X	X	(X)	
	• Autojen liityntäpysäköinti	(X)	(X)		
Turvallisuus	• Korkea talvikunnossapitoluokka	X	X		
	• Pysäkkikatoksen valaistus	X	(X)		
	• Korotettu pysäkkialue	X	X	X	
	• Heijastinnauha pysäkillä (katos / tolppa)	X	X	X	(X)

Suluissa merkityt harkitaan tapauskohtaisesti.

Kuva 18. Pysäkkien varustelutaso pysäkkiluokittain.

7 Palvelutasomäärittelyn vaikutukset

Tämän työn tavoitteena on ollut määritellä palvelutaso, jolla turvataan joukkoliikennepalvelut säännölliseen liikku- miseen kaupunkiseuduilla sekä suurimpien taajamien ja keskuskaupunkien välillä. Traficomien ohjeistuksen mukai- sesti julkisen liikenteen hankintojen painopiste on määrittelyssä ollut arkiliikkumisen turvaaminen (opiskelu- ja työ- matkat, asiointi). Palvelutaso kohdistetaan alueille, joilla matkustustarpeet ovat suurimmat ja pendelöinti on aktiivi- sina.

Työssä suunnitellut palvelutason parannukset hyödyttävät alueen asukkaita eniten suurten kuntakeskusten väli- sillä matkoilla. Palvelutason allokointi on linjassa Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen tavoitteiden Turvallisuus, Toimivuus ja Kestävyys kanssa. Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen mukaan ekologisesti kestävä liikennejärjes- telmä tukee kestävästä yhdyskuntarakennetta ja resurssivastuullisuutta sekä ehkäisee tai lieventää ympäristöön kohdistuvia paineita, kuten päästöjä ja ympäristön saastuttamista, melua ja tärinää sekä luontokatoa. Sosiaalisesti kestävä liikennejärjestelmä turvaa liikkumisen edellytykset ja hyvät elinolot (turvallisuus, terveys) mahdollisimman yhdenvertaisesti riippumatta yksilöiden sosioekonomisesta taustasta, fyysisistä ominaisuuksista tai asuinpaikasta. Kysytyimmillä yhteysväleillä Itä-Suomen julkinen liikenne vastaa ekologisesti ja sosiaalisesti kestävästä liikennejär- jestelmän periaatteita, muilla yhteysväleillä palvelutason ylläpitoa perustelevat ennen kaikkea sosiaalisesti kestä- vän liikennejärjestelmän periaatteet.

Karkeasti arvioiden palvelutasoluokka VII mahdollistaa koulumatkat, palvelutasoluokka VI sen lisäksi työssäkäyn- nin ja V edellisten lisäksi myös vapaa-ajan matkat yhteysväleillä. Palvelutasoluokan V voidaan katsoa palvelevan myös matkailun tarpeita, sillä palvelu ajoittuu myös viikonloppuihin ja kesäaikaan.

Määritelty julkisen liikenteen palvelutaso mahdollistaa maakuntakeskusten (Kuopio, Joensuu ja Mikkeli) ja seutu- keskusten (Iisalmi, Varkaus, Pieksämäki, Savonlinna) välillä arjen ja vapaa-ajan matkat. Muilla yhteysväleillä pal- velutaso tarjoaa mahdollisuuden joukkoliikenteen käyttöön koulu- ja työssäkäyntimatkoille. Joukkoliikenteen positiiv- vista käyttökokemusta tuetaan täsmällisyystoimenpitein, matkustajainformaation kautta, monipuolisen yhtenäisen lippujärjestelmän avulla ja hahmotettavalla linjastorakenteella.

7.1 Muutokset edelliseen palvelutasomäärittelyyn perustilanteessa

Joukkoliikenteen palvelutaso pääosin paranee suhteessa edelliseen määrittelyyn.

Etelä-Savossa palvelutason parannuksia tehdään kahdeksalla yhteysvälillä, joilla kaikilla julkisen liikenteen palve- lutaso nousee yhden tason. Mikkeli–Juva-välin palvelutaso paranee ja mahdollistaa joukkoliikenteen käytön koulu- ja työssäkäyntimatkojen lisäksi vapaa-ajan matkoilla. Mikkeli–Hirvensalmi-, Mikkeli–Puumala- ja Savonlinna–Sul- kava-, Savonlinna–Enonkoski-, Varkaus–Heinävesi- väleillä joukkoliikenteen käytön edellytykset työssäkäyntimat- koilla paranevat. Pieksämäki–Kangasniemi- ja Juva–Sulkava-väleillä joukkoliikenteen käytön edellytykset koulumat- koilla paranevat. Pieksämäki–Suonenjoki-välillä joukkoliikenteen käytön edellytykset pysyvät samalla tasolla, mutta junaliikenne huomioiden palvelutasoluokka esitetään yhden tason parempana. Etelä-Savossa ei heikennetä min- kään yhteysvälin palvelutasoa.

Pohjois-Savossa palvelutasoa parannetaan neljällä yhteysvälillä, joissa kaikissa palvelutaso (VI) mahdollistaa jat- kossa joukkoliikenteen nykyistä paremman käytön työssäkäyntimatkoilla. Kuopio–Tervo-, Tervo–Vesanto-, Kuo- pio–Tuusniemi- ja Iisalmi–Sonkajärvi-väleillä palvelutason nostot perustuvat nykyiseen matkustustarpeeseen. Näistä huolimatta vuorotarjontaa voidaan joillakin väleillä optimoida ilman, että palvelutaso laskee. Toisaalta

Kaavi–Tuusniemi-välillä palvelutaso heikkenee tasolle (VII), jolla joukkoliikenteen voidaan katsoa palvelevaan ensisijaisesti enää koulumatkoja.

Pohjois-Karjalassa palvelutasoa parannetaan kolmella yhteysvälillä (Joensuu-Outokumpu, Joensuu-Lieksa ja Kuopio-Nurmes). Joensuu-Outokumpu- ja Joensuu-Lieksa-väleillä palvelutason nosto mahdollistaa joukkoliikenteen käytön paremmin työ- ja koulumatkoilla, sekä myös vapaa-ajan matkoilla. Kuopio-Nurmes-välillä palvelutason kehittäminen mahdollistaa joukkoliikenteen käyttämisen koulumatkoilla sekä satunnaisesti muilla matkoilla. Alueella ei suoranaisesti heikennetä palvelutasoa, mutta nykyisiä työssäkäynnin joukkoliikenteellä mahdollistamia yhteyksiä (taso VI), kuten Savonlinna–Kitee-Tohmajärvi–Joensuu ja Joensuu–Lieksa, voidaan optimoida tarjonnan suhteen palvelutasoluokan muuttumatta.

7.2 Optimistisen skenaarion vaikutukset

Osana työtä määriteltiin myös edellä kuvattua palvelutasomäärittelyä optimistinen palvelutasokuvaus, jossa julkisen liikenteen rahoitus kasvaa, mikä mahdollistaa korkeamman palvelutason vastaten paremmin pendelöintitarpeisiin ja mahdollistaen matkailukohteiden saavutettavuuden kehittämisen. Vapaa-ajan matkat mahdollistava joukkoliikenteen taso (V) saadaan yhteysväleille Joensuu–Tohmajärvi–Kitee, Kuopio–Suonenjoki ja Iisalmi–Vierämä.

Optimisessa skenaariossa eräät keskeiset matkailuyhteydet (Etelä-Konneveden ja Linnansaaren kansallispuistot, Järvisydän ja Saimaan pyöräilyreitit) saadaan paremman palvelutason piiriin ja helpommin joukkoliikenteellä saavutettavaksi.

Optimistisen skenaarion myötä voidaan myös tarjota koulumatkatarpeisiin peruspalvelutasoa Rääkkylä-Kitee- ja Kaavi-Tuusniemi-yhteyksiväleille, sekä tarjota parempaa palvelua työmatkaliikkumisen tarpeisiin ja mahdollisesti matkailun tarpeisiin yhteensä kuudella yhteysvälillä (Suonenjoki-Rautalampi, Mikkeli-Puumala, Savonlinna-Rantasalmi, Pielavesi-Keitele, Iisalmi-Pielavesi, Kuopio-Kaavi)

Optimistisen skenaarion palvelutasotavoitteiden nosto tarkoittaa karkeasti arvioiden noin 10-20 % kasvua joukkoliikenteen kilometrisuoritteeseen. Tämä tarkoittaa joukkoliikenteen tarjonnan merkittävää kasvattamista ja toisaalta myös vaatii enemmän resursseja. Tietyillä yhteysväleillä joukkoliikenteen vuorojen lisääminen voi vaatia lisäauton ottamista liikenteeseen, mikä kasvattaa kustannuksia suhteellisesti merkittävästi enemmän verrattuna tilanteeseen, jossa lisäliikenne voidaan hoitaa samalla kalustolla.

7.3 Vaikutukset liikenteen järjestämistapaan

Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueen markkinaehtoinen joukkoliikenteen tarjonta on heikentynyt pidemmän aikaa. Tarjonta ei ole palautunut koronapandemiaa edeltävän ajan tasolla, vaan se on edelleen jatkanut heikentymistä. Tässä selvityksessä määritettyjen palvelutasotavoitteiden mukainen liikenne vuorotarjonnalla mitattuna toteutuu markkinaehtoisesti ainoastaan Kuopio-Joensuu-yhteysvälillä, jossa toteutuu palvelutasoluokan VI mukainen liikenne. Nykytilanteessa myös Vt 5:n käytävässä Kuopion ja Mikkelin välillä on merkittävä määrä markkinaehtoista liikennettä. Kuopio-Mikkeli välille asetettu palvelutasotavoite (luokka V) ei kuitenkaan toteudu täysin pelkällä markkinaehtoisella liikenteellä, vaan tarjontaa joudutaan täydentämään ostoliikenteen hankinnoilla. Vt 5:n käytävässä Kuopio-Iisalmi välin palvelutasotavoite toteutuu myös vain osittain markkinaehtoisella liikenteellä. Muita yhteysvälejä, joilla osa palvelutasotavoitteesta toteutuu markkinaehtoisesti, ovat Kuopio-Suonenjoki ja Juva-Savonlinna. Muutoin markkinaehtoista liikennettä eri yhteysväleillä on pääosin yksittäisiä vuoroja tai ei lainkaan.

Liikennepalvelulain V osan 22 luvun 181 ja 182 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi tehdä päätöksen siitä, että se järjestää toimivalta-alueensa tai sen osan julkisen henkilöliikenteen palvelut palvelusopimusasetuksen

mukaisesti varmistaa sellaisen yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla (ns. PSA-päätös). Pohjois-Savon ELY-keskus on tehnyt vuonna 2012 toistaiseksi voimassa olevan PSA-päätöksen toimivalta-alueensa liikenteestä. PSA-päätöstä on täydennetty vuonna 2013 laaditussa hankintasuunnitelmassa, jossa on todettu, että yhteysväleillä Joensuu-Kuopio, Kuopio-Suonenjoki, Iisalmi-Kuopio ja Kuopio-Varkaus-Mikkeli liikenne voidaan toteuttaa *yksinomaan markkinaehtoisena edellyttäen, että markkinaehtoisella tarjonnalla saavutetaan tarvittava palvelutaso*. Hankintasuunnitelmassa todetaan, että *myös muilla yhteysväleillä voidaan sallia markkinaehtoista liikennettä palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen lisäksi*. Nykytilanteen ja tulevaisuuden kehitysnäkymien perusteella voidaan arvioida, että edellä mainituilla markkinaehtoisien liikenteen yhteysväleillä liikennettä joudutaan huomattavasti täydentämään ostoliikenteellä palvelutasotavoitteiden saavuttamiseksi. Tämän perusteella PSA-päätöksen päivittäminen voi olla perusteltua jatkossa, kun liikennettä lähdetään kehittämään määrällisten palvelutasotavoitteiden mukaiseksi. Lisäksi laadullisten palvelutasotavoitteiden osalta esimerkiksi informaatioon, lippujärjestelmään, matkaketjuihin ja kalustoon liittyviä tavoitteita on helpompi edistää yhtenevästi sopimusliikenteen osalta.

Lähdeluettelo

Etelä-Savon maakuntaliitto. (2021). Etelä-Savon maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Etelä-Savon maakuntaliitto, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, Pohjois-Savon liitto & Pohjois-Savon ELY-keskus. (2023). Itä-Suomen liikennestrategia.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto. (2020). Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030.

Pohjois-Savon ELY-keskus. (2020). ELY-keskuksen järjestämän joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet Itä-Suomessa 2021-2025.

Pohjois-Savon ELY-keskus. (2022). Itä-Suomen seudulliset liikkumistutkimukset 2022.

Pohjois-Savon ELY-keskus. (2024). Pohjois-Savon ELY-keskuksen Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2024.

Pohjois-Savon liitto. (2021). Pohjois-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040.

Pohjois-Savon liitto, Ylä-Savon koulutusyhtymä & Sitowise Oy. (2024). Opiskelijakuljetuspalveluiden kehittämisselvitys 2024.

Tilastokeskus. (2024). Väestöennuste 2024: Väestönmuutokset sukupuolen mukaan alueittain, 2024-2045. Viitattu 22.1.2025. Saatavissa: https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vaenn/statfin_vaenn_pxt_14wy.px/

Traficom. (2023). Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2023. Traficomin julkaisuja 12/2024.

Kuvailulehti

Julkaisusarjan nimi ja numero: Raportteja 5/2025

Vastuualue: Liikenne ja infrastruktuuri

Tekijät: Mikko Suhonen, Liisa Mustonen, Iiro Vainikainen, Taina Haapamäki, Siiri Korhonen, Matti Pönkänen

Julkaisun nimi: Julkisen henkilöliikenteen palvelutaso Itä-Suomessa 2025–2028

Tiivistelmä:

Pohjois-Savon ELY-keskus on määrittänyt toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2025–2028. Palvelutasotavoitteita on määritetty liikenteelliselle palvelutasolle sekä laadullisille tekijöille. ELY-keskuksen palvelutasomäärittäminen koskee ensisijaisesti kuntakeskusten välistä liikennettä. Palvelutasomäärittäminen koskee linja-autoliikennettä, ja sisältää sekä markkinaehtoisesta liikenteestä että sopimusliikenteestä muodostuvan kokonaisuuden. Yksinomaan kuntien hankkimaa, kuntien sisäistä liikennettä ei esitetä ELY-keskuksen palvelutasomäärittämisessä. Junaliikenteen osalta Pohjois-Savon ELY-keskus ei määritä palvelutasotavoitteita, mutta junaliikenteen nykyinen palvelutaso esitetään osana kokonaisuutta.

Palvelutasomäärittämisprosessi on toteutettu aktiivisessa vuorovaikutuksessa alueen kuntien ja sidosryhmien kanssa. Työn tuloksena on määritetty kuntien välisen joukkoliikenteen liikenteelliset ja laadulliset palvelutasotavoitteet.

Määrälliset palvelutasotavoitteet perustuvat kysynnän ja matkustuspotentiaalin arviointiin, toteutuneeseen palvelutasoon, alueen kuntien ja muiden sidosryhmien työn aikana esittämiin näkemyksiin sekä ELY-keskuksen asiantuntijoiden näkemyksiin. Määrällisten palvelutasotavoitteiden osalta työssä on esitetty tavoitteet sekä perustason skenaarioon että optimistiseen skenaarioon. Optimistisessa skenaariossa on tunnistettu yhteysvälejä, joiden palvelutasoa olisi suositeltavaa kehittää, mikäli joukkoliikennemäärärahan taso olisi suurempi. Laadullisia tavoitteita on asetettu täsmällisyydelle, informaatiolle, lippujärjestelmälle, kalustolle, linjaston selkeydelle ja liikenteen imagolle, matkaketjujen toimivuudelle, pysäkki-infraan ja matkailun edistämiseen liittyen. Laadulliset tavoitteet ohjaavat jatkossa joukkoliikenteen kehittämistä alueella.

Palvelutasomäärittäminen ohjaa jatkossa Pohjois-Savon ELY-keskuksen joukkoliikenteen määrärahan käyttöä ja hankintoja ja se toimii liikenteen tarkemman suunnittelun pohjana. Laadullisia tavoitteita on tarkoitus hyödyntää joukkoliikenteen kehittämisessä. Palvelutasomäärittämisen mukaisia joukkoliikennepalveluja on tarkoitus hankkia määräraha-kehityksen rajoissa yhdessä alueen kuntien kanssa siltä osin, kun asetetut tavoitteet eivät toteudu markkinaehtoisesti tai junaliikenteellä.

Asiasanat (YSA:n mukaan): Joukkoliikenne, palvelutaso, Itä-Suomi

ISBN (PDF) 978-952-398-291-8

ISSN (verkkopublication) 2242-2854

URN:ISBN:978-952-398-291-8

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

Sivumäärä: 47

Kieli: Suomi

Kustantaja /Julkaisija: Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kustannuspaikka ja -aika: Kuopio 2025

Presentationensblad

Publikationens serie och nummer: Rapporter 5/2025

Ansvarsområde: Trafik och infrastruktur

Författare: Mikko Suhonen, Liisa Mustonen, Iiro Vainikainen, Taina Haapamäki, Siiri Korhonen, Matti Pönkänen

Publikationens titel: Servicenivån i kollektivtrafiken i Östra Finland 2025–2028

Sammandrag:

Norra Savolax NTM-centralen har fastställt servicenivån för kollektivtrafiken i sitt verksamhetsområde för åren 2025–2028. Servicenivån har definierats både för trafikservice-nivå och kvalitativa faktorer. NTM-centralens service-nivåbestämning gäller främst trafiken mellan kommuncentra. Service-nivåbestämningen omfattar busstrafik och inkluderar både marknadsdriven trafik och avtalad trafik som utgör en helhet. Endast kommunernas upphandlade, interna trafik presenteras inte i NTM-centralens service-nivåbestämning. När det gäller tågtrafik fastställer Norra Savolax NTM-centralen inga servicenivån, men den nuvarande service-nivån för tågtrafik presenteras som en del av helheten.

Processen för service-nivåbestämning har genomförts i aktiv dialog med kommunerna och intressenterna i området. Som resultat av arbetet har trafikservice- och kvalitetsmål för kollektivtrafiken mellan kommunerna definierats. Kvantitativa servicenivån baseras på bedömning av efterfrågan och resande-potential, uppnådd service-nivå, synpunkter från kommunerna och andra intressenter under arbetets gång samt experternas synpunkter från NTM-centralen. För de kvantitativa service-nivåmålen har både grundscenariet och det optimistiska scenariot presenterats. I det optimistiska scenariot har förbindelser identifierats vars service-nivå skulle vara fördelaktigt att utveckla om nivån på kollektivtrafikens anslag var högre. Kvalitativa mål har satts för punktlighet, information, biljett-system, fordon, tydlighet i linjestrukturen och trafikens image, funktionalitet i reskedjor, hållplats-infrastruktur och främjande av turism. De kvalitativa målen kommer att styra utvecklingen av kollektivtrafiken i området framöver.

Service-nivåbestämningen kommer framöver att styra användningen av anslagen för kollektivtrafik och upphandlingar av Norra Savolax NTM-centralen och den fungerar som grund för mer detaljerad planering av trafiken. De kvalitativa målen avser att utnyttjas i utvecklingen av kollektivtrafiken. Kollektivtrafik tjänster enligt servicenivåbestämningen avser att upphandlas inom ramen för anslaget begränsningar i samarbete med kommunerna i området i den utsträckning som de uppsatta målen inte uppnås genom marknadsbaserad trafik eller tågtrafik

Nyckelord (enligt Allärs): Kollektivtrafik, servicenivå, Östra Finland

ISBN (PDF) 978-952-398-291-8

ISSN (webbpublikation): 2242-2854

URN:ISBN:978-952-398-291-8

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

Språk: Finska

Sidantal: 47

Utgivare / Förläggare: Närings-, trafik- och miljöcentralen i Norra Savolax

Förläggningsort och datum: Kuopio 2025

Documentation page

Publication serie and number: Reports 5/2025

Publication serie and number: Transport and Infrastructure

Author(s): Mikko Suhonen, Liisa Mustonen, Iiro Vainikainen, Taina Haapamäki Siiri Korhonen, Matti Pönkänen

Title of publication: Service Level of Public Passenger Transport in Eastern Finland 2025–2028

Abstract:

The North Savo ELY Centre has defined the service level goals for public transport within its authority for the years 2025–2028. Service level goals have been established for both the transport service level and qualitative factors. The ELY Centre's service level definition primarily concerns inter-municipal transport. This definition applies to bus transport and includes both market-based transport and contract-based transport. Transport that is exclusively procured by municipalities for internal use within the municipalities is not included in the ELY Centre's service level definition. Regarding rail transport, the North Savo ELY Centre does not define service level goals, but the current service level of rail transport is presented as part of the overall picture.

The service level definition process has been conducted with active interaction with the municipalities and stakeholders in the region. As a result of this work, the transport-related and qualitative service level goals for inter-municipal public transport have been determined. Quantitative service level goals are based on the assessment of demand and travel potential, the actual service level achieved, the views expressed by the municipalities and other stakeholders during the work, and the opinions of the ELY Centre's experts. For the quantitative service level goals, targets have been presented for both a basic scenario and an optimistic scenario. The optimistic scenario identifies connections where service levels should be developed if the level of public transport funding were higher. Qualitative goals have been identified for punctuality, information, ticketing systems, fleet, clarity of routes, and the image of transport, the functionality of travel chains, stop infrastructure, and the promotion of tourism. These qualitative goals will guide the future development of public transport in the area.

The service level definition will guide the future use of the public transport budget and procurements by the North Savo ELY Centre and will serve as a basis for more detailed transport planning. The qualitative goals are intended to be utilized in the development of public transport. Public transport services in accordance with the service level definition are intended to be procured within the budget framework in collaboration with the municipalities in the area, to the extent that the established transport service levels or qualitative goals are not achieved through market-based means or rail transport.

Keywords: Public transport, service level, Eastern Finland

ISBN (PDF) 978-952-398-291-8

ISSN (online): 2242-2854

URN:ISBN:978-952-398-291-8

Distributor: www.doria.fi/ely-keskus

Language: Finnish

Number of pages: 47

Publisher: Centre for Economic Development, Transport and the Environment for North Savo

Place of publication and date: Kuopio 2025