

Taustaselvitys joukkoliikenteen tilakuvasta ja tavoitteellisesta kehityssuunnasta

Heikki Metsäranta, Henriika Weiste

Sisällysluettelo

Esipuhe.....	1
1 Yhteenveto	2
2 Tausta ja tavoitteet	4
2.1 Taustaa	4
2.2 Selvityksen rajaus ja tavoitteet.....	5
2.3 Selvityksen työstämistapa.....	5
3 Joukkoliikenteen kysyntä ja kasvupotentiaali.....	6
3.1 Joukkoliikenteen matkat ja suorite 2017	6
3.2 Joukkoliikenteen kasvun potentiaali	7
4 Joukkoliikenteen kasvun skenaariotarkastelut	8
4.1 Tarkastellut skenaariot	8
4.2 Perusennusteet liikenteen ja CO ₂ -päästöjen kehityksestä	8
4.3 ILMO-tavoitteiden mukainen liikenteen kehitys	10
4.4 Suuret kaupunkiseudut.....	11
4.5 Keskisuuret kaupunkiseudut.....	13
4.6 Kaukoliikenne	15
5 Tavoitteet joukkoliikenteen kasvulle vuoteen 2030	17
5.1 Suoritteet	17
5.2 Matkamäärät.....	19
6 Toimenpiteet	20
6.1 Toimenpiteiden selvittämistapa.....	20
6.2 Kaukoliikenne.....	20
6.3 Kaupunkiliikenne	21
6.4 ELY-keskusten ja pikkukaupunkien joukkoliikenne	23
6.5 Yhteenveto joukkoliikenteen tärkeimmistä kehittämistoimista.....	25
7 Vaikutukset ja rahoitustarpeet	26
7.1 Vaikutukset tieliikenteen suoritteisiin ja CO ₂ -päästöihin	26
7.2 Arvio joukkoliikenteen nettorahoituksen tarpeesta ehdotetun kasvutavoitteen mukaisesti vuonna 2030.....	27
7.3 Suunnitelmissa olevat joukkoliikenteen infrainvestoinnit	29
7.4 Arvio joukkoliikennemarkkinan kasvusta	29
8 Seuranta ja mittarit	31
9 Lähdeluettelo.....	33
Liitteet.....	34
Liite 1: Työpajojen tuloksia	34
Liite 2: Taustatietoa liikennemääristä	35
Liite 3: Kaupunkiseutujen tavoitteita ja suunnitelmia	39

Esipuhe

Tämän taustaselvityksen tehtävänä on ollut tuottaa tietoa liikenteen ilmastotavoitteiden kohdentamisesta joukkoliikenteeseen. Tämän lisäksi työssä on laadittu ehdotus joukkoliikenteen seurannan valtakunnallisista mittareista ja niiden käytöstä liikennejärjestelmän tilakuvassa.

Useat joukkoliikenteen viranomaisten ja liikennöitsijöiden edustajat ovat antaneet työhön arvokasta tietoa ja näkemyksiä työpajoissa, haastatteluissa ja kommentoimalla työn luonnosversioita. Vastuu taustaselvityksen sisällöstä on kuitenkin tekijöiden.

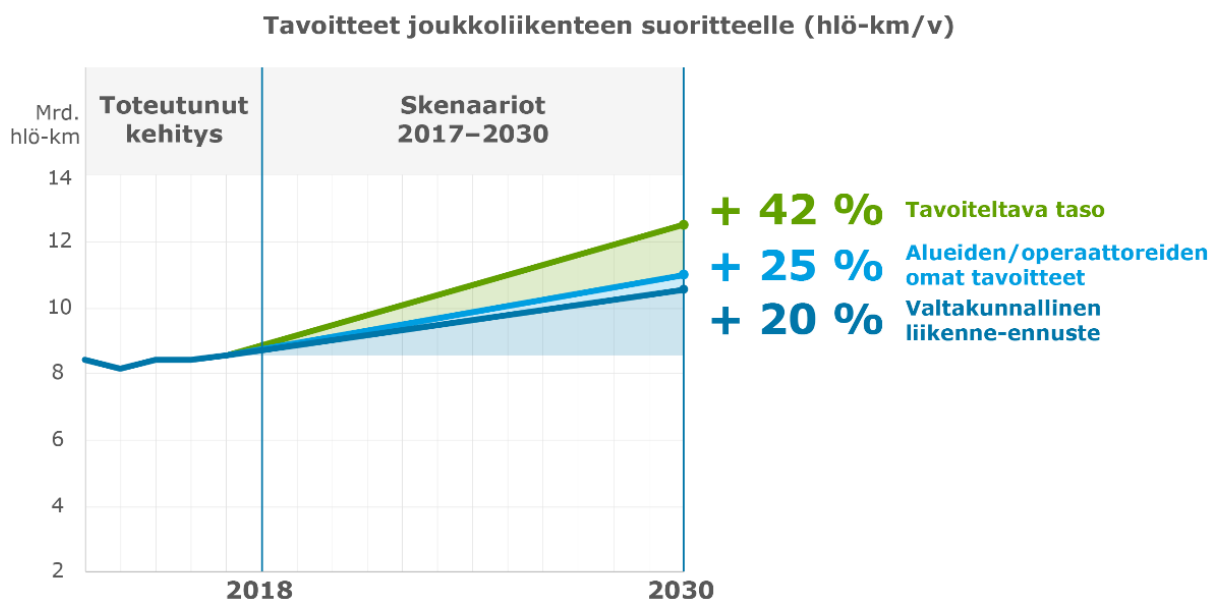
Taustaselvitys on toteutettu konsulttityönä, josta ovat vastanneet Heikki Metsäranta Ramboll Finland Oy:stä ja Henriika Weiste Waystep Consulting Oy:stä. Työhön on osallistunut myös Hanna Aalto Linea Konsultit Oy:stä.

Taustaselvityksen ohjausryhmään ovat kuuluneet Taina Saarinen (puheenjohtaja), Laura Langer, Mika Idman ja Nina Frösén Liikenne- ja viestintävirasto Traficomista, Johanna Vilkuna Kuntaliitosta, Minna Soininen, PLL ry:stä sekä Päivi Kokkonen ja Erika Helin Väylävirastosta.

1 Yhteenveto

Liikenteen ilmastotavoitteisiin pääsemiseksi on tarve vähentää henkilöautoliikennettä ja lisätä kestävien kulkutapojen suoritetta. Liikenne- ja viestintäministeriö asetti vuonna 2018 liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän selvittämään ja arvioimaan keinoja, joilla liikenteen kasvihuonekaasu-päästöt voidaan poistaa vuoteen 2045 mennessä. Työryhmän raportissa (ILMO45) on esitetty joukkoliikenteelle 111 % kasvutavoite vuoteen 2050 mennessä. Tässä taustaselvityksessä joukkoliikenteen kasvutavoitetta on tarkasteltu tarkempien skenaarioiden avulla, joissa huomioitiin ilmastotavoitteet, operaattoreiden näkemykset sekä valtakunnallinen liikenne-ennuste.

Selvityksen perusteella **joukkoliikenteen suoritteiden tulisi kasvaa 42 % vuoteen 2030 mennessä**, jolloin saavutettaisiin ilmastopolitiikan työryhmän mukainen joukkoliikenteen kasvu vuoteen 2050 mennessä. Tavoitteen arvioidaan tarkoittavan 240 miljoonaa uutta joukkoliikennematkaa vuoteen 2030 mennessä.



Suurimmat kasvuodotukset kohdentuvat kaukoliikenteeseen ja suurten kaupunkien liikenteeseen, joilla on suurin merkitys joukkoliikenteen kokonaissuoritteelle. Keskisuurilla kaupunkiseuduilla on hyvä suhteellinen kehittämispotentiaali, mutta vaikutukset suoritteisiin jäävät pienemmiksi.

	Matkamäärän kasvutavoite 2030	Suoritteiden kasvutavoite 2030	Joukkoliikenteen ostojen lisärahoitus-tarve 2030
Suuret kaupunkiseudut	+200 milj. matkaa/v	+43 %	+ 100 milj. €/v
Keskisuuret kaupunkiseudut	+20 milj. matkaa/v	+60 %	+ 19 milj. €/v
Muu joukkoliikenne	+9 milj. matkaa/v	+13 %	+ 18 milj. €/v
Kaukoliikenne	+11 milj. matkaa/v	+48 %	+ 15 milj. €/v

Tavoiteltavaa **joukkoliikenteen kasvua ei ole mahdollista saavuttaa nykyisessä toimintaympäristössä pelkillä joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteillä**. Joukkoliikenteen liikennöintiin ja infran voimakkaan kehittämisen lisäksi tarvitaan henkilöautoilun houkuttelevuutta vähentäviä toimenpiteitä.

Joukkoliikenteen suurikin kasvu on vain pieni apu liikenteen ilmastotavoitteen saavuttamisessa. Sitovan KAISU-tavoitteen saavuttaminen edellyttää voimakkaita autoliikennettä ja sen päästöjä vähentäviä toimia, jotka osaltaan edellyttävät joukkoliikenteen kasvavaa tarjontaa ja toisaalta lisäävät joukkoliikenteen käyttöä.

2 Tausta ja tavoitteet

2.1 Taustaa

Joukkoliikenteen käytön ja sitä kautta kulkumuoto-osuuden kasvattamisen tarpeet johtuvat EU:n ja kansallisen tason ilmastotavoitteista liikennesektorille. Komission ehdotuksen mukaan Suomen kasvihuonekaasujen päästövähennystavoite päästökautaan piiriin kuulumattomille päästöille, eli taakanjakosektorille vuodelle 2030 on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 39 % verrattuna vuoden 2005 tasoon nähden. Liikenteen päästöt muodostavat noin viidenneksen Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. Taakanjakosektorin päästöistä liikenteen päästöt ovat noin 40 prosenttia.

Kansallisia tavoitteita ovat kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa (TEM 2016) sekä keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa (YM 2017) asetetut tavoitteet. Vuonna 2016 laaditun kansallisen energia- ja ilmastostrategian tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä noin puolella 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Suurin vähennyspotentiaali on sen mukaan tieliikenteessä, jossa syntyy noin 90 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä. Tavoitteena on, että henkilöautolla yksin ajettavien matkojen määrä vähenee ja että henkilöautosuoritteen kasvu kaupunkiseuduilla pysähtyy väestönkasvusta huolimatta. Tämän tavoitteen toteuttaminen vaatii merkittäviä siirtymiä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöön.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä tarkasteltiin myös joulukuussa 2018 julkaistussa Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän loppuraportissa (Särkijärvi ym. 2018). Tarkastelun lähtökohtana ovat liikenteen hallinnonalan sitova ilmastotavoite ja sen pohjalta tehty mietintö tarvittavista toimenpiteistä ja muutoksista. Loppuraportti ei ole hallinnonalaan sitova, mutta antaa ehdotuksia siitä, millaisin toimin hiilettömään liikenteeseen voitaisiin päästä. Työryhmän ehdotuksina loppuraportissa mainitaan: *”Tavoitteena on, että henkilöautojen suoritteen eli ajoneuvokilometrien kasvu tahtuu ja kääntyy hienoiseen laskuun vuonna 2025. Tämä tarkoittaisi samalla sitä, että raideliikenteen, linja-autoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn yhteenlaskettu matkustussuorite kaksinkertaistuisi vuoteen 2045 mennessä.”*

Ilmastotavoite on vahvasti esillä myös pääministeri Rinteen hallitusohjelmassa (Valtioneuvosto 2019), jossa edellä kuvatut tavoitteet ovat lähtökohtana ja perustelevat joitakin rahoituskohteita. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on yksi tämä selvityksen tulosten käyttökohteista.



Kuva 1. Joukkoliikenteen kasvutavoitteiden taustalla olevia tavoitteita ja linjauksia.

2.2 Selvityksen rajausta ja tavoitteet

Taustaselvityksen tarkoituksena on tarkentaa kestävän liikenteen kasvutavoitteet joukkoliikenteeseen ja suunnitella tavoitteita tukeva seuranta mittareineen. Selvityksessä etsitään vastaukset seuraaviin kysymyksiin:

1. Millaista määrällistä kasvua joukkoliikenteen käytössä tulisi saavuttaa, jotta se tukisi parhaiten ilmastotavoitteiden toteuttamista?
2. Miten kasvutavoite (potentiaali) jakautuu alueellisesti ja liikennetyypeittäin?
3. Millaisia toimenpiteitä ja rahoitustarpeita kasvutavoitteen saavuttamiseksi on? Mitä kasvu tarkoittaa joukkoliikenteen markkinoiden koossa?
4. Millaisin tunnusluvuin ja kriteerein joukkoliikenteen tilaa ja kehitystä tulisi seurata tavoitteiden toteutumisen arvioimiseksi?

Joukkoliikenteellä tarkoitetaan työssä toimivaltaisten viranomaisten järjestämää, kaikille avointa joukkoliikennettä sekä markkinaehtoista kaikille avointa reitti- ja aikataulusidonnaista linja-auto ja raideliikennettä.

2.3 Selvityksen työstämistapa

Työ on muodostunut seuraavista osavaiheista

- Lähtötietojen kartoitus: Tilastotietojen sekä alueellisten tavoitteiden ja kehittämishankkeiden kartoitus
- Joukkoliikenteen määrällisten tavoitteiden määrittely ilmastotavoitteiden mukaisesti
- Arvio rahoituksen vuosittaisesta kehitystarpeesta ja jakautumisesta sekä arvio markkinoiden kasvupotentiaalista
- Toimenpidesuositukset joukkoliikenteen jatkuvaan seurantaan.

Työmenetelmänä ovat olleet aineistotutkimus ja tilastoanalyysi sekä laaja työpajatyöskentely.

Tehdyt laskelmat perustuvat Julkisen liikenteen suoritetilaston (JLST 2017), Liikenne- ja viestintäviraston JUKU-palvelun (JUKU 2018), Valtakunnallisen henkilöliikenteen perusennusteeseen (Lapp ym. 2018), VTT:n LIPASTO-laskentajärjestelmän (VTT 2019) tietoihin. Siltä osin, kun alueiden tunnusluvuissa on havaittu tietoja, on niitä pyydetty suoraan toimivaltaisilta viranomaisilta. Alueiden omia tavoitteita on selvitetty suunnitelmista ja alueiden edustajia haastatteleamalla.

Työhön sisältyi laaja työpajaosuus, jossa pohdittiin yhdessä valtionhallinnon, toimivaltaisten viranomaisten, maakuntaliittojen ja liikenteenharjoittajien kanssa tavoitteiden asettelua ja toimenpiteitä tavoitteisiin pääsemiseksi. Työpajoja järjestettiin kaksi: toinen kaupunkiliikenteen sekä kehysalueiden ja maaseutualueiden toimijoille ja toinen kaukoliikennetoimijoille.

3 Joukkoliikenteen kysyntä ja kasvupotentiaali

3.1 Joukkoliikenteen matkat ja suorite 2017

Joukkoliikenteen kysynnän, tarjonnan ja rahoituksen valtakunnalliset tiedot esitetään Julkisen liikenteen suoritetilastossa (JLST 2017). Kuntien, kuntayhtymien ja ELY-keskusten sopimusliikenteestä ja toimivalta-alueilta on lisäksi tarkempaa tietoa Liikenne- ja viestintäviraston JUKU-palvelussa (JUKU 2018).

Suomen joukkoliikenteen matkoista ja suoritteesta yli 80 % tehdään suurilla kaupunkiseuduilla ja kaukoliikenteessä. Suurten ja keskisuurten kaupunkien vuoden 2018 tietoja (JUKU 2018) hyödyntäen voidaan joukkoliikenteen kokonaiskysynnäksi vuonna 2018 arvioida 574 miljoonaa matkaa ja 8,8 mrd. henkilökilometriä.

Tarkastelussa on käytetty tietojen saatavuuden takia samaa liikennetyyppijakoa kuin Julkisen liikenteen suoritetilastossa.



Kuva 2. Kotimaan joukkoliikenteen kysyntä vuonna 2018 (JLST 2017, JUKU 2018). Luvuissa ei ole mukana lentoliikennettä eikä taksiliikennettä.

Taulukko 1. Kotimaan joukkoliikenteen kysyntä kaupungeittain ja liikennetyypeittäin vuonna 2018 (JLST 2017, JUKU 2018). Luvuissa ei ole mukana lentoliikennettä eikä taksiliikennettä.

Suuret kaupunkiseudut	Milj. matkaa/v	Keskisuuret kaupunkiseudut	Milj. matkaa/v	Muu joukkoliikenne	Milj. matkaa/v
Helsinki	387,1	Hämeenlinna	1,5	Rautatie	7,7
Oulu	9,1	Joensuu	2,3	Linja-auto	45,7
Tampere	40,1	Jyväskylä	7,4	Yhteensä (2017)	53,4
Turku	26,6	Kotka	2,1		
Yhteensä (2018)	462,8	Kouvola	1,2		
		Kuopio	6,8		
		Lahti	7,4		
		Lappeenranta	1,8		
		Pori	1,8		
		Vaasa	1,2		
		Yhteensä (2018)	33,4		
Kaukoliikenne	Milj. matkaa/v				
Rautatie	12,5				
Linja-auto	11,5				
Yhteensä (2017)	24,0				

- Muu joukkoliikenne:
- Rautatie: HSL-alueen ulkopuolinen lähiliikenne, lähiliikenteen ostot
 - Linja-auto: Alueellisen runkoliikenteen ja paikallisen liikenteen ostot

3.2 Joukkoliikenteen kasvun potentiaali

Joukkoliikenteen kasvupotentiaalia on tarkasteltu tilastoissa käytettävän alue- tai liikennetyypin mukaisesti ottaen huomioon toteutunut kehitys. Joukkoliikenteen toimintaympäristö on muun muassa lainsäädännön osalta oletettu nykyisen kaltaiseksi.

Suurilla kaupunkiseuduilla voidaan arvioida olevan suurin potentiaali joukkoliikenteen matkamäärien kasvattamiseen. Asukastiheys ja väestömäärä ovat suuret ja jatkuvasti kasvussa. Joukkoliikenteen kysyntä on suurta ja suosio on kasvusuunnassa. Liikenne- ja maankäyttöpolitiikka tukee joukkoliikenteen kehittymistä. Kaupungeissa myös liikkumistottumukset muuttuvat nopeimmin kestävien liikkumismuotojen hyväksi. Vuosina 2013–18 joukkoliikenteen matkamäärät kasvoivat suurissa kaupungeissa (Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseudut) 53,3 miljoonalla matkalla eli 13 prosenttia (JUKU 2018).

Keskisuurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen käytön kasvu on ollut viime vuosina erittäin voimakasta. Kasvun jatkumiselle on potentiaalia joukkoliikenteen tarjonnan ja hinnoittelun kehittämisessä. Vuosina 2014–18 joukkoliikenteen matkamäärät kasvoivat keskisuurissa kaupungeissa noin 5,5 miljoonalla matkalla eli 20 prosenttia (JUKU 2018).

Rautateiden kaukoliikenteessä on viime vuosien kehityksen ja liikennöitsijän suunnitelmien perusteella selvää kasvupotentiaalia. Kaukoliikenteen kasvulla on suhteellisesti suuri merkitys suoritteeseen, koska matkat ovat paljon pidempiä kuin kaupunkiliikenteessä. Liikennöitsijät eivät näe linja-autojen säännöllisessä kaukoliikenteessä merkittävää kasvumahdollisuutta, mikäli toimintaympäristö pysyy nykyisenkaltaisena.

Pienissä kaupungeissa ja ELY-keskusten sopimusliikenteessä on nykyisessä säädösympäristössä kysymys paljolti markkinaehtoisen liikenteen täydentämisestä ja peruspalvelutason säilyttämisestä, eikä erityistä kasvupotentiaalia ole.

4 Joukkoliikenteen kasvun skenaariotarkastelut

4.1 Tarkastellut skenaariot

Tämän taustaselvityksen keskeinen tehtävä on ollut määrittää kansallisen joukkoliikenteen kasvulle sellainen kasvutavoite, jonka toteutuessaan auttaisi liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamisessa.

Tarkastelussa on käytetty seuraavia joukkoliikenteen kasvun skenaarioita

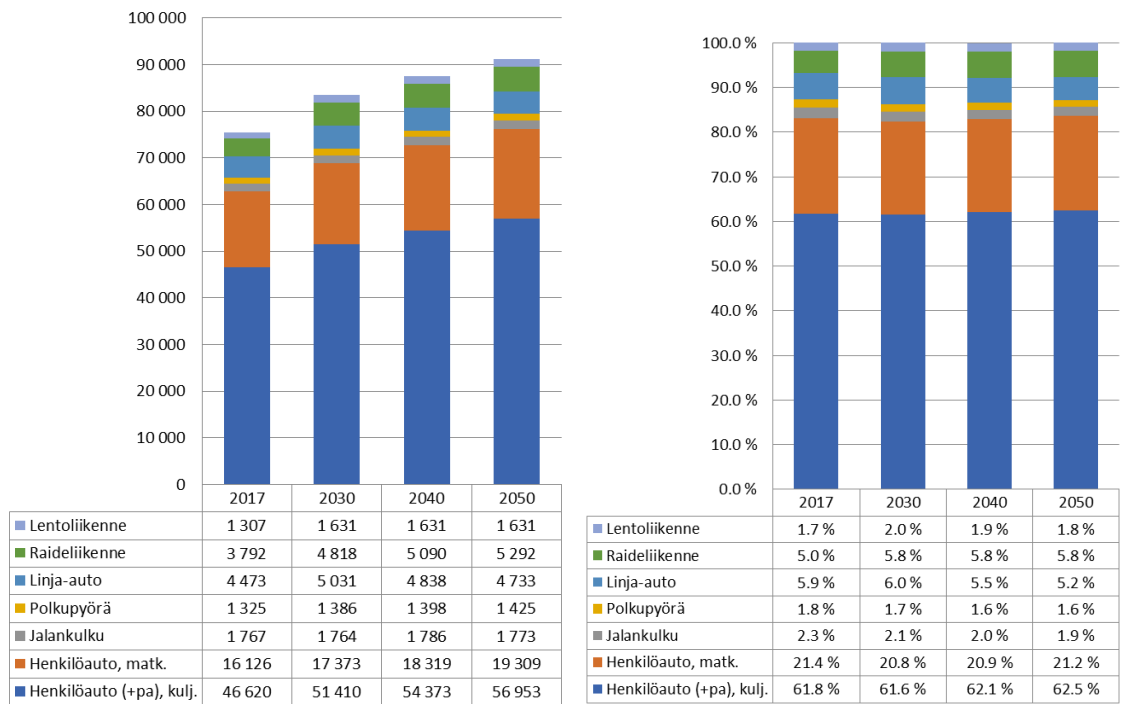
- **ILMO_{max}**: Vuoden 2050 joukkoliikenteen kasvutavoitteeseen edetään valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukaista, lähivuosia painottavaa kasvukäyrää mukaillen. Määrittää ilmastotavoitteen mukaisen joukkoliikenteen kasvun ylärajan.
- **ILMO_{min}**: Vuoden 2050 mukaiseen joukkoliikenteen kasvutavoitteeseen edetään lineaarisesti. Määrittää ilmastotavoitteen mukaisen joukkoliikenteen kasvun alarajan.
- **Viranomaisten ja operaattoreiden omat tavoitteet/realismi**: Tämän työn yhteydessä muodostettu näkemys realistisesta kasvutavoitteesta eri tyyppisillä alueilla. Tavoite on määritetty työpajoissa, ja alueiden ja operaattoreiden kommenttien sekä alueiden omien suunnitelmien pohjalta.
- **Trendilaskelma**: Laskelma, jossa matkamäärien kehityksen ennakoivaan jatkuvan suoraan viime vuosien (2014–2018) kehityksen mukaisena.
- **Valtakunnallinen liikenne-ennuste**: Valtakunnallinen henkilöliikenteen kokonaisennuste (Lapp ym. 2018).

Tässä muodostettu ehdotus joukkoliikenteen tavoitetilasta ottaa huomioon alueiden näkemykset sekä mahdollisuudet saavuttaa ilmastotavoitteet, ja sijoittuu lähelle lineaarista ILMO_{min} -tavoitetta.

4.2 Perusennusteet liikenteen ja CO₂-päästöjen kehityksestä

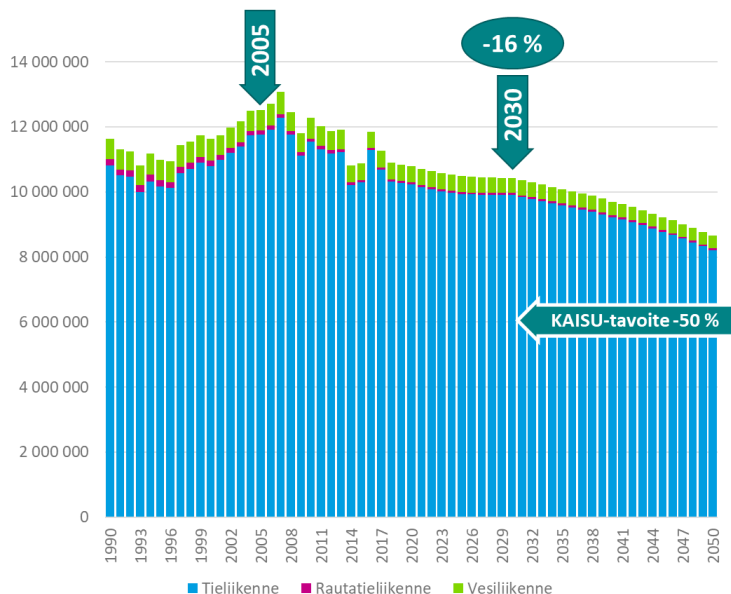
Henkilöliikenteestä on käytössä tuore valtakunnallinen perusennuste (Lapp ym. 2018). Perusennuste kuvaa henkilöliikenteen todennäköistä, tehtyihin päätöksiin ja näköpiirissä oleviin toimintaympäristön muutoksiin perustuvaa kehitystä. Ennusteessa ei ole huomioitu sellaisia poliittisia ohjauskeinoja, väyläinvestointeja tai muita toimenpiteitä, joista ei ole tehty päätöksiä. Liikkumiskäyttäytymisen oletetaan noudattavan valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa (Liikennevirasto 2018) havaittua käyttäytymistä. Henkilöliikenteen ennusteiden tärkeimmät muutostekijät ovat väestönkasvu ja Suomen bruttokansantuotteen kehittyminen.

Kotimaan henkilöliikenteen kokonaissuorite (henkilökilometrit) kasvaa ennusteen mukaan vuoden 2017 tasosta noin 21 % vuoteen 2050 mennessä. Voimakkaimmin kasvaa rautatieliikenne, jonka suoritteen arvioidaan kasvavan noin 27 % vuoteen 2030 mennessä ja 40 % vuoteen 2050 mennessä. Liikennemuotojen markkinaosuudessa ei tapahdu merkittäviä muutoksia, koska henkilöautoliikenteen suorite kasvaa ja sen osuus pysyy hallitsevana.



Kuva 3. Valtakunnallisen henkilöliikenteen perusennusteen mukainen suoritteiden (hlö-km) ja sitä vastaavan kulkutapaosuuden kehitys 2017–2050 (Lapp ym. 2018).

VTT:n LIPASTO-laskentajärjestelmän (VTT 2019) ennuste kotimaan liikenteen CO₂-päästöjen kehityksestä perustuu liikenteen perusennusteeseen ja arvioihin moottori- ja polttoaineteknologioiden kehityksestä. Päästöennusteen mukaan liikenteen CO₂-päästöt vähenevät 16 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä, kun kansallinen sitova tavoite on noin 50 % vähenemä. Toimintaympäristön muutos (mm. kaupungistuminen) ja päätetyt toimet eivät riitä. Liikenteen ilmastopoliittisen työryhmän (Särkijärvi ym. 2018) mukaan tarvitaan liikenteen suoritteiden siirtymistä autoliikenteestä kestäviin liikkumistapoihin sekä kaasu- ja sähkökäyttöisen kaluston osuuden kasvua.



Kuva 4. Kotimaan tie-, raide- ja vesiliikenteen CO₂-päästöjen (tn/v) kehitys 1990–2050 (VTT 2019).

4.3 ILMO-tavoitteiden mukainen liikenteen kehitys

Jotta liikenteen ilmastopoliittisen työryhmän tavoitteet siirtymästä kestäviin kulkumuotoihin saavutettaisiin, tulisi raide- ja linja-autoliikenteen sekä pyöräilyn ja kävelyn yhteenlasketun matkustussuorituksen kaksinkertaistua vuoden 2017 tasosta vuoteen 2050 mennessä. Jos tämä kasvutavoite jaetaan kulkutapojen kesken samassa suhteessa kuin valtakunnallisessa liikenne-ennusteessa, tulisi raideliikenteen matkustussuorituksen kasvaa 143 %, linja-autoliikenteen 84 %, pyöräilyn 87 % ja kävelyn 75 % vuoteen 2050 mennessä.

Henkilöliikenteen päästöt vähenisivät 11 % (n. 0,5 Mt vuodessa) vuonna 2050 perusennusteeseen verrattuna (eli ilman uusia politiikkatoimia). Mikäli kaupunkien linja-autoliikenne sähköistetään vuoteen 2050 mennessä, olisi päästövähennys noin 15 % (n. 0,7 Mt).

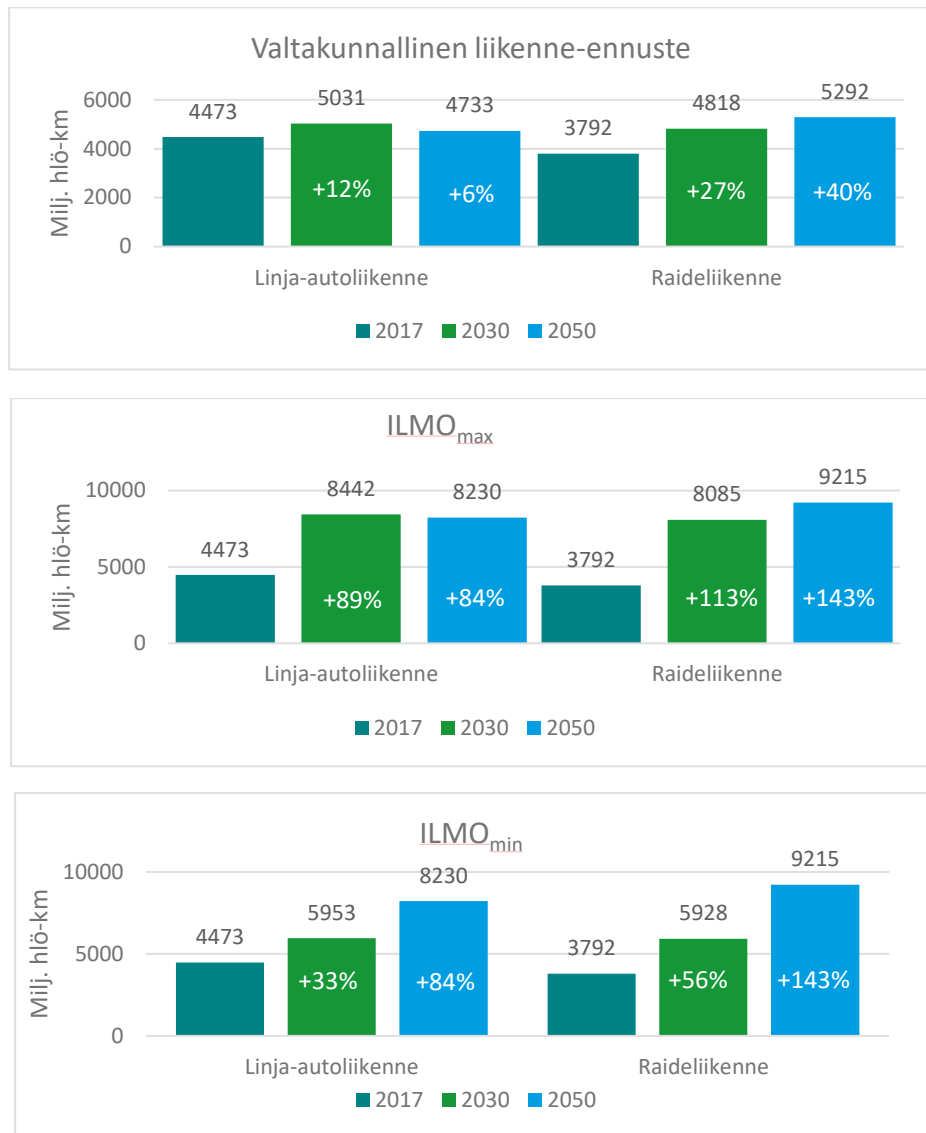
Ilmastopoliittisen työryhmän tavoitemäärittely on vuodelle 2050. Pohdittaessa tavoitetta vuodelle 2030 on otettava huomioon, että vuoden 2050 tavoitteeseen voidaan edetä erilaisia kehityspolkuja. Tässä skenaariotarkastelussa on tunnistettu kaksi tapaa, joista muodostuvat ILMO-tavoitteiden ääripäät:

1. Lineaarinen eteneminen, jossa joukkoliikenteen osuus henkilöliikenteen suoritteesta kasvaisi saman verran joka vuosi. Tätä kutsutaan skenaarioksi ILMO_{min}.
2. Valtakunnallista liikenne-ennustetta mukaileva eteneminen, jossa linja-autoliikenteen ja raideliikenteen kasvu on huomattavasti voimakkaampaa vuoteen 2030. Tämän jälkeen kasvu raideliikenteessä taittuu ja linja-autoliikenteessä kääntyy jopa laskuun. Tämä skenaario on ILMO_{max}.

Lineaarinen malli on selkeä, mutta siinä riskinä on liian hidas joukkoliikenteen kasvu suhteessa vuoden 2050 tavoitteeseen. Valtakunnallisen ennusteen mukaan voimakkain joukkoliikenteen kasvu ennustetaan vuosille 2017–2030:

- linja-autoliikenteen suorite kasvaa +12 % vuosina 2017–2030 ja +6 % vuosina 2017–2050.
- raideliikenteen suorite kasvaa +27 % vuosina 2017–2030 ja +40 % vuosina 2017–2050.

ILMO-tavoitteena on kasvattaa vuosina 2017–2050 linja-autoliikenteen suoritetta 84 % ja raideliikenteen suoritetta 143 %. Jos ILMO-tavoitteeseen edetään valtakunnallisen ennusteen mukaisesti ja voimakkain kasvu vuosille 2017–2030 keskittäen (ILMO_{max}), olisi linja-autoliikenteen suoritteiden kasvutavoite 89 % ja raideliikenteen 113 % vuoteen 2030 mennessä. Jos ILMO-tavoitteeseen edetään lineaarisesti (ILMO_{min}), olisi linja-autoliikenteen suoritteiden kasvutavoite 33 % ja raideliikenteen 56 % vuoteen 2030 mennessä.

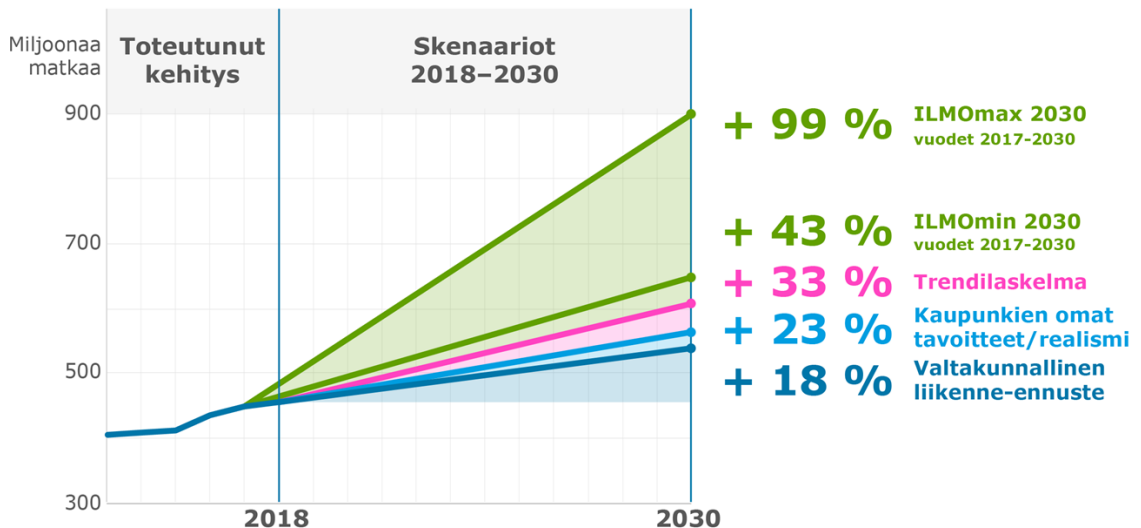


Kuva 5. Linja-autoliikenteen ja raideliikenteen matkustussuoritteiden kehitys valtakunnallisen peruseennusteen (Lapp ym. 2018) mukaisessa skenaariossa sekä ILMO_{max} ja ILMO_{min} -skenaarioissa.

4.4 Suuret kaupunkiseudut

Suuriin kaupunkeihin (HSL sekä Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkien toimivalta-alueet) tehdyissä tarkasteluissa matkamäärien oletetaan kasvavan suoritteen kanssa samassa suhteessa, koska matkojen keskipituus linja-auto- ja junaliikenteessä on suurissa kaupungeissa keskimäärin lähes sama: linja-autoliikenne 7,02 km ja raideliikenne 6,87 km suurissa kaupungeissa (JLST 2017).

ILMO-tavoitteena on kasvattaa vuosina 2017–2050 linja-autoliikenteen suoritetta 84 % ja raideliikenteen suoritetta 143 %. Tästä nykyisiin linja-autoliikenteen ja raideliikenteen osuuksiin perustaen joukkoliikenteen suorite kasvaa suurissa kaupungeissa 111 % vuoteen 2050 mennessä. Valtakunnallista liikenne-ennustetta mukailevalla kasvulla vuonna 2030 tulisi saavuttaa jo 99 % kasvu (ILMO_{max}), jotta vuoden 2050 tavoite toteutuisi. Lineaarilla kasvulla riittäisi, että vuoteen 2030 mennessä on saatu 43 % kasvu (ILMO_{min}).



Kuva 6. Matkamäärien ja suoritteen kasvutavoite suurissa kaupungeissa vuonna 2030 eri skenaarioiden mukaan.

Kaupunkien omat tavoitteet jäävät selvästi jälkeen ILMO_{min} -tavoitteesta. Kaupunkien omat tavoitteet on määriteltä seuraavasti

- HSL (9 kuntaa), matkamäärien kasvu TTS:n mukaisesti 1,5 %/vuosi
- Turku, matkamäärän kasvu 2,5 %/vuosi nykyisen trendin mukaisesti
- Tampere: matkamäärän kasvu 3 %/vuosi kaupungin oman arvion mukaisesti
- Oulu: matkamäärän kasvu 100 % vuoteen 2030 mennessä joukkoliikennestrategian tavoitteiden mukaisesti.

Kaupunkien oman tavoitteen mukaan matkamäärä kasvaisi 107,5 miljoonaa matkaa vuoteen 2030 mennessä. Suoritetta tämä lisäisi (laskennallisesti) noin 750 milj. hlö km. Nykyisellä keinovalikoimalla kaupunkien oma tavoite (+23 %) jää selvästi jälkeen ILMO_{min}-tavoitteesta (+43 %).

Joukkoliikenteen kapasiteetin rajoitteet tulevat vastaan kaikilla suurilla kaupunkiseuduilla 2020-luvulla. Matkustajamäärän kasvu edellyttää lisää kapasiteettia tarjontaan ja investointeja raiteisiin ja katuverkolle. Kaupunkien omien tavoitteiden toteuttaminen edellyttää joukkoliikennettä suosivien raide- ja tieinvestointien ohella myös merkittävää lisärahoitusta vuosittaisiin liikennöintikustannuksiin liikennöinnin laajentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi sekä kaluston uusimiseksi ympäristöystävälliseksi.

Vuosien 2013–2018 matkustajamäärien kehityssuunnan jatkuminen merkitsisi 33 % kasvua vuoteen 2030 (Trendilaskelma).

Taulukko 2. Suurten kaupunkiseutujen omat tavoitteet.

Kaupunkiseutu	JL matkat 2018, (milj. matkaa)	Kestävät kulkutavat nyt/2030	JL kulkutapaosuus nyt/2030	JL kasvutavoite 2019-2030	JL matkamäärän kasvu (milj. matkaa)	JL matkat 2030, (milj. matkaa)	Lähde
HSL (9 kuntaa)	387,1			+ 19,6 %	76	463	HSL/ osastonjohtaja 20.6.2019
Oulu	9,1	40 %/ ?	4%/ ?	100 %	9	18	Joukkoliikennestrategia 2030, joukkoliikennepäällikön sähköposti 29.5.2019
Tampere	40	54 %/ 58%	21%/ ?	38 %	15	55	Pormestari-ohjelma 2017–2021, Kestävän kaupunkiliikkuksen suunnitelma (SUMP), Joukkoliikennejohtajan haastattelu 3.6.2019
Turku	26,6	38 %/ yli 66 %	7%/ yli 12 %	28 %	7,5	34	Kaupunkistrategia 2029, strategiset ohjelmat, joukkoliikennejohtajan haastattelu 17.6.2019.
Yhteensä	462,8				107,5	570	

4.5 Keskisuuret kaupunkiseudut

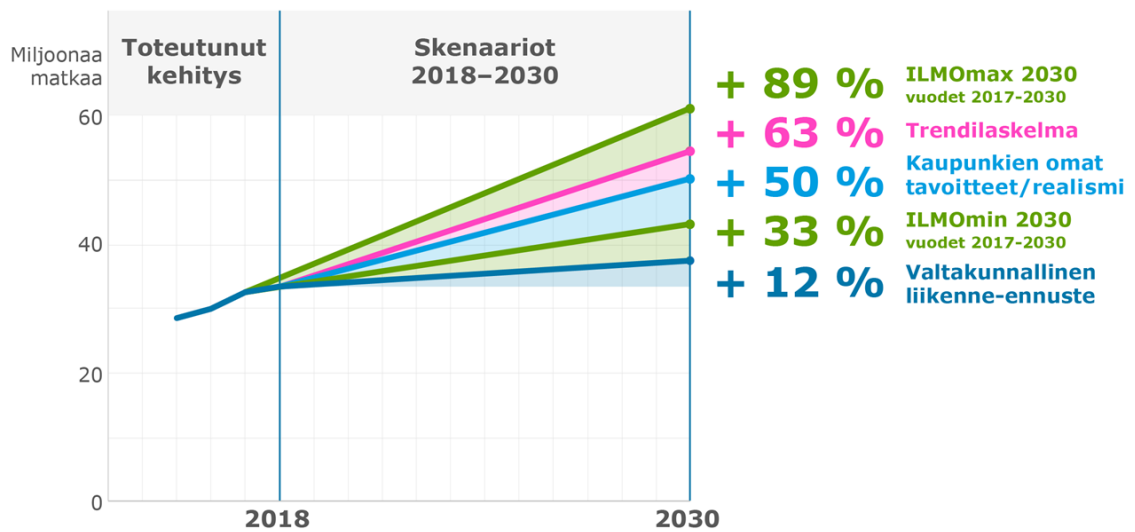
Keskisuurissa kaupungeissa (Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kotkan, Kouvolan, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Porin ja Vaasan toimivalta-alueet) matkamäärät ja suorite kasvavat samassa suhteessa. Keskisuurissa kaupungeissa keskimääräinen matkan pituus on 7,5 km (JLST 2017).

ILMO-tavoitteena on kasvattaa vuosina 2017–2050 linja-autoliikenteen suoritetta 84 %. Vuoden 2030 Ilmo-tavoite keskisuurille kaupunkiseuduille olisi lineaarisesti tarkasteltuna +33 % (ILMO_{min}). Jos lähivuosia painotetaan samoin kuin valtakunnallisessa ennusteessa, tavoite vuodelle 2030 olisi jopa +89 %:n kasvu (ILMO_{max}).

Matkustajamäärien kehitys keskisuurissa kaupungeissa on ollut voimakasta vuoden 2014 jälkeen. Kaupunkien omat tavoitteet ja trendilaskelma (toteutunut kehitys) lupaavat selvästi voimakkaampaa joukkoliikenteen matkamäärän kasvua kuin ILMO_{min}-tavoite edellyttäisi. Haasteeksi voi tulla rahoituksen riittämättömyys. Lisärahoitus kohdentuisi tarjonnan lisäämiseen, lipunhintojen alentamiseen ja markkinoinnin ja tiedottamisen kehittämiseen. Lisäksi tarvitaan rahoitusta kaluston uusimiseen vähäpäästöiseksi/ päästöttömäksi.

Kaupunkien omat tavoitteet on saatu kaupunkien suunnitelmista Lahdessa, Jyväskylässä, Lappeenrannassa, Kotkassa ja Kouvolassa sekä suoraan kaupungeilta Kuopiossa, Porissa ja Joensuussa.

Tavoitteista havaitaan, että tarkkoja ja tavoitteellisia matkamääriä koskevia tavoitteita on asetettu ainoastaan uusimmissa suunnitelmissa. Muutaman vuoden takaisissa suunnitelmissa tavoitteet koskevat joko toimenpiteiden toteuttamista tai yleisesti kestävien kulkutapojen suosimista.



Kuva 7. Matkamäärien ja suoritteiden kasvutavoite keskiarvoissa kaupungeissa vuonna 2030 eri skenaarioiden mukaan.

Jos kaupunkiseuduilla ei kirjallisuudessa löydetty numeerisia tavoitteita joukkoliikenteen kasvulle tai kulkutapaosuudelle, tavoite arvioitiin. Jos yleisenä tavoitteena mainittiin kestävien kulkutapojen tai joukkoliikenteen käytön lisääminen, on laske-
massa arvioitu kasvuksi +10 % vuodelle 2030.

Näin laskien päädytään kaupunkien omassa tavoitteessa keskimäärin + 50 %:n kasvuun, joka samoin kuin trendilaskelma lupaa selvästi voimakkaampaa joukkoliikenteen matkamäärän kasvua kuin ILMO_{min} -tavoite.

Kaupunkien oman tavoitteen mukaan matkamäärä kasvaisi 17 miljoonaa matkaa vuoteen 2030 mennessä. Suoritetta tämä lisäisi (laskennallisesti) noin 130 miljoonaa henkilökilometriä.

Kaupunkiseutujen väliset erot ovat suuria. Jyväskylässä ja Lahdessa uskotaan voimakkaaseen joukkoliikenteen kasvuun, samoin Joensuussa ja Kouvolassa. Porissa karsitaan tarjontaa ja uskotaan matkustajamäärien vähenevän.

Taulukko 3. Keskisuurten kaupunkien omat tavoitteet.

TVV	Matkamäärät (milj.matkaa)				Kulutapaosuus				Lähde/suunnittelutilanne
	2018	2025	2030	kasvu	JL 2016	JL ta- voite	Kestä- vät 2016	Kestä- vät 2030	
Hämeen- linna	1,45		1,6						Ei määrällisiä tavoitteita. Kanta-Hämeen LJS vuodelle 2030: joukkoliikenteen matkamäärää kasvatetaan, kestävien kulutapojen käyttöä lisätään.
Joensuu	2,30	2,7	3	30 %	3 %	5 %	42 %/ 37 %	>50 %/ >45 %	Vuonna 2019 laaditaan Kestävän liikkumisen suunnitelma, jossa priorisoidaan vaikuttavimmat toimet liikenteen ilmastovaikutusten vähentämiseksi. Määrälliset tavoitteet voidaan asettaa suunnitelman valmistuttua.
Jyväskylä	7,41		15	100 %		10 %		55 %	Linkki tulevaisuuteen -ohjelma (käsittelyvaiheessa).
Kotka	2,07		2,5				25 %	50 %	Kestävän liikkumisen Kotka 2019.
Kouvola	1,22		1,6	29 %					Matkustajamäärätavoitteet määritetty kaupunkistrategiassa. Joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2015–2020.
Kuopio	6,80	7,2	7,48	10 %	11 %		47 %		Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikennestrategia 2025. Kaupungin kommentit.
Lahti	7,41		14,8	100 %	4 %	8 %	37 %	50 %	Runkolinjastosuunnitelma valmistumassa 2019. Lahden Suunta-hanke.
Lappeen- ranta	1,83		2,00	20 %					Joukkoliikennepoliittinen ohjelma 1/2019.
Pori	1,79		1,40	-18 %					Kaupungin oman näkemyksen mukaan matkamäärä laskee.
Vaasa	1,16		1,27						Seudun joukkoliikennesuunnitelma laaditaan 2019. Junayhteyksiä kehitetään. Joukkoliikenteen kulutapaosuutta kasvataan erityisesti Vaasan ja Pietarsaaren kaupunkiseuduilla.
Yhteensä	33,4		50,7	50 %					

Jos kaupunkiseudun omissa tavoitteissa on mainittu kestävien kulutapojen edistäminen, on tavoitteeksi merkitty 10 %

4.6 Kaukoliikenne

Lähes puolet (46 %) joukkoliikenteen kokonaissuoritteesta muodostuu kaukoliikenteen matkoista. Valtakunnallinen perusennuste osoittaa 27 % kasvua raideliikenteeseen ja 12 % kasvua linja-autoliikenteeseen. Keskimatkan pituus junien kaukoliikenteessä on 234 km ja linja-autojen kaukoliikenteessä 91 km (JLST 2017).

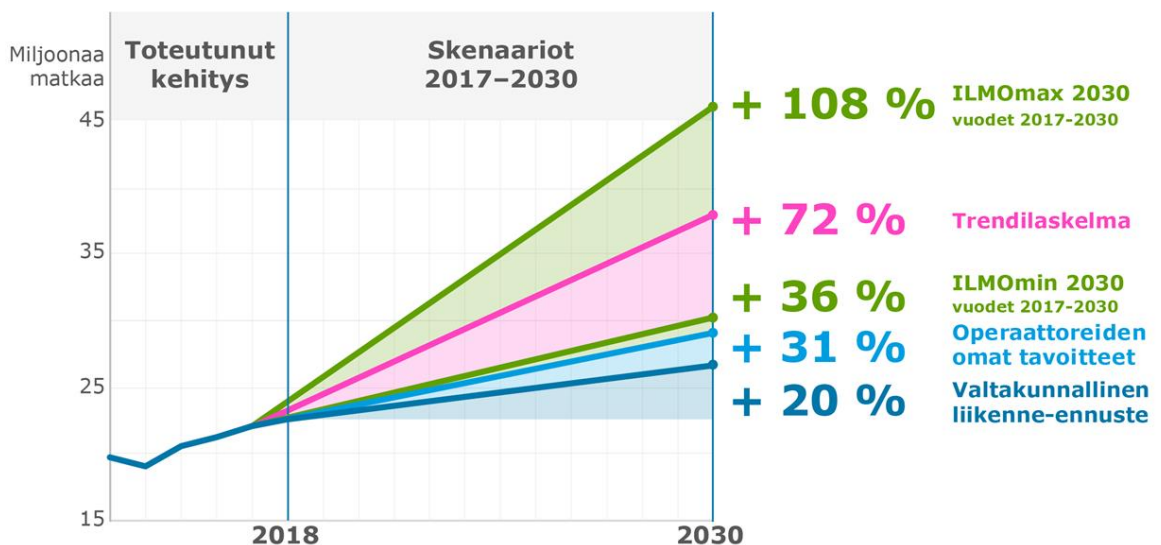
ILMO-tavoitteena on kasvattaa vuosina 2017–2050 linja-autoliikenteen suoritetta 84 % ja raideliikenteen suoritetta 143 %. Tästä nykyisiin linja-autoliikenteen ja raideliikenteen osuuksiin perustaen joukkoliikenteen suorite kasvaa kaukoliikenteessä 111 % vuoteen 2050 mennessä. Lineaarisesti tarkasteltuna kasvutavoite (ILMO_{min})

vuodelle 2030 olisi +45 %. Jos lähivuotia painotetaan samoin kuin valtakunnallisessa ennusteessa, ILMO_{max}-tavoite vuodelle 2030 olisi jopa +108 % kasvu.

Viime vuosien kasvutrendi ei ennakoisi rautateiden kaukoliikenteeseen kasvua. Liikennöitsijöiden näkemys on, että rautateiden kaukoliikenteessä on edellytyksiä 20 miljoonaan matkaan vuonna 2030 eli 60 prosentin kasvu nykyiseen olisi mahdollista.

Linja-autojen kaukoliikenteessä viime vuosien trendi tarkoittaisi matkamäärän kasvamista noin yli 70%:lla, mitä alan toimijat eivät pidä mahdollisena. Linja-autojen kaukoliikenne on markkinaehtoista liikennettä, jonka viime vuosien kasvu on tapahtunut hintakilpailun seurauksena. Alan toimijoiden näkemys on, että kaukoliikenteen linja-automarkkina ei juuri enää voi kasvaa nykyisessä toimintaympäristössä. Toimintaympäristöä kehittämällä kasvupotentiaalia kuitenkin on.

Kaukoliikenteen kasvutavoite kohdistetaan pääosin rautatieliikenteeseen.



Kuva 8. Matkamäärien kasvutavoitteita kaukoliikenteessä vuonna 2030 eri skenaarioiden mukaan.

Koko kaukoliikenteen kasvulle ei ole asetettu virallisia kasvutavoitteita. Liikenne- ja viestintäministeriön virkamiesnäkemyksessä esitettiin vuoden 2019 alussa tavoite rautateiden henkilöliikenteen kulkutapaosuuden kasvusta 5 prosentista 8 prosenttiin. Tämä vastaa suoritteen kaksinkertaistamistavoitetta.

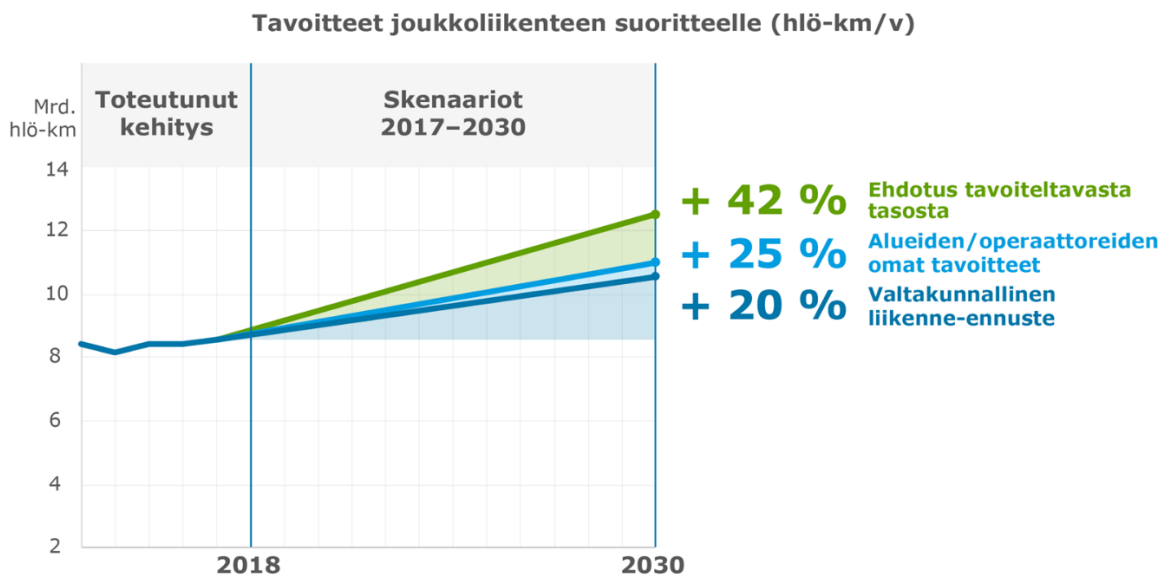
Rautateiden kaukoliikenteen kasvupotentiaali perustuu kaupungistumiseen, hintojen alentamisen tuomaan kysynnän kasvuun sekä kaluston ja palveluiden kehittämiseen. Alan toimijoiden näkemyksen mukaan kriittistä on rataverkon palvelutason ylläpito tehokkaasti kohdennetuin toimin. Luotettavuusongelmat katkaisevat nopeasti hyvän kasvutrendin.

5 Tavoitteet joukkoliikenteen kasvulle vuoteen 2030

5.1 Suoritteet

Tavoitteena on kestävien kulkutapojen suoritteiden kaksinkertaistaminen vuoteen 2050 mennessä. Raideliikenteessä tämä tarkoittaisiin 143 %:n kasvua ja linja-autoliikenteessä 84 % kasvua. Yhteensä joukkoliikenteen kasvutavoite vuosille 2017–2050 on 111 %.

Vuoteen 2030 mennessä joukkoliikenteen suoritteiden kasvusta tulisi saavuttaa 42 %, jolloin saavutetaan joukkoliikenteessä suoritteiden kasvu, joka vastaa ILMO-raportissa ehdotettuja suoritettavuuksia. Ehdotetulla tasolla edetään kohti kestävien kulkutapojen suoritteiden kaksinkertaistamistavoitetta vuonna 2050 joukkoliikenteen osalta lineaarisesti.



Kuva 9. Tavoitteet joukkoliikenteen suoritteelle.

Ehdotetun tavoitteen saavuttaminen edellyttää voimakasta joukkoliikennetarjonnan kehittämistä raiteilla ja linja-autoliikenteessä sekä joukkoliikennettä tukevien muiden liikkumispalveluiden kehittämistä. Ehdotetun tavoitteen saavuttamisen edellyttämää lisärahoitusta liikennöintiin sekä joukkoliikennettä tukevia infrainvestointeja tarkastellaan luvussa 6. Joukkoliikenteen kehittämisen lisäksi tarvitaan henkilöauton kilpailukykyä heikentäviä toimia, jotka ovat erittäin merkittävässä asemassa joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamisessa.

Tavoitetta ei ole mahdollista saavuttaa pelkästään joukkoliikennettä kehittämällä, vaan lisäksi tarvitaan muun muassa joukkoliikenteen kysyntää edistävää maankäytön kehittämistä ja liikenteen hinnoittelua.

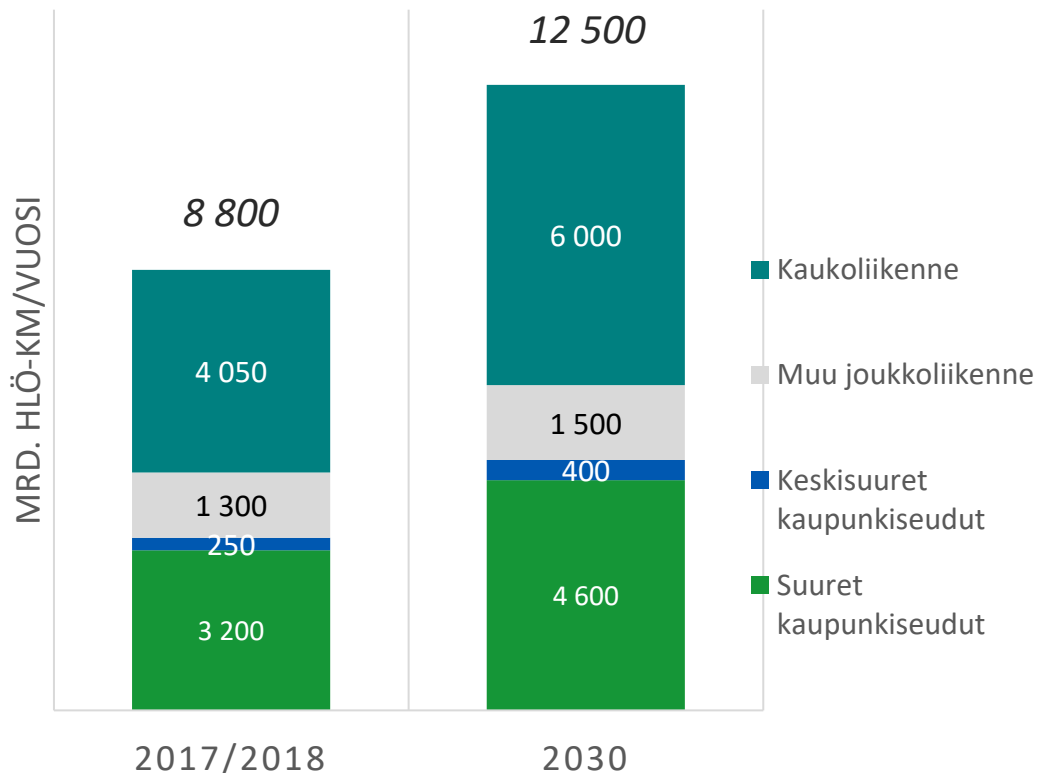
Taulukossa 4 ja kuvassa 10 on esitetty suoritteiden kasvutavoitteen laskennallinen jakauma liikennetyypeille. Suoritteiden kasvutavoite +42 %, edellyttäisi seuraavaa suoritteiden kasvua liikennetyypeittäin

- Suuret kaupunkiseudut + 43 %
- Keskisuuret kaupunkiseudut + 60 %
- Muu joukkoliikenne + 13 %
- Kaukoliikenne + 48 %.

Taulukko 4. Yhteenvedo suoritteista (milj. hlö-km) tarkastelluissa skenaarioissa.

Milj. hlö-km	Nykyinen suorite *	Alueiden tavoitteiden mukainen suorite 2030	ILMO-tavoitteen edellyttämä suorite			Ehdotus tavoiteltavasta tasosta 2030
			ILMO _{max} 2030	ILMO _{min} 2030	ILMO 2050	
Suuret kaupunkiseudut	3 213	3 956	6 394	4 595	6 780	4 600
Keskisuuret kaupunkiseudut	251	375	473	333	461	400
Muu joukkoliikenne	1 323	1 354	2 484	1 770	2 534	1 500
Kaukoliikenne	4 046	5 321	8 365	5 860	8 450	6 000
Yhteensä	8 832	11 006	17 717	12 558	18 225	12 500

*Kaukoliikenne ja muu joukkoliikenne: Julkisen liikenteen suoritetilasto 2017 (JLST 2017); suuret ja keskisuuret toteuma 2018 JUKU (JUKU 2018), kulkutapajakaumat Julkisen liikenteen suoritetilasto 2017 (JLST 2017).



Kuva 10. Suoritteiden kasvu liikennetyypeittäin vuoden 2030 tavoiteltavassa tasossa. Nykytilan suorite viimeisimmän saatavilla olleen tiedon mukaan (JLST 2017, JUKU 2018).

5.2 Matkamäärät

Tavoitteen arvioidaan tarkoittavan 240 miljoonaa uutta joukkoliikennematkaa vuoteen 2030 mennessä. Tämä edellyttäisi seuraavia matkamäärien kasvua liikennetyypeittäin

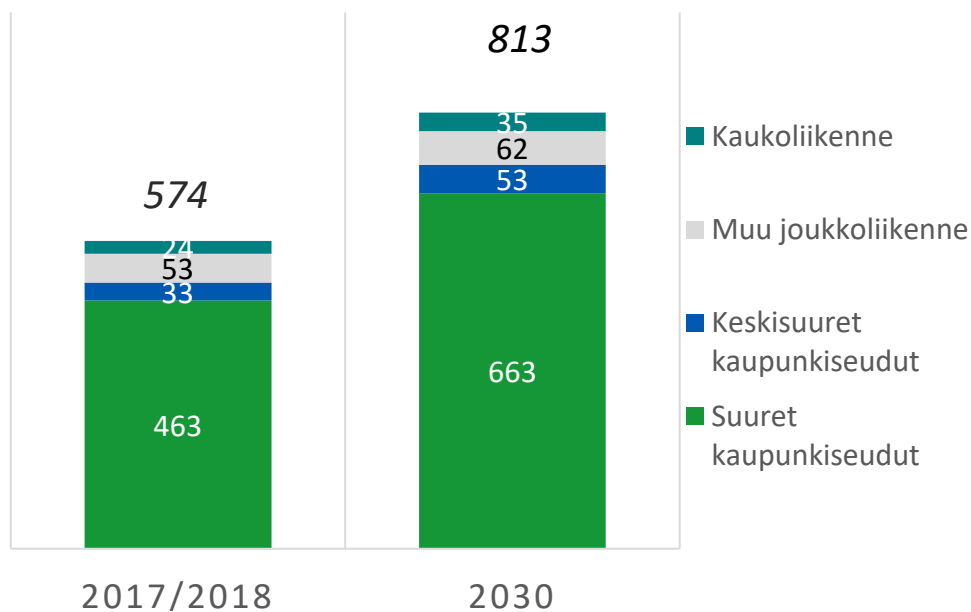
- Suuret kaupunkiseudut + 200 milj. matkaa
- Keskisuuret kaupunkiseudut + 20 milj. matkaa
- Muu joukkoliikenne + 9 milj. matkaa
- Kaukoliikenne + 11 milj. matkaa.

Taulukossa 5 ja kuvassa 11 on esitetty matkoja koskevan kasvutavoitteen laskennallinen jakauma liikennetyypeille.

Taulukko 5. Yhteenveto tavoitteista (milj. matkaa eli nousua).

Milj. matkaa (nousua)	Nykyinen matka (nousu) määrä *	Alueiden tavoitteiden mukainen matkamäärä vuodelle 2030	ILMO-tavoitteen edellyttämä matkamäärä			Ehdotus tavoiteltavasta matkamäärästä 2030
			ILMO _{max} 2030	ILMO _{min} 2030	ILMO 2050	
Suuret kaupunkiseudut	463	570	921	662	977	663
Keskisuuret kaupunkiseudut	33	50	62	44	61	53
Muu joukkoliikenne	53	56	103	73	105	62
Kaukoliikenne	24	32	41	35	50	35
Yhteensä	574	708	1 128	814	1 192	814

*Kaukoliikenne ja muu joukkoliikenne Julkisen liikenteen suoritetilasto 2017 (JLST 2017); suuret ja keskisuuret toteuma JUKU (JUKU 2018), kulkutapajakaumat Julkisen liikenteen suoritetilasto 2017 (JLST 2017).



Kuva 11. Matkamäärien kasvu liikennetyypeittäin vuoden 2030 tavoiteltavassa tasossa. Nykytilan matkamäärät viimeisimmän saatavilla olleen tiedon mukaan (JLST 2017, JUKU 2018).

6 Toimenpiteet

6.1 Toimenpiteiden selvittämistapa

Joukkoliikenteen kasvutavoitteen edistämiseksi tarvittavia kehittämistoimia eri alueilla ja liikennetyypeissä pohdittiin työn aikana järjestetyissä työpajoissa. Erillisissä tilaisuuksissa pohdittiin kaupunkiliikenteen ja kaukoliikenteen tavoitteita ja toimenpiteitä. Työpajoihin osallistui laaja joukko valtion liikennehallinnon, kuntien ja liikenteenharjoittajien edustajia. Näkökulmaa toimenpiteisiin täydennettiin vielä asiantuntijatyönä työpajojen jälkeen.

6.2 Kaukoliikenne

Kaukoliikenteessä suurinta kasvupotentiaalia tunnistettiin olevan matkaketjujen kehittämässä sekä liikenteen nopeuttamisessa.

Junaliikenteessä nähtiin tärkeimpänä asiana toimintavarmuuden ja aikataulujen pitävyyden turvaaminen sekä liikenteen nopeuttaminen. Ensisijaisesti tulee pitää huolta rataverkon kunnosta ja varmistaa riittävä rahoitus kunnossapitoon. Matkustajamäärien kasvu on keskittynyt pääradalle, jossa kapasiteetin riittävyys on haasteena. Liikenne Tampere–Helsinki -välillä ei saa hidastua kapasiteettiongelmien takia. Nopeuden nosto korostuu pitkällä matkoilla. Tampere–Jyväskylä -sektorilla matka-aika tulee saada lentoyhteyttä vastaavaksi.

Hintojen laskeminen ja dynaaminen hinnoittelu tunnistetaan tärkeäksi kilpailutekijäksi. Vapaa-ajan liikenteessä on potentiaalia, ja matkustajia voidaan houkutellessa hinnoittelulla. Kysynnän kasvu laskee hintoja edelleen. Kaluston uusiminen parantaa liikenteen laatutasoa ja houkuttelevuutta.

Junaliikenne on runkoliikennettä, joka vaatii isoja matkustajamääriä. Last mile -yhteyksillä on kuitenkin tärkeä rooli matkustajamäärän kasvattamisessa, ja niitä tulee kehittää. Matkaketjut ovat tärkeitä erityisesti vapaa-ajan liikenteessä. Bussien syöttöliikenteen ja yhtenäisen lippujärjestelmän sekä näihin liittyvien digitaalisten palveluiden kehittäminen nähdään tärkeänä.

Bussien kaukoliikenteessä todettiin tarvittavan ensisijaisesti joukkoliikenteen ulkopuolisia toimia, jotka hillitsisivät henkilöautoilun kasvua. Yksittäisenä toimenpiteenä ehdotettiin, että palkkojen sunnuntailisä tulisi poistaa. Vapaa-ajan matkoja on paljon, ja linja-autokuljettajien pyhäpäivien poistaminen mahdollistaisi tarjonnan lisäämisen silloin kun kysyntää on.

Joukkoliikenteessä tärkeimpiä toimenpiteitä ovat matka-ajan nopeuttaminen sekä palvelutason parantaminen ja matkustusmukavuuden lisääminen. Tie- ja katuinfraan pitäminen kunnossa ja kehittäminen bussien kaukoliikenteen näkökulmasta on keskeinen joukkoliikenteen edistämiskeino. Katutyöt tulisi ottaa liikennejärjestelmätasolla käsittelyyn ja pyrkiä minimoimaan haitat joukkoliikenteelle. Pysäkkijärjestelyt rampeilla ja muualla tulisi saada mahdollisimman sujuviksi. Liikenteenharjoittajien näkemyksen mukaan moottoriteillä tulisi sallia busseille 120 km tuntinopeus. Tekniikka on kehittynyt ja bussit pystyisivät nostamaan nopeutta entistä turvallisemmin. Kaupunkikeskustojen saavutettavuutta tulee parantaa. Myös kaukoliikenteen reittien tulee olla sujuvia kaupungeissa ja esimerkiksi joukkoliikenteen liikennevaloetuuksia tulisi toteuttaa myös kaukoliikenteen reiteille.

Matkaketjuja voidaan sujuvoittaa liityntäpysäköintiä kehittämällä ja informaatiota lisäämällä sekä yhteensovittamalla liikennepalveluita ja lippujärjestelmiä. Aikataulutäsmällisyyden parantaminen ja liikennöinnin luotettavuuden parantaminen on matkaketjujen toimivuuden edellytys. Tunnistettiin, että matkaketjun tulee olla hallittavissa kokonaisuudessaan. Asiakkaiden tulee tietää, mistä aikataulutiedot löytyvät. Kattavan informaation tarjoaminen edellyttäneen käytännössä valtakunnallisen alustan, jota yritykset voi hyödyntää omassa tiedottamisessaan. Solmupisteiden infraa ja informaatiota tulee edelleen kehittää. Liityntäpysäköintipaikkojen tulee olla korkeatasoisia ja sijaita lähelle pysäkkiä.

Taulukko 6. Tunnistettuja toimenpiteitä kaukoliikenteen houkuttelevuuden parantamiseksi.

	Kaukoliikenne
1. Yhdyskunta/ aluerakenteen tiivistäminen	Maankäytön kehittäminen solmupisteisessä.
2. Tarjonnan kehittäminen	Liikenteen nopeuttaminen: Rataverkon nopeuden nosto. Kaupunkikeskustojen saavutettavuuden nopeuttaminen kaukoliikenteelle mm. bussikaista- ja reittijärjestelyin. Bussiliikenteen nopeuden nosto moottoriteillä, ramppijärjestelyiden kehittäminen. Katutöiden häiriöiden minimointi.
3. Matkaketjujen kehittäminen	Bussien ja junien matkaketjujen kehittäminen. Aikatauluvarmuuden parantaminen. Kaukoliikenteen ja paikallisliikenteen parempi yhteenkytkeminen mm. pysäkkijärjestelyin ja aikataulut yhteensovittaen. Liityntäpysäköinnin kehittäminen.
4. Markkinointi, brändäys	Vastuu ensisijaisesti liikennöitsijöillä.
5. Informaatio	Reitti- ja aikatauluinformaation kehittäminen. Opastuksen kehittäminen solmupisteissä.
6. Lippujärjestelmä	Yhteentoimivan lippujärjestelmän kehittäminen. Hintojen laskeminen ja dynaaminen hinnoittelu.
7. Raideliikenteen kehittäminen	Rataverkon kunnosta (infra) huolehtiminen. Riittävä rahoitus kunnossapitoon. Riittävän kapasiteetin turvaaminen erityisesti pääradalla. Nopeuden nosto.
8. Yhteistyö ja muut asiat	Palkkojen sunnuntaillisten poistaminen.

6.3 Kaupunkiliikenne

Suurilla kaupunkiseudulla joukkoliikenteen kehittämisessä on suurin potentiaali. Joukkoliikenteeseen kohdistettavien toimenpiteiden lisäksi tarvitaan henkilöautoilun houkuttelevuutta vähentäviä toimenpiteitä sekä maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisen edelleen kehittämistä.

Liikennetarjonnan kehittäminen edellyttää rahoitustason nostoa. Markkina-analyysi potentiaalisimmista joukkoliikenteen käytön kasvualueista ja panostaminen näille alueille tuo lisää matkustajia. Pidemmällä aikavälillä raidehankkeiden toteuttaminen ratkaisee joukkoliikenteen kapasiteettiongelmaa, ja mahdollistaa asiakasmäärien jatkuvan kasvun.

Joukkoliikenteestä tulee jatkuvasti tehdä helppokäyttöisempää. Matkaketjujen kehittämiseen panostetaan. Keinoina mm. liityntäpysäköinti, kaupunkipyörät ja -potkulaudat jne. Uudet liikkumispalvelut, MaaS-roaming ja kutsuliikenne täydentävät perinteistä joukkoliikennettä.

Lippujärjestelmiä selkeyttämällä ja hinnoittelua kehittämällä pystytään lisäämään asiakasmäärää. Kohdennetut kampanjat, esim. ilmainen joukkoliikenne on koettu tehokkaiksi. Lipunhinnan aikavarioinnin avulla voidaan pyrkiä tasaamaan ruuhkapiikkejä. Joukkoliikenteen markkinointia ja hinnoittelua tulee kehittää jatkuvasti. Yhtenä mahdollisuutena nähdään mallin ottaminen telepuolelta (markkinointi, volyymit, hinnoittelu).

Asiakastyytyväisyyden jatkuva parantaminen on tärkeää. Asiakastyytyväisyyttä seurataan ja tutkimusten tuloksia hyödynnetään joukkoliikenteen kehittämisessä.

Joukkoliikenteen kehittämistoimien rinnalla tulee heikentää henkilöautoilun kilpailukykyä. Joukkoliikenteen kapasiteetissa tulee riittävästi varautua lisämatkoihin.

Keskisuurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen kehittämistoimet liittyvät vuorotarjonnan lisäämiseen ja liikenteen nopeuttamiseen sekä lippu- ja informaatiojärjestelmiin. Joukkoliikenteen käyttö on tehtävä entistä helpommaksi parantamalla tiedotamista ja kehittämällä yhteentoimivia lippujärjestelmiä. Yhtenäinen informaatiojärjestelmä valtakunnallisesti koetaan välttämättömäksi samoin yhtenäisen, helpon lippujärjestelmän luominen.

Kaupunkirakenne ei keskisuurissa kaupungeissa aina ole joukkoliikenteen kannalta optimaalinen. Tärkeää on tunnistaa joukkoliikenteen potentiaaliset yhteysvälit ja tiivistää maankäyttöä joukkoliikenteen parhaille alueille. Joukkoliikenteen järjestämisen tulisi olla mukana palveluverkkojen suunnittelussa. Eri hallinnonalojen yhteistyötä on lisättävä.

Nykyinen, parhaimmillaan 20 minuutin vuoroväli ei mahdollista aikatauluvapaata matkustamista. Tavoitteena on saada keskisuurten kaupunkien parhaille yhteysväleille aikatauluvapaan matkustamisen mahdollistava vuorotarjonta (alle 10 minuutin vuoroväli). Liityntäpysäköinti henkilöautoilla ja polkupyörillä runkoreittien varsille on keskeinen kehittämiskeino.

Joukkoliikenteen palvelutasoa tulee parantaa reittejä nopeuttamalla ja selkeyttämällä. Työmatkaliikkumisessa on potentiaalia lisätä joukkoliikennematkojen osuutta, ja tämä edellyttää joukkoliikenteen kehittämisen lisäksi asennevaikuttamista ja kampanjointia.

Informaation kehittämisen lisäksi markkinointia on lisättävä ja nykyaikaistettava.

On tärkeää tunnistaa, että kehittämisen painopisteet vaihtelevat kaupunkiseuduittain ja myös tavoitteet ovat erilaisia. Kehittäminen edellyttää, että resurssit joukkoliikenteen järjestämiseen on säilytettävä

6.4 ELY-keskusten ja pikkukaupunkien joukkoliikenne

ELY-liikenteen kehittämistoimet ovat osin samoja kuin bussien kaukoliikenteessä. Tie- ja katuinfran pitäminen kunnossa ja kaupunkikeskustojen saavutettavuuden parantaminen vaikuttavat myös ELY-liikenteen houkuttelevuuteen. Sujuvat matkaketjut ja pysäkkien hyvä saavutettavuus henkilöautoilla ja polkupyörällä lisäävät ELY-liikenteen houkuttelevuutta.

ELY-keskusten sopimusliikenteen roolina on täydentää markkinaehtoisen liikenteen palveluita siellä, missä kysyntäperusteisesti ei synny riittävää palvelutasoa. Tässä asetelmassa joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattaminen on kuitenkin haasteellista. Haasteena ovat myös hajanainen lippujärjestelmä ja tiedottaminen. Matkustajamääriä uskottiin pystyttävän kasvattamaan lähinnä tiiveimmin asutuissa ELY-keskuksissa: Varsinais-Suomessa ja Uudellamaalla.

Joukkoliikenteen tärkeimpinä kehittämistoimina nähtiin liikennetarjonnan lisääminen ja liikenteen nopeuttaminen. Suorat ja nopeat yhteydet ja oikein ajoitettu palveluntarjonta voisivat ainakin jossain määrin kilpailla henkilöautoilun kanssa. Vuorojen aikataulutarpeet ovat muuttuneet. Illan toiminnot ovat lisääntyneet ja iltavuorojen lisäämistä pidettiin mahdollisuutena.

Yhtenäinen ja helppokäyttöinen lippu- ja maksujärjestelmä on välttämätön edellytys ELY-liikenteen kehittämisessä. Uudet maksamisen teknologiat tulisi saada käyttöön myös ELY-keskusten joukkoliikenteessä.

ELY-keskusten toimivalta-alueilla liikennetarjonnassa on tapahtunut nopeita muutoksia ja asiakkaiden luottamuksen palauttaminen joukkoliikenteeseen on tärkeää. Vuorojen säilymiseen on voitava luottaa jatkuvien muutosten sijaan.

Keskuskaupungin ja kehysalueen yhteissuunnittelu nähtiin mahdollisuutena. Järkevät yhteisesti mietityt kilpailuttamiskokonaisuudet tarjoaisivat parasta palvelutasoa asiakkaille ja mahdollisesti edullisempia sopimushintoja.

Pienissä kaupungeissa joukkoliikenteen roolina on tyypillisesti koululaisten kuljettaminen ja linjastot on suunniteltu koululaisten tarpeisiin.

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisäisi panostaminen vain tiettyihin runkoyhteyksiin. Muualla välttämättömät liikkumistarpeet voitaisiin hoitaa henkilökuljetuksiin yhdistelemällä. Toisaalta todettiin, että kutsujoukkoliikenteen järjestäminen ei ole ainaakaan toistaiseksi osoittautunut yhtään perinteistä joukkoliikennettä edullisemmaksi.

Taulukko 7. Tunnistettuja toimenpiteitä kaupunkiliikenteen ja ELY-keskusten joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamiseksi.

	Suuret kaupunkiseudut	Keskisuuret kaupunkiseudut	ELY-alueet ja pienet kaupunkiseudut
1. Yhdyskunta/ aluerakenteen tiivistäminen	Maankäytön kasvun ohjaaminen joukkoliikennealueille. Joukkoliikenteen tilantarpeiden huomiointiin ottaminen.	Maankäytön kasvun ohjaaminen joukkoliikennealueille.	Joukkoliikennepalvelut mahdollisia vain tiiviimillä alueilla
2. Tarjonnan kehittäminen	Kapasiteetin lisääminen (ruuhka-ajat, raideliikenne) Tarjonnan lisääminen (poikittaisliikenne, kehysalueet)	Tarjonnan lisääminen Mahdollisuuksien mukaan aikatauluvapaan matkustamisen alueita (vuoroväli ≤ 10 min) Suoria, nopeita yhteyksiä	Peruspalvelutason turvaaminen ympäri vuoden – liikennetarjonnan lisääminen. Keskittyminen potentiaalisin alueisiin Suorat ja nopeat yhteydet
3. Matkaketjujen kehittäminen	Syöttöyhteydet, liityntäpysäköinti, kaupunkipyörät, Joukkoliikenteen käyttöä helpottavat toimet (digitaaliset palvelut, informaatio, opastus, helpompi maksaminen jne.)	Liityntäpysäköinti, kaupunkipyörät	Liityntäpysäköinti
4. Markkinointi, brändäys	Toimenpiteiden edelleen kehittäminen	Yhtenäinen ilme, markkinoinnin lisääminen ja nykyaikaistaminen.	Markkinoinnin lisääminen ja nykyaikaistaminen.
5. Informaatio	Yhtenäinen reitti- ja aikatauluinformaatio	Reaaliaikainen liikennetieto, yhtenäinen reitti- ja aikatauluinformaatio	Reitti- ja aikatauluinformaation kehittäminen
6. Lippujärjestelmä	Helppokäyttöisyys, kehittäminen kokemusten mukaan	Lipun hintojen alentaminen ja lippujärjestelmien kehittäminen	Yhteentoimivan lippujärjestelmän kehittäminen (valtakunnallisesti)
7. Raideliikenteen kehittäminen	Kapasiteetin kasvataminen, syöttöliikenteen kehittäminen. Alueellisen junaliikenteen kehittäminen	Raideinfran parempi hyödyntäminen osana alueellista liikkumista. Alueellisen junaliikenteen kehittäminen.	Turvataan junayhteydet/junien pysähdykset paikallisasemilla
8. Yhteistyö ja muut asiat	MAL, yhteistyön koordinointi	Palveluverkkojen suunnittelu, hallintokuntien yhteistyö	Henkilökuljetukset, keskustaajungin ja kehysalueen liikenteen yhteissuunnittelu Yhteistyö- ja matkojen yhdistely koulutoimen ja soten kuljetuksiin.

6.5 Yhteenveto joukkoliikenteen tärkeimmistä kehittämistoimista

Joukkoliikenteen kehittämistoimet liittyvät yhdyskunta- ja aluerakenteen tiivistämiseen, liikennetarjonnan kehittämiseen, matkaketjujen sujuvoittamiseen, markkinointiin, informaatioon, lippujärjestelmiin ja yhteistyön kehittämiseen kaikilla alueilla. Painotuksissa ja tärkeysjärjestyksessä liikennetyypit eroavat toisistaan. Taulukossa 8 on esitetty työpajatyöskentelyn pohjalta laadittu yhteenveto tärkeimmistä toimista kussakin liikennetyypissä.

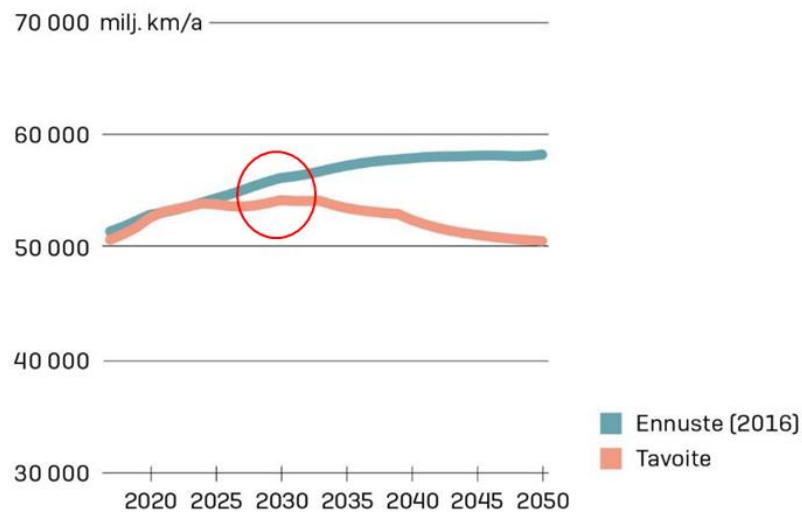
Taulukko 8. Yhteenveto tärkeimmistä toimenpiteistä joukkoliikenteen kehittämisessä. Toimenpiteet on valittu asiantuntijatyönä työpajan ja alueiden kommenttien pohjalta.

SUURET KAUPUNGIT	KESKISUURET KAUPUNGIT	KAUKOLIIKENNE	ELY-LIIKENNE ja PIENET KAUPUNGIT
Maankäytön kasvun ohjaaminen joukkoliikennealueille Kapasiteetin kasvattaminen mm. raideliikennettä kehittämällä, Matkaketjujen sujuvuus Tarjonnan lisääminen (poikittaisliikenne, kehysalueet) Joukkoliikenteen käyttöä helpottavat toimet (digitaaliset palvelut, informaatio, opastus, helpompi maksaminen jne.) Lippujärjestelmien edelleen kehittäminen	Joukkoliikennetarjonnan kehittäminen Tarjonnan lisääminen parhaille alueille (aikatauluvapaan matkustuksen alueiden kasvattaminen mahd. mukaan) Maankäytön kasvun ohjaaminen joukkoliikennealueille Lipun hintojen alentaminen ja lippujärjestelmien kehittäminen Markkinointi ja brändäys Liikenteen nopeuttaminen Matkaketjut/pysäkkien saavutettavuus	Matkaketjujen kehittäminen Yhtenäinen valtakunnallinen matkainformaatio Raideliikenteessä ratakapasiteetin turvaaminen ja rataverkon kunnosta huolehtiminen sekä liikenteen nopeuttaminen Bussiliikenteessä liikenteen nopeuttaminen, erityisesti keskuskaupunkien saavutettavuus Yhteentoimivat lippujärjestelmät	Peruspalvelutason turvaaminen ympäri vuoden – liikennetarjonnan lisääminen Yhteentoimivan lippujärjestelmän kehittäminen Reitti- ja aikatauluinformaation kehittäminen Yhteistyö- ja matkojen yhdistely koulutoimen ja soten kuljetuksiin

7 Vaikutukset ja rahoitustarpeet

7.1 Vaikutukset tieliikenteen suoritteisiin ja CO₂-päästöihin

Joukkoliikenteen tavoitellun kasvun tarkoituksena on vähentää tieliikenteen suoritetta ja siten auttaa liikenteen CO₂-päästöjen vähentämistavoitteen saavuttamisessa. Liikenteen ilmastopoliittisen työryhmän mukaan tieliikenteen suoritteet kehittyvät vuoteen 2025 asti perusennusteen mukaisesti, jonka jälkeen eri keinot kääntävät henkilöautoliikenteen suoritteen laskuun. Vuoteen 2050 mennessä tieliikenteen suorite olisi tavoitteen mukaan palannut vuoden 2017 tasolle. Vuoteen 2030 mennessä henkilöautoliikenteen suoritteen vähenemä olisi noin 1 000 milj.ajon.km/v (kuva 12).



Kuva 12. Tieliikenteen suoritteen (ajoneuvokilometrit) kehitys perusennusteen ja ilmastotavoitteen mukaan (Särkijärvi ym. 2018).

Joukkoliikenteen matkustussuoritteen kasvun vaikutus tieliikenteen ajoneuvosuoritteisiin riippuu siitä henkilöautojen keskikuormituksen lisäksi siitä, kuinka suuri osuus uusista joukkoliikennematkoista voidaan olettaa tulevan henkilöautoista. Taulukosta 9 havaitaan, että tässä selvityksessä ehdotettu joukkoliikenteen kasvutavoite johtaisi toteutuessaan ilmastopoliittisen työryhmän tavoitteen mukaiseen henkilöautoliikenteen suoritteen vähenemään, jos 60 % joukkoliikenteen kasvusta tulisi henkilöautoliikenteestä.

Taulukko 9. Arvio joukkoliikenteen suoritteen kasvun vaikutuksesta henkilöautoliikenteen suoritteisiin eri oletuksilla henkilöautoista siirtyvien osuudesta.

Ero perusennusteeseen 2030	Alueiden tavoitteiden mukainen suorite 2030	ILMO-tavoitteen edellyttämä suorite 2030		Ehdotettu kasvutavoite 2030
		ILMO _{max} 2030	ILMO _{min} 2030	
Joukkoliikenteen suorite (milj. hlö-km)	1 160	7 870	2 710	2 650
90 % vastaava* henkilöauto-suorite (milj. ajon.km)	520	4 290	1 430	1 490
60 % vastaava* henkilöauto-suorite (milj. ajon.km)	350	2 860	950	990
30 % vastaava* henkilöauto-suorite (milj. ajon.km)	170	1 430	480	500

*Keskikuormitus 1,49 henkilöä/henkilöauto.

Joukkoliikenteen suoritteiden kasvulla voidaan päästä 17 % päästövähennykseen, jos joukkoliikenne kasvaa tavoitteen mukaisesti ja 60 % kasvusta tulee henkilöautoliikenteestä (taulukko 10). Huomattava osa kansallista sitovasta CO₂-päästöjen vähennystavoitetta (50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä) pitää saada aikaan muilla keinoin kuin henkilöautoliikenteen suoritteiden kasvun taittamisella.

Taulukko 10. Arvio joukkoliikenteen suoritteiden kasvun vaikutuksesta liikenteen CO₂-päästöihin eri oletuksilla henkilöautoista siirtyvien osuudesta.

	Tieliikenteen CO ₂ - päästöt verrattuna vuoteen 2005 (60 %)*	Tieliikenteen CO ₂ - päästöt verrattuna vuoteen 2005 (30 %)
Nykyinen suorite 2017	-9 %	-9 %
Perusennusteen mukainen suorite 2030	-16 %	-16 %
Alueiden tavoitteiden mukainen suorite 2030	-16 %	-16 %
ILMO _{max} 2030	-21 %	-18 %
ILMO _{min} 2030	-17 %	-17 %
Ehdotetun kasvutavoitteen mukainen suorite 2030	-17 %	-17 %

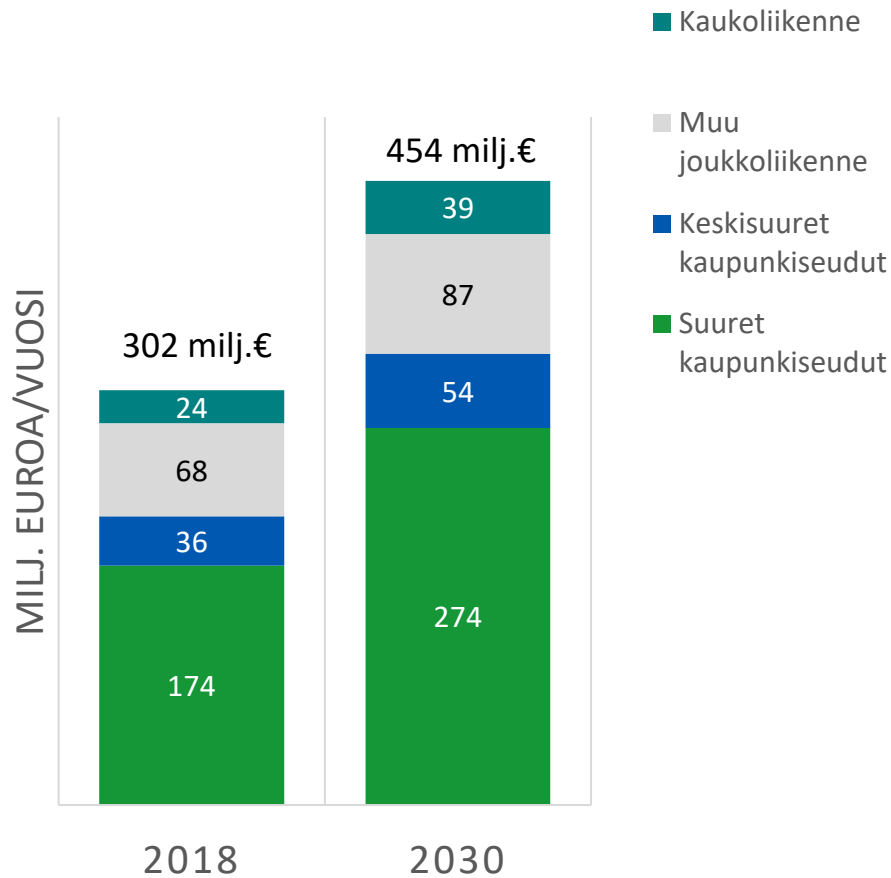
*Laskelmassa ei oteta huomioon joukkoliikenteen CO₂-päästöjä.

7.2 Arvio joukkoliikenteen nettorahoituksen tarpeesta ehdotetun kasvutavoitteen mukaisesti vuonna 2030

Joukkoliikenteen rahoitustarve kasvaa ajan myötä kustannustason nousun takia, kaluston laatuvaatimusten ja tarjonnan kasvun myötä. Toisaalta joukkoliikenteen järjestämisessä ja palvelun tuottamisessa voi tapahtua tuottavuuskehitystä, mikä puolestaan hidastaa kustannusten kasvua. Tässä tehdyssä arviossa on käytetty lähtötietona joukkoliikenteen operoinnin nettorahoituksen (liikennöinnin rahoitus) toteutunut kehitystä (JLST 2017, JUKU 2018) suhteessa kysyntään (€/matka). Kustannustason nousuksi on arvioitu 0,8 % vuodessa kaikilla alueilla. Keskisuurilla kaupunkiseuduilla oletetaan liikennöinnin tehostuvan ja keskipuorituksen kasvavan 15 %. Operoinnin nettorahoituksen lisäksi joukkoliikenteen vuotuisen rahoituksen tarvetta kasvattavat organisaatioiden toimintakulut sekä infrakorvaukset.

Joukkoliikenteen vuotuisen nettorahoitustarpeen arvioidaan kasvavan nykyisestä 302 miljoonasta eurosta 454 miljoonaan euroon vuonna 2030. Rahoitustarpeen kasvu alueittain ja liikennetyypeittäin on esitetty kuvassa 13 ja taulukossa 11.

Valtion osuus joukkoliikenteen nettokustannusten rahoituksesta oli vuonna 2017 noin 23 prosenttia ja kuntien vastaavasti noin 77 prosenttia. Pääministeri Rinteen hallitusohjelmassa (Valtioneuvosto 2019) on mainittu ilmastoperusteinen valtion lisärahoitus joukkoliikenteeseen (20 M€/v), mutta sen käyttötarkoituksesta ei ole tehty päätöksiä.



Kuva 13. Arvio joukkoliikenteen suoritteiden kasvua vastaavasta operoinnin nettora-
hoituksen tarpeesta (milj. €/v).

Taulukko 11. Arvio joukkoliikenteen suoritteiden kasvua vastaavasta operoinnin netto-
rahoituksen tarpeesta (milj. €/v).

Milj. matkaa	Nykyinen netto- kustannus vuonna 2018*	Alueiden tavoitteita vastaava netto- kustannus 2030	ILMO-tavoitetta vastaava nettokustannus		Ehdotetun kasvu- tavoitteen 2030 mukainen nettokustannus
			ILMO _{max} 2030	ILMO _{min} 2030	
Suuret kaupunkiseudut	174	236	381	274	274
Keskisuuret kaupunkiseudut	36	51	63	45	54
Muu joukkoliikenne	68	79	145	103	87
Kaukoliikenne	24	35	45	39	39
Yhteensä	302	400	634	459	454

*Arvio vuoden 2017 tilastotiedon (JLST 2017, JUKU 2018), aiemmin tässä työssä esitettyjen matkamää-
rien ja 0,8 % vuotuisen kustannusten nousun perusteella

7.3 Suunnitelmissa olevat joukkoliikenteen infrainvestoinnit

Joukkoliikenteen kasvun aikaan saamiseksi ja sen seurauksena tarvitaan operoinnin lisäksi rahoitusta joukkoliikenteen infrastruktuurin kehittämiseen. Tässä selvityksessä ei ole arvioitu, mitkä investoinnit olisivat tarpeellisia kasvun kannalta. Eri viran-omaistahojen suunnitelmissa olevia joukkoliikenteen infrainvestointien rahoitustarpeita on 4–6 miljardia euroa vuosille 2020–2030. Tässä summassa eivät ole mukana nk. tunnin juna -ratainvestoinnit.

- **Raitiotieinvestoinnit 800–1 300 M€.** Helsingin seudun MAL 2019-suunnitelmassa on jo päätettyjen investointien lisäksi 775 M€ raitiotieinvestointeja. Tampereen rakenteilla olevalle raitiotielle suunnitellaan seuraavia vaiheita. Turun raitiotiestä ei ole vielä ratkaisua. Alustavia suunnitelmia raitioteistä on myös Oulussa ja Kuopiossa.
- **Metron kehittäminen 400 M€.** Helsingin seudun MAL 2019-suunnitelman mukaiset investoinnit metron kääntöraiteeseen Matinkylässä ja metron automatisointiin.
- **Rataverkon kehittäminen 3 000–4 000 M€.** Helsingin seudun MAL 2019-suunnitelmassa ovat mukana Espoon kaupunkirata, Pasila–Riihimäki 2. vaihe, lähijunaliikenteen varikot, Kerava–Nikkilä ja Pisara-rata. Suunnitelmia ja ehdotuksia on lisäksi esimerkiksi päärataverkon matka-aikojen nopeuttamisesta ja Riihimäki–Tampere 3. raiteesta. Useilla kaupunkiseuduilla on esillä lähiliikenteen kehittämiseen liittyviä investointitarpeita. *Kalustoinvestoinnit sekä hankeyhtiöiden Suomi-rata ja Turun tunnin juna investointihankkeet eivät ole tässä arvioissa mukana.*
- **Muut 150–300 M€.** Useilla kaupunkiseuduilla on jatkuvia lippu- ja maksujärjestelmäinvestointeja ja katuverkon parantamista bussiliikenteen tarpeisiin. Suunnitelmissa on myös liityntäpysäköintihankkeita ja laajempia joukkoliikenteen kehittämistoimia.

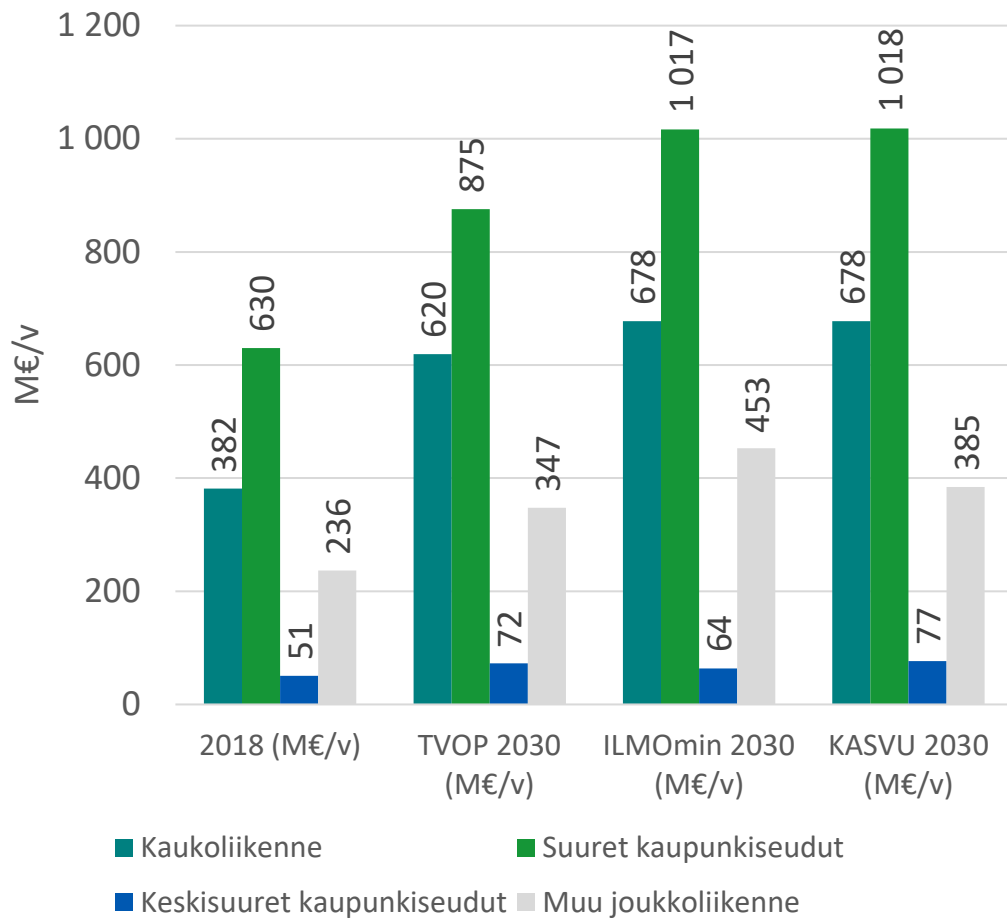
7.4 Arvio joukkoliikennemarkkinan kasvusta

Joukkoliikenteen kysynnän kasvu merkitsee liikevaihdon kasvua. Markkinaehtoisessa liikenteessä kasvu tulee lipputulojen kasvusta. Sopimusliikenteessä liikevaihtoon sisältyvät liikenteen ostomenot ja käyttöoikeussopimusmalleissa lisäksi lipputulot. Julkisen liikenteen suoritetilaston (JLST 2017) perusteella kotimaan joukkoliikenteen liikevaihto on tällä hetkellä (2018) noin 1 300 M€.

Arvio joukkoliikenteen tulevasta liikevaihdosta on määritetty toteutuneen liikevaihdon (€/matka) ja arvioitujen matkamäärien perusteella. Arviossa otetaan huomioon, että kaukoliikenteen lipunhinnat ovat laskeneet vuosien 2017 ja 2018 välillä rautatie- liikenteessä 6 % ja linja-autoliikenteessä 10 %. Lipunhintojen tulevaisuus nousuksi arvioidaan 1,5 %/v. Sopimusliikenteen kustannusten oletetaan nousevan 0,8 %/vuosi

Joukkoliikennemarkkinan koko 2030 on matkustuksen kasvutavoitteen mukaisesti noin 860 M€ (67 %) suurempi kuin vuonna 2018. Joukkoliikennemarkkinan kasvu vauhdittaa myös liikkumispalvelumarkkinan kasvua, jonka runkona joukkoliikenne toimii.

Joukkoliikenteen liikevaihdon kasvuennuste



Kuva 14. Arvio joukkoliikenteen suoritteiden kasvua vastaavasta joukkoliikenteen liikevaihdosta (milj. €/v). TVOP = Alueiden ja operaattoreiden omat tavoitteet, ILMOmin = Lineaarisen kasvun ILMO-tavoite, KASVU = Tässä työssä ehdotettu joukkoliikenteen kasvutavoite.

8 Seuranta ja mittarit

Joukkoliikenteen asetettujen tavoitteiden toteutumista pitää seurata ja arvioida seurannan perusteella muutoksen riittävyttä, syitä ja tarvittavia toimia. Tässä taustaselvityksessä on ehdotettu joukkoliikenteen kysynnän ja siihen vaikuttavien tekijöiden tilaa ja kehitystä kuvaavia tunnuslukuja tietolähteineen. Tunnusluvut on tarkoitettu palvelemaan Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävää joukkoliikenteessä. Seurantatietojen avulla voi tarkastella joukkoliikenteelle asetettujen kasvu- ja muiden tavoitteiden toteutumista sekä asiaan vaikuttavia toimintaympäristön muutoksia ja toimenpiteitä.

Ehdotetun seurannan yleinen logiikka on esitetty kuvassa 15. Keskeisin tehtävä on seurata joukkoliikenteen kasvun ja kulkutapaosuuden kehitystä peilaten sitä määriteltäisiin kasvutavoitteisiin. Havaitun muutoksen syiden arvioimiseksi seurataan joukkoliikenteen kysyntään vaikuttavia toimintaympäristön muutoksia ja joukkoliikenteen palvelutason kehitystä. Joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttavana asiakokonaisuutena seurataan toimenpiteitä, jotka vaikuttavat joukkoliikenteen palvelutasoon.



Kuva 15. Joukkoliikenteen kasvutavoitteiden seurantamittariston rakenne.

Tämän taustaselvityksen ehdotus joukkoliikenteen seurannan mittareista on esitetty taulukossa 12. Mittareiden tietolähteet ja 2000-luvulta kerätyt aikasarjat ovat erillisessä Excel-tiedostossa Liikenne- ja viestintäviraston käytössä.

Joukkoliikenteen tilaa seuraavia mittareita tulee olemaan osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seuranta- ja osana Traficom in liikennejärjestelmän tilakuvaa, jonka sisältö ja muoto ovat vielä suunnitteilla. Koko liikennejärjestelmän tilakuvaan ei kuitenkaan tule joukkoliikenteen mittareita tässä ehdotetussa laajuudessa. Onkin suositeltavaa, että joukkoliikenteen tilakuvaa ylläpidetään laajempaan taustaseurantana.

Taulukko 12. Ehdotetut seurattavat tunnusluvut.

	Seurattava ilmiö	Mittarit
	Joukkoliikenteen kysyntä	Rautateiden kaukoliikenne, milj. matkaa/v Linja-autojen kaukoliikenne, milj. matkaa/v Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenne, milj. matkaa/v Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenne, milj. matkaa/v Muu joukkoliikenne, milj. matkaa/v
TILA	Joukkoliikenteen markkinaosuus	Joukkoliikenteen osuus kotimaan henkilöliikenteen matkustuskilometreistä Joukkoliikenteen osuus Helsingin seudun matkustustussuoritteesta Joukkoliikenteen osuus Tampereen seudun matkustustussuoritteesta Joukkoliikenteen osuus Oulun seudun matkustustussuoritteesta Joukkoliikenteen osuus Turun seudun matkustustussuoritteesta
	Joukkoliikenne-palveluiden tarjonta	Tarjonta junien ja linja-autojen kaukoliikenteessä, milj. ajonkm/v Tyytyväisyys kaukoliikenteen junayhteyksien olemassaoloon (arvosana 1 - 5; ka) Tyytyväisyys kaukoliikenteen junayhteyksien aikatauluihin (arvosana 1 - 5; ka) Tyytyväisyys kaukoliikenteen linja-autoyhteyksien olemassaoloon (arvosana 1 - 5; ka) Tyytyväisyys kaukoliikenteen linja-autoyhteyksien aikatauluihin (arvosana 1 - 5; ka) Tarjonta suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteessä, milj. ajonkm/v Tyytyväisyys paikallisliikenteen yhteyksien olemassaoloon (arvosana 1 - 5; ka) Tyytyväisyys paikallisliikenteen linjoihin ja reitteihin (arvosana 1 - 5; ka)
	Joukkoliikenne-palveluiden laatu	Osuus kaukoliikenteen junista korkeintaan 5 min myöhässä määräasemalla, % Tyytyväisyys kaukoliikenteen junayhteyksien matka-aikoihin (arvosana 1 - 5; ka) Tyytyväisyys kaukoliikenteen junayhteyksien aikataulussa pysymiseen (arvosana 1 - 5; ka) Tyytyväisyys kaukoliikenteen junayhteyksien esteettömyyteen (arvosana 1 - 5; ka) Tyytyväisyys kaukoliikenteen linja-autoyhteyksien matka-aikoihin (arvosana 1 - 5; ka) Tyytyväisyys kaukoliikenteen linja-autoyhteyksien aikataulussa pysymiseen (arvosana 1 - 5; ka) Tyytyväisyys kaukoliikenteen linja-autoyhteyksien esteettömyyteen (arvosana 1 - 5; ka) Osuus lähiliikenteen junista korkeintaan 3 min myöhässä määräasemalla, % Tyytyväisyys tiedon saamiseen reiteistä ym. paikallisliikenteessä (arvosana 1 - 5; ka) Tyytyväisyys reittioppaiden ym. hyödyllisyyteen paikallisliikenteessä (arvosana 1 - 5; ka) Tyytyväisyys kulkuyhteyksiin pysäkeille ja asemille paikallisliikenteessä (arvosana 1 - 5; ka) Tyytyväisyys lipun hankinnan helppouteen paikallisliikenteessä (arvosana 1 - 5; ka)
	Joukkoliikenne-palveluiden hinta	Kotimaan junaliikenteen hintaindeksi (2005=100) Tyytyväisyys kaukoliikenteen junamatkojen lippujen hintoihin (arvosana 1 - 5; ka) Pitkien linja-automatkojen hintaindeksi (2005=100) Tyytyväisyys kaukoliikenteen linja-automatkojen lippujen hintoihin (arvosana 1 - 5; ka) Paikallislinja-autoliikenteen hintaindeksi (2005=100) Tyytyväisyys paikallisliikenteen lippujen hintoihin (arvosana 1 - 5; ka)
TOIMINTAYMPÄRISTÖ	Seurattava ilmiö	Mittarit
	Joukkoliikenteen kehitystä tukeva yhdyskuntarakenne	Vähintään 20 as./ha alueella asuvien osuus kaupunkiseututaajamissa Jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeelle sijoittuvan väestön ja työpaikkojen osuus Jalkaisin, pyörällä tai joukkoliikenteellä kuljettavissa olevien työmatkojen osuus
	Liikenteen hintakehitys (suhteessa khi:n kehitykseen)	Julkisen liikenteen hintaindeksin ero kuluttajahintaindeksiin (2000=100), % Ajoneuvojen hankinnan hintaindeksin ero kuluttajahintaindeksiin (2000=100) Ajoneuvojen käytön hintaindeksin ero kuluttajahintaindeksiin (2000=100), %
	Kansalaisten asenteet ja kulutustottumukset	Kotitalouksien kulutus autojen hankintaan ja käyttöön, osuus kulutumenoista, % Kotitalouksien kulutus junamatkoihin, osuus kulutumenoista, % Kotitalouksien kulutus linja-automatkoihin, osuus kulutumenoista, % Autoilusta kestäviin kulkumuotoihin vaihtaneet (osuus ilmastobarometrin vastaajista) Autoilusta kestäviin kulkumuotoihin vaihtoa aikovat (osuus ilmastobarometrin vastaajista)
TOIMENPITEET	Seurattava ilmiö	Mittarit
	Joukkoliikenteen suora julkinen rahoitus yhteensä	Joukkoliikenteen julkinen suora rahoitus yhteensä, milj. euroa/v Kaukoliikenteen julkinen suora rahoitus, milj. euroa/v Suurten kaupunkiseutujen liikenteen julkinen suora rahoitus, milj. euroa/v Keskisuurten kaupunkiseutujen liikenteen julkinen suora rahoitus, milj. euroa/v Muun joukkoliikenteen julkinen suora rahoitus, milj. euroa/v
	Valtion talousarvion määrärahat joukkoliikenteeseen	Junaliikenteen ostot, milj. euroa/v Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki, milj. euroa/v Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki, milj. euroa/v Muun joukkoliikenteen tuki, milj. euroa/v Ratainvestoinnit, joilla vaikutusta henkilöliikenteeseen, milj. euroa/v Tuki Länsimetron rakentamiseen, milj. euroa/v Tuki kaupunkien pikaraitiotien rakentamiseen, milj. euroa/v
	Joukkoliikenteen päästöjen sääntely	Sähkö- ja kaasukäyttöisten osuus liikenteessä olevista linja-autoista, % Linja-autojen polttoaineenkulutus, 1000 t/v
	Verotus	Alennettu arvonlisävero joukkoliikenteessä, verotuki milj. euroa/v Dieselin normaalia alempi verokanta, linja-autojen osuus, verotuki milj. euroa/v Raideliikenteen sähkön verottomuus, verotuki milj. euroa/v Moottoribensiinin vero, snt/l

9 Lähdeluettelo

JLST (2017). Julkisen liikenteen suoritetilasto 2017. Suomen virallinen tilasto SVT. Liikenne ja matkailu. Traficomin tilastojulkaisuja 18/2019.

JUKU (2018). Liikenne- ja viestintäviraston JUKU-palvelu, vuoden 2018 tiedot. <https://juku.liikennevirasto.fi/#/> [vierailtu 27.8.2019]

Lapp T, Iikkanen P, Ristikartano J, Niinikoski M, Rinta-Piirto J, Moilanen P (2018). Valtakunnalliset liikenne-ennusteet. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 57/2018.

Liikennevirasto (2018d). Henkilöliikennetutkimus 2016. Suomalaisten liikkuminen. Liikenneviraston tilastoja 1/2018. Liikennevirasto. Helsinki.

Särkijärvi J, Jääskeläinen S, Lohko-Soner K (toim.) (2018). Toimenpideohjelma hiillettömään liikenteeseen 2045. Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän loppuraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 13/2018.

TEM (2016). Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja - Energia - 4/2017.

Valtioneuvosto (2019). Pääministeri Antti Rinteen hallituksen ohjelma 6.6.2019 OSALLISTAVA JA OSAAVA SUOMI – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta. Valtioneuvoston julkaisuja 2019:23.

VTT (2019). LIPASTO - Suomen liikenteen pakokaasupäästöjen ja energiankulutuksen laskentajärjestelmä. Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy. <http://lipasto.vtt.fi/> [vierailtu 27.8.2019]

YM (2017). Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030. Kohti ilmastoviisasta arkea. Ympäristöministeriön raportteja 21/2017.

Liitteet

Liite 1: Työpajojen tuloksia

Työn kuluessa pidettiin työpajat kaupunkiliikenteen toimijoille (2.5.2019) sekä kaukoliikenteen toimijoille (23.5.2019). Toimijoilta kysyttiin kasvutavoitteiden realistisuudesta, kasvun mahdollisuuksista ja esteistä sekä tarvittavista toimista. Seuraavassa taulukossa on yhteenveto työpajoissa esille tuoduista vastauksista.

Millä toimenpiteillä kasvua voidaan/kannattaa kaupunkiliikennetyöpajan mukaan hakea?

	Suuret kaupunkiseudut	Keskisuuret kaupunkiseudut	ELY-alueet ja pienet kaupunkiseudut
1. Yhdyskunta/alueraikenteen tiivistäminen	Joukkoliikenteen tilantarpeiden huomioon ottaminen	Maankäytön kehittäminen joukkoliikennettä tukevaksi	Joukkoliikennepalvelut mahdollisia vain tiivimmillä alueilla
2. Tarjonnan lisääminen	Kapasiteetin lisääminen Ruuhka-ajat Raideliikenne	Aikatauluvapaan matkustamisen alueita (vuoroväli ≤ 10 min) Suoria, nopeita yhteyksiä	Keskittyminen potentiaalisii alueisiin Iltaliikenteen tarjonta Suorat ja nopeat yhteydet
3. Matkaketjujen kehittäminen	Syöttöyhteydet, liittytäpysäköinti, kaupunkipyörät	Liittytäpysäköinti, kaupunkipyörät	Liittytäpysäköinti
4. Markkinointi, brändäys		Yhtenäinen ilme, markkinointia on lisättävä ja nykyaikaistettava	Mahdollisuus lisätä houkuttelevuutta jopa tarjontaa parantamatta
5. Asiakastyytyväisyyden parantaminen	Luotettavuus Turvallisuus	Helppokäyttöisyys	Luottamuksen palauttaminen, vuorojen on säilyttävä, ei jatkuvia muutoksia, helppokäyttöisyys
6. Yhteistyö	MAL, yhteistyön koordinoiti	Palveluverkkojen suunnittelu, hallintokuntien yhteistyö	Henkilökuljetukset, keskuskaupungin ja kehysalueen liikenteen yhteissuunnittelu
8. Raideliikenteen kehittäminen	Kapasiteetti	Raideinfran parempi hyödyntäminen osana alueellista liikkumista	Turvataan junayhteydet/junien pysähdykset paikallisasemilla
9. Informaatio	Yhtenäinen informaatio	Reaaliaikainen liikennetieto, yhtenäinen informaatio	Yhtenäinen informaatio

Liite 2: Taustatietoa liikennemääristä

Suuret kaupunkiseudut

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Helsingin seudun liikenne	347 079 000	348 632 335	352 752 000	366 433 397	373 917 000	381 485 444
Oulu	5 383 990	6 014 926	7 000 000	8 015 258	8 842 707	9 084 529
Tampere	30 463 000	32 049 012	34 544 141	36 898 174	40 060 878	40 060 878
Turku	21 000 000	22 679 692	24 359 384	25 724 225	27 015 545	26 616 626
Yht.	403 925 990	409 375 965	418 655 525	437 071 054	449 836 130	457 247 477

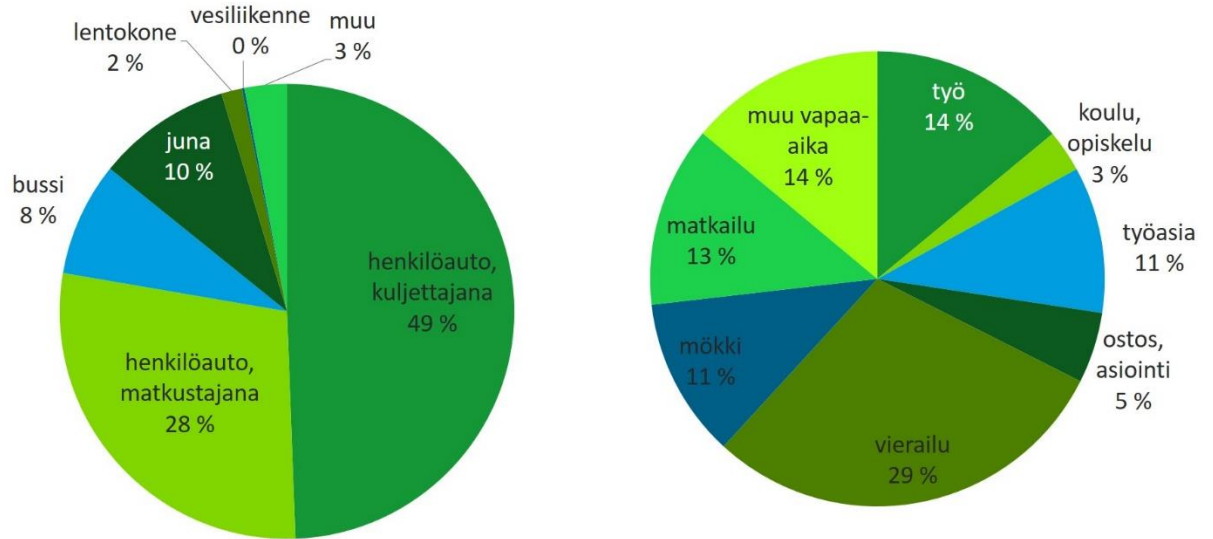
Lähteet: JUKU ja PLL ry

Keskisuuret kaupunkiseudut

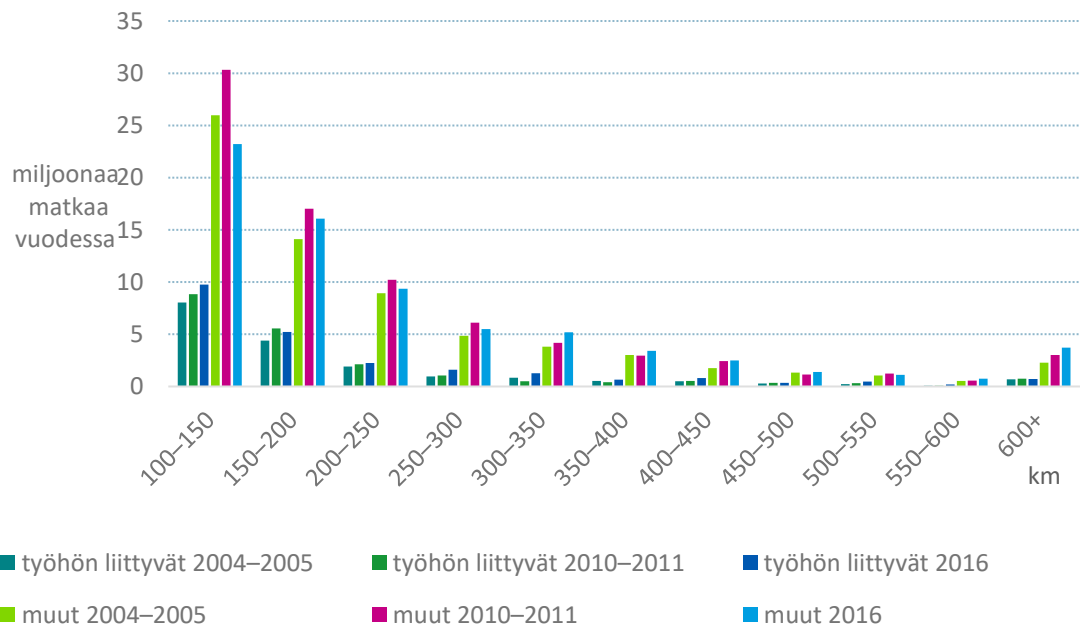
organisaatio	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Hämeenlinna	204 000	1 149 000	1 250 952	1 350 868	1 450 783	1 454 000
Joensuu	2 100 000	1 506 108	2 028 004	2 050 253	2 268 234	2 297 292
Jyväskylä	6 309 600	6 049 524	6 010 754	6 692 371	7 140 645	7 414 160
Kotka	1 827 000	2 028 148	1 760 509	1 492 869	2 063 660	2 066 126
Kouvola	1 239 579	1 257 334	1 163 588	1 121 877	1 240 594	1 219 912
Kuopio	4 688 328	5 060 976	5 386 118	6 007 829	6 553 316	6 796 259
Lahti	6 000 000	6 000 000	6 714 065	7 090 806	7 320 913	7 414 744
Lappeenranta	1 418 682	1 532 337	1 538 616	1 464 378	1 765 030	1 834 079
Pori	1 510 667	1 510 667	1 510 667	1 526 516	1 652 581	1 788 172
Vaasa	990 631	1 870 494	1 062 698	1 197 678	1 094 889	1 159 087
Yht.	26 288 487	27 964 588	28 425 971	29 995 445	32 550 645	33 443 831

Lähteet: JUKU, PLL ry, kaupunkien suunnitelmat ja vuosikertomukset

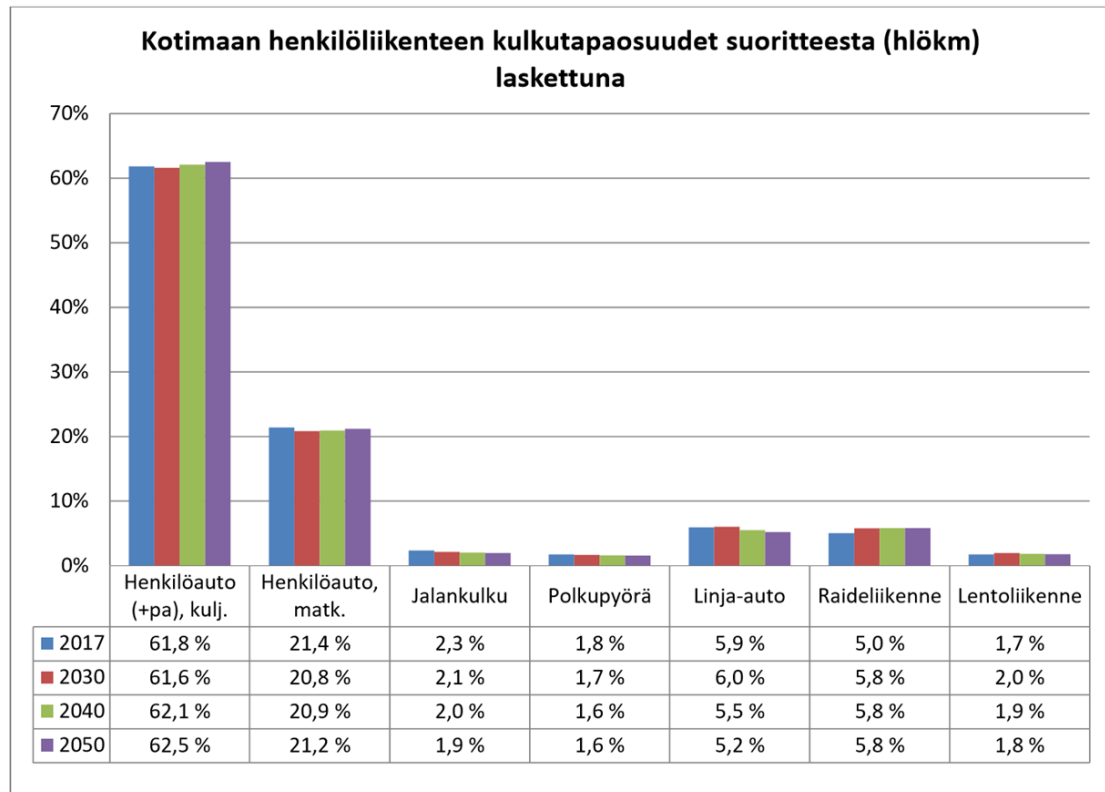
Matkantarkoitus yli 100 km pitkällä kotimaanmatkoilla



Yli 100 km pitkät matkat Lähde: Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2016



Lähde: Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2016

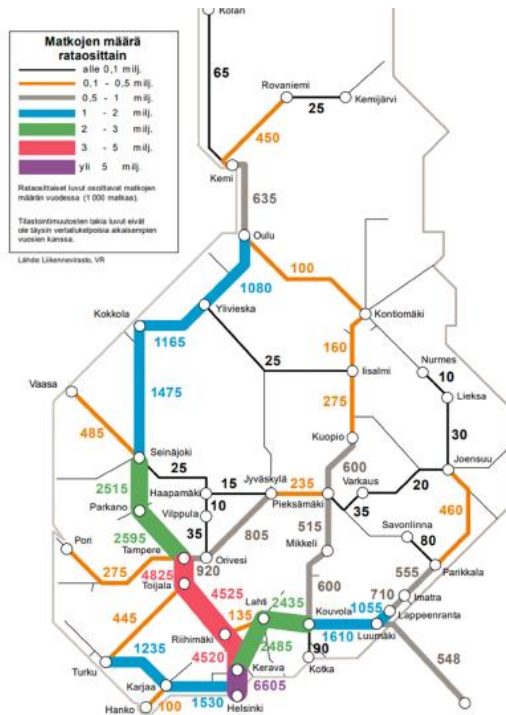


Kotimaan henkilöliikenteen kulkutapaosuudet suoritteesta (hlökm) laskettuna. Lähde: Liikennevirasto 5/2018.

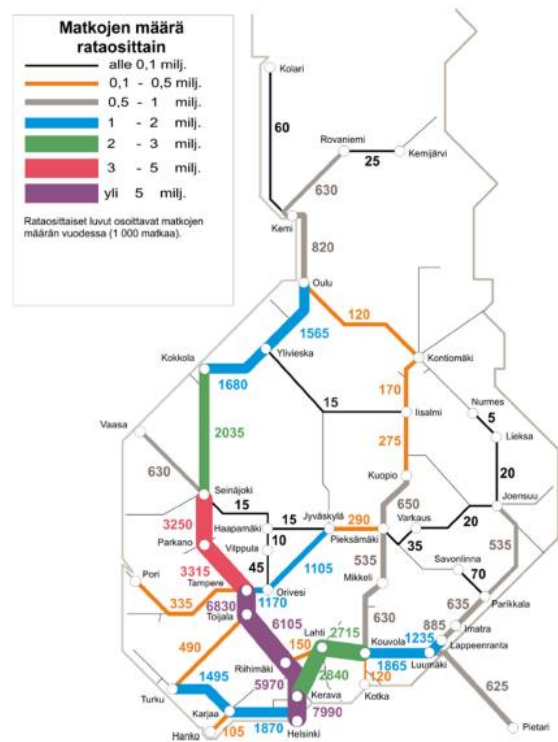
Rautateiden henkilöliikenteen ennuste

Yhteenveto rautateiden henkilöliikenteen ennusteen tärkeimmistä tuloksista. Lähde: Valtakunnalliset liikenne-ennusteet (Lapp ym. 2018).

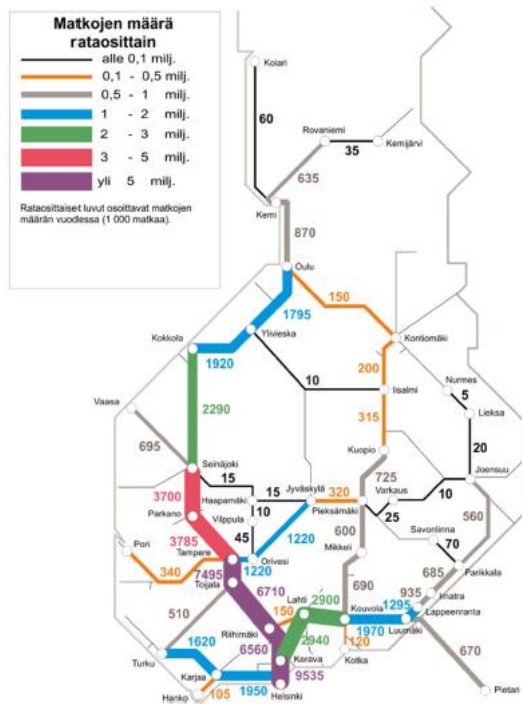
Rautateiden henkilöliikenteen ennuste	Matkamäärä [milj. matkaa]			Keskimääräinen vuosikasvu [%]		Kokonaismuutos [%]	
	2017	2030	2050	2017-2030	2030-2050	2017-2030	2017-2050
Kotimaan kaukoliikenne	12,5	16,7	19,3	2,3	0,7	33,6	54,4
Helsingin seudun lähiliikenne	72,7	90,2	102,1	1,7	0,6	24,1	40,4
Kansainvälinen liikenne	0,5	0,6	0,7	1,0	0,3	14,1	22,1
Yhteensä	85,2	106,9	121,3	1,8	0,6	25,5	42,4



Kuva 52 Vuoden 2017 matkustajamäärät rataverkolla (Liikennevirasto).



Kuva 53 Vuoden 2030 ennustetut matkustajamäärät rataverkolla.



Kuva 54 Vuoden 2050 ennustetut matkustajamäärät rataverkolla.

Lähde: Valtakunnalliset liikenne-ennusteet (Lapp ym. 2018).

Liite 3: Kaupunkiseutujen tavoitteita ja suunnitelmia

Suuret kaupunkiseudut

Kaupunki-seutu	Tärkeimmät kehittämistoimet
HSL	- Maankäyttö: Seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta. Nykyisen liikennejärjestelmän tehostaminen. Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen infrainvestointeihin vahvat panostukset, kaikkien joukkoliikenteen kulkutapojen kehittäminen. - Yhteensopivat ja edulliset matkaliput. Tieliikenteen infrainvestoinnit ta- vara- ja joukkoliikennelähtöisesti kilpailukykyisille alueille. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu.
Oulu	- Joukkoliikenteen sujuvuuden parantaminen (keskustan läpäisevyyden parantaminen, keskustan LJS:n käynnistäminen, liikkumismuotojen rooliin uudelleen tarkastaminen nyt-2025-2030) - Joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen: kapasiteettiraja tulee vastaan arvion mukaan ensi vuosikymmenten puolessa välissä. Selvitetään pika- raitiotietä ja lähijunaliikennettä. - Helppokäyttöisyyden kehittäminen: mm. digitalisaation, matkavalidoinnin, opastuksen sekä viestinnän ja markkinoinnin keinoin.
Tampere	- Pikaraitiotie - Bussipuolella kalustokoon kasvattaminen ja linjastouudistukset, kuten poikittaisliikenteen kehittäminen ja paremmat palvelut aluekeskuksiin - Maankäyttö: 80 % rakentamisesta pitää osua joukkoliikennevyöhykkeille - Lähijunakonseptin kehittäminen, esim. Tesoman lähijunaseisake - Liityntäpysäköinnin kehittäminen - Digitaaliset palvelut
Turku	- Runkolinjasto (2021). - Joukkoliikennetarkaisu (pikaraitiotie/superbussi). - Matkakeskus. - Uusi maankäyttö osoitetaan keskusta-alueelle ja kaupunkikehitysalueille joukkoliikenteen kehityskäytävien varten. - Järjestelmä avoin joukkoliikenteen runkopalvelua tukeville uusille liikenne- palveluille.

Lähde: kaupunkien omat suunnitelmat

Keskisuuret kaupungit

Kaupunkiseutu	Kehittämistoimet ja niiden määrittelytilanne
Hämeenlinna	Ei löytynyt ajantasaista joukkoliikenteen tai kestävän liikkumisen suunnitelmaa.
Joensuu	Edellinen joukkoliikennesuunnitelma laadittu 2012. Uusi tekeillä. Vuonna 2019 laaditaan Kestävän liikkumisen suunnitelma, jossa priorisoidaan vaikuttavimmat toimet liikenteen ilmastovaikutusten vähentämiseksi.
Jyväskylä	Linkki tulevaisuute 2030 –suunnitelma käsittelyvaiheessa. Tavoitteena matkustajamäärän kaksinkertaistaminen. Tärkeimpinä keinoina tarjonnan voimakas lisääminen pääreiteille, brändäys ja lipunhintojen alentaminen. BRT-ratkaisua on tarkoitus selvittää uudelleen vuoden 2025 tietämillä. Duo-raitiotietä selvitetty.
Kotka	Laadittu Kestävän liikkumisen Kotka –suunnitelma, jossa tavoitteena Joukkoliikenne on hiilineutraalia ja kilpailukykyistä tärkeimmillä yhteysväleillä. Kotka panostaa myös kauko- ja raideliikenteeseen tekemällä vaihtoyhteyksistä ja liityntäpysäköinnistä vaivatonta. Paikallisliikenteen suunnittelu ja kilpailutus tapahtuu v. 2020.
Kouvola	Tavoitteet määritetty kaupunkistrategiassa: ”Kouvolassa liikkumiseen tarvitaan joustava ja saumaton joukkoliikenne, joka on kaupunkistrategian mukaan maksuton vuoteen 2030 mennessä”. Joukkoliikenteen kehittämisohjelma on laadittu 2015-2020. Uusi ohjelma valmistellaan verkostotyönä.
Kuopio	Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikennestrategian 2025 matkustajamäärän kasvutavoite on + 20 % ja tavoite aiotaan toteuttaa mm. seuraavilla strategisilla toimenpiteillä: Maankäytön ohjaus ja väestönkasvu, sähköbussit, lippujen hinnoittelu, reaaliaikainen informaatio ja markkinointi sekä tarjonnan lisäys. Duo-raitiotietä selvitetty.
Lahti	Runkoliikennesuunnitelma juuri valmistunut. Tavoitteena matka-aikojen nopeuttaminen, linjaston selkeyttäminen, Lahden keskustan reuna-alueiden saavutettavuuden parantaminen, palvelutason parantaminen alueilla, joilla paljon potentiaalisia joukkoliikenteen käyttäjiä, joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen sekä kustannustehokkuuden parantaminen. Duo-raitiotietä selvitetty.
Lappeenranta	Erinomainen asiakaskokemus on asetettu tavoitteeksi Joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa vuosille 2018–2030. Matkustajamäärän kasvutavoite 20 % toteutuu mm. seuraavasti: maankäytön ja liikenteen yhteistyö, yhtenäinen ilme ja brändi, laadun ja palvelutason parantaminen, lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien kehittäminen, uusien innovaatioiden hyödyntäminen sekä tiedotus ja markkinointi.
Pori	Joukkoliikennestrategiassa 2010-2030, ei aseteta kasvutavoitteita. Juna- ja lentoyhteyksien kehittäminen sekä kaupunkiliikenteen kehittäminen mainitaan maakunnan liikennestrategiassa.
Vaasa	Junayhteyksiä kehitetään. Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan erityisesti Vaasan ja Pietarsaaren kaupunkiseuduilla (lähde: Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040, laadittu 2014). Seudun joukkoliikennesuunnitelma laaditaan 2019.

Lähde: kaupunkien omat suunnitelmat