



# Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen joukkoliikenteen palvelutaso

Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen  
palvelutasomäärittely





# Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen joukkoliikenteen palvelutaso

Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasomäärittely



# Esipuhe

Tämä raportti sisältää Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn. Toimivaltaisten viranomaisten on joukkoliikennelain mukaan määriteltävä joukkoliikenteen palvelutaso vuoden 2011 loppuun mennessä. Palvelutason määrittely tehdään tässä muodossa ensimmäistä kertaa. Kyse on kuitenkin jatkuvasta liikennejärjestelmätyöhön yhä kiinteämmin liittyvästä prosessista, jossa palvelutason toteutumista tullaan seuraamaan ja päätöstä tarkistetaan määräajoin. Palvelutason määrittely on myös valmistautumista siihen, millä tavoin liikenne järjestetään siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisen jälkeen. Pirkanmaalla siirtymäaikaisten liikennöintisopimukset päättyvät 30.6.2014 - 31.5.2019.

Palvelutasomäärittelyä hyödynnetään liikenteen järjestämisessä palvelusopimusasetuksen mukaisesti tai reittiliikenne- ja kutsujoukkoliikennelupia myönnettäessä. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyt palvelevat kuntien joukkoliikenteen rahoituksen ja maankäytön suunnittelua.

Määrittelyprosessin tavoitteena on myös osapuolten sitouttaminen joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason toteuttamiseen.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä:

Jari Lehtonen, pj.	Pirkanmaan ELY-keskus
Seija Siitonen	Pirkanmaan ELY-keskus
Jukka Varonen	Valkeakoski
Alpo Jokinen	Sastamala
Hannu Koski	Juupajoki
Arja Aalto	Liikennevirasto
Johanna Järvinen	Pirkanmaan liitto
Reijo Väliharju	Pirkanmaan liitto
Kari Korpela	Pirkanmaan ELY-keskus
Juha-Pekka Häyrynen	Tampere
Maarit Huhtinen	Hämeenkyrö

Konsulttina työssä on ollut Strafica Oy, josta työhön ovat osallistuneet Kari Hillo, Saija Räinen ja Jyrki Rinta-Piirto.

**RAPORTTEJA 7 | 2012**

**PIRKANMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUKSEN JOUKKOLIIKENTEEEN PALVELUTASO**

**Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasomäärittely**

**Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**ISBN 978-952-257-453-4 (Verkojulkaisu)**

**ISSN-L 2242-2854 (Yhdistävä)**

**ISSN 2242-2854 (Verkojulkaisu)**

**[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut)**

# Sisältö

Esipuhe .....	5
Sisältö.....	7
1. Taustaa.....	9
1.1 Pirkanmaan ELY-keskus toimivaltaisena viranomaisena.....	9
1.2 Joukkoliikenteen lainsäädännön uudistuminen .....	11
2 Nykytilan analyysi .....	12
2.1 Väestö.....	12
2.2 Työpaikat ja palvelut.....	14
2.3 Tarjonta .....	15
2.4 Joukkoliikenteen kysyntä .....	17
2.4.1 Työmatkat .....	17
2.4.2 Opiskelumatkat .....	18
2.5 Rahoitus .....	20
3 Joukkoliikenteen palvelutaso .....	24
3.1 Palvelutasoluokittelu .....	24
3.2 Palvelutason määrälliset tavoitteet .....	25
3.3 Laadulliset tavoitteet .....	26
3.4 Tavoitteellinen palvelutaso.....	27
3.5 Kustannukset .....	29

# 1. Taustaa

## 1.1 Pirkanmaan ELY-keskus toimivaltaisena viranomaisena

Pirkanmaalla on kaksi joukkoliikennelain tarkoittamaa toimivaltaista viranomaista, jotka ovat velvollisia määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö. Eri väestöryhmien tarpeet on otettava palvelutason määrittelyssä huomioon. Palvelutason määrittelyä valmistellessaan viranomaisten tulee toimia tarpeellisilta osin yhteistyössä keskenään sekä kuntien ja maakuntien liittojen kanssa. Palvelutason määrittely on voimassa määräajan. Pirkanmaalla päätökset tulevat voimaan 1.1.2012 ja ovat voimassa 31.12.2016 saakka. Kuntaliitoksen tai muun merkittävän toimintaympäristön muutoksen vuoksi päätöstä voidaan tarkistaa ennen voimassaoloajan päättymistä.

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) toimivalta-alue koostuu 14 kunnasta (Akaa, Ikaalinen, Hämeenkyrö, Juupajoki, Kihniö, Mänttä-Vilppula, Parkano, Pälkäne, Punkalaidun, Ruovesi, Sastamala, Urjala, Valkeakoski ja Virrat ), joissa on yhteensä 131 000 asukasta. Suurin kunta on Valkeakoski ja pienin Juupajoki. Alue koostuu 4 seutukunnasta.

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteen hallinnointi järjestettiin uudelleen 1.1.2011, kun Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti ja Ylöjärvi muodostivat yhteisen seudullisen joukkoliik-

Kuva 1. Pirkanmaan toimivaltaiset viranomaiset ja toimivalta-alueet.





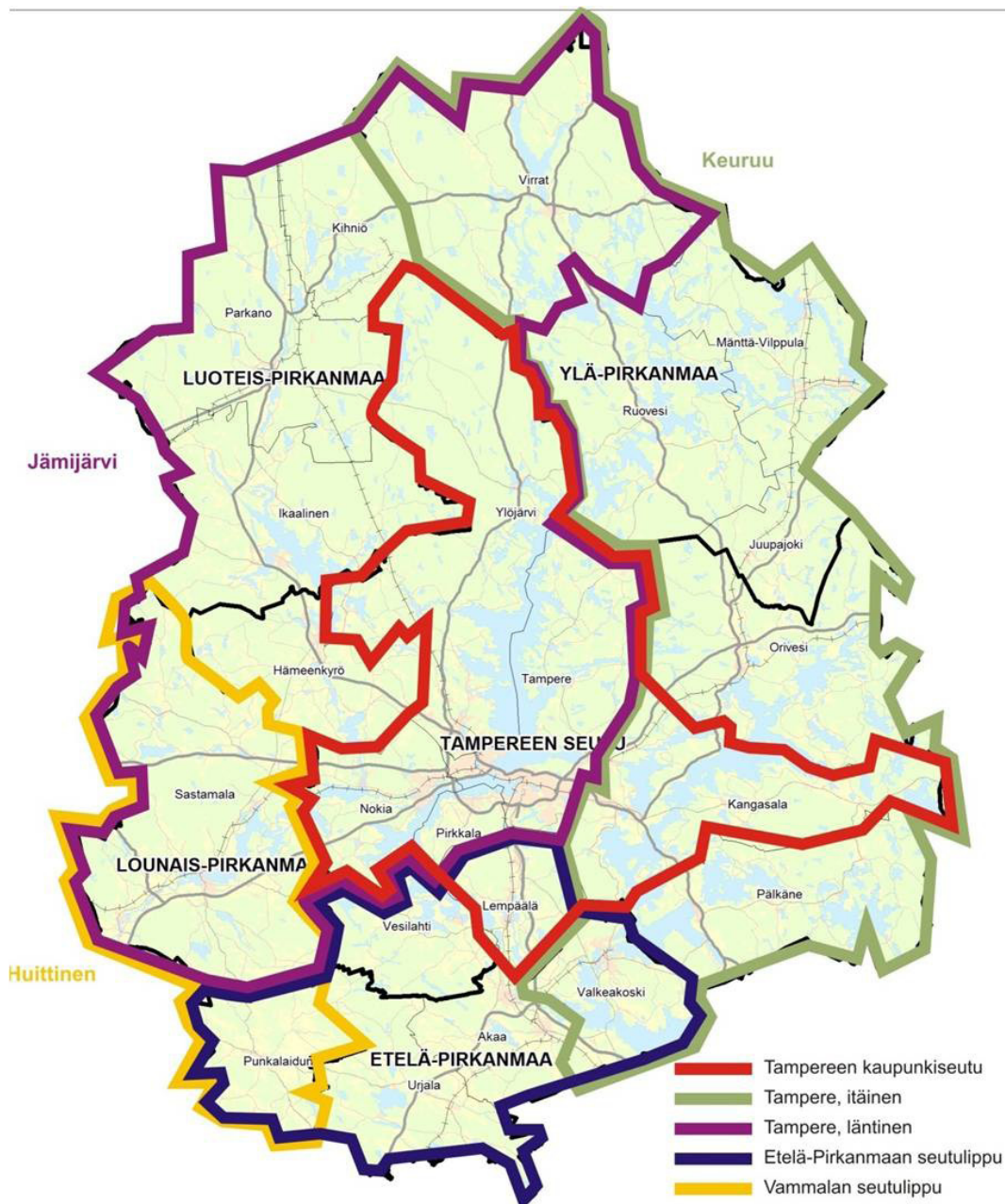
kenneviranomaisen. Paikallisen toimivaltaisen viranomaisen tehtävät hoidetaan siten, että Tampereen kaupunki on perustanut niitä hoitamaan yhteisen joukkoliikennelautakunnan.

Kaupunkiseudun joukkoliikenteen ja kaupunkiseudun ulkopuolelta kaupunkiseudulle tulevan joukkoliikenteen yhteen sovittamiseksi on perustettu säännöllisesti kokoontuva alueellinen joukkoliikennetyöryhmä.

Muita alueellisia joukkoliikenneryhmiä ovat Tampereen kaupunkiseudun seutulipputyöryhmän lisäksi Tampereen itäinen ja läntinen, Etelä-Pirkanmaan sekä Sastamalan-Huittisten alueelliset joukkoliikenneryhmät.

Suurimmassa osassa maakunnan kuntia ei ole omaa joukkoliikenteen tai henkilökuljetusten suunnittelijaa, vaan tehtäviä hoidetaan tavanomaisesti teknisen tai sivistystoimen virkoihin liittyen ”oman toimen ohella” -periaatteella. Sastamalassa on logistiikkapäällikön toimi.

Kuva 2. Pirkanmaan seutulippualueet, lisäksi Valkeakoski kuuluu Hämeen-linnan seutulippualueeseen ja Sastamala Satakunnan seutulippuun.



## 1.2 Joukkoliikenteen lainsäädännön uudistuminen

EU:n palvelusopimusasetus (Euroopan Parlamentin ja Neuvoston asetus 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 3.12.2007) (PSA) ja sen mukainen Suomen uusi joukkoliikennelaki (JLL, 13.11.2009/869) ovat astuneet voimaan 3.12.2009. Niiden myötä Suomen joukkoliikennelainsäädäntö on uudistunut. Jatkossa joukkoliikenne on järjestettävä joko markkinaehtoisesti tai palvelusopimusasetuksen mukaisesti. PSA:ta on noudatettava, kun toimivaltainen viranomainen järjestää liikenteen markkinaehtoista liikennettä monilukuisempana, luotettavampana, korkealaatuisempana tai edullisempana. Pirkanmaan ELY-keskuksissa joukkoliikennettä tuetaan lippujen hintoja alentamalla ja ostamalla liikennettä eli liikenne ei ole puhtaasti markkinaehtoista. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö on ostanut jjonaliikennettä Tampereelta Vilppulaan ja Haapamäelle, Tampereelta Poriin sekä Tampereen ja Riihimäen välisten taajamajunien osalta. Tampereelta Poriin on myös nk. velvoiteliikennettä.

Entisen lainsäädännön mukaiset linjaliikenneluvat on muutettu siirtymäajan sopimuksiksi. Vaikka siirtymäajan sopimuksissa noudatetaan jo palvelusopimusasetusta, ovat sopimukset nimensä mukaisesti voimassa vain siirtymäaikana. Joukkoliikennettä ei voida siirtymäajan jälkeen järjestää samalla tavoin kuin siirtymäajan sopimuksissa.

Toimivaltainen viranomainen päättää, miten joukkoliikenne sen toimivalta-alueella järjestetään siirtymäajan jälkeen. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen on uuden joukkoliikennelain mukaan määritettävä toimivalta-alueensa palvelutaso. Palvelutason on oltava sen tasoinen, että osapuolet voivat sitoutua sen toteuttamiseen. Palvelutason määrittely ohjaa joukkoliikennepalvelujen järjestämistä alueella. Liikennevirasto on ohjeistanut toimivaltaisia viranomaisia palvelutason määrittelyssä (Liikennevirasto 7/2010, Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn) sekä täydentänyt ohjetta suosituksella palvelutasoluokista ja palvelutasokriteereistä (Liikennevirasto 15/2011, Suositukset joukkoliikenteen palvelutasoluokiksi ja palvelutasokriteereiksi).

Liikenne- ja viestintäministeriössä on laadittu selvitykset kaukoliikenteen perus- ja erityispalvelutason kehittämistarpeista LVM (21/2011) sekä tavoitteellisesta palvelutasosta (LVM 30/2011). Niissä on tarkasteltu maakuntakeskusten ja suurten kaupunkiseutujen välisiä yli 100 kilometrin yhteyksiä pääasiassa Helsinkiin ja Helsingistä. Liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee kaukoliikenteen palvelutason selvitysten perusteella vuoden 2011 loppuun mennessä liikennejärjestelmätasolla. Kaukoliikenteessä ei siis erotella liikenne-nemuo-kohtaista tavoitetta. Kaukoliikenteen liityntäyhteyksien palvelutason määrittely todetaan olevan alueellisten toimivaltaisten viranomaisten velvoitteena.

# 2 Nykytilan analyysi

## 2.1. Väestö

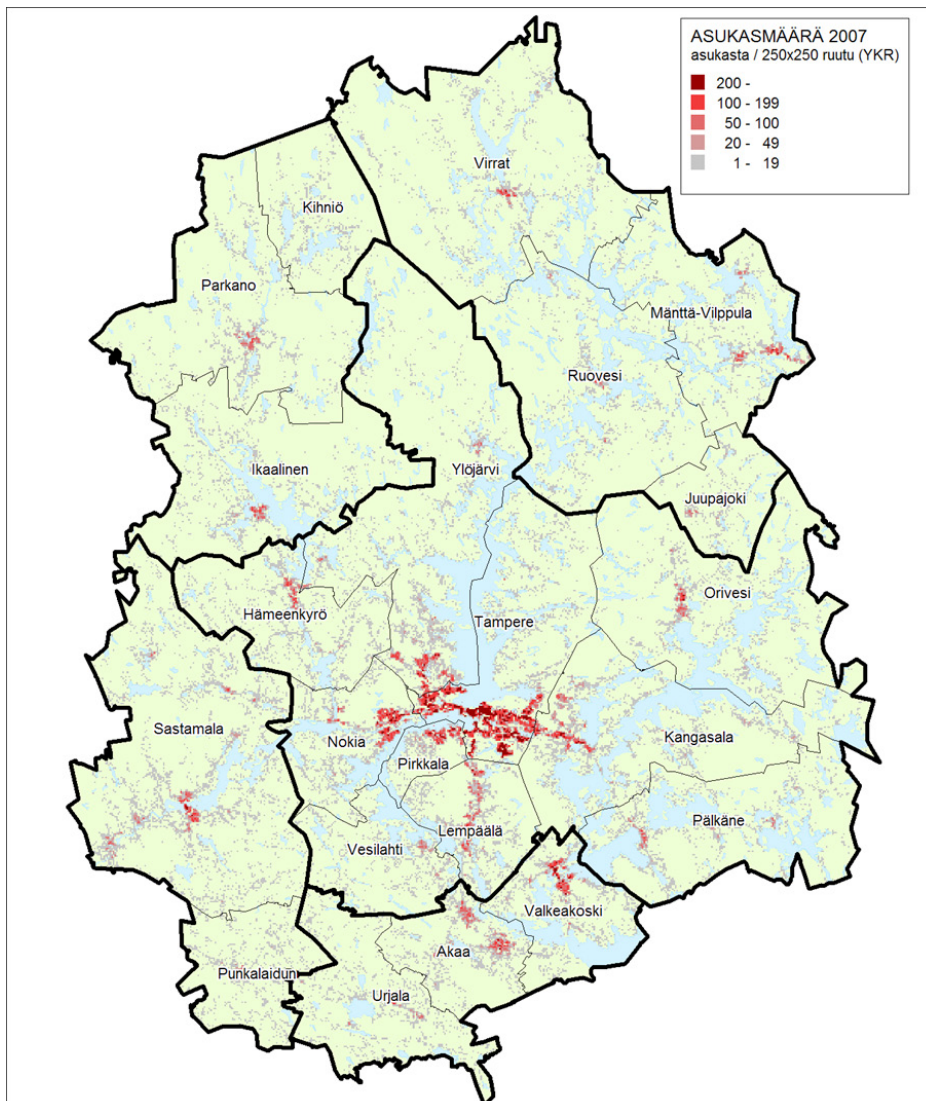
Pirkanmaan väestön sijainti on esitetty kuvassa 3. Maakunnan väestöstä valtaosa asuu Tampereen kaupunkiseudulla.

Joukkoliikenteen toimintaympäristössä muutostekijöitä ovat mm. väestön ikääntyminen, varallisuuden kasvu, muuttoliike maaseudulta kaupunkeihin, autonomistuksen kasvu sekä väestökasvun painottuminen keskustaajamien lisäksi niiden ympäristökuntiin, mikä puolestaan kasvattaa vaatimuksia parantaa keskusten saavutettavuutta. Joukkoliikenteen kysyntään voidaan vaikuttaa lippujärjestelmien kautta alentamalla matkustuksen hintaa ja lisäämällä joukkoliikennematkustuksen houkuttelevuutta ja sujuvuutta. Tarjontaa voidaan lisätä liikenteen ostoilla ja avustuksilla. Kuljetusten yhdistelyllä saadaan aikaan tehokkaampia ja alueellisesti kattavampia palveluja.

Pirkanmaalla on kuntaliitosten myötä 22 kuntaa ja viisi seutukuntaa. Vuoden 2011 alussa Kuhmalahti liittyi Kangasalaan ja Kylmäkoski Akaaseen. Pirkanmaalaisia oli ennakkotietojen mukaan 490 883 syyskuussa 2011 ja osuus koko maan väestöstä oli 9,1 %. Viime vuosina väestönkasvu on ollut noin 3 000-4 000 henkeä vuodessa, ja puolen miljoonan pirkanmaalaisen rajan rikkoutuminen on odotettavissa vuonna 2013.

Väestön ikääntyminen jatkuu Pirkanmaallakin. Nyt yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä on 17,4 % ja alle 15-vuotiaiden osuus 16,3 %, mutta vuonna 2020 lasketaan 65 vuotta täyttäneitä olevan jo 21,9 % maakunnan

Kuva 3. Väestö Pirkanmaalla (YKR © SYKE ja TK).



väestöstä. Huoltosuhde on maakunnassa maan keskiarvoa epäedullisempi Tampereen seutukuntaa lukuun ottamatta.

Alueelliselle kehitykselle on ollut tyypillistä, että on muodostunut vahvoja väestökeskittymiä ja yhä alhaiseman väestötiheyden alueita. Kehitys näyttää jatkuvan samansuuntaisena pitkälle tulevaisuuteen. Haja-asutusalueilla asuu enää noin 13 % maakunnan väestöstä, ja monien maaseutualueiden autioituminen etenee.

Pirkanmaalla asuu keskimäärin 39,2 asukasta neliökilometriä kohti (koko maassa 17,6). Tiheimmin asutaan Tampereella (403 hlöä/km<sup>2</sup>), Pirkkalassa (203) ja Akaassa (141), vähjimmin Kihniössä (6,2). Väestön keskittyminen on nostanut taajama-asukkaiden osuuden jo 87,3 %:iin kaikista pirkanmaalaisista.

Pirkanmaan pohjoisosien maaseutumaisissa kunnissa matkustajavirrat ovat ohuita ja haja-asutusalueen väestöosuus suuri. Erityisesti näissä kunnissa on jouduttu karsimaan kuntien välistä kesä-, viikonloppu- ja iltaliikennettä sekä rahoituksen priorisoinnin että matkustajien puuttumisen vuoksi.

Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen väestöosuus on 27 prosenttia Pirkanmaan väestöstä. Väkiluku on vähentynyt vuonna 2010 ja väestöennusteen mukaan säilyy ennallaan vuoteen 2020. Kuitenkin 8 kunnassa väkiluku vähenisi. Yli 65-vuotiaiden osuus ylittää selvästi Pirkanmaan keskiarvon ja kuolleiden määrä ylittää syntyneiden määrän 12 kunnassa, vain Akaassa ja Hämeenkyrössä syntyneiden määrä ylittää kuolleiden määrän.

Kuntien asukastiheys on pieni muutamaa kuntaa lukuun ottamatta. Maapinta-ala on kuitenkin huomattavan suuri muihin mittareihin verrattuna. Alueen taksien määrä asukasta kohti on suuri verrattuna esim. Tampereen seutuun, mikä korvaa heikkoa joukkoliikennetarjontaa.

Taulukko 1. Tilastotietoja ELY-keskuksen alueen kunnista.

	Väkiluku 31.12.2010	Väkiluvun muutos, % 2009 - 2010	Väkiluvun muutos, % 2010 - 2020e	65 vuotta täyttäneiden osuus väestöstä, % 31.12.2010	Syntyneiden enemmyys, henkilöä 2010
Akaa	17 012	0,9	10,7	17,7	51
Hämeenkyrö	10 489	0,5	7,4	18,7	13
Ikaalinen	7 428	0,1	-0,1	23,4	-24
Juupajoki	2 094	-1,0	4,0	23,2	-7
Kihniö	2 226	-1,4	-9,5	24,4	-9
Mänttä - Vilppula	11 413	-0,7	-5,7	24,6	-67
Parkano	6 978	-1,3	-5,4	23,6	-38
Punkalaidun	3 281	-1,6	-3,9	28,7	-18
Pälkäne	6 950	-0,9	13,3	23,0	-51
Ruovesi	5 038	-1,2	-5,8	28,1	-59
Sastamala	24 495	0,1	0,8	22,2	-78
Urpjala	5 335	-0,5	-0,3	25,2	-30
Valkeakoski	20 844	1,0	0,4	20,4	-20
Virrat	7 514	-1,3	-4,0	26,3	-59
ELYn TVV-alue	131 097	-0,5	0,1	23,5	-396
Pirkanmaa	487 923	0,7	8,7	17,4	1 089

Taulukko 2. Tilastotietoja ELY-keskuksen alueen kunnista.

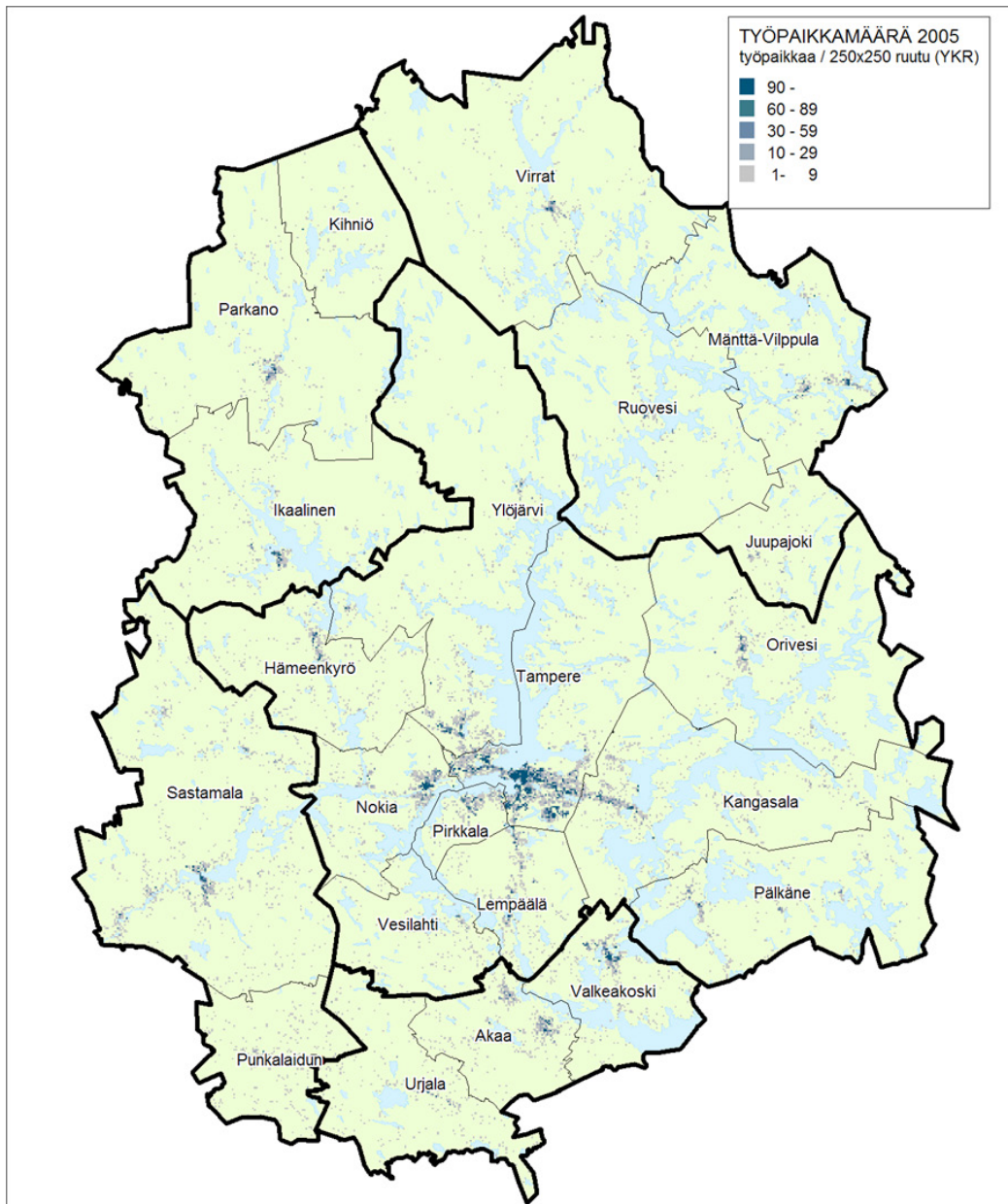
	Asukastiheys 2009	Maapinta-ala, km <sup>2</sup> 1.1.2010	Taajama-aste, % 1.1.2009	Taksitiheys, taksia/as, 2010
Akaa	141,2	293	95,6	655
Hämeenkyrö	22,6	464	65,4	552
Ikaalinen	9,9	750	60,4	371
Juupajoki	8,1	258	56,3	419
Kihniö	6,2	357	35,3	371
Mänttä - Vilppula	21,4	534	84,8	761
Parkano	8,2	852	65,7	436
Punkalaidun	9,1	361	42	365
Pälkäne	12,4	560	56,6	496
Ruovesi	6,5	776	52,5	504
Sastamala	19,0	1 291	68,3	612
Urpjala	11,2	475	53,4	445
Valkeakoski	76,6	272	87,4	719
Virrat	6,5	1 162	55,7	417
ELYn TVV-alue	25,6	8 405	63	509
Pirkanmaa	39,2	12 446	87,3	574

## 2.2 Työpaikat ja palvelut

Pirkanmaan työpaikkojen sijainti on esitetty kuvassa 4. Työpaikat ovat keskittyneet väestöäkin merkittävämmiin Tampereelle ja sen lähialueille.

Myös julkiset palvelut, kaupalliset palvelut, oppilaitokset ja terveydenhuollon palvelut sijaitsevat pääasiassa kuntakeskuksissa tai muissa taajamissa.

Kuva 4. Työpaikat Pirkanmaalla (YKR © SYKE ja TK).



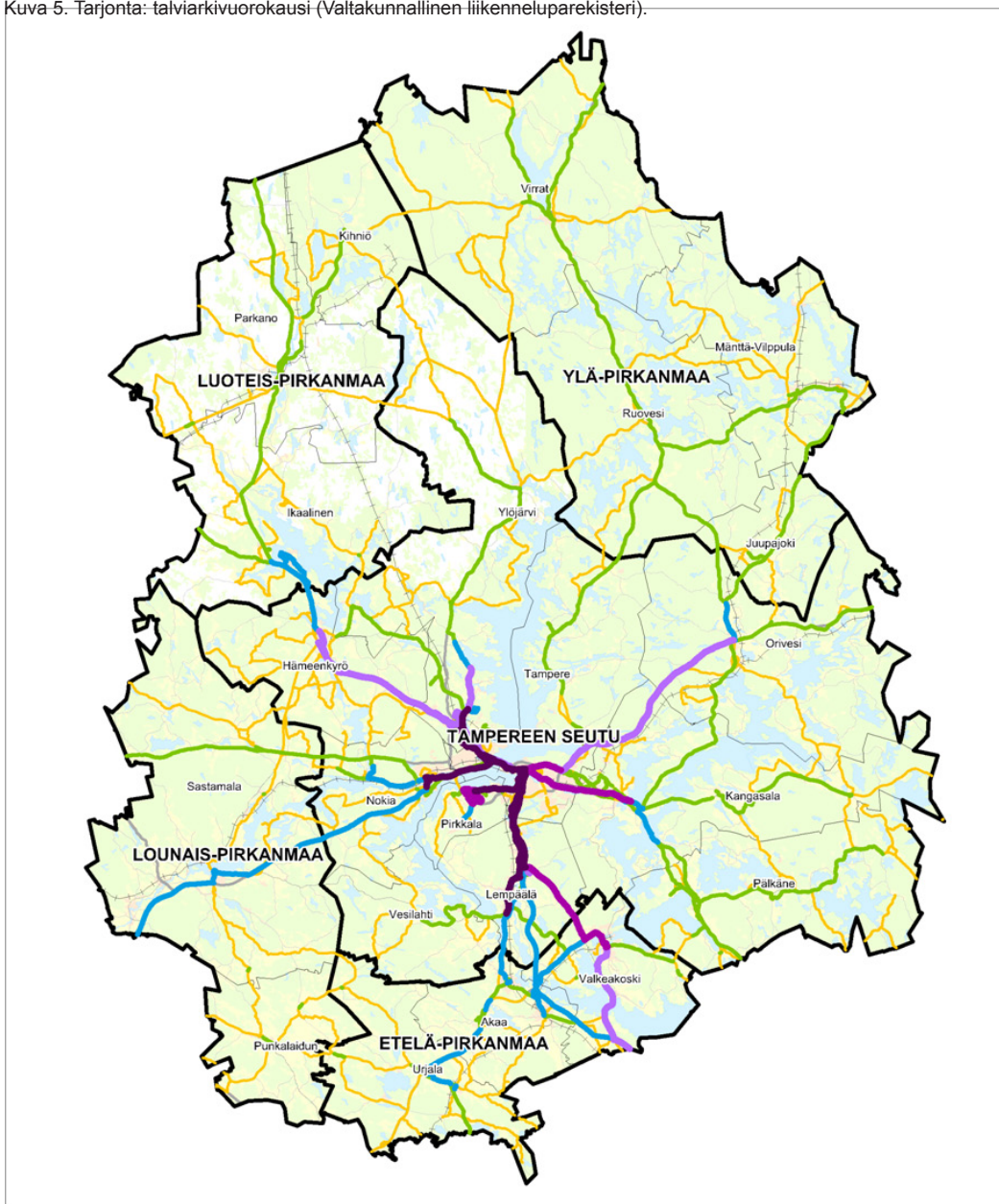
## 2.3 Tarjonta

Kuvassa 5 on esitetty joukkoliikenteen nykyinen vuoromäärätarjonta tieosittain. Tiedot esittävät talviajan liikenteen arkivuorokautta. Tiedot ovat keväältä 2011, jonka jälkeen Ruovedeltä Tampereelle suuntautuva liikenne on muuttunut pääsääntöisesti Oriveden kautta kulkevaksi, ja osaan vuoroista on tullut vaihto.

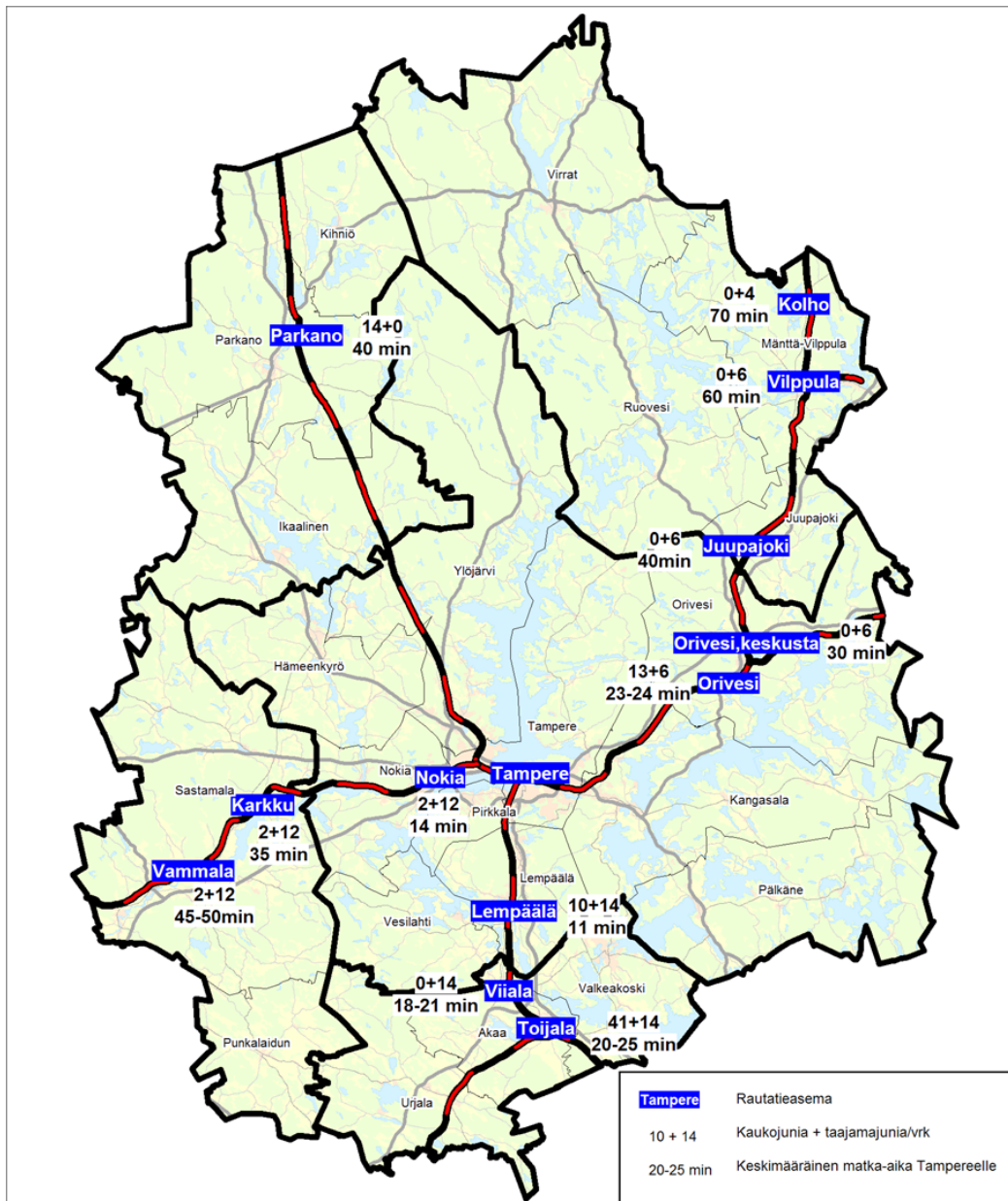
Joukkoliikenteen tarjontakuvassa erottuvat runkoyhteydet Tampereelle. Tampereen kaupunkiseudun ulkopuolisista keskuksista tarjonta on merkittävintä Valkeakoskelta ja Hämeenkyröstä. Kuntien välisistä poikkittaisista yhteyksistä yksi vahvimpia on Valkeakosken ja Akaan välinen liikenne. Sastamalassa ja Valkeakoskella on paikallis- ja palveluliikennettä.

Kuvassa 6 on esitetty rataverkosto, henkilöliikennepaikat ja vuorotarjonta sekä kauko- että lähijunien osalta. Junaliikenteen osalta Liikenne- ja viestintäministeriö on toimivaltainen viranomainen, joka määrittelee junaliikenteen palvelutason.

Kuva 5. Tarjonta: talviarkivuorokausi (Valtakunnallinen liikenneluparekisteri).



Kuva 6. Rataverkosto, henkilöliikennepaikat ja vuorotarjonta.

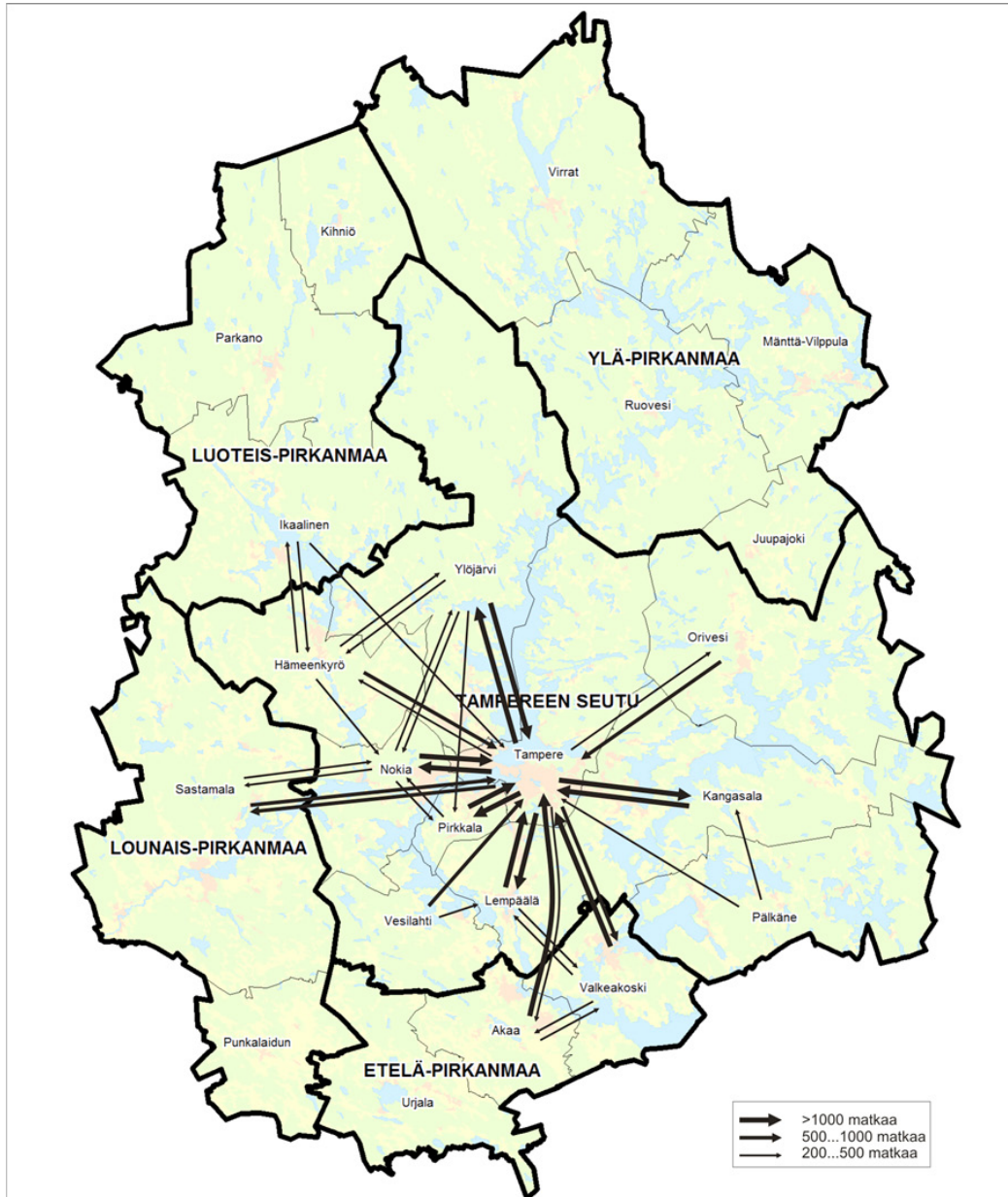


## 2.4 Joukkoliikenteen kysyntä

### 2.4.1 Työmatkat

Työssäkäynti on suuntautunut vahvasti Tampereelle, mutta myös ns. vastasuunnan pendelöinti seudun sisällä on merkittävää. Tampereen kaupunkiseudun ulkopuolella verrattain suuria työmatkavirtoja on Etelä-Pirkanmaalla Lempäälän, Valkeakosken ja Akaan välillä. Pendelöinti on esitetty kuvassa 7 ja taulukossa 3.

Kuva 7. Pendelöinti Pirkanmaalla.





Taulukko 3. Pendelöinti Pirkanmaalla 2007.

Pirkanmaan sisäinen työssäkäynti 31.12.2007															työssäkäyntikunta										
asuin-kunta	Tampereen seutu											Luoteis-Pirkanmaa			Lounais-Pirkanmaa		Etelä-Pirkanmaa				Ylä-Pirkanmaa				
	Tampere	Ylöjärvi	Nokia	Pirkkala	Lempäälä	Vesilahti	Kangasala	Kuhmalampi	Orivesi	Pälkäne	Hämeenkyrö	Ikaalinen	Parkano	Kihniö	Sastamala	Punkalaidun	Valkeakoski	Akaa	Kylmäkoski	Urijala	Mänttä-Vilppula	Virrat	Ruovesi	Juupajoki	
Tampere	78 852	1 960	2 192	1 542	1 521	64	2 037	14	239	160	217	122	46	5	292	9	636	250	40	57	82	40	54	25	
Ylöjärvi	6 308	5 134	453	203	98	5	136	2	11	7	340	103	68	8	57	1	34	17	2	0	12	9	65	3	
Nokia	5 056	397	7 198	280	124	14	93	0	11	11	61	19	6	1	215	1	47	13	1	0	6	1	2	1	
Pirkkala	4 392	113	284	2 004	110	9	98	1	7	12	16	4	4	0	39	1	73	18	2	6	6	4	1	3	
Lempäälä	4 383	70	141	184	3 112	76	97	2	12	6	8	2	2	0	17	1	247	123	17	19	3	0	2	0	
Vesilahti	645	15	56	27	207	557	15	0	0	4	1	1	0	0	13	2	47	39	4	14	0	0	0	0	
Kangasala	6 174	105	115	134	118	7	5 229	27	58	189	9	5	2	0	17	4	144	21	1	2	19	3	5	4	
Kuhmalampi	82	1	2	1	0	0	88	202	11	31	0	0	1	0	2	0	4	0	0	0	0	0	0	1	
Orivesi	804	26	13	32	11	2	161	6	2 197	14	5	1	0	0	1	0	43	1	0	1	51	1	35	112	
Pälkäne	480	11	20	17	21	9	272	16	5	1 653	1	1	1	0	1	3	111	3	1	0	1	1	0	2	
Hämeenkyrö	901	378	234	56	15	3	10	0	0	0	2 310	211	11	1	60	0	11	1	0	0	4	0	3	0	
Ikaalinen	233	93	43	11	8	0	2	0	0	0	227	2 193	98	3	27	0	5	3	1	1	1	3	1	1	
Parkano	96	34	10	6	3	0	8	0	3	0	26	102	2 264	68	3	0	1	0	0	0	1	7	2	0	
Kihniö	20	6	0	0	2	0	0	0	0	0	4	7	131	627	3	1	0	1	0	0	0	18	0	0	
Sastamala	873	69	443	67	18	6	24	0	9	4	91	25	2	1	7 539	65	9	6	2	8	1	1	0	0	
Punkalaidun	28	0	4	2	0	3	2	0	1	1	4	1	0	0	59	884	4	7	0	44	1	0	0	0	
Valkeakoski	1 076	25	56	26	206	4	71	2	3	46	4	1	0	1	6	1	6 391	268	23	19	1	0	1	0	
Akaa	1 336	26	43	46	302	29	40	0	9	11	7	1	1	0	6	6	413	3 017	168	93	1	0	0	2	
Kylmäkoski	162	2	10	7	38	10	9	0	0	0	0	0	0	0	4	1	58	235	480	75	0	0	1	0	
Urijala	153	3	6	7	28	3	8	0	0	1	0	0	2	0	7	35	29	79	38	1 457	1	1	1	0	
Mänttä-Vilppula	111	8	7	7	1	0	4	0	30	0	0	0	0	1	0	8	0	10	1	1	0	3 844	26	92	39
Virrat	89	15	5	3	1	0	5	0	3	0	8	4	17	15	5	0	2	0	0	0	18	2 329	181	3	
Ruovesi	116	25	7	6	3	0	9	0	19	0	4	0	5	2	5	0	7	0	0	1	101	76	1 510	15	
Juupajoki	103	5	4	6	5	0	18	0	103	0	0	0	1	0	0	0	6	0	0	0	35	0	24	528	

&gt;1000 MATKAA

500...1000 MATKAA

200...500 MATKAA

Taulukosta 3 nähdään Tampereen seudun sisäisen pendelöinnin suuruus verrattuna muun Pirkanmaan pendelöintiin. Tampereen seudun ulkopuolisella alueella työssäkäynti on yleisintä oman kunnan sisällä, tai Tampereen suuntaan.

Merkittävintä kuntarajojen ylittävään pendelöintiä Tampereen seudun ulkopuolella on Valkeakosken, Akaan ja entisen Kylmäkosken (nykyisin osa Akaata) välillä. Näistä kunnista pendelöidään myös Tampereella ja Lempäälään, ja päinvastoin.

Sastamalan osalta pendelöintiä on oman kunnan lisäksi Tampereelle ja Nokialle, ja päinvastoin. Vastaavasti Hämeenkyröstä pendelöidään oman kunnan lisäksi Tampereelle, Ylöjärvelle, Nokialle ja Ikaalisiin, ja vastaavasti Hämeenkyröön Ikaalisista, Ylöjärveltä ja Tampereelta. Pälkäneen suunnalta korostuu oman kunnan lisäksi Tampere ja Kangasala.

## 2.4.2 Opiskelumatkat

Opiskelijat ovat merkittävä joukkoliikenteen käyttäjäryhmä. Toisen asteen opiskelijoista, eli lukiolaisista ja ammattikoululaisista (pl. ammattikorkeakoulut), on käytettävissä tieto siitä, mistä kunnista ovat lähtöisin ne opiskelijat, jotka ovat tulleet valituiksi ja ottaneet opiskelupaikan vastaan. Tiedot löytyvät Opetushallituksen wera-tietokannasta.

Taulukoissa 4 ja 5 on esitetty vuoden 2009 tietoihin perustuvat opiskelijavirrat hakijan kotikunnan perusteella. Nämä yhden vuoden luvut on kerrottu kolmella, että saataisiin arvio opiskelijoiden kokonaismäärästä.

Maakunnan rajat ylittäviä opiskelijavirtoja on Sastamalan ja Huittisten (noin 60 matkaa), Urijalan ja Forsan (n. 60 matkaa), Virtojen ja Ähtärin (n. 50 matkaa), Valkeakosken ja Hämeenlinnan (30 matkaa) ja Akaan ja Hämeenlinnan välillä.

Ylöjärvelle perustetaan uusi 2. asteen oppilaitos, mikä vaikuttaa mm. Hämeenkyrön suunnan opiskelijavirtoihin.

Taulukko 4. Toisen asteen opiskelijavirrat wera-tietokannan perusteella (Opetushallitus).

		asuinkunta											
		Yhteensä	Tampere	Ylöjärvi	Nokia	Pirkkala	Lempäälä	Vesilähti	Kangasala	Kuhmalampi	Orivesi	Pälkäne	Hämeenkyrö
Koulun kunta	Pirkanmaa	17 268	7 071	1 353	1 254	696	858	192	1 089	36	348	237	432
	Tampere	9 747	6 453	702	429	420	420	105	492	15	93	57	108
	Ylöjärvi	420	42	342	3	0	0	0	6	0	3	6	3
	Nokia	876	69	57	678	39	6	0	0	0	0	0	6
	Pirkkala	222	0	0	0	222	0	0	0	0	0	0	0
	Lempäälä	474	102	0	6	3	267	45	6	0	3	0	6
	Kangasala	747	99	6	3	3	6	0	516	21	9	57	3
	Orivesi	261	12	0	0	0	0	0	3	0	219	0	0
	Pälkäne	81	0	0	0	0	0	0	3	0	0	78	0
	Hämeenkyrö	579	15	162	12	0	3	9	3	0	0	3	249
	Ikaalinen	432	123	51	6	6	0	0	6	0	0	0	30
	Parkano	144	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	Kihniö	21	9	3	3	0	0	6	0	0	0	0	0
	Sastamala	957	54	15	66	3	3	0	6	0	0	0	21
	Punkalaidun	81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Valkeakoski	1 329	72	0	48	0	153	27	42	0	0	36	0
	Akaa	162	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Urpala	69	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Mänttä-Vilppula	408	9	3	0	0	0	0	3	0	15	0	3
	Virrat	141	9	3	0	0	0	0	3	0	3	0	0
	Ruovesi	117	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0

Taulukko 5. Toisen asteen opiskelijavirrat wera-tietokannan perusteella (Opetushallitus).

		asuinkunta													
		Yhteensä	Ikaalinen	Parkano	Kihniö	Sastamala	Punkalaidun	Valkeakoski	Akaa	Kyimäkoski	Urpala	Mänttä-Vilppula	Virrat	Ruovesi	Juupajoki
Koulun kunta	Pirkanmaa	17 268	288	201	27	870	111	740	498	93	123	351	147	183	69
	Tampere	9 747	54	18	6	72	0	66	93	18	27	27	21	15	36
	Ylöjärvi	420	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	6	0
	Nokia	876	0	0	0	15	3	0	3	0	0	0	0	0	0
	Pirkkala	222	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lempäälä	474	0	0	0	3	0	6	27	0	0	0	0	0	0
	Kangasala	747	3	0	0	0	0	12	0	0	3	0	3	0	3
	Orivesi	261	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	9	15
	Pälkäne	81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hämeenkyrö	579	63	18	6	27	0	3	0	0	0	3	3	0	0
	Ikaalinen	432	150	45	0	3	3	3	3	0	0	0	3	0	0
	Parkano	144	3	117	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kihniö	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sastamala	957	9	3	0	747	27	0	3	0	0	0	0	0	0
	Punkalaidun	81	0	0	0	0	78	0	0	0	3	0	0	0	0
	Valkeakoski	1 329	0	0	0	0	0	651	240	42	18	0	0	0	0
	Akaa	162	0	0	0	0	0	0	129	33	0	0	0	0	0
	Urpala	69	0	0	0	0	0	0	0	0	69	0	0	0	0
	Mänttä-Vilppula	408	3	0	0	0	0	0	0	0	0	315	15	27	15
	Virrat	141	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	102	18	0
	Ruovesi	117	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	108	0

## 2.5 Rahoitus

Joukkoliikenteen rahoitus on monisyinen kokonaisuus. Asiakastulojen ohella joukkoliikennettä rahoittavat kunnat ja valtio pääasiassa lipputukien ja ostettujen liikenteiden muodossa. Valtionavustuksia voidaan myöntää seutulippujen hintojen alentamiseen ja esimerkiksi palveluliikennekokeiluihin sekä erilaisille seudullisille joukkoliikenteen kehittämishankkeille. Valtionavustusten jakamisen ohella ELY-keskukset ostavat kuntien välisiä matkustustarpeita palvelevia kannattamattomia vuoroja sekä ovat mukana seudullisissa jouk-koliikennehankkeissa. Lisäksi Kela maksaa kuljetuksia ja rahoittaa opiskelijaseutulippuja.

Kuntien kuljetuskustannukset jaotellaan tyypillisesti hallintokunnittain avoimeen joukkoliikenteeseen, opetus-, sosiaali- ja terveystoimen kustannuksiin. Avoin joukkoliikenne käsittää ostetut linja-auto- ja taksivuorot sekä subventiot matkalippujen asiakashintojen alentamiseksi. Opetustoimen puolella on merkittävä osa myös tavanomaisen joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin liittyvää rahoitusta, joka koostuu koululaisten matkalipuista ja koulukuljetuksista.

### Kuntien henkilökuljetuskustannukset

Pirkanmaalla on kerätty tiedot kuntien kuljetuskustannuksista viimeksi vuonna 2007. Kuntien lakisääteiset henkilökuljetukset perustuvat perusopetuslakiin, päivähoitolakiin, sosiaalihuoltolakiin, kehitysvammalakiin, vammaispalvelulakiin ja kansanterveyslakiin.

Taulukko 6. Avoimen joukkoliikenteen kustannukset vuonna 2007.

KUNTA / MAAKUNTA	Linja-autovuorot (€)	Taksivuorot (€)	Taksa-alennukset (€)	Palveluliikenne (€)	Avoimen kustannukset yhteensä (€)	Kustannukset yhteensä (€) /asukas
Akaa	0	0	23 561	0	23 561	2
Kylmäkoski	5 000	0	0	0	5 000	2
Hämeenkyrö	24 230	0	15 164	8 055	47 450	5
Ikaalinen	6 013	0	15 673	0	21 686	3
Juupajoki	0	2 547	3 130	0	5 677	3
Kihniö	0	0	967	6 465	7 432	3
Mänttä	27 510	0	7 585	27 234	62 329	10
Vilppula	4 840	11 150	6 692	7 479	30 162	6
Parkano	1 176	0	11 228	0	12 404	2
Punkalaidun	0	0	1 135	11 189	12 324	4
Pälkäne	7 838	3 927	3 408	10 900	26 073	4
Ruovesi	-	-	-	-	32 329	6
Urjala	0	21 355	6 822	0	28 177	5
Valkeakoski	85 738	0	131 566	32 919	250 223	12
Vammala	31 533	0	53 451	21 076	106 060	6
Mouhijärvi	0	0	1 951	10 931	12 882	4
Äetsä	0	0	4 162	24 625	28 787	6
Virrat	43 390	10 295	6 020	0	59 705	8
ELYn TVV-alue	237 268	49 274	292 515	160 873	739 932	5
Pirkanmaa	785 812	93 839	9 499 898	1 398 669	11 778 218	25

Koko Pirkanmaalla kuntien kuljetuskustannukset vuonna 2007 olivat noin 36 milj. euroa eli 76 euroa asukasta kohti. Avoimen joukkoliikenteen osuus oli 11,7 M€ (34 %), opetustoimen 13 M€ (32 %), sosiaalitoimen 11,3 M€ (34 %). Kuntien kuljetuskustannukset ovat kasvaneet vuodesta 2003 noin 28 %.

ELY-keskuksen toimivalta-alueen kuntien henkilökuljetuskustannukset vuonna 2007 olivat yhteensä 0,74 milj. euroa eli 78 euroa asukasta kohti. Tästä avoimen joukkoliikenteen osuus oli 0,74 M€, opetustoimen 6,1 M€ ja sosiaalitoimen 2,4 M€.

Taulukko 7. ELY-keskuksen alueen kokonaiskustannukset vuonna 2007.

KUNTA/ MAAKUNTA	Avoimen joukkoliikenteen kuljetuskustannukset, asukasta kohden (€)	Opetustoimen kustannukset, asukasta kohti(€)	Sosiaalitoimen kustannukset, asukasta kohti	Yhteensä €	Asukasta kohden (€)
Akaa	2	16	13	429 548	30
Kylmäkoski	2	67	24	244 289	93
Hämeenkyrö	5	53	14	736 420	72
Ikaalinen	3	57	20	597 353	80
Juupajoki	3	64	16	181 275	82
Kihniö	3	48	25	173 692	76
Mänttä	10	17	19	291 870	46
Vilppula	6	57	12	399 404	75
Parkano	2	76	11	637 512	89
Punkalaidun	4	132	30	565 166	166
Pälkäne	4	44	25	510 238	73
Ruovesi	6	64	15	438 196	84
Urpjala	5	60	28	512 151	93
Valkeakoski	12	19	20	1 047 429	51
Vammala	6	67	10	1 390 034	83
Mouhijärvi	4	71	24	303 632	99
Äetsä	6	48	36	433 623	90
Virrat	8	63	30	772 533	100
ELYn TVV-alue	5	53	20	9 226 169	78
Pirkanmaa	25	27	24	36 074 725	76

## Valtion joukkoliikennerahoitus

Pirkanmaalla joukkoliikenteen alueellisen ja paikallisen liikenteen ostojen, hintaveloitteen korvaamisen (lippualennusten) ja joukkoliikenteen kehittämisen määrärahat eivät ole tasapainossa rahoitustarpeen kanssa. Pirkanmaan vuoden 2011 rahoituskiintiö alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin, hintaveloitteen korvaamiseen ja kehittämiseen oli 3,03 miljoonaa euroa. ELY-keskuksen tarvearvioinnin mukaan vuoden 2012 tarve olisi 4,1 milj. euroa, jos vuoden 2011 palvelutaso halutaan säilyttää. Määrärahasta käytetään liikenteen ostoihin 1,5 M€ (v. 2002 määräraha oli samansuuruisen) ja lippujen hintojen alentamiseen 1,3 M€. Loppurahoitus kohdennetaan kehittämishankkeisiin

Talousarvio 2012 mukaan joukkoliikenteen määräraha laskisi koko maassa alueellisen määrärahan osalta 0,9 M€ ja suurten kaupunkien osalta 0,75 M€, mikä on selvässä ristiriidassa alussa esitettyjen tavoitteiden kanssa. Rahoitustaso on ollut vuodesta 2008 sama, mutta kustannukset ovat nousseet 10 %.

## Vaikutuksia

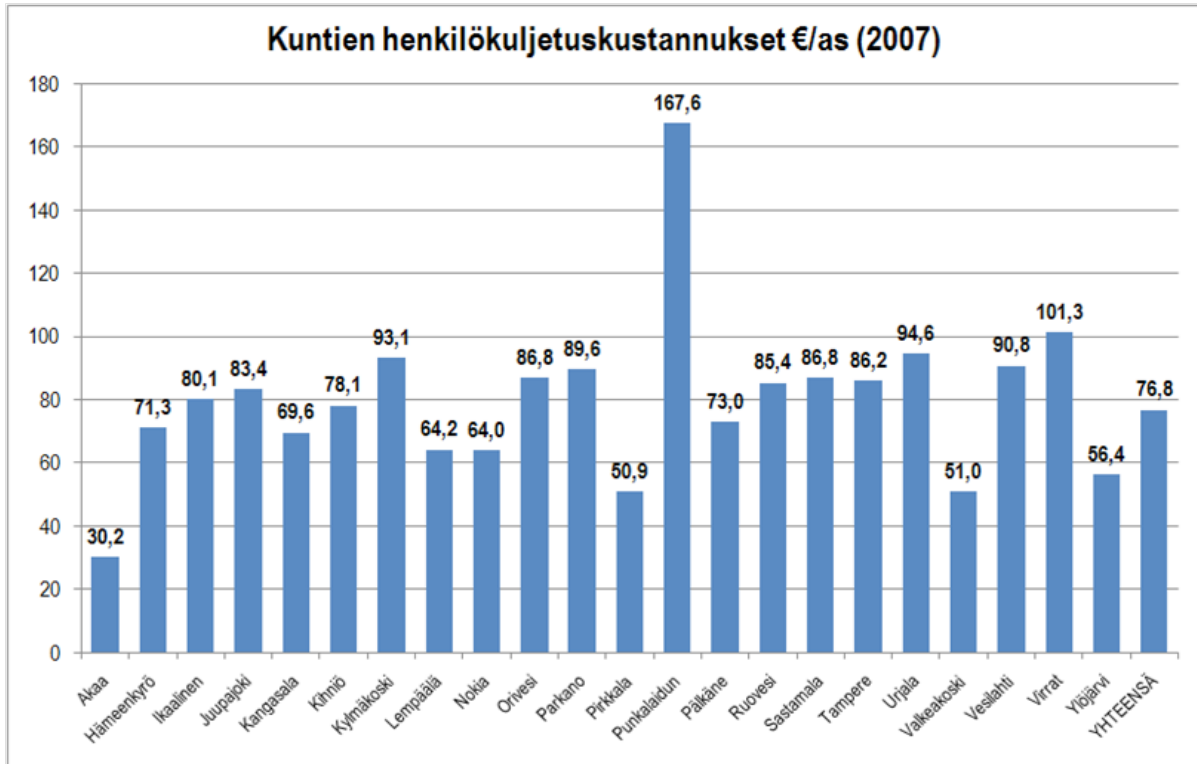
Seutulippualennusten valtionavustuksen putoaminen 40 - 45 prosenttiin (asetuksen mukainen enimmäisvaltionosuusprosentti oli alunperin 50 ja sitten laski 48 %) aiheuttaa muutoksia suhtautumisessa joukkoliikenteeseen. Voimakas valtionavustuksen pienentäminen ja kustannusten siirtäminen kunnille tulee nostamaan varsin nopeasti lippujen asiakashintoja.

Nykyrahoituksella siirtymäajan sopimusliikenteessä (ent. lupaliikenne) veloitteiden lakkautuksista aiheutuneita supistuksia ei ole voitu korvata ostoliikenteellä ja peruspalvelutasossa tiedossa olevia aukkoja ei ole voitu täyttää.

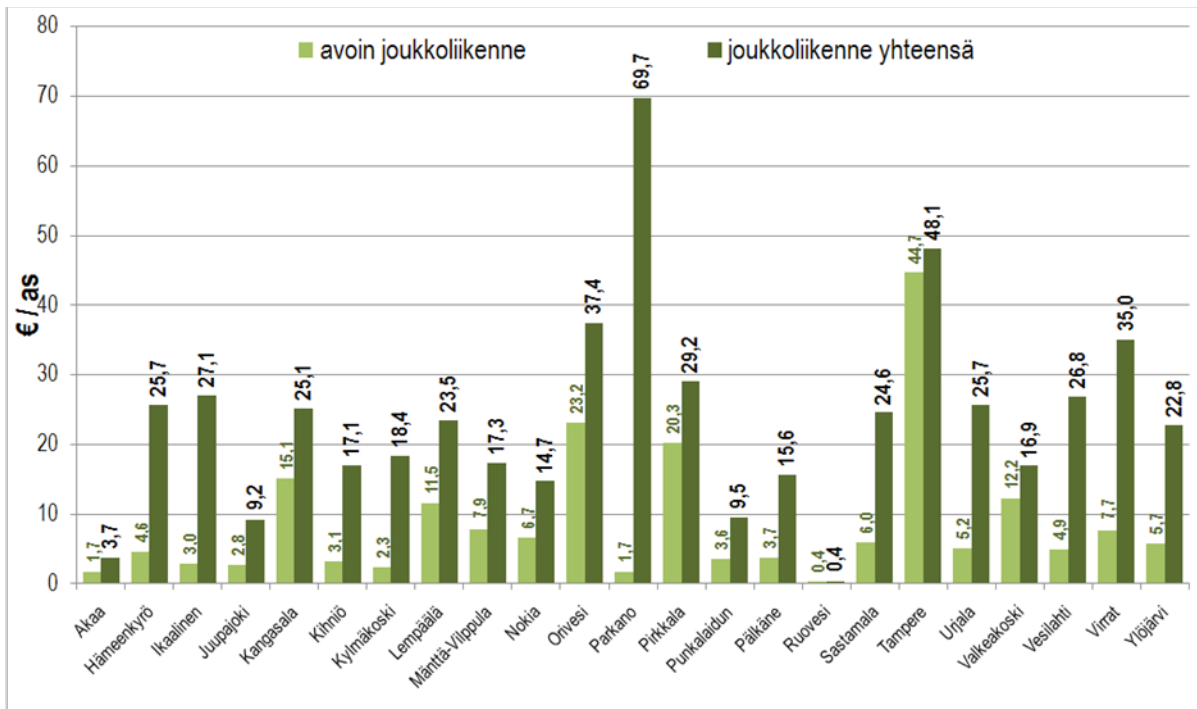
Jos joukkoliikenteen määrärahan ostovoiman vähenee tulevaisuudessa aiheuttaa se sen, että sopimusliikenteestä lakkaavia vuoroja ei voida ostaa, ELY-keskuksen ostoliikenteessä jatkuu karsinta ja seutulippujen valtionosuus pienentyy edelleen. Tästä seuraa, että joukkoliikenteen palvelutaso ja matkustus vähenee ja haja-asutusalueilla liikennettä lakkaa kokonaan.

Perinteinen bussiliikenne ei riitä takaamaan joukkoliikennettä heikon kysynnän alueilla. Lisärahoituksella, kuljetusten yhdistelyllä ja yhteistyöllä kuntien, valtion ja Kelan sekä kuntien hallintokuntien välisellä paremmalla yhteistyöllä voidaan turvata joukkoliikenteen peruspalvelutaso maaseutumaisilla alueilla.

Kuva 8. Kuntien henkilökuljetuskustannukset asukasta kohden v. 2007.



Kuva 9. Avoimen joukkoliikenteen ja kokonaisuudessaan joukkoliikenteen rahoitus kunnittain asukasta kohden v. 2007.



Pirkanmaan ELY-keskus katsoo, että joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso, joka on vain hieman parempi kuin nykyinen on käytännössä pitkällä tähtäimellä mahdollista säilyttää vain panostamalla riittävästi koko joukkoliikenteen suosion ja matkustuksen lisäämiseen. Tämä vaatii uusia panoksia ja voimakkaita toimia.

### **Joukkoliikenteen kehittämisselvitys**

Osana Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on laadittu joukkoliikenteen kehittämisselvitys (15.6.2011), jossa tarkastellaan Pirkanmaan asemaa valtakunnan liikennejärjestelmän kannalta ja ylikunnallista liikkumista maakunnan sisällä.

Kehittämishojelman pääasiallisena tavoitteena on parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa siten, että palvelut vastaavat nykyistä paremmin eri matkustajaryhmien tarpeita. Tavoitteena on samalla nostaa joukkoliikennepolitiikan painoarvoa ja statusta. Kehittämishojelmassa on tarkoituksena määrittää konkreettisia lyhyen ja keskipitkän aikajänteen toimenpiteitä, joilla matkustajan kokemaa palvelutasoa voidaan parantaa ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisätä.

Kehittämistoimenpiteet on ryhmitelty seuraavasti:

- Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelyt
- Maakunnallisen lähijunaliikenteen kehittäminen
- Joukkoliikenneterminaalien kehittäminen
- Taksa- ja lippujärjestelmien kehittäminen
- Matkustajainformaation kehittäminen
- Joukkoliikenteen suunnitteluresurssit ja -käytännöt
- Valtakunnalliset yhteydet.

Selvityksen mukaan joukkoliikenteen rahoitusta ja rakenteita on syytä uudistaa mm. sitomalla määrärahat kustannusindeksiin, nostamalla rahoitustasoa vähintään 1,5-kertaiseksi nykyisestä, pidentämällä rahoituksen aikajännettä nykyisestä vuosittaisbudjetoinnista pitkäjänteisemmäksi sekä kohdentamalla rahoitusta aiempaa vahvemmin palveluihin infrastruktuurin kehittämisen sijaan. Joukkoliikennerahoituksen kohdentamista tulee määräjain arvioida rahoituksen vaikuttavuuden näkökulmasta.

ELY-keskuksen alueella akuuteimmat kehittämistarpeet ovat lippujärjestelmän selkeyttäminen ja matkakorttien yhteiskäyttöisyys. Kuntien henkilökuljetusten suunnitteluresursseja tulee vahvistaa esimerkiksi palkkaamalla seutukunnittain yhteinen kuljetuskoordinaattori.

Pirkanmaan ELY-keskus pitää tärkeänä, että muiden toimivaltaisten viranomaisten alueelle menevä tai alueelta tuleva liikennetarjonta toimii saumattomassa yhteistyössä ja kokonaisuuden kannalta järkevällä tavalla ja että liikenteet ovat yhteen sovitettavissa mm. lippujärjestelmien ja aikataulujen osalta.

# 3 Joukkoliikenteen palvelutaso

## 3.1 Palvelutasoluokittelu

Joukkoliikenteen palvelutasoa on tarkasteltu valituilla yhteysväleillä. Yhteysväleiksi on valittu kuntakeskusten väliset yhteydet ja yhteydet kuntakeskuksista maakuntakeskukseen.

Palvelutasomäärittelyssä on käytetty Liikenneviraston laatimaa kuusiportaista palvelu-tasoasteikkoa. Joukkoliikenteen palvelutaso on siinä jaettu seuraaviin luokkiin:

1. Kilpailutaso
2. Houkutteleva taso
3. Keskitaso
4. Peruspalvelutaso
5. Minimitaso
6. Lakisääteinen taso.

Palvelutason määrittely eri tasoille pohjautuu:

- Määrällisiin kriteereihin, jotka liittyvät esimerkiksi päivittäisiin liikennöintiaikoihin, päivittäisiin vuoromääriin, vuoroväliin ruuhka-aikana, päivällä ja illalla, viikonloppu-liikenteen tarjontaan jne.
- Laadullisiin kriteereihin, kuten kalustoon, lippujärjestelmään, aikatauluinformaatioon yms. liittyviin kysymyksiin.

Yksittäinen luokka pitää sisällään eri viikonpäivien (arki, la, su) ja eri ajankohtien (ruuhka, päivä, ilta) mukaiset määrittelyt. Kesäajan liikenteelle on omat määrälliset kriteerinsä taulukossa 8.

## 3.2 Palvelutason määrälliset tavoitteet

Seuraavassa taulukossa on esitetty Liikenneviraston suositukset palvelutasoluokitteluksi ja määrällisten palvelutasotekijöiden kriteerit.

Minimitasoa lukuun ottamatta liikennöinti-aika aamulla kuvaa saapumisaikaa ja iltapäivällä lähtöaikaa. Peruspalvelutason määritelmä on erittäin laaja, keskitason määrittelyn ollessa puolestaan erittäin tiukka erityisesti ruuhka-ajan vuorovälin osalta.

Taulukko 8. Palvelutason määrälliset tekijät (Liikennevirasto 2011).

Palvelutasoluokka	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
Esimerkkejä käyttöympäristöstä	Keskisuuret ja suuret kaupunkiseudut ja yhteydet niiden lähi-keskuksiin	Keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet ja keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Yhteydet kylistä kuntakeskukseen	Haja-asutusalue
Määritelmä	Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin	Vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin	Perusyhteydet: aamulla töihin/ kouluun, iltapäivällä takaisin, asiointi kahdesti viikossa	Ainoastaan lakisääteiset kuljetukset
Tavoite	Lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkupakapoisuutta	Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen	Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia	Turvata arjen liikkumistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä	Turvata asiointimahdollisuudet	Hoitaa lakisääteiset kuljetukset
<b>Määrälliset tekijät</b>						
<b>Liikennöinti-aika</b>						
Talvi: arki	06.00-00.00	07.00-21.00	07.00-20.00	07.00/08.00-17.00	08.00-16.00	
Kesä: arki	06.00-00.00	07.00-21.00	07.00-20.00	07.00/08.00-17.00	9-15 välillä	
Talvi: lauantai	07.00-00.00	09.00-21.00	09.00-17.00	asiointiyhteys		
Kesä: lauantai	07.00-00.00	09.00-21.00	09.00-17.00	asiointiyhteys		
Talvi: sunnuntai	09.00-23.00	10.00-21.00	12.00-17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen		
Kesä: sunnuntai	09.00-23.00	10.00-21.00	12.00-17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen		
<b>Vuoroväli/-määrä</b>						
Talvi : ruuhka	10-20 min	15-30 min	30 min			
Kesä : ruuhka	20-30 min	30 min	60 min			
Talvi : arkipäivä	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	3 - 5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeen mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien välillä	
Kesä : arkipäivä	30-60 min	60-90 min	60 - 120 min	1 - 3 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeen mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä	
Talvi : arki-ilta (18-)	30 min	30 -60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Kesä : arki-ilta (klo 18-)	30-60 min	60-90 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Talvi : lauantai	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Kesä : lauantai	30-60 min	60-90 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Talvi: sunnuntai	30 min	60 min	120 min	tarpeen mukaan		
Kesä: sunnuntai	30-60 min	60-120 min	120 min	tarpeen mukaan		
<b>Etäisyys pysäkille</b>						
	300-500 m kävelyetäisyys	500-800 m kävelyetäisyys				
<b>Kokonaismatka-aika</b>						
	Korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai pp kaupunkioissa)					
<b>Vaihtojen määrä</b>						
	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Vaihto sallittu	Vaihto sallittu		



### 3.3 Laadulliset tavoitteet

Liikenneviraston suosituksissa laadullisille palvelutasotekijöille on määritelty taulukon 9 mukaiset kriteerit.

Taulukko 9. Laadulliset palvelutasotekijät (Liikennevirasto 2011).

Laadulliset tekijät					
Täsmällisyys/ Luotettavuus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä
Informaatio	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaisten) aikataulumonitorit terminaaleissa ja tärkeimmillä pysäkeillä, jaettavat aikataulut, paperiaikataulut pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaisten) aikataulumonitorit terminaaleissa, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut, 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	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla
Kalusto	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Selkeä valaistu linjakilpi	Selkeä valaistu linjakilpi
Linjaston selkeys	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöitävät linjatunnukset, runkolinjasto, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöitävät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöitävät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöitävät linjatunnus tekstinä	
Infrastruktuuri	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetuksia, korkeatasoiset esteettömät terminaalit, esteettömät pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikointi (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetuksia, korkeatasoiset esteettömät terminaalit, esteettömät pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikointi (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikointi (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikointitilaa (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Pysäkkivarustelu tarpeen mukaan, liityntäpysäköinti tarpeen mukaan

Lippujärjestelmän osalta Pirkanmaalla on säännölliseen matkustukseen käytössä Tampereen kaupunkiseudun, Tampereen itäisen, Tampereen läntisen, Etelä-Pirkanmaan ja Sastamalan-Huittisten seutuliput. Lisäksi Valkeakoski kuuluu Hämeenlinnan seutulippuun ja Sastamala Satakunnan seutulippuun. Pirkanmaan ulkopuolisista kunnista Huittinen kuuluu Sastamalan-Huittisten, Huittinen, Jämijärvi ja Kankaanpää Tampereen läntiseen sekä Keuruu ja Jämsä Tampereen itäiseen seutulippuun. Valkeakoskella on käytössä kaupunkilippu.

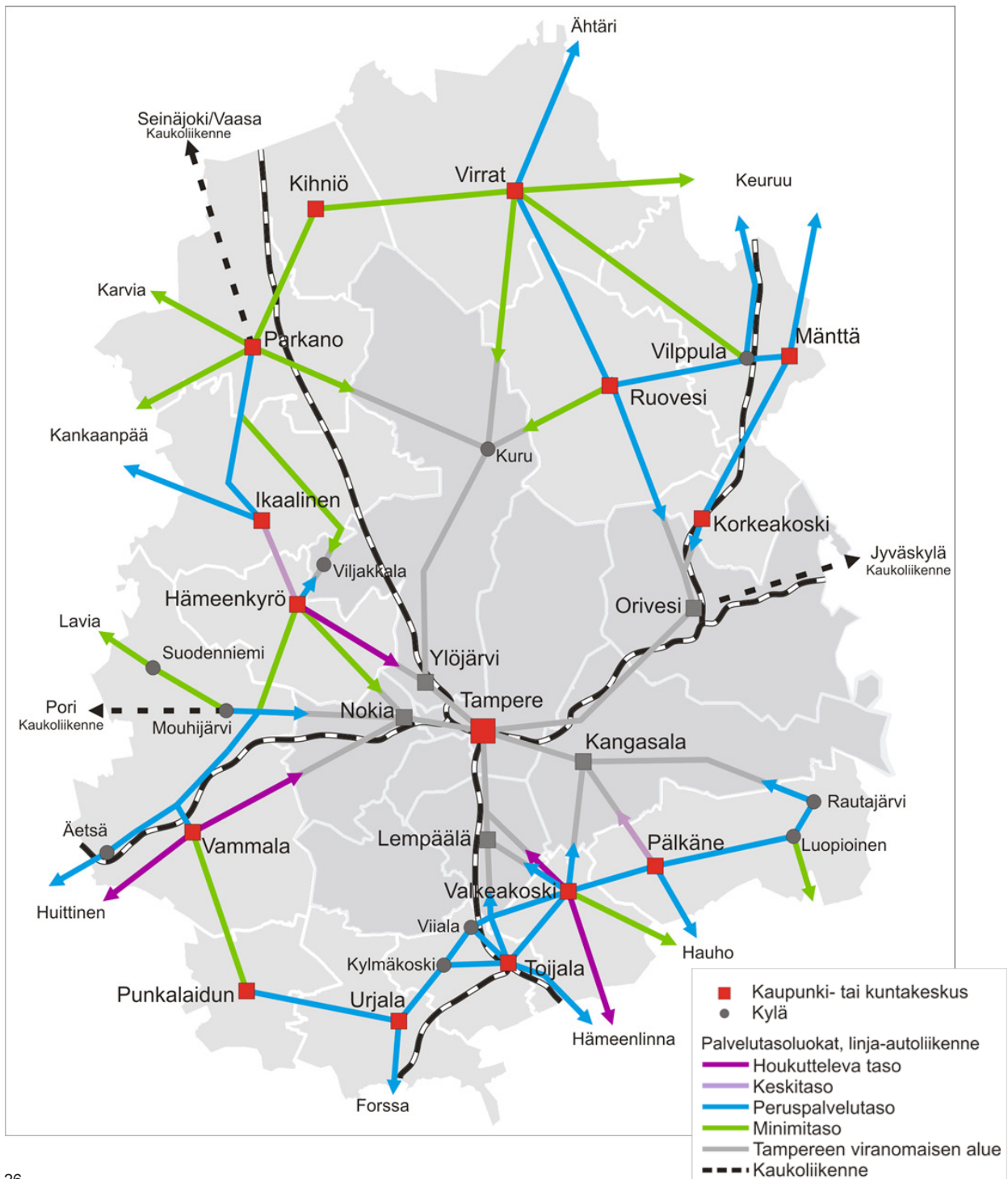
Seutulippualueilla matkustavien aikataulupalvelut pohjautuvat liikennöitsijäkohtaisiin paperiaikatauluihin tai aikataulukoosteisiin. Internetissä seutulippualueilla matkustavien reitinhakupalvelu on valtakunnallinen Matka.fi ja Matkahuolto.fi.

### 3.4 Tavoitteellinen palvelutaso

Kuvassa 10 on esitetty palvelutaso Pirkanmaan ELY-keskuksen osalta. Kartalla on esitetty Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella olevat yhteysväliä sekä tältä alueelta muiden toimivaltaisten viranomaisten (mm. Tampere) alueille suuntautuvat yhteysväliä. Määritelty palvelutaso vastaa käytännössä nykytilanteen palvelutasoa.

Junaliikenteen palvelutasomäärittely on liikenne- ja viestintäministeriön toimivallassa. Lisäksi tietyt yhteysväliä, kuten Tampereelta Valkeakosken ja Vammalan suuntiin, nojautuvat pikavuoroliikenteeseen, joka on osa pidempimatkaista kaukoliikennettä.

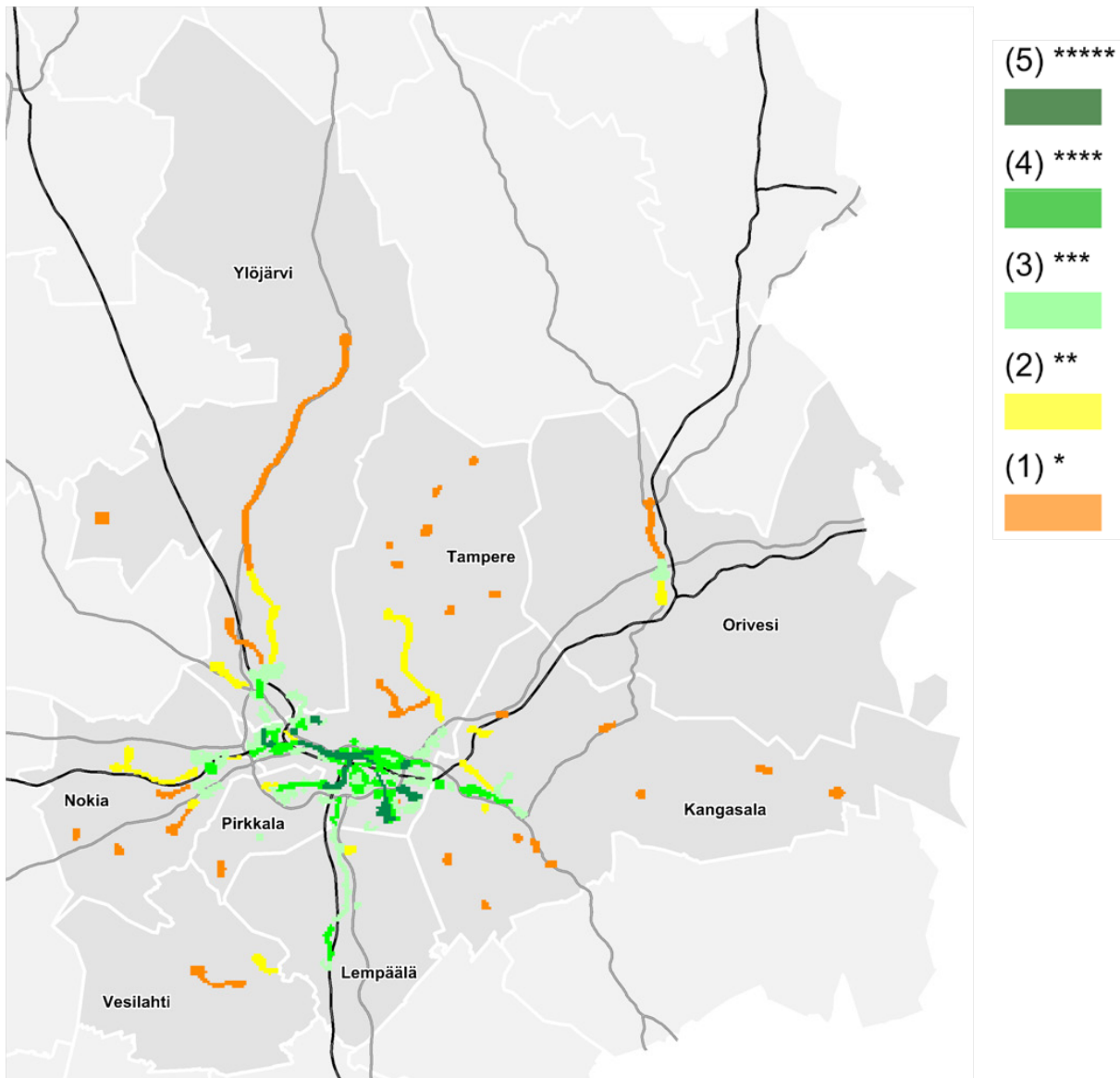
Kuva 10. Joukkoliikenteen ehdotettu palvelutaso.



Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta toimii joukkoliikennelain mukaisena viranomaisena Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella harjoitettavan joukkoliikenteen osalta. Kuvassa 11 on esitetty Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelutasomäärittely.

Kuvassa 11 käytettyjen tähti-luokkien palvelutasotekijöiden arvot on esitetty taulukossa 10. Luokittelu jakaa alueet kuuteen luokkaan. Korkeinta tasoa kuvaa luokka 5 tähteä ja matalinta 1 tähti. Yhden tähden luokan alapuolelle jää joukkoliikenteen minimitaso, jossa palveluita järjestetään tarpeen mukaan vähintään lakisääteiset veloitteet täyttäen.

Kuva 11. Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelutasomäärittely (lähde: Tampereen kaupunki 28.9.2011 – Esitys).



Taulukko 10. Palvelutasoluokat ja palvelutasotekijöiden arvot Tampereen seudulla (lähde: Tampereen kaupunki 28.9.2011 – Esitys).

Palvelutasoluokka	*****	****	***	**	*	Minimitaso
<b>Vuorovälitavoitteet (min)</b>						
- ruuhka	5-10	10-15	30	30-60	60	Liikennöidään tarpeen mukaan.
- päivä	10-15	20	30-60	60	60-120	
- arki-ilta	10-20	20-30	30-60	60-120	60-120	
- la päivä	10-20	20-30	30-60	60-120	-	
- su päivä	10-20	30	60	120	-	
- yö, varhisaamu	30-60	60	-	-	-	
<b>Kävelyetäisyys pysäkille linnuntietä (m), ks myös lusämaininnat taulukon alla</b>						
- normaali tarjonta	300-400	400-600	600-1000	1000-2000	1000-2000	Liikennöidään tarpeen mukaan.
- hiljainen aika	500-1000	1000	-	-	-	
<b>Liikennöintiäika</b>						
- arki	4.00-0.30	5.30-22.30	6.30-21.00	6.30-21.00	7.00-17.00	Liikennöidään tarpeen mukaan.
- la	4.00-4.00	5.30-22.30 + yövuoroja	7.30-18.00	10.00-18.00	-	
- su	4.00-23.30	9.00-22.30	10.00-18.00	Tarpeen mukaan	-	
<b>Kalusto</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kaupunkimaisessa liikenteessä käytetään matalalattaisia busseja, jotka on varustettu lastenvaunutilalla / pyörätuolipaikalla</li> <li>Bussien matkustajapaikkamäärä ja ovien lukumäärä mitoitetaan linjan kysynnän mukaan. Tampereen sisäisessä liikenteessä tarjonta voidaan mitoittaa siten, että ruuhka-aikoina kaikille matkustajille ei riitä istumapaikkaa keskustasta viiden kilometrin säteellä. Muilla alueilla liikenne mitoitetaan siten, että kaikille riittää istumapaikkoja keskimääräisessä tilanteessa.</li> <li>Bussit varustetaan elektronisin linjakilpilaitein, jotka sijaitsevat vähintään auton etuosassa</li> <li>Tapauskohtaisesti edellytetään tai priorisoidaan kaluston korkeampaa laatutasoa kuten esimerkiksi linjakilpilaiteiden sijoittamista bussin oikealle sivulle ja taakse, matkustamon jäähdytysilmastointia, paremman istumamukavuuden tuottavia istuimia jne.</li> </ul>						

## 3.5 Kustannukset

Palvelusuoehdotus on laadittu realistiselta pohjalta oletuksella, että nykytilankin tarjonnan ylläpitäminen maksaa tulevaisuudessa enemmän. Tavoitteellisen palvelutason kustannusvaikutusten laskeminen yksityiskohtaisesti on mahdotonta ilman reittikohtaista linjastosuunnitelmaa. Myöskään kustannusten jako ELY-keskusten ja kuntien kesken ei ole mahdollista.

Bussiliikenteen kustannukset muodostuvat tuntisidonnaisista kustannuksista (mm. kuljettajan palkkakustannukset), kilometrikustannuksista (mm. polttoaineet, renkaat), bussin pääomakustannuksista (mm. poistot ja korot) ja muista kustannuksista (mm. vakuutukset). Näistä tuntisidonnaiset kustannukset muodostavat suurimman erän. Lisäksi tulee huomioida, että todelliseen kustannustasoon vaikuttavat mm. viikonloppu-, ruuhka-, ilta- ja yövuorojen korkeammat kulut.

Lipputulojen merkitys kustannuksia pienentävänä tekijänä vaihtelee huomattavasti, mutta voi vaikuttaa merkittävästikin kustannustason muodostukseen.

# KUVAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 7/2012				
Tekijät Kari Hillo, Saija Räinen ja Jyrki Rinta-Piirto, Strafica Oy		Julkaisu-aika Tammikuu 2012		
		Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi <b>Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen joukkoliikenteen palvelutaso</b> Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasomäärittely				
Tiivistelmä <p>Toimivaltaisten viranomaisten on joukkoliikennelain mukaan määriteltävä joukkoliikenteen palvelutaso vuoden 2011 loppuun mennessä. Palvelutason määrittely tehdään tässä muodossa ensimmäistä kertaa. Kyse on kuitenkin jatkuvasta liikennejärjestelmätyöhön yhä kiinteämmin liittyvästä prosessista, jossa palvelutason toteutumista tullaan seuraamaan ja päätöstä tarkistetaan määräajoin. Palvelutason määrittely on myös valmistautumista siihen, millä tavoin liikenne järjestetään siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisen jälkeen. Pirkanmaalla siirtymäaikojen liikennöintisopimukset päättyvät 30.6.2014 - 31.5.2019. Palvelutasomäärittelyä hyödynnetään liikenteen järjestämisessä palvelusopimusasetuksen mukaisesti tai reittiliikenne- ja kutsujoukkoliikennelupia myönnettäessä. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyt palvelevat kuntien joukkoliikenteen rahoituksen ja maankäytön suunnittelua. Määrittelyprosessin tavoitteena on myös osapuolten sitouttaminen joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason toteuttamiseen.</p> <p>Määrittelytyön perusteella Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vahvistaa alueelleen joukkoliikennelain (869/2009) 4 §:ssä tarkoitetun palvelutason.</p> <p>Päätös tulee voimaan 1.1.2012 ja se on voimassa 31.12.2016 saakka. Päätöksellä vahvistettava palvelutaso suuntaa ELY-keskuksen ja kuntien toimia joukkoliikenteen järjestämisessä ja hankinnassa. Palvelutaso ei kuitenkaan luo millekään taholle subjektiivista oikeutta sen mukaisten joukkoliikennepalveluiden saamiseen.</p>				
Asiasanat Joukkoliikenne, palvelutasomäärittely				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF) 978-952-257-453-4	ISSN-L 2242-2854	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
Kokonaissivumäärä 30		Kieli Suomi		
Julkaisun jakaja Pirkanmaan Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus  Julkaisu on saatavana myös verkossa: <a href="http://www.ely-keskus.fi">www.ely-keskus.fi</a> > ajankohtaista > julkaisut > Pirkanmaa				
Julkaisun kustantaja Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				
Painopaikka ja -aika 2012				

# Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen joukkoliikenteen palvelutaso

## Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasomäärittely

Toimivaltaisten viranomaisten on joukkoliikennelain mukaan määriteltävä joukkoliikenteen palvelutaso vuoden 2011 loppuun mennessä. Palvelutason määrittely tehdään tässä muodossa ensimmäistä kertaa. Kyse on kuitenkin jatkuvasta liikennejärjestelmätyöhön yhä kiinteämmin liittyvästä prosessista, jossa palvelutason toteutumista tullaan seuraamaan ja päätöstä tarkistetaan määräajoin. Palvelutason määrittely on myös valmistautumista siihen, millä tavoin liikenne järjestetään siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisen jälkeen. Pirkanmaalla siirtymäaikojen liikennöintisopimukset päättyvät 30.6.2014 - 31.5.2019. Palvelutasomäärittelyä hyödynnetään liikenteen järjestämisessä palvelusopimusasetuksen mukaisesti tai reittiliikenne- ja kutsujoukkoliikennelupia myönnettäessä. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyt palvelevat kuntien joukkoliikenteen rahoituksen ja maankäytön suunnittelua. Määrittelyprosessin tavoitteena on myös osapuolten sitouttaminen joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason toteuttamiseen.

RAPORTTEJA 7 | 2012

PIRKANMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUKSEN JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASO

Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasomäärittely

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-453-4 (Verkkojulkaisu)

ISSN-L 2242-2854 (Yhdistävä)

ISSN 2242-2854 (Verkkojulkaisu)

[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut)