

OULUN SEUTULIPPUALUEEN JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASO-TAVOITTEET



Oulun lääninhallitus
Oulun seudun kunnat

Helmi­kuu 2005

1.	PALVELUTASON MÄÄRITTELY	6
1.1	Lähtökohtia	6
1.2	Tavoitteet	6
1.2.1	Paikallisliikenteen alue	6
1.2.2	Alueellinen liikenneverkko	6
1.2.3	Kuntien sisäisen liikenteen verkko	7
2.	PAIKALLISLIIKENTEEEN ALUE	8
2.1	Nykytila.....	8
2.1.1	Matka-aika	8
2.1.2	Kävelymatka	8
2.1.3	Vuoroväli	8
2.1.4	Liikennöintiajat	9
2.2	Palvelutasotavoitteet	9
2.2.1	Matka-aika	9
2.2.2	Kävelymatka	10
2.2.3	Vuoroväli	11
2.2.4	Liikennöintiajat	11
3.	ALUEELLINEN LIIKENNEVERKKO.....	12
3.1	Vaihtoehto 1 (Perustaso).....	15
3.2	Vaihtoehto 2 (Perustaso + viikonloppuyhteydet)	17
3.3	Vaihtoehto 3 (Perustaso + viikonloppuyhteydet + iltayhteydet)	19
4.	KUNTIEN SISÄINEN LIIKENNEVERKKO	20
5.	YHTEENVETO	21
6.	SEUDULLISET TOIMENPIDE-EHDOTUKSET.....	22

Esipuhe

Oulun seutu käynnisti elokuussa 2004 joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelman laatimiseen. Suunnitelmassa on täsmennetty seudun joukkoliikennejärjestelmän palvelutasotavoitteisto aikaisemmat suunnitelmat huomioon ottaen. Suunnitelmassa on huomioitu liikenteessä tapahtuneet muutokset ja laadittu uudet, toteuttamiskelpoiset esitykset palvelutasotavoitteista kuntien ja yritysten kanssa käyjen keskustelujen pohjalta.

Suunnitelman alussa konsultti on tehnyt laajan kuntakierroksen, jossa on haastateltu kuntien edustajat ja kartoitettu heidän näkemyksiään alueellisen joukkoliikenneverkon nykyisestä toiminnasta tulevaisuuden tavoitteista. Työn aikana on haastateltu myös joukkoliikenneyrittäjiä ja huomioitu heidän mielipiteensä soveltuvien osin suunnitelmaa laadittaessa. Lisäksi työn aikana on kuntien kanssa pidetty kaksi kertaa yhteinen ”työpaja”, jossa kuntien edustajat ovat yhdessä miettineet keinoja alueellisen palvelutasotavoitteiston laatimiseksi. Suunnitelman etenemistä on esitelty kaikissa seutuliiikennetyöryhmän neuvotteluissa syksyn 2004 aikana, jossa myös muilla sidosryhmillä on ollut mahdollisuus lausua mielipiteensä suunnitelmasta. Kunnilta pyydettiin lausunnot suunnitelmasta tammikuun 2005 alkupuolella. Lausunnot on huomioitu suunnitelmassa soveltuvien osin.

Määrittelemällä Oulun seutulippualueen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet on sovittu yhdessä se tahtotila, mihin Oulun seutulippualueen joukkoliikennettä halutaan kehittää. Tarkoitus on että jatkossa liikenteen ostot kohdistetaan ensisijaisesti yhdessä priorisoitujen ja palvelutasotavoitteiden mukaista tarjontaa toteuttavien vuorojen ostamiseen.

Suunnittelua on ohjannut seudun joukkoliikennetyöryhmä, johon ovat kuuluneet

Kuntaedustajat:

Markku Karppinen	Haukiputaan kunta, puheenjohtaja
Jaakko Ylinampa	Oulun kaupunki
Markku Maikkola	Hailuodon kunta
Pekka Salmela	Kempeleen kunta
Mikko Ukkola	Kiimingin kunta
Antero Niva	Limingan kunta
Liisa Jokela	Lumijoen kunta
Kyösti Honkala	Muhoksen kunta (ed. Utajärveä)
Juhani Jääliinoja	Tyrnävän kunta
Jouko Leskinen	Oulunsalon kunta
Pekka Tolonen	Yli-li (ed. Ylikiiminkiä ja Iitä)

Asiantuntijajäsenet:

Pekka Aalto	Koskilinjat Oy
Jukka Rajala	A. Mörö Oy
Jukka Haavikko	Linja-autoliitto
Ari Hoppania	Oulun lääninhallitus
Marjo Paavola	Oulun tiepiiri
Jorma Viitala	Kela
Raija Pynnönen	Matkahuolto Oy
Olli Veijola	Taksiliitto
Mauri Puolakanaho	Oulun aluetaksi Oy
Sinikka Vehkalahti	Oulun seutu

Työryhmän sihteerinä ja konsulttina on toiminut insinööritoimisto Liidea Oy, jossa työstä ovat vastanneet dipl.ins Vesa Verronen, ins. Toni Joensuu ja dipl.ins Henriika Viitasaari

1. PALVELUTASON MÄÄRITTELY

1.1 Lähtökohtia

Oulun seudun joukkoliikenteen linjastosta on laadittu kokonaisvaltaiset kehittämissuunnitelmat vuosina 1987 ja 1995. Vuoden 1987 suunnitelman pohjalta tehtiin merkittäviä muutoksia seudun linjastoon. Vuoden 1995 suunnitelmassa painopisteenä olivat palvelutasokysymysten pohtiminen ja seutulipputyöryhmän toiminnan kehittäminen. Linjastoon suunnitelma esitti myös muutoksia, mutta niiden toteuttaminen ei ollut yhtä laajaa kuin vuonna 1987.

Oulun seudun joukkoliikenteen laatukäytävien kehittäminen –suunnitelma valmistui vuonna 2001. Suunnitelma tehtiin osana vuoden 2004 alussa hyväksytyä Oulun seudun liikenne 2020 –suunnitelmaa. Laatukäytävien kehittämissuunnitelmassa on yksityiskohtaiset toimenpide-esitykset koskien tärkeimpien 'käytävien' sekä liikenteen palvelutason että pysäkkien kehittämistä. Oulun seudun liikenne 2020 suunnittelun yhteydessä määriteltiin

Vuonna 2003 on lisäksi valmistunut Kempeleen, Oulunsalon, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Tyrnävän, Kiimingin ja Haukiputaan kuntien henkilökuljetussuunnitelmat. Suunnitelmissa on määritely kuntien henkilökuljetusten palvelutaso ja tehty esityksiä myös linjaliikenteen kehittämiseksi.

1.2 Tavoitteet

Suunnittelun tavoitteena on ollut seudun joukkoliikennejärjestelmän palvelutasotavoitteiston täsmentäminen em. tuoreimmat suunnitelmat huomioon ottaen. Suunnitelmassa oli tavoitteena selvittää liikenteessä tapahtuneet muutokset ja laatia uudet, toteuttamiskelpoiset esitykset palvelutasotavoitteista kuntien ja yritysten kanssa käytävien keskustelujen pohjalta.

Palvelutasotavoitteiden määrittelyssä on hyödynnetty liikenne- ja viestintäministeriön ”Julkisen liikenteen valtakunnallisesti yhtenäinen tavoitteellinen peruspalvelutso” –selvityksen linjauksia soveltuvin osain.

1.2.1 Paikallisliikenteen alue

Paikallisliikenteen alueella palvelutasotavoitteet määritellään sekä liikenteellisille että laadullisille tekijöille. Liikenteelliselle palvelutasolle määritellään tavoitteet perinteisillä, numeerisilla mittareilla, kuten esimerkiksi vuoroväli, kävelymatka, liikennöintiaika jne. Palvelun laadun merkitys joukkoliikenteen houkuttelevuudelle on kuitenkin suuri, koska joukkoliikennettä käyttävät myös henkilöt joilla on muitakin vaihtoehtoisia matkustustapoja. Tämän vuoksi palvelutasotavoitteet asetetaan myös laadullisille tekijöille kuten esim. täsmällisyys, matkan-hinta, kalustoon liittyvät vaatimukset jne.

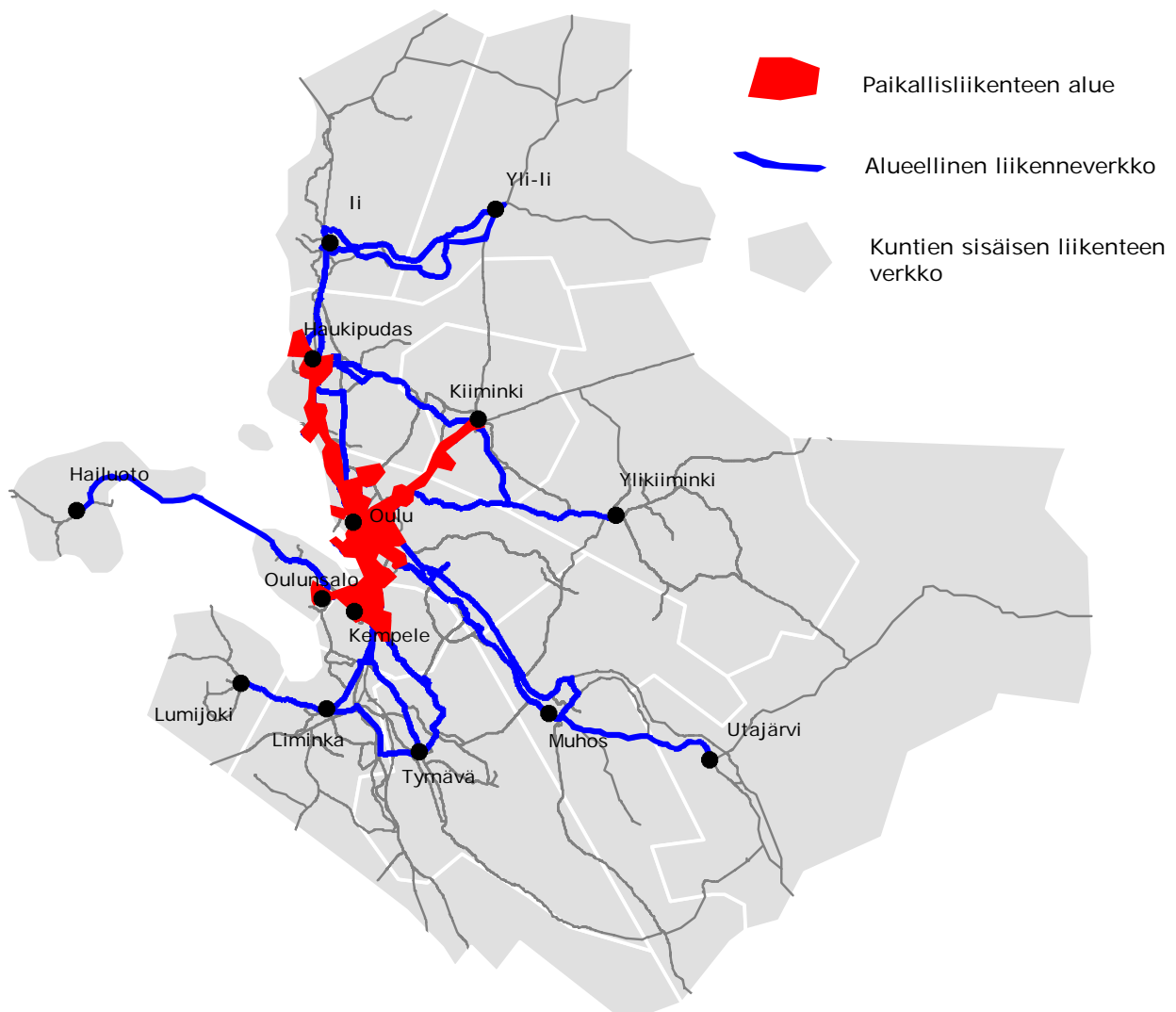
1.2.2 Alueellinen liikenneverkko

Alueelliselle liikenneverkolle on määritetty palvelutasotavoitteet lähinnä liikenteellisille tavoitteille. Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä liikenteessä turvataan työ-, opiskelu ja liityntämatkojen tarpeita palvelevat yhteydet sekä asiointimahdollisuudet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista alueen keskuskaupunkiin. Julkisen liikenteen palvelut muodostavat kattavan alueellisen liikenneverkon.

1.2.3 Kuntien sisäisen liikenteen verkko

Kuntien sisäisen liikenneverkon palvelutasotavoitteet on määritelty kuntakohtaisissa henkilökuljetussuunnitelmissa. Kuntien sisäisessä liikenteessä järjestetään peruspalveluihin liittyvät kuljetukset kustannustehokkaasti ja turvallisesti sekä tarjotaan riittävät asiointiyhteydet autottomille kuntalaisille.

Oulun seudun joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet



Kuva 1. Palvelutasotavoitteiden määrittelyn pohjana käytetty aluejako

2. PAIKALLISLIIKENTEEN ALUE

2.1 Nykytila

2.1.1 Matka-aika

Kaikista paikallisliikenteen alueen kuntakeskuksista sekä Oulun asuntoalueilta on suorat yhteydet keskustaan. Oulun sisäisessä liikenteessä matka-aika riippuu ajankohdasta ja matkan pituudesta. Ruuhka-aikoina joukkoliikenteen matkanopeus laskee keskustaan tultaessa alle 15 km/h. Keskustan ulkopuolella matkanopeus on 25 – 30 km/h. Esimerkiksi Linnanmaalta ja Kaukovainiolta keskustaan pääsee bussilla 15 – 20 minuutissa, Rajakylästä ja Kaakkurista 20 – 25 minuutissa. Bussimatka ympäristökuntien keskustasta Oulun keskustaan kestää reitistä riippuen 25 – 40 minuuttia.

2.1.2 Kävelymatka

Noin 76 prosenttia oululaisista asuu korkeintaan 200 ja 95 prosenttia korkeintaan 400 metrin päässä lähimmältä paikallisliikenteen reitiltä linnuntietä mitattuna. Suurin osa Oululaista asuu siis kohtuullisen kävelymatkan päässä paikallisliikenteen palveluista. Yli 400 metrin etäisyys lähimpään paikallisliikenteen reittiin on mm. Pikisaaresta, Rannaperältä ja Patenimen ranta-alueelta. Korkeintaan 400 metrin päässä paikallisliikenteen reitistä asuu lisäksi 83 prosenttia haukiputaalaisista, 79 prosenttia kempeleläisistä, 72 prosenttia kiiminkiläisistä ja 73 prosenttia oulunsalolaisista.

Taulukko 1. Joukkoliikennereittien varrella asuvien lukumäärä ja prosentuaalinen osuus väestöstä

	Haukipudas	Kempele	Kiiminki	Oulu	Oulunsalo	Yhteensä
Väkiluku 31.12.2003	16 696	13 633	11 400	125 928	8 915	176 572
200 m säteellä	9 673	6 721	5 395	95 756	3 954	121 499
200 m säteellä osuus väestöstä	58 %	49 %	47 %	76 %	44 %	69 %
400 m säteellä	13 823	10 751	8 208	119 064	6 478	158 324
400 m säteellä osuus väestöstä	83 %	79 %	72 %	95 %	73 %	90 %

2.1.3 Vuoroväli

Vuoroväli vaihtelee vuodenajan, viikonpäivän ja vuorokaudenajan mukaan. Talvella arkipäivinä vuoroväli on useimmilla linjoilla 30 minuuttia. Sunnuntaisin ja kesällä myös arkipäivinä vuoroväli on enimmäkseen 60 minuuttia. Ilt- ja yöliikenteessä vuoroväli on yleensä 60 minuuttia.

Vuorotiheys riippuu tarkastelupaikasta. Paikallisliikenteen linjasto suuntautuu Oulun keskustaan, joten keskustan tuloväylillä vuorotiheys on suurin. Esimerkiksi Linnanmaan ja keskustan välillä liikennöi talvella arkisin 14 bussivuoroa suuntaansa tunnissa eli keskimäärin hieman yli neljän minuutin välein. Sama vuorotiheys on Kontinkankaan ja keskustan välillä.

Vuoroväli ympäristökunnista Ouluun on talvella arkisin Haukiputaalta keskimäärin 10 minuuttia, Kiimingistä 15 minuuttia, Kempeleestä 12 minuuttia ja Oulunsalosta 15 minuuttia. Käytännössä vuoroväli ei kuitenkaan ole tasasuuruinen.

2.1.4 Liikennöintiajat

Arkisin liikenne alkaa linjasta riippuen pääosin klo 5-6. Oulun keskustaan pääsee klo 6:ksi Haukiputaalta, Kiimingistä ja Kempeleestä. Ensimmäinen vuoro Oulunsalosta on Oulun keskustassa klo 6.30. Oulusta pääsee klo 6:ksi Oulunsaloon ja Kempeleeseen, Kiiminkiin klo 6.15 ja Haukiputaalle klo 7.05.

Oulussa pääsee keskustaan klo 6:ksi Herukasta, Pateniemestä, Rajakylästä, Taskilasta, Toppilasta, Kuivasjärveltä, Kaijonharjusta, Linnanmaalta, Puolivälinkankaalta, Tuirasta, Hönttämäestä, Huonesuolta, Rannanperältä, Haapalehdosta, Hintasta, Mäntylästä, Lintulasta, Nokelasta ja Höyhtyältä. Heikkilänkankaalta, linatista, Maikkulasta, Oulunsuusta ja Kontinkankaalta tulee ensimmäinen vuoro keskustaan klo 6.10. Muilta asuntoalueilta ensimmäiset vuorot Oulun keskustaan tulevat klo 7:ään mennessä.

Päivittäinen liikennöinti loppuu eri linjoilla vaihtelevasti. Arki-iltaisain viimeiset vuorot lähtevät Oulun keskustasta Haukiputaalle klo 23.25, Kiiminkiin 23.15, Kempeleeseen klo 22.30 ja Oulunsaloon klo 00.50. Perjantai- ja lauantaiöinä liikennöinti jatkuu pitempään. Viimeinen lähtö Haukiputaalle on klo 02.35, Kiiminkiin klo 02.25, Kempeleeseen ja Oulunsaloon klo 02.30. Oulussa viimeiset vuorot lähtevät arki-iltaisain keskustasta Kaakkuriin klo 21.45, Puolivälinkankaalle, Huonesuolle, Rannanperälle Koskelaan ja Kumpulänkankaalle klo 22-23 välillä, Oulunsuuhun, Maikkulaan, linattiin ja Sanginsuuhun klo 23.40. Linnanmaalle ja Kuivasjärvelle viimeinen vuoro lähtee klo 01.40. Perjantai- ja lauantaiöinä liikennöinti jatkuu pitempään. Viimeinen vuoro keskustasta lähtee klo 03.15.

Lauantaisin Oulun keskustaan pääsee klo 7:ksi Haukiputaalta, Herukasta, Pateniemestä, Rajakylästä, Taskilasta, Koskelasta, Toppilasta, Tuirasta, Kuivasjärveltä, Kaijonharjusta, Linnanmaalta, Hönttämäestä, Huonesuolta, Rannanperältä, Haapalehdosta, Hintasta, Kontinkankaalta ja Kempeleestä. Ensimmäinen vuoro Kiimingistä on Oulun keskustassa klo 7.40 ja Oulunsalosta klo 8.50. Lauantailiikenne kestää pääosin yhtä pitkään kuin perjantailiikenne.

Sunnuntaisin Oulun keskustaan pääsee klo 7:ksi Haukiputaalta, Herukasta, Pateniemestä, Rajakylästä, Taskilasta, Toppilasta ja Tuirasta. Sanginsuusta, Heikkilänkankaalta, linatista, Maikkulasta, Oulunsuusta ja Kontinkankaalta pääsee Oulun keskustaan klo 7.50. Kuivasjärveltä ja Linnanmaalta Oulun keskustaan pääsee klo 9.30, Kempeleestä 9.35, Kiimingistä klo 9.45 ja Oulunsalosta klo 10.50. Osalla linjoista ei ole sunnuntailiikennettä. Liikenne loppuu sunnuntaisin linjasta riippuen noin klo 22. Viimeinen vuoro Haukiputaalle lähtee Oulun keskustasta klo 23.25, Oulunsaloon klo 00.50 ja Linnanmaalle ja Kuivasjärvelle klo 01.40.

Kesäaikana liikennöintiaika on osalla linjoista talvikautta lyhyempi.

2.2 Palvelutasotavoitteet

2.2.1 Matka-aika

Matka-aika muodostuu kävely-, odotus- ja ajoajasta. Kävelyaikojen on matkan alussa ja lopussa sekä mahdollisesti vaihtojen yhteydessä. Odotusajalla tarkoitetaan pysäkillä vietettyä aikaa, jonka

pituus riippuu mm. aikataulujen täsmällisyydestä. Ajoajalla tarkoitetaan linja-autossa vietettyä aikaa. Ajoajat Oulun kaupungin sisällä asuntoalueiden ja keskustan välillä vaihtelevat muutamasta minuutista lähes tuntiin. Mikäli matkaan sisältyy vaihto, voi matka-aika kasvaa vielä huomattavasti pidemmäksi.

Kaikista kuntakeskuksista sekä Oulun aluekeskuksista tavoitteena on järjestää nopeita, suoria yhteyksiä keskustaan. Oulunsalosta, Kempeleestä, Kaakkurista ja Haukiputaalta järjestetään suoria yhteyksiä moottoritietä pitkin. Nopeita yhteyksiä järjestetään tärkeimpinä työssäkäyntiaikoina. Kiimingistä nopeat yhteydet ajavat OYS:n kautta keskustaan. Linnanmaan yhteydet järjestetään Kemintietä. Hiukkavaarasta nopeat yhteydet järjestetään tulevaisuudessa Poikkimaantien jatkeeksi rakennettavan sillan kautta vt. 22 hyödyntäen. Moottoritieyhteyksiä hyödynnetään myös muilla kuin kuntakeskusten välisillä yhteyksillä esim. suurimpien työpaikkakeskittymien ja myös kaupunginosien välillä.

Taulukossa 2 on esitetty ajoaikataavoitteita yhteyksille Oulun keskustaan.

Lähtöpaikka	Kohde	Ajoaika (min)
Hiukkavaara (aluekeskus)	Oulun keskusta	15
Linnanmaa (aluekeskus)	Oulun keskusta	15
Kaakkuri (aluekeskus)	Oulun keskusta	15
Haukipudas (kuntakeskus)	Oulun keskusta	25
Kempele (kuntakeskus)	Oulun keskusta	20
Kiiminki (kuntakeskus)	Oulun keskusta	25
Oulunsalo (kuntakeskus)	Oulun keskusta	20

Taulukossa 2 esitettyjen ajoaikojen saavuttaminen edellyttää voimakkaita liikenteellisiä toimenpiteitä joukkoliikenteen nopeuttamiseksi. Joukkoliikenteelle on järjestettävä liikenteellisiä etuuksia kaikille joukkoliikenteen käyttäjille sisään tuloväylille Oulun keskustaan. Myös Oulun keskustan läpiajo on saatava nykyistä sujuvammaksi. Oulun ulkopuolella tulee joukkoliikenteen sujuvuutta parantaa erityisesti joukkoliikennettä suosivin risteysjärjestelyin.

2.2.2 Kävelymatka

Hyväksyttävään kävelymatkan pituuteen vaikuttaa alueen rakenne. Pientaloalueilla hyväksytään pidemmät kävelymatkat kuin kerrostaloalueilla. Vanhoilla pientaloalueilla kävelymatkaa pidentää osaltaan se, että kadut eivät välttämättä sovellu joukkoliikenteen reiteiksi. Valtaosa Oulun paikallisliikennealueen asukkaista asuu alle 400 metrin päässä paikallisliikenteen reitistä. Kävelymatka lähimmälle pysäkillä saattaa olla jonkin verran pitempi, vaikka Oulussa pysäkkien välimatkat ovat pääosin lyhyitä. Valtaosa kerrostaloasukkaista asuu alle 200 metrin päässä joukkoliikenteen reitistä.

Asuntoalueista kerrostaloalueella esitetään hyväksyttäväksi enintään 200 m ja pientaloalueella enintään 400 metrin kävelymatka uusia alueita kaavoitettaessa. Olemassa olevien alueiden kävelymatkojen pituuksissa pyritään noudattamaan myös em. ohjearvoja kuitenkin vallitsevat olosuhteet huomioon ottaen. Linjastoon tehtävien muutosten yhteydessä ohjearvot pitää aina huomioida ja pyrkiä noudattamaan niitä kuitenkin niin että vallitsevat olosuhteet otetaan huomioon.

Hiljaisen ajan liikenteen aikana voidaan hyväksyä pitempi kävelymatka kuin ruuhka-aikoina.

2.2.3 Vuoroväli

Joukkoliikenteen vuoroväli riippuu asuinalueen sijainnista, rakenteesta ja suuruudesta. Kerrostaloalueilla vuoroväli on yleensä lyhyempi kuin pientaloalueilla. Kaavoituksessa tulee suosia yhtenäistä, nauhamaista kuntarakennetta, joka parhaiten tukee joukkoliikenteen toimintaa.

Joukkoliikenteen vuoroväliä määriteltäessä kaikki asukkaat tulisi asettaa samanarvoiseen asemaan asuinalueesta riippumatta. Käytännössä kysyntä ja sitä kautta liikenteen kannattavuus ohjaavat kuitenkin voimakkaasti eri alueiden liikennetarjontaa.

Kaikista kuntakeskuksista sekä Oulun aluekeskuksista on tavoitteena järjestää joukkoliikenteen yhteydet keskustaan talviarkisin korkeintaan 15 minuutin vuorovälillä ja kesäarkisin korkeintaan 20 minuutin vuorovälillä. Iltaisin ja viikonloppuisin hyväksytään 20-30 minuutin vuoroväli.

Vuorovälille asetettavan tavoite riippuu alueen rakenteesta sekä vuorokauden- ja vuoden ajasta. Taulukossa 3 on esitetty ohjeellisia vuorovälejä kerrostalo- ja pientaloalueille. Kuntakeskuksissa ja aluekeskuksissa sovelletaan kerrostaloalueen vuorovälejä.

Taulukko 3. Vuorovälitavoitteet talvi- ja kesäkausina

päivä	Vuoroväli eri alueilla talvi- ja kesäkausina (min)											
	Kerrostaloalueet						Pientaloalueet					
	Talvi			Kesä			Talvi			Kesä		
	ruuh- ka	päi- vä	ilta	ruuh- ka	päi- vä	ilta	ruuh- ka	päi- vä	ilta	ruuh- ka	päi- vä	ilta
ma-pe	15	15	20	20	20	30	20	30	30	30	30	30
la	30	30	30	30	30	30	60	60	60	60	60	60
su		60	60		60	60		60	60		60	60

2.2.4 Liikennöintiajat

Liikennöintiaika määrittää sen ajan, jolloin joukkoliikenteen palveluja on tarjolla. Liikennöintiajat tulee sovittaa matkustajien tarpeisiin. Joukkoliikenteen palveluja tulee tarjota silloin, kun matkustajilla on tarve liikkua työ-, koulu-, ostos-, asiointi ja vapaa-ajan matkoillaan. Mm. palveluajojen työaikojen vaihtelu on viime vuosina lisääntynyt, mikä vaikuttaa myös joukkoliikenteen kysyntään.

Joukkoliikenteen palveluja tarjotaan silloin kun edellytykset säännölliselle, aikataulutetulle liikenteelle on edellytyksiä. Muina aikoina joukkoliikennepalveluja tarjotaan rajoitetusti. Satunnaisia ja hyvin suppeita säännöllisiä matkustustarpeita hoidetaan kutsu- ja palveluliikenteen avulla.

Perusliikenteen liikennöinti aloitetaan ma-pe viimeistään klo 6.00, la klo 7.00 ja su klo 9.00. Viimeiset lähdöt ma-to (keskustasta) aikaisintaan klo 22, pe-la (keskustasta) aikaisintaan klo 24 ja su 22 linjoilla, joiden avulla aikaansaadaan riittävän kattava palvelu

3. ALUEELLINEN LIIKENNEVERKKO

Alueelliselle liikenneverkolle on määritelty palvelutasotavoitteet lähinnä liikenteellisille tavoitteille. Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä liikenteessä turvataan työ-, opiskelu ja liityntämatkojen tarpeita palvelevat yhteydet sekä asiointimahdollisuudet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista alueen keskuskaupunkiin. Julkisen liikenteen palvelu muodostavat kattavan alueellisen liikenneverkon.

Alueellisen liikenneverkon palvelutasoon on luotu kolme vaihtoehtoa ja laskettu palvelutasosta aiheutuvia kustannuksia.

- Vaihtoehto 1 sisältää perustason,
- Vaihtoehdossa 2 on perustason lisäksi tavoitteita myös viikonloppuyhteyksille.
- Vaihtoehdossa 3 on perustason ja viikonloppuyhteyksien lisäksi asetettu tavoitteita myös iltayhteyksiä.

Kuntien ja Lh:n rahoitusosuutta kokonaiskustannuksista on arvioitu tällä hetkellä olemassa olevien ostoliikenteiden avulla sekä yrittäjiltä saadun palautteen perusteella. Arkiliikenteessä (ma-pe) LH:n rahoitusosuus on vaihdellut noin 50 – 60 % välillä. Viikonloppuisin la-su rahoitusosuus on ollut hieman suurempi eli noin 60 -70 %. Oletus, että täydentävän liikenteen lipputulot kattavat 40 -50 % kustannuksista on kuitenkin erittäin optimistinen. Täydentävä liikenne on sellaista, jossa matkustajamäärät saattavat olla pieniä. Lipputulot tällaisessa liikenteessä voivat olla jopa alle 20 % kustannuksista.

Liikenteen hoidon kustannuksia arvioitaessa kilometrihintaa saattaa antaa liian pieniä kustannuksia. Kustannusten arviointi ilman tarkempaa liikenteenhoitosuunnitelmaa on vaikeaa. Hinta määräytyy aina tapauskohtaisesti ja riippuu pitkälti siitä miten se saadaan sovitettua liikennettä hoitavan yrityksen autokiertoihin. Tässä suunnitelmassa esitetyt kustannukset ja luvut antavat kuitenkin jonkinlaisen kuvan siitä mitä suuruusluokkaa liikenteen järjestämisen kustannukset tulevat olemaan. Linja-autoliiton kustannuslaskelmien mukaan kaupunkimaisen paikallisliikenteen kustannukset olivat esim. marraskuussa 2004 1,901 €/km.

Määrittelemällä Oulun seudun kuntien joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet, sovitaan yhdessä se tahtotila, mihin Oulun seudun ja Oulun seutulippualueen joukkoliikennettä halutaan kehittää.

Tarkoitus on, että jatkossa liikenteen ostot kohdistetaan ensisijaisesti palvelutasotavoitteiden mukaista tarjontaa toteuttavien vuorojen ostamiseen.

Vaihtoehto 1. Perustaso, turvataan kattava alueellinen liikenneverkko

Kuntien välisessä liikenteessä pyritään turvaamaan aikataulun mukaiset säännölliset seutuliikenteen palvelut tärkeimmillä reiteillä. Tavoitteena on, että alueellinen liikenneverkko kattaa kaikki kuntien kuntakeskukset tai muut merkittävimmät taajamat ja niiden väliset yhteydet. Liikenneverkon kattavuus suhteessa väestöön pyritään ylläpitämään nykyisessä laajuudessa. Tavoitteena on, että alueellinen liikenneverkko tyydyttää

- kuntien välisten opiskelumatkojen tarpeet
- kuntien välisen työssäkäynnin tarpeet
- pitkämatkaiset (keskuskaupunkeihin suuntautuvat) asiointiyhteydet.

- runkoliikenne toimii runkona pitkämatkaisissa Kelan kuljetuksissa.

Runkoliikenteen verkosta pääosa on lipputulojen varassa toimivaa liikennettä. Runkoliikenteen verkon turvaamisen kannalta tärkeintä on vahvistaa lipputuloilla toimivan liikenteen toimintaedellytyksiä. Tehokkaimmat keinot tässä ovat matkustamisen tukeminen lippujärjestelmillä sekä kuljetusten mahdollisimman tehokas yhdistely olevaan runkoliikenteeseen. Liikenteen ostoilla täydennetään lipputuloilla harjoitettavan liikenteen verkkoa ja varmistetaan peruspalvelutason toteutuminen käyttäjäryhmittäin seuraavasti

Opiskeluyhteydet

Jos kunnassa ei ole lukiota ja/tai muuta toisen asteen oppilaitosta, järjestetään julkisen liikenteen yhteys lähikunnan oppilaitokseen. Lisäksi muihin alueellisesti merkittäviin oppilaitoksiin järjestetään kouluvuoden aikana opiskelijoita palvelevia yhteyksiä.

Kouluvuoden aikana järjestetään alueen kuntakeskuksista keskustaunkiin suuntautuvia työssäkäyntiyhteyksiä täydentäen opiskelijoita palvelevat yhteydet tärkeimpiin oppilaitoksiin. Meno aamulla klo 8:ksi tai 9:ksi ja paluu joko klo 14 tai 15.

Työssäkäyntiyhteydet

Vähimmäistavoite on järjestää ympäri vuoden arkipäivisin vähintään työssäkäyntiyhteys, joka on perillä aamulla ennen klo 8 (tai klo 7 mikäli yli 100 pendelöijää) ja paluuyhteys, joka lähtee klo 16-17 (tai 15-17) välillä. Tavoite tulee toteuttaa vähintään kunnissa joiden välillä on yli 100 pendelöijää ja joiden kuntakeskusten välinen matka kestää julkisessa liikenteessä alle tunnin. Työssäkäyntiyhteyksissä otetaan huomioon mahdollisista paikkakuntaakohtaisista eroista johtuvaan erityispiirteet työssäkäyntiajoissa.

Kuntaparin välisten pendelöijien lukumäärän ja kysynnän kasvaessa parannetaan työssäkäyntiyhteyksien tarjontaa niin, että tarjolla on useita yhteyksiä sekä aamulla että iltapäivällä. Naapurikunnista Ouluun julkisilla liikenteellä tulevia työssäkävijöitä palvelemaan suorilla, tärkeimpiin työpaikkoihin jatkavilla yhteyksillä kysynnän mukaan.

Pitkämatkaiset (Ouluun suuntautuvat) asiointiyhteydet

Arkisin järjestetään kuntakeskuksista Ouluun asiointiyhteys päivittäin. Perilläoloaika on 1-4 tuntia.

Yhteydet kaukoliikenteeseen

Jokaisesta kuntakeskuksesta on mahdollisuus saavuttaa julkisella liikenteellä pitempimatkainen yhteys (kaukoliikenteen bussivuoro, juna tai lentoyhteys) arkipäivisin ja lisäksi viikonloppuisin vähintään perjantai-iltaisain ja sunnuntai-iltaisain tai maanantaiaamuisin. Liityntäyhteydet järjestetään matkojenyhdistelykeskuksen välittämänä kutsujoukkoliikenteenä silloin kun käyttäjämäärät eivät riitä säännöllisillä aikatauluilla ja reiteillä liikennöitävien liityntäyhteyksien järjestämiseen.

Joukkoliikenteen terminaliverkkoa kehitetään ja hyödynnetään nykyistä verkkoa tehokkaasti. Jokaiseen kuntaan perustetaan liikenteellinen solmupiste jossa seudullisen ja paikallisen liikkumisen eri muodot tai ainakin tieto liikennepalveluista kohtaavat.

Joukkoliikennepalveluiden ostaminen tulee sitoa käyttäjämääriin. Heikommin kuormitetut vuorot pyritään muuttamaan kutsujoukkoliikenteeksi, jolloin ne voidaan liikennöidä tarpeen mukaan. Matkustajamäärätavoitteen sitominen keskikuormaan asettaa vaatimuksia reittisuunnittelulle. Tavoitteena on suunnitella ja ostaa joukkoliikennevuoroja, jotka joko kuormittuvat tasaisesti koko matkalta tai keräävät niin ison maksimikuorman jollakin lyhyellä jaksolla, että se riittää ylläpitämään pidempimatkaisen vuoron keskikuorman korkeammalla tasolla.

Matkustajia motivoidaan käyttämään joukkoliikennepalveluita, eli sidotaan palvelun tarjoaminen käyttäjämääriin ja tiedotetaan siitä asukkaille. Esimerkiksi kylille tarjottavassa asiointi- ja palveluliikenteessä tulee kyläläisiä jo lähtökohtaisesti informoida, että palvelu hankitaan niin kauan kuin sillä on riittävä määrä käyttäjiä. Esimerkiksi kutsupohjaisessa asiointiyhteyksissä minimikuormatavoite voi olla 2-3 matkustajaa.

Kelan korvaamat pitkät matkat

Alueellinen liikenneverkko muodostaa rungon pitkämatkaisille Kelan kuljetuksille. Alueellisen liikenneverkon säilymisen varmistamiseksi yhdistellään mahdollisimman tehokkaasti matkoja runkoliikenteellä hoidettavaksi. Kelan maksamien kuljetusten yhdistely runkoliikenteeseen vaatii matkojenyhdistelykeskuksen verkon kehittämistä sekä riittäviä, pitkämatkaisia runkoliikenteen palveluita täydennettynä syöttöliikenteellä.

Seutuliikenteen hyödynnettävyyttä Kelan korvaamissa kuljetuksissa parannetaan viemällä tärkeimmät maakunnista Ouluun tulevat, Kelan matkojen matkaketjun runko-osan muodostavat vuorot suoraan perille kohteeseen, kuten keskus- tai aluesairaaloihin tai kuntoutuslaitoksiin. Runkoliikenteen esteettömyyttä kehitetään. Vaihtojen sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan niin, että liikennevälineestä toiseen vaihdettaessa vaihto tapahtuu suoraan ovelta ovelle, eikä matkustajan tarvitse jäädä vaihtotilanteessa yksin.

Vaihtoehto 2. Viikonloppuyhteydet

Jokaisesta kuntakeskuksesta on peruspalvelutason lisäksi mahdollisuus kulkea Ouluun lauantaisin ja sunnuntaisin.

Vaihtoehto 3. Iltayhteydet

Jokaisesta kuntakeskuksesta on peruspalvelutason, lauantai- ja sunnuntaiyhteyksien lisäksi mahdollisuus kulkea Ouluun iltaisin.

3.1 Vaihtoehto 1 (Perustaso)

TYÖMATKA- JA OPISKELUYHTEYDET

1. Jokaisesta kunnasta järjestetään arkisin ma-pe yhteys Ouluun klo 8:ksi ja paluuyhteys klo 16 jälkeen. Paikallisliikenteen alueen kunnista (Haukipudas, Kiiminki, Kempele, Oulunsalo) järjestetään yhteys Ouluun myös lauantaisin klo 8:ksi ja paluu klo 16 jälkeen.
2. Kunnista, joista on yli 100 pendelöijää Ouluun järjestetään yhteys myös klo 7:ksi ja paluuyhteys klo 15 jälkeen.
3. Oulusta järjestetään arkisin Kempeleeseen, Haukiputaalle, lihin, Kiiminkiin, Liminkaan, Muhokselle ja Oulunsaloon yhteys aamulla klo 8:ksi ja paluuyhteys klo 16 jälkeen. (pendelöijää Oulusta yli 100 henkilöä)
4. Koulupäivisin järjestetään Oulusta mm. opiskelijoita palvelevat paluuyhteydet Oulusta kaikkiin kuntiin klo 15 jälkeen.
5. 2. asteen opiskelijoille järjestetään opiskeluyhteyksiä joukkoliikenteellä toisen kunnan 2. asteen oppilaitoksiin tarpeen mukaan (Muho-Tyrnävä, Kiiminki-Haukipudas)
6. Muiden kuntakeskusten välille järjestetään työmatkayhteys palvelemaan vähintään tavallisimpia työssäkäyntiaikoja (meno klo 8 paluu klo 16), jos kuntien välillä on esim. yli 100 pendelöijää.
 - a. li-Haukipudas
 - b. Kempele-Oulunsalo
 - c. Kiiminki-Haukipudas
 - d. Liminka-Kempele
 - e. Oulunsalo-Kempele
 - f. Tyrnävä-Kempele
7. Oys:iin järjestetään suorat yhteydet alueen kuntakeskuksista

ASIOINTIYHTEYDET (Asiointiaika 1-4 h)

8. Kuntakeskuksista järjestetään asiointiyhteydet Ouluun joka päivä arkisin (ma-pe). Oulun lähikunnista järjestetään edestakaiset asiointiyhteydet myös lauantaisin.

LIITYNTÄYHTEYDET

9. Paikallisliikenteen alueen kuntakeskuksista (Haukipudas, Kiiminki, Kempele, Oulunsalo) järjestetään Lentoasemalle sujuvat liityntäyhteydet tärkeimmille vuoroille. Yhteydet voivat olla myös vaihdollisia. Muiden kuntien alueelta järjestetään lentoasemalle matkustustarvetta vastaavat kutsuhjatut yhteydet.
10. Rautatieasemalle järjestetään liityntäyhteydet tärkeimmille junavuoroille (aamu/ilta)

Taulukko 4. Tarvittavat täydentävät yhteydet:

Yhteydet Ouluun (v=vaihdollinen yhteys)		
- Yli-li 6.25 – li 6.50 (25 km)	ma-pe	(v)
- li 17.00 – Yli-li 17.25 (25 km)	ma-pe	(v)
- Utajärvi 6.35 – Muhos 7.00 (23 km)	ma-pe ++	(v)
- Lumijoki 5.55 – Liminka 6.15 (12 km)	ma-pe	(v)
- Oulunsalo 7.25 – Oulu 7.50 (10 km)	la	
Muiden kuntakeskusten väliset yhteydet		
- Kempele 7.45 – Oulunsalo 7.55 (9 km)	ma-pe++	
- Oulunsalo 16.05 – Kempele 16.15 (9 km)	ma-pe++	
- Oulunsalo 7.35 – Kempele 7.45 (9 km)	ma-pe++	
- Kempele 16.15 – Oulunsalo 16.25 (9 km)	ma-pe++	
- Kiiminki 7.15 – Haukipudas 7.50 (24 km)	ma-pe++	
- Haukipudas 16.10 – Kiiminki 16.45(24 km)	ma-pe++	
Toisen asteen opiskelijoita palvelevat yhteydet		
- Tyrnävä 7.20 – Muhos 7.55 (21 km)	ma-pe+	
- Muhos 16.05 – Tyrnävä 16.40 (21 km)	ma-pe+	
Asiointiyhteys		
- li 13.00– Yli-ii 13.25 (25 Km)	ma-pe++	
Suorat yhteydet Oys:iin		
- meno talviarkena		ma-pe+
o Tyrnävältä, Utajärveltä, Ylikiimingistä ja Yli-listä		
- meno kesällä		ma-pe++
o li, (Oulunsalo), Tyrnävä, Utajärvi, Ylikiiminki, Yli-li		
- paluu talvella iltapäivällä		ma-pe+
o li, Liminka, Lumijoki, Tyrnävä, Ylikiiminki, Yli-li		
- paluu kesällä iltapäivällä		ma-pe++
o li, Kempele, Liminka, Lumijoki, Oulunsalo, Tyrnävä, Ylikiiminki, Yli-li		
Liityntäyhteydet		
- Liityntäyhteys lentoasemalle matkustustarvetta vastaavasti		

Oulun seutulippualueella nykyisten peruspalvelutason yhteyksien rahoituskustannukset ovat noin 30 000 euroa vuodessa.

Peruspalvelutasoa täydentävien vuorojen vuotuiset kustannukset Oulun seutulippualueella 1,9 euron kilometrihinnalla olisivat noin **57 000** euroa.

Jos arvioidaan kuntien ja/tai LH:n rahoitusosuudeksi lipputulojen jälkeen noin 60 – 80 % kokonaiskustannuksista tarkoittaa se vuositasolla noin **34 200 -45 600** euroa lisärahoitusta.

Kustannuksissa ei ole huomioitu Oys:iin suorien yhteyksien aiheuttamia kustannuksia.

3.2 Vaihtoehto 2 (Perustaso + viikonloppuyhteydet)

VIIKONLOPPUYHTEYDET

11. Kaikista kunnista järjestetään lauantaisin ja sunnuntaisin yhteydet Ouluun.

Nykyiset yhteydet lauantaisin (lähtöaikoja)

Kunta	Meno Ouluun	Paluu Oulusta
	aikaisin...viimeisin (yht. kpl)	aikaisin...viimeisin (yht.kpl)
Hailuoto	09.50/15.40	07.55/13.55
Haukipudas	05.55...00.15 (~ 40 kpl)	06.55...02.35 (~ 39 kpl)
li	07.55...19.00 (~ 11 kpl)	07.55...18.05 (~ 11 kpl)
Kiiminki	07.05...00.05 (~ 34 kpl)	08.10...02.25 (~ 33 kpl)
Kempele	06.05...23.05 (~ 63 kpl)	06.50...02.30 (~ 63 kpl)
Liminka	09.00...18.30 (~ 11 kpl)	09.45...19.00 (~ 13 kpl)
Lumijoki	09.05...18.15 (~ 6 kpl)	11.15...17.15 (~ 6 kpl)
Muhos pp.	08.00/10.00/12.00/14.00/16.00/18.00/20.00	09.05/11.05/13.05/15.05/17.05/19.05/21.05
ep.	9.10...20.20 (~4 kpl)	7.50...16.20 (~ 4 kpl)
Oulunsalo	08.25...01.15 (~ 19 kpl)	07.40...02.30 (~ 20 kpl)
Tyrnävä	08.45...17.15 (~ 5 kpl)	09.45...18.15 (~ 5 kpl)
Utajärvi	08.45...20.00 (~ 4 kpl)	07.50...16.20 (~ 4 kpl)
Ylikiiminki	8.00/10.00/14.00/16.00	9.00/13.00/15.00/18.00 (
Yli-li		

xxx = LH:n ostoliikenne, pp.= Oulujoen pohjoispuoli, ep.= Oulujoen eteläpuoli

Oulun seutulippualueella nykyisten lauantaiyhteyksien rahoituskustannukset ovat noin 45 000 €

Lisäksi LH:n ostoliikennettä:

Raahe-Oulu: Lumijoelta 9.05, Limingasta 9.20, Kempeleen kautta Ouluun ja
Oulu-Raahe: Oulusta 11.30 ja 15.30 Kempeleen ja Limingan kautta Raaheen.

Tarvittavat täydentävät lauantaiyhteydet:

- Yli-li 7.25 – li 7.50 (25 km) la (v)
- Yli-li 9.25 – li 9.50 (25 km) la (v)
- li 14.00 – Yli-li 14.25 (25 km) la (v)
- li 16.00 – Yli-li 16.25 (25 km) la (v)

Peruspalvelutasoa täydentävien lauantaiyhteyksien vuotuiset kustannukset 1,9 euron kilometrihinnalla olisivat noin **9500 €**

Jos arvioidaan kuntien ja/tai LH:n rahoitusosuudeksi lipputulojen jälkeen noin 60 – 80 % kokonaiskustannuksista tarkoittaa se vuositasolla noin **5 700 - 7 600** euron lisärahoitusta

Nykyiset yhteydet sunnuntaisin (lähtöaikoja)

Kunta	Meno Ouluun	Paluu Oulusta
	aikaisin...viimeisin (yht.kpl)	aikaisin...viimeisin (yht.kpl)
Hailuoto	19.10 (1 kpl)	17.20 (1 kpl)
Haukipudas	05.55...22.15 (~ 24 kpl)	10.25...23.25 (~24 kpl)
li	10.55...17.00 (~ 5 kpl)	12.05...19.05 (~ 5 kpl)
Kiiminki	09.05...22.05 (~ 20 kpl)	09.15...23.15 (~ 21 kpl)
Kempele	08.50...22.05 (~ 37 kpl)	09.25...22.30 (~ 36 kpl)
Liminka	11.30/13.30/15.30/17.30/19.30/21.30	12.15/14.15/16.15/18.15/20.15/22.15
Lumijoki	13.15/17.15	12.15/16.15/22.15
Muhos pp. ep.	08.00/10.00/12.00/14.00/16.00/18.00/20.00 12.45...22.45 (~4 kpl)	09.05/11.05/13.05/15.05/17.05/19.05/21.05 14.20...21.20 (~4 kpl)
Oulunsalo	10.25...01.15 (~16 kpl)	10.50...01.40 (~ 16 kpl)
Tyrnävä	11.15/15.15/19.15/21.15	14.15/18.15/20.15/22.15
Utajärvi	12.25...22.25 (~4 kpl)	14.20...21.20 (~ 4 kpl)
Ylikiiminki	10.00/14.00/16.00/19.00	13.00/15.00/18.00/20.00
Yli-li		

xxx = LH:n ostoliikenne, pp.= Oulujoen pohjoispuoli, ep.= Oulujoen eteläpuoli

Oulun seutulippualueella nykyisten sunnuntaiyhteyksien rahoitus kustannukset ovat noin 75 000 €

Tarvittavat täydentävät sunnuntaiyhteydet:

- Yli-li 10.30 – li 10.55 (25 km) su (v)
- Yli-li 14.35 – li 15.00 (25 km) su (v)
- li 17.00 – Yli-li 17.25 (25 km) su (v)
- li 20.00 – Yli-li 20.25 (25 km) su (v)

Peruspalvelutasoa täydentävien sunnuntaiyhteyksien vuotuiset kustannukset 1,9 euron kilometrihinnalla olisivat noin **11400 €**

Jos arvioidaan kuntien ja/tai LH:n rahoitusosuudeksi lipputulojen jälkeen noin 60 – 80 % kokonaiskustannuksista tarkoittaa se vuositasolla noin **6 800 – 9 120** euron lisärahoitusta.

3.3 Vaihtoehto 3 (Perustaso + viikonloppuyhteydet + iltayhteydet)

HYVINVOINTIPALVELUT (ILTAYHTEYDET)

12. Kaikista kunnista järjestetään iltayhteydet Ouluun

Iltayhteydet arki-iltaisoin klo 17 jälkeen (lähtöaikoja)

Kunta	Meno	Paluu
Hailuoto	18.10	
Haukipudas	17.20...00.15 (~ 9 kpl)	17.00...23.25 (~9 kpl)
li	17.25...21.00 (~ 5 kpl)	17.00...21.15 (~ 8 kpl)
Kiiminki	17.05...22.05 (~ 16 kpl)	17.00...23.15 (~ 15 kpl)
Kempele	17.05...22.05 (~ 18 kpl)	17.15...22.30 (~ 19 kpl)
Liminka	17.00...21.30 (~ 7 kpl)	17.15...22.15 (~ 7 kpl)
Lumijoki	17.15/20.15	17.15/19.15
Muhos pp.	17.05/19.05/21.05	17.10/18.10/20.10/22.10
ep.	17.05/18.15/20.20	17.10/18.10/18.20
Oulunsalo	17.15...01.15 (~ 13 kpl)	17.05...00.50 (~ 13 kpl)
Tyrnävä	17.15...21.15 (~ 4 kpl)	17.15...22.15 (~ 5 kpl)
Utajärvi	17.55/20.00	18.20
Ylikiminki	17.00/17.05/ 19.00/21.00	17.00/18.00/ 20.00
Yli-li		

xxx = LH:n ostoliikenne, pp.= Oulujoen pohjoispuoli, ep.= Oulujoen eteläpuoli

Oulun seutulippualueella nykyisten iltayhteyksien kustannukset ovat noin 20 000 €

Tarvittavat täydentävät iltayhteydet:

- | | | |
|--|-------|-----|
| - Yli-li 17.00 – li 17.25 (25 km) | ma-pe | (v) |
| - li 20.00 – Yli-li 20.15 (25 km) | ma-pe | (v) |
| - Muhos 20.10 – Utajärvi 20.35 (23 km) | ma-pe | (v) |
| - Oulunsalo 19.55 -Hailuoto 21.15(43 km) | ma-pe | (v) |

Peruspalvelutasoa täydentävien iltayhteyksien vuotuiset kustannukset 1,9 euron kilometrihinnalla olisivat noin **55 100 €**

Jos arvioidaan kuntien ja/tai LH:n rahoitusosuudeksi lipputulojen jälkeen noin 60 – 80 % kokonaiskustannuksista tarkoittaa se vuositasolla noin **33 060 - 44 080** euroa lisärahoitusta.

4. KUNTIEN SISÄINEN LIIKENNEVERKKO

Kuntien sisäisen liikenteen palvelutasotavoitteet on määritelty kuntakohtaisissa henkilökuljetussuunnitelmissa. Kuntakohtaiset henkilökuljetussuunnitelmat on laadittu vuosien 2001 -2003 välisenä aikana Oulun seutulippualueen kuntiin poislukien Ii, Yli-Ii, Ylikiiminki. Em. kuntien yhteinen henkilökuljetussuunnitelma on käynnistynyt vuoden 2005 alussa.

Kehitetään kuntien sisäistä liikennettä

Tavoitteena on, että kaikilla, myös autottomilla kuntalaisilla, on mahdollisuus asioida kuntakeskuksessa tai muussa palvelukeskuksessa vähintään kaksi kertaa viikossa. **Asiointimatkan** peruspalvelutaso tarkoittaa sitä, että kuntalainen voi tehdä tarvittavan asiointimatkan jollakin kulkumuodolla niin, että perilläoloaika asiointikohteessa tapahtuu liikkeiden aukioloaikaan ja on kohtuullinen (noin 1-4 h). Kuntien sisäisiä julkisen liikenteen palveluja tulee kehittää myös runkoreittien ulkopuolella. Käytännössä tämä tarkoittaa palveluliikenteen lisäämistä ja niiden kutsuominaisuuksien parantamista sekä kutsuohjattuja asiointitaksipalveluja siellä, missä palveluliikenteelle ei katsota saatavan riittävästi käyttäjiä. Kunnat asettavat tarjoamilleen kutsuohjatuille asiointipalveluille vähimmäiskäyttäjärajan, jonka ylittyessä asiakkaat maksavat omavastuun ja kunta korvaa yrittäjälle erotuksen. Asiakkaan maksuosuus voi olla vastaavan pituisen joukkoliikennematkan lipun hinta tai muu kunnan määrittelemä kohtuullinen taksa.

Kunnan sisäisessä liikenteessä **työmatkat** voi tehdä julkisella liikenteellä runkoliikenteen reittien varsilta silloin, kun ko. välillä on pidempi kuntakeskusten välistä työssäkäyntiä palvelevat työmatkayhteys. Muuten kuntien sisäinen työssäkäynti tapahtuu henkilöautolla tai kevytliikennettä käyttäen. Poikkeuksena tulee tarkastella pinta-alaltaan suuria kuntia, joissa on merkittäviä työpaikkoja.

Koulukuljetukset hoidetaan vähintään lain määrittämällä minimitasolla. Koulukuljetusten järjestämisessä hyödynnetään kuntien välistä runkoliikennettä, kuntien ostamaa, kaikille avointa joukkoliikennettä sekä palveluliikenteitä. Koulukuljetukset hoidetaan suljettujen tilausajojen sijaan ensisijaisesti kaikille avoimena joukkoliikenteenä linja-autoilla, pikkubusseilla tai tilatakseilla. Erityisesti niillä alueilla, joilla ei ole muita julkisen liikenteen palveluja, avataan koulukuljetukset myös muille matkustajille varaamalla heitä varten muutama istumapaikka.

Palveluliikenteillä tulee olemaan yhä suurempi merkitys kuntien sisäisten liikenteen hoidossa. Palveluliikenteitä kehitetään yhä paremmin myös sosiaalitoimen kuljetuksia palveleviksi ja kunnat tehostavat sosiaalitoimen kuljetusten ohjaamista soveltuvin osin palveluliikenteeseen.

Kelan kuljetuksia yhdistellään soveltuvin osin muuhun joukkoliikenteeseen myös kuntien sisäisessä liikenteessä. Kelan kuljetusten ketjuttaminen runkoliikenteeseen mahdollistetaan esteettömien, kuntien sisäisten syöttöyhteyksien avulla. Kuntien palveluliikenteitä kehitettäessä otetaan huomioon liikenteen soveltuvuus myös Kelan kuljetusten hoitoon.

5. YHTEENVETO

- ✚ Joukkoliikenteen palvelutaso on Oulun seudulla tarjonnan suhteen tarkasteltuna pääosin hyvä.
- ✚ Valtaosa Oulun seudun joukkoliikennepalveluista pystytään tuottamaan linjaliikenteenä.
- ✚ Runkoliikenteen verkkoa tuskin tulevaisuudessa pystytään haja-asutusalueilla säilyttämään yhtä kattavana kuin nykyisin. Tarpeen on kehittää uusia liikenteenhoitomalleja (palveluliikenne, kutsuohjaus, Myk jne.) korvaamaan heikosti kannattavia runkoliikenneverkon osia.
- ✚ Jotta liikkumistarpeisiin nähden riittävän laaja runkoliikenteen verkko pystytään tulevaisuudessa turvaamaan, tarvitaan yhteiskunnan panostusta joukkoliikenteeseen.
- ✚ Runkoliikenteen verkon harvenemista voidaan hidastaa tehostamalla runkoliikenteen käyttöä alueen henkilökuljetusten hoidossa esim. Myk:in avulla
- ✚ Runkoliikenteen toimintaedellytyksiä tulee parantaa myös jatkamalla matkustajille edullisten lippujärjestelmien tukemista ja kehittämistä sekä kehittämällä pysäkkijärjestelmiä sekä matkustajainformaatiota.
- ✚ Parhaiten joukkoliikenteen toimintaedellytykset varmistetaan maankäytön suunnittelun keinoin kehittämällä yhdyskuntarakennetta joukkoliikennettä tukevaksi.
- ✚ Taksiverkko on toistaiseksi varsin kattava myös haja-asutusalueella

Lisärahoituskustannukset riippuvat valitusta palvelutasosta. Jos lääninhallituksen ostoliikennevuoroja pystyttäisiin karsimaan sellaisten vuorojen osalta, jotka eivät toteuta asetettuja tavoitteita ja ovat heikosti kuormitettuja voitaisiin ostoliikennettä kohdentaa valitun peruspalvelutason (ve 1, ve 2 ja ve 3) yhteyksien järjestämiseen ja turvaamiseen.

Kuntien edustajien kanssa pidettyjen työpalaverien sekä kuntien lausuntojen perusteella työmatkaliikenteen järjestämistä ja peruspalvelutason turvaamista pidetään tärkeimpänä toimenpiteenä.

Lääninhallituksen nykyinen ostoliikennerahoitus Oulun seudulla ei riitä peruspalvelutason vuorojen hankkimiseen vaikka heikommin kuormittuja vuoroja pystyttäisiin joiltakin osin karsimaan. Liikkumistarpeisiin nähden riittävän laajan runkoliikenteen verkon turvaaminen vaatii myös kuntien lisäpanostusta joukkoliikenteeseen.

	Arvio ostarahoituksen tarpeesta
Palvelutaso ve1	+32 400 – 45 600 €
Palvelutaso ve 2	+12 500 – 16 720 €
Palvelutaso ve 3	+ 33 060 – 44 080 €

6. SEUDULLISET TOIMENPIDE-EHDOTUKSET

Joukkoliikenteen linjastosuunnitelma

Määrittelemällä Oulun seutulippualueen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet on sovittu yhdessä se tahtotila, mihin Oulun seutulippualueen joukkoliikennettä halutaan kehittää. Palvelutasotavoitteiden määrittelyn jälkeen jatketaan suunnittelua yksityiskohtaisella joukkoliikenteen linjastosuunnitelmalla. Paikallisliikenteen osalta palvelutasotavoitteiden mukaisen liikenteen kustannusvaikutusten arviointi tapahtuu linjastosuunnitelman yhteydessä. Samassa yhteydessä esitetään myös kehittämisspolku ja vaiheittain toteuttamisen mahdollisuudet. Tavoitteena on toteuttaa ensimmäiset muutokset jo elokuussa 2005. Suunnitelmassa esitetään myös muun seudullisen liikenteen osalta palvelutasotavoitteiden toteuttamiseen tähtäävät pienet ja suuret, lyhyen ja pitkän aikavälin linjaston kehittämistoimenpiteet ja tarkemmat kustannusarvot. Linjastosuunnittelu tehdään tiiviissä yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa. Tavoitteena on toteuttaa ensimmäiset muutokset jo elokuussa 2005.

Toimenpide-esitys: Käynnistetään joukkoliikenteen linjastosuunnitelma

Vastuutaho: Lääninhallitus, seudun joukkoliikennetyöryhmä
Aika: helmikuusta 2005 alkaen

Liikenteen rahoituksen kohdentaminen

Linjaliikenteen toimintaedellytykset Oulun seudulla ovat kohtuullisen hyvät. Lähitulevaisuudessa on kuitenkin todennäköistä, että osa nykyisin lipputuloperusteisena ajettavista linjaliikennevuoroista haetaan lakkautettavaksi. Toisaalta lääninhallituksen ostoliikenteenä ajetaan nykyisin vuoroja, joiden tarve käyttäjien kannalta on kyseenalaista. Jatkossa olisikin tärkeää, että rajalliset resurssit liikenteen ostoihin käytettäisiin yhdessä priorisoituihin vuoroihin. Lähtökohtana on, että suurin osa liikenteestä hoidetaan itsekannattavana linjaliikenteenä. Liikennettä täydennetään tarpeen mukaan kuntien ja/tai lääninhallituksen ostoliikenteinä. Palvelutasotavoitteiden mukaisten uusien tai lisättävien vuorojen ostaminen vaatii seudun kunnilta lisärahoitusta avoimen joukkoliikenteen järjestämiseen sekä lääninhallituksen ostoliikennerahoituksen kohdentamista palvelutasotavoitteissa esitettyihin yhteystarpeisiin.

Toimenpide-esitys: Jos peruspalvelutasoa toteuttavia vuoroja haetaan lakkautettavaksi, lääninhallituksen ostoliikennerahoitusta kohdennetaan niihin niiltä osin, kun karsitaan lääninhallituksen heikkoja ostoliikennevuoroja. Kunnat ja LH voivat ostaa myös yhdessä tarpeelliseksi katsomaansa liikennettä. Peruspalvelutasoa täydentäviä lisävuorojen ostamisesta päätetään aina tapauskohtaisesti ja seudun joukkoliikennetyöryhmän esittämänä. Lopullinen päätös ja harkinta vuorojen ostamisesta on kuitenkin rahoittajataholla/ -tahoilla

Vastuutaho: Lääninhallitus, seudun joukkoliikennetyöryhmä, kunnat
Aikataulu: helmikuusta 2005 alkaen

Lippujärjestelmän kehittäminen ja seutulipun tukeminen

Kunta- ja seutuliput ovat osoittautuneet tehokkaaksi keinoksi edistää joukkoliikennepalvelujen käyttöä. Tämä on ollut myös kuntien talouden kannalta perusteltu keino joukkoliikenteen kehittämiseksi ja palvelujen turvaamiseksi. Keskeinen keino joukkoliikennepalvelujen turvaamiseksi linjaliikenteenä jatkossakin on seutulippujen asiakashintojen pitäminen matkustajille edullisina.

Lippujärjestelmää kehitetään tutkimalla mm. seudullisen kertalipun ja seudullisen nuorisolipun toteuttamistarve ja –mahdollisuudet sekä arvioidaan niiden toteuttamisen kustannusvaikutukset. Samalla tutkitaan myös tarve yhtenäistää seudun muikin lippujärjestelmä.

Lisäksi selvitetään Raahen suunnan työmatkalipun kehitystarve ja tutkitaan Kemi – Tornio alueen suunnan työmatkalipun tarpeellisuus.

Oulu-Seinäjoki ratakäytävän suunnassa selvitetään myös lippujärjestelmien kehittämismahdollisuutta (yhteiskäyttöiset liput).

Toimenpide-esitys: Lipunhinnan muutokset pyritään jatkossakin kaikissa kunnissa pitämään maltillisina. Lipun hinnan korotuksista tehdään esitys seudun joukkoliikennetyöryhmässä. Uusien ja vanhojen lipputuotteiden kehittämisestä ja suunnittelusta tehdään päätökset seudun joukkoliikennetyöryhmässä. Seutuhallitus päättää keskitetysti lippujen hinnan muutokset

Vastuutaho: Lääninhallitus, seudun joukkoliikennetyöryhmä
Aika: helmikuusta 2005 alkaen

Yhteistyön lisääminen kuntien ja yrittäjien välillä

Oulun seudun bussi- ja taksiyrityksillä on hyvä ammattitaito henkilökuljetusten suunnittelussa ja kokemukset käytännön työstä. Tätä osaamista kannattaa kuntien pyrkiä hyödyntämään kuljetustensa suunnittelussa. Kuljetukset tulee kuitenkin kilpailuttaa. Kun kuntaan on nimetty joukkoliikenteen yhdyshenkilö joka vastaa myös käytännössä yhteydenpidosta yrittäjien kanssa sekä mahdollisista kuljetusten yhteydessä syntyvistä tilapäisistä ongelmatilanteista tai tulevaisuudessa ennakoitavissa olevista muutoksista tai vaikeuksista, tiivistyy yhteistyö yrittäjien kanssa luonnostaan.

Toimenpide-esitys: Jokaisen kunnan kuljetustyöryhmä järjestää vähintään kerran vuodessa kunnan alueella liikenteen harjoittavien yritysten kanssa palaverin liikenteen kehittämistarpeista ja tulevaisuuden näkymistä. Kuntien kuljetustyöryhmiin voidaan myös kutsua yrittäjiä asiantuntijajäseniksi. Asiat esitellään myös seudullisessa joukkoliikennetyöryhmässä

Vastuutaho: Kunnan kuljetustyöryhmä ja kuljetusvastaava
Aikataulu: Vuosittain, esim. keväällä syksyn kuljetusten valmisteluvaiheessa

Terminaalien kehittäminen

Oulun seudun liikenne 2020 suunnitelmassa esitetään terminaalijärjestelmän kehittämistä. Joukkoliikenteen terminaliverkkoa kehitetään ja hyödynnetään nykyistä verkkoa tehokkaasti. Jokaiseen kuntaan perustetaan liikenteellinen solmupiste jossa seudullisen ja paikallisen liikkumisen eri muodot tai ainakin tieto liikennepalveluista kohtaavat.

Suunnitelmassa määritellään Oulun seudun joukkoliikenteen terminaali- ja pääpysäkkiverkko. Terminaalit/pääpysäkit jaetaan kahteen – kolmeen luokkaan. Kaikille luokille esitetään kriteerit. Kunkin luokan osalta laaditaan yksi alustavan yleissuunnitelman tasoinen malli hyödynnettäväksi jatkokehittämisessä.

Toimenpide-esitys: Käynnistetään joukkoliikenteen terminaaliverkon kehittämiseen tähtäävä suunnitelma

Vastuutaho: Lääninhallitus, seudun joukkoliikennetyöryhmä
Aika: vuosi 2005

Matkustajakyselyt

Seudullisilla ja kunnallisilla matkustajakyselyillä voidaan kartoittaa asiakkaiden mielipiteitä joukkoliikenteen palveluista seudulla. Asiakaskyselyjä voidaan tehdä esimerkiksi linja-autossa. Matkustajakysely voidaan tehdä myös postittamalla kyselylomakkeita suoraan kuntalaisille, jolloin voidaan saada mielipiteitä joukkoliikenteestä niiltä henkilöiltä, jotka eivät käytä yleensä käytä joukkoliikennettä.

Matkustajakyselyjen avulla saadaan kuva siitä miten palvelujen tuottamisessa on onnistuttu ja miten palveluja voitaisiin kehittää edelleen. Säännöllisin väliajoin toistettuja, samantyyppisten kyselyiden tuloksia voidaan myös verrata toisiinsa ja voidaan muodostaa kuva asiakkaiden mielipiteistä ja niiden muuttumisesta pitkällä aikavälillä.

Toimenpide-esitys: Seutuliikenteessä suoritetaan matkustajakyselyitä säännöllisin väliajoin.

Vastuutaho: Seutuliikennetyöryhmä, kuntien kuljetustyöryhmät
Aika: säännöllisin väliajoin, tarpeen mukaan

Runkoliikennettä hyödyntävän matkojenyhdistelyn kehittäminen

LVM on vuonna 2003 evaluoinut Suomen seudulliset matkojenyhdistelykokeilut. Matkojenyhdistelyllä saavutetaan evaluoinnin mukaan positiivisia vaikutuksia joukkoliikenteen palvelutason parantumisen ja itsekannattavan joukkoliikenteen toimintaedellytysten paranemisen kautta erityisesti suurten kaupunkiseutujen ulkopuolella ja myös kaupunkiseutujen reuna-alueilla. Arvioinnin perusteella matkojen yhdistely tuottaa palvelun tilaajille, kunnille ja KELA:lle kustannussäästöjä yhteiskunnan maksamissa kuljetuksissa. Tulosten perusteella suositellaan nykyisten kokeilujen vakinaistamista sekä matkojenyhdistelyn laajentamista muualle maahan.

Tärkeimmäksi toimenpiteeksi nousee LVM:n arvioinnin mukaan riittävän suuren matkustajapohjan tavoittaminen. Työn tulokset osoittavat, että volyymien kasvattaminen sekä parantaa kuljetusten keskikuormaa että laskee yhdistelyn yksikkökustannuksia – toisin sanoen tuottaa enemmän säästöjä. Tavoitteen saavuttamista edistetään merkittävästi, jos yhdistelykeskusten toiminnan lähtökohdaksi yhteiskunnan maksamien kuljetusten osalta otetaan matkan pakollinen tilaaminen MYK:stä. Vain tällä tavoin saadaan toiminta kunnolla käyntiin alusta asti, yhdistelyasteet ovat riittävän korkeat ja taloudelliset säästöt välittömästi todennettavissa. Kokeilujen perusteella asiakkaiden asenteet muuttuvat nopeasti positiivisiksi kun alkuvaiheeseen liittyvä asiakkaiden kokemus epävarmuus poistuu.

Oulussa matkojenyhdistelykeskus aloitti toimintansa kesällä 2003. Tällä hetkellä kaikki vammaispalvelulain mukaiset matkat tilataan pääsääntöisesti matkojenyhdistelykeskuksesta. Matkojenyhdistelykeskuksen kautta yhdistellään päivittäin noin 1000 matkaa. Tavoitteena on vuosittain kasvattaa matkojenyhdistelykeskuksen kautta tilattavien matkojen määrää ja laajentaa matkustajapohjaa.

Matkojenyhdistelytoiminnan jatkokehitys valtakunnan tasolla siirtyi syksyllä 2004 lääninhallitusten vastuulle. Vuoden 2005 aikana Oulun lääninhallitus tulee esittämään jatkotoimenpiteitä koskien Oulun läänissä toimivien matkojenyhdistelykeskusten aluejakoa ja toiminnan organisointia. Olemassa olevien matkojenyhdistelykeskusten sopeuttaminen valtakunnan järjestelmään tulee LVM:n alustavan aikatauluesityksen mukaan tapahtua vuoteen 2008 mennessä.

Oulun seutu on laatinut perusselvityksen matkojenyhdistelytoiminnan laajentamisesta seutukunnan alueelle. Tämä selvitys odottaa kuitenkin nyt valtakunnan/läänin tasolla tapahtuvia linjauksia.

Henkilökuljetusjärjestelmän palvelutason turvaamiseksi tulisi Oulun seudulla mahdolliselle matkojenyhdistelykeskukselle asettaa henkilökuljetusten osalta seuraavat tavoitteet:

- o Matkoja yhdistellään olemassa olevaan runkoliikenteeseen. Tavoitteena on parantaa olemassa olevan runkoliikenteen kannattavuutta ja hidastaa haja-asutusalueiden runkoliikennepalveluiden heikkenemistä.
- o Yhdistelyä runkoliikenteeseen kannattaa tehdä erityisesti pidemmällä matkoilla, jolloin saadaan suurimmat kustannussäästöt matkojen ketjuttamisesta. Matkojen yhdistelyssä tulisikin jatkossa olla mukana myös Oulun seudun reuna-alueilla kauempana Oulusta sijaitsevat kunnat.
- o Kelan asukasta kohti maksamien matkakorvausten avulla voidaan arvioida, millä alueilla Kelan matkojen yhdistelystä voitaisiin saavuttaa suurimmat säästöt. Kalleimmat Kelan sairaskorvauksen mukaiset matkat tehdään juuri edellä mainituissa kunnissa.
- o Matkojenyhdistelyssä tulisi olla mukana sekä kuntien palveluliikenne- että asiointi- tai palvelutaksit. Kutsuohjaus parantaa palveluliikenteiden joustavuutta ja auttaa palveluliikenteitä saavuttamaan uusia käyttäjäryhmiä. Palvelutaksien ja asiointitaksien käyttöä rajoittaa usein riittämätön tiedotus. Niiden kytkeminen mukaan matkojenyhdistelykeskuksen informaatiojärjestelmään parantaa näiden palvelujen saavutettavuutta.

Oulun seudun henkilökuljetusten palvelutaso tulisi parhaiten turvattua mahdollisimman laajapohjaisella, seudullisesti toimivalla matkojenyhdistelyllä. Henkilökuljetusten kannalta tärkeää olisi arvioida matkojenyhdistelykeskuksen tarveselvityksessä toiminnan vaikutuksia kunnittain. Arvioinnissa tulisi huomioida sekä kustannusvaikutukset että vaikutukset liikennepalveluiden palvelutasoon, jotta kunnat voivat omalta osaltaan päättää jatkotoimenpiteisiin ryhtymisestä. Tarveselvitys ja sitä seuraava varsinainen matkojenyhdistely- tai kuljetuspalvelukeskuksen suunnitteluvaihe tulee tehdä avoimesti ja laajasti yhteistyössä kuntien, Kelan, lääninhallituksen, liikenneoperaattoreiden ja laitevalmistajien kanssa.

Matkojenyhdistely- tai kuljetuspalvelukeskuksen jatkokehittelyssä on tärkeää huomioida olemassa oleva linja-autoliikenne matkojen välityksessä, eli käytännössä ei sallittaisi välitettävän olemassa oleville linja-autoreiteille päällekkäisiä matkoja vaan ainoastaan liityntämatkan runkoreitille, mikäli matkustajan kunto sallii normaalin linja-auton käytön. MYK:llä on monimuotoiset hyödyntämismahdollisuudet myös liityntäyhteyksien järjestämisessä esimerkiksi matkakeskukseen, lentoasemalle tai joukkoliikenteen pysäkeille.

Toimenpide-esitys: Lääninhallitus valmistelee matkojenyhdistelykeskuksen jatkokehitystä ja jakaa informaatiota erilaisissa tilaisuuksissa. Kuntien kuljetusvastaavat informoivat asian etenemisestä kunnan kuljetustyöryhmää.

Vastuutaho: Lääninhallitus, seudun joukkoliikennetyöryhmä, kuntien kuljetustyöryhmät
Aika: helmikuusta 2005 alkaen

Työpaikan kunta	Hailuoto	Haukipudas	li	Kempele	Kiminki	Liminka	Lumijoki	Muhos	Oulu	Oulunsalo	Tyrnävä	Utajärvi	Yli-li	Ylikiiminki
Hailuoto	250	0	1	14	1	2	0	2	79	8	1	0	0	0
Haukipudas	4	2934	80	72	30	7	0	14	2885	52	3	4	8	7
li	0	171	1217	30	14	1	0	2	610	2	0	0	25	2
Kempele	3	42	7	2199	12	72	3	24	2734	127	59	2	0	3
Kiiminki	2	108	12	69	1374	3	0	18	2645	13	1	2	10	39
Liminka	0	13	0	173	3	986	9	9	759	19	46	2	0	2
Lumijoki	0	4	1	42	1	60	298	0	144	3	7	0	0	0
Muhos	2	12	6	56	11	7	2	1776	934	10	29	66	0	11
Oulu	12	778	134	1164	332	163	20	246	45820	619	75	42	37	72
Oulunsalo	2	21	9	231	11	17	5	16	1793	1109	9	0	0	2
Tyrnävä	1	12	1	139	4	79	4	24	525	15	972	1	0	2
Utajärvi	1	1	1	10	3	1	0	61	111	1	1	888	0	2
Yli-li	0	17	60	3	14	1	1	1	133	1	0	1	469	0
Ylikiiminki	0	18	1	13	38	1	0	33	380	0	1	19	3	570

	Kunnan sisäinen työllinen työvoima
	Pendelöinti Ouluun
	Pendelöinti Oulusta
	Kuntakeskusten välinen pendelöinti, yli 80 pendelöijää