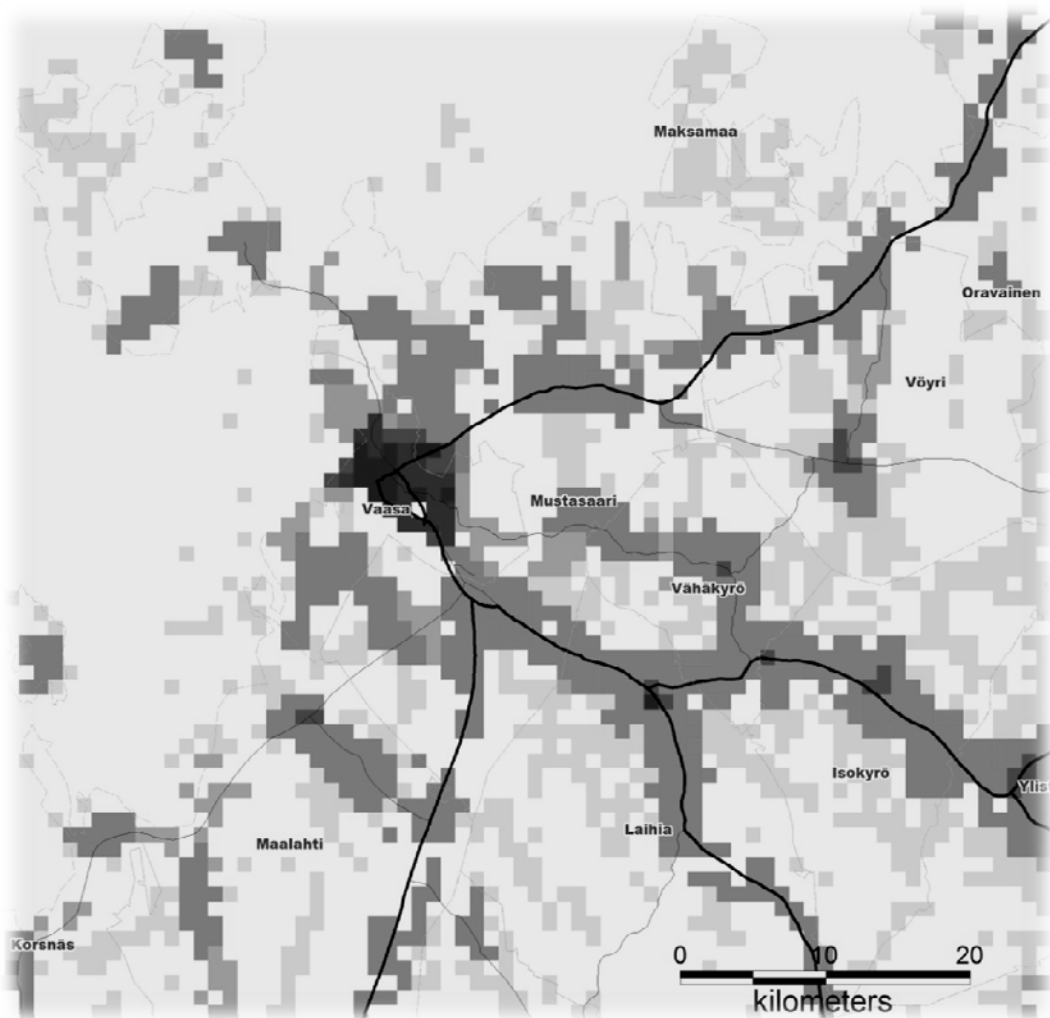


Vaasan kaupunkiseutu

Aluetyöryhmän raportti 13.10.2009



ESIPUHE

Tämä raportti on Vaasan kaupunkiseudun osaraportti liikenne- ja viestintäministeriön Tulevaisuuden joukkoliikennekaupungit 2008–2011 hankkeeseen kuuluvassa Keski-suurten kaupunkiseutujen (KETJU) hankkeessa. KETJU-hankkeessa on mukana yhteensä 15 kaupunkiseutua, joille kaikille on laadittu vastaavat raportit. Koko hanke raportoidaan liikenne- ja viestintäministeriön julkaisusarjassa. Kokonaisuuden yhteenvedo sekä kaupunkiseutujen väliset yhtäläisyydet ja eroavaisuudet on löydettävissä yhteenvedojulkaisusta ja projektin kotisivuilta.

KETJU-hanke käynnistyi keväällä 2008, jolloin perustettiin alueelliset työryhmät ja pidettiin ensimmäiset kokoukset. Raportin nykytilan kuvaus tehtiin työn alussa kesän ja syksyn 2008 aikana silloin käytettävissä olleiden, pääosin vuoden 2006 tietojen pohjalta. Alueellinen työryhmä määritteli joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason talven 2008–2009 aikana. Tavoitteiden määrittelyn ajankohta oli haasteellinen, koska taantuman vaikutuksesta kuntien taloustilanne heikkeni, eikä valtion osallistumisesta kehittämishankkeiden rahoitukseen ollut tietoa. Pitkän aikavälin tavoitteena on kuitenkin edelleen kehittää joukkoliikennettä ja parantaa sen houkuttelevuutta henkilöautoiluun verrattuna.

KETJU-hanke oli tarkoitus toteuttaa samanaikaisesti joukkoliikennelain valmistelun kanssa siten, että työ olisi osaltaan auttanut kaupunkiseutuja valmistautumaan uuteen tilanteeseen joukkoliikenteen organisoinnissa. Lain valmistelu kuitenkin hidastui, eikä siitä saatu päätöstä ennen KETJU-hankkeen valmistumista. Raportti toimii kuitenkin lähtökohtana joukkoliikenteen kehittämiseksi Vaasan seudulla lähivuosina. Siinä on kuvattu joukkoliikenteen nykytila, määritelty joukkoliikenteen palvelutasotavoitteita ja esitetty kehittämistoimenpiteitä 5–7 vuoden tähtäimellä.

Seudullisen yhteisen ohjausryhmän työskentelyyn ovat osallistuneet:

Rauno Matintupa, pj.	Länsi-Suomen lääninhallitus
Pertti Hällilä	Vaasan kaupunki
Ann Holm	Vaasan kaupunki
Harri Nieminen	Vaasan kaupunki
Matias Båsk	Mustasaaren kunta
Mats Brandt	Maalahden kunta
Marko Kilpeläinen	Laihian kunta
Lasse Vuorenmaa	Laihian kunta
Kalle Karjala	Vähänkyrön kunta
Taina Ketola	Vähänkyrön kunta
Saini Heikkuri-Alborzi	Pohjanmaan liitto
Eeva Kopposela Tiehallinto	Vaasan tiepiiri
Katariina Myllärniemi	Liikenne- ja viestintäministeriö

Ratahallintokeskuksen edustajana ovat työssä olleet Sini Puntanen ja Arja Aalto, mutta he eivät osallistuneet kokouksiin. Seudullinen työryhmä on kokoontunut hankkeen aikana 6 kertaa. Raportin on kirjoittanut Kari Hillo Strafica Oy:stä.

ESIPUHE	3
1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ	6
1.1 SUUNNITTELUALUE JA KUNTAUUDISTUS	6
1.2 VÄESTÖ	7
1.3 ALUETYYPPILUOKITUS	9
1.4 TYÖPAIKAT	12
1.5 MUITA MATKUSTUKSEEN VAIKUTTAVIA KOhteITA.....	13
1.6 YHTEENVETO/ALUSTAVA ANALYYSI	14
2 JOUKKOLIIKENTEN NYKYTILA	14
2.1 TARJONTA	14
2.2 KYSYNTÄ	21
2.3 LIPPU- JA INFORMAATIOJÄRJESTELMÄT	22
2.4 ORGANISOINTI.....	23
2.5 RAHOITUS	24
2.5.1 Joukkoliikenne.....	24
2.5.2 Henkilökuljetukset.....	25
2.6 YHTEENVETO/ALUSTAVA ANALYYSI	25
3 SUUNNITTELUTILANNE JA TAVOITTEET	27
3.1 SUUNNITTELUTILANNE	27
3.1.1 Kuntaudistus ja maankäytön suunnitelmat	27
3.1.2 Liikennejärjestelmäsuunnitelmat	27
3.1.3 Joukkoliikennesuunnitelmat	28
3.2 YLEISTAVOITTEET JA TOTEUTUMISASTE.....	28
3.3 AIEMMAT PALVELUTASOTAVOITTEET JA NIIDEN TOTEUTUMINEN	29
3.3.1 Valtakunnalliset tavoitteet.....	29
3.3.2 Kaupunkiseudun omat joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet	31
3.4 JOUKKOLIIKENNEVYÖHYKKEIDEN MÄÄRITTELY	35
3.5 YHTEENVETO/ANALYYSI	36
4 PALVELUTASOTAVOITTEIDEN MÄÄRITTELY	37
4.1 TAVOITEASETTELUN LÄHTÖKOHDAT.....	37
4.2 ALUEKOHTAISET PALVELUTASOTAVOITTEET	37
5 KEHITTÄMISOHJELMA	40
5.1 TOIMENPITEET.....	40
5.2 KUSTANNUKSET JA VAIKUTUKSET.....	41
6 ORGANISOINTI	42
6.1 ORGANISOINTIIN VAIKUTTAVAT MUUTOKSET	42
6.1.1 Aluehallinto ja kuntaliitokset	42
6.1.2 Palvelusopimusasetuksen ja joukkoliikennelain täytäntöönpano	43
6.2 ALUEEN TOIMIVALTAISET VIRANOMAISET JA LIIKENTEN JÄRJESTÄMINEN.....	44
6.3 YHTEISTYÖ.....	45
6.3.1 Liikenne ja henkilökuljetukset.....	45

6.3.2 <i>Maankäyttö</i>	45
6.4 PÄÄTÖKSENTEKO	45
7 YHTEENVETO	47
LÄHDELUETTELO	48
LIITTEET	49
LIITE 1. MAALAHDEN PALVELUTASOTAVOITTEET	49
LIITE 2. KETJU – TOIMENPIDEKEHIKKO	54

1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ

1.1 Suunnittelualue ja kuntauudistus

KETJU-hankkeeseen osallistuu 15 kaupunkiseutua ja yhteensä 107 kuntaa. Vaasan kaupunkiseudun suunnittelualueen hankkeessa muodostavat Vaasa, Mustasaari, Laihia, Vähäkyrö ja Maalahti, jotka kuuluvat Pohjanmaan maakuntaan. Suunnittelualueen kunnista kaksikielisiä ovat Vaasa, Mustasaari ja Maalahti. Laihia ja Vähäkyrö ovat suomenkielisiä kuntia.

Suunnittelualue kattaa keskeisimmän Vaasan työssäkäyntialueen, sillä mukana olevista kunnista työssäkäynnin osuus keskuskaupunkiin on yli 25 %. Vaasan kaupunkiseudun keskustaajama ulottuu Mustasaaren kunnan puolelle.

Kunta- ja palvelurakennemuutokseen liittyvän kaupunkiseutusuunnitelman laadintaan ovat Vaasan seudulla varsinaisen suunnittelualueen lisäksi osallistuneet Isokyrö, Korsnäs, Oravainen ja Vöyri-Maksamaa, jotka niin ikään lukeutuvat Vaasan toiminnalliseen työssäkäyntialueeseen. Näistä kunnista työssäkäynnin osuus Vaasaan on 8–18 %.

Alueella ei ole kuntaliitossuunnitelmia. Kaupunkiseutusuunnitelmien asiantuntija-arvioinnin mukaan seudulla aiotaan jatkaa kuntien välistä yhteistyötä pääasiassa nykyisin keinoin. Liikenteessä tämä tarkoittaa liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja maankäytössä parhaillaan valmistelussa olevaa maakuntakaavaa.

Kaupunkiseutusuunnitelmien asiantuntija-arvioinnissa tunnistetaan kehittämistarpeina Vaasan seudulla seuraavaa:

- Yhdyskuntarakenteen seudullisen ohjauksen tarve ja painopisteet tulee selvittää ja valita ohjaukseen riittävät välineet. Työ voitaisiin aloittaa esimerkiksi seudullisella rakennemallitarkastelulla.
- Asumisen yhteistyön tarpeet tulee selvittää ja ryhtyä selvitysten mukaisiin toimenpiteisiin.
- Palvelujen kuntarajat ylittävät käyttömahdollisuudet seudulla on tarpeen selvittää kaupunkiseutusuunnitelmassa esitettyä laajemmin ja ryhtyä selvitysten mukaisiin toimenpiteisiin.
- Palvelujen järjestämistä suomen- ja ruotsinkieliselle väestölle on syytä erikseen selvittää.
- Yleiskaavallisen yhteistyön tarpeita ja tiivistämistä on syytä tarkastella myös Vaasaa, Mustasaarta ja Maalahtea laajemmalla alueella.
- Hajarakentamisen ohjaukseen seudulla tulee löytää yhteisesti hyväksytyt keinot ja periaatteet.
- Joukkoliikenneyhteistyöhön tulee saada mukaan kaikki työssäkäyntialueen kunnat. Joukkoliikenteen suunnittelu on myös kytkettävä tiiviisti seudun maankäytön kehittämiseen.

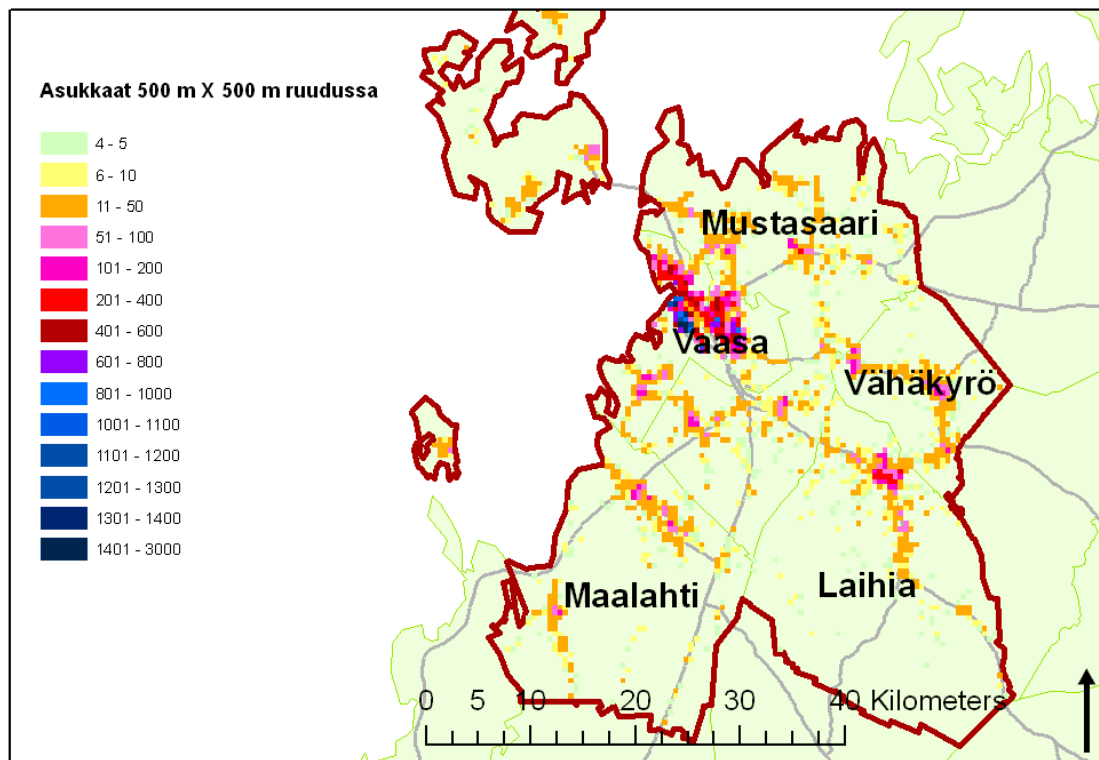
Yhteistyön toteuttamisen kannalta merkittävin epävarmuustekijä on kunnilta puuttuva yhteinen tulevaisuuskuva ja yhteiset tavoitteet.

Seudun yhteistyö kaupunkiseutusuunnitelman laadintavaiheeseen nähden on lisääntynyt. Vaasa, Laihia ja Vähäkyrö ovat solmineet perusterveyshuollon yhteistyösopimuksen niin, että yhteistyöelimeksi on muodostettu yhteinen neuvottelukunta. Palvelujen järjestämisvastuu on Vaasan kaupungilla.

Lisäksi Vaasan seudulla on valmistunut vuonna 2009 kuntayhteistyö- ja liitosselvitys. Yhdyskuntarakenneselvityksessä on mm. tehty asumisen ja liikenteen vyöhyketarkasteluja, joiden mukaan seudulla olisi joukkoliikenteen ja maankäytön kehittämispotentiaalia.

1.2 Väestö

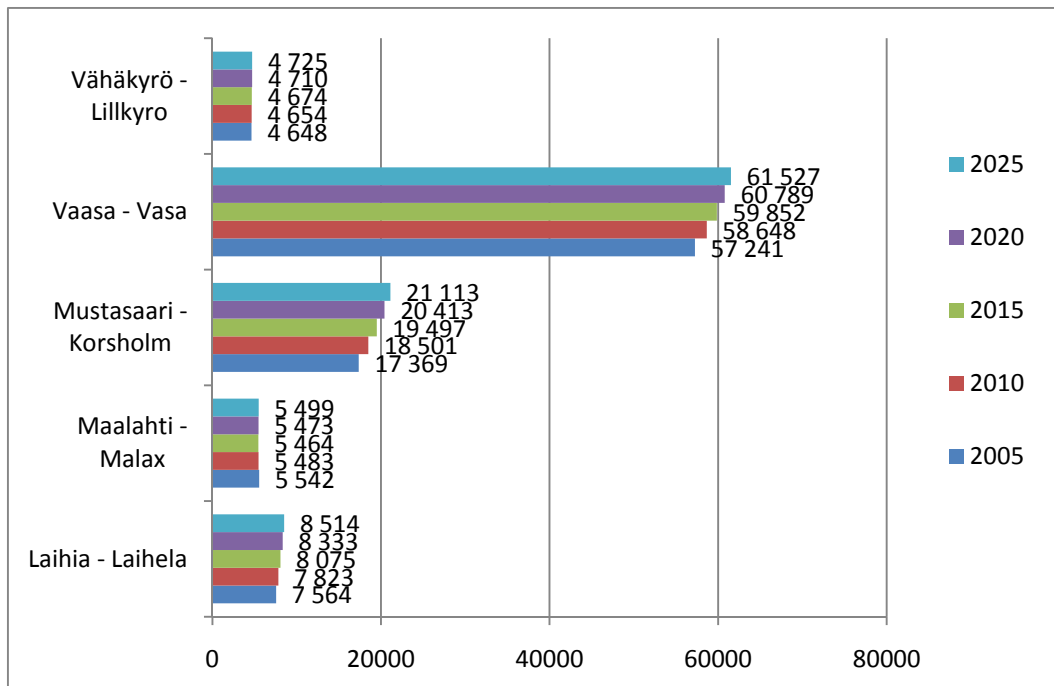
Suunnittelualueella on noin 93 800 asukasta, joista Vaasan kaupungissa noin 58 000 asukasta (62 %). Väestö on keskittynyt taajamien ympärille. Eräiden tutkimusten mukaan itsekannattavan joukkoliikenteen edellytyksenä pidetään yli 200 asukasta/km² väestöpohjaa. Väestön sijoittuminen suunnittelualueella on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. Väestön sijoittuminen.

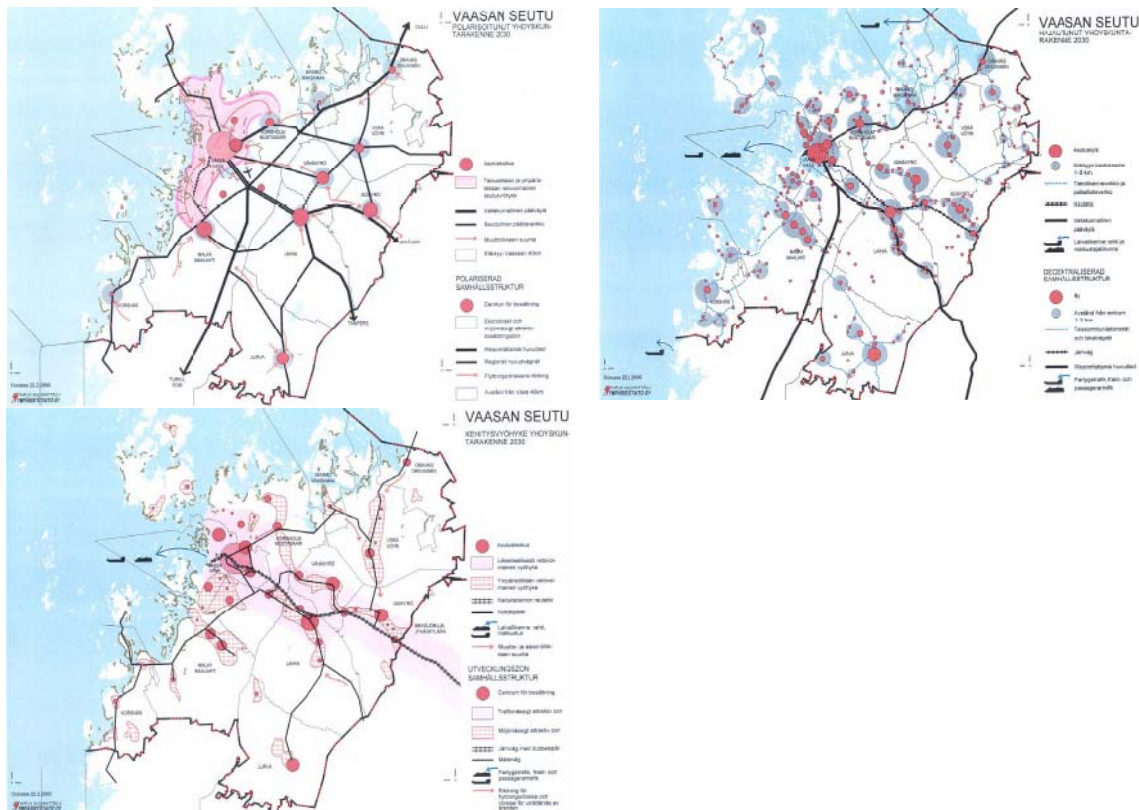
Suunnittelualueen väkiluku on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana (1998–2007) noin 3,3 %. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan alueen väestömäärän on ennustettu kasvavan noin 10 % vuoteen 2025 mennessä. Suhteellisesti voimakkainta kasvun on arvioitu olevan Mustasaassa (22 %) ja Laihialla (13 %).

Kuvassa 2 on esitetty suunnittelualueetta koskeva Tilastokeskuksen väestöennuste vuosille 2005–2025.



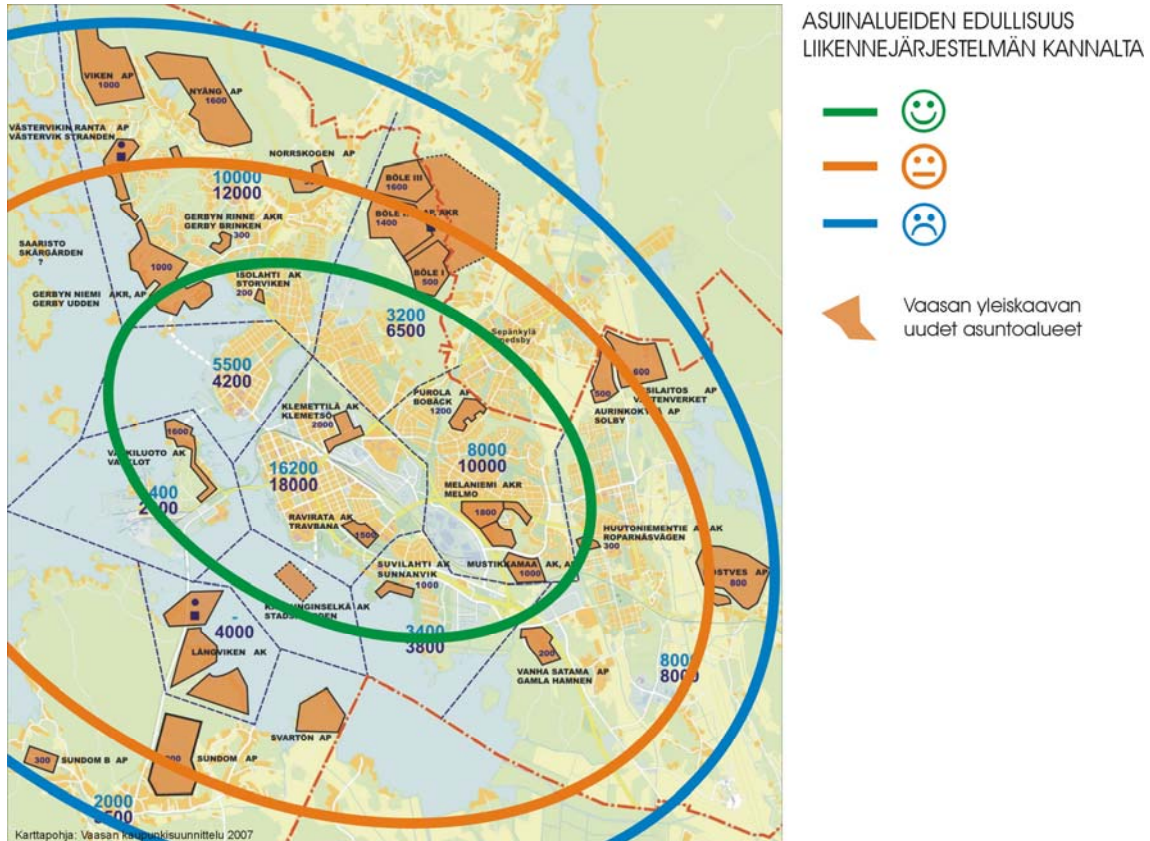
Kuva 2. Väestöennusteet kunnittain 2005–2025.

Pohjanmaan liitto on laatinut Vaasan seudun aluerakennesuunnitelmassa (VASU) seudulle kolme toisistaan yhdyskuntarakenteen ja asukkaiden elämän- ja liikkumistapojen osalta eroavaa kehitysskenaariota (kuva 3) vuodelle 2030: polarisaatioskenaario, kehitysvyöhykeskenaario ja hajautettu skenaario.



Kuva 3. Aluerakennemalleja (VASU 2001).

Aluerakennesuunnitelmaa on tehty samanaikaisesti Vaasan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (VASELI 2001) kanssa. Pohjanmaan maakuntakaavaehdotus on valmistunut syksyllä 2007. Vaasan ja Mustasaaren tie- ja katuverkkoselvityksessä (2007) on arvioitu Vaasan yleiskaavan uusien asuinalueita liikennejärjestelmän kannalta (kuva 4).



Kuva 4. Vaasan uudet asuinalueet ja niiden ”edullisuus” liikennejärjestelmän kannalta (Vaasan ja Mustasaaren tie- ja katuverkkoselvitys 2007).

1.3 Aluetyyppiluokitus

Tiehallinnon tutkimuksessa ”Asuinalueen tyypin ja sijainnin vaikutus ihmisten liikkumiseen” on laadittu kymmenportainen koko Suomen kattava aluetyyppiluokitus maankäytöltään ja liikennejärjestelmältään erilaisten alueiden matkatuotosten arvioimiseksi. Luokitus liitettiin osaksi valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen perusaineistoa, josta voidaan laskea erilaisilla alueilla asuvien keskimääräiset matkatuotokset kulkutavoittain ja matkatyypeittäin. Luokitusta varten koko maa jaettiin 1 km x 1 km -ruutuihin, minkä jälkeen ruutujen luokituksessa otettiin huomioon niiden palvelu- ja liikennetarjonta.

Taulukko 1. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen perusteella tehty alueluokittelu, luokat B1-C3.

B1. Keskustapalvelujen alue	Keskustapalvelujen alueita ovat kaupunkien keskustat ja muut erikokoiset keskukset, joiden alueella on erikoiskaupan liikkeitä ja monipuolista palvelutarjontaa. Keskisuurissa kaupungeissa keskustapalvelujen alueen laajuus on tyypillisesti 3 - 5 km (halkaisija), pienissä kaupungeissa ja suurten kaupunkien kehyskunnissa alueen laajuus on tyypillisesti 1 - 2 km. Suuressa osassa kuntia edes kunnan keskusta ei kuulu tähän luokkaan vaan jompaankumpaan palvelutaajamien luokkaan.
B2 Palvelutaajama, hyvä joukkoliikenne	Palvelutaajaman alueella on hyvät päivittäistavarakaupan palvelut ja muita palveluita siten, että oman alueen palvelut yleensä riittävät normaaleihin päivittäisiin tarpeisiin. Hyvän joukkoliikenteen palvelutaajamia on lähinnä keskisuurten kaupunkien joukkoliikennevyöhykkeillä ja suurempien kaupunkiseutujen kehyskunnissa. Hyvän joukkoliikenteen palvelutason saavuttaminen edellyttää yleensä paikallisliikennettä.
B3. Palvelutaajama, tyydyttävä joukkoliikenne	Palvelutaajaman alueella on hyvät päivittäistavarakaupan palvelut ja muita palveluita siten, että oman alueen palvelut yleensä riittävät normaaleihin päivittäisiin tarpeisiin. Tyydyttävän joukkoliikenteen palvelutaajamia on lähinnä pienten kuntakeskusten ympärillä. Tyydyttävä palvelutaso voidaan saavuttaa myös ilman omaa paikallista linjastoa.
B4. Asutustaajama, tyydyttävä joukkoliikenne	Asutustaajamassa on vain välttämättömät palvelut, jolloin merkittävä osa päivittäisistä ostos- ja asiointitarpeista edellyttää matkustamista oman asuinalueen ulkopuolelle. Tyypillisesti tyydyttävän joukkoliikenteen asutustaajama levittyytyy hyvän joukkoliikenteen palvelutaajaman ympärille, jolloin se on vielä paikallisliikenteen piirissä. Tyydyttävä joukkoliikenne voidaan saavuttaa myös päävylien varrella, jolloin riittävän palvelutason tuottaa alueen läpi kulkeva seudullinen joukkoliikenne.
B5. Asutustaajama, välttävä joukkoliikenne	Asutustaajamassa on vain välttämättömät palvelut, jolloin merkittävä osa päivittäisistä ostos- ja asiointitarpeista edellyttää matkustamista oman asuinalueen ulkopuolelle. Välttävän joukkoliikenteen asutustaajamat levittäytyvät yleensä tyydyttävän joukkoliikenteen palvelutaajaman ympärille tai ovat yksittäisiä kylämaisia asutuskeskittymiä.
C1. Haja-asutus pääteiden varsilla	Valta- ja kantateiden vaikutuspiirissä oleva haja-asutus (1,5 km linnuntie-etäisyys)
C2. Haja-asutus muiden teiden varsilla, heikko joukkoliikenne	Seutu- ja yhdysteiden vaikutuspiirissä oleva haja-asutus, jolle kuitenkin on tarjolla joukkoliikennepalveluja (esim. yksittäinen pysäkki, jolla vähintään 3 vuoroa/vrk).
C3. Haja-asutus muiden teiden varsilla, erittäin heikko joukkoliikenne	Seutu- ja yhdysteiden vaikutuspiirissä oleva haja-asutus, jolle joukkoliikenteen tarjonta on erittäin vähäinen (esim. yksittäisillä pysäkeillä alle 3 vuoroa/vrk).

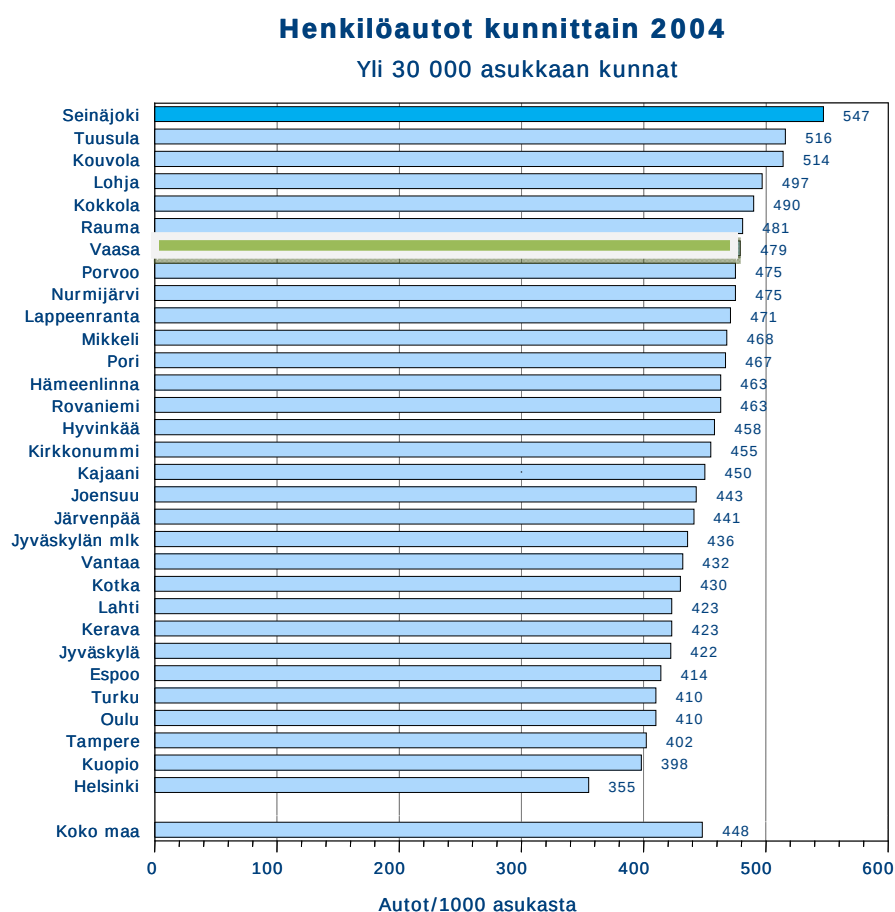
Laadittu alueluokittelu kuvaa erilaisen yhdyskuntarakenteen ja liikkumisen vuorovaikutusta. Yhteensä määriteltiin 10 luokkaa, jotka ottavat huomioon keskustatoimintojen alueet, päivittäistavarapalvelujen saavutettavuuden, joukkoliikennetarjonnan ja tieluokan. Tuloksena liikkumisen tunnusluvut (matkaluvut ja matkasuoritteet kulkutavoittain ja matkan tarkoituksen mukaan) erikseen kaikille matkoille ja kotiperäisille matkoille.



Kuva 5. HLT-alueluokittelu.

Vaasan henkilöautotiheys on varsin korkea verrattaessa sitä muihin suomalaisiin yli 30 000 asukkaan kuntiin (kuva 5). Vaasa on pinnanmuodoltaan tasaista aluetta ja etäisyydet ovat melko lyhyet. Tämä luo hyvät edellytykset kevyelle liikenteelle ja etenkin pyöräilylle.

Korkea autonomistus ja pyöräilyn suhteellisen suuri houkuttelevuus luovat haasteen joukkoliikenteen kehittämiseksi ja ylläpidolle.



Kuva 6. Henkilöautotiheyksiä kunnittain (www.tilastokeskus.fi)

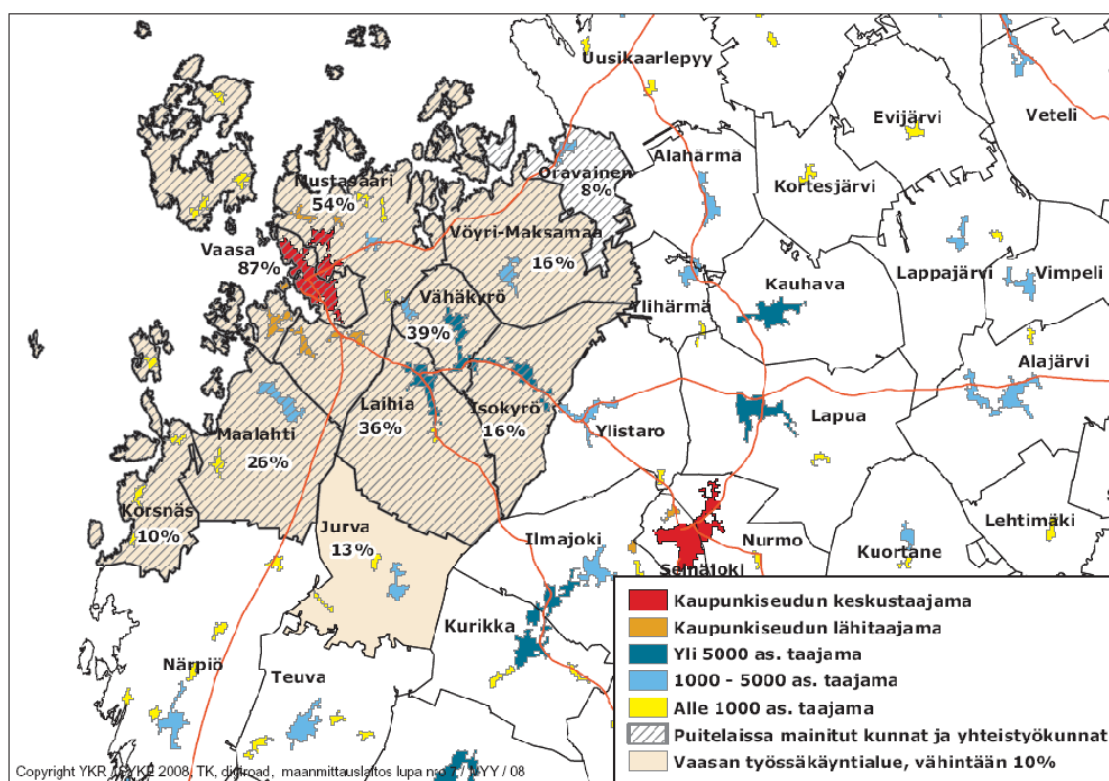
1.4 Työpaikat

Työpaikat ja elinkeinojen tuottavuus on keskittynyt Vaasan kaupunkiin, jonka työpaikkaomavaraisuus on n. 129 %. Suunnittelualueella on noin 43 000 työpaikkaa, joista 77 % sijaitsee Vaasassa. Kussakin kunnassa käydään eniten töissä omassa kunnassa Mustasaarta lukuun ottamatta.

Suurimmat työssäkäynti- eli pendelöintivirrat ovat Mustasaaresta (n 4300 henkilöä) ja Laihialta (1200) Vaasaan (taulukko 1 ja kuva 5). Vaasan kaupunki on suurin työnantaja (noin 5400 työpaikkaa). Yksityisistä työnantajista suurin on ABB Oy (2700 työpaikkaa) ja Wärtsilä (1700 työpaikkaa). Suurimmat työpaikkakeskittymät keskustan ulkopuolella ovat ABB Strömberg ja Wärtsilä Diesel.

Taulukko 2. Suunnittelualueen työssäkäynti Vaasaan.

Asuinkunta	työssäkäyviä	% työvoimasta
Mustasaari	4 348	53.6 %
Vähäkyrö	799	38.5 %
Laihia	1 153	34.6 %
Maalahti	579	24.2 %



Kuva 7. Vaasan kaupunkiseudun työssäkäyntialueen taajamat kokoluokittain vuonna 2005. Kartassa on esitetty myös keskuskunnassa työssäkäyvien osuus kunnan työllisistä vuonna 2005. Lähde: SYKE /YKR, Tilastokeskus (Kaupunkiseutusunnitelmien asiantuntija-arvioinnin loppuraportti).

1.5 Muita matkustukseen vaikuttavia kohteita

Joukkoliikennettä synnyttävistä ja sitä tarvitsevista kohteista työpaikkojen ohella merkittävimpiä ovat koulut, kaupalliset palvelut sekä terveyspalvelut. Vaasa on merkittävä koulu- ja opiskelukaupunki. Yli 20 peruskoulun lisäksi Vaasassa on seitsemän lukiota ja noin 10 ammatillista oppilaitosta tai korkeakoulua. Ammatilliset ja ylemmän asteen koulut sijaitsevat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta keskusta-alueella tai Palosaaressa. Vaasassa on seudun keskussairaala, joka palvelee koko maakuntaa. Palosaaren terveysasema toimii pääterveysasemana.

Vaasan ydinkeskusta lähialueineen on koko seudun tärkein ja monipuolisin palvelukeskittymä. Palvelujen keskittyminen Vaasaan merkitsee myös ostos- ja asiointivirtojen suuntautumista Vaasaan. Jokaisessa seudun kunnassa on tarjolla päivittäistavarapalvelut, ja alueen väestöstä 80 % asuu enintään kilometrin päässä lähimmästä päivittäistavarakaupasta. Vaasassa tilaa vievä kauppa on sijoittunut suurelta osin kaupungin keskustaan tai sen tuntumaan. Vaasan ydinkeskustassa sijaitsevan erikoistavaran tarjonta palvelee koko Vaasan seudun asukas pohjaa.

Syntyneen perusterveydenhuollon yhteistoiminta-alueen myötä mm. Vähäkyrön kunnan terveyspalvelut tuottaa Vaasa, mikä on edellyttänyt muutoksia joukkoliikenteen yhteystarpeissa. Liikennöitsijä on sitoutunut tarvittaessa jatkamaan Vähäkyröstä tulevaa liikennettä keskussairaalan, minkä jälkeen rahti viedään Matkakeskukseen.

Vaasassa merkittäviä maankäyttömuutoksia liittyy Risön alueen kehittämiseen (2500 opiskelijaa, 1500 työpaikkaa, isoja kauppoja, maa- ja lentologistiikkakeskus ym).

1.6 Yhteenveto/alustava analyysi

Nykyinen kaupunki- ja yhdyskuntarakenne vaikuttaa merkittävimmin liikkumistarpeisiin ja eri liikennemuotojen toimintaedellytyksiin myös tulevaisuudessa. Työssäkäynti ja palvelut ovat vahvasti keskittyneet Vaasaan, mikä luo edellytyksiä joukkoliikennehankkeiden kehittämiseksi merkittävimpien työssäkäynti, opiskelu- ja asiointivirtojen suunnassa.

Pohjanmaan maakunta on muuttovoittoinen, mikä on joukkoliikenteen kysyntäpotentiaalin näkökulmasta positiivista. Maankäytön suunnittelu nähdään keskeisenä joukkoliikenteen kilpailukyvyn edellytyksenä. Joukkoliikenteen kannalta olennaista on, miten uusi maankäyttö tukeutuu nykyiseen liikennejärjestelmään. Vaasan seudun väestöpohjan on arvioitu kasvavan noin 10 % vuoteen 2030 mennessä. Sijoittamalla asumista, työpaikkoja ja asiointikohteita liikenteen näkökulmasta tarkoituksenmukaisesti, voidaan liikennesuoritteiden kasvua hidastaa ja samalla edistää joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttöä. Vaasan yleiskaavan mukainen maankäyttö tullee aiheuttamaan paikoin suuriakin tarkistustarpeita nykyiseen linjastoon ja palvelutarjontaan etenkin Gerby-Västervikin alueella ja Sundomissa.

Vaasan seudulla autoistumisaste on korkea ja valtaosalla alueen asukkaista autonkäyttö on päivittäistä. Joukkoliikenteen osuus matkoista on nykytilanteessa verrattain vähäinen. Kevyen liikenteen rooli on merkittävä Vaasan kaupungin alueella. Korkea automistius ja pyöräilyn suhteellisen suuri houkuttelevuus luovatkin haasteen joukkoliikenteen kehittämiseksi ja ylläpidolle.

2 JOUKKOLIIKENTEEN NYKYTILA

2.1 Tarjonta

Vaasan paikallis- ja lähiliikenne

Vaasan paikallis- ja lähiliikenteen alue kattaa Vaasan kaupungin ulottuen myös Mustasaaren kunnan Sepänkylän taajamaan. Paikallisliikenteen linjasto koostuu kolmesta kaikkina viikonpäivinä liikennöitävästä linjasta. Vain arkipäivisin liikennöitäviä linjoja paikallisliikenteessä on kuusi. Lisäksi koulupäivinä ajetaan yksittäisiä erikoisvuoroja kuudella eri reitillä. Tarjonnan suhteen vilkkainta paikallisliikenne on keskustasta Paloosaaren, Suvilahteen, Sepänkylään, Ristinummelle ja Gerbyyn.

Paikallisliikenne on valtaosin linjaliikennettä. Paikallisliikenteen liikennöitsijänä toimii n. 80 % osuudella lähdöistä Vaasan Paikallisliikenne Oy, joka on vuonna 1993 seitsemän paikallisen liikennöitsijän perustama yhteenliittymä.

Vuositasolla paikallisliikenteen ajosuorite yli 800 000 linjakilometriä. Luvusta puuttavat mm. Wiik & Ström -bussiyhtiön ajosuoritteet (Vaasa-Mustasaari, koululaisliikennetä ja linjat 5 Sulva, linja 6 Sepänkylä ja 12 Tuovila, sekä bussivuorot Raippaluotoon sekä Karpeeseen).

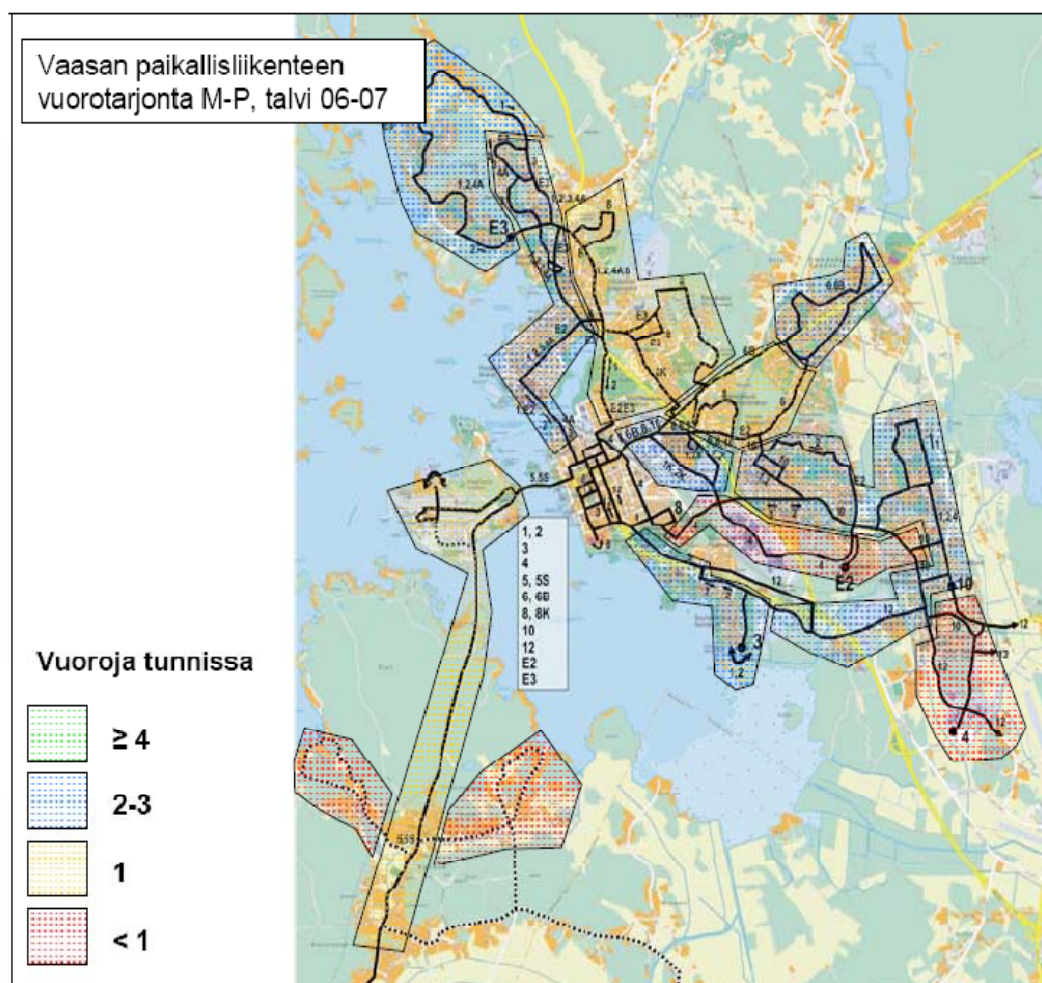
Paikallisliikenteen ajosuoritteesta noin 15 % on ostoliikennettä. Vaasan kaupungin ostoliikennettä ovat pienkalustolla liikennöitävä linja 8 A/B sekä kaupunkialueen lisäksi haja-asutusalueita palveleva linja 5.



Kuva 8. Vaasan paikallisliikenteen linjasto (2007).

Vaasan paikallisliikenteen tarjontaa alueittain arkisin on havainnollistettu kuvassa 9. Vuoroväli noin puolella linjoista on 30 minuuttia ja puolella 60 minuuttia. Liikennöinti-aika vaihtelee eri linjojen välillä huomattavasti. Esimerkiksi linjalla 1 liikennöidään arkisin klo 6–22, kun linja 4 liikennöi klo 7–17.

Lentoasemalle ajetaan talvella säännöllisesti 6 vuoroa lähinnä linjoilla 4 ja 10. Muutos tuli voimaan nyt syksyllä 2009. Vuonna 2009 on myös käynnistetty joukkoliikennesuunnittelu koskien lentokentän liikennöintiä.



Kuva 9. Vaasan paikallisliikenteen vuorotarjonta arkisin, talvi 2006–2007 (Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskiuurilla kaupunkiseuduilla, LVM 54/2007).

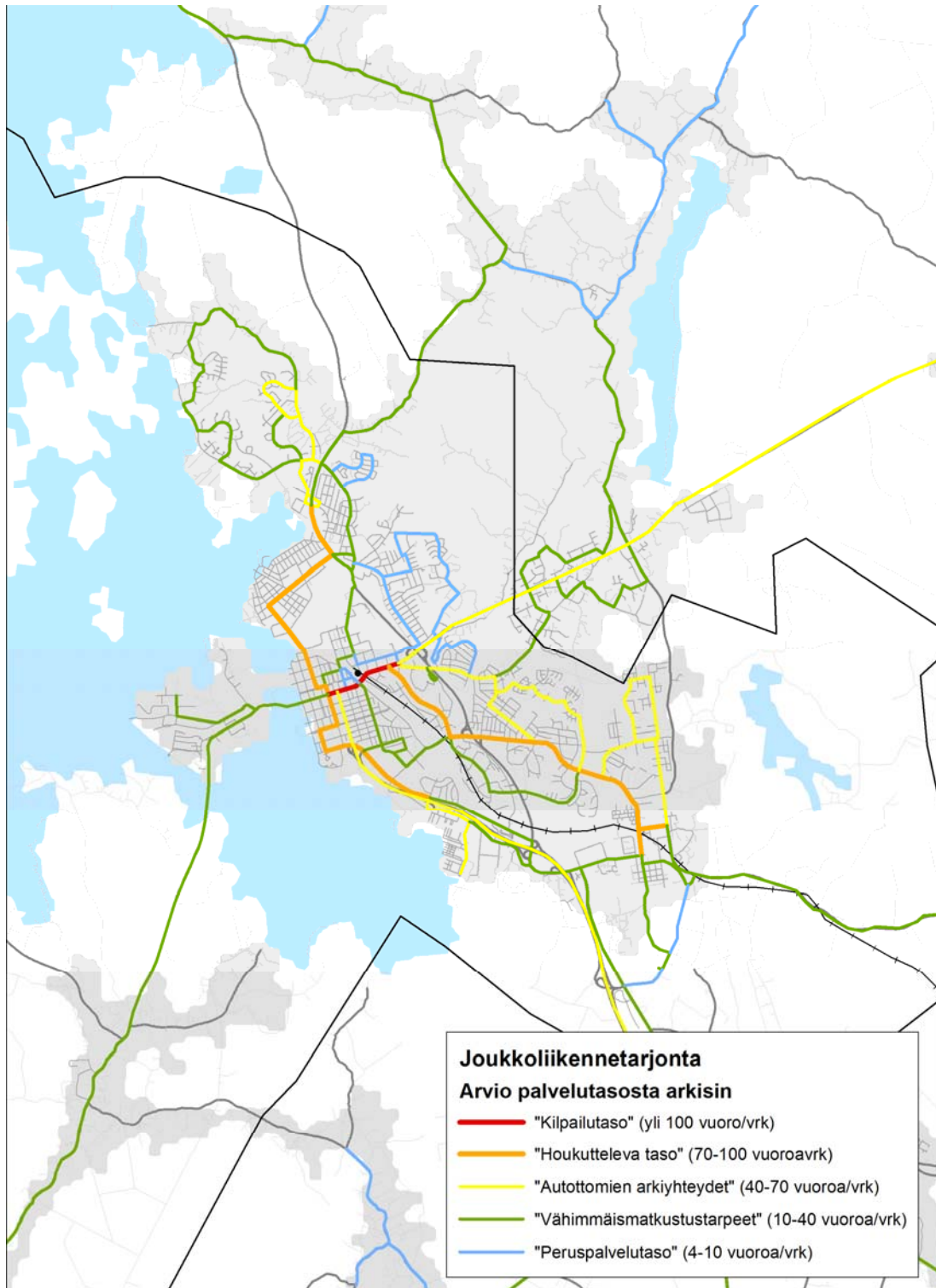
Paikallisliikenteeseen liittyy useita täydentäviä linjoja, joita liikennöidään vain koulupäivinä. Näillä linjoilla on vain muutamia lähtöjä aamu- ja iltapäivisin.

Koululaisliikenteen suuren roolin vuoksi Vaasan paikallis- ja lähiliikenteen tarjonta vähenee viikonloppuna merkittävästi arkipäivistä. Lauantain vuorotarjonta on noin 30 % ja sunnuntain 20 % arjen vuorotarjonnasta. Käytännössä sunnuntailiikenne koostuu yhdestä kahdeksikkolinjasta 60 minuutin vuorovälillä sekä kahdesta 120 minuutin vuorovälillä liikennöitävästä säteittäislinjasta. Liikennöinti alkaa n. klo 12 ja päättyy klo 18 ja 21 välisenä aikana. Sepänkylän liikennetarjonta perustuu sunnuntaisin yksinomaan joukkoliikenteen vuoroihin. Kesäliikenne vastaa tarjonnaltaan sunnuntailiikennettä eli kesällä tarjonta on noin 20 % talviviikon suoritteista.

Paikallisliikenteen kalustoa on uudistettu rajusti viimeisen vuoden aikana. Vaasan Paikallisliikenne Oy:n kalustosta n. 50 % on matalalattiaista. Matalalattiabusseilla ajettavien lähtöjen määrä on kuitenkin huomattavasti tätä suurempi. Matkustajia yritetään houkutella myös kesäliikenteeseen, sillä hankitut autot ovat ilmastoituja.

Paikallisliikenteen keskus- ja vaihtopysäkit ovat Kauppatorin reunalla. Sijainti on keskuksaan suuntautuvien matkojen kannalta hyvä. Vaasan paikallisliikenteen linjoilla on

rengasmaisia reitinosia keskimääräistä enemmän, mikä johtaa varsinkin viikonloppuliikenteessä tietyillä matkoilla pitkäköihin matka-aikoihin. Arkisin rengaslinjoja liikennöidään kahteen suuntaan.



Kuva 10.

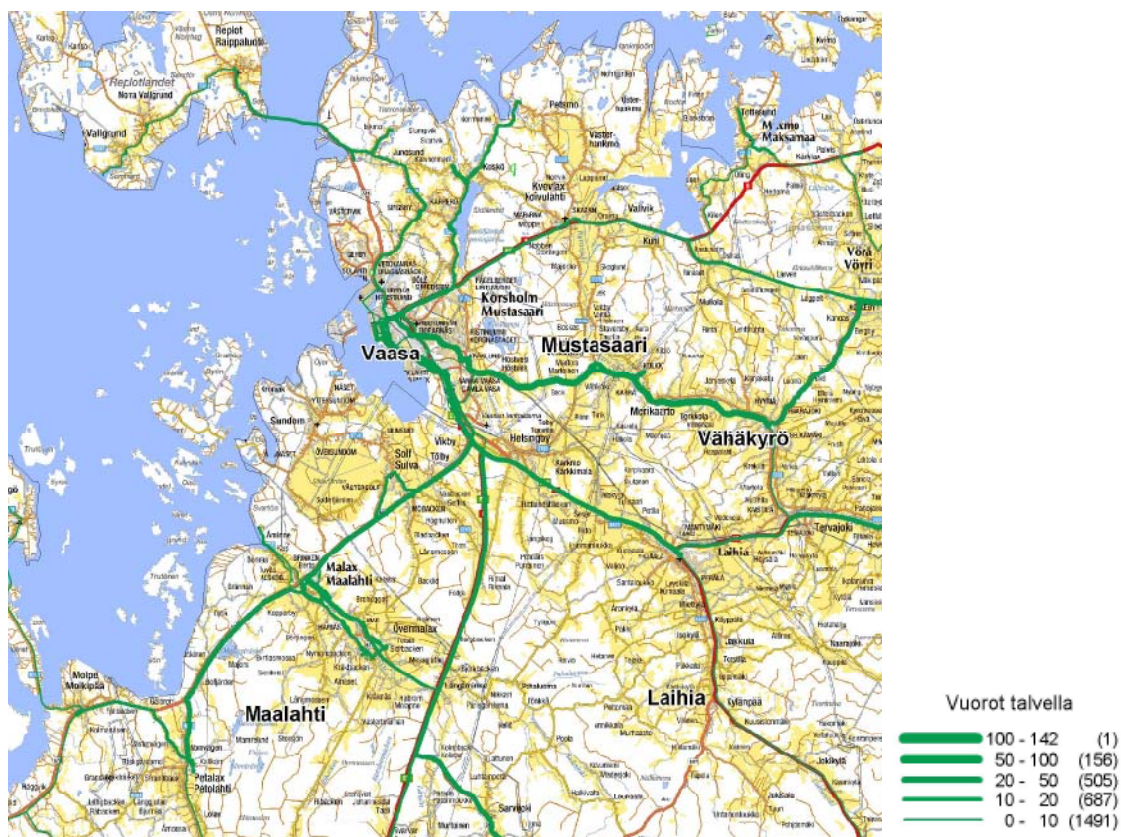
Vuoropalvelutaso Vaasan kaupungin alueella, tilanne ennen matkakeskuksen valmistumista (Vaasan seudun kuntayhteistyö- ja kuntaliitosselvitys 2009).

Seutuliikenne

Seudullisen linja-autoliikenteen rungon muodostavat seutukunnista Vaasaan suuntautuvat lähi- ja kaukoliikenteen vuorot. Vaasan linja-autoterminaaliin saapuu ja sieltä lähtee kaukoliikenteen vuoroja kaikkiin päätiesuuntiin. Kaukoliikenteen vakio- ja erityisesti pikavuorojen reitit kulkevat pääsääntöisesti seudun pääväyliä pitkin, mutta lähiliikenteen reitit kiertävät myös alemmilla tieverkoilla pyrkien tarjoamaan mahdollisimman kattavan palvelun. Vaasan kaupungin alueella seutuliikenteen linjat käyttävät toisiinsa nähden hieman vaihtelevia reittejä. Kaukoliikenteen vuorojen merkitys Vaasan paikallisten yhteyksien hoitamisessa on vähäinen.

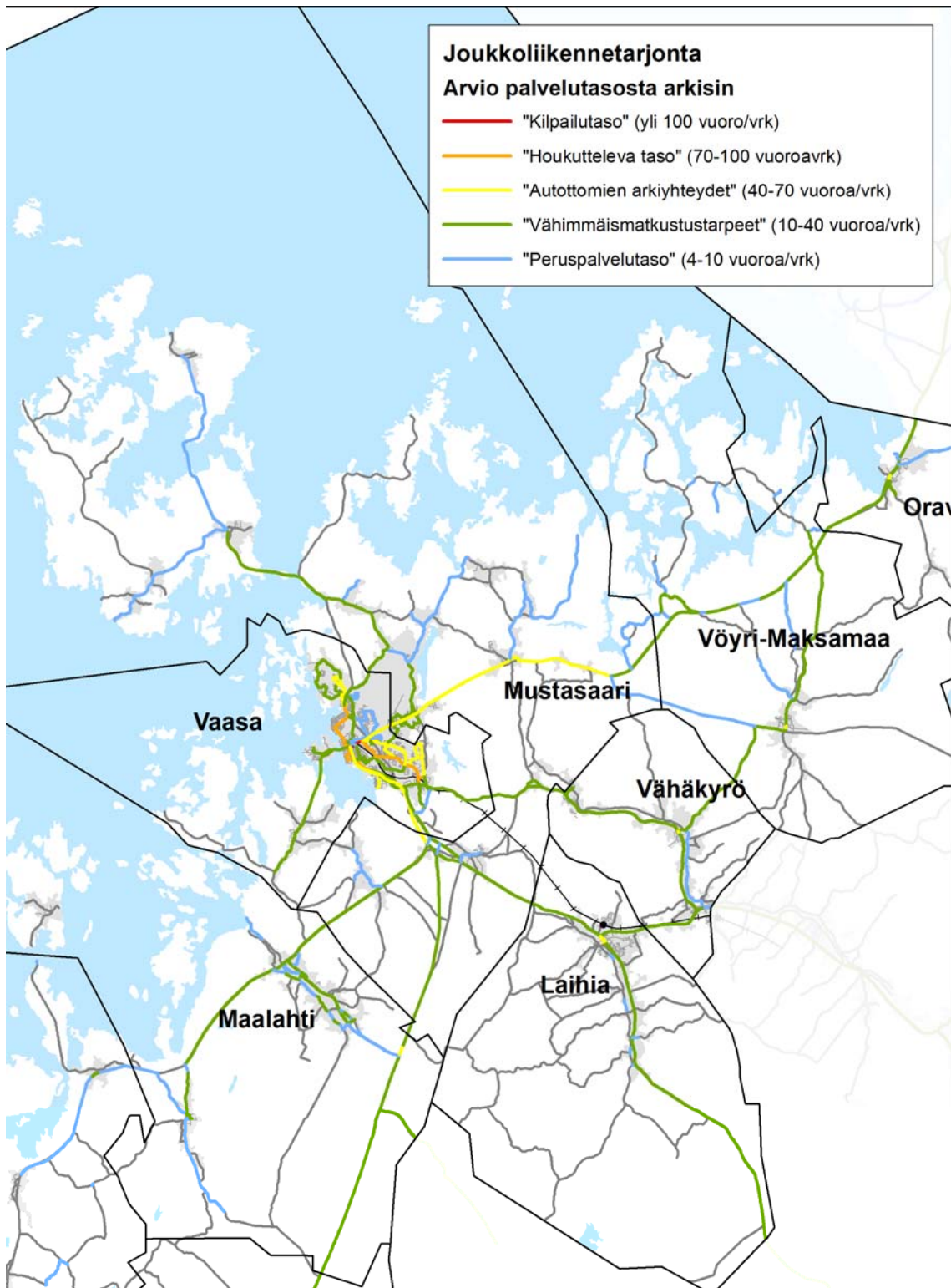
Vuoromääriltään merkittävimmät kuntien väliset yhteydet ovat Vaasasta Mustasaareen ja Vähäkyrön kautta Vöyriin sekä , Laihialle ja Maalahteen, joista on työssäkäynti-, asiointi- ja opiskeluyhteydet Vaasaan. Nykyisin Vähäkyrön kunnan terveystoimet tuottaa Vaasa, mikä on jo huomioitu mm. joukkoliikenteen yhteystarpeissa. Liikennöitsijä on sitoutunut tarvittaessa jatkamaan Vähäkyröstä tulevaa liikennettä keskussairaalan, minkä jälkeen rahti viedään Matkakeskukseen.

Välillä Vaasa-Seinäjoki on junalla kahdeksan vuoroa suuntaansa. Junaliikenteen aikataulut eivät palvele työssäkäyntiä tai opiskelua Seinäjoelta Vaasassa, mutta Vaasasta Seinäjoen suuntaan tämä on jossakin määrin mahdollista.



Kuva 11.

Linja-autojen vuoromäärät talvella ja kesällä. (Lähde: Lääninhallitusten VALLU-tietokanta)



Kuva 12.

Nykyinen joukkoliikenteen vuoropalvelutaso (Vaasan seudun kuntayhteistyö- ja kuntaliitosselvitys 2009)

Palveluliikenne, kutsujoukkoliikenne ja matkojen yhdistelytoiminta

Vaasan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (VASELI) yhteydessä tutkittiin kutsuohjatun joukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksia. Työn tuloksena päädyttiin esitykseen, jossa kutsuohjattuja palveluja kehitetään vaihteittain alkaen palveluliikenteen toteuttamisella Vaasan kaupungin sekä Mustasaaren ja Laihian kuntien alueella.

Tällä hetkellä suunnittelualueella on palveluliikennettä Vaasassa ja Mustasaassa. Vaasan palveluliikennettä ajetaan Vaasassa kolmella autolla (Keskikaupungin alue, itäinen ja pohjoinen alue) kaupungin ostoliikenteenä. Vaasan palvelubussit toimivat kutsuperiaatteella, ja ne liikennöivät arkisin klo 7.30–16.00. Kaikki kolme bussia ajavat pääterveysaseman (Sepänkyläntie) ja ylätorin kautta. Vuositasolla paikallisliikenteen ajosuorite on noin 100 000 linjakilometriä. Vaasassa on toteutettu yli 75-vuotiaille sosiaalihuoltolain mukaan suunnattu kutsuohjattu senioribussijärjestelmä, joka on kilpailutettu. Järjestelmän suosio on kasvanut.

Mustasaaren palveluliikenne on toiminut vuodesta 2001 alkaen. Reittejä on käynnistämisen jälkeen kehitetty siten, että esimerkiksi Sulvalta ajetaan Vaasan kautta Sepänkylään, samon Helsingbystä. Kyläbussilla ajetaan 16 hengen minibussilla viidellä reitillä Sepänkylään ja Vaasaan. Kyläbussin reitti on ohjeellinen, ja matkustajien omat toivomuksen otetaan huomioon. Kyläbussi neuvotaan tilaamaan mieluiten matkaa edeltävänä arkipäivänä kello 7-18. Bussissa on pyörätuolinostin. Periaatteessa reitti on jaettu erihintaisiin vyöhykkeisiin. Kyläbussi maksaa tavallisen bussilipun verran eli noin 2,5 euroa.

Matkapalvelukeskusten kehittäminen on siirtymässä lääninhallituksilta kunnille. Matkapalvelukeskusten toiminta toteutetaan jatkossa kuntien johdolla seudullisena yhteistyönä. Länsi-Suomen läänissä toimivat tällä hetkellä Pietarsaaren ja Seinäjoen yhdistelykeskukset, jotka palvelevat kunnan ja Kelan asiakkaita. Nämä tulevat liittymään valmis-teilla olevaan Pohjanmaan MPK-toimintaan, joka käynnistyy vuoden 2008 aikana. Pohjanmaan MPK:n pre-johtoryhmä on perustettu ja valmistelutyötä tehdään. Kuntien alustavat sitoutumiset MPK:n kehittämiseen saatu. Ennen-tutkimus meneillään. Käynnistymisen tavoite vuoden 2008 aikana. (lähde: www.suomenmpk.fi)

Kaukoliikenteen solmukohdat ja matkaketjut

Vaasan kaupunki on rannikkokaupunkina rautatien Seinäjoki – Vaasa junaliikenteen ja useimpien kaukoliikenteen linja-autoreittien päätepiste. Ennen matkakeskuksen avaamista linja-autojen kauko- ja seutuliikenteen terminaalina on toiminut n. 500 metrin etäisyydellä keskustasta sijaitseva linja-autoasema, jonka kautta ovat liikennöineet myös paikallisliikenteen linjat. Siltä osin kuin seutuvuorot ajavat kaupungin keskustan kautta, on vaihtomahdollisuus myös keskustan paikallisliikenteen pysäkeillä.

Vaasan matkakeskus valmistui 14.9.2009. Matkakeskus yhdistää kaukojunaliikenteen ja linja-autotermiinalin. Liikennejärjestelyt muuttuivat ja joukkoliikennereitit uudistuivat siten, että laatukäytävätavoite täyttyy – pikavuoro- ja seutuliikenne ajetaan Koulukadun, Vaasanpuistikon ja keskussairaalan kautta.

Vaasan lentoasema sijaitsee 9–10 kilometrin päässä keskustasta. Vaasan lentoaseman matkustajamäärät ovat vahvassa nousussa. Arvio vuoden 2008 matkustajamäärästä on n. 330 000. Vaasaan liikennöivät säännöllisesti Blue1, Finnair ja Finncomm Airlines. Vaasasta Helsingin ja Vaasan välillä on päivittäin useita lentoja. Lisäksi tämän hetkisten tie-

tojen mukaan charterlentojen määrä vuositasolla ylittää sata lentoa. Lentomatkustajia on aikaisemmin palvellut oma lentokenttälinja ostoliikenteenä, mutta linja on lakkautettu.

Muutamit pikavuorot käyvät laiva-aikataulujen sopiessa myös Vaskiluodon matkustajasatamassa.

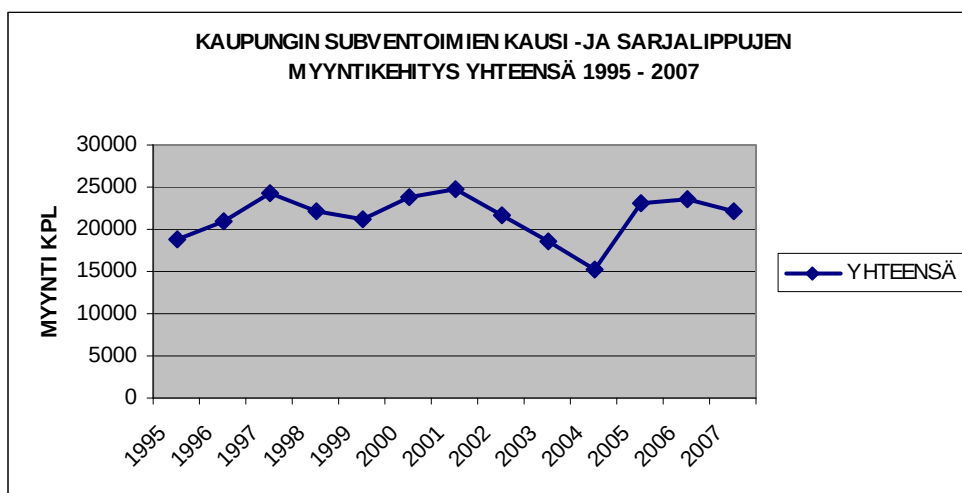
2.2 Kysyntä

Joukkoliikenteen kokonaismatkustajamäärää suunnittelualueella ei saada selvitettyä, koska vakiovuoroliikenteen matkustajamäärät eivät ole tiedossa. Kokonaismatkustusta voidaan kuitenkin kuvata seutu- ja kaupunkilippujen myyntimäärillä.

Vaasan seudun liikennetutkimusten ja -mallien perusteella joukkoliikenteen kulkutapaosuus seudulla on noin 5 %. Vaasan paikallisliikenteessä tehdään vuosittain noin miljoona matkaa, joista noin 72 % tehdään kaupunkilipulla. Kertalipulla tehdään alle 10 % matkoista ja Matkahuollon 10 ja 40 matkan sarjakorteilla alle 5 % matkoista.

Paikallisliikenteen matkustajamäärät lähtivät vuoden 2001 jälkeen vuoteen 2004 saakka dramaattiseen laskuun, erityisesti nuorison keskuudessa. Kaikkia syitä ei tunneta, mutta nuorten suosimat moposkootterit lienevät osaltaan vaikuttaneet trendiin.

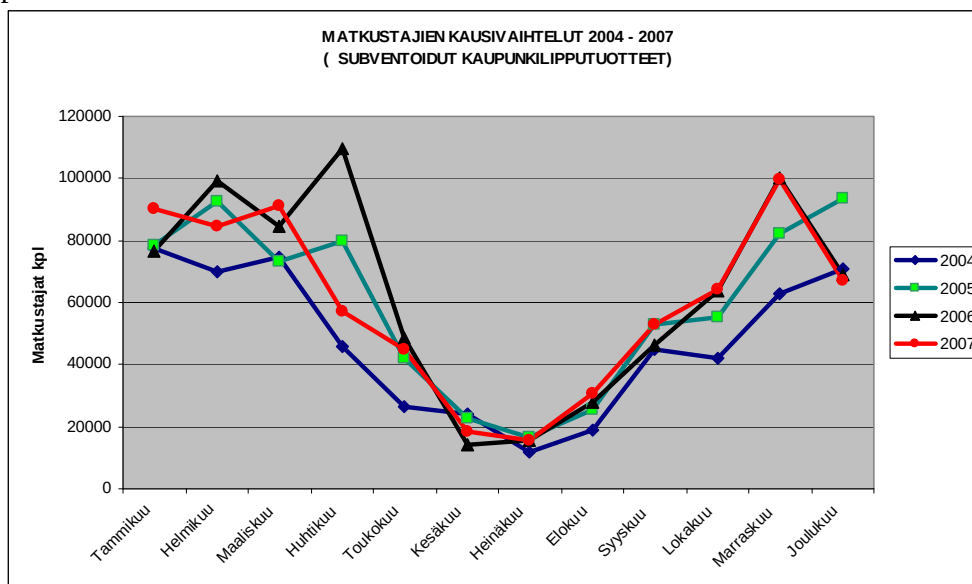
Vaasassa puolitettiin paikallisliikenteen kausilipputuotteiden asiakashinnat syksyllä 2004. Tämä tapahtui kaupungin tukiosuutta nostamalla. Lippujen myyntimäärät kohosivat huomattavasti vuodesta 2004 vuoteen 2005. Yhteensä kausi- ja sarjalipuilla tehtyjen matkojen määrä nousi vuodessa 25 %, eli noin 170 000 leimauksella. Lipputuotteiden välillä tapahtui siirtymää siten että 40-matkan sarjalipuilla ja kertalipuilla tehty matkat vähenivät ja 30 päivän kausilipuilla tehty matkat lisääntyivät. Sekä aikuisten, nuorten että opiskelijoiden 40-matkan lipuilla tehtyjen matkojen määrä laski. Vastaavien ryhmien kausilippujen käyttöä kasvoi kuitenkin selvästi enemmän kuin sarjalippujen ja kertalippujen käyttö väheni.



Kuva 13. Paikallisliikenteen subventoitujen lippujen myynnin kehitys 1995–2007.

Erittäin voimakas kausivaihtelu on ominaista Vaasan paikallisliikenteelle. Kesällä matkustajamäärät ovat noin 20 % talvikuukausien vastaavista. Hyvät kevyen liikenteen olosuhteet, lyhyet etäisyydet sekä edelleen leudot talvet näkyvät verrattain suurina kausi-

vaihteluina. Vuoden 2006 loppusyksy oli poikkeuksellisen lämmin ja saattoi vähentää paikallisliikenteen matkamäärään.



Kuva 14. Matkustajamäärien kausivaihtelut vuosina 2004–2007.

Vuonna 2007 myytiin yhteensä 2300 Vaasan seutulippua, joilla tehtiin noin 68 800 matkaa, joista suunnittelualan kuntalaisten tekeminä noin 52 %:

Laihia	206 kpl	6310 matkaa	1.22 matkaa/as/vuosi
Maalahti	349	9464	1.63
Mustasaari	308	9178	0.53
Vaasa	255	6621	0.09
Vähäkyrö	156	4066	0.61

Vaasan palveluliikenteessä tehdään noin 52 000 matkaa vuodessa.

2.3 Lippu- ja informaatiojärjestelmät

Lippujärjestelmä

Vaasan seutulippualue käsittää 14 kuntaa. Suunnittelualueen kaikki kunnat kuuluvat Vaasan seutulippualueeseen, johon kuuluvat näiden lisäksi Jurva, Kaskinen, Korsnäs, Kristiinankaupunki, Närpiö, Oravainen, Pedersöre, Teuva, Uusikaarlepyy ja Vöyri-Maksamaa. Seutulipulla voi matkustaa rajattomasti 30 päivän voimassaoloaikana vakiovuoroliikenteessä seutulippualueeseen kuuluvien kuntien alueella. Pikavuoroissa peritään lisämaksu.

Seutulipun hinta määräytyy kotikunnan mukaan. Seutulipun asiakashinta vuonna 2008 on 55 € suunnittelualueen kunnissa Laihiaa lukuun ottamatta. Laihialla seutulipun hinta on 58 €.

Lipputuotevalikoima Vaasan paikallisliikenteessä on melko perinteinen, mutta laaja, käsittäen sarja- ja kausiliput sekä aikuisille, lapsille että opiskelijoille. Kertalippuihin sisältyy vaihto-oikeus. Kausi- ja sarjalipputuotteet ovat Vaasan kaupungin lipputuen ansiosta valtakunnallisesti erittäin edullisia.

Vaasan paikallisliikenteessä päälipputuotteena on 30 päivän kaupunkilippu, joka maksaa 1.7.2008 lähtien 26 € (7–18 -vuotiaiden lasten kausikortti 14 €). Vaasassa asuville kokopäivätoimisille opiskelijoille on tarjolla 30 päivän kausikortti hintaan 20 €. Lisäksi paikallisliikenteessä on käytössä 10 ja 40 matkan sarjakortit, joiden hinnat ovat 26,10 € ja 51 € (opiskelijoille 38 €).

Kertalippu maksaa 2,90 € sisältäen tunnin vaihto-oikeuden. Pyhäpäivinä kertamaksu on 3,50 €. Lasten kertalippu on 1,50 € päivästä riippumatta. Lastenvaunut saa kuljettaa maksutta. Veteraanien bussikorttia käyttävät matkustavat paikallisliikenteessä maksutta.

Vaasan kaupungin ylläpitämään rahastuslaitejärjestelmässä ovat mukana Vaasan ja Mustasaaren paikallisliikenteet, minkä lisäksi järjestelmässä toimivat koko seudun bus-siliput. Järjestelmä toimii myös kaupungin palveluliikenteessä, opetustoimen koulukuljetuksissa ja myös sosiaalihuollossa (SHL-matkat).

Informaatiojärjestelmät

Vaasa on panostanut voimakkaasti viime vuosina lippu- ja informaatiojärjestelmän kehittämiseen. Tärkeimmillä pysäkeillä on aikatauluinformaatiota sekä linjanumero- ja määränpääkilvet. Vaasan kaupungin panostus Matkakeskuksen ja paikallisliikenteen informaatiojärjestelmiin on luokkaa 0,4 M€ vuosina 2008 - 2009. Maasillan päällä on 2 kpl paikallisliikenteen näyttöjä ja samoin varsinaisessa Matkakeskuksessa 2 kpl.

Lisäksi esimerkiksi lentoasemalle on sijoitettu reaaliaikajärjestelmän mukainen aikataulunäyttö.

Vaasan Paikallisliikenne Oy vasta keskitetysti paikallisliikenteen matkustajainformaatiosta ja lipunmyynnistä. Paikallis- ja lähiliikenteen aikataulut ja linjakohtaiset reittikartat on koottu aikataulukirjaan.

Turvallisuus

Infojärjestelmien rakentamisen lisäksi Vaasan kaupunki on panostanut alueen yleiseen turvallisuuteen noin 0,1 M€ (Matkakeskuksen ja Maasillan alueen turvakameroita hankittu poliisille 9 kpl + 4 kpl yksityinen P-halli ja 4 kpl Matkahuolto Oy).

Joukkoliikenteen sujuvuus ja etuudet

Isolahden bussiporttiratkaisu on toteutettu. Puomilaitteistot ja joukkoliikenteen suosimiseen tarkoitettut järjestelmät ovat maksaneet noin 30 000 euroa vuosina 2008–2009. Järjestelmä on otettu käyttöön 5.10.2009.

2.4 Organisointi

Vaasa on joukkoliikenteen lupaviranomaiskaupunki kaupungin sisäisessä liikenteessä. Kaupunki myöntää linjaliikenneluvat kaupungin sisäiseen liikenteeseen ja ostaa sitä täydentävät reittiliikenteet kaupungin sisällä. Muilla Vaasan seudun alueilla Länsi-Suomen lääninhallitus toimii lupaviranomaisena, joka myöntää muut linjaliikenneluvat sekä ostaa seudullisesti merkittäviä liityntä-, opiskelu- ja työmatkaliikenteitä.

Vaasan seudulla toimii seutulipputyöryhmä. Liikennejärjestelmäsuunnitelman seuranta varten on perustettu seurantaryhmä.

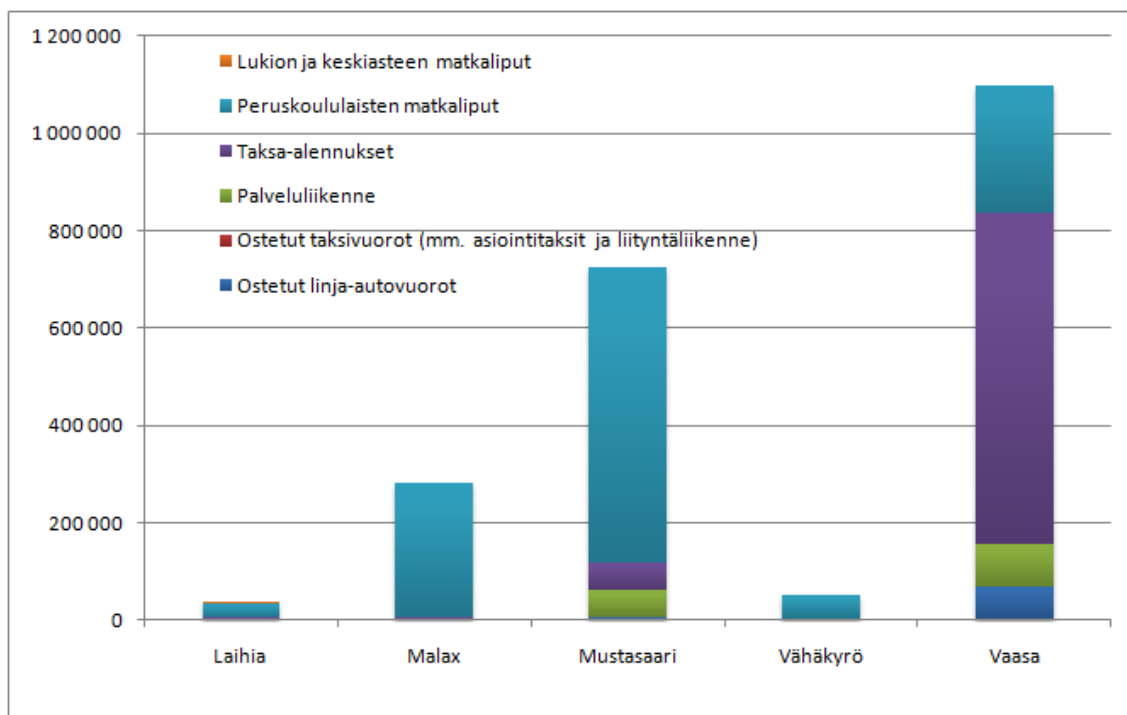
Vaasaa lukuun ottamatta muissa kunnissa joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin liittyvät tehtävät hoidetaan muiden töiden ohessa. Alueella ei toimi joukkoliikenne- tai henkilöliikennelogistikkoa, mutta Vaasan seudulla on tunnistettu tarve kokonaan joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin keskittyvälle henkilölle.

2.5 Rahoitus

2.5.1 Joukkoliikenne

Julkisen liikenteen rahoitus on monitahoinen kokonaisuus. Kunnat ja valtio rahoittavat joukkoliikennettä pääasiassa tukemalla kaupunki- ja seutulippuja taksa-alennusten osin sekä ostamalla liikennettä (palveluliikenne, asiointi- ja liityntäliikenne).

Vaasan seudun kunnat käyttivät vuonna 2007 yhteensä 968 000 € avoimeen joukkoliikenteeseen. Kuntien oppilaille kustantamat koulumatkaliput sisällytetään tilastoissa opetustoimen kustannuksiin, mutta ne ovat kuitenkin merkittävä osa avoimen joukkoliikenteen rahoitusta. Vaasan seudulla peruskoululaisten, lukiolaisten ja keskiasteen matkalippukustannukset olivat n. 1,3 milj. euroa vuonna 2007. Kuntien rahoitus avoimeen joukkoliikenteeseen ja koululaislippuihin vuonna 2007 on esitetty alla.



Vaasan seudulla joukkoliikenteen kuntien maksama julkinen rahoitus painottuu kaupunki- ja seutulipun subventointiin, johon kunnat vuonna 2007 käyttivät 680 000 euroa. Vaasan kaupunki ostaa jonkin verran kannattamatonta paikallisliikennettä. Vaasa on panostanut myös paikallisliikenteeseen integroituun palveluliikenteeseen. Vaasassa avoimen joukkoliikenteen rahoitus asukasta kohden on noin 21 €, mikä on hieman suurempi kuin keskiuurilla kaupunkiseuduilla keskimäärin.

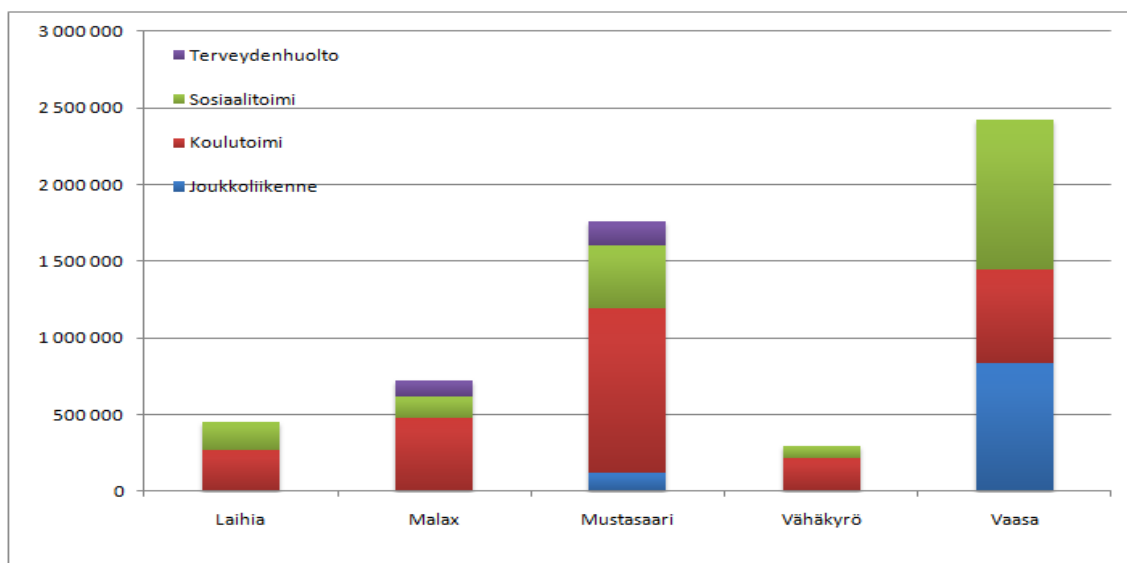
Lääninhallitus ostaa jonkin verran lähiliikennettä sekä myöntää valtionapua seutulipun, kaupunkilipun taksa-alennusten ja palveluliikenteiden ostoon. Valtion rahoitus suunnit-

telualueen joukkoliikenteeseen (tariffituki) oli vuonna 2007 noin 266 000 euroa., joka jakautui seuraavasti:

- Kaupunkilippu (v. 2007) 240 000 euroa
- Seutulippu (v. 2007) 26 000 euroa

2.5.2 Henkilökuljetukset

Vaasan seudun kunnat käyttivät vuonna 2007 yhteensä 5,64 miljoonaa euroa henkilökuljetuksiin. Tästä 47 % on opetustoimen kustannuksia. Joukkoliikenteen osuus on 17 % ja 39 %, jos matkaliput luetaan osaksi joukkoliikenteen rahoitusta.



2.6 Yhteenveto/alustava analyysi

Vaasan paikallis- ja lähiliikenne on pääosin peruspalvelutasoista liikennettä. Vaasan ja Mustasaaren paikallisliikenteen toiminta alkaa olla taloudellisesti tuloksellista ja antaa mahdollisuuksia edelleen parantaa joukkoliikennepalveluja. Vaasassa tavoitetason saavuttamine tietyillä yhteysväleillä tai alueilla on periaatteessa mahdollista. Paikallisliikenteen toimintaedellytysten turvaamisessa voidaan minimikuukausimyyntimääränä pitää 15 000 tuetun lipun myyntiä kesäkuukaudessa.

Seutulipun hinnan merkittävä subventoiminen ei ole parantanut joukkoliikenteen kysyntää. Syynä tähän on seudullisen liikenteen niukka vuorotarjonta, joka ei riitä sitouttamaan seudullisesti säännöllisesti matkustavia. Alueen avoimesta joukkoliikenteestä noin 30 % on lääninhallituksen ostoliikennettä. Muutokset matkustajamäärissä pakottavat viranomaisia entistä tarkemmin miettimään millä konseptilla tarjontaa voidaan pitää lähellä peruspalvelutasoa.

Junatarjonta ei käytännössä mahdollista työssäkäyntiä Vaasassa nykyisin. Seinäjoelle työmatkayhteydet ovat olemassa. Laihia pitäisi tärkeänä raideliikenteen käytön tehostamismahdollisuuksia, mikä radan sähköistämisen ohella kaipaisi seisakeasemien kunnostamista. Haasteena on olevien seisakkeiden sijainti suhteessa nykyäänkäyttöön.

Jos väestönkasvu keskittyy Vaasan kaupunkiseudun nykyiseen taajamarakenteeseen tukeutuen ja kuntakeskuksiin, parantaa tämä lipputulolla ajettavan joukkoliikenteen toi-

mintamahdollisuuksia näillä alueilla ja mahdollistaa tarjonnan lisääntymisen ainakin Vaasan kaupungissa. Sen sijaan reuna-alueiden haja-asutusalueella asukkaiden vähetessä linjaliikenteen kannattavuus heikkenee ja tarjontaa tuskin pystytään säilyttämään nykyisellä tasolla. Maankäytön ratkaisuilla on suuri merkitys joukkoliikenteelle.

Ikäarakenteen muutokset asettavat haasteita joukkoliikenteelle. Kouluikäisten määrä vähenee ja vanhusten määrä on kasvussa. Linja-autoliikenteen kysyntä vähenee ja itsekanattavan linja-autoliikenteen toimintaedellytykset heikkenevät joillakin reiteillä. Liikennepalvelut on kuitenkin tarjottava jossakin muodossa. Palveluliikenne tulee kasvattamaan osuuttaan joukkoliikenteen palvelutarjoajana. Palveluliikennettä voidaan järjestää bussilla joukkoliikenneluvalla ostoliikenteenä tai taksilla taksiluvalla joko itsekanattavana joukkoliikenteenä tai ostoliikenteenä. Haja-asutusalueelta voidaan järjestää myös esim. kutsuhjattua syöttöliikennettä vilkkaampien reittien syöttöliikennettä runkoliikenteelle. Tärkeää on kehittää myös lippujärjestelmiä ja matkustajainformaatiota.

On selvää, että maaseutualueilla nykyisen tasoiset joukkoliikennepalvelut eivät tule säilymään ilman yhteiskunnan lisärahoitusta.

Vaasan ja Mustasaaren tie- ja katuverkkosuunnitelmassa todetaan joukkoliikenteen kehittämistarpeista ja –mahdollisuuksista mm. seuraavaa:

- *Alueen joukkoliikennelinjasto on varsin kattava, mutta vuorotarjonta paikoin heikko. Yleiskaavan mukainen uusi maankäyttö tulee aiheuttamaan paikoin tarkistustarpeita nykyiseen linjastoon ja palvelutarjontaan, etenkin Gerby-Västervikin alueella ja Sundomissa.*
- *Vaasan kaupungin vahva sisäinen työssäkäynti luo edellytyksiä paikallisliikenteen kehittämiseksi vahvojen työssäkäynti- ja asiointivirtojen suunnassa, toisaalta jalankulku ja pyöräily ovat monelle houkuttelevampia vaihtoehtoja. Myös kasvava työssäkäynti Vaasan ja Mustasaaren välillä luo potentiaalia joukkoliikenteen kehittämiseksi.*
- *Tieverkon ruuhkautuminen Yhdystiellä ja keskustassa pidentää joukkoliikenteen matka-aikoja ja vaikeuttaa aikatauluissa pysymistä.*

Vaasan joukkoliikennesuunnitelmassa (2004) esitettiin joukkoliikenteen aseman parantamiseksi ja sujuvoittamiseksi seuraavia parannuskohteita (edelleen ajankohtaiset):

- Perhostiellä Isolahdessa olevan joukkoliikennekadun parantaminen siten, että muu luvaton liikenne ei voi käyttää yhteyttä läpikulkuun. Samoin Perhostie-Nummikatu yhteyden liittyminen Alskatintielle edellyttää joukkoliikennettä suosivia toimenpiteitä liittymisen helpottamiseksi bussiliikenteelle.
- Pysäkkitiedotuksen parantamiseksi jokaisella pysäkillä tulisi olla sen kautta kulkevien linjojen numerot sekä linjojen määräpaikka. Pysäkeillä tulisi olla myös pysäkillä asennettu nimi ja numero niiden yksilöimiseksi mm. tiedotusta ja kunnonossapitoa varten.
- Lentokentän matkustajamäärät ovat olleet kasvussa. Linja-autoyhteys lentokentälle puuttuu kokonaan.
- Vapaa-ajanmatkat on merkittävin matkaryhmä niin matkoissa kuin suoritteessa mitattuna. Nykyisin matkat tehdään suurelta osin henkilöautolla. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen vapaa-ajanmatkoilla on varsin vaikeaa. Käyttäjien näkökulmasta joukkoliikenteen käytön ongelmaksi koetaan mm. aikataulujen sopimattomuus.

3 SUUNNITTELUTILANNE JA TAVOITTEET

3.1 Suunnittelutilanne

3.1.1 Kuntaudistus ja maankäytön suunnitelmat

(lähde: Kaupunkiseutusuunnitelmien asiantuntija-arvioinnin loppuraportti)

Vaasan seudun yhteistyötoimikunta on hyväksynyt Vaasan seudun aluerakennesuunnitelma 2030:n vuonna 2001. Maakuntakaavaehdotus on valmistunut ja on lausuntovaiheessa. Vaasan yleiskaavatyön yhteydessä tehdään Vaasan alueen kaupan palveluverkkoselvitystä. Maankäytön yhteensovittamisen nykytilan kuvauksen yhteydessä kerrotaan, että Vaasan kaupungin näkemyksen mukaan työssäkäyntialueen kokoisella kuntarakenteella saavutetaan edellytykset maankäytön, palveluiden ja elinkeinojen tehokkaalle kokonaiskehittämiselle, mutta että muiden kuntien mukaan tämä toteutuu tehokkaimmin, mikäli alueella myös maankäytön osalta esiintyy tervettä kilpailua.

Vaasa ja Mustasaari ovat suunnitelleet yhdessä Bölen aluetta. Tämä on kuitenkin enemmän kaavoitukseen liittyvää kuin asumisen yhteistyötä. Maankäytössä pyritään kestävään yhdyskuntarakenteeseen ja palveluverkoston sekä sen saavutettavuuden turvaamiseen. Asumisen osalta turvataan monipuoliset asumismahdollisuudet, ja kytketään asumismahdollisuudet palveluiden saatavuuteen ja saavutettavuuteen.

Maankäytössä jatketaan toistaiseksi aiemmillä suunnittelu- ja yhteistyötavoilla, joihin maankäytön osalta kuuluvat maakuntakaava ja yhteisten selvitysten ja suunnitelmien laadinta.

Vaasan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu vuonna 2001. Työ liittyi aluerakennemallinnukseen. Liikenteessä jatketaan toistaiseksi aiemmillä suunnittelu- ja yhteistyötavoilla, joihin liikenteen osalta kuuluvat liikennejärjestelmäsuunnitelma ja yhteisten selvitysten ja suunnitelmien laadinta.

Kuntien välillä on olemassa joitakin sopimuksia perusopetuksen kuntarajat ylittävistä käyttömahdollisuuksista. Kulttuuri-, liikunta- ja kirjastopalveluita voidaan käyttää kuntarajat ylittäen. Kuntarajat ylittävässä palveluiden käytössä pyritään järjeistämään palvelujen tuottamista ja kehittämään osaamista.

Alueella ei ole suunnitteilla kuntaliitoksia eikä käynnissä olevia kuntajakoselvityksiä.

3.1.2 Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Vaasan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (VASELI) valmistui vuonna 2001. Suunnitelmaa tehtiin yhteistyössä seudun aluerakennesuunnitelman (VASU) kanssa. Suunnitelman aikatahtia ulottuu vuoteen 2030. Työhön osallistuivat Vaasan seudun useat liikennesektorin toimijat, kunnat ja valtion viranomaiset.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma käsittää ehdotuksia liikenneolojen kehittämiseksi. Hankkeen alussa tehtiin laajat liikennetutkimukset. Lisäksi suunnittelutyöhön sisällytettiin useita osaprojekteja, joissa paneuduttiin tarkemmin erilaisiin liikenneongelmiin.

Hankkeen päätuloksena oli, että eri maankäyttöskenaarioiden mukaiset liikennetuotokset eroavat verrattain vähän toisistaan. Liikenneverkon kannalta merkittävin vaikutus on liikenteen yleinen kasvu.

3.1.3 Joukkoliikennesuunnitelmat

Suunnittelualueella on tehty eriasteisia joukkoliikennettä koskevia suunnitelmia viime vuosina. VASELI-työn yhteydessä on tehty mm. seuraava joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin liittyvät osaselvitykset:

- Kuntien sisäiset kuljetukset – malliprojekti (1999)
- Vaasan matkakeskuksen tarveselvitys (1999)
- Vaasan seudun kutsujoukkoliikennejärjestelmän esiselvitys (1999)
- Vaasan seudun palveluliikennesuunnitelma (2000)
- Vaasan seudun joukkoliikenteen laatukäytävien kehittäminen (2000)

Vaasan kaupunki on laatinut vuonna 2004 paikallisliikenteen linjastosuunnitelman. Lisäksi Mustasaaren ja Maalahden kunnat ovat tehneet vuonna 2006 henkilöliikenneselvityksen. Lisäksi Laihia on ollut mukana Kyrönmaan palveluliikennesuunnitelmassa.

3.2 Yleistavoitteet ja toteutumisaste

Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Vaasan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on esitetty mm. seuraavia joukkoliikenteen (tai sitä sivuavia) tavoitteita:

- Maankäytön ja sen kehittämisen edellyttämät liikennepalvelut tyydytetään taloudellisesti, tasapuolisesti ja kestävä kehityksen periaatteiden mukaisesti:
 - o Erilaisille alueilla määritellään tavoitteellinen liikenteen peruspalvelutaso.
 - o Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteenlaskettu kulikutapaosuus (matkoista) kasvaa.
- Joukkoliikenteen hoitoa parannetaan.
 - o Joukkoliikenteen matka-aika on alle 1,5-kertainen henkilöauton matka-aikaan verrattuna.
 - o Joukkoliikennematkan kustannus on matkustajalle alempi kuin henkilöautomatkan.
 - o Siirtymistä kulkumuodosta tai -välineestä toiseen helpotetaan.

Joukkoliikenteen kehittämiskeinoista todetaan mm. seuraavaa:

- Julkisen liikenne jaetaan tarkoituksenmukaisesti liikennetyypeittäin (linjaliikenne ja palveluliikenne).
- Tavoitteena ulottaa liikennepalvelut jokaisen asukkaan ulottuville ja mahdollistaa vähintään yksi edestakainen matka viikossa.
- Palvelutasoa pyritään parantamaan yhteysväleillä, joilla matkamäärä suuri.

Vaasan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuodelta 2001 on olemassa aiesopimus, jota on tarkistettu.

3.3 Aiemmat palvelutasotavoitteet ja niiden toteutuminen

3.3.1 Valtakunnalliset tavoitteet

Vuonna 2007 valmistui Liikenne ja viestintäministeriön teettämä selvitys ”Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurilla kaupunkiseuduilla” (LVM 54/2007). Selvityksessä määriteltiin kriteerit joukkoliikenteen palvelutasolle. Selvityksessä määritettiin lukuisia erilaisia tavoitearvoja joukkoliikenteen palvelutason eri tekijöille. Selvityksessä määritetyt liikennöintiaikaa, vuoroväliä ja kävelyetäisyyttä koskevat palvelutasotavoitteet peruspalvelutasossa ja tavoitetasossa on esitetty seuraavassa taulukossa.

Taulukko 3. Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen peruspalvelutason ja tavoitetason liikennöintiaikaa, vuoroväliä ja kävelyetäisyyttä koskevat tavoitearvot (lähde: Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurilla kaupunkiseuduilla” (LVM 54/2007)).

	Peruspalvelutaso	Tavoitetaso
Liikennöintiaika	klo 6-21	klo 6-23
Vuoroväli	max 60 min	max 30 min
Kävelyetäisyyspysäkillä	400 m (taajama-alueella)	400 m (taajama-alueella)

Vaasan paikallis- ja lähiliikenne on nykyisellään perustasoa. Tietyiltä osin, esimerkiksi lippujärjestelmän osalta, se on selvästi tavoitetasolla. Myös aikataulukirja on hyvä ja selkeä. Jos palvelutasotarkasteluun otettaisiin mukaan myös lippujen hinnat, olisi Vaasan paikallisliikenteen tarjonta hinta-laatu-suhteeltaan vähintään Hyvinkään ja Lahden tasolla, ellei korkeammalla, mikä näkyy Hyvinkäeseen verrattuna korkeana matkustajamääränä. Tavoitetasoon pyrkiminen on perusteltua mm. kaupungissa vallitsevan joukkoliikenneperinteen, asukasmäärän ja opiskelijamäärän (yliopisto, ammattikorkeakoulu, lukiot) vuoksi.

Tavoitetason saavuttamiseksi on Vaasassa varmistettava liikennetarjonnan määrän säilyminen ilta- ja viikonloppuaikoina riittävällä tasolla. Nykyisellään liikennetarjonta vähenee varsinkin sunnuntaisin hyvin lähelle perustason alarajaa. Sunnuntain vuorojen määrä Vaasassa on n. 20 % arjen vuoromäärästä, kun se esimerkiksi Hyvinkäällä on lähes 30 %. 2000-luvun alun taloudellisten vaikeuksien vuoksi Vaasan paikallisliikenteen kalusto on päässyt ikääntymään. Kaluston uusiminen nykyaikaisemmaksi olisi tärkeää joukkoliikenteen imagon vuoksi. Halpa lipunhinta vetoaa lähinnä niin sanottuihin pakokäyttäjiin. Joukkoliikennejärjestelmän tulisi tarjota jotain myös muille asiakasryhmille. Tällöin olisi mahdollisuuksia lieventää kausivaihtelua, joka nykyisellään aiheuttaa kesäajan tarjontaan merkittäviä supistuksia. Kun matkustajia olisi enemmän muistakin ryhmistä kuin opiskelijoista ja koululaisista, ei kesän matkustajamäärän romahdus olisi välttämättä niin suuri. Linjaston rengasmaiset linjat voidaan nähdä osana samaa ongelmaa. Liikennöinti on nykylinjastolla kustannustehokasta, mutta järjestelmä on osin vaikeasti hahmotettava. Rengaslinjat kasvattavat väkisin matka-aikaa toiseen suuntaan, jolloin matka-ajalle kriittisiä matkustajia menetetään. Informaation osalta Vaasan paikallisliikenteen tiedot tulisi lisätä valtakunnallisiin reittiopaspalveluihin, jotta ulkopaikkakuntalaisetkin saisivat palveluista helposti tietoa.

Taulukko 4. Palvelutasotavoitteiden toteutuminen (LVM 54/2007).

	Hyvinkää	Lahti	Vaasa
liikennöinti-aika ▪ M-P ▪ L ▪ S	perus perus perus	kilpailu kilpailu kilpailu	perus perus perus
vuoroväli ▪ M-P ▪ L ▪ S	tavoite perus perus	kilpailu tavoite tavoite / perus	tavoite perus perus
kävelyetäisyys	ok	ok	ok
matka-aika			
lippujärjestelmä	kilpailu / tavoite ▪ laaja sarja- ja kausilippuvalikoima ▪ edullinen koululaislippu ▪ yhdistelmäliput juna- paikallisiikenne	perus ▪ lipputuotteita melko rajatusti ▪ vaihto maksullinen kerta- ja sarjalipuilla	tavoite ▪ laaja sarja- ja kausilippuvalikoima
linjasto	perus ▪ ei heilurilinjoja ▪ pääterminaali rautatieasemalla	tavoite ▪ paljon heilurilinjoja ▪ pääterminaali erillään linja-auto- ja rautatieasemasta ▪ lähi- ja seutualueilla suoria yhteyksiä myös muualle kuin keskustaan	perus ▪ päälinja rengasmaisen ▪ pääterminaali erillään linja-auto- ja rautatieasemasta
informaatio	tavoite ▪ kaikilla pysäkeillä aikataulut, katos-pysäkeillä myös reittikartta ▪ aikataulut voi tilata kännykkään	tavoite ▪ aikataulukirja jaetaan talouksiin 7 x vuodessa ▪ katospysäkeillä aikataulut ja reittikartat	perus ▪ paikallisiikenteen vuorot puuttuvat valtakunnallisista reittipalveluista
kalusto (matalalattiaisten osuus)	tavoite (100 %)	perus (n. 50 %)	minimi (n. 15 %)
kokonaisuus	tavoite / (perus)	tavoite	perus / (tavoite)

Taulukko 5. Kehitettävät osa-alueet suhteessa tavoiteltavaan palvelutasoon (LVM 54/2007).

	Hyvinkää	Lahti	Vaasa
nykytilanne	tavoite / (perus)	tavoite	perus / (tavoite)
tavoiteltava palvelutaso	tavoite	kilpailu	tavoite
kehitettävät osa-alueet	- liikennöinti-aika (iltaliikenne) - päälinjojen poikkeusreittien määrän vähentäminen - säteittäisinjat → heilurilinjat	- lipputuotevalikoiman laajentaminen - kaluston uusimisen jatkaminen - markkinointi, varsinkin alueille, joilla tarjonta jo kilpailutasoa - matka-ajan nopeuttamistoimenpiteet	- viikonlopun liikennetarjonta - paikallisiikenteen tietojen lisääminen valtakunnallisiin reittipalveluihin - kalusto - pysäkki-informaatio - yhteydet paikallisiikenteestä kaukoliikenteeseen

3.3.2 Kaupunkiseudun omat joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet

Joukkoliikenteen laatuikäytävät –työssä on esitetty Vaasan seudulle joukkoliikennepalvelujen kolmitasoinen laatuluokitus:

Taso 1 ja 2:

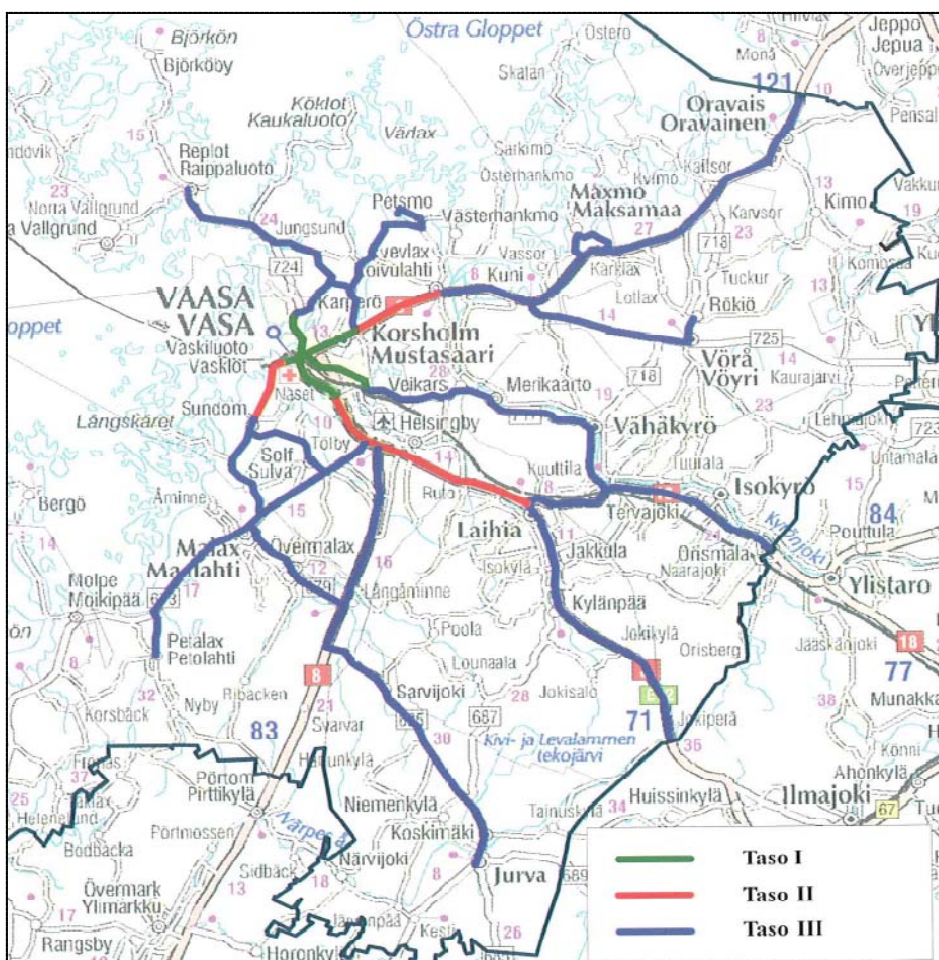
- joukkoliikenne muodostaa kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöauton käytölle
- tavoitteena alueellinen ja sosiaalinen tasavertaisuus

Taso 3:

- koulumatkat tarpeen mukaan
- työmatkayhteydet Vaasaan
- asiointiyhteydet keskustaan päivittäin (väh. 1-2 vuoroa)
- liityntäyhteydet kaukoliikenteen tärkeimmille vuoroille

Muut tied:

- joukkoliikenteellä ainoastaan lakisääteiset kuljetukset
- joukkoliikenne toimii itsekannattavasti missä edellytyksiä
- asiointiyhteydet 1-2 kertaa viikossa



Kuva 15. Esitys joukkoliikenteen laatuikäytäviksi.

Työssä on todettu kuntien joukkoliikenteen nykyisestä palvelutasosta seuraavaa:

Laihia

- Joukkoliikenteen palvelutaso on hyvää perustasoa kuntakeskuksen ja Tervajoen suunnista Vaasaan sekä lähes perustasoa Kyläinpään ja Jokiperän suunnasta kuntakeskukseen ja Vaasaan. Muualla kunnassa palvelutaso vastaa minimitasoa.

Maalahti

- Joukkoliikenteen palvelutaso on perustasoa kuntakeskuksesta ja Yttermalaxista Vaasaan sekä lähes perustasoa Petolahdesta Vaasaan. Muualla palvelutaso vastaa minimitasoa.

Mustasaari (pl. Vaasan paikallisliikenteen alue)

- Joukkoliikenteen palvelutaso on lähes kilpailutasoa työmatkaliikenteessä välillä Koivulahti – Vaasa. Laihian suunnan palvelutaso vastaa perustasoa ja muualla se on lähinnä minimitasoa (Raippaluodossa hyvää minimitasoa).

Vähäkyrö

- Joukkoliikenteen palvelutaso on hyvää perustasoa Kyrönjoen eteläpuolella Vähäkyröstä Vaasaan ja lähes perustasoista välillä Tervajoki – Vaasa ja Vöyri – Vähäkyrö. Muualla joukkoliikenne on minimitasoa.

Maalahden ja Mustasaaren henkilöliikenneselvityksessä on todettu seuraavia joukkoliikenteen palvelutasotavoitteita:

Työmatka- ja opiskeluyhteydet

- Maalahdesta (ja Petolahdelta) järjestetään työmatkayhteydet Vaasaan. Työmatkayhteys toimii ympäri vuoden ja tuo aamulla vähintään kello 8:ksi. Paluuyhteys järjestetään kello 16 jälkeen.
- Mustasaaren Sepänkylästä järjestetään työmatkayhteydet Vaasaan 7:ksi, 8:ksi ja 9:ksi. Paluuyhteydet järjestetään 15, 16 ja 17 jälkeen.
- Työmatkayhteydet järjestetään myös muilta merkittäviltä kyliltä ja maankäytön painopistealueilta, mikäli niille on kysyntää ja/tai mikäli ne sijaitsevat jonkun seudullisen runkoreitin varrella.
- Toisen asteen opiskelijoille järjestetään opiskeluyhteydet Vaasaan. Opiskelijoita palvelevat yhteydet järjestetään Vaasaan esimerkiksi kello 8:ksi tai 9:ksi ja Vaasasta kello 15 tai klo 16 jälkeen.
- Vaasan keskussairaalaan järjestetään yhteydet alueen kuntakeskuksista. Kehitetään muutakin kylien kautta ajavaa kaukoliikennettä soveltumaan keskussairaalakäynteihin. Kehitetään asiointiliikennettä siten, että se yhdistää kyliä keskussairaalaan.

Asiointiyhteydet (asiointiaika 1-4 h)

- Kuntakeskuksista ja muilta maankäytön painopistealueilta järjestetään asiointiyhteydet Vaasaan joka päivä arkisin (ma-pe) ja muilta merkittäviltä kyliltä vähintään kaksi kertaa viikossa. Asiointiyhteydet voivat toteutua aikataulunmukaisella bussiliikenteellä tai esimerkiksi kutsuohjatulla palveluliikenteellä.

- Järjestetään esteetön (ajoneuvo hakee läheltä, nousemiseen ja poistumiseen saa tarvittaessa apua) asiointiyhteys Vaasaan kaikilta merkittävimmiltä kyliltä vähintään kerran viikossa.
- Haja-asutusalueilta ja pieniltä kyliltä järjestetään asiointiyhteyksiä kysynnän mukaan.

Liityntäyhteydet

- Kuntakeskuksista järjestetään liityntäyhteydet kaukoliikenteen verkkoon, siten että kunnista on arkisin meno-paluu-yhteys Helsinkiin sekä yhteys perjantai-iltaisin ja/tai sunnuntaisin.

Vaasan paikallisliikenne

Vaasan joukkoliikenteen linjastosuunnitelmassa (2004) on laadittu alueittaiset palvelutasotavoitteet. Neliportainen alueluokittelu (kuva 14) esittää tavoitteelliset arvot liikennöinti-aikojen, vuorovälien ja kävelyetäisyyksien suhteen. Tavoitteistoa on päivitetty yleiskaavan mukaisesti kuvaamaan vuoden 2020 tavoitetilaa.

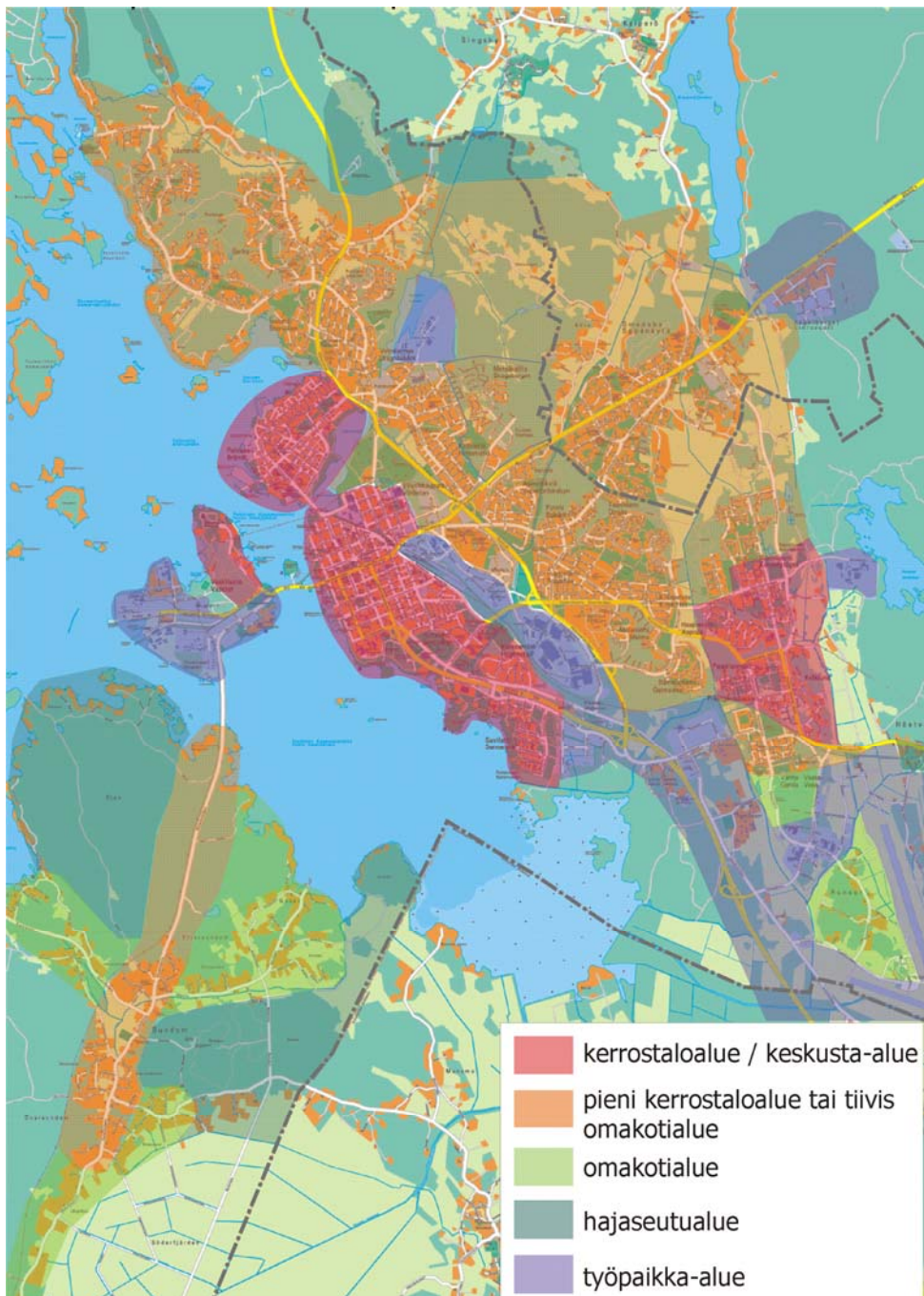
Laatuluokka	Maanantai-perjantai	Lauantai	Sunnuntai
****	6–23 (7–22)	7–23 (8–22)	11–22 (12–22)
***	6–22 (7–21)	8–22 (8–21)	11–22 (12–21)
**	7–21	8–21 (9–21)	12–21 (12–18)
*	Liikennöidään kysynnän mukaan		

(7–22) = kesäliikenteessä

	Vuoroväli (min)			
	****	***	**	*
Arki (ma-pe)				
• Ruuhka	15 (30)	30	60	kysynnän mukaan
• Päivä ja varhaisilta	30	60	60–120	
• Myöhäisilta	60	60		
Lauantai				
• Päivä (klo 10–18)	30	30 (60)	60–120	kysynnän mukaan
• Muu aika	60	60	60–120	
Sunnuntai	60	60	60–120	

(30) = Kesäliikenteessä

Laatuluokka	Tavoite (m)	Enimmäisarvo (m)
****	Alle 400	600
***	600	800
**	600	800
*		1 000



Kuva 16.

Vaasan paikallisliikenteen palvelutasotavoitteiden alueluokat tavoitevuodelle 2020 (Vaasan linjastosuunnitelma 2004, päivitetty 11.9.2008).

3.4 Joukkoliikennevyöhykkeiden määrittely

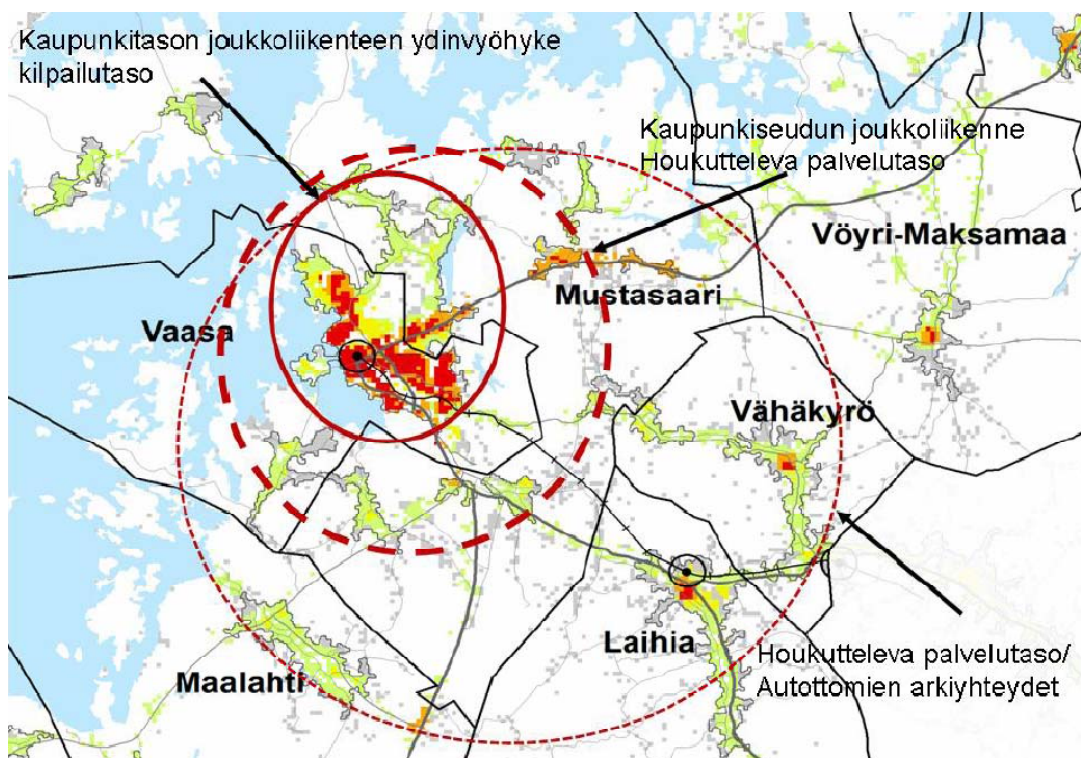
(lähde: Vaasan seudun kuntayhteistyö- ja kuntaliitosselvitys 2009)

Vaasan seudun kuntayhteistyö- ja kuntaliitosselvityksessä joukkoliikenteen ja kevytliikenteen yhteensovittaminen maankäyttöön tutkittiin luokittamalla aluerakenne joukkoliikenne- ja kevytliikennevyöhykkeisiin. Luokittelu mahdollistaa mm. uusien asema-kaavojen arvioinnin joukkoliikenteen tai kevyen liikenteen edistämisen näkökulmasta.

Joukkoliikenteen vyöhykejaottelu on kaksiulotteinen (tarjonta vs. kysyntäpotentiaali), mikä mahdollistaa mm.

- uusien alueiden sijoittaminen nykyisen hyvän tarjonnan vaikutusalueelle
- maankäytön kehittämisalueiden tunnistamisen joukkoliikenteen näkökulmasta
- joukkoliikennetarjonnan kehittämismahdollisuuksien tunnistamisen maankäytön näkökulmasta
- joukkoliikennetarjonnan kehittäminen siellä, missä nykyinen väestöpohja on ”riittävä” ja
- joukkoliikenteen järjestämisen kannalta epäedullisten alueiden tunnistamisen (esim. palveluliikenteellä hoidettavat alueet).

Uusista maankäytön (asumisen) alueista on erotettavista joukkoliikenteen kehittämisen näkökulmasta ”edulliset” ja ”epäedulliset” alueet. Edullisimpia ovat alueet, jotka sijaitsevat luokkien 1 ja 2 alueella. Jokseenkin edullisia ovat myös ne alueet, jotka sijaitsevat luokan 3 alueella ja tukevat siten joukkoliikennekaupungin laajentumista. Epäedullisimpia uusia alueita joukkoliikenteen näkökulmasta ovat luokan 4 ja 5 alueille sijoittuvat asuinalueet sekä muut nykyisten taajamien ulkopuolelle sijoittuvat asuinalueet.



Kuva 17. Tavoitteellinen periaatekaavio Vaasan seudun joukkoliikennevyöhykkeistä.

3.5 Yhteenveto/analyysi

Vaasan paikallis- ja lähiliikenteessä vuorotarjonta ja liikennöintiajat vastaavat perustasoa. Vaasassa paikallisliikenteen merkittävimmät palvelutasopuutteet liittyvät kesäajan ja sunnuntain liikennöintiin. Tavoitetason saavuttaminen edellyttää ilta- ja viikonloppuliikenteen tarjonnan lisäyksiä. Tavoitetasoon pyrkimisessä on edellytyksiä joukkoliikenneperinteen, asukasmäärän ja opiskelijamäärän (yliopisto, ammattikorkeakoulut, lukiot) vuoksi. Vaasassa joukkoliikenteen tavoitteet on kytketty yhteen maankäytön suunnittelun kanssa. Esimerkiksi Runsorin alueen kasvu antaa mahdollisuuksia myös lentoaseman suunnan yhteyksien kehittämiseksi.

Seudulla on jo selvästi havaittu, että asenneilmasto on muuttumassa joukkoliikenteen kannalta myönteisemmäksi, mutta palvelutasopuutteet rajoittavat joukkoliikenteen suosiota. Seudulla työmatkaliikenteessä joukkoliikenteen kulkutapaosuudessa on kehittämispotentiaalia. Seudullisen ja paikallisen liikenteen yhteensovittamisessa on ongelmia, mutta valmistunut matkakeskus parantaa tilannetta.

4 PALVELUTASOTAVOITTEIDEN MÄÄRITTELY

4.1 Tavoiteasettelun lähtökohdat

Ehdotuksessa uudeksi joukkoliikennelaiksi (LVM 18.6.2009) todetaan, että viranomaiset 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 määrä-ajan.

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet kuvaavat sellaista joukkoliikenteen palvelutasoa, joka KETJU-alueilla tulisi viranomaisen näkökulmasta toteutua. Lähtökohdan palvelutason määrittelylle muodostaa tällöin käyttäjien tarpeet ja arvio käytettävissä olevista resursseista. Palvelutaso on pyritty määrittelemään siten, että se

- 1) houkuttelisi matkustajia myös henkilöautoilijoista
- 2) mahdollistaisi henkilöautosta riippumattoman asumisen kaupunkiseudulla
- 3) pystytään toteuttamaan ja pitämään yllä käytettävissä olevilla resursseilla.

Liikenne- ja viestintäministeriö laatinut palvelutason määrittelyn tueksi useita selvityksiä. KETJU-kaupunkiseuduilla palvelutason määrittely pohjautuu raportteihin ”Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurilla kaupunkiseuduilla” (LVM 54/2007) ja ”Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (LVM 7/2007).

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet kuvaavat sellaista joukkoliikenteen palvelutasoa, joka alueella tulisi toteutua. Tavoitteet on määritelty luokittain. Vaasan seudulla palvelutasotavoitteet on muodostettu seudun KETJU-työryhmässä talvella 2008–2009.

4.2 Aluekohtaiset palvelutasotavoitteet

Lähtökohtina ovat olleet aiemmat tavoitemäärittelyt. KETJU-hankkeessa määriteltyä tavoitteistoa tarkennetaan ennen vuotta 2011, joka lakiesityksen mukaan on palvelutasomäärittelyn takaraja.

Seuraavassa on kuvattu työn aikana määritellyt palvelutasotavoitteet. Maalahden yksityiskohtaisempi tavoitteisto on esitetty raportin liitteessä.

PALVELUTASOLUOKAT		KILPAILUTASO	HOUKUTTELEVA TASO	AUTOTTOMIEN ARKIYHTEYDET	VÄHIMMÄIS- MATKUSTUSTARPEET	PERUSPALVELUTASO	MINIMITASO, lakisääteiset kuljetukset
		Kilpailutaso / Keskisuuret kaupunkiseudut (LVM 54/2007)	Tavoitetaso / Keskisuuret kaupunkiseudut (LVM 54/2007)	Perustaso / Keskisuuret kaupunkiseudut (LVM 54/2007)	Uusi palvelutasoluokka	Julkisen liikenteen peruspalvelutaso LVM 7/2005	Julkisen liikenteen peruspalvelutaso LVM 7/2005 ja LVM 49/2008
Tavoite		Tavoitteena tarjota joukkoliikenne todellisenä vaihtoehtona henkilöauton käytölle ja siten lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta.	Tavoitteena tarjota käyttökelpoinen ja harkitsemisen arvoinen matkustus-vaihtoehto useimmille matkoille ja saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen.	Tavoitteena tarjota liikkumisvaihtoehto autottomille kansalaisille arkipäivien työssäkäyntiä, opiskelua ja asiointia palvelevat yhteydet.	Kaupunkiseudun pakkokäyttäjien vähimmäis- matkustustarpeiden tydyttämiseen.	Kuntakeskusten ja muiden isojen taajaminen välinen peruspalvelu, yhteydet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista keskuskaupunkiin ja seutukunnallisesti tärkeisiin palvelukeskuksiin	Haja-asutusalueilla toteutetaan kyytitakuu eli taataan haja-asutusalueen asukkaille julkisen liikenteen yhteydet, joilla on mahdollista tehdä vähintään kaksi kertaa viikossa asiointimatka kuntakeskukseen tai muuhun taajamaan.
Liikennöinti-aika	Arkipäivä	5–23	6–23	6–21	7–17	Kuntakeskusten ja isojen taajamien välisessä liikenteessä järjestetään kysynnän mukaan työ-, opiskelu-, ja liityntäyhteydet (erit. pe iltana, su iltapäivä-iltana) sekä asiointimahdollisuudet kuntakeskuksista keskuskaupunkiin / tärkeisiin palvelukeskuksiin	
	Lauantai	7–23	9–22	9–18	tarpeen mukaan		
	Sunnuntai	9–23	12–23	12–18	tarpeen mukaan		
Vuoroväli	Arkipäivä	10–20 min ruuhka, 30 min klo 18 jälkeen	15–20 min ruuhka, 30 min pääasiassa	60 min, 30	3–5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointi-tarpeiden mukaisesti		
	Lauantai	30 min	30 min/	60 min	tarpeen mukaan		
	Sunnuntai	30 min	30 min/	60–120 min	tarpeen mukaan		
Kävelyetäisyys pysäkillä		alle 400 metriä, pääosa asukkaista alla 300 m	alle 400 metriä/	alle 400 metriä taajama- alueella			

KILPAILUTASO	HOUKUTTELEVA TASO
	<u>Vaasa</u> - Palosaari, Isolahti, Vetokangas, Gerby, Hietalahti, Suvilahti, Vanha Vaasa, Kråklund, Ristinummi, Huutoniemi, Teeriniemi, Klemettilä <u>Mustasaari</u> - Vaasaan: Sepänkylä, Böle, Kivihaka (uusia alueita) <u>Laihia</u> - kuntakeskus – Vaasa
AUTOTTOMIEN ARKIYHTEYDET	VÄHIMMÄISMATKUSTUSTARPEET KAUPUNKISEUDULLA
<u>Vaasa</u> - Västervik, Sundom <u>Mustasaari</u> - Vaasaan ja Sepänkylään: Koivulahti, Lintuvuoren yritysalue <u>Vähäkyrö</u> - Merikaarto, Kirkonkylä, Tervajoki <u>Laihia</u> - Kylänpää - kuntakeskus - Vaasa <u>Maalahti</u> - Malax – Vaasa	<u>Mustasaari</u> - Vaasaan: Sulva, Karperö <u>Maalahti</u> - Vaasaan: Övermalax, Petalax, Långåminne
PERUSPALVELUTASO	HAJA-ASUTUSALUEIDEN ASIOINTIYHTEYDET
<u>Vaasa</u> - Lentoasema <u>Mustasaari</u> - Vaasaan: Raippaluoto, Singsby Petsmo, Helsingsby, Veikkaala, Tuovila, Södra Vallgrund - Sepänkylään: Sulva, Koivulahti, Raippaluoto, Petsmo <u>Vähäkyrö</u> - Vöyrintie, Mullola, Tervajoki - Kirkonkylä <u>Maalahti</u> - Nyby, Maalahti - Korsnäs, Pohjois-Pirttikylä	<u>Vaasa</u> - Saaristo, kesämökkialueet yms. <u>Mustasaari</u> - Vaasaan ja Sepänkylään: Björköby <u>Maalahti</u> - Bergö

5 KEHITTÄMISOHJELMA

5.1 Toimenpiteet

Vaasan seudun joukkoliikenteen kehittämisohjelma on laadittu KETJU–työryhmässä nykytilanteen analyysin ja asetettujen palvelutasotavoitteiden perusteella. Jotta joukkoliikenteen houkuttelevuutta pystytään merkittävästi parantamaan, on kokonaisvaltainen kehittäminen välttämätöntä. Tämä merkitsee paitsi tarjonnan ja lippujärjestelmien tarkastelua, erityisesti riittävien joukkoliikenteen suunnitteluresurssien ja rahoituksen turvaamista. Seudulla on tarvetta ylikunnalliselle kuljetussuunnitteluresurssille, jolla kyettäisiin koordinoimaan seudullista suunnitteluyhteistyötä sekä tehostamaan kunnan eri hallintokuntien rahoitusta yhteistoiminta-alueella.

Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kehittämisohjelmien laadintaa varten KETJU-projektissa laadittiin toimenpidekehikko, jonka pääkohtia ovat:

1. Seutuliikenteen kehittäminen
2. Paikallisliikenteen kehittäminen
3. Peruspalvelutason turvaaminen
4. Maankäytön suunnittelu
5. Infran kehittäminen
6. Matkaketjujen sujuvoittaminen
7. Lippu- ja informaatiojärjestelmän kehittäminen
8. Tiedotus ja markkinointi
9. Yhteistyön lisääminen.

Keskipitkän tähtäimen (5–7 vuotta) kehittämisohjelmassa yksilöidään toimenpiteet, joilla joukkoliikenteen tavoitteet voidaan saavuttaa. Raportin liitteessä 1 on esitetty toimenpidekehikko, jonka pohjalta josta on muodostettu joukkoliikenteen hankkeiden priorisointia. Tarkastelussa painottuu Vaasan kaupungin tarpeet.

KETJU-hankkeen seudullinen työryhmä on määritellyt seudullisesti tärkeimmiksi **kärkihankkeiksi**

1. Hallintokuntien välisen yhteistyön tiivistäminen ja seudullisen henkilökuljetusten koordinaattorin resursointi.
2. Työmatkaliikenteeseen panostaminen mm. nopein täsmävuoroin (esimerkiksi Laihia - Vaasa).
3. Sujuvat liityntäyhteydet ja matkaketjut, joustavat vaihtoyhteydet. Kaikki bussit sairaalan kautta ja osa vuoroista Palosaareen.
4. Markkinointiin, matkustajainformaatioon ja tiedottamiseen (matkasuunnittelu) panostaminen

Vaasassa on tarve päivittää joukkoliikennesuunnitelma. Edellinen suunnitelma on laadittu vuonna 2004. Uusia linjaston kehittämistarpeita on mm. Runsorin suuntaan (2009–2010). Ajatuksissa on ollut paikallisliikenteen laajentaminen esim. Sulvaan ja Koivulahteen (2011–2015). Matkojenyhdistelykeskuksen kehittäminen on ajoitettu vuosille 2011–2015.

Mustasaaren kunta pitää tärkeänä Vaasan, Botniahallin ja tilapäispaikoitusaluiden välille avattavaa messulinjaa. Messujärjestäjien rahoittama linja liikennöisi messujen aukioloaikoina. Messuja järjestetään noin 6–7 kertaa vuodessa. Tiedotuksen kannalta linja pitäisi sisällyttää Vaasan aikataulukirjaan joko niin, että messujen aikana olisi aina sama aikataulu tai niin, että tarkempi aikataulu kyseessä olevan messujen aikana löytyy internetistä. Toistaiseksi messujärjestäjä on omatoimisesti järjestänyt kuljetuksia.

Tiedottamiseen panostaminen Mustasaaren kohdalla tarkoittaisi ensisijaisesti, että kaupunki- ja kaukoliikenne saatettaisiin yhteisen reaali-informaatiojärjestelmän piiriin, ja Sepänkylään Kokkolantielle toteutettaisiin reaaliaikanaäytöt sisältävä laadukas pysäkkikatos. Lisäksi Botniahalliin ja sen pysäkillä pitäisi toteuttaa reaaliaikainen informaatiojärjestelmä, josta kävijät näkisivät tosiaikaisesti linja-autoyhteydet. Reaaliaikaisen matkustajainformaatiojärjestelmän laajentaminen Mustasaaren ja muualle seudulle yhteistyössä Vaasan kanssa; Vaasassa on kokemuksia toteutetuista ratkaisuksista.

Maalahden kunta on esittänyt työn aikana seuraavat joukkoliikenteen kehittämis ehdotukset:

1. Uusi reitti Vaasa-Sundom-Maalahden keskusta palvelemaan työmatka- ja opiskeluyhteyksiä
2. Nykyistä myöhäisempi paluuyhteys Vaasasta klo 18.15–19.00 palvelemaan opiskelijoiden liikkumistarpeita
3. Kutsuliikenne (erityisesti Bergö)

Ketju-hankkeen aikana lääninhallituksen ostoliikennekokeiluna on aloitettu Vaasasta Maalahteen lähtevä klo 20.00 iltaliikenne (Närpiö – Malax).

5.2 Kustannukset ja vaikutukset

Joukkoliikenneasioiden koordinointi ja hallintokuntien välisen yhteistyön tiivistäminen voi hoitua nykyresursseja uudelleen järjestelemällä, mutta käytännössä joukkoliikenteen suunnitteluresurssien vajetta parantaisi olennaisesti henkilöliikenne logistikon palkkaaminen (kustannusarvio **100 000 €/v**). Kustannusarvio sisältää täysipäiväisen tehtävän palkan lisäksi tilavuokraa ja suunnittelurahaa. Jos päätoimiseen virkaan ei seudulla nähdä tarvetta, voisivat ympäryskunnat esimerkiksi hankkia Vaasan kaupungin organisaatiolta joukkoliikenteen koordinointi- ja suunnitteluresursseja.

Palvelutasomäärittelyn edelleen tarkentuessa kyetään arvioimaan tarkemmin mm. työmatkaliikenteiden lisätarpeet ja edelleen kustannusvaikutukset. Muutamille yhteysväleille kohdistettujen seudullisten täsmävuorojen lisäkustannukset olisivat suuruusluokaltaan noin **50 000–70 000 euroa** vuodessa. Vaasassa palvelutasoa koskeva tarkistus on osin käynnissä ja karkea arvio on, että yhden uuden bussilinjan toteuttaminen lentoasemalle maksaa vuodessa **120 000 €** (2 vuoroa tunnissa). Linja toimisi myös Mustasaaren kunnassa.

Liityntäyhteyksien sujuvuus kytkeytyy vuosittain laadittavaan aikataulusuunnitteluun, eikä muutoksista välttämättä aiheudu liikennöintiin lisäkustannuksia. Markkinointiin ja tiedottamiseen panostaminen helpottuu mm. valtakunnallisen joukkoliikenneinformaation yhdenmukaistamisen sekä tilastotyökalujen ja rekisterien kehittämisen myötä, mutta edellyttää myös seudullista lisäpanostusta esim. aikataulujen täsmäjakeluin. Tiedottamiseen panostaminen on tärkeää mm. siksi, että jo nykytilanteessa on yhteyksiä, joita matkustajat voisivat nykyistä tehokkaammin hyödyntää.

Tiedottamisen ja markkinoinnin kehittämisen kustannusarvio on **10 000 €/v.** Vaasassa reaali-informaatiojärjestelmän laajennus maksaisi **20 000 €** ja pysäkkikatosten uusiminen **50 000 €** vuonna 2010. Mustasaaren kunnassa matkustajainformaation ja pysäkkien kehittämisen kustannukset ovat arviolta **50 000 €**.

Kehittämishajelman kokonaisrahoitustarve on siten noin **250 000 - 350 000 €** vuodessa riippuen joukkoliikenteen koordinoitavasta ja seudullisten yhteyksien kehittämisestä. Ohjelmalla tähdätään nykyrahoituksen vaikuttavuuden parantamiseen (kuljetusten koordinointi) sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden säilymiseen vähintään nykyisellä tasolla (nopeutus, tiedotus ja markkinointi). Palvelutasoa ja joukkoliikenteen käytön osuutta pyritään rahoitustilanteen parantuessa kohentamaan merkittävimmissä seudullisissa työssäkäynti- ja opiskelusuunnissa mm. täsmävuoroja lisäämällä ja turvaamalla joustavat vaihtoyhteydet niin paikallis- kuin kaukoliikenteeseenkin. Liikenne nopeutuu osittain matkakeskushankkeen myötä.

Työn aikana seudun joukkoliikenteen lisärahoitustarpeista on annettu karkea arvio ministeriölle toukokuussa 2009. Kustannusarviota laadittaessa lähtökohtana oli nykyisen palvelutason säilyttäminen ja kutsuohjattujen palveluliikenteiden kehittäminen (kyytitakuu). Kyytitakuun toteuttaminen edellyttäisi lisäpanostusta lähikunnissa. Karkea arvio on 60 000 € / kunta eli yhteensä 0,24 M€ /vuosi.

6 ORGANISOINTI

6.1 Organisointiin vaikuttavat muutokset

6.1.1 Aluehallinto ja kuntaliitokset

Valtion aluehallinnossa tapahtuu joukkoliikenteen järjestämiseen vaikuttavia muutoksia vuoden 2010 alussa, kun lääninhallitusten liikenneosastot ja tiepiirit ja ympäristöhallinnon ympäristö- ja luonnonvara toimiala yhdistetään 9 elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen (ELY).

KETJU-hankkeen aikana ei ole vielä tietoa ELYjen tarkemmista henkilöresurssien jaosta. Toivottavaa on, että tiepiirien joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä vastaavat henkilöt ja lääninhallitusten nykyiset joukkoliikenteen lupaviranomaiset voivat yhdistää voimia ja osaamista siten, että alueen joukkoliikenteen kehittämiseen tarvittavia henkilöresursseja saadaan lisää. Tämä on mahdollisuus, joka hyödyttäisi lääninhallitusten lupaviranomaisten työtä PSA:n ja joukkoliikennelain siirtymäkaudella, jolloin liikenteen hankinta ja siihen liittyvä sopimusten valmistelu vievät resursseja varsinaiselta kehittämistyöltä.

6.1.2 Palvelusopimusasetuksen ja joukkoliikennelain täytäntöönpano

Valtioneuvosto on hyväksynyt hallituksen esityksen joukkoliikennelainsäädännön 18.6.2009. Uusi joukkoliikennelaki astuu voimaan 3.12.2009 samaan aikaan Euroopan parlamentin ja neuvoston antaman asetuksen rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista (palvelusopimusasetuksen, PSA) kanssa.

Palvelusopimusasetuksessa määritellään viranomaisen käytössä olevat keinot, harkintavallan rajat ja joukkoliikenteen järjestämistavat tilanteessa, jossa joukkoliikenteen järjestäminen edellyttää markkinoiden toimintaan puuttumista esimerkiksi julkista subventiota suoraan tai epäsuoraan myöntämällä ja yksinoikeuksia antamalla.

Kansallisen henkilöliikennelain uudistaminen liittyy palvelusopimusasetuksen täytäntöönpanoon. Uudistuksen tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta, lisätä resurssien käytön tehokkuutta sekä selkiyttää alan toimijoiden ja viranomaisten vastuun ja työnjakoa.

Valmisteilla olevaan joukkoliikennelakiin toimivaltaisen lupaviranomaisen tehtäviksi kirjataan mm. seuraavat asiat:

- Joukkoliikenteen palvelutason määrittely
- Vastuu liikenteen suunnittelusta
- Viranomaisen liikennesuunnittelun periaatteet
- Reittiliikenneluvan myöntävät viranomaiset
- Kutsujoukkoliikenneluvan myöntävät viranomaiset
- Palvelusopimusasetuksessa (PSA) tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset ja niiden yhteistyö
- Hankintamenettelyt
- Toimivaltaisia viranomaisia koskevat siirtymäsäännökset
- Liikennelupien ja sopimusten voimassaoloon liittyvät siirtymäsäännökset

Palvelusopimusasetusta on sovellettava, jos viranomainen puuttuu markkinoiden toimintaan esimerkiksi lippujen hintojen alentamiseen kohdennettavalla joukkoliikennetuella. Siten PSA:n astuessa voimaan kaupunki-, seutu- ja maakuntalippujen piiriin kuuluaan liikenteeseen sovelletaan PSA:n säädöksiä kuten yli/alikompensaatiokieltoa. Joukkoliikennelain määrittelemän siirtymäkauden ajaksi tähän liikenteeseen on ELY:n tehtävä jokaisen liikenteenharjoittajan kanssa siirtymäkauden liikennöintisopimukset, joissa määritellään hintavelvoitteet ja tarkistetaan kompensatio. Lipputuen maksamista varten ELY:n tulee tehdä kuntien kanssa sopimukset. Myös ostoliikenteen sopimuksiin joudutaan laatimaan hintavelvoitteet.

Joukkoliikennelaki tuo yhdessä palvelusopimusasetuksen sekä valtion aluehallinnon uudistuksen kanssa muutoksia mm. joukkoliikenteen järjestämistapaan, rahoitukseen sekä lupaviranomaistoimintaan.

Siirtymäkauden aikana toimivaltainen viranomainen päättää miten liikennepalvelut järjestetään siirtymäkauden jälkeen. Palvelusopimusasetuksen mukaan liikenteen järjestämistapoja on neljä: yleinen sääntö, käyttöoikeussopimus, tilaaja-tuottajamalli sekä viranomaisen oma tuotanto. Liikenne voidaan järjestää myös markkinaehtoisena, jos toi-

mivaltainen viranomaisen katsoo, että riittävä liikenteen palvelu saadaan ilman viranomaisen puuttumista palvelutasoon tai hintatasoon. Todennäköiset mallit KETJU-alueilla ovat PSAn mukaisesti kilpailuttamalla hankittavat käyttöoikeussopimukset. Markkinaehtoinen vaihtoehto ei ainakaan tällä hetkellä vaikuta todennäköiseltä vaihtoehdolta, koska se vaatii valtioneuvoston asettaman yleisen säännön, joka määrittelee noudatettavan tariffin. Joukkoliikennelain valmistelun yhteydessä yleistä sääntöä ei ole otettu valmisteluun. Kilpailuttamisaikataulut on sovittava yhteen ja otettava huomioon kaupunkiliikenteen, palveluliikenteen ja seutuliikenteen kokonaisuus.

Kiireellisimpänä toimenä on kuntien ja lääninhallituksen välisen sopimuksen muodos-taminen. Kuhunkin voimassa olevaan ostoliikennesopimukseen ja syksyllä tehtävään siirtymäajan liikennöintisopimukseen nykyinen lupaviranomaisen liittää seutu- ja kaupunkilippusopimukset.

6.2 Alueen toimivaltaiset viranomaiset ja liikenteen järjestäminen

Vaasan kaupunki säilyy jatkossakin lupaviranomaiskaupunkina eli toimivaltaisena viranomaisena kaupungin rajojen sisällä liikennöitävän joukkoliikenteen osalta. ELY on toimivaltainen viranomaisen kaupungin ulkopuolelta alueella liikennöivän liikenteen osalta.

Liikenteen järjestäminen vaatii kahden toimivaltaisen viranomaisen organisaatiomallissa yhteistyötä ELY:n ja kaupungin välillä paikallisliikenteen ulkopuolisen palvelutason määrittelyssä ja liikenteen hankinnoissa, jotta liikenteet voidaan mahdollisimman tehokkaasti sovittaa yhteen ja hyödyntää muualta seudulta Vaasaan tulevaa liikennettä osana sisäistä joukkoliikennepalvelua.

Joukkoliikennepalvelut voidaan jatkossa järjestää joko PSAta soveltamalla tai markkinaehtoista mallia käyttämällä.

Mikäli kaupungit ja kunnat haluavat edelleenkin tukea joukkoliikenteen matkustusta lipputukien muodossa, liikenne on 3.12.2009 alkaen järjestettävä uuden joukkoliikennelain siirtymäkauden säännöksiä noudattaen. Siirtymäsäännösten takia kaikista linjaluvista, joiden päättymisaika on 3.12.2009-30.6.2014, tulee tehdä siirtymäajan liikennöintisopimus 30.6.2014 asti, jos liikenteenharjoittaja haluaa sopimuksen solmia. Jos liikenteenharjoittaja ei halua solmia sopimusta, katsotaan linjalupa reittiliikenneluvaksi, jossa tuettujen lipputuotteiden käyttö edellyttää yleisen säännön antamista.

Vaasan kaupungin myöntämistä linjaluvista, jotka päättyvät myöhemmin kuin 30.6.2014, tulee siirtymäajan liikennöintisopimus tehdä luvan voimassaoloajaksi kuitenkin enintään 2.12.2019 asti. Sopimuksen, joka on voimassa 1.7.2016 - 2.12.2019, voi kuitenkin irtisanoa aikaisintaan 1.7.2016 alkaen noudattaen 18 kuukauden irtisanomisaikaa.

Jos lääninhallituksen myöntämä linjalupa päättyy myöhemmin kuin 30.6.2014, tulee siirtymäajan liikennöintisopimus tehdä luvan voimassaoloajaksi kuitenkin enintään 2.12.2019 asti. Sopimuksen, joka on voimassa 1.7.2017-2.12.2019, voi kuitenkin irtisanoa aikaisintaan 1.7.2017 alkaen noudattaen 18 kuukauden irtisanomisaikaa.

Mikäli liikenteenharjoittaja ei halua solmia sopimusta, katsotaan linjalupa reittiliikenneluvaksi, jossa tuettujen lipputuotteiden käyttö edellyttää yleisen säännön antamista, minkä lisäksi ylikompensoivien tukien seuranta ja takaisin perimistä varten on yrityk-

sessä pidettävä "erilliskirjanpitoa" niistä liikenteistä, jotka liikennöivät hintasäännöstelyllä alueella.

Siirtymäajan liikennöintisopimukseen voi sisältyä ehtoja siitä, missä tilanteessa liikennöitsijä voi lakkauttaa liikennettä esimerkiksi sen kannattamattomuuden taikka jonkin muun syyn takia. Siirtymäajan liikennöintisopimus antaa liikenteelle erityissuojan markkinaehtoista liikennettä ja muuta sopimusliikennettä vastaan.

6.3 Yhteistyö

6.3.1 Liikenne ja henkilökuljetukset

Toimivaltaiselta viranomaiselta edellytetään yhteistyötä kuntien, maakuntaliittojen ja muiden viranomaisten kanssa joukkoliikenteen suunnittelussa ja palvelutason määrittelyssä. Palvelutason määrittelyssä on otettava huomioon eri väestöryhmien tarpeet.

Edellä mainittujen yhteistyö- ja vuorovaikutustehtävien hoitamiseksi tulee siirtymäkauden aikana tarkemmin selvitettäväksi myös liikenteen suunnittelussa, koordinoinnissa ja järjestämisessä tarvittavat henkilöresurssit, mikä liittyy seudulla tärkeäksi kehittämis-kohteeksi määriteltyyn joukkoliikennekoordinaattorin toimeen. Samalla tulee mietittäväksi muut liikenteen järjestämiseen liittyvät tehtävät kuten tiedotus ja markkinointi, lipunmyynti ym. sekä niiden vastuut ja resursointi viranomaisen ja liikenteenharjoittajien välillä. Yhteistyötarvetta on matkojenyhdistelykeskuksen kehittämisen, joukkoliikenteen imagon ja markkinoinnin sekä koulujen alkamis- ja päättymisajoista sopimisen osalta.

6.3.2 Maankäyttö

Maankäytön ja joukkoliikenteen yhteistyö tulee vakiinnuttaa, jotta kaavoituksessa kytetään turvaamaan toimiva linjastorakenne. Seudun maankäytön suunnittelun ja joukkoliikennejärjestelmän vuorovaikutusta voidaan lisätä kaavoituksessa ottamalla käyttöön joukkoliikennevyöhykkeet, autokaupunki ja kävelykaupunki.

Jatkossa kaavoituksessa asuntojen, palvelujen ja työpaikkojen sijoittamisessa ja joukkoliikennepalveluiden kehittämisessä painopiste tulee olla näillä joukkoliikennevyöhykkeillä, jotta joukkoliikenteen käytölle ja kehittämiselle saadaan riittävä potentiaali koko kaupunkiseudulla. Vaasan seudun kuntayhteistyö- ja kuntaliitosselvityksessä joukkoliikenteen ja kevytliikenteen yhteensovittaminen maankäyttöön tutkittiin luokittamalla aluerakenne joukkoliikenne- ja kevytliikennevyöhykkeisiin. Luokittelu mahdollistaa mm. uusien asemakaavojen arvioinnin joukkoliikenteen tai kevyen liikenteen edistämisen näkökulmasta.

6.4 Päätöksenteko

Valtion joukkoliikenteeseen kohdennetut määrärahat ovat tärkeä osa kokonaispalvelujen rahoitusta. Joukkoliikennettä koskeva päätöksenteko kunnissa yleensä joko teknisessä lautakunnassa tai rakennus- ja ympäristölautakunnassa. Sekä rahoituksen että joukkoliikennepalvelujen järjestämisen ja kehittämisen päätöksenteko olisi hyvä keskittää samalla päätöksentekuelimelle ja sen alaiselle toimialalle.

Jatkossa Vaasan kaupunki hoitaa kaupunkiliikenteen ja Pohjanmaan/Etelä-Pohjanmaan ELY seudullisen liikenteen järjestämisen. palvelutason määrittely ja liikenteen hankinnat edellyttävät myös kuntien sitoutumista joukkoliikenteen rahoitukseen, joten päätöksenteko tältä osin on tehtävä kunnissa. Lausunnonanto- ja muut menettelytavat sovitaan ELYn ja kuntien välisissä sopimuksissa.

7 YHTEENVETO

Vaasan kaupunkiseudun KETJU-hankkeessa on määritelty alustavasti joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet, joissa on esitetty alueittain joukkoliikenneyhteyksien tavoitteellinen laatutaso. Palvelutasotavoitteiden toteutuksen aikatahtia on 5–7 vuotta. KETJU-hankkeen tavoiteasettelu toimii lähtökohtana lain velvoittamalle, vuoteen 2011 mennessä tehtävälle toimivaltaisen viranomaisen palvelusomäaritykselle. Tavoitteiden määrittelyn ajankohta oli haasteellinen, koska taantuman vaikutuksesta kuntien taloustilanne heikkeni, eikä valtion osallistumisesta kehittämishankkeiden rahoitukseen ollut tietoa.

Pitkän aikavälin tavoitteena on kuitenkin edelleen kehittää joukkoliikennettä ja parantaa sen houkuttelevuutta henkilöautoiluun verrattuna. Vaasan kaupunkiseudulla tavoitellaan joukkoliikenteen palvelutason kohentamista niin, että henkilöautoon nähden joukkoliikenne tarjoaisi jatkossa houkuttelevan vaihtoehdon parhailla paikallisliikenteen alueilla Vaasassa (Palosaari, Isolahti, Vetokangas, Gerby, Hietalahti, Suvilahti, Vanha Vaasa, Kråklund, Ristinummi, Huutoniemi, Teeriniemi, Klemetilä) ja Mustasaaressa (Sepänkylä, Böle, Kivihaka).

Seutuliikenteessä Laihian kuntakeskuksen ja Vaasan välillä on mahdollisuuksia parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta työmatkaliikenteessä. Muilla alueilla pyritään turvaamaan peruspalvelutasoinen liikenne sekä panostamaan sujuviin matkaketjuihin ja vaihtoyhteyksiin. Vaasan juuri valmistunut matkakeskus osaltaan vastaa kauko-, seutu- ja paikallisliikenteen kytkentätarpeisiin sekä joukkoliikenteen nopeuttamiseen.

Seudun joukkoliikenteen kehittämisessä tärkeimpiä joukkoliikenteen toimenpiteitä ovat

- hallintokuntien välisen yhteistyön tiivistäminen ja seudullisen henkilökuljetusten koordinaattorin resursointi,
- työmatkaliikenteeseen panostaminen mm. nopein täsmävuoroin tarkennettujen palvelusomäaritysten pohjalta
- sujuvat liityntäyhteydet ja matkaketjut sekä
- markkinointiin ja tiedottamiseen panostaminen (reaaliaikaisen matkustajainformaatiojärjestelmän laajentaminen mm. Mustasaareen).

Kehittämishajelman kokonaisrahoitustarve on siten noin **250 000 - 350 000 €** vuodessa riippuen joukkoliikenteen koordinoitavasta, seudullisten yhteyksien kehittämisvoimista sekä matkustajainformaation kehittämisen laajuudesta.

Joukkoliikenteen kehittämisessä tärkeä osa on organisoimisen ja yhteistyön kehittäminen. Joukkoliikenteen pitkäjänteinen ja kokonaisvaltainen kehittäminen edellyttää jatkossa riittävien suunnitteluresurssien turvaamisen ohella myös taloudellisesta sitoutumista asetettuihin tavoitteisiin sekä rahoitusperiaatteiden selkiyttämistä.

Ketju-hanke on ajoittunut keskelle talouden taantumaa, minkä seurauksena joukkoliikenteen lisärahoitusnäkymät ovat hankkeen ensimmäisen vaiheen päättyessä syksyllä 2009 heikot. Siten joukkoliikenteeseen jo nykyisin käytetyn rahoituksen vaikuttavuuden lisääminen puoltavat voimakkaasti joukkoliikenteen kehittämistä yhtenä kaikki toimialat käsittävänä kokonaisuutena, mihin mm. kehittämisohjelman ensimmäisellä kohdalla tähdätään.

LÄHDELUETTELO

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurilla kaupunkiseuduilla (LVM 54/2007).

Kaupunkiseutusuunnitelmien asiantuntija-arvioinnin loppuraportti. Kuntaliitto 2008.

Vaasan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2001.

Vaasan seudun joukkoliikenteen laatukäytävien kehittäminen. 2001

Vaasan joukkoliikenteen linjastosuunnitelma 2004.

Maalahden ja Mustasaaren henkilöliikenneselvitykset. 2006.

Vaasan seudun kuntayhteistyö- ja kuntaliitosselvitys. 2009.

LIITTEET

Liite 1. Maalahden palvelutasotavoitteet

Tecken förklaringar:



Man strävar efter att bibehålla servicenivån



Man strävar efter att förbättra servicenivån

Servicenivåmålsättningarna

(Obs! Om det inte står någonting vid punkten servicenivåmålsättning, innebär det att målet är en liknande servicenivå som den existerande.) Tidtabellerna baserar sig på Matkahuolto's tidtabeller www.matkahuolto.fi

	Resbehov	Nuläget	Servicenivåmålsättning	Riktning
Förbindelser till VASA				
Yttermalax	Arbete	avgång 6.05, 6.40, 7.05, 8.05 och 9.10 under skolarbetet, retur 15.30 och 17.15, samt 16.15 under skolarbetet	+ Returförbindelse efter klockan 16 åretrunt: senareläggning av turen klockan 15.30? + Snabbförbindelse till Vasa genom utveckling av den nuvarande servicen.	
	Studier	avgång 6.05, 6.40, 7.05, 8.05 och 9.10 under skolarbetet, retur 15.30 och 17.15, samt 16.15 under skolarbetet	+ en buss från Vasa till Malax efter kl. 18.15-19-tiden.	
	Ärenden	Flere förbindelser under vardagar, tur-retur lördagar. Direkt förbindelse till centralsjukhuset.	+ Förbindelse utan hinder för uträttande av ärenden (1-2 gånger i veckan)?	
	Fritid	Förbindelse fram och tillbaka på lördagar.	+ Returförbindelse på vardagskvällar?	
	Anslutningar	Förbindelser till avgående tåg: M-P 9.22, M-P 12.22, M-P+ 13.30, Förbindelser från inkommande tåg: M-P 10.32, M-P 14.37, SS 20.45	(Obs. På fredagskvällar ingen förbindelse till kommunen, inte heller till tåget på söndag.)	
Övermalax	Arbete	Avgång 6.05 och 8.00 samt under skolarbetet 6.55. Retur efter klockan 15 och 17 samt under skoldagar efter 16.	+ Returförbindelse efter klockan 16 åretrunt. Senareläggning av 15.30 –turen?	

	Studier	Avgång 6.55 och 8.00 retur efter 15 och 16.		
	Ärenden	Flera förbindelser på vardagar. Direkta förbindelser till centralsjukhuset.		
	Fritid	-		
	Anslutningar	Förbindelser till avgående tåg: M-P 7.35, M-P 9.22, M-P 12.22, M-P+ 13.30. Förbindelser från inkommande tåg: M-P 11.36, M-P 14.40		
Petalax	Arbete	Avgång till 8 och 9, retur efter 15 och 17, samt under skoldagar efter 16.	+ Returförbindelse efter klockan 16 åretrunt: Senareläggning av turen klockan 15.30?	
	Studier	Avgång till 8 och 9, retur efter 15 och 16.		
	Ärenden	Flere förbindelser på vardagar. Direkta förbindelser till centralsjukhuset.	+ Förbindelse utan hinder (1-2 gånger i veckan)?	
	Fritid	-	+ Returförbindelse på vardagar?	
	Anslutningar	Förbindelser till avgående tåg: M-P 7.35, M-P 9.22, M-P 12.22, M-P+ 13.30. Förbindelser från inkommande tåg: M-P 11.36, M-P 14.40		
Långåminne	Arbete	Avgår till 7,8 och 9, retur efter klockan 15, 16 och 17		
	Studier	Avgår till 8 och 9, retur efter klockan 13, 15 och 16		
	Ärenden	Flere förbindelser på vardagar. Direkta förbindelser till centralsjukhuset.		
	Fritid	-		
	Anslutningar	Anslutningar till avgående tåg: M-P 9.22, M-S 12.22, skoldagar 13.30, M-S 18.06, M-P 19.35. Anslutningar från inkommande tåg: M-S 10.32, M-P 14.40, SS 20.45, M-S 21.44		
Nyby	Arbete	6.45 under skoldagar, 7.25 under vardagar. Retur efter kl. 16 under skoldagar.	Borde det vara året runt?	
	Studier	Avgår 6.45 och 7.25, retur efter klockan 16		
	Ärenden	Förbindelse fram och tillbaka under skoldagar. Direkt förbindelse till centralsjukhuset på morgongen.	Borde det vara året runt?	

	Fritid	-		
	Anslutningar	Förbindelser till avgående tåg: M-P 9.22		
Bergö	Arbete	-		
	Studier	Retur efter klockan 14		
	Ärenden	Ankomst klockan 9.40, retur klockan 14.10. Direkta förbindelser till centralsjukhuset		
	Fritid	-		
	Anslutningar	-		
Norra Pörtom	Arbete	Avgår till 8 och 9, retur efter klockan 15, 16 och 17		
	Studier	Avgår till 8 och 9, retur efter klockan 13, 15 och 16		
	Ärenden	Flere förbindelser på vardagar, tur-retur på lördagar. Direkta förbindelser med centralsjukhuset		
	Fritid	Förbindelser fram och tillbaka på Veckoslut		
	Anslutningar	Förbindelser till avgående tåg: M-P+ 9.22, förbindelser från inkommande tåg: M-P 14.40, SS 20.45		
Långåminne-Kolnebacken	Studier	Avgår 8.05, retur 15.00 och 18.10		

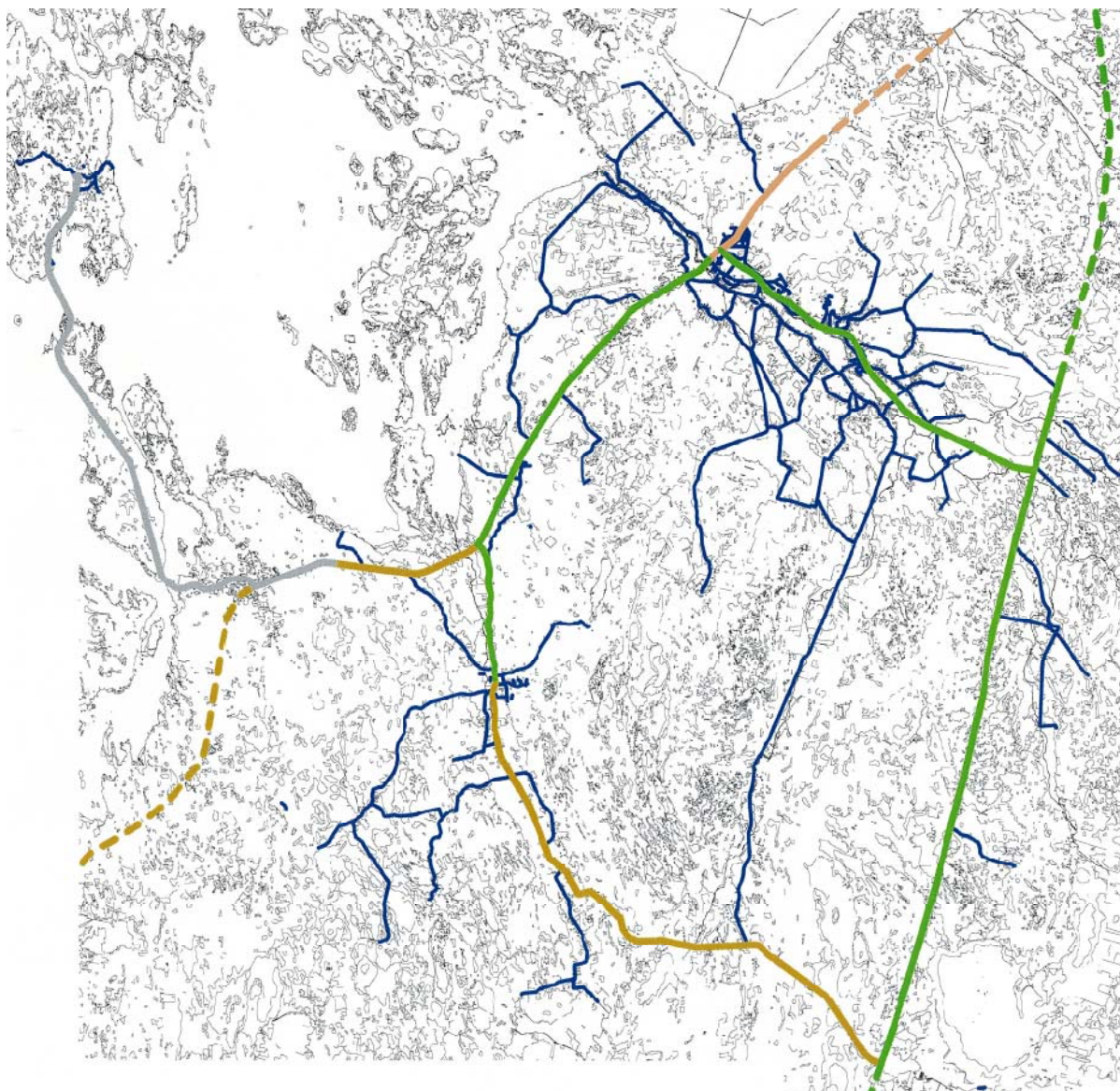
	Resbehov	Nuläget	Serviceinivåmålsättning	Riktning
Förbindelser från byarna till Malax kommun-centrum				
Övermalax	Arbete	Avgår 6.05, 6.55 och 8.00, retur klockan 16.05 och 17.45 samt skoldagar klockan 16.40		
	Ärenden	Flera förbindelser på vardagar. Direkta förbindelser till centralsjukhuset.		
	Fritid	Avgår klockan 16.15, retur klockan 17.45		

Petalax	Arbete	flera avgångar mellan 6.30-8.50, returförbindelse 16.05, 17.45 och 18.05, skoldagar även 16.40 och 17.00		
	Ärenden	Flere förbindelser på vardagar.		
	Fritid	Avgår 17.45 och 18.05		
Långåminne	Arbete	Avgår klockan 6.00 retur redan 13.25		
	Ärenden		+Förbindelser för turerna för studeranden, sommarter för uträttande av ärenden	
	Fritid	-		
Nyby	Arbete	Avgång 6.25, 7.25 oh under skoldagar även 6.45. Retur endast skoldagar klockan 16.40 och 17.00		
	Ärenden	Avgår kl 10.20, ingen returförbindelse	+ Retur från uträttandet av ärenden 1-2 ggr i veckan	
	Fritid			
Bergö	Arbete	-		
	Ärenden	Avgår 7.55, retur 14.45	+Förbindelser för turerna för studeranden, sommarter för uträttande av ärenden	
	Fritid	-		
Norra Pörtom	Arbete			
	Ärenden	Förbindelse tur-retur på lördagar	+ en förbindelse för uträttande av ärenden en gång i veckan?	
	Fritid	-		

Högstadi- och gymnasieförbindelser, samt förbindelser för studeranden till Petalax

RUTT	Nuläget	Servicemålsättning	Riktning
Rutt 1 Malax	Anländer 8.40 till högstadiet, retur 15.10		⇒
Rutt 2 Bergö-Molpe	Anländer 8.50, retur 15.00		⇒
Rutt 3 Långbacken	Anländer 8.45, retur 15.10		⇒
Rutt 4 Nyby	Anländer 8.40, retur 15.10		⇒
Rutt 5 Lån-	Anländer 8.45, retur 15.10		⇒

gåminne			
Rutt 6 Övermalax	Anländer 8.45, retur 15.10		➡
Rutt 7 Kråkbacken-Långmossen	Anländer 8.45, retur 15.10		➡
Rutt 8 Åminne-Tuv	Anländer 8.45, retur 15.10		➡



Liite 2. KETJU – toimenpidekehikko

Toimenpide	Tärkeä, toteutettava heti 2009-2010	Tärkeä, toteutettava myöhemmin 2011-2015	Toteutus riippuu käytävissä olevasta rahoitustasosta	Ei tärkeä tällä alueella	Mille alueille?	Alustava näkemys toteuttamisen tavoite-ajankohdasta	Vastuutaho/käynnistäjä	Yhteistoiminta/sidosryhmät
1. Seutuliikenteen kehittäminen								
Joukkoliikenteen laatuikäytävän kehittäminen,			x					ELY/Vaasa
pysäkki-infran parantaminen (ks. kohta 5)	x							
Vuorotarjonnan parantaminen			x		Mustasaari - Vaasa			
Liikenteen nopeuttaminen, jl-etuisuudet (ks. kohta 5)			x					
Tasavuorovälit			x					
Seudulliset palvelulinjat			x					
Vuorotarjonnan täydentäminen		x			Palvelutasomäärittelyn tarkentuksessa			
Reitti- ja aikataulumuutokset	x							
Muut toimenpiteet?								
(matkaketjut, infotaulut)	x				Vaasa, Sepänkylä, Botniahalli			Vaasa, Mustasaari (Vallu2)
2. Paikallisliikenteen tarjonnan kehittäminen								
Paikallisliikenteen linjaston kokonaisuudistus, linjaston selkeyttäminen		x			Vaasan joukkoliikennesuunnitelma (linjaston epätasapaino, ajokierrot, Runsor)			Ketju
Tarjonnan lisääminen/vuorotiheyden parantaminen			x					
Uusien reittien perustaminen/heilurilinjat		x						

Paikallisliikenteen toimialueen laajentaminen tai supistaminen		x			Koivulahti, Sulva			
Liikenteen nopeuttaminen			x					
Liikennöintiajan jatkaminen			x					
Kesäliikenteen tarjonnan parantaminen			x					
Paikallisliikenteen tai sen osien korvaaminen kutsuliikenteellä			x					
Muut toimenpiteet?								
3. Peruspalvelutason turvaaminen								
Palveluliikenteen laajentaminen			x				Vaasa, kunnat	ELY
Uusien palveluliikenteiden käynnistäminen			x					
Kutsuliikenteen palvelun laajentaminen/uudet kutsuliikennepalvelut			x					
Koululaiskuljetusten avaaminen myös muille matkustajille		x						
Asiointitaksireittien lisääminen								
Sairaalan tai muun alueen liikenneyhteyksien kehittäminen	x							
Muut toimenpiteet?								
4. Maankäytön suunnittelu								
Uuden maankäytön (asuminen, työpaikat, palvelut) sijoittaminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen	x						kunnat	kunnat
Toimivan linjastorakenteen turvaaminen kaavoituksessa	x							
Palvelutasotavoitteiden mukaisten kävelyetäisyyksien turvaaminen kaavoituksessa	x							
Joukkoliikenteen liityntäyhteyksien (kävely, pyöräily ja ha) turvallisuuden ja toimivuuden varmistaminen (maankäytön	x							

suunnittelun keinoin)								
5. Infran kehittäminen								
Kaupunkialueen pysäkkien parantaminen	x							
Vaihtopysäkkien parantaminen	x							
Yleisten teiden liityntäpysäkkien ja niiden liityntäyhteyksien sekä liityntäpysäköinnin parantaminen (katokset, pyöräparkit jne.)								
Kevytliikenteen yhteyksien ja olosuhteiden parantaminen	x							
Matkakeskuksen kehittämiseen liittyvät toimenpiteet	x							
Linja-autoaseman kehittämiseen liittyvät toimenpiteet	x							
Uusia joukkoliikenteen toimivuutta parantavia tieyhteyksiä		x						
Joukkoliikenne-etuudet tai muut sujuvoittamistoimenpiteet			x					
Muut toimenpiteet?								
6. Matkaketjujen sujuvoittaminen								
Uudet liityntäyhteydet lentoliikenteeseen/ nykyisten parantaminen	x				Mustasaari-Vaasa-Lentoasema			
Uudet liityntäyhteydet junaliikenteeseen/ nykyisten parantaminen			x					
Uudet liityntäyhteydet bussiliikenteeseen/ nykyisten parantaminen (ks.kohta 5)			x					
Aikataulujen yhteensovittaminen			x					
Vaihtopaikkojen parantaminen (ks.kohta 5)			x					
Muut toimenpiteet?	x				Botniahallin messuliikenne			
7. Lippu- ja informaatiojärjestelmien kehittäminen								
Alueen lippujärjestelmien yhtenäistäminen		x					Vaasa	
Uusien lipputuotteiden käyttöönotto	x							
Yhteiskäyttöisen lipun käyttöönotto								

Satunnaiskäyttäjille suunnattujen lipputuotteiden kehittäminen								
Muita uusia lipputuotteita								
Reaaliaikaisen matkustajainformaatiojärjestelmän toteuttaminen/laajentaminen	x				Sepänkylä, Botniahalli			
Matkustajainformaation tarjoaminen yhteisen infoportaalin kautta (reitit, aikataulut, kutsuliikenne, lippujen hinnat)	x							
Mobiilipalvelujen ja pysäkki-informaation kehittäminen		x						
Muut toimenpiteet?								
8. Tiedotus ja markkinointi								
Yhtenäisen markkinointikonseptin luominen ja käyttöönotto toteutettavan parannustoimenpiteen (minkä?) yhteydessä	x							
Alueelle muuttaville asukkaille ja työpaikoille suoramarkkinointia	x							
Perinteisten aikataulujulkaisujen kehittäminen	x				Täsmäjaketut, erityisliikenteistä tiedottaminen (esim. Botniahallin messut)			
Muut toimenpiteet?								
9. Yhteistyön lisääminen								
Seudun kuljetussuunnittelijan /joukkoliikennekoordinaattorin nimeäminen tai palkkaaminen	x							
Kuntien kuljetusperiaatteiden yhtenäistäminen		x						
Matkojenyhdistelykeskuksen kehittäminen		x						
Yhteistyöryhmä pohtimaan joukkoliikenteen imagoa ja markkinointia (ks. kohta 8)	x							
Koulujen alkamis- ja päättymisaikojen yhtenäistäminen	x							

KETJU - työryhmän vakinaistaminen					seutulipputyöryhmä			
Maankäytön ja joukkoliikenteen yhteistyön vakinaistaminen	x							
Muut toimenpiteet?								