



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Kaukoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso Suomessa

Liikenne- ja viestintäministeriön

visio

Hyvinvointia ja kilpailukykyä hyvillä yhteyksillä

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää väestön hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Huolehdimme toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Julkaisun nimi Kaukoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso Suomessa	
Tekijät Marja Rosenberg, KPMG Oy Ab, Henriika Weiste, Waystep Consulting	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenne- ja viestintäministeriö	
Julkaisusarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 30/2011	ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-257-5 URN http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-257-5 HARE-numero
Asiasanat Joukkoliikenne, kaukoliikenne, palvelutaso	
Yhteyshenkilö Piia Karjalainen	
Muut tiedot	
<p>Tiivistelmä</p> <p>Kaukoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso -selvitys on jatkotyö Kaukoliikenteen peruspalvelun ja erityispalvelutason nykytilaa ja kehittämistarpeita käsitelleelle raportille (LVM 21/2011). Työn tavoitteena oli selvittää miten kaukoliikenteen kilpailukykyä henkilöautoliikenteeseen verrattuna voidaan parantaa ja millaisia joukkoliikenteen kysyntää vahvistavia liikennepalveluja tavoitellaan.</p> <p>Selvitys koskee yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutujen välisiä kaukoliikenteen yhteyksiä. Kaukoliikenteellä tarkoitetaan tässä työssä junalla, bussilla tai lentokoneella liikennöitäviä julkisen henkilöliikenteen yhteyksiä, joiden pituus on vähintään 100 kilometriä yhteen suuntaan. ELY-keskukset ja muut toimivaltaiset viranomaiset määrittelevät alueensa sisällä joukkoliikenteen palvelutason, joten tässä työssä keskitytään näiden toimivalta-alueiden rajat ylittävään kaukoliikenteeseen.</p> <p>Tavoitteellinen palvelutaso ryhmiteltiin neljään ryhmään: 1. Huipputaso, 2. Kysyntää lisäävä taso 3. Kysyntää vahvistava taso ja 4. Toimiva taso. Ryhmittäin määriteltiin yhteysvälit ja palvelutasekriteerit. Palvelutason toivotaan toteutuvan markkinaehtoisesti. Palvelutaso määritettiin tavoitteelliseksi koska määrittelyllä ei haluta estää liikennepalveluiden kehitystä, vaan mahdollistaa yhä nopeampien ja laadukkaampien palveluiden tulo markkinoille.</p> <p>Työssä näkökulmana oli liikennejärjestelmänäkökulma, eli kaikkia kulkumuotoja tarkasteltiin rinnakkain. Työn tuloksena todetaan, että liikennetarjonnan monipuolisuus on lisäarvo matkustajille, ja mahdollistaa erilaisten matkustajaryhmien tarpeet kattavan palvelun.</p> <p>Tarkastelut osoittivat että kaukoliikenteen matkaketjuissa liityntäliikenteen palvelutasolla ja hinnalla on suuri merkitys kaukoliikenteen palvelujen houkuttelevuudessa. Koko matkaketjun tavoitteellisen palvelutason toteutumista voidaan edistää liikenne- ja viestintäministeriön sekä muiden toimivaltaisten viranomaisten kiinteällä yhteistyöllä yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Tärkeä havainto on myös se, että matkustajan näkökulmasta joukkoliikenteen tulisi näyttäytyä yhden järjestelmän kokonaispalveluna. Se tarkoittaa matkustajainformaation ja lippujärjestelmän kehittämistä niin, että kaikista liikennemuodoista aikataulu- ja hintatiedot saadaan helposti samasta tietokanavasta ja että lippu on ostettavissa samalla kertaa koko matkaketjulle.</p>	



Publiceringsdatum
17.10.2011

Publikation

Utredningen av målet för fjärtrafikens servicenivå

Författare

Marja Rosenberg, KPMG Oy Ab, Henriika Weiste, Waystep Consulting

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet

Publikationsseriens namn och nummer

Kommunikationsministeriets
publikationer 30/2011

ISSN (webbpublikation) 1795-4045

ISBN (webbpublikation) 978-952-243-257-5

URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-257-5>

HARE-nummer

Ämnesord

Fjärtrafik, servicenivå

Kontaktperson

Piia Karjalainen

Rapportens språk

finska

Övriga uppgifter

Utredningen av målet för fjärtrafikens servicenivå är ett fortsatt arbete på rapporten om fjärtrafikens grund- och specialservicenivås nuläge samt utveckling av dem (TKM 21/2011). Syftet med arbetet var att utreda hur fjärtrafikens konkurrenskraft kan förbättras jämfört med personbilstrafiken samt utreda hurdana trafik tjänster som kan förstärka kollektivtrafikens konkurrensförmåga.

Denna utredning berör fjärtrafikförbindelser mellan stadsregioner med fler än 50 000 invånare. Fjärtrafik betyder i detta arbete offentliga persontrafikförbindelser med tåg, buss eller flygplan vars längd i ena riktningen överstiger 100 kilometer. ELY-centralerna och andra behöriga myndigheter bestämmer fjärtrafikens servicenivå inom respektive områden, så detta arbete fokuserar på fjärtrafiken som korsar gränserna till dessa behörighetsområden.

Målet för servicenivån indelades i fyra grupper: 1. Topp nivå, 2. Efterfrågehöljande nivå, 3. Efterfrågebekräftande nivå och 4. Fungerande nivå. Det är önskvärt att servicenivån förverkligas marknadsbestämt. Servicenivån definierades som eftersträvansvärd för att utvecklingen av trafik tjänsterna inte ska hindras av definitionen utan göra det möjligt för snabbare tjänster av högre kvalitet att komma in på marknaden.

Arbetets infallsvinkel är trafiksystemets synvinkel, dvs. alla färdsätt analyserades parallellt. Undersökningens resultat tyder på att trafikutbudets mångsidighet ger resenärerna mervärde och möjliggör att tjänsterna täcker olika resenärgruppers behov.

Analyserna visar att förbindelsetrafikens servicenivå och pris har stor betydelse för fjärtrafikens attraktivitet. Genom nära samarbete mellan trafik- och kommunikationsministeriet samt andra behöriga myndigheter kan de gemensamma målen för servicenivån på hela resekedjan förverkligas. En annan viktig iakttagelse är att fjärtrafiken ur resenärens synvinkel bör framstå som en helhetsservice. Det betyder att resenärsinformation och biljettsystemet ska utvecklas så att information om tidtabeller och priser är lättillgänglig för alla trafikformer ur samma datakanal och att biljetterna för en hel resekedja kan köpas samtidigt.

Date
17 October 2011

Title of publication
Target-orientated Service Level for Long-distance Public Transport in Finland

Author(s)
Marja Rosenberg, KPMG Oy Ab, Henriika Weiste, Waystep Consulting

Commissioned by, date
Ministry of Transport and Communications

Publication series and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 30/2011	ISSN (online) 1795-4045 ISBN (online) 978-952-243-257-5 URN http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-257-5 Reference number
---	---

Keywords
Public Transport, long-distance traffic, service level

Contact person Piia Karjalainen	Language of the report Finnish
------------------------------------	-----------------------------------

Other information

Abstract

A Target-orientated Service Level for Long-distance Public Transport –report is a continuation for the State of the art and Development Requirements for Service Level of Long-Distance Public Transport report (21/2011). The goal of the work was to declare how competitiveness of long-distance public transport services could be improved compared to private passenger transport, and what type of transport services should be strived that enforce a demand.

This report consists of long-distance public transport links between over 50 000 citizens' town districts in Finland. The long-distance public transport in this report means services travelled by train, bus or air planes over 100 kilometers long one way connections. ELY-centres and other authority halves define inside their area the service level, and therefore this report focuses on long-distance public transport that crosses these competence area borders.

The target-orientated service level was divided into four groups: 1. Top level, 2. Demand increasing level, 3. Demand enforcing level and 4. Functioning level. The service level is wished to be actualizing market-based. The service level was defined as a target-orientated also because the definition do not want to prevent services to improve, but further enable even faster and higher quality services enter the market.

A view point for the work was the whole transport system, meaning that all modes of transport were examined side by side. As a result it can be concluded that versatility is an added value for passengers and it enables services which fulfill different passenger groups' needs.

Observations indicated that in the chain of long-distance transport, the service level and price of connections had a large impact on long-distance transport's attractiveness. Reaching the targeted service level for the whole travel chain can be enhanced by close cooperation between the Ministry of Transport and Communications and other competent authorities, aiming for commonly shared goals. Also, an important observation was that from a passenger view point, the long-distance public transport should appear as one system service entirety. It means that passenger information and a ticket system need to be developed in a way that from all forms of traffic the schedules and price information can be accessed easily from the same data channel and the ticket can be purchased once for the whole voyage.

ESIPUHE

Joukkoliikennelain sekä EU:n parlamentin ja neuvoston ns. palvelusopimusasetuksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen on määriteltävä joukkoliikenteen palvelutaso vuoden 2011 loppuun mennessä. Valtakunnallisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelee joukkoliikennelain mukaan liikenne- ja viestintäministeriö.

Ministeriö käynnisti lokakuussa 2010 selvitystyön kaukoliikenteen palvelutason määrittelyn tueksi. Työn ensimmäisen vaiheen tuloksena valmistui toukokuussa 2011 selvitys "Kaukoliikenteen palvelutason nykytila ja kehittämistarpeet" (LVM:n julkaisu 21/2011). Selvityksessä tarkasteltiin kaukoliikennettä perus- ja erityispalvelutason toteutumisen näkökulmasta. Nyt käsillä oleva selvitys on jatkoa tälle työlle.

Tämän selvityksen kirjoittamisesta ja työn koordinoinnista ovat vastanneet Marja Rosenberg KPMG:stä sekä Henriika Weiste WayStep Consultingista. Työtä ohjanneen ohjausryhmän työskentelyyn osallistuivat kehittämispäällikkö Sami Laakkonen ja projektipäällikkö Jaakko Rintamäki Pohjois-Karjalan liitosta, liikenneinsinööri Johanna Järvinen Pirkanmaan liitosta, suunnittelupäällikkö Jorma Leskinen Lapin ELY-keskuksesta, pitkän aikavälin asiantuntija Sini Puntanen ja henkilöliikenneasiantuntija Arja Aalto Liikennevirastosta, neuvotteleva virkamies Tuomo Suvanto valtiovarainministeriöstä sekä hallitusneuvos Hannamari Helke, ylitarkastaja Kari Korpela ja allekirjoittanut liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Työn loppuvaiheessa selvitystyötä esiteltiin sidosryhmille 14.9.2011 pidetyssä seminaarissa, jossa työn alustavia tuloksia oli mahdollisuus kommentoida.

Liikenne- ja viestintäministeriö jatkaa palvelutasomäärittelyä virkatyönä siten, että työ valmistuu vuoden 2011 loppuun mennessä.

Kiitän liikenne- ja viestintäministeriön puolesta kaikkia työhön ja seminaariin osallistuneita.

Helsingissä, syyskuun 30 päivänä 2011

Liikenneneuvos Piia Karjalainen

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	6
1.1	Lähtökohdat ja taustaa	6
1.2	Työn tavoitteet ja rajaukset	6
1.3	Kaukoliikenteen kokonaispalvelu	7
2	Tarkasteltavat yhteysvälit	8
2.1	Kaupunkiseudut	8
2.2	Liikenteen solmupisteet.....	9
3	Nykytilanteen analyysi.....	10
3.1	Kaukoliikenteen kysyntä ja tarjonta	10
3.2	Ehdotus yhteysvälien ryhmittelystä	13
3.3	Vaihdollisten yhteyksien matka-aikatarkastelu	17
3.4	Asiakashinta	17
3.5	Matkan aikana eri kulkuvälineissä tarjottavia lisäpalveluita	19
3.6	Esimerkkejä matkaketjuista.....	20
4	Esitys tavoitteellisesta palvelutasosta	26
4.1	Liikenteelliset tavoitteet	26
4.2	Laadulliset tavoitteet	28
4.3	Palvelutason parantaminen.....	30
4.3.1	Liikenteelliset tavoitteet.....	30
4.3.2	Laadulliset tavoitteet.....	31
5	Johtopäätökset ja yhteenveto.....	33

Liitteet:

Liite 1	<i>Nykyinen kaukoliikenteen tarjonta suurten kaupunkiseutujen välillä</i>
Liite 2	<i>Kaukoliikenteen tarjonta yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutujen ja suurten kaupunkien välillä</i>
Liite 3	<i>Kaukoliikenteen kysyntä, tarjonta ja matka-ajat</i>
Liite 4	<i>Vaihdollisten yhteyksien matka-aikatarkastelu</i>
Liite 5	<i>Seminaarin ohjelma</i>

1 Johdanto

1.1 Lähtökohdat ja taustaa

Joukkoliikennelain mukaan valtakunnallisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö. Valtakunnallisella liikenteellä tarkoitetaan muuta kuin alueellista, seudullista tai paikallista joukkoliikennettä. Tämä selvitys on jatkoa keväällä 2011 laaditulle raportille kaukoliikenteen perus- ja erityispalvelutasosta (LVM 21/2011). Nämä selvitykset yhdessä toimivat perustana, kun liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee lain edellyttämän valtakunnallisen palvelutason vuoden 2011 loppuun mennessä.

Keskeisiä kaukoliikenteen käsitteitä sekä perus- ja erityispalvelutason nykytilaa ja kehittämistavoitteita käsiteltiin aiemmin julkaistussa selvityksessä (LVM 21/2011). Tässä selvityksessä keskitytään yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutujen välisiin kaukoliikenteen yhteyksiin ja niiden tavoitteelliseen palvelutasoon, joka pystyisi kilpailemaan henkilöautoliikenteen kanssa. Lähtökohtana on itsekannattava markkinaehtoinen liikenne, jonka kehittämistä voitaisiin ohjata valtakunnallisilla tavoitteilla. Palvelutason määrittely ei luo subjektiivista oikeutta joukkoliikennepalvelujen saamiseen, vaan tässä selvityksessä määritellään, kuinka hyväksi joukkoliikenteen palvelutaso halutaan.

1.2 Työn tavoitteet ja rajaukset

Kaukoliikenteellä tarkoitetaan tässä työssä sellaisia linja-autolla, junalla tai lentokoneella liikennöitäviä kotimaan henkilöliikenteen yhteyksiä, joiden pituus on vähintään 100 kilometriä yhteen suuntaan. Liikennemuotoja käsitellään yhtenä kokonaisuutena, vaikka kaikilla liikennemuodoilla on erityisominaisuuksia, joiden perusteella ne soveltuvat tietyille matkaryhmille paremmin kuin toiset. Tarkastelu koskee kaikkia käyttäjäryhmiä ja matkatyyppisiä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELYt) määrittelevät toimivalta-alueensa palvelutasot, joten tässä työssä keskitytään ELYjen toimivalta-alueen rajan ylittävään liikenteeseen. Tästä rajauksesta johtuen matkaketjujen liityntäyhteyksiä kaukoliikenteen verkkoon ei käsitellä tässä työssä.

Kaukoliikenteen palvelutasokokonaisuutta on havainnollistettu perus- ja erityispalvelutasoa koskevassa raportissa (21/2011). Tämän työn tavoitteena on selvittää miten kaukoliikenteen kilpailukykyä henkilöautoliikenteeseen nähden voidaan parantaa ja millaisia kysyntää vahvistavia palveluja tavoitellaan.

Valtakunnallista palvelutasoa tarkastellaan palvelujen määrän ja laadun näkökulmasta. Laadun osatekijöinä huomioidaan asiakastarpeiden kannalta merkittävimpiä tekijöitä kuten matka-aika, täsmällisyys ja mukavuus.

Joukkoliikennelain tavoitteena kaukoliikenteen osalta on joukkoliikenteen kehittäminen seuraavasti:

- Runsasväkisten kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä palvelutaso on niin korkea, että joukkoliikenteen kulutapaosuus kasvaa.
- Muualla Suomessa ihmisten käytettävissä on välttämättömiä jokapäiväisiä liikkumistarpeita vastaavat joukkoliikennepalvelut.
- Eri väestöryhmien tarpeet on otettava huomioon palvelutason määrittelyssä.
- Palvelutason määrittely on voimassa määräajan. Viranomaiset päättävät itse, kuinka pitkän ajan määrittely on voimassa. Olosuhteista riippuen sopiva voimassaoloaika

voisi olla 4–8 vuoden luokkaa, nyt määrittely on suunniteltu tehtäväksi viideksi vuodeksi ajalle 2012–2016.

1.3 Kaukoliikenteen kokonaispalvelu

Kaukoliikenteen kokonaispalvelu muodostuu useista eri vaiheista. Mielikuva palvelusta muodostuu asiakkaalle kokonaisuuden tai koko matkaketjua koskevan matkustuskokemuksen perusteella. Kaukoliikenteen tyypillinen palvelukokonaisuus muodostuu esimerkiksi seuraavasti:

1. Matkustusvaihtoehtojen selvittäminen
2. Matkan varaaminen ja lipun ostaminen
3. Liityntämatka asemalle tai terminaaliin
4. Odottelu-aika
5. Liikennevälineeseen siirtyminen
6. Matka ja sen aikainen palvelu
7. Liikennevälineestä poistuminen
8. Jatkomatka kohteeseen

Tämän selvityksen tavoitteista johtuen työssä keskitytään ensisijaisesti ydinpalvelun, eli runkomatkan palvelutason määrittelyyn, joka on korostettuna yllä olevassa luettelossa. Kuitenkin kaukoliikenteen kilpailukyvyyn ja houkuttelevuuden näkökulmasta on syytä kehittää koko matkaketjua ja sen oheispalveluita. Tämä edellyttää eri toimijoiden ja myös eri kulkumuotojen saumatonta yhteistyötä.

2 Tarkasteltavat yhteysvälit

2.1 Kaupunkiseudut

Tarkasteluun on valittu joukkoliikennelain tarkoittamat runsasväkiset kaupunkiseudut, eli yli 50 000 asukkaan alueet, joissa työssäkäynnin osuus keskuskaupunkiin on enemmän kuin kymmenen prosenttia. Tarkastelussa on mukana yhteensä 23 vähintään 100 kilometrin etäisyydellä Helsingistä sijaitsevaa seutukuntaa, joissa asukkaita on yli 50 000. Seutukunnat on esitetty taulukossa 1.

Taulukko 1. Runsasväkisimmät seutukunnat. Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestön ennakkotilasto [verkojulkaisu]. ISSN=1798-8381. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 19.8.2011]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/vamuu/index.html>.

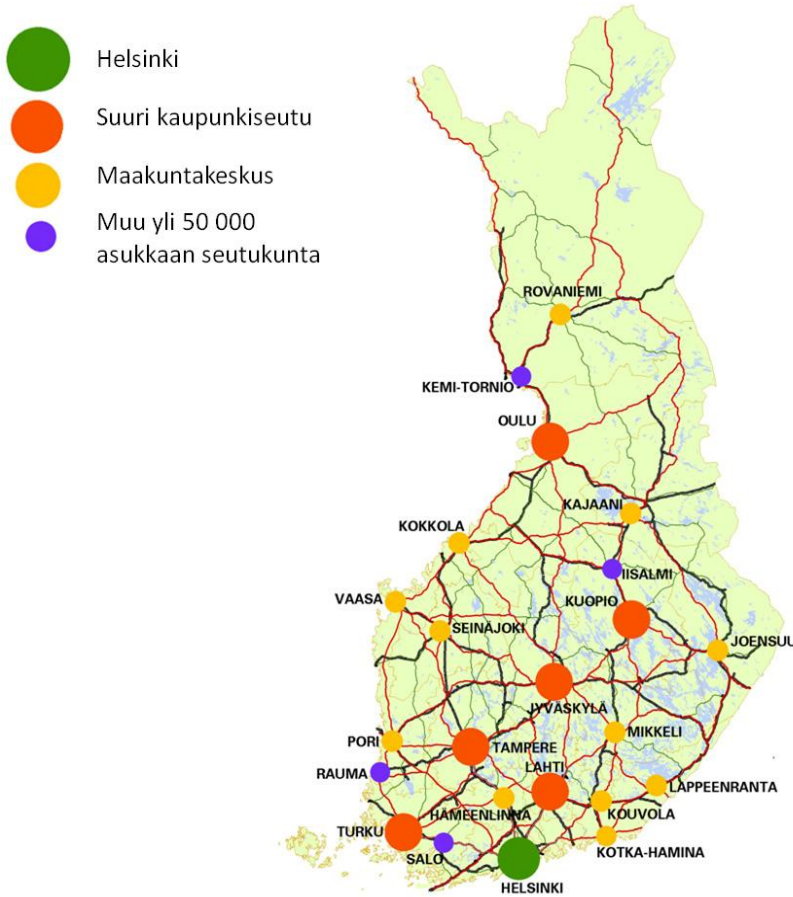
Seutukunta	Asukkaita 7/2011
Helsingin seutukunta	1 421 285
Tampereen seutukunta	376 062
Turun seutukunta	309 907
Oulun seutukunta	227 525
Lahden seutukunta	202 107
Jyväskylän seutukunta	173 959
Porin seutukunta	137 702
Seinäjoen seutukunta	124 887
Joensuun seutukunta	122 931
Kuopion seutukunta	121 745
Kouvolan seutukunta	94 876
Hämeenlinnan seutukunta	93 684
Vaasan seutukunta	92 916
Lappeenrannan seutukunta	89 583
Kotkan-Haminan seutukunta	87 329
Mikkelin seutukunta	72 829
Rauman seutukunta	65 545
Salon seutukunta	64 752
Rovaniemen seutukunta	64 322
Kemi-Tornion seutukunta	60 550
Ylä-Savon seutukunta	57 915
Kajaanin seutukunta	57 362
Kokkolan seutukunta	52 164

Näiden kaupunkiseutujen välisillä yhteyksillä lähtökohtaisesti tavoitteena on joukko-liikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen. Kaukoliikenteen tavoitteellisen palvelutason tarkastelu on kohdennettu näitä kaupunkiseutuja palvelemaan, ELY-keskusten toimivalta-alueiden rajat ylittävään liikenteeseen yli 100 kilometriä pitkillä yhteysväleillä.

Yhteysväleistä tarkasteluun on valittu em. kaupunkiseutujen yhteydet pääkaupunkiseudulle ja muille suurimmille kaupunkiseuduille (Turku, Tampere, Oulu, Jyväskylä, Lahti ja Kuopio)¹ sekä yhteydet suurimpien kaupunkiseutujen välillä. Lisäksi on tapauskohtaisesti tarkasteltu muita merkittävän kysynnän tai kaukoliikenteen tarjonnan

¹ Valtioneuvoston kaupunkipoliittinen periaatepäätös 2009-2011: Keskuskaupungin väkiluku ylittää 100 000 asukasta ja/tai monipuolinen yliopistokaupunkiseutu, jolla huomattava säteilyvaikutus maakuntaa laajemmalle alueelle.

omaavia yhteysvälejä naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä tai muilla poikittaisyhteyksillä. Yhteensä tarkastelun kohteena on ollut noin 100 yhteysväliä. Tarkastellut yhteysvälit on esitetty yksityiskohtaisesti luvun 4.1. taulukossa 9.



Kuva 1. Tarkasteluun valitut runsasväkiset kaupunkiseudut. Kuvan suuret kaupunkiseudut ovat myös maakuntakeskuksia.

2.2 Liikenteen solmupisteet

Junaliikenteessä useat poikittaisyhteydet ovat vaihdollisia. Merkittävimpiä kaukoliikenteen solmukohtia junaliikenteessä ovat Helsinki (Pasila tai Tikkurila lentoaseman yhteyksillä), Tampere, Riihimäki, Pieksämäki, Seinäjoki, Kouvola ja Oulu.

Bussiliikenteessä pikavuorot ovat suurimpien kaupunkiseutujen ja maakuntakeskusten välillä vaihdottomia. Helsinki-Vantaan lentoasema on merkittävä solmukohta kaukoliikenteen bussiyhteyksien kannalta. Sinne liikennöidään joko suoria pikavuoroja tai liityntävuoroja pääkaupunkiseudun pikavuorojen vaihtopysäkeiltä, joita on kaikilla säteittäisillä sisääntuloväylillä.

Kotimaan liikenteessä lentoyhteydet kulkevat pääosin Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta, mutta myös mm. Oulun ja Kuopion lentoasemat toimivat solmupisteinä laajemmalla alueella kuin vain oman maakuntansa lentoasemina.

Satamat on määritelty perus- ja erityispalvelutason nykytilaa ja kehittämistarpeita käsittelevässä raportissa matkailuun liittyviksi erityispalveluiksi, eivätkä ne sen tähden ole mukana tämän työn tarkasteluissa.

ELY-keskusten sisäiset liityntäyhteydet terminaaleihin eivät kuulu tämän tarkastelun piiriin, vaan vastuu niiden järjestämisestä ja palvelutason määrittelystä on ELY-keskuksilla ja kunnallisilla viranomaisilla.

3 Nykytilanteen analyysi

3.1 Kaukoliikenteen kysyntä ja tarjonta

Kaukoliikenteen nykyistä tarjontaa on tarkasteltu kaikilla yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutujen ja suurten kaupunkien välisillä yhteyksillä. Liikennemuotokohtaiset vuoromäärät yhteysväleittäin on esitetty liitteessä 1. Bussiliikenteen vuoromäärät sisältävät sekä vakio- että pikavuoroliikenteen vuorot ja junaliikenne kaikki junatyypit, mukaan lukien taajamajunat. Viikkaimmilla yhteysväleillä on lyhyimpiä yhteyksiä lukuun ottamatta tarjontaa kaikilla kolmella liikennemuodolla.

Kaupunkien väliset yhteydet on jaettu joukkoliikenteen vuorotarjonnan perusteella neljään ryhmään: kaikkien liikennemuotojen tarjonta yhteensä molemmissa suunnissa arkipäivinä a) yli 80 vuoroa, b) yli 50 vuoroa, c) yli 25 vuoroa ja c) alle 25 vuoroa. Jaottelu on esitetty liitteessä 2. Lisäksi liitteen 2 taulukkoon on merkitty harmaalla ne yhteysvälit, jotka ovat vähäisen tarjonnan takia rajattu tarkemman tarkastelun ulkopuolelle.

Kysynnän selvittämisen haasteena on ollut seurantatietojen puute. Yli 100 kilometrin mittaisten matkojen kokonaismääristä kaupunkiseutujen välillä ei ole tietoa. Myöskään julkisen liikenteen matkustajamääristä ei ole yhteysvälikohtaista tietoa. Arvio mahdollisesta kysynnästä muodostaa tärkeimmän lähtökohdan palvelutasotavoitteiden määrittelylle. Tässä työssä matkustuspotentiaalın arvioinnin lähtökohdan on muodostanut Henkilöliikennetutkimuksen 04-05 tiedot yli 100 kilometriä pitkien matkojen suuntautumisesta maakuntien välillä. Lisäksi on tarkasteltu henkilöliikennetutkimuksen joukkoliikennematkoja koskevia tietoja, (markkinaehtoisen) liikenteen tarjontaa eri yhteysväleillä ja VR:n tietoja junamatkoista rataosittain.

Henkilöliikennetutkimuksen 04-05 tietoja maakuntien välisistä yli 100 kilometrin mittaisista matkoista (taulukko 2) on tarkasteltu suurimpien matkavirtojen osalta siten, että tarkempaan tarkasteluun on valittu yhteysvälit, joilla tehdään enemmän kuin 250 000 matkaa vuodessa. Lisäksi on tarkasteltu suurten kaupunkien välisiä matkavirtoja siltä osin kun ne ylittävät yli 100 000 matkustajaa. Yhteensä tarkempaan tarkasteluun valikoitui 42 yhteysväliä. Näillä yhteysväleillä tehdään yli kolmannes kaikista kaikkien maakuntien välisistä pitkistä matkoista.

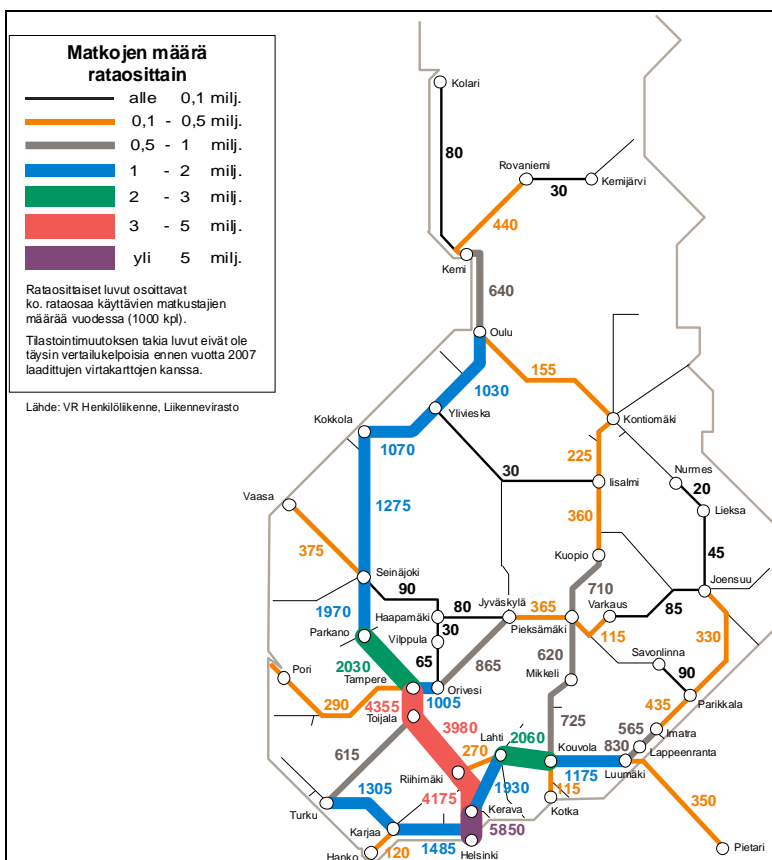
Joukkoliikenteen matkamäärät ja kulkutapaosuudet on esitetty liitteessä 3 henkilöliikennetutkimuksen 04-05 maakuntien välisten matkojen tietojen pohjalta. Tarkastelun parhailla yhteysväleillä joukkoliikenteen kulkutapaosuus on pääosin suurempi, kuin vastaavan pituisilla matkoilla keskimäärin. Osalla yhteysväleistä (Hämeenlinna, Mikkeli, Seinäjoki, Kajaani –*Helsinki*, Kuopio, Kouvola/Kotka, Jyväskylä Lappeenranta –*Mikkeli*, Oulu, Kajaani, Jyväskylä, Lahti –*Kuopio*, Seinäjoki–Tampere, Lappeenranta–Kotka ja Kajaani–Oulu) joukkoliikenteen kulkutapaosuus on kuitenkin matkan pituuden mukaista keskiarvoa selvästi heikompi. Tätä ei näyttäisi selittävän niinkään joukkoliikenteen tarjonnan puutteet tai pitkä matka–aika, vaan paremminkin alueiden tyyppi ja mahdollisesti matkan tarkoitus.

Luvun 3.2 (ryhmittely) sekä liitteen 3 taulukoissa on esitetty henkilöliikennetutkimuksen 04–05 kokonaismatkavirrat, joukkoliikenteen osuus sekä joukkoliikenteen (lento, juna, bussi) vuoromäärät tarkastelluilla yhteysväleillä. Lisäksi on tarkasteltu junan tai bussin nopeimman matka-ajan suhdetta henkilöauton matka-aikaan maakuntien keskuskaupunkien välisissä yhteyksissä. Tarkastelu on suuntaa antava, ja on huomattava, että vain tarjontaa koskevat tiedot kuvaavat nykytilaa.

Suurimmat maakuntien väliset matkavirrat ovat suurimpien kaupunkiseutujen ja Uudenmaan välillä sekä Pirkanmaan ja Varsinais-Suomen sekä Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin välillä. Näillä yhteysväleillä tehdään myös eniten joukkoliikennematkoja. Kaikilla näillä yhteysväleillä joukkoliikenteen nopein matka-aika keskuskaupunkien välillä on henkilöauton matka-aikaa lyhyempi.

Seuraavaksi suurimmat matkavirrat ovat pienempien kaupunkiseutujen ja Uudenmaan välillä sekä suurten kaupunkiseutujen ja niiden naapurimaakuntien välillä. Myös näillä yhteysväleillä joukkoliikenteen runkomatkan nopein matka-aika on pääsääntöisesti henkilöauton matka-aikaa lyhyempi. Ainoastaan Pori–Tampere, Pori–Turku sekä Pori–Helsinki ja Lahti–Tampere yhteysväleillä junan tai bussin runkomatkan matka-aika on henkilöauton matka-aikaa pidempi. Porin ja Helsingin välillä on kuitenkin lentoyhteys, joka on henkilöautoa nopeampi. Pienemmistä, etäällä sijaitsevista maakunnista Uudellemaalle sekä pienempien naapurikaupunkiseutujen välillä matkamäärät ovat pienempiä.

VR:n matkustajamäärätietojen perusteella suurimmat raideliikenteen matkavirrat ovat pääradalla Helsingin ja Tampereen välillä sekä edelleen Ouluun saakka ja Luumäki–Kouvola–Lahti–Kerava ja Turku–Karjaa–Helsinki -rataosilla. (kuva 3).



Kuva 3. Matkojen määrä rataosittain vuonna 2010. Lähde: Liikennevirasto 2011

3.2 Ehdotus yhteysvälien ryhmittelystä

Tarkastellut yhteysvälit ryhmitellään palvelutasotavoitteiden määrittelyä varten. Ryhmittely on mahdollista tehdä esimerkiksi kokonaismatkamäärien, joukkoliikennematkojen, vuorotarjonnan, kaupunkiseutujen koon tai hallinnollisten luokittelujen perusteella. Ryhmittelyn tärkein tavoite on kuvata joukkoliikenteen matkustuspotentiaalia eri yhteysväleillä, joten ryhmittely on pohjattu ensisijaisesti kokonaismatkamääriin maakuntien välillä. Tavoitteena on ollut välttää käsitykseen perustuvaa ryhmittelyä, mutta lähtötietojen tasosta johtuen tähän ei aivan täysin ole päästy. Rajatapauksissa tarkastelua on kohdistettu lisäksi myös keskuskaupungin asukasmäärään ja TEM:n arvioihin alueiden kehittymisedellytyksistä.

Ryhmään 1 esitetään valittavaksi kaikkein suurimman matkamäärän tuottavat yhteysvälit, eli maakunnat joiden välillä tehdään vuosittain yli 900 000 matkaa. Joukkoliikenteellä uskotaan olevan parhaat mahdollisuudet kilpailla henkilöautoliikenteen kanssa näiden maakuntien keskuskaupunkien välisessä liikenteessä. Luokkaan 1 ei ole kuitenkaan otettu mukaan niitä maakuntapareja, joissa matkavirrat selkeästi hajautuvat voimakkaasti keskuskaupungin ulkopuolelle. Luokan 1 muodostavat siten maakunnat, joiden välillä tehdään yli 900 000 matkaa seuraavin poikkeuksin.

Mukaan on otettu myös

- Oulu–Helsinki (Pohjois-Pohjanmaa–Uusimaa), jossa on vain 420 000 matkaa, mutta etäisyys on yli 600 km, ja joukkoliikennematkojen määrä Henkilöliikennetutkimuksen 04–05 mukaan on 262 000 matkaa, eli yhteysvälillä joukkoliikenteen kulkutapaosuus on yli 60 prosenttia.
- Kuopio–Helsinki (Pohjois-Savo–Uusimaa), jossa on 690 000 matkaa, mutta etäisyys on lähes 400 km, ja joukkoliikennematkojen määrä Henkilöliikennetutkimuksen 04-05 mukaan on 257 000 matkaa, eli yhteysvälillä joukkoliikenteen kulkutapaosuus on lähes 40 prosenttia.
- Oulu ja Kuopio ovat merkittäviä valtakunnanosakeskuksia. Liikematkustus Oulusta ja Kuopiosta Helsinkiin on vilkasta.

Ryhmään 2 on siirretty yli 900 000 matkan yhteysväleistä

- Kymenlaakso–Uusimaa, jossa matkat jakautuvat Kotkan ja Kouvolan välille, Kotka–Helsinki ja Kouvola–Helsinki yhteysväleistä molempia on esitetty luokkaan 2, jolloin yhteispalvelutaso on erittäin korkea.
- Oulu–Rovaniemi, koska Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan välisten matkojen oletetaan jakautuvan laajalle alueelle (Kemi, Tornio, Rovaniemi–Oulu, Kuusamo). Myös nykyisen markkinaehtoisen liikenteen tarjonta on selvästi eteläisiä maakuntia vähäisempää. Tällä välillä oletetaan olevan hyvä potentiaali lisätä joukkoliikennematkoja, mutta myös luokan 2 tavoitteet muodostuvat tällä yhteysvälillä erittäin tavoitteellisiksi.
- Etelä-Savo–Uusimaa, jossa keskuskaupunki Mikkeli on huomattavasti muita luokan 1 kaupunkiseutuja pienempi keskus. Yhteysvälillä nykyisen markkinaehtoisen liikenteen tarjonta on selvästi eteläisiä maakuntia vähäisempää ja myös joukkoliikennematkojen määrä pieni (145 000 matkaa). Myös Mikkeli–Helsinki välillä oletetaan olevaan hyvä potentiaali joukkoliikennematkojen määrän kasvattamiseen, mutta luokan 2 tavoitteet muodostuvat tällä yhteysvälillä tavoitteellisiksi.

Taulukko 3. Esitys ryhmään 1 kuuluvista yhteysväleistä.

Yhteysväli		Etäisyys (km)	Kokonaismatkamäärä maakuntien välillä (HLT04–05)	Joukkoliikennematkat maakuntien välillä (HLT 04–05)	Joukkoliikenteen tarjonta nykyisin (lento, juna ja bussi, m.s.y)	Runkomatkan matkajasuhde (juna tai bussi/hlöauto)
Turku	Helsinki	165	2 600 000	650 000	151	< 1
Tampere	Helsinki	179	2 250 000	570 000	141	< 1
Hämeenlinna*)	Helsinki	101	1 570 000	145 000	120	< 1
Lahti *)	Helsinki	104	2 290 000	612 000	102	< 1
Tampere	Turku	157	910 000	249 000	60	< 1
Jyväskylä	Helsinki	270	900 000	209 000	97	< 1
Oulu	Helsinki	607	420 000	262 000	87	< 1
Kuopio	Helsinki	382	690 000	257 000	66	< 1

*) Lahti-Helsinki ja Hämeenlinna-Helsinki yhteysväleillä vastuuviranomainen on Uudenmaan ELY-keskus.

Ryhmään 2 esitetään kuuluvan maakunnat, joiden välillä tehdään vuosittain yhteensä 0,5–0,9 miljoonaa matkaa.

Lisäksi mukaan on otettu

- Rovaniemi–Helsinki, jossa on vain 350 000 matkaa, mutta etäisyys on yli 800 km, ja joukkoliikennematkoja on HLT 04-05 mukaan 264 000 matkaa. Yhteysvälillä joukkoliikenteen kulkutapaosuus lähes 80 prosenttia.
- Joensuu–Helsinki, jossa kokonaismatkamäärä on 440 000 matkaa, mutta etäisyys on yli 400 km, ja joukkoliikennematkojen määrä HLT 04-05 mukaan on 147 000 matkaa. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus on lähes 33 prosenttia.

Ryhmään 3 on siirretty yli 500 000 matkan yhteysväleistä

- Kajaani–Oulu, koska Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan välillä joukkoliikenteen tarjonta ja kysyntä on ollut erittäin vähäistä. Joukkoliikennematkoja tehdään vuositasona vain noin 74 000, ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus on noin 13 prosenttia. Kajaani–Oulu välillä oletetaan olevaan potentiaalia joukkoliikennematkojen lisäämiseen, mutta myös luokan 3 tavoitteet muodostuvat tällä yhteysvälillä tavoitteellisiksi.

Taulukko 4. Ehdotus ryhmään 2 kuuluvista yhteysväleistä.

Yhteysväli		Etäisyys (km)	Kokonaismatkamäärä maakuntien välillä (HLT04–05)	Joukko-liikenne-matkat maakuntien välillä (HLT 04–05)	Joukko-liikenteen tarjonta nykyisin (lento, juna ja bussi, m.s.y)	Runko-matkan matka-aika-suhde juna tai bussi/henkilö-auto
Kouvola	Hki	134	Kymenlaakso	Kymenlaakso	45	< 1
Kotka	Hki	133	yht. 1 500 000	yht. 226 000	74	1,2
Mikkeli	Hki	228	1 140 000	145 000	51	< 1
Rovaniemi	Hki	815	350 000	264 000	31	< 1
Lappeenranta	Hki	221	790 000	214 000	39	< 1
Pori	Hki	237	730 000	159 000	78	1,1
Joensuu	Hki	437	440 000	147 000	35	< 1
Seinäjoki	Hki	357	500 000	79 000	46	< 1
Seinäjoki	Tre	180	580 000	103 000	33	< 1
Pori	Tre	114	840 000	185 000	51	1,1
Jyväskylä	Tre	149	750 000	190 000	50	< 1
Lahti	Tre	126	560 000	98 000	67	1,1
Pori	Turku	139	600 000	111 000	72	1,2
Rovaniemi	Oulu	207	1 080 000	243 000	27	< 1

Ryhmään 3 esitetään kuuluvan ne yhteysvälit, joiden välillä tehdään 270 000–500 000 matkaa vuodessa. Lisäksi ryhmään 3 esitetään sisällytettävän muut kuin ryhmiin 1 tai 2 kuuluvat maakuntakeskusten ja Helsingin väliset yhteydet sekä muihin luokkiin kuulumattomat suurten kaupunkiseutujen väliset yhteydet, joilla kokonaismatkamäärä on yli 100 000 matkaa.

Taulukko 5. Esitys ryhmään 3 kuuluvista yhteysväleistä.

Yhteysväli		Etäisyys (km)	Kokonaismatkamäärä maakuntien välillä (HLT04–05)	Joukko-liikenne-matkat maakuntien välillä (HLT 04–05)	Joukko-liikenteen tarjonta nykyisin (lento, juna ja bussi, m.s.y)	Runko-matkan matka-aika-suhde juna tai bussi/hlöauto
Mikkeli	Kuopio	164	410	43	32	< 1
Mikkeli	Kouvola /Kotka	175	380	62	18	< 1
Vaasa	Helsinki	419	220	108	59	< 1
Kajaani	Helsinki	551	140	53	23	< 1
Kajaani	Oulu	180	540	74	18	< 1
Kokkola	Helsinki	483	110	55	45	< 1
Joensuu	Kuopio	136	460	77	38	1,1
Oulu	Kuopio	284	320	42	16	1,1
Kajaani	Kuopio	169	300	58	15	< 1
Jyväskylä	Kuopio	144	420	46	39	< 1
Jyväskylä	Seinäjoki	197	270	73	12	1,2
Oulu	Jyväskylä	338	260	73	16	1,4
Lappeenranta	Kotka	110	380	51	18	1,4
Jyväskylä	Mikkeli	113	360	40	25	1,2
Lappeenranta	Mikkeli	118	300	23	18	1,2
Oulu	Tampere	476	135	58	43	<1
Turku	Lahti	213	179	52	34	1
Turku	Jyväskylä	304	166	37	46	<1
Tampere	Kuopio	293	120	31	42	1
Kuopio	Lahti	280	117	9	36	1

Ryhmään 4 esitetään kuuluvan muut tarkasteluun sisällytetyt yhteysvälit, eli muut yhteydet yli 50 000 asukkaan kaupunkiseuduilta suurille kaupunkiseuduille (Turku, Tampere, Oulu, Jyväskylä, Kuopio ja Lahti).

Ryhmittelyn lähtökohtana ovat Henkilöliikennetutkimuksen 04–05 tiedot. Tiedot kuvaavat pitkiä yli 100 kilometrin matkoja maakuntien välillä. Lähtötietojen tarkkuustasosta johtuen matkavirtoja koskevissa tarkasteluissa lähtökohtana on jouduttu käyttämään oletusta siitä, että matkavirrat pääosin olisivat maakuntien keskuskaupunkien välisiä. Niitä runsasväkisiä kaupunkiseutuja, jotka eivät ole maakuntakeskuksia (Rauma, Salo, Kemi-Tornio ja Iisalmi) ei ole tässä selvityksessä pystytty tarkastelemaan samalla tasolla kuin maakuntakeskuksia. Näiden kaupunkiseutujen liikennetarjonta on kuitenkin selvitetty. Siltä osin, kuin kaupunkiseutuja palvelevat samat yhteydet kuin maakuntakeskusta, ovat myös tavoitteet samat. ELY-keskusten tulee omissa määrittelyissään varmistaa tarvittavat liityntäyhteydet näiden kaupunkiseutujen ja maakuntakeskusten välillä.

Ryhmittely tulee tarkistaa uuden henkilöliikennetutkimuksen valmistuttua.

3.3 Vaihdollisten yhteyksien matka-aikatarkastelu

Luvussa 3.2 ja liitteessä 4 tarkastellaan henkilöauton ja joukkoliikenteen matka-aikoja suurimman kysynnän omaavilla yhteysväleillä. Näillä yhteysväleillä pääosin julkisen liikenteen yhteys on henkilöauton matka-aikaa nopeampi. Sen sijaan vaihdollisissa yhteyksissä erityisesti poikittaisyhteyksissä matka-aika julkisella liikenteellä ylittää henkilöautoliikenteen matka-ajan.

Liitteen 4 taulukkoon on kerätty liikennemuodoittain vaihdollisten yhteyksien nopeimmat matka-ajat. Juna- ja bussivuorojen matka-ajat on saatu Matkahuollon ja VR:n aikatauluista ja henkilöauton Liikenneviraston välimatkalaskurista. Ajoajaltaan nopein liikennemuoto kullakin yhteysvälillä on osoitettu taulukossa harmaalla värillä. Lisäksi on laskettu matka-aikasuhde nopeimman joukkoliikennevuoron ja henkilöauton välillä.

Juna on keskustasta keskustaan matka-ajaltaan kilpailukykyinen henkilöautoon verrattuna lähes puolella tarkastelluista yhteysväleistä. Kaukoliikenteen peruspalvelutasoa koskeneessa selvityksessä (LVM 21/2011) matka-aikoja verrattiin maakuntakeskusten ja Helsingin välisillä sekä suurten kaupunkikeskusten välisillä yhteyksillä. Helsinkiin suuntautuvilla yhteyksillä juna oli nopein liikennemuoto Kotkaa ja Poria lukuun ottamatta kaikilla yhteysväleillä ja lento nopein niillä yhteyksillä, joilla lentoyhteys on.

Kokonaismatka-aikaan vaikuttavat oleellisesti liityntäliikenteen yhteydet, vuorotiheys sekä odotteluajat ja turvatarkastus lentokentällä. On huomattava, että etenkin lentoliikenteessä liityntäyhteydet lähtö- ja määräpäässä voivat olla pitkiä tai isoilla kaupunkiseuduilla ruuhkaisia ja lisäävät liikennemuodon matka-aikaa merkittävästi. Junaliikenteessä kaupunkien keskustoissa liitynnät ovat yleensä sujuvia kävelen tai joukkoliikenteellä. Myös junaliikenteessä liityntäyhteydet kuitenkin pidentävät matka-aikaa, ellei lähtö- ja määräpaikka ole aseman läheisyydessä. Bussiliikenteessä pikavuorot pysähtyvät kaupunkiseutujen pikavuoropysäkeillä, jolloin liityntäliikenteen tarve vähenee muihin liikennemuotoihin verrattuna. Kokonaismatka-ajan muodostumista on havainnollistettu tarkemmin kohdassa 3.6.

3.4 Asiakashinta

Kaukoliikenteessä matkan hinta on merkittävä valintakriteeri matkapäätöstä tehtäessä. Asiakashinta vaikuttaa eri tavalla eri matkustajaryhmiin. Opiskelijoille ja eläkeläisille tarjotaankin alennuslippuja kaikissa liikennemuodoissa. Etenkin opiskelu-, työ- ja vapaa-ajan matkoilla hinnalla on merkitystä kulkutavan ja reitin valinnassa. Työhön liittyvillä työasiamatkoilla hinnan merkitys on vähäisempi kuin muilla palvelutasotekijöillä kuten matka-ajalla ja täsmällisyydellä. Lippujen hinnoittelu lento- ja jatkossa myös junaliikenteessä riippuu ostoajankohdasta.

Matkan asiakashintaa eri kulkumuodoilla on tarkasteltu taulukossa 6 esimerkinomaisesti muutamilla yhteysväleillä. Hintaa on verrattu verottajan kilometrikorvausten perusteella laskettuun henkilöautoliikenteen hintaan sekä erikseen pelkkiin polttoainekustannuksiin, joiden perusteella auton omistajat tekevät hintavertailun.

Taulukko 6. Esimerkkejä asiakashinnasta (euroa) eri yhteyksillä ja liikennemuodoilla.

Yhteysväli	Juna	Bussi	Henkilöauto	Polttoainekustannus
Helsinki-Oulu	69,30–78,40	91,80	279,22	125,19
Helsinki–Tampere	23,10–34,90	25,30	80,96	36,30
Pori–Tampere	17,10–23,60	19,30	52,44	23,51
Hämeenlinna– Jyväskylä	35,10–42,40	32,40	87,40	39,19
Oulu–Rovaniemi	26,30–34,40	41,00	95,22	42,69
Kouvola– Jyväskylä	35,70–45,90	38,10	87,86	39,39
Turku–Vaasa	52,50–57,80	56,10	152,72	68,48
Oulu– Lappeenranta	72,70–78,40	85,90	252,08	113,03
Turku–Kuopio	59,80–67,10	64,90	206,54	92,61

Tarkastelu osoittaa, että joukkoliikenne (juna tai bussi) on ylivoimaisen edullista henkilöautoiluun verrattuna, jos matkustajia on yksi tai kaksi. Henkilöauton matkakustannus on keskimäärin 2,8 -kertainen bussiin verrattuna ja 2,6–3,2 -kertainen junaan verrattuna, jos vertailukohtana käytetään verottajan kilometrikorvausta. Käytännössä kuitenkin matkan hintaa vertaillessaan henkilöauton omistaja laskee henkilöautoilun kustannuksiksi usein ainoastaan polttoainekulut. Jos oletetaan polttoaineen hinnaksi esimerkiksi 1,65 euroa/litra ja polttoaineen keskipulutukseksi arvioidaan 8 litraa/100 km, on julkinen liikenne vain niukasti henkilöautoa edullisempaa. Jos matkapäätöstä tehtäessä henkilöautoilun kustannuksiksi arvioi pelkästään polttoainekulut, on henkilöautoilu kaikilla tarkastelluilla yhteysväleillä selvästi edullisempaa jo kahdella matkustajalla, koska henkilöauton polttoainekustannus on tällä tarkastelutavalla 0,13 euroa/kilometri.

Toistaiseksi juna- ja bussiliikenteessä kilpailutilanne ei ole juurikaan vaikuttanut hinnoitteluun, vaan hinta perustuu matkan pituuteen. Junaliikenteessä myös yhteyden nopeus ja matkustusmukavuus on vaikuttanut hintaan. Nopeilla junavuoroilla matkustaminen on ollut jonkin verran kalliimpaa. Tarkastelluista yhteysväleistä Tampere–Helsinki väli on bussilla suhteessa edullisin henkilöautoiluun verrattuna. Junayhteyksistä henkilöautoiluun verrattuna suhteessa edullisin on Oulu–Helsinki-väli.

Lentoliikenteessä sen sijaan kova kilpailu joillakin yhteysväleillä näkyy matkustajalle edullisena hinnoitteluna. Esimerkiksi Oulu–Helsinki välillä matka yhteen suuntaan ilman matkatavaroita maksaa edullisimmilla lennoilla alle 50 euroa. Pori–Helsinki välillä lento maksaa edullisimmillaankin noin kaksi kertaa enemmän. Lentomatkan hinta on

voimakkaasti kysyntäperusteinen ja liput ovat sitä kalliimpia, mitä täydempi kone on. Lentomatkan hinta myös nousee huomattavasti vaihdollisilla yhteyksillä.

VR on kuitenkin uudistamassa junalipputuotteita, hinnoittelua sekä toimintamalleja. Mallia uuteen junamatkailun hinnoittelun haetaan lentoliikenteestä. Tarkoitus on vaiheittain siirtyä kysyntään perustuvaan hinnoitteluun, missä junalipun hinta määräytyisi paitsi junatyypin myös sen mukaan kuinka paljon ennen matkustuspäivää lippu ostetaan. Liput ruuhkajuniin maksaisivat jatkossa enemmän kuin vähemmän kuormittuneisiin vuoroihin.

3.5 Matkan aikana eri kulkuvälineissä tarjottavia lisäpalveluita

Junaliikenne

Junamatkoilla matkustajan on mahdollista matkustaa allergikoille suunnatussa osastossa, neuvotteluosastossa tai lasten leikkipaikan läheisyydessä, tupakkavaunussa, työskentelyhytissä ja perhehytissä sekä junasta on mahdollista varata pyörätuolipaikka. Myös lemmikkieläimille on omat vaununsa. Polkupyöräpaikkoja on rajoitettu määrä IC-junissa sekä yö- ja päiväpikajunissa. Pyöräpaikka tulee varata ennen matkaa. Lisäksi junissa on tarjolla joko ravintolavaunussa tai minibistrokärrystä maksua vastaan virvokkeita ja purtavaa. IC-junissa ja Pendolinoissa on pistorasia ja pöytiä sekä puhelinkoppi työskentelyä varten. Liikuntarajoitteisten junamatkustajien on mahdollista saada avustusta junaliikenteen palveluasemilla. Pitkillä junayhteyksillä palvelutarjonta on erittäin kattava, niissä tarjotaan mm. makuuvaunupaikka myös suihkulla, autopaikka, matkatavarain säilytys (lähde: www.vr.fi).

Junaliikenteessä on määritelty asemat, joilla on saatavissa avustuspalveluja junaan siirtymistä tai poistumista varten. Nämä palvelut on tilattava 48 tuntia ennen matkan alkamista.

Bussiliikenne

Bussiliikenteen palvelut matkustajille ovat suppeampia kuin junaliikenteessä. Palvelut perustuvat joustavaan ja vaivattomaan matkustamiseen. Bussiliikenteessä voi kuljettaa suurempiakin määriä matkatavaroita bussin tavaratilassa. Polkupyörien, suksipussien ja muiden isompien matkatavaroiden kuljettamisesta tulee ilmoittaa etukäteen, jotta niille voidaan varata kuljetustila. Matkustaja saa kuljettaa maksutta mukanaan bussin tavaratiloissa kahta matkalaukkua tai kassia tai niitä vastaavaa määrää matkatavaraa. Lemmikkieläinten kuljettaminen on ilmaista, kun eläin on pieni, kulkee häkissä tai korissa ja voidaan sijoittaa istuimen jalkatilaan. Isommista koirista peritään yleensä lisämaksu. Expressbussissa on luettavissa asiakaslehtiä. Lapsi voi matkustaa yksin bussissa lapsipassin kanssa, joka takaa sen, että perillä kuljettaja pitää huolen lapsen luovuttamisesta asianmukaisesti lapsipassissa mainitulle henkilölle. (lähde: www.expressbus.fi)

Bussiliikenteessä avustuspalvelut tulevat EU-säännösten kautta pakollisiksi vuonna 2013. Säännösten mukaan yli 2,5 tunnin pituisilla matkoilla on tarjottava avustuspalveluja. Matkustajan on ilmoitettava tarpeesta 36 tuntia ennen matkan alkamista.

Lentoliikenne

Lentoyhtiöt tarjoavat palveluita, jotka takaavat lapsiperheiden, yksin matkustavien lasten ja pyörätuolin kanssa matkaavien asiakkaiden viihtyisän ja turvallisen matkan. Lentoliikenne toimii täysin kaupallisesti ja kukin lentoyhtiö määrittelee ja hinnoittelee omat palvelunsa. Kotimaan liikenteessä Finnairilla ja sen omistamilla yhtiöillä on kattavin

tarjonta. Sen erikoispalveluihin kuuluvat muun muassa lasten saattopalvelu ja pyörätuolien maksuton kuljetus lennoilla.

3.6 Esimerkkejä matkaketjuista

Matkustajalle kaukoliikenteen palvelu muodostuu koko matkaketjusta ja matkustaja arvioi palvelutasoa kokonaisuuden näkökulmasta. Kaukoliikenteen matkalla runkoyhteys voi ajallisesti tai kustannusten muodostumisen näkökulmasta jäädä jopa liityntäyhteyksiä merkitykseltömämmäksi. Seuraavassa on tarkasteltu esimerkinomaisesti kaukoliikenteen vaihtoehtoisia matkaketjuja muutamilla satunnaisesti valituilla yhteysväleillä. Tarkoituksena on vertailla matkan käytännön sujumista eri kulkumuodoilla sekä havainnollistaa runkomatkan osuutta matkaketjulla.

Esimerkit on valittu niin, että ne edustavat vaihdottomia ja vaihdollisia yhteyksiä, pitkiä ja lyhyitä yhteyksiä sekä poikittaisyhteyksiä. Jokainen yhteysväli on mahdollista matkustaa henkilöauton lisäksi sekä junalla että bussilla ja joillakin yhteysväleillä on lisäksi lentoyhteys. Taulukossa 7 on verrattu valittujen yhteysvälien matka-aikaa eri liikennemuotojen välillä. Taulukossa matka-aika on keskuksesta keskukseen eikä sisällä liityntämatkojen matka-aikaa. Tarkempaan matkaketjutarkasteluun on valittu 3 esimerkkiä (Helsinki-Tampere, Helsinki-Oulu ja Jyväskylä-Kouvola) ja näille yhteysväleille on kuvattu myös koko matkaketjun matka-ajan muodostuminen (kuvat 4-6).

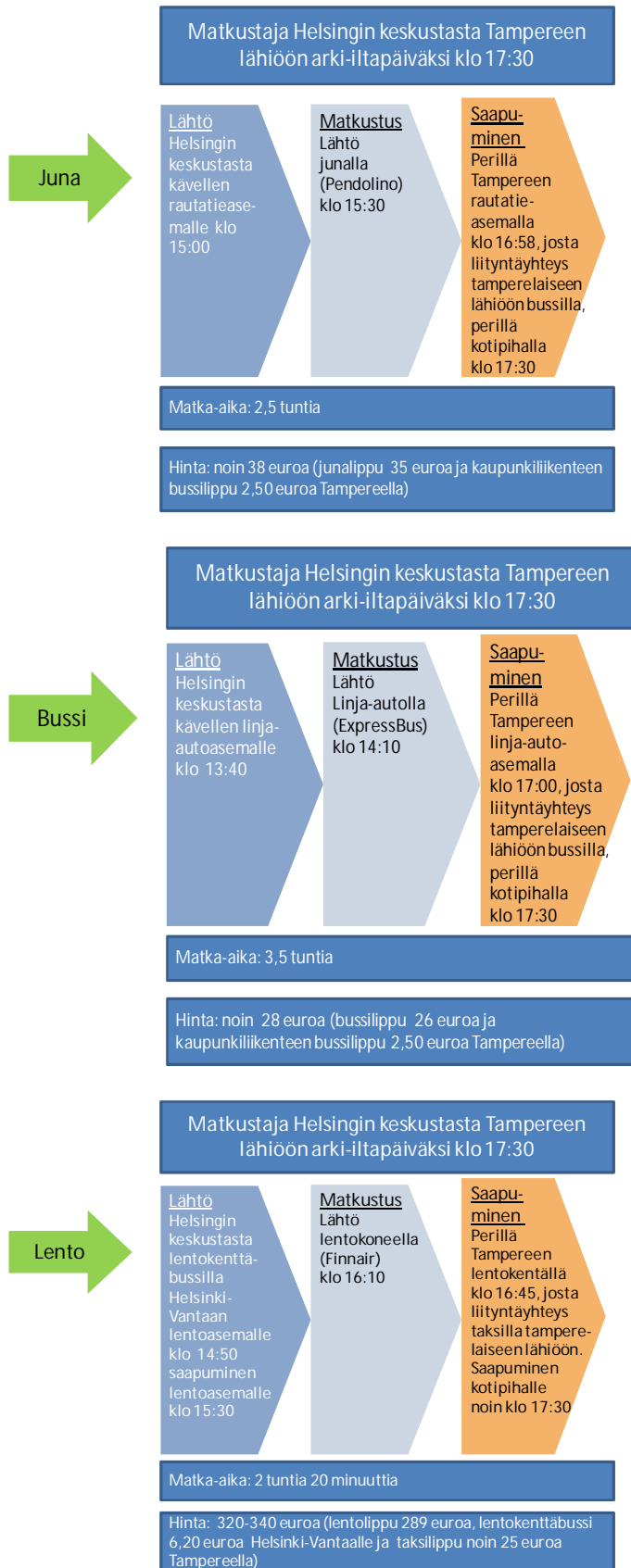
Taulukko 7. Tarkasteluun valitut yhteysvälit ja niiden ominaispiirteitä.

	Juna	Bussi	Juna	Bussi	Hlöauto	Lento	Juna	Bussi ¹	Hlöauto
Yhteysväli	Vaihtojen lukumäärä	Vaihtojen lukumäärä	Matka-aika	Matka-aika	Matka-aika	Matka-aika	km	km	km
Helsinki-Oulu	0 - 1	0 - 2	5:54-9:54	8:20-15:10	7:35	1:05	680	627	607
Helsinki-Tampere	0	0 - 1	1:26-2:26	2:15-4:15	2:12	0:40	187	186	176
Pori-Tampere	0	0 - 1	1:29-1:35	1:45-2:40	1:25	-	135	114	114
Hämeenlinna-Jyväskylä	1	1 - 2	2:11-2:45	3:20-8:20	2:22	-	234	232	190
Oulu-Rovaniemi	0	0 - 1	2:18-2:43	3:10-4:00	2:35	-	220	245	207
Kouvola-Jyväskylä	1 - 3	0 - 1	2:39-4:24	3:15-4:25	2:23	-	264	274	191
Turku-Vaasa	2	0 - 2	4:08-4:40	5:45-7:50	4:09	3:05-6:50	401	346	332
Oulu-Lappeenranta	1 - 2	1	7:28-12:39	9:10-12:15	6:51	-	719	577	548
Turku-Kuopio	1 - 2	1 - 2	5:18-6:05	7:40-12:45	5:36	2:45-6:35	492	461	449

¹ valittu ajallisesti lyhin vuoro km ja hintamäärittelyihin

Helsinki-Tampere

Kuvassa 4 on esitetty matkaketjukuvaus Helsingistä Tampereelle junalla, bussilla ja lentokoneella.



Kuva 4. Matkaketjukurvat eri liikennemuodoilla välillä Helsinki–Tampere.

Junaliikenne

Juna kulkee Helsingistä Tampereelle suoraan 34 eri junavuorolla päivässä. Junatyypistä riippuen matka-aika vaihtelee puolestatoista tunnista kahteen ja puoleen tuntiin. Vuorotarjonnassa on mukana kolme eri junatyyppeä, joiden joukossa on hitain taajamajunayhteys. Viimeinen yhteys lähtee Helsingistä puoli yhdeltätoista illalla ja aamun varhaisin lähtö on viideltä aamulla.

Pendolino ja InterCity yhteydet ovat lähes tunnin nopeampia kuin taajamajunat ja siten todennäköisin valinta matkustajilla, jotka matkustavat koko välin Tampere-Helsinki. Taajamajunassa ei ole lisäpalveluita, mutta hinta on muita junatyyppejä halvempi. Nopeimmilla junatyypeillä on lisäpalveluita kuten ravintolapalvelut ja esimerkiksi mahdollisuus tietokoneeliitintään (ks. 3.5).

Bussiliikenne

Bussilla pääsee Tampereelle suoraan tai vaihtoyhteydellä Forssan tai Hämeenlinnan kautta. Vaihtoyhteyksiä ei matkaketjun hitauden vuoksi kannata valita, koska suoria yhteyksiä on tarjolla jopa puolen tunnin välein. Myös yöllä pystyy matkustamaan kahdentoista, yhden ja kolmen aikoihin. Matka-aika on keskimäärin kaksi ja puoli tuntia. Yöaikaan bussiliikenne tarjoaa parasta palvelutasoa, sillä junat eivät kulje yöllä. Lisäksi pysäkkitiheys sekä Helsingin että Tampereen päässä suosii bussilla matkustamista, koska matkustajat voivat nousta kyytiin tai jäädä pois ydinkeskustan ulkopuolellakin.

Bussiliikenteessä lisäpalvelut ovat rajoitetummat kuin juna- ja lentoliikenteessä. (ks. 3.5)

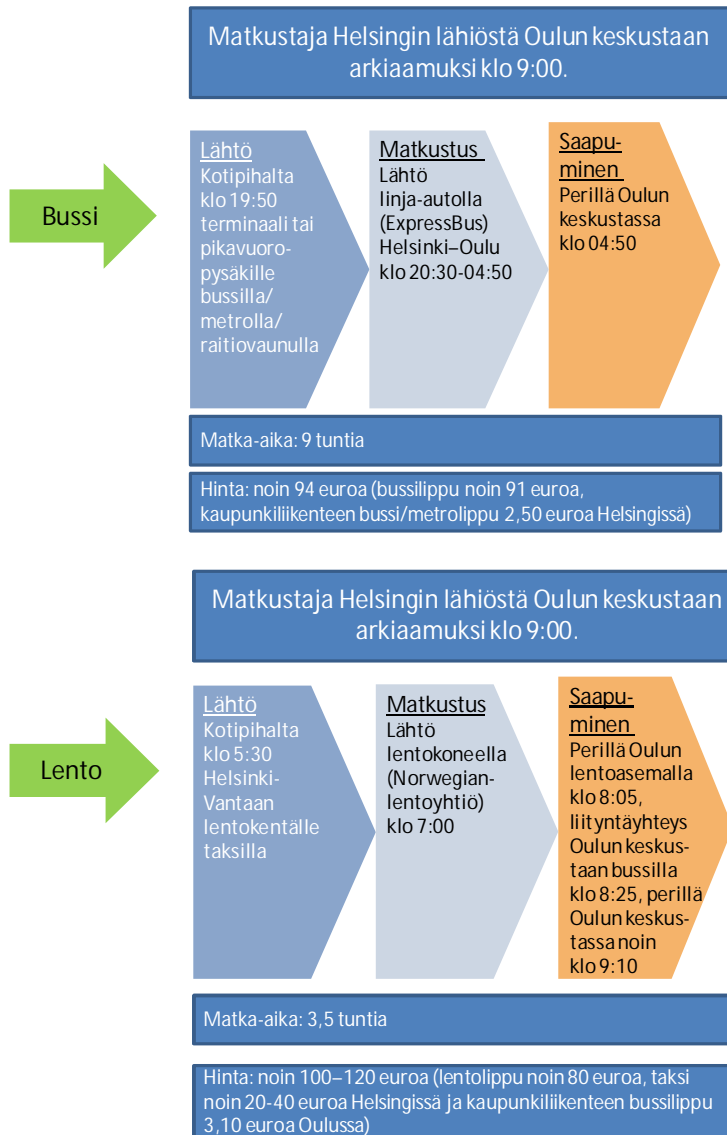
Lentoliikenne

Finnair lentää joka päivä neljä kertaa päivässä Helsingistä Tampereelle 40 minuutissa. Lentolipun hinta on lähes 300 euroa. Lentoliikenteessä vaaditut turvatarkastukset pidentävät matka-aikaa ja siten matka-aika lähenee lähes samaa, mitä junalla matkustamiseen kuluisi.

Helsinki–Oulu

Kuvassa 5 on esitetty matkaketju Helsingistä Ouluun makuuvaunussa junalla sekä bussilla ja lentokoneella.





Kuva 5. Matkaketjukuvaukset eri liikennemuodoilla välillä Helsinki–Oulu.

Junaliikenne

Matkareitti junalla kulkee suoraan tai vaihtoyhteyksien kautta Tampereelta tai Kuopiosta. Junamatka kestää kuudesta tunnista 10 tuntiin. 10 -tuntisilla yhteyksillä matkustetaan yön yli, jolloin on mahdollisuus makuuvaunupaikkaan. Junassa voi matkustaa lemmikin kanssa, pyörätuolilla ja kuljettaa polkupyörän. Lisäksi matkustaja voi valita allergiapaikan ja suihkullisen makuuvaunupaikan. Junassa on myös ravintolavaunu.

Tarkasteluajankohtana juna makuupaikalla oli kallein vaihtoehto matkustaa Helsingistä Ouluun. Ilman makuupaikkaa junamatkan hinta olisi ollut edullisempi.

Bussiliikenne

Bussilla matkustaa Helsingistä Ouluun suoraan tai vaihdollisilla yhteyksillä. Matka-ajat vaihtelevat yli 8 tunnista 15 tuntiin. Yön yli matkustettaessa matka-aika on lyhin, mutta perille tuloaika on varsin aikainen. Pidemmät matka-ajat ovat päiväaikaan matkustettaessa vaihdollisilla yhteyksillä. Vaihtoyhteyksiä voi olla yksi tai kaksi. Yhden vaihtoyhteyden reitit kulkevat joko Porin, Jyväskylän tai Kokkolan kautta. Kahden

vaihtoyhteyden reittivaihtoehtoja on useampia ja ne kulkevat joko Vaasan ja Kokkolan, Tampereen ja Kokkolan, Jyväskylän ja Kuopion, Varkauden ja Kuopion, Forssan ja Jyväskylän, Tampereen ja Jyväskylän tai Huittisten ja Porin kautta.

Bussi on näin pitkällä yhteysvälillä hitain matkustusmuoto, mutta hintakilpailukykyinen vaihtoehto. Suora bussiyhteys on myös ajallisesti kilpailukykyisin verrattuna muuhun liikenteeseen, mutta aikatauluvaihtoehtoja suorille yhteyksille on rajoitetummin, suorat yhteydet kulkevat ainoastaan yön yli matkustettaessa.

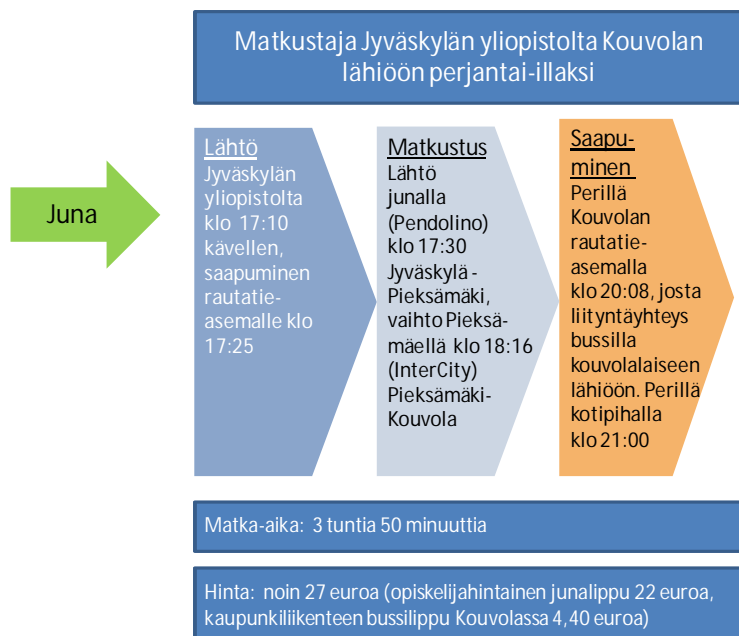
Lentoliikenne

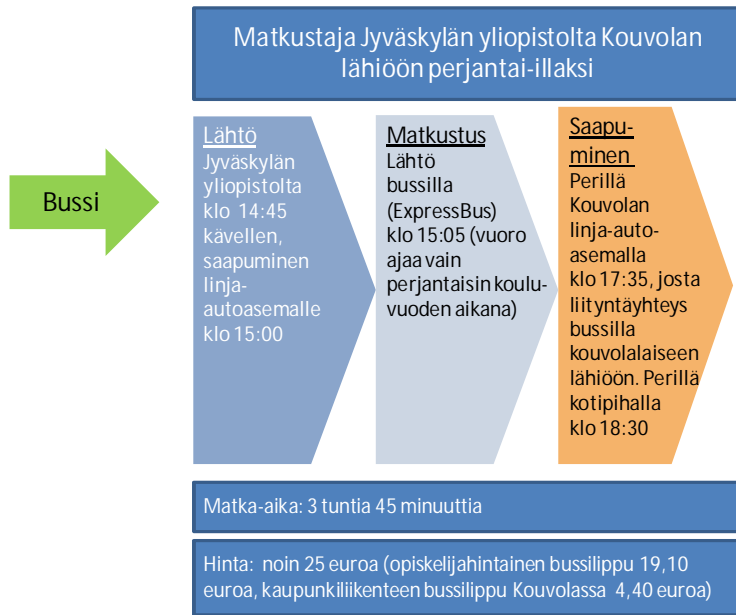
Lentämällä pääsee Helsingistä Ouluun noin tunnissa. Kokonaismatka-aikaa lisäävät lentoliikenteen turvatarkastukseen varattava aika sekä ulkopuoliset liityntämatkat. Lentoliikenteen kotimaan kilpailutilanteen kasvaessa markkinoille on tullut halvempia lentoja Helsingin ja Oulun välille. Tällä hetkellä koska Norwegian lentoyhtiö tarjoaa lentoja jopa alle 50 euron. Norwegian veloittaa kuitenkin tarjoushintaista lipusta matkatavaramaksun erikseen, lisäksi matkan tilaaminen palvelutiskiltä tai puhelimesta maksaa erikseen.

Helsingistä Ouluun liikennöi kolme lentoyhtiötä, Finnair, Blue1 ja Norwegian. Ouluun pääsee lentämällä aamuvarhaisesta iltamyöhään. Esimerkiksi Finnair lentää Ouluun kahden tunnin välein, Norwegianilla on neljä vuoroa päivässä ja Blue1:lla kahdeksan.

Jyväskylä–Kouvola

Kuvassa 6 on esitetty matkaketjukuvaus opiskelijalle Jyväskylästä Kouvolaan junalla ja bussilla.





Kuva 6. Matkaketjukuvaukset eri liikennemuodoilla välillä Jyväskylä–Kouvola.

Junaliikenne

Junalla pääsee Jyväskylästä Kouvolaan vaihtoyhteyksillä. Nopein reitti kulkee yhdellä vaihtoyhteydellä Pieksämäen kautta. Tällaisia yhteyksiä kulkee arkipäivinä noin 2–3 tunnin välein aamu puoli seitsemästä ilta seitsemään. Vuorotarjonnassa on mukana pikajuna, InterCity ja Pendolino yhteyksiä. Nopein junayhteys, joka kestää 2,5 tuntia kulkee puoli kuudelta iltapäivällä Pieksämäen kautta Pendolinolla ja InterCityllä. Keskimääräinen junamatka yhdellä vaihdolla Jyväskylästä Kouvolaan kestää 2,5–3,5 tuntia.

Bussiliikenne

Bussiliikenne tarjoaa kolme vuoroa päivässä Kouvola – Jyväskylä yhteysvälillä. Suoria yhteyksiä on kaksi. Lisäksi kouluvuoden aikana Jyväskylästä kulkee perjantaisin expressbus-yhteys Kouvolan kautta Kotkaan. Matka-aika on noin kolme tuntia.

Opiskelijan matkaketjulla opiskelupaikkakunnalta kotipaikalle viikonlopuksi junaliikenne on aikataulullisesti parempi vaihtoehto, mutta matka-ajallisesti ja hinnaltaan bussi on erittäin kilpailukykyinen vaihtoehto junaliikenteeseen verrattuna.

4 Esitys tavoitteellisesta palvelutasosta

4.1 Liikenteelliset tavoitteet

Tavoitetasolla kaukoliikenteen tulee olla täsmällistä ja luotettavaa. Matka-ajan tulee runkomatkalla pääosin olla henkilöautoa nopeampi. Matkustamisen tulee olla miellyttävää ja vuorotiheyden (aikataulurakenteen) kysyntää vastaava. Lipun hinnan tulee olla vastaavan henkilöautomatkan kustannuksia edullisempi. Tiedon saamisen ja lipunoston tulee olla helppoa ja esteetöntä. Taulukossa 8 on ehdotus liikennepalveluiden määrällisistä tavoitteista palvelutasoluokittain.

Taulukko 8. Ehdotus kaukoliikenteen tavoitteellisesta palvelutasosta, määrälliset tekijät.

Palvelutasoluokka	1 Huipputaso	2 Kysyntää lisäävä taso	3 Kysyntää vahvistava taso	4 Toimiva taso
<i>Yhteysvälit</i>	Hki– Tampere, Turku, Oulu, Jyväskylä, (Lahti, Hämeenlinna) Kuopio Tampere–Turku,	Hki– Kotka, Kouvola, Mikkeli, Rovaniemi, Joensuu, Pori, Lappeenranta, Seinäjoki, Tampere– Lahti, Jyväskylä, Pori, Seinäjoki, Oulu–Rovaniemi, Turku–Pori	Hki– Vaasa, Kajaani, Kokkola Kajaani–Oulu, Mikkeli–Kuopio, Mikkeli–Kotka/Kouvola Kuopio–Joensuu, Oulu–Kuopio, Kajaani–Kuopio, Jyväskylä–Kuopio, Jyväskylä–Seinäjoki, Oulu–Jyväskylä, Lappeenranta–Kotka, Jyväskylä–Mikkeli, Lappeenranta–Mikkeli, Oulu–Tampere, Turku–Lahti, Turku–Jyväskylä, Tampere–Kuopio ja Kuopio–Lahti	Muut yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutujen yhteydet suurille kaupunkiseuduille (Turku, Tampere, Oulu, Jyväskylä, Lahti ja Kuopio) Esimerkiksi Lappeenranta – Oulu Rovaniemi – Jyväskylä Joensuu – Tampere Seinäjoki – Lahti jne...
<i>Määritelmä</i>	Ylivoimainen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Toimiva ja käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Joukkoliikennevaihtoehto autottomille
<i>Tavoitteet</i>	Lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta	Lisätä joukkoliikenteen kulkutapaosuutta	Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen	Tarjota joukkoliikennevaihtoehto
<i>Matka-aikasuhde joukkoliikenne/henkilöauto (runko matka)</i>	joukkoliikenteen runkomatka on vastaavaa henkilöautomatkaa nopeampi	joukkoliikenteen runkomatka on vastaavaa henkilöautomatkaa nopeampi	joukkoliikenteen runkomatkan matka-aika on enintään 1,2 kertaa vastaavan henkilöautomatkan matka-aika	joukkoliikenteen runkomatkan matka-aika on enintään 1,4 kertaa vastaavan henkilöautomatkan matka-aika
<i>Liikennöinti-aika</i>	varhaisaamusta myöhäisyöhön kaikkina päivinä	varhaisaamusta myöhäisiltaan kaikkina päivinä	aamulla, päivällä, illalla kaikkina päivinä	aamulla, iltapäivällä kaikkina päivinä
<i>Vuorotiheys /vuoromäärä</i>	Tasaväli-aikataulut Vuorotiheys vähintään 30 min, Ruuhka-aikoina vähintään 15	Aikataulut tasaväleihin tai samoilla minuuteilla vuorotiheys pääsääntöisesti vähintään n. 60 min tai vähintään yli 50	aamulla, päivällä, illalla vuorotiheys pääsääntöisesti vähintään n. 120 min tai vähintään yli 20 vuoroa/vrk ruuhka-aikoihin painottuen.	muutamia suoria vuoroja tai vuoroja, joilla järjestetty vaihto

	minuuttia*)	vuoroa/vrk.		
--	-------------	-------------	--	--

*)Turku–Hki, Tre (HML)–Hki ja Lahti–Hki

Matka-aikasuhdetta koskevalla tavoitteella tarkoitetaan sitä, että ainakin osan yhteysvälin tarjonnasta tulisi olla tavoitteen toteuttavia. Tarvittava osa vuoroista voi edelleen tehdä aikaa vaativia poikkeamia nopeimmalta reiteiltä tai pysähtyä väliasemilla kysynnän mukaan.

Taulukko 9. Yhteenvedo yhteysvälien ryhmittelystä

	Helsinki	Tampere	Turku	Oulu	Jyväskylä	Kuopio	Lahti
Tampere							
Turku							
Oulu							
Jyväskylä							
Kuopio							
Lahti							
Pori							
Seinäjoki							
Joensuu							
Kouvola							
Hämeenlinna							
Vaasa							
Lappeenranta*)							
Kotka							
Mikkeli**)							
Rauma							
Salo			<100 km				
Rovaniemi							
Kemi–Tornio							
Kajaani							
Kokkola							
Iisalmi						<100 km	

*) Lisäksi Lappeenranta – Kotka ja Lappeenranta – Mikkeli kuuluvat kysyntää vahvistavalle tasolle

***) Lisäksi Mikkeli – Kotka/Kouvola kuuluu kysyntää vahvistavalle tasolle

	Huipputaso
	Kysyntää lisäävä taso
	Kysyntää vahvistava taso
	Toimiva taso

Huipputasolla ja kysyntää lisäävällä tasolla tavoitteena ovat täsmälliset ja luotettavat sekä nopeat yhteydet, tiheä vuoroväli ja tasaväliset tai samoilla minuuteilla tapahtuvat aikataulut (eri joukkoliikennemuodoilla yhteensä). Huipputason ja kysyntää lisäävän tason erot ovat vuorotiheydessä ja liikennöintiajassa. Kysyntää vahvistavalla tasolla

tavoitellaan kattavaa tarjontaa tärkeimpinä matkustusaikoina ja sujuvia, lähes henkilöauton matka-aikaan verrattavia yhteyksiä.

Toimivalla tasolla yhteydet ovat tyypillisesti poikittaisyhteyksiä ja vaihdollisia yhteyksiä, jolloin vuorotiheydelle ja matka-ajalle ei aseteta tiukkoja tavoitteita. Tavoitteena on, että liikenne on täsmällistä ja luotettavaa, vaihdot sujuvia ja että yhteyksiä on eri vuorokaudenaikoina. Yhteysvälit, joiden esitetään kuuluvan toimivalle tasolle, on esitetty liitteen 3 taulukossa.

Erikseen asetetaan tavoite pitkämatkaisille liityntäyhteyksille lentoasemille, jotta vilkkaasti liikennöityjen lentokenttien edullista tai kattavaa lentotarjontaa pääsevät hyödyntämään myös naapurimaakunnat. Ainakin Kajaanista tulee olla liityntäyhteydet Kuopion ja/tai Oulun lentoasemien tärkeimmille lennoille aamulla ja iltapäivällä Kajaanin lentoaseman vähäisen tarjonnan ja korkean hintatason vuoksi. Samoin Kemistä tulee olla liityntäyhteydet Oulun lentoasemalle. Iisalimesta tulee olla liityntäyhteydet Kuopion lentoaseman tärkeimmille lennoille aamulla ja iltapäivällä. Myös Salosta ja Kotkasta on suorat yhteydet Helsinki–Vantaan lentoasemalle.

4.2 Laadulliset tavoitteet

Tavoitetasolla myös palvelun laadun tulee olla korkeatasoista. Kaukoliikenteen perus- ja erityispalvelutason raportissa (21/2011) on käsitelty palvelutasotekijöitä sidosryhmäkyselyn, asiakastarpeiden sekä säädösten näkökulmasta. Samat laatutekijät koskevat myös tavoitteellista palvelutasoa, mutta joukkoliikenteen kilpailukykyyn ja houkuttelevuuteen vaikuttavia tekijöitä korostetaan tavoitetasolla enemmän kuin peruspalvelutasolla. Näitä ovat mm. täsmällisyys ja luotettavuus, informaatio sekä matkaketjun toimivuus, matkustusmukavuus ja esteettömyys.

Palvelutason laatutekijät on jaettu niihin, jotka koskevat kaikkia palvelutasoluokkia ja niihin, joilla operaattorit ja palvelun tarjoajat voivat lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Niitä toivotaan tarjottavan erityisesti huippu- ja kilpailutasolla siten, että palvelun laatu vastaisi mahdollisimman monen käyttäjäryhmän tarpeisiin.

Kaikkia palvelutasoluokkia koskevia laatutekijöitä ovat:

- Esteettömyys kaikilla matkaketjuilla, lisäksi avustuspalvelut tarjotaan ennalta ilmoitetuilla asemilla/terminaaleissa EU-asetusten vaatimusten mukaisesti (linja-autoliikenteessä 1.3.2013 alkaen)
- Matkustajainformaatio tarjotaan koko matkaketjulle samasta lähteestä (esim. matka.fi)
- Matkan hintatiedot ovat saatavissa samasta lähteestä kuin aikataulu- ja reittitieto
- Matkalippu on ostettavissa etukäteen koko matkaketjulle
- Vuorot kulkevat aikataulujen mukaan, poikkeuksista ja häiriöistä annetaan ajantasainen informaatio matkustajille. Myöhästymisistä korvaukset matkustajille kansainvälisten säännösten mukaisesti (esim. juna yli 60 min)

Lisäarvoa tuottavia ja kaukoliikenteen kilpailukykyä lisääviä palvelutasotekijöitä ovat esimerkiksi:

- Personoitu matkustajainformaatio (mobiilipalvelut)
- Ajantasainen pysäkki/asemainformaatio
- Oheispalvelut kulkuvälineissä, terminaaleissa/matkakakeskuksissa ja asemilla
- Henkilökohtainen asiakaspalvelu asemilla, terminaaleissa ja liikennevälineissä

Myös matkan pituus (matka-aika) vaikuttaa laatutavoitteisiin, esimerkiksi yli 3 tunnin matkoilla lisäpalveluilla lisätään joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Kun matka-aika voidaan hyödyntää työskentelyyn, lepoon tai virkistäytymiseen, paranee kilpailukyky henkilöautomatkaan verrattuna. Yöliikenteessä yli 6 tunnin matkoilla tavoitteena on tarjota makuupaikkoja (yöjuna) tai lepoasentoon säädettäviä istuimia busseissa.

Taulukossa 10 on esitetty ehdotus tavoitteellisen palvelutason laatutekijöiksi.

Laatutekijät ovat kaluston osalta liikennemuotokohtaisia, esimerkiksi junat ovat suurelta osin esteettömiä, kun taas kaukoliikenteen bussikalusto ei sitä ole. Lentoliikenteessä asemat ovat esteettömiä, mutta itse lentokoneissa ja niihin pääsemisessä tarvitaan usein avustajaa.

Joukkoliikenteen kehittämisessä tavoitteena on valtakunnallinen informaatiojärjestelmä sekä yhteiskäyttöisen lippujärjestelmä (LVM 19/2009), mikä koskee kaikkea joukkoliikennettä, myös kaukoliikenteen tavoitteellista palvelutasoa. Kulkutapojen yhteiskäyttöisyyttä ajatellen palvelujen kehittämisessä tulee entistä enemmän kiinnittää huomiota polkupyörien kuljetukseen liikennevälineessä.

Taulukko 10. Ehdotus kaukoliikenteen tavoitteellisesta palvelutasosta, laadulliset tekijät

<i>Laadulliset tekijät</i>	<i>Kaikissa palvelutasoluokissa tavoiteltavat laatutekijät</i>	<i>Huippu- ja kilpailutasolle asetetut lisätavoitteet</i>
Täsmällisyys/ Luotettavuus	Vuorot liikennöivät aikataulun mukaisesti. Häiriötiedotus matkustajille ennakoivasti ja viiveettä sisältäen vaihtoehtoiset reitit ja aikataulut.	Matkustajalla mahdollisuus saada henkilökohtainen mobiili-info häiriöistä ja poikkeusliikenteestä
Matkustaja- informaatio	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info internetissä sisältäen hintatiedot ja tiedon esteettömyydestä ja avustuspalveluista. Aikataulumonitorit terminaaleissa, matkakeskuksissa ja asemilla. Infon tuotannossa huomioidaan erityisryhmien tarpeet.	Ajantasainen tieto vuorojen lähtö- ja saapumisajoista terminaaleissa ja asemilla sekä tärkeimmillä pysäkeillä.
Lippujärjestelmä	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä ja lipun ostomahdollisuus etukäteen koko matkaketjulle.	Yksilöllisiä lisäpalveluja tarjolla lisähintaan.
Matkaketjun toimivuus	Aikataulu- ja hintatiedot saatavissa koko matkaketjulle samasta tietolähteestä. Opastetut liitynnät seudulliseen ja paikalliseen liikenteeseen. Asemilla ja terminaaleissa sekä valituilla pikavuoropysäkeillä liityntäpysäköinti ja saattopysäköintimahdollisuus. Taksipalvelut saatavilla vaivatta terminaaleissa ja asemilla. Matkaketjut toimivat esteettömästi tai saatavilla on avustuspalveluja	Vaihdoton yhteys tai järjestetty vaihto terminaalissa tai asemilla. Sujuva liityntä seudulliseen ja paikalliseen liikenteeseen, yhteensovitettavat aikataulut.
Kalusto	Ympäristöystävällinen kalusto. Istuinmukavuus ja työskentelymahdollisuus huomioitu, matkatavaroiden ja polkupyörien kuljetusmahdollisuus sekä WC.	Istumapaikan varausmahdollisuus, vaihtoehtoisia paikkoja (esim. työskentely, istuinväljyyys)
Oheispalvelut	Kuulutukset, yli 3 tunnin matkoilla lisäpalveluja	Sähköpistoke, internet, virvokemyynti kulkuvälineessä ja terminaaleissa. Terminaaleissa ja Matkakeskuksissa kaupallisia palveluja.

4.3 Palvelutason parantaminen

4.3.1 Liikenteelliset tavoitteet

Huipputaso

Huipputasolla tarjonta on jo nykyisin pääosin hyvällä tasolla. Suurimmat haasteet liittyvät laadullisten tavoitteiden toteuttamiseen ja erityisesti liikenteen täsmällisyyteen. Esitettyjen vuorotiheystavoitteiden toteutuminen edellyttäisi kuitenkin Turku–Tampere ja Kuopio–Helsinki –yhteysvälillä vuorotarjonnan lisäämistä ja liikennöintiajan pidentämistä aamusta ja myöhäisillasta. Näillä yhteysväleillä myös joukkoliikenteen matkamäärä on suurehko suhteessa vuorotarjontaan, joten pyrkimys nykyistä parempaan vuorotiheyteen on perusteltu. Turku–Helsinki yhteysvälillä tavoitteiden toteuttaminen edellyttäisi ruuhka-ajan tarjonnan lisäämistä. Oulu–Helsinki – yhteysvälillä lentoliikenteen tarjonta on kattavaa. Liikennöintiäikää tulisi kuitenkin myöhäisillasta pidentää ja päivä- ja iltavuorojen tarjontaa lisätä, jotta tavoitteet toteutuisivat. Suurimmat haasteet Oulu–Helsinki välillä liittyvät liityntäliikenteeseen, jonka lisääminen ja nopeuttaminen Oulussa parantaisi oleellisesti julkisen liikenteen matkaketjujen sujuvuutta. Helsingissä liityntäyhteyksien palveluja parantaa vuonna 2014 valmistuva Kehärata.

Esitetyt matka-aikatavoitteet toteutuvat kaikilla Huipputason yhteysväleillä ainakin osalla yhteyksistä. Tarjontaa olisi joiltakin osin tarpeen tasoittaa ja porrastaa kaikilla yhteysväleillä, mutta eri liikennemuotojen välillä tavoite on erittäin haasteellinen. Käytettävissä olleen aineiston perusteella Hämeenlinnan ja Helsingin välillä joukkoliikenteen kulkutapaosuus arvioidaan alhaiseksi ja vuorotarjontaa on Tampereen suunnan liikenteen ansiosta runsaasti suhteessa joukkoliikennematkojen määrään. Hämeenlinna – Helsinki ja Lahti – Helsinki yhteysvälien palvelutason määrittää ensisijaisesti ELY-keskus.

Kysyntää lisäävä taso

Kysyntää lisäävällä tasolla arvioidaan Rovaniemi–Helsinki ja Rovaniemi–Oulu yhteysväleillä olevan erittäin suuri joukkoliikenteen kehittämispotentiaali. Näillä yhteysväleillä tehdään paljon matkoja suhteessa julkisen liikenteen tarjontaan. Myös Lappeenranta–Helsinki ja Kouvola–Helsinki yhteysväleillä arvioidaan käytettävissä olevan aineiston perusteella olevan hyvää joukkoliikenteen kehittämispotentiaalia. Rovaniemi–Helsinki välillä tulisi tarjontaa, erityisesti lentovuoroja, lisätä. Oulu–Rovaniemi välillä tulisi tarjonta lähes kaksinkertaistaa asetettuihin tavoitteisiin pääsemiseksi. Yhteysvälillä tarvitaan sekä juna- että bussivuorojen hyvää palvelutasoa. Lisäksi tällä yhteysvälillä tulisi huomioida tarvittavien liityntäyhteyksien järjestäminen Oulun lentoasemalle Kemi–Tornio alueelta.

Pori–Helsinki, Pori–Turku, Pori–Tampere, Lahti–Tampere ja Kotka–Helsinki yhteysväleillä matka-aikatavoitteet suhteessa henkilöautoon eivät toteudu keskustasta keskustaan johtuen pikavuorojen pysäkkitiheydestä ja ruuhkaisesta kaupunkien katuverkosta. Joukkoliikenteen matka-ajan nopeuttaminen ei nykyisellä tie- ja rataverkolla ole mahdollista, joten kehittäminen tulisi kohdistaa täsmällisyyden ja luotettavuuden parantamiseen ja muihin laatutekijöihin.

Helsingin ja Lappeenrannan, Helsingin ja Joensuun sekä Seinäjoen ja Tampereen välille tarvittaisiin lisävuoroja, jotta palvelutasotavoite toteutuisi. Seinäjoki – Tampere - yhteysvälillä haasteena on suuri matkamäärä, mutta suhteellisen pieni joukkoliikenteen kulkutapaosuus. Kysyntää lisäävällä tasolla huomio kiinnittyy myös Uudenmaan ja Etelä-Savon väliseen erittäin suureen matkamäärään, mutta pieneen joukkoliikenteen kulkutapaosuuteen. Joukkoliikenteen vähäistä käyttöä selittänee ainakin osaltaan

kesämökkimatkat. Yhteysvälillä tarvittaisiin kuitenkin aikatauluparannuksia kuten esimerkiksi aamuyhteys Helsingistä Mikkelin suuntaan.

Kysyntää vahvistava taso

Kysyntää vahvistavalla tasolla paras kehittämispotentiaali arvioidaan olevan Jyväskylän ja Seinäjoen sekä Jyväskylän ja Oulun välisissä yhteyksissä. Molemmilla yhteysväleillä on tarpeen lisätä vuorotarjontaa. Oulu–Jyväskylä välillä tarvitaan myös nopeampia yhteyksiä ja aikatauluparannuksia erityisesti aamun vuorotarjontaan.

Ehdotettujen tavoitteiden toteuttaminen edellyttäisi vuorotarjonnan kasvattamista muutamilla vuoroilla sekä aikataulujen tarkistamista Kajaani–Oulu, Mikkel–Kouvola/Kotka, Oulu–Kuopio, Kajaani–Kuopio, Jyväskylä–Seinäjoki sekä Lappeenranta–Kotka ja Lappeenranta–Mikkeli yhteysväleillä. Esimerkiksi Oulu–Kuopio välillä kehittämisen tulisi koskea erityisesti aamuyhteyksiä. Lentoliikenne tarjoaa nopean runkoyhteyden, mutta liityntäyhteyksiä on tarpeen nopeuttaa ja sujuvoittaa. Liityntäyhteyksiä tulee kysyntää vastaavasti järjestää lähikaupunkien lentokentille niistä kaupungeista, joiden lentotarjonnan vähäisyys ja korkea hinnoittelu houkuttelee matkustajia henkilöautomatkalle tai henkilöautolla tehtävälle liityntämatkalle lähilentokentälle. Esimerkiksi Kajaanista on tarpeen järjestää liityntäyhteyksiä Kuopion ja Oulun lentoasemalle ja Kemistä Oulun lentoasemalle.

Toimiva taso

Toimivalla tasolla suurimman haasteen muodostaa vaihtojen sujuvuus. Vaihdoilla yhteysväleillä tarjonnan määrä määräytyy pääosin muiden palvelutasoluokkien tavoitteiden yhteydessä, koska matkat muodostuvat ylempään tason runkoyhteyksistä ja vaihdoista näiden välillä.

Junaliikenteessä vaihdot junasta junaan onnistuvat hyvin junien aikataulurakenteesta johtuen. Sen sijaan aikataulujen yhteensovittamisessa on parannettavaa yhteyksillä, jotka muodostuvat matkaketjusta, jossa runkomatkalla on eri liikennemuotojen tarjontaa kuten bussi–juna ja bussi-lento. Vaihtojen sujuvuutta solmupisteissä edistävät terminaalien asemien ja pysäkkien hyvä laatu. Kaukoliikenteen pidemmällä matkoilla vaihtoon kuuluva odotusaika on helpommin hyväksyttävissä, jos solmukohtaan oheispalvelut pystyvät tyydyttämään matkustajien palveluodotukset. Tärkeitä ovat lämpimät ja turvalliset sisätilat, kahvila- tai ravintolapalvelut sekä muut kaupalliset palvelut. Ajantasainen matkustajainformaation olemassaolo on vaihtotapahtumassa ja liikenteen solmukohtissa ensiarvoisen tärkeää. Matkakeskusverkon laajentamisella ja alemman tason asema- ja pysäkkiverkon parantamisella voidaan parantaa toimivan tason joukkoliikennesyhteyksiä. Terminaalien ja asemien aukioloaikojen tulee noudattaa toimivan tason yhteyksien liikennöintiä.

4.3.2 Laadulliset tavoitteet

Kaukoliikenteen kilpailukyvyn kannalta tärkeimmät laatutekijöiden parantamistarpeet kohdistuvat kaukoliikenteessä matkustajainformaation parantamiseen matkaketjuilla sekä lippujen yhteiskäyttöisyyteen koko matkaketjulla. Laadullisilla tekijöillä vaikutetaan myös siihen, että joukkoliikennejärjestelmä näyttää asiakkaalle selkeänä ja yhtenäisenä kokonaisuutena. Tähän kuuluu joukkoliikennepalvelujen yhtenäinen brändäys, aikataulutiedon helppo saatavuus ja lippujen oston helppous. Kaukoliikenteen kannalta kehittämistyössä on otettava lisäksi tavoitteeksi seuraavat kaikkia matkustajaryhmiä koskevat parannustarpeet:

- Vaihtoehtoiset kulkutavat ja matkaketjuihin liittyvä reitti-, aikataulu- ja hintatieto tarjotaan samasta lähteestä ja yksinkertaisessa ja havainnollisessa muodossa.
- Ajantasainen tiedottaminen häiriötilanteissa sekä matkaa suunnitteleville että jo matkaa tekeville (asemat, pysäkit ja vaunut) sekä poikkeusliikenteen järjestäminen
- Yksilöllisten infopalvelujen valintamahdollisuuksien lisääminen
- Asema ja pysäkki-informaation parantaminen ajantasaiseksi terminaaleissa ja asemilla sekä sähköisten aikataulunäyttöjen ylläpito pikavuoropysäkeillä

Matkaketjujen sujuvuus ja vaihdot eri liikennemuotojen välillä on yksi tärkeimpiä kehittämiskohteita kaukoliikenteen tavoitteellisen palvelutason saavuttamisessa. Siihen liittyy mm. seuraavat palvelun osatekijät:

- Opastuksen jatkuvuus ja esteettömyys matkaketjujen solmupisteissä, kaluston esteettömyys
- Liityntäyhteyksien aikataulujen yhteensovittaminen kauko- ja seudullisen liikenteen välillä
- Kaikkien matkustajaryhmien tarpeet huomioon ottavan liityntä- ja saattopysäköinnin järjestäminen asemilla, terminaaleissa ja kaupunkiseutujen pikavuoropysäkeillä
- Taksien saatavuus terminaaleissa, matkakeskuksissa ja asemilla
- Terminaalien ja asemien aukioloaikojen sovittaminen liikennöintiäikoihin niin, että suojaiset, turvalliset ja oheispalveluja tarjoavat sisätilat ovat matkustajien käytettävissä etenkin vaihtojen yhteydessä.

Pidemmillä kaukoliikenteen matkoilla matkustajaryhmien yksilölliset tarpeet on otettava entistä paremmin huomioon oheispalveluiden tarjonnassa, jotta joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan parantaa.

5 Johtopäätökset ja yhteenveto

Tämän selvityksen tavoitteena on palvella liikenne- ja viestintäministeriön kaukoliikenteen palvelutasomäärittelyn valmistelua. Selvityksessä on laadittu esitys kaukoliikenteen tavoitteellisesta palvelutasosta, ja se täydentää aiemmin laadittua ehdotusta perus- ja erityispalvelutasosta. Palvelutaso on pääosin määritelty tavoitteelliseksi. Todennäköistä on, että aivan kaikkiin asetettuihin tavoitteisiin ei päästä, vaan palvelutaso asettuu jonnekin aiemmin esitettyjen perus- ja erityispalvelutason ja nyt ehdotetun tavoitetason välimaastoon. Palvelutaso esitetään määritettäväksi tavoitteelliseksi sen takia, että määrittelyllä ei haluta estää liikennepalveluiden kehitystä, vaan mahdollistaa yhä nopeampien ja laadukkaampien palveluiden tulo markkinoille. Esitettyä tavoitetasoa ei ole myöskään tarkoitus lähteä toteuttamaan yhteiskunnan rahoituksella, vaan selvityksen tavoitteena on paremminkin antaa markkinoille viestiä siitä, missä ja miten kaukoliikenteen palvelutasoa toivotaan kehitettävän. Palvelutason määrittely ei luo subjektiivista oikeutta joukkoliikennepalvelujen saamiseen.

Kaukoliikenteen palvelutason toivotaan paranevan, koska joukkoliikennelain yhtenä tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen kulkutapaosuutta runsasväkisten kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä. Myös liikennepoliittisten tavoitteiden pohjalta kaukoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoiluun tulee parantaa. Tässä selvityksessä on esitetty arvioita siitä, millä yhteysväleillä ja millä keinoin kaukoliikenteeseen olisi mahdollista saada lisää matkustajia. Valtio voi edistää toimillaan toisaalta toimintaympäristön kehittämistä ja toisaalta ostoliikenteen sopimusehtoja sekä reittiliikenteen lupaehtoja niin, että myös laadulliset palvelutasotekijät voivat toteutua.

Liityntä kaukoliikenteeseen on merkittävä osa matkaketjua Työn tavoitteista ja aikataulusta johtuen tässä selvityksessä palvelutasotavoitteita ehdotetaan vain yhdelle matkaketjun osalle, runkomatkalle. Tehdyt tarkastelut kuitenkin osoittavat, että liityntäyhteydet saattavat kaukoliikenteen matkaketjussa olla sekä ajallisesti että kustannukseltaan runkomatkaa merkittävämpi tekijä. Julkisen liikenteen liityntäyhteyden puuttuminen voi estää kaukoliikenteen käytön kokonaan ja ohjata valinnan henkilöautoiluun. Toisaalta taas sujuvat ja edulliset liityntäyhteydet lisäävät oleellisesti kaukoliikenteen houkuttelevuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriön palvelutason määrittely tulee kohdistumaan runkomatkaan. Muiden toimivaltaisten viranomaisten tulee huolehtia alueellaan kaukoliikenteen liityntäyhteyksien toimivuudesta. Alueilla, joilla ei ole toimivia ja hinnaltaan kilpailukykyisiä lentoyhteyksiä, voidaan palvelutasoa parantaa järjestämällä liityntäyhteyksiä myös maakunnan ulkopuolella sijaitsevalle paremman palvelun tarjoavalle lentoasemalle, jos kokonaismatka-aika ei ylitä tavoitetta.

Liikennemuotojen monipuolisuus on arvokasta Työssä näkökulmana oli liikennejärjestelmänäkökulma eli kaikkia liikennemuotoja tarkasteltiin rinnakkain. Tarkastelujen tuloksena todetaan, että liikennetarjonnan monipuolisuus on lisäarvo ja mahdollistaa erilaisten matkustajaryhmien tarpeet kattavan palvelun. Käytännön matkaketjutarkastelut osoittivat, että jokaisella kulkumuodolla on järjestelmässä tärkeä paikkansa. Lentoyhteys on nopein pitkillä matkoilla. Juna palvelee sujuvasti kaupunkeja ja asemien lähiseutuja. Koko matkaketjua tarkasteltaessa linja-autoyhteys saattaa kuitenkin olla nopein vaihtoehto, jos lähtö- tai määräpaikka on lähellä pysäkkiä eikä liityntää tarvita. Jotta kaukoliikenteen kilpailukykyä henkilöautoiluun verrattuna pystytään aidosti parantamaan, on kaikkia julkisen liikenteen muotoja ja niiden välistä yhteistyötä kehitettävä.

Matkustajan näkökulmasta joukkoliikenne on yksi järjestelmä Matkustajan näkökulmasta joukkoliikenteen tulee näyttäytyä yhden järjestelmän kokonaispalveluna. Matkustaja tekee valinnan henkilöauton ja joukkoliikenteen välillä mielikuvan perusteella, jos riittävää tietoa ei ole helposti saatavilla. Tällä hetkellä kaukoliikenne näyttäytyy matkustajalle erillisten toimijoiden ja operaattoreiden pirstaleisena järjestelmänä. Koko palvelukokonaisuudesta tulee saada tieto yhdestä tietolähteestä. Parantamistarpeet kohdistuvat tästä näkökulmasta matkustajainformaation parantamiseen sekä lippujen yhteiskäyttöisyyteen koko matkaketjulle. Kaukoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi on välttämätöntä tehdä valtakunnalliseen lippu- ja informaatiojärjestelmään kohdistuvaa kehittämistyötä. Tavoitteena on, että vaihtoehtoiset kulkutavat ja matkaketjuihin liittyvä reitti-, aikataulu- ja hintatieto tarjotaan samasta lähteestä ja yksinkertaisessa ja havainnollisessa muodossa. Kuluttajan päätöksentekoon voidaan vaikuttaa myös palvelun ja informaation brändäyksellä sekä palveluun liitettävillä lisäpalveluilla kuten päästölaskureilla, jotka tukevat joukkoliikenteen valintaa kulkutavaksi.

Palvelutason parantaminen

Laaditussa selvityksessä on tavoitteellisuutta nykyiseen tarjontaan verrattuna ja erityisesti palvelun laatutekijöissä. Huipputasolla ja kysyntää lisäävällä tasolla palvelutason tavoitteellisuudessa korostetaan liikenteen täsmällisyyttä ja luotettavuutta, henkilöautoliikennettä nopeampaa matka-aikaa sekä asiakkaiden odotuksiin ja tarpeisiin vastaavaa palvelun laatua. Kaukoliikenteessä joukkoliikenteen tärkeimpiä kilpailuvaltteja suhteessa henkilöautoon on matkan nopeus. Kysyntää vahvistavalla tasolla ja toimivalla tasolla tavoitellaan kysyntää vastaavia yhteyksiä ja mahdollisuuksia sujuvaan joukkoliikennematkaan myös vaihdollisilla yhteysväleillä. Toimivalla tasolla haasteena on yhteyksien olemassaolo ja matkaketjujen sujuvuus. Tärkeimmät laatutekijöiden parantamistarpeet kohdistuvat matkustajainformaation parantamiseen matkaketjuilla sekä lippujen yhteiskäyttöisyyteen koko matkaketjulle.

Tehtyjen tarkastelujen pohjalta näyttäisi, että kaikkein paras potentiaali palvelutarjonnan parantamiselle on Rovaniemen ja Oulun sekä Rovaniemen ja Helsingin välillä. Myös useilla muilla yhteysväleillä, kuten esimerkiksi Helsinki–Kouvola ja Helsinki–Lappeenranta väleillä tarjonnan lisäämisellä nähdään hyvät mahdollisuudet lisätä kysyntää. Poikittaisilla yhteyksillä suurimmat palvelutason parantamistarpeet ovat Jyväskylän yhteyksillä erityisesti Seinäjoen ja Oulun suuntaan sekä Kuopio–Oulu yhteysväleillä.

Matkan hinta

Kaukoliikenteessä matkan hinta on merkittävä valintakriteeri matkapäätöstä tehtäessä. Etenkin opiskelu- ja vapaa-ajan matkoilla hinnalla on merkitystä kulkutavan ja reitin valinnassa. Työasioihin liittyvillä pitkillä matkoilla matka-aika sekä yhteyden luotettavuus ja täsmällisyys vaikuttavat matkustajan ja työnantajan valintoihin vähintäänkin samalla painoarvolla kuin hinta.

Tehdyt tarkastelut osoittavat, että joukkoliikenne (juna tai bussi) on ylivoimaisen edullista henkilöautoiluun verrattuna, jos matkustajia on yksi tai kaksi ja vertailukohtana käytetään verottajan kilometrikorvausta. Käytännössä kuitenkin matkan hintaa vertaillaessaan henkilöauton omistaja laskee henkilöautoilun kustannuksiksi usein ainoastaan polttoainekulut, jolloin jo kahdelle matkustajalle henkilöauto on useimmiten joukkoliikennettä edullisempi matkustusvaihtoehto. Joukkoliikenteen matkaketjun kokonaiskustannusta nostaa merkittävästi esimerkiksi taksilla tehdyn liityntämatkan hinta.

Kaukoliikenteessä hintakilpailu on erittäin vähäistä ja sitä esiintyy pääosin lentoliikenteen kysytyimmillä yhteysväleillä. VR: n uusi lippujen hinnoittelumalli lisää joustavuutta myös junamatkojen hinnoissa. Tässä tutkimuksessa hintaa ei tarkasteltu palvelutasotekijänä, mutta kaukoliikenteen kilpailukyvyyn lisäämisen näkökulmasta tavoitteena tulee olla terveen hintakilpailun lisääminen, uusien erilaisille matkustajaryhmille tarkoitettujen lipputuotteiden tulo markkinoille sekä koko matkaketjulle ostettavissa olevat liput.

Kaukoliikenteen palvelutason määrittely

Liikenne- ja viestintäministeriön kaukoliikenteen palvelutason määrittely voidaan perustaa tässä työssä hahmoteltuun kaukoliikenteen tavoitteelliseen palvelutasoon sekä ministeriön julkaisussa 21/2011 esitettyyn perus- ja erityispalvelutasoon. Tavoitteellisen palvelutason perustana ollut yhteysvälien ryhmittely tulee tarkistaa uuden henkilöliikennetutkimuksen valmistuttua.

Jatkossa kaukoliikenteen rahoitus tulee muuttua vastaamaan palvelutasomäärityksiä siten, että se ei ole liikennemuotokohtaista ja perustuu peruspalvelutason puutteiden rahoitukseen. Tavoitteellisella palvelutasolla osoitetaan operaattoreille, viranomaisille ja matkustajille millaista kaukoliikenteen palvelutasoa halutaan suurten kaupunkiseutujen välisillä yhteyksillä tarjota, mutta tavoitteellisen palvelutason odotetaan täyttyvän kaupallisen liikenteen palveluilla.

Palvelutason toteutumisen seuranta

Samaan aikaan kaukoliikenteen palvelutason määrittelyn kanssa myös muut toimivaltaiset viranomaiset määrittelevät oman toimivalta-alueensa liikenteen palvelutason. Koska niissä käsitellään kaukoliikenteeseen liittyvän alueellisen liikenteen palvelutasoa, on tarpeen järjestää palvelutason toteutumisen seuranta yhteistyössä ELY-keskusten ja kunnallisten viranomaisten kanssa.

Seurannan yhteydessä havaitaan tarpeet palvelutason tarkistuksille etenkin niiden kaupunkiseutujen välillä, joiden liikennepalvelujen tavoitteita on määritelty sekä kaukoliikenteen että ELY-keskusten tai kunnallisten viranomaisten palvelutasomäärittelyissä.

Palvelutason toteutumisen seuranta tarkoittaa sitä, että selvitetään säännöllisin väliajoin kuinka hyvin liikennepalvelut ja niihin liittyvät oheispalvelut ovat kehittyneet asetettujen tavoitteiden mukaiseksi. Samassa yhteydessä tavoitteiden asettelua voidaan tarvittaessa tarkentaa. Asetettujen tavoitteiden toteutumisen seurannan ohella on kuitenkin tärkeintä tarkastella palvelutason vaikutuksia liikennepalvelujen käyttöön. Tämän vuoksi matkustajamäärätietoja pitää pystyä ainakin jossakin tarkkuudessa arvioimaan. Systemaattinen kaukoliikenteen palvelujen kehittymisen ja käytön seuranta edellyttävät nykyistä parempaa valtakunnallista tietokantapohjaa tarjonnasta ja matkustajamääristä joukkoliikenteen tunnuslukujen tuottamista varten. Seurattavia tunnuslukuja ovat yhteysvälikohtaiset matkustajamäärä- ja vuoromäärätiedot vähintään vuositasolla. Palvelujen laatutason seurantaan tulee kehittää asiakastyytyväisyyden tutkimusmenetelmiä yhdessä muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa.

Jatkotoimenpiteet

Palvelutason määrittely on jatkuva prosessi. Määrittely tulee tarkistaa uuden henkilöliikennetutkimuksen valmistuttua. Jotta seuraavilla määrittelykierroksilla tavoitteiden asettelu osataan laatia yhä taitavammin, tulee sopia mittarit kaukoliikenteen palveluiden käytön seuraamiselle.

Liityntäyhteyksien määrittely on osoitettu ELY-keskuksille ja kunnallisille viranomaisille. Riittävät liityntäyhteydet ovat kuitenkin valtakunnallisen kaukoliikenneverkon käytön edellytys. Liityntäyhteyksien määrästä ja tasosta tulee sopia yleiset määrittelyperiaatteet samoin kuin muuten on valmisteltu ELY-keskusten yhteisiä palvelutasoluokkia.

Kaukoliikenteen matka on elämys. Yksi tämän selvityksen ulkopuolelle jäänyt merkittävä kaukoliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttava tekijä on asiakkaiden tarpeet ja toiveet matka-ajan hyödyntämisessä. Tätä näkökulmaa on syytä jatkossa selvittää tarkemmin.

Lähteet:

Finlex (2009). Joukkoliikennelaki. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20090869>.

HLT (2004–2005). 8.8.2011. <http://www.hlt.fi>

Liikenne- ja viestintäministeriö 21/2011. Kaukoliikenteen palvelutason nykytila ja kehittämistarpeet. Perus- ja erityispalvelutaso.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2011). Julkaisuja 13/2011. Julkisen liikenteen suoritetilastot 2009.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2010). Julkaisuja 29/2010. Kotimaan lentoliikenteen tilanne erityisesti Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän lentokentillä. Selvitys 2010.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2010). Julkaisuja 9/2010. Sisämaan yöjunaliikenne. Selvitys 2010.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2009). Julkaisuja 19/2009. Arki paremmaksi, joukkoliikenne toimivaksi – Joukkoliikenteen kehittämisohjelma vuosille 2009–2014.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2009). Julkaisuja 1/2009. Seinäjoki–Jyväskylä- ja Haapamäki–Orivesi–Tampere-ratavyöhykkeiden joukkoliikenteen Kehittämisohjelma.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2008). Julkaisuja 17/2008. Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko Eduskunnalle.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2008). Julkaisuja 6/2008. Matkakeskusverkko 2007 Yhteenvetoraportti.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2007). Julkaisuja 39/2007. Kaukoliikenteen peruspalvelutaso.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2007). Julkaisuja 18/2007. Liikenne 2030 Taustat.

Liikennevirasto (2011). Liikenneolosuhteet 2035.

Liikennevirasto (2011). Liikenneviraston Toiminta- ja taloussuunnitelmaan vuosille 2012–2015.

Liikenneviraston ohjeita 07/2010. Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn.

Liikennevirasto. Rautatietilastot 2010.

Matka-ajat ja aikataulut. www.vr.fi, www.matkahuolto.fi, www.finnair.fi, www.fc.fi, www.liikennevirasto.fi

Ratahallintokeskus 1/2009. Tulevaisuuden henkilöliikenneselvitys.

Ratahallintokeskus 2/2006. Rautatieliikenne 2030. Radanpidon pitkän aikavälin suunnitelma.

Sisäasiainministeriö (2006). Aluekeskusohjelma 2007 – 2010. Asiantuntijaryhmän raportti.

Liite 1. Nykyinen tarjonta suurten kaupunkiseutujen välillä

Vuoroja arkena (M.s.y)	Helsinki	Tampere	Turku	Oulu	Jyväskylä	Kuopio	Lahti
Tampere	Lento*: 8 Bussi: 78 Juna: 55						
Turku	Lento*: 6 Bussi: 111 Juna: 34	Bussi: 43 Juna: 17					
Oulu	Lento*: 32 Bussi: 34 Juna: 21	Bussi: 20 Juna: 23	Bussi: 16 Juna: 16				
Jyväskylä	Lento*: 4 Bussi: 65 Juna: 28	Bussi: 31 Juna: 19	Bussi: 32 Juna: 14	Bussi: 10 Juna: 6			
Kuopio	Lento*: 9 Bussi: 38 Juna: 19	Bussi: 27 Juna: 15	Bussi: 23 Juna: 14	Bussi: 9 Juna: 7	Bussi: 14 Juna: 15		
Lahti	Bussi: 75 Juna: 27	Bussi: 33 Juna: 34	Vaihtopaikka: Pasila Juna: 34	Vaihtopaikka: useita Juna: 22	Bussi: 40 Juna: 23	2 Bussi: 21 Juna: 15	
yli 80 vuoroa yhteensä		50-80 vuoroa	25-50 vuoroa	alle 25 vuoroa			
Bussiliikenne sisältää vakiovuorot.							
Junaliikenne sisältää taajamajunat.							

Liitteen 1 ja 2 taulukoiden bussiliikennettä koskevat tiedot on kerätty Matkahuollon aikataulusivuilta 5.4.2011, junaliikennettä koskevat tiedot VR:n aikatauluista 1.7.2011 ja lentoliikenteen tiedot operaattoreiden www-sivuilta 27.6. ja 1.7.2011.

Liite 2. Nykyinen tarjonta yli 50 000 asukkaan kaupunkien ja suurten kaupunkien välillä

Vuoroja arkena (M.s.y)	Helsinki	Tampere	Turku	Oulu	Jyväskylä	Kuopio	Lahti
Pori	Lento*: 4 Bussi: 60 Juna: 14	Bussi: 37 Juna: 14	Bussi: 60 Juna: 11	Vaihtopaikka: Tampere Juna: 10	Vaihtopaikka: Tampere Juna: 12	Vaihtopaikka: Tampere, Pieksamäki Juna: 12	Bussi: 56 Juna:18
Seinäjäki	Lento*: 0 Bussi: 28 Juna: 18	Bussi: 15 Juna: 18	Vaihtopaikka: Tampere Juna: 16	Bussi: 3 Juna: 24	Bussi: 8 Juna: 4	Vaihtopaikka: Tampere, Pieksamäki Juna: 18	bussi: 14 juna: 50
Joensuu	Lento*: 4 Bussi: 19 Juna: 12	Vaihtopaikka: Pieksamäki Juna: 12		Vaihtopaikka: Pieksamäki Juna: 12	Bussi: 11 Juna: 9	Bussi 28 Juna: 10	bussi 6 juna 16
Kouvola	Bussi: 28 Juna: 17	2 Bussi: 12 Juna: 28	2 Bussi: 7 Juna: 16	Vaihtopaikka: Tikkurila Juna: 20	2/Pmäki Bussi: 6 Juna: 23	Bussi 5 Juna: 15	bussi 12 juna 46
Hämeenlinna	Bussi: 78 Juna: 52	alle 100 km	Vaihtopaikka: Toijala Juna: 22	2/Hki Bussi: 17 Juna: 10	Bussi: 37 Juna: 22	Bussi: 22 Juna: 15	bussi 26 juna 36
Vaasa	Lento*: 10 Bussi: 30 Juna: 19	Vaihtopaikka: Seinäjäki Juna: 18	Vaihtopaikka: Seinäjäki Juna: 12	Vaihtopaikka: Seinäjäki Juna: 12	Vaihtopaikka: Seinäjäki Juna: 16	Vaihtopaikka: Seinäjäki Juna:12	bussi 22 juna 26
Lappeenranta	Lento*: 0 Bussi: 22 Juna: 17	Vaihtopaikka: Lahti, Riihimäki tai Tikkurila tai Pasila Juna: 16	Vaihtopaikka: Lahti/ Riihimäki/ Toijala Juna: 18	Vaihtopaikka: useita Juna: 14	Vaihtopaikka: Lahti, Riihimäki/Ko uvola, Pieksamäki/ Tikkurila	Vaihtopaikka: Kouvola juna 10	bussi: 6 juna:20
Kotka	Bussi: 42 Juna: 11	2 Bussi: 8 Juna: 12	Vaihtopaikka: Kouvola, Pasila Juna: 10	Vaihtopaikka: Kouvola, Pasila Juna: 8	Vaihtopaikka: Kouvola, Pasila Juna: 8	Vaihtopaikka: Kouvola Juna: 10	bussi: 8 juna: 14
Mikkeli	Lento*: 0 Bussi: 36 Juna: 15	Bussi: 30 Juna: 20	Vaihtopaikka: Lahti, Riihimäki, Toijala Juna: 20	Vaihtopaikka: Kuopio Juna: 12 (sis. yöjunavaihto- ehdot)	Bussi: 16 Juna: 9	Bussi: 17 Juna: 15	bussi 28 juna 16
Rauma	Bussi: 52 Juna: 16	Vaihtopaikka: Turku Juna: 10	Bussi: 38 Juna:18	Vaihtopaikka: Turku, Tampere Juna: 10 (sis. yöjunavaihto- ehdot)	Vaihtopaikka: Turku Juna: 8	Vaihtopaikka: Turku Juna: 8	bussi 18 juna 22
Salo	Bussi: 69 Juna: 34	Vaihtopaikka: Turku Juna: 24	alle 100 km	Vaihtopaikka: Turku, Tampere Juna: 18	Vaihtopaikka: Turku Juna: 18	Vaihtopaikka: Pasila Juna: 14	bussi 4 juna 38
Rovaniemi	Lento*: 6 Bussi: 12 Juna: 13	Bussi: 4 Juna: 13	Vaihtopaikka: Tampere	Bussi: 13 Juna: 14	Vaihtopaikka: Kuopio	Vaihtopaikka: Kuopio	bussi 4 juna 20
Kemi-Tornio	Lento*: 6 Bussi: 19 Juna: 11	Bussi: 10 Juna: 11	Vaihtopaikka: Tampere	Bussi: 19 Juna: 19	Vaihtopaikka: Kuopio	Vaihtopaikka: Oulu	Vaihtopaikka: Tampere
Kajaani	Lento*: 4 Bussi: 10 Juna: 9	Vaihtopaikka: Kuopio Juna: 14	Vaihtopaikka: Pieksamäki	Bussi: 8 Juna: 10	Vaihtopaikka: Kuopio	Bussi: 5 Juna: 10	bussi 4 juna 18
Kokkola	Lento*: 6 Bussi: 28 Juna: 11	Bussi: 10 Juna: 11	Vaihtopaikka: Tampere	Bussi: 14 Juna: 28	vaihtopaikka: Kuopio juna 14	vaihtopaikka: Ylivieska, Iisalmi	bussi 20 juna 36
Iisalmi	Bussi: 23 Juna: 16	Bussi: 11 Juna: 17	Bussi: 11 Juna: 14	Bussi: 9 Juna: 11	Bussi: 10 Juna: 12	Bussi: 30 Juna: 13	bussi 16 juna 16

yli 80 vuoroa yhteensä 50-80 vuoroa 25-50 vuoroa alle 25 vuoroa

Bussiliikenne sisältää vakiovuorot.

Junaliikenne sisältää taajamajunat.

Liite 3. Kaukoliikenteen kysyntä, tarjonta ja matka-ajat

		Etäisyys (km)	Kokonaismatkamäärä maakuntien välillä (HLT04–05)	Joukko-liikenne matkat maakuntien välillä (HLT 04–05)	Joukkoliikenteen tarjonta nykyisin (lento, juna ja bussi, m.s.y)	Runko-matkan matka-aika-suhde (juna tai bussi/hlöauto)	Joukko-liikenteen kulkutapa-osuus
Turku	Helsinki	165	2 600 000	650 000	151	< 1	25 %
Tampere	Helsinki	179	2 250 000	570 000	141	< 1	25 %
Hämeenlinna	Helsinki	101	1 570 000	145 000	120	< 1	9 %
Lahti	Helsinki	104	2 290 000	612 000	102	< 1	27 %
Tampere	Turku	157	910 000	249 000	60	< 1	27 %
Jyväskylä	Helsinki	270	900 000	209 000	97	< 1	23 %
Oulu	Helsinki	607	420 000	262 000	87	< 1	62 %
Kuopio	Helsinki	382	690 000	257 000	66	< 1	37 %
Kouvola	Hki	134	yht. 1 500 000	YHT. 226 000	45	<1	15 %
Kotka	Hki	133			74	1,2	
Mikkeli	Hki	228	1 140 000	145 000	51	< 1	13 %
Rovaniemi	Hki	815	350 000	264 000	31	< 1	75 %
Lappeenranta	Hki	221	790 000	214 000	39	< 1	27 %
Pori	Hki	237	730 000	159 000	78	1,1	22 %
Joensuu	Hki	437	440 000	147 000	35	< 1	33 %
Seinäjoki	Hki	357	500 000	79 000	46	< 1	16 %
Seinäjoki	Tre	180	580 000	103 000	33	< 1	18 %
Pori	Tre	114	840 000	185 000	51	1,1	22 %
Jyväskylä	Tre	149	750 000	190 000	50	< 1	25 %
Lahti	Tre	126	560 000	98 000	67	1,1	18 %
Pori	Turku	139	600 000	111 000	72	1,2	19 %
Rovaniemi	Oulu	207	1 080 000	243 000	27	< 1	23 %
Mikkeli	Kuopio	164	410000	43000	32	< 1	10 %
Mikkeli	Kouvola/ Kotka	175	380000	62000	18	< 1	16 %
Vaasa	Helsinki	419	220000	108000	59	< 1	49 %
Kajaani	Helsinki	551	140000	53000	23	< 1	38 %
Kajaani	Oulu	180	540000	74000	18	< 1	14 %
Kokkola	Helsinki	483	110000	55000	45	< 1	50 %
Joensuu	Kuopio	136	460000	77000	38	1,1	17 %
Oulu	Kuopio	284	320000	42000	16	1,1	13 %
Kajaani	Kuopio	169	300000	58000	15	< 1	19 %
Jyväskylä	Kuopio	144	420000	46000	39	< 1	11 %
Jyväskylä	Seinäjoki	197	270000	73000	12	1,2	27 %
Oulu	Jyväskyl ä	338	260000	73000	16	1,4	28 %
Lappeenranta	Kotka	110	380000	51000	18	1,4	13 %
Jyväskylä	Mikkeli	113	360000	40000	25	1,2	11 %
Lappeenranta	Mikkeli	118	300000	23000	18	1,2	8 %
Oulu	Tampere	476	135000	58000	43	<1	43 %
Turku	Lahti	213	179 000	52000	34	1	29 %
Turku	Jyväskyl ä	304	166000	37000	46	<1	22 %
Tampere	Kuopio	293	120000	31000	42	1	26 %
Kuopio	Lahti	280	117000	9000	36	1	8 %

punainen % osoittaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden olevan ko. matkan pituuden keskimääräistä kulkumuoto-osuutta pienempi
vihreä % osoittaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden olevan ko. matkan pituuden keskimääräistä kulkumuoto-osuutta suurempi

Liite 4. Vaihdollisten yhteyksien matka-aikatarkastelu

Välimatka	Etäisyys km	Runkomatkan matka-aika/bussi (lyhimmän mukaan)	Runkomatkan matka-aika/juna (lyhimmän mukaan)	Runkomatkan matka-aika/henkilöauto	Runkomatkan matka-aikasuhde jl/hlöauto
Turku–Kuopio	449	7 h 50 min	5 h 30 min	5 h 36 min	1,0
Lahti–Turku	213	3 h 10 min	2 h 44 min	2 h 39 min	1,0
Lahti–Oulu	505	6 h 50 min	6 h 18 min	6 h 18 min	1,0
Pori–Oulu	501	9 h 5 min	6 h 18 min	6 h 15 min	1,0
Pori–Jyväskylä	262	4 h 25 min	3 h 12 min	3 h 16 min	1,0
Pori–Kuopio	407	7 h 0 min	4 h 49 min	5 h 5 min	0,9
Seinäjäki–Turku	295	5 h 40 min	3h	3 h 41 min	0,8
Seinäjäki–Kuopio	317	6 h 0 min	4 h 17 min	3 h 57 min	1,2
Joensuu–Tampere	393	6 h 40 min	4 h 26 min	4 h 54 min	0,9
Joensuu–Oulu	393	6 h 50 min	6 h 50 min	4 h 54 min	1,4
Kouvola–Oulu	528	9 h 55 min	6 h 52 min	6 h 36 min	1,0
Hämeenlinna–Turku	142	2 h 0 min	1 h 39 min	1 h 46 min	0,9
Vaasa–Tampere	242	4 h 15 min	2 h 03 min	3 h 1 min	0,7
Vaasa–Turku	332	5 h 45 min	4 h 33 min	4 h 9 min	1,1
Vaasa–Oulu	318	5 h 45 min	4 h 45 min	3 h 58 min	1,2
Vaasa–Jyväskylä	275	4 h 45 min	3 h 43 min	3 h 26 min	1,1
Vaasa–Kuopio	375	7 h 20 min	5 h 53 min	4 h 41 min	1,3
Lappeenranta–Tampere	274	5 h 10 min	3 h 04 min	3 h 25 min	0,9
Lappeenranta–Turku	361	9 h 0 min	4 h 12 min	4 h 30 min	0,9
Lappeenranta–Oulu	548	10 h 0 min	8 h 12 min	6 h 51 min	1,2
Lappeenranta–Jyväskylä	227	3 h 40 min	3 h 53 min	2 h 50 min	1,3
Lappeenranta–Kuopio	277	4 h 50 min	3 h 44 min	3 h 27 min	1,1
Kotka–Turku	292	4 h 50 min	4 h 20 min	3 h 39 min	1,2
Kotka–Oulu	582	11 h 10 min	7 h 56 min	7 h 16 min	1,4
Kotka–Jyväskylä	245	4 h 40 min	4 h 36 min	3 h 3 min	1,5
Kotka–Kuopio	338	7 h 0 min	3 h 40 min	4 h 13 min	0,9
Mikkeli–Turku	339	5 h 40 min	4 h 25 min	4 h 14 min	1,0
Mikkeli–Oulu	429	7 h 30 min	5 h 52 min	5 h 21 min	1,1
Rauma–Tampere	145	2 h 35 min	3 h 37 min	1 h 48 min	1,4
Rauma–Oulu	549	10 h 0 min	8 h 23 min	6 h 51 min	1,2
Rauma–Jyväskylä	293	5 h 20 min	5 h 26 min	3 h 39 min	1,5
Rauma–Kuopio	437	9 h 50 min	7 h 13 min	5 h 27 min	1,3
Salo–Tampere	149	4 h 5 min	2 h 17 min	1 h 51 min	1,2
Salo–Oulu	625	13 h 45 min	7 h 03 min	7 h 48 min	1,2
Salo–Jyväskylä	297	6 h 25 min	4 h 06 min	3 h 42 min	1,1
Salo–Kuopio	441	ei yhteyttä	5 h 32 min	5 h 30 min	1,0
Rovaniemi–Turku	827	14 h 15 min	10 h 23 min	10 h 20	1,0

Välimatka	Etäisyys km	Runkomatkan matka- aika/bussi (lyhimmän mukaan)	Runkomatkan matka- aika/juna (lyhimmän mukaan)	Runko- matkan matka- aika/hen- kilöauto min	Runko- matkan matka- aikasuhte jl/hlöauto
Rovaniemi–Jyväskylä	545	8 h 0 min	9 h 05 min	6 h 48 min	1,3
Rovaniemi–Kuopio	491	8 h 55 min	7 h 17 min	6 h 8 min	1,2
Kemi–Turku	728	12 h 35 min	8 h 55 min	9 h 6 min	1,0
Kemi–Jyväskylä	446	6 h 20 min	7 h 43 min	5 h 34 min	1,4
Kemi–Kuopio	392	6 h 10 min	5 h 49 min	5 h 54 min	1,0
Kajaani–Tampere	456	7 h 25 min	5 h 06 min	5 h 42 min	0,9
Kajaani–Turku	611	11 h 50 min	7 h 32 min	7 h 38 min	1,0
Kajaani–Jyväskylä	307	4 h 50 min	3 h 46 min	3 h 50 min	1,0
Kokkola–Turku	436	8 h 15 min	4 h 19 min	5 h 27 min	0,8
Kokkola–Jyväskylä	242	4 h 5 min	3 h 56 min	3 h 1 min	1,3
Kokkola–Kuopio	310	5 h 30 min	3 h 40 min	3 h 52 min	0,9
			= nopein matka- aika		

Seminaari**KAUKOLIIKENTEEN TAVOITTEELLISEN PALVELUTASON MÄÄRITTELY**

Aika: Keskiviikko 14.9.2011 klo 12.00–14.30

Paikka: Sonckin sali, Liikenne- ja viestintäministeriö Eteläesplanadi 16, 00130 Helsinki

- 11.30 Ilmoittautuminen ja kahvit
- 12.00 Tilaisuuden avaus ja ministeriön puheenvuoro
Hallitusneuvos Mikael Nyberg, Liikenne- ja viestintäministeriö
- 12.15 Kaukoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso
Luonnosvaiheen tulosten esittely / Henriika Weiste, WayStep Consulting
- 12.45 Kommenttipuheenvuorot
- Käyttäjänäkökulma yrityksiltä / Toimitusjohtaja Taru Keronen, Matkatoimisto Oy Area
 - Palvelutasotavoitteet ja alueiden kehittäminen / Aluetieteen dosentti Ilari Karppi, Tampereen yliopisto
 - Alueiden näkökulma / Varsinais-Suomen maakuntaliitto, Janne Virtanen ja Kainuun maakuntaliitto / Hannu Heikkinen
 - Kaukoliikenteen matkojen lisääminen lippu- ja informaatiojärjestelmää kehittämällä / professori Reijo Sulonen, Aalto-yliopisto
- 14.00 Keskustelu
- 14.30 Tilaisuuden päätös