

LAPPEENRANNAN SEUDUN JOUKKOLIIKENTEEEN SUUNNITTELU YHTENÄ KOKONAISUUTENA

1	TAUSTAA	4
2	LÄHTÖKOHTA	4
2.1	TOIMINTAYMPÄRISTÖ.....	4
2.2	KOULU- JA OPISKELUMATKAT	6
2.3	SOSIAALI- JA TERVEYSTOIMEN MATKAT	7
2.4	TYÖSSÄKÄYNTI	7
2.5	MATKUSTAajat	8
3	SUUNNITELMA	9
3.1	TAVOITE	9
3.2	LINJASTO.....	10
3.2.2	<i>Täydentävä linjasto</i>	15
3.2.3	<i>Paikallisliikenne</i>	16
3.2.5	<i>Seudullinen kutsuliikennejärjestelmä</i>	21
3.3	KÄYTTÄJIEN TARPEIDEN KUULEMINEN.....	23
3.4	KUSTANNUS.....	23
3.5	SUUNNITTELURESURSSIT.....	23
4	NYKYINEN LIKENNETARJONTA JA RAHOITUS	24
4.1	LAPPEENRANNAN PAIKALLISLIIKENTEEEN SUUNNITTELU.....	24
4.2	LIKENNETARJONTA	24
4.2.1	<i>Seutuliikenne</i>	24
4.2.2	<i>Paikallisliikenne</i>	31
4.2.3	<i>Palveluliikenne</i>	33
4.3	RAHOITUS.....	33
4.3.1	<i>Rahoitus yhteensä</i>	33
4.3.2	<i>Lääninhallituksen rahoitus</i>	35
4.3.3	<i>Kuntien joukkoliikenne-rahoitus</i>	35
4.3.4	<i>Kuntien koulu- ja sosiaalitoimen kuljetusten rahoitus</i>	36
4.4	KELAN KOULUMATKATUKI.....	36
4.5	RESURSSIT JA YHTEISTYÖ	37
4.6	MATKAPALVELUKESKUS.....	38
5	VERTAILU	39
5.1	TARJONTA	39
5.2	RAHOITUS.....	39
5.3	PALVELUTASO.....	40
6	JOHTOPÄÄTÖKSET	42

LIITE: Kuntien määrittämät palvelutasotavoitteet

TIIVISTELMÄ

Lappeenrannan ja Imatran seuduilla toimii nykyisin varsin tehokas joukkoliikennejärjestelmä, jossa on suhteellisen vähän päällekkäisyyksiä. Seutuliikenteestä valtaosan hoitaa sama liikenteenharjoittaja. Liikenteenharjoittajat ovat vastanneet seutuliikenteen suunnittelusta. Linjastoa on kehitetty tai karsittu vaiheittain. Parhailtaan on vireillä useita liikennöintivelvoitteen lakkauttamishakemuksia, koska kysyntä hiljaisilla alueilla ja viikonloppuisin on vähäistä. Lappeenrannan kaupunki on vasta suunnitteluttanut paikallisliikenteen tarjonnan uudelleen ja suunnitelman seurauksena matkustajamäärät ovat kääntyneet nousuun.

Tarjontaa on yhteensä noin 3,8 milj.km/vuosi ja kuntien määrittämät palvelutasotavoitteet joitakin poikkeuksia lukuunottamatta toteutuvat. Suunnittelualueen joukkoliikenteen liikevaihdoksi voidaan arvioida noin 6,2 miljoonaa euroa. Tästä arvioilta noin 2,7 miljoonaa euroa on asiakkaiden maksamia lipputuloja ja loput yhteiskunnan (läänihallitus, alueen kunnat, Kela) rahoitusta liikenteen ostamiseen, lipputukeen tai matkustajien matkalippujen korvauksiin. Jos palvelutaso halutaan säilyttää, tulee yhteiskunnan rahoituksen tarve edelleen kasvamaan nykyisestä.

Tässä suunnitelmassa on alueen liikennetarjonta suunniteltu puhtaalta pöydältä. Lähtökohdan suunnittelulle ovat muodostaneet asutuksen, koulujen, työpaikkojen ja terveystalujen sijainti sekä valtakunnallinen julkisen liikenteen peruspalvelutaso ja kuntien määrittämät palvelutasotavoitteet. Linjaston suunnittelua on tehty neljässä vaiheessa. Suunnittelujärjestys on ollut seuraava:

1. Kuntakeskusten ja muiden merkittävien taajamien väliset yhteydet. (=perusreitistö), jota pyritään liikennöimään mahdollisimman pitkälle samanlaisena läpi vuoden.
2. Täydentävä linjasto lähinnä koululaiskuljetuksia ja myös muita kuntien haja-asutusalueiden liikennetarpeita palvelemaan.
3. Lappeenrannan ja Imatran paikallisliikenne palvelemaan sitä kaupunginosien välistä liikennettä, jota ei voida riittävällä palvelutasolla hoitaa seutuliikenteellä.
4. Kutsuliikenteen verkosto täydentämään edellä mainittuja ja hoitamaan niiden alueiden ja käyttäjäryhmien palveluita, joita ei pystytä säännöllisellä liikenteellä hoitamaan.

Yhtenäisen ja kuntarajoista piittaamattoman liikenteen suunnittelun tuloksena pystytään ajettujen kilometrien määrää hieman karsimaan palvelutasoa silti heikentämättä. Kutsu- ja palveluliikenteiden tarjonta on moninkertaistettu ja heikkoja perinteisen joukkoliikenteen vuoroja karsittu. Suunnitelman mukainen liikennetarjonta tulisi todennäköisesti hieman nykyistä järjestelmää edullisemmaksi. Esityksen mukaan liikennettä järjestettäisiin noin 3,6 miljoonaa kilometriä ja liikevaihdoksi arvioidaan noin 5,8 miljoonaa euroa.

Yhtenäinen liikenteen suunnittelu antaa kunnille nykyistä paremmat mahdollisuudet toteuttaa haluamaansa joukkoliikenteen palvelutasoa. Seutuliikenteen ja paikallisliikenteen päällekkäistä tarjontaa pystytään purkamaan ja seutuliikenteen vuoroja nopeuttamaan. Liikennejärjestelmä selkeytyy.

Suunnitelmassa esitetty laaja kutsuliikennejärjestelmä parantaa oleellisesti mahdollisuuksia hyödyntää joukkoliikennettä sosiaalitoimen kuljetuksissa sekä vähentää tarvetta järjestää erilliskuljetuksia haja-asutusalueille. Myös koulukuljetuksia palvelevat reitit pystytään räätälöimään tarpeen mukaan. Näiden hyödyt tulisivat ajan myötä näkymään koulu- ja sosiaalitoimen kuljetuskustannusten kehityksessä.

Jatkossa palveluverkon keskittyessä kasvaa kuntien yhteisten liikennepalvelujen tarve ja sen merkitys, kuinka tehokkaasti eri kuntien samaan paikkaan suuntautuvia kuljetuksia pystytään yhdistelemään toisiinsa. Kuntarajoista riippumaton suunnittelujärjestelmä loisi edellytyksiä sille, että useiden erillisten (kuntakohtaisten) kuljetusten sijaan pystyttäisiin järjestämään kuntien yhteistä joukkoliikennettä.

Suunnittelun järjestäminen yhtenäisenä kokonaisuutena parantaisi todennäköisesti mahdollisuuksia saada tietoja joukkoliikenteen todellisista käyttäjämääristä. Tämä parantaisi mahdollisuuksia reagoida kysynnän muutoksiin joustavasti.

ESIPUHE

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti suunnittelun joulukuussa 2005. Tavoitteena oli laatia Lappeenrannan ja Imatran seuduille suunnitelma, jossa asutuksen sekä työpaikkojen, koulujen, terveys- sekä muiden palvelujen sijainnin perusteella suunnitellaan joukkoliikenteen tarjonta puhtaalta pöydältä ja kuntarajoista välittämättä. Tuloksena syntyi linjasto, joka koostuu perusreitistöstä, täydentävästä reitistöstä, kahden kaupungin paikallisliikenteestä ja kutsuliikennejärjestelmästä.

Kuntarajoista ja eri liikenteiden tai liikenteenharjoittajien välisestä reviirirajattelusta vapautuminen antaa uusia mahdollisuuksia suunnitteluun. Seutuliikenteen ja paikallisliikenteen tehtävien sekoittaminen mahdollistaa liikenteiden sovittelun runkoreiteillä. Laaja kuntien yhteinen kutsuliikennejärjestelmä palvelee erityisryhmiä keskustoissa ja kaikkia matkustajia siellä, missä ei ole muuta joukkoliikenteen tarjontaa.

Työn ohjausryhmässä ovat toimineet

Marcus Merin	Liikenne- ja viestintäministeriö (pj.)
Tuula Ikonen	Liikenne- ja viestintäministeriö
Katariina Myllärniemi	Liikenne- ja viestintäministeriö
Silja Siltala	Kuntaliitto
Satu Hyvärinen	Etelä-Suomen lääninhallitus
Ulla Marjamaa	Etelä-Suomen lääninhallitus
Birgitta Nakari	Lappeenrannan kaupunki

Selvitys on tehty Insinööritoimisto Liidea Oy:ssä, jossa työstä ovat vastanneet dipl.ins. Henriika Weiste ja ins. Toni Joensuu.

Työ jatkuu tämän raportin julkaisemisen jälkeen tarkastelulla, jossa selvitetään kutsujoukkoliikennejärjestelmän laajentamisen vaikutuksia kuntien sosiaalitoimien ja Kelan kuljetuksiin.

Helsingissä xx. päivänä maaliskuuta 2006

1 TAUSTAA

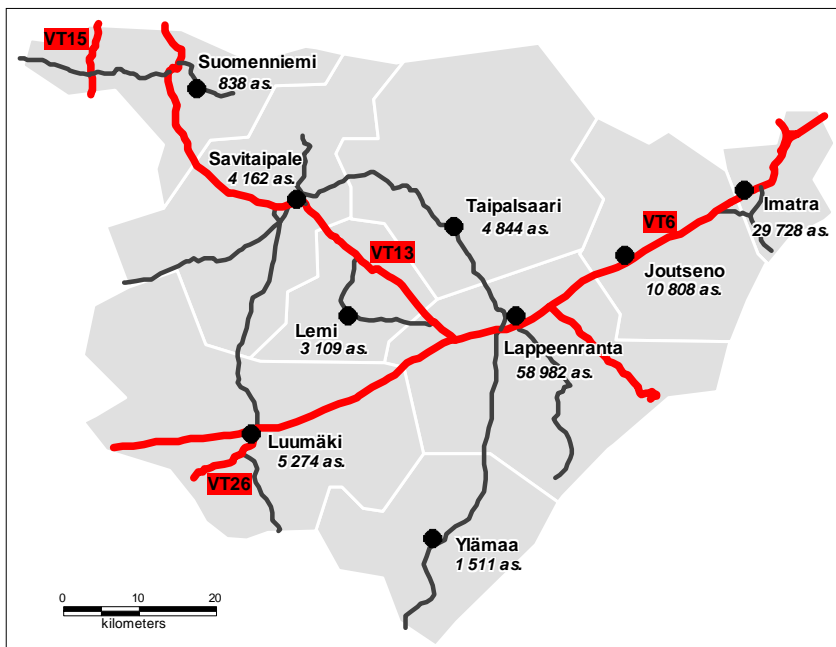
Keskisuurilla kaupunkiseuduilla on tarpeita pikaisesti miettiä uusia keinoja liikenteen entistä tehokkaampaan hoitoon ja rahoitukseen sekä joukkoliikenteen matkustajakadon pysäyttämiseen. Alueellisen ja paikallisen joukkoliikenteen rahoitusjärjestelmän uudistamista käsittelevä työryhmä valmistelee parhaillaan ehdotuksia uusista rahoitusmalleista. EU:n palvelusopimusasetuksen mahdollisia vaikutuksia eri tulkintavaihtoehdoissa on pääpiirteittäin selvitetty. Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä on vuoden alussa määrittänyt valtakunnallisesti yhtenäisen julkisen liikenteen peruspalvelutason.

Tavoitteena on laatia Lappeenrannan seutuliikenteen liikennetarjontaa koskeva suunnitelma ottaen huomioon em. työt. Suunnitelma laaditaan niin, että pyritään luomaan mahdollisimman tehokas liikennetarjonta ilman kunta- tai yrittäjärajoitteita tai eri liikennemuotojen välistä reviirijattelua. Rautatieliikenne ei ole kuitenkaan mukana tarkastelussa. Liikennetarjonta suunnitellaan niin, että peruspalvelutaso toteutuu, nykyisten matkustajien (esim. koululaiset, työssäkävijät) yhteydet toimivat ja palvelutaso vastaa nykyistä palvelutasoa tai kuntien määrittämää palvelutasotavoitetta.

2 LÄHTÖKOHTA

2.1 Toimintaympäristö

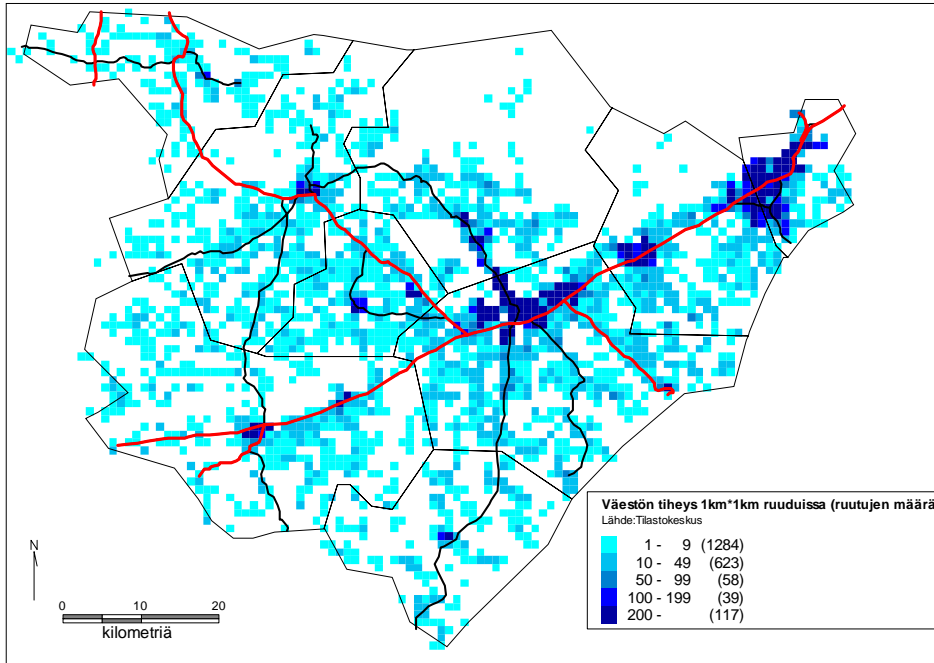
Lappeenrannan – ja Länsi Saimaan seutukunnan alueella sekä Imatran kaupungissa asui vuonna 2004 yhteensä 119 256 henkilöä. Suunnittelualueen suurimmat kunnat ovat Lappeenranta (58 982 asukasta), Imatra (29 728 asukasta) ja Joutseno (10 808 asukasta). Muut kunnat ovat asukasluvultaan pienempiä noin 2000 – 5000 asukkaan kuntia. Pienin alueen kunnista asukasmäärältään on Suomenniemi, jossa oli vuonna 2004 yhteensä 838 asukasta.



Väestön kehitys alueella on ollut laskusuuntainen jo pitkään. Väki keskittyy suunnittelualueella ydinalueelle, joka käsittää Lappeenrannan, Imatran sekä Joutsenon kaupungit. Myös väestötiheys ja taajama-aste ovat omaa luokkaansa ydinalueella. Ydinalueen osuus väestöstä on nyt noin 80 %. Väestö on viimeisen viiden vuoden aikana vähentynyt suunnittelualueella Lappeenrannan kaupunkia ja Taipalsaaren kuntaa lukuun ottamatta. Eniten väestö on vähentynyt prosentuaalisesti Savitaipaleen, Imatran ja Ylämaan kunnissa. Absoluuttisesti eniten väestöään on kasvattanut Lappeenranta ja Imatra taas on menettänyt eniten.

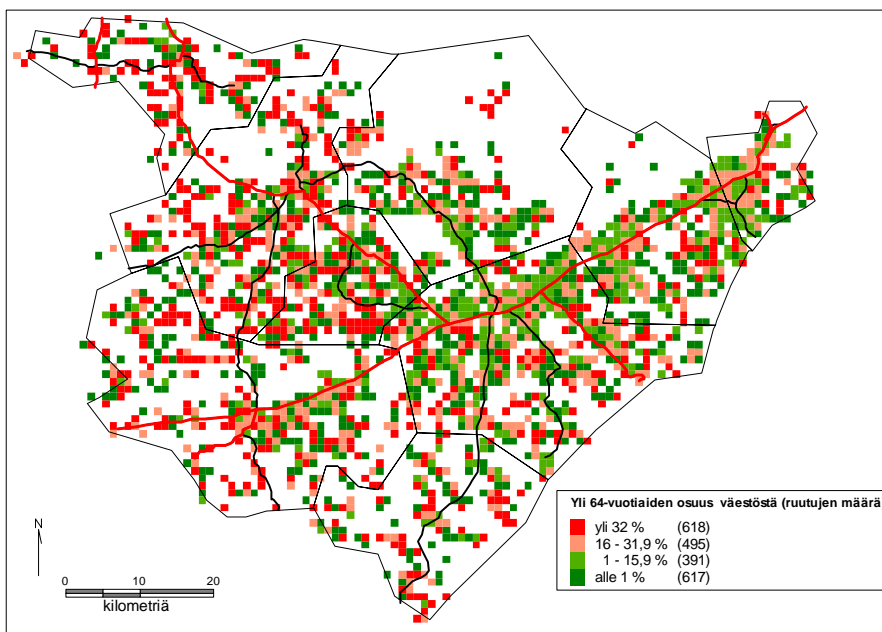
Kuva 1. Suunnittelualueen kunnat, kuntakeskukset ja tärkeimmät tieyhteydet.

Tilastokeskuksen ennusteen mukaan vuonna 2010 alueella on yhteensä noin 119 800 asukasta joka on noin 220 asukasta enemmän kuin vuonna 2004. Väestön lisäys ei kuitenkaan ole alueella tasaista vaan keskittyy muutamiin kuntiin. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan vuoteen 2010 mennessä Lappeenrannan lisäksi kasvattavat väestöään vain Taipalsaari, Lemi ja Suomenniemi. Muissa alueen kunnissa väestö on ennustettu vähenevän edelleen.

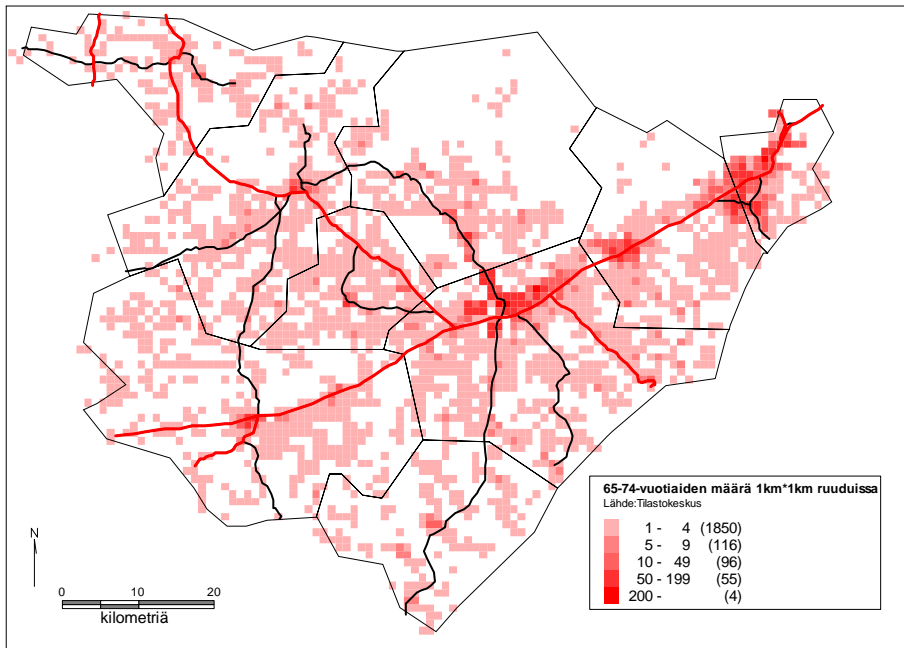


Kuva 2. Väestön määrä 1km² ruuduissa v. 2002.

Väestön jakautumisessa eri ikäryhmiin on kunnittaisia eroja siten, että kaupunkien naapurikunnissa Lemillä ja Taipalsaarella on lasten osuus kaikkein suurin. Vanhusten osuus on prosentuaalisesti suurin Suomenniemellä ja Savitaipaleella mutta lukumäärällisesti suurin Imatralla ja Lappeenrannassa. Vanhusten osuus kasvaa muiden ikäluokkien kustannuksella merkittävästi vuoteen 2030 mennessä Tilastokeskuksen ennusteen mukaan kaikissa kunnissa.



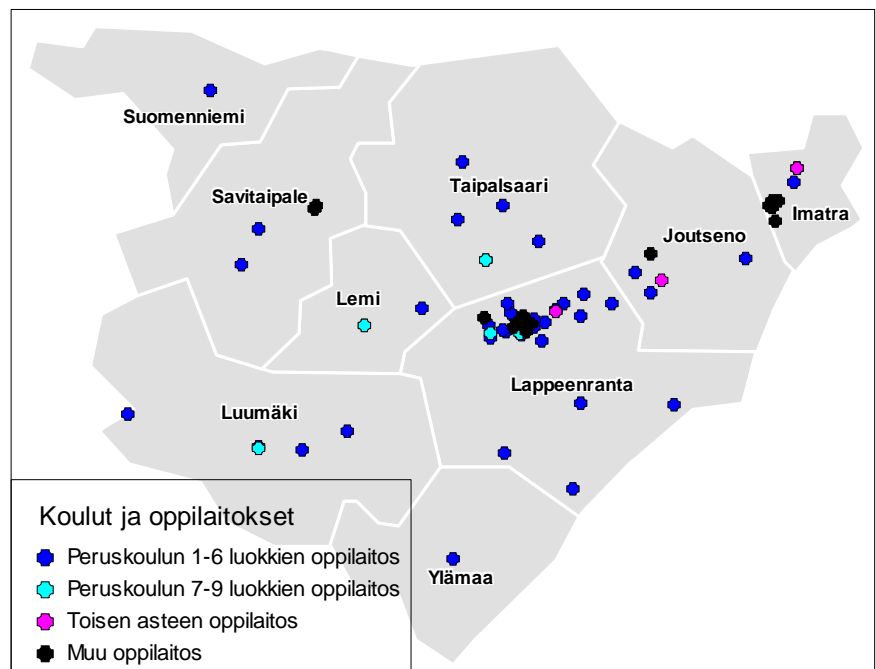
Kuva 3. Yli 64-vuotiaiden osuus 1km² ruuduissa v. 2002.



Kuva 4. 65-74-vuotiaiden määrä 1km² ruuduissa v. 2002.

2.2 Koulu- ja opiskelumatkat

Suunnittelualueella on 42 perusopetuksen 1-6 luokkien opetusta antavaa koulua ja 9 perusopetuksen 7-9 luokkien opetusta antavaa koulua. Suunnittelualueella on 10 toisen asteen oppilaitosta, joista suuri osa on lukioita. Suunnittelualueen ammattiopisto sijaitsee Lappeenrannassa. Muita oppilaitoksia alueella ovat mm. Lappeenrannan teknillinen yliopisto, Etelä-Karjalan ammattikorkeakoulu, Maasotakoulu ja useat kansalaisopistot.



Kuva 5. Koulujen ja oppilaitosten sijainti suunnittelualueella.

Suunnittelualueella on noin 12 700 peruskoulun oppilasta, joista koulukuljetuksen piirissä on noin 2400 kappaletta. Suunnittelualueen koulutoimen kuljetuksista suurin osa hoidetaan taksikuljetuksina. Taksikuljetusten kustannukset olivat vuonna 2004 yhteensä noin 1,6 milj euroa. Peruskouulaisten matkalippukustannukset olivat vastaavana ajankohtana yhteensä noin 0,8 milj euroa.

Busseilla matkustavat oppilaat hyödyntävät pääosin olemassa olevia linjaliikennevuoroja sekä lääninhallituksen ostoliikennevuoroja. Imatran, Joutsenon, Lappeenrannan, Taipalsaaren ja Ylämaan kunnat osatavat lisäksi kuntien sisäisiä linja-autovuoroja.

Epäsäännöllisten kuljetusten osuus lisääntyy jatkuvasti mm. koulujen lukujärjestysten jaksotuksesta ja muista muuttuvista tekijöistä johtuen. Aikatauluihin sidottuja kuljetuksia on entistä vaikeampi järjestää. Tämä näkyy etenkin peruskoululaisten matkalippujen käytön vähenemisenä ja taksikuljetusten lisääntymisenä.

Karttapaikannuskuvat koulu- ja sosiaalitoimen kuljetusasiakkaista on tehty vuonna 2003 Lappeenrantaan ja Taipalsaarelle. Muilta osin on tiedossa koulujen sijainti mutta valmista kartta-aineistoa eri koulujen oppilaiden sijoittumisesta ei ole käytettävissä.

Taulukko 1. Peruskoulujen oppilaiden ja kuljetettavien oppilaiden määrät suunnittelualueella vuosina 2000-2003.

Kunta	Peruskoulun oppilaat 2000	Peruskoulun oppilaat 2001	Peruskoulun oppilaat 2002	Peruskoulun oppilaat 2003	Kuljetettavat oppilaat 2000	Kuljetettavat oppilaat 2001	Kuljetettavat oppilaat 2002	Kuljetettavat oppilaat 2003
Imatra	2 966	2 988	3 013	2 977	215	179	189	206
Joutseno	1 255	1 190	1 163	1 158	203	219	213	195
Lappeenranta	6 552	6 608	6 445	6 417	1 237	1 271	1 108	1 171
Lemi	357	357	360	345	179	176	182	200
Luumäki	582	591	579	568	183	85	253	209
Savitaipale	513	497	504	480	228	220	206	191
Suomenniemi	39	42	48	49	17	14	25	27
Taipalsaari	416	411	568	618	109	110	130	173
Ylämaa	94	85	76	71	57	53	46	43
YHT.	12 774	12 769	12 756	12 683	2 428	2 327	2 352	2 415

2.3 Sosiaali- ja terveystoimen matkat

Etelä-Karjalan keskussairaala sijaitsee Lappeenrannassa. Jokaisessa suunnittelualueen kunnassa on terveyskeskus tai terveystakeskuksia.

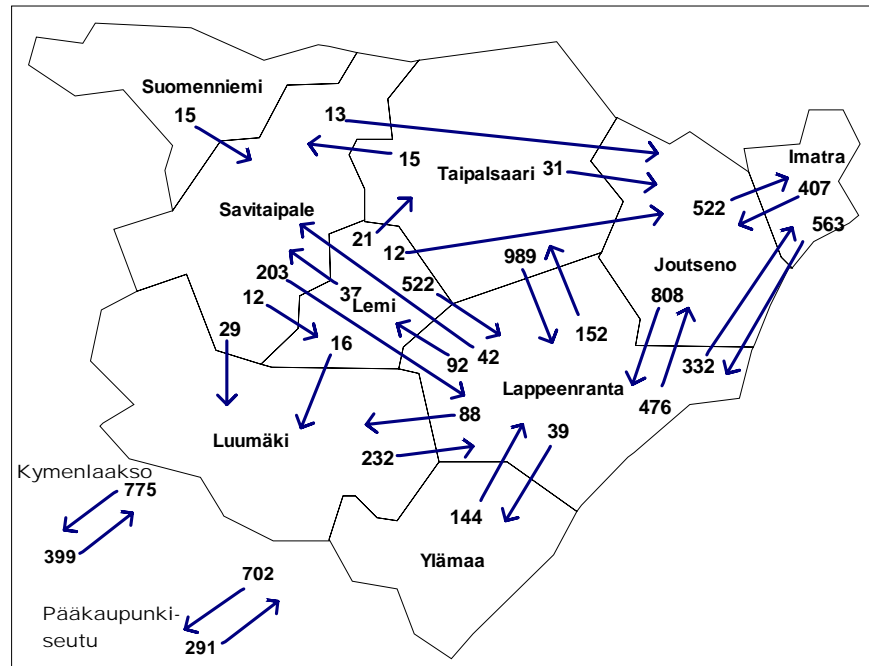
Lappeenrannan ja Imatran palveluliikenne on integroitu paikallisliikenteeseen ja se on jatkuvan valtionavustuksen piirissä. Palveluliikenne liikennöi sekä keskustaaajamassa että maaseudulla. Molemmissa kaupungeissa palveluliikenne on ensisijaisesti ns. vanhuksille suunnattua asiointiliikennettä. Sitä voivat hyödyntää myös muut sosiaalitoimen asiakkaat ja tavalliset matkustajat.

Yhdistelymahdollisuuksia säännöllisissä opetustoimen ja sosiaalitoimen kuljetuksissa ei juurikaan ole, koska sosiaalitoimen osalta säännöllisiä aikatauluihin sidottuja kuljetuksia on vähän. Opetustoimen ja sosiaalitoimen epäsäännöllisten kuljetusten yhdistely vaatii matkojenyhdistelyn kehittämistä

2.4 Työssäkäynti

Suurimmat työpaikat ovat keskittyneet Lappeenrantaan ja Imatralla. Suurimpia työllistäjä suunnittelualueella ovat mm. Lappeenrannan kaupunki (3830 työntekijää), Stora Enso Oyj Imatralla (2740 työntekijää), UPM-Kymmene Oyj Lappeenrannassa (2200 työntekijää) ja Imatran kaupunki (2110 työntekijää). Joutsenon kaupunki työllistää noin 670 henkilöä. Suunnittelualueen ulkopuolella, Simpeleellä, sijaitsee M-Real Oyj, joka on myös yksi Etelä-Karjalan suurimmista työpaikoista noin 460 työntekijällään.

Ylikunnallisen työmatkaliikenteen tarpeita kuvaa asuin-kuntansa ulkopuolella työsäkävien osuus kunnan työikäisestä väestöstä. Kuntia, joissa yli 50 % työikäisistä käy töissä toisessa kunnassa ovat suunnittelualueella Lemi ja Taipalsaari. Työmatkaliikenteen suuntautuminen on esitetty seuraavassa kuvassa.



Kuva 6. Työmatkaliikenteen suuntautuminen v. 2002 (kuvassa esitettynä yli 10 hengen pendelivirrat).

2.5 Matkustajat

Suunnittelualueella liikennöidään linjaliikennettä, lääninhallituksen ostoliikennettä, kaupunkimaista paikallisliikennettä sekä kuntien ostoliikennettä. Joukkoliikenteen kokonaismatkustajamääräksi arvioidaan tiedossa olevien seutulippu- ja kaupunkilippumatkojen perusteella noin 2,5 miljoonaa matkaa.

Kaupunkimaisen paikallisliikenteen matkustajamäärät ovat Lappeenrannassa 1,41 miljoonaa matkustajaa ja Imatralla 0,32 miljoonaa matkustajaa. Lappeenrannassa ajetaan lisäksi linjatakseilla hoidettavaa paikallisliikennettä maaseudulla. Sen matkustajamäärät ovat arviolta noin 20 000 kpl/vuosi. Kuntien ostoliikenteen määräksi arvioidaan noin 0,1 milj. km vuosi ja matkustajamääräksi muutamia tuhansia. Lääninhallituksen ostoliikenteen matkustajamäärät ovat 110 000 kpl/vuosi sisältää alueelta lähtevien ja alueelle päättyvien vuorojen matkustajamäärät kokonaisuudessaan. Kokonaan suunnittelualueen sisällä tehtäviä matkoja arvioidaan olevan tästä noin yli puolet.

Seutulipulla tehdään vuosittain noin 200 000 matkaa, sarja- ja kertalippujen matkamääräksi on arvioitu niinkään noin 200 000. Koululaisten ja opiskelijoiden arvioidaan tekevän noin 400 000 matkaa seutuliikenteessä.

Matkustajamäärää voidaan arvioida myös Linja-autoliiton vuodelta 2003 olevien kertoimien perusteella. Linja-autoliiton mukaan Kaakkois-Suomessa on vakiovuoroliikenteessä keskimäärin 0,33 matkustajaa/ajokilometri ja paikallisliikenteessä 0,96 matkustajaa/ajokilometri. Palveluliikenteessä matkustajia on keskimäärin 0,26 matkustajaa/ajokilometrin. Näin laskettuna saadaan matkustajamääräksi 2,4 miljoonaa matkaa/vuosi.

3 SUUNNITELMA

3.1 Tavoite

Lappeenrannan seudun kunnat (Lappeenranta ja Joutseno) ja Länsi-Saimaan seutukunnan kunnat (Lemi, Luumäki, Savitaipale, Suomenniemi, Taipalsaari ja Ylämaa) ovat määritelleet joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet seutulienteelle vuonna 2003. Lappeenrannan kaupunki on määritellyt palvelutasotavoitteet kaupungin sisäiselle liikenteelle ja paikallisliikenteen alueelle vuonna 2003. Taipalsaaren kunta on määritellyt palvelutasotavoitteet kunnan sisäiselle liikenteelle vuonna 2002. Palvelutasotavoitteita on määritelty nykyisien liikennetarjonnan valossa. Uudet liikenteen järjestämistavat ja uudenlaiset liikennepalvelut voisivat tarjota uudenlaisia mahdollisuuksia ja mahdollisesti myös muuttaa tavoitteita.

Valtakunnallinen peruspalvelutaso määrittää mm. seuraavia tavoitteita liikennepalvelujen järjestämiseen:

Kuntien välisessä liikenteessä pyritään turvaamaan aikataulun mukaiset säännölliset runkoliikenteen palvelut tärkeimmillä reiteillä. Tavoitteena on, että alueellinen julkisen liikenteen verkko tyydyttää

- kuntien välisten opiskelumatkojen tarpeet
- kuntien välisen työssäkäynnin tarpeet
- pitkämatkaiset (keskuskaupunkeihin suuntautuvat) asiointiyhteydet.
- runkoliikenne toimii runkona pitkämatkaisissa Kelan kuljetuksissa.

Kuntien sisäisessä liikenteessä turvataan joustavat, alueellista liikenneverkkoa täydentävät, eri käyttäjäryhmille sopivat asiointi- ja liityntäyhteydet sekä koululaisten kuljetukset. Kuntien sisäisellä liikenteellä täydennetään alueellista liikenneverkkoa ja mahdollistetaan nykyisin erilliskuljetuksina hoidettavien kuljetusten yhdistely.

Kunnan sisäiset asiointi- ja liityntäyhteydet ovat ensisijaisesti esteettömiä, kaikkia käyttäjäryhmiä palvelevia yhteyksiä. Seutukuntien ja kuntien sisäisellä joukkoliikenteellä on entistä tärkeämpi tehtävä lakisääteisten kuljetusten hoidossa. Tavoitteena on, että kaikilla on mahdollisuus asioida kuntakeskuksessa tai muussa palvelukeskuksessa vähintään kaksi kertaa viikossa.

Jokaisesta kuntakeskuksesta tulee olla mahdollista liittyä julkisella liikenteellä valtakunnalliseen busseilla, junilla tai lentokoneilla hoidettuun kaukoliikenteen verkkoon. Vähimmäistavoite on liityntämahdollisuuden tarjoaminen tarvitsijoille arkisin ja viikonloppuisin vähintään perjantai-iltaisin ja sunnuntai-iltaisin tai maanantaiaamuisin. Liityntäyhteydet järjestetään matkojenyhdistelykeskuksen välittämänä kutsujoukkoliikenteenä silloin kun käyttäjämäärät eivät riitä säännöllisillä aikatauluilla ja reiteillä liikennöitävien liityntäyhteyksien järjestämiseen.

Alueen kuntien määrittämät palvelutasotavoitteet ovat raportin liitteessä 1.

Nykyinen julkisen liikenteen palvelutaso suunnittelualueella riittää pääosin hyvin kattamaan perusyhteydet koulu- ja työmatkoilla sekä asiointimatkoilla. Valtakunnallinen julkisen liikenteen palvelutaso pääosin toteutuu. Nykyisessä tarjonnassa on seuraavat palvelutasopuutteet kuntien määrittämiin tavoitteisiin nähden:

- Puuttuu yhteys Suomenniemeltä Mikkeliin 8:ksi (nykyisin on yhteys klo 8.40)
- Puuttuu yhteys Suomenniemeltä Savitaipaleelle 8:ksi
- Puuttuu liityntäyhteydet Suomenniemeltä Puolimatkan pysäkille, tarve olisi 2 kertaa päivässä
- Suomenniemi ei ole mukana seutulippujärjestelmään
- Taipalsaari – Lappeenrannan matkakeskus – välille tarvitaan lisää vuoroja
- Taipalsaaren Konstun alueelle tarvitaan lisää liikennettä

- Vapaa-ajan yhteys Lappeenrantaan Lemminkäisen kirkon kirkonkylästä puuttuu arki-iltaisin
- Lappeenrannan asemalta olisi tarpeen järjestää paluuyhteys Savitaipaleelle 20.20 junalta
- Tasavuorovälit Imatra – Joutseno – Lappeenranta välin liikenteelle
- Tarvitaan yhteys Luumäeltä Lappeenrantaan 8:ksi myös koulujen lomapäivinä
- Tarvitaan paluuyhteys Lappeenrannasta Ylämaalle klo 16 jälkeen

3.2 Linjasto

Linjastoa on lähdetty suunnittelemaan puhtaalta pöydältä. Lähtökohtana on alueen maankäyttö, väestön, palvelujen, työpaikkojen ja keskeisten terminaalien sijainti sekä kuntien määrittämät palvelutasotavoitteet. Linjastoa on suunniteltu yhtenä kokonaisuutena kuntarajoista välittämättä. Linjaston suunnittelua on tehty neljässä vaiheessa. Suunnittelujärjestys on ollut seuraava:

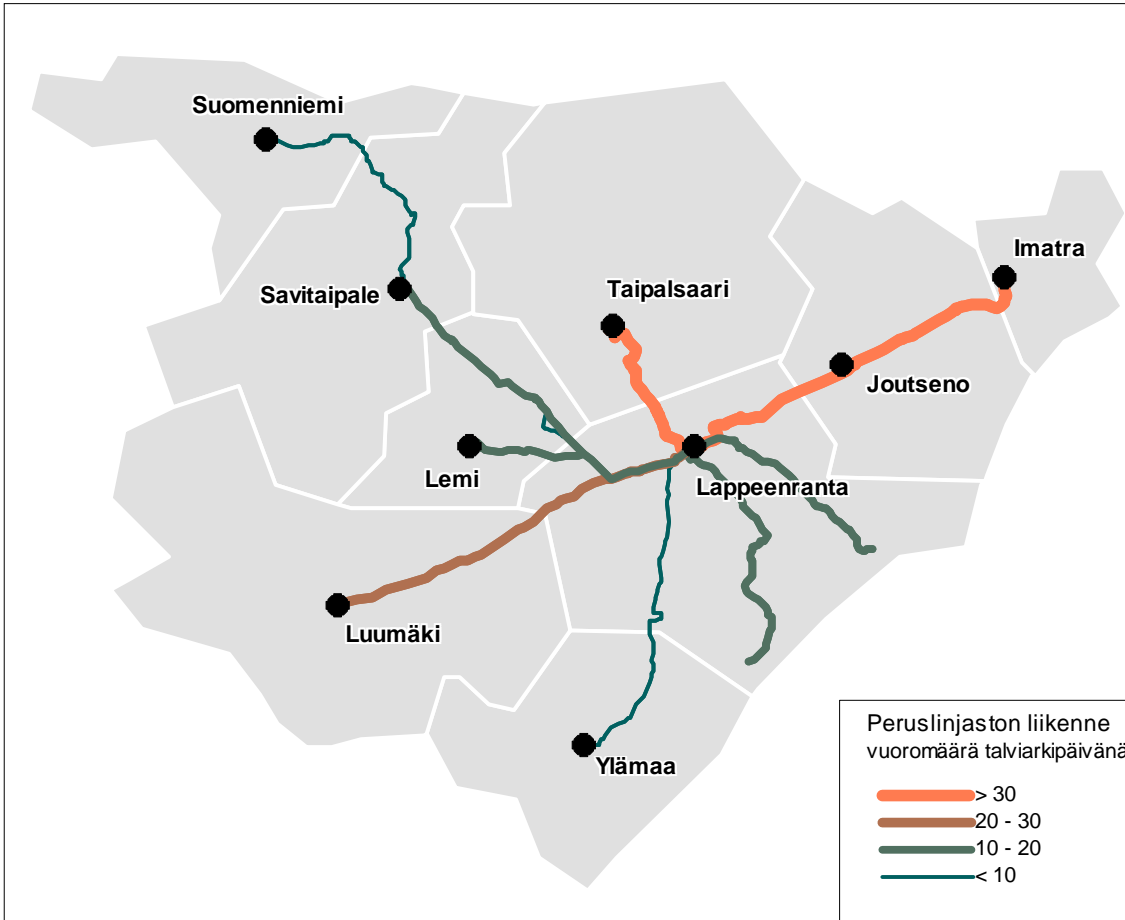
1. Kuntakeskusten ja muiden merkittävien taajamien väliset yhteydet. (=perusreitistö), jota pyritään liikennöimään mahdollisimman pitkälle samanlaisena läpi vuoden.
2. Täydentävä linjasto lähinnä koululaiskuljetuksia ja myös muita kuntien haja-asutusalueiden liikennetarpeita palvelemaan.
3. Lappeenrannan ja Imatran paikallisliikenne palvelemaan sitä kaupunginosien välistä liikennettä, jota ei voida riittävällä palvelutasolla hoitaa seutuliiikenteellä.
4. Kutsuliikenteen verkosto täydentämään edellä mainittuja ja hoitamaan niiden alueiden ja käyttäjäryhmien palveluita, joita ei pystytä säännöllisellä liikenteellä hoitamaan.

Pikavuoroliikenne on oletettu nykyisen kaltaiseksi. Sitä ei ole otettu huomioon suunnittelussa eikä kustannuslaskelmissa.

3.2.1 Peruslinjasto

Peruslinjaston muodostaa kuntakeskusten ja muiden merkittävien taajamien välinen, säännöllinen liikenne. Lappeenrannan ja Imatran välille on suunniteltu tasatarjonta. Muu tarjonta keskittyy muista kunnista Lappeenrantaan tehtävien työ- ja opiskelumatkojen palvelemiseen sekä liityntäyhteyksiin. Työmatkayhteyksien tarjonta on suunniteltu pendelöintitietojen perusteella. Lappeenrantaan suuntautuvien yhteyksien lisäksi on suunniteltu vuoropari Suomenniemen ja Savitaipaleen välille, koska Suomenniemen 7-9 luokkien oppilaat käyvät koulua Savitaipaleella. Kesällä ja viikonloppuisin reitit pysyvät samoina, mutta tarjontaa vähennetään. Linjastossa ei ole päällekkäisyyksiä, mutta Lappeenrannan ja Imatran välille on suunniteltu ennen klo 8 ja 16 jälkeen sekä nopea yhteys 6-tietä, että hitaampi yhteys rinnakkaistietä pitkin.

Talviarki

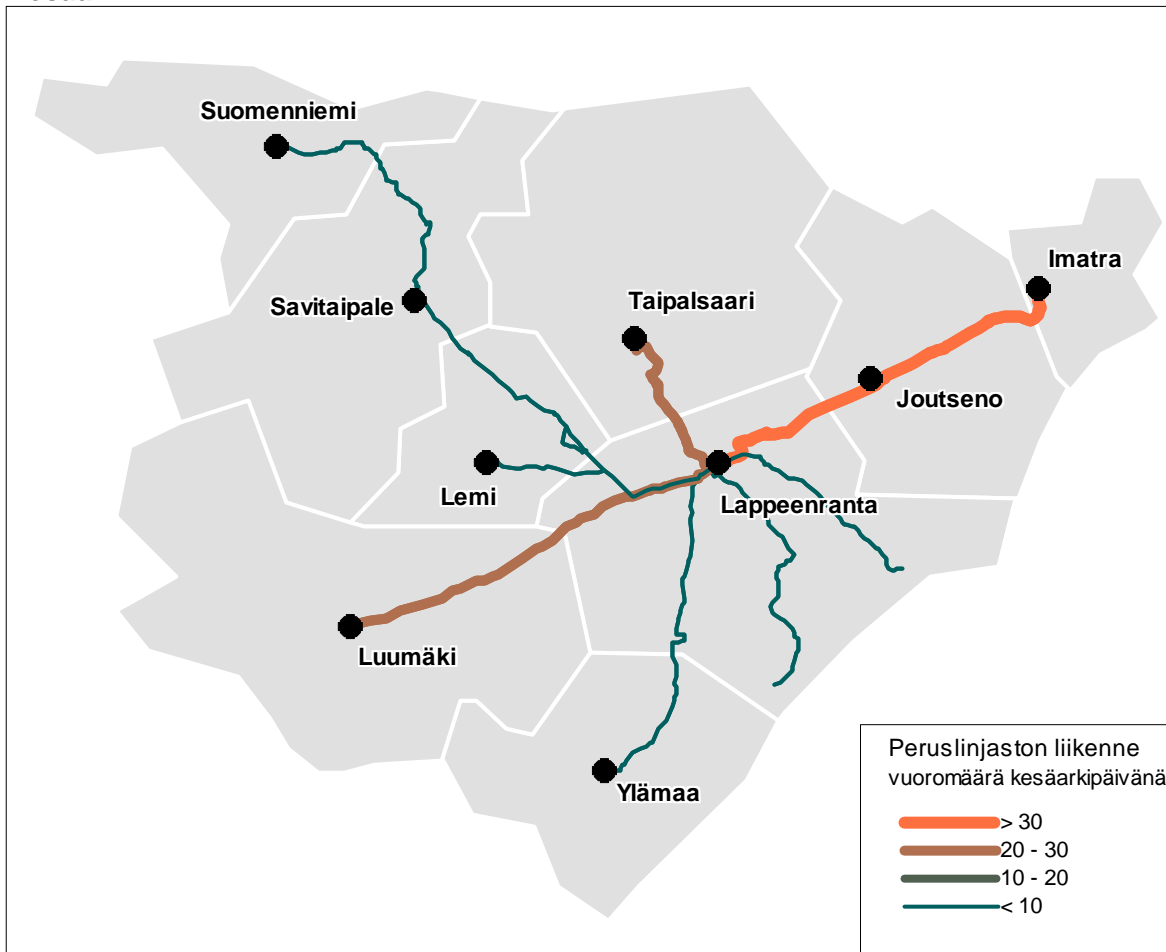


Kuva 7. Talviarkipäivän peruslinjasto

Yhteysväli	Vuoroja	Liikennöinti-aika	Kilometrit
Imatra-Lappeenranta	19	06:00 - 22:55	144 000
Lappeenranta-Imatra	19	06:00 - 22:55	144 000
Luumäki-Lappeenranta	16	05:45 - 22:00	121 000
Lappeenranta-Luumäki	12	07:00 - 21:00	91 000
Taipalsaari-Lappeenranta*)	16	05:25 - 23:55	45 000
Lappeenranta-Taipalsaari*)	17	05:55 - 22:25	48 000
Ylämaa-Lappeenranta	2	07:00 - 09:45	15 200
Lappeenranta-Ylämaa	4	13:15 - 17:00	30 400
Lemi-Lappeenranta	8	06:10 - 18:40	36 000
Lappeenranta-Lemi	8	07:20 - 17:55	36 000
Savitaipale- Lappeenranta	11	05:50 - 19:50	110 000
Lappeenranta- Savitaipale	8	07:00 - 21:05	80 000
Suomenniemi-Savitaipale	1	07:45 - 08:35	10 000
Savitaipale-Suomenniemi	1	15:05 - 15:55	10 000
Nuijamaa - Lappeenranta	5	07:10 - 16:00	28 500
Lappeenranta - Nuijamaa	6	06:00 - 16:45	34 200
Vainikkala - Lappeenranta	6	06:45 - 19:00	34 200
Lappeenranta - Vainikkala	6	07:30 - 18:15	34 200

*) hoidetaan paikallisliikenteen avulla

Kesäarki

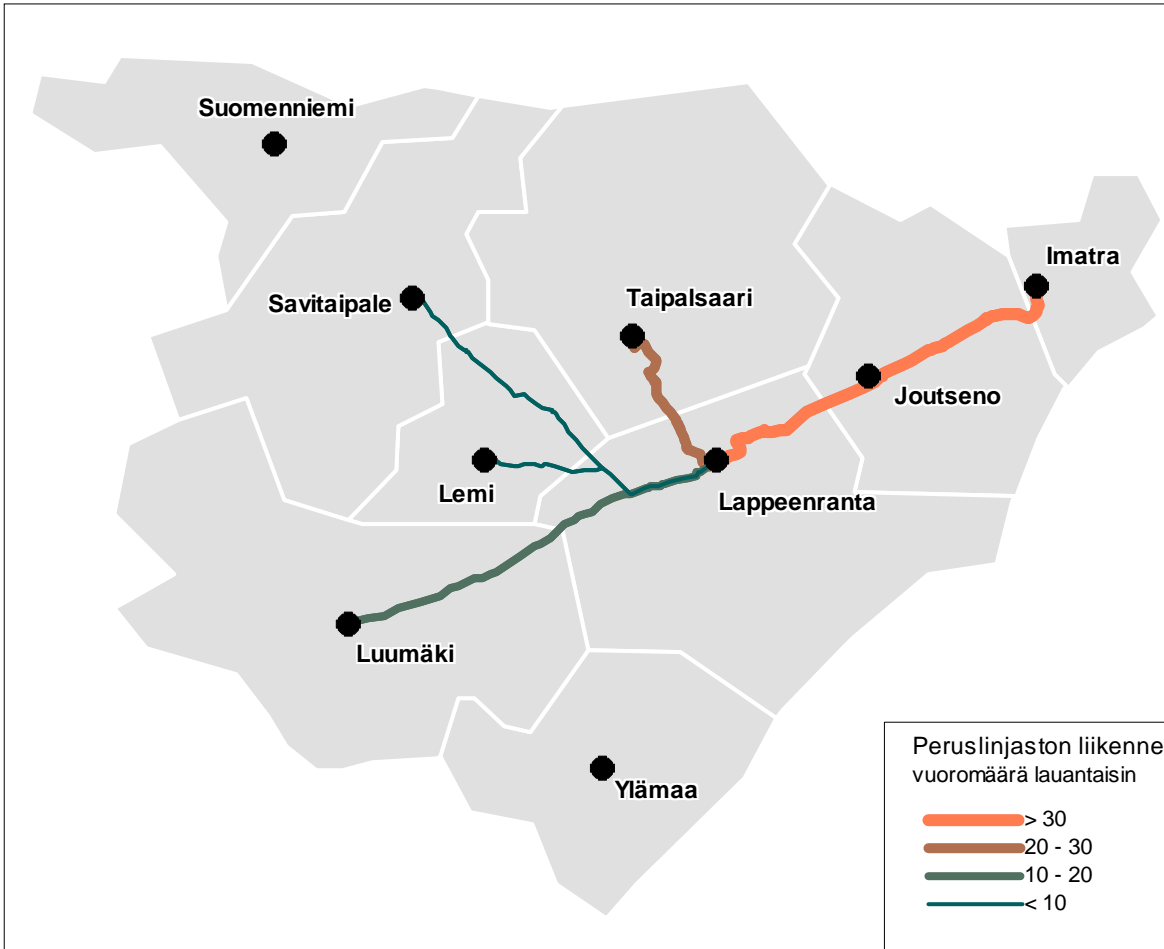


Kuva 8. Kesäarkipäivän peruslinjasto

Yhteysväli	Vuoroja	Liikennöinti-aika	Kilometrit
Imatra-Lappeenranta	19	06:00 - 22:55	45 600
Lappeenranta-Imatra	19	06:00 - 22:55	45 600
Luumäki-Lappeenranta	15	05:45 - 21:00	36 000
Lappeenranta-Luumäki	12	07:00 - 21:00	28 800
Taipalsaari-Lappeenranta*)	14	06:55 - 22:25	12 600
Lappeenranta-Taipalsaari*)	13	07:25 - 21:55	11 700
Ylämaa-Lappeenranta	1	07:00 - 07:45	5 000
Lappeenranta-Ylämaa	1	16:15 - 17:00	5 000
Lemi-Lappeenranta	2	06:15 - 07:45	2 800
Lappeenranta-Lemi	3	11:00 - 16:45	4 300
Savitaipale- Lappeenranta	5	05:50 - 16:50	15 900
Lappeenranta- Savitaipale	4	07:00 - 18:15	12 700
Suomenniemi-Savitaipale	1	08:55 - 09:40	3 000
Savitaipale-Suomenniemi	1	14:20 - 15:10	3 000
Nuijamaa - Lappeenranta	2	07:00 - 16:00	3 600
Lappeenranta - Nuijamaa	3	06:00 - 17:00	5 400
Vainikkala - Lappeenranta	4	07:05 - 16:35	7 200
Lappeenranta - Vainikkala	4	06:25 - 15:45	7 200

*) hoidetaan paikallisliikenteen avulla

Lauantai

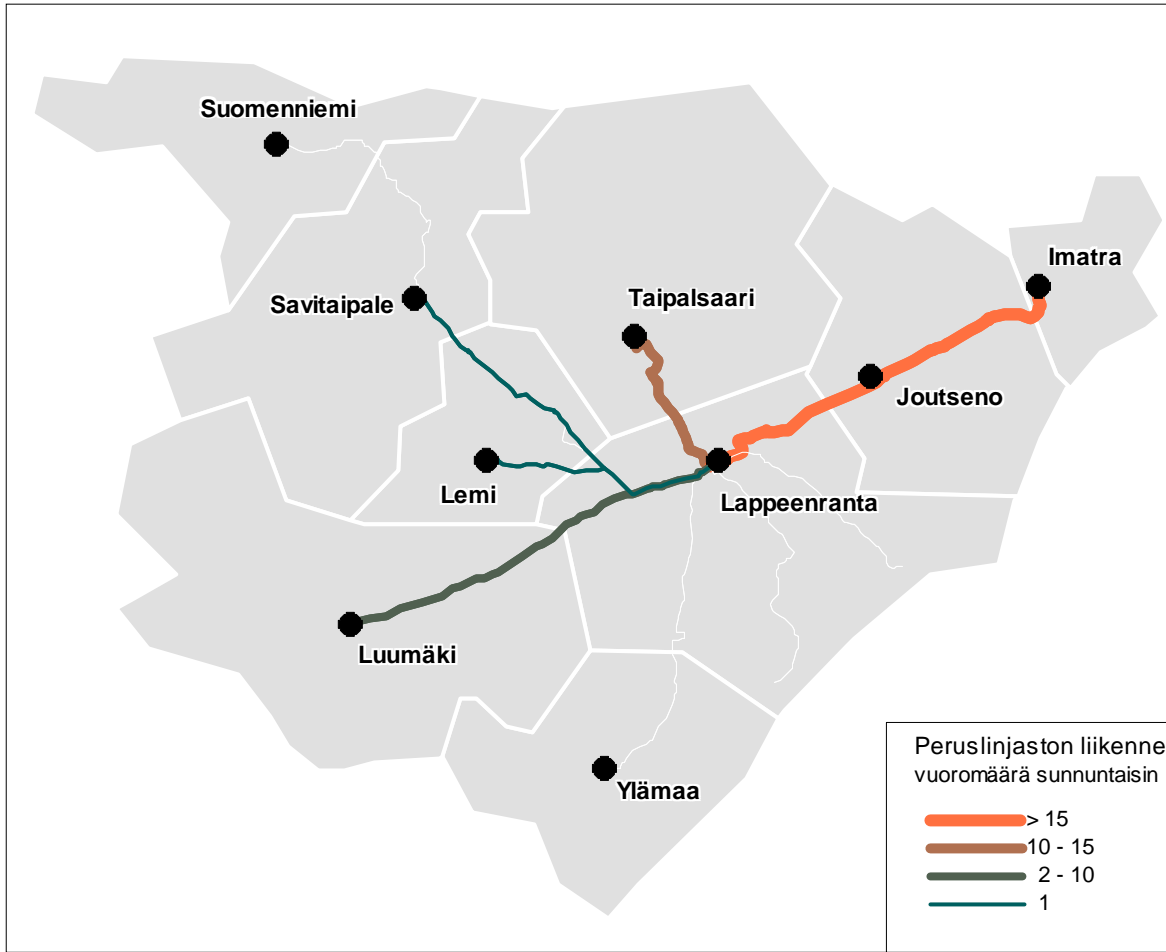


Kuva 9. Peruslinjasto lauantaisin

Yhteysväli	Vuoroja	Liikennöintiäika	Kilometrit
Imatra-Lappeenranta	17	06:00 – 01:00	32000
Lappeenranta-Imatra	17	06:00 – 01:00	32000
Luumäki-Lappeenranta	7	06:45 – 22:00	14000
Lappeenranta-Luumäki	4	07:00 – 20:45	8000
Taipalsaari-Lappeenranta*)	12	07:55 – 21:25	9000
Lappeenranta-Taipalsaari*)	12	08:25 – 21:55	9000
Ylämaa-Lappeenranta	-	-	-
Lappeenranta-Ylämaa	-	-	-
Lemi-Lappeenranta	1	08:30 – 09:00	2500
Lappeenranta-Lemi	1	13:00 – 13:30	2500
Savitaipale- Lappeenranta	2	06:50 – 16:40	5300
Lappeenranta- Savitaipale	2	07:00 – 16:45	5300
Suomenniemi-Savitaipale	-	-	-
Savitaipale-Suomenniemi	-	-	-

*) hoidetaan paikallisliikenteen avulla

Sunnuntai



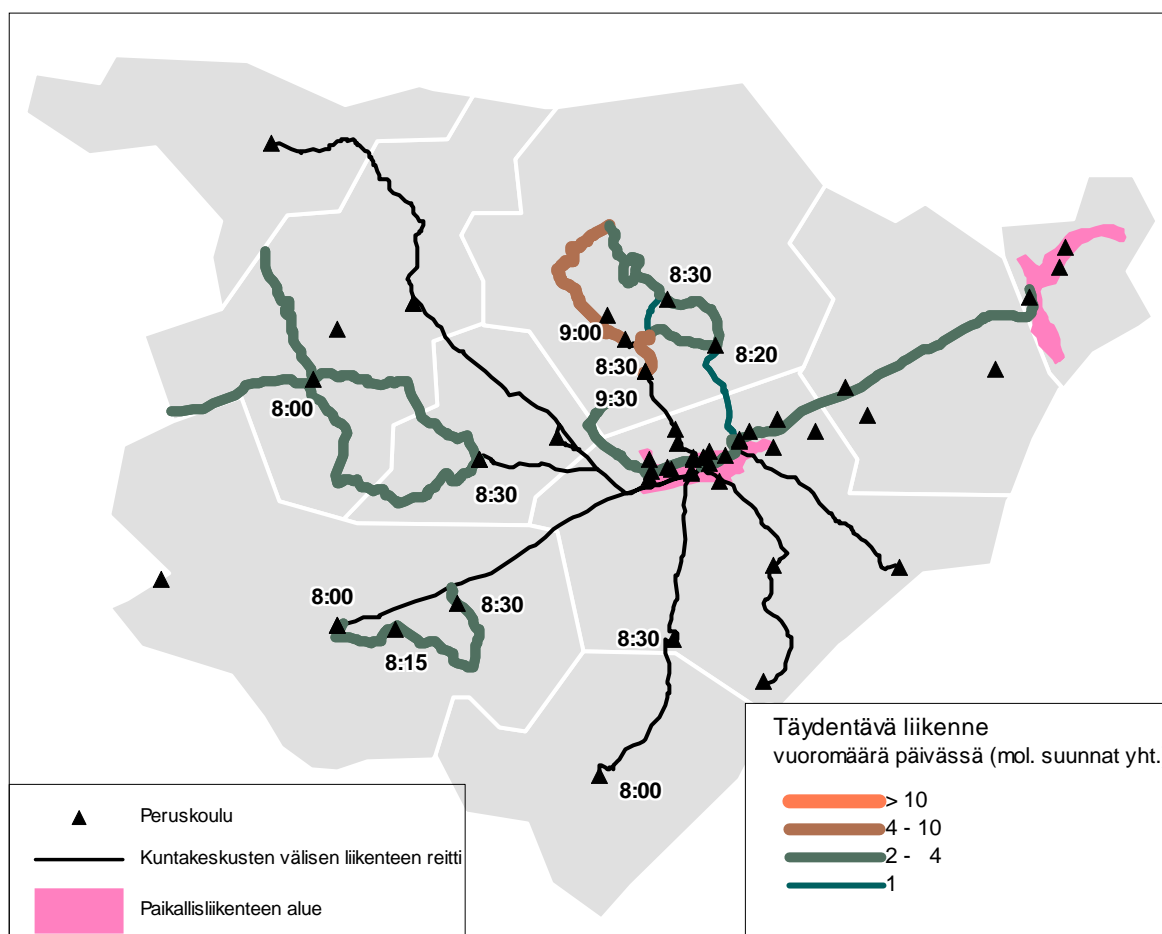
Kuva 10. Peruslinjasto sunnuntaisin

Yhteysväli	Vuoroja	Liikennöintiäika	Kilometrit
Imatra-Lappeenranta	8	07:00 – 21:55	20800
Lappeenranta-Imatra	8	07:00 – 21:55	20800
Luumäki-Lappeenranta	4	10:45 – 19:00	10400
Lappeenranta-Luumäki	3	12:00 – 17:45	7800
Taipalsaari-Lappeenranta*)	6	10:55 – 21:25	5800
Lappeenranta-Taipalsaari*)	6	10:25 – 20:55	5800
Ylämaa-Lappeenranta	-	-	-
Lappeenranta-Ylämaa	-	-	-
Lemi-Lappeenranta	1	16:35 – 17:05	3000
Lappeenranta-Lemi	-	-	-
Savitaipale- Lappeenranta	1	16:15 – 17:05	6000
Lappeenranta- Savitaipale	-	-	-
Suomenniemi-Savitaipale	-	-	-
Savitaipale-Suomenniemi	-	-	-

*) hoidetaan paikallisliikenteen avulla

3.2.2 Täydentävä linjasto

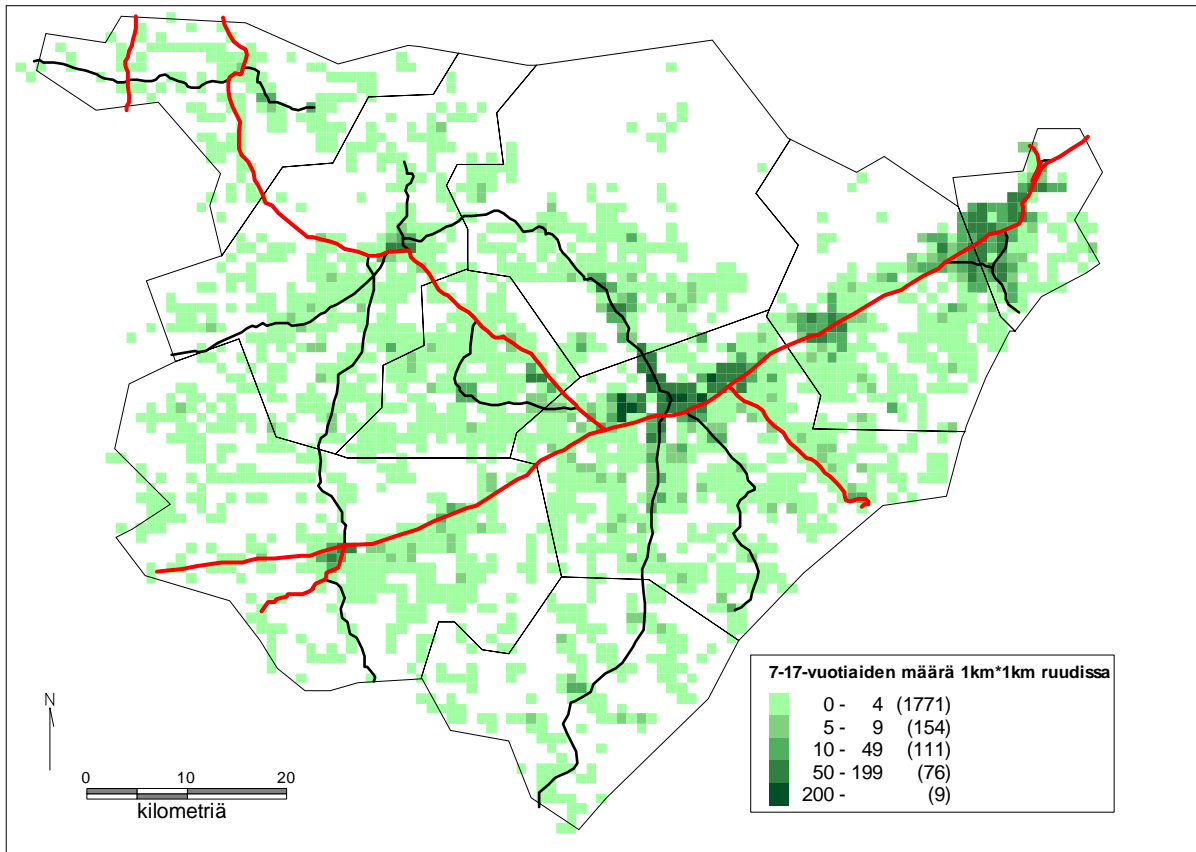
Täydentävä linjasto on suunniteltu ensisijaisesti koulujen oppilaskuljetusten tarpeita ajatellen. Suunnitelmassa on otettu vapaus määrittää koulujen alkamisajat liikenteen kokonaisu järjestelyn kannalta mahdollisimman tehokkaasti. Tällöin koulut Lappeenrannassa aloittaisivat pääsääntöisesti klo 9 ja muissa kunnissa 8 - 8.30. Lappeenrantaan klo 8:ksi ja 9:ksi tulo järjestyy myös peruslinjaston vuoroilla. Iltapäivällä on ajateltu ajettavan kaksi paluukuljetusta, esim. klo 13 ja 15 jälkeen, mutta aikatauluihin ei ole tältä osin otettu kantaa. Koulupäivisin on suunniteltu myös nopea yhteys Imatran ja Lappeenrannan välille siten, että linja on perillä Lappeenrannassa ennen klo 9 ja paluu vuoro lähteen klo 15 jälkeen. Nopea yhteys Lappeenrannan ja Imatran välillä ajetaan Lappeenrannan tekniselle yliopistolle saakka ja tarjoaa näin ollen mm. opiskelijoille ja työntekijöille suoran yhteyden sekä Joutsenon että Imatran kaupungeista.



Kuva 11. Perusliikennettä täydentävä linjasto

Yhteysväli	Vuoroja	Liikennöinti aika	Kilometrit
Lappeenranta-Vehkataipale-Saimaanharju	1	07:50-08:50	5700
Peltoi-Vehkataipale-Saimaanharju	1	06:40 – 7:25	2800
Saimaanharju-Vehkataipale-Peltoi	1	15:05 – 15:55	2800
Peltoi-Rehula-Saimaanharju	1	08:20 – 8:50	2800
Taipalsaari kk-Levänen- Peltoi	4	08:05 – 17:55	11 400
Peltoi-Levänen-Taipalsaari kk	3	06:50 – 14:30	8500
Lappeenranta-Merenlahti	1	14:10-14:45	2800
Merenlahti-Lappeenranta	2	07:05-15:15	5700

Hämäläinen th-Heitunlahti -Lemi	1	07:00-08:00	7600
Lemi-Heitunlahti-Hämäläinen th	2	13:00 – 15:00	15 200
Toivila –Heitunlahti-Lemi	1	07:00 – 08:00	7600
Lemi-Heitunlahti-Toivila	1	13:00 – 15:00	15 200
Imatra-Lappeenranta (teknillinen yo)	1	08:15 - 09:00	9000
Lappeenranta (teknillinen yo)-Imatra	1	15:00 – 15.45	9000



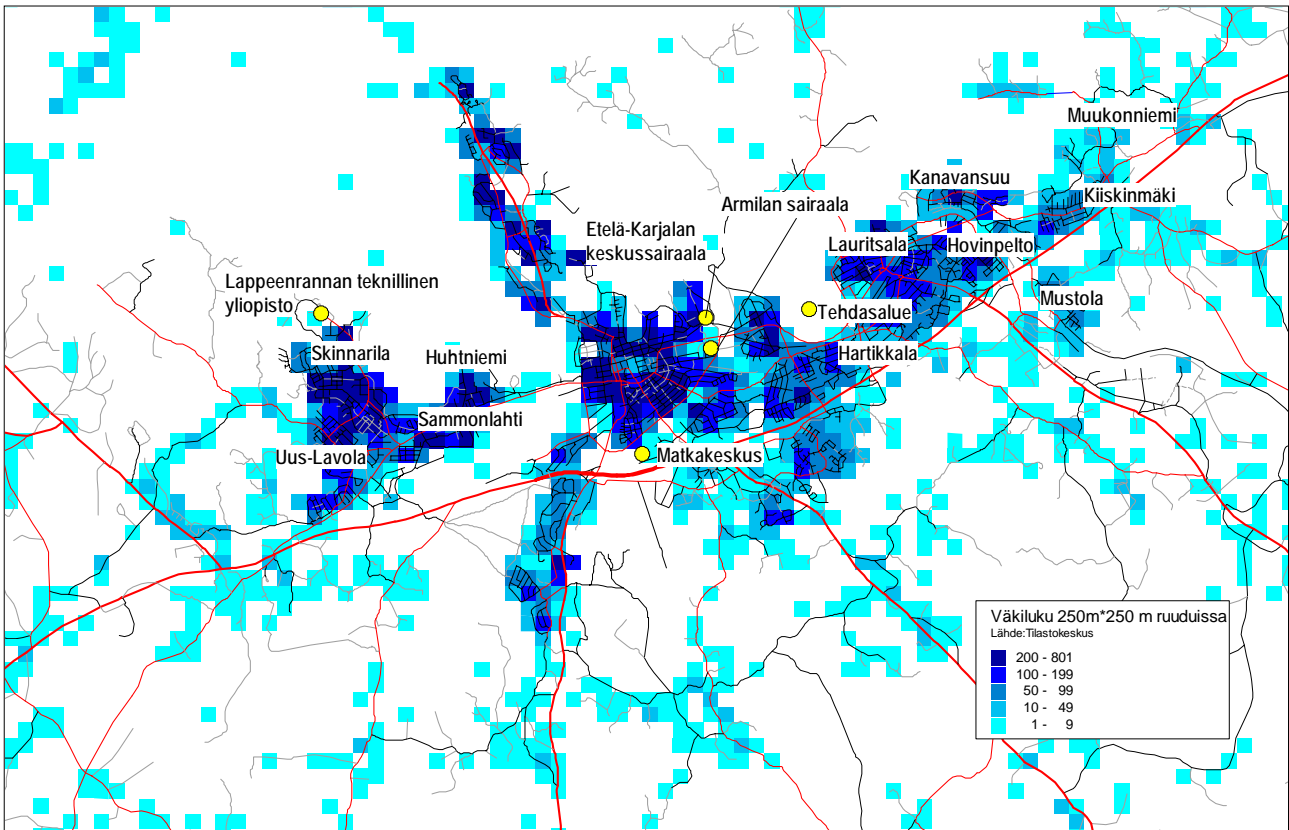
Kuva 12. 7-17-vuotiaiden määrä 1km² ruuduissa v. 2002

3.2.3 Paikallisliikenne

Lappeenranta

Lappeenrannan kaupungin asutus on sijoittunut nauhamaisesti Itä - Länsi suunnassa pääosin valtatie 6:n pohjoispuolelle. Kaupungin länsiosassa sijaitsevat Lappeenrannan teknillinen yliopisto ja Skinnarilan sekä Sammonlahden asuntoalueet, jotka ovat pääosin kerrostalovaltaista aluetta. Kaupungin itäosassa on lähinnä pientalovaltaista asutusta muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta. Kaupungin itäosassa sijaitsee mm. Lauritsalan taajama, jonka ympärille on keskittynyt paljon asutusta. Taipalsaaren suunnalla kaupungin pohjoisosassa on myös paljon pientalovaltaisia asuntoalueita.

Liikennetarpeet Lappeenrannan kaupungin sisäisessä liikenteessä suuntautuvat pääosin kaikilta asuntoalueilta kaupungin keskustaan. Lisäksi liikennetarpeita on eri kaupunginosista yliopistolle, Kaukaan tehdasalueelle, matkakeskukseen, sairaalaan, keskustan oppilaitoksiin sekä jonkin verran Lauritsalan suunnalle.



Kuva 13. Asutuksen sijoittuminen Lappeenrannan keskustaajaman alueella

Lappeenrannan kaupunki on määritellyt palvelutasotavoitteet eri kaupunginosien joukkoliikenteelle mm. vuorovälille, liikennöntiajoille ja kävelymatkoille. Nämä tavoitteet ovat seuraavan tarkastelun lähtökohta. Lähtökohtana on pidetty myös edellä esitettyä suunnitelmaa seutuliikenteestä. Paikallisliikenne on sovitettu täydentämään seutuliikenteen tarjontaa.

Kaupungin länsiosa

Kaupungin länsipuolella Skinnarilan alueella sijaitsee Lappeenrannan teknillinen yliopisto. Tavoitteena on hyvät, vaihdottomat joukkoliikenneyhteydet yliopistolle kaupungin itäpuolelta (Lauritsala).

Esityksen mukaisesti pidempimatkainen lännestä tuleva vakiovuoroliikenne ajetaan osin valtatieä 6 pitkin ja osin kaupunkirakenteen sisälle (kuva 14). Yliopiston (Skinnarilan) alueen palveleminen kokonaan lännestä tulevilla seutuliikenteen vuoroilla ei ole mahdollista, koska se sijaitsee muutamien kilometrien etäisyydellä päätiestä ja reittimuutos aiheuttaisi näin kohtuutonta poikkeamaa muille matkustajille. Myöskään seutuliikenteen palvelutaso ei ole riittävä yksin tyydyttämään Skinnarilan alueen tarpeita. Tarpeen ovat myös suorat yhteydet kaupungin itäpuolelta mm. Lauritsalan alueelta.

Mm. tärkeimpinä työssäkäyntiaikoina (meno klo 7 ja 8, paluu klo 15, 16, ja 17) liikennöidään länsisuunnalta tulevat pitkämatkaiset vakiovuorot kaupunkiin valtatie 6 pitkin Uus-Lavolan kohdalle saakka, josta ne jatkavat Helsingintietä pitkin keskustapuistoon ja edelleen matkakeskukseen. Lappeenrannasta lähtevät vuorot tai itäsuunnalta tulevat pidempimatkaiset vakiovuorot käyttävät samaa reittiä. Aamun tärkeimmät seutuliikenteen menovuorot liikennöidään myös suoraan Etelä-Karjalan keskussairaalaan.

Seutuliikenteen tarjontaa täydentäen paikallisliikenteen palveltavaksi jää kaupungin länsiosassa alue, joka ulottuu keskustasta aina Skinnarilaan saakka. Kaupungin länsiosan kaikkien paikallisliikenteen linjojen päätepysäkki on esitetty järjestettävän yliopistolle, jonne ne liikennöivät kaupungin

eri osa-alueilta. Skinnarilan, Sammonlahden, Uus-Lavolan ja Huhtniemen kaupunginosissa on myös paljon kerrostalovaltaista aluetta. Tämä vaatii Skinnarilan ja keskustan välille tiheän vuorovälin (15 min).

Kaupungin pohjoisosa (Taipalsaaren suunta)

Taipalsaaren kunnan liikennetarjonta esitetään seutuliikenteen ja paikallisliikenteen päällekkäisyyksien välttämiseksi järjestettävän Lappeenrannan paikallisliikenteen avulla. Paikallisliikenteen reitti on suunniteltu ajettavan Taipalsaarelle heiluriliikenteenä Hovinpellon alueelta. Em. alueilta saadaan järjestettyä myös suora yhteys Armilan sairaalaan. Keskusta alueella reitti kulkee muutamilla tärkeimmillä vuoroilla matkakeskuksen kautta.

Taipalsaaren suunnan liikenne voidaan järjestää autokierrollisesti siten, että joka toinen paikallisliikenteen vuoro ajaa Hovinpellosta Taipalsaaren kuntakeskukseen saakka ja joka toinen vuoro jää Kivisalmeen. Kivisalmi sijaitsee Lappeenrannan kaupungin alueella. Taipalsaarelta syntyisi näin arkipäivisin pääsääntöisesti tunnin vuoroväli ja Kivisalmeista puolen tunnin vuoroväli. Kokonaisuutena saadaan tällä järjestelyllä optimoituja.

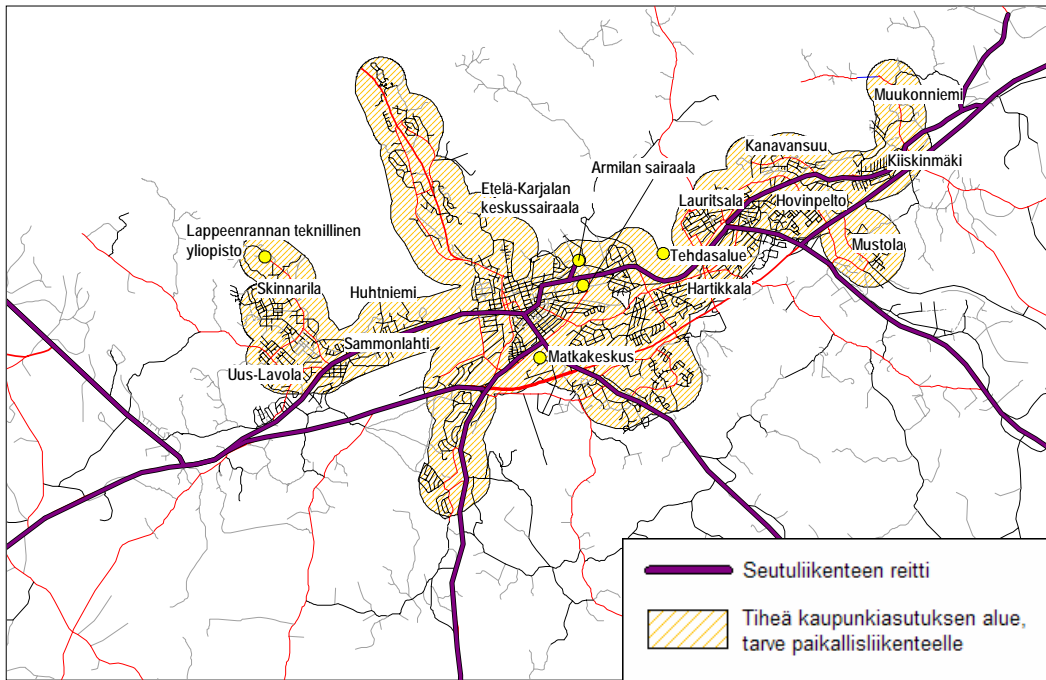
Koululaisia- ja opiskelijoita varten järjestetään myös erillistä liikennettä, jonka reitit ja aikataulut on esitetty kohdassa täydentävä liikenne.

Kaupungin itäosa

Esityksen mukaan pidempimatkainen vakiovuoroliikenne ajetaan osin valtatie 6 pitkin Nuijanmaantien eritasoliittymään saakka osin kaupunkirakenteen sisälle (kuva 14).

Mm. tärkeimpinä työssäkäyntiaikoina (meno klo 7 ja 8, paluu klo 15, 16, ja 17) liikennöidään myös idästä päin tulevia vakiovuoroja niin, että ne ajavat em. ajankohtina Muukontietä pitkin, josta ne jatkavat Lauritsalantietä pitkin keskuspuistoon ja edelleen matkakeskukseen. Aamun tärkeimmät menovuorot liikennöidään myös Etelä-Karjalan keskussairaalaan joka on em. reitin varrella.

Osa vakiovuoroliikenteestä ajetaan kaupungin itäosan asuntoalueille, mutta alueiden palvelua täydennetään paikallisliikenteellä. Tämä on perusteltua myös siksi, että kaupungin asettamat palvelutasotavoitteet vuorovälille ja kävelymatkojen etäisyydelle eivät toteutuisi Hartikkalan, Lauritsalan, Hovinpellon, Kanavansuun, Mustolan, Kiiskinmäen ja Muukonniemen kaupunginosissa mikäli liikenne hoidettaisiin pelkästään pääreittejä pitkin vakiovuoroliikenteellä.



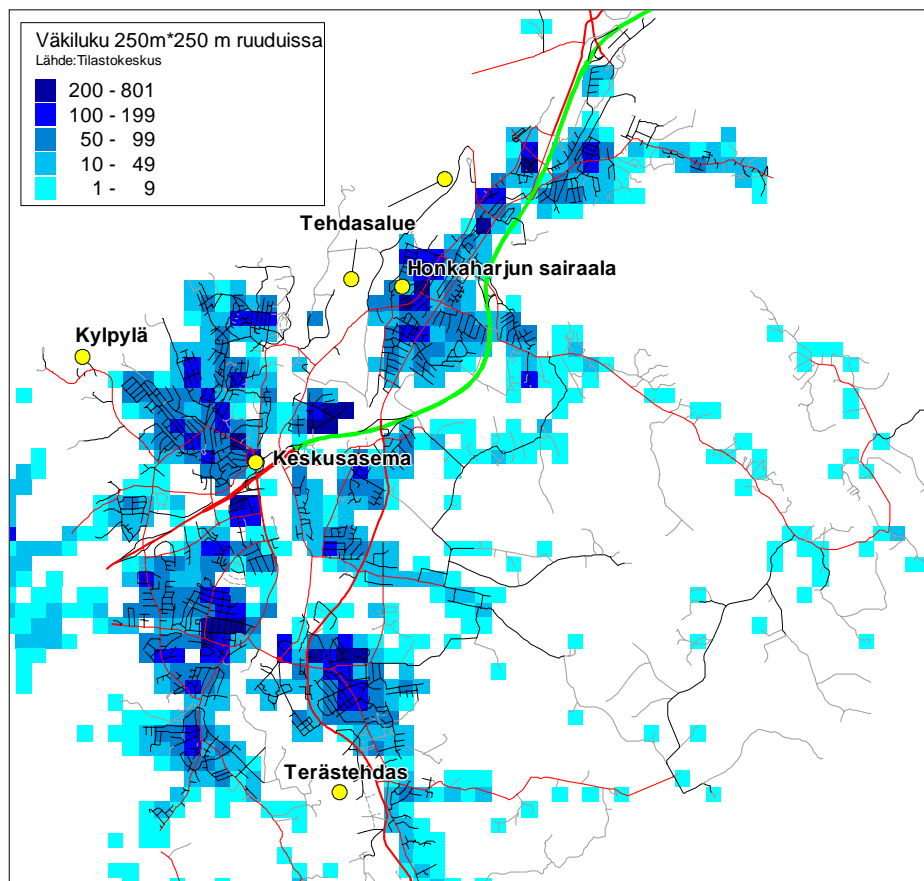
Kuva 14. Esitys Lappeenrannan seutu- ja paikallisliikenteen työnjaosta.

Imatra

Imatran kaupungin asutus on levittäytynyt valtatie 6:n molemmin puolin. Kaupungin jakaa kahteen osaan Vuoksen vesistö ja Imatrankoski. Merkittävimmät työpaikka-alueet ovat Tainionkosken ja Kaukopään tehdasalueet sekä terästehtaan alue kaupungin eteläosassa.

Kaupungin sisäiset liikennetarpeet muodostuvat pitkälti näiden työpaikkakeskittyminen, Imatrankosken ja keskustan väliselle nauhamaiselle alueelle. Kaupungin luoteisosassa sijaitsevat Imatran kylpylä ja Karhumäen sekä Karhukallion kaupunginosat, jotka aiheuttavat myös jonkin verran liikennetarpeita kaupungin keskustaan sekä muille työpaikka-alueille.

Tarkastelussa on käyty läpi seudullisen- ja pidempimatkaisten vakiovuoroliikenteen sekä paikallisliikenteen työnjakoa. Lähtökohtana on pidetty esitettyä vakiovuoroliikenteen tarjontaa Lappeenrannan ja Imatran välillä.

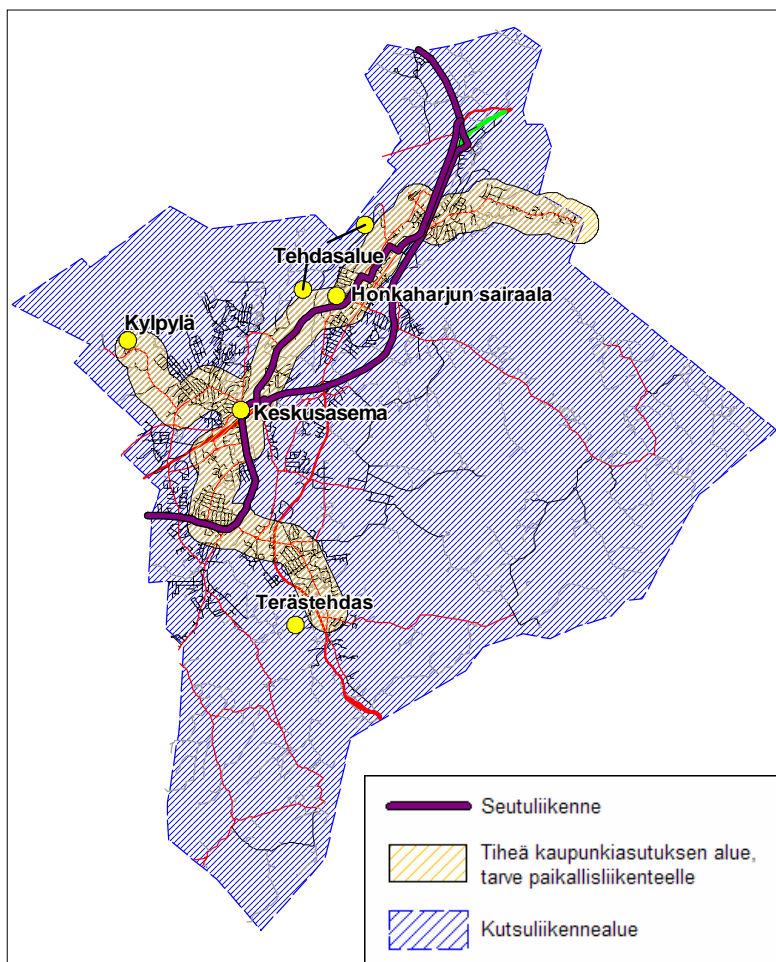


Kuva 15. Asutuksen sijoittuminen Imatran alueella.

Imatran kaupungin maankäytön sijoittumisen ja rakenteen vuoksi vakiovuoroliikennettä ei voida juurikaan hyödyntää kaupungin sisäisessä liikenteessä. Vuoksenniskan alueella tämä on periaatteessa mahdollista mutta pidempimatkaisen ja suunnittelualueen ulkopuolelle suuntautuvan vakiovuoroliikenteen vuorotarjonta Vuoksenniskan alueen läpi Ruokolahden ja Parikkalan suunnilta/ -lle on vähäistä (noin 4 vuoroa suuntaansa/vrk) ja koko palvelua ei voida rakentaa tämän varaan. Myös kävelymatkojen etäisyydet asuntoalueilta kasvaisivat liian pitkiksi. Tämän vuoksi suurin osa kaupungin alueesta jää paikallisliikenteen palveltavaksi.

Imatran paikallisliikenne esitetään järjestettävän yhden voimakkaan runkolinjan avulla, jota ajetaan heiluriliikenteenä varhaisesta aamusta myöhään iltaan. Liikenne yhdistää Imatran keskeisimmät työpaikka-alueet sekä keskustan toisiinsa. Linjaa liikennöidään ympäri vuoden, myös viikonloppuisin. Paikallisliikenteen runkoreittiä täydennetään yhdellä talviarkipäivisin ruuhka-aikoina ajettavalla lähinnä koululais- ja työmatkaliikennettä palvelevalla paikallisliikenteen linjalla. Tämä liikenne voidaan hoitaa ruuhka-aikojen ulkopuolella ja osittain myös viikonloppuisin pienemmällä kalustolla. Ruuhka-aikoina ajettava paikallisliikenteen linja pitää ajaa normaalilla bussikalustolla, koska matkustajamäärät koululaiskuljetuksissa ovat niin suuret että pienkalusto ei ole siihen riittävä.

Matkapalvelukeskuksen käynnistymisen myötä Imatralla voidaan liikennettä hoitaa paremmin kysyntää vastaavalla tavalla. Esitetään, että muu osa Imatran liikenteestä hoidetaan kutsuliikenteen avulla. Kutsuliikennettä tarjotaan maaseutualueilla vain tiettyinä viikonpäivinä. Kutsuliikenne voi tarvittaessa poiketa ajoreitiltä ja käydä aikataulunsa sallimissa rajoissa esim. terveysasemalla, sairaalalla ja vanhainkodilla.



Kuva 16. Imatran seutu- ja paikallisliikenne suunnittelutilanteessa

3.2.5 Seudullinen kutsuliikennejärjestelmä

Kutsuliikennejärjestelmää esitetään laajennettavaksi kaikkiin alueen kuntiin. Kutsuliikenteen järjestämistä ja matkojen yhdistelyä varten käynnistetään syksyllä 2006 Etelä-Karjalan matkapalvelukeskus. Matkapalvelukeskusta ja sen välittämää monikäyttöistä pienkalustoa hyödynnetään myös sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten järjestämisessä.

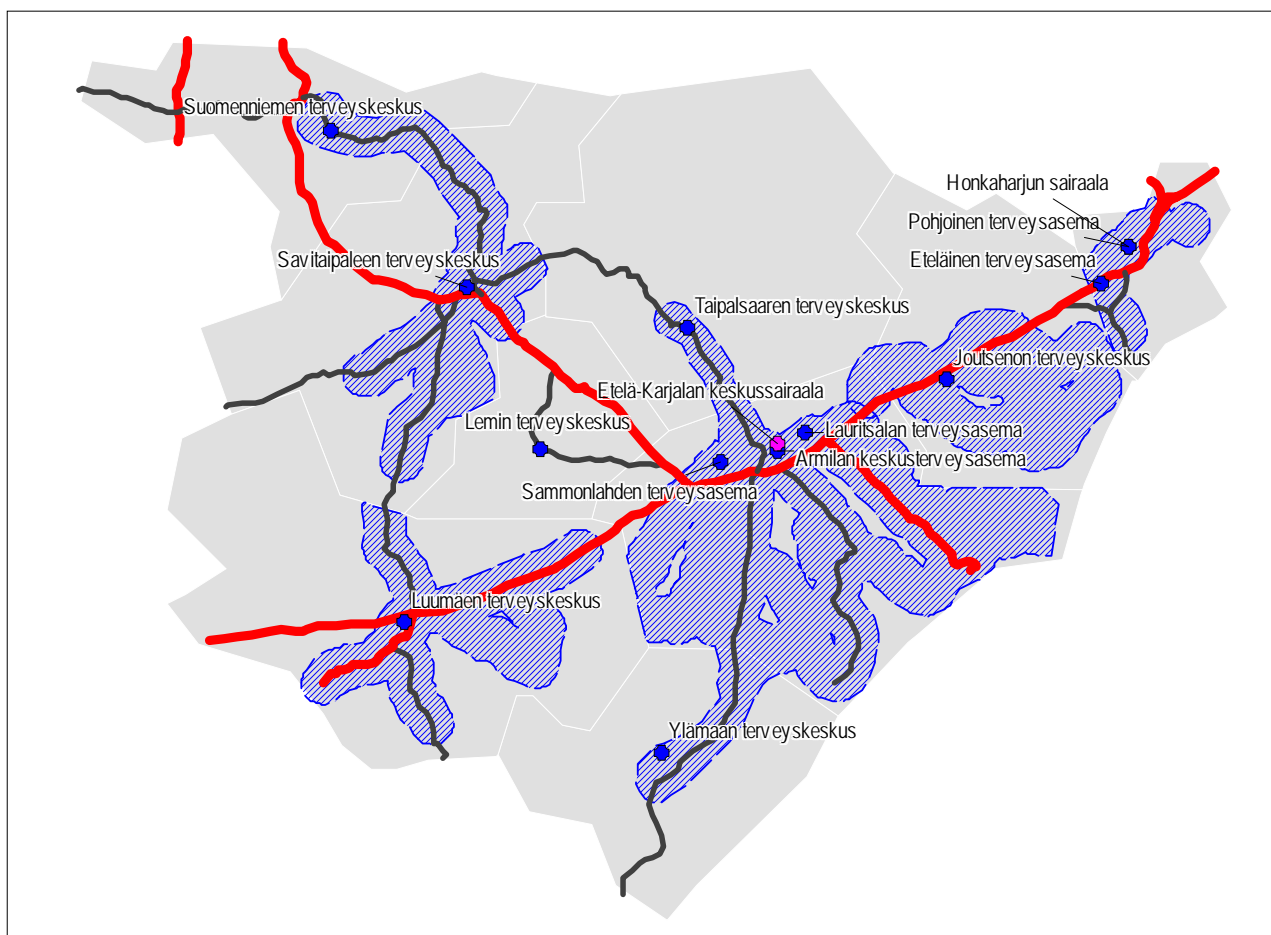
Ajokilometrien ja kustannusten arviointia varten kutsuliikenteelle on suunniteltu pääpiirteittäiset reitit, joilta autot voivat kutsujen mukaan tehdä poikkeamia. Esitetty kutsuliikenteen palvelualue kattaa maaseutumaisissa kunnissa yli 80 % eläkeikäisestä väestöstä, ja Lappeenrannassa ja Imatralla yli 90 %. Yli 75 -vuotiaiden kohdalla peitto on vielä joitain prosenttiyksikköjä suurempi, koska yli 75-vuotiaista suurempi osa asuu palvelutaloissa ja laitoksissa, jotka sijaitsevat usein taajamissa. Liikennetarjonnan järjestämiseen tarvitaan 7-9 autoa. Toiminta-alueeksi on ajateltu tässä 2 km poikkeamat perusreiteiltä.

Kutsuliikennettä järjestetään myös kuntarajojen yli sellaisiin kuntiin, joihin ei ole esitetty omaa kutsuliikennettä. Liikenne tulee järjestää kuitenkin siten, että se ei liikennöi päällekkäin olemassa olevan joukkoliikennetarjonnan kanssa. Esim. yksi Lappeenrannan kolmesta kutsuliikenteenä toimivasta autosta voisi käydä yhtenä tai kahtena päivänä viikossa myös Taipalsaassa, Lemillä ja Ylämaalla. Samoin Savitaipaleen kutsuliikenne voi toimia yhtenä tai kahtena päivänä viikossa muuttaman tunnin Suomenniemen kunnan alueella.

Matkapalvelukeskuksen avulla voidaan aikaansaada yhteiskunnalle ja kuljetuspalvelujen käyttäjille taloudellisia ja laadullisia hyötyjä nykyiseen kuljetusjärjestelmään verrattuna. Järjestelmän tarkoitus

on yhdistellä, ketjuttaa ja ohjata matkustajia erilaisiin kuljetuspalveluihin yhdistelemällä samaan aikaan ja samaan suuntaan suuntautuvia yhteiskunnan korvaamia matkoja. Tällöin voidaan saavuttaa kustannussäästöjä, jotka perustuvat matkojen yhdistelymahdollisuuksiin, kuljetuspalvelujen taroituksenmukaiseen toteutukseen sekä joiltakin osin kilpailutuksen kautta saavutettavaan pienempään yksikkökustannukseen.

Kutsuliikenteen avulla voidaan tarjota julkisessa liikenteessä parempaa palvelutasoa myös niille alueille, joilla normaaleilla joukkoliikennepalveluilla ei ole toimintaedellytyksiä. Matkojenyhdistelyllä ja –ketjuttamisella kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen voidaan edesauttaa joukkoliikennepalvelujen säilymistä myös harvaan asutuilla alueilla.



Kuva 17. Seudullinen kutsuliikennejärjestelmä

Kunta	autoja	Liikennöintiäika	Kilometrit
Lappeenranta, keskusta	2	07:00 – 17:00	60 000
Lappeenranta, maaseutu	1	08:00 – 18:00	50 000
Imatra, keskusta	2	07:00 – 17:00	60 000
Imatra, maaseutu	1	06:00 – 18:00	50 000
Joutseno	1	07:00 – 16:00	45 000
Savitaipale	1	07:00 – 18:00	50 000
Luumäki	1	07:00 – 18:00	50 000

3.3 Käyttäjien tarpeiden kuuleminen

Suunnittelussa joudutaan aina tekemään kompromisseja. Esimerkiksi reittien nopeuttaminen ja suoristaminen tarkoittaa sitä, että jotkut pysäkit jäävät palvelematta. Tärkeää onkin kuulla käyttäjien ja myös muiden asukkaiden näkemyksiä siitä, kuinka liikennepalveluja tulee kehittää. Jotta yhtenäinen suunnittelujärjestelmä toimisi parhaalla mahdollisella tavalla, tulisi kehittää menettelyjä asiakkaiden jatkuvaan kuulemiseen ja tarkkaan pysäkki- ja linjakohtaiseen matkustajamääräseurantaan. Järjestelmä antaisi todennäköisesti nykyistä paremmat mahdollisuudet seurata todellisia matkustajamääriä ja reagoida joustavasti kysynnän muutoksiin ennen kuin on liian myöhäistä.

3.4 Kustannus

Esityksen mukainen liikennetarjonta muodostuisi 1,41 miljoonasta seutuliikenteen linjakilometristä ja noin 365 000 palveluliikenteen linjakilometristä. Lappeenrannan paikallisliikenteen ajokilometrit hieman lisääntyisivät nykyisestä Taipalsaaren liikenteen yhdistämisen vuoksi ja olisivat noin 1,34 miljoonaa kilometriä. Päällekkäisen liikenteen karsiminen seutu- ja paikallisliikenteen osalta vähentää kuitenkin kokonaiskilometrimäärää Lappeenrannan ja Taipalsaaren välillä.

Jos kaikki liikenne ostettaisiin, kustannukseksi voidaan arvioida seutuliikenteessä 2,3 miljoonaa euroa (km-hinta 1,5 euroa). Palveluliikennejärjestelmän kustannukseksi voi arvioida noin 600 000 euroa/vuosi. Lappeenrannan paikallisliikenteen ostohinnaksi tulisi 1,7 euroa km-hinnalla 2,27 M€. Imatran paikallisliikenteen ajokilometrit putoaisivat karsimisen seurauksena hieman ja 1,7 euron kilometrihinnalla kokonaiskustannukseksi tulisi 770 000 euroa. Yhteensä koko uuden järjestelmän kokonaiskustannusarvio on 5,7 – 5,8 miljoonaa euroa. Asiakastuloja arvioidaan nykyisillä matkustajamäärillä olevan 2,7 miljoonaa euroa.

3.5 Suunnitteluresurssit

Jos kaikki suunnitelman mukainen liikennetarjonta hankittaisiin ostoliikenteenä, kasvaisi ostettavan liikenteen määrä nykyisestä. Seutuliikenteen ostaa nykyisin lääninhallitus. Jos lääninhallitus hankkisi koko uuden seutuliikenteen tarjonnan ostoliikenteenä kasvaisi kilpailutettavan seutuliikenteen määrä nykyisestä noin 340 000 kilometristä noin 1,41 miljoonaan kilometriin eli hieman yli nelikerlaiseksi. Toisaalta liikennelupien myöntämisestä vapautuisi resursseja.

Imatran kaupungissa ostoliikenteen määrään ei tulisi muutoksia, eikä lisäresurssitarpeita. Lappeenrannan kaupungissa paikallisliikenteen ostaminen lisääisi resurssitarpeita ainakin liikenteen suunnitteluun, mutta todennäköisesti myös hankintaan. Kunnat joutuisivat myös kilpailuttamaan ja suunnittelemaan palveluliikenteitä huomattavasti nykyistä enemmän.

Liikenteen kannattaisi kilpailuttaa seudullisina kokonaisuuksina ja tällöin luonteva kilpailuttaja olisi seudullinen hankintarengas tai vastaava. Suunnittelun tai kilpailuttamisen vaatimiin resursseihin ei ole tässä liikenteeseen keskittyvässä suunnitelmassa otettu kantaa. Ammattitaitoa liikenteen suunnitteluun on liikenteenharjoittajille, joten yksi toimintamalli voisi olla se, että suunnittelusta ainakin osin vastaavat liikenteenharjoittajat ja kaupunkiseutu tai kunnat koordinoivat toimintaa.

4 NYKYINEN LIIKENNETARJONTA JA RAHOITUS

4.1 Lappeenrannan paikallisliikenteen suunnittelu

Lappeenrannan paikallisliikennesuunnitelma valmistui vuonna 2004. Sitä ennen edellinen paikallisliikenteen linjastosuunnitelma laadittiin vuonna 1987. Sen jälkeen oli reitteihin tehty vuosittain pieniä tarkistuksia. Liikenneverkossa ja maankäytössä oli tapahtunut sen jälkeen paljon muutoksia. Lisäksi liikenneolosuhteet olivat muuttuneet. Tällä oli vaikutusta mm. joukkoliikenteen ajoaikoihin. Matkustajamäärät olivat olleet laskussa jo useiden vuosien ajan. Vuodesta 2001 vuoteen 2003 matkustajamäärä oli vähentynyt 70 000 matkustajalla joka on noin 5 % koko paikallisliikenteen matkustajamäärästä.

Kun edellisestä kokonaissuunnitelmasta oli aikaa yli viisitoista vuotta, katsottiin Lappeenrannassa vuonna 2003 aiheelliseksi tarkastella linjastoa, lippujärjestelmää ja aikatauluja kokonaisuutena. Aloitteen suunnitelman laatimiselle teki Lappeenrannan kaupunki ja kaupunki myös maksoi ulkopuolisella taholla teetetyn suunnittelutyön yhdessä lääninhallituksen kanssa. Suunnitelman laatimisen tavoitteena oli tuoda esille joukkoliikenteen palvelutasoon, linjastoon ja lippujärjestelmään kohdistuvat muutostarpeet, joiden toteuttamisella joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat suunnittelujakson aikana. Linjaston suunnittelussa otettiin huomioon mahdollisuus pienten muutosten tekemiseen maankäytön ja liikenneolosuhteiden kehittymisen myötä eteenkin keskustan alueella. Suunnitelmassa huomioitiin ja hyödynnettiin mahdollisuuksien mukaan jo olemassa oleva pidentymatkainen vakiovuoroliikenteen tarjonta.

Suunnitelma laadittiin vuorovaikutteisena suunnitelmana yhdessä liikenneoperaattorin, lupaviranomaisen ja muiden sidosryhmien kesken. Suunnitelman aikana oltiin yhteydessä myös Lappeenrannan teknillisen yliopiston ylioppilaskunnan edustajiin sekä käytiin läpi satoja asiakaspalautteissa esitettyjä toiveita, tarpeita ja muutosehdotuksia viimeisten vuosien ajalta.

Suunnitelma toteutettiin linjaston ja aikataulujen osalta kokonaisuudessaan syksyllä 2004. Lippujärjestelmän toteutuksessa on edetty vaihteittain.

Toteutuksen tuloksena palvelutaso parani useilla alueilla. Suorat, vaihdottomat yhteydet lisääntyivät uusien heiluriliikenteenä ajettavien vuorojen myötä. Vaihdollisten yhteyksien määrä vähentäminen paransi palvelutasoa myös matka-ajan kannalta. Kävelymatkojen pituudet pysäkeille säilyivät ennallaan. Liikennöintiajat suhteutettiin paremmin kysyntää vastaavaksi. Tämä laski palvelutasoa liikennöintiaikojen ja vuorovälien osalta joillakin alueilla (Mustola, Kiiskinmäki, Karhuvuori, Kuusela, Hovinpelto) etenkin ruuhka-aikojen ulkopuolella. Uudet vuorovälit palvelevat eri alueilla asuvia henkilöitä vähintään joukkoliikenteen kysyntää vastaavalla tavalla. Vuorovälien suhteuttaminen kysyntään laski palvelutasoa jonkin verran kaupungin itäosassa.

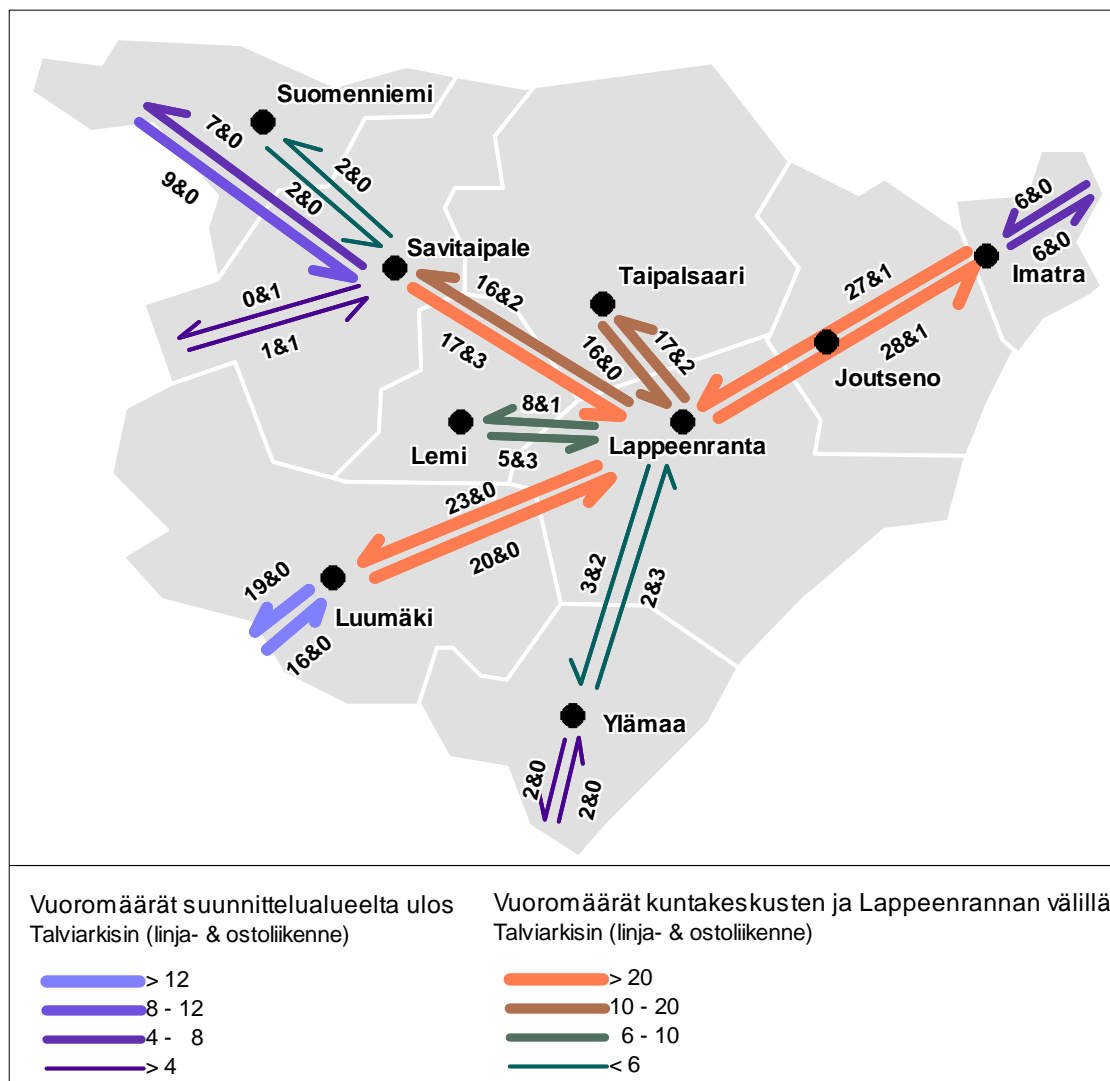
Viimeisten tietojen (helmikuu 2006) mukaan Lappeenrannan paikallisliikenteen matkustajamäärät ovat kääntyneet nousuun vaikka uusia lipputuotteita ei ole otettu käyttöön. Valtakunnan tasolla kehitys on poikkeuksellinen, koska joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat olleet laskussa lähes kaikkialla jo useiden vuosien ajan.

4.2 Liikennetarjonta

4.2.1 Seutuliikenne

Kuntien välisen seutuliikenteen vuorotarjonta on esitetty kuvassa 18. Linjaliikenteen- ja ostoliikenteen vuoromäärät on esitetty erikseen. Valtaosa alueen pääreiteillä ajettavasta liikenteestä on lip-

putuloilla toimivaa linjaliikennettä. Ostoliikenteen vuoroilla on suurin merkitys Lappeenrannan ja Ylämaan ja Lappeenrannan ja Lemmin välisessä liikenteessä.



Kuva 18. Seutuliikenteen vuoromäärät.

Vakiovuoroliikenteen määrä suunnittelualueella on vuositasolla yhteensä 1,83 milj. kilometriä, josta 1,49 milj. kilometriä on linjaliikennettä ja 0,34 milj. kilometriä ostoliikennettä. (taulukko 2) Lisäksi Lappeenrannan paikallisliikenteessä ajetaan vuosittain 1,27 milj. km ja Imatran paikallisliikenteessä 0,56 milj.km. Muuta kuntien ostoliikennettä on noin 0,1 milj. km vuosi.

Taulukko 2. Linjaliikenteen ja ostoliikenteen määrä kunnittain

Kunta	Linjaliik.km/v	Ostoliik.km/vuosi	Ostoliikenteen osuus tarjonnasta
Imatra	51 837	8 351	13,9 %
Joutseno	325 647	12 532	3,7 %
Lappeenranta	318 117	116 348	26,8 %
Lemi	135 980	61 304	31,1 %
Luumäki	396 537	7 809	1,9 %
Savitaipale	93 682	71 232	43,2 %
Suomenniemi	45 947	27 911	37,8 %
Taipalsaari	102 466	13 435	11,6 %
Ylämaa	22 011	21 359	49,2 %
Yhteensä	1 492 224	340 281	18,6 %

Lappeenrannan ja Taipalsaaren välisessä liikenteessä on parhaillaan linjaliikenteen lakkautushakemuksia noin 40 000 km:n tarjonnasta. jos nykyinen palvelutaso halutaan säilyttää, tarkoittaa se noin 55 000 euron lisärahoitusta liikenteen ostamiseen.

Lappeenranta – Imatra

Vakio- ja pikavuoroliikenteen bussit kulkevat Lappeenrannassa sekä Matkakeskuksen että keskuspuiston kautta. Keskuspuiston kautta kulkevat kaikki vuorot. Osa vakiovuoroista ei käy matkakeskuksessa. Kaikki Lappeenrannan ja Imatran väliset vuorot käyvät Joutsenossa.

Lappeenrannan keskuspuiston ja Imatran välillä liikennöi **talviarkipäivisin** yhteensä noin 30 pika- ja vakiovuoroa suuntaansa. Imatran suuntaan on kolme ja Lappeenrannan suuntaan kahdeksan pikavuoroa. Lisäksi perjantai-iltaisin kulkee yksi express -vuoro Imatralle. Vakiovuoroista noin 18 kappaletta liikennöi pelkästään Lappeenrannan ja Imatran välillä. Niitä hoitaa pääosin yksi yrittäjä. Muut vakio- ja pikavuorot ovat lähinnä Helsinkiin, Imatralle, Kouvolaan ja Savonlinnan suuntautuvia pidempimatkaisia vuoroja.

Kesäarkipäivisin Lappeenrannan keskuspuiston ja Imatran välillä liikennöi noin 23 pika- ja vakiovuoroa suuntaansa. Imatran suuntaan on kolme ja Lappeenrannan suuntaan kahdeksan pikavuoroa. Lisäksi perjantai-iltaisin kulkee yksi express -vuoro Imatralle. Vakiovuoroista noin 14 kappaletta liikennöi pelkästään Lappeenrannan ja Imatran välillä. Niitä hoitaa pääosin yksi yrittäjä. Muut vakio- ja pikavuorot ovat lähinnä samoja pidempimatkaisia vuoroja kuin talviarkipäivinä ja suuntautuvat Helsinkiin, Imatralle, Kouvolaan ja Savonlinnan

Lauantaisin Lappeenrannan ja Imatralle välillä liikennöi noin 17 pika- ja vakiovuoroa suuntaansa. Imatran suuntaan on kolme ja Lappeenrannan suuntaan viisi pikavuoroa. Vakiovuoroista yhdeksän liikennöi pelkästään Lappeenrannan ja Imatran välillä. **Sunnuntaisin** Lappeenrannan ja Imatran välillä liikennöi noin 13 pika- ja vakiovuoroa suuntaansa, joista seitsemää liikennöidään pelkästään Lappeenrannan ja Imatran välillä. Imatran suuntaan on kolme ja Lappeenrannan suuntaan kuusi pikavuoroa.

Tarjonta vähenee kesäarkipäivisin ja viikonloppuisin eniten Lappeenrannan ja Imatran välisestä vakiovuoroliikenteestä. Pidempimatkainen pika- ja vakiovuoroliikenne pysyy lähes ennallaan.

Lääninhallituksen ostoliikenteitä Lappeenranta - Imatra välillä on muutamia. Ostoliikenteistä lähes kaikki vuorot ajetaan pelkästään Lappeenranta - Imatra välillä ja ne ovat vuoropareja lukuun ottamatta yhtä lauantaisin ajettavaa Kouvola - Imatra vakiovuoroa.

Liikennöintiä Lappeenranta-Imatra välillä hoitaa 4-5 yrittäjää. Pääosan liikenteestä (noin 80%) hoitaa sama yhtiö.

Lappeenranta – Imatra	Vuorot		Liikennöintiä
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	27	1	4.26-0.30
Kesäarki	22	1	4.26-0.30
Lauantai	15	2	4.26-22.15
Sunnuntai	12	1	4.26-22.15

Imatra – Lappeenranta	Vuorot		Liikennöintiä
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	29	1	5.50-1.50
Kesäarki	23	1	5.50-1.50
Lauantai	16	1	6.00-1.50
Sunnuntai	15	1	6.00-1.50

Lappeenranta – Nuijamaa

Vakiovuoroliikenteen bussit kulkevat Nuijamaalta pääasiassa Lappeenrannan Keskuspuistoon. Vain yksi vuoropari ajetaan matkakeskuksen kautta.

Lappeenrannasta liikennöi Nuijamaalle **koulupäivisin** 6 vakiovuoroa, joista 1 on lääninhallituksen ostoliikennevuoro. Nuijamaalta liikennöi koulupäivisin Lappeenrantaan 5 vakiovuoroa, jotka kaikki ajetaan linjaliikenteenä. Kaikki vuorot ajetaan Lappeenrannan kaupungin sisällä. Suurimman osan liikenteestä hoitaa yksi yritys. Koulujen lomapäivinä yhteysvälillä ei liikennöidä.

Kesällä Nuijamaan ja Lappeenrannan Keskuspuiston välillä liikennöidään kahta vuoroparia maanantaisin, keskiviikkoisin ja perjantaisin. Vuoroja ajaa yksi yritys lääninhallituksen ostoliikenteenä. Asiointiaikaa Lappeenrannan keskustassa on noin 3 tuntia.

Viikonloppuisin Lappeenrannan ja Nuijamaan välillä ei liikennöidä.

Lappeenranta – Nuijamaa	Vuorot		Liikennöintiäika
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	5	1	6.00-16.05
Kesäarki	0	2	8.30-13.05
Lauantai	0	0	
Sunnuntai	0	0	

Nuijamaa – Lappeenranta	Vuorot		Liikennöintiäika
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	5	0	7.10-15.05
Kesäarki	0	2	9.05-13.50
Lauantai	0	0	
Sunnuntai	0	0	

Lappeenranta – Vainikkala

Lappeenrannan ja Vainikkalan välillä liikennöidään **talviarkisin** 6 vuoroparia, joista 4 vuoroparia on lääninhallituksen ostoliikennettä. Liikenteestä vastaa kaksi liikennöitsijää.

Kesäarkisin Lappeenrannan ja Vainikkalan välillä liikennöidään lääninhallituksen ostoliikenteenä 4 vuoroparia. Vuoroja liikennöi yksi yrittäjä.

Lauantaisin ja sunnuntaisin Lappeenrannan ja Vainikkalan välillä ei liikennöidä.

Lappeenranta – Vainikkala	Vuorot		Liikennöintiäika
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	2	4	7.30-17.35
Kesäarki	0	4	6.25-15.15
Lauantai	0	0	
Sunnuntai	0	0	

Vainikkala – Lappeenranta	Vuorot		Liikennöintiäika
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	2	4	6.45-18.35
Kesäarki	0	4	7.05-15.45
Lauantai	0	0	
Sunnuntai	0	0	

Lappeenranta – Taipalsaari

Lappeenrannan ja Taipalsaaren välinen bussiliikenne ajaa pääasiassa keskuspuiston kautta. Vain kolme vuoroparia ajaa matkakeskuksen kautta. Kaikki Lappeenrannan ja Taipalsaaren väliset vuorot ajetaan vakiovuoroina.

Talviarkipäivisin Lappeenrannasta liikennöidään 19 vakiovuoroa Taipalsaareen. Taipalsaaresta liikennöidään 16 vuoroa Lappeenrantaan. Liikenteestä vain kaksi vuoroa Lappeenrannasta Taipalsaareen ajetaan lääninhallituksen ostoliikenteenä, suurin osa liikenteestä on itsekannattavaa. Suurimman osan liikenteestä hoitaa yksi yritys.

Kesäarkipäivisin Lappeenrannasta liikennöidään 12 vakiovuoroa Taipalsaareen. Taipalsaaresta liikennöidään 14 vakiovuoroa Lappeenrantaan. Pääosa liikenteestä on itsekannattavaa, sillä vain yksi Taipalsaaresta Lappeenrantaan liikennöitävästä vuorosta on lääninhallituksen ostoliikennettä. Suurimman osan liikenteestä hoitaa yksi yritys.

Lauantaisin Lappeenrannasta liikennöidään 12 vakiovuoroa Taipalsaareen ja 22 vuoroa Taipalsaaresta Lappeenrantaan. Liikenne on itsekannattavaa. Liikenteestä vastaa yksi yritys.

Sunnuntaisin Lappeenrannan ja Taipalsaaren välillä liikennöidään 6 vuoroparia. Liikenne on itsekannattavaa. Sunnuntaivuoroja liikennöi yksi yritys.

Lappeenranta – Taipalsaari	Vuorot		Liikennöintiäika
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	17	2	5.25-23.56
Kesäarki	12	0	7.39-20.28
Lauantai	12	0	8.25-20.25
Sunnuntai	6	0	11.25-20.25

Taipalsaari – Lappeenranta	Vuorot		Liikennöintiäika
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	16	0	5.55-20.55
Kesäarki	13	1	7.15-20.55
Lauantai	11	0	9.00-21.00
Sunnuntai	6	0	12.00-21.00

Lappeenranta – Ylämaa

Talviarkisin Lappeenrannasta liikennöidään Ylämaalle 5 vuoroa, joista kaksi on lääninhallituksen ostoliikennettä. Ylämaalta liikennöidään Lappeenrantaan talviarkisin 5 vuoroa, joista 3 on lääninhallituksen ostoliikennettä. Suurimman osan liikenteestä hoitaa yksi yritys.

Kesäarkisin Lappeenrannan ja Ylämaan välillä liikennöidään yhtä vuoroparia lääninhallituksen ostoliikenteenä. Liikennöintiä hoitaa yksi yritys.

Lauantaisin ja sunnuntaisin Lappeenrannan ja Ylämaan välillä ei liikennöidä.

Lappeenranta – Ylämaa	Vuorot		Liikennöintiäika
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	3	2	13.15-16.15
Kesäarki	0	1	16.15
Lauantai	0	0	
Sunnuntai	0	0	

Ylämaa – Lappeenranta	Vuorot		Liikennöintiäika
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	2	3	6.35-16.20
Kesäarki	0	1	7.00
Lauantai	0	0	
Sunnuntai	0	0	

Lappeenranta – Luumäki (Taavetti)

Lappeenrannan keskuspuiston ja Luumäen (Taavetti) välillä liikennöi **talviarkipäivisin** yhteensä noin 20 pika- ja vakiovuoroa suuntaansa. Lappeenrannan suuntaan on viisi ja Luumäen suuntaan yhdeksän pikavuoroa. Vakiovuoroista suurin osa on pitkämatkaista liikennettä Helsingistä, Kotkasta sekä Kouvolasta Imatralle, Savonlinnaan ja Joensuuhun saakka. Vain muutama vakiovuoro liikennöi pelkästään Luumäen ja Lappeenrannan välillä. Pelkästään Lappeenrannan ja Luumäen välillä liikennöiviä linjoja hoitaa pääasiassa yksi yrittäjä. Pidempimatkainen liikenne on jakautunut usean eri yrittäjän kesken.

Kesäarkipäivisin Lappeenrannan keskuspuiston ja Luumäen välillä liikennöi hieman alle 20 pika- ja vakiovuoroa suuntaansa. Lappeenrannan suuntaan on viisi ja Luumäen suuntaan yhdeksän pikavuoroa. Vakiovuoroliikenteestä suurin osa on pidempimatkasta liikennettä vastaavalla tavalla kuin talviarkipäivinä. Lääninhallitus ostaa 3 kesäarkipäivinä liikennöitävää vuoroa em. yhteysvälillä.

Lauantaisin Lappeenrannan ja Luumäen (Taavetti) välillä liikennöi noin kahdeksan pika- ja vakiovuoroa suuntaansa. Lappeenrannan suuntaan on viisi ja Luumäen suuntaan kuusi pikavuoroa. **Sunnuntaisin** liikennetarjonta Lappeenrannan ja Luumäen välillä on lähes vastaava kuin lauantaisin.

Lappeenranta – Luumäki (Taavetti)	Vuorot		Liikennöintiäika
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	23	0	2.41-20.40
Kesäarki	21	1	2.41-20.40
Lauantai	8	0	2.41-18.40
Sunnuntai	10	0	2.41-20.40

Luumäki (Taavetti) - Lappeenranta	Vuorot		Liikennöintiäika
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	20	1	3.45-00.20
Kesäarki	18	2	3.45-00.20
Lauantai	8	0	3.45-22.05
Sunnuntai	8	0	3.45-22.05

Lappeenranta – Lemi

Lappeenrannan ja Lemmin välinen bussiliikenne ajaa keskuspuiston ja matkakeskuksen kautta. Kaikki Lappeenrannan ja Lemmin väliset vuorot ajetaan vakiovuoroina.

Talviarkipäivisin Lappeenrannasta liikennöidään 9 vakiovuoroa Lemille. Lemiltä liikennöidään 8 vuoroa Lappeenrantaan. Lääninhallituksen ostoliikenteenä liikennöidään yhtä vuoroa Lappeenrannasta Lemille ja kolmea vuoroa Lemiltä Lappeenrantaan. Yhteysvälin liikennöinnistä vastaa kuusi yrittäjä.

Kesäarkipäivisin Lappeenrannasta liikennöidään 4 vakiovuoroa Lemille. Lemiltä liikennöidään 5 vakiovuoroa Lappeenrantaan. Pääosa liikenteestä on lääninhallituksen rahoittamaa, vain yksi vuo-

ro Lappeenrannasta Lemille ajetaan lipputuloperusteisena. Kesäajan liikennettä hoidetaan neljän yrityksen liikennöiminä.

Lauantaisin Lappeenrannan ja Lemin välillä liikennöidään yhtä lääninhallituksen ostamaa vuoroparia.

Sunnuntaisin Lemiltä liikennöidään Lappeenrantaan yhtä vuoroa lääninhallituksen ostoliikenteenä. Lappeenrannasta ei ole sunnuntaisin yhteyttä Lemille.

Lappeenranta – Lemi	Vuorot		Liikennöintiäika
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	8	1	7.18-17.20
Kesäarki	1	3	7.18-15.10
Lauantai	0	1	11.15
Sunnuntai	0	0	

Lemi – Lappeenranta	Vuorot		Liikennöintiäika
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	5	3	6.10-18.10
Kesäarki	0	5	6.10-18.10
Lauantai	0	1	19.05
Sunnuntai	0	1	16.35

Lappeenranta – Savitaipale

Lappeenrannan ja Savitaipaleen välinen bussiliikenne ajaa keskuspuiston ja matkakeskuksen kautta.

Talviarkipäivisin Lappeenrannasta liikennöidään 18 vuoroa Savitaipaleelle, joista 4 vuoroa ajetaan pikavuoroina. Savitaipaleelta liikennöidään 20 vuoroa Lappeenrantaan, joista 5 on pikavuoroja. Lääninhallituksen ostoliikenteenä liikennöidään kahta vuoroa Lappeenrannasta Savitaipaleelle ja kolmea vuoroa Savitaipaleelta Lappeenrantaan. Yhteysvälin liikennöinnistä vastaa yhdeksän yritystä.

Kesäarkipäivisin Lappeenrannasta liikennöidään 12 vuoroa Savitaipaleelle, joista 4 ajetaan pikavuoroina. Savitaipaleelta liikennöidään 18 vuoroa Lappeenrantaan, joista 5 on pikavuoroja. Kesällä ostoliikenteen osuus kasvaa merkittävästi, sillä 8 Lappeenrannasta Savitaipaleelle ja 12 Savitaipaleelta Lappeenrantaan ajettavista vuoroista ajetaan lääninhallituksen ostoliikenteenä. Kesäajan liikennettä hoidetaan seitsemän yrityksen liikennöiminä.

Lauantaisin Lappeenrannasta liikennöidään 4 vuoroa Savitaipaleelle, joista yksi on lääninhallituksen ostoliikennettä. Savitaipaleelta liikennöidään 5 vuoroa Lappeenrantaan, joista kaksi on ostoliikennettä.

Sunnuntaisin Lappeenrannan ja Savitaipaleen välillä liikennöidään 5 vuoroparia. Yksi Savitaipaleelta Lappeenrantaan ajettavista vuoroista on lääninhallituksen ostoliikennettä.

Lappeenranta – Savitaipale	Vuorot		Liikennöintiäika
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	16	2	7.00-20.23
Kesäarki	4	8	7.00-20.23
Lauantai	3	1	7.00-16.45
Sunnuntai	5	0	9.20-22.20

Savitaipale – Lappeenranta	Vuorot		Liikennöintiäika
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	17	3	5.50-0.40
Kesäarki	6	12	5.50-0.40
Lauantai	3	2	8.50-19.35
Sunnuntai	4	1	12.00-0.40

Lappeenranta – Suomenniemi

Lappeenrannan ja Suomenniemen välinen bussiliikenne ajaa keskuspuiston ja matkakeskuksen kautta.

Talviarkipäivisin Lappeenrannan ja Suomenniemen välillä liikennöidään 2 vuoroparia lipputuloperusteisena. Yhteysvälin liikennöinnistä vastaa kaksi yritystä.

Kesäarkipäivisin Lappeenrannan ja Suomenniemen välillä liikennöidään kahta vuoroparia lääninhallituksen ostoliikenteenä. Kesäajan liikennettä hoitaa yksi yritys.

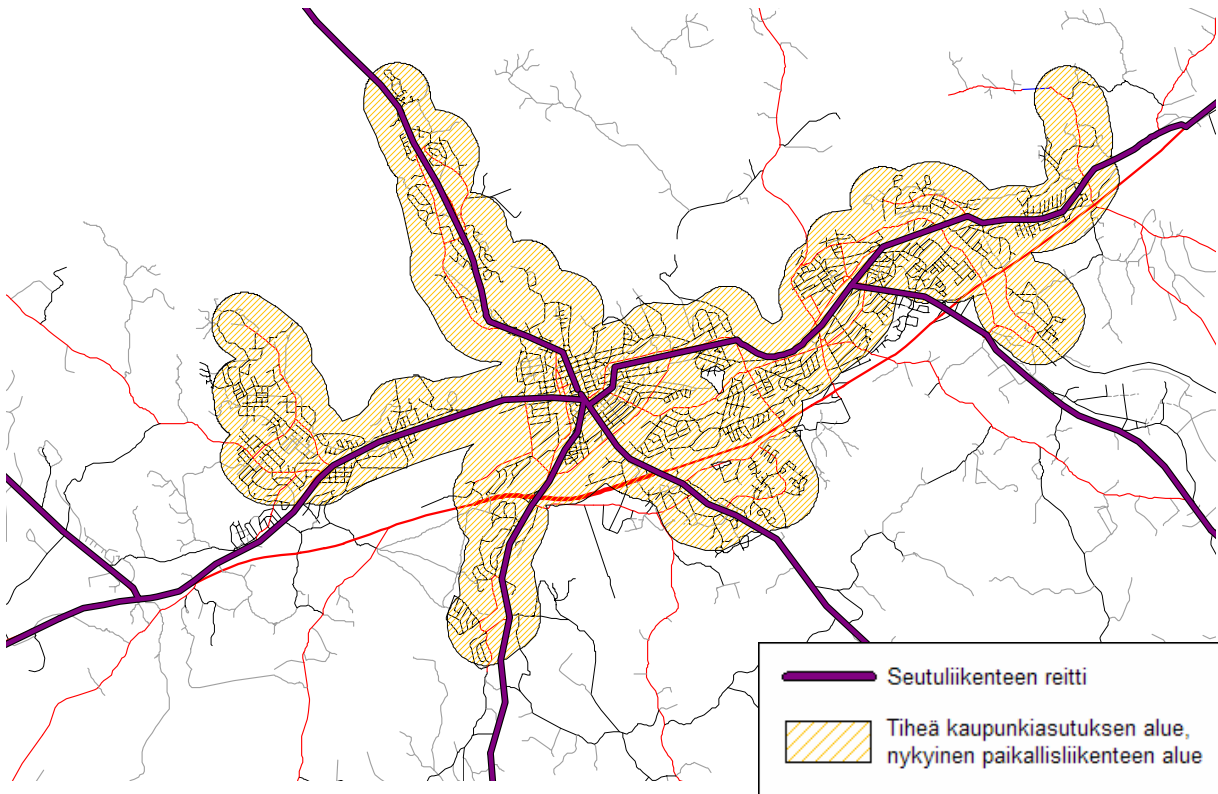
Lauantaisin ja sunnuntaisin Lappeenrannan ja Suomenniemen kuntakeskuksen välillä ei liikennöidä. Pikavuorot Jyväskylään ja Vakiovuoro Mikkeliin kulkee Puolimatkan pysäkin kautta, joka sijaitsee valtatie 13 varrella Suomenniemen kunnan alueella.

Lappeenranta – Suomenniemi	Vuorot		Liikennöintiäika
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	2	0	7.18-14.10
Kesäarki	0	2	7.18-13.38
Lauantai	0	0	
Sunnuntai	0	0	

Suomenniemi – Lappeenranta	Vuorot		Liikennöintiäika
	Linjaliikenne	Ostoliikenne	klo
Talviarki	2	0	7.45-14.20
Kesäarki	0	2	8.55-14.20
Lauantai	0	0	
Sunnuntai	0	0	

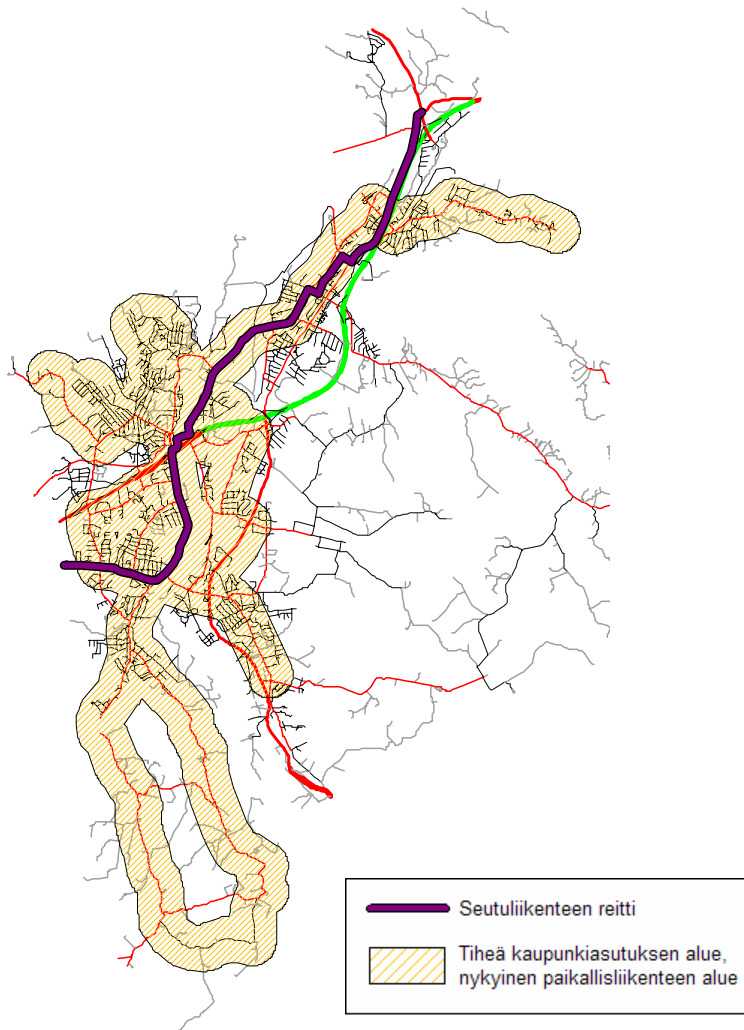
4.2.2 Paikallisliikenne

Lappeenrannan nykyinen paikallisliikenne koostuu kuudesta (linja nro 1,2,3,5,6 ja 9) heiluriliikenteenä ajettavasta linjasta. Tämä tarjoaa nopeita vaihdottomia yhteyksiä eri kaupunginosien ja työpaikka-alueiden välille. Paikallisliikenteen tärkeimpiä alueita matkustajamääriltään ovat Skinnarilan (yliopisto) ja keskustan välinen alue. Kaupungissa toimii myös palveluliikenne keskustan alueella.



Kuva 19. Lappeenrannan alueen seutu- ja paikallisliikenne nykytilanteessa.

Imatran nykyinen paikallisliikenne koostuu yhdestä runkolinjasta (linja 1) jota ajetaan heiluriliikenteenä varhaisesta aamusta myöhään iltaan. Liikenne yhdistää Imatran keskeisimmät työpaikka-alueet sekä keskustan toisiinsa. Linjaa 1 liikennöidään ympäri vuoden myös viikonloppuisin. Paikallisliikennettä täydentää yksi arkipäivisin ruuhka-aikoina ajettava lähinnä koululais- ja työmatkaliikennettä palveleva paikallisliikenteen linja 3 sekä kaksi linjataksireittiä jota ajetaan paikallisliikenteen tavoin mutta pienemmällä kalustolla. Lisäksi kaupungissa toimii palveluliikenne keskusta-alueella.



Kuva 20. Imatran alueen seutu- ja paikallisliikenne nykytilanteessa

4.2.3 Palveluliikenne

Palveluliikenteitä toimii tällä hetkellä Imatran ja Lappeenrannan kaupungeissa. Kummassakin kaupungissa palveluliikennettä hoidetaan yhdellä keskustaajamassa toimivalla palveluliikenneautolla joka liikennöi kiinteillä reiteillä ja aikatauluilla. Lisäksi molemmissa kaupungeissa on maaseutumaisella alueella toimivaa linjataksiliikennettä. Imatralla on kaksi linjataksireittiä ja Lappeenrannassa kahdeksan.

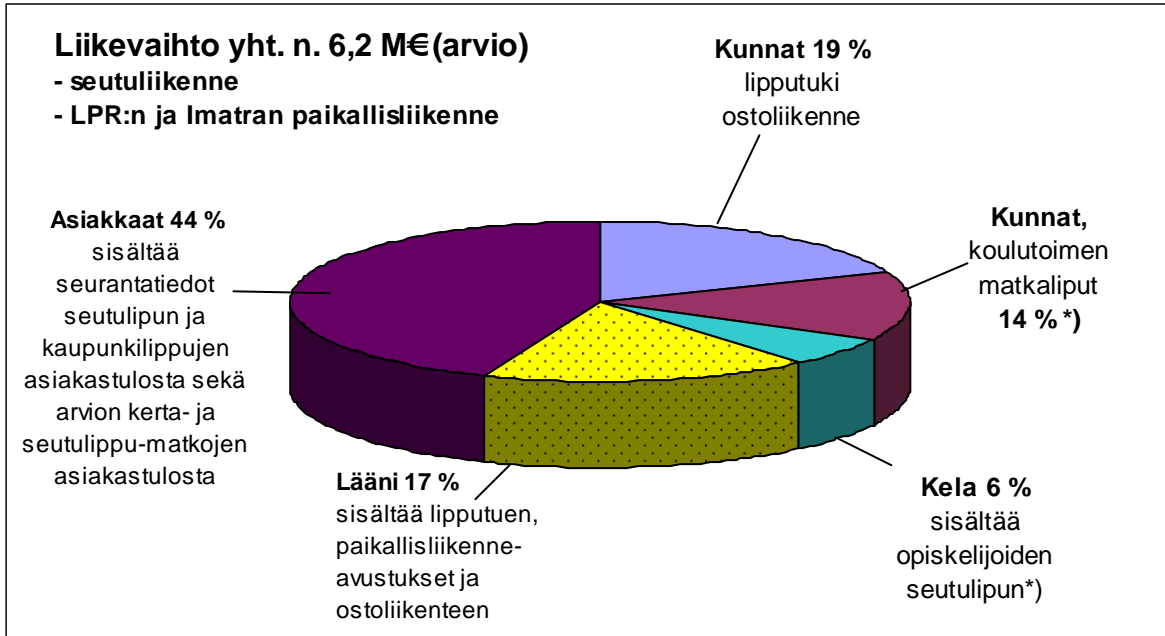
4.3 Rahoitus

4.3.1 Rahoitus yhteensä

Joukkoliikenteen yhteiskunnan rahoitus vuonna 2004/2005 on noin 3,38 miljoonaa euroa. (sisältää lääninhallituksen, kuntien ja Kelan ostoliikenteen ja lipputukirahoituksen). Liikennetarjonnan kokonaismäärä on 3,8 miljoonaa kilometriä.

Asiakastulon määrää joudutaan arvioimaan, koska kerta- ja sarjalipun käyttäjämäärät eivät ole tiedossa. Kaupunkilippujen ja seutulippujen yhteinen asiakastulo oli vuonna 2004 1,83 M€. Luvuista on puhdistettu pois yhteiskunnan tukemat matkat (koulu- ja opiskelumatkat). Jos oletetaan, että

seutuliikenteessä noin puolet tuloista on koululaisten ja opiskelijoiden matkatuloa, noin 30 % seutulipputulosta ja noin 25 % kerta- ja sarjalippumatkatuloja, päädytään yhteensä arvioon noin 2,7 M€:n suuruisesta lipputulosta. Tällöin keskimäärin yrittäjä saa 1,61 euroa/ajokm ja tästä yhteiskunnan osuus on 64 % ja asiakkaiden 44 %. Yhteiskunta maksaa siis jokaisesta ajokilometristä noin 90 senttiä ja asiakas 70 senttiä. Osa yhteiskunnan rahoituksesta on lakisääteisiä matkalippujen korvauksia.



*) Yhteiskunnan korvaamia matkalippuja.

Kuva 21. Arvio suunnittelualueen joukkoliikenteen rahoituksen jakautumisesta.

Joukkoliikenteen liikevaihto on siis arvion mukaan 6,2 miljoonaa euroa. Tästä asiakkaat maksavat noin 44 % ja yhteiskunta 56 %. Yhteiskunnan maksuosuus jakaantuu kuntien, lääninhallituksen ja Kelan kesken. Kuntien kaikille avoimen joukkoliikenteen rahoitusta ovat liikenteen ostoihin käytetty rahoitus, lipputuki sekä koululaisille ostetut matkaliput.

Taulukko 3. Asiakastulo (perustuu osaksi arvioihin)

Arvio asiakastuloista	
Lappeenrannan paikallisliikenne (kaupunkiliput)	663 975
Imatran paikallisliikenne	440 500
Seutulippu	286 887
Arvio kerta- ja sarjalippumatkoista LPR:n paikkurissa*)	600 000
Arvio kerta- ja sarjalippumatkoista seutuliikenteessä**)	700 000
Asiakastulot yhteensä	2 700 000

*) Arvio perustuu Lappeenrannan paikallisliikennesuunnitelmaan

***) Perustuu arvioon valtakunnan tason keskiarvolukujen perusteella

Lääninhallitus ja kaupunki subventoivat Lappeenrannan kaupunkilippua yhteensä 384 000 eurolla vuonna 2004. Lipulla tehtiin 594 988 matkaa, subventio matkaa kohden oli 65 senttiä. Imatran paikallisliikenne on ostoliikennettä. Valtion ja kuntien rahoitus oli 554 000 euroa ja paikallisliikenteessä tehtiin yhteensä 322 000 matkaa. Subventio matkaa kohden oli 1,72 euroa.

Valtion ja kuntien yhteinen seutulippurahoitus oli 221 000 euroa ja seutulipulla tehtiin 204 000 matkaa, eli subventio matkaa kohden oli 1,08 euroa.

4.3.2 Lääninhallituksen rahoitus

Yhteensä lääninhallituksen rahoitus kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen oli suunnittelualueella 1,05 miljoonaa euroa.

Lääninhallituksella oli vuoden 2006 tammikuussa suunnittelualueella ostoliikennesopimuksia, joiden vuotuinen korvaus on noin 545 000 euroa. Kyseisissä vuoroissa tehdään alueella vuosittain noin 110 000 matkaa. Matkaa kohti lääninhallitus maksaa ostoliikennekorvausta lähes 5 euroa. Tarkastelussa ovat mukana kaikki alueelta alkavat tai alueelle päättyvät ostoliikenteen vuorot kokonaisuudessaan. Jos vuorot jyvitetään ajokilometriä suhteessa kunnittain, kohdistuu suunnittelualueelle lääninhallituksen liikenteen ostoja noin 330 000 eurolla.

Taulukko 4. Lääninhallituksen rahoitus alueen joukkoliikenteeseen.
euroa/vuosi 2004

	LH:n ostot ¹	Palveluliikenne- avustukset	Muut paikallis- liikenneavustukset	Lippu- avustukset	Yhteensä
Yhteensä	330 000	40 500	368 000	306 956	1 050 000

¹ Pittemmatkaiset vuorot jyvitettyinä ajokilometriä suhteessa suunnittelualueelle.

Parhaillaan vireillä olevien liikennöintivelvoitteiden lakkautushakemusten arvoksi arvioidaan noin 55 000 euroa, jos nykyinen palvelutaso halutaan säilyttää ja liikenne päätetään ostaa.

4.3.3 Kuntien joukkoliikennerahoitus

Kuntien joukkoliikennerahoitusta koskevat tiedot perustuvat kuntien lääninhallituksille toimittamiin tietoihin. Tiedot koskevat vuotta 2004.

Suunnittelualueen kunnat rahoittivat **avointa joukkoliikennettä** yhteensä 1,16 miljoonalla eurolla vuonna 2004. Taksa-alennuksiin käytettiin koko avoimen joukkoliikenteen rahoituksesta noin 0,46 miljoonaa euroa (40 %). Muu avoimen joukkoliikenteen rahoitus kohdistu lähinnä linja-autovuorojen, taksivuorojen ja palveluliikenteen ostoihin. Lappeenrannan kaupungin osuus koko suunnittelualueen avoimen joukkoliikenteen rahoituksesta on yli 60 %. Peruskoulun sekä lukion ja keskiasteen matkalippuihin käytettiin lisäksi noin 0,84 milj. euroa.

Taulukko 5. Kuntien rahoitus avoimeen joukkoliikenteeseen vuonna 2004. "Palveluliikenne" – otsikon alla on myös kuntien rahoitusta asiointilinjoin.

kunta	Linja-auto vuorot	Taksi- vuorot	Taksa- alennukset	Palvelu- liikenne	Peruskoul. matkaliput	Lukion ja keskiast. matkaliput	Yhteensä
Imatra	233 000	44 000	54 000	8 000	23 000		362 000
Joutseno	19 000	0	22 000	1 000	188 000		230 000
Lappeenranta	99 000	203 000	372 000	28 000	333 000		1 035 000
Lemi		6 000	2 000		38 000		46 000
Luumäki		14 000	10 000		65 000		89 000
Savitaipale		11 000	2 000		100 000	22 000	135 000
Suomenniemi		2 000					2 000
Taipalsaari	3 000	1 000	4 000	5 000	51 000		64 000
Ylämaa	9 000	12 000			21 000		42 000
Yhteensä	363 000	293 000	466 000	42 000	819 000	22 000	2 005 000

4.3.4 Kuntien koulu- ja sosiaalitoimen kuljetusten rahoitus

Kuntien koulu- ja sosiaalitoimen kuljetusten rahoitusta koskevat tiedot perustuvat kuntien lääninhallituksille toimittamiin tietoihin. Tiedot koskevat vuotta 2004.

Suunnittelualueen kunnat rahoittavat merkittävästi alueen henkilökuljetuksia. Koulutoimen kuljetuskustannukset vuonna 2004 olivat suunnittelualueella yhteensä noin 2,66 miljoonaa euroa. Koulutoimen rahoituksesta 819 000 euroa (32 %) suuntautuu kaikille avoimeen joukkoliikenteen koululaislippujen kautta. Tämä on otettu huomioon aiemmin esitetystä kaikille avoimen joukkoliikenteen rahoituksessa. Lisäksi alueen koulutoimet ostavat taksikuljetuksia. Taksikuljetusten osuus on noin 60 % kaikista alueen koulutoimen kuljetuskustannuksista eli yhteensä noin 1,6 milj. euroa. Taksikuljetusten osuus kokonaiskustannuksista vaihtelee merkittävästi kunnittain. Suunnittelualueen kuntien koulutoimet ostavat myös linja-autoilla hoidettavaa tilausliikennettä. Tilausliikenteen osuus on kuitenkin vain noin 3 % alueen koulutoimien kuljetusten kokonaiskustannuksista.

Taulukko 6. Kuntien rahoitus koulutoimen kuljetuksiin

kunta	Esikoul. kulj.	Peruskoul. matkaliput	Lukion ja keskiast. matkaliput	Linja-auto tilausliik.	Taksikuljetukset	Muut kulj. korvaukset	Yhteensä
Imatra	2 000	23 000		35 000	257 000	2 000	319 000
Joutseno		188 000		21 000	43 000	3 000	255 000
Lappeenranta	34 000	333 000		25 000	714 000	27 000	1 133 000
Lemi		38 000		3 000	95 000		136 000
Luumäki	15 000	65 000		4 000	190 000	1 000	275 000
Savitaipale		100 000	22 000	5 000	118 000	5 000	250 000
Suomenniemi					32 000	28 000	60 000
Taipalsaari		51 000		9 000	100 000	7 000	167 000
Ylämaa		21 000		1 000	49 000		71 000
yhteensä	51 000	819 000	841 000	103 000	1 598 000	73 000	2 666 000

Sosiaalitoimen kuljetuskustannuksista suurimman osan (72 %) muodostavat vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset. Lisäksi rahoitetaan mm. sosiaalihoitolain mukaisia matkoja (10 %) ja kehitysvammaisten kuljetuksia (8 %).

Taulukko 7. Kuntien rahoitus sosiaalitoimen kuljetuksiin.

kunta	Esik. kulj.	Päiv. hoid. kulj.	Sos.huolt. lain muk. kulj.	Vamm. kulj.	Keh.vamm. kulj.	Muut kulj.	Yhteensä
Imatra		7 000	1 000	421 000	62 000		491 000
Joutseno	1 000			169 000	14 000	10 000	194 000
Lappeenranta	16 000	36 000	154 000	594 000	60 000	67 000	927 000
Lemi	4 000	1 000		7 000		6 000	18 000
Luumäki			9 000	38 000	3 000	12 000	62 000
Savitaipale	5 000			44 000			49 000
Suomenniemi	3 000		5 000	2 000		7 000	17 000
Taipalsaari	4 000		6 000	45 000	15 000		70 000
Ylämaa				6 000	1 000	1 000	8 000
yhteensä	33 000	44 000	175 000	1 326 000	155 000	103 000	1 836 000

4.4 Kelan koulumatkatuki

Koulumatkatukea maksetaan joko kuljetuksen järjestäjälle tai suoraan opiskelijalle, mikäli kuljetusta ei voida järjestää. Koulumatkatukea maksettiin alueen opiskelijoiden matkoihin yhteensä 454 090 euroa vuonna 2004. Eniten korvausta 377 344, yli 80 % koulumatkatuesta, maksettiin Matkahuololle. Opiskelijoille omaa matkustustapaa varten maksettiin noin 45 000 euroa, koulutuksen järjes-

täjille eli lähinnä kunnille 21 000 euroa ja VR:lle noin 10 000 euroa. Kelan koulumatkatuki vuonna 2004 on esitetty taulukossa 8.

Taulukko 8. Kelan koulumatkatuki vuonna 2004.

Kunta	Yhteensä	Matkahuolto	VR	Koulutuksen järjestäjä	Opiskelija, muu joukkoliikenne	Opiskelija, oma matkustustapa
Imatra	42 141	34 558	0	413	0	7 170
Joutseno	81 875	74 399	0	0	0	7 476
Lappeenranta	108 662	90 621	8 897	0	193	8 951
Lemi	32 411	28 467	0	0	0	3 944
Luumäki	76 499	62 147	0	5 295	0	9 057
Savitaipale	33 646	23 483	0	6 804	0	3 359
Suomenniemi	8 509	983	0	7 066	0	460
Taipalsaari	45 006	38 888	0	954	0	5 164
Ylämaa	25 341	23 798	0	307	0	1 236
Yhteensä	454 090	377 344	8 897	20 839	193	46 817

4.5 Resurssit ja yhteistyö

Liikenteen organisoinnista ja suunnittelusta vastaavat lääninhallitus, alueen kunnat ja yrittäjät. Suunnitteluvastuu on yrittäjillä. Lääninhallitus ja Lappeenrannan kaupunki myöntävät tarveharkintaisia liikennelupia. Lääninhallitus ja alueen kunnat suunnittelevat ja ostavat yritysten tuottamia liikennepalveluja täydentävää peruspalvelutasoista liikennettä. Lisäksi kunnissa koulu- ja sosiaali-toimet järjestävät omia kuljetuksiaan itsenäisesti.

Lappeenrannassa joukkoliikennetehtäviä hoitaa pääosin kaksi henkilöä ja Imatralla kaupungin liikenneinsinööri käyttää työajastaan keskimäärin noin neljänneksen joukkoliikenneasioiden hoitoon. Imatralla liikenteen kilpailuttaminen kolme vuoden välein työllistää, mutta kilpailutusten välisenä aikana joukkoliikennetehtäviä on vähemmän. Liikenteen ja kuljetusten suunnitteluun liittyvät tehtävät hoidetaan kunnissa Lappeenranta ja Imatra lukuunottamatta muiden töiden ohessa. Kuntiin tehdyn pienen kyselyn perusteella voidaan arvioida, että suunnittelualueen kunnat käyttävät vuosittain noin 5-6 henkilötyövuotta henkilökuljetusasioiden hoitoon. Luku sisältää myös koulu- ja sosiaali-toimen henkilökuljetusten suunnittelun. Pelkästään joukkoliikenteen suunnitteluun ja kilpailuttamiseen arvioidaan käytettävän vuosittain 2,5 henkilötyövuotta. Lukuun on laskettu vain liikenteeseen liittyvät tehtävät, ei esimerkiksi joukkoliikenteen infran kehittämiseen käytettyä työaikaa. Lisäksi lääninhallituksessa suunnittelualueen liikenteen hoitoon liittyvien tehtävien hoitoon arvioidaan käytettävän 1 henkilötyövuosi.

Suunnittelualueen kunnat ovat tehneet yhteistyötä joukkoliikenneasioissa Etelä-Karjalan seutulii-kennetyöryhmän avulla. Perustettavassa MPK -johtoryhmässä ovat edustettuina toimintaan osallistuvat kunnat. Lisäksi satunnaista yhteistyötä on tehty alueella tehtyjen suunnitteluhankkeiden yhteydessä. Kunnissa hallintokunnat järjestävät pääosin itsenäisesti omat kuljetuksensa ja kokevat, että kuljetusten yhteen sovitteluun ei ole juurikaan mahdollisuuksia.

4.6 Matkapalvelukeskus

Etelä-Karjalaan ollaan perustamassa valtakunnallisen matkojenyhdistelyryhmän mallin mukaista matkapalvelukeskusta. Matkapalvelukeskuksen vuosikustannukseksi on arvioitu 180 000 euroa, ja nettosäästöksi 208 000 euroa. Matkapalvelukeskukselle perustetaan lääninhallituksen vetämä johtoryhmä, jossa ovat edustettuina Kela ja kunnat, jotka ovat mukana matkapalvelukeskuksen toiminnassa. Toteuttamissuunnitelman mukaan matkapalvelukeskus välittäisi kuntien VPL- ja SHL-matkoja, Kelan korvaamia SVL-matkoja, palvelu- ja asiointiliikennettä sekä myöhemmin myös kuntien erityiskuljetuksia ja koulukuljetuksia.

5 VERTAILU

5.1 Tarjonta

Suunnitelmalla on päällekkäisyyksiä poistamalla pystytty vähintään nykyisen kaltaiseen palvelutasoon hieman pienemmällä ajettujen kilometrien määrällä. Seutuliikenteessä ajettujen kilometrien määrää on hieman pystytty vähentämään. Lappeenrannan paikallisliikenteessä ajokilometrejä on lisätty, koska esityksessä Taipalsaaren ja Lappeenrannan välinen, nykyisin seutuliikenteellä hoidettu liikenne hoidetaan paikallisliikenteellä. Kutsu- ja/tai palveluliikenteen ajokilometrejä on selvästi lisätty. Taulukoissa 9 on esitetty suoritevertailu.

Taulukko 9. Vertailu ajettujen kilometrien määrässä esityksen mukaisessa mallissa ja nykyisin

	Esityksen mukainen tarjonta (Milj. km/v)	Tarjonta nykytilanteessa (Milj. km/v)	Muutos nykytilanteeseen (%)
Seutuliikenne	1,44	1,89	- 24 %
Lappeenrannan paikallisliikenne	1,34	1,27	+ 6 %
Imatran paikallisliikenne	0,5	0,56	- 11 %
Palveluliikenne	0,35	0,1	+ 350 %
Yhteensä	3,63	3,82	- 6 %

5.2 Rahoitus

Suunnittelun alueen joukkoliikenteen liikevaihdoksi arvioidaan nykyisin noin 6,2 miljoonaa euroa. 2,7 miljoonaa euroa arvioidaan tulevan suoraan asiakkailta ja 3,5 miljoonaa euroa yhteiskunnalta lipurahoituksena, liikenteen ostoina tai yhteiskunnan maksamina matkalippuina. Linjaliikennettä on haettu lakkautettavaksi 40 000 km, eli nykyisen palvelutason säilyttäminen edellyttäisi noin 55 000 euron lisärahoitusta ostoliikenteeseen välittömästi.

Suunnitelman mukaan tulisi joukkoliikennettä hankittavaksi yhteensä 5,80 miljoonalla eurolla, jos koko liikennetarjonta ostettaisiin eikä asiakastuloa huomioitaisi laskelmassa. Taulukossa 10 on vertailtu liikevaihtoa ja yhteiskunnan maksuosuutta nykyisin ja suunnitelman mukaisessa mallissa. Vertailussa on käytetty oletuksena asiakastulojen säilymistä nykytasolla.

Taulukko 10. Vertailu liikevaihdosta esityksen mukaisessa mallissa ja nykyisin.

	Suunnitelma milj.€	Nykyinen rahoitus milj.€
Tuki joukkoliikenteelle		
-Seutuliikenne	1,91	0,36
-Lappeenrannan paikallisliikenne	2	0,8
-Imatran paikallisliikenne	0,52	0,27
-Palveluliikenne	0,6	0,08
-Lipputuki	0,77*	0,77
Yhteiskunnan ostamat matkaliput		
-Koulu		0,84
-Kela		0,38
Asiakastulot	2,7**	2,7
Liikevaihto yhteensä	5,8	6,2
Yhteiskunnan maksuosuus	3,1**	3,5

*) Lipputuki on oletettu saman suuruiseksi kuin nykyisin. Tuen osuus on poistettu seutuliikenteen ja paikallisliikenteen bruttokustannuksista. Lipputuki voi periaatteessa olla minkä suuruinen tahansa, koska se palautuu liikenteen hankkimisen nettokustannukset alenemisena.

**) Yhteiskunnan ostamat matkaliput sisältyvät arvioissa joukkoliikennetukeen

***) Jos asiakastulo on saman suuruinen kuin nykyisin.

Suunnitelman mukaisessa tilanteessa osa rahoituksesta kanavoituisi lipputuen kautta, mutta tällä ei ole bruttokustannukseen vaikutusta, koska ostoliikenteessä raha kiertäisi asiakastulojen kautta joko takaisin liikenteen hankkijalle tai näkyisi edullisempänä liikenteen nettohintana riippuen liikenteenharjoittajan ja liikenteen hankkijan välisestä sopimuksesta.

Tehdyn tarkastelun mukaan näyttäisi, että suunnitelman mukainen liikennetarjonta olisi kokonaisuutena hieman edullisempi järjestää, mutta ero on varsin pieni. Jos liikenne päätettäisiin hankkia ostoliikenteenä, ratkeaisi todellinen kustannus vasta tarjouskilpailun perusteella.

Laskelmassa liikenteen kilometrihinnan ei ole oletettu alenevan mahdollisessa tarjouskilpailussa. Vakiovuoroliikenteessä kilometrihinnaksi on oletettu keskimäärin 1,5 euroa/km ja paikallisliikenteessä 1,7 euroa/km. Nykyisin suunnittelualueella yrittäjien keskimääräinen lipputulotulo on arvioidun matkustajamäärän perusteella 1,61 euroa/km.

5.3 Palvelutaso

Palvelutasotavoitteiden toteuttaminen

Suunnitelman lähtökohtana on valtakunnallinen julkisen liikenteen peruspalvelutaso sekä lisäksi suunnittelualueen kuntien määrittämät palvelutasotavoitteet. Kunnat ovat asettaneet palvelutasotavoitteita seudulliselle liikenteelle ja muutamat alueen kunnat myös kunnan sisäiselle liikenteelle. Lappeenrannan kaupunki on määrittänyt myös paikallisliikenteeseen palvelutasotavoitteita mm. kävelymatkojen pituudelle, vuorovälille, liikennöintiajoille ja aikatauluille.

Liikenteen suunnittelu yhtenä kokonaisuutena tarjoaa mahdollisuuksia toteuttaa kuntien määrittämiä palvelutasotavoitteita nykyistä paremmin. Nykyinenkin linjasto toteuttaa palvelutasotavoitteet pääosin muutamaa poikkeusta lukuunottamatta. Tarjonnassa olleet puutteet palvelutasotavoitteisiin nähden on suunnitelmassa poistettu ja toisaalta sellaista tarjontaa joka ei ole tavoitteiden mukaista, on pystytty karsimaan.

Kuntakeskusten välisen liikenteeseen on lisätty palvelutasotavoitteissa esitettyjä yksittäisiä vuoroja, mikäli peruspalvelutaso ei ole aikaisemmin toteutunut.

Päällekkäisyyksien karsiminen ja yhteyksien nopeuttaminen

Ajettujen kilometrien määrää on pystytty vähentämään palvelutasoa heikentämättä. Esimerkiksi nykytilanteessa esiintyvää paikallisliikenteen ja seutuliikenteen lievästi päällekkäistä tarjontaa Taipalsaaren suunnan liikenteessä on esitetty karsittavan. Pidempimatkaisien vakiovuoroliikenteen reitit on esitetty osin muutettavan kaupunkien (Imatra, Lappeenranta) sisääntuloväylillä siten, että tarjottaisiin matkustajille mahdollisimman nopeita yhteyksiä kuntakeskusten välillä, joka parantaisi palvelutasoa matka-ajan suhteen. Osin vakiovuoroliikenteen reitit kulkevat sisääntuloväylillä myös paikoitellen samoilla reiteillä kuin paikallisliikenne, joten vuorotarjonnan väheneminen ei heikennä palvelutasoa.

Liikenteen tarjonnan selkeyttäminen

Nykyisin seutuliikenteessä useiden liikennöitsijöiden linjoista koostuvaa kuntakeskusten välistä liikennetarjontaa on esitetty tasavälistetävän erityisesti väleillä Lappeenranta –Imatra ja Luumäki (Taavetti) - Lappeenranta. Tämä helpottaa satunnaisten matkustajien joukkoliikenteen käyttöä.

Esityksen mukainen peruslinjastoon ja täydentävään linjastoon perustuva järjestelmä selkeyttää tarjontaa. Suurin vaikutus tällä on Lappeenrannan maaseutualueiden liikenteen hallittavuuteen.

Palvelutaso hiljaisilla alueilla ja hiljaisina aikoina

Joustavan kutsuliikennejärjestelmän kehittäminen mahdollistaa joukkoliikenteen tarjonnan myös sellaisille alueille tai sellaisina aikoina kuin perinteiselle joukkoliikenteelle ei ole riittävää kysyntää. Nykytilanteeseen verrattuna palvelutaso paranisi uusien kutsuliikenteiden käyttöönoton myötä.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Yhtenäinen suunnittelu voisi tehostaa jo nykyisinkin varsin tehokasta joukkoliikennejärjestelmää

Suunnittelualueella on nykyisin varsin tehokas joukkoliikennejärjestelmä ja vähän päällekkäisyyksiä. Yksi syy tähän on se, että alueella on selkeästi yksi pääliikenteenharjoittaja, joka vastaa valtaosin tarjonnasta. Muutamilla suunnilla olevat tarjonnan päällekkäisyydet johtuvat siitä, että useampi liikenteenharjoittaja kilpailee samoista matkustajista. Katsontakannan laajentaminen yksittäisestä yrityksestä koko seutuun mahdollistaa sen, että ajettujen kilometrien määrää pystytään hieman karsimaan heikentämättä silti palvelutasoa.

Palvelutaso asukkaiden kannalta säilyy hyvänä tai jopa paranee

Yhtenäinen liikenteen suunnittelu antaa kunnille nykyistä paremmat mahdollisuudet toteuttaa haluamaansa joukkoliikenteen palvelutasoa. Määritetyt palvelutasotavoitteet muodostavat suoraan lähtökohdan suunniteltaville (ja hankittaville) palveluille.

Suunnitelman mukaisessa tarjonnassa palvelutaso säilyy vähintään nykytasolla kuntien välisessä liikenteessä. Työmatkayhteyksiä pystytään seutuliiikenteessä hieman nopeuttamaan ja tarjoamaan useampia suoria yhteyksiä esimerkiksi keskussairaalalle ja yliopistolle.

Erityisesti paranee palvelutaso haja-asutusalueilla laajentuvan kutsuliikennejärjestelmän myötä. Ohuille matkustajavirroille pystytään tarjoamaan palvelua tarpeen mukaan.

Esityksen mukaisessa mallissa suunnittelualueen joukkoliikenteen liikevaihto hieman pienenee. Tärkeää on, että liikevaihdon pienenemisen vuoksi vapautuva rahoitus kohdistetaan joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen.

Yhtenäinen suunnittelujärjestelmä on joustava

Liikennetarpeet muuttuvat ikärakenteen muuttuessa. Väestö keskittyy suunnittelualueella voimakkaasti ydinalueelle. On kuitenkin tärkeää palvella myös muita alueita. Suunnitelmassa esitetty laaja kutsuliikennejärjestelmä parantaa oleellisesti mahdollisuuksia hyödyntää joukkoliikennettä sosiaalitoimen järjestämissä kuljetuksissa sekä vähentää tarvetta järjestää erilliskuljetuksia haja-asutusalueille.

Kuntien välinen yhteistyö tuo uusia mahdollisuuksia

Liikenteen suunnittelua on tässä suunnitelmassa tehty kuntarajoista välittämättä. Nykyisessä tilanteessa pääosa palveluista on kuntakohtaisia, mutta yhteinen suunnittelu luo mahdollisuuksia esimerkiksi jakaa palveluliikennekalustoa kuntien välillä. Jatkossa palveluverkon keskittyessä kasvaa kuntien yhteisten liikennepalvelujen tarve ja sen merkitys, kuinka tehokkaasti eri kuntien samaan paikkaan suuntautuvia kuljetuksia pystytään yhdistelemään toisiinsa. Kuntarajoista riippumaton suunnittelujärjestelmä loisi edellytyksiä sille, että useiden erillisten ja kuntakohtaisten kuljetusten sijaan pystyttäisiin järjestämään kuntien yhteistä joukkoliikennettä.

Tärkeää on yhteistyö hallintokuntien välillä

Suunnitelmassa on oletettu, että koulujen alkamis- ja päättymisaikojen sovittelu sekä lomien järjestämien samaan eri kuntien välillä olisi mahdollista. Tämä olisi tehokas keino tehostaa kuljetuksia myös nykyisen kaltaisessa järjestelmässä.

Kouluaikojen porrastamisen avulla on suunnittelualueen kuntiin saatu suunniteltua sujuva, muuta linjastoa täydentävä koululaislinjasto, joka on avoin myös muille matkustajille.

Sosiaalitoimen kuljetuksia olisi mahdollista huomattavasti tehostaa laajennetun kutsuliikennejärjestelmän myötä. Tämä kuitenkin edellyttää yhteistyötä sosiaalitoimien ja liikenteen suunnittelijoiden välillä, eli tietoa tarpeista, seurantatietoa kuljetuspalveluiden käytöstä ja arvioita muutostarpeista.

Seurannan ja kansalaisten vaikuttamismahdollisuuksien lisääminen

Suunnittelua varten tarvitaan tietoa palvelujen todellisesta käytöstä eri ajankohtina ja eri linjoilla. Tärkeää on kuulla käyttäjien ja myös muiden asukkaiden näkemyksiä siitä, kuinka liikennepalveluja tulee kehittää. Yhtenäinen suunnittelujärjestelmä mahdollistaisi yhtenäisten menettelyjen kehittämisen asiakkaiden jatkuvaan kuulemiseen ja tarkkaan pysäkki- ja linjakohtaiseen matkustajamääräseurantaan. Matkustajamääriä pystyttäisiin seuraamaan kokonaisuutena ja vertaamaan tilannetta ja tarjonnan tasapuolisuutta eri alueilla suhteessa käyttäjämääriin. Nykyisessä järjestelmässä linjaliikenteen matkustajamäärätiedot ovat liikesalaisuuksia ja kokonaismatkustajamääriä joudutaan arvioimaan. Kokonaisuutena kehitettävä järjestelmä tarjoaisi mahdollisuuden seurata todellisia matkustajamääriä ja reagoida joustavasti kysynnän muutoksiin.

Tarvitaan osaavia liikenteen suunnittelijoita

Liikenteen suunnittelu vaatii resursseja ja ammattitaitoa. Nykyisin tieto esimerkiksi koulutoimen ja sosiaalitoimen kuljetustarpeista on pääosin kunnissa ja ammattitaito liikenteen suunnitteluun liikenteenharjoittajilla. Yhtenäiseen suunnittelujärjestelmään siirtyminen edellyttäisi, että liikenteen hankkija myös suunnittelee tai suunnitteluttaa liikenteen tarjonnan pääpiirteittäin. Tämä vaatii resursseja.

Suunnittelun tai kilpailutuksen järjestämiseen tai resurssitarpeeseen ei tässä suunnitelmassa ole otettu kantaa. Mahdollista on, että liikenteenharjoittajat edelleen vastaisivat suunnittelusta, mutta suunnittelun koordinointi tapahtuisi kaupunkiseudulla/seudun kunnissa.

Yhtenäiseen suunnittelujärjestelmään siirtyminen on haasteellista

Yhtenäisellä suunnittelujärjestelmällä on tässä suunnitelmassa esitettyjen liikenteellisten vaikutusten lisäksi myös useita haasteita kohdattavanaan. Niihin ei tässä liikenteeseen keskittyvässä suunnitelmassa ole otettu kantaa.

Laskelmat ovat esimerkkejä ja pohjautuvat nykyiseen kustannustasoon. Laskelmissa ei siis ole oletettu, että tarjouskilpailu toisi säästöjä liikenteen hankintahintaan, joskin säästöt ovat mahdollisia. Vasta tarjouskilpailun myötä selviäisi liikennepalvelujen todellinen kustannus.

Liikenteen kilpailuttamiskaudet tulisi tarkkaan harkita. Riittävän joustava liikennetarjonnan kehittäminen ja sopeuttamismahdollisuudet tarpeiden muuttuessa tulisi ottaa sopimuksissa huomioon.

Liite 1. Kuntien määrittelemät joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet

Suomenniemi

Suomenniemi-Lappeenranta

Yhteydet kuntakeskuksesta:

Asiointiyhteydet: Edestakainen asiointiyhteys Lappeenrantaan koulupäivinä ja koulujen lomapäivinä 3 krt/vko.
Liityntäyhteydet junalle: Ei aseteta erityisiä tavoitteita.
Liityntäyhteydet kaukovooroille: Pyritään kehittämään liityntäyhteyksiä Puolimatkan pysäkillä

Yhteydet Puolimatkan pysäkiltä (vt 13, pääasiassa pikavuoroja):

Asiointiyhteydet: Edestakainen asiointiyhteys Lappeenrantaan arkisin ja lauantaisin.
Vapaa-ajan yhteydet: Edestakaiset yhteydet Lappeenrantaan viikonloppuisin.
Liityntäyhteydet junalle: Yhteydet Lappeenrannan rautatieasemalle (matkakeskus) tärkeimmille junavuoroille.

Suomenniemi-Mikkeli

Yhteydet Puolimatkan pysäkiltä (vt 13, pääasiassa pikavuoroja):

Opiskeluyhteydet: Yhteys Mikkeliin 8:ksi, paluu klo 15 jälkeen.
Asiointiyhteydet: Edestakaiset asiointiyhteydet Mikkeliin arkisin ja lauantaisin.
Vapaa-ajan yhteydet: M-L viimeinen paluu klo 18 jälkeen, viikonloppuisin edestakaiset yhteydet.

Suomenniemi-Savitaipale

Työmatkayhteydet (vt 13 varrelta): Yhteys Savitaipaleelle 8:ksi, paluu klo 15 ja 17 jälkeen.
Opiskeluyhteydet (kuntakeskuksesta ja vt 13 varrelta): Yhteys Savitaipaleelle 9:ksi, paluu klo 15 jälkeen.
Asiointiyhteydet (vt 13 varrelta): Edestakaiset asiointiyhteydet Savitaipaleelle arkisin ja lauantaisin.
Vapaa-ajan yhteydet (vt 13 varrelta): Ei aseteta erityisiä tavoitteita

Suomenniemi-Mäntyharju

Opiskeluyhteydet: Yhteys Suomenniemeen 8:ksi paluu klo 15 jälkeen
Asiointiyhteydet: Edestakainen asiointiyhteys arkisin

Palvelutasotavoitteiden mukaiset muutokset vuorotarjontaan:

- Yhteys Mikkeliin 8:ksi (opisk)
- Yhteys Savitaipaleelle 8:ksi (työmatka)
- Liityntäyhteydet Puolimatkan pysäkillä (2 krt/päivässä)

Taipalsaari

Taipalsaari-Lappeenranta

Opiskelu-, työmatka-, asiointi- ja vapaa-ajan yhteydet: Lappeenrantaan on henkilöauton kanssa kilpailukykyiset yhteydet kaikissa matkatyypeissä. Lääninhallituksen ja kunnan kanssa sovitaan tapauskohtaisesti liikenteiden ostamisesta tai lakkauttamisesta, mikäli nykyisiä vuoroja ei pystytä hoitamaan linjaliikenteenä.

Liityntäyhteydet: Vuoroja pyritään ajamaan matkakeskukseen aikaisempaa enemmän. Saapuvilta ja lähteville junilta pyritään saamaan yhteys Taipalsaarelle/ -lta mikäli se on mahdollista järjestää linjaliikenteenä.

Konstun alueen osalta liikennetarjonnan lisäys Lappeenranta-Taipalsaari välin vuorojen reittiä muutamalla ja ajamalla niitä enemmän Konstun alueen kautta.

Taipalsaari-Savitaipale

Opiskelu- ja työmatkat: Edestakainen yhteys Savitaipaleelle arkipäivisin pyritään turvaamaan.
Asiointiyhteydet: Asiointiyhteyksille ei aseteta tavoitteita

Palvelutasotavoitteiden mukaiset muutokset vuorotarjontaan:

- Vuoroja enemmän matkakeskukseen/-sta
- Konstun alueen liikenteen lisäys

Lemi

Lemi-Lappeentanta

Yhteydet kuntakeskuksesta:

Työmatkayhteydet: Yhteys Lappeenrantaan 7:ksi ja 8:ksi, paluu klo 14, 15, 16 ja 17 jälkeen.
Opiskeluyhteydet: Yhteys Lappeenrantaan 7:ksi, 8:ksi ja 9:ksi, paluu klo 14 (12.8.03 alkaen), 15, 16 ja 17 jälkeen.
Asiointiyhteydet: Edestakainen asiointiyhteys Lappeenrantaan arkisin.
Vapaa-ajan yhteydet: Edestakainen yhteys Lappeenrantaan arki-iltaisin
Liityntäyhteydet junalle: Ei aseteta erityisiä tavoitteita
Liityntäyhteydet kaukovooroille: Ei aseteta erityisiä tavoitteita

Yhteydet Kuukanniemestä / Kuukanniemen th:sta:

Työmatkayhteydet: Yhteys Lappeenrantaan 8:ksi ja 9:ksi, paluu klo 14, 15, 16 ja 17 jälkeen.
Opiskeluyhteydet: Yhteys Lappeenrantaan 8:ksi ja 9:ksi, paluu klo 13-18 vähintään kerran tunnissa.
Asiointiyhteydet: Edestakaiset asiointiyhteydet Lappeenrantaan arkisin ja lauantaisin.
Vapaa-ajan yhteydet: Edestakaiset yhteydet Lappeenrantaan arki-iltaisin
Liityntäyhteydet: Yhteys matkakeskukseen arkisin klo 07-20 vähintään 120 min välein.

Lemi-Savitaipale

Yhteydet kuntakeskuksesta:

Työmatkayhteydet: Yhteys Savitaipaleelle 9:ksi, paluu klo 15 ja 17 jälkeen.
Opiskeluyhteydet: Yhteys Savitaipaleelle 8:ksi ja 9:ksi, paluu klo 15 ja 17 jälkeen.
Asiointiyhteydet: Edestakainen asiointiyhteys Savitaipaleelle arkisin.

Yhteydet Kuukanniemestä / Kuukanniemen th:sta:

Työmatkayhteydet: Yhteys Savitaipaleelle 8:ksi, paluu klo 15 jälkeen.
Opiskeluyhteydet: Yhteys Savitaipaleelle 8:ksi, paluu klo 12-16 noin tunnin välein.
Asiointiyhteydet: Edestakaiset asiointiyhteydet Savitaipaleelle arkisin ja lauantaisin.
Vapaa-ajan yhteydet: Ei aseteta erityisiä tavoitteita.

Palvelutasotavoitteiden mukaiset muutokset vuorotarjontaan:

- Vapaa-ajan yhteys Lappeenrantaan kuntakeskuksesta arki-iltaisin

Savitaipale

Savitaipale-Lappeenranta

Yhteydet kuntakeskuksesta

Työmatkayhteydet: Yhteys Lappeenrantaan 7:ksi, 8:ksi ja 9:ksi, paluu klo 15, 16 ja 17 jälkeen.
Opiskeluyhteydet: Yhteys Lappeenrantaan 7:ksi, 8:ksi ja 9:ksi, paluu klo 13-18 vähintään kerran tunnissa.
Asiointiyhteydet: Edestakaiset asiointiyhteydet Lappeenrantaan arkisin ja lauantaisin.
Vapaa-ajan yhteydet: Ei aseteta erityisiä tavoitteita.
Liityntäyhteydet: Yhteys matkakeskukseen arkisin klo 06-20 vähintään vähintään 2 tunnin välein. Lauantaisin ja sunnuntaisin yhteydet tärkeimmiltä junavuoroilta
esim. paluu Helsingin junalta noin klo 20.20 (tarkistetaan aikataulut).

Savitaipale-Lappeenranta

Vapaa-ajan yhteydet: Liityntäyhteys perjantain iltajunalta ja sunnuntain iltajunalle Savitaipaleelta.

Palvelutasotavoitteiden mukaiset muutokset vuorotarjontaan:

- Paluu Savitaipaleelle 20.20 junalta, LH:n ostoliikenteen uudelleenjärjestely

Joutseno

Joutseno-Lappeenranta ja Imatra

Yhteydet Lappeenrantaan ja Imatralle valtatie 6 pika- ja vakiovuoroilla. M-P yhteensä noin 30 vuoroa kumpaankin suuntaan. Lauantaina 17 ja sunnuntaina 13 vuoroa suuntaansa. Noin puolet vuoroista kiertävät Joutseno Pulp –tehtaan kautta. Vuoroilla hyvät työmatka-, opiskelu-, asiointi ja vapaa-ajan yhteydet Lappeenrantaan sekä hyvät liityntäyhteydet Lappeenrannan matkakeskukseen. Vuorotarjontaa pyritään tasavälistämään.

Palvelutasotavoitteiden mukaiset muutokset vuorotarjontaan:

- Tasavuorovälit Lappeenrannan ja Imatran suunnan liikenteelle

Luumäki

Luumäki-Lappeenranta

Luumäen yhteyksiä palvelevat valtatie 6 pika- ja vakiovuorot, jotka pysähtyvät Taavetissa, Jurvalassa ja Luumäen mo-tellin pysäkillä. Yhteys Lappeenrantaan talviarkipäivisin M-P klo 06-21 1-2 vuoroa tunnissa suuntaansa (kesällä 2-3 vuoroa/vrk vähemmän). Lauantaisin klo 10-19 ja sunnuntaisin klo 12-21 vuorot ajavat noin 1-3 tunnin välein. Vuoroilla hyvät työmatka-,opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajan yhteydet Lappeenrantaan sekä liityntäyhteydet Lappeenrannan matkakeskukseen. Järjestetään yhteys Lappeenrantaan 8:ksi myös kesällä.

Luumäki-Savitaipale

Yhteys Taavetin rautatieasemalta Savitaipaleelle P klo 18. Yhteys Savitaipaleelta Taavetin rautatieasemalle sunnuntaisin klo 18:ksi.

Palvelutasotavoitteiden mukaiset muutokset vuorotarjontaan

- Yhteys Lappeenrantaan 8:ksi myös kesällä

Lappeenranta

Lappeenranta-Taipalsaari

Opiskelu-, työmatka-, ja asiointi- vapaa-ajan yhteydet: : Lappeenrantaan on henkilöauton kanssa kilpailukykyiset yhteydet kaikissa matkatyypeissä. Lääninhallituksen ja kunnan kanssa sovitaan tapauskohtaisesti liikenteiden ostamisesta tai lakkauttamisesta, mikäli nykyisiä vuoroja ei pystytä hoitamaan linjaliikenteenä.

Lappeenranta-Savitaipale

Opiskeluyhteydet: Yhteys 8:ksi ja 9:ksi. Paluu klo 13, 14 ja 15 jälkeen.
Työmatkayhteydet: Yhteys 8:ksi pikavuorolla ja 9:ksi. Paluu klo 17 jälkeen.

Asiointi- ja vapaa ajan yhteyksille ei aseteta erityisiä tavoitteita.

Lappeenranta –Suomenniemi

Ei erityisiä tavoitteita.

Lappeenranta-Lemi

Yhteydet kuntakeskukseen

Opiskeluyhteydet: Yhteys 8:ksi, 9:ksi ja 10:ksi. Paluu klo 14, 15 ja 17 jälkeen.

Työmatkayhteydet: Yhteys 8:ksi. Paluu 15.50 ja 18.10.

Lappeenranta-Luumäki

Opiskeluyhteydet: Yhteys 7:ksi, klo 8.10 ja 9:ksi ja 10:ksi. Paluu klo 12, 13, 14, 15 ja 16 jälkeen.

Työmatkayhteydet: Yhteys 7:ksi, kello 8.10 (pikavuoro) ja 9:ksi. Paluu klo 15, 16 ja 18 jälkeen

Lappeenranta-Joutseno

Yhteydet Lappeenrantaan valtatie 6 pika- ja vakiovuoroilla. M-P yhteensä noin 30 vuoroa kumpaankin suuntaan. Lauan-taina 17 ja sunnuntaina 13 vuoroa suuntaansa. Noin puolet vuoroista kiertävät Joutseno Pulp –tehtaan kautta. Vuoroilla hyvät työmatka-, opiskelu-, asiointi ja vapaa-ajan yhteydet Lappeenrantaan sekä hyvät liityntäyhteydet Lappeenrannan matkakeskukseen. Vuorotarjontaa pyritään tasavälistämään.

Palvelutasotavoitteiden mukaiset muutokset vuorotarjontaan:

- Tasavuorovälit Joutsenon ja Imatran suunnan liikenteelle

Ylämaa

Ylämaa-Lappeenranta

Opiskeluyhteydet: Yhteys Lappeenrantaan 8:ksi ja 10:ksi. Paluuyhteys klo 13, 14, 15 ja 16 jälkeen.

Työmatkayhteydet: Yhteys Lappeenrantaan 8:ksi. Paluuyhteys klo 16 jälkeen

Asiointiyhteydet: Edestakainen asiointiyhteys Lappeenrantaan arkipäivisin.

Palvelutasotavoitteiden mukaiset muutokset vuorotarjontaan:

- Paluuyhteys Lappeenrannasta klo 16 jälkeen