

**LIIKENNE 12**

Valtakunnallinen  
liikennejärjestelmä-  
suunnitelma



LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ

# Valtakunnallinen julkisen liikenteen palvelutason määrittely

Maakuntakeskusten väliset työssäkäynti-  
ja työasiamatkat

16.12.2022

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 – suunnitelman) eräinä joukkoliikenteeseen kohdentuvina toimenpiteinä ovat maakuntakeskusten välisten työssäkäynti- ja työasiamatkojen sekä merkittävien henkilöliikenteen solmujen palvelutasomäärittelyt.

Traficom laati kesällä 2021 esiselvityksen, jossa määritettiin tarkastelukehikko maakuntakeskusten välisten työssäkäynti- ja työasiamatkojen sekä solmupisteiden palvelutasomäärittelyille sekä laadittiin ehdotus palvelutasomäärittelyssä käytettävistä palvelutasokriteereistä ja määrittelyn kohteista. Esiselvityksen pohjalta Traficom laati nykytilanteen analyysit maakuntakeskusten välisen kaukoliikenteen ja solmupisteiden palvelutasosta. Nykytilan analyysien tavoitteena oli testata palvelutasomäärittelyjä ja kerätä tietopohjaa maakuntakeskusten välisen kaukoliikenteen ja solmupisteiden nykytilasta.

Tässä työssä palvelutasomäärittelyjä on tarkennettu aiempien työvaiheiden pohjalta, ja tiiviissä vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa. Työssä on toteutettu neljä laajaa valtakunnallista työpajaa, joiden tulokset on otettu huomioon määrittelyjen sisällössä.

Työtä on lisäksi ohjannut työn aikana neljä kertaa kokoontunut ohjausryhmä, johon kuuluivat

Tiia Orjasniemi, LVM, puheenjohtaja  
Eveliina Uusitalo, LVM (26.8.2022 saakka)  
Laura Langer, Traficom  
Taina Saarinen, Traficom

Työn konsulttina toimi DI, KTM Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy.

Tässä raportissa käsitellään maakuntakeskusten välisiä työssäkäynti- ja työasiamatkoja. Solmupisteiden palvelutaso on raportoitu erillisessä diasetissä. Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä laatii valtakunnallisen tavoitetilan liikennejärjestelmän esteettömyydelle ja liikenteen digitaalisten palveluiden saavutettavuudelle. Tässä työssä ei ole tämän vuoksi erikseen määritetty tavoitteita esteettömyydelle.

# Sisältö



Esipuhe	sivu 2
Palvelutasomäärityksen rakenne	sivu 4
Suunnitteluprosessi	sivu 5
Lähtökohdat	sivu 6
Tärkeimmät termit	sivut 7-8
Matkatyypit	sivu 9
Yhteysvälit ja matkustustarpeet	sivu 10
Liikenteelliset palvelutasotekijät	sivu 11
Matka-aika	sivut 12-13
Liikenteelliset tavoitteet	sivu 14-16
Havaintoja palvelutasoanalyysista	sivu 17
Laadulliset tavoitteet	sivut 18-20
Jatkotoimenpiteet	sivu 21
Yhteenvedo tuloksista	sivu 22
Liite	sivut 23-25

# Palvelutasomäärityksen rakenne



Liikenne 12-suunnitelman palvelutasomääritys on kolmeosainen. Tässä raportissa kuvataan työssäkäynti- ja työasiayhteyksien liikenteellisen ja laadullisen palvelutasomäärittelyn tulokset. Solmupisteiden palvelutasomäärittelyn tulokset on raportoitu erikseen.

## 1) Työssäkäynti- ja työasiayhteyksien liikenteellinen palvelutaso

- Määritetty yhteysvälit ja niiden palvelutasotavoitteet maakuntakeskusten välisten työssäkäyntimatkojen ja työasiamatkojen palvelutasolle.
- Tavoitteet koskevat liikennetarjonnan määrää, aikataulua ja nopeutta.
- Tavoitteellinen vähimmäispalvelutaso, joka tarvittaessa pyritään hankkimaan.
- Tavoitteet koskevat ensisijaisesti mahdollisesti hankittavia yhteyksiä, ei kaikkea yhteysvälin liikennettä. (yhteysvälillä voi olla lisäksi muita vuoroja, joilla esimerkiksi matka-aika on tavoitetta pidempi).

## 2) Työssäkäynti- ja työasiayhteyksien laadullinen palvelutaso

- Määritetty liikenteen laatua koskevat palvelutasotekijät, -kriteerit ja seurantatapa.
- Koskevat kaikkea yhteysvälin liikennettä.
- Toteuttajatahoja on useita.
- Laadulliset tekijät ovat tavoitteellisia ja kaikille yhteysväleille yhteisiä.

## 3) Solmupisteiden palvelutaso

- Tunnistettu valtakunnallisesti merkittävimmät solmupisteet.
- Tunnistettu matkustajan kokonaispalvelun kannalta tärkeimmät palvelutasotekijät ja niiden kriteerit solmupisteissä.
- Suurten kaupunkien tärkeimpien solmupisteiden palvelutasoa seurataan valtakunnallisesti ja laajalla kriteeristöllä. Muiden valtakunnallisesti merkittävien kaupunkisolmujen solmupisteiden palvelutasoa seurataan valtakunnallisesti tärkeimpien kriteerien osalta.
- Palvelutason toteuttajatahoja on useita.
- Solmupisteiden palvelutasotarkastelun tavoitteena on erityisesti tietopohjan luominen ja seuranta.

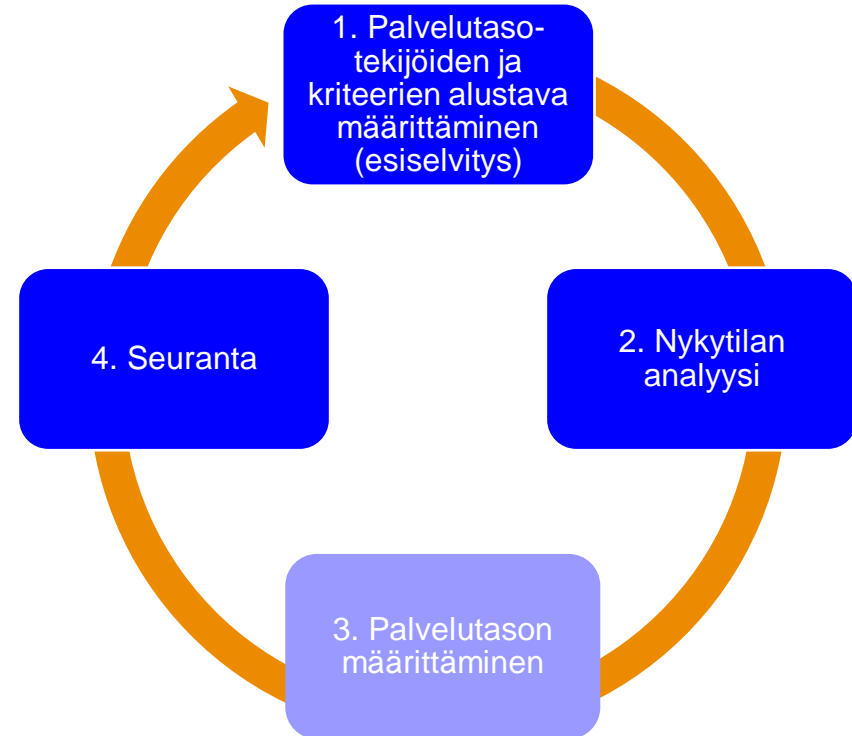
# Suunnitteluprosessi

Traficom laati kesällä 2021 esiselvityksen, jossa määritettiin tarkastelukehikko maakuntakeskusten välisten työssäkäynti- ja työasiayhteyksien sekä solmupisteiden palvelutasomäärittelyille sekä laadittiin ehdotus palvelutasomäärittelyssä käytettävistä palvelutasokriteereistä ja määrittelyn kohteista.

Esiselvityksen pohjalta selvitettiin työssäkäynti- ja työasiayhteyksien ja solmupisteiden nykyinen palvelutaso. Nykytilan analyysien tavoitteena oli testata palvelutasomäärittelyä sekä kerätä tietopohjaa kaukoliikenteen ja solmupisteiden nykytilasta.

Tässä työssä tavoitteena on ollut palvelutasomääritysten tarkentaminen aiempien selvitysten ja toimijoiden kanssa käydyin laajan vuorovaikutuksen pohjalta. Työssä on järjestetty yhteensä neljä työpajaa, joihin on kutsuttu osallistujiksi ELY-keskusten liikennejärjestelmä- ja joukkoliikennevastaavia, kuntien solmupisteiden yhteistyötahoja, maakuntaliittojen, HSL:n, kaupakamareiden ja liikennejärjestäjien edustajia sekä Väyläviraston, Traficom ja LVM:n edustajia. Osallistuminen oli runsasta ja työskentely aktiivista. Työpajojen tuloksia on hyödynnetty palvelutasomäärittelyssä.

Palvelutason määrittely on jatkuvaa, joten seuranta on keskeinen osa määrittelyprosessia. Seurannan perusteella palvelutasomäärittystä varaudutaan päivittämään. Seuranta tehdään osana Traficom liikennejärjestelmän tilakuvatyötä.



# Työssäkäynti- ja työasiamatkojen palvelutasomäärittelyn lähtökohdat



Työssäkäynti- ja työasiamatkojen kaukoliikenteen palvelutasomäärittelyn lähtökohdat kuvataan Liikenne 12-suunnitelmassa. Tässä työssä palvelutasotarkastelut on rajattu tehtävänannon mukaisesti maakuntakeskusten väliseen työssäkäyntiin ja työasiointiin. Määrittely on luonteeltaan vähimmäispalvelutaso, joka pyritään varmistamaan tarvittaessa hankinnoin. Palvelutasotavoite ei kuitenkaan suoraan synnytä velvoitteita hankintoihin, vaan niistä päätetään erikseen huomioiden myös muita seikkoja kuten toteutunut kysyntä.

Palvelutasotavoitteet toimivat apuvälineenä suunniteltaessa kaukoliikenteen hankintoja. Palvelutasotarkastelujen tavoitteena on myös eri liikennemuodoilla toteutettavien yhteyksien tarkastelu samanaikaisesti.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetetaan kyseisille yhteysväleille seuraava tavoite:

*”Kehitetään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä maakuntakeskusten välillä ja yhteyksiä Helsinkiin ja Helsingistä muualle Suomeen. Matka-ajat niiden kaupunkien välillä, joilla merkittävää pendelöintiä tai muuta matkustamista, lyhenevät keskimäärin. Joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoiluun paranee työssäkäynnin kannalta merkittävimmillä yhteysväleillä maakuntakeskusten välillä.”*

Lähtökohtana on Liikenne 12-suunnitelman toimenpide:

*”Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto) määrittelee **palvelutasotavoitteet maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti- ja työasiayhteyksien kaukoliikenteen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) palveluille**. Määrittely tehdään yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa vuosina 2021-2022.*

*Valtio sitoutuu toteuttamaan määriteltyä kaukoliikenteen palvelutasoa henkilöliikenteen hankinnoin vuodesta 2025 alkaen, mikäli palvelutaso ei toteudu markkinaehtoisesti. Linja-autoliikenteen osalta hankinnat toteutetaan ELY-keskusten yhteishankinnoin ja palveluissa kiinnitetään erityistä huomiota työnteon mahdollistamiseen.*

*Valtio ei hanki samalle yhteysvälille keskenään kilpailevaa liikennepalvelua.*

*Kustannukset 8-10 milj.€ vuodessa vuosina 2025-2029.”*

# Terminologia, työhön liittyvät matkat

## Työssäkäyntimatka

Työssäkäyntimatalla tarkoitetaan tässä kodin ja työpaikan (varsinaisen työntekopaikan) välistä, säännöllisesti tehtävää matkaa. Pitkiksi työssäkäyntimatkoiksi on katsottu yli 100 km:n mittaiset työmatkat. Näin pitkät säännölliset työssäkäyntimatkat ovat melko harvinaisia ja kakkosasuminen työn takia (työasunto) alkaa yleistyä kun työmatka yli 100 km. Työttömyysturvalain (1290/2002) mukaan henkilöllä on kuitenkin pätevä syy erota tai kieltäytyä hänelle tarjotusta työstä vasta jos hänen päivittäisen työmatkansa kesto ylittäisi kokoaikatyössä keskimäärin kolme tuntia.

## Työasiamatka

Työasiamatkalla tarkoitetaan tässä tilapäistä matkaa joka tehdään erityiselle työntekemispaikalle työtehtävien vuoksi. Erityinen työntekemispaikka on paikka, jossa palkansaaja työskentelee tilapäisesti. Verohallinto käyttää tämän tyyppisestä matkasta nimeä työmatka. [www.vero.fi](http://www.vero.fi)

Maailman matkailujärjestön (World Tourism Organization, UNWTO) määritelmän mukaan työmatka viittaa kaikkiin sellaisiin matkoihin, jotka liittyvät työhön tai ammatilliseen toimintaan tavanomaisen elinpiirin ulkopuolella. Työmatkat tehdään velvoitteista, jotka liittyvät ammattiasemaan tai sen yksikön tuotannon taloudelliseen toimintaan, jossa henkilö työskentelee.

Tähän ryhmään kuuluvat mm. osto- ja myyntimatkat, osallistuminen kokouksiin, konferensseihin ja kongresseihin, osallistuminen myyntimessuihin ja -näyttelyihin, julkishallinnon ja kansainvälisten organisaatioiden työntekijöiden virkamatkot, ammattiin liittyvä opiskelu (kurssit) sekä työntekijöiden palkinto- eli kannustematkat (incentive tours). Yleensä työnantaja maksaa matkasta aiheutuneet kustannukset. Suomalaisten matkatutkimuksessa tämän ryhmän matkoista käytetään nimitystä työ- tai kokousmatka. [www.tilastokeskus.fi](http://www.tilastokeskus.fi)

# Terminologia, palvelutaso

**Palvelutaso** kuvaa yleisesti liikennejärjestelmän, tarjottavan liikennepalvelun, matkan tai matkustuksen laatua. Joukkoliikenteessä palvelutaso muodostuu määrällisistä ja laadullisista tekijöistä. Määrällisillä palvelutasotekijöillä (esimerkiksi liikennöinti-aika, vuorotiheys) kuvataan tarjonnan määrää ja niille on annettavissa numeerinen arvo. Laadulliset palvelutasotekijät kuvaavat matkustajan kokemia matkan palvelutasoon liittyviä ominaispiirteitä, joita voidaan arvioida laadullisin tutkimusmenetelmin.

**Palvelutasotekijä** on joukkoliikennejärjestelmän ja matkan ominaispiirre, joka vaikuttaa matkustajan palvelukokemukseen. Matkan kokonaispalvelutaso muodostuu useiden eri palvelutasotekijöiden yhteisvaikutuksena.

**Palvelutasokriteerit** ovat tarjonnan palvelutasotekijälle asetettuja luokiteltuja ohjearvoja, jotka määräävät harjoitetun liikenteen palvelutasoluokan.

**Palvelutasoluokka** kuvaa joukkoliikenteen palvelutasoa tietyllä alueella tietyntyyppisellä ajankohtana. Palvelutasoluokille määritellään kriteerit, jolloin eri alueiden palvelutasoja voidaan vertailla.



# Työhön liittyvien matkojen matkatyypit



Tehtävänannon mukaisesti työssä on keskitytty maakuntakeskusten välisiin yli 100 km:n mittaisiin työssäkäynti- ja työasiayhteyksiin. Opiskelumatkat rajattiin tämän tehtävänannon ulkopuolelle. Työssäkäyntiyhteydet palvelevat kuitenkin myös opiskelijoita, ja opiskelijoiden matkustustarpeet tulee ottaa huomioon yhteyksiä suunniteltaessa. Työssäkäynti- ja työasiayhteyksistä tunnistettiin seuraavat matkatyypit:

## 1) Työssäkäyntimatkat

- Päivittäinen tai viikoittainen säännöllinen yli 100 km:n edestakainen työssäkäyntimatka maakuntakeskusten välillä
- Edestakainen työssäkäyntimatka päivän aikana
- Tarve on suurin matkoilla, joiden ajallinen kesto on noin 90 min tai alle yhteen suuntaan.

## 2) Työperäinen monipaikkaisuus

- Asutaan osa viikosta varsinaisella tai toissijaisella työskentelypaikkakunnalla, tai työpaikkakunnalla asuminen on sesonkiluonteista
- Tarvitaan kulkuyhteydet kotipaikkakunnalle.

## 1) Työasiamatkat

- Työnantajan kustantama työhön liittyvä satunnainen matka
- Kokoukset, tapaamiset, edustusmatkat, myynti- ja ostomatkat, koulutukset jne.
- Aamu- tai iltapäivätilaisuus tai koko päivä (useita päiviä).

# Tarkastellut yhteysvälit ja matkustustarpeet

Tarkasteltavana ovat tehtävänannon mukaisesti maakuntakeskusten väliset keskeisimmät työssäkäynti- ja työasiamatkat. Tärkeimmiksi yhteysväleiksi on Tilastokeskuksen työssäkäyntitilaston ja työpajatyöskentelyn pohjalta tunnistettu maakuntakeskusten yhteydet Helsinkiin ja yhteydet Helsingistä maakuntakeskuksiin. Lisäksi on tarkasteltu vierekkäisten maakuntien maakuntakeskusten välisiä yhteyksiä.

Keskusten välinen etäisyys/matka-aika vaikuttaa siihen, millaisia työhön liittyviä matkoja yhteysväleillä tehdään. Jos maakuntakeskukset sijaitsevat lähellä tai niiden välillä on nopea junayhteys, tehdään yhteysväleillä todennäköisesti säännöllisiä työssäkäyntimatkoja päivittäin tai viikoittain. Jos etäisyys tai matka-aika on pitkä, ovat työhön liittyvät matkat usein työasiamatkoja. Kyseessä voi olla myös työperäinen monipaikkaisuus, jossa asutaan kahdella paikkakunnalla ja tarvitaan kulkuyhteys niiden välillä.

Palvelutason toteuttaminen edellyttää, että yhteydelle arvioidaan olevan kysyntää. Mahdollisissa hankinnoissa on pyrittävä jo suunnitteluvaiheessa varmistamaan, että yhteysvälin liikenteelle on kysyntäpotentiaalia. Kysynnän toteutuminen tulee varmistaa seurannan yhteydessä.

Liikennepalveluiden tarpeissa ja kysynnässä on eroja eri maakuntakeskusten välillä. Julkisen liikenteen nykyisiä matkustajamäärätietoja ei ole käytettävissä, koska kaukoliikenne on pääosin markkinaehtoista liikennettä. Markkinaehtoisen liikenteen tarjonnasta voidaan kuitenkin päätellä, millä yhteysväleillä kysyntää on paljon, ja millä yhteysväleillä vähän. Osasta vierekkäisten maakuntien maakuntakeskusten väliltä puuttuvat kokonaan työhön liittyviin matkoihin soveltuvat joukkoliikenneyhteydet. Tämä kertoo siitä, että kysyntä on vähäistä.

Liityntäyhteydet kansainvälisille lennoille tunnistetaan tärkeiksi mm. maakuntien elinkeinoelämälle ja vientiteollisuudelle ja niiden suhteen on tunnistettu palvelutasopuutteita. Liityntälentojen kysyntäpotentiaali on kuitenkin pieni ja hankkimiskustannus merkittävä, joten tässä selvityksessä on priorisoitu Helsinkiin suuntautuvat sekä muut maakuntakeskusten väliset yhteydet. Hyvät yhteydet maakuntakeskuksista Helsinkiin parantavat myös kansainvälisten lentojen saavuttamista julkisella liikenteellä. Varhaisaamun ja myöhäisillan yhteyksien puuttuminen voi kuitenkin aiheuttaa tarpeen ylimääräiselle yöpymiselle Helsingissä.

# Liikenteelliset palvelutasotekijät



Palvelutasotekijät voivat olla määrällisiä tai laadullisia. Määrällisille palvelutasotekijöille (liikenteelliset tekijät) voidaan asettaa selkeät numeeriset tavoitteet.

Koska tässä työssä painotuksena ovat työhön liittyvät matkat, voidaan tärkeimmiksi tekijöiksi tunnistaa aikataulujen sopivuuteen ja matkan nopeuteen liittyvät tekijät

- yhteyksien saapumisaika
- yhteyksien lähtöaika tai perilläoloaika
- runkomatkan matka-aika.

Esimerkiksi Ruotsissa valtakunnallisen palvelutasomäärityksen palvelutasotekijöitä ovat aikataulujen sopivuus, matka-aika ja perilläoloaika.

**Työasiamatkojen** näkökulmasta on tärkeää, että matka voidaan tehdä yhden työpäivän aikana ilman yöpymistä. Yhteystarve on pääosin arkisin aamuisin ja iltapäivisin tai iltaisin.

**Työssäkäyntimatkoilla** matkan nopeus, yhteyden sopiva saapumisaika ja mahdollisuus hyödyntää matka-aikaa ovat tärkeitä. Matka-ajan ennakoitavuus ja luotettavuus korostuvat. Pitkillä työssäkäyntimatkoilla liikennepalvelun tarve on ympärivuotinen ja yhteyksien tulee toimia myös kesällä.

Matkan hinta ei työasiamatkoilla ole kaikista merkityksellisin tekijä. Sen sijaan säännöllisesti toistuvilla työssäkäyntimatkoilla hinta on keskeinen kulkutavan valintaa ohjaava tekijä.

# Matka-aikatavoite

Tässä määrittelyssä asetettu runkomatkan matka-aikatavoite ei sellaisenaan aseta velvoitteita tai sulje pois mahdollisuutta hankkia lentoliikenteen yhteyksiä. Lentoliikenne on Euroopan unionin näkökulmasta lähtökohtaisesti markkinaehtoista toimintaa. Raideliikenteen matkaketjut ovat lentoliikenneasetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus N:o 1008/2008) mukaan korvaavia lentoliikenteelle, jos lentoliikennedyhteyden korvaavan matkaketjun matka-aika on alle 3 tuntia. Muiden lentoasemien yhteyksien katsotaan vastaavasti palvelevan aluetta riittävästi, jos matkaketjun kokonaisaika jää alle 3 tuntiin.

Kaukoliikenteen palvelutasossa kolmen tunnin aikaraja on kriittinen, koska esimerkiksi Jyväskylän ja Helsingin sekä Porin ja Helsingin välisillä yhteyksillä kolmen tunnin matka-aika ylittyy vain hieman. Jos matka-aika nopeutuu alle 3 tuntiin, ei lentoliikenneasetuksen mukaisesti lentoliikenteen hankkiminen ole mahdollista.

Matka-aika on katsottu kohtuulliseksi, jos se mahdollistaa työasiamatkan tekemisen yhden päivän aikana. Matka-aikatavoitteeksi runkomatkalle määritetään enintään 3,5 tuntia. Esimerkiksi Ruotsin valtakunnallisessa palvelusomäärityksessä runkomatkan matka-aikatavoite on 3–5 tuntia riippuen yhteysvälistä ja matkan tarkoituksesta.

Palvelutasoa on työhön liittyvien matkojen näkökulmasta tärkein kehittää ensivaiheessa niin, että yhteyksien saapumisaika on työ- ja työasiamatkojen kannalta optimaalinen.

Liikenne 12 –suunnitelmassa todetaan, että valtio pyrkii huolehtimaan kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta niillä alueilla, joilla tavoite ei täyty raideliikenteen keinoin. Valtio sitoutuu tarvittaessa turvaamaan lentoliikennettä erillisten päätösten mukaisesti. Valtio tukee koronatilanteen vuoksi väliaikaisesti lentoyhteyksiä Kokkola-Pietarsaaren, Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän ja Kemi-Tornion lentoasemille alueiden työllisyyden, vientiteollisuuden elpymisen ja alueellisen saavutettavuuden varmistamiseksi.

# Joukkoliikenteen matka-aika vs. henkilöauto

Matka-aika vaikuttaa julkisen liikenteen houkuttelevuuteen. Yleisesti ottaen tavoitteena tulisi olla, että julkisella liikenteellä pystytään tarjoamaan henkilöautoilulle kilpailukyinen matka-aika silloin kun se on mahdollista.

Kuva esittää auton ja joukkoliikenteen (pl. lentoliikenne) välisten matka-aikojen eroa keskusten välisillä yhteyksillä. Ne yhteysvälit, jotka näkyvät kuviossa sinisellä, ovat sellaisia, joilla henkilöauto on nopeampi. Ne yhteysvälit, jotka taas näkyvät punaisella, ovat sellaisia, joilla joukkoliikenne on nopeampi.

Joukkoliikenteen matka-ajat ovat kilpailukyisiä autoon verrattuna etenkin sellaisilla pitkillä yhteysväleillä, joilla on mahdollisuus raideliikenteen hyödyntämiseen. Henkilöauto on nopeampi kulkumuoto noin 76 %:ssa yhteysväleistä. Joukkoliikenne on taas nopeampi 24 %:lla yhteysväleistä.

	Helsinki	Hämeenlinna	Joensuu	Jyväskylä	Kajaani	Kokkola	Kotka	Kouvola	Kuopio	Lahti	Lappeenranta	Mikkeli	Oulu	Pori	Rovaniemi	Seinäjoki	Tampere	Turku	Vaasa
Helsinki	0	22	-17	45	4	-79	67	10	10	9	-3	39	-44	51	-70	-38	10	42	-26
Hämeenlinna	18	0	4	21	14	-69	41	19	14	24	4	60	-64	42	-91	-27	11	26	-16
Joensuu	-14	11	0	24	88	39	14	-9	27	-3	9	44	113	28	146	58	1	16	79
Jyväskylä	20	17	32	0	24	11	48	39	24	23	54	33	33	36	33	44	9	14	50
Kajaani	0	18	82	31	0	52	-8	-17	20	16	21	2	39	58	74	42	8	14	97
Kokkola	-86	-75	34	69	55	0	-10	-18	7	-29	1	76	-14	34	-40	-10	-76	-47	64
Kotka	66	46	13	69	0	-1	0	31	5	16	38	36	63	82	36	6	49	94	17
Kouvola	10	25	-9	61	-9	-9	31	0	-4	12	16	28	55	58	28	-15	31	38	-3
Kuopio	3	18	25	31	14	4	-5	-14	0	20	22	6	71	37	49	77	9	16	98
Lahti	7	23	-5	38	17	-20	14	10	22	0	-5	45	43	62	17	-5	33	38	5
Lappeenranta	0	10	6	69	24	10	39	16	26	-3	0	46	77	44	61	-11	17	27	-9
Mikkeli	38	57	53	41	6	38	31	23	9	36	40	0	62	67	39	60	40	69	66
Oulu	-62	-82	97	15	42	-22	42	33	66	23	57	43	0	-7	26	-48	-92	-83	23
Pori	56	47	45	45	59	41	84	60	38	64	45	78	12	0	-14	56	42	53	116
Rovaniemi	-79	-99	142	26	77	-39	25	17	53	6	50	38	26	-24	0	-64	-108	-99	6
Seinäjoki	-49	-43	67	45	42	-13	-8	-29	72	-20	-25	64	-38	46	-64	0	-39	-10	27
Tampere	13	14	16	16	8	-67	46	27	8	31	12	49	-71	40	-97	-25	0	17	-14
Turku	41	20	12	19	12	-40	93	36	13	38	23	68	-65	58	-90	2	15	0	43
Vaasa	-36	-26	88	51	96	61	5	-16	93	-5	-21	71	33	108	6	27	-26	33	0

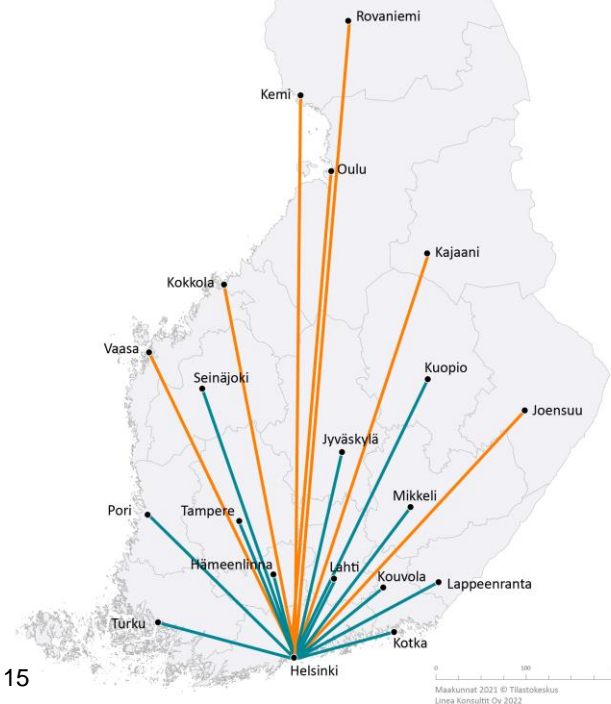
Kuva. Autolla ja joukkoliikenteellä tehtyjen matka-aikojen (min) välinen ero keskusten välisillä yhteyksillä. Lähde: Tieto.Traficom. <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/suomen-ja-alueiden-sisainen-valinen-seka-kansainvalinen-saavutettavuus>

# Maakuntakeskusten välisten työssäkäynti- ja työasiamatkojen palvelutasotavoitteet

	<b>Työssäkäynti- ja työasiamatkojen perustaso kaikilla yhteysväleillä</b>	<b>Yhteysvälikohtaiset täydennykset perustasoon</b>
<b>1. Yhteydet maakuntakeskuksista Helsinkiin</b>	<p>Mahdollisuus tehdä arkisin päivän aikana edestakainen matka joukkoliikenteellä Helsinkiin. Suosituksena, että runkoyhteys on perillä ennen klo 9 ja paluulähtö on klo 16 jälkeen. Runkomatkan matka-aika enintään 3,5 tuntia.</p> <p>Vaihtoehtoisesti matka voidaan järjestää yöllä (yöjuna), jolloin tarjotaan makuupaikkoja ja saapumisaika Helsinkiin tulisi olla ennen klo 9. Matka-aikatavoite ei koske yöjunaliikennettä.</p> <p>Yhteys sunnuntaina iltapäivällä tai illalla, tai maanantaiaamuna ennen klo 8.</p>	<p>Seuraavista maakuntakeskuksista: Hämeenlinna, Jyväskylä, Kotka, Kouvola, Kuopio, Lahti, Lappeenranta, Pori, Seinäjoki, Tampere ja Turku (ajoaika henkilöautolla Helsinkiin alle 4 h 30 min) tarvitaan lisäksi yhteydet Helsinkiin noin klo 11-13 ja paluuyhteys alkuiltapäivästä klo 13-16 välillä. Päiväyhteyksien avulla varmistetaan julkisen liikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoiluun myös lyhyempikestoisessa työasioinnissa.</p>
<b>2. Yhteydet Helsingistä maakuntakeskuksiin</b>	<p>Mahdollisuus tehdä arkisin päivän aikana edestakainen matka joukkoliikenteellä maakuntakeskukseen. Suosituksena, että yhteys on perillä ennen klo 10 ja paluulähtö on klo 16 jälkeen. Runkomatkan matka-aika enintään 3,5 tuntia.</p> <p>Vaihtoehtoisesti matka voidaan järjestää yöllä (yöjuna), jolloin tarjotaan makuupaikkoja ja saapumisaika tulisi olla ennen klo 9. Matka-aikatavoite ei koske yöjunaliikennettä.</p>	<p>Vähintään seuraaviin maakuntakeskuksiin: Hämeenlinna, Jyväskylä, Kotka, Kouvola, Kuopio, Lahti, Lappeenranta, Pori, Seinäjoki, Tampere ja Turku (ajoaika henkilöautolla Helsingistä alle 4 h 30 min) tarvitaan lisäksi yhteydet Helsingistä noin klo 11-13 ja paluuyhteys alkuiltapäivästä klo 13-16 jälkeen. Päiväyhteyksien avulla varmistetaan julkisen liikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoiluun myös lyhyempikestoisessa työasioinnissa.</p>
<b>3. Yhteydet naapurimaakuntakeskusten välillä</b>	<p>Mahdollisuus tehdä arkisin päivän aikana edestakainen työasointimatka joukkoliikenteellä toiseen maakuntakeskukseen. Suosituksena, että yhteys on perillä aamupäivällä ja paluulähtö on klo 16 jälkeen.</p>	<p>Niiden vierekkäin sijaitsevien maakuntien maakuntakeskusten välillä, joissa matka-aika junalla tai bussilla on noin 90 minuuttia tai alle, tavoitteena on järjestää työssäkäyntiyhteys, jossa saapumisaika kohteeseen on ennen klo 9 ja paluuyhteys lähtee aikaisintaan noin 8 tunnin kuluttua. Yhteyksillä mahdollistetaan kokopäivätyöskentely.</p>

# Maakuntakeskusten ja Helsingin välisten työssäkäynti- ja työasiamatkojen palvelutason tavoitetilä

- Työasiamatkojen palvelutason tavoitetilä
- Työssäkäynti- ja työasiamatkojen palvelutason tavoitetilä



## Kokopäivämatkan mahdollistavat yhteydet

Yhteysvälit, joiden matka-aika henkilöautolla on yli 4 h 30 min

## Kokopäivämatkan sekä aamu- ja iltapäivämatkan mahdollistavat yhteydet

Yhteysvälit, joiden matka-aika henkilöautolla on alle 4 h 30 min

Tavoitteena on

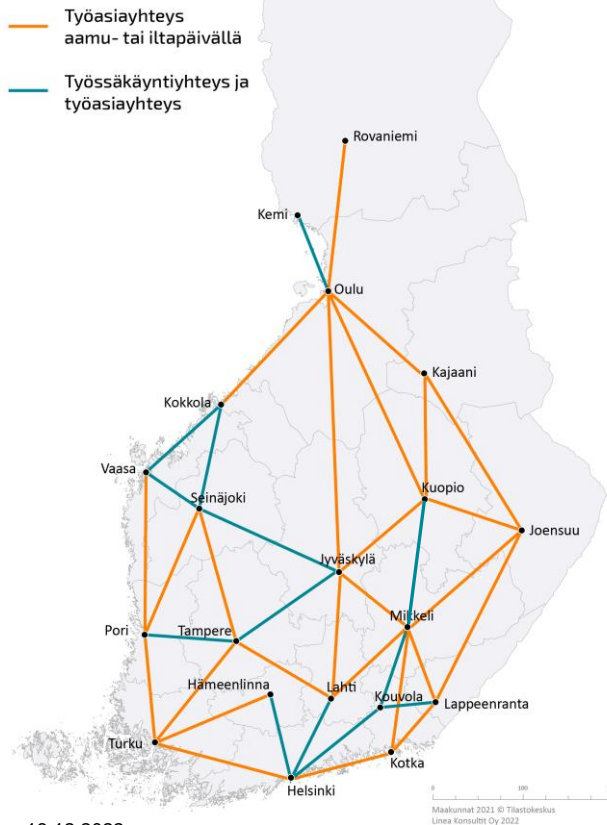
- työssäkäynnin tai kokopäiväiset työasiamatkat mahdollistavat yhteydet maakunnista Helsinkiin (noin klo 9–16)
- (lähes) kokopäiväiset työasiamatkat mahdollistavat yhteydet Helsingistä maakuntiin (noin klo 10–16)

Kuten edellä, mutta lisäksi tarjotaan yhteydet noin klo 11–13 ja 13–16, jolloin myös osapäiväiset työasiamatkat on mahdollista tehdä julkisella liikenteellä.

Päiväyhteyksien avulla halutaan julkisen liikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoiluun myös lyhyempikestoisessa työasioinnissa.



# Maakuntakeskusten välisten yhteyksien palvelutasotavoitteet



## Työasiayhteys aamu- tai iltpäivällä



Tavoitteena on työasiamatkat mahdollistavat yhteydet vierekkäisten maakuntakeskusten välillä **siltä osin kuin alueilla tunnustetaan kysyntäpotentiaalia yhteyksille.**

Suosituksena, että yhteys on perillä aamupäivällä ja paluulähtö on klo 16 jälkeen.

## Työssäkäyntiyhteys sekä työasiointiyhteys aamu- ja iltpäivällä



Tavoitteena on työssäkäyntimatkat mahdollistavat yhteydet niiden maakuntakeskusten välillä, joissa matka-aika on junalla tai bussilla noin 90 minuuttia tai alle.

Suosituksena, että yhteys on perillä aamulla ennen klo 9 ja paluulähtö on niin, että perilläoloaika jää noin 8 tuntia.

Lyhyillä yhteysväleillä (matka-aika alle 90 min) tarvitaan työssäkäyntiyhteyksiä, koska työssäkäyntimatkoja tehdään eniten lyhyillä yhteysväleillä. Myös työttömyysturvalain (1290/2002) mukaan henkilöllä on oikeus kieltäytyä hänelle tarjotusta työstä vasta jos hänen päivittäisen työmatkansa kesto ylittäisi kokoaikatyössä keskimäärin kolme tuntia.

Kysyntä alueilla arvioidaan ELY-keskusten palvelutasosuunnitelmien yhteydessä sekä hankintavaiheessa. Kysynnän toteutumista seurataan. Jos yhteyksiä päätetään hankkia, tulee selvittää niiden riittävä kysyntäpotentiaali sekä mahdollisuus palvella matkustustarpeita myös reitin varrella.

Kuva. Maakuntakeskusten välisten työyhteyksien **alustava tavoitetila**, joka erityisesti työasiointiyhteyksien (oranssi) tarkentuu alueellisen suunnittelun yhteydessä. Jos kysyntää ei ole, ei yhteyksiä hankita. Mukana yhteysvälit, joiden pituus on yli 100 kilometriä.



# Havainnot palvelutasoanalyysistä

Palvelusuoehdotuksen toteutumista analysoitiin esiselvityksen jälkeen syksyllä 2021 ja joiltain osin uudestaan tämän työn yhteydessä keväällä 2022 asiantuntijatyönä. Kaukoliikenteen tarjonta on pääosin markkinaehtoista ja palvelutaso voi muuttua nopeastikin.

Parasta palvelutasoa työhön liittyville matkoille tarjotaan pääradan varrella, mutta myös siellä on aamun saapumisaikoihin liittyviä palvelutasopuutteita maakuntien välisissä aamuyhteyksissä.

Suurimmat palvelutasohaasteet Helsingin ja maakuntakeskusten välillä havaittiin aamun yhteyksissä. Työhön liittyvillä matkoilla on tarve päästä kohteeseen aamulla tai ainakin aamupäivällä. Ensimmäinen aamuyhteys Helsingistä useaan maakuntakeskukseen on perillä vasta klo 9 jälkeen. Myöhäiset aamuyhteydet ovat haasteena Helsingistä Lappeenrantaan, Vaasaan, Poriin, Mikkeliin ja Kemiin sekä Mikkelistä Helsinkiin. Nykytilan pohjalta tavoitteeksi asetettiin, että Helsingistä maakuntakeskuksiin on viimeistään klo 10 saapuvat yhteydet. On kuitenkin tärkeää, että niillä yhteysväleillä, joilla on tätä aikaisempi yhteys, se säilytetään, eikä heikennyksiä aamujen palvelutasoon tehdä.

Joko lentoyhteys, sujuva julkisen liikenteen liityntäyhteys naapurikentälle tai yöjunayhteys on pohjoisesta ja itäisestä Suomesta välttämätön, jotta Helsinki on saavutettavissa aamupäivällä. Tärkeää on tarjota aamuyhteyksiä myös toiseen suuntaan Helsingistä maakuntakeskuksiin.

Vierekkäisten maakuntien välillä on puutteita työhön liittyvien matkojen palvelutasossa erityisesti itäisessä Suomessa ja osa yhteyksistä puuttuu kokonaan. Tämä voi johtua siitä, että yhteyksille ei ole kysyntää, jolloin niitä ei ole tarpeen hankkia jatkossakaan.

Vierekkäisten maakuntien välisiä poikittaisyhteyksiä hoidetaan joidenkin maakuntien välillä hitailla vuoroilla. Tällöin on erityisen tärkeää, että saapumis- ja lähtöajat vastaavat työhön liittyvien matkojen tarpeita. Jos tarjonta muodostuu sekä juna- että bussiliikenteestä, tulisi lippujärjestelmän olla yhteensopiva.

Palvelutasoon liittyvä haaste on myös se, että kokonais kuvan saaminen matkustusvaihtoehdoista on haastavaa, koska tiedot ovat hajallaan useassa tietolähteessä. Matkustajan on vaikea vertailla koko matkaketjun aikatauluja ja hintoja.

# Laadulliset tavoitteet ja niiden seuranta



Liikennepalveluiden laadun osalta on tunnistettu palvelutasotekijöitä, jotka vaikuttavat oleellisesti kaukoliikenteen houkuttelevuuteen ja matkustajatytyväisyyteen. Näiden tekijöiden toteuttamisesta vastaavat useat eri tahot. Palvelutasotekijöitä on tunnistettu nykytilan analyysissä hyödynnettäväksi ja seurantaa varten. Tarkasteltaviksi palvelutasotekijöiksi tarkentuivat nykytilan analyysiin ja työpajan pohjalta:

- Liikennepalveluiden luotettavuus ja täsmällisyys
- Turvallisuus
- Kalusto
- Informaation selkeys ja saatavuus
- Lippujen yhteiskäyttöisyys ja helppous.

Laadulliset palvelutasotekijät koskevat runkoliikennettä yhteysväleillä ja ovat osin kulkutapakohtaisia. Esimerkiksi säännöllisen matkustamisen lipputuotteen tarve on lentoliikenteessä pienempi kuin juna- tai bussiliikenteessä.

Palvelutasokriteerit on kuvattu tarkemmin seuraavilla dioilla. Palvelutasotavoitteet pääosin toteutuvat ainakin osittain sekä juna-, linja-auto- että lentoliikenteessä. Linja-autojen kaukoliikenteessä myöhästymisiä ei tilastoida, joten liikennöinnin luotettavuudesta ei ole saatavissa seurantatietoa.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä laatii valtakunnallisen tavoitetilan liikennejärjestelmän esteettömyydelle ja liikenteen digitaalisten palveluiden saavutettavuudelle. Tässä työssä ei ole tämän vuoksi erikseen määritetty tavoitteita esteettömyydelle.

# Laadulliset palvelutasotavoitteet 1/2

Palvelutasotekijä	Kriteerit
1. Luotettavuus ja täsmällisyys	Liikennepalvelut liikennöidään aikataulunmukaisesti (yli 90%)
	Häiriöistä tiedotetaan matkustajille ennakoivasti ja kerrotaan vaihtoehtoiset reitit ja aikataulut
	Mahdollisuus henkilökohtaiseen mobiili-informaatioon mahdollisista häiriöistä
2. Turvallisuus	Kirjallinen tieto, mistä saa apua tai mihin voi ilmoittaa mahdollisista häiriöistä matkan aikana
	Mahdollisuus hankkia lisätilaa lisämaksusta (turvavälit)
	Liikenneturvallisuutta koskevat turvallisuusvaatimukset
3. Kalusto	Mahdollisuus matkatavaroiden ja polkupyörän/ lastenvaunujen tai vastaavan kuljettamiseen
	Mahdollisuus pyörätuolin tai rollaattorin kuljettamiseen, esteetön tai avustettu pääsy liikennevälineeseen
	Opastus kulkuvälineen sisällä tarjolla oleviin palveluihin
	WC (esteetön WC)
	Etukäteen varattavissa oleva istumapaikka, toimiva nettiyhteys, sähköpistoke
Mahdollisuus lisätilaan tai rauhalliseen työskentelytilaan lisämaksusta	

# Laadulliset palvelutasotavoitteet 2/2

Palvelutasotekijä	Kriteerit
<b>4. Informaation selkeys ja saatavuus</b>	Kaikki aikatauluinformaatio saatavissa samasta nettipalvelusta
	Informaatio kaluston esteettömyydestä ja avustuspalveluista
	Esteetöntä informaatiota tarjotaan erityisryhmien tarpeisiin liikuntaesteisille sopivasta kalustosta ja vuoroista, vaihto-olosuhteista sekä saattopalvelusta
	Mobiili-informaatio vuorojen lähtö- ja saapumisajoista asemille/ pysäkeille (ajantasainen informaatio)
	Reaaliaikainen tieto matkan etenemisestä
	Julkinen tieto matkan aiheuttamasta CO2- päästöistä
<b>5. Lippujen yhteiskäyttöisyys ja helppous</b>	Matkalippu on lunastettavissa yhdellä ostotapahtumalla koko matkaketjulle
	Sama matkalippu, jos runkoyhteys vaihdollinen
	Säännöllisen matkustamisen lipputuote käy pääsääntöisesti kaikkeen yhteysvälin liikenteeseen (kulkutavasta ja liikennöitsijästä riippumatta)

# Jatkotoimenpiteet

- Työhön liittyvien matkojen näkökulmasta on tärkeää säilyttää vähintään nykyisenkaltainen joukkoliikenteen palvelutaso pitkillä matkoilla.
- Kaukoliikenne on lähtökohtaisesti markkinaehtoista toimintaa, mutta tarvittaessa palvelutasossa tunnistettuja puutteita voidaan korjata ostoliikenteellä. Palvelutasopuutteita voidaan korjata hankkimalla bussi-, juna- tai lentoyhteyksiä sopimusliikenteenä. Toteuttaminen riippuu tulevista talousarviopäätöksistä.
- Lähtökohtaisesti maakuntakeskusten välisen linja-autoliikenteen hankinnat toteutettaisiin ELY-keskusten yhteishankinnoin.
  - Kaupunkiviranomaisten ja ELY-keskusten roolit maakuntakeskusten välisen linja-autoliikenteen hankinnassa tulee selkeyttää.
  - Haasteena ovat tilanteet, joissa yhteysväli on kokonaan kaupunkiseudun toimivaltaisten viranomaisten aluetta. Tältä osin liikennepalvelulain toimivaltasäännöksiä voi olla tarpeen täsmentää.
- Tarve maakuntakeskusten välisille yhteyksille tunnistetaan ELY-keskuksen palvelutasosuunnitelmassa tai maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä.
- Maakuntien sisäisistä kaukoliikenteen yhteyksistä vastaavat omilla toimivalta-alueillaan ELY-keskukset jatkossakin. Asiaa käsitellään ELY-keskusten palvelutasosuunnitelmissa.
- Runkoliikenteen juna- ja bussivuoroihin sekä lentokentille pyritään järjestämään liityntäyhteyksiä. Liityntäyhteyksistä vastaa alueen tieliikenteen toimivaltainen viranomaisen.
- Palvelutason kehittymistä tulee seurata sekä liikenneyhteyksien että laadullisten tavoitteiden osalta. Tärkeitä indikaattoreita ovat saavutettavuuden ja kysynnän kehittyminen. Traficom toteuttaa seurantaa.
- Kaukoliikenteen palvelusanalyysia tulee päivittää. Sopiva päivityssykli on neljä vuotta, jolloin päivitykset voidaan tehdä osana Liikenne 12-suunnitelmaa.

# Yhteenvedo tuloksista

## Työssäkäynti- ja työasiamatkat

- Kaikista **maakuntakeskuksista Helsinkiin** tulisi olla mahdollista tehdä arkisin yhden päivän aikana työssäkäyntimatka tai työasiamatka. Yhteyksiä tarvitaan työhön liittyvien matkojen osalta aamulla ja alkuillasta sekä lyhyemmillä yhteysväleillä myös päivällä.
- **Helsingistä maakuntakeskuksiin** tulisi olla mahdollista tehdä arkisin yhden päivän aikana työasiamatka. Yhteyksiä tarvitaan aamulla ja alkuillasta sekä lyhyemmillä yhteysväleillä myös päivällä.
- Lähellä sijaitsevien **maakuntakeskusten välillä** (matka-aika julkisella liikenteellä noin 90 min tai alle) tarvitaan mahdollisuus tehdä arkisin työssäkäyntimatka julkisella liikenteellä. Yhteyksiä tarvitaan aamulla ja alkuillasta.
- Muiden vierekkäin sijaitsevien maakuntien **maakuntakeskusten välillä** tulee olla mahdollista tehdä työasiamatka julkisella liikenteellä, jos yhteydelle on kysyntää. Yhteyksiä tarvitaan aamupäivällä ja alkuillasta.
- Matka-aikatavoite on 3,5 tuntia.







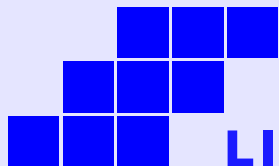
Kuva: WayStep Consulting Oy

# LIITEMATERIAALI

# Työpajat ja niiden vaikutus palvelutason määrittelyyn

Työpaja	Keskusteluaiheet	Työpajan vaikutukset palvelutasomäärityksen sisältöön
Työpaja 1. Maakuntakeskusten välisen työssäkäynti ja työasiamatkojen palvelutasomäärittely 2.3.2022	<p><b>1. Työstettiin liikenteellisiä palvelutasotavoitteita alueittain</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Millaisia yhteyksiä alueeltanne vähintään tarvitaan? Mistä, mihin ja milloin?</li> <li>• Ketkä näitä yhteyksiä käyttäisivät?</li> </ul> <p><b>2. Keskusteltiin laadullisten tavoitteiden asettamisesta.</b> Työstettiin sisältöä.</p>	<p>Poistettiin matkustajamääräraja (300 000 matkaa/v) tarkasteltavista yhteisväleistä, mutta lisättiin tavoite riittävästä kysynnästä. Yksinkertaistettiin liikenteellisen palvelutasomäärittelyn sisältöä poistamalla tavoite yhteyksistä muihin suuriin kaupunkeihin. Laajennettiin saapumisaikoja koskevia tavoitteita aikaisemmalla aamuvuorolla. Selkeytettiin laadullisten tavoitteiden ryhmittelyä ja mm. muutettiin työskentelymahdollisuus ja ympäristöstävällisyys osaksi kalustoa koskevia tavoitteita.</p>
Työpaja 2. Maakuntakeskusten välisen työssäkäynti ja työasiamatkojen palvelutasomäärittely 23.3.2022	<p><b>Tehtävä 1: Miten alueelliset yhteystarpeet priorisoidaan</b></p> <p><b>Tehtävä 2: Miten laadullisten tavoitteiden toteutumista tulisi seurata?</b></p>	<p>Kirjattiin huomioita palvelutason käsittelystä maakunnallisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa ja palvelutasosuunnitelmissa sekä yhteyksien järjestämisen vastuutahoista.</p>
Työpaja 3. Valtakunnallisesti merkittävät henkilöliikenteen solmupisteet 27.4.2022	<p><b>Tehtävä 1: Kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävät solmupisteet</b></p> <p>Mitkä henkilöliikenteen solmut ovat valtakunnallisesti kiinnostavia? Mitä solmuja seurataan alueellisesti?</p> <p><b>Tehtävä 2: Solmupisteiden palvelutaso</b></p> <p>Mitkä ovat tärkeimmät palvelutasotekijät? Mitä palvelutasotekijöitä seurannan tulisi koskea?</p>	<p>Valtakunnallisesti merkittävien solmupisteiden määrää vähennettiin ja ne luokiteltiin kahteen ryhmään, jotta tärkeimmät solmupisteet korostuisivat. Solmupisteiden luokittelu toteutettiin niiden sijainti (kaupunkisolmu) edellä, ei terminaaleittain.</p> <p>Palvelutasotekijöistä alustavasti tunnistettujen tärkeimpien tekijöiden sisältöä muutettiin oleellisesti vastaamaan keskustelun ja äänestyksen tuloksia.</p>
Työpaja 4. Valtakunnallisesti merkittävät henkilöliikenteen solmupisteet 18.5.2022	<p><b>Tehtävä: Konkreettisia esimerkkejä hyvistä käytännöistä solmupisteiden kehittämisessä,</b> esim. liityntäpysäköinti, odotustilojen aukioloajat, paikallisliikenteen informaatio ja kiinteät opasteet.</p>	<p>Hyvistä yhteistyömalleista saatiin esimerkkejä ainoastaan HSL:n alueelta. Keskustelu painottui merkittävien solmupisteiden tunnistamiseen ja niiden kriteerien pohtimiseen. Luokittelu koetaan tärkeämpänä kuin sen tavoite: edistää solmupisteiden palvelutasoa. Luokittelun lähtötietoja tarkennettiin niin, että mukaan otettiin myös koronavuoden 2021 matkustajamäärät.</p>





## LIIKENNE 12

Valtakunnallinen  
liikennejärjestelmä-  
suunnitelma

**LVW** LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ

