



Joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2015-2020

Kouvolan kaupunki

19.12.2014
Kouvolan kaupunki

Sisällys

1	Joukkoliikenteen järjestäminen	3
1.1	Lainsäädäntö	3
1.2	Joukkoliikenteen organisointi Kouvolassa	4
1.3	TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy	6
2	Toimintaympäristö	8
2.1	Yhdyskuntarakenne	8
2.2	Palveluverkko	11
2.3	Kytökset muihin ohjelmiin	14
2.3.1	Ympäristöohjelma	14
2.3.2	Esteettömyysohjelma	14
2.3.3	Rakennemalli	15
3	Joukkoliikenteen nykytilanne	16
3.1	Kehittämistoimenpiteet 2009–2014	19
3.2	Asiakastytyväisyys	22
3.3	Lipputuotejärjestelmä	23
3.4	Vuorotarjonta	25
4	Palveluketjujen kuljetukset Kouvolassa	28
4.1	Avoin joukkoliikenne	28
4.2	Koulukuljetukset	28
4.3	SHL- ja VPL-kuljetukset	29
5	Joukkoliikenteen rahoitus	31
6	Joukkoliikenteen laadulliset tekijät Kouvolassa	33
6.1	Esteettömyys	33
6.2	Tiedottaminen	33
6.3	Ympäristötekijät	34
7	Palvelutason määrittely	35
7.1	Palvelutasotekijät	35
7.2	Palvelutasotavoitteiden voimassaolo ja sitovuus	36
7.3	Palvelutasoluokat	36
7.4	Kouvolan palvelutasosuunnitelma 2015–2020	37
7.5	Joukkoliikenteen kattavuus	39
7.6	Muutokset palvelutasosuunnitelmaan	40
8	Joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet	41
8.1	Avoin joukkoliikenne	41
8.2	Koulukuljetukset	41
8.3	SHL- ja VPL-kuljetukset	41
8.4	Kehittämistoimenpiteiden toteuttamissuunnitelma	42
8.4.1	Kehittämistoimenpiteet vuonna 2015	42

8.4.2	Kehittämistoimenpiteet vuonna 2016.....	44
8.4.3	Kehittämistoimenpiteet vuonna 2017.....	45
8.4.4	Kehittämistoimenpiteet vuonna 2018.....	46
9	Viestintä ja markkinointi	47
10	Seuranta.....	48
11	Yhteenveto	49

1 Joukkoliikenteen järjestäminen

Joukkoliikenteen järjestämistä määrittää vuonna 2009 voimaan tullut joukkoliikennelaki. Joukkoliikennelaki antaa reunaehdot sille, miten joukkoliikenne voidaan järjestää ja mitä velvoitteita viranomaisella on. Joukkoliikennelakia täydentää EU:n palvelusopimusasetus.

Parhaillaan on Suomessa käynnissä suurin joukkoliikenneuudistus vuosikymmeniin. Vanhojen linjaliikennelupien pohjalle tehty siirtymäajan sopimukset katkeavat vuodesta 2014 alkaen ja markkinat avautuvat. Tämä näkyy jo nyt esimerkiksi halpabussiyhtiöiden tulona markkinoille ja uudenlaisena lippujen hinnoitteluna. Parhaassa tapauksessa uudistus näkyy kuluttajalle aiempaa edullisempina lipunhintoina ja pahimmillaan vuorotarjonnan heikkenemisenä.

Uudistuksen myötä toimivaltaisilla viranomaisilla, kuten Kouvolan kaupungilla, on aiempaa paremmat mahdollisuudet vaikuttaa joukkoliikennepalvelujen laatuun ja määrään. Myös joukkoliikenteen kustannukset riippuvat tarjottavan palvelun laadusta ja määrästä. Joukkoliikenteen tasoon liittyvä päätökset tulee tehdä niin, että tavoitteet on mahdollista saavuttaa joukkoliikenteelle osoitetuilla määrärahoilla. On myös huomioitava, että Kouvolassa valtaosa henkilöliikenteen kustannuksista tulee muualta kuin joukkoliikenteestä. Suurin osa henkilöliikenteen kustannuksista koostuu erillisistä koulukuljetuksista sekä SHL- ja VPL-kuljetuksista (sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset).

1.1 Lainsäädäntö

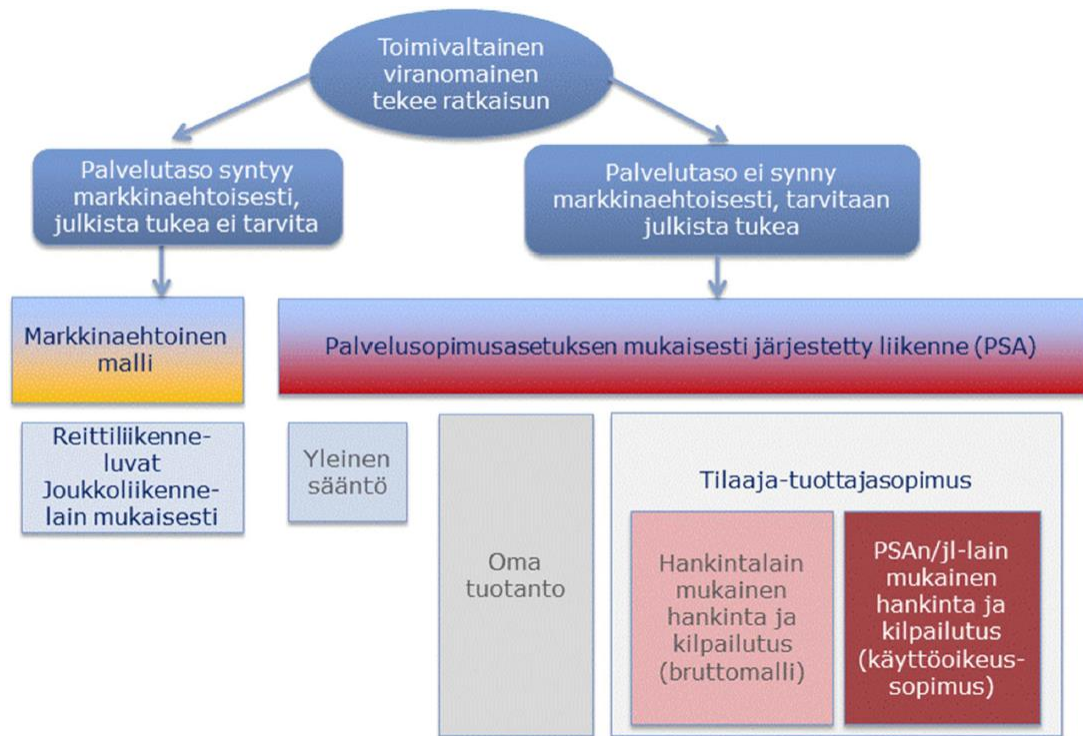
Joukkoliikenteen järjestämisvastuu on joukkoliikenteen toimivaltaisella viranomaisella, joka vaihtelee alueittain. Toimivaltainen viranomainen voi olla Liikennevirasto, ELY-keskus tai kunta. Kouvola on joukkoliikennelain 14 §:n 1 momentin mukainen joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen alueellaan. Toimivaltaiselle viranomaiselle kuuluvat mm. seuraavat tehtävät:

- joukkoliikenteen järjestämistavasta päättäminen
- joukkoliikennepalveluiden kilpailutus ja hankinta
- joukkoliikenteen palvelutason määrittely

Palvelutason määrittelyssä päätetään, minkälaista joukkoliikennettä (määrä ja laatu) tarjotaan eri alueilla. Palvelutason määrittelyä käsitellään tarkemmin tämän raportin kohdassa 7.

Toimivaltainen viranomainen päättää siitä, mikä on joukkoliikenteen järjestämistapa toimivalta-alueella. Joukkoliikenne voidaan järjestää markkinaehtoisesti tai EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti. PSA:n mukaisesti järjestetty liikenne voi olla toteutettu viranomaisen omana tuotantona, bruttomallisilla hankintasopimuksilla tai ns. nettomallisilla käyttöoikeussopimuksilla. Teoriassa voidaan käyttää myös yleistä sääntöä, jolloin myös markkinaehtoiseen liikenteeseen voidaan maksaa julkista tukea, mutta yleinen sääntö ei Suomessa ole tällä hetkellä käytössä eikä tämä malli näin ollen ole Suomessa mahdollinen.

Markkinaehtoinen liikenne on liikennettä, johon ei makseta lainkaan julkista tukea eli kysyntä määrittää tarjottavan palvelun tason ja lippujen hinnat. Bruttomallisessa hankintasopimuksessa lipputulot jäävät tilaajalle, eli liikennöitsijälle maksetaan ennalta sovittu liikennöintikorvaus. Matkustusmäärillä ei ole vaikutusta maksettavaan korvaukseen, jollei liikennöintisopimukseen ole kirjattu jonkinlaista kannustinta. Käytännössä lipputuloriski on tilaajalla. Nettomallisissa käyttöoikeussopimuksissa lipputulot jäävät liikennöitsijälle ja lisäksi tilaaja maksaa liikennöitsijälle erillisen liikennöintikorvauksen. Liikennöitsijän tulot siis riippuvat matkustusmääristä ja lipputuloriski on liikennöitsijällä. Erilaiset joukkoliikenteen järjestämistavat on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. Liikenteen järjestämistapamallit (Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisuja 12/2012)

Kouvolassa joukkoliikenne on järjestetty palvelusopimusasetuksen mukaisesti käyttöoikeussopimuksilla. Lainaus perusturvalautakunnan pöytäkirjasta (12.12.2012, § 134):

”Kouvolan kaupungin joukkoliikenne järjestetään siirtymäajan jälkeen pääasiallisesti EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisilla nettomallisilla käyttöoikeussopimuksilla. Liikenteen suunnittelusta päävastuun kantaa Kouvolan kaupunki. Suunnittelussa tehdään tiivistä yhteistyötä alueen liikennöitsijöiden ja Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen kanssa.

Liikennepalvelut hankitaan lähtökohtaisesti avoimella tarjouskilpailulla, jossa sovelletaan joukkoliikennelain mukaista hankintamenettelyä. Tarjouskilpailussa Kouvolan kaupunki jaetaan osakokonaisuuksiin. Liikenteelle asetettavat ehdot, kilpailutuskohteet sekä laadulliset vaatimukset määritellään tarjouskilpailuasiakirjoissa. Tukijärjestelmä rakennetaan sellaiseksi, että nykyisen kaltaisen kaupunkilipun myynnin kasvu ei aiheuta kasvua kaupungin kustannuksissa.”

Käytännössä Kouvolan joukkoliikenne on jaettu useaksi kohteeksi ja vuoroja operoi monta eri liikennöitsijää. Asiakastulot jaetaan liikennöitsijöille lipputuotteittain tehtyjen matkojen suhteessa. Kouvolassa on tällä hetkellä käyttöoikeussopimusten lisäksi voimassa yksi siirtymäajan liikennöintisopimus (taulukko 1 sivulla 6).

kilpailutuksessa tarjoajille asetettu minimivaatimukset, jotta tarjouskilpailuun on ollut mahdollista osallistua. Lisäksi tarjousten vertailussa on hinnan lisäksi käytetty vertailuperusteena kaluston laatua ja liikennöitsijän toiminnan ympäristövaikutuksia.

1.2 Joukkoliikenteen organisointi Kouvolassa

Joukkoliikenteen näkökulmasta Kouvola kuuluu keskisuuriin kaupunkeihin. Keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteen valtionapua haetaan ja valtionavun myöntää Liikennevirasto. Valtion avun myöntämistä varten Kouvola on tehnyt Liikenneviraston ja Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen kanssa aiesopimuksen joukkoliikenteen kehittämisestä ja rahoituksesta. Nykyinen aiesopimus on voimassa vuoden 2015 loppuun ja aiesopimus päivitetään vuoden 2015 aikana.

Valtaosa Kouvolan läpi kulkevasta kaukoliikenteestä on Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen hallinnoimaa liikennettä. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen toimialueena ovat Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan maakunnat, näin ollen esimerkiksi Kouvola-Lappeenranta(-Imatra) ja Kouvola-Kotka -reittien liikenne on Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen toimivallan alaista. Linja-autoliikenteen lisäksi Kouvolan aluetta palvelee myös raideliikenne. Matkakeskuksen lisäksi Kouvolaassa on kolme seisaketta: Korja, Myllykoski ja Inkeroinen.

Kouvolaassa joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen valtaa käyttää Lasten ja nuorten lautakunta, paitsi joukkoliikenteen palvelutason määrittelyn osalta, jossa toimivaltaa käyttää kaupunginhallitus. Henkilöliikenteen kokonaisvaltaista kehittämistä ja eri toimialojen yhteistyön parantamista varten on perustettu viranomaistyöryhmä (joukkoliikennetyöryhmä), johon kuuluvat seuraavat jäsenet (tilanne 13.11.2014):

Ismo Korhonen	lasten ja nuorten palvelujen johtaja, työryhmän puheenjohtaja
Kristiina Sihvonon	hallintopalvelupäällikkö työryhmän, varapuheenjohtaja
Tero Rämä	joukkoliikennelogistikko, työryhmän sihteeri
Kim Strömmer	palvelupäällikkö
Minna Laakso	palvelupäällikkö
Tuula Kotimäki	johtava sosiaalityöntekijä
Arja Kumpu	ikäntyneiden palveluiden johtaja
Tapani Vuorentausta	suunnittelupäällikkö.

Joukkoliikennetyöryhmän tehtävänä on:

- kehittää Kouvolan kaupungin henkilöliikennepalveluita ja luoda uusia toimintamalleja laakisääteisten kuljetusten toteuttamiseen avoimella joukkoliikenteellä
- kaupungin sisäisen yhteistyön kehittäminen
- kuljetuksiin liittyvien periaatteiden ja ohjeistusten valmistelu
- joukkoliikennepalveluiden kehittäminen kaupungin eri toimialojen tarpeita vastaaviksi
- kaupungin järjestämissä kuljetuksissa esiintyvien päällekkäisyyksien poistaminen ja kustannustehokkuuden parantaminen
- joukkoliikennelain mukaisten tehtävien valmistelu
- joukkoliikenteen kehittämisohjelmaan ja palvelutasosuunnitelmaan (sekä muihin ohjelmiin) kirjattujen toimenpiteiden toimeenpano.

Henkilökuljetuksia koordinoidaan kaupungin hyvinvointipalveluiden tukipalveluissa olevassa kuljetus- ja joukkoliikennetiimissä, jossa työskentelee joukkoliikennelogistikko, kaksi koulukuljetuskoordinaattoria ja yksi täysipäiväinen sekä yksi puolipäiväinen toimistos sihteeri.

Joukkoliikenteen kehittämisessä tehdään yhteistyötä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen kanssa, koska Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen tekemät ratkaisut esimerkiksi vuorotarjonnan suhteen näkyvät suoraan myös kaupungin sisäisessä vuorotarjonnassa. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen lisäksi tärkeitä kaupungin ulkopuolisia sidosryhmiä ovat esimerkiksi alueen liikennöitsijät. Tarjouskilpailuissa joukkoliikenne on jaettu useisiin erikokoisiin kohteisiin, millä on varmistettu se, että myös pienillä paikallisilla toimijoilla on realistinen mahdollisuus ainakin osallistua kaupungin tarjouskilpailuihin.

Kouvolaassa joukkoliikenne on päätetty järjestää palvelusopimusasetuksen mukaisilla käyttöoikeussopimuksilla. Ensimmäiset käyttöoikeussopimukset astuivat voimaan 12.8.2014. Käyttöoikeussopimusten lisäksi Kouvolaalla on myös perinteisiä ostoliikennesopimuksia, yksinoikeusliikennöintisopimuksia sekä siirtymäajan liikennöintisopimuksia. Kouvolan joukkoliikenteen sopimustilanne on esitetty taulukossa 1. Taulukossa 1 ei ole huomioitu palvelulinja- ja asiointitaksisopimuksia.

Taulukko 1. Kouvolan joukkoliikenteen sopimustilanne.

	2015	2016	2017	2018	2019
Kouvola-Utti-Kaipainen(-Savero)					
Lapinjärvi-Elimäki (koulp)	+ optio 1 vuosi				
Valkeala-Harju (koulp)					
Kouvola-Valkeala-Vekaranjärvi*					
Ahvio-Inkeroinen, Anjala-Takamaa-Inkeroinen*					
Hirvikoski-Elimäki (koulp)			+ optio 3 vuotta		
ent. Anjalankosken sisäiset vuorot (koulp)			+ optio 3 vuotta		
Kuusankosken linjat 9, 11 ja 13 (koulp)			+ optio 3 vuotta		
Huhdasjärvi-Kuusankoski-Matkakeskus (koulp)			+ optio 3 vuotta		
Vuohijärvi-Valkeala, Inkerilä-Valkeala (koulp)			+ optio 3 vuotta		
Anjala-Matkakeskus-Voikka-Jaala					
Keskustan taajamat, linjat 7, 10E, 10L, 12T ja 14K				+ optio 4 vuotta	
Matkakeskus-Koria-Elimäki, Koria-Värälä-Elimäki				+ optio 4 vuotta	
Yksinoikeusliikennöintisopimus					
Siirtymäajan liikennöintisopimus					
Käyttöoikeussopimus					
*suorahankintasopimus					
koulp = vain koulupäivisin ajettava liikenne					

Pääsääntöisesti Kouvola on pyritty vähintään 3-vuotisiin sopimuksiin, koska pitkät sopimuskaudet mahdollistavat liikennöitsijöille investoinnit ja sitä kautta myös laadullisia vaatimuksia on voitu kiristää.

1.3 TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy

Kouvola on osakkaana TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:ssä. TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy on kuntien ja valtion yhteinen IT-palvelu- ja hankintayhtiö. Sen toiminta kattaa yli 20 keskeisintä kaupunkiseutua ja 9 joukkoliikenteen järjestämisvastuussa olevaa ELY-keskusta ympäri Suomea. Yhtiön tarkoituksena on hankkia, kehittää ja ylläpitää joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten yhteistä lippu- ja maksujärjestelmää yhteistyössä järjestelmätoimittajien ja järjestelmän käyttäjien kanssa. Kouvolan lisäksi TVV joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n omistajia ovat Liikennevirasto, joka edustaa joukkoliikenteen järjestämisvastuussa olevia 9 ELY-keskusta, Hämeenlinna, Imatra, Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi, Kokkola, Kotka, Kuopio, Lahti, Lappeenranta, Mikkeli, Oulu, Pori, Rovaniemi, Salo, Savonlinna, Seinäjoki, Tampere, Turku ja Vaasa.

Hallitusohjelmaan on kirjattu tavoite valtakunnallisesta yhteiskäyttöisestä lippujärjestelmästä, jota käytetään kilpailutetussa liikenteessä. Tätä tavoitetta tulee täyttämään TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n toteuttama Waltti lippu- ja maksujärjestelmä, jonka käyttö on alkanut vaiheittain kesästä 2014 alkaen. Ensimmäisenä Waltti otetaan käyttöön Jyväskylässä ja Joensuussa. Kouvola Waltti on tarkoitus ottaa käyttöön kesän 2015 alussa. Waltin tavoitteena on:

- luoda joukkoliikenteestä helppokäyttöinen ja valtakunnallisesti yhtenäinen palvelukokonaisuus eri kohderyhmille
- kehittää ja ylläpitää kaupunkiseutujen yhtenäistä joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmää
- rakentaa asiakkaiden tarpeita vastaavia liikennepalveluita
- tehdä maksamisesta helppoa koko seudun alueella ja varmistaa, että hinnoittelu on oikeudenmukaista ja joustavaa
- taata, että viranomainen saa riittävästi helppokäyttöistä ja ajantasaista tietoa suunnittelun, päätöksenteon, kilpailuttamisen ja seurannan tueksi.

Ensimmäisessä vaiheessa järjestelmän tavoitteena on toteuttaa työssäkäyntialueiden sisäisen liikenteen tarpeet. Seuraavissa vaiheissa toteutetaan työssäkäyntialueiden välisen liikenteen tarpeet, sekä mietitään yhteiskäyttöisyyttä muiden joukkoliikennemuotojen kanssa. Tavoitteena on lisäksi lisätä vuosittaisia joukkoliikenteen matkoja 200 miljoonalla uudella matkalla vuoteen 2022 mennessä ja tarjota TVV kaupunkien ja ELY-keskusten alueella noin 4 miljoonalle asiakkaalle yhtenäinen palvelukokonaisuus.

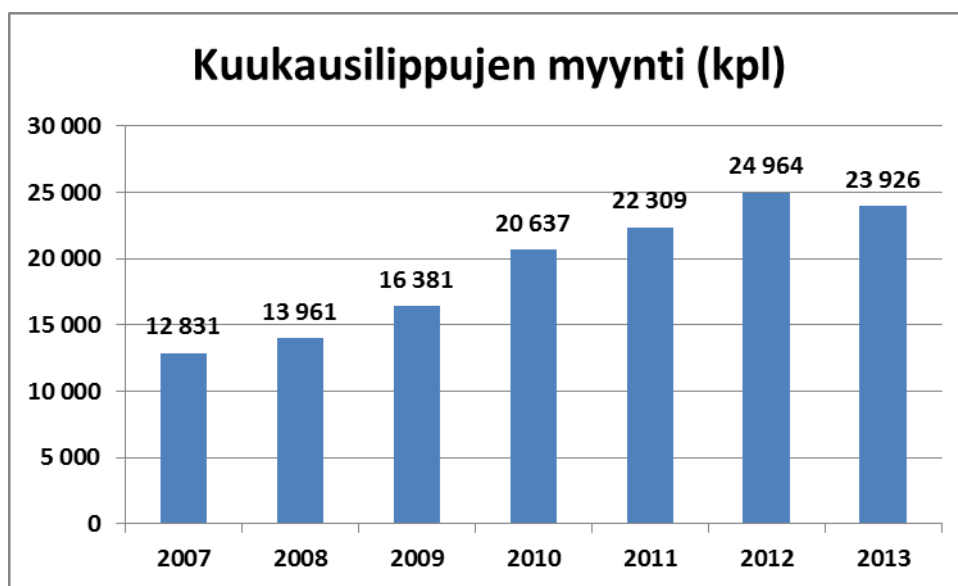
Kouvolaa osakkuus TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:ssä hyödyttää konkreettisesti sen vuoksi, että toiminnan kehittäminen on kustannustehokkaampaa, kun sitä tehdään yhteistyössä muiden viranomaiskaupunkien kanssa. Osakkuus tuo myös resursseja esimerkiksi uusien maksutapojen kehittämiseen. Kouvolalla on vuonna 2014 paikka TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n hallituksessa.

Liikennevirasto vastaa "Waltti" -lippu- ja maksujärjestelmän kustannuksista vuoden 2015 loppuun asti. Tämän jälkeen järjestelmän ylläpitokustannuksista vastaavat toimivaltaiset viranomaiset. Kouvolassa kustannukset käytännössä jaetaan kaupungin ja liikennöitsijöiden kesken. Tällä hetkellä lippu- ja maksujärjestelmää ylläpitää Matkahuolto, jonka toiminnan rahoittavat liikennöitsijät erilaisilla palvelumaksuilla. Tavoitteena on, että järjestelmän ylläpitokustannukset eivät nosta kaupungin kokonaiskustannuksia.

2 Toimintaympäristö

Vuonna 2009 toteutunut kuntien yhdistyminen on joukkoliikenteen näkökulmasta tarjonnut aiempaa paremmat edellytykset joukkoliikenteen kehittämiseen. Kaupungin kustannusvastuu on kasvanut, koska aiemmin Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen vastuulle kuuluneet entisten kuntakeskusten välinen liikenne on nykyisin kaupungin vastuulla. Lisäksi kuukausilippujen hinnoittelu on tuonut kaupungille kustannuksia, koska Kelan maksama 2. asteen opiskelijoiden koulumatkatuki on siirtynyt kaupungin maksettavaksi.

Kuntien yhdistyminen ja joukkoliikennevastuun kasvattaminen ovat kuitenkin mahdollistaneet aiempaa järkevämät kilpailutuskokonaisuudet. Kaupunki on myös pystynyt aiempaa kokonaisvaltaisemmin päättämään joukkoliikenteen linjauksista, kuten lippujen hinnoista. Aktiiviset panostukset ovat näkyneet myös muun muassa kausilippujen myyntimäärissä (ks. kuva 2).



Kuva 2. Kuukausilippujen myynti Kouvolassa

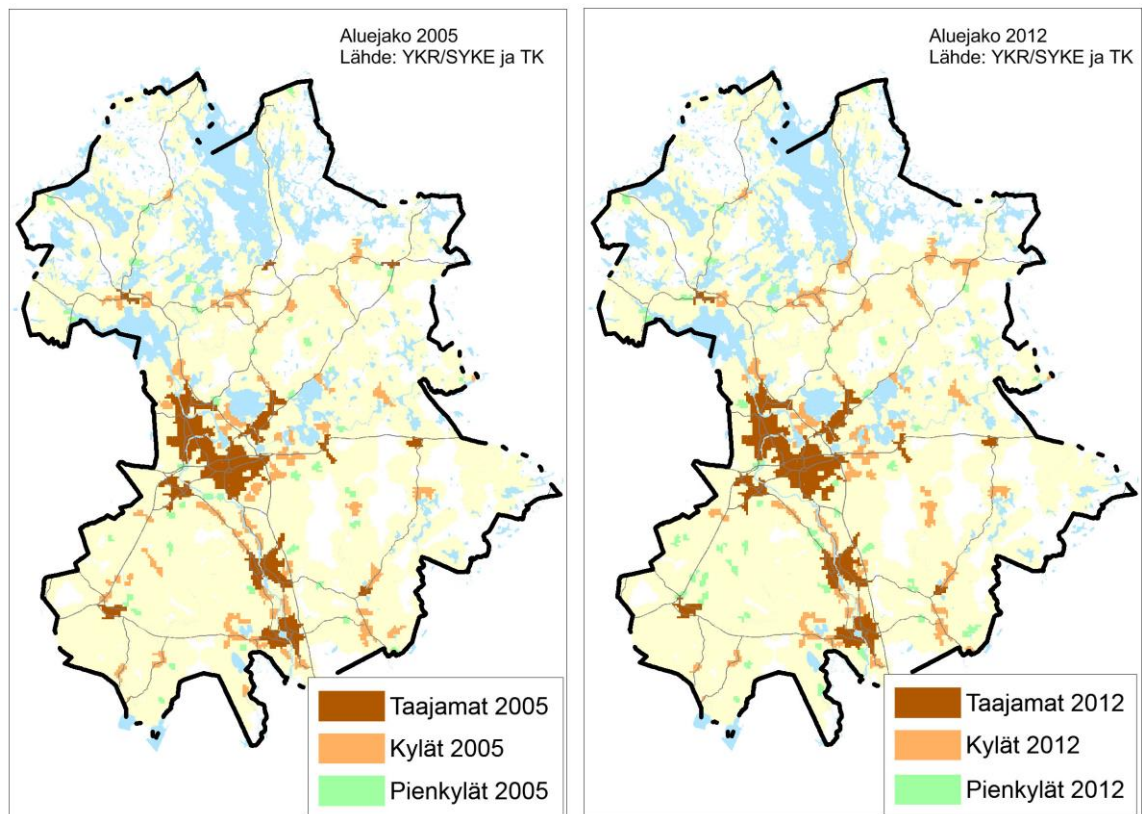
Kuukausilippujen myynti on kehittynyt myönteisesti. Myyntimäärien kääntyminen laskuun vuonna 2013 selittyy osin säätiloilla, mutta todennäköisesti helppo kasvupotentiaali on myös käytetty ja jatkossa myyntimäärien kasvattaminen on entistä vaikeampaa.

2.1 Yhdyskuntarakenne

Kouvola on maantieteellisesti laaja kaupunki, jossa asukastiheys on vain 34,7 as/km² (31.5.2012). Yhdyskuntarakenne on joukkoliikenteen kannalta haasteellinen muun muassa sen takia, että ennen vuotta 2009 jokainen kunta on suunnitellut maankäyttöään lähtökohtaisesti omien tarpeidensa kannalta ja nykyisen Kouvolan joukkoliikenteen näkökulmaa ei luonnollisesti ole huomioitu esimerkiksi kaavoituksessa. Esimerkiksi nykyisen Kouvolan keskeinen kaupunkialue muodostui aiemmin neljän eri kunnan alueista.

Kun tarkastellaan väestön sijoittumista Kouvolassa, voidaan kaupunki jakaa neljään aluetyyppiin:

- taajamat
- kylät
- pienkylät
- maaseutalueet.



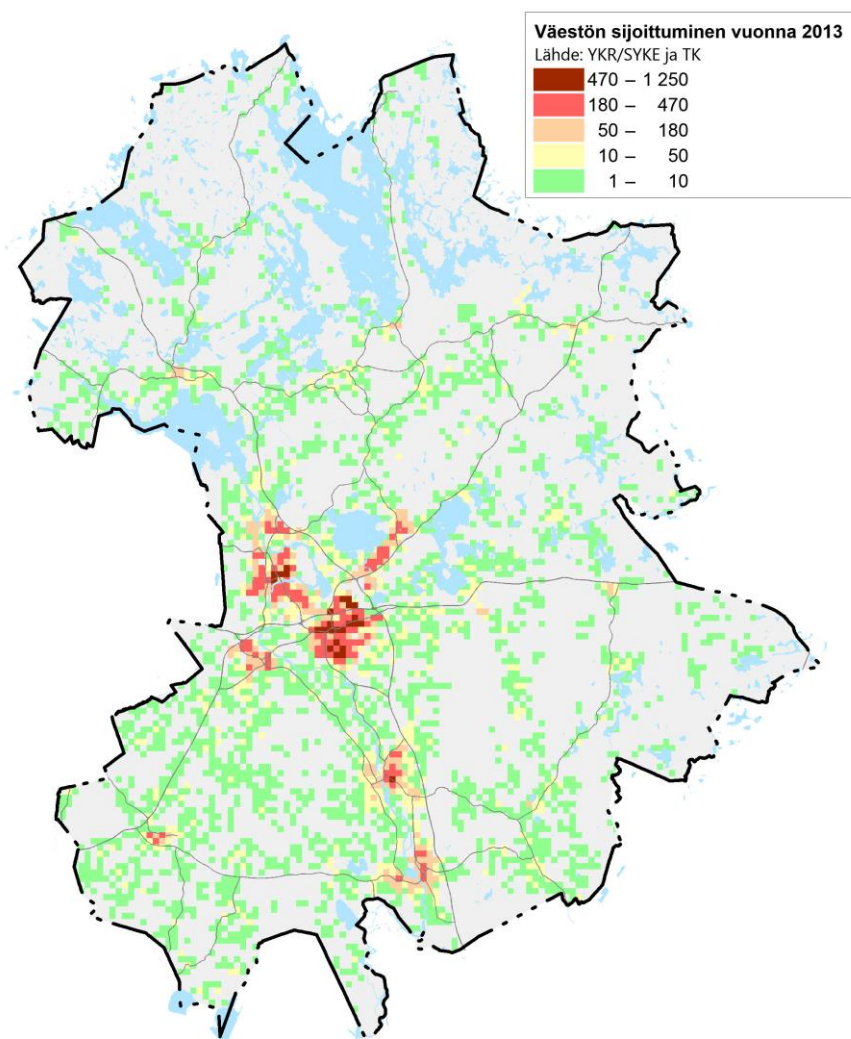
Kuva 3. Kouvolan kaupunkirakenne (Lähde: YKR/Syke ja TK).

Positiivinen asia Kouvolaossa on, että nykyään maankäyttöä suunnittelussa on huomioitu aiempaa paremmin myös joukkoliikenne. Kouvolan kaupungin maapoliittinen ohjelma on hyväksytty vuonna 2010 (Kv 18.02.2013 § 33). Maapoliittisessa ohjelmassa on strategisia linjauksia ja toimintaperiaatteita maankäyttöliikenteen tavoitteiden saavuttamiseksi. Niitä tarkentaa valtuuston 18.2.2013 (§ 33) hyväksymä rakennemalli, joka muodostaa kaupungin strategisen maankäyttöliikenteen tavoitteen pitkällä aikavälillä. Rakennemallikartassa ja sitä täydentävässä raportissa on linjattu kaupunkirakenteen kehittämisen pääperiaatteita ja -suuntia mm seuraavasti:

"Alueidenkäyttöä suunnitellaan siten, että joukkoliikenne on mahdollista järjestää tarkoituksenmukaisesti."

Rakennemallissa on useissa kohdissa nostettu esiin joukkoliikenteen huomiointi maankäytön suunnittelussa ja erikseen on korostettu joukkoliikenteen laatukäytävien Voikkaa-Anjala ja Valkeala-Elämäki -merkitystä. Kouvolan rakennemallilla ei ole maankäyttö- ja rakennuslaissa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia. Rakennemallin on kuitenkin tarkoitus määritellä tavoitteita ja suunta-aivoja maankäyttö- ja rakennuslain mukaiselle kaavoitukselle ja siinä tehtyjä linjauksia toteutetaan tarkemmassa suunnittelussa, kuten yleiskaavan laadinnassa.

Uudet linjaukset eivät kuitenkaan muuta kaupungin nykyistä rakennetta eikä sitä tosiasiaa, että valtaosa Kouvolaan pinta-alasta on erittäin harvaanasuttua maaseutualueutta (ks. kuva 4).



Kuva 4. Väestön sijoittuminen Kouvolaossa 500mx500m ruutujaolla. (Lähde: YKR/SYKE ja TK)

Kaupungin laaja pinta-ala ja matala asukastiheys tekevät joukkoliikenteen järjestämisestä haastavaa erityisesti maaseutualueilla. Lisäksi ennen uuden Kouvolan muodostamista vuonna 2009 kuntien maankäyttö ei ollut joukkoliikenteen kannalta tehokasta.

Taulukko 2. Väkimäärän kehitys Kouvolaossa eri alueilla vuosina 2005–2013.

Alue	2005	2013	Muutos	Muutos %
Taajamat	76 079	73 957	-2 122	-2,8 %
Kylät	4 524	4 196	-328	-7,3 %
Pienkylät	1 090	1 262	172	15,8 %
Maaseutualueet	7 677	7 007	-670	-8,7 %
Yhteensä	89 370	86 422	-2 948	-3,3 %

Kouvolan väkiluku on 2000-luvulla laskenut ja joukkoliikenteen näkökulmasta ongelmallista on se, että väestö on vähentynyt taajamista, joihin valtaosa joukkoliikennematkustuksesta keskittyy. Pitkällä aikavälillä, jos taajamien väkiluku entisestään vähenee, tulee tämä näkymään myös joukkoliikenteen kannattavuudessa ja olisi ensiarvoisen tärkeää, että väestön määrä erityisesti joukkoliikenteen laatuikäytävien varrella kasvaisi. Lakisääteiset kuljetukset järjestetään asuinpaikasta riippumatta, mutta kattavan joukkoliikenteen järjestäminen harvaanasutuille alueille on erittäin kallista.

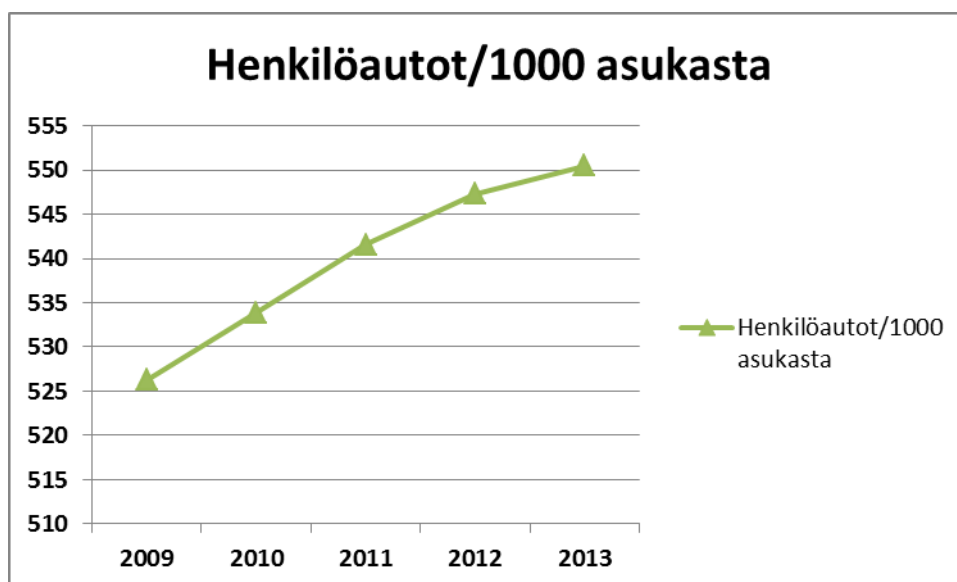
Laajasta pinta-alasta ja pienestä asukastiheydestä johtuen Kouvolassa yksityisautoilun asema on erittäin vahva. Kouvola on yksi Suomen autoistuneimpia kaupunkeja ja kuten taulukko 3 osoittaa, on autoistuminen lisääntynyt myös vuonna 2009 tapahtuneen kuntien yhdistymisen jälkeen.

Taulukko 3. Kouvolan autoistumisasteen kehitys vuosina 2009–2013.

	2009	2010	2011	2012	2013
Liikenteessä olevat henkilöautot	46 403	47 020	47 425	47 778	47 853
Asukkaita	88 174	88 072	87 567	87 296	86 926
Henkilöautot/1000 asukasta	526	534	542	547	551
Muutos autoistumisasteessa		1,4 %	1,4 %	1,1 %	0,6 %

Lähde: Tilastokeskus ja Trafi.

Autoistumisaste on siis kasvanut tasaisesti ja tämä on joukkoliikenteen kannalta huono asia. Autoistumisaste on kasvanut vuosittain n. 1 % -yksikön ja kasvuvauhti on vuoden 2009 jälkeen hieman laantunut.

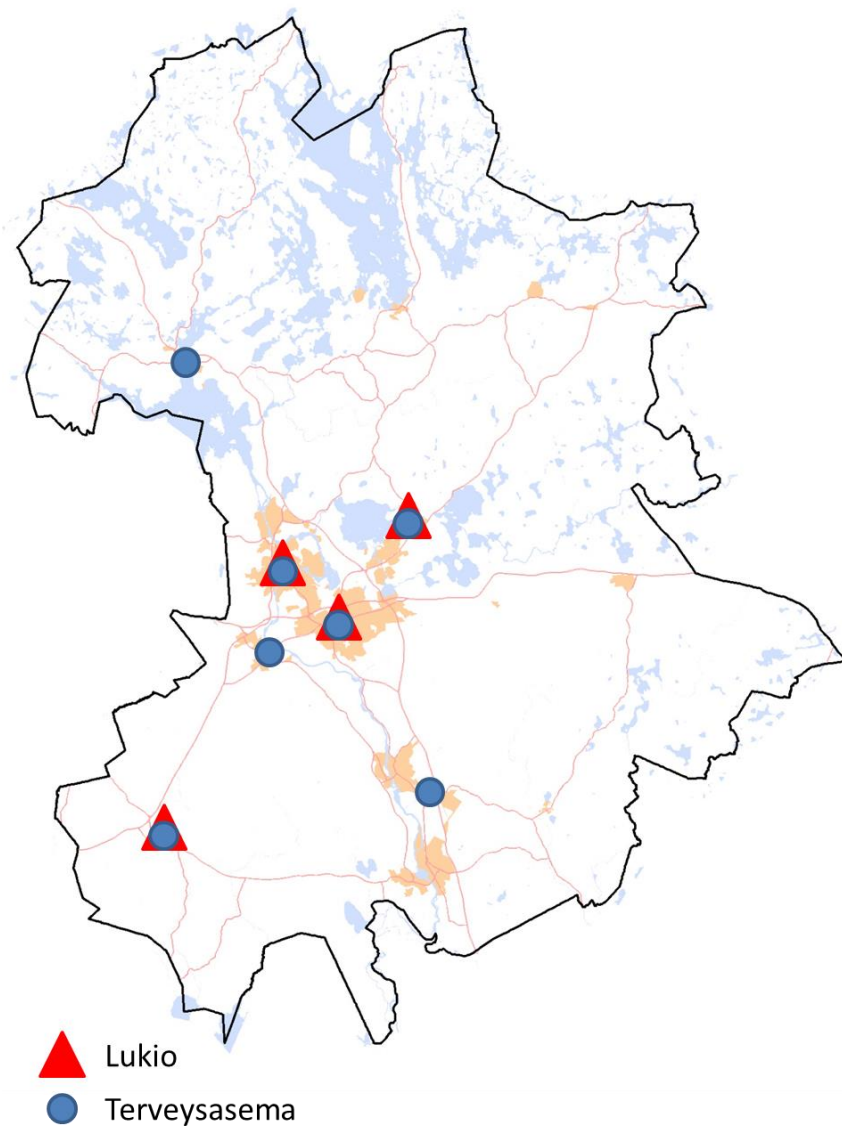


Kuva 5. Kouvolan autoistumisasteen kehitys.

2.2 Palveluverkko

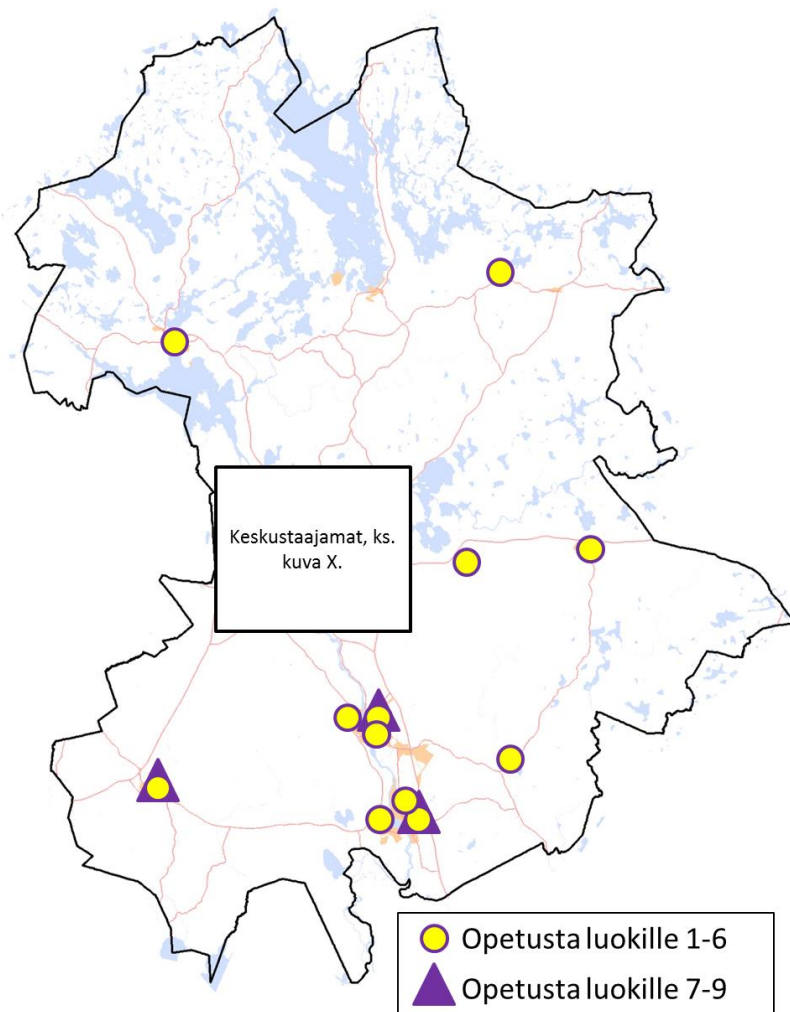
Kouvolassa joukkoliikenteen järjestämisen kannalta oleellisimpia palveluita ovat muun muassa peruskoulut, lukiot ja terveysasemat. Kuvaan 6 on merkitty Kouvolan lukiot ja terveysasemat. Kouvolassa kaupunginvaltuusto päätti marraskuussa 2014 tehdä muutoksia lukioverkkoon (Kv 17.11.2014, § 93). Anjalankosken lukio suljetaan 1.8.2015 ja Yhteiskoulun ja Lyseon lukio yhdistyvät yhdeksi lukioksi 1.8.2015 alkaen.

Nykyisiin terveysasemiin liittyen on päätetty, että Korian terveysasema jatkaa toimintaansa Ratamo-keskuksen valmistumiseen asti (Kv. 17.11.2014, § 95). Ratamo-keskus on päätetty rakentaa Kotiharjuun Kouvolan keskustan läheisyyteen.

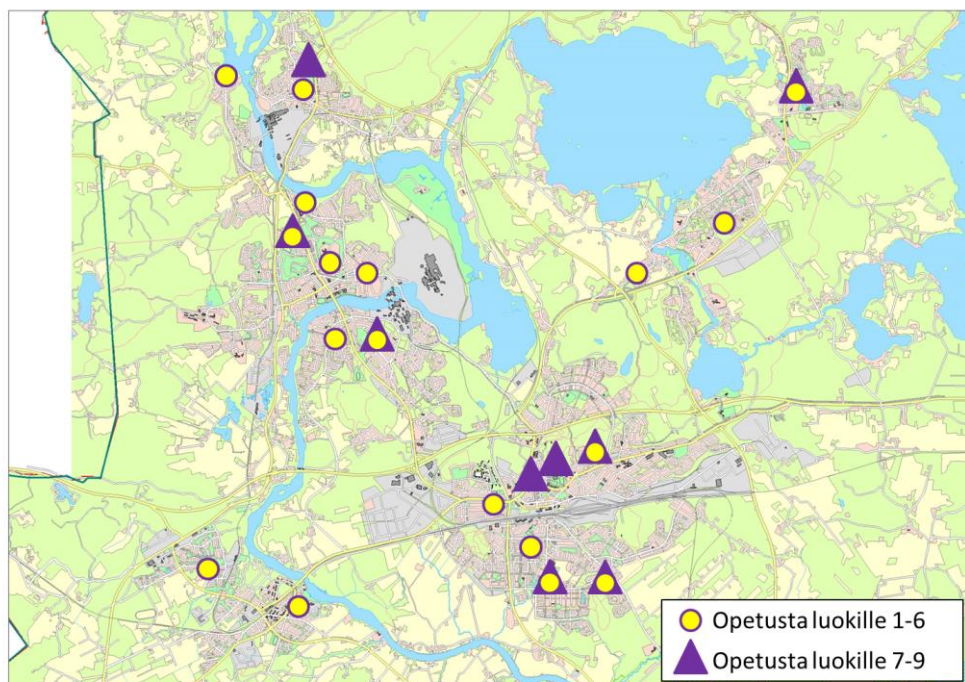


Kuva 6. Kouvolan lukiot ja terveysasemat

Marraskuussa 2014 Kouvolaassa päätettiin tehdä muutoksia myös kouluverkkoon (Kv 17.11.2014 , § 93). Kaupunginvaltuusto päätti, että Ratulan, Selänpään ja Tirvan koulut lakkautetaan 1.8.2015 alkaen. Muutokset kouluverkossa saavat aikaan sen, että linja-autovuoroja tullaan todennäköisesti lisäämään. Näitä kehitystoimenpiteitä ei kuitenkaan ole käsitelty tässä raportissa, koska koulukuljetukset ovat lakisääteisiä kuljetuksia, jotka tulee järjestää joka tapauksessa. Käytännössä uusien bussivuorojen sijoittuminen riippuu siitä, mihin kouluihin lakkautettavien koulujen oppilaat ohjataan. Kuviin 7 ja 8 on merkitty Kouvolan kouluverkko (myös erityisopetusta tarjoavat koulut) 1.8.2015 alkaen.



Kuva 7. Kouvolan peruskoulut (pl. keskustaajamat)



Kuva 8. Kouvolan keskustaajamien peruskoulut.

2.3 Kytkökset muihin ohjelmiin

Joukkoliikenteen kehittämisohjelmassa on kytköksiä kaupungin jo aiemmin hyväksymiin ohjelmiin. Keskeisimpiä tällaisia ohjelmia ovat ympäristöohjelma, esteettömyysohjelma ja rakenne-malli. Kaupungin sisäisellä henkilöliikenteellä on kytköksiä myös maakuntatason ohjelmiin, mutta niitä ei kuitenkaan käsitellä tässä raportissa.

2.3.1 Ympäristöohjelma

Kouvolan kaupungin ympäristöohjelma hyväksyttiin kesäkuussa 2012 (Kv 11.6.2012, § 58). Yhtenä päämääränä ohjelmassa on julkisen liikenteen käytön sekä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen. Konkreettisiksi tavoitteiksi on joukkoliikenteen osalta kirjattu seuraavia asioita:

- paikallisesti tuotettujen biopolttoaineiden osuus kaupungin julkisessa liikenteessä on 20 %
- joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kasvaa 5 % vuosittain.
- kilpailutuksissa ympäristöasioille on asetettu minimivaatimukset ja ympäristöasioilla on mahdollisuus saada lisäpisteitä
- käytössä on sopimusmalli, jossa liikennöitsijöitä hyvitetään jäteperäisten biopolttoaineiden käytöstä ja muista hiukkaspäästöjä vähentävistä erillistoimista.

Matkustusmäärien muutosta seurataan kaupunkilippujen myynti ja matkustusmäärien perusteella. Kouvolassa on tarjouspyynnössä pisteytetty biopolttoaineiden käyttöä, mutta toistaiseksi yhtään tarjousta, jossa olisi sitouduttu uusiutuvien polttoaineiden käyttöön, ei ole saatu. Asetettua tavoitetta, että 20 % liikenteestä suoritetaan paikallisesti tuotetuilla biopolttoaineilla, voidaan pitää erittäin kunnianhimoisena.

Kouvolassa ei toistaiseksi ole käytössä sopimusmallia, jossa sopimuskumppaneita palkittaisiin ympäristövaikutuksia pienentävistä toimenpiteistä. Sen sijaan tarjouskilpailuissa huomioidaan aina ympäristöasiat ja niistä on myös mahdollista saada lisäpisteitä. Tyypillisin esimerkki on kalustosta ja kaluston päästöluokituksista saatavat lisäpisteet. Käytännössä mitä vähäpäästöisemmällä autolla ajetaan, sitä enemmän saadaan pisteitä tarjouskilpailussa.

Seurannan osalta voidaan ongelmallisena pitää sitä, että Kouvolassa ei toistaiseksi kattavasti seurata sitä, mistä liikkumismuodoista muutokset joukkoliikenteessä johtuvat. Joukkoliikenne-matkustuksen määrän kasvu ei ympäristönäkökulmasta ole välttämättä hyvä asia, jos siirtymä tapahtuu pyöräilystä tai kävelystä. Toisaalta, jos bussimatkustaja kulkee linja-auton sijaan pyörällä tai kävellen, ei tämäkään välttämättä ole huonoa kehitystä.

2.3.2 Esteettömyysohjelma

Kaupungin esteettömyysohjelma hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa helmikuussa 2012 (Kv 13.2.2012, § 14). Esteettömyysohjelmassa on muun muassa lainaus kaupungin vammaispoliittisesta ohjelmasta:

"Julkisen liikenteen tarjoamat palvelut on oltava myös vammaisten henkilöiden käytettävissä."

Joukkoliikenteen esteettömyys edellyttää esteettömiä, käytännössä matalalattiaisia linja-autoja. Tämä näkyy konkreettisesti myös muille matkustajille ja pahimmassa tapauksessa esteettömyys aiheuttaa matkustusmukavuuden heikentymistä ja esimerkiksi huonon tiestön aiheuttamia käytännön ongelmia. Kouvolassa joukkoliikenteen esteettömyyttä on viety eteenpäin asteittain ja hyvää kehitystä on esimerkiksi se, että nykyisin alueella on jo neljä eri liikennöitsijää, joilla on käytössään esteetöntä kalustoa.

Esteettömyyden osalta on syytä todeta, että esteetön joukkoliikenne asettaa vaatimuksia myös yhdyskuntatekniikalle. Pelkkä matalalattiaisen linja-auto ei tee joukkoliikenteestä esteetöntä,

vaan esteettömyys edellyttää myös esteetöntä pääsyä pysäkeille. Myös aikataulutietojen tulee olla kaikkien saatavilla.

2.3.3 Rakennemalli

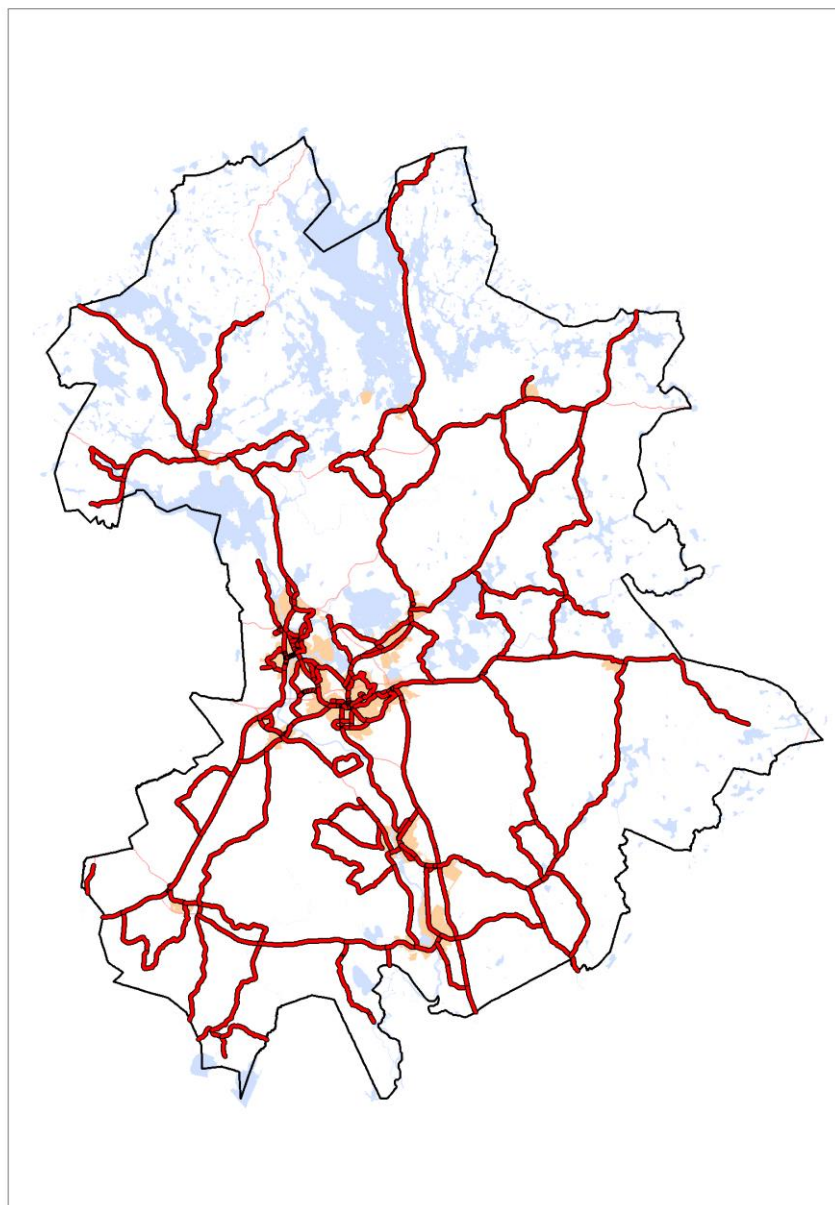
Kouvolan kaupunginvaltuusto hyväksyi kaupungin rakennemallin vuonna 2013 (Kv 18.2.2013, § 33). Rakennemalliin tavoitteiksi on kirjattu muun muassa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen ja toimintaedellytysten turvaaminen. Rakennemallin kirjausten mukaan maankäytössä tulee huomioida olemassa oleva palvelurakenne, ml. joukkoliikenne. Keskeinen tavoite on luoda edellytykset kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön kasvattamiselle.

Rakennemallissa viitataan joukkoliikenteen osalta useaan otteeseen määritettyihin joukkoliikenteen laatuikätyviin ja painotetaan maankäytön osalta riittävää volyymia, jotta joukkoliikenne on mahdollista järjestää kustannustehokkaasti. Kaupunki on rakennemallissa jaettu Kouvolan kaupunkikeskukseen, aluekeskuksiin, maaseutuvyöhykkeen keskuksiin, palvelukyliin sekä matkailukyluun. Joukkoliikenteen osalta on kirjattu ”hyvät joukkoliikenneyhteydet Kouvolan keskustaan. Aluekeskuksiksi on rakennemallissa määritelty Kuusankoski, Ummeljoki-Myllykoski, Valkealan kirkonkylä, Inkeroinen-Anjala, Koria sekä Voikkaa. Erillisenä asiana kaupungin rakennemalliin on kirjattu valtatie 6:n parantaminen ja tarve tutkia Napan alueen joukkoliikenteen kehittämismahdollisuudet.

3 Joukkoliikenteen nykytilanne

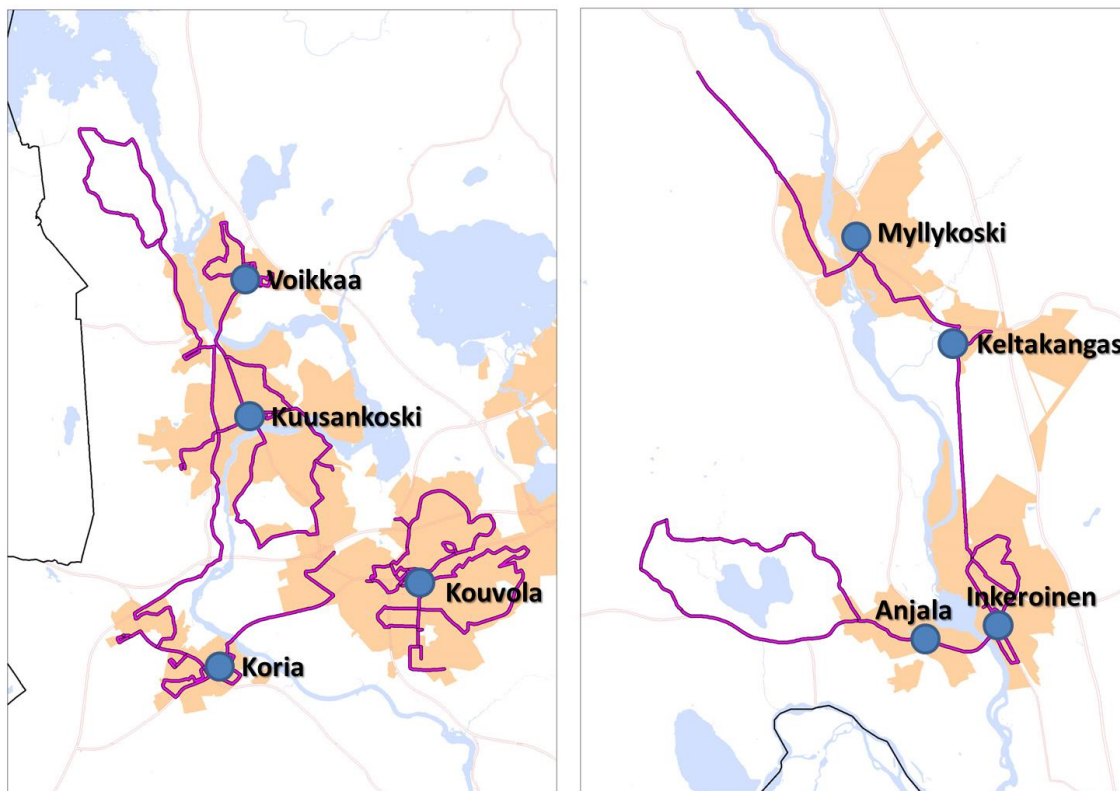
Kouvolan joukkoliikenne koostuu kaupungin toimivallan alaisesta joukkoliikenteestä, palvelulinjoista sekä asiointitakseista. Lisäksi joukkoliikennetarjontaa laajentavat kuntarajat ylittävä linja-autoliikenne sekä junaliikenne. Kumpikaan viimeiseksi mainituista ei ole Kouvolan kaupungin hallinnoimaa liikennettä.

Kuvassa 9 on esitetty kaupungin joukkoliikennelinjasto. Kuvassa 9 ei ole otettu kantaa vuorotarrjonnan määrään, vaan siinä on esitetty missä kaikkialla tavallisen arkipäivänä (koulupäivä) Kouvolaan liikkuu linja-autoja.



Kuva 9. Kouvolan joukkoliikennelinjasto

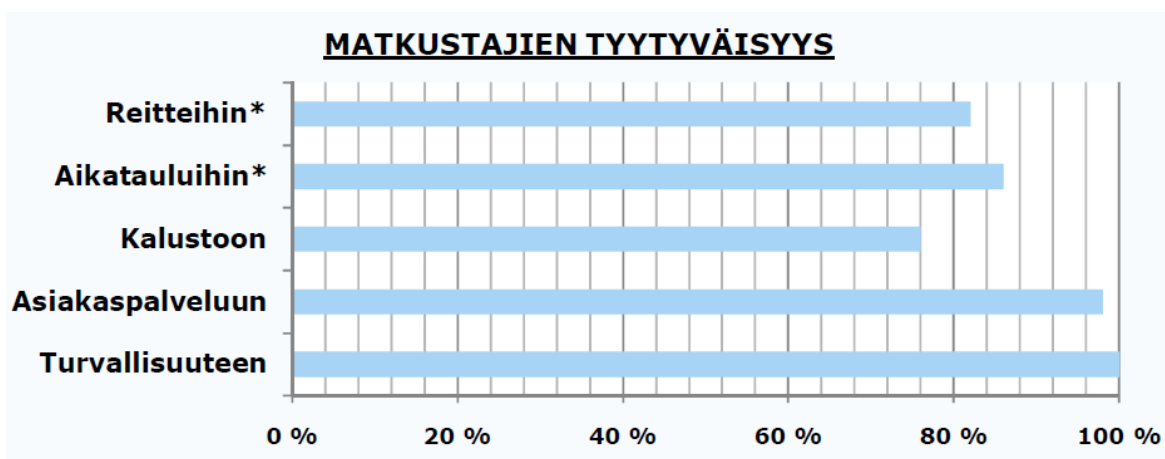
Tavallista linja-autoliikennettä täydennetään kolmella palvelulinjalla. Palvelulinja-autot ovat matalalattaisia ja niissä on mahdollista matkustaa pyörätuolissa sekä rollaattorin kanssa. Palvelulinjojen aikataulut on rakennettu niin, että reittipoikkeamat ja yksilöllinen palvelu asiakkaalle on mahdollista. Kouvolaan alueen kaupungin tukemat palvelulinjat on merkitty kuvaan 10.



Kuva 10. Palvelulinjat Kouvolaassa.

Palvelulinjoissa tehtiin vuonna 2013 yhteensä 20 395 matkaa ja palvelulinjoihin maksettiin tukea noin 83 000 € (alv. 0). Keskimäärin kaupungin tuki tehtyä matkaa kohden oli siis noin 4,1 €. Palvelulinjoja on vuosina 2009–2014 laajennettu ja ne osaltaan tukevat ikäihmisten kotona asumista.

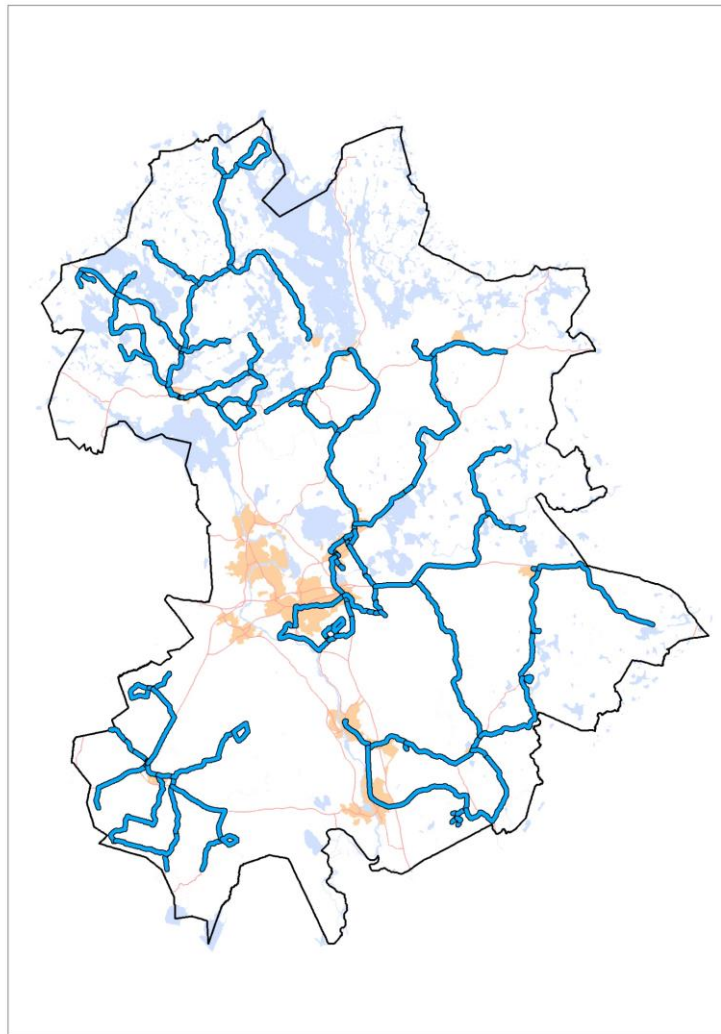
Palvelulinjoista tehtiin Kouvolaassa selvitys vuonna 2011. Selvityksen mukaan yli 90 % matkustajista on yli 65-vuotiaita ja useimmin palvelulinjalla kuljetaan kauppaan tai terveyskeskukseen. Asiakastyytyväisyys on korkealla tasolla (kuva 11). Eniten kritiikkiä palvelulinjoista on tullut niiden heikosta tiedottamisesta.



* Kouvolan keskusta-alueen ja Anjalankosken alueen palvelulinja. Kuusankoskella palveluauto ei noudata tarkkoja aikatauluja eikä reittejä, vaan ajaa tilausten mukaan.

Kuva 11. Asiakastyytyväisyys palvelulinjoissa (v. 2011).

Palvelulinjojen lisäksi kaupungin joukkoliikennettä täydennetään maaseutualueilla kerran viikossa ajettaville asiointitakseilla. Asiointitaksit tukevat osaltaan ikäihmisten kotona asumista ja ne mahdollistavat liikkumisen lähimpään taajamaan esimerkiksi kauppa-asioille. Kouvolan nykyinen asiointitaksiverkosto on merkitty kuvaan 12.



Kuva 12. Kouvolan asiointitaksiverkosto.

Asiointitakseissa tehtiin vuonna 2013 yhteensä 5 400 matkaa ja palvelulinjoihin maksettiin tukea noin 57 000 € (alv. 0). Keskimäärin kaupungin tuki tehtyä matkaa kohden oli siis noin 10,6 €. Keskimääräinen tuki matkaa kohden on viime vuosina kasvanut, tämä johtuu osin siitä, että uusia asiointitaksireittejä on perustettu aiempaa aktiivisemmin. Näin on tehty sen vuoksi, että asiointitaksit ovat henkilöliikenteen kokonaiskustannusten kannalta kustannustehokas tapa tuottaa palveluita, vaikka ne itsessään aiheuttavatkin lisäkustannuksia.

Palvelulinjojen tapaan myös asiointitaksilinjastoa on vuosina 2009–2014 laajennettu ja nekin osaltaan tukevat ikäihmisten kotona asumista.

Asiointitaksiverkosto on jo nykyisellään varsin kattava, mutta ongelmaksi on alkanut muodostua se, että palveluita on kadonnut myös taajamista, jonne asiointitakseilla pääsee. Esimerkiksi Jaalan kirkonkylällä ei enää ole pankkikonttoria ja tämän vuoksi tarve asioida Kuusankoskella on kasvanut.

3.1 Kehittämistoimenpiteet 2009–2014

Kouvolan kaupunginhallituksen joulukuussa 2009 hyväksymään joukkoliikenteen kehittämisohjelmaan kirjattiin toimenpiteitä kahteen koriin. I korin hankkeet kirjattiin toteutettaviksi vuosina 2009–2010 ja II korin hankkeet vuosina 2011–2015. Vuosina 2009–2014 joukkoliikennettä on kehitetty kokonaisvaltaisesti ja matkustusmäärät ovat kasvaneet voimakkaasti. Parannuksia on tehty lippujärjestelmään, vuorotarjontaan, tiedottamiseen sekä pysäkki-infraan. Myös eri toimialojen erilliskuljetuksia on kehitetty ja toimintamalleja tehostettu. Kaikilta osin toimenpiteitä ei kuitenkaan ole pystytty toteuttamaan suunnitellusti. Alle on listattu vuonna 2009 hyväksytyyn joukkoliikenteen kehittämisohjelmaan kirjatut toimenpiteet sekä niiden toteutuminen vuosina 2009–2014.

I korin hankkeet 2009–2010

- **Joukkoliikenteen perustietojärjestelmän toteuttaminen**

Joukkoliikenteen perustietojärjestelmä on toteutettu ja tietoja on päivitetty aina aikataulukauden vaihtuessa. Tulevaisuudessa Kouvolan aikataulutiedot syötetään myös valtakunnalliseen järjestelmään, mikä mahdollistaa esimerkiksi informaatiopalveluiden kehittämisen.

- **Joukkoliikennehallinnon organisointi ja henkilöresurssien järjestäminen**

Kouvolassa henkilöliikenteen organisointi on aiempaa huomattavasti vahvemmin keskitetty yhteen paikkaan, hyvinvointipalveluiden tukipalveluihin. Joukkoliikennelogistikon virka perustettiin vuonna 2012 ja myös koulukuljetusten organisoinnin resursseja on vahvistettu. Kouvolassa on parhaillaan käynnissä organisaatorakenteen päivitys ja ”Kuljetus ja joukkoliikenne” -toiminnon roolista ja asemasta ei ole tehty vielä päätöksiä.

- **Sivistystoimen ja perusturvan kuljetusten ohjeistaminen ja kuljetusten optimointi**

Sivistystoimen osalta koulukuljetuksista on laadittu koko kaupungin kattavat yhtenäiset koulukuljetusperiaatteet, joita on myös päivitetty. Koulukuljetusperiaatteiden mukaisesti kaikki Kouvolan alueen koululaisia ja koulukuljetusoikeutettuja kohdellaan kuljetusten näkökulmasta tasapuolisesti ja lähtökohtaisesti koulukuljetukset hoidetaan käyttämällä julkista liikennettä. Myös kaikki sivistystoimen ostamat joukkoliikennevuorot on hankittu avoimena ostoliikenteenä, jolloin myös muut kuntalaiset, kuten 2. asteen opiskelijat, voivat niitä hyödyntää.

Perusturvan SHL- ja VPL-kuljetuksia on myös kehitetty niin, että väärinkäytökset pystyttäisiin minimoimaan. Kuljetuksista on tehty ohjeet ja nykyisin SHL- ja VPL-kuljetuksia ajetaan ainoastaan ajoneuvoilla, joissa on Kouvolan käyttämän SOTE-kortin kanssa yhteensopivat laitteet. Syyskuussa 2013 lasten ja nuorten lautakunta päätti, että palvelu- ja asiointilinjoissa SHL- ja VPL-asiakkaat matkustavat ilmaiseksi vuoden 2013 loppuun asti. Kokeilua päätettiin jatkaa vuonna 2014.

Jatkossa sivistystoimen ja perusturvan kuljetuksiin tehtävien linjausten noudattamista tulee tarkkailla entistäkin vahvemmin. Ohjeisiin ja linjauksiin kirjattuja periaatteita tulee noudattaa myös konkreettisessa päätöksenteossa. Myös sopimuskumppanien toimintaa tulee valvoa entistä tarkemmin ja sopimusrikkomuksista sanktioida.

- **Avoimen joukkoliikenteen nykyisen palvelutason arviointi ja ehdotukset palvelutason parantamisesta**

Palvelutasoa ja ehdotuksia sen parantamiseksi on Kouvolassa käsitelty joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmassa vuosille 2011–2015. Kouvolassa on linjattu niin, että joukkoliikenteen laatuikäytävillä (Voikkaa-Anjala ja Valkeala-Elimäki) pyritään aktiivisilla toimenpiteillä kasvattamaan matkustusmääriä ja joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Maaseutualueilla peruspalveluyhteyksiä parannetaan ensisijaisesti kutsujoukkoliikenteen avulla.

Konkreettisia toimia vuorotarjonnan parantamiseksi on tehty laatukäytävillä Voikkaa-Anjala sekä Valkeala-Elimäki, lisäksi tarjontaa on parannettu erityisesti reiteillä Matkakeskus-Jaala sekä Matkakeskus-Utti-Kaipiainen. Myös maaseutualueen kutsujoukkoliikennettä on laajennettu vuosina 2010–2013 ja uusia asiointitaksireittejä on avattu.

- **Selvitys ostoliikenteen kehittämisestä (avoin joukkoliikenne, sosiaalipalvelut, vammais-palvelut, asiointitaksit) nykytilasta sekä palvelutasotavoitteiden tarkistus, reitistöjen suunnittelu ja palvelutarjonnan optimointi**

Kouvolassa ei ole teetetty erillistä selvitystä ostoliikenteen kehittämisestä, reitistöjen suunnittelusta ja palvelutarjonnan optimoinnista. Näitä on tehty osana operatiivista toimintaa ja kehitystoimenpiteitä on tarkasteltu ja toimenpideohjelma on kirjattu myös joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmaan vuosille 2011–2015. Toimenpiteistä päätettäessä ja toimenpideohjelmaa suunniteltaessa on huomioitu muutokset matkustusmäärissä, muutosten vaikutus kokonaistarjontaan sekä taloudelliset edellytykset toimenpiteiden toteuttamiseen. Mahdolliset vuorojen lakkautukset on käsitelty aina tapauskohtaisesti.

- **Lippujärjestelmän uudistaminen**

Lippujärjestelmä uudistettiin Kouvolassa vuoden 2013 alussa. Uudistuksessa eri käyttäjäryhmille luotiin omat lipputuotteet. Lisäksi on päätetty lipputuotejärjestelmän uudistamisesta elokuusta 2014 alkaen. Tuleva uudistus selkeyttää ennen kaikkea kertalippujärjestelmää. Yksittäisistä muutoksista on syytä huomioida myös lapsen ikärajan nouseminen 16 vuoteen. Ikäraja on tämän jälkeen yhtenevä VR:n kanssa.

- **Voikkaa–Anjala laatukäytävän toteuttaminen**

Kouvolan kaupunki ja Kaakkois-Suomen ELY-keskus ovat vastuualueillaan uudistaneet pysäkkejä ja pysäkkikatoksia. Keskeisimmät pysäkit on varustettu lasikatoksilla. Vuorotarjontaa on parannettu välillä Matkakeskus-Kuusankoski ja reittejä on uudistettu palvelemaan asiakkaita paremmin esimerkiksi Tervaskankaan market-alueen matkustajia.

- **Uuden Kouvolan joukkoliikennereittikartan laatiminen**

Kouvolassa avattiin keväällä 2010 kaupungin omat joukkoliikenteen Internet-sivut, joista löytyy reittikartat sekä joukkoliikenteen reittiopas. Yhtenäistä, ajantasaista ja täydellistä, kuntalaisia palvelevaa reittikarttaa Kouvolan joukkoliikenteestä ei tällä hetkellä ole.

- **Joukkoliikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen**

Vuodesta 2010 alkaen joukkoliikenne on kommentoinut erilaisia maankäyttöön liittyviä hankkeita ja muun muassa Ratamo-hankkeen yhteydessä on myös joukkoliikenne esittänyt kommentteja. Joukkoliikenteen rooli huomioitiin myös Kouvolan rakennemallityössä. Kaupunginvaltuusto hyväksyi rakennemallin 18.2.2013.

Jatkossa on tärkeää huolehtia siitä, että erilaisissa maankäytön selvityksiin ja raportteihin kirjatut joukkoliikenteen edistämiseen liittyvät linjaukset toteutetaan myös konkreettisesti käytännön tasolla, esimerkiksi kaavoituksessa.

- **Reaaliaikaisen informaatio- ja aikataulujärjestelmän toteuttamissuunnitelma**

Opiskelijoiden liikkumisen ohjaus -hankkeen yhteydessä teetettiin suunnitelma informaatiotaulujen toteuttamisesta. Reaaliaikaisesta informaatio- ja aikataulujärjestelmästä ei ole tehty toteuttamissuunnitelmaa eikä tällaista ole käytännössä edes valmisteltu. Myöskään sähköisten aikataulu- ja informaatiojärjestelmien laajentamista ei ole valmisteltu. Tällä hetkellä sähköiset aikataulunäytöt löytyvät ainoastaan Matkakeskukselta.

II korin hankkeet 2011–2015

- **Koria – Valkeala -laatukäytävä (muutettu kaupunginhallituksen päätöksellä Valkeala-Elämäki -laatukäytäväksi)**

Kouvolan kaupunki on omalla vastuualueellaan uusinnut pysäkkejä ja pysäkkikatoksia. Toimenpiteet ovat kohdistuneet pääasiassa välille Matkakeskus-Valkeala, mutta myös esimerkiksi Korian keskustan pysäkkikatokset on uusittu. Välin Matkakeskus-Elämäki -pysäkit ovat pääasiassa Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen vastuualueella. ELY-keskus on teettänyt laatukäytäväselvityksen mainitulle yhteysvälille ja selvitys sisältää myös toimenpidesuosituksia. Kaakkois-Suomen ELY-keskus on antanut ymmärtää, että jo vuodelle 2014 on olemassa määrärahoja toimenpiteiden aloittamista varten, mutta tarkkaa tietoa siitä, mitä toimenpiteitä ja millä aikataululla toteutetaan.

Kouvolan kaupunki on parantanut vuorotarjontaa reiteillä Matkakeskus-Valkeala ja Matkakeskus-Elämäki. Tarjonta on parantunut arki-iltoina sekä lauantaisin. Tällä hetkellä keskeisin epäkohta on lauantai-iltaliikenteen puuttuminen reitillä Matkakeskus-Elämäki sekä sunnuntailiikenteen puuttuminen reitillä Matkakeskus-Valkeala.

- **Infrastruktuurin kehittäminen, pysäkkiympäristöt joukkoliikenteen solmupisteissä**

Kouvolassa reitin Matkakeskus-Voikkaa –pysäkit on varustettu pääosin lasikatoksilla. Lisäksi lasikatoksia on pystytetty keskeisimmille pysäkeille reiteillä Matkakeskus-Anjala, Matkakeskus-Valkeala sekä Matkakeskus-Elämäki. Lisäksi Matkakeskus-Valkeala -reitin pysäkkejä on parannettu ja tuotu muun muassa uusia vanerikatoksia. Myös ELY-keskus on pystyttänyt uusia pysäkkikatoksia Elämälelle sekä reitille Matkakeskus-Anjala.

Kaakkois-Suomen ELY-keskus teetti vuonna 2013 selvityksen pysäkkien parantamisesta reitillä Matkakeskus-Valkeala. Kouvolan kaupunki esitti työn yhteydessä toiveen, että pysäkkien parantamisessa noudatettaisiin alueittain samaa linjaa kuin Kouvolan kaupunki on tehnyt omalta osaltaan. Parhaassa tapauksessa pysäkkien parannukset alkavat vuonna 2014.

- **Joukkoliikenteen ympäristön esteettömyyden ja yhteyksien turvallisuuden parantaminen**

Kouvolassa on kilpailutuksissa vaadittu aiempaa enemmän esteetöntä kalustoa. Käytännössä tämä näkyy tällä hetkellä muun muassa siinä, että nykyisin matalalattiaisista paikallisliikenteen autoja on Kouvolassa jo kolmella yrittäjällä ja tämän lisäksi yhdellä yrittäjällä on esteettömiä palveluliikenneautoja. Nykyisin Kouvolassa kaikki palveluliikenneautot ovat esteettömiä autoja.

- **Matkakeskuksen kehittäminen**

Kouvolan Matkakeskuksen esteettömyyttä parannettiin merkittävästi, kun laitureille rakennettiin hissit.

Toteutettujen toimenpiteiden lisäksi on jo olemassa suunnitelmat Matkakeskuksen kokonaisvaltaisesta uudistamisesta/uuden Matkakeskuksen rakentamisesta. Valitettavasti Matkakeskus-hanke on tällä hetkellä jäissä ja suunnitelmien konkreettinen toteutuminen ja esimerkiksi rakennustöiden alkamisen aikataulu on toistaiseksi epävarma.

- **Kotka–Kouvola – rautateiden henkilöliikenteen kehittäminen ja siihen liittyen Myllykosken ja Inkeröiden asemien saneeraus ja Keltakankaan mahdollinen uusi pysäkki**

Myllykosken ja Inkeröiden vanhat asemarakennukset on purettu.

Kotka-Kouvola -rautatien henkilöliikenteen kehittämisen osalta merkittävin saavutus on ollut henkilöjunayhteyden säilyminen. Nykyinen sopimus on voimassa vuoden 2015 loppuun. Kouvola kaupunki ei osaltaan ole toteuttanut kaikkia seisakkeiden parannustoimenpiteitä.

- **Matkojenyhdistelykeskuksen toteuttaminen**

Ei toteutettu. Kouvolan kaupunki on pyrkinyt yhteistyöhön KELAn ja alueellisen ajovälityskeskusten kanssa. Yhteistyö voisi johtaa siihen, että alueellinen ajovälityskeskus yhdistelee Kouvolan kaupungin SHL- ja VPL-kuljetuksia ja mahdollisuuksien mukaan myös KELAn korvaamia SVL-matkoja. Kouvolan kaupungin oman henkilöstön varassa toimivan matkojenyhdistelykeskuksen perustamista ei ole valmisteltu.

Kouvola on mukana LVM:n johtamalle yhteiskunnan korvaamien kuljetusten kehittämistyön ohjausryhmän pilottihankkeessa. Pilottihankkeen puitteissa on tarkoitus selvittää mahdollisuudet kehittää erityisesti SHL- ja VPL-kuljetusten järjestämismalleja ja selvittää mahdollisuudet kuljetusten yhdistelyyn, palvelulinjojen nykyistä parempaan hyödyntämiseen sekä synergiaetujen saavuttamiseen KELAn korvaamien kuljetusten kanssa. Pilottihanke on käynnistynyt syksyllä 2014 ja lopullisista tuloksista raportoidaan vuoden 2016 alussa.

3.2 Asiakastyytyväisyys

Kouvolassa järjestettiin kuntalaisille webropol-kysely syyskuussa 2014. Kyselyssä pyydettiin vastaajien taustatietoja sekä arvioita joukkoliikenteen eri osa-alueista sekä niiden kehittymisestä. Vastaajilla oli lisäksi mahdollisuus antaa vapaata palautetta. Kyselyyn saatiin 165 vastausta, joista n. 30 % ilmoitti pääasialliseksi kulkumuodokseen työ- tai opiskelumatkoillaan linja-auton.

Kouvolan joukkoliikenteen eri osa-alueet saamat kokonaisarvosanat vaihtelivat tyydyttävän (3) molemmin puolin. Parhaimman kokonaisarvosanan sai joukkoliikenteen kalusto (3,2) ja heikoimman joukkoliikenteen vuorotarjonta (2,6). Silmiinpistävää kuitenkin on, että minkään osa-alueen arvio ei merkittävästi eronnut muista osa-alueista.

Taulukko 4. Joukkoliikenteen eri osa-alueiden arvostelu.

	1 heikko	2 välttävä	3 tydyttävä	4 hyvä	5 erittäin hyvä	En osaa sanoa	Yhteensä	Keskiarvo
Aikataulut	20	35	65	35	4	6	165	2,8
Vuorotarjonta	24	49	61	20	5	6	165	2,6
Kalusto	7	28	43	61	14	12	165	3,3
Tiedottaminen	16	31	59	44	7	8	165	3,0
Lipputuotteet	8	23	46	51	9	28	165	3,2

Taulukon 4 kokonaisarvosanat jättävät paljon parantamisen varaa. Positiivisena asiana voidaan pitää sitä, että kaikkien osa-alueiden kohdalla yli 50 % antoi vähintään tyydyttävän arvosanan. Kokonaisarvosanojen lisäksi kyselyssä kysyttiin, kuinka vastaajat kokevat Kouvolan joukkoliikenteen kehittyneen viimeisen viiden vuoden aikana. Tässäkin kohtaa arviota pyydettiin erikseen joukkoliikenteen eri osa-alueista ja tulokset on nähtävissä taulukossa 5.

Taulukko 5. Joukkoliikenteen kehitys Kouvolassa vuosina 2009–2014.
(1= täysin eri mieltä, 5 = täysin samaa mieltä).

	1	2	3	4	5	En osaa sanoa	Yhteensä	Keskiarvo
Vuorotarjonta	26	31	35	27	14	32	165	2,8
Aikataulut	24	40	38	23	12	28	165	2,7
Lipputuotteet	17	17	49	33	17	32	165	3,1
Kalusto	9	28	37	44	11	36	165	3,2
Tiedottaminen	12	29	39	43	10	32	165	3,1

Tulokset joukkoliikenteen kehityksestä ovat hieman yllättäviä. Vuorotarjontaan, kalustoon ja tiedottamiseen on aidosti panostettu ja käyttäjämäärät ovat kasvaneet. Kuitenkin käyttäjien vastusten perusteella kehitystä ei käytännössä ole tapahtunut. Esimerkiksi vuorotarjonnan ja aika-

taulujen osalta niitä, jotka kokevat kehityksen olleen huonoa, on enemmän kuin niitä jotka kokevat, että positiivista kehitystä on tapahtunut.

Vapaan palautteen osalta esille tuli jonkin verran toiveita lisätä suoria yhteyksiä eri taajamien välillä sekä esimerkiksi Veturiin. Lisää vuoroja toivottiin eniten iltoihin ja viikonloppuihin. Vapaan palautteen perusteella voidaan myös todeta, että panostukset pysäkki-infraan on huomattu ja myös pysäkkeihin ja pysäkkikatoksiin tulee edelleen panostaa.

3.3 Lipputuotejärjestelmä

Kouvolan joukkoliikenteen lipputuotejärjestelmässä merkittävin kehittämistoimenpide toteutettiin vuonna 2009, kun 1.5. alkaen 40 € hintaisella, koko Kouvolan alueen kattavalla kaupunkilipulla korvattiin vanha 57 € seutulippu sekä vanhan Kouvolan 35 € hintainen kaupunkilippu.

Vuoden 2009 jälkeen hinnoittelua on muutettu taulukon 6 mukaisesti. Viimeisin uudistus tehtiin elokuussa 2014, jolloin suurin muutos oli lastenlipun ikärajan ja hinnan nousu. Nykyisin lasten lipun hinta on 40 € ja lastenlippu myydään 7-16 -vuotiaille, alle 7-vuotiaat lapset matkustavat maksutta. Aiemmin lastenlipun ikäraja oli 4-11 vuotta ja lipun hinta 20 €.

Taulukko 6. Joukkoliikenteen kausilippujen hintojen kehittyminen Kouvolassa.

	Kaupunki-lippu	Nuorisolippu 12-19v.	Nuorisolippu 17-19v.	Lastenlippu 4-11v.	Lastenlippu 7-16v.	Opiskelija-lippu
1.5.2009–31.7.2012	40 €	-	-	-	-	-
1.8.2012–31.12.2012	43 €	-	-	-	-	-
1.1.2013–11.8.2014	45 €	43 €	-	20 €	-	43 €
12.8.2014-	47 €	-	43 €	-	40 €	43 €

Elokuussa 2014 tehtiin muutoksia myös muuhun hinnoitteluun. Kouvolassa siirryttiin kilometri-pohjaisesta hinnoittelusta vyöhykemalliin. Nykyisessä vyöhykemallissa kertalipulla on kaksi hintaa, vyöhykkeen sisäinen matka ja vyöhykerajan ylittävä matka. Lisäksi uutena lipputuotteena myyntiin tuli arvolippu, jolla maksettaessa matkan hinta on kertalippua edullisempi.

Syksyllä 2014 toteutetun asiakaskyselyn perusteella hintoihin toivottiin joiltain osin korjauksia. Silmiinpistävää oli kuitenkin se, että mikään yksittäinen lipputuote ja tarve alentaa hintaa ei noussut esiin. Nykyinen Kouvolan lippujärjestelmä on esitetty kuvassa 13.



JOUKKOLIIKENTEEN HINNAT 12.8.2014 alkaen	Aikuinen	Lapsi (7-16v.)	Nuori (17-19v.)	Opiskelija
Kausilippu 30 pv	47 €	40 €	43 €	43 €
Kertalippu				
Vyöhykkeen sisäinen	3,50 €	3,00 €		
Vyöhykerajan ylittävä	5,00 €	4,00 €		
Arvolippumatka				
Vyöhykkeen sisäinen	3,00 €	2,60 €		
Vyöhykerajan ylittävä	4,25 €	3,40 €		

Kuva 13. Joukkoliikenteen lippujärjestelmä Kouvola.

Yllä mainittujen tuotteiden lisäksi Kouvola on koko ajan ollut käytössä seutulippu, joka käy maksuvälineen Kouvola, Iitin ja Luumäen kunnan alueilla. Seutulipun hinta on 57 € eikä tätä hintaa ole muutettu.

3.4 Vuorotarjonta

Kouvolassa on kaksi aikataulukautta. Talvikausi kestää kouluvuoden ja kesäkausi koulujen kesäloman. Taulukkoon 7 on listattu linja-autovuorojen määrä kaupungin keskeisimmillä yhteysväleillä.

Taulukko 7. Joukkoliikenteen talvikauden (koulupäivät) vuorotarjonta Kouvolassa.

Reitti	Vuoromäärä / suunta		
	arkisin	lauantai	sunnuntai
Matkakeskus - Kuusankoski	54	25	18
Matkakeskus - Voikkaa	34	18	17
Matkakeskus – Myllykoski	29	14	6
Matkakeskus - Myllykoski - Inkeroinen	27	14	6
Matkakeskus - Elimäki	26	10	7
Matkakeskus - Korja	28	12	13
Matkakeskus - Valkeala	23	10	2
Matkakeskus - Anjala	16	-	1
Matkakeskus - Vekaranjärvi	10	3	1
Matkakeskus - Tuohikotti	10	3	2
Matkakeskus - Utti - Kaipainen	10	4	2
Matkakeskus - Jaala	8	2	3
Matkakeskus - Vuohijärvi	6	2	0

On huomiotava, että junaliikenne täydentää joukkoliikennetarjontaa reiteillä Matkakeskus-Korja ja Matkakeskus-Myllykoski-Inkeroinen. Erityisesti sunnuntaisin taajamajunat tuovat merkittävän lisän joukkoliikennetarjontaan, esimerkiksi reitillä Matkakeskus-Myllykoski-Inkeroinen on sunnuntaisin viisi edestakaista junavuoroa.

Taulukossa 7 olevien pääsuuntien lisäksi peruspalvelutasoista vuorotarjontaa on koulupäivinä myös muilla yhteysväleillä. Nämä yhteydet on listattu taulukkoon 8.

Taulukko 8. Muita talvikauden (koulupäivät) yhteyksiä

Reitti	Vuorot / suunta
	koulupäivinä
Matkakeskus - Sippola	4
Inkeroinen - Liikkala - Sippola	3
Elimäki - Ratula	1
Valkeala - Tirva	3
Inkeroinen – Ahvio	1
Korja - Värälä	3
Matkakeskus - Kimola	1
Matkakeskus – Savero	2
Matkakeskus - Hillosensalmi	1
Myllykoski - Rautakorpi	1
Elimäki - Soiniitty - Metsäuoiti	1
Matkakeskus - Verla - Jaala - Huhdasjärvi	1
Elimäki - Villikkala - Raussila	1

Kesäkaudella vuorotarjonta heikkenee joka puolella Kouvola, ainoastaan yhteydet Matkakeskuksen ja Tornionmäen sekä Matkakeskuksen ja Hillosensalmen välillä hieman paranevat. Tämä johtuu siitä, että kesäisin järjestetään yhteyksiä Tykkimäen huvipuistoon sekä Repoveden kansallispuiston alueelle. Kattava listaus Kouvola joukkoliikenteen vuorotarjonnasta on tämän raportin liitteenä 2. Kaupungin sisäiset junavuorot on raportin liitteenä 3.

Vuonna 2011 hyväksyttyyn joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmaan kirjattiin taulukkoon 9 vuorotarjontaan liittyvät toimenpiteet. Taulukkoon on merkitty punaisella ne toimenpiteet, jotka on pystytty toteuttamaan ainakin jossain laajuudessa. Toteutuneiden toimenpiteiden osalta toteutumisajankohta saattaa olla eri kuin suunnitelmaan kirjattu.

Taulukko 9. Palvelutasosuunnitelman 2011–2015 toimenpidesuunnitelma.

	Toteutusvuosi			
	2012	2013	2014	2015
Kutsujoukkoliikenteen kehittäminen				
Viiikoittainen yhteys Elimäki-keskusta	X			
Viiikoittainen yhteys Anjala-keskusta	X			
Asiointitaksi Jaala-keskusta (kutsuohjattu)			X	
Asiointitaksi Vuohijärvi-Valkeala (kutsuohjattu)	X			
Asiointitaksi Pihlajasaari-Haukjärvi-Valkeala (kutsuohjattu)		X		
Arkipäivien työmatkayhteys Myllykoski-Sippola (kutsuohjattu)			X*	
Kesäajan arkiaamuyhteys Jaala-Voikkaa (kutsuohjattu)			X	
Vuorotarjonnan kehittäminen				
Arki-iltaliikenne keskusta-Elimäki		X		
Lauantai liikenne keskusta-Valkeala			X	
Lauantai liikenne keskusta-Inkeroinen		X		
Arkipäivien ruuhka-ajat keskusta-Valkeala			X	
Arkipäivien ruuhka-ajat keskusta-Elimäki				X
Arki-iltaliikenne keskusta-Voikkaa ja keskusta-Anjala	X	X	X	
Lauantai liikenne keskusta-Elimäki	X		X	
Sunnuntai liikenne Kouvola-Valkeala ja Kouvola-Anjala			X	
Arki-iltaliikenne Inkeroinen-Anjala		X		

* Sippolasta on yhteys Kouvola keskusta

Kouvola kaupunki on omalta osaltaan parantanut vuorotarjontaa erityisesti joukkoliikenteen laatuikäytävillä (Voikkaa-Anjala ja Valkeala-Elimäki) sekä lisäksi useilla muilla yhteysväleillä. Kuitenkin samaan aikaan kaukoliikenteen vuorojen lakkautukset ovat vähentäneet vuorotarjontaa esimerkiksi reiteillä Matkakeskus-Valkeala, Matkakeskus-Myllykoski-Inkeroinen ja Matkakeskus-Utti-Kaipainen.

Kouvolassa matkustusmääriä on seurattu vuorotasolla. Kuitenkaan matkustusmääriä ei ole seurattu pysäkkitasolla. Keskeisimpien suuntien matkustusmääriä on listattu taulukkoon 10.

Taulukko 10. Matkustusmääriä.

	Matkustusmäärät matkoja/päivä					
	Talvikausi			Kesäkausi		
	Arkipäivä	Lauantai	Sunnuntai	Arkipäivä	Lauantai	Sunnuntai
Linjat 1, 1A, 2, 2A, 3 ja 3A Jaala-Matkakeskus Voikkaa-Anjala Voikkaa-Matkakeskus Matkakeskus-Anjala	1937	505	236	735	343	136
Linjat 4 ja 4A Elimäki-Koria-Matkakeskus Koria-Matkakeskus Värälä-Koria-Elimäki	597	31		53	18	
Linja 5 Matkakeskus-Valkeala Matkakeskus-Vekaranjärvi Matkakeskus-Tuohikotti Matkakeskus-Vuohijärvi	594	121		158	72	
Linja 6 Matkakeskus-Myllykoski-Sippola	142					
Linjat 7, 10E, 10L, 12T ja 14K Matkakeskus-Kuusankoski Matkakeskus-Eskolanmäki Matkakeskus-Lehtomäki Matkakeskus-Tornionmäki Matkakeskus-Kasarmimäki	1492	537	248	525	293	110
Linja 8 Matkakeskus-Utti-Kaipiainen	112					

Taulukon 10 matkustusmäärät perustuvat liikennöitsijöiden toimittamiin matkustuslaskelmiin, joiden otannat ovat vuodelta 2012. Laskennat koskevat vain kaupungin sisäistä liikennettä ja kaupungin sopimuksia. Esimerkiksi reiteillä Matkakeskus-Elimäki ja Matkakeskus-Utti-Kaipiainen liikkuu päivittäin useita kaukoliikenteen vuoroja, joilla tehdään myös Kouvolan sisäisiä matkoja. Taulukossa tyhjät sarakkeet ovat sellaisia, joissa ei Kouvolan kaupungilla ole sopimuksia. Eli esimerkiksi reitillä Matkakeskus-Valkeala ei ole yhtään sunnuntaivuoroa, joka olisi Kouvolan kaupungin hallinnoimassa sopimuksessa.

4 Palveluketjujen kuljetukset Kouvolassa

Valtaosa henkilöliikenteen matkoista tehdään Kouvolassa avoimella joukkoliikenteellä. Kuitenkin avoimen joukkoliikenteen lisäksi Kouvolassa järjestetään myös erilliskuljetuksia, joista määrätään merkittävimmät ovat koulukuljetukset, sekä SHL- ja VPL-kuljetukset.

4.1 Avoin joukkoliikenne

Kaupungin avoin joukkoliikenne palvelee kaikkia kuntalaisia ja myös eri toimialojen tarpeita. Kouvolassa avoin joukkoliikenne koostuu linja-autovuoroista, palvelulinjoista ja asiointitakseista. Avoimella joukkoliikenteellä tehdään Kouvolassa vuosittain noin kaksi miljoonaa matkaa, mikä on merkittävästi enemmän kuin toimialojen erilliskuljetukset.

Tulevaisuudessa avoimen joukkoliikenteen osalta tulee huomioida palveluverkkoihin tehtävät muutokset. Erityistä huomiota tulee kiinnittää Ratamo-keskuksen saavutettavuuteen. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi Matkakeskus-Kuusankoski -reitin busseista mahdollisesti aiempaa suurempi osa ohjataan kulkemaan Kymintehtaan kautta. Kotiharjun kautta kulkee jo tällä hetkellä kaikki Matkakeskus-Valkeala ja Matkakeskus-Lehtomäki -reittien bussit sekä osa Matkakeskus-Kuusankoski -reitin busseista. Myös palvelulinja ajaa Kotiharjuun joka arkipäivä.

4.2 Koulukuljetukset

Kouvolassa on noin 1600 kuljetusoppilasta ja vuosittain tehdään noin 600 000 koulukuljetusmatkaa. Vuonna 2013 koulukuljetusten vuotuinen kustannus oli n. 4 miljoonaa euroa, josta noin 3 miljoonaa oli erillisiä koulukuljetuksia ja loput koululaisten matkalippuja ja avoimen joukkoliikenteen linja-autovuoroja.

Koulukuljetukset järjestetään Kouvolassa lähtökohtaisesti avoimella joukkoliikenteellä. Erillinen koulukuljetus järjestetään vain siinä tapauksessa, että julkisen liikenteen aikataulut ja/tai reitit eivät riitä täyttämään koulukuljetustarvetta. Koulukuljetus järjestetään erilliskuljetuksena myös, mikäli oppilaan erityistarve, esimerkiksi terveydellinen syy tätä edellyttää. Tällaisia tilanteita varten kuljetusoppilaille on määritetty kuljetusprofiilit. Kuljetusoppilaan kuljetusprofiili on jokin seuraavista:

- ei erityistarpeita
 - o oppilas kykenee kulkemaan noutopisteelle. Kuljetus lähtee turvalliselta noutopisteeltä ja päättyy koulun portille ja toisin päin.
- portilta – portille
 - o kuljetus lähtee oppilaan kotitontin portilta päättyen koulun portille ja toisin päin
- saattaen vaihdettava
 - o saattaen vaihdettavan oppilaan kohdalle huoltaja on velvollinen saattamaan (tai järjestämään saattajan) oppilaan taksille ja hakemaan oppilaan taksilta. Koulun tai päiväkodin henkilökunta vastaa oppilaan vastaanottamisesta taksilta ja saattamisesta taksille
- inva
 - o kuten saattaen vaihdettava, kuljetuskalustona invataksi

Oppilaan kuljetusprofiiliin määritetään joka lukuvuodelle erikseen. Kuljetusprofiilia voidaan myös muuttaa. Esimerkiksi valmistavassa opetuksessa olevat oppilaat ovat usein aluksi ”portilta portille” -oppilaita, mutta jossain vaiheessa heistä tulee useimmiten ”ei erityistarpeita” oppilaita. Myös erityisoppilaiden kuljetusprofiilia muutetaan tarvittaessa. Taulukkoon 11 on listattu eri kuljetusprofiilin omaavien oppilaiden lukumäärä.

Taulukko 11. Kuljetusoppilaiden kuljetusprofiilit (tilanne 17.10.2014).

Kuljetusprofiili	Oppilaiden lkm.
Ei erityistarpeita	1372
Portilta portille	159
Saattaen vaihdettava	76
Inva	10
Yhteensä	1617

Taulukko 11 osoittaa, että muita kuin erillistä koulukuljetusta vaativia kuljetusoppilaita on Kouvolassa 245, joka on n. 15 % kaikista kuljetusoppilaista. Näiden oppilaiden kohdalla koulukuljetus järjestetään erilliskuljetuksena, vaikka joukkoliikenteen vuorotarjonta mahdollistaisi kulkemisen kouluun joukkoliikenteellä. Alla olevasta taulukosta 12 havaitaan, että keskimäärin 670 oppilaan kuljetus järjestetään päivittäin erillisellä koulukuljetuksella. Kun tästä vähennetään erityistä huomiota tarvitsevat oppilaat, niin huomataan, että 425 oppilasta kuljetetaan kouluun erilliskuljetuksella sen vuoksi, että joukkoliikenteen reitit tai aikataulut eivät palvele riittävän hyvin. Luku on reilu neljännes kaikista koulukuljetusoppilaista.

Taulukko 12. Koulukuljetukset kuljetusmuodoittain (tilanne 17.10.2014).

Kuljetusmuoto	Oppilaiden lkm.
Joukkoliikenne	905
Erilliskuljetus	670
Joukkoliikenne + erilliskuljetus*	42
Yhteensä	1617

* syöttökuljetus bussille

Taulukossa 12 olevat luvut ovat keskiarvoja, todellisuudessa osa oppilaista kulkee osan koulukuljetuksista taksilla ja osan bussilla. Viikonpäivissä ei ole suuria eroja, sen sijaan aamuisin joukkoliikenteen osuus on suurempi kuin iltapäivisin. Tämä johtuu siitä, että joissain kouluissa koulupäivä alkaa kaikilla aina samaan aikaan, minkä vuoksi joukkoliikenneyhteys on pystytty järjestämään ja erillisiä kuljetuksia tarvitaan vähemmän.

Kuljetusten ja kuljetuskustannusten näkökulmasta on olennaista tiedostaa, että erilliskuljetuksen järjestäminen on aina kalliimpaa, kuin jos oppilas voi käyttää joukkoliikennettä. Tämän vuoksi kuljetusten näkökulmasta tulisi pyrkiä siihen, että yksittäisellä koululla olisi aina mahdollisimman vähän alkamis- ja päättymisaikoja. Lisäksi kuljetusten näkökulmasta on hyvä asia, jos saman suunnan oppilaiden koulun alkamis- ja päättymisaikat ovat keskenään samoja. Tämä korostuu erityisesti kouluissa, joissa oppilaiden koulumatkat ovat pitkiä, kuten esimerkiksi yläasteilla.

Alkamis- ja päättymisaikojen lukumäärän lisäksi kuljetuskustannuksia pystytään hallitsemaan, jos lukuvuodenaikaiset muutokset voidaan minimoida. Esimerkiksi lukuvuonna 2013–2014 toukokuun erilliskuljetusten päiväkustannus oli 5 % korkeampi kuin syyskyy. Muutos johtuu osin siitä, että kuljetusten piiriin on tullut uusia kuljetusoppilaita. Kuitenkin iso syy on myös se, että kesken lukuvuoden ei kuljetusreittejä voida tehdä kokonaan uusiksi ja sen vuoksi osa kuljetusmuutoksista aiheuttaa tehottomia ratkaisuja. Esimerkiksi kalustokoon kasvattaminen kesken lukuvuoden ei välttämättä onnistu.

4.3 SHL- ja VPL-kuljetukset

Vammaispalvelulain (VPL) mukaisen kuljetuspalvelun asiakkaalla on oikeus tehdä 18 yhden-suuntaista matkaa kuukaudessa oman kunnan ja naapurikuntien alueella. Sosiaalihuoltolain (SHL) mukaisen kuljetuspalvelun asiakkailla on oikeus tehdä kahdeksan yhdensuuntaista matkaa kuukaudessa oman kunnan alueella.

Kouvolassa on n. 50 SHL-asiakasta ja n. 1700 VPL-asiakasta. Vuosittain tehdään n. 70 000 SHL- tai VPL-matkaa ja vuotuiset kustannukset ovat yli 1,8 miljoonaa euroa.

Kaupungilla on käytössä SOTE2-korttijärjestelmä ja SHL- ja VPL-kuljetuksia ajavat kaupungin sopimuskumppanit, jotka kaikki ovat taksiautoilijoita. SHL- ja VPL-kuljetusten ajaminen samoin kuin kuljetusten välitys- ja laskutuspalvelu on kilpailutettu. Käytännössä kaupunki on asettanut ehdot, mitkä liikennöitsijän tulee täyttää, jotta voi ajaa kaupungin maksamia SHL- ja VPL-kuljetuksia. Toimintatavan taustalla on ollut halu saada aiempaa parempi kontrolli kuljetuksiin ja päästä kiinni väärinkäytäksiin, joita on aiempina vuosina esiintynyt. Kaupunki tekee tiivistä yhteistyötä muun muassa välityspalveluyhtiön sekä alueellisen taksitarkastajan kanssa.

Kouvolassa sosiaalihuoltolain (SHL) ja vammaispalvelulain (VPL) mukainen kuljetuspalvelu järjestetään takseilla. Asiakkaille myönnetään taksikortti, joka oikeuttaa tekemään 18 yhdensuuntaista matkaa kuukaudessa. Kaikki matkat tilataan kaupungin käyttämästä tilausvälityskeskuksesta, poikkeuksena asiakkaat, joilla on joko inva- tai vakiotaksioikeus. Nämä asiakkaat voivat tilata kyydin suoraan haluamaltaan kaupungin sopimustaksilta. Kaupunki on kilpailuttanut myös kuljetuksia ajavat taksit. Kilpailutuksessa ei ole haettu edullisinta hintaa, vaan kaupunki on asettanut tarjoajille vaatimukset ja määrittänyt hinnan, jolla kuljetuksia ajetaan. Sopimuskumppaneiksi on valittu yrittäjät, jotka täyttävät kaupungin asettamat vaatimukset ja sitoutuvat noudattamaan kaupungin ohjeistusta.

Erillisten SHL- ja VPL-kuljetusten kustannuksia voidaan pienentää käytännössä kahdella tapaa: yhdistelemällä taksikyytejä tai kannustamalla SHL- ja VPL-asiakkaita käyttämään avointa joukkoliikennettä. Kouvolan kaupungin kokemusten mukaan kilpailuttamalla ei taksimatkojen kustannuksia saada merkittävästi nykyistä alhaisemmiksi, vaan kustannuksia voidaan yrittää hallita vain uusien palvelumallien avulla.

5 Joukkoliikenteen rahoitus

Joukkoliikenteen rahoitus koostuu Kouvolassa vuonna 2014 seuraavista elementeistä:

- lipputuki
- joukkoliikenteen maksamat ostoliikennekorvaukset
 - linja-autovuorot
 - palvelulinjat
 - asiointitaksit
- perusopetuksen maksamat ostoliikennekorvaukset
- käyttöoikeussopimuskorvaukset.

Lipputukea maksetaan siirtymäajan liikennöintisopimusten sekä ostoliikennesopimusten alaiseen liikenteeseen. Vuodesta 2014 voimaan tulleisiin käyttöoikeussopimukseen ei makseta erillistä lipputukea. Käytännössä käyttöoikeussopimuskorvaus kattaa entisen ostoliikennekorvauksen sekä lipputuen. Kouvolassa viimeinen siirtymäajan liikennöintisopimus katkeaa vuonna 2018. Tämän jälkeen joukkoliikennetuki muodostuu Kouvolassa käyttöoikeussopimuskorvauksista, sekä palvelulinjoille ja asiointitakseille maksettavista liikennöintikorvauksista.

Alla olevaan taulukkoon 13 on kirjattu joukkoliikenteen talousarvio vuodelle 2015. Taulukossa 13 ei ole huomioitu perusopetuksen ostamaan joukkoliikennettä, jonka vuotuinen arvo on n. 400 000 €. Myös perusopetuksen ostama joukkoliikenne ajetaan avoimena joukkoliikenteenä, jolloin sitä voivat käyttää kaikki kuntalaiset. Keskeinen käyttäjäryhmä ovat mm. 2. asteen opiskelijat.

Taulukko 13. Joukkoliikenteen rahoitus 2014–2015 (luvut alv. 0)

	2014	2015
Lipputuki	1 350 000 €	591 000 €
Käyttöoikeussopimuskorvaukset	0 €	743 370 €
Muu ostoliikenne 1)	410 000 €	225 132 €
Muut 2)	88 000 €	170 000 €
Bruttokustannus yht.	1 848 000 €	1 729 502 €
Valtion tuki 3)	555 000 €	444 000 €
Nettokustannus yht.	1 293 000 €	1 285 502 €

Vuodesta 2016 talousarvion laadinnassa tulee huomioida kehitystoimenpiteet, jotka on kirjattu tämän raportin lukuun 8. Lipputuki poistuu asteittain vuodesta 2015 eteenpäin. Ensimmäiset uusien käyttöoikeussopimusten kilpailutukset ja niiden tulokset ovat antaneet rohkaisevia tuloksia siitä, että tulevana vuosina voidaan toteuttaa parannuksia joukkoliikennetarjontaan ilman, että rahoitusta merkittävästi lisätään. Uhkakuvana ovat valtion osuuden pienentyminen sekä mahdolliset muutokset Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alaisessa liikenteessä. Jo vuoden 2015 talousarviossa on ennakoitu 20 % laskua valtion myöntämään joukkoliikennetukeen.

Henkilöliikenteen kokonaiskustannusten osalta on huomattava, että joukkoliikenteeseen käytettävä rahallinen panostus on suhteellisen pieni, kun huomioidaan koulukuljetukset sekä SHL- ja VPL-kuljetukset (ks. taulukko 14).

Taulukko 14. Henkilöliikenteen kustannukset Kouvolassa v. 2013

	2013
Joukkoliikenne 1)	2 050 542 €
Koululaisten matkaliput	523 789 €
Erilliset koulukuljetukset	3 021 106 €
VPL-kuljetukset	1 831 225 €
SHL-kuljetukset	35 754 €
Bruttokustannus yht.	7 462 416 €
Valtion joukkoliikennetuki	555 000 €
<u>Nettokustannus yht.</u>	<u>6 907 416 €</u>

1) sisältää perusopetuksen ostaman avoimen joukkoliikenteen

Taulukossa 14 on huomioitu vain suorat liikenteestä aiheutuneet kustannukset. Taulukko 14 osoittaa hyvin sen, miten kuinka merkittävä osa henkilöliikenteen kustannuksista tulee muualta kuin joukkoliikenteestä. Esimerkiksi tilanteissa, joissa joudutaan hakemaan kustannussäästöjä, tulee joukkoliikenteen osalta aina selvittää, aiheuttaako säästö joukkoliikenteessä kustannuspaineita jossain muualla. Kaupungin sisällä säästö joukkoliikenteessä voi helposti näkyä lisäkustannuksena erilliskuljetuksissa.

Yhteistyötä tulee tehdä kaupungin eri toimialojen välillä, mutta myös eri julkishallinnon tahojen. Esimerkiksi Kouvolassa kaupungin tulee tehdä tiivistä yhteistyötä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen kanssa, jotta vältytään tilanteilta, joissa joukkoliikennetarjonnan vähentäminen aiheuttaa erilliskuljetustarpeita.

6 Joukkoliikenteen laadulliset tekijät Kouvolassa

Joukkoliikenteen laadullisten tekijöiden osalta Kouvolassa on vuosina 2009–2014 panostettu ennen kaikkea pysäkki-infraan, joukkoliikenteen esteettömyyteen sekä tiedottamiseen. Lisäksi tarjouskilpailuihin asetetuilla kriteereillä on pystytty madaltamaan kaluston keski-ikää Kouvola-

Kouvola on maantieteellisesti laaja kaupunki ja nykyisellä vuorotarjonnalla ja autokierrolla samat autot saattavat ajaa useaa erilaista liikennettä. Esimerkiksi Matkakeskus-Valkeala -reitillä ope- roivat autot ajavat myös Vekaranjärven ja Vuohijärven linjoja. Tämä aiheuttaa kalustolle erityis- vaatimuksia ja esimerkiksi esteettömyyden vaatiminen ei saa näkyä matkustusmukavuuden heikkenemisenä.

6.1 Esteettömyys

Kouvolassa ajetaan samalla kalustolla taajamien välistä liikennettä ja maaseutuliikennettä. Esteetön joukkoliikenne tarkoittaa käytännössä matalalattiaista linja-autoa, mikä ei matkustusmu- kavuudeltaan ole samalla tasolla lähiliikennelinja-auton tai turistibussin kanssa. Toisaalta esteet- tön linja-auto nopeuttaa toimintaa pysäkeillä ja helpottaa myös matkustamista lastenvaunujen ja polkuoppyörän kanssa.

Esteettömyydelle asetetaan Kouvolaan seuraavat tavoitteet:

kaikki liikenne ajetaan esteettömällä kalustolla seuraavilla linjoilla:

7 Matkakeskus-Kuusankoski
10E Matkakeskus-Eskolanmäki
10L Matkakeskus-Lehtomäki
12T Matkakeskus-Tornionmäki(-Mielakka)
14K Matkakeskus-Kasarmimäki

vähintään 75 % liikenteestä ajetaan esteettömällä kalustolla seuraavilla reiteillä:

Matkakeskus-Kuusankoski-Voikkaa
Matkakeskus-Myllykoski-Inkeroinen(-Anjala)

vähintään 50 % liikenteestä ajetaan esteettömällä kalustolla seuraavilla reiteillä:

Matkakeskus-Valkeala
Matkakeskus-Koria-Elimäki.

Esteettömyyttä ei tavoitella esimerkiksi reiteillä Matkakeskus-Jaala, Matkakeskus-Utti- Kaipiainen ja Matkakeskus-Sippola. Kaikki palvelulinjat Kouvolaan ajetaan esteettömällä kalus- tolla.

Kaluston lisäksi joukkoliikenteen laatuikätyillä myös pysäkki-infrasta rakennetaan esteetön. Tämä tarkoittaa muun muassa pysäkkikorokkeita ja esteetöntä kulkua pysäkeille.

6.2 Tiedottaminen

Kouvolassa julkaistaan käsiaikataulut kahdesti vuodessa, ennen kesäkauden (koulujen kesälo- ma) alkua toukokuun lopussa ja ennen talvikauden (koulujen alkaminen) alkua elokuun alussa. Lisäksi kaikki aikataulutieto on aina saatavissa osoitteessa Internetissä.

Pysäkeille viedään aikataulutiedot samanaikaisesti, kun aikataulukausi vaihtuu. Pysäkkiaikatau- lut ovat kaikilla pysäkeillä, joissa on katos. Vuosien 2015–2020 aikana keskeisimmät pysäkit va- rustetaan sähköisillä aikataulunäyttöillä.

Kouvolassa julkaistaan vuosittain syyskuussa joukko- ja kevyen liikenteen tiedotelehti. Tiedotelehti jaetaan kaikkiin kotitalouksiin Kouvolassa. Tiedotelehti toteutetaan yhteistyössä kaupungin ympäristöpalveluiden ja viestinnän kanssa. Lehden sisältö päätetään vuosittain erikseen.

Kouvolassa toteutetaan vuosittain ainakin yksi joukkoliikenteen markkinointikampanja. Kampanjan rahoitus järjestetään yhteistyössä alueen liikennöitsijöiden kanssa. Joukkoliikenteen viestintää ja markkinointia on käsitelty tarkemmin tämän raportin kohdassa 9.

6.3 Ympäristötekijät

Joukkoliikenteen kilpailutuksessa huomioidaan aina ympäristötekijät. Kaluston lisäksi tarjouskilpailuihin kehitetään malli, jossa tarjoaja voi saada lisäpisteitä, mikäli se omalla toiminnallaan aktiivisesti edistää kaupungin ympäristöohjelmaan kirjattuja tavoitteita.

Ympäristötekijöiden arvottamisella ja kaluston ympäristöystävällisyydellä on vaikutuksia myös muuhun kuin joukkoliikenteeseen. Aiempaa uudempi kalusto lisää matkustusmukavuutta ja parantaa kaupunkikuvaa. Panostukset joukkoliikenteen ympäristöystävällisyyteen osaltaan auttavat myös saavuttamaan kaupungin ympäristöohjelmaan kirjatut tavoitteet.

Kaluston osalta joukkoliikenteessä ei ympäristöarvojen osalta pidä mennä liian tiukkoihin vaatimuksiin. Liian korkeat vaatimukset voivat nostaa kustannustasoa ja vähentää joukkoliikennepalveluiden määrää. Pahimmillaan tämä voi jopa kannustaa yksityisautoiluun, vähentää joukkoliikenteen matkustusmääriä ja vaikeuttaa myös ympäristöohjelman tavoitteiden saavuttamista.

7 Palvelutason määrittely

Joukkoliikenteen palvelutason määrittelyn tavoite on joukkoliikenteen käytön lisääminen ja peruspalvelujen turvaaminen. Palvelutason määrittelyn tavoite on myös auttaa kohdistamaan olemassa olevat taloudelliset resurssit tehokkaasti ja yhteisen tahdon mukaisesti. Tavoitteena on lisäksi sitouttaa eri osapuolet toimimaan sovitun palvelutason saavuttamisen hyväksi.

Kouvola on alueellaan joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen ja Kouvolaissa palvelutason määrittelevä taho on kaupunginhallitus. Palvelutason määrittelyssä on tehty yhteistyötä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen kanssa, joka on toimivaltainen viranomainen Kouvolaan lähialueiden kuntarajat ylittävän liikenteen osalta.

Joukkoliikennelaki antaa veloitteen palvelutason määrittelyyn seuraavasti:

4 § Joukkoliikenteen palvelutason määrittely

Tämän lain 14 §:n 1 momentissa tarkoitetut viranomaiset ovat velvollisia määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö. Eri väestöryhmien tarpeet on otettava palvelutason määrittelyssä huomioon.

Palvelutason määrittelyä valmistellessaan viranomaisten tulee toimia tarpeellisilta osin yhteistyössä keskenään sekä kuntien ja maakuntien liittojen kanssa. Palvelutason määrittely on voimassa määräajan.

60 § Joukkoliikenteen palvelutasoa ja liikennepalvelujen laatuvaatimuksia koskevat siirtymäsäännökset.

Edellä 4 §:ssä tarkoitettu joukkoliikenteen palvelutason määrittely on tehtävä vuoden 2011 loppuun mennessä. Ennen tämän lain voimaantuloa laaditut joukkoliikenteen palvelutason määrittelyt ovat voimassa vuoden 2013 loppuun.

Palvelutasomäärittelyssä linjataan, minkälaista vuorotarjontaa eri yhteysväleille järjestetään. Käytännössä tämä tarkoittaa nykyisen tarjonnan tarkastelua ja resurssien kohdentamista parhaalla mahdollisella tavalla kunkin alueen ja yhteysvälien kysyntää vastaavaksi. Palvelutasomäärittelyn yleisinä tavoitteina ovat myös seudun asukkaiden liikkumismahdollisuuksien varmistaminen ja joukkoliikenteen kilpailukyvyyn kehittäminen. Mitä enemmän joukkoliikenne houkuttelee matkustajia, sitä kattavammasi liikennetarjontaa voidaan kehittää. Tarjonnan määrän lisäksi palvelutasoon vaikuttaa palvelun laatu. Joukkoliikennepalvelun laadulla tarkoitetaan esimerkiksi kalustoa, henkilökunnan ammattitaitoa ja asiakaspalvelua sekä pysäkkiolosuhteita. Laatutekijät ovat keskeisessä roolissa siinä, minkälaisena matkustaja kokee joukkoliikenteen käyttämisen. Erittäin tärkeä asia on myös joukkoliikenteestä tiedottaminen (muun muassa aikataulutietojen saatavuus).

7.1 Palvelutasotekijät

Käyttäjien kokemaan joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttaa tarjonnan määrä, joka rakentuu liikennöintipäivistä ja vuorovälistä eri liikennöintipäivinä. Tarjonnan määrään vaikuttaa myös liikennöinti-aika, eli mihin kellonaikaan ajetaan päivän ensimmäinen ja viimeinen vuoro.

Tarjonnan määrän lisäksi palvelutasoon vaikuttaa palvelun laatu. Joukkoliikennepalvelun laadulla tarkoitetaan esimerkiksi kalustoa, henkilökunnan ammattitaitoa ja asiakaspalvelua sekä pysäkkiolosuhteita. Laatutekijät ovat keskeisessä roolissa siinä, minkälaisena matkustaja kokee joukkoliikenteen käyttämisen. Erittäin tärkeä asia on myös joukkoliikenteestä tiedottaminen (muun muassa aikataulutietojen saatavuus).

7.2 Palvelutasotavoitteiden voimassaolo ja sitovuus

Palvelutason määrittäminen tehdään määrääjäksi ja palvelutasotavoitteiden tulee olla tavoitteellisia, mutta taloudellisesti realistisia. Tämän raportin yhteydessä oleva palvelutasomäärittäminen on tehty vuosille 2015–2020. Kouvolassa palvelutasoa tarkastellaan ja tarvittaessa päivitetään tarvittaessa, muun muassa mikäli palveluverkkoon tulee muutoksia, joita ei tätä raporttia laadittaessa ole voitu huomioida.

Eri toimijoiden tulee sitoutua määritetyn palvelutason saavuttamiseen. Asetettuun palvelutasotavoitteeseen ei päästä välittömästi, vaan tavoitteena on määritetyn tason saavuttaminen sen voimassaoloaikana. Kaupungin tulee huomioida määritetty palvelutaso sekä sen vaatimat taloudelliset panostukset ja varata budjetissa tähän riittävä määräraha. Tämän raportin luvussa 8 on arvioitu raporttiin kirjattujen kehittämistoimenpiteiden kustannukset.

Palvelutaso määritetään sellaiseksi, että sen saavuttaminen on taloudellisesti mahdollista, jolloin tavoitteisiin voidaan kaupungin taholta sitoutua. Kustannusten ja määritetyn palvelutason realistisuuden arviointia vaikeuttaa osaltaan se, että Liikennevirasto myöntää Kouvolan kaupungille valtion tukea vuodeksi kerrallaan. Näin ollen kaupungilta vaadittavan nettotuen määrän arviointi useaksi vuodeksi eteenpäin on vaikeaa. Joukkoliikenteen valtionosuuden kasvun varaan ei tulevaisuudessa voi laskea. Rahoituksen kasvamista todennäköisempää on, että Kouvolan läpi kulkevan liikenteen määrä tulee vähenemään ja tämän vuoksi on olemassa uhka, että myös Kouvolan sisäinen tarjonta heikkenee.

7.3 Palvelutasoluokat

Liikenneviraston viimeisin ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn julkaistiin syksyllä 2011. Ohje sisältää muun muassa suosituksen alueellisen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä käytettävistä kriteereistä (taulukko 15). Palvelutasoluokat ovat muuttuneet KETJU-hankkeen yhteydessä vuonna 2009 käytetyistä. Kouvolassa palvelutason määrittelyssä on käytetty Liikenneviraston suositamia palvelutasoluokkia.

Taulukko 15. Palvelutasoluokat.

Palvelutasoluokka	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
Esimerkkejä käytöympäristöstä	Keskisuuret ja suuret kaupunkiseudut ja yhteydet niiden lähi-keskuksiin	Keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet ja keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Yhteydet kyllistä kuntakeskukseen	Haja-asutusalue
Määritelmä	Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin	Vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin	Perusyhteydet: aamulla töihin/kouluun, iltapäivällä takaisin, asiointi kahdesti viikossa	Ainoastaan lakisääteiset kuljetukset
Tavoite	Lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta	Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen	Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia	Turvata arjen liikumistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä	Turvata asiointimahdollisuudet	Hoitaa lakisääteiset kuljetukset

Liikenneviraston määrittämät palvelutasoluokkien parametrit eivät sellaisenaan ole sovellettavissa Kouvolaan. Tämän vuoksi parametreja on tarkistettu Kouvolan alueelle soveltuviksi. Keskeisin ero on, että Kouvolassa peruspalvelutaso sisältää yhteyksiä, joilla turvataan yhteydet 2. asteen oppilaitoksiin talviaikaan. Kesäisin turvataan peruspalveluyhteys kutsujoukkoliikenteellä ja parannetaan yhteyksiä muun muassa polkupyörien liityntäpysäköintiä kehittämällä. Kouvolan

alueen palvelutasoluokat ja niiden parametrit, sekä Liikenneviraston antamat palvelutasoluokat ja parametrit ovat raportin liitteessä 1.

Tavoitetaso asetetaan erikseen kesä- ja talviajalle. Joukkoliikenteen käyttö ja täten myös vuorotarjonta on parhaimmillaan koulupäivinä. Kesäaikana voidaan osa linja-autovuoroista korvata kutsujoukkoliikenteellä. Kouvolan hyvät kevyen liikenteen väylät kasvattavat eroa kesä- ja talviajan joukkoliikennematkustuksessa ja myös -tarjonnassa.

Palvelutasoluokkien määritellyt tavoitetasot eivät välttämättä toteudu kirjaimellisesti. Käytännössä esimerkiksi 30 minuutin vuoroväli voi tarkoittaa tilannetta, jossa vuoroväli on 20 minuuttia ja 40 minuuttia. Tarkkoja lähtöaikoja tarkastellaan tapauskohtaisesti siten, että jatkoyhteydet toisten linja-autovuorojen sekä junien kanssa toimivat. Yksittäisenä ajankohtana vuorotarjonta voi olla myös määritetystä poikkeava.

Minimitason piiriin jäävillä alueilla tulee huomioida, että lakisääteiset kuljetukset, (kuten koulu-kuljetukset) tulee joka tapauksessa järjestää. Kaikki lakisääteiset kuljetukset tulee mahdollisuuksien mukaan järjestää kaikille avoimena joukkoliikenteenä. Näin ollen todellinen palvelutaso voi olla määritettyä parempi. Kuntalaispalautteen perusteella maaseudulla tulee panostaa 2. asteen opiskelijoiden liikkumisen helpottamiseen ja ennen kaikkea ikäihmisten peruspalveluyhteyksien turvaamiseen, koska ikäihmiset ovat maaseutualueilla suurin joukkoliikenteen käyttäjäryhmä. Eriksen tulee myös tarkastella tarvittavia liityntäyhteyksiä esimerkiksi junille. Tällöin voi olla perusteltua osin ylittää määritelty palvelutaso.

7.4 Kouvolan palvelutasosuunnitelma 2015–2020

Joukkoliikenne on julkisesti tuettu palvelu, jonka kehittäminen vaatii yleensä myös rahallisia panostuksia. Tämän vuoksi joukkoliikenteen määrätietoisin kehittämistyön tueksi tulee määritellä selkeät painopistealueet, joihin halutaan panostaa. Liian optimististen tavoitteiden asettaminen johtaa helposti siihen, että kehitystä ei tapahdu millään osa-alueella. Vuosille 2011-2015 tehtyyn joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmaan kirjattiin periaatteiksi vuorotarjonnan parantaminen laatuikäytävillä ja yhteyksien turvaaminen maaseutualueille kutsujoukkoliikenteen avulla. Lisäksi kehitystoimenpiteistä laadittiin konkreettinen toteuttamissuunnitelma, jonka mukaan tarjontaa on parannettu ja luotu esimerkiksi uusia työmatkayhteyksiä.

Vuosille 2015–2020 Kouvolaassa joukkoliikennettä kehitetään edelleen jo aiemmin määritettyjen linjausten mukaisesti niin, että vuorotarjontaa parannetaan määritetyillä joukkoliikenteen laatuikäytävillä Voikkaa-Anjala ja Valkeala-Elämäki. Maaseutualueiden peruspalveluyhteyksiä parannetaan kutsujoukkoliikennettä kehittämällä. Lisäksi erityistä huomiota kiinnitetään 2. asteen opilaitosten saavutettavuuteen.

Erilliskuljetusten osalta panostetaan SHL- ja VPL-kuljetusten ohjaamiseen aiempaa enemmän avoimiin joukkoliikennepalveluihin, kuten palvelulinjoihin tai niiden yhdistelyyn. Samoin tiivistetään yhteistyötä Kelan kanssa.

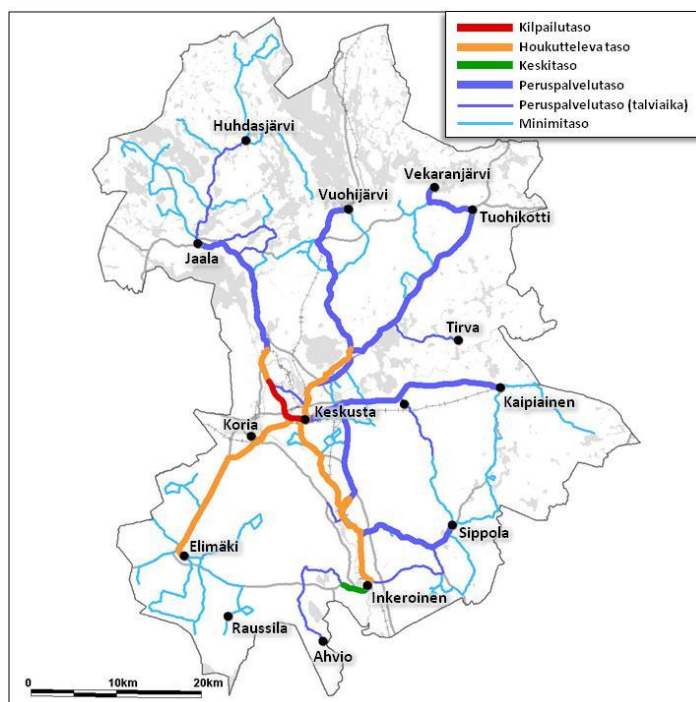
Kouvolaassa hyväksyttiin aikaisempi palvelutasosuunnitelma vuonna 2011 (Tela 13.12.2011, § 358). Palvelutasosuunnitelman yhteydessä tehtiin toteuttamissuunnitelma vuorotarjonnan parantamisesta (ks. kohta 3.4). Palvelutasosuunnitelman päivitettäessä on vuonna 2014 kuultu eri tahoja, kuten liikennöitsijöitä, kaupungin eri toimialoja sekä päättäviä tahoja. Lisäksi syksyllä 2014 järjestettiin asiakaskysely Kouvolan joukkoliikenteestä. Kerätyn palautteen perusteella tehdyt linjaukset koskien muun muassa laatuikäytäviä, ovat olleet oikeita. Kokonaisuutena Kouvolaassa nähdään perusteluna ja järkevänä priorisoida esimerkiksi vuorotarjontaan liittyvät toimenpiteet alueille, joissa joukkoliikenteen voidaan olettaa kasvavan.

Palvelutasosuunnitelmaa laadittaessa kerätyn palautteen perusteella Kouvolaassa ei ole tarvetta oleellisesti muuttaa aiempia palvelutasoluokkia vaan vuonna 2011 asetetut tavoitteet (taulukko 16) ovat edelleen tarkoituksenmukaisia.

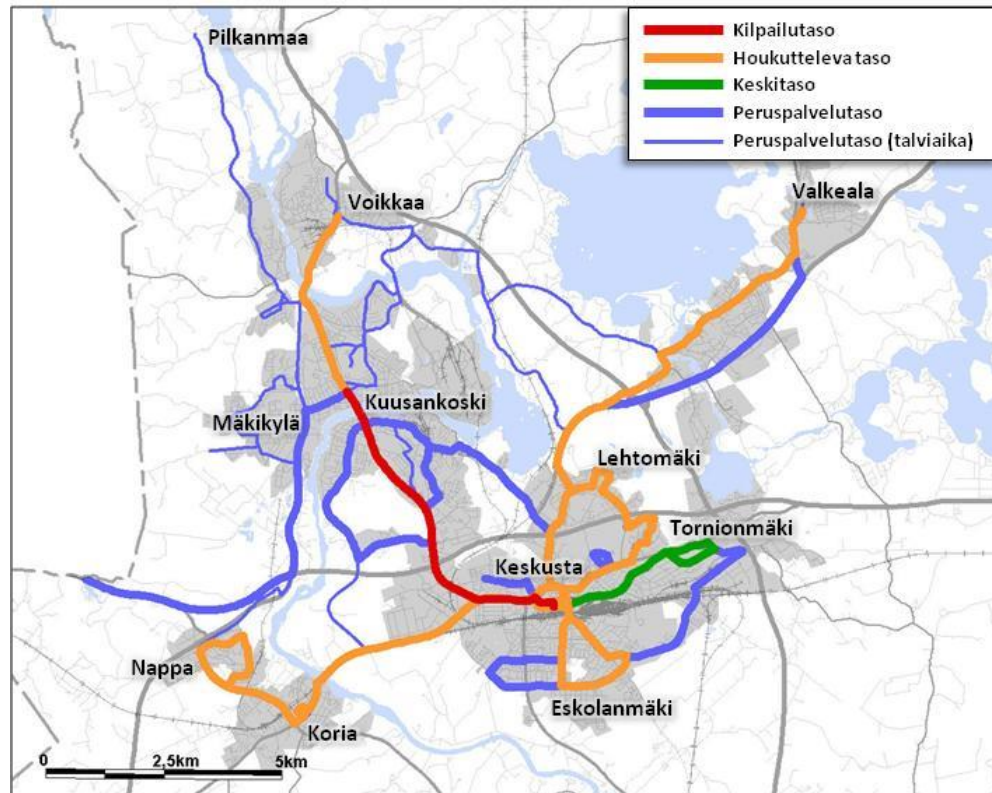
Taulukko 16. Kouvolan palvelutasoluokat

KILPAILUTASO	HOUKUTTELEVA TASO	KESKITASO	PERUSPALVELUTASO	MINIMITASO
Matkakeskus-Kuusankoski	Matkakeskus-Elimäki Matkakeskus-Inkeroinen Matkakeskus-Voikkaa Matkakeskus-Lehtomäki Matkakeskus-Eskolanmäki Matkakeskus-Valkeala Matkakeskus-Koria	Matkakeskus-Anjala Matkakeskus-Tornionmäki	Matkakeskus-Jaala Matkakeskus-Vekaranjärvi-Tuohikotti Matkakeskus-Vuohijärvi Matkakeskus-Utti-Kaipainen Matkakeskus-Sippola-Liikkala Matkakeskus-Ummeljoki Inkeroinen-Ahvio Inkeroinen-Sippola Valkeala-Tirva Matkakeskus-Savero Matkakeskus-Huhdasjärvi Matkakeskus-Kasarminmäki Matkakeskus-Mielakka Matkakeskus-Pilkanmaa Kuusankoski-Rekola (Ksnk) Kuusankoski-Koria Kuusankoski-Valkeala	Asiointitaksit, ks. 18

Palvelutasosuunnitelmaa on päivitetty vuoden 2014 aikana. Selvitysten perusteella vuonna 2011 linjatut tavoitteet ovat edelleen järkeviä ja niin sanottu laatukäytävääajattelu palvelee tarkoitusta Kouvolassa. Maaseutualueiden joukkoliikennettä tulee edelleen kehittää ensisijaisesti joukkoliikenteen alueella. Palvelutaso Kouvolan eri yhteysväleillä on kuvattu kuvissa 14 ja 15.



Kuva 14. Määritetyt palvelutasot eri yhteysväleillä



Kuva 15. Määritetyt palvelutasot eri yhteyksiväleillä ydinkeskustassa ja lähitaajamissa.

Palvelutasot ovat samat kuin vuonna 2011 asetetuissa tavoitteissa. Vuosina 2011-2014 on joukkoliikennetarjontaa parannettu, mutta esimerkiksi laatukäytävien osalta ei kaikkia kirjattu toimenpiteitä ole pystytty toteuttamaan. Nämä toteuttamatta jääneet parannukset tulee saattaa loppuun vuosien 2014–2020 aikana. Kuvan 15 osalta on huomioitava, että kesäaikana monilla alueilla on hyvät pyörätieyhteydet. Lisäksi palvelulinjat palvelevat ympäri vuoden monia sellaisia alueita, joilla kesäisin ei kulje linja-autoa.

Mahdolliset vuorolakkautukset, jotka olennaisesti vaikuttavat tietyn alueen palvelutarjontaan, käsitellään aina tapauskohtaisesti. Kuitenkin lähtökohtaisesti linja-autovuoroa ei hankita, mikäli keskimääräinen matkustajamäärä on alle 5.

Esimerkiksi Kuusankoskelta ja Pohjois-Kymen sairaalalta on viime vuosina ajettu klo 16 lähtevä paluuyhteys, mutta käyttäjämäärät ovat olleet vähäisiä. Samoin koulupäivinä ajettava linja 11 Korja-Kuusankoski palvelee aikataulujen puitteissa Korjalta Kuusankoskelle suuntautuvaa työmatkaliikennettä. Aiempina vuosina ajettiin klo 16 jälkeen lähtevä paluuvuoro Kuusankoskelta Korjalle, mutta matkustajamäärät olivat tässäkin vähäisiä. Kokonaan uusien reittien avaamista on syytä tarkkaan harkita. Kaupungin selvitysten ja asiakaspalautteen perusteella parhaaseen vaikuttavuuteen päästään vahvistamalla jo olemassa olevia runkolinjoja.

7.5 Joukkoliikenteen kattavuus

Edellisissä luvuissa on esitetty joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma Kouvolassa. Tavoite-tasossa joukkoliikenteen kattavuus vaihtelee riippuen siitä, kuinka kaukaa reiteiltä asukkaiden katsotaan kuuluvan tason piiriin.

Taulukko 17. Palvelutason kattavuus Kouvolassa

	Väestö 400m 1)	%-osuus	Väestö 800m 1)	%-osuus
Kilpailutaso	7 505	9 %	14 677	17 %
Houkutteleva taso	40 837	48 %	55 946	66 %
Keskitaso	44 190	52 %	58 711	69 %
Perustaso	53 243	63 %	66 272	78 %
Perustaso, talviaika	63 670	75 %	74 175	87 %
Minimitaso	67 784	80 %	78 199	92 %

1) = kattavuus on mitattu linnuntietä joukkoliikennereitistä, kuitenkin kattavuus katkeaa aina vesistöihin.

Taulukosta 17 havaitaan, että noin tavoiteltavassa palvelutasossa noin puolet kaupungin asukkaista on vähintään houkuttelevan palvelutason piirissä ja perustason piirissä n. 2/3 -osaa asukkaista. Kokonaan joukkoliikennepalveluiden ulkopuolelle jää noin kymmenesosa kuntalaisista. Luku on todellisuudessa hieman pienempi, kaukoliikenteen vuorot palvelevat osin alueita, joille kaupungin järjestämät joukkoliikennepalvelut eivät yllä. Lisäksi asiointitaksien kattavuus on todellisuudessa laajempi kuin 800 metriä reitiltä. Toisaalta taulukkoon merkityt kattavuudet ovat etäisyyksiä bussireitiltä linnuntietä eikä lyhin reitti pysäkiltä kiinteistöön. Käytännössä kävely-matka pysäkille on pidempi, kuin taulukkoon on merkitty.

7.6 Muutokset palvelutasosuunnitelmaan

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteita päivitetään tarpeen mukaan myös vuosien 2015–2020 aikana. Asioita, joiden perusteella palvelutasosuunnitelmaa voi olla tarvetta muuttaa, ovat ainakin Ratamo-keskuksen valmistuminen, mahdolliset muutokset palveluverkoissa ja mahdollinen Matkakeskuksen uudistuminen.

Laadullisista tekijöistä tekniikan kehittyminen tuo koko ajan uusia mahdollisuuksia. Esimerkiksi erilaisia lippusovelluksia seurataan ja tarvittaessa Kouvolan lipputuotejärjestelmää uudistetaan.

8 Joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet

Joukkoliikenteen kehittämistä tulee ajatella koko henkilöliikennejärjestelmän kehittämisenä. Päänostukset joukkoliikennepalveluihin vähentävät kustannuspainetta muualla. Toisaalta oikeanlaiset kehitystoimet erillisissä henkilöliikennepalveluissa tukevat osaltaan joukkoliikennettä ja parhaimmillaan kasvattavat matkustusmääriä.

Tämän raportin kehittämistoimenpiteissä ja niiden toteuttamissuunnitelmassa on huomioita edelliseen joukkoliikenteen kehittämisohjelmaan sekä palvelutasosuunnitelmaan kirjatut toimenpiteet sekä niiden toteutuminen. Jatkuvuuden kannalta esimerkiksi joukkoliikenteen laatu-ikätyävien kehittämiseen suunnitellut toimenpiteet on tärkeää saattaa loppuun.

8.1 Avoin joukkoliikenne

Kouvolan avoimen joukkoliikenteen keskeisimmät kehittämisalueet ovat seuraavat:

- ilta- ja viikonloppuliikenteen parantaminen joukkoliikenteen laatuikätyävillä
- 2. asteen opiskelijoiden kulkuyhteyksien parantaminen
- palvelulinjaliikenteen laajentaminen taajamien välillä
- viestinnän parantaminen
- pysäkki-infran parantaminen
- lasten ja opiskelijoiden lipputuotteiden kehittäminen/hintojen alentaminen.

Vuorotarjontaa parannetaan ensisijaisesti kilpailutason ja houkuttelevan tason reiteillä. Ensisijaisesti kehitystoimenpiteet kohdistetaan ilta- ja viikonloppuliikenteeseen. Yksittäisistä alueista tulee muun muassa Anjalan aluetta pystyä jatkossa palvelemaan paremmin. Palvelulinjaliikennettä laajennetaan niin, että yhteyksiä syntyy myös taajamien välille sekä market-alueelle.

Joukkoliikenteen viestintää parannetaan muun muassa luomalla parantamalla reittiopas-palvelua sekä luomalla kohdennettuja informaatiopaketteja Kouvolan eri alueille. Yleisesti joukkoliikenteen näkyvyyttä erilaisissa tapahtumissa ja kaupunkikuvassa parannetaan edelleen.

8.2 Koulukuljetukset

Koulukuljetusten osalta keskeinen linjaus on, että oppilaat kulkevat lähtökohtaisesti avoimella joukkoliikenteellä. Erillinen koulukuljetus järjestetään vain siinä tapauksessa, että avoin joukkoliikennedyhteys ei ole saatavilla tai jos oppilas jostain erityisestä, esimerkiksi terveyteen liittyvästä syystä ei kykene käyttämään avointa joukkoliikennettä.

Koulukuljetusten osalta olennaista on myös ottaa kuljetukset aiempaa enemmän osaksi lukujärjestysuunnittelua. Koulujen alkamis- ja päättymisajoilla ja niiden lukumäärällä on merkittävä vaikutus koulukuljetuskustannuksiin. Lisäksi jos tehdään yhteistyötä lukioiden kanssa, on mahdollista parantaa myös kulkuyhteyksiä lukioihin.

Tarvittaessa koulukuljetusperiaatteet tarkastetaan vuosittain.

8.3 SHL- ja VPL-kuljetukset

Kouvolassa tehdään vuosien 2015–2016 aikana kokeilu, jossa yhdistellään kaupungin vastuulla olevia SHL- ja VPL-kuljetuksia. Kouvolassa ei ryhdytä perustamaan kaupungin ylläpitämää matkojenyhdistelykeskusta, vaan tehdään aiempaa tiiviimpää yhteistyötä kaupungin käyttämän ulkopuolisen tilausvälitys- ja laskutuskeskuksen kanssa. Myös Kela hyödyntää matkojen yhdistelyssä tilausvälityskeskuksia, Kymenlaaksossa kyytien yhdistely alkoi vuonna 2014 ja ensimmä-

mäiset kokemukset ovat rohkaisevia. Taulukko 18 osoittaa, että jo ensimmäisten kuukausien aikana yhdistelyllä on säästetty kymmeniä tuhansia kuljetuskilometrejä joka kuukausi.

Taulukko 18. Kymenlaakson Kela-kuljetukset kesä-elokuussa 2014.

	Kesäkuu	Heinäkuu	Elokuu
Välitetyt matkat	5 843	6 005	6 580
Yhdistellyt matkat	1 189	1 499	1 498
Säästetyt kilometrit	26 846	40 175	39 928
Yhdistelyprosentti	20,4	25,0	22,8

Kouvolassa SHL- ja VPL-kyytien välitys tapahtuu jatkossakin ulkopuolisen kumppanin kautta. Yhteistyötä kehitetään niin, että kyytejä aletaan vuoden 2015 aikana ohjata entistä enemmän kaupungin tukemiin palvelu- ja asiointilinjoihin. Lisäksi SHL- ja VPL-kuljetuksia aletaan yhdistellä keskenään ja mahdollisuuksien mukaan myös KELA-kuljetusten kanssa.

Kaupungin SHL- ja VPL-kuljetuksiin liittyy osaltaan esteettömyyden kehittäminen joukkoliikenteessä, sekä palvelulinja- ja asiointitaksiverkoston laajentaminen.

8.4 Kehittämistoimenpiteiden toteuttamissuunnitelma

Seuraavien alaotsikoiden alle on kirjattu kehitystoimenpiteet vuosittain vuoteen 2018 asti. Vuonna 2018 katkeaa Kouvolaan viimeinen siirtymäajan liikennöintisopimus sekä ensimmäiset jo kilpailutetut käyttöoikeussopimukset. Mikäli kaupunki haluaa, voidaan vuonna 2018 toteuttaa suurikin uudistus esimerkiksi reiteissä ja/tai vuorotarjonnassa. Mikäli näin tehdään, tulee suunnittelu aloittaa jo vuonna 2016 ja kilpailutus toteuttaa vuonna 2017.

Toimenpiteisiin varaudutaan talousarviossa ja määrärahojen riittävyys ratkaisee, pystytäänkö toimenpiteet toteuttamaan. Toimenpiteiden toteutuksista päätetään aina erikseen, mutta toimenpiteen kirjaaminen tähän kehittämisohjelmaan ilmaisee vahvan tahtotilan sen toteuttamiseksi. Aikataulutus saattaa muuttua, mikäli esimerkiksi käytännön syyt näin vaativat. Toisaalta mikäli esimerkiksi neuvotteluissa liikennöitsijöiden kanssa edistytään, niin vuorotarjontaan liittyvät toimenpide-ehdotukset yritetään toteuttaa suunniteltua aikaisemmin. Kehitystoimenpiteiden suunnittelu neljäksi vuodeksi eteenpäin vaatii arviointia ja toimenpidesuunnitelmaan voidaan tehdä muutoksia, mikäli tarvetta tai mahdollisuuksia ilmenee.

Joukkoliikenteen kokonaisuuden kannalta tulee huomioida, että myös Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen ratkaisulla on vaikutusta kaupungin sisäiseen liikenteeseen. Viime vuosina kaukoliikenteen vähentyminen on aiheuttanut myös Kouvolaan sisäiseen vuorotarjontaan heikennyksiä, jotka kaupungin on täytynyt paikata omilla toimenpiteillä.

Toteuttamissuunnitelmassa ei ole huomioitu lakisääteisten kuljetusten edellyttämiä tarpeita, koska ne tulee toteuttaa joka tapauksessa.

8.4.1 Kehittämistoimenpiteet vuonna 2015

Lipputuotteiden hinnoittelun muutokset

Selvitetään mahdollisuus laskea lipputuotteiden hintoja. Päätös mahdollisista hintojen alentamisesta tehdään viimeistään kesäkuussa 2015. Ensisijaisesti tavoitellaan lasten ja nuorten sekä opiskelijoiden lippujen hintojen alentamista.

Kustannusvaikutus:

selvitys tehdään kaupungin omana työnä, hintojen alentamisen kustannukset selviävät kustannusten yhteydessä.

”Waltti” -lippu- ja maksujärjestelmän käyttöönotto

Selvitetään mahdollisuus laskea lipputuotteiden hintoja. Päätös mahdollisista hintojen alentamisesta tehdään viimeistään kesäkuussa 2015. Ensisijaisesti tavoitellaan lasten ja nuorten sekä opiskelijoiden lippujen hintojen alentamista.

Kustannusvaikutus:

Liikennevirasto vastaa järjestelmän kustannuksista vuoden 2015 loppuun asti. Kaupungin vastuulla on järjestää asiakaspalvelupiste, joka hankitaan ostopalveluna. Kustannukset hoidetaan yhteistyössä kaupungin ja liikennöitsijöiden kesken. Tavoitteena on, että kustannustaso ei nouse nykyisestä eikä Waltti-järjestelmään siirtyminen aiheuta lisäkustannuksia.

Sunnuntailiikenteen aloittaminen Matkakeskus-Valkeala ja Matkakeskus-Anjala -reiteillä

Kustannusvaikutus

Tarjouspyyntöjen ja vuorotarjonnan suunnittelu ja valmistelu tehdään kaupungin omana työnä. Liikennöintikorvauksen arvioitu vuosikustannus on 40 000 €.

Arki-ilta ja lauantailiikenteen järjestäminen Anjalaan

Nykyisin arki-iltoina ja lauantaisin Voikkaa-Anjala -reitin vuorot katkeava etelässä jo Inkeröisiin. Määritetyn palvelutason saavuttaminen edellyttää, että ainakin osa vuoroista jatketaan Anjalaan asti. Sunnuntailiikenteen lisäksi Anjalaan ei ole vuorotarjontaa arki-iltoina eikä lauantaisin, lisäksi kesäajan työmatkayhteydet ovat heikot.

Kustannusvaikutus

Asiaa valmistellaan yhteistyössä liikennöitsijän kanssa ja tavoite on saada tarjontaa parannettua ilman erillistä rahallista korvausta. Mikäli tarjonnan parantaminen vaatii kaupungilta taloudellista panostusta, tuodaan asia erikseen päätettäväksi.

SHL- ja VPL-kuljetusten kehittäminen

Selvitetään mahdollisuudet pilotoida SHL- ja VPL-kuljetusten yhdistelyä. Kouvola on mukana LVM:n johtamalle yhteiskunnan korvaamien kuljetusten kehittämistyön ohjausryhmän pilottihankkeessa. Pilottihanke on käynnistynyt syksyllä 2014 ja lopullisista tuloksista raportoidaan vuoden 2016 alussa. Pilottihankkeen puitteissa on tarkoitus selvittää mahdollisuudet kehittää erityisesti SHL- ja VPL-kuljetusten järjestämismalleja ja selvittää mahdollisuudet kuljetusten yhdistelyyn, palvelulinjojen nykyistä parempaan hyödyntämiseen sekä synergiaetujen saavuttamiseen KELAn korvaamien kuljetusten kanssa. Hankkeen aikana selvitetään mahdollinen säästö-potentiaali sekä tehdään esitys siitä, miten mahdollinen kuljetusten yhdistely käytännössä toteutetaan. Mahdollinen päätös kuljetusten yhdistely ja/tai muista toiminnan uudistamisesta tehdään hankkeen puitteissa saatavien tulosten perusteella.

Kustannusvaikutus:

ei suoria kustannuksia. Toiminnan suunnitteluun käytetään kaupungin henkilöstön työpanosta.

Viikoittainen asiointiyhteys Jaala-Kuusankoski

Luodaan viikoittainen palvelulinja-/asiointitaksiyhteys Jaalan kirkonkylältä Kuusankoskelle. Yhteyttä luotaessa ja ajoaikataulua valmisteltaessa huomioidaan myös Jaalan sivukylien asiakkaiden kulkuyhteydet Jaalan kirkonkylälle.

Kustannusvaikutus:

vuotuinen kustannus 5200 €. Ensisijaisesti pyritään kehittämään nykyistä palveluliikennelinjaa ja järjestämään yhteys ilman lisäkustannuksia.

Kuljetusten huomioiminen lukujärjestyssuunnittelussa

Koulukuljetukset ja joukkoliikennetarjonta huomioidaan aiempaa paremmin lukujärjestyksiä suunniteltaessa. Koulujen alkamis- ja loppumisajat minimoidaan. Myös kouluvuoden aikaiset muutokset lukujärjestyksissä minimoidaan.

Kustannusvaikutus:

ei kustannusvaikutusta. Onnistuessaan järjestely tuo kustannussäästöjä koulukuljetuksissa.

Pysäkki-infran parantaminen

Uudistetaan pysäkkikatoksia ja rakennetaan uusia ensisijaisesti joukkoliikenteen laatukäytävien varten.

Kustannusvaikutus:

varataan 80 000 € määräraha pysäkki-infran parantamiseen.

Uusi joukkoliikenneyhteys Inkeroinen-Elimäki

Tarve uudelle joukkoliikenneyhteydelle Inkeroinen-Elimäki selvitetään kevättalven 2015 aikana. Tähän vaikuttaa oleellisesti se, minne lakkautettavan Anjalankosken lukion oppilaat ohjataan.

Kustannusvaikutus

Aamuyhteys Inkeroisista Elimäelle siten, että Elimäellä ollaan klo 8:30 ja paluuyhteys klo 15:30 jälkeen takaisin kustantaisi vuositasolla n. 40 000 €. Päätös yhteyden avaamisesta tehdään, kun tiedetään minne entisen Anjalankosken lukion oppilaat ohjataan.

8.4.2 Kehittämistoimenpiteet vuonna 2016

Reittipaspalvelun uudistaminen

Hankitaan uudistettu joukkoliikenteen reittipaspalvelu ostopalveluna. Aikataulu- ja vuorotietojen ylläpito tehdään kaupungin omana työnä. Mikäli Matkahuolto lopettaa oman reittipaspalvelunsa ennen vuotta 2016, hankitaan korvaava palvelu jo aikaisemmin. Mahdollisuuksien mukaan hyödynnetään Liikenneviraston matka.fi -palvelua tai TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n luomaa infopalvelua, mikäli sellainen on saatavilla.

Kustannusvaikutus:

Reittipaspalvelun rakentaminen 4 000 €, jonka jälkeen vuotuinen käyttökustannus 12 000 €. Reittipaspalvelun käyttökustannuksen jaetaan Kouvolan kaupungin ja liikennöitsijöiden välillä.

Mobiili- ja nettilippujen käyttöönotto

Kouvola on osakkaana TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:ssä (TVV LMJ Oy). Yksi TVV LMJ:n tehtävistä on kehittää erilaisia maksutapoja. Tavoitteena on luoda malli ja järjestelmä, jota voidaan hyödyntää useissa eri kaupungeissa. Kouvolassa on tavoitteena ottaa käyttöön mobiililippu sekä kausikorttien nettilataus vuonna 2016.

Kustannusvaikutus:

Tekniset valmiudet toteutetaan TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n toimesta eikä valmistelu aiheuta muita suoria kustannuksia. Käyttöönoton kustannukset arvioidaan myöhemmin.

Joukkoliikenteen Internet-sivujen uudistaminen

Viestinnän tehostamista varten tulee kaupungin joukkoliikenteen Internet-sivuja modernisoida. Nykyisellään sivuilta kyllä löytyy kaikki tarvittava informaatio, mutta sivuston käyttäjäystävällisyys ja ulkoasua jää jälkeen useista muista kaupungeista. Esimerkiksi sivuston käyttö älypuhelimella on nykyisellään vaikeaa. Internet-sivujen uudistaminen kytkeytyy myös reittipalvelun sekä mobiili- ja nettilippujen kehittämiseen.

Kustannusvaikutus:

kertaluonteinen kustannus 4000 €. Sivuston ylläpito tehdään kaupungin omana työnä.

Pysäkki-infran parantaminen

Uudistetaan pysäkkikatoksia ja rakennetaan uusia ensisijaisesti joukkoliikenteen laatukäytävien varten.

Kustannusvaikutus:

varataan 80 000 € määräraha pysäkki-infran parantamiseen.

SHL- ja VPL-kuljetusten kehittäminen

Ks. kehittämistoimenpiteet vuonna 2015. SHL- ja VPL-kuljetusten järjestämistä kehitetään hankkeen tulosten perusteella.

8.4.3 Kehittämistoimenpiteet vuonna 2017

Yhteiskäyttöisen lipputuotteen luominen juna- ja linja-autoliikenteeseen

Seurataan vuonna 2015 aloitettua toimintaa ja tarpeen mukaan päätetään uusien palvelu- ja asiointitaksien avaamisesta.

Kustannusvaikutus

Toiminnan käynnistämiseen tulee varata erillinen määräraha, arvio rahoitustarpeesta on 50 000 €. Tavoitteena on muodostaa asiasta hanke, jolle saadaan myös ulkopuolista rahallista tukea.

Lipputuotejärjestelmän laajentaminen ja uudet lipputuotteet

Kouvolassa siirrytään "Waltti" -lippu- ja maksujärjestelmään vuonna 2015. Waltti mahdollistaa uudenlaiset lipputuotteet, mm. vuorokausilipun ja turisteille suunnatun lipputuotteen. Mikäli juna- ja linja-autoliikenteeseen onnistutaan luomaan uusi yhteinen lipputuote, aiheutuu jo pelkästään tästä tarve päivittää lipputuotejärjestelmää.

Kustannusvaikutus

Selvitystä varten varataan 5000 € määräraha ulkopuolisille asiantuntijapalveluille, lisäksi selvitystyö sisältää kaupungin omaa työtä. Lipputuotejärjestelmän laajentamisen kustannukset arvioidaan selvitystyön yhteydessä ja toteutettavista muutoksista päätetään erikseen.

Pysäkki-infran parantaminen

Uudistetaan pysäkkikatoksia ja rakennetaan uusia ensisijaisesti joukkoliikenteen laatukäytävien varten.

Kustannusvaikutus:

varataan 80 000 € määräraha pysäkki-infran parantamiseen.

SHL- ja VPL-kuljetusten yhdistely

Ks. kehittämistoimenpiteet vuonna 2015. SHL- ja VPL-kuljetusten järjestämistä kehitetään hankkeen tulosten perusteella.

8.4.4 Kehittämistoimenpiteet vuonna 2018

Voikkaa-Matkakeskus-Anjala (ja Matkakeskus-Jaala) -yhteyksien kehittäminen

Päivittäisen bussiliikenteen osalta Voikkaa-Matkakeskus-Anjala -yhteyksiä kehitetään liikennöitsijän kanssa neuvottelemalla. Konkreettiset parannukset toteutetaan viimeistään vuonna 2018, kun ko. reittien siirtymäajan sopimus päättyy. Kilpailutuksessa tulee ainakin osa arkipäivien iltavuoroista sekä lauantaivuoroista ulottaa Anjalaan asti. Samassa yhteydessä Voikkaa-Anjala -yhteyksien kilpailuttamisen kanssa luodaan uusi iltayhteys Matkakeskukselta Jaalaan.

Kustannusvaikutus:

nykyisen arvion mukaan tarjontaa voidaan parantaa ilman suoria lisäkustannuksia, kun kilpailutus tehdään huolella. Kustannuksiin vaikuttaa muun muassa matkustusmäärien kehittyminen vuosina 2015–2018. Mitä suurempi osa liikenteestä pystytään kattamaan lipputuloilla, sitä pienempi on kaupungilta vaadittava erillinen joukkoliikennetuki.

Pysäkki-infran parantaminen

Uudistetaan pysäkkikatoksia ja rakennetaan uusia ensisijaisesti joukkoliikenteen laatukäytävien varten.

Kustannusvaikutus:

varataan 80 000 € määräraha pysäkki-infran parantamiseen.

SHL- ja VPL-kuljetusten yhdistely

Ks. kehittämistoimenpiteet vuonna 2015. SHL- ja VPL-kuljetusten järjestämistä kehitetään hankkeen tulosten perusteella.

Vuonna 2018 on myös mahdollista järjestää Kouvolan alueen linja-autoliikenne ja reitistö kokonaan uudella tavalla, kun useita käyttöoikeussopimuksia katkeaa samanaikaisesti. Päätökset mahdollisista muutoksista tehdään vuosien 2015-2017 aikana.

9 Viestintä ja markkinointi

Joukkoliikenteen viestintää ja markkinointia on Kouvolassa kehitetty asteittain vuodesta 2009 alkaen. Erilaisia kampanjoita ja ”2 euron bussilippu” -päiviä on järjestetty useita vaihtelevalla menestyksellä. Markkinointina voi käsittää myös erilaiset tapahtumat, joihin on järjestetty ylimääräisiä bussivuoroja. Tällaisia tapahtumia ovat olleet muun muassa Taiteiden yö ja Repoven Elämispäivät. Markkinoinnin roolia on haluttu korostaa ja tähän liittyen vuodesta 2013 alkaen tehtyihin arvoltaan suurimpiin joukkoliikenteen käyttöoikeussopimuksiin on sisällytetty pykälä, jossa liikenteenharjoittaja sitoutuu osallistumaan joukkoliikenteen markkinointiin vuosittain sopimukseen kirjatulla rahasummalla.

Kouvolassa laaditaan vuoden 2014 aikana joukkoliikenteen viestintä- ja markkinointisuunnitelma. Suunnitelman pohjalta toteutetaan markkinointitoimenpiteitä tulevina vuosina. Viestinnän ja markkinoinnin roolia on kaupungin joukkoliikenteessä korostettu vuosien 2009–2014 aikana ja viestinnän rooli tulee lähivuosina kasvamaan edelleen näin. Näin jo senkin vuoksi, että esimerkiksi lippujen hintoihin tai vuorotarjontaan ei välttämättä pystytäkään tekemään radikaaleja parannuksia, koska rahoitus tulee todennäköisesti ainakin valtion osalta vähenemään. Aiempaa tehokkaampi viestintä on kustannustehokas tapa lisätä joukkoliikenteen näkyvyyttä ja sitä myöten matkustusmääriä myös Kouvolassa.

Tulevina vuosina joukkoliikenneviestinnässä hyödynnetään aiempaa enemmän kaupungin viestintäosastoa ja kaupungin omia viestintäkanavia. Joukkoliikenteelle haetaan myös näkyvyyttä lisäämällä bussivuoroja aiempaa enemmän erilaisiin tapahtumiin. Tavoitteena on, että joukkoliikenne on jollain tapaa mukana mahdollisimman monessa kaupungin järjestämässä tilaisuudessa ja tapahtumassa. Lisäksi jokaiseen kaupungin asukastiedotuslehtiin pyritään saamaan aina mukaan myös jokin joukkoliikenneuutinen.

Aikataulutieto painetaan myös jatkossa paperisiksi aikatauluvihkoiksi, myös lehti-ilmoittelua käytetään. Kuitenkin Internetin ja sosiaalisen median rooli viestinnässä tulee kasvamaan tulevaisuudessa ja myös kaupungin joukkoliikenteen tulee aktiivisesti etsiä uusia tiedotuskanavia. Internetin ja sosiaalisen median lisäksi uusia tiedotuskanavia tulee etsiä ennen kaikkea ikäihmisten tavoittamista varten.

Positiivisen kierteen aikaansaamiseksi tulee uusien palveluiden lisäksi tiedottaa myös positiivisista tuloksista. Esimerkiksi joukkoliikenteen matkustusmäärien kasvu ja siitä informoiminen on jo itsessään hyvä markkinointiviesti. Tästä on hyviä kokemuksia vuoden 2009 jälkeen, kun joukkoliikenteen matkustusmäärät Kouvolassa alkoivat voimakkaasti kasvaa.

10 Seuranta

Jatkuvaa kehitystyötä varten on tärkeää seurata toimintaa ja toimenpiteiden tuloksia. Avoimen joukkoliikenteen osalta seurataan kuukausitasolla seuraavia asioita:

- joukkoliikenteen myydyt kausiliput
- kausilipuilla tehdyt matkat
- joukkoliikenteen kustannukset
- vierailut joukkoliikenteen Internet-sivuilla.

Kouvolassa toteutetaan lisäksi vuosittain joukkoliikenteen asiakaskysely sekä koulukuljetuskysely. Koulukuljetuskyselyssä pyydetään asiakkailta arvioita koulukuljetusten toimivuudesta ja sekä kuljettajien ja liikennöitsijöiden, että kaupungin henkilöstön toiminnasta.

Tätä raporttia valmisteltaessa on tullut esiin, että joukkoliikenteen kokonaismatkustusmääriä tulee jatkossa seurata aiempaa tarkemmin. Pelkkä vuorokohtainen seuranta sekä kausilippujen myynti- ja matkustusmäärien seuranta ei ole riittävää. Vuonna 2015 käyttöön otettava Waltti-järjestelmä antaa seurantaan lisää työkaluja. Seurannan kannalta ongelmallista on, että laskennoista nähdään luotettavasti vain kyytiin nouseminen. Matkustaja ei linja-autosta poistuessaan leimaa matkalippua, joten tarkkojen matkojen seuraaminen on vaikeaa.

Kestävän kehityksen ja kaupungin ympäristöohjelmaa silmällä pitäen olisi tärkeää, että jo lähivuosina pystyttäisiin joukkoliikenteen matkustusmäärien lisäksi eri liikkumismuotojen kulkutapaosuuksien kehittämistä. Mikäli joukkoliikenne kehittyy positiivisesti, on

Eri henkilöliikennemuotojen kustannuksia seurataan vuosittain. Kaakkois-Suomen ELY-keskukselle toimitetaan vuosittain seurantalomake, johon on kirjattu muun muassa joukkoliikenteen kustannukset, perusopetuksen kuljetuskustannukset sekä sosiaalitoimen kuljetukset (SHL- ja VPL-kuljetukset). Lisäksi Kouvola julkaisee vuosittain Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen numero 1370/2007 7 artiklan 1. kohdan mukaisen yhdistelmäraportin, josta selviää muun muassa eri liikenteenharjoittajille maksettu vuotuinen liikennöintikorvaus.

Henkilöliikennejärjestelmän kehittymistä kokonaisuudessaan seurataan kaupungin joukkoliikennetyöryhmässä. Koko henkilöliikennejärjestelmän ja eri kuljetuspalveluiden kehittäminen ja seuranta yhtenä kokonaisuutena on tärkeää, jotta osataan tehdä kokonaisuuden kannalta oikeita ratkaisuja ja kehittää myös joukkoliikennettä oikeaan suuntaan. Liian kapean sektorin mittarointi voi johtaa väärin johtopäätöksiin erityisesti kustannusten osalta.

11 Yhteenveto

Kouvolan joukkoliikenteen kehittämisessä vuosina 2015–2020 tavoitellaan aktiivisesti joukkoliikenteen matkustusmäärien kasvattamista määritetyillä joukkoliikenteen laatukäytävillä Voikkaa-Anjala ja Valkeala-Elämäki. Lisäksi houkuttelevaa palvelutasoa tavoitellaan keskustan läheisyydessä olevien taajamien (Lehtomäki ja Eskolanmäki) ja keskustan välillä. Maaseutualueilla painotetaan asiointitaksi- ja palvelulinjaverkoston laajentamista ja kehittämistä sekä lukiolaisten kulkuyhteyksien parantamista. Konkreettisenä tavoitteena viimeksi mainitussa on, että aiempaa useampi kuntalainen voisi halutessaan kulkea lähimpään lukioon joukkoliikennettä käyttäen.

Laadullisista tekijöistä tavoitellaan edelleen aiempaa esteettömämpää joukkoliikennettä. Kuitenkin niin, että liikenne on mahdollista järjestää kustannustehokkaasti tarkoituksenmukaisella kalustolla. Ympäristöohjelmaan kirjattuja tavoitteita viedään määrätietoisesti eteenpäin myös joukkoliikennehankinnoissa.

Erilliskuljetuksissa haetaan kustannustehokkuutta ja parannetaan asiakasystävällisyyttä. Koulu- ja kuljetusten osalta tämä tarkoittaa sitä, että koulukuljetukset huomioidaan aiempaa vahvemmin jo lukujärjestyksiä suunniteltaessa. Lukuvuoden aikaisten muutosten minimointi vähentää muutoksia myös kuljetusajoissa ja -yrittäjissä, mikä on myös asiakkaan kannalta positiivinen asia. SHL- ja VPL-kuljetusten osalta haetaan uusia toimintamalleja ja kokeillaan kuljetusten yhdistelyä. Myös yhteistyötä Kelan kanssa tiivistetään nykyisestä ja yritetään löytää yhteisiä ja yhdenmukaisia toimintamalleja.

Talous asettaa joukkoliikenteelle rajoitteita. Ei ole realistista odottaa, että joukkoliikenteen rahoitus ainakaan valtion taholta tulevana vuosina merkittävästi kasvaisi. Tavallisen joukkoliikennerahoituksen lisäksi Kouvolan tulee olla aktiivinen erilaisissa hankehauissa ja pyrkiä tätä kautta toteuttamaan yksittäisiä, mutta konkreettisia parannuksia. Joukkoliikenteen perusrahoitusta tulee pystyä tukemaan aiempaa enemmän sillä, että henkilökuljetukset kokonaisuutena pystytään järjestämään aiempaa järkevämmiin ja kustannustehokkaampiin, kuitenkin niin ettei asiakaspalvelu kärsi.

Joukkoliikenteen pitkäjänteisen kehittämisen kannalta on tärkeää, että asioita voidaan viedä eteenpäin systemaattisesti. Aikataulullisesti yksittäisen toimenpiteen toteuttamisajankohta ei välttämättä ole keskeinen asia, mutta tärkeää olisi pystyä säännöllisin väliajoin tiedottamaan konkreettisista parannuksista. Jos kuntalaisille pystytään osoittamaan, että positiivista kehitystä oikeasti tapahtuu, on mahdollista kasvattaa matkustusmääriä. Joukkoliikenteen näkökulmasta matkustusmäärien kasvaminen on ehdoton edellytys sille, että lipputuotteita, vuorotarjontaa ja muita joukkoliikenteen palveluita pystytään kehittämään.

LIITE 1 Palvelutasoluokat (1/4).

Määrälliset tekijät (Kouvola):

	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
Liikennöintiaika						Lakisääteiset kuljetukset
Talvi: arki	05.00 - 23.00	06.00 - 22.00	06.00 - 21.00	07.00/08.00 - 17.00	Asiointiyhteys viikoittain	
<i>Kesä: arki</i>	<i>05.00 - 23.00</i>	<i>06.00 - 21.00</i>	<i>07.00 - 20.00</i>	<i>Asiointiyhteys/liityntäpysäköinti</i>	<i>Asiointiyhteys</i>	
Talvi: lauantai	07.00 - 23.00	08.00 - 20.00	09.00 - 17.00			
<i>Kesä: lauantai</i>	<i>07.00 - 23.00</i>	<i>08.00 - 20.00</i>	<i>09.00 - 17.00</i>			
Talvi: sunnuntai	09.00 - 21.00	10.00 - 20.00	12.00 - 17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen		
<i>Kesä: sunnuntai</i>	<i>09.00 - 21.00</i>	<i>10.00 - 20.00</i>	<i>12.00 - 17.00</i>	<i>Liityntä kaukoliikenteeseen</i>		
Vuoroväli-määrä						
Talvi: ruuhka	10 - 20 min	15 - 30 min	30 min			
<i>Kesä: ruuhka</i>	<i>20 - 30 min</i>	<i>30 min</i>	<i>60 min</i>			
Talvi: arkipäivä	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	3 - 5 vuorokautta / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti	Asiointiyhteys viikoittain	
<i>Kesä: arkipäivä</i>	<i>30 - 60 min</i>	<i>60 - 90 min</i>	<i>60 - 120 min</i>	<i>Asiointiyhteys /liityntäpysäköinti</i>	<i>Asiointiyhteys viikoittain</i>	
Talvi: arki-ilta (klo 18-)	30 - 60 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
<i>Kesä: arki-ilta (klo 18-)</i>	<i>30 - 60 min</i>	<i>60 - 90 min</i>	<i>60 - 120 min</i>	<i>tarpeen mukaan</i>		
Talvi: lauantai	30 - 60 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
<i>Kesä: lauantai</i>	<i>30 - 60 min</i>	<i>60 - 90 min</i>	<i>60 - 120 min</i>	<i>tarpeen mukaan</i>		
Talvi: sunnuntai	30 - 60 min	60 - 120 min	120 min	tarpeen mukaan		
<i>Kesä: sunnuntai</i>	<i>30 - 60 min</i>	<i>60 - 120 min</i>	<i>120 min</i>	<i>tarpeen mukaan</i>		
Etäisyys pysäkillä	300–500 m kävelyetäisyys	500–800 m kävelyetäisyys				
Kokonaismatka-aika	Korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai pp kaupunkioissa)					
Vaihtojen määrä	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Vaihto sallittu	Vaihto sallittu		

LIITE 1 Palvelutasoluokat (2/4).

Laadulliset tekijät (Kouvola):

	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
Täsmällisyys /Luotettavuus	Sitovia aikataulupisteitä,	Sitovia aikataulupisteitä,	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	
Informaatio	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa ja tärkeimmillä pysäkeillä, jaettavat aikataulut, paperiaikataulut pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa, jaettavat aikataulut, aikataulut pysäkeillä, joissa katos	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	
Lippujärjestelmä	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	
Kalusto	Kaupunkimainen paikallisliikenne, esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne, pääasiassa esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne, pääasiassa esteetön, selkeä valaistu linjakilpi		Ikäihmisille soveltuva kalusto, mahdollisuus rollaattorin kuljettamiseen.	
Linjaston selkeys	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, runkolinjasto, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset.	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnus tekstinä		
Infrastruktuuri	Korkeatasoiset esteettömät terminaalit, esteettömät pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikotus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Korkeatasoiset esteettömät terminaalit, esteettömät pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikotus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikotus (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikotustilaa (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Pysäkkivarustelu tarpeen mukaan, liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	

LIITE 1 Palvelutasoluokat (3/4).

Määrälliset tekijät (Liikennevirasto):

	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
Liikennöintiaika						
Talvi: arki	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	08.00 - 16.00	
<i>Kesä: arki</i>	<i>06.00 - 00.00</i>	<i>07.00 - 21.00</i>	<i>07.00 - 20.00</i>	<i>07.00/08.00 - 17.00</i>	<i>9 - 15 välillä</i>	
Talvi: lauantai	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00	Asiointiyhteys		
<i>Kesä: lauantai</i>	<i>07.00 - 00.00</i>	<i>09.00 - 21.00</i>	<i>09.00 - 17.00</i>	<i>Asiointiyhteys</i>		
Talvi: sunnuntai	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen		
<i>Kesä: sunnuntai</i>	<i>09.00 - 23.00</i>	<i>10.00 - 21.00</i>	<i>12.00 - 17.00</i>	<i>Liityntä kaukoliikenteeseen</i>		
Vuoroväli/-määrä						
Talvi: ruuhka	10 - 20 min	15 - 30 min	30 min			
<i>Kesä: ruuhka</i>	<i>20 - 30 min</i>	<i>30 min</i>	<i>60 min</i>			
Talvi: arkipäivä	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	3 - 5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskusten välillä	
<i>Kesä: arkipäivä</i>	<i>30 - 60 min</i>	<i>60 - 90 min</i>	<i>60 - 120 min</i>	<i>1 - 3 vuoroa / suunta työmatka- ja asiointitarpeiden mukaisesti</i>	<i>1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskusten välillä</i>	
Talvi: arki-ilta (klo 18-)	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
<i>Kesä: arki-ilta (klo 18-)</i>	<i>30 - 60 min</i>	<i>60 - 90 min</i>	<i>60 - 120 min</i>	<i>tarpeen mukaan</i>		
Talvi: lauantai	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
<i>Kesä: lauantai</i>	<i>30 - 60 min</i>	<i>60 - 90 min</i>	<i>60 - 120 min</i>	<i>tarpeen mukaan</i>		
Talvi: sunnuntai	30 min	60 min	120 min	tarpeen mukaan		
<i>Kesä: sunnuntai</i>	<i>30 - 60 min</i>	<i>60 - 120 min</i>	<i>120 min</i>	<i>tarpeen mukaan</i>		
Etäisyys pysäkille	300–500 m kävelyetäisyys	500–800 m kävelyetäisyys				
Kokonaismatka-aika	Korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai pp kaupunkioissa)					
Vaihtojen määrä	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Vaihto sallittu	Vaihto sallittu		

LIITE 1 Palvelutasoluokat (4/4).

Laadulliset tekijät (Liikennevirasto):

	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
Täsmällisyys/Luotettavuus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	
Informaatio	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaleissa ja tärkeimmillä pysäkeillä, jaettavat aikataulut, paperi-aikataulut pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaleissa, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	
Lippujärjestelmä	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	
Kalusto	Kaupunkimainen paikallisliikenne, esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne, esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne, esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Selkeä valaistu linjakilpi	Selkeä valaistu linjakilpi	
Linjaston selkeys	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, runkolinjasto, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset tekstinä		
Infrastruktuuri	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetuisuuksia, korkeatasoiset esteettömät terminaalit, esteettömät pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetuisuuksia, korkeatasoiset esteettömät terminaalit, esteettömät pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus-tilaa (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Pysäkkivarustelu tarpeen mukaan, liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	

LIITE 2. Vuorotarjonta (1/12). Talviajan vuorotarjonnan nykytila Kouvolassa

Pikavuorot ovat mukana.

Tiedot ovat koulupäiviltä ja aikaikkuna määräytyy vuoron lähtöajan mukaan.

Max. vuoroväli tarkoittaa kyseisen aikavälin sisällä lähtevien vuorojen maksimivuoroväliä.

ARKISIN (talviaika)

Elimäki-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	22	1 h 10 min
18-21	2	1 h 25 min
21-23	1	-

Matkakeskus-Elimäki

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	22	1h 15 min
18-21	2	55 min
21-23	1	-

Koria-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	20	1h 10min
18-21	5	55min
21-23	1	-

Matkakeskus-Koria

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	22	50 min
18-21	4	1h 10min
21-23	1	-

Valkeala-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	19	1h 40 min
18-21	2	2h 5 min
21-23	1	-

Matkakeskus-Valkeala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	18	1h 10 min
18-21	2	1h 30 min
21-23	2	50 min

Kuusankoski-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	48	35min
18-21	4	1h
21-23	4	55min

Matkakeskus-Kuusankoski

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	48	40 min
18-21	4	1h
21-23	1	-

Voikkaa-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	22	35 min
18-21	4	1h
21-23	3	55 min

Matkakeskus-Voikkaa

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	28	40 min
18-21	4	1h
21-23	1	-

Myllykoski-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	29	1h
18-21	4	1h
21-23	1	-

Matkakeskus-Myllykoski

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	23	45 min
18-21	4	1h
21-23	1	-

LIITE 2. Vuorotarjonta (2/12) Vuorotarjonta. Talviajan vuorotarjonnan nykytila Kouvolassa**Inkeroinen-Matkakeskus**

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	
6-18	25	1h 5min
18-21	3	1h
21-23	1	

Matkakeskus-Inkeroinen

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	21	1h
18-21	4	1h
21-23	1	

Anjala-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	
6-18	16	1h
18-21	-	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Anjala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	
6-18	16	1h
18-21	-	
21-23	-	

Jaala-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	8	2h 55min
18-21	1	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Jaala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	7	3h 25min
18-21	-	-
21-23	-	-

Kaipiainen-Utti-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	9	4h 10min
18-21	1	-
21-23	1	-

Matkakeskus-Utti-Kaipiainen

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	8	3h 10min
18-21	1	
21-23	1	-

Tuohikotti-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	9	2h 50min
18-21	-	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Tuohikotti

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	6	3h 15min
18-21	2	30min
21-23	1	-

Vekaranjärvi-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	9	3h 35min
18-21	-	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Vekaranjärvi

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	7	3h 55min
18-21	1	-
21-23	1	-

Vuohijärvi-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	6	4h 30min
18-21	-	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Vuohijärvi

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	5	3h 20min
18-21	1	-
21-23	-	-

LIITE 2. Vuorotarjonta (3/12). Talviajan vuorotarjonnan nykytila Kouvolassa
LAUANTAIT (talviaika)

Elimäki-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	12	1h 10min
18-21	1	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Elimäki

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	9	1h 40min
18-21	1	-
21-23	-	-

Koria-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	13	1h 25min
18-21	2	2h 30min
21-23	-	-

Matkakeskus-Koria

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	11	1h 20min
18-21	1	-
21-23	-	-

Valkeala-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	7	2h 5min
18-21	2	40min
21-23	-	-

Matkakeskus-Valkeala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	8	2h 10min
18-21	2	40min
21-23	-	-

Kuusankoski-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	19	1h 5min
18-21	3	1h
21-23	3	50min

Matkakeskus-Kuusankoski

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	21	1h
18-21	3	1h
21-23	1	-

Voikkaa-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	12	1h
18-21	3	1h
21-23	3	55min

Matkakeskus-Voikkaa

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	14	1h 5min
18-21	3	1h
21-23	2	1h

Myllykoski-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	11	2h
18-21	3	1h
21-23	-	-

Matkakeskus-Myllykoski

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	11	1h 5min
18-21	2	2h 15min
21-23	1	-

Inkeroinen-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	12	2h
18-21	2	1h
21-23	-	-

Matkakeskus-Inkeroinen

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	11	1h 5min
18-21	2	2h 15min
21-23	1	-

LIITE 2. Vuorotarjonta (4/12). Talviajan vuorotarjonnan nykytila Kouvolassa**Anjala-Matkakeskus**

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	-	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Anjala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	-	-
21-23	-	-

Jaala-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	1	-
18-21	1	-
21-23	-	-

Kouvola-Jaala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	2	8h
18-21	-	-
21-23	-	-

Kaipiainen-Utti-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	2	4h 5min
18-21	-	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Utti-Kaipiainen

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	3	2h 25min
18-21	1	-
21-23	-	-

Tuohikotti-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	2	3h 35min
18-21	1	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Tuohikotti

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	3	3h 15min
18-21	-	-
21-23	-	-

Vekaranjärvi-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	3	3h 35min
18-21	1	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Vekaranjärvi

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	3	3h 5min
18-21	-	-
21-23	-	-

Vuohijärvi-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	1	4h 35min
18-21	-	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Vuohijärvi

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	2	3h 5min
18-21	-	-
21-23	-	-

LIITE 2. Vuorotarjonta (5/12). Talviajan vuorotarjonnan nykytila Kouvolassa
SUNNUNTAIT (talviaika)

Elimäki-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	5	3h 30min
18-21	1	
21-23	1	-

Matkakeskus-Elimäki

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	4	4h 15min
18-21	1	-
21-23	2	1h 20min

Koria-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	7	2h
18-21	4	2h
21-23	1	-

Matkakeskus-Koria

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	8	2h
18-21	3	1h 25min
21-23	2	1h 20min

Valkeala-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	1	-
18-21	-	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Valkeala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	1	-
21-23	1	-

Kuusankoski-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	11	1h
18-21	4	55min
21-23	3	50min

Matkakeskus-Kuusankoski

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	14	1h 5min
18-21	3	1h
21-23	1	-

Voikkaa-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	10	1h 5min
18-21	4	55min
21-23	3	1h 5min

Matkakeskus-Voikkaa

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	13	1h 5min
18-21	3	1h
21-23	1	1h

Myllykoski-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	4	3h 55min
18-21	2	1h 45min
21-23	-	-

Matkakeskus-Myllykoski

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	3	2h 50min
18-21	2	2h
21-23	1	-

Inkeroinen-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	5	3h 55min
18-21	1	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Inkeroinen

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	3	3h 10min
18-21	2	2h
21-23	1	

LIITE 2. Vuorotarjonta 6(12). Talviajan vuorotarjonnan nykytila Kouvolassa**Anjala-Matkakeskus**

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	1	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Anjala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	1	-
18-21	-	-
21-23	-	-

Jaala-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	1	-
18-21	2	2h 40min
21-23	-	-

Matkakeskus-Jaala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	3	4h 10min
18-21	-	-
21-23	-	-

Kaipiainen-Utti-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	1	-
18-21	1	-
21-23	1	-

Matkakeskus-Utti-Kaipiainen

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	1	-
18-21	1	-
21-23	-	-

Tuohikotti-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	1	-
18-21	-	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Tuohikotti

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	1	-
21-23	1	-

Vekaranjärvi-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	-	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Vekaranjärvi

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	-	-
21-23	1	-

Vuohijärvi-Matkakeskus

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	-	-
21-23	-	-

Matkakeskus-Vuohijärvi

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	-	-
21-23	-	-

LIITE 2. Vuorotarjonta (7/12). Kesäajan vuorotarjonnan nykytila Kouvolassa

Pikavuorot ovat mukana.

ARKIPÄIVÄT (kesäaika)

Elimäki-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	14	1h 20min
18-21	2	1h 25min
21-23	1	-

Kouvola-Elimäki

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	16	1h 20min
18-21	1	-
21-23	1	-

Koria-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	13	20h
18-21	4	1h 5min
21-23	1	-

Kouvola-Koria

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	15	1h 20min
18-21	3	1h 10min
21-23	1	-

Valkeala-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	16	1h 30min
18-21	2	2h 5min
21-23	1	-

Kouvola-Valkeala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	15	2h 10min
18-21	3	1h 30min
21-23	2	50min

Kuusankoski-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	31	55min
18-21	3	1h
21-23	3	50min

Kouvola-Kuusankoski

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	35	1h
18-21	3	1h
21-23	1	-

Voikkaa-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	20	1h
18-21	3	1h
21-23	3	55min

Kouvola-Voikkaa

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	23	1h
18-21	3	1h
21-23	1	-

Myllykoski-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	21	1h
18-21	4	1h
21-23	1	-

Kouvola-Myllykoski

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	18	1h min
18-21	4	1h
21-23	1	-

Inkeroinen-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	19	1h 10min
18-21	3	1h
21-23	1	-

Kouvola-Inkeroinen

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	18	1h
18-21	4	1h
21-23	1	-

LIITE 2. Vuorotarjonta (8/12). Kesäajan vuorotarjonnan nykytila Kouvolassa**Anjala-Kouvola**

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	6	2h 35min
18-21	-	-
21-23	-	-

Kouvola-Anjala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	5	5h
18-21	-	-
21-23	-	-

Jaala-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	4	4h 15min
18-21	1	-
21-23	-	-

Kouvola-Jaala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	6	5h 5min
18-21	-	-
21-23	-	-

Kaipiainen-Utti-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	6	2h 20min
18-21	1	-
21-23	1	-

Kouvola-Utti-Kaipiainen

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	4	3h 10min
18-21	2	2h 15min
21-23	1	-

Tuohikotti-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	7	2h 40min
18-21	-	-
21-23	-	-

Kouvola-Tuohikotti

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	6	3h 15min
18-21	3	3h 30min
21-23	1	-

Vekaranjärvi-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	7	3h 15min
18-21	-	-
21-23	-	-

Kouvola-Vekaranjärvi

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	7	3h 50min
18-21	1	-
21-23	1	-

Vuohijärvi-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	4	4h 45min
18-21	-	-
21-23	-	-

Kouvola-Vuohijärvi

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	5	3h 20min
18-21	1	-
21-23	-	-

LIITE 2. Vuorotarjonta (9/12). Kesäajan vuorotarjonnan nykytila Kouvolassa
LAUANTAIT (kesäaika)

Elimäki-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	9	1h 20min
18-21	1	-
21-23	-	-

Kouvola-Elimäki

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	7	2h 5min
18-21	-	-
21-23	-	-

Koria-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	10	1h 25min
18-21	1	-
21-23	-	-

Kouvola-Koria

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	9	2h 5min
18-21	-	-
21-23	-	-

Valkeala-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	7	1h 45min
18-21	1	-
21-23	-	-

Kouvola-Valkeala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	10	2h 10min
18-21	1	-
21-23	-	-

Kuusankoski-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	19	1h
18-21	3	1h
21-23	2	50min

Kouvola-Kuusankoski

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	22	1h
18-21	3	1h
21-23	1	-

Voikkaa-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	12	1h
18-21	3	1h
21-23	2	50min

Kouvola-Voikkaa

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	14	1h
18-21	3	1h
21-23	1	-

Mylykoski-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	11	2h
18-21	3	1h
21-23	-	-

Kouvola-Mylykoski

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	11	1h 5min
18-21	2	2h 15min
21-23	-	-

Inkeroinen-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	1	-
6-18	12	2h
18-21	2	1h
21-23	-	-

Kouvola-Inkeroinen

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	11	1 5minh
18-21	2	2h 15min
21-23	-	-

LIITE 2. Vuorotarjonta (10/12). Kesäajan vuorotarjonnan nykytila Kouvolassa**Anjala-Kouvola**

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	-	-
21-23	-	-

Kouvola-Anjala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	-	-
21-23	-	-

Jaala-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	1	-
18-21	-	-
21-23	-	-

Kouvola-Jaala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	2	6h 25min
18-21	-	-
21-23	-	-

Kaipiainen-Utti-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	3	3h 10min
18-21	-	-
21-23	-	-

Kouvola-Utti-Kaipiainen

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	4	2h 25min
18-21	1	-
21-23	-	-

Tuohikotti-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	2	3h 35min
18-21	-	-
21-23	-	-

Kouvola-Tuohikotti

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	3	3h 15min
18-21	-	-
21-23	-	-

Vekaranjärvi-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	3	3h 35min
18-21	-	-
21-23	-	-

Kouvola-Vekaranjärvi

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	3	3h 5min
18-21	-	-
21-23	-	-

Vuohijärvi-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	3	4h 40min
18-21	1	-
21-23	-	-

Kouvola-Vuohijärvi

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	4	4h 15min
18-21	-	-
21-23	-	-

LIITE 2. Vuorotarjonta (11/12). Kesäajan vuorotarjonnan nykytila Kouvolassa
SUNNUNTAIT (kesäaika)

Elimäki-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	5	3h 30min
18-21	1	-
21-23	1	-

Kouvola-Elimäki

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	4	4h 15min
18-21	1	-
21-23	3	1h 20min

Koria-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	7	2h
18-21	4	2h
21-23	1	-

Kouvola-Koria

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	8	2h
18-21	3	1h 25min
21-23	3	1h

Valkeala-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	1	-
18-21	1	-
21-23	-	-

Kouvola-Valkeala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	1	-
21-23	1	-

Kuusankoski-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	11	1h
18-21	3	1h
21-23	3	1h

Kouvola-Kuusankoski

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	13	1h
18-21	3	1h
21-23	1	-

Voikkaa-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	10	1h 5min
18-21	3	1h
21-23	3	1h

Kouvola-Voikkaa

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	12	1h
18-21	3	1h
21-23	1	1h

Myllykoski-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	3	5h 20min
18-21	1	-
21-23	-	-

Kouvola-Myllykoski

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	2	1h
18-21	1	-
21-23	1	-

Inkeroinen-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	4	5h 20min
18-21	-	-
21-23	-	-

Kouvola-Inkeroinen

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	2	1h
18-21	1	-
21-23	1	-

LIITE 2. Vuorotarjonta (12/12). Kesäajan vuorotarjonnan nykytila Kouvolassa**Anjala-Kouvola**

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	-	-
21-23	-	-

Kouvola-Anjala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	-	-
21-23	-	-

Jaala-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	1	-
18-21	1	-
21-23	-	-

Kouvola-Jaala

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	2	8h
18-21	-	-
21-23	-	-

Kaipiainen-Utti-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	1	-
18-21	1	-
21-23	1	-

Kouvola-Utti-Kaipiainen

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	1	-
18-21	1	-
21-23	-	-

Tuohikotti-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	1	-
18-21	-	-
21-23	-	-

Kouvola-Tuohikotti

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	1	-
21-23	1	-

Vekaranjärvi-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	-	-
21-23	-	-

Kouvola-Vekaranjärvi

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	-	-
21-23	1	-

Vuohijärvi-Kouvola

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	1	-
18-21	-	-
21-23	-	-

Kouvola-Vuohijärvi

Klo	Vuoroja	Vuoroväli max
5-6	-	-
6-18	-	-
18-21	-	-
21-23	-	-

LIITE 3. Junavuorot Kouvolan alueella.**Kouvola-Myllykoski-Inkeroinen**

	M-L	M-S	M-S	M-S	M-S	M-P, S
Kouvola	6:32	8:45	12:57	15:42	17:47	21:52
Myllykoski	6:43	8:56	13:08	15:53	17:58	22:03
Inkeroinen	6:49	9:02	13:14	15:59	18:04	22:09

	M-L	M-S	M-S	M-S	M-S	M-P, S
Inkeroinen	7:53	10:45	14:59	16:59	19:50	23:13
Myllykoski	7:59	10:51	15:05	17:05	19:56	23:19
Kouvola	8:11	11:03	15:17	17:17	20:08	23:31

Kouvola-Koria

	M-L	M-P	M-S	M-S	M-S
Kouvola	4:55	6:12	8:05	11:07	16:11
Koria	5:00	6:18	8:11	11:13	16:16

	M-L	M-S	M-S	M-P	M-P	M-S	M-P, S
Koria	7:37	12:47	15:42	17:35	18:35	19:49	0:19
Kouvola	7:43	12:53	15:48	17:42	18:42	19:55	0:25

