



KOUVOLAN JOUKKOLIIKENTEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA 2020–2025

**- Toimiva, vastuullinen ja nykyaikainen
joukkoliikenne**

Tausta ja tavoitteet suunnitelmalle

- Kouvolassa on voimassa oleva joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2015–2020, jonka varsinaiset kehittämistoimet ovat päättyneet jo vuoteen 2018. Joukkoliikenteen toiminnallisuutta ja järjestämistä koskeva lainsäädäntö on uusiutunut vuosien 2017 ja 2018 aikana, kun aiempi joukkoliikennelaki (2009) kumottiin heinäkuussa 2018 voimaantulleella liikennepalvelulailla (laki liikenteen palveluista). Lisäksi Kouvolan kaupunkistrategia 2030 on nostanut joukkoliikenteen kehittämisen tärkeäksi prioriteetiksi. Näin ollen joukkoliikenteelle on tarve laatia uusi suuntaa ohjaava kehittämissuunnitelma, joka asettaa toimenpiteet joukkoliikenteen kehittämiseksi seuraavalle suunnitelmakaudelle.
- Kouvolan joukkoliikenteen kehittämisen on tarkoitus myötäillä ja tukea Kouvolan kaupunkistrategiaa ja ottaa huomioon kaupungin kokonaiskehittämisen tavoitteet. Joukkoliikennettä kehitetään painottaen työmatka- ja opiskeluliikennettä sekä tarjoamaan toimivat ja tarkoituksenmukaiset joukkoliikennepalvelut koko Kouvolassa suunnitelmakauden aikana.
- Kouvolan kaupunkistrategiassa on linjattu joukkoliikenteen maksuttomuudesta. Kouvolassa otettiin käyttöön syyskuussa 2018 maksuton joukkoliikenne 80 vuotta täyttäneille senioreille. Joukkoliikenteen maksuttomuutta kehitetään asiakasryhmä kerrallaan.
- Tavoitteena on saada aikaan toimiva, palveleva ja houkutteleva joukkoliikennekokonaisuus.

Prosessi kehittämissuunnitelman taustalla

- Kehittämissuunnitelman valmistelussa on osallistettu Kouvolan päättäjiä ja kuntalaisia.
 - Nuorisovaltuuston ja kaupunginvaltuuston joukkoliikenneseminaari 4.2.2019
 - Valtuustoseminaari 1.4.2019
 - Kuntalaistyöpaja 13.5.2019
 - Kuntalaiskysely 20.5.–7.6.2019
- Kuntalaisten eli matkustajien tarpeita ja ajatuksia on lisäksi kertynyt muista kyselyistä ja asiakaspalautteesta.
- Lisäksi kehittämissuunnitelman valmistelutyötä on tehty yhteistyössä muiden kaupungin toimialojen kanssa. Ohjausryhmänä kehittämissuunnitelmalle on toiminut monialainen viranhaltijoista koostuva Kouvolan kaupungin joukkoliikennetyöryhmä.
- Kehittämissuunnitelmasta on kuultu myös kaupungin sopimusliikennöitsijöitä.

Joukkoliikenteen kehittäminen

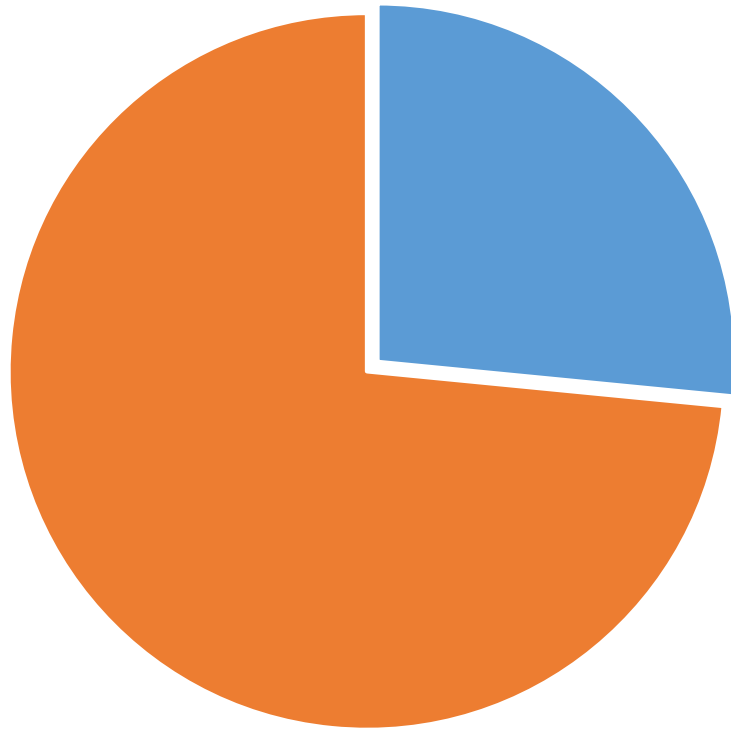


Joukkoliikenteen kustannuskehitys ja resurssit 2020–2025

- Lisätään joukkoliikenteen kustannustehokkuutta.
- Joukkoliikenteen palvelutason parantamiseksi tulee kohdentaa riittävä rahoitus liikenteen ostoihin. Joukkoliikenteen rahoituksessa tulee myös ottaa huomioon yleinen liikenteen kustannusten nousu sekä tulevaisuudessa hankintoja ohjaavat EU:n säännökset (EU:n puhtaiden ajoneuvojen direktiivi (Clean Vehicle Directive, CVD)).
- Suunnitelmakauden aikana keskitetään joukkoliikenteen painopistettä runkolinjoihin ja taajamakeskusten välille, mikä tarjoaa todellisen vaihtoehdon yksityisautoilulle. Karsitaan linjoja ja vuoroja, joissa matkustajatilastojen perusteella matkustetaan erittäin vähän tai ei ollenkaan (< 5 matkustajaa/vuoro). Haetaan kustannustehokkuutta koulukuljetuksiin.
- Joukkoliikenteen maksuttomuuden laajentamiseen tarjotaan suunnitelmakaudella tarvittavat resurssit.
- Palvelutason kehittämiseksi tarvitaan lisäksi riittävä rahoitus muihin liikennettä tukeviin hankintoihin, kuten matkustajainformaation ja markkinoinnin kehittämiseen.
- Joukkoliikenteen palveluita voidaan yhdistää kaupungin erilaisiin liikkumisen projekteihin ja näin tehostaa toiminnallisuutta.
- Joukkoliikenteen henkilötöyvuosipanos on ollut vuonna 2019 yhteensä 2,5 htv:ta. Tämä koostuu joukkoliikennelogistikon virasta sekä joukkoliikennekoordinaattorin ja 50% toimistosihteerin toimista. Joukkoliikenteen kehittämisen ja toiminnan laajentamisen vuoksi joukkoliikenteen henkilöresursointi tarkastetaan ja turvataan suunnitelmakaudella riittäväksi.

Joukkoliikenteen kustannukset 2019

Menot suhteessa tuloihin



■ Toimintatuotot 27 % ■ Toimintakulut 73%

Kustannusosuuksien suhteellinen laskennallinen jakautuminen TA2019 ja 9/2019 toteuman perusteella.

Joukkoliikenteen toimintakulut vuonna 2019 ovat n. 4 miljoonaa euroa. Toimintatuottoja kertyy n. 1,7 miljoonaa euroa. Loppu n. 2,3 miljoonaa euroa on kaupungin omaa rahoitusosuutta.

Lisäksi perusopetuksen maksuosuus koulupäivälinjoista n. 390 000 euroa.

Toimintatuottojen jakautuminen vuosittain

Toimintatuotot



■ Myyntituotot/lipputulot 66% ■ Valtionavustus 33,8%
■ KELA-tuki 0,2%

Luvut vuoden 2019 talousarvion mukaisia.

Toimintatuottoja yhteensä 1 733 000 €

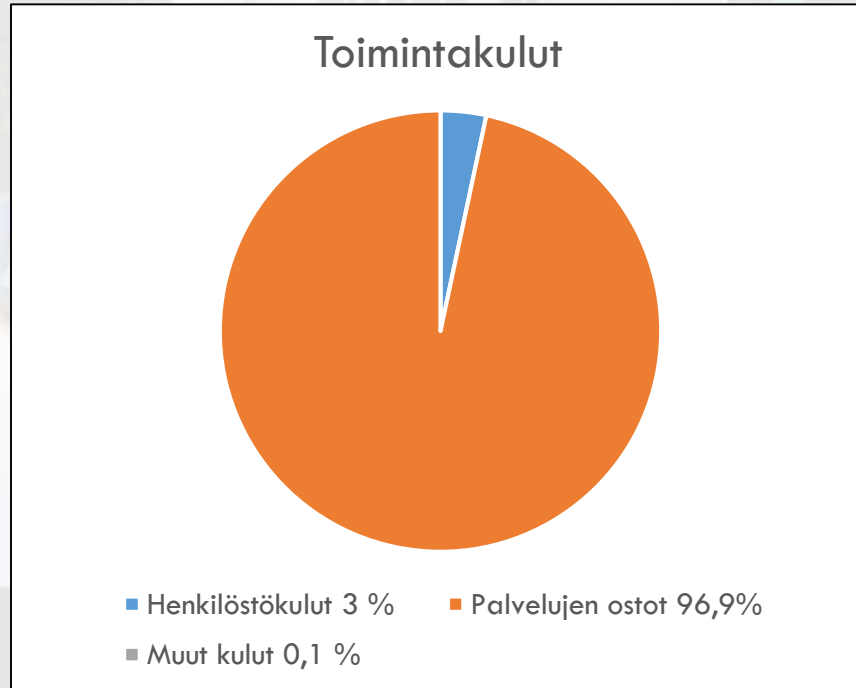
Myyntituottoja eli lipputuloja 1 150 000 €

Valtionavustusta 580 000 €

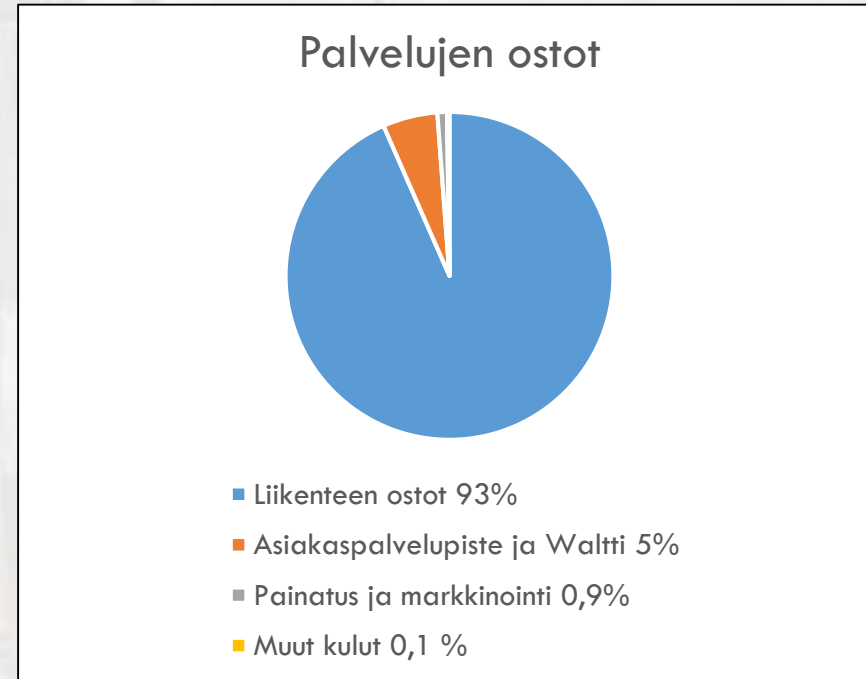
KELA-tukea 3000 €

Toimintakulujen jakautuminen vuosittain

Luvut vuoden 2019 talousarvion mukaisia.



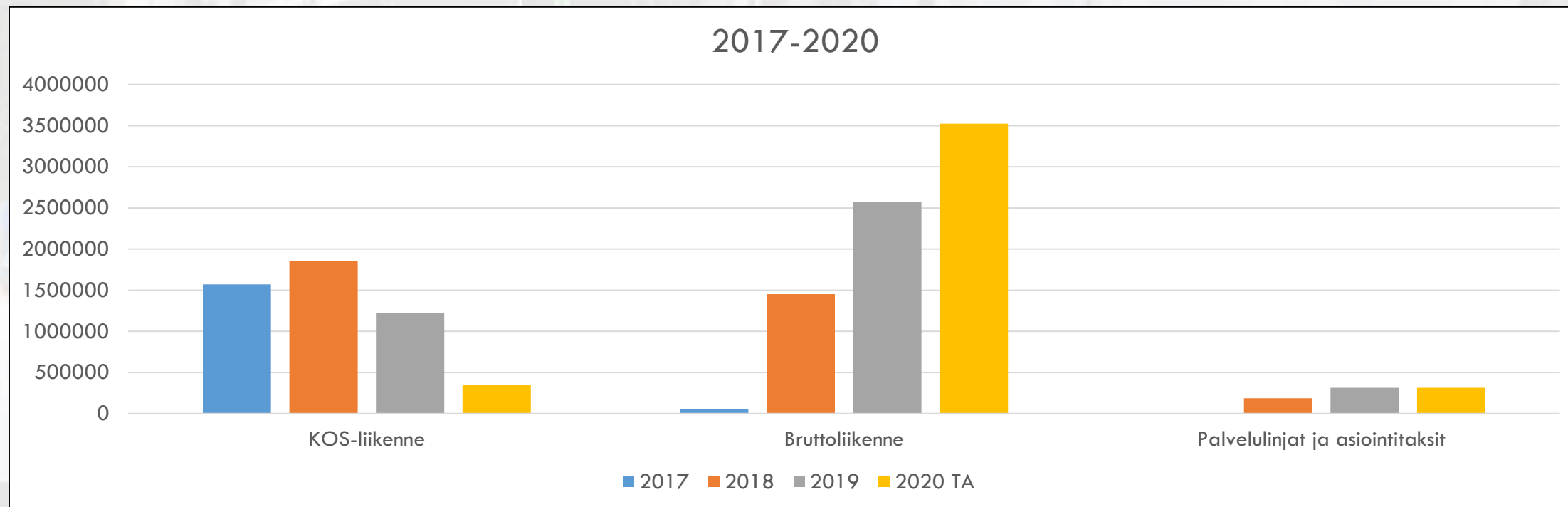
Palvelujen ostot 3 703 900 €
Henkilöstökulut 127 960 €



Liikenteen ostot 3 460 000 €
Asiakaspalvelupiste ja Waltti-järjestelmä 200 000 €
Painatus ja markkinointi 35 000 €
Muut kulut 8900 €

Lisäksi perusopetuksen maksuosuus koulupäivälinjoista n. 390 000 €.

Liikenteen ostojen kustannuskehitys



Kouvolassa on siirrytty joukkoliikenteen järjestämisessä kohti bruttoliikennesopimusmallia. **Bruttosopimusliikenteessä** lipputulot kuuluvat liikenteen tilaajalle, jolloin liikennöitsijälle maksettavat sopimuskorvaukset ovat suurempia.

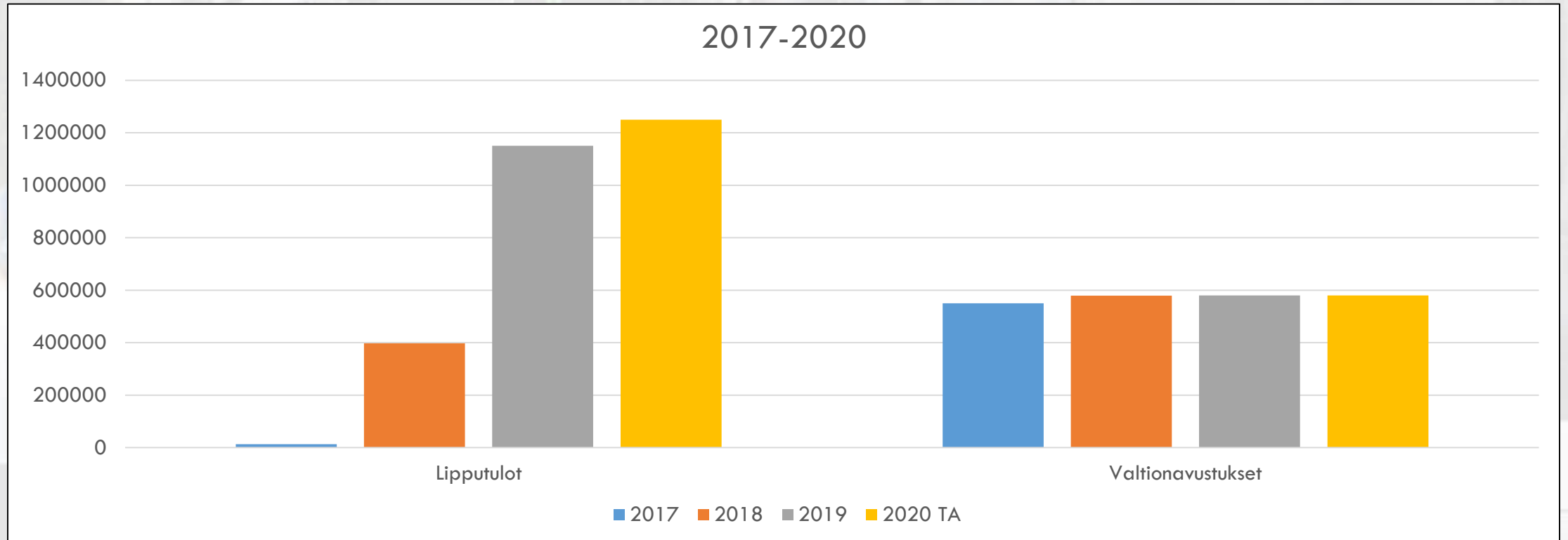
KOS-liikenteessä eli käyttöoikeussopimusliikenteessä lipputulot kuuluvat liikennöitsijälle, jolloin sopimuskorvaukset ovat pienempiä. KOS-liikenteessä on mukana perusopetuksen maksuosuus koulupäivälinjojen sopimuskorvauksista. Lisäksi KOS-liikenteessä on maksettu nousukorvauksia koululaisista (perusopetus), Waltti-korttimatkoista, seniorimatkoista ja mobiililippumatkoista (nämä eivät ole kaaviossa mukana):

2017: 1,3 milj. € (55 % koululaiset)

2018: 1 milj. € (59 % koululaiset)

2019: n. 630 000 € (70 % koululaiset)

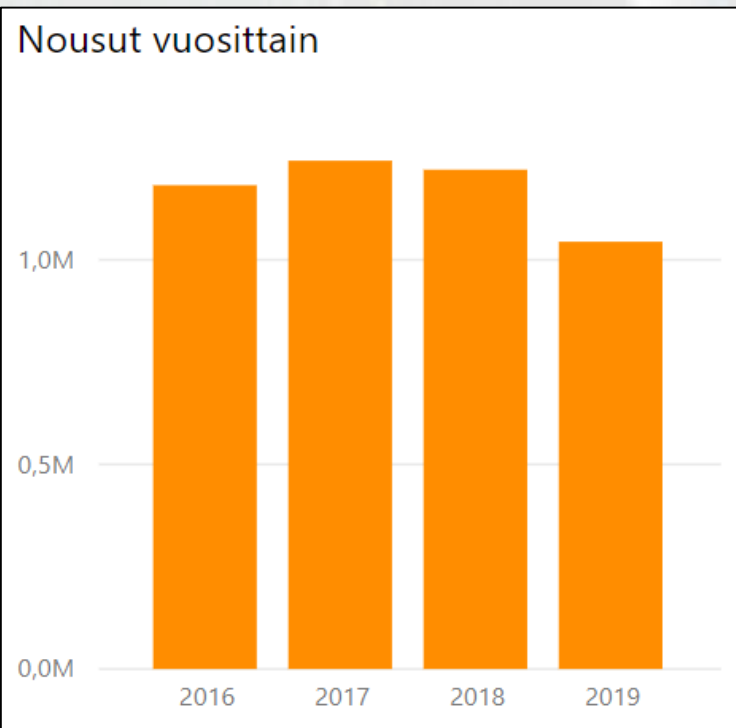
Tulokehitys



Lipputulot ovat nousseet siirryttäessä bruttoliikennesopimuksiin. Bruttoliikennesopimuksissa lipputulot jäivät liikenteen tilaajalle eli kaupungille.

Lisäksi sisäisinä siirtoina kaupunkiorganisaation sisäistä tulonsiirtoa joukkoliikenteelle koululaiskorttien käytöstä bruttoliikenteessä.

Matkustajamäärien kehitys 2016–2019



Vuoden 2019 nousumäärät tammikuu – lokakuu.

Nousut kuukausittain

Kuukausi	2016	2017	2018	2019
01	111 802	134 979	128 925	135 306
02	127 174	121 788	113 607	118 774
03	116 945	132 936	128 709	135 974
04	109 497	103 233	114 157	113 457
05	81 690	100 707	99 655	103 301
06	48 984	50 366	49 296	50 970
07	41 327	41 686	44 463	53 416
08	89 058	93 789	95 686	100 299
09	116 126	112 440	105 405	113 353
10	103 758	110 050	112 447	119 402
11	141 366	137 895	128 241	
12	94 659	102 371	99 734	
Yhteensä	1 182 386	1 242 240	1 220 325	1 044 252

Matkustajien määrä keskimäärin per vuoro

Linja	Matkustajamäärä / vuoro	Vuoromäärä arkipäivisin
3	17,02	31
1	15,50	59
5	10,22	34
11	10,01	52
4	9,65	26
7	9,37	26
2	9,33	4
8	8,00	19
9	7,28	10
10	7,19	46
13	3,66	16
12	3,55	18
14	2,47	18

Laskettu aikaväliltä tammikuu – toukokuu 2019.

Vuoromäärät talviaikaan 2019

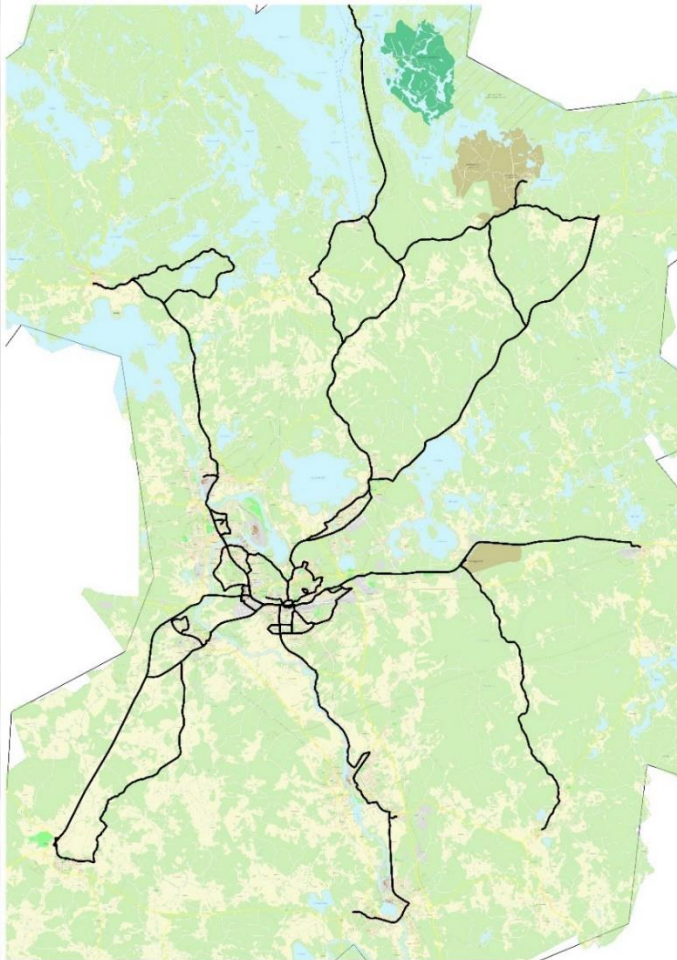
Reitti	Vuorot / suunta		
	Arkisin (koulupäivä)	Lauantai	Sunnuntai
Matkakeskus – Kuusankoski (1, 2, 7, 9, 90 ja 91)	52	26	15
Matkakeskus – Voikkaa (1, 2, 9, 90 ja 91)	37	15	15
Matkakeskus – Jaala (9, 90 ja 91)	9	0	0
Matkakeskus – Myllykoski (3, 36, 61)	17	13	4
Matkakeskus – Inkeroinen (3)	14	12	4
Matkakeskus – Anjala (3)	14	11	4
Matkakeskus – Elimäki (4 ja 41)	14	8	3
Matkakeskus - Korja (4, 4K ja 41)	17	9	9
Matkakeskus – Valkeala (5)	22	9	4
Matkakeskus – Vekaranjärvi (5)	10	3	1
Matkakeskus – Vuohijärvi (5)	5	1	0
Matkakeskus – Tuohikotti (5)	3	2	1
Matkakeskus – Utti (8)	8	0	0
Matkakeskus – Kaipainen (8)	6	0	0
Matkakeskus – Eskolanmäki (10)	23	16	11
Matkakeskus – Lehtomäki (11)	26	16	13
Matkakeskus – Tornionmäki (12, 13 ja 8)	28	14	8
Matkakeskus – Mielakka (13)	8	3	0
Matkakeskus – Kasarminmäki (14)	9	0	0

Reitti	Arkisin (koulupäivä)
Matkakeskus – Sippola (8, 60 ja 61)	4
Matkakeskus – Saaramaa (61)	1-2
Matkakeskus – Enäjärvi (61)	1-2
Matkakeskus – Kimola (90)	2
Matkakeskus – Huhdasjärvi (91)	1-2
Valkeala – Tirva (52 ja 55)	5
Valkeala – Harju (54 ja 57)	4
Valkeala – Utti (55)	4
Valkeala - Uusi-Mauno (52)	1
Elimäki – Inkeroinen (34 ja 47)	1
Elimäki - Ruotsinkylä – Hämeenkylä (48)	1
Elimäki – Raussila (46 ja 48)	2
Elimäki - Metsä-Uoti (45)	1
Korja – Värälä (44)	2
Inkeroinen - Liikkala – Sippola (35)	4
Myllykoski – Rautakorpi (33)	1
Anjala - Takamaa – Inkeroinen (32)	4
Inkeroinen – Ahvio (31)	1
Kuusankoski – Korja (21)	6-7
Voikkaa - POKS - Rekola – Kuusankoski (20)	8
Pilkanmaa - Kuusankoski – Voikkaa (22)	6

Suluissa linjanumerot.

Linjasto talvella 2019

Päälinjat



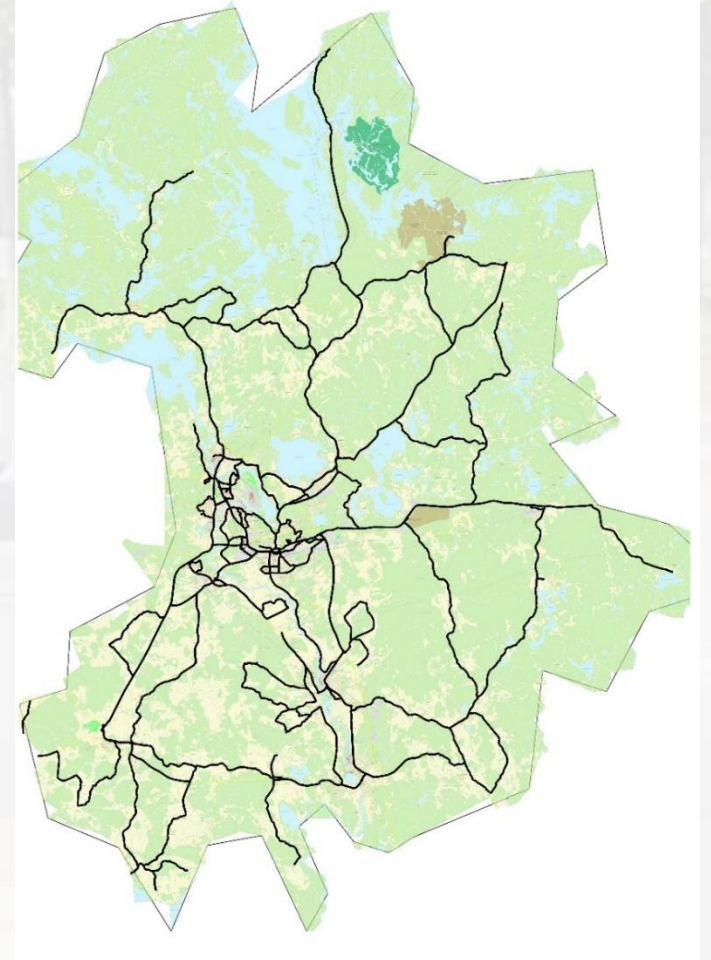
Kartoissa on kuvattu Kouvolan kaupungin hankkiman linja-autoliikenteen linjasto tavallisena arkipäivänä. Kartat eivät ota kantaa vuorotarjonnan määrään, vaan kuvaavat, missä kaikkialla tavallisena koulupäivänä Kouvolassa liikkuu linja-autoja.

82 % Kouvolan kaupungin asukkaista asuu enintään kilometrin etäisyydellä ja 54 % enintään 500 metrin etäisyydellä päälinjan bussipysäkeistä.

Linja-autoliikennettä täydennetään palvelulinjoilla, jotka liikennöivät Kouvolan keskusta-alueella, Kuusankosken ja Voikkaan alueella sekä Anjala, Inkeröisten ja Myllykosken alueella.

Lisäksi maaseutualueilla liikennöi 19 asiointitaksia, kukin kerran viikossa.

Päälinjat + koulupäivälinjat



Väestön sijoittuminen

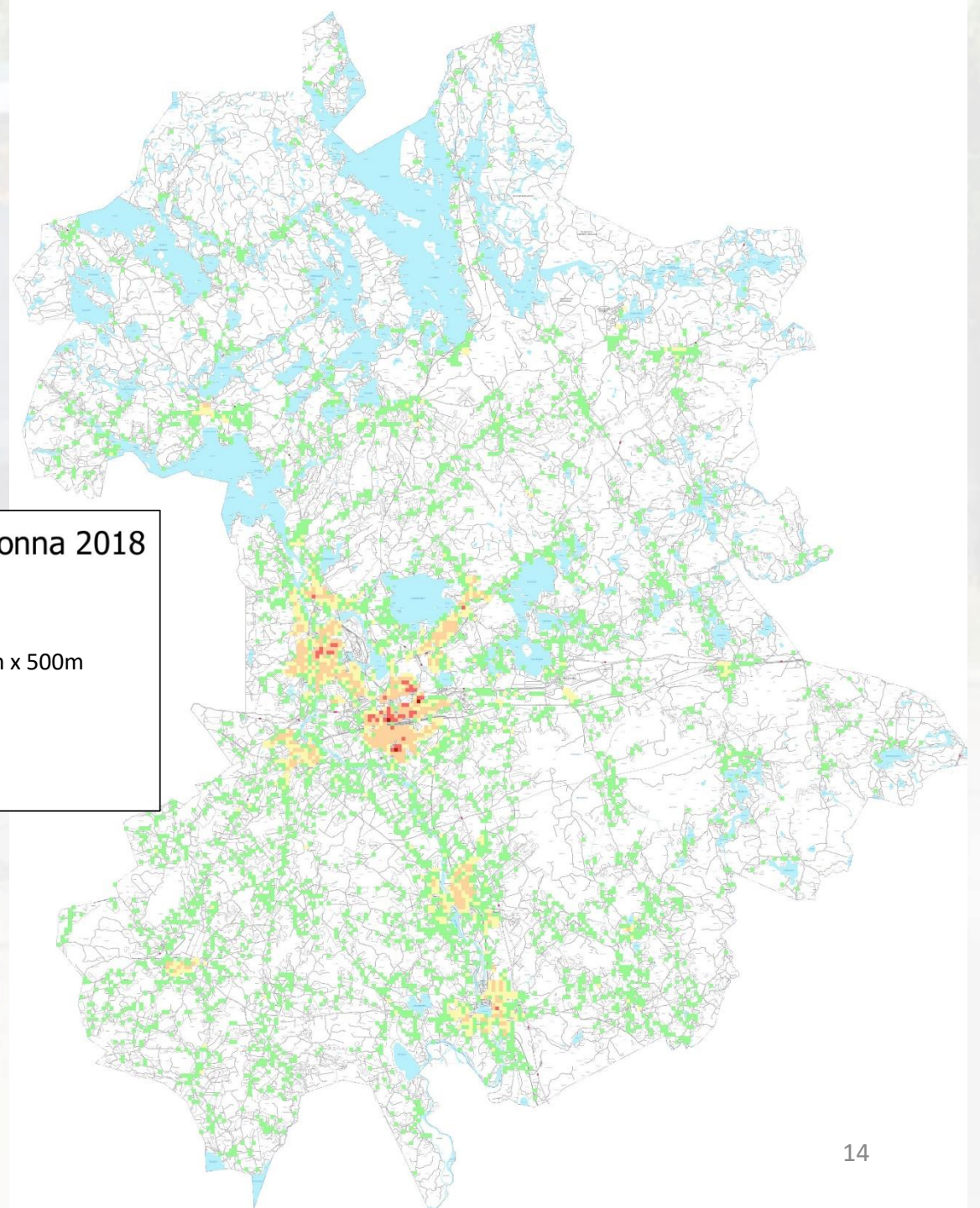
Kouvolan kaupunkirakenne on haastava kustannustehokkaan joukkoliikenteen järjestämisen kannalta: maantieteellisesti alue on laaja ja asukastiheys melko pieni (32,53 as/km² (31.12.2018)). Väestö on sijoittunut keskeisen Kouvolan kaupunkialueelle sekä pitkien välimatkojen päässä oleviin taajamiin. Valtaosa Kouvolaasta on erittäin harvaanasuttua maaseutualuetta, joilla joukkoliikenteen järjestämisen suhteelliset kustannukset ovat korkeat.

Kouvolan kaupungin maankäytön toteuttamishjelmassa 2018 tavoiteltu yhdyskuntarakenteen eheyttäminen vanhaa rakennetta täydentämällä vahvistaa joukkoliikenteen järjestämisen mahdollisuuksia.

Väestön sijoittuminen vuonna 2018

Lähde YKR

■	1 - 10	asukasta / 500m x 500m
■	10 - 50	
■	50 - 180	
■	180 - 470	
■	470 - 630	



Palveluiden kattavuus

- Joukkoliikenteen ydintoimintoja tarjotaan ja kehitetään keskuskaupungin ja merkittävien taajamaseutujen välillä. Haja-asutusalueet huomioidaan tarpeellisten joukkoliikennepalveluiden järjestämisessä (vähintään lakisääteiset koulukuljetukset).
- Linja-autoverkostoa keskitetään suunnitelmakaudella suuren kysynnän runkolinjoille, joille voidaan näin taata korkeampi palvelutaso ja mahdollistaa matkaketjujen toimivuus. Runkolinjoille järjestetään suunnitelmakaudella vaihtoyhteyksiä liityntälinjoilta.
- Suunnitelmakaudella asiointitaksien ja vastaavien kulkumuotojen kehittämiseen panostetaan, esimerkkinä mahdolliset kutsutaksikokeilut. Vuoteen 2021 mennessä asiointitaksiverkosto optimoidaan ja ajantasaistetaan palvelemaan kustannustehokkaasti haja-asutusalueiden asiointiliikennettä.
- Joukkoliikennepalveluita kehitetään yhdistämällä erilaisia kuljetusmuotoja ja näin tehostetaan toiminnallisuutta ja turvataan joukkoliikenneverkon kattavuus koko kaupungin alueella. Matkaketjuajattelu otetaan keskeiseksi joukkoliikenteen kehittämisen teemaksi suunnitelmakaudella. Matkaketjuissa huomioidaan bussiyhteydet, pyöräily ja kaupunkipyörät, asiointi- ja palveluliikenne, VR:n raideliikennevuorot sekä polkupyörä- ja autojen liityntäpysäköinti.

Toimiva ja palveleva joukkoliikenne

Toimenpiteet vuosille 2020–2025

Kehitetään joukkoliikenteen palvelutasoa, luodaan joukkoliikenteelle tunnistettava brändi, tarkastellaan lippu- ja maksujärjestelmän tuomia mahdollisuuksia, parannetaan matkustajainformaatiota, kehitetään tiedotusta ja lisätään markkinointia sekä huomioidaan ympäristönäkökohdat. Tavoitteena saada aikaan toimiva, palveleva ja houkutteleva joukkoliikennekokonaisuus sekä kasvattaa matkustajamääriä.

Palvelutason kehittäminen

Kehitetään palvelutasoa joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamiseksi. Painopiste työ- ja koulumatkaliikenteessä, mutta suuren kysynnän alueilla tarjontaa pyritään kehittämään myös vapaa-aikaa ja vuorotöitä ajatellen.

Tarkastellaan reitit uudelleen kokonaisuutena. Kattavalle linjastouudistukselle on mahdollisuus aikaisintaan 2023, minkä suunnittelu tulee aloittaa vuosina 2020–2021.

Lyhennetään vuoroväliä käytetyimmillä yhteysväleillä huomioiden niiden väliset vaihtoyhteydet (+ vakiominuuttiset aikataulut). Muilla yhteysväleillä vuorojen aikataulutus mahdollisimman suurta osaa potentiaalisista matkustajista palvelevaksi ja sujuvat yhteydet tiiviimmän vuorovälin linjoille.

Kehitetään matkaketjuja: kytketään pyöräily, kaupunkipyörät ja myöhemmin myös henkilöautojen liityntäpysäköinti osaksi joukkoliikennettä. Parannetaan kävely-yhteyksiä pysäkeille sekä pysäkkien infrastruktuuria.

Laajennetaan matalalattiakaluston käyttöä (huomioiden matkustusmukavuus maaseutualueilla).

Yhtenäinen brändi

Otetaan käyttöön tunnistettava ja yhtenäinen joukkoliikenteen brändi, joka kattaa nimen ja visuaalisen ilmeen.

Brändi näkyy viestinnässä ja markkinoinnissa sekä myöhemmässä vaiheessa myös bussien teippauksissa.

Brändin nimi ideoidaan kuntalaisten kanssa.

Brändin alle nivotaan bussien lisäksi mm. palvelulinjat ja kaupunkipyörät.

Kouvolan joukkoliikenteellä on lanseerattu brändi vuoteen 2023 mennessä.

Lippu- ja maksujärjestelmä

Valmistaudutaan tunnistepohjaiseen lippu- ja maksujärjestelmään siirtymiseen (mm. ajoneuvolaitteet).

Siirrytään koko Kouvolan laajuiseen tasataksa-alueeseen.

Kehitetään lippuvalikoimaa ja hinnastoa, jotta matkustajan on entistä helpompi valita juuri itselleen sopiva lipputuote. Asiakasryhmien tarpeet tunnistetaan. Esimerkkejä:

- Työsuhdematkalippu, työmatkaetuuudet maksutapoina
- Matkailijoille soveltuvat lipputuotteet
- Eläkeläisten, opiskelijoiden jne. etuudet
- Pidemmät kausituotteet (esim. 90 vrk / 365 vrk, kesäajan kausituote)
- Mobiililipun lippuvalikoiman laajentaminen

Helpotetaan lipputuotteiden ostamista ja kortille ladattavien tuotteiden lataamista (yli puolet matkustajista lataa netissä 2019).

Matkustajainformaatio

Otetaan käyttöön reaaliaikainen informaatiojärjestelmä: bussit kartalle ja parempi häiriötilanteiden hallinta.

Kehitetään mobiilisovellusta: reittiopas, lippujen osto, häiriöinformaatio ja muuta oleellista tietoa.

Hankitaan informaationäyttötaulut käytetyimmille pysäkeille ja linja-autojen matkustamotiloihin. Uusitaan mahdollisesti matkakeskuksen informaationäytöt samassa yhteydessä. Yksityisille tahoille mahdollisuus hankkia infotauluja ja näyttää niissä lähimpien bussipysäkkien lähtöjä (esim. Veturi).

Tiedotus ja markkinointi

Laaditaan vuosittain tiedotus- ja markkinointisuunnitelma uudella joukkoliikenteen ilmeellä.

Tehdään joukkoliikenteen tiedotuksesta ja markkinoinnista näkyvämpää ja houkuttelevampaa.

Järjestetään erilaisia kampanjoita joukkoliikenteen tunnettuuden lisäämiseksi, mahdollisina esimerkkeinä:

- Uusiasiakashankintaan tähtäävät toimenpiteet
- Koulukierrokset ja muut nuorten joukkoliikenteen käyttäjiksi houkutteluun tähtäävät toimenpiteet
- Kaupungissa järjestettävissä tapahtumissa näkyminen

Ympäristönäkökulma

Siirrytään vähitellen kohti vähäpäästöistä käyttövoimaa: selvitetään mahdollisuudet vaihtoehtoista käyttövoimaa käyttävän kaluston hankintaan (biodiesel, biokaasu tai sähkö) ja huomioidaan kilpailutuksissa (EU:n puhtaiden ajoneuvojen direktiivi (Clean Vehicle Directive, CVD)).

Pyritään nostamaan joukkoliikenteen kulkutapa-astetta ja vähentämään yksityisautoilua keskusta-alueella Kouvolassa. Houkutellaan erityisesti nuoria joukkoliikenteen käyttäjiksi.

Kaupunkistrategiaa tukevat toimenpiteet

Kaupunkistrategia 2019–2030 joukkoliikenteen näkökulmasta:

- Satsataan elinvoimaan ja palvelujen kehittämiseen
- Joukkoliikenne keskeisenä kehittämiskohteena
- Joukkoliikenteen tarjonnan kohdentaminen ja uudistaminen
- Matkaketjujen suunnittelu ja kehittäminen
- Joukkoliikenteen käytön lisääminen
- Maksuton joukkoliikenne

Taulukoihin merkitty punaisella suunnitelmaa sitovat tavoitteet vuoteen 2025 mennessä. Vuoden 2025 jälkeen tapahtuvia tavoitteita tarkastetaan kehittämissuunnitelman 2026–2030 valmistelussa.

Kaupunkistrategia ja joukkoliikenne

- Kouvolan kaupunkistrategiassa on korostettu joukkoliikenteen merkitystä ja asetettu toiminnallisia tavoitteita joukkoliikenteen kehittämiseen ja toimivuuteen vuoteen 2030 mennessä.
- 1. Strategian tavoitetasot: Joukkoliikenteen matkustajamäärän kasvu

Matkustajamäärä	Matkustajamäärä	Matkustajamäärä
2017	2023	2030
1 234 000	1 419 000	1 604 000

Ennusteen mukaan vuoden 2019 matkustajamäärä noin 1,28 miljoonaa. Aikavälillä 01/2019 – 10/2019 nousuja 1 044 252 kpl (10 kk).

Kaupunkistrategia ja joukkoliikenne

- Kouvolan kaupunkistrategiassa on korostettu myös ilmasto- ja ympäristöarvoja. Joukkoliikenteen kehittämisessä tulee ottaa suunnitelmakaudella huomioon strategian kirjaukset päästötavoitteista. Tämä on huomioitava kilpailutuksissa liittyen ajoneuvokaluston vaatimuksiin (sähkö- ja kaasautot).
- Myös joukkoliikenteen kulkutapa-asteen nostaminen vaikuttaa kasvihuonekaasupäästöihin / asukas, jos matkustajat vaihtavat yksityisautoilun joukkoliikenteeseen.
- 2. Strategian tavoitetasot: Kasvihuonekaasupäästöt

CO ₂ -ekv / asukas	CO ₂ -ekv / asukas	CO ₂ -ekv / asukas
2017	2023	2030
5,6 t	4 t	2 t

Kaupunkistrategia ja joukkoliikenne

- Kouvolan kaupunkistrategiassa on asetettu myös työmatkapendelöinti yhdeksi tarkasteltavaksi tavoitearvoksi. Kouvolan joukkoliikennettä kehitetään yhteistyössä naapurikuntien ja alueellisen ELY-keskuksen sekä liikennöitsijöiden kanssa entistä tiiviimmässä yhteistyössä turvaten lähikaupunkiseutujen ja Kouvolan väliset yhteydet.
- Pendelöinnissä huomioidaan suunnitelmakaudella myös raideliikenteen tehokkaampi hyödyntäminen.
- 3. Strategian tavoitetasot: Pendelöijät

Pendelöijät / määrä	Pendelöijät / määrä	Pendelöijät / määrä
2017	2023	2030
4 900	6 500	8 000

Kaupunkistrategia ja joukkoliikenne

- Kouvolan kaupunkistrategiassa on linjattu maksuttomasta joukkoliikenteestä kouvolaalaisille vuoteen 2030 mennessä. Alla on kuvattu maksuttomuuden eteneminen.

Maksuttomat kuntalaisryhmät	Maksuttomat kuntalaisryhmät	Maksuttomat kuntalaisryhmät	Maksuttomat kuntalaisryhmät	Maksuttomat kuntalaisryhmät	Maksuttomat kuntalaisryhmät
2017 (tilanne)	2019 (uudet ryhmät)	2021 (uudet ryhmät)	2022-2024 (uudet ryhmät)	2027 (uudet ryhmät)	2030 (uudet ryhmät)
Lasta lastenvaunuissa kuljettava yksi matkustaja Alle 7-vuotiaat lapset Vaikeavammaisten matkustajien saattajat Rintamaveteraanit sekä heidän puolisonsa ja leskensä SHL- ja VPL-korteilla matkustaminen on maksutonta palveluliikenteessä ja asiointitakseissa.	80 –vuotta täyttäneet seniorit (2018)	2. asteen opiskelijat	Peruskoululaiset Opiskelijat	Eläkeläiset Työttömät	Kaikki

Seurantatyökalut ja päivitystyö

- Kehittämissuunnitelmaa päivitetään tarpeen mukaan. Seuraava tarkastelujakso ajoitetaan liikennöintisopimusten kesto huomioon ottaen vuoteen 2023.
- Uutta kehittämissuunnitelmaa aletaan valmistelemaan talven 2023–2024 aikana koskien vuosia 2026–2030.
- Päivitystyössä otetaan huomioon palveluverkon uudistukset ja niihin liittyvät kehittämistarpeet.
- Seurannassa huomioidaan joukkoliikenteen kustannuskehitys, sopimusmallien muutokset, joukkoliikenteen matkustajamäärät ja yhteiskunnalliset kehitystarpeet joukkoliikenteen toiminnalle.
- Vuosittain järjestetään joukkoliikennematkustajien tyytyväisyydestä kysely, jolla seurataan asiakastyytyväisyyden kehitystä.
- Päivitystyön tueksi laaditaan tarvittavat selvitykset.

Palvelutasot 2025

- Palvelutasojen määrittelyssä huomioidaan, millaista palvelutasoa tarvitaan ja millaista palvelutasoa pystytään järjestämään.
- Palvelutasotavoite kuvaa tavoitellun joukkoliikenteen palvelun tason kullakin yhteysvälillä ja ohjaa joukkoliikenteen suunnittelua.
- Uusi liikennepalvelulaki (voimaan 1.7.2018 alkaen) ei edellytä enää toimivaltaisilta joukkoliikenteen viranomaisilta joukkoliikenteen palvelutason määrittelyä tai sen vahvistamista, mutta Kouvolassa palvelutaso on katsottu tarpeelliseksi edelleen tuottaa kehittämistyön tueksi ja toiminnallisten tavoitteiden saavuttamiseksi.
- Palvelutasoluokittelu perustuu matkustajamääriin ja potentiaalisiin matkustajamääriin eli kysyntään (väestön sijoittuminen, työpaikat, koulut, oppilaitokset, palvelut). Palvelutasoluokittelussa otetaan huomioon suunnitelmakauden aikana tapahtuvat palveluverkon muutokset ja palvelutasoja voidaan suunnitelmakauden aikana muokata vastaamaan tapahtuvia muutoksia.
- Lähtökohtana on käytetty palvelutasomääritelmää vuosille 2015–2020 sekä nykyisen vuorotarjonnan todellista tasoa. Nykyinen joukkoliikenteen vuorotarjonta ei vastaa täysin vuosille 2015–2020 asetettuja palvelutasotavoitteita. Uudet palvelutasot pyritään määrittämään realistisesti ja siten mahdollistamaan tavoitteiden toteutuminen suunnitelmakauden loppuun (2025) mennessä.

Palvelutasoluokitukset 2025

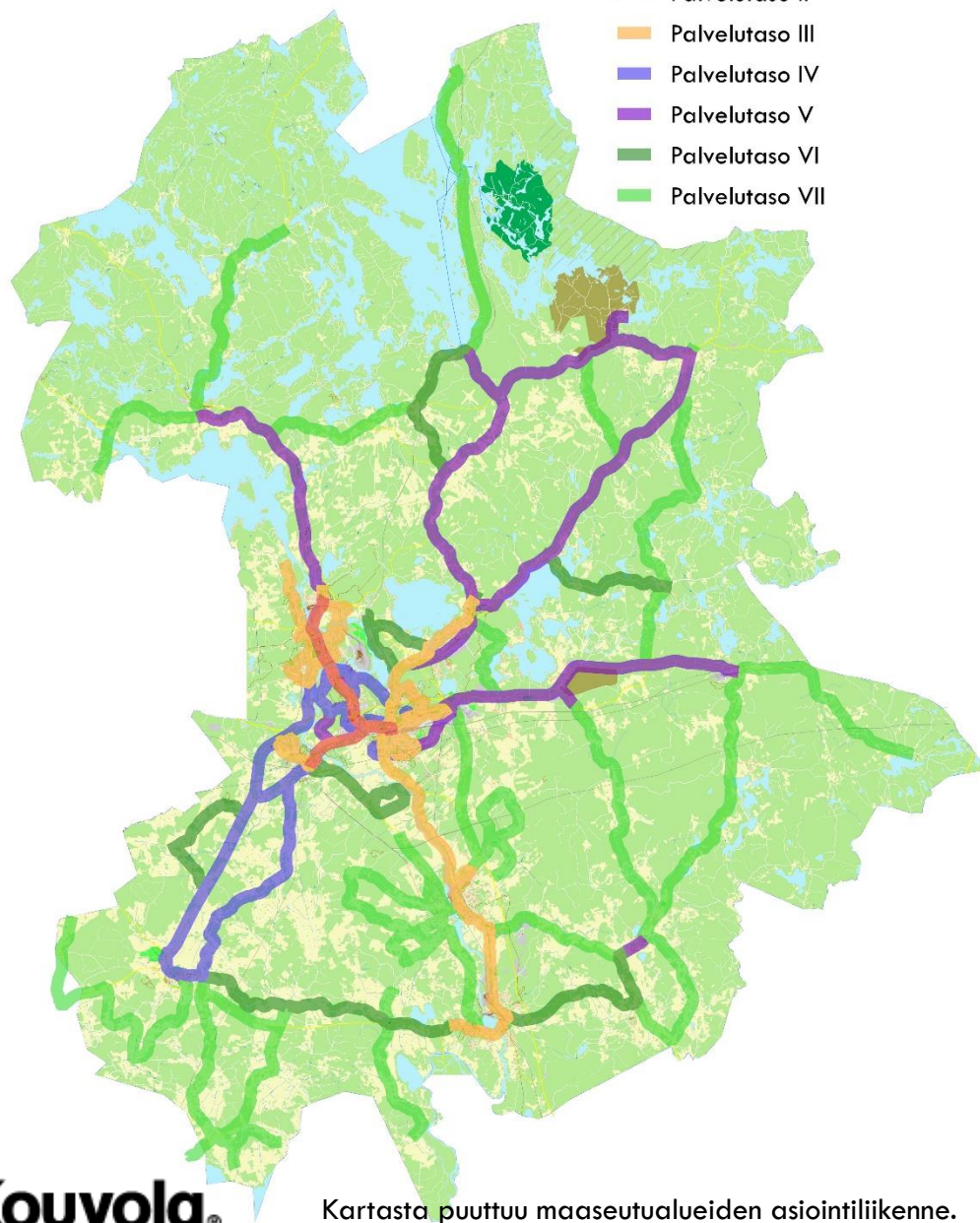
I	II	III	IV	V	VI	VII
	Matkakeskus - Kuusankoski	Matkakeskus - POKS	Matkakeskus - Elimäki	Matkakeskus - Utti	Inkeroinen - Sippola	Inkeroinen - Ahvio
	Matkakeskus - Voikkaa	Matkakeskus - Anjala	Matkakeskus - Kasarminmäki	Matkakeskus - Kaipiaisen	Valkeala - Tirva	Anjala - Ummeljoki - Myllykoski - Inkeroinen
	Matkakeskus - Korja	Matkakeskus - Inkeroinen	Kuusankoski - Valkeala	Matkakeskus - Jaala	Inkeroinen - Elimäki	Myllykoski - Rautakorpi
		Matkakeskus - Keltakangas	Kuusankoski - Korja	Matkakeskus - Mielakka	Elimäki - Teuroinen - Värälä - Korja	Elimäki - Metsä-Uoti
		Matkakeskus - Myllykoski		Matkakeskus - Vekaranjärvi - Tuohikotti	Valkeala - Harju	Elimäki - Raussila - Ratula
		Matkakeskus - Valkeala		Matkakeskus - Vuohijärvi	Matkakeskus - Ummeljoki	Elimäki - Joensuunkylä
		Matkakeskus - Eskolanmäki		Matkakeskus - Sippola		Valkeala - Jaala
		Matkakeskus - Lehtomäki				Matkakeskus - Huhdasjärvi
		Matkakeskus - Tornionmäki				Matkakeskus - Kimola
						Anjala - Liikkala - Ruotila - Valkeala - Inkerilä
		Kuusankosken liikenne (Rekola, Pilkanmaa, Tähtee jne.)				Myllykoski - Sippola - Enäjärvi - Kaipiaisen - Saaramaa
						Elimäki - Lapinjärvi (koulu- ja lukioverkko)

Palvelutasot kuvaavat talviliikenteen palvelutasoa. Kesällä palvelutaso on matalampi tasojen VI ja VII yhteysväleillä, joissa liikennöinti perustuu koulumatkaliikenteeseen. Palvelutaso voi myös laskea hieman muilla yhteysväleillä, sillä kesäisin matkustus on vähäisempää.

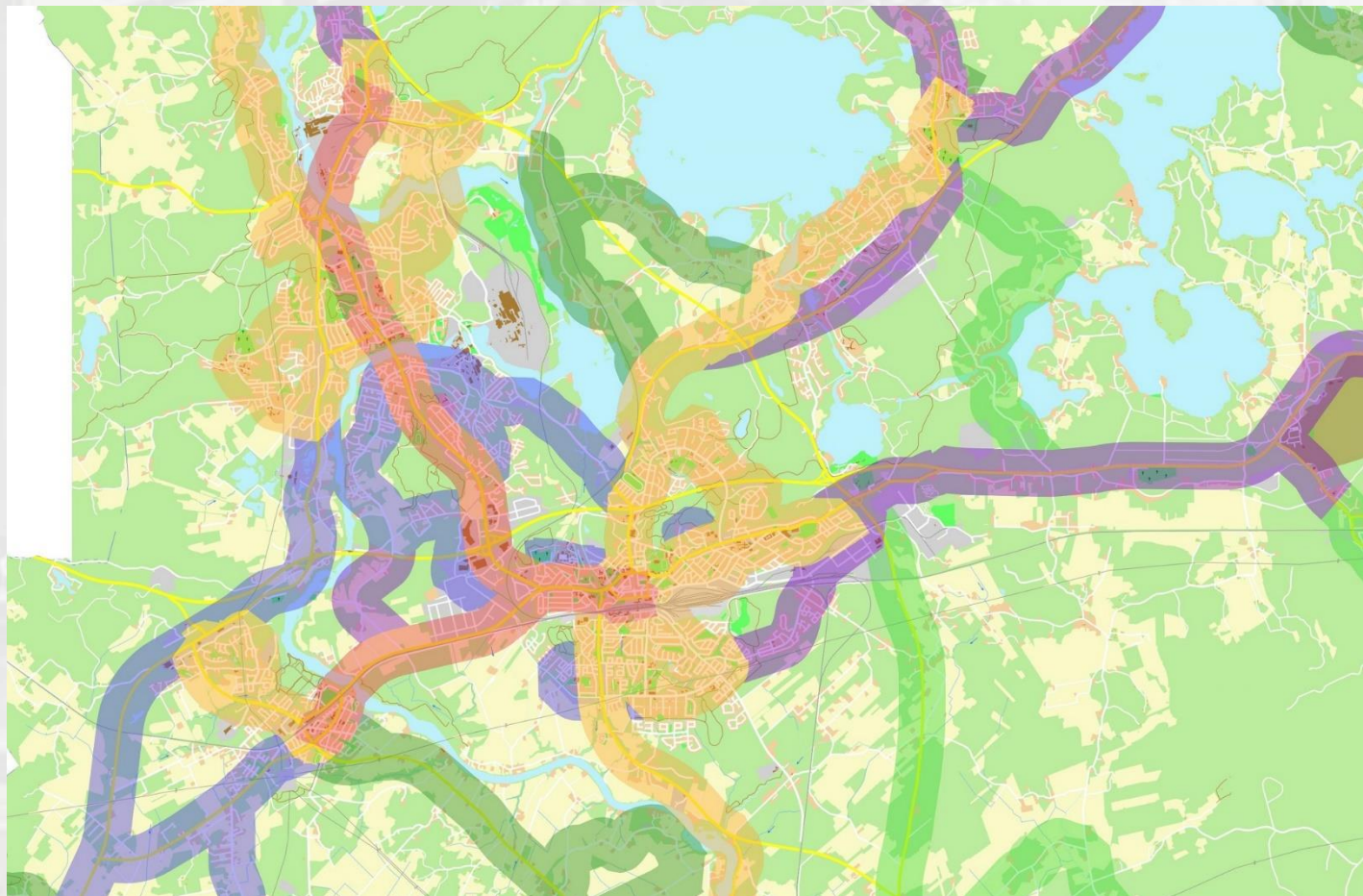
Lisäksi maaseutualueilla järjestetään asiointitaksiyhteyksiä, joilla turvataan viikoittainen asiointiyhteys taajama-alueelle.

Palvelutasoluokitukset 2025

- Palvelutaso II
- Palvelutaso III
- Palvelutaso IV
- Palvelutaso V
- Palvelutaso VI
- Palvelutaso VII



Palvelutasoluokitukset 2025



Taulukossa on kuvattu talviliikenteen määrälliset palvelutasotekijät. Palvelutason määräävät tekijät ovat tummemmalla pohjalla, vaaleammalla pohjalla olevat ovat suosituksia.

Kouvolassa käytössä ovat palvelutasot II – VII.

TALVI-LIIKENNE	Soveltamis-aika	I	II	III	IV	V	VI	VII
Liikennöintiaika	Ma-to	5.30–23.30	6.00–22.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00
	Pe	5.30–01.30	6.00–23.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00
Vuoroväli/ vuoromäärä	La	6.00–01.30	7.00–23.30	9.00–21.30	9.00–18.00	10.00–15.00	Tarpeen mukaan	–
	Su	7.00–23.30	9.00–21.30	11.00–18.30	12.00–17.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	–
	Ruuhka (n. klo 7–9 ja 15–17)	≤ 10 min	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≥ 1 vuoro tunnissa	3–5 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)	1–2 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)
	Arkipäivä klo 9–14	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	–	–
	Arjen varhaisilta klo 18–20	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	–	–	–
	Lauantaisin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	1–4 vuoroa/suunta/vrk	0–2 vuoroa/suunta/vrk	–
	Sunnuntaisin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0–2 vuoroa/suunta/vrk	0–2 vuoroa/suunta/vrk	–
	Varhaisaamu ja myöhäisilta (kaikki päivät)	≤ 30 min	≤ 60 min	–	–	–	–	–
	Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	–	–	–	–	–
Kävelyetäisyys pysäkillä		≤ 400 m	≤ 500 m	≤ 800 m	–	–	–	–

Lähde: Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelystä (Liikenneviraston ohje 31/2015)

Palvelutasoluokkien
määritelmät ja
tavoitteet sekä
esimerkkejä
käyttöympäristöistä.

Kouvolassa on käytössä
tasot II – VII.

Palvelu- tasoluokka	I	II	III	IV	V	VI	VII	Ei kriteeristöä
Määritelmä	Joukkoliikenteen käyttö on helppoa; ruuhka-aikana voi mennä pysäkillle aikatauluja tarkistamatta. Kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöauton käytölle.	Mahdollistaa elämän ilman henkilöautoa. Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle.	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle.	Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin.	Säännöllisiä yhteyksiä arkipäivisin. Vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin.	Tarjotaan koulu- ja asiantyhteyksiä sekä yleisimmät opiskelu- ja työmatkayhteydet.	Tarjotaan koulu- ja asiantyhteyksiä sekä välttämättömimmät opiskelu- ja työmatkayhteydet.	Ei joukkoliikennettä.
Tavoite	Mahdollisuudet joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvuun.	Mahdollistaa sujuvan arjen ilman henkilöautoa.	Mahdollistaa sujuvan arjen ilman henkilöautoa; viikonloppuisin matkat suunniteltava tarkemmin.	Hyvät arjen yhteydet; myös viikonloppuliikennettä.	Turvata arjen liikumistarpeita; ei välttämättä suoliikennettä.	Pääosa koulu- ja asiantyhteyksistä säännöllisessä joukkoliikenteessä. Tarjotaan yleisimpiä opiskelu- ja työmatkayhteyksiä.	Pääosa koulu- ja asiantyhteyksistä säännöllisessä joukkoliikenteessä.	Eriittiset lakisääteiset kuljetukset pyritään tarjoamaan kaikille avoimina kuljetuksina aina kun mahdollista.
Esimerkkejä käyttöympäristöstä	Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen tiiviit asuinalueet, useimmiten kerrostaloalueet.	Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen tiiviit asuinalueet sekä kaupungin sisäisten aluekeskusten väliset yhteydet.	Ulompi kaupunkialue, kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet.	Kaupungin kehysalue, pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet.	Maaseudun paikalliskeskukset ja yhteydet keskuskaupunkiin.	Ydinmaaseutu	Ydinmaaseutu	Harvaan asuttu maaseutu
SYKEN kaupunkimaaseutuluokituksen luokka	Sisempi kaupunkialue	Sisempi kaupunkialue	Ulompi kaupunkialue	Ulompi kaupunkialue/Kaupungin kehysalue	Kaup. kehysalue/läheinen maaseutu/Maaseudun paikalliskeskukset	Ydinmaaseutu	Ydinmaaseutu	Harvaan asuttu maaseutu

Lähde: Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelystä (Liikenneviraston ohje 31/2015)