

Seinäjoen seudun joukkoliikenteen kehittämisselvitys

Raportti 19.12.2025

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.



Kuva: Seinäjoki kaupunki



Seinäjoki



KAUHAVA

LAPUA

Ilmajoki

ISOKYRÖ
ELÄMÄÄ SUUREMPI



ETELÄ-POHJANMAAN LIITTO
Regional Council of South Ostrobothnia



**Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus**
ely-keskus.fi

Johdanto

Etelä-Pohjanmaalla palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista ovat Seinäjoen kaupunki Seinäjoen sisäisellä alueella sekä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus (1.1.2026 alkaen liikenne- ja viestintävirasto Traficom*) peruskunnissa muualla Etelä-Pohjanmaalla. Toimivaltainen viranomainen järjestää joukkoliikennettä omalla toimivalta-alueellaan. Muu kuin laissa liikenteen palveluista määritetty tieliikenteen toimivaltainen viranomainen voi hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja.

Joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen on suunniteltava julkisen henkilöliikenteen palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen. Viranomaisen on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa. (Laki liikenteen palveluista 320/2017) Seinäjoen seudullinen liikenneryhmä on käynyt keskustelua tarpeesta selvittää joukkoliikenteen järjestämistapaa ja kehittämistarpeita koko seudulla.

Seinäjoen seudun joukkoliikenteen kehittämisselvitys muodostaa pohjan seudullisen joukkoliikenteen kehittämiseksi. Sen tavoitteena on saavuttaa tehokas, kestävä ja alueen tarpeisiin vastaava liikennejärjestelmä. Joukkoliikenteen kehittäminen ja Seinäjoen toimivalta-alueen laajentamisen selvittäminen on esitetty toimenpiteenä muun muassa Seinäjoen kaupungin kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelmassa (2023). Tässä selvityksessä:

- kartoitetaan joukkoliikenteen nykytila Seinäjoen seudulla,
- selvitetään eri osapuolten tarpeet ja toiveet joukkoliikenteen kehittämisestä,
- arvioidaan eri toteutustapoja joukkoliikenteen järjestämiselle ja hankinnalle sekä tunnistetaan joukkoliikenteen kehittämistarpeita, ja
- muodostetaan suositus etenemistavasta.

Selvityksen tarkastelualue on Seinäjoen, Kauhavan, Kurikan ja Lapuan kaupunkien sekä Ilmajoen ja Isonkyrön kuntien muodostama alue.

* ELY-keskukset lakkaavat vuoden 2026 alussa ja joukkoliikenteen toiminnot siirtyvät liikenne- ja viestintävirasto Traficomille. Tämän vuoksi raportissa puhutaan molemmista.



Kuva: Seinäjoen kaupunki

Selvitystä on laadittu vuorovaikutteisesti

Joukkoliikenteen kehittämisselvitystä on laadittu tiiviissä vuorovaikutuksessa seudun toimijoiden sekä sidosryhmien kanssa.

Selvityksen laadintaa on ohjannut Seinäjoen, Kurikan, Kauhavan, Lapuan, Ilmajoen ja Isokyrön kaupunkien ja kuntien sekä Etelä-Pohjanmaan liiton ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen edustajista koostuva ohjausryhmä. Ohjausryhmä kokoontui työn aikana kaksi kertaa.

Alkuvaiheessa haastateltiin erikseen kuntien edustajia kuntien tarpeista ja näkemyksistä joukkoliikenteen järjestämiseen. Lisäksi haastateltiin Etelä-Pohjanmaan ELY-keskusta ja benchmarkina Jyväskylän kaupunkia, joka vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä 7 kunnassa ja Lappeenrannan kaupunkia, joka vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä Lappeenrannassa ja Imatralla. Kummassakin haastattelussa kaupungissa on tehty toimivalta-alueen muutoksia vuoden 2024 alusta.

Selvityksen laadinnan aikana järjestettiin lisäksi marraskuussa 2025 työpaja, johon osallistui osa ohjausryhmän edustajista ja muita kuntaedustajia pääasiassa Seinäjoelta. Työpajassa pohdittiin järjestämistapojen vaikutuksia ja joukkoliikenteen muita kehittämistarpeita.

Asukasnäkökulmaa saatiin selvitykseen mukaan asukaskyselyllä, joka oli avoinna viikon ajan loka-marraskuun vaihteessa 2025. Kyselystä viestitettiin kuntien ja Etelä-Pohjanmaan liiton viestintäkanavissa.

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet:

- Seinäjoen kaupunki: Juha Takamaa, Juha Kokko, Jyrki Kuusinen ja Keijo Kaistila
- Kauhavan kaupunki: Jonna Heikkilä, Atte Hotti ja Tuija Kallionpää
- Kurikan kaupunki: Riikka Koskela, Juha Luukko ja Lauri Saarinen
- Lapuan kaupunki: Mirva Korpi ja Ulpu Viimaluoto
- Ilmajoen kunta: Ari-Pekka Laitalainen
- Isonkyrön kunta: Petri Hänninen ja Jarkko Rintala
- Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus: Miika Hautala ja Valtteri Massenko
- Etelä-Pohjanmaan liitto: Mari Pohjola ja Jani Palomäki

Selvityksen konsulttina on toiminut Ramboll Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet Pekka Vähätörmä (projektipäällikkö), Juulia Hyvärinen ja Daniel Averine.



Kuva: Seinäjoen kaupunki

Sisällys

1. Nykytila	5
2. Joukkoliikenteen kehittämisen tarpeet ja tavoitteet	15
3. Joukkoliikenteen mahdolliset järjestämistavat	23
4. Suositus Seinäjoen seudulle	40
5. Joukkoliikenteen muut kehittämistarpeet seudulla	43

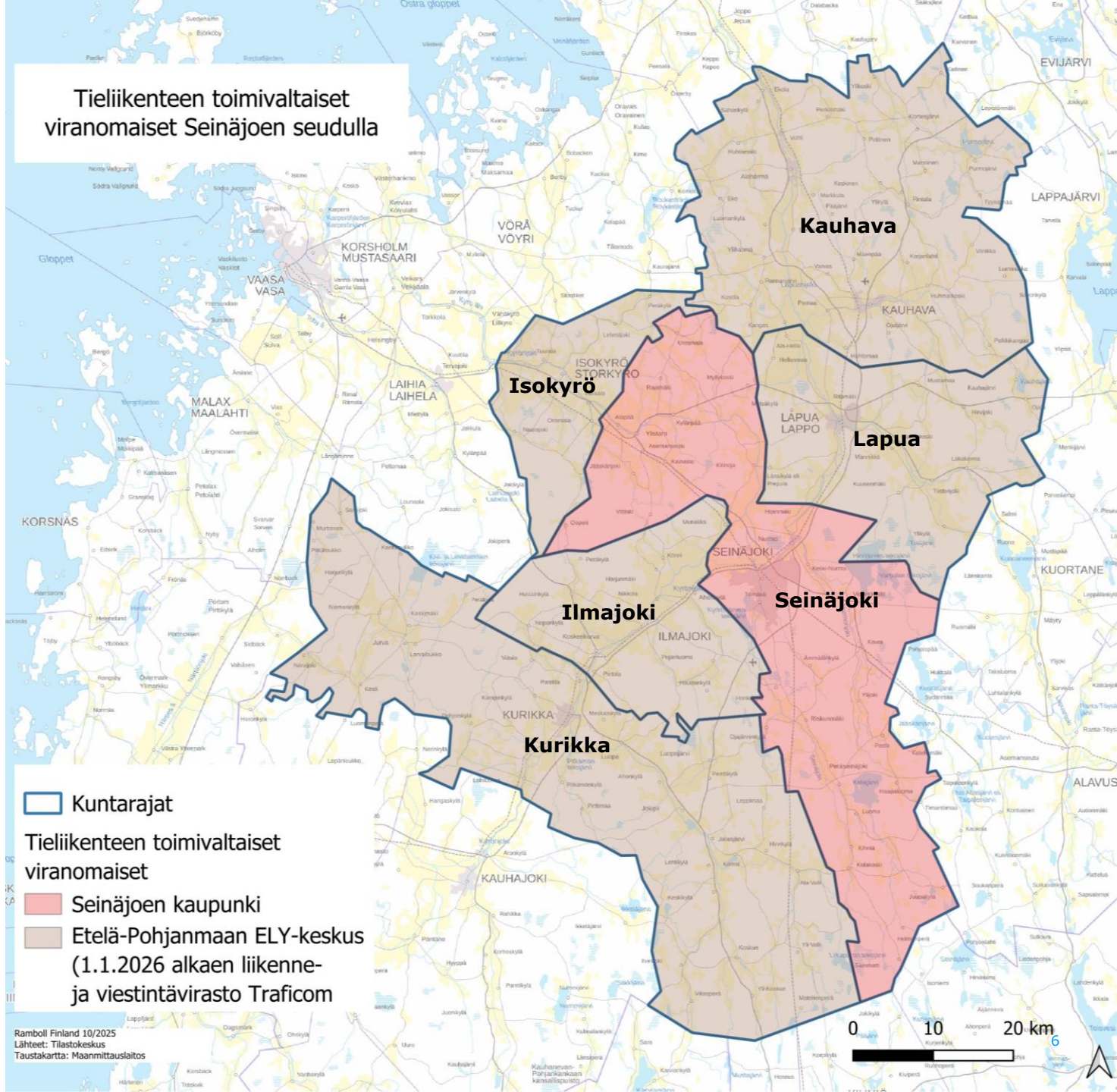
Liite: Nykytila-analyysin tarkentavat kalvot

1. Nykytila

Joukkoliikenteen järjestämisvastuut nykyisin

Etelä-Pohjanmaalla palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat **Seinäjoen kaupunki** **Seinäjoen sisäisellä alueella** sekä **liikenne- ja viestintävirasto Traficom** (31.12.2025 saakka Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus) **peruskunnissa muualla Etelä-Pohjanmaalla**. Toimivaltainen viranomainen järjestää joukkoliikennettä omalla toimivalta-alueellaan. Muu kuin laissa liikenteen palveluista määritetty tieliikenteen toimivaltainen viranomainen voi hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja.

Seinäjoella kaupunkiliikennettä hankitaan tällä hetkellä alueellisella käyttöoikeussopimuksella kantakaupungin ja Nurmon alueelle. Sopimus on voimassa kesäliikennöintikauden 2027 loppuun. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom hankkii kuntien välistä liikennettä sopimuksilla, jotka ovat pääosin voimassa vuoteen 2027 saakka. Peruskunnissa hankitaan omina hankintoina palveluliikennettä sekä koululaiskuljetuksia. Lisäksi alueella liikennöi markkinaehtoista liikennettä sekä alueen sisäisesti että kaukoliikenteenä pidemmälle.



Maakunnan suunnitelmat tukevat joukkoliikenteen kehittämistä

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tuotu esiin liikenteen kehittämisen tavoitteita koko maakunnalle.

Visio:

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmä tukee koko maakunnan kestävää kasvua pyrkien kohti hiilineutraalisuutta. Liikennejärjestelmä varmistaa maakunnan hyvän saavutettavuuden vahvistamalla elinkeinoelämän kilpailukykyä sekä sovittamalla yhteen maakäytön ja liikenteen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman päätavoitteita ovat saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus ja kilpailukyky. Maakunnassa panostetaan kestäviin kulkumuotoihin ja turvataan hyvä saavutettavuus myös joukkoliikenteellä. Tavoitteena on kasvattaa kestävien kulkutapojen osuuksia.

- Tietoliikennejärjestelmä ja tietoliikenneyhteydet mahdollistavat, asumisen, työskentelyn ja yrittämisen edellytykset koko maakunnassa.
- Etelä-Pohjanmaan eri keskusten välisten yhteyksien palvelutason kehittäminen.
- Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa erityisesti Seinäjoen kaupunkiseudulla.

Tavoitteet kytkeytyvät valtakunnallisiin tavoitteisiin.

Maakuntakaavassa on osoitettu yhteysvälit Kauhava–Seinäjoki–Kurikka sekä Isokyrö–Seinäjoki joukkoliikenteen kehittämiskäytäviksi.

Seinäjoen kestävän liikkumisen suunnitelma

Seinäjoen kestävän liikkumisen suunnitelma on laadittu vuonna 2023.

Visio:

*Helposti saavutettava Seinäjoki
Tilaa ja tahtoa terveelliselle ja turvalliselle liikkumiselle läpi vuoden*

Seinäjoella on **tavoitteena parantaa joukkoliikennettä** alueellaan. Joukkoliikenteeseen liittyviä tavoitteita ja linjauksia ovat mm.:

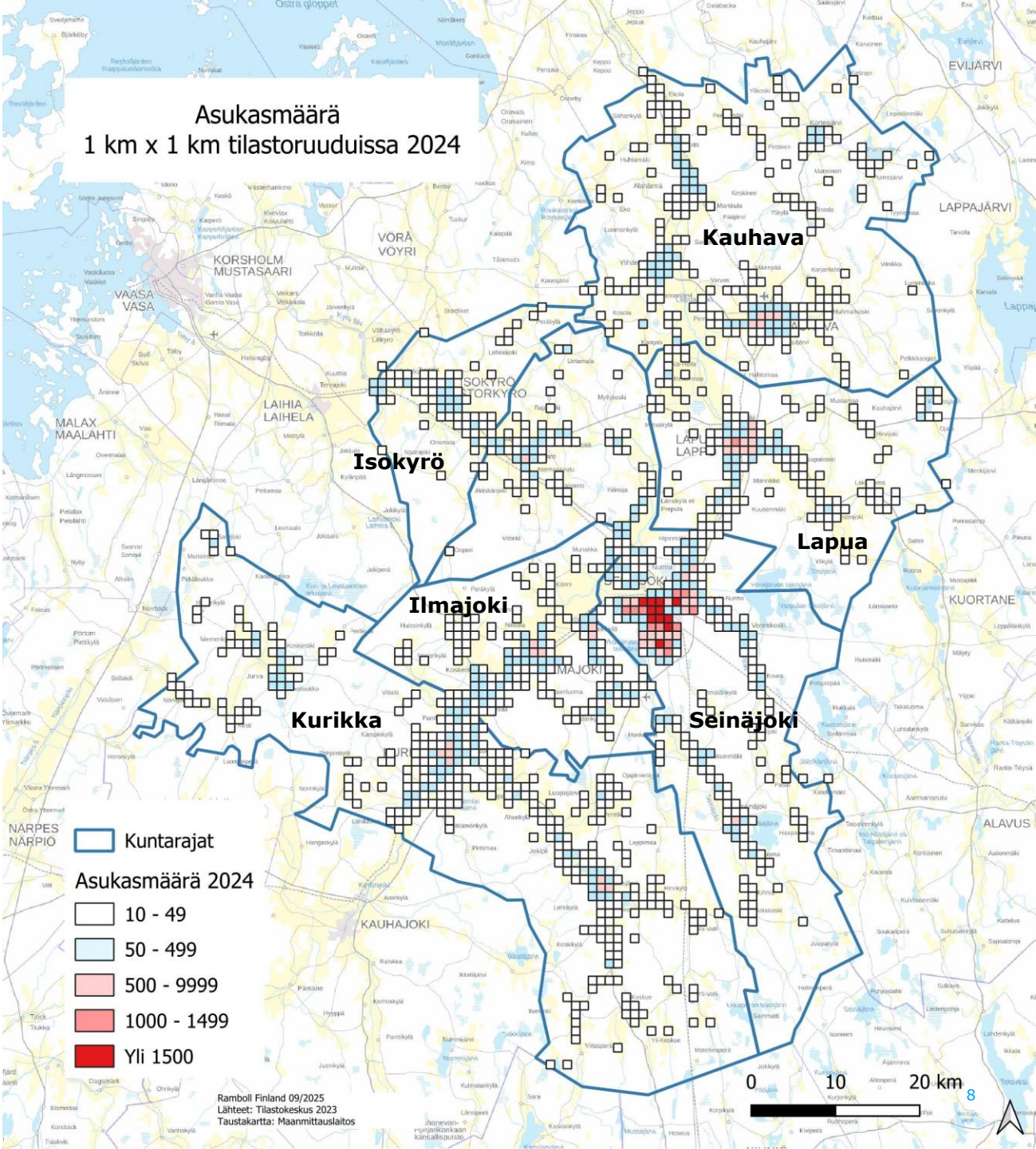
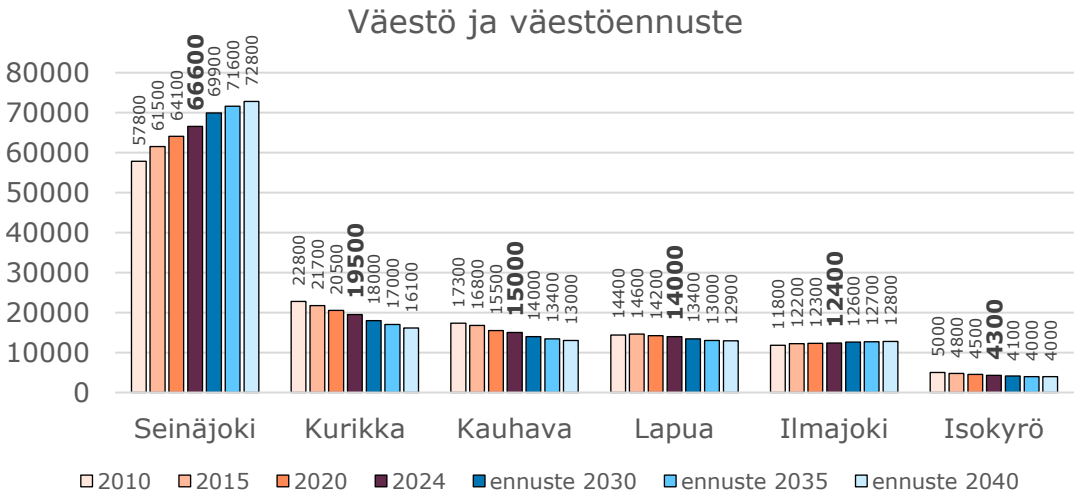
- Kestävän liikkumisen käytävät ovat sujuvia ja laadukkaita joukko- ja pyöräliikenteen yhteysvälejä.
- Matkaketjujen edellytykset ovat erinomaiset joukkoliikenteen asemilla ja tärkeimmillä pysäkeillä.
- Liikenteen hiilidioksidi- ja pienhiukkaspäästöt ovat vähentyneet voimakkaasti ja melu- ja värinähaittoja on lievennetty.
- Joukkoliikenneyhteyksien käyttö ja niiden välillä vaihtaminen on helppoa ydinkeskustan lisäksi asuinalueiden ja työpaikka-alueiden välillä sekä tärkeimpien palveluiden äärellä. (Ydinkeskusta)
- Arjen matkat tehdään useimmiten jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä. (Kaupunkialue)

Toimenpiteissä todetaan, etteivät matkat rajaudu vain kunnan rajojen sisälle vaan matkoja tehdään myös kuntarajojen yli. Esitettynä toimenpiteenä **on selvittää Seinäjoen toimivalta-alueita yli kunnanrajojen** ja yhtenäistää matkantekoa helpottaen yli kunnan rajojen matkustavia. Myös Seinäjoen sisäistä liikennettä on tarkoitus kehittää esimerkiksi tutkimalla runkobussien mahdollisuuksia.

Väestö

Asutus Seinäjoella on keskittynyt tiiveimmin taajamiin. Väkirikkain kunta on keskustaupunki Seinäjoki, jossa asui vuonna 2024 noin 66 600 asukasta. Seinäjoella valtaosa asukkaista asuu keskustaajamassa. Lisäksi asutuskeskittymiä on Ylistarossa ja Peräseinäjoella, jotka ovat liittyneet Seinäjokeen kuntaliitoksella. Muita kuntaliitoskuntia, joissa asutuksen hajautuminen useampaan taajamaan on nähtävissä, ovat Kurikka ja Kauhava. Kartalla on kuvattu vain yli 10 asukkaan tilastoruudut (1 x 1 km).

Seinäjoki on kasvava kaupunki. Muissa Seinäjoen seudun kunnissa väkiluvun ennustetaan Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan laskevan lukuun ottamatta Ilmajokea, jonne ennustetaan pientä kasvua.



Työpaikat

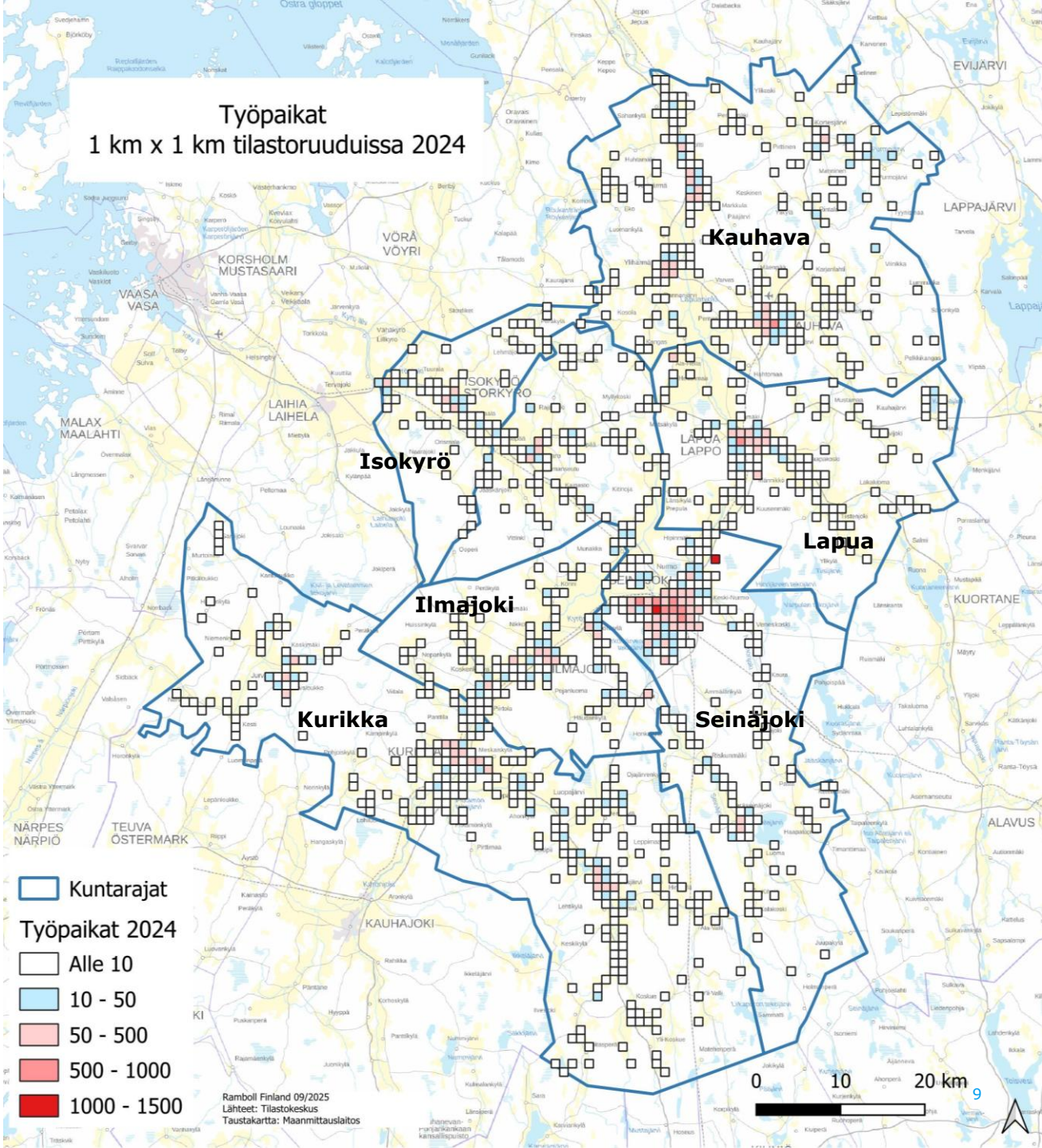
Työpaikat sijaitsevat asutusta keskittyneemmin alueen taajamissa. Kartalla on kuvattu kaikki työpaikat, myös alle 10 työpaikan tilastoruudut (1 x 1 km).

Tiiveimmät työpaikkakeskittymät sijaitsevat Seinäjoen keskustassa sekä Atrian tehtaalla Seinäjoen keskustan koillispuolella. Lisäksi työpaikkoja on runsaasti kaikkien kuntien taajamissa.

Kunta	Työpaikat 2023
Seinäjoki	33 610
Kurikka	6780
Kauhava	6120
Lapua	4500
Ilmajoki	3380
Isokyrö	1300

Seinäjoen seudulla pendelöidään runsaasti töihin oman asuinkunnan ulkopuolelle. Erityisesti Ilmajoelta, Isostakyröstä ja Lapualta käydään runsaasti töissä muissa kunnissa. Pendelöintivirrat on esitetty seuraavalla sivulla.

Kunta	Asuinkunnan ulkopuolella työssäkäyvät 2023
Seinäjoki	19 %
Kurikka	36 %
Kauhava	24 %
Lapua	46 %
Ilmajoki	62 %
Isokyrö	59 %



Pendelöintivirrat

Suurimmat pendelöintivirrat tarkastelualueella liikkuvat keskuskaupunkiin Seinäjoelle (kartalla punaiset nuolet):

- Ilmajoki–Seinäjoki 2310 pendelöivää
- Lapua–Seinäjoki 1560 pendelöivää
- Kurikka–Seinäjoki 1170 pendelöivää
- Kauhava–Seinäjoki 620 pendelöivää.

Lisäksi runsaasti pendelöidään vastakkaisiin suuntiin Seinäjoelta Ilmajoelle, Kurikkaan ja Lapualle.

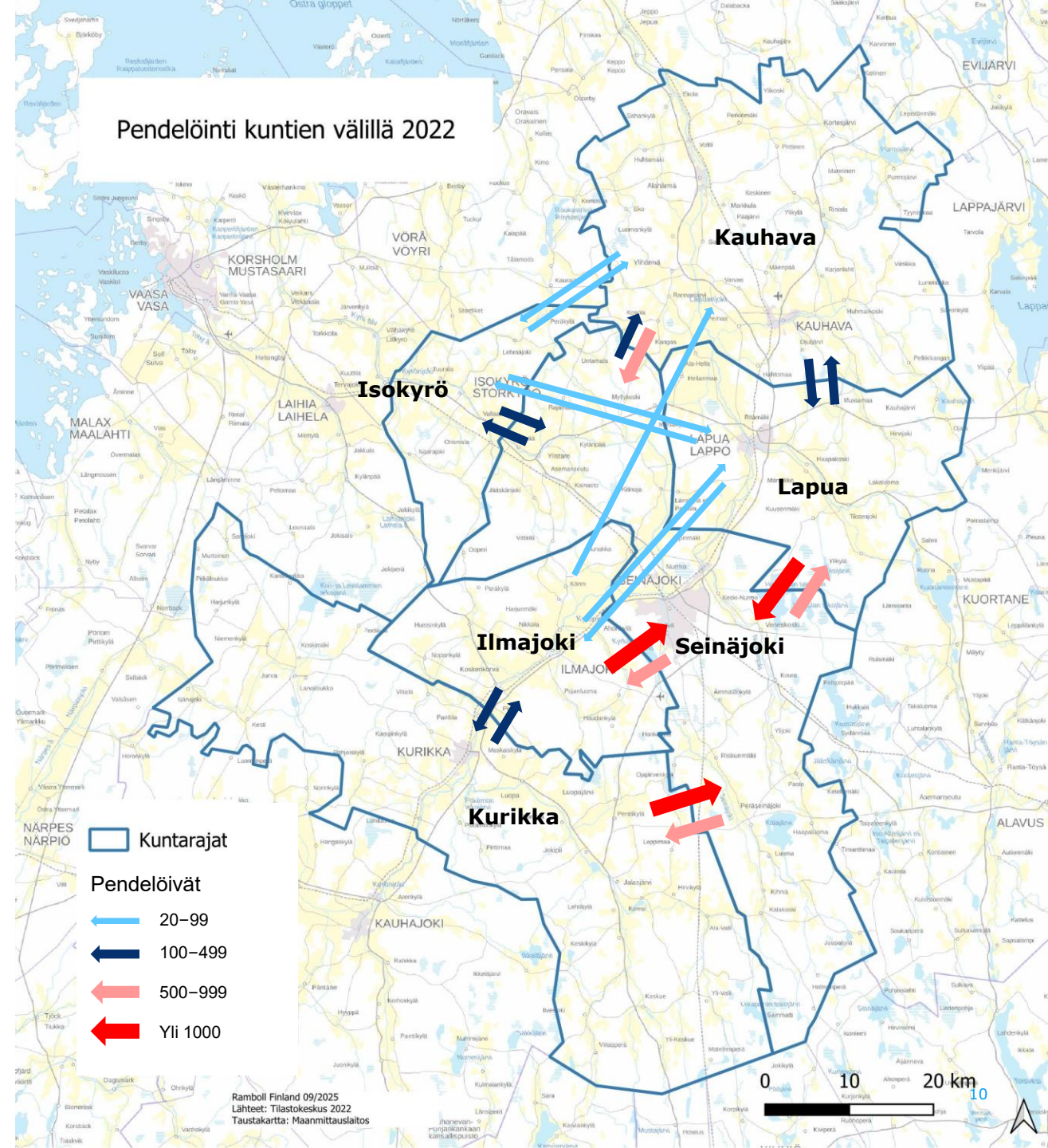
Pendelöinnin määrä ei kerro kuntien välillä päivittäin tehtävien pendelöintimatkojen määrästä, sillä muun muassa etätyö, vuorotyö ja osa-aikatyö vaikuttavat konkreettisesti vuorokaudessa tehtävien työmatkojen määrään.

Työpaikan sijaintikunta

Kunta	Seinäjoki	Kurikka	Kauhava	Lapua	Ilmajoki	Isokyrö
Seinäjoki	-	690	440	640	780	220
Kurikka	1170	-	Alle 20	Alle 20	300	Alle 20
Kauhava	620	Alle 20	-	250	Alle 20	30
Lapua	1560	Alle 20	490	-	60	20
Ilmajoki	2310	430	40	60	-	Alle 20
Isokyrö	300	Alle 20	30	20	Alle 20	-

Asuinkunta

Pyöristetty 10 tarkkuudelle



Nykyinen liikennöinti

Seinäjäki

Seinäjoen kaupungin rajojen sisällä liikennöi nykytilassa **kaupunkiliikennettä, joka kattaa Seinäjoen keskustaajaman alueen**. Liikenteen hankkii Seinäjoen kaupunki ja nykyisin sitä liikennöi Härmän Liikenne Oy. Liikenteen markkinointinimenä on Komia Liikenne.

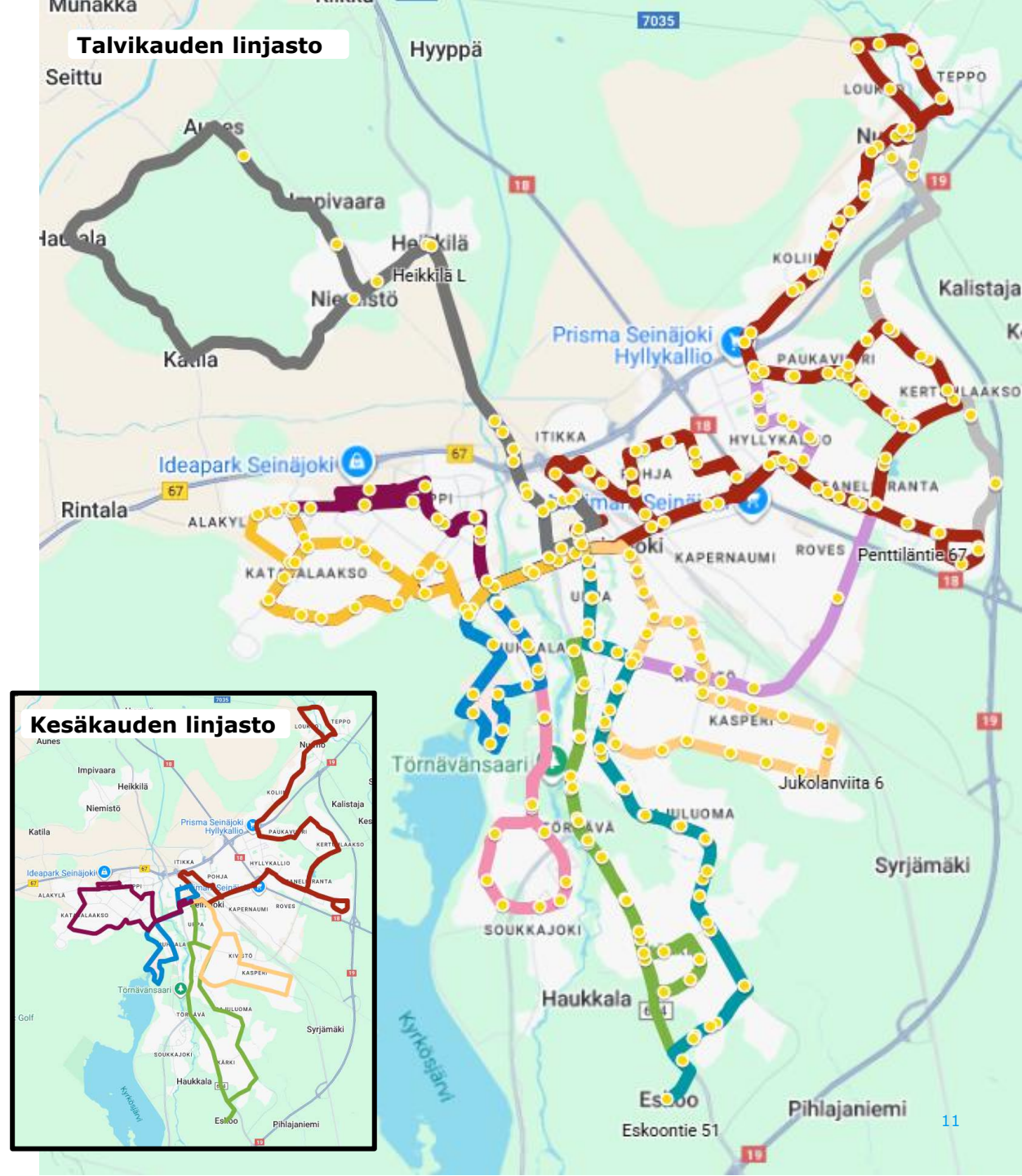
Talviaikaan **vuoroväli** on arkisin tiheimmillään puoli tuntia osalla linjoista ja pääosin tunti. **Liikennöintiäika** on tiheimmin liikennöidyillä linjoilla noin klo 6-19 ja muilla linjoilla lyhyempi. Osaa linjoista liikennöidään myös lauantaisin, mutta sunnuntaisin ei liikennöidä lainkaan. Kaupunkiliikenteen linja-autojen terminaalialue sijaitsee Koulukadulla, jossa linjat on jaoteltu lähtöalueisiin.

Seinäjoen kaupunkiliikenne on hankittu **alueellisella käyttöoikeussopimuksella**. Liikennöitsijä suunnittelee liikenteen ja hinnoittelee liput itse tilaajan asettamien reunaehtojen puitteissa. Lipputulot jäävät liikennöitsijälle. Liikennöitsijä vastaa lisäksi muista joukkoliikenteen järjestämiseen liittyvistä tehtävistä, kuten markkinoinnista ja asiakaspalvelusta. Nykyinen sopimuskausi on voimassa elokuuhun 2027 saakka (+2+2 optiovuotta).

Kaupungin alueella liikennöi myös **palveluliikennettä** Seinäjoen keskustassa, Nurmossa, Peräseinäjoella ja Ylistarossa. Palveluliikenne on kilpailutettu bruttosopimuksin.

Liikenteen hankkiminen maksoi Seinäjoen kaupungille vuonna 2024 noin 2,5 miljoonaa euroa kaupunkiliikenteestä ja 0,4 miljoonaa euroa palveluliikenteestä.

Seinäjoen kaupungin järjestämän kaupunkiliikenteen lisäksi kaupungin alueella on muun muassa Peräseinäjoen ja Ylistaron taajamista markkinaehtoisesti muodostunutta tarjontaa, joka palvelee pääasiassa koululaisia. Lisäksi ostetaan erikseen taksein tehtäviä suljettuja koulukuljetuksia siellä, missä joukkoliikenne ei palvele. Seinäjoen kautta liikennöi lisäksi markkinaehtoista kaukoliikennettä (junien lisäksi linja-autot).



Nykyinen liikennöinti

Muut kunnat ja kuntarajat ylittävät yhteydet

Kuntarajat ylittävää liikennettä on Seinäjoen seudulla sekä liikenne- ja viestintävirasto Traficom (31.12.2025 saakka Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen) hankkimana sekä markkinaehtoisena. Traficom hankkii liikennettä on Seinäjoen seudulla selvityksen tarkastelualueella **Seinäjoelta Kurikan ja Kauhajoen suuntaan, Seinäjoelta Isonkyrön ja Vaasan suuntaan sekä Seinäjoelta Lapuan ja Kauhavan suuntaan**. Lisäksi ELY-keskus hankkii liikennettä muillekin yhteysväleille.

Palvelutarjonta on jaettu **kolmeen palvelutasoluokkaan**. Seinäjoen ja Kurikan sekä Seinäjoen ja Kauhavan väliset yhteydet kuuluvat ylimpään palvelutasoluokkaan 1, Seinäjoki-Isokyrö luokkaan 2 (Seinäjoki-Vaasa luokkaan 1). Palvelutasotavoitteissa on huomioitu sekä linja-auto- että junaliikenne. Luokassa 1 liikennettä järjestetään arkisin yli 7 vuoroa suuntaansa. Seinäjoelta lähtevä linja-autoliikenne käyttää Seinäjoen matkakeskusta, jossa linja-autoasema sijaitsee rautatieaseman kupeessa. Osa linjoista pysähtyy myös muilla keskustan pysäkeillä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom liikenne on hankittu **reittikohtaisilla käyttöoikeussopimuksilla**, jotka ovat voimassa kesäkuuhun 2027 saakka. Liikenteen vuosittaiset sopimuskorvaukset ovat tällä hetkellä seuraavanlaiset:

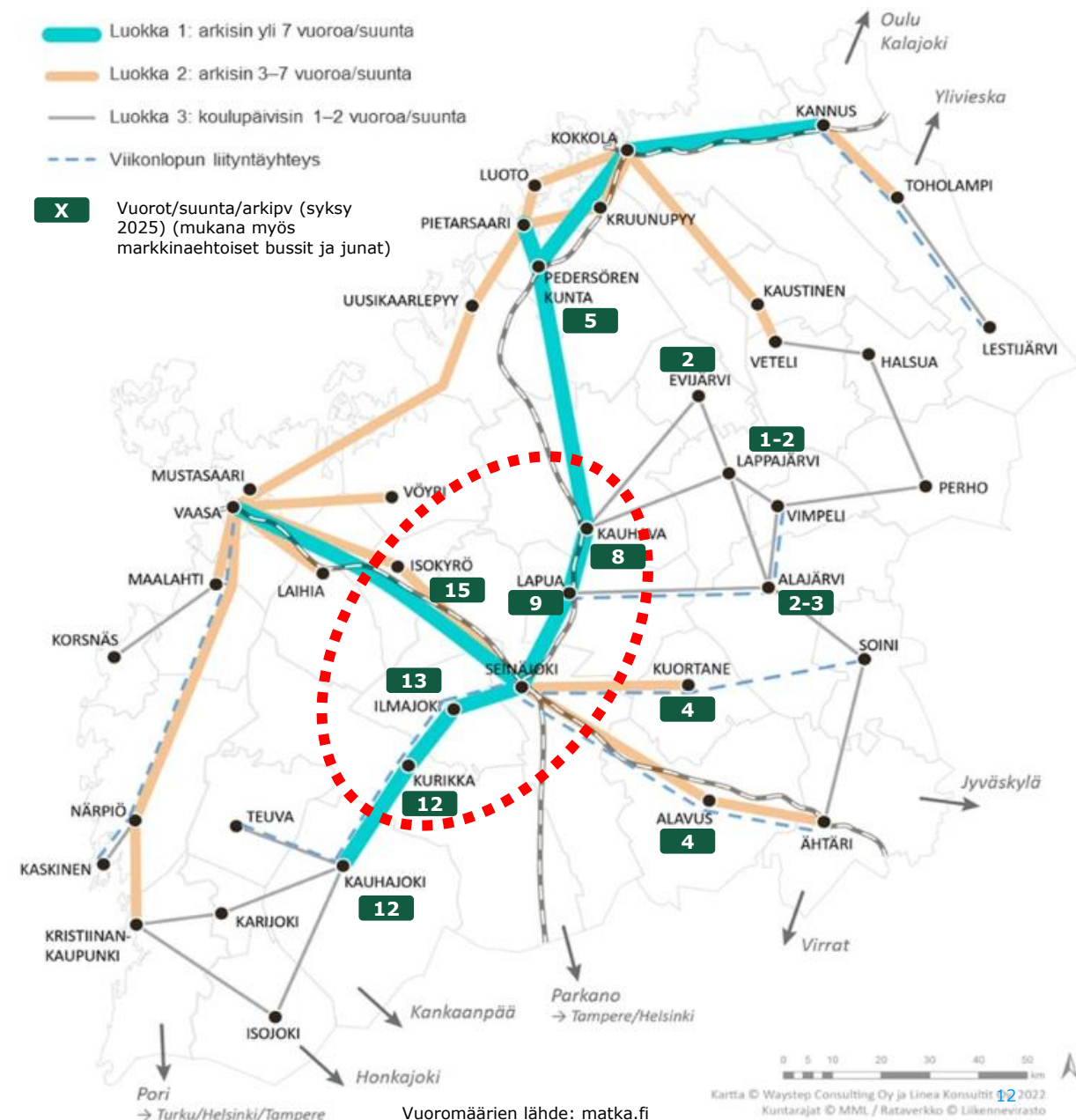
- Seinäjoki-Kurikka(-Teuva): 461 000 €
- Seinäjoki-Isokyrö(-Vaasa): 151 000 €
- Seinäjoki-Kauhava: 217 000 €

Lisäksi liikennöitsijä saa lipputulot. Valtio maksaa liikenteestä suurimman osuuden, minkä lisäksi osa kunnista osallistuu kustannuksiin: Kurikan suunnan liikenteestä Ilmajoki rahoittaa 5 % ja Kurikka vuonna 2023 tehtyä reittimuutosta, Isonkyrön suunnalla Seinäjoki 10 % ja Kauhavan suunnalla Kauhava 15 % ja Lapua 10 %.

Kunnat täydentävät palveluita kuntien sisäisillä palveluliikenteillä sekä lähinnä lakisääteisiä koulukuljetuksia palvelevilla linja-autovuoroilla ja taksein toteutettavilla, yleensä suljetuilla koulukuljetuksilla. Alueella liikennöi myös markkinaehtoista liikennettä.

Ramboll

ELY-keskuksen / liikenne- ja viestintävirasto Traficom palvelutasotavoitteet pohjalaismaakunnissa 2023-2027

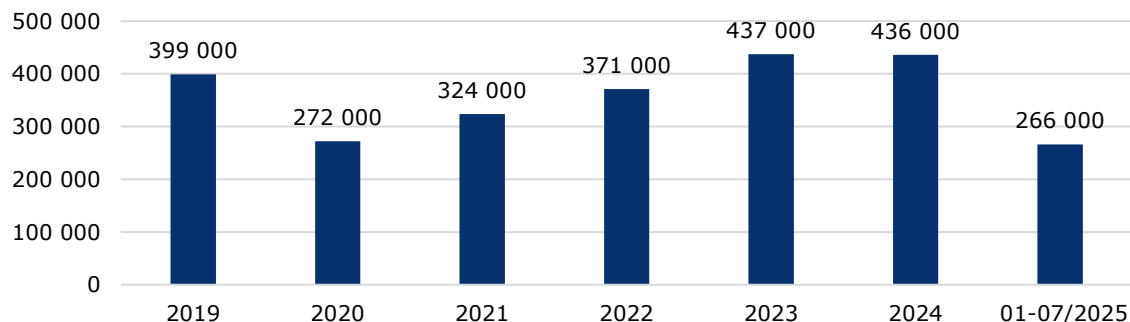


Matkustajamäärät

Seinäjoki

Seinäjoen kaupunkiliikenteessä matkusti **vuonna 2024 noin 436 000 matkustajaa**. Näistä arkisin tehtiin noin 423 000 matkaa ja lauantaisin 13 000 matkaa. Suosituin linja matkustajamäärällisesti on linja 1, jolla tehtiin arkisin noin 70 000 matkaa.

Matkustajamäärien kehitys 2019-2025



Seinäjoen kaupunkiliikenteessä **matkansa voi maksaa** lähimaksulla, CityApp-mobiilisovelluksella, käteisellä sekä matkakortille ostettavilla kausi- ja sarjalipputuotteilla. Aikuisen kertalippu maksaa 3,11 € ja 30 vuorokauden kausilippu 42 €. Alennusryhmät, kuten lapset ja opiskelijat, saavat kaikki lipputuotteet hieman edullisemmin kuin aikuiset.

Eniten Seinäjoen kaupunkiliikenteessä tehdään matkoja aikuisten matkakorttituotteilla. Toiseksi eniten matkoja tehdään lasten ja nuorten matkakorttituotteilla.

Kaupunkiliikenteen lipputuotteista, niiden myynnistä sekä aikataulutietojen tarjoamisesta vastaa Härmän Liikenne Oy.

Muut kunnat ja kuntarajat ylittävät yhteydet

Eniten matkoja tarkasteluseudulla liikenne- ja viestintävirasto Traficomin liikenteessä tehdään **Seinäjoen ja Kurikan välillä**.

- Seinäjoki–Kurikka: 65 500 matkaa vuonna 2024
- Seinäjoki–Isokyrö: 12 000
- Seinäjoki–Kauhava: 10 700

Traficomin hankkimassa liikenteessä **matkan voi maksaa** lähimaksulla, mobiilisovelluksella, Matkahuollon sivuilta, käteisellä tai matkakortilla. Hinnoittelu perustuu matkan pituuteen. Esimerkiksi Traficomin hintavelvoitteen mukaan aikuisen kertalippu saa maksaa lyhyillä alle 10 kilometrin mittaisilla matkoilla enintään 4 € ja 30 matkan sarjalippu A-vyöhykkeen (Seinäjoki, Ilmajoki, Lapua ja Ylistaro) tai B-vyöhykkeen (Isokyrö, Kauhava ja Kurikka) sisäisillä matkoilla 90 €.

Suurimpia käyttäjäryhmiä Traficomin liikenteessä ovat opiskelijat, joiden lipuilla tehdään Kauhavan ja Seinäjoen välillä 47 prosenttia matkoista, Kurikan ja Seinäjoen välillä prosenttia matkoista 57 ja Isonkyrön ja Seinäjoen välillä 69 prosenttia matkoista.

Tarkentavia tietoja liikennöinnistä löytyy raportin liitteestä.

Raideliikenne

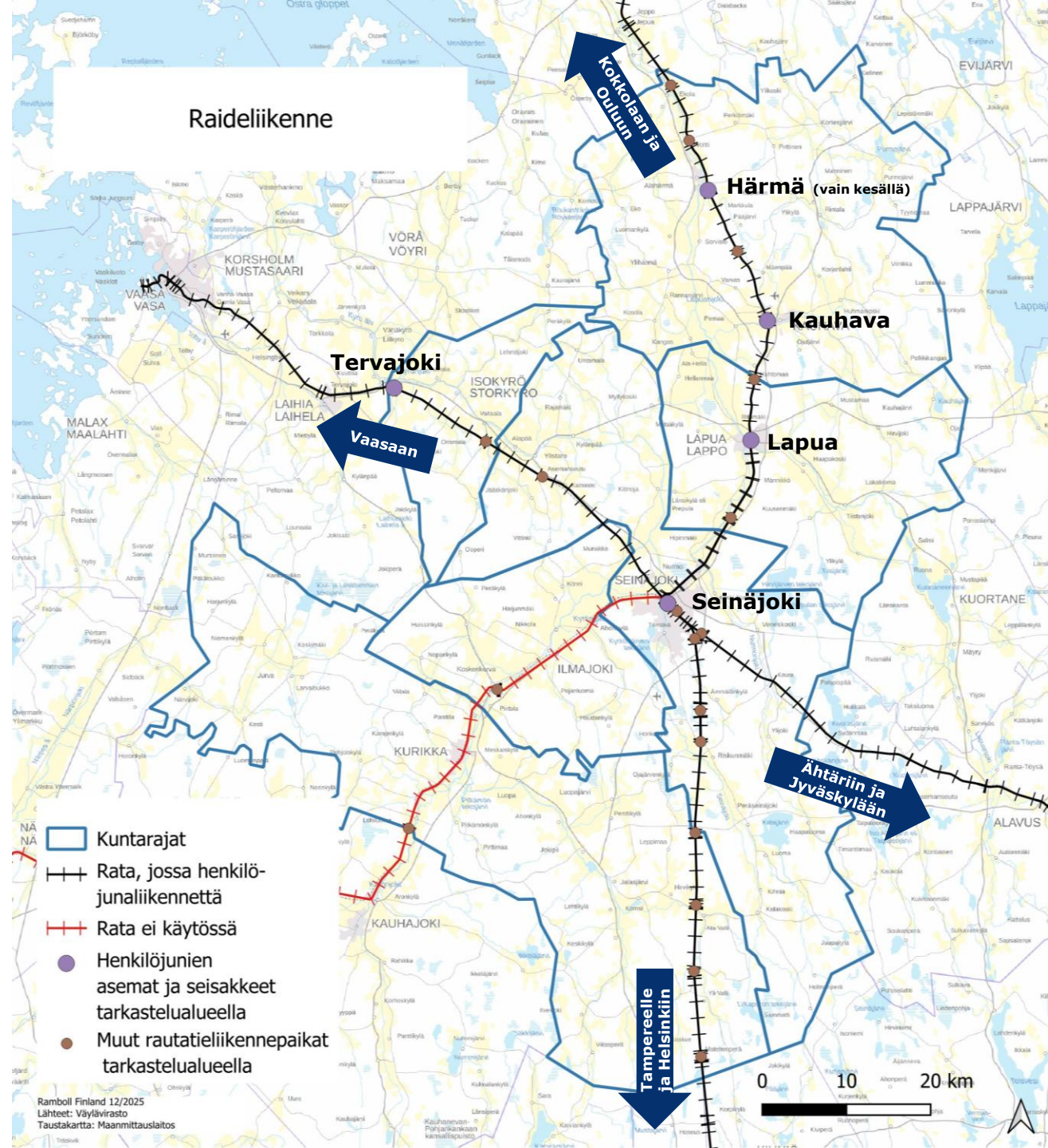
Tarkastelualueella sijaitsee neljä käytössä olevaa henkilöliikennepaikkaa, jossa pysähtyy kaukojunaliikennettä: **Seinäjoki**, pohjoisen suunnalla **Lapua**, **Kauhava** ja **Härmä** ja lännessä **Tervajoki** (Tervajoen asema sijaitsee Isonkyrön puolella). Härmän asema on auki liikenteelle vain kesäisin. Seinäjoki on solmupiste, josta **markkinaehtoista kaukojunaliikennettä on pohjoiseen Kokkolan ja Oulun suuntaan, etelään Tampereen suuntaan sekä itään Vaasan suuntaan**. Lisäksi länteen kohti Jyväskylää sähköistämättömällä Haapamäen radalla liikennöidään valtion hankkimaa kiskobussiliikennettä. Suupohjan rata Seinäjoelta Kaskisiin ei ole käytössä huonokuntoisuuden takia.

Lapuan ja Kauhavan asemilla pysähtyy arkipäivisin kolme-viisi vuoroa suuntaansa sekä yksi yöjuna suuntaansa. Tervajoella pysähtyy noin 10 vuoroa suuntaansa. Matka-ajat sisäisillä matkoilla ovat nykyisin seuraavat:

- Lapua–Seinäjoki noin 17 min (24 km)
- Kauhava–Seinäjoki noin 22 min (38 km)
- Härmä–Seinäjoki noin 30 min (55 km)
- Tervajoki–Seinäjoki noin 28 min (45 km)

Seinäjoella on tehty viime vuosina uudistuksia asema-alueella ja uusi rautatieasemahalli avautui käyttöön joulukuussa 2024.

Alueella on selvitetty lähijunaliikenteen käynnistämismahdollisuuksia eri suuntiin. Valtion ostoliikenteen hankintaan on tulossa muutoksia niiden siirtyessä liikenne- ja viestintävirasto Traficom alaisuuteen kilpailutettaviksi, mikä avaa erilaisille alueellisen junaliikenteen järjestelyille uusia mahdollisuuksia. Seudun kunnat eivät ole osoittaneet valmiutta lähijunaliikenteen hankinnalle 2030-luvulla. Haapamäen radalla ostoliikenne on jatkumassa hallituksen periaatepäätöksen perusteella nykyisellään.



2. Joukkoliikenteen kehittämisen tarpeet ja tavoitteet

Joukkoliikenteen edistämisellä on hyötyjä

Hyödyt yhteiskunnalle ja kunnille



Joukkoliikenteen priorisointi mahdollistaa viihtyisän ja elinvoimaisen taajamaympäristön. Joukkoliikenneväline kuljettaa ihmisiä henkilöautoja tilatehokkaammin, joten toimiva joukkoliikennejärjestelmä vapauttaa katutilaa muuhun käyttöön kuten viheralueille ja palveluille. Kun tästä otetaan hyöty irti, vahvistaa se kaupungin elävyyttä. Vahva joukkoliikennekaupunki voi kasvaa kestävämmän.



Toimiva joukkoliikenne tuo kaupunkiin ja kuntaan elinvoimaa. Se parantaa saavutettavuutta, työvoiman liikkuvuutta, houkuttelee yrityksiä ja nostaa kiinteistöjen arvoa. Usein erityisesti asemanseudut ja muut joukkoliikenteen solmupisteet houkuttelevat toimintoja luokseen.



Joukkoliikenteen käyttö on lähtökohtaisesti ympäristöystävällistä, mikä mahdollistaa kaupunkien ja kuntien ilmasto- ja ympäristötavoitteiden saavuttamista. Ympäristöystävällisyyttä voidaan parantaa entisestään käyttämällä joukkoliikenteessä sähköä ja uusiutuvia polttoaineita.



Hyvin toimiva joukkoliikenne on vetovoimaa lisäävä kilpailuvaltti asukas- ja yritysmarkkinoinnissa ja tukee myös matkailutoimintoja.

Hyödyt yksilölle



Joukkoliikenteen käyttö on yksilölle edullinen ja helppo liikkumistapa. Käyttöön riittää lipun hankinta, eikä ole tarvetta hankkia esimerkiksi omaa autoa ja huolehtia sen ylläpidosta ja huollosta.



Joukkoliikenne tarjoaa liikkumismahdollisuuden myös heille, joilla ei ole ajokorttia, mahdollisuutta omistaa autoa tai jotka eivät syystä tai toisesta voi tai halua itse ajaa. Se parantaa nuorten, ikäihmisten ja pienituloisten osallisuutta.



Kestävään liikkumiseen perustuva yhdyskunta on liikkujalle turvallinen. Kun yhä useampi valitsee oman auton sijasta joukkoliikenteen, vähenevät riskit. Hyvin suunniteltu liikkumisympäristö on toisaalta turvallinen myös autoilijalle.



Joukkoliikennematkaan liittyy lähes aina osuus, joka kävellään tai pyöräillään. Tämä tekee kestävästä liikkumisesta terveellisen ja helpon tavan lisätä arkiliikuntaa, mikä tuo positiivisia vaikutuksia yksilön elämänlaatuun. Jos joukkoliikenteen edistäminen vähentää henkilöautoilua, on tällä myös lähipäästöjä ja melua vähentävä vaikutus.

Joukkoliikenteen kehittämisen ja sen käyttöön kannustamisella on hyötyjä sekä yksilölle että yhteiskunnalle. Joukkoliikenne edistää ilmastotavoitteita, parantaa kaupunkien ja kuntien elinvoimaisuutta ja houkuttelevuutta, edistää yhdenvertaisuutta, lisää yksilön hyvinvointia ja mahdollistaa kaupungin kestävä kehittäminen. Lähtökohtaisesti toimiva joukkoliikenne sekä hyvin järjestetyt kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet eivät kilpaile keskenään, vaan muodostavat yhdessä toisiaan tukevan kestävä liikkuksen kokonaisuuden.

Joukkoliikenteen kehittämisen on sekä sosiaalista, taloudellista että ekologisesti kestävyttä parantavia vaikutuksia.



Joukkoliikenteen edistämisen hyödyt realisoituvat erityisesti siellä, missä joukkoja on riittävästi tehokkaan joukkoliikenteen järjestämiseksi. Joukkoliikenteen kehittämistä kannattaakin painottaa tällaisille alueille – unohtamatta kuitenkaan, että myös harvempaan asutuilla alueilla peruspalvelutasoinen joukkoliikenne (tai esimerkiksi kutsutaksiliikenne) mahdollistaa monien hyötyjen saavuttamisen. Joukkoliikenteen kehittäminen sujuvoittaa osaltaan myös henkilöautoilua!

Saavutettavuuden ja joukkoliikenteen kehittäminen on esillä kuntien tavoitteissa

Seinäjoen kaupunkikeskusta on palveleva, **hyvin saavutettava** ja viihtyisä kaupunki- ja tapahtumakeskus. Ydinkeskustassa yhteensovitetään kaikki liikummisuodot ja sinne on helppo tulla.

Seinäjoen kylät ja kaupunginosat ovat elinvoimaisia. Elinvoimaisuutta tukevat **toimivat liikenneyhteydet**, kuituverkko ja **hyvä palveluiden saavutettavuus**.

-Seinäjoen kaupunkistrategia 2022-2029

Seinäjoki on liittynyt Kohti hiilineutraalia kuntaa (HINKU) –verkostoon joulukuussa 2019. HINKU-kuntana Seinäjoki on sitoutunut vähentämään hiilidioksidipäästöjään 80% vuoden 2007 tasosta. Tämä tavoite tulisi saavuttaa vuoteen 2030 mennessä.

Kehitetään joukkoliikennettä.

-Ekoviisas Seinäjoki -ohjelma

Asukkaiden hyvinvointi: julkisen ja henkilöliikenteen kehittäminen.

-Kurikan kaupunkistrategia 2023-2027

Pito- ja vetovoimainen Kauhava: Palveleva liikenneverkko

- Raideliikenteen junavuorojen pysähdysten lisääminen Kauhavalla
- Palveluliikenteen kehittäminen.

-Kauhava 2030 kaupunkistrategia

Vähennämme kuljetuksista ja liikkumisesta aiheutuvia päästöjä.

-Lapuan kaupungin kestävän kehityksen ohjelma 2021-2030

Haluamme, että Isoonkyröön tuovat tiet ovat kunnossa sekä bussit ja junat pysähtyvät Isossakyrössä.

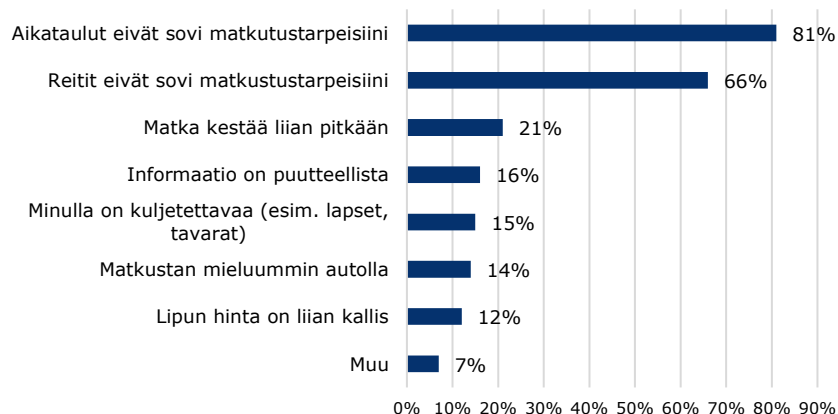
-Isoonkyrön kuntastrategia 2030

Asukaskysely

Joukkoliikenteen käyttö

Seinäjoen seudulla tehdään tarkastelukuntien välillä melko runsaasti kuntarajat ylittäviä matkoja. **20 % vastaajista matkustaa kuntarajan yli päivittäin tai lähes päivittäin** ja 21 % viikoittain. 78 % kuntarajat ylittäviä matkoja tekevistä kertoo käyttävänsä matkoilla henkilöautoa kuljettajana, 18 % junaa ja 14 % linja-autoa.

Syitä olla käyttämättä joukkoliikennettä on useita:



Muiksi syiksi kerrottiin muun muassa, ettei joukkoliikennettä ole tarjolla laisinkaan omalla asuinalueella, matkat ovat lyhyitä ja ne kuljetaan kävellen tai pyörällä tai työssä tarvitaan autoa.

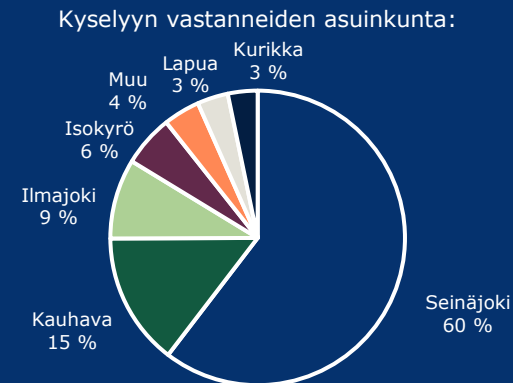
Joukkoliikennematkojen syyt (n=529):

- Muu vapaa-ajan matka 65 %
- Työmatka 33 %
- Asiointimatka 31 %
- Harrastusmatka 16 %
- Koulu- tai opiskelumatka 13 %

Käytetyt lipputuotteet (n=514):

- Kertalippu käteisellä tai lähimaksulla 57 %
- Kertalippu mobiilisovelluksella tai verkkokaupasta 44 %
- Sarjalippu tai kymppikortti 13 %
- Kuukausikortti (Seinäjoki) 9 %
- Kelan koulumatkatuettu sarjalippu 2 %
- Vuosikortti (Seinäjoki) 1 %

Asukaskyselyyn vastasi yhteensä 798 henkilöä.



Asukaskysely oli avoinna 27.10.-5.11.2025.

Kyselystä viestittiin kaikkien selvityksessä mukana olevien kuntien verkkosivuilla sekä sosiaalisessa mediassa. Lisäksi kysely oli esillä Etelä-Pohjanmaan liiton verkkosivuilla.

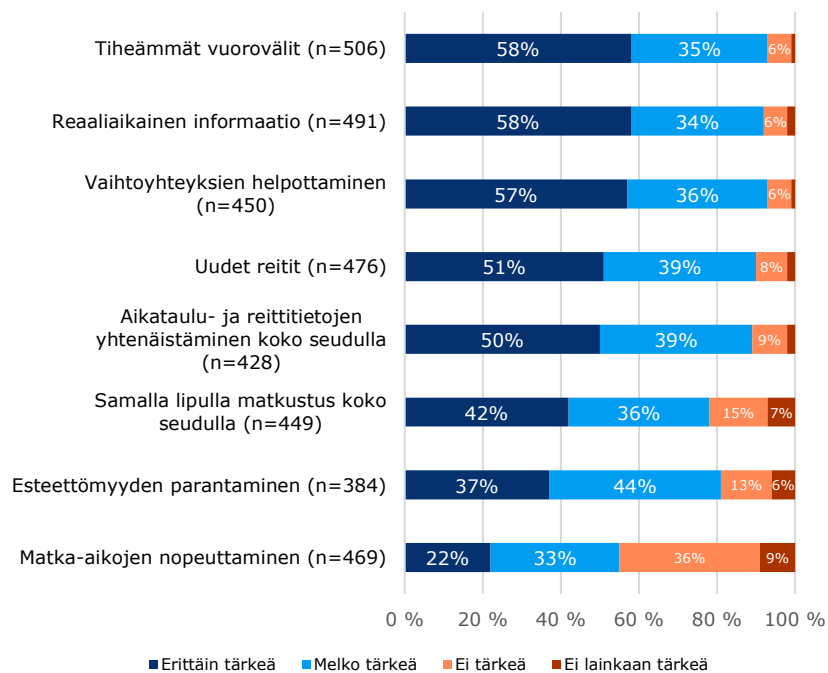
Kysely toteutettiin Maptionnaire-kyselyohjelmalla ja se sisälsi sekä tavallisia kysymyksiä että karttakysymyksiä.

Vastaukset Seinäjoen ja muiden kuntien kesken ovat hyvin samansuuntaisia. Kalvolla on esitetty kaikkien kuntien vastaukset yhteenlaskettuina.

Asukaskysely

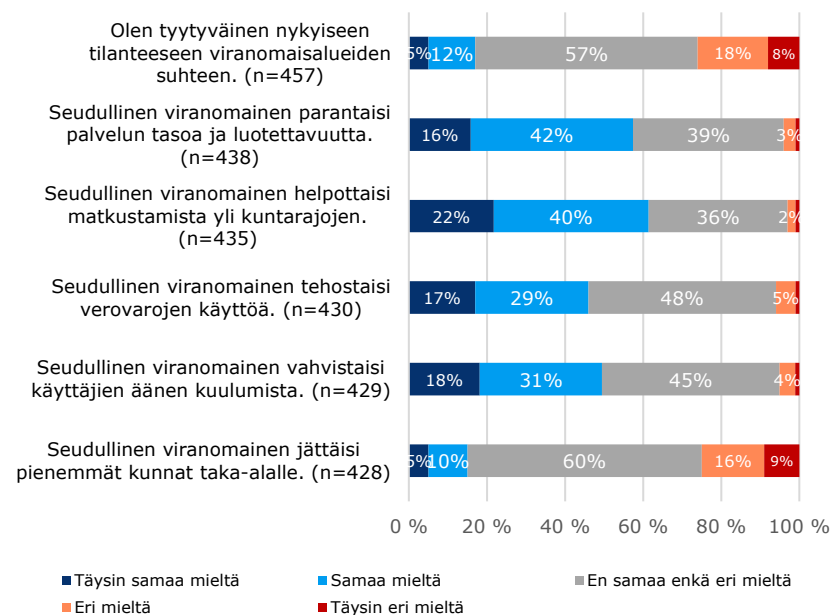
Joukkoliikenteen kehittämiskohteet

Tärkeimpinä parannuksina joukkoliikenteeseen seudulla pidetään tiheämpiä vuorovälejä, reaaliaikaista informaatiota, vaihtoyhteyksien helpottamista ja uusia reittejä.



Kaaviossa esitetyistä luvuista on poistettu "en osaa sanoa"-vastaukset.

Mahdollisen seudullisen viranomaisen vaikutukset nähdään pääosin positiivisina, joskin kannanotto on monelle haastavaa.



26 % vastaajista näkee erittäin tärkeänä, että joukkoliikennettä järjestäisi Seinäjoen seudulla yksi yhteinen viranomainen.

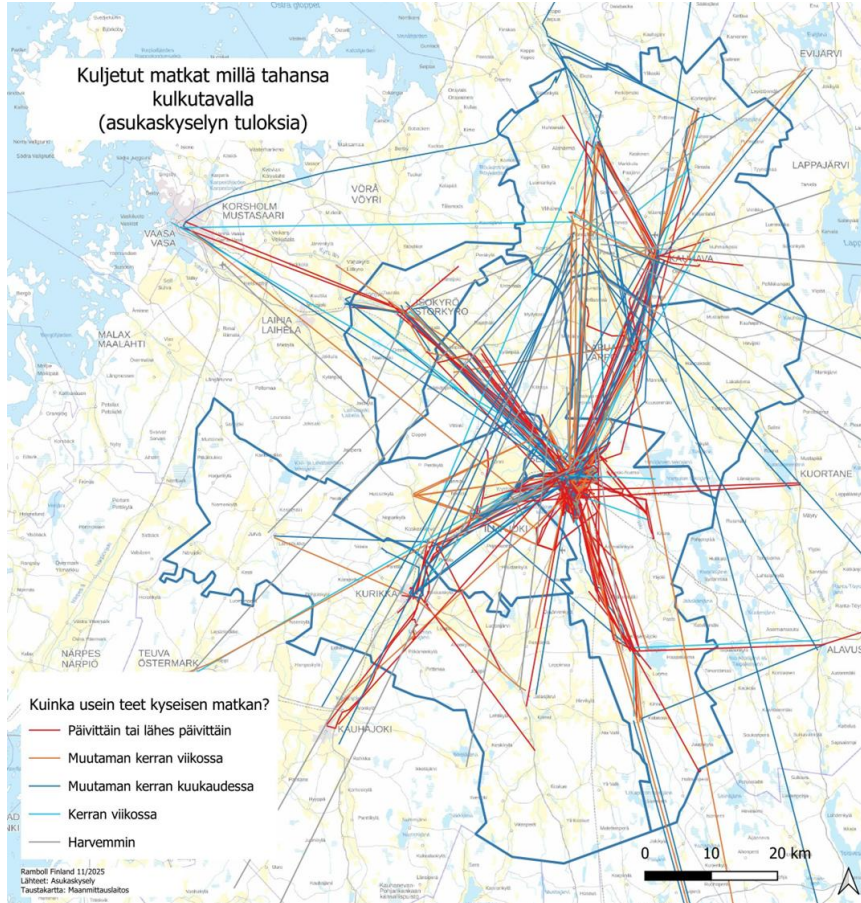
(n=504, 29 % ei osaa ottaa kantaa)

Avoimissa vastauksissa kehittämistarpeiksi nostetaan muun muassa seuraavia usein mainittuja teemoja:

- Vuorovälin tihentäminen
- Ilta- ja viikonloppuvuorojen lisääminen
- Aikataulujen luotettavuuden parantaminen
- Reittiverkoston laajentaminen ja suuremmat yhteydet
- Lippujen ostamisen helpottaminen ja edullisemmat liput alennusryhmille
- Matkustajainformaation parantaminen
- Linja-autoaseman ja pysäkkien parantaminen
- Kuljettajien ajotavan ja asiakaspalvelun parantaminen
- Lisäksi esille nousee esimerkiksi seuraavia yksittäisempiä mainintoja: lähijunaliikenteen käynnistäminen, joukkoliikenteen markkinointi ja asennemuutoksessa tukeminen sekä esteettömyyden parantaminen.

Asukaskysely

Kuljetut matkat ja kehitettävät reitit



Vastaajat merkitsivät kartalle

- kulkemansa matkat eli säännöllisesti käyttämänsä yhteysvälit (millä tahansa kulkutavalla) (612 merkintää) ja
- kehitettävät reitit, eli yhteysvälit, joiden joukkoliikennetarjonta kaipa kehittämistä (428 merkintää).

Säännöllisesti tehdään erittäin runsaasti Seinäjoen keskustaajaman sisäisiä matkoja. Toisaalta paljon matkustetaan myös kuntien välillä: erityisesti Seinäjoen sekä Ilmajoen ja Kurikan, Isonkyrön ja Lapuan ja Kauhavan välillä. Kauhavalla on merkitty muita kuntia enemmän (Seinäjokea lukuunottamatta) myös kunnan sisäisiä matkoja. Jonkin verran matkoja tehdään myös tarkastelualueen ulkopuolelle.

Kehitettävää on niin Seinäjoen sisäisillä yhteysväleillä keskustaajamassa kuin Peräseinäjoen ja Ylistaron suuntiin. Lisäksi kehitettävää nähdään olevan Seinäjoelta Ilmajolle ja Kurikkaan, Isonkyröön sekä Lapualle ja Kauhavalle. Lisäksi kehitystarpeita nähdään erityisesti Kauhavan taajamien välillä.

Haastattelut

Kuntien toiveet ja tarpeet

Palvelutaso ja vuorotarjonta

- Vähintään nykyisen palvelutason säilyttäminen ja aamu- ja iltapäivävuorojen turvaaminen nähdään tärkeänä ympäryskunnissa.
- Ympäryskunnissa erityisesti toisen asteen opiskelijat ovat merkittävä käyttäjäryhmä.
- Monin paikoin nähdään kehittämisen tarvetta taajamien välisissä yhteyksissä, erityisesti ympäryskunnista Seinäjoelle, mutta myös kuntien sisäisesti.
- Palvelutason, linjaston ja vuorotarjonnan suunnittelussa paikallistuntemus nähdään olennaiseksi säilytettäväksi ja osin parannettavaksikin asiaksi.
- Kysyntää on usein myös muualle kuin Seinäjoen suuntaan: Kurikan ja Ilmajoen suunnalla liikutaan myös Kauhajoen suuntaan, Isostakyröstä Vaasaan ja Kauhavalla pienemmistä kunnista tullaan Kauhavan suuntaan.
- Koulukuljetusten ja palveluliikenteen nähdään toisaalta olevan syytä järjestää kunnissa itsenäisesti, kun taas toisaalta keskitetysti järjestäminen voisi tuoda synergiaetuja.

Kustannukset, rahoitus ja resurssit

- Kunnissa toivotaan kustannusten pysyvän hallittuina.
- Toisaalta ELY-liikenteessä kuntien rahoitustaso on ollut alhainen, mutta jatkossa osuudet saattavat nousta.
- Yhteistyö kuntien ja ELY-keskuksen kesken koettiin toimivaksi. Esimerkiksi vuorotarjontaa on pääosin pystytty hienosäätämään tarpeen mukaan.

Liput ja lippujärjestelmä

- Yhtenäinen lippujärjestelmä nähdään lisäarvona, mutta toisaalta lippujen yhteiskäyttöä voidaan mahdollistaa myös Seinäjoen kaupungin ja Traficomin kesken.

Raideliikenne

- Lähijunaliikenne ja sen kehittäminen nähdään tärkeänä pidemmän aikavälin tavoitteena. Henkilöjunien kaukoliikennettä on jo Isonkyrön kautta Vaasan suuntaan ja Lapuan ja Kauhavan kautta pohjoiseen, mutta Ilmajoen ja Kurikan kautta kulkeva Suupohjan rata ei ole käytössä.
- Kunnissa nähdään tärkeänä kehittää raideliikenteen matkaketjuja, eli parantaa yhteyksiä asemille ja seisakkeille.

Haastattelut järjestettiin Teams-yhteyksin 29.10.-12.11.2025.

Haastatteluissa olivat mukana:

- Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
- Seinäjoen kaupunki
- Kauhavan kaupunki
- Kurikan kaupunki
- Lapuan kaupunki
- Isonkyrön kunta

Lisäksi haastateltiin Jyväskylän ja Lappeenrannan kaupunkia toimivaltamuutoksiin liittyvistä kokemuksista.

Seudullinen toimivaltainen viranomainen nähdään kiinnostavana mahdollisuutena. Reunaehdoiksi järjestämistavalle nähdään, että

- 1) kustannustaso pysyy kohtuullisena ja kustannukset jaetaan oikeudenmukaisesti ja
- 2) varmuus siitä, että vähintään nykyinen palvelutaso säilyy.

Yhteistyöstöllä esiin kehittämistarpeet

Nykyisen järjestämistavan etuja, heikkouksia ja vaikutuksia:

- Malli on kunnille kevyt hallinnoida ja työllistää suhteellisen vähän.
- Rahoitus tulee tällä hetkellä pitkälti valtiolta (pois lukien Seinäjoella). Tilanteeseen saattaa tulla muutoksia, kun järjestävä organisaatio on Traficom.
- Pienillä henkilöresursseilla tehtäessä haavoittuva järjestelmä.
- Suoraviivainen päätöksenteko, kun kukin kunta vastaa selkeästi omastaan.

Seudullisen järjestämistavan etuja, heikkouksia ja vaikutuksia:

- Alueellinen kokonaisnäkö, yhteistyön lisääntyminen ja liikenteen suunnittelu yhtenä kokonaisuutena.
- Lippujärjestelmä on yhtenäinen.
- Viestintää ja markkinointia voidaan tehdä yhtenäisesti ja laajemmin.
- Vaatii lisäresursseja erityisesti Seinäjoelle. Toisaalta hyvä mahdollisuus kehittyä, mutta edellyttää panostuksia.
- Seudullisen toimivaltaisen viranomaisen rajanveto: liikkumista on myös selvityksessä tarkasteltavien kuntien ulkopuolelle.
- Kunnissa toimivien paikallisten liikennöitsijöiden kyky pärjätä voi heikentyä, jos kilpailutuskokonaisuudet kasvavat.

Joukkoliikenteen kehittämistarpeita:

- Joukkoliikenteen kehittäminen edellyttää siihen panostusta ja resurssien lisäämistä.
- Reitit ja aikataulut: vuorovälien tihentäminen, ilta- ja viikonloppuliikenteen lisääminen.
 - Seudulla on yhteysvälejä, joissa on potentiaalia kehittämiselle ja niihin kannattaisi panostaa.
- Liput ja informaatio: yhteiskäyttöisyys alueellisesti, matkustajainformaatio pysäkeillä, ”yhden luukun periaate”, viestinnän ja markkinoinnin lisääminen.
- Lisäksi esille nousi tarpeita pysäkkien ja linja-autoasemien kehittämisessä, matkaketjujen helpottamisessa, joukkoliikenteen käyttöön kasvattamisessa ja uusiutuvien käyttövoimien edistämässä.

Työpajassa todettiin, että moniin kehittämistarpeisiin on mahdollista vaikuttaa järjestämistavasta riippumatta. Esimerkiksi linjastoa ja aikatauluja voidaan kehittää, oli järjestävä taho mikä tahansa. Toisaalta osaan vaikutusta voi olla enemmän liikennöinnin hankintamallilla kuin viranomaisjärjestelyillä. Tällaisia ovat esimerkiksi viestintä ja markkinointi, jossa bruttosopimus mahdollistaa kaupungille itselleen enemmän kuin käyttöoikeussopimus.

Työpaja järjestettiin Seinäjoella 26.11.2025.

Työpajassa oli mukana 13 osallistujaa, jotka edustivat seuraavia tahoja:

- Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
- Etelä-Pohjanmaan liitto
- Seinäjoen kaupunki
- Kurikan kaupunki
- Ilmajoen kunta

Työpaja jakaantui kahteen tehtävään, joita työstettiin ensin kolmessa ryhmässä ja sitten purettiin yhdessä:

- Joukkoliikenteen järjestämistapojen vaikutukset: vahvuudet ja heikkoudet
- Seudun joukkoliikenteen kehittämistarpeet ja toimenpiteet, joilla niihin voitaisiin vastata

3. Joukkoliikenteen mahdolliset järjestämistavat

Joukkoliikenteen järjestäminen muualla

Esimerkit Jyväskylästä, Hämeenlinnasta ja Rovaniemeltä

Jyväskylän seutu

Suurempi seudullinen viranomainen

- Jyväskylän kaupunki on toimivaltainen viranomainen Jyväskylän, Hankasalmen, Laukaan, Muuramen, Petäjäveden, Toivakan ja Äänekosken alueella.
- Asukasluku Jyväskylä 149 200 ja toimivalta-alue yhteensä 222 800.
- Jyväskylän seudun joukkoliikenne toimii Jyväskylän kaupungin organisaatiossa. Kaupunki suunnittelee ja tilaa liikenteen sekä vastaa muun muassa joukkoliikenteen viestinnästä. Joukkoliikenneviranomainen on seudullinen joukkoliikennelautakunta, johon kuuluu jäsenet kaikista kunnista.
- Toimivalta-alue on laajentunut vaiheittain: vuonna 2014 aloittivat Jyväskylä, Laukaa ja Muurame ja vuoden 2024 alusta mukaan liittyivät Äänekoski, Hankasalmi, Toivakka ja Petäjävesi. Vaiheittainen laajentuminen on koettu alueella toimivaksi.
- Toimii markkinointinimellä Linkki. Linkin brändi on seudulla hyvin tunnettu ja arvostettu.
- Liikennöintisopimukset kilpailutettu bruttomallilla.
- Käytössä Waltti -lippu- ja maksujärjestelmä.

Hämeenlinnan seutu

Pienempi seudullinen viranomainen, Hämeenlinna Seinäjoen kokoinen

- Hämeenlinnan kaupunki on toimivaltainen viranomainen Hämeenlinnan, Hattulan ja Janakkalan alueella.
- Asukasluku Hämeenlinna 68 400 ja toimivalta-alue yhteensä 93 800.
- Hämeenlinnan seudullinen joukkoliikenne toimii Hämeenlinnan kaupungin organisaatiossa. Kaupunki suunnittelee ja tilaa liikenteen sekä vastaa muun muassa joukkoliikenteen viestinnästä. Joukkoliikenneviranomainen on joukkoliikennejaosto, johon kuuluu jäsenet kaikista kunnista.
- Liikennöintisopimukset on kilpailutettu pääosin bruttomallilla. Palveluliikenteessä on käytössä käyttöoikeussopimukset.
- Käytössä Waltti -lippu- ja maksujärjestelmä.

Rovaniemi

Yhden kunnan toimivaltainen viranomainen

- Rovaniemen kaupunki on toimivaltainen viranomainen Rovaniemen alueella.
- Asukasluku Rovaniemi 65 700.
- Kaupunki suunnittelee ja tilaa liikenteen. Päätöksenteosta vastaa tekninen lautakunta.
- Toimii markkinointinimellä Linkkari.
- Liikennöintisopimukset on kilpailutettu bruttomallilla.
- Käytössä Waltti -lippu- ja maksujärjestelmä.

Henkilöstöä joukkoliikenneviranomaisilla on esimerkiksi seuraavasti:

- Rovaniemi 1 henkilö
- Mikkeli 1 henkilö
- Hämeenlinnan seutu 3 henkilöä
- Kouvola 4 henkilöä
- Kotkan seutu 4 henkilöä
- Pori 4 henkilöä
- Jyväskylän seutu 8 henkilöä

Lisäksi suljettuja koulukuljetuksia suunnittelee yksi tai useampi henkilö.



Joukkoliikenteen toimivaltavaihtoehdot

Seinäjoen seudulla joukkoliikenteen toimivallan järjestämiseksi on kaksi vaihtoehtoista tapaa:

- 1) nykymalli, jossa Seinäjoki jatkaa toimivaltaisena viranomaisena oman kuntansa alueella ja muut kunnat peruskuntina ja
- 2) seudullinen toimivaltainen viranomainen, johon kuuluu Seinäjoki ja kaikki tai osa ympäröivistä kunnista.

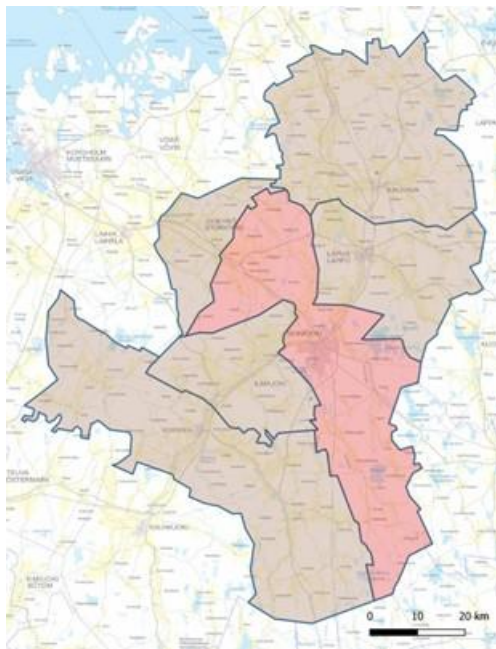
Eri järjestämistapoja on vertailtu päätöksenteon ja rahoituksen, liikenteen suunnittelun ja hankinnan, lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien sekä viestinnän ja markkinoinnin näkökulmista.

Viranomaisjärjestelyjen vaihtoehdot

Nykymalli

Seinäjoen oma TVV:nsä ja muut peruskuntia

- Seinäjoen kaupunki hankkii jatkossakin joukkoliikennettä vain kuntarajojensa sisäpuolella.
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom hankkii linja-autoliikennettä kuntarajat ylittävillä reiteillä.
- Vaihtoehto vastaa nykytilannetta.



- Kuntarajat
- Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset
- Seinäjoen kaupunki
- Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus (1.1.2026 alkaen liikenne- ja viestintävirasto Traficom)

Seudullinen viranomainen

Koko seudun seudullinen viranomainen

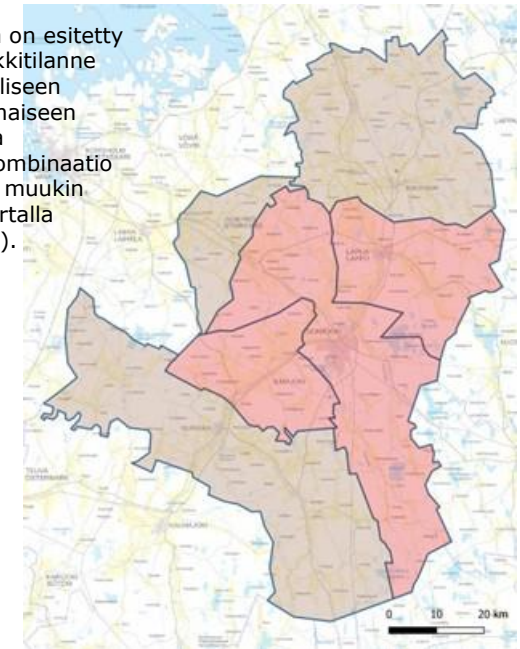
- Seinäjoki, Kauhava, Kurikka, Lapua, Ilmajoki ja Isokyrö muodostavat yhtenäisen viranomaisalueen.
- Seinäjoen kaupunki on seudullisen viranomaisen vastuukunta.
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ei hanki alueen sisäistä linja-autoliikennettä, mutta toimii yhä muualla Etelä-Pohjanmaalla ja alueen rajat ylittävillä reiteillä.



Osan seutua kattava seudullinen viranomainen ja muut peruskuntia

- Yhtenäinen viranomaisalue muodostuu Seinäjoesta ja osasta muista kunnista.
- Seinäjoen kaupunki on seudullisen viranomaisen vastuukunta.
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom hankkii linja-autoliikennettä muodostuvan viranomaisalueen rajat ylittävillä reiteillä.

Kartalla on esitetty esimerkitilanne (seudulliseen viranomaiseen kuuluva kuntakombinaatio voi olla muukin kuin kartalla esitetty).



Päätöksenteko ja rahoitus

Nykymalli

Seinäjoen kaupunki toimii toimivaltaisena viranomaisena oman kuntansa alueella ja vastaa siis joukkoliikenteeseen liittyvästä päätöksenteosta itsenäisesti. Joukkoliikenteeseen liittyvät päätökset tehdään kaupunginhallituksessa. Seinäjoki vastaa kaupunkiliikenteen järjestämisen kustannuksista ja saa sen järjestämiseen valtionavustusta. Päätöksentekoon ja kustannusten määrittymiseen jatkossa vaikuttaa, järjestetäänkö liikennettä nykyiseen tapaan alueellisella käyttöoikeussopimuksella tai siirytäänkö bruttomalliin. Bruttomallissa liikennettä hankkivalla toimivaltaisella viranomaisella on suuremmat mahdollisuudet joukkoliikennepalvelun yksityiskohtiin vaikuttamiseen kuin alueellisessa käyttöoikeussopimuksessa (lisää s. 37-39).

Peruskuntien osalta liikenne- ja viestintävirasto Traficom suunnittelee ja hankkii liikenteen. Kunnat osallistuvat sovitusti kustannuksiin ja voivat vaikuttaa oman alueensa palvelutarjontaan Traficomin kanssa tehtävän yhteistyön kautta. Tällä hetkellä kunnat osallistuvat rahoitukseen pienillä osuuksilla, mutta rahoituksen tarve saattaa kasvaa Traficomiin siirtymisen myötä, kun toimintatapoja yhtenäistetään valtakunnallisesti.

+

- Totuttu tapa toimia. Päätöksenteon vastuut selkeät, kun Seinäjoki vastaa itsestään ja muut kunnat toimivat Traficomin kanssa.
- Kuntien välisessä liikenteessä päärahoitusvastuu on valtiolla.
- Yhteistyö ELY-keskuksen (jatkossa Traficom) kanssa on koettu kunnissa pääosin sujuvaksi.

-

- Toisaalta huomioitava, että siirtymä Traficomiin voi aiheuttaa kustannusten kasvua joka tapauksessa toimintatapojen valtakunnallisen yhtenäistämisen vuoksi. Lisäksi ELY-keskuksessa on tunnistettu tarve korottaa tuleville sopimuskausille kuntien kustannusvastuuta, vaikka valtionhallinnon uudistusta ei tapahtuisi.

Seudullinen viranomainen

Seudullisen viranomaisen vastuukuntana toimisi Seinäjoen kaupunki. Seudullisen toimivaltaisen viranomaisen päätöksenteko tapahtuisi jatkossa esimerkiksi seudullisessa joukkoliikennejaostossa, joka perustettaisiin esimerkiksi kaupunkiympäristölautakunnan alaisuuteen. Toteutustapa voi olla myös jokin muu. Jaostoon kuuluisivat jäsenet jokaisesta seudulliseen viranomaiseen kuuluvasta kunnasta.

Kunnat linjaavat itse sisäisen liikenteensä palvelutasosta, ja jaosto toimivaltaisena viranomaisena vahvistaa päätökset. Jaosto päättää kuntarajat ylittävästä liikenteestä sekä muista toimivaltaisille viranomaiselle kuuluvista asioista. Merkittävimmistä kuntien välisen liikenteen ja kustannusten muutoksista pyydetään lausunnot kunnista.

Niiden kuntien osalta, jotka eivät kuulu seudulliseen viranomaiseen, toimitaan kuten nykymallissa.

Seudullisen toimivaltaisen viranomaisen perustaminen edellyttää muutosta liikennepalvelulain 181 §:än (Laki liikenteen palveluista 2017/320), jossa määritellään toimivaltaiset viranomaiset.

+

- Alueellinen kokonaisnäkyminen paranee ja yhteistyö kuntien välillä lisääntyy.
- Päätökset joukkoliikenteen kehittämisestä tehdään seudullisen viranomaisen alueella yhdessä. Samalla kuitenkin päätösvalta sisäisen liikenteen tasosta säilyy.

-

- Kaupunkien ja kuntien tarpeiden yhteensovittaminen voi aiheuttaa haasteita.
- Kaupunkien ja kuntien rahoitusosuudet kasvavat.

Liikenteen suunnittelu ja hankinta

Nykymalli

Nykymallissa Seinäjoen kaupunki suunnittelee ja hankkii liikenteen oman kuntansa alueella. Tällä hetkellä liikennettä hankitaan alueellisella käyttöoikeussopimuksella, jolla vastuu liikenteen suunnittelusta on siirretty liikennöitsijälle. Samaa toimintatapaa voidaan jatkaa tai vaihtaa sopimusmalli seuraavalle sopimuskaudelle tilaaja-tuottajamallin mukaisesti bruttomalliksi, jossa tilaaja vastaa liikenteen suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin (lisää s. 37-39).

Kuntarajat ylittävän liikenteen suunnittelusta ja hankinnasta vastaa liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Kunta voi vaikuttaa tarjontaan Traficomin kanssa tehtävän yhteistyön kautta rajallisissa määrin. Kunnissa voidaan lisäksi hankkia itsenäisesti esimerkiksi oman kunnan sisäistä palveluliikennettä.

+

- Seinäjoen kaupungin ja liikenne- ja viestintävirasto Traficomin vastuunjako on selkeä, eikä ympäryskuntien kuntarajoille muodostu rajapintoja.
- Nykymalli työllistää vähän kuntia.
- Paikallistuntemus: Seinäjoki tuntee oman alueensa ja kuntarajat ylittäviä yhteyksiä ajatellen Traficomilla jatkavat samat asiantuntijat kuin ELY-keskuksessa. Peruskunnissa on tuntemus omista tarpeistaan sisäistä palveluliikennettä varten.
- Synergiaedut: Kurikan suunnalla Kauhajoki kytkeytyy kiinteästi Ilmajoen ja Kurikan tarjontaan ja Isoakyröä palvelee osana Seinäjoki-Vaasa-välin liikennettä.
- Kuntarajat ylittävän liikenteen säilyminen Traficomilla voi mahdollistaa pidemmällä aikavälillä lähijunaliikenteen sujuvan kehittämisen, kun sekä linja-autoliikenne että junaliikenne olisi Traficomin vastuulla.

-

- Liikennettä suunnitellaan erillisinä kokonaisuuksina. Nykymalli voi näyttäytyä matkustajalle sekavana erityisesti, jos on tarve käyttää sekä Seinäjoen kaupunkiliikenteen että Traficomin hankkiman liikenteen palveluita. Nykymallissa liikennöidään myös runsaasti markkinaehtoista koulupäiväliikennettä, mikä tekee järjestelmästä moninaisen (liikennöitsijät tosin ovat samoja kuin ostoliikenteessä).

Seudullinen viranomainen

Joukkoliikenteen tarjonnan suunnittelusta ja hankinnasta vastaa Seinäjoen kaupunki alueella, joka kuuluu seudulliseen viranomaiseen. Jos Seinäjoen toimivalta-alue laajenee, liikenne on kannattavinta hankkia bruttomallilla, jolloin tilaaja vastaa liikenteen suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin (lisää s. 37-39). Liikenteen hankinnat voidaan jakaa tarkoituksenmukaisesti kokonaisuuksiin: Seinäjoen sisäinen liikenne voidaan jatkossakin hankkia erillisellä kilpailutuksella ja sopimuksella kuin muiden kuntien ja kuntarajat ylittävä liikenne. Vastaavasti eri suuntien liikenne voidaan jakaa omiin sopimuksiinsa.

Kuntien sisäisten palveluliikenteiden osalta voidaan sopia, siirtyvätkö ne seudulliselle viranomaiselle vai hankitaanko niitä edelleen itse kunnissa. Sama pohdinta koskee nykyisiä joukkoliikenteen koulupäivävuoroja ja suljettuja koulukuljetuksia.

Niiden kuntien osalta, jotka eivät kuulu seudulliseen viranomaiseen, toimitaan kuten nykymallissa. Tällöin liikenne- ja viestintävirasto Traficom hankkii liikenteen näiden kuntien alueella (kuntarajat ylittävää liikennettä).

+

- Liikenne voidaan suunnitella yhtenä kokonaisuutena laajemmalle alueelle. Tämä on hyvä sekä toiminnallisesti että kustannustehokkuuden näkökulmasta.
- Liikennetarjonta ja sen laatu ovat kaupunkien ja kuntien hallinnassa pitkäjänteisesti. Panostaminen resursointiin Seinäjoella voisi mahdollistaa suuremmat hartiit suunnittelulle ja kehittämiselle.
- Selkeä matkustajalle, jos toimivalta-alue on perusteltu ja kattaa koko tarvittavan toiminnallisen alueen.
- Mahdollisesti isommat hankintakokonaisuudet voisivat tuoda enemmän kilpailua ja nopeuttaa kaluston uusiutumista.

-

- Lisää Seinäjoelle kohdistuvia tehtäviä ja vaatii lisää henkilöresurssia.
- Seudullisen viranomaisen rajoille voi muodostua toiminnallisuutta hankaloittavia rajapintoja: esim. Kauhajoki kytkeytyy kiinteästi Kurikkaan ja Ilmajokeen. Isoakyröä taas palvelee nykyisin sujuvasti osana Seinäjoen ja Vaasan välistä liikennettä.
- Paikallistuntemus Seinäjoen ulkopuolisten kuntien osalta voi heiketä ainakin alkuun.
- Mahdollisesti isompien hankintakokonaisuuksien heikkoutena on paikallisten yritysten heikentyvä kilpailukyky liikenteen kilpailutuksissa.

Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät

Nykymalli

Seinäjoella on käytössä Härmän liikenteen lippu- ja maksujärjestelmä sekä lipputuotteet kaupunkiliikenteeseen. Liikennöitsijä vastaa lipuista, lippujen myynnistä sekä reitti- ja aikatauluinformaatiosta. Kaupunki on kuitenkin määritellyt kilpailutuksen yhteydessä käytössä olevat lipputuotteet ja niille enimmäishinnat. Liikennöitsijä voi halutessaan lisätä valikoimaan omia lipputuotteitaan. Riippuen siitä, miten Seinäjoen kaupunkiliikenne on organisoitu jatkossa, voi asioista vastata liikennöitsijä tai vastuu voi olla voimakkaammin kaupungilla.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin hankkimassa liikenteessä on käytössä Matkahuollon lippu- ja maksujärjestelmä, liikennöitsijän omat lipputuotteet sekä Matkahuollon tuotteet. ELY-keskus on määritellyt sopimusliikenteeseensä hintavelvoitteen, jossa on asetettu lipputuotteiden enimmäishinnat.

Nykymalli, jossa toimijoita on useita, ei estä yhtenäisiä lipputuotteita. Yhteislippu- ja nousukorvausjärjestelyillä on mahdollista järjestää tilanne matkustajan kannalta sellaiseksi, että hän voi matkustaa yhdellä lipputuotteella sekä Seinäjoen kaupunkiliikenteessä että Traficomin hankkimassa liikenteessä. Nykymallissa on myös käytössä valtakunnallinen matka.fi-reittiopas, josta löytyvät Seinäjoen kaupunkiliikenteen, Traficomin sekä markkinaehtoiset vuorot.

+

- Myös nykymallissa voidaan erilaisin järjestelyin mahdollistaa lippujen yhteiskäyttöisyys ja kehittää maksamiseen ja informaation liittyviä palveluita.

-

- Eri osista koostuva järjestelmä aiheuttaa kuitenkin rajapintoja ja voi vaikuttaa matkustajan näkökulmasta monimutkaiselta. Liput esimerkiksi ostetaan eri paikoista eri liikenteisiin (tätä voivat lieventää yllä mainitut lippujen yhteiskäyttöisyyden laajennukset).

Seudullinen viranomainen

Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät voidaan yhtenäistää koko toimivalta-alueella. Yhtenäinen lippu- ja maksujärjestelmä mahdollistaa lipputuotteiden ja hinnoittelun yhtenäistämisen koko seudullisen viranomaisen alueella. Liput myös ostetaan tällöin yhdestä lähteestä koko toimivalta-alueella. Seinäjoella ei ole tällä hetkellä käytössä vyöhykepohjaista hinnoittelua: alueen laajentuessa tulisi pohdittavaksi, halutaanko liput hinnoitella tasataksalla vai vyöhykkeittäin. Tasataksassa lipun hinnat ovat samat koko alueella ja vyöhykepohjaisessa järjestelmässä pidempiä matkoja voidaan hinnoitella korkeammiksi. Tasataksa on käytössä muun muassa Turun seudulla ja vyöhykejärjestelmä muun muassa Kotkassa ja Hämeenlinnassa.

Niiden kuntien osalta, jotka eivät kuulu seudulliseen viranomaiseen, toimitaan kuten nykymallissa. Lisäksi seudullisen toimivaltaisen viranomaisen ja Traficomin hankkiman liikenteen kesken voidaan tehdä yhteislippu- tai nousukorvausjärjestelyjä.

+

- Yhtenäinen lippujärjestelmä tekee matkustamisesta koko alueella vaivatonta ja matkustaja voi käyttää seudun liikennettä kokonaisuutena.
- Liput ostetaan yhdestä lähteestä.

-

- Lippujen hintojen korotuksille saattaa tulla painetta kuntien rahoitusosuuksien kasvaessa.
- On hyvä huomata, että rajapintoja säilyy aina, ellei koko toiminnallinen alue kuulu samaan viranomaisalueeseen.

Joukkoliikenteen viestintä ja markkinointi

Nykymalli

Joukkoliikenteen viestinnässä ja markkinoinnissa suurempi merkitys on käytetyllä sopimusmallilla kuin toimivaltakysymyksellä. Nykymallissa Seinäjoen kaupunkiliikennettä sekä muiden kuntien liikennettä markkinoidaan ja niistä viestitään eri toimijoiden kautta ja erikseen.

Seinäjoella joukkoliikenteen viestinnän ja markkinoinnin vastuu on tällä hetkellä alueellisen käyttöoikeussopimuksen myötä liikennöitsijällä. Vastuiden jakautuminen jatkossa riippuu sopimusmallista: bruttomalli siirtäisi viestinnän ja markkinoinnin vastuun kaupungille. Molemmissa malleissa liikennepalvelu on mahdollista brändätä, kuten nykyisin Härmän Liikenne käyttää Seinäjoen kaupunkiliikenteessä Komia Liikenne -nimeä. Kaupunkivetoisia joukkoliikenteen brändejä ovat esimerkiksi Linkki Jyväskylän seudulla, Nysse Tampereen seudulla ja LSL Lahden seudulla.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin hankkimassa liikenteessä viestintää on liikennöitsijöiden ja Traficomin toimesta. Esimerkiksi reitti-, aikataulu- ja hintatiedot ovat saatavilla valtakunnallisissa palveluissa kuten Matkahuollossa. Traficomin suorittamaa markkinointia rajoittaa käyttöoikeussopimusmallissa tasapuolisuus. Bruttomalli mahdollistaa markkinoinnin laajemmin. Lisäksi kunnat voivat omissa kanavissaan viestiä palvelutarjonnasta ja siitä, mistä tarkemmat tiedot ovat saatavissa.

+

- Viestintää ja markkinointia voidaan kohdentaa paikallisesti.
- Nykyinen toimintatapa on liikenteen tilaajille kevyt. Nykyiset sopimusmallit myös kannustavat liikennöitsijöitä markkinointiin.

-

- Viestintää tekevät alueella useat toimijat, joten viestintä on hajautunutta. Toisaalta tarjolla on myös yhteisiä palveluita, kuten matka.fi, ja kunnat voivat ohjata tiedon äärelle esimerkiksi liikennöitsijöiden verkkosivuille.
- Nykyiset sopimusmallit rajoittavat jonkin verran Seinäjoen kaupungin ja Traficomin mahdollisuuksia.

Seudullinen viranomainen

Joukkoliikenteen viestinnässä ja markkinoinnissa suurempi merkitys on käytetyllä sopimusmallilla kuin toimivaltakysymyksellä. Seudullinen viranomainen käytännössä keskittää viestinnän ja markkinoinnin yhdelle toimijalle.

Jos liikennettä hankitaan Seinäjoen seudulla käyttöoikeussopimusmallilla, viestintä ja markkinointi voidaan nykymallin tapaan vastuuttaa liikennöitsijälle. Seudullisessa viranomaisessa haasteeksi tässä muodostuu, jos liikennöitsijöitä on useampia: viestintä ja markkinointi hajautuu. Jos hankintatapa on bruttomalli, vastuu siirtyy kaupungille. Kaupunki vastaa tällöin koko useamman kunnan joukkoliikennepalvelun viestinnästä esimerkiksi verkkosivuillaan ja sosiaalisessa mediassa ja voi markkinoida liikennettä kattavasti. Seudullinen viranomainen mahdollistaa joukkoliikenteen brändäämisen yhtenäiseksi koko seudulle.

Niiden kuntien osalta, jotka eivät kuulu seudulliseen viranomaiseen, toimitaan kuten nykymallissa.

+

- Koko alueen joukkoliikennepalvelun yhtenäinen viestintä ja markkinointi lisää houkuttelevuutta. Yhtenäinen joukkoliikenteen markkinointibrändi on monessa kaupungissa lisännyt joukkoliikennematkustusta ja joukkoliikenteen tunnettuutta.
- Selkeämpi "yhden luukun taktikka" tehostaa toimintaa viranomaisen näkökulmasta ja vähentää sekaannuksia ja lisää selkeyttä matkustajan näkökulmasta.

-

- Seudullisen viranomaisen perustaminen ja viestinnän ja markkinoinnin haltuunotto edellyttää henkilöresurssin kasvattamista erityisesti Seinäjoella.

Muut tehtävät

Osa tehtävistä ja vastuista on tarkoituksenmukaista säilyttää joukkoliikenteen järjestämistavasta riippumatta kaupunkien ja kuntien omina tehtävinä. Jos seudullinen viranomaisen perustetaan, vähintään kaikille avoin kuntien sisäinen joukkoliikenne sekä kuntarajat ylittävä joukkoliikenne sekä niihin liittyvät hallinnolliset tehtävät siirtyisivät seudulliselle viranomaiselle.

Palvelu- ja asiointiliikenne

Palveluliikenne on kuntien sisäistä ja kuntien itse hankkimaa avointa joukkoliikennettä, joka palvelee erityisesti iäkkäiden ja vammaisten asiakkaiden liikkumistarpeita. Kalusto on esteetöntä ja kuljettajalla on enemmän aikaa avustaa matkustajia. Harvempaan asutetuilla alueilla, joilla suuren kapasiteetin joukkoliikenne ei ole kannattavaa, palvelu- tai asiointiliikenne voi lisäksi palvella asukkaiden liikkumista tarpeellisille asioilleen muun muassa kauppaan. Palveluliikenne toimii usein kutsupohjaisesti, tietyllä rajoitetulla maantieteellisellä alueella ja käyttö on rajoitettu päiväaikaan esimerkiksi kello 8-16.

Palvelu- ja asiointiliikenteen osalta on kuntien päätettävissä, miten sen järjestelyt toteutettaisiin toimivalta-alueen laajentamisen yhteydessä. Liikenne voidaan säilyttää paikallisesti kunkin kunnan omana palveluna tai se voidaan integroida seudullisen viranomaisen järjestettäväksi.

Koulukuljetukset

Suljetut koulukuljetukset on hankittu yksinomaan peruskoululaisten kuljettamiseen kotoa kouluun ja takaisin. Suljettujen taksikuljetusten järjestäminen on tarkoituksenmukaista säilyttää kuntien omalla vastuulla tai siirtää koulukuljetusreittien suunnittelu jollain aikavälillä seudulliselle viranomaiselle, jos tämä nähdään tarpeelliseksi. Lisäksi alueella liikennöi koulumatkoja palvelevaa avointa joukkoliikennettä osin kuntien itse hankkimana ja osin markkinaehtoisena. Myös näiden osalta on pohdittava, siirtyisikö liikenne seudullisen viranomaisen kilpailutettavaksi.

Katu- ja pysäkki-infrastruktuuri

Joukkoliikenteeseen liittyvä katutilan infrastruktuuri, kuten pysäkkijärjestelyt, pysäkkikatokset ja niihin liittyvien informaatiotaulujen kustannukset säilyvät kuntien omalla vastuulla. Joukkoliikennereitit käyttävät runsaasti myös valtion teitä, joista vastaa vuoden 2026 alusta alkaen Etelä-Pohjanmaan elinvoimakeskus.

Oman alueen joukkoliikenteen reunaehdot ja rahoitus

Kukin kunta vastaa seudullisessakin viranomaisessa oman kuntansa sisäisen joukkoliikenteen kustannuksista ja palvelutason määrittelystä. Keskuskunta toteuttaa joukkoliikenteen hankinnat ja järjestelyt asetettujen reunaehtojen puitteissa.

Muut tehtävät

Lisäksi joukkoliikenteen järjestämiseen liittyy seuraavia tehtäviä, joiden organisointi tulee huomioida, jos perustetaan seudullinen joukkoliikenneviranomainen. Nykyisin tehtävät ovat joko liikennettä hankkivan viranomaisen ja/tai liikennöitsijän vastuulla. Joukkoliikenteen hankintamallin muuttaminen voi vaikuttaa myös osaltaan tehtävien hoitamiseen.

- Joukkoliikenteen ja muiden liikkumispalveluiden kehittäminen ja hankkeet
- Edunvalvonta
- Talousseuranta ja maksuliikenteen hoitaminen
- Asiakaspalvelu, palautteiden käsittely, ongelmanratkaisu ja muut asiakaspalveluun liittyvät tehtävät
- Asukas- ja yritys yhteistyö sekä yhteistoiminta kunnan muiden yksiköiden kanssa (esimerkiksi kasvatus ja opetus)

Kustannusten jakomallit

Nykymalli

Nykymallilla edetessä joukkoliikenteestä aiheutuvien kustannusten jako säilyy jatkossa samantyyppisenä kuin nykyisin.

- Seinäjoen kaupunki vastaa sisäisen kaupunkiliikenteensä kustannuksista. Myös muut kunnat vastaavat itse sen liikenteen kustannuksista, jota ne hankkivat itsenäisesti.
- Kuntarajat ylittävän liikenteen maksaa valtio ja kunnat osallistuvat kustannuksiin sovitusti.

Kuntarajat ylittävän Traficomien hankkimaan liikenteen osalta jatkoa ajatellen on hyvä huomioida, että kustannusten osalta nykymalli ei tarkoita sitä, että kustannusten jakosuhteet säilyisivät samoina kuin nykyisin. Syksyllä 2025 ELY-keskukset ovat vielä itsenäisesti määritelleet, minkä suuruisia osuuksia liikenteen kustannuksista peritään kunnilta. Kun liikenteen hankinta siirtyy liikenne- ja viestintävirasto Traficomille, käytänteitä todennäköisesti yhtenäistetään valtakunnallisesti. Etelä-Pohjanmaalla kunnat ovat osallistuneet kustannuksiin verraten pienillä osuuksilla, mikä tarkoittaa sitä, että kuntien maksuosuudet todennäköisesti kasvavat seuraavalla kilpailutuskierröksellä.

Seudullinen viranomainen

Jos seudulle perustetaan seudullinen viranomainen, tulee ratkaistaviksi, miten liikennöinnin kustannukset jaetaan kuntien kesken. Yleisperiaate on, että kunnat vastaavat itse sisäisen liikenteensä kustannuksista, mutta kuntarajat ylittävän liikenteen kustannuksia jakavat ne kunnat, joiden kautta liikennöidään tai joiden asukkaat liikennettä käyttävät.

Liikennöinnin kuntaosuudet voidaan jakaa erilaisin periaattein, joita on kuvattu tarkemmin viereisellä palstalla. Tavallisimmin kustannuksia jaetaan kuntien asukasluvun, kunnan alueella liikennöityjen kilometrien, nousijamäärien tai sovitun tasaprosentin perusteella. Jakomalli voi myös olla näiden yhdistelmä.

Lisäksi on tarpeen jakaa järjestelmä- ja hallintokustannuksia, joita ovat muun muassa lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmistä, viestinnästä ja markkinoinnista, kehittämishankkeista, viranomaisen henkilöstöstä sekä lautakunta- tai jaostotyöstä kertyvät kulut. Usein näitä jaetaan yksinkertaisimmillaan kuntien asukasmäärien suhteessa.

Kustannustenjako on sopimusasia, joka voidaan seudulla sovittaa juuri kyseisen seudun tarpeisiin sopivaksi. Esimerkiksi liikennöintikustannusten jako puhtaasti vain kuntien asukasluvun perusteella ei todennäköisesti olisi Seinäjoen kannalta tarkoituksenmukainen, sillä tällöin Seinäjoki suurimpana keskuskuntana joutuisi maksamaan pitkälti ympäryskuntia hyödyttävästä liikenteestä suurimman osan.

Esimerkkejä kustannustenjaon perusteista:

Jakosuhte on tiedossa jo etukäteen ennen liikenteen käynnistämistä.

- Jako kuntien asukasluvun perusteella.
- Jako kunkin kunnan alueella liikennöityjen kilometrien perusteella.
- Kiinteä tasaprosentti kaikille kunnille.

Jakosuhte selviää vasta liikenteen käynnistyttyä toteutuneen käytön pohjalta.

- Jako kunkin kunnan asukkaiden tekemien nousumäärien perusteella.
- Jako kunkin kunnan asukkaiden keskimatkanpituuksien perusteella.

Kustannustenjaon perusteiden valinnassa on hyvä huomioida oikeudenmukaisuus ja mallin riittävä yksinkertaisuus.

Kustannustenjakomallit – esimerkki

Tässä selvityksessä ei esitetä seudulle kustannustenjakomallia, vaan annetaan esimerkki tavasta, jolla kustannukset voitaisiin jakaa. Kustannustenjaosta annetun esimerkin perustana on bruttomallin mukaisesti järjestetty joukkoliikenne, jossa on mukana Seinäjoen kaupunkiliikenne, kuntien välisiä yhteyksiä sekä kuntien sisäiset palveluliikenteet. Suljetut koulukuljetukset ovat esimerkissä kuntien omia tehtäviä.

Seinäjoen kaupunkiliikenne

Seinäjoen sisäisen liikenteen sopimuskorvaus tulee Seinäjoen kaupungin maksettavaksi.

Kuntien sisäinen palveluliikenne ja muu liikenne

Kuntien sisäisen palveluliikenteen ja mahdollisen muun joukkoliikenteen sopimuskorvaukset tulevat kunkin kunnan itse maksettaviksi.

Järjestelmä- ja hallintokustannukset

Kustannuksiin sisältyvät kaikki ne kustannukset, jotka eivät ole liikenteen ostoa. Kustannukset jaetaan asukasmäärien suhteessa kuntien ja kaupunkien kesken.

Kunta	Asukasmäärä (2024)	Osuus järjestelmä- ja hallintokustannuksista
Seinäjoki	66 600	51 %
Kurikka	19 500	15 %
Kauhava	15 000	11 %
Lapua	14 000	11 %
Ilmajoki	12 400	9 %
Isokyrö	4300	3 %

Kuntarajat ylittävät reitit

Kuntarajat ylittävien reittien kustannukset on tarpeen jakaa niiden kuntien kesken, joiden alueella reitti kulkee. Jaetaan nettokustannuksia, eli kullekin linjalle kohdistetaan ensin siitä kertyvät kerta- ja sarjalipputulot ja jäljelle jäävä nettokustannus jaetaan kuntien kesken. Kustannukset on yksinkertaisinta jakaa esimerkiksi kunnan alueella liikennöityjen kilometrien tai asukasluvun suhteessa. Alla esimerkissä kunnan alueella liikennöitävät kilometrit on jaettu yksinkertaistuksen vuoksi valtatieä pitkin kulkevan yhden reitin perusteella. Taulukoissa on esitetty reitit Seinäjoki-Ilmajoki-Kurikka, Seinäjoki-Lapua-Kauhava ja Seinäjoki-Isokyrö.

Kunta	Asukasmäärän mukaan	Kilometrien mukaan	Kunta	Asukasmäärän mukaan	Kilometrien mukaan
Seinäjoki	68 %	26 %	Seinäjoki	70 %	25 %
Ilmajoki	13 %	53 %	Lapua	15 %	42 %
Kurikka	20 %	26 %	Kauhava	16 %	33 %

Kunta	Asukasmäärän mukaan	Kilometrien mukaan
Seinäjoki	94 %	78 %
Isokyrö	6 %	22 %

Lipputulojen jakautuminen

Kausilipputulot kohdistetaan kunnille ostajan kotikunnan mukaisesti. Kausilipuiksi laskettaisiin kuukausilippujen lisäksi erimittaiset vuorokausiliput ja pidemmät kausiliput. Kerta- ja sarjaliput (ja mahdolliset arvoliput) kohdistuvat linjakohtaisesti niille linjoille, joista ne ostetaan tai joissa niitä käytetään. Yksinkertaistuksen vuoksi mahdolliset vaihtotapahtumat eivät enää vaikuttaisi lipputulojen kohdistumiseen. Mobiililippuina ostetut kertaliput toimivat samoin kuin käteisellä tai pankkikortilla ostettavat kertaliput, jos ne luetaan kyytiin noustessa QR-koodilla tai muutoin.

Valtionavustuksen muutokset

Joukkoliikenteen järjestämiseen myönnetään valtionavustuksia. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on myöntänyt tähän saakka suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen valtionavustukset ja tehnyt päätökset ELY-keskusten määrärahaikiintiöistä. ELY-keskukset ovat itse hankkimansa liikenteen lisäksi vastanneet pienten toimivaltaisten viranomaisten sekä peruskuntien joukkoliikennetuesta omilla toimialueillaan. Jatkossa kaikki tuet myönnetään liikenne- ja viestintävirasto Traficomista, mikä selkeyttää tilannetta.

Seinäjoen kaupunki on pieni joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen ja on tähänkin saakka saanut valtiolta avustusta joukkoliikenteen järjestämiseen. Seudulliseen toimivaltaiseen viranomaiseen liittyvien muiden kuntien osalta muutos tarkoittaisi sitä, että liikenne- ja viestintävirasto Traficom ei enää hankkisi liikennettä ja vastaisi sitä kautta osasta kustannuksista, vaan tuki tulisi Seinäjoen kaupungille myönnettävän valtionavustuksen kautta. Valtionavustus jaettaisiin sovittavin periaattein seudullisen viranomaisen kuntien kesken.

Nykyisin Seinäjoen kaupunki saa valtionavustusta keskimäärin noin 515 000 euroa vuodessa.

Esimerkkejä muista kunnista vuodelta 2020:

- Vaasa 460 000 € (67 550 as., keski-suuri, tuki suoraan Traficomilta)
- Kotka 650 000 € (76 670 as., keski-suuri, tuki suoraan Traficomilta)
- Rovaniemi 398 000 € (63 040 as., pieni, tuki Lapin ELY-keskukselta)
- Mikkeli 850 000 € (53 130 as., pieni, tuki Pohjois-Savon ELY-keskukselta)

Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen valtionavustusta voidaan myöntää enintään 50 prosenttia hyväksyttävistä kustannuksista (palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen ostot ja liikenteen palvelujen kehittäminen), mutta käytännössä myönnetty tuki on ollut pienempi. Keskisuurissa viranomaisissa valtion osuus liikenteen rahoituksesta on ollut keskimäärin 21 prosenttia ja pienissä 24 prosenttia. Keskisuurten seutujen osalta perusteina myönnölle on ollut asukasluku sekä kunnan oma rahoitus joukkoliikenteeseen.

Toimivalta-alueen muutos muuttaa alueen asukasmäärää sekä liikenteen ostoja, millä on vaikutusta valtionavustuksen määrään. Valtionavustusten myöntöperiaatteet muuttuvat seudulla Traficomiin siirtymän vuoksi vuoden 2026 alusta, minkä vuoksi valtionavustusten muutosten arviointi on tässä vaiheessa haastavaa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystä ei ole vielä julkaistu selvityksen tekohetkellä. Lausunnoilla olleen luonnoksen mukaan joukkoliikenteen palveluiden mukaan rahoitustaso on pysymässä kiinteänä vuodesta 2026 eteenpäin.

- Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki 9,8 M€/vuosi
- Keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki 8,1 M€/vuosi
- Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostot ja kehittäminen 32,2 M€/vuosi

Yhteenveto seudullisen viranomaisen vaikutuksista

Vahvuudet

Yhtenäinen kaupunkiseutu ja järjestelmä
Yhtenäinen lippujärjestelmä
Yhtenäinen brändi koko seudulla
Joukkoliikenteen kehittämisen yhteinen tietopohja

Heikkoudet

Kuntien välinen liikenne on ollut ELY-keskuksen rahoittamaa: kuntien rahoitusosuuksien nousu
Henkilöresurssien tarpeen kasvu erityisesti Seinäjoella
Tarve uusille hallinto- ja päätöksentekorakenteille

Mahdollisuudet

Joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattaminen seudullisesti
Synergiaedut liikenteen hankinnassa: edullisempaa
Kuntien välinen yhteistyö
Koko seudun yhtenäisyyden parantuminen pitkällä tähtäimellä
Seudun ja kuntien houkuttelevuus ja elinvoima parantuvat pitkällä tähtäimellä

Uhat

Kuntien erilaiset näkemykset kehittämisestä
Muutos nykyisestä organisoinnista seudulliseen malliin on suuri: nykymalli vaatii vain vähän henkilöresursseja, mutta seudulliseen viranomaiseen siirtyessä yhtä aikaa tulisi tehtävämäärien kasvua bruttomalliin siirtymän ja uusien haltuun otettavien kuntien myötä

Seinäjoen seudulla seudullisen viranomaisen perustaminen ja Seinäjoen toimivalta-alueen laajentaminen on lisäarvo, joka ei kuitenkaan ole nykytilanteessa edellytys joukkoliikenteen kehittämiselle.



Monia joukkoliikenteen osa-alueita voidaan kehittää sekä paikallisesti että seudullisesti riippumatta siitä, miten toimivalta-alueet on järjestetty.



Joukkoliikenteen hankintamallit

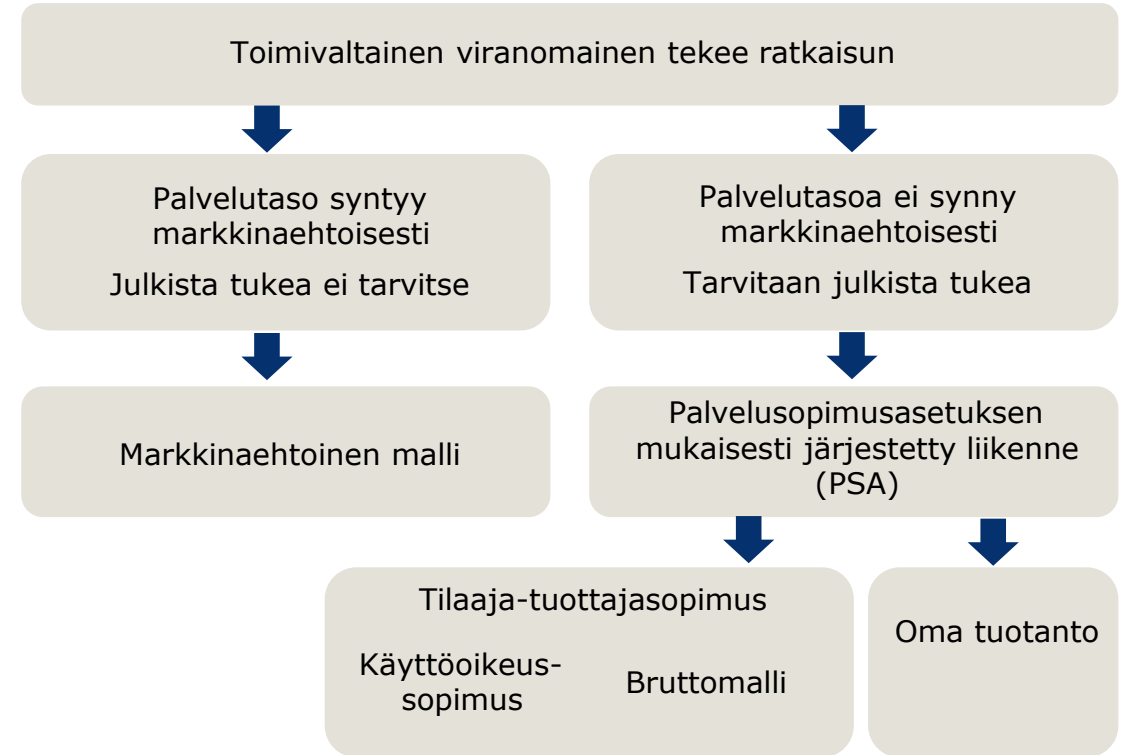
Joukkoliikennettä hankitaan joko käyttöoikeussopimuksilla tai bruttomallilla. Tällä hetkellä joukkoliikennettä hankitaan Seinäjoella alueellisella käyttöoikeussopimuksella ja liikenne- ja viestintävirasto Traficom käyttää reittikohtaisia käyttöoikeussopimuksia. Hankinta- ja sopimusmalleista on esitelty niiden erot sekä vertailtu vaikutuksia.

Liikenteen järjestämistapa ja hankintamalli

Toimivalta-alueen ohella merkittävä joukkoliikenteen järjestämiseen liittyvä asia on hankinta- ja sopimusmalli. Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen (laki liikenteen palveluista 320/2017, 181 §) tekee ratkaisun, syntyykö toivottu palvelutaso markkinaehtoisesti. Jos näin ei tapahdu, liikenteen järjestämiseen tarvitaan julkista tukea ja liikenne järjestetään palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Liikenteen voi järjestää joko omana tuotantona tai hankkia tilaaja-tuottaja-periaatteella. Omassa tuotannossa liikenteestä vastaa viranomaisen sisäinen liikennöitsijä. Eniten käytetään tilaaja-tuottaja-periaatetta, jolloin liikenne hankitaan joko käyttöoikeussopimuksin tai bruttomallilla.

Seinäjoen ja Traficomien hankkimassa liikenteessä seudulla on käytössä tällä hetkellä **käyttöoikeussopimukset**. Käyttöoikeussopimus on käytännössä liikennöitsijälle myönnetty yksinoikeus liikennöidä yksittäistä reittiä (reittikohtainen käyttöoikeussopimus) tai kokonaista maantieteellistä aluetta (aluekohtainen käyttöoikeussopimus). Aluekohtaisessa käyttöoikeussopimuksessa viranomainen määrittelee liikenteelle minimivaatimukset ja kilpailuttaa liikenteen. Liikennöitsijä suunnittelee liikenteen tämän pohjalta. Reittikohtaisessa käyttöoikeussopimuksessa tilaaja yleensä suunnittelee ainakin alustavat aikataulut kilpailutettavalle liikenteelle. Lipputuloriski on liikennöitsijällä: matkustajien maksamat lipputulot menevät liikennöitsijälle. Viranomainen maksaa lisäksi sopimuskorvausta liikennöitsijälle.

Kun liikennettä hankitaan **bruttomallilla**, siirtyy vastuuta enemmän toimivaltaiselle viranomaiselle. Toimivaltainen viranomainen suunnittelee liikenteen ja kilpailuttaa sen. Liikenne voidaan kilpailuttaa yhtenä kokonaisuutena tai jakaa pienempiin osakokonaisuuksiin. Lipputuloriski on viranomaisella: matkustajien maksamat lipputulot menevät viranomaiselle. Liikennöitsijälle maksetaan sopimuskorvausta. Bruttomalli lisää toimivaltaisen viranomaisen tehtäviä, mutta mahdollistaa liikenteen kaupunkivetoisen kehittämisen laajemmin ja monipuolisemmin kuin käyttöoikeussopimus.



Hankintamallien erot

	Bruttomalli	Nettomalli (käyttöoikeussopimus)
Suunnitteluvastuu	Liikenteen kilpailuttava toimivaltainen viranomainen suunnittelee reitit, aikataulut ja autokierrot, joiden pohjalta kilpailutus toteutetaan. Tämä vaatii viranomaiselta riittäviä henkilöresursseja. Uuden resurssin rekrytointi ja pysyvyys on merkittävä riskitekijä.	Aluekohtaisessa käyttöoikeussopimuksessa liikenteen kilpailuttava toimivaltainen viranomainen määrittelee liikenteen palvelutasolle minimivaatimukset ja kilpailuttaa liikenteen. Liikennöitsijä suunnittelee palvelutasolle asetetut vaatimukset täyttävän liikenteen tarjonnan reitteineen ja aikatauluineen. Reittikohtaisessa käyttöoikeussopimuksessa tilaaja yleensä suunnittelee ainakin alustavat aikataulut tietyille reiteille kilpailutettavalle liikenteelle.
Liikennöintikorvaus	Liikennöitsijälle maksetaan suoritteiden määrään (autopäivä, linjakilometri ja linjatunti) perustuva sopimuskorvaus. Lipputulot tulevat tilaajalle.	Liikennöitsijälle maksetaan sopimuskorvaus. Lisäksi liikennöitsijä saa pitää lipputulot, mutta tilaaja määrittelee lippujen enimmäishinnat.
Lipputuloriski	Lipputuloriski on tilaajalla, joten liikenteen todellinen hinta on sidoksissa toteutuvaan matkustukseen.	Lipputuloriski on liikennöitsijällä, joten matkustuksen määrällä ja käytettävillä lipputuotteilla ei ole vaikutusta sopimuskorvaukseen. Kertyvillä lipputuloloilla on suuri merkitys liikenteen kannattavuuteen liikennöitsijän näkökulmasta.
Muutosjoustavuus	Bruttosopimuksella ostetaan tietty määrä autopäiviä, linjatunteja ja linjakilometrejä. Tehtaessa muutoksia (lisäyksiä tai vähennyksiä) liikenteen laajuuteen, käytetään näille tarjousvaiheessa annettuja yksikköhintoja muutoksen kustannusvaikutuksen määrittämiseen, joten muutoksien tekeminen on joustavaa sopimukseen kirjatuissa muutosrajoissa.	Lipputuloriski on liikennöitsijällä, joten liikennöintiin tehtävien muutoksien vaikutus lipputuloihin tulee kompensoida liikennöitsijälle, jos tarjonnan muutoksien arvioidaan vähentävän lipputuloloja. Tarjonnan lisääminen on yleensä vähentämistä joustavampaa, kunhan asiaan varaudutaan jo sopimuksessa.

Bruttomalli sopii parhaiten ympäristöihin joissa:

- Joukkoliikenteen järjestämiseen käytettävä rahoituspohja mahdollistaa palveluiden lisäämisen ja kehittämisen
- Joukkoliikenteen kysyntä on kasvussa tai ainakin on tunnistettu kasvupotentiaalia, jota palvelemalla saadaan lisää lipputuloloja
- Joukkoliikenteen suunnitteluun, seurantaan ja viestintään on riittävästi päätoimista henkilökuntaa

Käyttöoikeussopimus sopii parhaiten ympäristöihin joissa:

- Joukkoliikenteen järjestämiseen käytettävä rahoituspohja mahdollistaa lähinnä palveluiden ylläpitämisen
- Joukkoliikenteen tarjonnan koetaan olevan tasapainossa vakiintuneen kysynnän kanssa, eikä selkeää kasvupotentiaalia ole tunnistettavissa
- Tilaajalla ei ole päätoimista henkilökuntaa, joka keskittyy pelkästään joukkoliikenteeseen

Hankintamallien vaikutukset

	Bruttomalli	Nettomalli (käyttöoikeussopimus)
Rahoitus	Todellinen rahoituksen tarve sidoksissa toteutuviin lipputuloihin.	Maksetaan vain sopimuskorvaus. Rahoituksen tarve tiedossa etukäteen, koska lipputuloilla ei ole vaikutusta sopimuskorvauksen suuruuteen.
Henkilöresurssit	Vaatii lisää henkilöresursseja, koska tilaajan tehtävät lisääntyvät.	Tehtävät voidaan osoittaa hyvin laajasti liikennöitsijälle, joten tilaajan henkilöresurssien tarve vähäinen.
Suunnittelu ja muutosjoustavuus	Liikenteen suunnitteluvastuu siirtyy tilaajalle, joten voidaan vahvemmin vaikuttaa lopputulokseen. Malli mahdollistaa muutoksien joustavamman toteuttamisen sopimukseen kirjatuissa puitteissa myös sopimuskauden aikana, koska suoritelmäärien muutoksiin sovelletaan tarjottuja yksikköhintoja.	Muodostuva liikenteen tarjonta on liikennöitsijän näkemys vaaditun palvelutason mukaisesta kokonaisuudesta. Muutoksien toteuttaminen voi olla jäykkää, koska huomioitava ja tarvittaessa kompensoitava myös niiden vaikutus lipputuloihin erityisesti liikennetarjonnan vähentämistilanteissa.
Kilpailuttaminen	Kilpailun valmistelu työläämpi, mutta johtanee useampiin tarjouksiin ja mahdollisesti edullisempaan hintatasoon, koska tarjoajien riskit ovat vähäisemmät.	Kevyempi kilpailutettava, mutta riskinä vain yhden tarjouksen saaminen, mikä voi johtaa tarpeeseen toteuttaa kilpailutus uudelleen.
Järjestelmät	Vastuu lippu-, maksu-, informaatio- ja palautejärjestelmistä siirtyy tilaajalle. Toisaalta näiden haltuun ottamisen kautta saadaan tarkka näkyvyys liikenteen tilaan.	Liikennöitsijä vastaa järjestelmistä, mikä keventää tilaajan työtä, mutta samalla vähentää tilaajan seurantamahdollisuuksia.
Liikennöitsijä	Matkustuksen määrä ei vaikuta liikennöitsijän tuloihin, joten voidaan tarvita bonus-/sanktiojärjestelmä laadukkaana palvelun turvaamiseksi	Mahdollisuus saada lisää lipputuloja parantamalla palvelua kannustaa liikennöitsijää.
Matkustaja	Hankintamallilla ei suoraan pitäisi olla vaikutusta matkustajan kokemaan palveluun. Usein bruttomallin käyttöön kuitenkin liittyy monilta osin kehittyvä liikennekokonaisuus, joka näkyy matkustajalle parempana palveluna, vaikka muutos sinänsä ei ole hankintamallista aiheutuvaa.	
Kalusto	Hankintamallilla ei suoraan pitäisi olla vaikutusta tarjottavan kaluston laatuun. Merkittävämpää on asettaa kalustovaatimukset tasapainoon sopimuskauden pituuden kanssa. Mitä pidempi sopimuskauti on, sitä enemmän kalustolta voidaan vaatia ilman, että se olennaisesti vaikuttaa hintatasoon.	

Bruttomalli:

- Yleensä lisää kilpailua ja voi johtaa edullisempaan hintatasoon, koska tarjoaminen on kevyempi prosessi, eikä vaadi tarjoajalta niin paljon tuntemusta nykyisestä matkustuksesta lipputuloriskin puuttuessa.

Käyttöoikeussopimus:

- Liikennöitsijällä erittäin paljon tehtäviä ja vastuuta. Hyvin onnistunut lopputulos vaatii sopivanlaisen liikennöitsijän menestymistä tarjouskilpailussa.

4. Suositus Seinäjoen seudulle

Suositus etenemistavaksi

Toimivalta-alue

Seinäjoen seudulla toimivalta-alueen vaihtoehtoina ovat nykymalli, jossa Seinäjoki vastaa joukkoliikenteestä omien kuntarajojensa sisällä ja liikenne- ja viestintävirasto Traficom kuntarajat ylittävistä yhteyksistä. Lisäksi muut kunnat voivat hankkia täydentäviä palveluja esimerkiksi palveluliikenteen omien rajojensa sisällä.

Seinäjoen seudulla suositellaan **pitäytymään nykymallin mukaisissa toimivalta-alueissa**. Nykymalli mahdollistaa, että joukkoliikennettä voidaan lähivuosina keskittyä kehittämään Seinäjoen sisäisesti ja toisaalta kuntarajat ylittäviä yhteyksiä Traficomien toimesta. Tämä nähdään alkuvaiheessa toimivalta-alueen laajentamista vaikuttavampana kehityskulkuna. Muista kunnista Seinäjoelle liikkumisen helpottamiseksi alueella on kannattavaa kehittää matkaketjujen sujuvuutta muutoin esimerkiksi lippujen yhteiskäyttöisyyttä edelleen kehittämällä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilla on hyvät mahdollisuudet ja edellytykset kehittää kuntarajat ylittävää liikennettä. Seinäjoen seudulla kuntarajat ylittäviä matkoja tehdään runsaasti myös tarkastelualueen ulkopuolelle, jolloin toimivalta-alueen rajan siirtäminen voi aiheuttaa toisaalla ratkaistavia rajapintoja. Esimerkiksi Ilmajoelta ja Kurikasta matkustetaan runsaasti myös Kauhajoen suuntaan, Isostakyröstä Vaasaan sekä Kauhavalle sen naapurikunnista.

Tämä ei kuitenkaan tarkoita, etteikö toimivalta-aluetta voisi koskaan laajentaa. Pidemmällä tähtäimellä on syytä harkita toimivalta-alueen laajentamista ja suosituksena on edetä tässä aikanaan vaiheittain ja yhdistää Seinäjoen kanssa alkuun esimerkiksi vain lähimpänä sijaitseva Ilmajoki.

Ramboll

Hankintamalli

Seudulla hankitaan joukkoliikennettä tällä hetkellä käyttöoikeussopimuksin.

Seinäjoella suositellaan siirryttävän kohti bruttomallin mukaista toimintatapaa. Bruttomalli mahdollistaa joukkoliikenteen kehittämisen kaupunkivetoisesti tehokkaammin ja yhtenäisemmin kuin alueellinen käyttöoikeussopimus. Siirtymä bruttomalliin edellyttää kaupungilta kuitenkin merkittäviä panostuksia joukkoliikenteen kehittämiseen. Erityisesti siirtymä vaatii, että kaupungissa on riittävästi henkilöresurssia joukkoliikenteen järjestämiseen liittyville tehtäville. Jos muutokseen ryhdytään, edellyttää se huolellista valmistautumista.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien hankkimilla kuntarajat ylittävillä yhteyksillä sopimusmallina voidaan vastaisuudessaakin käyttää käyttöoikeussopimuksia tai bruttosopimuksia riippuen siitä, miten Traficom valtakunnallisesti tulee kehittämään toimintatapojaan.

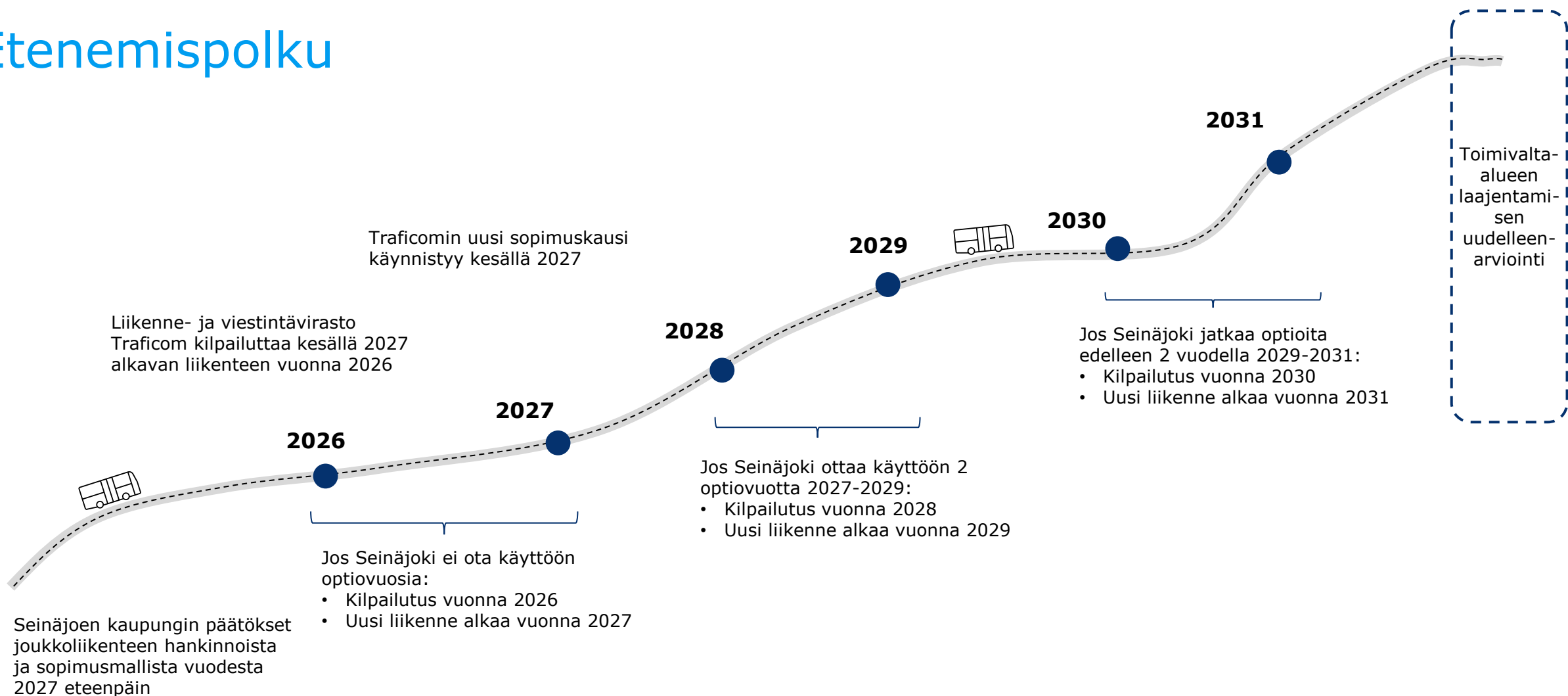
Ensiaskelena toimivalta-alueen laajentamista vaikuttavampi muutos voi olla bruttomalliin siirtyminen Seinäjoella ja lisäpanostukset kehittämiseen.

Kuntarajat ylittäviä yhteyksiä voidaan kehittää Traficom-vetoisesti.



Toimivalta-alueen laajentaminen voi olla perusteltua myöhemmin, kun ensiaskeleet kehittämisessä on otettu. Tuolloinkin laajentuminen kannattaa toteuttaa vaiheittain.

Etenemispolku



Suositus Seinäjoen kaupungille on toteuttaa seuraava kilpailutus 2027, 2029 tai 2031 alkavalle liikenteelle bruttomallin mukaisena.

Toimivalta-alueen laajentamista on hyvä arvioida uudelleen, kun Seinäjoen kaupungin sisäinen joukkoliikenne on siirretty onnistuneesti kaupungin suunnitteluvastuulle ja siitä on kertynyt kokemusta.

5. Joukkoliikenteen muut kehittämistoimenpiteet seudulla

Kehittämistoimenpiteet

Selvityksen aikana on tunnistettu toimivalta-alueeseen ja hankintamalliin liittyvien toimenpiteiden lisäksi muita joukkoliikenteen kehittämiseen liittyviä kehittämistarpeita, joita seudulla olisi hyvä edistää. Osaa toimenpiteistä voidaan toteuttaa tai vähintään edistää jo nykyisen sopimuskauden aikana.

Esitetty toimenpidelistaus ei ole kaiken kattava, vaan sisältää lähivuosille tunnistetut vaikuttavimmiksi arvioidut toimenpiteet.

Seinäjoki:

1. Linja-autoaseman kehittäminen
2. Linjastouudistus
3. Liikennöintiaikojen laajentaminen
4. Viestintä, markkinointi ja liikennekasvatus

Ympäryskunnat:

5. Seinäjoki-Ilmajoki-Kurikka-Kauhajoki –
laatukäytävä
6. Kauhavan ja Isonkyrön suuntien
lippuyhteistyö
7. Peruspalvelutason turvaaminen
8. Kutsu- ja asiointiliikenteen kehittäminen

Yhteiset toimenpiteet:

9. Lippuyhteistyön edistäminen
10. Vaihtoyhteyksien edistäminen
11. Liikennepalveluiden yhteistyön lisääminen
12. Lähijunaliikenteen edistäminen



Kuva: Unsplash

Seinäjäjoki 1/2

1. Linja-autoaseman kehittäminen

Seinäjoen asema-alueen uudistuksen myötä linja-autoasema on siirtynyt sivuun rautatieaseman toiminnoista. Kaupunkiliikenteen terminaali sijaitsee Koulukadulla. Toiminnot ovat siis hajautuneet keskustassa, mikä hankaloittaa kaukoliikenteen sekä kaupunkiliikenteen välisiä vaihtoja.

Linja-autoaseman kehittämisessä vaihtoehtoina on kehittää nykyisiä järjestelyjä, jolloin kaukoliikenne ja seudullinen liikenne pysähtyy jatkossakin rautatieaseman luona nykyisellä paikalla tai siirtämällä laiturit lähemmäs nykyistä asemarakennusta, kun viereisten tonttien järjestelyt ovat selvinneet. Lisäksi vaihtoehtona on kehittää Koulukadun kaupunkiliikenteen terminaalia niin, että kaukoliikenne ja seudullinen liikenne pysähtyy myös Koulukadulla tai esimerkiksi Kauppakadulla paikallisliikenteen terminaalin läheisyydessä.

Asemanseudulla sekä kaupunkiliikenteen terminaalissa on myös hyvä kiinnittää huomiota polkupyörien liityntäpysäköintiin.

Aikataulu: Asemanseudun kehittämisen aikataulun mukaisesti

Vastuutaho: Kaupunkiympäristö

2. Linjastouudistus

Kaupunkiliikenteen seuraavan kilpailutuksen yhteydessä tarkastellaan linjaston toimivuus ja siihen liittyvät kehittämistarpeet. Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman mukaisesti samalla selvitetään mahdollisuuksia edistää runkolinjojen toteuttamista, jolloin käytetyimmille yhteyksille voitaisiin tarjota nykyistä parempi palvelutaso lyhentämällä vuoroväliä, pidentämällä liikennöintiaikaa sekä lyhentämällä matka- ja odotusaikoja. Käytetyimpiä yhteyksiä voi tukea hieman harvemmin liikennöivillä linjoilla. Linjojen reittejä kannattaa uudistuksen yhteydessä tarpeen mukaan suoraviivaistaa ja yksinkertaistaa sekä muodostaa keskustan läpi kulkevin heilurilinjoina, jolloin vaihtamisen tarve vähenee.

Linjastouudistuksen yhteydessä voidaan tarkastella hiljaisimpien yhteyksien osittain korvaamista kutsuohjatulla liikenteellä.

Aikataulu: kaupunkiliikenteen kilpailutuksen yhteydessä vuodeksi 2027, 2029 tai 2031

Vastuutaho: Kaupunkiympäristö

3. Liikennöintiaikojen laajentaminen

Kaupunkiliikenteen liikennöinti päättyy tällä hetkellä arkisin jo klo 19. Syksystä 2024 kesään 2025 kokeiltiin myöhäisempiä iltavuoroja osalla linjoista, mutta kokeilu lakkautettiin kaupungin säästöjen vuoksi. Liikennöintiaikojen pidentäminen ilt-aikaan mahdollistaa vapaammin liikkumisen harrastuksiin sekä asioille ja toisaalta työssäkäynnin bussilla myös pidemmälle iltaan.

Iltavuorojakaan ei kannata ajaa täysin tyhjänä, joten vuorojen käyttöä on tarpeen seurata. Ottaa kuitenkin aikansa, että matkustajat löytävät vuorot: kokeilu tulisi uusia riittävän pitkäjänteisenä ja yhdistää siihen houkuttelevaa markkinointia.

Liikennöintiaikojen laajentamisen lisäksi vuorovälien tiivistämistä erityisesti ruuhka-aikoina kannattaa kokeilla. Tämä on kuitenkin liikennöintiaikojen pidentämistä hankalampaa, sillä ruuhka-aikaan sijoittuvat lisävuorot edellyttävät todennäköisesti lisäkalustoa.

Aikataulu: määrärahojen mahdollistaessa

Vastuutaho: Kaupunkiympäristö

Seinäjoki 2/2

4. Viestintä, markkinointi ja liikennekasvatus

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan parantaa lisäämällä panoksia viestintään ja markkinointiin. Nykyisessä tilanteessa viestintää ja markkinointia tehdään yhteistyössä liikennöitsijän kanssa, jolla on päävastuu. Keinoja tehostaa viestintää ja markkinointia voivat olla esimerkiksi erilaiset tempaukset, bussikortin tarjoaminen kaupunkiin muuttaville tai kokeilukortti esimerkiksi 10 matkalle, tapahtumissa näkyminen sekä joukkoliikenteen pitäminen säännöllisesti esillä kaupungin viestintäkanavissa. Viestinnässä voi nostaa esille esimerkiksi linjoja, maksutapoja, reittihakupalveluita ja muita vastaavia arkisia joukkoliikenteen käyttöön liittyviä tietoja.

Kaupunkiliikenteessä on käytössä muun muassa kattava sovellus, reitit ja aikataulut löytyvät valtakunnallisesta matka.fi-reittioppaasta ja matkan voi maksaa monipuolisesti, mutta tietoisuutta näistä voi parantaa aktiivisella viestinnällä.

Jos kaupungissa siirrytään järjestämistapaan, jossa viestinnän ja markkinoinnin vastuu siirtyy kaupungille, tulee viestintään ja markkinointiin varata riittävästi resursseja.

Lapsia ja nuoria on hyvä opettaa liikennekasvatuksen keinoin käyttämään joukkoliikennettä. Moni käyttääkin bussia koulumatkoilla, mutta kokonaisen ikäluokan saa tutustumaan joukkoliikenteeseen esimerkiksi käyttämällä bussia koulun tai varhaiskasvatusyksikön retkillä sekä järjestämällä tutustumispäivän, jonka yhteydessä harjoitellaan bussilla matkustamista, tutustutaan bussiin ja keskustellaan joukkoliikenteen käyttöön liittyvistä asioista.

Joukkoliikenteen viestinnän ja markkinoinnin kehittämistä sekä liikennekasvatuksen joukkoliikennesisältöjen koostamista ja jalkauttamista voidaan lähestyä esimerkiksi kokonaisuutta tarkentavalla projektilla tai pilotilla. Toteuttajatahona voi olla kaupungin ja liikennöitsijän lisäksi tai sijasta esimerkiksi Etelä-Pohjanmaan liitto tai alueen oppilaitokset SeAMK tai SEDU.

Aikataulu: Jatkuva

Vastuutaho: Sivistus ja hyvinvointi, Elinvoima ja työllisyys, Kaupunkiympäristö



Kuva: Seinäjoen kaupunki

Ympäryskunnat

5. Seinäjoki-Ilmajoki-Kurikka-Kauhajoki –laatukäytävä

Seinäjoen ja Kauhajoen väli on erittäin potentiaalinen joukkoliikenteen kehittämiseksi, sillä kysyntää on molempiin suuntiin. Matkustajamäärät ovat kasvaneet viime vuosina. Yhteysväliä kehitetään laatukäytäväksi, jossa tarjonta on säännöllistä ja laadukasta. Laatukäytävällä tavoitellaan säännöllistä tunnin vuoroväliä ja ruuhka-aikaan vuoroväli voi olla lyhyempikin kuten tälläkin hetkellä. Jokaisella pysäkillä pysähtyvien linjojen ohella ruuhka-aikoina käytävällä voidaan tarjota myös harvemmin pysähtyviä vuoroja, jolloin matka-aikaa saadaan kilpailukykyisemmäksi.

Laatukäytävän varrella tarkistetaan taajamien keskuspysäkkien sekä muiden käytetyimpien pysäkkien laatu. Myös kalustolle voidaan asettaa laadukkuutta edistäviä vaatimuksia. Käytävällä huomioidaan myös vaihtoyhteydet kylien syöttölinjoilta sekä Seinäjoen päässä junaan.

Laatukäytävää voidaan edistää suoraan seuraavan kilpailutuksen kautta tai parantamalla aluksi vuorotarjontaa lyhytaikaisemman pilotin kautta.

Aikataulu: seuraavan kilpailutuksen yhteydessä

Vastuutaho: liikenne- ja viestintävirasto Traficom, kunnat

6. Kauhavan ja Isonkyrön suuntien lippuyhteistyö

Joukkoliikenteen palvelutarjonta Seinäjoelta Lapuan-Kauhavan sekä Isonkyrön-Vaasan suuntiin muodostuu osittain linja-autoliikenteestä ja osittain raideliikenteestä, joita raideliikenne on lyhyempien matka-aikojensa vuoksi erityisen houkutteleva vaihtoehto. Jotta näin muodostuvan tarjonnan käyttäminen olisi mahdollisimman houkuttelevaa ja kahden eri kulkumuodon kokonaisuutena muodostuva palvelutaso olisi kaikkien käytettävissä, tulisi näiden kulkumuotojen yhteiskäyttöä helpottaa lippuyhteistyöllä. Lippuyhteistyö käynnistetään pilotilla, jonka jälkeen se voidaan jättää pysyväksi käytännöksi tai kehittää kokemuksen pohjalta.

Oman haasteensa yhteiskäytön toteuttamiselle tuo molempien suuntien raideliikenteen markkinaehtoisuus. Tämä ei ole kuitenkaan este yhteistyön toteuttamiselle. Käytössä oleva toteutus löytyy esimerkiksi Tampereen seudulta, jossa Nysse-liikenteen lipputuotteilla voi maksaa myös junamatkoja niin lähijunissa kuin kaukoliikenteen InterCity-, Pendolino- ja kiskobussikalustossa.

Aikataulu: tulevien kilpailutusten valmistelun yhteydessä. Tavoitteena saada lippuyhteistyö mukaan vuonna 2027 alkaviin sopimuksiin

Vastuutaho: liikenne- ja viestintävirasto Traficom

7. Peruspalvelutason turvaaminen

Kaikkien kuntien liikenteessä turvataan peruspalvelutaso myös tilanteessa, jossa kuntien rahoitusosuudet nousevat. Palvelutason tulee olla riittävä vähintään opiskelumatkoilla sekä työmatkoilla tavanomaiseen virka-aikaan. Taajamien välillä voidaan mahdollistaa myös laajemmat työssäkäynti- ja asiointimahdollisuudet. Tarkistetaan, että aikataulut ja vaihtoyhteydet mahdollistavat matkat. Liikenteen suunnittelussa tulisi huomioida myös mahdollisuus tehdä matkoja joukkoliikenteellä keskussairaalaan.

Aikataulu: tulevien kilpailutusten valmistelun yhteydessä

Vastuutaho: kunnat, liikenne- ja viestintävirasto Traficom

8. Kutsu- ja asiointiliikenteen kehittäminen

Harvemmin asutuilla alueilla kehitetään tarpeen mukaan kunnan sisäistä kutsu- ja asiointiliikennettä. Liikennöinti voi olla tiettyihin kellonaikoihin toimivaa kutsupohjaista tai palveluliikenteen omaista aikataulusidonnaista palvelua. Kalusto voi olla tarpeen mukaan joko henkilöautoja tai pikkubusseja. Järjestelyissä huomioidaan vaihtoyhteydet seudulliseen liikenteeseen ja se voi olla toimiva ratkaisu esimerkiksi liityntäliikenteenä juna-asemille ja seisakkeille. Järjestelyjä esimerkiksi liityntäliikenteeseen voidaan kokeilla pilotteina, joita jatketaan, jos kysyntä on riittävää.

Aikataulu: tulevien kilpailutusten valmistelun yhteydessä

Vastuutaho: kunnat

Yhteiset toimenpiteet 1/2

9. Lippuyhteistyön edistäminen

Koko seudulla edistetään lippuyhteistyötä Seinäjoen kaupunkiliikenteen sekä Traficomin hankkiman liikenteen kesken, jolloin samalla lipulla voisi matkustaa molemmissa liikenteissä. Toteutustapa voi olla esimerkiksi nousukorvausmenettely, jolloin eri myyjän lipputuotteilla tehdyistä matkoista saa erikseen toimijoiden välillä tilitettävän nousukorvauksen, tai erillinen yhteinen lipputuote, jonka lipputulosten jaosta on sovittu toimijoiden kesken.

Lippuyhteistyötä on hyvä selvittää myös markkinaehtoiseen linja-auto- ja junaliikenteeseen.

Aikatauluinformaatiota on jo saatavissa yhteisesti Seinäjoen kaupunkiliikenteen, Traficomin hankkiman seutuliikenteen, junien sekä markkinaehtoisesta linja-autoliikenteen vuoroista valtakunnallisesta matka.fi-reittioppaasta. Reittiopasta on hyvä korostaa aikatauluinformaation lähteissä.

Aikataulu: seuraavan kilpailutuksen yhteydessä

Vastuutaho: liikenne- ja viestintävirasto Traficom, kunnat

10. Vaihtoyhteyksien edistäminen

Seudulla tehdään vaihtoja joukkoliikennevälineestä toiseen taajamien keskuspysäkeillä sekä linja- ja rautatieasemilla tai –seisakkeilla. Yhteistyössä liikennettä hankkivien toimijoiden kesken varmistetaan, että vaihtoyhteydet ovat toimivia aina kun se vain suinkin on mahdollista, jotta matkaketjuja voi syntyä. Saapumis- ja lähtöajat on syytä tahdistaa erityisesti junien ja paikallis- ja seutuliikenteen bussien kesken sekä bussien keskinäisissä rajapinnoissa. Esimerkiksi kuntien haja-asutusalueilta keskustajamaan tulevien vuorojen tulisi toimia yhteen pidemmän matkan seutuliikenteen kanssa ja toisaalta junavuoroilta olla vaihtoyhteydet eteenpäin.

Kriittisille vaihtoyhteyksille voidaan asettaa odotusvelvoite mahdollisuuksien mukaan. Tällöin vuoro odottaa vaihtavia matkustajia esimerkiksi muutamia minutteja, jos edeltävä yhteys on myöhässä.

Junayhteyksien matkaketjuja voidaan parantaa ottamalla käyttöön liityntäyhteyksiä: esimerkiksi Isossakyrössä asema sijaitsee kauempana Tervajoella, mutta liityntäratkaisuja voi kehittää myös Lapualla ja Kauhavalla (myös s. 47 toimenpide 8).

Aikataulu: seuraavan kilpailutuksen yhteydessä

Vastuutaho: liikenne- ja viestintävirasto Traficom, kunnat

11. Liikennepalveluiden yhteistyön lisääminen

Lisätään tiedonvaihtoa ja yhteistyötä liikennepalveluiden hankinnassa. Ensimmäinen konkreettinen askel voisi olla kunkin kunnan koulukuljetuksien kustannuksiin liittyvien tunnuslukujen kokoaminen yhteen. Hieman pidemmällä aikavälillä voisi tavoitella toteutusmallia, jossa esimerkiksi koulujen alkamis- ja päättymisaikoja porrastetaan kunnan sisällä ja/tai naapurikunnissa, jotta voidaan mahdollistaa saman kaluston hyödyntäminen nykyistä useamman koulun tarpeisiin. Avataan koulukuljetukset myös maksavien asiakkaiden käyttöön soveltuvilta osin, ellei näin ole jo toimittu.

Monet toimenpiteet ja niiden toteuttaminen edellyttää seudulla tehtävää yhteistyötä. Yhteistyötä ja tiedonvaihtoa olisikin hyvä tiivistää, vaikka hankinta- ja toteutusvastuut säilyisivätkin entisellään. Seinäjoen seudulla toimii osana jatkuvaa maakunnallista liikennejärjestelmätyötä Seinäjoen seudun liikennetyöryhmä, jossa on edustus kaikista seudun kunnista. Tätä ryhmää hyödynnetään jatkossakin joukkoliikenneasioista ja liikennepalveluista keskusteluun. Ryhmällä ei ole päätösvaltaa.

Aikataulu: jatkuvaa

Vastuutaho: kuntien liikennepalveluita hankkivat

Yhteiset toimenpiteet 2/2

12. Lähijunaliikenteen edistäminen

Seudulla on markkinaehtoista kaukojunaliikennettä Seinäjoelta länteen Vaasan suuntaan ja pohjoiseen Kokkolan suuntaan. Haapamäen radalla Alavuden ja Jyväskylän suuntaan on kiskobussiliikennettä. Lisäksi Kurikan suuntaan on ratayhteys Suupohjan radalla, joka ei ole käytössä.

Seudulla tulee olla hereillä lähijunaliikenteen kehittämiseen liittyvissä asioissa, sillä junaliikenteen hankinnoissa on lähivuosina tulossa valtakunnallisia muutoksia. Tällä hetkellä Haapamäen radan liikenne on mukana valtion ostoliikenteen kokonaisuudessa. Junaliikennettä suunnitellaan pitkällä tähtäimellä: asian edistämiseksi tulee aktivoitua riittävän aikaisin, jotta valmius liikenteen käynnistämiseksi ajoittuu oikea-aikaisesti muun muassa liikenteen kilpailutusten rytmin kanssa. Seudun kunnat eivät ole osoittaneet valmiutta ostojunaliikenteen hankinnalle kilpailutusjaksolla, jonka sopimusten mukaiset liikenteet alkavat vuonna 2031. Lähijunaliikenteen kehittäminen onkin selvästi pidemmän aikavälin kehittämistoimenpide, joka vaatii edelleen lisäselvityksiä ja tarpeen mukaan valmistautumista hyvissä ajoin.

Lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää myös seisakkeiden lisäämistä ja vanhojen seisakkeiden käyttöönottoa uudelleen.

Lähijunaliikenteen edistämiseksi tasapainoillaan kaukojunaliikenteen edellytysten kanssa, sillä nopeat kaukojunayhteydet nähdään seudulla tärkeinä.

Aikataulu: valmistautuminen vuoden 2041 kilpailutukseen vuodesta 2035 alkaen.

Vastuutaho: liikenne- ja viestintävirasto Traficom, kunnat



Kuva: Ramboll Finland Oy

Seinäjoen seudun joukkoliikenteen kehittämisselvitys



Seinäjoki



K A U H A V A

LAPUA

Ilmajoki

ISOKYRÖ
ELÄMÄÄ SUUREMPI



ETELÄ-POHJANMAAN LIITTO
Regional Council of South Ostrobothnia



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus
ely-keskus.fi

Liite:

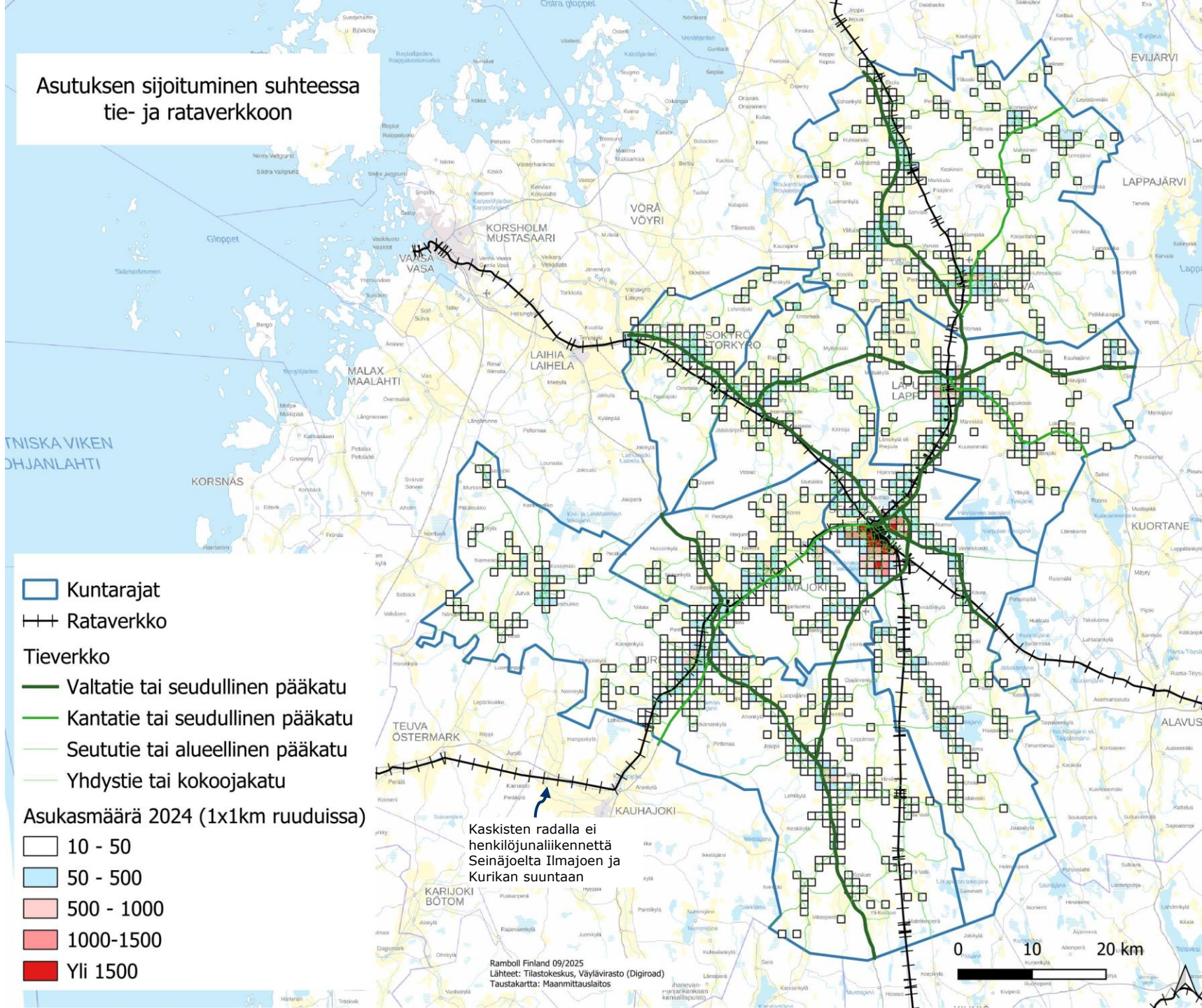
Nykytila-analyysin tarkentavat kalvot

Väestö ja tie- ja rataverkko

Asutus on keskittynyt tie- ja rataverkon varteen.

Lähes kaikki asutuskeskittymät sijaitsevat valta- ja kantateiden läheisyydessä. Ainoastaan Kurikan Jurva ja Seinäjoen Peräseinäjoki sijaitsevat näiden ulkopuolella, mutta kuitenkin seututeiden varrella.

Rautatie tavoittaa selvästi vähemmän alueen asukkaita. Seinäjoelta on henkilöjunaliikennettä länteen Vaasan suuntaan, pohjoiseen Kokkolan suuntaan, etelään Tampereen suuntaan sekä itään Jyväskylän suuntaan, muttei luoteeseen Kaskisten radalla.

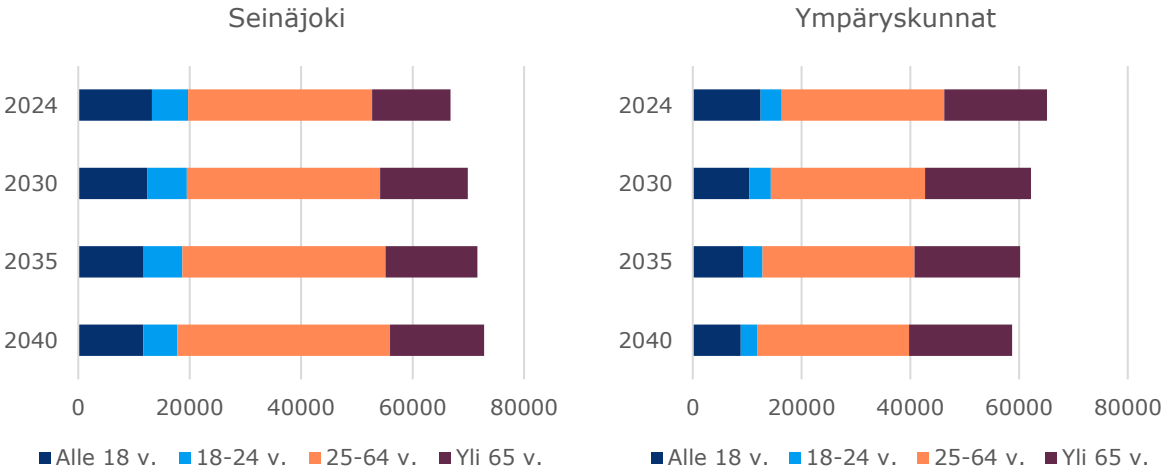


Ikärakenteen muutos vaikuttaa joukkoliikenteen kysyntään

Joukkoliikenteen palveluissa suuria matkustajaryhmiä ovat tällä hetkellä lapset ja nuoret. Myös tarjonta on monin paikoin räätälöity palvelemaan nimenomaan koulu- ja opiskelumatkoja.

Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan kaikissa seudun kunnissa alle 18-vuotiaiden sekä 18-24-vuotiaiden osuudet laskevat tulevina vuosina. Myös heidän absoluuttisen määränsä arvioidaan laskevan. Ympäryskunnissa alle 18-vuotiaiden määrä laskee vuodesta 2024 vuoteen 2040 29 prosenttia. Seinäjoella lasku on 12 prosenttia.

Työikäisten 25-64-vuotiaiden sekä yli 65-vuotiaiden osuudet taas kasvavat. Seinäjoki on väestöltään kasvava kunta, joten näiden ikäluokkien edustajien absoluuttinen määräkin kasvaa. Ympäryskunnissa 25-64-vuotiaiden määrä laskee noin 7 prosenttia ja yli 65-vuotiaiden määrä pysyy noin nykyisellä tasolla.



Seinäjoki

	Alle 18 v.	Alle 18 v. %	18-24 v.	18-24 v. %	25-64 v.	25-64 v. %	Yli 65-v.	Yli 65 v. %
2024	13 200	19,8 %	6 490	9,7 %	33 020	49,4 %	14 120	21,1 %
2030	12 340	17,7 %	7 170	10,3 %	34 680	49,6 %	15 700	22,5 %
2035	11 710	16,3 %	6 990	9,8 %	36 420	50,8 %	16 530	23,1 %
2040	11 660	16,0 %	6 100	8,4 %	38 160	52,4 %	16 920	23,2 %

Kauhava

	Alle 18 v.	Alle 18 v. %	18-24 v.	18-24 v. %	25-64 v.	25-64 v. %	Yli 65-v.	Yli 65 v. %
2024	2 640	17,6 %	860	5,7 %	6 780	45,2 %	4 710	31,4 %
2030	2 140	15,3 %	830	5,9 %	6 180	44,0 %	4 880	34,8 %
2035	1 900	14,1 %	730	5,4 %	5 960	44,3 %	4 850	36,1 %
2040	1 830	14,1 %	610	4,7 %	5 880	45,2 %	4 680	36,0 %

Kurikka

	Alle 18 v.	Alle 18 v. %	18-24 v.	18-24 v. %	25-64 v.	25-64 v. %	Yli 65-v.	Yli 65 v. %
2024	3 390	17,4 %	1 060	5,4 %	8 700	44,6 %	6 360	32,6 %
2030	2 680	14,9 %	1 100	6,1 %	7 930	44,0 %	6 340	35,1 %
2035	2 230	13,1 %	1 020	6,0 %	7 580	44,6 %	6 160	36,3 %
2040	2 050	12,7 %	810	5,0 %	7 450	46,2 %	5 830	36,1 %

Lapua

	Alle 18 v.	Alle 18 v. %	18-24 v.	18-24 v. %	25-64 v.	25-64 v. %	Yli 65-v.	Yli 65 v. %
2024	2 810	20,2 %	900	6,5 %	6 600	47,4 %	3 630	26,0 %
2030	2 270	16,9 %	910	6,8 %	6 480	48,2 %	3 790	28,2 %
2035	1 950	14,9 %	830	6,3 %	6 430	49,1 %	3 880	29,7 %
2040	1 850	14,4 %	670	5,2 %	6 450	50,1 %	3 900	30,3 %

Ilmajoki

	Alle 18 v.	Alle 18 v. %	18-24 v.	18-24 v. %	25-64 v.	25-64 v. %	Yli 65-v.	Yli 65 v. %
2024	2 810	22,7 %	800	6,5 %	5 900	47,6 %	2 890	23,3 %
2030	2 640	21,0 %	860	6,8 %	5 950	47,4 %	3 120	24,8 %
2035	2 560	20,2 %	800	6,3 %	6 110	48,2 %	3 210	25,3 %
2040	2 530	19,8 %	730	5,7 %	6 290	49,2 %	3 240	25,4 %

Isokyrö

	Alle 18 v.	Alle 18 v. %	18-24 v.	18-24 v. %	25-64 v.	25-64 v. %	Yli 65-v.	Yli 65 v. %
2024	810	18,8 %	270	6,3 %	1 940	44,9 %	1 290	29,9 %
2030	660	16,0 %	250	6,1 %	1 880	45,7 %	1 330	32,3 %
2035	580	14,5 %	220	5,5 %	1 860	46,5 %	1 330	33,3 %
2040	570	14,4 %	190	4,8 %	1 890	47,8 %	1 300	32,9 %

Seinäjoen Nykyinen liikennöinti

Seinäjoen kaupungin rajojen sisällä keskustaajaman alueella liikennöi nykytilassa kaupunkiliikennettä. Liikenteen hankkii Seinäjoen kaupunki ja nykyisin sitä liikennöi Härmän Liikenne Oy. Liikenteen markkinointinimenä on Komia Liikenne.

Liikenne muodostuu 12 linjasta. Kaupunkiliikenne kattaa lähes koko tiiviisti rakennetun Seinäjoen keskustaajaman ja Nurmon alueen. Liikennöinti jakautuu kesä- ja talviaikatauluihin, jossa talvikausi on selvästi vilkkaampi. Talviaikaan vuoroväli on arkisin tiheimmillään puoli tuntia (linjat 1, 6, 8 ja 10 ruuhka-aikoina) ja pääosin tunti. Liikennöintiäika on tiheimmin liikennöidyillä linjoilla noin klo 6-19 ja muilla linjoilla lyhyempi. Osaa linjoista liikennöidään myös lauantaisin, mutta sunnuntaisin ei liikennöidä lainkaan. Arkipäivien iltaliikennöintiä kokeiltiin elokuusta 2024 heinäkuuhun 2025 osalla linjoista klo 22 saakka, mutta kokeilu lopetettiin säästösyistä. Kesällä liikennöidään viittä linjaa.

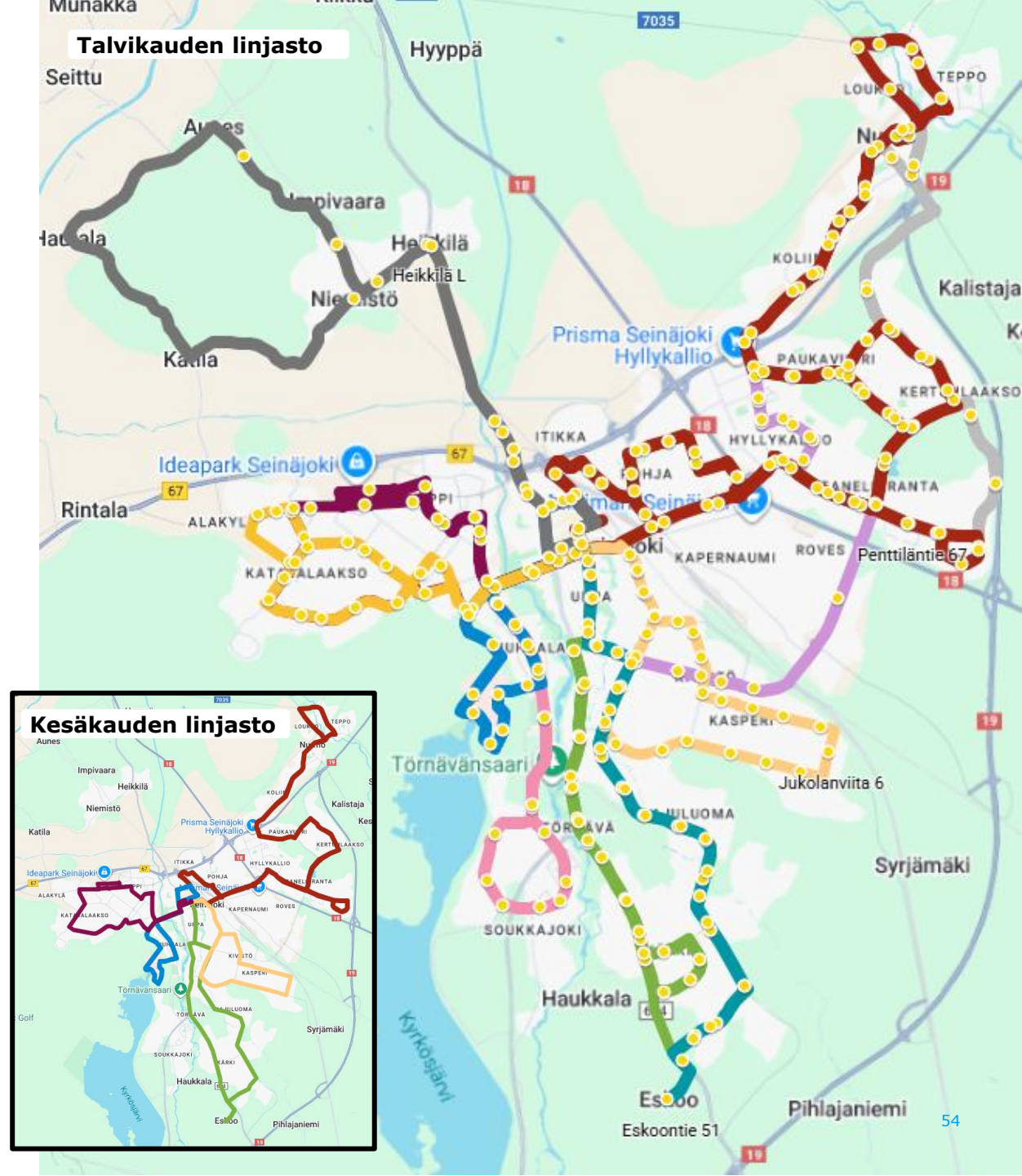
Kaupunkiliikenteen linja-autojen terminaalialue sijaitsee Koulukadulla, jossa linjat on jaoteltu lähtöalueisiin. Muu Seinäjoelta lähtevä linja-autoliikenne käyttää Seinäjoen matkakeskusta, jossa linja-autoasema sijaitsee rautatieaseman kupeessa. Osa linjoista pysähtyy myös muilla keskustan pysäkeillä.

Seinäjoen kaupungin sisäisellä liikenteellä ei ole liikennöintialueen tiiviyn vuoksi vyöhykejärjestelmää, vaan kaikki matkat ovat samanhintaisia matkan pituudesta riippumatta.

Kaupungin alueella liikennöi myös palveluliikennettä Seinäjoen keskustassa, Nurmossa, Peräseinäjoella ja Ylistarossa. Palveluliikenne liikennöi arkipäivisin linjasta riippuen klo 8 ja 16 välisenä aikana.

Seinäjoen kaupungin järjestämän kaupunkiliikenteen lisäksi Seinäjoen sisällä on Peräseinäjoen ja Ylistaron taajamista markkinaehtoisesti muodostunutta tarjontaa, joka palvelee pääasiassa koululaisia. Lisäksi liikenne- ja viestintävirasto Traficom hankkii Etelä-Pohjanmaalla kuntarajat ylittävää liikennettä Seinäjoen ja sen ympäryskuntien välillä. Seinäjoen kaupunki hankkii myös taksein liikennöitäviä suljettuja koulukuljetuksia.

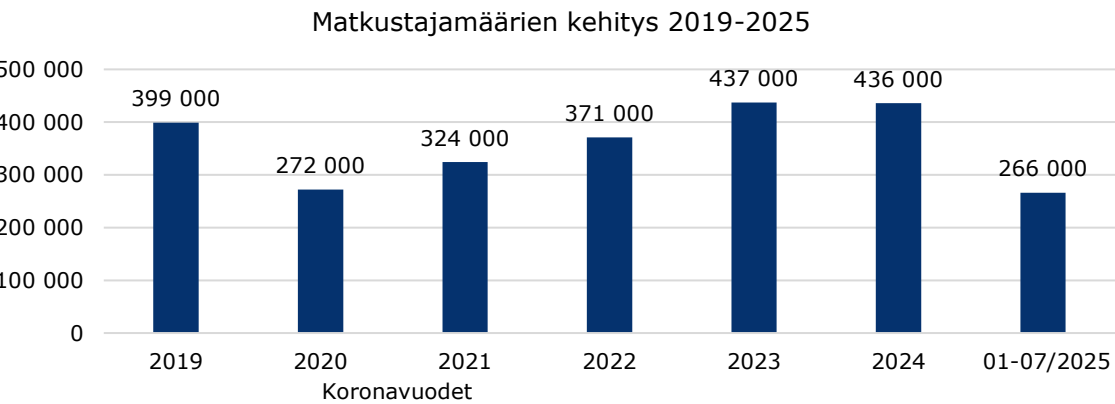
Ramboll



Seinäjäoki

Matkustajamäärät

Seinäjoen kaupunkiliikenteessä matkusti vuonna 2024 noin 436 000 matkustajaa. Näistä arkisin tehtiin noin 423 000 matkaa ja lauantaisin 13 000 matkaa. Suosituin linja matkustajamäärällisesti on linja 1, jolla tehtiin arkisin noin 70 000 matkaa.

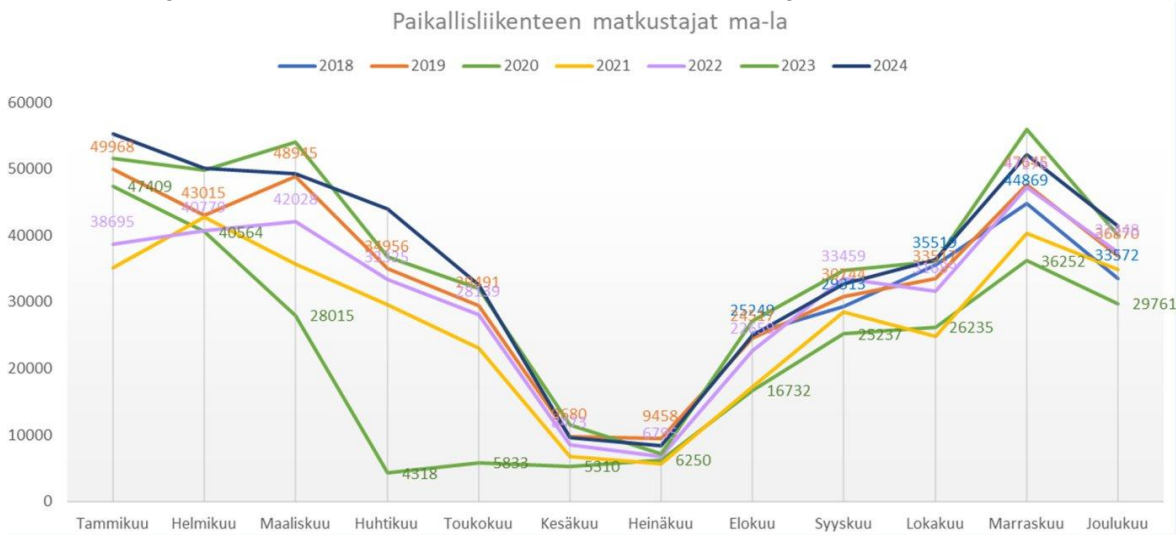


Eniten Seinäjoen kaupunkiliikenteessä tehdään matkoja aikuisten matkakorttituotteilla. Toiseksi eniten matkoja tehdään lasten ja nuorten matkakorttituotteilla.

Alueella palvelee lisäksi kuusi eri palveluliikenteen linjaa keskustaajamassa, Peräseinäjoella ja Ylistarossa. Vuonna 2023 palvelulinjoilla tehtiin yhteensä n. 21 200 matkaa. Suosituin linja oli linja 3, jolla tehtiin noin 5 000 matkaa.

Seinäjoen joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat matalampia kuin muilla joukkoliikenneviranomaisalueilla. Esimerkiksi Hämeenlinnan seudulla tehtiin vuonna 2024 2 milj. matkaa (asukasmäärä 94 000), Kotkan seudulla 2 milj. matkaa (asukasmäärä 75 000), Porissa 1,6 milj. matkaa (asukasmäärä 83 000) ja Rovaniemellä vuonna 2023 1,2 milj. matkaa (asukasmäärä 66 000)

Matkustajamäärät eri kuukausina vertailussa vuosien ajan:



Käytetyimmät tuoteryhmät vuonna 2023:

Tuoteryhmä	Osuus matkoista %
Aikuiset matkakorttituote, 18-v ja yli	36,6
Lapset ja nuoret matkakorttituote, 17-v ja alle	21,6
Peruskoululainen, koulumatkatuki	15,4
Nuoret ja aikuiset kertalipputuote, 12-v ja yli	13,4
Opiskelija	5,9
Seniori matkakorttituote, 65-v ja yli	4,4
Lastenvaunut	1,4
Lapset kertalipputuote, alle 12-v	1,4

Lipputuotteet ja matkustajainformaatio

Seinäjoen kaupunkiliikenteessä matkansa voi maksaa lähimaksulla, CityApp-mobiilisovelluksella, käteisellä sekä matkakortille ostettavilla kausi- ja sarjalipputuotteilla. Aikuisten lipputuotteiden hinnoittelu on kuvattu taulukossa. Alennusryhmät saavat kaikki lipputuotteet edullisemmin kuin aikuiset: hintaero on lipputuotteesta riippuen noin 25-40 prosenttia. Alennusryhmiä ovat lapset ja nuoret (7-17-vuotiaat), varus- ja siviilipalvelushenkilöt, opiskelijat ja seniorit (65v.+).

Lipputuote	Hinta
Kertalippu (1h) lähimaksulla bussista ja mobiilisovelluksesta	3,11 €
Kertalippu (1h) käteisellä kuljettajalta	4 €
24h lippu	8,50 €
Kausilippu 30 vuorokautta	42 €
Kausilippu 365 vuorokautta	399 €
90 päivän / 44 matkan sarjalippu	78 €
10 matkan sarjalippu	31 €

Maksutta matkustavat esimerkiksi alle 7-vuotiaat lapset maksavan matkustajan seurassa, sotaveteraanit ja lastenvaunuissa lasta kuljettavat matkustajat.

Seinäjoen kaupunkiliikenteen lipputuotteista, niiden myynnistä sekä aikataulutietojen tarjoamisesta vastaa Härmän Liikenne Oy Seinäjoen kaupungin asettamien reunaehtojen puitteissa.

Kaupunkiliikenteessä on käytössä CityApp-sovellus, josta löytyvät yhdestä paikasta reittihaku, mobiililippujen myynti, mobiilimatkakortit, liikennetiedotteet sekä alueen muita uutisia. Lisäksi sovelluksessa on tarjolla bussit kartalla -toiminto, jolla kaupunkiliikenteen linja-autojen sijainteja voi seurata reaaliaikaisesti.

Seinäjoen kaupungin verkkosivuilta löytyvät perustiedot joukkoliikenteestä, mutta tarkempien tietojen pariin ohjataan Härmän Liikenteen sivuille. Härmän Liikenteen verkkosivuilla on saatavissa linjojen aikataulutiedot ja reittikartat sekä tiedot lipputyypeistä, hinnoista ja ostopaikoista.

Reittioppaana toimii valtakunnallinen matka.fi-reittiopas, josta löytyvät Seinäjoen kaupunkiliikenteen lisäksi myös seudun liikenne- ja viestintäviraston hankkiman kuntarajan ylittävän joukkoliikenteen sekä markkinaehtoisen reitti- ja aikataulutiedot.

Seinäjoen Sopimustilanne

Seinäjoen kaupunki kilpailuttaa ja tilaa sisäisen kaupunkiliikenteensä. Nykyinen sopimuskausi on voimassa 7.8.2024 – 10.8.2027. Lisäksi sopimukseen kuuluu 4 optiovuotta, jotka tilaaja voi käyttää kahtena kahden vuoden kokonaisuutena yksipuolisella päätöksellään. Pisimmillään nykyinen sopimus voi olla voimassa elokuuhun 2031 saakka. Seuraavalle sopimuskaudelle liikenne tulisi kilpailuttaa vuonna 2026 tai optiovuosia käyttäessä vuonna 2028 tai 2030.

Kilpailutus on toteutettu alueellisella käyttöoikeussopimuksella, jossa liikennöitsijä suunnittelee liikenteen ja hinnoittelee liput itse. Lipputulot jäävät liikennöitsijälle. Liikennöitsijä vastaa lisäksi muista joukkoliikenteen järjestämiseen liittyvistä tehtävistä, kuten markkinoinnista ja asiakaspalvelusta. Palveluliikenne on kilpailutettu bruttosopimusmallilla.

Seinäjoen kaupunki on maksanut liikennöitsijöille seuraavia korvauksia (esitetyt kustannukset sisältävät arvonlisäveron):

Sopimus	2021	2022	2023	2024
Kaupunkiliikenne	2 156 400 €	2 335 400 €	2 474 000 €	2 671 800 €
Palveluliikenne	411 100 €	444 900 €	442 700 €	398 200 €

Kaupunki on sopimuksessa jaettu kolmeen eri palvelutasoluokkaan: Paras, Runko ja Perus.

- Paras-palvelutasoluokassa vuoroväli on talviarkisin enintään 60 min pois lukien ruuhka-aikoina 30 min.
- Runko-palvelutasossa vuoroväli on enintään tunnin ja liikennöintiäika Paras-tasoon nähden suppeampaa.
- Perus-palvelutasossa liikennöinti tapahtuu klo 8-10 ja 13-17 ja vuoroväli on enintään 60 min.

Kullakin alueella on määritelty yksi pysäkki, jolla edellä mainittujen palvelutasojen on toteuduttava. Lisäksi on annettu koulumatkayhteyksiä koskevia lisävaatimuksia.

Seinäjoen kaupunkiliikenteessä liikennöivät bussit ovat kaikki matalalattiabusseja, joissa on vähintään 38 istumapaikkaa ja lisäksi hyväksytyjä seisomapaikkoja. Kaikilla istumapaikoilla on oltava turvavyöt. Bussien on oltava yhtenäisessä värityksessä, mikä Seinäjoella on toteutettu Komia Liikenteen brändin mukaisena.

Muut kunnat

Nykyinen liikennöinti

Kuntarajat ylittävää liikennettä on Seinäjoen seudulla sekä liikenne- ja viestintävirasto Traficom (31.12.2025 saakka Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen) hankkimana että markkinaehtoisena.

Etelä-Pohjanmaan Traficomin hankkimaa liikennettä on Seinäjoen seudulla selvityksen tarkastelualueella Seinäjoelta Kurikan ja Kauhajoen suuntaan, Seinäjoelta Isonkyrön ja Vaasan suuntaan sekä Seinäjoelta Lapuan ja Kauhavan suuntaan. Lisäksi Traficom hankkii liikennettä muillekin yhteysväleille.

Palvelutarjonta on jaettu kolmeen palvelutasoluokkaan: 1, 2 ja 3. Palvelutaso määräytyy arkena ajettavien vuorojen lukumäärällä/suunta. Palvelutasotavoitteissa on huomioitu sekä linja-auto- että junaliikenne.

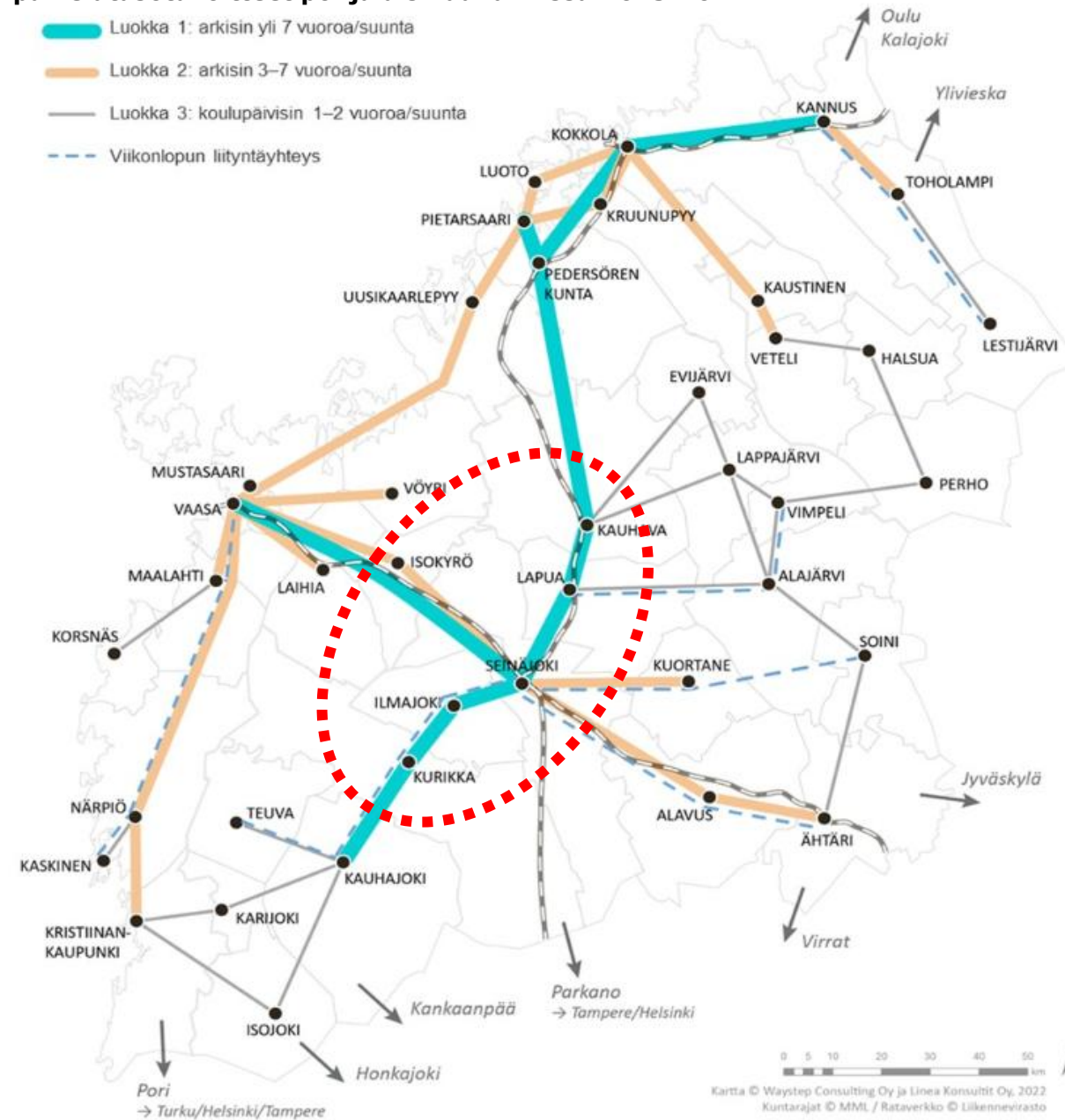
- Palvelutasoluokassa 1 on määritetty yli 7 vuoroa/suunta/arkipäivä
- luokassa 2: 3-7 vuoroa/suunta/arkipäivä
- luokassa 3: 1-2 vuoroa/suunta/arkipäivä.

Lisäksi on osoitettu viikonlopun liityntäyhteyksiä, mutta niille ei ole määritetty vuorojen määriä.

Kurikan, Kauhavan ja Isonkyrön suunnat kuuluvat kaikki palvelutasoluokkaan 1. Reittien matka-ajat ja vertailu autoon on esitetty alla:

- Kurikka - Seinäjoki 60min (auto 29 min)
 - Ilmajoki - Seinäjoki 30 min, Kurikka – Ilmajoki 25 min
- Isokyrö - Seinäjoki 45min, (auto 29 min)
- Ylistaro-Seinäjoki 40min
- Härmä - Seinäjoki 1h 45min (auto 48 min)
 - Kauhava - Seinäjoki 60min, Lapua - Seinäjoki 30min
 - Lapua – Kauhava 25min

ELY-keskuksen / liikenne- ja viestintävirasto Traficomin palvelutasotavoitteet pohjalaismaakunnissa 2023-2027



Muut kunnat

Matkustajamäärät ja lipputuotteet

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / liikenne- ja viestintävirasto Traficom on määrittänyt hintavelvoitteen omalle ostoliikenteelleen. Sen mukaan liikenteen palveluntarjoaja ei saa laskuttaa matkustajalta määritettyä hintaa suurempaa summaa eri pituisilla matkoilla.

Hintakategoriat jaotellaan aikuisiin, yli 18-vuotiaisiin, 4-17-vuotiaisiin sekä kuntien peruskoulujen lippuihin. Lisäksi ELY-keskus hyväksyy myös Kelan korvaamat opiskelijoiden lipputuotteet. Lisävelvoitteena matkustaja voi ostaa mobiilisarjalipun, joka on vyöhykepohjainen ja reittikohtainen lipputuote. Sarjalippu sisältää 10 ja 30 matkan kategoriat.

Tarkastelualueella vyöhykkeet ovat:

- A-vyöhyke johon kuuluu Seinäjoki, Ilmajoki, Lapua ja Ylistaro.
- B-vyöhyke, johon kuuluu Isokyrö, Kauhava ja Kurikka.

Kertalippujen enimmäishinnat:

	18-v ja yli	4-17-vuotiaat	Peruskoululaiset
0-10km	4,00€	3,00€	2,00€
11-20km	5,00€	3,50€	2,50€
21-40km	7,00€	5,00€	3,50€
41-70km	9,00€	6,50€	5,50€
71-150km	12,00€	8,50€	7,50€

Sarjalippujen enimmäishinnat:

Vyöhyke	Hinta 10 matkaa	Hinta 30 matkaa
A	40,00€	90,00€
B	40,00€	90,00€
AB	60,00€	150,00€

Eniten matkoja tarkasteluseudulla liikenne- ja viestintävirasto Traficomin liikenteessä tehdään Seinäjoen ja Kurikan välillä.

Suunta	Matkustajat, nousumäärä (summa) 2024
Seinäjoki - Kurikka	65 500
Seinäjoki - Isokyrö	12 000 (vain Isokyrö ja Seinäjoki)
Seinäjoki - Kauhava	10 700

Suurimmat käyttäjäryhmät ovat jokaisella reitillä:

Suunta	Opiskelijat	Aikuiset	Koululaiset* / eläkeläiset
Seinäjoki - Kurikka	57,3 %	21,1 %	14,9 % (koululaiset)
Seinäjoki - Isokyrö	69,3 %	20,4 %	5,6 % (eläkeläiset)
Seinäjoki - Kauhava	46,7 %	28,2 %	19,1 % (koululaiset)

Käytetyimmät lippukategoriat ovat jokaisella reitillä:

Suunta	Kela-opiskelijalippu	Kertalippu	Koululaisliput* / sarjaliput
Seinäjoki - Kurikka	45,7 %	23,1 %	14,9 % (koululaisliput)
Seinäjoki - Isokyrö	61,5 %	17,7 %	10,1 % (sarjaliput)
Seinäjoki - Kauhava	46,7 %	23,2 %	19,2 % (koululaisliput)

* =Koululaislippu ja matkustajakategoria koululaiset tarkoittaa 1-9 lk. peruskoululaisten lippuja.

Muut kunnat

Sopimustilanne

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin ostoliikenteessä liikennöi alueella useita yrityksiä. Kurikan, Isonkyrön ja Kauhavan suunnan liikennöintisopimukset ovat voimassa kesäkuuhun 2027 saakka. Liikenne on hankittu reittipohjaisilla käyttöoikeussopimuksilla.

Reittipohjaiset käyttöoikeussopimukset, sopimusaika 3.6.2022-6.6.2027.

- Seinäjoki-Kurikka(-Teuva) liikennöi Urpolan Liikenne Ky
- Seinäjoki-Isokyrö(-Vaasa) liikennöi Urpolan Liikenne Ky
- Seinäjoki-Kauhava liikennöi Härmän Liikenne Oy

Vuodessa kustannuksia seudun kolmen suunnan liikenteestä kertyy yhteensä noin 914 000 euroa.

Suunta	Kustannukset (alv. 0)	Lipputulot (liikennöitsijälle) (alv. 0)
Seinäjoki-Kurikka(-Teuva)	461 000 € (+12,46 % indeksitarkistuksia)	412 000 €
Seinäjoki-Isokyrö(-Vaasa)	151 000 € (236 000 € vuoteen 2024 saakka, jonka jälkeen yhteysväliä on poistettu yksi vuoropari, jolla oli heikosti kysyntää ja oli päällekkäinen VR:n junavuorojen kanssa)	93 000 €
Seinäjoki-Kauhava	217 000 €	53 000 €

Kunnat osallistuvat kustannuksiin vaihtelevasti:

Seinäjoki-Kurikka (-Teuva)	Seinäjoki-Isokyrö (-Vaasa)	Seinäjoki-Kauhava
Ilmajoki rahoittaa sopimusta 5%	Seinäjoki rahoittaa sopimusta 10%	Kauhava rahoittaa sopimusta 15%, Lapua 10%
Kurikan kaupunki rahoittaa 2023 tehtyä muutosta sopimukseen 13 200€, alv0.	-	Alajärvi ja Vimpeli rahoittavat viikonloppuliikennettä 5%

Koulumatkatuen ja sairaanhoidon matkakorvausten saajat

Kelan koulumatkatukea maksetaan toisen asteen oppilaitoksissa opiskeleville ja maksuttomaan toisen asteen koulutukseen oikeutetuille, jos koulumatka on vähintään 7 kilometriä yhteen suuntaan. Tuen saamiseen on myös muita ehtoja.

Koulumatkatukea maksetaan ensisijaisesti julkisella liikenteellä matkustamiseen. Opiskelijat ovat seudulla suurin matkustajaryhmä Traficomin hankkimassa liikenteessä. Jos julkisen liikenteen käyttö ei ole mahdollista, voi tukea saada itse järjestettyyn kulkutapaan. Kaikissa Seinäjoen seudun kunnissa selvästi yli puolet koulumatkatuen saajista saavat tukea itse järjestettyyn kulkutapaan, eli omalla kyydillä kulkemiseen esimerkiksi henkilöautolla tai mopolla.

Taulukkoon on merkitty vuonna 2024 koulumatkatuen saajien lukumäärät kunnittain, maksetut etuudet sekä osuus, joka saajista saa tukea itse järjestettyyn kulkutapaan.

Kunta	Saajat	Maksetut etuudet 2024	Itse järjestetty kulkutapa (% saajista)
Seinäjoki	980	768 100 €	66 %
Kauhava	440	457 690 €	60 %
Kurikka	380	369 500 €	61 %
Lapua	220	180 420 €	74 %
Ilmajoki	440	338 420 €	67 %
Isokyrö	160	182 020 €	58 %

Sairaanhoitokuluista voi saada Kelasta matkakorvausta, kun matkustaa julkiseen tai yksityiseen terveydenhuoltoon. Korvausta saa edullisimman käytettävissä olevan matkustustavan mukaan. Terveystilan tai joukkoliikenteen puutteen vuoksi syytä voi olla myös käyttää taksia, jolloin taksissa maksetaan omavastuu. Korvauksen saamiseen ja hakemiseen on ehtoja. Vuosiomavastuu on 300 euroa.

Seinäjoen seudulla korvauksia saadaan useimmiten taksilla matkustamiseen. Linja-autolla tai junalla tehtyihin matkoihin korvauksia saadaan melko vähän. Joukkoliikenteen suurempaan käyttöön on potentiaalia, erityisesti jos yhteyksiä Seinäjoen keskussairaalaan parannetaan.

Taulukkoon on merkitty kunnittain vuonna 2024 eri kulkutavoilla tehdyt matkat, joihin on maksettu matkakorvauksia.

Kunta	Matkojen lukumäärä linja-auto ja juna 2024	Matkojen lukumäärä taksi 2024	Matkojen lukumäärä oma auto 2024
Seinäjoki	240	18 250	6 920
Kauhava	20	16 040	4 130
Kurikka	50	15 190	6 110
Lapua	20	8 590	2 330
Ilmajoki	Alle 15	5 650	1 640
Isokyrö	-	4 210	1 200

Lipun hintojen vertailuja

Tällä kalvolla on esitetty lipun hintojen vertailua Seinäjoen kaupunkiliikenteen sekä Traficomin liikenteen ja muiden joukkoliikennekaupunkien ja seutujen kesken.

Taulukossa on esitetty Seinäjoen kaupunkiliikenteen lippujen hintojen vertailua Jyväskylään, Hämeenlinnaan, Rovaniemelle ja Vaasaan. Vertailu on tehty aikuisten lipulla sekä edullisimman vyöhykevaihtoehdon mukaisena. Edullisin vyöhykevaihtoehto vastaa kaikissa vertailukunnissa parhaiten laajuudeltaan Seinäjoen kaupunkiliikenteen liikennöintialuetta. Hinnat ovat joulukuun 2025 tasolla.

Lipputuote	Seinäjoki	Jyväskylä (1 vyöhyke)	Hämeenlinna (A-A)	Rovaniemi (1 vyöhyke)	Vaasa (1 vyöhyke)
Kertalippu (1h) lähimaksulla bussista, mobiilisovellus tai arvokortti	3,11 €	2,70 €	2,40-2,70 € (voimassa 80 min)	2,90-3,60 €	1,80 €
Kertalippu (1h) käteisellä kuljettajalta	4 €	4 €	3,40 € (voimassa 80 min)	3,60 €	2,30 €
24h lippu	8,50 €	11 €	8 €	9 €	5,40 €
Kausilippu 30 vuorokautta	42 €	60 €	54 €	56,50 €	46 €
Kausilippu 365 vuorokautta	399 €	600 €	180 vrk 308 €	-	-

Seinäjoella on vertailukuntiin verrattuna kalliimmat kertaliput, mutta kausilipun hintataso on huomattavasti edullisempi. Vaasassa liput ovat selvästi edullisempia kuin esitetyissä muissa vertailukunnissa.

Taulukossa on esitetty Traficomin hankkiman liikenteen kertalippujen enimmäishinnat yli 18-vuotiailta. Luvut kuvaavat joulukuun 2025 tilannetta.

	Etelä-Pohjanmaa	Keski-Suomi	Pohjois-Pohjanmaa
0-10km	4,00€	3,60 €	4,30 €
11-20km	5,00€	5,50 €	6,40 €
21-40km	7,00€	8,20 €	7,40-9,90 €
41-70km	9,00€	13,70 €	9,90-13,60 €
71-150km	12,00€	18,70 € (enint. 100 km)	13,60-21,50 €

Esimerkiksi Seinäjoen ja Kauhavan välinen matkalippu maksaa 9,00 €. Matkan pituus on noin 42 km. Pohjois-Pohjanmaan vastuualueella Kainuussa Kajaanin ja Sotkamon välinen matkan pituus on vastaavasti noin 42 km ja matka maksaa 9,60 €.

Muut kunnat

Kuntien sisäinen liikenne

Muiden kuntien linja-autoliikenne muodostuu pääsääntöisesti ELY-keskuksen yhdessä kuntien kanssa ostamasta liikenteestä.

Kunnat täydentävät näin muodostuvaa palvelua palveluliikenteillä sekä lähinnä lakisääteisiä koulukuljetuksia palvelevilla linja-autovuoroilla.

Palveluliikennettä järjestetään Isossakyrössä, Kauhavalla, Kurikassa ja Lapualla.

- Isossakyrössä palveluliikennettä ajetaan tiistaisin ja perjantaisin kutsuliikenteenä. Hinta määräytyy kilometrien mukaisesti, alkaen 4 € / alle 5 km ja korkeintaan 10 € / 16-20 km. Liikennettä liikennöi Linja-autoliikenne Lehtonen Oy.
- Kauhavalla palveluliikennettä ajetaan arkisin klo 9-13 välillä kutsuliikenteenä. Linjat ajetaan Kanta-Kauhavalla maanantaisin ja perjantaisin, Kortesjärvellä tiistaisin, Alahärmässä keskiviikkoihin ja Ylihärmässä torstaisin. Hinnat ovat voimassa olevan linja-autotaksan mukaisia.
- Kurikassa palveluliikennettä ajetaan arkisin klo 8-16 ja liikenne toimii kutsuperiaatteella. Hinnat määräytyvät matkan pituuden mukaisesti alkaen 3 € / alle 5 km.
- Lapualla palveluliikennettä ajetaan arkisin yhdellä autolla klo 8-16 ja toisella autolla klo 9-17. Hinnat määräytyvät vyöhykkeiden mukaisesti: vyöhykkeellä yksi matka maksaa 2 € / 0-10 km, vyöhykkeellä kaksi 3 € / 10-20km ja vyöhykkeellä kolme 4 € / yli 20km.

Lisäksi kunnissa hankitaan koululaiskuljetuksia peruskoululaisille ja tarjolla on myös alueen sisäistä markkinaehtoista liikennettä, joka palvelee pääosin koulumatkoja.



Raideliikenteen selvitykset

Duoraitiojunaliikenteen mahdollisuudet Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakunnissa ([Linkki selvitykseen paarata.fi-sivustolle](#))

- Selvityksessä on selvitetty kannattavuutta ja muun muassa seisakkeiden sijaintia, vaikutuksia kaupunkirakenteisiin ja vaiheistusta Vaasan, Kauhavan ja Kauhajoen suuntiin. Lisäksi selvityksen osana on laskettu kustannukset karkeasti: duoraitiotien on katsottu olevan halvempi kuin lähijuna ylläpitokustannuksissa.

Alueellinen junaliikenneselvitys ([Linkki selvitykseen Doriassa](#))

- Selvityksessä käsiteltiin laajemmin eri raideyhteysvälejä uusille lähijunaliikenteille, mm. Vaasa-Seinäjoki väliä. Selvityksessä katsottiin Vaasa-Seinäjoki lähijunaliikenteen parantavan alueiden saavutettavuutta.

Selvitys lähijunaliikenteen käynnistämisestä Seinäjoki-Kokkola-Ylivieska raideliikennekäytävässä ([Linkki selvitykseen Keski-Pohjanmaan liiton sivuille](#))

- Selvityksessä tutkittiin liikennekäytävää kahdella eri vaihtoehdolla. Seinäjoen näkökulmasta tarkasteltiin linjaa joko Kauhavalle asti tai pidemmälle Kokkolaan ja siitä eteenpäin. Todettiin että yhteysvälille voisi soveltua lähijunaliikenne. Liikenne järjestettäisiin vaihtoehdoista riippuen joko tunnin tai kahden vuorotarjonnalla arkisin. Myös uusia henkilöliikennepaikkoja on ehdotettu esimerkiksi Nurmolle.

Haapamäen radan raideliikenteen kehittäminen ([Linkki selvitykseen Etelä-Pohjanmaan liiton sivuille](#))

- Selvityksessä tarkasteltiin Haapamäen radan henkilöjunaliikenteen jatkamisen edellytyksiä nykyisen ostoliikennesopimuksen päättyessä vuonna 2030 sekä esitettiin vaihtoehtoja liikenteen järjestämiseksi tulevaisuudessa.

