

**Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Kaakkois-Suomen
ELY-keskuksen ja Kouvolan kaupungin toimivaltaisen viran-
omaisen välinen aiesopimus joukkoliikenteen kehittämisestä
ja rahoituksesta vuosille 2021-2023**

SOPIMUSOSAPUOLET

1. Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (jäljempänä ELY-keskus)
2. Kouvolan kaupunki toimivaltaisena joukkoliikenneviranomaisena omalla alueellaan (jäljempänä Kouvolan kaupunki)
3. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (jäljempänä Traficom)

1 SOPIMUKSEN LÄHTÖKOHTA JA TARKOITUS

Tämän sopimuksen tarkoituksena on edistää Kouvolan kaupungin ja valtion joukkoliikenteen kehittämistoimien toteutumista, jotka kytkeytyvät kaupungin liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Sopimuksen tarkoituksena on myös sopia julkisen henkilöliikenteen valtionrahoituksesta.

Valtioneuvoston asetuksen (509/2018) mukaan Traficom voi myöntää valtionavustusta keskisuurten kaupunkiseutujen liikenteen palvelujen tukemiseen. Valtionavustuksen edellytyksenä on, että asianomainen kaupunki, Traficom ja ELY-keskus ovat tehneet aiesopimuksen liikenteen palvelujen kehittämistä tai että kaupunki on tehnyt maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevan sopimuksen. Valtionavustusta voidaan myöntää enintään 50 prosenttia palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen ostoista, julkisen palvelun veloitteesta maksettavasta korvauksesta sekä liikenteen palvelujen kehittämistä aiheutuneista hyväksyttävistä kustannuksista.

Tämä aiesopimus sisältää keskeiset kehittämistoimet joukkoliikenteen kulkutapaosuuden ja matkustajamäärien palauttamiseksi koronaa edeltävälle tasolle sekä takaisin kasvusuuntaisiksi. Aiesopimuksessa sovitaan lähivuosien joukkoliikenteen palvelutasoa parantavat kehittämistoimenpiteet sekä julkisen henkilöliikenteen valtionrahoituksen periaatteet. Aiesopimuksella sovitetaan yhteen valtion ja kaupunkiseudun joukkoliikenteen kehittämistä, edistetään joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä sekä rahoituksen pitkäjänteistä suunnittelua. Aiesopimukset tai maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevat (MAL-sopimukset) sopimukset solmitaan kymmenen keskisuurten kaupunkiseutujen toimivaltaisten viranomaisten kanssa. MAL-sopimuskaupunkeja ovat Kuopio, Jyväskylä ja Lahti.

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin sopimuskaudella vaikuttaa vahvasti kansallisen koronavirustilanteen kehittyminen. Koronaviruksella ja sen aiheuttamilla rajoituksilla on ollut voimakas vaikutus joukkoliikenteen matkustajamääriin ja siten myös alan kehitys- ja toimintaedellytyksiin. Sopijapuolten yhteistyöllä pyritään takaamaan joukkoliikenteelle toimintaedellytykset myös koronaviruksen aiheuttamassa tilanteessa ja siitä toipumisessa.

Tällä aiesopimuksella sopimusosapuolet sopivat vuosien 2021–2023 Traficomin, Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen ja Kouvolan kaupungin joukkoliikenteen keskeisten kehittämishankkeiden edistämisestä sekä joukkoliikenteen valtionrahoituksesta. Kehittämishankkeiden ja valtionrahoituksen edellytyksenä on, että valtion ja kaupungin vuosittaisissa talousarvioissa on tarkoitukseen osoitettu tarvittavat määrärahat.

Valtion rahoitusosuus muodostuu Traficomien myöntämästä keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuesta (talousarviomomentti 31.20.55.11) ja määrärahan käyttöön sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain 173 ja 174 pykälää sekä liikenteen palveluiden valtionavustuksista annettua asetusta (509/2018). Valtion rahoituksen tarkoituksena on tukea joukkoliikennettä koronatilanteen elpymisessä sekä siirtyä joukkoliikenteen kehittämisessä pitkäjänteiseen rahoituksen suunnitteluun, lisätä pidemmällä aikavälillä joukkoliikenteen markkinaosuutta nostamalla palvelutasoa ja tukea kaupunkia sen joukkoliikennettä koskevissa linjauksissa ja päätöksissä vahvistettujen seudun joukkoliikenteen kehittämistavoitteiden toteuttamisessa. Valtion rahoitusosuus on riippuvainen määrärahan tasosta vuosittain ja siihen voi vaikuttaa poliittiset päätökset lyhyelläkin aikavälillä. Edellä kuvatun keskisuurten kaupunkien julkisen henkilöliikenteen tuen (ns. joukkoliikenteen perusrahoitus) lisäksi kaupunki voi osallistua luvussa 2.1 kuvattuihin rahoitusohjelmiin.

Aiesopimusmenettelyssä tarkennetaan yhteisesti asetettuja lyhyemmän aikavälin tavoitteita ja luodaan pidemmän aikavälin kehittämisspolku, johon niin valtion kuin kaupunginkin rahoitusta on tarkoitus kohdentaa. Valtion joukkoliikenteen perusrahoituksen jakokriteerinä tullaan käyttämään pääsääntöisesti Selvitys joukkoliikenteen valtion rahoituksesta -raportin (Liikennevirasto 43/2015) mukaisia kriteereitä (ns. JOVARA-kriteerit).

Aiesopimuksen tavoitteena on muodostaa sopimusosapuolten yhteinen tahtotila joukkoliikenteen kehittämistavoitteista sekä paikallisten, alueellisten ja valtakunnallisten joukkoliikenteen kehittämistavoitteiden yhteensovittaminen. Osapuolten tulee huomioida joukkoliikenteen suunnittelu ja kehittäminen myös osana liikennejärjestelmäsuunnittelua.

1.1 Sopimusosapuolten roolit joukkoliikenteen järjestäjinä ja rahoittajina

Traficom vastaa julkisen henkilöliikenteen tukien myöntämisestä sekä sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Sen vastuulla on julkisen henkilöliikenteen valtakunnallisten kehittämishankkeiden rahoittaminen ja valtionavustusten myöntäminen sille valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen puitteissa. Liikennepalvelulain mukaan Traficomien keskeisimpiä tehtäviä on:

- tarjota rajapintaluettelo ja digitointityökalu olennaisten tietojen avaamiseksi
- seurata liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa sekä
- sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä.

Traficom tukee lisäksi alueellista kestävän ja turvallisen liikkumisen toimintaa muilla valtionavustuksilla. Vuosittain toistuvassa liikkumisen ohjauksen valtionavustushaussa kannustetaan kestäviin liikkumistapoihin ja niissä avustusta voivat saada kunnat, kuntayhtymät tai muut voittoa tavoittelemattomat yhteisöt. Valtionavustuksia voi hakea myös kävelyn ja pyöräilyn sekä tieliikenteen turvallisuuden alueellisiin hankkeisiin.

Kouvolan kaupunki vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä ja paikallisista kehitystoimenpiteistä toimivalta-alueellaan. Se vastaa alueensa joukkoliikennerahoituksesta ja voi hakea Traficomilta keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tukea valtionavustusasetuksen mukaisesti.

ELY-keskus vastaa Kouvolan kaupungin toimivalta-alueen ylittävistä palvelusopimusasetuksen mukaisesta liikenteestä. Mikäli liikenne palvelee myös kaupungin sisäisiä yhteyksiä, tulee kaupungin osallistua rahoitukseen yhteisesti sovittujen periaatteiden mukaisesti. Yksityiskohtaisemmin liikenneasioiden hoidon yhteistyöstä sovitaan joko sopimus-/tapauskohtaisesti tai erikseen solmittavassa Kouvolan kaupungin ja ELY-keskuksen yhteistyösopimuksessa.

2 JULKISEN HENKILÖLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN SOPIMUSKAUDELLE

2.1 Valtakunnalliset suunnitelmat ja kehittäminen

Alla on kuvattu keskeisimpiä julkisen henkilöliikenteen valtakunnallisia suunnitelmia ja toimenpiteitä, joiden toteutuksessa Traficomilla on merkittävä rooli.

2.1.1 Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) ja Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyö

Liikenne 12 -suunnitelmassa ja fossiilittoman liikenteen tiekarttatyössä joukkoliikenteen edellytysten tukeminen on tunnistettu keskeiseksi keinoksi edistää kansallisia saavutettavuuden, kestävyiden ja tehokkuuden tavoitteita. Kummassakin suunnitelmassa esitetään merkittäviä lisäyksiä keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukeen: tiekarttatyössä esitetään tukien kaksinkertaistamista vuosina 2022-24 (8,1 M€ -> n. 16 M€/vuosi) ja Liikenne 12 -suunnitelmassa korotusta 14,1 miljoonaan euroon vuodessa vuosina 2025-29 ja 16,1 miljoonaan euroon vuodessa vuosina 2030-32. Lopullisista määrärahatasoista päätetään valtion vuosittaisen talousarvion laadinnan yhteydessä.

2.1.2 Koronasta palautuminen

Traficom ylläpitää liikenteen hallinnonalan tilannekuvaa koronatilanteesta. ELY-keskus ja kaupunki toimivat asiassa tietolähteinä, jotka toimittavat erikseen sovitulla tavalla alueellista näkemystä koronan vaikutuksista ja niistä seuranneista toimenpiteistä liikenteeseen. Valtakunnallisen tilakuvan kautta asiat välittyvät edelleen liikenne- ja viestintäministeriöön sekä tarvittaessa valtioneuvoston kanslian laajaan tilannekuvaan.

Traficom myönsi vuonna 2021 rahoitusta koronasta palautumiseen. Vuoden 2021 kevään ja kesän valtionavustus päätöksissä suurille ja keskisuurille kaupungeille oli mainittu ehtoja sille, että valtionavustuksen koronatuki voidaan maksaa. Ehdot liittyivät koronan aiheuttamaan matkustajamäärien laskuun ja siitä seuraavaan paineeseen palvelutason laskemisesta sekä hintojen nostamisesta. Ehdot olivat seuraavia:

Liikenteen palvelutasoon hyväksytään vuonna 2021 säästötoimenpiteenä tehtävä enintään 3,00 prosentin palvelutason lasku edellyttäen, että toimivaltaisen viranomaisen oma rahoitus on vähintään vuoden 2019 tasolla tai korkeampi. Omalla rahoituksella tarkoitetaan kunnan tai kuntien maksuosuuksia toimivaltaisten viranomaisen järjestämässä joukkoliikenteessä.

Palvelutason osalta tarkastellaan toimivaltaisen viranomaisen EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisen liikenteen suoritetta (linjakilometrit) sekä toimivaltaisen viranomaisen omarahoitusosuutta.

Joukkoliikenteen lippujen hintoihin hyväksytään taloustilanteen parantamiseksi tehtävät enintään indeksikorotuksen mukaiset korotukset vuonna 1.4.2021 alkaen. Tarkastettava indeksi on yleinen kuluttajahintaindeksi ja indeksiä verrataan edellisen lippujen hintojen muutoksen ajankohtaan. Lippuhinnoissa tarkastellaan keskimääräisiä lippuhintoja eikä yksittäisiä lipputyyppejä.

Lippujen hintojen muutoksiin ei lasketa seuraavia toimenpiteitä

1. Jo ennen koronatilannetta päätetyt (päättös viimeistään 03/2021) lippujen hintojen korotukset.
2. Hinnoittelumallin laajat muutokset, kuten siirtyminen vyöhykehinnoitteluun tai vyöhykemallien muutokset.
3. Lippuhintojen muutokset, jotka ovat pitkäaikaista joukkoliikenteen strategista kehittämistä, ja joista on periaatepäätös ennen koronakriisiä.

Mikäli rahoitusta koronasta palautumiseen myönnetään muina sopimusvuosina, valtionavustukselle voidaan asettaa vastaavanlaisia ehtoja. Ehdot täsmennetään hakumenettelyjen yhteydessä.

2.1.3 Rahoitusohjelmat keskisuurille kaupunkiseuduille

Traficom järjestää vuosille 2022-2023 keskisuurille kaupunkiseuduille valtionavustushaun joukkoliikenteen kehittämiseen. Valtionavustusohjelmalla tuetaan keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen digitalisaatioon ja palveluistumiseen liittyviä hankkeita. Rahoituksella voi kehittää esimerkiksi lippu- ja maksujärjestelmiä, matkustajainformaatiota sekä muita joukkoliikenteen kehittämishankkeita. Valtionavustusohjelman suuruus on yhteensä noin 1,4 miljoonaa euroa vuosille 2022-2023.

Lisäksi valtion joukkoliikennemäärärahaan on päätetty 20 miljoonan euron pysyvä tasokorotus vuodesta 2020 alkaen, joka käytetään ilmastoperusteisiin toimenpiteisiin. Vuosittaisesta määrärahasta noin 10 miljoonaa euroa kohdennetaan ilmastoperusteisiin toimenpiteisiin MAL-sopimusten mukaisesti ja vuosittain erikseen täsmentyvä osa kohdennetaan kaikille toimivaltaisille avoimessa rahoituksessa puhtaiden käyttövoimien ja kaluston edistämiseen viranomaisten järjestämässä linja-autoliikenteessä.

kenteessä sekä joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvua ja seurantaan edistäviin hankkeisiin. Ilmas-
tooperusteisella rahoituksella tavoitellaan sopimuskaudella linja-autoliikenteen CO₂-päästöjen vähen-
tymistä sekä joukkoliikenteen kulkutapaosuuden palauttamista koronaa edeltävällä tasolla. Lisäksi
tavoitteena on kehittää ja yhdenmukaistaa linja-autoliikenteen CO₂-päästöjen alueellista ja valtakun-
nallista seurantaan, mikä edellyttää keskisuurilta kaupunkiseuduilta aiempaa yksityiskohtaisempaa
suoriteraportointia Traficomille.

2.1.4 Liikkumisen tietopalvelu (Liikkumispalvelukatalogi NAP)

Traficomin lakisääteinen tehtävä on tarjota rajapintaluettelo ja digitointityökalu olennaisten tietojen
avaamiseksi. Tehtävän täyttääkseen Traficom on antanut Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle toi-
meksiannon ylläpitää ja kehittää www.finap.fi -palvelua.

Laki liikenteen palveluista edellyttää, että liikkumispalveluiden tarjoajat avaavat olennaiset tiedot
sekä lippu- ja maksujärjestelmän myyntirajapinnan avoimina rajapintoina. Olennaisten tietojen raja-
pinnan verkko-osoite on ilmoitettava Traficomin liikkumisen tietopalveluun, joka toimii kansallisena
rajapintakatalogina (NAP, National access point, www.finap.fi).

NAP on palveluiden kehittäjille tarkoitettu liikkumispalvelukatalogi, josta nämä pystyvät löytämään
tarvitsemiaan liikkumispalveluja koskevia tietoja ja rajapintoja. NAP-palvelun kautta avattavia tietoja
tullaan käyttämään muun muassa nykyistä laajempien reittioppaiden ja liikennepalveluiden kehittä-
miseen.

Kaikilla toimijoilla ei kuitenkaan ole liikkumispalveluitaan kuvaavia olennaisia tietoja koneluettavassa
muodossa. Traficom tarjoaa siksi liikennepalvelulain mukaisesti työkaluja erityisesti pienille toimi-
joille olennaisten tietojen digitoimiseen. Tietoja digitoidaan NAP-palvelun palvelukohtaisilla lomak-
keilla sekä tarvittaessa Traficomin tarjoamalla reitti- ja aikataulueditorilla (nk. RAE-editori)

Traficom välittää NAP-palvelun kautta myös säännöllisen markkinaehtoisen liikenteen muutosilmoi-
tuksia eli niin sanotut 60 päivän ilmoitukset.

2.1.5 Matkatietopalvelu (Digitransit, koontikanta ja matka.fi -palvelu)

Matkatietopalvelun tavoitteena on mahdollistaa valtakunnallisia reitti-, aikataulu- ja matkatietopal-
veluja.

Matkatietopalveluun kuuluu yhtenä osana Digitransit (www.digitransit.fi), joka on avoimen lähde-
koodin ja avoimen datan reittiopas-alusta. Digitransit perustuu yhteistyösopimukseen rahoittaja-
osapuolten välillä (HSL, TVV LMJ Oy, Fintraffic). Rahoittajaosapuolten joukkoliikenteen reittioppaat
perustuvat Digitransitiin. Digitransitia hyödyntävät rahoittajien lisäksi myös ulkopuoliset palveluiden
kehittäjät.

Matkatietopalvelun toisena osana on joukkoliikenteen kansallinen koontitietokanta, joka toimii Di-
gitransitin yhtenä datalähteenä. Tavoitteena on koordinoitu ja nykyistä kattavampi julkisen liiken-
teen koontikanta, joka luo edellytykset liikennetiedon laajemmalle hyödyntämiselle.

Matkatietopalvelun kolmantena osana on Matka.fi -niminen multimodaalinen valtakunnallinen reititopas, joka yhdistää liikennemuotoja ja näyttää eri matkustusvaihtoehtoja.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy osallistuu Digitransit-yhteistyöhön Traficom in toimeksiannosta. Digitransitin ja siihen perustuvien reittioppaiden (mm. <http://opas.matka.fi>) kehitystarpeet tulee välittää joko TVV LMJ Oy:lle tai Fintrafficille.

Matka.fi -palvelu sisältää viranomaisten järjestämän liikenteen lisäksi vain osan markkinaehtoisesta liikenteestä, koska kaikki toimijat eivät toimita reitti- ja aikataulutietoja matka.fi:n taustalla olevaan koontitietokantaan ja Digitransitiin.

Fintraffic toimittaa toistaiseksi kaupunkien ja ELY-keskusten sopimusliikennettä sekä RAE-työkalulla digitoitua liikennettä Digitransitiin ja matka.fi:hin siltä osin kuin kyseinen tieto ei siirry Digitransitiin muista lähteistä.

2.1.6 Liikenteen dataekosysteemi

Valtion erityistehtäväyhtiö Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy rakentaa Suomeen liikenteen dataekosysteemiä. Fintraffic tuottaa, ylläpitää ja kehittää kaikki liikennemuodot kattavaa aikataulu- ja reittitietoon liittyviä järjestelmiä ja palveluita osana laajempaa liikennetietojen kokonaisuutta.

Traficom in toimeksiantamana Fintraffic tuottaa liikennepalvelulain 154 §:n tarkoittaman liikkumisen tietopalvelun, osallistuu Digitransit-yhteistyöhön ja ylläpitää Matka.fi -palvelua.

Fintraffic voi osallistua osana liikenteen dataekosysteemiä lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden, käyttäjätilien ja puolesta-asioinnin ratkaisujen ja järjestelmien kehittämiseen.

2.1.7 Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

Traficom tekee sidosryhmäyhteistyötä liikkumispalveluiden keskeisten toimijoiden ja joukkoliikenneviranomaisten verkostoissa ja yhteistyöryhmissä. Tämän sidosryhmäyhteistyön yhtenä tavoitteena on yhteensovittaa liikkumispalvelujen kehittämistä siten, että huomioiduksi tulee kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittaminen, joukkoliikenteen ja muiden liikkumispalveluiden yhteensovittaminen, julkisesti rahoitetun ja markkinaehtoisen liikenteen yhteensovittaminen sekä lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus.

Traficom tekee myös tutkimuksia ja selvityksiä edistääkseen liikkumispalveluiden kehittämisen yhteensovittamista.

2.1.8 Liikkumispalveluiden kysynnän ja tarjonnan seuraaminen

Traficom kehittää liikennejärjestelmän analysointia Liikenne12-suunnitelman kirjausten mukaisesti. Analyysin pohjana ovat määrällinen ja laadullinen tieto liikennejärjestelmän nykytilasta sekä tulevaisuuden ja toimintaympäristön muutosten ennakoitavuus.

Liikennejärjestelmänalyysiin kootaan tilannekuva myös liikennepalveluista. Siihen sisältyy kokonaiskuva joukkoliikennepalveluista, taksipalveluista, tarkastelu henkilökuljetusten vähimmäispalveluista, yhteiskäyttöpalveluista, yhdistämispalveluista sekä lippu- ja matkustajainformaatiopalveluista. Liikennepalveluiden osalta tuotetaan tietoa mm. palvelutarjonnasta, esteettömyydestä, julkisen liikenteen rahoituksesta ja tietoa liikennepalveluiden markkinoista. Myös palveluiden kysyntätietoja pyritään sisällyttämään tilannekuvaan.

Liikennepalveluihin liittyen merkittävimpiä tietolähteitä ovat:

- Traficomien keräämät tiedot tieliikenteen toimivaltaisilta viranomaisilta (sisältäen mm. joukkoliikenteen valtionavustusten hakemus- ja maksatusprosessissa yhteydessä kerättävät tunnuslukutiedot) ja muilta liikennepalveluiden tuottajilta
- viraston tekemä markkinaseuranta sekä
- Tilastokeskuksen ja Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) tuottamat aineistot sisältäen mm. Julkisen liikenteen suoritetilaston, jonka julkaisua Traficom edelleen jatkaa vuosittain.

Liikennepalveluiden tilannekuvan kautta toteutuu myös Traficomien liikennepalvelulaissa kuvattu velvoite seurata liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa. Tarkemmin kysynnän ja tarjonnan tietosisältö on kuvattu Traficomien määräyksessä (TRAFICOM/420990/03.04.03.00/2020). Liikennepalveluiden tilakuva julkaistaan tieto.traficom.fi -sivustolla.

2.2 Kouvolan kaupungin joukkoliikenne ja kehittämishankkeet

2.2.1 Taustatiedot

Joukkoliikennestrategia tai toimenpideohjelma

Kouvolan kaupunginhallituksen konsernijaosto on 19.11.2019 hyväksynyt joukkoliikenteen kehittämissuunnitelman vuosiksi 2020-2025. Kouvolan joukkoliikenteen kehittämisen on tarkoitus myötäillä ja tukea Kouvolan kaupunkistrategiaa ja ottaa huomioon kaupungin kokonaiskehittämisen tavoitteet. Joukkoliikennettä kehitetään painottaen työmatka- ja opiskeluliikennettä sekä tarjoamaan toimivat ja tarkoituksenmukaiset joukkoliikennepalvelut koko Kouvolaan suunnitelmakauden aikana. Tavoitteena on saada aikaan toimiva, palveleva ja houkutteleva joukkoliikennekokonaisuus.

https://www.kouvola.fi/wp-content/uploads/2020/02/Joukkoliikenteen_kehittamissuunnitelma_2020-2025.pdf

Liikenteen järjestämiseen liittyvät asiat, liikenteen volyymi (€, linjoja, linjakilometriä)

Suunnitelmakaudella 2021-2023 siirrytään koko TVV-alueella bruttolienteeseen. Viimeiset käyttöoikeussopimusliikenteen sopimukset päättyvät perusopetuksen lukuvuoden 2021-2022 alusta alkaen. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen järjestämä liikenne täydentää Kouvolan kaupungin omaa liikennetarjontaa, ja se palvelee koulu- ja työmatkaliikennettä erityisesti kaupungin latva-alueilla kuntarajan

ylittävässä liikenteessä. ELY:n tilaama joukkoliikenne on käyttöoikeussopimusliikennettä, josta Kouvola maksaa sopimuskorvauksen ja nousukorvaukset liikennöitsijöille.

Liikenteen palveluiden ostojen kustannukset nousevat yleisen hintatason noustessa, mutta myös siirtymisestä kokonaan pois käyttöoikeussopimusliikenteestä, paitsi ELY-liikenteessä. Liikenteen palveluiden ostot ovat sopimuskauden alussa noin 4,6 miljoonaa ja sopimuskauden lopussa arviolta noin 5,5 miljoonaa euroa.

Aiesopimuskauden alussa vuonna 2021 ajettujen linjakilometrit ovat noin kaksi miljoonaa. Lukioverkon tiivistyessä ja oppivelvollisuusikäluokan kasvaessa linjakilometrien määrä lisääntyy vuosittain 3-4 prosenttia, kun liikkumistarpeet kasvavat. Sopimuskauden lopussa vuonna 2023 arvioidaan ajettavan noin 100 000 linjakilometriä enemmän kuin sopimuskauden alussa.

Linjojen määrä vaihtelee vuosina 2021-2023 talvikaudella 42:sta 44:ään ja kesäkausina 15:stä 16:een. Talvikaudeksi 2023-2024 linjojen määriin on tulossa muutoksia linjasto- ja reitti uudistuksesta johtuen. Ainoastaan perusopetuksen koulupäivinä ajettavia linjoja on 26, joiden vuorot painottuvat koulujen alkamis- ja päättymisaikoihin.

Matkalipputulot vuosina 2021-2023 arvioidaan pysyvän noin yhdessä miljoonassa eurossa. Matkustajamäärän kasvaessa matkalipputulot eivät nouse, koska Kouvolan kaupunki aikoo siirtyä maksuttomaan joukkoliikenteeseen. Aiesopimuskaudella matkalipputulot voivat olla jopa alhaisemmat kuin sopimuskauden alussa. Sen sijaan sopimuskauden aikana toisen asteen opiskelijoista saatavat Kelan koulumatkatuet nousevat merkittävästi sopimuskauden loppua kohti.

Liikenteeseen suunnitellut keskeiset muutokset sopimuskaudella

Kouvolan kaupungin joukkoliikenne siirtyy aiesopimuskaudella kokonaan bruttoliiikenteeksi. Viimeisten käyttöoikeussopimusten voimassaolo päättyy perusopetuksen lukuvuoden 2021-2022 alusta lukien. Vuorojen määrää lisätään Elimäen, Valkealan suunnista sekä Kuusankosken että keskustan suuntiin johtuen Elimäen ja Valkealan lukioiden toiminnan päättymisestä.

Muutamia koulupäivävuoroja pystytään lakkauttamaan tai reittejä muuttamaan edellä mainitusta syystä, kun matkustajamäärät ovat vähentyneet alle viiden matkustajan ja matkustajavirran suunnan vaihtumisen takia. Tämä muutos kuitenkin lisää ajettujen linjakilometrien määrää ja kustannuksia.

Palveluliikenteen reittejä muutetaan sopimuskauden aikana, kun uusi Ratamokeskus, joka tarjoaa sosiaali- ja terveyspalveluja, valmistuu. Tällöin asiakasvirtojen muuttuminen ja työpaikkojen siirtyessä pääosin Pohjois-Kymen sairaalta Ratamokeskukseen lisää liikennöimistarvetta uuteen palvelukeskukseen. Asiointitaksiliikenteeseen suunnitellaan reittien sijaan alueita, jolloin bussireittien ulottumattomissa asuvien asiointitarpeisiin pystyttäisiin paremmin vastaamaan.

Joukkoliikenteeseen on suunnitteilla ja alettu toteuttaa linja- ja reitti uudistusta. Liikenne muuttuu uusille heilurilinjoille pääosin vuoden 2023 ja 2024 aikana.

Liikenteen yhteensovittaminen ELYjen ja muiden TVV:den kanssa (mm. yhteistyö linjastosuunnitelussa ja hankinnoissa)

Kouvolan kaupungilla ja Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen kanssa on yhteistyösopimus. Kaakkois-Suomen ELY-keskus hankkii joukkoliikennettä kuntien väliseen liikenteeseen. Nämä vuorot palvelevat myös Kouvolan sisäisillä matkoilla. Waltti-matkakortti ja WalttiMobiili käyvät näillä vuoroilla maksuvälineenä Kouvolan sisäisillä matkoilla, samaan tapaan kuin Kouvolan muussakin joukkoliikenteessä.

Sopimuksessa kaupunki osallistuu ELY-keskuksen hankkiman käyttöoikeussopimusliikenteen korvauksen maksamiseen. Kuntaosuus jaetaan sopimuksen reiteittäin ja vuoroittain tasan niiden kuntien kesken, joita liikenne palvelee. Keskuskaupungista lähtevän ja saapuvan liikenteen osalta voidaan jättää joitakin vuoroja kohdistamatta kyseiselle kaupungille, jolloin osuus jyvitetään ELY-keskukselle. Yhteistyösopimuksen astuessa voimaan ELY-keskuksen ja kuntien välinen kustannusjako on 80/20 prosenttia.

Tällaisia vuoroja ELY-keskus on hankkinut Kouvolan ja Haminan sekä Kouvolan ja Taavetin välille. Talviliikennekauden 2022 päättyessä ELY-keskus ei enää hanki joukkoliikennettä Kouvolan ja Kausalan välille, koska litin kunta siirtyy Päijät-Hämeen maakuntaan ja eri ELY-keskuksen alueelle.

Kouvola-Utti-Taavetti –linjan aikataulu on keskeinen osa Kaipiaisten ja Kouvolan välistä liikennettä. Kaipiaisten joukkoliikenteen tarjonta perustuu pääosin jatkossakin ELY-keskuksen hankkimaan kuntien väliseen liikenteeseen, jota täydennetään muutamilla runko- ja täydentävien linjojen vuoroilla. ELY-keskuksen tilaamaa reittiä ajetaan kahdesti arkipäivisin. Tämän lisäksi Kouvola-Hamina reitti täydentää mm. Myllykosken ja Sippolan tarjontaa. Reittiä ajetaan yksi vuoro arkiamuisin ja yksi arki-iltpäivisin.

Kouvolan kaupungin sekä Kotkan kaupungin ja VR:n kanssa on aloitettu junapilotti, joka mahdollistaa lippuyhteistyön kaikkien kolmen toimijan kesken. Tällä nk. Kymenlaakson lipulla pystyy matkustamaan kahden eri toimivaltaisen viranomaisen alueella kaikissa Waltti-busseissa ja VR:n lähijunissa seuraavien asemien välillä: Kotkan satama, Kotka, Paimenportti, Kyminlinna, Kymi, Tavastila, Kouvola, Inkeroinen, Myllykoski ja Korja. Junapilottia on jatkettu toistaiseksi voimassa olevana sopimuksena.

2.2.2 Koronasta palautuminen

Matkustajamäärä ennen ensimmäistä koronavuotta oli noin 1,3 miljoonaa vuonna 2019. Matkustajamäärän romahdus ensimmäisten koronavuosien aikana oli keskimäärin noin 35 prosenttia. Matkustajamäärän odotetaan palautuvan lähes korona edeltävälle tasolle vuoden 2023 lopulla tai seuraavana vuonna.

2.2.3 Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät

Lippu-, maksu ja informaatiojärjestelmät sekä suunnitelmat niiden kehittämiseksi

Kouvolan kaupungin tilaamassa liikenteessä käytetään Waltti-lippu- ja maksujärjestelmää. TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:ltä ostetaan lippu- ja maksujärjestelmän lisäksi mm. informaatiopalvelu- ja liikenteenhallintajärjestelmät. Matkahuollon matkakorteista luovutaan Kouvolan oman tilaaman käyttöoikeussopimusliikenteen lakkautuessa. Siirtymäajan jälkeen Matkahuollon matkakorteilla ei voi enää matkustaa Kouvolan Waltti-liikenteessä. Kouvolassa siirrytään asteittain tunnistepohjaiseen lippu- ja maksujärjestelmään ja siirrytään koko Kouvolan laajuiseen taksa-alueeseen, yhteen vyöhykkeeseen.

Kolmansilla osapuolilla on mahdollisuus tulla myymään Kouvolan joukkoliikenteen lippuja Waltti-lippu- ja maksujärjestelmän rajapinnan kautta liikennepalvelulain edellyttämällä tavalla.

Tällä aiesopimuskaudella otetaan käyttöön bussien reaaliaikainen seurantajärjestelmä (RTPI= Real Time Passenger Information). Tällä pystytään seuraamaan bussien kulkua reaaliajassa. Seurantajärjestelmä siirtää tiedot matkustajien käyttämään reittioppaaseen, johon voidaan syöttää häiriöinformaatiota ja muuta oleellista tietoa.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus (Kaupungin ja ELYn liikenteet sekä muut liikenteet (muiden joukkoliikenneviranomaisten liikenteet, raideliikenne, markkinaehtoinen linja-autoliikenne)

Waltti-arvoliput käyvät maksuvälineinä kaikissa Waltti-kaupungeissa. Kouvolassa otetaan käyttöön myös WalttiMobiili, joka helpottaa vieraspaikkakuntalaisten matkalippujen hankkimista Kouvolassa ja samalla kouvolaisten matkustamista joukkoliikenteellä muissa Waltti-kaupungeissa.

Kymenlaakson lippu toimii WalttiMobiilin kautta ja sillä voi matkustaa Kouvolan ja Kotkan kaupunkien joukkoliikenteessä VR:n lähijunan lisäksi. Kymenlaakson lipussa lipun voimassaoloaika on kaksi tuntia. Kouvolan joukkoliikenteessä siirrytään yhtenäiseen käytäntöön Kymenlaakson lipun voimassaoloajan kanssa.

ELY-keskuksen tilaamassa liikenteessä, jossa Kouvolan kaupunki on sopimus Kumppanina, Waltti-maksuvälineet käyvät Kouvolan sisäisessä liikenteessä kaupungin rajoille saakka. Markkinaehtoiseen liikenteeseen lippuihin tarjotaan mahdollisuutta ostaa Kouvolan Waltti-lippuja rajapinnan kautta helpottamaan matkustajien matkaketjujen syntymistä.

2.2.4 Kaupungin muut kehittämishankkeet

Kouvolan joukkoliikenteessä otetaan käyttöön tunnistettava ja yhtenäinen brändi, joka kattaa nimen ja visuaalisen ilmeen. Kouvolan joukkoliikenteen Koutsi tulee näkyvämmäksi vähitellen viestinnässä, markkinoinnissa ja myöhemmin liikennöintisopimusten uusiutuessa myös bussien teippauksissa.

Kymenlaakson lipun pilottivaiheesta siirrytään toistaiseksi voimassa olevaan toimintatapaan ja käytäntöön yhteistyössä VR:n ja Kotkan kaupungin välillä.

Toisen asteen opiskelijoiden maksuton joukkoliikenne otettiin suurena ryhmänä maksuttoman joukkoliikenteen piiriin. Kouvolaalaiset toisen asteen opiskelijat voivat matkustaa kilometri- ja aikarajasta riippumatta ilmaiseksi kaupungin tilaamassa Waltti-liikenteessä, myös koulujen lomien aikoina, iltaisin ja viikonloppuisin. Esi- ja perusopetuksen oppilaat voivat matkustaa ilmaiseksi opettajan johdolla kello 9 ja 14 välillä lähtevillä vuoroilla maksutta.

Kouvolan joukko- ja polkupyöräliikenne yhteen sovitetaan yhteistyössä kaupungin eri toimialojen kesken. Näin parannetaan kävely- ja pyöräily-yhteyksiä pysäkeille sekä pysäkkien infrastruktuuria. Tavoitteena on toteuttaa polkupyöräpysäköintipaikat joukkoliikenteen pysäkkien yhteyteen kesäkuussa 2021 valmistuneen vaiheittaisen kehittämissuunnitelman mukaisesti https://www.kouvola.fi/wp-content/uploads/2021/09/Liite2_Bussipysäkkien-pyorapysakoinnin-kehittamisohjelma_web.pdf

Joukkoliikenteen käyttämistä helpottamaan on otettu kaupunkipyörät osaksi kaupunkilaisten liikkumista. Kaupunkipyöräasemien sijainnit on mahdollista ottaa mukaan matkustajan käyttämään Reittioppaaseen. Kaupunkipyöräasemat suunnitellaan yhteistyössä palvelun tuottajan kanssa siten, että pyörät palvelevat joukkoliikenteen matkustajia ja mm. muita joukkoliikennettä käyttävien matkailijoiden liikkumistarpeita. Näin saadaan luotua toimivampia matkaketjuja. Jatkossa myös henkilöautojen pysäköintipaikat saadaan liitettyä Reittioppaaseen.

3 JULKISEN HENKILÖLIIKENTEEN RAHOITUS

Traficom myöntää keskisuurille kaupunkiseuduille valtionavustukset asetuksessa (509/2018) mainittuihin tarkoituksiin valtion talousarvion momentin julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittämien -momentin perusteella (31.20.55.). Momentilla on alajaottelu Keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki sekä ilmastoperusteiset toimenpiteet, joista keskisuurten kaupunkiseutujen tuki valtaosin muodostuu.

Traficom avustaa toimivaltaisen viranomaisen julkisen henkilöliikenteen ostoja ja kehittämistä arviolta 1,78 miljoonan euron rahoitusosuudella sopimuskaudella 2021–2023 (ns. joukkoliikenteen perusrahoitus). Lisäksi Traficom avustaa keskisuuria kaupunkiseutuja luvussa 2.1 kuvatuilla muilla rahoitusohjelmilla, jotka kaikki ovat hakuperusteisia.

Joukkoliikenteen ostot, lipputulot sekä perusrahoitus jakautuvat sopimusvuosille seuraavasti:

Vuosi	PSA-liikenteen ostot	Lipputulot	Muut joukkoliikenteestä saatavat tulot	PSA-liikenteen netto-kustannukset	Perusrahoitus (€)	Valtionavustusosuus (%)
2021	4 601 995	1 032 630	199 632	3 370 003	570 000	16,9
2022 (arvio)	5 272 437	1 000 000	-	4 272 437	620 000	14,5
2023 (arvio)	5 567 000	1 100 000	-	4 467 000	590 000	13,2

Tässä esitetyt eurosummat kuvaavat sitä suuntaa, johon valtion ja kaupungin rahoitus sopimuskaudella kehittyi. Ne eivät kuitenkaan sido sopimusosapuolia, vaan rahoituksesta päätetään talousarvio-menettelyn mukaisesti aina vuodeksi kerrallaan.

Selvitys joukkoliikenteen valtionrahoituksesta (43/2015) määritteli keskiuurille kaupunkiseuduille kriteerit, joiden mukaan joukkoliikenteen perusrahoitus jaetaan. Keskiuurten kaupunkiseutujen osalta valtionavustukset jaetaan asukasluvun (painoarvo 70 %) ja kunnan oman joukkoliikennerahoituksen mukaan (painoarvo 30 %). Kunnan oma rahoitus koostuu edellisen vuoden valtionapukelpoisista nettokustannuksista. Tämän lisäksi valtion rahoituksessa huomioidaan muut paikalliset seikat ja esimerkiksi toimivaltaviranomaisalueen muutokset.

3.1 Kaupungin rahoituksen tilanne

Vuodesta 2021 alkaen koronapandemia on vaikuttanut joukkoliikenteen toimintaan. Käytön vähentyminen on johtunut etätyöskentelystä ja -opetuksesta, minkä lisäksi vapaa-ajalla liikkuminen on ollut edelleen aiempaa vähäisempää moninaisten rajoitteiden johdosta ja suosituksista. Joukkoliikenteen lipputulomenetykset olivat 0,5 milj. euroa ja joukkoliikenteen palvelujen ostot noin 4,6 milj. euroa. Vastaavasti kaupungin saamat tuet ja avustukset joukkoliikenteeseen olivat yhteensä n. 1,0 milj. euroa sisältäen myös Kelan maksaman koulumatkatuen.

Vuonna 2022 koronapandemia vaikutti edelleen lipputulojen määrään. Joukkoliikenteen palvelujen ostot nousevat n. 5,2 milj. euroon. Kaupungin saamat tuet ja avustukset joukkoliikenteeseen ovat noin 1,4 milj. euroa johtuen Kelan koulumatkatuen huomattavasti ennakoitua suuremmasta määrästä sekä valtion maksamasta ylimääräisestä joukkoliikenteen avustuksesta.

Vuonna 2023 aikana ei odoteta lipputuloihin korotuksia ja lisäyksiä vaan lipputulot jäänevät alle yhden miljoonan euron johtuen mm. toisen asteelle siirtyvien opiskelijoiden viimeisen ikäluokan siirtymisestä maksuttomaan joukkoliikenteeseen. Ostoliikenteen kustannukset nousevat yleisen hintatason kohoamisen seurauksena.

4 AIESOPIMUKSEN VOIMASSAOLO, TARKISTAMINEN JA YHTEISTYÖ

Sopimus on voimassa vuoden 2023 loppuun asti. Sopimuksen seuranta varten pyritään järjestämään vuosittain sopimusosapuolten välinen seurantapalaveri, jossa käydään läpi sopimuksen toteutuminen sekä päivitetään kehityshankkeiden ja valtionrahoituksen tilanne.

5 ALLEKIRJOITUKSET

____.____.2023

Petri Vainikka
Joukkoliikennepäällikkö
Kouvolan kaupunki

____.____.2023

Kari Halme
Johtaja
Kaakkois-Suomen ELY-keskus

Ulla Marjamaa
Joukkoliikennevastaava
Kaakkois-Suomen ELY-keskus

____.____.2023

Pipsa Eklund
Johtaja
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Salla-Mari Rintala
Erityisasiantuntija
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom