



KAINUUN RUNKOLIIKENNESUUNNITELMA 2009-2012

Kainuun maakunta -kuntayhtymä



Julkaisija:

Kainuun maakunta -kuntayhtymä
PL 400
87070 Kainuu
Puh. (08) 6155 41
Faksi (08) 6155 4260
kirjaamo@kainuu.fi
<http://maakunta.kainuu.fi>

Kannen kuva:

Teemu Kinnunen, Ramboll

ISBN

978-952-5326-55-0

ISSN

1795-5645

Julkaisun pohjakartat:

Pohjakartta-aineisto ©

Maanmittauslaitos lupanro 917/MML/09.

Aineiston kopiointi ilman Maanmittauslaitoksen lupaa on kielletty.

Kajaani 2009

Kainuun runkoliikennesuunnitelma
2009 - 2012

Kainuun maakunta -kuntayhtymä
2009

B:16

SISÄLLYS

Esipuhe	4
1 Lähtökohdat ja tavoitteet	5
2 Perustietoja	6
3 Joukkoliikenteen tarjonta	16
4 Henkilöliikenteen rahoitus	30
5 Joukkoliikenteen palvelutaso	32
6 Kainuun vertailua muihin alueisiin	42
7 Liikenteen luokittelu	45
8 Toimenpide-esitykset	46
9 Vaikutusten arviointi	50

ESIPUHE

Kainuun henkilökuljetusten työryhmä käynnisti joulukuussa 2008 Kainuun runkoliikenteen kehittämissuunnitelman 2004–2007 päivitystyön. Työn tavoitteena on saattaa ajan tasalle sekä tarkistaa ja täydentää paikkatietojärjestelmää hyödyntävä, lähivuosien rahoitusmahdollisuuksiin perustuva runkoliikenteen kehittämissuunnitelma. Suunnittelualueeseen kuuluu koko Kainuun maakunta pois lukien Vaalan kunta. Työn ovat rahoittaneet Oulun lääninhallitus, Kainuun maakunta -kuntayhtymä ja suunnittelualueen kunnat.

Matkustajamäärät Kainuun joukkoliikennevuoroissa ovat tasaisesti vähentyneet. Erityisesti maaseudulla ajettavat joukkoliikennevuorot ovat heikosti kannattavia. Väkimäärä vähenee koko Kainuussa ja erityisesti maaseutu tyhjenee. Lipputuloilla ajettavaa linjaliikennettä lakkautuu kannattamattomana tai siirtyy yhteiskunnan ostettavaksi. Kainuussa ajettavasta aikataulusidonnaisesta linja-autoliikenteestä yli kolmasosa on lääninhallituksen ostoliikennettä.

Suunnitelmaa on työstänyt runkoliikennetyöryhmä, jossa ovat olleet edustettuina:

Hannu Huotari, Kuhmo, puheenjohtaja
Hannu Hänninen, Kainuun maakunta -kuntayhtymä
Martti Juntunen, Kainuun maakunta -kuntayhtymä
Jari Kauppinen, Kajaani
Antti Westersund, Suomussalmi
Ari Hoppania, Oulun lääninhallitus
Jukka Haavikko, Linja-autoliitto
Olli Veijola, Taksiliitto

Työryhmän sihteerinä ja suunnitelman laatineena konsulttina on toiminut Ramboll Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet projektipäällikkönä toiminut DI Pekka Vähätörmä, FM Teemu Kinnunen ja FM Minna Simonen. Hankkeessa asiantuntijana ja laadunvarmistajana on toiminut DI Henriika Weiste WayStep Consultingista.

Työryhmän työtä on valvonut laajempi, Kainuun maakuntahallituksen asettama Kainuun henkilökuljetusten työryhmä, joka on kokoontunut työn aikana neljä kertaa ja johon ovat kuuluneet kaikki runkoliikennetyöryhmän jäsenet, sekä:

Anneli Karjalainen, Kajaani
Veli-Pekka Mäkeläinen, Hyrynsalmi
Aini Joronen, Kuhmo
Anu Kemppainen, Paltamo
Anneli Karjalainen, Puolanka
Terttu Härkönen, Ristijärvi
Lauri Karppinen, Sotkamo
Marita Pikkarainen, Kainuun maakunta -kuntayhtymä
Laila Härkönen, Kainuun maakunta -kuntayhtymä

Hyväksytty Kainuun maakuntavaltuustossa 28.9.2009
Suunnitelman viimeistely, Hallintolaki (434/2003) 51§

1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

Eduskunta säati helmikuussa 2003 lain Kainuun hallintokokeilusta. Kokeilun tarkoituksena on saada kokemusta maakunnallisen itsehallinnon vahvistamisen vaikutuksista maakunnan kehittämiseen, peruspalvelujen järjestämiseen, kansalaisten osallistumiseen, maakunnan ja valtion keskushallinnon suhteeseen sekä kuntien ja valtion aluehallinnon toimintaan. Lain mukaan maakunta huolehtii pääosista nykyisin kuntien vastuulla olevista sosiaali- ja terveydenhuollon sekä eräin osin opetustoimen tehtävistä. Maakunta vastaa myös maakunnan yleisestä elinkeinopolitiikasta sekä maakunnan suunnittelusta ja maakunnan alueen kehittämisestä. Joukkoliikenteessä Kainuun maakuntahallinto otti vastatakseen linjaliikennettä täydentävän ostetun runkoliikenteen suunnittelun ja hankkimisen. Runkoliikenteellä tarkoitetaan tässä työssä kuntarajat ylittäviä joukkoliikenneyhteyksiä. Liikenteen kilpailuttamisen hoitaa edelleen Oulun lääninhallitus Kainuun maakunta -kuntayhtymän antamien ohjeiden mukaisesti.

Kainuuseen laadittiin vuoden 2004 aikana tiiviissä yhteistyössä Kainuussa joukkoliikennettä harjoittavien yrittäjien, kuntien ja lääninhallituksen kanssa lähivuosien rahoitusmahdollisuuksiin perustuva Kainuun runkoliikenteen kehittämissuunnitelma. Runkoliikenteen kehittämissuunnitelma sisälsi toimenpideohjelman vuosille 2004–2007.

Nyt laaditun suunnitelman tavoitteena oli tarpeellisilta osin saattaa kehittämissuunnitelman tilasto- ja seurantatiedot ajan tasalle. Työnä oli selvittää mm. Kainuun joukkoliikenteen runkoliikenneverkon pikavuoroliikenne, linjaliikenneluvilla toimiva vakiovuoroliikenne sekä ostettu linjaliikenne ajoreitteineen ja aikatauluineen. Kartoituksen jälkeen päivitettiin Kainuun kuntien joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet muuttuneita ja muuttuvia olosuhteita vastaaviksi ja niiden pohjalta laadittiin joukkoliikenteen toimenpideohjelma aikavälille 2009–2012.

Joukkoliikenteen toimintaympäristössä tulee tapahtumaan suuria muutoksia tämän raportin mukaisen toimintaohjelman toteuttamisen aikana. Nykyistä lainsäädäntöä ollaan uudistamassa vastaamaan EU:n säätämän palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisia vaatimuksia. Käytännössä tämä tarkoittaa muun muassa linjaliikennelupiin perustuvan, yritysvetoisen toimintamallin poistumista siirtymäajan kuluessa. Vuoden 2010 alusta nykyiset liikenneluvat korvataan siirtymäajan käyttöoikeussopimuksilla. Uuden lainsäädännön mukanaan tuomien muutoksien toteuttaminen tulee saattaa päätökseen kymmenen vuoden määräajan puitteissa, eli vuoteen 2020 mennessä.

Lakiuudistuksen lisäksi toteutumassa on myös valtion aluehallinnon uudistus. Uudistuksessa selkeytetään valtion aluehallinnon viranomaisten rooleja, tehtäviä, ohjausta ja aluejakoja. Lääninhallitukset, TE-keskukset, alueelliset ympäristökeskukset, ympäristölupavirastot, tiepiirit ja työsuojelupiirit lakkautetaan ja niiden tehtävät kootaan ja uudelleen organisoidaan vuoden 2010 alusta lähtien kahteen uuteen viranomaiseen, aluehallintovirastoon (AVI) ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen (ELY). Lääninhallitusten liikenneosastot ovat sulautumassa osaksi ELYjä, joita muodostetaan kaikkiaan 15 kappaletta. Liikennesektorin osalta Kainuu tulee asettumaan Pohjois-Pohjanmaan ELYn alaisuuteen.

Nämä muutokset vaikeuttavat tämän suunnitelman toteuttamisaikana käytännön liikennetarjonnassa ja sen vaatimassa rahoituksessa tapahtuvien muutoksien arvioimista. Lähtökohtaisesti muutoksien ei pitäisi näkyä joukkoliikenteen käytännön toiminnassa matkustajan näkökulmasta tarkasteltuna. Koska toimintakulttuuriin tulee kuitenkin kaksi isoa muutosta samanaikaisesti, on tarpeen miettiä nyt asetettavien palvelutasotavoitteiden rinnalla myös sitä, kuinka paljon eri osapuolet ovat valmiita rahoittamaan palvelutason ylläpitoa.

2 PERUSTIETOJA

Tilastokeskuksen tietoihin perustuvien ennusteiden mukaan väkiluku laskee suunnittelualueella vuoteen 2040 mennessä lähes 12 prosenttia n. 70 800 asukkaaseen. Väkiluvun odotetaan vähenevän kaikissa muissa kunnissa paitsi Sotkamossa, jossa väkiluvun ennustetaan pysyvän jotakuinkin ennallaan. Yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä kasvaa 20 prosentista 32 prosenttiin vuoteen 2040 mennessä. Yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä kasvaa Tilastokeskuksen ennusteen mukaan selvästi nopeammin kuin maassamme keskimäärin, sillä koko maassa ennustetaan olevan 27 % väestöstä yli 65-vuotiaita vuonna 2040.

Haja-asutusalueilla väestö vähenee nopeammin kuin taajamissa. Kajaanin haja-asutusalueilla väestön ennustetaan kuitenkin lisääntyvän muutamalla prosentilla. Väestön väheneminen vähentää joukkoliikenteen kysyntää haja-asutusalueilla entisestään. Kaikkien Kainuun kuntien ja Kajaanin välillä on molemmiin suuntaista päivittäistä työmatkaliikennettä eli pendelöintiä. Vilkkainta pendelöinti on Kajaanin ja Sotkamon sekä Kajaanin ja Paltamon välillä.

Kainuussa on 57 peruskoulua. Peruskoulun vuosiluokkien 0–6 opetusta annetaan 44 koulussa ja vuosiluokkien 7–9 opetusta neljässä koulussa. Lisäksi Kainuussa on kymmenen ns. yhtenäiskoulua, joissa opetusta annetaan kaikille luokka-asteille. Koulujen työ- ja loma-ajat lukuvuonna 2008–2009 ovat Kainuun kunnissa yhtenäiset. Ristijärveä lukuun ottamatta kaikissa Kainuun kunnissa on lukio. Ammatillista tai aikuisopetusta annetaan Kajaanin lisäksi Kuhmossa, Sotkamossa ja Suomussalmella. Lisäksi Kajaanissa sijaitsee ammattikorkeakoulu ja Oulun yliopiston sivutoimipiste.

2.1 Väestö

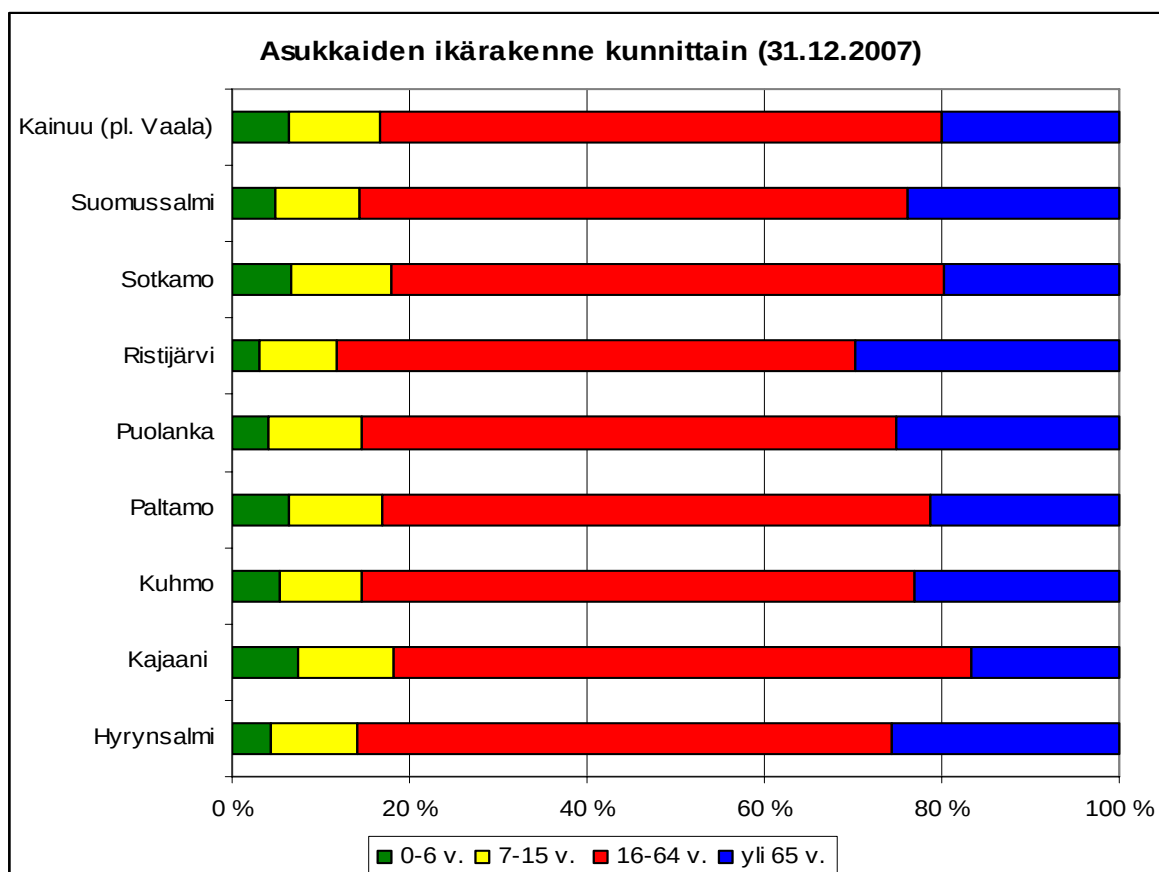
Suunnittelualueeseen kuuluvat Kainuun maakunnan kunnat Vaalaa lukuun ottamatta. Kajaanissa, Paltamossa, Suomussalmella ja Sotkamossa on jokaisessa kaksi tai kolme suurempaa asutuskeskittymää kuntakeskuksen lisäksi. Vuolijoen kunta liitettiin Kajaanin kaupunkiin vuoden 2007 alusta, jolloin Kajaaniin muodostui kaupunkikeskuksesta erillään olevat taajamanomaiset asutuskeskittymät Vuolijoen kirkonkylä ja Otanmäki. Paltamossa kuntakeskuksen ohella suuri asutuskeskittymä on Kontiomäessä, Sotkamossa Vuokatissa ja Suomussalmella Suomussalmen kirkonkylällä.

Suunnittelualueen noin 80 000 asukkaasta 48 prosenttia asuu Kajaanissa, jossa asuvin osuus tulee kasvamaan hiljalleen tulevaisuudessa maakunnan sisäisen muuttoliikenteen myötä. Ennusteiden mukaan vuonna 2040 Kajaanissa asuu puolet suunnittelualueen väestöstä. Sotkamossa asuu reilu 13 % ja Kuhmossa ja Suomussalmella noin 12 prosenttia alueen väestöstä (Taulukko 1).

Taulukko 1. Kuntien asukasluvut vuonna 2009 (Lähde: Tilastokeskus).

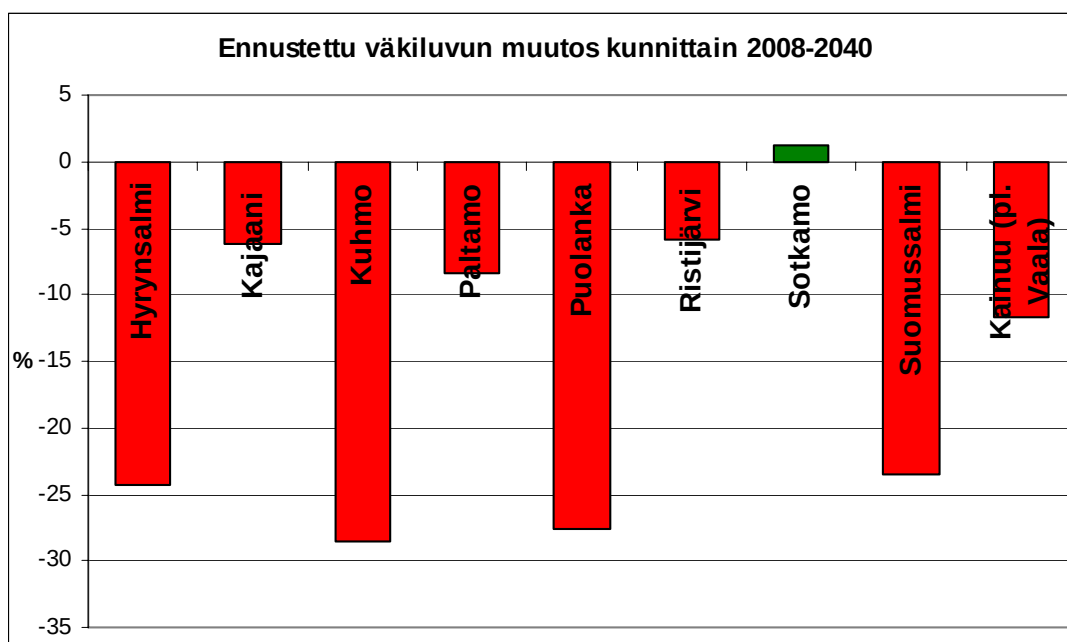
Kunta	Asukasluku (31.1.2009)
Hyrnsalmi	2 876
Kajaani	38 130
Kuhmo	9 797
Paltamo	3 984
Puolanka	3 175
Ristijärvi	1 545
Sotkamo	10 703
Suomussalmi	9 413
Yhteensä	79 623

Suunnittelualueen väestörakenteelle on tyypillistä suuri yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä. Alle kouluikäisiä suunnittelualueella on noin 6 % ja kouluikäisiä 10 %. Vastaavat osuudet koko Suomessa on noin 7,5 % ja 10,5 %. Yli 65-vuotiaita oli Kainuussa vuoden 2007 lopussa 20 prosenttia väestöstä (koko Suomessa noin 17 %). Yli 65-vuotiaiden osuus tulee kasvamaan voimakkaasti. Kajaanissa on suhteellisesti eniten alle kouluikäisiä lapsia ja suhteellisesti vähiten yli 65-vuotiaita. Suhteellisesti eniten yli 65-vuotiaita on Ristijärvellä, jossa myös alle kouluikäisiä on suhteellisesti vähiten (Kuva 1).



Kuva 1. Ikärakenne suunnittelualueen kunnissa vuoden 2007 lopussa. (Lähde: Tilastokeskus).

Tilastokeskuksen väestöennusteen 2006–2040 mukaan suunnittelualueen väkiluku on 70 800 vuonna 2040, kun vuoden 2008 alussa alueella asui 80 200 henkilöä. Ennusteen mukaan väkiluku laskee siis vuoteen 2040 mennessä suunnittelualueella lähes 12 prosenttia (Kuva 2). Väkiluku vähenee kaikissa kunnissa Sotkamo lukuun ottamatta. Määrällisesti väestö vähenee eniten Kajaanissa, Kuhmossa ja Suomussalmella. Suhteellisesti tarkasteltuna väestön ennustetaan vähenevän eniten Kuhmossa ja Puolangalla. Sotkamossa väkiluvun ennustetaan kasvavan noin prosentin verran vuoteen 2040 mennessä. Väestöennustetta laadittaessa ei ole huomioitu Talvivaaran kaivoksen vaikutusta kehitykseen, joten todellisuus saattaa olla ennustetta myönteisempi.

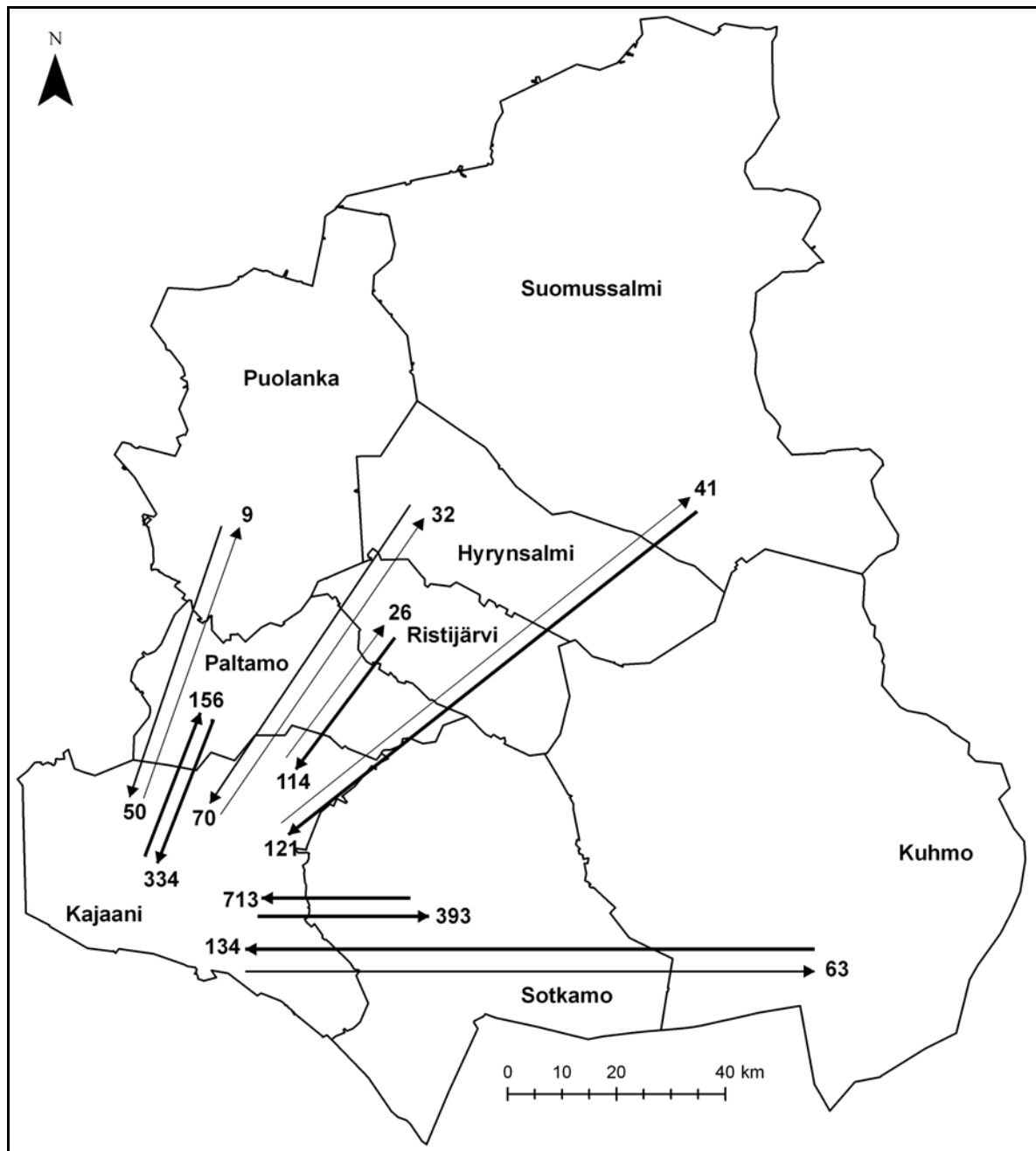


Kuva 2. Ennustettu väkiluvun muutos kunnittain vuosien 2008 ja 2040 välillä
(Lähde: Tilastokeskus).

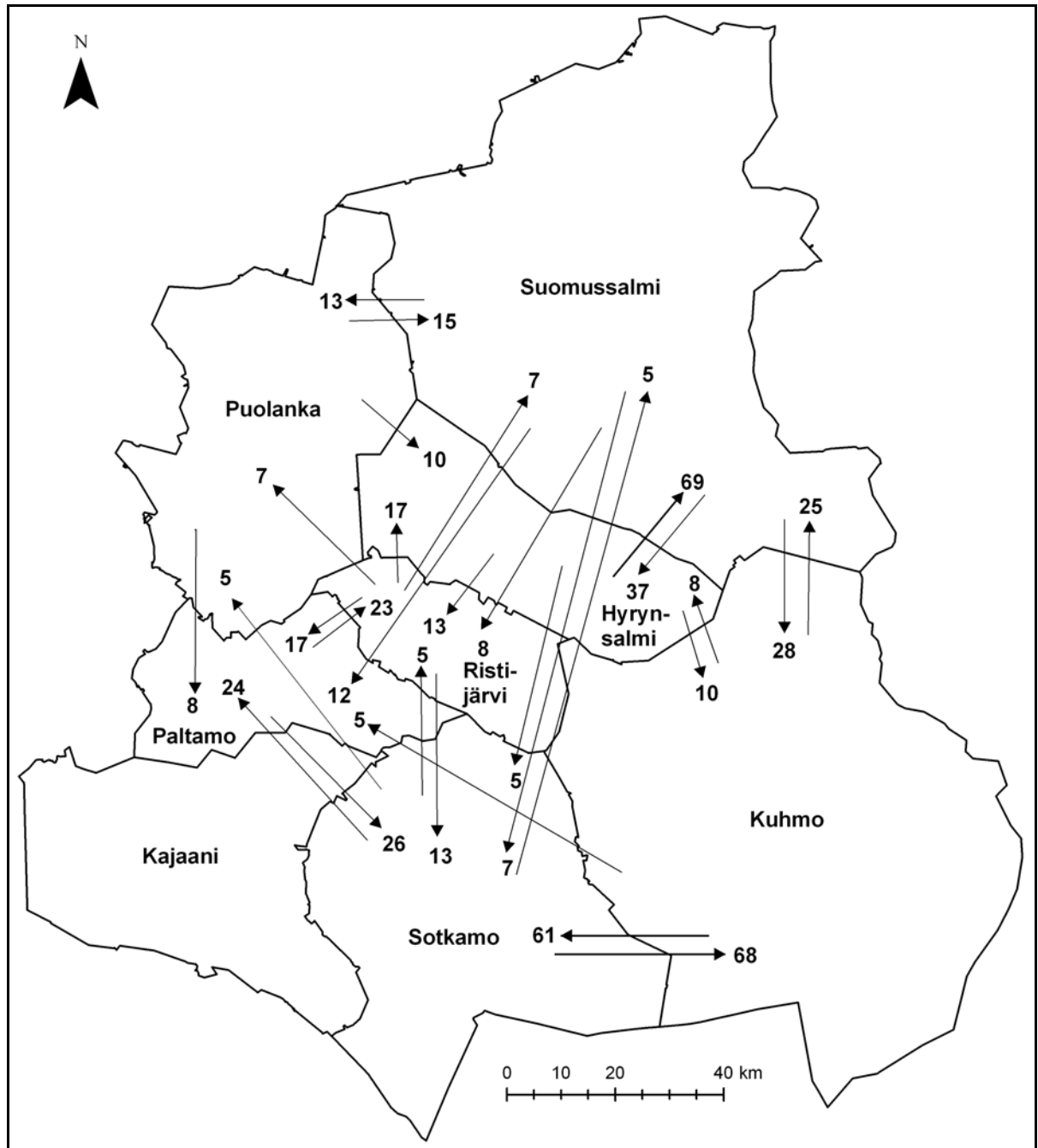
2.2 Työmatkat

Työllisen työvoiman määrä Kainuussa on noin 30 000 henkilöä. Kainuun suurin työnantaja on maakunta -kuntayhtymä. Se työllistää yhteensä noin 3800 henkilöä, joista noin 2700 henkilöä työskentelee sosiaali- ja terveydenhuollon sektorilla. Merkittävä työnantaja on myös Suomen suurin varuskunta Kainuun Prikaati, joka työllistää noin 600 henkilöä. Merkittäviä yli 100 henkeä työllistäviä työnantajia ovat lisäksi Talvivaara (Sotkamo), Katinkulta (Sotkamo), Suomi-Soffa (Kajaani), Transtech (Kajaani), Kuhmo Oy (Kuhmo), Evox-Rifa (Suomussalmi). Kaupan alalla Osuuskauppa Maakunta on suurin työnantaja. Lokakuussa vuonna 2008 Kainuun työttömyysaste oli 12,3 prosenttia. Opiskelijoita Kainuussa on vuosittain toisella asteella yhteensä noin 5000.

Kaikkien Kainuun kuntien ja Kajaanin välillä on molemmiin suuntaista päivittäistä työmatkaliikennettä eli pendelöintiä. Vilkkainta pendelöinti on Kajaanin ja Sotkamon sekä Kajaanin ja Paltamon välillä. Jokaisesta kunnasta on enemmän Kajaaniin pendelöijiiä, kun päinvastoin. Edelliseen raporttiin verrattuna pendelöinti on vilkastunut. Kuhmosta ja Ristijärveltä Kajaaniin pendelöivien määrä on noussut yli 100 työntekijän. Kajaanista suuntautuu kuitenkin suhteellisen paljon työmatkaliikennettä erityisesti naapurikuntiin. Kajaanin ulkopuolella muiden kuntien välillä pendelöinti on vilkkainta Sotkamon ja Kuhmon välillä, jossa tehdään työmatkoja kumpaankin suuntaan. Lisäksi pendelöinti on varsin vilkasta Hyrynsalmen ja Suomussalmen välillä. Kuvissa 3 ja 4 on esitetty pendelöijien määrä kuntien välillä Kainuussa, jos pendelöijiiä on suuntaansa viisi tai enemmän.



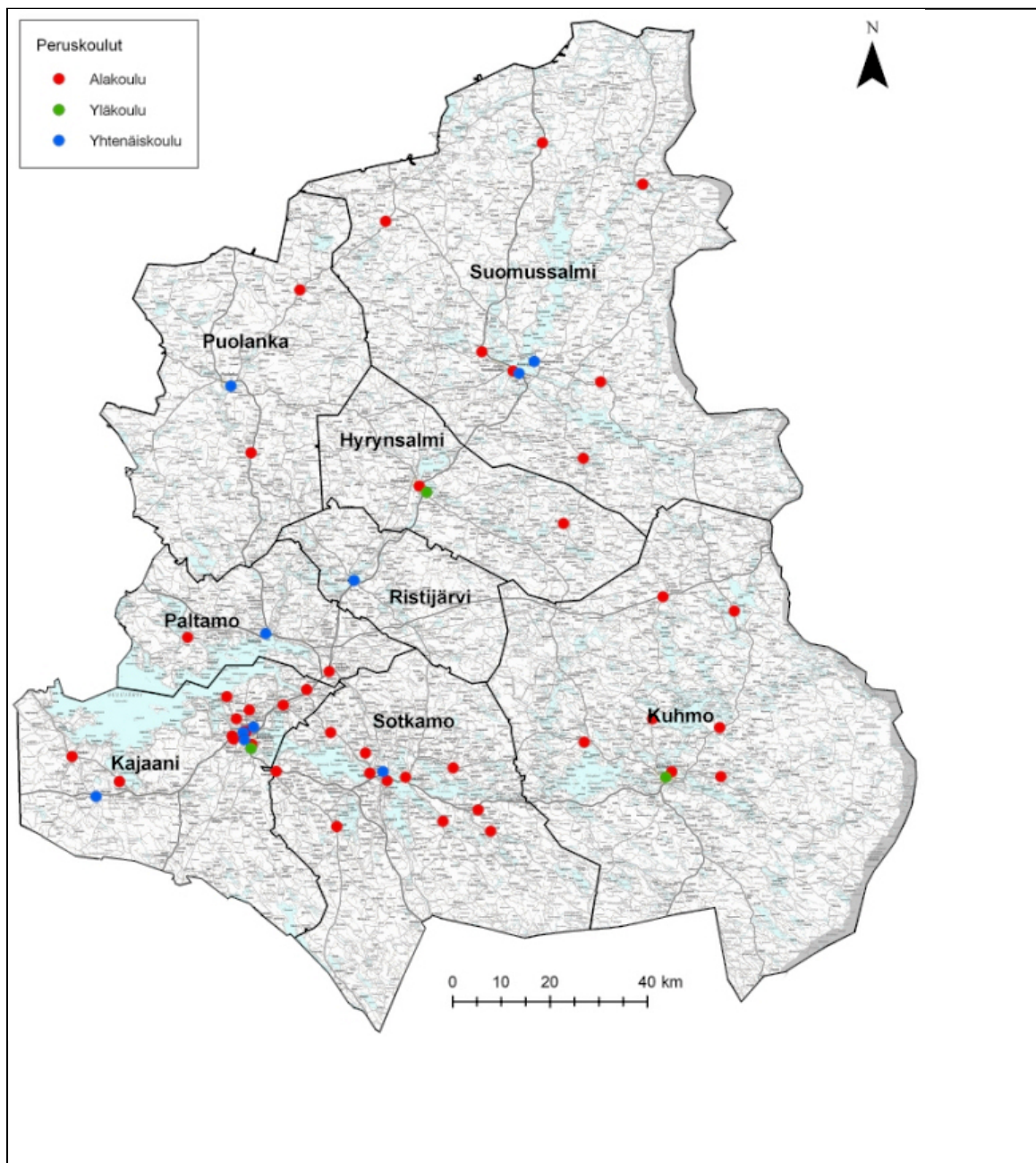
Kuva 3. Pendelöinti Kajaanin ja muiden Kainuun kuntien välillä (Lähde: Kainuun maakunta -kuntayhtymä). Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 917/MML/09.



Kuva 4. Pendelöinti Kainuussa kuntien välillä (pl. Kajaani) (Lähde: Kainuun maakunta-kuntayhtymä). Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 917/MML/09.

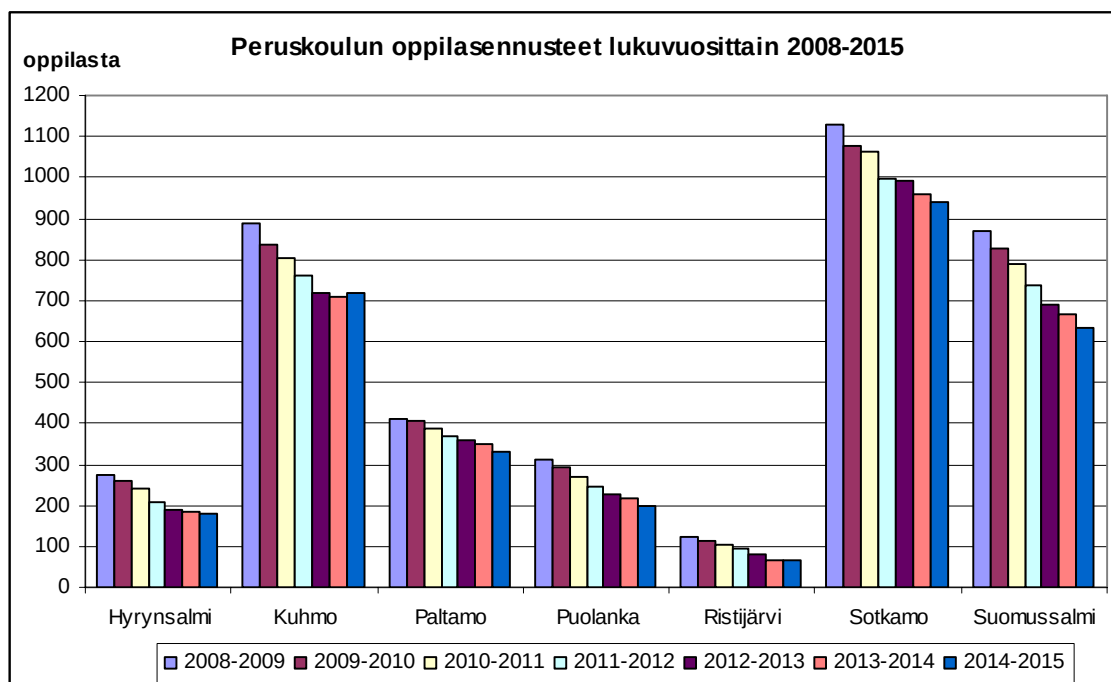
2.3 Koulu- ja opiskelumatkat

Kainuussa on ollut havaittavissa sama trendi kuin koko maassa viime vuosina: peruskouluja on lakkautettu oppilasmäärien vähetessä ja kustannusten kasvaessa erityisesti haja-asutusalueilla. Useissa Kainuun kunnissa on kuitenkin toiminnassa vielä pieniä kyläkouluja, joiden lakkauttamista hillinneet osittain pitkät etäisyydet kunnan sisällä. Eniten peruskouluja on luonnollisesti niissä kunnissa, joiden väestömääräkin on suurin: Kajaanissa, Sotkamossa, Suomussalmella ja Kuhmossa. Sen sijaan Ristijärvellä on vain yksi koulu koko kunnan alueella. Yhteensä Kainuussa on 57 peruskoulua (Kuva 5). Peruskoulun vuosiluokkien 0-6 opetusta annetaan 44 koulussa ja vuosiluokkien 7-9 neljässä koulussa. Lisäksi Kainuussa on kymmenen ns. yhtenäiskoulua, joissa opetusta annetaan kaikille luokka-asteille.

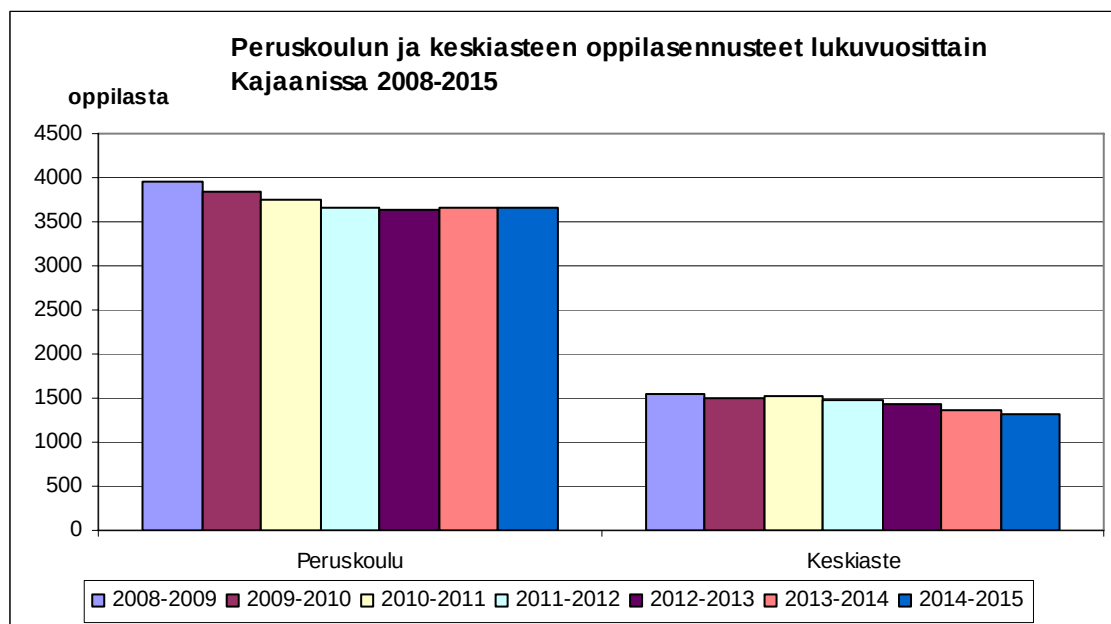


Kuva 5. Kainuussa sijaitsevat peruskoulut. Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 917/MML/09.

Oppilasmäärien Kainuun peruskouluissa ennustetaan vähenevän merkittävästi, mikä heikentää itsekannattavan linja-autoliikenteen toimintaedellytyksiä. Nykyisin suunnitteluvuoden peruskouluissa on hieman vajaa 8 000 oppilasta, mutta vuoteen 2015 mennessä oppilasmäärän arvioidaan vähenevän noin 15 prosenttia. Suhteellisesti eniten oppilasmäärän ennustetaan laskevan Ristijärvellä (lähes 45 %), mutta myös Hyrynsalmella ja Puolangalla oppilasmäärän odotetaan putoavan kolmasosalla vuoteen 2015 mennessä. Vähiten oppilasmäärän odotetaan laskevan Kajaanissa (7 %). Kuvissa 6 ja 7 on esitetty peruskoulun oppilasennusteet kunnittain vuosille 2009–2015.

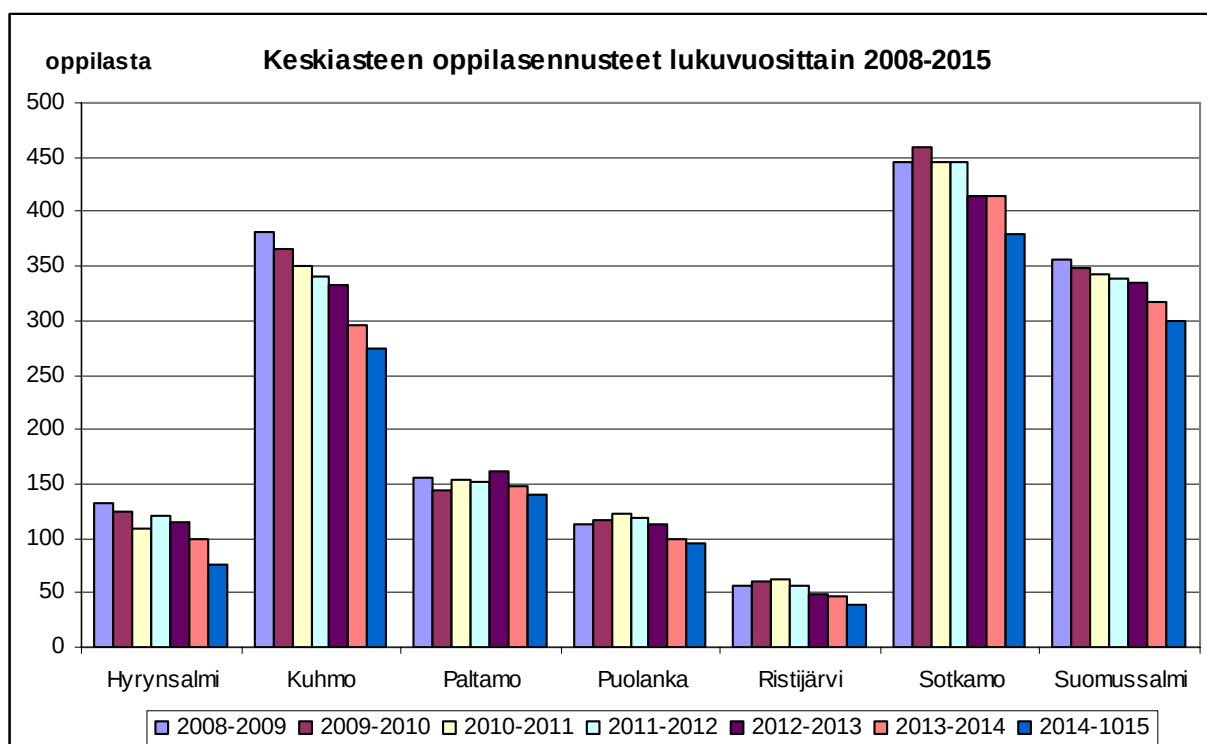


Kuva 6. Kainuun peruskoulujen kuntakohtaiset oppilasmääräennusteet vuosille 2009–2015 (pl. Kajaani).



Kuva 7. Ennuste Kajaanin peruskoulu- ja keskiasteikäisten määristä vuosina 2009–2015.

Kuvassa 8 on esitetty ennuste kuntien keskiasteikäisten (16-18-vuotiaat) määrästä vuosina 2009–2015. Kajaanin koskevat tiedot löytyvät kuvasta 7. Nykyisin suunnittelualueella on noin 3.200 iältään 16-18-vuotiasta, mutta vuoteen 2015 mennessä heitä arvioidaan olevan 2.600 (vähemmän 18 %). Suhteellisesti eniten oppilasmäärän ennustetaan laskevan Hyrynsalmella (43 %), mutta myös Ristijärvellä oppilasmäärän odotetaan putoavan kolmasosalla vuoteen 2015 mennessä. Vähiten oppilasmäärän odotetaan laskevan Paltamossa (10 %).



Kuva 8. Ennuste Kainuun keskiasteikäisten määrästä vuosina 2008–2015 (pl. Kajaani).

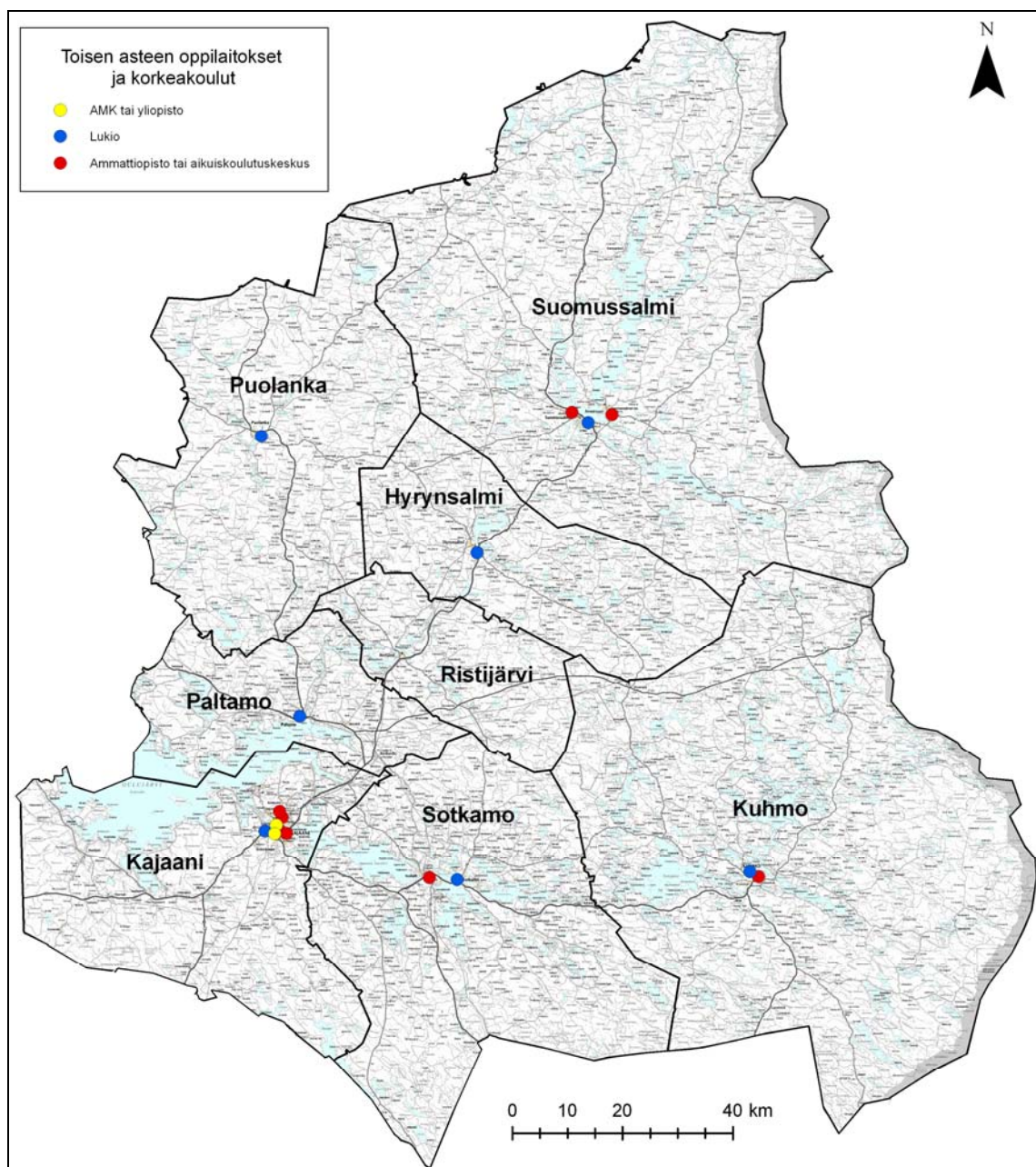
Oulun lääninhallituksen antaman suosituksen mukaisesti perusopetuksen koulut ja lukiot yhtenäistivät koulujen työ- ja loma-ajat Kainuussa lukukaudeksi 2008–2009 (Taulukko 2). Kainuussa ainoastaan esiopetuksen alkamisajankohdat vaihtelevat kunnittain. Ammatilliset oppilaitokset seurasivat peruskouluja ja lukioita varsin hyvin työ- ja loma-aikojen suunnittelussa, sillä opetus alkaa samana päivänä kuin peruskouluissa ja loppuu keväällä päivää aiemmin. Loma-ajat ovat myös melko yhteneväiset. Koulujen yhtenäiset työ- ja loma-ajat mahdollistavat paitsi säästöjen saamisen mm. koulukuljetusten järjestämisessä, myös kuljetusjärjestelmän tehokkaamman toiminnan.

Taulukko 2. Koulujen työ- ja loma-ajat kunnittain Kainuussa lukuvuonna 2008–2009.

	Hyrynsalmi	Kajaani	Kuhmo	Paltamo	Puolanka	Ristijärvi	Sotkamo	Suomussalmi
Syyslukukausi alkaa	6.8.	peruskoulu ja lukio: 6.8. esikoulu: 13.8.	peruskoulu ja lukio: 6.8. esikoulu: 21.8.	peruskoulu ja lukio: 6.8. esikoulu: 13.8.	peruskoulu: 6.8. esikoulu: 18.8.	6.8.	peruskoulu ja lukio: 6.8. esikoulu: 18.8.	6.8.
Syysloma	20 - 26.10.	20 - 26.10.	20 - 26.10.	20 - 26.10.	20 - 26.10.	20 - 26.10.	20 - 26.10.	20 - 26.10.
Syyslukukausi päättyy	19.12.	19.12.	19.12.	19.12.	19.12.	19.12.	19.12.	19.12.
Kevätlukukausi alkaa	7.1.	7.1.	7.1.	7.1.	7.1.	7.1.	7.1.	7.1.
Talviloma	2 - 8.3.	2 - 8.3.	2 - 8.3.	2 - 8.3.	2 - 8.3.	2 - 8.3.	2 - 8.3.	2 - 8.3.
Kevätlukukausi loppuu	30.5.	30.5.	30.5.	30.5.	30.5.	30.5.	30.5.	30.5.

Ristijärveä lukuun ottamatta kaikissa Kainuun kunnissa on lukio, eli Kainuussa on seitsemän lukiota. Nämä sijaitsevat Kajaanissa, Hyrynsalmella, Kuhmossa, Paltamossa, Puolangalla, Sotkamossa ja Suomussalmella (Kuva 9). Lukio-opiskelijoita on vuosittain noin 1700.

Ammatillista koulutusta ja aikuiskoulutusta Kainuussa antaa Kainuun ammattiopisto, jolla on toimipisteitä Kajaanissa, Kuhmossa, Sotkamossa ja Suomussalmella sekä maakunnan ulkopuolinen yksikkö Kuusamossa. Lisäksi Kajaanissa sijaitsevat Kajaanin ammattikorkeakoulu ja Oulun yliopiston Kajaanin toimipiste. Opiskelijoita Kainuun toisen asteen oppilaitoksissa on vuosittain yhteensä noin 5000. Lukuvuonna 2008–2009 näistä opiskelijoista oli Kainuun ammattiopiston toimipisteissä noin 2470 henkilöä, joista lähes 1800 on Kainuulaisia. Ammattiopiston toimipaikkojen opiskelijoiden kotipaikat on esitetty taulukossa 3.



Kuva 9. Toisen asteen oppilaitokset ja korkeakoulut Kainuussa. Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 917/MML/09.

Taulukko 3. Kainuun ammattiopiston toimipaikkojen Kainuulaisten opiskelijoiden kotipaikat luvu-
vuonna 2008–2009. (Lähde: Kainuun ammattiopisto/opiskelijapalvelut).

Kotipaikka	Opiskelupaikka				
	Kajaani	Kuhmo	Kuusamo	Sotkamo	Suomussalmi Yhteensä
Hyrnsalmi	57		1		26 84
Kajaani	927	7		19	2 955
Kuhmo	126	78	1	1	4 210
Paltamo	75			3	78
Puolanka	30			1	5 36
Ristijärvi	24	1		2	2 29
Sotkamo	155	6		28	2 191
Suomussalmi	75		1	1	96 173
Vaala	26	2		1	29
YHTEENSÄ	1495	94	3	56	137 1785

Oheisen taulukon tietojen mukaan eniten opiskelupendelöintiä ammattiopiston toimi-
paikkoihin tapahtuu maakunnan muista kunnista Kajaaniin. Muiden kuntien välisistä
opiskelumatkoista suurimpia ovat Hyrnsalmelta Suomussalmelle sekä Kajaanista Sot-
kamoon suuntautuvat matkat.

2.4 Asiointi- ja muut matkat

Kainuun asiointikohteet (virastot ja kaupalliset palvelut) sijaitsevat kuntakeskuksissa.
Muita tärkeitä asiointikohteita ovat Suomussalmen kirkonkylä, Vuokatti Sotkamossa se-
kä Otanmäki Kajaanissa ja Kontiomäki Paltamossa.

Terveystieteiden palvelut ovat suurin yksittäinen asiointimatkojen aiheuttaja. Näistä
merkittävä osa suuntautuu Kajaaniin. Vuonna 2007 Kela korvasi Kainuun sairaanhoito-
piirin alueella asuvien vakuutettujen tekemiä yhdensuuntaisia matkoja lähes 132 700
kappaletta.

3 JOUKKOLIIKENTEN TARJONTA

3.1 Linja-autoliikenne

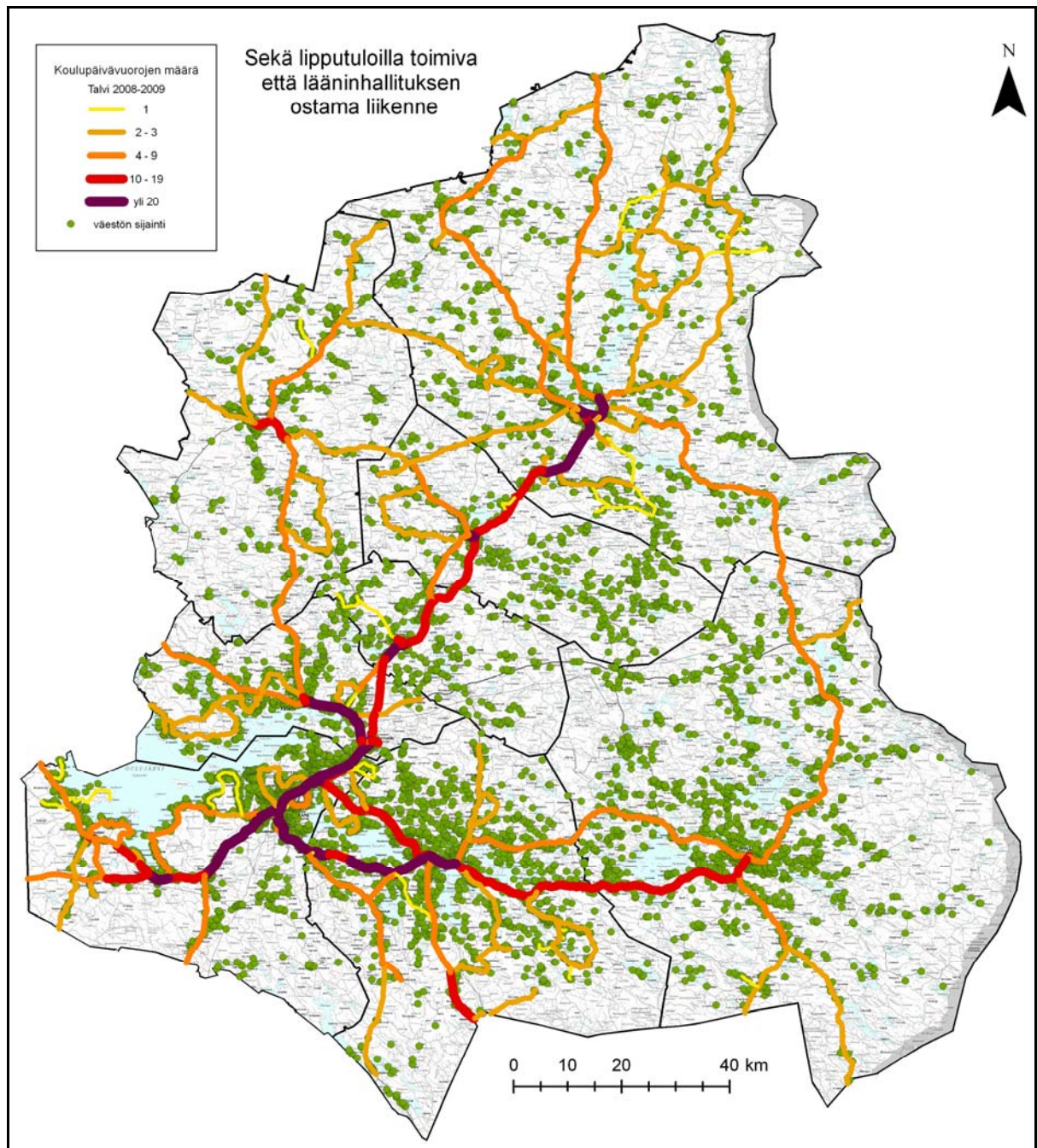
Alkuvuodesta 2009 Kainuun runkoliikenteen tarjonta muodostui 155:sta linjaliikenteen vuorosta ja 91:stä ostoliikenteen vuorosta. Edellisen suunnitelman jälkeen linjaliikenteen vuorojen määrä on vähentynyt 53:lla ja merkittävä osa linja- ja ostoliikenteestä on siirtynyt kuntien ostettavaksi. Lääninhallituksilla oli suunnittelualueella alkuvuonna 2009 voimassa 81 ostoliikennesopimusta.

Kuvassa 10 on esitetty linja-autovuorojen kokonaistarjonta talviarkipäivinä, sisältäen sekä itsekannattavan liikenteen että ostoliikenteen. Kuvassa 11 on esitetty kokonaistarjonnasta linjaliikenteenä ajettavan liikenteen vuorotarjonta ja kuvassa 10 ostoliikenteenä ajettavan liikenteen vuorotarjonta arkipäivinä. Kuvissa 13–15 on esitetty linja-autoliikenteen tarjonta vastaavasti kesäarkipäivinä. Kuvat 16 ja 17 esittävät linja-autovuorojen kokonaistarjonta lauantaisin ja sunnuntaisin.

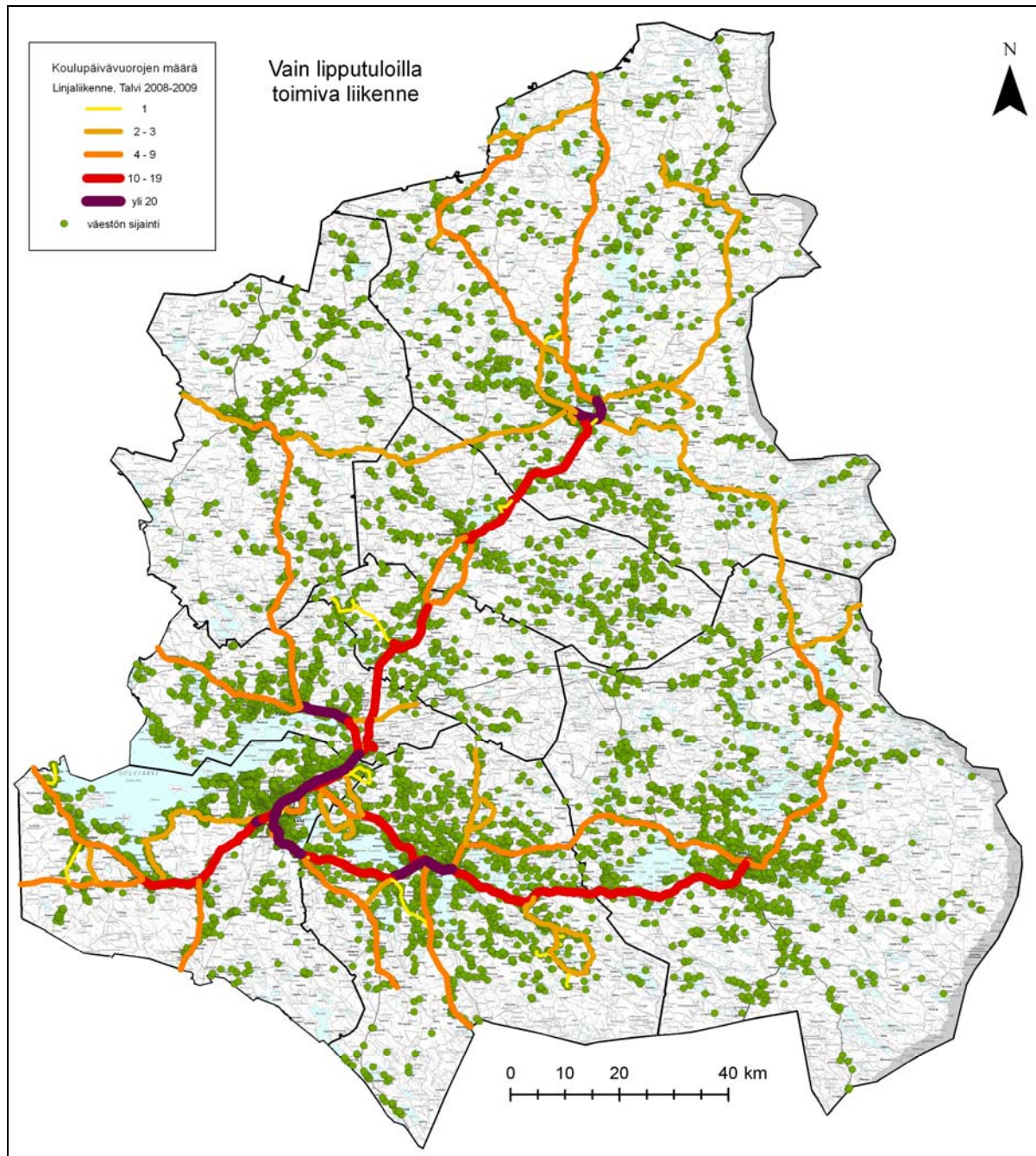
Linja-autoliikenteen tarjontaa esittävissä kuvissa on esitetty taustalla myös väestön sijoittuminen suhteessa liikenteen tarjontaan. Suunnittelualueen väestöstä 83% asui vuoden 2008 lopussa korkeintaan kahden kilometrin etäisyydellä runkoliikenteen reitistä. Toisin päin tarkasteltuna tämä tarkoittaa, että noin 13.700 asukkaalla on yli kaksi kilometriä matkaa kotoaan lähimmälle runkoliikennereitille.

Taulukko 4. Enintään kahden kilometrin etäisyydellä runkoliikenteen reitistä asuvan väestön osuus kunnan asukkaista vuoden 2008 lopussa. (Lähde: OLH).

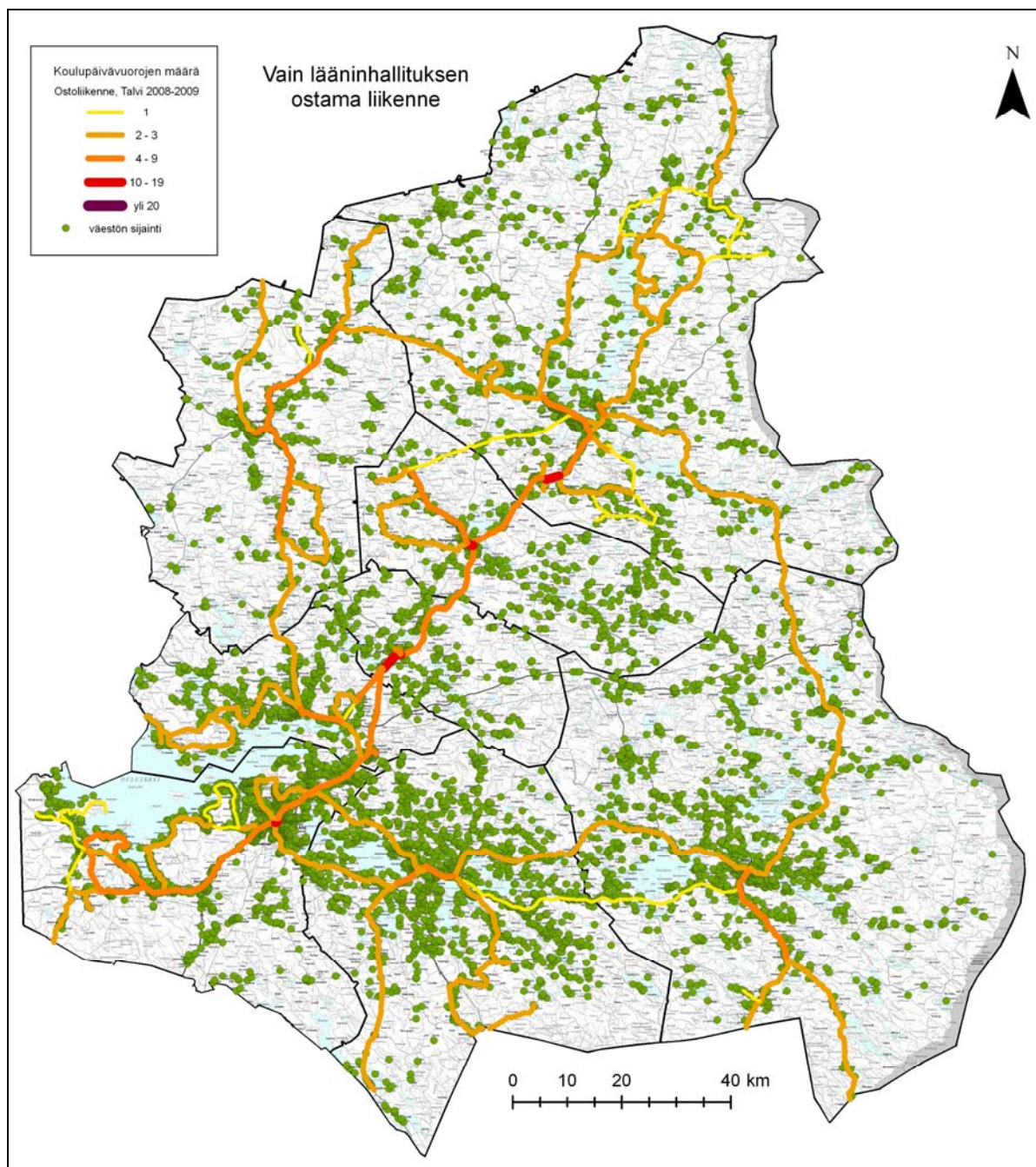
Kunta	% asukkaista enintään 2 km etäisyydellä
Hyrnsalmi	64
Kajaani	89
Kuhmo	76
Paltamo	82
Puolanka	70
Ristijärvi	66
Sotkamo	85
Suomussalmi	80
Yhteensä	83



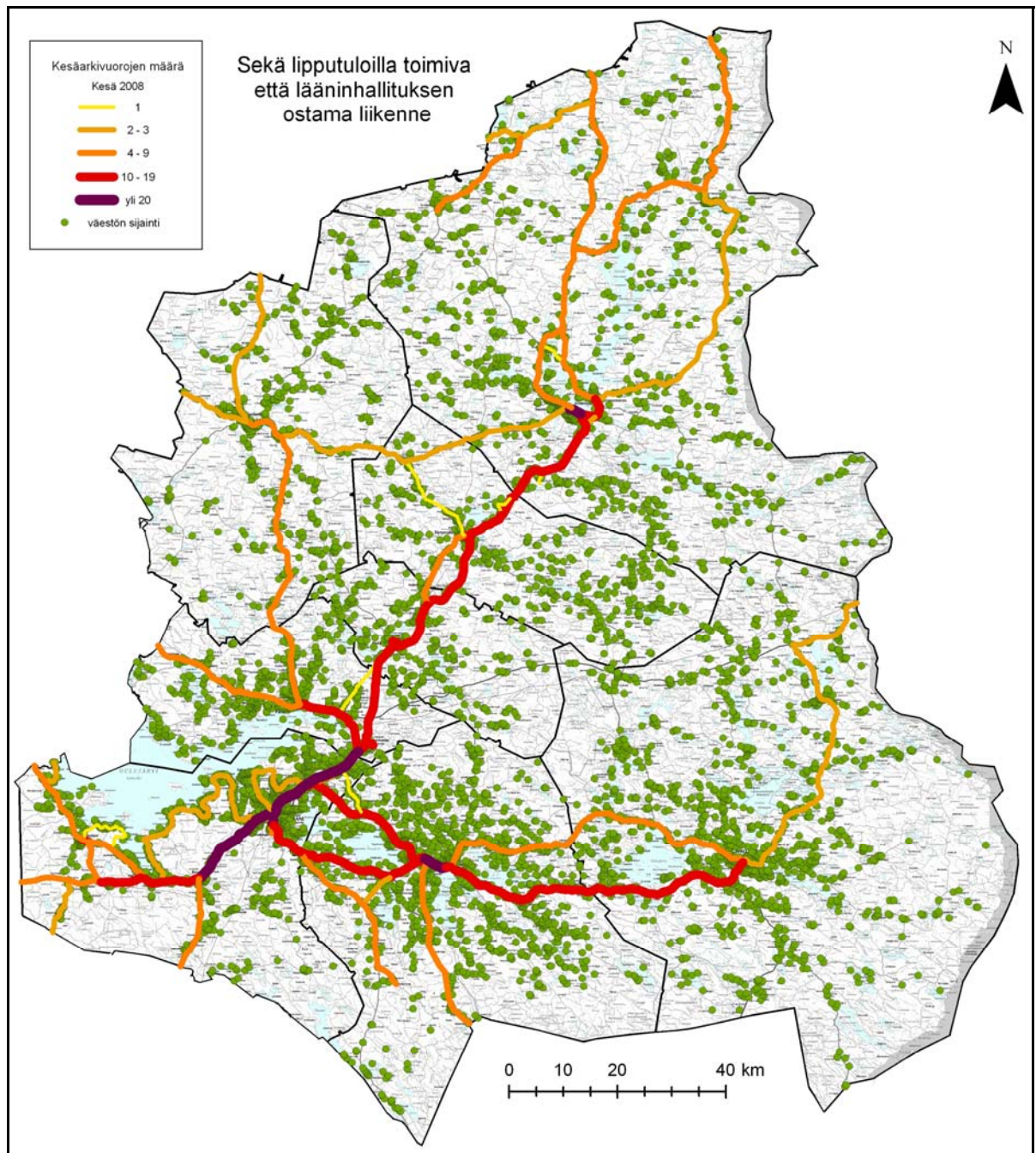
Kuva 10. Linja-autoliikenteen kokonaisvuorotarjonta talviarkipäivänä (pl. kuntien ostoliikenne). Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 917/MML/09. Väestötiedot © SYKE/YKR ja TK 2008.



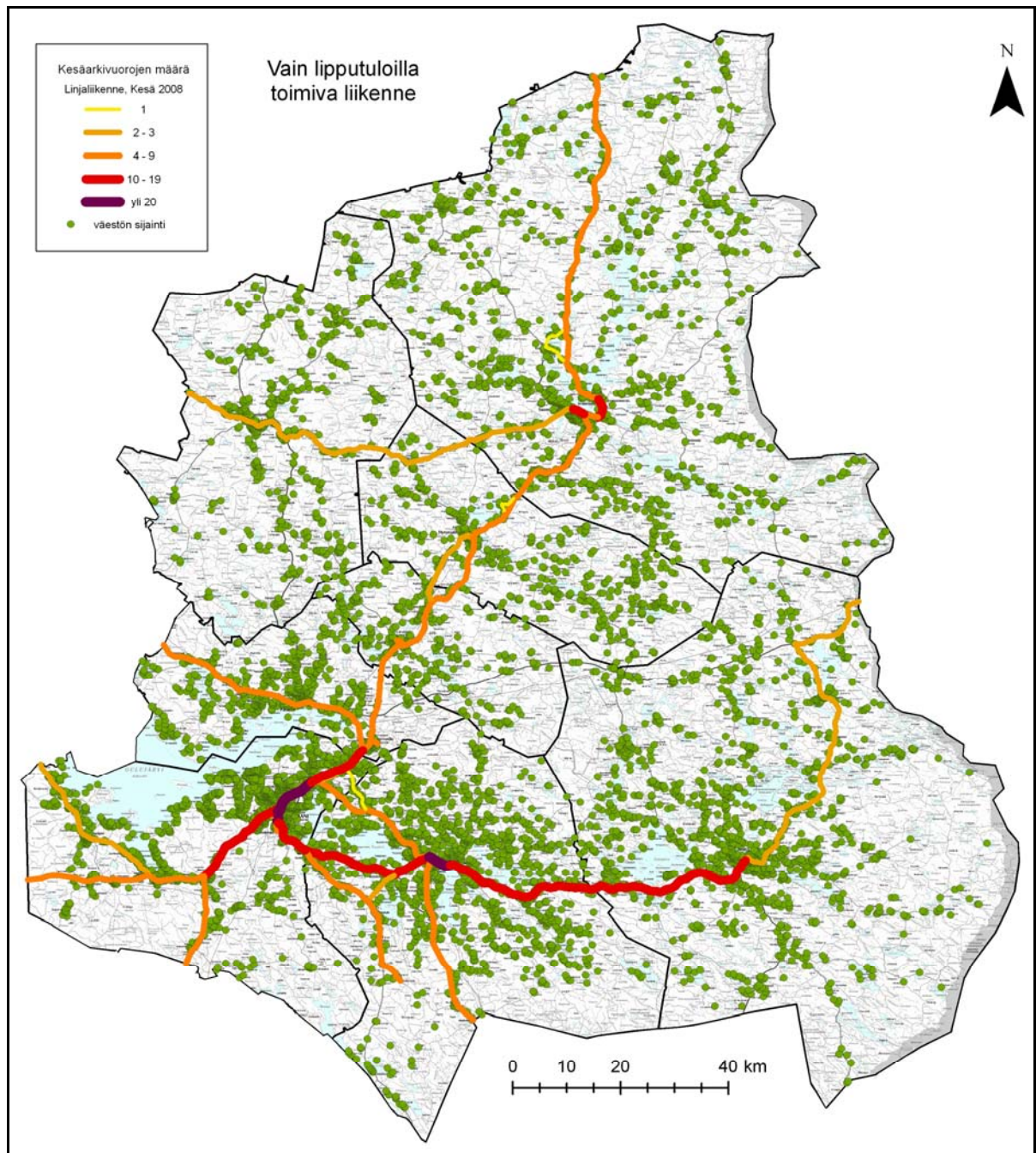
Kuva 11. Itsekannattavan linjaliikenteen vuorotarjonta talviarkipäivinä. Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 917/MML/09. Väestötiedot © SYKE/YKR ja TK 2008.



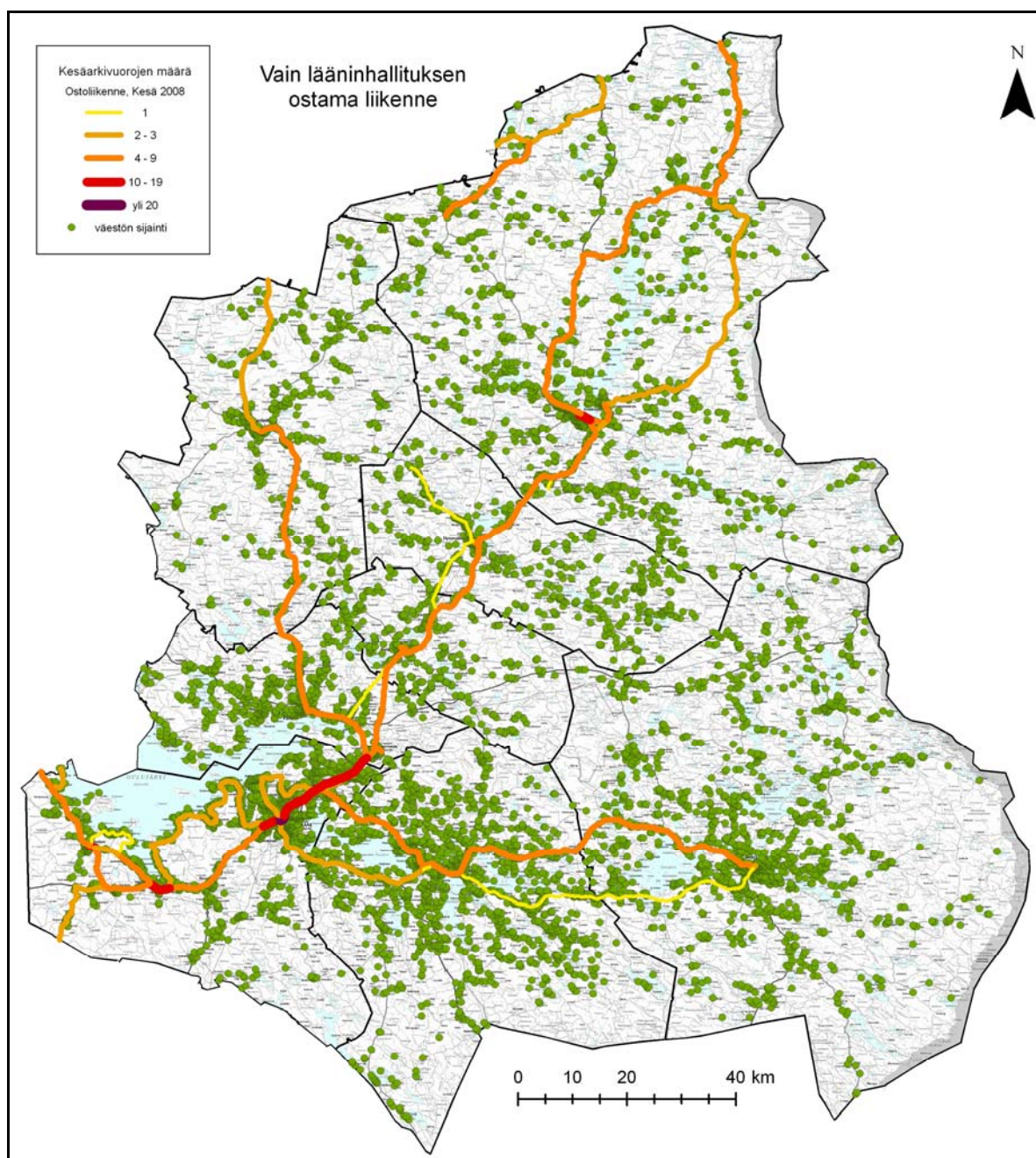
Kuva 12. Ostoliikenteen vuorotarjonta talviarkipäivinä (pl. kuntien ostoliikenne). Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 917/MML/09. Väestötiedot © SYKE/YKR ja TK 2008.



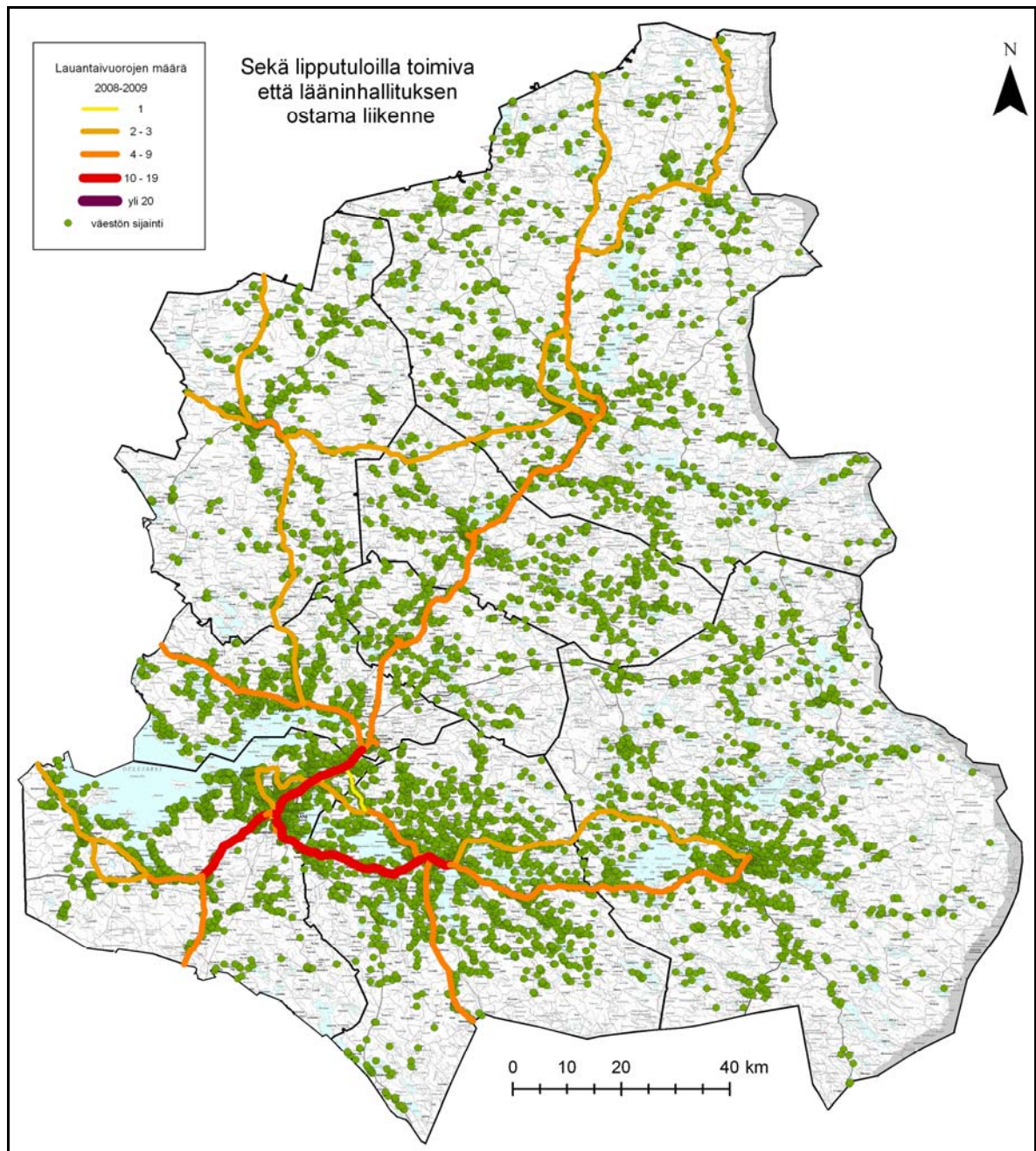
Kuva 13. Linja-autoliikenteen vuorotarjonta kesäaarkipäivinä (pl. kuntien ostoliikenne). Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 917/MML/09. Väestötiedot © SYKE/YKR ja TK 2008.



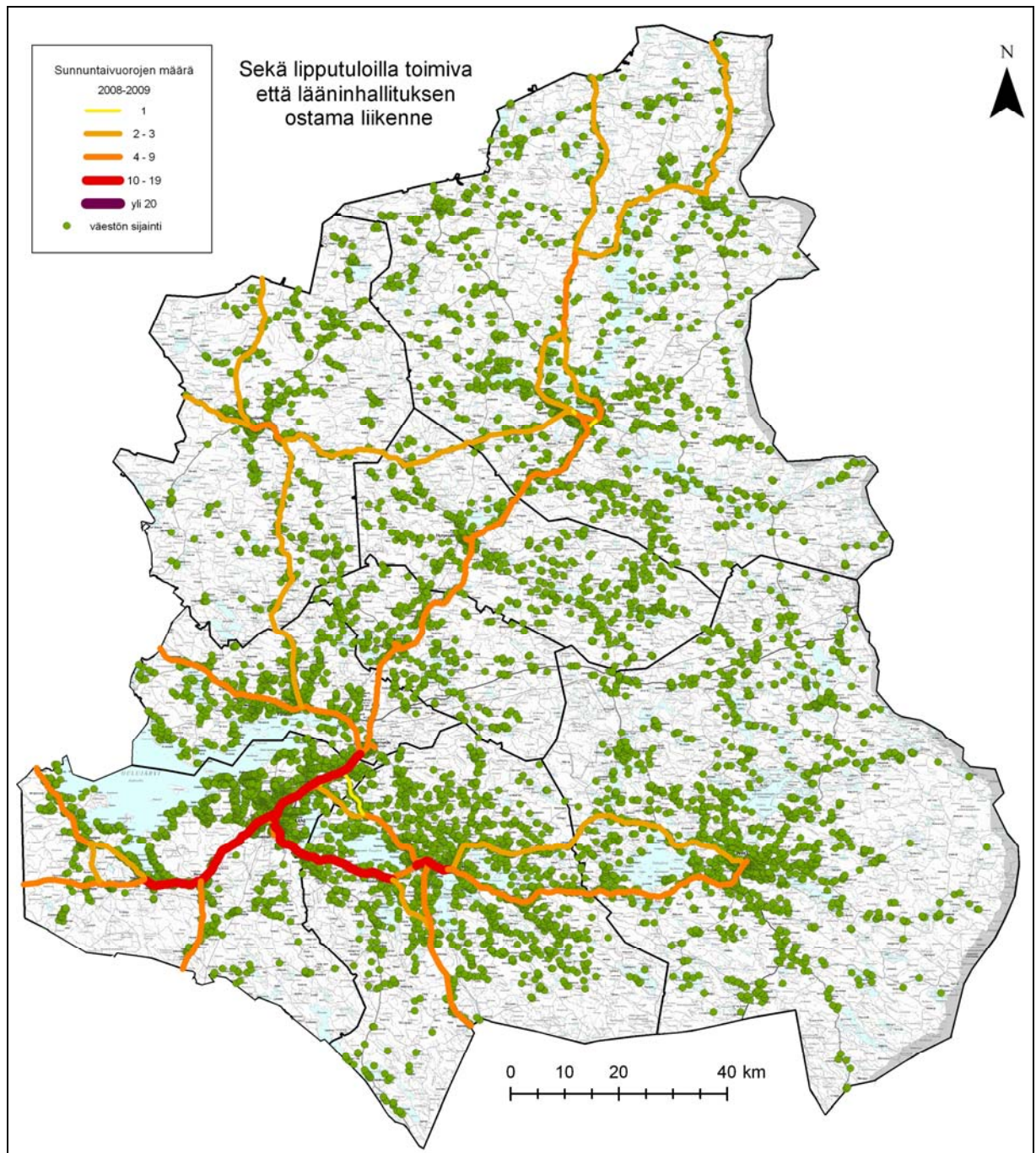
Kuva 14. Linjaliikenteen vuorotarjonta kesäarkipäivinä. Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 917/MML/09. Väestötiedot © SYKE/YKR ja TK 2008.



Kuva 15. Ostoliikenteen vuorotarjonta kesäarkipäivinä (pl. kuntien ostoliikenne). Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 917/MML/09. Väestötiedot © SYKE/YKR ja TK 2008.



Kuva 16. Linja-autoliikenteen vuorotarjonta lauantaisin (pl. kuntien ostoliikenne). Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 917/MML/09. Väestötiedot © SYKE/YKR ja TK 2008.



Kuva 17. Linja-autoliikenteen vuorotarjonta sunnuntaisin (pl. kuntien ostoliikenne). Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 917/MML/09. Väestötiedot © SYKE/YKR ja TK 2008.

3.2 Junaliikenne ja liityntäyhteydet junille

Kainuussa on henkilöliikenteen rautatieasemat Kajaanissa, Kontiomäellä ja Paltamossa, sekä suunnittelualueen ulkopuolella Vaalassa. Kajaanista lähtee arkipäivisin kuusi juna-vuoroa Helsinkiin. Lisäksi Oulun kautta kuljettaessa on kaksi lisäyhteyttä. Pohjoiseen suoria junavuoroja on Kainuusta kuusi Ouluun ja kolme Rovaniemelle. Taulukoissa 5 ja 6 on esitetty Kajaanin kautta sekä etelään että pohjoiseen kulkevat yhteydet arkisin, lauantaisin ja viikonloppuisin.

Taulukko 5. Pohjoisesta etelään kulkevat junat.

Yhteydet arkisin Rovaniemi-Oulu-Kajaani-Helsinki (lähtöaika ellei muuta mainita)							
Rova- niemi	Oulu	Paltamo	Kontio- mäki	Kajaani	Kuopio	Helsinki	Huom!
				4:00	Saapuu 5:41	Saapuu 9:48	
				6:20	Saapuu 8:12	Saapuu 13:00	
	7:12	8:49	9:01	Saapuu 9:17, lähtee 9:20	Saapuu 11:12	Saapuu 15:48	
	7:50	9:50	ei käy	10:25			
7:15	10:05	11:46	12:00	Saapuu 12:16, lähtee 12:20	Saapuu 14:12	Saapuu 18:48	
10:07	12:37	14:15	14:30	Saapuu 14:46, lähtee 15:20	Saapuu 17:12	Saapuu 22:03	
	14:20	16:25	ei käy	17:00			
12:50	15:29	17:05	17:22	Saapuu 17:42, lähtee 17:48	Saapuu 19:45	Saapuu 00:36	
				18:05		6:54	Oulun kautta
				20:56		7:52 tai 8:37	Oulun kautta
16:30	20:19	22:00	22:13	22:29			

Yhteydet lauantaisin Rovaniemi-Oulu-Kajaani-Helsinki (lähtöaika ellei muuta mainita)							
Rova- niemi	Oulu	Paltamo	Kontio- mäki	Kajaani	Kuopio	Helsinki	Huom!
				4:00	Saapuu 5:41	Saapuu 9:48	
				6:20	Saapuu 8:12	Saapuu 13:00	
	7:12	8:49	9:01	Saapuu 9:17, lähtee 9:20	Saapuu 11:12	Saapuu 15:48	
	7:50	9:50	ei käy	10:25			
7:15	10:05	11:46	12:00	Saapuu 12:16, lähtee 12:20	Saapuu 14:12	Saapuu 18:48	
10:07	12:37	14:15	14:30	Saapuu 14:46, lähtee 15:20	Saapuu 17:12	Saapuu 22:03	
	14:20	16:25	ei käy	17:00			
12:50	15:29	17:05	17:22	Saapuu 17:42, lähtee 17:48	Saapuu 19:45	Saapuu 00:36	
				18:05		6:54	Oulun kautta

Yhteydet sunnuntaisin Rovaniemi-Oulu-Kajaani-Helsinki (lähtöaika ellei muuta mainita)							
Rova- niemi	Oulu	Paltamo	Kontio- mäki	Kajaani	Kuopio	Helsinki	Huom!
				6:20	Saapuu 8:12	Saapuu 13:00	
	10:05	11:46	12:00	Saapuu 12:16, lähtee 12:20	Saapuu 14:12	Saapuu 18:48	
10:07	12:37	14:15	14:30	Saapuu 14:46, lähtee 15:20	Saapuu 17:12	Saapuu 22:03	
	14:20	16:25	ei käy	17:00			
12:50	15:29	17:05	17:22	Saapuu 17:42, lähtee 17:48	Saapuu 19:45	Saapuu 00:36	
				20:56		7:52 tai 8:37	Oulun kautta
16:30	20:19	22:00	22:13	Saapuu 22:29			

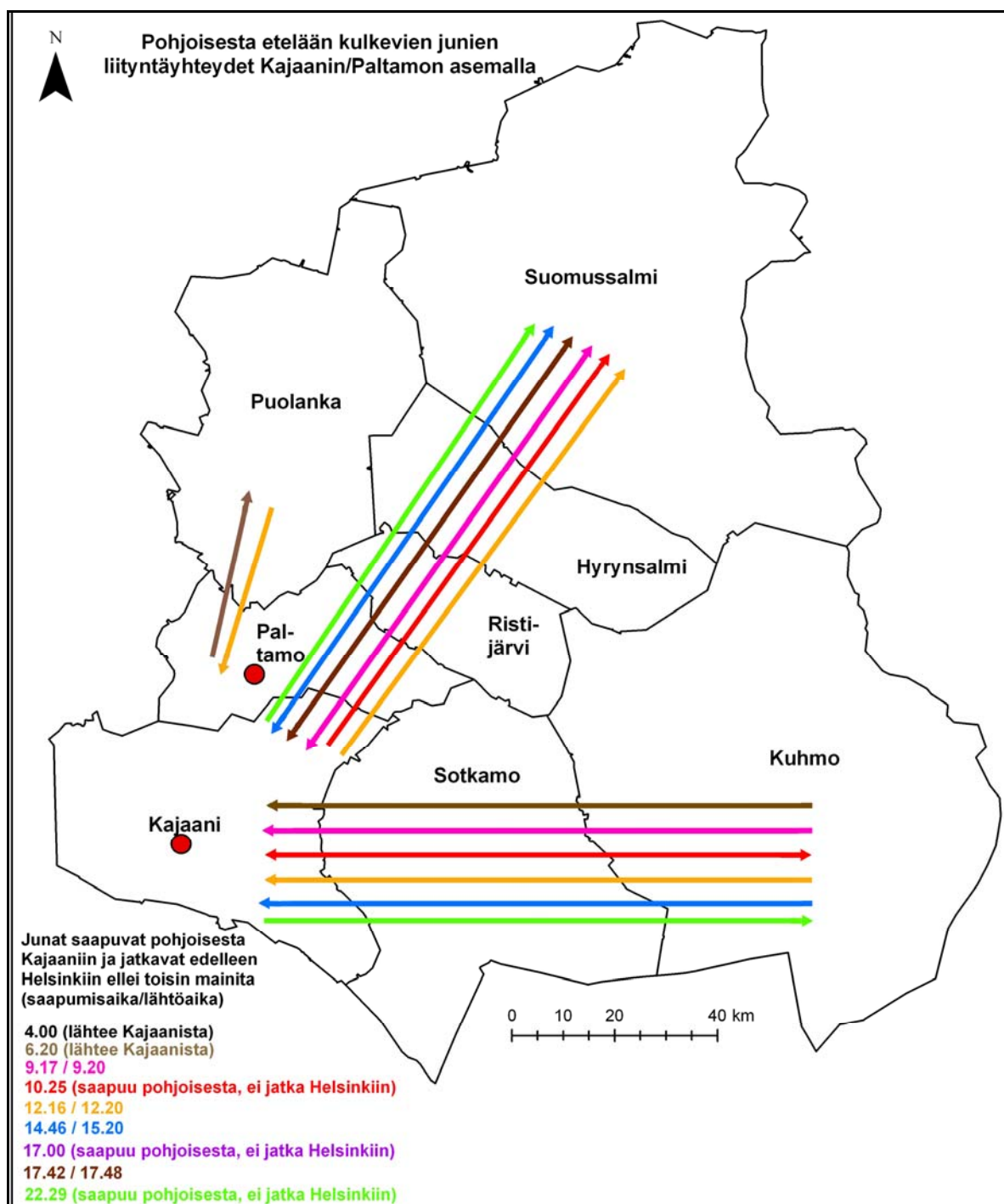
Taulukko 6. Etelästä pohjoiseen kulkevat junat.

Yhteydet arkisin Helsinki-Kajaani-Oulu-Rovaniemi (saapumisaika ellei muuta mainita)							
Helsinki	Kuopio	Kajaani	Kontio- mäki	Paltamo	Oulu	Rova- niemi	Huom!
		Lähtee 6:20	6:37	6:51	8:34		
	Lähtee 9:47	Saapuu 11:40, lähtee 11:44	12:00	12:14	13:55	16:29	
Lähtee 8:00	Lähtee 12:47	Saapuu 14:40, lähtee 15:12	15:28	15:42	17:24	19:48	
Lähtee 11:00	Lähtee 15:47	Saapuu 17:39, lähtee 17:46	18:02	18:17	19:56	22:44	
		Lähtee 18:05	ei käy	18:50	20:55		
Lähtee 14:12	Lähtee 18:47	Saapuu 20:41, lähtee 20:56	21:12	21:28	23:14		
Lähtee 16:00	Lähtee 20:50	22:40					
Lähtee 17:12 tai 19:12	Lähtee 23:12	0:54					
Lähtee 21:52 tai 22:06		9:17					Oulun kautta
Lähtee 22:30		10:25					Oulun kautta

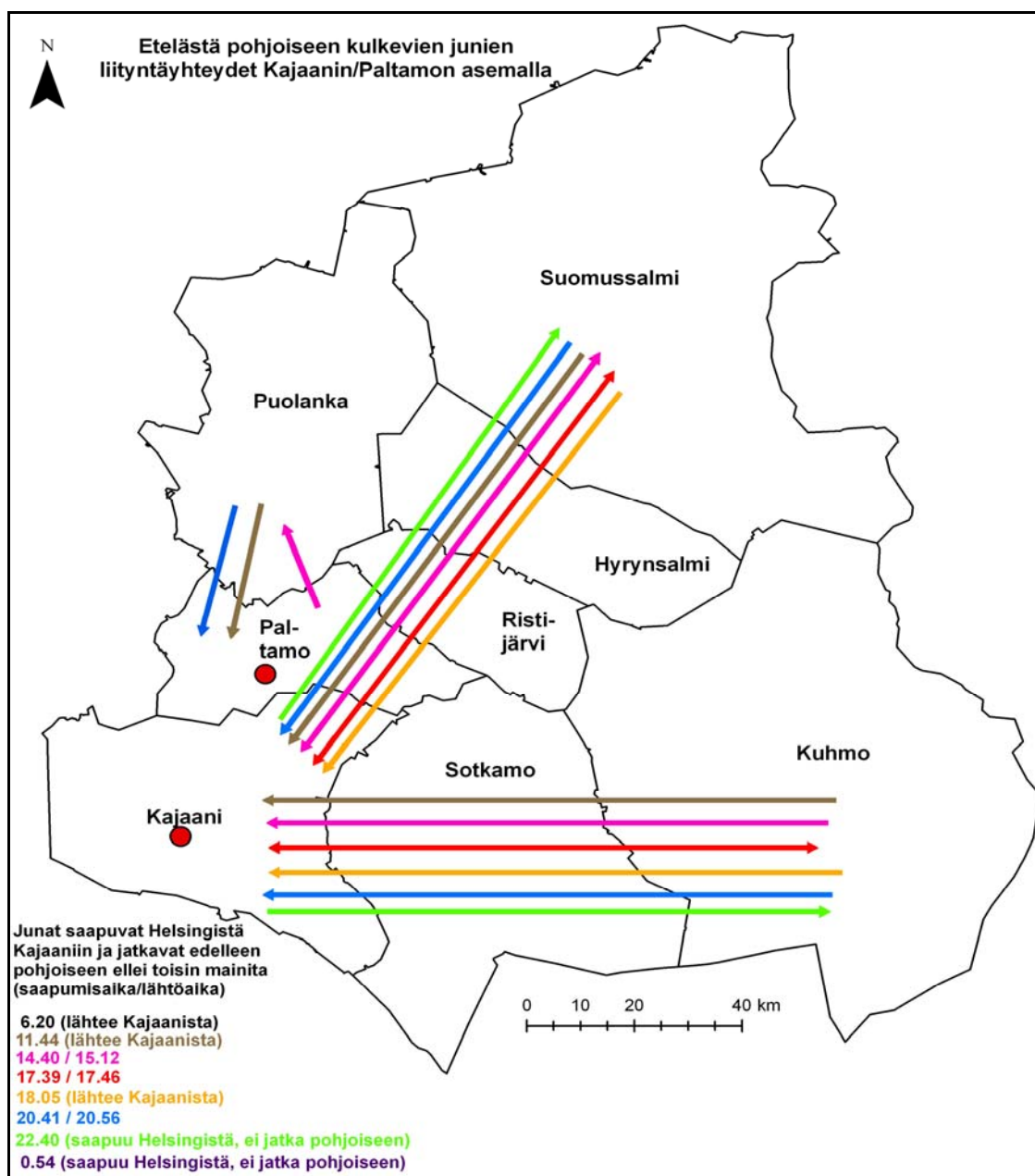
Yhteydet lauantaisin Helsinki-Kajaani-Oulu-Rovaniemi (saapumisaika ellei muuta mainita)							
Helsinki	Kuopio	Kajaani	Kontio- mäki	Paltamo	Oulu	Rova- niemi	Huom!
		Lähtee 6:20	6:37	6:51	8:34		
	Lähtee 9:47	Saapuu 11:40, lähtee 11:44	12:00	12:14	13:55	16:29	
Lähtee 8:00	Lähtee 12:47	Saapuu 14:40, lähtee 15:12	15:28	15:42	17:24	19:48	
Lähtee 11:00	Lähtee 15:47	Saapuu 17:39, lähtee 17:46	18:02	18:17	19:56		
		18:05	ei käy	18:50	20:55		
Lähtee 16:00	Lähtee 20:50	22:40					
Lähtee 22:30		12:16					Oulun kautta

Yhteydet sunnuntaisin Helsinki-Kajaani-Oulu-Rovaniemi (saapumisaika ellei muuta mainita)							
Helsinki	Kuopio	Kajaani	Kontio- mäki	Paltamo	Oulu	Rova- niemi	Huom!
	Lähtee 9:47	Saapuu 11:40, lähtee 11:44	12:00	12:14	13:55	16:29	
Lähtee 8:00	Lähtee 12:47	Saapuu 14:40, lähtee 15:12	15:28	15:42	17:24	19:48	
Lähtee 11:00	Lähtee 15:47	Saapuu 17:39, lähtee 17:46	18:02	18:17	19:56	22:44	
Lähtee 14:12	Lähtee 18:47	Saapuu 20:41, lähtee 20:56	21:12	21:28	23:14		
Lähtee 16:00	Lähtee 20:50	22:40					
Lähtee 17:12 tai 19:12	Lähtee 23:12	0:54					
Lähtee 21:30 tai 22:06		9:17					Oulun kautta
Lähtee 22:30		10:25					Oulun kautta

Liityntäyhteydet Kajaanissa ja Paltamossa pysähtyvälle junille on esitetty kuvissa 18 ja 19. Liityntäyhteytenä on pidetty vuoroa, jossa liityntäaika on enintään noin 60 minuuttia. Nuoli kuvaa liityntäyhteyden suuntaa. Puolangalta yhteydet on tarkistettu lähimmälle asemalle eli Paltamoon, muista kunnista Kajaaniin. Ylä-Kainuuseen nähden lähin asema sijaitisi Kontiomäellä, mutta kaikki linja-autovuorot eivät kulje Kontiomäen kautta. Tämän vuoksi Ylä-Kainuun kunnista on liityntäyhteydet on tarkistettu nimenomaan Kajaanin asemalle.



Kuva 18. Pohjoisesta etelään kulkevien junien liityntäyhteydet Kajaanin tai Paltamon asemalla. Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 917/MML/09.



Kuva 19. Etelästä pohjoiseen kulkevien junien liityntäyhteydet Kajaanin tai Paltamon asemalla. Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 917/MML/09.

3.3 Lentoliikenne ja liityntäyhteydet lennoille

Finnair lentää Helsingin ja Kajaanin välillä talvella arkisin kolme vuoroa, lauantaisin kaksi vuoroa ja sunnuntaisin kaksi vuoroa molempiin suuntiin. Kesällä lauantaisin ei lennetä kuin yksi vuoro molempiin suuntiin. Finncomm Airlines on aloittanut lisäksi lennot Helsingin ja Kajaanin välillä. Finncomm lentää perjantaisin ja maanantaisin yhden vuoron molempiin suuntiin. Alkuvuoden tilastojen perusteella lentoliikenteen matkustajamäärät ovat vähentyneet noin 8 % edelliseen vuoteen verrattuna.

Kajaanista ja Sotkamosta on edestakainen liityntäyhteys arkisin kaikille kolmelle Finnairin vuorolle sekä lauantaisin ja sunnuntaisin molemmille Finnairin lennoille. Lentokenttäbussi Sotkamosta Kajaanin keskustan kautta lentoasemalle vapautui liikennöintivoitteen 1.8.2009 alkaen, mutta palvelu jatkuu maakunta -kuntayhtymän ostoliikenteenä. Lisäksi Kuhmosta ja Suomussalmelta on maakunta -kuntayhtymän ostamat liityntäyhteydet.

3.4 Palveluliikenne

Valtion rahoitustuella käynnistettyä palveluliikennettä ajetaan vain Kajaanissa ja Paltamossa. Puolangan ja Vuolijoen valtio tuella käynnistetyt palveluliikenteet on edellisen suunnittelukauden aikana lakkautettu. Kajaanissa palveluliikenne on käynnistetty vuonna 1997. Vuodesta 1999 lähtien palveluliikennettä on ajettu osana kaupungin paikallisliikennettä. Kajaanin palveluliikenne on saanut valtionavustusta koko palveluliikenteen toiminta-ajan. Puolangalla palveluliikenne käynnistettiin vuonna 2002. Ensimmäisen kahden vuoden ajan palveluliikenne sai valtion käynnistämisavustusta. Liikenne jatkui seuraavat kaksi vuotta kunnan rahoittamana. Palveluliikenne käynnistettiin elokuussa 2004 myös silloisella Vuolijoella ja Paltamossa, mutta nämä palveluliikenteet lakkasivat vuoden 2006 aikana.

Oulun lääninhallituksen laatimassa peruspalveluiden arviointiraportissa vuodelta 2008 yksi painopistealueista oli ikäihmisten ja liikkumisesteisten liikennepalvelut. Näiden palveluiden nykytilan arvioimiseksi kuntia pyydettiin muun muassa kuvaamaan alueellaan toimivan palveluliikenteen tai siihen verrattavissa olevan, ensisijaisesti ikäihmisten liikkumiseen tarkoitettun joukkoliikenteen tarjontaa ja kattavuutta. Kyselyn tuloksena voitiin Kainuun osalta todeta Puolankaa lukuun ottamatta kaikkien Kainuun kuntien järjestävän tämäntyyppistä liikennepalvelua. Kyseisen palvelun toiminta-alueella asuvan väestön osuus on kuitenkin monissa kunnista melko pieni, eli palvelua ei ole ulotettu kattamaan koko kunnan aluetta. Samassa yhteydessä selvitettiin myös kyseistä kohderyhmää palvelevien liikkumispalveluiden kustannusten kehittymistä. Tunnuslukuna tarkasteltiin VPL:n ja SHL:n sekä asiointitaksiliikenteen ja palveluliikenteen kustannuksia suhteutettuna yli 75-vuotiaiden määrään. Kainuun alueella tämän tunnusluvun mukaiset kustannukset olivat kasvaneet huomattavasti läänin keskiarvoa voimakkaammin. Kasvua oli tapahtunut erityisesti VPL- ja SHL-kuljetuksien kustannuksissa.

3.5 Taksiliikenne

Nykyisessä taksilaissa taksiluvulle vahvistetaan vain kuntakohtaiset kiintiöt. Aikaisemmasta poiketen lupien asemapaikkaa ei enää osoiteta kuntaa tarkemmin, tosin tähän käytäntöön näyttäisi olevan tulossa tarkennuksia lähitulevaisuudessa. Pinta-alaltaan laajoissa kunnissa taksien tarjonnan mahdollinen keskittyminen kuntakeskukseen heikentää palvelun saatavuutta haja-asutusalueella. Kainuussa asemapaikkasäännöksen vapautuminen on johtanut palveluiden joustamiseen kysynnän mukaisesti, eli joidenkin taksien asemapaikka vaihtelee kunnan sisällä vuodenaikojen mukaisesti. Kainuun maakunnan taksikiintiöksi on vahvistettu vuodelta 2009 kaikkiaan (sisältäen myös Vaalan) 200 lupaa, joista 23 on osoitettu esteettömälle kalustolle. Käytännössä esteetöntä kalustoa on 80 autoa, vaikka lupateknisesti määrä on pienempi. Oheisessa taulukossa on esitetty suunnittelualueen (Kainuu pl. Vaala) kuntakohtaiset kiintiöt ja taksitiheydet. Asukaslukuun suhteutettuna eniten takseja on Ristijärvellä.

Taulukko 7. Lääninhallituksen vahvistamat taksikiintiöt kunnittain.

Kunta	kokonais-lupamäärä	esteettömiä	asukasta / lupa
Hyrnsalmi	11	1	261
Kajaani	55	8	693
Kuhmo	31	4	316
Paltamo	9	1	443
Puolanka	14	1	227
Ristijärvi	11	1	140
Sotkamo	29	3	369
Suomussalmi	29	2	325
Yhteensä	189	21	421

4 HENKILÖLIIKENTEN RAHOITUS

Oulun lääninhallitus rahoitti Kainuun joukkoliikennettä vuonna 2008 yhteensä 1,07 miljoonalla eurolla. Valtaosa rahoituksesta (noin 90 prosenttia) kohdistui runkoliikenteen ostamiseen. Lääninhallituksen ostoliikenteessä on Kainuun hintataso ollut aikaisemmin selvästi alle koko maan keskiarvon, mutta viime vuosina hinnat ovat nousseet vastaamaan keskimääräistä tasoa. Taulukosta 8 näkyy lääninhallituksen rahoituksen kehittyminen viimeisten viiden vuoden ajalta. Pienen notkahduksen jälkeen suunta on ollut kasvava.

Taulukko 8. Oulun lääninhallituksen joukkoliikenteen palvelujen ostot Kainuussa vuosina 2005-2009. (Lähde: OLH).

KAINUUN KEHITTÄMISRAHA	2005	2006	2007	2008	2009
Oulun lääninhallitus, joukkoliikenteen palvelujen ostot	760 447	716 139	737 832	1 100 000	1 250 000

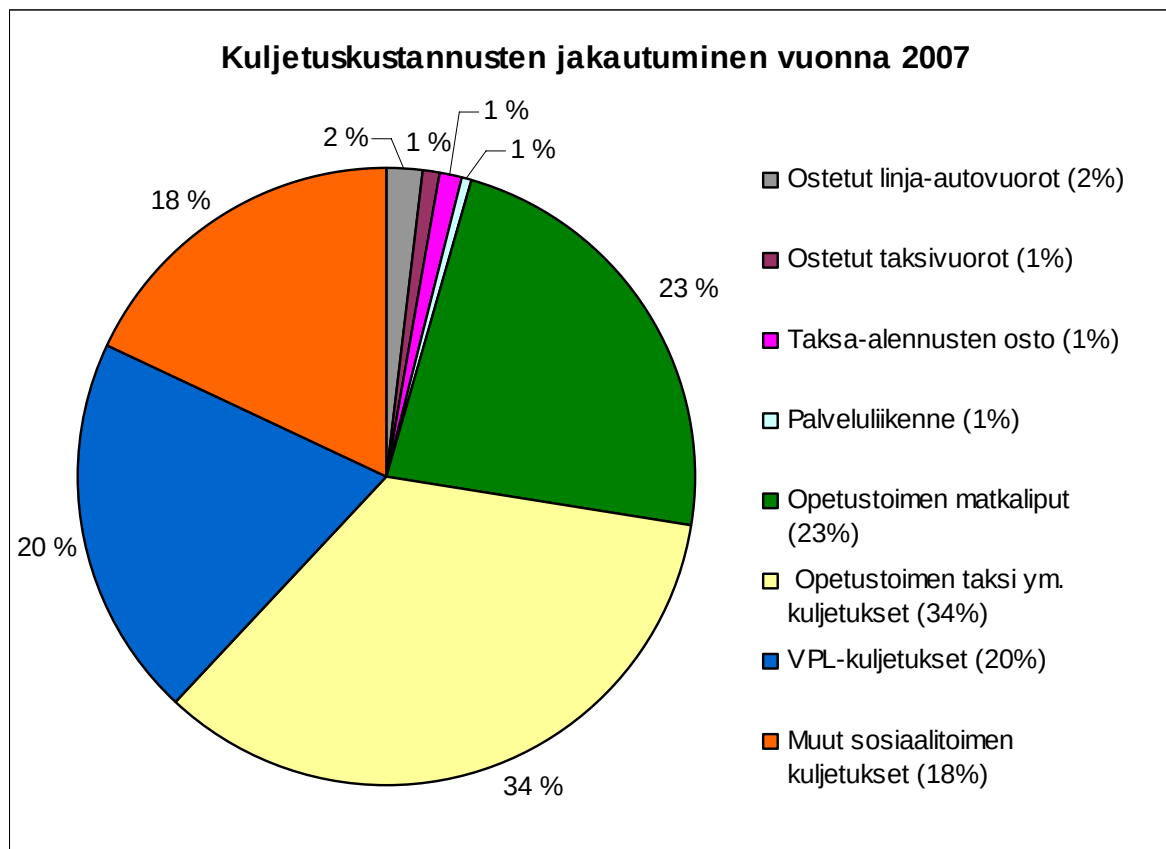
Kunnat rahoittivat henkilökuljetuksia vuonna 2007 yhteensä 5,63 miljoonalla eurolla. Kuntien kuljetuksista noin 95% muodostuu koulukuljetuksista. Kainuun maakunta-kuntayhtymä vastaa sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksien kustannuksista, jotka ovat viime vuosina kasvaneet 2,6 miljoonasta 3,4 miljoonaan euroon. Kasvun syyksi arvioidaan ainakin osittain VPL kuljetusten käyttöoikeuden määrittelyjen keventymistä. Kansaneläkelaitos korvasi vuonna 2007 noin 4,33 miljoonalla eurolla terveydenhuollon matkoja, pois lukien sairausautolla tehdyt matkat.

Taulukko 9. Kuntien rahoitus henkilökuljetuksiin vuonna 2007. (Lähde: OLH ja Kainuun maakunta -kuntayhtymä).

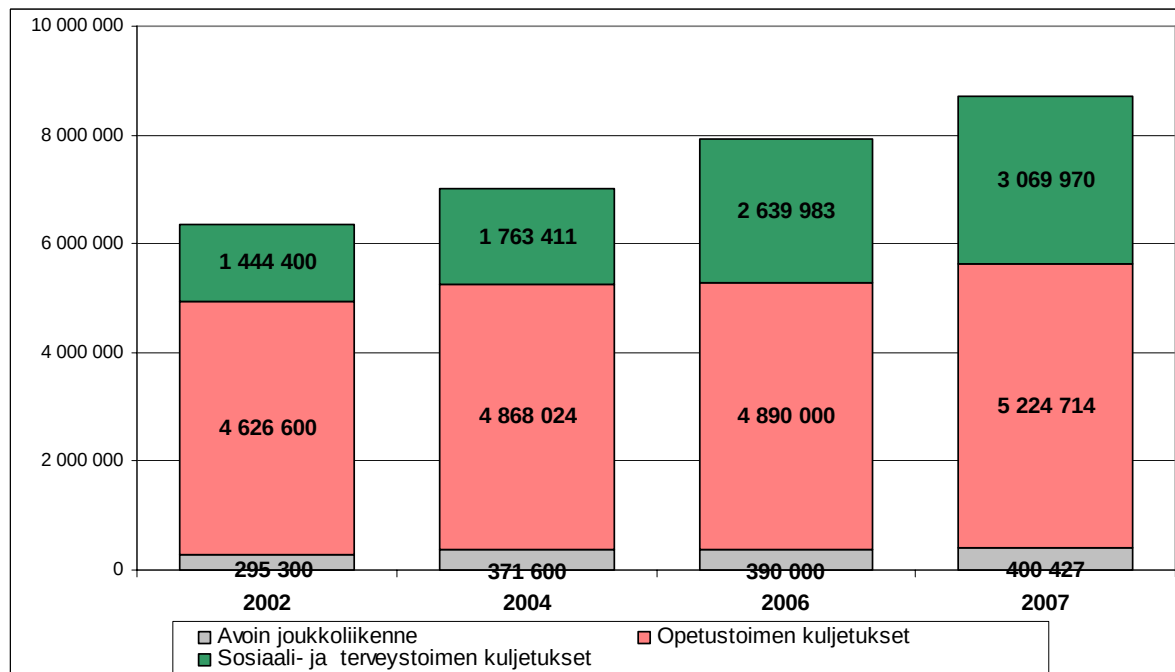
Kustannukset € / vuosi	Hyrynsalmi	Kajaani	Kuhmo	Paltamo	Puolanka	Ristijärvi	Sotkamo	Suomussalmi	Yhteensä
JOUKKOLIIKENNE									
Ostetut linja-autovuorot	28 160	65 047	-	-	91 468	-	-	-	184 675
Ostetut taksivuorot	19 150	1 788	-	-	-	4 855	19 240	30 348	75 381
Taksa-alennusten osto	-	61 097	-	3 752	-	2 532	24 220	-	91 601
Palveluliikenne	-	29 497	8 016	11 257	-	-	-	-	48 770
Yhteensä	47 310	157 429	8 016	15 009	91 468	7 387	43 460	30 348	400 427
OPETUSTOIMEN KUSTANNUKSET									
Esikoululaisten kuljetukset	8 820	93 617	29 322	28 101	-	6 850	39 660	67 426	273 796
Peruskoululaisten matkaliput	39 000	270 520	484 560	306 668	47 190	15 651	336 940	324 838	1 825 367
Lukion ja muun keskiasteen matkaliput	2 490	-	-	-	-	-	-	-	2 490
Tilausliikenne linja-autolla	0	189 686	46 022	3 993	1 545	1 800	42 090	38 935	324 071
Taksikuljetukset	233 930	462 158	587 816	23 186	183 586	116 699	471 640	491 459	2 570 474
Muut kuljetusten korvaukset	1 700	114 426	54 010	58 380	-	-	-	-	228 516
Yhteensä	285 940	1 130 407	1 201 730	420 328	232 321	141 000	890 330	922 658	5 224 714
KUNTIEN KULJETUKSET YHTEENSÄ	333 250	1 287 836	1 209 746	435 337	323 789	148 387	933 790	953 006	5 625 141

Taulukko 10. Maakunta -kuntayhtymän rahoittamien sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten kustannusten jakautuminen vuonna 2008. (Lähde: OLH ja Kainuun maakunta -kuntayhtymä).

	2006	2007	2008
Sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset	244 645	251 531	256 000
Vammaispalvelulain edellyttämät kuljetukset	1 304 692	1 574 945	1 795 849
Kehitysvammalain perusteella järjestetyt kuljetukset	321 029	374 346	402 027
Kiireettömät potilassiirrot	366 690	504 378	565 333
Hälytysajoneuvoilla hoidetut kuljetukset	402 927	364 770	418 920
Yhteensä	2 639 983	3 069 970	3 438 129



Kuva 20. Kuntien ja maakunta -kuntayhtymän maksamien henkilökuljetusten kustannusten jakautuminen Kainuussa vuonna 2007. (Lähde: OLH ja Kainuun maakunta -kuntayhtymä).



Kuva 21. Kuntien ja maakunta -kuntayhtymän maksamien henkilökuljetusten kustannusten kehittyminen Kainuussa vuodesta 2002 vuoteen 2007. (Lähde: OLH ja Kainuun maakunta -kuntayhtymä).

5 JOUKKOLIIKENTEN PALVELUTASO

Kainuussa tavoitteena on:

- turvata riittävän kattavan linja-autojen runkoliikenneverkon säilyminen ja kattava taksiverkko koko maakunnassa,
- varmistaa, ettei kenenkään tarvitse muuttaa pois kotoaan julkisen liikenteen peruspalvelujen puuttumisen takia,
- turvata kuntien välillä riittävät työ-, opiskelu- ja liityntämatkojen tarpeita palvelevat yhteydet ja asiointimahdollisuudet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista Kajaaniin,
- turvata kuntien sisäisessä liikenteessä koululaisten kuljetukset ja riittävät asiointiyhteydet myös autottomille.

5.1 Palvelutasotavoitteet

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittäminen on lakisääteistä. Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (1. luku, 3 §) toteaa, että kunnan tehtävänä on määrittellä alueensa joukkoliikenteen palvelutaso tarvittavin osin. Kuntien tulee toimia yhteistyössä toistensa kanssa pyrkien sovittamaan yhteen eri henkilöliikennemuotojen palveluita sekä ottaa huomioon eri väestöryhmien kuten lasten, vanhusten ja vammaisten tarpeet. Lääninhallituksen tehtävänä on edistää kuntien liikennesuunnittelua ja luoda edellytyksiä niiden yhteistyön onnistumiselle.

Määrittelemällä Kainuun runkoliikenteen palvelutasotavoitteet on sovittu yhdessä tahtotila, mihin maakunnan runkoliikennettä halutan kehittää. Palvelutasotavoitteiden määrittelyyn ovat osallistuneet kuntien henkilökuljetuksista vastaavat henkilöt sekä yrittäjät. Asetetut tavoitteet pyritään toteuttamaan kaikissa kunnissa. Tarkoitus on, että jatkossa liikenteet ostot kohdistetaan ensisijaisesti palvelutasotavoitteiden mukaista tarjontaa toteuttavin vuoroihin. Lääninhallitus käyttää maakunnan osoittaman rahoituksen ensisijaisesti kuntarajat ylittävien liikenteiden hankintaan. Kuntien sisäisten liikenteiden ostaminen ja esimerkiksi kyytitakuun tasaisen palvelun toteutuminen on puolestaan ensisijaisesti kuntien kustannusvastuulla.

Palvelutasotavoitteiden määrittelyllä pyritään varmistamaan asukkaiden tasapuolinen kohtelu eri puolella Kainuuta. Lähtökohtaisesti samantapaisilla alueilla tulisi olla samantapainen joukkoliikenteen palvelutaso. Haja-asutusalueilla sallitaan heikompi palvelutaso kuin taajamissa.

Tässä suunnitelmassa on palvelutasotavoitteita määritetty lähinnä seudullisia yhteyksiä koskien. Runkoliikenteen palvelutasotavoitteita on asetettu matkaryhmittäin ja kunnittain. Tavoitteiden asettelussa on käytetty seuraavaa matkojen ryhmittelyä:

- **Opiskelu- ja koulumatkayhteyksillä** tarkoitetaan koululaisten ja opiskelijoiden matkoja palvelevia koulupäivinä tarjottavia yhteyksiä. Ensisijaisesti on tarkasteltu yhteyksiä, jotka ovat perillä ennen kello kahdeksaa ja yhdeksää. Paluu on kello 13, 14, 15 tai 16 jälkeen. Periaatteena on, että koulukuljetukset hoidetaan kaikille avoimena liikenteenä ja kuljetuksista tiedotetaan.
- **Työmatkayhteyksiä** tarjotaan ympäri vuoden, myös kesällä ja koulujen loma-aikaan. Ensisijaisesti on tarkasteltu yhteyksiä, jotka ovat perillä ennen kello seitsemää, kahdeksaa ja yhdeksää. Paluu on kello 15, 16 ja 17 jälkeen.
- **Asiointiliikenteeksi** on katsottu yhteydet, joissa perilläoloaikaa on liikkeiden aukioloaikana tunnista neljään tuntia.
- **Liityntäyhteyksiä** ovat erityiset lentokentälle, rautatieasemalla tai pikavuoropysäkeille suuntautuvat vuorot, joiden aikataulut on suunniteltu palvelemaan liityntää toiseen kulkuvälineeseen.

KAINUUN KUNTIEN JOUKKOLIIKENTEN PALVELUTASOTAVOITTEET **- vähintään tämä pyritään tarjoamaan ympärivuotisesti kaikissa suunnittelualueen kunnissa**

Työmatka- ja opiskeluyhteydet

- Jokaisesta Kainuun kunnasta järjestetään arkipäivinä yhteys Kajaaniin klo 8:ksi ja paluuyhteys klo 16 jälkeen.
- Kajaanista järjestetään arkisin Paltamon ja Sotkamon kuntakeskukseen menoyhteys aamulla klo 8:ksi ja paluuyhteys klo 16 jälkeen. (Kajaanista yli 100 pendelöijää)
- Koulupäivinä järjestetään opiskelijoita palvelevat paluuyhteydet Kajaanista kaikkiin muihin kuntiin klo 14 ja/tai 15 jälkeen.
- Koulukuljetuksia järjestettäessä huomioidaan ensisijaisesti olemassa olevat kaikille avoimet joukkoliikennepalvelut ja ohjataan oppilaat niihin.
- Kuntien ostamat koulukuljetukset avataan kaikille avoimiksi niillä alueilla, joilta puuttuu muu kaikille avoin joukkoliikennetarjonta. Tämä huomioidaan myös kaluston valinnassa ja tiedottamisessa.
- Toisen asteen opiskelijoille järjestetään opiskeluyhteyksiä joukkoliikenteellä toisen kunnan toisen asteen oppilaitoksiin tarpeen mukaan. Kajaanin yhteyksien lisäksi tärkeimpiä näyttäisivät olevan Kajaani-Sotkamo-Kajaani ja Hyrynsalmi-Suomussalmi-Hyrynsalmi yhteydet. Lisäksi Ristijärveltä tarvitaan lukiolaisille yhteyksiä lähinnä Paltamoon.
- Muiden kuntakeskusten välille järjestetään työmatkayhteys palvelemaan vähintään tavallisimpia työssäkäyntiaikoja (klo 8-16 tai 7-15), jos kuntien välillä on yli 80 pendelöijää.

Asiointiyhteydet – asiointiaikaa 1-4 h

- Kuntakeskuksista järjestetään asiointiyhteydet Kajaaniin arkipäivinä liikkeiden ja virastojen aukioloaikaan. Kajaanin lähikunnista pyritään järjestämään edestakaiset asiointiyhteydet myös lauantaisin.
- Kylien asukkaille pyritään turvaamaan asiointimahdollisuus oman kunnan kuntakeskukseen tai muuhun palvelukeskukseen ympäri vuoden vähintään kerran viikossa.
- Asiointi pyritään ensisijaisesti järjestämään runkoliikenteellä tai kuntien palveluliikenteillä, joihin tarvittaessa välitetään kutsuohjattuja liityntäyhteyksiä.
- Asiointiyhteys vähintään kerran viikossa järjestetään haja-asutusalueilla jo asuville niillä alueilla, joilla ei ole muuta joukkoliikenteen tarjontaa. Kunta-kohtaisesti määritetään käyttäjien vähimmäismäärä. Matkustajat maksavat bussilipun hinnan ja kunta korvaa erotuksen yrittäjälle.

Yhteydet muualle maahan

- Kuntakeskuksista järjestetään arkisin suora tai vaihdollinen menoyhteys aamupäivällä Ouluun ja paluuyhteys iltapäivällä/illalla Oulusta sekä paluuyhteys sunnuntai-iltaisin. Yhteydet hoidetaan junalla tai linja-autolla. Maakunnallisesti turvataan julkisen liikenteen yhteydet myös Rovaniemelle ja Kuusamoon sekä opiskelijoita palvelevat yhteydet Kuopioon ja Joensuuhun.

Liityntäyhteydet

- Kuntakeskuksista, joissa ei ole rautatieasemaa, järjestetään liityntäyhteydet lähimmälle rautatieasemalle tärkeimmille junavuoroille. Tärkeimpiä junavuroja ovat aamulla/aamupäivällä Helsinkiin saapuva ja iltapäivällä Helsingistä lähtevä juna.
- Kajaanin lentoasemalle järjestetään jatkossakin sujuvat, matkustustarvetta vastaavat liityntäyhteydet kaikista suunnittelualueen kunnista.

5.2 Palvelutasotavoitteiden toteutuminen

Palvelutasotavoitteiden toteutumista suunnitteluajankohdan liikenteessä sekä uusia yhteystarpeita tai muutostarpeita analysoitiin taulukkotarkasteluilla. Taulukkotarkasteluissa käytiin läpi seudullisten yhteyksien nykyistä tasoa verrattuna esitettyihin palvelutasotavoitteisiin. Tarkastelua on tehty erikseen arkisin ja viikonloppuisin Kajaaniin saapuvien ja Kajaanista lähtevien vuorojen osalta. Tarkasteluun on otettu mukaan liikenteet, joilla on voimassaoleva lääninhallituksen ostoliikennesopimus tai linjaliikennelupa.

Taulukon lukuohje:

- Kellonaika kertoo saapumisajan Kajaaniin ("saapuvat" -taulukot) tai lähtöajan Kajaanista ("lähtevät" - taulukot).
- Vaaleanpunaisella on merkitty ostoliikenteen vuoro.
- Sinisellä on merkitty linjaliikenteen vuoro.
- Tavoite-sarakkeeseen on merkitty (värikoodilla), onko jatkossa tavoitteena säilyttää nykyinen linja- tai ostoliikenteen yhteys.
- Punaisella on kehystetty muutosesitykset.

A. Kajaaniin aamulla saapuvat vuorot

Tavoite: Jokaisesta Kainuun kunnasta järjestetään arkisin yhteys Kajaaniin klo 8:ksi ympäri vuoden.

Talviaika	Saapumisaika							
	klo 6:ksi		klo 7:ksi		klo 8:ksi		klo 9:ksi	
	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite
Hyrnsalmi					7:35		8:35	
Kuhmo					7:45		8:40	
Paltamo					7:40 / 7:45			
Puolanka					7:40			
Kontiomäki					7:35 / 7:45		8:35	
Ristijärvi					7:35		8:35	
Sotkamo			6:45		7:45 (2 kpl)		8:40	
Vuokatti			6:45		7:45 (2 kpl)		8:40	
Suomussalmi kk					7:35		8:35	
Suomussalmi					7:35		8:35	

Kesäaika	Saapumisaika							
	klo 6:ksi		klo 7:ksi		klo 8:ksi		klo 9:ksi	
	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite
Hyrnsalmi					7:35		8:35	
Kuhmo							8:40	
Paltamo					7:40			
Puolanka					7:40			
Kontiomäki					7:35		8:35	
Ristijärvi					7:35		8:35	
Sotkamo			6:45		7:45		8:40	
Vuokatti *)			6:45		7:45		8:40	
Suomussalmi kk					7:35		8:35	
Suomussalmi					7:35		8:35	

SELITTEET

Ostoliikenteen vuoro

Linjaliikenteen vuoro

 haettu lakkautettavaksi

*)Vuokatissa useita lähtöpaikkoja

B. Kajaanista aamulla lähtevät vuorot

Tavoite: Kajaanista järjestetään arkipäivinä Paltamon ja Sotkamon kirkonkylille meno-yhteys aamulla klo 8:ksi ympäri vuoden (Kajaanista yli 100 pendelöijää).

Talviaika	Saapumisaika							
	klo 6:ksi		klo 7:ksi		klo 8:ksi		klo 9:ksi	
	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite
Hyrnsalmi								
Kuhmo							8:45	
Paltamo							8:35	
Puolanka								
Kontiomäki								
Ristijärvi								
Sotkamo			6:15		7:50		8:50 (2 kpl)	
Vuokatti			6:05		7:35		8:35	
							8:40	
Suomussalmi kk								
Suomussalmi								

Kesäaika	Saapumisaika							
	klo 6:ksi		klo 7:ksi		klo 8:ksi		klo 9:ksi	
	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite
Hyrnsalmi								
Kuhmo							8:45	
Paltamo								
Puolanka								
Kontiomäki								
Ristijärvi								
Sotkamo			6:15		7:50		8:45	
Vuokatti *)			6:05		7:35		8:30	
Suomussalmi kk								
Suomussalmi								

SELITTEET

Ostoliikenteen vuoro

Linjaliikenteen vuoro

 haettu lakkautettavaksi

*)Vuokatissa useita lähtöpaikkoja

C. Kajaanista iltapäivällä lähtevät vuorot

Tavoite: Koulupäivinä järjestetään yhteydet Kajaanista kaikkiin suunnittelualueen kuntiin kello 14 ja/tai 15 jälkeen. Lisäksi kaikkiin kuntiin järjestetään työmatkaliikennettä palveleva, ympärivuotinen paluuyhteys arkipäivinä ainakin kello 16 jälkeen.

Talviaika	Lähtöaika Kajaanista							
	klo 14 jälkeen		klo 15 jälkeen		klo 16 jälkeen		klo 17 jälkeen	
	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite
Hyrnsalmi			15:15		16:20		18:15	
							22:35	
Kuhmo	14:30				16:15		18:10	
							22:40	
Paltamo	14:10		15:15		16:10		18:20	
					16:50			
Puolanka			15:15		16:50			
Kontiomäki			15:15		16:20		18:15	
							22:35	
Ristijärvi			15:15		16:20		18:15	
							22:35	
Sotkamo	14:10		15:10		16:15 (2 kpl)		17:10	
	14:30						18:10	
							19:10	
							22:40	
Vuokatti *)	14:10		15:10		16:15		17:10	
	14:30						18:10	
							19:10	
							22:40	
Suomussalmi kk			15:15				22:35	
Suomussalmi			15:15		16:20		18:15	

Kesäaika	Lähtöaika Kajaanista							
	klo 14 jälkeen		klo 15 jälkeen		klo 16 jälkeen		klo 17 jälkeen	
	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite
Hyrnsalmi			15:15		16:20		18:15	
							22:35	
Kuhmo	14:45				16:15		18:10	
							22:40	
Paltamo			15:15		16:50		18:20	
Puolanka			15:15		16:50			
Kontiomäki			15:15		16:20		18:15	
							22:35	
Ristijärvi			15:15		16:20		18:15	
							22:35	
Sotkamo	14:45		15:10		16:15		17:10	
							18:10	
							19:10	
							22:40	
Vuokatti *)	14:45		15:10		16:15		17:10	
							18:10	
							19:10	
							22:40	
Suomussalmi kk			15:15				22:35	
Suomussalmi			15:15		16:20		18:15	

SELITTEET

Ostoliikenteen vuoro

Linjaliikenteen vuoro

haettu lakkautettavaksi

*)Vuokatissa useita lähtöpaikkoja

D. Asiointiyhteydet Kajaaniin keskellä päivää

Kuntakeskuksista järjestetään asiointiyhteydet Kajaaniin arkisin ympäri vuoden liikkeiden ja virastojen aukioloaikaan. Lisäksi Kajaanin lähikunnista pyritään järjestämään edestakaiset asiointiyhteydet myös lauantaisin.

Talviaika	Meno Kajaaniin klo. 9-11 (saap. aika)		Paluu Kajaanista klo. 9-11 (lähtöaika)		Meno Kajaaniin klo. 11-14 (saap. aika)		Paluu Kajaanista klo. 11-14	
	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite
Hyrnsalmi	10:35		11:00				13:15	
Kuhmo	9:20		11:00		11:40		12:25	
					12:40		13:30	
Paltamo	9:30		11:00		11:45		12:15	
	10:25						13:10	
Puolanka					11:45			
Kontiomäki	9:30		11:00				13:15	
	10:35							
Ristijärvi	10:35		11:00				13:15	
Sotkamo	9:20		10:40		11:40		12:25	
	9:40		11:00		12:40		13:30	
					12:55			
Vuokatti *)	9:20		10:40		11:40		12:25	
	9:40		11:00		12:40		13:30	
					12:55			
Suomussalmi kk	10:35						13:15	
Suomussalmi	10:35		11:00				13:15	

Kesäaika	Meno Kajaaniin klo. 9-11 (saap. aika)		Paluu Kajaanista klo. 9-11 (lähtöaika)		Meno Kajaaniin klo. 11-14 (saap. aika)		Paluu Kajaanista klo. 11-14	
	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite
Hyrnsalmi	10:35		11:00				13:15	
Kuhmo	9:20		11:00		11:40		12:25	
					12:40			
Paltamo	10:25		11:00		11:45		13:10	
Puolanka					11:45			
Kontiomäki	10:35		11:00				13:15	
Ristijärvi	10:35		11:00				13:15	
Sotkamo	9:20		10:40		11:40		12:25	
			11:00		12:40			
					12:55			
Vuokatti *)	9:20		10:40		11:40		12:25	
			11:00		12:40			
					12:55			
Suomussalmi kk	10:35						13:15	
Suomussalmi	10:35		11:00				13:15	

SELITTEET

Ostoliikenteen vuoro

Linjaliikenteen vuoro

 haettu lakkautettavaksi

*)Vuokatissa useita lähtöpaikkoja

E. Viikonloppuyhteydet Kajaaniin ja Kajaanista

Talviaika	Yhteys Kajaaniin la ennen klo. 14 (saap.aika)		Yhteys Kajaanista la klo. 14 jälkeen (lähtöaika)		Yhteys Kajaaniin sunnuntaisin (saap. aika)		Yhteys Kajaanista sunnuntaisin (lähtöaika)	
	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite
Hyrnsalmi	10:35		15:15		10:35		16:20	
			18:15		17:40		18:15	18:45
			22:35		21:40	20:55	22:35	
Kuhmo	11:40		14:45		11:40		11:00	
			18:10		14:45		14:45	
			22:40		17:35		18:10	
					20:05		22:40	
Paltamo	10:25		18:20		17:00		11:00	
					18:55		16:10	
					21:35		16:50	
					22:35			
Puolanka					21:35		16:50	
Kontiomäki	10:35		15:15		10:35		16:20	
			18:15		17:40		18:15	18:45
			22:35		21:40	20:55	22:35	
Ristijärvi	10:35		15:15		10:35		16:20	
			18:15		17:40		18:15	18:45
			22:35		21:40	20:55	22:35	
Sotkamo	11:40		14:45		11:40		10:40	
	12:55		17:10		14:45		11:00	
			18:10		16:00		14:45	
			22:40		17:35		17:10	
					20:05		18:10	
					20:30		22:40	
Vuokatti *)	11:40		14:45		11:40		10:40	
	12:55		17:10		14:45		11:00	
			18:10		16:00		14:45	
			22:40		17:35		17:10	
					20:05		18:10	
					20:30		22:40	
Suomussalmi kk	10:35		15:15		10:35		16:20	
			18:15		17:40		18:15	18:45
			22:35		21:40	20:55	22:35	
Suomussalmi	10:35		15:15		10:35		16:20	
			18:15		17:40		18:15	18:45
					21:40	20:55		

Kesäaika	Yhteys Kajaaniin la ennen klo. 14 (saap.aika)		Yhteys Kajaanista la klo. 14 jälkeen (lähtöaika)		Yhteys Kajaaniin sunnuntaisin (saap. aika)		Yhteys Kajaanista sunnuntaisin (lähtöaika)	
	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite	2008	tavoite
Hyrnsalmi	10:35		15:15		10:35		18:15	18:45
			18:15		17:40		22:35	
			22:35		21:40			
Kuhmo	11:40		14:45		11:40		11:00	
			18:10		14:45		14:45	
			22:40		17:35		18:10	
					20:05		22:40	
Paltamo	10:25		18:20		17:00		11:00	
					18:55		16:10	
					21:35		16:45	
					22:35			
Puolanka					21:35		16:45	
Kontiomäki	10:35		15:15		10:35		18:15	18:45
			18:15		17:40		22:35	
			22:35		21:40			
Ristijärvi	10:35		15:15		10:35		18:15	18:45
			18:15		17:40		22:35	
			22:35		21:40			
Sotkamo	11:40		14:45		11:40		10:40	
	12:55		17:10		14:45		11:00	
			18:10		16:00		14:45	
			22:40		17:35		17:10	
					20:05		18:10	
					20:30		22:40	
Vuokatti *)	11:40		14:45		11:40		10:40	
	12:55		17:10		14:45		11:00	
			18:10		16:00		14:45	
			22:40		17:35		17:10	
					20:05		18:10	
					20:30		22:40	
Suomussalmi kk	10:35		15:15		10:35		18:15	18:45
			18:15		17:40		22:35	
			22:35		21:40			
Suomussalmi	10:35		15:15		10:35		18:15	18:45
			18:15		17:40			
					21:40			

SELITTEET

Ostoliikenteen vuoro

Linjaliikenteen vuoro

haettu lakkautettavaksi

*)Vuokatissa useita lähtöpaikkoja

F. Kaukoliikenteen peruspalvelutason toteutuminen

Kaukoliikenteelle määritetty peruspalvelutaso (LVM 39/2007) käsittää kansalaisten täysipainoiseen elämään liittyvät matkat kuten työ-, opiskelu- ja asiointimatkat sekä työ-asiamatkat tärkeimpien keskusten välillä. Kaukoliikenteen peruspalvelutasossa riittää, että matkustustarve tyydytetään vähintään yhdellä kulkumuodolla. Kainuun tyyppisten alueiden osalta on määritetty seuraavat kaukoliikenteen yhteystarpeet:

1. Alueiden ja pääkaupunkiseudun väliset yhteydet:

Maakuntakeskuksista pääkaupunkiseudulle ja pääkaupunkiseudulta maakuntakeskukseen tarvitaan arkipäivisin edestakaiset yhteydet, jotka saapuvat määräpaikkaan noin kello 8-9. Paluuvuoron takaisin tulee lähteä iltapäivällä noin klo 15–17.

Parhaiten tavoitteet täyttävät yhteydet arkisin:

- vaihdollinen junayhteys 20:56 Kajaanista Oulun kautta saapuu Helsinkiin 8:36
- Suora junayhteys Kajaanista 3:52 saapuu Helsinkiin 9:48
- Lento Kajaanista lähtee klo 7:45 ja saapuu Helsinkiin 8:45
- ExpressBussi Kajaanista klo 20:10 saapuu Helsinkiin 5:30

- Suora junayhteys Helsingistä Kajaaniin lähtee 16:00

Viikonloppuisin peruspalvelutaso käsittää vähintään opiskelijoita palvelevat yhteydet. Tämä tarkoittaa perjantaisin ja sunnuntaisin on iltapäivällä/illalla kello 16 jälkeen lähteviä yhteyksiä maakuntakeskusten ja Helsingin välillä.

Parhaiten tavoitteet täyttävät yhteydet viikonloppuisin:

- Suora junayhteys Helsingistä Kajaaniin lähtee kello 16:00 myös sunnuntaisin

- Kajaanista Helsinkiin junayhteyksiä klo 15:17, 17:47 ja 20:56
- ExpressBussi Kajaanista Helsinkiin lähtee klo 20:10

Vastaavasti pääkaupunkiseudulta tarvitaan jokaiseen maakuntakeskukseen vähintään kaksi päivittäistä yhteyttä, meno aamulla, niin että yhteys on perillä viimeistään klo 10 ja paluu iltapäivällä.

Parhaiten tavoitteet täyttävät yhteydet arkisin:

- Lento Helsingistä saapuu Kajaaniin 7:20
- Vaihdollinen junayhteys Helsingistä saapuu Kajaaniin 09:17
- Pikavuoro Helsingistä 0:50 saapuu Kajaaniin klo 10:15

- Suora junayhteys Kajaanista Helsinkiin lähtee 15:17
- Vaihdollinen bussiyhteys Kajaanista Helsinkiin lähtee 15:05
- Lentoyhteydet klo 14 aikoihin, aikataulu vaihtelee eri viikonpäivinä.

Eri kulkumuotoja yhdistelemällä Kajaanin ja pääkaupunkiseudun välille löytyy kaukoliikenteen peruspalvelutason tavoitteiden mukaiset yhteydet molempiin suuntiin niin arkisin kuin sunnuntaisin.

2. Naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä tarvitaan asiointi- ja työasiamatkat mahdollistavat yhteydet.

Naapurimaakuntien keskusten välillä tarvitaan arkisin aamuyhteys, joka on perillä määränpäässä viimeistään kello 10 ja iltapäivällä paluuyhteys noin kello 14–16 aikaan. Tarvitteena on suora yhteys naapurimaakuntien välillä.

Kajaanista naapurimaakuntien keskukseen parhaiten tavoitteet täyttävät yhteydet:

- Junayhteys Kajaanista 6:20 Oulussa 8:32
- Junayhteys Kajaanista 6:17 Kuopiossa 8:09
- Bussiyhteys Kajaanista 5:40 Joensuussa 10:10

- Junabussi Oulusta 14:20 Kajaanissa 17:00
- Junayhteys Oulusta 15:29 Kajaanissa 17:41
- Junayhteys Kuopiosta 15:48 Kajaanissa 17:37
- Bussiyhteys Joensuusta 14:05 Kajaanissa 18:05

Naapurimaakuntien keskuksesta Kajaaniin parhaiten tavoitteet täyttävät yhteydet:

- Junayhteys Oulusta 7:12 Kajaanissa 9:25
- Bussiyhteys Kuopiosta 7:35 Kajaanissa 10:15
- Joensuusta ei ole aamupäivällä Kajaaniin saapuvia yhteyksiä

- Junayhteys Kajaanista 15:12 Oulussa 17:35
- Vaihdollinen bussiyhteys Kajaanista 15:05 Kuopiossa 17:45
- Bussiyhteys Kajaanista 16:00 Kuopiossa 18:45
- Bussiyhteys Kajaanista 17:10 Joensuussa 21:30

Kajaanista pääsee kaukoliikenteen peruspalvelutason tavoitteiden mukaisesti naapurimaakuntien keskuskaupunkeihin ja takaisin. Toisinpäin yhteydet löytyvät Oulun ja Kuopion osalta, mutta Joensuun ei ole aamupäivällä toimivia yhteyksiä Kajaaniin.

3. Kansainväliseen lentoliikenteeseen maakuntakeskuksista tarvitaan sellaiset liitnytäyttyvät yhteydet, että mahdollistetaan korkeintaan yhdellä yöpymisellä tapahtuva matka tärkeimpiin Euroopan kohteisiin mikäli kansainväliset lennot sen mahdollistavat.

Käytännössä nämä yhteydet toteutuvat Kainuun osalta pääkaupunkiin ja Ouluun suuntautuvien asiointi- ja työasiamatkojen myötä. Erityisen hyvin tarvetta palvelee menomatkan osalta Express Bussiyhteys suoraan Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

6 KAINUUN VERTAILUA MUIHIN ALUEISIIN

6.1 Joukkoliikennetarjonnan ja rahoituksen vertailua

Kainuu on alueena omaleimainen, mutta samantapaisia joukkoliikenteen järjestämiseen liittyviä haasteita on löydettävissä muualtakin Suomesta. Kainuun tilannetta voisi vertailla esimerkiksi Varkaus-Pieksämäki seudun sekä Seinäjoen, Mikkelin ja Rovaniemen seutujen tilanteeseen. Yhteistä näille kaikille alueille on väestömäärältään pienehkö tai keskisuuri keskuskaupunki, jota ympäröi laajat maaseutualueet. Yhtäkään näistä kaupunkiseuduista ei voi pitää erityisenä joukkoliikenneseutuna. Taulukossa 11 on vertailtu ko. kaupunkiseutuja muutamien tunnuslukujen valossa.

Taulukko 11. Vertailuseutujen taustatietoja.

Seutu	Kunnat	Asukkaita	Yli 65-vuotiaita	Koulu-laisia	Väestö-tiheys 07 (as/km ²)	Asukkaista keskus-kaupun-gissa 07	Pende-löinti 06	Taajama-aste 06	Henkilö-auto-tiheys 07
Kainuu	Kajaani, Paltamo, Suomensalmi, Sotkamo, Hyrynsalmi, Ristijärvi, Puolanka	80 000	n. 20 %	n. 10 %	3,9	48 %	17,9 %	72 %	0,493
Mikkeli	Hirvensalmi, Juva, Kangasniemi, Mikkeli, Mäntyharju, Pertunmaa, Puumala	89000	19 %	11 %	11,4	58 %	18,1 %	70 %	0,505
Varkaus	Ristiina, Joroinen, Leppävirta, Pieksämäki, Rantasalmi, Varkaus	65000	21 %	12 %	15,2	36 %	28,3 %	75 %	0,516
Seinäjoki	Alavus, Ilmajoki, Jalasjärvi, Jurva, Kuortane, Kurikka, Lapua, Nurmo, Seinäjoki, Ylistaro	118000	18 %	12 %	20,7	34 %	34,1 %	77 %	0,561
Rovaniemi	Rovaniemi	59000	15 %	13 %	7,8	100 %	9,6 %	88 %	0,482

Jos vertaillaan ko. alueiden vakiovuoroliikenteen tarjontaa (pois lukien keskuskaupungin paikallisliikenne) huomataan, että Kainuussa tarjonnan määrä suhteessa yleisten teiden pituuteen on arkisin samalla tasolla kuin Mikkelin seudulla ja siis hieman muita vertailualueita heikompa. Sunnuntaisin Kainuussa on Rovaniemen jälkeen eniten tarjontaa suhteessa yleisten teiden pituuteen. (taulukko 12)

Taulukko 12. Vakiovuoroliikenteen tarjontaan ja julkisen liikenteen rahoitukseen liittyviä tunnuslukuja. (lähde: KETJU-projekti, www.strafica.fi/KETJU).

	Vakiovuoroliikenteen tarjonta				Rahoitus		
	Linjaliikenteen tarjonta, talviarki (km)	Linjaliikenteen tarjonta, talvisu (km)	Arkitarjonta va-kiovuorol./yleiset tiet	Sunnuntaitarjonta va-kiovuorol./yleiset tiet	Joukkoliikenteen rahoitus (eur/asukas)	Koulutoimen kuljetuskustannukset (eur/kouluikäinen)	Sosiaalitoimen kuljetuskustannukset (eur/yli 65-vuotias)
Kainuu	13079	3873	2,76	0,82	14,2	653	169
Mikkeli	6788	950	2,71	0,38	12,8	362	95
Varkaus	5807	701	3,94	0,47	12	302	94
Seinäjoki	9976	1362	4,80	0,66	9,2	284	129
Rovaniemi	4230	1503	3,67	1,30	13,1	267	140

Avoimen joukkoliikenteen rahoitus suhteessa asukasmäärään on Kainuussa hieman suurempi kuin verrokkiseuduilla. Tarkastelussa on huomioitu sekä valtion että kuntien lipputuet ja ostoliikenteet. Koulutoimen kuljetuksiin käytetään Kainuussa huomattavasti verrokkiseutuja enemmän rahaa. Kustannukset on jaettu koululaisten määrällä, koska kuljetusoppilaiden määrästä ei ole tietoa. Osaltaan pitkät etäisyydet ja harva kouluverkko selittävät Kainuun korkeampaa kustannustasoa, mutta tunnusluvut antavat viitteitä myös siitä, että Kainuussa kenties koululaisten kuljetusjärjestelmää voisi olla mahdollista edelleen tehostaa. Myös sosiaalitoimen kuljetuskustannukset yli 65-vuotiasta kohden laskettuna ovat korkeahkot, mutta eivät poikkeaa muista seuduista samoin kuin koulutoimen kuljetuskustannukset.

Edellä esitetyt luvut ovat vain vertailulukuja. Oikein olisi suhteuttaa esimerkiksi joukkoliikenteen rahoitus matkustajamääriin, mutta koska kattavia tietoja ei ole saatavissa, on vertailut tehty tiedoilla, jotka on ollut mahdollista saada kullakin seudulla samassa muodossa.

6.2 Palvelutasotavoitteiden vertailu

KETJU – Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneuudistus -hankkeessa 15 kaupunkiseutua määritteli joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet. Kaupunkiseuduilla määritetyt tavoitteet jaettiin valtakunnan tason vertailun tekemiseksi karkeasti kuuteen eri luokkaan:

1. Kilpailutaso, jossa tavoitteena tarjota joukkoliikenne todellisena vaihtoehtona henkilöauton käytölle ja siten lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta.
2. Houkutteleva taso, jossa tavoitteena on tarjota käyttökelpoinen ja harkitsemisen arvoinen matkustusvaihtoehto useimmille matkoille ja saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen.
3. Autottomien arkiyhteydet, jossa tavoitteena tarjota liikkumisvaihtoehto autottomille kansalaisille arkipäivien työssäkäyntiä, opiskelua ja asiointia palvelevat yhteydet.
4. Vähimmäismatkustustarpeet, jossa kaupunkiseudun pakkokäyttäjien vähimmäismatkustustarpeiden tyydyttämiseen.
5. Peruspalvelutaso, jossa toteutetaan kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välinen peruspalvelu, yhteydet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista keskuskaupunkiin ja seutukunnallisesti tärkeisiin palvelukeskuksiin.
6. Haja-asutusalueiden palvelutaso eli toteutetaan kyytitakuu eli taataan haja-asutusalueen asukkaille julkisen liikenteen yhteydet, joilla on mahdollista tehdä vähintään kaksi kertaa viikossa asiointimatka kuntakeskukseen tai muuhun taajamaan.

Eri luokkien palvelutarjonnalle keskimäärin määritetyt tavoitteet on esitetty taulukossa 13. Tämän luokittelun mukaisesti Kainuun runkoliikennesuunnitelmassa asetetut seudullisen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet asettuvat luokkien 4 ja 5 välimaastoon kuntakeskusten välisessä liikenteessä. Kainuussa kuntakeskusten välisiä arkiyhteyksiä koskevat tavoitteet ovat julkisen liikenteen peruspalvelutasolla (luokka 5), mutta lisäksi on määritetty tavoitteita viikonlopun yhteyksille (luokka 4). Muussa kuin kuntakeskusten välisessä liikenteessä Kainuun tavoitteet ovat luokan 6 mukaiset.

Taulukko 13. Joukkoliikenteen palvelutasoluokat ja tarjonnan tavoitteet KETJU-projektissa.
(lähde: www.strafica.fi/KETJU)

v	1	2	3	4	5	6
PALVELUALUEET	KILPAILUTASO	HOUKUTTELEVA TASO	AUTOTTOMIEN ARKIIHTEYDET	VÄHIMMÄISMATKUSTUS-TARPEET kaupunkiseudulla	PERUSPALVELUTASO	HAJA-ASUTUSALUEET
	Kilpailutaso keskisuuret kaupunkiseudut	Tavoitetaso keskisuuret kaupunkiseudut	Perustaso keskisuuret kaupunkiseudut	Minimitaso keskisuuret kaupungit	Julkisen liikenteen peruspalvelutaso LVM 7/2005	Minimitaso
Tavoite	Tavoitteena tarjota joukkoliikenne vaihtoehtona henkilöauton käytölle ja siten lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulutapaosuutta.	Tavoitteena tarjota käyttökelpoinen ja harkitsemisen arvoinen matkustusvaihtoehto useimmille matkoille ja saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen.	Tavoitteena tarjota liikkumisvaihtoehto autottomille kansalaisille arkipäivien työssäkäyntiä, opiskelua ja asiointia palvelevat yhteydet.	Kaupunkiseudun pakkokäyttäjien vähimmais-matkustustarpeiden tyydyttämiseen.	Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välinen peruspalvelu, yhteydet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista keskusta-alueisiin ja seutukunnallisesti tärkeisiin palvelukeskuksiin.	Haja-asutusalueilla toteutetaan kyytitakuu eli taataan haja-asutusalueen asukkaille julkisen liikenteen yhteydet, joilla on mahdollista tehdä vähintään kaksi kertaa viikossa asiointimatka kuntakeskukseen tai muuhun taajamaan.
Liikennöinti-aika arkisin	5-23	6-23	6-21	7-17	Peruspalvelutaso (7/2005)	arkisin 2 krt / viikko
Liikennöinti-aika lauantaisin	7-23	9-22	9-18	tarpeen mukaan	Meno klo 8 ja paluu klo 16 jälkeen keskustaan läpi vuoden. Päivittäin	-
Liikennöinti-aika sunnuntaisin	9-23	12-23	12-18	tarpeen mukaan	yksi vuoropari keskustassa asiointia varten. Kouluvuoden aikana lisäksi tärkeimpiin oppilaitoksiin menoyhteydet klo 8 tai 9 ja paluu klo 14 tai 15 jälkeen. Ei viikonloppuliikennettä	-
Vuoroväli -arkisin	10-20 min ruuhka, 20 min pääasiassa 30 min klo 18 jälkeen	15-20 min ruuhka 30 min pääasiassa	30/60 min ruuhka, 60 min pääasiassa	3-5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti		arkisin 2 krt / viikko
-lauantaisin	30 min	30 min	60 min	tarpeen mukaan		-
-sunnuntaisin	30 min	30 min	60-120 min	tarpeen mukaan		-
Kävelyetäisyys pysäkillä	alle 400 metriä, pääosa asukkaista alle 300 m	alle 400 metriä	alle 400 metriä taajama-alueella		enintään 400m	-

KETJU-projektissa kilpailutasoiselle joukkoliikenteelle (luokka 1) asetettiin tavoitteita suurimpien kaupunkien (Lahti, Kuopio ja Jyväskylä) paikallisliikenteessä sekä seutuliikenteessä suurimpien kaupunkien ja niiden naapurikuntien kuntakeskusten välillä: Kuopio-Siilinjärvi, Jyväskylä-Laukaa-Peurunka, Parola-Hämeenlinna-Turenki, Pyhtää-Kotkansaari-Karhula-Hamina, Nastola-Lahti-Hollola, Anjala-Kouvola-Voikkaa, Lappeenranta-Joutseno-Imatra sekä Lehmo-Reijola-Ylämylly (-Joensuu) yhteysväleillä. Luokkien 2 ja 3 tavoitteita asetettiin pääosin paikallisliikenteessä. Luokan 1 mukaiset tavoitteet eivät Kainuussa ole realismia. Kajaanin kaupungin alueella palvelutasotavoitteet tulisi määrittää ja tällöin tulee harkita luokkien 2 ja 3 mukaisia tavoitteita parhailla yhteysväleillä.

Edellä vertailuseutuina käytetyillä seuduilla on seutuliikenteen tavoitteet asetettu hyvin samansuuntaisesti kuin Kainuussa. Esimerkiksi Rovaniemellä paikallisliikennealueen ulkopuolella pääteillä tavoitellaan luokan 5 mukaista palvelutasoa ja pääteiden ulkopuolisille alueille tarjotaan vain minimitaso palvelut eli yksi edestakainen asiointimatka viikossa.

Varkaus-Pieksämäki -seudulla joukkoliikenteen peruspalvelutasoon pyritään Varkauden ja Pieksämäen, Varkauden ja Leppävirran sekä Varkauden ja Joroisten välisessä seutuliikenteessä. Muilla kuntien välisillä yhteysväleillä (Pieksämäki-Joroinen, Pieksämäki-Jäppilä, Varkaus-Kangaslampi, Pieksämäki-Virtasalmi ja Leppävirta-Pieksämäki) tavoitteena on 5 yhteyttä/vuorokausi. Muilla yhteysväleillä ja alueilla tyydytään minimipalveluihin, mikä tarkoittaa asiointiyhteyksiä taajamiin 2 kertaa viikossa.

7 LIIKENTEEN LUOKITTELU

Kainuun runkoliikenteen rahoitus lisääntyy vuodesta 2008 vuoteen 2009 noin 174 000 eurolla, ollen vuonna 2009 nykyisessä määrärahakehyksessä 1 250 000 euroa. Runkoliikenteen matkustajamäärät ovat vähentyneet ja linjaliikenteen kannattavuus heikentynyt. Useat linjaliikenteen vuorot ovat vaarassa ajautua ostoliikenteiksi tai kokonaan lakkautettavaksi lähivuosina. Koko maakunnan kannalta tärkeimpiä ovat useampaa kuntaa palvelevat vuorot. Tämän vuoksi lakkautettavaksi tai kuntien ostamaksi ajautuvat vuorot painottuvat kuntien sisäiseen liikenteeseen.

Matkustajamäärien kehityssuunta ja uuden lainsäädännön mukanaan tuomat muutokset ovat saaneet liikennöitsijät näkemään Kainuun runkoliikenteen tulevaisuuden lähivuosien osalta taloudellisesti haastavana. Tässä muuttuvassa toimintaympäristössä on vaikea arvioida nykyisen palvelutason ylläpitämisen vaatimaa rahoitustarvetta. **Karkeasti arvioiden sen voidaan ennustaa kasvavan jopa 20–40 % nykyisestä tämän suunnitelman toteuttamisaikana, eli vuoden 2012 loppuun mennessä. Lisärahoitustarve johtuu ostoliikenteiden lisääntymisestä.**

Kainuun alueella ajetaan lipputuloperusteista liikennettä 53 linjaliikenneluvalla. Näiden linjojen tiedot on selvitetty hankkeen aikana yrittäjiltä. Liikenne on luokiteltu yritysten ja kuntien näkemyksiin sekä palvelutasotavoitteisiin perustuen seuraavasti:

- luokka 1: lipputuloilla toimiva linjaliikenteen vuoro;
- luokka 2: heikosti kannattava linjaliikenteen vuoro, joka on vaarassa ajautua ostoliikenteeksi tai lakkautettavaksi lähitulevaisuudessa sekä
- luokka 3: jo lakkautettavaksi haettu linjaliikenteen vuoro.

Luokka 1 sisältää noin 110 linjaliikenteen vuoroa ja luokka 2 noin 50 linjaliikenteen vuoroa. Kymmenen linjaliikenteen vuoroista on jo suunnittelun aikana haettu lakkautettavaksi.

Yrittäjiltä pyydettiin suunnittelutyön aikana arvioita lipputuloilla toimivan linjaliikenteen tulevaisuudesta. Yrittäjien näkemykset tulevaisuudesta olivat varsin yhteneväisiä. Matkustajamäärät ovat Kainuussa vähentyneet ja niiden ennakoidaan edelleen vähentyvän tulevaisuudessa. Linjaliikenteen osalta ensimmäisinä ovat uhanalaisia kesäaikainen liikenne, viikonloppuliikenne, iltayhteydet ja päiväaikainen liikenne. Runkoliikenteen vuorojen kannattavuus edellyttää pääsääntöisesti koululais- tai varusmiesliikennettä, sillä muutoin matkustajavirrat ovat ohuet. Matkailijaliikenne tukee kysyntää ainoastaan Kajaanin ja Sotkamon välillä.

Lääninhallituksilla on suunnittelualueella voimassa 43 ostosopimusta, jotka koostuvat 91 vuorosta. Ostoliikenne luokiteltiin seuraavasti:

- luokka 4: tarpeellinen ostoliikenteen vuoro
- luokka 5: mahdollisesti karsittavissa oleva ostoliikenteen vuoro

Ostoliikenteen tarpeellisuutta arvioitiin palvelutasotavoitteiden mukaisesti. Luokka 4 sisältää 31 ostoliikenteen vuoroa. Luokka 5 sisältää 60 ostoliikenteen vuoroa. Luokkaan 5 kuuluvat vuorot ovat kuntien sisäistä liikennettä ja muualle kuin Kajaaniin tai Ouluun suuntautuvaa kuntien välistä liikennettä, jota ei ole mm. keskiasteen opiskelijoiden tarpeisiin rakennettu.

8 TOIMENPIDE-ESITYKSET

8.1 Yleiset kehittämissesitykset

- Runkoliikenteen tarjonnassa verrattuna asetettuihin palvelutasotavoitteisiin olevien puutteiden täydentäminen / todellisen tarpeen kartoittaminen:
 - o Kuhmosta ei ole kesäaikana yhteyttä Kajaaniin klo 8:ksi.
 - o Toisen asteen opiskelijoita palveleva yhteys iltapäivällä Suomussalmelta Hyrynsalmelle puuttuu perjantaisin.
 - o Runsasta pendelöintiä palveleva Yhteys Kajaanista Paltamoon aamulla ennen klo 8 puuttuu.
 - o Päiväaikainen asiointi Puolangalta Kajaaniin ei onnistu aivan asetettujen aikataulujen puitteissa, mutta myöhemmin iltapäivällä kyllä.
- Maakunta -kuntayhtymän hoitaman kuljetuspalvelukeskuksen hyödyntäminen kuntien asiointiliikenteen ja seudullisen palveluliikenteen järjestämisessä. Kutsuohjauksen järjestämisen ohessa keskukseen kertyy arvokasta tilastotietoa matkojen kysynnästä, matkustusajankohdista ja suuntautumisesta. Näitä hyödyntämällä toimenpiteet voidaan kohdentaa oikeille alueille. Kutsuliikenteitä suunniteltaessa tulee muistaa huomioida olemassa oleva kiinteäreittinen liikenne ja hyödyntää sitä mahdollisuuksien mukaan järjestämällä siihen kutsuohjattuja liityntäliikenteitä.
- Edellisen suunnitelman laatimisen jälkeen kuntien sisäisiä asiointi- ja palveluliikenteitä on lakkautettu. Tämä käynnistää kierteen jossa avoimen liikenteen matkustajat joutuvat hakeutumaan sosiaalitoimen lakisääteisten kuljetusten käyttäjiksi. Joidenkin arvioiden mukaan kunnat eivät ole aina halukkaita järjestämään laadukkaita, myös vammaispalvelulain mukaisia kuljetuksia palvelevia asiointiliikenteitä, koska vammaiskuljetukset ovat maakunta-kuntayhtymän kustannusvastuulla. Tämä osaoptimointi tulee poistaa tehostamalla kuntien ja maakunta-kuntayhtymän yhteistyötä kuljetusten järjestämisessä.
- Valtakunnallisessa joukkoliikenteen kehittämisohjelmassa 2009–2015 on yhdeksi kehittämistavoitteeksi kirjattu "Toteutetaan valtakunnallinen yhteensopiva joukkoliikenteen eLippu, joka mahdollistaa sopimusperusteisesti saman matkakortin käytön kauko- ja paikallisliikenteen kulkuvälineissä koko matkaketjulla". Kainuussa konkreettinen tarve tällaiselle eri kulkumuotojen yhteiselle maksuvälineelle löytyy esimerkiksi Kajaanin ja Paltamon välisestä työmatkaliikenteestä. Junan ja linja-auton avulla yhteysvälille löytyy hyvin työmatkoja palveleva vuorotarjonta, mutta yhteisen maksuvälineen puuttuessa järjestely ei ole kustannuksiltaan mielekäs nykyisellään.
- Pendelöinnin lisääntyttä (kolmanneksella) olisi tarkoituksenmukaista laatia tarkempi selvitys ainakin Kainuun maakunta -kuntayhtymän työntekijöiden pendelöinnistä sekä työntekijöiden, työaikojen ja työpisteiden sijainnista.
- Kaluston mitoitus siten, että koulukuljetusvuoroissa olisi aina muutama paikka varattuna myös asiointin tarpeisiin.
- Paikkatietoaineistojen ja -järjestelmien ottaminen aktiiviseen käyttöön tukemaan kuljetusten suunnittelua ja muutostarpeiden ennakoimista. Esimerkiksi kuntien yhteiskäyttöön hankittava Reitti Gis-järjestelmä olisi kustannustehokas työkalu kilpailutettavien kuljetusten suunnitteluun ja hallintaan. Paikkatiedon keskittelyllä käytöllä mahdollistetaan myös eri kuntien kuljetustarpeiden tarkastelu nykyistä laajempina kokonaisuuksina. Tämän ansiosta voidaan parhaimmillaan löytää tehostamismahdollisuuksia nykyisen runkoliikenteen hyödyntämiseen.

- Ostoliikenteiden tarjouspyyntökäytäntöjen kehittäminen huomioiden paremmin kuljetusyritysten toiminnan vuosikierron ja henkilöstökysymykset. Tarjouspyynnöt tulisi saada liikkeelle nykyistä aikaisemmassa vaiheessa (jopa ennen tarkkaa tietoa liikenteeseen käytettävissä olevien määrärahojen suuruudesta). tarjouksiin vastaamiseen tulee antaa riittävästi aikaa. Monivuotiset sopimuskaudet ovat suositeltavia, mutta niihin tulee sisällyttää indeksiehto, huomioiden kuitenkin lainsäädännön asettamat rajoitukset indeksiehdon käyttämiselle.

8.2 Kuntakohtaiset kehittämisajatuksat

Kappaleeseen on kirjattu kunnissa joukkoliikenteen parissa työskentelevien ajatuksia joukkoliikenteen kehittämistarpeista. Kehittämistarpeet on luokiteltu kolmeen kiireellisyysluokkaan:

I, Kiireellinen ja tarpeellinen hanke johon tulisi reagoida vuoden 2010 loppuun mennessä

II, Tarpeellinen hanke, muttei niin kiireellinen; tulisi reagoida vuoden 2014 loppuun mennessä

III, Ei niin kiireellinen hanke, joka edellyttää tilanteen ja kysynnän seuraamista

8.2.1 Hyrynsalmi

Asetetut palvelutasotavoitteet toteutuvat tällä hetkellä Hyrynsalmella muilta osin, paitsi toisen asteen opiskelijoiden paluuyhteydet Suomussalmelta ovat puutteelliset. Kouluverkko kunnassa on vastikään harventunut, kun Väisälän koulu on lakkautettu ja kuljetukset suuntautuvat entistä enemmän kuntakeskukseen.

Kunnan itäosista kuntakeskukseen suuntautuvat asiointiyhteydet ovat Hyrynsalmella puutteellisia.

Kehitettävää:

- **(I)** Toisen asteen opiskelijoita palveleva iltapäivän liikenne vaatii kehittämistä. Puute on osa asetettujen tavoitteiden mukaista kuntarajat ylittävää runkoliikennettä, mutta Hyrynsalmen kannattaa olla aktiivinen tilanteen korjaamiseksi.
- **(III)** Muilta osin nykyisen joukkoliikenteen palvelutason toivotaan Hyrynsalmella säilyvän.

8.2.2 Kajaani

Muiden kuntien tarpeet Kajaaniin suuntautuvan ja Kajaanista lähtevän liikenteen osalta palvelevat hyvin Kajaaninkin maakunnallisia tarpeita, joten Kajaanilla ei ole suurempia, yhteisesti sovituista palvelutasotavoitteista poikkeavia kehittämistarpeita kuntarajat ylittävän liikenteen osalta tässä vaiheessa.

Kehitettävää:

- **(I)** Kajaanin kaupungin sisäiselle joukkoliikenteelle tulee asettaa palvelutasotavoitteet
- **(II)** Talvivaaran kaivoksen työmatkaliikenteen tarve tulisi selvittää toiminnan vakiinnuttua.
- **(II)** Kajaanin sisäiseksi liikenteeksi jäänyt Vuolijoen suunnan liikenne tulee sopeuttaa kaupungin määrärahakehykseen. Yksi jo sovittu muutos koskee lääninhallituksen ostoliikenteenä ajettavaa vuoroparia reitillä Saaresmäki-Otanmäki-Kajaani. Kyseinen liikenne ajetaan jatkossa koulupäivien lisäksi vain maanantaisin ja perjantaisin koulujen kesäloman aikaan. Tarjontaa siis supistetaan M,K,P+++ -> M,P++.

8.2.3 Kuhmo

Kuhmossa koulukuljetukset ovat muodostaneet perinteisesti laajan asiointiliikenneverkon. Tämä kunnan oma palveluliikenne on palvellut asiointitarpeita koulukuljetuksien yhteydessä.

Asetetuista palvelutasotavoitteista ei Kuhmon osalta kesäaikana toteudu yhteys Kajaaniin klo 8:ksi. Kuhmon näkökulmasta olisi hyvä määritellä myös maakunnalliset yhteydet Kuopioon ja Joensuuhun. Nämä ovat merkittäviä opiskelusuuntia myös monista muista maakunnan kunnista.

Kehitettävää:

- **(I)** Nurmeksen ja Lieksan joukkoliikenneyhteyksiä olisi tarkasteltava myös vaihtoyhteyksien kannalta, jottei yhteys esim. Joensuun tai Kuopion suuntaan jäisi puuttumaan muutaman minuutin vuoksi. Yhteyden varmistaminen edellyttäisi joustoa VR:ltä.
- **(I)** Aamun lentokenttäyhteys Kajaaniin voisi jatkaa lentokentältä Kajaanin keskustaan ja Kainuun keskussairaalaan, jotta tavoitteissa määritelty yhteys 8:ksi toteutuisi
- **(II)** Kostamuksen vuoron viipyminen 3-4 tuntia Kostamuksessa mahdollistaisi päiväkäynnit. Liikenteen lupa on tosin päättymässä, joten liikenne lakaneen nyky muodossaan.
- **(III)** Aamun klo 4 junalle kaivattua liityntäyhteyttä voisi valmistella seuraamalla käyttäjämääriä. Jos käyttöä näyttää olevan riittävästi, palvelua voisi kokeilla kutsuliikenneyhteytenä.

8.2.4 Paltamo

Paltamossa on Kajaanin ohella ainoa maakunnassa toimiva valtionavustusta saava palveluliikenne. Koulukuljetuksien erityispiirteenä Paltamossa on lukiolaisten kuljetustarve Ristijärven suunnalta. Paltamossa toimii kirkonkylän koulun ohella sivukoulut Kontiomäellä ja Hakasuolla. Nykyiset joukkoliikenneyhteydet tarjoavat varsin hyvät kunnan sisäisen asioinnin yhteydet.

Kehitettävää:

- **(II)** Paltamossa ongelmallisena koetaan työmatkaliikennettä palvelevan aamu-yhteyden puuttuminen Kajaanin suunnasta Paltamoon. Hyödyntämällä aamulla junayhteyttä ja paluusuuntaan linja-autoyhteyttä, muodostuu ajallisesti toimiva vuoropari. Hinnallisesti tämä kahta eri kulkumuotoa hyödyntävä järjestely ei ole kovin mielekäs vaihtoehto, kuten jo edellä todettiin.

8.2.5 Puolanka

Puolangalla on edellisen suunnitelman valmistumisen jälkeen lakkautettu varsin hyvin toiminut palveluliikenne. Kunnassa on lakkautusuhan alla myös kunnan pohjoisosan kyläkoulu Joukokylällä. Koulun lakkauttaminen muuttaisi jonkin verran kunnan pohjoisosasta keskustaan suuntautuvia oppilasvirtoja.

Asetettuihin palvelutasotavoitteisiin nähden Puolangalla on puutteena päiväaikaiset asiointiyhteydet Kajaaniin. Hieman asetettuja tavoiteaikoja myöhemmin on kuitenkin toimiva asiointiyhteys jonka katsotaan riittävän. Palveluliikenteen lakkautuksen myötä myös kunnan sisäiset asiointiyhteydet kuntakeskukseen ovat osin puutteellisia.

Kehitettävää:

- **(I)** Askan ja Joukokylän suunnilta tulevien koulukuljetusvuorojen reittisuunnittelu Puolankaan suuntautuen
- **(II)** Asiointiliikenteen järjestäminen kunnan sisällä.
- **(III)** Päiväaikainen asiointi Kajaaniin.

8.2.6 Ristijärvi

Ristijärvellä kunnan ainoa koulu sijaitsee kuntakeskuksessa ja koululaisvuorot suuntautuvat näin kuntakeskukseen. Joukkoliikenteen asetetuissa palvelutasotavoitteissa ei Ristijärvellä ole puutteita. Kunnassa ei ole omaa lukiota, joten yhteydet ainakin Paltamoon ovat tärkeitä.

Kehitettävää:

- **(II)** Ennakoitavissa oppilasmäärien väheneminen (mm. Uvan suunta) edellyttäneen asiointiliikenteen suunnittelemista.
- **(III)** Paltamoon suuntautuvien lukiomatkojen mahdollistaman liikenteen riittävyydestä huolehtiminen.

8.2.7 Suomussalmi

Suomussalmea koskee useita linjavuorojen lakkautuspäätöksiä ja myös liikennöitsijöiden uhanalaisiksi arvioimia vuoroja. Kunnassa myös kouluverkko on harventunut Haukilan koulun lakattua. Suomussalmella ovat tarkastelun alla kunnan pohjoisosien liikennetarjonta, kuntakeskuksen ja Suomussalmen kirkonkylän välinen yhteys, yhteys Ouluun ja aamun liikennetarjonta Kajaaniin.

Kehitettävää:

- **(I)** Paikallisliikenteen kokonaisvaltainen ja kustannustehokas tarkastelu kuntakeskuksen ja kirkonkylän välillä
- **(II)** Asiointiyhteyksien järjestäminen kunnan pohjoisosista
- **(II)** Yhteistyö Taivalkosken kanssa kouluvuorojen käytön tehostamismahdollisuuksien selvittämiseksi

8.2.8 Sotkamo

Kainuun runkoliikenteessä paras palvelutaso on Kajaanin ja Sotkamon välisessä liikenteessä. Myös käyttäjämäärät Sotkamon ja Kajaanin välillä ovat suurimpia. Sotkamon kannalta olisi tärkeää nykyisen palvelutason ylläpito.

Kehitettävää:

- **(II)** Talvivaaran työntekijöiden liikkumistarpeiden kartoitus ja joukkoliikenteen suunnittelu tarvelähtöisesti
- **(III)** Aamun klo 4 junalle kaivattua liityntäyhteyttä voisi valmistella seuraamalla käyttäjämääriä. Jos käyttöä näyttää olevan riittävästi, palvelua voisi kokeilla kutsuliikenneyhteytenä.

9 VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

9.1 Nykyinen tarjonta

Tässä työssä asetetut runkoliikenteen palvelutasotavoitteet noudattelevat jo edellisen runkoliikennesuunnitelman yhteydessä viitoitettua tahtotilaa, joten tavoitteiden asettelulla sinänsä ei tule olemaan suuria vaikutuksia nykyiseen runkoliikenteen tarjontaan. Edellisen palvelutasosuunnitelman myötä Kainuun ostoliikenteitä on karsittu niiltä osin, kun niiden tarjonta on ylittänyt asetetut tavoitteet. **Nyt tarjonta on jo valmiiksi hyvin lähellä tavoiteltavaa tasoa**, joten karsinta tulee jäämään vähäiseksi. Toisaalta myös käänsä lisättävien vuorojen määrä ei ole suuri. Näin ollen suunnitelman toteuttamisella ei ole isoja vaikutuksia käyttäjille.

Palvelutasotavoitteiden asettaminen tarkoittaa aina myös sitoutumista toteutuksen vaatimaan rahoitukseen. Nykyisen tarjonnan ylläpitämiseen tähtäävä tavoiteasettelu tulee vaatimaan lisärahoitusta ostovuorojen lisääntyessä. Yrittäjien näkökulmasta muutokset aiheutuvat ennen kaikkea lainsäädännön uudistuksesta. Ilman tätä lakiuudistustakin muutoksia tulee kannattamattomimpien lupaliikenteiden siirtymisestä ostoliikenteiksi.

Kokonaisuutena Kainuun runkoliikenne tukeutuu voimakkaasti koululaisten kuljettamiseen. **Tästä johtuen koulukuljetuksien suunnittelulla ja mahdollisilla kouluverkon muutoksilla on suora yhteys runkoliikenteen toimintaedellytyksiin. Vain kuntarajat ylittävällä yhteistyöllä voidaan varmistaa, että runkoliikenteitä hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti.** Tämä on ensiarvoisen tärkeää, jotta liikenteet voidaan säilyttää tavoitteiden mukaisella tasolla ilman merkittäviä lisäkustannuksia.

Koululaisten ohella toinen hyvin merkittävä matkustajaryhmä ovat ikäihmiset. Kaikki ikäihmiset eivät voi käyttää perinteistä joukkoliikennettä. Heidän liikkumisensa turvaamiseksi on käytettävissä yksilöllisempiä kuljetuspalveluita, joiden kustannuksia hillitään Kainuussa yhdistelemällä näitä matkoja. Suurelle osalle ikäihmisistä runkoliikenteet ovat hyvin toimiva kulkumuoto, kunhan niiden varrelle järjestetään toimivat syöttö-/liityntäyhteydet. Kuntien sisäisiä asiointiliikenteitä toteutettaessa tulee huomioida olemassa oleva runkoliikenne ja hyödyntää sitä mahdollisimman tehokkaasti esimerkiksi kunnan sisäisen liikenteen jatkoyhteytenä Kajaaniin. Toisaalta myös runkoliikenteitä tulee kehittää mahdollisimman esteettömiksi, jotta ne palvelisivat myös heikommin liikkuvia matkustajia. Käytännön esimerkkinä tällaisesta voisi olla runkoliikenteen ostovuorot, joita tuotetaan myös kuljetuspalvelun asiakkaille soveltuvana palveluliikenteenä. **Ellei asiointiliikenteiden kehittämiseen panosteta riittävästi, joutuvat ikäihmiset haakeutumaan edellä mainittujen kuljetuspalveluiden käyttäjiksi. Tällöin menetetään potentiaalisia runkoliikenteen käyttäjiä.**

Näiden kahden matkustajaryhmän mahdollisimman tehokas ohjaaminen olemassa oleviin runkoliikenteisiin auttaa nykyisen tarjonnan ylläpitämisessä. Päinvastaisessa tapauksessa runkoliikenteen toimintaedellytykset heikkenevät ja liikenteen tarjontaa voidaan joutua supistamaan. Jos tarjontaa joudutaan supistamaan, kohdistetaan lakkauttamiset ensisijaisesti niihin ostovuoroihin jotka ei ole luonteeltaan asetettujen palvelutasotavoitteiden mukaisia. Valitettavasti vuorojen lakkauttaminen heikentää usein myös jäljelle jäävien liikenteiden toimintaedellytyksiä.

9.2 Lakiuudistus

Uudistuksen tavoitteet

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista (palvelusopimusasetus, PSA) tulee voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009. Asetuksen voimaantulo luo tarpeen muuttaa kansallista lakia niin, että ristiriidat asetukseen nähden poistuvat. Valtioneuvosto on hyväksynyt hallituk-

sen esityksen uudeksi joukkoliikennelaiksi 18. kesäkuuta. Hallituksen esitys on annettu Eduskunnalle presidentin esittelyssä 26. kesäkuuta. Lakimuutos astuu voimaan EU:n palvelusopimusasetuksen kanssa samaan aikaan joulukuussa 2009.

Palvelusopimusasetuksessa määritellään viranomaisen käytössä olevat keinot, harkintavallan rajat ja joukkoliikenteen järjestämistavat tilanteessa, jossa joukkoliikenteen järjestäminen edellyttää markkinoiden toimintaan puuttumista esimerkiksi julkista subventiota suoraan tai epäsuoraan myöntämällä ja yksinoikeuksia antamalla.

Uudistuksen tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta, lisätä resurssien käytön tehokkuutta sekä selkiyttää alan toimijoiden ja viranomaisten vastuun- ja työnjakoa. Strategisena tavoitteena on luoda lainsäädännön keinoin edellytyksiä peruspalvelutasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaamiselle koko maassa sekä joukkoliikenteen käytön lisäämiselle keskeisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä. **Laki-esitys korostaa liikenteen tarkastelua laajempina alueellisina kokonaisuuksina, kuten Kainuussa on jo käytäntönä.**

Toimivaltaiset viranomaiset ja tehtävät

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat Suomessa lääninhallitukset (jatkossa ELYt) ja laissa erikseen mainitut kunnalliset viranomaiset. **Kainuussa toimivaltaisia viranomaisia voi siis jatkossakin olla kaksi.** Yksinomaan Kajaanin kaupungin alueella harjoitettavassa liikenteessä toimivaltainen viranomainen on Kajaanin kaupunki ja muussa liikenteessä lääninhallitus (ELY).

Eräillä kaupunkiseuduilla, esimerkiksi Varkauden, Hämeenlinnan ja Lahden seudulla on päätetty lakiuudistuksen myötä siirtyä yhden toimivaltaisen viranomaisen malliin. Varkauden kaupunki päätti luopua lupatoimivallasta ja näin lääninhallitus toimii lupaviranomaisena koko kaupunkiseudulla. Hämeenlinnan ja Lahden seuduilla taas keskuskäytävien viranomainen käyttää toimivaltaa koko seudulla.

Markkinaehtoisen liikenteen suunnittelusta vastaavat liikenteenharjoittajat. Palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetussa liikenteessä toimivaltaiset viranomaiset vastaavat palveluiden määrittämisestä. Vastuu reittien ja aikataulujen suunnittelusta voi tässä liikenteessä olla liikenteenharjoittajilla tai viranomaisilla tai jaettu niiden kesken. Liikenteenharjoittajat vastaavat liikennetuotannon suunnittelusta.

Joukkoliikennelakiesityksessä osoitetaan toimivaltaisen viranomaisen tehtäviksi

- Joukkoliikenteen palvelutason määrittely
- Vastuu liikenteen järjestämisestä joko PSAn mukaisesti tai markkinaehtoisesti
- Liikennesuunnittelu liikenteen järjestämistavasta riippuvassa laajuudessa.
- Reittiliikenne- ja kutsujoukkoliikennelupien myöntäminen
- Toimivaltaisten viranomaisten välinen yhteistyö ja yhteistyö maakuntaliittojen ja seudun kuntien kanssa.
- Liikennelupien ja sopimusten voimassaoloon liittyvät siirtymäsäännöksiin vaatimien liikennöintisopimusten laadinta sekä PSAn liitteen edellyttämien ali- ja ylikompensatioiden tarkistaminen.

Kainuussa seudullisen joukkoliikenteen palvelutason on jo aiemminkin määritellyt henkilökuljetusten työryhmä. Henkilökuljetusten työryhmässä hoidetaan pitkälti myös lainvelvoittamaa yhteistyötä, joten tältä osin uusi laki ei aiheuttane muutoksia. Lääninhallituksen hoitamien tehtävien sisältö muuttuu valittavasta liikenteen järjestämistavasta riippuen. Puhtaasti markkinaehtoiseen malliin siirtyminen vähentäisi toimivaltaisen viranomaisen työmäärää. Esimerkiksi käyttöoikeussopimuksiin perustuvassa mallissa sen sijaan liikenteen kilpailuttaminen ja ostaminen tulisivat päätehtäväksi. Lisäksi viran-

omaisten olisi mahdollista ottaa tehtäväkseen myös liikenne- ja reittisuunnittelua niin halutessaan. **Lakiesityksen siirtymäaika aiheuttaa toimivaltaisille viranomaisille kertaluonteista lisätyötä, kun linjaliikenneluvat korvataan siirtymäajan liikennöintisopimuksilla.**

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely

Uusi joukkoliikennelaki ei juurikaan tuo muutoksia Kainuussa jo käytössä olleeseen seudullisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn. **Lain hengen mukaista on kuitenkin lisätä yhteistyötä paikallisliikenteen ja seutuliikenteen palvelutason määrittelyssä.**

Lakiesityksen mukaan toimivaltaiset viranomaiset ovat velvollisia määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö. Eri väestöryhmien tarpeet on otettava palvelutason määrittelyssä huomioon. Väestöä voidaan ryhmitellä eri perustein, mutta palvelutason määrittelyssä olisi tärkeää tarkastella asiaa varsinkin lasten, nuorten, miesten, naisten, vanhusten ja vammaisten kannalta. Palvelutason määrittelyä valmistellessaan viranomaisten tulee toimia tarpeellisilta osin yhteistyössä keskenään sekä kuntien ja maakuntien liittojen kanssa. Näin voitaisiin huolehtia eri viranomaisten määrittämien palvelutasojen yhteen sovittamisesta sekä alueellisen ja seudullisen liikenteen huomioon ottamisesta kaupunkialuilla.

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely on lakiesityksen mukaan tehtävä vuoden 2011 loppuun mennessä. Palvelutaso määritetään määräajaksi. Viranomaiset päättävät itse, kuinka pitkän ajan määrittely on voimassa. Olosuhteista riippuen sopiva voimassaoloaika voisi yleensä olla 4–8 vuoden luokkaa. **Ennen lain voimaantuloa laaditut joukkoliikenteen palvelutason määrittelyt ovat voimassa vuoden 2013 loppuun.** Liikenne- ja viestintäministeriö myös seuraa määritetyn palvelutason toteutumista ja selvittää, mistä mahdolliset poikkeamat johtuvat.

Liikenteen järjestämistavasta päättäminen

Lakiesityksen mukaan lupaviranomaisen eli lääninhallituksen tai kunnallisen viranomaisen on ensimmäiseksi arvioitava, onko markkinaehtoinen tarjonta määrältään, laadultaan ja muilta ominaisuuksiltaan riittävää vai onko joukkoliikenne järjestettävä EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti.

Toimivaltainen viranomainen voi valita liikenteen järjestämistavan useasta vaihtoehdoista mallista. Kaikki liikennepalvelut voidaan tuottaa vapaan kilpailun pohjalta viranomaisen puuttumatta markkinoiden toimintaan, jolloin liikenteenharjoittajien välistä kilpailua ei rajoiteta eikä liikenteenharjoittajille makseta julkista tukea. Liikennepalvelut voidaan tuottaa markkinaehtoisesti myös siten, että kaikkia tai osaa matkustajahinnoista alennetaan soveltaen palvelusopimusasetuksen yleistä sääntöä. Kaupalliselta pohjalta syntyvää liikennettä voidaan täydentää viranomaisen ostoin, joihin sovelletaan asetusta. Kaikki liikennepalvelut voidaan tuottaa asetuksen mukaisesti soveltaen tilaajatuottaja -mallia tai käyttöoikeussopimuksiin pohjautuen taikka viranomaisen omana tuotantona tai käyttäen sisäistä liikenteenharjoittajaa.

Toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus ja velvollisuus tehdä liikenteen järjestämistapaa koskeva valinta. Tehdessään valintaa markkinaehtoisen liikenteen ja palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen välillä viranomaisen on arvioitava vaihtoehtoja ensisijaisesti matkustajien tarpeiden kannalta. **Käytännössä Kainuussa tulee palvelutason määrittelyn jälkeen henkilökuljetusten työryhmän arvioitavaksi se, onko haluttu palvelutaso mahdollista saavuttaa markkinaehtoisesti.** Kainuussa vähäinen seutuliikenteen kysyntä ei riittäne turvaamaan matkustajille riittäviä joukkoliikennepalveluja ilman yhteiskunnan tukea. PSA:ta soveltamalla ja käyttöoikeussopimuksiin perustuvalla mallilla on mahdollista saavuttaa lähinnä nykyistä mallia oleva joukkoliikenteen järjestämistapa.

Siirtymäaika

Siirtyminen uuden joukkoliikennelain mukaiseen järjestelmään toteutetaan sekä ajallisesti että alueellisesti asteittain. Liikenne järjestetään joukkoliikennelain siirtymäkauden ajaksi PSAn mukaisesti siirtymäajan liikennöintisopimuksilla, mikäli liikenteenharjoittaja haluaa. Muussa tapauksessa joukkoliikennelain astuessa voimaan voimassa olevat liikenneluvat muuttuvat reittiliikenneluviksi.

Siirtymäajan liikennöintisopimukset voivat olla voimassa:

- Nykyisen liikenneluvan voimassaoloajan päättymiseen asti
- kuitenkin enintään 2 päivään joulukuuta 2019
- Liikenteenharjoittajan niin halutessa sopimuksen voimassaoloaika jatkuu 30.6.2014 asti

Liikenteen kokonaisuuksia ajatellen tulee voimassaolevat liikennöintiluvat käydä läpi, jotta siirtymäajan liikennöintisopimukset voidaan mahdollisuuksien mukaan synkronoida päättymään samaan aikaan. Suurin osa Kainuun linjaliikenneluvista on päättymässä ennen vuotta 2014. **Uuden lain myötä näistä voidaan liikennöitsijöiden niin halutessa tehdä siirtymäajan liikennöintisopimukset, jotka päättyisivät 30 päivänä kesäkuuta 2014.** Siihen mennessä selvitettäväksi tulevat kilpailutettavan liikenteen kokonaisuudet, käyttöoikeussopimusmallit ja kilpailuttamisperiaatteet. Vuoden 2014 jälkeen päättyviä liikennelupia Kainuussa on seitsemän. Näillä luvilla ajettavia vuoroja on 24 kpl.

**KAINUUN MAAKUNTA
–KUNTAYHTYMÄ
JULKAISULUETTELO**

Sarja A: virallisesti hyväksytyt julkaisut

Sarja B: selvitykset ja tutkimukset

Sarja C: hallinnolliset asiakirjat

Sarja D: monistesarja

=====

Sarja A

- A:1 Uusiutuva Kainuu
Kainuun maakuntasuunnitelma 2025
(2005)
- A:2 Kainuun maakuntaohjelman toteuttamis-
suunnitelma eli TOTSU 2006 – 2007
(2005)
- A:3 Kainuun maakuntaohjelma 2006 – 2010
(2006)
- A:4 Kainuun maakuntakaava 2020
Kaavaselostus 2006
(2006)
- A:5 Kainuun viestintäsuunnitelma 2006-2008
(2006)
- A:6 Kainuun kansalaisvaikuttamisen
ohjelma 2006 – 2012 (2007)
- A:7 Kainuun maakuntaohjelman toteuttamis-
suunnitelma eli TOTSU 2008 - 2009
(2007)
- A:8 Kainuun maakuntaohjelman
toteuttamissuunnitelma eli TOTSU
2009 - 2010 (2008)

Sarja B

- B:1 Kainuun Venäjä-liiketoiminnan
Strategia 2005-2012 (2006)
- B:2 Sosiaalihuollon teknologian
kehittäminen Kainuussa –hanke
1.4.2005 – 31.3.2007
Sähköisten asiointipalveluiden
kehittäminen sosiaali- ja
terveydenhuollossa
Selvitysraportti 2007 (2007)
- B:3 Sosiaalihuollon teknologian
kehittäminen Kainuussa -hanke
1.4.2005 – 31.3.2007
Mielipidekysely sähköisten asiointi-
palveluiden kehittämisestä sosiaali- ja
terveydenhuollossa.
Tulosraportti 2006 (2007)

- B:4 Ikäihmisten palveluohjaus Kainuussa
-hanke 1.8.2004 – 31.12.2006
Palveluohjaus
- Tienviitta kainuulaiselle ikäihmiselle
Loppuraportti (2006)
- B:5 Kainuun tietoyhteiskuntastrategia
2007 – 2012 (2007)
- B:6 Kainuun maakunnallisesti merkittävät
muinaisjäännökset (2007)
- B:7 Luontomatkailun kehittäminen
maakuntakaavoituksessa (2007)
- B:8 Barents Link Corridor
(2007)
- B:9 Pohjoinen liikennekäytävä - северный
транспортный коридор
(2007)
- B:10 Kainuun luontomatkailun teemaohjelma
(2007)
- B:11 Kenen kyydissä?
Selvitys Kainuun sosiaali- ja
terveystoimen henkilökuljetuksista
(2006)
- B:12 Jouni Ponnikas, Verna Mustonen, Sirpa
Korhonen, Andra Aldea-Partanen &
Nikolai Veresov:
Maahanmuuttajat osana kainuulaista
yhteiskuntaa – Ulkomaalaisväestön
työelämävalmiudet ja koulutustarpeet
(2007)
- B:13 Vartiuksen kansainvälisen raja-aseman
kehittämissuunnitelma (2008)
- B:14 Kainuun väestöennuste v. 2025 (2008)
- B:15 Barents Link
Kansainvälisen raideliikenteen
markkinointi- ja kehittämiskonsepti
Vartius-Kotshkoma 2009 (2009)
- B:15 Баренц-Линк
Концепция маркетинга и развития
международного железнодорожного
сообщения
ВАРТИУС – КОЧКОМА 2009 (2009)
- B:16 Kainuun runkoliikennesuunnitelma
2009-2012 (2009)

Sarja C

- C:1 Talousarvio 2006 ja taloussuunnitelma 2006 – 2009 (2005)
- C:2 Vuosikertomus 2005 (2006)
- C:3 Kainuun maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelma eli TOTSU 2007-2008 (2006)
- C:4 Talousarvio 2007 ja taloussuunnitelma 2007 – 2010 (2006)
- C:5 Vuosikertomus 2006 (2007)
- C:6 Vuosikertomus 2007 (2008)
- C:7 Talousarvio 2008 ja taloussuunnitelma 2008-2011 (2008)
- C:8 Talousarvio 2009 ja taloussuunnitelma 2009-2012 (2008)
- C:9 Vuosikertomus 2008 (2009)

Sarja D

- D:1 "Uusiutuva Kainuu"
Kainuun tulevaisuudenkuvat v. 2025 (2006)
- D:2 Tietotekniikan osaamiskartoituskyselyn tulosraportti 1. Kainuun vanhus- ja perhepalveluhenkilöstö (2007)
- D:3 Prosessien mallinnus Kainuun sosiaali- huollossa 2005 – 2006 (2007)
- D:4 Sosiaalihuollon teknologian kehittäminen Kainuussa –hanke. Loppuraportti 2007. (2007)
- D:5 Lähiruokaa Kainuusta 2007. Kainuulaisten elintarvikeyritysten tuoteluettelo, 3 painos. (2007)
- D:6 Kainuussa asuvien maahanmuuttajien koulutus ja työllistyminen (2007)
- D:7 Hoitotyö Kainuussa (2007)
- D:8 Hoitotyön arvokirja (2007)
- D:9 Esiselvityshanke Kainuun rakenteellisen työttömyyden vähentämiseksi Loppuraportti (2007)
- D:10 Teknologialla muutosta kotihoidon toimintaprosesseihin. TeKo-hankkeen loppuraportti 1.1.2006 – 31.12.2007. (2007)

- D:11 TeKo-hanke
Toimintaympäristön ja tiedonkulun kuvaus 1.12.2005 – 10.5.2006
Sotkamon kotihoidossa. Kartoitus ennen mobiililaitteen käyttöönottoa (2007).
- D:12 Kainuulainen työkuunto -projekti Loppuraportti (2008)
- D:13 Hoitotyön ydintiedot sähköisessä potilaskertomusjärjestelmässä -kehittämiprojekti Kainuussa vuosina 2006-2007 Loppuraportti (2008)
- D:14 Hoitotyön osaamisen johtaminen Kainuussa -projekti Loppuraportti (2008)
- D:15 VARTU – varhain tukemalla turvallinen lapsuus, toimintamalli perhetyöhön hankkeen loppuraportti
- D:15 Omaishoidontuen kehittäminen Kainuussa -hanke Loppuraportti 2008
- D:16 Mielenterveyspalveluiden ja riippuvuuksien hoitopalveluiden maakunnallinen malli -hanke Loppuraportti 2008
- D:17 Lasten ja nuorten hyvinvoinnin ja terveyden itäsuomalainen polku -hanke Loppuraportti (2008)
- D:18 Mielenterveystyöntekijöiden osaamisen kehittyminen ja työrasituksen lieventyminen -hanke Loppuraportti (2008)
- D:19 Luonto on Kainuun vahvuus Kainuun maakuntakuvatu tutkimus 2008 (2008)
- D:20 eAsiointi Kainuussa - hanke Loppuraportti (2008)
- D:21 Yhteenvetoraportti
Kysely vammaispalvelulain mukaisten kuljetuspalvelujen asiakkaille vuonna 2007 (2008)
- D:22 Vammaispalvelujen saatavuuden ja erityisosaamisen parantaminen Kainuussa 2006-2008 (2008) Loppuraportti
- D:23 Haavahoidon kehittäminen Kainuussa -hanke Loppuraportti (2008)

- D:24 Sosiaalityön henkilöstön
tehtävärakenteen ja työolojen
kehittäminen Kainuussa
2006-2008 -hanke
Loppuraportti (2008)
- D:25 Perhekeskukset Kainuuseen -hanke
Loppuraportti (2008)
- D:26 Kainuun päihdetyön koordinointi -hanke
Loppuraportti (2009)
- D:27 Sosioekonomiset terveyserot ja niiden
kaventaminen Kainuussa -hanke
vuosina 2006-2008
Loppuraportti (2009)
- D:28 Sosiaalialan kehittämisyksikkö
Kainuuseen hanke
Loppuraportti (2009)



Kainuun maakunta -kuntayhtymä
PL 400, 87070 Kainuu
puh. (08) 615 541/vaihde
faksi (08) 6155 4260
e-mail: kirjaamo@kainuu.fi
etunimi.sukunimi@kainuu.fi
www.kainuu.fi