
LINJA-AUTOPYSÄKKIEN LUOKITTELU



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Liikennealan koulutusohjelma

Riihimäki, 6.6.2013

Atte Mantila



RIIHIMÄKI

Liikennealan koulutusohjelma

Tekijä	Atte Mantila	Vuosi 2013
Työn nimi	Linja-autopysäkkien luokittelu	

TIIVISTELMÄ

Linja-autopysäkkejä voidaan lajitella ja priorisoida eri luokkiin erilaisten kriteerien perusteella. Näitä voivat olla muun muassa pysäkkiä käyttävän liikenteen tyyppi ja määrä, pysäkin sijainti tai matkustajien määrä. Keväällä 2013 tehdyn opinnäytetyön tarkoituksena oli perehtyä eri tasoilla tehtyihin pysäkkiluokituksiin, niiden tavoitteisiin ja käytettyihin kriteereihin. Työ toimii esiselvityksenä Liikenneviraston Pysäkkistrategia-projektille. Opinnäytetyön toimeksiantaja oli Linea Konsultit Oy ja esiselvityksen tilaajana Liikennevirasto.

Työtä varten kerättiin linja-autopysäkkien luokittelua koskevaa aineistoa eri puolilta Suomea valituista joukkoliikennestrategioista, pysäkkiselvityksistä, liikennejärjestelmäsuunnitelmista sekä maakunta- ja yleiskaavoista. Näiden lisäksi työhön käytettiin tietoja EU:n asetuksista ja Suomen lainsäädännöstä sekä liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston sekä entisen Tiehallinnon (nykyisin Liikennevirasto) pysäkkejä ja joukkoliikennettä koskevista ohjeista ja muista julkaisuista. Pysäkkien valtakunnallisia luokittelukäytäntöjä Ruotsista, Virosta, Norjasta ja Tanskasta selvitettiin haastattelemalla sähköpostitse paikallisia joukkoliikenneviranomaisia.

Opinnäytetyön johtopäätöksenä nähdään, että yhtä koko maankattavaa pysäkkiluokitusta ei voida luoda. Pysäkkeihin kohdistuvat vaatimukset ja odotukset sekä pysäkkien merkitys ympäröivään yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikennejärjestelmään vaihtelevat eri ympäristöissä niin paljon, että luokittelu täytyy tehdä aina alueellisiin tarpeisiin. Myöskään vertailuissa ei selvityksen mukaan ole virallisia, kansallisia luokitteluohjeita linja-autopysäkeille. Raportti luo kuitenkin pysäkeistä vastaaville tahoille kattavan yleiskuvan luokittelun perusteista ja käyttötarkoituksista. Merkittävin tekijä aiemmin Suomessa tehdyissä pysäkkiluokitteluisissa on ollut pysäkkiä käyttävien matkustajien määrä, jota voidaankin raportin perusteella pitää yhtenä parhaista ja tarkoituksenmukaisimmista luokittelukriteereistä.

Avainsanat linja-autopysäkki, luokittelu, joukkoliikenne, palvelutaso

Sivut 43 s. + liitteet 13 s.

Riihimäki
Degree Programme in Traffic and Transport Management

Author	Atte Mantila	Year 2013
Subject of Bachelor's thesis	The classification of bus stops	

ABSTRACT

Bus stops can be classified and prioritized into different categories based on various criteria, e.g. the location or the type and the volume of traffic or passengers using the bus stop. The purpose of this thesis was to introduce both the classifications made on different levels of planning and the aims and criteria used. The commissioner of this thesis was Linea Konsultit Oy and it also acts as a preliminary report for The Finnish Transport Agency, Liikennevirasto.

For this thesis classification material was obtained from public transport strategies, bus stop analyses, transport system plans, regional land use plans and local master plans made in Finland. In addition the theory of the report consists of EU regulations and Finnish legislation as well as publications of The Finnish Transport Agency and The Ministry of Transport and Communications. Local transport and public traffic authorities in Sweden, Estonia, Norway and Denmark were interviewed by e-mail about their national guidelines on categorizing bus stops.

A conclusion of this thesis is the fact that it is not possible to create one general classification method for all the bus stops in Finland. The demands and expectations on bus stops as well as their meaning in surrounding urban areas and the public transport system in different environments all vary so much that the classification must be done according to regional requirements. It was established that there are no official guidelines for classification in the other compared countries whatsoever. This thesis provides thorough coverage of the principles and purposes of classifying and categorizing bus stops for authorities. According to the report one suitable and also the most used classification criterion is the passenger volume of the bus stop.

Keywords Bus stop, classification, public transport, level of service

Pages 43 p. + appendices 13 p.

TERMEJÄ JA LYHENTEITÄ

ELY-keskus: Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset hoitavat maanteiden joukkoliikenteeseen liittyviä lupahallinto-, suunnittelu-, hankinta- ja rahoitustehtäviä. ELY-keskukset vastaavat myös maanteiden linja-autopysäkeistä ja katoksista. (Joukkoliikenne 2013.)

HSL: Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä vastaa jäsenkuntiensa Helsingin, Espoon, Vantaan, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen ja Sipoon joukkoliikenteen suunnittelusta, hankkimisesta, markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta. HSL laatii myös Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman. (Mikä on HSL? n.d.)

Joukkoliikennelaki: Nykyinen joukkoliikennelaki 869/2009 korvasi vuonna 2009 lain luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä. Sitä sovelletaan joukkoliikenteenä harjoitettavaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä linja-autolla, jollei palvelusopimusasetuksesta muuta johdu (Joukkoliikennelaki 869/2009 1:1 §).

Linja-autopysäkki: Linja-auton pysäyttämistä ja matkustajien kyytiin nousua ja poistumista varten tarkoitettu paikka (Linja-autopysäkit, suunnitteluvaiheen ohjaus 2003). Tässä työssä pysäkillä tarkoitetaan myös linja-autoliikenteen käyttämiä asemia ja terminaaleja.

Palvelusopimusasetus: Euroopan parlamentin ja neuvoston palvelusopimusasetus (EY) N:o 1370/2007 tuli voimaan vuonna 2009. Se määrittelee toimintatavat, joilla toimivaltaiset viranomaiset voivat varmistaa markkinaehdoilla toimivaa joukkoliikennettä parempilaatuisia, edullisempia, monilukuisempia tai luotettavampia henkilöliikenteen palveluja. Asetusta sovelletaan julkisen henkilöliikenteen harjoittamiseen maanteillä ja rautateillä tai muilla raideliikennemuodoilla. (Neuvoston asetus 1370/2007 art. 1.)

Palvelutasomäärittely: Joukkoliikennelaki velvoittaa joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen määrittelemään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason yhteistyössä kuntien ja maakuntien liiton kanssa (Joukkoliikennelaki 869/2009 1:4 §). Palvelutasoon vaikuttavat muun muassa vuoroväli, liikennöinti-aika, ajoaika, informaatio ja linjaston selkeys (Alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävät kriteerit 2011, 11–13).

Toimivaltainen viranomainen: Viranomaiset, viranomaisten ryhmittymät tai muut elimet, joilla on valtuudet toimia julkisen henkilöliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella. (Neuvoston asetus 1370/2007 art. 2.) Toimivaltainen viranomainen valitsee toimialueellaan käytettävät joukkoliikenteen järjestämistavat. Suomessa toimivaltaisina viranomaisina on 16 yksittäisten kuntien viranomaista, 10 seudullista kunnallista viranomaista sekä yhdeksän ELY-keskusta. (Joukkoliikennelaki 869/2009 3:12 § ja 3:14 §.)

SISÄLLYS

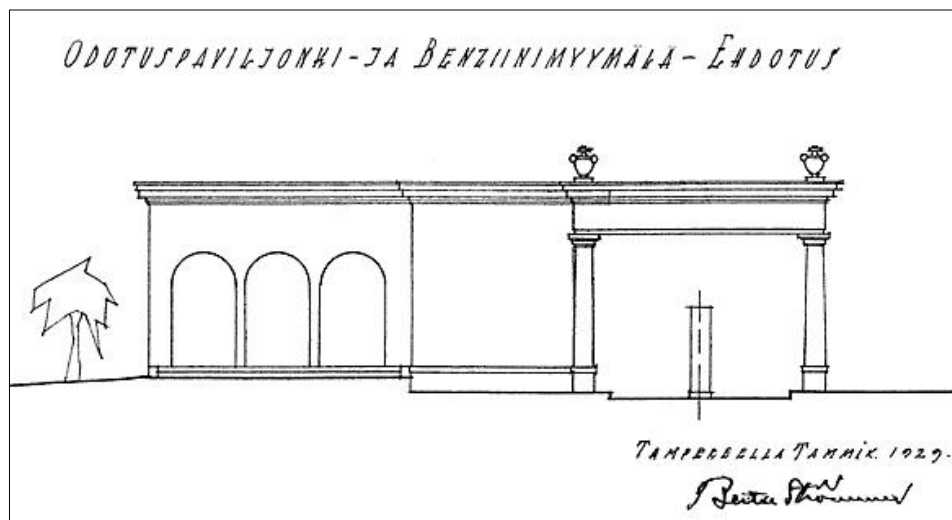
1	JOHDANTO.....	1
1.1	Opinnäytetyön taustat.....	8
2	LINJA-AUTOLIIKENNETTÄ JA PYSÄKKEJÄ KOSKEVA LAINSÄÄDÄNTÖ .	9
2.1	Vastuu pysäkeistä.....	9
2.2	Pysäkkiliikennemerkit.....	9
2.3	Palvelusopimusasetus ja joukkoliikennelaki.....	11
2.4	Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ja liikenteen järjestämistavat	11
2.5	Liikenneluvat henkilöiden ammattimaiseen kuljettamiseen linja-autolla.....	13
2.6	Reittiliikennelupahakemus ja toimivaltaisen viranomaisen ohjaus pysähtymiskäytäntöihin.....	14
2.7	Pikavuoropysäkkien merkityksen muuttuminen.....	14
2.8	Tietojen luovuttaminen viranomaisille.....	15
2.9	Palvelutasomäärittely.....	15
2.10	Hallituksen esitys joukkoliikennelain muuttamiseksi.....	16
2.11	Yhteenvedo luvusta 2.....	17
3	PYSÄKIT OSANA KOKO MATKAN LAATUKÄSITYSTÄ.....	18
3.1	JOKOLA-hanke.....	21
3.2	Yhteenvedo luvusta 3.....	22
4	PYSÄKKILUOKITTELUN TAVOITTEET JA KÄYTTÖTARKOITUKSET.....	22
4.1	Liikennejärjestelmäsuunnitelmat.....	23
4.2	Maakunta- ja yleiskaavoitus.....	24
4.3	Joukkoliikennestrategiat, laatukäytäväselvitykset, pysäkkiselvitykset.....	27
4.4	Yhteenvedo luvusta 4.....	30
5	SUUNNITTELUOHJEISSA ESIINTYVIÄ PYSÄKKILUOKITUKSIA JA LUOKITUSTEN KRITEREJÄ.....	30
5.1	Tiehallinnon pysäkkisuunnitteluohje.....	30
5.2	Kansainvälistä vertailua.....	31
5.3	Yhteenvedo luvusta 5.....	32
6	PYSÄKIT OSANA PALVELUTASOMÄÄRITTELYÄ.....	32
6.1	Palvelutasoluokat.....	33
6.2	Pysäkkien rooli palvelutason määrittelyssä.....	34
6.3	Yhteenvedo luvusta 6.....	34
7	YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET.....	35
7.1	Luokitteluperiaatteita.....	36
	LÄHTEET.....	39
Liite 1	LAADITTUJEN PYSÄKKILUOKITTELUJEN VERTAILU	
Liite 2	SUUNNITTELUOHJEIDEN VERTAILU	
Liite 3	VALTATIE 9 TURKU–TAMPERE LINJA-AUTOPYSÄKKIEN LUOKITTELU	

1 JOHDANTO

Suomen ensimmäinen linja-auto lähti reitilleen Turusta kohti Uuttakaupunkia vuonna 1905, mutta matka katkesi moottoririkkoon ennen määränpäättä ja linja-auto hinattiin perille hevosten vetämänä. Bussiliikenteen suosio oli 1900-luvun ensimmäisten vuosikymmenten aikana vähäistä ja alkoi kasvaa vasta 1920-luvulla linja-autojen teknisen kehityksen parantumisessa; vuonna 1925 Suomessa oli jo yli 1 300 linja-autoa. (Vuosisata suomalaista autoilua 2007.)

Linja-autoilla ei 1900-luvun alkupuolella ollut vakituksia pysähtymispaikkoja, vaan suurpiirteisellä aikataululla kulkevat linja-autot ottivat matkustajia kyytiin esimerkiksi toreilta, rautatieasemilta ja kauppojen pihoilta. Vuonna 1928 perustettiin Linja-autoliikennöitsijän liitto ry (nykyinen Linja-autoliitto ry) ajamaan liikennöitsijöiden yhteistä etua ja vakiinnuttamaan linja-autoliikennettä. Liitto lähetti heti perustamisvuonaan muun muassa Tampereen kaupunginhallitukselle anomuksen lämmitettävien odotussuojien saamiseksi linja-automatkustajille. Mukaan neuvotteluihin saatiin bensiinintuottajia rahoittamaan linja-autoasemia. (Keskinen 2000; Niskanen 2006, 54–55.)

Suomen ensimmäiset linja-autoasemat avattiin Tampereella 1929, toinen itään ja toinen länteen suuntautuvaa kaukoliikennettä varten. Asemat olivat kaupunginarkkitehti Bertel Strömmerin suunnittelemia (kuva 1). Ne olivat valmistuessaan merkittävä edistysaskel linja-autoliikenteelle ja malli myös muille kaupungeille. (Keskinen 2000; Niskanen 2006, 54–55.)



Kuva 1. Bertel Strömmerin suunnitelma Suomen ensimmäisestä linja-autoasemasta Tampereelle 1929

Linja-autopysäkit toimivat osana jokaisen linja-autoasiakkaan matkaketjua lähtöpaikasta määränpäähän. Vuoden 2013 Suomessa teiden ja katujen varsien linja-autopysäkit edustavat useiden vuosikymmenten erilaista suunnittelu-, laatu- ja varustelukirjoa (kuvat 2–5), minkä takia ne eivät kaikilta osin täytä enää nykypäivän vaatimuksia ja ohjeita. Pysäkkien merkitys pelkkänä linja-auton pysähtymispaikkana on kuitenkin muuttunut enemmän osaksi joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja matkustusmukavuuden kokonaisuutta. Pysäkit toimivat myös imagotekijänä ja ”käyntikorttina” yksityisautoilijoille ja muille tienkäyttäjille, jotka eivät itse käytä joukkoliikennettä.



Kuva 2. Pysäkkitolppa kantatien 58 varrella Oriveden Onnistaipaleella



Kuva 3. Helsingin keskustassa sijaitsevassa Kampin terminaalissa yhdistyvät kaukoliikenteen ja Espoon seutuliikenteen linja-autoterminaalit, metroasema sekä myynniltään Suomen suurimpiin kuuluva ostoskeskus



Kuva 4. Tikanmaan pysäkki Raisiossa ei houkuttele käyttämään joukkoliikennettä



Kuva 5. Valtatien 10 varressa oleva lasikatoksellinen pysäkki tarjoaa hyvän sääsuojan linja-autoa odottaville matkustajille Liedossa

Linja-autopysäkkeihin ja niiden suunnittelemiseen kohdistetaan tavoitteita ja vaatimuksia eri osapuolten näkökulmista:

Matkustajien kannalta tärkeitä ominaisuuksia ja huomioon otettavia asioita ovat esimerkiksi

- pysäkin sijainti ja saavutettavuus
 - etäisyydet pysäkille ja pysäkiltä pois
 - jalankulkureitti pysäkille
 - vaihto-olosuhteet kulkuneuvosta toiseen
 - saattoliikenne ja liityntäpysäköinti
- turvallisuus
 - pysäkille saapuminen ja siltä poistuminen, tienylitystarve
 - linja-auton odottaminen
 - pysäkin ohittava liikenne, myös polkupyörät (kuva 6)
 - valaistus, sosiaalinen kontrolli
- odotteluolosuhteet
 - muun muassa katos, penkki, roskakori
 - sade, tuuli, lumi
 - siisteys
- matkustajainformaatio
- esteettömyys
 - linja-autoon nousu ja poistuminen
 - pysäkin erottuminen ympäristöstä
 - apuvälineiden kanssa liikkuville tarpeeksi tilaa
 - ei tasoeroja katoksessa
 - näkövammaisten tarpeet, odotustilan ja kulkuväylien materiaalierot, kontrastivärit, kohokuviot



Kuva 6. Erityisesti linja-autosta poistuvan matkustajan turvallisuus paranee, kun pyöräilijät ohjataan pysäkin ohi katoksen takaa

Tien- ja kadunpitäjälle nousee matkustajanäkökulmien lisäksi tärkeiksi asioiksi myös pysäkin

- taloudellisuus, pysäkin ja varusteiden kustannukset
- turvallisuus
 - linja-auton hidastaminen ja kiihdyttäminen
 - liikenteen sujuvuus pysäkin ohi
 - mitoitus, pituuskaltevuudet
 - linja-autolla tilaa ajaa tarpeeksi lähelle pysäkin reunaa
 - useampi linja-auto yhtä aikaa pysäkillä
 - pysäkin havaittavuus
 - suojatien sijainti pysäkkiin nähden
- kunnossapito
 - kustannukset: katoksen hoitokustannukset ovat usein hankintainvestointia suuremmat
 - pysäkin ja väylän mitoitus kunnossapitokaluston mahtumiseksi, nopean ja tehokkaan koneellisen kunnossapidon mahdollistaminen
 - hoitoluokka
 - vastuiden jakautuminen esimerkiksi kunnan, ELY-keskuksen, mainosyrityksen ja kiinteistön omistajan kesken
 - sääolosuhteet, ilkivalta
 - kestävyys, pitkäikäisyys, materiaalivalinnat
- ympäristö
 - melu, tärinä
 - roskaaminen
 - kaupunkikuvalliset ja kulttuurimaisemalliset vaatimukset ulkonäölle

- Myös pysäkkiä käyttävillä liikennöitsijöillä on edellä mainittujen ominaisuuksien lisäksi erilaisia vaatimuksia pysäkkeihin kohdistuen, kuten
- sujuvuuden kannalta riittävän suuri pysäkkien keskinäinen etäisyys
 - pysäkille ajon sujuvuus ja nopeus
 - pysäkillä odottavan matkustajan havaitseminen
 - pysäkin ulkonäkö, ilme, imago (kuva 7)
 - kuljettajien turvallisuus ja odotustilat erityisesti päätepysäkeillä.



Kuva 7. Jokeri-runkolinjan pysäkeillä on Espoossa ja Helsingissä muista pysäkeistä poikkeava ulkonäkö. Jokeri-vuorot pysähtyvät vain niille erikseen merkityillä pysäkeillä.

Eri ympäristöissä pysäkkeihin kohdistuu erilaisia odotuksia ja vaatimuksia. Suurten kaupunkien keskustapysäkit (kuva 8) palvelevat erityyppistä linja-autoliikennettä, erilaisia matkustajamääriä, erilaista linja-autokalustoa ja erilaisia matkustustarpeita kuin harvaan asutun maaseudun tai kaukoliikenteen pysäkit (kuva 9). Myös edellä mainittujen eri osapuolten, matkustajien, tienpitäjän ja liikennöitsijän, odotukset niitä kohtaan ovat erilaiset. Pysäkin rooli osana joukkoliikennejärjestelmää, infrastruktuuria ja yhdyskuntarakennetta sekä maankäytön suunnittelua vaihtelee merkittävästi riippuen pysäkin sijainnista.



Kuva 8. Kaupunkikeskustojen pysäkit palvelevat suuria matkustajamääriä ja tiheitä vuorovälejä



Kuva 9. Maaseudun linja-autopysäkkien merkitys ja niihin kohdistuvat odotukset poikkeavat kaupunkiseutujen pysäkeistä

1.1 Opinnäytetyön taustat

Linja-autopysäkkejä voidaan lajitella ja priorisoida eri luokkiin erilaisten kriteerien perusteella. Näitä voivat olla muun muassa pysäkin asema joukkoliikenteen reittiverkossa tai matkustajien määrä. Pysäkkien luokitteluja ja priorisointeja käytetään eri tarkoituksiin suunnittelun eri tasoilla lähtien yleispiirteisestä liikennejärjestelmän suunnittelusta aina konkreettisesti pysäkkien varusteita määrittäviin ohjeisiin ja laatuvaatimuksiin saakka.

Tutkimusongelma, tavoitteet ja tutkimuskysymykset

Tämän opinnäytetyön lähtökohta ja tutkimusongelma on, että Suomessa ei ole olemassa virallista ohjeistusta linja-autopysäkkien luokitteluun.

Opinnäytetyöraportin tavoitteena on helpottaa pysäkkien luokittelua tulevaisuudessa perehtymällä pysäkkiluokittelun tavoitteisiin, käyttötarkoituksiin ja periaatteisiin. Raportti toimii yhtenä esiselvityksenä Liikenneviraston Pysäkkistrategia-projektille ja sen tarkoituksena on nostaa esille aiheita, jotka vaativat vielä jatkoselvitystä.

Tätä opinnäytetyötä kirjoitettaessa on ollut tavoitteena vastata muun muassa seuraaviin kysymyksiin:

- Miten lainsäädännössä käsitellään pysäkkejä?
- Miksi pysäkkejä luokitellaan ja mitä luokittelulla saavutetaan?
- Minkälaisia luokitteluja Suomessa on aiemmin käytetty ja minkälaisiin kriteereihin ne ovat perustuneet?
- Onko naapurimaissa virallisia, kansallisia ohjeita pysäkkien luokitteluun?
- Voidaanko luokittelulle luoda yhtenäinen, koko maankattava toimintatapa vai tarvitaanko eri tarkoituksiin ja eri olosuhteisiin erilaisia luokittelutapoja ja -kriteerejä?
- Mikä merkitys joukkoliikenteen palvelutasotavoitteilla on pysäkkien laatuun ja luokitteluun?

Opinnäytetyö on toiminut lähtökohtana pohdittaessa valtatie 9 linja-autopysäkkien luokittelua yhteysväلیلä Turku–Tampere (liite 3).

Opinnäytetyön tiedonkeruumenetelmät ja ohjaus

Tutkimuskysymysten ratkaisemiseksi linja-autopysäkkien luokittelua koskevaa aineistoa on kerätty eri puolilta Suomea valituista joukkoliikennestrategioista, pysäkkiselvityksistä, liikennejärjestelmäsuunnitelmista sekä maakunta- ja yleiskaavoista. Näiden lisäksi työhön on käytetty tietoja liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston sekä entisen Tiehallinnon (nykyisin Liikennevirasto) pysäkkejä ja joukkoliikennettä koskevista ohjeista ja muista julkaisuista.

Pysäkkien valtakunnallisia luokittelukäytäntöjä Ruotsista, Virosta, Norjasta ja Tanskasta on selvitetty haastattelemalla sähköpostitse paikallisia joukkoliikenneviranomaisia.

Opinnäytetyötä ovat ohjanneet työn toimeksiantajana Linea Konsultit Oy:n Sakari Somerpalo sekä Liikenneviraston työryhmä, johon kuuluivat Liikennevirastosta Arja Aalto, Matti Holopainen, Erika Karjalainen ja Laura Langer, Uudenmaan ELY-keskuksesta Heli Siimes ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksesta Soile Koskela. Hämeen ammattikorkeakoulun ohjaavana opettajana opinnäytetyössä toimi Nina Karasmaa. Raportti julkaistaan myös Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä -sarjassa.

2 LINJA-AUTOLIIKENNETTÄ JA PYSÄKKEJÄ KOSKEVA LAINSÄÄDÄNTÖ

Linja-autoliikennettä ja pysäkkejä käsitellään muun muassa tieliikenne-laissa ja -asetuksessa, EU:n palvelusopimusasetuksessa ja linja-automatkustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa, joukkoliikennelaissa, maantielaissa, maankäyttö- ja rakennuslaeissa sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmälaissa. Näiden lisäksi pysäkkeihin liittyviä vastuita on määriteltä esimerkiksi Liikenneviraston ja Suomen Kuntaliiton julkaisussa Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet maantien pidossa sekä HSL:n toimesta laaditussa Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategiassa.

2.1 Vastuu pysäkeistä

Liikenneväylät jaotellaan hallinnollisesti maanteihin, katuihin ja yksityisteihin. Maantien tienpidosta ja sen kustannuksista vastaa tienpitäjänä valtio ja tienpitöviranomaisena toimii toimivaltainen ELY-keskus (Maantielaki 503/2005 1:10–11 §). Valtio vastaa maanteiden pysäkkialueiden ja -katosten toteutuksesta ja kunnossapidosta. Kadun suunnitteleminen, rakentamisen sekä kunnossa- ja puhtaanapidon järjestäminen kuuluu kunnalle (MRL 132/1999 12:84 §). Kunnan vastuulla ovat myös katuverkolla sijaitsevat pysäkit. Yksityistiet ovat yksityisten kiinteistönomistajien ja muiden teosakkaiden ylläpitämiä teitä.

2.2 Pysäkkiliikennemerkit

Lähtökohtana on, että linja-autot pysähtyvät niille järjestetyillä pysäkeillä, jotka on merkitty tieliikenneasetuksen mukaisilla ohjemerkeillä. Pysäkit sijoitetaan teille ja kaduille, joilla on aikatauluun ja säännöllisiin reitteihin perustuvaa julkista linja-autoliikennettä. (Linja-autopysäkit, suunnittelu- vaiheen ohjaus 2003, 10.) Haja-asutusalueiden vähäliikenteisillä teillä linja-autot pysähtyvät käytännössä myös ilman pysäkkimerkkiä. Myös kaukuliikenteen palvelulinjat pysähtyvät yleensä tarpeen vaatiessa merkittyjen pysäkkien ulkopuolella, mikäli se on liikenneturvallisuutta vaarantamatta mahdollista.

Tieliikenneasetuksen kolmannen luvun 19 §:ssä esitetään kaksi linja-autopysäkkejä koskevaa ohjemerkkiä, paikallisliikenteen linja-auton keltapohjainen pysäkkimerkki 531 sekä kaukoliikenteen linja-auton sinipohjainen pysäkkimerkki 532 (kuva 10). Pysäkillä käytetään vain joko toista tai molempia merkkejä linja-autoliikenteestä riippuen. Merkkien vaikutuksen tehostamiseksi tai selventämiseksi voidaan pysäkin kohdalla käyttää myös valkoista BUS-tiementä (TLA 182/1982 5:45 §).



Kuva 10. Linja-autopysäkkien ohjemerkit 531 ja 532

Tieliikenneasetus kieltää pysäyttämästä tai pysäköimästä muita ajoneuvoja pysäkillä, paitsi kyytiin nousemista tai siitä poistumista varten, jos se tapahtuu linja-autoliikennettä estämättä. Pysäyttämisaikarajoitusta voidaan osoittaa myös yhtenäisellä keltaisella reunamerkinällä (TLA 182/1982 5:43 §).

Pikavuorolinjojen pysäkit merkitään tieliikenneasetuksen mukaisesti lisäkilvellä kaukoliikenteen pysäkkimerkin yhteyteen (kuva 11). Asetuksessa ei ole erikseen määritelty kyseisen lisäkilven ulkonäköä tai siinä lukevaa tekstiä, mutta lisäkilpien värit ovat yleensä samat kuin päämerkissä (TLA 182/1982 3:21 §). Pysäkkimerkin yhteyteen voidaan asettaa myös pysäkin nimi, linjojen numerotunnukset ja päätepisteiden tai reittien nimet, kunnan vaakuna sekä tariffin ja liikenteenharjoittajaryhmän tunnus (TLA 182/1982 3:19 §).



Kuva 11. Esimerkki pikavuoro-lisäkilvestä Kylmäkoskella

Tieliikennelain toinen luku käsittelee liikennesääntöjä ja sen 22 § tien antamista pysäkiltä lähtevälle linja-autolle. Pysäkiltä lähtevälle linja-autolle on lain mukaan annettava esteetön pääsy pysäkiltä, kun tiellä käytettävä suurin sallittu nopeus on enintään 60 km/h. Muiden varoittamiseksi linja-auton kuljettajan on lain mukaan annettava hyvissä ajoin suuntamerkki aikoessaan lähteä pysäkiltä liikkeelle ja noudatettava erityistä varovaisuutta vaaran välttämiseksi. Linja-autoliikenteen sujuvuutta voidaan joissain tapauksissa parantaa laskemalla tien nopeusrajoitusta juuri laissa mainittuun enintään 60 kilometriin tunnissa, jolloin linja-autojen liikkeellelähtö pysäkiltä helpottuu ja nopeutuu.

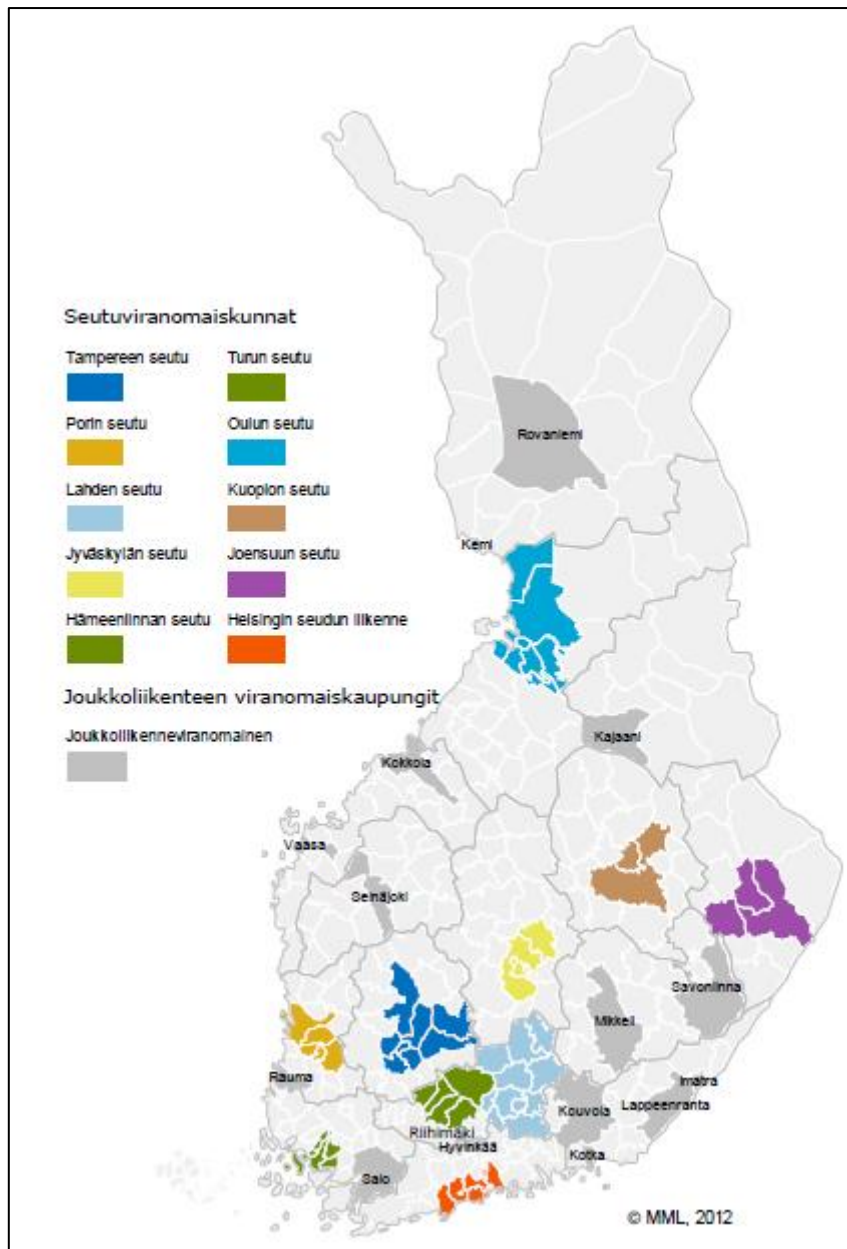
2.3 Palvelusopimusasetus ja joukkoliikennelaki

Euroopan unionin kaikissa jäsenvaltioissa tuli 3.12.2009 voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston joukkoliikenteen palvelusopimusasetus. Asetuksen tarkoituksena on määritellä, miten toimivaltaiset viranomaiset voivat varmistaa julkisen liikenteen palvelut, jotka ovat markkinaehdoilla toimivaa joukkoliikennettä parempilaatuisia, edullisempia, monilukuisempia tai luotettavampia. Palvelusopimusasetuksessa vahvistetaan myös ehdot, joiden perusteella toimivaltaiset viranomaiset korvaavat liikenteen harjoittajalle aiheutuvat kustannukset tai myöntävät yksinoikeuksia. Asetusta sovelletaan julkisen henkilöliikenteen harjoittamiseen maanteilla ja rautateilla tai muilla raideliikennemuodoilla. (Neuvoston asetus 1370/2007 art. 1 (EYVL N:o L 315, 3.12.2007, 6.))

Palvelusopimusasetus loi tarpeen poistaa Suomen kansallisesta lainsäädännöstä ristiriidat asetukseen nähden sekä määritellä toimintatavat silloin, kun palvelusopimusasetusta ei sovellettaisi joukkoliikennettä järjestettäessä. Suomessa aiemmin käytetty laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä korvattiin palvelusopimusasetuksen kanssa yhtä aikaa 3.12.2009 voimaan tulleella joukkoliikennelaille. Lain tavoitteena on kehittää joukkoliikennettä siten, että välttämättömät, jokapäiväiset joukkoliikennepalvelut ovat käytettävissä koko maassa. Lisäksi tavoitteena on kasvattaa korkean palvelutason avulla joukkoliikenteen kulkutapaosuutta runsasväkisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä. (Joukkoliikennelaki 869/2009 1:3 §.)

2.4 Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ja liikenteen järjestämistavat

Palvelusopimusasetuksen 2 artiklassa määritellään toimivaltaisiksi viranomaisiksi ne viranomaiset, viranomaisten ryhmittymät tai muut elimet, joilla on valtuudet toimia julkisen henkilöliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella. Joukkoliikennelain 12 ja 14 §:ssä on mainittu nämä palvelusopimusasetuksen mukaiset toimivaltaiset viranomaiset Suomessa: yksittäisten kuntien viranomaiset (yhteensä 16 kappaletta), seudulliset kunnalliset viranomaiset (10 kpl) sekä ELY-keskukset (9 kpl) (kuva 12).



Kuva 12. Joukkoliikenteen seutuviranomaiskunnat ja viranomaiskaupungit Suomessa. Toimivaltaiset ELY-keskukset ovat joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia muissa kuin laissa erikseen nimetyissä yksittäisissä kunnissa ja seudullisten viranomaisten kunnissa.

Joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen on valittava toimialueellaan käytettävät joukkoliikenteen järjestämistavat (Joukkoliikennelaki 869/2009 3:14§). Toimialueen eri osille voidaan valita erilaisia järjestämistapoja. Vaihtoehtoina ovat täysin markkinaehtoinen liikenne, palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetty liikenne tai markkinaehtoinen liikenne, jota täydennetään erilaisina yhdistelminä palvelusopimusasetuksen mukaisella liikenteellä.

Täysin markkinaehtoinen liikenne perustuu vapaalle kilpailulle. Liikenne toimii liikenteenharjoittajan oman suunnittelun ja hinnoittelun mukaisesti eikä liikenteenharjoittajille makseta julkista tukea. Markkinaehtoisessa liikenteessä voi syntyä uusia innovaatioita, konsepteja ja joukkoliikenteen kilpailukykyä parantavia tekijöitä liikenteenharjoittajien kilpaillessa asiakkaista esimerkiksi reitin, laadun, hinnan, palvelutason tai aikataulun avulla. Vaarana on, että täysin markkinaehtoinen liikenne jättää heikon kysynnän alueet kokonaan ilman joukkoliikennepalveluja. (Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista 2012, 2–9.)

Jos joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisena haluaa järjestää markkinaehtoista liikennettä parempia julkisen liikenteen palveluja, järjestetään ne EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Asetusta sovellettaessa viranomaisen on aina selkeästi määritettävä korvausperusteet ja mahdollisten yksinoikeuksien luonne ja laajuus sekä annettava julkisen liikenteen velvoitteet, jotka liikenteenharjoittajan on täytettävä (Neuvoston asetus 1370/2007 art. 4).

Myös muut kuin toimivaltaisena viranomaisena toimivat kunnat tai kuntayhtymät saavat joukkoliikennelain 14 a §:n perusteella täydentää alueensa joukkoliikennepalveluja palvelusopimusasetuksen mukaisella liikenteellä noudattaen julkisista hankinnoista annettua lakia.

Vuonna 2009 valtio ja kunnat rahoittivat kotimaan julkista joukkoliikennettä lipputukina, liikennepalveluiden ostoina ja matkakustannusten korvauksina yhteensä noin 570 miljoonalla eurolla (Julkisen liikenteen suoritilasto 2011 2013, 16).

2.5 Liikenneluvat henkilöiden ammattimaiseen kuljettamiseen linja-autolla

Joukkoliikennelain 9 §:n mukaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä linja-autolla tarvitaan joukkoliikennelupa. Se oikeuttaa harjoittamaan tilausajoliikennettä koko Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta sekä palvelusopimusasetuksen mukaista linja-autoliikennettä toimivaltaisen viranomaisen, kunnan tai kuntayhtymän kanssa tehdyn sopimuksen mukaan. Joukkoliikenneluvan myöntää Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus ja se on voimassa viisi vuotta. (Joukkoliikennelaki 869/2009 2:9 §, 3:10 §, 5:30 §.)

Markkinaehtoiseen reittiliikenteeseen linja-autolla tarvitaan joukkoliikenneluvan lisäksi reittiliikennelupa, jonka myöntää se ELY-keskus, jonka toimivalta-alueella pisin osa reitistä on. Joukkoliikennelain 12 §:ssä mainitut yksittäisten kuntien viranomaiset tai seudulliset kunnalliset viranomaiset myöntävät reittiliikenneluvat yksinomaan niiden toimivalta-alueilla harjoitettavaan reittiliikenteeseen. Reittiliikennelupa on voimassa enintään 10 vuotta. (Joukkoliikennelaki 869/2009 2:9 §, 3:12 §, 5:30 §.)

Kutsujoukkoliikenneluvalla saa harjoittaa kutsujoukkoliikennettä linja-autolla. Joukkoliikennelaki kieltää kutsujoukkoliikenneajot taksiasemilta ja ilman ennalta tehtyä tilausta pysäkeiltä eikä niitä saa tarjota julkisella paikalla. Toimivaltainen ELY-keskus myöntää toiminta-alueensa kutsu-

joukkoliikenneluvat. Yksinomaan joukkoliikennelain luvuissa 12 ja 13 mainittujen kuntien toimivalta-alueella harjoitettavaan kutsuliikenteeseen luvan myöntää kyseisen kunnan viranomainen. Ainoastaan HSL-kuntayhtymän toimivalta-alueella harjoitettavaan kutsujoukkoliikenteeseen luvan myöntää HSL-kuntayhtymä. Kutsujoukkoliikennelupa on voimassa enintään viisi vuotta. (Joukkoliikennelaki 869/2009 2:9 §, 3:13 §, 5:30 §.)

2.6 Reittiliikennelupahakemus ja toimivaltaisen viranomaisen ohjaus pysähtymiskäytäntöihin

Reittiliikennelupahakemuksessa ilmoitetaan haettavan liikenteen reitti ja kaikki tai tärkeimmät pysäkit (kuva 13). Lähtökohtana markkinaehtoisessa liikenteessä on, että hakija voi itse valita haluamansa pysäkit, jotka ovat liikennöintiin käytettävissä. Toimivaltainen viranomainen voi ohjata liikennöitsijöitä käyttämään yhdenmukaista pysähtymiskäytäntöä pysäkkitalan riittämiseksi ja joukkoliikennejärjestelmän selkeyden säilyttämiseksi. Reittiliikennelupahakemusta ei voida kuitenkaan hylätä siksi, että ohjausta ei ole noudatettu, jos pysäkit ovat liikennöintiin käytettävissä. (Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista 2012, liite 1.)

Haettavan liikenteen luonne		
<input type="checkbox"/> Pikavuoroliikenne	<input type="checkbox"/> Vakiovuoroliikenne	<input type="checkbox"/> Kaupunkiliikenne
<input type="checkbox"/> Muu, mikä? _____		
Haettavan liikenteen pysäkit, aikataulu ja kartta, sekä tarvittaessa selvitys siitä, että haetut väylät ja pysäkit ovat käytettävissä liikennöintiin. (suositellaan erillisten liitteiden käyttämistä)		
Ilmoitus siitä, onko hakemuksen jättämistä edeltänyt joukkoliikennelain 7 §:n mukainen liikenteenharjoittajien välinen yhteistyö		
<input type="checkbox"/> Yhteistyötä ei ole ollut	<input type="checkbox"/> Yhteistyötä on ollut, mistä selvitys liitteessä	
Hakemukseen liittyvät muut lupahakemukset		
4. Hakemuksen perustelut (tarvittaessa eri liitteelle)		
Selvitys siitä, miten palvelutasomääritykset on otettu huomioon (myös hinnasto ja palvelun laatu) sekä muut perustelut		

Kuva 13. Reittiliikennelupahakemukseen merkitään muun muassa liikenteen luonne, pysäkit, aikataulu ja kartta

2.7 Pikavuoropysäkkien merkityksen muuttuminen

Aiemmin voimassa olleessa laissa luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä määriteltiin pikavuoroliikenteeksi nopea linjaliikenne, joka pysähtyy vain liikenneluvassa määritellyillä pysäkeillä (HenkilöliikenneL 343/1991 1:2 §). Henkilöliikennelain kumonneen, nykyisin voimassa olevan joukkoliikennelain perusteella lupaviranomainen ei kuitenkaan pysty enää määrittelemään, millä pysäkeillä pikavuoroliikenne saa tai ei saa pysähtyä. Liikenteenharjoittaja saa reittilupahakemusta tehdessään valita itse myös pikavuoroliikenteelle haluamansa liikennöintiin käytettävissä olevat pysäkit.

Pikavuorokäytäntöjen muuttuminen voi tulevaisuudessa olla matkustajan näkökulmasta epäloogista ja harhaanjohtavaa, jos saman linja-autoreitin pysäkit vaihtelevat vuorosta ja liikenteenharjoittajasta riippuen. Myös tienpitäjän ja pysäkkien kehittämisen kannalta lakimuutoksen vaikutukset ovat aiempaan tilanteeseen verrattuna merkittäviä. Koska eri liikennettä palvelevilla pysäkeillä on erilaisia vaatimuksia eri ympäristöissä, voi nykyistä useampien pysäkkien saaminen vastaamaan pikavuoroliikenteen tarpeita tuottaa ongelmia. Esimerkiksi linja-autoliikenteen sujuvuuden, pysäkin mitoituksen, pysäkkitiilan riittävyuden ja pysäkkiin kohdistuvien kustannusten perusteella tulisi pohtia yhtenäisiä pysähtymiskäytäntöjä, jotka hyödyttävät sekä tienpitäjää, liikenteenharjoittajaa että erityisesti joukkoliikennettä käyttävää matkustajaa. Jatkossakin on tärkeää saada selville pikavuororeittien käytetyimmät pysäkit, joiden sijainti ja laatu vastaavat linja-automatkustajien, liikennöitsijöiden ja tienpitäjän odotuksia, tarpeita ja toiveita. Kyseiset pysäkit voitaisiin merkitä myös tulevaisuudessa tieliikenneasetuksessa mainitulla pikavuorolinjan lisäksi. Hyvä sijainti ja korkea laatu voivat houkuttaa joukkoliikenteelle lisää käyttäjiä. Näin myös markkinaehtoisin liikenteen liikenteenharjoittajat haluaisivat todennäköisemmin pysähtyä juuri tienpitäjän pikavuoroliikenteelle tarkoittamilla pysäkeillä.

2.8 Tietojen luovuttaminen viranomaisille

Joukkoliikennelain 57 § koskee tietojen luovuttamista viranomaisille. Liikenteenharjoittajalla on velvollisuus luovuttaa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää sekä taloutta koskevia tietoja valtakunnallisen palvelutason määrittelyä sekä tilastointia ja tutkimusta varten vain liikenne- ja viestintäministeriölle. Palvelutason määrittelyä ja liikenteen suunnittelua varten liikenteenharjoittaja on velvoitettu luovuttamaan tietoja myös toimivaltaiselle viranomaiselle. Reitti- ja aikataulutietoja on tarvittaessa luovutettava liikennepalveluista tiedottamista varten. Laissa todetaan myös että liikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista sekä harjoitetun liikenteen valvontaa varten on toimitettava viranomaisen pyytämät tiedot.

Useissa pysäkkien suunnitteluun, luokitteluun, varusteluun tai toimenpidesuunnitteluun liittyvissä hankkeissa olisi tärkeää saada selville esimerkiksi pysäkkien käyttäjämäärät, jotta toimenpiteitä voidaan ohjata niille pysäkeille, joita käytetään todellisuudessa eniten. Vaikka joukkoliikenteen ja sen infrastruktuurin, kuten asemien ja pysäkkien, kehittämisellä voitaisiin lisätä koko linja-autoliikenteen kulkutapaosuutta ja saada lisää asiakkaita, ei liikenteenharjoittajien ole kuitenkaan nykyinsäädännön perusteella pakko luovuttaa mainittuja käyttäjämäärätietoja.

2.9 Palvelutasomäärittely

Joukkoliikennelain 4 § velvoittaa toimivaltaisia viranomaisia määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö. (Jouk-

koliikennelaki 869/2009 1:4 §.) Palvelutasomäärittelyn ja -tavoitteiden kytkeytymismahdollisuuksia pysäkkien laatuun ja luokitteluun on käsitelty tarkemmin luvussa 6 Pysäkit osana palvelutasomäärittelyä.

2.10 Hallituksen esitys joukkoliikennelain muuttamiseksi

Hallitus teki keväällä 2013 eduskunnalle esityksen nykyisen joukkoliikennelain muuttamiseksi. Lakiin esitetään lisättäväksi säännökset soveltaa Suomessa EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevaa asetusta. Esitys sisältää myös viranomaisten vastuualueisiin liittyvä muutos-ehdotuksia. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.7.2013. (HE 36/2013.)

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 181/2011

Euroopan parlamentin ja neuvoston linja-automatkustajien oikeuksia koskevaa asetusta n:o 181/2011 alettiin soveltaa 1.3.2013 alkaen. Sen tavoitteena on turvata matkustajien oikeudet onnettomuustapauksissa, erityiset oikeudet vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille sekä matkustajien oikeudet peruutus- ja viivästystapauksissa. Asetus sisältää velvoitteita linja-autoyrityksille, matkanjärjestäjille, matkatoimistoille ja terminaalien pitäjille. Sen säännökset ovat pakottavia, mutta liikenteenharjoittajat voivat tarjota matkustajan kannalta myös asetusta parempia sopimusehtoja. (HE 36/2013.)

Linja-automatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 12 artikla velvoittaa jäsenvaltioita nimeämään terminaalit, joissa vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä avustetaan. 24 artiklan mukaan liikenteenharjoittajien ja terminaalien pitäjien on annettava omien toimivaltuuksiensa rajoissa matkustajille riittävästi tietoja koko matkan ajan. Asetuksen 28 artikla velvoittaa jäsenvaltioita nimeämään täytäntöönpanoelimet varmistamaan asetuksen noudattamisen. (HE 36/2013.)

Hallituksen ehdotukset joukkoliikennelain muutoksiksi

Linja-automatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 28 artiklassa tarkoitetuiksi toimivaltaisiksi viranomaisiksi ehdotetaan kuluttaja-asiamiestä ja Liikenteen turvallisuusvirasto Trafia.

Nykyinen joukkoliikennelaki velvoittaa 6 §:ssä viranomaisia suunnittelemaan joukkoliikennettä ottaen huomioon eri väestöryhmien, kuten lasten, nuorten, naisten, miesten, vanhusten ja vammaisten tarpeet. Kaikkien linja-autoliikenneluvan haltijoiden on määritettävä tarjoamiensa liikennepalveluiden osalta laatulupaus, josta on säädetty joukkoliikennelain 48 §:ssä. Laki ei kuitenkaan sisällä erikseen matkustajien oikeuksia koskevaa sääntelyä, vaan jättää liikenneluvan haltijalle oikeuden itse määrittellä laatulupauksen mukaisen laatutason. Laatulupauksessa ei voida kuitenkaan heikentää vuonna 2013 voimaan tulleen EU:n linja-automatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen pakottavia ja velvoittavia säännöksiä.

Hallituksen esitys sisältää ehdotuksen Trafín tehtävien laajentamisesta antamalla sille toimivallan nimetä asetuksen 12 artiklassa tarkoitetut terminaalit ja linja-autoasemat, joissa on avustettava vammaisia ja liikuntarajoitteisia matkustajia. Terminaalit on nimettävä, vaikka ne eivät olisi täysin toimivia vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien kannalta. Käytännössä kyseiset matkustajat tarvitsevat kuitenkin sitä enemmän avustusta mitä huonommin asema soveltuu heille itsenäiseen liikkumiseen.

Joukkoliikennelain muutosesityksessä hallitus ehdottaa valtakunnallisen joukkoliikenteen tilastoinnin ja tutkimuksen siirtämistä liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikennevirastolle. Samalla lain 57 §:ään ehdotetaan muutosta, joka velvoittaisi liikenteenharjoittajia luovuttamaan Liikennevirastolle tätä tehtävää varten liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää sekä taloutta koskevia tietoja liike- ja ammattisalaisuuden estämättä. Voimassa olevasta laista poiketen samaan pykälään ehdotetaan lisättäväksi myös liikenteenharjoittajien velvollisuus luovuttaa ajantasaisia reitti-, pysäkki- ja aikataulutietoja toimivaltaisille viranomaisille ja Liikennevirastolle liikennepalveluista tiedottamista ja valtakunnallista joukkoliikenteen koontitietokantaa varten.

Ehdotuksessa annetaan edellä mainituille viranomaisille oikeus luovuttaa saamaansa tietoa toiselle viranomaiselle salassapitovelvollisuuden estämättä, jos tiedon käyttötarkoitus ei muutu. Viranomaisilla olisi myös oikeus luovuttaa liikenteen reitti-, pysäkki- ja aikataulutietoja joukkoliikenteen palvelutasoa parantaviin ja kilpailukykyä edistäviin tarkoituksiin. Se, taakaako lakimuutos pysäkkikohtaisia käyttäjämäärätietoja liikenteenharjoittajilta, on vielä epävarmaa.

2.11 Yhteenveto luvusta 2

- Pysäkit merkitään virallisilla tieliikenneasetuksen mukaisilla pysäkkimerkeillä.
- Pikavuoropysäkkien asemaa ja merkitystä tulevaisuudessa tulisi pohtia lisää. Lupaviranomainen ei voi enää määrätä pysähtymispaikkoja.
- Hallituksen esitys vaikuttaisi joukkoliikennelain matkustajien oikeuksiin, viranomaisten vastuiden jakautumiseen ja liikenteenharjoittajien tietojenluovutukseen.

3 PYSÄKIT OSANA KOKO MATKAN LAATUKÄSITYSTÄ

Linja-automatka koostuu muiden joukkoliikennemuotojen tavoin useista erilaisista osatekijöistä, joilla on vaikutusta koko matkan laatuun ja palvelutasoon. Näitä voivat olla esimerkiksi kävelymatkan pituus, linja-auton odottamiseen kuluva aika, kaluston laatu ja linjaston kattavuus. Tarkasteltavan liikenteen tyyppi vaikuttaa eri osatekijöiden merkittävyyteen.

Linja-autopysäkkien sijainnilla ja olosuhteilla voidaan vaikuttaa useaan palvelutason osatekijään ja sitä kautta koko matkan laatuun ja miellyttävyyteen. Kuvassa 14 on esillä pysäkkeihin liittyviä palvelutasotekijöitä ryhmiteltyinä neljään osatekijään: tarjonta, matka-aika, matkan laatutekijät sekä muut liikennejärjestelmäominaisuudet. Eri tekijöillä on vaikutusta toisiinsa ja ne ovat osin päällekkäisiä. (Pesonen, Moilanen, Tervonen & Weiste 2006, 14.)



Kuva 14. Palvelutason osatekijöitä, joihin linja-autopysäkkien sijainnilla ja olosuhteilla on vaikutusta

Tarjonnan osatekijät

Pysäkit vaikuttavat tarjonnan osatekijöistä ainakin kävelymatkaan ja hallittavuuteen. Kävelymatkan enimmäispituussuositus pysäkillä on taajamassa 400–600 metriä ja haja-asutusalueella 1 000 metriä (Linja-autopysäkit, suunnitteluvaiheen ohjaus 2003, 14). Tiheä pysäkkiverkko vähentää kävelymatkoja, mutta toisaalta laskee linja-auton matkanopeutta ja täten kasvattaa kulkuneuvossa vietettyä ajoaikaa.

Matka on hallittavissa silloin, kun matkustaja voi olla varma sen toteutumisesta haluamallaan tavalla. Tarjonnan palvelutasotekijöihin kuuluvaan hallittavuuteen vaikuttavat muun muassa joukkoliikennejärjestelmän selkeys ja vaihtojen sujuvuus. Kehittämällä pysäkkejä saadaan parannettua matkan hallittavuutta.

Matka-ajan osatekijät

Pysäkeillä on vaikutusta myös matka-ajan palvelutasotekijöihin, joita ovat muun muassa odottelu-aika ennen pysäkille lähtöä, kävely-aika pysäkille matkan alussa sekä pois pysäkiltä matkan lopussa, odotusaika pysäkillä, ajoaika linja-autossa sekä mahdollisiin vaihtoihin kuluva aika.

Matka-ajan osatekijöiden arvoja voidaan vertailla keskenään antamalla niille erilaisia painokertoimia. Kulkuvälineessä ajoajan kerroin on 1, ja muita kokonaismatka-aikaan vaikuttavia tekijöitä painotetaan suhteessa siihen. Mitä korkeampi kerroin on, sitä ikävämmäksi aika koetaan. Odotusajan painokerroin on yleensä noin 1,5–2,0, joten sitä tulisi pyrkiä vähentämään enemmän kuin varsinaista ajoaikaa. (Pesonen ym. 2006, 46–47.) Pysäkin laatuaso vaikuttaa odotus- ja vaihtoaikojen kokemiseen ja painoarvoon.

Matkan laatutekijät

Matkan laatutekijöitä on vaikeampi arvioida, sillä osa niistä on matkustajien yksilöllisesti kokemaa palvelun laatua, jota on hankala mitata määrällisesti. Matkan laatutekijöistä pysäkkejä koskeviksi voidaan katsoa ainakin turvallisuus, täsmällisyys, matkustusmukavuus, informaatio sekä lippu- ja maksujärjestelmä.

Pysäkkiin liittyvää turvallisuuden tunnetta luodaan jo kevyen liikenteen yhteyksillä pysäkille ja pysäkiltä. Pysäkin sijainnin tulee olla turvallinen niin linja-autoa odottavan matkustajan kuin ohittavan ajoneuvoliikenteenkin näkökulmasta. Myös kevyen liikenteen väylää käyttävien polkupyöräilijöiden reitti tulisi ohjata turvallisesti pysäkin kohdalla. Pysäkkialueen valaistus ja sosiaalinen kontrolli tekevät odottamisesta turvallisemman tuntuista ja niillä voidaan ehkäistä myös pysäkkiin kohdistuvaa ilkivaltaa. Katos koetaan usein turvallisuuden tunnetta lisääväksi tekijäksi.

Täsmällisyyttä voidaan parantaa esimerkiksi ajantasauspysäkeillä, joita linja-auto ei saa ohittaa ennen aikataulussa määriteltyä aikaa. Pysäkin korkea laatuaso ja asianmukainen varustelu nostavat matkan matkustusmukavuutta. Pysäkeillä voidaan myydä lippuja esimerkiksi automaateista ja tarjota tietoa lippuvaihtoehdoista ja hinnoista.

Matkustajainformaatio

Matkustajille tuotettua matkaa koskevaa informaatiota voidaan tarjota ennen pysäkille lähtöä, matkalla pysäkille, pysäkillä odotellessa sekä linja-autossa matkustettaessa. Informaatio voidaan jaotella staattiseen ja reaaliaikaiseen tietoon. Staattista informaatiota ovat esimerkiksi matkustajille jaettavat aikataulukirjat ja tiedotteet sekä pysäkillä olevat reittikartat, aikataulut ja tiedot pysäkkiä käyttävistä linjoista (kuva 15). Näiden muuttaminen on usein työlästä eivätkä ne tarjoa todelliseen liikennetilanteeseen perustuvaa tietoa.



Kuva 15. Staattista matkustajainformaatiota Lempäälän Ideaparkin pikavuoropysäkillä huhtikuussa 2013

Reaaliaikaista matkustajainformaatiota ovat esimerkiksi pysäkillä näkyvä jäljellä oleva odotusaika ennen linja-auton saapumista ja erilaiset häiriö- ja poikkeustiedotteet, joita voidaan jakaa matkustajille esimerkiksi pysäkillä, internetissä ja tekstiviesteillä. Teknologian kehitys tarjoaa mahdollisuudet tuottaa koko ajan yksilöidynnä ja tarkempaa informaatiota matkustajille. Jotta pysäkkeihin liittyvää tietoa voidaan jakaa, täytyy ne pystyä yksilöimään toisistaan esimerkiksi nimeämällä jokainen pysäkki.

Matkustajainformaatiota suunniteltaessa tulisi huomioida sen saatavuus kaikille käyttäjille, myös ikääntyville ja esimerkiksi näkövammaisille. Liian pienen tekstin lisäksi informaatio voi olla sijoitettuna pysäkillä liian korkealle tai heijastavan lasin taakse, jotka hankaloittavat heikkonäköisten mahdollisuuksia saada tietoa. Kohdevalaistus ja selkeät kontrastit helpottavat informaation luettavuutta. (Näkövammaisten Keskusliitto ry n.d.) Näyttöjen sijoittamista korkealle voidaan toisaalta perustella ilkeivallan ehkäisyllä ja niiden näkymisellä useammalle matkustajalle ruuhkaisilla pysäkeillä.

Yksi Suomessa parhaillaan käynnissä olevista matkustajainformaation kehittämishankkeista on HSL:n lippu- ja informaatiojärjestelmän uudistus, joka on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2015 loppuun mennessä. Uuden

järjestelmän myötä koko Helsingin seudun joukkoliikenne liitetään ajantasaisen matkustajainformaation piiriin, kaikkiin busseihin asennetaan näytöt seuraavan pysäkin nimeä varten ja ajoneuvojen satelliittipaikannuksen ansiosta poikkeustilanteiden informaatiota voidaan parantaa ja rajata alueellisesti helpommin. Matkustajille tarjottavan informaation lisäksi HSL voi hyödyntää uutta järjestelmää myös muun muassa liikenteen hallinnassa, suunnittelussa ja laadun valvonnassa. Liikennevaloetuksien toteuttaminen nykyistä laajemmin parantaa myös joukkoliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta. (Lippu- ja informaatiojärjestelmä n.d.)

Muut liikennejärjestelmäominaisuudet

Muita liikennejärjestelmän ominaisuuksia, jotka liittyvät pysäkkien kautta koko matkan palvelutasoon ovat esimerkiksi linjaston yhdistävyys ja sosiaalinen tasapuolisuus. Pysäkkien sijainnilla voidaan yhdistää eri linjoja sekä liikennemuotoja keskenään. Hyvin saavutettavat, esteettömät ja turvalliset pysäkit ovat tukemassa kaikkien käyttäjäryhmien mahdollisuuksia käyttää joukkoliikennettä iästä, varallisuudesta tai kunnosta riippumatta.

3.1 JOKOLA-hanke

Liikenne- ja viestintäministeriöllä oli vuosina 2004–2007 käynnissä joukkoliikenteen tutkimusohjelma JOTU, jonka osana toteutettiin JOKOLA-hanke: joukkoliikenteen kokonaislaatuun vaikuttavat tekijät, painopisteinä paikallisliikenne. Hankkeen tavoitteena oli selvittää ne laatutekijät, joiden perusteella matkustajat määrittävät saamansa joukkoliikennepalvelun laadun sekä mitkä näistä tekijöistä ovat heille kaikkein tärkeimpiä. (Vanhanen, Toiskallio, Aalto, Lehto, Lehmuskoski & Sihvola 2007.)

Tutkimuksessa yksittäiset joukkoliikenteen laatutekijät yhdistettiin seitsemäksi suuremmaksi teemaksi (kuva 16). Yksittäiset laatutekijät sääsuoja, siisteys, liityntäpysäköinti ja esteettömyys yhdistettiin pääteemaksi ”Pysäkit, asemat, terminaalit” (kuvassa keltaisena sektorina). Vuonna 2006 toteutetussa verkkokyselyssä vastaajat arvioivat jokaista joukkoliikenteen laatutekijää yksitellen muita saman teeman laatutekijöitä vastaan (analyytinen hierarkiaprosessi).

Tutkimuksen perusteella tärkeimmäksi joukkoliikenteen kokonaislaatuun vaikuttavaksi teemaksi nousi ”Linjasto, vuoroväli, luotettavuus, matka-aika”, jonka painoarvo matkan kokonaislaadusta oli 31 %. Pysäkkien, asemien ja terminaalien merkitys oli kolmanneksi tärkein 16 %:n painoarvolla.

Yksittäisistä laatutekijöistä merkittävimpana (n. 11 %) pidettiin luotettavuutta ja aikataulussa pysymistä. Toiseksi merkittävin (n. 8 %) oli vuoroväli ja jaetulla kolmannella sijalla oli sääsuoja (n. 6 %), jota pidettiin yhtä merkittävänä kuin matka-aikaa (n. 6 %).

4.1 Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on pitkän aikavälin strategista suunnittelua, jossa käsitellään muun muassa eri kulkumuotoja, liikenteen ja maankäytön vuorovaikutusta, liikenneverkkoja, maankäytön synnyttämää liikennetarvetta ja liikennejärjestelmän vaikutuksia. Se on kaupunkisuunnittelun oleellinen väline, jonka lähtökohtana on seudullisen suunnittelun tarve. (Liikennejärjestelmäsuunnitelma n.d.) Liikennejärjestelmäsuunnitelmata-solla voidaan nostaa esille myös alueen linja-autoliikenteen pysäkkikohteita ja kehittämistoimenpiteitä. Kaikki kolme alla lyhyesti esiteltyä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, Lappi, Mikkelin seutu ja Pirkanmaa valmistuivat vuonna 2011.

Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan yhteiskunnan tehtävänä olevan linja-autojen kaukoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen esimerkiksi pysäkki- ja terminaalijärjestelyjä kehittämällä. Tähän liittyen suunnitelmassa mainitaan Rovaniemen ja Tornion matkakeskusten rakentaminen ja matkakeskuskonseptin kehittäminen linja-autoliikennettä paremmin palvelevaksi erityisesti Rovaniemellä. Haja-asutusalueella selvitetään mahdollisuudet kyläpysäkkien järjestämiseen.

Mikkelin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan yhdeksi joukkoliikenteen palvelutasopuutteeksi pysäkkien kunnon, ilmeen ja varustelutason puutteet. Kehittämisohjelmassa painotetaan joukkoliikenteen infrastruktuurin kehitystä keskittymällä pysäkkeihin ja terminaaleihin. Yhtenä matkustajien palvelua, joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja sen käyttöä lisäävistä tekijöistä huomioidaan älyliikenteen mahdollisuudet pysäkki-informaation kehittämisessä.

Pirkanmaan joukkoliikenteen kehittämisselvitys laadittiin osana maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Matkustajan kannalta mainittuja tyypillisiä ongelmia ovat muun muassa hankalat matkaketjut pysäkillä pääsyineen ja vaihtoineen, liityntäpysäköinnin riittämättömyys ja erityisesti pyöräpysäköinnin huono laatutaso. Joukkoliikenteen imago on huono ja pysäkit hoitamattomia. Selvityksen kehittämissuunnitelmassa joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja helppokäyttöisyyttä halutaan parantaa kehittämällä matkakeskus- ja vaihtoterminaalitoimintoja edelleen. Matkustajille tarjotaan hyvät liityntämahdollisuudet kaukoliikenteeseen hyvin varustetuilta pysäkeiltä, joiden fyysisestä esteettömyydestä huolehditaan. Valta- ja kantateillä luokitellaan maakuntatasolla joukkoliikenteen terminaalit, solmupisteet ja keskeiset vaihtopaikat sekä määritellään niille laatutasovoitteet. Reaaliaikaisilla aikataulutiedoilla parannetaan seudullista matkustajainformaatiota keskeisimmillä terminaaleilla ja käytetyimmillä pysäkeillä.

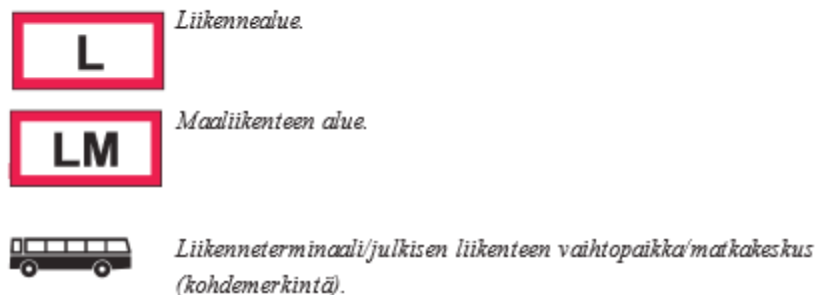
4.2 Maakunta- ja yleiskaavoitus

Myös maakunta- ja yleiskaavoihin voidaan merkitä erityyppisiä joukkoliikennettä ja pysäkkejä koskevia merkintöjä. Kaavojen laajasta näkökulmasta johtuen niissä on mielekästä keskittyä vain merkittävimpiin pysäkkikohteisiin eli matkakeskuksiin, terminaaleihin, linja-autoasemiin ja tärkeimpiin vaihto- ja liityntäpysäkkeihin.

Maakuntakaava

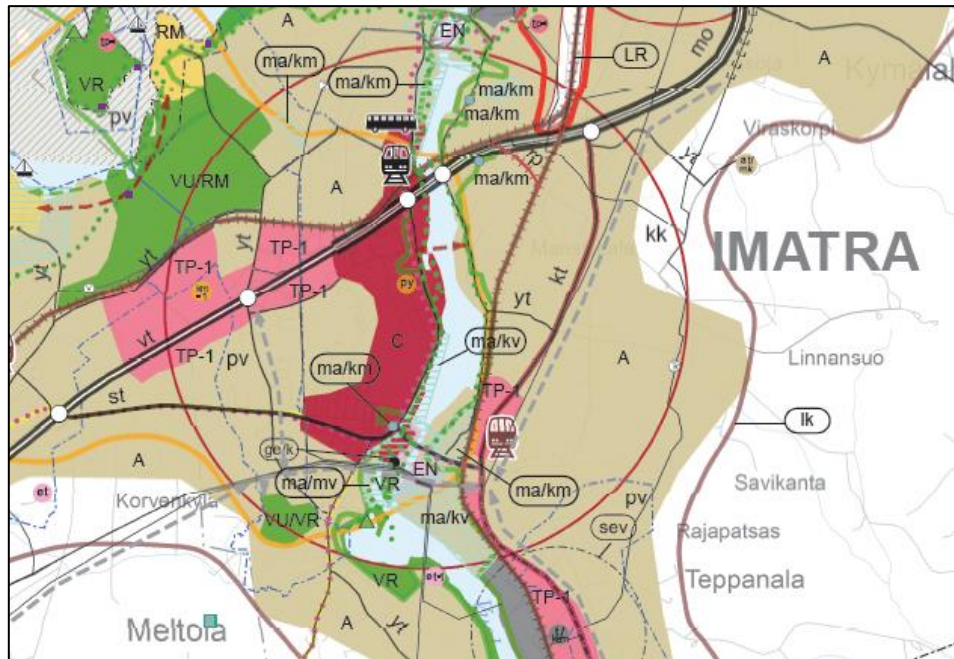
Maankäyttö- ja rakennuslain neljännen luvun mukaisesti maakuntakaava on osa maakunnan suunnittelua, josta huolehtii maakunnan liitto. Maakuntakaavassa esitetään periaatteet alueiden käytölle ja yhdyskuntarakenteelle sekä osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Kaavaa laadittaessa on otettava huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja kiinnitettävä erityistä huomiota esimerkiksi ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen järjestelyihin. Maakuntakaava esitetään kartalla ja se ohjaa yleiskaavan ja asemakaavan laatimista ja muuttamista. Maakunnan liiton ylin päättävä elin hyväksyy maakuntakaavan ja asianomainen ministeriö vahvistaa sen. (MRL 132/1999.)

Ympäristöministeriön Maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset, opas 10 - julkaisussa kuvataan maakuntakaavamerkintöjen käyttötarkoitusta. Oppaan esimerkin mukaisesti seudullisesti merkittäviä liikennealueita, kuten matkakeskuksia, lentokenttiä ja satamia merkitään liikennealuemerkinnällä (kuvassa 17 ylimpänä). Maakuntakaavassa suositellaan kuitenkin käyttämään selkeyden vuoksi mieluummin tarkemmin määriteltyjä liikennealueiden alaluokkia ja kohdemerkintöjä (kuvassa 17 alhaalla).



Kuva 17. Ympäristöministeriön esimerkkimerkinnot maakuntakaavan liikennealueelle, maaliikenteen alueelle sekä kohdemerkintä liikenneterminaalille, julkisen liikenteen vaihtopaikalle tai matkakeskukselle

Vuonna 2010 vahvistetussa Pohjanmaan maakuntakaavassa ja vuotta myöhemmin vahvistetussa Etelä-Karjalan maakuntakaavassa (kuva 18) on osoitettu maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävien matkaterminalien sijainnit.



Kuva 18. Etelä-Karjalan maakuntakaavaan on muun muassa Imatralle merkitty maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät linja-auto- ja junaliikenteen matkaterminaalit

Hämeen maakuntakaavaan (vahvistettu 2006) on merkitty matkakeskusten lisäksi myös valtakunnalliseen liikenneverkkoon liittyvät merkittävät linja-autoliikenteen vaihtopaikat. Maakuntakaavan vahvistettuna osana ovat lisäksi kyseisten kohteiden kehittämissuosituksen.

Yleiskaava

Maankäyttö- ja rakennuslaki määrittelee viidennessä luvussaan yleiskaavan tarkoituksiksi ohjata yleispiirteisesti kunnan tai sen osan yhdyskuntarakennetta ja maankäyttöä sekä toimintojen yhteensovittamista. Yleiskaavan suunnittelusta huolehtii kunta ja sen hyväksyy kunnanvaltuusto. Lain mukaisesti yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon muun muassa liikenteen ja erityisesti joukkoliikenteen tarkoituksenmukainen järjestäminen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla. Myös yleiskaava esitetään kartalla ja se ohjaa asemakaavan laatimista ja muuttamista. Kunnat voivat laatia myös yhteisen yleiskaavan. (MRL 132/1999.)

Ympäristöministeriön Yleiskaavamerkinnät ja -määräykset, opas 11 - julkaisussa kuvataan yleiskaavamerkintöjen käyttötarkoitusta. Oppaassa on käytetty linja-autoliikennettä koskevinä esimerkkeinä henkilöliikenteen terminaalialuetta, jolla varataan alue muun muassa matkakeskuksia ja linja-autoasemia varten sekä kohdemerkintänä linja-autoasemaa, julkisen liikenteen vaihtopaikkaa tai matkakeskusta kuvaavaa tunnusta (kuva 19).



Henkilöliikenteen terminaalialue.

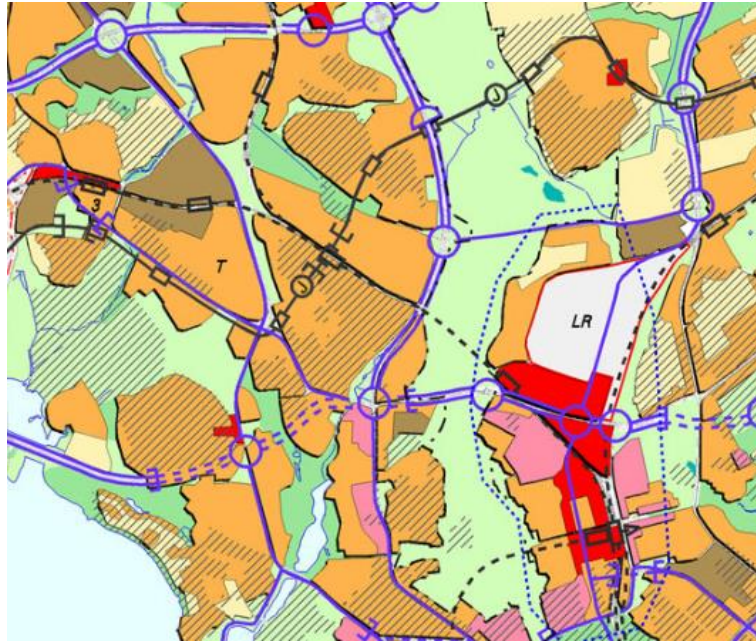
ja kohdemerkinnät



Linja-autoasema/julkisen liikenteen vaihtopaikka/matkakeskus.

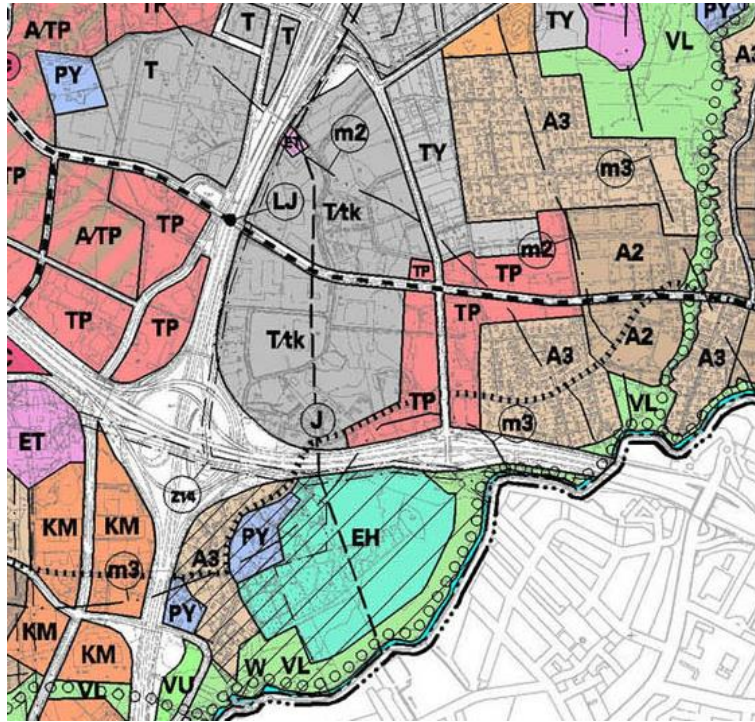
Kuva 19. Ympäristöministeriön esimerkki yleiskaavan joukkoliikennemerkinnoistä

Helsingin yleiskaava 2002 tuli voimaan vuonna 2007. Siihen on joukkoliikenteen osalta merkitty Jokeri-runkolinjan reitti (linja-auto tai raitiotie) ja pysäkit (kuva 20).



Kuva 20. Osa Helsingin yleiskaavaan J-kirjaimilla merkitystä Jokeri-runkolinjan reitistä ja pysäkeistä

Vantaan yleiskaava 2007 tuli voimaan vuonna 2010 ja siihen on merkitty LJ-merkinnällä alueet, joilla varaudutaan raide- tai linja-autoliikenteen terminaalirakennusten ja pysäkkialueiden sekä liityntäpysäköinnin tarpeisiin (kuva 21).



Kuva 21. Vantaan yleiskaavassa on LJ-merkintä muun muassa kantatien 45 (Tuusulanväylä) ja Tikkurilantien risteämiskohdassa

4.3 Joukkoliikennestrategiat, laatukäytäväselvitykset, pysäkkiselvitykset

Laadittujen pysäkkiluokittelujen tarkastelussa käytiin lähtöaineistona läpi kymmenen Suomessa tehtyä pysäkkiselvitystä, joukkoliikennestrategiaa ja laatukäytäväselvitystä, joissa linja-autopysäkkejä oli luokiteltu tai priorisoitu. Läpikäydyn lähtöaineiston pysäkkiluokitteluista suurin osa keskittyi määrittämään pysäkeille konkreettista varustetasoa ja laatuvaatimuksia tai laatutasotavoitteita. Pysäkkejä luokiteltiin myös niiden tärkeysjärjestyksen määrittämiseksi sekä toimenpideohjelman ohjaukseen ja hoitoluokan korottamisedotukseen liittyen.

Pysäkkien konkreettiseen varusteluun, laatuvaatimukseen tai laatutasotavoitteisiin liittyvät luokittelut

- Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen strategia (2003)
- HSL-alueen pysäkkisuosituluonnos (2013)
- Joukkoliikenteen terminaaliverkon kehittäminen Oulun seudulla (2007)
- Kaakkois-Suomen tiepiirin linja-autopysäkkien pisteytys (2004)
- Uudenmaan tiepiirin linja-autopysäkkien ja katosten toimintaohjelma (2005)

- Uudenmaan tiepiirin joukkoliikenteen laatukäytävien toimenpideselvitys (2003)
- Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen tarveselvitys (2012)
- Voikkaa–Anjala -linja-autoliikenteen laatukäytäväselvitys (2007)
- YTV: Seudullisen joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittämissuunnitelma (2009)

Pysäkkien tärkeysjärjestyksen määrittämiseen tai toimenpideohjelman ohjaukseen liittyvät luokittelut

- Kaakkois-Suomen tiepiirin linja-autopysäkkien pisteytys (2004)
- Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen pysäkkiselvitys (2012)
- Uudenmaan tiepiirin linja-autopysäkkien ja katosten toimintaohjelma (2005)
- Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen tarveselvitys (2012)
- YTV: Seudullisen joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittämissuunnitelma (2009)

Pysäkkikatosten hoitoluokan korottamisedotukseen liittyvä luokittelu

- Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen tarveselvitys (2012)

Läpikäydyissä pysäkkiselvityksissä, joukkoliikennestrategioissa ja laatukäytäväselvityksissä käytettiin yleisimpänä luokkaa määrittävänä kriteerinä pysäkin matkustajamääriä. Matkustajamäärät olivat joko tiedossa olevia tai arvioituja potentiaalisia määriä. Myös pysäkin merkitystä joukkoliikenteessä oli käytetty useissa selvityksissä luokittelutekijänä.

Pysäkkiluokkien määrä vaihteli Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen pysäkkiselvityksen kahdesta luokasta, kärkipysäkit ja muut pysäkit, Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen tarveselvityksen viiteen pääluokkaan, joista kahteen oli lisäksi luotu kolme alaluokkaa kumpaankin. Ensin mainitun selvityksen tavoitteena oli selvittää pysäkkien tärkeysjärjestys, jälkimmäisen tavoitteena luoda laatutasotavoitteet, ohjata toimenpideohjelmaa ja esittää korottamisedotuksia pysäkkien hoitoluokituksiin.

Lähtöaineistossa käytetyt pysäkkiluokat ja luokittelukriteerit on esitetty taulukossa 1 ja yksityiskohtaisemmin liitteessä 1.

Taulukko 1. Laadittujen pysäkkiluokittelujen kriteerit ja luokat

	luokitteluun vaikuttavat tekijät	matkustajamäärä, potentiaalinen käyttäjämäärä	vuorotarjonta	pikavuoro-pysäkki	sijainti	työpaikkamäärä	merkitys joukko- liikenteessä	lähellä koulua	muu	luokat
Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen strategia (2003)	X pysäkit				X pysäkit		X pysäkit	X	terminaalien osalla palvelutaso	Terminaalit: kilpailutaso ja perustaso Pysäkit: I, II ja III
HSL-alueen pysäkkisuostusluonnos (2013)									Tolppapysäkit: perustaso, keskitaso, huipputaso Pysäkkitalokset: perustaso, keskitaso, huipputaso	Vaihtoterminaalit: vilkkaat ja tavaramaiset
Joukkoliikenteen terminaaliverkon kehittäminen Oulun seudulla (2007)			X		X		X		erilikkem- muotojen lukumäärä	Kiinan keuhkusterminaalit: vilkkaat ja tavaramaiset Muid pysäkit
Kaakkoi-Suomen ELY-keskuksen pysäkkiseilytyks (2012)	X	X	X	X	X	X	X	X	koontipysäkit	Muid pysäkit
Kaakkoi-Suomen tiepiirin linja- autopysäkkien pisteytyks (2004)	X	X	X	X	X		X	X		Luokat I, II ja III
Uudelleen tiepiirin linja- autopysäkkien ja katojen toimintaohjelma (2005)							X		Terminaalit	Vaihtopysäkit
Uudelleen tiepiirin joukkoliikenteen laatuksilytyksen toimintasuunnitelma (2003)	X	X	X	X			X	X	pysäkki- aloitteet	Luokka I a: laatuksilytyksen tärkeimmät alue-, vaihto- ja pikavuoropysäkit Luokka I b: Muid tarkkipysäkit, laatuksilytyksen alue-, vaihto- ja pikavuoropysäkit
Varsinais-Suomen ELY- keskuksen joukkoliikenteen eritysuunnitelma (2012)							X			Kaupunkiliikenteen pysäkit: laatuksilytyks-, muut laatuksilytyks-, muut kaupunkiliikenteen pysäkit
Volkas-Angela-linja- autoliikenteen laatuksilytyksen (2007)	X						X			Luokat I, II ja III
YTV-Seudullisen joukkoliikenteen toimintasuunnitelman kehittämissuunnitelma (2009)	X						X	X	vaihto- paikkojen vaihtomäärä, erilliset kohteet	Tarvittavat linjapysäkit: peruspysäkit, normaalit pysäkit, hyvän palvelutason pysäkit, alueelliset pääpysäkit Vaihtopysäkit: vaihtopysäkit, terminaalipysäkit Erikoispysäkit: paikallisen keskuksen pysäkit, koulu, esteeton pysäkit, merkitäviä asiointikohteita, imagon kannalta erityyppisiä pysäkit

4.4 Yhteenveto luvusta 4

- Liikennejärjestelmäsuunnitelmatasolla oli nostettu esiin matkakeskuksia, terminaaleja, asemia, vaihtopysäkkejä ja keskeisiä pysäkkejä.
- Maakuntakaavoihin oli merkitty maakunnallisesti ja seudullisesti merkittäviä pysäkkikohteita, kuten matkakeskuksia ja keskeisimpiä vaihtopaikkoja.
- Yleiskaavojen suunnitelmataso oli tarkempi ja niihin on merkitty myös terminaali- ja pysäkkialueiden aluevaraustarpeita.
- Joukkoliikennestrategioissa, laatukäytäväselvityksissä ja pysäkkiselvityksissä oli luokittelun tavoitteena yleisimmin määrittää pysäkeille konkreettiset laatu- tai varustetasotavoitteet, määrittää pysäkkien tärkeysjärjestys tai ohjata toimenpideohjelmaa.

5 SUUNNITTELUOHJEISSA ESIINTYVIÄ PYSÄKKILUOKITUKSIA JA LUOKITUSTEN KRITEREJÄ

5.1 Tiehallinnon pysäkkisuunnitteluohje

Tiehallinnon vuonna 2003 julkaisema Linja-autopysäkit, suunnitteluvaiheen ohjaus -julkaisu käsittelee yleisten teiden pysäkkityypin valintaa, pysäkin sijoittamista, mitoittamista ja varustetasoa sekä yhteyksiä pysäkeille. Ohje on tarkoitettu yleisten teiden pysäkkien suunnitteluun taajamissa ja haja-asutusalueilla eikä sitä voi täten käyttää suoraan kaikille katuverkon pysäkeille. Suunnitteluohjeessa esitetään kolme erilaista tapaa luokitella pysäkkejä:

- toiminnallinen luokittelu pysäkkiä käyttävän liikenteen perusteella:
 - kaupunkiliikennepysäkit paikallisliikenteelle, keltainen pysäkkimerkki 531
 - peruspysäkit kaukoliikenteelle, sininen pysäkkimerkki 532
 - pikavuoropysäkit pikavuoroliikenteelle, pikavuoro-lisäkilpi
- rakenteellinen luokittelu
 - pysäkkilevennys
 - erillinen pysäkki
 - ajoratapysäkki
 - hidastinpysäkki
 - erikoispysäkit
- tavoitteellisen vähimmäisvarustetason mukainen luokittelu, jossa pysäkkivarustus määräytyy ensisijaisesti nousevien matkustajamäärien perusteella
 - I-luokka, yli 100 nousijaa arkivuorokaudessa, keskeiset vaihtopysäkit, vilkkaimmat pikavuoropysäkit
 - II-luokka, yli 30 nousijaa arkivuorokaudessa, tavanomaiset asuinalueiden nousupysäkit
 - III-luokka, alle 30 nousijaa arkivuorokaudessa

5.2 Kansainvälistä vertailua

Opinnäytetyötä varten lähetettiin sähköpostitse tiedusteluja virallisista pysäkkiluokitteluohjeista ja -käytännöistä liikenteestä vastaaviin virastoihin Ruotsiin Trafikverketille, Viroon Maanteeametille, Norjaan Statens vegvesenille, Tanskaan Vejdirektoratetille ja Iso-Britanniaan Department for Transportille. Lisäksi kysymykset lähetettiin myös Tukholman läänin paikallisliikenteestä vastaavalle Stockholms Lokaltrafik SL:lle. Kysymyksiin saatiin vastaukset kaikilta organisaatioilta lukuun ottamatta Iso-Britannian Department for Transportia ja Tukholman SL:ää.

Ruotsista otettiin vertailukohteeksi sähköpostitse hankittujen tietojen lisäksi myös Skånetrafikenin pysäkkikäsikirjassa esitelty pysäkkiluokitus.

Kyseisissä vertailumaissa ei ole käytössä virallisia, kansallisia luokitteluohjeita. Ruotsin Trafikverketiltä, Norjan Statens vegveseniltä ja Tanskan Vejdirektoratetilta saaduissa sähköpostivastauksissa tuotiin esille paikalliset pysäkkien suunnittelu- ja mitoitusohjeet. Viron Maanteeametin vastauksessa esitettiin ehdotus mahdolliseksi luokittelutavaksi, joilla pysäkit voitaisiin pisteyttää.

Ruotsi

Ruotsin Trafikverketin teiden ja katujen suunnitteluohje Råd för Vägars och gators utformning käsittelee myös pysäkkien suunnittelua. Pysäkit on julkaisussa luokiteltu käyttäjämäärän perusteella neljään erilaiseen luokkaan, joille on määritetty ohjeet mitoituksen ja varustetason suhteen (Råd för Vägars och gators utformning 2012, 119–120).

Skånetrafikenin pysäkkikäsikirjassa todetaan, että pysäkkien on tarkoitus täyttää matkustajien niille asettamat tarpeet ja toiveet, jotta ne voivat muodostaa hyvin toimivan osan koko matkaa. Pysäkin on tarjottava kokoon ja käyttötarkoitukseensa nähden riittävän hyvä laatu- ja varustetaso.

Skånetrafikenin pysäkit on ensin jaettu sijainnin mukaan taajamapysäkkeihin ja maaseutupysäkkeihin. Molemmat luokat on tämän jälkeen jaettu neljään alaluokkaan nousevien matkustajien määrän mukaisesti. Taajamapysäkkeihin luokitellaan kuuluviksi myös ne pysäkit, jotka ovat vaihtopaikkoja linja-autojen tai linja-autojen ja junien välillä, jotka ovat vähintään 100 asukkaan kylien ainoita pysäkkejä tai joiden etäisyys muihin pysäkkeihin on suuri. Pysäkeille on luotu varustetasovaatimukset, jotka määräytyvät pysäkkiluokan mukaisesti. Pysäkin sijainti lähellä koulua, päiväkotia tai palvelukeskusta asettaa sille korkeammat turvallisuusvaatimukset. (Skånetrafikens Hållplatshandbok 2011, 4-1 – 4-5.)

Liitteessä 2 olevassa taulukossa on vertailtu Trafikverketin ja Skånetrafikenin varustetaso-ohjeita Suomen Tiehallinnon pysäkkien suunnitteluohjeen luokitteluun ja varustetasoperiaatteisiin. Ruotsalaisissa suunnitteluohjeissa korostuu informaation merkitys: kaikilla pysäkeillä on näkyvissä pysäkin nimi ja lähes kaikissa luokissa aikataulu. Trafikverketin ohjeessa

mainitaan lisäksi vaatimus informaatiopuhelinnumerosta jokaiselle pysäkille, myös pistekirjoituksella.

Viro

Virossa ei muiden vertailumaiden tapaan ole käytössä virallista ohjeistusta pysäkkien luokitteluun. Maanteematin joukkoliikenneosaston johtaja Ingmar Roos kuvaili oman ehdotuksensa pysäkkien tärkeysjärjestyksen selvittämiseksi. Pysäkin pisteytysperusteiksi hän valitsi pysäkiltä lähtevien vuorojen määrän, matkustajamäärän, eri liikennetyyppien määrän sekä pysäkin tarjoamat vaihtomahdollisuudet muihin liikennemuotoihin. Viron tiesuunnitteluohjeet eivät ota pysäkkien osalta huomioon käyttäjä- tai vuoromääriä, vaan ne perustuvat tien keskivuorokausiliikenteeseen. (Roos, sähköpostiviesti 28.2.2013.)

Norja ja Tanska

Norjalainen joukkoliikenteen suunnitteluohje Tilrettelegging for kollektivtransport på veg ja tanskalainen Kollektiv trafik på veje, anlæg og planlægning painottuvat linja-autopysäkin sijoittamiseen ja mitoittamiseen sekä rakenteellisen tyypin valintaan.

5.3 Yhteenvedo luvusta 5

- Suomen lisäksi myöskään Ruotsissa, Virossa, Norjassa tai Tanskassa ei ole käytössä virallista ohjeistusta pysäkkien luokitteluun.
- Vertailumaiden linja-autopysäkkejä käsittelevät ohjeet painottuvat pysäkkien suunnitteluun ja rakenteellisiin ominaisuuksiin.

6 PYSÄKIT OSANA PALVELUTASOMÄÄRITTELYÄ

Vuonna 2009 voimaan tullut joukkoliikennelaki velvoittaa toimivaltaisia viranomaisia määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Kaukoliikenteen palvelutasomäärittelystä vastaa liikenne- ja viestintäministeriö. Määrittelyä tehdessään viranomaisten on otettava huomioon eri väestöryhmien tarpeet ja toimittava yhteistyössä sekä keskenään että kuntien ja maakuntien liittojen kanssa tarvittavilta osin. (Joukkoliikennelaki 869/2009 1:4 §). Palvelutasomäärittely on tavoitteellista ja ilmaisee millaisia joukkoliikenteen palveluja toimivaltainen viranomainen haluaa tarjota. Se ohjaa alueen joukkoliikenteen suunnittelua, järjestämistä, rahoitusta ja toteutusta. Yleensä määrittely on voimassa noin 3-8 vuotta, minkä jälkeen sitä päivitetään kysyntää ja olosuhteita vastaavaksi. (Palvelutasomäärittelyt 2013.)

Liikennevirasto julkaisi syksyllä 2011 toimivaltaisille viranomaisille tarkoitetun ohjeen 15/2011 alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävistä kriteereistä. Ohje täydentää ja tarkentaa kesällä 2010 julkaistua Liikenneviraston palvelutason määrittelyohjetta 7/2010. Ohjeessa muistutetaan, että palvelutasomäärittely ei velvoita toimivaltaista viran-

omaista tarjoamaan määriteltyä palvelutasoa alueellaan, vaan se toimii suosituksena. Yhtenäisten palvelusokriteerien avulla palvelutasoja voidaan seurata ja vertailla helpommin valtakunnallisesti. (Alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävät kriteerit 2011, 6.)

Palvelutason alueellinen määrittely on suositeltavaa tehdä yhteysvälikohdaisesti ja siinä tulisi korostua matkaketjuajattelu. Erityisesti alueellisen ja kaukoliikenteen yhtymäkohdissa on määriteltävä selkeät vaihtopaikat liikenneverkostosta toiseen. Joukkoliikenteen eri käyttäjäryhmistä luokittelussa tulisi huomioida ainakin työssäkäyntiliikenne ja opiskelijat, peruskoululaiset, asiointimatkat sekä vapaa-ajan matkustajat. (Alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävät kriteerit 2011, 7.)

6.1 Palvelutasoluokat

Joukkoliikenteen alueellisen palvelutason määrittelyssä on käytössä kuusi luokkaa: kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso ja lakisääteinen taso. Peruspalvelutaso turvaa arjen liikkumistarpeet ja tarjoaa vaihtoehtoisia joukkoliikenteen yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin. Tätä alemmissa palvelutasoluokissa on karsitummat palvelut ja tavoitteet niin, että alimmalla, lakisääteisellä, tasolla hoidetaan vain haja-asutusalueiden lakisääteiset kuljetukset. Peruspalvelutasoa korkeammassa luokissa on tavoitteena kasvattaa joukkoliikenteen tarjontaa, houkuttelevuutta ja matkustajamääriä. Korkeimmalla palvelutasoluokalla, kilpailutasolla, joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto henkilöautolle ja sen tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen kulkutapaosuutta merkittävästi. (Alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävät kriteerit 2011, 8–9.)

Liikenneviraston ohjeessa 15/2011 käytetään yhteysvälin palvelutasoluokkien määrällisessä luokittelussa kriteereinä vuoroväliä ja -määrää, liikennöintiä, etäisyyttä pysäkille, kokonaismatka-aikaa sekä vaihtojen määrää. Laadullisina palvelutekijöinä ohjeeseen on valittu liikenteen täsmällisyys ja luotettavuus, informaatio, lippujärjestelmä, kalusto sekä linjaston selkeys ja infrastruktuuri. Infrastruktuurista todetaan ohjeessa, että kaikissa palvelutasoluokissa minimitasoa lukuun ottamatta on tarjottava matkustajille selkeät ja turvalliset kulkureitit pysäkille. Keskeiset pysäkit ja liittytäpysäköinnin tarve suositellaan tarkastelemaan aluekohtaisesti. Keskeisillä pysäkeillä tulee olla katos ja pyöräpaikoitus muilla kuin minimitason palvelutasoluokilla. Myös houkuttelevan ja kilpailutason reittien kaista- ja valoetuedet sekä terminaalien ja keskeisten pysäkkien esteettömyys on mainittu ohjeessa. Ohjeessa kuitenkin huomautetaan, että kriteerejä ei ole tarkoitus tulkita kirjaimellisesti, vaan ne ovat suuntaa antavia ja palvelutasoluokat joustavat alueellisen tarpeen mukaan.

6.2 Pysäkkien rooli palvelutason määrittelyssä

Kuten luvussa 3 todettiin, on pysäkeillä merkitystä koko joukkoliikennematkan laadun ja palvelutason käsitykseen. Mikäli tarkoitus on lisätä joukkoliikenteen suosiota ja kilpailla houkuttelevuudesta henkilöauton kanssa, kuten kilpailutason palvelutasoluokassa, on ymmärrettävää, että pysäkiltäkin vaaditaan korkeaa laatutasoa ja kytkeytymistä samaan kilpailutavoitteeseen. Kaikkien palvelutasoluokkien yhteysväleillä saattaa kuitenkin olla pysäkkejä, joita ei juuri käytetä tai käytetään poikkeuksellisen paljon. Pelkkää yhteysvälin palvelutasoluokkaa ja -tavoitetta ei siis voida sellaisenaan siirtää pysäkkiluokituksen tai pysäkkien laatutavoitteisiin.

Joukkoliikennepalveluiden kysyntä ja niitä käyttävien matkustajien määrä ovat tärkeitä kriteerejä sekä palvelutasoja että pysäkkejä luokiteltaessa. Joukkoliikenne on nimensä mukaisesti hyödyllisintä siellä, missä sille on kysyntää ja matkustajia eli joukkoja. Myös pysäkkien luokittelussa korostuu käyttäjämäärät: tärkeimmiksi ja korkealuokkaisimmiksi on syytä nostaa ne pysäkit, joita käytetään eniten. Koska palvelutasomäärittelyn ja pysäkkiluokittelun keskeiset tekijät, kysyntä eli matkustajamäärät ja vuorotarjonta, ovat siis samoja, voisi palvelutasotavoite toimia tavoitteellisen pysäkkiluokittelun keskeisenä tekijänä.

Vuonna 2009 voimaan tulleen joukkoliikennelain vaatimat ensimmäiset palvelutasomäärittelyt on nyt tehty. Palvelutasotavoitteiden määrittely on jatkuva prosessi ja nykyisiä määrittelyjä päivitetään ja tarkennetaan tulevaisuudessa. Myös painotettavat teemat voivat vaihtua ja pysäkkien kytkeytymistä palvelutasomäärittelyyn tulisikin kehittää lisää nykyisestä.

6.3 Yhteenveto luvusta 6

- Joukkoliikennelaki velvoittaa toimivaltaisia viranomaisia määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason.
- Liikenneviraston ohjeiden mukaan yhteysvälien palvelutasot lajitellaan kuuteen palvelutasoluokkaan. Palvelutasotekijöistä tärkein on vuorotarjonta.
- Palvelutasomäärittelyn ja pysäkkiluokittelun lähtökohtina on samoja keskeisiä tekijöitä: kysyntä eli nykyiset tai potentiaaliset matkustajamäärät sekä vuorotarjonta.
- Tavoitteellisten pysäkkiluokittelujen kytkeytymistä palvelutasomäärittelyyn tulisi kehittää lisää.

7 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Linja-autopysäkkejä voidaan lajitella eri kriteerien perusteella erilaisiin luokkiin. Luokittelun tarkoitus ja tavoitteet vaihtelevat käyttötilanteesta riippuen. Ennen luokittelua onkin tärkeää miettiä luokittelun tarvetta ja käyttötarkoitusta. Tämän kautta voidaan valita parhaiten sopivat luokittelukriteerit ja saavuttaa luokittelulla tavoiteltu hyöty.

Suurimmassa osassa tässä opinnäytetyössä tarkasteltuja joukkoliikenne-strategioita, laatukäytäväselvityksiä ja pysäkkiselvityksiä luokittelun tavoitteena oli määrittää pysäkkien konkreettinen varustelu tai laatusovauttimukset. Pysäkkejä oli luokiteltu myös niiden keskinäisen tärkeysjärjestyksen löytämiseksi ja pysäkkeihin kohdistuvien toimenpideohjelmien laa-
timiseksi ja kehittämiskohteiden priorisoimiseksi.

Keskeisimpänä kriteerinä pysäkkien luokittelussa on usein käyttäjämäärät. Luokittelun suurin hyöty saavutetaankin, kun hyvää palvelutasoa, laadukasta varustelua ja kehittämistoimenpiteitä saadaan ohjattua niille pysäkeille, joita käytetään eniten.

Tarkastelluissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa oli nostettu esiin korkealuokkaisia ja keskeisimpiä pysäkkejä, kuten matkakeskuksia ja asemia. Maakuntakaavoihin oli myös merkitty maakunnallisesti ja seudullisesti merkittäviä pysäkkikohteita, kuten matkakeskuksia ja keskeisimpiä vaihtopaikkoja. Yleiskaavoissa oli esillä myös terminaali- ja pysäkkialueiden aluevaraustarpeita.

Matkustajainformaation merkitys, varsinkin reaaliaikaisena, kasvaa edelleen teknologian kehittymisen myötä. Tarjottavan tiedon määrä lisääntyy, ja informaatiota voidaan kohdistaa entistä tarkemmin. Esimerkiksi joukkoliikenteen reiteistä, aikatauluista, hintatiedoista, jäljellä olevasta odotusajasta pysäkillä ja häiriöistä tai peruutuksista annettavat tiedot vaikuttavat mielikuvaan koko joukkoliikenteen laadusta ja palveluista. Älyliikenteen ja pysäkki-informaation mahdollisuuksista joukkoliikenteen houkuttelevuuteen on mainittu muun muassa Mikkelin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Mitä korkealuokkaisemmaksi pysäkki luokitellaan sitä kattavampaa ja yksityiskohtaisempaa matkustajainformaatiota sen tulisi tarjota.

Vastuu pysäkkien hoidosta voi jakautua usealle toimijalle. Matkustajan kannalta tärkeintä on kuitenkin se, että pysäkkiä voidaan turvallisesti käyttää osana joukkoliikennematkaa ympäri vuoden. Pysäkkiluokitusta voidaan käyttää apuna kunnossapidon ja talvihoidon vaatimuksia määrittäessä. Esimerkiksi ELY-keskusten alueurakoiden kilpailutuksen yhteydessä voitaisiin yhdistää pysäkkien erilaiset hoitoluokitusvaatimukset ja pysäkkiluokat.

Joukkoliikennelainsäädännön uusiutuessa kohdistuu myös pysäkkeihin aiemmista laeista ja asetuksista poikkeavia haasteita ja lisätarkastelua vaativia yksityiskohtia. Esimerkiksi aiemmin käytössä ollutta pikavuoropysäkkien sijaintia sääntelevää rajoittamista ei voida markkinaehtoisessa liiken-

teessä enää noudattaa, vaan vastuu liikenteen suunnittelemisesta ja sopivimpien pysäkkien valinnasta on nykyään liikenteenharjoittajilla. Käytäntöjen muuttuessa tulisi löytää keinoja varmistaa matkustajille luotettava ja ajantasainen tieto siitä, mitkä linja-autot pysähtyvät pysäkillä. Toimivaltaisen viranomaisen tulisi pohtia, miten kaukoliikennettä voidaan ohjata erottumaan kaupunkien sisäisestä liikenteestä ja kuinka suuri tarve erotte- lulle on. Samassa yhteydessä olisi hyvä myös tutkia, onko kaupunkiseu- duilla pysäkkejä, jotka sopisivat kaukoliikenteen tarpeisiin matkustajan, tienpitäjän ja liikenteen harjoittajan kannalta nykyisiä pysäkkejä parem- min.

Linja-autoliikenteen tyyppi, kuten kaupunkiliikenne, seutuliikenne, maa- seutuliikenne, kaukoliikenne tai pikavuoroliikenne vaikuttaa pysäkkiin ja sen merkitykseen. Vaikka pysäkki voi olla merkitty sekä paikallis- että kaukoliikenteelle, voi sen merkitys eri liikennetyypeille olla täysin erilai- nen. Myös pysäkin ympäristö, käyttäjämäärät, linja-autokalusto ja odotuk- set vaihtelevat paljon, joten on vaikea luoda yhtä luokittelutapaa tai mää- rittää yksityiskohtaisia kriteerejä, jotka toimisivat kaikkialla Suomessa.

Käyttäjämäärätietojen saaminen olisi tärkeää pysäkkeihin liittyvässä suun- nitelussa. Tarkoituksena on pysäkkien kehittämisen avulla parantaa jouk- koliikenteen kilpailukykyä ja kasvattaa kulkutapaosuutta, mikä on myös liikenteenharjoittajien edun mukaista. Hallituksen eduskunnalle tekemän esityksen mukaan joukkoliikennelakia muutettaisiin tietojen luovuttamista käsittelevien pykälien osalta, jolloin liikenteenharjoittajan olisi annettava nykyistä laajempia tietoja harjoittamastaan liikenteestä viranomaisille.

7.1 Luokitteluperiaatteita

Seuraavassa esitellään kolme erilaista paikallisiin tarpeisiin muokattavaa periaatetta luokittelun toteuttamiseksi: käyttäjämääriin perustuva luokitus, pysäkkiä käyttävään liikenteeseen perustuva luokitus sekä joukkoliiken- teen palvelutasuluokitukseen perustuva pysäkkiluokitus.

Luokittelu käyttäjämäärien ja joukkoliikennemerkituksen perusteella

- linja-autoasemat
- pienemmät terminaalit
- vaihto- tai solmupysäkit ja paljon käytetyt pysäkit
- ”peruspysäkit”
- vähän käytetyt pysäkit
- erikoispysäkit (koulu, sairaala, imagopysäkit).

Perinteinen käyttäjämääriin perustuva luokittelu on helposti muokattavissa tarpeen mukaan: tarpeettomia pysäkkiluokkia voidaan poistaa ja kriteerejä voidaan muokata. Erikoispysäkkiluokittelulla voidaan erotella pysäkit, joihin kohdistetaan muista pysäkeistä poikkeavia odotuksia ja vaatimuk- sia.

Kyseinen käyttäjämääriin perustuva luokitus ei kuitenkaan ota huomioon erityyppisen liikenteen erilaisia tarpeita. Myös vaihtopysäkin merkitystä on syytä miettiä tapauskohtaisesti. Erilaisilla vaihdoilla on erilaisia tarpeita ja pysäkki voi samalla palvella myös paljon muitakin kuin pelkästään vaihtoa suorittavia matkustajia. Osa vaihtopysäkeistä voi sen sijaan palvella pääsääntöisesti kokonaan vaihtomatkustajia, kuten esimerkiksi kaukoliikenteestä lentokentälle järjestettyyn syöttövuoroon vaihtavia asiakkaita. Tällöin pysäkillä on selkeästi muista luokista poikkeavia vaatimuksia, kuten usean linja-auton mahtuminen yhtä aikaa pysäkillä, myös vierekkäin. Liityntäpysäköintiä ei ole valittu omaksi pysäkkiluokakseen, sillä sitä voidaan tarvita useilla erilaisilla pysäkeillä ja eri laajuisina luokasta riippumatta. Liityntäpysäköintitarvetta tulee miettiä jokaisen pysäkin kohdalla tapauskohtaisesti.

Luokittelu joukkoliikenteen palvelutasoluokituksen perusteella

- kilpailutason pysäkki
- houkutteleva pysäkki
- keskitason pysäkki
- peruspalvelupysäkki
- minimitason pysäkki

Joukkoliikenteen palvelutasoluokitukseen perustuva pysäkkiluokitus kytkee pysäkit osaksi koko joukkoliikenteen yhteisiä tavoitteita. Minimitason pysäkit mahdollistavat avoimen joukkoliikenteen käytön, kun taas kilpailutason korkeatasoisen pysäkin tavoitteena on olla todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Luokittelu ei kuitenkaan huomioi tarpeeksi yhteysvälillä olevien pysäkkien toisistaan eroavia tarpeita tai merkitystä.

Luokittelu liikennetyyppien ja niiden alaluokkien perusteella

- kaukoliikenne
 - asemat
 - merkittävimmät
 - muut
- seutuliikenne
 - asemat
 - kaupunkien keskustat
 - taajamat
 - haja-asutusalueet
- kaupunkiliikenne
 - kaupunkien keskustat
 - merkittävimmät
 - ”peruspysäkit”
 - poistumis pysäkit lähellä reittien päätepysäkkejä

Liikennetyyppeihin ja niiden alaluokkiin perustuva luokitusperiaate yhdistää käyttäjämääriin perustuvan merkittävyysajattelun eri liikennetyyppien vaihteleviin tarpeisiin. Koska yksi pysäkki voi palvella eri liikennetyyppe-

jä, voi se siten kuulua useaan pysäkkiluokkaan. Liikennetyyppien alaluokkia voidaan muokata ja valita luokittelun tarpeeseen parhaiten sopivia.

LÄHTEET

Alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävät kriteerit. Liikenneviraston ohjeita 15/2011. 2011. Liikennevirasto. Viitattu 6.2.2013. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2011-15_alueellisen_joukkoliikenteen_web.pdf

Bäckström, J. & Nevala, R. & Holm, R. & Sorvoja, S. 2009. Seudullisen joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittämissuunnitelma. YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta. Viitattu 22.1.2013. http://www.hsl.fi/FI/mikaonhsl/julkaisut/Documents/2009/Joukkoliikenteen_toiminnanparantaminen_netti.pdf

Etelä-Karjalan maakuntakaava, Maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset. 2011. Pdf-tiedosto. Etelä-Karjalan liitto. Viitattu 7.5.2013. <http://194.251.35.222/LiiteTiedostoNayta.asb?DokumenttiID=30980&TaluNimi=Tiedote&NakymaID=513&TiedoteID=17611>

Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen strategia. 2003. Viitattu 22.1.2013. <http://www.epliitto.fi/upload/files/joukkoliikenne.pdf>

HE 36/2013. Hallituksen esitys eduskunnalle joukkoliikennelain muuttamisesta. 4.4.2013. Finlex. Viitattu 13.4.2013. <http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2013/20130036>

Helsingin yleiskaava 2002. 2007. Helsingin kaupunki. Viitattu 7.5.2013. http://www.hel.fi/static/ksv/www/YK2002_fin.pdf

HenkilöliikenneL, Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 343/1991 (kumottu). 15.2.1991. Finlex. Viitattu 13.4.2013. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1991/19910343>

HSL-alueen pysäkkisuositus 2013 (luonnos). Helsingin seudun liikenne HSL. Viitattu 14.5.2013.

Hämeen maakuntakaava, Maakuntakaavamerkinnot, -määräykset ja -suositukset. 2006. Hämeen liitto. Viitattu 7.5.2013. http://hameenliitto.fi/sites/default/files/kaavamerkinnot_ja_maaraykset.pdf

Joukkoliikenne. 2013. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Viitattu 2.6.2013. <http://www.ely-keskus.fi/web/ely/joukkoliikenne>

Joukkoliikennelaki 869/2009. 13.11.2009. Finlex. Viitattu 13.4.2013. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20090869>

Joukkoliikenteen terminaaliverkon kehittäminen Oulun seudulla. 2007. Viitattu 21.2.2013. http://oulu.ouka.fi/seutu/oulunseudunliikenne/pdf/Loppuraportti_Terminaaliverkko.pdf

Julkisen liikenteen suoritetilasto 2011. Liikenneviraston tilastoja 2/2013. 2013. Liikennevirasto. Viitattu 12.5.2013.

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lti_2013-02_julkisen_liikenteen_web.pdf

Kaakkois-Suomen tiepiirin linja-autopysäkkien pisteytys. 2004. Tiehallinto. Viitattu 22.1.2013

https://kouvolaregion.jalusta.com/files/download/KaS_linja_autopysakkein_pisteytys.pdf

Keskinen, J. 2000. Tampere saa Suomen ensimmäiset linja-autoasemat. Viitattu 12.5.2013.

<http://www.uta.fi/yky/arkisto/koskivoimaa/kaupunki/1918-40/linja-as.htm>

Kollektiv trafik på veje, anlæg og planlægning. 2011. Vejdirektoratet. Viitattu 27.2.2013. [http://www.vejdirektoratet.dk/DA/vejsektor/vejregler-og-tilladelser/vejregler/høringer/Documents/Kollektiv trafik på veje - høringsudgave.pdf](http://www.vejdirektoratet.dk/DA/vejsektor/vejregler-og-tilladelser/vejregler/høringer/Documents/Kollektiv%20trafik%20p%C3%A5%20veje%20-%20høringsudgave.pdf)

Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelma. 2011. Lapin liitto. Viitattu 7.5.2013.

http://www.lapinliitto.fi/c/document_library/get_file?folderId=580976&name=DLFE-11218.pdf

Liikennejärjestelmäsuunnitelma. n.d. Suomen Kuntaliitto. Viitattu 14.5.2013.

<http://www.kunnat.net/fi/palvelualueet/kaupunkiseudut/suunnitteluvaiheita-yhteistyohon/liikennejarjestelmasuunnitelma/Sivut/default.aspx>

Linja-autopysäkit, suunnitteluvaiheen ohjaus. 2003. Tiehallinto. Viitattu 22.1.2013. <http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf/2100015-021autopys.pdf>

Lippu- ja informaatiojärjestelmä. n.d. Helsingin seudun liikenne HSL. Viitattu 24.5.2013.

<http://www.hsl.fi/FI/suunnittelu/LIJ2014/Sivut/default.aspx>

Maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset. 2003. Ympäristöministeriö. Viitattu 7.5.2013. <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=4313>

Maantielaki 503/2005. 23.6.2005. Finlex. Viitattu 24.5.2013.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050503>

Mikkelin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma. 2011. Viitattu 7.5.2013.

[http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/85790/Mikkelin seudun liikennejärjestelmasuunnitelma.pdf?sequence=1](http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/85790/Mikkelin%20seudun%20liikennejarjestelmasuunnitelma.pdf?sequence=1)

Mikä on HSL? n.d. Helsingin seudun liikenne HSL. Viitattu 2.6.2013.

<http://www.hsl.fi/FI/mikaonhsl/Sivut/default.aspx>

MRL, Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999. 5.2.1999. Finlex. Viitattu 7.5.2013. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>

Neuvoston asetus 1370/2007. 23.10.2007. EYVL N:o L 315, 3.12.2007. Viitattu 28.5.2013. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0001:FI:PDF>

Niskanen, R. 2006. Lähden ja saapumisen paikat: Linja-autoasemat. Suomen kotiseutuliitto. Viitattu 12.5.2013. http://www.rakennusperinto.fi/muuta_sisaltoa/erp/fi_FI/aineistot/files/13401933870049522/default/raiteille_pyorille.pdf

Näkövammaisten Keskusliitto ry n.d. Viitattu 19.5.2013. <http://www.nkl.fi/fi/etusivu/tietoa/ymparisto/linjaauto>

Palvelutasomäärittelyt. 2013. Liikennevirasto. Viitattu 9.5.2013. <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/liikennejarjestelma/henkiloliikenne/joukkoliikenne/palvelutasomaarittelyt>

Pesonen, H., Moilanen, P., Tervonen, J. & Weiste, H. 2006. Joukkoliikenteen palvelutasotekijöiden arvottaminen. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 36/2006. Liikenne- ja viestintäministeriö. Viitattu 22.1.2013. https://www.lvm.fi/files/Julkaisuja_36_2006.pdf

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma. 2011. Pirkanmaan liitto. Viitattu 7.5.2013. http://www.pirkanmaa.fi/files/files/maakuntakaavoitus/Liikennejarjestelmatyo/Liikennejarjestelmasuunnitelma/Pdf/Ljs_MKH_06022012.pdf

Pohjanmaan maakuntakaava, Merkinnät ja määräykset. 2010. Pohjanmaan liitto. Viitattu 7.5.2013. <http://www.obotnia.fi/fi/binaryviewer.aspx?MediaID=1582>

Roos, I. 28.2.2013. Classifying the Estonian bus stops. Vastaanottaja Atte Mantila. [Sähköpostiviesti]. Viitattu 11.3.2013.

Råd för Vägars och gators utformning. TRV publikation 2012:180. 2012. Trafikverket. Viitattu 18.1.2013. http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6893/2012_180_rad_for_vagars_och_gators_utformning.pdf

Seila, M. & Krankka, A. 2012. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen pysäkkiselvitys. Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista. Julkaisu 12/2012. Työryhmän raportti, liite 1. 2012. Liikenne- ja viestintäministeriö. Viitattu 13.4.2013. www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1985456&name=DLF

[E-15777.pdf&title=Selvitys linja-autoliikenteen järjestämisestä Julkaisuja 2012-2012](#)

Skånetrafikens Hållplatshandbok 2011. 2011. Skånetrafiken. Viitattu 21.2.2013.

<http://www.skånetrafiken.se/upload/Dokumentbank/Hållplatshandboken/Kap 4 Hållplatsklassificering.pdf>

Somerpalo, S. & Seila, M. 2012. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen tarveselvitys. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Tilrettelegging for kollektivtransport på veg. Håndbok 232. 2009. Statens vegvesen. Viitattu 5.3.2013.

http://www.vegvesen.no/_attachment/61485/binary/236271

TLA, Tieliikenneasetus 182/1982. 5.3.1982. Finlex. Viitattu 4.4.2013.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1982/19820182>

TLL, Tieliikennelaki 3.4.1981/267. Finlex. Viitattu 8.5.2013.

<http://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267>

Uudenmaan tiepiirin joukkoliikenteen laatukäytävien toimenpideselvitys. 2003. Tiehallinto. Viitattu 22.1.2013.

http://alk.tiehallinto.fi/upiiri/tied2004/lk-esite_low.pdf

Uudenmaan tiepiirin linja-autopysäkkien ja katosten toimintaohjelma. 2005. Tiehallinto. Helsinki.

Vanhanen, K., Toiskallio, K., Aalto, P., Lehto, H., Lehmuskoski, V. & Sihvola, T. 2007. Joukkoliikenteen kokonaislaatuun vaikuttavat tekijät, painopisteenä paikallisliikenne. Osaraportti 3. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 66B/2007. Liikenne- ja viestintäministeriö. Viitattu 19.4.2013. http://www.lvm.fi/files/Server/LVM_66B_2007.pdf

Vantaan yleiskaava 2007, 2010. Merkinnät ja määräykset. Vantaan kaupunki. Viitattu 7.5.2013.

http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/30831_171207_4.pdf

Voikkaa–Anjala -linja-autoliikenteen laatukäytäväs selvitys. 2007. Kouvolan seudun kuntayhtymä. Viitattu 22.1.2013.

http://kouvolaregion07.jalusta.com/files/download/Raportti_Voikkaa-Anjala.pdf

Vuosisata suomalaista autoilua. 2007. Tilastokeskus. Viitattu 12.5.2013.

<http://www.stat.fi/tup/suomi90/lokakuu.html>

Yleiskaavamerkinnät ja -määräykset. 2003. Ympäristöministeriö. Viitattu 7.5.2013. <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=5841>

Kuvien lähteet

- Kuva 1: Strömmer, B./Keskinen, J./Tampereen kaupungin arkisto. 1929/2000. Viitattu 12.5.2013.
<http://www.uta.fi/yky/arkisto/koskivoimaa/kaupunki/1918-40/klinja-as.htm>
- Kuvat 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 15 ja 26: Mantila, A. 2013.
- Kuva 4: Seila, M. 2012.
- Kuva 10: Liikennevirasto. 2011. Viitattu 3.4.2013.
http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/liikennemerkit_turvalaitteet/ohjemerkit
- Kuva 12: Kuntaliitto. 2013.
- Kuva 13: Yritys-Suomi. n.d. Viitattu 15.4.2013
<https://lomake.fi/a/ec/index.cgi/download?s=2MzT5IAWrF8IgKd&id=10078%2F7E99474CEFAC3519264530CD2261D92C&type=statics>
- Kuva 14: Mantila, A. 2013. Tiedot: Pesonen, H., Moilanen, P., Tervonen, J. & Weiste, H. 2006. Viitattu 22.1.2013.
https://www.lvm.fi/fileserver/Julkaisu36_2006.pdf
- Kuva 16: Mantila, A. 2013. Tiedot: Vanhanen, K., Toiskallio, K., Aalto, P., Lehto, H., Lehmuskoski, V. & Sihvola, T. 2007. Viitattu 19.4.2013.
http://www.lvm.fi/fileserver/LVM_66B_2007.pdf
- Kuva 17: Ympäristöministeriö. 2003. Viitattu 7.5.2013.
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=4313>
- Kuva 18: Etelä-Karjalan liitto. 2011. Viitattu 7.5.2013.
<http://194.251.35.222/LiiteTiedostoNayta.asb?DokumenttiID=30850&TauNimi=Tiedote&NakymaID=513&TiedoteID=17611>
- Kuva 19: Ympäristöministeriö. 2003. Viitattu 7.5.2013.
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=5841>
- Kuva 20: Helsingin kaupunki. 2007. Viitattu 7.5.2013.
http://www.hel.fi/static/ksv/www/YK2002_fin.pdf
- Kuva 21: Vantaan kaupunki. 2010. Viitattu 7.5.2013.
http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/30824_kaakko.jpg
- Kuvat 22, 23, 24 ja 25: Mantila, A. Tiedot: YKR © SYKE ja TK

LAADITTUJEN PYSÄKKILUOKITTELUJEN VERTAILU

Lähtöaineistossa esiintyneet pysäkkiluokitukset ja kriteerit on lueteltu seuraavassa.

Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen strategia (2003)

- Terminaalit luokitellaan kahteen luokkaan. Alueilla, joilla on kilpailutasoinen joukkoliikenne, saatetaan myös terminaalit kilpailutasoisiksi. Alueilla, joilla on perustasoinen tai minimitasoinen joukkoliikennetarjonta, ovat terminaalit tulevaisuudessa tasoltaan vähintään perustasoiset.
- Linja-autopysäkit luokitellaan kilpailu-, perus- ja minimiluokan välillä kolmeen luokkaan nousevien matkustajien määrän mukaan. Terminaaleihin verrattuna pysäkeiltä nousee vähemmän matkustajia. Pysäkeillä puitteet ovat myös vaatimattomammat.
 - I luokka:
 - Keskeinen vaihtopysäkki, päätepysäkki tai muu erityisen vilkas nousupysäkki (esimerkiksi oppilaitoksen tai sairaalan pysäkki)
 - Nousevia matkustajia on arviolta yli 30 arkivuorokautena
 - II luokka:
 - Vilkas pysäkki, esimerkiksi asuinalueella
 - Nousijoita tai poistujia on säännöllisesti
 - III luokka:
 - Vähän käytetty pysäkki
 - Nousijoita ja poistujia on satunnaisesti

HSL-alueen pysäkkisuositusluonnos (2013)

- Tolppapysäkit
 - Perustaso
 - Keskitaso
 - Huipputaso
- Pysäkkikatokset
 - Perustaso
 - Keskitaso
 - Huipputaso

Joukkoliikenteen terminaaliverkon kehittäminen Oulun seudulla (2007)

- Terminaaleiksi kutsutaan kuntien keskeisimpiä terminaaleja sekä tärkeimpien aluekeskusten tai muuten merkittävien paikkojen pysäkkejä.
- Terminaalit ryhmitellään viiteen eri ryhmään: matkakeskus, keskusterminaalit (vilkkaat ja tavanomaiset), vaihtoterminaalit (vilkkaat ja tavanomaiset), aluekeskuksen tai muun merkittävän taajaman pääpysäkit ja muut pysäkki. Luokitteluperusteena ovat mm. eri liikenne-
muotojen lukumäärä, vuorotarjonta, sijainti ja merkitys kunnan joukkoliikenteessä.
- Matkakeskus
- Kunnan keskusterminaalit:
 - Vilkas:
 - Kunnan keskeinen terminaali, jolla on runsas vuorotarjonta lähellä sijaitsevaan matkakeskuskaupunkiin.
 - Suurin osa vuoroista on paikallis- ja seutuliikenteen linja-autovuoroja, minkä lisäksi terminaaleissa voi olla kaukoliikenteen vuoroja ja syöttöliikennettä alemman kategorian pysäkeiltä.
 - Ruuhka-aikoina terminaalissa voi olla useampia vuoroja yhtä aikaa.
 - Terminaalissa voivat kohdata myös muut kulku-
muodot tai terminaalista pitäisi olla sujuvat ja esteettömät yhteydet lähimmälle rautatie- ja lento-
asemalle.
 - Koska kunta sijaitsee yleensä lähellä matkakeskus-
kaupunkia, ei terminaalin yhteydessä tarvitse välttämättä järjestää joukkoliikennepalveluja siinä laajuudessa kuin nousija- ja vuorotarjonta edellyttäisivät.
 - Tavanomainen:
 - Myös kunnan keskeinen pysäkki, mutta kunta sijaitsee yleensä kauempana matkakeskuskaupungista. Tämän takia pysäkin vuorotarjonta on selvästi heikompi kuin vilkkaassa keskusterminaalissa.
 - Suurin osa vuoroista on kauko- tai seutuliikenteen vuoroja, syöttövuoroja haja-asutusalueilta tai syöttövuoroja tavanomaisesta keskusterminaalista lähimmälle vilkkaasti liikennöidylle pysäkillä.
 - Osa busseista voi viipyä pysäkillä pitempiä aikoja vaihtojen onnistumisen varmistamiseksi.

- Vaihtoterminaalit:
 - Vilkas:
 - Kunnan keskeinen terminaali, jolla kohtaavat useat paikallis-, seutu- tai kaukoliikenteen vuorot. Terminaalissa voi olla lisäksi syöttöyhteyksiä lähialueilta joko omilla linja-autovuoroilla tai kutsuohjatun joukkoliikenteen avulla.
 - Terminaalia käytetään matkan päätepysäkkinä, mutta sen lisäksi myös vaihtopysäkkinä eri vuorojen tai liikennemuotojen välillä.
 - Osa busseista voi viipyä terminaalissa pitempiä aikoja vaihtojen onnistumisen varmistamiseksi.
 - Terminaali ei ole kunnan keskusteterminaali, mutta sijaitsee kunnan palvelutasoon nähden vilkkaasti liikennöidyn reitin varrella.
 - Terminaalissa on kiinnitettävä erityistä huomiota sujuvaan vaihtoon, odotustiloihin, kuten sääsuojiin ja aikatauluinformaatioon.
 - Jos eri vuorot tai liikennemuodot pysähtyvät terminaalissa eri paikoissa, tulee matkustajainformaatioon, opastukseen ja kävelymatkojen liikenneturvallisuuteen kiinnittää erityistä huomiota.
 - Tavanomainen:
 - Myös merkittävä vaihtopysäkki, mutta sijaitsee harvemmin liikennöidyn reitin varrella ja sitä käyttävien paikallis-, seutu- ja/tai kaukoliikenteen vuorojen määrä on pienempi.
- Aluekeskuksen tai muun merkittävän taajaman pääpysäkit:
 - Sijaitsee nimensä mukaisesti aluekeskuksessa tai merkittävän taajaman yhteydessä.
 - Pysäkillä on hyvä vuorotarjonta ja paljon matkustajia.
 - Matkustajista suurin osa menee esim. kuntakeskukseen, lähimpään matkakeskuskaupunkiin tai tulee aluekeskukseen esim. työhön, opiskelemaan tai asioimaan.
 - Aluekeskukset ovat kunnan keskustan ulkopuolella ja niillä on yleensä omia palveluja tai muuta merkittävää toimintaa.
 - Koska terminaalit eivät ole kunnan pääterminaaleja, ei niiden yhteydessä tarvitse välttämättä järjestää joukkoliikennepalveluja siinä laajuudessa kuin nou-sija- ja vuorotarjonta edellyttäisivät.
- Muut pysäkit:
 - Muut kuin edellä mainittuihin kategorioihin kuuluvat terminaalit ja pysäkit.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen pysäkkiselvitys (2012)

- Pysäkit on jaettu kahteen luokkaan:
 - TOP100-kärkipysäkit
 - muut pysäkit
- Pisteytystekijät:
 - Pikavuoropysäkki 50 p.
 - Vuorotarjonta 1 p./vuoro
 - Haja-asutusalueella 20 p.
 - Koulupysäkki 50 p.
 - Koontipysäkki (koulukuljetusten solmupysäkki) 25 p.
 - Työpaikkakeskittymä 0-100 p.
 - Potentiaalinen käyttäjämäärä 0-150 p.

Kaakkois-Suomen tiepiirin linja-autopysäkkien pisteytys (2004)

- Pysäkit on jaettu kolmeen luokkaan:
 - luokka I (yli 260 pistettä)
 - luokka II (220 - 260 pistettä)
 - luokka III (alle 220 pistettä).
- Pisteytystekijät:
 - Pikavuoropysäkki 50 p.
 - Vuorotarjonta 1 p./vuoro
 - Haja-asutusalueella 20 p.
 - Koulupysäkki 50 p.
 - Potentiaalinen käyttäjämäärä 0-150 p.

Uudenmaan tiepiirin linja-autopysäkkien ja katosten toimintaohjelma (2005)

- Pisteytystekijät:
 - Pikavuoropysäkki 50 p.
 - Vuorotarjonta 0-150 p.
 - Potentiaalinen käyttäjämäärä 0-150 p.
 - Koulupysäkki 50 p.
- Luokka Ia:
 - Laatukäytävien tärkeimmät alue-, vaihto- ja pikavuoropysäkit.
 - Yli 225 p.
- Luokka Ib:
 - Muut kärkipysäkit, laatukäytävien alue-, vaihto- ja pikavuoropysäkit.
 - 160 – 224 p.
- Luokka II:
 - Korkealuokkaiset pysäkit, laatukäytävien peruspysäkit.
 - 90 – 159 p.

- Luokka IIIa:
 - Peruspysäkit.
 - 30 – 89 p.
- Luokka IIIb:
 - Peruspysäkit.
 - Alle 30 p.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen tarveselvitys (2012)

- Maanteiden pysäkit jaettiin kaupunkiliikenteen, seutuliikenteen ja kaukoliikenteen käyttämiin pysäkkeihin ja luokiteltiin pysäkin tärkeyden ja aseman perusteella alaluokkiin (taulukko 2). Käytännössä sama pysäkki voi palvella useita liikennetyyppejä ja kuulua siten useaan luokkaan.

Taulukko 2. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen tarveselvityksen yhteydessä käytetty pysäkkiluokitus

Pysäkin tärkeys	Kaupunkiliikenne	Seutuliikenne	Kaukoliikenne
Tärkeimmät pysäkit	laatupysäkki	aluepysäkki	
Tärkeät pysäkit	muu laatukäytäväpysäkki	taajama-alueen peruspysäkki	keskeinen kaukoliikenteen pysäkki
Muut pysäkit	muu kaupunkiliikenteen pysäkki	maaseutualueen peruspysäkki	muu kaukoliikenteen pysäkki
Erityispysäkit (kuuluvat samalla edellisiin)	vaihtopysäkki	vaihtopysäkki	vaihtopysäkki

Voikkaa – Anjala –linja-autoliikenteen laatukäytäväselvitys (2007)

- Pysäkkiluokka 1:
 - Terminaalipysäkki / Vaihtopysäkki / Päätepysäkki / Vilkas nousupysäkki.
- Pysäkkiluokka 2:
 - Nousupysäkki, jolta nousee säännöllisesti matkustajia.
- Pysäkkiluokka 3:
 - Vähän käytetty pysäkki / pääasiassa poistumispysäkki, jolta nousijoita on vain satunnaisesti.

YTV: Seudullisen joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittämissuunnitelma (2009)

- Tavalliset linjapysäkit
 - Peruspysäkki, peruspalvelutaso
 - Normaali pysäkki
 - Hyvän palvelutason pysäkki
 - Alueellinen pääpysäkki

- Vaihtopysäkit
 - o Vaihtopysäkki
 - o Terminaalipysäkki
- Erikoispysäkit
 - o Paikallisen keskuksen pysäkki
 - o Koulu
 - o Esteetön pysäkki
 - o Merkittävä asiointikohte
 - o Imagon kannalta erityinen pysäkki

SUUNNITTELUOHJEIDEN VERTAILU

Tiehallinnon linja-autopysäkkien suunnitteluohjeen vähimmäisvarustetason vertaaminen ruotsalaisiin Trafikverketin ja Skånetrafikenin pysäkkiohjeiden varustetasoihin on taulukossa 3.

Taulukko 3. Pysäkkien varustetasovertilu suomalaisten ja ruotsalaisten ohjeiden kesken

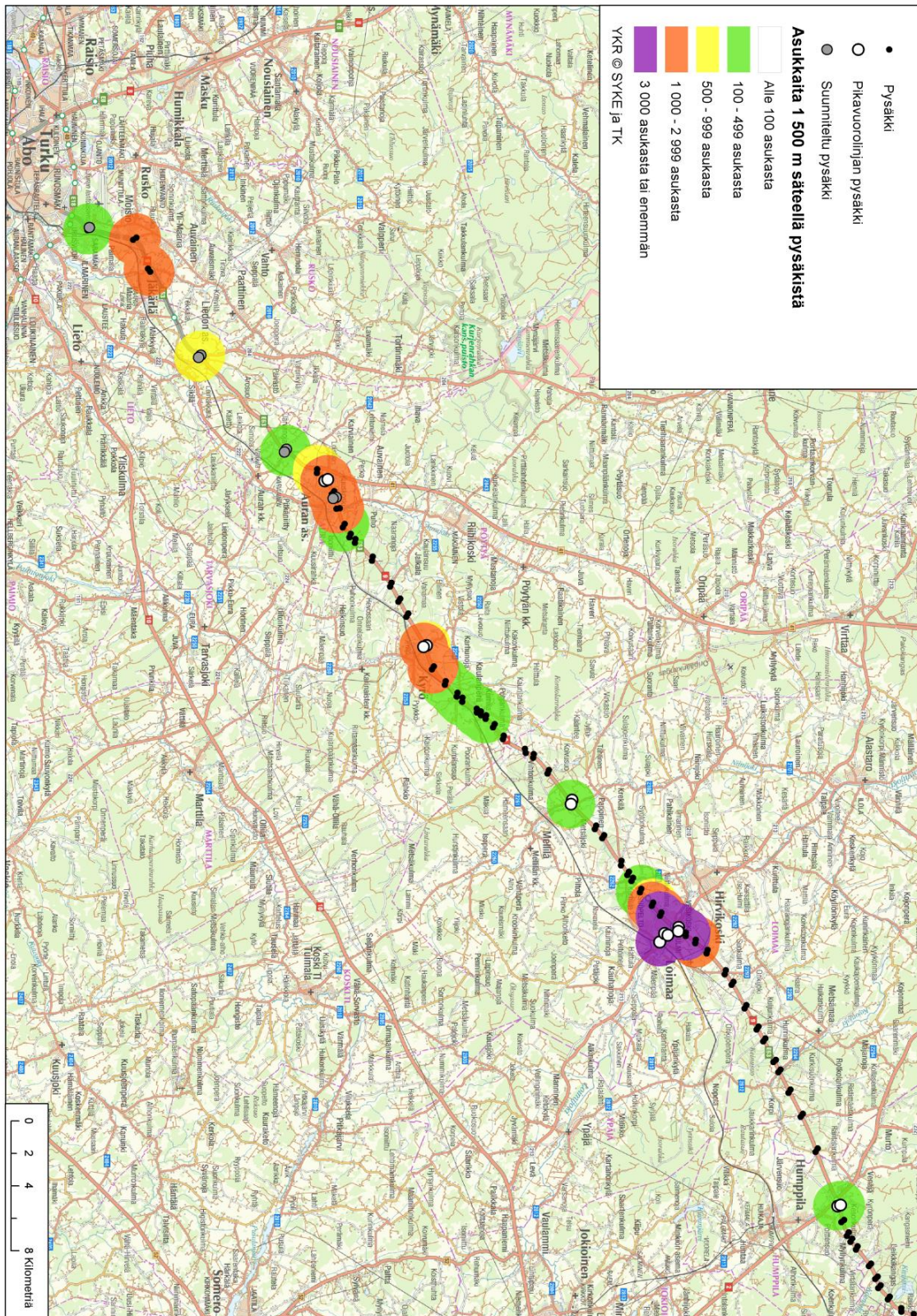
pysäkki- luokka	käyttölaje	pysäkkimerkki	nimikytti	katos		penkki		paikka aikataululle	valaistus	polkupyörä- pysäköinti	roskakori	lippu- ja matkainformaatio , linja- ja terminaalikartta	muuta vaatimuksia
				X	ei ¹	X	ei ²						
I	- yli-100 nousijaa/arkivrk - keskeiset vaihtopysäkit - viikkaimmat pikavuoropysäkit	X	pikavuoropysäkillä ainoastaan paikallis- ja seutuliikenteen pysäkeillä ainoastaan muuten tavallisissa tapauksissa	X	ei ¹	X	ei ²	X	valaistulla tällä voidaan valaista	(X)	X		- opastusta lähikohdasiin - varustusta sähköisen informaation - opastusta lähikohdasiin - varustusta sähköisen informaation - opastusta lähikohdasiin
				X	X	X	X	X	X	X			
II	- yli-30 nousijaa/arkivrk - tavonraiset seinälaiteiden nousupysäkit	X		X	X	X	X	X	valaistulla tällä voidaan valaista	(X)	(X)		- opastusta lähikohdasiin - varustusta sähköisen informaation - opastusta lähikohdasiin
III	- alle 30 nousijaa/arkivrk	X	pikavuoropysäkillä ainoastaan muuten harvinaisissa tapauksissa	ei ¹	ei ²	(X)		ei	ei	(X)	ei		- opastusta lähikohdasiin - varustusta sähköisen informaation - opastusta lähikohdasiin
Ruotsi, Trafikverket	1	- vilkkaimmat vaihtopysäkit - vilkkaimmat nousupysäkit	X	X	X	X	X	X	valaistuu				puhelinnumero informaation varten, myös pistekartuksella
	2	- yli-20 nousijaa/pvä	X	X	X	X	X	X	valaistuu				
	3	- taajamien pysäkit, joilla 1-20 nousijaa/pvä	X	X	X	X	X	X	valaistuu				
	4	- hää-asutusalueiden pysäkit, joilla 1-20 nousijaa/pvä	X	X	X	X	X	X	valaistuu				
Ruotsi, Skånetrafiken	A	- taajamapysäkit, yli-300 nousijaa/arkivrk	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	B	- taajamapysäkit, 100-300 nousijaa/arkivrk	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	C	- taajamapysäkit, 15-100 nousijaa/arkivrk	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	D	- taajamapysäkit, alle 15 nousijaa/arkivrk	X	X	(X)	X	X	(X)	ei	X	X	ei	
	F	- maaseutuympäristö, yli-100 nousijaa/arkivrk	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	G	- maaseutuympäristö, 15-100 nousijaa/arkivrk	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
H	- maaseutuympäristö, 5-15 nousijaa/arkivrk	X	X	(X)	X	X	X	ei	ei	X	ei		
I	- maaseutuympäristö, 1-5 nousijaa/arkivrk	X	X	(X)	X	(X)	ei	ei	(X)	ei	ei		

(X) = harjittava tapauskohtaisesti
1 = harjittava tapauskohtaisesti, kun kyseessä on vaihtopysäkit, odotusajat ovat pitkiä tai säädösohjeet huonot
2 = pysäkit varustetaan penkillä, kun se palvelee erityisesti liikkuessaan summitta jalkaväen liikennettä (palveluina)

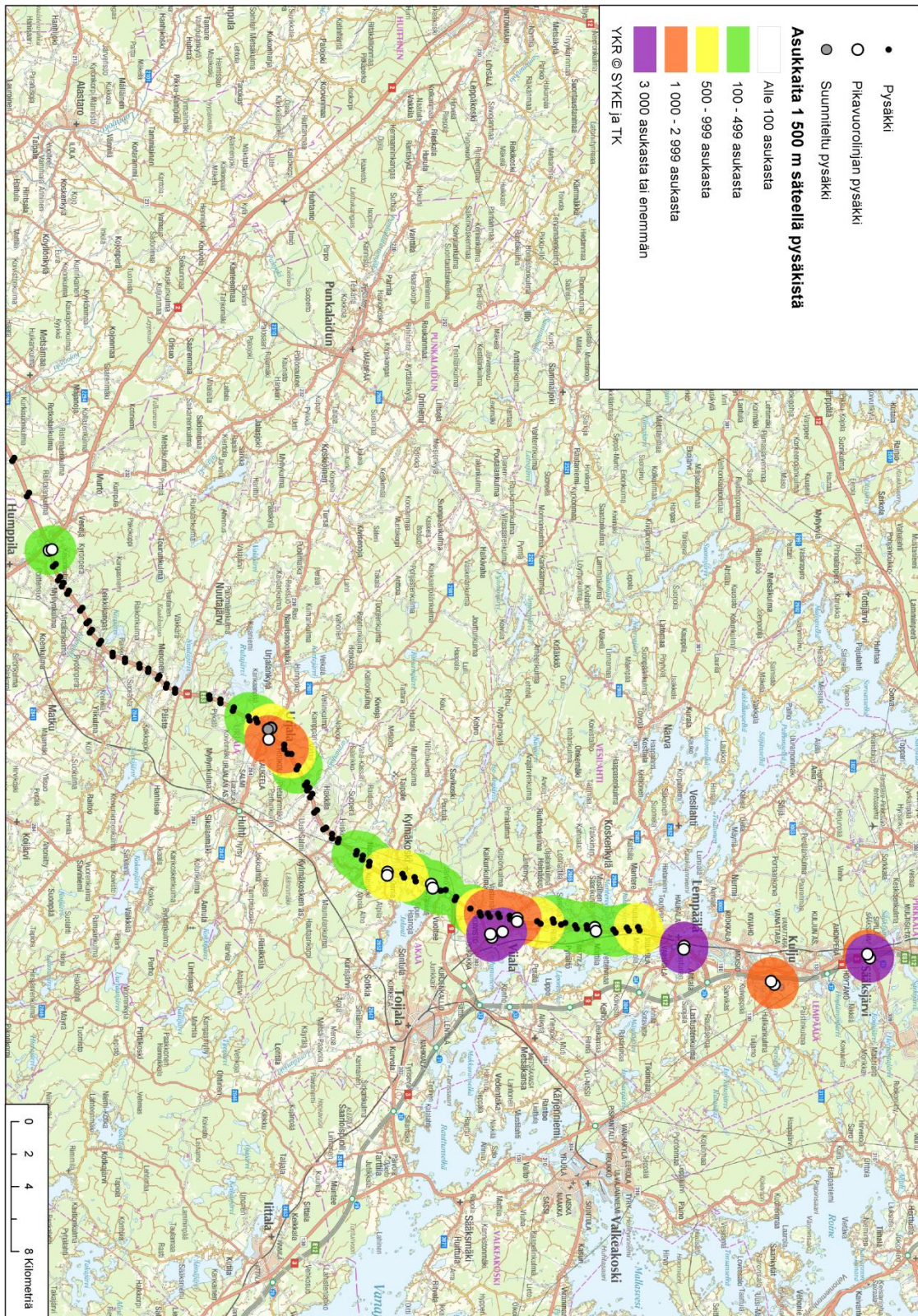
VALTATIE 9 TURKU–TAMPERE LINJA-AUTOPYSÄKKIEN LUOKITTELU

Valtatien 9 parantamista ja kaikkia liikennemuotoja halutaan tarkastella Liikenneviraston Liikennerevoluutiohankkeen mukaisesti kokonaisuutena yhteyskäytävällä Turku–Tampere. Varsinais-Suomen ELY-keskus on tilannut tähän liittyen Linea Konsultit Oy:ltä toimenpidesuunnitelman koko yhteysvälin linja-autopysäkeille. Tehtävänä on ollut laatia kokonais selvitys pysäkkien tilanteesta ja kehittämistarpeesta valtatiellä 9 ja sen lähialueilla. Selvitettävänä asioina toimenpidesuunnitelmassa ovat olleet muun muassa pysäkkien luokittelu eri laatutasoihin, pysäkkien sijainnit sekä liittytäpysäköinnin tarve.

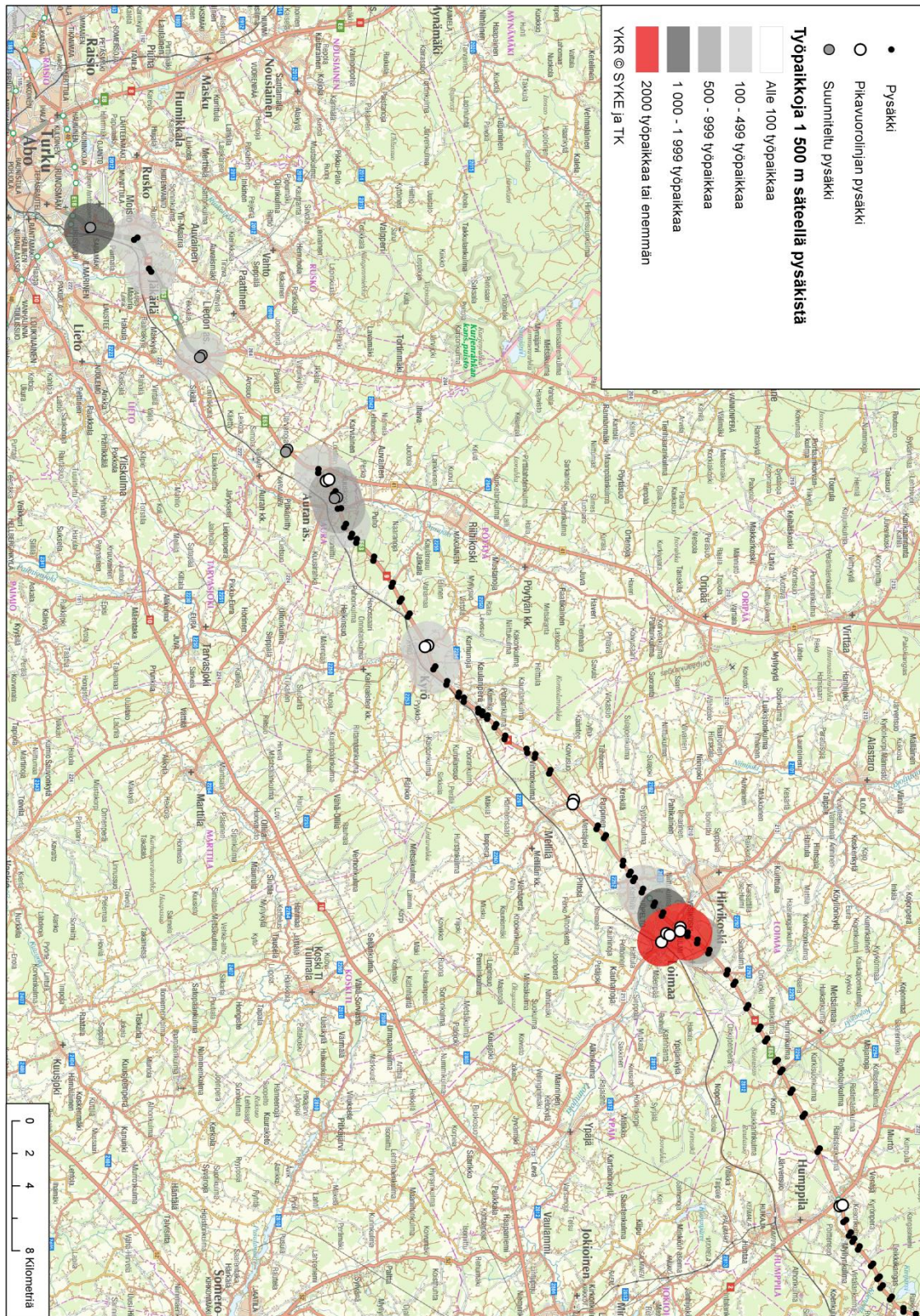
Tämä opinnäytetyö on toiminut lähtökohtana pohdittaessa valtatie 9 linja-autopysäkkien luokittelua yhteysvälillä Turku–Tampere. Koska pysäkkien todellisia käyttäjämäärätietoja ei ollut saatavilla, arvioitiin tärkeimpiä pysäkkejä käyttäjäpotentiaalien avulla. Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmästä (YKR) saadut asukkaiden ja työpaikkojen lukumäärät vuodelta 2011 on viety paikkatieto-ohjelmalla kartalle, jolloin on saatu selville ne pysäkit, joiden lähellä asuu eniten ihmisiä ja sijaitsee eniten työpaikkoja. Tässä työssä tarkasteluetäisyydeksi valittiin 1 500 metriä pysäkistä linnuntietä mitattuna. Karttatarkastelut käyttäjäpotentiaaleista on esitettyinä kuvissa 22–25.



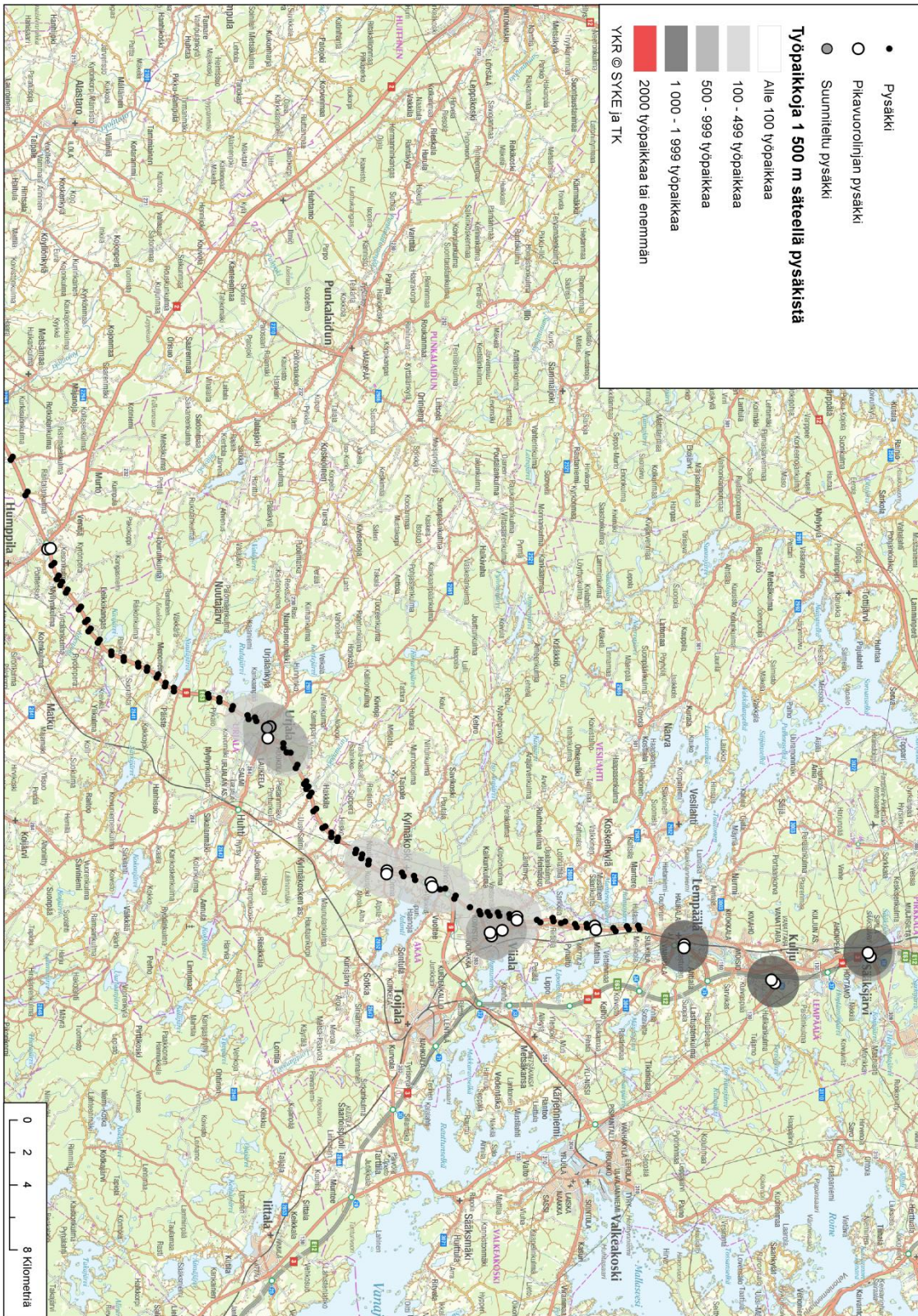
Kuva 22. Asukkaiden määrä 1 500 metrin säteellä pysäkeistä välillä Turku–Humppila



Kuva 23. Asukkaiden määrä 1 500 metrin säteellä pysäkeistä välillä Humpila–Tampere

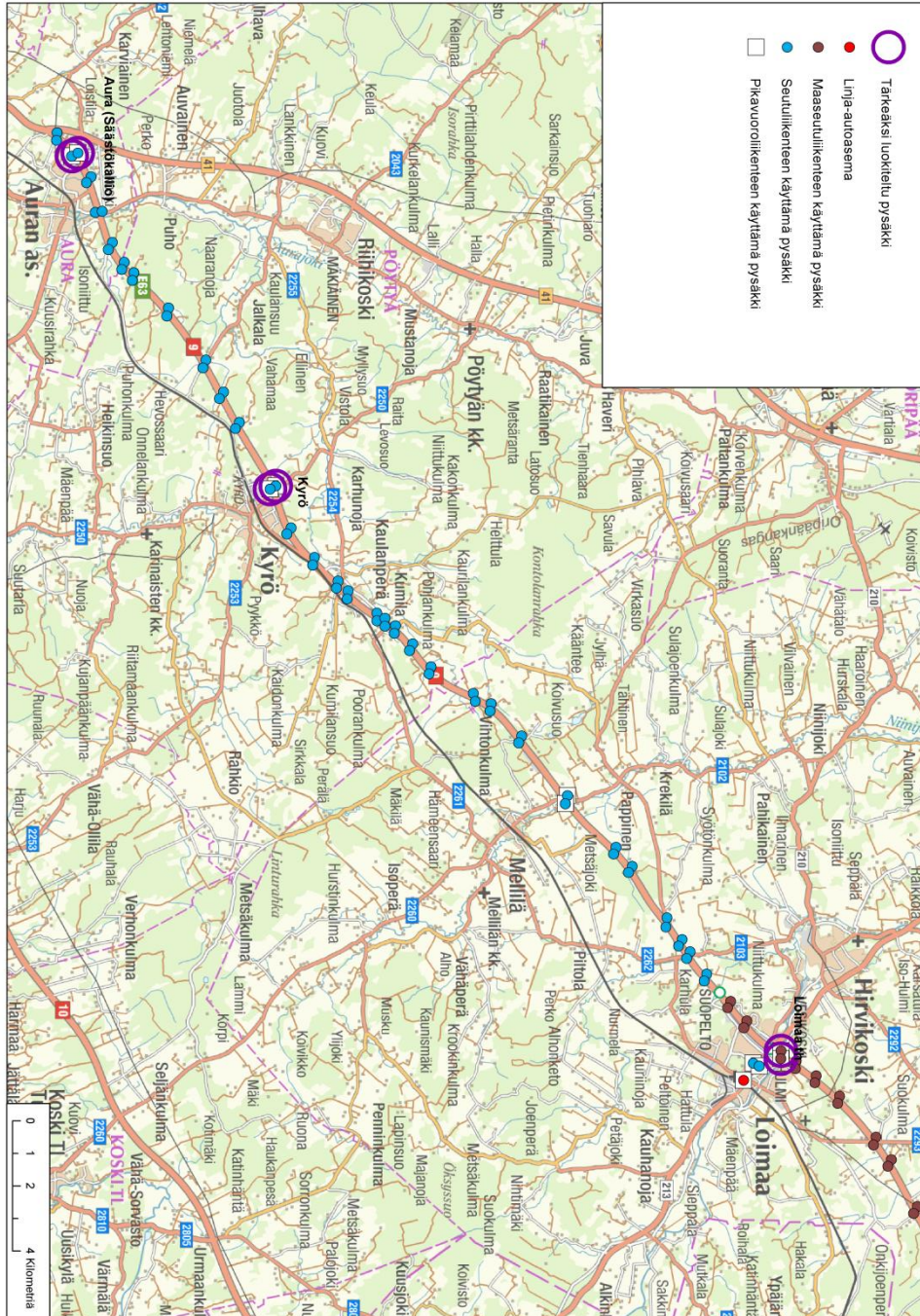


Kuva 24. Työpaikkojen määrä 1 500 metrin säteellä pysäkeistä välillä Turku–Humppila



Kuva 25. Työpaikkojen määrä 1 500 metrin säteellä pysäkeistä välillä Humpiila–Tampere

Valtatien 9 Turku–Tampere linja-autopysäkkien toimenpidesuunnitelmas-
sa pidettiin parhaana vaihtoehtona pysäkkien liikennetyyppisiin perustu-
vaa luokittelutapaa. Jokaisesta suunnittelualan pysäkistä selvitettiin sitä
käyttävän liikenteen tyyppi (kaupunki-, seutu-, maaseutu- ja pikavuoroliik-
enne) ja valittiin yhteysvälin tärkeimmät pysäkit. Suunnittelussa keskityttiin
kaukoliikennettä palvelevien pysäkkien kehittämistarpeiden tarkaste-
luun. Kuvassa 26 luokitellut pysäkit välillä Aura–Loimaa.



Kuva 26. Aura–Loimaa välille on luokiteltu yhteensä kolme tärkeää pysäkkiparia Au-
rassa, Kyrössä ja Loimaalla.