

## Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenneohjelma 2035

Kaupunkirakennelautakunta 10.04.2024 § 53  
5583/08.00.00/2023

Valmistelijat / lisätiedot:  
Kim Venesjärvi  
puh. 044 718 5038  
etunimi.sukunimi(at)kuopio.fi

**Päätösehdotus** apulaiskaupunginjohtaja KYP Jari Kyllönen

Kaupunkirakennelautakunta hyväksyy joukkoliikennelautakunnan esityksen joukkoliikenneohjelmasta 2035 ja esittää sitä edelleen hyväksyttäväksi Kuopion kaupunginhallitukselle.

**Päätös** Päätösehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Merkitään, että joukkoliikennepäällikkö Kaisu Matinniemi, joukkoliikenneinsinööri Tero Myyryläinen ja projektipäällikkö Simo Airaksinen, WPS Finland Oy, poistuivat kokouksesta tämän asian käsittelyn jälkeen.

**Liitteet** 5583/2023 Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenneohjelma 2035  
raporttiluonnos 20240313  
5583/2023 Vaikutusten arviointi / Joukkoliikenneohjelma 2035

---

Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta 21.03.2024 § 14

Valmistelijat / lisätiedot:  
Kim Venesjärvi  
puh. 044 718 5038  
etunimi.sukunimi(at)kuopio.fi

**Päätösehdotus** joukkoliikennepäällikkö Kaisu Matinniemi

Joukkoliikennelautakunta päättää, että  
1) se hyväksyy Kuopion kaupunkiseudun Joukkoliikenneohjelman 2035 tavoitteellisena ohjelmana joukkoliikenteen kehittämistyölle  
2) se esittää edelleen joukkoliikenneohjelman 2035 hyväksymistä tavoitteellisena Kuopion kaupunkirakennelautakunnalle ja edelleen Kuopion kaupunginhallitukselle

**Päätös** Merkitään, että Simo Airaksinen WSP Oy:stä esitteli asiaa. Päätösehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

**Selostus** Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenneohjelma 2030 hyväksyttiin 28.5.2020 § 24 ja Kuopion kaupunginhallituksessa 8.6.2020 § 170.

Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenneohjelma on linjattu tavoitteelliseksi sekä joukkoliikenneohjelma mukaisten tavoitteiden kehittymistä seurataan vuosittain tunnuslukujen avulla. Joukkoliikenneohjelma tulisi päivittää kerran valtuustokaudessa. Nykyinen valtuusto aloitti toimikautensa syksyllä 2021.

Joukkoliikenneohjelma sisältää toimenpiteitä asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Nykyiset tavoitteet toimivat edelleen joukkoliikenteen kehittämisessä. Joukkoliikenneohjelman 2035 tavoitteisiin lisättiin tarkennuksena joukkoliikenteen estettämyyden kehittäminen.

### **Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenneohjelman 2030 toteutumisen**

Joukkoliikenneohjelmassa 2030 on asetettu neljä päätavoitetta:

- 1) joukkoliikenne on helppokäyttöistä, ympäristöystävällistä ja sujuvaa
- 2) kaupunkiseudun joukkoliikenne tukee vahvasti seudun elinvoimaa sekä taloudellista kehitystä ja on keskisuurten kaupunkiseutujen edelläkävijä
- 3) maakäytön kehittäminen tukee joukkoliikenteen käytön kasvua
- 4) joukkoliikenteen asiakkaiden kokema liikkumisen palvelutaso on parantunut ja joukkoliikenteen matkustajamäärä on kasvanut 50%

Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmää on kehitetty tunnistepohjaiseksi. Pysäkki- ja bussinäytöt on otettu käyttöön pysäkeillä ja busseissa, bussien reaaliaikainen seuranta on saatu reittioppaaseen, Waltti - mobiilisovellus ja lähimaksaminen on otettu käyttöön, lippujen hintoja on yhtenäistetty sekä lippurajapinnat on avattu kolmansille osapuolille kertalippujen myymiseksi omissa myyntikanavissaan.

Ympäristöystävällisyys on tarjouskilpailujen myötä parantunut. Talvikaudella 2023-2024 kaupunkiliikenteessä operoidaan 13 sähköbussilla (20 %), 39 bussia (60 %) käyttää käyttövoimanaan uusiutuvaa dieseliä sekä 20 % kaupunkiliikenteen busseista käyttää edelleen perinteistä dieseliä.

Taloudellisesti joukkoliikenne järjestetään kustannustehokkaasti. Palvelutasoa on saatu parannettua ilman merkittävää subvention kasvua. Maankäyttö on kehittynyt erityisesti joukkoliikenteen parhaalla palvelutason alueilla sekä asukasmäärät ovat kasvaneet vahvan joukkoliikenneverkon alueella.

Asiakastytyväisyyskyselytutkimusten mukaan tyytyväisyys joukkoliikenteeseen on erinomainen. Yleisarvosana joukkoliikenteelle on kasvanut verrattuna vuoteen 2019. Vuoden 2023 yleisarvosana joukkoliikenteestä oli 4,29. Erinomaisen rajana pidetään 4,20.

Matkustajamäärätavoitteet ylitettiin vuonna 2023. Kasvua oli +15,0 % vuoteen 2019 verrattuna, kun tavoite oli +9 %. Vuodelle 2030 on joukkoliikenneohjelmassa 2030 asetettu matkustajamäärätavoitteeksi +50 % vuodesta 2019. Kasvu olisi saavutettavissa nykyisten matkustajamäärien perusteella, vaikka kasvu tasoittuisikin.

### **Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenneohjelma 2035**

Joukkoliikenneohjelman tavoitteita on haluttu parantaa edellisestä joukkoliikenneohjelmasta. Haasteita tavoitteiden saavuttamisessa ovat kuntatalouden aiheuttamat mahdolliset säästötoimet, valtionavun merkittävä vähentyminen, hyvinvointialueiden palveluverkon supistaminen, joka on lisäämässä paineita esteettömän joukkoliikenteen ja palvelutason parantamista kuntakeskusten välillä sekä ELY-keskusten joukkoliikenne-rahituksen

vähentymisen tulevina vuosina, joka tulee siirtämään kuljetusten järjestämisen edelleen kunnille ja kuntien kustannukseksi.

### **Tavoitteet**

Joukkoliikenneohjelmassa 2035 on samat neljä toimivaa päätavoitetta.

- 1) joukkoliikenne on helppokäyttöistä, ympäristöystävällistä ja sujuvaa
- 2) kaupunkiseudun joukkoliikenne tukee vahvasti seudun elinvoimaa sekä taloudellista kehitystä ja on keskisuurten kaupunkiseutujen edelläkävijä
- 3) maakäytön kehittäminen tukee joukkoliikenteen käytön kasvua
- 4) asukkaat arvostavat joukkoliikennettä ja joukkoliikenteen matkustajamäärä on kasvanut 50 %. Joukkoliikenteen esteettömyyttä kehitetään

EU:n vihreän kehityksen ohjelmassa (Green Deal) tavoitteena on tehdä EU:sta ilmastoneutraali vuoteen 2050 mennessä. Suomen hallituksen tavoitteena on, että Suomi on hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä ja hiilinegatiivinen pian sen jälkeen.

Puhtaita ja energiatehokkaita tieliikenteen ajoneuvoja koskeva direktiivi (CVD) veloitteet koskevat julkisen sektorin ajoneuvo- ja palveluhankintoja. Kuopion seudun joukkoliikenne täyttää ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimus -lain edellyttämät tavoitteet. Kuopion seudun joukkoliikenne jatkaa aktiivisesti alueen linja-autojen kehittämistä hiilineutraalimmaksi edellyttämällä liikenteen hoitamista vaihtoehtoisilla käyttövoimilla.

### **Joukkoliikenneohjelmassa 2035 huomioon otetut strategiat**

*Kuopion kaupunkistrategian* visio "hyvän elämän pääkaupunki".

*Kuopion resurssiviisausohjelman* tavoitteena joukkoliikenteen osalta on, että vähäpäästöiset toimivat matkaketjut kauko-, seutu- ja lähiliikenteessä. Toimenpiteiksi resurssiviisausohjelmassa on esitetty suunniteltavan kaupunkia vähemmän autolle ja enemmän kävelylle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle.

*Hyvinvoipa Kuopio 2030* -ohjelmassa ja hyvinvointisuunnitelmassa on tavoitteena mm. aktiivinen ja hyvinvointia vahvistava arki palveluineen ja yhdenvertaisine mahdollisuuksineen. Joukkoliikenne on aktiivinen kulkumuoto, joka lisää liikkumista. Joukkoliikenne mahdollistaa matkoja myös niille, jotka eivät omista tai pysty käyttämään autoa.

*Kuopion palvelujen tasa-arvo ja yhdenvertaisuussuunnitelman 2022–2025* tavoitteet ja toimenpiteet painottuvat saavutettavuuteen, tasa-arvoon ja yhdenvertaisuuteen. Joukkoliikenteen ja sen esteettömyyden edistäminen tukee asetettuja tavoitteita, ja on yksi toimenpide tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistämiseksi.

*Kuopion maaseutuohjelman 2022–2030* painopisteenä on mm. elinvoimainen, hyvinvoiva ja resurssiviisas maaseutu. Toimenpiteenä ohjelmassa on esitetty maaseudun älykkään liikkumisen edistäminen mm. kyytipalveluin ja yhteiskuljetuksin, joita mitataan ohjelman mukaan seuraamalla joukkoliikennedyhteyksien kehittymistä.

*Siilinjärven visiona* on olla "Suomen sykkivin kasvukunta, ihmisen kokoiselle elämälle". Tavoitteena on tarjota sujuvaa arkea, asiointia ja palveluja sekä hyvinvointia ja elinvoimaista ympäristöä. Tavoitteet pyritään saavuttamaan mm.

edistämällä sujuvaa, turvallista ja kestävästä liikkumista sekä ihmisten hyvinvointia.

*Siilinjärven hyvinvointisuunnitelman* yhtenä painopisteenä on hyvinvointia tukevan ja kestävästä elinympäristön luominen, ja tarkoituksena on parantaa kestävien kulkumuotojen käytön mahdollisuuksia.

*Siilinjärven ilmasto- ja resurssiviisautsohjelmien* painopisteenä on ympäristöystävällisen liikkumisen edistäminen. Tavoitteena on liikkumisen päästöjen vähentäminen, joukkoliikenteen päästöttömyys vuoteen 2030 mennessä sekä toimivat matkaketjut. Lisäksi tavoitteena on monipuolinen joukko-, palvelu- ja kutsuliikenne, joka palvelee seudun asukkaita. Tarkoituksena on kehittää joukkoliikennettä ja kannustaa asukkaita joukkoliikenteen käyttäjiksi sekä rakentaa mm. pysäkki- ja pyöräkatoksia.

### **Toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi**

*Palveluiden järjestäminen* – tavoitteena on tuottaa kaupunkiseudulle parempaa joukkoliikenteen palvelutasoa kuin, mitä markkinaehtoisesti syntyisi, ja ylläpitää ja edistää joukkoliikenteen toimivuutta yhdessä muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa. ELY-keskuksen kanssa voidaan tarvittaessa toteuttaa yhteishankintoja henkilöliikenteen järjestämisessä.

*Palvelutaso* – palvelutasoa esitetään parannettavaksi alueilla, joilla maankäyttö kehittyi tulevina vuosina sekä alueilla, joilla joukkoliikenteen kysyntä on suurta. Merkittävä osa alueista sijaitsee nykyisen vahvan joukkoliikenneverkon alueella ja alueilla, joille jo nykyisin liikennöidään. Näillä alueilla maankäytön kehittymiseen vastataan pääosin nykyistä tarjontaa kehittämällä ja lisäämällä.

*Runkolinjasto – bussit eivät pysähdy muualla kuin pysäkeillä.* Runkolinjaston kehittämisessä tavoitteena on matkustajamäärien kasvattaminen, kestävä ja vähähiilinen yhdyskuntarakenne sekä parhaan joukkoliikennepalvelutason alueen laajentaminen. Runkolinjoja otetaan käyttöön vaihteittain ohjelmakaudella. Liikennöintiä nopeutetaan infratoimenpiteillä, kuten erillisillä linja-autokaistoilla ja liikennevaloetuuksien lisäämisellä ja kehittämisellä. Sujuva joukkoliikenne parantaa koko liikennejärjestelmän toimivuutta ja on tällöin myös kuntatalouden kannalta kustannustehokasta.

Talvikunnossapidon kehittäminen on tärkeää, jotta liikennöinti on sujuvaa myös talvisin. Joukkoliikennekaistat voivat kaventua siten, ettei kaistaa pitkin ole mahdollista ohittaa muuta liikennettä, mikäli kaistoja ei aurata hyvin. Pysäkkien vain osittainen aeraus voi lyhentää pysäkkiä siten, ettei pysäkillä mahdu suunniteltua määrää busseja.

*Maaseutuliikenne* – painopiste on nykytilanteen mukaisesti kuntakeskusten ja Kuopion keskustan välisillä yhteyksillä. Mahdollisuuksien mukaan maaseutuliikennettä voidaan hyödyntää kaupunkiliikenteessä yhtenäisillä reiteillä ja vuorojen käyttäessä samoja pysäkkejä kaupunkiliikenteen kanssa. Saman lippujärjestelmän käyttäminen, yhtenäinen linjanumerointi ja matkustajainformaatio helpottavat maaseutuliikenteen käyttöä yhdessä kaupunkiliikenteen kanssa.

Selvitetään ELY-liikenteen kustannusvaikutuksia sekä yhteiskäyttölippujen vaikutuksia Kuopion ja ELY-keskuksen kanssa, yhteistyössä hankittavan liikenteen osalta.

*Autonominen liikenne* – jota pilotoidaan Savilahdessa kuuden kuukauden ajan maaliskuusta 2024 alkaen. Tunnistetaan kohteet, joissa autonominen liikenne voisi tuoda lisämatkustusta tai vähentäisi muuta kuljetustarvetta.

*Maankäyttö* – maankäytön kehittäminen tukee joukkoliikenteen käytön kasvua ja toisinpäin joukkoliikenteen edistäminen mahdollistaa maankäytön hankkeiden toteuttamisen. Maankäytön tavoitteena on, että uusista asunnoista vähintään 80 % ja uudesta elinkeinorakentamisesta 60 % (k-m2) ohjataan vahvan joukkoliikenneverkon palvelualueelle. Uudet työpaikat ja palvelut sijoitetaan runkolinjojen varrelle, joukkoliikenteen solmukohtiin tai vähintään vahvan joukkoliikenneverkon palvelualueille. Tavoitteena on, että kävelymatka lähimmälle pysäkillä on joukkoliikenteen käyttöä tukevaa. Pysäkkien suunnittelussa pysäkkivälit pyritään pitämään reilun mittaisina, ettei joukkoliikenteen sujuvuus kärsi. Pysäkkivälien pidentäminen runkolinjoilla parantaa aikatauluvarmuutta ja siten liikennöinnin laatua.

*Asiakaslähtöinen informaatio ja lippujärjestelmä* – järjestelmää kehitetään saavutettavuus huomioiden. Pysäkkiverkoston laatutasoa parannetaan uusimalla aikataulunäyttöjä, kehitetään edelleen aikataulutiedon esittämisen häiriönhallintaa ja sitä kautta parannetaan asiakkaan saamaa asiakaskokemusta. Maksujärjestelmiä yhtenäistetään ja pyritään lisäämään matkaketjujen helppokäyttöisyyttä.

*Joukkoliikenteen rahoitus* – matkustajamäärätavoitteiden saavuttaminen edellyttää taloudellista lisäresurssointi ja sitoutumista pitkäjänteisesti tavoitteiden saavuttamiseksi. Kuntien haastava taloudellinen tilanne yhdessä kuntien talouden tasapainottamisohjelmien kanssa luovat haasteita joukkoliikenteen kehittämiseksi. Vuosittaiset liikennöinnin bruttokustannukset kasvavat 4,8 miljoonaa euroa vuoden 2023 kustannuksiin nähden. Lisärahoituksella mahdollistetaan tarjonnan lisääminen matkustajamäärien kasvua tukien ja lippujen hintatason säilyttäminen kilpailukykyisenä. Lisärahoitustarpeesta suurin osuus kytkeytyy joukkoliikennetarjonnan parantamiseen. Runkolinjojen liikennöinnin aloittaminen lisää liikennöintikustannuksia 2,0 miljoonaa euroa vuodessa täysimääräisesti vuodesta 2027 lähtien.

*Matkaketjut* – edistetään lippujen yhteiskäyttöisyydellä ja myynnillä avoimen rajapinnan kautta, pyörien ja muiden mikroliikkumismuotojen liityntäpysäköinnillä, kaupunkipyöräasemilla pysäkkien yhteydessä sekä solmupysäkkejä kehittämällä. Runkolinjojen liikennöinti-aikojen laajennuksen tavoitteena on esimerkiksi tarjota yhteys aamun ensimmäiselle junalle ja illan viimeiselle junalle.

*Ympäristöystävällisyys* - joukkoliikenne kulkee ilman fossiilisia polttoaineita vuonna 2035, mikä on kaupungin strategisen toimintalinjan mukainen tavoite. Kaupunkiliikenteen tavoitteena on olla päästötöntä vuonna 2035. Tavoite on tavoitteellinen ja osin joustava. Kaupunkipyöräjärjestelmä ja yhteiskäyttöautot tukevat ympäristöystävällistä liikennettä.

*Markkinointi ja viestintä* – tätä tehdään yhteistyössä eri tahojen kanssa etsien innovatiivisia ratkaisuja. Mainontaa ja markkinointia toteutetaan monipuolisesti eri kanavissa, niin perinteisissä lehdissä kuin netti- ja somemainontana.

*Esteettömyys* – huomioidaan matkustajainformaatioissa, yhteyksissä pysäkeille, kalustossa ja maksamisessa. Pysäkkejä uudistettaessa huomioidaan

esteettömyyden erikoistaso keskeisillä alueilla ja perustaso muilla pysäkeillä. Erikoistason pysäkeillä osoitetaan bussin pysähtymiskohta.

Selvitetään maaseutuliikenteen kaluston esteettömyyden kehittämismahdollisuuksia (matalalattiakalusto/ invahissit).

Hyvä talvikunnossapito on esteettömyyden kannalta perusedellytys.

*Raideliikenne* – edistetään tunnistaen mahdolliset uudet asemien sijainnit ja mahdollistetaan maankäytön kehittäminen asemien ympäristöissä.

### **Seuranta**

Joukkoliikenneohjelman tavoitteiden mukaista kehittymistä seurataan määritettyjen tunnuslukujen avulla. Seurannan yhteydessä arvioidaan mahdolliset toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset ja niiden vaikutukset ohjelmaan ja sen päivitystarpeeseen.

Joukkoliikenneohjelman toteuttamisen tuloksellisuutta kuvaa keskeisesti seudun matkustajamäärien kehittyminen. Matkustus on kasvanut Vilkku liikenteessä vuosina 2016 – 2023 lähes 44 %.

### **Palveluverkon kehittyminen**

Kuopiossa toisen ja kolmannen asteen oppilaitokset ovat keskittyneet suurelta osin Savilahteen. Edellisen joukkoliikenneohjelman päivityksen jälkeen on Kuopion kouluverkosto muuttunut lähinnä maaseutualueilla. Kuopion kaupunkialueen yläkouluverkostoon on tulossa mittavia muutoksia kuluvan ja ensi vuosikymmenen aikana. Kesäkuussa 2023 kaupunginvaltuusto päätti kuuden koulun mallista.

Sosiaali- ja terveystalvuiden osalta Pohjois-Savon hyvinvointialue vastaa alueen palveluverkosta, ja aluevaltuusto on palvelustrategian yhteydessä päättänyt, ettei palveluverkkoon tehdä muutoksia vuosina 2023–2025. Tulevaisuuden palveluverkkosuunnitelma tehdään vuoteen 2025 mennessä. Hyvinvointialueen strategiana on tehdä rakenteellisia uudistuksia, jotta palvelutarpeen ja kulujen kasvuun pystytään vastaamaan.

### **Palvelutaso**

Maankäytön tuleva kehittyminen on huomioitu palvelutason määrittelyssä. Kehittämiseen on sisällytetty tulevana vuosina asuntotuotantoon otettavat alueet ja pidemmällä tulevaisuudessa käyttöönotettavat alueet sekä alueiden ennakoitujen asukasmäärät. Kuopiossa merkittävä osa alueista sijaitsee nykyisen vahvan joukkoliikenneverkon alueella ja alueilla, joille jo nykyisin liikennöidään. Tarjontaa voidaan parantaa joko pidentämällä nykyisiä linjoja tai perustamalla uusia linjoja.

Palvelutasoa esitetään parannettavaksi alueilla, joilla maankäyttö kehittyy tulevana vuosina sekä alueilla, joilla joukkoliikenteen kysyntä on suurta. Uudessa joukkoliikenneohjelmassa 2035 on palvelutasoa nostettu alueilla, joilla matkustajamäärän kasvu edellyttää tarjonnan kasvua.

Siilinjärven kaupunkiliikenteen alueiden palvelutaso noudattaa pääosin nykytilanteen palvelutasoa.

Palvelutasoa on vastaavasti alennettu alueilla, joilla maankäyttö ja siten

kysyntä on vähäistä. Esimerkiksi kesästä 2024 alkaen nykyisen linjan 40 säännöllinen lentoaseman kautta kulkeva liikenne ollaan korvaamassa lentoaikataulujen mukaan liikennöitävällä, Kuopion keskustan ja lentoaseman välisellä yhteydellä.

Maaseutualueilla esitetään säilytettävän nykytilanteen mukainen palvelutaso. Työmatkayhteyden katsotaan toteutuvan, kun reitillä on joukkoliikennettä arkipäivisin, myös kesällä niin, että Kuopioon pääsee aamuisin ennen klo 8:aa ja iltapäivisin klo 16:n jälkeen takaisin. Opiskelumatkayhteys toteutuu, jos Kuopioon liikennöidään klo 8:ksi ja ennen klo 16:ta takaisin kouluvuoden aikana.

#### Vaikutusten arviointi

Esitys joukkoliikenneohjelman mukaisista jo tehdyistä ja uusista toimista on ympäristö- ja yritysvaikutuksiltaan myönteinen. Joukkoliikenneohjelman tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen kulkutapaosuutta ja vähentää tieliikenteestä aiheutuvia lähipäästöjä. Hyvin toimiva joukkoliikenne on edellytys elinvoimaiselle ja toimivalle kaupunkiseudulle, jossa yritysten on hyvä toimia. Lapsivaikutusten arvioinnissa joukkoliikenneohjelma 2035 on neutraali.

#### **Liitteet**