

Joukkoliikennestrategia 2040

OSL on sinua varten

Esipuhe

Oulun seudun liikenne on käynnisti joukkoliikennestrategian päivitystyön kesällä 2022. Päivitystarve syntyi, koska toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset ovat vaikuttaneet joukkoliikenteen järjestämiseen.

Joukkoliikennestrategian visio *OSL on sinua varten* kiteyttää asiakaslähtöisen lähestymistavan. Vastaamalla asiakkaiden tarpeisiin ja luomalla onnistuneen matkustuskokemuksen, joukkoliikenteestä muodostuu yhä useammalle helpoin ja halutuin tapa liikkua. Tavoitteet ja toimenpiteet on päivitetty arvojen ja vision mukaisiksi ja

vastaamaan tulevaisuuden tarpeisiin.

Joukkoliikennestrategia toteuttaa Oulun seudun kuntien strategisia tavoitteita, kehityskuvaa 2030+, liikennejärjestelmäsuunnitelmaa 2040.

Strategian laadinnan yhteydessä on hyödynnetty samanaikaisesti laaditun Oulun seudun liikennejärjestelmän vuorovaikutustilaisuuksia. Strategiatyössä on haastateltu kuntajohtoa ja kuntien maankäytön ja liikenteen asiantuntijoita sekä käyty vuoropuhelua tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmästä esimerkiksi Oulun seudun seutufoorumissa. Strategian päivitykseen ovat osallistuneet myös alueellinen

joukkoliikennetyöryhmä ja joukkoliikennejaosto.

Strategian laadintaa on ohjannut Oulun kaupungin joukkoliikennetiimi, johon ovat kuuluneet joukkoliikennepäällikkö Helena Väliaho sekä suunnittelijat Silja Viinikka, Santeri Haavisto, Samuli Siltala, Essi-Maaria Ala-Aho, Anne-Maria Vesa, Tanja Väärälä ja Tomi Paananen.

Strategian ovat laatineet Anna-Sofia Hyvönen (projektipäällikkö), Anni Karelehto ja Matleena Lindeqvist Sitowise Oy:stä.

Oulussa joulukuussa 2023.

Sisältö

1. Tilannekatsaus	
1.1. Joukkoliikenteen järjestämisen nykytila	s. 5
1.2. Toimintaympäristössä tapahtuneita muutoksia	s. 11
1.3. Seudun toiveet ja tavoitteet joukkoliikenteelle	s. 13
2. Keskeisimmät kehittämistarpeet	
2.1. Riittävän kysyntäpotentiaalin varmistaminen	s. 18
2.2. Matkustajamäärien ja kulkutapaosuuden kasvattaminen	s. 19
2.3. Liikennöinnin nopeuttaminen	s. 21
2.4. Matkustamisen houkuttelevuuden ja helppouden lisääminen	s. 22
2.5. Liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutukset joukkoliikenteeseen	s. 23
3. Visio ja tavoitteet	
3.1. Arvot	s. 25
3.2. Visio	s. 26
3.3. Tavoitteet	s. 27
4. Toimenpideohjelma	s. 29
5. Seuranta ja toteutus	
5.1. Onnistumisen mittarit	s. 40
5.2. Kärkitoimenpiteiden toteutuspolku	s. 41



1. Tilannekatsaus

1.1. Joukkoliikenteen järjestämisen nykytila

Väestörakenne ja joukkoliikennettä tukeva maankäyttö

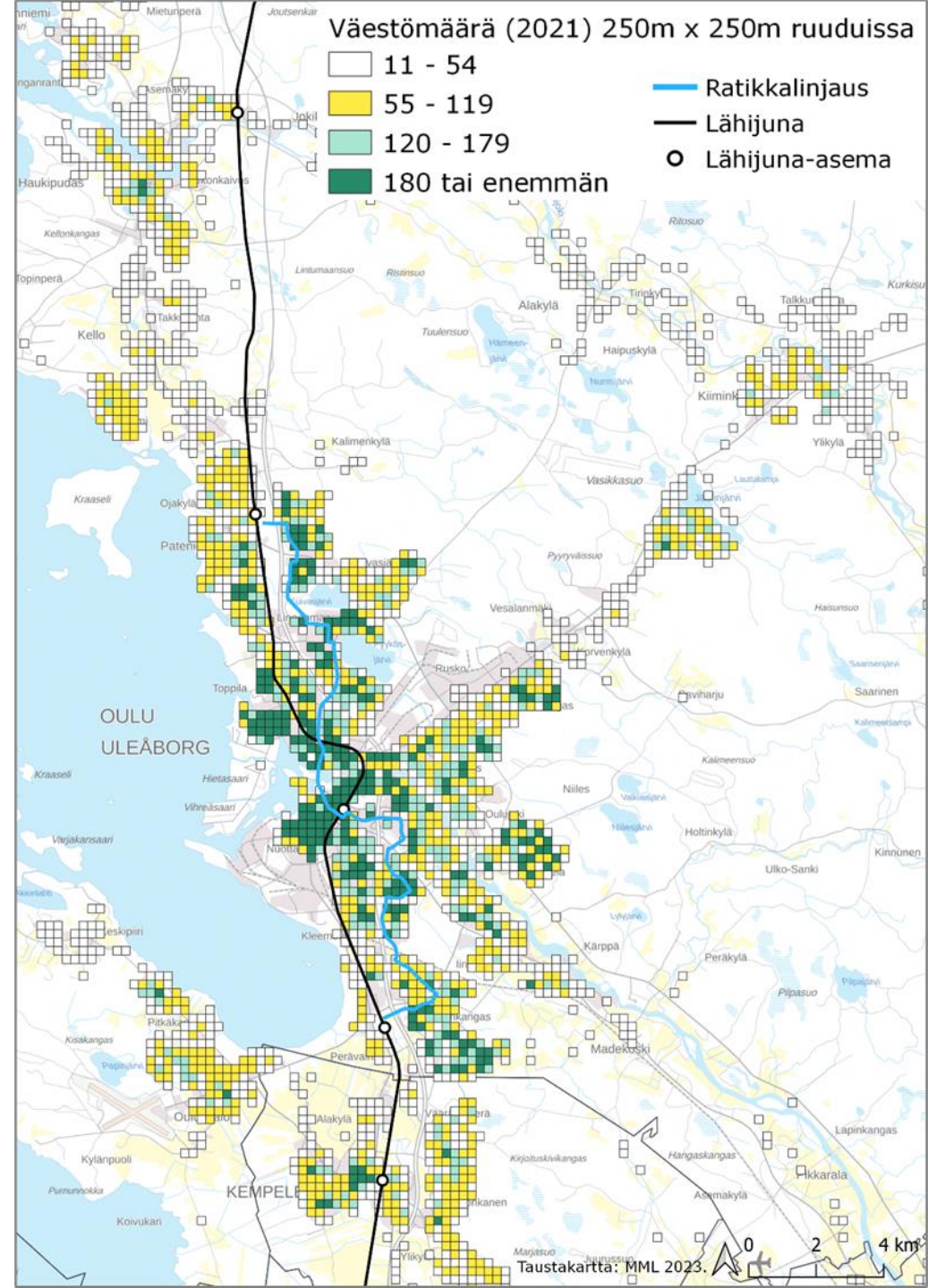
Oulun kaupunki on järjestänyt joukkoliikennettä Oulun seudulla lin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrnävän kunnissa vuodesta 2014 alkaen.

Seudulla asuu noin 268 700 asukasta (Tilastokeskus, 31.12.2022). Kuntien ennusteiden mukaan väestömäärän odotetaan kasvavan noin 14 prosenttia vuoteen 2040 mennessä. Kasvua odotetaan erityisesti lissä, Kempeleessä ja Limingassa. Myös Lumijoella, Oulussa ja Tyrnävällä väestö kasvaa, mutta Muhoksella tilanteen ennakoidaan säilyvän lähes ennallaan.

Oulun seutu on yhdyskuntarakenteeltaan hajautunut ja väestötiheys on seudulla matala, mikä luo haasteita kannattavan joukkoliikenteen järjestämiseksi. Seuraavissa kartoissa esitetään tummimmalla värillä tilastoruudut, joissa on riittävästi väestöä kannattavan joukkoliikenteen järjestämiseksi (väh. 20 as./ha). Oulussa väestömäärältään kannattavat alueet vastaavat hyvin runkolinjaston vaikutusaluetta. Kartoilla on myös esitetty mahdolliset raideliikenteen linjaukset.

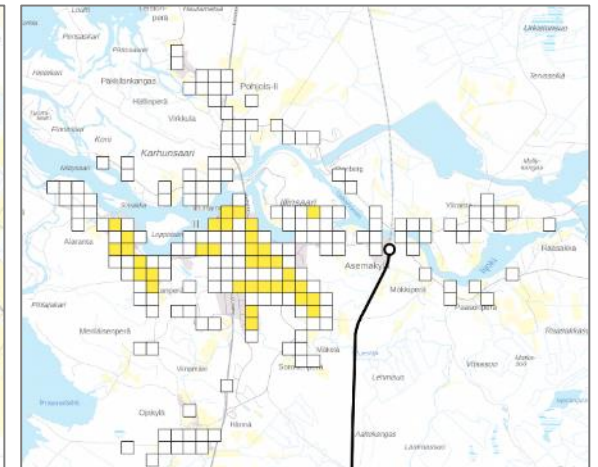
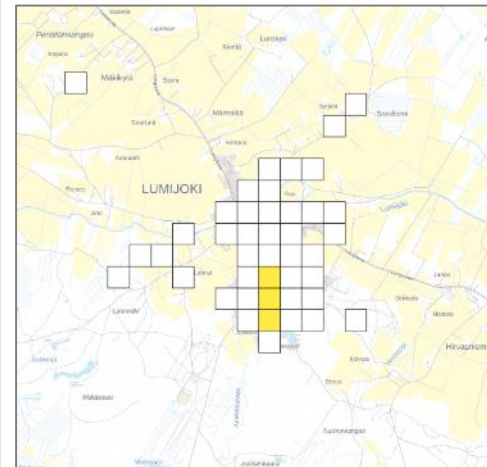
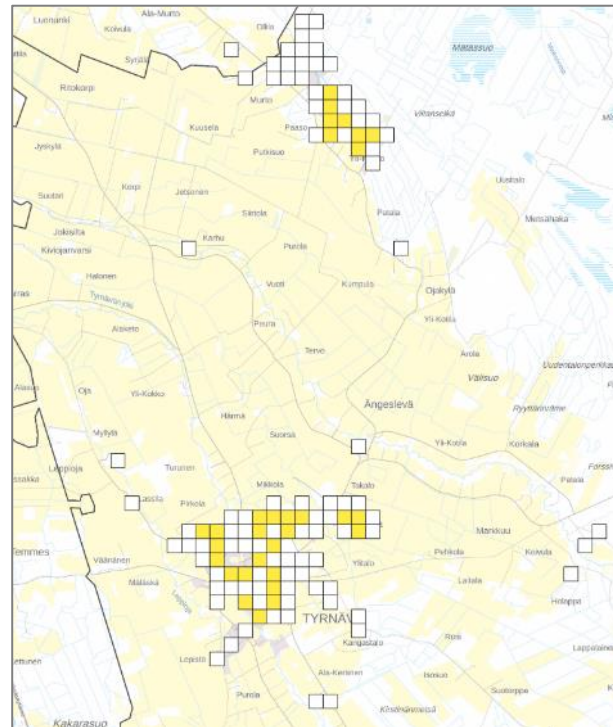
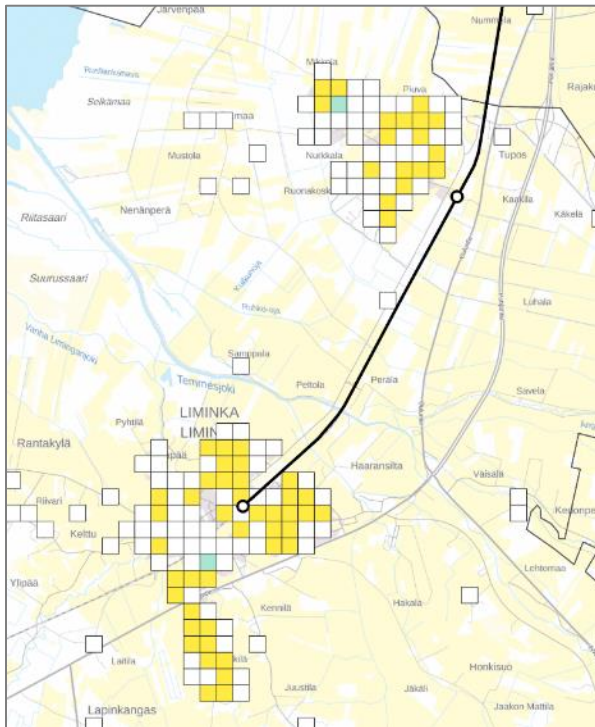
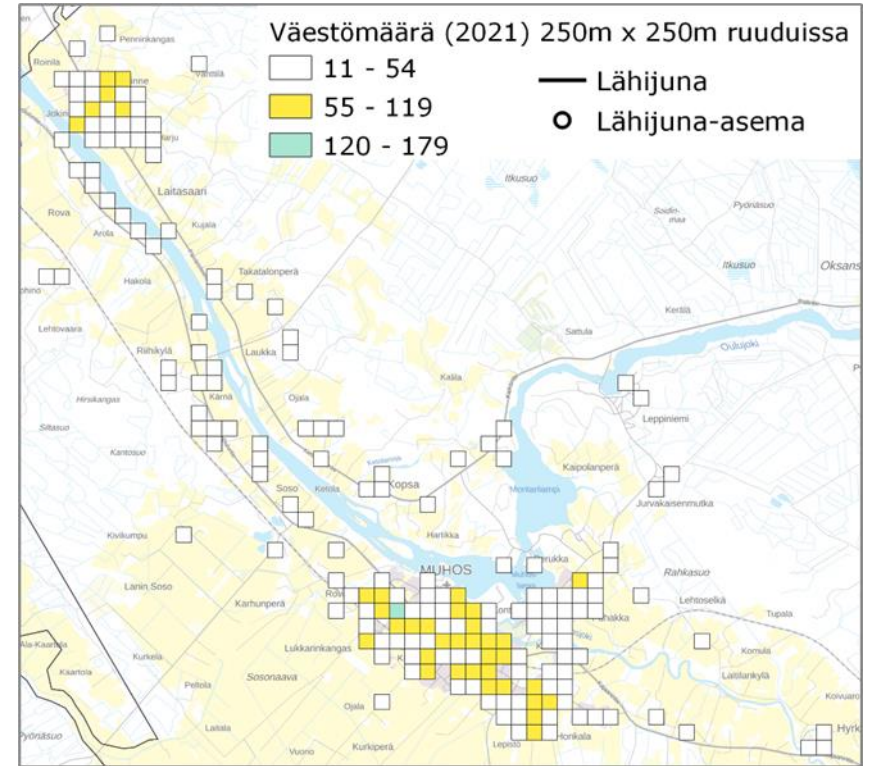
Taulukko 1. Tilastotietoa väestöstä (Tilastokeskus 2023, ennuste kunnilta)

	li	Kempele	Liminka	Lumijoki	Muhos	Oulu	Tyrnävä	Seutu
Väestö 31.12.								
2012	9 574	16 383	9 432	2 059	8 948	190 847	6 613	243 856
2022	9 853	19 300	10 258	1 988	8 882	211 848	6 562	268 691
Muutos 2012-2022	3 %	18 %	9 %	-3 %	-1 %	11 %	-1 %	10 %
Väestöennuste								
2040	12 594	24 643	12 083	2 200	8 975	239 000	7 250	306 745
Muutos 2022-2040	28 %	28 %	18 %	11 %	1 %	13 %	10 %	14 %
Väestötiheys								
2022	6,1	175,2	16,1	9,3	11,3	71,3	13,3	43,2
2040	7,8	223,7	19,0	10,3	11,4	80,4	14,7	52,5



Tällä hetkellä joukkoliikenteen järjestämiseksi kannattavia alueita löytyy Oulun lisäksi Kempeleen kuntakeskuksesta ja Kempeleen aseman läheisyydestä. Muualla seutukunnissa on enemmän maaseutumaista asutusta ja väestö on sijoittunut hajautuneemmin, joten kustannustehokkaan joukkoliikenteen järjestäminen on hieman haastavampaa.

Monipuolisen maankäytön (asuminen, työpaikat ja palvelut) voimakkaampi kohdistaminen joukkoliikennettä tukevasti on erittäin tärkeää kaikissa OSL:n toimivalta-alueen kunnissa, myös Oulun kaupungissa, jotta palvelutasoa voidaan kehittää kustannustehokkaasti. Usean seutukunnan strategioissa mainitaankin tavoite joukkoliikennettä tukevasta maankäytöstä. Erityisesti siinä tapauksessa, jos seudulla päätetään lähteä kehittämään lähijunaa (kartoissa musta viiva) tai nykyistä tehokkaampaa joukkoliikennettä bussi- tai raitioliikenteenä (kartoissa sininen viiva).



Matkustajamääräkehitys

Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet vuodesta 2014 alkaen. Matkustajamäärät kasvoivat aina vuoteen 2019 saakka, kunnes Covid19-pandemia laski matkustajamääriä vuosiksi 2020-2021: vuonna 2020 matkustajamäärä oli lähes 40 % pienempi kuin vuonna 2019.

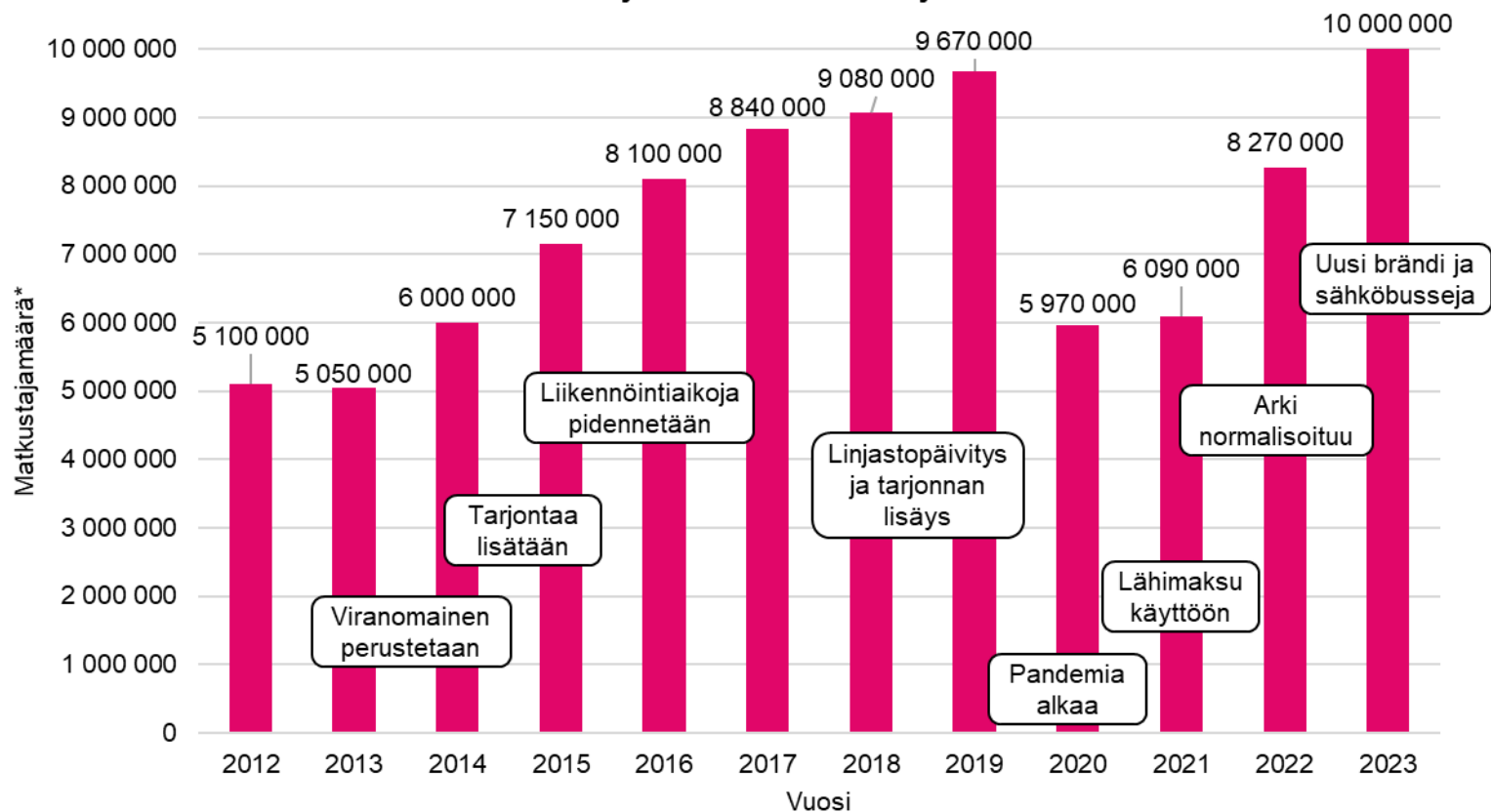
Vuoden 2021 syksystä alkaen (jolloin myös lähimaksun käyttöönotto) matkustajamäärät ovat lähteneet kasvuun ja kesästä 2022 alkaen matkustajamäärät ovat olleet jo hyvin lähellä vuoden 2019 tasoa.

Arvion mukaan vuonna 2023 matkustajamäärä on noin 10 miljoonaa eli huippulukemissa – vastaten noin vuoden 2019 matkustajamäärää ja aikaa ennen pandemiaa.

Matkustajamääräkehityksessä näkyy se, että palvelun ja linjaston kehittäminen ja tarjonnan lisääminen ovat kasvattaneet matkustusta tehokkaasti.

Matkustuksesta noin 85 % tehdään Oulun sisäisillä linjoilla ja noin 15 % seutulinjoiilla. Oulussa lähes 50 % matkoista tehdään runkolinjoilla (linjat 1-5).

Joukkoliikenteen matkustajamäärät 2012-2022 ja arvio vuodesta 2023



*Luvut sisältävät palvelu- ja koululaislinjat.

Asiakkaille näkyvät muutokset

OSL on panostanut viestintään ja markkinointiin viime vuosina, joka näkyy asiakkaille erityisesti Oulun seudun liikenteen brändin uudistamisena. Uusi brändi otetaan käyttöön vaiheittain vuosien 2022-2024 aikana.

Uusi brändi on näkynyt ensimmäisissä vaiheissa asiakkaille esimerkiksi viestintämateriaaleissa (mm. pysäkeillä olevissa näytöissä) autojen teippauksissa ja brändin mukaisessa yhtenäisessä kuljettajavaatetuksessa. Lisäksi verkkosivut on uudistettu ja OSL:n oma sovellus on otettu käyttöön.

Vuoteen 2024 mennessä uusi brändi on otettu täysimääräisesti käyttöön kaikessa viestinnässä, materiaaleissa ja kalustossa.

Asiakkaille tärkeitä uudistuksia on ollut myös lähimaksun käyttöönotto autoissa ja autojen uudet maksulaitteet. Erityisesti lähimaksun käyttöönotto on madaltanut monen satunnaismatkustajan joukkoliikennematkustusta.

Waltti-järjestelmän uudistuminen

tunnistepohjaiseksi lippujärjestelmäksi, on suurilta osin asiakkaalle näkymättömissä oleva muutos, mutta helpottaa viranomaisen toimintaa. Muutos on mahdollistanut esimerkiksi tapahtumalippuun yhdistetyn bussilipun käyttöönoton ja poistanut lipunostossa aikaisemmin esiintyneet viiveet; arvo ja kausituotteet siirtyvät asiakkaan tilille välittömästi oston jälkeen.

Nykyinen lippu- ja vyöhykejärjestelmä on ollut käytössä vuodesta 2014 alkaen. Oulun kaupunki on selvittänyt vyöhykejärjestelmän uudistamista vuoden 2023 aikana ja on mahdollista, että hinnoittelumuutoksia on tulossa.

Myös ajoneuvokaluston uudistuminen ja sähköbussien laajempi käyttöönotto ovat asiakkaille mieluisia uudistuksia, jotka lisäävät matkustuksen miellyttävyyttä. Samalla OSL:n liikenteen päästöt ovat laskeneet, kun kalustosta yhä suurempi osuus hyödyntää vaihtoehtoisia käyttövoimia, sähköä tai paikallisesti tuotettua biokaasua.



Liikennöinti

OSL:n linjasto kattaa laajasti asutuskeskukset ja keskeiset matkustuskohteet. Vuorotiheys on suurin Oulun kaupungin alueella, erityisesti maksuvyöhykkeellä A, jossa myös matkustuksen kysyntäpotentiaali on paras.

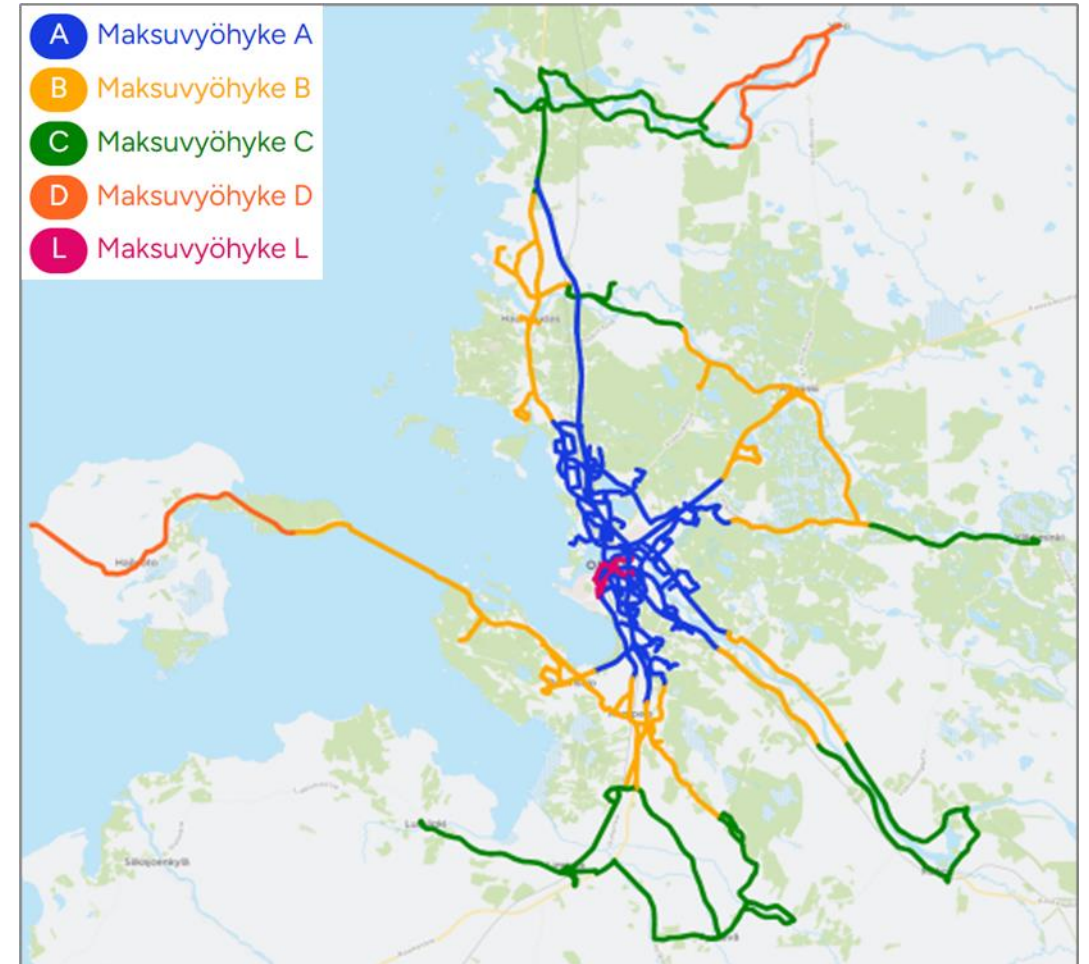
Edellisen strategian valmistumisen jälkeen joukkoliikennetarjontaa on kehitetty esimerkiksi kilpailuttamalla Oulun eteläisten kuntien liikenne, toteuttamalla uusia linjoja kaupunginosien kehittyessä (mm. runkolinja 5 Kivikkokangas-keskusta-Kaijonharju, linja 63 Niemenranta-keskusta-Svaaninsuo ja lähiliikenteen linja D keskusta-Limingantulli).

Lisäksi on pilotoitu uutta poikittaisyhteyttä Herukka-Rusko-Kivikkokangas (suunnittelu yhteistyössä Ruskossa toimivien työnantajien kanssa) ja aloitettu uusi linja Oulunsalosta Kempeleeseen.

Liikennevaloetuuudet sujuvoittavat liikennöintiä. Etuuksien hallinta on siirretty osaksi OSL:n omaa järjestelmää vuonna 2022.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus vastaa Hailuodon liikenteestä. Heinäkuusta 2023 alkaen liikenteessä ovat käyneet kaikki OSL:n lipputuotteet ja liikenteessä on käytetty OSL:n lippu- ja maksujärjestelmää.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa tehdään myös yhteistyötä matkaketjujen kehittämisessä. Seudulla on toteutettu pysäkkikatoksia ja liityntäpyöräpysäköintiä. Oulun kaupungin pysäkkien suunnitteluohje on laadittu ohjeistamaan pysäkkien rakentamista.



Viranomaistoiminta

Oulun kaupungin joukkoliikennetiimin henkilömäärä on kasvanut vuodesta 2020 alkaen, jotta edellisen strategiakauden aikaisia tavoitteita on voitu toteuttaa (kuten viestintä), ja toimintaa on kehitetty paremman asiakaspalvelun takaamiseksi.

OSL:n bruttokustannukset vuonna 2023 ovat noin 41,7 miljoonaa euroa (sis. Oulun kaupungin palveluliikenteen 1,4 milj. euroa). Kustannukset ovat kasvaneet toimintamenoja kasvaessa (mm. liikennöinnin hinta).

Sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen järjestämistä vastuu siirtyi uusille hyvinvointialueille 1.1.2023. Muutoksen myötä Oulun kaupungin vastuulla olleesta henkilöliikenteen kokonaisuudesta lakisääteisten henkilökuljetusten järjestämistä vastuu siirtyi Pohteelle. Oulun kaupungin vastuulle jäi

palveluliikenteen järjestäminen (ei ole osa OSL:n brändiä). Aiemmin henkilöliikenteen kokonaisuus oli kaupungin hyvinvointipalveluiden vastuulla.

Yhteistyö maankäytön suunnittelun kanssa on erittäin tärkeää joukkoliikenteen palvelutason kehittämisessä. Yhteistyö kaavoituksen kanssa on toimivaa erityisesti uusien alueiden pysäkkien suunnittelussa, ja hyvää yhteistyötä on syytä jatkaa kaikkien seutukuntien kanssa. Strategian päivitystyön yhteydessä järjestettiin ensimmäiset yhteistyöpalaverit Oulun kaupungin asema- ja yleiskaavoituksen kanssa, joissa myös sovittiin jatkuvasta yhteistyöstä osana Oulun kaupungin maankäytön toteuttamisohjelman laadintaa.



1.2. Toimintaympäristössä tapahtuneita muutoksia

Covid19-pandemia alkoi ja pysäytti laajasti yhteiskunnan toimintoja maaliskuussa 2020. Pandemian johdosta etä- ja hybridityöskentelyn mallit tulivat vahvasti osaksi arkeamme. Niiden pitkäaikaisvaikutukset eivät ole vielä täysin tiedossa, mutta joukkoliikenteen kysynnässä on huomattu perinteisen aamu- ja iltapäivän ruuhka-aikojen matkustuksen väheneminen ja vapaa-ajan matkustuksen lisääntyminen.

Elokuussa 2021 voimaan tullut puhtaiden ajoneuvojen laki (740/2021) ohjaa Oulun seudun liikennettä hankkimaan puhdasta linja-autokalustoa. Venäjän vuonna 2022 käynnistämän hyökkäyssodan seurauksena tapahtunut polttoaineiden hinnannousu on vahvistanut liikenteen sähköistymiskehitystä, kun liikennöinti sähkökalustolla on muuttunut kokonaiskustannuksiltaan selkeästi edullisimmaksi vaihtoehdoksi. Joukkoliikenteen sähköistymisessä on otettu suuri askel eteenpäin.

Ilmastonmuutos on tullut yhä näkyvämmäksi

osaksi arkeamme sään ääri-ilmiöiden voimistuttua. Maailmalla ja Suomessakin on herätty kaupunkien rooliin ilmastonmuutokseen sopeutumisessa. Kaupungeissa mietitäänkin, miten esimerkiksi kasvipeitteisyyttä voidaan lisätä ja rakentaa vihreää infrastruktuuria. Tämä voi johtaa tilankäytön tehostamiseen kaupungeissa, jolloin tarvitaan joukkoliikenteen kehittämistä. Myös lähipalvelujen kysyntä sekä kävely- ja pyöräliikenteen olosuhteiden ja matkaketjujen merkitys kasvaa seudun liikkumisessa.

Päästövähennys- ja hiilineutraaliustavoitteet edellyttävät yhä enemmän kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kestävydeltä. Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2040 tavoitellaan liikennejärjestelmää, joilla henkilöautoilua saadaan hillittyä ja kasvatettua kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuksia.

Osana kestävästä liikennejärjestelmästä kehittämistä sekä seudun elinvoimaisuuden

parantamista Oulun seudulla on käynnissä aktiiviset keskustelut raitiotie- ja lähijunaliikenteen käynnistämiseksi osana seudun liikennejärjestelmätyötä.

Raideliikenteeseen liittyen olennainen kaupunkikehittämisen käynnissä oleva kohde on Oulun asemanseutu, joka on yksi keskeisin joukkoliikennejärjestelmään vaikuttava solmu. Raitiotien suunnittelun näkökulmasta myös Oulun yliopiston päätökset tulevaisuuden kampuksen sijainnista ovat aivan kaupunkikehittämisen ja sitä myötä joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen keskiössä.

Mikäli Oulun seudulla tehdään päätös raitiotie- ja/tai lähijunaliikenteen käynnistämisestä, maankäytön ja liikenteen yhteistyö nousee entistäkin tärkeämpään rooliin, jotta kalliin raideinvestoinnin kysyntäpotentiaali on luotu ennen liikenteen alkamista.

Muutos

Ilmentyminen

Reagointi

Kaupungistuminen

Väestö keskittyy kaupunkeihin, jolloin joukkoliikenteen järjestäminen tiiviillä kaupunkialueella tehostuu. Kysyntä kasvaa. Matkaketjujen, aktiivisen liikkumisen, lähipalveluiden sekä laadukkaan ja vihreän kaupunkitilan merkitys korostuvat.

Joukkoliikennettä kehitetään ennakoivasti osana laadukkaan kaupunkiympäristön kehittämistä. Yhteistyö on aktiivista kaavoituksen ja palveluverkkojen suunnittelun kanssa. Rakentaminen suunnataan joukkoliikenteen vaikutusalueelle kysyntäpotentiaalin varmistamiseksi.

Hiilineutraalisuus ja vihreä siirtymä

Kysyntä joukkoliikenteelle kasvaa, koska ihmiset ovat tietoisempia kestävästä valinnoista. Ilmastotavoitteet ohjaavat kaupunkeja kehittämään kestävästä liikkumista ja vähentämään päästöjä.

Joukkoliikenteestä kehitetään houkuttelevin tapa liikkua matkoilla, jotka eivät suju kävellen tai pyöräillen. Palvelutasoa parannetaan vuosittain. Kalustoa uudistetaan jokaisella kilpailutuskierröksellä.

Väestön ikääntyminen ja monimuotoistuminen

Väestön liikkumistarpeet muuttuvat ja palvelutarpeet yksilöllistyvät. Tarve joukkoliikenteen palvelujen ja liikkumisympäristöjen esteettömyydelle ja turvallisuudelle sekä helppokäyttöisyydelle kasvavat.

Joukkoliikennettä kehitetään asiakaslähtöisesti ja osallistavasti ja siitä viestitään selkeästi ja monikielisesti. Joukkoliikenne on kaikille asiakkaille, turvallinen ja esteetön palvelu.

Teknologia ja älyliikenne

Teknologia mahdollistaa etätyön, joka ajallisesti hajauttaa joukkoliikenteen kysyntää ja siten edellyttää monipuolisempaa tarjontaa. Uudet järjestelmät mahdollistavat ajantasaisen tiedon ja liikennöinnin tehostamisen. Automaattiajamisen pilotit etenevät lyhytmatkaisessa liikenteessä.

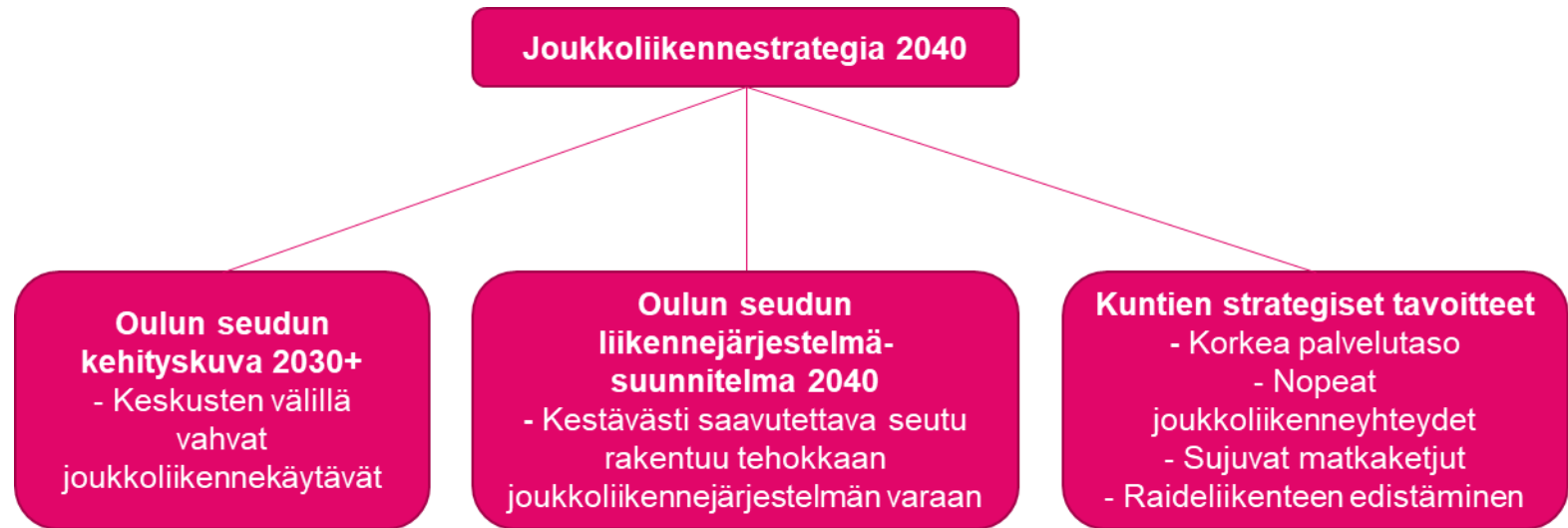
Asiakkaille tarjotaan moninaiisiin matkustustarpeisiin vastaavaa joukkoliikennetarjontaa. Älykkäät palvelut ja järjestelmät helpottavat matkustamista ja liikenteen järjestämistä. Automaattiajaminen vaikuttaa ensivaiheessa lähiliikenteen tai eri kohteiden syöttöliikenteen järjestämiseen.

1.4. Seudun toiveet ja tavoitteet joukkoliikenteelle

Joukkoliikennestrategia toteuttaa seudun kuntien yhteisiä hyväksytyjä strategisia suunnitelmia:

- Oulun seudun kehityskuva 2030+ sisältää alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet.
- Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040 toteuttaa seudun kehityskuvaa tarkentamalla liikennejärjestelmän tavoitteet.

Joukkoliikennestrategia toteuttaa myös kuntien strategioita ja niissä asetettuja tavoitteita muun muassa hiilineutraaliudesta ja kestävän liikkumisen ja joukkoliikenteen kehittämisestä ja käytöstä. On erittäin tärkeää, että kuntien päätöksenteko ja joukkoliikenteen rahoitus tukevat kuntien strategisia tavoitteita ja joukkoliikennestrategian toteuttamista.



Oulun seudun kehityskuva 2030+

Kehityskuvan 2030+ päätavoitteiden mukaan Oulun seudun monikeskuksisuus ja asumisen monipuolisuus ovat selkeitä veto- ja pitovoimatekijöitä pohjoisen keskuksena.

Seudullisella maankäytön, liikenteen ja palveluiden yhteissuunnittelulla on mahdollistettu elinvoimainen ja houkutteleva palvelu- ja osaamiskeskittymien verkko Oulun keskusta veturina.

Oulun seutu on hyvin saavutettavissa ja vahvat joukkoliikennekäytävät tukevat kasvua. Oulun seudulla panostetaan kestävän liikkumisen edellytyksiin.

Oulun seudulla on saavutettava ja yhdessä luotu matkailualueiden ja reittien verkosto, jonka kärkinä ovat merellisyys ja vesistöt, luontomatkailu sekä Euroopan kulttuuripääkaupunki Oulu 2026.

Tavoitteista erityisesti saavutettavuus ja monikeskuksisuus edellyttävät joukkoliikenteen kehittämistä. Yhteissuunnittelu on keskiössä myös joukkoliikenteen järjestämiseksi.

Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040

Liikennejärjestelmäsuunnitelma rakentuu neljän tavoitekokonaisuuden ympärille: Saavutettavuus ja kasvu, Kohtaamiset ja hyvinvointi, Osaajat ja toimiva arki sekä Puhdas siirtymä ja investoinnit. Tavoitteista erityisesti Osaajat ja toimiva arki sisältää joukkoliikennettä koskevia tavoitteita: vahvistamalla joukkoliikennettä varmistamme osaajien saatavuuden, toimivan ja kestävän arjen sekä elinvoimaisen kaupunkiseudun.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on laadittu kolme polkua kohti parempaa joukkoliikennettä, jotka ennakoivat mahdollisen lähijunan ja/tai tehokkaan joukkoliikenteen (suunnitelmassa ratikka) käynnistymistä noin 10 vuoden päästä.

1. Bussiliikennettä vahvistetaan heti: Lisätään rahoitusta ja parannetaan palvelutasoa. Nopeutetaan ja sujuvoitetaan liikennöintiä kilpailukyvyyn parantamiseksi. Vahvistetaan maankäytöllä liikenteen järjestämisen mahdollisuuksia.
2. Lähijunaliikenne toteutetaan vaiheittainen: Aluksi neuvotellaan kaukojunien pysähtyminen Oulun ja Kempeleen lisäksi myös lissä ja Limingassa.

3. Ratikka on seudullinen kaupunkikehityshanke: Selvitetään kaupunkitaloudellisia ja -rakenteellisia vaikutuksia. Kehitetään bussiliikennettä, jotta ratikalla on matkustajia liikennöinnin käynnistyessä noin 10 vuoden kuluttua.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma perustuu joukkoliikennejärjestelmän voimakkaaseen kehittämiseen lisäämällä tarjontaa, nopeuttamalla liikennöintiä ja ohjaamalla maankäyttöä joukkoliikenteen ja asemien läheisyyteen. Vaikutuksia on arvioitu seudun liikennemallilla (Ramboll Finland Oy 2023).

Liikennemallitarkastelujen mukaan arkipäivinä asukkaiden tekemät joukkoliikennematkat kasvavat seudulla 27 % (noin 11 300 matkaa) ja sisemmällä kaupunkivyöhykkeellä (alue noin Linnanmaalta Heinäpäähän ja OYS:lle saakka) 34 % vuoteen 2040 mennessä. Kulutapaosuudessa tämä tarkoittaa noin 0,5 % kasvua. Kun mallitarkasteluihin lisätään ratikka Linnanmaa-keskusta-Kaakkuri välille ja arvioidaan sen houkuttelevuudeksi +25 %, joukkoliikenteen kulutapaosuus kasvaa noin 1 %. Ratikan arvioidaan keräävän noin 11 500 – 14 000 nousua päivässä.

Kuntien strategiset tavoitteet joukkoliikenteen näkökulmasta

Iin kuntastrategiassa 2030 lähijunaliikenteen käynnistämisen edistäminen ja kunnan kestävä kasvu ovat keskeisiä liikenteen näkökulmia. Iin toiveissa on joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen henkilöautoon verrattuna eli nopeampia yhteyksiä Ouluun. Nopeat yhteydet tulisi järjestää suoristamalla bussireittejä ja tulevaisuudessa raideliikenteenä. Lisäksi kehittämistarpeena nähdään seudullisten yhteyksien parantaminen sujuvoittamalla joukkoliikenteen läpäisevyyttä Oulun keskustassa.

Kempele-sopimuksessa tavoitellaan kestävästä kasvusta, jossa uutta asuntotuotantoa ohjataan joukkoliikennevyöhykkeelle sekä edistetään lähijuna- ja raideliikennehankkeita. Sujuvien matkaketjujen kehittäminen kaikki kestävä kulkumuodot huomioiden nähdään tärkeänä

toimenpiteenä. Olennaisina kehittämiskohteina matkaketjuissa pidetään mahdollisuutta matkustaa yhdellä lipputuotteella seudun sisällä ja sen ulkopuolelle sekä matka-aikojen lyhentämistä.

Limingan 2025 strategia nostaa esiin joukkoliikennereittien vahvistamisen ja monipuolisen maankäytön ohjaamisen reittien varten. Nostoja ovat matkaketjujen ja eri kulkumuotojen yhteiskäyttö, sekä tulevaisuuden uudet liikennemuodot. Limingassa valmistaudutaan lähijunaliikenteen käynnistymiseen. Bussiliikenteeseen kaivataan konkreettisia parantamistoimia, kuten tarjonnan lisäämistä etenkin iltoihin ja nopeampia yhteyksiä. Myös matkaketjujen sujuvuuteen toivotaan panostusta, ja asiakasinformaatiota tulisi kehittää. Kunta myös toivoo vyöhykehinnon poistamista, jotta matkat Limingan ja Oulun välillä olisivat edullisempia.

Lumijoen kuntastrategiassa 2025 tavoitellaan kestävästä kasvusta mm. edistämällä kestävästä liikkumisesta joukkoliikennepalveluiden määrää ja käyttöastetta kasvattamalla. Lumijoella nähdään, että joukkoliikenteen imagon parantamisella voitaisiin saada lisää kuntalaisia siirtymään yksityisautoilusta joukkoliikenteeseen.

Muhoksen kunnan yhdeksi edunvalvonnan kärjeksi on tunnistettu erityisesti työssäkäyntialueen pendelöinnin ja alueen oppilaitosten palveleminen joukkoliikenteellä. Muhoksella toivotaan parannuksia joukkoliikenneinfrastruktuuriin. Lisäksi kunta toivoo junaliikenteen vuorovälin tihentämistä Oulu-Vaala välille.

Oulun kaupunkistrategiassa (2030) on asetettu tavoitteeksi hiilineutraali Oulu vuoteen 2035 mennessä. Hiilineutraaliutta tavoitellaan kestävästä liikkumisesta edistämällä ja nopeuttamalla siirtymää ilmastoystävälliseen joukkoliikenteeseen. Kaupunki pyrkii tukemaan joukkoliikenteen käyttöä arjen matkoilla kestäväällä kaupunkirakenteella. Oulussa kehitetään joukkoliikennettä joukkoliikennestrategian mukaisesti ja parhaan kysynnän alueilla. Keskusta-alueen liikennejärjestelmän yleissuunnitelma on yksi ajankohtainen ja keskeinen joukkoliikenteen liikennöintiin vaikuttavat asia, josta päätöksiä odotetaan.

Tyrnävän kuntastrategiassa 2026 tavoitellaan kestävien valintojen tekemistä kuntalaisille mahdollisimman vaivattomaksi. Joukkoliikenteen näkökulmasta tavoitteena on huolehtia kunnan sisäisistä ja alueellisista yhteyksistä. Tyrnävän toiveissa on iltayhteyksien lisääminen ja joukkoliikenteen markkinointiin ja tiedottamiseen panostaminen. Mikäli lähijunaliikenne käynnistyy, tulee Tyrnävältä järjestää syöttöyhteydet lähijuna-

asemalle Liminkaan tai Tupokselle.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen näkemykset

ELY-keskuksen mukaan Hailuodon kunta tulisi liittää osaksi Oulun seudun liikenteen toimivalta-alueetta, jotta kaikki MAL-alueen kunnat saataisiin osaksi samaa toimivalta-alueetta. Muutos mahdollistaisi Hailuodon ja Oulun välisen liikenteen nykyistä paremman kytkennän osaksi muuta OSL:n hankkimaa liikennettä.

ELY-keskuksen ja OSL:n välistä yhteistyötä halutaan jatkaa ja syventää pysäkkien ja liityntäpysäköinnin kehittämisessä erityisesti maantieverkolla sijaitsevien pysäkkien osalta. Pysäkki-informaatioissa yhteistyötä voisi laajentaa koskemaan kaikkien seutukuntien pysäkkejä.

ELY-keskuksen hankkimat Raahan ja Oulaisten suuntien liikenteet kohtaavat OSL:n reittejä useissa paikoissa ennen Oulun linja-autoasemaa. ELY-keskus toivoo vaihtomahdollisuuksien kehittämistä kauko- ja kaupunkiliikenteen välillä erityisesti Zeppelinin, Lintulan ja Kaakkurin

ramppien pysäkeillä. Opastuksen ja infrastruktuurin parantamisen lisäksi tarvitaan aikataulujen yhteensovittamista.

Jos lähijuna tai ratikka toteutuu, sujuvien vaihtoyhteyksien varmistaminen ELY-keskuksen hankkiman liikenteen ja raideliikenteen välillä olisi tärkeää.

OSL:n Waltti-lipputuotteiden hyväksyminen jatkossa ELY-keskuksen hankkimassa liikenteessä edellyttäisi järjestelmien yhteentoimivuuteen ja raportointiin liittyvien ongelmien ratkaisemista. Lippuyhteistyötä voitaisiin tulevaisuudessa kehittää esimerkiksi niin, että Ouluun saapuvan ELY-keskuksen liikenteen lipulla pystyisi jatkamaan matkaa OSL:n liikenteessä.

ELY-keskuksen toiveena on, että OSL:n keskeisten pysäkkien pysäkinäytöissä esitettäisiin tietoa myös ELY-keskuksen hankkimista ja markkinaehtoisista vuoroista.

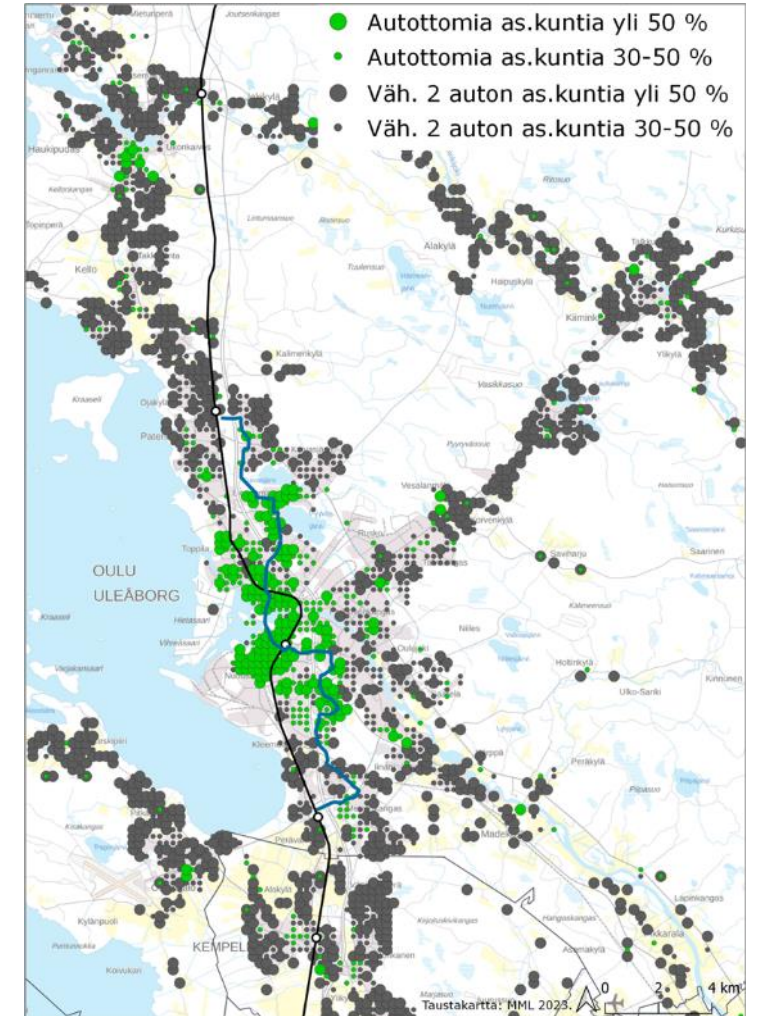
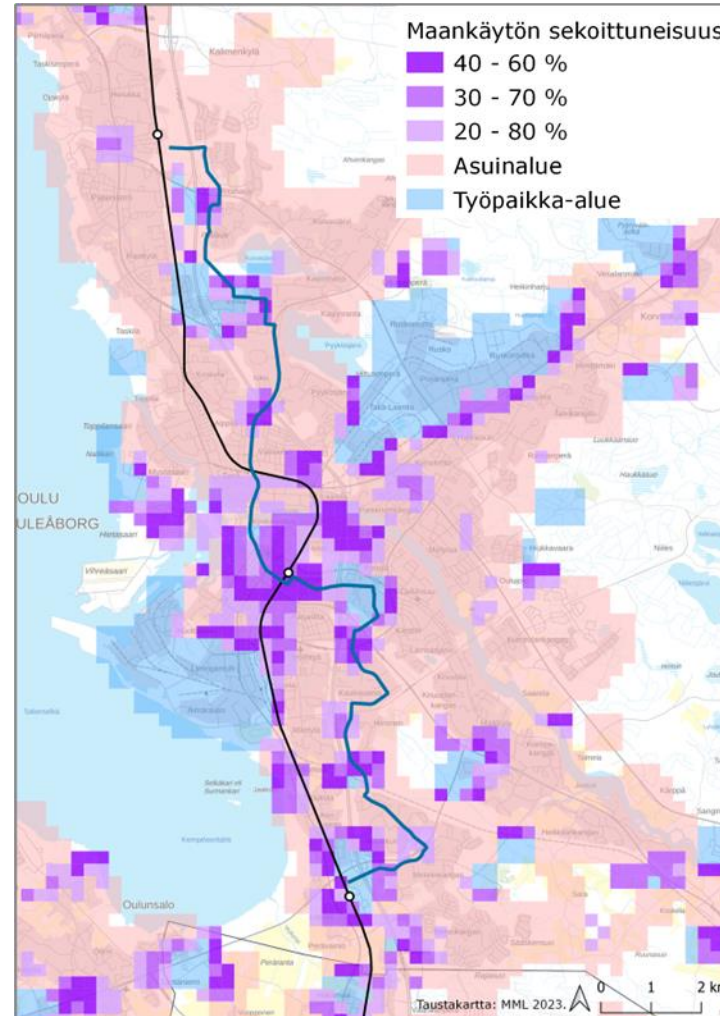
2. Keskeisimmät kehittämistarpeet

2.1. Riittävän kysyntäpotentiaalin varmistaminen

Joukkoliikennettä tukeva maankäyttö on joukkoliikenteen kehittämisen ja sen riittävän kysyntäpotentiaalin varmistamisen lähtökohta. Ilman riittävää kysyntää ei ole joukkoja, joita kuljettaa. Palvelutasoa on kustannustehokkainta kehittää siellä, missä kysyntäpotentiaali on paras eli asukastiheydeltään tiiveimmällä alueella. Huomiota kannattaa kiinnittää myös alueen asutokuntien autonomistukseen (kartta oikeassa reunassa) ja väestön sosioekonomiseen asemaan. Esimerkiksi alueilla, joissa autottomien asutokuntien ja/tai opiskelijoiden osuus on suuri, on paljon kysyntää joukkoliikenteelle.

Joukkoliikenne tarvitsee yhdyskuntarakenteen, joka tuo paljon matkustajia pysäkkien lähelle. Olennaista on myös monipuolinen maankäyttö sekä keskusten, työpaikkojen ja palvelujen saavutettavuus. Sekoittunut maankäyttö on omiaan lisäämään toiminnallisuutta, aktiivista liikkumista ja joukkoliikennematkustusta. Viereisessä kartassa on esitetty tummimmalla värillä alueet Oulussa, joissa maankäyttö on sekoittuneinta eli tilastoruuudussa on asumista ja työpaikkoja. Kartta ei kerro määristä, vaan suhteesta.

Oulun seudulla tarvitaan voimakasta kaavoituksen ohjaamista joukkoliikenteen läheisyyteen. Erityisesti mahdollisen raideliikenteen kehittämiseksi tarvitaan systemaattista joukkoliikennettä tukevaa kaavoitusta ja investointeja pysäkkien ja asemien läheisyyteen. Pitkällä aikajänteellä saadaan paras vaikuttavuus, kun kaavoituksen kanssa tehdään tulevaisuuden yhdyskuntarakenteen ennakoivaa suunnittelua ja systemaattista yhteistyötä, jotta maankäyttö ja joukkoliikenne kehittyvät toisiaan tukevasti. Lisäksi linjastosuunnittelussa on huolehdittava, että joukkoliikenteen palvelun piiriin rakentuville uusille alueille pyritään tarjoamaan palvelu mahdollisimman pian.



2.2. Kulcutapaosuuden ja matkustajamäärien kasvattaminen

Matkamäärät ja joukkoliikenteen kulcutapaosuus on saatava voimakkaaseen kasvuun. Se edellyttää laajaa toimenpiteiden valikoimaa. Ilman merkittävää panostusta joukkoliikenteen tarjontaan ja rahoitukseen, ei joukkoliikenteen kehittämisessä ole paljoa tehtävissä. Sen lisäksi tarvitaan liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämistä joukkoliikennettä tukevasti, sillä niiden avulla luodaan liikennöinnin reunaehdot ja kysyntäpotentiaali.

EU:n, valtakunnalliset ja seutukuntien omat yhä kunnianhimoisemmat ilmastotavoitteet edellyttävät, että kaupunkiseutujen liikenteen päästöt vähenevät ja kestävien kulcutapojen osuus kasvaa. Lisäksi EU:ssa valmisteilla oleva TEN-T-asetus edellyttää, että Oulu yhtenä kaupunkisolmukohtana toteuttaa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmaa ja mm. lisää joukkoliikenteen käyttöä ja kulcutapaosuutta. Tämän toteuttamiseksi tulee esimerkiksi

yhteensovittaa maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämistä.

Palvelutason tulee olla korkea siellä, missä kysyntää on runsaasti. Nykyisellään joukkoliikenteen tarjonta ja kapasiteetti ovat monella alueella alimitoitettua suhteessa kysyntään. Jos asiakkaita ei kyetä palvelemaan riittäväällä palvelutasolla, muut liikkumistavat syövät joukkoliikenteen matkustajapotentiaalin.

Oulun seudulla tavoitellaan kasvua ja elinvoiman kehittymistä. Joukkoliikenne mahdollistaa työvoiman saatavuuden. Kaikilla ei ole henkilöautoa ja kestävästä liikkumisesta kasvattamiseksi työpaikka-alueiden täytyy yhä vahvemmin tukeutua joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenne on tärkeä osa elinvoimaista kaupunkiseutua. Esimerkiksi suuret vierailukohteet (kuten suunnitteilla oleva areenahanke Oulussa) täytyy rakentaa joukkoliikenteen palvelun piiriin, jotta kulcutapaosuus saadaan kasvuun ja

rakennetun ympäristön rajallinen tila saadaan vapautettua kaupunkielämälle.

Oulun tehokkaan joukkoliikenteen alueella (Linnanmaa-keskusta-OYS ja tavoiteltu raitiotielinjous) sekä keskeistä kaupunkialuetta palvelevilla runkolinjoilla tulee päästä mahdollisimman lähelle aikatauluvapaata joukkoliikennettä lisäämällä tarjontaa. Lisäksi asuinalueilla, joilla asuu nuorta väestöä, on hyvä potentiaali kasvattaa uusi joukkoliikenteen sukupolvi, jos joukkoliikenteen korkea palvelutaso saa nuoret olemaan siirtymättä henkilöautoilijoiksi. Oulun seudulla on myös paljon piilevää potentiaalia työmatkustuksessa, jota ei nyt voida palvella riittävästi liian vähäisen tarjonnan sekä liikennöinnin hitauden vuoksi.

Vain investoimalla joukkoliikenteeseen seudun kunnat voivat saavuttaa hiilineutraaliustavoitteet ja toteuttaa kulkumuutosiirtymä henkilöautoilusta kestäviin kulcutapoihin.

Edellisen strategian tavoite oli tuplata vuosittainen matkustajamäärä 18 miljoonaan matkaan vuoteen 2030 mennessä, mutta pandemian vuoksi vuosina 2020-2022 tavoite ei ole edistynyt. Edellisessä strategiassa haluttiin asettaa kunnianhimoisen tavoite. Vuosina 2016-2019 matkustajamäärät kasvoivat noin 0,24-0,74 miljoonaa matkaa vuodessa. Pandemian jälkeen, vuonna 2023, matkustus näyttää palautuneen noin vuoden 2019 tasolle.

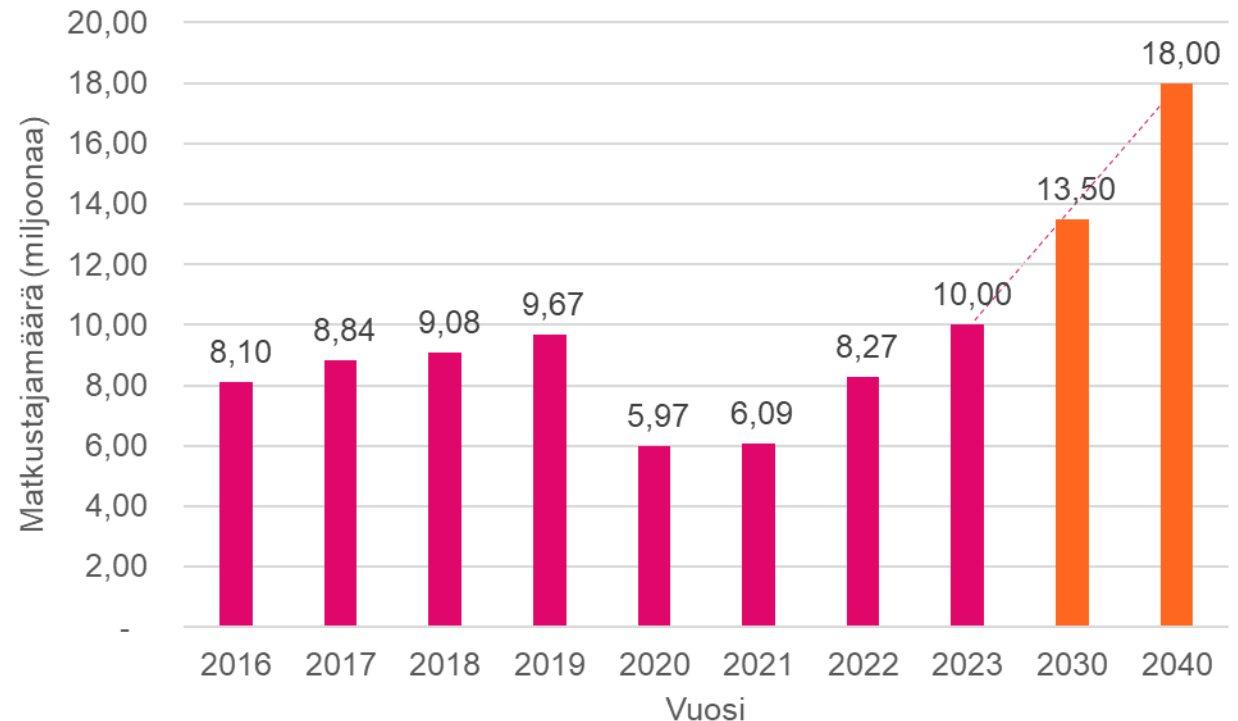
Matkustajamäärän tuplaaminen vuoteen 2030 mennessä tarkoittaisi noin +1,33 milj. matkustajaa/vuosi. Nykyisellä matkustuskäyttäytymisellä se tarkoittaisi noin +1,13 milj. matkustajaa/vuosi Oulun sisäisillä linjoilla ja noin +0,2 milj. matkustajaa/vuosi seudullisilla linjoilla. Oulun sisäisistä linjoista kasvun tulisi kohdistua runkolinjoille noin +0,57 milj. matkustajan kasvutahdilla.

Pandemiasta johtuva etätyön yleistyminen ja muutos matkustuskäyttäytymisessä, kuljettajapulasta aiheutuvat tarjonnan kehittämisen haasteet, joukkoliikenteen rahoituksen väheneminen sekä Oulun kaupungin viimeisin, erityisesti runkolinjoja ja parhaan kysynnän aluetta koskeva liian alhainen palvelutasopäätös ja sen perusteella tehty liikennöinnin hankinta aiheuttavat yhdessä huolen siitä, että kysyntä ei kehity alkuperäisen tavoitteen mukaan +1,3 milj. matkustajan vuosivauhdilla, vaikka kysyntä on nopeasti palautunut pandemian jälkeen.

Matkustajamäärien kehittämistarve on ilmeinen, mutta tavoitetasoa on laskettu em. syistä johtuen. Vuoteen 2040 mennessä tavoitellaan vähintään matkustajamäärän tuplaamista eli vähintään 18 miljoonaa vuotista matkaa. Matkustajamääriä tulee kehittää vähintään +0,5 miljoonan matkustajan vuosivauhdilla, jotta tavoite saavutetaan.

Mikäli seudun kunnat kehittäisivät joukkoliikennettä voimallisesti, olisi paremmat edellytykset tavoitella alkuperäistä kasvutahdia (+1,3 milj. matkaa/vuosi) ja lähes 30 miljoonaa matkaa vuoteen 2040 mennessä. Tämä vaatisi merkittävää joukkoliikenteen rahoitustason nostoa, voimakasta tarjonnan ja infran kehittämistä, tehokkaan joukkoliikenteen ratkaisua (todennäköisesti) raitiliikenteenä, maankäytön voimakasta tehostamista ja mahdollisesti henkilöautoilua hillitseviä toimia.

Matkustajamäärät 2016-2023 ja vähimmäistavoite vuoteen 2040



2.3. Liikennöinnin nopeuttaminen

Liikennöinnin nopeuttaminen on keskiössä, kun kilpaillaan asiakkaiden ajasta muiden kulkutapojen kanssa. Liikennöinnin nopeuttaminen on tärkeimpiä keinoja tarjonnan kehittämisen lisäksi, jotta ilmastotavoitteidenkin vuoksi tärkeä kulkutapasiirtymä henkilöautoilusta joukkoliikenteeseen toteutuu.

Oulun seudun liikennejärjestelmä on erittäin sujuva ja nopea henkilöautoilijalle. Oulun keskusta on saavutettavissa henkilöautolla noin 15 minuutissa keskeiseltä kaupunkialueelta ja noin 30 minuutissa seutukeskuksista. Vertailun vuoksi keskeisellä kaupunkialueella sijaitsevasta Ritaharjusta pääsee bussilla keskustaan noin puolessa tunnissa.

Joukkoliikenteen nopeuteen vaikuttavat etenkin joukkoliikenteen reittien suoruus, häiriöttömyys ja sujuvuus sekä pysäkkivälit. Joukkoliikennettä

on mahdollista nopeuttaa esimerkiksi toteuttamalla suurempia yhteyksiä, pidentämällä pysäkkivälejä, priorisoimalla joukkoliikennettä joukkoliikennekaistoilla ja -kaduilla ja liikennevaloetuksilla, tehostamalla pysäkkitoimintoja sekä sujuvoittamalla matkaketjuja. Lisäksi joukkoliikenteen nopeuteen voidaan vaikuttaa priorisoimalla joukkoliikenneväylien ja -pysäkkialueiden talvikunnossapito sekä varmistamalla esteetön pääsy joukkoliikennevälineisiin.

Oulun keskustan heikko läpäisevyys on merkittävä haaste joukkoliikenteen sujuvuudelle. Sujuvuutta parantaisi tehokkaan joukkoliikenteen toteuttaminen sekä keskustan katu- ja pysäkki-infrastruktuurin kehittäminen joukkoliikenteen reitillä. Joukkoliikennettä hidastava muu liikenne tulisi ohjata pois

joukkoliikennereitiltä. Keskusta-alueen lisäksi joukkoliikenteen nopeuttaminen on erityisen tärkeää keskustan sisääntuloväylillä.

Rakennetussa ympäristössä infraan liittyvä keinovalikoima on rajallinen, joten henkilöautoilua hillitsevät toimet ovat keskeisiä.

Rakennetussa ympäristössä kaupungeilla ja kunnilla on usein myös kaavoituksellisia ja kaupunkikuvallisia tavoitteita, jotka edellyttävät rajallisen kaupunkitilan uudelleenjakoa. Joukkoliikenne on yksi keino, miten maankäytön tehostaminen saadaan onnistumaan, koska joukkoliikenteen kysynnän kasvu vähentää henkilöautoliikennettä ja pysäköintitilan tarvetta ja sujuvoittaa muuta liikennettä.

2.4. Matkustamisen houkuttelevuuden ja helppouden lisääminen

Matkustamisen houkuttelevuudessa ei pelkkä tarjonnan kehittäminen riitä, jos asiakas ei saa tietoa palvelusta tai osaa käyttää sitä. Siksi asiakasinformaatio-, lippu- ja maksujärjestelmät määrittävät joukkoliikennematkustuksen helppouden ja jopa sen, toteutuuko matka joukkoliikenteellä vai muilla kulkutavoilla.

Erinomainen esimerkki joukkoliikenteen helppokäyttöisyydestä on vuonna 2021 käyttöönotettu lähimaksu, joka on jo kasvattanut matkustajamääriä. Helppous piilee siinä, ettei asiakas tarvitse erillistä lipputuotetta, sovellusta tai asiakkuutta matkustaakseen joukkoliikenteessä, ja maksutoimenpide on tuttu jo kaupan kassalta – kynnys matkan tekemiseen on siis matala.

Järjestelmien ja niiden pohjalta rakennettujen palveluiden, tuotteiden ja informaation tulee olla selkeitä, riittävän yksinkertaisia ja helppokäyttöisiä kaikille eri asiakasryhmille. Tulevaisuudessa houkuttelevuuden ja

helppokäyttöisyyden keskiöön nousevat entistä selkeämpi, esteetön ja helposti löydettävä informaatio tarjonnasta ja yksinkertaistetusta lippuvalikoimasta, asiakkaan matkustustarpeeseen vastaavasta vuorotarjonnasta sekä maksutavoista, jotka vaativat mahdollisimman vähän toimia ja ennakkotietämystä asiakkaalta. Järjestelmiin tarvitaan lisää älykkyyttä. Houkuttelevuutta lisää myös OSL-brändin ja palvelujen tunnettuuden lisääminen markkinoinnilla.

Älykkäiden informaatio-, lippu- ja maksujärjestelmien kehittämisellä tavoitellaan myös viranomaistyön sujuvoittamista, joka vapauttaa resursseja muuhun palvelun kehittämiseen. Älykkäät ja nopeat maksujärjestelmät myös nopeuttavat liikennöintiä.

Asiakaskunnan moninaisuus tulee muistaa myös matkaketjujen ja joukkoliikenteen infrastruktuurin kehittämisessä sekä kaluston

hankintavaatimuksissa. Esteettömyydestä ja turvallisuudesta ei voi joustaa, jotta joukkoliikenne on aidosti kaikkien kulkutapa, ja myös lapset ja nuoret voivat matkustaa itsenäisesti joukkoliikenteessä.

Matkaketjujen kehittämisessä tarvitaan laadukkaita jalankulku- ja pyöräily-ympäristöjä ja pysäkki-infraa, mutta myös informaatiota ja viestintää. Vaihtomatkustusta tehdään Oulun seudulla hyvin vähän. Liityntäpyöräily on yleistynyt ja sen palveluja on kehitetty, mutta liityntäautoilua ei seudulla tehdä. Vaihto- ja liityntämatkustamisen kehittäminen vaatii linjaston ja infran toimenpiteitä sekä asenteisiin ja tottumuksiin vaikuttamista. Niiden kehittäminen on tärkeää, kun liikennöintiä halutaan nopeuttaa joko suoristamalla bussilinjoja ja/tai kehittämällä raideliikennettä.

2.5. Liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutukset joukkoliikenteeseen

2020-luvulla tehtävät päätökset sekä panostukset liikennejärjestelmän kehittämiseksi määrittävät sekä Oulun seudun liikennejärjestelmän ja että joukkoliikenteen ja muun kestävä liikumisen tulevaisuuden suuntaviivat vuoteen 2040. Liikennejärjestelmän kehittäminen ei ole joukkoliikennestrategialla ratkaistava asia, sillä liikennejärjestelmä luo reunaehdot ja puitteet joukkoliikenteen liikennöinnille.

Joukkoliikennestrategian laadinnan aikaan Oulun keskustan liikenteen yleissuunnitelman laadinta on ollut kesken. Yleissuunnitelma sisältää vaihtoehtoja tehokkaan joukkoliikenteen reittiratkaisuksi. Keskustan läpäisevyyden sujuvoittaminen, keskusta-alueen solmu- ja vaihtopysäkkien toteuttaminen sekä Asemakeskuksen rakentuminen ovat keskeisiä joukkoliikenteen infrastruktuurin kehittämistä ohjaavia ratkaisuja. Nykyisellään

Oulun keskustan kapasiteetti joukkoliikenteelle on käytössä täysimittaisesti. Liikenteen lisääminen ja matkaketjujen kehittäminen nykyisillä reunaehdoilla ei ole enää mahdollista. Nykyistä tehokkaamman joukkoliikenteen ratkaisu ja sitä tukeva infrastruktuuri on ehdoton edellytys joukkoliikenteen kehittämiseksi ja esimerkiksi Asemakeskuksen saavuttamiseksi joukkoliikenteellä eri puolilta seutua.

Oulun seudun kunnissa puhuttaa paljon raideliikenne joko lähijunan tai raitieliikenteen muodossa. Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2040 asiaa on käsitelty paljon. Raideliikenne vaatii tarkempia selvityksiä, jotta kunnat voivat päättää, millaista roolia bussi- ja raideliikenne tulevat näyttelemään tulevaisuudessa.

Oulun kaupungin on selvitettävä ja päätettävä tehokkaan joukkoliikenteen toteuttamisesta ja

seudun kuntien on yhdessä päätettävä lähijunaliikenteestä vuosien 2024-2025 aikana. Tämänhetkisen tiedon mukana liikenne- ja viestintäministeriön näkemys on, että mahdollisen lähijunaliikenteen aloitus ajoittuisi vuoteen 2031. Hallitus saa linjattavakseen lähijunaliikenteen järjestämisen vuoden 2024 aikana.

Raideliikenteen käynnistymiseen on matkustajan näkökulmasta hyvin pitkä aika. Joukkoliikenteen kilpailukykyä on kehitettävä voimakkaasti jo vuosien 2024-2031 aikana, jotta raiteilla olisi jo palvelun alusta alkaen riittävästi matkustajia.

Kuntien päätökset raideliikenteestä selvitysten tulevat aiheuttamaan selvitys- ja suunnittelutarpeita myös joukkoliikenteeseen esimerkiksi tulevaisuuden linjaston ja matkaketjujen osalta.

3. Visio ja tavoitteet

3.1. Arvot

Tuotamme asiakkaiden tarpeisiin vastaavia, laadukkaita ja luotettavia joukkoliikenteen palveluja, jotka ovat asiakkaidemme ajan arvoisia. Olemme aktiivinen toimija kaupunkiseudun kehittämisessä, ja varmistamme kestävät joukkoliikenteen järjestämisen olosuhteet. Suunnittelemme ja kehitämme palveluja aloitteellisesti, rohkeasti ja tulevaisuuden muutoksia ennakoiden.



Kestävästi

Hiilineutraalisti
Kestäviä matkaketjuja edistäen
Taloudellinen kestävyys huomioiden



Yhdessä

Asiakaslähtöisesti ja sidosryhmiä osallistaen
Palveluita ja kaupunkirakennetta kokonaisuutena suunnitellen
Toimien mahdollistajana



Rohkeasti

Teknologisia ratkaisuja hyödyntäen
Ennakoivasti ja uudistamalla kokeilujen kautta
Avoimella ja vuorovaikutteisella lähestymistavalla



Viisaasti

Resurssiviisaasti
Ammattitaitoisesti
Tietopohjaisesti

3.2. Visio 2040

OSL on sinua varten

Rakennamme kestäväää ja elinvoimaista Oulun seutua tarjoamalla juuri sinulle suunniteltuja, korkealaatuisia joukkoliikenteen palveluja.

Uskomme, että onnistunut matkustuskokemus tekee joukkoliikenteestä halutun ja arvostetun palvelun, joka on kestävän ja kasvavan kaupunkiseudun elinehto. Kehitämme palvelujamme viisaasti ja ennakoivasti, jotta joukkoliikenteestä muodostuu yhä useammalle helpoin ja halutuin tapa liikkua.

Haluamme sinun voivan luottaa siihen, että joukkoliikenne toimii moitteettomasti ja sujuvasti. Olemme valmiita kuuntelemaan sinun tarpeitasi ja toiveitasi, ja yhdessä voimme luoda Oulun seudun liikenteestä entistäkin houkuttelevamman tavan liikkua.

Tule mukaan Oulun seudun liikenteen matkaan, joka vie meidät kohti kestävämpää tulevaisuutta!



3.3. Tavoitteet

Neljän tavoitekokonaisuuden avulla vuonna 2040 OSL on yhä useamman tapa liikkua. Tavoitteiden mukaisesti kehittämällä onnistumme vähintään tuplaamaan matkustajamäärän vuoteen 2040 mennessä.



Houkutteleva ja helppokäyttöinen

- Kehitämme tarjontaa ja palvelujamme asiakaslähtöisesti, jotta joukkoliikenteestä muodostuu houkutteleva ja helppokäyttöinen palvelu kaikille asiakkaille.
- Asiakastytyväisyys paranee ja matkamäärät tuplaantuvat vuoteen 2040 mennessä, koska huomioimme kehittämisessä monimuotoisen asiakaskuntamme tarpeet.
- Joukkoliikenteestä muodostuu haluttu ja toivottu palvelu, jonka kulkutapaosuus kasvaa jatkuvasti.



Kustannustehokas ja viisas

- Suunnittelemme kannattavat joukkoliikenteen järjestämisen olosuhteet yhteistyössä kuntien kaavoituksen kanssa ja ennakoimalla tulevaisuuden tarpeita.
- Kehitämme joukkoliikenteen palvelutasoa kuntien kanssa varmistamalla riittävän rahoituksen.
- Tarjoamme korkeinta palvelutasoa siellä, missä kysyntä on suurta ja joukkoliikenteen järjestäminen taloudellisesti kestävä, jotta vahvistamme joukkoliikenteen taloutta ja autojen täyttöastetta.



Nopea ja sujuva

- Toteutamme toimenpiteitä, joilla joukkoliikenteen matka-aika nopeutuu ja liikennöinti sujuvoituu.
- Yhdessä toimivien matkaketjujen kanssa mahdollistamme kestävä liikunnan sekä seudun ilmastotavoitteiden saavuttamisen.



Innovatiivinen ja mahdollistava

- Katsomme tulevaisuuteen ja seuraamme aktiivisesti alan kehitystä.
- Mahdollistamme uudet ratkaisut, joilla joukkoliikennettä voidaan järjestää viisaammin.

4. Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelma on laadittu lyhyelle, noin 7 vuoden aikajänteelle. Toimenpideohjelman sisältää 40 toimenpidettä, jotka ovat jaoteltu toteuttamaan joukkoliikennestrategian neljää tavoitekokonaisuutta:

- Houkutteleva ja helppokäyttöinen
- Nopea ja sujuva
- Kustannustehokas ja viisas
- Innovatiivinen ja mahdollistava

Neljäs tavoitekokonaisuus sisältää toimenpiteitä, joiden toteutumisen mahdollisuus on jo nyt tunnistettu, mutta toteutumiseen liittyy vielä suuria epävarmuuksia esimerkiksi teknologian kehityksen tai päätöksenteon osalta. Näitä toimenpiteitä voi pitää ns. ”mustina joutsenina”, joiden toteutuksen ajankohta voi realisoitua ulkoisten tekijöiden vaikutuksesta ennakoitua aiemmin tai myöhemmin. Tämän

tavoitekokonaisuuden alle voi tulla myös uusia toimenpiteitä toimintaympäristössä havaittujen kehityssuuntien myötä.

Toimenpideohjelma on jaoteltu tavoitteiden alla osiin. Osat toimivat Oulun kaupungin joukkoliikennetiimin sisäistä työtä ohjaavina jaotteluina.

Toimenpideohjelmasta on jätetty pois jatkuvana työnä pidetyt tehtävät, kuten palvelutaso- ja linjastosuunnitelmien laadinta tai liikennöinnin hankinnat. Tällaisten tehtävien toteutukselle on olemassa olevat toimintamallit.

Tarkoituksena on, että toimenpideohjelmaa päivitetään säännöllisesti, esimerkiksi neljän vuoden välein, jotta se säilyy Oulun kaupungin joukkoliikennetiimin työkaluna pitkän aikajänteen vision ja tavoitekokonaisuuksien toteuttamisessa. Nelivuotiskausi sitoo joukkoliikennestrategian toimenpideohjelman

muun muassa Oulun seudun MAL-sopimuksen päivityksen rytmiin.

Mikäli joukkoliikenteen toimintaympäristössä tapahtuu merkittäviä muutoksia, on myös pitkän aikavälin vision ja tavoitteiden tarkistamiselle perusteet.

Houkutteleva ja helppokäyttöinen

OSA 1. ASIAKASLÄHTÖINEN KEHITTÄMINEN

Kokoamme säännöllisesti asiakkaiden näkemyksiä ja tarpeita liikennöinnin sekä palvelujen kehittämiseksi. Onnistuneen asiakaskokemuksen myötä saamme sitoutettua asiakkaat entistä paremmin, ja joukkoliikenteestä muodostuu haluttu ja toivottu palvelu.

Toimenpide	Yhteistyötaho	Aikataulu
1. Muutetaan asiakastyytyväisyyskyselyn sisältö vastaamaan strategisia tavoitteita viimeistään seuraavalle sopimuskaudelle. Suunnitellaan, miten tuloksia hyödynnetään palvelun kehityksessä.	Tutkimusyhtiö	2023 tai viimeistään uuden sopimuskauden alkaessa.
2. Suunnitellaan, miten liikennöinnin ja palvelujen asiakaskokemusta mitataan eri asiakasryhmiltä asiakastyytyväisyyskyselyä laajemmin, ja miten tuloksia hyödynnetään palvelun kehityksessä. <ul style="list-style-type: none">Aloitetaan mittaamaan asiakaskokemusta säännöllisesti.	Tutkimusyhtiö, palvelumuotoilija	2024-
3. Käynnistetään asiakaspaneelitoiminta. <ul style="list-style-type: none">Asetetaan tavoitteet asiakaspaneelin toiminnalle, joka toteutetaan 1-4 kertaa vuodessa sähköisesti ja/tai läsnätyöpajoina – aiheesta ja kohderyhmästä riippuen.Läsnätilaisuuksiin tarvitaan muutaman henkilön lisäresursseja.Aiheet valitaan strategian toteuttamista tukevasti ja kulloinkin ajankohtaisen, kehittämiskohteena olevan aiheen mukaan. Asiakkaat pääsevät myös vaikuttamaan, millaisia projekteja käynnistetään tai millaisia palveluja pilotoidaan, ja testaamaan uusia palveluja.	(Mahdollinen ulkopuolinen resurssi tilaisuuksissa)	Suunnittelu 2024 Toiminta käynnistyy 2025 alkaen

OSA 2. VIESTINTÄ JA MARKKINOINTI

Parannamme Oulun seudun liikenteen ja sen brändin tunnettuutta Oulun seudulla. Laadukkaan ja asiakasta puhuttelevan markkinoinnin myötä yhä useammat asiakkaat löytävät palvelut.

Toimenpide	Yhteistyötaho	Aikataulu
<p>4. Laaditaan asiakasinformaation ja sen kanavien asiakaskokemuksen ja esteettömyyden visio.</p> <ul style="list-style-type: none">• Tunnistetaan esteettömyysasiantuntijoiden ja palvelumuotoilijoiden kanssa kehittämistä vaativat kohteet asiakasinformaation kanavissa eri asiakasryhmien näkökulmista.• Selkeytetään nettisivuilla tarjottavaa informaatiota.	Esteettömyyskoordinaattori, palvelumuotoilija	Nettisivujen selkeytys 2023 alkaen, muu suunnittelu 2024
<p>5. Laaditaan eri asiakasryhmät huomioiva markkinointisuunnitelma ja sitä toteuttavat kampanjat.</p> <ul style="list-style-type: none">• Tunnistettuja asiakasryhmiä, joiden liikkumisvalintaan olisi tärkeä vaikuttaa: satunnaismatkustajat, työmatkalaiset, nuoret ja 15-18 vuotiaat sekä henkilöautoilijat.• Kehitetään somemarkkinointia ja erityisesti kanavissa, jotka tavoittavat nuorten suosiossa.• Toteutetaan tunnettuutta lisääviä kampanjoita laajalla näkyvyydellä kaupunkiympäristössä.• Toteutetaan kampanjoita esimerkiksi lipputuotteiden kautta, eri ajankohtina tai kohdennetusti esimerkiksi työmatkaliikkumiseen yritysysteistyön kautta.• Budjetoidaan vuosittain alennukset, kampanjat sekä mahdollinen markkinoinnin suunnittelu.	Markkinointitoimisto	2024 alkaen, suunnitelmaa päivitetään noin 4 vuoden välein, kampanjoita toteutetaan säännöllisesti
<p>6. Käynnistetään lapsille ja nuorille suunnattu kestävä liikunnan toiminta, joiden tavoitteena on tehdä tutuksi joukkoliikenteen palvelut ja kasvattaa nuoret ikäpolvet joukkoliikenteen käyttöön.</p> <ul style="list-style-type: none">• Vierailaan vuosittain muutamissa ala- ja yläkouluissa ja lukioissa opastamassa ja kertomassa joukkoliikenteen palveluista, jotta lapset ja nuoret oppivat kestävä liikunnan elämäntyyliin.• Budjetoidaan hankkeeseen ja joukkoliikennelipun tai kampanjan tarjoamiseen nuorille. Läsnätilaisuuksiin tarvitaan muutaman henkilön lisäresurssia.• Haetaan hankkeelle Traficomien liikunnan ohjauksen valtionavustusta.	Oppilaitokset, Traficom	Haku syksy 2023 Suunnitelma 2024 Toiminta 2025 alkaen
<p>7. Käynnistetään kampanja, jolla tavoitellaan työelämästä eläkkeelle siirtyvien asiakkaiden säilymistä bussimatkustajina sekä palveluliikenteen asiakkaiden siirtymistä joukkoliikenteeseen.</p> <ul style="list-style-type: none">• Luodaan markkinoinnin avulla joukkoliikennematkasta osa sosiaalisia tapahtumia, joihin matkustaminen on edullista. Uudistunut kalusto mahdollistaa myös apuvälineiden käytön.• Käynnistetään bussikummitoiminta ja viestitään hyvistä asiakaskokemuksista.	Tapahtumien ja tilaisuuksien järjestäjät	2024 alkaen

OSA 3. LIPPU-, MAKSU- JA INFORMAATIOJÄRJESTELMÄ

Lipputuotteiden ostamisesta, maksutapahtumasta ja lipun leimaamisesta tehdään mahdollisimman vaivatonta, helppoa ja nopeaa kaikille asiakkaille. Lipputuotevalikoima on mahdollisimman selkeä, ja hinnoittelu kilpailukykyinen ja taloudellisesti viisas. Asiakkaille tarjotaan ajantasaista tietoa palveluista. Teemme aktiivista yhteistyötä palveluntuottajien kanssa.

Toimenpide	Yhteistyötaho	Aikataulu
8. Viestitään järjestelmätoimijoille ja palveluntuottajille aktiivisesti esimerkiksi alan tapahtumissa, mitä uutta OSL:n järjestelmät ja palvelut mahdollistavat järjestelmäkehityksen myötä. <ul style="list-style-type: none">• Kokeillaan ja otetaan käyttöön palveluntuottajien tarjoamia uusia teknologisia ratkaisuja, jotka sujuvoittavat ja helpottavat matkustamista.	Järjestelmä- ja palveluntuottajat	2023 alkaen
9. Toteutetaan lippu- ja vyöhykejärjestelmä uudistus. <ul style="list-style-type: none">• Toteutetaan erillisselvityksessä kuvattuja toimenpiteitä uudistuksen toteuttamiseksi.	Waltti Solutins Oy	2024-2028
10. Toteutetaan lippujen yhteiskäyttöisyys muiden järjestämien liikenteen ja OSL-liikenteen kesken. <ul style="list-style-type: none">• Priorisoidaan toteutuksen aloitus ELY-keskuksen liikenteen ja VR:n kanssa.	ELY-keskus, Matkahuolto, VR	2024 alkaen
11. Mahdollistetaan kaikkien lipputuotteiden ostaminen etukäteen netistä ja OSL-sovelluksella. <ul style="list-style-type: none">• Tuodaan vaiheittain kaikki etuisuusliput netin ja sovelluksen kautta ostettaviksi.	Waltti Solutions Oy	2024 alkaen
12. Lisätään myyntiä ottamalla käyttöön tapahtumaliput Oulun seudulla järjestettävissä tapahtumissa (esim. festivaalit tai Kärppäpelit) ja työsuhdeliput yritys yhteistyönä työmatkoilla, jotta ohjataan seudun asukkaita joukkoliikenteen pariin kaikenlaisilla matkoilla. <ul style="list-style-type: none">• Resursoidaan noin 0,5 htv ensivaiheessa järjestelmä käyttämiseen lippujen myynnin toteuttamiseksi ja lippujen yhteiskäyttöisyyden kehittämiseksi.	Waltti Solutions Oy	2023-2026
13. Otetaan käyttöön matkustajalaskenta linja-autoon nousevien ja poistuvien asiakkaiden osalta. <ul style="list-style-type: none">• Selvitetään, mistä mihin asiakkaat matkustavat tarjonnan kehittämisen suuntaamiseksi.	Waltti Solutions Oy	2025-2030

OSA 4. TOIMINTAYMPÄRISTÖN KEHITTÄMINEN

Nopeutamme liikennöintiä kaupunkialueella ja seutuliikenteessä. Kehitämme joukkoliikenteen toimintaympäristöä ja sen infraa houkuttelevaksi, turvallisiksi ja esteettömäksi siten, että myös nuorimmat ja vanhimmat asiakkaat voivat tehdä matkansa itsenäisesti.

Toimenpide	Yhteistyötaho	Aikataulu
<p>14. Selvitetään joukkoliikenteen nopeuttamisen keinot Oulun keskustassa ja erityisesti alueilla, joilla henkilöauto on matka-ajaltaan ylivoimaisesti kilpailukykyisempi.</p> <ul style="list-style-type: none"> Tutkitaan mm. pysäkkivälien pidentämistä ja reittien suoristamista tai muuttamista. Edistetään keskustan sujuvaa läpäisyä (huomioiden valmisteilla oleva keskustan yleissuunnitelma). 	Kaupunki	2025
<p>15. Selvitetään seutulinjojen ja Oulun kaupunkialueen ulkopuolelle liikennöivien linjojen nopeuttamismahdollisuudet.</p> <ul style="list-style-type: none"> Tutkitaan reittien suoristamisen mahdollisuuksia, pysäkkisijainteja, liikennevaloetuuksia ja joukkoliikennekaistojen toteuttamista sisääntuloväylillä, sekä pysähtymisnappien toteuttamista moottoritien pysäkeille. 	Kaupunki, kunnat, ELY-keskus	2026
<p>16. Laaditaan joukkoliikenteen liikkumisympäristön esteettömyys- ja turvallisuusvisio, jotta infrastruktuuri palvelee kaikkia liikkuja ympärivuotisesti. Huomioidaan Paikallisliikenneliiton päivittämät pysäkki-infrakortit.</p> <ul style="list-style-type: none"> Päivitetään pysäkki- ja katuinfran suunnittelu- ja rakentamisohjeet uusilla tiedoilla. Tunnistetaan puutteet liikkumisympäristön esteettömyydessä ja turvallisuudessa ja suunnitellaan parannukset. 	Kaupunki, kunnat, urakoitsijat.	2024
<p>17. Laaditaan Oulun keskusta-alueelle, keskeisiin joukkoliikenteen solmuihin ja vaihtopysäkeille sekä niiden läheisille alueille jalankulkuympäristön kehittämis- ja opastussuunnitelma.</p> <ul style="list-style-type: none"> Suunnitellaan viihtyisät ja turvalliset jalankulkuympäristöt osaksi matkaketjuja. Osallistetaan alueen asukkaat työhön kysymällä, miten liikkumisympäristöjä tulisi kehittää. 	Kaupunki, kunnat, ELY-keskus	2026

OSA 5. MATKAKETJUN KEHITTÄMINEN

Kehitetään toimivat matkaketjut mahdollistava tarjonta ja pysäkki-infra, joka kannustaa tekemään matkaketjuja erityisesti kävellen ja pyörällä aktiivisen liikkumisen lisäämiseksi.

Toimenpide	Yhteistyötaho	Aikataulu
<p>18. Selvitetään tarpeet sekä mahdollisuudet toteuttaa vaihtoyhteydet bussista bussiin.</p> <ul style="list-style-type: none">• Tunnistetaan vaihtomatrustuksen paikat, tarve ja potentiaali OSL:n omassa liikenteessä sekä ELY-keskuksen ja OSL:n linjojen kesken. Tarkistetaan suunnitelma liikennöinti- ja sopimuskausittain.• Suunnitellaan aikataulumuutokset, mikäli vaihtoyhteydet toteutetaan.	Kaupunki, kunnat, ELY-keskus	2024 alkaen
<p>19. Sovitaan pysäkkien yhtenäiset laatutavoitteet toimivalta-alueella yhdessä kuntien ja ELY-keskuksen kanssa.</p> <ul style="list-style-type: none">• Tunnistetaan eri pysäkkityypit (ml. vaihtopysäkit) ja kuvataan niiden laadun tavoitetaso ja varusteet.• Yhteensovitaan tavoitteet ja suunnitelmat ELY-keskuksen oman selvityksen kanssa.	Kaupunki, kunnat, ELY-keskus	2025
<p>20. Kehitetään pysäkki-infraa kävellen ja pyörällä toteutettavia matkaketjuja varten.</p> <ul style="list-style-type: none">• Lisätään laadukasta liityntäpyöräpysäköintiä. Keskeisissä sijainneissa tarjotaan pyöräilijöille palveluina lukittava pysäköinti sekä huoltotoimintoja.• Varmistetaan pysäkkiyhteyksien esteettömyys, turvallisuus ja ympärivuotinen kunnossapito.	Kaupunki, kunnat, ELY-keskus, maanomistajat	2024 alkaen
<p>21. Parannetaan liikennöinnin luotettavuutta ja nopeutta lisäämällä pysäkkikapasiteettia ja toteuttamalla ajantasauspysäkkejä.</p>	Kaupunki, kunnat, ELY-keskus	2025 alkaen

OSA 6. YHTEISTYÖ KAAVOITUKSEN JA PALVELUVERKKOSUUNNITTELUN KANSSA

Parannamme joukkoliikenteen kustannustehokkaan järjestämisen olosuhteita ja varmistamme riittävän kysyntäpotentiaalin linjaston kehittämiseksi yhteistyössä seudun kuntien kaavoituksen kanssa.

Toimenpide	Yhteistyötaho	Aikataulu
<p>22. Tehdään tiivistä yhteistyötä kuntien kaavoituksen kanssa maankäytön toteuttamisohjelmien ja kaavoituksen suunnitelmien laadinnassa.</p> <ul style="list-style-type: none"> Pyritään ohjaamaan maankäytön vaiheistettua toteuttamista joukkoliikenteen järjestämistä tukevasti ja kannustetaan täydennysrakentamiseen. 	Kaupunki ja kunnat	2023 alkaen
<p>23. Kootaan ja ylläpidetään tietoa väestömäärältään riittävän tiheistä alueista, joilla joukkoliikennettä on kannattavaa järjestää.</p> <ul style="list-style-type: none"> Selvitetään alueet, joilla tarvitaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ja täydentämistä ja saatetaan tiedot osaksi maankäytön toteuttamisohjelmia. Tunnistetaan alueet, joilla maankäytön vahvemman sekoittuneisuuden (väestö, työpaikat ja palvelut) arvioidaan lisäävän joukkoliikenteen kysyntää. Toteutetaan mahdollisesti opinnäytetyö tietopohjan lisäämiseksi. 	Kaupunki ja kunnat	2024 alkaen
<p>24. Sovitaan osallistumisen tapa kuntien palveluverkkosuunnitelmien laadintaan.</p> <ul style="list-style-type: none"> Tuotetaan tietoa sijainneista, jotka tukevat joukkoliikenteen järjestämistä, sekä tietoa palveluverkkomuutosten vaikutuksista joukkoliikenteen saavutettavuuteen. 	Kaupunki ja kunnat	2023 alkaen

OSA 7. LIKENNÖINNIN SUUNNITTELU

Kehittämme joukkoliikenteen tarjontaa vuosittain asiakastarpeiden perusteella ja riittävän rahoituksen avulla. Suunnittelua tehdään faktapohjaisesti. Tarjontaa parannetaan systemaattisesti matkamäärä- ja kulkutapaosuuksien kasvattamiseksi.

Toimenpide	Yhteistyötaho	Aikataulu
<p>25. Uusien reittitarpeiden kohdalla liikennettä ensin pilotoidaan uusilla linjoilla, jotta arvioidun kysyntäpotentiaalin riittävyys voidaan todentaa.</p> <ul style="list-style-type: none">• Määritetään tarvittaessa kohdekohtaisesti riittävän kysynnän ja kannattavuuden kriteerit.• Käynnistetään pilotointi yhteysväleillä Oulunsalo–Kempele (käynnistynyt 08/2023) ja Oulunsalo–Kaakkuri–Maikkula.	Kaupunki ja kunnat	2023 alkaen
<p>26. Sovitaan seurannan mittarit, joilla tietoa saadaan koottua suunnittelutyön ja päätöksenteon tueksi muun muassa liikennöinnin kannattavuudesta.</p> <ul style="list-style-type: none">• Varmistetaan, että mittarit tukevat seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman sekä kuntien strategioiden seurantaa sopivilta osin.	Kaupunki ja kunnat	2024
<p>27. Selvitetään mahdollisuudet hyödyntää kaupungin, kuntien ja hyvinvointialueen järjestämiä kuljetuksia seudullisena liikkumispalveluna.</p> <ul style="list-style-type: none">• Tutkitaan mahdollisuudet tarjota palvelua, joka yhdistää liikkumisen ja erilaisen asioinnin, kuten kauppakuljetukset tai kirjaston palvelut.• Haetaan palvelulle rahoitusta ja pilotoidaan kokeiluja potentiaalisissa kohteissa.• Kerätään palautetta palvelusta säännöllisesti.	Kaupunki, kunnat ja hyvinvointialue	Suunnittelu ja rahoitushaku 2025 Pilotointi seuraa rahoituksen ja liikennöinnin varmistuttua
<p>28. Parannetaan ja laajennetaan systemaattisesti kesäliikenteen tarjontaa rahoituksen puitteissa.</p> <ul style="list-style-type: none">• Ensivaiheessa lisätään tarjontaa kesäkuussa ja elokuussa työmatkustuksen tarpeisiin.• Kehitetään vuosittain tarjontaa siten, että kesäkaudella on lähes talvikauden veroinen tarjonta (pl. koululaislinjat).	Kaupunki, kunnat	2025 alkaen
<p>29. Parannetaan palvelutasoa parhaimman kysynnän alueella, jossa kehittäminen on kustannustehokkainta.</p> <ul style="list-style-type: none">• Määritetään runkolinjasto ja vahvistetaan sen tarjontaa systemaattisesti. Varmistetaan korkea palvelutaso erityisesti tehokkaan joukkoliikenteen alueella.• Tunnistetaan muut hyvän kysynnän alueet, joissa palvelutason parantaminen on viisasta.• Tarjontaa vahvistetaan lisäliikenteellä sekä tarvittaessa uusilla linjoilla tai reittimuutoksien.	Kaupunki	2024-2030

OSA 8. VIRANOMAISTOIMINTA, RAHOITUS JA PÄÄTÖKSENTEKO

Avoimella ja aktiivisella päättäväviestinnällä varmistetaan joukkoliikenteen rahoitus sekä vahvistetaan ymmärrystä joukkoliikenteen roolista ja merkityksestä osana kasvavaa ja elinvoimaista kaupunkiseutua.

Toimenpide	Yhteistyötaho	Aikataulu
30. Laaditaan selvitys viranomaisalueen tulevasta laajuudesta. <ul style="list-style-type: none">Tarkastellaan vaihtoehtoa, joissa toimivalta-alue laajenee Hailuotoon (liikennöinti käynnistyisi 06/2027).Mikäli toimivalta-alue laajenee, haetaan asetukseen muutosta toimivaltaisuudesta ja tehdään päätöksiä mm. kustannuksista. Pyritään huomioidaan mahdollinen muutos Oulunsalon liikennöintikohteen kilpailutuksessa.	Kaupunki, kunnat, ELY-keskus, LVM, Traficom	Selvitys 2024 mahdolliset jatkotoimet seuraavat välittömästi
31. Osallistutaan vuosittain päättäjille suunnattuun seutufoorumiin. <ul style="list-style-type: none">Viestitään avoimesti joukkoliikenteen kehittämisen tilasta ja tavoitteista sekä rahoitustarpeesta.Tuotetaan tietoa joukkoliikenteen merkityksestä seudun kehittymiselle ja esitetään kehittämisen vaikutukset suhteessa strategiaan tavoitteisiin.	Kaupunki, kunnat, päättäjät	2024 alkaen
32. Laaditaan visio, millainen rooli joukkoliikenteellä on seudun kasvun, elämystalouden ja elinvoiman kehittämisessä sekä työvoiman saatavuuden varmistamisessa. <ul style="list-style-type: none">Tunnistetaan merkittävät työpaikka-, vierailu- ja asiointikohteet, jotka tulee palvella joukkoliikenteellä,Ohjataan uusia elinvoimahankkeiden suunnittelussa kohteita tukeutumaan kestäväan liikkumiseen.	Oulun kaupungin hankeyksikkö, kunnat	2024-2026
33. Selvitetään tarve kustannusjakoperiaatteiden päivitykselle, mikäli lippu- ja vyöhykeuudistus toteutuu. <ul style="list-style-type: none">Päivitykset tehdään, jotta kustannusjakoperiaatteet vastaavat linjastorakennetta sekä mahdollisia toimivalta-alueen muutoksia.	Kaupunki, kunnat	2025-2026
34. Määritetään palveluliikenteen rooli liikennettä järjestävien kuntien ja hyvinvointialueen kanssa synergiahyötyjen tunnistamiseksi. <ul style="list-style-type: none">Sovitaan liikenteen järjestämisen vastuista, määritetään palvelutaso ja toimintaperiaatteet, ja arvioidaan palveluliikenteen roolin vaikutukset rahoitukseen.Tehdään tarpeelliset muutokset palveluun ja sopimukseen uudelle sopimuskaudelle.	Kaupunki ja eri hallintokunnat, hyvinvointialue	2025
35. Tutkitaan joukkoliikenteen erilaisia rahoituskeinoja yhteistyössä esim. muiden viranomaisten kanssa. <ul style="list-style-type: none">Selvitetään, onko liikennöinnin toteuttamiseksi hyödynnettävissä erilaisia rahoitusmalleja esimerkiksi työssäkäynti- tai matkailualueita palvelevilla linjoilla tai yritysliikenteen avulla työmatkalipuissa.Selvitetään esimerkiksi mahdollisuuksia kompensoida päästöjä rahoittamalla joukkoliikennettä, tai miten joukkoliikenne voi kattaa kustannuksia esimerkiksi tuottamalla energiaa.	Traficom, Paikallisliikenneliitto, Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset	2026

Innovatiivinen ja mahdollistava

OSA 9. TULEVAISUUDEN RATKAISUT

Seuraamme ja ennakoimme alan tulevaisuuden kehitystä sekä seudun kasvua ja kehitystä, jotta voimme vastata asiakkaidemme matkustustarpeisiin.

Toimenpide	Yhteistyötaho	Aikataulu
<p>36. Suunnitellaan linjaston kehittämisen suuntaviivat 2030-luvulle, kun päätökset raideliikenteestä on tehty.</p> <ul style="list-style-type: none">• Laaditaan vaihtoehtoisia malleja, joilla linjastoa kehitetään a) nykyisen bussiliikenteen pohjalta tehostettuna, b) tehokkaaseen joukkoliikenteeseen tukeutuen, ja/tai c) lähijunan kanssa.• Huomioidaan kuntien sisäisten liikenteiden sekä syöttö- ja liityntäliikenteen tarpeet.• Tunnistetaan vaikutukset sopimuksiin ja rahoitukseen.	Kaupunki, kunnat, ELY-keskus	2025-2030
<p>37. Laaditaan matkaketjujen kehittämisohjelma Oulun seudulla tulevaisuuden linjastoratkaisussa (tehokas joukkoliikenne, lähijuna), kun päätökset raideliikenteestä on tehty, ja toteutetaan sitä.</p> <ul style="list-style-type: none">• Tunnistetaan kohteet, joissa matkaketju bussiin tai raideliikenteeseen tehdään pyörällä tai autolla, ja tunnistetaan, missä tehdään vaihtomatkoja bussista bussiin tai bussista raiteille.• Laaditaan matkaketjujen ja liityntäpysäköinnin tavoitetasot ja suunnitellaan toimivat vaihtoyhteydet sekä laadukkaat palvelut solmuissa.	Kaupunki, kunnat, ELY-keskus, Väylävirasto	Selvitys 2027, toteutus 2028-2036
<p>38. Kehitetään lippu- ja maksujärjestelmää kohti nopeaa ja vaivatonta matkalipun validointia.</p> <ul style="list-style-type: none">• Tavoitellaan be in – be out -tyyppistä ratkaisua.	Waltti Solutions Oy	2028-2035
<p>39. Tunnistetaan automaation mahdollisuudet lyhytmatkaisessa liikenteessä, kuten syöttöliikenteessä tai lähiliikenteessä.</p>	Kaupunki, kunnat, ELY-keskus	2025-2035
<p>40. Tunnistetaan automaation mahdollisuudet lähiliikennettä pidempimatkaisessa ja runkolinjamaisessa joukkoliikenteessä (ART).</p>	Kaupunki, kunnat, ELY-keskus, Väylävirasto	2030-2040

5. Seuranta ja toteutus

5.1. Onnistumisen mittarit

Joukkoliikennestrategian toteutumista ja kehityksen suuntaa seurataan seuraavilla mittareilla. Seuranta tehdään mittarista riippuen vuosittain tai vähintään nelivuositain (kytkös liikennejärjestelmätyöhön ja MAL-sopimiseen). Näiden mittareiden lisäksi seurataan säännöllisesti (vuosittain tai tiheämmin) esimerkiksi matkustuksen kehitystä, kysyntää ja kannattavuutta olemassa olevilla ja strategian toimenpiteenä laadittavilla mittareilla. Seuranta raportoidaan joukkoliikennejaostolle vuosittain. Seuranta yhdistää Oulun kuntien maankäytön ja liikenteen tavoitteista ja siten tiivistää kaupunkiseutujen suunnittelun yhteistyötä.



Houkutteleva ja helppokäyttöinen

- Joukkoliikenteen matkamäärät kasvavat vuosittain ja asukasta kohden. Matkustus tuplaantuu vuoteen 2040 mennessä vuoden 2019 tilanteesta.
- Joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa. Kulkutapaosuus tuplaantuu vuoteen 2040 mennessä.
- Joukkoliikenteen asiakastyytyväisyys paranee.
- Matkustus kasvaa eri asiakasryhmissä ja asiakasryhmiä saadaan sitoutettua.



Nopea ja sujuva

- Joukkoliikenteen matka-aika nopeutuu.
- Liikennöinnin täsmällisyys paranee ja myöhässä olevien vuorojen osuus pienenee.
- Joukkoliikenteen päästöt vähenevät ja päästöttömien ajoneuvojen suoritteet ja osuus ajetuista kilometreistä kasvaa.
- Tyytyväisyys pysäkkien, vaihtojen ja matkaketjujen laatuun paranee.



Kustannustehokas ja kasvun mahdollistaja

- Väestön ja työpaikkojen sijoittuminen yhdyskuntarakenteeseen: kaavoitetaan enemmän joukkoliikenteen varrelle, tehokkaan joukkoliikenteen alueelle ja solmukohtiin.
- Väestötiheys ja yhdyskuntarakenteen monipuolisuus kehittyvät.
- Joukkoliikenteellä kuljettavissa olevien työmatkojen osuus kasvaa.
- Oulun keskustan, muiden keskusten ja keskeisten kohteiden kestävä saavutettavuus paranee useammille asukkaille.
- Linja-autojen täyttöaste paranee.
- Joukkoliikenteen kustannuskehitys: tulot kasvavat rahoituksen kehittyessä, rahoitus kehittyy tavoitteita ja tarjontaa vastaavasti.



Innovatiivinen ja viisas

- Toteutuneet suunnitelmat ja selvitykset.
- Käyttöön otetut uudet ratkaisut.

5.2. Kärkitoimenpiteiden toteutuspolku

Joukkoliikennestrategian toteutuspolulle on nostettu kärkitoimenpiteet. Toimenpiteen *-merkki viittaa siihen, että toteutuminen on ehdotettu huomioon otettavan Oulun seudun MAL-sopimuskaudella. Oulun kaupungin joukkoliikennetiimi yhdessä joukkoliikennejaoston ja alueellisen joukkoliikennetyöryhmän kanssa vastaavat strategian toteutumisesta. Kaupunkiseudun kehitystä ennakoiva ja säännöllinen yhteistyö kuntien kaavoituksen ja liikennejärjestelmän kehittämistä vastaavien asiantuntijoiden kanssa on avainasemassa strategian toteutumiseksi.

5. Eri asiakasryhmät huomioiva markkinointisuunnitelma ja sitä toteuttavat kampanjat.

9. Lippu- ja vyöhykejärjestelmäuudistus.*

11. Mahdollistetaan lippujen ostaminen etukäteen netistä ja OSL-sovelluksella.

14.-15. Selvitetään keinot ja toteutetaan nopeuttamistoimenpiteitä.*

20. Kehitetään pysäkki-infraa matkaketjuja varten.*

22. Tiivis yhteistyötä kuntien kaavoituksen kanssa.

29. Parannetaan palvelutasoa parhaimman kysynnän alueella.

32. Joukkoliikenteen rooli seudun kasvussa ja työvoiman saatavuudessa.*

36. Linjaston suuntaviivat 2030-luvulle.

37. Laaditaan matkaketjujen kehittämissuunnitelma tulevaisuuden linjastoratkaisussa.*

2024

2028

2032

2036

2040

MAL-sopimus 2024-2027

MAL-sopimus 2028-2031

Kiitos



SITOWISE