



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Hämeenlinnan seudun joukkoliikenteen palvelutaso

Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen
palvelutasomäärittely PATA2

Hämeenlinnan seudun joukkoliikenteen palvelutaso

Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen palvelutasomäärittely
(PATA2)

Johanna Wallin, Paula Leppänen, Maiju Lintusaari,
Simo Airaksinen, Annika Rantala, Aino Lehto

22/2011

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskuksen julkaisuja

ISBN 978-952-257-438-1 (PDF)
ISSN-L 1798-8101
ISSN 1798-8071 (verkkójulkaisu)

Julkaisu on saatavana myös verkkójulkaisuna:
<http://www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut>
<http://www.ely-centralen.fi/nyland/publikationer>

Kartat: VTJ/VRK 2/2010 © Karttakeskus lupa nro L4356

Sisällys

Esipuhe.....	4
1 Tausta.....	6
1.1 Uudenmaan ELY toimivaltaisena viranomaisena	6
1.2 Joukkoliikenteen lainsäädännön uudistuminen	6
2 Lähtökohdat	8
2.1 Aiemmat suunnitelmat.....	8
2.2 Valtakunnalliset suositukset	8
2.3 Kaukoliikenteen palvelutaso	8
3 Nykytilan analyysi.....	9
3.1. Väestö	9
3.2 Työpaikat ja palvelut.....	10
3.3 Joukkoliikennejärjestelmä.....	11
3.3.1 Uudenmaan ELY-keskuksen alainen joukkoliikenne.....	11
3.3.2 Hämeenlinnan seudun joukkoliikenne	12
3.3.3 Linja-autoliikenteen tarjonta nykytilanteessa Hämeenlinnan toimivaltaisen viranomaisen rajan ylittävän liikenteen osalta	13
3.3.4 Raideliikenteen tarjonta nykytilanteessa.....	14
3.4 Joukkoliikenteen kysyntä.....	15
3.4.1 Työmatkat	15
3.4.2 Opiskelumatkat.....	15
3.4.3 Merkittävimmät yhteysvälit	16
3.5 Rahoitus	16
3.5.1 Kuntien kuljetuskustannukset.....	16
3.5.2 Kelan maksamat kuljetuskustannukset	19
4 Joukkoliikenteen palvelutaso	20
4.1 Palvelutasomäärittelyn periaatteet	20
4.2 Palvelutason määrälliset tekijät	20
4.3 Palvelutason laadulliset tavoitteet	23
4.4 Nykyinen palvelutaso Hämeenlinnan seudulla Uudenmaan ELY:n liikenteessä	24
4.5 Tavoitteellinen palvelutaso Hämeenlinnan seudulla Uudenmaan ELY:n liikenteessä	26
5 Kehittämistoimenpiteet	33
5.1 Joukkoliikenteen tarjonnan parantaminen	33
5.2 Laadulliset palvelutasotekijät.....	33
5.3 Kustannukset	34
6 Liikenteen järjestäminen	35
6.1 Liikenteen järjestämistavat	35
6.2 Liikenteen järjestämisen aikataulu.....	37
Kirjallisuus	38

Esipuhe

Tämä työ sisältää Uudenmaan ELY-keskuksen Hämeenlinnan seutulippualueen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn, joka perustuu vuonna 2010 laadittuun esiselvitykseen (Rosenberg & Perälä 2010).

Toimivaltaisten viranomaisten on joukkoliikennelain mukaan määriteltävä joukkoliikenteen palvelutaso vuoden 2011 loppuun mennessä. Joukkoliikennelaki edellyttää viranomaisten yhteistyötä kuntien ja maakuntaliittojen kanssa, mikä onkin ollut keskeisenä toimintatapana selvityksen laadinnassa. Laajalla yhteistyöllä on pyritty siihen, että tavoitteellinen palvelutaso kuvaa yhteistä tahtotilaa joukkoliikenteessä ja sen pohjalta ELY-keskus voi tehdä päätöksen palvelutasosta alueellaan. Palvelutason määrittely tehdään tässä muodossa ensimmäistä kertaa. Kyse on kuitenkin jatkuvasta liikennejärjestelmätyöhön yhä kiinteämmin liittyvästä prosessista, jossa palvelutason toteutumista tullaan seuraamaan ja päätöstä tarkistetaan määräajoin.

Palvelutason määrittely on myös valmistautumista siihen, millä tavoin liikenne järjestetään siirtymäajan liikennöintisolupien päättymisen (2014–2019) jälkeen. Selvitykseen sisältyy kuvaukset eri liikenteen järjestämistavoista, mutta liikenteen järjestämismalliin tulevaisuudessa ei oteta kantaa.

Palvelutasomäärittelyä käytetään liikenteen järjestämisessä palvelusopimusasetuksen mukaisesti tai reittiliikenne- ja kutsujoukkoliikennelupia myönnettäessä. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyt palvelevat kuntien joukkoliikenteen rahoituksen suunnittelua, maankäytön suunnittelua sekä lakisääteisten henkilökuljetusten järjestämistä.

Määrittelyprosessin tavoitteena on myös osapuolten sitouttaminen joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason toteuttamiseen. Vuorovaikutteisuus kuntien, maakuntaliittojen ja liikenteenharjoittajien kanssa on siten ollut tärkeä osa prosessia.

Työtä on käsitelty säännöllisesti Hämeenlinnan seudun joukkoliikennetyöryhmässä, johon ovat kuuluneet:

Seppo Nikkanen	ELY-keskus
Janne Teeriaho	Hattula
Päivi Saloranta	Hämeenlinna
Maarit Kaartokallio	Hattula, Janakkala, Hämeenlinna
Marja-Leena Souru	Hämeenlinna
Tuulikki Forssén	Hämeenlinna
Antti Karrimaa	Hämeenlinna
Liisa Puranen	Janakkala
Rea Koivula	Janakkala
Jukka Varonen	Valkeakoski
Heikki Pusa	Hämeen liitto
Tatu Oukka (varalla)	Hämeen liitto
Kari Pitkänen	Kanta-Hämeen poliisilaitos
Pekka Rintala	Oy Matkahuolto Ab
Tuomo Kojo	Linja-autoliitto
Niko Häkkinen	Hämeen Linja Oy
Esa Lehto	Lehdon Liikenne Oy
Risto Pekola	Pekolan Liikenne Oy
Tapio Vekka	Vekka Liikenne Oy
Vesa Rauhala	VR Group
Jukka Ylimäki	Taksiliitto
Satu Astor	KELA

Palvelutasomäärittelytyötä on tehty samanaikaisesti kaikilla Uudenmaan ELYn seitsemällä seutulippualueella ja määrittelyt on koordinoitu alueiden kesken siten, että alueiden väliset ja Uudenmaan ELYn rajan ylittävät yhteydet on otettu huomioon. Koko Uudenmaan ELYn tasolla palvelutason määrittelyä on ohjannut ohjausryhmä, jonka jäseniä ovat olleet:

Juhani Hallenberg, pj.	ELY-keskus
Jenni Eskola	Liikennevirasto
Pietari Pentinsaari	Liikennevirasto
Erkki Vähätörmä	Uudenmaanliitto
Tapio Ojanen	Päijät-Hämeen liitto
Ari Heinilä	Linja-autoliitto
Outi Janhunen	HSL
Anita Joenpalo	Forssan joukkoliikennetyöryhmä
Maarit Kaartokallio	Hämeenlinnan joukkoliikennetyöryhmä
Kimmo Kiuru	Riihimäen joukkoliikennetyöryhmä
Salla-Mari Rintala	Länsi-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmä
Juha Oksanen	Keski-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmä
Hanna Linna-Varis	Itä-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmä
Mirja Hyvärinta	ELY-keskus
Laura Langer	ELY-keskus
Seppo Nikkanen	ELY-keskus
Satu Hyvärinen	ELY-keskus
Susanna Kaitanen	ELY-keskus
Jarkko Tonttila	ELY-keskus
Heikki Pusa	Hämeen liitto
Lauri Helke	VR
Matti Hoikkanen	Lahden joukkoliikennetyöryhmä seutu
Tarja Laine	ELY-keskus

Konsulttina työssä on ollut WSP Finland Oy, josta työhön ovat osallistuneet:

Johanna Wallin
Paula Leppänen
Maiju Lintusaari
Simo Airaksinen
Annika Rantala
Aino Lehto

1 Tausta

1.1 Uudenmaan ELY toimivaltaisena viranomaisena

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on ELYn itsensä lisäksi viisi muuta toimivaltaista viranomaista, jotka määrittelevät toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Alueen laajuuden ja monimuotoisuuden takia Uudenmaan ELY-keskus on laatinut esiselvityksen joukkoliikenteen palvelutason määrittelystä (Rosenberg & Perälä 2010). Tämä määrittelytyö perustuu esiselvitykseen ja koskee Hämeenlinnan seudulta ulospäin suuntautuvaa liikennettä, mutta ei seudun sisäistä liikennettä. Kuvassa 1 on esitetty Uudenmaan ELYn alueen toimivaltaiset viranomaiset.



Kuva 1. Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueet Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualueella.

1.2 Joukkoliikenteen lainsäädännön uudistuminen

EU:n palvelusopimusasetus (PSA) (EU 2007) ja sen mukainen Suomen uusi joukkoliikennelaki (JLL 2009) ovat astuneet voimaan 3.12.2009. Niiden myötä Suomen joukkoliikennelainsäädäntö on uudistunut. Jatkossa joukkoliikenne on järjestettävä joukkoliiken-

nelain ja palvelusopimusasetuksen mukaisesti. PSA:ta on noudatettava, kun toimivaltainen viranomainen järjestää liikenteen markkinaehtoista liikennettä monilukuisempaan, luotettavampaan, korkealaatuisempaan tai edullisempaan. Uudenmaan ELY:ssä joukkoliikennettä on rahoitettu esimerkiksi lippujen hintoja alentamalla ja ostoliikenteenä eli liikenne ei ole uuden lain mukaan puhtaasti markkinaehtoista. Lisäksi alueella on ostettua junaliikennettä oikoradalla Lahteen, Lahden ja Riihimäen, Riihimäen ja Tampereen sekä Hanko–Karjaa-välillä. Myös HSL:n ostama junaliikenne Espoo-Helsinki-Kerava alueella palvelee alueella liikkuvia matkustajia.

Entisen lainsäädännön mukaiset linjaliikenneluvat on pääosin muutettu siirtymäajan sopimuksiksi. Vaikka siirtymäajan sopimuksissa noudatetaan jo palvelusopimusasetusta, ovat sopimukset nimensä mukaisesti voimassa vain lain siirtymäaikana. Sopimukset umpeutuvat vuosien 2014 ja 2019 välillä. Joukkoliikennettä ei voida siirtymäajan jälkeen järjestää samalla tavoin kuin siirtymäajan sopimuksilla.

Toimivaltainen viranomainen päättää, miten joukkoliikenne sen toimivalta-alueella järjestetään siirtymäajan jälkeen. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen on joukkoliikennelain mukaan määritettävä toimivalta-alueensa palvelutaso. Palvelutason on oltava sen tasoinen, että osapuolet voivat sitoutua sen toteuttamiseen. Palvelutason määrittely ohjaa joukkoliikennepalvelujen järjestämistä alueella (Liikennevirasto 2010). Palvelutaso sitouttaa kuntia ja toimivaltaisia viranomaisia mm. liikennepalveluja ostaessaan.

2 Lähtökohdat

2.1 Aiemmat suunnitelmat

Työ perustuu vuonna 2010 laadittuun palvelutasomäärityksen esiselvitykseen (Rosenberg & Perälä 2010). Hämeenlinnan seudulla on lisäksi käynnissä määrittely joukkoliikenteen palvelutasotavoitteista vuosille 2012–2014 Hämeenlinnan toimivaltaisen viranomaisen liikenteen osalta.

2.2 Valtakunnalliset suositukset

Liikennevirasto on laatinut ohjeet palvelutasomäärittelyille, jotta toimivaltaisten viranomaisten määritykset saadaan valtakunnan tasolla vertailukelpoisiksi ja alueiden palvelutasomääritykset noudattavat samoja periaatteita (Liikennevirasto 2010). Ohjeiden lisäksi Liikennevirasto on laatinut suositukset palvelutasoluokille ja määrittelykriteereille (Liikennevirasto 2011), joita sovelletaan myös tähän määrittelytyöhön.

2.3 Kaukoliikenteen palvelutaso

Liikenne- ja viestintäministeriössä on laadittu selvitykset kaukoliikenteen perus- ja erityispalvelutason kehittämistarpeista (Rosenberg, Weiste & Perälä 2011) sekä tavoitteellisesta palvelutasosta (Rosenberg & Weiste 2011). Niissä on tarkasteltu maakuntakeskusten ja suurten kaupunkiseutujen välisiä yli 100 kilometrin yhteyksiä pääasiassa Helsinkiin ja Helsingistä. Liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee kaukoliikenteen palvelutason selvitysten perusteella vuoden 2011 loppuun mennessä liikennejärjestelmätasolla. Kaukoliikenteessä ei siis erotella liikennemuotokohtaista tavoitetta.

Tavoitteellisen palvelutason selvityksessä todetaan, että Helsinki-Lahti ja Helsinki-Hämeenlinna välisten yhteyksien palvelutason määrittelee ELY-keskus, vaikka niiden palvelutasotavoitteita on käsitelty myös liikenne- ja viestintäministeriön raportissa. Tavoitteellista palvelutasoa koskevassa selvityksessä sekä Hämeenlinna–Helsinki että Lahti–Helsinki-yhteydet on sijoitettu parhaimpaan palvelutasoluokkaan (huipputaso), jossa tavoitteena on lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Joukkoliikenteen runkomatka on vastaavaa henkilöautomatkaa nopeampi.

Kaukoliikenteen liityntäyhteyksien palvelutason määrittely todetaan olevan alueellisten toimivaltaisten viranomaisten veloitteena. Uudenmaan ELYn kannalta näillä liityntäyhteyksillä tarkoitetaan yhteyksiä ympäröiviltä alueilta Lahden ja Hämeenlinnan kaukoliikenteen yhteyksille sekä Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja pääkaupunkiseudun pikavuoroliikenteen pysäkeille.

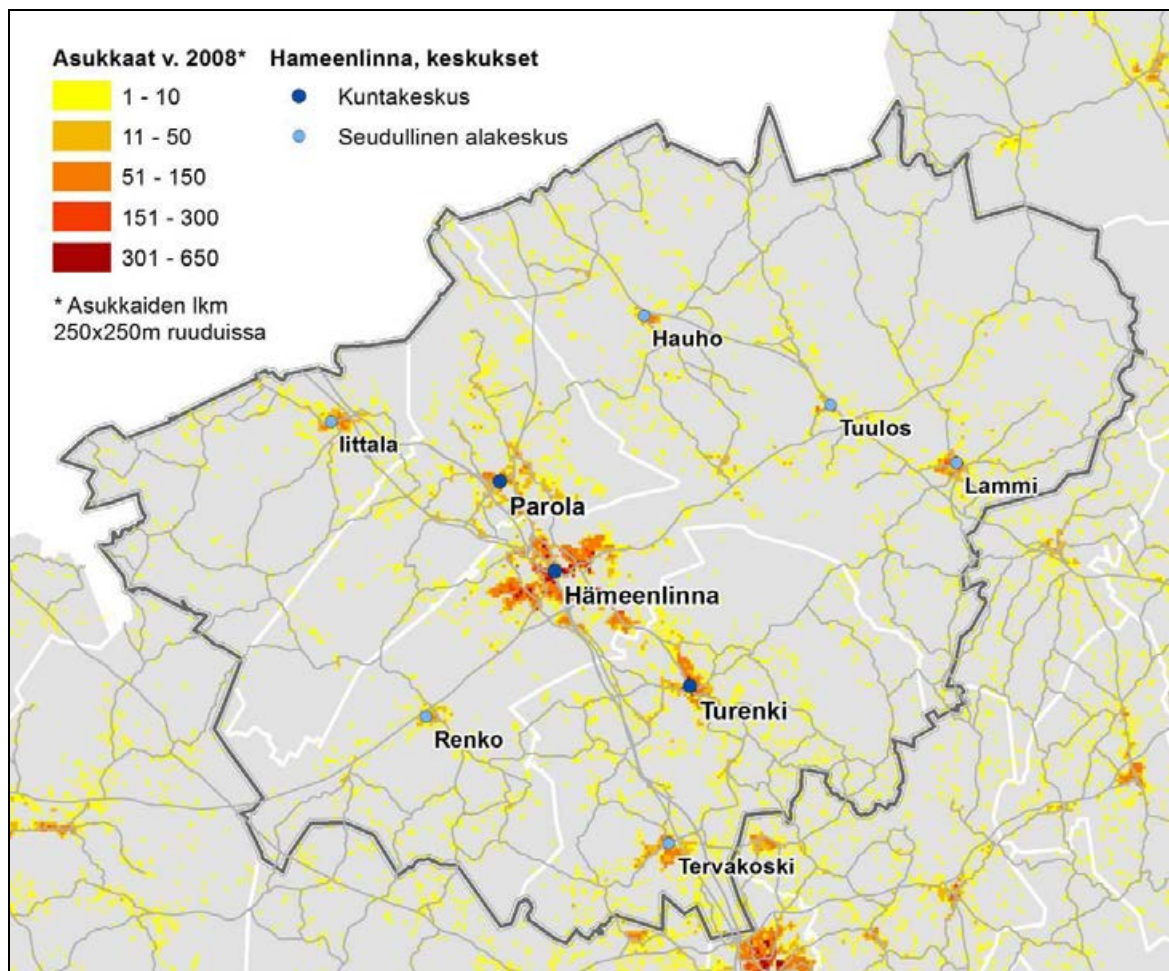
Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteydet hoidetaan pääkaupunkiseudulla HSL-liikenteellä, mutta maakuntakeskusten ja lentoaseman välillä on paljon myös pikavuorotarjontaa. Uudenmaan ELYn palvelutasomäärittelytyössä otetaan kantaa siihen, mitkä ovat palvelutasotavoitteet lentokenttäyhteyksien osalta.

3 Nykytilan analyysi

3.1. Väestö

Väestö on keskittynyt Hämeenlinnan keskustan, Parolan ja Turenkin alueille. Muita keskittymiä ovat Hämeenlinnan kaupunginosakeskukset Hauho, Lammi, Renko, Tuulos ja Iittala sekä Janakkalan Tervakoski. Hämeenlinna on kaupunkikeskus ja maakuntakeskus. Hämeenlinnan seudun asukkaiden maantieteellinen jakauma on esitetty kuvassa 2.

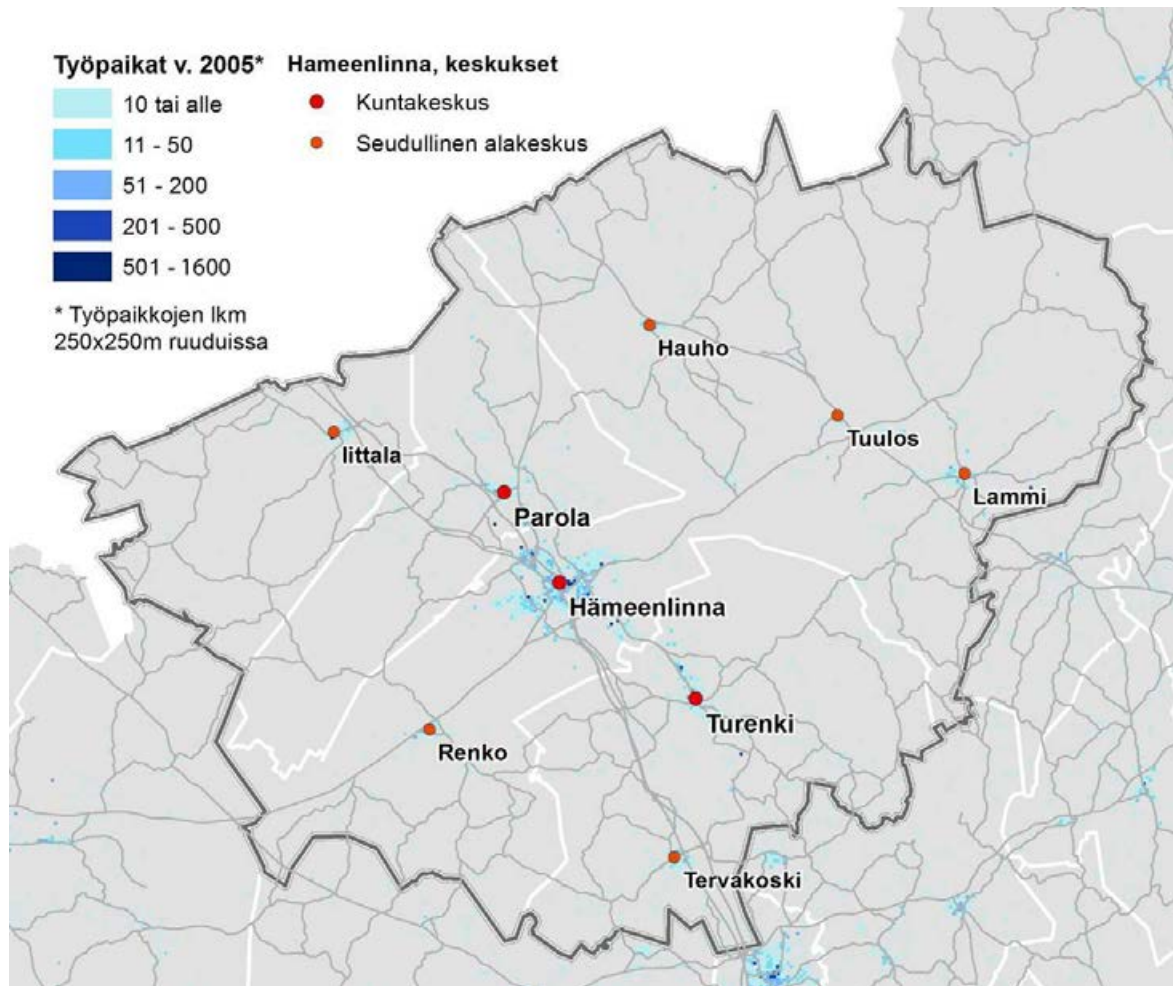
Hämeenlinnan lähellä sijaitsevat myös Tampereen ja Lahden maakuntakeskukset sekä Riihimäen, Hyvinkään ja Forssan kaupunkikeskukset.



Kuva 2. Väestö Hämeenlinnan seudulla. Lähde: Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä (SYKE). Keskusjaottelu: Hämeen liitto.

3.2 Työpaikat ja palvelut

Työpaikat ovat keskittyneet Hämeenlinnan keskustaan ja sen liepeille. Muita työpaikka-keskittyymiä ovat Hämeenlinnan kaupunginosakeskukset Hauho, Lammi, Tuulos, Renko ja Iittala, sekä Parola, Turenki ja Tervakoski. Työpaikkojen maantieteelliset sijainnit esitetään kuvassa 3.



Kuva 3. Työpaikat Hämeenlinnan seudulla. Lähde: Yhdyskuntarakenteen seuranta järjestelmä (SYKE). Keskusjaottelu: Hämeen liitto.

Terveyspalveluita on saatavilla kuntakeskusten lisäksi joissakin kaupunginosakeskuksissa. Taulukossa 1 listataan seudun oppilaitokset syksyn 2011 tilanteessa. Peruskouluja on useassa kaupunginosa- ja kyläkeskuksessa, ja toisen asteen kouluja on Hämeenlinnan keskustan lisäksi useassa kunta- ja kaupunginosakeskuksessa. Seudulla tarjotaan ammatillista koulutusta useassa eri toimipisteessä, joista suuri osa sijaitsee Hämeenlinnan keskustassa tai sen ympäristössä. Muut ammatillisten oppilaitoksen toimipisteet sijaitsevat pääosin haja-asutusseudulla.

Taulukko 1. Hämeenlinnan seudun oppilaitokset syksyllä 2011.

Peruskoulut			
Hämeenlinna		Janakkala	Hattula
luokat 1-6	luokat 7-9	luokat 1-6	luokat 1-6
Alvettulan koulu	Ahveniston koulu	Harvialan koulu	Hurtttalan koulu
Eteläisten koulu	Hakkalan koulu	Heinäjoen koulu	Lepaan koulu
Hämeenlinnan normaalkoulu	Kaurialan koulu	Leppäkosken koulu	Nihattulan koulu
Jukolan koulu	Lyseon koulu	Löyttymäen koulu	Parolan koulu
Kataloisten koulu		Tanttalan koulu	Pekolan koulu
Kirkonkulman koulu	luokat 1-9	Tarinmaan koulu	Rahkoilan koulu
Kirkonseudun koulu	Hauhon yhtenäiskoulu	Tervakosken koulu	
Konnarin koulu	Hämeenlinnan yhteiskoulu	Turengin koulu	luokat 7-9
Kostilan koulu	(Tuomela luokat 1-6, Hätilä luokat 7-9)	Viralan koulu	Parolan yhteiskoulu
Lieson koulu	Iittalan yhtenäiskoulu	Vähikkälän koulu	
Luolajan koulu	Saaristen koulu (erityiskoulu)		
Miemalan koulu		luokat 7-9	
Myllymäen koulu		Tervakosken yhteiskoulu	
Nevilän koulu		Turengin yhteiskoulu	
Nummen koulu			
Nummenkylän koulu		luokat 1-9	
Ojoisten koulu		Haukankallion erityiskoulu	
Ortelan koulu			
Ruununmyllyn koulu			
Tuuloksen koulu			
Vuorentaan koulu			
Lukiot	Ammatilliset oppilaitokset	Muut	
Lammin lukio	HAMK Hämeen ammattikorkeakoulu	Aimo-koulu	
Hämeenlinnan Aikuislukio	-Evo	Hämeen kesäyliopisto	
Hämeenlinnan lyseon lukio	-Lahdensivu	Sibelius-opisto	
Hämeenlinnan yhteiskoulun lukio	-Lepaa	Tampereen yliopiston täydennyskoulutuskeskus	
Kaurialan lukio	-Visämäki	Vanajaveden opisto	
Tervakosken lukio	-Myllymäki,	Hattulan musiikkikoulu	
Turengin lukio	Ammatillinen opettajakorkeakoulu	Hämeenlinnan opettajankoulutuslaitos,	
Parolan lukio	Hämeen ammatti-instituutti	Tampereen yliopisto (siirtyy Tampereelle 8/2012)	
	-Evo		
	-Lepaa		
	-Sairio		
	Koulutuskeskus Tavastia		
	-Myllymäki		
	-Punaportti		
	-Ratasniitty		
	-Turenki		
	Lihateollisuusopisto		
	-Kantola		
	Kiipulan ammattiopisto		
	-Kiipula		
	-Miemala		

3.3 Joukkoliikennejärjestelmä

3.3.1 Uudenmaan ELY-keskuksen alainen joukkoliikenne

Uudenmaan ELY-alueen joukkoliikennejärjestelmä muodostuu seuraavasta tarjonnasta:

Bussiliikenne:

- Aluetta palveleva pikavuoroliikenne perustuu ELYjen siirtymääjan sopimukseen.
- Vakiovuoroliikenne perustuu osin ELYjen ja kuntien siirtymääjan liikennöintisopimukseen. Lisäksi liikennettä on täydennetty ostoliikenteenä.

- Paikallisliikennettä järjestävät ELY, kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset siirtymäajan sopimuksin, käyttöoikeussopimuksin ja ostoin sekä muut kunnat ostoin.
- Palveluliikennettä järjestävät kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset ja muut kunnat ostoin.

Raideliikenne:

- Aluetta palveleva kaukoliikenne perustuu LVM:n sopimukseen.
- Lähiliikennettä ostavat LVM ja HSL.
- Metro- ja raitiovaunuliikenne perustuu HKL:n sopimukseen.

Lisäksi kunnat ostavat avointa joukkoliikennettä pääasiassa sisäisille yhteyksilleen sekä järjestävät lakisääteisiä kuljetuksia koulumatkoille sekä sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksiin. Pieni osa näistä kuljetuksista on avointa joukkoliikennettä, joilla voivat liikkua myös muut matkustajaryhmät.

Liityntäpysäköintiä on järjestetty rautatieasemille ja merkittävien linja-autopysäkkien yhteyteen. HSL ja Uudenmaan liitto tiedottavat nettisivuillaan liityntäpysäköintimahdollisuuksista.

Joukkoliikenteessä on käytössä kolme eri lippujärjestelmää:

- Matkahuollon lippujärjestelmä linja-autoliikenteessä
- VR:n lähiliikenteen vyöhykelippujärjestelmä ja matkan pituuteen perustuva lippujärjestelmä muussa junaliikenteessä.
- HSL:n seutulippujärjestelmä.

Myös joukkoliikenteen informaatiojärjestelmät ovat erilliset HSL-aluetta lukuun ottamatta. Linja-autoliikenteen aikataulutiedot löytyvät Matkahuollon sivuilta www.matkahuolto.fi ja junaliikenteen VR:n sivuilta www.vr.fi.

3.3.2 Hämeenlinnan seudun joukkoliikenne

Hämeenlinnan seudun joukkoliikennejärjestelmä muodostuu linja-auto- ja raideliikenteestä. ELY-keskusten toimivallan linja-autoliikenne perustuu siirtymäajan liikennöintisopimukseen, jotka päättyvät vuosien 2014 ja 2018 välillä. Seudun läpi kulkevan liikenteen liikennöintisopimukset päättyvät vuosina 2014, 2017 ja 2018, riippuen liikenteestä. Seudun eteläosissa liikennöitävien vakiovuorojen liikennöintisopimukset päättyvät pääosin vuonna 2014. Hämeenlinnasta etelään ja lounaaseen liikennöitävien vuorojen sopimukset päättyvät pääosin vuonna 2017.

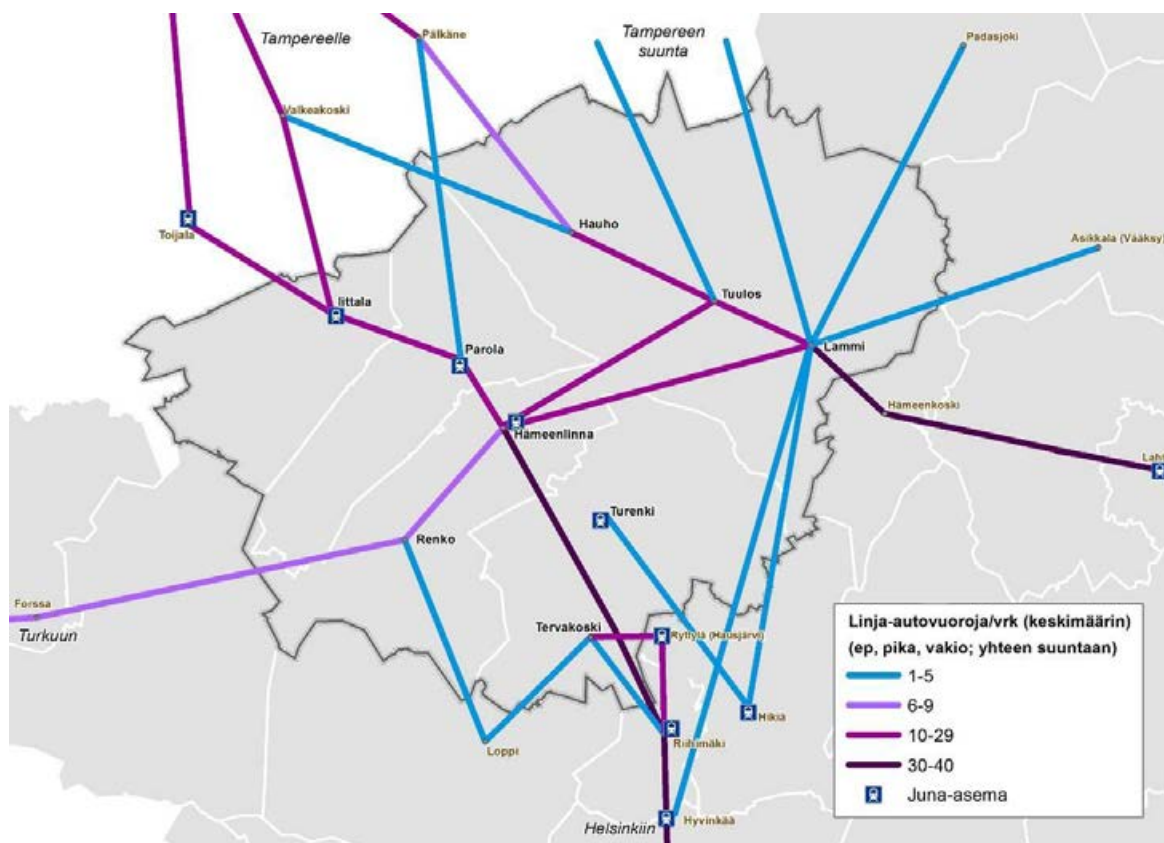
Lippujärjestelmät eivät ole yhteensopivia Hämeenlinnan seudulla juna- ja linja-autoliikenteessä. Hämeenlinnan seutulipun hinta määräytyy asuinkunnan mukaan, sillä kunta päättää asiakashinnasta ja maksaa osan hinnasta lipputukena. Seutulippu on henkilökohtainen ja siinä on rajaton matkustusoikeus 30 päivän ajan Hämeenlinnan, Janakkalan, Hattulan ja Valkeakosken alueella. Hämeenlinnan kaupunkialueella on lisäksi kaupunkilippu. Liput ovat henkilökohtaisia ja niitä on kahdenlaisia: kausilippu rajattomalla 30 päivän matkaoikeudella ja 44 matkan sarjalippu. Liput ovat voimassa ainoastaan Kanta-Hämeenlinnan alueella, mutta kelpaavat sekä numeroiduissa kaupunkibusseissa että pidemmältä tulevilla vakiovuoroissa. Hattulan kunnan alueella on käytössä kuntalippu. Kuntaliput ovat henkilökohtaisia 44 matkan sarjalippuja, jotka ovat voimassa Hattulassa sekä matkoilla Hämeenlinnan keskustaan. (Hämeenlinnan kaupunki 2011.) VR:n liikenteessä käyvät ainoastaan VR:n lipputuotteet. Muussa pidempimatkaisessa liikenteessä noudatetaan pääsääntöisesti Matkahuollon valtakunnallisen lippujärjestelmän kaltaisia lipputuotteita ja hinnoittelua.

Hämeenlinnan alueella on Matkahuollon paikallisliikenteen reittiopas.

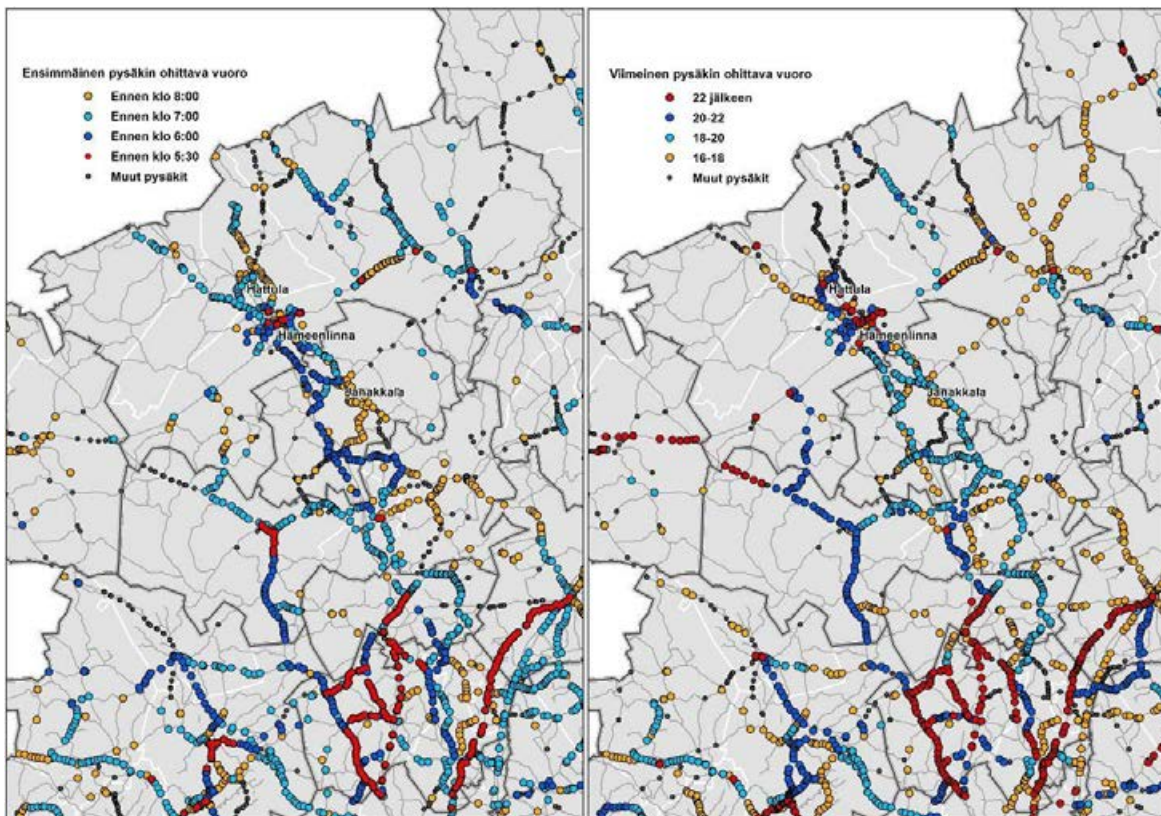
3.3.3 Linja-autoliikenteen tarjonta nykytilanteessa Hämeenlinnan toimivaltaisen viranomaisen rajan ylittävän liikenteen osalta

Vakiovuoroliikennettä liikennöidään ELY:n, kunnallisten toimivaltaisten viranomaisten ja liikennöitsijöiden välisillä siirtymäajan sopimuksilla ja ostoin. Myös muut kunnat voivat ostaa liikennettä. Uudenmaan ELY:n alueella paikallisliikennettä järjestävät ELY, kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset siirtymäajan sopimuksin, käyttöoikeussopimuksin ja ostoin sekä muut kunnat ostoin. Palveluliikennettä järjestävät kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset ja muut kunnat ostoin.

Pika- ja vakiovuoroliikenteen tarjontaa Hämeenlinnan seudulla nykytilanteessa talviarvena kuvataan vuoromäärien avulla kuvassa 4 ja liikennöinti-aikojen avulla kuvassa 5. Hämeenlinnan toimivaltaisen viranomaisen sisäisiä yhteyksiä ei tarkastella tässä työssä. Kuvassa 4 yhteysvälit on jaoteltu bussiliikenteen lähtömäärien perusteella. Luokat eivät ole täysin yhteneväisiä palvelutasoluokkien kanssa. Merkittävällä osalla yhteysväleistä liikennöidään alle 10 lähtöä/suunta/arkipäivä. Vilkkaimmin liikennöidään Hämeenlinnasta Helsinkiin ja Tampereelle. Osa Tampereen-vuoroista liikennöidään Valkeakosken kautta ja osa moottoritietä pitkin. Toijalan kohdalla on pikavuoropysäkki moottoritien liittymässä. Pääreiteillä liikennöinti aloitetaan arkisin ennen kello seitsemää ja se jatkuu vähintään kello 20:een illalla.



Kuva 4. Linja-autovuorojen määrä talviarkena Hämeenlinnan seudulla. Lähde: Matkahuolto ja Vallu-aineisto. Vallu-aineisto on ELY:n tuottamaa paikkatietoaineistoa, joka sisältää tietoja linja-autoliikenteen reiteistä ja vuoromääristä sekä pysäkeistä.



Kuva 5. Linja-autoliikenteen ensimmäinen ja viimeinen lähtö talviarkisin. Lähde: Vallu-aineisto. Vallu-aineisto ei sisällä kuntien ostoliikennettä, joten osa tarjonnasta puuttuu. Vallu-aineisto saattaa sisältää muutoinkin puutteita.

3.3.4 Raideliikenteen tarjonta nykytilanteessa

Aluetta palveleva kaukoliikenne perustuu LVM:n sopimukseen. Hämeenlinnan seudulla raideliikenne perustuu pääradalla liikennöiviin juniin. Lisäksi seudun raideyhteyksiin vaikuttavat rata Riihimäeltä Lahteen ja edelleen itään, sekä rata Toijalasta Turkuun.

Pääradalla IC-junat pysähtyvät Hämeenlinnassa. Lisäksi muutama Pendolino pysähtyy IC-junien asemilla. Aluetta palvelevat taajamajunat pysähtyvät useammilla asemilla. IC-junat (tai vastaavat Pendolinot tai taajamajunat) liikennöivät kerran tunnissa, etelään kello 5.34–23.39 (22 vuoroa päivässä) ja pohjoiseen kello 7:13–1.17 (20 vuoroa päivässä).

Taajamajunat pysähtyvät Hämeenlinnan seudulla Hämeenlinnan lisäksi litallassa, Parolassa sekä Turengissa. Etelään junat liikennöivät kello 6.33 ja 20.23 välillä. Vuoroja liikennöidään kahdeksan päivässä ja vuoroväli on aamulla noin tunti, päivällä ja iltapäivällä kolme tuntia ja illalla kaksi tuntia. Pohjoisen suuntaan paikallisjunia liikennöidään kello 6.36–20.34. Aamulla ensimmäiset kaksi vuoroa liikennöidään tunnin vuorovälillä. Päivällä ja iltapäivällä vuoroväli on kolme tuntia ja illalla kaksi tuntia.

Toijalasta liikennöidään Turkuun kello 6.23–22.35. Turusta Toijalaan liikennöivät vuorot saapuvat Toijalaan kello 8.23–22.31. Molemmissa suunnissa on päivittäin yhdeksän vuoroa. Pääradan etelän suunnan ja Turun suunnan junilla on Toijalassa järjestetty vaihto siten, että vaihtoaika on noin 3–5 minuuttia. Taajamajunille ei ole suunniteltu vaihtoa Toijalaan. Turkuun voidaan matkustaa junalla myös etelästä Pasilan kautta.

Riihimäeltä Lahteen liikennöidään kello 6.13–0:13 tunnin välein (19 vuoroa päivässä). Riihimäelle Lahdesta saavutaan kello 5:33–22.46 noin tunnin välein (18 vuoroa päivässä).

Pääradan pohjoisen suunnan ja Lahden junien välille on suunniteltu lyhyt kuuden minuutin vaihtoaika Riihimäellä.

3.4 Joukkoliikenteen kysyntä

3.4.1 Työmatkat

Suurimmat pendelöintivirrat ovat Hämeenlinnan kaupungin sisällä tilastoalueelta toiselle, Hattulan sisällä, Hattulasta Hämeenlinnaan, Hämeenlinnasta Helsinkiin, Janakkalasta Hämeenlinnaan ja Janakkalan sisällä. (Taulukko 2). Pendelöijien määrät ovat suuria myös esimerkiksi Riihimäelle ja Tampereelle. Seudun ulkopuolelle liikkuvista pendelöijistä on esitetty määrät, kun pendelöijien määrä on ollut yli 50.

Taulukko 2. Pendelöijien määrät Hämeenlinnan seudulla vuonna 2007. Lähde: Tilastokeskus.

	lähtöpaikka																	
	Espoo	Forssa	Hattula	Hausjärvi	Helsinki	Hyvinkää	Hämeenlinna	Janakkala	Lahti	Loppi	Riihimäki	Vantaa	Tampere	Turku	Toijala	Valkeakoski	Pälkäne	Padasjoki
Espoo			7	19			104	22		22	63							
Forssa			1	1			125	3		7	14							
Hattula	37	12	1 353	9	142	42	2 215	84	26	6	79	43						
Hausjärvi	77	5	6	1 328	345	600	152	63	64	44	787	140						
Helsinki			26	49			274	50		29	166							
Humpiila			1	0			8	0		1	2							
Hyvinkää			20	150			195	51		59	805							
Hämeenlinna	226	100	944	69	1 019	335	18 337	925	258	64	579	270	567	33	71	196	67	16
Janakkala	100	19	165	89	282	273	1 793	2 473	36	65	678	150						
Jokioinen			0	1			25	2		7	2							
Loppi	93	19	4	41	345	259	137	47	14	1 487	614	159						
Riihimäki	306	15	16	337	1 558	1 317	474	187	58	190	7 024	461						
Tammela			7	1			88	5		6	24							
Vantaa			16	19			101	21		13	107							
Ypäjä			1	0			7	1		0	0							>1000
Tampere			28				442											
Turku							69											
Toijala			20				189											
Valkeakoski							213											
Pälkäne			11				126											
Padasjoki							32											
Lahti							203											

3.4.2 Opiskelumatkat

Alueelliset opiskelijavirrat on esitetty taulukossa 3 hakijan kotikunnan perusteella syksyllä 2010 opiskelemaan valittujen mukaan. Opiskelijoiden määrä on kerrottu kolmella kuvaamaan opiskelijoiden kokonaismäärää. Tilastotiedot on saatu WERA-tietokannasta, joka on Opetushallituksen ylläpitämä koulutuksen ja siihen läheisesti liittyvien tilastotietojen raportointipalvelu.

Opiskelijavirrat ovat suuria Hämeenlinnan, Hattulan ja Janakkalan sisällä. Lisäksi näistä kunnista on Hämeenlinnaan suuntautuvia opiskelijavirtoja.

Taulukko 3. Alueelliset opiskelijavirrat hakijan kotikunnan perusteella. Lähde: WERA-palvelu.

	Hattulaan	Hämeenlinnaan	Janakkalaan	Riihimäelle	Helsinkiin	Forssaan	Hyvinkäälle	Lahteen	Turkuun	Tampereelle
Hattulasta	174	216			3		3	3	6	
Hämeenlinnasta	36	2355	3	9	48	6	21	69	9	57
Janakkalasta	9	336	222	72	24		6			3
Riihimäeltä		72		786						
Helsingistä	6	18								
Forssasta		42								
Hyvinkäältä		15								>400
Lahdesta		15								100-400
Turusta		3								50-100
Tampereelta	3	15								20-50
Lopilta		30		150						<20
Pälkäneeltä		30								
Valkeakoskelta	3	18								

3.4.3 Merkittävimmät yhteysvälit

Nykytilanteen kysynnän ja maankäytön sekä tulevaisuuden liikkumistarpeiden arvioinnin perusteella tärkeimmät yhteysvälit joukkoliikenteen kannalta seudun ulkopuolelle ovat:

- Hämeenlinna – Riihimäki/Helsinki
- Hämeenlinna – Tampere
- Hämeenlinna – Lahti
- Hämeenlinna – Turku

Pendelöijien määrät ovat suuria erityisesti Helsingin, mutta myös Riihimäen ja Tampereen suuntiin. Lahden ja Turun suunnat muodostavat puolestaan tärkeän maakuntakeskusten välisen yhteyden.

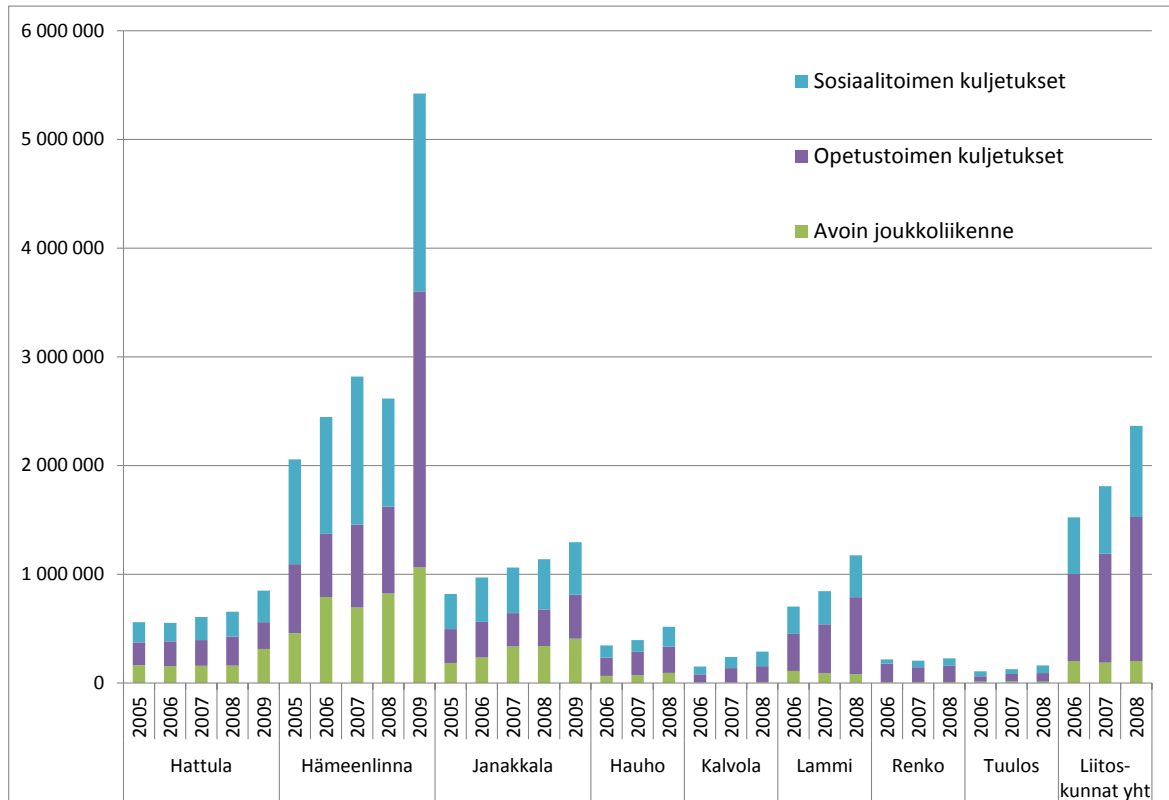
Lisäksi Hämeenlinnan seudulla tärkeimmät yhteysvälit vaikuttavuuden kannalta ovat:

- Hämeenlinna – Tuulos – Lammi – Hämeenkoski – Hollola – Lahti
- Hämeenlinna – Tervakoski – Riihimäki
- Hämeenlinna – Hattula – Iittala – Valkeakoski/Tampere

3.5 Rahoitus

3.5.1 Kuntien kuljetuskustannukset

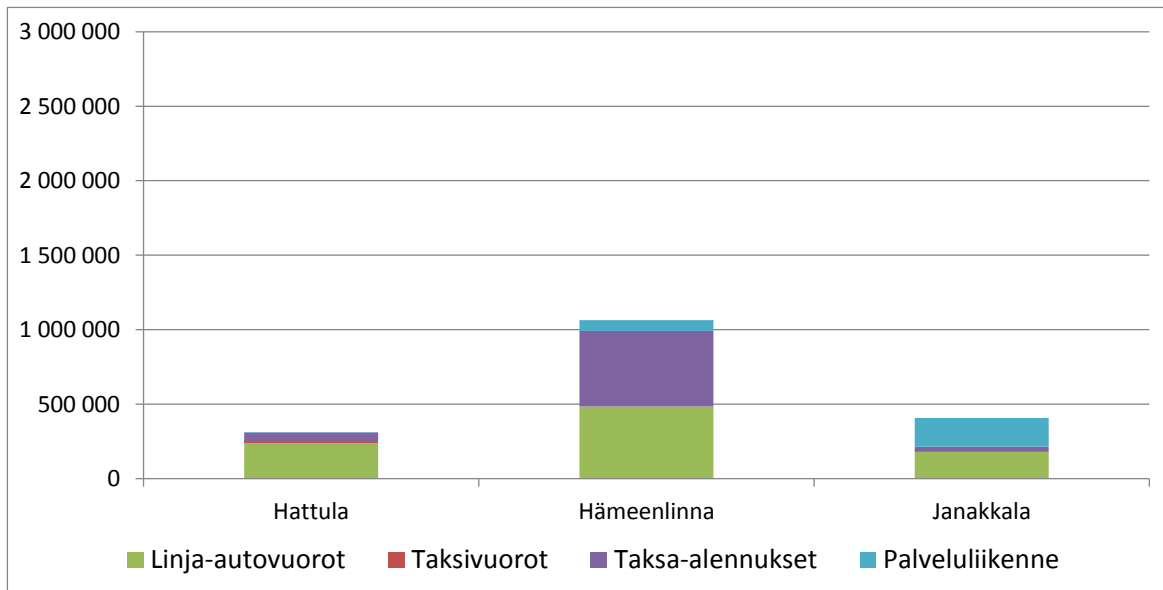
Hämeenlinnan seudun kunnissa kuljetuskustannukset ovat nousseet viimeisen viiden vuoden aikana. Hämeenlinnassa on vuonna 2008 kuljetuskustannukset jonkin verran laskenut edelliseen vuoteen 2007 nähden. Useassa seudun kunnassa opetustoimen kuljetukset ovat kustannusten kannalta merkittävin kuljetusryhmä. Sosiaalitoimen kuljetukset muodostavat keskeisen osan opetustoimen kuljetuskustannusten jälkeen. Kuntien kuljetuskustannuksia on tarkasteltu kuntien ELY:lle toimittaman aineiston perusteella. Kuntien kuljetuskustannukset vuosina 2005–2009 on esitetty kuvassa 6. Hauho, Kalvola, Lammi, Renko ja Tuulos liittyivät Hämeenlinnan kaupunkiin vuoden 2009 alussa.



Kuva 6. Kuntien kuljetuskustannukset (€).

Avoimen joukkoliikenteen kustannukset kasvoivat kaikissa kunnissa tarkastelujakson aikana. Hämeenlinnassa ja Janakkalassa avoimen joukkoliikenteen kustannukset kasvoivat vuodesta 2005 vuoteen 2009 reilusti yli ja Hattulassa hieman vajaa kaksinkertaisiksi. Kuvassa 6 esitetyistä avoimen joukkoliikenteen kustannuksista on vähennetty kuntien saama valtionavustus eli kuva kertoo kunnan oman panostuksen avoimeen joukkoliikenteeseen, ei yhteiskunnan koko panostusta joukkoliikenteeseen. Kuntien joukkoliikennekustannusten kasvua selittää mm. se, että valtionavustuksissa ei ole otettu huomioon yleistä kustannustason nousua, vaan nousu on kohdistunut kuntien maksettavaksi. Hämeenlinnassa opetustoimen kustannukset kasvoivat tarkasteluajanjaksolla nelinkertaisiksi, mutta kuntaliitokset selittävät kasvua. Muiden kuntien osalta sosiaalitoimen, opetustoimen kuljetuskustannukset kasvoivat vuosina 2005–2009 merkittävästi.

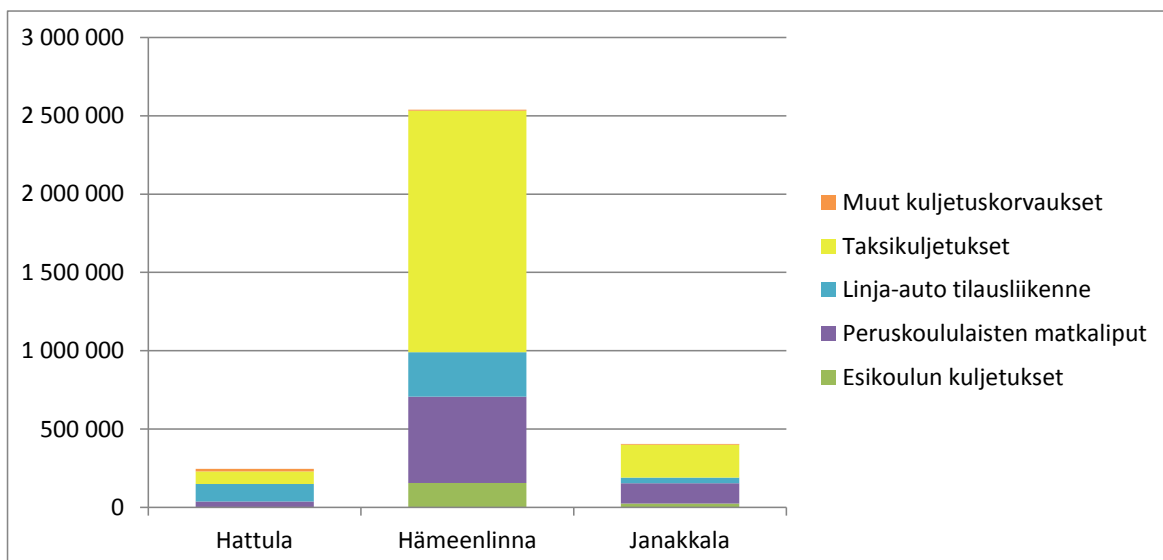
Kuvassa 7 erotellaan seudun kuntien avoimen joukkoliikenteen kustannusten jakautuminen linja-autovuoroihin, taksivuoroihin, taksa-alennuksiin ja palveluliikenteeseen vuonna 2009.



Kuva 7. Avoimen joukkoliikenteen kustannusten jakautuminen kunnittain 2009

Linja-autovuorojen järjestäminen oli suuri kustannuserä avoimen joukkoliikenteen kustannuksista jokaisessa seudun kunnassa. Linja-autovuorojen kustannukset muodostivat Janakkalassa ja Hämeenlinnassa hieman alle puolet ja Hattulassa noin kolme neljäsosaa kunnan kaikista avoimen joukkoliikenteen kustannuksista. Avoimen joukkoliikenteen linja-autovuorojen kustannukset olivat suurimmat Hämeenlinnassa (noin 490 000 €). Hattulassa joukkoliikenteen järjestämisen kustannukset olivat noin 240 000 € ja Janakkalassa noin 180 000 €.

Opetustoimen kustannukset jaetaan esikoululaisten kuljetuksiin, peruskoululaisten kuljetuksiin, linja-autotilausliikenteeseen, taksikuljetuksiin ja muihin kuljetuksiin. Seudun kuntien opetustoimen kuljetuskustannusten jakautuminen edellä mainittuihin ryhmiin esitetään kuvassa 8.



Kuva 8. Opetustoimen kustannusten jakautuminen kunnittain 2009.

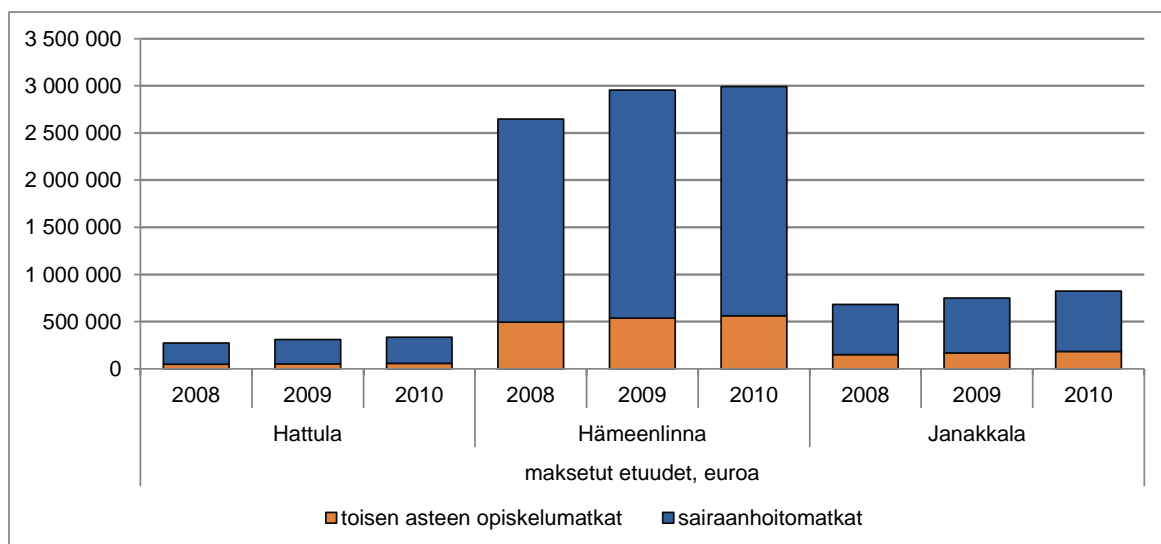
Hämeenlinnan seudun kunnissa opetustoimen kustannuksista suurin osa koostui taksikuljetuksista, lukuun ottamatta Hattulaa, jossa linja-auton tilausliikenne muodosti toisen merkittävän kustannuserän. Opetustoimen kuljetuskustannusten kokonaissumma Hattulassa oli 246 000 €, Hämeenlinnassa 2 539 000 € ja Janakkalassa 405 000 €.

Hattulassa ja Janakkalassa opetustoimen kuljetuskustannukset ovat samaa luokkaa avoimen joukkoliikenteen kuljetuskustannusten kanssa. Hämeenlinnassa opetustoimen kustannukset ovat noin 2,5-kertaiset avoimen joukkoliikenteen kustannuksiin verrattuna.

Lukion ja muiden toisen asteen opiskelijoiden kuljetuskustannukset kuuluvat Kelalle.

3.5.2 Kelan maksamat kuljetuskustannukset

Kuvassa 9 on esitetty Kelan korvaamien matkojen kustannukset kunnittain vuosilta 2008–2010. Sairaanhoidomatkojen kustannukset ovat huomattavasti toisen asteen opiskelumatkoja suuremmat, mutta määrällisesti toisen asteen opiskelumatkoja on merkittävästi enemmän. Tiedot Kelan kuljetuskustannuksista on kerätty Kelan tilastotietokannasta, Kelastosta, josta löytyy tiedot Kelan etuuksien saajista sekä maksetuista etuuksista.



Kuva 9. Kelan kuljetuskustannusten jakautuminen kunnittain. Lähde: Kelastotietokanta.

4 Joukkoliikenteen palvelutaso

4.1 Palvelutasomäärittelyn periaatteet

Joukkoliikenteen palvelutasoa on tarkasteltu valituilla yhteysväleillä. Yhteysväleiksi on valittu yhteydet kylistä kuntakeskuksiin, kuntakeskusten väliset yhteydet ja yhteydet kuntakeskuksista maakuntakeskuksiin. Palvelutasomäärittelyssä on käytetty Liikenneviraston laatimaa kuusiportaista palvelutaso-asteikkoa. Joukkoliikenteen palvelutaso on jaettu siinä seuraaviin luokkiin:

1. Kilpailutaso
2. Houkutteleva taso
3. Keskitaso
4. Peruspalvelutaso
5. Minimitaso
6. Lakisääteinen taso

Palvelutason määrittely eri tasoille pohjautuu:

- määrällisiin kriteereihin, jotka liittyvät esimerkiksi päivittäisiin liikennöntiaikoihin, päivittäisiin vuoromääriin, vuoroväliin ruuhka-aikoina, päivänä ja illalla, viikonloppuliikenteen tarjontaan jne.
- laadullisiin kriteereihin kuten kalustoon, lippujärjestelmään, aikatauluinformaatioon yms. liittyviin kysymyksiin.

Yksittäinen luokka pitää sisällään eri viikonpäivien (arki, la, su) ja eri ajankohtien (ruuhka, päivä, ilta) mukaiset määrittelyt.

4.2 Palvelutason määrälliset tekijät

Liitteessä 1 on esitetty Liikenneviraston suositukset palvelutasoluokitteluksi ja määrällisten palvelutasotekijöiden kriteerit. Tässä työssä suosituksia on sovellettu alueen tarpeista lähtien. Uudenmaan ELYn alueella sovelletaan suositusten palvelutasokriteerejä seuraavin poikkeuksin:

- Kesäliikenteen osalta sallitaan esim. kilpailutasolla yhden luokan alennus ja muilla 1-2 luokan alennus.
- Juna-asemille ja pikavuoropysäkeille kävelyetäisyystavoite on 1 200 m.
- Alueet sijoitetaan palvelutasoluokkiin siten, että määräävänä tekijänä on vuorotarjonta.
- Yöliikennettä järjestetään kilpailu- ja houkuttelevalla tasolla kysynnän mukaan.

Palvelutason määrällisiä tekijöitä on kuvattu taulukossa 4. Taulukosta on jätetty pois määrälliset tekijät kilpailutasolta, joka ei käytännössä täyty Hämeenlinnan seudulla. Minimitasoa lukuun ottamatta liikennöntiaika aamulla kuvaa saapumisaikaa ja iltapäivällä lähtöaikaa. Peruspalvelutason määrittely on erittäin laaja, keskitason määrittelyn ollessa puolestaan erittäin tiukka erityisesti ruuhka-ajan vuorovälin osalta.

Palvelutasoluokitusta sovelletaan tiukimmin vuorovälin osalta. Vuoroväliä on kuitenkin tulkittu vapaammin tarkoittavan keskimääräistä vuoroväliä. Jos yhteysvälillä kulkee kaksi lähtöä tunnissa, vaikkakin melko peräkkäin, on laskettu keskimääräisen vuorovälin olevan 30 minuuttia. Liikennöntiaikojen osalta on osin tehty joustoja. Minimitasolla liikennöntiaika tarkoittaa sitä, että 1-2 asiointiyhteyttä/suunta tarjotaan liikennöntiaika-aulottuman välillä. Jos minimitason osalta ei käytettäisi liikennöntiajan joustoja, osa yhteysväleistä putoaisi laki-

sääteiselle tasolle. Lakisääteinen taso kuvaa minimitasoa harvempaa palvelua, jolla palvelaan vain lakisääteisiä kuljetuksia.

Nykytilanteenkin palvelutason säilyttäminen vaatii nykyistä enemmän rahoitusta valtiolta ja kunnilta. Erillistä tavoitteellista palvelutasoa ei tämän vuoksi esitetä, vaan tässä raportissa esitetään vain realistinen, nykytilan kaltainen palvelutasotavoite. Tavoitteellinen palvelutaso vastaa seudun nykyistä palvelutasoa.

Yhteysväleille asetetuista palvelutasotavoitteista suuri osa kuuluu peruspalvelutasoon. Valtakunnallisessa palvelutasoluokituksessa keskitason ja peruspalvelutason välinen palvelutasoraja on erittäin suuri. Sen vuoksi useat pidemmän matkan varsin hyvänkin tarjonnan yhteysvälit putoavat peruspalvelutasolle. Ei olisi kuitenkaan tarkoituksenmukaista alen-
taa näiden yhteysvälien palvelutasoa nykyisestä.

Taulukko 4. Palvelutason määrälliset tekijät. (Liikennevirasto 2011)

Palvelutasoluokka*	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso
<i>Esimerkkejä käyttöympäristöstä</i>	Keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet ja keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Yhteydet kylistä kuntakeskukseen
<i>Määritelmä</i>	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin	Vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin	Perusyhteydet: aamulla töihin/kouluun, ilta-päivällä takaisin, asiointi kahdesti viikossa
<i>Tavoite</i>	Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen	Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia	Turvata arjen liikumistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä	Turvata asiointimahdollisuudet
Määrälliset tekijät				
Liikennöinti-aika				
Talvi: arki	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	08.00 - 16.00
Kesä: arki	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	9 - 15 välillä
Talvi: lauantai	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00	Asiointiyhteys	
Kesä: lauantai	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00	Asiointiyhteys	
Talvi: sunnuntai	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen	
Kesä: sunnuntai	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen	
Vuoroväli-määrä				
Talvi: ruuhka	15 - 30 min	30 min		
Kesä: ruuhka	30 min	60 min		
Talvi: arkipäivä	30 - 60 min	60 - 120 min	3 - 5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä
Kesä: arkipäivä	60 - 90 min	60 - 120 min	1 - 3 vuoroa / suunta työmatka- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä
Talvi: arki-ilta (klo 18-)	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan	
Kesä: arki-ilta (klo 18-)	60 - 90 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan	
Talvi: lauantai	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan	
Kesä: lauantai	60 - 90 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan	
Talvi: sunnuntai	60 min	120 min	tarpeen mukaan	
Kesä: sunnuntai	60 - 120 min	120 min	tarpeen mukaan	
Etäisyys pysäkillle	500-800 m kävely-etäisyys			
Vaihtojen määrä	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Vaihto sallittu	Vaihto sallittu	
*) Lisäksi haja-asutusalueilla sovelletaan lakisääteistä tasoa, jolla hoidetaan ainoastaan lakisääteiset kuljetukset.				

4.3 Palvelutason laadulliset tavoitteet

Liikenneviraston suosituksissa laadullisille palvelutasotekijöille on määritelty taulukon 5 mukaiset kriteerit. Laatutekijöistä tällä alueella tärkeitä ovat peruspalvelutason mukaiset laatutavoitteet.

Taulukko 5. Laadulliset palvelutasotekijät. (Liikennevirasto 2011)

Palvelutasoluokka	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso
Laadulliset tekijät				
Täsmällisyys/Luotettavuus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä
Informaatio	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut
Lippujärjestelmä	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla
Kalusto	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Selkeä valaistu linjakilpi	Selkeä valaistu linjakilpi
Linjaston selkeys	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnus tekstinä	
Infrastrukturi	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetuisuuksia, korkeatasoiset esteettömät terminaalit, esteettömät pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitustilaa (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Pysäkkivarustelu tarpeen mukaan, liityntäpysäköinti tarpeen mukaan

Laadullisia palvelutasokriteerejä sovellettaessa on tavoitteena, että kriteerit pääsääntöisesti toteutuvat. Mikäli 1-3 kriteeriä ei ko. luokassa toteudu, ei yhteysvälin palvelutason kuitenkaan katsota putoavan alempaan luokkaan.

Uudenmaan ELY:n alueen joukkoliikenteessä täsmällisyys ja luotettavuus ovat pääosin hyviä. Pidempimatkaisessa liikenteessä on nykyisellään jo riittävästi ajantasauspysäkkejä. Suurimmat täsmällisyysongelmat aiheutuvat Helsingin kantakaupungin katuverkosta bussiliikenteelle ja Helsingin alueen ratakapasiteetin puutteista.

Pitkällä tähtäyksellä on eduksi, jos seudun lippujärjestelmää voidaan kehittää siten, että lipputuotteet kävisivät yhtenäisemmin eri kulkumuodoissa. Kaluston esteettömyyttä voidaan pitkällä tähtäyksellä kehittää nykyistä paremmaksi. Tavoitteena voisi olla, että kaikissa ajoneuvoissa olisi valaistut linjakilvet. Infrastruktuurissa on syytä kehittää sujuvuuden kannalta ongelmallisia kohteita. Vuosittain voidaan kehittää määrärahojen puitteissa pysäkki-infrastruktuuria.

4.4 Nykyinen palvelutaso Hämeenlinnan seudulla Uudenmaan ELY:n liikenteessä

Taulukossa 6 ja kuvassa 10 on esitetty nykyinen palvelutaso nykytilan tarjonnan perusteella yhteysväleittäin. Kuvassa ei oteta kantaa reittiin. Taulukosta nähdään, että keskitason tiukka vuorovälitavoite, 30 min ruuhkassa, pudottaa seudun yhteysvälit peruspalvelutasolle. Yhteysvälit, joilla liikennöidään tiheällä vuorovälillä, yltävät puolestaan houkuttelevalle tasolle. Taulukon liikennöinti-aika aamun osalta viittaa perilläoloaikaan suunnassa, joka on merkittävämpi pendelöinti- tai asiointikohde. Illan liikennöinti-aika kuvaa lähtöaikaa. Esimerkiksi Helsingin osalta bussilla ensimmäinen vuoro saapuu määräpaikkaan kello 6:00 ja illalla viimeinen vuoro lähtee kello 23:45. Yöajan vuorot ovat liikennöinti-aikataarkastelun ulkopuolella, mutta huomioitu vuoromäärissä.

Seudun bussi- ja junaliikenteessä on merkittävästi ajantasauspysäkkejä ja liikenne on täsmällistä. Pitkämatkaisessa liikenteessä on tyyppillistä, että ajantasauspysäkkejä on vähintään kuntakeskuksissa, joita on 30–60 minuutin välein. Alueella ei ole merkittäviä täsmällisyysongelmia. Pitkämatkaisessa bussiliikenteessä suurimmat täsmällisyysongelmat aiheutuvat Helsingin kantakaupungin katuverkon ruuhkaisuudesta. Junaliikenteessä suurimmat ongelmat aiheutuvat Helsingin seudun ratakapasiteetin ongelmiin. Sekä juna- että bussiliikenteessä Helsingissä aiheutuvat ongelmat heijastuvat Hämeenlinnan seudulle myöhästymisinä.

Informaatio on kulkumuotokohtaisesti saatavissa internetistä. Lisäksi Matkahuolto tarjoaa Hämeenlinnan paikallisliikenteen reittioppaan. Matka.fi-palvelussa on kuvattu eri kulkumuotojen aikataulu- ja reitti-informaatio. Seudulla ei ole yhtenäistä aikataulukirjaa, vaan tuotetaan ainoastaan liikennöitsijäkohtaisia paperiaikatauluja.

Lippujärjestelmä on kulkumuotokohtainen. Matkahuollon liput ovat käytössä bussiliikenteessä. Junaliikenteessä on käytössä VR:n oma lippujärjestelmä.

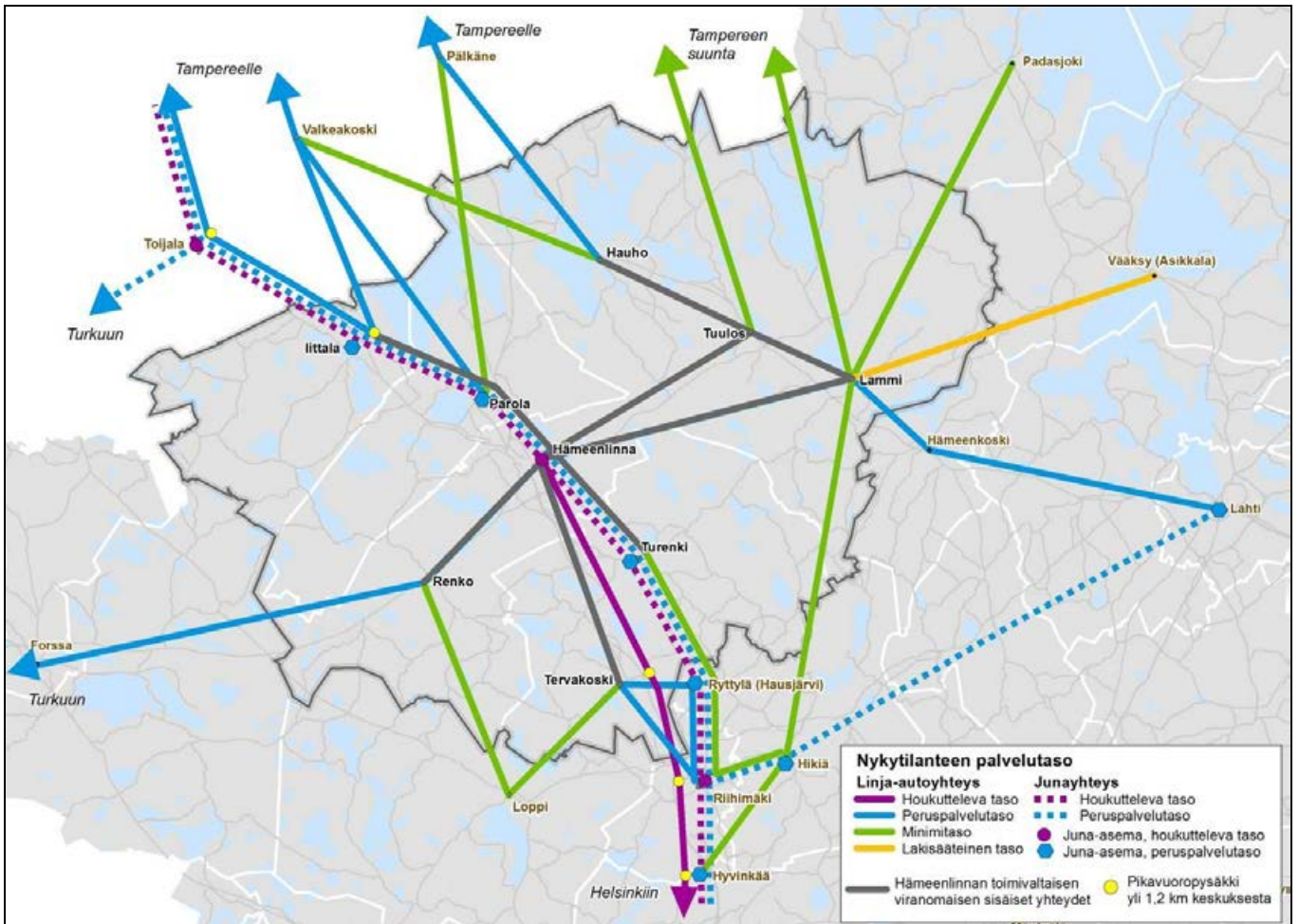
Kalusto on pitkämatkaisessa liikenteessä korkealattiaista. Seudun junaliikenne on pääsääntöisesti esteetöntä. Bussiliikenteessä on pääsääntöisesti sähköiset linjakilvet. ELY ei vaadi ostoliikenteeseensä valaistuja linjakilpiä, minkä vuoksi lähinnä pienkalustoliikenteessä on käytössä myös pahvisia tai paperisia linjakilpiä.

Hämeenlinnan seudun toimivaltaisen viranomaisen rajan ylittävän liikenteen linjasto muodostaa nykyisin melko selkeän kokonaisuuden. Pitkämatkaisessa liikenteessä on käytössä pääosin lähtö- ja määränpään näytöt.

Liikennevaloetuksia ei ole käytössä. Katokset on rakennettu keskeisimmille pysäkeille. Toisaalta esimerkiksi linja-autoasemilla ei ole pääsääntöisesti laiturikatoksia.

Taulukko 6. Palvelutaso nykytilanteessa Hämeenlinnan seudulla yhteysväleittäin (Lähde: Matkahuolto ja VR, viitattu 28.10.2011).

			liikennöintiäika	vuoroja	liikennöintiäika	vuoroja	liikennöintiäika	vuoroja	Nykyinen
			arkisin	kpl	lauantaisin	kpl	sunnuntaisin	kpl	palvelutaso
Kaupunkikeskusten väliset yhteydet									
Hämeenlinna	Helsinki	bussi	6:00-23:45	37+40	6:00-23:45	26+25	6:00-23:45	28+27	HT
		juna	6:54-23:52	30+28	6:54-22:30	24+22	6:54-22:30	22+23	HT
Hämeenlinna	Tampere	bussi	6:00-20:00	34+33	6:00-22:40	24+25	6:00-21:00	26+27	PT
		juna	7:22-23:02	26+28	8:22-23:39	21+24	8:52-23:39	23+22	HT
Hämeenlinna	Lahti	bussi	7:45-20:00	15+12	10:00-20:00	11+9	11:35-20:15	11+11	PT
		juna	6:54-23:17	21+19	6:54-22:06	18+17	7:42-22:06	18+16	PT
Hämeenlinna	Turku	bussi	7:50-21:00	8+9	7:50-21:00	8+9	7:50-21:00	8+9	PT
		juna	8:50-21:05	12+11	11:50-21:05	7+9	11:50-21:05	8+9	PT
Hämeenlinna	Forssa	bussi	6:30-22:15	9+11	6:30-22:15	8+10	6:30-22:15	8+9	PT
Yhteydet kaupunki- ja kuntakeskusten välillä									
Hämeenlinna	Toijala	bussi	7:07-17:42	12+13	10:06-23:05	8+10	10:06-21:25	8+9	PT
		juna	6:59-23:21	25+28	7:59-23:21	19+26	8:30-23:21	23+25	HT
Hämeenlinna	Riihimäki	bussi	5:52-23:40	37+40	5:52-23:40	18+18	5:52-23:40	20+20	HT
		juna	5:57-23:27	29+27	5:57-23:27	24+21	5:57-23:27	22+21	HT
Hämeenlinna	Hyvinkää	bussi	5:55-23:35	34+34	5:55-23:35	25+24	5:55-23:35	27+26	HT
		juna	6:14-23:00	29+25	6:23-23:00	24+21	6:23-23:00	22+21	PT
Parola	Toijala	bussi	7:07-17:42	12+13	10:06-23:05	8+10	10:06-21:25	8+9	PT
		juna	6:59-20:00	7+7	7:59-20:00	6+6	10:59-20:00	6+6	PT
Parola	Tampere	bussi	6:00-21:00	30+30	6:00-22:40	23+25	6:00-21:00	24+23	PT
		juna	7:22-19:37	7+7	8:22-19:37	6+6	11:22-19:37	6+6	PT
Parola	Helsinki	bussi	6:00-23:45	28+29	6:00-23:45	24+24	6:00-23:45	23+24	HT
		juna	8:41-19:19	12+12	9:41-18:06	10+10	9:41-19:19	10+9	PT
Turenki	Hikiä	bussi	10:00-19:10	2+3	-	0+0	-	0+0	MT
		juna	7:19-19:40	8+8	8:19-17:40	6+6	9:19-19:40	6+6	PT
Turenki	Ryttylä	bussi	6:20-15:50	1+1	-	0+0	-	0+0	MT
		juna	6:51-20:19	8+8	8:33-18:20	6+6	8:33-20:19	5+5	PT
liittala	Toijala	bussi	7:07-17:42	12+14	10:06-23:05	8+10	10:06-21:25	9+9	PT
		juna	6:59-20:00	7+7	7:59-20:00	6+6	10:59-20:00	6+5	PT
liittala	Tampere	bussi	6:00-20:00	30+30	6:00-22:40	23+25	5:45-23:30	24+24	PT
		juna	7:22-19:37	9+8	8:22-19:37	6+6	11:22-19:37	6+5	PT
Hämeenlinna	Valkeakoski	bussi	6:10-23:15	24+22	6:10-23:15	16+15	6:10-23:15	16+15	PT
Hämeenlinna	Pälkäne	bussi	8:50-17:20	3+1	16:40-10:00	2+1	17:50-18:10	2+3	MT
Pälkäne	Hämeenlinna	bussi	8:30						LT
Hämeenlinna	Loppi	bussi	13:10-19:50	4+3		1+1		1+1	MT
Loppi	Hämeenlinna	bussi	7:40-14:15		11:00-14:15		14:05-14:15		MT
Lammi	Hämeenkoski	bussi	6:15-23:35	29+29	7:50-23:35	16+21	7:50-23:35	20+17	PT
Lammi	Lahti	bussi	6:40-20:00	30+28	10:00-20:00	21+17	11:05-20:15	21+18	PT
Padasjoki	Lammi	bussi	6:40-19:05	2+2					MT
Renko	Loppi	bussi	13:10-19:50	2+3	15:15	1+1	15:15	1+1	MT
Loppi	Renko	bussi	7:20-15:15		11:30		13:34		MT
Hauho	Valkeakoski	bussi	7:40-16:10	2+2	-	0+0	-	0+0	MT
Parola	Pälkäne	bussi	8:30-19:40	2+1					LT
Lammi	Vääksy	bussi	8:55	1+0					LT
Lammi	Tampere	bussi	7:45-19:30	10+15	9:20-19:30	8+11	9:20-21:30	8+11	PT
Lammi	Pälkäne	bussi	8:35-20:05	9+10	8:35-20:05	8+10	8:35-22:05	8+10	PT
Lammi	Hyvinkää	bussi	8:25-17:25	2+2	-	0+0	-	0+0	MT
Lammi	Hikiä	bussi	8:55-15:55	1+1	-	0+0	-	0+0	MT
Tuulos	Tampere	bussi	7:45-19:30	12+13	9:20-19:30	10+11	9:20-21:30	10+11	PT
Tuulos	Pälkäne	bussi	8:35-20:05	11+11	8:35-20:05	9+11	8:35-22:05	9+11	PT
Tuulos	Lahti	bussi	8:55-19:45	13+11	9:00-19:45	11+10	9:00-19:45	11+10	PT
Renko	Forssa	bussi	6:30-22:15	9+11	6:30-22:15	8+10	6:30-22:15	8+9	PT
Hauho	Pälkäne	bussi	8:35-20:05	9+11	8:35-20:05	9+11	8:35-22:05	9+11	PT
Hauho	Tampere	bussi	7:45-19:30	11+12	9:20-19:30	10+11	9:20-21:30	10+11	PT
Hauho	Lahti	bussi	9:00-19:45	11+11	9:00-19:45	11+10	9:00-19:45	11+10	PT
liittala	Valkeakoski	pika	5:05-23:30	17+19	5:05-23:30	16+16	5:05-23:30	16+16	PT
liittala	Valkeakoski	vakio	12:15-16:40	4+4					MT
Hämeenlinna-Tuulos-Tampereen suunta		bussi	7:00-17:10	2+2	-	0+0	-	0+0	MT
Hämeenlinna-Lammi-Tampereen suunta		bussi	7:00-17:05	2+2	-	0+0	-	0+0	MT
Hämeenlinna-Tervakoski-Riihimäki		bussi	6:10-19:05	17+13	9:45-12:00	2+2	-	0+1	PT
Tervakoski	Loppi	bussi	7:15-15:00	3+1	-	0+0	-	0+0	MT
Tervakoski-Ryttylä-Riihimäki		bussi	6:10-16:20	8+6	9:45-12:00	1+1	-		PT
Tervakoski	Riihimäki	bussi	8:00-17:15	9+7	9:45-12:00	2+2	-		PT



Kuva 10. Palvelutaso nykytilanteessa Hämeenlinnan seudulla Uudenmaan ELY:n liikenteessä.

4.5 Tavoitteellinen palvelutaso Hämeenlinnan seudulla Uudenmaan ELY:n liikenteessä

Taulukossa 7 on esitetty tavoitetilanteen realistinen palvelutasovaihtoehto yhteysväleittäin. Palvelutaso vastaa pääosin nykytilaa. Taulukossa on kuvattu yhteysväleittäin nykytilan palvelutasopuutteet ja muita huomioita.

Tavoitteellinen palvelutaso on laadittu erittäin realistisesta lähtökohdasta ja sen kustannusvaikutukset ovat pieniä. Tulevaisuudessa nykyisenkin tarjonnan ylläpitäminen maksaa enemmän kuin nykytilanteessa, minkä vuoksi tavoitteellisen palvelutason on syytä pysyä maltillisena. Seudulla on tavoitteena säilyttää joukkoliikenteen nykyinen tarjonta. Lisäksi on tavoitteena lisätä tarjontaa työ- ja koulumatkoille. Tarjontalisäys ei kuitenkaan riitä nostamaan palvelutasoa ylempään luokkaan.

Tavoitteena on myös nostaa seudulla lakisäätteisellä tasolla liikennöitävien yhteysvälien palvelutasoa minimitasolle tässä työssä käsiteltävien yhteysvälien osalta. Toimenpiteitä tarvitaan kahdelle yhteysvälille: Hämeenlinna-Parola-Pälkäne sekä Lammi-Vääksy. Lisäämällä kummallekin yhteysvälille yksi vuoro päivässä saavutetaan minimipalvelutaso. Muilla kuin luetelluilla yhteysväleillä voidaan soveltaa edelleen lakisäätteisistä palvelutasoa, ellei yhteysvälille esitetä palvelutaso toisessa palvelutason määrittelytyössä.

Taulukko 7. Tavoitteellinen palvelutaso Hämeenlinnan seudulla yhteysväleittäin.

			Nykyinen palvelutaso	Tavoitteellinen palvelutaso	Huomioita
Kaupunkikeskusten väliset yhteydet					
Hämeenlinna	Helsinki	bussi juna	HT HT	HT HT	Hämeenlinna-Riihimäki-Helsinki
Hämeenlinna	Tampere	bussi juna	PT HT	PT HT	Hämeenlinna-Toijala-Tampere, Hämeenlinna-Valkeakoski-Tampere Palvelupuute aamun ensimmäinen lähtö
Hämeenlinna	Lahti	bussi juna	PT PT	PT PT	Hämeenlinna-Lammi-Hämeenkoski-Lahti
Hämeenlinna	Turku	bussi juna	PT PT	PT PT	Hämeenlinna-Renko-Forssa-Turku
Hämeenlinna	Forssa	bussi	PT	PT	Hämeenlinna-Renko-Forssa-Turku Ruuhkan vuorovälin tihentäminen nostaisi palvelutason keskitasolle
Yhteydet kaupunki- ja kuntakeskusten välillä					
Hämeenlinna	Toijala	bussi juna	PT HT	PT HT	Hämeenlinna-Toijala-Tampere Palvelupuute: pikavuoropysäkki kaukana keskustasta
Hämeenlinna	Riihimäki	bussi juna	HT HT	HT HT	Hämeenlinna-Riihimäki-Helsinki Palvelupuute: pikavuoropysäkki kaukana keskustasta
Hämeenlinna	Hyvinkää	bussi juna	HT PT	HT PT	Hämeenlinna-Riihimäki-Hyvinkää-Helsinki Palvelupuute: pikavuoropysäkki kaukana keskustasta
Parola	Toijala	bussi juna	PT PT	PT PT	Parola-liittala-Toijala-Tampere
Parola	Tampere	bussi juna	PT PT	PT PT	Parola-liittala-Toijala-Tampere, Parola-Valkeakoski-Tampere
Parola	Helsinki	bussi juna	HT PT	HT PT	Parola-Hämeenlinna-Turenki-Ryhtylä-Riihimäki-Hyvinkää-Helsinki -junayhteys
Turenki	Hikiä	bussi juna	MT PT	MT PT	Turenki-Ryhtylä-Riihimäki-Hikiä
Turenki	Ryhtylä	bussi juna	MT PT	MT PT	Turenki-Ryhtylä-Riihimäki-Hikiä
liittala	Toijala	bussi juna	PT PT	PT PT	Parola-liittala-Toijala-Tampere Palvelupuute: pikavuoropysäkki kaukana keskustasta
liittala	Tampere	bussi juna	PT PT	PT PT	Parola-liittala-Toijala-Tampere, Palvelupuute: pikavuoropysäkki kaukana keskustasta
Hämeenlinna	Valkeakoski	bussi	PT	PT	Palvelupuute aamun ensimmäinen lähtö
Hämeenlinna	Pälkäne	bussi	MT	MT	Hämeenlinna-Parola-Pälkäne
Pälkäne	Hämeenlinna	bussi	LT	MT	Palvelupuute suunnassa Pälkäne-Hämeenlinna 1 lähtö
Hämeenlinna	Loppi	bussi	MT	MT	Hämeenlinna-Renko-Loppi
Loppi	Hämeenlinna	bussi			Yhden vuoron lisääminen nostaisi palvelutason perustasolle
Lammi	Hämeenkoski	bussi	PT	PT	Hämeenlinna-Lammi-Hämeenkoski-Lahti Ruuhkan vuorovälin tihentäminen nostaisi palvelutason keskitasolle
Lammi	Lahti	bussi	PT	PT	Hämeenlinna-Lammi-Hämeenkoski-Lahti Ruuhkan vuorovälin tihentäminen nostaisi palvelutason keskitasolle
Lammi	Padasjoki	bussi	MT	MT	
Padasjoki	Lammi	bussi			Kahden vuoron lisääminen nostaisi palvelutason perustasolle
Renko	Loppi	bussi	MT	MT	Hämeenlinna-Renko-Loppi
Loppi	Renko				Yhden vuoron lisääminen nostaisi palvelutason perustasolle
Hauho	Valkeakoski	bussi	MT	MT	Kahden vuoron lisääminen nostaisi palvelutason perustasolle
Parola	Pälkäne	bussi	LT	MT	Hämeenlinna-Parola-Pälkäne Palvelupuute aamun ensimmäinen lähtö
Lammi	Vääksy	bussi	LT	MT	Palvelee myös vaihdollinen yhteys Lahden kautta Palvelupuute yksi lähtö
Lammi	Tampere	bussi	PT	PT	Lammi-Tuulos-Hauho-Pälkäne-Tampere
Lammi	Pälkäne	bussi	PT	PT	Lammi-Tuulos-Hauho-Pälkäne-Tampere Palvelupuute aamun ensimmäinen lähtö
Lammi	Hyvinkää	bussi	MT	MT	Lammi-Hikiä-Hyvinkää
Lammi	Hikiä	bussi	MT	MT	1+1 lähtöä nostaisi palvelun perustasolle 2+2 lähtöä nostaisi palvelun perustasolle
Tuulos	Tampere	bussi	PT	PT	Lammi-Tuulos-Hauho-Pälkäne-Tampere
Tuulos	Pälkäne	bussi	PT	PT	Lammi-Tuulos-Hauho-Pälkäne-Tampere Palvelupuute aamun ensimmäinen lähtö
Tuulos	Lahti	bussi	PT	PT	Hauho-Tuulos-Lammi-Hämeenkoski-Lahti Palvelupuute aamun ensimmäinen lähtö
Renko	Forssa	bussi	PT	PT	Hämeenlinna-Renko-Forssa-Turku Ruuhkan vuorovälin tihentäminen nostaisi palvelutason keskitasolle
Hauho	Pälkäne	bussi	PT	PT	Lammi-Tuulos-Hauho-Pälkäne-Tampere Palvelupuute aamun ensimmäinen lähtö
Hauho	Tampere	bussi	PT	PT	Lammi-Tuulos-Hauho-Pälkäne-Tampere
Hauho	Lahti	bussi	PT	PT	Hauho-Tuulos-Lammi-Hämeenkoski-Lahti Palvelupuute aamun ensimmäinen lähtö
liittala	Valkeakoski	bussi	PT	PT	Palvelu osin pikavuoroilla liittala-Valkeakoski-Tampere Palvelupuute aamun ensimmäinen lähtö
Hämeenlinna-Tuulos-Tampereen suunta		bussi	MT	MT	pitkät vakiovuorot
Hämeenlinna-Lammi-Tampereen suunta		bussi	MT	MT	pitkät vakiovuorot
Hämeenlinna-Tervakoski-Ryhtylä-Riihimäki		bussi	PT	PT	Hämeenlinna-Tervakoski-Ryhtylä-Riihimäki
Tervakoski	Loppi	bussi	MT	MT	kahden vuoron lisäys nostaisi perustasolle
Tervakoski-Ryhtylä-Riihimäki		bussi	PT	PT	
Tervakoski	Riihimäki	bussi	PT	PT	suora reitti

Alla on eritelty palvelutasotavoitteet yhteysväleittäin. Yhteysväli on junaliikennettä kuvaavan kappaleen lisäksi jaoteltu karkeasti tiesuunnittain Helsingin, Tampereen, Turun ja Lahden suunnan yhteyksiin.

Junaliikenne

- Junaliikenne Hämeenlinnan seudulla: Taajamajunat pysähtyvät kaikilla asemilla ja muodostavat peruspalvelutason mukaisen tarjonnan yhteysvälille Tampere-Toijala-littala-Parola-Hämeenlinna-Turenki-Ryhtylä-Riihimäki-Hyvinkää-Helsinki. Isompia asemia palvelevat myös IC- ja pikajunat, jolloin houkutteleva taso muodostuu yhteysväliketjulle Tampere-Toijala-Hämeenlinna-Riihimäki-Helsinki. Hämeenlinna-Turku -yhteysväli on vaihdollinen Toijalan kautta ja palvelutaso jää peruspalvelutasolle. Hämeenlinna-Lahti -yhteysväli on vaihdollinen Riihimäen kautta ja palvelu jää peruspalvelutasolle. Junatarjonta kaikilla yhteysväliketjuilla on viikonlopun tarjonnan osalta keskitasoa tai houkuttelevaa tasoa. Junaliikenteen palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena. Junaliikenteen palvelutason määrittämisestä päättää Liikenne- ja viestintäministeriö.

Helsingin suunnan yhteydet

- Hämeenlinna-Helsinki: Junayhteys muodostaa nykytilanteessa houkuttelevan tason yhteysvälille Hämeenlinna-Riihimäki-Helsinki. Bussiliikenne on pääosin pikavuoroliikennettä, joka nousee myös houkuttelevalle tasolle. Bussiyhteys muodostaa yhteysväliketjun Hämeenlinna-Riihimäki-Hyvinkää-Helsinki, joka asettuu kokonaisuudessaan houkuttelevalle tasolle. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena.
- Hämeenlinna-Riihimäki: Sisältyy juna- ja pikavuoroliikenteen osalta yhteysväliketjuun Hämeenlinna-Riihimäki-Hyvinkää-Helsinki. Yhteysväliä palvelee myös bussiyhteys Hämeenlinna-Tervakoski-Ryhtylä-Riihimäki, jonka palvelu on nykytilanteessa peruspalvelutasoa. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena. Yhteysväli (Hämeenlinna-Tervakoski-Riihimäki) kuuluu yhteysväleihin, joiden liikenteen säilymiseen halutaan erityisesti panostaa, niin että tarjonnan määrä säilyisi vähintään nykyisellä tasolla ja tarjonnan tasavälisyys parantuisi vähitellen.
- Hämeenlinna-Hyvinkää: Sisältyy yhteysväliketjuun Hämeenlinna-Riihimäki-Hyvinkää-Helsinki. Osa yhteysväliä palvelevista junavuoroista on vaihdollisia Riihimäen kautta.
- Hattula (Parola)-Helsinki: Yhteysväliä palvelee yhteysväliillä Parola-Hämeenlinna-Turenki-Ryhtylä-Riihimäki-Hyvinkää-Helsinki paikallisjunayhteys, jonka palvelu on nykytilanteessa peruspalvelutasoa. Lisäksi yhteysväli sisältyy pikavuoroliikenteen osalta yhteysväliin Hämeenlinna-Helsinki, jonka palvelu on houkuttelevaa tasoa. Parolan pikavuoropysäkki sijaitsee noin kilometrin päässä keskuksesta. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena.
- Hämeenlinna-Tervakoski-Ryhtylä-Riihimäki: Hämeenlinnasta Tervakosken ja Ryhtylän kautta Riihimäelle on nykytilanteessa peruspalvelutason tasoinen tarjonta. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena.
- Tervakoski-Riihimäki: Yhteysväliä palvelee Ryhtylän kautta liikennöitävien vuorojen lisäksi suoraan seututietä 130 tai Punkan kautta liikennöitävät vuorot, joita on yhteensä yhdeksän päivässä Riihimäelle ja seitsemän päivässä Riihimäeltä. Liikennöintiäika sallii vuorojen käyttämisen koulu- tai työmatkoihin virka-aikana.

Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena. Yhteysväli (Hämeenlinna-Tervakoski-Riihimäki) kuuluu yhteysväleihin, joiden liikenteen säilymiseen halutaan erityisesti panostaa, niin että tarjonnan määrä säilyisi vähintään nykyisellä tasolla ja tarjonnan tasavälisyys parantuisi vähitellen.

- Turenki-Hikiä: Yhteysväliä palvelee Ryttylän ja Riihimäen kautta Riihimäellä vaihdollinen paikallisjunayhteys, jonka palvelutaso on nykytilanteessa peruspalvelutasoa. Yhteysväliä palvelee myös joitakin vakiovuoroyhteyksiä yhteysväli-
ketjulla Turenki-Ryttylä-Riihimäki-Hikiä, joiden palvelu jää nykytilanteessa minimitasolle. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena.
- Turenki-Ryttylä: Sisältyy yhteysväliketjuun Turenki-Ryttylä-Riihimäki-Hikiä.
- Lammi-Hyvinkää: Yhteysväliä palvelee nykytilanteessa Lammi-Hikiä-Hyvinkää bussiyhteys kaksi kertaa päivässä, jolloin palvelu jää minimitasolle. Yhden vuoron lisääminen kumpaankin suuntaan nostaisi palvelun peruspalvelutasolle. Yhteysvälillä ei ole viikonlopputarjontaa. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena.
- Lammi-Hikiä: Sisältyy yhteysväliketjuun Lammi-Hikiä-Hyvinkää.

Tampereen suunnan yhteydet

- Hämeenlinna-Tampere: Junayhteys muodostaa nykytilanteessa houkuttelevan palvelutason yhteysvälille Hämeenlinna-Toijala-Tampere, jos aamun liikennöintiajassa joustetaan 22 minuuttia. Bussiliikenne on pääosin pikavuoroliikennettä, joka jää peruspalvelutasolle arjen liikennöintiajan puolesta. Tarjonta muodostuu pääosin kahta eri reittiä; Hämeenlinna-Toijala-Tampere ja Hämeenlinna-Parola-Valkeakoski-Tampere. Yhteysvälillä Hämeenlinna-Tampere vakiovuorot ajavat pääosin Toijalan kautta ja pikavuorot pääosin Valkeakosken kautta. Nykytilanteessa aamun ensimmäisen lähdön osalta bussiliikenteessä on palvelupuute. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena. Yhteysväli (Hämeenlinna-Hattula-littala-Valkeakoski/Tampere) kuuluu yhteysväleihin, joiden liikenteen säilymiseen halutaan erityisesti panostaa, niin että tarjonnan määrä säilyisi vähintään nykyisellä tasolla ja tarjonnan tasavälisyys parantuisi vähitellen.
- Hämeenlinna-Toijala: Sisältyy yhteysväliketjuun Hämeenlinna-Toijala-Tampere. Bussiliikenne on pääosin vakiovuoroliikennettä, joka jää peruspalvelutasolle arjen liikennöintiajan puolesta. Toijalan pikavuoropysäkki sijaitsee yli 1,2 km:n päässä keskuksesta. Tarjonta on pääasiassa pikavuoroja, joiden lisäksi yhteysväliä palvelee 2+2 vakiovuoroa arkisin. Tarjonta muodostaa yhteysväliketjun Hämeenlinna-Toijala-Tampere, joka asettuu kokonaisuudessaan houkuttelevalle tasolle junaliikenteen osalta ja perustasolle bussiliikenteen osalta. Nykytilanteessa aamun ensimmäisen lähdön osalta bussiliikenteessä on palvelupuute. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena.
- Hattula (Parola)-Tampere: Yhteysväliä palvelee paikallisjunayhteys Hämeenlinna-Hattula (Parola)-littala-Toijala-Tampere, jonka tarjonta on nykytilanteessa peruspalvelutasoa. Yhteysväliä palvelee myös bussiyhteys Valkeakosken tai littalan ja Toijalan kautta. Kummatkin yhteysväliketjut asettuvat nykytilanteessa peruspalvelutasolle, koska ruuhkan vuorovälitavoite ei täyty. Parolan pikavuoropysäkki sijaitsee noin kilometrin päässä keskuksesta. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena. Yhteysväli (Hämeenlinna-Hattula-littala-Valkeakoski/Tampere) kuuluu yhteysväleihin, joiden liikenteen säilymiseen halutaan erityisesti panostaa, niin että tarjonnan määrä säilyisi vähintään nykyisellä tasolla ja tarjonnan tasavälisyys parantuisi vähitellen.

teen säilymiseen halutaan erityisesti panostaa, niin että tarjonnan määrä säilyisi vähintään nykyisellä tasolla ja tarjonnan tasavälisyys parantuisi vähitellen.

- Hattula (Parola)-Toijala: Sisältyy yhteysväliketjuun Hämeenlinna-Hattula (Parola)-littala-Toijala-Tampere.
- littala-Toijala: Sisältyy yhteysväliketjuun Hämeenlinna-Hattula (Parola)-littala-Toijala-Tampere. Sekä littalassa että Toijalassa pikavuoropysäkki on kaukana keskustasta. Pikavuorojen lisäksi yhteysväliä palvelee 2+2 vakiovuoroa.
- littala-Tampere: Sisältyy yhteysväliketjuun Hämeenlinna-Hattula (Parola)-littala-Toijala-Tampere.
- Hämeenlinna-Valkeakoski: Yhteysväliä palvelee Hämeenlinna-Hattula (Parola)-Valkeakoski-Tampere -bussiyhteys, joka jää nykytilanteessa perustasolle arjen tarjonnan osalta. Viikonlopputarjonta yltää keskitasolle. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena. Yhteysväli (Hämeenlinna-Hattula-littala-Valkeakoski/Tampere) kuuluu yhteysväleihin, joiden liikenteen säilymiseen halutaan erityisesti panostaa, niin että tarjonnan määrä säilyisi vähintään nykyisellä tasolla ja tarjonnan tasavälisyys parantuisi vähitellen.
- Hämeenlinna-Pälkäne: Yhteysväliä palvelee suunnassa Pälkäne-Hämeenlinna Parolan kautta aamulla yksi pikavuoroyhteys, jonka tarjonta jää nykytilanteessa lakisääteiselle tasolle. Hämeenlinna-Pälkäne suunnassa tarjonta on yksi vakiovuoro, yksi vaihdollinen vakiovuoro ja yksi pikavuoro arkisin, mutta liikennöintiajan puolesta tarjonta on minimitasoa. Yhden vuoron lisääminen arkaamuun suunnassa Pälkäne-Hämeenlinna nostaisi palvelutason minimitasolle. Pälkäne-Hämeenlinna on pendelöijien ja opiskelijavirran kannalta merkittävämpi suunta, minkä vuoksi palvelutaso on esitetty minimitasoisena kuvassa 10. Yhteysväliä palvelee myös vaihdollinen yhteys. Tavoitetilanteessa palvelutaso nostetaan lakisääteiseltä tasolta minimitasolle lisäämällä yksi lähtö suuntaan Pälkäne-Hämeenlinna.
- Hattula (Parola)-Pälkäne: Sisältyy yhteysväliketjuun Hämeenlinna-Hattula (Parola)-Pälkäne. Yhteysväliä palvelee lisäksi vaihdollinen yhteys.
- littala-Valkeakoski: Yhteysväli sijoittuu arjen nykyisellä tarjonnalla peruspalvelutasolle, kun pikavuoroja tarkastellaan osana palvelua. Suurin osa lähdoista kulkee littalan pikavuoropysäkillä Valkeakosken kautta Tampereelle. littalan pikavuoropysäkki sijaitsee kaukana keskustasta. Yhteysväliä palvelee myös neljä vakiovuoroa arkisin. Viikonloppu tarjonta yltää pikavuorojen ansiosta houkuttelevalle tasolle. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena. Yhteysväli (Hämeenlinna-Hattula-littala-Valkeakoski/Tampere) kuuluu yhteysväleihin, joiden liikenteen säilymiseen halutaan erityisesti panostaa, niin että tarjonnan määrä säilyisi vähintään nykyisellä tasolla ja tarjonnan tasavälisyys parantuisi vähitellen.
- Hauho-Valkeakoski: Yhteysväliä palvelee nykytilanteessa muutama vakiovuoro, ja palvelutaso asettuu minimitasolle. Yhden vuoron lisääminen suuntaansa nostaisi palvelun perustasolle. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena.
- Lammi-Tampere: Yhteysväliä palvelee Lammi-Tuulos-Hauho-Pälkäne-Tampere -bussiyhteys, joka muodostaa yhteysväliketjulle nykytilanteessa peruspalvelutason, kun joustetaan aamun liikennöintiajasta hieman. Viikonlopputarjonta yltää keskitasolle. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena.

- Lammi-Pälkäne: Sisältyy yhteysväliketjuun Lammi-Tuulos-Hauho-Pälkäne-Tampere.
- Hauho-Pälkäne: Sisältyy yhteysväliketjuun Lammi-Tuulos-Hauho-Pälkäne-Tampere.
- Hauho-Tampere: Sisältyy yhteysväliketjuun Lammi-Tuulos-Hauho-Pälkäne-Tampere.
- Tuulos-Tampere: Sisältyy yhteysväliketjuun Lammi-Tuulos-Hauho-Pälkäne-Tampere.
- Tuulos-Pälkäne: Sisältyy yhteysväliketjuun Lammi-Tuulos-Hauho-Pälkäne-Tampere.
- Hämeenlinna-Tuulos-Tampereen suunta: Yhteysväliketjua palvelee nykytilanteessa muutama pitkä vakiovuoro arkisin, jolloin palvelu jää minimitasolle. Nykytilanteessa vuorot ajavat yhteysväliketjuja Hämeenlinna-Tuulos-Luopioinen-Pohja-Orivesi ja Hämeenlinna-Tuulos-Luopioinen-Aitoo-Tampere. Nykytilanteessa on lisäksi yhdensuuntainen aamuvuoro Luopioinen-Puutikkala-Tuulos-Hämeenlinna sekä vuoropari Aitoo-Puutikkala-Tuulos-Lammi-Helsinki. Tavoitetilanteen tarjonta suunnitellaan minimitasoisena yksityiskohtaisemmin tarkemmassa reittisuunnittelussa.
- Lammi-Tampereen suunta: Yhteysväliketjua palvelee nykytilanteessa muutama pitkä vakiovuoro arkisin, jolloin palvelu jää minimitasolle. Nykytilanteessa vuorot ajavat yhteysväliketjua Lahti-Lammi-Kuohijoki-Luopioinen-Aitoo-Pälkäne-Tampere. Reitit päättyvät Kuohijoelle Tampereelta ja Lahdesta. Yhteysväliä palvelee lisäksi Aitoo-Puutikkala-Tuulos-Lammi-Helsinki –vuoropari nykytilanteessa. Tavoitetilanteen tarjonta suunnitellaan minimitasoisena yksityiskohtaisemmin tarkemmassa reittisuunnittelussa.

Turun suunnan yhteydet

- Hämeenlinna-Turku: Yhteysväliä palvelee vaihdollinen junayhteys Toijalan kautta, joka jää arjen tarjonnan osalta peruspalvelutasolle, viikonlopputarjonta on keskitasoa. Bussiyhteys palvelee yhteysväliketjua Hämeenlinna-Renko-Forssa-Turku, joka jää kokonaisuudessaan peruspalvelutasolle vuorotarjonnan perusteella. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena.
- Hämeenlinna-Forssa: Sisältyy yhteysväliketjuun Hämeenlinna-Renko-Forssa-Turku.
- Renko-Forssa: Sisältyy yhteysväliketjuun Hämeenlinna-Renko-Forssa-Turku.
- Hämeenlinna-Loppi: Yhteysväliketjua Hämeenlinna-Renko-Loppi palvelee muutama vakiovuoro, joiden palvelutaso jää nykytilanteessa arjen liikennöintiajan vuoksi minimitasolle. Yhden lähdön lisääminen suuntaansa nostaisi palvelutason peruspalvelutasolle. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena.
- Renko-Loppi: Sisältyy yhteysväliketjuun Hämeenlinna-Renko-Loppi.
- Tervakoski-Loppi: Yhteysväliä palvelee arkisin 2+1 vakiovuoroa, joiden tarjonta jää minimitasolle, kun pääsuuntana tarkastellaan suuntaa Loppi-Tervakoski. Tervakoski-Loppi –suunta jää lakisääteiselle tasolle, koska paluuyhteys puuttuu. Kolmen vuoron lisäys nostaisi palvelutasoluokkaa peruspalvelutasolle. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena.

Lahden suunnan yhteydet

- Hämeenlinna-Lahti: Junayhteys muodostaa nykytilanteessa peruspalvelutason yhteysväylille, koska ruuhkan vuorovälitavoite keskitasolle ei täyty. Junayhteys on vaihdollinen Riihimäen kautta. Bussiliikenne palvelee Lammin ja Hämeenkosken kautta ja palvelu jää peruspalvelutasolle arjen tarjonnan puolesta. Bussiyhteys muodostaa yhteysväliketjun Hämeenlinna-Lammi-Hämeenkoski-Lahti, joka asettuu kokonaisuudessaan peruspalvelutasolle. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena. Yhteysväli (Hämeenlinna – Tuulos – Lammi – Hämeenkoski – Hollola – Lahti) kuuluu yhteysväleihin, joiden liikenteen säilymiseen halutaan erityisesti panostaa, niin että tarjonnan määrä säilyisi vähintään nykyisellä tasolla ja tarjonnan tasavälisyys parantuisi vähitellen.
- Lammi-Lahti: Sisältyy yhteysväliketjuun Hämeenlinna-Lammi-Hämeenkoski-Lahti. Yhteysväylillä on lisäksi muutakin kuin Hämeenlinnan kautta menevää bussitarjontaa. Tarjonta jää kuitenkin nykytilanteessa peruspalvelutasolle, koska ruuhkan vuorovälitavoite ei aivan täyty.
- Lammi-Hämeenkoski: Sisältyy yhteysväliketjuun Hämeenlinna-Lammi-Hämeenkoski-Lahti. Taulukossa 6. on pääsuuntana tarkasteltu suuntaa Hämeenkoski-Lammi.
- Lammi-Padasjoki: Yhteysväliä palvelee kaksi vakiovuoroa aamuisin suunnassa Padasjoki-Lammi ja kaksi vakiovuoroa iltapäivisin suunnassa Lammi-Padasjoki. Padasjoki-Lammi-suuntaa on tarkasteltu pääsuuntana. Suunnassa Lammi-Padasjoki palvelu jää lakisääteiselle tasolle. Palvelutaso jää nykytilanteessa minimitasolle. Kahden lähdön lisääminen nostaisi palvelutason peruspalvelutasolle. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena.
- Lammi-Vääksy: Lammilta Vääksyyn kulkee nykytilanteessa yksi suora vakiovuoro aamuisin, jolloin suoran yhteyden palvelutaso jää lakisääteiselle tasolle. Suoraa paluuvuoroa ei ole. Yhden vuoron lisääminen nostaisi palvelun minimitasolle. On tavoitteena, että palvelutaso nostetaan lakisääteiseltä tasolta minimitasolle tarjonnan lisäämisen avulla. Suoran yhteyden lisäksi yhteysväliä palvelee Lahden kautta vaihdollinen yhteys, jonka tarjonta yltää peruspalvelutasolle. Vaihdollisten yhteyksien matka-aika vaihtelee vaihtoajasta riippuen vähän yli tunnista kahteen tuntiin.
- Hauho-Lahti: Yhteysväliketjua Hauho-Tuulos-Lammi-Hämeenkoski-Lahti palvelee nykytilanteessa peruspalvelutason yhteys. Viikonlopputarjonta ylttäisi keskitasolle, mutta arjen liikennöintiä ja vuoromäärät pudottavat palvelun perustasolle. Peruspalvelutason tavoite täyttyy, jos joustetaan aamun liikennöintiä ajasta. Yhteysväylillä. Palvelutaso ja tarjonta on tarkoitus säilyttää tavoitetilanteessa nykyisen kaltaisena.
- Tuulos-Lahti: Sisältyy yhteysväliketjuun Hauho-Tuulos-Lammi-Hämeenkoski-Lahti.

5 Kehittämistoimenpiteet

5.1 Joukkoliikenteen tarjonnan parantaminen

Hämeenlinnan seudulla tavoitteena on joukkoliikenteen tarjonnan säilyttäminen nykyisellä tasolla. Tavoitteellinen palvelutaso eroaa nykytilan tarjonnasta vain muutaman yhteysvälin osalta, joilla nykyinen, lakisääteinen palvelutaso nostetaan minimitasolle yksittäisillä vuoroilla. Seudulla halutaan painottaa kouluvuoden aikaista liikennetarjontaa. Kesällä tulee turvata työmatkayhteydet. Hämeenlinnan seudulla toivotaan ELY:n panostavan arki- ja lauantailiikenteeseen tärkeillä yhteysväleillä, niin että tarjonnan määrä säilyisi vähintään nykyisellä tasolla ja tarjonnan tasavälisyys parantuisi vähitellen. Tärkeimmät yhteysvälit vaikuttavuuden kannalta ovat:

Hämeenlinna – Tuulos – Lammi – Hämeenkoski – Hollola – Lahti (arki ja lauantailiikenne)

Hämeenlinna – Tervakoski – Riihimäki (arki ja lauantailiikenne)

Hämeenlinna – Hattula – Iittala – Valkeakoski/Tampere (arki, lauantaisin taajamajuna ja pikavuorot)

5.2 Laadulliset palvelutasotekijät

Liikenteessä on nykyisellään sitovia aikataulupisteitä. Nämä aikataulupisteet on jatkossakin syytä säilyttää nykyisen kaltaisella tasolla. Suurimmat täsmällisyysongelmat aiheutuvat bussiliikenteessä Helsingin kantakaupungin katuverkon ruuhkaisuudesta ja junaliikenteessä Helsingin seudun ratakapasiteetista. Nämä pullonkaulat heijastavat täsmällisyysongelmia pidempimatkaisessa liikenteessä myös Hämeenlinnan seudulle. Uudenaan ELYn infrahankkeissa panostetaan etenkin pääkaupunkiseudulla joukkoliikennettä sujuvoitaviin toimenpiteisiin. Toinen painopiste on pysäkkien, pysäkkiyhteyksien ja liittytävien pysäköinnin parantaminen. Lisäksi on tärkeää parantaa Hämeenlinnan seudullakin erityisesti keskustojen ja sisääntuloväylien sujuvuutta niillä kohdin, joissa aiheutuu viiveitä bussiliikenteelle. Vaikutetaan siihen, että operaattorit parantavat matkustajille suunnattua liikenteen häiriötiedotusta etenkin runkoyhteyksillä. Joukkoliikenteen laatua voisi parantaa myös esimerkiksi operaattoreiden tarjoamaa liikenteen häiriötiedotusta kehittämällä etenkin runkoyhteyksillä.

Valtakunnallisen joukkoliikenteen informaatioportaalien (matka.fi) kehittäminen helpottaa aikataulu- ja reittitiedon saantia yhden kanavan kautta. Joukkoliikenteen kulkutapavalintaa helpottaa, kun vaihtoehtoiset liikennemuodot ja matkaketjuihin liittyvä reitti-, aikataulu- ja hintatieto tarjotaan samasta lähteestä ja yksinkertaisessa ja havainnollisessa muodossa. Matkustajainformaatiota parannetaan pysäkeillä ja asemilla.

Lippujärjestelmien yhteiskäyttöisyyttä edistetään valtakunnallisesti niin, että VR:n junaliikenne saadaan mukaan seutulippujärjestelmään siellä, missä junaliikenne on osa työssäkäyntialueen joukkoliikennepalveluja.

Kalustoon ja linjaston selkeyteen kuten numerointiin, linjakilpiin ja aikataulujen havainnolliseen esitystapaan kiinnitetään erityistä huomiota reittiliikennelupia myönnettäessä ja liikennöintisopimuksia laadittaessa.

Seudun pysäkki-informaation ja pysäkki-infrastruktuurin laatutasoa voidaan vuosittain vähitellen parantaa.

5.3 Kustannukset

Valtion joukkoliikenteen määrärahojen jakamisesta vastaavat alueelliset ELY-keskukset. Valtion joukkoliikennerahoituksen määrä on viime vuosina pysynyt ennallaan. Samanaikaisesti linja-autoliikenteen kustannustaso on kuitenkin noussut mm. palkka- ja polttoainekustannusten vuoksi jopa inflaatiota nopeammin. ELY:t ovat joutuneet tämän vuoksi vähentämään ostoliikennettään. On mahdollista, että myös siirtymäaikojen liikennöintisopimusten liikenne vähenee joiltakin osin voimassaolon päättymistä aiemmin. Syynä liikenteen vähenemiseen ovat matkustajamäärien lasku ja kustannustason nousu: liikenne on voinut muuttua aiempaa kannattamattommaksi. Kuntien rooli liikenteen hankkimisessa siten kasvaa. Jos palvelutasoa halutaan nostaa, edellyttää se julkisen rahoituksen kasvattamista.

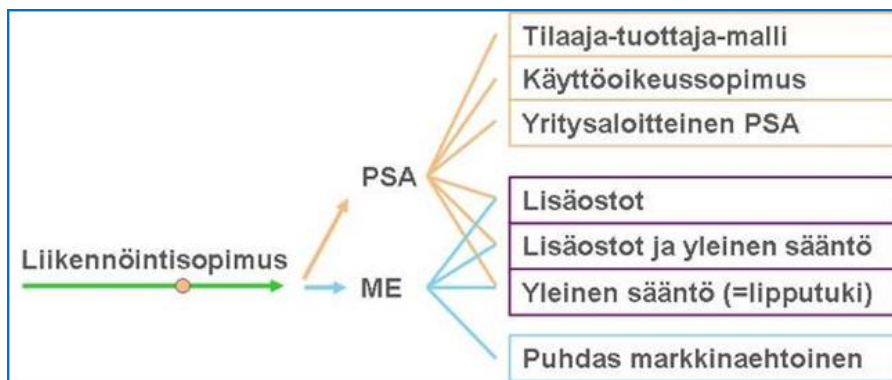
Bussiliikenteen kustannukset muodostuvat tuntisidonnaisista kustannuksista (mm. kuljettajan palkkakustannukset), kilometrikustannuksista (mm. polttoaineet, renkaat), bussin pääomakustannuksista (mm. poistot ja korot) ja muista kustannuksista (mm. vakuutukset). Näistä tuntisidonnaiset kustannukset muodostavat suurimman erän. Lipputulojen merkitys kustannuksia pienentävänä tekijänä vaihtelee huomattavasti, mutta voi vaikuttaa merkittävästikin kustannustason muodostukseen.

Hämeenlinnan seudulla on arvioitu, että nykytilan palvelutason ylläpitäminen seudulla vaatii noin 750 000 euron lisäpanostuksen vuodessa.

6 Liikenteen järjestäminen

6.1 Liikenteen järjestämistavat

Siirtymäajan jälkeen liikenne voidaan tuottaa joko markkinaehtoisesti tai soveltaen palvelusopimusasetusta. Palvelusopimusasetusta sovelletaan, kun toimivaltainen viranomainen haluaa järjestää alueellaan paremmat julkisen liikenteen palvelut mitä markkinaehtoisilla reittiliikenteillä muodostuu. Palvelujen parantaminen voi liittyä palvelutarjonnan määrään, laatuun, varmuuteen, luotettavuuteen tai matkustajahintoihin. Asia on havainnollistettu seuraavassa kuvassa:



Kuva 11. Joukkoliikenteen järjestämistavan valintaprosessi siirtymäajan liikennöintisopimusten umpeuduttua (LVM).

Kuvan selitykset:

- = Toimivaltainen viranomainen ratkaisee PSA-mallin ja markkinaehtoisen (ME) mallin välillä.
- = PSA: malli, jossa toimivaltainen viranomainen maksaa korvauksia tai myöntää yksinoikeuksia
- = Lisäostoilla ja yleisellä säännöllä täydennetään markkinaehtoista mallia PSA:n keinoin
- = ME: markkinaehtoinen malli, jossa viranomainen ei rajoita markkinoille tuloa, tarjonnan määrää, eikä matkalippujen hintoja.

Toimivalta-alueen eri alueilla voidaan soveltaa erilaisia liikenteen järjestämistapoja.

Markkinaehtoinen liikenne

Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että siirtymäajan liikennöintisopimusten sopimuskauden lakattua riittävä palvelutaso voidaan saavuttaa ilman viranomaisen puuttumista liikenteen järjestämiseen, eikä liikenteen sääntely muutoinkaan ole tarpeen, voidaan joukkoliikenne järjestää puhtaasti markkinaehtoisesti.

Markkinaehtoisessa liikenteessä joukkoliikenteen palvelutaso muodostuu liikennöitsijöiden anomien reittiliikennelupien mukaisesti. Viranomainen voi olla myöntämättä reittiliikennelupaa JLL §22 perusteella. Reittiliikennelupaa koskevassa hakemuksessa on liikennöitsijän ilmoitettava liikenteen reitti, ainakin tärkeimmät pysäkit, aikataulu ja liikenteen aiottu aloittamisaika sekä ajankohdat, jolloin liikenteen aikatauluja voidaan muuttaa.

Markkinaehtoinen liikenne ja yleinen sääntö

Markkinaehtoiselle, reittiliikenneluvalla ajettavalle liikenteelle voidaan maksaa lippuputukea vain soveltamalla yleistä sääntöä. Tällöin liikenteille määrätään hintavelvoite, eli liikennöitsijät veloitetaan perimään matkustajilta markkinahintaa alempi hinta, ja matkustajien saama hinnanalennus korvataan liikennöitsijöille.

Yleinen sääntö on ns. normipäätös, jollaisia voidaan antaa vain lailla, asetuksella tai valtioneuvoston päätöksellä. Yleistä sääntöä soveltamalla toimivaltaiselle viranomaiselle muodostuu mahdollisuus säädellä myös markkinaehtoisen liikenteen lipunhintoja. Yleisellä säännöllä voidaan asettaa tietyille lippulajille tai tietyn matkustajaryhmän lipulle enimmäishinta. Yleistä sääntöä sovelletaan samalla tavalla kaikkiin alueella liikennettä harjoittaviin yrityksiin. Viranomaisen asettama hintavelvoite korvataan liikenteen harjoittajille liiallista korvausta välttämällä. Yleistä sääntöä ei ole asetettu.

LVM on asettanut syksyllä 2011 joukkoliikennetyöryhmän, jonka tehtävänä on käsitellä reittiliikennelupien myöntämiseen liittyviä kysymyksiä, siirtymäajan jälkeisiä sekä julkisesti tuettujen lippujen kelpoisuutta eri järjestämismalleissa. Ryhmä tulee käsittelemään markkinaehtoisen reittiliikenteen toimintaedellytyksiä. Työryhmän tulee saattaa työnsä päätökseen helmikuun 2012 loppuun mennessä.

Markkinaehtoinen liikenne ja lisäostot

Markkinaehtoista liikennettä täydentävästä, toimivaltaisen viranomaisen suunnittelema ja kilpailuttamasta liikenteestä käytetään yleensä nimitystä PSA-liikenne. Käytännössä näillä tarkoitetaan kuvan x lisäostoja. Lisäostot voivat olla muodoltaan brutto- tai nettokustannusmallisia, kuten jäljempänä kuvatussa tilaaja-tuottajamallissa.

Käyttöoikeussopimus

Käyttöoikeudella tarkoitetaan oikeutta ja velvollisuutta julkisen liikenteen hoitamiseen erikseen määritellyllä osalla julkisen liikenteen verkkoa. Liikenteenharjoittaja saa tästä korvauksena matkustuksesta kertyvät asiakastulot ja muut myyntitulot sekä lisäksi käyttöoikeussopimuksen mukaisen korvauksen. Käyttöoikeussopimuksessa sovitaan, millä hinnalla ja ehdoilla liikennöitsijä sitoutuu järjestämään joukkoliikenteen määritetyn palvelutason mukaiseksi. Liikennöitsijä suunnittelee ja hyväksyy viranomaisella palvelutason täyttävän liikenteen reitteineen ja aikatauluineen.

Käyttöoikeussopimus sisältää yleensä yksinoikeuden tai erityisoikeuden julkisen liikenneverkon tai sen osan käyttöön. Käyttöoikeussopimus eroaa kansallisen hankintalain mukaisesta ostosopimuksesta muun muassa siltä osin, että kustannus- sekä tuloriski ja suunnittelu- ja markkinointivastuu ovat muita sopimustyyppinä enemmän liikenteenharjoittajalla. Liikenteenharjoittaja saa lipputulot joko kokonaan tai ainakin merkittävän osan. Siten liikenteenharjoittaja voi omalla suunnittelu- ja markkinointityöllä vaikuttaa liikevaihdon lisäämiseen.

Käyttöoikeussopimuksia voidaan solmia myös suoraan ilman tarjouskilpailua. Näin voidaan toimia jos sopimuskohteen ennakoitu vuosittainen arvo on alle 1.000.000 euroa tai palvelun laajuus on määrältään alle 300.000 kilometriä. Jos suoraan tehdään pienen tai keskisuuren yrityksen kanssa, enimmäismäärät

ovat kaksinkertaisia. Pieneksi tai keskisuureksi yritykseksi katsotaan yritys, jolla on käytössään enintään 23 ajoneuvoa. Jos sopimus on solmittu suoraan hankintana, edellytetään liikennöitsijältä erilliseen kirjanpitoon perustuvaa jälkilaskentaa. Tämän tarkoituksena on seurata, ettei liikenteen tuottama voitto johda ylikompensointiin.

Yritysaloitteinen PSA

Palvelusopimusasetus ei varsinaisesti tunne yritysaloitteista PSA-liikennettä. Kyse onkin joukkoliikennelain paikallisesta sovelluksesta. Normaalisti aloitteen PSA:n soveltamisesta tekee toimivaltainen viranomaislainen. Yritysaloitteisessa PSA:ssa yrittäjä tekee palvelutasosuunnitelman, jonka mukaisesti se aikoo tuottaa joukkoliikenteen. Liikennöitsijä esittää toimivaltaiselle viranomaiselle suunnitelman ja mahdollisesti tarvittavan rahoituksen suuruuden. Liikennöitsijä saa liikenteestä lipputulot. Kuten käyttöoikeussopimuksessa, liikennöitsijälle maksettaisiin korvaus tietyn palvelutason ylläpitämisestä. Yritysaloitteisella PSA:lla tarkoitetaan käytännössä käyttöoikeussopimusta, koska siihen sovelletaan käyttöoikeussopimuksen suoraan hankinnan kynnyksarvoja.

Tilaaja-tuottajamalli

Tilaaja-tuottajamallissa toimivaltainen viranomaislainen tilaa joukkoliikennepalveluiden tuotannon liikennöitsijöiltä kilpailuttamalla. Bruttokustannusmallissa lipputuloriski on viranomaisella. Nettokustannusmallissa lipputuloriski on liikennöitsijällä. Tilaaja vastaa yleensä reittien ja aikataulujen suunnittelusta, lippujärjestelmästä, markkinoinnista ja tiedotuksesta. Liikenteen tuotannon suunnittelusta vastaa liikenteenharjoittaja.

Viranomaisen oma tuotanto

Teoriassa mahdollinen tapa joukkoliikenteen järjestämiseen on myös viranomaisen oma tuotanto, jossa esimerkiksi kunnallinen liikelaitos tuottaa joukkoliikennepalvelut.

6.2 Liikenteen järjestämisen aikataulu

Toimivaltainen viranomaislainen ratkaisee, mitkä järjestämistavat otetaan siirtymäajan liikennöintisopimusten päätyttyä käyttöön sen toimivalta-alueella. Riippumatta siitä, valitaanko markkinaehtoinen tai PSA:n mukainen järjestämistapa, määräytyy ratkaisun aikataulu PSA:n ja kilpailuttamiseen varattavan ajan kautta. Jos siirtymäajan sopimukset päättyvät vuonna 2014, tulee järjestämistapa valita vuoden 2012 alkupuolella, sillä PSA:n mukaan isommissa kilpailukohteissa EU-ilmoitus mahdollisesta liikenteen kilpailuttamisesta pitäisi tehdä vuotta ennen tarjouskilpailun aloittamista. Jotta liikennöitsijöillä olisi riittävästi aikaa tarjoustensa jättöön ja liikenteen aloittamiseen, pitäisi liikenne kilpailuttaa alkuvuodesta 2013.

Kirjallisuus

Airaksinen, S., Mouhu, T. & Wallin, J. 2011. Salon joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2012–2017. Luonnos 22.6.2011.

Airaksinen, S., Rantala, A. & Anttila, T. 2011: Päijät-Hämeen joukkoliikennesuunnitelma. WSP. Helsinki. 2011.

EU 2007. Euroopan Parlamentin ja Neuvoston asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 1370/2007 / 3.12.2007.

Hämeenlinnan kaupunki 2011. Joukkoliikenne-internetsivut. Saatavilla: <http://www.hameenlinna.fi/Kartat-kadut-ja-liikenne/Liikenne/>. Viitattu 5.9.2011.

JLL 2009. Joukkoliikennelaki 13.11.2009/869.

Leskinen, T. & Häyrynen, J.-P. 2007. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 54/2007. 86 s.

Liikennevirasto 2010. Ohje joukkoliikenteen palvelusomärittelyyn. Liikenneviraston ohjeita 07/2010. 22 s.

LVM 2009. Käyttöoikeussopimusten tarjousasiakirjamallit. Joukkoliikenteen hankintamenettelytyöryhmän mietintö. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 41/2009. 88 s.

LVM 2004. Julkisen liikenteen peruspalvelutaso. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 7/2005. 102 s.

LVM 2003. Liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen, Prosessikuvaus. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 43/2003. 33 s.

Rinta-Piirto, J., Hillo, K. & Rosenberg, M. 2010. Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään HSL:een. HSL:n julkaisuja 17/ 2010. 61 s.

Rosenberg, M. & Perälä, A. 2010. Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Uudenmaan ELYn alueella. Esiselvitys. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 29/2010. 34 s.

Rosenberg, M., Perälä, A. & Weiste, H. 2011. Kaukoliikenteen palvelutason nykytila ja kehittämistarpeet. Perus- ja erityispalvelutaso, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 21/2011. 50 s.

Rosenberg, M., Rajamäki, R. & Järvi, T. 2007. Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukykyinen palvelutaso. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 55/2007. 118 s.

Rosenberg, M. & Weiste, H. 2009. KETJU yhdistää kaupunki- ja seutuliikenteet. Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneuudistus. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 39/2009. 70 s.

Weiste, H. & Lang, S. 2007. Kaukoliikenteen peruspalvelutaso. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 39/2007. 72 s.

Suosikset palvelusoluokille ja määrittelykriteereille (Liikennevirasto 2011)

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 22/2011				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Johanna Wallin Paula Leppänen Maiju Lintusaari Simo Airaksinen Annika Rantala Aino Lehto		Julkaisuaika Joulukuu 2011		
		Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi Hämeenlinnan seudun joukkoliikenteen palvelutaso Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen palvelutasomäärittely				
Tiivistelmä Hämeenlinnan seudun joukkoliikenteen palvelutaso –selvitys on jatkoa Uudenmaan ELY-keskuksen esiselvitykselle joukkoliikenteen palvelutason määrittämisestä Uudenmaan ELYn alueella, 29/2010. Esiselvityksen mukaisesti Uudenmaan ELYn alueen joukkoliikenteen palvelutason määrittelytyö jaettiin toteutettavaksi seitsemässä seutulippualueisiin perustuvassa kokonaisuudessa. Määrittelytyöstä valmistui seitsemän raporttia, joista tämä Hämeenlinnan seutua koskeva on yksi. Selvitys on osa prosessia, jossa ELY-keskus yhteistyössä kuntien, toimivaltaisten viranomaisten, maakunnan liittojen ja liikenteenharjoittajatahojen kanssa valmisteli Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikennelain mukaista päätöstä joukkoliikenteen palvelutason vahvistamisesta. ELY-keskus vahvisti selvityksen mukaisen tavoitteellisen palvelutason vuosiksi 2012 – 2016 päätöksellään joulukuussa 2011. Selvityksessä on kuvattu joukkoliikenteen nykyinen sekä tavoitteellinen, vuoteen 2016 ulottuva palvelutaso. Kuvaus on tehty pääsääntöisesti yhteysvälitarkasteluna. Valitut yhteysvälit on luokiteltu liikenteen määrällisten ja laadullisten tekijöiden perusteella kuuteen luokkaan: kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso ja lakisääteinen taso. Tärkeimpinä luokittelutekijöinä käytettiin liikennöintiä ja vuoromäärää. Luokittelussa on sovellettu Liikenneviraston ohjetta 15/2011.				
Asiasanat Joukkoliikenne, palvelutaso, yhteistoiminta				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF) 978-952-257-438-1	ISSN-L 1798-8101	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu) 1798-8071
Kokonaissivumäärä 37		Kieli Suomi		Hinta (sis. alv 8%)
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana myös/vain verkossa: www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut				
Julkaisun kustantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				
Painopaikka ja -aika 2011				

PRESENTATIONBLAD

Publikationsseriens namn och nummer Nylands närings-, trafik- och miljöcentralers publikationer 22/2011				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Johanna Wallin Paula Leppänen Maiju Lintusaari Simo Airaksinen Annika Rantala Aino Lehto		Utgivningsdatum December 2011		
		Utgivare Nylands närings-, trafik- och miljöcentral		
		Projektets finansör/uppdragsgivare Nylands närings-, trafik- och miljöcentral		
Publikationens namn Servicenivå för Tavastehusregionens kollektivtrafik Nylands ELY-centrals servicenivådefiniering för kollektivtrafik				
<p>Sammandrag</p> <p>Utredningen "Servicenivå för Tavastehusregionens kollektivtrafik" är en fortsättning till Nylands ELY-centrals förstudie om bestämning av kollektivtrafikens servicenivå på Nylands ELY-centrals område, nr 29/2010. Enligt förstudiet blev definieringsarbetet för kollektivtrafikens servicenivå på Nylands ELY-centrals område delat upp för att förverkligas i sju helheter som baserar sig på regionbiljettområden. Det blev sju rapporter om definieringsarbetet av vilka denna som rör Tavastehusregionen är en.</p> <p>Utredningen är en del av processen där ELY-centralen i samarbete med kommuner, behöriga myndigheter, landskapsförbund och trafikidkare förberedde Nylands ELY-centrals bestämmelse över bestyrkning av kollektivtrafikens servicenivå enligt lagen om kollektivtrafik. ELY-centralen bestyrkte med sitt beslut i december 2011 den åsyftade servicenivån enligt utredningen för åren 2012 - 2016.</p> <p>I utredningen har man beskrivit både den nutida och den åsyftade servicenivån som sträcker sig till år 2016. I huvudsak har man gjort beskrivningen som förbindelsestreckanalys. De valda förbindelsestreckorna har klassificerats enligt trafikens kvantitativa och kvalitativa faktorer i sex klasser: konkurrensnivå, lockande nivå, medelnivå, grundservicenivå, miniminivå och lagstadgad nivå. Som viktigaste klassificeringsfaktorer användes trafikeringstid och turantal. I klassificeringen har Trafikverkets anvisning nr 15/2011 tillämpats.</p>				
Nyckelord Kollektivtrafik, servicenivå, samarbete				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF) 978-952-257-438-1	ISSN-L 1798-8101	ISBN (tryckt)	ISBN (elektroniskt) 1798-8071
Sidoantal 37		Språk Finska	Pris (moms 8 %)	
Distribution/försäljning Publikationen finns också/enda tillgänglig på internetadressen: www.ely-keskus.fi/nyland/publikationer				
Publikationens finansör Nylands närings-, trafik- och miljöcentral				
Tryckort och -tid 2011				

Uudenmaan elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus
PL 36, 00521 Helsinki
puh. 020 63 60070
www.ely-keskus.fi/uusimaa

ISBN 978-952-257-438-1 (PDF)

ISSN-L 1798-8101
ISSN 1798-8071 (verkkójulkaisu)