



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.

Palvelutasomäärittelyjä 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.

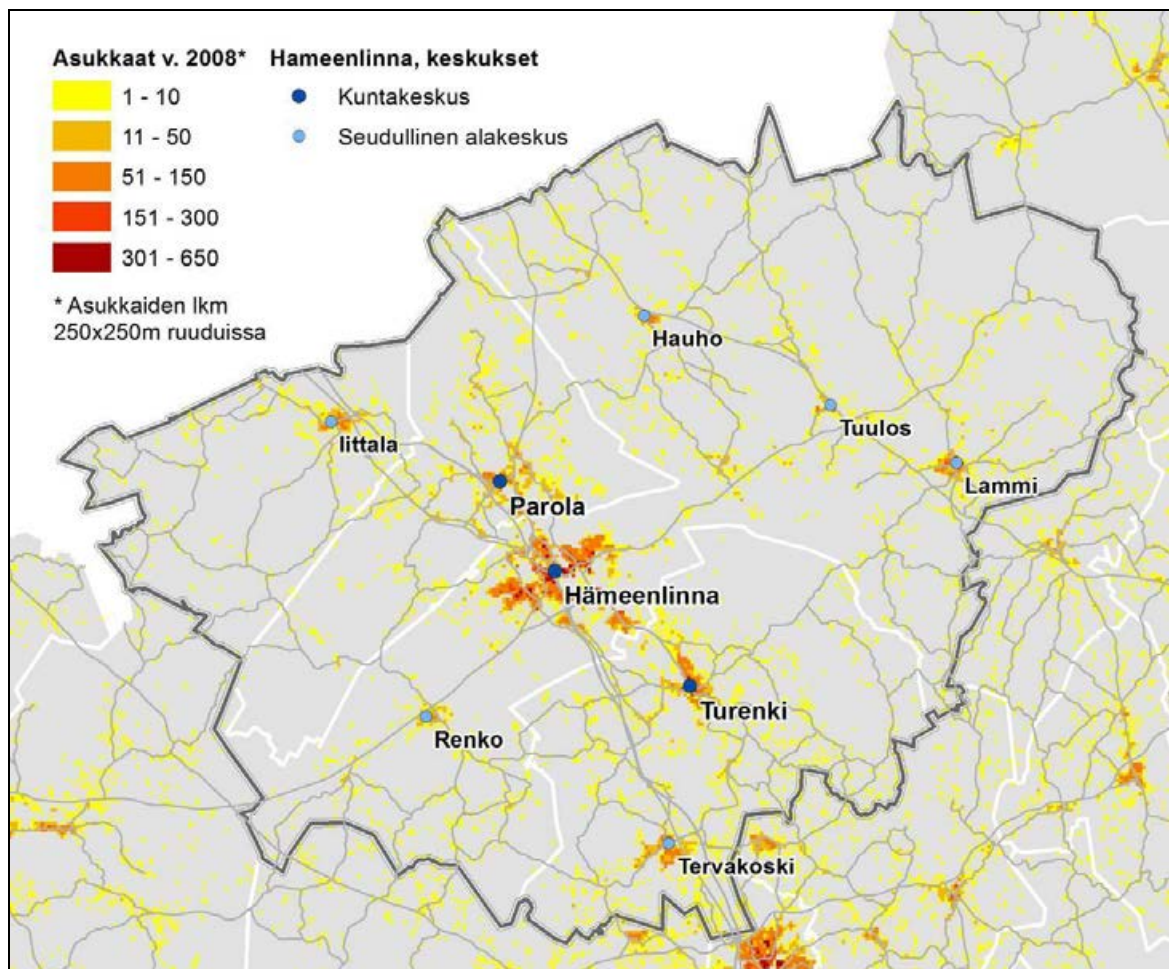
Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteydet hoidetaan pääkaupunkiseudulla HSL-liikenteellä, mutta maakuntakeskusten ja lentoaseman välillä on paljon myös pikavuorotartontaa. Uudenmaan ELYn palvelutasomäärittelytyössä otetaan kantaa siihen, mitkä ovat palvelutasotavoitteet lentokenttäyhteyksien osalta.

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.

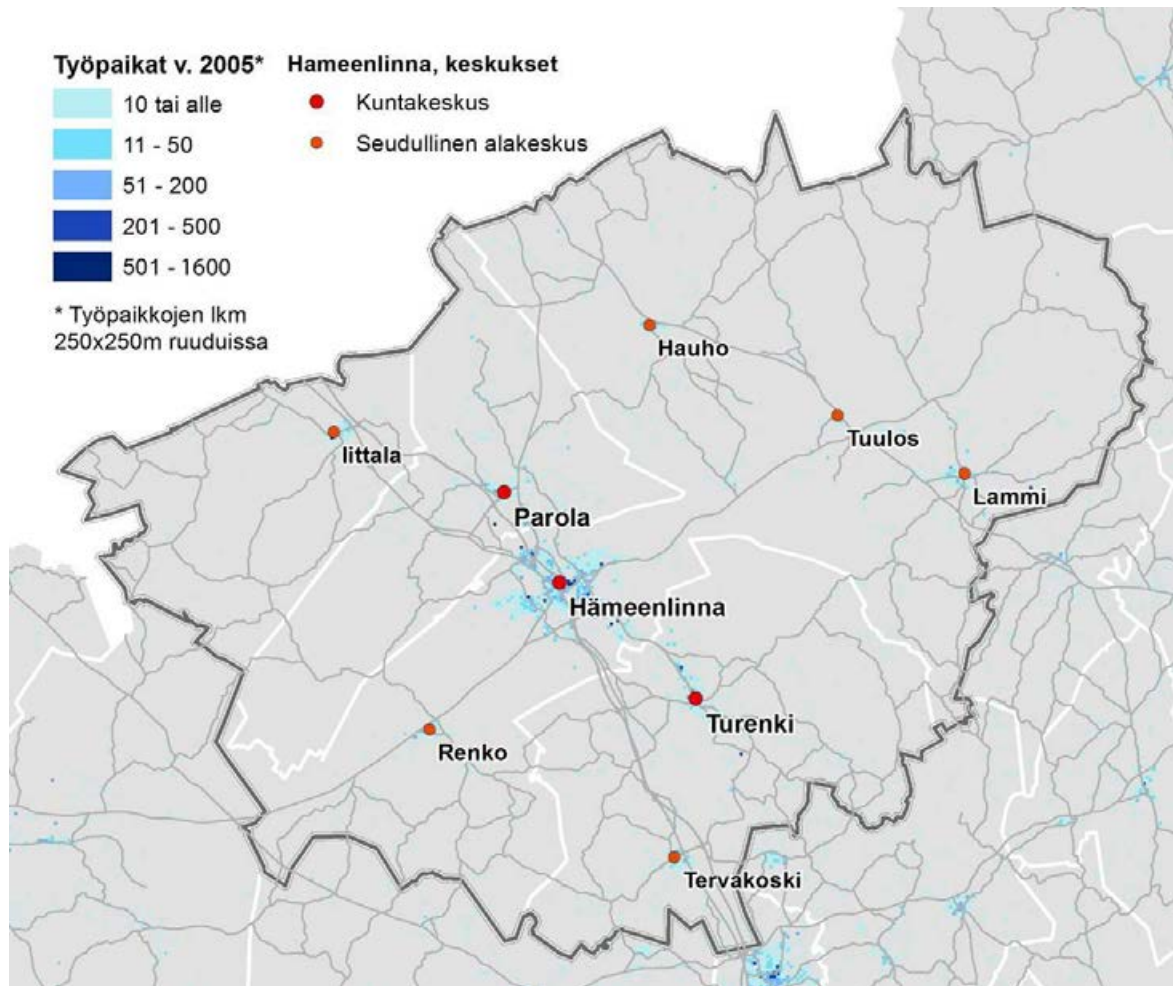
Hämeenlinnan lähellä sijaitsevat myös Tampereen ja Lahden maakuntakeskukset sekä Riihimäen, Hyvinkään ja Forssan kaupunkikeskukset.



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-keskittymiä 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 oppilaitosten 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 |
| Kirkkonkulman 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-alueita 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.

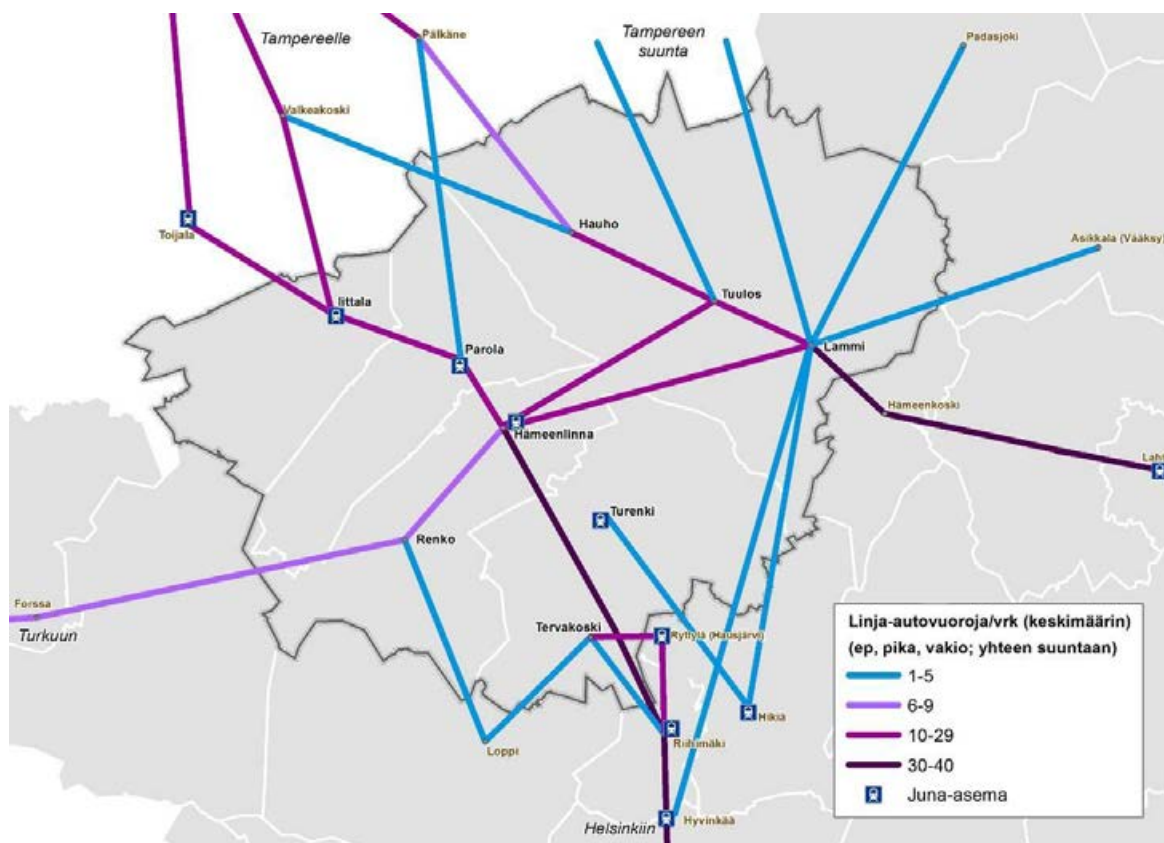
Lippujärjestelmät eivät ole yhteensopivia Hämeenlinnan seudulla juna- ja linja-autoliikenteessä. Hämeenlinnan seutulipun hinta määräytyy asuinkunnan mukaan, sillä kunta päättää asiakashinnasta ja maksaa osan hinnasta lipputukena. Seutulippu on henkilökohtainen ja siinä on rajaton matkustus oikeus 30 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.

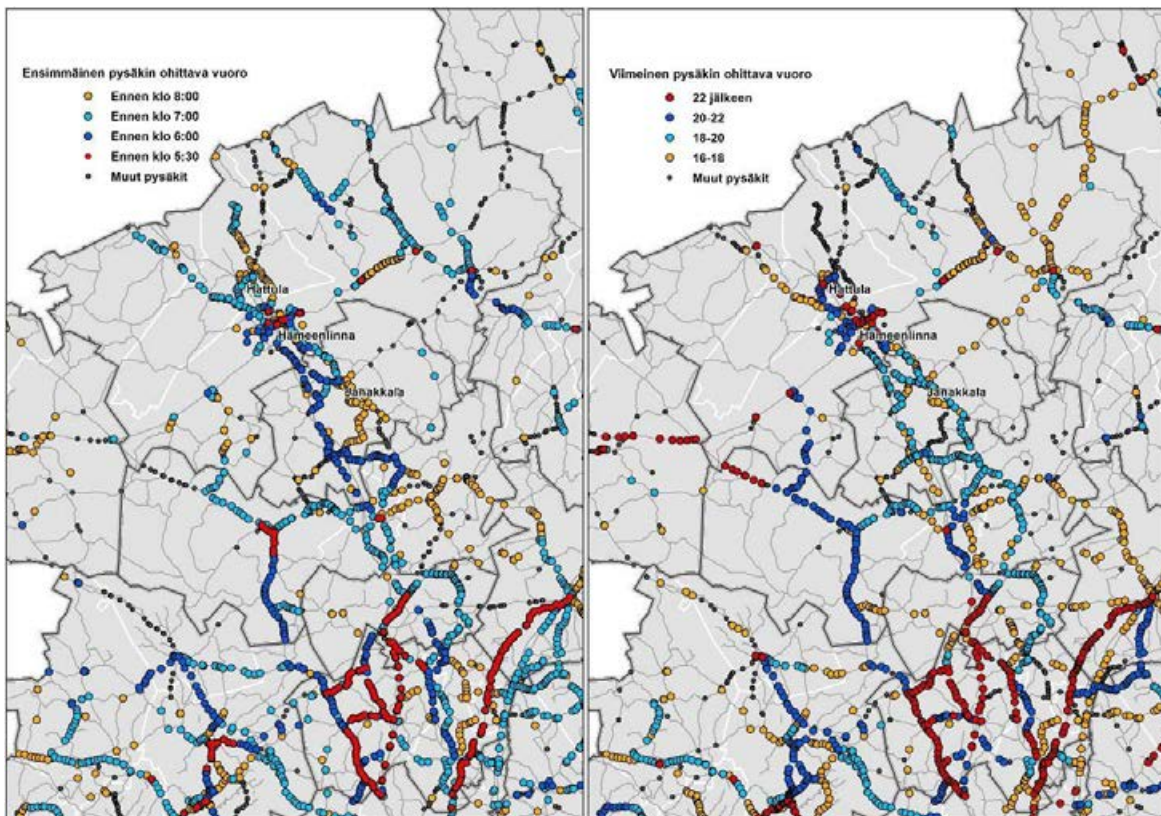
3.3.3 Linja-autoliikenteen tarjonta nykytilanteessa Hämeenlinnan toimivaltaisen viranomaisen rajan ylittävän liikenteen osalta

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.

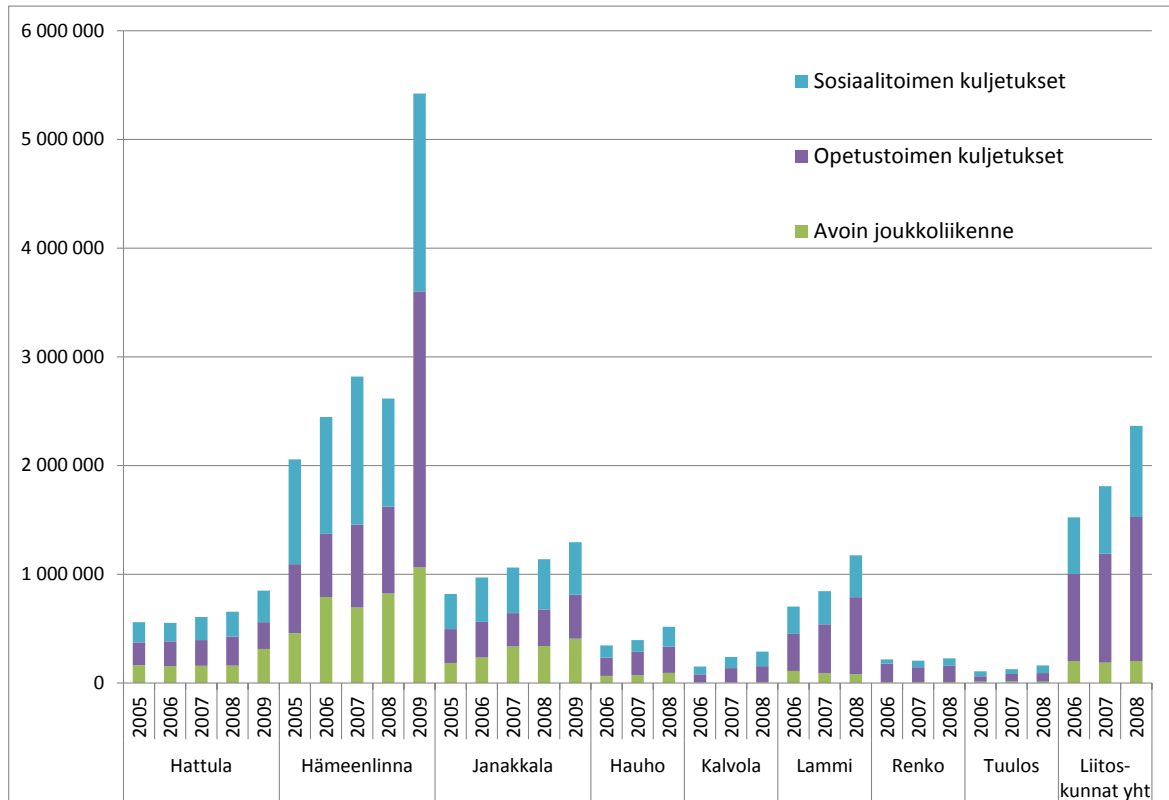
Lisäksi Hämeenlinnan seudulla tärkeimmät yhteysvälit vaikuttavuuden kannalta ovat:

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

3.5 Rahoitus

3.5.1 Kuntien kuljetuskustannukset

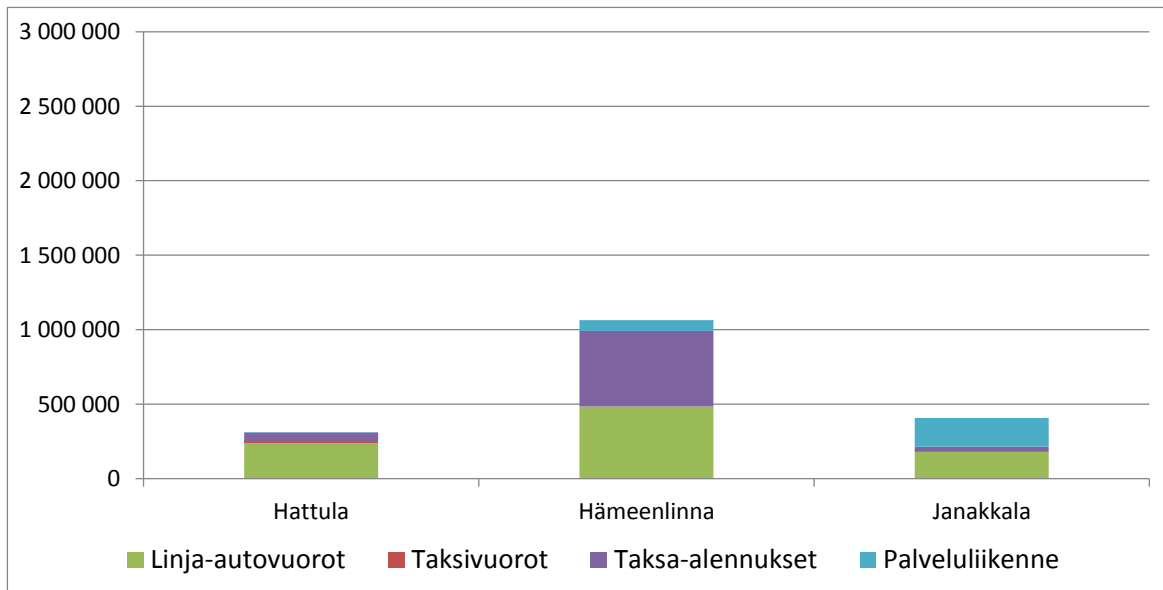
Hämeenlinnan seudun kunnissa kuljetuskustannukset ovat nousseet viimeisen viiden vuoden aikana. Hämeenlinnassa on vuonna 2008 kuljetuskustannukset jonkin verran laskenut edelliseen vuoteen 2007 nähden. Useassa seudun kunnassa opetustoimen kuljetukset ovat kustannusten kannalta merkittävin kuljetusryhmä. 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.

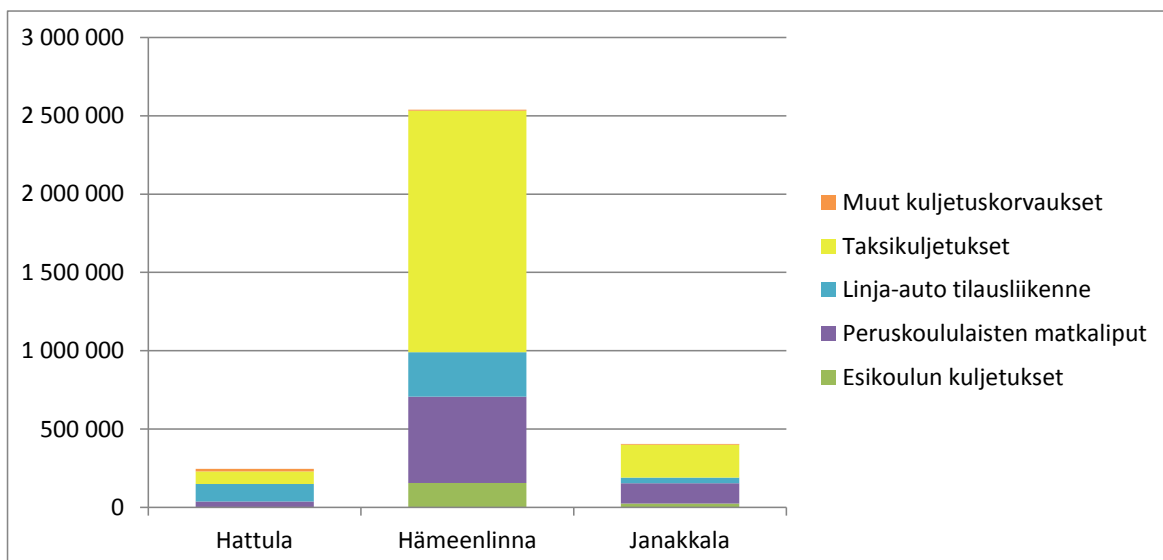
Kuvassa 7 erotellaan seudun kuntien avoimen joukkoliikenteen kustannusten jakautuminen linja-autovuoroihin, taksivuoroihin, taksa-alennuksiin ja palveluliikenteeseen vuonna 2009.



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.

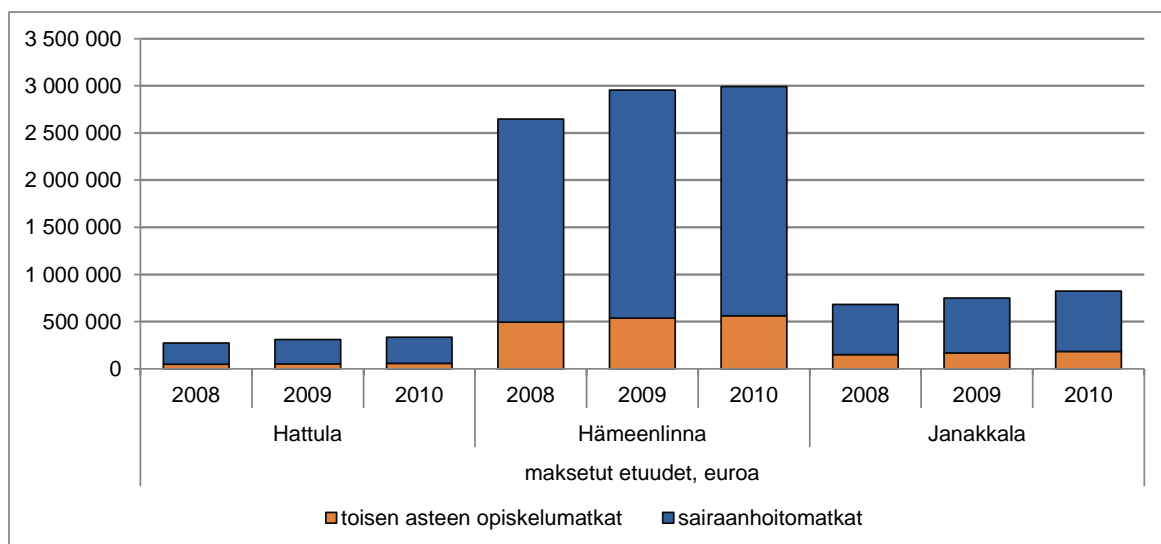
Hämeenlinnan seudun kunnissa opetustoimen kustannuksista suurin osa koostui taksikuljetuksista, lukuun ottamatta Hattulaa, jossa linja-auton tilausliikenne muodosti toisen merkittävän kustannuserän. Opetustoimen kuljetuskustannusten kokonaissumma Hattulassa oli 246 000 €, Hämeenlinnassa 2 539 000 € ja 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 pyöräpaikotus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan | Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikotus (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan | Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikotustilaa (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 tyypillistä, 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.

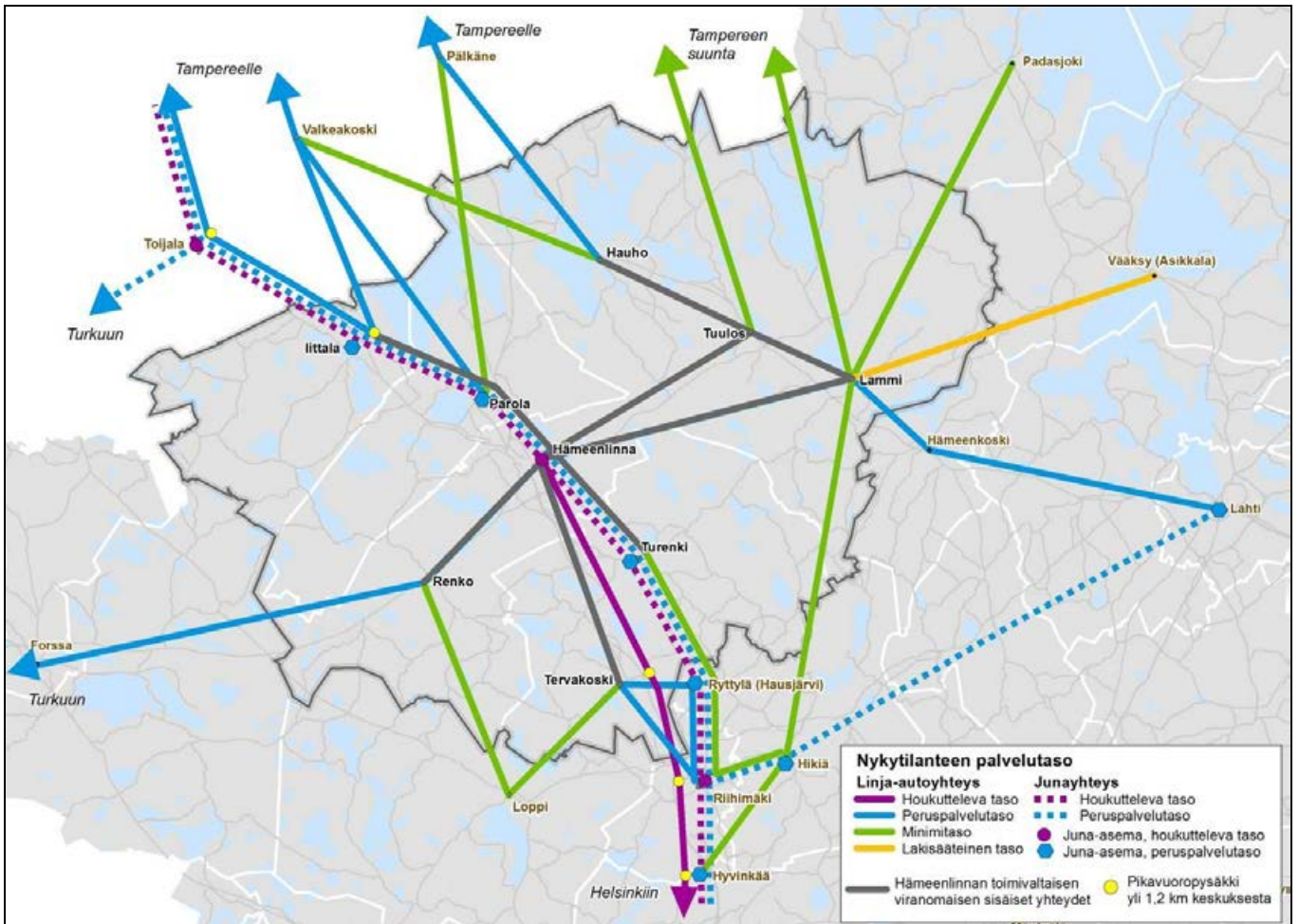
Kalusto on pitkämatkaisessa liikenteessä korkealattiaista. Seudun junaliikenne on pääsääntöisesti esteetöntä. Bussiliikenteessä on pääsääntöisesti sähköiset linjakilvet. ELY ei vaadi ostoliikenteeseensä valaistuja linjakilpiä, minkä vuoksi lähinnä pienkalustoliikenteessä on käytössä myös pahvisia tai 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 |
| Iittala | 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 |
| Iittala | 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 |
| Iittala | Valkeakoski | pika | 5:05-23:30 | 17+19 | 5:05-23:30 | 16+16 | 5:05-23:30 | 16+16 | PT |
| Iittala | 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 yhteysväliketjulla 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 arkiamuun 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 pikavuoropysäkiltä 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 liittytäpysäköinnin 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.

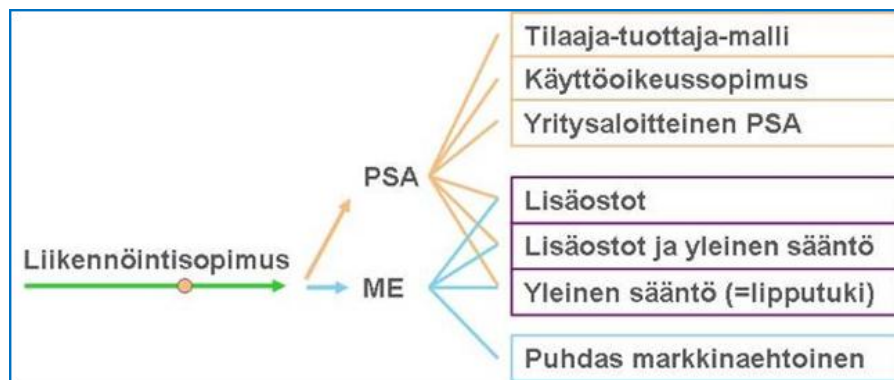
Bussiliikenteen kustannukset muodostuvat tuntisidonnaisista kustannuksista (mm. kuljettajan palkkakustannukset), kilometrikustannuksista (mm. polttoaineet, renkaat), bussin pääomakustannuksista (mm. poistot ja korot) ja muista kustannuksista (mm. vakuutukset). Näistä tuntisidonnaiset kustannukset muodostavat 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 markkinaehtoisesta (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 viranomainen. 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 viranomainen 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 viranomainen 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 | | Julkaisu-aika | | |
| Johanna Wallin Paula Leppänen Maiju Lintusaari Simo Airaksinen Annika Rantala Aino Lehto | | 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) | ISSN-L | ISSN (painettu) | ISSN (verkkojulkaisu) |
| | 978-952-257-438-1 | 1798-8101 | | 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 | | Utgivningsdatum | | |
| Johanna Wallin Paula Leppänen Maiju Lintusaari Simo Airaksinen Annika Rantala Aino Lehto | | 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 | | | | |
| Sammandrag 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. 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 åsiftade servicenivån enligt utredningen för åren 2012 - 2016. I utredningen har man beskrivit både den nutida och den åsiftade 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. | | | | |
| Nyckelord Kollektivtrafik, servicenivå, samarbete | | | | |
| ISBN (tryckt) | ISBN (PDF) | ISSN-L | ISBN (tryckt) | ISBN (elektroniskt) |
| | 978-952-257-438-1 | 1798-8101 | | 1798-8071 |
| Sidoantal | | Språk | | Pris (moms 8 %) |
| 37 | | Finska | | |
| 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)