



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Lahden seudun joukkoliikenteen palvelutaso

Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen
palvelutasomäärittely PATA2

Lahden seudun joukkoliikenteen palvelutaso

**Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen palvelutasomäärittely
PATA2**

**Simo Airaksinen, Tero Anttila, Paula Leppänen, Maija Lintusaari,
Aino Lehto, Annika Rantala, Johanna Walin**

25/2011

**Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskuksen julkaisuja**

ISBN 978-952-257-441-1(PDF)
ISSN-L 1798-8101
ISSN 1798-8071 (verkkajulkaisu)

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

Taitto: Noora Kauppila
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	10
2.3 Kaukoliikenteen palvelutaso	11
3 Nykytilan analyysi.....	12
3.1 Väestö	12
3.2 Palvelut	13
3.3 Työn rajaus ja tarkasteltavat yhteysvälit	14
3.4 Joukkoliikennejärjestelmä.....	15
3.5 Joukkoliikenteen kysyntä	22
3.6 Rahoitus	24
3.7 Asukaskysely	26
4 Joukkoliikenteen palvelutaso	28
4.1 Nykyinen palvelutaso.....	28
4.2 Tavoitteellinen palvelutaso	30
4.2.1 Määrälliset tavoitteet	30
4.2.2 Laadulliset tavoitteet.....	32
4.3 Palvelutasopuutteet	33
5 Kehittämistoimenpiteet	37
5.1 Joukkoliikenteen tarjonnan parantaminen	37
5.2 Laadulliset palvelutasotekijät.....	37
5.3 Kustannukset	37
6 Liikenteen järjestäminen	39
6.1 Liikenteen järjestämistavat	39
6.2 Liikenteen järjestämisen aikataulu	41
Kirjallisuus	43
Liite 1. Palvelutasoluokat ja määrälliset palvelutasotekijät	44
Liite 2. Nykytilanteen tarjonta	45

Esipuhe

Tämä työ sisältää Uudenmaan ELY-keskuksen Lahden seutulippualueen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn, joka perustuu vuonna 2010 laadittuun esiselvitykseen (29/2010).

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 liikennöintisopimusten päättymisen (2014–2019) jälkeen. Selvitykseen sisältyy kuvaukset eri liikenteen järjestämistavoista, mutta liikenteen järjestämismalliin tulevaisuudessa ei oteta kantaa.

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

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

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

Tuukka Tuomala, pj.	Orimattila
Juha Leppialho	Asikkala
Asko Salo	Hartola
Ari Matteinen	Heinola
Harri Lemola	Hollola
Seppo Tiainen	Hollola
Vaula Ruuska	Hämeenkoski
Pirjo Holttinen	Iitti
Pia Saari	Kärkölä
Matti Hoikkanen	Lahti
Timo Talikainen	Lahti
Camilla Mellqvist	Myrskylä
Asko Määttänen	Mäntsälä
Carita Kääriäinen	Nastola
Kirsi Karejoki	Padasjoki
Mirja Riihiluoma	Pukkila
Erkki Suhonen	Sysmä
Tapio Ojanen	Päijät-Hämeen liitto
Sari Welling	Oy Matkahuolto Ab
Mikko Markkula	Koiviston Auto Oy
Mikko Lehtimäki	Lehtimäen Liikenne Oy
Ari Jansson	Pekolan Liikenne Oy
Pirjo Makkonen	Savonlinja Oy
Tuomo Kojo	Linja-autoliitto
Seppo Nikkanen	ELY-keskus

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
Heikki Pusa	Hämeen liitto
Ari Heinilä	Linja-autoliitto
Outi Janhunen	HSL
Lauri Helke	VR
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
Tuukka Tuomala	Lahden 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
Tarja Laine	ELY-keskus

Konsulttina työssä on ollut WSP Oy, jossa työstä ovat vastanneet Simo Airaksinen, Anika Rantala ja Tero Anttila. Lisäksi työhön ovat osallistuneet Paula Leppänen, Maiju Lintusaari, Aino Lehto, Cecilia Halsti, Timo Mouhu ja Johanna Wallin.

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 (29/2010). Tämä määrittelytyö perustuu esiselvitykseen ja koskee Lahden seutulippualueetta. Koko Päijät-Hämeen maakunnan alueella (alla olevassa kuvassa punaisella) joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtäviä hoitaa Lahden kaupunki vastuukuntamallin mukaisesti. Tässä työssä on siten tarkasteltu Päijät-Hämeen rajan ylittävää liikennettä, mutta ei Päijät-Hämeen sisäistä liikennettä. Seuraavassa kuvassa on esitetty Uudenmaan ELYn alueen toimivaltaiset viranomaiset, joista Hämeenlinnan seutu rajautuu tarkasteltavaan Lahden seutulippualueeseen. Iitti kuuluu Lahden seutulippualueeseen, mutta ei ole Uudenmaan ELYn liikennevastuualueella. Pukkila ja Myrskylä kuuluvat sekä Lahden että Porvoon seutulippualueisiin. Mäntsälä kuuluu Lahden, Porvoon, Keski-Uudenmaan ja Riihimäen seutulippualueisiin.



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

1.2 Joukkoliikenteen lainsäädännön uudistuminen

EU:n palvelusopimusasetus¹ (PSA) ja sen mukainen Suomen uusi joukkoliikennelaki (JLL, 13.11.2009/869) ovat astuneet voimaan 3.12.2009. Niiden myötä Suomen joukkoliikennelainsäädäntö on uudistunut. Jatkossa joukkoliikenne on järjestettävä joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen mukaisesti. PSA:ta on noudatettava, kun toimivaltainen viranomaisen järjestää liikenteen markkinaehtoista liikennettä monilukui-

¹ Euroopan Parlamentin ja Neuvoston asetus 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 3.12.2007

sempana, luotettavampana, korkealaatuisempana tai edullisempana. Uudenmaan ELYssä joukkoliikennettä on tuettu 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. Junaliikenteessä toimivaltaisena viranomaisena on liikenne- ja viestintäministeriö. 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 uuden 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, Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn). Palvelutaso sitouttaa kuntia ja toimivaltaisia viranomaisia mm. niiden ostaessa liikennepalveluja.

2 Lähtökohdat

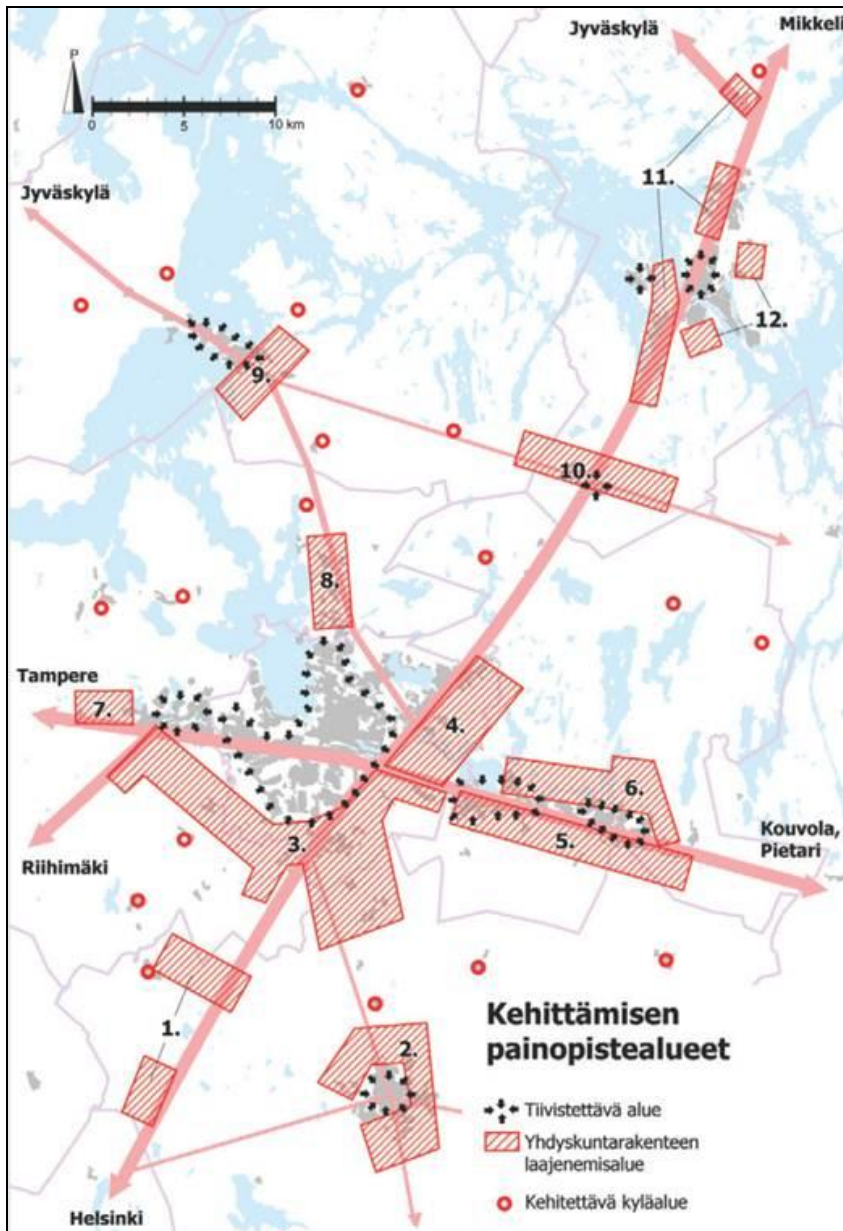
2.1 Aiemmat suunnitelmat

Lahden seudulla koko maakunnan alueella toimivaltaisena viranomaisena toimii Lahden kaupunki vastuukuntamallin mukaisesti. Lahden toimivaltaisen viranomaisen alueelle on tehty Päijät-Hämeen joukkoliikennesuunnitelma, joka on syksyn 2011 aikana lausunnoilla. Päijät-Hämeen joukkoliikennesuunnitelmassa on esitetty seudun joukkoliikenteen nykytilanne ja kaksi vaihtoehtoa määritettäväksi palvelutasoksi sekä sen pohjalta tehty linjastosuunnitelma. Lisäksi suunnitelmassa on esitetty muita joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteitä ja tarkasteltu liikenteen järjestämistapoja.

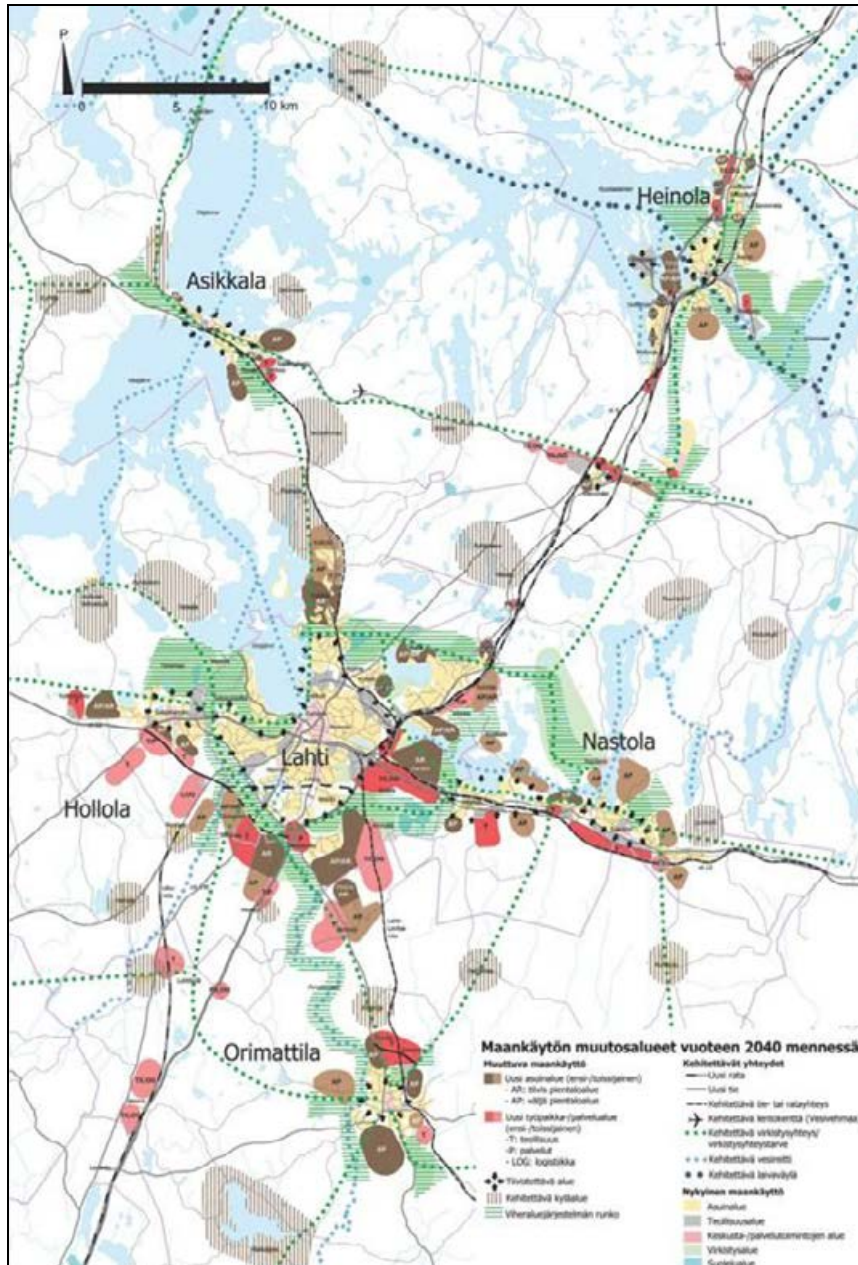
Lahden kaupungissa on valmisteltu keskustan liikenneverkon kehittämistä. Joukkoliikenteen kannalta keskeisimpiä kehittämistoimenpiteitä ovat matkakeskus ja Trion vaihtopysäkit. Matkakeskuksen myötä nykyinen linja-autoasema siirrettäisiin rautatieaseman yhteyteen. Trion vaihtopysäkkien myötä keskustan paikallisliikenteen terminaali siirtyisi torilta Trion vaihtopysäkeille. Seuraavassa kuvassa (kuva 2) on esitetty ote Lahden keskustan liikenneverkon kehittämissuunnitelmasta. Sen jälkeen (kuvat 3 ja 4) on esitetty otteita seudun maankäytön kehittämissuunnitelmista.



Kuva 2. Bussireitit ja pääpysäkit (Lähde: Lahden kaupunki.)



Kuva 3. Lahden seudun rakennemalli 2040. Kehittämisen painopistealueet. (Lahden kaupunkiseudun rakennemallityöryhmä, Jaakko Pöyry Infra ja Strafica Oy, 16.6.2004.)



Kuva 4. Lahden kaupunkiseudun rakennemalli 2040. Maankäytön muutosalueet vuoteen 2040 mennessä. (Lahden kaupunkiseudun rakennemallityöryhmä, Jaakko Pöyry Infra ja Strafica Oy, 16.6.2004.)

2.2 Valtakunnalliset suositukset

Liikennevirasto on laatinut ohjeet palvelutasomäärittelyille, jotta toimivaltaisten viranomaisten määräykset saadaan valtakunnan tasolla vertailukelpoisiksi ja alueiden palvelutasomäärittelyt noudattavat samoja periaatteita (Liikennevirasto 2010, Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn). 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 (21/2011) sekä tavoitteellisesta palvelutasosta (LVM /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 palveluja tarjotaan varhaisaamusta myöhäisyöhön kaikkina päivinä ja vuorotiheys on vähintään 30 min, ruuhka-aikoina vähintään 15 minuuttia.

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

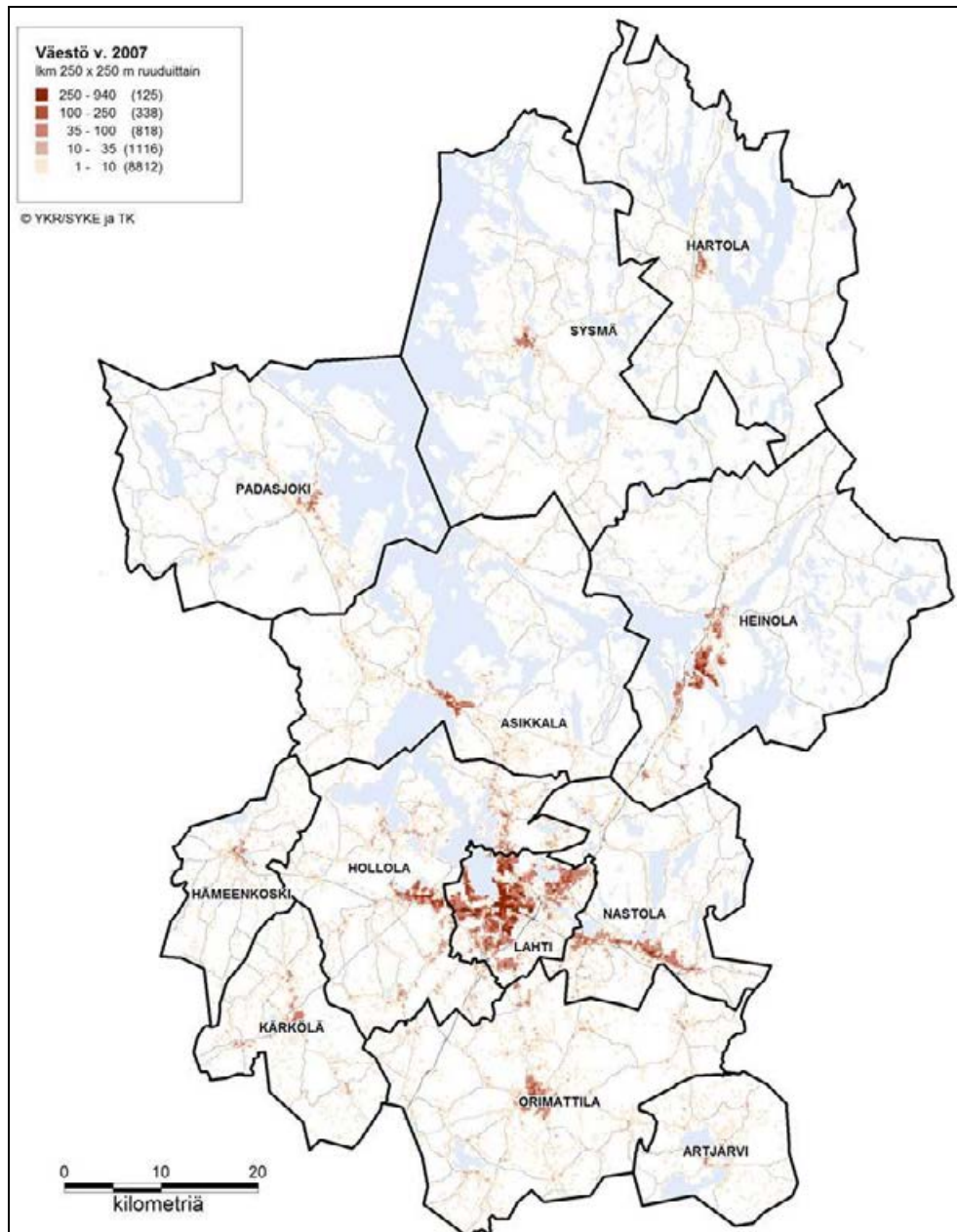
Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteydet hoidetaan pääkaupunkiseudulla HSL-liikenteellä, mutta maakuntakeskusten ja lentoaseman välillä on paljon myös pikavuorotarjontaa. Uudenmaan ELYn palvelutasomäärittelytyössä otetaan kantaa siihen, mitkä ovat palvelutasotavoitteet lentokenttäyhteyksien osalta.

Kaukoliikenteen peruspalvelutasoon sisältyvät liityntämatkat kansainväliseen liikenneverkkoon suurilta kaupunkiseuduilta. Uudenmaan ELYn kannalta tavoite koskee Lahden kautta kulkevia yhteyksiä Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja Venäjän juniin siten, että matkat Euroopan tärkeimpiin kohteisiin voidaan tehdä yhden vuorokauden aikana.

3 Nykytilan analyysi

3.1 Väestö

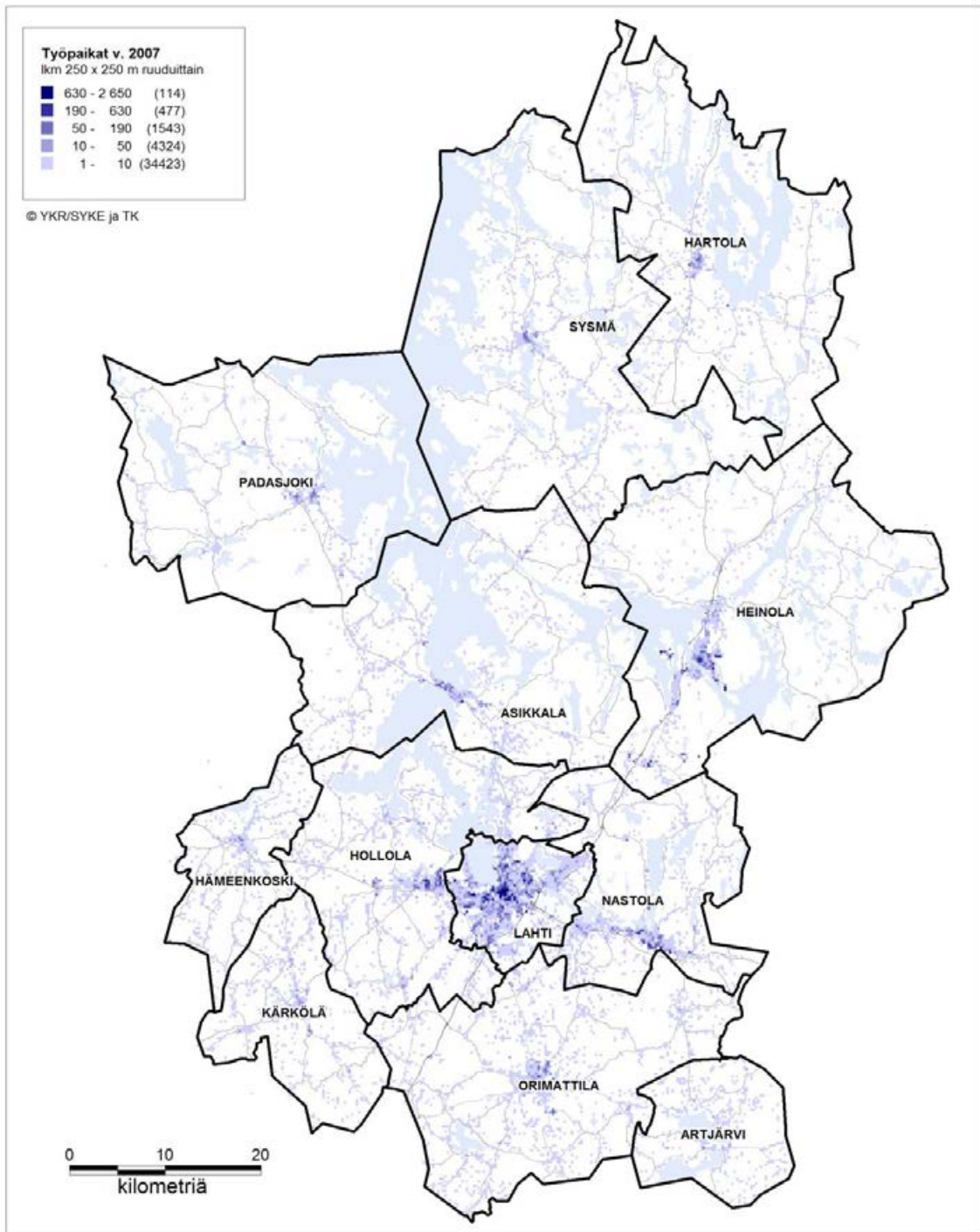
Alueen väestö on keskittynyt Lahteen (kuva 5). Muita keskittymiä ovat Hollolan Salpakangas, Nastolan nauhataajama, Heinolan taajama-alueet, Vääksy Asikkalassa, Järvelä Kärkölässä ja kuntakeskukset Orimattila, Padasjoki, Sysmä, Hartola sekä Hämeenkoski.



Kuva 5. Väestö Lahden seudulla. Vuoden 2011 alussa Artjärvi liitettiin Orimattilaan.

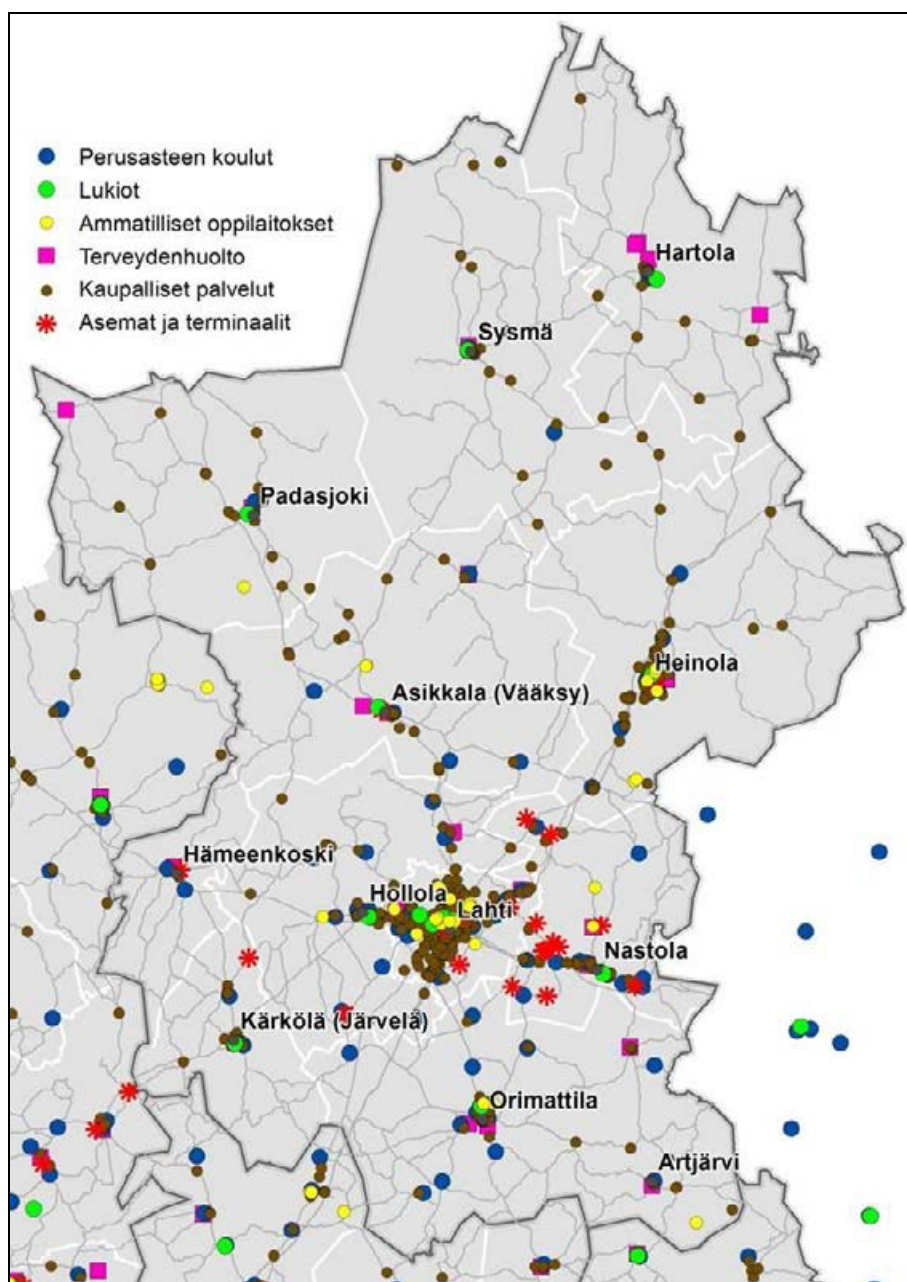
3.2 Palvelut

Työpaikkatiheys on esitetty seuraavassa kuvassa. Eniten työpaikkoja on Lahdessa. Lisäksi seudulla kuntakeskuksissa on merkittävästi työpaikkoja. Keskusten ulkopuolisia työpaikka-alueita on merkittävästi mm. Lahdessa, Heinolassa ja Nastolassa. Lahden merkittävimpiä keskustan ulkopuolisia työpaikka-alueita ovat Päijät-Hämeen keskussairaala ja Päijät-Hämeen koulutuskeskuksen työpaikat. Lisäksi ohitustien varrella on palvelu-, teollisuus- ja logistiikkatoimintoja. Heinolassa merkittäviä työpaikka-alueita on keskustan ulkopuolella Hevossaarella ja Tommolassa. Nastolassa työpaikkoja on ohitustien suuntaisesti.



Kuva 6. Työpaikat Lahden seudulla.

Seuraavassa kuvassa on esitetty palvelujen sijainteja. Kaupalliset palvelut perustuvat RHR-aineistoon. Kouluja koskeva aineisto on AVI:n. Kuvassa voi olla epätarkkuuksia, koska tiedot ovat osin tarkistamattomia.



Kuva 7. Palvelut Lahden seudulla. Tiedot ovat osin tarkastamattomia.

3.3 Työn rajaus ja tarkasteltavat yhteysvälit

Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutason määrittely (PATA) -työ tehdään koko ELY:n toimivalta-alueelle. Lahden seudulla koko Päijät-Hämeen maakunnan alueella toimivaltaisena viranomaisena on Lahden kaupunki vastuukuntamallin mukaisesti. Sen vuoksi Lahden seudun PATA-työssä ei tarkastella eikä määritetä palvelutasoa seudun sisäisille yhteyksille. ELY-keskuksen työssä määritellään palvelutaso Lahden toimivaltaisen viranomaisen rajan ylittävälle liikenteelle. Uudenmaan

ELY-keskus on jakanut palvelutason määrittelytyöt useampaan alueelliseen kokonaisuuteen. Tässä työssä on rajapintoja useisiin Uudenmaan ELY:n muihin alueellisiin töihin. Lisäksi tässä työssä tarkastellaan joukkoliikenteen palvelutasoa rajan ylittävässä liikenteessä suhteessa muiden ELY-keskusten liikenteeseen. Tämän vuoksi tässä työssä on tarkasteltu seuraavan taulukon mukaisia yhteysvälejä. Yhteysväleiksi on valittu kuntakeskusten väliset yhteydet ja yhteydet kuntakeskuksista maakuntakeskuksiin. Lisäksi tarkastelussa on ollut yhteydet lentoasemalle. Nykytilan arjen vuoromäärät kuvassa 10 on esitetty ko. yhteysväleiltä.

Taulukko 1. Työssä tarkasteltavat yhteysvälit

Lahdesta ao. keskuksiin		Kärkölästä (Järvelä) ao. keskuksiin	Hämeenkoskelta ao. keskuksiin	Padasjoelta ao. keskuksiin
Helsinki Mäntsälä Lammi Hämeenlinna Tampere Jämsä Jyväskylä Mikkeli Kouvola Helsinki-Vantaan lentoasema		Mäntsälä Hausjärvi (Oitti) Riihimäki	Lammi Hämeenlinna Tampere	Lammi Hämeenlinna Tampere Kuhmoinen Jämsä Jyväskylä
Sysmästä ao. keskuksiin	Hartolasta ao. keskuksiin	Heinolasta ao. keskuksiin	Nastolasta ao. keskuksiin	Orimattilasta ao. keskuksiin
Luhanka Joutsa Korpilahti Jyväskylä	Joutsa Jyväskylä	Joutsa Jyväskylä Pertunmaa Mikkeli Kouvola	Iitti (Kausala) Kouvola	Helsinki Mäntsälä Pukkila Porvoo Myrskylä Artjärveltä ao. keskuksiin Myrskylä Porvoo Helsinki Iitti (Kausala)

3.4 Joukkoliikennejärjestelmä

Uudenmaan ELY-alueen joukkoliikennejärjestelmä muodostuu seuraavasta tarjonnasta:

Bussiliikenne:

- Aluetta palveleva pikavuoroliikenne perustuu ELYjen siirtymäajan sopimukseen
- Vakiovuoroliikennettä järjestävät ELY, kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset siirtymäajan sopimuksin ja ostoin sekä muut kunnat ostoin
- 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:

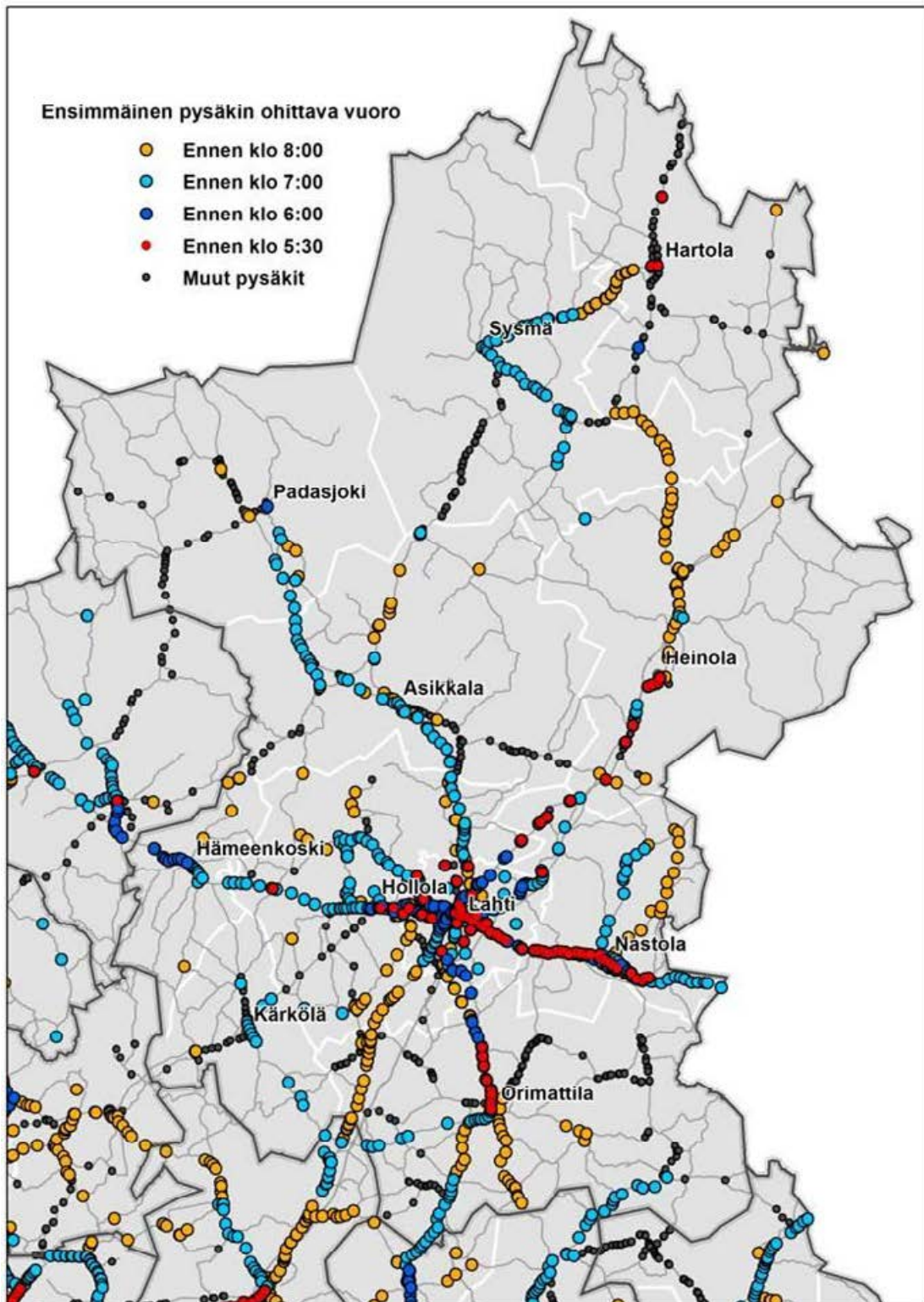
- Matkahuollon lippujärjestelmä linja-autoliikenteessä
- Matkahuollon järjestelmää täydentävät liikennöitsijöiden omat lipputuotteet
- VR:n lähiliikenteen vyöhykelippujärjestelmä ja matkan pituuteen perustuva lippujärjestelmä muussa junaliikenteessä.
- HSL:n seutulippujärjestelmä.

Lippujärjestelmät eivät ole keskenään yhteensopivia HSL-aluetta lukuun ottamatta. Lahden seutulippualueella on oma edullinen kuntien ja ELYn rahoittama seutulippu, joka on tarkoitettu säännöllisesti työssäkäyntialueella liikkuville. Lahdessa on lisäksi käytössä liikennöitsijöiden omia ja kaupungin tukemia lipputuotteita, ja Heinolassa on oma kaupunkilippunsa.

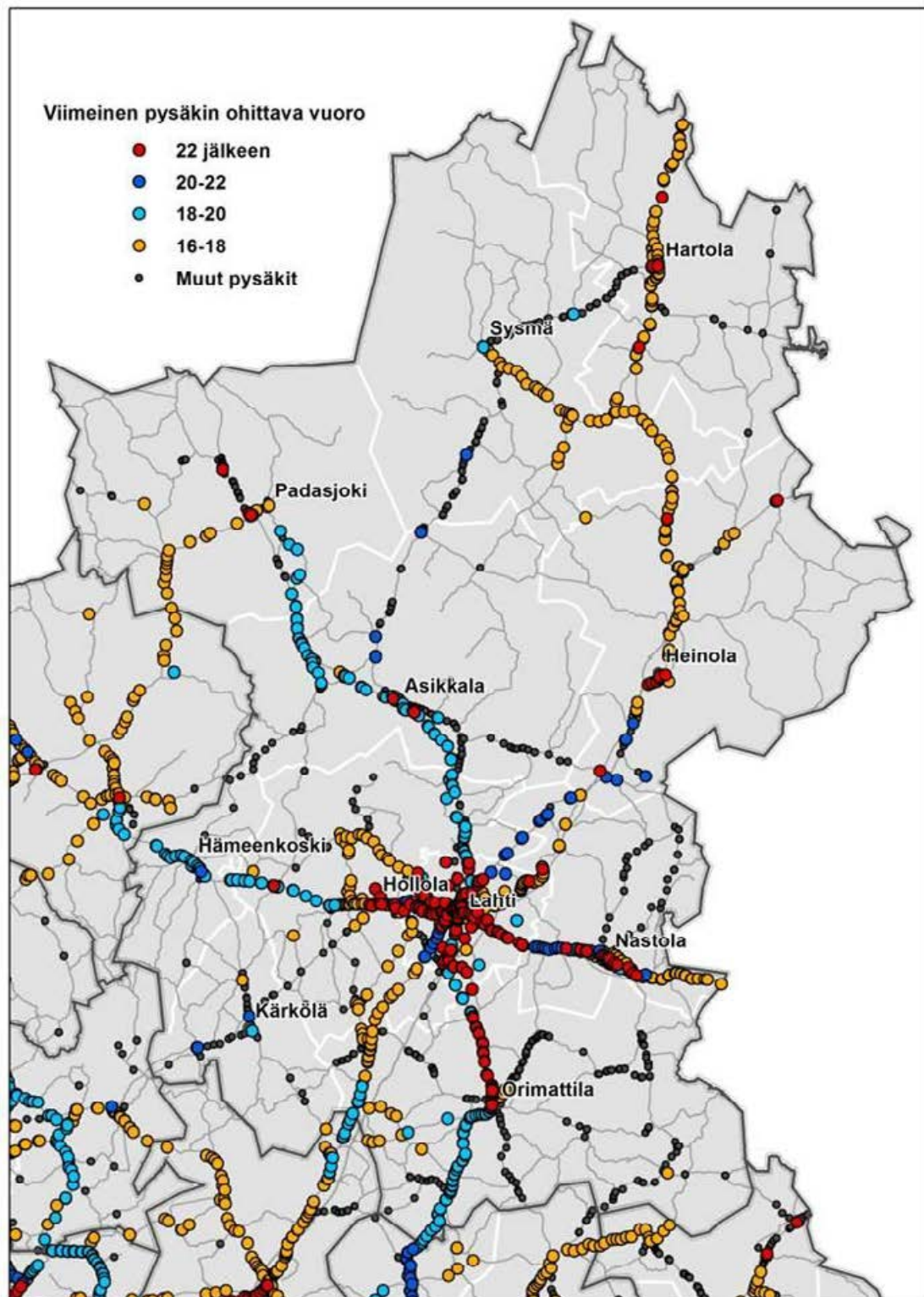
Myös joukkoliikenteen informaatiojärjestelmät ovat pääosin erilliset. Linja-autoliikenteen aikataulutiedot löytyvät Matkahuollon sivuilta www.matkahuolto.fi ja junaliikenteen VR:n sivuilta www.vr.fi. Uudenmaan liitto koordinoi yhteistä joukkoliikennesivustoa <http://www.uudenmaanjoukkoliikenne.fi/>, johon on kerätty linkit erillisille aikataulutietoa tarjoaville sivuille siten, että tiedot aikatauluista, lippujen hinnoista ja ostopaikoista sekä liityntäpysäköinnistä ja takseista löytyvät kunnittain helposti.

Joukkoliikenteen tarjonta nykytilanteessa

Joukkoliikenteen tarjontaa Lahden seudulla on kuvattu seuraavissa kuvissa. Kuvissa 8 ja 9 on esitetty Lahden seudun bussiliikenteen pysäkit jaoteltuna ensimmäisen ja viimeisen lähdön perusteella. Kuvat on tuotettu VALLU-järjestelmän perusteella. Aineistossa on jonkin verran puutteita.

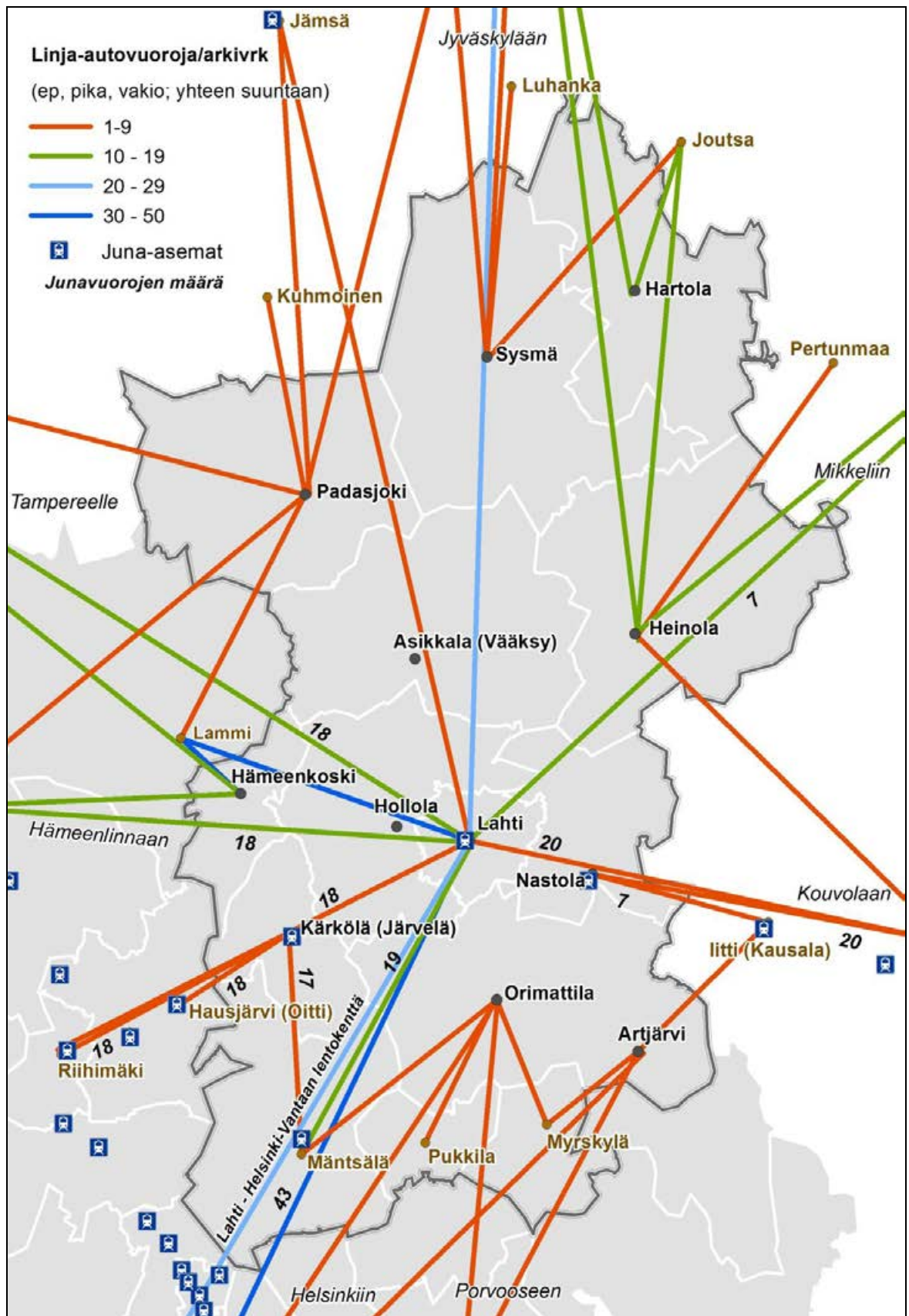


Kuva 8. Tarjonta: ensimmäinen lähtö arkisin. (Lähde: Vallu-aineisto.)

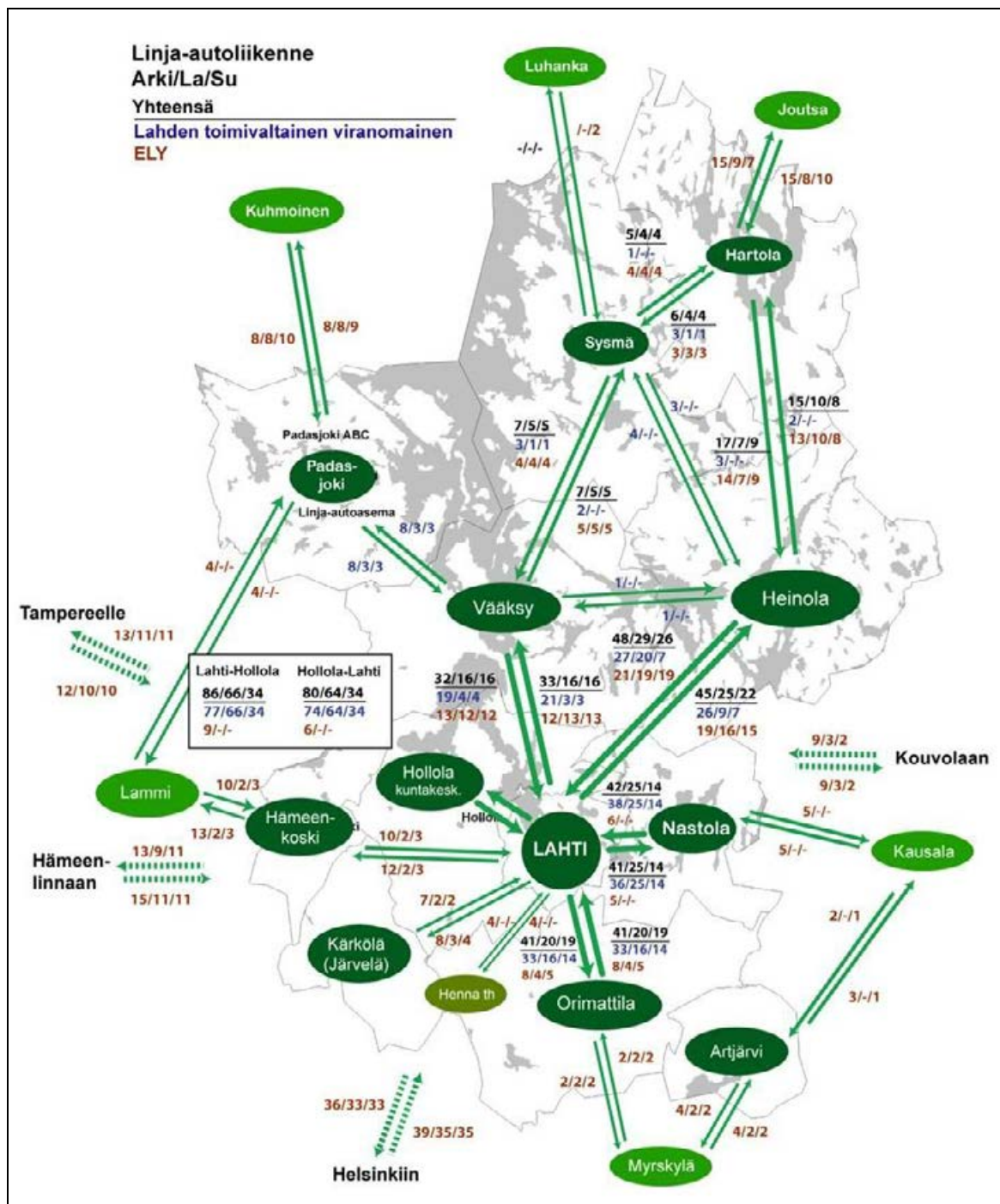


Kuva 9. Tarjonta: viimeinen lähtö arkisin. (Lähde: Vallu-aineisto.)

Seuraavissa kuvissa on esitetty joukkoliikenteen nykytilaa Lahden seudulla. Kuvissa on esitetty vuoromäärät sekä bussi- että junaliikenteessä tarkastelluilla yhteysväleillä (kuva 10) ja bussiliikenteen lähtömäärät kuntakeskusten välisillä yhteyksillä Päijät-Hämeen sisällä sekä joillakin rajan ylittävillä yhteysväleillä (kuva 11).



Kuva 10. Nykytilan tarjonta: vuoromäärät yhteysväleillä arkisin. Bussivuorot on esitetty luokittain väreillä, junavuorojen määrä numeroina. (Lähde: Matkahuollon aikataulut, junavuorojen osalta VR:n aikataulut.)

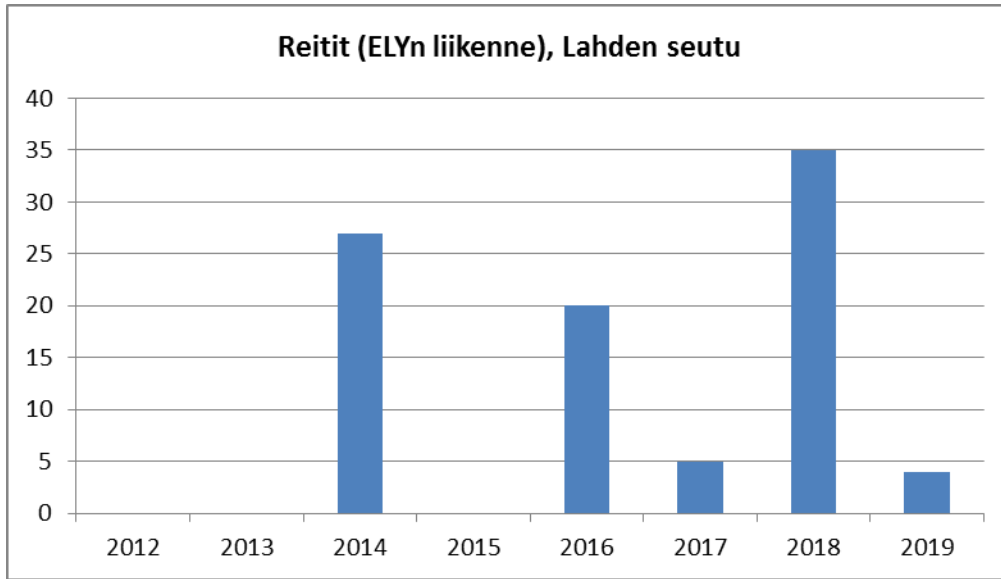


Kuva 11. Nykytilan tarjonta: vuoromäärät sisäisillä yhteysväleillä ja reunakuntien osalta osin myös rajan ylittävässä liikenteessä. (Kuva: Päijät-Hämeen joukkoliikennesuunnitelma (7.6.2011), lähde: Matkahuolto.)

Toimivaltaiset viranomaiset ovat tehneet liikenteenharjoittajien kanssa siirtymäajan liikennöintisopimukset, jotka korvaavat vanhat linjaliikenneluvat. Siirtymäaikana toimivaltaitten viranomaisten mahdollisuudet vaikuttaa joukkoliikenteen tarjontaan ovat rajalliset. Linjaliikennelupien aikaiset oikeudet ja velvollisuudet on tarkoitus pitää siirtymäaikana voimassa.

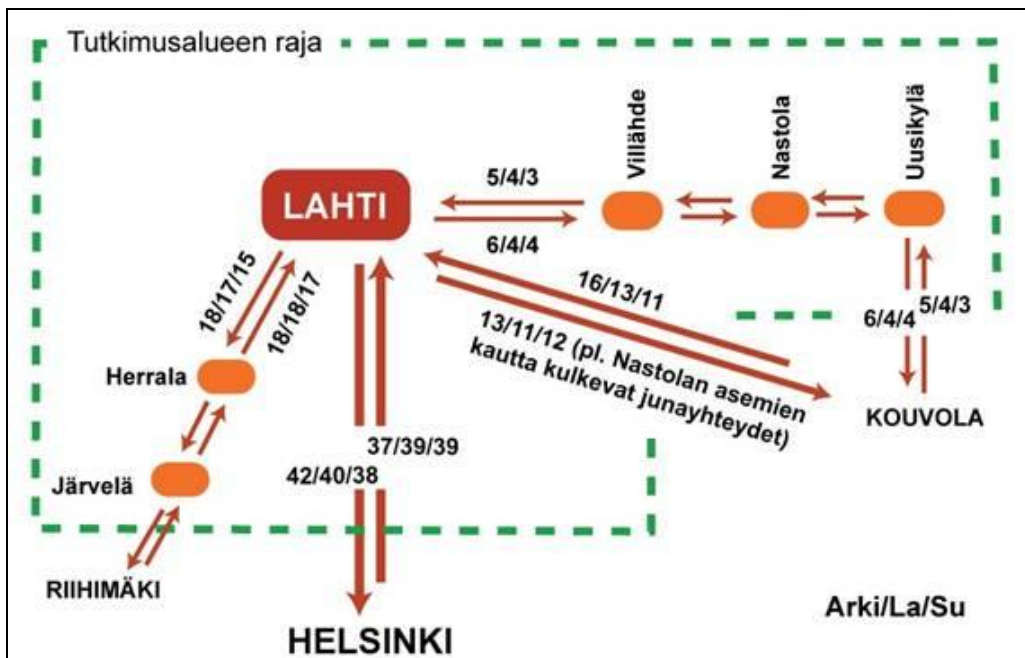
Uudenmaan ELY-keskuksen Lahden seudun siirtymäaikojen liikennöintisopimusten päättymisvuodet on esitetty seuraavassa kuvassa. Sopimuksista noin kolmasosa päättyy

vuonna 2014, viidennes vuonna 2016 ja kolmannes vuonna 2018. Loput sopimukset päättyvät vuosina 2017 ja 2019.



Kuva 12. ELYn siirtymäajan sopimusten päättymisvuodet Lahden seudulla.

Kuvassa 13 on esitetty Lahden seudun junaliikenteen tarjonnan määrä Riihimäen, Helsingin ja Kouvolan suuntiin. Helsingin ja Lahden välillä liikennöidään tunnin välein Z-junia, minkä lisäksi liikennöidään noin 1-2 tunnin välein kaukojunia. Riihimäen ja Lahden välillä liikennöivät taajamajunat tunnin välein. Taajamajunat tarjoavat vaihtoyhteyden Itä-Suomen ja pääradan kaukojunien välille. Kouvolan suuntaan liikennöivät kaukojunat 1-2 tunnin välein, minkä lisäksi liikennöidään muutamia taajamajunavuoroja päivittäin.

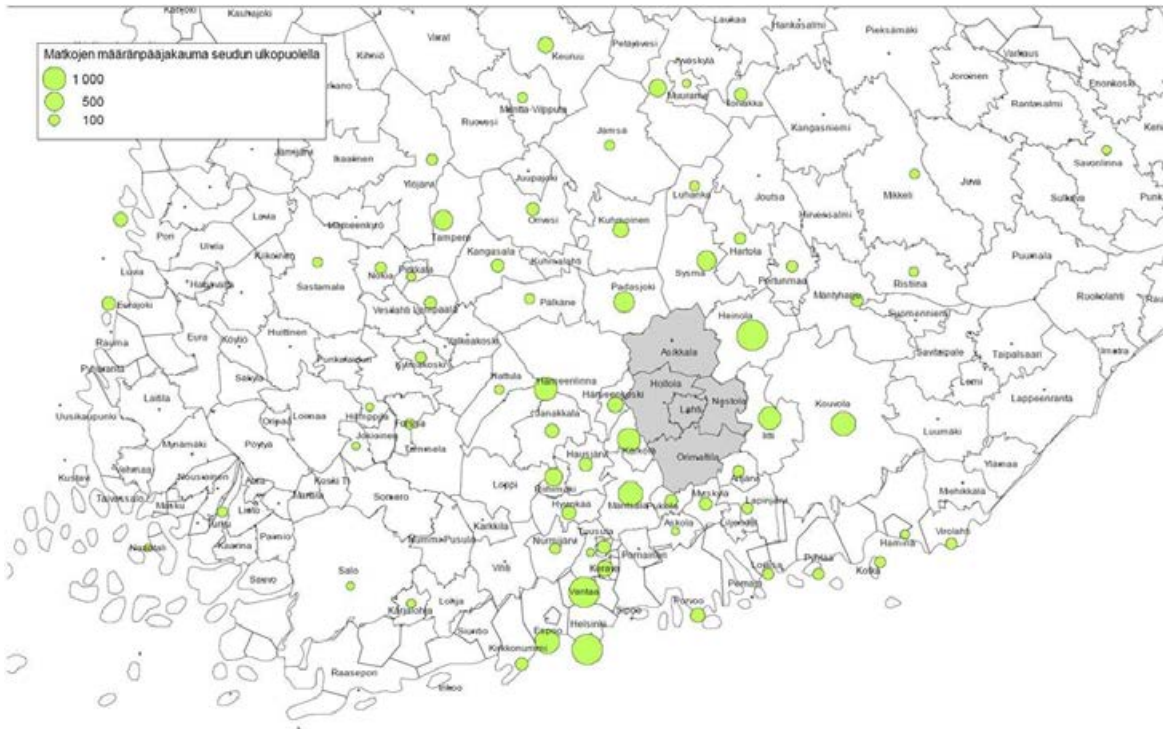


Kuva 13. Nykytilan junaliikenteen tarjonta Lahden seudulla. (Kuva: Päijät-Hämeen joukkoliikennesuunnitelma (7.6.2011), lähde: VR:n aikataulut)

3.5 Joukkoliikenteen kysyntä

Työmatkat

Lahden seudun liikennetutkimuksessa tutkittuja Lahden, Hollolan, Nastolan, Orimattilan ja Asikkalan asukkaiden seudun ulkopuolelle tekemien matkojen määränpäitä on esitetty kuvassa 14.

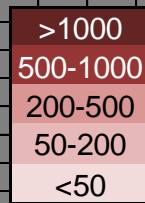


Kuva 14. Asukkaiden (Lahti, Hollola, Nastola, Orimattila, Asikkala) tekemien ulkoisten matkojen määränpääkunnat. (Lähde: Lahden seudun liikennetutkimus 2010. Osaraportti 1.)

Kuntien välinen pendelöinti on esitetty taulukossa 2. Lahden seudun ulkopuolella tarkasteluperusteena on yli 50 pendelöijän virrat. Lisäksi on esitetty kaikki pendelöinti Helsinkiin, Espooseen ja Vantaalle.

Taulukko 2. Pendelöinti. Päijät-Hämeen maakunnan rajan ylittävän pendelöinnin osalta on esitetty vain yli 50 pendelöijän virrat, paitsi Helsingin, Espoon ja Vantaan osalta. (Lähde Tilastokeskus.)

	Asikkala	Hartola	Hollola	Heinola	Hämeenkoski	Kärkölä	Lahti	Nastola	Orimattila	Padasjoki	Sysmä	Espoo	Helsinki	Vantaa	Hämeenlinna	Mäntsälä	Riihimäki	Porvoo	Tampere	Jyväskylä	Kouvola	
Asikkala	1804	4	150	100	4	8	1058	45	26	48	16	24	74	28								
Hartola	2	1009	3	79	0	2	43	3	0	1	49	12	18	5								
Hollola	94	6	3342	105	37	190	4664	233	107	7	5	74	226	83	98							
Heinola	37	70	51	6707	0	14	942	84	23	5	20	55	128	51								
Hämeenkoski	12	0	87	2	387	40	186	13	4	1	1	4	12	2	99							
Kärkölä	1	1	117	5	14	1289	314	15	23	1	0	19	98	36			63					
Lahti	355	22	2179	629	30	302	32627	1404	702	27	26	330	1596	505	203	153			190	51	268	
Nastola	33	2	183	103	2	11	2305	3518	98	1	0	38	129	54								61
Orimattila	10	0	169	26	1	28	1506	205	2321	0	9	67	283	123		114		60				
Padasjoki	108	0	34	8	0	2	139	7	3	792	1	4	25	5								
Sysmä	34	75	9	78	0	1	84	3	2	0	1180	7	26	10								
Espoo	5	1	16	13	2	8	119	15	18	2	0											
Helsinki	13	5	56	57	0	30	420	46	40	2	13											
Vantaa	4	3	26	13	0	10	127	15	31	0	3											
Hämeenlinna						54	258															
Mäntsälä							152		55													
Myrskylä									60													
Tampere							147															
Jyväskylä							73															
Kouvola				69			338	60														
Joutsa		74																				



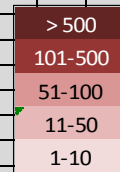
Opiskelumatkat

Taulukossa 3 on esitetty alueelliset opiskelijavirrat hakijan kotikunnan perusteella syksyllä 2010. Opiskelijoiden kokonaismäärää on arvioitu kertomalla syksyllä 2010 opiskelemaan hakeneiden määrä kolmella. Opiskelijavirtoja luettaessa on syytä ymmärtää, että kyseessä on opiskelijat hakijan kotikunnan perusteella. Kun kyse on pitkistä etäisyyksistä, on todennäköistä, että opiskelijat saattavat muuttaa opiskelupaikkakunnalle, jolloin yhteystarve ei ole päivittäinen.

Opiskeluyhteyksistä merkittävimpiä ovat yhteydet Lahdessa nykyisen linja-autoaseman vieressä sijaitseviin oppilaitoksiin ja Vipusenkadulla sijaitsevaan koulutuskeskus Salpaukseen. Myös muissa kunnissa on koulutuskeskuksia, jotka ovat joukkoliikenteen kysynnän kannalta merkittäviä.

Taulukko 3. Alueelliset 2. asteen opiskelijavirrat (lähde WERA-järjestelmä).

	Asikkala	Hartola	Heinola	Hollola	Hämeenkoski	Kärkölä	Lahti	Nastola	Orimattila	Padasjoki	Sysmä	Helsinki	Mäntsälä	Hämeenlinna	Tampere	Jämsä	Jyväskylä	Mikkeli	Kouvola	Riihimäki
Asikkala	117		9	3			189		3											
Hartola	3		66				24										27			
Heinola	12		540	15			99		3								6	12	9	
Hollola	21		27	192			771	12	9											
Hämeenkoski	3		3	6			33							18						
Kärkölä			3			42	72						3	6						51
Lahti	63		174	120	3		3672	81	111			45	33	15	12	3	15	9	6	15
Nastola	18		12	9			405	183												
Orimattila	12		9	3			282	15	288				27							
Padasjoki	3		3				87			48				9	6	3				
Sysmä	6		33				24	3	6		60									
Helsinki							48		18											
Mäntsälä							57		3											
Lammilta																				
Hämeenlinna							69													
Tampere							21													
Jämsästä																				
Jyväskylä			6				9													
Mikkeli							6													
Kouvola			24				60	3												
Riihimäki							15													
Hausjärveltä (Oitista)																				
Kuhmoisesta																				
Luhangalta																				
Joutsa			3																	
Korpilahdelta																				
Pertunmaa			15																	
Iitti								3												
Pukkila									3											
Porvoosta																				
Myrskylä									6											



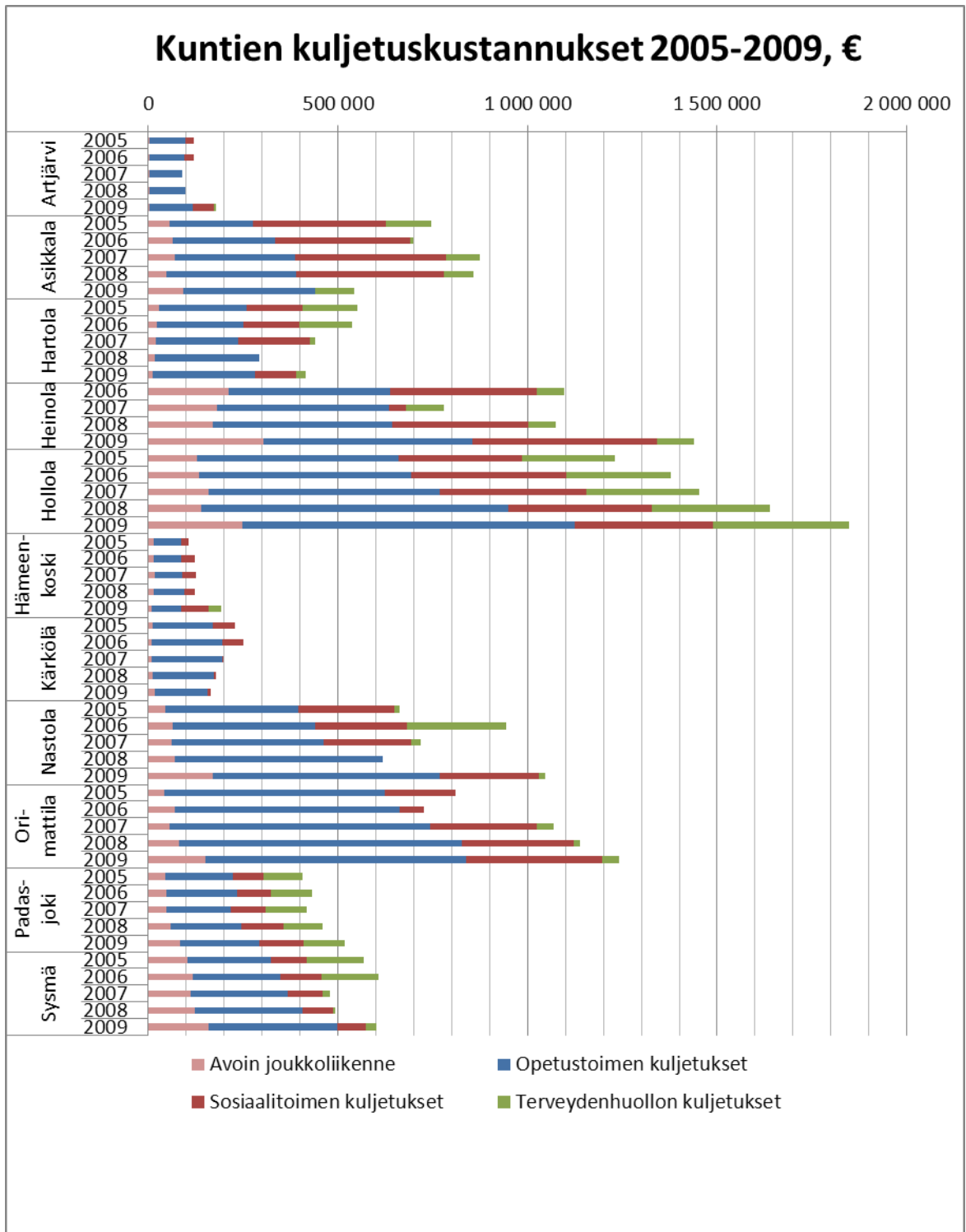
Erityiskohteiden synnyttämät matkustustarpeet

Joukkoliikenteen kannalta keskeisin keskustan ulkopuolinen työpaikka-alue ja palvelu on Lahdessa Päijät-Hämeen keskussairaala. Sairaalaan on osin suoria yhteyksiä muista ympäryskunnista. Nastolasta on suora paikallisliikenteen linja sairaalaan. Lisäksi Heinolan suunnasta ajetaan sairaalaan joitakin yksittäisiä vuoroja, jotka palvelevat työmatka- ja asiointiyhteyksiä.

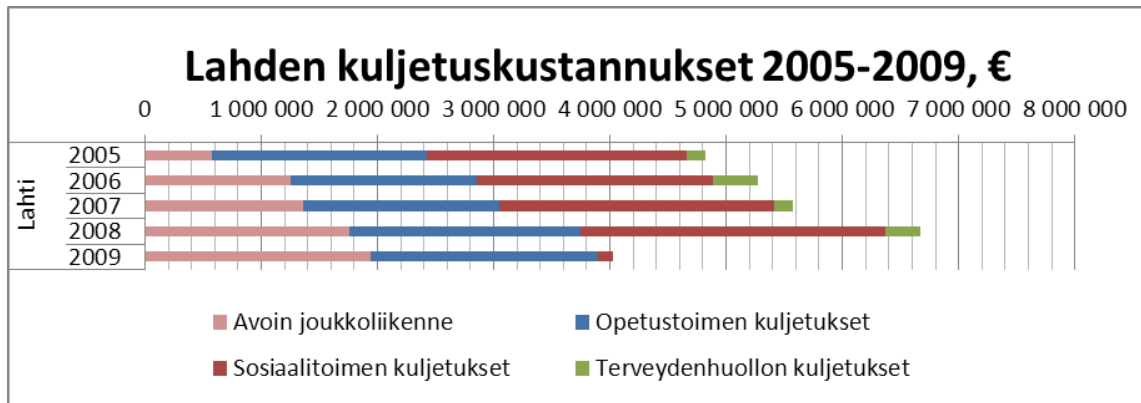
Helsinki-Vantaan lentoasemalle on hyvät pikavuoro yhteydet. Lahdesta liikennöidään pääosin noin kerran tunnissa suoria pikavuoroja Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Lisäksi muilta kuin Koiviston Auton pikavuoroilta on vaihtoyhteydet lentoasemalle Keravan levähdysalueella. Junista on vaihtoyhteydet Tikkurilassa, josta liikennöi Vantaan linja 61 lentoasemalle. Kehäradan valmistumisen myötä on mahdollista jatkaa junista Kehäradan junalla lentoasemalle, jolloin vaihtoyhteys paranee ja nopeutuu.

3.6 Rahoitus

Kuvissa 15 ja 16 on esitetty Päijät-Hämeen kuntien kuljetuskustannusten tunnusluvut vuosina 2005–2009. ELY-keskus on pyytänyt tiedot kunnilta. Kuntien erilaisten käytäntöjen vuoksi tiedot ovat osin puutteellisia eivätkä kaikilta osin vertailukelpoisia. Kuvien perusteella voidaan päätellä kuitenkin yleistrendinä, että henkilökuljetusten kokonaiskustannukset ovat olleet nousussa. Avoimen joukkoliikenteen tuki on osin vähentynyt, mutta muiden kuljetuskustannusten määrä on kasvanut merkittävämmän.

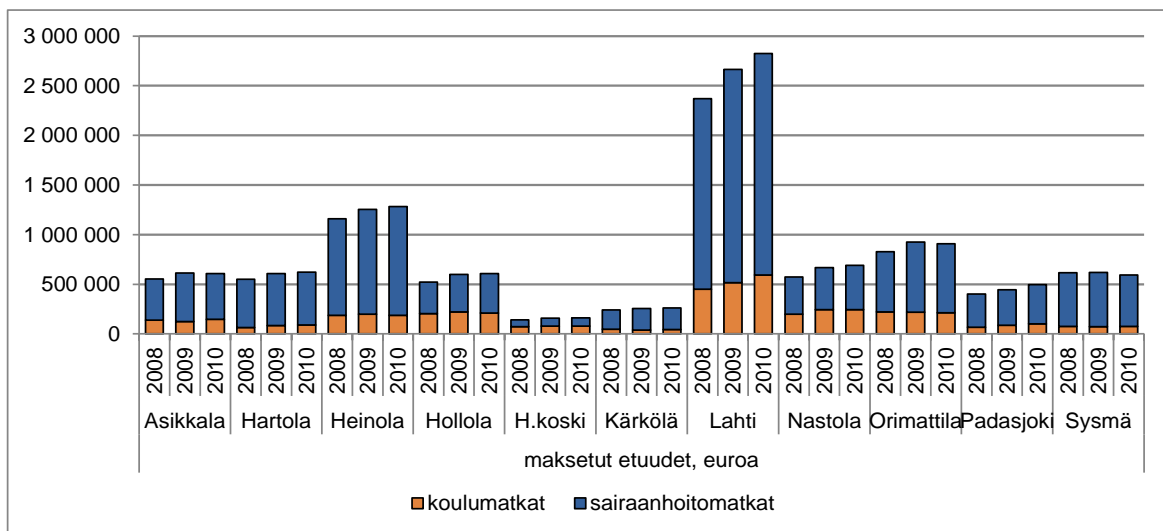


Kuva 15. Kuntien kuljetuskustannukset Lahden seudulla. Tiedot ovat osin puutteellisia eivätkä kaikilta osin vertailukelpoisia. (Lähde Uudenmaan ELY-keskus, joka on kerännyt tiedot kunnilta.)



Kuva 16. Lahden kaupungin kuljetuskustannukset. Tiedot ovat osin puutteellisia eivätkä kaikilta osin vertailukelpoisia. (Lähde Uudenmaan ELY-keskus, joka on kerännyt tiedot kunnilta.)

Kuvassa 17 on esitetty KELAn 2. asteen koulumatkoista ja sairaanhoitomatkoihin maksettavat korvaukset Päijät-Hämeen kunnissa vuosina 2008–2010. Kustannukset eivät todennäköisesti ole täysin vertailukelpoisia edellä oleviin kuntien kuljetuskustannuksiin. On oletettavaa, että aineistossa on valitettavasti puutteita. Yleisesti voidaan kuitenkin päätellä, että KELAn rahoittamat kuljetukset ovat määrältään erittäin suuria verrattuna avoimen joukkoliikenteen rahoitukseen.



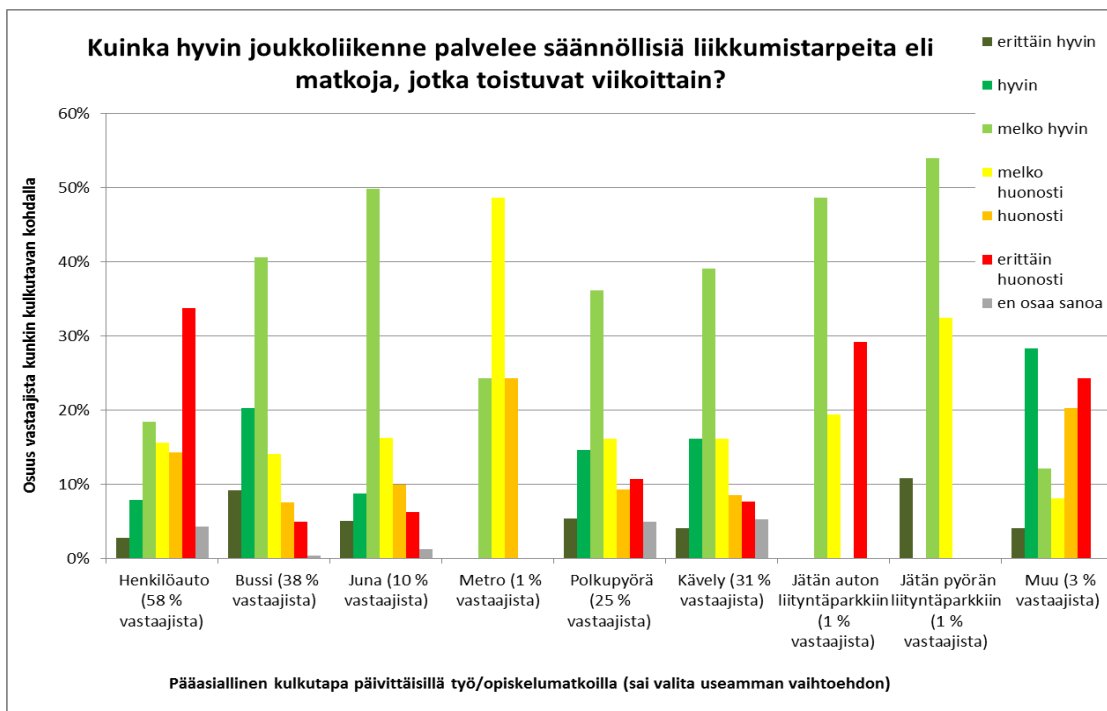
Kuva 17. Kelan maksamat korvaukset (Lähde: KELAn tilastotietokanta Kelasto)

3.7 Asukaskysely

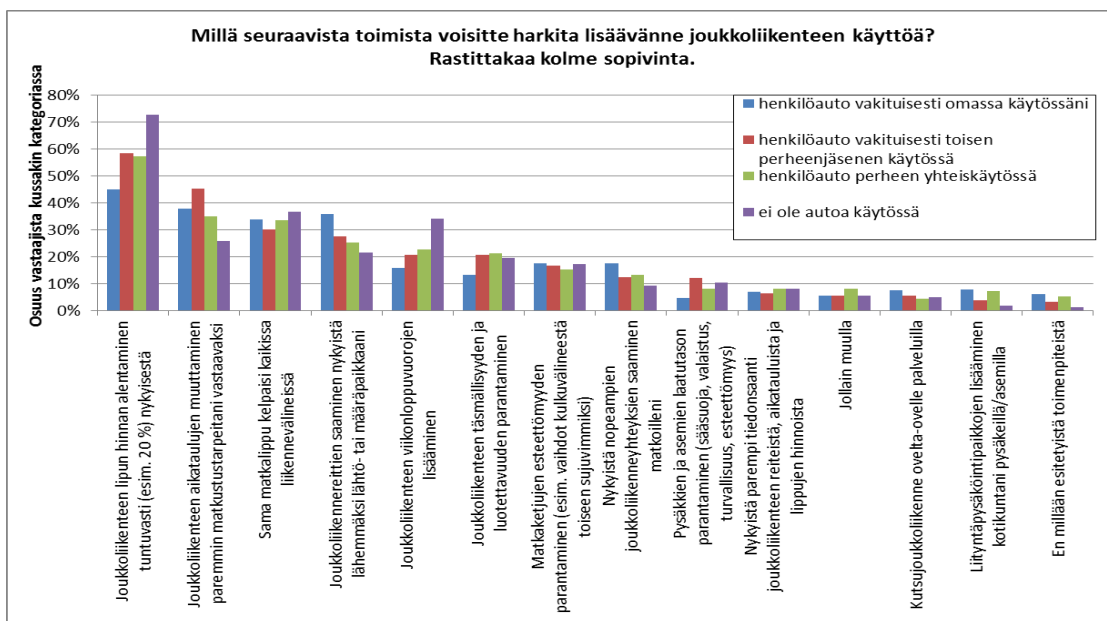
Uudenmaan ELYn palvelutasomäärittelytyön yhteydessä teetettiin laaja internet-pohjainen asukaskysely vuoden 2011 keväällä. Kyselystä tiedotettiin kuntien internet-sivuilla ja paikallislehdissä, ja se oli avoinna noin kolme viikkoa huhtikuussa. Kysely oli tarkoitettu kaikille ELY-alueen kuntalaisille. Kyselyyn saatiin vastauksia kaikkiaan 3295 kappaletta.

Lahden seudulla asukaskyselyyn vastasi noin 800 henkilöä 14 kunnasta. Vastaajista 70 % oli naisia ja 30 % miehiä. Vastaajista noin 45 % oli lahtelaisia. Kuvissa 18 ja 19 on esitetty joitakin asukaskyselyn tuloksia Lahden seudulta. Pääosin joukkoliikenne palvelee vastaajia melko hyvin. Työ- ja opiskelumatkoilla henkilöautoa käyttävien ryhmässä on eniten niitä, joita joukkoliikenne palvelee erittäin huonosti, mikä on ymmärrettävää. Annetuista

vaihtoehtoista joukkoliikenteen käyttöä lisättäisiin eniten, jos joukkoliikennelippujen hintoja alennettaisiin tuntuvasti, kolmanneksi eniten saman lipputuotteen käyminen kaikissa liikennevälineissä ja viidenneksi eniten viikonloppuliikenteen lisääminen. Hinnan alentaminen ja viikonloppuliikenteen lisääminen lisäisi joukkoliikenteen käyttöä erityisesti niiden keskuudessa, joilla ei ole autoa eli nykyisen joukkoliikenteen käyttäjät lisäisivät joukkoliikenteen käyttöään. Lisäksi analysoitiin erikseen tuloksia ilman lahtelaisten vastauksia (tämä ei näy kuvissa). Tällöin havaittiin, että ympäryskunnissa toimenpiteistä nousivat esille joukkoliikenteen viikonloppuvuorojen lisääminen ja parempi tiedonsaanti joukkoliikenteen reiteistä, aikatauluista ja lippujen hinnoista niiden keskuudessa, joilla ei ole autoa käytössään.



Kuva 18. Joukkoliikennepalvelun kokeminen säännöllisillä matkoilla pääasiallisen kulkutavan mukaan.



Kuva 19. Joukkoliikenteen käyttöä lisäävät toimenpiteet henkilöauton käyttömahdollisuuden mukaan listattuna.

4 Joukkoliikenteen palvelutaso

4.1 Nykyinen palvelutaso

Palvelutasomäärittelyissä 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 liikennöinti-aikoihin, 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. Eri luokkien kriteerit on esitetty luvussa 4.2.

Seuraavassa kuvassa on esitetty nykyinen palvelutaso Päijät-Hämeen rajan ylittävillä matkoilla linja-auto- ja junaliikenteelle erikseen. Alueen sisäisiä yhteyksiä ei ole tässä yhteydessä tarkasteltu erikseen, vaan ainoastaan osana pidempiä yhteysväliketjuja (esimerkiksi Lahti-Vääksy väliä ei ole tarkasteltu erikseen, vaan ainoastaan osana ketjua Lahti-Vääksy-Kuhmoinen-Padasjoki-Jämsä-Jyväskylä). Sisäisiä yhteyksiä on käsitelty Päijät-Hämeen omassa palvelutasotyössä. Samoin niitä yhteysvälejä, joita ei ole mainittu tarkasteltavien yhteysvälien luettelossa, on tarkasteltu vain osana yhteysväliketjua. Junayhteyttä Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere on tarkasteltu ainoastaan osana ketjuja Lahti-Hämeenlinna ja Lahti-Tampere.

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 Lahden seudulle myöhästymisinä.

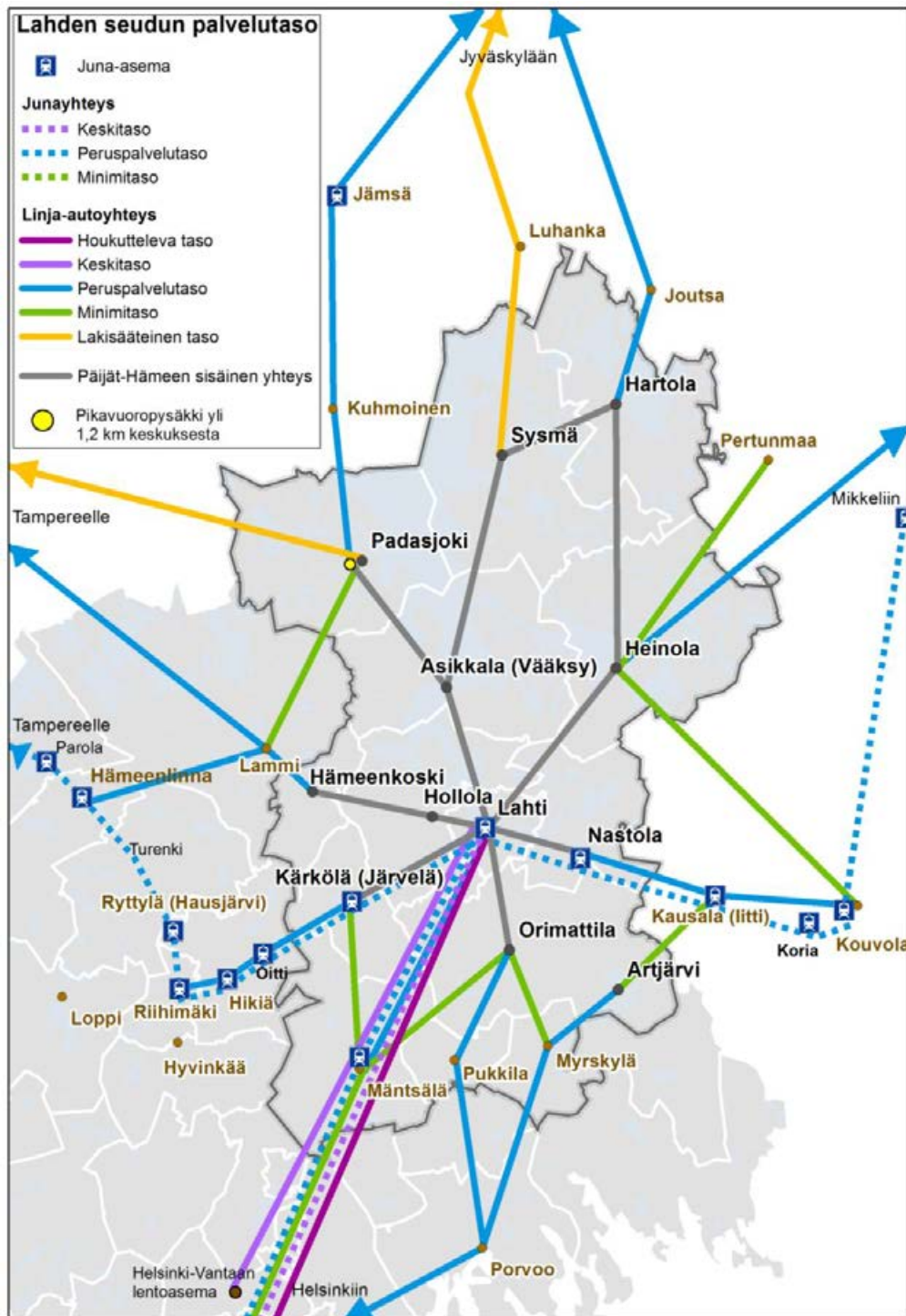
Informaatio on kulkumuotokohtaisesti saatavissa internetistä. Lisäksi Matkahuolto tarjoaa Lahden seudun paikallisliikenteen reittioppaan. Matka.fi-palvelussa on kattavasti eri kulkumuotojen aikataulu- ja reitti-informaatio. Seudulla ei ole yhtenäistä aikataulukirjaa, vaan tuotetaan ainoastaan liikennöitsijäkohtaisia paperiaikatauluja. Lahden paikallisliikenteestä on julkaistu yhtenäinen aikataulujulkaisu.

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

Kalusto on kaupunkiliikenteessä matalalattiaista ja pitkämatkaisessa liikenteessä korkealattiaista. Seudun junaliikenne on pääsääntöisesti esteetöntä. Bussiliikenteessä on pääsääntöisesti sähköiset linjakilvet. ELY ei vaadi ostoliikenteessään valaistuja linjakilpiä, mikä vuoksi lähinnä pienkalustoliikenteessä on käytössä myös pahvisia tai paperisia linjakilpiä.

Linjasto muodostaa nykyisin melko selkeän kokonaisuuden. Paikallisiikenteessä on käytössä linjanumerot. Pitkämatkaisessa liikenteessä on käytössä pääosin lähtö- ja määränpäin näytöt.

Laudessa on käytössä joitakin liikennevaloetuksia. Muutoin etuusia ei ole käytössä. Katokset on rakennettu keskeisimmille pysäkeille. Toisaalta esimerkiksi linja-autoasemilla ei ole pääsääntöisesti laiturikatoksia.



Kuva 20. Nykyinen palvelutaso Päijät-Hämeen maakunnan rajan ylittävässä liikenteessä. Tavoitteelliseksi palvelutasona esitetään samaa tasoa kuin on nykytilan palvelutaso.

4.2 Tavoitteellinen palvelutaso

4.2.1 Määrälliset tavoitteet

Liikenneviraston suositukset palvelutasoluokitteluksi ja määrällisten palvelutasotekijöiden kriteerit ovat kokonaisuudessaan liitteessä 1. Seuraavassa taulukossa on esitetty Lahden seudulla sovellettavat luokat. 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 kävelyetäisyydestavoite on alle 1 200 m kaikissa luokissa.
- Alueet sijoitetaan palvelutasoluokkiin siten, että määräävänä tekijänä on vuorotarjonta.
- Yöliikennettä järjestetään kilpailu- ja houkuttelevalla tasolla kysynnän mukaan.

Taulukko 4. Tässä työssä sovellettavat osuudet Liikenneministeriön määrällisistä palvelutasokriteereistä, yllä mainituin poikkeuksin.

Palvelutasoluokka*	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso
<i>Esimerkkejä käyttöpäristöstä</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, iltapäivällä takaisin, asiointi kahdesti viikossa
<i>Tavoite</i>	Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen	Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia	Turvata arjen liikkumistarpeet 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	

Palvelutasoluokka*	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso
Vuoroväli-määrä Talvi: ruuhka Kesä: ruuhka	15 - 30 min 30 min	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-) Kesä: arki-ilta (klo 18-)	30 - 60 min 60 - 90 min	60 - 120 min 60 - 120 min	tarpeen mukaan tarpeen mukaan	
Talvi: lauantai Kesä: lauantai	30 - 60 min 60 - 90 min	60 - 120 min 60 - 120 min	tarpeen mukaan tarpeen mukaan	
Talvi: sunnuntai Kesä: sunnuntai	60 min 60 - 120 min	120 min 120 min	tarpeen mukaan tarpeen mukaan	
Etäisyys pysä-kille	500-800 m kävelyetäisyys			
Vaihtojen määrä	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteseen	Vaihto sallittu	Vaihto sallittu	
*) Lisäksi haja-asutusalueilla sovelletaan lakisääteistä tasoa, jolla hoidetaan ainoastaan lakisääteiset kuljetukset.				

Palvelutasoluokitusta on sovellettu tiukimmin vuorovälin osalta. Vuorovälin on kuitenkin tulkittu vapaammin tarkoittavan keskimääräistä vuoroväliä. Jos yhteysvälillä kulkee kaksi lähtöä tunnissa, vaikkakin melko peräkkäin, on laskettu keskimääräisen vuorovälin olevan 30 minuuttia. Liikennöintiaikojen osalta on osin tehty joustoja. Minimitasolla liikennöintiaika tarkoittaa sitä, että 1-2 asiointiyhteyttä/suunta tarjotaan liikennöintiaukautuman välillä. Jos minimitason osalta ei käytettäisi liikennöintiajan joustoja, useat yhteysvälit putoaisivat lakisääteiselle tasolle.

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 peruspalvelutasoon. Ei olisi kuitenkaan tarkoituksenmukaista alentaa näiden yhteysvälien palvelutasoa (tarjontaa) nykyisestä. Yhteysvälikohtaisia tavoitteita on kuvattu tarkemmin kohdassa 4.3 taulukossa 6.

4.2.2 Laadulliset tavoitteet

Liikenneviraston suosituksissa laadullisille palvelutasotekijöille on määritelty seuraavan taulukon mukaiset kriteerit.

Taulukko 5. Laadulliset palvelutasotekijät (Liikennevirasto 2011).

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

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

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 myös Lahden seudulla sujuvuuden kannalta ongelmallisia kohteita. Vuosittain voidaan kehittää määrärahojen puitteissa pysäkki-infrastruktuuria.

4.3 Palvelutasopuutteet

Palvelutasoa sekä puutteita yhteysväleittäin on kuvattu seuraavassa taulukossa, jossa on myös tarkasteltujen yhteysvälien nykyinen palvelutaso ja realistinen palvelutasotavoite linja-autolla, junalla ja molempia käyttäen. Nykytilanteen (syksy 2011) vuoromäärät ja liikennöintiajat eri yhteysväleillä ovat liitteessä 2.

Taulukko 6. Palvelutason kuvaus yhteysväleittäin.

Houkutteleva taso	HT
Keskitaso	KT
Peruspalvelutaso	PT
Minimitaso	MT
Lakisääteinen taso	LT

Kaupunki- ja kuntakeskusten väliset yhteydet	Nykytilanne			Realistinen palvelutaso		
	Nykytilanne, palvelutaso, linja-auto	Nykytilanne, palvelutaso, juna	Nykytilanne, yhdistetty palvelutaso, linja-auto + juna	Realistinen palvelutaso, linja-auto	Realistinen palvelutaso, juna	Realistinen yhdistetty palvelutaso, linja-auto+juna
Lahti Helsinki	HT	KT	HT	HT	KT	HT
Mäntsälä Lahti	PT	PT	KT	PT	PT	KT
Lammi Lahti	PT		PT	PT		PT
	Palvelutaso nousisi keskitasolle, jos ruuhkan vuoroväliksi saataisiin puoli tuntia ja lauantain ensimmäinen lähtö olisi perillä jo aiemmin (klo 9, nyt se on perillä klo 10).					
Lahti Hämeenlinna	PT	PT	KT	PT	PT	KT
	Tasavahva yhteysväli, pendelöintiä molempiin suuntiin. Hämeenlinna-Lahti-suunnassa aamun ensimmäinen yhteys on perillä myöhemmin kuin Lahti-Hämeenlinna-suunnassa. Kaikki junayhteydet ovat vaihdollisia. Aamun työmatkayhteytenä toimii juna, ei bussi (bussit perillä 5.35 ja 9.30). Jos Riihimäen kolmioraide tulevaisuudessa rakennetaan, se nostaa tavoitteellista junaliikenteen palvelutasoa.					
Riihimäki Lahti	PT	PT	PT	PT	PT	PT
	Palvelutaso nousisi keskitasolle, jos ruuhkan vuoroväliksi saataisiin puoli tuntia. Riihimäeltä Lahden suuntaan ajettaessa ensimmäinen linja-autovuoro on perillä Lahdessa vasta klo 11.05. (Riihimäen suuntaan ajettaessa ensimmäinen vuoro on perillä Riihimäellä jo klo 7.45.)					
Lahti Tampere	PT	PT	KT	PT	PT	KT
	Jos Riihimäen kolmioraide tulevaisuudessa rakennetaan, se nostaa tavoitteellista junaliikenteen palvelutasoa.					

Kaupunki- ja kuntakeskusten väliset yhteydet		Nykytilanne			Realistinen palvelutaso		
		Nykytilanne, palvelutaso, linja-auto	Nykytilanne, palvelutaso, juna	Nykytilanne, yhdistetty palvelutaso, linja-auto + juna	Realistinen palvelutaso, linja-auto	Realistinen palvelutaso, juna	Realistinen yhdistetty palvelutaso, linja-auto+juna
Jämsä	Lahti	PT		PT	PT		PT
Palvelupuute: aamun ensimmäisen lähdön pitäisi olla perillä Lahdessa klo 8.							
Lahti	Jyväskylä			PT			PT
Yhdistetty palvelutaso kuvaa tässä sitä, että Lahti-Jyväskylä välin voi linja-autolla kulkea Päijänteen itä- tai länsipuolta. Yhdistetty palvelutaso kuvaa näiden reittien palvelutasoa yhteensä. Osa bussiyhteyksistä on vaihdollisia. Tasavahva yhteysväli, pendelöintiä molempiin suuntiin. Vuorovälin tihennys ruuhka-aikana nostaisi palvelutason keskitasolle.							
Lahti	Mikkeli	PT	PT	PT	PT	PT	PT
Vuorovälin tihennys ruuhka-aikana nostaisi palvelutason keskitasolle.							
Kouvola	Lahti	PT	PT	PT	PT	PT	PT
Pendelöintiä molempiin suuntiin. Vuorovälin tihennys ruuhka-aikana nostaisi palvelutason keskitasolle.							
Lahti	Hki-Vantaan lentoasema	KT		KT	KT		KT
Vuorovälin tihennys ruuhka-aikana nostaisi palvelutason keskitasolle tai jopa houkuttelevalle tasolle.							
Kärkölä +Järvelä	Mäntsälä	MT	PT	PT	MT	PT	PT
Junayhteys on vaihdollinen. Junan vaihto tapahtuu pääosin Lahdessa, vaihtoaika 20 minuuttia.							
Kärkölä +Järvelä	Hausjärvi (Oitti)	PT	PT	PT	PT	PT	PT
Vuorovälin tihennys ruuhka-aikana nostaisi palvelutason keskitasolle. Riihimäeltä Lahden suuntaan ajettaessa ensimmäinen linja-autovuoro on perillä Lahdessa vasta klo 11.05. (Riihimäen suuntaan ajettaessa ensimmäinen vuoro on perillä Riihimäellä jo klo 7.45.)							
Kärkölä +Järvelä	Riihimäki	PT	PT	PT	PT	PT	PT
Vuorovälin tihennys ruuhka-aikana nostaisi palvelutason keskitasolle. Riihimäeltä Lahden suuntaan ajettaessa ensimmäinen linja-autovuoro on perillä Lahdessa vasta klo 11.05. (Riihimäen suuntaan ajettaessa ensimmäinen vuoro on perillä Riihimäellä jo klo 7.45.)							
Hämeenkoski	Lammi	PT		PT	PT		PT
Vuorovälin tihennys ruuhka-aikana nostaisi palvelutason keskitasolle.							

Kaupunki- ja kuntakeskusten väliset yhteydet		Nykytilanne			Realistinen palvelutaso		
		Nykytilanne, palvelutaso, linja-auto	Nykytilanne, palvelutaso, juna	Nykytilanne, yhdistetty palvelutaso, linja-auto + juna	Realistinen palvelutaso, linja-auto	Realistinen palvelutaso, juna	Realistinen yhdistetty palvelutaso, linja-auto+juna
Hämeenkoski	Hämeenlinna	PT		PT	PT		PT
Aamun ensimmäinen vuoro on liian myöhään perillä (9.30). On pikavuoro, joka on perillä 5.30, mutta näiden välissä ei ole järkevää työmatkayhteyttä.							
Hämeenkoski	Tampere	PT		PT	PT		PT
Padasjoki	Lammi	MT		MT	MT		MT
Tältä väliltä ELY ei ole enää kesän 2011 alusta ostanut vuoroja. Lammita Padasjoella ei pääse aamulla, eikä Padasjoelta Lammita illalla.							
Padasjoki	Hämeenlinna	MT		MT	MT		MT
Tässä on sama tilanne kuin Padasjoki-Lammi-välillä. Aamun ensimmäisen vuoron pitäisi olla perillä klo 8. Kaikki yhteydet ovat vaihdollisia.							
Padasjoki	Tampere	LT		LT	LT		LT
Jos oletetaan vain asiointiyhteys, ei työmatkayhteyksiä, niin silloin liikennöintiäika on ehkä ok. Samana päivänä ei pääse matkustamaan Padasjoki-Tampere-Padasjoki (mutta toiseen suuntaan kyllä).							
Kuhmoinen	Padasjoki	PT		PT	PT		PT
Padasjoki	Jämsä	PT		PT	PT		PT
Aamun ensimmäinen vuoro on liian myöhään perillä (klo 9.45, sitä edellinen klo 02.15).							
Padasjoki	Jyväskylä	PT		PT	PT		PT
Aamun ensimmäinen vuoro on liian myöhään perillä.							
Luhanka	Sysmä	LT		LT	LT		LT
Vaihto Joutsassa							
Sysmä	Joutsa	PT		PT	PT		PT
Ei oikein palvele työmatkoja nykyisellään. Hieman pidemmällä vaihtoajalla, kuin mitä Matkahuollon haku sallii, on ehkä pari yhteyttä enemmän.							
Korpilahti	Sysmä	LT		LT	LT		LT
Sysmä	Jyväskylä	PT		PT	PT		PT
Illan viimeinen vuoro lähtee liian aikaisin, ja ensimmäinenkin saisi olla aiemmin perillä.							
Joutsa	Hartola	PT		PT	PT		PT
Hartola	Jyväskylä	PT		PT	PT		PT
Joutsa	Heinola	PT		PT	PT		PT
Heinola	Jyväskylä	PT		PT	PT		PT
Pertunmaa	Heinola	MT		MT	MT		MT
Heinola	Mikkeli	PT		PT	PT		PT
Aamun ensimmäinen vuoro on liian myöhään perillä (klo 10.25; sitä edellinen jo klo 04.15).							

Heinola	Kouvola	MT		MT	MT		MT	Jos oletetaan vain asiointiyhteys, ei työmatkayhteyksiä, niin silloin liikennöintiäika ehkä on ok. Tarjontana lähinnä Jyväskylä-Kotka-pikavuorot + 2 Heinola-Kotka-pikavuoroa.
Iitti	Nastola	MT	PT	PT	MT	PT	PT	Aamun työmatkayhteydet ovat melko huonot.
Nastola	Kouvola	MT	PT	PT	MT	PT	PT	Perustaso arkena täyttynee, jos käyttää eri välineitä eri suuntiin (työmatkoja ajatellen).
Orimattila	Helsinki	PT		PT	PT		PT	Aamun ensimmäinen vuoro on liian myöhään perillä
Orimattila	Mäntsälä	MT		MT	MT		MT	
Pukkila	Orimattila	PT		PT	PT		PT	Aamun yhteydet ovat perillä 7.05 ja 8.40, eli ei yhteyttä klo 8 aikoihin.
Orimattila	Porvoo	PT		PT	PT		PT	Aamun ensimmäinen vuoro on liian myöhään perillä.
Myrskylä	Orimattila	MT		MT	MT		MT	Aamun ensimmäinen vuoro on liian myöhään perillä. Tarjontana Kotka-Tampere-vakiot.
Artjärvi	Myrskylä	PT		PT	PT		PT	Aamun yhteys on perillä klo 06.50, eli ei yhteyttä klo 8 aikoihin.
Artjärvi	Porvoo	PT		PT	PT		PT	Arjen viimeisen yhteyden pitäisi lähteä myöhemmin.
Artjärvi	Helsinki	PT		PT	PT		PT	
Artjärvi	Iitti	MT		MT	MT		MT	Yhteysväliillä on pitempiin yhteyksiin perustuvaa tarjontaa, jonka on jatkossakin hyvä olla tällä tasolla

5 Kehittämistoimenpiteet

5.1 Joukkoliikenteen tarjonnan parantaminen

Työn aikana on todettu, että jos joukkoliikenteen rahoitusta on mahdollista lisätä, olisi perusteltua suunnata se Lahden seudun toimivaltaisen viranomaisen sisäiseen liikenteeseen. On arvioitu, että käyttäjämäärät voisivat kasvaa eniten Lahden seudun sisäisessä ja Lahden sekä lähikuntien kuntakeskusten välisessä liikenteessä. ELY:n liikenteestä suurin potentiaali on Helsingin suunnan yhteyksissä. Toisaalta Helsingin ja Lahden välisessä liikenteessä junaliikenne kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön toimivaltaan.

Lahden seudun joukkoliikenteessä on asetettu siten tavoitteeksi tarjonnan säilyttäminen nykytilanteen tasoisena. Kustannusten kasvun vuoksi on paineita, että liikennetarjontaa jouduttaisiin supistamaan, ellei nykytasoa tietoisesti tavoitella.

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 Lahden seudulle. Lisäksi on tärkeää parantaa Lahden seudullakin erityisesti keskustojen ja sisääntuloväylien sujuvuutta niillä kohdin, joissa aiheutuu viiveitä bussiliikenteelle. Lisäksi vaikutetaan siihen, että operaattorit parantavat matkustajille suunnattua liikenteen häiriötiedotusta etenkin runkoyhteyksillä.

Valtakunnallisen joukkoliikenteen informaatioportaalin (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 niin, että VR:n junaliikenne saadaan mukaan seutulippujärjestelmään siellä, missä junaliikenne on osa työssäkäyntialueen joukkoliikennepalveluja.

Kalustoon ja linjaston selkeyteen kiinnitetään erityistä huomiota.

Joukkoliikenteen kilpailukykyä ja houkuttelevuutta lisätään seuraavilla liikenneverkkoon ja pysäkkeihin kohdistuvilla toimenpiteillä:

- Lahden matkakeskus
- Trion vaihtopysäkit Lahden keskustassa

Lisäksi seudun pysäkki-informaation ja pysäkki-infrastruktuurin laatutasoa voidaan vuositain vähitellen parantaa. Uudenmaan ELYn infrahankkeissa panostetaan etenkin pääkaupunkiseudulla joukkoliikennettä sujuvoitaviin toimenpiteisiin. Toinen painopiste on pysäkkien, pysäkkiyhteyksien ja liityntäpysäköinnin parantaminen.

5.3 Kustannukset

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.

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. ELYt ovat joutuneet tämän vuoksi vähentämään ostoliikennettään. Voi olla, että myös siirtymäaikojen liikennöintisopimusten liikenne vähenee joiltakin osin aiemmin kuin mihin asti ne ovat voimassa. Syyinä liikenteen vähenemiseen ovat matkustajamäärien lasku ja kustannustason nousu eli liikenne on voinut muuttua aiempaa kannattamattommaksi. Siten kuntien rooli liikenteen hankkimisessa kasvaa. Jos palvelutasoa halutaan nostaa, se edellyttää julkisen rahoituksen kasvattamista.

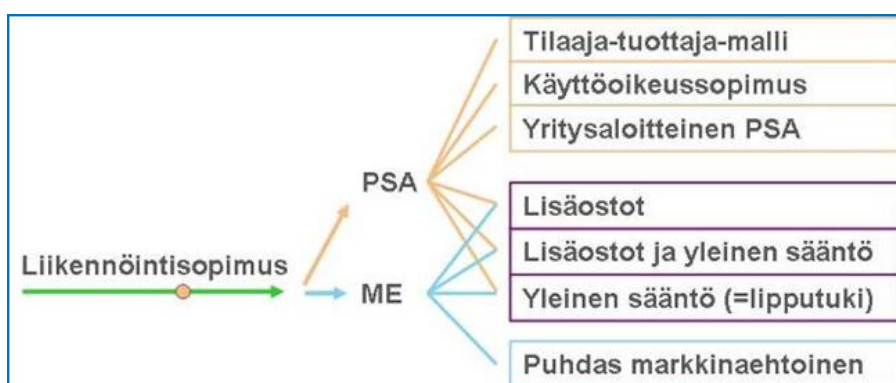
Lahden seudulla tavoitteeksi on asetettu liikenteen nykyisen tason säilyttäminen. Sen vuoksi palvelutason määrittämisestä ei suoranaisesti aiheudu lisäkustannuksia. Mikäli kustannustason ja matkustajamäärien vähenemisen myötä on paineita liikenteen vähentämiseen ja nykyistä suuremman liikenteen määrän ostamiseksi, syntyy tarvetta kasvattaa joukkoliikenteen julkista rahoitusta.

Myöskään junaliikenteen mahdollisten muutosten kustannuksia ei ole arvioitu, sillä se on liikenne- ja viestintäministeriön toimivallassa.

6 Liikenteen järjestäminen

6.1 Liikenteen järjestämistavat

Siirtymäajan jälkeen liikenne voidaan tuottaa joko markkinaehtoisesti tai soveltaen palvelusopimusasetusta. Palvelusopimusasetusta sovelletaan, kun toimivaltainen viranomaisena 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 21. Joukkoliikenteen järjestämistavan valintaprosessi siirtymäajan liikennöintisopimusten umpeuduttua (LVM).

Kuvan selitykset:

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

Toimivalta-alueen eri alueilla voidaan soveltaa erilaisia liikenteen järjestämistapoja.

Markkinaehtoinen liikenne

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

Markkinaehtoisessa liikenteessä joukkoliikenteen palvelutaso muodostuu liikennöitsijöiden anomien reittiliikennelupien mukaisesti. Viranomaisena 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 lipputukea vain soveltamalla yleistä sääntöä. Tällöin liikenteille määrätään hintavelvoite, eli liikennöitsijät velvoitetaan 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 suunnittelemasta ja kilpailuttamasta liikenteestä käytetään yleensä nimitystä PSA-liikenne. Käytännössä näillä tarkoitetaan kuvan 21 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 sopimustyyppisiä 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 hankintana 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 hankinta 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 kirjainpitoon perustuvaa jälkilaskentaa. Tämän tarkoituksena on seurata, ettei liikenteen tuotama voitto johda ylikompensatioon.

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 suoramankinnan kynnsarvoja.

Tilaaaja-tuottajamalli

Tilaaaja-tuottajamallissa toimivaltainen viranomainen tilaa joukkoliikennepalveluiden tuotannon liikennöitsijöiltä kilpailuttamalla. Bruttokustannusmallissa lipputuloriski on viranomaisella. Nettokustannusmallissa lipputuloriski on liikennöitsijällä. Tilaaaja 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.

Taulukossa 7 on esitetty yhteenveto uuden joukkoliikennelain vaikutuksista Lahden seudulla.

Taulukko 7. Yhteenveto joukkoliikennelainsäädännön muutosvaikutuksista Lahden seudulla.

	2011				2012				2013				2014			
	Neljännes				Neljännes				Neljännes				Neljännes			
Toimenpiteet	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1) Liikenteen valmistelu																
Kuntien lausunnot				●												
Sidosryhmien lausunnot				●												
Palvelutasomäärittelyjen hyväksyminen				●												
Päätös liikenteen järjestämistavasta							●									
Vaihtoehto markkinaehtoinen																
2A Liikenteen hankinta (Markkinaehtoinen)																
Päätös liikenteen järjestämistavasta				●												
Reittiliikennelupien hakemukset ja päätökset																
Täydentävät lisäostot:																
- hankinta-asiakirjojen valmistelu																
- tarjouskilpailu ja hankintapäätös																
Liikennöinti alkaa																
Vaihtoehto PSA																
2B) Liikenteen hankinta (PSA: käyttöoikeussopimukset)																
Päätös liikenteen järjestämistavasta				●												
EU-ilmoitus				●												
Hankinta-asiakirjojen valmistelu																
<i>Todennäköisesti tarvitaan useampia kilpailutuskiertoja</i>																
(mahd. aiempi) Hankinta-asiakirjojen julkaisu																
(mahd. aiempi) Tarjousten jättö																
(mahd. aiempi) Hankintapäätös																
(ainoa tai viim.) Hankinta-asiakirjojen julkaisu																
(ainoa tai viim.) Tarjousten jättö																
(ainoa tai viim.) Hankintapäätös																
Liikennöinti alkaa																

Kirjallisuus

- Rosenberg, M. & Perälä, A. 2010: Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Uudenmaan ELYn alueella. Esiselvitys., Uudenmaan ELY-keskus, Helsinki.34 s.
- Rosenberg, M., 2010. Ohje joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyyn. Liikennevirasto 2010.
- Rosenberg, M. & Weiste, H. KETJU yhdistää kaupunki- ja seutuliikenteet. Keskisuurten kaupunki-seutujen joukkoliikenneuudistus. LVM 39/2009
- Rosenberg, M. & Weiste, H., Perälä, A. 2011: Kaukoliikenteen palvelutason nykytila ja kehittämistarpeet. Perus- ja erityispalvelutaso, Liikenne- ja viestintäministeriö 21/2011. Helsinki. 63 s.
- Rosenberg, M. & Weiste, H., 2011: Kaukoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriö /2011. Helsinki. s.
- 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.
- Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurilla kaupunkiseuduilla. LVM 54/2007
- Joukkoliikenteen kilpailukykyinen palvelutaso suurilla kaupunkiseuduilla. LVM 55/2007
- Julkisen liikenteen peruspalvelutaso. LVM 7/2005
- Kaukoliikenteen peruspalvelutaso. LVM (39/2007).
- Liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen, Prosessikuvaus. LVM 43/2003
- Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymään HSL:een. HSL 2010.

Liite 1. Palvelutasoluokat ja määrälliset palvelutasotekijät

Taulukko 8. Palvelutasoluokat ja määrälliset palvelutasotekijät (Liikennevirasto 2011)

Palvelutasoluokka	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
<i>Esimerkkejä käyttäympäristöstä</i>	Keskisuuret ja suuret kaupunkiseudut ja yhteydet niiden lähiokeskuksiin	Keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet ja keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Yhteydet kylistä kuntakeskukseen	Haja-asutusalue
<i>Määntelmä</i>	Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin	Vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, koulun ja asiointiin	Perusyhteydet: aamulla töihin/kouluun, iltapäivällä takaisin, asiointi kahdesti viikossa	Ainoastaan lakisääteiset kuljetukset
<i>Tavoite</i>	Lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta	Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen	Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia	Turvata arjen liikkumistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä	Turvata asiointimahdollisuudet	Hoitaa lakisääteiset kuljetukset
<i>Määrälliset tekijät</i>						
Liikennöinti-aika						
Talvi: arki	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	08.00 - 16.00	
Kesä: arki	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	9 - 15 välillä	
Talvi: lauantai	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00	Asiointiyhteys		
Kesä: lauantai	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00	Asiointiyhteys		
Talvi: sunnuntai	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen		
Kesä: sunnuntai	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen		
Vuoroväli/-määrä						
Talvi: ruuhka	10 - 20 min	15 - 30 min	30 min			
Kesä: ruuhka	20 - 30 min	30 min	60 min			
Talvi: arkipäivä	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	3 - 5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä	
Kesä: arkipäivä	30 - 60 min	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 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Kesä: arki-ilta (klo 18-)	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Talvi: lauantai	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Kesä: lauantai	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Talvi: sunnuntai	30 min	60 min	120 min	tarpeen mukaan		
Kesä: sunnuntai	30 - 60 min	60 - 120 min	120 min	tarpeen mukaan		
Etäisyys pysäkillle	300-500 m kävelyetäisyys	500-800 m kävelyetäisyys				
Kokonaismatka-aika	Korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai pp kaupunkiloissa)					
Vaihtojen määrä	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Vaihto sallittu	Vaihto sallittu		

Liite 2. Nykytilanteen tarjonta

Taulukon lukuohje: Taulukon liikennöintiäika viittaa perilläoloaikaan suunnassa, joka on merkittävämpi pendelöinti- tai asiointikohde. Esimerkiksi Helsingin osalta junalla ensimmäinen vuoro saapuu määräpaikkaan kello 6:40 ja illalla viimeinen vuoro lähtee kello 22:41. Yöajan vuorot ovat liikennöintiäkatarkastelun ulkopuolella (paitsi välillä merkitty sulkuihin), mutta huomioitu vuoromäärissä.

Vuorojen määrä **x+x** tarkoittaa vuoroja vasemman puoleisesta kunnasta oikeanpuoleiseen + takaisin. **x+x (vaihto)** tarkoittaa, että kaikki yhteydet ovat vaihdollisia. **x+x (vaihto y+z)** tarkoittaa, että yhteyksistä y kpl toiseen suuntaan ja z kpl toiseen suuntaan on vaihdollisia. Vuorojen määrässä vakiovuorot, pikavuorot ja junat ovat omilla riveillään. Niillä yhteysväleillä, joilla on junayhteys (sekä Hämeenkoskella), myös liikennöintiäika on ilmoitettu erikseen vakiovuoroille, pikavuoroille ja junille (ilmoitettu liikennöintiajan edessä kirjaimilla v, p ja j). Väri kertoo, mihin palvelusluokkaan yhteysväli pelkästään tämän kriteerin perusteella kuuluisi.

Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
--------------	-------------------	-----------	------------------	------------	--------------------

Taulukko 9. Nykytilan tarjonta yhteysväleittäin. Lähteet Matkahuolto (syyskuu 2011) ja VR (syyskuu 2011).

Kaupunki- ja kuntakeskusten väliset yhteydet			liikennöintiäika arkisin (suluisa aamun seuraava/ edellinen - illan edellinen/ seuraava)	vuoroja kpl Matkahuolto arkisin	liikennöintiäika lauantaisin	vuoroja kpl Matkahuolto lauantaisin	liikennöintiäika sunnuntaisin	vuoroja kpl Matkahuolto sunnuntaisin
Lahti	Helsinki	vakio	v 1110-1545	2+1	v 1655-0900	1+1	v 1825-1930	2+1
		pika	p 0445-2330 (0300)	34+38	p 0445-2330 (0300)	31+33	p 0445-2330 (0300)	30+34
		juna	j 0640-2241	43+43	j 0640-2241	41+39	j 0640-2241	35+32
Mäntsälä	Lahti	vakio	v 0850-1500	4+4	-	-	-	-
		pika	p 0450-2015	8+9	p 0450-2015	8+9	p 0450-2215	8+9
		juna	j 0742-2317	19+19	j 0742-2317	17+18	j 0742-2317	17+18
Lammi	Lahti	vakio	0640-2000	10+12	1000-2000	2+2	1105-2015	3+3
		pika		20+17		19+15		18+15
Lahti	Hämeenlinna	vakio	v 0930-1530	5+3	v 1310-1530	2+2	v 1310-1830	3+3
		pika	p 0535-2305	8+12	p 0535-2305	7+9	p 0535-2305	7+8
		juna	j 0636-2339	18+20 (vaihto)	j 0736-2339	16+18 (vaihto)	j 0809-2339	15+18 (vaihto)
Riihimäki	Lahti	vakio	v 1105-1210	1+1	-	-	-	-
		pika	p 1350-1805	2+4	p 1350-1520	2+3	p 1350-1805	2+4
		juna	j 0654-2206	18+18	j 0654-2206	18+17	j 0754-2206	17+15
Lahti	Tampere	vakio	v 1515-1515	3+2	-	-	-	-
		pika	p 0745-1930	11+12	p 0920-1930	10+12	p 0920-2130	10+12
		juna	j 0722-2302	18+20 (vaihto)	j 0822-2302	18+20 (vaihto)	j 0852-2302	18+20 (vaihto)
Jämsä	Lahti	vakio	0855-2245	-	0855-2245	-	0855-2245	-
		pika	(0310-2245)	8+8	(0310-2245)	8+8	(0310-2245)	8+8
Lahti	Jyväskylä	vakio	0540-0200	3+2	0540-0200	2+1	0540-0200	1+2
		pika	(0310-0200)	17+16	(0310-0200)	16+15	(0310-0200)	15+16
Lahti	Mikkeli	vakio	p 0415-0155	-	p 0415-0155	-	p 0415-0155	-
		pika	(p 1025-2100)	12+11	(p 1025-2100)	11+10	(p 1025-2100)	12+9
		juna	j 1055-1903	7+8 (vaihto 2+2)	j 1055-1903	5+7 (vaihto 2+2)	j 1055-1903	7+6 (vaihto 2+1)
Kouvola	Lahti	vakio	v 0745-1625	2+2	v 1100-1215	1+1	-	-
		pika	p 1150-1930	4+4	p 1325-1930	2+2	p 1325-1930	2+2
		juna	j 0538-2342	21+20	j 0538-2108	17+15	j 0900-2342	14+16
Kärkölä+Jävelä	Mäntsälä	vakio	v 1530-0715	2+1	-	-	-	-
		pika	-	-	-	-	-	
		juna	j 0738-2230	17+15 (vaihto)	j 0738-2120	17+18 (vaihto)	j 0835-2230	16+18 (vaihto)
Kärkölä+Jävelä	Hausjärvi (Oitti) Oitti th	vakio	v 1305-1010	1+1	-	-	-	-
		pika	p 0725-2040	4+2	p 0725-2040	3+2	p 0725-2040	4+2
		juna	j 0521-0024	18+18	j 0657-2224	17+18	j 0836-0024	15+17
Kärkölä+Jävelä	Riihimäki	vakio	v 1335-0940	1+1	-	-	-	-
		pika	p 0745-2025	4+2	p 0745-2025	3+2	p 0745-2025	4+2
		juna	j 0533-0013	18+18	j 0700-0013	17+18	j 0846-0013	15+17
Kärkölä+Jävelä	Hämeenlinna	vakio		-		-		-
		pika		-		-		-
		juna	j 0636-2340	18+18 (vaihto)	j 0736-2240	17+17 (vaihto)	j 1009-2340	14+17 (vaihto)
Hämeenkoski (pikavuorot Hämeenkoski th)	Lammi	vakio	v 0755-1740	13+9	v 1230-1620	2+2	v 1230-1910	3+3
		pika	p 0500-2335	17+20	p 0500-2335	15+19	p 0500-2335	15+18
Hämeenkoski (pikavuorot Hämeenkoski th)	Hämeenlinna	vakio	v 0930-1530	5+2 (vaihto 1+0)	v 1310-1530	2+2	v 1215-1830	3+3
		pika	p 0535-2305	8+12	p 0535-2305	7+9	p 0535-2305	7+8
Hämeenkoski (pikavuorot Hämeenkoski th)	Tampere	vakio	v 1515-1135	3+1 (vaihto 2+0)	v -	-	v -	-
		pika	p 0745-1930	10+13 (vaihto 0+2)	p 0920-1930	9+12	p 0920-2130	9+12

Kaupunki- ja kuntakeskusten väliset yhteydet			liikennöinti-aika arkinen (sulussa aamun seuraava/ edellinen - illan edellinen/ seuraava)	vuoroja kpl Matkahuolto arkinen	liikennöinti-aika lauantaisin	vuoroja kpl Matkahuolto lauantaisin	liikennöinti-aika sunnuntaisin	vuoroja kpl Matkahuolto sunnuntaisin
Padasjoki	Lammi	vakio pika	0640-1905	2+2	ei liikennettä	-	ei liikennettä	-
Padasjoki	Hämeenlinna	vakio pika	0845-1750	2+3 (vaihto)	1400-1440	1+2 (vaihto)	1845-	1+0
Padasjoki	Tampere	vakio pika	1415-1345	2+3 (vaihto 0+1)	-1400	0+2 (vaihto)	1900-1345	1+1
Kuhmoinen (pikavuorot Padasjoki Taulu ABC)	Padasjoki	vakio pika	0800-2130 (0225-0110)	- 8+8	0800-2130 (0225-0110)	- 8+8	0800-2130 (0225-0110)	- 8+9
Padasjoki (pikavuorot Padasjoki Taulu ABC)	Jämsä	vakio pika	0945-1945 (0215-0125)	- 8+8	0945-1945 (0215-0125)	- 8+8	0945-1945 (0215-0125)	- 9+8
Padasjoki (pikavuorot Padasjoki Taulu ABC)	Jyväskylä	vakio pika	1040-1845 (0310-0030)	- 8+8	1040-1845 (0310-0030)	- 8+8	1040-1845 (0310-0030)	- 9+8
Luhanka	Sysmä	vakio pika	1630-1350	1+1 (vaihto)	ei liikennettä		1620-	1+0
Sysmä	Joutsa	vakio pika	0745-1550	3+0 (vaihto 2+0) 0+1	1435-1550	1+0 (vaihto) 1+1	1435-1550	1+0 (vaihto) 1+1
Korpilahti (Kärkinen th)	Sysmä	vakio pika	ei liikennettä	ei liikennettä	ei liikennettä	ei liikennettä	1455-	1+0
Sysmä	Jyväskylä	vakio pika	0845-1445	2+0 (vaihto) 1+1	1550-1445	1+0 (vaihto) 1+1	1550-1445	1+0 (vaihto) 1+1
Joutsa	Hartola	vakio pika	0630-2315 (0820-2315)	5+4 8+11	0630-2315 (0820-2315)	1+0 6+10	0820-2315	- 8+8
Hartola	Jyväskylä	vakio pika	0540-2010 (0745-0200)	3+3 (vaihto 2+1) 10+10	0540-1725 (0845-0200)	- 10+8	0540-2010 (1125-0200)	- 8+10
Joutsa	Heinola		0730-2235	4+2 7+10	0730-2235	1+0 5+9	0900-2235	- 7+7
Heinola	Jyväskylä	vakio pika	0540-2010 (0745-0200)	2+2 (vaihto 2+1) 9+9	0540-1725 (0845-0020)	- 9+7	0540-2010 (1125-0020)	- 7+8
Pertunmaa	Heinola	vakio pika	0745-1620	2+2	ei liikennettä		ei liikennettä	
Heinola	Mikkeli	vakio pika	0415-2100 (1025-0155)	0+1 14+12	0415-2100 (1025-0155)	- 12+12	0415-2100 (1025-0155)	- 13+11
Heinola	Kouvola	vakio pika	1320-1745	- 2+2	1320-1745	- 1+2	1320-1745	- 3+2
litti (Kausala)	Nastola	vakio pika juna	v 0720-1650 p 1115-1943 j 0527-2352	2+2 4+4 5+7	- p 1300-1943 j 0527-1905	- 2+2 3+4	- p 1300-1943 j 0854-2352	- 2+2 3+4
Nastola (pikavuorot entinen St1)	Kouvola	vakio pika juna	v 1145-1410 p 0900-1830 j 0733-1621	2+2 4+4 7+5	- p 1220-1830 j 0733-1621	- 2+2 4+3	- p 1220-1830 j 1233-1621	- 2+2 4+3
Orimattila	Helsinki	vakio pika	0820-1630	3+5 (vaihto 0+2)	1655-0900	1+1	1825-1930	2+1
Orimattila	Mäntsälä	vakio pika	0715-1730	2+2	ei liikennettä		ei liikennettä	
Pukkila	Orimattila	vakio pika	0705-1940 (0840-1940)	6+6	1125-1540	2+2	1425-2245	3+3
Orimattila	Porvoo	vakio pika	0950-1705	4+6 (vaihto 0+2)	1425-1310	1+2	1705-2035	2+2
Myrskylä	Orimattila	vakio pika	0930-1645	2+2	0930-1645	2+2	0930-1645	2+2
Artjärvi	Myrskylä	vakio pika	0650-1725 (1220-1725)	3+3	1220-1500	2+2	1345-1935	2+2
Artjärvi	Porvoo	vakio pika	0745-1630	3+3	1305-1415	2+2	1440-1845	2+2
Artjärvi	Helsinki	vakio pika	0635-1508	3+2 (vaihto)	1425-1300	2+2	1555-1730	2+2
Artjärvi	litti (Kausala)	vakio pika	0820-1435	2+1	ei liikennettä		2025-1605	1+1
Lahti	Hki-Vantaan lentoasema	vakio pika	0425-0200	- 23+26	0425-0200	- 23+26	0425-0200	- 23+25

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisu 25/2011				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Simo Airaksinen Annika Rantala Tero Anttila Johanna Wallin Paula Leppänen Maiju Lintusaari Aino Lehto		Julkaisuaika Joulukuu 2011		
		Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi Lahden seudun joukkoliikenteen palvelutaso Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen palvelusomärittely				
Tiivistelmä Lahden 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 Lahden 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 liikennöintiäaikaa ja vuoromäärää. Luokittelussa on sovellettu Liikenneviraston ohjetta 15/2011.				
Asiasanat Joukkoliikenne, palvelutaso, yhteistoiminta				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
	978-952-257-441-1	1798-8101		1798-8071
Kokonaissivumäärä		Kieli	Hinta (sis. alv 8%)	
42		Suomi		
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 25/2011				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Simo Airaksinen Annika Rantala Tero Anttila Johanna Wallin Paula Leppänen Maiju Lintusaari Aino Lehto		Utgivningsdatum December 2011		
		Utgivare Nylands närings-, trafik- och miljöcentral		
		Projektets finansiär/uppdragsgivare Nylands närings-, trafik- och miljöcentral		
Publikationens namn Service nivå för Lahtisregionens kollektivtrafik Nylands ELY-centrals service nivå definiering för kollektivtrafik				
Sammandrag Utredningen "Service nivå för Lahtisregionens kollektivtrafik" är en fortsättning till Nylands ELY-centrals förstudie om bestämning av kollektivtrafikens service nivå på Nylands ELY-centrals område, nr 29/2010. Enligt förstudiet blev definieringsarbetet för kollektivtrafikens service nivå 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 Lahtisregionen 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 service nivå enligt lagen om kollektivtrafik. ELY-centralen bestyrkte med sitt beslut i december 2011 den åsyftade service nivån enligt utredningen för åren 2012 - 2016. I utredningen har man beskrivit både den nutida och den åsyftade service nivån 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, grundservice nivå, miniminivå och lagstadgad nivå. Som viktigaste klassificeringsfaktorer användes trafikeringstid och turantal. I klassificeringen har Trafikverkets anvisning nr 15/2011 tillämpats.				
Nyckelord Kollektivtrafik, service nivå, samarbete				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISBN (tryckt)	ISBN (elektroniskt)
	978-952-257-441-1	1798-8101		1798-8071
Sidoantal	Språk		Pris (moms 8 %)	
42	Finska			
Distribution/försäljning Publikationen finns också/enda tillgänglig på internetadressen: www.ely-keskus.fi/nyland/publikationer				
Publikationens finansiär 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 978-952-257-441-1(PDF)

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