



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

# Riihimäen seudun joukkoliikenteen palvelutaso

Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen  
palvelutasomäärittely PATA2



# **Riihimäen seudun joukkoliikenteen palvelutaso**

**Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen palvelutasomäärittely  
PATA2**

Jyrki Rinta-Piirto, Saija Ränä

**27/2011**

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

ISBN 978-952-257-443-5 (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>

Taitto: Noora Kauppila

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

# Sisällys

<b>1 Tausta</b> .....	<b>6</b>
<b>1.1 Uudenmaan ELY toimivaltaisena viranomaisena</b> .....	<b>6</b>
<b>1.2 Joukkoliikenteen lainsäädännön uudistuminen</b> .....	<b>7</b>
<b>2 Lähtökohdat</b> .....	<b>8</b>
<b>2.1 Aiemmat suunnitelmat</b> .....	<b>8</b>
<b>2.2 Valtakunnalliset suositukset</b> .....	<b>8</b>
<b>2.3 Kaukoliikenteen palvelutaso</b> .....	<b>8</b>
<b>3 Nykytilan analyysi</b> .....	<b>10</b>
<b>3.1 Väestö</b> .....	<b>10</b>
<b>3.2 Työpaikat ja palvelut</b> .....	<b>11</b>
<b>3.3 Joukkoliikennejärjestelmä</b> .....	<b>12</b>
3.3.1 Joukkoliikenteen tarjonta nykytilanteessa .....	13
<b>3.4 Joukkoliikenteen kysyntä</b> .....	<b>13</b>
3.4.1 Työmatkat .....	13
3.4.2 Opiskelumatkat.....	13
<b>3.5 Rahoitus</b> .....	<b>14</b>
3.5.1 Kuntien kuljetuskustannukset .....	14
3.5.1 Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kokonaisrahoitus.....	16
<b>3.6 Asukaskysely</b> .....	<b>17</b>
<b>4 Joukkoliikenteen palvelutaso</b> .....	<b>18</b>
<b>4.1 Palvelutasoluokittelu</b> .....	<b>18</b>
<b>4.2 Palvelutason määrälliset tavoitteet</b> .....	<b>19</b>
<b>4.3 Laadulliset tavoitteet</b> .....	<b>20</b>
<b>4.4 Nykyinen palvelutaso</b> .....	<b>21</b>
<b>4.5 Tavoitteellinen palvelutaso</b> .....	<b>22</b>
<b>5 Kehittämistoimenpiteet</b> .....	<b>25</b>
<b>5.1 Joukkoliikenteen tarjonnan parantaminen</b> .....	<b>25</b>
<b>5.2 Laadulliset palvelutasotekijät</b> .....	<b>25</b>
<b>5.3 Kustannukset</b> .....	<b>26</b>
<b>6 Liikenteen järjestäminen</b> .....	<b>27</b>
<b>6.1 Liikenteen järjestämistavat</b> .....	<b>27</b>
<b>6.2 Liikenteen järjestämisen aikataulu</b> .....	<b>29</b>

# Esipuhe

Tämä työ sisältää Uudenmaan ELY-keskuksen Riihimäen 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.

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.

Työ on tehty projektiryhmässä, jonka jäseniä ovat olleet:

Kimmo Kiuru	Hyvinkää
Arja Hietanen	Hyvinkää
Jaakko Röpetti	Hausjärvi-Loppi-Riihimäki
Seppo Nikkanen	Ely-keskus

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

Aleksi Heikkilä	Hausjärven kunta
Maarit Kaartokallio	Hämeenlinnan kaupungin viranomainen
Kimmo Kiuru	Hyvinkään kaupunki
Tuomo Kojo	Linja-autoliitto
Anna-Maija Jämsén	Riihimäen kaupunki
Pekka Leppänen	Lopen kunta
Risto Pekola	Pekolan Liikenne Oy
Juhani Puro	Ventoniemi Oy
Rea Koivula	Janakkalan kunta
Asko Määttänen	Mäntsälän kunta
Heikki Pusa	Hämeen liitto
Seppo Nikkanen	Ely-keskus
Pekka Rintala	Oy Matkahuolto Ab
Jaakko Röpetti	Hausjärvi-Loppi-Riihimäki

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	Uudenmaan liitto
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
Tuukka Tuomala	Lahden joukkoliikennetyöryhmä
Heikki Pusa	Hämeen liitto
Lauri Helke	VR
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 Strafica Oy, josta työhön ovat osallistuneet Jyrki Rinta-Piirto ja Saija Räinen.

# 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 Riihimäen seutulippualueutta. Kuvassa on esitetty Uudenmaan ELYn alueen toimivaltaiset viranomaiset, joista Lahden seutu ja Hämeenlinnan seutu rajautuvat tarkasteltavaan seutulippualueeseen. Riihimäen seutulippualueen kunnista Janakkala kuuluu Hämeenlinnan seudun toimivalta-alueeseen. Lisäksi Riihimäen seutulippualueen sisällä on Hyvinkään ja Riihimäen kaupunkien toimivalta-alueet.



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



## 1.2 Joukkoliikenteen lainsäädännön uudistuminen

EU:n palvelusopimusasetus<sup>1</sup> (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 joko markkinaehtoisesti tai palvelusopimusasetuksen mukaisesti. PSA:ta on noudatettava, kun toimivaltainen viranomainen järjestää liikenteen markkinaehtoisista liikennettä monilukuisempaan, luotettavampaan, korkealaatuisempaan tai edullisempaan. Uudenmaan ELY:ssä joukkoliikennettä on tuettu esimerkiksi lippujen hintoja alentamalla ja ostoliikenteenä eli liikenne ei ole uuden lain mukaan puhtaasti markkinaehtoisista. Lisäksi alueella on ostettua junaliikennettä oikoradalla Lahteen, Lahden ja Riihimäen, Lahden ja Kouvolan, Riihimäen ja Tampereen, Helsingin ja Karjaan sekä Hangon ja Karjaan välillä. Myös HSL:n ostama junaliikenne Helsingistä Kirkkonummelle, Vantaankoskelle ja Keravalle 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). Palvelutason toteuttamiseen kunnat sitoutuvat käytännössä mm. liikennepalveluja ostaessaan.

---

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

## 2 Lähtökohdat

### 2.1 Aiemmat suunnitelmat

Riihimäen seudulla on laadittu aikaisemmin lukuisia joukkoliikennettä koskevia selvityksiä ja suunnitelmia:

- Hyvinkään-Riihimäen seudun kuntalogistiikkaselvitys vuodelta 2011, jossa on käsitelty monipuolisesti joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten nykytilaan Hyvinkään-Riihimäen seudulla.
- Hyvinkään ja Riihimäen paikallisliikenteille laaditut palvelutasotavoitteet.
- Liikennejärjestelmäsuunnitelmista Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma.

### 2.2 Valtakunnalliset suositukset

Liikennevirasto on laatinut ohjeet palvelutasomäärittelyille, jotta toimivaltaisten viranomaisten määräykset saadaan valtakunnan tasolla vertailukelpoisiksi ja alueiden palvelutasomääritykset 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 minuuttia, ruuhka-aikoina vähintään 15 minuuttia.

Kaukoliikenteen liityntäyhteyksien palvelutason määrittely todetaan olevan alueellisten toimivaltaisten viranomaisten velvoitteena. 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.

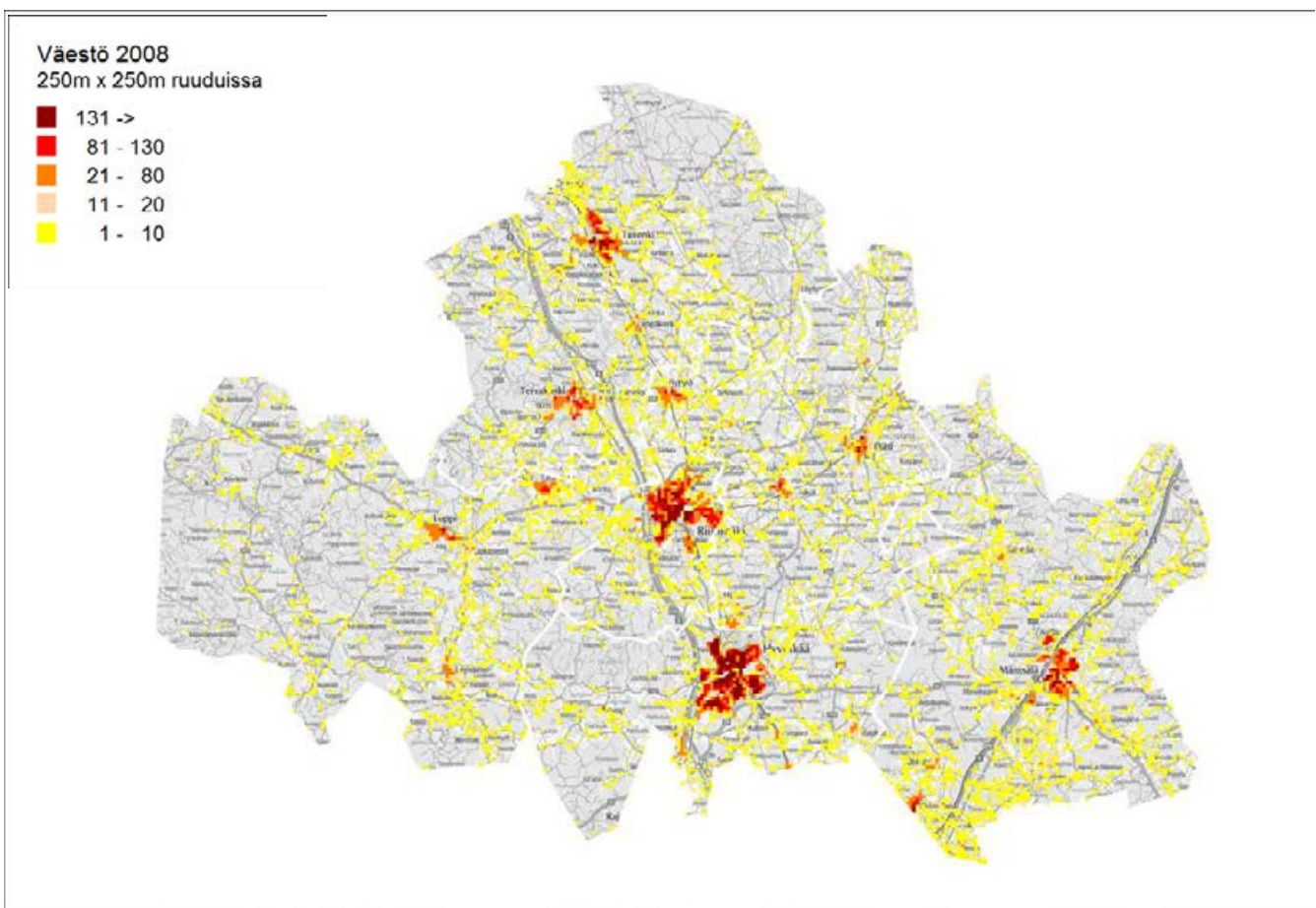
Kaukoliikenteen peruspalvelutasoon sisältyvät liityntämatkat kansainväliseen liikenneverkkoon suurilta kaupunkiseuduilta. Uudenmaan ELYn kannalta tavoite koskee Lahden kautta kulkevia yhteyksiä Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja Venäjän juniin siten, että matkat Euroopan tärkeimpiin kohteisiin voidaan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

# 3 Nykytilan analyysi

Riihimäen seudulla tuore Hyvinkään-Riihimäen seudun kuntalogistiikkaselvitys vuodelta 2011 toimii nykytilan analyysinä. Tässä on nostettu esiin muutamia keskeisimpiä seikkoja.

## 3.1. Väestö

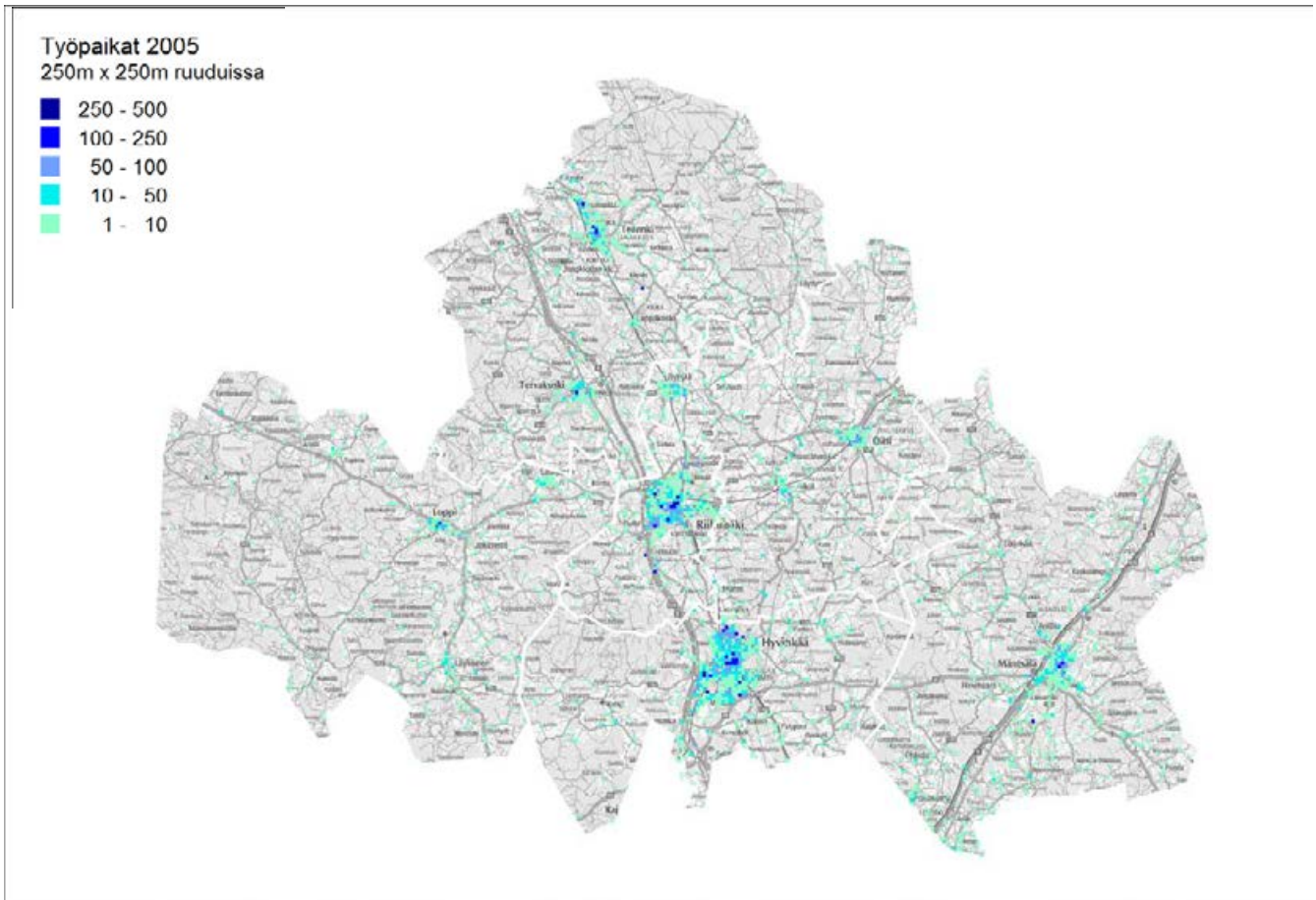
Riihimäen seudun väestön sijainti on esitetty kuvassa 2. Väestö keskittyy voimakkaasti Hyvinkään ja Riihimäen keskustaajamiin. Tilastolliset taajama-alueet kattavat tärkeimmät keskukset ja niiden ympäristön varsin laajalta alueelta.



Kuva 2. Väestö Riihimäen seutulippualueella (YKR © SYKE ja TK)

## 3.2 Työpaikat ja palvelut

Riihimäen työpaikkojen sijainti on esitetty kuvassa 3. Työpaikat keskittyvät Hyvinkäälle ja Riihimäelle.



Kuva 3. Työpaikat Riihimäen seutulippualueella (YKR © SYKE ja TK)

Myös julkiset palvelut, kaupalliset palvelut, oppilaitokset ja terveydenhuollon palvelut sijaitsevat pääasiassa kuntakeskuksissa tai muissa taajamissa.

### 3.3 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. Mm. 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.

Lippujärjestelmät eivät ole keskenään yhteensopivia lukuun ottamatta pääkaupunkiseudun ns. U-liikennettä, jossa on sovittu HSL-lippujen kelpoisuudesta ELYn sopimusliikenteessä. Tarkastellulla alueella on oma edullinen kuntien ja ELYn tukema seutulippu, joka on tarkoitettu säännöllisesti työssäkäyntialueella liikkuville. Myös pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa työssäkäyntimatkustusta varten on tarjolla edullisia työmatkalippuja. Kaupungeilla on lisäksi omat kaupunkilippunsa.

Myös joukkoliikenteen informaatiojärjestelmät ovat pääosin erilliset.. Linja-autoliikenteen aikataulutiedot löytyvät Matkahuollon sivuilta [www.matkahuolto.fi](http://www.matkahuolto.fi) ja junaliikenteen VR:n sivuilta [www.vr.fi](http://www.vr.fi). Uudenmaan liitto koordinoi yhteistä joukkoliikennesivustoa [www.uudenmaanjoukkoliikenne.fi](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.

### 3.3.1 Joukkoliikenteen tarjonta nykytilanteessa

Joukkoliikenteen tarjontaa on tarkasteltu kattavasti Hyvinkään-Riihimäen seudun kuntalogistiikkaselvityksessä vuodelta 2011. Tarjonta on parhainta välillä Hyvinkää-Riihimäki, junissa sekä välillä Loppi-Riihimäki.

## 3.4 Joukkoliikenteen kysyntä

### 3.4.1 Työmatkat

Merkittävä joukkoliikenteen potentiaalia määrittävä tekijä on työssäkäynti- ja työmatkojen suuntautuminen. Työssäkäynnin eli pendelöinnin suuntautumista on tarkasteltu kattavasti Hyvinkään-Riihimäen seudun kuntalogistiikkaselvityksessä vuodelta 2011. Pendelöintiä tapahtuu etenkin Riihimäen seudun sisällä, merkittävimmin Hyvinkäälle ja Riihimäelle. Yliseudullinen pendelöinti suuntautuu lähinnä etelään ja Hämeenlinnaan.

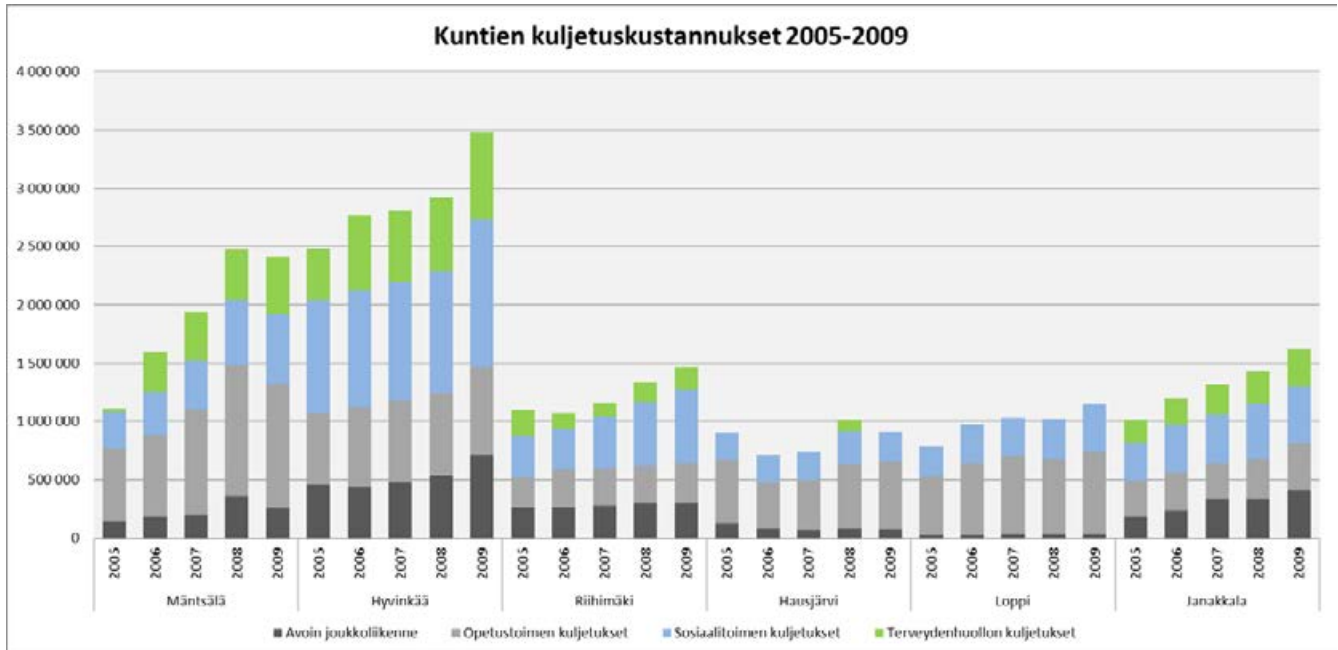
### 3.4.2 Opiskelumatkat

Opiskelijat ovat merkittävä joukkoliikenteen käyttäjäryhmä. Hyvinkään-Riihimäen seudun kuntalogistiikkaselvityksessä on tarkasteltu opiskelijamatkojen suuntautumista. Riihimäki ja Hyvinkää ovat tärkeitä ylikunnallisia opiskelijoiden määränpäitä seudulla. Muuten opiskelijamatkat ovat kunnan sisällä ja Hämeenlinnaan tai pääkaupunkiseudulle suuntautuvia.

## 3.5 Rahoitus

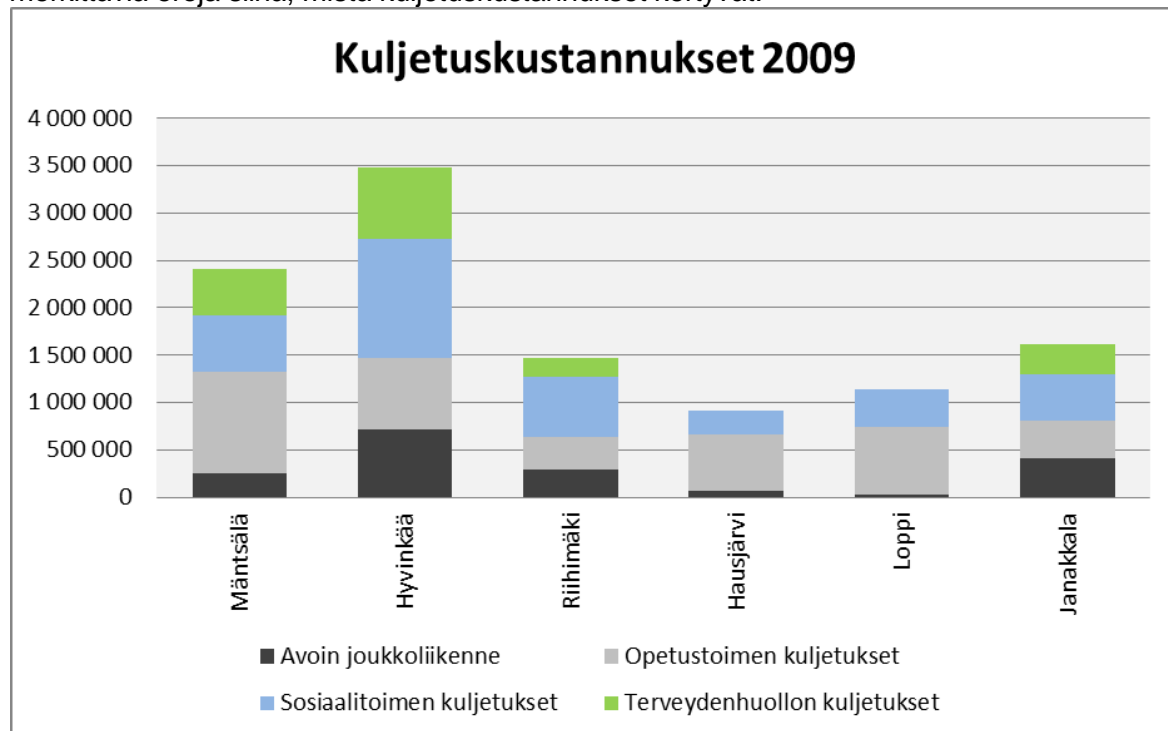
### 3.5.1 Kuntien kuljetuskustannukset

Kuvassa 4 on esitetty Riihimäen seudun kuntien kuljetuskustannusten kehitys vuodesta 2005 vuoteen 2009. Kustannukset ovat keskimäärin kasvaneet.



Kuva 4. Kuntien kuljetuskustannukset 2005-2009.

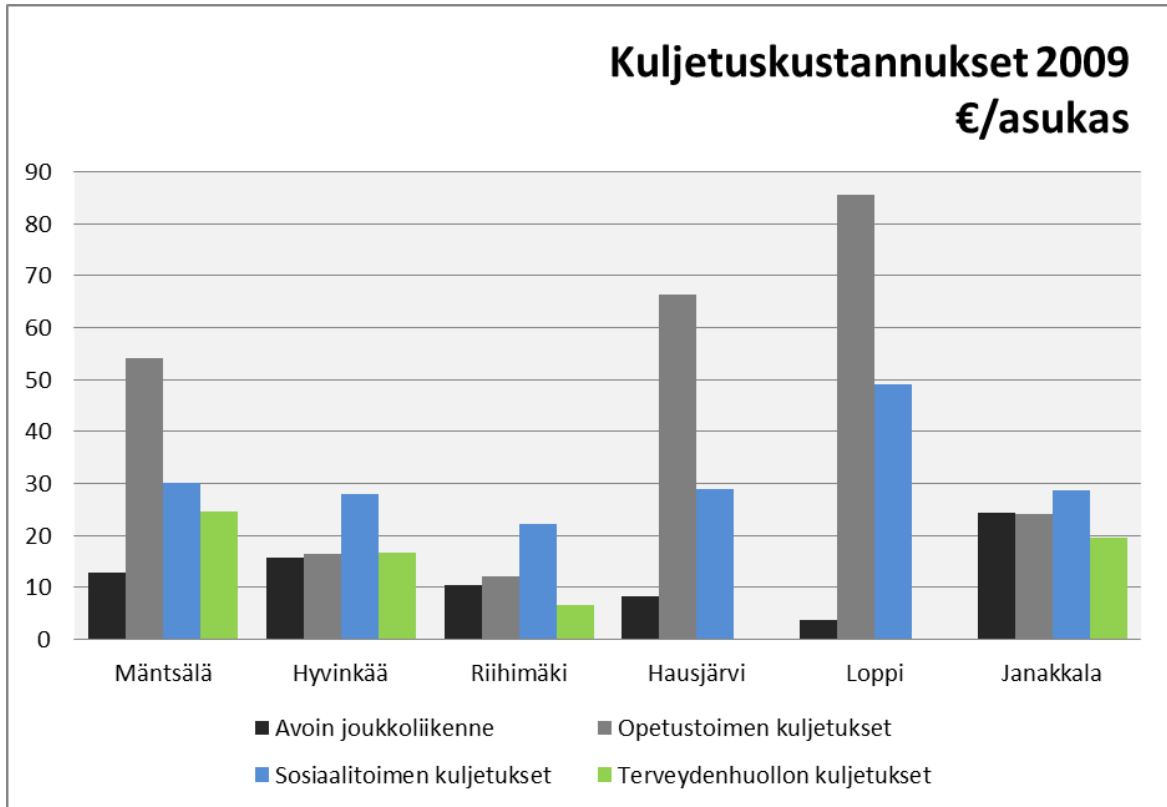
Kuvassa 5 on esitetty kustannusten jakauma kunnittain vuonna 2009. Kuntien välillä on merkittäviä eroja siinä, mistä kuljetuskustannukset kertyvät.



Kuva 5. Kuntien kuljetuskustannukset v. 2009.



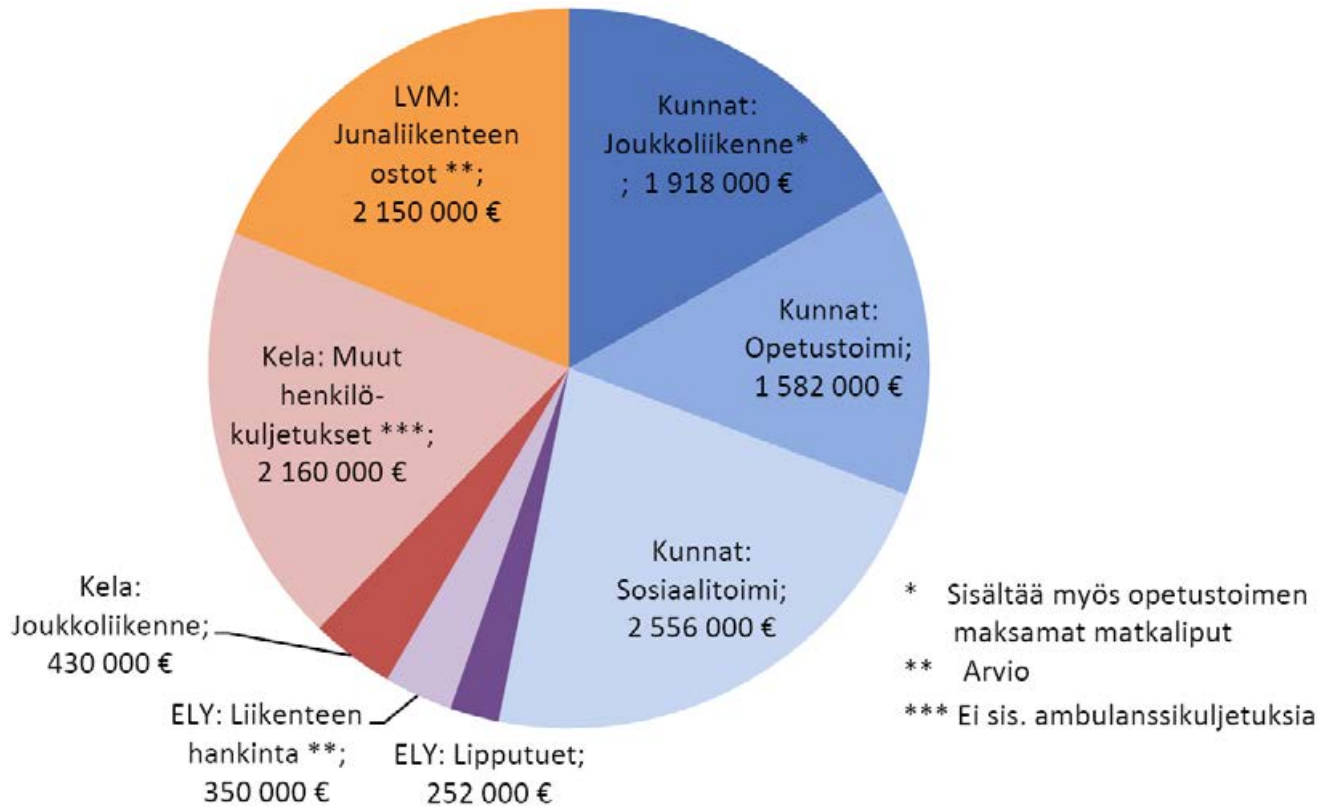
Kuvassa 6 on suhteutettu vuoden 2009 kuljetuskustannuksia kunnan asukasmääriin, että saadaan tieto suuruusluokasta. Etenkin Lopella ja Hausjärvellä iso osa kustannuksista syntyy opetustoimen kuljetuksista. Lopella myös sosiaalitoimen kuljetuskustannukset asukasta kohden ovat suhteellisen suuret verrattuna muihin kuntiin.



Kuva 6. Kuntien kuljetuskustannukset asukasta kohden.

### 3.5.1 Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kokonaisrahoitus

Hyvinkään-Riihimäen seudun kuntalogistiikkaselvityksen mukaan yhteiskunta käytti vuonna 2009 Hyvinkään-Riihimäen seudulla joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin noin 11 miljoonaa euroa. Kuvassa 7 on kokonaisrahoituksen jakaaminen.



Kuva 7. Hyvinkään-Riihimäen seudun joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kokonaisrahoitus vuonna 2009 (lähde: Hyvinkään-Riihimäen seudun kuntalogistiikkaselvitys)

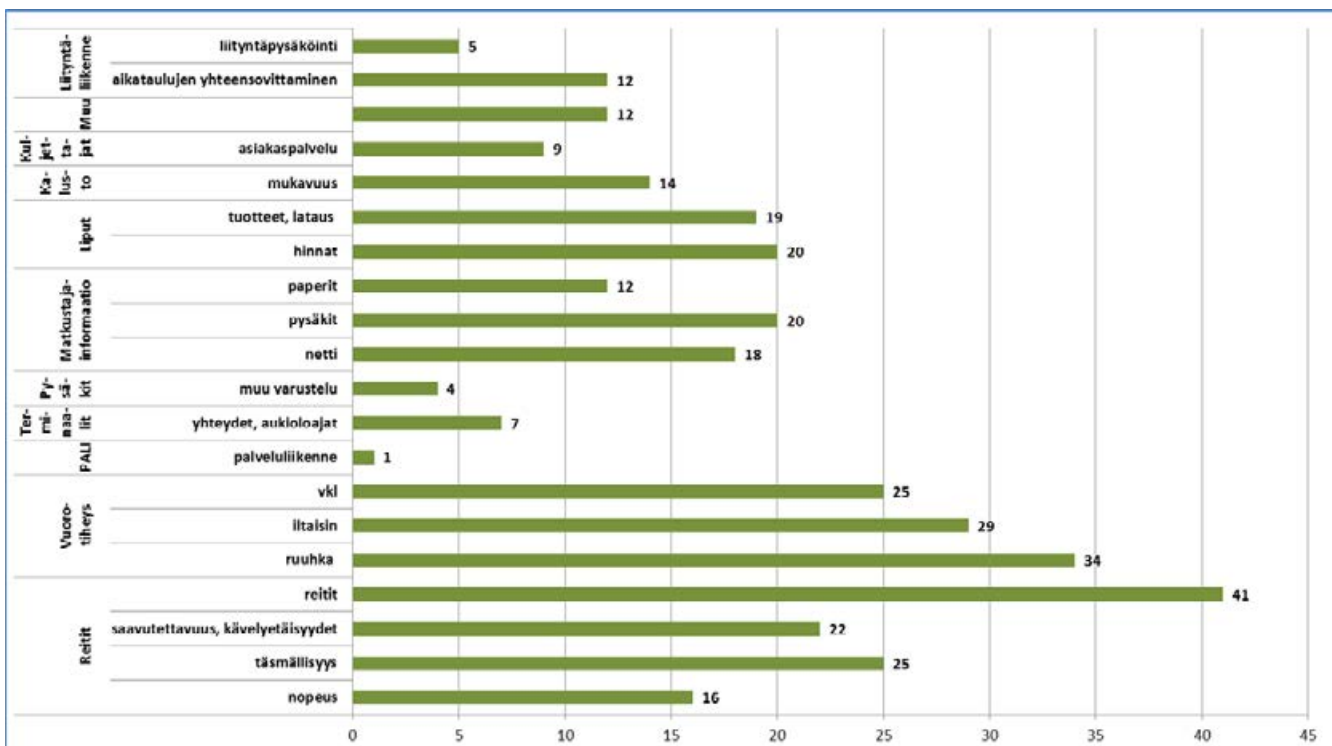
### 3.6 Asukaskysely

Hyvinkään-Riihimäen seudun kuntalogistiikkaselvityksen yhteydessä tehtiin asukaskysely, jonka tuloksia on käsitelty ko. raportissa. Tämän työn kannalta keskeisin tulos oli, että joukkoliikenteen käyttöä voitaisiin parhaiten lisätä tarjontaa lisäämällä sekä lippujärjestelmiä ja tiedottamista kehittämällä.

Myös 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 ja Riihimäen seudulla n. 400 henkilöltä. Kyselyn tärkeimmät havainnot Riihimäen seudun osalta olivat seuraavat:

- Junan käyttö on seudun asukkaiden parissa suhteellisen yleistä myös vapaa-aikana
- Joukkoliikennettä käytetään eniten pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla ja muualle suuntautuvilla yli tunnin matkoilla
- Joukkoliikenne palvelee säännöllisiä liikkumistarpeita melko hyvin (eniten mainintoja)
- Joukkoliikenteen käyttö lisääntyisi, jos lippujen hinnat olisivat alemmat, aikataulut vastaisivat liikkumistarpeita ja liikenteen täsmällisyys olisi parempi.

Seuraavassa kuvassa on esitetty asukaskyselyn avoimissa vastauksissa mainittujen seikkojen yleisyys. Eniten esiintyy palautetta reitteihin sekä vuorotiheyteen liittyen.



Kuva 8. Riihimäen seudun asukaskyselyn avoimissa vastauksissa esiintyvien seikkojen yleisyys.

# 4 Joukkoliikenteen palvelutaso

## 4.1 Palvelutasoluokittelu

Joukkoliikenteen palvelutasoa on tarkasteltu valituilla yhteysväleillä. Yhteysväleiksi on valittu yhteydet kylistä kuntakeskuksiin, kuntakeskusten väliset yhteydet ja yhteydet kuntakeskuksista maakuntakeskuksiin. Lisäksi tarkastelussa on ollut yhteydet merkittäville työpaikka-alueille ja eri palvelupisteisiin.

Palvelutasomäärittelyssä on käytetty Liikenneviraston laatimaa kuusiportaista palvelutasoasteikkoa. Joukkoliikenteen palvelutaso on siinä jaettu 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 liikennöintiaikoihin, päivittäisiin vuoromääriin, vuoroväliin ruuhka-aikana, päivällä 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 tavoitteet

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

- Kesäliikenteen osalta sallitaan esim. kilpailutasolla yhden luokan alennus ja muilla 1-2 luokan alennus
- Juna-asemille ja pikavuoropysäkeille kävelyetäisyystavoite on alle 1200 m kaikissa luokissa
- Alueet sijoitetaan palvelutasoluokkiin siten, että määrävänä tekijänä on vuorotarjonta
- Yöliikennettä järjestetään kilpailu- ja houkuttelevalla tasolla kysynnän mukaan.

Kilpailutason kriteerit eivät käytännössä täyty Riihimäen seudulla. Minimitasoa lukuun ottamatta liikennöintiä aamulla kuvaa saapumisaikaa ja iltapäivällä lähtöaikaa. Peruspalvelutason määrittely on erittäin laaja, keskitason määrittelyn ollessa puolestaan erittäin tiukka erityisesti ruuhka-ajan vuorovälin osalta.

Taulukko 1. Palvelutason määrälliset tekijät. (Liikennevirasto 2011)

Palvelutasoluokka	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
<i>Esimerkkejä käyttöympäristöstä</i>	Keskisuuret ja suuret kaupunkiseudut ja yhteydet niiden lähikeskuksiin	Keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet ja keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Yhteydet kylistä kuntakeskukseen	Haja-asutusalue
<i>Määrittelmä</i>	Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin	Vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun 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>						
<b>Liikennöintiäika</b>						
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		
<b>Vuoroväli/-määrä</b>						
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		
<b>Etäisyys pysäkillä</b>	300-500 m kävelyetäisyys	500-800 m kävelyetäisyys				
<b>Kokonaismatka-aika</b>	Korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai pp kaupunkioissa)					
<b>Vaihtojen määrä</b>	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Vaihto sallittu	Vaihto sallittu		

### 4.3 Laadulliset tavoitteet

Liikenneviraston suosituksissa laadullisille palvelutasotekijöille on määritelty taulukon 2 mukaiset kriteerit.

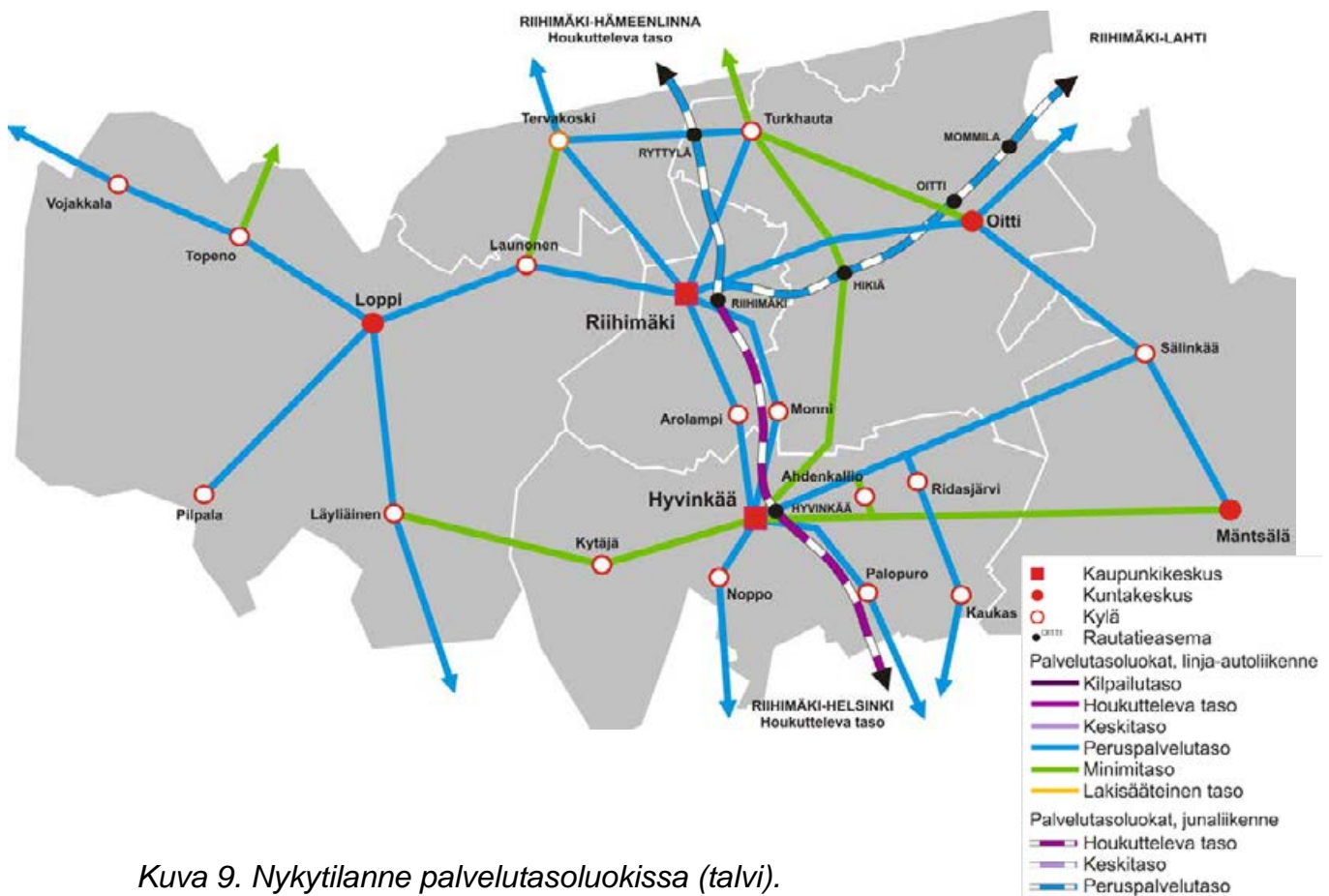
Laatutekijöistä Riihimäen seudulla tärkeitä ovat yhtenäinen ja yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä bussi- ja raideliikenteeseen, jolloin vaihtomatkoista ei aiheutuisi ylimääräisiä kustannuksia järjestelmän käyttäjälle ja liityntäpysäköinti keskeisimmissä kohteissa.

Taulukko 2. Laadulliset palvelutasotekijät (Liikennevirasto 2011).

<i>Laadulliset tekijät</i>	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä
<b>Täsmällisyys/Luotettavuus</b>	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä
<b>Informaatio</b>	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
<b>Lippujärjestelmä</b>	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla
<b>Kalusto</b>	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Selkeä valaistu linjakilpi	Selkeä valaistu linjakilpi
<b>Linjaston selkeys</b>	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, runkolinjasto, vakioinnuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakioinnuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakioinnuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnus tekstinä	
<b>Infrastruktuuri</b>	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

## 4.4 Nykyinen palvelutaso

Kuvassa 9 on esitetty joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso Riihimäen seudulla edellä esitettyjen määrällisten tavoitteiden mukaan talviliikenteessä. Janakkalan sisäiset yhteydet määrittelee Hämeenlinnan seudun toimivaltainen viranomainen, ja vastaavasti Riihimäen ja Hyvinkään paikallisliikenteen kuuluvat ko. kaupunkien toimivaltaan, eikä niitä käsitellä tässä. Lisäksi Mäntsälän yhteydet Lahden, Keski-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan suuntiin on käsitelty vastaavien seutulippualueiden töissä.



Kuva 9. Nykytilanne palvelutasoluokissa (talvi).

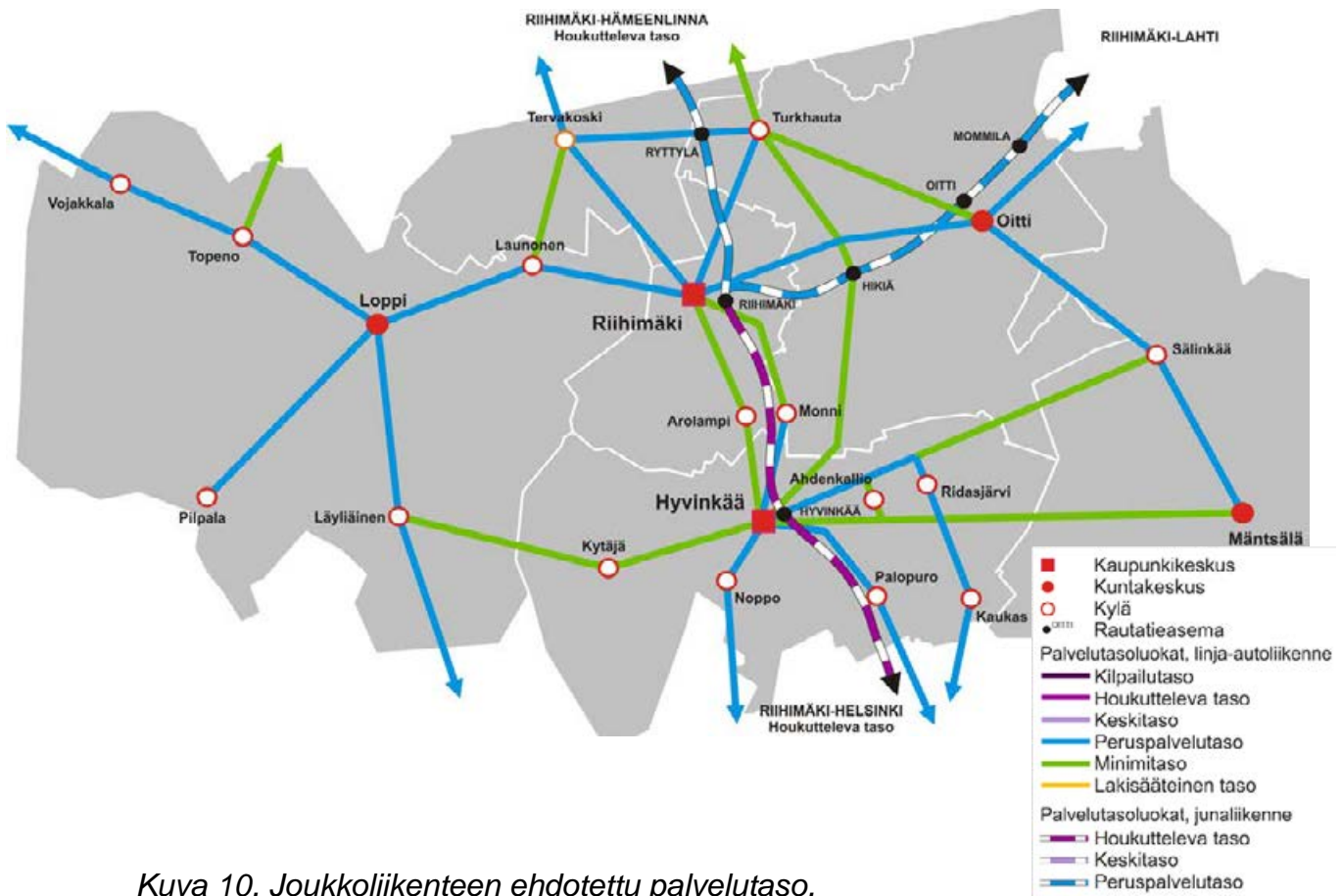
Kartalla eivät näy pikavuorot, jotka tarjoavat yhteyksiä suunnissa Helsinki–Hämeenlinna–Tampere ja Lahti–Forssa–Turku. Kaikki ne yhteyksivälit, joita ei merkitty karttaan, ovat Lakisääteistä tasoa.

Peruspalvelutaso kattaa kaiken sen liikenteen, joka ylittää peruspalvelutason määrälliset kriteerit, mutta ei saavuta keskitason kriteereitä. Siten luokasta löytyy yhteyksivälejä, joissa on vain muutama vuoro suuntaansa arkivuorokaudessa, sekä toisaalta yhteyksivälejä, joissa on hyvin tiheä arjen ruuhka-ajan tarjonta, mutta vähäinen viikonlopputarjonta.

Peruspalvelutason laajuus näkyy myös mm. Riihimäen ja Lahden välisen junaliikenteen osalta, jonka palvelutasoluokka on ruuhka-ajan vuoroväliä lukuun ottamatta keskitasoa. Ruuhka-ajan vuoroväli kuitenkin pudottaa yhteyden peruspalvelutasolle, jolla on myös huomattavan vähillä vuoroilla liikennöityjä yhteyksivälejä.

## 4.5 Tavoitteellinen palvelutaso

Kuvassa 10 on esitetty tässä työssä määritelty palvelutaso Riihimäen seudulle. Palvelutason määrittelyn aikajänne on vuodet 2011-2019, ja tarkistus vuonna 2014.



Kuva 10. Joukkoliikenteen ehdotettu palvelutaso.

Kartalla eivät näy luokan sisälle esitetyt palvelutason parannustoimenpiteet, sillä peruspalvelutaso -luokan kriteerit ovat laajoja. Esimerkiksi yhteysvälit Loppi–Launonen–Riihimäki ja Riihimäki–Tervakoski pysyvät peruspalvelutason yhteyksinä, vaikka niitä kehitetäänkin.

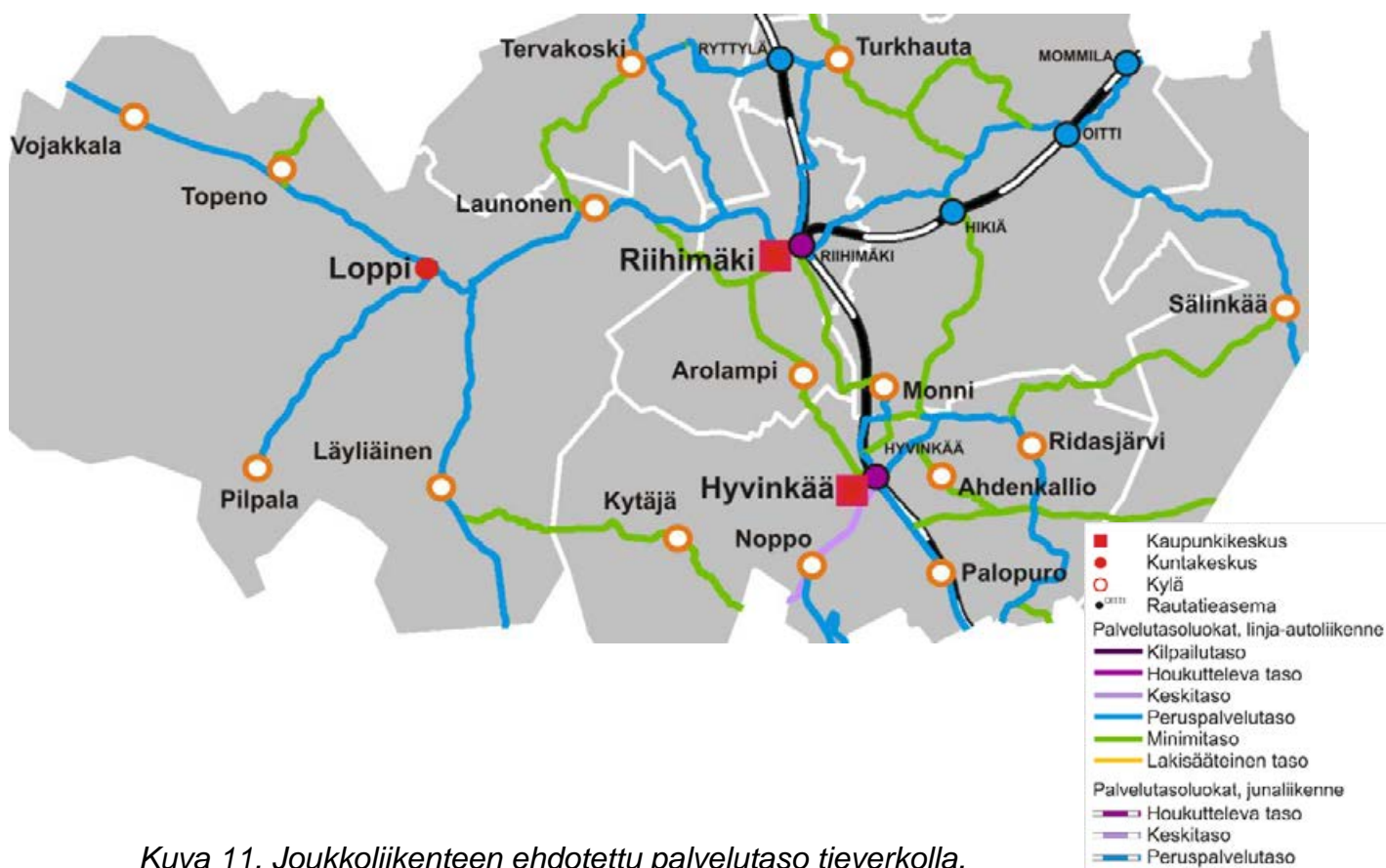
Väleille Riihimäki–Monni ja Ridasjärvi–Sälinkää sekä Arolammille on arvioitu riittävän minimitalason yhteydet.

Määrittely koskee kuvan 9 mukaisena talviajan liikennettä, kesällä palvelutaso on 1(-2) luokkaa alempi.

Liikenteen tarjonnan kehittämisen lisäksi laadullisten palvelutasotekijöiden osalta keskeistä on yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä bussi- ja raideliikenteeseen, ja liityntäpysäköintiin panostaminen.



Kuvassa 11 on esitetty tässä työssä määritelty palvelutaso tieverkolla.



Kuva 11. Joukkoliikenteen ehdotettu palvelutaso tieverkolla.

Taulukossa 3 on esitetty Riihimäen seudun osalta peruspalvelutason yhteysvälien nykyisen tarjonnan määrät vuoroina talviarkena.

Taulukko 3. Ehdotetun palvelutason peruspalvelutasovälien nykyvuorot (talviarki).

Yhteysväli	Meno	Paluu	Yht
Vojakkala-Topeno	10	10	20
Topeno-Loppi	10	10	20
Loppi-Pilpala	2	0	2
Loppi-Läyliäinen	11	8	19
Loppi-Launonen	11	13	24
Riihimäki-Launonen	13	11	24
Riihimäki-Tervakoski	14	18	32
Riihimäki-Ryttylä	10	15	25
Tervakoski-Ryttylä	9	6	15
Riihimäki-Hikiä	4	4	8
Hikiä-Oitti	7	8	15
Riihimäki-Oitti	4	4	8
Oitti-Mommila	3	3	6
Oitti-Sälinkää	3	4	7
Hyvinkää-Ridasjärvi	8	6	14
Hyvinkää-Palopuro	9	9	18

Taulukossa 4 on esitetty Riihimäen seudun osalta tavoitteellisten palvelutasoluokkien vaikutusalueella asuvan väestön määrä. Tarkastelu perustuu bussien osalta bussilinjoihin ja juna-asemien osalta asemiin, sekä palvelutasoluokittain määritettyihin kävelyetäisyyksiin. Tarkastelussa on mukana sekä bussit että junat, mutta ei ne yhteydet, jotka ovat rajautuneet tämän tarkastelun ulkopuolelle, kuten Hyvinkään ja Riihimäen paikallisliikenteet sekä Tervakosken pohjoispuolinen Janakkala.

*Taulukko 4. Väestömäärät eri palvelutasoluokkien vaikutusalueella.*

<b>Palvelutaso</b>	<b>väestö</b>	<b>osuus</b>
Kilpailu	0	0 %
Houkutteleva	5 230	5 %
Keski	29 679	26 %
Peruspalvelu	61 840	55 %
Minimi	8 241	7 %
Lakisääteinen	8 458	7 %
<b>yhteensä</b>	<b>113 448</b>	<b>100 %</b>

Riihimäen seudulla suurin osa väestöstä asuu peruspalvelutason joukkoliikenteen vaikutusalueella. Osa väestö jää lakisääteisen tason palveluiden piiriin.

## 5 Kehittämistoimenpiteet

### 5.1 Joukkoliikenteen tarjonnan parantaminen

Riihimäen seudulla tavoitteena on joukkoliikenteen tarjonnan säilyttäminen nykyisellä tasolla.

Palvelutasomäärittelyssä on keskitytty seudullisiin yhteyksiin ja kuntien sisäisten yhteyksien osalta kylien välisiin yhteyksiin. Muut kuntien sisäiset yhteydet (mm. lakisääteiset kuljetukset) edellyttää jatkossa tarkempia kuntakohtaisia tarkasteluja. Myös kesäliikenteen palvelutason määrittely tarvitsee tarkempaa suunnittelua, sillä Liikennevirasto ei ole vahvistanut valtakunnallisia kesäliikenteen palvelutasoluokkia.

### 5.2 Laadulliset palvelutasotekijät

Joukkoliikenteen laatua voidaan nostaa parantamalla liikenteen täsmällisyyttä, esimerkiksi ottamalla käyttöön sitovia aikataulupisteitä, lisäämällä matkustajille saatavilla olevan informaation määrää ja parantamalla laatua, esimerkiksi operaattoreiden tarjoamaa liikenteen häiriötiedotusta 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.

Lippujärjestelmien yhteiskäyttöisyyttä edistetään valtakunnallisesti niin, että VR:n juna-liikenne saadaan mukaan seutulippujärjestelmään siellä, missä junaliikenne on osa työssäkäyntialueen joukkoliikennepalveluja. Tämä on hyvin keskeinen palvelutasotekijä Riihimäen seudulla, jota ilman bussi-juna -vaihtoihin perustuvia yhteyksiä ei ole mielekästä suunnitella.

Myös kalustoon ja linjaston selkeyteen kiinnitetään erityistä huomiota.

Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen infrahankkeissa panostetaan etenkin pääkaupunki-seudulla joukkoliikennettä sujuvoittaviin toimenpiteisiin. Toinen painopiste on pysäkkien, pysäkkiyhteyksien ja liityntäpysäköinnin parantaminen.

## 5.3 Kustannukset

Palvelutasoehdotus on laadittu realistiselta pohjalta oletuksella, että nykytilankin tarjonnan ylläpitäminen maksaa tulevaisuudessa enemmän. Kustannusvaikutuksia on arvioitu talviliikenteen perusteella kilometripohjaisesti nykytilaan verrattuna. Kustannuksissa ei ole huomioitu lipputuloja, jotka pienentävät kustannuksia jonkin verran. Todellisuudessa nykytilankin tarjonnan ylläpitäminen maksaa tulevaisuudessa enemmän.

Tavoitteellisen palvelutason kustannusvaikutusten laskeminen yksityiskohtaisesti on mahdotonta ilman reittikohtaista linjastosuunnitelmaa. Tästä syystä laskennassa on käytetty kilometriperusteista yksikkökustannusta, joka antaa arvion kustannusvaikutusten kokonaistasosta. Laskenta ei mahdollista kustannusjakoa ELYn ja kuntien kesken. Lisäksi tulee huomioida, että todelliseen kustannustasoon vaikuttavat mm. viikonloppu-, ruuhka-, ilta- ja yövuorojen korkeammat kulut.

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. Lipputulosten merkitys kustannuksia pienentävänä tekijänä vaihtelee huomattavasti, mutta voi vaikuttaa merkittävästikin kustannustason muodostukseen.

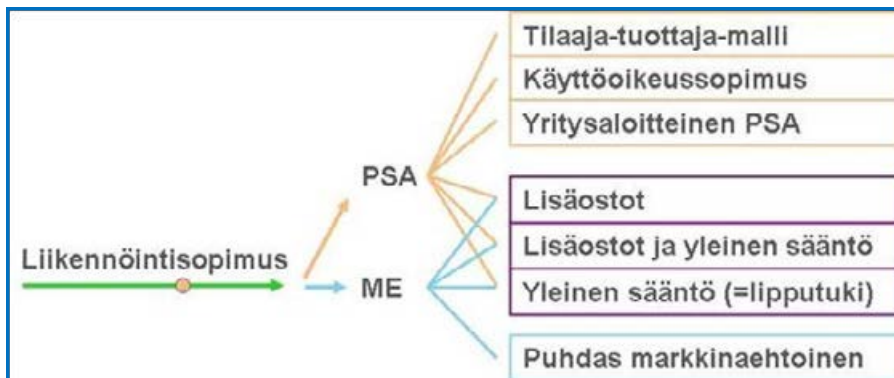
Kustannukset on laskettu yksikkökustannuksella 2,00 €/km, joka sisältää 9 % kohtuullista voittoa liikennöitsijälle. Yksikkökustannuksen kustannustaso on vuodelta 2011. Yksikkökustannuksella kuvataan sekä vakio- että pikavuoroliikennettä. Kustannukset on laskettu viikkotasolla talviliikenteen osalta ja vuosilaajennuskertoimena laskelmissa on käytetty lukua 50. Laskelmissa ei ole huomioitu palvelutason muutosta kesän ajalle.

Riihimäen seudulla ei ole esitetty merkittäviä muutoksia nykyiseen palvelutasoon. Keskeisimmät bussiliikenteen yhteysvälit alueella ovat Loppi–Riihimäki ja Tervakoski–Riihimäki. Mikäli esimerkiksi yhteysvälille Loppi–Launonen–Riihimäki lisätään yksi edestakainen vuoro päivässä, on sen kustannuslisäys nykytilanteeseen nähden ilman lipputuloja noin **36 500 €** vuodessa. Tämä antaa suuruusluokka-arvion siitä, mitä suuruusluokkaa joukkoliikennetarjonnan lisäämisen kustannukset alueella voisivat olla.

# 6 Liikenteen järjestäminen

## 6.1 Liikenteen järjestämistavat

Siirtymäajan jälkeen liikenne voidaan tuottaa joko markkinaehtoisesti tai soveltaen palvelusopimusasetusta. Palvelusopimusasetusta sovelletaan, kun toimivaltainen viranomaisella 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 12. Joukkoliikenteen järjestämistavan valintaprosessi siirtymäajan liikennöintisopimusten umpeuduttua (LVM).

Kuvan selitykset:

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

Toimivalta-alueen eri alueilla voidaan soveltaa erilaisia liikenteen järjestämistapoja.

### Markkinaehtoinen liikenne

Jos toimivaltainen viranomaisella 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. Viranomaisella 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 suunnittelemaasta ja kilpailuttamasta liikenteestä käytetään yleensä nimitystä PSA-liikenne. Käytännössä näillä tarkoitetaan kuvan 12 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 suorahankintana 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 suorahankinta 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 suorahankintana, edellytetään liikennöitsijältä erilliseen kirjanpitoon perustuvaa jälkilaskentaa. Tämän tarkoituksena on seurata, ettei liikenteen tuottama voitto johda ylikompensaatioon.

## **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 suorahankinnan kynnyksarvoja.

## **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 tarjousten jättöön ja liikenteen aloittamiseen, pitäisi liikenne kilpailuttaa alkuvuodesta 2013.

Taulukossa 5 on esitetty yhteenveto uuden joukkoliikennelain vaikutuksista ja toteuttamisaikataulusta. Esimerkki on Päijät-Hämeen joukkoliikennesuunnitelmasta. Toimenpiteet ja aikataulu eivät täysin vastaa Riihimäen seutua.

Taulukko 5. Esimerkki prosessiaikataulusta (yhteenveto joukkoliikennelainsäädännön muutosvaikutuksista).

Toimenpiteet	vuosi 1				vuosi 2				vuosi 3				vuosi 4			
	Neljännes				Neljännes				Neljännes				Neljännes			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
<b>1) Liikenteen valmistelu</b>																
Kuntien lausunnot				●												
Sidosryhmien lausunnot				●												
Palvelutasomäärittelyjen hyväksyminen				●												
Valtion päätökset joukkoliikenteen rahoituksesta				●												
Kuntien päätökset joukkoliikenteen rahoituksesta				●												
Päätös liikenteen järjestämistavasta						●										
Vaihtoehto markkinaehtoinen																
<b>2A Liikenteen hankinta (Markkinaehtoinen)</b>																
Päätös liikenteen järjestämistavasta						●										
Reittiliikennelupien hakemukset ja päätökset																
Täydentävät lisäostot:																
- hankinta-asiakirjojen valmistelu																
- tarjouskilpailu ja hankintapäätös																
Liikennöinti alkaa																●
Vaihtoehto PSA																
<b>2B Liikenteen hankinta (PSA: käyttöoikeussopimukset)</b>																
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

Hyvinkään-Riihimäen seudun kuntalogistiikkaselvitys: Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten nykytila. 2011. Hyvinkää-Riihimäki -talousalueen koheesio- ja kilpailukykyohjelma (KOKO), Yritysvoimala Oy, Insinööritoimisto Liidea Oy  
<http://www.hyrintet.fi/Hyrintet/KOKO/Raportit/Joukkoliikenne/>

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.

# KUVAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero <b>Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisu 27/2011</b>				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Jyrki Rinta-Piirto Saija Räinen		Julkaisuaika Joulukuu 2011		
		Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi <b>Riihimäen seudun joukkoliikenteen palvelutaso</b> Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen palvelusomärittely				
Tiivistelmä Riihimäen 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 Riihimäen 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)
	978-952-257-443-5	1798-8101		1798-8071
Kokonaissivumäärä		Kieli		Hinta (sis. alv 8%)
30		Suomi		
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana myös/vain verkossa: <a href="http://www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut">www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut</a>				
Julkaisun kustantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				
Painopaikka ja -aika 2011				

## PRESENTATIONBLAD

Publikationsseriens namn och nummer Nylands närings-, trafik- och miljöcentralers publikationer 27/2011				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Jyrki Rinta-Piirto Saija Räinen		Utgivningsdatum December 2011		
		Utgivare Nylands närings-, trafik- och miljöcentral		
		Projektets finansiär/uppdragsgivare Nylands närings-, trafik- och miljöcentral		
Publikationens namn <b>Serviceivå för Riihimäki-regionens kollektivtrafik</b> Nylands ELY-centralers serviceivådefiniering för kollektivtrafik				
<p>Sammandrag</p> <p>Utredningen "Serviceivå för Riihimäki-regionens kollektivtrafik" är en fortsättning till Nylands ELY-centralers förstudie om bestämning av kollektivtrafikens serviceivå på Nylands ELY-centralers område, nr 29/2010. Enligt förstudiet blev definieringsarbetet för kollektivtrafikens serviceivå på Nylands ELY-centralers 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 Riihimäki-regionen är en.</p> <p>Utredningen är en del av processen där ELY-centralen i samarbete med kommuner, behöriga myndigheter, landskapsförbund och trafikidkare förberedde Nylands ELY-centralers bestämmelse över bestyrkning av kollektivtrafikens serviceivå enligt lagen om kollektivtrafik. ELY-centralen bestyrkte med sitt beslut i december 2011 den åsyftade serviceivån enligt utredningen för åren 2012 - 2016.</p> <p>I utredningen har man beskrivit både den nutida och den åsyftade serviceivån 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, grundserviceivå, miniminivå och lagstadgad nivå. Som viktigaste klassificeringsfaktorer användes trafikeringstid och turantal. I klassificeringen har Trafikverkets anvisning nr 15/2011 tillämpats.</p>				
Nyckelord Kollektivtrafik, serviceivå, samarbete				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISBN (tryckt)	ISBN (elektroniskt)
	978-952-257-443-5	1798-8101		1798-8071
Sidoantal 30	Språk Finska		Pris (moms 8 %)	
Distribution/försäljning Publikationen finns också/enda tillgänglig på internetadressen: <a href="http://www.ely-keskus.fi/nyland/publikationer">www.ely-keskus.fi/nyland/publikationer</a>				
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](http://www.ely-keskus.fi/uusimaa)

ISBN 978-952-257-443-5 (PDF)

ISSN-L 1798-8101

ISSN 1798-8071 (verkkajulkaisu)