



Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvitys

Palvelutasomäärittely ja kehittämisohjelma 2017–2020

JAAKKO RINTAMÄKI | LAURA POSKIPARTA



Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvitys

Palvelutasomäärittely ja kehittämisohjelma 2017–2020

JAAKKO RINTAMÄKI

LAURA POSKIPARTA

RAPORTEJA 84 | 2016

**LÄNSI-UUDENMAAN JOUKKOLIIKENNESELVITYS
PALVELUTASOMÄÄRITTELY JA KEHITTÄMISOHJELMA 2017–2020**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

**Taitto: Kirsi Lamminen, Sito Oy
Kansikuva: Uudenmaan ELY-keskus
Kartat: © MML 2015**

**ISBN 978-952-314-503-0 (PDF)
ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)
URN:ISBN:978-952-314-503-0**

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

Esipuhe	2
Tausta ja tavoitteet.....	3
Lähtökohdat ja suunnittelutilanne.....	4
Aiemmat palvelutasosuunnitelmat.....	4
Maakunnalliset suunnitelmat.....	5
Muut joukkoliikennesuunnitelmat	5
Vuorovaikutus työn aikana.....	6
Nykytila-analyysi	7
Väestön sijoittuminen ja kehitys	7
Länsi-Uudenmaan joukkoliikennejärjestelmä.....	8
Toimijoiden roolit ja vastuut	8
Joukkoliikenteen tarjonta ja sopimustilanne	10
Muutokset junaliikenteessä	11
Lipputuotteet.....	12
Joukkoliikenteen kysyntä ja lipputilastot.....	12
Liikkumisen suuntautuminen	14
Työssäkäyntiliikenne alueella	15
Kelan matkakorvausten kohdentuminen	15
Liityntäpysäköinti ja alueelliset solmut	18
Kaukoliikenne	19
Joukkoliikenteen palvelutaso.....	20
Joukkoliikennejärjestelmän murros ja vaikutukset alueelliseen liikenteeseen.....	20
Palvelutasoluokitus	20
Muutokset aiempaan palvelutasomäärittelyyn.....	22
Nykyinen palvelutaso ja yhteystarpeet	23
Yhteystarpeet ja runkoyhteyksien priorisointi	29
Tavoitteellinen palvelutaso	30
Joukkoliikenteen kehittämisohjelma	32
Palvelutasotavoitteiden toteuttaminen.....	32
Joukko- ja henkilöliikenteen kehittämisen vuosiohjelma 2017–2020.....	35
Uudet liikennepalvelut palvelutasotavoitteiden tukena.....	39
Kustannukset ja arviot tarvittavasta rahoituksesta	39
Liitteet	42

Esipuhe

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvityksen laatiminen aloitettiin marraskuussa 2015 ja työ valmistui loppukestästä 2016. Työn keskeisempänä osana oli joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelman laatiminen, joka on toimivaltaisen viranomaisen lakisääteisiä tehtäviä. Toimivaltaisena viranomaisena Länsi-Uudenmaan alueella on Uudenmaan elinkeino- liikenne ja ympäristökeskus (ELY). Raideliikenteen osalta toimivaltainen viranomainen on liikenne- ja viestintäministeriö (LVM). Suunnitelma-alue kattaa Lohjan, Vihdin, Inkoon, Siuntion, Karkkilan, Hangon ja Raaseporin alueet. Palvelutasotavoitteet on työssä määritelty vuosille 2017–2020. Joukkoliikenneselvityksessä sovellettiin Liikenneviraston uutta joukkoliikenteen palvelutason määrittelyohjetta 31/2015 sekä huomioitiin liikenteen digitalisaatiokehityksen ja uusien liikkumispalvelujen (kuten MaaS) mahdollisuudet joukkoliikenteen asiakaslähtöisyyden ja palvelutason parantamisessa.

Joukkoliikennelain 4§ velvoittaa joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään toimivalta-alueensa palvelutason. Palvelutason asettamisella viranomainen yhdessä keskeisten sidosryhmien kanssa¹ ohjaa julkisten resurssien käyttöä joukkoliikenteen palvelujen alueellisessa kehittämisessä. Palvelutasopäätös ohjaa tarkempaa suunnittelua, mutta palvelutasopäätös ei kuitenkaan velvoita toimivaltaista viranomaista toteuttamaan päätetyn tasoista liikennetarjontaa. Suunnittelutavoitteita on yhteen sovitettava muiden alueiden vastaviin tavoitteisiin sekä ennen kaikkea markkinaehtoiseen liikennetarjontaan, joka suurelta osin vastaa Länsi-Uudenmaan keskeisten yhteysvälien liikennetarpeisiin.

Työn toteuttajina ovat Uudenmaan ELY-keskus, Uudenmaan liitto, Vihdin, Inkoon ja Siuntion kunnat sekä Lohjan, Karkkilan, Raaseporin ja Hangon kaupungit. Työn laatimista on ohjannut ohjausryhmä (Länsi-Uudenmaan henkilöliikennetyöryhmä), johon ovat kuuluneet:

Jukka-Pekka Vallius	Uudenmaan ELY-keskus
Satu Hyvärinen	Uudenmaan ELY-keskus
Maija Stenvall	Uudenmaan liitto
Pasi Kouhia	Uudenmaan liitto
Matti-Pekka Laaksonen	HSL
Tapio Heinonen	Lohjan kaupunki
Raija Rönkä-Nieminen	Lohjan kaupunki
Arto Jormalainen	Karkkilan kaupunki
Birgitta Holttinen	Karkkilan kaupunki
Piia Nordström	Raaseporin kaupunki
Juha Kuittinen	Hangon kaupunki
Eija Taskinen	Inkoon kunta
Jukka Pietinen	Siuntion kunta
Cilla Ojala	Siuntion kunta
Salla-Mari Rintala	Vihdin kunta
Raija Salmi	Perusturvakuntayhtymä Karviainen

Konsulttina työssä on ollut Sito Oy. Konsultin työryhmään kuuluivat Jaakko Rintamäki, Laura Poskiparta, Laura Pöllänen, Teuvo Leskinen, Annika Paaso ja Markus Helelä.

¹ Kuten peruskunnat

Tausta ja tavoitteet

Työn päätavoitteena on määritellä Länsi-Uudenmaan kuntien alueella ja tärkeimmillä alueelta ulos suuntautuvilla yhteysväleillä joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso vuosille 2017–2020. Joukkoliikennelaki edellyttää, että tämä tehdään tiiviissä yhteistyössä muiden toimivaltaisten viranomaisten, maakunnan liiton, alueen kuntien, keskeisten sidosryhmien ja elinkeinoelämän kanssa.

Palvelutasotavoitteiden asettamisen lisäksi keskeiseksi työn tavoitteeksi asetettiin joukko- ja henkilöliikenteen lähivuosien kehittämissuunnitelman laatiminen. Tämä ohjaa kuntien ja ELY-keskuksen yhteistä kehitystyötä. Tavoitteena on erityisesti pyrkiä tehostamaan henkilökuljetuksia ja avaamaan näitä järjestelmällisesti avoimiksi kuljetuspalveluiksi kaikkien alueen asukkaiden hyödynnettäviksi.

Suunnitelma-alueen joukkoliikenteessä on tapahtunut vuodenvaihteen 2015–2016 aikana paljon muutoksia. Markkinaehtoista vuorotarjontaa, joka perustuu vapaaseen kilpailuun, on liikenteenharjoittajien toimesta asteittain supistettu ja erityisesti viikonloppuvuoroja on kokonaan lakannut vähäisen kysynnän vuoksi. Koululaisten, opiskelijoiden ja työmatkaliikenteen palvelutarjonnan turvaamiseksi kunnat ja ELY-keskus ovat joutuneet lisäämään alueella sopimusliikenteen osuutta. Kuntien rahoitusvastuu joukkoliikenteestä on jatkuvassa kasvussa. Tämä kehitys tulee jatkumaan suurella todennäköisyydellä koko suunnittelujakson ajan.

Työn tavoitteet on kuvattu seuraavassa listassa tiivistä:

- Parantaa alueen kuntien, joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajien markkinaehtoisen liikenteiden yhteensovitusta paremman asiakasvastaavuuden saamiseksi.
- Laatia tilastotietoihin ja vuorovaikutukseen perustuen joukkoliikenteen kehittämissuunnitelma ja sen toteutus-suunnitelma vuosille 2017–2020.
- Ratkaista akuutteja, lähinnä markkinaehtoisen ja siirtymäajan liikenteen muutoksista johtuvia yhteystarpeita.
- Käynnistää ja tukea projektin aikana alueellisen joukko- ja henkilöliikenteen informaation kehittämistä digitoinneilla ja kytkemällä tieto osaksi Liikenneviraston koontikantaa.

Lähtökohdat ja suunnittelutilanne

Aiemmat palvelutasosuunnitelmat

Länsi-Uudenmaan edellinen joukkoliikenteen palvelutaso on määritelty vuonna 2011² vuosille 2012–2016. Edellisen työn laatimisessa hyödynnettiin silloin voimassa ollutta palvelutason määrittelyohjeistusta³, joten tässä työssä asetettava uusi palvelutaso ja nykytilan kuvaukset eivät ole täysin yhteensopivat vuoden 2011 aineiston kanssa. Näiden kahden tarkastelun eroavaisuuksia on tässä työssä yksilöity myöhemmissä luvuissa.

Voimassa olevan palvelutasosuunnitelman tavoitteiden toteutumista on arvioitu tämän työn luvussa 5. Samalla on tehty yhteistarkastelua nykyisten tavoitteiden ja uuden ohjeistuksen mukaista toteumaa. Joukkoliikennelain uudistuessa 2009 palvelutasosuunnittelu tuli osaksi toimivaltaisen viranomaisen tehtäviä. Nyt kyseessä on nykyisenkaltaisen palvelutasosuunnittelun toinen kierros.

Lähtökohdat edellisessä palvelutasotyössä olivat pitkälti samat kuin nyt laaditussa työssä. Keskeisinä lähtöaineistoina hyödynnetään maakuntakaavaa ja sen liiteaineistoja, liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja alueen liikennestrategiaa. Nyt laadittavassa uudessa joukkoliikenneselvityksessä on pyritty entistä tiiviimmin sovittamaan yhteen alueellista joukkoliikenteen palvelusomäärittelyä kaukoliikenteen palvelusomäärittelyä ja suhteessa pääyhteyssuunnan, Helsingin seudun liikenteen (HSL) alueen vastaaviin töihin.

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvityksen palvelusomäärittelyt tehdään Liikenneviraston uusimman joukkoliikenteen palvelusom-ohjeistuksen mukaisesti. Tavoitteellisella palvelusomalla pyritään ohjaamaan joukkoliikenteen palvelujen suunnittelua tarjonnan tavoitella asettamalla. Prosessissa keskeistä on riittävän laaja vuorovaikutus elinkeinoelämän, alueen asukkaiden ja alueen kuntien sekä muiden sidosryhmien kanssa.

Joukkoliikenteen uudessa palvelusom-ohjeistuksessa korostetaan palveluprosessin näkökulmaa, jossa viranomaisen vetämänä joukkoliikenteen tarjonnan tavoitella määritetään seuraavan prosessin kautta:

1. Nykytilan analyysi
2. Tavoitteiden asettaminen
3. Palvelutason määrittely
4. Täytäntöönpano ja seuranta

Joukkoliikenteen palvelutason määrittäminen tulee yhteen sovittaa palvelusom-ohjeistuksen mukaisesti maankäytön, liikennejärjestelmän, joukkoliikennesuunnitelmien ja muihin liikkumiseen vaikuttavien suunnitelmien kanssa. Tämä vastaa pitkälti sitä, mitä edellisellä palvelusomkierroksella tarkasteltiin ns. MALPE-toimintakehikon kautta. (Kuva 1) on esitetty suunnitelmat, jotka liittyvät palvelusomprosessiin.



Kuva 1. Joukkoliikenteen palvelusomprosessiin liittyvät suunnitelmat ja niiden laatijat⁴.

² Uudenmaan ELY-keskus 26/2011

³ Liikenneviraston ohjeita 15/2011

⁴ Liikenneviraston ohjeita 31/2015

Maakunnalliset suunnitelmat

Uudenmaan maakuntakaavassa on määritelty Uudenmaan alueen tavoitteellinen alue- ja yhdyskuntarakenne sekä siihen tukeutuva liikennejärjestelmä. Tavoitteen mukaisesti maakunnan kasvu tulee ohjata nykyiseen rakenteeseen. Maakuntakaavassa on osoitettu tiivistettävät taajamat, johon kasvu tulee ohjata erityisen paljon, jotta muun muassa edellytykset joukkoliikenteen säilymiselle ja kehittämiselle paranevat. Lisäksi kaavassa on esitetty reservialueita, jotka ovat pitkällä aikavälillä käyttöön otettavia taajamia. Maakuntakaavassa on osoitettu myös raideliikenteeseen tukeutuvia uusia taajamia, joiden rakentaminen on sidottu raideyhteyden tai aseman toteuttamiseen.

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa⁵ todetaan, että säännöllinen juna- ja linja-autoliikenne on tiheintä alueelta pääkaupunkiseudun suuntaan. Lohja ja Nummela tunnistetaan viikkaimpina joukkoliikenteen solmupisteinä. Vilkasta joukkoliikennetarjontaa on myös Turun, Salon ja Forssan suuntiin. Linja-autoliikenteen täydentäjänä mainitaan junaliikenne erityisesti Rantaradan suunnalla, jonka taajamajunaliikenteen todetaan olevan varsin vilkasta. Liikennejärjestelmäsuunnitelman alueeseen kuuluu myös Kirkkonummi, joka ei ole mukana joukkoliikenneselvityksessä. Kirkkonummen kunnan alueella joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen on Helsingin seudun liikenne (HSL).

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa joukkoliikenteen todetaan vaativan suunnitelmallista kehittämistä houkuttelevuuden parantamiseksi ja matkustajamäärien lisäämiseksi. Joukkoliikenteen palvelutasoa ehdotetaan parannettavaksi tärkeimmillä reiteillä. Pääkaupunkiseudun yhteyksissä näiksi lasketaan Lohjan keskustan, Virkkalan, Muijalan, Vihdin kirkonkylän ja Nummelan suunnan linja-autoyhteydet. Muut mainitut yhteydet ovat Turun ja Forssan suunnat valtateiden 1 ja 2 osalta.

Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelmassa⁶ inventoitiin pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköintialueet, paikkamäärät ja arvioitiin käyttöasteet. Kaikkiaan kohteita selvityksessä oli 65. Länsi-Uudenmaan alu-

eelta inventointia ja kehittämistarvekuvauksia on tehty Kantatien 51/Rantaradan ja teiden 1 ja 2 suuntaisesti.

Rantaradan suuntaisille liityntäpysäkeille painotetaan riittävää auto- ja pyöräpaikkojen määrää ja infrastruktuurin parantamista valaistuksen ja asfaltointien osalta. Linja-autopainotteiselle tien 1 ja 2 suuntaisille liityntäpysäköintipaikoille kehittämistarpeina on yksilöity riittävää henkilöautopysäköintiä, pyöräpysäköinnin laadun parantamista ja pysäkkiympäristöjen valaistuksen parantamista.

Muut joukkoliikennesuunnitelmat

Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän (HSL) joukkoliikenteellä on merkittävä vaikutus koko Länsi-Uudenmaan joukkoliikennejärjestelmän toimivuuteen. Alueen kunnista on Hankoa lukuun ottamatta pääkaupunkiseudulla työssäkävijöiden määrä merkittävä. Suunnitelmakauden alkuvaiheessa muutoksia aiheuttaa Länsimetron liikenteen arvioitu alkaminen tammi-kuussa 2017. Suorien Helsinkiin menevien linja-autoyhteyksien sijaan liityntä Länsimetron liikenteeseen muuttaa arkipäivän matkustusta jo varsin pikaisella aikataululla. Lisäksi HSL:n suunnitelmat Rantaradan liikenteen jatkosta (Kirkkonummi, Siuntio⁷) ovat avaintekijä alueen eteläosan toimivan joukkoliikennepalvelun aikaansaamisessa.

Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella muita toimivaltaisia viranomaisia ovat HSL, Hyvinkään kaupunki, Riihimäen kaupunki sekä Hämeenlinnan ja Lahden kaupunkien seudulliset viranomaiset, jotka määrittelevät oman alueensa palvelutason. Uudenmaan Ele-keskuksella on samanaikaisesti käynnissä alueellisia palvelutasomäärittelyjä Itä- ja Keski-Uudellamaalla sekä Forssan seudulla. Suunnitelmat valmistuvat syksyllä 2016. Riihimäen seudun palvelutaso- ja henkilöliikennesuunnitelma tehtiin yhdessä Riihimäen kaupungin kanssa ja se on valmistunut vuoden 2016 alussa. Kaikissa palvelutasomäärittelyissä sovelletaan uutta palvelutason määrittelyohjeistusta. Uudenmaan ELY-keskus vastaa palvelutasomäärittelyn yhteensovittelusta.

⁵ Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035. Uudenmaan liitto 2014.

⁶ Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma, Uudenmaan liitto 2009

⁷ Kirkkonummi on HSL kunta, Siuntio ei ole

⁸ Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 34/2016

Liikkumisen palveluiden valtakunnallinen palvelutaso⁸ -työn tavoitteena on pitkänmatkaisen liikkumisen palveluiden palvelutason määrittely (kaukoliikenteen palvelutaso). Keskeistä työssä on ollut turvata keskeisillä kaupunkien välisillä yhteyksillä runkoyhteyksien lisäksi matkaketjujen toimivuus ja yksilöidä joukkoliikenteen solmupisteiden kehittämisen tavoitteet. Kaukoliikenne on valtaosin markkinaehtoista, vapaaseen kilpailuun perustuvaa liikennettä ja tämän vuoksi matkaketjujen yhteensovittaminen viranomaisten alueelliseen liikenteeseen on koettu haasteelliseksi. Keskeisinä suosituksina todetaan, että viranomaisten ja liikennöitsijöiden tulee tehdä jatkuvaa ja suunnitelmallista yhteistyötä joukkoliikenteen solmujen, kuten matkakeskusten kautta kulkevan kaukoliikenteen yhteensovittamisessa alueelliseen ja paikalliseen joukkoliikennejärjestelmään. Uusien liikennepalveluiden mahdollisuuksia asiakaspalvelun parantamiseksi on työssä käsitelty laajasti.

Vuorovaikutus työn aikana

Työn aikana on käyty laajaa vuorovaikutusta alueen kuntien ja eri sidosryhmien kanssa. Työn aikana järjestettiin helmikuussa 2016 alueellisia työpajoja, joiden tavoitteena oli määrittää laajassa yhteistyössä joukko- ja henkilöliikenteen kehittämistavoitteet alueellisesti ja pääkaupunkiseudun suunnan yhteyksiin. Työpajoihin osallistui edustajia kuntien kuljetuksia järjestävistä hallintokunnista, kuntapäätäjistä, asukasyhdistyksiä edustajia sekä liikennöitsijöitä.

Työn yhteydessä järjestettiin liikennöitsijätalaisuus huhtikuussa 2016. Tilaisuuden tarkoitus oli esitellä Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelusomäärittelyä sekä keskustella selvitystyön sisällöstä sekä sidosryhmien näkemyksistä alueen joukkoliikennetarpeista.

⁸ Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 34/2016



Nykytila-analyysi

Väestön sijoittuminen ja kehitys

Länsi-Uusimaa on väestöllisesti kasvava alue. Suurimmista keskuksista erityisesti Lohjan ja Vihdin kasvun ennustetaan myös jatkuvan lähivuosina kohtalaisena. Pääkaupunkiseudun läheisyys, hyvät palvelut ja koulutustarjonta tekevät alueesta houkuttelevan asuinpaikan. Alueen pienempien kuntien asukasluvu on ollut myös kasvussa Hankoa lukuun ottamatta. Kasvava työikäisiin, perheisiin ja nuoriin painottuva väestömäärä tarkoittaa myös maltillista lisäkysyntää joukkoliikennepalveluiden käyttäjissä. Kuntien sisäisessä liikenteessä yli 65-vuotiaiden määrän voimakas kasvu tarkoittaa toimenpidetarpeita myös kutsuja palveluliikennemäisten palveluiden kehittämiseen ja laajentamiseen.

Maakuntakaavan mukaisesti Uudenmaan alueen seutujen keskukset ovat Länsi-Uudellamaalla Raaseporin Tammisaari sekä Lohja. Näiden maakuntakaavassa yksilöityjen taajamien kasvu on jatkumassa ja ylikunnallisten palvelujen kuten terveys- ja koulutuspalvelujen tulisi jatkossa keskittyä näihin hyvän saatavuuden omaaviin keskittymiin. Erityisesti Lohjalle yhteydet ovat kohtuulliset lähes jokaisesta alueen kunnasta.

Väestö on Taulukko 1 mukaisesti keskittynyt voimakkaasti muutamaa taajamaa valtatie 25 suuntaisesti. Länsi-Uudenmaan väestörakenne on

haasteellinen kattavan joukkoliikennepalvelun järjestämiseksi, sillä tiheiden keskusten lisäksi alue on kauttaaltaan asuttu. Seudun sisäisesti taajamien väliset yhteydet ja pääkaupunkiseudun suunnan liikenne kykenee kehittymään kasvavan taajamaväestön varassa. Väestön hajanaisuus tuo haasteet erityisesti peruskuntien sivistystoimen ja sosiaali- ja terveydenhuollon kuljetuspalveluiden kustannustehokkaaseen järjestämiseen.

Väestö on kuvassa 2 luokiteltu neljään luokkaan, joista kaksi tiheintä luokkaa kuvaavat alueita, jotka ovat perinteisessä mielessä asutustiheydeltään joukkoliikenteen kysyntää tukevaa⁹. Vahvimmat alueet löytyvät Lohjasta, Vihdin Nummelasta ja Raaseporin Tammisaaren alueilta.

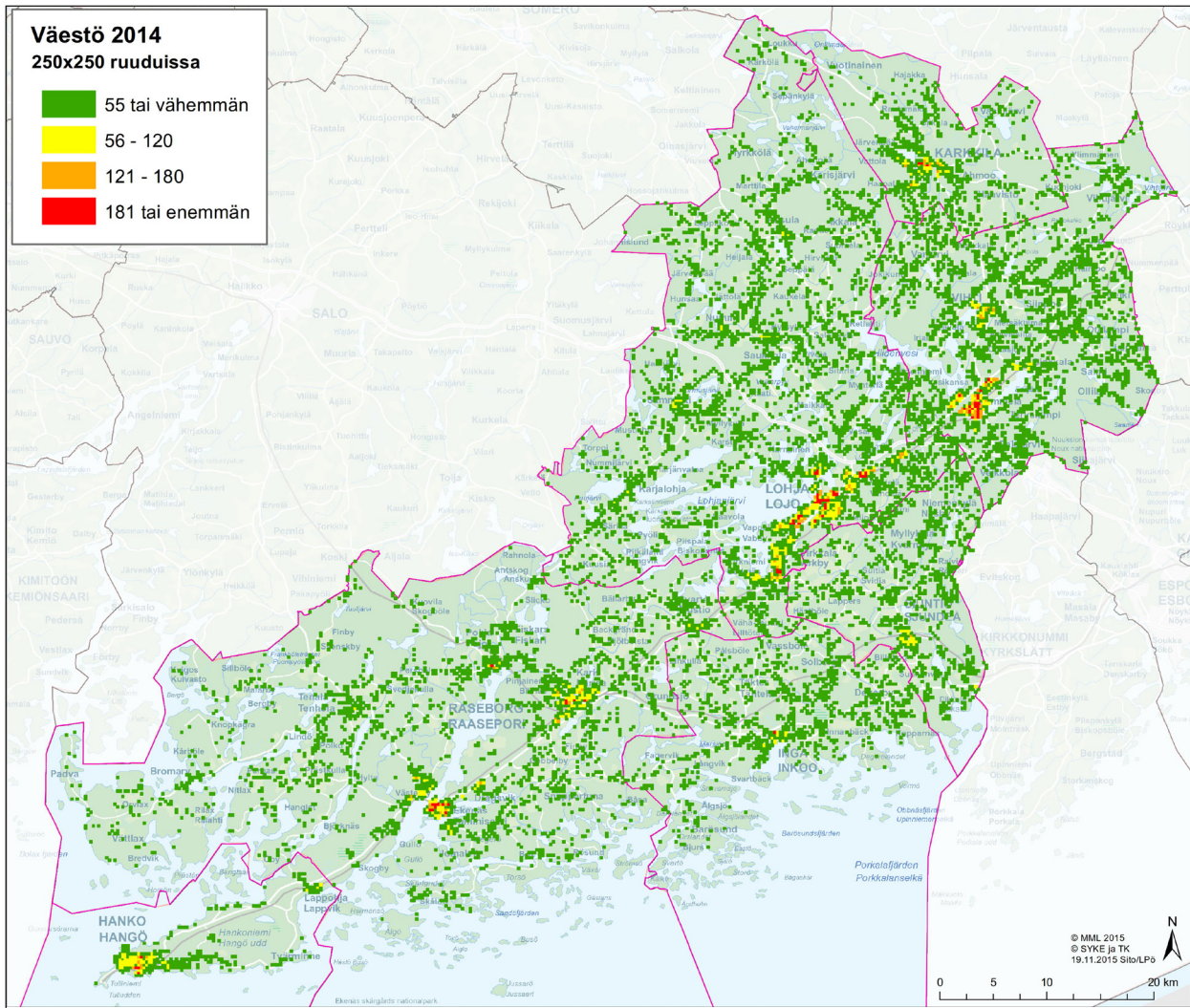
Väestörakenteen nykytilan lisäksi työssä selvitetiin ja havainnollistettiin alueen kuntien ja taajamien kokonaisvaltaista väestönkehitystä vuodesta 2000 alkaen. Kuvassa 3 on esitetty sekä kunnan kokonaisväestön että taajamien väestön kehitys (+/-) jaettuna eri luokkiin. Väestömäärien muutos on luokiteltu suhteellisen, ei absoluuttisen muutoksen mukaisesti. Työssäkäyntitiedoista on tehty vastaava paikkatietotarkastelu ja se on koottu osaksi karttojen liiteaineistoa (Liite 5.)

Nopeinta kasvu on ollut Vihdin ja Siuntion kuntien alueella sekä taajamien osalta että kuntakokoisuutena. Lohjan kaupungin taajamat ovat olleet seuraavaksi suurimpia suhteellisia väestömäärän lisääjiä. Eniten väestö on kasvanut suhteellisesti Loh-

Taulukko 1. Länsi-Uudenmaan kuntien väestö vuonna 2015 ja väestöennuste (lähde: Tilastokeskus 2016).

	Väestö 31.12.2015	Väestöennuste 2020	Väestöennuste 2030
Hanko	8 864	8 428	7 927
Inkoo	5 541	5 510	5 564
Karkkila	8 969	8 825	8 847
Lohja	47 353	48 136	49 169
Raasepori	28 674	28 354	28 198
Siuntio	6 182	6 417	6 789
Vihti	28 919	30 030	31 522

⁹ Joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun integrointi kaupunkiseudulla, Liikennevirasto 27/2011



Kuva 2. Länsi-Uudenmaan alueen väestö (2014) luokiteltuna neljään luokkaan.

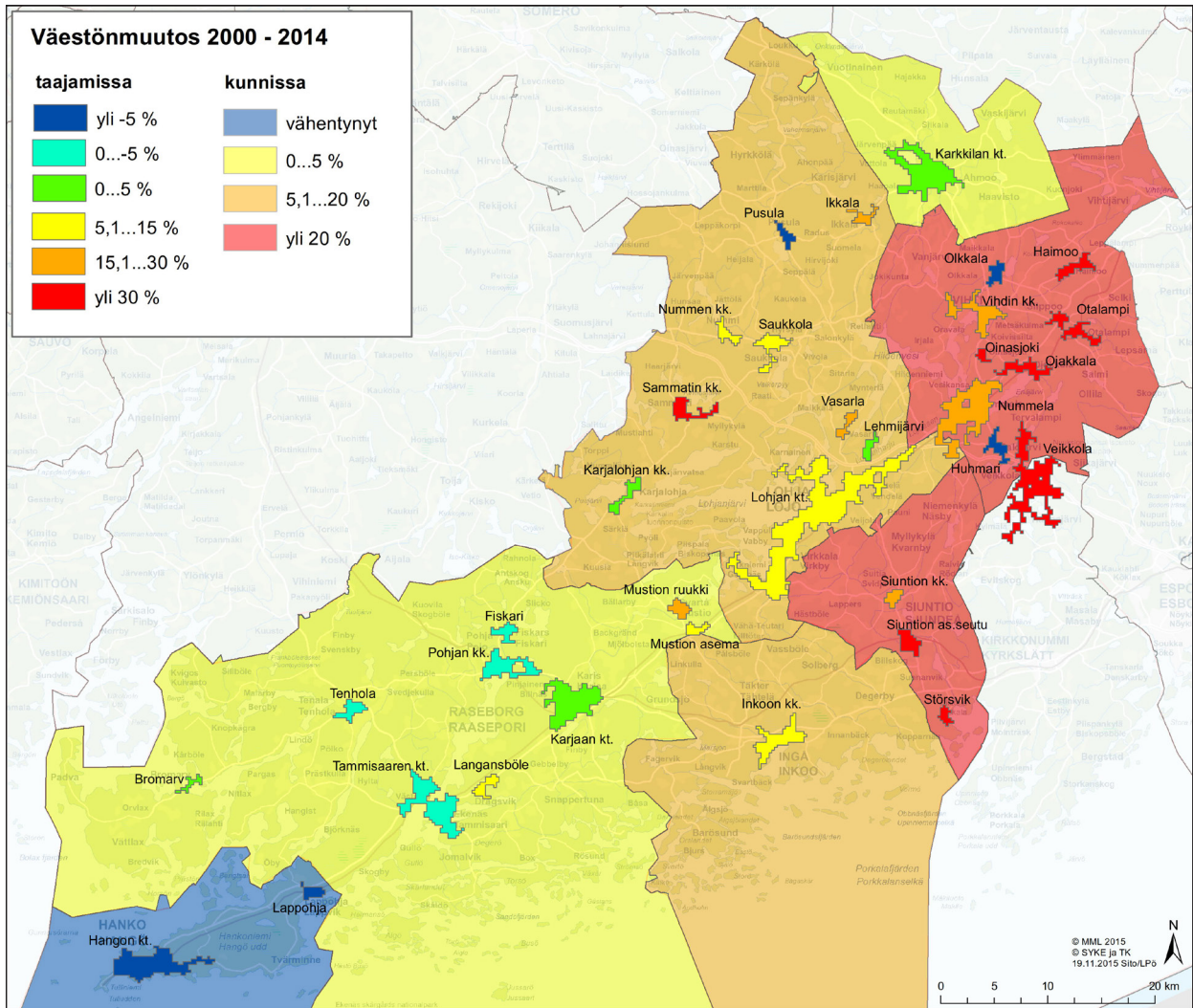
jan Sammatin kk:n alueella, jossa kasvu on ollut yli 30 % viimeisen 15 vuoden aikana. Raaseporin alueella väestönkasvu on kokonaisuudessaan ollut vielä positiivista, mutta alueella on myös väestöä menettäviä taajamia. Hangö erottuu muusta alueesta selkeästi kaupunkikokonaisuutena ja taajamien tasolla taantuvana paikkakuntana.

Alueen kunnissa absoluuttinen väestönkasvu on ollut tarkasteluajanjaksolla 10 500 henkilöä. Alueen väestö on kokonaisuutena kasvanut 8 %:lla. Kasvusta valtaosa on kohdentunut taajamiin, joten aluerakenne on kehittynyt joukkoliikenteen järjestämisen kannalta myönteiseen suuntaan. Taajamien kasvaessa myös alueella liikkujien määrä kasvaa, mikä näkyy myös tieverkon liikennemäärissä. Seuraavissa luvuissa käsitellään muun muassa sitä, miten taajamien kasvu näkyy joukkoliikenteen käytössä ja matkustajamäärissä.

Länsi-Uudenmaan joukkoliikennejärjestelmä

Toimijoiden roolit ja vastuut

Joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena Länsi-Uudenmaan alueella toimii Uudenmaan ELY-keskus, joka vastaa alueen joukkoliikenteen järjestämisestä. Raideliikenteen toimivaltainen viranomainen on liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) lukuun ottamatta HSL:n järjestämää junaliikennettä. Uudenmaan ELY-keskus on yksi yhdeksästä alueellisesta ELY-keskuksesta, joiden tehtävä on toimia joukkoliikenteen toimivaltaisina viranomaisina. Toimivaltaiten viranomaisten tehtäviin kuuluu asettaa alueensa joukkoliikenteen palvelutaso ja määrittellä sen järjestämistapa.



Kuva 3. Länsi-Uudenmaan alueen kuntien ja niiden taajamien väestönmuutos vuosina 2000 – 2014.

Järjestämistapana voi olla markkinaehtoisuus tai joukkoliikennelaisissa eritellyt EU:n palvelusopimusasetuksen mukaiset järjestämistavat.

Alueen kunnat vastaavat kaikki lakisääteisten, tarveharkintaisten ja vapaaehtoisten liikennepalveluiden järjestämisestä omalla alueellaan. Kustannuksiltaan ja asiakasmääriltään suurin kuntien vastuulla olevista kuljetuspalveluista on sivistystoimen oppilaskuljetukset. Perusopetuksessa olevalla oppilaalla on perusopetuslain (32§) mukaan oikeus maksuttomaan kuljetukseen jos koulumatka on viittä kilometriä pidempi. Oppilaan kuljettamiseen voidaan myöntää myös avustus, jota käytetään erittäin vaihtelevasti kuntasektorilla. Lisäksi kuntien vastuulla on sosiaalitoimen kuljetuspalveluita, kuten vammais- ja sosiaalihuoltolain mukaisia kuljetuspalveluita. Sosiaalitoimen kuljetuspalveluiden järjestäminen on usein peruskuntaa

laajemmassa organisaatiossa, kuten perusturvakuntayhtymässä.

Kelan vastuulla ei varsinaisesti ole liikennepalveluiden järjestäminen tai niiden tuottajien kilpailuttaminen. Kela korvaa matkustuskustannuksia sairausvakuutuslain (terveyden- ja sairaanhoidolliset syyt) ja toisen asteen oppilaitoksessa opiskelun osalta.

Joukkoliikenteen tarjonta ja sopimustilanne

Joukkoliikenteen kehittämisessä ja erityisesti muutoksen ennakkoinnista tekee haastavaa kaikkien keskeisten liikennöintisopimusten päättyminen vuoteen 2019 mennessä. Palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaiset sopimukset ja valtaosa siirtymäajan liikennöintisopimuksista päättyy vuosien 2016–2019 aikana. Joukkoliikenteen järjestämistapaan tulee suuri muutos suunnittelukaudella.

Joukkoliikenteen tarjonta on alueella jakautunut markkinaehtoiseen liikenteeseen, siirtymäajan liikennöintisopimukseen ja PSA:n mukaisiin käyttöoikeussopimukseen. Taulukko 2 on kuvattu Länsi-Uudenmaan alueella päättyvien joukkoliikenne- ja henkilökuljetuksia koskevien sopimusten määrä seuraaville vuosille. Etenkin ELY-keskuksen nykyiset liikenteet ovat jakaantuneet suureen sopimusmäärään. Kuvassa 4 on esitetty erittely eri sopimuksista ja niiden päättymisajankohdista neljännesvuosittain vuosina 2016 – 2019. Sopimusten sisältämää reittimäärää ja vuosittaista päättymistä on havainnollistettu liitteen 1 kartoilla.

Kuntien sivistystoimien ja sosiaali- ja terveydenhuollon (sote) kuljetussopimuksissa sopimuskohtaiset euromäärät ovat ELY-keskuksen keskimääräisiä sopimuksia suurempia. Kuntien järjestämisvastuulla ole-

vien kuljetuspalveluiden tuottamisesta ei paikoin ole edes sopimuksia, sillä esimerkiksi soten-kuljetuksissa kuljetuspalveluita ei ole kilpailutettu. Näiden palveluiden tehokasta kilpailuttamista heikentää matkojen yhdistely- ja välitystoimintojen puuttuminen valtaosasta kuntia.

Käytännössä kaikilla seuraavilla vuosineljänneksillä vuosien 2016 – 2020 välisenä aikana on tehtävä liikenteiden hankintaa ELY-keskusten ja kuntien vastuulla olevassa liikenteessä. Tämä tarkoittaa, että lähes koko suunnittelukauden ajan alueella on käynnissä tai valmisteilla liikenteiden järjestämistapaan ja/tai hankintaan tähtäävää valmistelua. Suuret muutokset mahdollistavat ELY-keskuksen ja kuntien liikenteellisten tavoitteiden asteittain toteuttamisen. Kertahankintojen sijaan tulee tähdätä siihen, että jokaisella kilpailutuskierröksellä (vuodesta 2017 alkaen) saadaan edistetyksi joukkoliikenneselvityksen tavoitteita.

Siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyessä on mahdollista, että keskeisiä opiskelu- ja koululaisvuoroja tulee viranomaisen hankintojen piiriin markkinaehtoisuuden sijaan. Tämä kehitys aiheuttanee lisäkustannuksia erityisesti kunnille, mutta myös ELY-keskukselle. Vuodet 2017 ja 2019 ovat mahdollisia suunnittelu- ja hankintakerroksia, joiden kautta ELY-keskuksen sopimuksia ja kuntien eri hallinnonalojen liikennepalveluita olisi mahdollista tehokkaimmin yhden sovittaa.

Taulukko 2. Länsi-Uudenmaan alueella päättyvät joukkoliikenne- ja henkilökuljetuksia koskevien sopimusten määrä vuosina 2016 – 2019. Taulukossa on lisäksi esitetty ELY-keskuksen sopimusten vuorojen vuosittaiset lähtömääräarviot ja lähtöjen prosentuaalinen jakautuminen sopimustyypeittäin (lähde: Valtakunnallinen liikennelupajärjestelmä, VALLU 2016, tietohaku suoritettu tammikuussa 2016).

	2016	2017	2018	2019
ELY-keskus Päättyvien sopimusten määrä	14	10	10	6
ELY-keskus Sopimusten vuosittaiset lähtömääräarviot	19 000	32 000	21 000	45 000
ELY-keskus Lähtöjen prosentuaalinen jakautuminen sopimustyypeittäin	Siirtymä: 92 % Reitti: 3 % Käyttö: 5 %	Siirtymä: 94 % Reitti: 6 % Käyttö: 0 %	Siirtymä: 100 % Reitti: 0 % Käyttö: 0 %	Siirtymä: 62 % Reitti: 0 % Käyttö: 38 %
Kunnat Päättyvien sopimusten määrä	2	4	2	-



Kuva 4. Erittely eri sopimuksista ja päättymisajankohdista neljännesvuosittain vuosina 2016-2019.

Muutokset junaliikenteessä

Junaliikenne on alueella ollut muutoksessa koko selvitystyön ajan. VR on tämän selvityksen aikana tehnyt kahdesti muutoksia Rantaradan liikennöintimalliin ja aikatauluihin. Kaukoliikenteessä 25.10.2015 alkaen kaukojunat ovat pysähtyneet Espoon sijaan Leppävaarassa. Samassa yhteydessä VR karsi junavuoroja. Turun ja Helsingin välistä junatarjontaa kehitetään nopeuttamalla yhteyksiä. Kaukoliikenteessä VR lisäsi junatarjontaan 27.3.2016 alkaen aiempaa noin 20 minuuttia nopeamman (matka-aika 1h 38min) express-yhteyden Helsingin ja Turun välillä. Muiden kaukojunien matka-aika lyhenee 5 minuuttia Kirkkonummen pysähdysten poistumisen myötä lukuun ottamatta vuorokauden ensimmäistä lähtöä Helsingistä ja viimeistä lähtöä Turusta, jotka edelleen pysähtyvät Kirkkonummella.

Lähiliikenteessä Y-juna lakkasi liikennöimästä 27.3.2016 alkaen välillä Karjaa–Siuntio, liikennöiden

enää Helsinki–Siuntio-välillä molempiin suuntiin neljä kertaa arkipäivässä (aamu- ja iltaruuhkassa). Liikennöintiin on tullut elokuussa (15.8.2016) kaksi vuoroparia lisää. Bussiliikennettä on hankittu tukemaan supistunutta junaliikennettä. Siuntio – Kirkkonummi välillä liikennöi yksi vuoropari tukemassa työmatkaliikennettä. Lisäksi Kirkkonummi – Inkoo – Karjaa välillä on kolme vuoroparia liityntäbusseja, jotka pysähtyvät vain asemilla. Busseissa voi matkustaa VR:n lipputuotteilla. Lisäksi Hanko – Karjaa rataosalla on tapahtunut vuorojen vähennyksiä.

Y-junalla on jatkossa pysähdykset myös Espoossa ja Huopalahdessa, josta on suora vaihtoyhteys Lentoasemalle. Y-junan lisäksi Helsingin ja Kirkkonummen välillä ajetaan nopeampi juna X-tunnuksella kaksi kertaa päivässä. X-juna pysähtyy samoilla asemilla Kirkkonummi – Helsinki välillä kuin Y-juna. HSL yhdistää S- ja U-junat uudeksi U-junaksi, jolta poistuvat muutoksen myötä pysähdykset Mankin ja Luoman

seisakkeilla. Myös L-junilta poistuvat Mankin ja Luoman pysähdykset, mutta muutoin muutokset L-junien aikatauluihin ovat pieniä.

Junaliikenteeseen tehtyjen muutosten myötä Siuntiossa ei ole junayhteyttä viikonloppuisin ja Inkoon asemalla junat eivät pysähdy enää lainkaan. Lisäksi ruuhka-aikojen vaunukapasiteetin riittävyys Helsinki – Kirkkonummi välillä joutuu todennäköisesti koetukselle. Alla on esitetty alueella kulkevien eri junalinjojen vuorovälit arkisin ruuhka-aikoina 27.3.2016 alkaen:

- Kaukojunat 60 min
- A-junat 10 min
- U-junat 30 min
- E-junat 30 min
- Y-junat 60 min aamuruuhkassa (2 vuoroa), 120 min iltaruuhkassa (2 vuoroa)
- X-junat yksi lähtö Kirkkonummelta aamuruuhkassa ja vastaavasti Helsingistä iltaruuhkassa¹⁰

Lipputuotteet

Alueella on matkustajien tarpeisiin suunnattu erittäin kattava lippuvalikoima. Waltti-siirtymää ei ole tehty vielä missään alueen joukkoliikenteessä. Käytössä ovat perinteiset seutuliput, kuntakohtaiset työmatkaliput (pääkaupunkiseutu) ja liikennöitsijöiden itse määrittämät/markkinaehtoiset lipputuotteet. Alueella on käytössä Länsi-Uudenmaan seutulippu. Seutulippualueeseen kuuluvat alueen kunnat lukuun ottamatta Karkkilaa, joka on mukana niin sanottuna määränpääkuntana. Kunnat tarjoavat työssäkäyntiyhteyksien parantamiseksi etuuksia HSL-alueen kehyskuntalippuun.

Kunnat tarjoavat työmatkalippuja pääkaupunkiseudulle sekä Turkuun (juna ja/tai bussi), työmatkaliput ovat sarjalippuja (bussilippu 44 matkan 60 vuorokautta voimassa oleva uudelleen ladattava älykortti, junalippu14-365 päivän lippu). Lohja- ja Vihtilippu ovat lipputuotteita, jotka ovat voimassa sillä vyöhykkeellä, jolle lippu on hankittu (Lohjalla ja Vihdissä 3 vyöhykettä). Kunnilla on käytössä myös sisäisiä matkakortteja ja lipputuotteita kuten Raaseporin kaupunkilippu, Loh-

jan kaupunkilippu sekä Karkkilan asiointiliikenteen lippu. Lisäksi liikennöitsijät tarjoavat erilaisia kerta-, arvo- ja kausilipputuotteita.

Kuntien lipputuotteiden moninaisuus on osin myös ongelma. Alueen asukkailla voi olla haasteita vertailla eri lipputuotteiden soveltuvuutta haluamilleen matkoille. Asuinkunta vaikuttaa voimakkaasti siihen, millaisia markkinaehtoisia ja/tai julkisen sektorin subventoimia lipputuotteita on tarjolla. Lipputuotteita, niiden käyttöä ja niiden hinnoittelua koskevaa informaatiota tulee suunnittelukaudella parantaa, mikäli Waltti-siirtymä on vasta jakson loppupuolella.

Keskisuurten kaupunkien ja ELY-keskusten joukkoliikenteet ovat vaihteittain siirtymässä käyttämään Waltti-lippu- ja maksujärjestelmää. Ensimmäiset Waltti-liikenteet käynnistyivät pilottikaupungeissa kesällä 2014. Länsi-Uudenmaan joukkoliikennepalvelut ovat vahvasti sidoksissa pääkaupunkiseutuun ja HSL-alueeseen. Matkoista suuri osa tehdään alueelta HSL-alueelle, joten lipputuotteiden yhteensopivuus ja yhteiskäyttöisyys HSL-liikenteessä on ehdoton vaatimus lippujärjestelmän toimivuudelle. Walttiin siirtyminen on alueella järkevää toteuttaa siinä vaiheessa, kun HSL:n uuden lippu- ja maksujärjestelmän ja Walffin yhteiskäyttöisyys on varmistettu.

Mainittujen lipputuotteiden lisäksi Kelan tarjoamalla toisen asteen koulumatkatuella on merkittävä vaikutus alueen markkinaehtoisien ja sopimusliikenteen lipputuotteiden kysyntään ja matkustajamääriin. Tämä kokonaisuus on käsitelty erikseen luvussa 4.2.6.

Joukkoliikenteen kysyntä ja lipputilastot

Joukkoliikenteen kysyntää on arvioitu lipputilastojen perusteella, jotka perustuvat lipputuotteiden myyntimäärätilastoihin. Kuvassa 5 on esitetty Länsi-Uudenmaan seutulipun ja kuntakohtaisten lippujen matkustusmäärät vuosina 2013–2015. Kuntakohtaisiin lippuihin sisältyy edellisessä luvussa esitetyt kuntien tarjoamat sisäiset liput sekä työmatkaliput pääkaupunkiseudulle ja Turkuun.

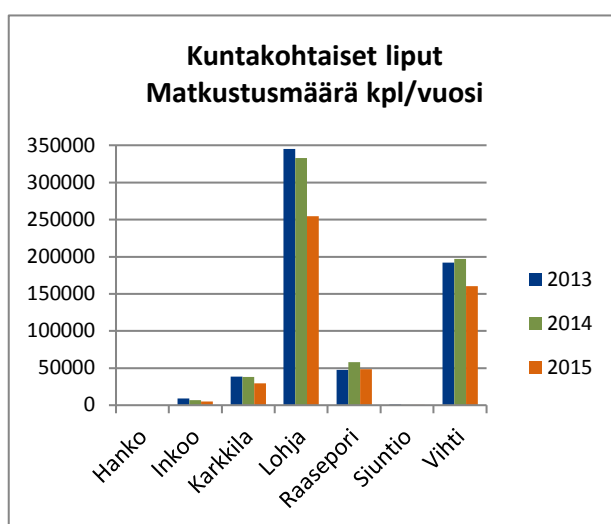
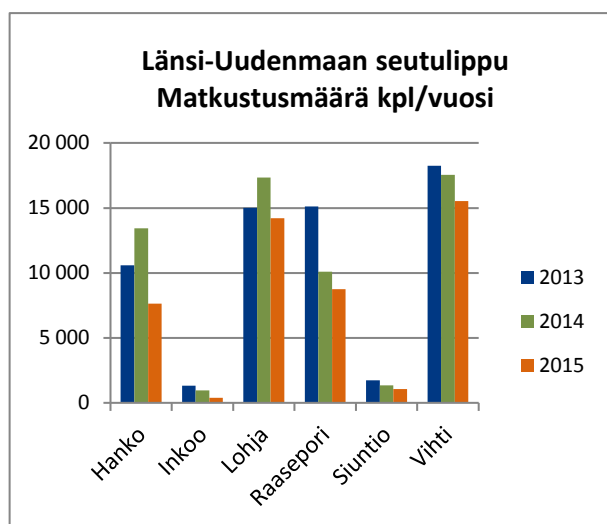
¹⁰ Junaliikenteen aikataulut www.vr.fi, Uutiset ja tiedotteet 29.1.2016: VR tuo uuden nopean junayhteyden Turun ja Helsingin välille www.vrgroup.fi

Matkustusmäärä- ja lippujen myyntimäärätilastojen mukaan Länsi-Uudenmaan seutulipulla matkustavien määrä on kaikissa kunnissa laskenut. Kuntakohtaisten lippujen osalta matkustajamäärät ovat pysyneet tasaisena tai hieman laskeneet. Samaan aikaan alueen väestö on kasvanut.

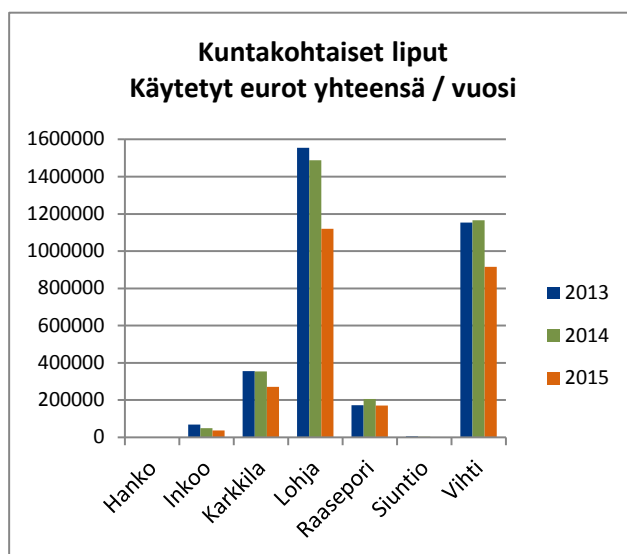
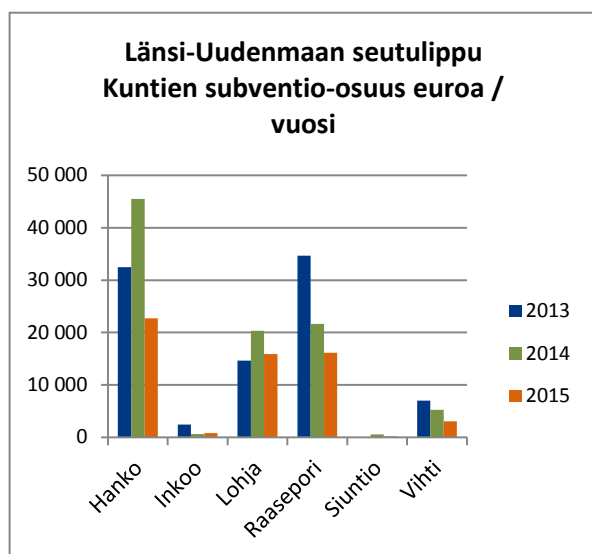
Vahvinta seutulipun käytön lasku on ollut Raaseporissa, johon on osaltaan vaikuttanut Raaseporin oman kaupunkilipun käyttöönotto vuonna 2013. Lipputilastojen perusteella tehtävää joukkoliikennekysynnän arviointia vääristää yrittäjien tarjoamat ja vahvasti markkinoimat omat edulliset lipputuotteet. Nämä ovat

osaltaan vaikuttaneet etenkin Länsi-Uudenmaan seutulipun käytön vähenemiseen.

Kuvassa 6 on esitetty Länsi-Uudenmaan seutulipun ja kuntakohtaisten lippujen subventio-osuus kunnittain vuosina 2013–2015. Inkoossa ja Siuntiossa kuntien lipputuotteiden subventio on hyvin vähäistä, joka osaltaan johtuu lippujen matalasta myyntimäärästä. Kaikkien kuntien subventio-osuus on pienentynyt, johon vaikuttaa osaltaan markkinaehtoisen liikenteen lisääntyminen ja yrittäjien tarjoamat omat edulliset lipputuotteet.



Kuva 5. Länsi-Uudenmaan seutulipun ja kuntakohtaisten lippujen matkustusmäärät vuosittain 2013–2015.



Kuva 6. Länsi-Uudenmaan seutulipun kuntien subventio-osuus ja kuntakohtaisten lippuihin kuntien käyttämät eurot vuosittain 2013–2015.

Liikkumisen suuntautuminen

Alueen liikkumisen suuntautumista on tarkasteltu keskeisen tieverkon liikennemäärien kautta. Liikennemäärät kertovat eri yhteysvälien liikkumistarpeen kysynnästä kattavammin kuin mikään muu yksittäinen tilasto. Keskimääräinen vuorokausiliikenne mitoitaa yhteysvälien liikkumista ja auttaa niiden välisen vuorotarjonnan riittävyyden ja tavoitetilan asettamisessa. Liikennemääriä on hyödynnetty palvelutasotavoitteiden asettamisessa.

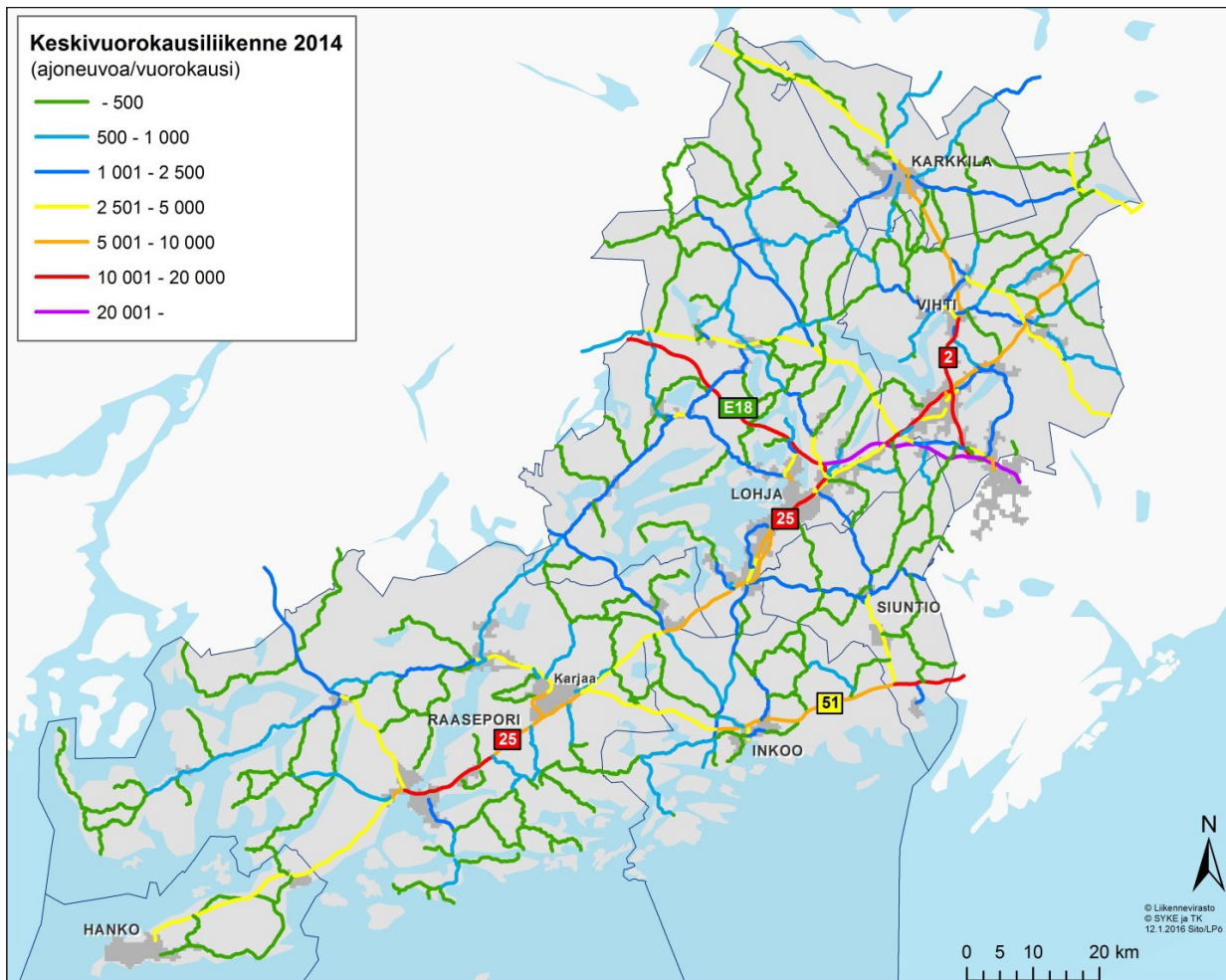
Uudenmaan maakunnan alueella keskimääräinen vuorokausiliikenne on tieliikennetilastojen mukaan eri tietyypeillä keskimäärin:

- Valtatiet: 18 000 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Kantatiet: 20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Seututiet: 6 000 ajoneuvoa vuorokaudessa

Länsi-Uudellamaalla seuraavat tieosuudet voidaan lukea tieliikenteen osalta vilkasliikenteiseksi runkoikäytäväiksi:

- Valtatie 25 yhteysväliillä Tammisaari-Karjaa, Mustio-Lohja sekä Lohja-Nummela
- Valtatie 2 yhteysväliillä Huhmari-Nummela-Vihti-Karkkila
- E18 yhteysväliillä Lohjasta Turun ja Helsingin suuntaan, Nummela sijaitsee liikennevirtojen risteämässä

Alueella selviä yhteysvälikokonaisuuksia ovat Tammisaari-Karjaa, Lohja-Nummela-Vihti-Karkkila, Inko-Kirkkonummi sekä Lohja-Salo. Kuvassa 7 on esitetty Länsi-Uudenmaan alueen tieverkon keskivuorokausiliikenne vuonna 2014.



Kuva 7. Länsi-Uudenmaan alueen tieverkon keskivuorokausiliikenne vuonna 2014.

Työssäkäyntiliikenne alueella

Kuntien välinen työssäkäynti kertoo koululais- ja opiskelijaliikenteen ohella kuinka paljon säännöllistä potentiaalista liikennepalvelujen käyttäjää tietyillä yhteysväleillä on. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella kuntien välisen työssäkäynnin joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta voidaan pitää erittäin hyvänä, mikäli se saavuttaa noin 8-10 %:n tason yhteysväleillä liikkujien kokonaismäärästä.

Joukkoliikenteen uusimman palvelutason määrittelyohjeistuksen perusteella palvelutaso on määriteltävä ainakin sellaisille yhteysväleille, joiden välinen työssäkäynti ylittää 250 henkilöä päivittäin. Kaikki kriteerit täyttävät taajamat lukeutuvat Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvityksen yhteysväleihin. Osin palvelutaso on määritetty myös yhteysväleille, joilla Liikenneviraston ohjeistama kriteeri ei täysin täyty. Tarkasteltavien yhteysvälien valintaa on käsitelty tarkemmin luvussa 5.3.

Hanko on kokonaisuudessaan alue, joka kuuluu pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen ulkopuolelle. Hangon ja Raaseporin välinen työssäkäyntiliikenne on runsasta ja edellyttää yhteysvälin sisällyttämistä palvelutasotarkasteluun. Lohja ja Vihti ovat alueen selkeitä työssäkäynnin keskuksia ja pääkaupunkiseudun välinen työssäkäynti on erittäin vilkasta. Seuraavalla sivulla, kuvassa 8 on esitetty Länsi-Uudenmaan kuntien välinen työssäkäyntiliikenne vuonna 2010.

Kelan matkakorvausten kohdentuminen

Kelan koulumatkatuella on merkittävä vaikutus Länsi-Uudenmaan alueen joukkoliikennenyhteyksien säilymisestä kannalta. Toisen asteen opiskelijat ovat oikeutettu tukeen, mikäli yhdensuuntainen koulumatka on vähintään 10 km ja tarve on vähintään seitsemään yhdensuuntaiseen matkaan viikossa. Omavastuu koulumatkamaksuista on 54 €/kk.¹²

Vuosittain Kelan koulumatkatukea kohdentuu alueen liikennepalveluihin noin 2,3 milj. euroa. Tämä jakautuu linja-autoille, junaliikenteelle, mutta myös itse tuotetulle liikenteelle (henkilöauto). Koulumatkatuen saajia on alueella yhteensä lähes 2 500.

Koulumatkatukien määrä on pysynyt viimeksi kuluneena kolmena lukuvuotena varsin vakaana. Eniten tuensaajia on Lohjalla, seuraavaksi eniten Raase-

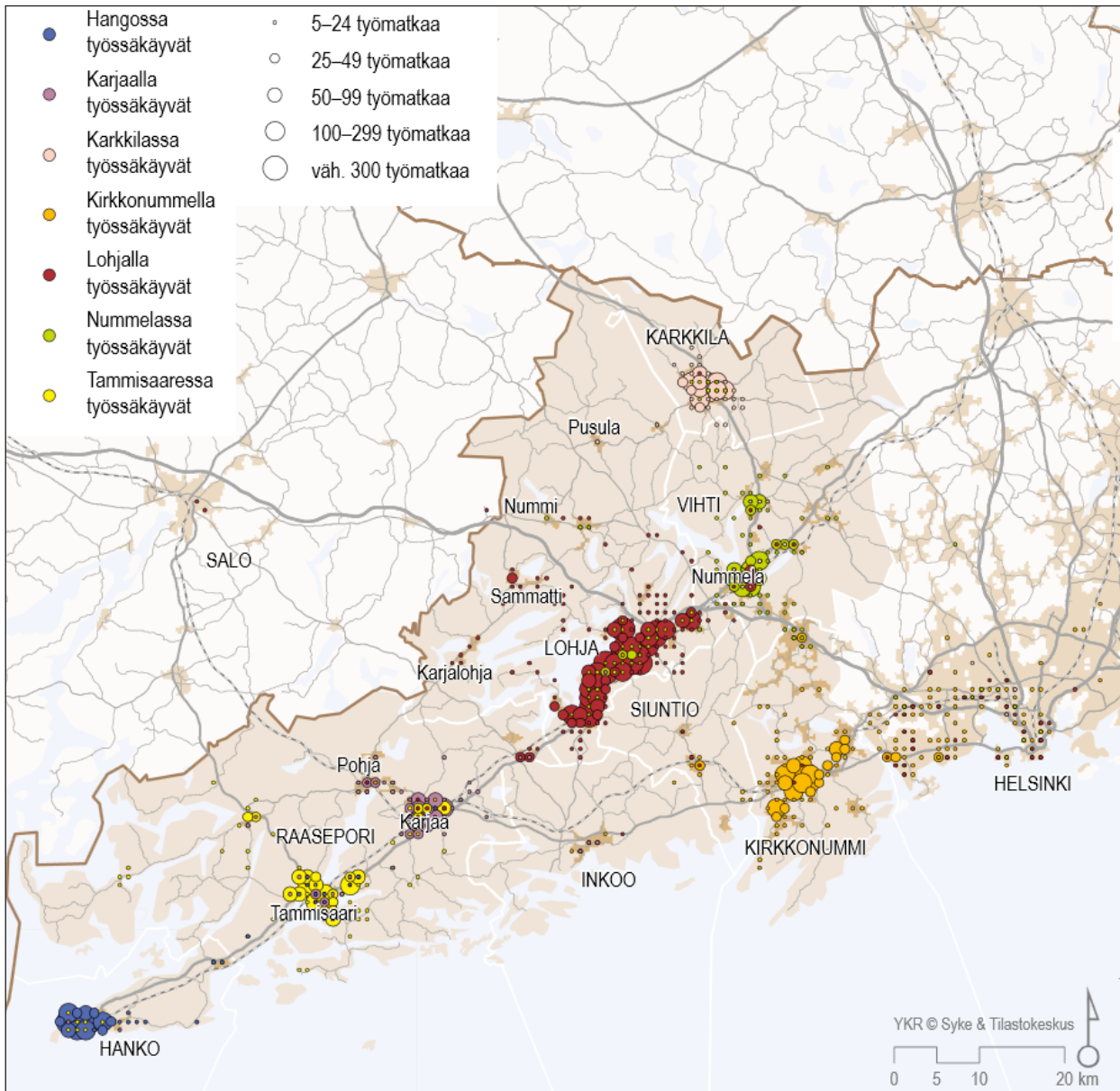
porissa ja Vihdissä. Kuvassa 9 on esitetty Länsi-Uudenmaan alueen koulumatkatuen saajien määrä ja alueelle maksetun tuen määrä yhteensä viimeiseltä kolmelta lukuvuodelta. Kuvassa 10 vastaavat tiedot on esitetty kuntakohtaisesti lukuvuosittain.

Kuvassa 11 tukien kokonaisuutta on jaoteltu osaluokkiin. Lohjalaisten opiskelijoiden kautta kunnan sisäiseen ja kunnasta lähtevään liikenteeseen kanavoituu noin 500 000 euron suora tuki ja lisäksi asiakkaiden omavastuuosuus (54 €/kk/henkilö). Vihdissä koulumatkatuella on lähes yhtä mittava merkitys alueen joukkoliikenteen rahoitukselle. Rantaradan kunnissa viimeisimmältä valmistuneelta tilastokaudelta koulumatkatukea kohdentui VR:lle yli 100 000 € vuodessa.

Taulukossa 3 on esitetty Länsi-Uudenmaan alueen sisäiset ja pääkaupunkiseudulle suuntautuvat toisen asteen opiskelumatkat. Tiedot perustuvat Kelan koulumatkatukien saajien määrään joulukuussa 2015. Valtaosa opiskelumatkoista suuntautuu Lohjalle ja pääkaupunkiseudulle Helsinkiin, Espooseen, Vantaalle ja Kauniaisiin.



¹² <http://www.kela.fi/koulumatkatuki>



Kuntien välinen työssäkäynti vuonna 2010 (yli 100 virrat)

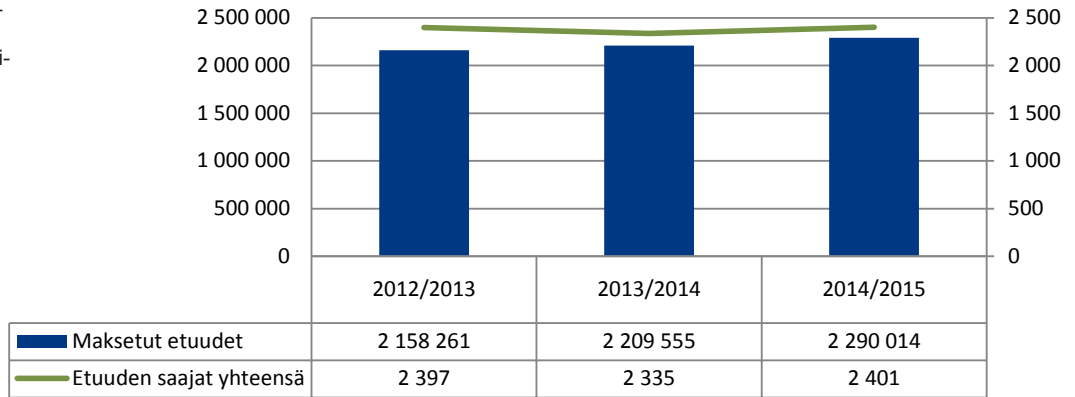
Hangosta		Inkoosta		Karkkilasta		Kirkkonummelta	
Raaseporiin	249	Helsinkiin	414	Helsinkiin	398	Helsinkiin	4 954
Helsinkiin	101	Espooseen	345	Vihtiin	293	Espooseen	4 839
		Kirkkonummelle	252	Espooseen	255	Vantaalle	997
		Raaseporiin	225	Vantaalle	221	Lohjalle	157
		Lohjalle	190	Lohjalle	203	Vihtiin	135
						Siuntioon	117
Lohjalta		Raaseporista		Siuntiosta		Vihdistä	
Helsinkiin	2 442	Helsinkiin	785	Helsinkiin	571	Helsinkiin	2 743
Espooseen	2 186	Hankoon	710	Espooseen	565	Espooseen	2 346
Vihtiin	880	Lohjalle	441	Kirkkonummelle	386	Vantaalle	972
Vantaalle	683	Espooseen	275	Lohjalle	262	Lohjalle	682
Kirkkonummelle	299	Kirkkonummelle	191	Vantaalle	145	Karkkilaan	270
Raaseporiin	267	Inkooseen	160			Kirkkonummelle	241
Karkkilaan	191	Vantaalle	103			Nurmijärvelle	193
Siuntioon	160						

Kuva 8. Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035 -julkaisussa¹¹ esitetty kuva (sivu 25, kuva 13) taajamissa työssäkävien asuinpaikat vuonna 2009 ja kuntien välinen työssäkäynti vuonna 2010 (yli 100 virrat) (lähde: Tilastokeskus).

¹¹ Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035, Uudenmaan liiton julkaisu C72-2014.

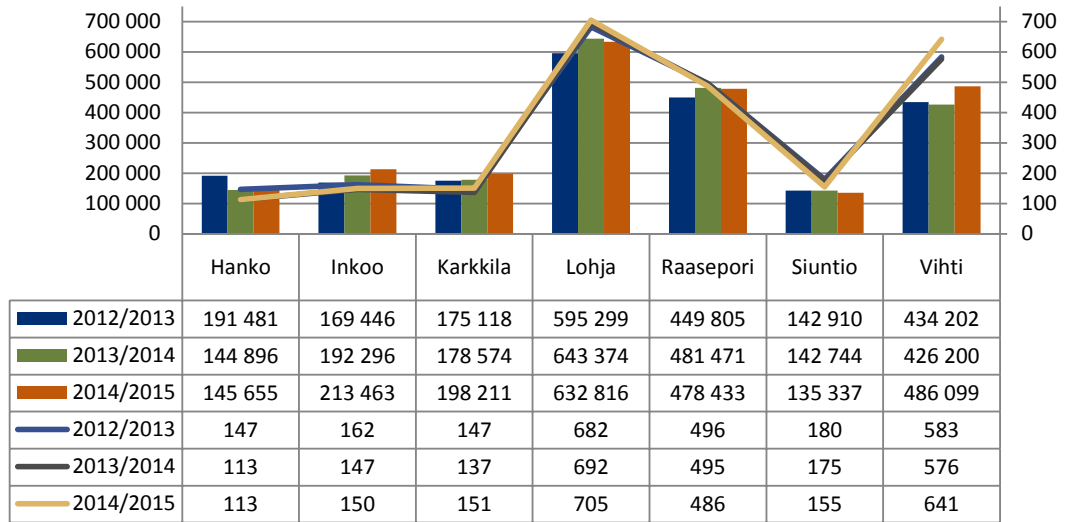
Kuva 9. Länsi-Uudenmaan koulumatkatuen saajien määrä ja maksetun tuen määrä alueella yhteensä kolmelta viimeiseltä vuodelta.

Länsi-Uudenmaan koulumatkatuen saajat ja maksetut tuet



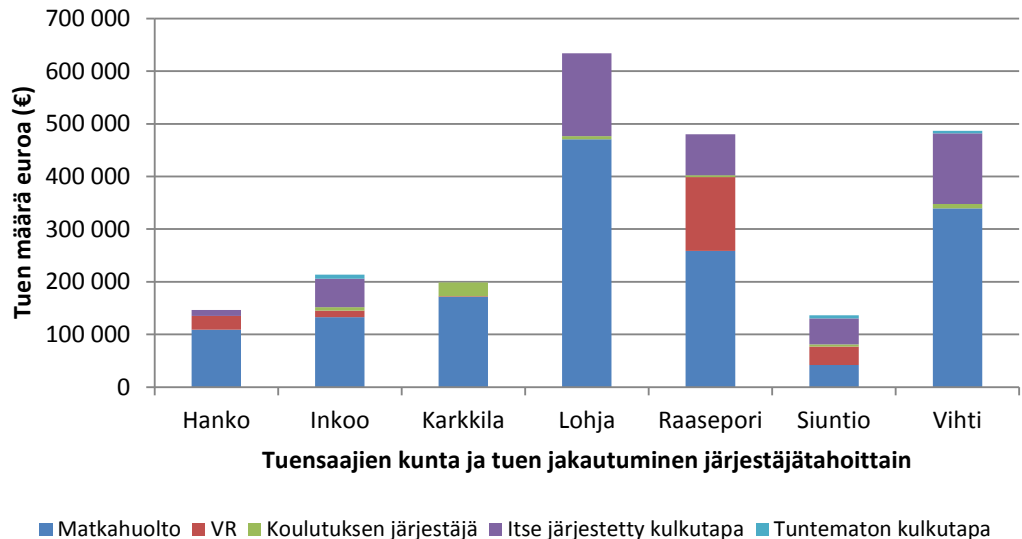
Kuva 10. Kuntien koulumatkatuen saajien määrä ja maksetun tuen määrä lukuvuosittain.

Koulumatkatuen saajat ja maksetut tuet kunnittain



Kuva 11. Kelan koulumatkatuen saajien kunta ja tuen jakautuminen järjestäjätahoittain lukuvuotena 2014–2015 (lähde: Kela 2016).

Kelan koulumatkatukien määrä kunnittain 2014-2015



Taulukko 3. Länsi-Uudenmaan alueen sisäiset ja pääkaupunkiseudulle suuntautuvat toisen asteen opiskelumatkat (lähde: Kelan koulumatkatuen saajien määrä joulukuussa 2015, Kela 2016).

	Pääkaupunkiseutu	Kirkkonummi	Hanko	Inkoo	Karkkila	Lohja	Raasepori	Siuntio	Vihti
Hanko	1	0	1	0	0	27	48	0	0
Inkoo	58	8	0	0	0	33	15	0	0
Karkkila	19	0	0	0	1	44	0	0	1
Lohja	89	0	0	0	7	262	4	0	2
Raasepori	58	1	0	0	0	53	129	0	0
Siuntio	67	7	0	0	0	38	5	0	2
Vihti	126	1	0	0	3	101	0	0	76
Yhteensä	418	17	1	0	11	558	201	0	81

Liityntäpysäköinti ja alueelliset solmut

Joukkoliikenteen solmupysäkki on useiden pysäkkeiden muodostama kokonaisuus, joka toimii merkittävänä vaihto- ja liityntäpisteinä, tai jonka liikenteellinen merkitys on erityisen suuri. Joukkoliikenteen alueellisina solmuina toimivat yleisesti myös liityntäpysäköintialueet. Liityntämatkat solmupysäkeille kuten bussipysäkeille tai rautatieasemalle tehdään henkilöautolla, pyörällä tai kävellen. Liityntäpysäköinti on erityisen suosittua pisteissä, joista on hyvä vuorotarjonta pääkaupunkiseudulle. Tällaisia ovat Länsi-Uudenmaan alueella Nummelan ja Lohjan linja-autoasemat ja selvitysalueen ulkopuolella Kirkkonummen rautatieasema ja muut HSL-alueen liityntäpysäköintipaikat. Lähtöaineistona liityntäpysäköintien tarkastelussa on käytetty liityntäpysäköintiselvitystä 2009–2010 (Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköintin kehittämishjelma, Uudenmaan liitto 2009), joka ei ole enää täysin ajantasainen. Pikavuoroliikenteessä valtatie 2, valtatie 25 ja E18 suuntaiset liityntäpysäkit ovat pääkaupunkiseudun nopeiden työssäkäyntiyhteyksien kannalta merkittäviä solmuja. Rautatieliityntöissä on käynnissä muutostila junaliikenteen muutoksista johtuen.

Nummelan linja-autoasema on Vihdin kannalta tärkein liityntäpysäköintialue. Tälle alueelle saattaa tulevaisuudessa olla lisäpaikkojen tarve erityisesti jos asemaa pyritään jatkossa käyttämään nykyistäkin laajemmin seudullisen liikenteen keskuksena. Myös Lohjan linja-autoasema toimii alueellisena vaihtosolmuna, jonne on henkilöautojen liityntänsä lisäksi hyvät kävely- ja pyöräily-yhteydet. Karkkilan liityntäpysäköintialueet sijaitsevat linja-autoasemalla. Tällä hetkellä kaupunkien välinen markkinaehtoinen kaukoliikenne on ainoa kasvava joukkoliikennemuoto. Nopeat pikavuorot pääkaupunkiseudulle keskittyvät jatkossa valtatie-

varren linja-autopysäkeille, jolloin pysäköintipaikkojen määrän tarve saattaa kasvaa.

Raaseporin Karjaan asema on tällä hetkellä vaihtosolmu, joka mahdollistaa monipuoliset liitynnät juna- ja bussiliikenteeseen. Raaseporissa on käynnissä Karjaan asemaseudun kehittämishanke. Karjaalla akuuttina ongelmana ovat puutteelliset odotustilat sekä radan ylittävän sillan aiheuttamat haasteet suunnitteluympäristölle. Alueen ulkopuolella on vähäinen liityntäpaikkojen tarve, sillä junayhteydet Karjaalta Helsingin suuntaan heikentyneet. Hangon liityntäpysäköintialueena toimii linja-auto- ja rautatieaseman seutu. Hangossa ei ole erityisiä tarpeita liityntäyhteyksien tai liityntäalueen infrastruktuurin kehittämiseen. Inkoossa liityntäpysäköinti sijaitsee Inkoon kirkonkylällä linja-autoasemalla. Inkoossa on koululaisliikenteessä pysäkin kehitystarve Tähtelän ja kantatien 51 liittymässä, joka on tällä hetkellä vain maantiepysäkki ilman varusteluja. Siuntion asemalla on riittävän laadukas infrastruktuuri, joka vastaa nykyistä tarvetta. Tulevaisuudessa saattaa tulla tarve kehittää asemaa liityntäalueena, mutta tämä edellyttää myös junaliikenteen kehitystä. Siuntion toinen liityntäpysäkki (Sunnanvikin pysäkki) sijaitsee ABC-liikenneaseman yhteydessä kantatien 51 varrella. Kuvassa 12 on esitetty Länsi-Uudenmaan liityntäpysäköintialueet. Kuntakohtaiset liityntäpysäköintikartat on esitetty liitteessä 4.

Taajamien pysäköintisolmujen infrastruktuuritarpeet ovat pieniä. Akuutit kysymykset liittyvät lähinnä Karjaan asemaympäristöön, jossa on käynnissä asemaympäristön kehittämishanke. Joukkoliikenteen pääpysäkkien ulkopuolinen pysäkki-infrastruktuuriin (liityntä- ja vaihtopysäkit) liittyvät tiedot ovat pääosin vuodelta 2009. Kehittämistoimenpiteenä koko alueelle on tunnistettu pysäkkisolmujen inventoinnin päivittäminen vastaamaan nykyistä tilannetta.



Kuva 12. Länsi-Uudenmaan liikeyhteyttäminen.

Kaukoliikenne

Kaukoliikenteen ja seudullisen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn yhteensovittamista on käsitelty Liikenneviraston tuoreessa *Liikkumisen palveluluiden tavoitteellinen palvelutaso – selvitystyössä*.¹³ Selvityksessä keskityttiin maakuntakeskusten välisiin yhteysväleihin ja niiden runkoyhteyksiin. Kaukoliikenteen ja alueellisen joukkoliikenteen yhteensovittamista ja palvelutasotavoitteita käsitellään erityisesti solmupisteiden, eri matkakeskusten, keskeisten liikeyhteyksien ja muiden joukkoliikenteen keskeisten pysäkkien kautta. Keskeisiä palvelutasotavoitteita kauko- ja seutuliikenteen integrointiin on 1. yhteiskäyttöisen informaation parantaminen 2. solmupisteiden alueellisen syöttöliikenteen turvaaminen kaukoliikenteen liikennöintiaikoina ja 3. Eri toimijoiden yhteistyön tiivistäminen (viranomaiset, liikennealan yritykset, maanomistajat ja kiinteistöyhtiöt).

Länsi-Uudellamaalla tämä voisi konkreettisesti tarkoittaa sitä, että valittujen alueellisten liikennöintisolmujen, kuten Lohjan ja Nummelan linja-autoasemien

syöttö- ja liikeyhteyksiin alueen muihin kesustaajamiin tulisi priorisoida viranomaisten ja kuntien resursseja toimivien matkaketjujen varmistamiseksi. Priorisointi koskisi erityisesti ilta-, yö- ja viikonloppuliikennettä. Informaatiojärjestelmien suhteen suunnittelu ja toteutus on käynnissä Liikenneviraston Digitransit-hankkeessa. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyä on säädetty erikseen joukkoliikenteen laissa, joka edellyttää suunnitteluprosessin aikana viranomaisen yhteistyöhön elinkeinoelämän kanssa. Myös asukaskuulemisesta ja asiakastarpeiden huomioimisesta on säädetty laissa.

Alueellisessa joukkoliikennesuunnittelussa tulisi nykyistä paremmin ottaa huomioon alueen sisäisen joukkoliikennetarjonnan kytkeytyminen valtakunnalliseen kaukoliikenteeseen. Tavoitteen edistämiseksi merkittäviä kaukoliikenteen pysäkkisolmuja pitäisi kehittää nimenomaan alueellisen joukkoliikenteen solmupisteiden yhteyteen. Nykyinen trendi markkinaehtoisessa suurten kaupunkien välisessä liikenteessä on preferoida nopeita pysähdyksiä valtateiden varsilla lähtö- ja määränpääpisteen välillä.

¹³ Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 34/2016

Joukkoliikenteen palvelutaso

Joukkoliikennejärjestelmän murros ja vaikutukset alueelliseen liikenteeseen

Joukkoliikennejärjestelmän lakiuudistuksesta alkoi vuonna 2009 siirtymä kohti avoimia markkinoita ja viranomaisen määrittämää palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaista liikennettä (EU 1370/2007). Siirtymäaika päättyy seuraavan palvelutason määrittelykauden aikana (2017–2020) ja viimeiset siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyvät vuoden 2019 aikana. Tämän jälkeen alueen joukkoliikenne koostuu markkinaehtoista reittiliikenteestä ja toimivaltaisen viranomaisen hankkimasta PSA-liikenteestä. Näiden lisäksi peruskunnat järjestävät edelleen niille lainsäädännön mukaan kuuluvat liikennepalvelut.

Tämän hetkinen näkemys on, että valtionhallinnon mahdollisuudet järjestää kaikille avointa joukkoliikennettä heikkenevät lähivuosien ajan. Kuntien kannalta tämä tarkoittaa lisääntyviä ostoja siellä, missä yhteyksiä on ylläpidettävä lakisääteisten palveluiden, kuten koululaiskuljetusten järjestämiseksi. Toisaalta Länsi-Uudellamaalla väestö kasvaa ja keskittyy voimakkaasti niihin keskuksiin, joita palvelutasomäärittelyssä käsitellään. Tämä antaa markkinoille entistä enemmän mahdollisuuksia kehittää alueen joukkoliikennetarjontaa.

Markkinaehtoisen liikenteen kokonaisuus tulee mahdollisesti vakiintumaan yritysten hakiessa reitti-verkostolleen tasapainoa siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyessä seuraavien vuosien aikana. Vuodenvaihteen 2015–2016 aikana markkinaehtoisessa liikenteessä on tapahtunut lakkautumisia alueella. Etenkin viikonloppuyhteyksiä on loppunut kokonaan.

Yksi merkittävin joukkoliikennejärjestelmän muutos koskee valtakunnallisesti ja alueellisesti rautatieliikennettä. Alkuvuodesta 2016 sekä Helsingin lähijunayhteyksiä että kaukoliikenneyhteyksiä on seudun kuntien kannalta heikennetty. Heikennykset johtuvat lähijunaliikenteen osalta liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) ostomäärärahojen vähenemisestä ja kaukoliikenneyhteyksien osalta VR:n Turku-Helsinki yhteysvälin liikennöinnin markkinastrategiasta.

Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on, että raideliikenne avautuu asteittain kilpailulle vuodesta 2017 alkaen. Tällä saattaa olla merkittävää vaikutusta

alueen junaliikenteen palveluihin, mikäli uusia operaattoreita syntyy. Markkinoille tulolle asettaa haasteita etenkin Kirkkonummi-Helsinki -yhteysväliä ruuhkainen Rantarata.

Liikennekaaren ja maakuntahallintouudistuksen yhteydessä ollaan myös selvittämässä mitkä organisaatiot toimivat 1.1.2019 alkaen joukkoliikenteen toimivaltaisina viranomaisina valtakunnassa. On erittäin todennäköistä, että tässä selvityksessä määritellyn tavoitteellisen palvelutason seurantakaudella tapahtuu muutos siinä, mikä taho on alueen toimivaltainen viranomainen ja mitkä liikennepalvelut sille annetaan tehtäväksi järjestää.

Palvelutasoluokitus

Liikenneviraston uuden palvelutason määrittelyohjeistuksen mukaisesti käytössä on kahdeksan porrasta, jossa joukkoliikennepalveluille on seitsemän eri luokkaa ja kahdeksas luokka kuvaa alueita, joilla hoidetaan vain lakisääteiset kuljetuspalvelut taksii- tai kutsuliikenteenä.

Tässä työssä on palvelutason määrittelyssä käytetty ohjeistuksen seitsemää palvelutasoluokkaa:

- I. Kilpailukykyinen
- II. Todellinen vaihtoehto
- III. Käyttökelpoinen
- IV. Päivittäismatkat
- V. Arkiyhteydet
- VI. Koulu- ja asiointimatkat
- VII. Välttämättömät

Tarkastelussa käytettyjä palvelutasoluokkia voi kuvata tiivistetysti seuraavasti:

I. Kilpailukykyinen:

Joukkoliikenteen käyttö on helppoa ja se on kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Kilpailukykyinen palvelutason tavoitteena pidetään joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvua. Kilpailukykyinen-tasolla liikennöinti-aika on arkisin aamupuoli kuudesta puoleenyöhön ja vuoroväli enintään 15 minuuttia ja ruuhka-aikana 10 minuuttia. Myös viikonloppuna on liikennetarjontaa lähes arkiliikenteen tapaan ja vuoroväli on enintään 20 minuuttia. Liikkuminen on

vapaata, eikä sidottua joukkoliikenteen aikatauluihin. Joukkoliikenteen tarjontaa on arkisin vähintään noin 54 vuoroa/suunta.

II. Todellinen vaihtoehto:

Todellinen vaihtoehto -tason joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle ja tavoitteena on mahdollistaa sujuva arki ilman henkilöautoa. Todellinen vaihtoehto -tasolla liikennöintiäika on arkisin aamukuudesta iltapuoli kymmeneen ja vuoroväli enintään 20 minuuttia, ruuhka-aikoina 15 minuuttia. Viikonloppuna vuorotarjonta on arkiliikennettä harvempaa, mutta vuorovälit ovat silti korkeintaan 30 minuuttia. Joukkoliikenteellä liikkuminen on suhteellisen vapaata aikataulut tuntien. Joukkoliikenteen tarjontaa on arkisin vähintään 39 vuoroa/suunta.

III. Käyttökelpoinen

Käyttökelpoinen-tason joukkoliikenne tarjoaa käyttökelpoisen vaihtoehdon henkilöauton käytölle. Tavoitteena on mahdollistaa sujuva arki ilman henkilöautoa, mutta viikonloppuisin matkat on suunniteltava tarkemmin. Käyttökelpoinen-tasolla liikennöintiäika on arkisin aamuseitsemästä iltapuoli kymmeneen ja vuoroväli enintään 30 minuuttia myös ruuhka-aikoina. Viikonloppuna liikennöintiäika on etenkin sunnuntaina lyhyempi ja vuorotarjonta harvempaa korkeintaan 60 minuuttia. Joukkoliikenteen tarjontaa on arkisin vähintään 24 vuoroa/suunta.

IV. Päivittäismatkat

Päivittäismatkat-tason joukkoliikenne tarjoaa liikumisvaihtoehdon päivittäisiin kohteisiin kuten työ-, koulu-, opiskelu-, harrastus- ja asiointikohteisiin. Tavoitteena on mahdollistaa hyvät arjen yhteydet. Päivittäismatkat -tason liikennöintiäika on aamuseitsemästä iltakahdeksaan ja vuoroväli enintään 30–60 minuuttia, ruuhka-aikoina 30 minuuttia. Joukkoliikenteen tarjontaa on arkisin vähintään 14 vuoroa/suunta. Viikonloppuna liikennöintiäika on lyhyempi ja vuorotarjonta harvempi, mutta vuoroja tulee kuitenkin olla vähintään 1 kahdessa tunnissa.

V. Arkiyhteydet

Arkiyhteydet -tason joukkoliikenne tarjoaa säännöllisiä yhteyksiä arkipäivisin, jotka ovat vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun, ja asiointiin suuntautuvilla

matkoilla. Tavoitteena on turvata arjen liikkumistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä. Arkiyhteydet-tason liikennöintiäika on aamuseitsemästä iltakuuteen. Vuorotarjonta on arkipäivisin vähintään 7 vuoroa/suunta kulkutarpeiden mukaan. Viikonloppuisin lauantaina liikennöidään 1-4 vuoroa/suunta. Sunnuntaina ei liikennöidä välttämättä lainkaan tai liikennettä on vain muutama vuoro.

VI. Koulu- ja asiointimatkat

Koulu- ja asiointimatkat -tasolla tarjotaan koulu- ja asiointiyhteydet sekä yleisimmät opiskelu- ja työmatkayhteydet. Tavoitteen on turvata pääosa koulu- ja asiointiyhteyksistä säännöllisessä joukkoliikenteessä ja tarjota yleisimpiä opiskelu- ja työmatkayhteyksiä. Koulu- ja asiointimatkat -tason liikennöintiäika on aamuseitsemästä tai kahdeksasta iltapäivän viiteen. Vuorotarjonta on arkipäivisin vähintään 3–5 vuoroa/suunta kulkutarpeiden mukaan. Viikonloppuisin ei liikennöidä välttämättä lainkaan tai liikennettä on vain muutamia vuoroja tarpeen mukaan.

VII. Välttämättömät

Välttämättömät-tasolla avoin joukkoliikenne tarjoaa vain välttämättömät perusyhteydet eli lähinnä koulu- ja opiskelumatkayhteydet aamulla kouluun ja iltapäivällä kotiin tai vastaavasti opiskelu- ja työmatkatarpeet. Lisäksi tavoitteena on turvata myös asiointimahdollisuudet kuntakeskukseen avoimella joukkoliikenteellä. Minimitason liikennöintiäika on arkisin noin kello 8.00–16.00, mutta se voi vaihdella esimerkiksi koulujen alkamis- ja päättymisaikojen mukaan tai paikallisten työaikojen mukaan. Vuorotarjonta voi olla vain 1–2 vuoroa/suunta ja liikennettä saatetaan hoitaa vain koulupäivinä tai kouluvuoden aikana.

Taulukossa 5 on esitetty Liikenneviraston uuden palvelutason määrittelyohjeistuksen talviliikenteen määrälliset palvelutasotekijät. Palvelutasoluokan määräävät kriteerit, joiden perusteella tarkasteltava liikenne sijoitetaan kuhunkin palvelutasoluokkaan, on esitetty lihavoituna ja tummemmalla taustalla. Liitteessä 5 on esitetty kesäliikenteen määrälliset palvelutasotekijät, joita ei ole käsitelty tässä työssä.

TALVI-LIIKENNE	Soveltamis-aika	I	II	III	IV	V	VI	VII
Liikennöintiaika	Ma-to	5.30–23.30	6.00–22.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00
	Pe	5.30–01.30	6.00–23.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00
	La	6.00–01.30	7.00–23.30	9.00–21.30	9.00–18.00	10.00–15.00	Tarpeen mukaan	–
	Su	7.00–23.30	9.00–21.30	11.00–18.30	12.00–17.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	–
Vuoroväli/vuoromäärä	Ruuhka (n. klo 7–9 ja 15–17)	≤ 10 min	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≥ 1 vuoro tunnissa	3–5 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)	1–2 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)
	Arkipäivä klo 9–14	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	–	–
	Arjen varhaisilta klo 18–20	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	–	–	–
	Lauantaisin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	1–4 vuoroa/suunta/vrk	0–2 vuoroa/suunta/vrk	–
	Sunnuntaisin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0–2 vuoroa/suunta/vrk	0–2 vuoroa/suunta/vrk	–
	Varhaisaamu ja myöhäisilta (kaikki päivät)	≤ 30 min	≤ 60 min	–	–	–	–	–
	Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	–	–	–	–	–
Kävelyetäisyys pysäkille	≤ 400 m	≤ 500 m	≤ 800 m	–	–	–	–	

Kuva 13. Talviliikenteen määrälliset palvelutasotekijät. Palvelutasoluokan määräävät kriteerit ovat lihavoituja ja tummemmalla taustalla. Muut kriteerit ovat suosituksia. (lähde: Liikenneviraston ohjeita 31/2015).

Muutokset aiempaan palvelutasomäärittelyyn

Aiemmassa vuoden 2011 palvelutasomäärittelyssä on käytetty kuusiportaista luokitusta. Palvelutason määrittely perustui vuoden 2011 määrittelyssä myös lähinnä liikennöintiaikoihin ja vuoroväleihin. Aikaisempaan verrattuna uudessa palvelutasoluokituksessa on tiennetty liikennöintikausi-, liikennöintiaika- ja vuoroväliportastusta. Aiemmassa määrittelyssä tarkasteltiin Länsi-Uudellamaalla 66 kuntakeskusta, paikalliskeskusta ja kyläkeskusta. Nyt tarkasteltavien yhteysvälien valinta perustuu Liikenneviraston palvelutason määrittelyohjeistuksen mukaisesti Suomen ympäristökeskuksen yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä-aineistossa (YKR-aineisto) määritettyjen taajamien välisiin yhteyksiin. Nyt laadittavassa palvelutasomäärittelyssä on mukana 34 keskusta. Aikaisempaan verrattuna tarkastelusta on karsitunut lähinnä pieniä kyläkeskuksia sillä vuoden 2011 tarkastelussa oli mukana myös YKR-aineiston kylät.

Aiemmassa määrittelyssä tarkasteltiin noin 100 yhteysväliä ja nyt tarkastelussa on 65 yhteysväliä. Nyt laadittu tarkastelu keskittyy tärkeimpiin yhteyk-

siin kuntakeskuksista pääkaupunkiseudulle ja kuntakeskusten välillä. Määrittelystä on karsittu erityisesti yhteyksiä kyläkeskuksista paikallis- ja kuntakeskuksiin, koska nämä liikkumispalvelut perustuvat entistä enemmän muuhun palveluun kuin sellaiseen yleiseen joukkoliikenteeseen, jolle voidaan määritellä ohjeen mukainen palvelutasoluokka.

Palvelutasoluokkien määrittelyssä vuosien 2011 ja 2016 välillä on eroja. Luokkien määrä ja määrittely ovat erilaisia ja luokat eivät vastaa täysin toisiaan. Yhden portaan muutos ei siis välttämättä tarkoita selvää palvelutason paranemista tai huononemista vaan voi johtua määrittelyn eroista.

Taulukossa 4 on esitetty esimerkkinä vuoden 2011 uuden luokituksen mukaiset palvelutasoluokat, asetettu palvelutasotavoite vuosille 2012–2016 ja yhteyksien nykyinen vuoden 2016 palvelutaso. Nykyisen palvelutason määrittelyssä on otettu huomioon juna-liikenteeseen tehdyt supistukset.

Lohjan, Vihdin ja Karkkilan bussiyhteyksissä pääkaupunkiseudulle palvelutasossa ei ole suuria muutoksia. Vanhan 2011 ja uuden 2016 palvelutason välillä on eräillä yhteysväleillä yhden luokan ero, mutta tämä voi johtua myös luokittelujen eroista.

Kevään 2016 junaliikenteen supistukset pudottivat palvelutasoluokkaa erityisesti yhteyksillä Karjaalta ja Siuntiota pääkaupunkiseudulle. Inkoosta junayhteydet loppuivat kokonaan. Yhteysvälin Helsinki-Kirkkonummi-Siuntio-Inkoo-Karjaa junatarjonnan poistuminen heijastuu myös Tammisaaren ja Hangon yhteyksiin pääkaupunkiseudulle vaihtoyhteyksien

karsiutuessa. Hanko-Tammisaari-Karjaa-Inkoo suunnalla ovat bussien vuoromäärät paikoin vähentyneet eli siellä on tapahtunut palvelutasoluokan pudotuksia. Vertailun perusteella voidaan todeta, että aiemmassa määrittelyssä joillekin yhteysväleille asetettuja tavoitteita astetta korkeammasta palvelutasoluokasta ei ole saavutettu.

Taulukko 4. Palvelutasoluokkien muutosten vertailu alueen keskustaajamien ja Helsingin välisten yhteyksien osalta.

YHTEYDET PÄÄKAUPUNKISEUDULLE			
Yhteysväli	Palvelutaso 2011 (muutettuna uuden luokituksen mukaiseksi)	Palvelusotavoite 2012-2016	Nykyinen palvelutaso 2016
Nummela - Helsinki	II	II	II
Karkkila - Helsinki	III	III	II
Lohja - Helsinki	II	II	II
Vihti - Helsinki	III	III	III
Karjaa - Helsinki, bussi	VI	VI	VI
Karjaa - Helsinki, juna	III	III	IV
Tammisaari - Helsinki, bussi	V	V	V
Tammisaari - Helsinki, juna	IV	IV	VI
Hanko - Helsinki, bussi	VI	VI	VI
Hanko - Helsinki, juna	IV	IV	VI
Siuntio - Helsinki, bussi	VII	VI	VII
Siuntio - Helsinki, juna	VI	IV	VI
Inkoo kk. - Helsinki	V	V	V
Inkoo - Helsinki, juna	VI	IV	-

Nykyinen palvelutaso ja yhteystarpeet

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen nykyistä palvelutasoa on tarkasteltu erikseen alueen kuntakeskuksien ja Helsingin välisten yhteyksien osalta sekä alueen kuntakeskusten ja kyläkeskusten välisten yhteyksien osalta. Palvelusomäärittely on tehty talviarjen liikenteellä käyttäen tiistain vuorotarjontaa. Määrittelyssä on huomioitu sekä juna- että linja-autovuorot, joita on tarkasteltu yhdessä ja erikseen. Nykyisen palvelutason luokituksessa on otettu huomioon junaliikenteeseen alkukeväällä 2016 tehdyt supistukset.

Tarkasteltavien yhteysvälien valinnassa on käytetty Liikenneviraston palvelutason määrittelyohjeistuksen mukaisesti YKR-aineiston taajamia. Tarkastelu on tehty alueen sisällä YKR-aineiston mukaisten taajamien välisille yhteyksille sekä kuntien keskustaajamien ja Helsingin välisille yhteyksille.

Helsinkiin suuntautuvan joukkoliikenteen palvelutaso

Joukkoliikenteen palvelutaso Länsi-Uudenmaan kuntakeskuksien ja Helsingin välisessä liikenteessä on esitetty kuvassa 14. Karkkilasta, Vihdin Nummelasta ja Lohjalta joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto

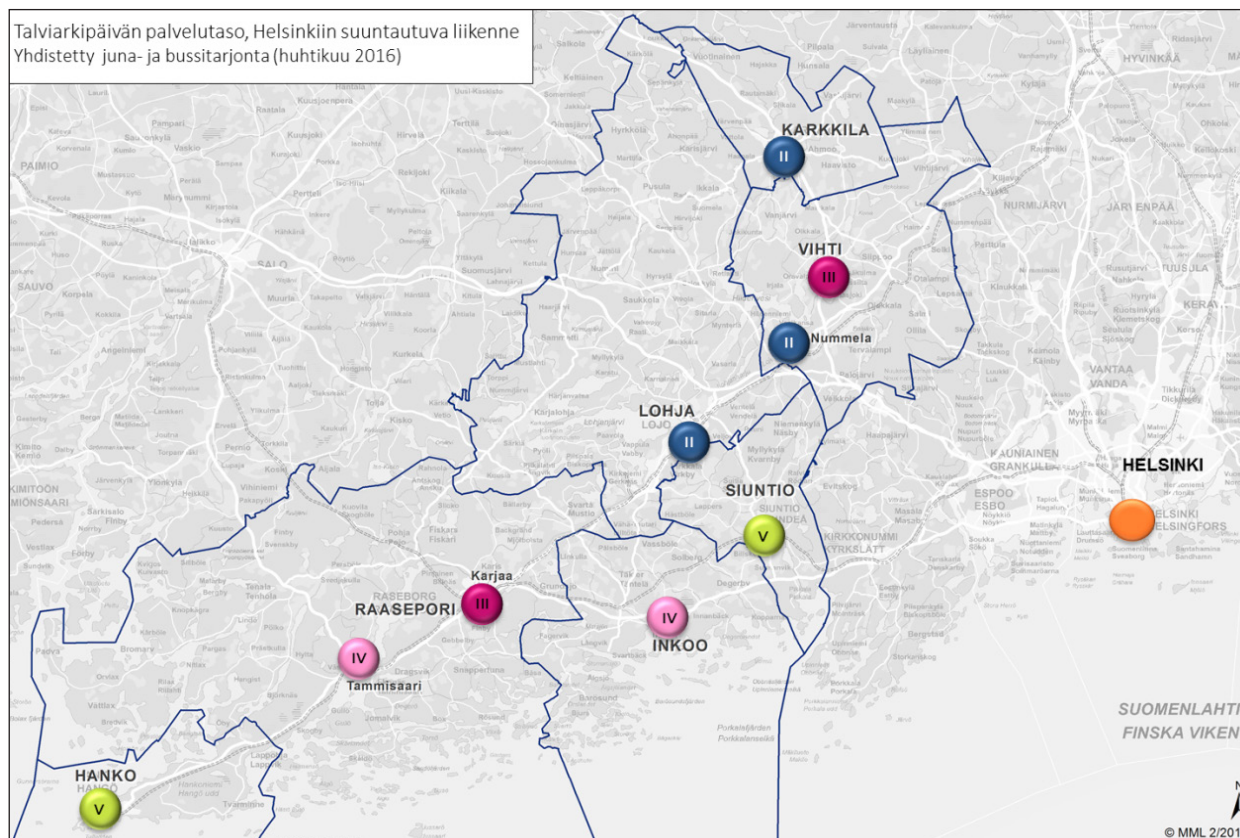
henkilöauton käytölle Helsinkiin suuntautuvilla matkoilla. Vihdin kirkonkylästä ja Raaseporin Karjaalta joukkoliikenne tarjoaa käyttökelpoisen vaihtoehdon henkilöautolle erityisesti arjen liikkumiseen. Inkoosta ja Raaseporin Tammisaaresta joukkoliikenne on luokassa päivittäismatkat, joka mahdollistaa hyvät arjen yhteydet. Alueen heikoin joukkoliikenteen palvelutaso Helsinkiin suuntautuvilla matkoilla on Siuntioista ja Hangosta, joissa se on luokassa arkiyhteydet eli viikonloppuna tarjontaa on vain muutamia vuoroja.

Junaliikenteeseen alkukeväästä 2016 tehdyillä supistuksilla on vaikutuksia alueelta Helsinkiin suuntautuvaan liikenteeseen. Junaliikenteen tarkastelussa on huomioitu juna- ja bussiyhteydet. Supistukset vaikuttivat ainoastaan Tammisaaren ja Helsingin väliseen palvelutasoluokkaan, laskien sitä yhdellä luokalla alaspäin (III-luokasta IV-luokkaan). Ennen junaliikenteen supistuksia Tammisaaren ja Helsingin yhteysvälin palvelutaso oli jo III-luokan alarajalla. Tarkasteltaessa pelkästään bussiliikenteen palvelutasoa Helsinkiin suuntautuvan joukkoliikenteen osalta puuttuu radan varren kuntakeskusten Siuntion, Inkon, Karjaan, Tammisaaren ja Hangon palvelutasoluokat yhdellä tasolla. Vaikutus näkyi etenkin arjen ruuhka-

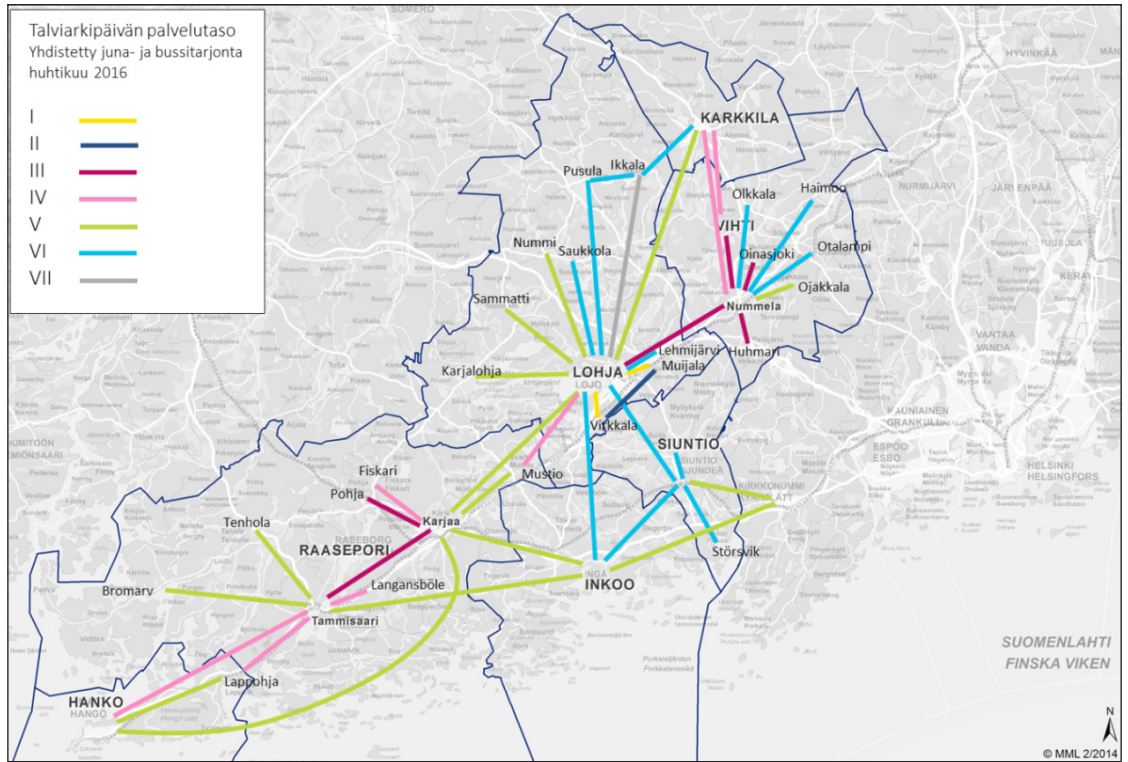
ajan sekä viikonloppuun vuorotarjonnan heikkenemisenä.

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso on esitetty tarkemmin liitteessä 6, jossa on esitetty tarkastellut yhteysvälit eriteltynä kunkin kunnan osalta. Liitteessä on esitetty yhdistetty palvelutaso juna- ja bussiliikenteelle sekä erikseen bussiliikenteen palvelutaso.

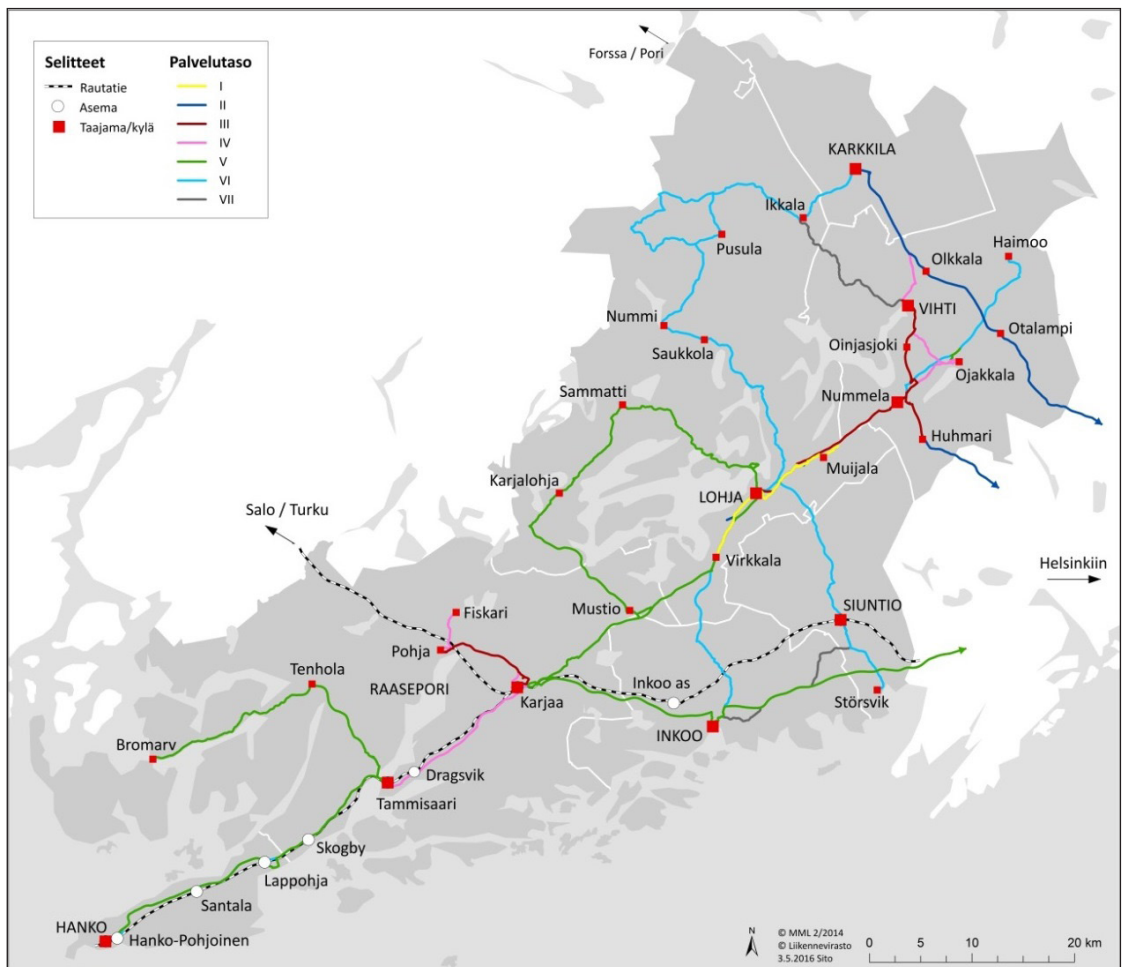
Seuraavassa on kuvattu nykytilanteen palvelutasoa kunnittain. Palvelutasoluokkien määrittelyssä on huomioitu junaliikenteeseen alkukeväästä 2016 tehdyt supistukset. Junaliikenteen lakkautuksilla oli vaikutusta radan varren kuntien välisten yhteyksien palvelutasoon. Kuntien välisessä liikenteessä palvelutasot laskivat yhdellä luokalla alaspäin, lukuun ottamatta Karjaa-Tammisaari yhteysväliä sillä välillä kulkee myös huomattava määrä bussiliikennettä. Kuvassa 15 on esitetty kaaviokuva Länsi-Uudenmaan alueen sisäisen joukkoliikenteen palvelutasosta, joka sisältää sekä juna- että bussiliikennetarjonnan. Kuvassa 16 on esitetty Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso bussiliikenteen osalta, jossa on mukana alueen sisäinen sekä Helsinkiin suuntautuva liikenne.



Kuva 14. Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso (bussi- ja junaliikenne) kuntakeskusten ja Helsingin välisessä liikenteessä (huomioitu junaliikenteeseen alkukeväästä 2016 tehdyt supistukset).



Kuva 15. Länsi-Uudenmaan alueen sisäinen joukkoliikenteen palvelutaso (bussi- ja junaliikenne, jossa on huomioitu junaliikenteeseen alkukeväästä 2016 tulleet supistukset).



Kuva 16. Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso bussiliikenteen osalta sisältäen alueen sisäisen ja Helsinkiin suuntautuvan liikenteen palvelutason.

Hanko

Pääkaupunkiseudulle on Hangosta joukkoliikenteellä V-palvelutasoluokkaa vastaavat yhteydet eli säännölliset yhteydet arkipäivisin. Junayhteys pääkaupunkiseudulle toimii vaihtoehtoyhteytenä Karjaan kautta. Hangon joukkoliikennetarjonta tukeutuu junaliikenteeseen. Junaliikenne tarjoaa paremman palvelutason asiakkaan kannalta kuin bussiliikenne pääkaupunkiseudun suuntaan. Tarkasteltaessa pelkästään bussiliikennettä on Hangosta Helsinkiin yhtä luokkaa alempi eli VI-luokan tarjonta.

Hanko-Tammisaari välillä joukkoliikenteen palvelutaso vastaa IV-luokan tasoa eli yhteysväli tarjoaa hyvät arjen yhteydet. Hanko-Karjaa välillä palvelutaso on yhtä alemmassa V-luokassa, sillä yhteysväliillä on vähemmän bussivuorotarjontaa. Yhteysvälin Hanko-Tammisaari-Karjaa joukkoliikennetarjonta tukeutuu junaliikenteeseen, jota bussiliikenne täydentää. Tarkasteltaessa pelkästään bussiliikennettä putoaa palvelutaso molemmilla yhteysväleillä yhdellä luokalla alaspäin. Yhteysväliillä Hanko-Tammisaari-Karjaa on mahdollista liikkua päivittäiset matkat joukkoliikenteellä.

Hangon sisäisillä yhteyksillä Lappohjaan on joukkoliikenteellä V-luokan palvelutaso. Tarkasteltaessa pelkästään bussiliikennettä palvelutaso putoaa yhdellä luokalla. Hanko-Lappohja välillä joukkoliikenne tarjoaa säännölliset yhteydet arkipäivisin. Viikonlopun joukkoliikennetarjonta Hangosta Lappohjaan, Tammisaaren, Karjaalle ja Helsinkiin tukeutuu junaliikenteeseen. Viikonlopun tarjonta on V-palvelutasoluokan kriteerejä hieman parempi, 6-7 vuoroa/suunta.

Inkoo

Pääkaupunkiseudulle on joukkoliikenteellä IV-luokan palvelutaso eli yhteysväli tarjoaa hyvät arjen yhteydet. Yhteystarjonta ruuhka-aikana jää osittain saavuttamatta, mutta vuoroja on kokonaisuudessaan yhteysväliillä hyvin tarjolla palvelutasoon nähden. Tarkasteltaessa kulkumuotoja erikseen, junalla ja bussilla on molemmilla V-luokan palvelutaso eli yhteysväliillä on molemmilla kulkumuodoilla säännölliset yhteydet arkipäivisin. Lähijunaliikenteessä tapahtuneiden muutosten myötä junayhteys perustuu Karjaa-Inkoo-Kirkkonummi välillä liikennöivään VR:n järjestämään liityntäbussiyhteyteen. Liityntäbusseja kulkee arkisin kolme vuoroparia, jotka pysähtyvät vain asemilla ja palvelevat erityisesti työmatkaliikennettä. Junia kor-

vaavat bussivuorot ovat vain väliaikainen ratkaisu. Viikonloppuisin Inkoosta ei ole junaliikennettä (liityntäyhteystarjontaa juna-asemille) ja bussilla on viikonloppuisin Helsinkiin 2-3 vuoroa/suunta.

Joukkoliikenteen palvelutaso Inkoosta muihin keskustajamiin on V - VI-tasoilla eli matkustaminen arkipäivisin on mahdollista, mutta viikonloppuisin vuorotarjonta on vähäistä tai sitä ei ole lainkaan.

Inkoosta Lohjan suuntaan on VI-luokan yhteydet, jotka palvelevat erityisesti koululaisia. Inkoosta Siuntioon on myös VI-luokan palvelutaso. Tarkasteltaessa ainoastaan bussiliikennettä palvelutaso putoaa alimpaan VII-tasoon, jossa tarjotaan vain välttämättömät perusyhteydet. Inkoosta Kirkkonummen suuntaan joukkoliikenteen palvelutaso on V-luokan tasolla eli arjen liikkumistarpeet turvataan.

Inkoo-Karjaa-Tammisaari välillä on V-luokan eli säännölliset arkiyhteydet tarjoava joukkoliikenteen palvelutaso, jossa on mukana yhteysväliillä junaliikennettä korvaavat bussiyhteydet. Tammisaareen matkustettaessa on osalla vuoroista vaihto Karjaalla. Vähäisten juna-vuorojen takia palvelutaso pysyy samana tarkasteltaessa vain bussiliikennettä.

Karkkila

Karkkilasta pääkaupunkiseudulle joukkoliikenteen palvelutaso on II-luokassa eli joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto henkilöautolle. Vuorotarjontaa on hyvin arkipäivänä aamun ja n. 17:30–22:00 välillä, etenkin ruuhka-aikaan. Yhteysväliillä on viikonloppuisin noin 16–18 vuoroa/suunta ja viikonlopun vuorotarjonta on palvelutasoluokan kriteerien mukainen. Karkkilan ja pääkaupunkiseudun väliseen palvelutasoon vaikuttaa merkittävästi valtatie 2 kautta kulkeva Porin ja Forssan bussiliikenne.

Yhteydet Karkkilasta Vihdin kirkonkylään ja Nummelaan ovat IV-luokassa eli joukkoliikenne tarjoaa liikumisvaihtoehdon päivittäisiin kohteisiin ja liikennöinti jatkuu iltakahdeksaan. Myös viikonloppuna ajetaan 2-5 vuoroa/suunta. Yhteys Karkkilan ja Lohjan välillä on V-luokassa eli joukkoliikenne tarjoaa säännölliset arkiyhteydet, mutta viikonloppuisin ei ole vuorotarjontaa.

Palvelutasotarkastelu Karkkilasta muihin kyläkeskuksiin on tutkittu Ikkalan ja Pusulan osalta. Palvelutaso kyseisillä yhteysväleillä on VI-luokassa, eli vuoroja on käytännössä ainoastaan koulun alkamis- ja päättymisaikaan. Viikonloppuisin ajaa muutama vuoro tällä yhteysväliillä.

Lohja

Lohjalta pääkaupunkiseudulle joukkoliikenteen palvelutaso on II-luokassa eli joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto henkilöautolle. Vuorotarjontaa on arkipäivänä aamukuudesta illan kello yhteentoista noin 45 vuoroa/suunta. Yhteysväli ei yllä palvelutasoluokkaan I vuoromäärien ja liikennöntiajan vuoksi. Yhteysväliillä on viikonloppuisin lauantaisin noin 28 vuoroa/suunta ja sunnuntaisin noin 19 vuoroa/suunta. Lisäksi viikonloppuisin on joukkoliikennetarjontaa Helsingistä Lohjalle myös aamuyöllä.

Yhteys Lohjan ja Nummelan välillä on III-luokassa ja yhteysväliillä on pääasiassa suoria yhteyksiä. Yhteydet Lohjalta muihin kuntakeskuksiin Karkkilaan, Karjaalle, Inkooseen ja Siuntioon ovat joko V-luokassa tai VI-luokassa. Yhteyksiä on tarjolla arkipäivisin, mutta viikonloppuina on vähän tai ei ollenkaan vuorotarjontaa.

Nykyiset joukkoliikenneyhteydet Lohjan keskustasta Virkkalaan ja Muijalaan ovat I-luokassa eli joukkoliikenteen käyttö on helppoa ja sen kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Virkkalan ja Muijalan välillä yhteydet ovat luokassa II-luokassa, mutta pääosalla vuoroista vaihto on Lohjalla.

Yhteydet Lohjan muihin kyläkeskuksiin Nummelle, Sammattiin, Karjalohjalle, Pusulaan ja Saukkolaan ovat V- tai VI-luokassa eli yhteydet palvelevat arjen liikkumistarpeita. Ikkalasta vuorotarjontaa on ainoastaan Lohjan suuntaan ja yhteysväli on alimmassa VII-luokassa.

Raasepori

Joukkoliikenneyhteydet Raaseporin Karjaalta pääkaupunkiseudulle ovat III-luokassa ja Tammisaaresta pääkaupunkiseudulle IV-luokassa. Tammisaaren palvelutasoa heikentää aamun ruuhka-ajan puutteellinen vuorotarjonta. Tammisaaren junayhteys on vaihdollinen Karjaalla. Junaliikenteen lakkautusten myötä Karjaan junatarjontaa täydentää VR:n järjestämä liityntäbussi välillä Karjaa-Inkoo-Kirkkonummi. Liityntäbusseja kulkee kolme vuoroparia, jotka tukevat erityisesti työmatkaliikennettä. Junia korvaavat bussivuorot ovat vain väliaikainen ratkaisu. Tarkasteltaessa pelkästään bussiliikenteen palvelutasoa pääkaupunkiseudulle on Karjaan yhteydet IV-luokassa ja Tammisaaren V-luokassa eli yhtä luokkaa alempana. Bussiliikenteessä Tammisaaresta ja Karjaalta pääkaupunkiseudulle kuljettaessa osa vuoroista on vaihdollisia.

Karjaan ja Tammisaaren välinen joukkoliikenneyhteys on III-luokassa eli joukkoliikenne tarjoaa käyttökelpoisen vaihtoehdon henkilöauton käytölle myös viikonloppuisin. Yhteysväliillä on palvelutasoon nähden hyvä vuorotarjonta etenkin aamun ja illan ruuhka-aikaan. Tarkasteltaessa ainoastaan yhteysvälin bussiliikennettä putoaa palvelutaso IV-luokkaan.

Palvelutasotarkastelussa on tutkittu Karjaan yhteyksiä muihin kuntakeskuksiin Lohjalle, Inkooseen, Hankoon, Mustioon, Pohjaan ja Fiskariin. Yhteysväli Lohjalle, Mustioon, Inkooseen ja Hankoon ovat V-luokassa eli arjen liikkumistarpeet turvataan. Karjaan ja Pohjan välinen yhteys on III-luokassa eli vuorotarjontaa on myös iltaisin sekä viikonloppuisin 1-2 vuoroa/suunta. Osa vuoroista jatkaa Pohjasta Fiskariin. Karjaa-Fiskari välin palvelutaso on IV-luokassa, joka mahdollistaa hyvät arjen yhteydet.

Palvelutasotarkastelussa on tutkittu Tammisaaren yhteyksiä muihin kuntakeskuksiin Langansböleen, Inkooseen, Hankoon, Lappohjaan, Bromarviin ja Tenholaan. Välillä Hanko-Lappohja-Tammisaari kulkee bussiyhteyksien lisäksi junavuoroja. Yhteysväli Tammisaaresta Langansböleen, Lappohjaan ja Hankoon ovat päivittäismatkat tarjoavassa IV-luokassa. Yhteydet Lappohjaan ja Hankoon perustuvat junaliikenteeseen, joten palvelutaso putoaa V-luokkaan tarkasteltaessa pelkästään yhteysvälin bussivuoroja. Yhteydet Tammisaaresta Inkooseen, Tenholaan ja Bromarviin ovat V-luokassa eli arjen liikkumistarpeet on turvattu, mutta viikonloppuna joukkoliikennetarjonta on vähäistä.

Siuntio

Siuntiosta pääkaupunkiseudulle ja Kirkkonummelle on joukkoliikenteellä V-palvelutasoluokkaa vastaavat yhteydet, joka tarjoavat säännölliset yhteydet arkipäivisin. Tarkasteltaessa kulkumuotoja erikseen, junalla ja bussilla on molemmilla Kirkkonummen ja Helsingin suuntiin VI-luokan palvelutaso, jonka tavoitteena on turvata pääosa koulu- ja asiointiyhteyksistä sekä tarjota yleisimpiä opiskelu- ja työmatkayhteyksiä. Junaliikenteen lakkautusten myötä Siuntio-Kirkkonummi välillä liikennöi yksi vuoropari bussiliikennettä tukemassa erityisesti työmatkaliikennettä. Junia korvaavat bussivuorot ovat vain väliaikainen ratkaisu. Lähijunaliikenteeseen elokuussa 2016 tulleet kaksi lisävuoroparia eivät vaikuta Siuntio-Helsinki välin palvelutasoluokkaan. Siuntiosta ei ole viikonloppuisin joukkoliikenneyhteyksiä Kirkkonummen ja Helsingin suuntaan kuin kantatien 51:n varrella.

Joukkoliikenteen palvelutaso Siuntiosta Inkooseen ja Lohjalle on VI-tasoilla eli turvataan tärkeimpiä arjen liikkumistarpeita, mutta viikonloppuisin vuorotarjontaa ei ole lainkaan. Yhteydet palvelevat pääasiassa koululaisia. Siuntio-Inkoo välillä junaliikenne perustuu vaihtoon Kirkkonummen asemalla, josta on bussiliityntäyhteys Kirkkonummi-Inkoo välillä.

Vihti

Vihdin Nummelasta pääkaupunkiseudulle joukkoliikenteen palvelutaso on II-luokassa eli joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto henkilöautolle. Vuorotarjontaa on hyvin arkipäivänä aamukuudesta illan kello yhteentoista. Muutamilla vuoroista on vaihto Veikkolassa. Yhteysväliillä on lauantaisin 26 vuoroa/suunta ja sunnuntaisin 19 vuoroa/suunta. Lisäksi viikonloppuisin on joukkoliikennetarjontaa Helsingistä Nummelaan myös aamuyöllä.

Yhteystarjonta välillä Vihti-Helsinki on III-luokassa eli yhteys tarjoaa käyttökelpoisen vaihtoehdon henkilöauton käytölle myös viikonloppuisin. Yhteysväliillä on noin yhdeksällä vuorolla vaihtoja.

Palvelusasotarkastelussa on tutkittu yhteyksiä Nummelasta muihin kuntakeskuksiin Karkkilaan,

Lohjaan ja Vihdin kirkonkylään. Yhteys Nummelan ja Lohjan välillä on III-luokassa ja yhteysväliillä on pääasiassa suoria yhteyksiä. Myös Nummelan ja Vihdin kirkonkylän yhteysväli on III-luokassa. Molemmat yhteysvälit tarjoavat käyttökelpoisen vaihtoehdon henkilöauton käytölle myös viikonloppuisin, jolloin vuorotarjontaa on Nummela-Lohja välillä noin 8-9 vuoroa/suunta ja Nummela-Vihdin kirkonkylä 5 vuoroa/suunta. Nummela-Karkkila yhteysväli on IV-luokassa, joka mahdollistaa hyvät arjen yhteydet ja viikonloppuna on 4-5 vuoroa/suunta.

Yhteydet Nummelasta Vihdin kunnan muihin kyläkeskuksiin vaihtelevat. Yhteysväli Nummelasta Oinasjoelle ja Huhmariin ovat III-luokassa. Nummelan ja Ojakkalan välinen palvelutaso on V-luokassa, joka tarjoaa arkipäivien liikkumiseen säännöllisen yhteyden. Muihin kyläkeskuksiin Haimoo, Olkala ja Otalampi palvelutaso on VI-luokassa eli turvataan pääasiassa koululaisten liikkuminen. Yleisesti Nummelan pohjoispuolen kyläkeskusten joukkoliikenteen palvelutaso kytkeytyy vahvasti valtateiden 2 ja 25 suuntaisten yhteysvälien palvelutasoon. Tämä luo edellytyksiä myös yhteyksien kehittämiseksi.



Yhteystarpeet ja runkoyhteyksien priorisointi

Joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin on työn aikana kartoitettu mittava määrä yksittäisiä ja laajempia kehittämistarpeita. Seuraavassa on tehty arvioita niistä tekijöistä, jotka vaikuttavat nimenomaan valittujen yhteysvälien liikenteiden kehittämistarpeisiin ja niiden priorisointiin.

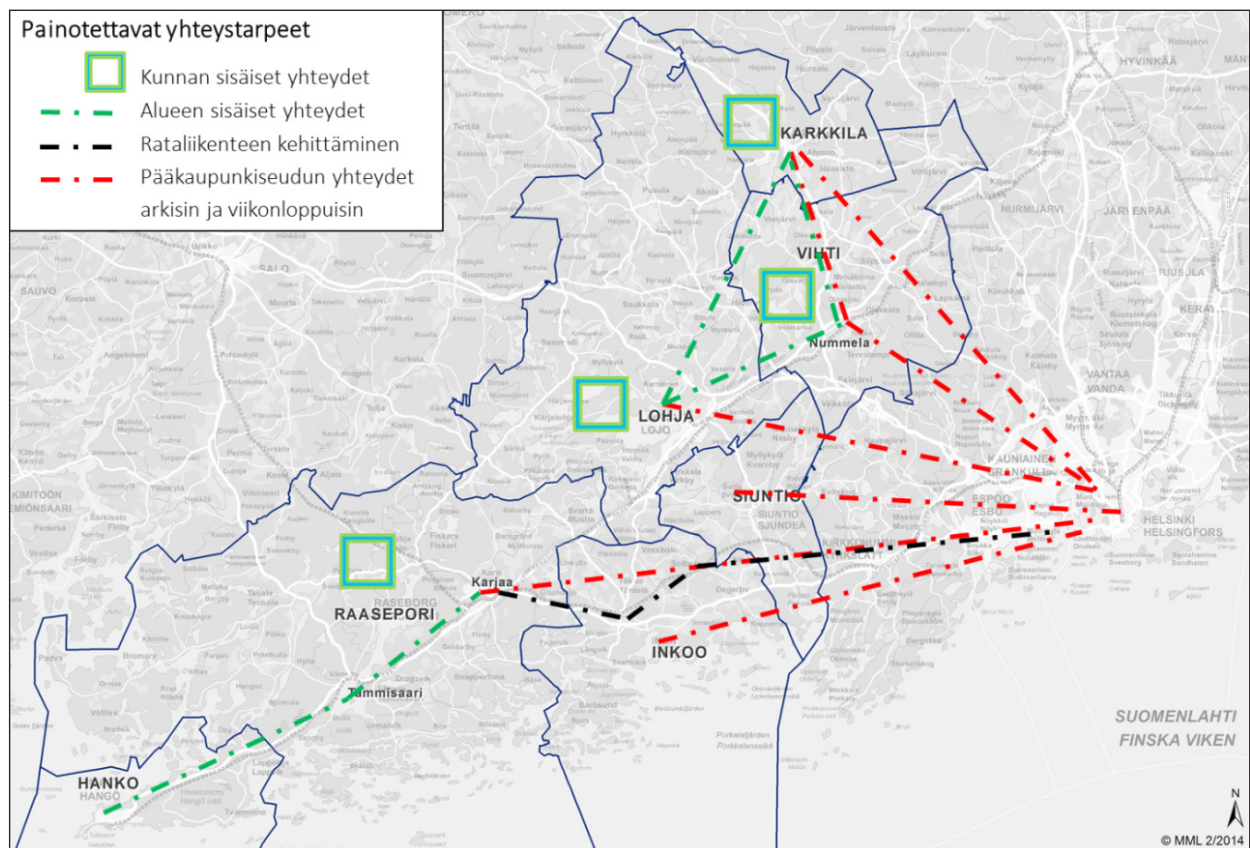
Alueen henkilöautoliikenteen perusteella tunnistetut yhteysvälit Helsinkiin suuntautuvien yhteyksien lisäksi ovat yhteysvälit Tammisaari-Karjaa, Lohja-Nummela-Vihti-Karkkila, Inkoo-Kirkkonummi sekä Lohja-Salo. Joukkoliikennetarjonnan vahvimmat yhteysvälit absoluuttisessa vuorotarjonnassa pääkaupunkiseudun suuntaan ovat yhteysvälit Karkkila-Helsinki, Nummela-Helsinki ja Lohja-Helsinki. Seudun sisäisessä liikenteessä vahvimpina yhteysväleinä korostuu Muijala-Lohja-Virkkala, Huhmari-Nummela, Vihti-Nummela sekä Karjaa-Tammisaari.

Työn aikana selvitettiin myytyjen kuntakohtaisten ja seutulippujen ohella Kelan toisen asteen koulumatkatuen kohdentumista eri yhteysväleille. Kelan tilastopalveluista saatiin palvelutasomäärittelytyöhön

käyttöön tieto opiskelijamatkoista kunnasta kuntaan, jonka pohjalta voitiin selvittää Kelan tukien vaikutusta eri yhteysvälien säännölliselle joukkoliikennematkustukselle. Kelan tukitilastojen mukaan matkustus on merkittäväntä seuraavilla yhteysväleillä:

- Kaikki keskustaajamat-Helsinki
- Lohjan sisäiset yhteydet
- Vihti-Lohja, Vihti-Espoo
- Karkkila-Lohja
- Raasepori-Lohja, Raaseporin sisäiset yhteydet

Palvelutason kehittämiseksi nähdään potentiaalia merkittävässä määrin Nummelan ja Lohjan välisessä liikenteessä sekä näiden taajamien pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla yhteyksillä. Näiden taajamasolmujen merkitys seudullisen ja pitkänmatkaisen joukkoliikenteen yhteensovittamisessa korostuu jatkossakin. Rantaradan varrella olevissa taajamissa junaliikenteen muutokset aiheuttavat matkustajan näkökulmasta joukkoliikenteen palvelutasoon heikennyksiä. Tällä saattaa olla laajempia vaikutuksia alueen kilpailukykyyn ja alueen työmarkkinoiden toimivuuteen. Juna on kulkumuotona radansuuntaisesti erittäin kilpailukyinen henkilöauton kanssa. Kuvassa 17 on esitetty karkeasti vahvistettavat yhteysvälit ja solmupisteet.



Kuva 17. Vahvistettavat yhteysvälit ja solmupisteet

Toisen asteen oppilaitosten sijainnilla ja opiskelijoiden valinnoilla on merkittävä vaikutus alueen joukkoliikenteeseen. Mikäli sijaintikunnat ja opiskelijoiden valinnat muuttuvat ovat vaikutukset markkinaehtoiselle liikenteelle merkittäviä.

Viranomaisen ja markkinaehtoisen liikenteen rinnalle ja niiden yhdistelmäksi voi tarkasteluajanjaksolla syntyä uusia palveluita. Tämä lisää erityisesti eri kulkumuotojen yhteensovitusta ja kytkee taksi- ja vuokraautomarkkinoita paremmin liikkumiseen. Varsinaista palvelutasovaikutusta on tässä vaiheessa vaikea arvioida.

Länsi-Uudenmaan alueen kehittämistarpeiden yksilöinti Liikenneviraston palvelutason määrittelyohjeistuksen mukaisesti on haasteellista, sillä muutostarpeet ovat usein hyvin kohdennettuja, eikä niillä ole suoraa vaikutusta esimerkiksi palvelutasoluokissa tapahtuviin muutoksiin.

Tavoitteellinen palvelutaso

Seuraavassa osiossa on lyhyesti kuvattu niitä tekijöitä, jotka suuresti vaikuttavat alueen joukkoliikenteen ja muiden liikennepalveluiden kysyntään ja asetettavaan palvelutasoon.

Joukkoliikenteen kysyntä on alueella pysynyt tilastojen perusteella varsin vakaana, vaikka alueen väestömäärä on jatkuvasti kasvanut. On kuitenkin huomioitava, että osa matkustaja- ja lipputilastoista on tarkastelun ulkopuolella, sillä markkinaehtoisen liikenteen matkustajamäärän kehittymistä ei ole voitu työn aikana luotettavasti arvioida. Tarkasteltaessa aikaisemman palvelutasomäärittelyn tavoitteiden toteutumista todettiin, että palvelutaso on pysynyt pääasiasa vuoden 2011 tasossa tai osalla yhteysväleistä jopa laskenut. Joillekin yhteysväleille asetettuja tavoitteita palvelutason nostamisesta ei ole saavutettu. Näiden taustatietojen pohjalta ei löydy vahvoja perusteluja palvelutason nostamiselle vuosille 2017–2020.

Joukkoliikenteen kysyntään vaikuttaa merkittävästi pääkaupunkiseudun työ- ja asuntomarkkinoiden toimivuus, alueelliset palvelukeskukset ja kouluverkko koko laajuudessaan. Osa työssä läpikäydyistä tarpeista ja puutteista ovat sellaisia, joihin voidaan reagoida palvelutarjontaa lisäämällä, mutta usein nämä toimenpiteet ovat hyvin kohdennettuja.

Palvelutarjonnan lisäämisen ohella kuljetusten tehostaminen toimijoiden yhteistyöllä, uusilla hankinta- ja järjestämismalleilla ja paikallisten liikennepalveluiden ratkaisulla on erillinen kokonaisuus, joka ei

suoraan näy tässä työssä asetetuissa tavoitteissa. Nämä tehostamistoimet vastaavat etenkin tavoitteeseen kehittää kuntien sisäistä asiointiliikennettä.

Tavoitteena pidetään, että palvelutaso säilyy vähintään nykyisellä tasolla tarkastelussa huomioon otettavilla yhteysväleillä. Palvelutasoluokan laskiesä Länsi-Uudenmaan henkilöliikennetyöryhmä esittää mahdollisia toimenpiteitä tapauskohtaisesti. Työssä ei ehdoteta varsinaista palvelutasoluokan nostoa, mutta joukkoliikenteen palvelutason parantamista ehdotetaan muutamalle yhteysvälille. Esitetyt lisäystarpeet ovat lähinnä joukkoliikenteen hyödynnettävyyden parantamista asiointimatkoilla, ei niinkään perustoimintaa voimakkaasti kehittäviä.

Ehdotettavia toimenpiteitä palvelutason parantamiseksi ovat Lohjan ja Nummelan linja-autoasemien yhteystarjonnan kehittäminen seudun sisällä, jolloin mahdollistetaan alueellisesti liityntäliikenne Helsingin yhteyksiin iltaisin ja viikonloppuisin. Lisäksi Lohja-Helsinki yhteysvälille ehdotetaan suorien vuorojen lisäämistä, jotka pysähtyisivät vain muutamilla pysäkeillä. Tällä maltillisella tarjonnan kehittämällä pyritään parantamaan alueen joukkoliikennepalveluiden palvevuutta keskeisten työssäkäyntivuorojen ulkopuolella.

Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamiseksi tiedottamisella ja informaatiolla on keskeinen rooli. Liikennevirasto on jatkuvasti kehittämässä joukkoliikenteen matka.fi -palvelua, joka kokoaa yhteen tietoa koskien kaikille avointa joukkoliikennettä. Länsi-Uudenmaan kunnat toimivat Liikenneviraston työssä valtakunnallisena pilottina kaikille avoimen oppilas- ja perusturvakuljetusten aikataulu- ja reitti-informaation siirrossa osaksi koontikantaa (matka.fi). Tämä tulee vuoden 2016 aikana mahdollistamaan näiden liikenteiden näkymisen paikallisissa ja valtakunnallisissa joukkoliikenteen matkahauissa.

Juna- ja bussiliikenteessä tavoitteena nähdään käytettävyyden parantaminen lipputuotteiden valinnan helpottamisella. Bussiliikenteen lipputuotteiden osalta tulisi huomioida kaikkien käyttäjäryhmien tarpeet. Juna- ja bussiliikenteen sujuvan yhteyskäytön edistämiseksi tulisi puolestaan pitkällä tähtäimellä tavoitella yhteislipun lanseeraamista. Lisäksi kohdennettuna toimenpiteenä nähdään muun muassa Raasepori-lipun käytön laajentaminen Hankoon, jolla tavoitellaan erityisesti joukkoliikenteen käytettävyyden parantamista Hanko-Raasepori välin työmatkaliikenteessä. Suurin alueellinen lippu- ja maksujärjestelmän kehittämiseen liittyvä hanke suunnittelujaksolla on HSL:n lippu- ja maksujärjestelmän ja Waltti-järjestelmän välisen yhteiskäyttöisyyden mahdollistaminen.

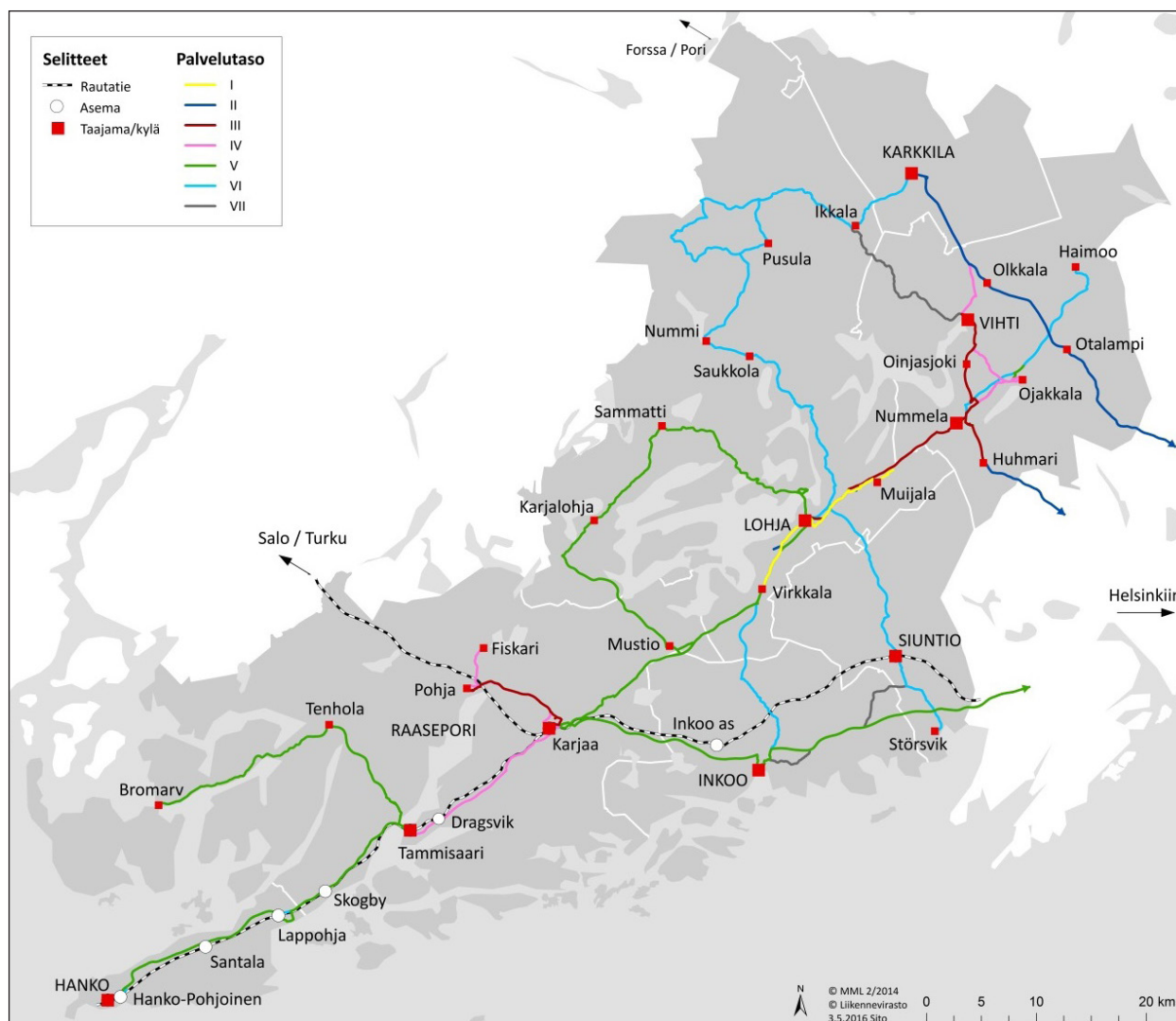
Yhteiskäyttöisyydellä mahdollistetaan sujuvat matkat Länsi-Uudeltamaalta HSL-alueelle.

Rantaradan varren kuntien joukkoliikennejärjestelmän toimivuutta heikentää merkittävästi lähijuna- ja kaukoliikenteessä tapahtuneet muutokset. Toimivat asiointi- ja työssäkäyntiyhteydet pääkaupunkiseudulle ovat Karjaalla ja Siuntiossa tukeutuneet junayhteyksiin, eivät linja-autoyhteyksiin. Junaliikenteen minitasoksi tulisi asettaa tilanne, jossa vähintään kahdelta mainituista asemapaikkakunnista olisi täysin toimivat työssäkäyntiyhteydet Helsinkiin normaaliin päivätyö-aikaan.

Työn aikana kuntien sisäisten liikennepalveluiden kehittämiseen keskityttiin erityisesti alueellisissa työ-

pajoissa. Keskustaajamien ja kylien välistä yhteistarjontaa tullaan lähivuosina kehittämään avaamalla eri hallintokuntien vastuulla olevia kuljetuksia kaikkien kuntalaisten käyttöön. Tätä työtä tullaan tekemään vaiheittain kuljetussopimusten uusimisen yhteydessä. Samalla tarkastellaan, voidaanko osaa kuntien kuljetuksista kytkeä kuntarajat ylittäviksi kokonaisuuksiksi, jolloin myös kuntataajamien välistä yhteistarjontaa voitaisiin parantaa. Hallintokuntien välisen yhteistyön lisääminen on seudullinen tavoite, mutta toteutus on kuntakohtaista.

Kuvassa 18 on esitetty Länsi-Uudenmaan bussiliikenteen tavoitteellinen palvelutaso 2017–2020.



Kuva 18. Joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso 2017–2020 (vain bussiliikenne).

Joukkoliikenteen kehittämisohjelma

Palvelutasotavoitteiden toteuttaminen

Palvelutasotavoitteet on asetettu alueella kokonaisuudessaan nykytasoa säilyttävälle tasolle. Suuria, palvelutasoluokkiin nostavasti tai laskevat vaikuttavia muutoksia ei esitetä yhdellekään yhteysväylille. Lohjan ja Nummelan linja-autoasemien merkitystä alueellisesti joukkoliikenteen solmuina korostetaan. Niiden arki-iltojen vuorotarjontaa sekä mahdollisuuksien rajoissa viikonloppuyhteystarjontaa lähitaajamiin esitetään parannettavaksi. Nummela toimii erityisesti Karkkilan ja Lohjan pohjoisosiin liikenteellisenä solmuna, Lohja puolestaan Siuntion ja Karjaan taajamiin, sekä Lohjan kaupungin eteläosiin. Hanko-Tammisaari-Karjaa välillä yhteystarjontaa tulee kehittää työssäkäynti- ja opiskeluliikenteen ehtoilla. Työssäkäynnin tulisi olla mahdollista myös koulujen loma-aikaan kesä-heinäkuussa. Tämä tulee tarvittaessa varmistaa toimivaltaisen viranomaisen ja kuntien yhteishankinnoilla.

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden saavuttamiselle ja joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantamiselle suuri haaste tulee erityisesti siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisestä vuoden 2019 loppuun mennessä. Suuri osa vuorolähdöistä Länsi-Uudenmaan alueellisesta liikenteessä on siirtymäajan liikennöintisopimusten alla. Koulupäivävuorojen ohella, arkipäiväliikenne ja viikonloppuliikenne on tasaisesti edustettuna. Mikäli sopimuksia ei haeta pääosin reittiliikenneluvulle, on nykyisillä toimivaltaisen viranomaisen hankintaresursseilla mahdotonta nykytason liikennettä ylläpitää. Kuntien ja ELY-keskuksen yhteisrahoituksella liikennettä voidaan tarvittaessa turvata, mutta tämä edellyttää kuntasektorilta jatkossa suurempaa panosta myös avoimen joukkoliikenteen hankinnoissa. Maakuntahallintouudistus vie osaltaan kehitystä jo tähän suuntaan.

Kuntien päättyvät kohteet vuosina 2017–2019 ovat kuntien sisäisiä koulutoimen ja sosiaalitoimen kuljettuksia, muutamissa poikkeuksissa on kyse myös avoimesta joukkoliikenteestä, mutta tällöinkin liikenteellä on myös peruspalvelullisia tavoitteita, kuten Siuntion

Avainlinjoilla. ELY-liikenteessä päättyy kaikkiaan 26 sopimusta¹⁴ vuosien 2017–2019 aikana. Reittiliikenteessä muutokset eivät ole suuria johtuen pitkistä sopimusajoista. Reittiliikenteessä yrittäjille on 3 kuukauden viiveellä oikeus hakea liikennettä lakkauttavaksi, jolloin päättyvien sopimusten määrä ei kerro todellisuudesta koko kuvaa. Siirtymäajan liikennöintisopimukset käsittävät valtaosan 98 000:sta päättyvästä lähdöstä tarkasteluajanjaksolla. Osa näistä haetaan reittiliikenneluvulle, mutta merkittävä osa siirtynee myös viranomaisille ja kunnille hankittavaksi (erityisesti Koulup-liikenne).

Siirtymäajan liikennöintisopimuksissa korostuneita ovat sekä koulupäiväisin että arkipäiväisin (aina) ajettava liikenne. Erityisen paljon päättyviä siirtymäajan sopimuksia on vuonna 2017, jolloin muutokset koskevat noin 4 500 yksittäistä koulupäivälähtöä ja peräti 20 000 arkipäiväin ajettavaa lähtöä. Kuntien ja ELY-keskusten yhteishankintojen suunnittelulle on erittäin suuri tarve. Erityisesti vuosien 2017 ja 2018 liikenteiden PSA-hankintojen valmistelu tulisi käynnistää mahdollisimman nopeasti. Liikennöitsijöiltä tulisi saada mahdollisimman ajoissa tieto lakkautuvasta liikenteestä, jolloin tiedetään, miten julkisen sektorin hankinnoilla tähän reagoidaan.

Palvelutasotavoitteiden toteuttaminen edellyttää kuntien ja ELY-keskuksen suunnitelmallista yhteistyötä ja nykyisenkaltaisen kustannusjakomallin ja hankintayhteistyön edelleen kehittämistä. Uudenmaan ELY-keskus on priorisoinut liikennehankintojaan työssäkäynti- ja opiskeluyhteyksien turvaamiseen arkipäiväisin. Tämä merkitsee käytännössä sitä, että viikonloppu- ja loma-aikojen yhteyksien palvelutason mahdollinen parantaminen on suurelta osin kuntien rahoituksen varassa, mikäli markkinaehtoisten palvelujen ei katsota riittävän palvelutarpeen täyttämiseen. Työn aikana järjestetyssä liikennöitsijätilaisuudessa ilt- ja viikonlopputarjonnan markkinaehtoinen lisääntyminen koettiin ainakin lyhyellä tähtäimellä epärealistiseksi.

Kuljetuskustannusten hallinta nykyisen taloudellisen tilanteen jatkuessa on keskeinen osa liikennejärjestelmän kehittämistä Länsi-Uudellamaalla

¹⁴ Siirtymäajanliikennöintisopimukset, reittiliikennesopimukset ja käyttöoikeussopimukset



tulevalla palvelutasokaudella. Toimenpiteitä kustannushallintaan ovat ainakin 1. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantaminen (asiakasrahoitteisuuden vahvistaminen/ylläpitäminen esim. lippujen yhteentomivuusasiat) 2. Liikenteen vähentäminen ja merkittävä priorisointi 3. Kuljetusten integrointi ja järkevien autokiertojen rakentaminen kuntien ja ELY-keskuksen yhteishankkinnoilla 4. Lakisääteisten henkilökuljetusten hyödyntäminen täydentävänä liikennepalveluna (vaativin).

Hanko-Tammisaari-Karjaa – yhteysväliillä palvelutasoa tulisi kehittää maltillisesti alueen keskustajamia yhdistävän joukkoliikennetarjonnan osalta. Palvelutasoluokan tulisi linja-autoliikenteellä olla vähintään V-luokassa, mieluiten IV-luokassa. Kehittämisehdotuksena on tällöin 1-2 vuoroparin lisääminen Hanko-Karjaa välille ja/tai linja-auto- ja junaliikenteen yhteislipputuotteen lanseeraaminen. Junaliikenteen jatkuvuuden turvaaminen ja sen edelleen kehittäminen on Rantaradan varren kunnille ja Karjaa-Hanko yhteysvälin taajamille liikennekysymysten lisäksi elinkeinopoliittisesti tärkeä.

Lohjan ja Nummelan linja-autoasemien ja lähitaajamien yhteystarjonnan kehittäminen etenee tapauskohtaisesti. Lähikeskusten vuorotarjonnan mahdollisesti heikentyessä tulee työssäkäynti- ja asiointiyhteydet turvata lisäämällä mainittujen solmupysäkkien kautta

kulkevaa liikennettä siten, että vähintään lakkautettu vuorotarjonta korvautuu.

Forssan suunnasta alueen läpi ajavien, pääosin markkinaehtoisen vuorojen on oltava hyödynnettävissä Karkkilassa ja Nummelassa pääkaupunkiseudun suunnan työmatka- ja asiointiyhteyksinä. Liikenne mahdollistaa alueelta suorat Espoon yhteydet, jotka työn aikana todettiin tärkeiksi (esim. Kela-tarkastelujen perusteella). Lipputuotteiden yhteiskäyttöisyys tämän Forssan suunnasta tulevan liikenteen kanssa parantaa selkeästi Karkkilan ja Nummelan yhteyksiä vaihtoehtoisin kohteisiin pääkaupunkiseudulla. Liikenne osin reittiliikennettä osin siirtymäajan sopimuksilla pyörittää. Asiakohta liittyy myös lipputuotteiden yhteiskäyttöisyyteen (viranomaisen ja liikenneoitsijät).

Palvelutasotavoitteiden toteuttamiseen ja alueen joukkoliikenteen kehittämiseen on todettu liittyvän paljon riskitekijöitä seuraavina vuosina, jotka johtuvat joukkoliikennemarkkinassa ja viranomaistoiminnassa tapahtuvista muutoksista. Lisäksi joukkoliikennepalveluiden valtionrahoituksen absoluuttisen ja ostovoiimakorjatun määrärahan voidaan arvioida vähenevän koko suunnitelmakauden ajan. Uhkatekijänä on liikennepalveluiden rahoituksen siirtyminen nopeasti avoimista joukkoliikennepalveluista lakisääteisten henkilökuljetusten puolelle, jotka eivät oletuksena ole kaikille käyttäjäryhmille avoimia.

Seuraavat asiat on tunnistettu riskeinä palvelutasotavoitteiden toteutumislle:

- Markkinaehtoisuuteen perustuva vuorotarjonta elää jatkuvasti ja pysyvyydestä ei ole varmuutta. Tämä vaikeuttaa ja tekee haastavaksi erityisesti luotettavien opiskelu- ja työssäkäyntiyhteisöjen järjestämisen.
- Siirtymäajan liikennöintisoluiden suuri määrä ja niiden päättyminen tarkoittaa todennäköisesti kasvavaa kustannuspainetta ELY-keskuksen ja kuntien suuntaan joukkoliikennepalveluiden rahoittamiseksi seuraavina vuosina. Siirtymäajan liikennöintisoluiden päättyessä on todennäköistä, että viranomainen joutuu turvaamaan omilla ostoillaan vuoroja, jotka eivät siirry reittiliikenneluvulle.
- Joukkoliikenteen kysyntä ei ole voimakkaasti kasvanut, vaikka alueen väestö on lisääntynyt. Kilpailukyvyyn voidaan katsoa heikentyneen suhteessa henkilöautoon. Joukkoliikenteen houkuttelevuustekijöihin tulisi kiinnittää suunnitelmakaudella poikkeuksellisen suurta huomiota.
- Erilaistuvat tarpeet aiheuttavat ongelmia suunnittelun ja kalusto-optimoinnin suhteen. Kuntien kuljetuksissa painottuvat esteettömyys, joustavuus ja monikäyttöisyys. Kalustotarve on varsin erilainen kuin perinteisessä keskusten välisessä joukkoliikenteessä. Kalustotarpeiden erilaistuessa on vaarana, että yhteiskäyttöistä ja joustavaa kalustoa ei saada riittävästi, mikä vaikeuttaa eri liikennepalveluiden hankintaorganisaatioiden välistä yhteistyötä. Keskeisinä yhteistyömuotoina ovat lisäksi joukkoliikenteen asiakasvastaavuuden parantaminen, liikennöinnin kehittäminen, lippuyhteistyö ja lippu- ja maksujärjestelmien yhteensopivuus/-toimivuus.

Liikennepalvelut ja liikennejärjestelmä on muutoksessa.

Seuraavia asioita voidaan pitää mahdollisuuksina joukko- ja henkilöliikenteen kehittämiseksi:

- Markkinaehtoiseen liikenteeseen tukeutuva joukkoliikenne on yhteiskunnallisesti kustannuksiltaan edullisin tapa hoitaa joukkoliikennepalvelua. Länsi-Uudenmaan liikennetarjonta on palvelutasoon nähden erittäin tehokkaasti järjestetty. Markkinaehtoisilla toimijoilla on yrityksinä mahdollisuus omaa toimintaa kehittämällä houkuttella uusia käyttäjiä liikennepalveluiden käyttäjiksi.
- Uusien liikennepalvelukonseptien hyödyntäminen palvelutasotavoitteiden saavuttamisessa (MaaS). Liikkuminen palveluna-konseptille on Länsi-Uudellamaalla poikkeuksellisen hyvät mahdollisuudet, sillä runkoyhteydet ovat pääosin markkinaehtoisia ja liikennealan yhteistyötä eivät rajoita kilpailutetun PSA-liikenteen säädökset.
- Joukkoliikenteen helppokäyttöisyys paranee hallittavamman informaation ja helpon maksamisen myötä (Digitalisaatio). Tekniset valmiudet yhteiskäyttöisten lipputuotteiden rakentamiseen ja laadukkaan matkustajainformaation tuottamiseen ovat erittäin hyvät. Markkinaehtoisien liikenteen vuorotietojen käytettävyyteen ja saatavuuteen on kiinnitettävä Digitransit-hankkeen yhteydessä erittäin suurta huomioita.
- Pikavuoroliikenteessä liikennöitsijöiden omat edulliset lipputuotteet pendelöijille.
- Hallinnonalojen ja seudullisen yhteistyön lisääntyminen ja suljettujen liikenteiden avaaminen kaikille asiakkaille paikallisen palvelutarjonnan lisääjänä.
- Henkilökuljetuksissa ja avoimessa joukkoliikenteessä matkojen yhdistelytoiminnan tehostamisessa otettu vasta ensimmäisiä askeleita ja resurssien käytön tehostuminen voi jatkossa osin olla turvaamassa kuntien lähiyhteystarjontaa.

Joukko- ja henkilöliikenteen kehittämisen vuosiohjelma 2017–2020

Luvussa on esitelty suunnitelmatyön aikana (vuodenvaihe 2015–2016) esiin nousseita joukko- ja henkilöliikennepalveluiden kehittämiskohteita. Toimenpiteet on kohdistettu erityisesti liikennepalveluiden kehittämiseen. Liikennepalveluiden kysyntää ja hyödynnettävyyttä tukevat maankäytölliset ja aluerakenteelliset tekijät on tuotu hyvin esiin esimerkiksi seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Seuraavassa on listattu joukko- ja henkilöliikenteen tämän työn aikana yksilöidyt kehittämistoimenpiteet, vastuulliset tahot ja toimenpiteiden ajoitus vuosina 2017–2020:

1. Palvelutasotavoitteiden toteuttaminen Länsi-Uudenmaan alueella

- Solmupisteinä on Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvityksessä tunnistettu Lohjan ja Nummelan linja-autoasemat ja HSL-alueelta Kehäradan ja Länsimetron asemat (Matinkylä), joihin on alueelta linja-autoyhteys.
- Ilta- ja viikonlippuliikenteessä tavoitteena on turvata opiskeluyhteydet viikonloppuisin ja iltayhteydet alueen joukkoliikenteen solmupisteisiin. Mikäli tavoite etenee toteutukseen, sovitaan tästä yksityiskohtaisesti alueen henkilöliikennetyöryhmässä. Ilta- ja viikonloppuliikenteen vuorotarjonnan lisäystarpeet on toimenpidetaulukossa (taulukko 6.) arvioitu olevan enintään muutamia yksittäisiä vuoroja
- Viikonlopputarjonta pääkaupunkiseudun suuntaan heikkoa kokonaisuudessaan Lohjan, Karkkilan ja Nummelan taajamien ulkopuolella.
- Rantadan ja Hangon suunnan yhteyksien parantamisessa raideliikenteen kehittämistoimenpiteillä on erityisasema asiakkaiden palvelutarpeista, kuntien maankäytön tukemisesta ja elinkeinoelämän edistämisestä johtuen. Kantatie 51 suuntaisesti tavoitteena on turvata linja-autoliikenteessä opiskelu- ja työmatkayhteydet pääkaupunkiseudun suuntaan myös metron liikennöinnin alettua. Työmatkayhteydet tulee turvata myös koulujen loma-aikoina

Vaikuttavuusarvio: Mahdollistaa vuorotarjonnan palvelutason säilymisen ilta- ja viikonloppupainotteisesti valituissa Lohjan ja Nummelan lähitaajamissa. Pääkaupunkiseudulta suorien iltayhteyksien tarjonnan kehittämisessä painotetaan Lohjan ja Nummelan taajamia.

2. Lippuyhteistyön ja lippujärjestelmien kehittäminen

- Liikennepalveluiden asiakkaille on pystyttävä takaamaan mahdollisimman pienellä lipputuotevariaatiolla mahdollisuus toteuttaa tarvittavia matkoja alueen sisällä ja pääkaupunkiseudulla. Tällä hetkellä lipputuotevariaatio on kunnissa ja liikennöitsijöiden kesken varsin suuri, joka vaikeuttaa asiakkaan näkökulmasta soveltuvan lipputuotteen hankintaa yleisimmille matkoille.
- Lippuyhteistyölle asetetaan kolme päätavoitetta. Ensimmäisenä tavoitteena on varmistaa markkinaehtoisten ja viranomaisten lipputuotteiden rinnakainkäyttö asiakkaille. Toisena tavoitteena on lippujen yhteiskäyttöisyys HSL-alueen lipputuotteiden kanssa ja kolmantena tavoitteena linja-auto ja junaliikenteen yhteisen kausilipputuotteen lanseeraaminen alueella. Juna- ja linja-autoliikenteen yhteinen, varsin laadukas yhteystarjonta tarvitsee tuekseen myös yhteisen lipputuotteen. Mikään alueen kunta ei tällä hetkellä kuulu HSL-alueeseen. Alueen kunnat ovat tukemassa kuntalaisilleen HSL:n kausilippujen hankintaa.

Vaikuttavuusarvio: Länsi-Uudellamaalla, kuten valtaosassa muuallakin Suomea, linja-autoilla ja junilla hoidettava joukkoliikenne ei ole lipputuotteiden osalta yhteensovitettu. Yhteinen palvelutarjonta riittää yleensä varsin kohtuullisen palvelutason saavuttamiseen, mutta yhteiskäyttöisyydessä olevat ongelmat estävät asiakkaille näiden kahden joukkoliikenteen kulkumuodon hyödyntämisen yhtenä palveluna. Mikäli lippuyhteistyö toteutuisi ja vuorotarjontaa saataisiin kasvatettua, joukkoliikenteen kilpailukyky kasvaisi varsinkin Rantaradan suuntaisesti. Lisäksi palvelutasotavoitteiden saavuttamisen ehtona oleva asiakasmäärän ylläpitäminen / kasvattaminen vaatii toteutuakseen lippujärjestelmän, joka mahdollistaa alueen asukkaille viranomaisten ja markkinaehtoisen yhteyksien rinnakkain käytön.

3. Joukko- ja henkilöliikenteen suunnittelu- ja hankintastrategiasta päättäminen ja toteuttaminen vuosille 2017–2019

- Liikennepalveluiden hankintaan käytössä olevat resurssit ovat kokonaisuudessaan vahvasti painottuneet kuntasektorin sivistystoimen ja sote-sektorin kuljetuspalveluihin. ELY-keskuksen joukkoliikennerahoituksen osuus on ollut suhteessa jatkuvasti aleneva.
- Palvelutason säilyttämiseksi ja tarjonnan kehittämiseksi on tunnistettu tärkeäksi toimenpiteeksi konkreettisen toteutussuunnitelman laatimisen joukko- ja henkilöliikenteen palveluiden avaamiseen ja hyödyntämiseen osana seudullisia avoimia joukkoliikennepalveluita.
- Mahdollisia kuntien ja ELY-keskuksen yhteisiä liikenteen suunnittelukohteita on kaikkiaan 32¹⁵, jotka käsittävät ELY-keskuksen ja kuntien nykyistä sopimusliikennettä. Valtaosa 32:sta sopimuksesta on ELY-keskuksen siirtymäajan liikennöintisopimuksia. Näiden jatkumisesta reittiliikenteen / lakkautumisesta tarvitaan ennakkolisesti tieto liikennesuunnittelutarpeiden selvittelyä varten.
- Tavoitteena on suunnittelu- ja hankintastrategialla siirtyä reagoinnista aktiiviseen suunnitteluun, kustannusten hillintä ja resurssien tehokas käyttö ja kuljetuspalveluiden hallittu avaaminen kaikille tarvitsijoille.
- Vähimmäistasona seudun kuntien tulisi tuoda naapurikunnille tiedoksi tulevat linja-autovuoro-hankinnat, joka mahdollistaisi laajempien liikennetarpeiden tarkastelun vuorohankinnan yhteydessä. Tärkeitä seudullisia yhteystarpeita varten olisi kannattettavaa, mikäli kunnilla olisi joukkoliikennehan-kintoihin käytettävissään ns. yhteystä seuturahaa.
- Liikennekaaren ja aluehallintouudistuksen vai-kutuksesta on todennäköistä, että merkittävä osa kyseisten liikennepalveluiden suunnittelusta ja hankinnoista siirretään uuteen organisaation 1.1.2019 alkaen. Tähän tulisi varautua suunnittelu-kauden aikana tehtävissä hankinnoissa ja kehittä-mistoimenpiteissä.

Vaikuttavuusarvio: Joukko- ja henkilöliikenteen suunnittelu- ja hankintastrategialla haetaan ennakoivaa otetta kuntien ja toimivaltaisen viranomaisen liikennesuunnitteluun. Tulossa olevia kohteita ja niiden mahdollisia yhdistelmiä pitäisi pystyä arvioimaan vähintään puoli vuotta ennen kohteiden avaamista kilpailulle. Kuntien kohteet koostuvat paikallisista, usein lakisääteisistä kuljetuksista. Kuntakentällä naapurikuntien tulisi ajaa palvelusokaudella sisään malli, jossa hankintoja on mahdollista tehdä hallinnonaloit-tain samalla kertaa. Samalla tulisi ELY-keskuksen kanssa etsiä mahdollisia ylikunnallisia avoimena joukkoliikenteenä hankittavia vuoroja, jotka tukevat palvelutasotavoitteiden säilymistä. Yhteissuunnittelulla ja hankintoja kehittämällä on mahdollisuus saada kilpailukykyisempiä tarjouksia kooltaan suurempiin ja hyvin suunniteltuihin kohteisiin.

4. Liikennepalveluiden informaation ja tiedon parantaminen

- Työn aikana järjestetyissä alueellisissa työpajoissa yksi keskeisistä joukko- ja henkilöliikennettä koskevista keskusteluteemoista oli informaation ja tiedon saatavuuden ja laadun parantaminen.
- Toimenpiteenä suositellaan käynnistettäväksi tavoitteellista liikennetiedon kehittämissohjelmaa, josta ensimmäisenä askeleena on jo aloitettu henkilökuljetusten reitti- ja aikataulutiedon digitointi yhdessä Liikenneviraston kanssa.
- Informaatiopalveluiden jatkokehittäminen kytkeytyy Digitansitin käyttöönottoon ja liikennöitsijöiden kanssa tehtäviin yhteishankkeisiin (kuten reaaliaikatieta).
- Länsi-Uudenmaan kunnat ja Uudenmaan ELY-keskus edistävät aktiivisesti reaaliaikatieta käyttöönottoa alueen liikennepalveluissa.

Vaikuttavuus: Länsi-Uudenmaan kunnissa ollaan ensimmäisten joukossa siirtämässä avoimia henkilö-kuljetuksia joukkoliikenteen hakupalveluihin. Alueen kunnat ovat aktiivisesti ottamassa vastuutta joukko-

¹⁵ Kuva 4 Joukko- ja henkilöliikenteen päätyvät sopimukset on koottu sopimuksittain ja organisaatioittain neljännesvuosit-tain jaotellulle aikajanelle 2016-2019.

liikennetiedon keräämisestä, laadun varmentamisesta ja sen ylläpitämisestä. Tässä työssä on todettu joukkoliikenteen suhteellisen kilpailukyvyn heikentyneen suunnittelualueella. Alueen väestön määrä on voimakkaasti kasvanut, mutta joukkoliikenteen kysynnässä ei vastaava trendiä ole ollut. Kilpailukyvyn kehittämisessä tiedonhallinnan ja informaation kehittäminen on yksi edullisemmista tavoista lisätä palvelun kilpailukykyä. Luotettavuuden, ennustettavuuden ja parantuneen päivittäisen liikkumisinformaation voidaan katsoa merkittävästi tukevan joukkoliikenteen kehittämistapoja suunnittelukaudella 2017–2020.

5. Junaliikenteen tavoitetilan asettaminen seudun liikennejärjestelmän toimivuuden varmistamiseksi

- Junaliikenteen palvelutasoa ei tässä selvitystyössä asetettu, koska junaliikenteen viranomaisina on Suomessa LVM ja omalla alueellaan HSL.
- Rantaradan suuntaisen lähi- ja kaukojunaliikenteessä tapahtuneet muutokset vuoden vaihteessa 2015–2016 ovat aiheuttaneet sen, että Siuntion, ja Karjaan asemilta päivittäisten työssäkäyntimatkojen palvelutaso pääkaupunkiseudulle on merkittävästi heikentynyt. Junaliikenne on lakannut kokonaan Inkoosta ja viikonloppuisin myös Siuntiosta. Kunnat ovat jo olleet osin toteuttamassa pitkäjänteistä maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä asemanseutujen ympäristössä. Junaliikenteen palvelutason heikkenemisellä on suuri vaikutus kuntien elinvoimaan ja kilpailukykyyn.
- Tavoitteena alueelliselle liikennejärjestelmätöille on asettaa selkeä faktoihin perustuva junaliikenteen liikennöintitavoite, joka huomioi Rantaradan liikennetilanteen ja alueen kilpailukyvyn säilymisen. Toimenpide liittyy myös Helsinki-Turku nopean ratayhteyden käynnistyvään selvitystyöhön, jonka yhteydessä myös seudulliset junaliikennöinnin tarpeet tulee huomioida kaukoliikenteen kehittämisen rinnalla.

Vaikuttavuusarvio: Junayhteyden arki- ja viikonlopputarjonnan lisäämisellä on ensisijaisesti Siuntiossa ja Karjaalla merkittävät yhdyskuntarakennetta eheyttävä vaikutus. Karjaalla rautatieasema sijaitsee tiiviin taajaman kyljessä, Siuntio taas oli juuri käynnistämässä aseman seudun tiivistämishanketta ennen junayhteyksien heikennyksiä. Toimivat lähijunayhte-

ydet pääkaupunkiseudulle mahdollistavat alueen työmarkkinoiden toiminnan tarjoamalla vaihtoehdon pääkaupunkiseudulla työskenteleville asua pienemmissä taajamissa, jotka tukeutuvat ratayhteyteen.

6. Matkojen yhdistelytoiminnan käyttöönotto ja avoimien henkilökuljetusten kehittäminen

- Alueen liikennepalveluiden kustannuksista noin neljännes syntyy sote-sektorin henkilökuljetuksista ja kuntien asiointi- ja palveluliikenteestä.
- Kuljetuskustannusten kasvun hillitsemiseksi ja uusien liikennepalvelujen käyttöönoton mahdollistamiseksi ehdotetaan, että alueella käynnistetään arviointityö matkojen yhdistely- ja välitystoiminnan hyötyjen arvioimisesta alueen liikennepalveluiden järjestämiseksi ja kustannustehokkuuden kasvattamiseksi. Yhdistely- ja välitystoiminnan kehittämisessä keskeisiä kokonaisuuksia ovat väärinkäytösten poistaminen, sopimusliikenteiden kilpailuttaminen, ympärivuorokautinen matkojen yhdistely- ja välitystoiminta, avointen kuljetusten huomioinen ja MaaS-kehityksen myötä myös liikennöitsijöiden omien liikenteiden kytkeminen osaksi välitystoimintaa. Tämä voi mahdollistaa Liikennekaaren toimeenpanoa pienimuotoisten ja kutsujoukkoliikenteen liikkumispalveluiden osalta.
- Inkoossa on käynnistynyt keväällä 2016 kunnan sivistystoimen, perusturvan ja avoimen joukkoliikenteen kehittämiseksi yhdistely- ja välitystoimintaa koskeva selvitystyö. Työn tulokset ovat alueen toimijoilla käytettävissä syksyllä 2016, jonka jälkeen mahdollisesta etenemisestä voidaan seudullisesti keskustella.
- Käytännön toimenpiteenä alueella on tunnistettu tarve avata kuntasektorin eri hallinnonalojen kuljetuksia. Lohjalla tähän on olemassa kaupungin sisäinen tavoite ja muun muassa Vihti on järjestelmällisesti avannut koulukuljetuksia kaikille kuntalaisille. Toimivaksi käytännöksi alueella tunnistettiin Siuntion kunnan Avainlinjat-liikennepalvelu, joka on kuvattu liitteessä 6.

Vaikuttavuus: Matkojen yhdistely- ja välitystoiminnalla voidaan perinteisellä ostopalvelutoteutuksella saavuttaa parhaimmillaan kymmenien prosenttien säästöjä erityisesti sosiaali- ja terveydenhuollon hallinnonalojen kuljetuksiin. Synergiahyödyille muiden hallinnonalojen kuljetusten, liikennepalveluiden laadulliselle kehittämiselle ja kutsuperusteiselle liikenteelle välitys- ja yhdistelytoiminnot ovat käytännössä perusedellytys.



7. Lähiyhteyksien liikennepalveluiden asiakas- ja liikennöitsijälähtöinen kehittäminen

- Työn aikana järjestetyissä alueellisissa työpajoissa esille nousivat seudullisten yhteyksien ohella vahvasti lähiyhteyksissä olevat puutteet. Lähiyhteyksillä tarkoitetaan kunnan sisäisiä taajamien välisiä liikenneyhteyksiä. Erityisesti yhteyksissä maaseutualueilta lähimpiin palvelukeskuksiin koetaan olevan merkittäviä puutteita. Ongelmaksi liikennepalveluiden suunnittelulle ja käyttöönotolle on kuitenkin muodostunut liian hajallaan oleva kysyntä, joka vaikeuttaa taloudellisesti järkevän palvelun toteuttamista.
- Toimenpiteenä alueen kunnille suositellaan oppilaskuljetusten ja muiden kuntasektorin vastuulla olevien henkilökuljetusten avaamista ja asiointiyhteyksien suunnittelunäkökulman lisäämistä osana oppilaskuljetusten hankintoja.

Vaikutavuus: Lähiyhteyksien kehittämisellä haetaan ensisijaisesti palvelukyvyyn parantumista ja liikennepalveluiden avoimuuden kehittämistä. Henkilökuljetusten välitys- ja yhdistelypalveluiden kehittäminen tulee nähdä tämän tavoitteen kanssa rinnakkaisena. Avoimien päivittäisten yhteyksien lisääminen voi jotta paikallisesti kuljetuskustannusten kasvuun, mikäli yhteensovitus lakisääteisiin kuljetuksiin ei ole tehty riittävän hyvin ja mikäli välitys- ja yhdistelypalvelut eivät ole toteutettu riittävän laadukkaasti ja kattavasti.

8. Joukkoliikenteen solmupisteet ja solmupisteiden palvelut

- Infrastruktuurin kehittämistarpeet ovat alueella pieniä. Joukkoliikenteen solmupysäkit ovat suurimpien taajamien keskustojen linja-autoasemia, joista on hyvät jatkoyhteydet kaikilla kulkumuodoilla lähialueille. Myös odotustilat ovat Karjaan aseman puutteita lukuun ottamatta varsin hyvässä kunnossa.
- Joukkoliikenteen solmupisteiden kehittämiseksi tarvitaan päivitystä vuonna 2009 tehtyyn liityntäpysäköintiselvitykseen. Tämä selvitystyö voidaan toteuttaa osana maakunnallisen liikennejärjestelmätöitä, jolloin maakunnalliset aluekehitystavoitteet voidaan huomioida riittävällä tarkkuudella selvitystyön aikana.
- Nummelan ja Lohjan linja-autoasemien palveluita, erityisesti odotustilojen aukioloaikoihin tulee kiinnittää huomioita. Odotustilojen pitäisi olla käytettävissä varhaisesta aamusta yöhön saakka.

Vaikutavuusarvio: Solmupisteiden infrastruktuurin kehittämisellä tavoitellaan laadukkaampaa liikkumisympäristöä. Investoinneista hyötyvät erityisesti vaihto- ja odotusmatkustajat sekä liityntöjä hyödyntävät (paremmat pysäköintialueet). Pysäkki-inventoinnin mahdollinen päivittäminen tulee tehdä tavalla, joka mahdollistaa pysäkkietojen päivittämisen suoraan Digiroadiin.



Uudet liikennepalvelut palvelutasotavoitteiden tukena

Suunnitelmakaudella kaksi merkittävää muutostrendiä vaikuttaa valtakunnallisesti ja alueellisesti Länsi-Uudellamaalla liikennejärjestelmään 1. Muuttuva lainsäädäntö ja toimijaympäristö Liikennekaari-uudistuksen vaikutuksesta ja 2. Liikenteen ja liikkumispalveluiden palvelullistuminen. Alueella on tunnistettu, että kokeiluihin ja valtakunnallisiin kehittämishankkeisiin tulee hakeutua aktiivisesti mukaan, jotta uusia palvelumalleja ja niiden soveltuvuutta alueelle päästään testaamaan ensimmäisten joukossa ja joukkoliikennettä kehitettyä entistä asiakaslähtöisempään suuntaan.

Alueella priorisoitiin työn aikana, että nykyisten ja uusien liikennepalveluiden parantamiseksi laadukas ja erityisesti kattava informaatio on kaiken toiminnan keskiössä. Alueen kunnat hakeutuivat Liikenneviraston pilottialueeksi, jossa joukkoliikenteen informaatiotarjontaa laajennetaan koskemaan kuntien kaikille avoimia henkilökuljetuksia (sivistystoimen ja sote-hallinnonalan kuljetuspalvelut). Tavoitteena on tuoda kaikki mahdollinen liikennepalveluita koskeva informaatio osaksi Liikenneviraston koontipalvelua ja myöhemmin osaksi valtakunnallista Digitransit-sovellusta. Samalla informaation keräämisen ja tallentamisen yhteydessä selviää kuinka suuri osa kuntien avoimien kuljetusten tiedoista ei ole haettavissa nykyisistä informaatiojärjestelmistä.

Alueen liikennetarjonnan ylläpitämisessä ja palvelutasotavoitteiden saavuttamisessa keskeiseksi tavoitteeksi on muodostunut asiakasmäärän kasvattaminen. Alueen liikenne on merkittäviltä osin markkinaehtoista ja tämä tulee ottaa huomioon muun muassa tulevissa lippu- ja maksujärjestelmiin liittyvissä hankkeissa. Asiakkaiden näkökulmasta markkinaehtoisesta ja PSA-liikenteen yhteensovittaminen lippujärjestelmien kautta on oleellisen tärkeää.

Kuntien henkilökuljetuksia koskeva informaation kerääminen ja tiedon avaaminen on ensimmäinen askel avatun tiedon hyödyntämiseen perinteisissä informaatiojärjestelmissä, mutta myös uusien liikennepalveluiden kuluttamisen ja hyödyntämisen edistämiseksi. Runkoliikenteen ja kuntien paikallisten liikennepalveluiden informaation ollessa digitaalista, voidaan tietosisältöjä hyödyntää jatkossa esimerkiksi matkojen yhdistelykeskuksissa (yksityisissä tai julkisissa), joissa kuljetuksia pystytään jatkossa erikseen kilpailutettujen autojen lisäksi yhdistämään osaksi perusjoukkoliikennettä.

Kustannukset ja arviot tarvittavasta rahoituksesta

Seuraavassa taulukossa (taulukko 5) on arvioitu selvitykseen kirjattujen kehittämistoimenpiteiden kustannuksia ja määritellyt toteutuksesta vastaavat tahot. Joukkoliikennehankintojen kustannusarvio pohjaa vuodenvaihteen 2015–2016 liikennehankintojen valmistelussa hyödynnettyyn 1,7 €/km nettomenoarvi-oon.

Taulukko 5. Toimenpiteet ja niiden arvioidut kustannukset.

1. Palvelutasotavoitteiden toteuttaminen Länsi-Uudellamaalla			
Toimenpiteet	Aikataulu	Toimenpiteen kustannusarvio	Kokonaiskustannusarvio
- Nummelan joukkoliikennesolmun lähiyhteyksien parantaminen iltaisin ja viikonloppuisin n. 40 km / vuoro / suunta / 2 x viikossa (pe ja la)	2017-2020	hankinnan nettokustannus n. 7 000 € / vuosi 1,7 €/km* kustannuksella	Yhteensä n. 60 000 € nettokustannusten kasvu / vuosi avoimen joukkoliikenteen palvelutason säilyttämiseen
- Lohjan joukkoliikennesolmun lähiyhteyksien parantaminen (iltaisin ja viikonloppuisin) n. 40 km / vuoro / suunta / 2 x viikossa (pe ja la)	2017-2020	hankinnan nettokustannus n. 7 000 € / vuosi 1,7 €/km kustannuksella	
- Hanko-Tammisaari-Karjaa-yhteysvälin tarjonta. Laskettu yhden vuoroparin hankintakustannus arkipäiväliikenteelle (260 pvä / vuosi)	2017-2020	hankinnan nettokustannus n. 45 000 € / vuosi 1,7 €/km kustannuksella	
HSL-alueen liityntäyhteyksien kehittäminen Kehäradan ja Länsimetron (Matinkylän) asemille	2017	Ei kustannusarviota.	
2. Lippuyhteistyön ja lippujärjestelmien kehittäminen			
Toimenpiteet	Aikataulu	Toimenpiteen kustannusarvio	Kokonaiskustannusarvio
- Yhteiskäyttöiset lipputuotteet toimijoiden (kunnat, ELY ja esim. VR), HSL-alueen lippukäytännön jatkuminen (kuntien tuki)	”Vuoteen 2020 mennessä”	Ei kustannusarviota. Walthi-käyttöönnotolle ei saatavissa soveltuvaa kustannusarviota.	Ei kustannusarviota
- Markkinaehtoisten ja viranomaisvetoisten lippujärjestelmien yhteiskäyttö			
3. Joukko- ja henkilöliikenteen suunnittelu- ja hankintastrategia			
Toimenpiteet	Aikataulu	Toimenpiteen kustannusarvio	Kokonaiskustannusarvio
- Liikennöintikohteiden (kunnat + ELY) toimenpide- ja hankintasuunnitelman laatiminen vuosille 2016-2019, toteutus konsulttityönä	Vuoden 2016 aikana	Selvitys ja toteutussuunnitelma noin 20 000 €	Yhteensä n. 20 000 €
4. Liikennepalveluiden informaation ja tiedon parantaminen			
Toimenpiteet	Aikataulu	Toimenpiteen kustannusarvio	Kokonaiskustannusarvio
- Kuntien liikennetiedon digitointi tiedon kehittämisen jatkuva seudullinen yhteistyö Liikenneviraston kanssa, toteutus omana työnä	Koko suunnitelmakausi	Ei kustannusarviota. Ei yksilöityjä toimenpiteitä, joilla suora kustannusvaikutus	Ei kustannusarviota
5. Junaliikenteen tavoitetilan asettaminen seudun liikennejärjestelmän toimivuuden varmistamiseksi			
Toimenpiteet	Aikataulu	Toimenpiteen kustannusarvio	Kokonaiskustannusarvio
- Liikennejärjestelmätyöryhmän tai vastaavan tahon linjaus junaliikenteen kehittämisestä (seudulliset tarpeet ja kaukoliikenteen tarpeet)	Vuoden 2016 aikana	Kuntien ja kuntayhtymien tavoite /edunvalvontatyötä Ei kustannusarviota	Ei kustannusarviota
6. Matkojen yhdistelytoiminnan kehittäminen ja käyttöönotto			
Toimenpiteet	Aikataulu	Toimenpiteen kustannusarvio	Kokonaiskustannusarvio
- Selvitetään seudullisesti matkojen yhdistely- ja välitystoiminnan toiminnalliset ja taloudelliset mahdollisuudet kuljetusten tehostamiseksi. Tehdään käyttöönottosuunnitelman määrittelyt yhdistely- ja välitysjärjestelmän toiminnallisuuksille.	Esiselvitys 2016-2017 Käyttöönotto 2018	Esiselvitys seudun toimijoille noin 25 000 €	Yhteensä n. 25 000 €
7. Lähiyhteyksien liikennepalveluiden asiakas- ja liikennöitsijälähtöinen kehittäminen			
Toimenpiteet	Aikataulu	Toimenpiteen kustannusarvio	Kokonaiskustannusarvio
- Kylien ja pienten taajamien lähiyhteydet palvelutajamiin ja kuntakeskuksiin. Kehittämismahdollisuuksien selvittäminen liikennöitsijöiden ja asukasyhdistysten kanssa.	2017-2018	”Kustannus riippuu toteutustavasta: kunnat sisäisesti / ulkopuolinen kehittäjä.”	Ei kustannusarviota
8. Joukkoliikenteen solmupisteet ja solmupisteiden palvelut			
Toimenpiteet	Aikataulu	Toimenpiteen kustannusarvio	Kokonaiskustannusarvio
- Solmupysäkkien (Lohja, Nummela) palvelutason kehittäminen ja pysäkki-inventoinnin päivitys. Edellinen vuodelta 2009.	Pysäkkiselvitys 2016-2017 aikana Toteutus 2020 mennessä	Pysäkkien kehittämisohjelma ja inventoinnin päivittäminen. Arvio konsulttityön kustannuksista: pysäkkiselvitys noin 20 000 €	Yhteensä n. 20 000 €
Kustannusarvio toimenpiteille yhteensä			
1. Kertaluontoiset kulut selvityksistä 65 000 € 2. Palvelutason kehittäminen/säilyttäminen 60 000 € * Arvioitu keskimääräinen nettokustannus alueen joukkoliikennehankinnoille			

Lähteet

Joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun integrointi kaupunkiseudulla, Liikennevirasto tutkimuksia ja selvityksiä 27/2011

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely, Liikenneviraston ohjeita 31/2015.

Liikkumisen palveluiden tavoitteellinen palvelutaso, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 34/2016.

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso, Uudenmaan ELY-keskus 26/2011.

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035, Uudenmaan liitto 2014.

Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn, Liikenneviraston ohjeita 07/2010.

Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma, Uudenmaan liitto 2009.

Uudenmaan maakuntasuunnitelma 2033, Uudenmaan liitto 2011.

Keskeiset tilasto- ja aikataululähteet ja tietojen haku aika

Liikennevirasto: Koontikanta (matka.fi aikataulut) Vallu-rekisteritiedot, tieliikennemäärät (KVL) haettu joulukuussa 2015 ja päivitetty maaliskuussa 2016.

VR: Junaliikenteen tiedotteet ja aikataulut. www.vr.fi

Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä: Väestö- ja työpaikkarakennetiedot, haettu joulukuussa 2015.

Kela: Kelaston tilastopalvelu koskien koulumatka- ja sairausvakuutusmatkojen tukien kohdentumista, haettu marraskuussa 2015.

Tilastokeskus: Tilastokeskuksen PX-web Statfin-tietokannat <http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/>, haettu helmikuussa 2016

Liitteet

Liite 1a: ELY-keskuksen sopimusliikenteet Länsi-Uudenmaan alueella

Liite 1b: ELY-keskuksen siirtymäajan- ja käyttöoikeussopimusten reittiverkosto ja sopimusten päättymisajankohdat

Liite 1c: ELY-keskuksen reittiliikennesopimusten reittiverkosto ja sopimusten päättymisajankohdat

Liite 2: Liityntäpysäköintikartat kunnittain

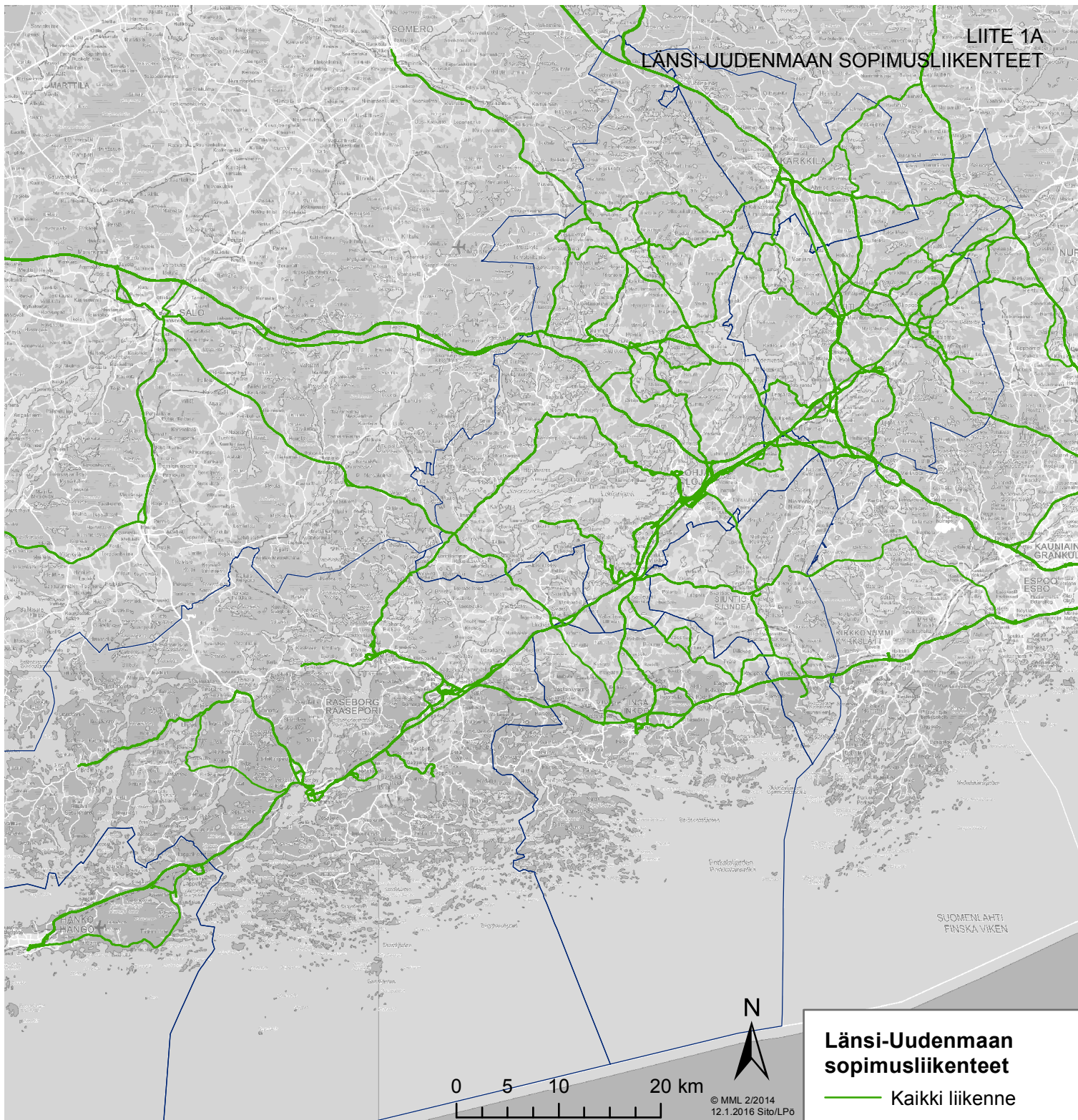
Liite 3: Kesäliikenteen määrälliset palvelutasotekijät

Liite 4: Palvelutasotaulukot

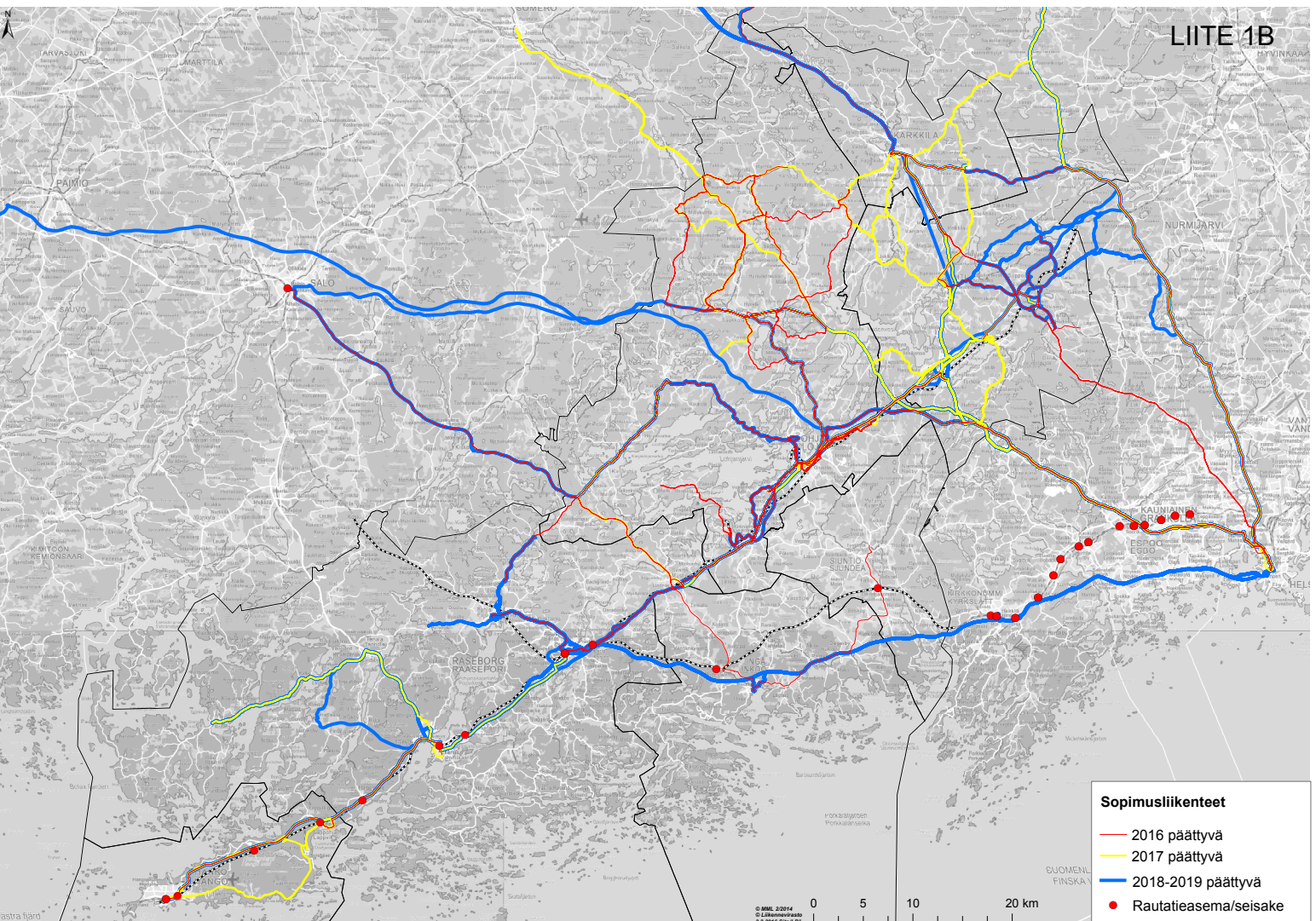
Liite 5: Paikkatietotarkastelut

Liite 6: Siuntion Avainlinjat hyvänä käytäntönä

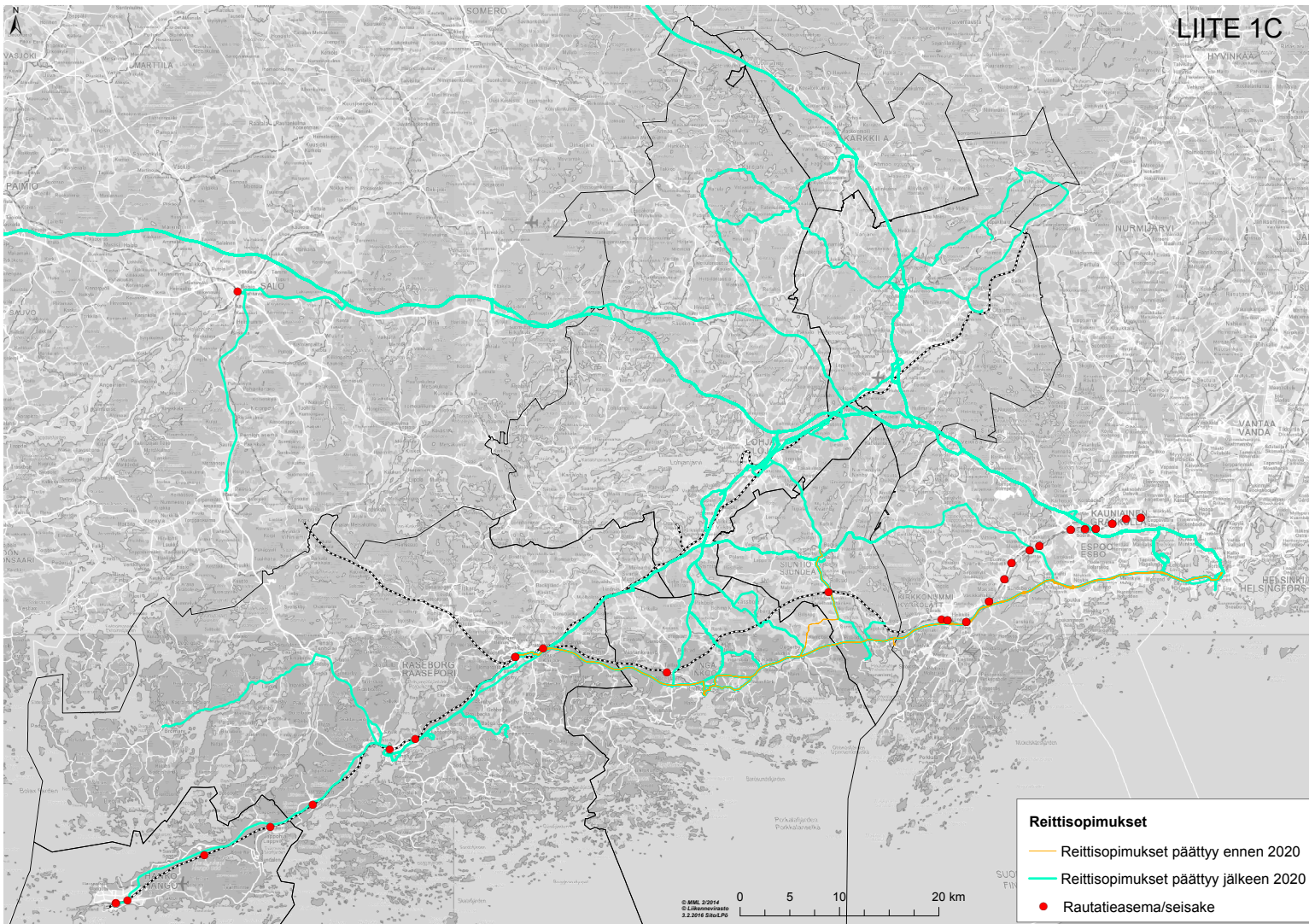
Liite 1a: ELY-keskuksen sopimusliikenteet Länsi-Uudenmaan alueella



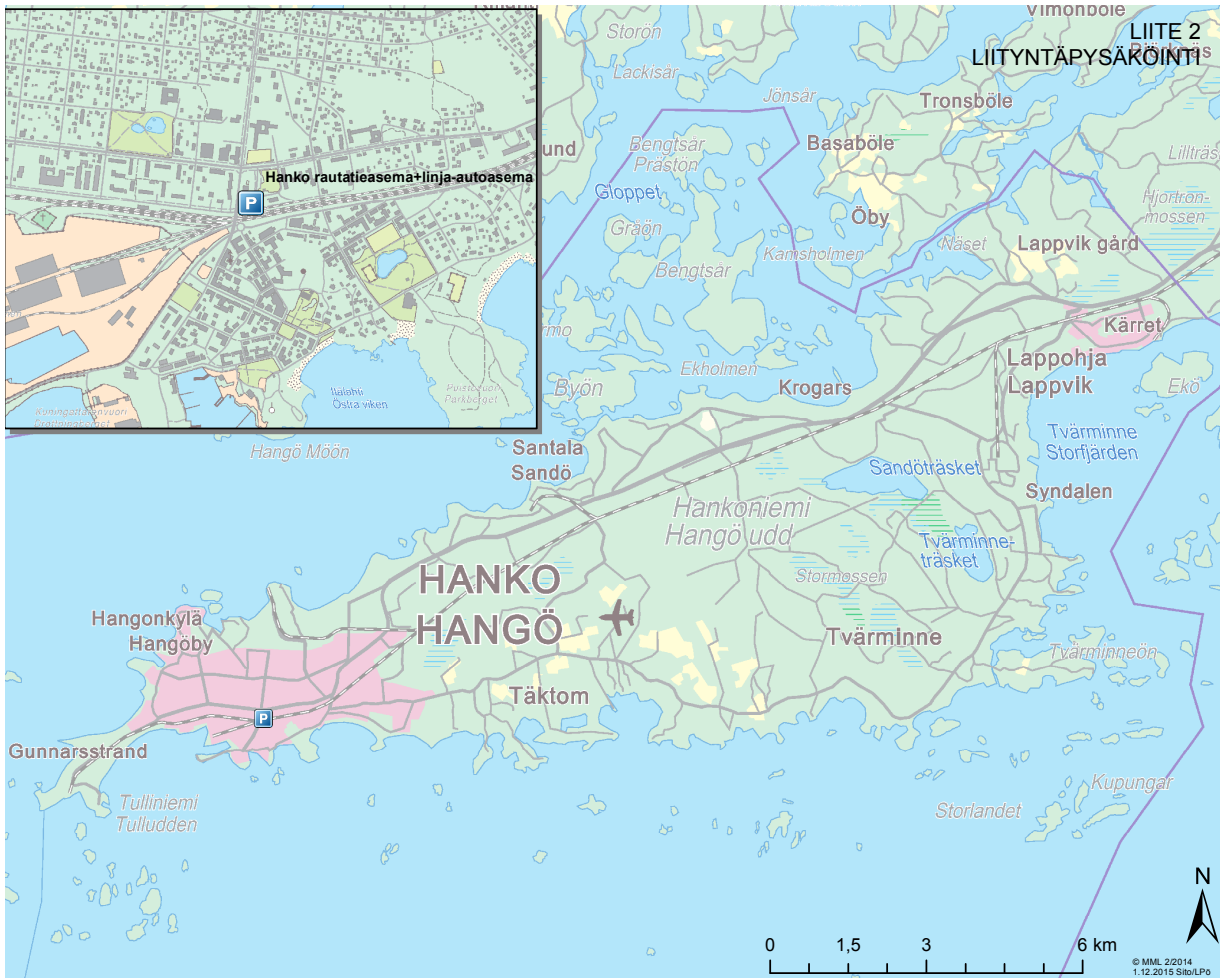
Liite 1b: ELY-keskuksen siirtymäajan- ja käyttöoikeussopimusten reittiverkosto ja sopimusten päättymisajankohdat

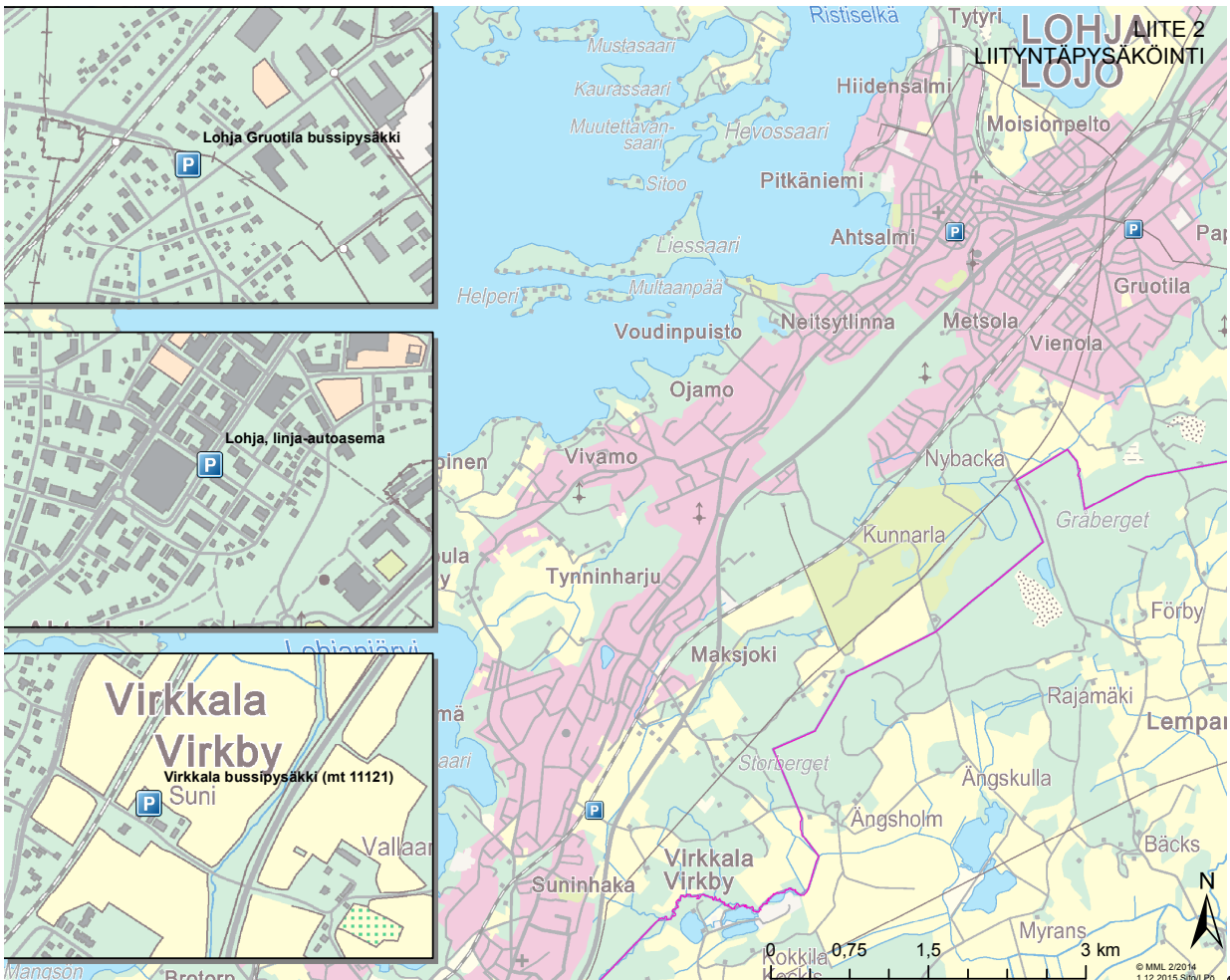


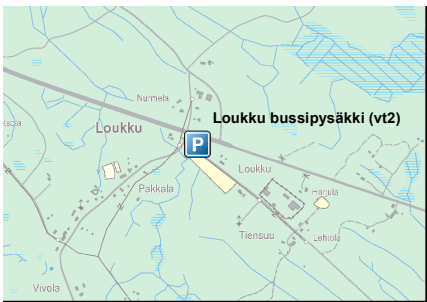
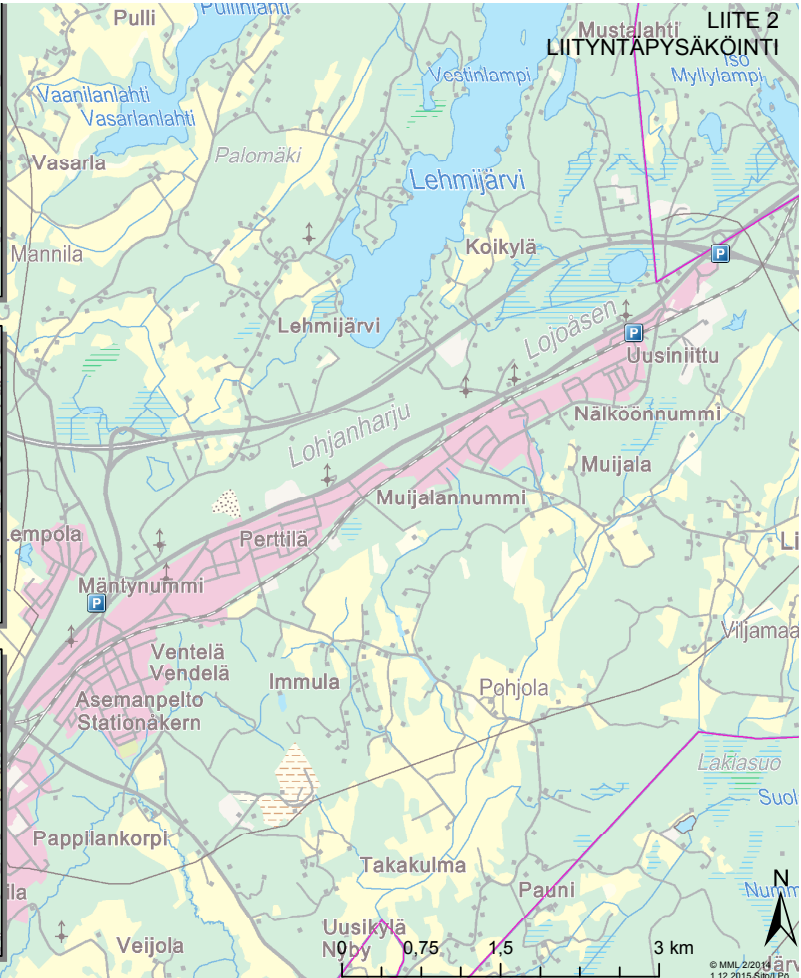
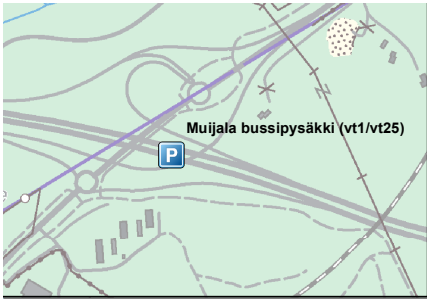
Liite 1c: ELY-keskuksen reittiliikennesopimusten reittiverkosto ja sopimusten päättymisajankohdat

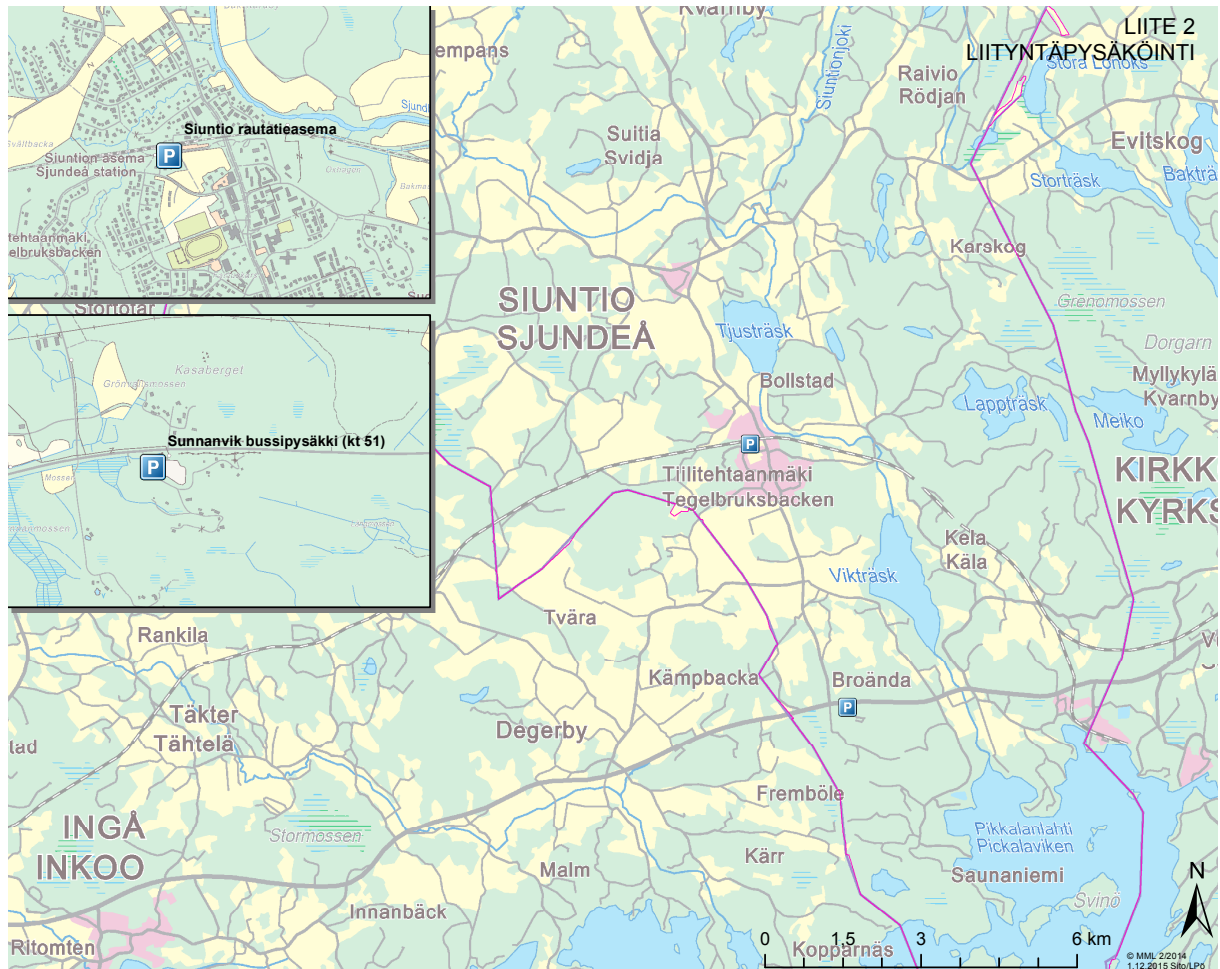
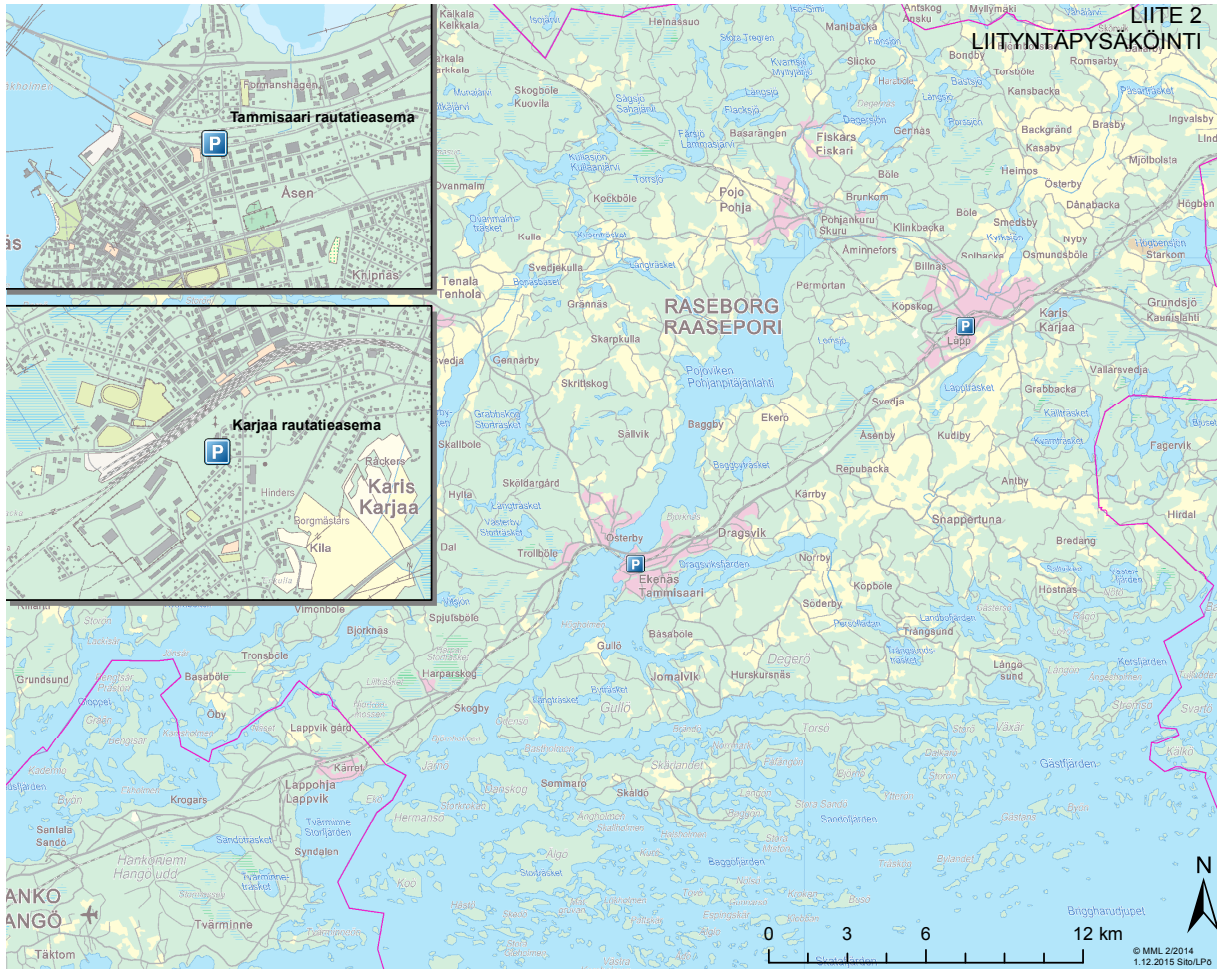


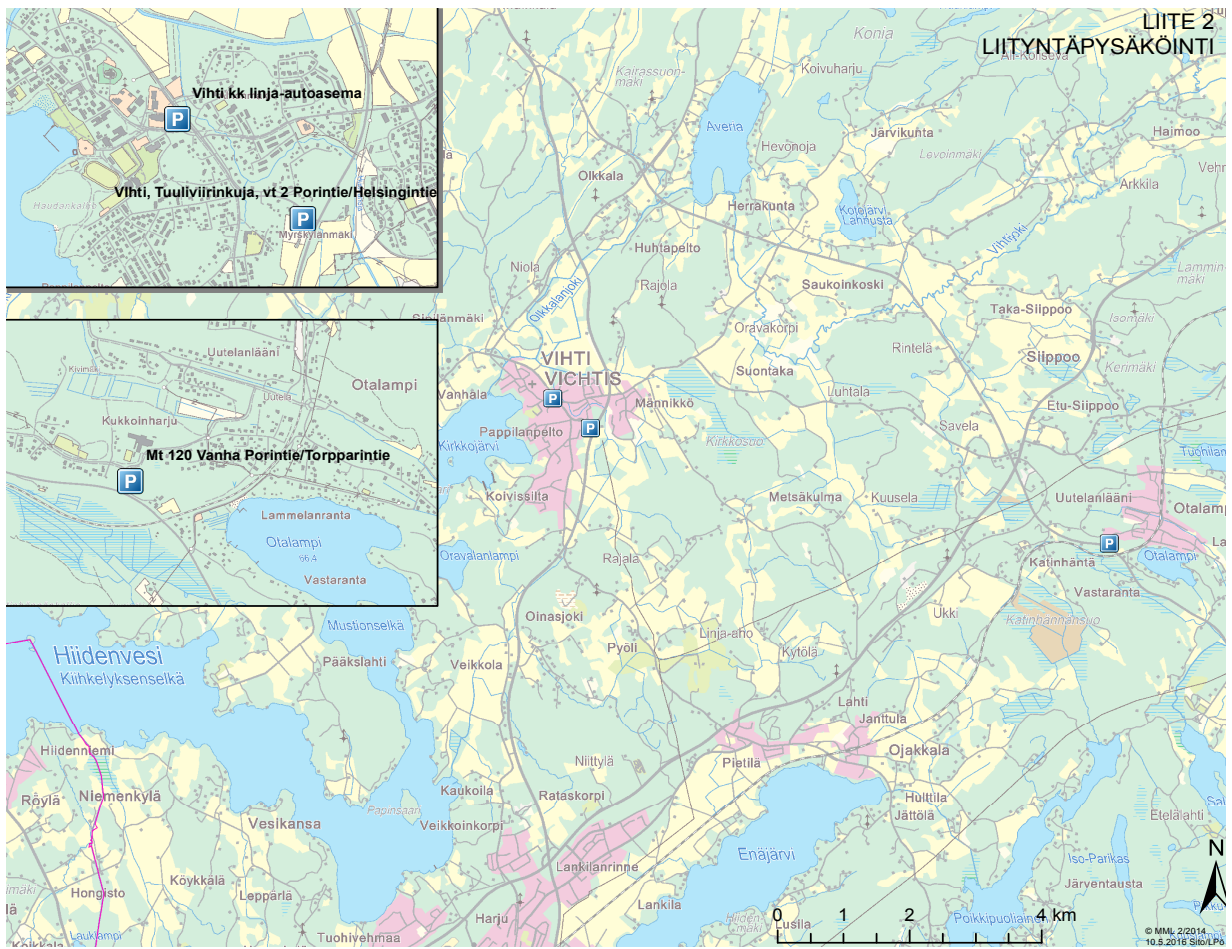
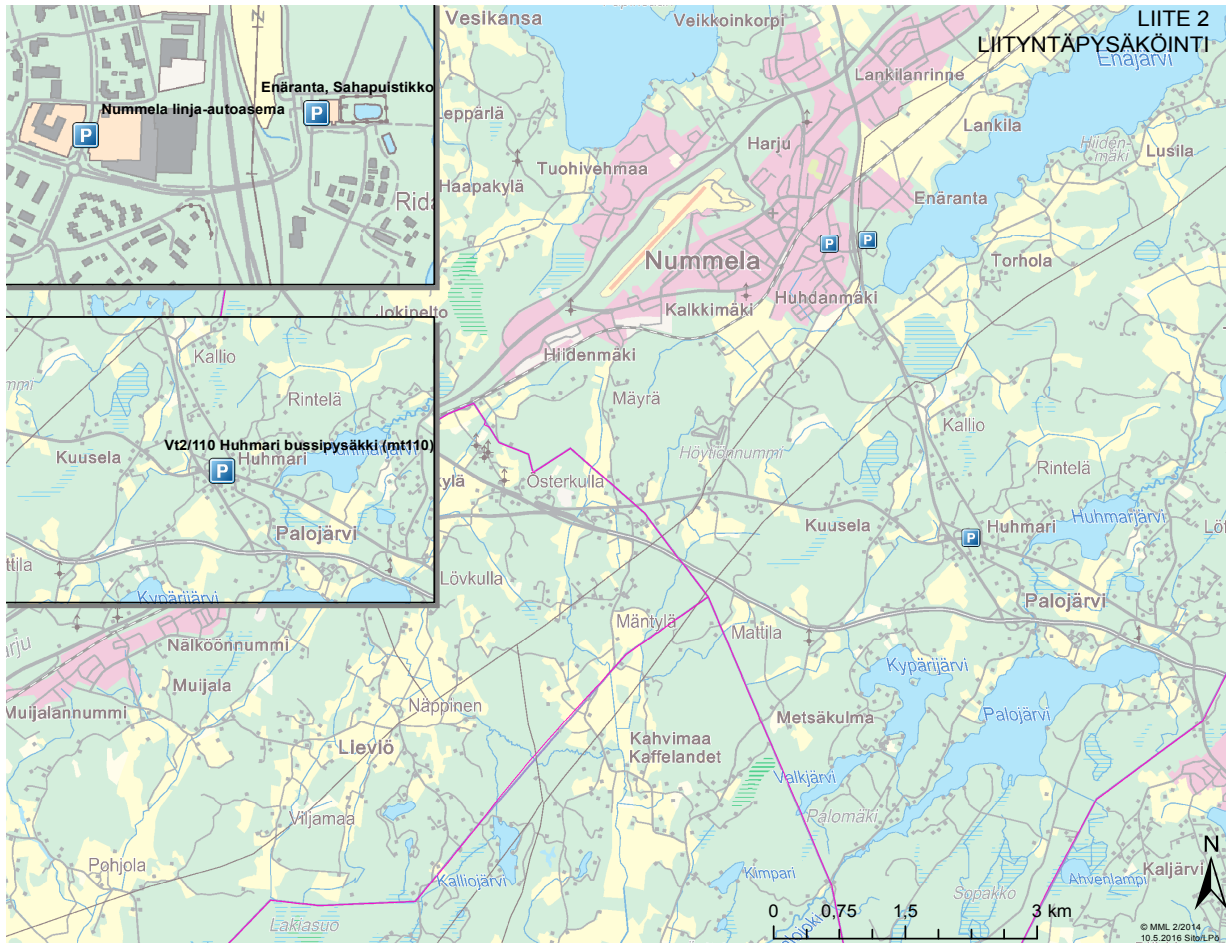
Liite 2: Liityntäpysäköintikartat kunnittain











Liite 3: Kesäliikenteen määrälliset palvelutasotekijät

LIITE 3

Liikenneviraston ohjeita 31/2015
Joukkoliikenteen palvelutason määrittely

27

Taulukko 4. Kesäliikenteen määrälliset palvelutasotekijät. Palvelutasoluokan määräävät kriteerit ovat lihavoituja ja tummemmalla taustalla. Muut kriteerit ovat suosituksia.

KESÄ-LIIKENNE	Soveltamis-aika	I	II	III	IV	V	VI	VII
Liikennöinti-aika	Ma-to	5.30–23.30	6.00–22.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00
	Pe	5.30–01.30	6.00–23.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00
	La	6.00–01.30	7.00–23.30	9.00–21.30	9.00–18.00	10.00–15.00	Tarpeen mukaan	–
	Su	7.00–23.30	9.00–21.30	11.00–18.30	12.00–17.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	–
Vuoroväli/vuoromäärä	Ruuhka (n. klo 7–9 ja 15–17)	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro tunnissa	1–2 vuoroa/ suunta/vrk (työmatka- ja/ tai asiointiyhteys)	0–2 vuoroa/ suunta/vrk (työmatka- ja/ tai asiointiyhteys)
	Arkipäivä klo 9–14	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa		
	Arjen varhaisilta klo 18–20	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	–	–	–
	Lauantaisin	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	1–4 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	–
	Sunnuntaisin	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	–
	Varhaisaamu ja myöhäisilta (kaikki päivät)	≤ 30 min	≤ 60 min	–	–	–	–	–
	Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	–	–	–	–	–
Kävelyetäisyys pysäkille	≤ 400 m	≤ 500 m	≤ 800 m	–	–	–	–	

Liite 4: Palvelutasotaulukot

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso
Talviarkipäivä palvelutasomääritys
Juna- ja bussitarjonta

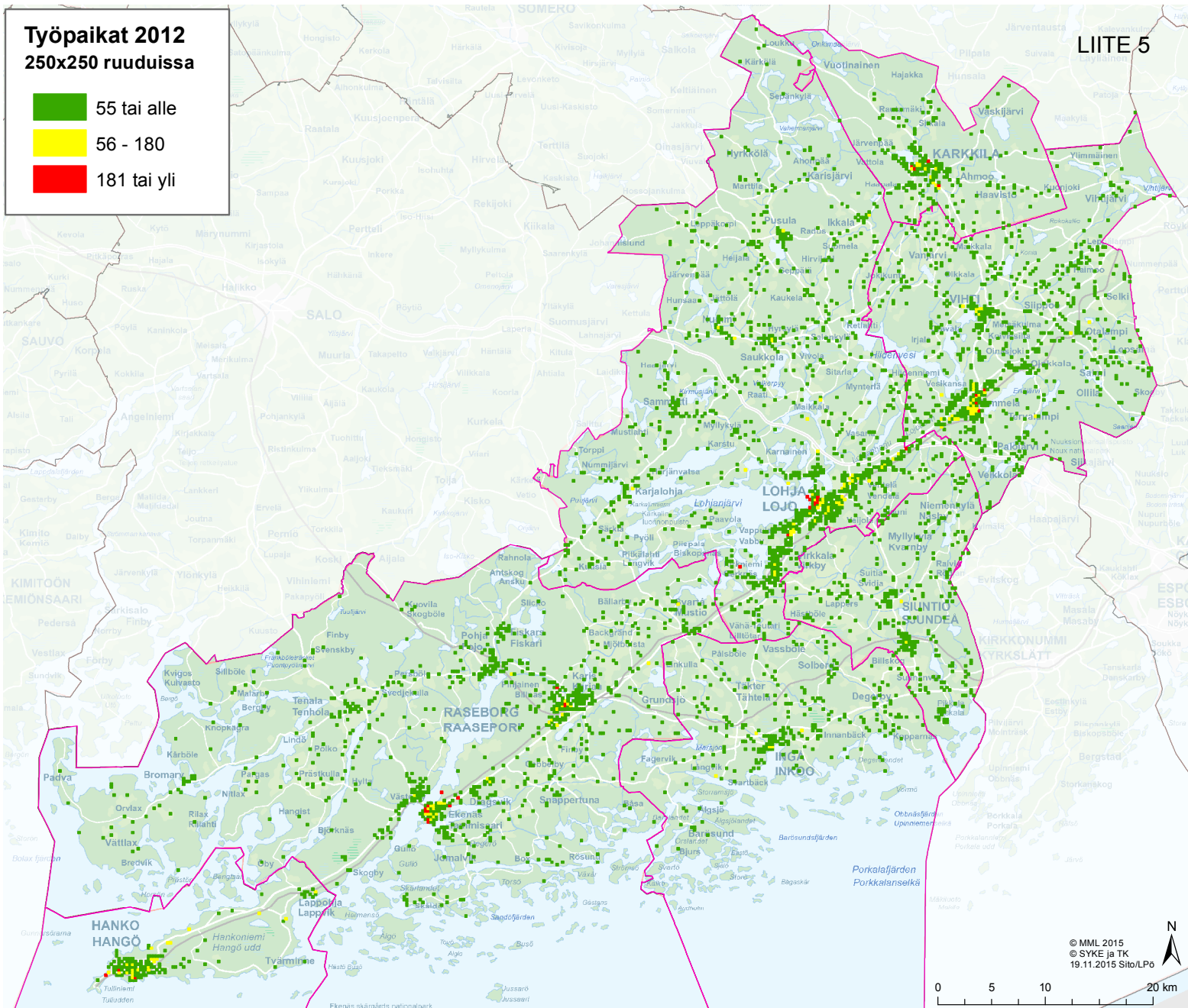
9.5.2016

LIITE 4

Helsinkiin suuntautuva liikenne

PÄÄKAUPUNKISEUTU		Vuoromäärä linja-autoliikenne				Vuoromäärä rautatieliikenne		Liikennätiedot								Alustavat kehittämistoimenpiteet		
Yhteysväli	Palvelutaso	Vakiovuorot		Pikavuorot		Junavuorot		Liikennöinti-aika	Vuoroja 7:00-9:00		Vuoroja 15:00-17:00		Muut vuorot		Vuorot yhteensä		Huomiot yhteysvälistä	Huomiot palvelutasosta
		->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->	klo-klo	->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->					
Nummela - Helsinki	II	38	40	0	0			06:15-23:00	11	5	4	10	23	25	38	40	Yhteensä 4:llä vuorolla vaihto Veikkolassa.	Palvelutasoluokassa 2.
Karkkila - Helsinki	II	18	17	16	17			07:05-22:00	8	5	8	11	18	18	34	34	Kolmella vuorolla vaihto Nummelassa.	Palvelutasoluokassa 2, vaikka palvelutasoluokassa 2 raja alkaa 6:15. Kuitenkin vuoroja on niin paljon tarjolla, että on luokassa 2.
Lohja - Helsinki	II	45	45	0	0			06:15-23:00	13	6	5	11	27	28	45	45	Yhdellä vuorolla vaihto Saukkolassa.	Palvelutasoluokassa 2, jää liikennöintiajan ja vuoromäärän suhteen luokasta 1.
Vihti - Helsinki	III	23	19	0	0			06:35-20:00	6	4	4	7	13	8	23	19	Yhteensä 9:llä vuorolla vaihtoja. Vaihdot Nummelassa, Salmella tai Veikkolassa.	Palvelutasoluokassa 3. Vuorot lähtevät 40 min ennen palvelutasoluokan rajaa ja lähtöjen kokonaismäärä ei täyty.
Karjaa - Helsinki	III	15	17	1	0	16	16	06:30-18:50	4	4	5	8	23	21	32	33	Nejällä bussivuorolla vaihto Lohjalla. Nejällä junavuorolla vaihto Kirkkonummella.	Palvelutasossa 3, vaikka liikennöinti-aika ei täysin täyty. Vuoromäärä kuitenkin kiitettävä ja ruuhka-aikanakin hyvin vuoroja.
Tammisaari - Helsinki	IV	8	10	1	1	7	10	08:15-20:37	1	4	3	3	12	14	16	21	Yhteensä 5:llä bussivuorolla vaihto. Vaihdot joko Lohjalla tai Karjaalla. Kaikilla junavuoroilla vaihto Karjaalla, kahdella vuorolla osa matkasta junabussilla.	Palvelutasoluokassa 4, vaikka vuoroja on tarjolla enemmän kuin palvelutasossa. Liikennöinti-aika on kuitenkin pitempi. Ruuhka-aikana vuoromäärä ei täysin täyty.
Inkoo kk. - Helsinki	IV	9	8	1	1	7	7	07:45-18:50	3	0	3	5	11	11	17	16		Palvelutasoluokassa 4, vaikka vuoroja on tarjolla enemmän kuin palvelutasossa. Ruuhka-aikana vuoromäärä ei täysin täyty.
Hanko - Helsinki	V	4	6	1	0	7	10	08:15-20:37	1	3	2	2	9	11	12	16	4:llä bussivuorolla vaihto. Vaihdot Karjaalla, Tammisaarissa tai Lohjalla. Kaikilla junavuoroilla vaihto Karjaalla, kahdella vuorolla osa matkasta junabussilla.	Palvelutasoluokassa 5, vaikka liikennöinti-aika on palvelutasorajaa paljon lyhyempi. Vuoromääröjä kuitenkin kiitettävästi.
Siuntio - Helsinki	V	3	7	0	0	4	4	06:47-17:23	1	1	1	1	5	9	7	11	Kahdella bussivuorolla vaihto Lohjalla.	Palvelutasoluokassa 5, vaikka ruuhka-vuorojen määrä ei täysin täyty. Liikennöinti-aika on kuitenkin pidempi.

Liite 5: Paikkatietotarkastelut



Liite 6: Siuntion Avainlinjat hyvänä käytäntönä

Siuntion Avainlinjat on yleisnimitys Siuntion kunnan alueella liikennöiville, kunnan kilpailuttamille ajoneuvoille. Siuntion Avainlinjojen periaatteena on ollut tarjota erityisryhmien ohella kaikille avoimia kuljetuspalveluita kunnan. Samoissa liikennevälineissä kulkevat esimerkiksi sosiaalitoimen kuljetusasiakkaat ja samalla voidaan tuottaa kaikille halukkaille kunnan sisäisiä liikennepalveluita. Avainlinjojen informaatio on löydettävissä kunnan internet-sivuilta, joissa palvelu on [hyvin näkyvillä osana kunnan ”avainpalveluita”](#).

Avainlinjat tarjoaa kahtena päivänä viikossa¹ yhteydet kunnan eri osista kuntakeskukseen ja takaisin. Kuljettajien yhteystiedot löytyvät kunnan internet-sivuilta vuorokohtaisesti. Joukkoliikennepalvelun käyttö maksaa 3,30 € / suunta. Asiakkailla on mahdollisuus maksaa myös Siuntiolipulla ja pankkikortilla. Siuntiolippu on mahdollista ladata verkkokaupassa, jonne ohjataan kunnan nettisivuilta.

Avainlinjat toimii esimerkkinä palvelusta, joka käytännössä yhdistää monen eri asiakasryhmän liikkumistarpeet ja joka konseptina on helposti muokattavissa ja käyttöönotettavissa muuallakin Länsi-Uudellamaalla. Alueen sisäiset yhteydet perustuvat pitkältä koululaisten ja opiskelijoiden liikkumiseen. Tälle pohjalle voidaan rakentaa eri toimijoiden yhdistelmäpalveluita, jossa eri hallinnonalat kehittävät liikennöintiä (mm. kalustomääritysten ja palveluaikojen kautta) soveltuvaksi myös muuhun kuin opetustoimen tarpeisiin. Yhteistyö liikennöitsijöiden kanssa on erityisen tärkeää, sillä koulupäivien liikenteestä iso osa on markkinaehtoista.

¹ Maantaisin ja perjantaisin

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 84/2016				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Jaakko Rintamäki Laura Poskiparta		Julkaisuaika Lokakuu 2016		
		Kustantaja /Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja /toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvitys Palvelutasomäärittely ja kehittämisohjelma 2017–2020				
Tiivistelmä				
<p>Tässä työssä on asetettu Länsi-Uudenmaan alueen seudullisen ja pääkaupunkiseudulle suuntautuvan joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2017-2020. Uudenmaan ELY-keskus ja alueen kunnat ovat yhdessä asettaneet tavoitteeksi joukkoliikennepalvelujen säilymisen nykytasolla pääosin markkinaehtoiseen liikenteeseen perustuen. Joukkoliikenneselvityksessä on sovellettu Liikenneviraston uutta joukkoliikenteen palvelutason määrittelyohjetta 31/2015. Selvityksessä on myös huomioitu liikenteen digitalisaation kehityksen ja uusien liikkumispalvelujen mahdollisuudet joukkoliikenteen asiakaslähtöisyyden ja palvelutason parantamisessa.</p> <p>Selvitysalueen joukkoliikenteessä on tapahtunut vuodenvaihteen 2015–2016 aikana paljon muutoksia. Markkinaehtoista, vapaaseen kilpailuun perustuvaa linja-autoliikenteen vuorotarjontaa on liikenteenharjoittajien toimesta asteittain supistettu. Erityisesti viikonloppuvuoroja on kokonaan lakannut vähäisen kysynnän vuoksi. Koululaisten, opiskelijoiden ja työmatkaliikenteen palvelutarjonnan turvaamiseksi kunnat ja ELY-keskus ovat joutuneet lisäämään alueella sopimusliikenteen osuutta. Tämä kehitys tulee jatkumaan suurella todennäköisyydellä koko suunnittelujakson ajan. Myös alueen kauko- ja lähijunaliikenteessä on tapahtunut merkittäviä muutoksia, joiden seurauksena supistunutta lähijunaliikennetarjontaa on pystytty korvaamaan vain osittain linja-autoliikenteellä.</p> <p>Palvelutasotavoitteiden asettamisen lisäksi työn keskeinen tavoite on laatia joukko- ja henkilöliikenteen lähivuosien kehittämisohjelma, joka ohjaa alueen kuntien ja ELY-keskuksen yhteistä kehitystyötä. Kehittämistoimenpiteiden tavoitteina on palvelutasotavoitteiden toteutuminen muun muassa lippuyhteistyön ja lippujärjestelmien kehittämisen, liikennepalveluiden informaation ja tiedon parantamisen ja joukkoliikenteen solmupisteiden kehittämisen avulla. Lisäksi kehittämistoimenpiteissä ehdotetaan kuntien henkilökuljetusten tehostamista selvittämällä alueellisesti mahdollisuuksia matkojen välitys- ja yhdistelytoiminnan käyttöönottoon sekä avaamalla henkilöliikennekuljetuksia niin kutsutuiksi avoimiksi kuljetuspalveluiksi, jotka ovat kaikkien alueen asukkaiden hyödynnettävissä. Palvelutasotavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi kehittämistoimenpiteissä on lisäksi esitetty joukko- ja henkilöliikenteen suunnittelu- ja hankintastrategian päättämisestä ja toteuttamisesta vuosille 2017-2019 sekä junaliikenteen tavoitetilan asettamisesta, jotta varmistetaan seudun liikennejärjestelmän toimivuus.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Joukkoliikenne, palvelutaso				
ISBN (Painettu)	ISBN (PDF) 978-952-314-503-0	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu)	ISSN (verkojulkaisu) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-503-0		Kieli suomi
Sivumäärä 57				
Julkaisun tilaukset www.doria.fi/ely-keskus				
Kustannuspaikka ja -aika			Painotalo	

Publikationens serie och nummer Rapporter 89/2016				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Jaakko Rintamäki Laura Poskiparta		Publiceringsdatum October 2016		
		Utgivare / Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
		Projektets finansör/uppslagsgivare		
Publikationens titel Utredning av kollektivtrafiken i Västra Nyland Fastställande av servicenivån och utvecklingsprogram 2017–2020 (Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvitys, palvelutasomääritys ja kehittämissuunnitelma 2017–2020)				
Sammandrag I detta arbete har fastställts mål för servicenivån för den regionala kollektivtrafiken i Västra Nyland och för kollektivtrafiken mot huvudstadsregionen för 2017–2020. NTM-centralen i Nyland och kommunerna i regionen har tillsammans fastställt som mål att kollektivtrafiktjänsterna ska bevaras på samma nivå som i nuläget och i huvudsak grunda sig på marknadsvillkor. I utredningen av kollektivtrafiken tillämpas Trafikverkets nya anvisning för fastställande av kollektivtrafikens servicenivå 31/2015. I utredningen har man även beaktat utvecklingen av digitaliseringen i trafiken och de möjligheter som nya mobilitetstjänster medför när det gäller att förbättra kundnäret och servicenivån inom kollektivtrafiken. Vid årsskiftet 2015–2016 skedde många förändringar i kollektivtrafiken i utredningsområdet. Transportörerna har stegvis minskat turutbudet inom busstrafiken på marknadsvillkor som är baserad på fri konkurrens. I synnerhet veckoslutsturer har helt och hållet lagts ner på grund av ringa efterfrågan. För att trygga serviceutbudet för skolelever, studerande och pendlare har kommunerna och NTM-centralen varit tvungna att öka avtalstrafikens andel. Denna utveckling kommer med stor sannolikhet att fortsätta under hela planeringsperioden. Det har skett betydande förändringar även i regionens fjärr- och närtågstrafik, och man har endast delvis kunnat ersätta det minskade utbudet av närtågsturer som följt av detta med busstrafik. Utöver att fastställa mål för servicenivån är ett centralt mål för arbetet även att utarbeta ett utvecklingsprogram för kollektiv- och persontrafiken för de närmaste åren. Programmet styr det gemensamma utvecklingsarbetet för kommunerna i regionen och NTM-centralen. Målet med utvecklingsåtgärderna är att genomföra målen för servicenivån bland annat genom att utveckla biljettsamarbetet och biljettsystemen, förbättra informationen om trafik tjänster och utveckla knutpunkterna i kollektivtrafiken. Som utvecklingsåtgärder föreslås även att man ska effektivisera kommunernas persontransporter genom att på regional nivå utreda möjligheterna att ta i bruk funktioner för förmedling och samordning av resor samt genom att öppna persontrafiken till så kallade öppna transporttjänster som kan utnyttjas av alla invånare i regionen. För att säkerställa att målen för servicenivån nås har man dessutom bland utvecklingsåtgärderna föreslagit att beslutsfattandet kring och genomförandet av planerings- och upphandlingsstrategin för kollektiv- och persontrafiken ska göras 2017–2019 samt att det ska fastställas ett måltillstånd för tågtrafiken i syfte att säkerställa ett fungerande trafiksystem i regionen.				
Nyckelord (enligt Allärs) Kollektivtrafik, servicenivå				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF) 978-952-314-510-8	ISSN-L 2242-2846	ISSN (tryckt)	ISSN (webbpublikation) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus	URN URN:ISBN:978-952-314-510-8		Språk Svenska	Sidantal 57
Beställningar www.doria.fi/ely-keskus				
Förläggningsort och datum			Tryckeri	

RAPORTTEJA 84 | 2016
LÄNSI-UUDENMAAN JOUKKOLIIKENNESELVITYS
PALVELUTASOMÄÄRITTELY JA KEHITTÄMISOHJELMA 2017–2020

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-503-0 (PDF)
ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)
URN:ISBN:978-952-314-503-0

www.doria.fi/ely-keskus | www.ely-keskus.fi