



22.12.2016

ASIA

Joukkoliikenteen palvelutason vahvistaminen Uudenmaan ELY-keskuk-
sen alueelle.

PÄÄTÖS

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vahvistaa alueel-
leen joukkoliikennelain (899/2009) 4 §:ssä tarkoitetun tavoitteellisen pal-
velutason liitteen 1 palvelutasotavoitteet -kartan mukaisesti. Päätös tulee
voimaan 1.1.2017 ja se on voimassa 31.12.2020 saakka.

Liitteet 2 ja 3 ovat palvelutasopäätöksen taustamateriaalia. Liitteenä 4
ovat alueelliset henkilöliikenneselvitykset ja palvelutasomäärittelyt.

Tällä päätöksellä vahvistettava palvelutaso ohjaa Uudenmaan ELY-kes-
kuksen ja kuntien joukkoliikennehankintoja sekä muuta joukkoliikenteen
kehittämistä. Määritetty palvelutaso ei kuitenkaan luo millekään taholle
subjektiivista oikeutta sen mukaisten joukkoliikennepalvelujen saami-
seen.

PERUSTELU

Päätöksen mukainen tavoitteellinen palvelutaso perustuu alueellisiin
määrittelytöihin, joita ovat ohjanneet viiden suunnittelualueen henkilölii-
kennetyöryhmät. Liikenteen kysyntää arvioitaessa on otettu huomioon eri
väestöryhmien tarpeet. Töiden aikana järjestettiin suunnittelualueilla työ-
pajoja, joissa alueiden joukkoliikennetarpeita tutkittiin. Lisäksi tehtiin net-
tikyselyjä ja asiakashaastatteluja, jotta käyttäjien tarpeet saatiin esille.
Alueiden liikenteenharjoittajille annettiin mahdollisuus sanoa mielipi-
teensä työn aikana palvelutasoluonnoksesta sekä lausua mielipiteensä
palvelutasomäärittelyjen valmistuttua. Alueiden kunnat osallistuivat pal-
velutasomäärittelyyn henkilöliikennetyöryhmätyöskentelyn kautta sekä
antamalla lausunnon alueensa palvelutasomäärittelystä.

Alueellisista määrittelytöistä muodostettiin yhtenäinen kokonaisuus käy-
mällä läpi alueelliset palvelutasotyöt ja yhteen sovittamalla ne kuvaa-
maan koko toimivalta-alueen tavoitteellista palvelutasoa.

Palvelutasomäärittelyn aikana on tehty yhteistyötä kunnallisten toimival-
taisten viranomaisten kanssa. Palvelutasomäärittelyssä maakunnalliset
liitot toivat alueellisen kokonaisnäkemyksen joukkoliikenteeseen ja sen
kytkeytymiseen maankäytön suunnitteluun.

Tavoitteellinen palvelutaso turvaa toteutuessaan joukkoliikenteen perus-
palveluita sekä tekee mahdolliseksi joukkoliikenteen käytön lisääntymi-
sen kaupunkiseuduilla. Peruspalveluiden turvaaminen edistää alueelli-
sen ja sosiaalisen tasa-arvon toteutumista. Joukkoliikenteen käytön li-
sääntyminen torjuu maankäytön hajaantumiskehitystä, vähentää väylien
ruuhkautumista ja edistää ilmastomuutoksen hillintää.

LIIKENNEVIRASTON OHJEISTUS

Liikenneviraston ohjeita 31/2015. Joukkoliikenteen palvelutason määrit-
tely.

SOVELLETUT OIKEUSOHJEET

Joukkoliikennelaki (869/2009)
Hallintolaki (434/2003)
Hallintolainkäyttölaki (586/1996)

MUUTOKSENHAKU

Tähän päätökseen ei voi hakea muutosta valittamalla.

LISÄTIETOJA

Lisätietoja voi kysyä sähköpostiosoitteesta:

info.joukkoliikenne.uus@ely-keskus.fi tai

kirjallisesti kirjaamosta: Uudenmaan ELY-keskus, PL 36, 00521 Helsinki

Johtajan po:ssa
yksikön päällikkö, liikennejärjestelmä



Minna Weurlander

Joukkoliikennetiimin vetäjä



Eini Hirvenoja

LIITTEET

Liite 1 Uudenmaan ELY-keskuksen alueen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosiksi 2017 – 2020 sekä palvelutasoluokkien kriteerit

Liite 2 Palvelutasopäätöksen taustaa ja perustelut

Liite 3 Alueen merkittäviä solmupysäkkejä ilman HSL:n, Hämeenlinnan ja Lahden toimivalta-alueiden solmupysäkkejä

Liite 4 Alueelliset henkilöliikenneselvitykset

Forssan seudulla palvelutasomäärittelystä tehokkaaseen henkilöliikenteeseen

<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-482-8>

Itä-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvitys ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittely

<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-511-5>

Keski-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvitys ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittely

<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-497-2>

Riihimäen tehokkaat henkilökuljetukset yhteistyötä lisäämällä ja raja-aidoista luopumalla

<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-375-3>

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvitys: Palvelutasomäärittely ja kehittämisohjelma 2017- 2020

<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-503-0>

Liite 1. Palvelutasokartta

Uudenmaan ELY-keskuksen julkisen henkilöliikenteen palvelutasotavoitteet alueen asukkaiden arkiliikkumisen näkökulmasta (ei sisällä junavuoroja)

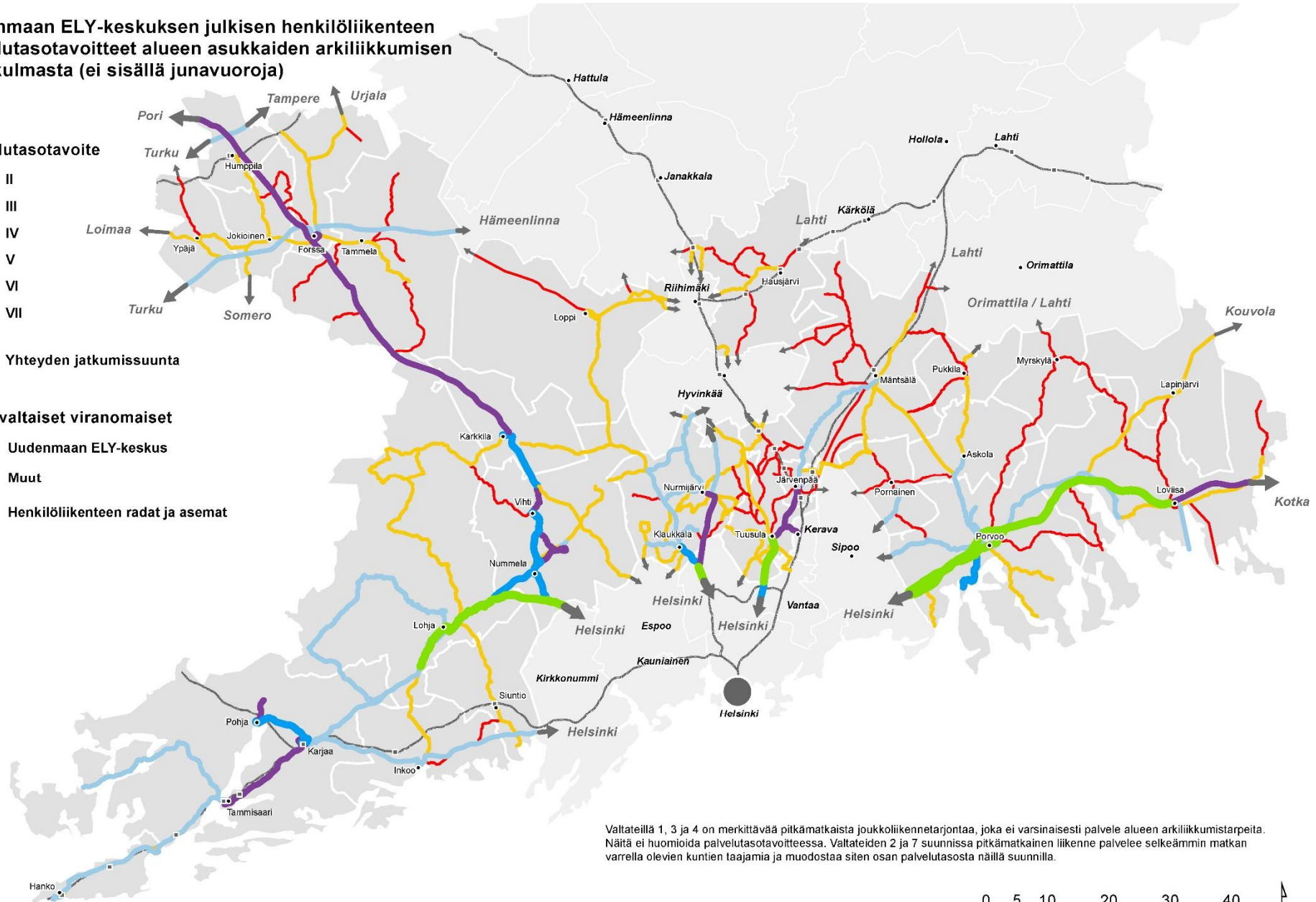
Palvelutasotavoite

- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII

Yhteyden jatkumissuunta

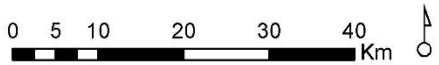
Toimivaltaiset viranomaiset

- Uudenmaan ELY-keskus
- Muut
- Henkilöliikenteen radat ja asemat



Valtateillä 1, 3 ja 4 on merkittävää pitkämatkaista joukkoliikennetarjontaa, joka ei varsinaisesti palvele alueen arkiliikkumistarpeita. Näitä ei huomioida palvelutasotavoitteissa. Valtateiden 2 ja 7 suunnissa pitkämatkainen liikenne palvelee selkeämmin matkan varrella olevien kuntien taajamia ja muodostaa siten osan palvelutasosta näillä suunnilla.

Tiedot © Vallu/Liikennevirasto, Matkahuolto ja VR 26.9.2016. Tausta © Digiroad, Liikennevirasto 2016, MML 2016, ESRI 2016, SYKE, Liiteri 2016. Linea Konsultit Oy 2016.



Liite 1. Palvelutasokartta (selitykset)

Talviliikenne	Soveltamisaika	I	II	III	IV	V	VI	VII
Liikennöinti-aika	Ma-to	5.30-22.30	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	7.00-23.20	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		-	-	-	-
Kävelytäisyys pysäkille	≤ 400 m	≤ 500 m	≤ 800 m	-	-	-	-	

Liite 2. Palvelutasopäätöksen taustaa ja perustelut

1. ELY-keskuksen rooli ja tehtävät joukkoliikenteen järjestämisessä

1.1 ELY-keskuksen joukkoliikennetehtävät

ELY-keskukset huolehtivat osaltaan joukkoliikennepalveluiden saatavuudesta ja luovat edellytykset joukkoliikenteen toimivuudelle ja sujuvuudelle. ELY-keskukset määrittelevät joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason yhteistyössä alueen muiden toimijoiden kanssa, hankkivat liikennepalveluja ja myöntävät reitti- ja kutsujoukkoliikennelupia. ELY-keskukset hoitavat myös joukkoliikenteen valtionavustuksiin liittyviä tehtäviä.

Joukkoliikenteen tarpeet otetaan huomioon kaikessa liikenteen suunnittelussa. Joukkoliikenteen palvelujen kehittämisen lisäksi tavoitteena on pysäkkien varustelun parantaminen ja teiden talvihoiton kehittäminen joukkoliikenteen tarpeet huomioiden sekä matkaketjujen toimivuuden edistäminen parantamalla liityntäpysäköintiä ja yhteyksiä pysäkeille.

Vireillä olevan aluehallintouudistuksen myötä ELY-keskusten tehtävät joukkoliikenteen toimivaltaisina viranomaisina lakkaavat 1.1.2019 lukien. Joukkoliikennetehtävät siirtyvät mahdollisesti maakunnille. Tätä päätöstä tehtäessä ei ole vielä varmaa tietoa tulevista uudistuksista. Uudenaan ELY-keskus on kuitenkin katsonut, että palvelutasomäärittelystä on hyötyä liikenteen suunnitteluun ja julkisen rahoituksen kohdentamiseen alueella. Tämän vuoksi joukkoliikenteen palvelutaso vahvistetaan vuosiksi 2017-2020. Uudella alueviranomaisella on tällöin niin päättäessään riittävästi aikaa seuraavan palvelutasomäärityksen valmisteluun.

1.2 Joukkoliikennelain velvoitteet

Joukkoliikenteen järjestämistä säätelevät EU:n asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä kansallinen joukkoliikennelaki.

Joukkoliikennelain 4 § todetaan, että joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ovat velvollisia määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö. Eri väestöryhmien tarpeet on otettava palvelutason määrittelyssä huomioon.

Palvelutason määrittelyä valmistellessaan viranomaisten tulee toimia tarpeellisilta osin yhteistyössä keskenään sekä kuntien ja maakuntien liittojen kanssa. Palvelutason määrittely on voimassa määräajan.

Joukkoliikennelain uudistamistyö on käynnissä, ja toteutuessaan liikennekaari poistaa jatkossa palvelutasopäätöksen tekemistä koskevan velvoitteen.

2. Joukkoliikenteen kehittämistavoitteet Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella

Erityyppisillä alueilla on tarvetta erilaisille julkisen liikenteen palveluille. Joukkoliikenteen suosion kasvattamiselle on hyvät edellytykset erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa liikenteessä. Muualla pyritään varmistamaan julkisen liikenteen peruspalvelut.

Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen kehittämistävoitteena on edellytysten parantaminen alueen vahvoille runkolinjoille, peruspalvelutason varmistaminen kohtuullisen joukkoliikennekysynnän alueille ja julkisen liikenteen peruspalvelujen tarjoaminen myös maaseudulla.

Toimivan joukkoliikennejärjestelmän perusta lähtee yhdyskuntarakenteen kehittämisestä. Riittävä väestöpohja sekä solmupisteisiin ja runkoreittien varteen sijoittuvat työpaikat ja palvelut luovat edellytykset kilpailukykyisille joukkoliikennepalveluille. Joukkoliikenne on houkutteleva kulkutapa silloin, kun vuorotarjontaa on riittävästi, matka-ajat ovat kilpailukykyisiä henkilöauton kanssa, lippujärjestelmät yhteensopivia ja hinta on edullinen. Kilpailukykyä pystytään parantamaan hyvällä matkustajainformaatiolla ja joukkoliikennettä markkinoimalla sekä erilaisilla matkustuskokemusta parantavilla laatutekijöillä.

”Toimintamme pohjana on, että ihmiset valitsisivat aina kun mahdollista muun liikkumistavan kuin oman auton: kävelyn, pyörän, metron, bussin, junan tai raitiovaunun. Näin vähenisivät myös liikenteen päästöt. Haluamme, että liikkuminen paikasta toiseen on turvallista ja vaivatonta, yhteydet ovat hyvät, ja työmatkoihin ei kulu kohtuuttomasti aikaa.

Muun muassa liityntäpysäköinnin kehittäminen on tärkeässä osassa siinä, valitsevatko ihmiset joukkoliikenteen vai henkilöauton. Emme onnistu tässä yksin. Yhteistyö on tärkeää. Teemme liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuusyhteistyötä muun muassa kuntien, maakunnan liittojen, Liikenneviraston ja HSL:n kanssa. Varmistamme yhdessä kuntien kanssa, että kaavoitus tukee kestävästä yhdyskuntarakennetta ja joukkoliikennettä.”
(lähde: Uudenmaan ELY-keskuksen liikennestrategia 2025)

3. Toimintaympäristö

Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella joukkoliikenteen järjestämisen edellytykset ja myös kuntien tahtotila panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen vaihtelevat suuresti. Uudenmaan ELY-keskuksen alueelta pendelöi noin 90 000 henkilöä pääkaupunkiseudulle. Pendelöinti painottuu Keski- ja Länsi-Uudellemaalle, joissa on myös suurin joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaali.

Keski-Uudenmaan kunnat näkevät joukkoliikenteen tärkeänä kilpailukykytekijänä ja panostavat vahvasti korkeaan palvelutasoon. Uudenmaan ELY-keskus on mukana liikenteen hankinnoissa, ja julkisen rahoituksen avulla on saavutettu huomattavasti korkeampi palvelutaso, kuin kysyntä Keski-Uudellamaalla yksinomaan olisi mahdollistanut.

Pääradan ja rantaradan vaikutusalueella Keski-Uudellamaalla ja Länsi-Uudellamaalla junaliikenteen merkitys kulkutapana on hallitseva ja sujuvien julkisen liikenteen matkaketjujen merkitys on keskeinen. ELY-keskus ja kunnat järjestävät liityntäliikennettä asemille ja muille tärkeille solmupysäkeille, sekä sujuvoittavat matkaketjuja erilaisilla liityntäpysäköintijärjestelyillä. Lohjan, Nurmijärven, Tuusulan ja Vihdin yhteyksissä taas korostuvat korkeatasoiset bussiyhteydet pääkaupunkiseudulle.

Porvoossa sekä Porvoon ja Helsingin välillä liikenne hoidetaan markkinaehtoisesti. Kunnan ja ELY-keskuksen roolina on yhteistyö ja neuvottelut liikenteenharjoittajien kanssa, jotta toisaalta pystytään edesauttamaan markkinaehtoisen liikenteen toimintaedellytyksiä ja toisaalta varmistamaan, että palvelutaso vastaa myös viranomaisen näkemyksiä liikennetarpeesta.

Forssan seudulla, Riihimäen seudulla kaupunkiliikenteen ulkopuolella sekä Itä-Uudenmaan pohjoisosien kunnissa tavoitteena on toteuttaa välttämättömät joukkoliikennepalvelut avoimena henkilöliikenteenä kuntien ja ELY-keskuksen liikennettä yhdistellen. Tavoitteena on nykytason säilyminen, jolloin turvataan lähinnä koululaisten ja opiskelijoiden matkat, ja mahdollistetaan työmatkat.

4. Yhteistyö

4.1 Yhteistyö alueen kuntien kanssa

Palvelutason määrittely ja toteuttaminen pohjautuvat tiiviiseen yhteistyöhön ja vuorovaikutukseen Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen kuntien kanssa. Yhteistyötä on tarkemmin kuvattu kohdissa 6, 8 ja 9.

4.2 Yhteistyö muiden joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten kanssa

Uudenmaan, Päijät-Hämeen ja Kanta-Hämeen alueella joukkoliikenteen toimivaltaisista viranomaisista ovat HSL, Lahden ja Hämeenlinnan seutuviranomaiset, Hyvinkään ja Riihimäen kaupungit sekä niiden ulkopuolisella alueella Uudenmaan ELY-keskus. Valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittäminen kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön vastuulle.

Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutason määrittelyssä ei ole voitu kaikilta osin ottaa huomioon toimivalta-alueen sisäisten tai ulkoisten naapuriviranomaisten tavoitteita, koska palvelutasotavoitteista ei vielä ollut tietoa. Myöskään liikenne- ja viestintäministeriö ei ole määrittänyt valtakunnallisen liikenteen palvelutasoa. Toimivalta-alueen muilta toimivaltaisilta viranomaisilta on kuitenkin pyydetty lausunnot Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasoluonnoksista. Uudenmaan ELY-keskus pitää eri viranomaisten palvelutasotavoitteiden yhteensovittamista toimivalta-alueiden rajoilla tärkeänä.

Tiivis yhteistyö muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa on välttämätöntä jatkossa. Yhteistyötarpeita on esimerkiksi liikenteen suunnittelussa, yhteishankinnoissa, tiedottamisessa ja lippujärjestelmissä. Lippujärjestelmien yhteentoimivuus erityisesti HSL:n lippujärjestelmän, mutta myös muiden toimivaltaisten viranomaisten lippujärjestelmien kanssa, on matkustajien kannalta tärkeää ja tavoiteltavaa.

Suurin osa Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen joukkoliikennematkustuksesta suuntautuu HSL:n alueelle. HSL:n toimivalta-alueella tehtävät ratkaisut vaikuttavat keskeisesti Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen järjestämiseen. ELY-keskuksen alueelta tarvitaan sujuvat ja nopeat yhteydet hyvällä palvelutasolla ja sopivilla reiteillä Helsingin keskustaan.

Tuusulan, Nurmijärven ja Siuntion kunnat pohtivat parhaillaan liittymistä HSL:n toimivalta-alueeseen. Suunnitteluajanjaksolla voi tapahtua myös muita toimivalta-alueuutoksia. Mahdollisilla liittymisillä on merkittäviä vaikutuksia Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen järjestämiseen.

Uudenmaan ELY-keskuksella on HSL:n kanssa yhteisiä liikennehankintoja Kirkkonummen suunnalla, jossa ELY-keskus hankkii Kirkkonummen ja Siuntion välisen liikenteen, sekä Sipoossa, jossa HSL hankkii liikenteen Nikkilään saakka ja Uudenmaan ELY-keskus vuorojen jatkot Nikkilästä Järvenpään, Pornaisiin ja Porvooseen.

Uudenmaan ELY-keskus keskittyy liikennehankinnoissaan oman toimivalta-alueensa kuntia palvelevaan liikenteeseen. Uudenmaan ELY-keskus ei hanki yksinomaan toisten toimivaltaisten viranomaisten alueita palvelevaa liikennettä. Suunnittelualueella tämä koskee

- toimivaltaisten kaupunkien Riihimäen ja Hyvinkään sisäistä liikennettä
- kuntarajat ylittävää liikennettä, joka liikennöidään kokonaan Riihimäen ja Hyvinkään toimivalta-alueilla
- Riihimäen ja Hämeenlinnan välistä liikennettä
- sisäistä tai kuntarajat ylittävää liikennettä, joka liikennöidään kokonaan Hämeenlinnan tai Lahden toimivalta-alueilla tai niiden välillä
- HSL:n alueen sisäistä liikennettä

Uudenmaan ELY-keskuksen maakuntien alueella olevan maakuntakeskusten välisen yhteyden Lahti-Hämeenlinna palvelutasossa sekä maakuntakeskusten yhteyksissä pääkaupunkiseudulle eli Hämeenlinnasta ja Lahdesta Helsinkiin, samoin kuin Uudenmaan ELY-keskuksen ulkopuolelle suuntautuvissa pitkänmatkan yhteyksissä ELY-keskus tukeutuu Liikenneviraston julkaisun (34/2016) Liikkumisen palveluiden tavoitteellinen palvelutaso, Maakuntakeskusten väliset matkakäytöt -esittämiin linjauksiin.

Hyvinkään ja Riihimäen alueilla Uudenmaan ELY-keskus rahoittaa liikennehankintoja kaupunkiviranomaisille myönnettävillä valtionavustuksilla. Hämeenlinnan ja Lahden seudut sekä HSL ovat kaupunkiseutuja, jotka saavat valtionavustuksen Liikennevirastolta.

Kunnallisten ja seudullisten toimivaltaisten viranomaisten tehtäviin tai toimivalta-alueisiin ei esitetä liikennekaavassa muutoksia (hallituksen linjaus 5.4.2016). Jatkossa maakuntauudistuksen organisointien seurauksena joukkoliikenteen toimivalta-alueita voi olla tarpeen muuttaa. Muutokset voivat koskea joukkoliikenteen toimivaltaisista viranomaisista tai niiden toimivalta-alueita ja edelleen toimivaltaisten viranomaisten välillä tehtävää yhteistyötä.

5. Alueen liikenteen järjestämistavan tiivis kuvaus

Liikenteen järjestämismallit vaihtelevat Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Joukkoliikennepalvelut järjestetään markkinaehtoisesti siellä, missä sille on edellytyksiä. Markkinaehtoinen liikenne on keskeisessä asemassa Itä-Uudellamaalla Porvoon paikallisliikenteessä ja Porvoon ja Helsingin välillä sekä osittain Länsi-Uudellamaalla. Osassa kuntia joukkoliikennepalvelut hoituvat vielä pääosin siirtymäajan liikennöintisopimuksilla. Siirtymäajan liikennöintisopimuksilla hoidettava liikenne jatkuu reittiliikenteenä parhaan kysynnän alueilla sekä joissain koulukuljetuksissa. Muilta osin liikennettä pyritään hankkimaan palvelutasopäätöksen mukaisesti ja ELY-keskuksen ja kuntien rahoitusraamien puitteissa.

ELY-keskus tukee markkinaehtoisen liikenteen syntymistä esimerkiksi järjestämällä yhdessä kuntien kanssa koululaiskuljetuksiin perustuvaa avointa joukkoliikennettä kaikkien käyttöön tai ostamalla runkolinjoja syöttävää liityntäliikennettä.

Siellä, missä riittävä palvelutaso ei synny markkinaehtoisesti, ELY-keskus hankkii joukkoliikennepalveluja resurssiensa puitteissa ja yhteistyössä kuntien kanssa. Kunnat edistävät joukkoliikennematkustusta rahoittamalla liikennepalvelujen hankintaa sekä tukemalla kaupunki-, seutu- ja työmatkalippujen hintoja. ELY-keskus tukee joukkoliikennematkustusta myöntämällä valtionavustusta lipputukiin ja myöntämällä valtionavustusta kunnille paikallis- ja palveluliikenteisiin sekä joukkoliikenteen kehittämishankkeisiin.

Julkisten liikenteen palvelujen säilyttäminen pienemmän kysynnän alueilla ja aikoina on haastavaa. Jo nyt erilaisten kutsu- ja palveluliikenteiden rooli on merkittävä, mutta jatkossa erilaiset julkisen liikenteen palvelut ja eri hallinnonalojen kuljetukset on saatava nykyistä helpommin ja avoimemmin asiakkaiden yhteiseen käyttöön. ELY-keskus on omien rahoitusmahdollisuuksiensa puitteissa mukana vaikuttamassa järkevien, kunta- ja hallintorajoista riippumattomien alueellisten kokonaisuuksien muodostumiseen ja uusien toimintamallien kokeilemiseen.

6. Palvelutason määrittelyprosessi ja vuorovaikutus

Joukkoliikenteen palvelutaso on määritelty viidessä osaselvityksessä erikseen Forssan ja Riihimäen seuduille sekä Länsi-, Keski- ja Itä-Uudellemaalle. Selvitykset on laadittu vuosina 2015-2016. Uudenmaan ELY-keskus on toiminut selvitysten tilaajana ja ohjaajana yhdessä alueen kuntien sekä Uudenmaan ja Hämeen liittojen kanssa. Taulukossa 1 on esitetty suunnitelmat ja suunnittelualueet sekä niiden väestö ja pendelöinti pääkaupunkiseudulle.

Taulukko 1. Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasomäärittelyjen aluejako, asukasmäärät ja pääkaupunkiseudulle suuntautuva pendelöinti.

Suunnitelma	Suunnittelualue	Alueen väestö*	Pääkaupunkiseudulle pendelöivien määrä*
Keski-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvitys ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittely	Hyvinkään ja Järvenpään kaupungit sekä Mäntsälän** ja Pornaisten** kunnat	194 000	n. 39 000
Riihimäen seudun tehokkaat henkilökuljetukset yhteistyötä lisäämällä ja raja-aidoista luopumalla	Riihimäen seutukunta (Riihimäki, Hausjärvi ja Loppi) sekä Hyvinkään kaupunki.	93 000	n. 9 000
Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvitys Palvelutasomäärittely ja kehittämissuunnitelma 2017–2020	Lohjan, Vihdin, Inכון, Siuntion, Karkkilan, Hangon ja Raaseporin kunnat.	135 000	n. 26 000
Forssan seudulla palvelutasomäärittelystä tehokkaaseen henkilöliikenteeseen	Forssan seutu (Forssa, Humppila, Jokioinen, Tammele ja Ypäjä)	34 000	n. 400
Itä-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvitys ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittely	Askola, Lapinjärvi, Loviisa, Myrskylä, Mäntsälä**, Pornainen**, Porvoo, Pukkila ja ELY-keskuksen ja HSL:n yhteisen liikenteen osalta myös Sipoo	103 000	n. 10 000

*) *Palvelutasosuunnitelman mukaan.*

**) *Mäntsälän ja Pornaisten kuntien liikennettä käsiteltiin osin Itä-Uudenmaan ja osin Keski-Uudenmaan suunnitelmissa.*

Palvelutasosuunnitelmat on laadittu tiiviissä vuorovaikutuksessa alueen kuntien ja liikennöitsijöiden kanssa. Myös asukkaiden näkemyksiä on kuultu. Vuorovaikutusprosessi on ollut erilainen eri alueilla.

Kaikkien suunnitelmien ohjausryhmänä on toiminut alueellinen henkilöliikennetyöryhmä. Suunnitelmat ovat perustuneet Liikenneviraston palvelutaso-ohjeeseen (Liikennevirasto 31/2015). Suunnittelun etenemistavat ovat kuitenkin poikenneet toisistaan.

Keski-Uudenmaan suunnitelmassa

- Asukaskuulemista varten toteutettiin internet-pohjainen joukkoliikennekysely, joka herätti runsaasti mielenkiintoa seudulla. Vastauksia saatiin yhteensä 3131 kappaletta.
- Alueen keskeiset joukkoliikenneyritykset haastateltiin.
- Kuntien edustajien kanssa järjestettiin kuntakohtaiset tapaamiset.

Riihimäen suunnitelmassa

- Hämeen ammattikorkeakoulun opiskelijatyönä toteutettiin kysely suunnittelualueen joukkoliikenteen käyttäjille, suurimmille yrityksille ja opiskelijoille. Kyselyyn saatiin noin 180 vastausta.
- Alueen liikennöitsijöille ja Linja-autoliitolle esiteltiin ehdotusta suunnittelualueen joukkoliikenteen palvelutasosta.

Länsi-Uudenmaan suunnitelmassa

- Järjestettiin alueellisia työpajoja, joissa määritettiin joukko- ja henkilöliikenteen kehittämistavoitteet alueellisesti ja pääkaupunkiseudun suunnan yhteyksiin. Työpajoihin osallistui edustajia kuntien kuljetuksia järjestävistä hallintokunnista, kuntapäätäjiä, asukasyhdistysten edustajia sekä liikennöitsijöitä.
- Järjestettiin tilaisuus liikennöitsijöille.

Forssan suunnitelmassa

- Asukkaiden toiveita ja tarpeita joukkoliikenteelle kerättiin internet-pohjaisella kyselyllä. Kyselyyn saatiin 220 vastausta.
- Kunkin kunnan kanssa järjestettiin erillinen tapaaminen.
- Työtä esiteltiin luonnosvaiheessa myös alueen liikennöitsijöille ja Linja-autoliiton edustajalle.

Itä-Uudenmaan suunnitelmassa

- Kuntien joukkoliikenteestä ja henkilökuljetuksista vastaavien kanssa järjestettiin työpaja, jossa pohdittiin alueen asukkaiden liikkumistarpeita.
- Liikennöitsijöiden kanssa järjestettiin keskustelutilaisuus.
- Luonnos palvelutasosta asetettiin kuntien ja ELY-keskuksen www-sivuille yleisön kommentoitavaksi. Kommentteja saatiin noin 80 kpl.

Kaikista suunnitelmista pyydettiin lausunnot kunnilta, Uudenmaan ja Hämeen liitoilta, liikennöitsijöiden edustajilta ja muilta osapuolilta. Länsi-, Keski- ja Itä-Uudellamaalla suunnitelmia korjattiin lausuntojen pohjalta. Forssan ja Riihimäen seuduilla lausunnot merkittiin tiedoksi ja on otettu huomioon palvelutasokoostetta laadittaessa.

Uudenmaan ELY-keskus on kirjannut ylös palvelutasomäärittelytyössä tehtyjä havaintoja ja kokemuksia, joita kannattaa hyödyntää mahdollisessa seuraavassa palvelutasomäärittelyssä.

7. Palvelutasoehdotus

7.1 Liikennetarjonta

Uudenmaan ELY-keskus vahvistaa liitteen 1 kartassa esitetyn liikennetarjonnan palvelutason alueelleen. Palvelutasomääritys perustuu Liikenneviraston palvelutaso-ohjeen (Liikennevirasto 31/2015) mukaisiin palvelutasoluokituksiin. Palvelutaso on määritetty talviarkipäivän tavoitteiden mukaan. Kesäaikaan ja muina hiljaisen kysynnän aikoina tavoitteista voidaan joustaa.

Taulukko 2. Talviliikenteen määrälliset palvelutasotekijät Liikenneviraston palvelutason määrittelyohjeen mukaisesti

Talviliikenne	Soveltamisaika	I	II	III	IV	V	VI	VII
Liikennöinti-aika	Ma-to	5.30-22.30	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	7.00-23.20	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 päivöt)	≤ 30 min	≤ 60 min		-	-	-	-
	Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa		-	-	-	-
Kävelyetäisyys pysäkillä	≤ 400 m	≤ 500 m	≤ 800 m	-	-	-	-	

Palvelutasoluokissa II ja III joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle ja tavoitteena on mahdollistaa sujuva arki ilman henkilöautoa. Joukkoliikenteellä liikkuminen on suhteellisen vapaata aikataulutuntien arkisin ja luokassa II myös viikonloppuisin. Joukkoliikenne on selkeästi kilpailukykyistä henkilöautoilun kanssa ainakin ruuhka-aikoina.

Palvelutasoluokassa IV joukkoliikenne tarjoaa liikkumisvaihtoehdon päivittäisiin kohteisiin kuten työ-, koulu-, opiskelu-, harrastus- ja asiointikohteisiin. Tavoitteena on mahdollistaa hyvät arjen yhteydet. Viikonloppuisinkin tarjolla on päiväaikaan riittävästi vuoroja perusmatkustukseen, jos matkustusaikataulut ovat joustavia. Viikonloppuisin liikennöintiäika on lyhyempi ja vuorotarjonta harvempi.

Luokassa V joukkoliikenne tarjoaa arkipäivisin säännöllisiä yhteyksiä, jotka ovat vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin suuntautuvilla matkoilla. Tavoitteena on turvata arjen liikkumistarpeet. Luokassa VI ja VII tarjotaan välttämättömät koulu- ja asiointiyhteydet sekä yleisimmät opiskelu- ja työmatkayhteydet. Viikonloppuisin ei liikennöidä välttämättä lainkaan tai liikennettä on vain muutamia vuoroja tarpeen mukaan.

7.2 Laadulliset tavoitteet

Uutena palvelutasomäärittelyn näkökulmana esitetään joukkoliikenteen laadullisia tavoitteita, jotka toteutuessaan vaikuttavat etenkin joukkoliikenteen helppoon käytettävyyteen ja tiedon saamiseen. Laadulliset tavoitteet ovat tavoitteellisia ja koskevat tiedottamista, lippujärjestelmiä, kalustoa ja pysäkkien kehittämistä.

Laadullisia palvelutasotavoitteita toteuttamalla voidaan parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja lisätä kysyntää. Pelkästään liikennetarjontaa kehittämällä on vaikea aikaansaada houkuttelevaa joukkoliikennettä.

Esitetyt laadulliset palvelutasotavoitteet ovat ELY-keskuksen asiantuntijanäkemyksistä, millaisiin asioihin joukkoliikenteen kehittämisessä tulisi kiinnittää huomiota liikennetarjonnan kehittämisen lisäksi. Varsinaiset laadulliset palvelutasotavoitteet määriteltiin ainoastaan Itä-Uudenmaan työssä, mutta myös muiden alueiden palvelutasosuunnitelmissa nostettiin esille laatuasioita mm. osana kehittämistoimenpiteitä.

Tiedottaminen

Liikennepalveluja ja eri vaihtoehtoja koskevien tietojen tulee olla helposti saatavilla. Markkinaehtoisessa liikenteessä ja käyttöoikeussopimusliikenteessä tiedottamisesta vastaavat liikennöitsijät, bruttolikenteessä tilaaja. Tiedottamisen lisäksi liikennepalveluiden houkuttelevuutta tulisi lisätä palveluja markkinoimalla.

Tiedot joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista tulee jatkossa olla saatavissa internetistä yhdestä lähteestä. Linkit aikatauluihin tulee olla helposti löydettävissä vähintään kuntien internet-sivuilta ja mobiilisti. Uudellamaalla yhtenä keskeisenä kuntien tiedotuskanavana toimii Uudenmaan joukkoliikennesivusto www.uudenmaanjoukkoliikenne.fi. Liikennekaaren myötä tiedottamisen merkitys korostuu. Uusia liikennepalveluja voi syntyä nopeastikin ja vanhoja lakata, joka lisää tarvetta päivittää ja jaella aikataulutietoa.

Ajantasaista tiedottamista pyritään lisäämään mm. myöhässä oleviin vuoroihin liittyvän tiedottamisen osalta. Jatkossa tavoitteena on hyödyntää reaaliaikaista autojen sijaintitietoa tuottavaa

GPS-dataa. Sijaintitiedon avulla voitaisiin tuottaa tietoa myöhässä olevien linja-autojen todellisesta sijainnista, jolloin matkustajan olisi helppo itse arvioida saapumisaika. Tieto voidaan saada matkustajien mobiililaitteisiin HSL:n ja Liikenneviraston yhteisessä Digitransit -hankkeessa (kansallinen reittipalvelu) Matka.fi-palvelun seuraajaksi kehitetyllä palvelulla.

Uusia aikataulupalveluja syntyy koko ajan lisää, eikä paperisten yhdistelyaikataulujen laatiminen ole enää välttämätöntä. Yritykset voivat kuitenkin julkaista ja jaella asiakkaille omia aikataulujaan osana joukkoliikenteen markkinointia.

Lippujärjestelmien yhteentoimivuus

Suurin osa Uudenmaan ELY-keskuksen alueen pendelöinnistä suuntautuu HSL:n alueelle, joten matkalippujen tulisi toimia yhteen HSL:n lippujen kanssa. Tavoitteena ovat sujuvat matkaketjut ja yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla. Tavoitteena on yhteiskäyttöinen lippu, jossa vaihto-oikeus toimii eri joukkoliikennemuotojen ja eri toimivalta-alueiden välillä. Monipuolinen ja selkeä lippujärjestelmä on kilpailuetu. Myös lippujen hinnoittelulla on selkeä vaikutus joukkoliikenteen houkuttelevuuteen, minkä vuoksi hintatason tulisi olla edullinen.

ELY-keskuksen vaikutusmahdollisuudet lippujärjestelmiin ovat kuitenkin vähäiset. Uudenmaan ELY-keskus toivoo, että alueelle syntyy uusia palveluntarjoajia ja -ratkaisuja myös markkinaehtoisena liikenteen yhteiskäyttöisiksi lippu- ja maksujärjestelmiksi.

Kaluston laatu

Kalustovaatimukset määritellään PSA-liikenteen osalta aina yksityiskohtaisesti kilpailuttamisasiakirjoissa, joita pyritään yhtenäistämään joukkoliikennetoimijoiden yhteistyönä. Kalustovaatimuksissa kaupunkiliikenteessä vaaditaan tavallisesti matalalattiaisia busseja. Jos olosuhteet sallivat ja katsotaan tarkoituksenmukaiseksi, myös seutuliikenteessä voidaan käyttää matalalattiaista kalustoa. Liikenneturvallisuuden vuoksi kaikille matkustajille pitäisi olla istumapaikka, kun liikennöidään osuuksia, joilla nopeudet ovat korkeita. Markkinaehtoisessa liikenteessä ei ole kalustovaatimuksia, vaan niissä noudatetaan voimassa olevaa lainsäädäntöä.

Hiljaisen kysynnän alueiden liikennepalveluissa tavoitteena ovat monipuoliset, tarkoitukseen soveltuvat kalustoratkaisut pienkalustoineen esteettömyys huomioiden. Tällöin eri toimijoiden (kunnat, Kela) matkoja pystyttäisiin tehokkaammin yhdistämään samaan kalustoon. Väestön ikääntymisen myötä esteettömien liikennepalveluiden tarve tulee kasvamaan. Esteettömyys tulisi huomioida erityisesti kuntakeskuksissa ja niiden läheisyydessä järjestettävässä asiointi- ja palveluliikenteessä. Asiointi suuntautuu pääosin omaan kuntakeskukseen.

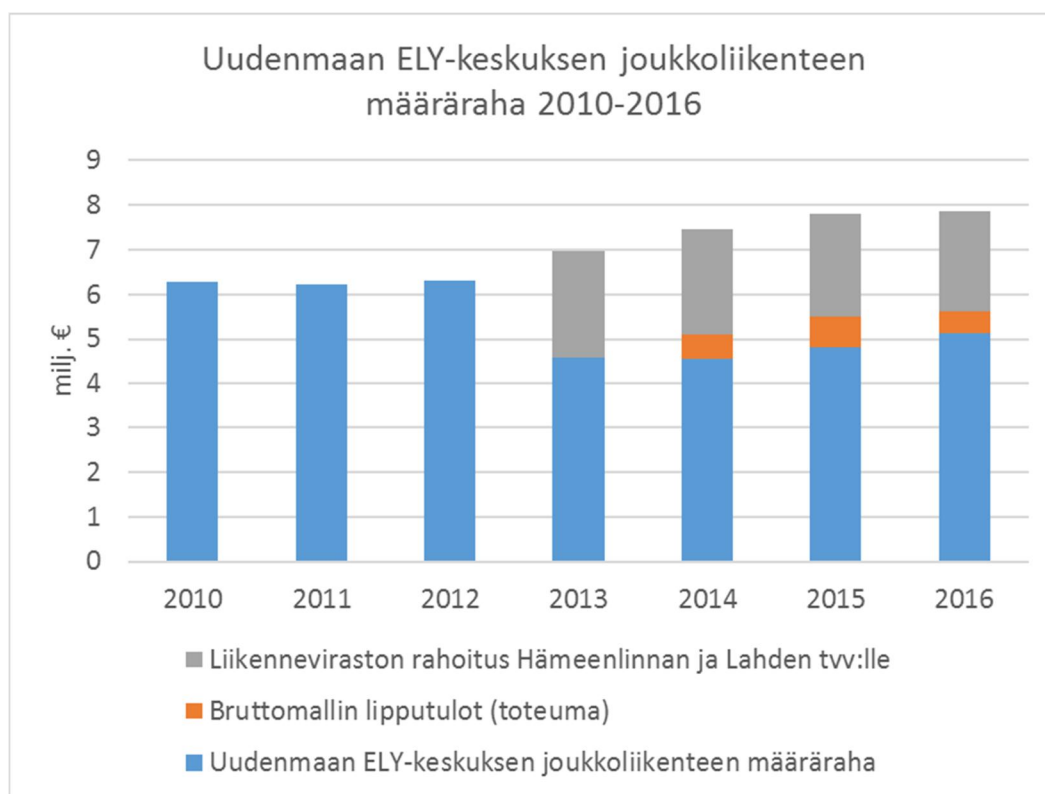
Liikenneinfran palvelutaso

Liityntä- ja solmupysäkkejä kehittämällä voidaan lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja parantaa matkaketjujen toimivuutta. Jatkossa maankäytön suunnittelun ja joukkoliikennesuunnittelun vuorovaikutuksella voidaan luoda yhä parempaa kysyntäpohjaa joukkoliikenteen kehittämiseksi. Liityntä- ja solmupysäkkien kehittämällä parannetaan myös alueiden muiden palvelujen kysyntää. Uudenmaan ELY-keskuksen alueen merkittäviä solmupysäkkejä on esitetty liitteen 3 kartassa (ilman HSL:n, Lahden, Hämeenlinnan toimivalta-alueiden solmupysäkkejä). Solmupysäkkien lisäksi pyritään edistämään Uudenmaan liiton määrittämien muiden liityntäpysäkkien kehittämistä tai toteuttamista.

Pysäkkien palvelutasoon voidaan vaikuttaa pysäkkien ja pysäkkiympäristön varustelulla ja niiden hoidolla sekä kunnossapidolla ja pysäkkiyhteyksillä. Tavoitteena on, että terminaaleihin, solmu-pysäkeille ja liityntäpysäköintiin pääsee helposti ja turvallisesti myös kävellen ja pyörällä kaikissa keliolosuhteissa linja-autojen liikennöintiin, talvihoito on korkeatasoista ja toimenpideaika lyhyt. Pysäkillä odottelu on turvallista ja viihtyisää aina linja-autojen liikennöintiin. Pysäkki-alue ja pysäkin ympäristö ovat siistit ja informaatio saatavilla. Katokset ovat ehjiä ja siistejä. Ylläpito järjestetään tarvittaessa päivittäin.

8. Rahoitus

Tavoitteena on joukkoliikenteen rahoitusvastuun tasapuolinen jakaantuminen kuntien välillä sekä kuntien ja valtion kesken kysyntä ja erityyppisten alueiden erilaiset palvelutarpeet huomioon ottaen. ELY-keskus haluaa rahoituksellaan edesauttaa peruspalvelutason toteutumista ja toisaalta kannustaa niitä kuntia, jotka haluavat panostaa palvelutason parantamiseen ja joukkoliikenteen kehittämiseen.



Kuva 1. Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha (vuosina 2010-2012 Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha sisälsi Hämeenlinnan ja Lahden toimivaltaisten viranomaisten valtionrahoituksen; kuvassa esitetty myös kyseisten alueiden valtion rahoitusosuus 2013-2016 rahoitusvastuun siirryttyä Liikennevirastolle).

ELY-keskus rahoittaa alueensa joukkoliikennettä myöntämällä valtionavustusta lipputukiin ja myöntämällä valtionavustusta kunnille paikallis- ja palveluliikenteisiin sekä joukkoliikenteen kehittämishankkeisiin. Lisäksi ELY-keskus ostaa PSA-liikennettä yksin ja yhdessä kuntien kanssa. Liikenteen yhteishankinnoissa alueen kuntien kanssa noudatetaan mahdollisuuksien mukaan seuraavia periaatteita

- Peruspalvelutasoisen seudullisen liikenteen peruskustannusjako on ELY-keskus 50 prosenttia ja kunnat 50 prosenttia.
- Kuntien sisäisessä liikenteessä ja kuntien koululaiskuljetuksia varten räätälöidyissä seudullisissa vuoroissa ELY-keskuksen kustannusosuus on lähtökohtaisesti 20 prosenttia ja kuntien 80 prosenttia, sikäli kun vuoroja päädytään yhdessä hankkimaan.
- Kuntien tarpeista lähtevässä korkeampaan palvelutasoon tähtäävässä liikenteessä kustannustenjaosta sovitaan tapauskohtaisesti. ELY-keskuksen rahoitusosuus on alle 50 prosenttia.

Uudenmaan ELY-keskus osallistuu hankintoihin rahoituskehyksen puitteissa. Määrärahaikiintiö on esitetty kuvassa 1.

9. Vaikutukset ihmisten liikkumiseen

Palvelutasomäärittelyn avulla pyritään vaikuttamaan siihen, että alueen asukkaiden liikkumistarpeisiin voidaan mahdollisimman hyvin vastata. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kilpailukykyä suhteessa henkilöautoiluun parannetaan parhaan kysynnän alueella. Viikkailla alueilla joukkoliikenteen palveluja kehittämällä pyritään hillitsemään henkilöautoilun kasvua ja kasvattamaan joukkoliikenteen kulkutapaosuutta.

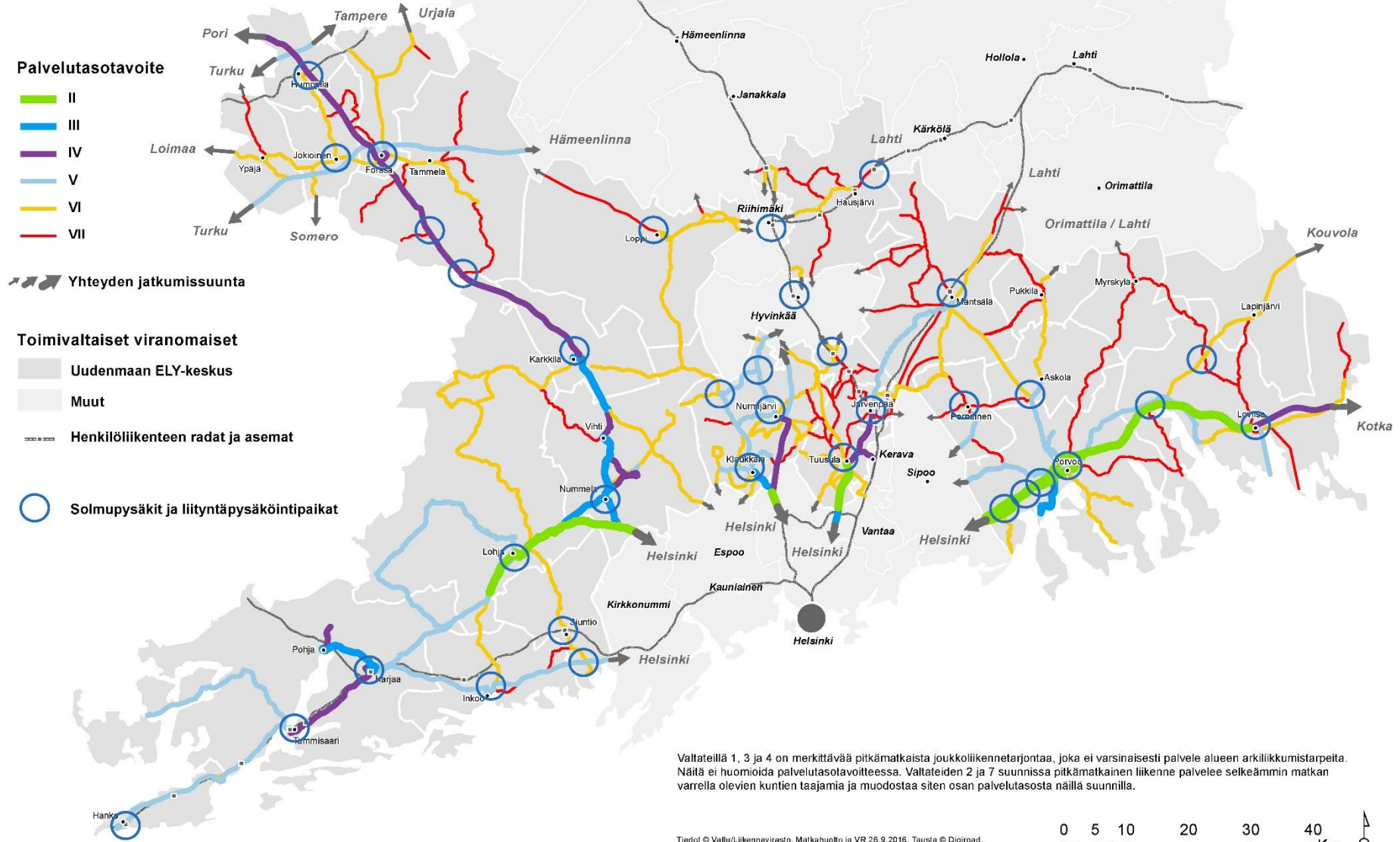
Sopimusliikenteen seurantatietojen pohjalta tiedetään, että Uudenmaan ELY-keskuksen ja kuntien yhteistyön avulla on saatu aikaan toivottuja vaikutuksia. Yhteistyötä ja hyvää kehityssuuntaa pyritään jatkamaan.

Seurannan haasteena on se, että matkustuksen kehittymisestä ei ole olemassa markkinaehtoisen liikenteen osalta seurantatietoa. Kysynnän kehitystä voidaan kuitenkin arvioida markkinaehtoisen liikenteen palveluiden määrän kehityksen perusteella. Esimerkiksi Porvoon ja Helsingin välillä joukkoliikenteen palvelujen määrä on lisääntynyt, joskin se etsii vielä tasoaan.

Hiljaisilla alueilla tavoitteena on järjestää koululaisten ja toisen asteen opiskelijoiden tarpeisiin perustuvat kustannustehokkaat joukkoliikennepalvelut. Lisäksi kysyntä huomioon ottaen ja mahdollisuuksien mukaan pyritään järjestämään tärkeimpiä seudullisia työssäkäyntiyhteyksiä ja/tai seudullisia asiointimahdollisuuksia.

Liite 3. Solmupysäkit

Uudenmaan ELY-keskuksen julkisen henkilöliikenteen palvelutasotavoitteet alueen asukkaiden arkiliikuttamisen näkökulmasta (ei sisällä junavuoroja)



Valtateillä 1, 3 ja 4 on merkittävää pitkämatkaista joukkoliikennetarjontaa, joka ei varsinaisesti palvele alueen arkiliikuttamista. Näitä ei huomioida palvelutasotavoitteissa. Valtateiden 2 ja 7 suunnissa pitkämatkainen liikenne palvelee selkeämmin matkan varrella olevien kuntien taajamia ja muodostaa siten osan palvelutasosta näillä suunnilla.

