



Joukkoliikenteen palvelutaso 2021–2024 Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella

Houkutteleva joukkoliikenne – kestävä ja viisas valinta

HENRIIKA WEISTE | HANNA AALTO



Joukkoliikenteen palvelutaso 2021–2024 Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella

Houkutteleva joukkoliikenne – kestävä ja viisas valinta

HENRIIKA WEISTE

HANNA AALTO

RAPORTEJA 2 | 2021

Joukkoliikenteen palvelutaso 2021–2024 Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella

Houkutteleva joukkoliikenne – kestävä ja viisas valinta

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Hanna Aalto

Kansikuva: Reijo Helaakoski

Kartat: Kuntarajat © MML, Tieosoiteverkko ja rataverkko © Väylävirasto, Muut karttapohjat

© OpenStreetMapin tekijät

Painotalo:

ISBN 978-952-314-899-4 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-899-4

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

Esipuhe	1
1 Joukkoliikennettä kannattaa kehittää.....	2
2 Uudenmaan ELY-keskus joukkoliikenneviranomaisena.....	3
2.1 Suunnittelualue	3
2.2 Viranomaisten toimivalta joukkoliikennekysymyksissä.....	4
2.3 Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikennetehtävät	4
3 Palvelutasomäärittelyn tavoitteet, sisältö ja suunnitteluprosessi	5
3.1 Palvelutasomäärittelyn tavoitteet.....	5
3.2 Palvelutasomäärittelyn käyttötarkoitus	5
3.3 Palvelutasomäärittelyn sisältö	5
3.4 Palvelutasomäärittelyn aikajänne ja muutokset	6
3.5 Palvelutason määrittelyprosessi	6
4 Liikkumistarpeet.....	7
4.1 Asuminen sekä työ- ja opiskelupaikat	7
4.2 Pendelöinti	9
4.3 Yhteydet Helsinkiin verrattuna pendelöintiin	13
4.4 Arvioita COVID-19 pandemian vaikutuksista liikkumiseen	13
5 Joukkoliikenteen tarjonta	15
5.1 Tarjonnan tarkastelu palvelutasoluokittain	15
5.2 Vuoromäärät.....	16
5.3 Liikenteen järjestämistapa.....	16
6 Liikenteen palvelutasotavoitteet.....	18
6.1 Palvelutasokriteerit.....	18
6.2 Esitystapa.....	18
6.3 Palvelutasoluokat	18
6.4 Kehittämistarpeet palvelutason saavuttamiseksi	21
6.4.1 Forssan ja Riihimäen seudut.....	21
6.4.2 Läntinen Uusimaa	22
6.4.3 Itäinen Uusimaa	23
7 Tärkeimmät pysäkit.....	25
8 Laadulliset tavoitteet	29
9 Palvelutasotavoitteiden toteuttaminen.....	31
10 Liitteet	32
Liite 1. Pendelöijät.....	32
Liite 2. Rahoitus	34

Kuvailulehti	38
Presentationsblad	39

Esipuhe

Uudenmaan ELY-keskus on määrittänyt toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2021–2024. Palvelutasotavoitteita on määritetty liikenteelliselle palvelutasolle ja laadullisille tekijöille. Lisäksi on tunnistettu alueen tärkeimmät pysäkit. ELY-keskuksen palvelutasomäärittäminen koskee kuntakeskusten tai muiden yhtä merkittävien taajamien välistä, kuntarajat ylittävää liikennettä.

Uudenmaan ELY-keskus ei tee palvelutasosta virallista päätöstä, mutta palvelutasomäärittäminen ohjaa jatkossa Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määrärahan käyttöä ja hankintoja.

Uudenmaan ELY-keskus on laatinut palvelutasotavoitteet vuorovaikutuksessa alueen kuntien ja liikenteenharjoittajien kanssa. Palvelutasoesitystä on käsitelty kuntien alueellisissa henkilöliikennetyöryhmissä syksyllä 2020. Kaikilta alueen kunnilta on pyydetty asiantuntijakommentit esitykseen ja esitystä on korjattu kommenttien pohjalta. Palvelutasoesityksen valmisteluvaiheessa on myös haastateltu alueella operoivia markkinaehtoisia ja sopimusliikenteen liikenteenharjoittajia.

Palvelutasomäärittäminen on toteutettu kolmessa alueellisessa osaselvityksessä: Forssan ja Riihimäen seuduilla, läntisellä Uudellamaalla ja itäisellä Uudellamaalla. Alueellisiin kokouksiin on kutsuttu kaikki alueen kunnat. ELY-keskus on sovitellut palvelutasomäärittämiä yhteisiä omissa koordinaatiokokouksissaan. Tässä raportissa on tiiviisti kuvattu alueellisen suunnittelun tulokset. Raportin taustaksi on laadittu myös koko aluetta koskeva erillinen nykytilan selvitys.

Palvelutasoselvitystä on laadittu poikkeustilanteessa, kun COVID-19 pandemian seurauksena joukkoliikenne on ollut odottavassa tilassa. Käyttäjämäärät ovat romahtaneet käyttäjien tehdessä etätöitä tai kulkiessa omilla autoillaan työpaikoille. COVID-19 pandemian kestosta ja pitkäaikaisista vaikutuksista joukkoliikenteeseen ei ole tietoa.

Työn kokonaisuudesta on Uudenmaan ELY-keskuksessa vastannut joukkoliikenneryhmän päällikkö Salla-Mari Rintala. Forssan ja Riihimäen seudun työstä ovat vastanneet joukkoliikenneasiantuntija Anne Vierimaa ja liikennejärjestelmäasiantuntija Seppo Nikkanen, läntisen Uudenmaan työstä joukkoliikenneasiantuntija Heikki Hyvärinen ja joukkoliikenteen projektipäällikkö Satu Hyvärinen sekä itäisen Uudenmaan työstä joukkoliikenneasiantuntija Jonna Uski ja joukkoliikenneasiantuntija Anne Vierimaa. Työn konsultteina ovat toimineet DI, KTM Henriika Weiste, Waystep Consulting Oy (projektipäällikkö) ja medianomi, tradenomi Hanna Aalto, Linea Konsultit Oy (projektitihiteeri). Lisäksi työhön ovat osallistuneet insinööri AMK Atte Mantila, Linea Konsultit Oy ja MMM, tekn. yo Saara Valtonen, Linea Konsultit Oy.

1 Joukkoliikennettä kannattaa kehittää

Hyvät joukkoliikenteen palvelut ovat tärkeä kuntien elinvoimaisuuden mittari. Toimivat joukkoliikenneyhteydet liisäävät työllisyyttä ja työvoiman liikkumista, sekä palveluiden ja oppilaitosten houkuttelevuutta. Liikenneyhteyksillä on merkitystä teollisuuden, kaupan ja palvelujen sijoittumiseen ja niiden saavutettavuuteen.

Joukkoliikenteen käyttö vähentää liikenteen energiankulutusta, haitallisia päästöjä sekä melua. Toimiva joukkoliikenne lisää alueiden turvallisuutta, viihtyisyyttä, houkuttelevuutta ja vetovoimaa. Joukkoliikenteen avulla voidaan kunnan lakisääteisiä kuljetuksia hoitaa kustannustehokkaasti.

Kun joukkoliikennepalveluita kehitetään

- kunnan elinvoimaisuus kasvaa ja imago paranee.
- Kunnan oppilaitosten ja työpaikkojen houkuttelevuus paranee.
- Liikenteen energiatehokkuus paranee ja haitalliset päästöt vähenevät.
- Koulukuljetukset voidaan järjestää kustannustehokkaasti.
- Iäkkäät kuntalaiset pystyvät asumaan pidempään kotonaan. Kuntalaisten tarve siirtyä sosiaalitoimen asiakkaaksi voi lykkääntyä.
- Joukkoliikenne voi tarjota rungon uudenlaisten matkaketjujen ja liikkumispalveluiden syntymiselle.
- Kuntalaisille voi tarjoutua mahdollisuus autottomaan elämään.

Jos joukkoliikenteen kehittäminen laiminlyödään

- oppilaitosten ja työpaikkojen houkuttelevuus heikkenee.
- Koulu- ja sosiaalitoimen kuljetusten järjestämiskustannukset kasvavat.
- Iäkkäiden kotona asumisen mahdollisuudet heikkenevät.
- Haitalliset liikenteen päästöt kasvavat.
- Kuntalaisten arki hankaloituu.
- Uhkana on taantuvan kunnan imago.

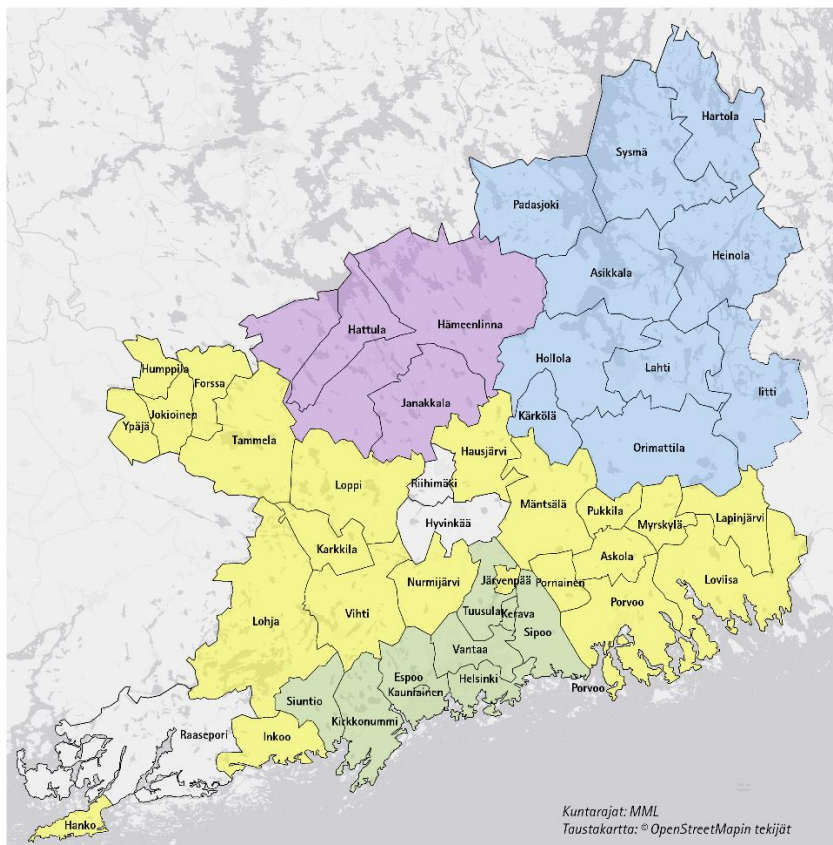
Toimivan joukkoliikennejärjestelmän perusta lähtee yhdyskuntarakenteen kehittämisestä. Riittävä väestöpohja sekä solmupisteisiin ja runkoreittien varteen sijoittuvat työpaikat ja palvelut luovat edellytykset kilpailukykyisille joukkoliikennepalveluille. Joukkoliikenne on houkutteleva kulkutapa silloin,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

Joukkoliikennepalveluille täytyy olla riittävästi kysyntää, jotta sen järjestäminen on kustannustehokasta ja säästää ympäristöä. Erityyppisillä alueilla on tarvetta erilaisille julkisen liikenteen palveluille. Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen kehittämistavoitteena on edellytysten parantaminen alueen vahvoille runkolinjoille erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa liikenteessä, peruspalvelutason varmistaminen kohtuullisen joukkoliikennesyntyn alueille ja julkisen liikenteen peruspalvelujen tarjoaminen myös maaseudulla.

2 Uudenmaan ELY-keskus joukkoliikenneviranomaisena

2.1 Suunnittelualue

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue kattaa Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakunnat. Maakunnissa oli vuoden 2021 alussa yhteensä 47 kuntaa ja seitsemän liikennepalvelulain mukaista tieliikenteen toimivaltaista viranomaisesta. Palvelutasosuunnitelma koskee ensisijaisesti Uudenmaan ELY-keskuksen tieliikenteen toimivalta-alueen¹ kuntien (yhteensä 22 kuntaa) välistä liikennettä.



Kuva 1. Tieliikenteen toimivalta-alueet Uudenmaan ELY-keskuksen alueella vuonna 2021. Keltaisella värillä on esitetty kunnat, joissa ELY-keskus on toimivaltainen viranomaisena. Järvenpää liittyy mahdollisesti HSL:n kuntayhtymään 1.1.2022 (ehdollinen päätös).

Alueella toimii useita tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ja osana palvelutason suunnittelua on tarpeen yhteensovittaa tavoitteita toisten toimivaltaisten viranomaisten kanssa. Tieliikenteen viranomaiset ja toimivalta-alueet Uudellamaalla sekä Kanta- ja Päijät-Hämeessä on esitetty taulukossa 1.

¹ Tieliikenteen toimivaltainen viranomaisena toimii alueensa joukkoliikenneviranomaisena. Suomen tie- ja rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset määrittävät liikennepalvelulaissa. Tieliikenteen toimivaltaisesta viranomaisesta käytettiin aiemmin nimitystä joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisena.

Taulukko 1. Tieliikenteen viranomaiset ja toimivalta-alueet Uudellamaalla sekä Kanta- ja Päijät-Hämeessä.

Viranomainen	Toimivalta-alue
Uudenmaan ELY-keskus	Askola, Forssa, Hanko, Hausjärvi, Humppila, Inkoo, Jokioinen, Järvenpää*, Karkkila, Lapinjärvi, Lohja, Loppi, Loviisa, Myrskylä, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Porvoo, Pukkila, Tam-mela, Vihti, Ypäjä
Raasepori	Raasepori
HSL	Espoo, Helsinki, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio, Tuusula, Vantaa
Hyvinkää	Hyvinkää
Riihimäki	Riihimäki
Hämeenlinna	Hattula, Hämeenlinna, Janakkala
Lahti	Koko Päijät-Häme eli Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Iitti, Kärkölä, Lahti, Orimattila, Padas-joki, Sysmä

* Järvenpää liittyy mahdollisesti HSL:n kuntayhtymään 1.1.2022 (ehdollinen päätös).

2.2 Viranomaisten toimivalta joukkoliikennekysymyksissä

Viranomaisten toimivalta joukkoliikennekysymyksissä perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista. Asetus määrittelee toimenpi-teet ja menettelytavat, joita käyttäen toimivaltainen viranomainen saa puuttua markkinoiden toimintaan. Asetusta sovelletaan rautateiden ja muiden raideliikennemuotojen sekä maanteiden julkisen henkilöliikenteen kansalliseen ja kansainväliseen harjoittamiseen. Toimivaltaisten viranomaisten tehtävistä ei ole muuta lainsäädäntöä.

Palvelutason määrittely perustuu EU:n palvelusopimusasetukseen. Laki liikenteen palveluista (320/2017) ei edel-lytä tieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen vahvistusta palvelutasomääritykselle, mutta jotta EU:n palvelusopi-musasetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julki-sista henkilöliikennepalveluista) mukainen päätös joukkoliikenteen järjestämistavasta voidaan tehdä, tulee toimi-valtaisella viranomaisella olla käsitys tavoiteltavasta palvelutasosta.

2.3 Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikennetehtävät

Uudenmaan ELY-keskus edistää ja kehittää toimivalta-alueensa joukkoliikennettä. ELY-keskuksen muita joukkoli-i-kennetehtäviä ovat seuraavat:

- joukkoliikenteen järjestämistavan määrittely
- joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason määrittely yhdessä kuntien kanssa
- kuntien välisen joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta yhdessä kuntien kanssa
- lippu- ja maksujärjestelmien sekä asiakashintojen määrittely sopimusliikenteessä
- joukkoliikenteen ja joukkoliikennettä tukevien liikkumispalveluiden valtionavustusten myöntäminen kunnille määrärahan puitteissa
- kuntien joukkoliikennetyöryhmien koordinointi (henkilöliikennetyöryhmät)
- joukkoliikenteen erityisosaaminen ja neuvontapalvelut kunnille
- uusien liikkumispalveluiden ja joukkoliikenteen yhteenkytkennän sekä joukkoliikennettä tukevien uusien liiku-mispalveluiden edistäminen.
- yhteistyö toisten toimivaltaisten viranomaisten, kuntien ja kuntayhtymien sekä liikennepalveluiden (markki-naehtoinen liikenne ja sopimusliikenne) tarjoajien kanssa
- muut liikennepalvelulaisissa ja palvelusopimusasetuksessa paikalliselle toimivaltaiselle viranomaiselle määrät-yt tehtävät, kuten esim. määrärahan käytön seuranta ja raportointi.

3 Palvelutasomäärittelyn tavoitteet, sisältö ja suunnitteluprosessi

3.1 Palvelutasomäärittelyn tavoitteet

Palvelutasomäärittelyn tavoitteena on kuvata, millaista joukkoliikenteen palvelutason tulisi olla Uudenmaan ELY-keskuksen alueella ottaen huomioon alueen asukkaiden liikkumistarpeet, valtion ja kuntien tavoitteet, markkinaehtoisen liikenteen tarjonnan ja Uudenmaan ELY-keskuksen määräraha-kehityksen.

Palvelutasotavoite voidaan tulkita tavoitteelliseksi minimitasoksi, jonka ELY-keskus pyrkii alueellaan saavuttamaan. Yhteysväleille voi syntyä perustellusti myös ehdotettua parempaa palvelutasoa kuntien aktiivisuuden ja tavoitteiden mukaan. ELY-keskus kannustaa kuntia uusien liikennepalveluiden kokeiluihin, ja on mielellään määräraha-kehityksensä puitteissa rahoittamassa kokeiluja.

Lähtökohtaisesti ELY-keskus osallistuu palvelutasomäärittelyn mukaisen liikenteen yhteishankintoihin kiinteällä prosenttiosuudella. Kunnat suunnittelevat ja hankkivat kuntien sisäisen liikenteen, johon ELY-keskus voi harkintansa mukaan myöntää valtionapua. Kilpailutusten tehostamiseksi joissain tapauksissa myös kaikille avointa kuntien sisäistä liikennettä voidaan hankkia yhteishankintana, jolloin ELY-keskuksen osuus kustannuksista on pienempi kuin kuntien välisessä liikenteessä.

Yhteysväleille voi syntyä myös markkinaehtoisesti ehdotettua parempaa palvelutasoa. Palvelutaso voi jäädä myös alle asetetun tavoitteen, jos ELY-keskuksen määräraha ei riitä esimerkiksi tilanteessa, jossa ELY-keskus joutuu korvaamaan markkinaehtoista liikennettä merkittävästi sopimusliikenteellä.

3.2 Palvelutasomäärittelyn käyttötarkoitus

Palvelutasomäärittely ohjaa jatkossa Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määrärahan käyttöä ja hankintoja. Palvelutasomäärittelyn mukaisia joukkoliikennepalveluja on tarkoitus hankkia määräraha-kehityksen rajoissa ja yhdessä kuntien kanssa siltä osin, kun asetetut määrälliset tai laadulliset tavoitteet eivät toteudu markkinaehtoisesti.

Palvelutasomäärittely ohjaa osaltaan kuntien maankäytön ja palveluverkkojen suunnittelua. Joukkoliikenteen järjestämisen näkökulmasta oleellista on ohjata maankäytön kasvua joukkoliikenteen kannalta suotuisille alueille. Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan niin, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

3.3 Palvelutasomäärittelyn sisältö

Palvelutasomäärittely koskee ensisijaisesti kuntien välisiä yhteyksiä Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Uudenmaan ELY-keskus määrittää palvelutasotavoitteita ainoastaan Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella liikennöitäville yhteyksille.

Palvelutasomäärittely koskee juna- ja linja-autoliikennettä, ja sisältää sekä markkinaehtoisesta liikenteestä että ELY-keskuksen sopimusliikenteestä muodostuvan kokonaisuuden. Yksinomaan kuntien hankkimaa, kuntien sisäistä liikennettä ei esitetä ELY-keskuksen palvelutasomäärittelyssä. Kunnat voivat halutessaan määrittää palvelutason myös sisäiselle liikenteelle ja hankkia liikennettä ELY-keskuksen määrittelyä paremmalla palvelutasolla ELY-keskuksen ja kuntien yhteishankintojen lisäksi.

Palvelutasoesitys kuvaa ELY-keskuksen näkemystä, mutta sitä laadittaessa on otettu huomioon kuntien esittämät liikkumistarpeet. Palvelutasoesitys ottaa huomioon ELY-keskuksen ja kuntien mahdollisuudet rahoittaa liikennettä.

3.4 Palvelutasomäärittelyn aikajänne ja muutokset

Palvelutaso määritetään seuraavaksi nelivuotiskaudeksi vuosille 2021–2024. Uudenmaan ELY-keskuksen tavoitteena on siirtyä hankinnoissa hieman pidempään 2–3-vuotisiin sopimuskausiin, joten palvelutasomäärittelyssä tulee näyttää suuntaviivat sopimuskauden yli.

Joukkoliikenteen toimintaympäristö ja järjestämisen reunaehdot muuttuvat nopeasti. Palvelutasomäärittelyä voidaan täydentää ja päivittää jo ennen päättymisaikaa, jos sille on tarvetta.

Palvelutasomäärittelyyn tehdään muutoksia ainakin seuraavissa tilanteissa:

- toimivalta-alueisiin tulee muutoksia
- rahoituskehys muuttuu, hintataso tai esimerkiksi kalustovaateet muuttuvat oleellisesti
- raideliikenteen tai markkinaehtoisen liikenteen tarjonnassa tulee isoja muutoksia.

Tällöin ELY-keskus neuvottelee kuntien kanssa tarvittavista muutoksista.

3.5 Palvelutason määrittelyprosessi

Palvelutason määrittely aloitettiin esiselvityksellä, jossa suunniteltiin suunnitteluprosessi, osaselvitysten aluejako ja käytettävät palvelutasokriteerit ja luokitukset. Tämän jälkeen laadittiin kaikille osaselvityksille yhteinen nykytilan tarkastelu paikkatietoaineistoja hyödyntäen.

Varsinainen palvelutasomäärittely suunniteltiin kolmessa osaselvityksessä: Forssan ja Riihimäen seuduilla, läntisellä Uudellamaalla ja itäisellä Uudellamaalla.

Taulukko 2. Osaselvitysten aluejako.

Osaselvitys	Aluejako
Forssan ja Riihimäen seudut	Forssa, Humppila, Jokioinen, Tammela ja Ypäjä sekä Riihimäen seudulta Hausjärvi, Loppi ja Riihimäki*
Läntinen Uusimaa	Hanko, Inkoo, Karkkila, Lohja, Raasepori* ja Vihti sekä Hyvinkää* ja Nurmijärvi
Itäinen Uusimaa	Askola, Lapinjärvi, Loviisa, Myrskylä, Mäntsälä, Pornainen, Porvoo, Pukkila sekä Järvenpää**

* Hyvinkää, Raasepori ja Riihimäki ovat omia kunnallisia viranomaisia paikallisliikenteissään.

** Järvenpää mahdollisesti liittyy HSL:n kuntayhtymään 1.1.2022.

Osaselvitysten päätavoite oli selvittää kuntien liikkumistarpeet ja sovittaa ne yhteen ELY-keskuksen näkemyksiin. Osaselvityksiin kuuluvat seuraavat vuorovaikutustilanteet ja -tavat:

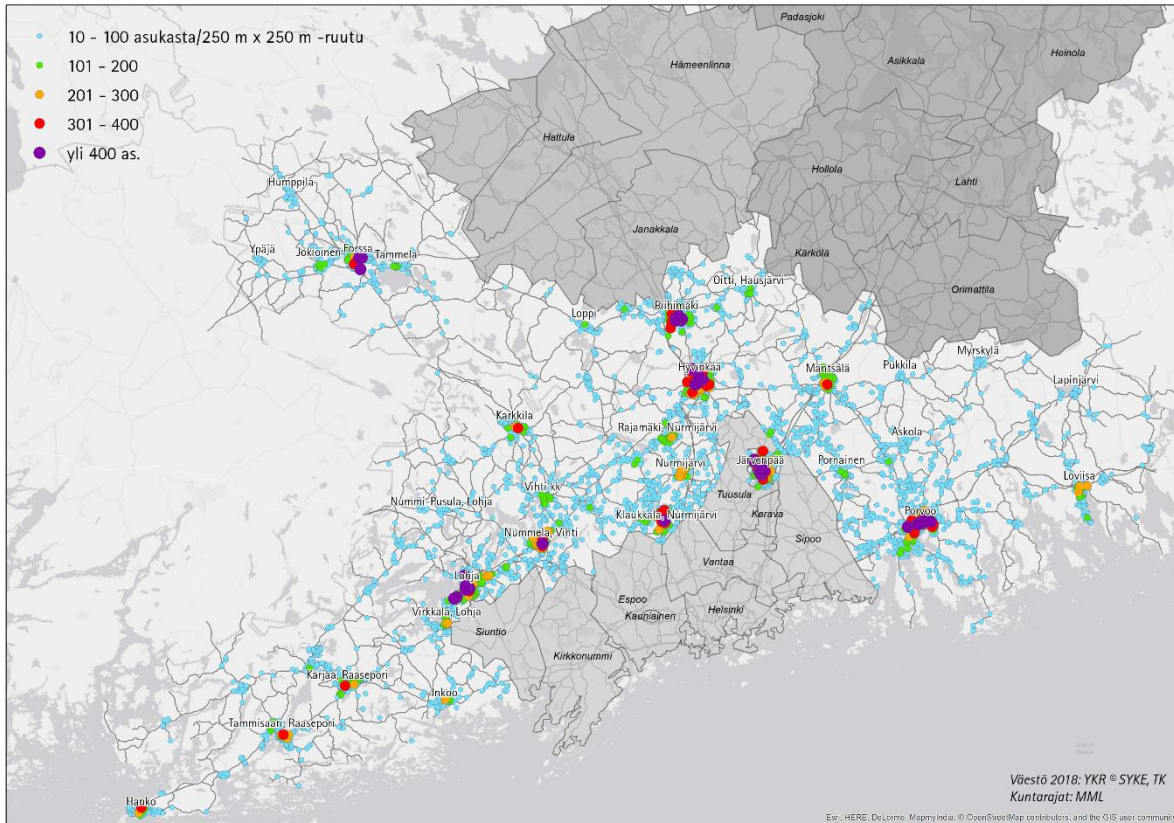
- Kyselytutkimus alueen kunnille työn alkuvaiheessa
- Kolme ohjausryhmän kokousta. Ohjausryhmässä olivat edustettuina kaikki suunnittelualueen kunnat.
- Liikenteenharjoittajien haastattelut.

Kunnilta pyydettiin asiantuntijakommentteja palvelutasoluonnokseen lokakuussa 2020. Ehdotus palvelutasosta toimitettiin kuntiin tiedoksi ja tarvittaessa kommentoitavaksi joulukuussa 2020. Kuntien kommentit otettiin huomioon palvelutasomäärittelyn viimeistelyn yhteydessä.

4 Liikkumistarpeet

4.1 Asuminen sekä työ- ja opiskelupaikat

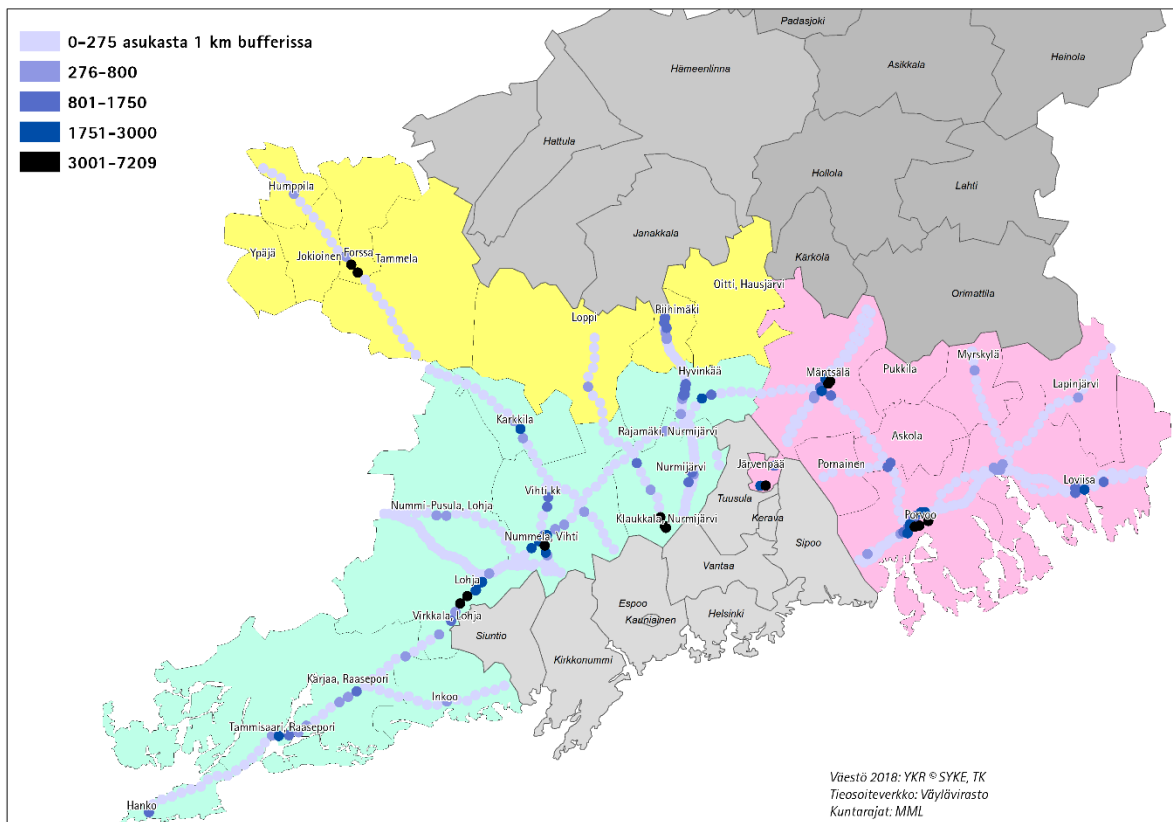
Suunnittelualueella on asukkaita yhteensä noin 350 000. (Tilastokeskus 31.12.2019). Asukasluvultaan suurimmat kunnat ovat Porvoo, Lohja, Järvenpää ja Nurmijärvi, joissa asuu yli puolet alueen asukkaista. Pieniä, alle 3 000 asukkaan kuntia ovat Lapinjärvi, Ypäjä, Humppila, Myrskylä ja Pukkila. Kuvassa 2 on esitetty alueen väestö 250 m x 250 m ruuduissa.



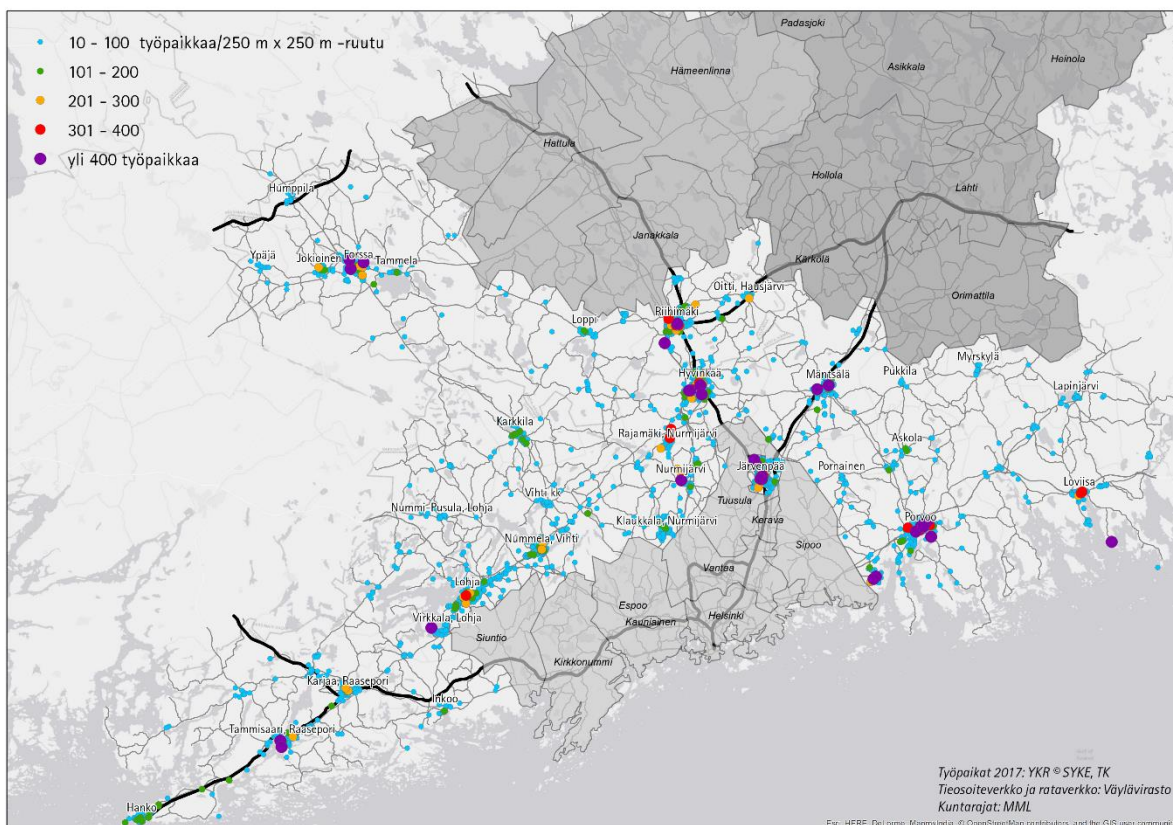
Kuva 2. Väestö 250 m x 250 m ruuduissa. Näkyvissä ovat ruudut, joissa on vähintään 10 asukasta.

Asutus painottuu ratojen ja pääteiden varsille. Kuvassa 3 asiaa on tarkasteltu bussiliikenteen näkökulmasta ja on esitetty asutus 1,0 km:n säteellä merkittävimmistä pääkaupunkiseudulle suuntautuvista teistä. Tarkasteluissa teille on piirretty pisteet 2,0 km:n välein, piirretty ympyräbufferit jokaisen pisteen ympärille 1,0 km:n säteellä ja sen jälkeen laskettu asukasmäärä (2018) jokaisen bufferin sisällä.

Kuvassa 4 on esitetty suunnittelualueen työpaikat 250 m x 250 m ruuduissa. Näkyvissä on ruudut, joissa on vähintään 10 työpaikkaa. Suurimmat asutuskeskusten ulkopuolella sijaitsevat työpaikka-alueet ovat Kilpilahden alue Porvoossa ja Hästholmenin saari Loviisassa. Omassa kunnassa työssäkäyvien osuus on suurin Hangossa, Forsassa, Raaseporissa ja Porvoossa. Omassa kunnassa työssäkäyvien osuus on pienin Pornaisissa, Askolassa ja Hausjärvellä.



Kuva 3. Asuminen 1,0 km:n säteellä merkittävimmistä pääkaupunkiseudulle suuntautuvista teistä.



Kuva 4. Suunnittelualueen työpaikat.

■ Peruskoulu
 ■ Lukio
 Kunnassa ei ole lukiota

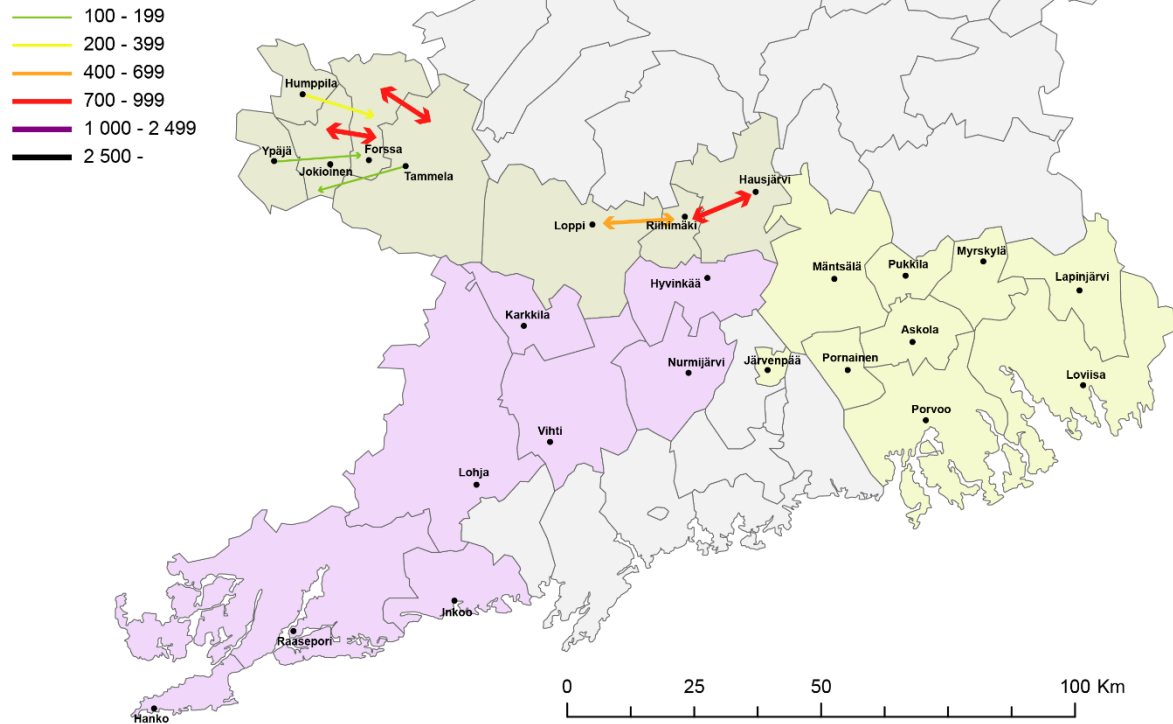
Oppilaitokset 2018: Tilastokeskus
 Tiesoitteverkko ja rataverkko: Vaylavirasto
 Kuntarajat: MML

4.2 Pendelöinti

Kuvissa 6–11 on esitetty läntisen ja itäisen Uudenmaan sekä Forssan ja Riihimäen seudun sisäiset pendelöintivirrat sekä alueelta ulos suuntautuvat pendelöintivirrat. Tiedot ovat vuodelta 2017. Tarkemmat pendelöintimäärät on taulukoitu liitteeseen 1.

Forssan ja Riihimäen seudut

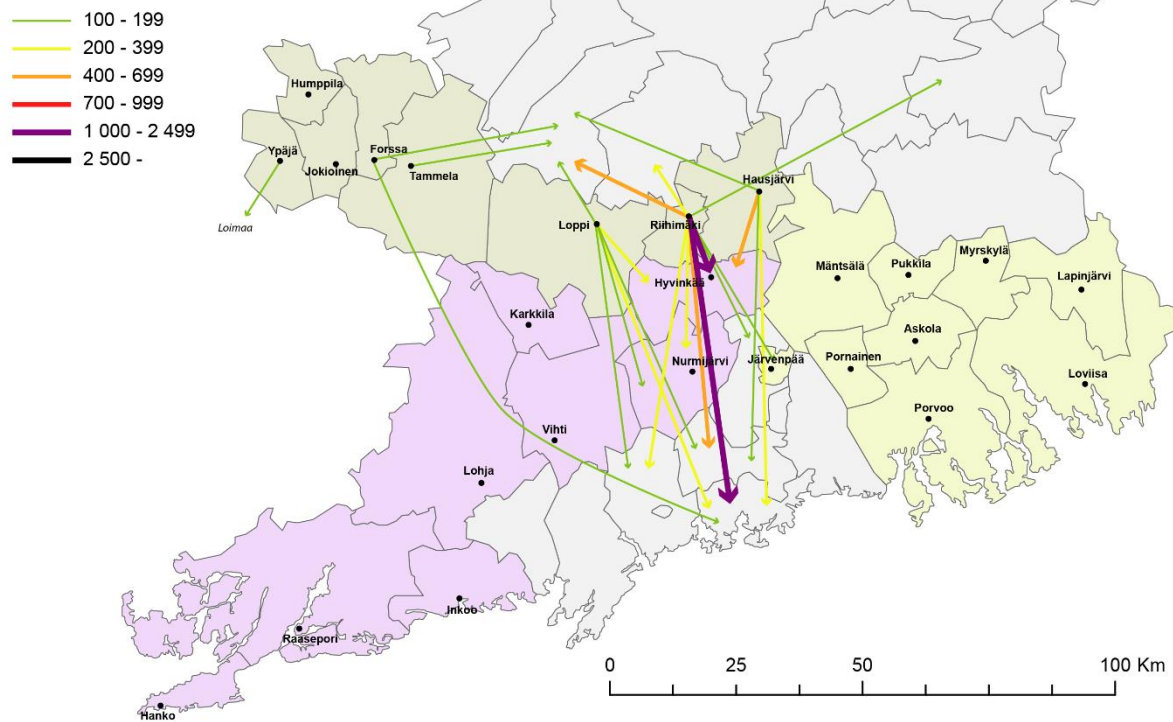
Sisäinen pendelöinti 2017



Kuva 6. Forssan ja Riihimäen seudun sisäinen pendelöinti 2017.

Forssan ja Riihimäen seudut

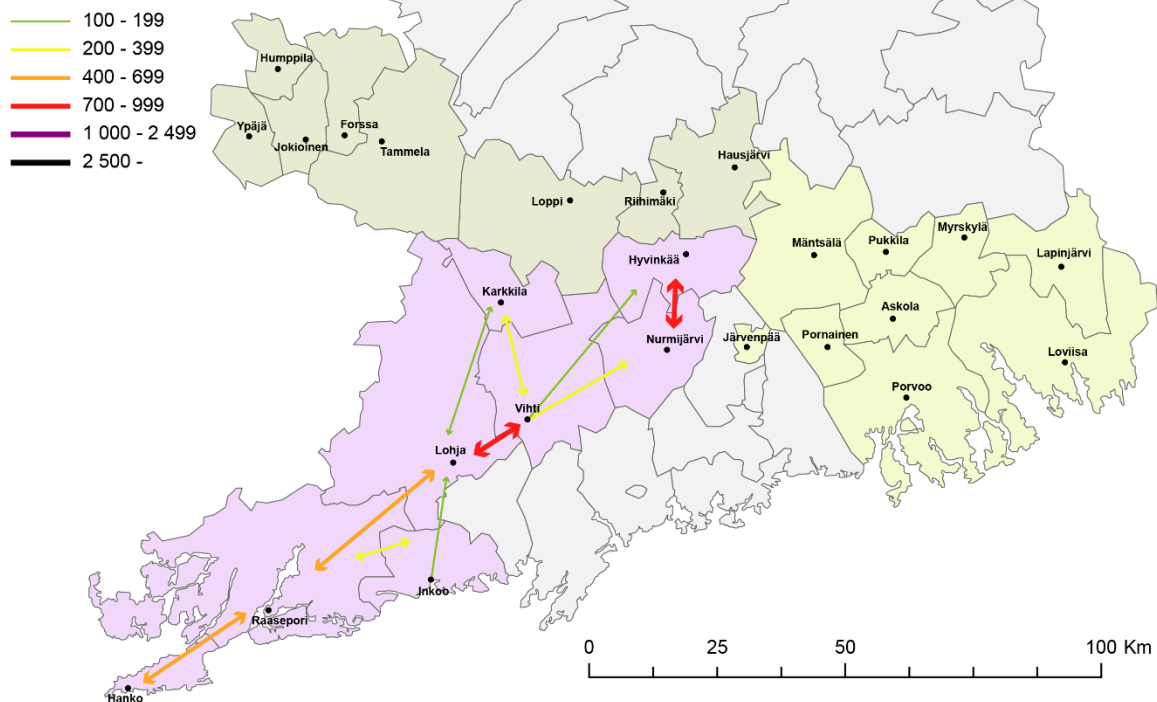
Ulkoinen pendelöinti 2017



Kuva 7. Forssan ja Riihimäen seudun ulkoinen pendelöinti 2017.

Läntinen Uusimaa

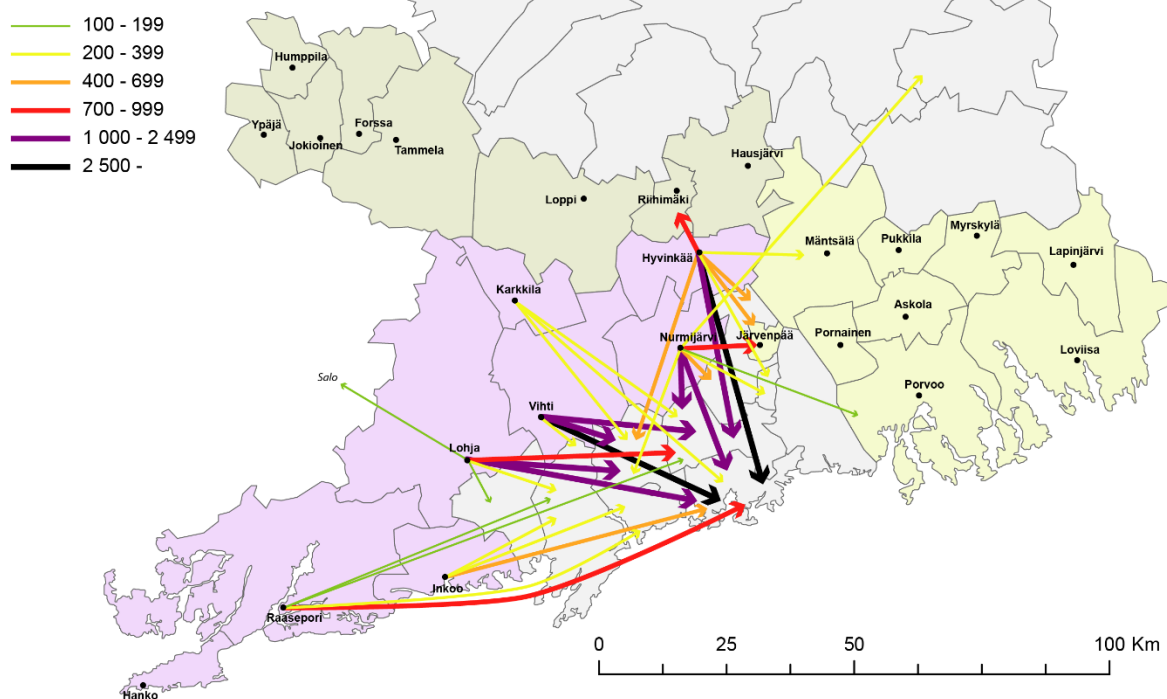
Sisäinen pendelöinti 2017



Kuva 8. Läntisen Uudenmaan sisäinen pendelöinti 2017.

Läntinen Uusimaa

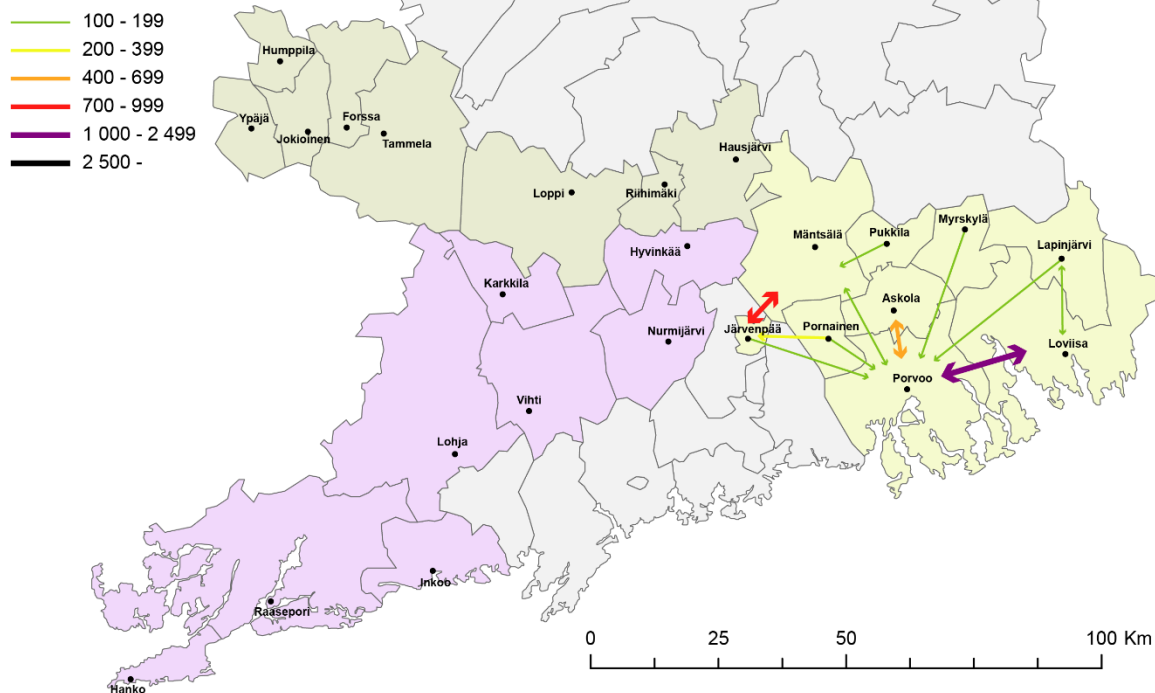
Ulkoinen pendelöinti 2017



Kuva 9. Läntisen Uudenmaan ulkoinen pendelöinti 2017.

Itäinen Uusimaa

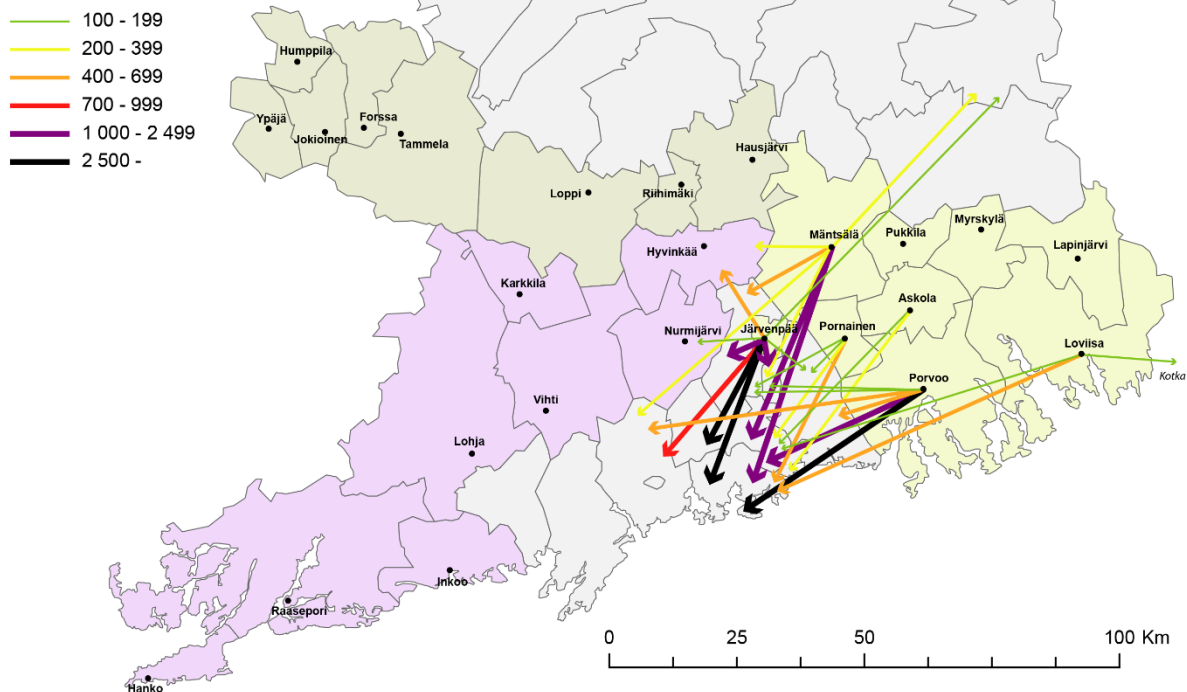
Sisäinen pendelöinti 2017



Kuva 10. Itäisen Uudenmaan sisäinen pendelöinti 2017.

Itäinen Uusimaa

Ulkoinen pendelöinti 2017



Kuva 11. Itäisen Uudenmaan ulkoinen pendelöinti 2017.

4.3 Yhteydet Helsinkiin verrattuna pendelöintiin

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.

Parasta palvelutasoa tavoitellaan siellä, missä on eniten matkustustarpeita. Taulukossa 3 on vertailtu tulosuunnittain joukkoliikenteen nykytilaa, tavoitteellista palvelutasoa ja pendelöijien määrää. Junayhteyksien kapasiteetti on linja-autoon verrattuna moninkertainen, joten vuorotarjonta jää bussiyhteyksivälejä vähäisemmäksi.

Taulukko 3. Yhteydet Helsinkiin tiesuunnittain, palvelutasoluokat vuodelta 2020 ja pendelöintitiedot vuodelta 2017. Klaukkalassa palvelutaso oli arkipäivisin hyvin lähellä luokkaa II ennen koronan aiheuttamia liikenteen supistuksia. Arkipäivisin tasoa II pyritään tavoittelemaan myöhemmin liikenteen kysynnän vähitellen palautuessa. Myös Karkkila–Helsinki välillä on vastaavan tyyppinen tilanne, jossa luokka III voi myöhemmin olla tavoitteena.

Kunta	Palvelutaso nykyisin	Palvelutaso 2021–2024	Pendelöinti Helsinkiin 2017
Inkoo	IV	IV	407
Raasepori (737) ja Hanko (98)	IV	IV	835
Lohja	III	III	2 346
Vihti (Nummela)	III	III	2 579
Vihti (kirkonkylä)	IV	IV	
Karkkila (392) ja Forssa (101)	IV (III)	IV (III)	493
Nurmijärvi (Klaukkala)	III (II)	III (II)	1 621
Nurmijärvi (keskus)	III	III	
Hyvinkää (junayhteys)	III	III	2 987
Hyvinkää (bussiyhteydet)	IV/V	IV/V	
Riihimäki	III	III	1409
Järvenpää	III	III	5 316
Mäntsälä	IV	IV	1 621
Pornainen	V	V	459
Porvoo	II	II	3 659

4.4 Arvioita COVID-19 pandemian vaikutuksista liikkumiseen

Vallitseva poikkeustilanne (COVID-19) on tuonut joukkoliikennetarjontaan lisäsupistuksia vuoden 2020 aikana. COVID-19 pandemian vaikutuksesta joukkoliikenne on odottavassa tilassa. Käyttäjämäärät ovat romahtaneet käyttäjien tehdessä etätöitä tai kulkiessa omilla autoillaan työpaikoille. COVID-19 epidemian kestosta ei ole tietoa ja poikkeustilanteen aiheuttamat vaikutukset joukkoliikenteeseen saattavat olla pitkäkestoisia.

Traficomin Pellervo-instituutin taloudellisia arvioita seuraava ”elpyvä”-skenaario olettaa talouden ja liikenteen kokonaiskysynnän elpyvän pandemian takaiselle tasolle 2020-luvun puolella välissä. ”Hiipuva”-skenaario olettaa, että kysyntä jää pysyvästi alemmalle tasolle.²

² Traficom (2020). COVID-19 vaikutukset liikennejärjestelmään pitkällä aikavälillä – skenaariotarkastelut. Muistio. Julkaistu 1.10.2020. Helsingin seudun liikenne HSL (2020). Asiakaskysely koronan vaikutuksista liikkumiseen. Julkaistu 19.5.2020.

Henkilöliikenteen kysynnän muutokset johtuvat joko liikkumistarpeen vähenemisestä johdetun kysynnän näkökulmasta tai liikkumisen haittojen kasvusta. Liikennetaloustieteen näkökulmasta pandemian voidaan nähdä lisänneen liikkumisen haittoja koetun turvallisuuden heikkenemisen myötä. Ihmiset ovat karsineet liikkumistaan, koska liikkumisen hyödyt ovat haittoja pienemmät.

Koska liikkumisen koettujen haittojen kasvu liittyy nykyhetkessä olennaisesti pandemian vaikutuksesta heikentyneeseen koettuun turvallisuuteen, voidaan olettaa, että pandemian poistuessa haitatkin oletettavasti normalisoituvat. Näin ollen matkamäärien ja joukkoliikenteen käyttäjämäärien voidaan liikennetaloustieteen näkökulmasta olettaa palaavan normaalitasolle pandemian uhkan poistuessa ja turvallisuuden tunteen normalisoituessa. Toisaalta HSL:n asiakaskyselyn tulosten mukaan satunnainen etätöiden tekeminen lisääntynee COVID-19-pandemian jälkeen verrattuna aikaan ennen pandemiaa, mikä viittaa siihen, että liikkumistarve ei johdetun kysynnän näkökulmasta kenties palaudu normaalitilanteeseen, vaan jää pysyvästi matalammalle tasolle, ainakin työmatkojen osalta. Vapaa-ajanmatkojen sen sijaan ennakoitiin lisääntyvän pandemian jälkeen pandemian aikaisista matkoista. Näin ollen liikenteen kokonaiskysyntä saattaa hyvinkin normalisoitua, mutta vapaa-ajan matkat saattavat kasvaa suhteessa työ- ja työasiamatkoihin.

Joukkoliikenteen hankintojen ja palvelutason määrittelyn kannalta tilanne on haastava, koska matkustajamäärät ovat vähentyneet ja markkinaehtoista liikennettä on lakkautunut runsaasti. Kunnat ja ELY-keskus ovat joutuneet tekemään korvaavia hankintoja. Pitkän aikavälin tavoitteena oleva joukkoliikenteen palvelutason nosto ja matkustajamäärien kasvattaminen saattavat edellyttää julkisen sektorin lisärahoitusta enemmän kuin sitä on mahdollista joukkoliikenteeseen osoittaa. On tärkeää pitää joukkoliikenne houkuttelevana, mutta toisaalta on varottava julkisten varojen käyttöä liikenteeseen, jolla ei ole todellista käyttöä.

Jos koronan aiheuttamat olosuhteet normalisoituvat ja liikennetarpeet palautuvat takaisin ennen koronaa vallinneeseen tilaan, joukkoliikenteen käyttäjämäärät kasvavat Uudellamaalla. 15.1.2021 julkaistu luonnos valtioneuvoston periaatepäätöksestä kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöistä toteaa yhtenä liikennejärjestelmän tehostamistoimenpiteenä varautumisen kasvaviin matkustajamääriin joukkoliikenteessä muun muassa liikenteen infrainvestointeja suuntaamalla ja joukkoliikenteen määrärahoja kasvattamalla. Myös Uudenmaan ilmastotiekartan tavoitteet ja Suomen hiilineutraaliustavoite nostavat joukkoliikenteen entistä merkittävämpään asemaan, erityisesti ruuhkaisen pääkaupunkiseudun kehyskunnissa.

5 Joukkoliikenteen tarjonta

5.1 Tarjonnan tarkastelu palvelutasoluokittain

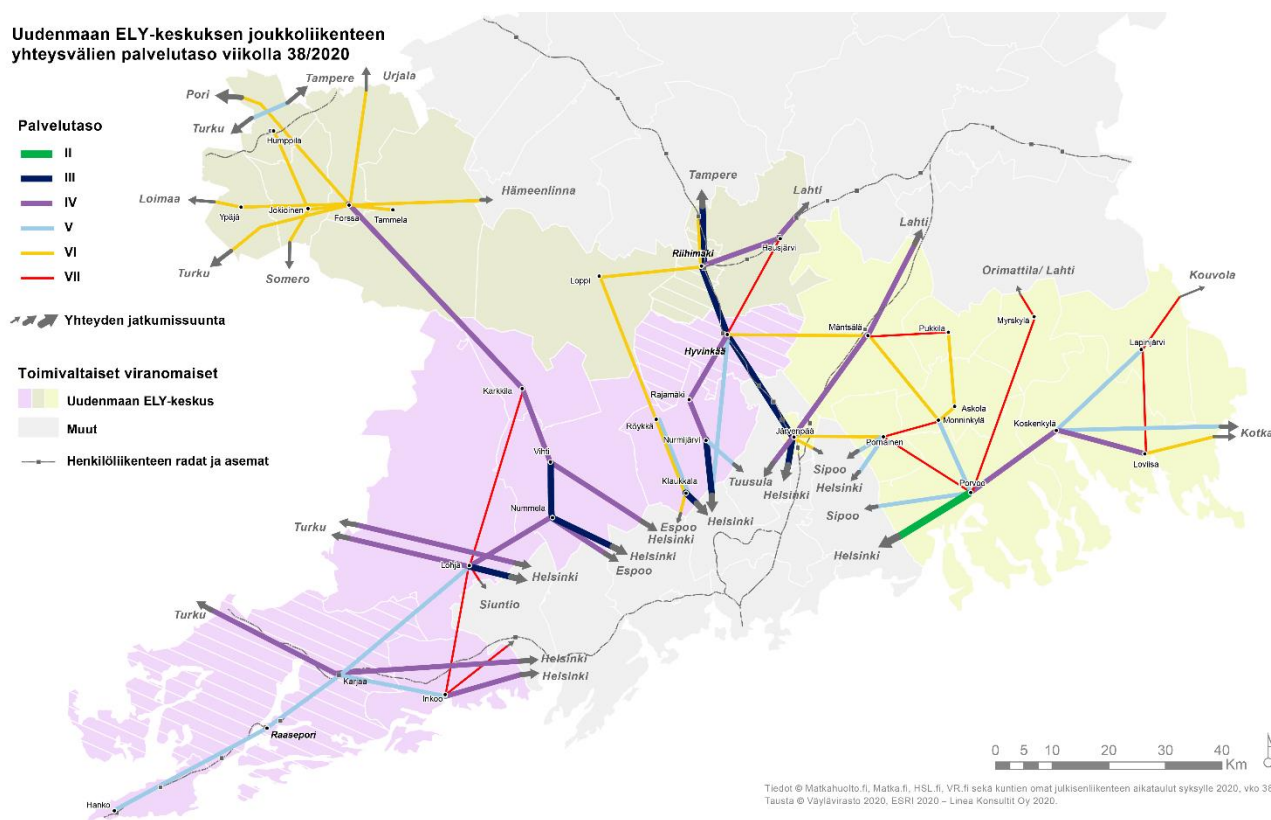
Nykytilanteen tarkastelut tehtiin elo/syyskuussa 2020 ja tarkastelun kohteena oli joukkoliikennetarjonta viikolla 38. Lähteenä ovat olleet Matkahuolto.fi, Matka.fi, HSL.fi, VR.fi -sivustot sekä kuntien omat julkisen liikenteen aikataulut syksyille 2020.

Tarkastelut koskevat aikaa, jolloin kevään aikana koronan vuoksi tehty liikennetarjonnan karsinta näkyi vielä osin, mutta osin tarjonta oli palautunut kohti koronaa edeltävää aikaa. Tarkasteluviikolla syksyllä 2020 tapahtuneet suuret markkinaehtoisen liikenteen lakkautukset eivät olleet vielä tulleet voimaan. Nykytila on muuttunut nopeasti syksyn 2020 aikana, eikä yhtä oikeaa kokonaiskuva ole. Tämän takia päädyttiin tarjonnan kuvaamiseen valittuna ajankohtana.

Nurmijärvellä on kuvattu sopimusliikenteen tarjonta sopimuksen mukaisena, vaikka se ei tarkasteluhetkellä poikkeusolojen vuoksi toteutunut aivan sopimuksen mukaisena.

Tarkastelut koskevat ELY-keskuksen vastuulla olevaa kuntien välistä joukkoliikennettä ja ne on pääosin tehty vuoromäärien perusteella, eivätkä palvelutasoluokan mukaiset liikennöintiajat toteudu kaikilta osin. Liikennöintiajalla tarkoitetaan ensimmäisen lähdön saapumisaikaa keskustaan ja viimeisen lähdön lähtöaikaa keskustasta.

Päällekkäisyyksien välttämiseksi tarkasteluissa on mukana vain suorat yhteydet kullakin yhteysväliällä. Tarkastelu koskee sekä juna- että bussiliikennettä.

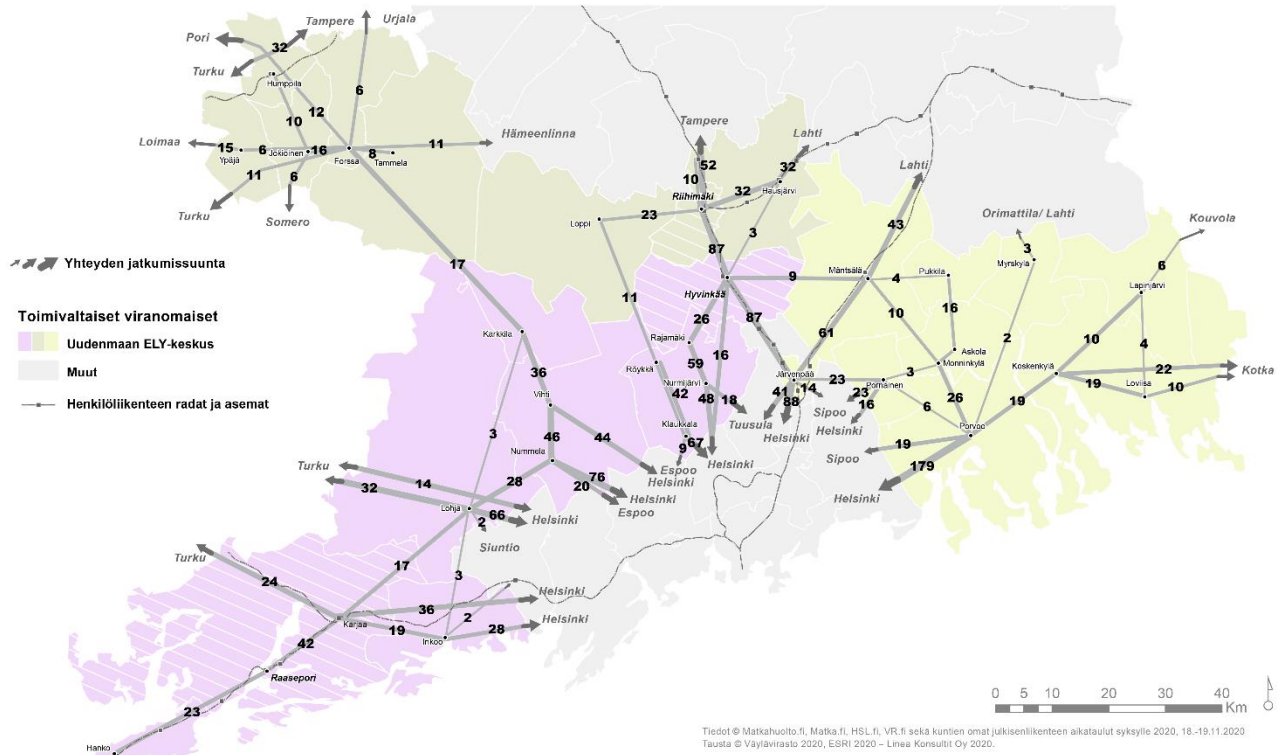


Kuva 12. Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen yhteysvälien palvelutaso viikolla 38/2020. Nurmijärvellä on toteuman sijaan kuvattu sopimuksen mukainen tilanne, jossa Klaukkalan arkipäivien yhteystarjonta Helsinkiin on hyvin lähellä luokan II mukaista palvelutasoa.

5.2 Vuoromäärät

Koska palvelutasoluokittain tehtyyn nykytilan kuvaukseen liittyy tulkintaa, on kuvassa 13 lisäksi esitetty joukkoliikennevuorojen kokonaismäärä (molemmat suunnat yhteensä) ELY-keskuksen yhteysväleillä yhtenä esimerkkiarkipäivänä. Kuvauksessa on mukana aikataulujen mukainen juna- ja bussiliikenne suorien yhteyksien osalta. Tarkasteluajankohtana on ollut keskiviikko 17.11.2020.

Vuoromäärä keskiviikkopäivänä viikolla 47/2020 (vuoroa/vrk, molemmat suunnat yhteensä, suorat yhteydet, ei sisällä ohi ajavia vuoroja)

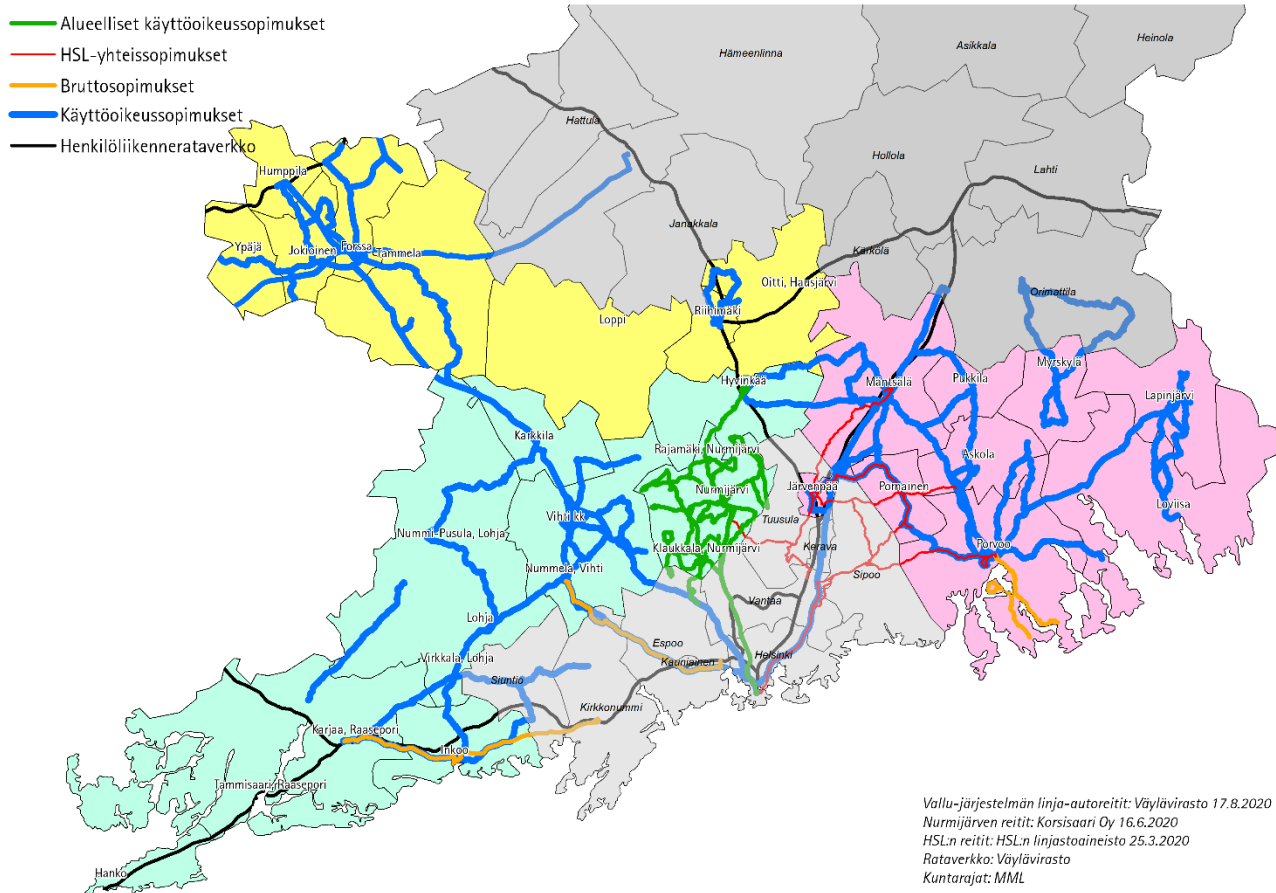


Kuva 13. Vuoromäärä keskiviikkopäivänä viikolla 47/2020 (vuoroa/vrk, molemmat suunnat yhteensä, suorat yhteydet, ei sisällä ohi ajavia vuoroja).

5.3 Liikenteen järjestämistapa

Liikenteen järjestämistavat vaihtelevat alueittain. Kuvassa 14 on esitetty liikenteen hankinnat, joissa ELY-keskus on mukana. Lisäksi Lopella ELY-keskus rahoittaa kunnan hankkimaa liikennettä valtionavuin. Markkinaehtoisen liikenteen rooli on suuri erityisesti pitkämatkaisessa liikenteessä.

Keski-Uudenmaan kunnat näkevät joukkoliikenteen tärkeänä kilpailukytekijänä 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.



Kuva 14. Ostoliikenteen järjestämistavat. Mukana on liikenne, jonka rahoitukseen Uudenmaan ELY-keskus osallistuu. Lisäksi Lopella ELY-keskus rahoittaa kunnan hankimaa liikennettä valtionavuin.

6 Liikenteen palvelutasotavoitteet

6.1 Palvelutasokriteerit

Palvelutasokriteerit ovat tarjonnan palvelutasotekijälle asetettuja luokiteltuja ohjearvoja, jotka määrittävät harjoitetun liikenteen palvelutasoluokan. Palvelutasokriteerit on määritetty liikennöintiajalle ja vuoromäärälle. Palvelutasokriteerejä tulkitaan suuntaa antavina ja kysynnän mukaan.

Liikennöintiajoista voidaan tarvittaessa joustaa. Liikennöintiajalla tarkoitetaan ensimmäisen lähdön saapumisaikaa kohteeseen ja viimeisen lähdön lähtöaikaa kohteesta. Vuoromäärällä/suunta tarkoitetaan meno- ja paluusuuntia niin, että esimerkiksi luokassa VI yhteysvälille tavoitellaan 3–5 vuoroa molempiin suuntiin.

Palvelutasotavoitteet koskevat talviarvipäivän liikennettä. Kesäliikenteessä tarjontaa voidaan koululaisvuorojen osalta karsia. Kuitenkin perustyössäkäyntiyhteydet ja asiointiyhteydet tulisi liikennöidä muuttumattomilla aikataululla ja reiteillä ympäri vuoden.

6.2 Esitystapa

Palvelutasomäärittämisessä ei oteta kantaa reitteihin, kuten edellisellä kierroksella, vaan keskitytään tarjonnan määrään ja aikataulutukseen. Uusi, selvästi pelkistetympi tapa mahdollistaa sen, että reittejä koskevat ratkaisut pystytään tekemään vapaammin tarkemman yhteysvälikohtaisen suunnittelun yhteydessä.

6.3 Palvelutasoluokat

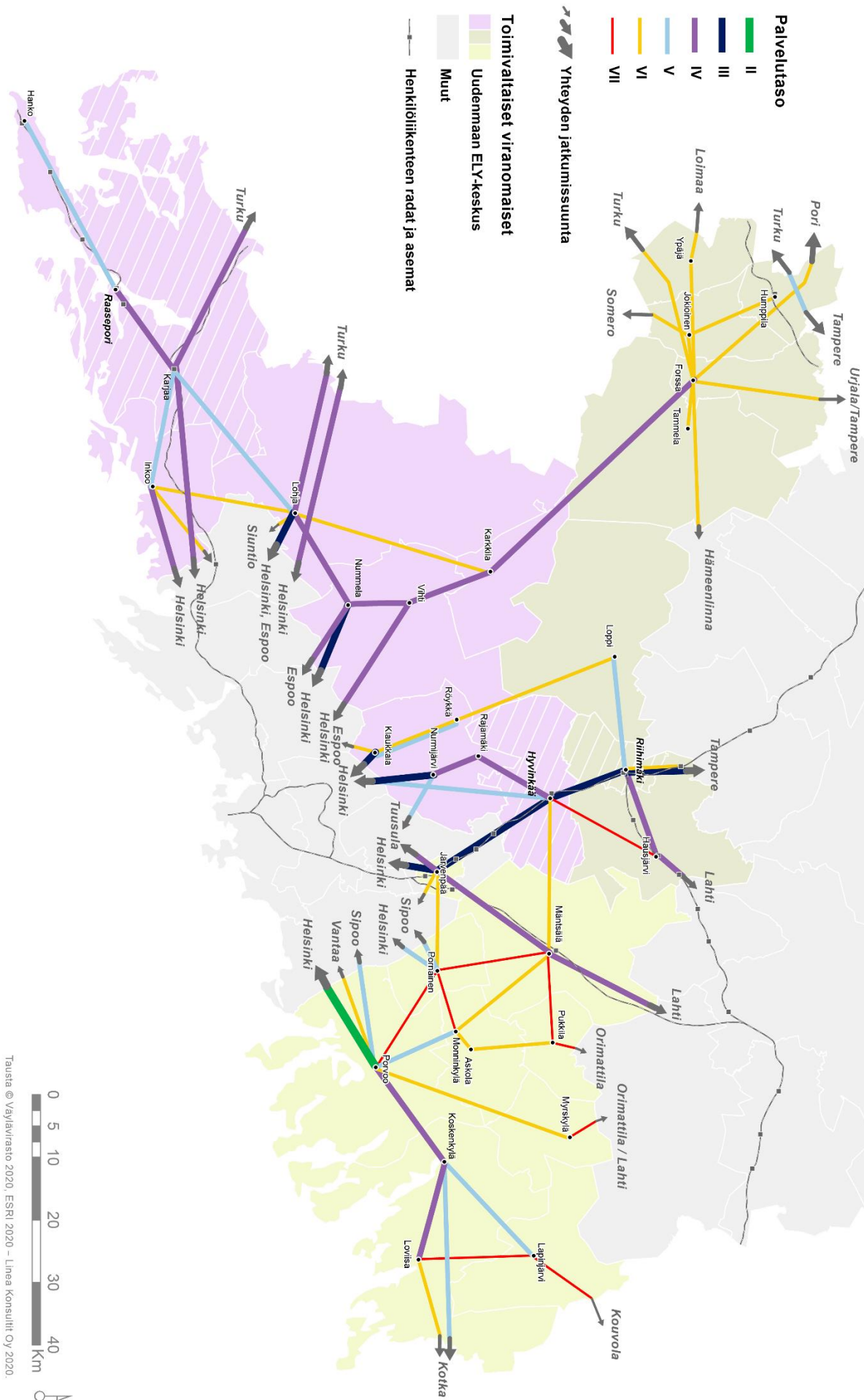
Edellinen palvelutasomäärittäminen perustui Liikenneviraston palvelutaso-ohjeen (Liikennevirasto 31/2015) mukaisiin palvelutasoluokituksiin. Luokitusta on nyt hieman muokattu ohjeesta poikkeavaksi, eikä määritetty palvelutaso ole suoraan vertailukelpoinen edelliseen kierrokseen. Säännöllistä vuoroväliä koskevasta tavoitteesta luokassa V on luovuttu ja tavoitteita asetettu sen sijaan vuoromäärälle. Luokassa IV ruuhka-ajan vuorovälitavoitetta on lievennetty 45 minuuttiin. Liikennöintiaikaa sen sijaan jatketaan luokissa IV ja V. Erikseen perusteltavissa tapauksissa ELY-keskus voi hankkia myös varhaisen aamun tai myöhäisen illan liikennettä. Tehdyt muutokset antavat lisää joustoa liikenteen aikataulutukseen sekä korostavat iltaliikennettä paremmissa luokissa.

ELY-keskuksen liikennehankinnat koskevat ensisijaisesti arkiliikennettä. Tämän vuoksi alemmissa palvelutasoluokissa ei ole määritetty tarkkoja tavoitteita lauantai- ja sunnuntaivuoroille, vaan niiden tarve ratkaistaan tarkemman suunnittelun yhteydessä tapauskohtaisesti.

Taulukko 4. Palvelutasoluokat ja kriteerit.

Talvilii- kenne	Soveltamis- aika	I	II	III	IV	V	VI	VII
Liiken- nöntiaika	Ma-to	5.30– 23.30	6.00– 22.30	7.00–21.30	7.00– 21.30	7.00–20.00	7.00/8.00 –17.00	8.00/9.00– 15.00/16.00
	Pe	5.30– 01.30	6.00– 23.30	7.00–21.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00/8.00 –17.00	8.00/9.00– 15.00/16.00
	La	6.00– 01.30	7.00– 23.30	9.00–21.30	9.00–18.00	10.00–15.00	Tarpeen mu- kaan	–
	Su	7.00– 23.30	9.00– 21.30	11.00– 18.30	12.00–17.00	Tarpeen mu- kaan	Tarpeen mu- kaan	–
Vuoroväli/ vuoro- määrä	Ruuhka (n. klo 7–9 ja 15–17)	≤ 10 min	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 45 min	yht. yli 5 vuo- roa/ suunta	3–5 vuoroa/ suunta /vrk (koulu-, opis- kelu-, työ- matka- ja/tai asiointiyh- teys)	1–2 vuoroa/ suunta/vrk (koulu-, opis- kelu-, työ- matka- ja/tai asiointiyh- teys)
	Arkipäivä n. klo 10–15	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kah- dessa tunnissa	2–3 vuoroa/ suunta	–	–
	Arjen var- haisilta klo 18–20	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 2–3 vuoroa	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	–	–
	Lauantaisin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kah- dessa tunnissa	0–4 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	–
	Sunnuntai- sin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kah- dessa tunnissa	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	–
	Varhais- aamu ja myöhäisilta	≤ 30 min	≤ 60 min	–	–	–	–	–
	Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	–	–	–	–	–

Uudenmaan EL-Y-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet kuntien väliselle liikenteelle 2021–2024



Kuva 15. Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet kuntien väliselle liikenteelle vuosina 2021–2024.

6.4 Kehittämistarpeet palvelutason saavuttamiseksi

6.4.1 Forssan ja Riihimäen seudut

Pääradan vaikutusalueella tarjotaan erinomaiset joukkoliikennetyhteydet junavuorojen ansiosta. Liityntäyhteyksien kehittäminen asemille korostuu. Forssan seudulla ja Riihimäen seudulla kaupunkiliikenteen ulkopuolella 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. Kehittämistarpeita tunnistettiin Forssan yhteyksissä Hämeenlinnaan ja Humppilan rautatieasemalle sekä Lopen yhteyksissä Riihimäen asemalle. Forssan seudulla tunnistettiin myös tarve kehittää seudun kuntien yhteistä palveluliikennettä, jonka avulla pystyttäisiin tarjoamaan opiskeluyhteyksien ohella myös asiointiyhteyksiä.

Taulukko 5. Palvelutason toteutuminen ja tunnistetut kehittämistarpeet yhteysväleittäin Forssan ja Riihimäen seuduilla.

Yhteysväli	Palvelutaso-tavoite	Huomioita nykytilanteesta	Tarvittava vuorotarjonnan lisäys (arkipäivä)
Karkkila–Forssa	IV	Karkkila–Forssa ensimmäinen vuoro arkisin perillä vasta 8:00. Forssa-Karkkila viimeinen vuoro lähtee arkisin 19:30. Aamujen liikennöintiaika ei toteudu viikonloppuisin. Pääsuunta iltaisin Helsingistä Forssaan. Nummelasta järjestetty vaihdollinen loppuillan yhteys klo 22.55.	Palvelutasotavoitteen toteutuminen edellyttää aikaisempaa aamuvuoroa sekä myöhäisillan vuoroja talven ja kesän arki liikenteeseen sekä viikonvaihteen liikenteeseen.
Loppi–Klaukkala/Helsinki	VI	Klaukkala–Loppi ensimmäinen vuoro perillä vasta 8:00. Tarve kuitenkin Helsingin suuntaan.	Tarvitaan myöhäisempi vuoro arki-iltaisin Helsingistä. Yhteyden järjestäminen jatkoyhteydellä Riihimäen asemalta Lopelle.
Hyvinkää–Riihimäki	III	Junayhteys	
Hyvinkää–Mäntsälä	VI	Kuvaa suoria bussiyhteyksiä. Yhteysväleillä hyvä palvelutaso Keravan kautta vaihdollisista junayhteyksistä.	
Hyvinkää–Hausjärvi (Oitti)	VII	Kuvaa suorien bussiyhteyksien tarjontaa. Yhteysväleillä hyvä palvelutaso Riihimäen kautta vaihdollisilla junayhteyksillä.	
Hausjärvi (Oitti)–Lahti	IV	Junavuorot tunnin vuorovälillä	
Hausjärvi (Oitti)–Riihimäki	IV	Junavuorot tunnin vuorovälillä	
Riihimäki–Loppi	V	Liikennöintiaikatavoite toteutetaan ensisijaisesti Riihimäen suuntaan. Junaliitynnät tärkeitä.	Myöhäisemmät yhteydet Riihimäen asemalta. Matkaketju Helsingistä.
Riihimäki–Hausjärvi (Ryttylä)	VI	Junayhteys. Junalla on kattavat yhteydet Riihimäen ja Ryttylän välillä.	
Forssa–Pori	VI	Forssa–Pori liikennöintiaika ei toteudu aamulla. Pori–Forssa liikennöintiaika ei toteudu illalla. Markkinaehtoisien liikenteen yhteysväli, jossa tarjontaa ei ole tarkoitus täydentää ostoliikenteellä.	
Forssa–Turku	VI	Turku–Forssa liikennöintiaika ei toteudu aamulla. Forssa–Turku liikennöintiaika ei toteudu aamulla eikä illalla. Koronan vuoksi on hankittu aamuvuoro Forssasta Turkuun. Kyseessä on markkinaehtoisien liikenteen yhteysväli, jossa tarjontaa ei ole tarkoitus täydentää muilta osin ostoliikenteellä.	
Forssa–Hämeenlinna	VI	Forssa–Hämeenlinna liikennöintiaikatavoite ei toteudu aamulla. Suunnassa Hämeenlinna–Forssa palvelutaso on riittävä.	Tarvitaan aamuvuoro Forssa–Hämeenlinna. Yhteys lentokentälle Forssasta Hämeenlinnan kautta.
Forssa–Tammela	VI	Vuorotarjonta on riittävä	Selvitetään tarpeet muuttaa klo 16.30 vuoron aikataulua.
Forssa–Urala	VI	Vuorotarjonta on riittävä	
Forssa–Jokioinen	VI	Vuorotarjonta on riittävä	
Forssa–Humppila	VI	Vuorotarjonta on riittävä	Selvitetään mahdollisuudet toteuttaa junaliityntöjä koululaisvuoroilla.
Jokioinen–Humppila	VI	Vuorotarjonta on riittävä	
Jokioinen–Somero	VI	Vuorotarjonta on riittävä	
Ypäjä–Forssa	VI	Yhteydet kulkevat valtatiellä 10 Jokioisten ohi. Ei tarvetta yhteydelle keskustaan.	
Ypäjä–Loimaa	VI	Vuorotarjonta on riittävä	

6.4.2 Läntinen Uusimaa

Pääradan ja rantaradan vaikutusalueella Keski-Uudellamaalla ja Länsi-Uudellamaalla junaliikenteen merkitys kulutapana 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 ja Vihdin yhteyksissä taas korostuvat korkeatasoiset bussiyhteydet pääkaupunkiseudulle.

Alueella on lakkautunut markkinaehtoista liikennettä, ja ELY-keskus ja kunnat joutuvat hankkimaan korvaavaa liikennettä tilalle. Pitkämatkan yhteyksien palvelutaso muodostuu kuitenkin jatkossakin ensisijaisesti markkinaehtoisesta liikenteestä. Pääkaupunkiseudun yhteyksissä korostuu tarve nykyistä kattavammille aikatauluille. Varhaisaamun ja arki-illan yhteydet ovat kehittämiskohteena. Sairaaloiden palvelualueiden muututtua alueella on tunnistettu tarve kehittää yhteyksiä naapurikunnista Lohjan sairaalalle ja oppilaitoksiin.

Taulukko 6. Palvelutason toteutuminen ja tunnistetut kehittämistarpeet yhteysväleittäin läntisellä Uudellamaalla.

Yhteysväli	Palvelutasotavoite	Huomioita nykytilanteesta	Tunnistettut kehittämistarpeet
Hanko–Raasepori (Tammisaari)	V	Juna- ja bussiyhteyksien yhteistarjonta	
Raasepori (Tammisaari)–Karjaa	IV	Juna- ja bussiyhteyksien yhteistarjonta	Kunta vastaa mahdollisista palvelutason täydennyksistä
Karjaa–Helsinki	IV	Juna- ja bussiyhteyksien yhteistarjonta	
Karjaa–Inkoo	V		Palvelutason toteuttamiseen tarvitaan aikaisemmat aamuvuorot klo 7:ksi ja myöhäisemmät paluuvuorot molempiin suuntiin.
Inkoo–Helsinki	IV	Bussiyhteyden lisäksi inkoolaisia palvelee vaihdollinen yhteys Kirkkonummen kautta	Palvelutason toteuttaminen edellyttää lisävuoroja iltapäiväruuhkaan ja alkuihtaan. ME-liikennettä lakannut, ja tarve lisäostoihin.
Karjaa–Lohja	V		Palvelutason toteuttamiseen tarvitaan myöhäisempiä vuoroja arki-iltaan.
Inkoo–Lohja	VI	Koululaisvuorot Inkoosta Lohjalle ja takaisin. Mahdollisesti tarpeita myös yhteyksille Lohjan sairaalalle.	Edellyttää uusia ostovuoroja.
Inkoo–Siuntio	VI	Tarve liityntäyhteyksille junalle ja edelleen yhteyksille Helsinkiin.	
Lohja–Siuntio	VI	Yhteyksiä Lohjalta Siuntion asemalle ja keskustaan. Mahdollisuus junaliityntöihin muuttamalla vuorolla.	
Lohja–Karkkila	VI	Tarvitaan koululaisvuorot Karkkilasta Lohjalle ja takaisin sekä yhteys Lohjan sairaalalle. Vaihdolliset yhteydet Nummelan kautta, mutta lippujärjestelmä vaatii kehittämistä.	Selvitetään yhteyksien kehittämistä Karkkilasta Lohjan oppilaitoksiin ja sairaalalle esim. 4 vuoroa.
Lohja–Helsinki	III		
Lohja–Espoo	III	Tarvitaan sujuvia jatkoyhteyksiä tärkeimmistä solmuista (mm. Lommila, Nihtisilta, Leppäsolmu).	
Lohja–Nummela	IV		Selvitetään yhteyksien järjestämistä Nummelasta Lohjan sairaalalle. Järjestämistavan tarkastelu ja lipputuotteen kehittäminen.
Nummela–Helsinki	III	Palvelutaso asettuu luokkien II-III väliin. Aamun liikennöintiä ei toteudu palvelutasolla II.	Palvelutaso kehitetään vähitellen kohti luokkaa II. Aamulla tarvitaan aikaisempi yhteys. Ruuhka-aikana tarve 15–20 min vuoroväliille. Viikonloppuaamuuihin tarvitaan yhteydet jo klo 7:ksi Helsinkiin.

Yhteysväli	Palvelutaso-tavoite	Huomioita nykytilanteesta	Tunnistettut kehittämistarpeet
Nummela–Vihti	IV	Nummela-Helsinki vuorot, jotka ovat markkinaehtoisia, eivät aja Vihtiin asti.	Palvelutaso asettuu luokkien III–IV rajamaille. Tarvitaan vaihtomahdollisuuksia Nummela–Hki vuoroille (viikonloppuisin)
Nummela–Espoo	IV	Liityntäyhteys HSL:n liikenteeseen. Lähijunat	Myöhempiä vuoroja arki-iltasin
Karkkila–Vihti/Nummela	IV		Karkkilan yhteyksiä Helsinkiin voidaan toteuttaa sujuvilla vaihdoilla Nummelassa.
Karkkila–Helsinki	IV	Palvelutaso lähellä luokkaa III.	Palvelutaso kehitetään vähitellen kohti luokkaa III. Tunnistettu kehittämistarpeena arkiliikenteen ruuhka-aikojen riittävä vuorotarjonta Helsinkiin. Myöhäsilan ja viikonlopun yhteydet ovat myös tärkeitä sekä kesäajan arki- ja viikonloppuyhteydet. Olennaisia ovat hyvät syöttöliikenneyhteydet pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen- ja metrojen asemille.
Vihti–Helsinki	IV		
Klaukkala–Helsinki	III	Arkipäivän palvelutaso hyvin lähellä luokkaa II.	Kysynnän alkaessa palautua tarjontaa kehitetään kohti luokkaa II. Ruuhka-aikojen tarjontaa tarpeen edelleen lisätä. Tarve aamuvuoroille klo 7:ksi Helsinkiin myös viikonloppuisin.
Klaukkala–Espoo	VI		
Klaukkala–Loppi	VI	Klaukkala–Loppi ensimmäinen vuoro perillä vasta 8:00, mutta aamuisin tarve Lopen suunnasta Klaukkalaan.	
Nurmijärvi–Helsinki	III		Tarvitaan aamuvuorot klo 7:ksi Helsinkiin myös viikonloppuisin
Nurmijärvi–Hyvinkää	IV		
Hyvinkää–Helsinki	III/IV	Junayhteys luokka III ja suora bussiyhteys luokka V. Lisäksi Nurmijärvellä mahdollisia yhteyksiä.	
Hyvinkää–Riihimäki	III	Junayhteys	
Hyvinkää–Hausjärvi (Oitti)	VII	Kuvaa suoria bussiyhteyksiä, joilla liikennöinti-aika ei toteudu. Aamulla vain vuoro Hyvinkää–Hausjärvi ja iltapäivällä kaksi vuoroa Hausjärvi–Hyvinkää. Yhteysväliä palvelevat hyvät, Riihimäellä mahdolliset junayhteydet.	

6.4.3 Itäinen Uusimaa

Porvoossa sekä Porvoon ja Helsingin välillä liikenne hoidetaan markkinaehtoisesti. Kunnan ja ELY-keskuksen roolina on yhteistyö ja neuvottelut liikenteenharjoittajien kanssa, jotta toisaalta pystytään edesauttamaan markkinaehtoisien liikenteen toimintaedellytyksiä ja toisaalta varmistamaan, että palvelutaso vastaa myös viranomaisen tahtotilaa joukkoliikennepalveluista. Porvoon ja Helsingin välillä tavoitellaan suunnittelun alueen parasta, henkilöautoilun kanssa kilpailukykyistä palvelutasoa. Alueen pohjoisosissa 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.

Porvoosta tarvitaan monipuolisesti yhteyksiä pääkaupunkiseudulle sekä moottoritietä että tietä 170. Helsinkiin suuntautuvia vuoroja tarvitaan Pasilan, Kalasataman ja Hakaniemen kautta. Vaihtoyhteyksiä HSL:n poikittaisille runkolinjoille tarvitaan mahdollisesti Viikissä, Malmilla ja Kehä III:n tuntumassa Länsimäentienä. Myös Tikkurilan matkakeskus jatkoyhteyksineen tulisi olla saavutettavissa suoralla yhteydellä Porvoosta. Tulee kuitenkin huomata, että markkinaehtoisessa liikenteessä liikenteenharjoittaja viimekädessä päättää reitit ja aikataulut.

Porvoon ja Loviisan välisiä yhteyksiä on tarpeen tarkastella kokonaisuutena ja varmistaa, että palvelutaso myös tiellä 170 on riittävä. Uutena yhteystarpeena on tunnistettu myös tarve Mäntsälän ja Pornaisten väliselle suoralle yhteydelle johtuen sote-alueen muutoksesta. Myrskylän yhteyksiä Porvooseen on tarpeen kehittää.

Taulukko 7. Palvelutason toteutuminen ja tunnistetut kehittämistarpeet yhteysväleittäin Itäisellä Uudellamaalla.

Yhteysväli	Palvelutaso-tavoite	Huomioita nykytilanteesta	Tunnistetut kehittämistarpeet
Järvenpää–Tuusula	IV		
Järvenpää–Helsinki	III		
Järvenpää–Sipoo	VI		
Järvenpää–Mäntsälä	IV		
Mäntsälä–Hyvinkää	VI	Kuvaa suoria bussiyhteyksiä. Yhteysväleillä hyvä palvelutaso Keravan kautta vaihdollisilla junayhteyksillä.	
Mäntsälä–Pornaisten	VII	Toteutuu vaihdollisena.	Kokeiluna suora yhteys
Mäntsälä–Askola (Monninkylä)	VI	Vuorotarjonta on riittävä. Liikennöintiajat on sovitettu kouluaikeihin.	
Mäntsälä–Pukkila	VII	Vuorotarjonta on riittävä. Liikennöintiajat on sovitettu kouluaikeihin.	
Mäntsälä–Lahti	IV		
Pornaisten–Järvenpää	VI		
Pornaisten–Nikkilä, Sipoo	V		
Pornaisten–Helsinki	V	Palvelutasotavoite toteutuu, mutta osa vuoroista on vaihdollisia Järvenpään kautta.	
Pornaisten–Porvoo	VII	.	
Pornaisten–Askola (Monninkylä)	VII	Vuorotarjonta on riittävä. Liikennöintiajat on sovitettu kouluaikeihin.	
Pukkila–Askola (Monninkylä)	VI	Vuorotarjonta on riittävä. Liikennöintiajat on sovitettu kouluaikeihin.	
Porvoo–Helsinki	II		
Porvoo–Vantaa	VI	Tarve yhteyksille Tikkurilaan, josta monipuoliset jatkoyhteyksimahdollisuudet.	Jatkossa tavoitteena mahdollinen toteutuminen ME-liikenteenä, ainakin aluksi sopimusliikenne
Porvoo–Nikkilä, Sipoo	V		
Porvoo–Loviisa	IV	Riittävä vuorotarjonta sekä moottoritiellä että 170-tielle. Loviisasta tarvitaan aikaisempi aamu-vuoro Helsinkiin noin klo 8:ksi ja paluuyhteys klo 16 jälkeen.	Selvitetään Porvoon ja Loviisan välisiä yhteyksiä. Tarpeena on tunnistettu aikaisempi aamuyhteys Porvooseen ja edelleen liityntä Porvoosta klo 7 Helsinkiin lähtevälle vuorolle. Tarve myös myöhäisemmälle arki-illan vuorolle Helsingistä Loviisan keskusta.
Porvoo–Mäntsälä	VII	Tunnistettu tarve aamuvuorolle, joka on ennen kahdeksaa Mäntsälässä ja vuorolle, joka lähtee Mäntsälästä noin klo 16:00-17:00 välillä Porvooseen.	Selvitetään tarpeet ja mahdollisuudet täydentää tarjontaa.
Porvoo–Askola (Monninkylä)	V		
Porvoo–Lapinjärvi	V		Mahdollisesti osa vaihdollisia yhteyksiä Koskenkylässä
Porvoo–Myrskylä	VI	Nykyisin ELY-keskuksen ostoliikennettä Juornaankylä–Porvoo-yhteysväleillä. Myrskylän kunta on hankkinut jatkoyhteyksiä Myrskylä–Juornaankylä- välille.	Liikenne hankitaan palvelutasotavoitteen mukaisesti, noin 3–5 suoraa vuoroa Myrskylä–Porvoo. Kunta osallistuu uusien yhteyksien markkinointiin.
Myrskylä–Orimattila	VII	Yhteysväleillä koululaisliikennettä.	
Loviisa–Lapinjärvi	VII		
Loviisa–Kotka	VI	Viimeinen vuoro Kotkasta Loviisan keskusta lähtee arkisin jo 15:40. Moottoritiellä on myöhäisempiä vuoroja.	
Lapinjärvi–Kouvola	VII		

7 Tärkeimmät pysäkit

Palvelutasoselvityksessä on pyritty tunnistamaan suunnittelualueen tärkeimmät pysäkit kuten edelliselläkin suunnittelukierroksella. Kuntia on pyydetty nimeämään alueensa tärkeimmät pysäkit. Pysäkeistä on keskusteltu alueellisissa henkilöliikenneryhmissä ja niihin on pyydetty kommentteja liikenteenharjoittajilta. Pysäkkitarkastelua on myös yhteensovitettu liikennejärjestelmätöissä tehtyjen tarkastelujen kanssa.

Pysäkkien tunnistamisen tarkoituksena on ensisijaisesti kiinnittää niihin huomiota tarkemman liikennesuunnittelun yhteydessä. Matkaketjut ja niiden sujuminen tulee yhä tärkeämmäksi liikenteen nopeutuessa ja keskittyessä pääreiteille sekä lippujen yhteentoimivuuden parantuessa. On tärkeää, että aikatauluja ja reittejä yhteensovitellaan tärkeimmillä pysäkeillä mahdollisuuksien mukaan.

Pysäkeille ei palvelutasoselvityksen yhteydessä määritetä tärkeysjärjestystä tai tavoitteellista varustelua. Jos pysäkki-infran kehittämisen tavoitteita halutaan jossain vaiheessa tarkemmin määritellä, voi palvelutasosuunnitelman pysäkkikartoitus toimia yhtenä lähtökohtana.

Pysäkkejä kehittämällä voidaan lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja parantaa matkaketjujen toimivuutta. Pysäkkien palvelutasoon voidaan vaikuttaa pysäkkien ja pysäkkiympäristön varustelulla ja niiden hoidolla sekä kunnossapidolla ja pysäkkiyhteyksillä. Tavoitteena on, että terminaaleihin, solmupysäkeille ja liityntäpysäköintiin pääsee helposti ja turvallisesti myös kävellen ja pyörällä kaikissa keliolosuhteissa linja-autojen liikennöinti-aikaan, talvihoito on korkeatasoista ja toimenpideaika lyhyt. Pysäkillä odottelu on turvallista ja viihtyisää aina linja-autojen liikennöinti-aikaan. Pysäkki-alue ja pysäkin ympäristö ovat siistit ja informaatio saatavilla. Katokset ovat ehjiä ja siistejä. Ylläpito järjestetään tarvittaessa päivittäin.

Liityntä- tai vaihtosolmut

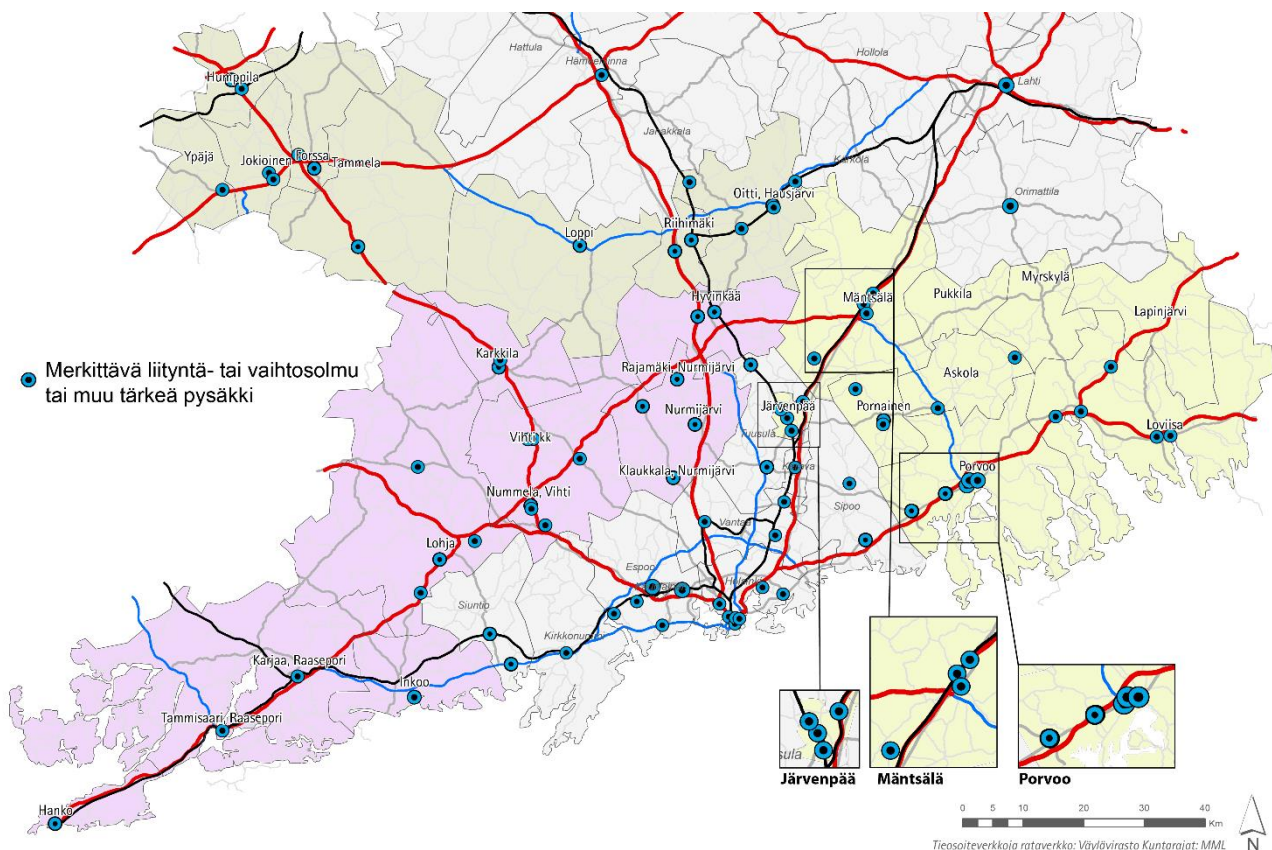
Solmupysäkillä tarkoitetaan matkustajaterminaalia, pysäkkiä, asemaa tai muuta paikkaa, jossa vaihdetaan liikennevälineestä tai -palvelusta toiseen. Tärkeimmät solmupysäkit sijaitsevat usean kulkutavan kohtauspaikossa, tiheän joukkoliikennepalvelun laatukäytävissä tai taajamien runkolinjojen varrella.

Solmupysäkkien palvelutasoa kehittämällä pystytään sujuvoittamaan matkaketjuja sekä lisäämään julkisen liikenteen matkaketjujen houkuttelevuutta ja kestävien kulkutapojen käyttöä.

Solmupysäkkien palvelutasoon vaikuttaa varustetaso, mm. sääsuoja ja solmussa tarjottu aikataulu- ja reitti-informaatio. Maaseutuliikenteessä, jossa tarjontaa on vähemmän, pyritään aikatauluja yhteensovittelemaan solmupisteissä mahdollisuuksien mukaan.

Muu tärkeä pysäkki

Solmupysäkkien lisäksi on pyritty tunnistamaan muita alueellisesti merkittävimpiä, käyttäjämääriltään suurimpia pysäkkejä.



Kuva 16. Merkittävät liityntä- tai vaihtosolmut ja muut tärkeät pysäkit.

Forssan ja Riihimäen seuduilla tärkeimpiä joukkoliikennepysäkkejä ovat alueen rautatieasemat. Julkisen liikenteen liityntäyhteyksien sujuminen niille ja liityntäpysäköinnin toimivuus on tärkeää suorien pääkaupunkiseudulle suunnattuvien yhteyksien ohella. Mukana tärkeimpien pysäkkien listassa on myös Forssan Autokeitaan pysäkki, joka sijaitsee yksityisen toimijan alueella.

Taulukko 8. Tärkeimmät pysäkit, Forssan ja Riihimäen seudut

Sijaintikunta	Pysäkki	Sijaintikunta	Pysäkki
Forssa	linja-autoasema	Jokioinen	keskustan pysäkit
Forssa	Autokeidas ³	Jokioinen	valtateiden pikavuoropysäkit
Hausjärvi	Hikiän rautatieasema	Loppi	linja-autoasema
Hausjärvi	Mommilan rautatieasema	Riihimäki	matkakeskus
Hausjärvi	Oitin keskustaajaman katospysäkki	Riihimäki	vt 3 Kormuntien ramppi (liittymä E)
Hausjärvi	Oitin rautatieasema	Tammela	vt 2 liityntäpysäköinti ('Hiisilä')
Hausjärvi	Ryttlän rautatieasema	Ypäjä	Palikkala
Humppila	Humppilan rautatieasema	+ Nurmijärvi	Röykän vaihtopysäkki
Humppila	vt 2 liityntäpysäköinti (Lasitehdas)	+ Hämeenlinna	rautatieasema

Kaikkien kehyskuntien näkökulmasta hyvät syöttöliikenneyhteydet pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen- ja metrojen asemille ovat tärkeitä. Läntisellä Uudellamaalla pendelöinti pääkaupunkiseudulle on runsasta ja tärkeimpinä pysäkkeinä korostuvat Helsingissä ja Espoossa sekä Vantaalla sijaitsevat pysäkit, joita alueelta halutaan saavuttaa entistä laajemmin. Matkaketjujen sujuminen edellyttää aikataulujen yhteensovittelua ja lippuyhteistyötä HSL:n kanssa.

³ Pysäkki yksityisen alueella

Itäisellä Uudellamaalla tunnistetaan erityyppisiä tärkeitä pysäkkejä. Pääkaupunkiseudulla on tärkeää saavuttaa Helsingin keskustan ohella Pasila, Itäkeskus ja Tikkurila. Matkaketjuja pääkaupunkiseudulle tehdään Järvenpään, Mäntsälän ja Keravan asemia hyödyntäen. Porvoon linja-autoasema ja Koskenkylä ovat alueen itäisimpien osien ja pitkämatkaisen liikenteen solmukohtia. Monninkylä Askolassa toimii koulumatkojen solmukohtana.

Taulukko 9. Tärkeimmät pysäkit, Läntinen Uusimaa

Sijaintikunta	Pysäkki	Sijaintikunta	Pysäkki
Hyvinkää	rautatieasema	Vihti	Vihdin kirkonkylän linja-auto-asema
Hyvinkää	vt 3 pysäkit	Vihti	Nummelan tienhaara
Nurmijärvi	Röykkä	+ Helsinki	Kampin linja-autoasema
Nurmijärvi	Rajamäen linja-autoasema	+ Helsinki	Pasilan rautatieasema
Nurmijärvi	linja-autoasema (kk)	+ Helsinki	Kalasatama
Nurmijärvi	Klaukkalan linja-autoasema	+ Helsinki	Kansaneläkelaitos
Hanko	Hangon asematori	+ Helsinki	Ruskeasuon varikko
Inkoo	linja-autoasema	+ Espoo	Leppävaara
Raasepori	Tammisaari, linja-autoasema	+ Espoo	Leppäsolmu
Raasepori	Karjaa, linja-autoasema	+ Espoo	Länsimetro
Karkkila	linja-autoasema	+ Espoo	Kivenlahti
Karkkila	Karkkilan kauppakeskus	+ Espoo	Lommila
Karkkila	vt 2 Karkkila th	+ Espoo	Suvela
Karkkila	vt 2 Masuuni	+ Kirkkonummi	rautatieasema/matkakeskus
Lohja	linja-autoasema	+ Kerava	rautatieasema
Lohja	Muijala	+ Tuusula	Jokelan rautatieasema
Lohja	Virkkala	+ Tuusula	Hyrylän linja-autoasema
Lohja	Saukkola	+ Vantaa	Tikkurilan rautatieasema
Vihti	Nummelan linja-autoasema	+ Vantaa	Korson rautatieasema
Vihti	vt 2 Vihti kk	+ Vantaa	Kivistö
Vihti	Otalampi th (mt 120)	+ Vantaa	Kivistön rautatieasema / Keimola
Vihti	Karprint		

Taulukko 10. Tärkeimmät pysäkit, Itäinen Uusimaa

Sijaintikunta	Pysäkki	Sijaintikunta	Pysäkki
Askola	Monninkylä, ammattikoulu	Porvoo	Gammelbackantie, koulut
Askola	Juornaankylän koulu	Porvoo	Katajamäki/Näsi/Vanha Helsingintie
Järvenpää	Ainolan rautatieasema	Porvoo	Kulloo
Järvenpää	Haarajoen rautatieasema	Porvoo	linja-autoasema
Järvenpää	Järvenpään rautatieasema	Porvoo	Treksilä
Loviisa	Koskenkylä	+ Helsinki	rautatieasema
Loviisa	Liljendal	+ Helsinki	Itäkeskus
Loviisa	linja-autoasema	+ Helsinki	Kampin linja-autoasema
Loviisa	Vanhakylä	+ Helsinki	Pasilan rautatieasema
Loviisa	vt 7 liittymä	+ Helsinki	Viikki
Mäntsälä	Hyökännummi	+ Orimattila	linja-autoasema
Mäntsälä	linja-autoasema	+ Sipoo	Nikkilän linja-autoasema
Mäntsälä	pohjoinen liittymä	+ Sipoo	Söderkulla
Mäntsälä	rautatieasema	+ Vantaa	Tikkurilan rautatieasema

Pornainen	Latiskantie		
Pornainen	Pornaisten kuntakeskus		
Pornainen	Halkia		

8 Laadulliset tavoitteet

Laadulliset tekijät vaikuttavat merkittävästi joukkoliikenteen palvelutasoon ja houkuttelevuuteen. Tärkeimpinä kehittämistarpeina alueella on tunnistettu lippujärjestelmän yhteentoimivuus ja informaation saaminen vaivattomasti yhdestä paikasta.

Seuraavassa on otsikkotasolla koottu yhteen tärkeimmät laadulliset tavoitteet. Näitä yleispiirteittäisiä tavoitteita on tarkoitus mahdollisuuksien mukaan hyödyntää tarkemmassa suunnittelussa ja joukkoliikenteen kehittämisessä.

Taulukko 11. Laadulliset tavoitteet

Tavoite	Kuvaus
Informaatio yhdestä paikasta 	Sekä sopimusliikenteen että markkinaehtoisien liikenteen aikataulut ovat helpposti ja vaivattomasti löydettävissä. Tiedot joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista ovat saatavissa yhdestä internet-lähteestä.
Yhteentoimiva lippujärjestelmä 	Matkustaja selviää matkaketjustaan yhdellä lipputuotteella. Hinnoittelu on houkuttelevaa.
Sujuvat matkaketjut 	Runkoliikenteen reiteillä on tarjolla turvallisia ja selkeästi opastettuja liityntä-pysäköintipaikkoja. Julkisen liikenteen matkaketjuja on sujuvoitettu sovittelemalla solmupisteissä yhteen joukkoliikenteen aikatauluja mahdollisuuksien mukaan. Solmupisteiden varustelu vastaa tarvetta.
Joukkoliikenteen infran kehittäminen ja ylläpito 	Joukkoliikennepysäkkien varustelu ja kunnossapito vastaavat tarvetta.
Riittävän tasokas ja kustannustehokas kalusto 	Kalusto on sopimusliikenteessä riittävän laadukasta. Liian kovilla kalustovälineillä ei kuitenkaan rajoiteta kilpailua.
Markkinointi 	Mielikuva joukkoliikenteestä on positiivinen. Joukkoliikenteen houkuttelevuus on lisääntynyt ja tietoisuus palveluista on parantunut markkinoinnin avulla.
Esteettömyys 	Sairaalaan meneviä yhteyksiä on toteutettu (kokeiluna) matalalattiakalustolla niillä yhteysväleillä, joilla tieverkon kunto huomioon ottaen tämä on mahdollista.
Luottamus ja kilpailukykyiset matka-ajat 	Aikataulurakenteet ovat mahdollisuuksien mukaan muuttumattomia, ja aikataulut pitävät. Työssäkäyntiyhteydet ovat nopeita ja sujuvia.

Riittävän informaation saamisessa on haasteita, koska ei ole olemassa yhteistä alustaa kaikille toimijoille. Matka-huollon järjestelmä on kattava, mutta maksullinen yrityksille, jonka takia kaikkia vuoroja ei ole näkyvissä Matka-huollon palvelussa.

Jatkossa tunnistepohjaisuus on keskeistä maksamisessa ja matkustusoikeuksissa. Lippujärjestelmien yhteentoimivuuden kehittäminen etenee parhaillaan ripeästi, ja yhteentoimivuus on teknisesti ratkaistavissa. Yhteentoimivien lippujärjestelmien kehittämisessä edetään kuitenkin vaihteittain. Kaikkien alueiden haasteita ei pystytä ratkaisemaan kerralla. ELY-liikenteessä lippujärjestelmien yhteentoimivuutta voi hidastaa se, että pienten volyymien tarpeita ei pystytä ratkaisemaan ensimmäisenä.

Eri liikennöitsijöiden autoissa toimivissa kausilipuissa clearing-järjestelmän tulee pystyä jakamaan lipputulot liikennöitsijöiden kesken silloin kun lippua käytetään usean yrittäjän liikenteessä. Tällöin asiakas voi käyttää kenen tahansa liikennettä ja järjestelmä osaa tilittää lipputulot käytön mukaan oikein. Yhteentoimivia sarjalippuja voidaan kehittää ilman clearingia, joten niiden osalta voidaan todennäköisesti edetä nopeammin.

Joukkoliikenteen luotettavuutta heikentää se, että markkinaehtoisessa liikenteessä vuoroja saatetaan lakkauttaa nopeasti ja yllättäen. Vuorojen nopea vaihtelu tai lakkaaminen heikentää luottamusta joukkoliikennepalveluihin. Korvaavien matkojen rakentaminen aiheuttaa lisätyötä viranomaisille ja haasteena on ollut myös riittävän nopea reagointi.

Laadullisten tavoitteiden toteuttaminen edellyttää toimijoiden yhteistyötä. Taulukossa 12 on koottu yhteen eri osapuolten roolit tavoitteiden toteuttamisessa.

Taulukko 12. Laadulliset tavoitteet, eri osapuolten tehtäviä

	Liikennöitsijä	Kunta	Uudenmaan ELY-keskus	Valtio
Informaatio yhdestä paikasta	Vastuu markkinaehtoisien liikenteen tiedottamisesta. Omat nettisivut ajan tasalla, Aktiivinen ennakkoinformaatio mahdollisuuksien mukaan kunnille/ELY-keskukselle muutoksista lakisääteisten tehtävien lisäksi.	Tiedot liikenteenharjoittajista ja aikataulu-linkit kunnan sivuille.	Uudenmaan ELY-keskus voi koota internet-sivustolle linkit alueen sopimusliikennettä harjoittavien yritysten aikataulusivuille.	Yhtenäisen informaation kehittäminen edellyttää valtakunnallisia toimia. valtion / ELY-keskuksen tulee toteuttaa yhteinen alusta, josta löytyy kaikki tarvittava informaatio
Yhteentomiva lippujärjestelmä	Lippuyhteistyö lainsäädännön rajoitteet huomioon ottaen	Lippujärjestelmäkokeilu	ELY-liikenteen lippujärjestelmien kehittäminen/kehittämiseen osallistuminen	Edellyttää valtakunnallisia toimia.
Sujuvat matkaketjut	Markkinaehtoisien liikenteen aikataulujen yhteensovittelu mahdollisuuksien mukaan.	Kunnan omien joukkoliikennepalveluiden yhteensovittelu runkoliikenteeseen mahdollisuuksien mukaan. Liityntäpysäköinnin kehittäminen.	Sopimusliikenteen aikataulujen yhteensovittelu mahdollisuuksien mukaan. Opastus liityntäpysäköintipaikoille.	
Joukkoliikenteen infran kehittäminen ja ylläpito	Välittää pysäkkien kehittämiseen liittyviä huomioita tiedoksi ELY-keskukselle	Katuverkon pysäkkien kehittäminen ja ylläpito.	Yleisten teiden pysäkkien kehittäminen ja ylläpito.	Riittävä rahoitus
Riittävän tasokas ja kustannustehokas kalusto	Ratkaisee kaluston laadun.	Kalustovaateet kilpailutuksissa.	Kalustovaateet kilpailutuksissa.	Lainsäädännön valmistelu
Markkinointi	Markkinaehtoisien liikenteen markkinointi. Yritysten rooli sopimusliikenteen markkinoinnissa määritetään kilpailutuksessa.	Kuntien asenne- ja muu kestävä liikkuamisen markkinointi/kampanjat.	Määrittää kilpailutusten yhteydessä sopimusliikenteen markkinointivastuut.	Valtakunnallinen asenne-markkinointi, kampanjat jne.
Esteettömyys		(Mahdollinen pysäkkien esteettömyys) kalustosta riippuen	Kalustovaateet sopimusliikenteen kilpailutuksessa. (+mahdollinen pysäkkien esteettömyys)	
Luottamus ja kilpailukykyiset matkajat	Vastuu markkinaehtoisien liikenteen toiminnasta.	Sujuvoittamistoimenpiteet katuverkolla tarvittaessa.	Muuttumaton aikataulurakenne ja aikataulujen pitävyys sopimusliikenteen suunnittelussa tavoitteena. Sanktioiden määrittäminen.	

9 Palvelutasotavoitteiden toteuttaminen

Palvelutasotavoitteet on määritetty lähelle koronapandemiaa edeltänyttä tasoa. Palvelutaso ehdotetaan kuitenkin joiltain osin parannettavan selvittämällä mahdollisuuksia järjestää kattavampia ilta- ja aamuyhteyksiä pääkaupunkiseudulle sekä toteuttamalla joitain osa-alueiden sisäisiä uusia yhteyksiä. Ehdotettu palvelutaso edellyttää lisärahoitusta, koska samaan aikaan markkinaehtoisen liikenteen tarjonta on voimakkaasti vähentynyt mm. koronapandemian myötä.

Uudenmaan ELY-keskuksen rahoitusmahdollisuudet hieman paranevat saadun lisärahoituksen myötä. Kuitenkin joukkoliikenteen kehittäminen edellyttää lisärahoitusta myös kunnilta. Lisärahoituksen suuruutta ei pystytä arvioimaan, koska poikkeuksellisessa tilanteessa odotettavissa voi olla vielä lisää markkinaehtoisen liikenteen lakkautuksia.

Alueelliset henkilöliikennetyöryhmät ovat tärkeässä roolissa palvelutasotavoitteiden toteuttamisessa. Työtä jatketaan käsittelemällä palvelutasotavoitteita ja esitettyjä kehittämistoimia alueellisissa henkilöliikennetyöryhmissä. Palvelutasotavoitteet ohjaavat jo keväällä 2021 tapahtuvaa hankintojen suunnittelua. Kevään 2021 aikana käydään keskustelu kehittämistarpeista ja kuntien intresseistä rahoittaa ehdotettuja parannuksia. Tunnistettujen suunnittelutarpeiden suunnitteluaikataulusta sovitaan.

Palvelutason toteuttaminen kytkeytyy liikenteen kilpailuttamisaikatauluihin. Viimeistään kilpailutuksia suunniteltaessa tulee palvelutasoa tarkentaa vastaamaan mahdollisuuksien mukaan esitettyjä tavoitteita. Palvelutasoselvitystä hyödynnetään myös mietittäessä mahdollisesti lakkautuvaa liikennettä korvaavia toimenpiteitä.

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.

10 Liitteet

Liite 1. Pendelöijät

Taulukko 13. Forssan ja Riihimäen seudun sisäinen ja ulkoinen pendelöinti vuonna 2017 sisältäen yli 100 henkilön pendelöintivirrat.

Lähtökunta	Pendelöintikunta	Pendelöijä	Lähtökunta	Pendelöintikunta	Pendelöijä
Forssa	Jokioinen	347	Riihimäki	Hyvinkää	1 635
Forssa	Tammela	335	Riihimäki	Helsinki	1 409
Forssa	Hämeenlinna	146	Riihimäki	Vantaa	579
Forssa	Helsinki	101	Riihimäki	Hämeenlinna	522
Hausjärvi	Riihimäki	725	Riihimäki	Hausjärvi	290
Hausjärvi	Hyvinkää	596	Riihimäki	Espoo	260
Hausjärvi	Helsinki	334	Riihimäki	Janakkala	244
Hausjärvi	Vantaa	157	Riihimäki	Nurmijärvi	217
Hausjärvi	Hämeenlinna	138	Riihimäki	Loppi	206
Humppila	Forssa	228	Riihimäki	Tuusula	169
Jokioinen	Forssa	797	Riihimäki	Järvenpää	149
Loppi	Riihimäki	590	Riihimäki	Lahti	105
Loppi	Hyvinkää	313	Tammela	Forssa	969
Loppi	Helsinki	286	Tammela	Hämeenlinna	119
Loppi	Vantaa	169	Tammela	Jokioinen	104
Loppi	Nurmijärvi	147	Ypäjä	Loimaa	164
Loppi	Hämeenlinna	112	Ypäjä	Forssa	155
Loppi	Espoo	100			

Taulukko 14. Läntisen Uudenmaan sisäinen ja ulkoinen pendelöinti 2017 sisältäen yli 100 henkilön pendelöintivirrat.

Lähtökunta	Pendelöintikunta	Pendelöijä	Lähtökunta	Pendelöintikunta	Pendelöijä
Hanko	Raasepori	240	Lohja	Siuntio	142
Hyvinkää	Helsinki	2 987	Lohja	Salo	126
Hyvinkää	Vantaa	1 463	Nurmijärvi	Helsinki	1 621
Hyvinkää	Nurmijärvi	982	Nurmijärvi	Vantaa	1 074
Hyvinkää	Riihimäki	798	Nurmijärvi	Järvenpää	721
Hyvinkää	Espoo	655	Nurmijärvi	Tuusula	437
Hyvinkää	Tuusula	507	Nurmijärvi	Hyvinkää	371
Hyvinkää	Järvenpää	500	Nurmijärvi	Kerava	344
Hyvinkää	Kerava	218	Nurmijärvi	Espoo	239
Hyvinkää	Mäntsälä	199	Nurmijärvi	Lahti	235
Inkoo	Helsinki	407	Nurmijärvi	Porvoo	156
Inkoo	Espoo	319	Raasepori	Helsinki	737
Inkoo	Kirkkonummi	260	Raasepori	Hanko	566
Inkoo	Raasepori	205	Raasepori	Lohja	556
Inkoo	Lohja	122	Raasepori	Espoo	286
Karkkila	Helsinki	392	Raasepori	Kirkkonummi	181
Karkkila	Vihti	364	Raasepori	Inkoo	172
Karkkila	Espoo	247	Raasepori	Vantaa	119
Karkkila	Vantaa	218	Vihti	Helsinki	2 579
Karkkila	Lohja	185	Vihti	Espoo	2 261
Lohja	Helsinki	2 346	Vihti	Vantaa	1 113

Lohja	Espoo	2 115	Vihti	Lohja	790
Lohja	Vihti	959	Vihti	Kirkkonummi	260
Lohja	Vantaa	787	Vihti	Karkkila	258
Lohja	Kirkkonummi	360	Vihti	Nurmijärvi	237
Lohja	Raasepori	242	Vihti	Hyvinkää	129
Lohja	Karkkila	178			

Taulukko 15. Itäisen Uudenmaan sisäinen ja ulkoinen pendelöinti 2017 sisältäen yli 100 henkilön pendelöintivirrat.

Lähtökunta	Pendelöintikunta	Pendelöijä	Lähtökunta	Pendelöintikunta	Pendelöijä
Askola	Porvoo	667	Mäntsälä	Järvenpää	721
Askola	Helsinki	253	Mäntsälä	Tuusula	437
Askola	Vantaa	182	Mäntsälä	Hyvinkää	371
Järvenpää	Helsinki	5 316	Mäntsälä	Kerava	344
Järvenpää	Vantaa	2 903	Mäntsälä	Espoo	239
Järvenpää	Tuusula	1 346	Mäntsälä	Lahti	235
Järvenpää	Kerava	1 005	Mäntsälä	Porvoo	156
Järvenpää	Espoo	740	Pornainen	Helsinki	459
Järvenpää	Hyvinkää	474	Pornainen	Vantaa	380
Järvenpää	Mäntsälä	273	Pornainen	Järvenpää	227
Järvenpää	Nurmijärvi	186	Pornainen	Porvoo	139
Järvenpää	Sipoo	186	Pornainen	Sipoo	106
Järvenpää	Porvoo	147	Pornainen	Tuusula	104
Järvenpää	Lahti	119	Porvoo	Helsinki	3 659
Lapinjärvi	Loviisa	154	Porvoo	Vantaa	1 458
Lapinjärvi	Porvoo	119	Porvoo	Sipoo	571
Loviisa	Porvoo	1 136	Porvoo	Espoo	553
Loviisa	Helsinki	441	Porvoo	Loviisa	315
Loviisa	Vantaa	185	Porvoo	Askola	225
Loviisa	Kotka	153	Porvoo	Tuusula	120
Loviisa	Lapinjärvi	122	Porvoo	Kerava	115
Myrskylä	Porvoo	101	Porvoo	Mäntsälä	112
Mäntsälä	Helsinki	1 621	Pukkila	Mäntsälä	102
Mäntsälä	Vantaa	1 074			

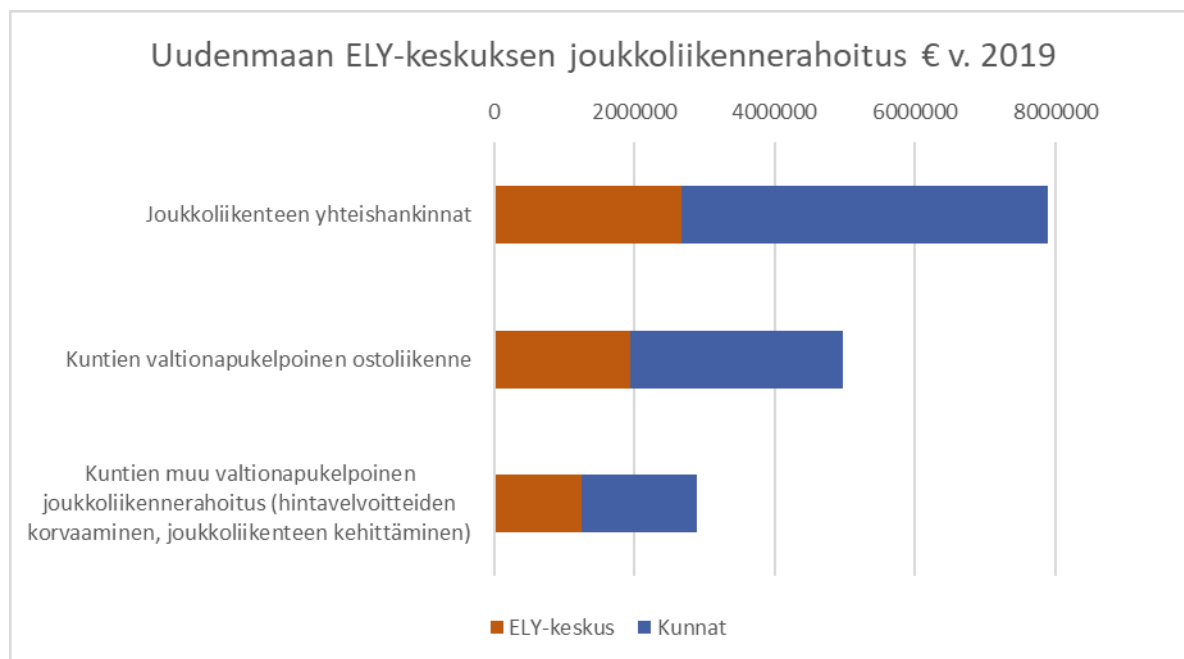
Liite 2. Rahoitus

ELY-keskus rahoittaa alueensa joukkoliikennettä hankkimalla joukkoliikennettä yhdessä kuntien kanssa sekä myöntämällä valtionavustuksia. Lisäksi ELY-keskus ostaa vähäisessä määrin joukkoliikenteen suunnittelupalveluja sekä maksaa hankittavan liikenteen lippujärjestelmän kuluja.

Vuonna 2019 kunnille myönnettiin valtionavustusta yhteensä 3,2 miljoonaa euroa. PSA:n mukaisen liikenteen ostoihin Uudenmaan ELY-keskus käytti 2,7 miljoonaa euroa.

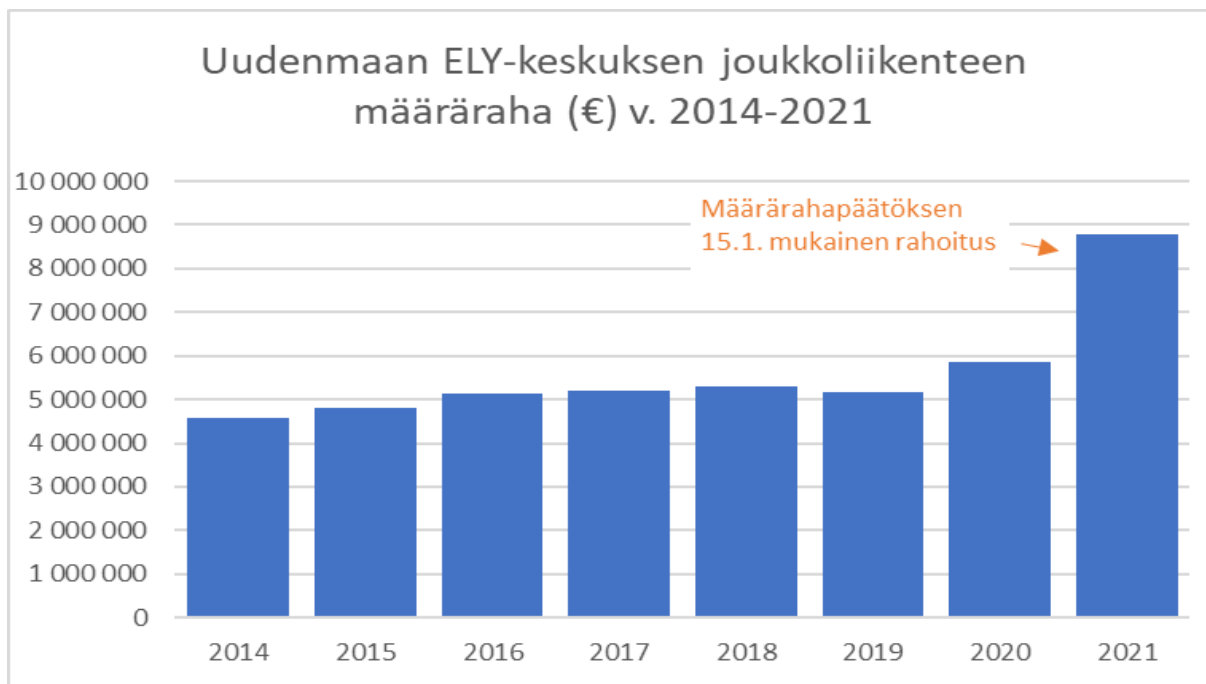
Vuonna 2019 Uudenmaan ELY-keskuksen hankkiman kaikille avoimen linja-autoliikenteen kokonaisarvo oli 7,86 miljoonaa euroa, josta ELY-keskuksen osuus oli 2,7 miljoonaa euroa (34 %) ja kuntien 5,2 miljoonaa euroa (66 %).

Kuntien valtionavustuskelpoisten hankkeiden kustannukset olivat yhteensä 7,86 miljoonaa euroa. Näihin Uudenmaan ELY-keskus myönsi tukea 3,19 miljoonaa euroa ja kuntien osuus oli 4,67 miljoonaa euroa. Valtionapukelpoisia hankkeita ovat kuntien oma ostoliikenne, hintavelvoitteen korvaaminen sekä joukkoliikenteen kehittäminen. Kaikille avoimen joukkoliikenteen ostojen osuus valtionapukelpoisista hankkeista oli 4,96 miljoonaa euroa, josta Uudenmaan ELY-keskuksen valtionapu oli 1,94 miljoonaa euroa ja kuntien osuus 3,02 miljoonaa euroa. (Luvuissa on mukana Raaseporin junaliikenteen ostoja 240 000 euroa (johon myönnetty valtionapua 25 prosenttia), muutoin ostot ovat linja-autoliikennettä.)



Kuva 17. Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikennerahoitus vuonna 2019. Joukkoliikennehankintojen (yhteishankinnat ja valtionapukelpoiset kuntien omat hankinnat) kokonaismäärä oli lähes 13 miljoonaa euroa, josta ELY-keskuksen osuus oli 36 %.

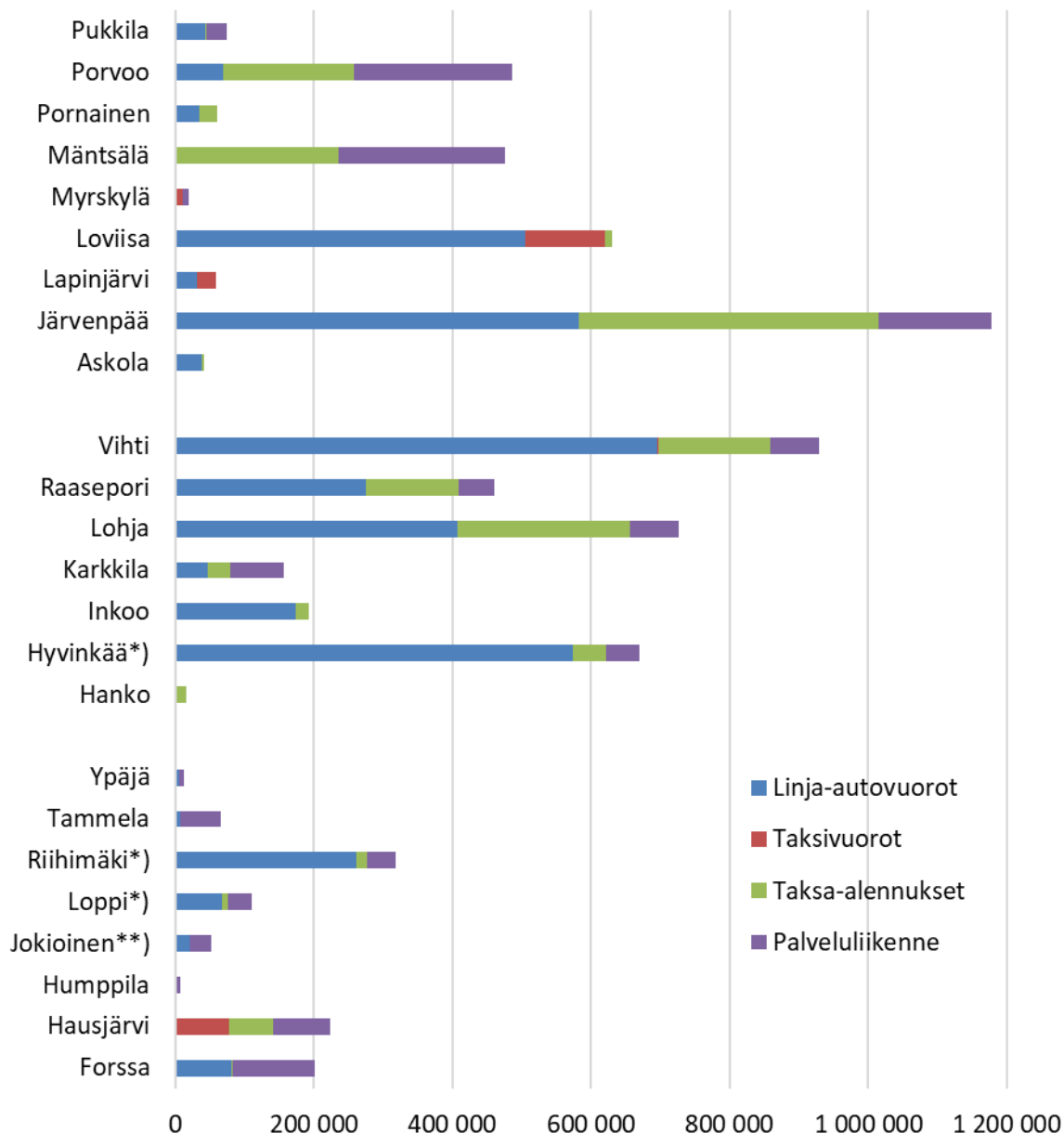
Vuodelle 2021 Uudenmaan ELY-keskukselle myönnettiin 8,8 milj. € määräraha, joka sisältää myös koronaan liittyvän rahoituksen kuten liikenteenharjoittajille myönnettävä lipputulomenetysten tuki ja kuntien koronaan liittyvät valtionavustukset. Koronarahoituksen osuus ei ole eroteltavissa määrärahapäätöksessä. Vuoden 2021 määräraha voi mahdollisesti vielä kasvaa keväällä käytävän tilannekatsauksen myötä.



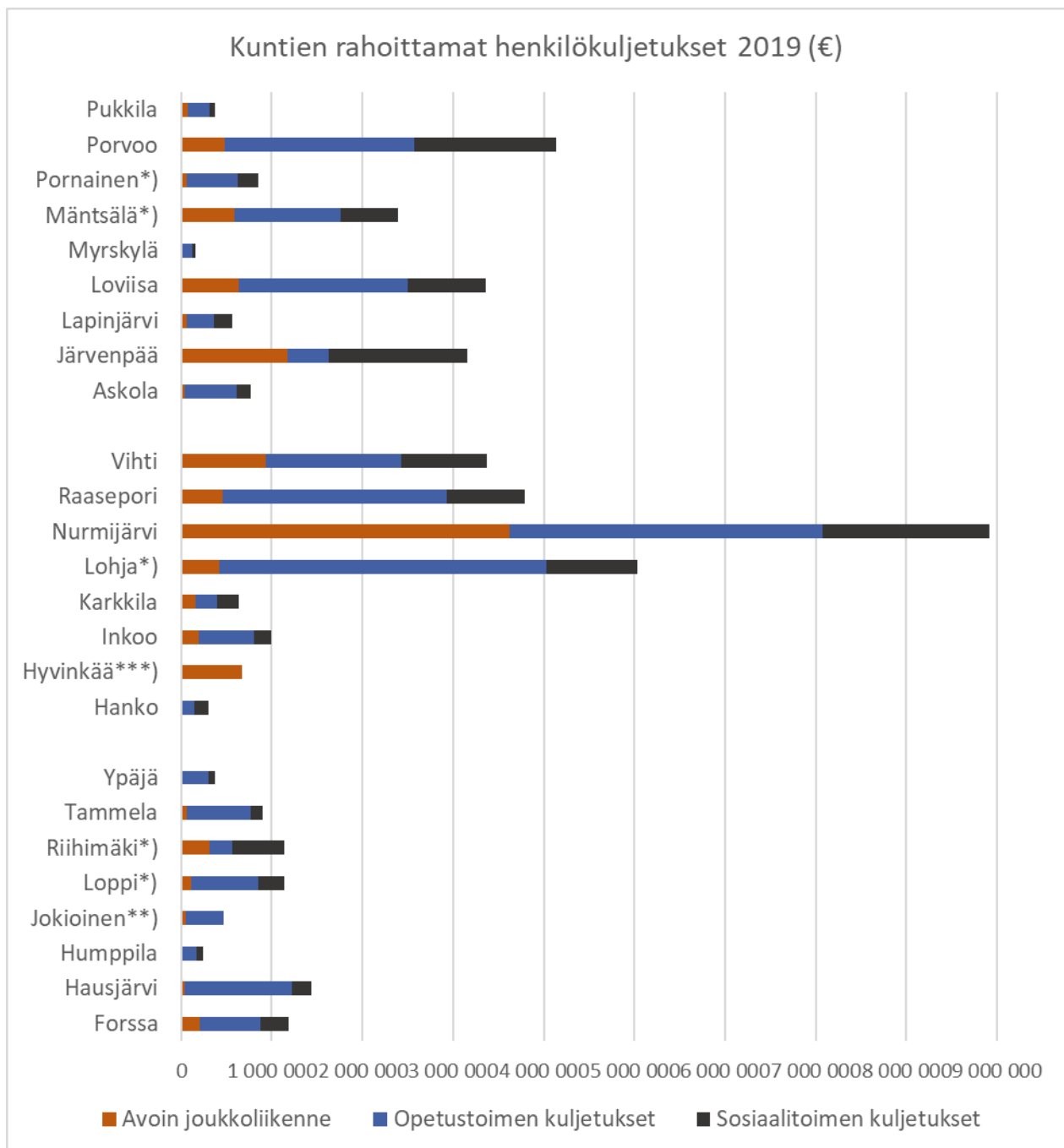
Kuva 18. Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha.

Vuonna 2019 Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen kunnat rahoittavat kaikille avointa joukkoliikennettä 10,7 miljoonalla eurolla. Pääosa rahoituksesta kohdistui linja-autovuorojen ostamiseen. Yhteensä kunnat käyttivät noin 47 miljoonaa euroa henkilökuljetusten rahoitukseen. Tästä noin puolet kohdistui opetustoimen kuljetuksiin. Summassa ovat mukana opetustoimen hankkimat joukkoliikenteen matkaliput.

Kuntien joukkoliikennehankinnat 2019 (€)



Kuva 19. Kuntien joukkoliikennehankinnat vuonna 2019. Nurmijärvi (ei kuvassa käytetyn skaalan takia) käytti avoimeen joukkoliikenteeseen 3,62 miljoonaa euroa. Tästä 500 000 euroa kohdistui taksa-alennuksiin ja muu osa linja-autovuorojen hankkimiseen. Hyvinkään, Riihimäen ja Lopen tiedot ovat vuodelta 2018. Jokioisten tiedot ovat vuodelta 2017. (Lähde VALLU, valtakunnallinen liikenneluparekisteri, kuntien ilmoittamat tiedot 15.1.2021)



Kuva 20. Kuntien rahoitus henkilökuljetuksiin vuonna 2019. Hyvinkään tiedot opetus- ja sosiaalitoimen kuljetusten rahoituksesta puuttuvat. Hyvinkään joukkoliikenteen rahoitustiedot ovat vuodelta 2018. Mäntsälän, Lohjan, Riihimäen ja Lopen tiedot ovat vuodelta 2018. Jokioisten tiedot ovat vuodelta 2017. (Lähde VALLU, valtakunnallinen liikenneluparekisteri, kuntien ilmoittamat tiedot 15.1.2021)

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 2/2021				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Henriika Weiste Hanna Aalto		Julkaisu-aika Tammikuu 2021		
		Kustantaja Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi Joukkoliikenteen palvelutaso 2021–2024 Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella Houkutteleva joukkoliikenne – kestävä ja viisas valinta				
Tiivistelmä Uudenmaan ELY-keskus määrittä toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2021–2024. Palvelutasotavoitteita on määritetty liikenteelliselle palvelutasolle ja laadullisille tekijöille. Lisäksi on tunnistettu alueen tärkeimmät pysäkit. ELY-keskuksen palvelutasomääritys koskee kuntakeskusten tai muiden yhtä merkittävien taajamien välistä, kuntarajat ylittävää liikennettä. Palvelutasoesitystä on käsitelty kuntien alueellisissa henkilöliikennetyöryhmissä syksyllä 2020. Kaikilta alueen kunnilta on pyydetty asiantuntijakommentit esitykseen ja esitystä on korjattu kommenttien pohjalta. Palvelutasoesityksen valmisteluvaiheessa on myös haastateltu alueella operoivia markkinaehtoisen ja sopimusliikenteen liikenteenharjoittajia. Palvelutasotavoitteet on määritetty haastavassa tilanteessa, jossa joukkoliikenteen kysyntä ja tarjonta ovat koronapandemian vuoksi voimakkaasti vähentyneet, eikä lähiaikojen kehitystä pystytä ennakoimaan. Palvelutasotavoitteet on määritetty lähelle koronapandemiaa edeltävää tasoa. Osalla yhteysvälejä palvelutasoa ehdotetaan parannettavan selvittämällä mahdollisuuksia järjestää kattavampia ilta- ja aamuyhteyksiä pääkaupunkiseudulle, sekä toteuttamalla joitain uusia kuntien välisiä yhteyksiä. Pidemmällä aikajaksolla Uudenmaan joukkoliikenteen ennakoitaan vahvistuvan voimakkaasti. Laadullisia tavoitteita on asetettu informaatiolle, lippujärjestelmille, matkaketjujen sujumiselle, esteettömyydelle, joukkoliikenteen infran kehittämiseksi, kalustolle, markkinoinnille ja matka-ajolle. Laadullisia tavoitteita on tarkoitus tarkentaa käytännön suunnitteluhankkeissa. Palvelutasomääritys ohjaa jatkossa Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määrärahan käyttöä ja hankintoja. Palvelutasomäärityksen mukaisia joukkoliikennepalveluja on tarkoitus hankkia määräraha-kehityksen rajoissa ja yhdessä kuntien kanssa siltä osin, kun asetetut määrälliset tai laadulliset tavoitteet eivät toteudu markkinaehtoisesti.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Joukkoliikenne, palvelutaso				
ISBN (painettu) -	ISBN (PDF) 978-952-314-899-4	ISSN-L -	ISSN (painettu) -	ISSN (verkkopainettu) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-899-4	Kieli suomi	Sivumäärä 37
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on Kansalliskirjaston ylläpitämässä julkaisuarkistossa Doria: doria.fi/ely-keskus				
Kustannuspaikka ja aika Helsinki 2021			Painotalo -	

Publikationens serie och nummer Rapporter 2/2021				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Henriika Weiste Hanna Aalto		Publiceringsdatum Januari 2021		
		Utgivare Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
		Projektets finansiär uppdragsgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
Publikationens titel Joukkoliikenteen palvelutaso 2021–2024 Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella Houkutteleva joukkoliikenne – kestävä ja viisas valinta (Kollektivtrafikens servicenivå 2021–2024 inom behörighetsområdet för NTM-centralen i Nyland Attraktiv kollektivtrafik – ett hållbart och klokt val)				
Sammandrag NTM-centralen i Nyland har ställt upp mål för kollektivtrafikens servicenivå inom sitt behörighetsområde för åren 2021–2024. Mål för servicenivån har fastställts för den trafikmässiga servicenivån och för de kvalitetsmässiga faktorerna. Därtill har de viktigaste hållplatserna i området definierats. NTM-centralens bestämning av servicenivån gäller den kommunöverskridande trafiken mellan kommuncentrumen och andra lika betydande tätorter. Förslaget till bestämning av servicenivån behandlades i kommunernas regionala arbetsgrupper för persontrafik hösten 2020. Av alla kommuner i områden har NTM-centralen begärt sakkunnigas kommentarer till förslaget och förslaget har korrigerats utifrån dem. Under beredningen av förslaget till servicenivå intervjuades också trafikägare som driver verksamhet i området på marknadsvillkor eller i form av avtalstrafik. Målen för servicenivån har fastställts i en komplex situation där efterfrågan och utbudet på kollektivtrafik har minskat kraftigt på grund av coronaepidemin och utvecklingen under den närmaste framtiden inte kan förutspås. Målen har ställts nära den nivå som föregick coronaepidemin. För en del förbindelsesträckor föreslås att servicenivån ska förbättras genom att man utreder möjligheterna att ordna mer täckande kvälls- och morgonförbindelser till huvudstadsregionen samt inför ett antal nya förbindelser mellan kommunerna. På längre sikt väntas kollektivtrafiken i Nyland växa kraftigt. Kvalitetsmässiga mål har ställts i fråga om information, biljettsystem, smidighet i resekedjorna, tillgänglighet, utveckling av infrastrukturen för kollektivtrafiken, materiel, marknadsföring och resetider. Avsikten är att de kvalitetsmässiga målen ska preciseras i projekten för planeringen av det praktiska genomförandet av kollektivtrafiken. I fortsättningen styr bestämningen av servicenivån användningen av NTM-centralen i Nylands anslag för kollektivtrafiken och upphandlingarna. Avsikten är att upphandla kollektivtrafiktjänster som är förenliga med servicenivån inom gränserna för anslagsramen och tillsammans med kommunerna till den del de uppsatta kvantitativa eller kvalitativa målen inte uppnås på marknadsvillkor.				
Nyckelord (enligt Allärs) Kollektivtrafik, servicenivå				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (tryckt)	ISSN (webbpublikation)
-	978-952-314-899-4	-	-	2242-2854
WWW www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-899-4		Språk finska
				Sidantal 37
Beställningar Publikationen finns på Doria.fi/ely-keskus				
Förläggningsort och datum Helsingfors 2021			Tryckeri -	

RAPORTTEJA 2 | 2021

**JOUKKOLIIKENTEE PALVELUTASO 2021–2024 UUDENMAAN ELY-KESKUKSEN TOIMIVALTA-ALUEELLA
HOUKUTTELEVA JOUKKOLIIKENNE – KESTÄVÄ JA VIISAS VALINTA**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-899-4 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-899-4

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