



# Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutaso 2025–2028

MIKKO SUHONEN | LIISA MUSTONEN | IIRO VAINIKAINEN | VILI LEHTINEN | TAINA HAAPAMÄKI | SIIRI KORHONEN



# Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutaso 2025–2028

MIKKO SUHONEN

LIISA MUSTONEN

IIRO VAINIKAINEN

VILI LEHTINEN

TAINA HAAPAMÄKI

SIIRI KORHONEN

RAPORTTEJA 36 | 2024

Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutaso 2025–2028

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Siiri Korhonen

Kansikuva: Tapio Heinonen

Kartat: Hallinnolliset rajat © MML, Tieosoiteverkko ja rataverkko © Väylävirasto, Muut karttapohjat © OpenStreetMapin tekijät, YKR-aineistot © Tilastokeskus ja GTFS-aineisto © Fintraffic

ISBN 978-952-398-270-3 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN: ISBN:978-952-398-270-3

[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)

# Sisältö

|          |                                                                       |           |
|----------|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Työn tausta.....</b>                                               | <b>1</b>  |
| 1.1      | Johdanto .....                                                        | 1         |
| 1.2      | Palvelutasomäärittelyn tavoitteet.....                                | 1         |
| 1.3      | Suunnittelualue .....                                                 | 1         |
| 1.4      | Työryhmä .....                                                        | 2         |
| 1.5      | Vuorovaikutus .....                                                   | 2         |
| 1.6      | Työn rajaukset .....                                                  | 3         |
| <b>2</b> | <b>Nykytila.....</b>                                                  | <b>4</b>  |
| 2.1      | Nykyiset palvelutasotavoitteet .....                                  | 4         |
| 2.1.1    | Nykyiset palvelutasokriteerit.....                                    | 4         |
| 2.1.2    | Esitystapa .....                                                      | 4         |
| 2.1.3    | Nykyiset palvelutasoluokat .....                                      | 4         |
| 2.1.4    | Nykyiset laadulliset tavoitteet .....                                 | 7         |
| 2.2      | Toteutunut palvelutaso .....                                          | 8         |
| 2.2.1    | Toteutunut palvelutaso Forssan ja Riihimäen seuduilla .....           | 8         |
| 2.2.2    | Toteutunut palvelutaso läntisellä Uudellamaalla .....                 | 8         |
| 2.2.3    | Toteutunut palvelutaso itäisellä Uudellamaalla .....                  | 8         |
| 2.3      | Työmatkapotentiaali.....                                              | 9         |
| 2.3.1    | Potentiaaliset pendelöintimatkat Forssan ja Riihimäen seuduilla ..... | 10        |
| 2.3.2    | Potentiaaliset pendelöintimatkat läntisellä Uudellamaalla .....       | 11        |
| 2.3.3    | Potentiaaliset pendelöintimatkat itäisellä Uudellamaalla .....        | 12        |
| 2.4      | Tärkeimmät joukkoliikennepisteet.....                                 | 13        |
| 2.5      | Kuntien kuljetuskustannukset ja liikenteen tarjonta .....             | 14        |
| 2.5.1    | Forssan ja Riihimäen seudut.....                                      | 14        |
| 2.5.2    | Läntinen Uusimaa .....                                                | 15        |
| 2.5.3    | Itäinen Uusimaa .....                                                 | 17        |
| <b>3</b> | <b>Kuntakysely.....</b>                                               | <b>19</b> |
| 3.1      | Kuntakysely .....                                                     | 19        |
| 3.1.1    | Nykytilan avovastaukset.....                                          | 19        |
| 3.1.2    | Joukkoliikenteen laadulliset tavoitteet .....                         | 19        |
| 3.1.3    | Joukkoliikenneinfran kehittäminen .....                               | 23        |
| 3.2      | Karttakysely .....                                                    | 24        |
| 3.3      | Solmupisteet.....                                                     | 25        |
| 3.4      | Toisen asteen koulutus.....                                           | 26        |
| <b>4</b> | <b>Suunnitteluperusteet.....</b>                                      | <b>27</b> |
| 4.1      | Suunnittelun lähtökohdat .....                                        | 27        |
| 4.2      | Palvelutasomäärittelyn joukkoliikennepisteet ja yhteysvälit.....      | 27        |
| 4.2.1    | Uudet kohteet ja yhteysvälit Forssan ja Riihimäen seuduilla.....      | 28        |
| 4.2.2    | Uudet kohteet ja yhteysvälit läntisellä Uudellamaalla.....            | 28        |
| 4.2.3    | Uudet kohteet ja yhteysvälit itäisellä Uudellamaalla.....             | 29        |
| <b>5</b> | <b>Palvelutasokriteerit ja -luokat .....</b>                          | <b>30</b> |

|     |                                                   |    |
|-----|---------------------------------------------------|----|
| 5.1 | Palvelutasokriteerit .....                        | 30 |
| 5.2 | Palvelutasoluokat .....                           | 30 |
| 6   | Palvelutasotavoitteet 2025–2028 .....             | 33 |
| 6.1 | Koko alue .....                                   | 33 |
| 6.2 | Forssan ja Riihimäen seudut.....                  | 35 |
| 6.3 | Läntinen Uusimaa.....                             | 35 |
| 6.4 | Itäinen Uusimaa.....                              | 36 |
| 6.5 | Laadulliset tavoitteet.....                       | 37 |
| 7   | Palvelutasotavoitteiden merkitys ja vaikutus..... | 39 |
| 7.1 | Palvelutasotavoitteiden merkitys.....             | 39 |
| 7.2 | Laadullisten tavoitteiden vaikutukset.....        | 39 |
| 8   | Kuvailulehti .....                                | 41 |
| 9   | Presentationsblad.....                            | 42 |
| 10  | Documentation page .....                          | 43 |

# 1 Työn tausta

## 1.1 Johdanto

Uudenmaan ELY-keskus on määrittänyt toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2025–2028. Palvelutasotavoitteita on määritetty määrälliselle palvelutasolle ja laadullisille tekijöille. ELY-keskuksen palvelutasomäärittäminen koskee kuntakeskusten tai muiden yhtä merkittävien taajamien välistä liikennettä. Palvelutasomäärittelyn laatiminen aloitettiin maaliskuussa 2024 ja työ valmistui lokakuussa 2024.

## 1.2 Palvelutasomäärittelyn tavoitteet

Palvelutasomäärittelyn tavoitteena on kuvata, millaista joukkoliikenteen palvelutason tulee Uudenmaan ELY-keskuksen alueella olla ottaen huomioon alueen asukkaiden liikkumistarpeet, valtion ja kuntien tavoitteet, markkinaehtoisuuden liikenteen tarjonnan ja Uudenmaan ELY-keskuksen määräraha- ja palvelusopimuksien. Palvelutasomäärittäminen koskee ensisijaisesti kuntien välisiä yhteyksiä Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Uudenmaan ELY-keskus määrittää palvelutasotavoitteita ainoastaan toimivalta-alueellaan liikennöitäville yhteyksille. Palvelutasomäärittäminen koskee linja-autoliikennettä, ja sisältää sekä markkinaehtoisesta liikenteestä että sopimusliikenteestä muodostuvan kokonaisuuden. Yksinomaan kuntien hankkimaa, kuntien sisäistä liikennettä ei esitetä ELY-keskuksen palvelutasomäärittämisessä. Junaliikenteen osalta Uudenmaan ELY-keskus ei määritä palvelutasotavoitteita, mutta juna- ja junaliikenteen nykyinen palvelutaso esitetään osana kokonaisuutta.

Uudenmaan ELY-keskus ei tee palvelutasosta virallista päätöstä, mutta palvelutasomäärittäminen ohjaa jatkossa Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määrärahan käyttöä ja hankintoja. Palvelutasomäärittäminen mukaisissa joukkoliikennepalveluissa on tarkoitus hankkia määräraha- ja palvelusopimuksien rajoissa ja yhdessä kuntien kanssa siltä osin, kuin asetetut määrälliset tai laadulliset tavoitteet eivät toteudu markkinaehtoisesti tai junaliikenteellä. Palvelutasomäärittäminen ei takaa tavoitetasoa mukaista liikennettä, vaan liikennettä hankitaan kulloinkin vallitsevan määräraha- ja kustannustilanteen mukaisesti. Yhteysväleille voi syntyä myös ehdotettua parempaa palvelutasoa. Palvelutaso voi jäädä myös alle asetetun tavoitteen, jos ELY-keskuksen tai muiden rahoittajien määräraha ei riitä esimerkiksi tilanteissa, jossa ELY-keskus joutuu korvaamaan markkinaehtoisesta liikenteestä merkittävästi sopimusliikenteellä.

Palvelutasomäärittäminen yhteydessä arvioidaan joukkoliikenteen järjestämisen vaikutuksia. Lisäksi kunnat voivat hyödyntää palvelutasotyötä omassa joukkoliikenteen kehittämistyössään ja rahoituspäätöksissään.

## 1.3 Suunnittelualue

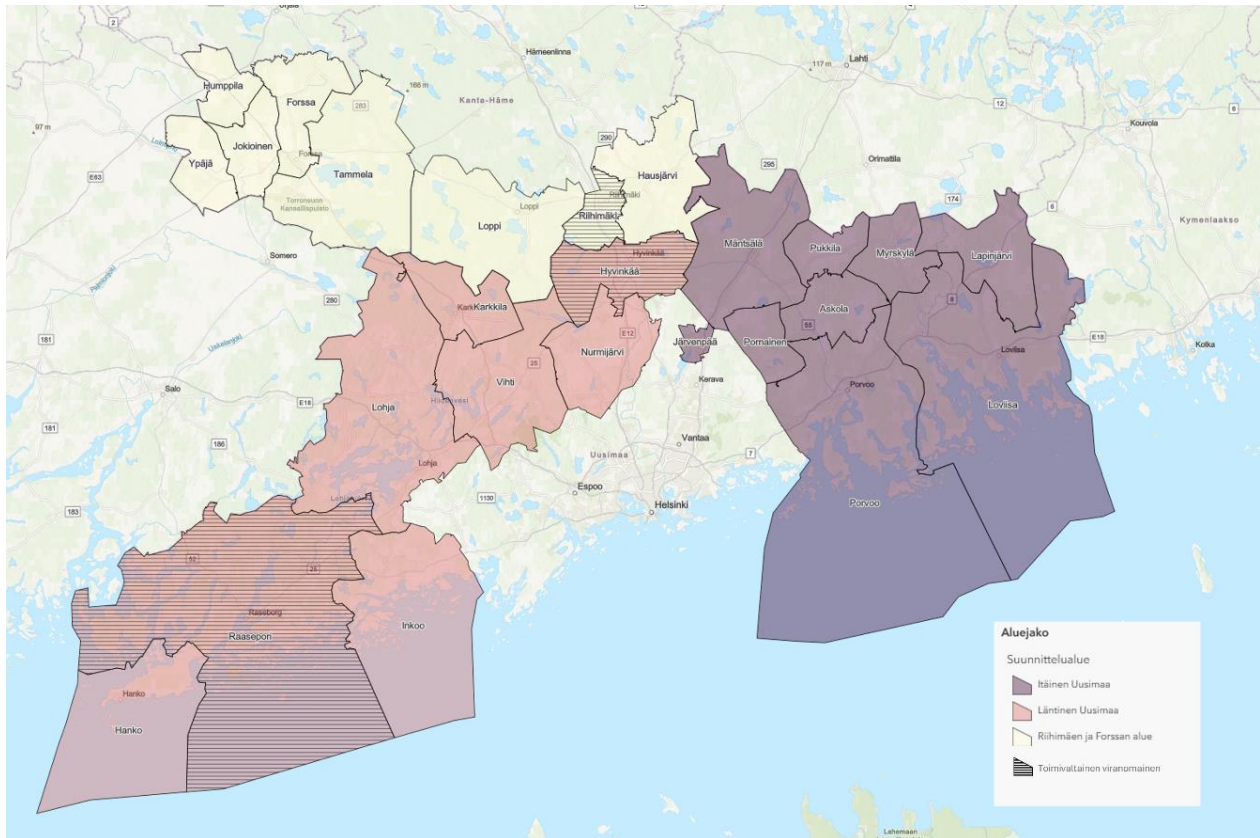
Uudenmaan ELY-keskuksen liikenteen ja logistiikan vastuualue kattaa Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakuntien alueen. ELY-keskuksen toimivalta-alueella sijaitsee kolme alueellista tieliikenteen toimivaltaviranomaista: Helsingin seudun liikenne, Lahden seudun liikenne ja Hämeenlinnan joukkoliikenne. Nämä alueet on rajattu tämän työn ulkopuolelle, mutta näitä viranomaisia käsitellään naapuritoimivaltaisina viranomaisina. Lisäksi ELY-keskuksen toimivalta-alueella sijaitsee kolme kunnallista tieliikenteen toimivaltaviranomaista (Hyvinkää, Raasepori ja Riihimäki), jotka ovat olleet työssä mukana kuten muut alueen kunnat.

Palvelutasomäärittäminen on laadittu ensisijaisesti Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen kuntien väliseen liikenteeseen. Palvelutasomäärittäminen on laadittu yhtenä kokonaisuutena koko Uudenmaan alueelle, mutta työ on jaettu suunnittelutyön ja vuorovaikutuksen selkeyttämiseksi kolmeen maantieteelliseen osa-alueeseen:

- Forssan ja Riihimäen seudut: Forssa, Humppila, Jokioinen, Tammela ja Ypäjä sekä Hausjärvi, Loppi ja Riihimäki\*\*
- Läntinen Uusimaa: Hanko, Inkoo, Karkkila, Lohja, Raasepori\*\*, Hyvinkää\*\*, Vihti ja Nurmijärvi

- Itäinen Uusimaa: Askola, Lapinjärvi, Loviisa, Myrskylä, Mäntsälä, Pornainen, Porvoo, Pukkila ja Järvenpää

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



Kuva 1. Aluejako.

## 1.4 Työryhmä

Työn kokonaisuudesta on Uudenmaan ELY-keskuksessa vastannut joukkoliikenneryhmän päällikkö Tapio Heinonen, ja työn laadintaan ovat osallistuneet joukkoliikenneasiantuntijat Anne Winblad, Heikki Hyvärinen ja Jonna Uski, liikennejärjestelmäasiantuntija Seppo Nikkanen sekä projektipäällikkö Krista Kumanto-Kooni. Työn konsultteina ovat toimineet DI Mikko Suhonen (projektipäällikkö), DI Liisa Mustonen (projektsihteeri), DI Iiro Vainikainen (vastuusuunnittelija), Sweco Finland Oy, Ins. AMK Vili Lehtinen, Movili Oy sekä DI Taina Haapamäki ja TkK Siiri Korhonen, Flou Oy.

## 1.5 Vuorovaikutus

Palvelutasomäärittely on vuorovaikutteinen prosessi, jonka onnistumisen varmistamiseksi kuntien ja sidosryhmien osallistaminen ja näkemysten huomiointi on ensiarvoisen tärkeää. Osana palvelutasomäärittelyprosessia on toteutettu seuraavaa vuorovaikutusta:

- Kuntien kontaktointi ja tarkastelussa huomiotavaksi toivottavien lähtöaineistojen pyytäminen
- Kyselytutkimus alueen kunnille huhtikuussa 2024

- Kysellä selvitettiin joukkoliikenteen nykytilaa ja tulevaisuuden tarpeita, sekä joukkoliikenteeseen vaikuttavia muutoksia toimintaympäristössä. Kysely oli auki kaksi viikkoa ja vastauksia saatiin 21 kunnasta. Vastaaajia oli yhteensä 34 kpl. Kyselyn tulokset on esitetty kohdassa 3. Kuntakysely.
- Osa-aluekohtaiset kokoukset (kolme kpl) nykytila-analyysin tulosten esittelemiseksi ja täydentämiseksi huhtitoukokuussa 2024
- Osa-aluekohtaiset kokoukset (kolme kpl) palvelutasoluonnoksen esittelyä ja kommentointia varten sekä kommentointiaika kokousten jälkeen syyskuussa 2024
- Sidosryhmäkysely naapuritoimivaltaisille viranomaisille, liikennöitsijöille sekä muille sidosryhmille luonnoksen kommentointia varten toteutettiin syyskuussa 2024. Sidosryhmäkyselyyn saatiin yhteensä seitsemän vastausta.
- Valmis palvelutasomäärittely toimitettiin kuntiin tiedoksi marraskuussa 2024.
- Esittelytilaisuus valmiin palvelutasomäärittelyn esittelyä varten marraskuussa 2024.

## 1.6 Työn rajaukset

- Palvelutasomäärittäminen koskee tärkeimpien joukkoliikennepisteiden välisiä yhteyksiä Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella.
- Palvelutasomäärittäminen ei tehdä kaupunkimaiselle paikallisliikenteelle.
- Palvelutasomäärittäminen koskee ainoastaan kaikille avointa joukkoliikennettä.
- Palvelutasomäärittäminen koskee juna- ja linja-autoliikennettä, ja sisältää sekä markkinaehtoisesta liikenteestä että sopimusliikenteestä muodostuvan kokonaisuuden.
- Yksinomaan kuntien hankkimaa, kuntien sisäistä, liikennettä ei esitetä ELY-keskuksen palvelutasomäärittämisessä, ellei kyseessä ole joukkoliikennepiste, joka on valittu määrittelykohteeksi.
- Palvelutaso määritetään seuraavaksi nelivuotiskaudeksi vuosille 2025–2028.

## 2 Nykytila

Osiossa on kuvattu suunnittelualueen nykyiset palvelutasotavoitteet sekä joukkoliikenteen ja liikkumistarpeiden nykytilanne.

### 2.1 Nykyiset palvelutasotavoitteet

Suunnittelualueen edelliset palvelutasotavoitteet on määritellyt [Joukkoliikenteen palvelutaso 2021–2024 Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella -julkaisussa \(2021\)](#). Tämän kappaleen tekstit, taulukko ja kartan tiedot ovat vuosien 2021–2024 palvelutasomäärittelystä.

#### 2.1.1 Nykyiset palvelutasokriteerit

*Palvelutasokriteerit ovat tarjonnan palvelutasotekijälle asetettuja luokiteltuja ohjearvoja, jotka määräävät 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 yhteysväliille tavoitellaan 3–5 vuoroa molempiin suuntiin. Palvelutasotavoitteet koskevat talviarkipäivän liikennettä. Kesäliikenteessä tarjontaa voidaan koululaisvuorojen osalta karsia. Kuitenkin perustyoissäkäyntiyyhteydet ja asiointiyyhteydet tulisi liikennöidä muuttumattomilla aikataululla ja reiteillä ympäri vuoden.*

#### 2.1.2 Esitystapa

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

#### 2.1.3 Nykyiset palvelutasoluokat

*Edellinen palvelutasomäärittely perustui Liikenneviraston palvelutaso-ohjeen (Liikennevirasto 31/2015) mukaisiin palvelutasoluokituksiin. Luokitusta on nyt hieman muokattu ohjeesta poikkeavaksi, eikä määritetty palvelutaso ole suoraan vertailukelpoinen edelliseen palvelutasomäärittelyyn. 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 1. Palvelutasoluokat ja kriteerit vuosina 2021–2024 (Uudenmaan ELY-keskus, 2021)

| Talviliikenne        | Soveltamisaika               | I          | II                          | III         | IV                          | V                         | VI                                                                            | VII                                                                          |
|----------------------|------------------------------|------------|-----------------------------|-------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Liikennöintiaika     | 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 mukaan                                                                | –                                                                            |
|                      | Su                           | 7.00–23.30 | 9.00–21.30                  | 11.00–18.30 | 12.00–17.00                 | Tarpeen mukaan            | Tarpeen mukaan                                                                | –                                                                            |
| Vuoroväli/vuoromäärä | Ruuhka (n. klo 7–9 ja 15–17) | ≤ 10 min   | ≤ 15 min                    | ≤ 30 min    | ≤ 45 min                    | yht. yli 5 vuoroa/ suunta | 3–5 vuoroa/ suunta /vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/ tai asiointiyhteys) | 1–2 vuoroa/ suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/ tai asiointiyhteys) |
|                      | Arkipäivä n. klo 10–15       | ≤ 15 min   | ≤ 30 min                    | ≤ 60 min    | ≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa | 2–3 vuoroa/ suunta        | –                                                                             | –                                                                            |
|                      | Arjen varhaisilta 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 kahdessa tunnissa | 0–4 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   | ≤ 30 min   | ≤ 60 min                    | –           | –                           | –                         | –                                                                             | –                                                                            |
|                      | Yöliikenne                   | ≤ 60 min   | ≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa | –           | –                           | –                         | –                                                                             | –                                                                            |

Tausta © Vaylavirasto 2020, ESRI 2020 – Linea Konsultit Oy 2020

## 2.1.4 Nykyiset laadulliset tavoitteet

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

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

Taulukko 2. Laadulliset tavoitteet 2021–2024 (Uudenmaan ELY-keskus, 2021)

| Tavoite                                                    |                                                                                     | Kuvaus                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Informaatio yhdestä paikasta</b>                        |    | Sekä sopimusliikenteen että markkinaehtoisien liikenteen aikataulut ovat helposti ja vaivattomasti löydettävissä. Tiedot joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista ovat saatavissa yhdestä internet-lähteestä.                                                                            |
| <b>Yhteentoimiva lippujärjestelmä</b>                      |    | Matkustaja selviää matkaketjustaan yhdellä lipputuotteella. Hinnoittelu on houkuttelevaa.                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Sujuvat matkaketjut</b>                                 |    | Runkoliikenteen reiteillä on tarjolla turvallisia ja selkeästi opastettuja liityntä-pysäköintipaikkoja. Julkisen liikenteen matkaketjuja on sujuvoitettu sovittamalla solmupisteissä yhteen joukkoliikenteen aikatauluja mahdollisuuksien mukaan. Solmupisteiden varustelu vastaa tarvetta. |
| <b>Joukkoliikenteen infran kehittäminen ja ylläpito</b>    |   | Joukkoliikennepysäkkien varustelu ja kunnossapito vastaavat tarvetta.                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Riittävän tasokas ja kustannus-<br/>tehokas kalusto</b> |  | Kalusto on sopimusliikenteessä riittävän laadukasta. Liian kovilla kalustovaa-teilla ei kuitenkaan rajoiteta kilpailua.                                                                                                                                                                     |
| <b>Markkinointi</b>                                        |  | Mielikuva joukkoliikenteestä on positiivinen. Joukkoliikenteen houkuttelevuus on lisääntynyt ja tietoisuus palveluista on parantunut markkinoinnin avulla.                                                                                                                                  |
| <b>Esteettömyys</b>                                        |  | Sairaalaan meneviä yhteyksiä on toteutettu (kokeiluna) matalalattiakalustolla niillä yhteysväleillä, joilla tieverkon kunto huomioon ottaen tämä on mahdollista.                                                                                                                            |
| <b>Luottavuus ja kilpailukykyiset<br/>matka-ajat</b>       |  | 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. Matkahuollon järjestelmä on kattava, mutta maksullinen yrityksille, jonka takia kaikkia vuoroja ei ole näkyvissä Matkahuollon palvelussa.

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

Eri liikennöitsijöiden autoissa toimivissa kausilipuissa clearingjärjestelmän 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.

## 2.2 Toteutunut palvelutaso

Työn yhteydessä on analysoitu Fintrafficin koostaman GTFS-aikatauluaineiston pohjalta joukkoliikenteen toteutuvaa määrällistä palvelutasoa Uudellamaalla. Aineistosta on pystytty analysoimaan sekä vuoromäärät että liikennöintiajat ja näiden pohjalta määritetty edellisen palvelutasoselvityksen kriteeristön mukaan toteutunut palvelutasoluokka yhteysväleittäin.

Riihimäen ja Forssan seuduilla sekä itäisellä Uudellamaalla toteutunut palvelutaso on laskettu toukokuun arkiliikenteen mukaisesti. Läntisellä Uudellamaalla toteumatieto on laskettu syyskuun arkiliikenteen mukaisesti.

### 2.2.1 Toteutunut palvelutaso Forssan ja Riihimäen seuduilla

- Palvelutaso toteutunut kaksi tasoa heikompana:
  - Forssa-Karkkila
- Palvelutaso toteutunut yhden tason heikompana:
  - Forssa-Hämeenlinna
  - Forssa-Pori
  - Loppi-Riihimäki
- Palvelutaso toteutunut yhden tason parempana:
  - Riihimäki-Ryttylä

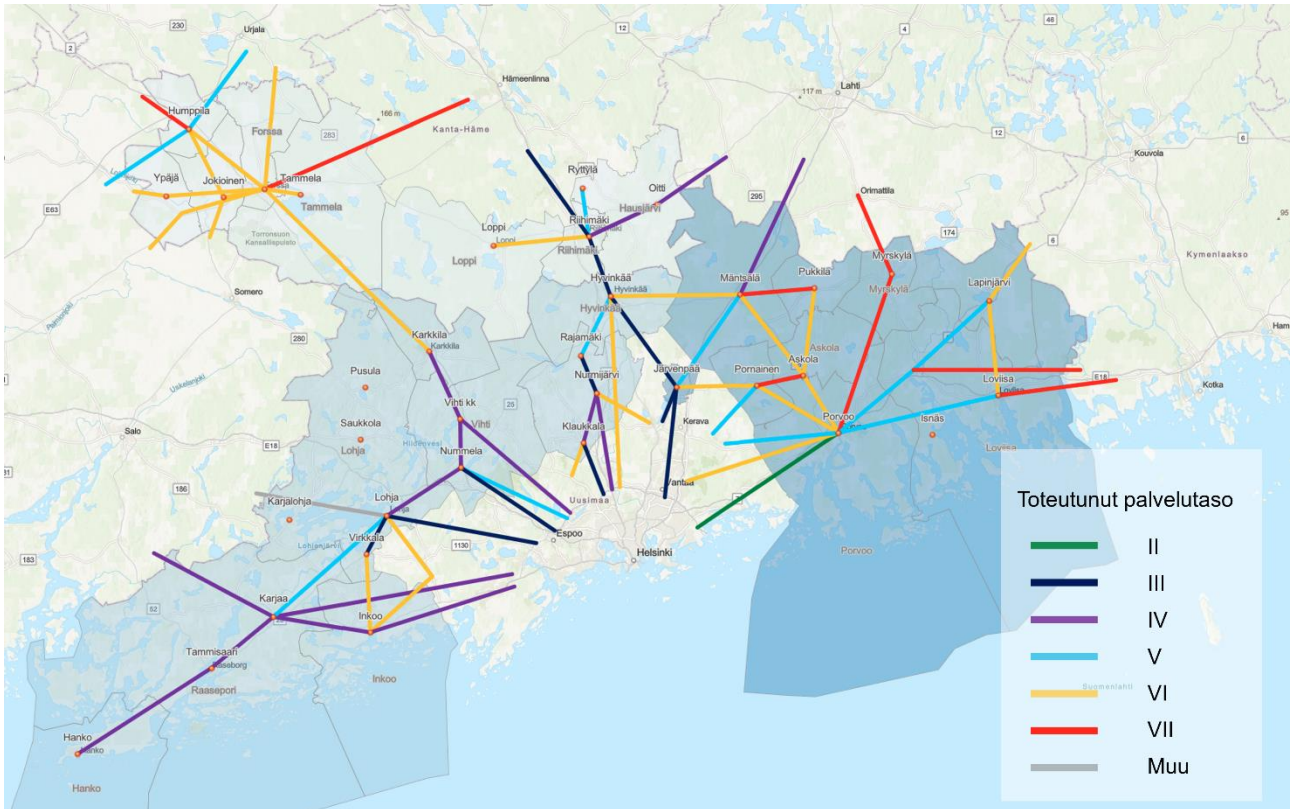
### 2.2.2 Toteutunut palvelutaso läntisellä Uudellamaalla

- Palvelutaso toteutunut yhden tason heikompana:
  - Nurmijärvi-Helsinki
  - Hyvinkää-Rajamäki
  - Hyvinkää-Helsinki
  - Lohja-Karjalohja
  - Lohja-Saukkola
  - Saukkola-Pusula
  - Pusula-Karkkila
- Palvelutaso toteutunut yhden tason parempana:
  - Hanko-Tammisaari
  - Karjaa-Inkoo
  - Karjaa-Helsinki
  - Nummela-Espoo
  - Klaukkala-Espoo (Kalajärvi)
  - Klaukkala-Nurmijärvi
  - Nurmijärvi-Rajamäki

### 2.2.3 Toteutunut palvelutaso itäisellä Uudellamaalla

- Palvelutaso toteutunut yhden tason heikompana:
  - Mäntsälä-Järvenpää
  - Porvoo-Monninkylä
  - Porvoo-Myrskylä
  - Porvoo-Loviisa

- Loviisa-Kotka
- Palvelutaso toteutunut yhden tason parempana:
  - Järvenpää-Tuusula
  - Pornainen-Porvoo
  - Lapinjärvi-Kouvola
  - Lapinjärvi-Loviisa



Kuva 3. Toteutunut joukkoliikenteen palvelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella.

## 2.3 Työmatkapotentiaali

Suunnittelualueen pendelöintidata on laskettu YKR työmatka-aineiston asuinpaikkadatan perusteella. Tilastointivuosi on 2021.

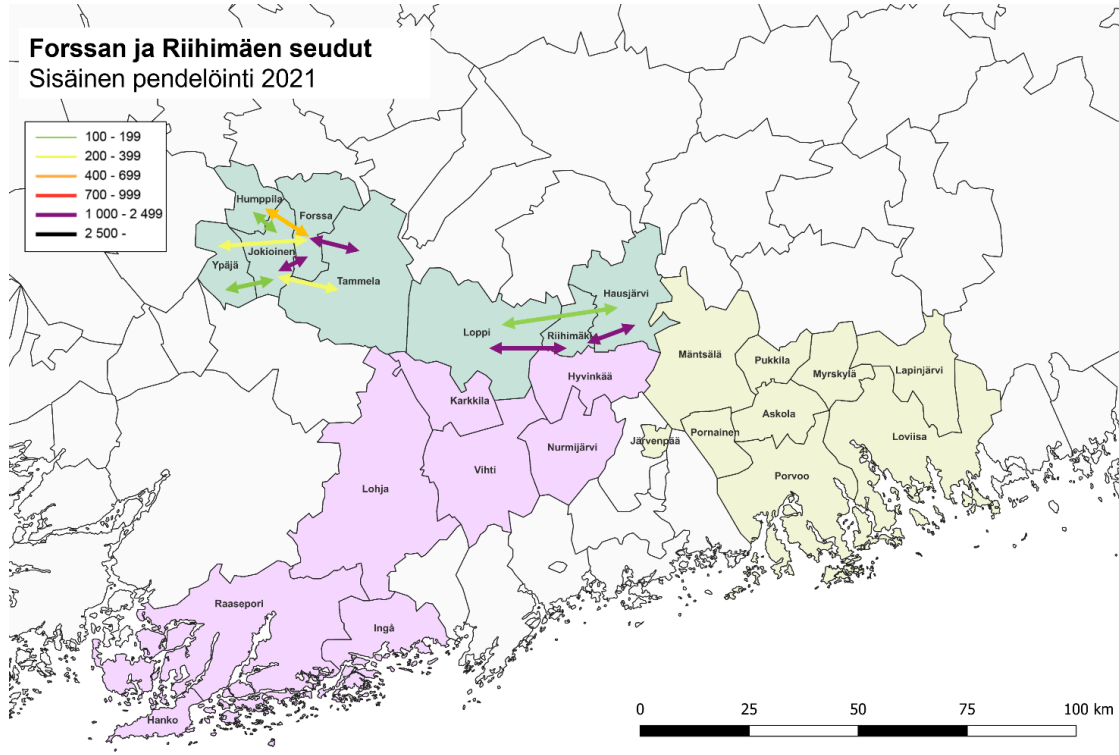
Työssä on analysoitu YKR työpaikka-asuinpaikka-aineiston pohjalta potentiaaliset pendelöintimatkat kuntien välillä. Aineisto sisältää tiedot asukkaiden asuinpaikasta ja työpaikasta 250x250m -ruudukossa, eikä se kuvaa toteutuvaa pendelöintiä.

Kartoissa on erikseen esitetty potentiaaliset pendelöintimatkat suunnittelualueen sisällä sekä suunnittelualueen kunnista alueen ulkopuolelle suuntautuvat, potentiaaliset matkat. Sisäisillä matkoilla tarkoitetaan jokaisen suunnittelualueen kuntien välisiä matkoja eli sisäiset matkat on laskettu kolmelle alueelle erikseen.

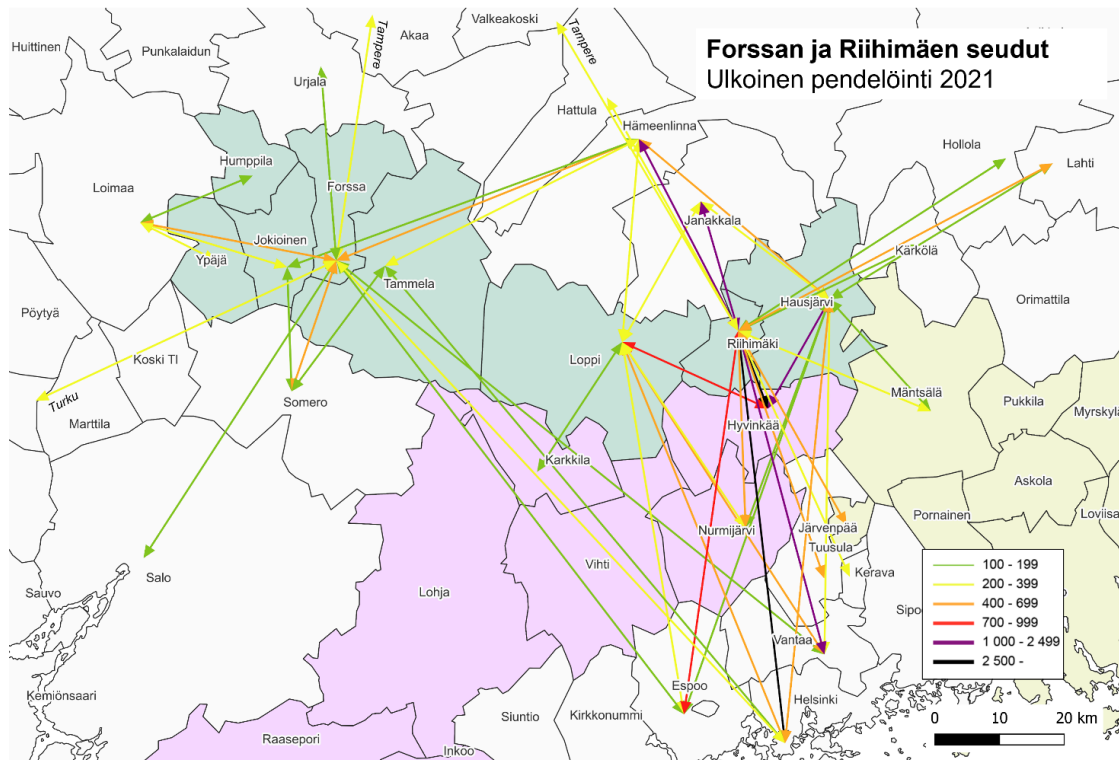
Pendelöintipotentiaaliin on laskettu liikenne molempiin suuntiin. Tulokset on esitetty osa-alueittain kolmella eri kartalla.

### 2.3.1 Potentiaaliset pendelöintimatkat Forssan ja Riihimäen seuduilla

YKR työpaikka-asuinpaikka-aineiston mukaan seudun ulkopuolelle suuntautuvaa potentiaalisista pendelöintiä on eniten Riihimäeltä Hyvinkäälle ja Riihimäeltä Helsinkiin. Riihimäeltä on ulkoista pendelöintiä paljon myös Vantaalle ja Hämeenlinnaan.



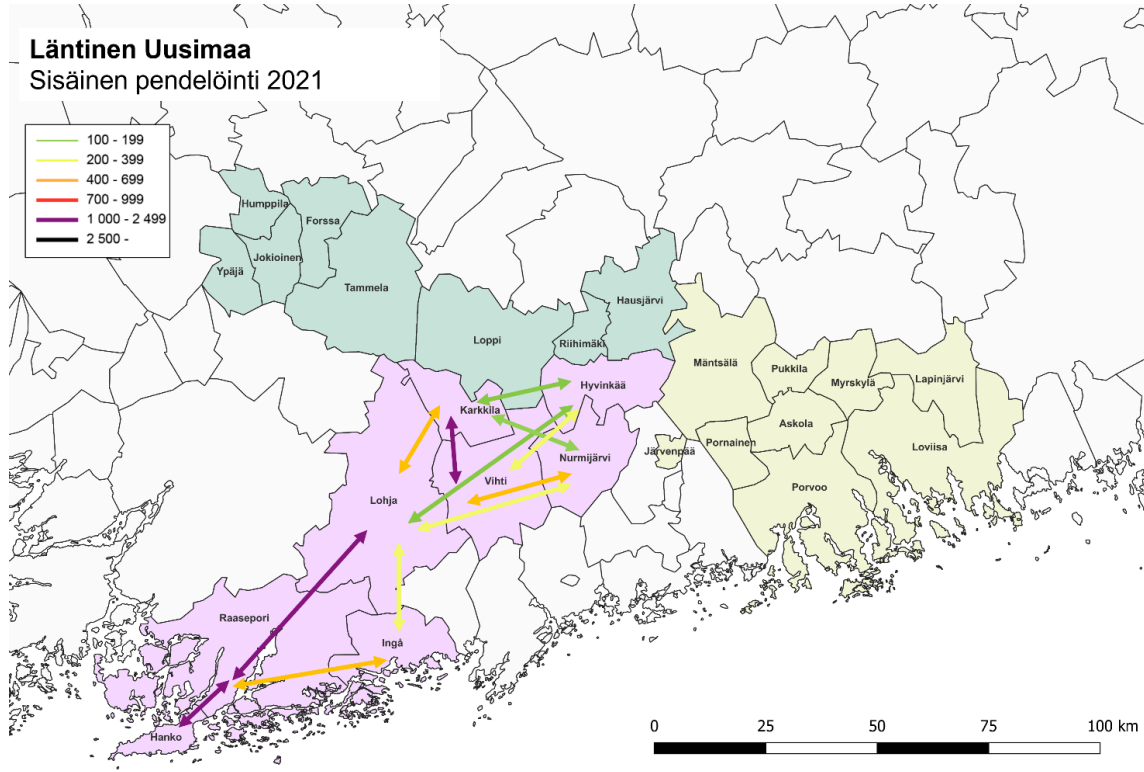
Kuva 4. Forssan ja Riihimäen seudun potentiaalinen sisäinen pendelöinti 2021.



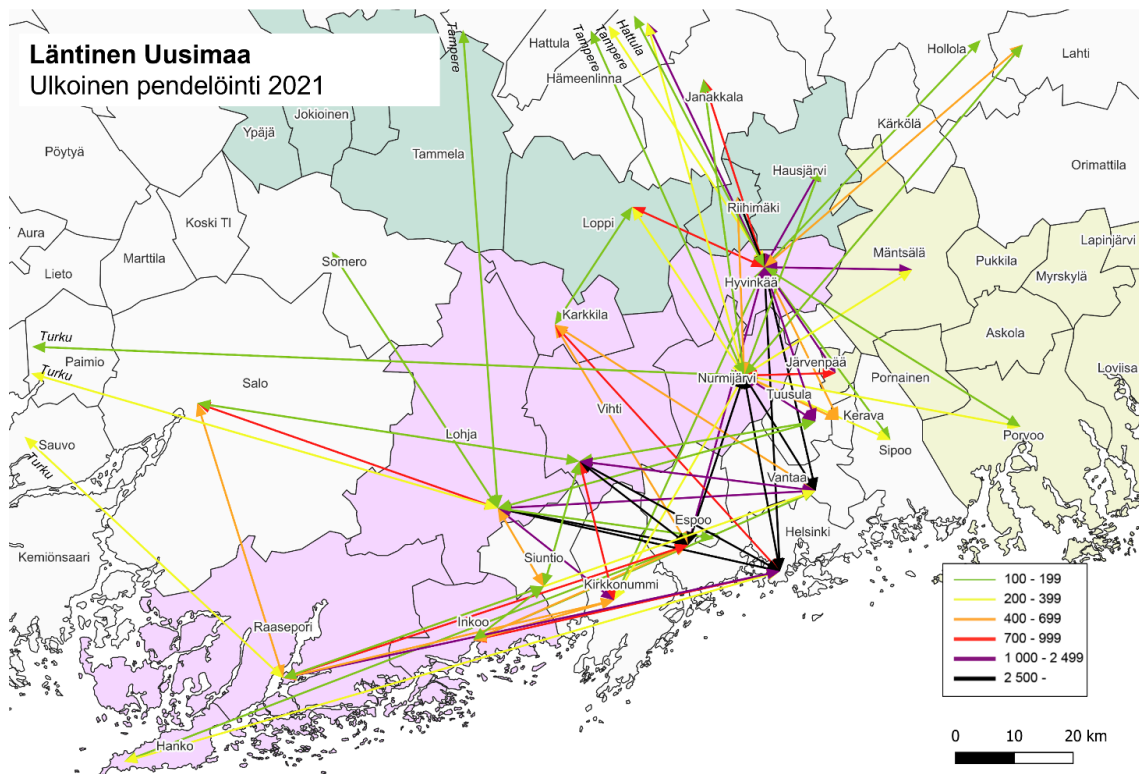
Kuva 5. Forssan ja Riihimäen seudun potentiaalinen ulkoinen pendelöinti 2021.

## 2.3.2 Potentiaaliset pendelöintimatkat läntisellä Uudellamaalla

YKR työpaikka-asuinpaikka-aineiston mukaan seudun ulkopuolelle suuntautuvaa potentiaalisista pendelöintiä on eniten Lohjalta, Vihdistä, Nurmijärveltä ja Hyvinkäältä Helsinkiin. Lohjalta, Vihdistä ja Nurmijärveltä on ulkoista pendelöintiä myös Espooseen, Nurmijärveltä ja Hyvinkäältä Vantaalle.



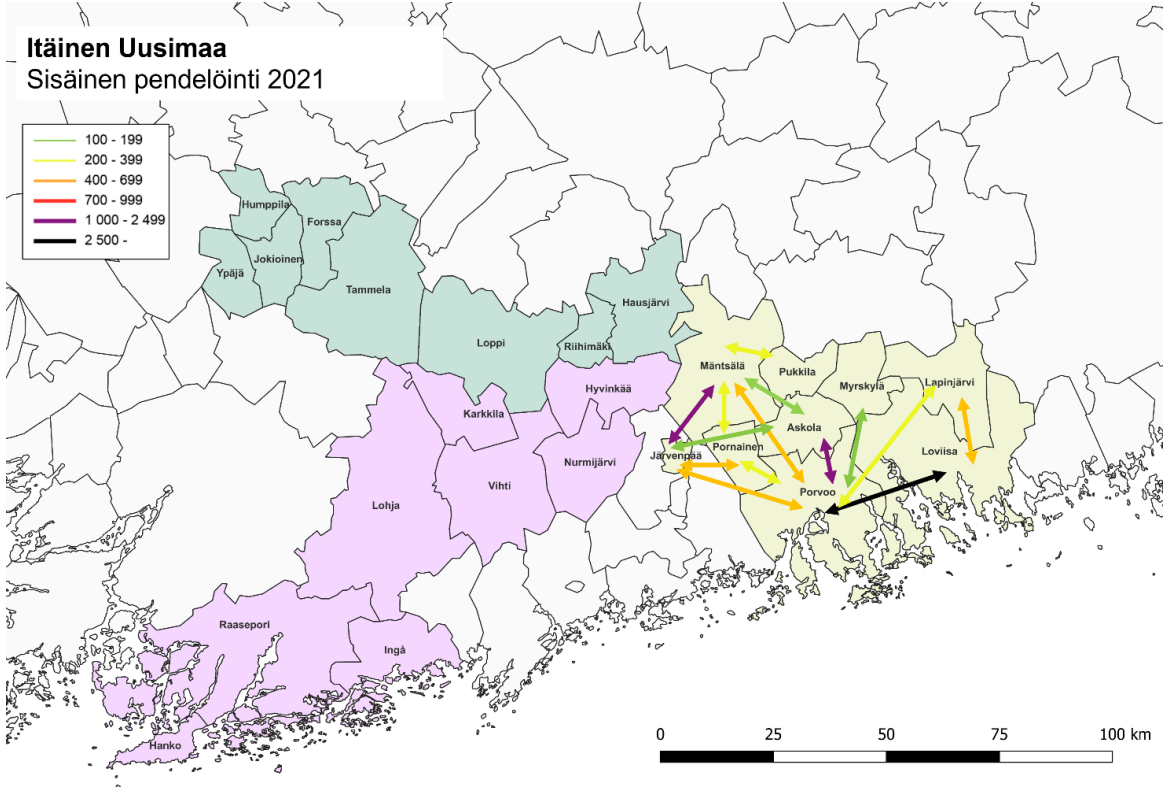
Kuva 6. Läntisen Uudenmaan potentiaalinen sisäinen pendelöinti 2021.



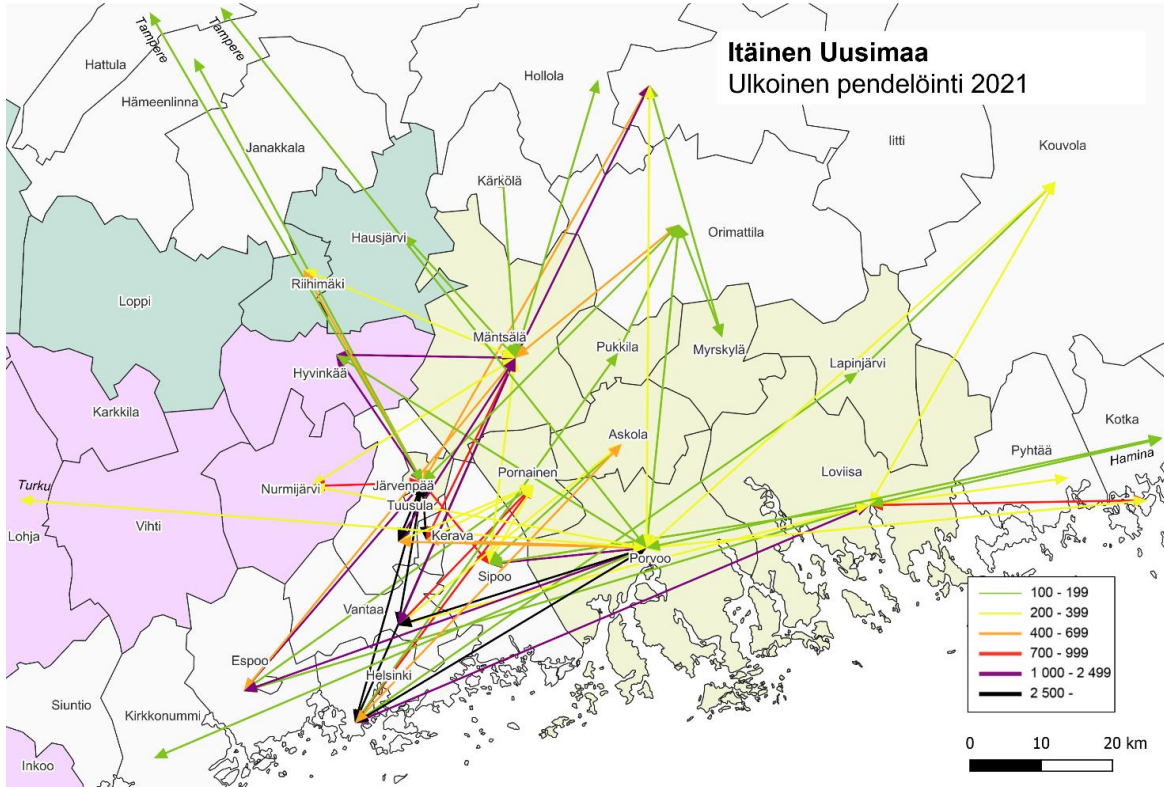
Kuva 7. Läntisen Uudenmaan potentiaalinen ulkoinen pendelöinti 2021.

### 2.3.3 Potentiaaliset pendelöintimatkat itäisellä Uudellamaalla

YKR työpaikka-asuinpaikka-aineiston mukaan seudun ulkopuolelle suuntautuvaa potentiaalisista pendelöintiä on eniten Porvoosta Helsinkiin ja Vantaalle sekä Järvenpäästä Helsinkiin, Vantaalle ja Tuusulaan.



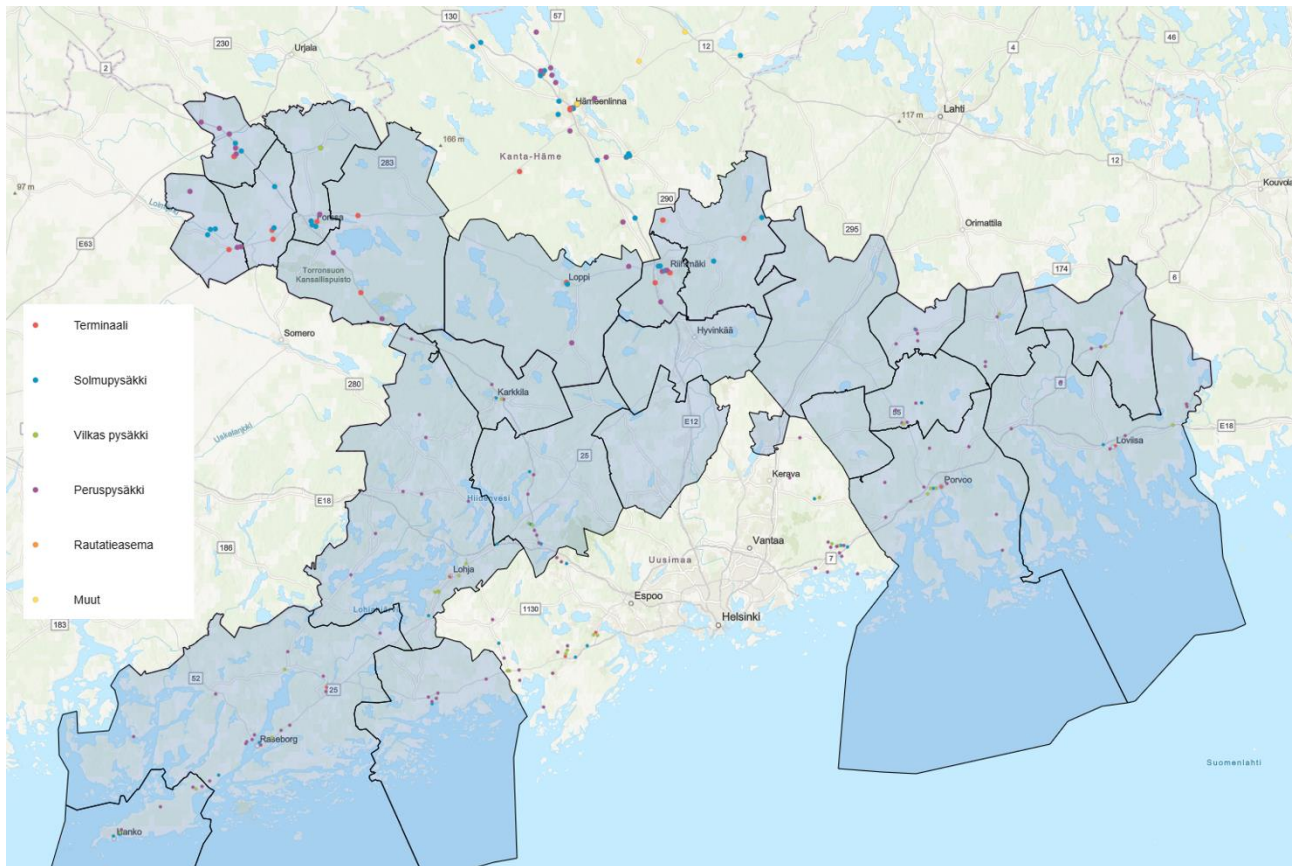
Kuva 8. Itäisen Uudenmaan potentiaalinen sisäinen pendelöinti 2021.



Kuva 9. Itäisen Uudenmaan potentiaalinen ulkoinen pendelöinti 2021.

## 2.4 Tärkeimmät joukkoliikennepisteet

Tärkeimpiä joukkoliikennepisteitä on tunnistettu joukkoliikenteen palvelutasomäärittelytyön lisäksi suunnittelualueen kestäviä matkaketjuja tutkivissa selvityksissä. Alla olevassa kartassa on esitetty *Kestävät matkaketjut Kanta-Hämeessä* ja *Kestävät matkaketjut Itä- ja Länsi-Uudellamaalla*-selvityksissä tunnistetut joukkoliikenteen solmupisteet. Selvitysten suunnittelualueisiin eivät kuuluneet Hyvinkään, Nurmijärven, Mäntsälän tai Järvenpään kunnat. Selvityksissä arvioitiin solmupysäkkejä myös sellaisista kunnista, jotka eivät kuulu nyt tehtävän palvelutasomäärittelyn alueeseen.



Kuva 10. Tärkeimmät joukkoliikenteen solmupisteet Kestävät matkaketjut -selvitysten mukaan.

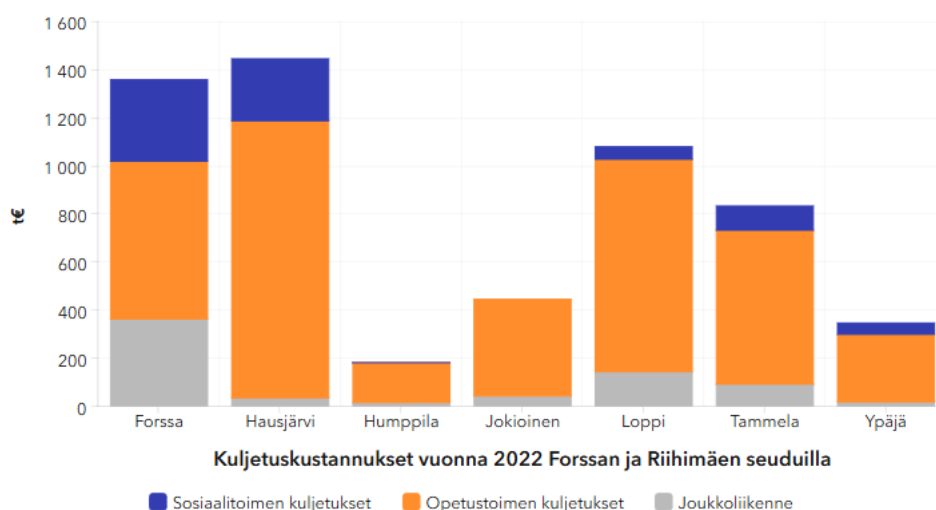
## 2.5 Kuntien kuljetuskustannukset ja liikenteen tarjonta

Kuntien kuljetuskustannukset on esitetty pylväskaavioina, jotka on tuotettu kuntien ELY-keskukselle antamien tietojen perusteella. Tiedot ovat vuodelta 2022. Sote-uudistuksen myötä sosiaalitoimen kuljetukset siirtyivät kunnilta hyvinvointialueiden järjestettäväksi 2023.

Tiedot kuntien liikenteen tarjonnasta on saatu kuntien asiantuntijoilta ja internetsivuilla. Liikenteen tarjonnasta on kuvattu kuntien sisäinen itse järjestämä liikenne sekä muiden toimijoiden kuin ELY-keskuksen järjestämä liikenne. Muita keskeisiä toimijoita ovat VR ja HSL.

Osa kunnista on tehnyt joukkoliikennekyselyjä alueellaan. Tekstiin on nostettu keskeiset tähän työhön liittyvät kyselyn tulokset.

### 2.5.1 Forssan ja Riihimäen seudut



Kuva 11. Kuntien kuljetuskustannukset Riihimäen ja Forssan seuduilla.

#### Forssa

Forssan kaupunki on ostanut kaikille avoimia joukkoliikenteen vuoroja reitille Forssa-Vieremä-Kalsu-Matku-Raitoo, jotka toimivat myös koulukuljetuksena. Forssassa toimii keskustan alueella Tyykikyty, joka on yhdistelmä reitti- ja kutsuliikennettä. Tyykikyty ajaa arkisin aamulla Tori-Paavola-Tölv-Viksberg-Tori-reitillä kiinteällä aikataululla ja toimii päivällä kutsupalveluna rajatulla alueella. Arkisin iltapäivällä klo 13–17 ja lauantaisin 9–14 se toimii osittain kutsuohjattuna palveluliikenteenä kiertäen Tori - Prisma - City Market - Lidl - Turuntie 23 - Tori -reittiä, jolta se voi poiketa tilauksesta. Lisäksi kunta tarjoaa arkisin Matkun ja Kojjärven suuntaan palvelubussiyhteyden, joka ajaa reittiliikenteenä, mutta noutaa kutsusta.

#### Hausjärvi

Hausjärven läpi kulkee VR:n G-lähiliikennelinja (Lahti-Riihimäki), ja se pysähtyy Hausjärvellä Oitissa, Hikiällä, Ryttylässä ja Mommilassa. Kunta on tilannut palveluliikennettä Oitista Hikiän kautta Riihimäelle keskiviikkoisin.

#### Humppila

Humppilassa pysähtyy Tampere-Turku-junaliikenteen junat.

#### Jokioinen

Jokioisissa on Kyläpussi, joka ajaa maanantaina Siron tiehaara - Suonpääntie - Minkiö - Keskusta - Kiipu - Lato-vainion kauppa - Keskusta -reittiä ja keskiviikkona Vaulammi - Pellilä - keskusta - Lamminkylä - keskusta -reittiä.

Lauantaina Kyläpussi kulkee Latovainion ja Veulammin suunnilta Forssaan. Kyläpussi voi poiketa reitiltä ja sen voi tilata hakemaan kotoa.

### Loppi

Kunta tarjoaa palveluliikennettä Läyliäisen ja Lopen, Pilpalan ja Lopen sekä Vojakkan ja Lopen välille maanantaista perjantaihin.

### Tammela

Peliittapirssi -palveluauto kulkee kouluaamuina maanantaista perjantaihin Liesjärvi-Forssa-reittiä, jonka jälkeen se ajaa aamupäivällä maanantaista torstaihin vaihtelevia reittejä kylästä Tammelaan ja Forssaan. Peliittapirssi voi poiketa reitiltä tilauksesta.

### Ypäjä

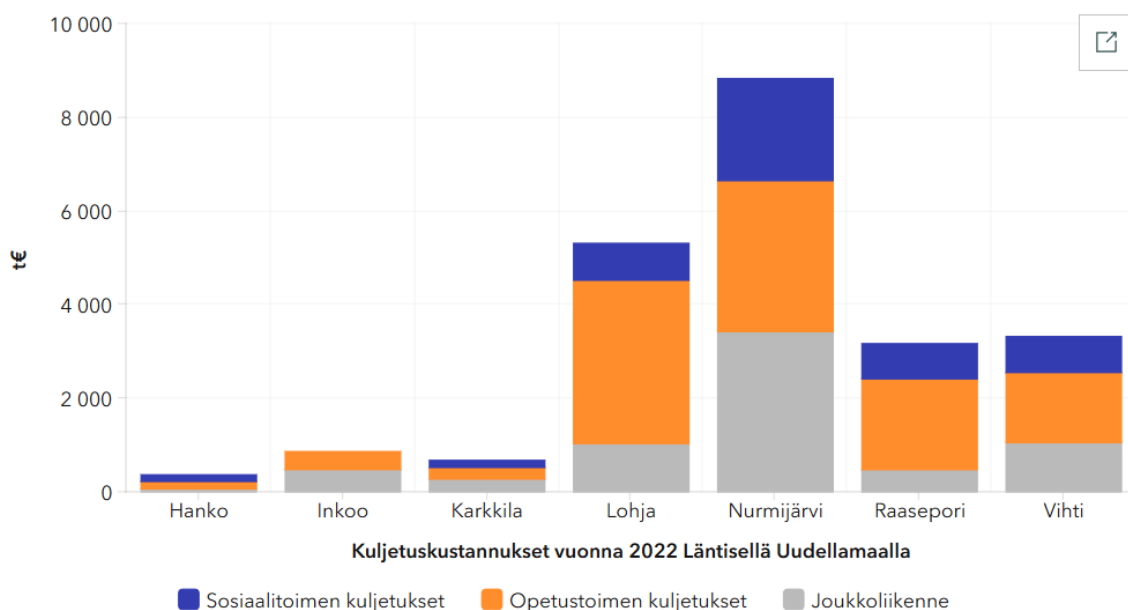
Kunta järjestää asioimisliikennettä keskiviikkoisin Ypäjänkylästä sekä Munittu - Kuusjoki -Manninen -reittiä Ypäjän kirkonkylään. Asioimisliikennettä järjestetään kerran kuussa torstaisin Ypäjän torilta Forssaan. Lisäksi kunta on järjestänyt Palikkalan pikavuoropysäkiltä kuljetuksen sunnuntai-iltaisin Ypäjän keskustaan ja Hevos-opistolle.

### Riihimäki

Riihimäki järjestää paikallisliikenteen alueellaan. Paikallisliikenteellä on 10 linjaa ja kaksi palvelulinjaa. Linja 1 ajaa kaikkina viikonpäivinä ja linjat 2–10 arkisin. Palvelulinja 11 ajaa tiistaina ja perjantaina, ja linja 12 maanantaina ja torstaina. Paikallisliikenteeseen kuuluu myös kutsukyytipalvelu R-kyyti, joka mahdollistaa liikkumisen linjaliikenteen aikataulun ulkopuolella. R-kyydin voi kutsua palvelualueella kuljettamaan pysäkiltä pysäkille tai tarvittaessa osoitteesta osoitteeseen. Palvelualue kattaa Riihimäen keskustaaajaman ja kyydin palveluajat ovat maanantaista perjantaihin klo 5–23, lauantaisin 7–19 ja sunnuntaisin 7–18.

## 2.5.2 Läntinen Uusimaa

Länsi-Uudellamaalla joukkoliikenne on muuttunut ELY-vetoiseksi kesällä 2024. Muutos kattaa valtaosan Hangon, Inkoon, Karkkilan, Lohjan ja Vihdin joukkoliikenteestä. Muutos mahdollistaa yhtenäisten lipputuotteiden käyttämisen alueella. ELY-keskuksen tilaaman liikenteen lisäksi alueelle jää jonkin verran markkinaehtoista liikennettä sekä mm. kuntien palveluliikennettä.



Kuva 12. Kuntien kuljetuskustannukset Läntisellä Uudellamaalla.

## **Hanko**

Hangossa ei ole sisäistä avointa joukkoliikennetarjontaa. Hangon ja Karjaan välillä kulkee lähiliikenteen H-juna, joka jatkaa kolmena päivänä Helsinkiin asti.

## **Hyvinkää**

Hyvinkäällä on paikallisliikenne, jossa on 10 linjaa. Linjoista seitsemän kulkee Hyvinkään taajama-alueella ja muut kolme keskustasta Ridasjärvelle, Kytäjälle ja Kaukaseen. Hyvinkäällä pysähtyvät lähijunat R, D ja T. Lisäksi Hyvinkäällä on seitsemän palvelulinjaa, jotka kulkevat ennalta määritellyä reittiä pitkin, mutta jotka voivat kutsusta poiketa reitiltä. Osa linjoista kulkee kaikkina arkipäivinä ja osa harvemmin. Kuljetukset tehdään matalalattia-ajoneuvoilla. Hyvinkään osalta kuljetuskustannukset eivät ole tiedossa.

## **Inkoo**

Inkoossa ei ole kunnan sisäistä avointa ostoliikennettä. Inkoossa tarjotaan kutsukyytipalvelua (Inkyyti), jonka reitit muodostetaan tilausten mukaan. Kutsukyytiä tarjotaan arkipäivisin.

## **Karkkila**

Karkkilassa on Höökikyyti-niminen kaupunkiliikenteen linja, jolla on neljä reittiä. Keskustan reittiä ajetaan arkipäivisin ja kyläreittejä tiettyinä päivinä. Kyytiin voi tulla pysäkillä tai pyytää noutoa läheltä pääreittiä.

## **Lohja**

Lohjalla on linja-autoliikenteen lisäksi kutsuliikennettä ja palveluliikennettä. Kutsuliikenteen palvelua tarjotaan Nummen ja Saukkolan, Karjalohjan, Pusulan ja Sammatin kyliin, joihin voi tilata kyydin tiettyinä arkipäivinä. Palveluliikenne toimii reittiliikenteenä, jolta voidaan tehdä pieniä poikkeamia asiakkaan pyynnöstä. Palveluliikennettä on arkipäivisin ja reitti vaihtelee päivän mukaan. Reitit kulkevat nauhataajamassa ja sen lähialueilla.

## **Nurmijärvi**

Nurmijärvellä on 11 kunnan sisäistä joukkoliikennelinjaa, ja osa koulukuljetuksista on kaikille avointa joukkoliikennettä. Lisäksi yhdeksän linjaa jatkuu kuntarajojen yli ja nämä tarjoavat joukkoliikennepalvelua myös sisäiseen joukkoliikenteeseen. Lisäksi Nurmijärvellä palvelee Kivenkyyti -palveluliikenne, joka toimii kutsupohjaisesti tiettyinä aikoina tietyillä alueilla. Alueita ovat Nurmijärvi, Klaukkala, Lepsämän kotikauppakyyti sekä Rajamäki. Palveluliikenne toteutetaan matalalattia-autoilla.

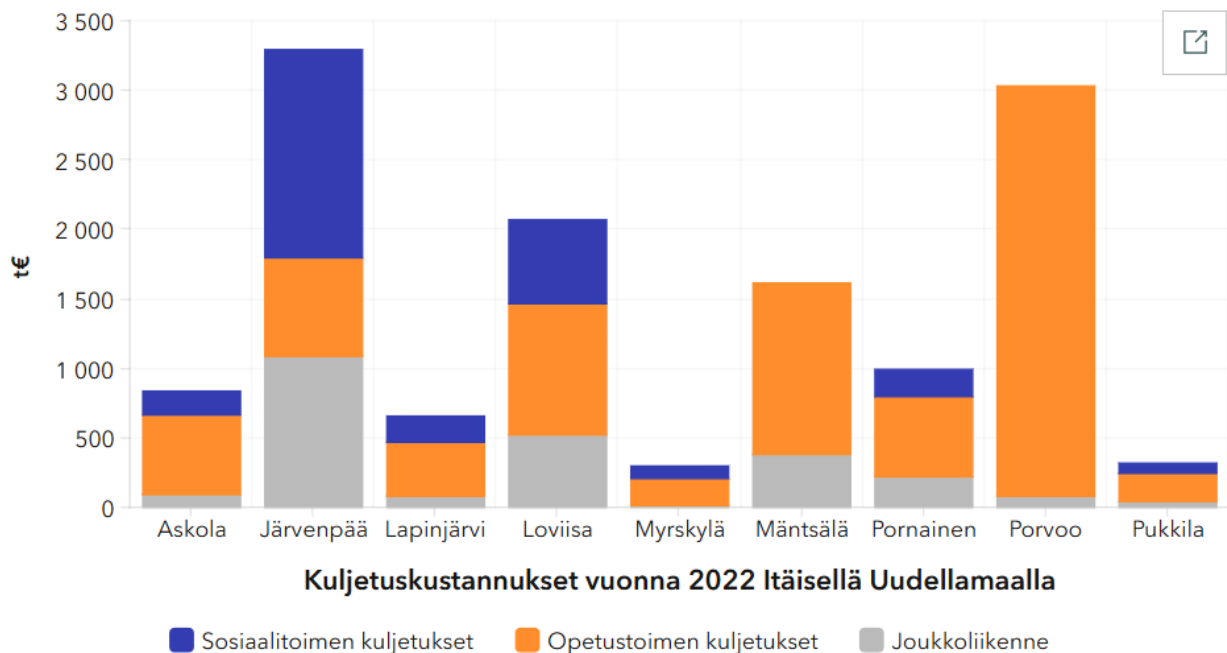
## **Raasepori**

Raaseporin paikallisliikenteellä, Bossella, on kahdeksan linjaa. Linjat yhdistävät Raaseporin merkittävimpiä asu-  
miskeskittymiä, kuten Tammisaarta, Karjaata, Snappertunaa, Pohjaa ja Fiskarsia sekä muita tärkeitä kohteita. Hangon ja Karjaan välillä kulkee H-lähijuna.

## **Vihti**

Vihdissä on avoimen joukkoliikenteen lisäksi palveluliikennereittejä, joilla pääsee Kirkonkylälle, Nummelaan tai Vihtijärvelle. Reiteiltä voidaan poiketa hakemaan asiakkaita kotoa.

### 2.5.3 Itäinen Uusimaa



Kuva 13. Kuntien kuljetuskustannukset Itäisellä Uudellamaalla.

#### Askola

Askolassa ei ole kunnan sisäisiä avoimia joukkoliikennevuoroja. Asiointi- ja palvelukuljetukset kattavat koko kunnan ja kyytejä järjestetään keskiviikkoisin ja perjantaisin. Lisäksi Porvoon Kyläkyty- palvelun liikennöintialue kattaa Askolan eteläosan.

#### Järvenpää

Järvenpäässä on neljä paikallisliikenteen linjaa, joiden lisäksi Järvenpään läpi kulkee viisi HSL-linjaa. Lisäksi Järvenpäässä on kaupungin kattava kutsuhjattu palveluliikenne. Järvenpäässä on tehty joukkoliikenteen reittisuunnittelun yhteydessä kysely kuntalaisten Järvenpään sisäisistä liikkumistarpeista vuonna 2023. Kyselyn tuloksia on hyödynnetty joukkoliikennelinjaston suunnittelussa.

#### Lapinjärvi

Lapinjärvellä ei ole kunnan sisäisiä avoimia joukkoliikennevuoroja. Kunnassa tarjotaan asioimisliikennettä kylistä keskustaan ja kerran viikossa Loviisaan. Palvelun reitit vaihtelevat päivän mukaan. Reiteiltä poiketaan hakemaan asiakkaita kotoa.

#### Loviisa

Loviisassa on joitakin paikallisliikenteen vuoroja, joita ovat Vårdö–Määrälahti–Hästholmen, Loviisa–Ruotsinkylä, Loviisa–Mickelspiltom sekä Loviisa–Pernaja–Koskenkylä–Vanhakylä. Linjataksi-palveluliikenne on tarkoitettu ensisijaisesti ikäihmisille. Palvelu toimii osittain alueellisesti ja osin reittiliikenteenä. Reitit vaihtelevat päivän mukaan.

#### Mäntsälä

Mäntsälässä joukkoliikenne koostuu useamman toimijan palveluista. Mäntsälässä pysähtyy Liikenne- ja viestintäministeriön ostoliikennepalveluun kuuluva Lahti-Helsinki Z-juna. HSL:n 665A-linja kulkee Hyrylä-Järvenpää-Kellokoski-Mäntsälä-reittiä. Lisäksi kunnalla on ostoliikennevuoroja Mäntsälä-Onkimaa-Sääksjärvi-Mäntsälä ja Mäntsälä-Nikinoja-Sulkava-Sälinkää-Soukkio-Hyvinkääntien tienhaara-Mäntsälä -reiteillä.

Mäntsälässä on tehty Kestävä ja turvallinen Mäntsälä 2035 - liikenne- ja ilmastosuunnitelman yhteydessä liikennepalveluselvitys. Selvitykseen kerättiin tietoa asukkaille ja muille kunnassa kävijöille suunnatun kyselyn

avulla. Kyselyssä kysyttiin taustatietoja, viimeisimmän matkan lähtö- ja pääte pistettä, kulkutapaa, työ- ja opiskelumatkan pituutta sekä karttakyselynä eri kulkumuodoilla liikkumiseen liittyviä ongelmapaikkoja. Vastaajien mukaan joukkoliikennettä saisi käyttämään oman auton sijaan vastausvaihtoehdoista eniten junavuorojen lisääminen (27 %), linja-autovuorojen tai -yhteyksien lisääminen (25 %), helpompi pääsy kotoa julkisen liikenteen pariin (20 %) sekä halvemmat kustannukset kuin omaa autoa käyttäessä (19 %).

### **Myrskylä**

Myrskylässä ei ole kunnan sisäisiä avoimia joukkoliikennevuoroja. Palveluliikenne kulkee torstaisin kahta reittiä Kirkonkylä-Sopajärvi-Kirkonkylä ja Kirkonkylä-Jaakkola-Pakila-Kankkila-Humalakoski-Kirkonkylä.

### **Pornainen**

Pornaisessa on neljä HSL-linjaa, jotka kulkevat Järvenpäähän, Helsinkiin ja Sipooseen. Pornaisen palvelulinja kiertää samaa reittiä, ja kulkee arkisin sekä lauantaina. Kyytiin voi tulla bussipysäkillä, tien varrelta tai tarvittaessa kyydin voi tilata kotiosoitteeseen. Palvelulinja ajetaan matalalattia-ajoneuvolla.

### **Porvoo**

Porvoossa on 13 paikallisliikenteen linjaa, joista muutamat kulkevat lähikuntiin, kuten Myrskylään ja Askolaan. Porvoon kyläkyty -palvelu liikennöi arkisin ja lauantaisin. Kyläkytyin toiminta-alue on Porvoon lähikylät; lännessä alue ulottuu Hinthaaraan ja Vanhamoisioon saakka, pohjoisessa Askolan kirkonkylälle ja Sikkilään ja idässä Jakariin. Reitti muodostetaan asiakkaiden tilausten pohjalta. Lisäksi Porvoossa on palvelulinja Passeli, joka on tarkoitettu ensisijaisesti liikuntarajoitteisille tai vanhuksille. Kutsuohjaus toimii arkipäivisin alle 6 km matkoilla keskustasta, ja silmukkaliikenne tarjoaa yhteyden tiettyinä päivinä tietyillä alueilla. Linjaa ajaa matalalattia-auto.

Porvoossa on toteutettu joukkoliikennekysely huhtikuussa 2023. Kyselyssä selvitettiin vastaajien liikkumistottumuksia, joukkoliikenteen käyttöä ja kehitystoiveita, sekä mielipiteitä lipputuotteista ja informaatiosta, kyläkytydistä sekä joukkoliikenteen brändistä. Kysely oli rajattu koskemaan Porvoon sisäistä joukkoliikennettä ja suunnattu Porvoon asukkaille. Kyselyssä selvitettiin, mikä saisi vastaajan valitsemaan Porvoon joukkoliikenteen kulkutavaksi nykyistä useammin ja tärkein kehityskohde oli aikataulujen parantaminen, reittien parantaminen, liikennöinti-aikojen pidentäminen ja edullisemmat lipputuotteet.

### **Pukkila**

Pukkilassa on palveluliikennettä, jonka voi tilata kodin ja Pukkilan keskustan välille. Joka toinen keskiviikko kuljetus toimii Pukkila-Mäntsälä-Pukkila välillä.

# 3 Kuntakysely

Osiassa kuvataan kyselyssä ilmenneet muutokset joukkoliikennepalveluissa ja maankäytössä, jotka voivat vaikuttaa joukkoliikenteen tarpeeseen

## 3.1 Kuntakysely

Palvelutason selvitystyön osana toteutettiin kysely kuntien joukkoliikenteestä vastaaville työntekijöille. Kyselyssä kysyttiin nykyisten joukkoliikennepalveluiden toimivuutta sekä muutoksia maankäytössä.

### 3.1.1 Nykytilan avovastaukset

Nykyisin joukkoliikenne tarjoaa alueella kohtuullisen palvelutason. Kuitenkin kehittämistarpeita on tunnistettu kunnissa ja suurimpana puutteena nähtiin joukkoliikenteen ajoaikojen ja reittien sopimattomuus työmatkaliikenteeseen. Monessa vastauksessa toistui myös heikko palvelutaso ilta- ja viikonloppuaikoina.

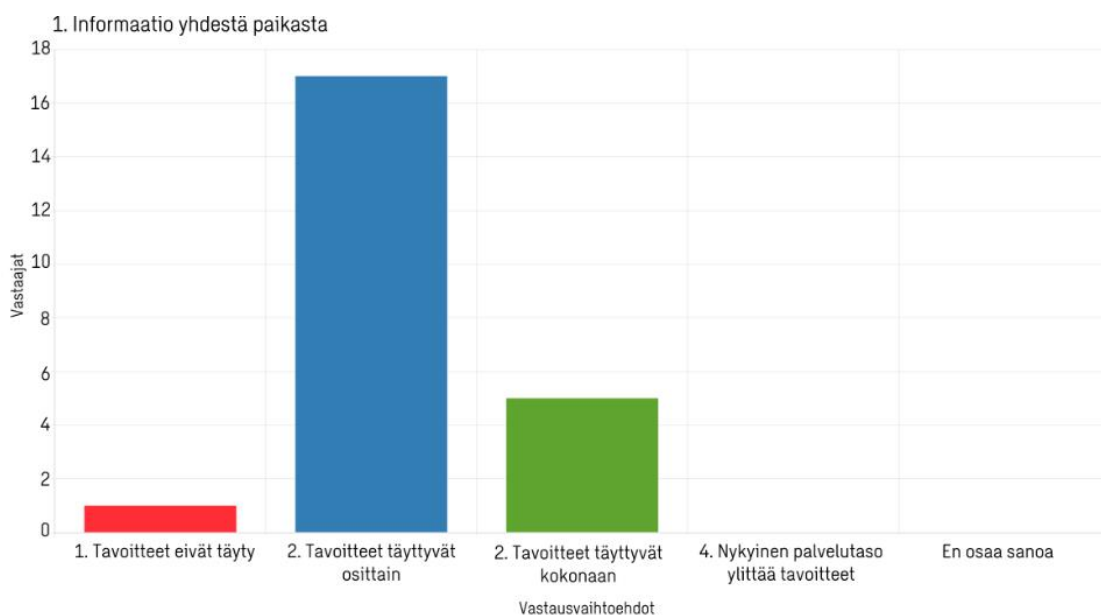
Kysely toteutettiin toukokuussa 2024. Länsi-Uudenmaan kunnissa joukkoliikenne siirtyi kesäkuussa 2024 Uudenmaan ELY-keskuksen tilaamaksi liikenteeksi ja kyselyn avovastauksissa tämän toteutumista odotettiin.

### 3.1.2 Joukkoliikenteen laadulliset tavoitteet

Joukkoliikenteen laadulla on merkittävä vaikutus joukkoliikenteen palvelutasoon ja houkuttelevuuteen. Kyselyssä esitettiin kahdeksan tärkeintä joukkoliikenteen laadullista tavoitetta, kuten ne on määritetty [Joukkoliikenteen palvelutaso 2021–2024 Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella](#) -selvityksessä. Alla on kysymyksittäin esitetty kunnilta saadut vastaukset. Vastauksissa yksittäiset kunnat ovat voineet vastata useaan kertaan.

#### Kysymys 1: Informaatio yhdestä paikasta

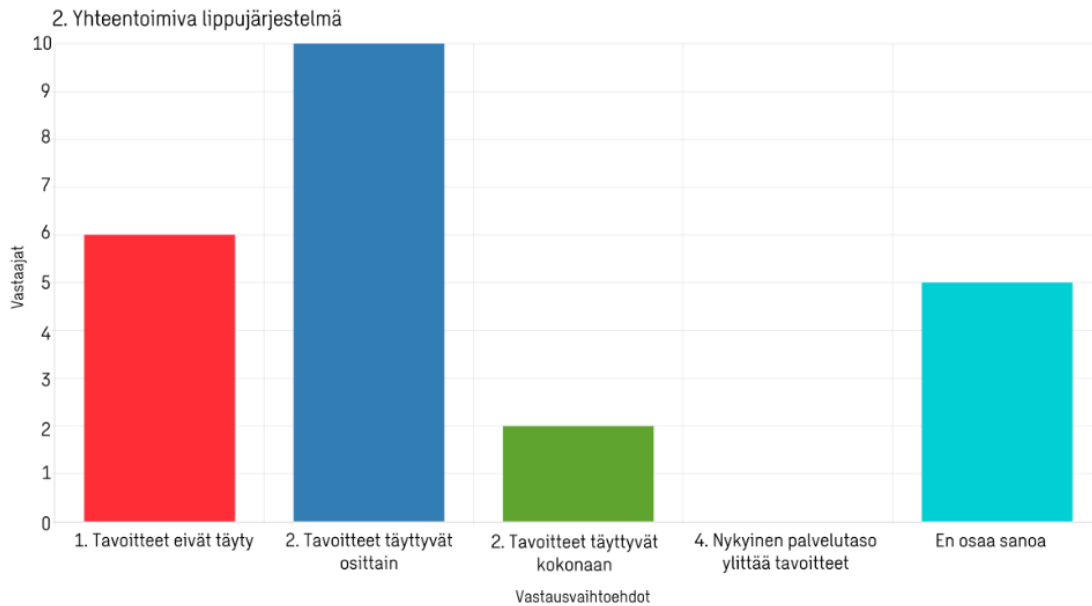
Tavoite: Sekä sopimusliikenteen että markkinaehtoisen liikenteen aikataulut ovat helposti ja vaivattomasti löydettävissä. Tiedot joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista ovat saatavissa yhdestä internet-lähteestä.



Kuva 14. Kysymys 1: informaatio yhdestä paikasta.

## Kysymys 2: Yhteentoimiva lippujärjestelmä

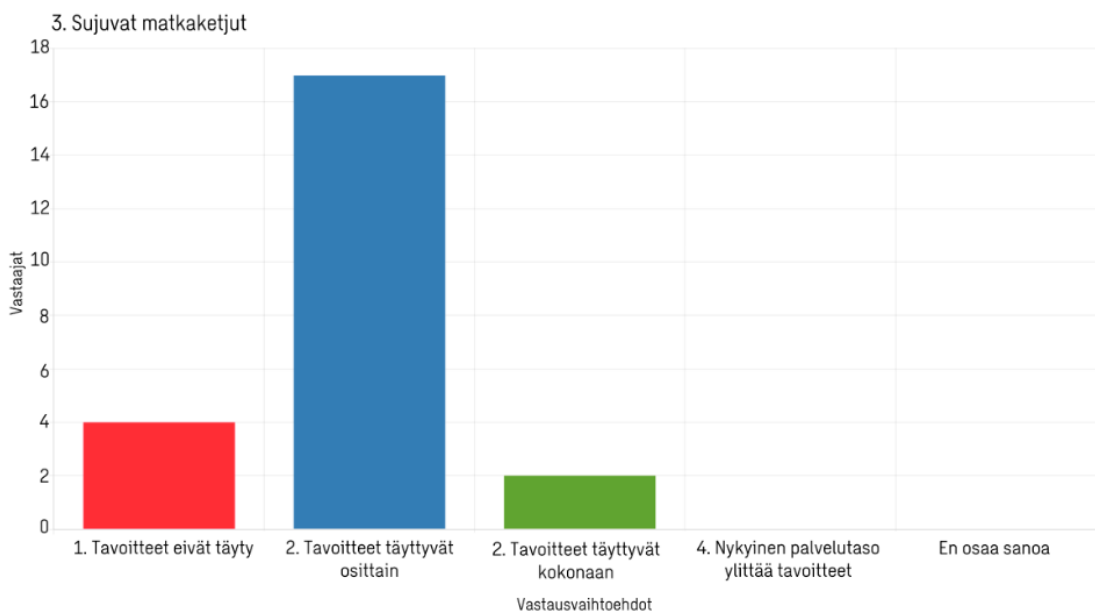
Tavoite: Matkustaja selviää matkaketjustaan yhdellä lipputuotteella. Hinnoittelu on houkuttelevaa.



Kuva 15. Kysymys 2: Yhteentoimiva lippujärjestelmä.

## Kysymys 3: Sujuvat matkaketjut

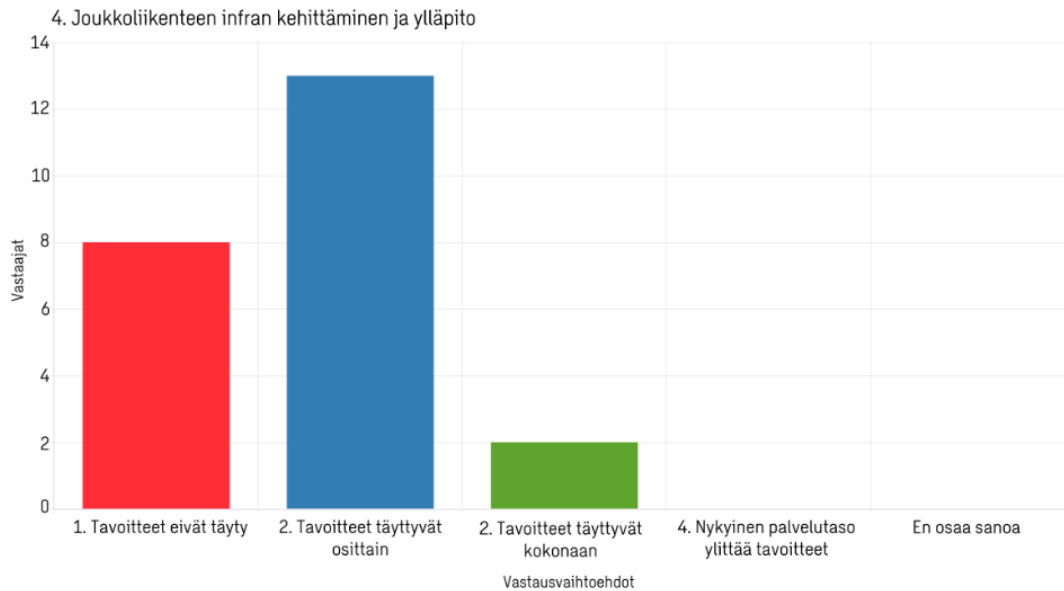
Tavoite: Runkoliikenteen reiteillä on tarjolla turvallisia ja selkeästi opastettuja liityntäpysäköintipaikkoja. Julkisen liikenteen matkaketjuja on sujuvoitettu sovittamalla solmupisteissä yhteen joukkoliikenteen aikatauluja mahdollisuuksien mukaan. Solmupisteiden varustelu vastaa tarvetta.



Kuva 16. Kysymys 3: Sujuvat matkaketjut

#### Kysymys 4: Joukkoliikenteen infran kehittäminen ja ylläpito

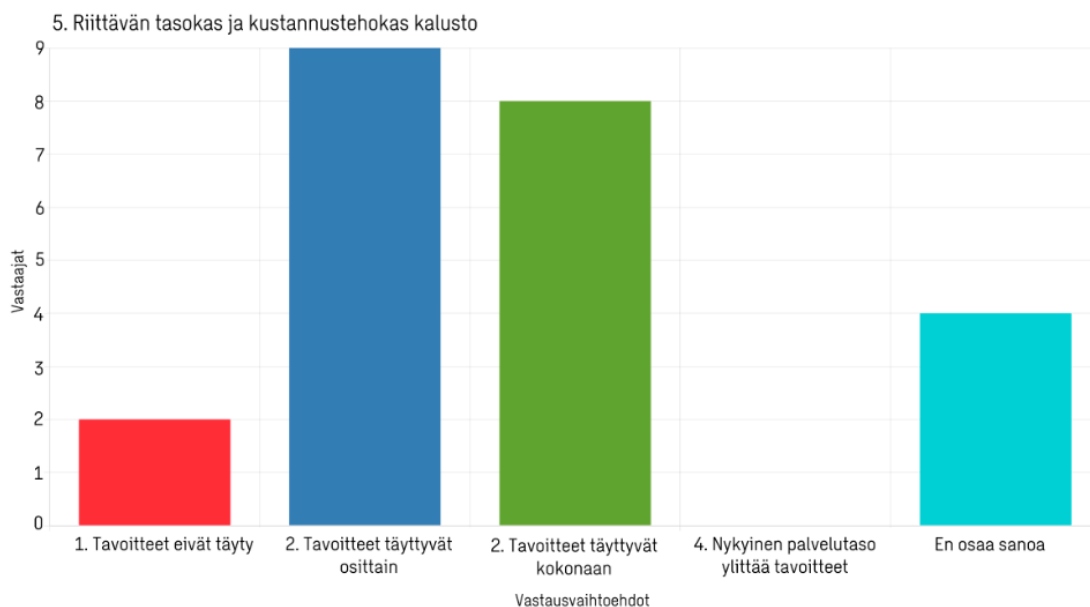
Tavoite: Joukkoliikennepysäkkien varustelu ja kunnossapito vastaavat tarvetta.



Kuva 17. Kysymys 4: Joukkoliikenteen infran kehittäminen ja ylläpito

#### Kysymys 5: Riittävän tasokas ja kustannustehokas kalusto

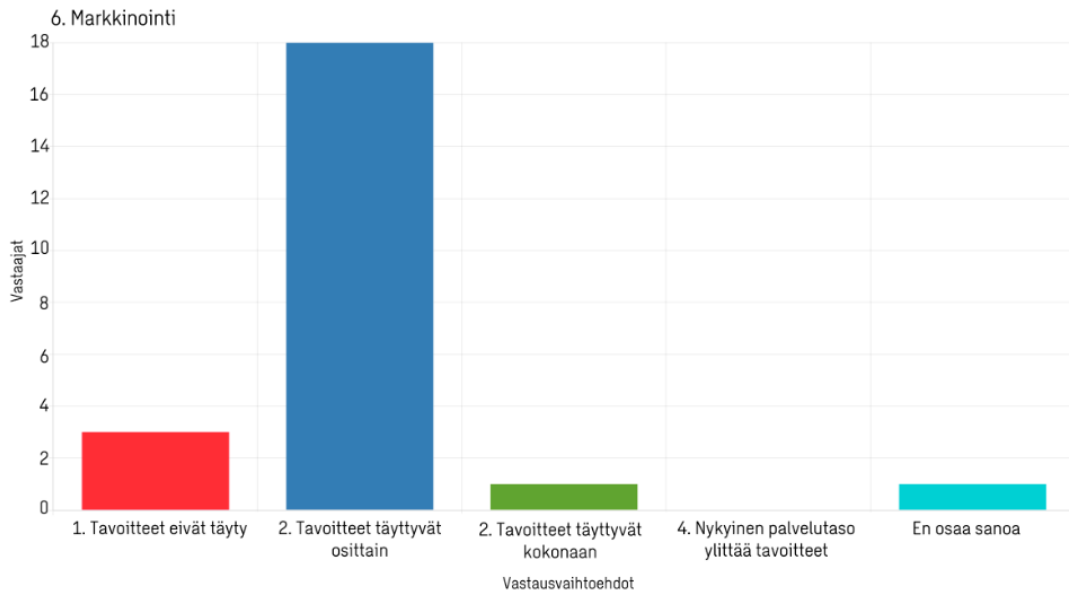
Tavoite: Kalusto on sopimusliikenteessä riittävän laadukasta. Liian kovilla kalustovaateilla ei kuitenkaan rajoiteta kilpailua.



Kuva 18. Kysymys 5: Riittävän tasokas ja kustannustehokas kalusto.

### Kysymys 6: Markkinointi

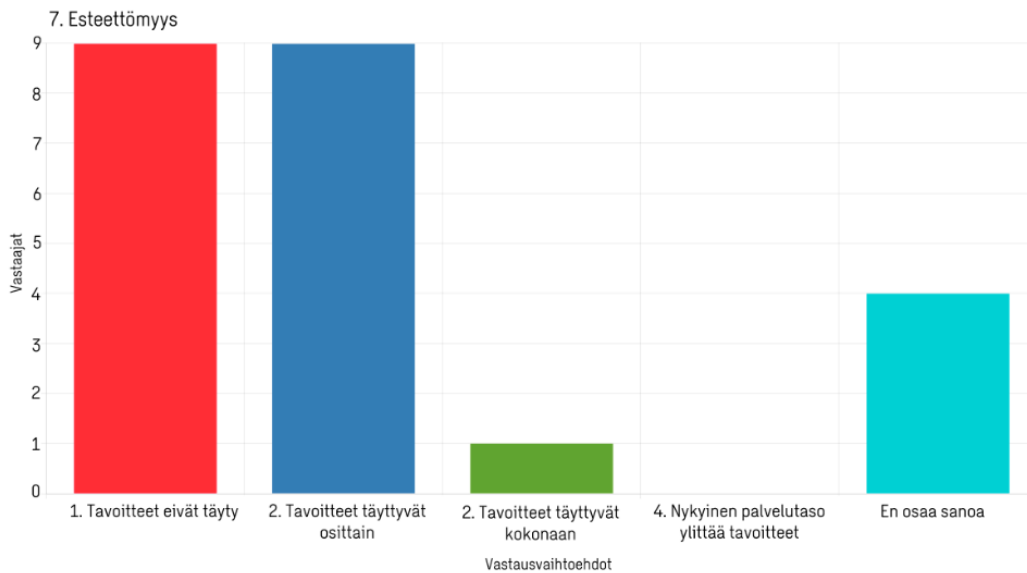
Tavoite: Mielikuva joukkoliikenteestä on positiivinen. Joukkoliikenteen houkuttelevuus on lisääntynyt ja tietoisuus palveluista on parantunut markkinoinnin avulla.



Kuva 19. Kysymys 6: Markkinointi.

### Kysymys 7: Esteettömyys

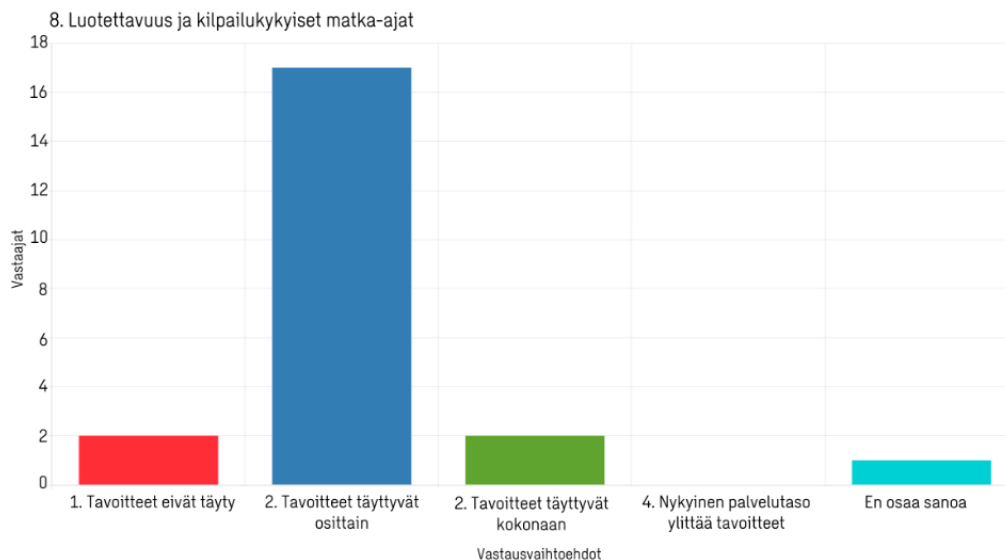
Tavoite: Sairaalaan meneviä yhteyksiä on toteutettu (kokeiluna) matalalattiakalustolla niillä yhteysväleillä, joilla tieverkon kunto huomioon ottaen tämä on mahdollista.



Kuva 20. Kysymys 7: Esteettömyys

### Kysymys 8: Luotettavuus ja kilpailukykyiset matka-ajat

Tavoite: Aikataulurakenteet ovat mahdollisuuksien mukaan muuttumattomia ja aikataulut pitävät. Työssäkäyntiyydet ovat nopeita ja sujuvia.



Kuva 21. Kysymys 8: Luotettavuus ja kilpailukykyiset matka-ajat.

### Tiivistelmä

Joukkoliikenteen laadullisten tavoitteiden toteutumiseen suhtauduttiin varsin kriittisesti - nykyinen palvelutaso ei ylitä yhtäkään tavoitetta ja ainoastaan kaluston osalta tavoitteet täyttyvät pääosin hyvin. Suurimmiksi ongelmiksi koetaan esteettömyys, infran laatu sekä yhteensopiva lippujärjestelmä.

### 3.1.3 Joukkoliikenneinfran kehittäminen

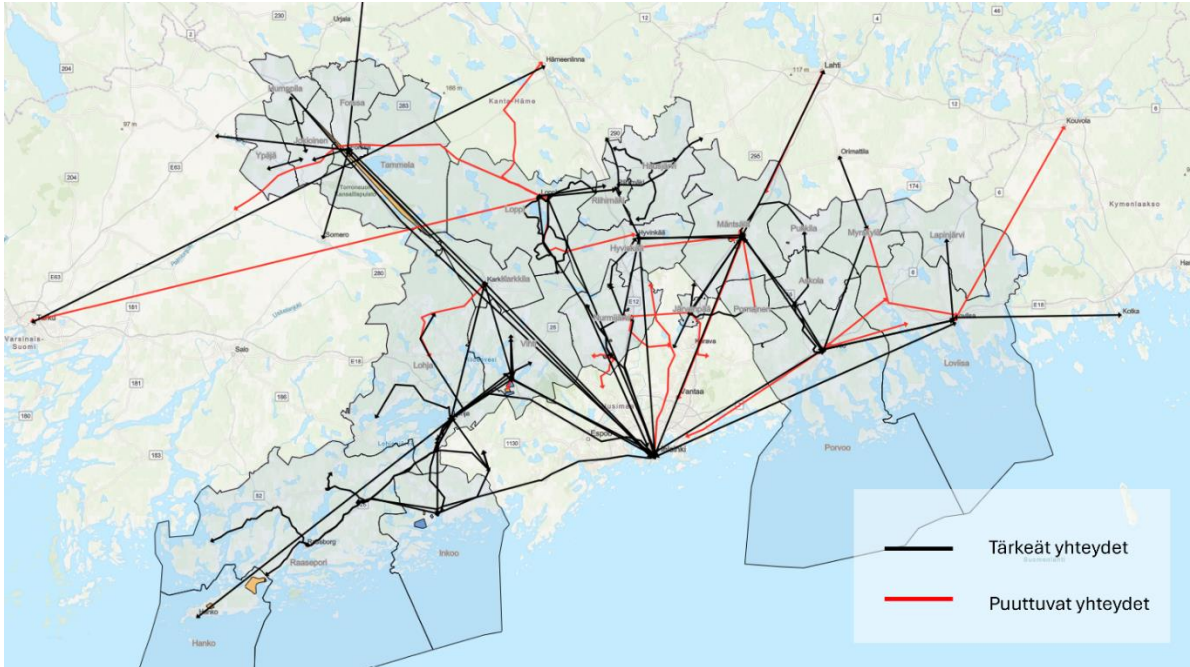
Kunnissa on havaittu useita kehittämistarpeita joukkoliikenneinfran osalta. Nykyiset pysäkit palvelevat tois- taiseksi matkustajavolyymia, mutta ongelmia on tunnistettu muun muassa pysäkkikatosten, polkupyörien säilytys- paikkojen sekä liityntäyhteyksien puutteessa. Tärkeää olisi huomioida eri käyttäjäryhmien tarpeet.

Jotkin pysäkit ovat vanhoja tai rikkoutuneita, ja turvallisuuteen liittyviä haasteita esiintyy, kuten moottoritien liityntäpysäkkien ongelmallinen saavutettavuus.

Pysäkit ovat usein esteettömyydeltään ja valaistukseltaan puutteellisia, ja katoksia on poistettu kunnossapito- vaikeuksien vuoksi. Haja-asutusalueilla on pulaa katoksista, ja aikataulunäyttöjä on koko alueella vähän. Lisäksi pysäkkien sijoittelussa on turvallisuuspuutteita; pysäkit sijaitsevat vaarallisissa paikoissa sekä yhteydet pysäkeille ovat heikkoja.

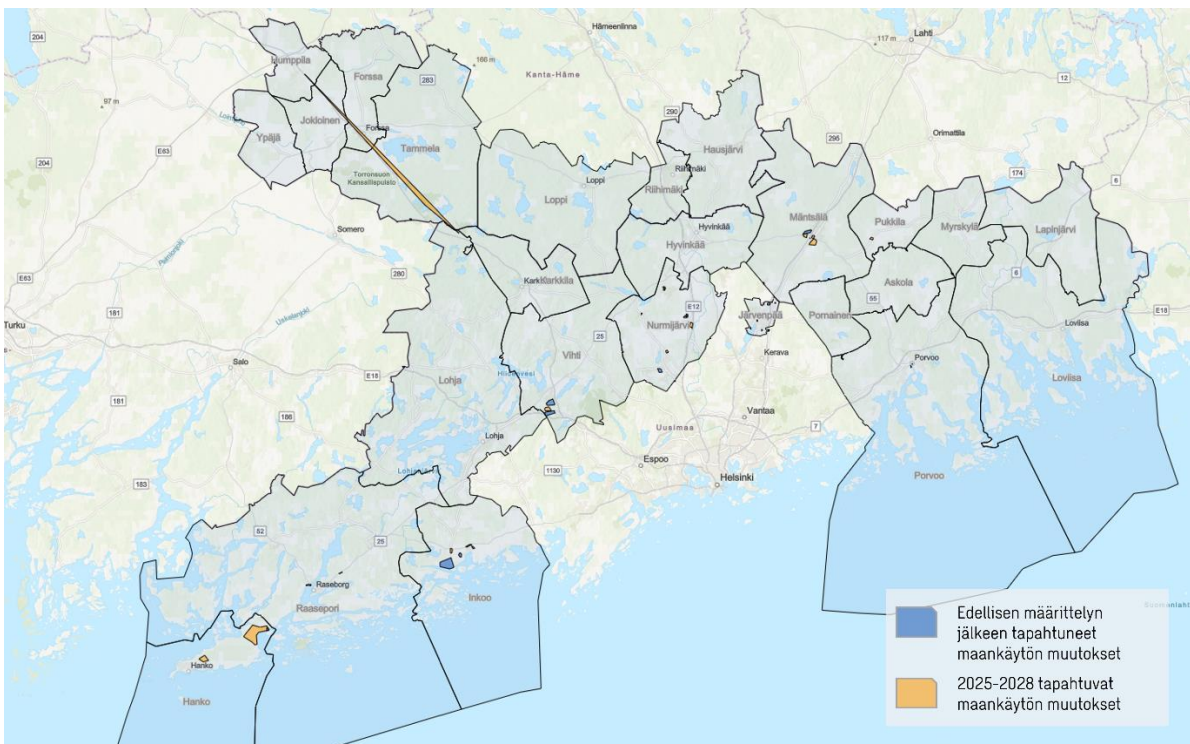
## 3.2 Karttakysely

Alla olevassa kartassa (kuva 22) on esitetty karttakyselyssä annetut vastaukset tärkeisiin ja puuttuviin joukkoliikenneyhteyksiin. Mustilla viivoilla on esitetty vastaavien näkemyksen mukaan tärkeät yhteydet sekä punaisella nykyisin puuttuvat yhteydet.



Kuva 22. Tärkeät ja puuttuvat yhteydet.

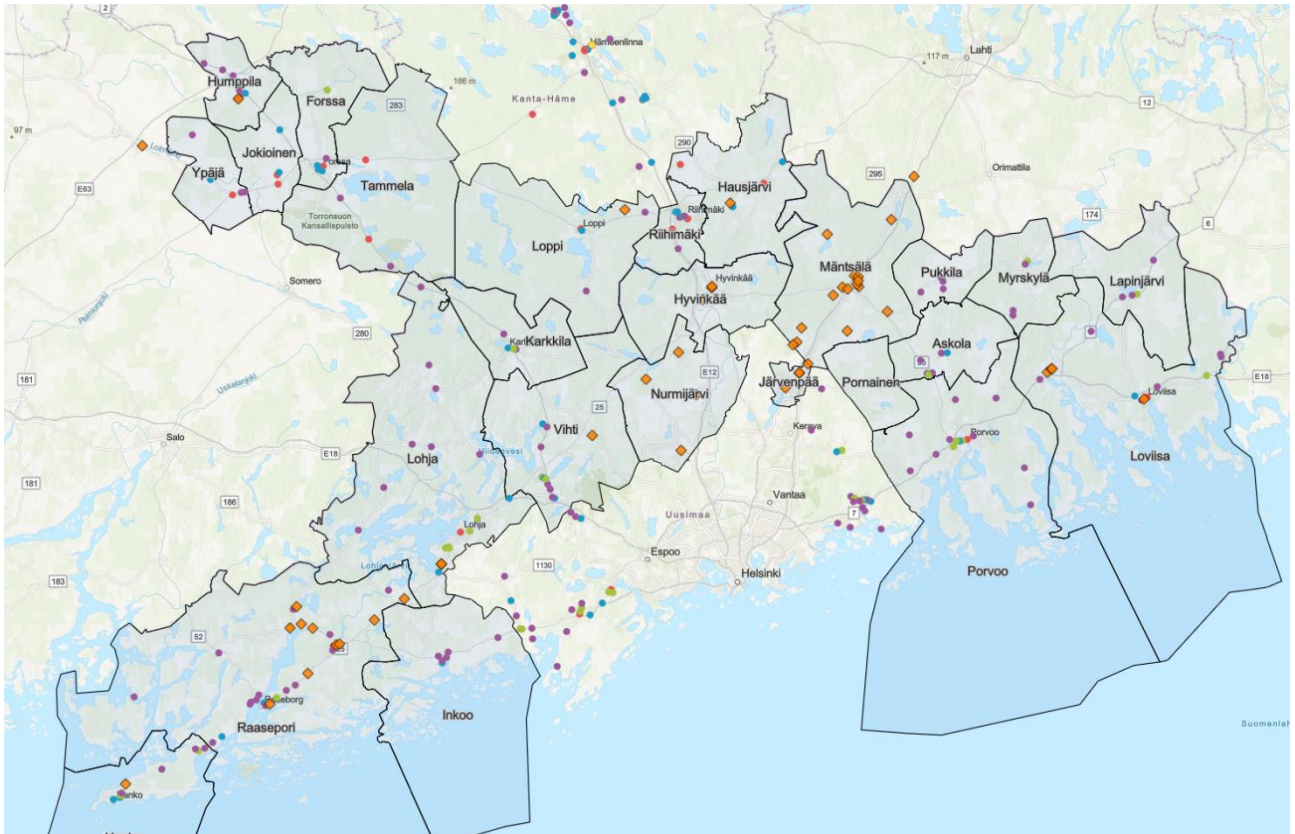
Kuvassa 23 on esitetty muutokset maankäytössä. Sinisinä alueina on esitetty viime aikoina tapahtuneet ja oransseina alueina lähivuosina tulossa olevat muutokset maankäytössä, jotka vastaajien näkemyksen mukaan voivat vaikuttaa liikumistarpeisiin alueille. Maankäytön muutokset pyritti mahdollisuuksien mukaan ottamaan huomioon palvelutasomäärittelyssä.



Kuva 23. Karttavastaukset kyselystä liittyen maankäytön muutoksiin.

### 3.3 Solmupisteet

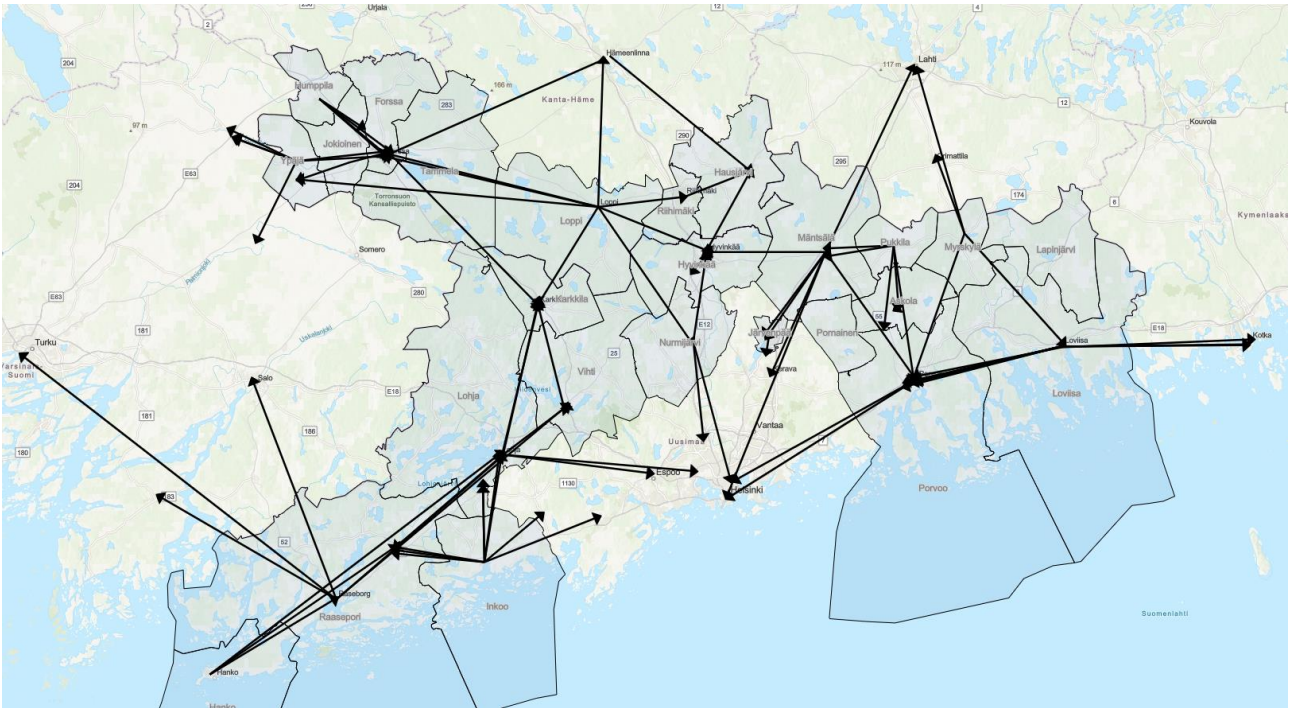
Karttakyselyssä kysyttiin kunnilta mahdollisesti puuttuvia joukkoliikenteen solmupisteitä, joita Kestävät matkaketjut -selvityksissä ei ole tunnistettu. On kuitenkin huomattava, että selvityksissä on ollut eri kuntarajaus - tämän työn kunnista Hyvinkää, Nurmijärvi, Mäntsälä ja Järvenpää eivät ole olleet aiemmissa selvityksissä mukana. Toisaalta selvityksissä on luokiteltu pysäkkejä useammasta kunnasta kuin tässä työssä käsitellään. Kuvassa 24 on esitetty oranssilla kyselyn vastausten täydennykset solmupisteisiin. Näiden pohjalta on valittu myöhemmin palvelutasomäärittelyyn tärkeimmät joukkoliikennepisteet, jotka on esitetty kappaleen 4.1. kuvassa 26.



Kuva 24. Kestävien matkaketjusepalvelusten solmupisteet täydennettynä kuntakyselyssä esiin nousseilla solmupisteillä.

### 3.4 Toisen asteen koulutus

Toisen asteen opiskelijat ovat merkittävä joukkoliikenteen käyttäjäjoukko. Laajennetun oppivelvollisuuden koulu-kuljetukset ovat Kelan koulumatkatuen piirissä, mutta niiden järjestäminen tapahtuu pääasiassa avoimella joukkoliikenteellä. Kuntakyselyssä kysyttiin, mikäli kunnasta on suuria opiskelijavirtoja muiden kuntien toisen asteen oppilaitoksiin. Mahdolliset liikkumissuunnat on esitetty alla olevalla kartalla.



Kuva 25. Kuntarajat ylittävät koulumatkat.

# 4 Suunnitteluperusteet

## 4.1 Suunnittelun lähtökohdat

Palvelutasomäärittelyn kriteeristön sekä palvelutasotavoitteiden päivittämisessä tunnistettiin keskeisiksi lähtöteitoiksi pendelöintimäärät, koululaisten ja opiskelijoiden liikkumistarpeet, nykyiset joukkoliikenteen käyttäjämäärät, muutokset toimintaympäristössä sekä kuntien ja ELY-keskuksen asiantuntijoiden paikallistuntemus.

Edellisen palvelutasomäärittelyn jälkeen etätöiden tekeminen on lisääntynyt merkittävästi. Muuttoliike Uudenmaan kehyskuntiin ja etätöiden lisääntyminen näkyvät YKR-aineistossa kasvavana pendelöintipotentiaalina, kun yhä useampi asuu eri kunnassa, kuin missä työpaikka on. Toisaalta etätö lisää joukkoliikenteen kysynnän vaihtelua, kun työmatkoja ei tehdä päivittäin vaan joitakin kertoja viikossa tai kuukaudessa.

Inflaation myötä kasvaneet kustannukset näkyvät myös joukkoliikenteen järjestämisessä. Joukkoliikenteen laatutason parantaminen vaatii panostusta valtiolta ja kunnilta, mutta toistaiseksi rahoituksen taso on epävarma. Palvelutasomäärittelyssä pyritään korkeaan laatutasoon huomioiden kuitenkin rahoituksen realiteetit.

Vuoden 2023 sosiaali- ja terveydenhuoltouudistuksen myötä sosiaali- ja terveydenhuollon kuljetukset ovat siirtyneet kunnilta hyvinvointialueille. Kunnilla ei ole enää velvollisuutta järjestää sote-kuljetuksia, mikä voi vaikuttaa kuntien tarjoamaan joukkoliikenteeseen.

Joukkoliikenteen yksi merkittävä käyttäjäryhmä ovat koululaiset ja opiskelijat. Muutokset kouluverkossa vaikuttavat joukkoliikenteen kysyntään. Työn yhteydessä on selvitetty kunnilta, onko kouluverkossa joukkoliikenteen tarpeeseen vaikuttavia muutoksia.

Kunnissa tapahtuu muutoksia maankäytössä, kuten työpaikkojen ja väestön sijoittumisessa ja määrässä. Nämä muutokset vaikuttavat joukkoliikenteen tarpeeseen ja kysyntään. Väestön ja työpaikkojen määrän kasvaessa joukkoliikenteen kysyntä ja kohteen alueellinen merkitys kasvaa, ja toisaalta paikoin työpaikkojen ja väestön määrä vähenee ja kohteen alueellinen merkitys laskee. Palvelutason määrittelyssä liikkumistarpeita on verrattu suunniteltuun ja toteutuneeseen palvelutasoon, jonka pohjalta on arvioitu tarvetta palvelutason muuttamiselle.

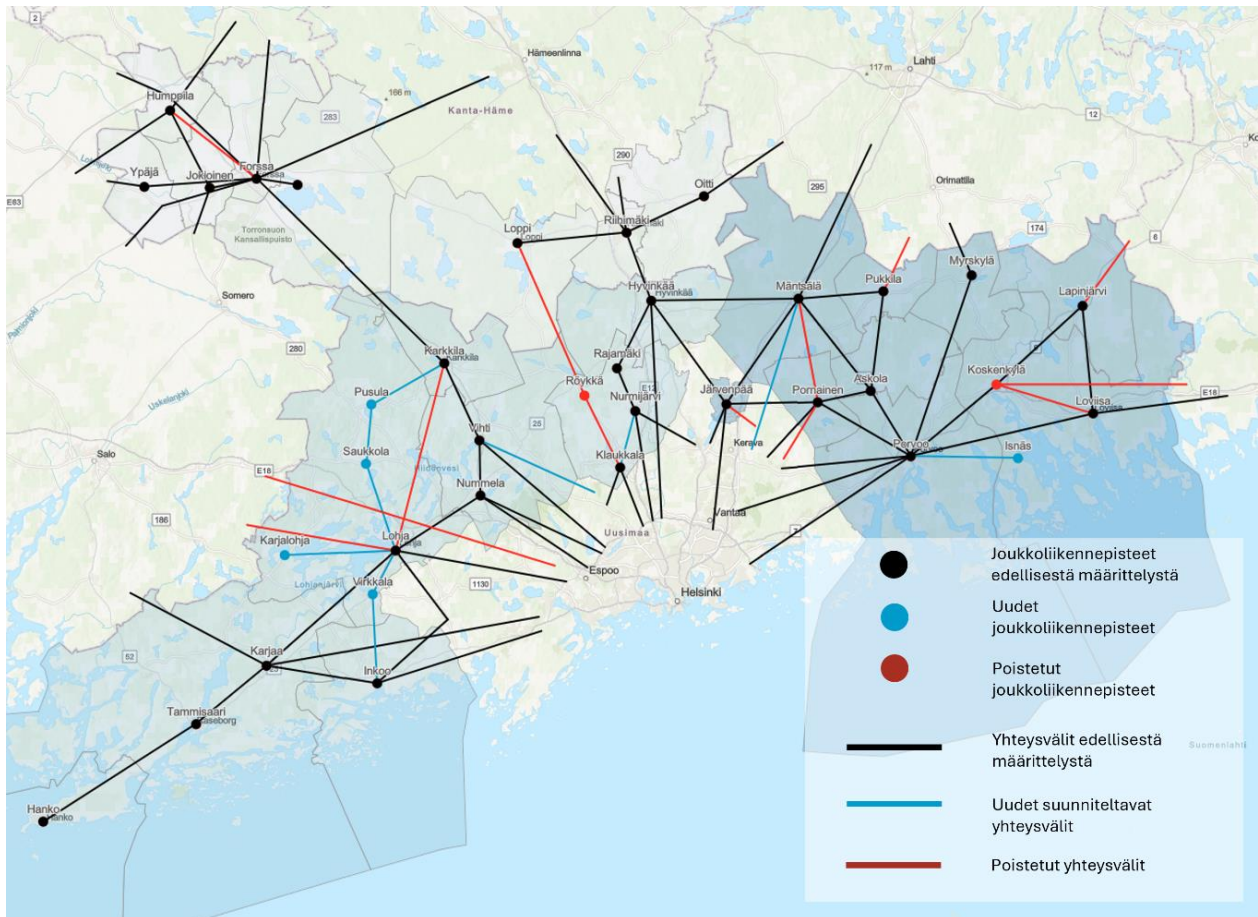
Palvelutasotavoitteiden määrittelyssä arvioitiin edellisten palvelutasotavoitteiden toimivuutta, puutteita sekä kustannustehokkuutta edellä mainittujen tietojen perusteella. Yhteysvälien palvelutason muutokset ovat lähtökohdaisesti yhden luokan korotuksia tai pudotuksia, sillä lyhyellä aikavälillä tapahtuvat suuret palvelutasovaihtelut vähentävät luottamusta joukkoliikenteen pysyvyyteen. Kahden luokan muutoksia on tehty poikkeustapauksissa, jos toteutunut palvelutaso ja kysyntä eroavat merkittävästi edellisestä palvelutasotavoitteesta.

Myös palvelutasokriteereissä tunnistettiin päivitystarpeita ja uudet kriteerit muutoksineen on esitetty kappaleessa 5. Palvelutasokriteerien päivittämisessä pyrittiin laadukkaisiin ja samalla realistisiin kriteereihin, jotka pysyvät kohtalaisen vertailukelpoisina aikaisempiin selvityksiin nähden.

## 4.2 Palvelutasomäärittelyn joukkoliikennepisteet ja yhteysvälit

Palvelutasotavoitteiden määrittelyssä pyrittiin löytämään seudullisesti merkittävät joukkoliikennepisteet ja yhteysvälit. Kaikkia muissa selvityksissä ja kyselyssä ilmenneitä pisteitä tai uusia yhteysvälejä ei nähty seudullisesti merkittävänä maakuntatason palvelutasotavoitteiden määrittelyyn. Pisteitä ja yhteysvälejä arvioitiin nykyisen tarjonnan, kysynnän, palautteiden, toimintaympäristön muutosten, työmatkapotentiaalin sekä historiatiedon perusteella.

Kuvassa 25 on esitetty joukkoliikennepisteet sekä yhteysvälit, joille määritellään palvelutasotavoitteet tämän työn yhteydessä. Kartassa on esitetty eri väreillä edellisessä työssä määritellyt joukkoliikennepisteet ja palvelutasot sekä kyselyn kautta ilmenneet uudet pisteet ja yhteysvälit. Kappaleissa 4.2.1–4.2.3 on avattu tarkemmin uudet joukkoliikennepisteet ja yhteysvälit, joille palvelutasomäärittely on tehty.



Kuva 26. Tärkeimmät joukkoliikennepisteet ja palvelutasomäärittelyn yhteysvälit. Kartassa on esitetty edellisessä työssä määritellyt joukkoliikennepisteet ja yhteysvälit, kyselyn kautta ilmenneet uudet pisteet ja yhteysvälit sekä poistetut pisteet ja yhteysvälit.

## 4.2.1 Uudet kohteet ja yhteysvälit Forssan ja Riihimäen seuduilla

### Loppi-Forssa

- Kuntakyselyssä noussut tarve yhteydelle.

## 4.2.2 Uudet kohteet ja yhteysvälit läntisellä Uudellamaalla

### Virkkala

- Merkittävä joukkoliikennepiste Lohjan keskustan eteläpuolella. Koulukeskus erityisesti inkoolaisille ja siuntiolaisille oppilaille.
- Yhteysvälit: Virkkala-Lohja ja Virkkala-Inkoo.

### Karjalohja

- Paikallispiste läntisellä Lohjalla. Edellisen palvelutasomäärittelyn reitit eivät nykyisin kulje läheltäkään Karjalohjaa.
- Yhteysvälit: Karjalohja-Lohja.

### Saukkola

- Aluepiste Lohjan länsiosassa. Edellisen palvelutasomäärittelyn reitit eivät nykyisin kulje läheltä Saukkolaa.
- Yhteysvälit: Saukkola-Lohja, Saukkola-Pusula.

#### **Pusula**

- Paikalliskohde Pohjois-Lohjalla. Edellisen palvelutasomäärittelyn reitit kulkevat nykyisin läheltä mutta eivät kautta.
- Yhteysvälit: Saukkola-Pusula, Pusula-Karkkila.

#### **Ojakkala**

- Vihdin kolmas taajama. Edellisen palvelutasomäärittelyn reitit kulkevat läheltä mutta eivät kautta.
- Yhteysvälit: Ojakkala-Nummela, Ojakkala-Vihti kk.

#### **Yhteysväli Vihti kk - Myyrmäki**

- Nykyinen käytössä oleva yhteysväli, jolle ei ole määritetty palvelutasoa.

### **4.2.3 Uudet kohteet ja yhteysvälit itäisellä Uudellamaalla**

#### **Isnäs**

- Paikalliskohde Porvoon ja Loviisan välillä. Tarve palvelulle molempiin suuntiin eikä aiemmin määritetty palvelutaso kulje Isnäsin kautta.
- Yhteysvälit: Isnäs-Porvoo, Isnäs-Loviisa

# 5 Palvelutasokriteerit ja -luokat

Tässä kappaleessa esitetään palvelutasomäärittelyssä käytettävät palvelutasokriteerit ja -luokat.

## 5.1 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.

## 5.2 Palvelutasoluokat

Palvelutasoluokkien 2025–2028 määrittelyssä hyödynnettiin aikaisempia palvelutasoluokitteluja. Liikenneviraston Joukkoliikenteen palvelutason määrittely -ohjeessa (Liikennevirasto 31/2015) on määritelty joukkoliikenteen palvelutasoluokat ohjaamaan suunnittelua valtakunnallisella tasolla. Luokitusta on hyödynnetty myös tässä työssä.

Eri palvelutasoluokissa on määritelty ohjeellinen palveluaika eri viikonpäivinä sekä vuorovälit tai vuoromäärät soveltamisaikoiheen. Ohjeellisella palveluajalla tarkoitetaan ensimmäisen lähdön saapumisaikaa kohteeseen ja viimeisen lähdön lähtöaikaa kohteesta. Vuoromäärällä/suunta tarkoitetaan meno- ja paluusuuntia niin, että esimerkiksi luokassa VI yhteysvälille tavoitellaan 2–5 vuoroa molempiin suuntiin. Palvelutasoluokat määrittelevät talviliikenteen tavoitetason. Kesäliikenteessä tarjontaa voidaan koululaisvuorojen osalta karsia. Työssäkäynti- ja asiointiyhteydet tulisi liikennöidä samoilla reiteillä ympäri vuoden.

Taulukko 3. Palvelutasoluokat 2025–2028.

| Talvi-<br>liikenne                | Soveltamis-<br>aika                 | I              | II                                        | III               | IV                                | V                                                          | VI                                                                                                   | VII                                                                                       |
|-----------------------------------|-------------------------------------|----------------|-------------------------------------------|-------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ohjeelli-<br>nen pal-<br>veluaika | Ma-to                               | 5.30-<br>23.30 | 6.00-<br>22.30                            | 7.00-<br>21.30    | 7.00-<br>20.00                    | 7.00-<br>19.00                                             | 7.00/8.00<br>-17.00                                                                                  | 8.00/9.00-<br>15.00/16.00                                                                 |
|                                   | Pe                                  | 5.30-<br>01.30 | 6.00-<br>23.30                            | 7.00-<br>21.30    | 7.00-<br>20.00                    | 7.00-<br>19.00                                             | 7.00/8.00<br>-17.00                                                                                  | 8.00/9.00-<br>15.00/16.00                                                                 |
|                                   | La                                  | 6.00-<br>01.30 | 7.00-<br>23.30                            | 8.00-<br>21.30    | 9.00-<br>18.00                    | Tarpeen<br>mukaan,<br>ohjeelli-<br>sena<br>10.00-<br>15.00 | Tarpeen mu-<br>kaan                                                                                  | -                                                                                         |
|                                   | Su                                  | 7.00-<br>23.30 | 9.00-<br>21.30                            | 11.00-<br>18.30   | 12.00-<br>17.00                   | Tarpeen<br>mukaan                                          | Tarpeen mu-<br>kaan                                                                                  | -                                                                                         |
| Vuoroväli<br>/ vuoro-<br>määrä    | Ruuhka (n.<br>klo 7-9 ja<br>15-17)  | ≤ 10 min       | ≤ 20 min                                  | ≤ 30 min          | ≤ 60 min                          | Yht. vähin-<br>tään<br>4 vuoroa<br>/suunta                 | 3-5 vuoroa<br>/suunta /vrk<br>(koulu-, opis-<br>kelu-, työ-<br>matka- ja/tai<br>asiointiyh-<br>teys) | 1-2 vuoroa<br>/suunta /vrk<br>(koulu-, opiskelu-<br>, työmatka- ja/tai<br>asiointiyhteys) |
|                                   | Arkipäivä<br>n. klo 10-15           | ≤ 15 min       | ≤ 30 min                                  | ≤ 60 min          | ≥ 1 vuoro<br>kahdessa<br>tunnissa | 1-3 vuoroa<br>/suunta                                      | -                                                                                                    | -                                                                                         |
|                                   | Arjen var-<br>haisilta klo<br>18-20 | ≤ 15 min       | ≤ 30 min                                  | ≤ 60 min          | ≥ 1 vuoro<br>kahdessa<br>tunnissa | 0-2 vuoroa<br>/suunta<br>/vrk                              | -                                                                                                    | -                                                                                         |
|                                   | Lauantaisin                         | ≤ 20 min       | ≤ 30 min                                  | ≤ 60 min          | ≥ 1 vuoro<br>kahdessa<br>tunnissa | 0-4 vuoroa<br>/suunta<br>/vrk                              | 0-2 vuoroa<br>/suunta /vrk                                                                           | -                                                                                         |
|                                   | Sunnuntai-<br>sin                   | ≤ 20 min       | ≤ 30 min                                  | ≤ 60 min          | ≥ 1 vuoro<br>kahdessa<br>tunnissa | 0-2 vuoroa<br>/suunta<br>/vrk                              | 0-2 vuoroa<br>/suunta /vrk                                                                           | -                                                                                         |
|                                   | Varhais-<br>aamu ja<br>myöhäisilta  | ≤ 30 min       | ≤ 60 min                                  | Tarpeen<br>mukaan | Tarpeen<br>mukaan                 | -                                                          | -                                                                                                    | -                                                                                         |
|                                   | Yöliikenne                          | ≤ 60 min       | ≥ 1<br>vuoro<br>kah-<br>dessa<br>tunnissa | Tarpeen<br>mukaan | -                                 | -                                                          | -                                                                                                    | -                                                                                         |

Luokittelussa tunnistettiin muutamia päivitystarpeita, jotta luokittelu vastaa aiempaa paremmin todellisia liikennöintitarpeita. Muutokset lisäävät joustavuutta liikenteen järjestämiseen palvelutasoluokkien sisällä ja toisaalta erottavat selkeämmin luokkia toisistaan.

Palvelutasoluokkien kriteerien lisäksi arvioitiin käytettävää termistöä. Pääosin termit pidettiin ennallaan, mutta liikennöintiäika -termi päätettiin vaihtaa "ohjeellinen palveluaika" -termiin, sillä se kuvaa paremmin tavoitteen tarkoitusta.

Luokkien I, III ja VII palvelutasotavoitteet pysyivät samoina verrattuna aikaisempaan palvelutasoluokitukseen. Luokan II palvelutasotavoitteissa muutettiin ruuhka-ajan vuoroväliä 15 minuutista 20 minuuttiin. Suunnittelualueella on useita yhteysvälejä, joissa on hyvin palveleva ja laadukas lähes II-luokan palvelutaso, mutta vuoroväli ei yllä ruuhka-ajan 15 minuutin tavoitteeseen. Muuttamalla ruuhka-ajan vuorovälitavoitetta viidellä minuutilla saadaan paremmin eriteltyä ne yhteysvälit, jotka ovat selvästi III-luokan vaatimuksia laadukkaampia.

Luokassa IV ruuhka-ajan vuorovälitavoitetta on laskettu aikaisemmasta  $\leq 45$  minuutista  $\leq 60$  minuuttiin. 45 minuutin vuoroväliä ei juuri käytetä aikataulujen suunnittelussa, jossa pyritään matkustajan kannalta selkeisiin 30 tai 60 minuutin välein toistuviin lähtöaikoihin. Muutoksen avulla IV palvelutaso kuvaa selkeämmin 60 minuutin vuorovälillä ja III palvelutaso 30 minuutin vuorovälillä liikennöitävää liikennettä. Muutoksen avulla palvelusomäärittys tukee paremmin myöhempää suunnittelua.

Luokassa IV päädyttiin myös muuttamaan varhaisillan vuorovälitavoite yhteneväiseksi päivä- ja viikonloppuliikenteen vuorovälin kanssa ( $\geq 1$  vuoro/2 h). Tavoitteena ohjata suunnittelua päivän aikana toistuviin aikatauluihin.

Luokassa V ruuhka-ajan vuoromäärätavoitetta 5 vuoroa/ suunta laskettiin 4 vuoroon/suunta ja arkipäivän vuoromäärää 2–3 vuoroa/ suunta muutettiin muotoon 1–3 vuoroa/suunta. Luokan VI ruuhka-ajan ja arjen päiväliikenteen vuoromäärää muutettiin 3–5 vuorosta/suunta/vrk muotoon 2–5 vuoroa/suunta/vrk. Muutosten avulla eri palvelutasoluokat eroavat selkeämmin toisistaan.

Luokan IV arkiliikenteessä palveluaika muutettiin päättymään 21:30 sijaan klo 20:00. Vastaavasti luokassa V palveluaika muutettiin päättymään 20:00 sijaan klo 19:00. Samalla "palveluaika" termi muutettiin muotoon "Ohjeellinen palveluaika", mikä kuvastaa paremmin palveluajan ohjeellisuutta. Näiden muutosten avulla palveluajan osalta voidaan suunnittelussa käyttää entistä laajemmin tapauskohtaista harkintaa liikkumisen luonne ja tarve huomioiden.

Varhaisaamun ja myöhäisillan osalta vuorovälitaulukkoon luokille III ja IV lisättiin merkintä "Tarpeen mukaan". Sama lisäys tehtiin luokan III yöliikenteen osalta. Aiemmin näiden ajankohtien osalta ei luokissa III ja IV ollut vaatimusta. Muutos ohjaa tarkastelemaan näiden ajankohtien liikenteen tarvetta tapauskohtaisesti.

# 6 Palvelutasotavoitteet 2025–2028

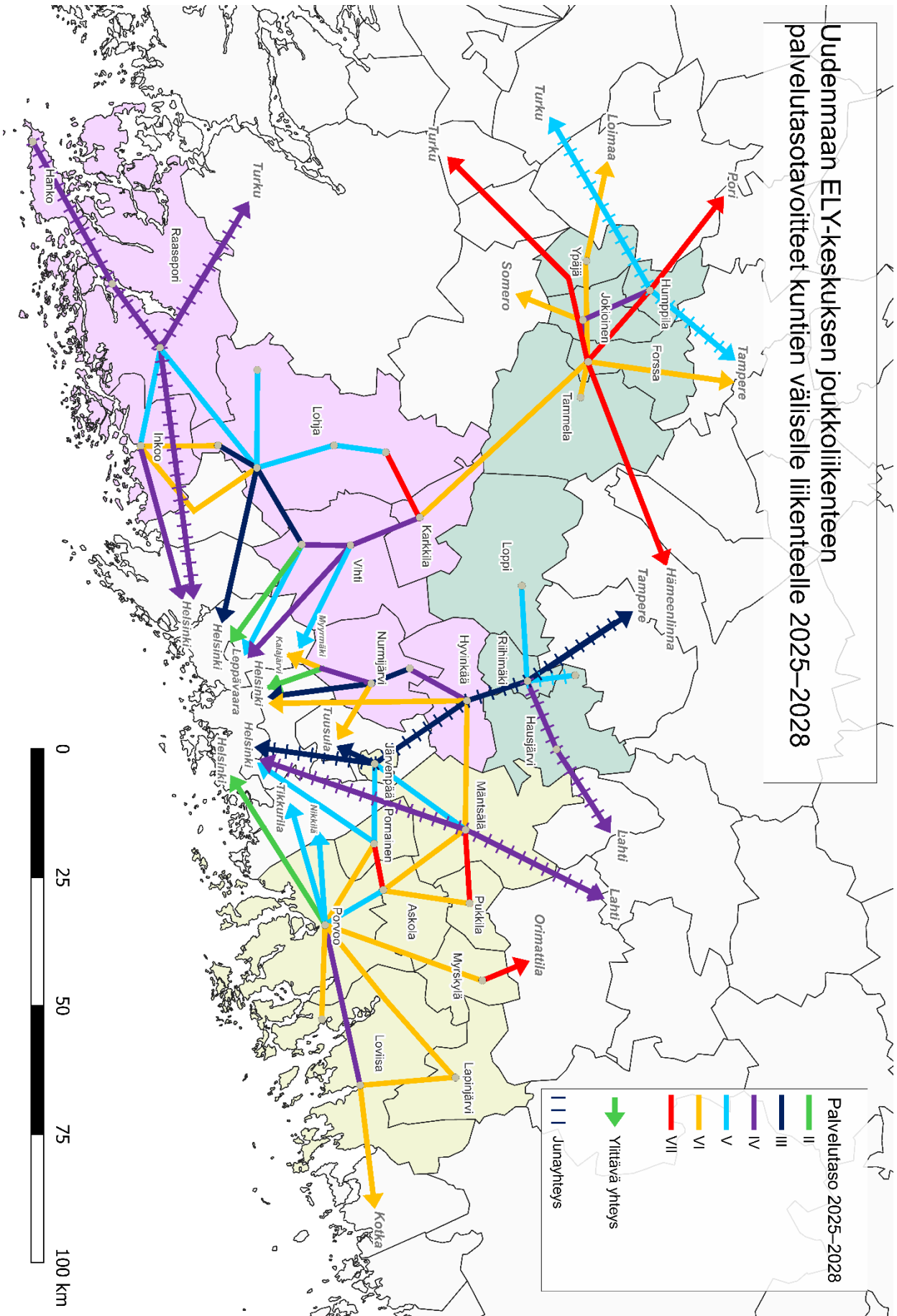
Tässä osiossa esitellään palvelutasotavoitteet Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueelle kaudeksi 2025–2028.

## 6.1 Koko alue

Alla olevalla kartalla (kuva 26) on esitetty koko Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet.

Palvelutasomäärittelyn mukaisia joukkoliikennepalveluja on tarkoitus hankkia määräraha- ja kassarajoissa ja yhdessä kuntien kanssa siltä osin, kuin asetetut määrälliset tai laadulliset tavoitteet eivät toteudu markkinaehtoisesti tai junaliikenteellä. Palvelutasomäärittely ei takaa subjektiivista oikeutta tavoitetason mukaiseen liikenteeseen, vaan liikennettä hankitaan kulloinkin vallitsevan määräraha- ja kustannustilanteen mukaisesti.

Kartoissa on esitetty myös rautatieliikenne, vaikka rautatieliikenteessä toimivaltaisena viranomaisena toimii Liikenne- ja viestintäministeriö. LVM:n tekemä ostoliikennesopimus eteläisen Suomen taajamajunaliikenteestä on voimassa vuoden 2030 loppuun asti. Yhteysväleillä on esitetty rautatie- ja linja-autoliikenteen yhteinen palvelutasotavoite.



Kuva 27. Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen joukko liikenteen palvelutasotavoite vuosille 2025–2028.

## 6.2 Forssan ja Riihimäen seudut

Suurimmalle osalle yhteysväleistä ei kohdistunut muutoksia edelliseen palvelutasomäärittelyyn verrattuna.

### Parempi palvelutaso

Kolmen yhteysvälin palvelutasotavoite on edellistä palvelutasomäärittelyä parempi:

- Forssa-Jokioinen: Oli edellisessä määrittelyssä VI, nyt Forssa-Humppila-liikennettä ohjattu tätä kautta. → Uusi palvelutasotavoite IV.
- Jokioinen-Humppila: Oli edellisessä määrittelyssä VI, nyt Forssa-Humppila liikennettä ohjattu tätä kautta. → Uusi palvelutasotavoite IV.
- Riihimäki-Ryttylä: Oli edellisessä määrittelyssä VI, täyttää nykyisin luokan V kriteerit. → Uusi palvelutasotavoite V.

### Heikompi palvelutaso

Neljän yhteysvälin palvelutaso on edellistä palvelutasomäärittelyä heikompi:

- Forssa-Karkkila: Edellisessä tavoite IV, toteutunut VI. → Uusi palvelutasotavoite VI.
- Forssa-Turku: Edellisessä tavoite VI, toteutunut VII. → Uusi palvelutasotavoite VII.
- Forssa-Pori: Edellisessä tavoite VI, toteutunut VII. → Uusi palvelutasotavoite VII.
- Forssa-Hämeenlinna: Edellisessä tavoite VI, toteutunut VII. → Uusi palvelutasotavoite VII.

### Edellisen palvelutasoluokan palautus

Yhdellä yhteysvälillä toteutunut palvelutaso ei vastaa edellisessä palvelutasomäärittelyssä asetettua palvelutasotavoitetta (Huom. Eri kriteeristöt), mutta uusi palvelutasotavoite on sama kuin edellisessä määrittelyssä:

- Loppi-Riihimäki: Edellisessä tavoite V, toteutunut VI. → Uusi palvelutasotavoite V.

## 6.3 Läntinen Uusimaa

Läntisellä Uudellamaalla on tapahtunut paljon muutoksia liikenteessä, minkä vuoksi usealle yhteysvälille ehdotetaan eri palvelutasoa. Läntisellä Uudellamaalla liikenne on alkanut ELY-keskuksen keskitettynä liikenteenä 3.6.2024, joten toteutuneessa palvelutasossa on katsottu sekä kevään että syksyn 2024 toteutunutta liikennettä.

### Parempi palvelutaso

Viiden yhteysvälin palvelutasotavoite on edellistä palvelutasomäärittelyä parempi:

- Hanko-Tammisaari: Edellisessä palvelutasomäärittelyssä V, nyt junaliikenteen kanssa toteutunut heikohko arkiliikenteen IV-palvelutaso. → uusi palvelutasotavoite IV.
- Klaukkala-Nurmijärvi: Edellisessä palvelutasomäärittelyssä VI, nyt toteutunut IV-palvelutasolla. → uusi palvelutasotavoite IV.
- Lohja-Nummela: Edellisessä palvelutasomäärittelyssä IV, nyt toteutunut IV. Pendelöinti perustelee korkeampaa palvelutasoa, nykyinen vuoroväli jo hyvä, mutta palveluaika vajaa. → uusi palvelutasotavoite III.
- Nummela-Helsinki: Edellisessä palvelutasomäärittelyssä III, nyt toteutunut III-palvelutasolla. Nykyisin palvelutaso lähenee jo II tasoa. → uusi palvelutasotavoite II.
- Klaukkala-Helsinki: Edellisessä palvelutasomäärittelyssä III, nyt toteutunut III. Pendelöinti perustelee korkeampaa tasoa, nykyisin on myös käytössä supistettu palvelu. → uusi palvelutasotavoite II.

## Heikompi palvelutaso

Kolmen yhteysvälin palvelutasoluokka on edellistä palvelutasomäärittelyä heikompi:

- Nummela-Espoo: Edellisessä palvelutasomäärittelyssä IV-palvelutaso. Nyt määritelty koskemaan ainoastaan Nummela-Leppävaara (keskus) väliä, jossa toteutunut V-palvelutaso. → uusi palvelutasotavoite V.
- Hyvinkää-Helsinki linja-autoliikenne: Edellisessä palvelutasomäärittelyssä V, nyt toteutunut liikenne on palveluajan takia VI. → uusi palvelutasotavoite VI.
- Nurmijärvi-Tuusula: Edellisessä palvelutasomäärittelyssä V, nyt toteutunut liikenne on VI. → uusi palvelutasotavoite VI.

## Edellisen palvelutason palauttaminen

Kahdella yhteysvälillä toteutunut palvelutasoluokka ei vastaa edellisessä palvelutasomäärittelyssä asetettua palvelutasotavoitetta (Huom. Eri kriteeristöt), mutta uusi palvelutasotavoite on sama kuin edellisessä määrittelyssä

- Hyvinkää-Rajamäki: Edellisessä palvelutasomäärittelyssä IV, nyt toteutunut liikenne on V → uusi palvelutasotavoite III.
- Nurmijärvi-Helsinki: Edellisessä palvelutasomäärittelyssä III-palvelutaso, nyt toteutunut IV-palvelutaso, koska osa liikenteestä on siirtynyt kiertämään Klaukkalan kautta → uusi palvelutasotavoite III.

## Uudet määriteltävät yhteysvälit

Seuraaville uusille väleille on luotu palvelutasotavoite:

- Inkoo-Virkkala: Toteutunut VI palvelutasolla, uusi palvelutasotavoite VI.
- Lohja-Virkkala: Toteutunut III palvelutasolla, uusi palvelutasotavoite III.
- Lohja-Karjalohja: Toteutunut VI palvelutasolla, uusi palvelutasotavoite V.
- Lohja-Saukkola: Toteutunut VI palvelutasolla, uusi palvelutasotavoite V.
- Saukkola-Pusula: Toteutunut VI palvelutasolla, uusi palvelutasotavoite V.
- Pusula-Karkkila: Toteutunut VII palvelutasolla, uusi palvelutasotavoite VII.
- Vihti kk.-Myyrmäki: Toteutunut VI palvelutasolla, uusi palvelutasotavoite V.

## 6.4 Itäinen Uusimaa

Suurimmalle osalle yhteysväleistä ei kohdistunut muutoksia edelliseen palvelutasomäärittelyyn verrattuna.

## Parempi palvelutaso

Viiden yhteysvälin palvelutasotavoite on edellistä palvelutasomäärittelyä parempi:

- Järvenpää-Pornainen, edellisessä määrittelyssä VI. Nykyinen palvelutaso jo lähellä V-tasoa, jota myös pendelöintidata tukee, samoin Järvenpään kaupungin näkemys. → uusi palvelutasotavoite V.
- Järvenpää-Tuusula, edellisessä määrittelyssä IV. Nykyinen palvelutaso HSL-ELY-liikenteen ansiosta selkeästi III, myös paljon pendelöintiä. → uusi palvelutasotavoite III.
- Pornainen-Porvoo, edellisessä määrittelyssä VII, koululaisliikenne perustelee kuitenkin VI tason → uusi palvelutasotavoite VI.
- Porvoo-Tikkurila, edellisessä määrittelyssä VI. Erittäin korkea pendelöintipotentiaali, samoin mahdollisuus liittyntään Tikkurilan joukkoliikennesolmussa. → uusi palvelutasotavoite V.
- Loviisa-Lapinjärvi, edellisessä määrittelyssä VII. Tunnistettu, että nykyinen palvelutaso ei riitä. → uusi palvelutasotavoite VI.

## Heikompi palvelutaso

Yhden yhteysvälin palvelutaso on edellistä palvelutasomäärittelyä heikompi:

- Mäntsälä-Järvenpää, edellisessä määrittelyssä IV, toteutunut palvelutaso on ollut V ja tämä palvelutaso on ollut riittävä → uusi palvelutasotavoite V.

## Edellisen palvelutason palautus

Kolmella yhteysvälillä toteutunut palvelutaso ei vastaa edellisessä palvelutasomäärittelyssä asetettua palvelutasotavoitetta (Huom. Eri kriteeristöt), mutta uusi palvelutasotavoite on sama kuin edellisessä määrittelyssä:

- Porvoo-Monninkylä, edellisessä määrittelyssä V, toteutunut palvelutaso on ollut VI. Arjen liikenne toteutuu nykyisin lähes IV-tasolla, mutta ei tarvetta viikonloppuliikenteelle. Osana Mäntsälä-Porvoo-välin palvelutason korotusta. → uusi palvelutasotavoite V.
- Porvoo-Loviisa, edellisessä määrittelyssä IV, toteutunut palvelutaso on ollut V, koska viikonloppuliikenne kulkee moottoritietä pitkin. → uusi palvelutasotavoite IV.
- Loviisa-Kotka, edellisessä määrittelyssä VI, toteutunut VII. Yhdellä myöhäisemmällä vuorolla päästään minimitasoon opiskeli liikenteen mahdollistamiseksi → uusi palvelutasotavoite VI.

## Uudet määriteltävät yhteysvälit

Itäisellä Uudellamaalla määriteltiin palvelutaso kahdelle uudelle yhteysvälille:

- Porvoo-Isnäs. Tällä välillä on nykyisin VI palvelutaso, joka on uusi palvelutasotavoite.
- Mäntsälä-Helsinki, tämä oli edellisessä määrittelyssä esitetty Järvenpään kautta, mutta nyt on omana reittinä, jossa huomioidaan sekä linja-autoliikenne että junaliikenne. Näiden yhteinen palvelutaso on nykyisin IV. → uusi palvelutasotavoite IV.

## 6.5 Laadulliset tavoitteet

Laadulliset tekijät vaikuttavat merkittävästi joukkoliikenteen kokonaispalvelutasoon ja houkuttelevuuteen. Tärkeimpinä kehittämistarpeina alueella on tunnistettu oikean informaation helposti saatavilla oleminen, sujuvat matkakulut, tasokas ja kustannustehokas kalusto sekä liikenteen suunnitellusti toteutumisen varmistaminen. Selvityksen yhteydessä määritettyjä, yleispiirteisiä tavoitteita on tarkoitus mahdollisuuksien mukaan hyödyntää tarkemmassa suunnittelussa ja joukkoliikenteen kehittämisessä. Alla olevassa taulukossa on esitetty esimerkinomaisia toimenpiteitä, joita suunnitellaan ja toteutetaan yhdessä kuntien kanssa käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa. Joukkoliikenteen laadullisten tavoitteiden kehittämisen vaikutukset on kuvattu tarkemmin osiossa 7.2.

Taulukko 4. Laadulliset palvelutasotavoitteet

| Tavoite                                      | Tarkempi kuvaus                                                                                                                                                                                                                                  | Toimenpiteet                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Oikea informaatio helposti saatavilla</b> | Asukkaat ovat tietoisia alueen palveluista. Tiedot joukkoliikennedyhteisistä ovat helposti löydettävissä ja reitit ja aikataulut ovat selkeitä. Tiedot ovat ajan tasalla eri lähteissä. Matkustajat ovat tietoisia muutoksista ja poikkeuksista. | Varmistetaan, että kaikki liikenne löytyy käytössä olevista avoimista reittioppaista. Pyritään yhtenäisiin reitteihin. Viestitään liikenteen muutoksista ja kehitetään häiriötiedottamisen käytäntöjä. Toteutetaan markkinointikampanjoita yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.                                                   |
| <b>Sujuvat matkaketjut</b>                   | Matkustajan vaihtoyhteydet ovat sujuvia. Liityntäpysäköinti ja muu joukkoliikenneinfra on käyttäjien kannalta toimivaa ja hyvin kunnossapidettyä.                                                                                                | Huomioidaan vaihtoyhteydet liikennekokonaisuuksien suunnittelussa. Kehitetään pyörien ja autojen liityntäpysäköintiä ja käytetympien pysäkkien olosuhteita yhteistyössä kuntien kanssa. Kehitetään joukkoliikennereittien ja pysäkkien kunnossapitoa. Kehitetään joukkoliikennenympäristön esteettömyyttä taajama-alueilla.       |
| <b>Tasokas ja kustannustehokas kalusto</b>   | Kalusto on sopimusliikenteessä riittävän laadukasta ja erilaisia matkustajaryhmiä palvelevaa. Liian kovilla kalustovaateilla ei kuitenkaan rajoiteta kilpailua.                                                                                  | Kiristetään kalustovaatimuksia vaiheittain matkustajat ja ympäristö huomioiden. Tiukoilla kalustovaatimuksilla saadaan suurin ympäristövaikutus korkeamman palvelutason yhteysväleillä. Harkitaan esteettömän kaluston käyttöä valikoiduilla reiteillä. Viestitään tulevista vaatimuksista ennakoivasti liikenteenharjoittajille. |
| <b>Liikenne toteutuu suunnitellusti</b>      | Liikennöinti tapahtuu sopimusten mukaisesti ja poikkeamista raportoidaan. Asiakaspalautteen käytännöt ovat selkeät.                                                                                                                              | Kehitetään toteutumisen seurantaa sekä siihen liittyviä bonuksia ja sanktioita. Luodaan selkeät käytännöt sopimusliikenteen asiakaspalautteiden käsittelyyn. Huomioidaan palautteet liikenteen suunnittelussa ja toimivuuden seurannassa. Huomioidaan palautteiden käsittelyprosessi liikenteen kilpailutuksissa.                 |

# 7 Palvelutasotavoitteiden merkitys ja vaikutus

## 7.1 Palvelutasotavoitteiden merkitys

Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasomäärityksen tarkoituksena on ollut määrittellä, millaista joukkoliikennettä alueella pyritään tarjoamaan ja kehittämään yhteysvälikohtaisesti. Tämä määrittely ei velvoita Uudenmaan ELY-keskusta hankkimaan kyseisen tason mukaista liikennettä. Palvelutasomääritys ohjaa jatkossa Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määrärahan käyttöä ja hankintoja ja tavoitteena on, että palvelutasosuunnitelmaa voidaan hyödyntää sekä ELY-keskuksen että kuntien yhteisten joukkoliikennehankintojen pohjana, käytettävissä olevien resurssien ja rahoituksen mukaisesti.

Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä ei ole tarkoitus sopia joukkoliikenteen kustannusten jakamisesta, mutta peruslähtökohtana on, että rahoitukseen osallistuvat sekä ELY-keskus että kunnat. Kunnilla on myös halutessaan mahdollisuus omalla kustannuksellaan tarjota alueelleen ehdotettua parempaa joukkoliikenteen palvelutasoa.

Uudenmaan ELY-keskuksen määrittelemä palvelutaso tukee nykyisen laajuisen joukkoliikenneverkon ylläpitämistä, ja sen tavoitteena on turvata asukkaiden liikkuminen kuntien välillä siellä, missä kysyntää on. Opiskelijoiden ja koululaisten matkat kuntakeskusten ja tärkeiden solmupisteiden välillä mahdollistetaan niillä reiteillä, joilla matkustustarpeita esiintyy. Työmatkaliikenne mahdollistetaan tavallisimpina työaikoina kuntakeskusten välillä niillä yhteysväleillä, joilla pendelöijä on. Lisäksi solmupisteistä tarjotaan yhteydet kuntakeskuksiin asiointiin sopivilla aikatauluilla, mikä edistää alueiden saavutettavuutta.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueen palvelutaso on määritelty realistisesti huomioiden asukkaiden liikkumistarpeet. Suunnittelun lähtökohtana ovat olleet nykyisellään toteutunut palvelutaso sekä alueen asukkaiden todelliset liikkumistarpeet, jotka on tunnistettu kuntien asiantuntemuksen sekä pendelöinti- ja tilastotietojen avulla. Kaikkia kuntien esittämiä toiveita joukkoliikenteen solmupisteistä ja yhteysväleistä ei ole voitu sisällyttää palvelutasomäärittelyyn. Palvelutasoa ei ole määritetty sellaisten kuntien välisille yhteyksille, joilla kysynnän on arvioitu olevan liian vähäistä.

Palvelutasomäärittelyssä pyrittiin säilyttämään ainakin edellisessä palvelutasomäärittelyssä määritelty palvelutaso. Edelliseen palvelutasomäärittelyyn verrattuna esitetyt palvelutasotavoitteet ovat pitkälti samankaltaiset eikä muutokset yhteysvälikohtaisissa palvelutasoissa ole merkittäviä. Tämä on merkityksellistä, kun otetaan huomioon, että aiemmassa palvelutasomäärittelyssä palvelutasoltaan korkeampitasoinen liikenne oli pääosin markkinaehtoista, mutta nykyisin suuri osa tästä liikenteestä on ostoliikenteen varassa.

Edelliseen palvelutasotyöhön verrattuna on lisätty uusia määriteltäviä yhteysvälejä etenkin läntiselle Uudellemaalle. Kesällä 2024 ELY-keskus on ottanut suuremman vastuun alueen joukkoliikenteen järjestämisestä, joten alueelle on siksi lisätty uusia määriteltäviä yhteysvälejä, jotta niistä muodostuisi eheä ja palveleva kokonaisuus. Uudet määritellyt yhteysvälit helpottavat alueen liikenteen jatkosuunnittelua. Määritellyillä väleillä on ollut joukkoliikennettä jo aiemmin.

## 7.2 Laadullisten tavoitteiden vaikutukset

Joukkoliikenteen laadulliset palvelutasotavoitteet joukkoliikenteelle tähtäävät asukkaiden liikkumismahdollisuuksien parantamiseen, liikenteen sujuvuuden varmistamiseen sekä joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseen. Laadullisilla palvelutasotavoitteilla on vaikutusta alueen asukkaiden ja työssäkävijöiden kokemaan palvelutason. Kun informaatio joukkoliikenteen palveluista on helposti saatavilla ja matkaketjut ovat sujuvia, matkustaminen helpottuu ja joukkoliikenteen houkuttelevuus lisääntyy. Joukkoliikenneinfran kehittäminen, erilaisia matkustajaryhmiä

palveleva kalusto ja sopimusten mukaan toteutuva liikenne mahdollistaa liikkumisen sujuvuuden ja esteettömyyden kaikille käyttäjäryhmille ja helpottaa mahdollisuuksia työssäkäynnille, opiskelulle ja muille päivittäisille aktiviteeteille joukkoliikenteellä.

Tavoitteet myös edistävät ympäristön kannalta kestävämpää liikkumista. Joukkoliikenteen kehittäminen ja houkuttelevuuden lisääminen kannustaa alueen asukkaita siirtymään henkilöautoilusta joukkoliikenteen käyttöön, mikä puolestaan vähentää liikenteen aiheuttamia päästöjä. Kaluston kehittäminen ympäristö huomioiden tukee ilmastotavoitteita ja vähentää joukkoliikenteen ympäristövaikutuksia pitkällä aikavälillä. Taloudellisesti tavoitteet edistävät resurssien tehokasta kohdentamista. Hyvin toimiva joukkoliikenne helpottaa työvoiman liikkuvuutta, mikä tukee alueen talouskasvua. Toisaalta joukkoliikenteen kehittäminen laadullisten palvelutasotavoitteiden mukaisesti vaatii investointeja, mutta pitkällä aikavälillä ne vähentävät matkustajien tyytymättömyyttä ja parantaa palveluiden laatua.

# 8 Kuvailulehti

**Julkaisusarjan nimi ja numero:** Raportteja 36/2024

**Vastuualue:** Liikenne ja infrastruktuuri

**Tekijät:** Mikko Suhonen, Liisa Mustonen, Iiro Vainikainen, Vili Lehtinen, Taina Haapamäki, Siiri Korhonen

**Julkaisun nimi:** Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutaso 2025–2028

**Tiivistelmä:**

Uudenmaan ELY-keskus on määrittänyt toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2025–2028. Palvelutasotavoitteita on määritetty liikenteelliselle palvelutasolle sekä laadullisille tekijöille. ELY-keskuksen palvelutasomäärittäminen koskee ensisijaisesti kuntakeskusten tai muiden yhtä merkittävien taajamien välistä liikennettä. Palvelutasomäärittäminen koskee linja-autoliikennettä, ja sisältää sekä markkinaehtoisesta liikenteestä että sopimusliikenteestä muodostuvan kokonaisuuden. Yksinomaan kuntien hankkimaa, kuntien sisäistä liikennettä ei esitetä ELY-keskuksen palvelutasomäärittämisessä. Junaliikenteen osalta Uudenmaan ELY-keskus ei määritä palvelutasotavoitteita, mutta junaliikenteen nykyinen palvelutaso esitetään osana kokonaisuutta.

Palvelutasomäärittämisprosessi on toteutettu aktiivisessa vuorovaikutuksessa alueen kuntien ja sidosryhmien kanssa. Määritetyt palvelutasotavoitteet perustuvat matkustuspotentiaalin arviointiin, toteutuneeseen palvelutasoon sekä alueen kuntien ja muiden sidosryhmien työn aikana esittämiin näkemyksiin. Laadullisia tavoitteita on asetettu informaatiolle, matkaketjujen sujumiselle, joukkoliikenteen kalustolle ja liikennöinnille.

Työn tuloksena on määritetty kuntien välisen joukkoliikenteen liikenteelliset ja laadulliset palvelutasotavoitteet. Palvelutasomäärittäminen ohjaa jatkossa Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määrärahan käyttöä ja hankintoja ja se toimii liikenteen tarkemman suunnittelun pohjana. Laadullisia tavoitteita on tarkoitus hyödyntää joukkoliikenteen kehittämisessä. Palvelutasomäärittämyksen mukaisia joukkoliikennepalveluja on tarkoitus hankkia määräraha-kehityksen rajoissa yhdessä alueen kuntien kanssa siltä osin, kun asetetut liikenteelliset palvelutasot tai laadulliset tavoitteet eivät toteudu markkinaehtoisesti tai junaliikenteellä.

**Asiasanat (YSA:n mukaan):** Joukkoliikenne, palvelutaso

ISBN (PDF) 978-952-398-270-3

ISSN (verkkopublication) 2242-2854

URN: ISBN:978-952-398-270-3

**Julkaisun osoite:** [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)

**Sivumäärä:** 43

**Kieli:** Suomi

**Painotilo:** Teksti

**Kustantaja /Julkaisija:** Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

**Kustannuspaikka ja -aika:** Helsinki 2024

# 9 Presentationsblad

**Publikationens serie och nummer:** Rapporter 36/2024

**Ansvarsområde:** Trafik och infrastruktur

**Författare:** Mikko Suhonen, Liisa Mustonen, Iiro Vainikainen, Vili Lehtinen, Taina Haapamäki, Siiri Korhonen

**Publikationens titel:** Servicenivån i kollektivtrafiken vid NTM-centralen i Nyland 2025–2028

**Sammandrag:**

NTM-centralen i Nyland har fastställt målen för servicenivån inom kollektivtrafiken för sitt ansvarsområde för åren 2025–2028. Servicenivåmålen har fastställts både för den trafikmässiga servicen samt för kvalitativa faktorer. NTM-centralens servicenivådefinition gäller främst sådan trafik som överskrider kommungränserna mellan kommuncentra och andra lika betydande tätorter. Intern kommunal trafik som beställs av kommunerna ingår inte i servicenivådefinitionen. När det gäller tågtrafik fastställer NTM-centralen i Nyland inga mål för servicenivån, men den nuvarande servicenivån för tågtrafik presenteras som en del av helheten.

Processen för att fastställa servicenivån har genomförts i aktiv samverkan med kommunerna i området samt andra intressenter. De fastställda servicenivåmålen baserar sig på en bedömning av resandepotential, färverkligad servicenivå och de synpunkter som kommunerna och andra intressenter framfört under arbetets gång. Kvalitativa mål har ställts för information, smidiga resekedjor, kollektivtrafikens utrustning och trafikering.

Som resultat av arbetet har trafikmässiga och kvalitativa mål för servicenivån inom kollektivtrafiken mellan kommunerna fastställts. Denna servicenivådefinition kommer framöver att styra användningen av anslag och upphandlingar inom kollektivtrafiken vid NTM-centralen i Nyland. De kvalitativa målen är avsedda att stödja mer detaljerad planering och utveckling av kollektivtrafiken. Avsikten är att upphandla kollektivtrafiktjänster enligt servicenivådefinitionen inom gränserna för anslagsramen och i samarbete med kommunerna där de trafikmässiga eller kvalitativa målen inte uppnås marknadsmässigt eller med tågtrafik.

**Nyckelord (enligt Allärs):** Kollektivtrafik, servicenivå

ISBN (PDF) 978-952-398-270-3

ISSN (webbpublikation): 2242-2854

URN: URN: ISBN:978-952-398-270-3

**Julkaisun osoite:** [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)

**Språk:** Finska

**Sidantal:** 43

**Utgivare / Förläggare:** Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

**Förläggningsort och datum:** Helsinki 2024

# 10 Documentation page

**Publication serie and number:** Reports 36/2024

**Publication serie and number:** Transport and Infrastructure

**Author(s):** Mikko Suhonen, Liisa Mustonen, Iiro Vainikainen, Vili Lehtinen, Taina Haapamäki, Siiri Korhonen

**Title of publication:** The Service Level in Public Transport at the Centre for Economic Development, Transport and the Environment in Uusimaa 2025–2028

**Abstract:**

The Uusimaa Centre for Economic Development, Transport and the Environment (ELY Centre) has established public transport service level objectives within its jurisdiction for the years 2025–2028. These service level objectives address both the operational performance service level and qualitative aspects. The ELY Centre's service level definition primarily applies to inter-municipal transport connecting municipal centers and other, similarly significant urban areas. Service level concerns bus transport and includes a combination of market-based transport and contractual transport. Traffic solely procured by municipalities for internal use is not included in the service level specification by the ELY Centre. Regarding train services, the Uusimaa ELY Centre does not define service level targets, but the current service level of train traffic is presented as part of the overall service level.

The service level determination process has been carried out in active collaboration with local municipalities and stakeholders in the region. The defined service level objectives are based on assessments of travel potential, the existing level of service, and feedback received from municipalities and other stakeholders throughout the process. Qualitative goals have been set for aspects such as information, travel chains, public transport equipment, and operations.

The outcome of this work is a set of operational performance and qualitative service level objectives for inter-municipal public transport. This service level definition will guide the allocation of funds and procurement for public transport by the Uusimaa ELY Centre and it will serve as a basis for more detailed planning. The qualitative objectives are intended to support the development of public transport services. Public transport services aligned with the service level definition are to be procured within budget limits in collaboration with regional municipalities, to the extent that the set quantitative or qualitative targets are not met through market-based services or rail transport.

**Keywords:** Public transport, service level

ISBN (PDF) 978-952-398-270-3

ISSN (online): 2242-2854

URN: URN: ISBN:978-952-398-270-3

**Distributor:** [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)

**Language:** Finnish

**Number of pages:** 43

**Publisher:** Centre for Economic Development, Transport and the Environment for Uusimaa

**Place of publication and date:** Helsinki 2024

**RAPORTEJA 36 | 2024**

**UUDENMAAN ELY-KESKUKSEN JOUKKOLIIKENTEEEN PALVELUTASO 2025–2028**

**Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**ISBN 978-952-398-270-3 (PDF)**

**ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-398-270-3**

**[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus) | [www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)**