

Hämeenlinnan joukkoliikenneohjelma 2030

Raportti



27.8.2021

TIIVISTELMÄ

Hämeenlinnan seudun kuntien strategiat tukevat joukkoliikenteen kehittämistä. Keskeisiä strategisia tavoitteita ovat mm. elinvoimaisuus ja resurssiviisuus. Lisäksi Hämeenlinna on hyväksynyt Hiilineutraali Hämeenlinna -ohjelman. Hämeenlinnan seudun joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet noin 2 %/vuosi.

Hämeenlinnan joukkoliikenneohjelmassa on asetettu tavoitteet vuodelle 2030. Tavoitteiden saavuttamiseksi on muodostettu toimenpiteet. Tavoitteet ja toimenpiteet pohjautuvat työn alkaessa järjestettyyn asukaskyselyyn sekä haastatteluihin. Asukaskyselyssä on mm. yritetty tunnistaa joukkoliikenteen käytön esteitä sekä asioita, jotka lisäävät joukkoliikenteen käyttöä. Monet ovat kokeneet joukkoliikenteen viime vuosina heikentyneen. Vastauksia tarkasteltaessa voidaan tunnistaa alueet ja tekijöitä koetulle palvelutason laskulle. Joukkoliikenteen käyttöä estää vastausten perusteella mm. aikataulujen ja linjaston heikko soveltuvuus omiin tarpeisiin ja liikennöinti-aikojen suppeus. Koronapandemian myötä on myös kysytty, miten etätöiden määrän ennakoidaan omalla kohdalla muuttuvan. Lisäksi työssä on järjestetty työryhmän edustajille sekä sidosryhmille tavoite- ja toimenpide-työpajat. Vision, arvojen ja tavoitteiden luomisessa on huomioitu myös seudun kuntien strategiat.

”Joukkoliikenne on viisas vaihtoehto” on esitetty joukkoliikenteen visioksi. Arvot kuvaavat, millä tavoin joukkoliikennettä kehitetään. Joukkoliikenteen arvoja ovat rohkeus, asiakaslähtöisyys, vastuullisuus ja luovuus.

Joukkoliikenteelle on asetettu neljä päätavoitetta:

- 1) Asukkaat arvostavat joukkoliikennettä ja joukkoliikenne tukee seudun elinvoimaa
- 2) Toimintojen sijoittelu ja täydennysrakentaminen tukevat joukkoliikenteen kasvua
- 3) Joukkoliikenne on turvallista ja vastuullista
- 4) Liikkumisen erilaiset palvelut tarjoavat monipuolisen kokonaisuuden

Joukkoliikenneohjelmassa on tunnistettu joukkoliikenteen kehittämiseksi teesejä, jotka liittyvät toimenpidekokonaisuuksiin. Teesien alle on koottu toimenpiteitä päätavoitteiden saavuttamiseksi.

Teesejä ovat:

- Asiakas on kiinnostunut koko matkaketjusta – joukkoliikennetoimijoidenkin pitää olla!
- Joukkoliikenne koetaan helppokäyttöiseksi – monimutkaisuus tuhoaa käyttämisen ilon
- Kaupunki ei voi kasvaa ja kehittyä ilman joukkoliikennettä
- Turvallisesti ja vastuullisesti perille
- Yhteistyössä joukkoliikenteen ja liikkumisen palveluiden edistämiseksi

Toimenpiteitä joukkoliikenteen kehittämiseksi on ehdotettu melko paljon. Monet toimenpiteistä ovat laadullisia. Hyvin toteutettuna laadullinen toimenpide, esimerkiksi maksamisen ja joukkoliikenteen käytön helppous, voi vaikuttaa joukkoliikenteen käyttöön merkittävästikin. Koronapandemian jälkeen etätöiden ja -opiskelun määrä kasvaa, joten olennaista on, että joukkoliikenne koetaan helppokäyttöiseksi ja kohtuuhintaiseksi erityyppisillä matkoilla. Joukkoliikenneohjelman toimenpiteiden myötä on ennakoitu matkustajamäärien kasvavan noin 25 %. Joukkoliikenteen subventiotarve kasvaa vuoteen 2030 mennessä noin 0,3 milj. eur/v. Subventioaste kuitenkin säilyy ennallaan noin 30 %:ssa. Palveluliikenteen sekä haja-asutusalueen ja kaupunkiliikenteen ulkopuolisten taajamien liikenne on selvästi kaupunkiliikennettä subventoidumpaa.

Palvelutason määrittelyssä merkittävimpinä muutoksina on palvelutason ulottaminen uusille alueille maankäytön kehittyessä. Palvelutaso siten paranee mm. Siirissä, Moreenissa ja Rastikankaalla.

ESIPUHE

Viime vuosikymmenen aikana joukkoliikenteen järjestämistavassa ja kehityksessä on tapahtunut merkittäviä muutoksia. Vuonna 2009 voimaan tulleen joukkoliikennelain ja myöhemmin liikenteen palveluista annetun lain myötä on siirrytty vähitellen linjaliikenneluvista ja siirtymäajan liikennöintisopimuksista enemmän tilaaja-tuottaja-malliin. Hämeenlinnassa on liikennettä hankittu aluksi käyttöoikeussopimuksin, mutta on myöhemmin siirrytty bruttomalliin.-Valtakunnallisesti keskusuurissa kaupungeissa joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet merkittävästi. Myös Hämeenlinnassa matkustajamäärät ovat kasvaneet. Joukkoliikenteen kehittämiseksi on tunnistettu tarve joukkoliikennestrategian muodostamiselle ja tavoitetilanteen tunnistamiselle vuoteen 2030. Lisäksi työssä on tehty palvelutason määrittely, joka vastaa tarkastelualueen nykytilaa ja ottaa huomioon 2020-luvulle suunnitellun Hämeenlinnan, Hattulan ja Janakkalan maankäytön. Aiempi palvelutason määrittely oli tehty vuonna 2010.

Työtä on ohjannut työryhmä, johon ovat kuuluneet:

Kim Venesjärvi	Hämeenlinnan kaupunki
Mirella Bitter	Hämeenlinnan kaupunki
Jenni Sabel	Hämeenlinnan kaupunki
Niklas Lähteenmäki	Hämeenlinnan kaupunki
Tarja Majuri	Hämeenlinnan kaupunki
Eveliina Numminen	Hämeenlinnan kaupunki
Marjukka Aronen	Hämeenlinnan kaupunki
Tuulikki Forssén	Hämeenlinnan kaupunki
Outi Katajarinne	Hämeenlinnan kaupunki
Jenni Jokela	Janakkalan kunta
Minna Maijala 8.3.2021 alkaen	Janakkalan kunta
Elina Taipalus 7.3.2021 saakka	Janakkalan kunta
Mika Huuhtanen 1.4.2021 alkaen	Hattulan kunta
Alpo Jokela 31.3.2021 saakka	Hattulan kunta

Työssä on järjestetty tavoite- ja toimenpidetyöpajat. Työryhmän edustajien lisäksi työpajoihin kutsuttiin joukkoliikennejaoston jäsenet, vammaisneuvoston, vanhusneuvoston, nuorisovaltuuston, Hämeenlinnan kaupunginhallituksen sekä Hattulan ja Janakkalan kunnanhallitusten edustajat. Lisäksi työssä on haastateltu kuntien viranhaltijoita sekä sidosryhmien edustajia ja järjestetty asukaskysely.

Konsulttina työssä on toiminut WSP, jossa työstä ovat vastanneet Simo Airaksinen, Antti Kataja, Edwin 't Lam, Oona Johansson ja Leena Gruzdaitis.

Työ on alkanut tammikuussa 2021 ja valmistunut elokuussa 2021.

KÄSITTEITÄ

Bruttomalli	Bruttomallissa toimivaltainen viranomainen vastaa palvelutason suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin. Viranomainen ostaa liikenteenharjoittajalta tietyn reitin tai alueellisen liikennekokonaisuuden ajamisen tietyllä palvelutasolla. Tavallisesti tilaaja vastaa myös aikataulusuunnittelusta. Liikenteenharjoittajan tarjoukseen antama palvelun hinta kattaa kaikki liikennöintikustannukset
CVD (ns. clean vehicle directive)	Puhtaita ja energiatehokkaita tieliikenteen ajoneuvoja koskeva direktiivi (EU 2019/1161), jonka velvoitteet tulevat voimaan 2.8.2021 alkaen. Direktiivissä on esitetty puhtaita ja energiatehokkaita ajoneuvoja koskevat vähimmäismäärät jäsenvaltioittain. Direktiivin tarkemmasta soveltamisesta on annettu laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista. Direktiiviä sovelletaan kansallisesti niin, että kaupunkien ja kuntien julkisista hankinnoista tietty prosenttiosuus tulee olla puhtaita ajoneuvoja ja näistä puolestaan osa päästöttömiä ajoneuvoja, käytännössä sähköautoja.
Kaupunkiliikenne	Kaupunkiliikenteellä tarkoitetaan tässä työssä Hämeenlinnan kaupunkialueella liikennöitävää paikallisliikennettä. Nykyisin paikallisliikenteen linjoja ovat 1–17.
Käyttöoikeussopimus (KOS)	Liikenteenharjoittajalle myönnettävä yksinoikeus jonkin maantieteellisen alueen liikenteeseen tai reittiin. Käyttöoikeussopimuksessa liikennöitsijä saa lipputulot ja yleensä lisäksi toimivaltaisen viranomaisen kanssa sovitun lisäkorvauksen. Olennaista on, että liikennöitsijä kantaa lipputuloihin liittyvän riskin ja voi omalla suunnittelullaan vaikuttaa liikenteen kannattavuuteen.
Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista	Raportin kirjoittamishetkellä puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen ajoneuvojen direktiivin (CVD) kansallisesta soveltamisesta on annettu hallituksen esitys (HE 70/2021) laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista. Direktiivissä on esitetty jäsenvaltioittain vähimmäisvaatimukset. Laissa määritellään tarkemmin, millä tavoin vähimmäistavoitteiden toteutuminen jaetaan kansallisesti eri ajoneuvo- luokissa ja eri hankintayksiköissä.
Palvelutaso	Palvelutaso kuvaa yleisesti liikennejärjestelmän, tarjottavan liikennepalvelun, matkan tai matkustuksen laatua. Määrällisillä palvelutasotekijöillä (esimerkiksi liikennöinti-aika, vuoroitiheys) kuvataan tarjonnan määrää ja niille on annettavissa numeerinen arvo. Laadulliset palvelutasotekijät kuvaavat matkustajan kokemia matkan palvelutasoon liittyviä ominaispiirteitä.
Seutuliiikenne	Keskuskaupungin ja sen vaikutusalueen sisäistä liikennettä, joka palvelee seudun (Hattula, Janakkala sekä pitäjät) ja keskuskaupungin välisiä yhteyksiä sekä muita seudun sisäisiä yhteyksiä.

Toimivalta-alue

Alue, jolla kunnallinen toimivaltainen viranomainen tai useamman kunnan seudullinen toimivaltainen viranomainen päättää joukkoliikenteen järjestämistä. Muissa kunnissa (peruskunnat) toimivaltainen viranomainen on alueen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus). Katso myös Toimivaltainen viranomainen

Toimivaltainen viranomainen

Toimivaltainen viranomainen on palvelusopimusasetuksen mukainen viranomainen tai viranomaisten ryhmittymä, jolla on valtuudet toimia tie- ja rautatieliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella. Hämeenlinnan kaupunki on joukkoliikenteen seudullinen toimivaltainen viranomainen Hämeenlinnan, Hattulan ja Janakkalan alueilla.

SISÄLTÖ

1.	Lähtökohdat	7
1.1.	Seudun kuntien strategiat.....	7
1.2.	Asukkaiden näkemykset joukkoliikenteestä.....	8
1.3.	Joukkoliikenneohjelmaan liittyviä muita lähtökohtia.....	11
1.4.	Puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen direktiivi sekä direktiiviä koskeva kansallinen lainsäädäntö.....	14
2.	Nykytilanne	17
2.1.	Väestö, työpaikat ja palvelut ja maankäytön kehittyminen.....	17
2.2.	Joukkoliikenteen käyttö.....	21
2.3.	Joukkoliikenne Hämeenlinnan seudulla.....	26
3.	Joukkoliikenneohjelma	28
3.1.	Arvot ja visio.....	28
3.2.	Tavoitteet.....	28
3.3.	Toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi ja mittarit toimenpiteiden toteuttamiselle....	30
3.4.	Vaikutusten arviointi.....	37
4.	Palvelutason määrittely	41
4.1.	Maankäyttö lähtökohtana palvelutason määrittelylle.....	41
4.2.	Palvelutason määrittely.....	42

1. LÄHTÖKOHDAT

1.1. Seudun kuntien strategiat

Hämeenlinnan, Hattulan ja Janakkalan strategioissa ei ole mainittu suoraan joukkoliikennettä. Visio, arvot ja monet tavoitteet kuitenkin liittyvät välillisesti joukkoliikenteeseen. Muiden tavoitteiden toteuttaminen tukee myös joukkoliikenteen kehittämistä. Seuraavassa on esitelty työssä tarkasteltujen Hämeenlinnan, Hattulan ja Janakkalan kuntien strategioiden päätavoitteet, visiot ja arvot.

Taulukko 1. Hämeenlinnan, Hattulan ja Janakkalan päätavoitteet, visio ja arvot.

	Päätavoitteet	Visio	Arvot
Hämeenlinna	<ul style="list-style-type: none"> • elinvoimainen asumiskaupunki • resurssiviisas kaupunki • hyvinvointia edistävä kaupunki 	<ul style="list-style-type: none"> • uudistuva • elinvoimainen • turvallinen • aito kulttuurikaupunki Suomen kasvukäytävällä 	<ul style="list-style-type: none"> • yhdenvertaisuus • yhteisöllisyys • luovuus • rohkeus • palveluhenkisyys • asukaslähtöisyys • kestävä elämäntapa
Hattula	<ul style="list-style-type: none"> • laadukkaat peruspalvelut • terve talous • sisäisesti ja ulkoisesti yhteistyökykyinen organisaatio • motivoitunut ja osaava henkilöstö 	Itsenäinen, vakavarainen ja vetovoimainen Hattula on asukkailleen, yrityksilleen ja yhteisöilleen turvallinen, kehittyvä ja luonnonläheinen asuin- ja toimintaympäristö	<ul style="list-style-type: none"> • avoimuus • luovuus • taloudellisuus • itsenäisyys
Janakkala	<ul style="list-style-type: none"> • yritysten toimintaedellytysten kehittäminen • omaleimaiset ja monipuoliset asumismahdollisuudet • perheiden hyvinvoinnin lisääminen • esteettömät lähi- ja digipalvelut 	20.000 asukkaan Janakkala – kasvukäytävän toimiva keskipiste	<ul style="list-style-type: none"> • innostava • läheinen • vastuullinen • elinvoimainen • saavutettava

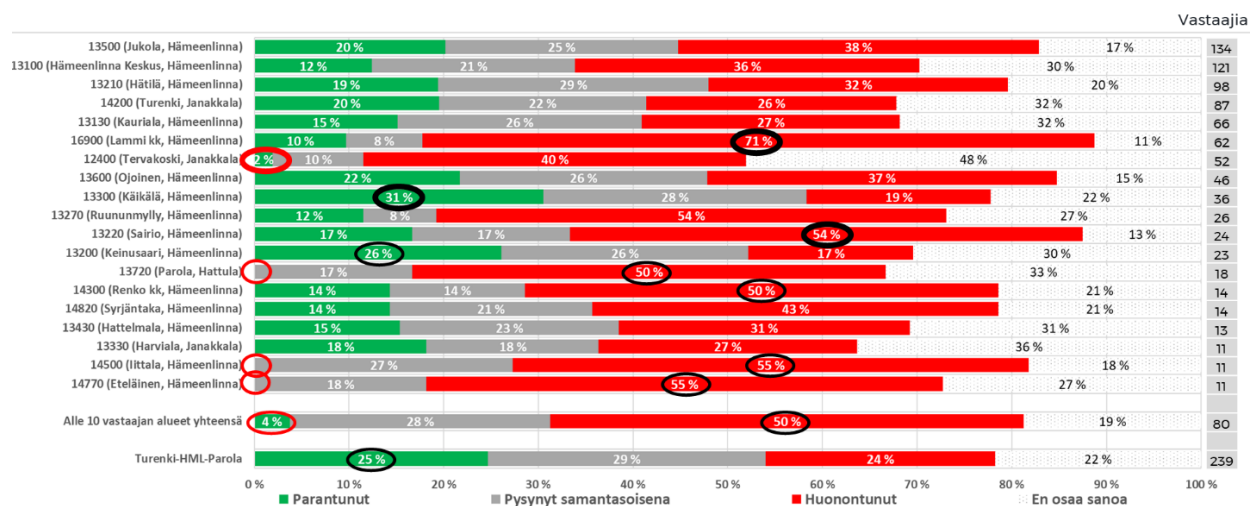
Seudun kuntien päätavoitteissa, visioissa eikä arvoissa ole suoria joukkoliikenteelle asetettuja tavoitteita. Joukkoliikenteelle on löydettävissä kuitenkin rooli kuntien tavoitteista. Lisäksi esimerkiksi Janakkalassa tavoitteita on tarkennettu siten, että tuotetaan monipuolisia liikkumisen palveluita ja tälle alakohtana erillismaininta ”Huolehdimme toimivista joukkoliikenneyhteyksistä”. Hämeenlinnan päätavoitteisiin kytkeytyy monin paikoin suoraan joukkoliikenne: elinvoimainen asumiskaupunki edellyttää joukkoliikennettä, jotta edistetään liikkumismahdollisuuksia myös niille, joilla ei ole omaa autoa käytettävissä. Resurssiviisaan kaupungin osalta Hämeenlinnassa on tarkennettu, että kestävä liikenne (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö lisääntyy. Kaupunkistrategiasta on johdettu kaupunkirakennetoimialalle valtuustokauden (2019–2021) tavoitteet,

joista maankäytön kannalta keskeisiksi asioiksi on tunnistettu, että joukkoliikenne-, pyöräily- ja kävely-yhteydet toimivat.

1.2. Asukkaiden näkemykset joukkoliikenteestä

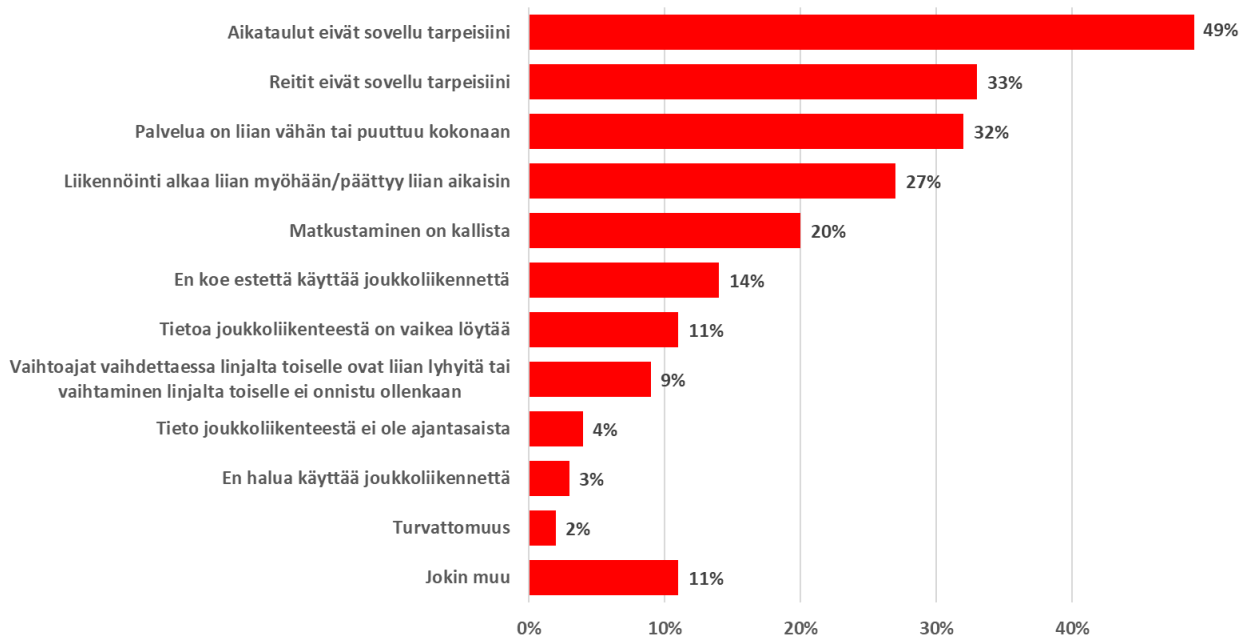
Joukkoliikenneohjelmatyön yhteydessä järjestettiin asukaskysely, jonka vastausaika oli 3.3.–14.3. 2021. Vastauksia saatiin 973 kpl ikäjakaumalla 11–87 v. Eniten vastauksia saatiin 36–55-vuotialta, mutta kaikki aikuisväestön ikäluokat olivat kyselyssä vähintään kohtalaisesti edustettuina.

Vastaajista 15 % oli sitä mieltä, että Hämeenlinnan seudun joukkoliikenne on viimeisen viiden vuoden aikana parantunut, 22 % sitä mieltä, että on pysynyt samantasoisena ja 39 % sitä mieltä, että joukkoliikenne on huonontunut viimeisen viiden vuoden aikana. 25 % ei osannut sanoa kantaansa. Eniten negatiivista arviota joukkoliikenteen kehityssuunnasta saatiin pitäjistä ja haja-asutusalueilta. Myös Parolan ja Sairion postinumeroalueilla vähintään puolet vastaajista oli sitä mieltä, että joukkoliikenne on viimeisen viiden vuoden aikana huonontunut. Viimeisen viiden vuoden aikana joukkoliikenteen palvelutasoa ei ole alennettu. Esimerkiksi Lammilla palvelutason koettu heikentyminen voi liittyä siihen, että markkinaehtoinen liikenne ei enää liikennöi keskustan kautta.



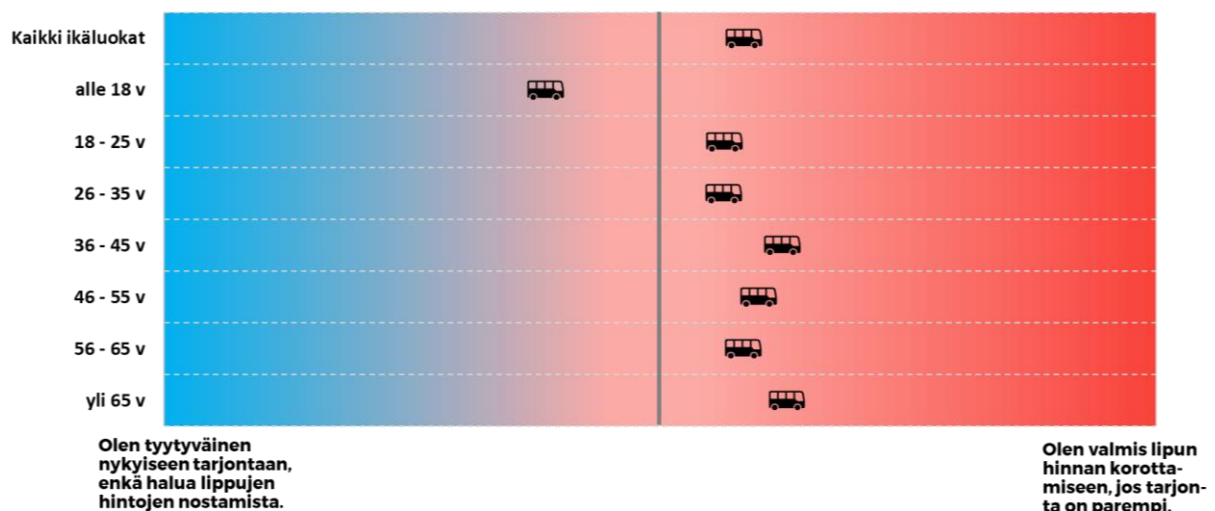
Kuva 1. Vastausten jakauma postinumeroalueittain asukaskyselyn kysymykseen "Miten joukkoliikenne Hämeenlinnan seudulla on viimeisen viiden vuoden aikana kehittynyt?"

Suurimmat esteet joukkoliikenteen käytölle koettiin siinä, ettei aikataulut ja reitit sovellu käyttäjän tarpeisiin. Palvelun koetaan olevan liian vähäistä ja liikennöinnin alkavan liian myöhään tai päättyvän liian aikaisin. Vastausvaihtoehdossa "jokin muu" yleisimmät esteet käytölle olivat koronapandemia ja bussiaikataulujen epäluotettavuus.



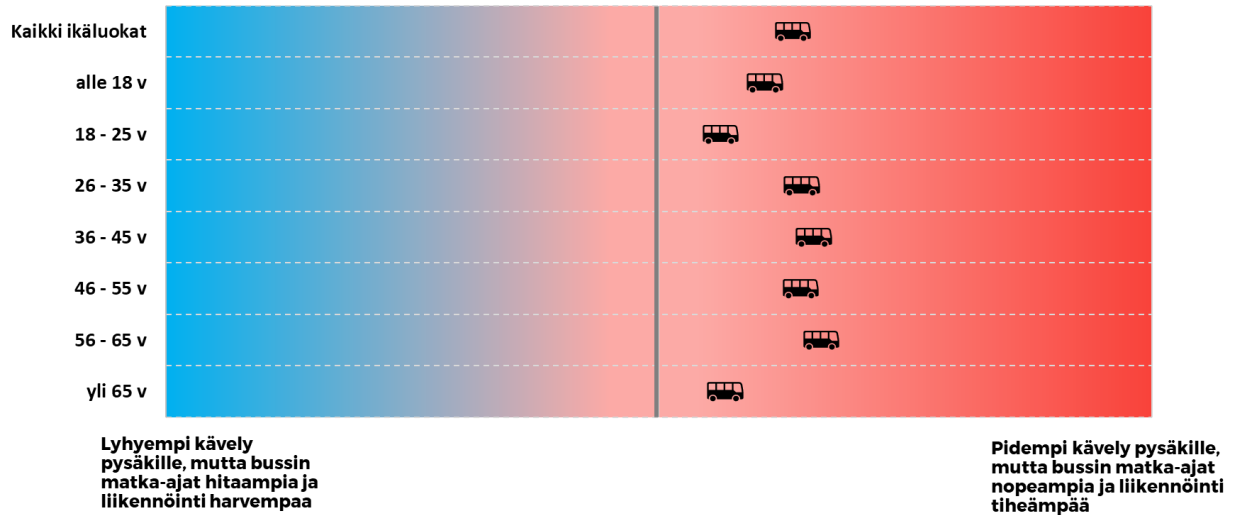
Kuva 2. Vastausten jakauma asukaskyselyn kysymykseen "Mitkä ovat suurimmat esteet joukkoliikenteen käytöllesi?"

Kyselyn mukaan kaikkien ikäryhmien asukkaista, lukuun ottamatta alle 18-vuotiaita, jonkin verran yli puolet on valmiita maltillisiin lipunhintojen korotuksiin, jos tarjontaa pystytään tällä parantamaan. Maltilliseksi korotukseksi on kyselyssä esitetty 10 % lipun hinnan nostamista. Hämeenlinnassa opiskelijalippu on otettu käyttöön vasta syksyllä 2020. Koronapandemian vuoksi toisen ja korkea-asteen opiskelijat ovat olleet paljon etäopiskelussa, minkä vuoksi kaikki opiskelijalippuun oikeutetut eivät ole välttämättä vielä opiskelijalippua käyttäneet. Vastauksiin ovat voineet vaikuttaa siten myös aiemmat mielikuvat, jos joukkoliikenteen liput opiskelijoille koetaan kalliiksi, kun muissa kaupungeissa opiskelijaliput ovat olleet pitkään käytössä.



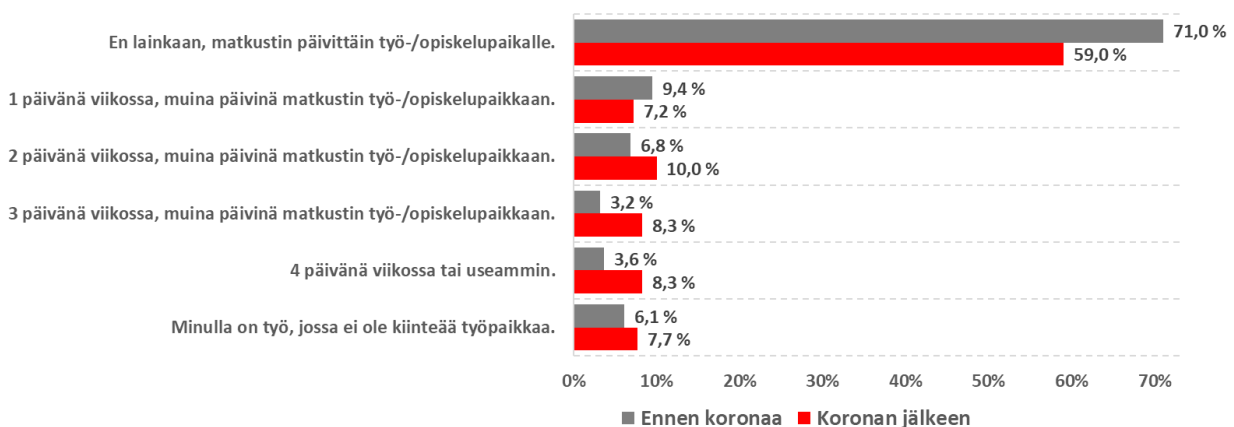
Kuva 3. Vastaukset asukaskyselyn kysymykseen "Kuinka tärkeänä pidät joukkoliikenteen tarjonnan parantamista? (Enemmän vuoroja ja laajemmat liikennöintiajat), vaikka tarjonnan parantaminen nostaisikin esim. 10 % lipun hintoja. Nykyinen yhden vyöhykkeen matka maksaa Walmi-kortilla 2,40 € ja mobiililippuna 2,70 €."

Seudun asukkaat ovat enimmäkseen valmiita kävelemään hieman pidemmän matkan pysäkille, jos matka-ajat ovat nopeampia ja liikennöinti tiheämpää. Keskimäärin haja-asutusalueella matka-aikaa ei kuitenkaan koeta niin olennaiseksi kuin kohtuullista kävelymatkaa pysäkille, kun vastauksia verrataan tiiviin kaupunkirakenteen alueen asukkaiden vastauksiin. Haja-asutusalueella ei useimmiten ole myöskään mahdollisuutta runkolinjamaiseen linjojen keskittämisesajatteluun, vaan aluetta saattaa palvella vain yksi linja, jolla on tietty reittinsä ja aikataulunsa.



Kuva 4. Vastaukset asukaskyselyn kysymykseen "Kumpaa pidät tärkeämpänä lyhyttä kävelymatkaa pysäkille vai nopeampaa ja tiheämpää liikennöintiä? (Keskittämällä bussilinjoja tietyille reittikaduille, on mahdollista nopeuttaa bussien kulkua ja tarjota enemmän vuoroja.)"

Asukaskyselyssä kysyttiin etätöy/etäopiskelun tekemisestä ennen koronapandemiaa sekä ajatuksista työn ja opiskelun käytännön järjestelyistä vastaajan omalla kohdalla pandemiatilanteen jälkeen. Vastaajista 71 % on ennen pandemiaa matkustanut päivittäin työ-/opiskelupaikalle, kun pandemian jälkeen 59 % vastaajista aikoo käydä päivittäin työ-/opiskelupaikalla. Erityisesti 3-5 pv/viikko etätöitä tekevien osuudet ovat asukkaiden vastaajien mukaan yli kaksinkertaistumassa.



Kuva 5. Vastaukset asukaskyselyn kysymyksiin "Ennen koronapandemian tuloa, tein etätöitä/etäopiskelua..." sekä "Miten näet tilanteesi arki-liikkumisen suhteen koronapandemian jälkeen?" Vastaukset koskien tilannetta ennen pandemiaa ovat harmaalla palkilla ja pandemian jälkeen punaisella palkilla.

1.3. Joukkoliikenneohjelmaan liittyviä muita lähtökohtia

Hallitusohjelmassa on asetettu liikenteen osalta tavoitteeksi, että liikenteen päästöt puolittuvat vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi hallitusohjelman mukaan Suomi on hiilineutraali vuonna 2035. Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut työryhmän, joka laatii hallitusohjelman mukaisen tiekartan fossiilittomaan liikenteeseen siirtymiseksi. Työryhmän työ on osa laajempaa *vähähiiliset tiekartat 2035* -teemaa. Työryhmän tehtävänä on tunnistaa yhteiskunnallisen päätöksenteon pohjaksi keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. Työryhmän työn pohjalta ministeriössä laaditaan tiekartta, jossa on tunnistettu sekä keskeiset toimenpiteet että niiden kustannukset ja muut vaikutusarviot. Työtä on perusteltu siten, että pitkän tähtäimen linjauksista ja tavoitteista ei ole vielä tehty päätöksiä valtioneuvostotasolla sekä se, että vuoden 2030 päästövähennystavoitteeseen pääseminen edellyttää lisätoimenpiteitä. Tiekartat on käsitelty valtioneuvoston istunnossa syksyllä 2020.

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa ei ole esitetty joukkoliikenteelle lisää päästövähennystoimenpiteitä. Joukkoliikenteen osalta on todettu, että EU:n puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen direktiivin myötä joukkoliikenteen päästöt vähenevät. Sen sijaan on nähty, että joukkoliikenteen käytön lisäämisellä voidaan vähentää päästöjä. Sen vuoksi joukkoliikenteelle on esitetty valtionavustusten kasvattamista. Joukkoliikenteelle on kuitenkin jo myönnetty ilmastoperusteista valtioavustusta kaksinkertaistaen aiemman joukkoliikenteen valtionavustusten.

EU:n *vihreän kehityksen* ohjelmassa (Green Deal) tavoitteena on tehdä EU:sta ilmastoneutraali vuoteen 2050 mennessä. Vuonna 2020 käynnistyvissä toimenpiteissä on vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurin rakentamisen tukeminen mm. julkisten lataus- ja jakelupisteiden osalta. Toimenpiteet sisältävät myös lainsäädännölliset keinot vaihtoehtoisten käyttövoimien tuotannon vauhdittamiseksi eri kulkumuotojen tarpeisiin.

Suomen ja EU:n ilmastotavoitteissa on toimenpiteinä liikenteen päästöjen vähentämisen lisäksi joukkoliikenteen kulkutapaosuuden nostaminen. Ilmastonmuutoksen vastaisen työn lisäksi myös kaupungistuminen lisää joukkoliikenteen potentiaalia. Tiivistyville kaupunkiseuduilla tilaa on rajallisesti ja matkat ovat lyhyitä, jolloin yksityisautoilulle ei ole tilaa ja lyhyillä matkoilla kävely ja pyöräily soveltuvat liikkumiseen parhaiten. Pidemmillä matkoilla joukkoliikenteellä on suurin kasvupotentiaali. Kaupungistuminen lisää myös kaupunkikeskustojen välistä joukkoliikennettä, kun yhteydet mahdollistavat kaupunkien välisen työssäkäynnin.

Joukkoliikenteen kehittämistä tukevat monet ajassamme olevat trendit. Liikennesektorin ilmastokuorman pienentäminen, kaupungistuminen sekä uusien teknologioiden kehittyminen ja digitalisatio ovat ilmiöitä, jotka tukevat joukkoliikenteen kehittämistä ja kehittymistä. Seuraavassa on esitetty kaaviokuva joukkoliikennettä tukevista trendeistä ja ennakoitavista kehityssuunnista.



Kuva 6. Joukkoliikennettä tukevia trendejä.

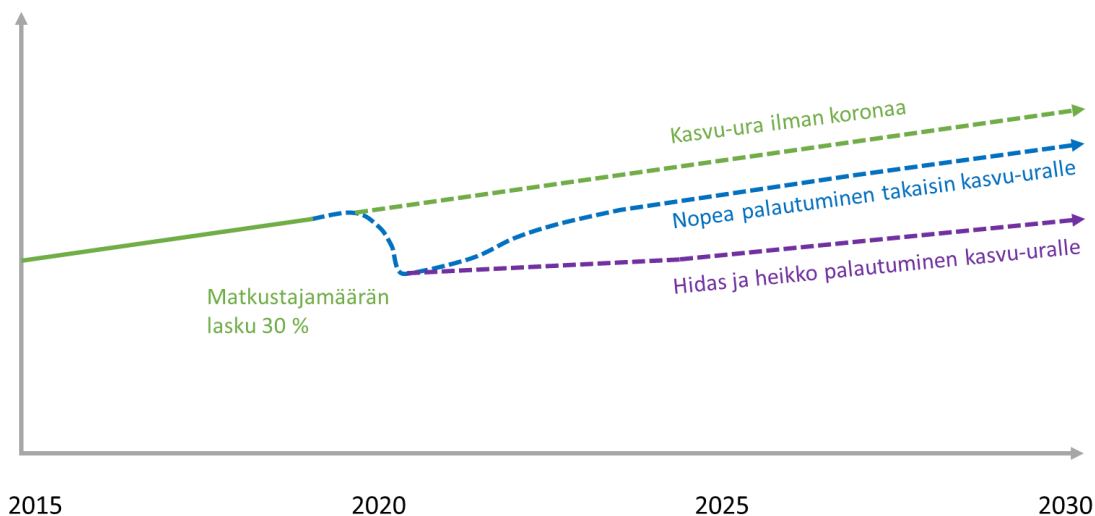
Joukkoliikenteen suurin matkustajapotentiaali on satunnaisissa matkustajissa, jotka käyttävät joukkoliikennettä satunnaisesti, mutta eivät ole omaksuneet sitä vakituiseksi kulkumuodokseen. Joukkoliikenteen matkustajamääriä on mahdollista kasvattaa saamalla satunnaisista käyttäjistä vakioasiakkaita laadukkaalla ja luotettavalla palvelulla. Satunnaisten matkustajien houkuttelussa pitää riittävän vuoro- ja reittitarjonnan lisäksi panostaa liikenteen luotettavuuteen, jotta satunnainen matkustaja uskaltaa muuttua joukkoliikenteen säännölliseksi käyttäjäksi. Lisääntyvän etätyön ja -opiskelun myötä satunnaisen matkustamisen määrä on tulevaisuudessa todennäköisesti aiempaa suurempi. Perinteisesti joukkoliikenteen tukea on kohdennettu erityisesti kausilippuihin. Kun etätöiden ja -opiskelun määrä kasvaa ja matkoja tehdään satunnaisemmin, on tärkeää, että lippujen hinnat koetaan kuitenkin kohtuullisiksi ja kilpailukykyisiksi.

Joukkoliikenteen matkustajamääriin ja käyttöön vaikuttaa myös nuorten sukupolvien valinnat. Yhä useampi nuori ei välttämättä halua omistaa autoa, vaan käyttää monipuolisesti erilaisia kulkumuotoja. Tämä kehitys korostuu erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla, joissa auton omistaminen ei ole välttämätöntä. Joukkoliikenne voi houkutella matkustajia nuorista sukupolvista aikaisempia sukupolvia suuremman osan joustavuudellaan, edullisuudellaan ja lisäpalveluillaan, joita voivat esimerkiksi olla puhelinten latausmahdollisuudet. Nuoret sukupolvet ovat aikaisempia sukupolvia valmiimpia kokeilemaan uudenlaisia liikkumispalveluja, kuten kaupunkipyöriä, yhteiskäyttöisiä potkulautoja ja kutsuhjautuvia tai automaattisia linja-autolinjoja, jotka on mahdollista integroida osaksi joukkoliikennematkoja.

Toisaalta väestön ikääntyminen vaikuttaa siihen, mitä joukkoliikenteeltä vaaditaan ja millaisia matkoja sillä tehdään. Suomen väestö ikääntyy muita EU-maita nopeammin, ja OECD-maista vain Japanin väestö ikääntyy Suomen väestöä nopeammin. Ikääntyneille joukkoliikennematkustajille on erityisen tärkeää joukkoliikenteen esteettömyys, helppokäyttöisyys, istumapaikkojen riittävyys ja lyhyet kävelymatkat. Väestön ikääntyminen lisää palvelulinjojen käyttöä.

Joukkoliikenteen uhkakuviin kuuluu autokaupunkimainen maankäytön kehitys: jos asutusta ja työpaikkoja rakennetaan ensisijaisesti paikkoihin, jotka ovat helposti saavutettavissa yksityisautoilla mutta huonosti palveltavissa joukkoliikenteellä, joukkoliikenteen kulkutapaosuutta on hankala kasvattaa suureksi.

Kevään 2020 aikana alkaneen COVID-19-pandemian vaikutukset joukkoliikenteen lähitulevaisuuteen eivät ole vielä täysin tiedossa. Hämeenlinnan seudun joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat vuoden 2020 kevään aikana vähentyneet voimakkaasti. Syvimmillään keväällä 2020 matkustajamäärät alenivat 80 %. Koko vuoden 2020 matkustajamäärien vähenemä jäi noin 30 %:iin. Taudin leviämisen ehkäisemiseksi määrättyjen rajoitusten lopullisen purkamisen ajankohta ei ole selvillä. Joidenkin arvioiden mukaan yhteiskunnan toimintaa joudutaan rajoittamaan jatkuvasti tai ajoittain vuoteen 2022 asti. Kun rajoitukset puretaan lopullisesti, joukkoliikenteen matkustajamäärät tuskin palautuvat nopeasti pandemiaa edeltävälle tasolle, kun ihmisten epäluottamus julkisia tiloja kohtaan poistunee hitaasti. Epävarmuutta luo myös mahdollinen kansantalouden pitkäaikainen supistuminen ja etätyönteon vakiintuminen aiempaa normaalimmaksi. Joukkoliikenteen matkustajamäärien palautumisessa alkuvuoden 2020 tasolle voi kestää kauan, jolloin pandemiaa edeltävien kasvutavoitteiden saavuttaminen voi olla haastavaa.



Kuva 7 COVID-19 -pandemian mahdolliset vaikutukset joukkoliikenteen matkustajamääriin.

Hämeenlinnan seudulla joukkoliikenteen matkustajamäärät olivat 1,5 milj. vuonna 2019. Koronapandemian myötä matkustajamäärä on laskenut noin 1,1 milj. matkustajaan vuonna 2020. Lipputulot ovat vähentyneet noin 2,9 milj. eurosta 2,2 milj. euroon. Lipputulosten vähenemä on noin 0,7 milj. eur/v. Kasvatetun valtiontuen myötä kuntien subvention on kasvanut 3,0 milj. eurosta yli 3,5 milj. euroon. On todennäköistä, että rokotusten etenemisen ja esimerkiksi etätyö- ja etäopiskelusuositusten poistuttua matkustajamäärät kasvavat. Etätyöt ja -opiskelu kuitenkin todennäköisesti kasvavat osin pysyvästi. Tämä osaltaan vähentää joukkoliikenteen matkustajamääriä pysyvästi. Tämä korostaa joukkoliikenteen houkuttelevuuden merkitystä niin säännöllisillä kuin satunnaisillakin matkoilla.

Kyselyssä pyydettiin vastaajia ennakoimaan, millä tavoin etätöiden ja -opiskelun määrä muuttuu koronapandemian myötä. Vastausten ja eri käyttäjäryhmien perusteella on yritetty tunnistaa etätöiden ja -opiskelun pitkäaikaisia vaikutuksia. Vastausten perusteella työ- ja opiskelumatkojen määrä asetuisi noin 90 prosenttiin aiemmasta työ- ja opiskelumatkojen osuudesta. Vähemmän ei ole kovin suuri. Suomessa on kokonaisuudessaan noin 60 prosenttia tehnyt etätöitä koronapandemian etätösuositusten aikana. Vähemmän vaikuttaa seudun elinkeinonjakauma, koska kaikkia työtehtäviä ei ole tehtävissä etätöinä. On oletettavaa, että joukkoliikenneohjelman kyselyyn vastanneista suurempi osa käyttää joukkoliikennettä kuin mitä seudulla on joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus. Siten kyselyn vastaukset kuvaavat myös joukkoliikenteen käyttäjien näkemyksiä etätöistä ja -opiskelusta.

Kokonaisuudessaan joukkoliikenteen matkustajamäärät alenisivat noin 5 % etätöiden ja -opiskelun vuoksi. Lipputulosten on ennakoitu alenevan noin 8 %. Joukkoliikenteen matkustajamäärä- ja lipputulovaikutuksiin vaikuttaa osaltaan se, että nykyisin käyttäjäryhmissä koululaisten ja lasten osuus on melko suuri. Tämä näkyy matkustajamäärien ajallisessa jakautumisessa, jota on käsitelty kuvassa 15. Merkittäviä kysymyksiä on myös, miten vapaa-ajan matkojen määrä tulevaisuudessa muuttuu.

1.4. Puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen direktiivi sekä direktiiviä koskeva kansallinen lainsäädäntö

Puhtailla ajoneuvoilla on merkittävä rooli kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä. Liikenne aiheuttaa noin neljäsosan kokonaispäästöistä ja on ainoa sektori, jonka päästöt kasvavat edelleen EU:n alueella. Kotimaan liikenteen päästöistä noin 94 % muodostuu tieliikenteestä. LIPASTO-laskentajärjestelmän mukaan CO₂-päästöt jakautuivat vuonna 2018 tieliikenteessä niin, että 54 % syntyi henkilöautoista, 32 % kuorma-autoista, 8 % pakettiautoista, 5 % linja autoista ja 1 % moottoripyöristä, mopoista ja mopoautoista.

Hiilineutraali Hämeenlinna -ohjelmassa on tarkasteltu, millä tavoin hiilineutraalisuustavoite on Hämeenlinnassa saavutettavissa. Valtakunnallisesti valtioneuvosto on asettanut tavoitteeksi Suomen olevan hiilineutraali vuonna 2035. Liikenteen kokonaisuus on keskeinen osa kaupungin päästötavoitteita, sillä liikenteen osuus on Hämeenlinnan päästöistä suurin (41,6 % vuonna 2016). Moottoritien vaikutus Hämeenlinnassa on merkittävä, sillä moottoritiestä aiheutuvien päästöjen osuus liikenteen päästöistä on noin 20–25 %. Joukkoliikenne Hämeenlinnassa on kaupungin hankkimaa, jolloin kaupungilla on suora vaikutusmahdollisuus joukkoliikenteen päästöihin.

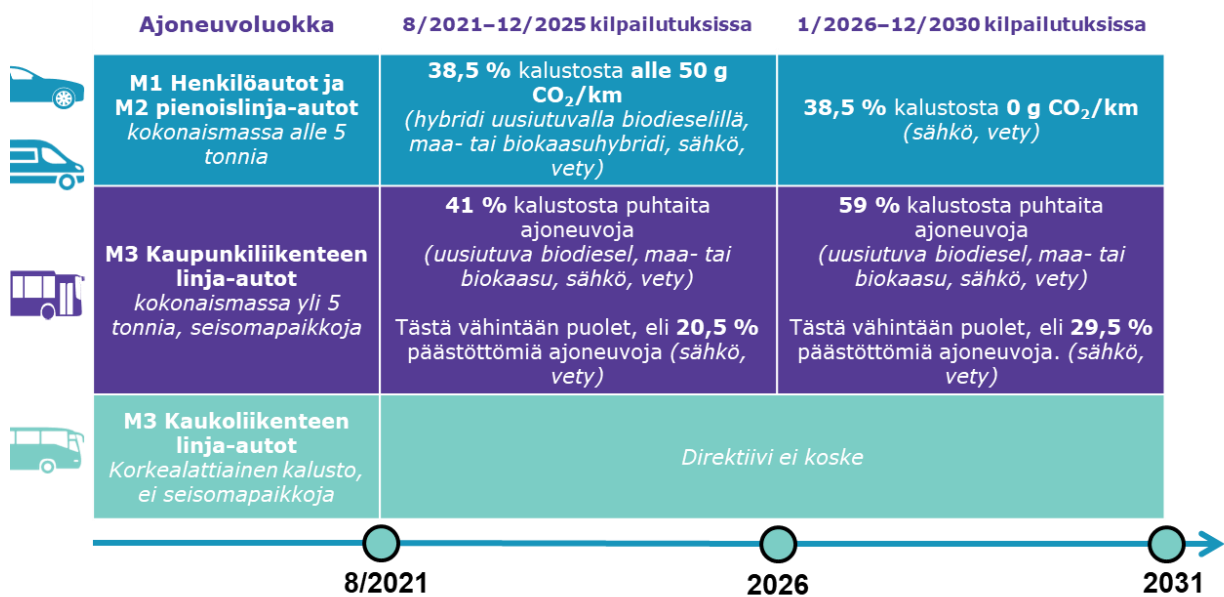
Puhtaita ja energiatehokkaita tieliikenteen ajoneuvoja koskevan direktiivin päivitys (CVD) on astunut voimaan 2.8.2019. Direktiivin täytäntöönpanossa on kahden vuoden siirtymäaika ja velvoitteet tulevat voimaan siten 2.8.2021 alkaen. Direktiivissä on tavoitteita jäsenvaltioittain kahdelle eri aikajaksolle. Aikarajoja tarkasteltaessa sovelletaan tarjouspyynnön julkaisuajankohtaa.

Puhtaan kaluston direktiivin tavoitteena on puolittaa tieliikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Pidemmän aikavälin tavoitteena on muuttaa liikenne nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. Direktiivin velvoitteet koskevat julkisen sektorin ajoneuvo- ja palveluhankintoja. Velvoitteita sovelletaan, kun hankintayksikkö ostaa, vuokraa, leasing-vuokraa, maksaa osamaksulla tai hankkii tiettyjä liikennepalveluhankintoja, kuten joukkoliikenne-, jätekeräys- tai postipalveluita. Direktiivi koskee ainoastaan uusia hankintoja tai sopimuksia, jotka ylittävät EU:n hankintalainsäädännön hintakynnykset.

Direktiivissä on erillisiä tavoitteita eri ajoneuvoluokille. Henkilöautoja (M1) ja pienoislinja-autoja (M2) koskevat tavoitteet vaikuttavat esimerkiksi kuntien hankkimiin koulu- ja muihin henkilökuljetuksiin. Direktiiviä sovelletaan linja-autojen (M3) osalta linja-autoihin, joissa on seisomapaikkoja. Sitä direktiivi koskee käytännössä kaupunkien matalalattiaisia linja-autoja, joissa on seisomapaikkoja. Direktiiviä ei sovelleta linja-autoihin (M3), joissa seisomapaikkoja ei ole lainkaan tai niitä on vähän. Käytännössä direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäävät korkealattiaiset kaukoliikenteen linja-autot, joita käytetään yleensä maaseutuliikenteessä, pitkämatkaisessa liikenteessä ja tilausajoissa.

Direktiivin mukaan puhdas henkilö- tai pakettiauto (M1, M2, N1) on sellainen, jonka CO₂-päästöt ovat enintään 50 g/km vuoden 2025 loppuun asti ja 0 g/km vuodesta 2026 alkaen. Käytännössä tämä tarkoittaa täyssähköautoja ja vuoden 2025 loppuun asti myös lataushybridejä. Suomelle on asetettu määrällinen velvoite, että uusista henkilö- ja pakettiautohankinnoista 38,5 % tulee olla direktiivissä määriteltyjä puhtaita ajoneuvoja.

Direktiivin mukaan puhdas raskas ajoneuvo (N2, N3) tai puhdas linja-auto (M3) on sellainen, joka kulkee biopolttoaineella, sähköllä, kaasulla tai vedyllä. Suomelle on asetettu määrällinen velvoite, että uusista linja-autohankinnoista ajanjaksolla 8/2021–2025 tulee olla puhtaita 41 % ja vuodesta 2026 alkaen 59 %. Lisäksi on asetettu velvoite, jonka mukaan vuosina 2021–2025 uusista linja-autohankinnoista 20,5 % tulee olla nollapäästöisiä ja vuodesta 2026 alkaen 29,5 %. Nollapäästöiset bussit ovat käytännössä sähköllä tai vedyllä liikennöitäviä busseja.

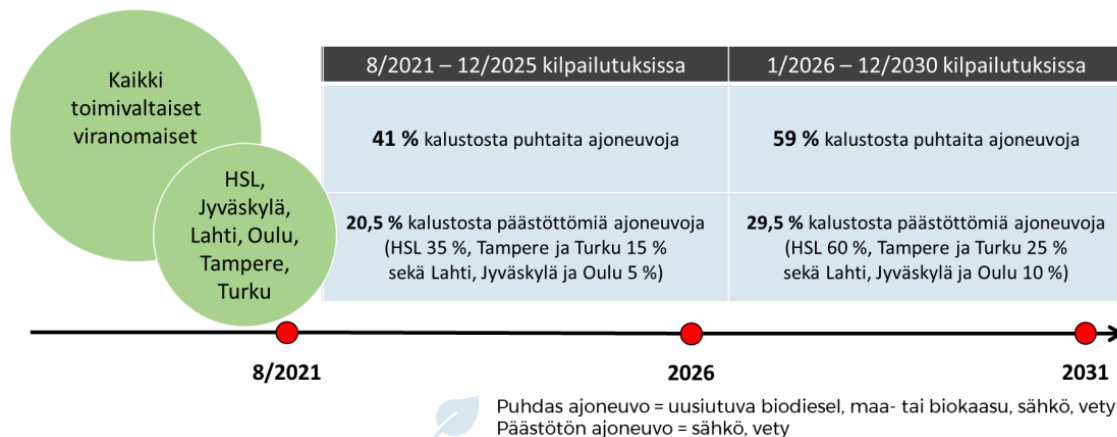


Kuva 8. EU:n puhtaita ja energiatehokkaita ajoneuvoja koskevan direktiivin keskeiset Suomea koskevat vähimmäistavoitteet.

Julkisten hankintojen kautta pystytään tehokkaasti uudistamaan ajoneuvojen teknologiaa ja vähentämään liikenteen päästöjä. Fossiilisten polttoaineiden käyttö vähenee ja vaihtoehtoisten polttoaineiden, kuten sähkön, kaasun ja biopolttoaineiden kysyntä lisääntyy, kun puhtaan kaluston direktiivi tulee voimaan.

EU:n puhtaisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen direktiiviä on tarkennettu ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetussa laissa. Hallitus on antanut 29.4.2021 esityksen laista eduskunnalle. Direktiiviä ja lakia sovelletaan 2.8.2021 alkaen julkaistavissa hankintailmoituksissa ja hankinnoissa.

Direktiivissä on annettu mahdollisuus jakaa jäsenvaltiota koskevat vähimmäistavoitteet eri tavoin eri alueilla. Jakamisessa voidaan huomioida esimerkiksi tavoitteiden kohdentaminen kaupunkiseuduille, joilla liikenteen ruuhkautumisesta, lähipäästöistä ja melusta on suuremmat haitat. Kansallisessa laissa on tätä mahdollisuutta hyödynnetty. Lain mukaan kaikkien toimivaltaisten viranomaisten on täytettävä hankinnoissaan puhtaita ja energiatehokkaita ajoneuvoja koskevat vähimmäisvaatimukset. Sen sijaan päästöttömien ajoneuvojen vähimmäisvaatimus on esitetty täytettäväksi kohdentamalla suuremmille kaupunkiseuduilla päästöttömiä ajoneuvoja koskevat vähimmäisvaatimukset. Päästöttömien ajoneuvojen vähimmäisvaatimus on kohdennettu vain HSL:n, Tampereen, Turun, Lahden, Jyväskylän ja Oulun seuduille. Siten Hämeenlinnassa ei ole tarve vaatia sähköbusseja. Hämeenlinnaa koskeva vähimmäisvaatimus voidaan täyttää esimerkiksi uusiutuvalla biodieselillä sekä kaasulla. Seuraavassa kaaviossa on havainnollistettu lain kautta muodostuvia vähimmäisvaatimuksia erin toimivaltaisille viranomaisille linja-autoliikenteessä.



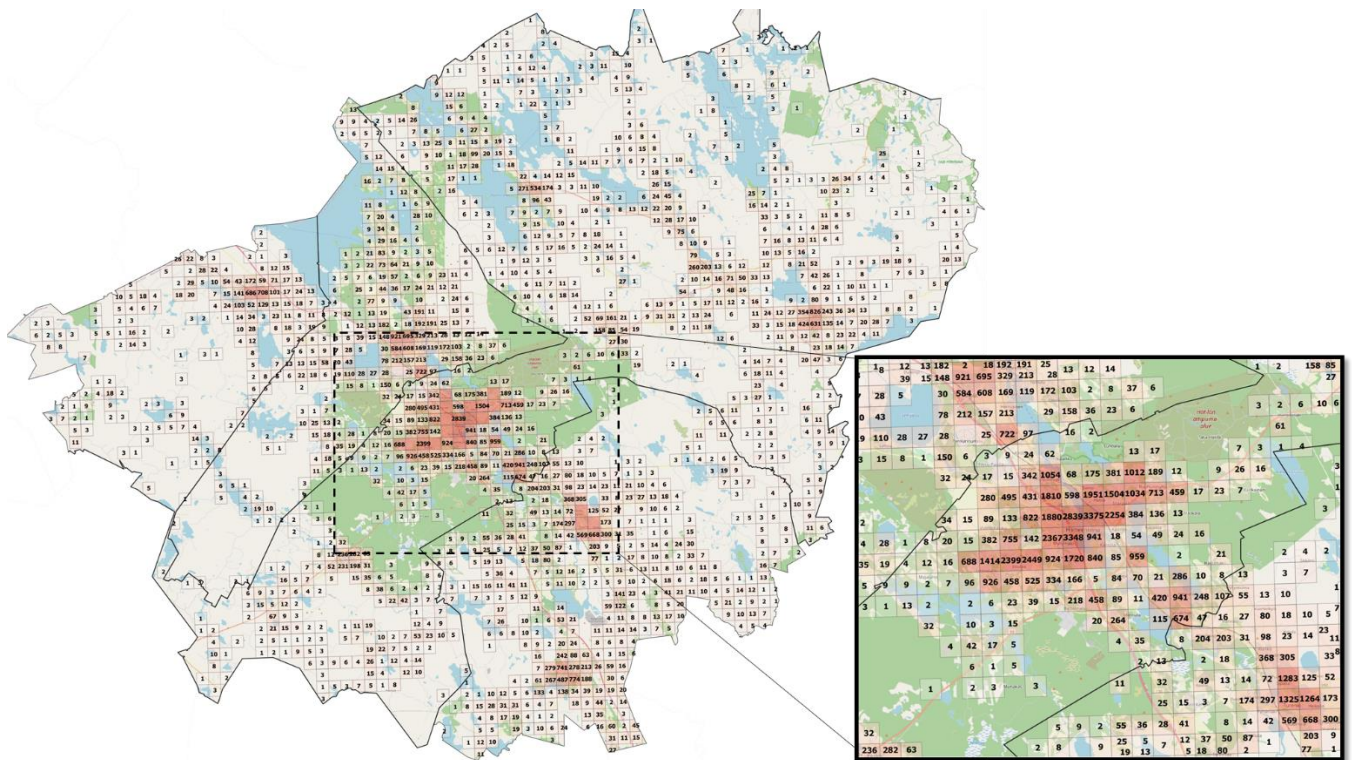
Kuva 9. Ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain vähimmäisvaatimukset linja-autoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille (HE 70/2021).

Ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetussa laissa asetetaan myös vähimmäisvaatimuksia henkilöauto- (M1) ja pakettiautoille sekä pienkalustolle (M2). EU:n jäsenvaltioita koskeva tavoite on 38,5 %. Jäsenvaltioille asetettuja tavoitteita on jaettu eri tavoin kansallisesti: vähimmäisosuuksia on kasvatettu suurissa kaupungeissa ja vähennetty puolestaan noin puolessa maakuntiin kuuluvissa kunnissa, lähinnä Itä- ja Pohjois-Suomessa. Hämeenlinnan M1- ja M2- ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoissa 50 % on oltava ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja. 1. jaksolla 2.8.2021–31.12.2025 on 50 % oltava käytännössä hybridejä uusiutuvalla biodieselillä, maa- tai biokaasuhybridejä, sähkö- tai vetyajoneuvoja. Jälkimmäisellä jaksolla vuosina 2026–2050 on 50 % ajoneuvoista oltava päästöttömiä eli sähkö- tai vetyajoneuvoja. Vähimmäisosuudet ovat haasteellisia varsinkin pitäjien ja kylien alueilla, jonka vuoksi vaatimusta on painotettava edelleen kaupunkialueelle. Hattula ja Janakkala ovat muita maakuntiin kuuluvia kuntia. Kanta-Hämeen kunnille on vastaavaksi osuudeksi asetettu 35 %.

2. NYKYTILANNE

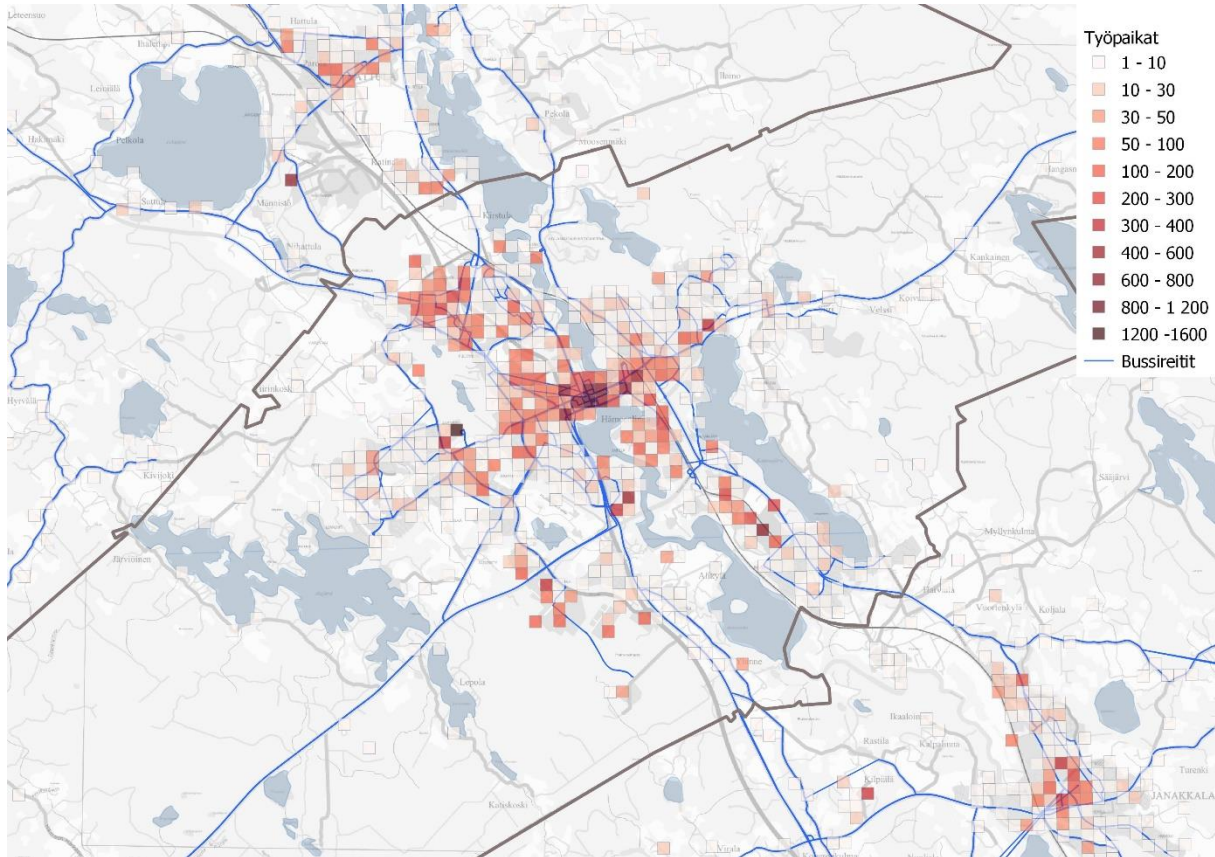
2.1. Väestö, työpaikat ja palvelut ja maankäytön kehittyminen

Hämeenlinnan seudulla väestö on keskittynyt Hämeenlinnan kaupunkialueelle. Taajamarakenne on lähes yhtenäistä myös Turengista Hämeenlinnan kautta Parolaan ulottuvalla vyöhykkeelle eli pääradan varressa. Lisäksi Hämeenlinnan alueella on entisiä kuntakeskuksia eli pitäjiä, joissa sijaitsee väestöltään keskittyneet taajamat. Joukkoliikenteen kannalta parhaimmat edellytykset ovat siten Hämeenlinnan kaupunkialueella ja Turengin sekä Parolan välisellä vyöhykkeellä. Pitäjien ja Hämeenlinnan keskustan väleillä on myös jonkin verran kysyntää. Väestön sijoittuminen on esitetty seuraavassa kuvassa.



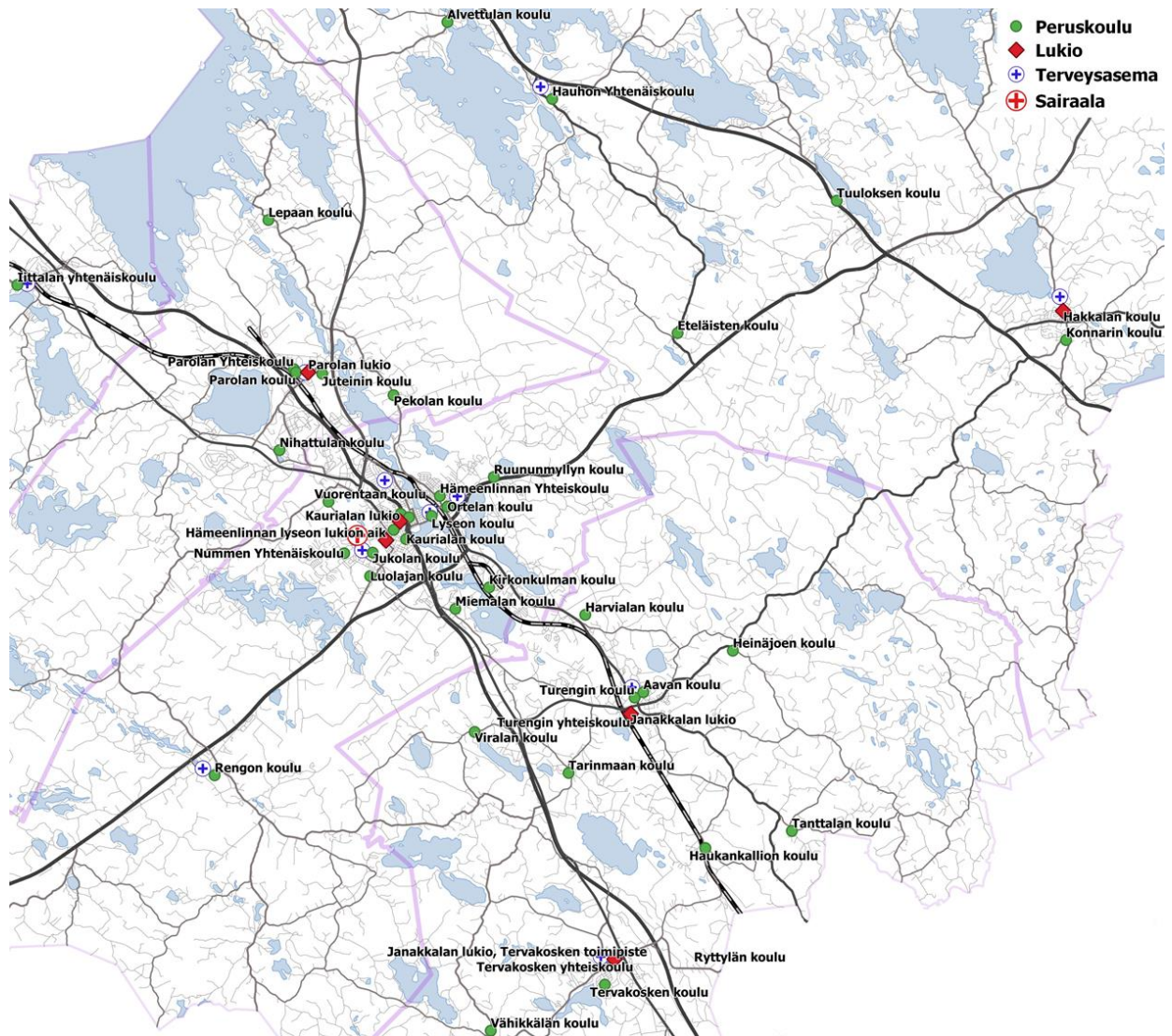
Kuva 10. Asukasmäärät 1 x 1 km ruuduissa vuonna 2019. Lähde: Tilastokeskuksen 1 km x 1 km väestörutuaineisto ja MML:n pohjakartta.

Eniten työpaikkoja on Hämeenlinnan keskustan alueella. Lisäksi työpaikkoja on Janakkalan kuntakeskuksessa Turengissa ja Hattulan kuntakeskuksessa Parolassa. Merkittävimpiä keskustan ulkopuolisia työpaikka-alueita ovat sairaala ja Tiiriön alue. Työpaikkoja sijaitsee merkittävässä määrin myös Parolannummen Panssariprikaatissa, Visamäessä, Moreenissa, Kantolassa ja Käikälässä. Työpaikkojen sijoittuminen on esitetty seuraavassa kuvassa.



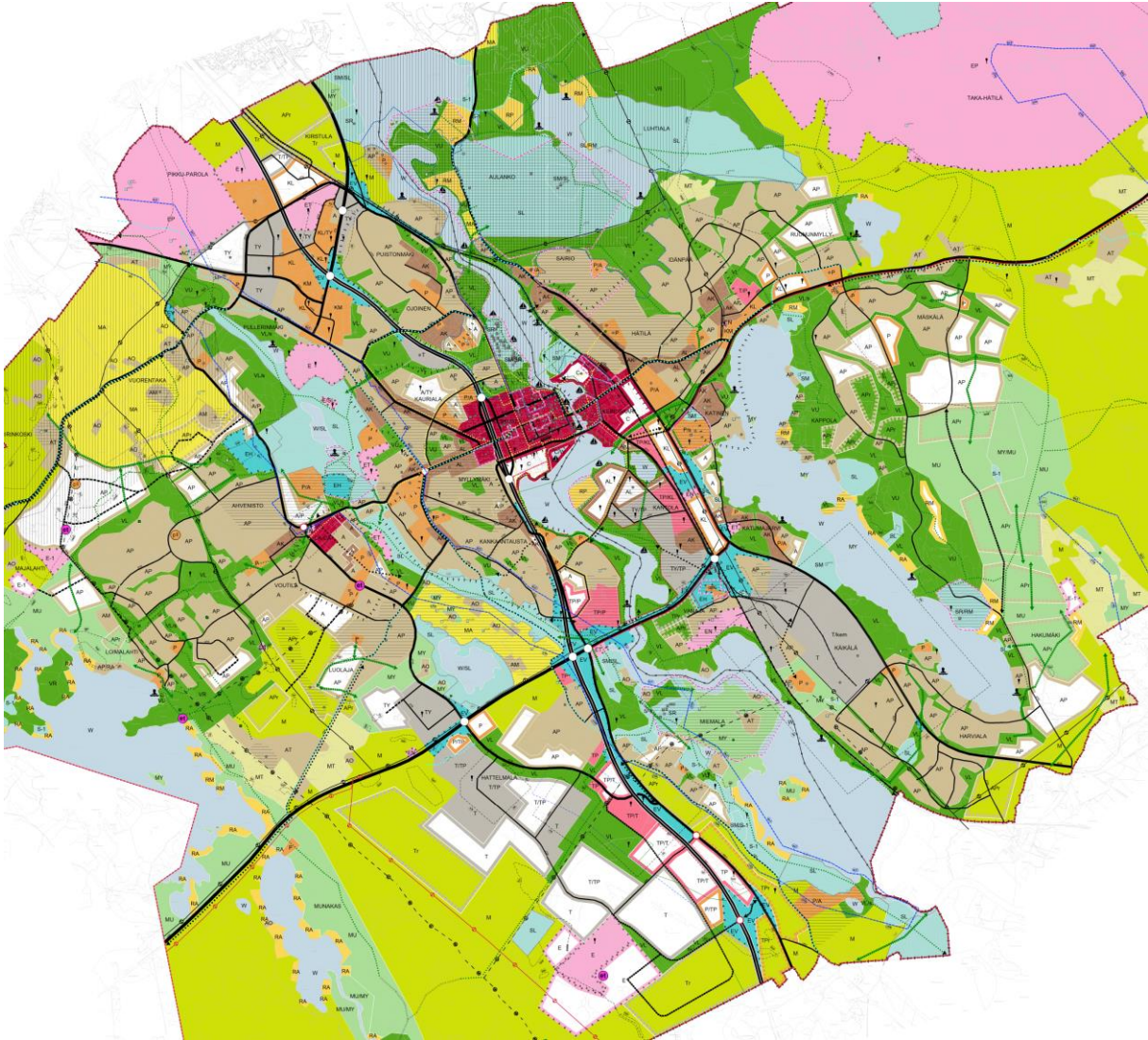
Kuva 11. Työpaikkojen sijoittuminen Hattula-Hämeenlinna-Janakkala. Joukkoliikennereitit sinisillä viivoilla.
Lähde: YKR-aineisto, MML:n pohjakartta.

Hämeenlinnan kaupunkialueella on useita kouluja, minkä vuoksi alakoulujen koulumatkoilla ei pääosin ole tarvetta käyttää joukkoliikennettä. Yläkoulujen osalta joukkoliikenteen merkitys kasvaa, sillä yläkouluja sijaitsee vähemmän ja useampi yläkoulu sijaitsee lähellä keskustaa. Lukiot sijaitsevat pääosin kuntakeskuksissa; lukioita on Hämeenlinnassa, Lammilla, Parolassa, Turengissa ja Tervakoskella. Ammattiopisto Tavastian toimipisteet sijaitsevat Hattelmalantiellä, Ratasniityssä ja Turengissa. Hämeen ammattikorkeakoulun kampus sijaitsee Visamäessä. Koulujen sijoittuminen on esitetty seuraavassa kuvassa.



Kuva 12. Koulujen sijoittuminen kartalla. Peruskoulut on merkitty vihreällä ympyrällä, lukiot punaisella vinoneliöllä. Lisäksi kartassa on merkittynä terveysasemat sinisellä ja sairaalat punaisella ristillä.

Maankäytön kehittyminen on tunnistettavissa yleiskaavasta. Kaupunkirakenne on laajentumassa Siirin suunnalla Ruununmyllyssä ja Mäskälässä sekä Harvialassa Myllynkulmassa. Muita uusia alueita on esimerkiksi Loimalahden ja Luolajan suunnilla. Elinkeinorakentamiseen on osoitettu alueita Moreenissa ja Rastikankaalla. Hämeenlinnan yleiskaava on esitetty seuraavassa kuvassa.

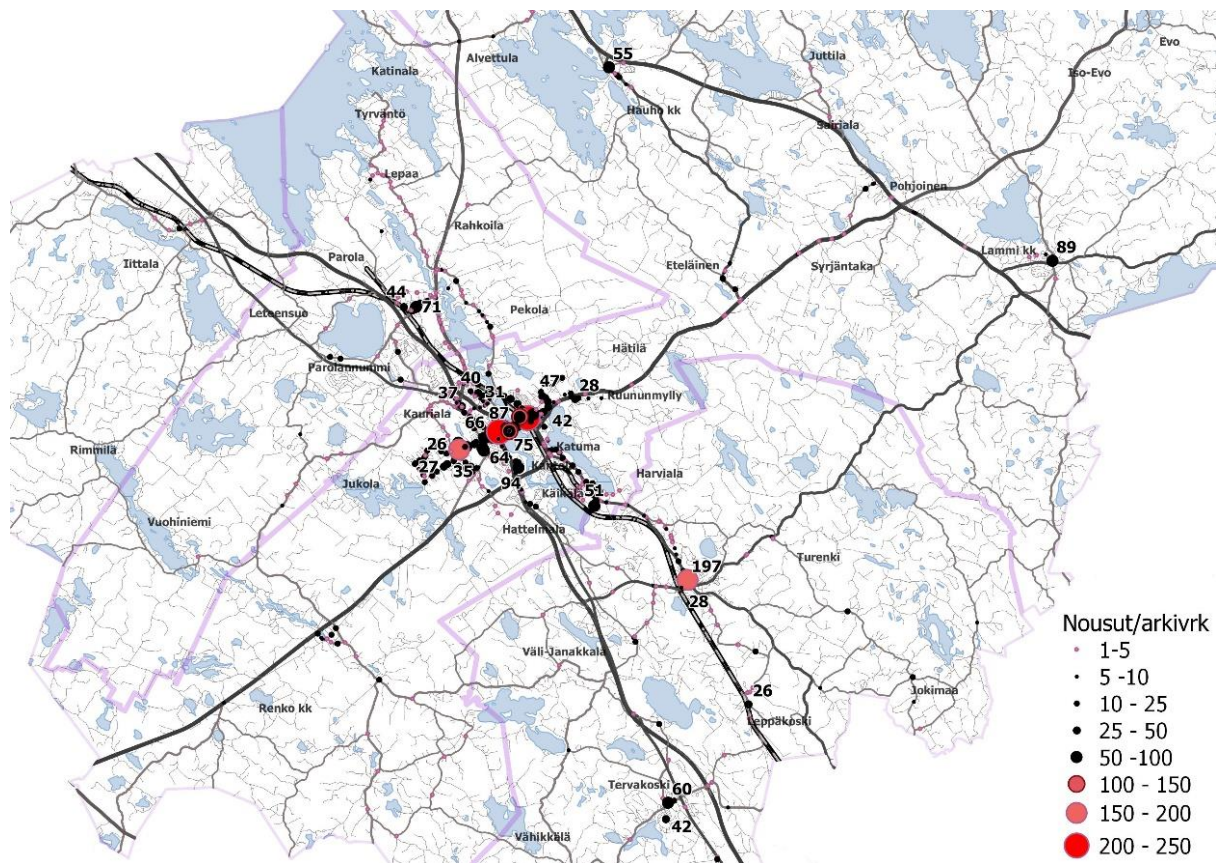


Kuva 13. Hämeenlinnan yleiskaava 2035.

2.2. Joukkoliikenteen käyttö

Hämeenlinnan joukkoliikenteessä on ollut vuonna 2019 noin 1,5 miljoonaa matkustajaa. Eniten matkustajia on kaupunkiliikenteessä, noin 1,2 milj. matkaa/vuosi. Seutuliikenteessä on noin 300 000 matkustajaa/vuosi. Palveluliikenteen matkustajamäärät ovat erittäin vähäisiä, noin 21 000 matkustajaa/vuosi. Palveluliikenteen hyödyt näkyvät kuitenkin todennäköisesti erillisten kuljetusten vähentämisenä.

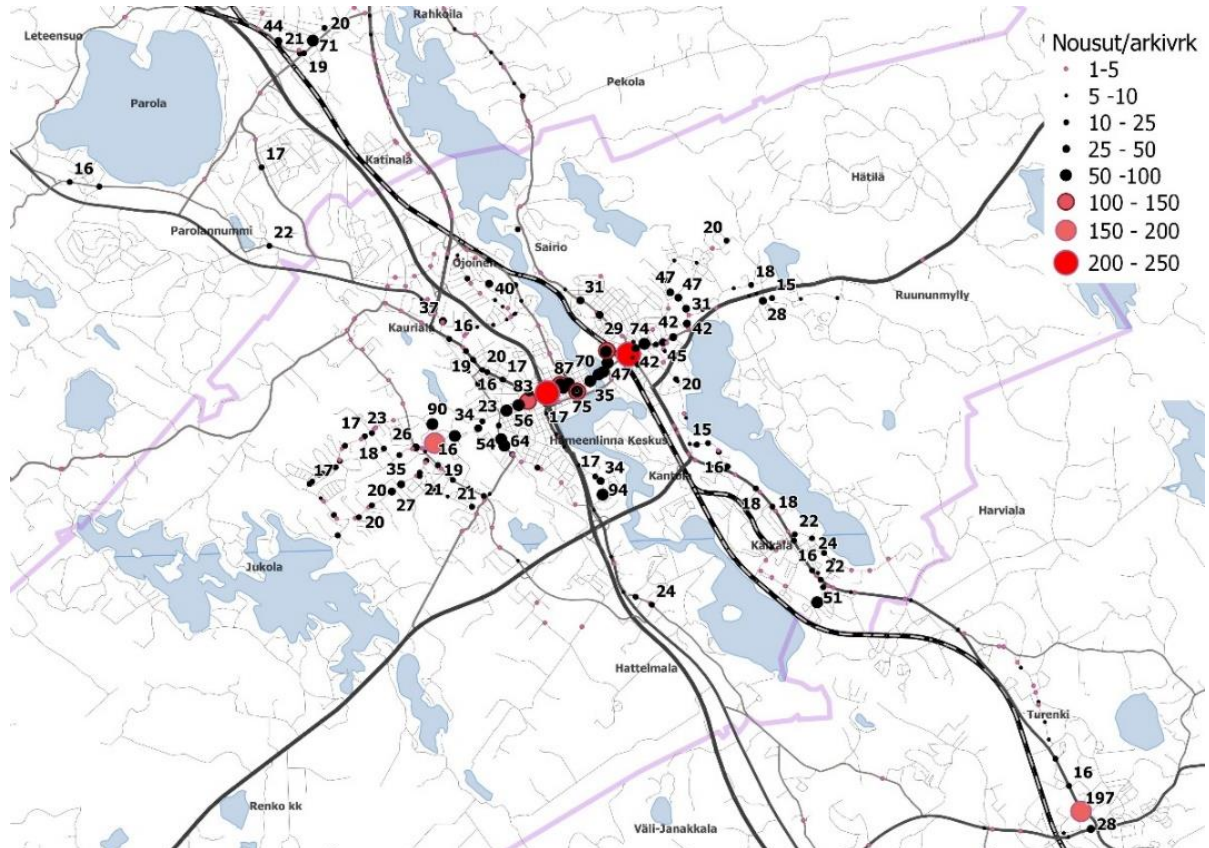
Seuraavissa matkustajanousuja kuvaavissa kartoissa ja kaavioissa on käytetty Hämeenlinnan seudun joukkoliikenteen ajoneuvolaitteista saatuja matkustajanousutietoja. Nousijatiedot ovat helmikuulta 2020 ja analyysiin on otettu mukaan tiedot arkipäiviltä (ma-pe) pois lukien viikko 9, joka oli talvilo-maviikko. Ajoneuvodatasta puuttuu joitakin lipputuotteita, mm. kertaliput, mobiililiput sekä KELA:n opiskelijaliput. Ajoneuvodatan nousijamääriä on verrattu Waltin käyttöraportin nousijatietoihin, joka sisältää puuttuvien käyttäjäryhmien nousijatiedot. Kokonaisnousijamääriä verrattaessa on päädytty kertomaan ajoneuvodatasta saadut nousijamäärät laajennuskertoimella 1,34.



Kuva 14. Matkustajanousujen määrä vuorokaudessa Hämeenlinnan seudun pysäkeillä. Luku on arkivuorokausien keskiarvo helmikuulta 2020. Kartalla merkitty luvulla nousijamäärät, jotka ovat yli 25/arkivrk. Pohjakartta@Maanmittauslaitos.

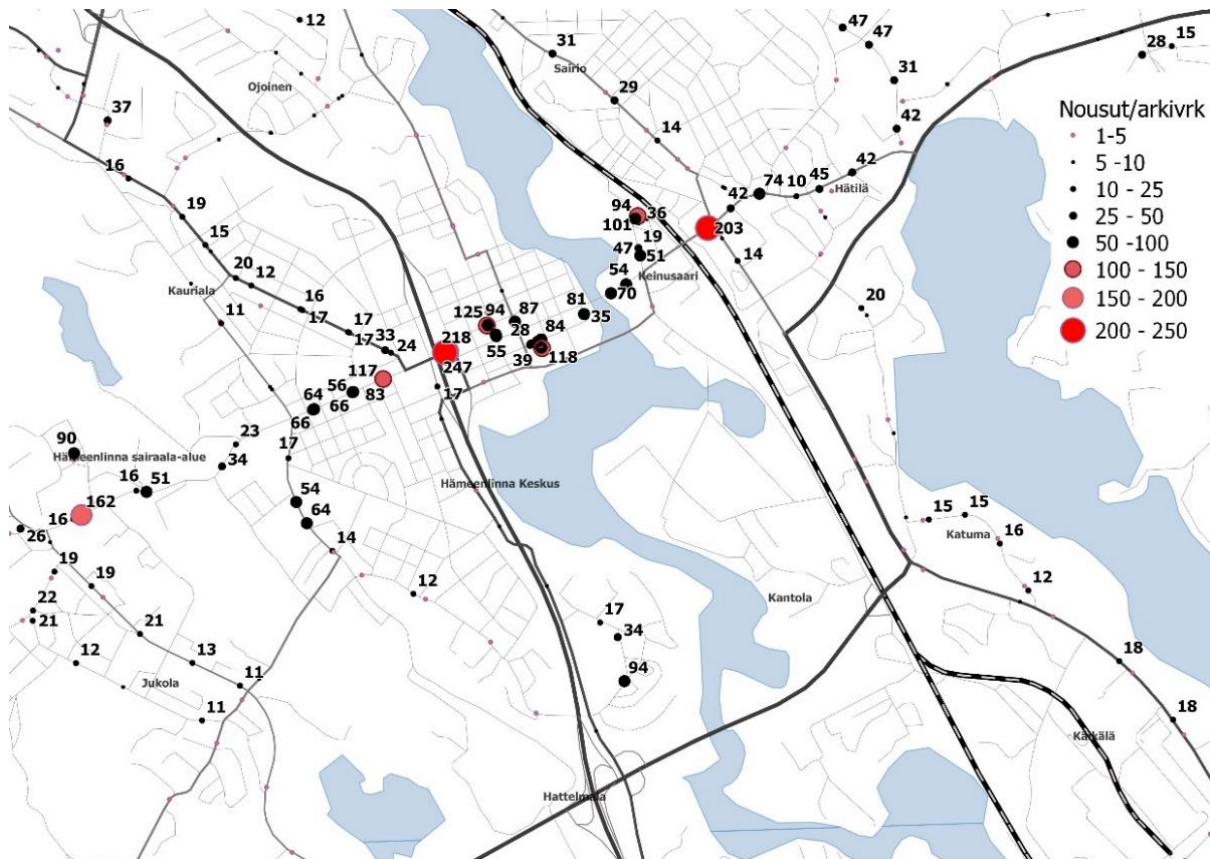
Joukkoliikennettä käytetään eniten Hämeenlinnan kaupunkialueelta. Hämeenlinnan pitäjistä ja Janakkalan ja Hattulan kuntakeskuksista sekä mm. Tervakoskelta on kuitenkin tunnistettavissa pysäkkejä, joiden nousumäärät ovat keskimääräistä suurempia. Muilta osin pysäkkien nousijamäärät ovat

melko vähäisiä. Reittien varrelta kuitenkin nousee monin paikoin matkustajia, vaikka yksittäisen pysäkkien käyttäjämäärät ovat vähäisiä. Kaupunkimaisen liikenteen subventio on kokonaisuudessaan vähäisempi, kun taas seutuliikenteen subventio on lähes 60 %.



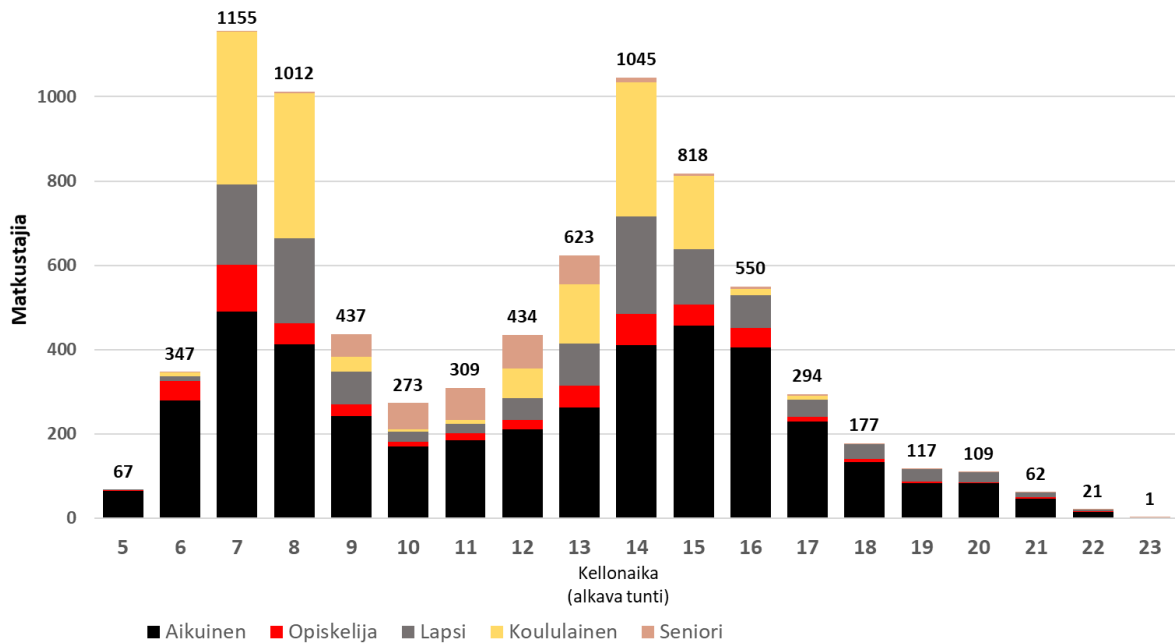
Kuva 15. Matkustajanousujen määrä vuorokaudessa yhteysvälin Parola-Hämeenlinna-Turenki pysäkeillä. Luku on arki vuorokausien keskiarvo helmikuulta 2020. Kartalla merkitty luvulla nousijamäärät, jotka ovat yli 15/arkivrk. Pohjakartta@Maanmittauslaitos.

Kaupunkimaisessa liikenteessä merkittävimmät matkustajamäärät ovat sairaalan, keskustan, rautatieaseman ja Hätilän välisellä osuudella. Lisäksi matkustajamääriä on merkittävästi Ruununmyllyssä, Harvialassa, Visamässä, Turengissa ja Parolassa.



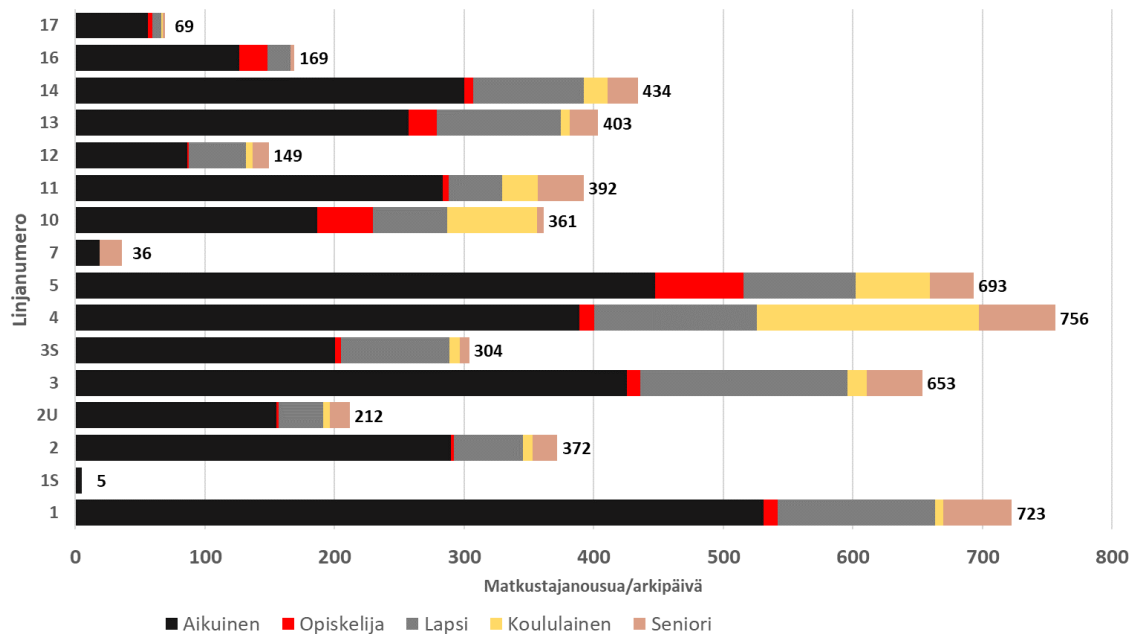
Kuva 16. Matkustajanousujen määrä vuorokaudessa Hämeenlinnan keskusta-alueen pysäkeillä. Luku on arkivuoro-kausien keskiarvo helmikuulta 2020. Kartalla merkitty luvulla nousijamäärät, jotka ovat yli 10/arkivrk. Pohjakartta@Maanmittauslaitos.

Matkustajamäärien ajallinen jakautuminen arkipäivisin kaupunkiliikenteessä on esitetty seuraavassa kuvassa. Koululaiset ja lapset muodostavat merkittävän asiakasryhmän, sillä heitä on aamun huipputuntina lähes puolet matkustajista. Koululaisten ja lasten merkittävä osuus näkyy myös siinä, että iltapäivän huipputunti on klo 14–15. Lasten osuutta kasvattaa se, että joukkoliikennettä käyttävät koulumatkoilla myös sellaiset koululaiset, jotka eivät ole oikeutettuja maksuttomaan lippuun (koulumatkan pituus alle 5 km).



Kuva 17. Kaupunkiliikenteen linjojen keskimääräiset arkivuorokauden matkustajanousut eri vuorokaudenaikoina jaoteltuna käyttäjäryhmittäin helmikuussa 2020.

Kaupunkimaisen liikenteen linjakohtaiset matkustajamäärät on esitetty seuraavassa kuvassa. Eniten matkustajia on linjoilla 1, 3, 4 ja 5 eli Kukoistensyrjän, Hätilän, keskustan, sairaalan, Loimalahden, Harvialan, Puistonmäen sekä Turengin ja Parolan suunnilla.

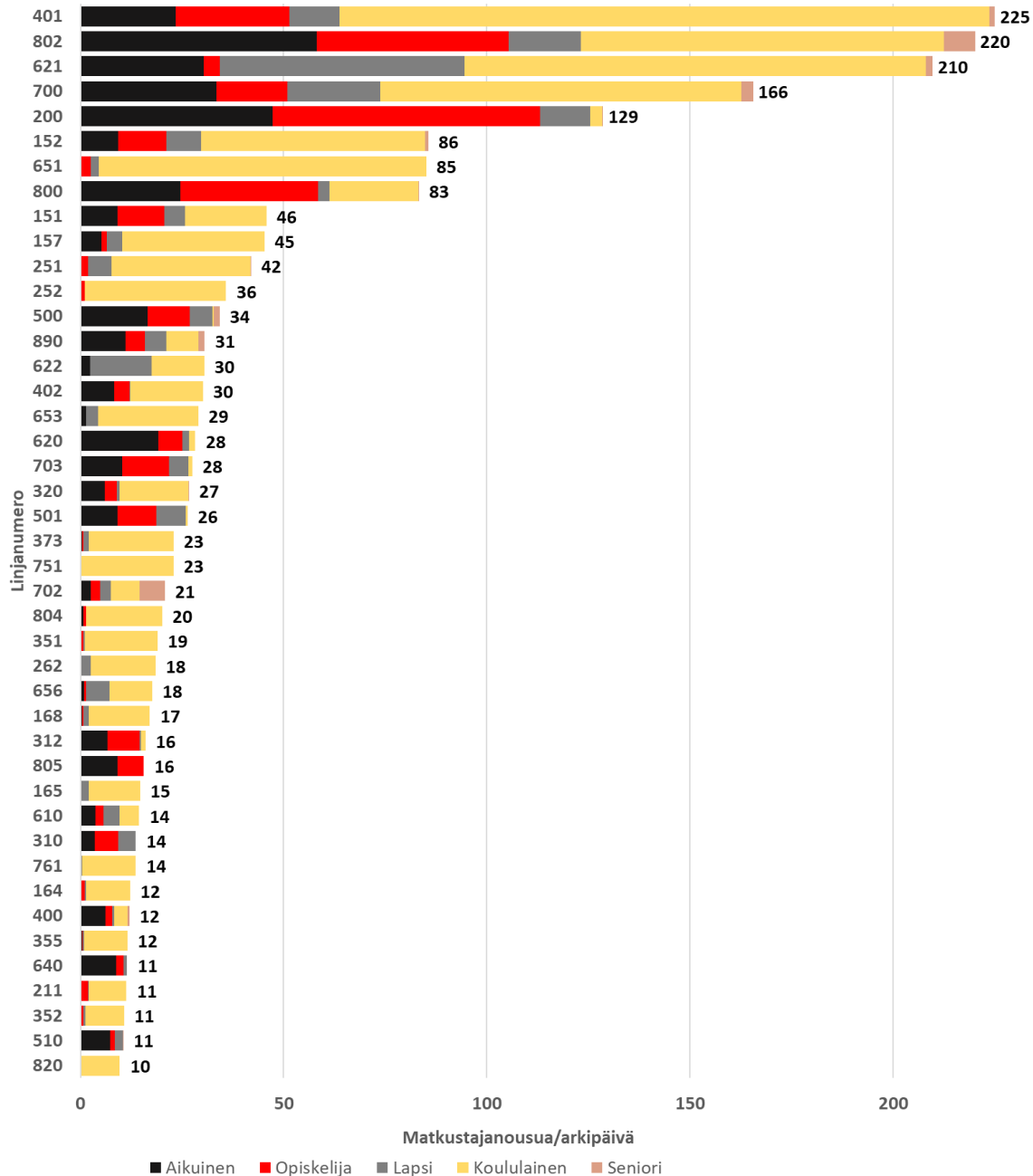


Kuva 18. Kaupunkiliikenteen linjojen keskimääräiset arkivuorokauden matkustajanousumäärät jaoteltuna käyttäjäryhmittäin helmikuussa 2020.

Seutulinjoiden (eli Hämeenlinnan kaupunkialueelta Hattulaan, Janakkalaan ja toimivalta-alueen ulkopuolelle suuntautuvan liikenteen) matkustajamäärät on esitetty seuraavissa kuvissa.

Yli sata matkustajaa keskimääräisen arkipäivän aikana ovat keränneet seuraavat linjat:

- 401 (Oinaala – Ahoineen – Kaloinen – Renko – Hämeenlinna),
- 802 (Lahti – Hollola – Hämeenkoski – Lammi – Tuulos – Hämeenlinna),
- 621 (Tyrvääntö – Parola – Parolan koulut – Aulanko – Hämeenlinna),
- 700 (Hauho – Eteläinen – Hämeenlinna) sekä
- 200 (Turenki – Rastikangas – Miemala – Visamäki – Tavastia – Hämeenlinna)



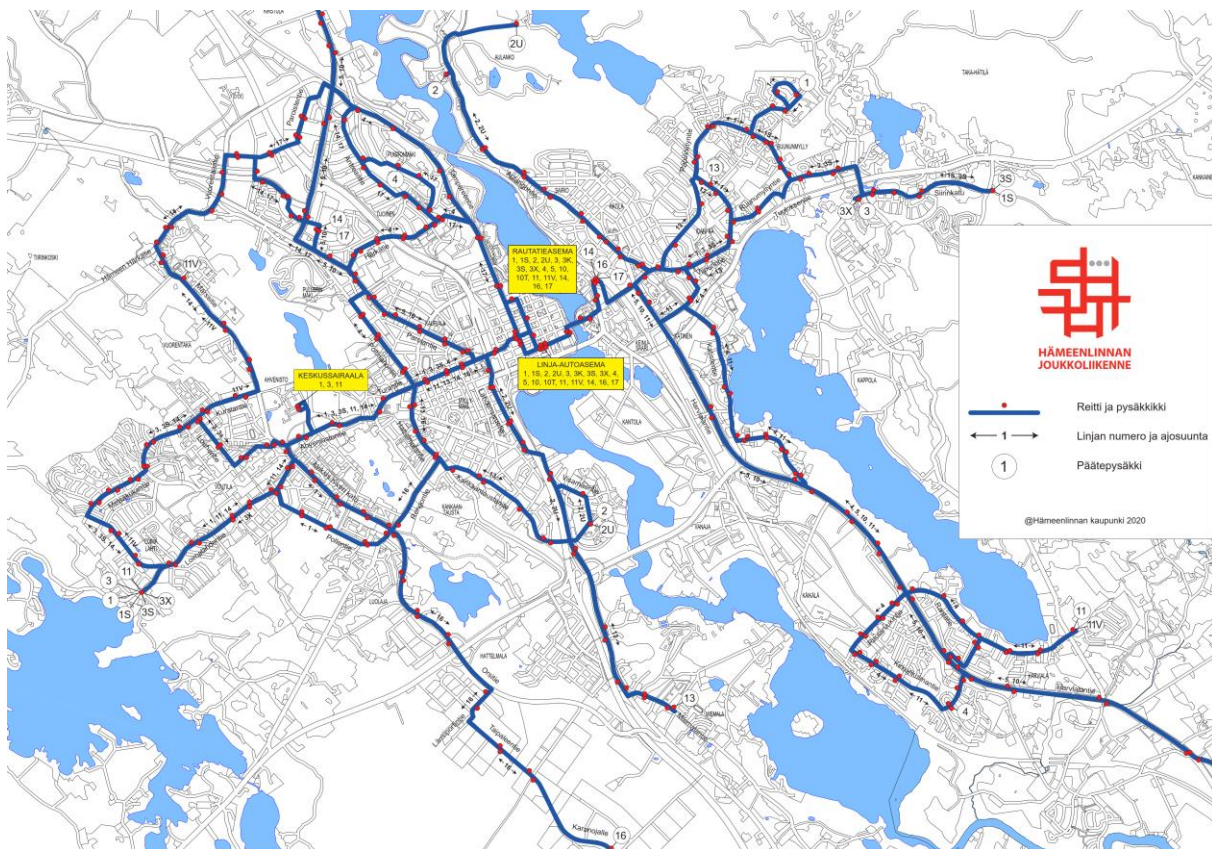
Kuva 19. Seutulinjoiden keskimääräiset arki vuorokauden matkustajamäärät jaoteltuna käyttäjäryhmittäin helmikuussa 2020. Kaaviossa on esitetty linjat, joilla on vähintään 10 matkustajamäärää/arkivrk.

2.3. Joukkoliikenne Hämeenlinnan seudulla

Hämeenlinnan seudun joukkoliikenne jakaantuu kaupunkiliikenteeseen (linjat 1–17) sekä seutulii-
kenteeseen, joka palvelee pitäjiä ja seudun haja-asutusalueita. Lisäksi Kanta-Hämeenlinnassa ajaa pal-
velulinja Seiska, Janakkalassa palvelulinja Tassu sekä Kalvolassa, Hauholla, Lammilla, Tuuloksessa ja
Rengossa Kyläpussi-palvelulinjat.

Hämeenlinnan seudun kaupunkiliikenne (linjat 1–17) on kilpailutettu kuutena sopimuskohteena.
Kaikkiaan kaupunkiliikenteen liikennöintiä hoidetaan 21 autolla, jotka ajavat yhteensä noin 1,6 mil-
joonaa linjakilometriä vuosittain. Tärkeimmät liikennöintisuunnat ovat itä-länsisuuntainen liikenne
rautatieaseman ja keskussairaalan välillä (linjat 1, 3 ja 11 keskussairaalan kautta sekä 14 keskussairaa-
lan läheltä) sekä etelä-pohjoissuuntainen liikenne Turengin ja Parolan välillä (linjat 5 ja 10). Kaikkien
kaupunkiliikenteen linjojen reitit kulkevat rautatieaseman kautta.

Seuraavassa kuvassa on esitetty kaupunkiliikenteen reitit Kanta-Hämeenlinnan alueella.



Kuva 20. Hämeenlinnan kaupunkiliikenteen reitit Kanta-Hämeenlinnan alueella.

Haja-asutusalueita palvelevat seutulinjat (linjat 150–890). Seutulii-
kenteen osalta Hämeenlinnan ja Tervakosken välisessä liikenteessä sekä Janakkalan sisäisillä vuoroilla on yhteensä 7 autoa + 1 auto
Tervakoski–Riihimäki-välillä, Hämeenlinna–Lammi–Lahti-kohteessa on 7.8.2021 alkavalla sopimus-
kaudella 5 autoa, Hämeenlinna–Renko-liikenteessä 2 autoa + 1 lisäauto yhdellä aamulähdöllä (2 autoa)
sekä Hämeenlinna–Iittala-välillä (2 autoa).

Seutuliikenteessä tarjonta keskittyy työmatkayhteyksiin sekä koulu- ja opiskelumatkayhteyksiin. Linjoja liikennöidään monin paikoin noin tunnin vuorovälillä aamu- ja iltapäivisin. Ilta- ja viikonloppuliikennettä on vähän.

Junaliikenne on olennainen osa Hämeenlinnan seudun joukkoliikennejärjestelmää. Junat tarjoavat hyvät yhteydet Helsinkiin ja Tampereelle. Kaukojunia liikennöidään aamu- ja iltapäivisin noin tunnin välein ja muina aikoina noin kahden tunnin välein. Liikennettä täydentävät lähijunat, joita liikennöidään 2 – 3 tunnin välein. Kauko- ja lähijunat tarjoavat yhdessä noin tunnin vuorovälin Hämeenlinnasta Helsinkiin ja Tampereelle. Lähijunat pysähtyvät myös Turengin, Parolan ja Iittalan asemilla. Lähijunaliikenne tarjoaa siten myös seudun sisäisiä yhteyksiä. Aikataulut eivät kuitenkaan tarjoa kovin kattavia työmatkayhteyksiä seudun sisäiseen liikkumiseen. Junaliikennettä operoi VR. Lähijunaliikenne on LVM:n ostoliikennettä. Lähi- ja kaukojunissa on myös seudun sisäisessä liikenteessä VR:n oma lippujärjestelmä. Koronapandemian vuoksi liikennettä on vähennetty. Lähijunaliikenteen palvelutaso on kuitenkin pidetty ennallaan.

Pitkämatkan bussiliikennettä on Helsingin ja Tampereen välillä pääosin kahdesti tunnissa. Merkittävimmät liikennöitsijät ovat Väinö Paunu ja Onnibus, mutta yhteysvälille on tullut myös uusia liikennöitsijöitä täyttämään liikenteen vähentämisestä aiheutuneita liikennöintitarpeita. Hämeenlinnan kautta liikennöitävällä Lahti–Turku-välillä oli ennen koronaa 8–10 vuoroparia päivässä. Koronapandemian myötä liikennettä on vähennetty merkittävästi ja keväällä 2021 oli markkinaehtoista liikennettä Hämeenlinnasta Lahteen 2 päivittäistä vuoroparia ja Turkuun 3 vuoroparia.

3. JOUKKOLIIKENNEOHJELMA

3.1. Arvot ja visio

Joukkoliikenteen visio Hämeenlinnan seudun liikenteessä on: ”**Joukkoliikenne on viisas vaihtoehto**”. Viisaana liikkumismuotona pidetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Joukkoliikenneohjelmassa on esitetty myös arvot, millä tavoin joukkoliikennettä tuetaan. Pääarvoja ovat rohkeus, asiakaslähtöisyys, vastuullisuus ja luovuus. Näitä arvoja on tarkennettu seuraavan kuvan mukaisesti.

Rohkeus

- Ennakkoluulottomasti
- Yhteistyössä innostuneesti
- Omaleimaisesti
- Näkyvästi

Asiakaslähtöisyys

- Eri asiakasryhmien tarpeet tunnistaen
- Asiakasvuorovaikutusta hyödyntäen
- Luotettavuutta antaen
- Turvallisuutta taaten



Vastuullisuus

- Vähäpäästöisesti ja hiilineutraalisti
- Taloudellisesti kestävästi
- Resurssiviisaasti

Luovuus

- Luovia ratkaisuja etsien
- Innovatiivisia hankintoja tehden
- Osallistuvuuteen innostaen
- Elinvoimaa lisäten

Kuva 21. Joukkoliikenteen visio ja arvot.

3.2. Tavoitteet

Joukkoliikenneohjelman visio, arvot, tavoitteet ja toimenpiteet pohjautuvat työn alussa olleeseen kyselyyn, sidosryhmien haastatteluun, kuntien strategioihin sekä työn aikana pidettyihin tavoite- ja toimenpidetyöpajaan. Joukkoliikenteen visiosta ja arvoista on muodostettu neljä päätavoitetta, jotka on esitetty seuraavassa kuvassa.

Visio: Joukkoliikenne on viisas vaihtoehto

Päätavoitteet:

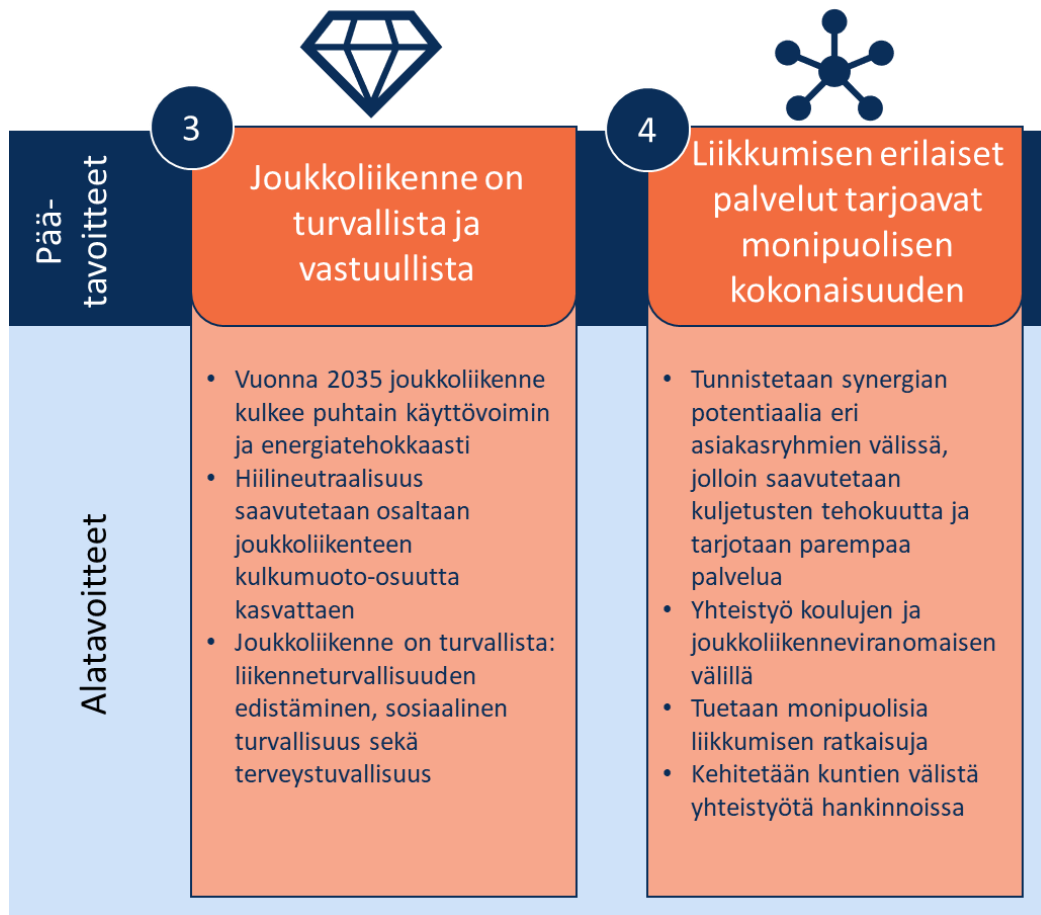


Kuva 22. Joukkoliikenteen päätavoitteet.

Joukkoliikenteen päätavoitteet on puolestaan jaettu tarkempiin ja konkreettisempiin alatavoitteisiin.



Kuva 23. Päätaoiteiden 1 ja 2 alatavoitteet.



Kuva 24. Päätaoiteiden 3 ja 4 alatavoitteet.

3.3. Toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi ja mittarit toimenpiteiden toteuttamiselle

Tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan toimenpiteitä. Päätaoiteille on muodostettu useita toimenpiteitä, jotka tukevat tavoitteiden saavuttamista. Lisäksi jokaiselle toimenpiteelle on asetettu mittari, jolla pystytään kontrolloimaan toimenpiteen toteutumista ja vaikuttavuutta.

Toimenpiteet voivat olla pieniä tai suuria ja niiden aikajänne vaihtelee. Nopeimmat toimenpiteet on tarpeen käynnistää heti ensimmäisen vuoden aikana, kun taas esim. maankäyttöön liittyvät toimenpiteet ovat huomattavasti pidemmällä aikavälillä toteutuvia. Lisäksi osa toimenpiteistä on luonteeltaan jatkuvia. Toimenpiteiden hintaa on arvioitu seuraavien taulukoiden oikeanpuoleisimmassa sarakkeessa niin, että yhden euromerkin toimenpiteet ovat kustannuksiltaan kevyempiä toteuttaa kuin kahden tai kolmen euromerkin toimenpiteet.

Teesi: Tunne asiakkaasi ja kommunikoi hänen kanssaan

1. Aasukkaat arvostavat joukkoliikennettä ja joukkoliikenne tukee seudun elinkeinoelämää

Toimenpide	Mittari	Aikataulu	Hinta
Eri asiakasryhmien tarpeiden tunnistaminen ja asukasvuorovaikutuksen lisääminen esim. vuorovaikutus suunnittelussa, raadin toiminta, työpajat	Tehty/ei tehty	< 1 vuotta	€
Asiakas tulee kuulluksi: asiakaspalautejärjestelmä, viestinnän kehittäminen	Asiakastyytyväisyyden arvosana ”hyvä”	< 3 vuotta	€
Käynnistetään säännölliset asiakastyytyväisyystutkimukset (1-2 krt. vuodessa)	Asiakastyytyväisyystutkimusten toteuttaminen: tehty/ei tehty	< 2 vuotta	€
Bonusjärjestelmän käyttöönotto	Bonusten maksaminen	> 2 vuotta	€
Markkinoinnin kehittäminen ja brändin vahvistaminen: joukkoliikenne tutuksi, joukkoliikenteelle tuttavallinen ja helposti lähestyttävä nimi.	Matkustajamäärä ja tunnettuus	< 2 vuotta	€
Uusien matkustajaryhmien tunnistaminen (esim. kokeilupaketti) ja nykyisten pitäminen (esim. toisen asteen valmistujaislahjaksi joukkoliikenteen lahjakortti)	Markkinointikampanjoien toteutus, tunnettuutta, uusien asiakkaiden määrä	< 2 vuotta	€
Yhteistyön kehittäminen: elinkeinoelämä, HAMK, organisaatioiden sisäinen yhteistyö sekä seudullinen yhteistyö (esim. Riihimäen kanssa)	Yhteistyöryhmät luotu ja kokoontuvat säännöllisesti	< 1 vuotta	€

Teesi: Asiakas on kiinnostunut koko matkaketjusta – joukkoliikennetoimijoidenkin pitää olla!

1. Asukkaat arvostavat joukkoliikennettä ja joukkoliikenne tukee seudun elinkeinoelämää

Toimenpide	Mittari	Aikataulu	Hinta
Keskinopeudet pidetään vähintään nykyisellä tasolla. Tunnistetaan viiveitä ja epäsäännöllisyyttä aiheuttavat kohteet. Suunnitellaan ja toteutetaan toimenpiteet (liikennevalotuet/muut etuudet ja infratoimenpiteet).	Toimenpideselvitys, toteutuneet keskinopeudet (km/h)	Jatkuva työ	€€
Parannetaan luotettavuutta (täsmällisyys ja säännöllisyys) sekä ajamattomien lähtöjen vähäinen määrä	Toteutuneiden ajoaikojen hajonta esim. ajantauspysäkeillä ja koko matkalla, asiakastytyväisyys ”hyvä”	Jatkuva työ	€
Lisätään infran kehittämisen määrärahaa, jolla voidaan parantaa joukkoliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta	Määrärahan vuotuinen summa	Jatkuva työ	€€
Kartoitetaan pysäkkien laatutaso ja valmistelun ylläpito- ja kehittämisohjelma huomioiden esteettömyys, matkaketjut ja informaatio	Ylläpito- ja kehittämisohjelma toteutettu	< 1 vuotta	€
Tunnistetaan potentiaaliset pyöräpysäköintipaikat pysäkkikohtaisesti ja toteutetaan laadukkaat pyöräpysäköinnin mahdollisuudet tunnistettujen tarpeiden mukaan	Toteutuneiden liityntäpyöräpysäköinnin määrät	Ohjelmointi: <2 v Toteutus: < 3 v	€€€
Edistetään luotettavia ja säännöllisiä yhteyksiä kaupunkikeskuksiin sekä matkaketjujen toimivuus ml. liityntäpysäköinti	Juna- ja bussiyhteyksien määrät (Helsinki, Tampere, Lahti ja Turku), ko. yhteyksien matkamäärät	Jatkuva työ	€€€

Teesi: Joukkoliikenne koetaan helppokäyttöiseksi – monimutkaisuus tuhoaa käyttämisen ilon

1. Asukkaat arvostavat joukkoliikennettä ja joukkoliikenne tukee seudun elinkeinoelämää

Toimenpide	Mittari	Aikataulu	Hinta
Otetaan käyttöön uudet maksutavat ja kattohinnat	Otettu käyttöön, kyllä/ei	< 1 vuotta	€€
Selvitetään dynaamisen hinnoittelun edut ja mahdollisuudet	Selvitys valmis, kyllä/ei	< 1 vuotta	€
Kaupunkipyörät, lähijunat ja paikallisliikenne käytettävissä yhtenä kokonaisuutena (tunniste pohjaisen lippujärjestelmän hyödyntäminen)	Otettu käyttöön, kyllä/ei	Juna-bussiliikenne: < 3 v Muut: < 5 v	€€-€€€
Tiivistetään yhteistyötä muiden palveluiden tuottajien kanssa	Yhteistyötahojen määrä	Jatkuva työ	€
Informaation kehittäminen ja jakaminen eri kanavissa netissä, sovelluksissa, pysäkeillä, busseissa ja infopisteissä	Infokanavien määrä ja käyttäjämäärät	Jatkuva työ	€€
Kehitetään sosiaalista markkinointia, esim. lepoistaminen, ”olet paras” –kampanjat	Infokanavien määrä ja käyttäjämäärät	< 2 vuotta	€
Lisätään infran kehittämisen määrärahaa, jolla voidaan parantaa joukkoliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta	Määrärahan vuotuinen summa	Jatkuva työ	€€
Kartoitetaan pysäkkien laatutaso ja valmistellaan ylläpito- ja kehittämisohjelma huomioiden esteettömyys, matkaketjut ja informaatio	Ylläpito- ja kehittämisohjelma toteutettu	< 1 vuotta	€

Lippujärjestelmän osalta on esitetty uusien maksutapojen ja kattohintojen käyttöönotto sekä dynaamisen hinnoittelun vaikutusten arviointi. Koronapandemian myötä etätyöt ja -opiskelu lisääntyvät. Perinteisesti joukkoliikenteen subventioita on kohdennettu ensisijaisesti kausilippuihin. On tärkeää, että osin etätoita tekevätkin kokevat joukkoliikenteen hinnoittelun kilpailukykyiseksi. Mahdollisia kehittämistoimia voivat olla siten esimerkiksi Turun tuplalipun kaltainen järjestelmä, jossa lippu on aluksi arvolippu, mutta 30 päivän jaksolla kattohinnaksi on asetettu 30 päivän lipun hinta. Aiemmin myös esimerkiksi Matkahuolto on tarjonnut 44 matkan lippuja, joka periaatteeltaan on osin Turun tuplalipun kaltainen, mutta hintataso on kuitenkin 30 päivän kausilippua kalliimpi päivittäisessä käytössä.

Teesi: Kaupunki ei voi kasvaa ja kehittyä ilman joukkoliikennettä

2. Toimintojen sijoittelu ja täydennysrakentaminen tukevat joukkoliikenteen kasvua

Toimenpide	Mittari	Aikataulu	Hinta
Runkolinjojen suunnittelu ja toteutus: linjaston selkeys, yksinkertaisuus ja laatuikäytävät tukevat informaatiota ja markkinointia	Runkolinjojen suunnittelu ja toteutus	< 3–5 vuotta	€€€
Kehitetään maankäytön ja liikenteen suunnitteluperiaatteet: Uusi maankäyttö, asuminen, työpaikat ja palvelut keskittyvät runkolinjojen varrelle, uudet työpaikat ja palvelut sijoitetaan runkolinjojen varrelle tai joukkoliikenteen solmukohtiin. Keskeisimmät asuinalueet, työpaikka-alueet ja palvelut sijoitetaan joukkoliikennevyöhykkeelle.	Osuus uudesta rakentamisesta, joka sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle ja runkolinjan varrelle, kävelymatka lähemmälle pysäkillä	Jatkuva työ	€
Tiivistetään vuorovaikutusta kuntien maankäytön ja joukkoliikenteen välillä sekä elinkeinoelämän toimijoiden kanssa. Joukkoliikenteen huomioiminen aktiivisemmin nykyisissä työryhmissä, kuten elinkeinotiimissä sekä maankäytön yhteissuunnittelussa.	Yhteistyöryhmä perustettu tai huomioitu nykyisten työryhmien toiminnassa. Säännölliset kokoontumiset.	Jatkuva työ	€
Kehitetään liityntäpysäköintiratkaisuja (Hämeenlinna, Parola, Turenki)	Polkupyörä- ja henkilöautoliityntäpysäköintipaikkojen määrä ja käyttöaste	< 5 vuotta	€€€
Maankäytön kehittämisessä tutkitaan yleiskäytöllisesti uusien asemaseutujen kehittämistä (Tiiriö ja Harviala)	Asukas- ja työpaikkamäärä uusien asemaseutujen ympäristössä (800 m). Asukkaita noin 5 000.	Jatkuva työ	€

Teesi: Turvallisesti ja vastuullisesti perille

3. Joukkoliikenne on turvallista ja vastuullista

Toimenpide	Mittari	Aikataulu	Hinta
Hankinnoissa suositaan puhtaita ja energiatehokkaita ajoneuvoja antaen lisäpisteitä; lisäpisteet tarjouskilpailuissa	Puhtaiden ja energiatehokkaiden sekä päästötömien ajoneuvojen määrät ja osuus	Jatkuva työ	€
Edistetään hiilineutraalia liikennejärjestelmää tukien joukkoliikenteen kasvua	Joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys, sis. pitkämatkaiset yhteydet	< 2035 mennessä	€
Palkitaan asukkaita, kun liikkumisesta aiheutuu vähemmän hiilijalanjälkeä tai esim. reittioppaassa kerrotaan eri vaihtoehtojen hiilijalanjälkivaikutukset	Käyttöön otetun palvelun käyttäjämäärät, kestävän liikkumisen kulkutapaosuus	< 3 vuotta	€€
Nollatoleranssi liikenneturvallisuuudessa	Liikenneonnettomuuksien ja henkilövahinkojen määrä tilatussa liikenteessä	Jatkuva työ	€
Koettua sosiaalista turvallisuutta kysytään asiakastytytyväisyystutkimuksissa. Jos koettu sosiaalinen turvallisuus heikkenee, arvioidaan toimenpiteitä asian parantamiseksi	Asiakastytytyväisyys ”hyvä”	< 2 vuotta	€
Terveysturvallisuutta kysytään asiakastytytyväisyystutkimuksissa. Tavoitteena, ettei koeta terveysturvallisuuden heikentymistä, mikä vähentäisi joukkoliikenteen houkuttelevuutta.	Asiakastytytyväisyys ”hyvä”	< 2 vuotta	€
Puolet liikennöinnin kustannusnoususta siirretään lippuhintoihin	Subventioaste pysyy ennallaan	Jatkuva työ	€
Suunnittelussa ja päätöksenteossa huomioidaan kustannustehokkuus	Matkustajamäärä, eur/km, lipputulo/km, matkustajia/km, subventio linjoittain ja koko linjastossa sekä subventio-prosentti	Jatkuva työ	€

Teesi: Yhteistyö kestävien kulkutapojen edistämiseksi

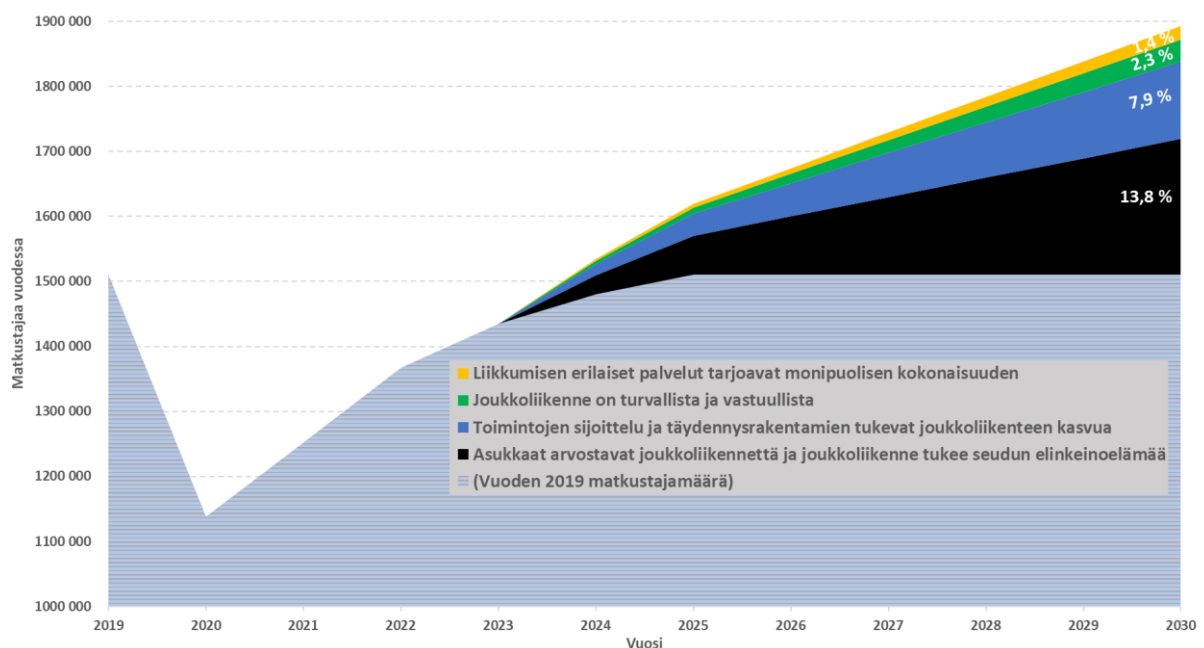
4. Liikkumisen erilaiset palvelut tarjoavat monipuolisen kokonaisuuden

Toimenpide	Mittari	Aikataulu	Hinta
Tuetaan ja toteutetaan monipuolisia liikkumisen ratkaisuja (sovellusalusta yhtenäisen matkaketjujen tilaamiseksi ja esim. kyydin tarjoamiseen)	Sovellus otettu käyttöön, käyttäjämäärät	< 5 vuotta	€€
Koulujen ja joukkoliikenteen aikatauluja koordinoidaan yhteistyössä koulutoimen kanssa	Huipputuntien lisäautojen määrä, linja-autojen kuormitusaste	Jatkuva työ	€
Perustetaan yhteistyöfoorumit matkailun ja elinkeinotoimijoiden kanssa (lippuyhteistyö tapahtumien ja kampanjoiden yhteydessä, teraslinja, vesiliikenne)	Yhteistyöfoorumien perustaminen tai sisällyttäminen nykyisiin ryhmiin	< 2 vuotta	€
Tunnistetaan synergian potentiaalia eri asiakasryhmien välissä, jolloin saavutetaan kuljetusten tehokkuutta ja tarjotaan parempaa palvelua	Erillisten henkilökuljetusten kustannukset	Jatkuva työ	€
Kehitetään kuntien välistä yhteistyötä hankinnoissa	Arvioidaan vuosittain yhteistyön kehittyminen	Jatkuva työ	€
Suunnitellaan ja kehitetään palveluliikenteen palvelua ja sen kutsuohjautuvuutta siten, että palvelu tarjoaa palveluita laajemmalle kohderyhmälle	Otettu käyttöön, kyllä/ei	Jatkuva työ	€€
Erityisesti seutuliikenteen alueella			
Säännöllisistä ja kysynnältään merkittävämistä koulukuljetuksista muutetaan kaikille avoimia joukkoliikennelinjoja	Avoimeksi joukkoliikenteeksi muutettujen linjojen määrä	< 3 vuotta	€
Koulukuljetuksia ja erilliskuljetuksia avataan muille käyttäjille, mikäli on kevyesti toteutavissa, esim. vain mobiililiput ja lähimaksu	Toteutunut/ei toteutunut	< 3 vuotta	€
Yhdistetään eri hallintokuntien kuljetuksia taajamissa ja haja-asutusalueilla	Erillisten henkilökuljetusten kustannukset	Jatkuva työ	€€

3.4. Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu, missä määrin eri toimenpiteet vaikuttavat matkustajamääriin ja millaisia taloudellisia vaikutuksia toimenpiteillä on. Joukkoliikenneohjelmassa on esitetty iso joukko toimenpiteitä. Jonkin verran on esitetty määrällisiä toimenpiteitä, kuten runkolinjojen muodostaminen ja tarjonnan lisääminen. Lisäksi lippujen hinnoittelussa on esitetty, että jos lippujen hintoja korotetaan, korotettaisiin niitä maltillisesti: kustannustason noususta vain puolet viedään lippujen hintoihin.

Suuri osa toimenpiteistä ovat laadullisia, kuten asiakaspalveluun, markkinointiin, maksamisen helpouteen ja liikkumisen palveluihin ja maankäyttöön liittyvät tavoitteet. Kunkin toimenpiteen on arvioitu vaikuttavan maltillisesti joukkoliikenteen matkustajamääriin. Hyvin toteutettuna ja kohdennettuna monet toimenpiteet voivat olla edullisia, mutta voivat vaikuttaa merkittävästikin joukkoliikenteen matkustajamääriin.



Kuva 25. Matkustajamäärien kasvun jakautuminen eri toimenpidekokonaisuuksiin, kun kokonaiskasvu ohjelmakaudella 2019–2030 on noin 25 % %. koronapandemian vuoksi matkustajamäärät ovat pudonneet vuosina 2020–2021.

Matkustajamäärien on ennakoitu kasvavan toimenpiteiden myötä noin 25 % vuoden 2019 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Merkittävimmit toimenpiteiksi on arvioitu maksamisen helppouden ja lippujen hinnoittelun, kuten maksukattojen ja dynaamisen hinnoittelun kehittämisen. Merkittäviä toimenpiteitä ovat myös runkolinjojen kehittäminen ja tarjonnan kasvattaminen sekä maankäytön kehittäminen joukkoliikennettä tukien. Maankäytön kehittäminen nykyisen linjaston palvelualueella on tehokas toimenpide, koska maankäytön kehittäminen mahdollistaa lisätarjonnan. Uusi lisätarjonta palvelee samalla myös linjan varren nykyisiä käyttäjiä ja vuorovälien tihentäminen on tehokas toimenpide matkustajamäärien kasvattamiseksi.

Vuoteen 2030 mennessä muodostuviksi ohjelman lisäkustannuksiksi on arvioitu kokonaisuutena 0,8 milj. €/v (brutto). Lisäkustannuksia on verrattu vuoden 2019 tasoon. Vertailtavuutta heikentää jonkin verran se, että vuonna 2019 on ollut käytössä käyttöoikeussopimuksia, joissa lipputulot ovat menneet liikennöitsijöille ja liikennöintikustannuksista on vähennetty lipputulot. Vuodesta 2019

vuoteen 2020 liikennöintikustannukset ovat jo kasvaneet 0,2 milj. eur/v. Todellisuudessa kokonaiskustannukset olisivat kuitenkin alentuneet noin 0,7 milj. eur/v, jos matkustajamäärät olisivat vuonna 2020 olleet vuoden 2019 tasolla. Jatkossa myös muissa sopimuksissa siirrytään bruttomalliin, mikä muuttaa edelleen vertailuasetelmaa. Kokonaisvaikutuksissa lipputulosten jälkeen jäävä osuus noin 0,3 milj. €/v (netto). Joukkoliikenteen subventio nousisi siten nykyisestä 3,0 milj.€/v tasolle noin 3,3 milj. €/v.

Koronapandemian myötä matkustajamäärät ovat vähentyneet merkittävästi. Lipputulot ovat alentuneet noin 700 000 eur/v vuonna 2020 vuoden 2019 lipputuloihin nähden. Liikennöintikustannukset ovat samanaikaisesti kasvaneet noin 200 000 eur/v. Valtion joukkoliikenteen tuki on kasvanut noin 330 000 eur/v koronapandemian aiheuttamisen seurausten peittämiseksi. Kuntien joukkoliikenteen tuki on kasvanut siten noin 550 000 eur/v. Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet ennen koronapandemiaa noin 2 %/v. Joukkoliikenneohjelman tavoitteiden ja toimenpiteiden on ennakoitu kasvattavan matkustajamääriä noin 4 %/v vuodesta 2023 alkaen.

Koronapandemian myötä etätyö ja -opiskelun määrä kasvaa. Siten joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvu on vaikeampaa saavuttaa. Oikein toimenpiteiden tunnistamisella ja toteuttamisella voidaan kuitenkin tukea joukkoliikenteen kasvua. Maankäytön kehittäminen antaa hyvät lähtökohdat joukkoliikenteen kasvuun, kun asuminen, työpaikat ja palvelut ovat hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueilla. Muilla toimenpiteillä voidaan tukea joukkoliikenteen käyttöä. Seuraavissa taulukoissa on koottu toimenpiteiden vaikutukset kustannuksiin ja matkustajamääriin.

Maankäytön osalta mittariksi esitetään, että uusista asunnoista min. 80 % ja uudesta elinkeinorakentamisesta 40 % (k-m²) ohjataan vahvan joukkoliikenneverkon palvelualueelle (palvelutasoluokat I–IV). Uudet työpaikat ja palvelut sijoitetaan hyvän palvelutason alueille (I–IV) tai joukkoliikenteen solmukohtiin. Tavoitteena on, että kävelymatkan lähimmälle pysäkillä tulee olla joukkoliikenteen käyttöä tukevaa eli asuntoalueilla enintään 400 metriä ja työpaikka-alueilla enintään 500 metriä.

Taulukko 2. Toimenpiteiden vaikutukset kustannuksiin ja matkustajamääriin vuodesta 2019 vuoteen 2030. Taulukossa on esitetty lisäkustannukset koko ohjelmakaudelle. Osa toimenpiteistä edellyttää etupainotteisempaa määrärahojen kasvattamista.

TOIMENPITEET	Matkustajamäärien kasvu	Lisämääräraha/kustannusvaikutus
Asukkaat arvostavat joukkoliikennettä ja joukkoliikenne tukee seudun elinkeinoelämää		
Asiakasryhmien tunnistaminen ja markkinoinnin lisääminen	30 000	50 000
Asiakastyytyväisyystutkimukset	30 000	20 000
Yhteistyön kehittäminen	30 000	0
Nopeuttamistoimenpiteet ja pysäkkien parantaminen sekä liityntäpöyräpysäköinti	45 000	100 000
Lippujen hinnoittelun kehittäminen	75 000	100 000
Yhteensä	210 000	270 000
Toimintojen sijoittelu ja täydennysrakentamien tukevat joukkoliikenteen kasvua		
Runkolinjaston kehittäminen	60 000	300 000
Maankäytön kehittäminen joukkoliikennettä tukevasti	60 000	0
Yhteensä	120 000	300 000
Joukkoliikenne on turvallista ja vastuullista		
Hiilijalanjäljen pienentämisen palkitseminen	10 000	100 000
Puolet liikennöinnin kasvusta lippujen hintoihin	20 000	90 000
Yhteensä	30 000	190 000
Liikkumisen erilaiset palvelut tarjoavat monipuolisen kokonaisuuden		
Koulujen ja joukkoliikenteen yhteensovittaminen	0	-100 000
Palveluliikenteen kehittäminen	15 000	50 000
Koulukuljetusten avaaminen (säännölle. liik. lisääminen) ja kuljetusten yhdistäminen	6 000	50 000
Yhteensä	21 000	0
Kaikki yhteensä	380 000	760 000

Taulukko 3. Toimenpiteiden yhteisvaikutukset keskeisiin tunnuslukuihin ja muutosprosentti 2019–2030.

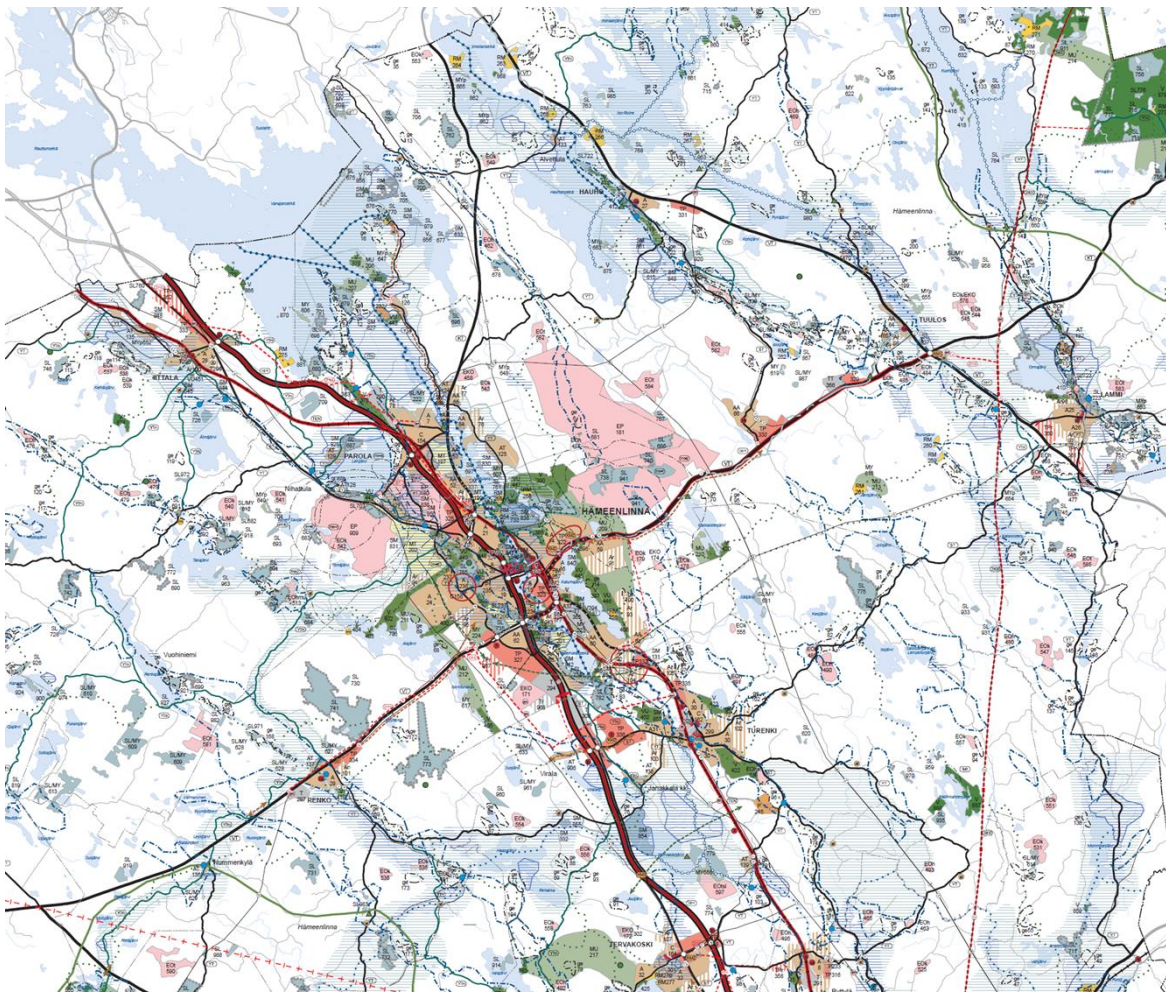
Tunnusluku	2019	2030	muutos
Linjakilometrit	4 130 000	4 290 000	4 %
Liikennöintikustannukset	6 090 000	6 600 000	8 %
Kustannukset, eur/linjakm	1,5	1,5	4 %
Matkustajat/v	1 510 000	1 900 000	25 %
Lipputulot/v	2 880 000	3 450 000	20 %
Lipputulot/matkustaja (eur)	1,9	1,8	-5 %
Matkustajia/linjakm	0,37	0,44	21 %
Valtionapu	690 000	690 000	0 %
Asukasmäärä	90 000	90 000	-2 %
Kuntien subventio (eur/v)	3 020 000	3 330 000	10 %
Kuntien subventio (eur/as)	32	36	13 %
Kuntien subventio %	50 %	50 %	2 %

4. PALVELUTASON MÄÄRITTELY

4.1. Maankäyttö lähtökohtana palvelutason määrittelylle

Joukkoliikenteen näkökulmasta tärkeää maankäytön kehittämisessä on, että uusi rakentaminen sijoittuu mahdollisimman kattavasti nykyisten joukkoliikennereittien varrelle. Hämeenlinnan kanta-kaupunki on itä-länsisuuntainen ja pitkälti joukkoliikenteellä hoidettavissa. Keskustan alueella on kehittyviä alueita, mutta kaupunki kasvaa myös reuna-alueilla pientalorakenteena. Hattulassa ja Janakkalassa rakentamista ei ohjata tiiviin kuntarakenteen yhteyteen.

Maankäytön tuleva kehittyminen on huomioitu palvelutason määrittelyssä. Vahvan joukkoliikenneverkon alueella ja alueilla, joille jo nykyisin liikennöidään, maankäytön kehittämiseen vastataan tarvittaessa nykyistä tarjontaa kehittämällä ja lisäämällä. Uusille ja kasvaville alueille tarjontaa voidaan tarvittaessa parantaa joko pidentämällä nykyisiä linjoja tai perustamalla uusia linjoja. Maakuntakaavakartassa (kuva 26) ja Hämeenlinnan yleiskaavakartassa on nähtävissä alueet, joille maankäyttöä on suunniteltu. Pientalorakentaminen on kuitenkin toistaiseksi ollut vähäisempää kuin yleiskaavan laatimisen aikaan, vuonna 2018, on arveltu.



Kuva 26. Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040. Kuva rajattu niin, että pääosa Hämeenlinnaa, Hattulaa ja Janakkalaa on näkyvissä. (Lähde: Hämeen liitto, pohjakartta © MML 2018)

4.2. Palvelutason määrittely

Edellinen palvelutason määrittely on tehty vuonna 2010 Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet 2011–2013 -työssä. Uudessa Joukkoliikenneohjelma 2030 -työn yhteydessä tehdyssä palvelutason määrittelyssä on käytetty lähtökohtana nykyistä väestön ja työpaikkojen sekä kouluverkon ja palvelujen sijoittumista sekä nykyisen joukkoliikenteen tarjontaa ja nousijamääriä.

4.2.1. Palvelutasokriteeristö

Palvelutasoluokittelu on uudistettu vuoden 2010 työhön nähden. Määrittelyn pohjana on käytetty Liikenneviraston (nyk. Traficom) seitsemänluokkaista ohjeistusta palvelutason määrittämiseksi (Liikenneviraston ohjeita 31/2015). Vaikka Liikenneviraston ohje ei ole enää voimassa, sisältää se keskeisiä näkökulmia joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelman laatimiseksi ja toimii hyvänä runkona Hämeenlinnan kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelutason määrittämiselle.

Määrällisillä tekijöillä tarkoitetaan kriteeristöissä tekijöitä, joille on annettavissa numeerinen arvo. Tällaisia tekijöitä ovat: liikennöinti-aika, vuoroväli/-määrä sekä etäisyys pysäkille. Seuraavassa taulukossa on esitetty määrälliset palvelutasotekijät kriteereineen talviajan liikenteelle ja tätä seuraavassa taulukossa kesäajan liikenteelle.

Palvelutasoluokan määräävillä kriteereillä tarkoitetaan tekijöitä, joiden perusteella tarkasteltava liikenne sijoitetaan kuhunkin palvelutasoluokkaan. Kaikkien määräävien kriteerien tulee täytyä liikenteessä, jotta palvelutasoluokka toteutuu. Määräävät kriteerit on merkitty talvi- ja kesäliikenteen taulukoissa lihavoinnilla ja tummemmalla taustavärillä. Määrääviä kriteerejä ovat:

- Liikennöinti-aika
- Vuoroväli/vuorojen määrä talven M–P ruuhka-aikoina
- Vuoroväli/vuorojen määrä talven M–P päiväliikenteessä
- Vuoroväli/vuorojen määrä kesän M–P päiväliikenteessä

Muiden kriteerien ei tarvitse välttämättä täytyä ko. palvelutasoluokan toteutumiseksi. Jos esimerkiksi luokan I määräävät kriteerit täyttyvät ja sunnuntain vuoroväli on pitempi (esim. 60 min), palvelutasoluokka on I.

Taulukko 4. Talviliikenteen määrälliset palvelutasotekijät. Palvelutasoluokan **määräivät kriteerit** ovat **lihavoituja** ja tummemmalla taustalla. Muut kriteerit ovat suosituksia.

TALVI- LI- KENNE	Soveltamis- aika	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
Liiken- nöinti- aika	Ma-to	5.30–23.30	6.00–22.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00	n. 9.30–11 ja 11.30–13
	Pe	5.30–01.30	6.00–23.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00	
	La	6.00–01.30	7.00–23.30	9.00–21.30	9.00–18.00	10.00–15.00	Tarpeen mukaan	–	-
	Su	7.00–23.30	9.00–21.30	11.00–18.30	12.00–17.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	–	-
Vuoro- väli/ vuoro- määrä	Ruuhka (n. klo 7–9 ja 15–17)	≤ 10 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≥ 1 vuoro tunnissa	3–5 vuoroa/ suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työ- matka- ja/tai asiointiyhteys)	1–2 vuoroa/ suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työ- matka- ja/tai asiointiyhteys)	-
	Arkipäivä klo 9–14	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kah- dessa tunnissa			Asiointiyh- teys kyläkes- kukseen ja takaisin
	Arjen varhais- silta klo 18–20	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	–	–	–	-
	Lauantaisin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kah- dessa tunnissa	1–4 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	–	-
	Sunnuntaisin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kah- dessa tunnissa	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	-	-
	Varhaisaamu ja myöhäisilta (kaikki päivät)	≤ 30 min	≤ 60 min	–	–	–	–	–	-
	Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kah- dessa tunnissa	–	–	–	–	–	-
Kävelyetäisyys pysäkillä	≤ 400 m	≤ 500 m	≤ 800 m	–	–	–	–	-	

Taulukko 5. Kesäliikenteen määrälliset palvelutasotekijät. Palvelutasoluokan **määräivät kriteerit** ovat **lihavoituja** ja tummemmalla taustalla. Muut kriteerit ovat suosituksia.

KESÄ- LIKENNE	Soveltamis- aika	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
Liiken- nöinti- aika	Ma-to	5.30–23.30	6.00–22.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00	n. 9.30–11 ja 11.30–13
	Pe	5.30–01.30	6.00–23.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00	
	La	6.00–01.30	7.00–23.30	9.00–21.30	9.00–18.00	10.00–15.00	Tarpeen mukaan	–	
	Su	7.00–23.30	9.00–21.30	11.00–18.30	12.00–17.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	–	
Vuoroväli/ vuoro- määrä	Ruuhka (n. klo 7–9 ja 15–17)	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro tunnissa	1–2 vuoroa/ suunta/vrk (työ- matka- ja/tai asiointiyhteys)	0–2 vuoroa/ suunta/vrk (työ- matka- ja/tai asi- ointiyhteys)	Asiointiyh- teys kyläkes- kukseen ja takaisin
	Arkipäivä klo 9–14	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kah- dessa tunnissa			
	Arjen varhais- silta klo 18–20	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	–	–	–	
	Lauantaisin	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kah- dessa tunnissa	1–4 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	–	
	Sunnuntaisin	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kah- dessa tunnissa	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	–	
	Varhaisaamu ja myöhäisilta (kaikki päivät)	≤ 30 min	≤ 60 min	–	–	–	–	–	
	Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kah- dessa tunnissa	–	–	–	–	–	
Kävelyetäisyys pysäkillä	≤ 400 m	≤ 500 m	≤ 800 m	–	–	–	–		

Liikennöintiajalla tarkoitetaan ensimmäisen lähdön saapumisaikaa keskustaan ja viimeisen lähdön lähtöaikaa keskustasta. Koska liikennöintiaika on määräävä kriteeri, täytyy liikennöintiajan täyttyä ko. palvelutasoluokan mukaisesti. Hämeenlinnassa liikennöintiajat eivät täytä palvelutasoluokan I kriteerejä ja tästä syystä ko. palvelutasoluokkaa ei seudulla ole. Liikenne voi alkaa aiemmin ja päättyä myöhemmin esimerkiksi työmatkatarpeiden mukaan. Parhaimmissa palvelutasoluokissa tarjotaan viikonloppuisin pidennettyä yöliikennettä.

Vuorovälien osalta on esitetty kunkin palvelutasoluokan maksimivuoroväli. Lihavoituna on esitetty määräävät vuorovälit, joita pitempiä vuorovälit eivät saa ko. palvelutasoluokassa olla. Muut maksimivuorovälit ovat suosituksia. Kun vuoroväli on yli 2 tuntia, määritellään päivittäinen **vuoromäärä** suuntaa kohden. Päivittäisen vuoromäärän täytyy kuitenkin toteutua palvelutasoluokan liikennöintiaikoina. Erityisesti maaseutuliikenteessä vuorojen määrä voi koulujen loma-aikoina olla vähäisempää kuin koulupäivinä.

Vuorovälit on esitetty tietyille poikkileikkausajankohdille. Alueellisten olosuhteiden mukaan vuorovälit voidaan määritellä tarkemmin tai tehdä tarkemmat päätökset vasta jatkosuunnitteluvaiheissa. Esimerkiksi klo 14–15 voidaan alueellisen tarpeen mukaan soveltaa joko päivä- tai ruuhka-ajan vuorovälejä.

Tiheävuorovälisessä kaupunkiliikenteessä säännöllinen vuoroväli on tärkeä palvelutasotekijä. Parhaimmissa palvelutasoluokissa se mahdollistaa joukkoliikenteen käyttäjälle matkustamisen jopa ilman aikatauluun katsomista. Kun liikenne on harvempaa, korostuu tarve liikenteen sovittamiseksi koulu- ja työmatka-aikoihin. Tällöin tasaista vuoroväliä tärkeämpi palvelutasotekijä on, että vuorot liikennöivät asiakkaiden kannalta oikeaan aikaan. Sen vuoksi liikenteen ollessa vähäisempää, vuorojen määrä on vuoroväliä tärkeämpää.

Kesäajalla tarkoitetaan tässä ohjeessa aikaa koulujen kevätlukukauden päättymisestä syyslukukauden alkuun. Kesällä kriteerit ovat pääosin samoja kuin talvella. Ruuhka-ajoiksi ei ole kuitenkaan esitetty tiheämpää vuoroväliä, vaan vuorovälit voivat olla samoja kuin päiväliikenteessä. Alimmissa palvelutasoluokissa on mahdollistettu, ettei liikennettä ole kaikkina talvisin liikennöitävinä viikonpäivinä. Luokassa VII tarjotaan talvisin säännöllistä koulu- ja asiointiliikennettä, mutta kesällä liikennettä ei ole välttämättä lainkaan.

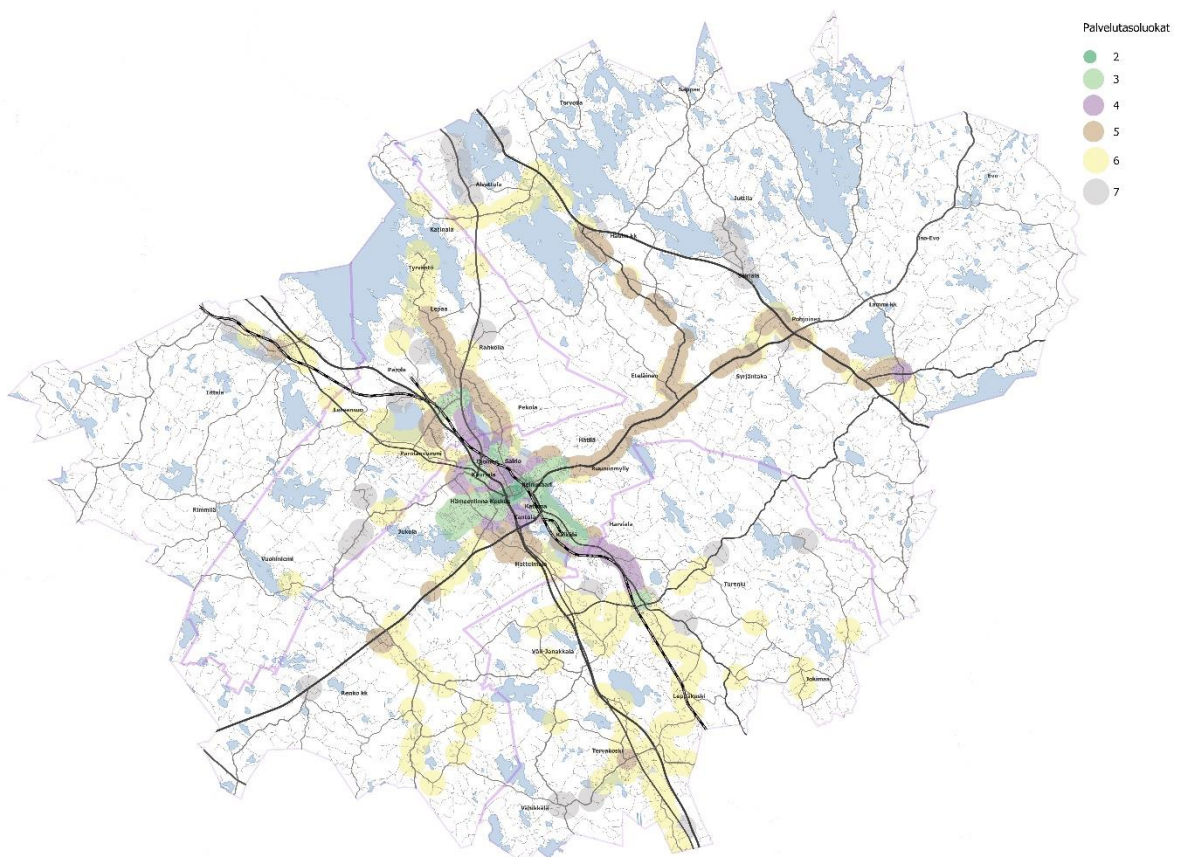
Kävelyetäisyys pysäkillä on määritelty todellisena kävelyetäisyytenä. Todellinen kävelyetäisyys on arviolta noin 1,3-kertainen linnuntie-etäisyyteen verrattuna. Etäisyyttä pysäkillä voidaan mitata etäisyytenä asuinpaikasta, koulusta, työpaikasta tai asiointipaikasta lähimmälle pysäkillä tai asemalle.

Mikäli liikutaan polkupyörällä, etäisyys pysäkillä voi olla pidempi. Tällöin täytyy kuitenkin ottaa huomioon, että pysäkillä on polkupyörän pysäköintimahdollisuus. Etäisyydet raideliikenteen asemille ja runkolinjojen sekä runkoyhteyksien pysäkeille voivat olla pidempiä. Etäisyys pysäkillä on määritelty vain kolmessa ylimmässä palvelutasoluokassa, sillä näissä luokissa se on selkeä kilpailutekijä kulkutavan valinnassa.

4.2.2. Nykyinen palvelutaso

Hämeenlinnan seudun joukkoliikenteen nykyisin toteutuvaa palvelutasoa on analysoitu hyödyntämällä koko seudun pysäkkikohtaisia aikatauluja ja vertaamalla tätä kautta määritettyä palvelutarjontaa Liikenneviraston (nyk. Traficom) ohjeistukseen palvelutasoluokkien kriteereistä. Analyysin lähtöaineistona on pidetty talviaikatauluja liikennöintikaudella 2019–2020, jolloin koronapandemia ei ole aiheuttanut liikennöinnin supistamisia.

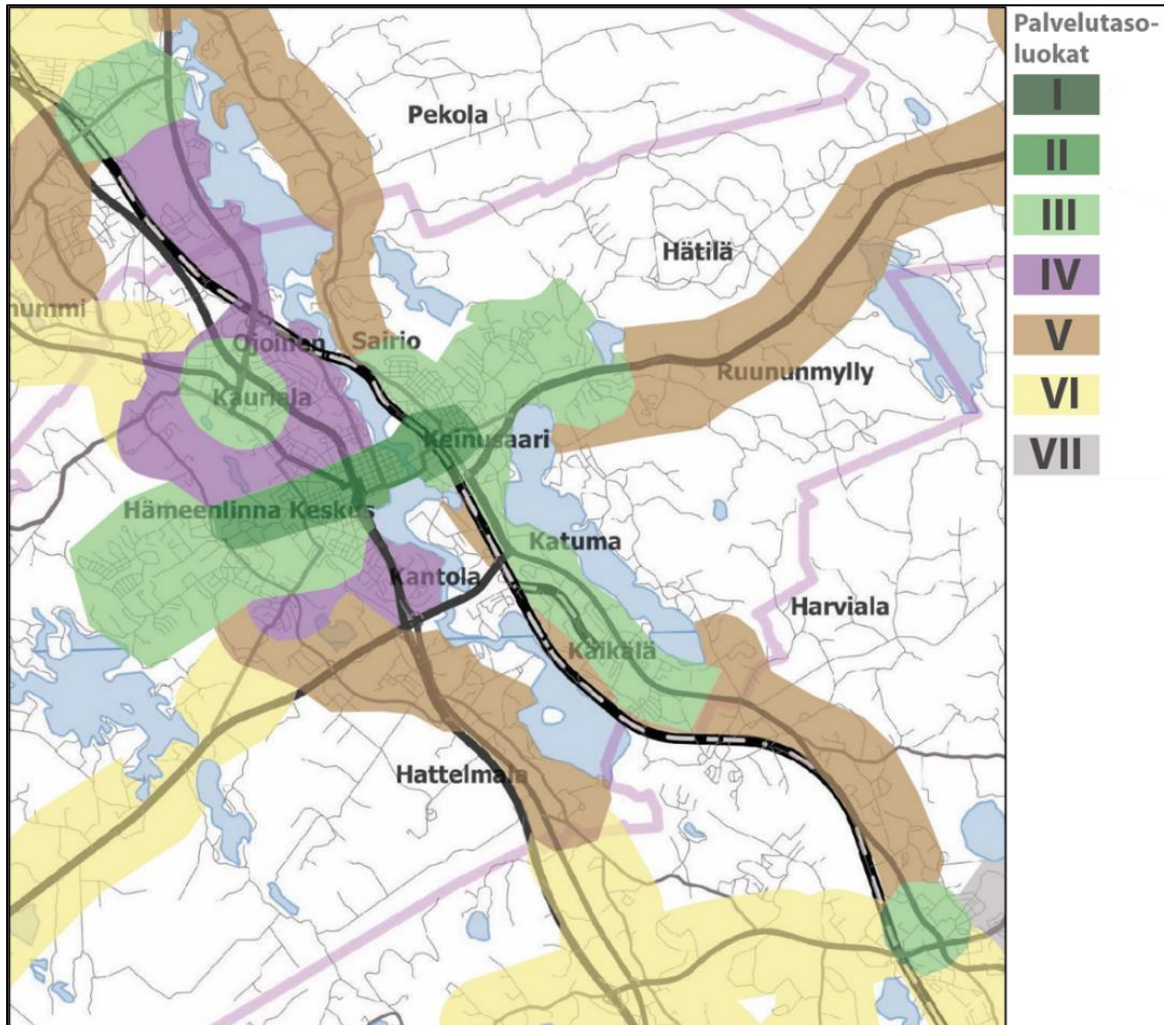
Nykyinen palvelutaso rautatieaseman ja sairaalan välillä on enimmäkseen palvelutasoluokkaa II. Suurin este sille, ettei palvelutaso I toteudu Hämeenlinnan seudulle, on liikennöintiajan suppeus erityisesti iltaliikenteessä. Palvelutasoluokka ykkösen liikennöintiajan tulisi ulottua myös ma-to klo 23.30 asti. Myös Turengin ja Parolan välinen joukkoliikennekäytävä on nähtävissä nykytilanteessa. Reitillä palvelutaso asettuu luokkiin III ja IV.



Kuva 27. Nykyisen palvelutason analyysi koko Hämeenlinnan seudun joukkoliikenteen alueella perustuen liikennöintikauden 2019–2020 liikennetarjontaan. (Pohjakartta @Maanmittauslaitos)

4.2.3. Palvelutaso kaupunkialueilla

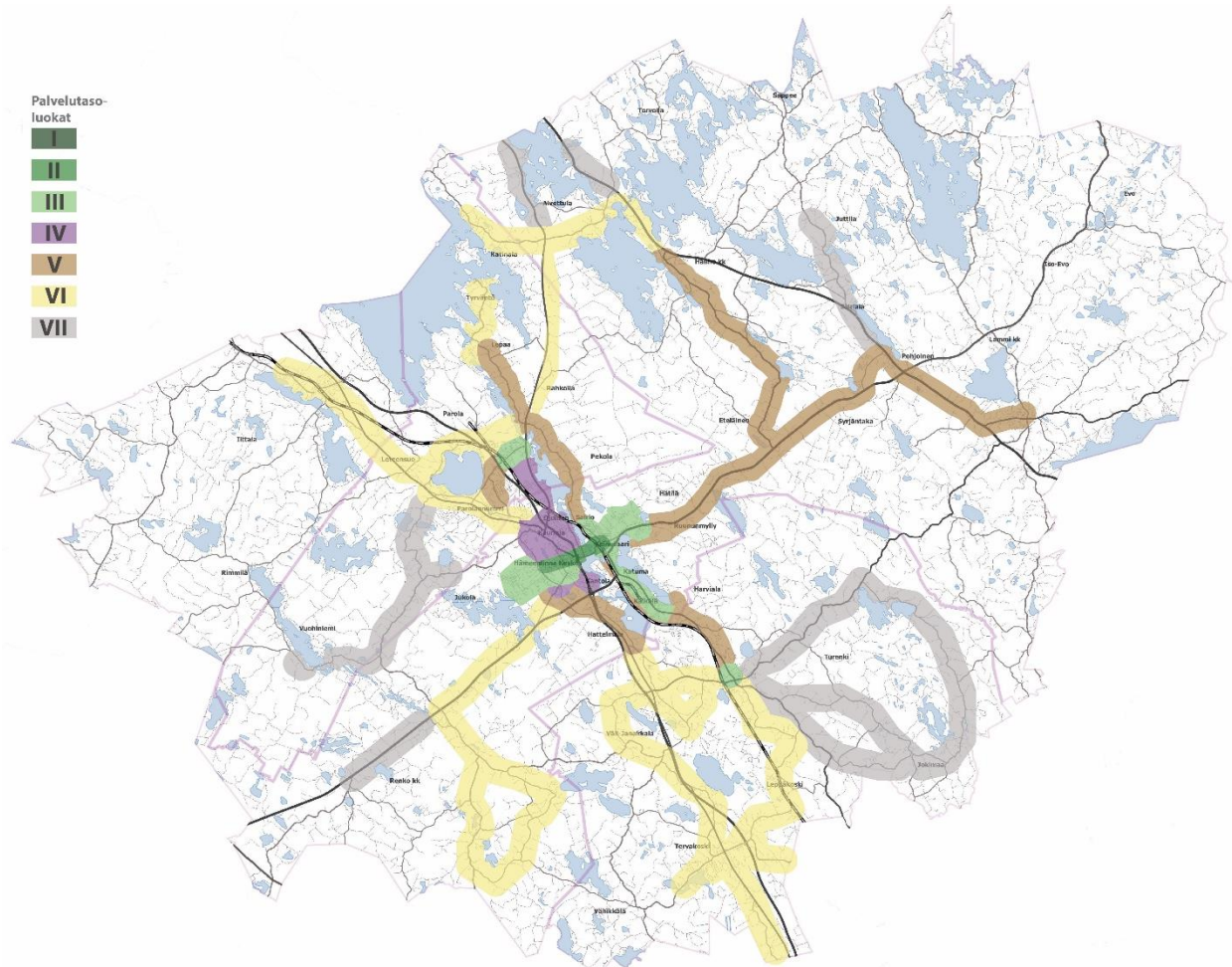
Joukkoliikenteen palvelutason on esitetty olevan kaupunkialueella pitkälti nykyisen tasoinen. Palvelutasoalueita on jonkin verran laajennettu Ruununmyllyn alueella sekä Rastikankaalla. Palvelutason ei ole kuitenkaan esitetty parannuksia nykyiseen nähden. Palvelutasa on alennettu Aulangolla nykyiseen palvelutasoon nähden, koska alueen matkustajamäärät ovat vähäisiä.



Kuva 28. Joukkoliikenteen palvelutaso vuodelle 2030 Hämeenlinnan kaupunkialueella.

4.2.4. Palvelutaso seutuliikenteessä

Kaupunkiliikenteen ulkopuolella olevan liikenteen palvelutasoa ei ole esitetty parannettavaksi. Palvelutaso paranee kuitenkin jonkin verran, koska palveluliikennettä on esitetty kehitettävän. Lisäksi nykyisin suljettuja koulukuljetuksia on esitetty avattavaksi säännölliseksi joukkoliikenteeksi. Nämä toimenpiteet parantavat paikoin joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia haja-asutusalueilla ja kaupunkiliikenteen ulkopuolisissa taajamissa.



Kuva 29. Joukkoliikenteen palvelutaso vuodelle 2030 koko Hämeenlinnan seudun joukkoliikenteen liikennöintialueella.