

Raaseporin joukkoliikenteen palvelutaso 2022–2025



Syyskuu 2021



Esipuhe

Raaseporin kaupunki on toiminut tieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena 1.4.2019 lähtien, ja vastannut alueensa joukkoliikenteen palvelutasosta. Tämä selvitys on Raaseporin kaupungin ensimmäinen palvelutasomääritys, ja koskee vuosia 2022–2025.

Palvelutasomäärityksen tavoitteena on kuvata, millaista joukkoliikenteen palvelutason tulee Raaseporin toimivalta-alueella olla ottaen huomioon alueen asukkaiden liikkumistarpeet, valtion ja kuntien tavoitteet, markkinaehtoisen liikenteen tarjonnan ja käytettävissä olevan rahoituksen. Tarkoitus on, että palvelutasomääritys auttaa Raaseporin kaupunkia sen tehtävissä joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena ja ohjaa osaltaan jatkossa Raaseporia joukkoliikenteen järjestämispäätöksessä ja liikenteen hankinnoissa.

Työtä ovat ohjanneet seuraava Raaseporin kaupungin edustajat:

- Tina Nordman, Raaseporin kaupunki, pj.
- Henri Nevakivi, Raaseporin kaupunki
- Jennifer Gammals, Raaseporin kaupunki
- Katja Roni, Raaseporin kaupunki
- Josefin Mannström, Raaseporin kaupunki

Ohjausryhmä on kokoontunut työn aikana neljä kertaa. Työn konsulttina on toiminut WayStep Consulting Oy, jossa työstä vastasi DI, KTM Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy.



Sisällys

Esipuhe	3
1. Toimivaltainen viranomainen ja palvelutason määrittely.....	7
1.1 Raasepori tieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena	7
1.2 Viranomaisen toimivalta joukkoliikennekysymyksissä.....	7
1.3 Kunta joukkoliikenteen järjestäjänä.....	7
1.4 Palvelutasomäärittelyn tavoitteet ja rooli.....	8
1.5 Palvelutasomäärittelyn käyttötarkoitus	8
1.6 Palvelutasomäärittelyn sisältö	8
1.7 Palvelutasomäärittelyn aikajänne ja muutokset.....	8
1.8 Sanasto	9
2. Toimintaympäristö	11
3. Joukkoliikenteen nykytila ja kehitysnäkymät	13
3.1 Joukkoliikenteen tarjonta.....	13
3.2 Henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen rahoitus.....	15
3.3 Joukkoliikenteen kehittämistarpeet.....	18
3.4 Koronan vaikutus joukkoliikenteen kysyntään.....	19
3.5 Joukkoliikenteen käyttövoimat	20
4. Palvelutasokriteerit ja analyysi.....	22
4.1 Palvelutasokriteerit	22
4.2 Seudullisen liikenteen palvelutaso	23
4.3 Raaseporin sisäisen liikenteen palvelutaso	24
5. Palvelutasotavoitteet	26
5.1 Palvelua erilaisiin käyttötarpeisiin.....	26
5.2 Liikenteelliset tavoitteet.....	27
5.3 Laadulliset tavoitteet.....	31
6. Vaikutukset.....	32



1. Toimivaltainen viranomainen ja palvelutason määrittely

1.1 Raasepori tieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena

Tieliikenteen toimivaltainen viranomainen on EU:n palvelusopimusasetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista) mukainen viranomainen tai viranomaisten ryhmittymä, jolla on valtuudet toimia tie- ja rautatieliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella. Tieliikenteen toimivaltainen viranomainen toimii alueensa joukkoliikenneviranomaisena. Suomen tie- ja rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset määrittävät liikennepalvelulaissa. Raaseporin kaupunki on toiminut tieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena omalla alueellaan 1.4.2019 lähtien. Tieliikenteen toimivaltaisesta viranomaisesta käytettiin aiemmin nimitystä joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen.

1.2 Viranomaisen toimivalta joukkoliikennekysymyksissä

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

Palvelutason määrittely perustuu EU:n palvelusopimusasetukseen. Laki liikenteen palveluista (320/2017) ei edellytä tieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen vahvistusta palvelutasomääritykselle, mutta jotta EU:n palvelusopimusasetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista) mukainen päätös joukkoliikenteen järjestämistavasta voidaan tehdä, tulee toimivaltaisella viranomaisella olla käsitys tavoiteltavasta palvelutasosta.

1.3 Kunta joukkoliikenteen järjestäjänä

Kunnilla ei ole velvollisuutta järjestää joukkoliikennettä. Kuntien henkilökuljetuksia järjestämään tai korvaamaan velvoittavia säädöksiä sen sijaan on perusopetuslaissa (628/1998), sosiaalihuoltolaissa (1301/2014), vammaispalvelulaissa (380/1987), kehitysvammalaissa (519/1977) sekä terveydenhuoltolaissa (1326/2010). Lisäksi Laki lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta (48/1997) velvoittaa valtiota korvaamaan näiden nk. toisen asteen oppilaitosten opiskelijoiden koulumatkakustannuksia. Tuen maksaa Kansaneläkelaitos.

1.4 Palvelutasomäärittelyn tavoitteet ja rooli

Palvelutasomäärittelyn tavoitteena on kuvata, millaista joukkoliikenteen palvelutason tulisi olla Raaseporin toimivalta-alueella ottaen huomioon alueen asukkaiden liikkumistarpeet, valtion ja kuntien joukkoliikenteen kehittämistavoitteet, markkinaehtoisen liikenteen tarjonnan sekä käytettävissä olevan rahoituksen.

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

1.5 Palvelutasomäärittelyn käyttötarkoitus

Palvelutasomäärittely ohjaa jatkossa Raaseporin joukkoliikenteen kehittämistä ja hankintoja. Palvelutasomäärittelyn mukaisia joukkoliikennepalveluja on tarkoitus hankkia siltä osin, kun asetetut määrälliset tai laadulliset tavoitteet eivät toteudu markkinaehtoisesti.

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

1.6 Palvelutasomäärittelyn sisältö

Palvelutasomäärittely koskee ensisijaisesti Raaseporin kaupungin sisäisiä yhteyksiä. Uudenmaan ELY-keskus on määrittänyt palvelutasotavoitteet kuntien väliselle liikenteelle.

Palvelutasomäärittely koskee juna- ja linja-autoliikennettä, ja sisältää Raaseporin alueella liikennöitävän markkinaehtoisen liikenteen, ELY-keskuksen sopimusliikenteen ja Raaseporin kaupungin sopimusliikenteen.

1.7 Palvelutasomäärittelyn aikajänne ja muutokset

Palvelutaso määritetään seuraavaksi nelivuotiskaudeksi vuosille 2022–2025. Raaseporin kaupungin tavoitteena on siirtyä hankinnoissa hieman pidempiin 2–3-vuotisiin sopimuskausiin, joten palvelutasomäärittelyssä tulee näyttää suuntaviivat sopimuskauden yli.

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

Palvelutasomäärittelyyn tehdään muutoksia ainakin seuraavissa tilanteissa:

- rahoituskehys muuttuu, hintataso tai esimerkiksi kalustovaateet muuttuvat oleellisesti
- raideliikenteen tai markkinaehtoisen liikenteen tarjonnassa tulee isoja muutoksia
- matkustus ei palaudu koronapandemian jälkeen ennakoidusti.

1.8 Sanasto

Palvelusopimusasetus eli PSA (trafikavtalsförordning). Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista. Asetus määrittelee toimenpiteet ja menettelytavat, joita käyttäen toimivaltainen viranomaisena saa puuttua markkinoiden toimintaan. Asetusta sovelletaan rautateiden ja muiden raideliikennemuotojen sekä maanteiden julkisen henkilöliikenteen kansalliseen ja kansainväliseen harjoittamiseen.

Toimivaltainen viranomaisena (behörig myndighet). Palvelusopimusasetuksen mukainen viranomaisena tai viranomaisena ryhmittymä, jolla on valtuudet toimia tie- ja rautatieliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella. Suomen tie- ja rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset määritellään liikennepalvelulaissa.

Markkinaehtoiset liikennepalvelut (trafiktjänster på marknadsvillkor). Markkinaehtoiset palvelut syntyvät liikenteenharjoittajan oman suunnittelun ja hinnoittelun pohjalta ilman julkista rahoitusta.

Sopimusliikenne (kontraktsbunden trafik). Julkisten hankintasäädösten mukaisesti hankittua liikennettä.

Täydentävä lisäosto (tilläggsköp). Tieliikenteen toimivaltaisen viranomaisena mahdollisuus parantaa tietyn reitin tai maantieteellisen alueen markkinaehtoisen liikenteen palvelutasoa ostamalla reittiin liittyviä lisäpalveluita, kuten uusia vuoroja. Täydentävä lisäosto edellyttää erillisen hankintasopimuksen.

Kuntien henkilökuljetukset (kommunala persontransporttjänster). Kuntien järjestämät lakisääteiset tai harkinnanvaraiset kuljetuspalvelut, joiden hankinnassa tai korvaamisessa ei sovelleta palvelusopimusasetusta. Tällaisia kuljetuksia ovat esimerkiksi perusopetuslain, vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetuspalvelut.

Laadulliset palvelutasotekijät (kvalitativa servicefaktorer). Matkustajan kokemia matkan palvelutason liittyviä ominaispiirteitä, joita ei voida täsmällisesti mitata. Laadullisia palvelutasotekijöitä ovat esimerkiksi asiakaspalvelun laatu, turvallisuus, matkan hallittavuus ja matkustusmukavuus.

Määrälliset palvelutasotekijät (kvantitativa servicefaktorer). Mitattavissa olevat palvelutasotekijät, kuten joukkoliikenteessä kävelymatkan pituus, matka-aika, liikennöinti-aika ja vuoroväli.

Palvelutasokriteerit (servicenivåkrav). Tarjonnan palvelutasotekijälle asetettuja luokiteltuja ohjearvoja, jotka määräävät harjoitetun liikenteen palvelutasoluokan.

Palvelutasoluokka (servicenivåklass). Joukkoliikenteen palvelutasoa tietyllä alueella tietyntyyppisen ajankohtana. Palvelutasoluokille määritellään kriteerit, jolloin eri alueiden palvelutasoja voidaan vertailla.

Palvelutasomäärittely (definiering av servicenivå). Tietyllä alueella tavoiteltavan joukkoliikenteen palvelutason kuvaaminen käytettyjen palvelutasotekijöiden avulla.

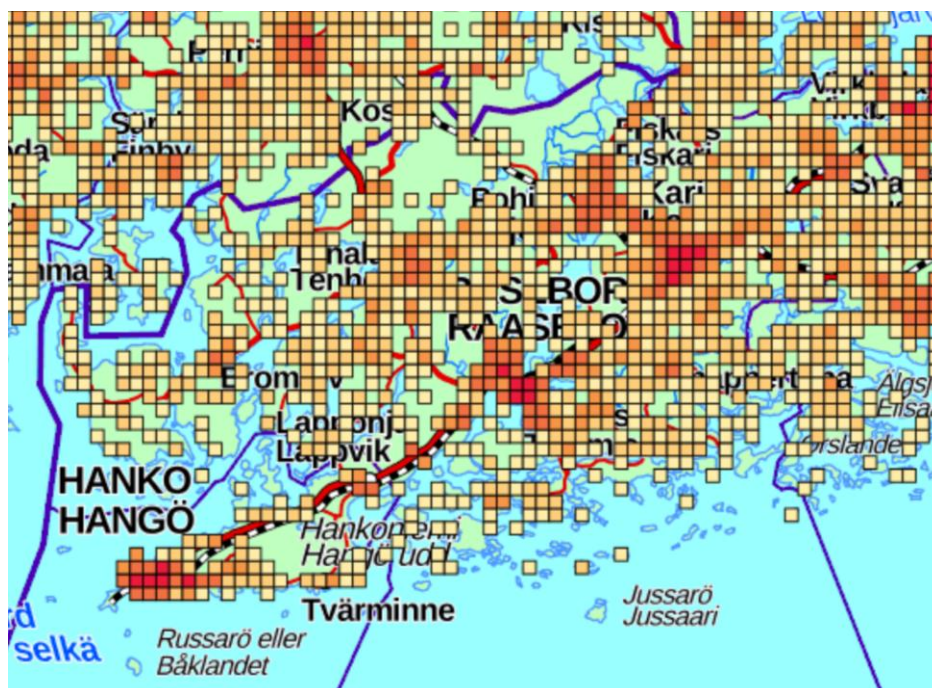
Palvelutasotavoite (servicenivåmål). Joukkoliikenneyhteyksien suunnittelussa kullekin tarkastellulle palvelutason osatekijälle, kuten esimerkiksi vuorovälille tai kävelymatkalle, asetettu palvelutasoluokkakohmainen tavoitetaso.

Sanaston lähde: https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/opas_2018-01_henkiloliikenteen_palveluiden_web.pdf



2. Toimintaympäristö

Raaseporissa on asukkaita 27 528 (Tilastokeskus 30.12.2020). Viimeisen 5 vuoden aikana väkimäärä on pienentynyt 3,1 %. Yli 64-vuotiaita on 27,6 % väestöstä, eli 7587 henkilöä. Suurimmat taajamat ovat Tammisaari (n. 9000 asukasta) ja Karjaa (n. 8000 asukasta) sekä Pohja (n. 2000 asukasta). Väestö on painottunut radan/valtatie 25 ja kantatien 111 varsille.



Kuva 1. Väestö vuonna 2019 1x1 km ruuduissa. Lähde www.paikkatietoikkuna.fi; Maanmittauslaitos/Tilastokeskus

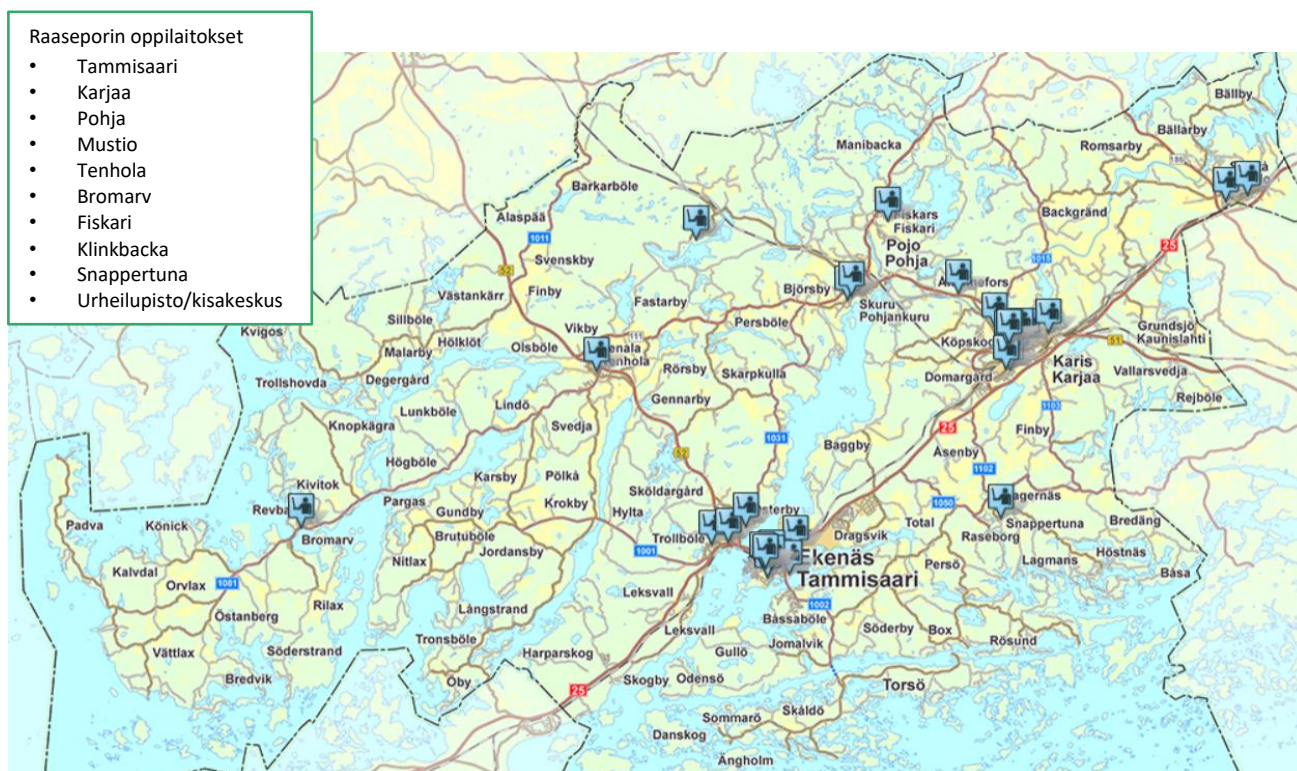
Kaavoitusohjelman mukaan lähivuosina eniten kasvavat alueet ovat Karjaan keskusta, 400–500 asukasta, Gammelbodan asuntoalueen laajennus, 150–200 asukasta, Tammiharjun sairaalan lähialueet, 200–250 asukasta ja Pohjan kirkonkylä, 150–200 asukasta.

Raaseporilaiset pendelöivät vilkkaasti. Pääkaupunkiseudulle pendelöi yli 1300 henkilöä ja naapurikuntin Lohjalle ja Hankoon yli 500 henkilöä molempiin. Hangosta, Lohjalta ja Inkoosta pendelöi kustakin reilu 200 henkilöä Raaseporiin. Pendelöintitiedot ovat vuodelta 2017. Tämän jälkeen Lohja sairaalan toiminta-alue on laajentunut, ja pendelöinti Lohjan suuntaan on voinut edelleen lisääntyä.

Taulukko 1. Raaseporin suurimmat pendelöintivirrat. Lähde: Joukkoliikenteen palvelutaso 2021–2024 Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella.

Pendelöintikunta	Pendelöijä
Helsinki	737
Hanko	566
Lohja	556
Espoo	286
Kirkkonummi	181
Inkoo	172
Vantaa	119

Raaseporissa on 21 perusopetusta antavaa koulua. Raaseporissa toimii kolme lukiota: Ekenäs gymnasium, Karis-Billnäs gymnasium ja Karjaan lukio.



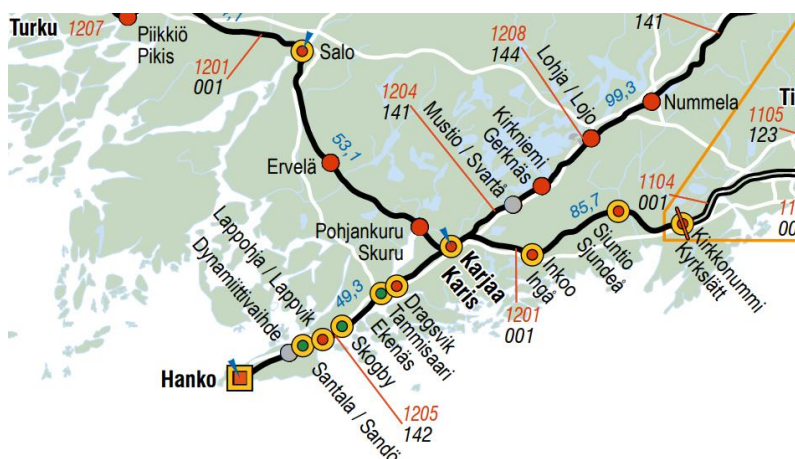
Kuva 2. Raaseporin oppilaitokset. Lähde: Raaseporin kaupunki

3. Joukkoliikenteen nykytila ja kehitysnäkymät

3.1 Joukkoliikenteen tarjonta

Raaseporin joukkoliikennetarjonta muodostuu raideliikenteestä, markkinaehtoisesta joukkoliikenteestä, ELY-keskuksen ostoliikenteestä sekä Raaseporin ostoliikenteestä. Keskeinen haaste liikennepalveluiden kokonaisvaltaisessa kehittämisessä on usean liikenteenjärjestämistavan yhteensovittelu.

Junaliikenne muodostaa Raaseporin joukkoliikenteen rungon. Karjaalla pysähtyvät Helsingin ja Turun välillä kulkevat junat 1–2 tunnin välein. Matka-aika Helsinkiin on 55 min. Tammisaaren ja Karjaan välillä kulkee taajamajuna 2–3 tunnin välein. Matka-aika on 12 minuuttia.¹ Tammisaaresta junayhteys Helsinkiin on vaihdollinen. Matka-aika junalla Tammisaaresta Helsinkiin on vaihtoehtoinen 1 h 15 min.



Kuva 3. Valtion rataverkko ja liikennepaikat v. 2021. Lähde: Väylävirasto

Markkinaehtoisen liikenteen tarjonta vaihtelee, mutta painottuu kouluvuoteen. Eniten markkinaehtoista liikennettä on Tammisaaren ja Karjaan välillä, jossa tarjonta on erinomainen. ELY-keskus ostaa yhdessä alueen kuntien kanssa kuntarajat ylittävää joukkoliikennettä. ELY-keskuksen ostovuoroja on mm. Hangosta Tammisaaren kautta Karjaalla ja Lohjalle, Karjaalta Inkoon ja Kirkkonummen kautta Helsinkiin sekä Karjaalta Lohjalle.

Raaseporin kaupungin ostoliikennettä talvikaudella (tilanne kevät 2021) on seuraavasti

- Fiskari–Karjaa välillä arkisin 9 vuoroa/suunta (lisäksi yhteysvälillä markkinaehtoista liikennettä 5 vuoroa/suunta)

¹ Syksyllä 2021 juna on korvattu junabussilla ratatöiden vuoksi. Matka-aika Karjaa–Tammisaari bussilla on 19 minuuttia.

-
- Bromarvin ja Tammisaaren välillä 4 vuoroa/suunta (lisäksi yhteysvälillä markkinaehtoista liikennettä 1 vuoro/suunta)
 - Tammisaaren ja Karjaan välillä 4 vuoroa/suunta (lisäksi yhteysvälillä markkinaehtoista liikennettä 10 vuoroa/suunta).

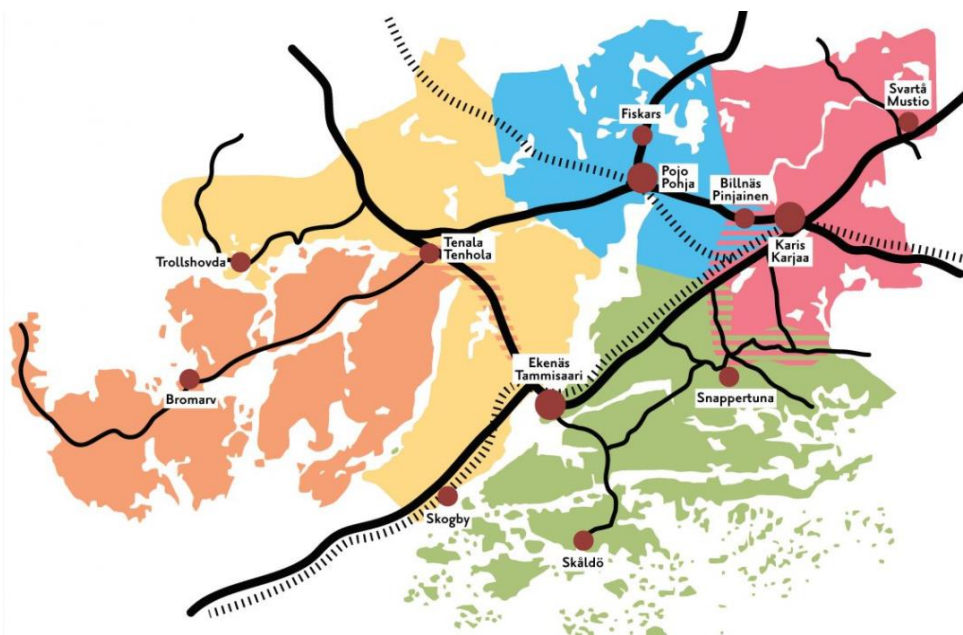
Kaupungin ostoliikennettä kesällä on seuraavasti

- Fiskari–Karjaa välillä arkisin 7–8 vuoroa/suunta (yhteysvälillä ei markkinaehtoista liikennettä)
- Bromarvin ja Tammisaaren välillä 2 vuoroa/suunta (yhteysvälillä ei markkinaehtoista liikennettä)
- Tammisaaren ja Karjaan välillä 6–7 vuoroa/suunta (lisäksi yhteysvälillä markkinaehtoista liikennettä 1 vuoroa/suunta).

Raaseporin kaupunki on pyrkinyt parantamaan joukkoliikenteen palvelutasoa avaamalla koulukuljetusreittejä mahdollisuuksien mukaan kaikille avoimiksi. Kaikille matkustajille avoimia koulukuljetusreittejä ovat seuraavat:

- 4d Vanha Rannikontie th -Törvesbro –Karjaa
- 5e Backgränd –Karjaa
- 7g Mustion ruukki – Mustion keskusta
- 8h Osmundsböle – Vallarsvedja –Karjaa
- 10j Grundsjo –Karjaa
- 13m Vättlax – Bromarv
- 14n Nitlax – Krokby –Tenhola
- 15o Tammisaari – Prästkulla – Tenhola
- 16p Trollshovda – Tenhola
- 17q Leksvall – Tammisaari
- 18 r Finby posti – Svedjekulla – Tenhola
- 21u Nitlax – Tammisaari
- 22v Skåldö – Tammisaari
- 24x Höstnäs – Snappertuna
- 25y Snappertuna koulu – Tammisaari
- 26z Harparskog – Tammisaari
- 27ä Gammelboda – Tammisaari – Langansböle – Tammisaari

Raaseporissa on toiminut ostoliikenteenä myös kyläbussiliikenne, jolla on tarjottu kutsupohjaisesti asiointimahdollisuuksia eri puolille kuntaa. Liikenne kuitenkin päättyi kesäkuussa 2021 vähäisen kysynnän ja kaupungin säästötoimenpiteiden takia.



Kuva 4. Asiointia palveleva, kutsuohjattu kyläbussiliikenne. Lähde: Raaseporin kaupunki.

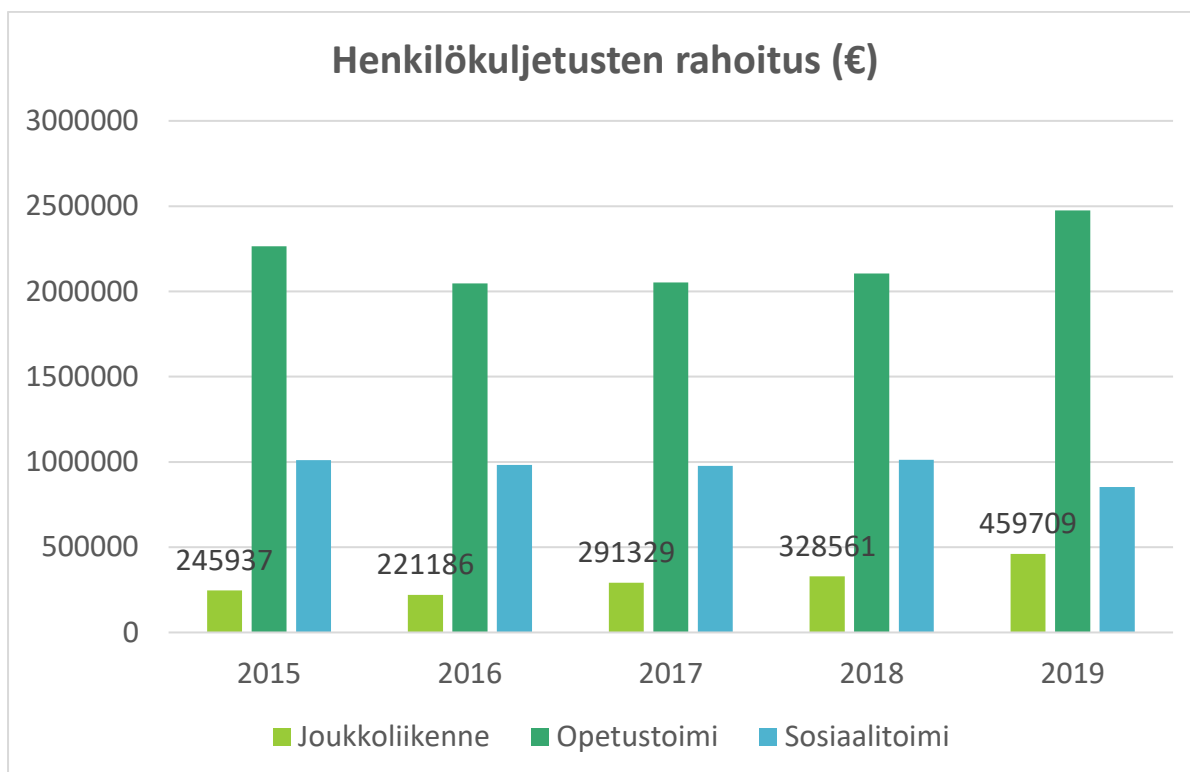
3.2 Henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen rahoitus

Raaseporin kaupunki rahoitti henkilökuljetuksia vuonna 2019 yhteensä 3,8 miljoonalla eurolla. Opetustoimen kuljetusten osuus rahoituksesta on lähes 2,5 miljoonaa euroa, mutta summa sisältää myös matkaliput, joita oppilaille on hankittu kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen.

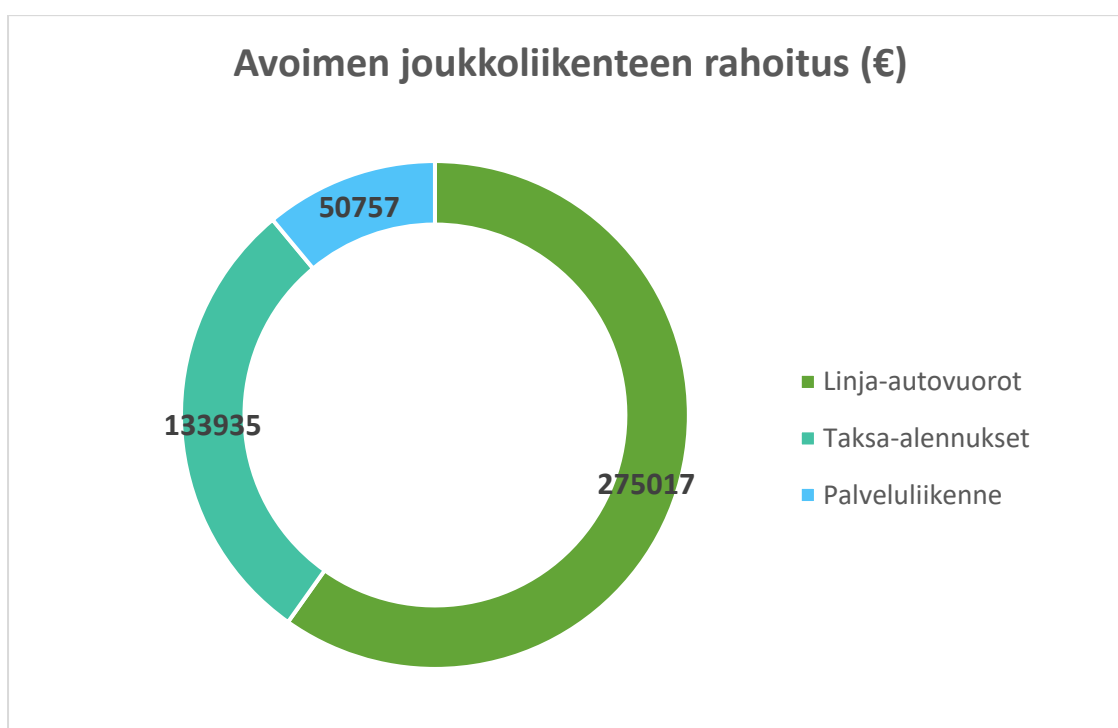
Kaikilla avoimen joukkoliikenteen rahoitus on noin 420 000 euroa. Pääosa rahoituksesta käytetään linja-autovuorojen ostamiseen. Kaupunki hankkii linja-autoliikennettä yhdessä ELY-keskuksen kanssa sekä kaupungin omana ostoliikenteenä.

Taulukko 2. Raaseporin kaupungin joukkoliikennebudjetti ja toteuma

Vuosi	Budjetti	Toteuma
2019	599 000€	472 000€
2020	601 000€	538 000€
2021	432 000€	418 000€



Kuva 5. Raaseporin rahoitus henkilökuljetuksiin ja joukkoliikenteeseen. (lähde: VALLU)



Kuva 6. Kaikille avoimen joukkoliikenteen rahoitus. (lähde: VALLU)

Jos Raaseporin joukkoliikenteen rahoitusta vertaillaan muutamaa muuhun vastaavankokoiseen kaupunkiin, havaitaan, että henkilökuljetusten kokonaisrahoitus on kutakuinkin keskitasoa, mutta avoimeen joukkoliikenteeseen panostetaan vähemmän kuin vastaavankokoisissa kaupungeissa keskimäärin.

Taulukko 3. Kaikille avoimen joukkoliikenteen rahoitus v. 2019 esimerkikaupungeissa. Lähde VALLU.

Alue	Asukasluku*	Linja-autovuorot	Taksivuorot	Taksaalennukset	Palveluliikenne	Yhteensä
Imatra	26 329	1517537,00	4561,00	161125,00	78810,00	1762033,00
Savonlinna	32 872	721858,00	112652,00	9755,00	178493,00	1022758,00
Kajaani	36 570	1565318,18			29800,00	1595118,18
Sastamala	24 140	55505,00		27778,00	137379,00	220662,00
Raahe	24 574	157590,00	15786,00	1740,00	156739,00	331855,00
Lohja	46 054	407399,00		248017,00	71820,00	727236,00
Nurmijärvi	43 403	3126563,97		495414,07		3621978,04
Raasepori**	27 530	275017,00		133935,00	50757,00	459709,00

* Asukasluvut suuntaa antavia.

** Raaseporin kustannuksissa on mukana kyläbussiliikenne puolelta vuodelta.

Lukuja tarkastellessa on otettava huomioon, että ne eivät ole suoraan vertailukelpoisia, koska aluerakenne vaikuttaa joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksiin ja joukkoliikenteen palvelutasossa eri alueilla on suuria eroja. Kaikissa kaupungeissa opetustoimen rahoituksesta merkittävä osa käytetään oppilaiden matkalippuihin avoimessa joukkoliikenteessä.

Taulukko 4. Henkilökuljetusten kokonaisrahoitus v. 2019 muutamassa esimerkikaupungissa. Lähde VALLU.

Seutukunta	Avoim joukkoliikenne	Opetustoimen kuljetukset	Sosiaalitoimen kuljetukset	Kuljetukset yhteensä
Imatra	1762033,00	537910,00	462823,00	2762766,00
Savonlinna	1022758,00	2179544,00	1080745,00	4283047,00
Kajaani	1595118,18	1356102,58		2951220,76
Sastamala	220662,00	2416517,00	1371941,00	4009120,00
Raahe	331855,00	1176024,21	640874,97	2148754,18
Lohja	727236,00	3204954,00	918689,00	4850879,00
Nurmijärvi	3621978,04	3454533,00	1840613,14	8917124,18
Raasepori	459709,00	2474602,00	853006,00	3787317,00

Toistaiseksi Raaseporissa kaikille avoimen joukkoliikenteen rahoitus on ollut vähäistä verrattuna henkilökuljetuksiin. Tilanne kuitenkin muuttuu, kun syksystä 2021 alkaen koulukuljetusreitit järjestetään yhä enemmän avoimena joukkoliikenteenä.

Taulukko 5. Joukkoliikenteen osuus kokonaisrahoituksesta v. 2019. Lähde VALLU.

Seutukunta	Avoim joukkoliikenne	Opetustoimen kuljetukset	Sosiaalitoimen kuljetukset	Kuljetukset yhteensä
Imatra	64 %	19 %	17 %	100 %
Savonlinna	24 %	51 %	25 %	100 %
Kajaani	54 %	46 %	0 %	100 %
Sastamala	6 %	60 %	34 %	100 %
Raahe	15 %	55 %	30 %	100 %
Lohja	15 %	66 %	19 %	100 %
Nurmijärvi	41 %	39 %	21 %	100 %
Raasepori	12 %	65 %	23 %	100 %

3.3 Joukkoliikenteen kehittämistarpeet

Joukkoliikenteen kehittämistarpeita selvitettiin asukaskyselyllä sekä liikennöitsijähaastatteluilla. Lisäksi ohjausryhmän kokouksissa käytiin keskusteluja kaupungin edustajien kanssa tunnistetuista kehittämistarpeista.

Asukkailta saatiin runsaasti joukkoliikenteen kehittämiseen liittyviä ideoita tai toiveita. Huhtikuussa järjestettyyn asukaskyselyyn saatiin lähes 700 vastausta. Vastanneista pääosa asui Karjaalla tai Tammisaaressa, mutta vastauksia saatiin kattavasti eri puolilta kuntaa. Suurin osa vastaajista oli henkilöautoilijoita. Yleisin matkatyyppi oli työmatka, mutta myös asiointi- ja vapaa-ajan matkoja vastaaja tekivät yleisesti pääasiallisena matkana. Kyselyssä yhteyden puuttuminen tai aikataulujen sopimattomuus tunnistettiin suurimmiksi joukkoliikenteen käytön esteiksi. Kiitosta saivat junavuorot, Tammisaari-Karjaa yhteysvälin palvelutaso sekä yhteydet Helsinkiin. Bussien luotettavuutta ja kuljettajien asiakaspalvelua kiitettiin ja jonkin verran kiitoksia sai myös arkisin päiväajan vuorotarjonta. Kyselyssä tuli myös runsaasti kommentteja, joiden mukaan ”mikään ei toimi” Raaseporin joukkoliikenteessä. Asukaskyselyssä tunnistettiin mm. seuraavat joukkoliikenteen kehittämistarpeet

- Lisää vuoroja
- Sujuvat liityntäyhteydet Helsingin ja Turun suuntiin lähteviin juniin
- Pidemmät vaihtoajat bussista junaan
- Lipun hintojen alentaminen, kertaliput
- Juna+bussi -lippu
- Tammisaaren ja Karjaan välisten yhteyksien parantaminen, 2 x tunnissa
- Liityntäyhteydet Tammisaaresta Karjaan juniin, samoin Fiskarista
- Lisää vuoroja Pohjasta (Karjaalle)
- Taksien helpompi tilaaminen, matkaketjut taksi+bussi
- Kutsuliikenteen kehittäminen
- Kyläbussi tai kutsuliikennettä Raaseporin sisälle
- Reitit lähelle Tammisaaren sairaalaa
- Fiskari-Pohja-Karjaa-Tammisaari, Tammisaari-Karjaa-Pohja-Fiskari, lisää vuoroja
- Koulubussit Tenholasta Karjaalle, lisää vuoroja Tenhola, Kemiö
- Tammisaareen ei enää ehdi töihin kello seitsemäksi Pohjasta ja Karjaalta päin
- Aikataulut palvelemaan vuorotyöläisiä ja muita työssäkäyviä Lohjan suuntaan Karjaa-Lohja aamulla niin että perille pääsee 6:00 7:00 8:00 ja takaisin 14:20 (lähtöaika) 15:20 16:20 ja 17:20. Myös iltaliikenne, varhaiset aamuvuorot, viikonloppuliikenne.
- Karjaan junayhteyden ylläpitäminen.
- Iltavuorot Helsingistä Karjaalle.

Liikennöitsijät nostivat haastatteluissa esille, että yhteistyö Raaseporin kaupungin kanssa on sujunut erittäin hyvin. Yhteydenpitoa on riittävästi ja se on toiminut hyvin. Raaseporin asema toimivaltaisena viranomaisena on parantanut yhteistyötä entisestään. Liikennöitsijät korostavat tarvetta sekä viralliselle että epäviralliselle vuoropuhelulle liikenteen kehittämiseksi myös jatkossa. Nopeaa reagointi mahdollisiin liikenteen korjaustarpeisiin on tärkeää.

Keskeisenä kehittämistarpeena nähdään joustava ja edullinen lippujärjestelmää poistuneen Raasepori-lipun tilalle, mikäli se vain nykyisten tukisäännösten puitteissa olisi mahdollista.

Suunnittelussa nähdään tärkeänä ottaa huomioon myös Raaseporin sisäinen matkustaminen ja sekä koululaiset ja opiskelijat että työssäkävijät. Haasteena on se, että tarvitaan säännöllistä tarjontaa, mutta kysyntää on eniten vain aamu- ja iltapäivällä.

Koulukuljetukset toimivat koulujen näkökulmasta, mutta ovat hankalia muille matkustajille, ja asiointiliikenteen hoitaminen osana koululaisvuoroja on haasteellista. Myös liian pitkä perilläolo vähentää koululaisvuorojen kysyntää asiointitarkoituksiin. Kyläbussiliikenne olisi paljon fiksumpi tapa ratkaista maaseutuliikenne, koska kyläbussiliikenteellä saataisiin paremmin asiointia palvelevat vuorot ja sopiva perilläoloaika. Aiemmassa kyläbussiliikenteessä on ollut markkinointiongelmia. Kyläbussiliikenne tuskin kuitenkaan keräisi kovin suurta kysyntää, koska maaseudulla asuvilla on usein auto, eikä tarvetta joukkoliikenteelle. Palvelu voi toki olla jollekin arvokas.

Markkinointia tulee lisätä, ja liikennöitsijät näkevät, että kaupungin rooli tässä on keskeinen. Myös koululaisvuoroista tiedottamista pitäisi parantaa. Vuoroista tietävät vain ne, joilla on koululaisia. Somessa tiedottaminen ei tavoita iäkkäitä kaupunkilaisia.

Kilpailutuksia tulee jatkuvasti kehittää. Kilpailutuksissa tulisi ottaa huomioon enemmän muita kriteerejä hinnan lisäksi. Nykyisin osa kaupungin hankinnoista on kilpailutettu liian suurelle kalustolle

Markkinaehtoisessa liikenteessä toistaiseksi koronan jälkeinen nousu näkyy vähäisessä määrin. Etätyöt vähentävät joukkoliikenteen kysyntää. Normaaliopetus kuitenkin jatkuu ja ammattikouluvuorot pystytään ehkä pitämään markkinaehtoisena liikenteenä jatkossakin.

3.4 Koronan vaikutus joukkoliikenteen kysyntään

Koronan vaikutukset liikennemääriin ovat olleet merkittäviä. Joukkoliikenteen matkustajamäärät notkahtivat välittömästi koronasuositusten astuttua voimaan. Tilanne parani hieman, kun rajoituksia alettiin purkaa, mutta edelleen joukkoliikenteellä liikkuu selvästi aiempaa vähemmän matkustajia. Etätyö on vähentänyt työmatkaliikkumista ja etäopiskelu koulumatkoja. Vielä jää nähtäväksi, yleistyvätkö etätyökäytännöt myös epidemian jälkeen. Opetuksen ja koulumatkojen sen sijaan uskotaan palautuvan aiempaan.

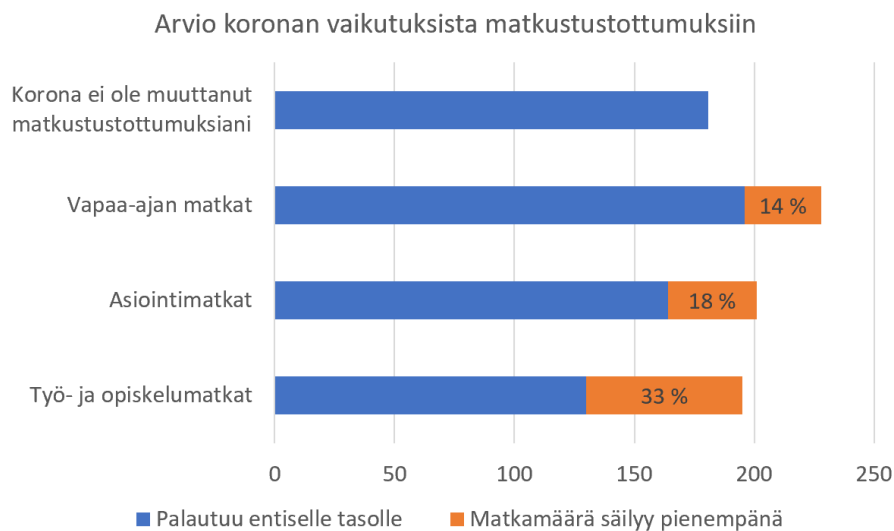
Matkamäärien ja joukkoliikenteen käyttäjämäärien voidaan Traficomien mukaan liikennetaloustieteen näkökulmasta olettaa palaavan normaalitasolle pandemian uhkan poistuessa ja turvallisuuden tunteen normalisoituessa. Toisaalta HSL:n asiakaskyselyn tulosten mukaan satunnainen etätöiden tekeminen lisääntynee aikaan ennen pandemiaa, mikä viittaa siihen, että liikkumistarve ei kenties palaudu normaalitilanteeseen, vaan jää pysyvästi matalammalle tasolle työmatkojen osalta.¹

Vapaa-ajanmatkojen sen sijaan ennakoidaan lisääntyvän pandemian jälkeen pandemian aikaisista matkoista. Näin ollen liikenteen kokonaiskysyntä saattaa hyvinkin normalisoitua, mutta vapaa-ajan matkat saattavat kasvaa suhteessa työ- ja työasiamatkoihin.²

” Ennen olin ehdottomasti sitä mieltä, että yhteys Helsinkiin pitää pysyä, jotta Raasepori pysyy houkuttelevana asuinpaikkana. Nyt kun korona ehkä muuttaa työelämäkulttuurin pysyvästi, on ehkä (koronan jälkeen) tärkeämpi päästä junalla Helsingistä kotiin, jos haluaa vaikka viikonlopulla käydä konserteissa tai muissa tapahtumissa”

(kommentti tämän työn asukaskyselyssä)

Tässä selvityksessä tehdyn asukaskyselyn mukaan raaseporilaisten arviot omasta liikkumisestaan ovat valtakunnallisten arvioiden mukaisia. Pääosa vastaajista uskoo, että vapaa-ajan matkat palautuvat vähintään aiemmalle tasolle. Sen sijaan työ- ja opiskelumatkojen matkojen osalta jopa kolmannes vastaajista uskoo, että matkamäärä jää aiempaa vähäisemmäksi.



Kuva 7. Raaseporilaisten arvioita koronan vaikutuksista.

3.5 Joukkoliikenteen käyttövoimat

Joukkoliikenteen käyttövoimat uusiutuvat. Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista (740/2021) määrittää vaatimuksia julkisille joukkoliikennehankinnoille. Julkisissa hankinnoissa hankintayksikön on varmistettava, että liikennepalveluhankintoina hankittujen palveluiden tuottamiseen käytettyjen M3-luokan linja-autojen kokonaislukumäärästä ensimmäisellä

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

hankinta-ajanjaksolla vähintään 41 prosenttia ja toisella hankinta-ajanjaksolla vähintään 59 prosenttia on laissa määriteltyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja. Ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla tarkoitetaan ajanjaksoa, joka alkaa 2 päivänä elokuuta 2021 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2025. Laki koskee vain hankintoja.

Sähköbussit ovat ympäristöystävällisin bussiliikenteen muoto. Sähköbussien etuna ovat myös pienet käyttökustannukset. Lain edellyttämän vähimmäisosuuden voi hankinnoissa täyttää sähkön lisäksi muilla vaihtoehtoisilla käyttövoimilla tai polttoaineilla kuten biopolttoaineella, kaasulla tai vedyllä.

Pienille liikennöitsijöille sähköbussikaluston hankinta ja latausinfraan rakentaminen saattaa olla liian suuri investointi. Raaseporissa tarjouskilpailuissa voidaan pisteyttää vaihtoehtoiset käyttövoimat ja siten kannustaa liikennöitsijöitä tarjoamaan niitä.

Traficom myöntää ilmastoperusteista joukkoliikenteen valtionavustusta myös pienille joukkoliikenneviranomaisille. Vuonna 2021 pääosa valtionavusta kohdennettiin hakemusten perusteella puhtaiden käyttövoimien ja kaluston edistämiseen viranomaisten järjestämässä linja-autoliikenteessä. Hakukriteereissä puhtaalla linja-autoliikenteellä tarkoitetaan ajoneuvoa, joka kulkee 100 % biopolttoaineella, sähköllä, biokaasulla tai vedyllä.



4. Palvelutasokriteerit ja analyysi

4.1 Palvelutasokriteerit

Palvelutasokriteerit ovat tarjonnan palvelutasotekijälle asetettuja luokiteltuja ohjearvoja, jotka määräävät harjoitetun liikenteen palvelutasoluokan. Liikennöntiajalla tarkoitetaan ensimmäisen lähdön saapumisaikaa kohteeseen ja viimeisen lähdön lähtöaikaa kohteesta. Palvelutasokriteerejä tulkitaan suuntaa antavina ja kysynnän mukaan. Liikennöntiajoista voidaan tarvittaessa joustaa. Raaseporin sisäisen liikenteen palvelutasomäärityksessä on selkeintä käyttää samoja kriteerejä kuin ELY-keskuksen määrittelyssä.

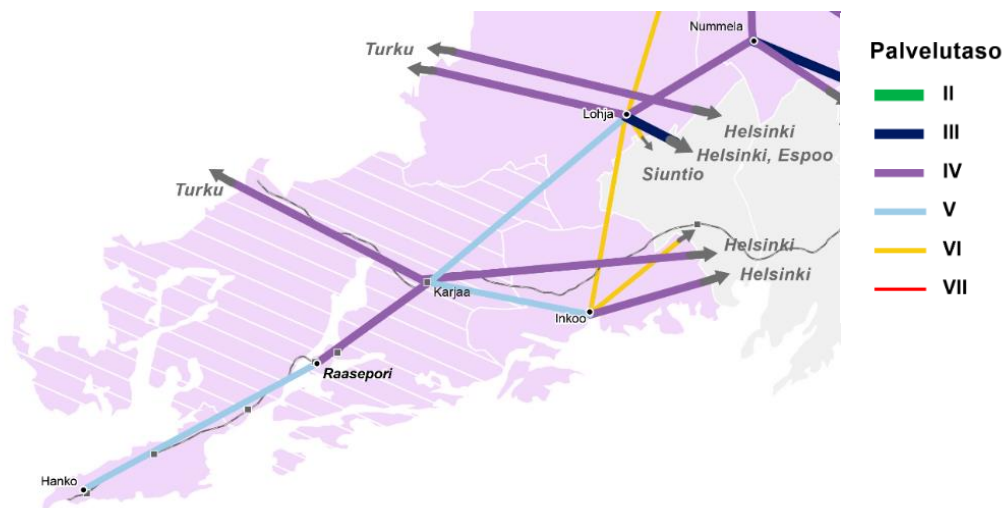
Taulukko 6. Palvelutasokriteerit

Talviliikenne	Soveltamis-aika	I	II	III	IV	V	VI	VII
Liikennöntiaika	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 6.30–9 ja 15–17)	≤ 10 min	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 45-60 min	yht. yli 5 vuoroa/suunta	3–5 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatkaja/tai asiointiyhteys)	1–2 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatkaja/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	–
	Sunnuntai-sin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0–2 vuoroa/suunta/vrk	0–2 vuoroa/suunta/vrk	–
	Varhais-aamu ja myöhäisilta	≤ 30 min	≤ 60 min		–	–	–	–
	Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa		–	–	–	–

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

4.2 Seudullisen liikenteen palvelutaso

Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasomäärityksessä vuosille 2021–2025 Karjaan yhteydet Helsinkiin ja Turkuun sekä Karjaan ja Tammisaaren välinen yhteys on määritetty luokkaan IV. Karjaan ja Inkoon ja Karjaan ja Lohjan väliset yhteydet ovat luokassa V, samoin kun Tammisaaren ja Hangon väliset yhteydet.



Kuva 8. Raaseporin seudullisten yhteysvälien palvelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasomäärityksen (2021–2025) mukaan. Lähde: Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasomääritys.

ELY-keskuksen määrittämä palvelutaso toteutuu raideliikenteen yhteysväleillä. Karjaan ja Lohjan sekä Karjaan ja Inkoo välillä palvelutasoa on tarpeen parantaa. Uudenmaan ELY-keskus on ottanut kehittämistarpeet huomioon kevään 2021 hankintakierroksella.

Taulukko 7. Uudenmaan ELY-keskuksen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittava vuorotarjonnan lisäys.

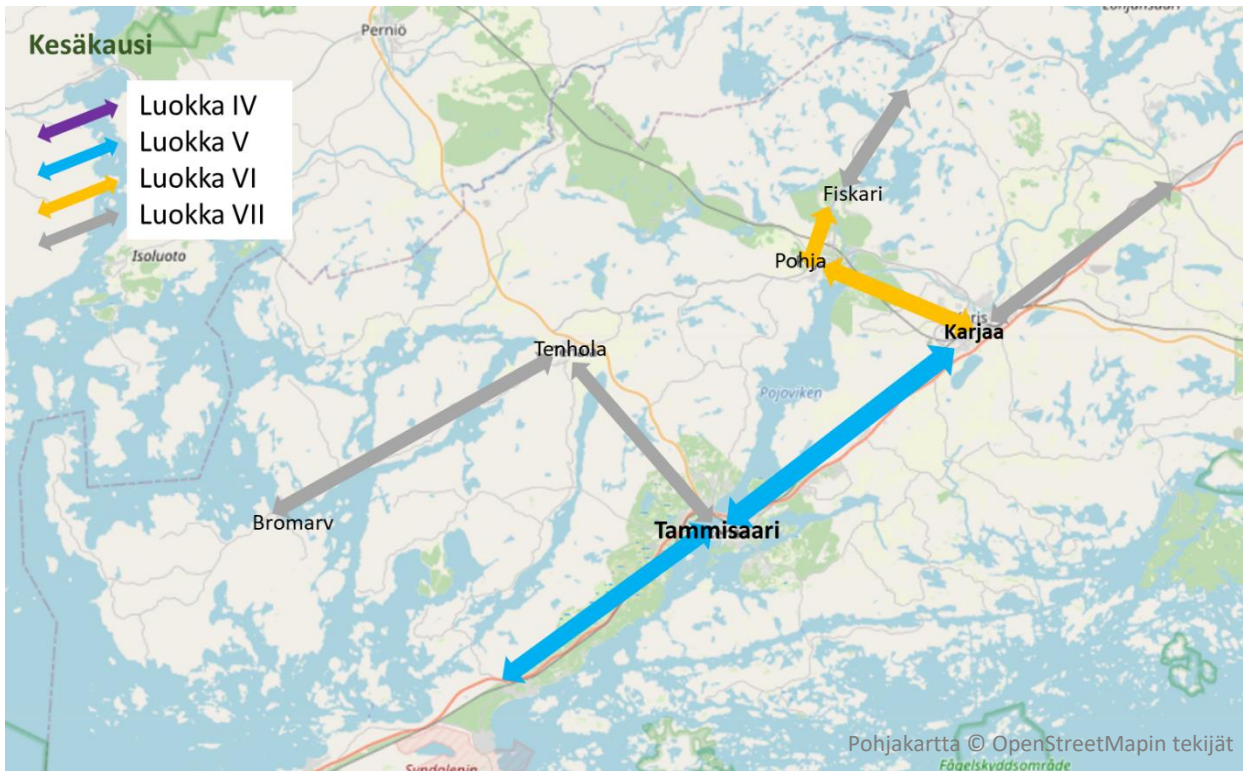
Yhteysväli	Palvelutasotavoite	Huomioita nykytilanteesta	Tarvittava vuorotarjonnan lisäys (arkipäivä)
Hanko–Tammisaari	V	Juna- ja bussiyhteyksien yhteistarjonta	-
Tammisaari–Karjaa	IV	Juna- ja bussiyhteyksien yhteistarjonta	Kunta vastaa mahdollisista palvelutason täydennyksistä
Karjaa–Helsinki	IV	Juna- ja bussiyhteyksien yhteistarjonta	-
Karjaa–Inkoo	V		Palvelutason toteuttamiseen tarvitaan aikaisemmat aamuvuorot klo 7:ksi ja myöhäisemmät paluuvuorot molempiin suuntiin.
Karjaa–Lohja	V		Palvelutason toteuttamiseen tarvitaan myöhäisempiä vuoroja arki-iltaan.

4.3 Raaseporin sisäisen liikenteen palvelutaso

Kunnan sisäisessä liikenteessä Tammisaari–Karjaa–Pohja–Fiskari muodostaa vahvan joukkoliikennekäytävän. Paras joukkoliikenteen palvelutaso on Karjaan ja Tammisaaren välillä, jossa palvelutaso on lähes luokan III mukainen.

Bromarv–Tenhola–Tammisaari ja Mustio–Karjaa yhteysväleillä palvelutaso vastaa luokkaa VI ja muilla yhteysväleillä koulupäivisin luokkaa VII. Palvelutasohaasteen muodostaa kesäaika, jolloin iso osa kunnasta on ollut kyläbussiliikenteen palvelun varassa ja jää kokonaan ilman joukkoliikennepalveluja kyläbussiliikenteen lakatessa.





Kuva 9 ja 10. Raaseporin joukkoliikenteen toteutuneet palvelutasoluokat.



5. Palvelutasotavoitteet

Palvelutasotekijät voidaan jakaa laadullisiin ja määrällisiin palvelutasotekijöihin. Laadullisilla palvelutasotekijöillä tarkoitetaan tekijöitä, joita ei voida suoraan ja yksiselitteisesti mitata. Laadulliset tekijät kuvastavat sitä, kuinka matkustajat kokevat matkan. Laadullisia palvelutasotekijöitä ovat esimerkiksi saavutettavuus, matkan helppous, mukavuus, esteettömyys ja hallittavuus. Määrällisille palvelutasotekijöille on ominaista, että ne ovat mitattavissa. Nämä liittyvät esimerkiksi matkan ennakkotilausaikaan, matka-aikaan, kävelymatkaan, liikennöinti-aikaan, vaihtojen määrään ja odottelu-aikaan, täsmällisyyteen sekä aikataulutetun julkisen liikenteen vuorotarjontaan ja vuoroväliin. Matkan kokonaislaadun kokemukseen vaikuttaa palvelutason ohella myös matkan asiakashinta.

5.1 Palvelua erilaisiin käyttötarpeisiin

Työmatkat

Raaseporissa paras matkustuspotentialiaali on Tammisaaren ja Karjaan välillä sekä pääkaupunkiseudulle suuntautuvissa yhteyksissä. Liikenteen suunnittelussa otetaan huomioon sisäisen liikenteen tarpeet, kuten sujuva työssäkäynti klo 8–16 ja liityntäyhteydet pääkaupunkiseudun ja Turun suunnan junille.

Koulu- ja opiskelumatkat

Koululaiset ovat joukkoliikenteen tärkein käyttäjäryhmä. Peruskoululaisia palvelevien bussivuorojen yhteydessä ja ohessa varmistetaan oman kunnan oppilaitosten saavutettavuus Tammisaari–Karjaa–Pohja–Fiskari -joukkoliikennekäytävällä ja suurimmista taajamista (Tenhola, Bromarv ja Mustio).

Asiointimatkat

Tavoitteena on mahdollistaa asiointi kunnan eri osista vähintään kerran viikossa lähimpään kaupallisia palveluita tarjoavaan taajamaan. Asiointiyhteyksiä voidaan tarjota osana koulukuljetusreittejä, mutta tulee varmistaa, että asiointiaika perillä ei ole liian pitkä. Asiointiyhteyksiä on tarpeen järjestää myös koulujen lomapäivinä.

Vapaa-ajan matkat

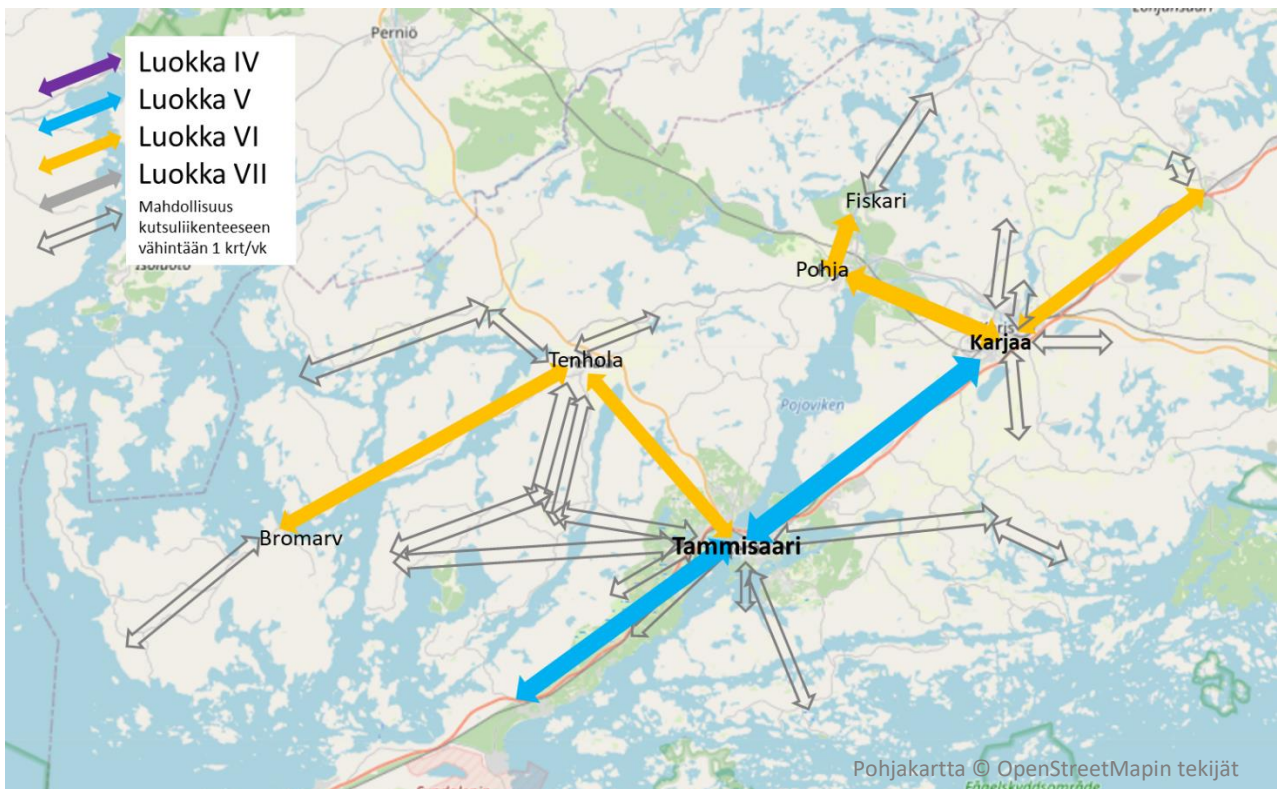
Vapaa-ajan matkojen tarve tulee arviolta kasvamaan. Vapaa-ajan matkat mahdollistavia yhteyksiä iltaisin ja viikonloppuisin voidaan tarjota pääasiassa Tammisaari–Karjaa–Pohja–Fiskari -joukkoliikennekäytävällä sekä osana seudullista liikennettä. Myös vapaa-ajan yhteyksissä pyritään tarjonta yhteensovittelemaan juna-aikatauluihin.

5.2 Liikenteelliset tavoitteet

Ve 1 Nykytila + pienet parannukset	Ve 2 Joukkoliikennekaupunki
<ul style="list-style-type: none"> • Tehdään pieniä palvelutason parannuksia Karjaan ja Tammisaaren välillä <ul style="list-style-type: none"> ○ Yhteys jokaiseen Karjaa-Helsinki – junaan/junalta Tammisaaresta ○ Aikaisempi vuoro Tammisaareen ○ Myöhäisempi vuoro Tammisaaresta ○ Joukkoliikenteen reititys Tammisaaren sairaalan alueelle aamulla ja iltapäivällä • Myöhäisempi vuoro Fiskarista ja Pohjasta Karjaalle • Avoimista koululaisvuoroista tiedottaminen myös muille matkustajille, lippujärjestelyn kehittäminen • Järjestetään kutsu/asiointiliikennepalvelu kyliin kesällä • Joukkoliikenteen markkinointi ja viestintä 	<ul style="list-style-type: none"> • Kehitetään Tammisaari-Karjaa joukkoliikennekäytävää <ul style="list-style-type: none"> ○ Arkisin aamu- ja iltapäiväruuhkassa vuorotarjontaa 30 minuutin välein ○ Muina aikoina mahdollisimman säännöllinen vuorotarjonta 60 min. välein • Matkaketjut junille Turun ja Helsingin suuntiin • Fiskarin suunnasta 7–10 vuoroa/suunta arkisin ja yhteydet myös viikonloppuisin • Tenholasta ja Bromarvista 3–5 vuoroa/suunta arkisin. • Joukkoliikenteen reititys Tammisaaren sairaalan alueelle aamulla ja iltapäivällä • Liityntäyhteyksien kehittäminen myös Fiskarista ja Pohjasta Karjaalle • Otetaan käyttöön ympärivuotinen kyläbussiliikenne uudistettuna • Juna-Bussi -lippu • Kaupunkipyörät • Markkinointi ja viestintä
<p><u>Kustannusarvio:</u> Joukkoliikenne noin +100 000 euroa/vuosi Kesän asiointiliikenne 35 000 euroa/vuosi Markkinointi ja tiedottaminen 10 000 euroa/vuosi →Joukkoliikenteen uusi kokonaisbudjetti on arviolta n. 580 000 eur/v</p>	<p><u>Kustannusarvio:</u> Joukkoliikenne noin +125 000 euroa/vuosi Kyläbussiliikenne 110 000 euroa/vuosi Markkinointi ja tiedottaminen 10 000 euroa/vuosi Kaupunkipyörät noin 35 000 euroa/vuosi →Joukkoliikenteen uusi kokonaisbudjetti arviolta n. 680 000 eur/v (kaupunkipyörät eivät sisälly arvioon)</p>



Kuva 11. Palvelusotavoite talvella



Kuva 12. Palvelutaso kesällä

Ehdotettu palvelutaso pääosin toteutuu nykyisin. Palvelutasa tulee täydentää erityisesti Tammisaaren ja Karjaan välillä sekä kesäliikenteessä.

Ve 1 Nykytila + pienet parannukset

Tammisaaren ja Karjaan välille ehdotetaan arkisin seuraavia täydennyksiä, joilla saadaan matkaketju lähes jokaiselle Helsingin junalle ja parannetaan aamun ja erityisesti illan tarjontaa asukastoiveiden mukaisesti:

- Tammisaari 5:55-Karjaa 6:20, liityntä Karjaalta 6.28 lähtevään junaan (M-P)
- Karjaa 6:20-Tammisaari 6:45, vuoro jatkaa Tammisaaren sairaalaan (M-P)
- Tammisaari 16:55 – Karjaa 17:20, liityntä 17.28 lähtevälle junalle (M-P+)
- Tammisaari 19:00 – Karjaa 19:20, liityntä 19.28 lähtevälle junalle (M-P+)
- Karjaa 19.35 –Tammisaari 19:55, jatkoyhteys 19.30 saapuvalta junalta (M-P+)
- Karjaa 20.35 –Tammisaari 20:55, jatkoyhteys 20.30 saapuvalta junalta (M-P+)
- Tammisaari 20:00 – Karjaa 20:20, liityntä 20.28 junalle (M-P+)

Lisäliikenne on mahdollista hoitaa yhdellä autolla. Kustannusarvio on noin 100 000 eur/vuosi (brutto, jos liikenne toteutetaan ostoliikenteenä.

Tammisaaren sairaalalta tarvitaan myös paluuyhteys. Tämä mahdollisesti voitaisiin yrittää järjestää osana Tammisaaresta klo 15.25 Fiskariin lähtevää vuoroa.

Myöhäisempi yhteys Fiskarista ja Pohjasta Karjaalle voitaisiin liittää nykyiseen liikenteen kilpailutukseen klo 1810 jälkeen.

Lisäksi on tarpeen järjestää kutsuliikennepalvelu vähintään kesällä. Kutsuliikenne voidaan järjestää pienellä resurssilla esimerkiksi asiointitaksilla, jonka työaika jaetaan aiemman kyläbussiliikenteen mukaisiin alueisiin. Kesän asiointiliikenne palvelee myös kesämökkiläisiä.

Ve 2 Joukkoliikennekaupunki

Palvelutasoa Tammisaaren ja Karjaan välillä voidaan edelleen kehittää hankkimalla vaihtoehdossa 1 esitettyjen täydennysten lisäksi seuraavat yhteydet:

- Tammisaari 7.25 – Karjaa 7.50, ennen klo 8 saapuva yhteys Karjaalle (M-P)
- Karjaa 8.10-Tammisaari 8.30, saadaan ennen klo 9 saapuva vuoro Tammisaareen (M-P)
- Tammisaari 8:30-Karjaa 8:50, vahvistaa aamun tarjontaa 30 min vuoroväliksi (M-P)
- (Karjaa 11.40-Tammisaari 12.00, jatkoyhteys klo 11.31 saapuvalta junalta)

Haasteena on se (samoin kuin vaihtoehdossa 1), että täydentävä liikenne joudutaan sovittamaan junavuorojen ja markkinaehtoisen liikenteen väliin ja markkinaehtoiseen liikenteeseen voi tulla muutoksia. Mahdollisessa hankinnassa kannattaa varautua muutosmahdollisuuksiin.

Tenholasta Karjaalle kannattaisi arkisin järjestää aikaisempi, ennen klo 8 saapuva vuoro. Fiskarin ja Pohjan suunnasta kannattaisi hankkia viikonlopun yhteydet Karjaalle, jolloin liityntä Tammisaaren ja Helsingin juniin olisi myös mahdollinen. Yhteydet järjestetään lauantaina aamupäivällä (asiointi) ja sunnuntaina iltapäivällä/alkuillasta junavuoroihin sovittaen.

Kustannusarvio on noin 125 000 eur/vuosi (ve1 + ve2, brutto), jos liikenne toteutetaan ostoliikenteenä

Ympärivuotisen kutsuliikenteen kustannukset voidaan arvioida nykyisen kyläbussiliikenteen suuruiseksi. Ylipäätään kyläbussiliikenteen toimintamalli aluejakoineen oli toimiva, mutta liikenteestä tiedottamista ja markkinointia tulisi kehittää. Kutsuliikenteen kehittämisessä kannattaa tehdä yhteistyötä soten kanssa ja liikennettä markkinoida myös soten asiakkaille, sekä heille, jotka ovat hakeneet soten kuljetuspalveluja, mutta saaneet kielteisen päätöksen. Kutsuliikenteen osalta tulee myös hyväksyä se, että tämän tyyppinen palvelu ei kerää suuria käyttäjämääriä edes isoissa kaupungeissa, mutta kyseessä on silti tärkeä palvelu kaupunkilaisille. Kutsuliikenteen avulla voidaan pidentää iäkkäiden asumista kotona, ja ennaltaehkäistä asukkaiden siirtymistä kuljetuspalveluasiakkaiksi, ja näin vähentää sosiaalitoimen kustannuksia. Ympärivuotisen kyläbussin kustannuksiksi arvioidaan noin 110 000 euroa/vuosi.

Kaupunkipyörillä mahdollistetaan sujuvat matkaketjut Karjaan ja Tammisaaren asemille sekä lähiliikkuminen Raaseporin tärkeimmissä taajamissa. Kaupunkipyöräverkostoa kannattaa ylläpitää ja laajentaa.

Liikenteen hankkiminen

Toimivaltainen viranomainen voi kilpailuttaa liikenteen joko käyttöoikeussopimuksin (nettomalli) tai bruttomallilla. Bruttomallilla hankittavassa liikenteessä toimivaltainen viranomainen ostaa liikenteenharjoittajalta tietyn reitin tai alueellisen liikennekokonaisuuden ajamisen tietyllä aikataululla ja laatusolla. Viranomainen vastaa liikenteen suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin. Liikenteenharjoittajan tarjouksessaan antama palvelun hinta kattaa kaikki liikennöintikustannukset. Bruttomallissa sovelletaan hankintalainsäädäntöä.³

Käyttöoikeussopimuksen vastineena liikenteenharjoittajalle myönnetään yksinoikeus tietyn maantieteellisen alueen liikenteeseen tai yksittäiseen reittiin. Tieliikenteen toimivaltainen viranomainen antaa liikenteenharjoittajalle liikenteen tarjontaan liittyvät minimivaatimukset, joiden perusteella liikenteenharjoittaja suunnittelee liikenteen. Toimivaltainen viranomainen voi myös suunnitella reitin ja aikataulun, jolloin liikenteenharjoittajan tehtäväksi jää vain liikennöinnin suunnittelu. Liikenteenharjoittaja kantaa lipputuloriskin. Nettomallissa sovelletaan EU:n palvelusopimusasetusta.³

Kummallakin mallilla on omat etunsa. Nettosopimus kannustaa liikenteenharjoittajaa kehittämään palvelua. Bruttomallin etuna on sen joustavuus, esimerkiksi mahdolliset lippujärjestelmämuutokset on helpompi toteuttaa bruttomallissa.

Lippujärjestelmä

Lippujärjestelmäasiat on rajattu tämän työn ulkopuolelle, mutta keskeinen haaste ja palvelutasotekijä on yhteensopivan lippujärjestelmän kehittäminen. Erityisesti Tammisaaren ja Karjaan välillä tarvitaan sarja- tai kausilippu, joka kelpaa sekä juna- että bussivuoroihin.

³ Lähde: Liikenneviraston oppaita 1/2018 Henkilöliikenteen palveluiden sanasto

Markkinointi ja tiedottaminen

Joukkoliikenteen markkinointia tulee kehittää. Tavoitteena on parantaa Raaseporin joukkoliikenteen käyttöastetta. Tavoitteita voidaan tarkentaa seuraavasti:

- Saada paikallisliikenteen matkustajamäärät koronapandemian jälkeen uudestaan kasvuun
- Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen työmatkoja tekevistä erityisesti Karjaan ja Tammisaaren sekä Karjaan ja Lohjan välillä.
- Raaseporilaisten mielikuva paikallisliikenteestä paranee.

Tätä varten kannattaa laatia markkinointisuunnitelma ja toteuttaa suunnitelman mukainen markkinointi. Myös liikenteenharjoittajat kannattaa kytkeä mukaan markkinoinnin ja tiedottamisen kehittämiseen jo sopimusvaiheessa.

5.3 Laadulliset tavoitteet

Tavoite	Toimenpide
Informaatio yhdestä paikasta Sekä sopimusliikenteen että markkinaehtoisen liikenteen aikataulut ovat helposti ja vaivattomasti löydettävissä. Tiedot joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista ovat saatavissa yhdestä internet-lähteestä.	Kunnan www-sivuilla julkaistaan omana sivunaan kunnan sopimusliikenteen ja kaikille avoimien koulukuljetusten aikataulut. Samalle sivustolle kootaan linkit VR:n ja bussiyritysten sekä ELY-keskuksen sopimusliikenteen aikatauluihin. Sivustoa ylläpidetään. Tällä hetkellä markkinaehtoisen ja ELY-liikenteen aikataulut löytyvät Matkahuollon sivuilta.
Yhteentoimiva lippujärjestelmä Matkustaja selviää matkaketjustaan yhdellä lipputuotteella. Hinnoittelu on houkuttelevaa.	Selvitetään yhteistyössä ELY-keskuksen, Matkahuollon ja VR:n kanssa Juna-Bussi-lippua. Jatketaan HSL:n liityntälipusta tiedottamista. Pyritään vaikuttamaan siihen, että raaseporilaisilla on käytössään edullisia sarja- tai kausilippuja junaan ja busseihin.
Sujuvat matkaketjut Matkaketjut Helsingin ja Turun suuntiin ovat sujuvia.	Tärkeimmissä solmupisteissä (Karjaan matkakeskus ja Tammisaaren asema) aikataulujen yhteensovittelua jatketaan ja kehitetään edelleen. Varmistetaan liityntäpysäköinnin toimivuus. Tiedotetaan taksien tilaamisesta.
Markkinointi Mielikuva joukkoliikenteestä on positiivinen. Joukkoliikenteen houkuttelevuus on lisääntynyt ja tietoisuus palveluista on parantunut markkinoinnin avulla.	Raaseporin oma joukkoliikennebrändi kevyesti toteutettuna. Markkinointi mm. paikallislehdessä. Joukkoliikennesivusto. Markkinoinnissa tehdään yhteistyötä naapurikuntien ja/tai ELY-keskuksen kanssa. Avoimien koululaisvuorojen markkinointi.
Esteettömyys Kylille tarjotaan joustavaa, kaikille matkustajille sopivaa kutsuliikennettä.	Kyläbussiliikenteen tai vastaavan kehittäminen esteettömällä kalustolla.
Luottavuus ja kilpailukykyiset matka-ajat Aikataulurakenteet ovat mahdollisuuksien mukaan muuttumattomia, ja aikataulut pitävät. Työssäkäyntiyhteydet ovat nopeita ja sujuvia.	Kesä- ja talviaikataulujen yhteensopivuus. Liityntäyhteyksien vaihtoaikojen tarkistaminen.

6. Vaikutukset

Tammisaari-Karjaa välillä on hyvä matkustuspotentiaalia ja myös hyvä joukkoliikennetarjonta, joka pystytään varsin pienillä toimenpiteillä nostamaan erinomaiseksi. Esitetyillä tarjonnan lisäyksillä mahdollistetaan työssäkäynti Karjaalla ja Tammisaaressa myös klo 7:ksi. Tammisaaressa liikennöidään sairaalalle. Samalla parannetaan Tammisaaren ja Helsingin välisiä yhteyksiä, ja mahdollistetaan liityntäyhteydet Karjaan juniin järjestämällä sujuva joukkoliikennematka Helsinkiin aamulla jo klo 8:ksi ja illalla paluuyhteydet tunnin välein. Fiskarista ja Pohjasta tarjotaan viikonloppuyhteydet Karjaalle, josta edelleen jatko-yhteydet Tammisaareen tai Helsinkiin.

Jotta vaikutuksia pystytään jatkossa seuraamaan tarkemmin, edellytetään ostoliikenteen liikennöitsijöiltä tarkkaa matkustajamäärän seurantaa.

Kutsuliikenteellä mahdollistetaan asiointi taajamissa vähintään kerran viikossa eri puolilta kuntaa. Tällä voidaan tukea iäkkäiden itsenäistä arjesta selviytymistä sekä helpottaa myös kesämökkiläisten oleilua.















Kaupunkipyörien avulla kehitetään kestävä liikumisen matkaketjuja.

Esitettyjen toimenpiteiden myötä joukkoliikenteen houkuttelevuus ja kilpailukyky paranee palvelutason noustessa sekä tiedottamisen ja markkinoinnin myötä. Henkilökuljetusten rahoitustarve kasvaa (1-4 %), mutta laskelmassa ei ole otettu huomioon mahdollisia valtionapuja eikä kysynnän myötä kasvavia lipputuloloja tai henkilökuljetusten mahdollista tehostumista.



Liite.

Tammisaari-Karjaa liikenne lokakuun 2021 arkipäivinä, ja ehdotus tarjonnan täydentämisestä. Ehdotetut uudet vuorot on merkitty vihreällä taustalla. Junavuorot (VR:n bussiliikenne on merkitty symbolilla).

Tammisaari-Karjaa	Karjaa-Tammisaari
05:15 — 05:35	00:25—00:40
5:55-6:20	6:20-6:45, ajetaan sairaalalle
06:25 — 06:45	06:35—07:00
06:40 — 07:05	06:50—07:15
6:55-7:20 	07:30—07:55
7.25-7.50	7:31-7:50 
07:55 — 08:15	8.10-8.30
08:00 — 08:25	08:40—09:05
8:30-8:50 	09:35—10:00
8:55-9:20 	9:36-9:55 
09:00 — 09:20	10:45—11:10
09:40—10:05	11.40-12.00
10:20—10:45	12:36-12:55 
11:55-12:20 	13:40—14:00
13:20—13:45	14:00—14:30
14:00-14:23 	14:05—14:30
14:10—14:35	14:36-14:55 
14:40—15:10	14:50—15:15
15:00—15:25	15:40—16:05
15:25—15:50	15:50—16:10
15:55—16:20	16:15—16:45
16:00-16:23 	16:35—17:00
16:20—16:40	16:36-16:55 
16.55-17.20	17:35—18:00
17:05—17:30	18:36-18:55 
18:00-18:23 	19:00—19:20
19-19.20	19.30-19.50
19:25—19:45	20.30-20.50
20-20.20	21:36-21:55 
20:55-21:20 