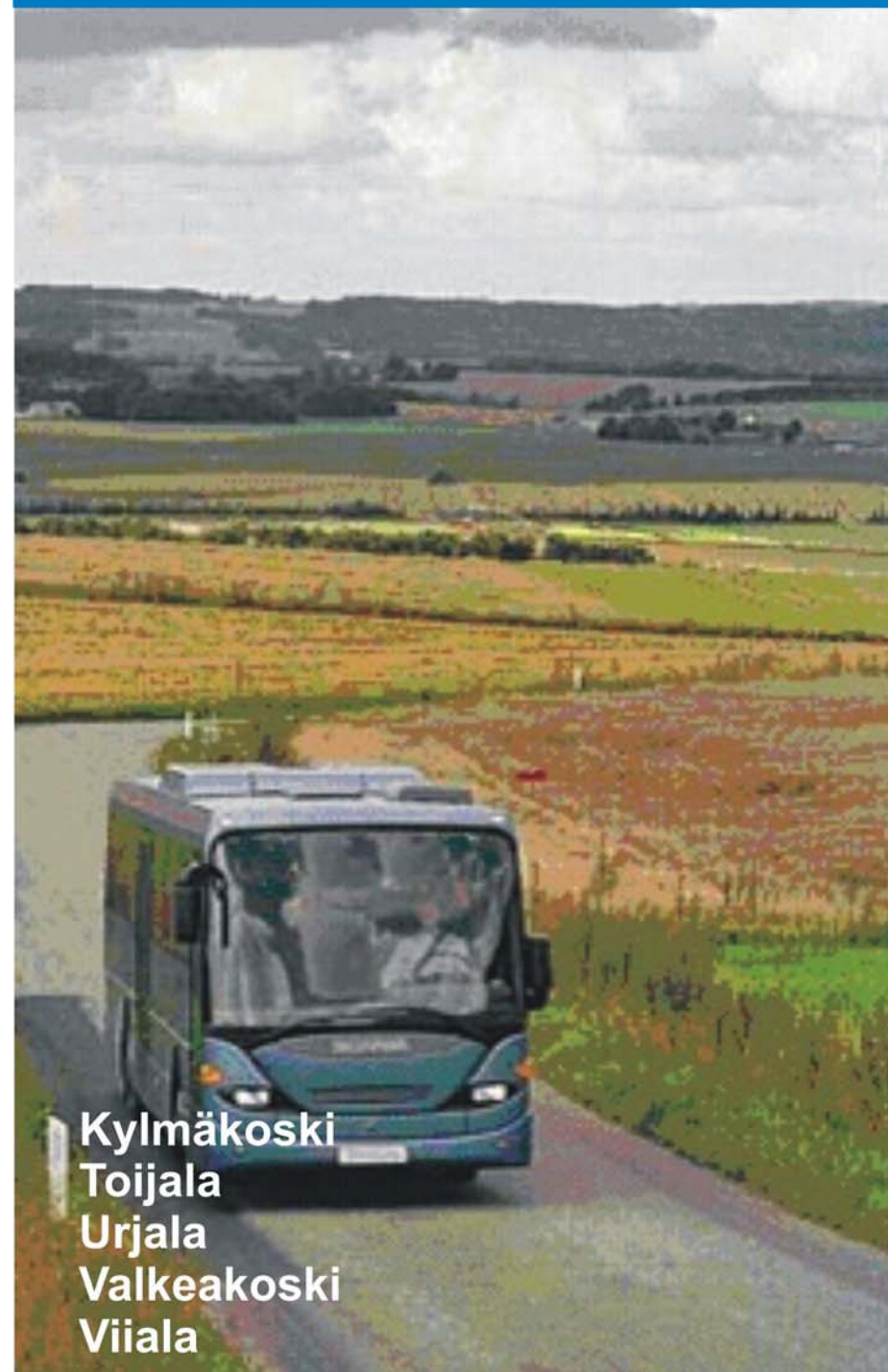


ETELÄ-PIRKANMAAN SEUDULLINEN HENKILÖKULJETUKSIA KOSKEVA LOGISTIIKKASELVITYS



Maaliskuu 2005

ESIPUHE

Etelä-Pirkanmaan kunnat Kylmäkoski, Toijala, Urjala, Valkeakoski ja Viiala käynnistivät seudullisen henkilökuljetuksia koskevan logistiikkaselvityksen laatimisen elokuussa 2004.

Suunnitelmaan on kerätty kattava aineisto Etelä-Pirkanmaan joukkoliikenteen nykytilasta ja määritetty joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet paikallisliikenteen-, alueellisen liikenneverkon ja kuntien sisäisen liikenteen alueelle. Palvelutasotavoitteet on määritetty liikenne- ja viestintäministeriön ”Julkisen liikenteen valtakunnallisesti yhtenäinen tavoitteellinen peruspalvelutaso” –selvitystä hyödyntäen.

Nykytilan analyysiin pohjautuen ja palvelutasotavoitteiden perusteella on laadittu sekä kuntakohtaisia että alueellisia kehittämistoimenpiteitä.

Suunnitelman alussa konsultti on tehnyt kuntakierroksen, jossa on haastateltu kuntien edustajat ja kartoitettu heidän näkemyksiään joukkoliikenneverkon nykyisestä toiminnasta ja tulevaisuuden tavoitteista. Työn aikana on haastateltu myös joukkoliikenneyrittäjiä ja huomioitu heidän mielipiteensä soveltuvin osin suunnitelmaa laadittaessa. Yrittäjille on järjestetty myös yhteinen keskustelu- ja informaatiotilaisuus.

Määrittelemällä Etelä-Pirkanmaan kuntien joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet, on sovittu tahtotila, mihin suuntaan alueen joukkoliikennettä halutaan kehittää. Tarkoitus on, että jatkossa liikenteen ostot kohdistetaan ensisijaisesti palvelutasotavoitteiden mukaista tarjontaa toteuttavien vuorojen ostamiseen.

Suunnittelua on ohjannut työryhmä, johon ovat kuuluneet

Jukka Varonen	Valkeakoski, puh. joht.
Eeva-Maija Mäntynen	Toijala
Aulis Ruuska	Urjala
Heikki Tuokko	Viiala
Aila Nuppula	Kylmäkoski
Seija Siitonen	Länsi-Suomen lääninhallitus
Katja Gråsten	Vaske

Työryhmän sihteeriä ja konsulttina on toiminut insinööri-toimisto Liidea Oy, jossa työstä ovat vastanneet projektipäällikkönä ins. Toni Joensuu ja suunnittelijana ins. Pauliina Seppälä.

SISÄLTÖ

1 Seudun henkilökuljetustarpeet ja joukkoliikennepalvelut	4
1.1 Liikennetarpeet.....	4
1.1.1 Väestö.....	4
1.1.2 Oppilaitokset ja opiskelijoiden liikkuminen	5
1.1.3 Työpaikkaomavaraisuus, pendelöinti ja asiointi	8
1.1.4 Kuljetustarpeiden muutokset.....	10
1.2 Seudun joukkoliikennepalvelut	12
1.2.1 Linja-autoliikenne	12
1.2.2 Junaliikenne	15
1.2.3 Paikallisliikenne	17
1.2.4 Palvelu- ja asiointiliikenne.....	22
1.3 Koulutoimen kuljetukset	24
1.4 Sosiaalitoimen kuljetukset.....	24
2 Kuntien liikennepalvelujen hankintakustannukset	25
2.1 Hankintakustannukset yhteensä	25
2.2 Avoimen joukkoliikenteen kustannukset.....	27
2.3 Opetustoimen kuljetuskustannukset.....	28
2.4 Sosiaalitoimen kuljetuskustannukset.....	29
3 Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet	32
3.1 Yleistä	32
3.2 Paikallisliikenteen palvelutasotavoitteet	33
3.2.1 Yleiset tavoitteet	33
3.2.2 Matka-aika	34
3.2.3 Kävelymatkojen pituudet.....	34
3.2.4 Vuorovälit.....	35
3.2.5 Liikennöinti-aika	36
3.2.6 Aikataulut.....	36
3.2 Alueellinen liikenneverkko	37
3.2.1 Vaihtoehto 1 (Perustaso)	40
3.2.2 Vaihtoehto 2 (Perustaso + viikonloppuyhteydet).....	42
3.2.3 Vaihtoehto 3 (Perustaso + viikonloppuyhteydet + iltayhteydet).....	43
3.3 Kuntien sisäisen liikenteen verkko	43
4 Nykyisten vuorojen toimintaedellytykset	45
4.1 Lääninhallituksen ostoliikenteen toimintaedellytykset	45
4.2 Linjaliikenteen toimintaedellytykset	46
5. YHTEEENVETO	47
6 Kehittämistoimenpiteet	49
6.1 Kuntakohtaiset kehittämissuhteet.....	49
6.1.1 Palveluliikenteen kehittäminen.....	49
6.1.2 Valkeakosken paikallisliikenteen kehittäminen	53
6.1.3 Seutuliikenteen hyödyntäminen Valkeakosken oppilaskuljetuksissa	54
6.1.4 Kuljetusten organisointi.....	54
6.1.5 Resurssit.....	56
6.2 Seudullista yhteistyötä vaativat toimenpiteet.....	58
6.2.1 Liikenteen rahoituksen kohdentaminen.....	58
6.2.2 Kunta- ja seutulippumatkustamisen tukeminen.....	58
6.2.3 Yhteistyön lisääminen kuntien ja yrittäjien välillä	58
6.2.4 Loma-aikojen yhteensovittaminen	59
6.2.5 Toimintojen alkamis- ja päättymisaikojen porrastus kunnissa.....	59
6.2.6 Matkustajakyselyt.....	60
6.2.7 SHL- ja VPL matkojen myöntämisperiaatteiden yhtenäistäminen.....	60
6.2.8 Tiedottamisen kehittäminen	60
6.2.9 Liikenteen sujuvuuden parantaminen	61
6.2.10 Pysäkkijärjestelyt	61
6.2.11 Matkojen yhdistelyn kehittäminen	61

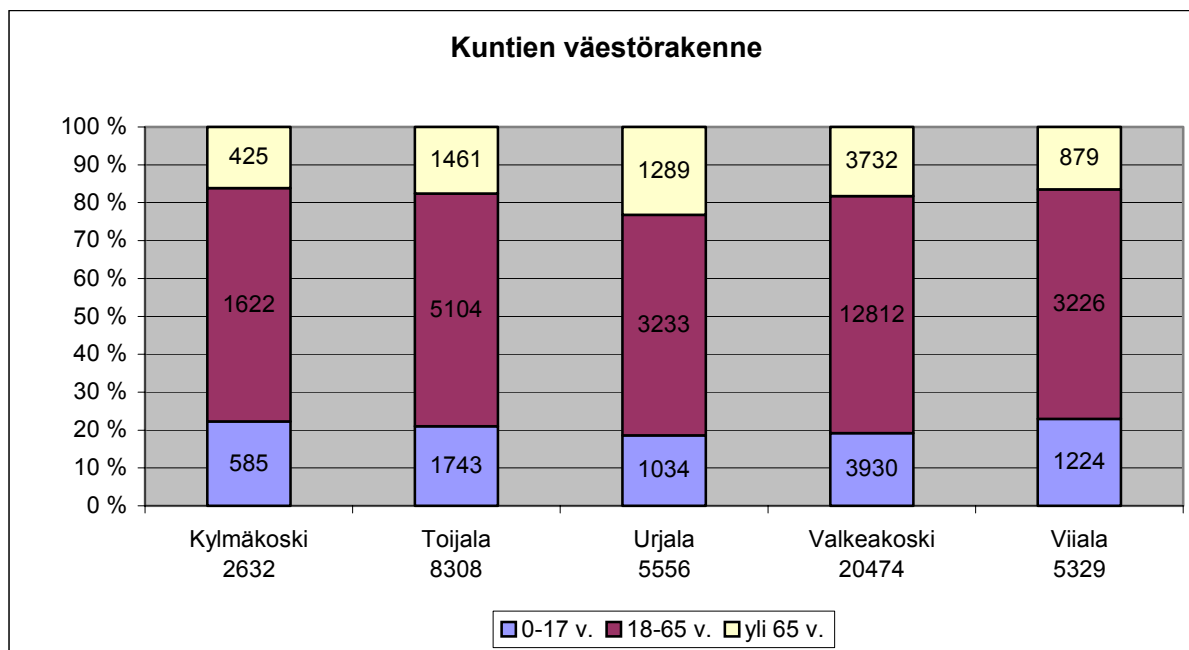
1 SEUDUN HENKILÖKULJETUSTARPEET JA JOUKKOLIIKENNEPALVELUT

1.1 Liikennetarpeet

1.1.1 Väestö

Suunnittelualueeseen kuuluvat Etelä-Pirkanmaan seutukunnan kunnat. Kylmäkoskella, Toijalassa, Urjalassa, Valkeakoskella ja Viialassa asuu yhteensä noin 42 000 henkilöä.

Seutukunnan asukkaista on yli 65 -vuotiaita noin 18,4 prosenttia. Eniten yli 65-vuotiaita suhteessa koko väestöön on Urjalassa, jossa ikäihmisiä on noin 23,2 prosenttia kuntalaisista. Kylmäkoskella on suhteellisesti vähiten yli 65 -vuotiaita eli noin 16,2 prosenttia. Kuvassa 1 on esitettyä kuntien väestörakenne vuoden 2003 lopussa ja kuvassa 2 yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä kunnittain. Alle 17 -vuotiaita asuu suhteellisesti eniten Viialassa eli noin 23,0 %. Suhteellisesti vähiten alle 17 -vuotiaita asuu Urjalassa eli noin 18,6 %.

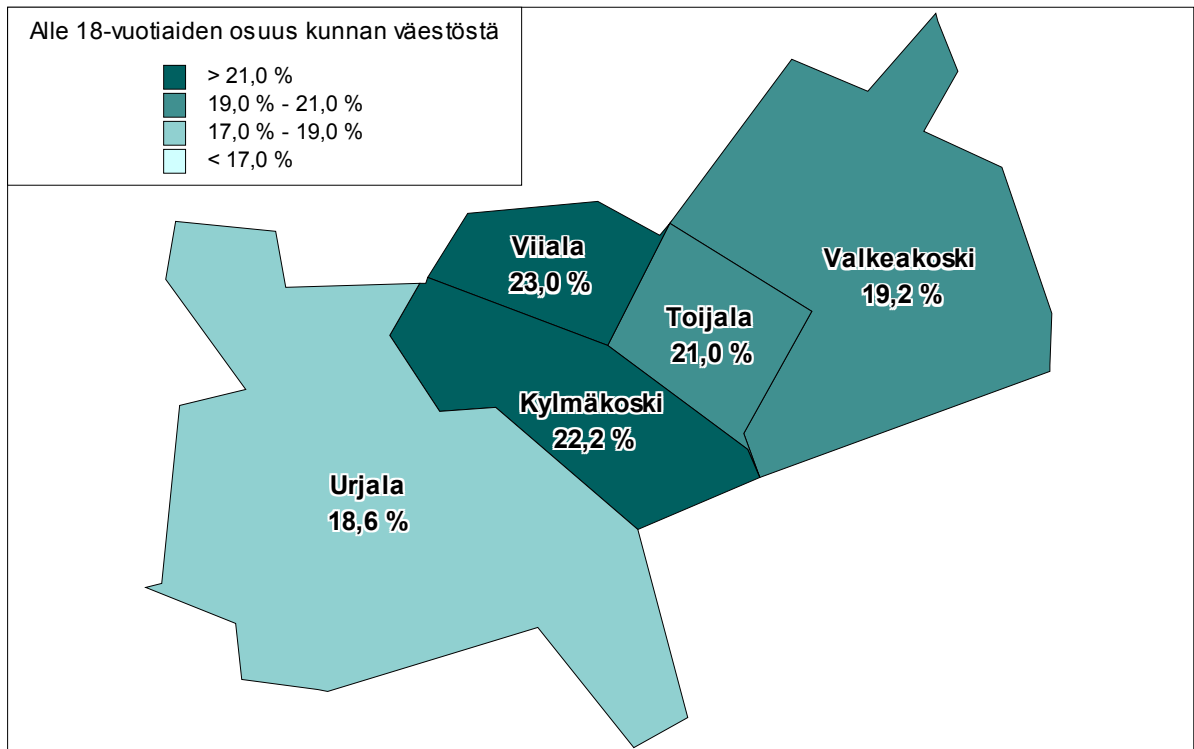


Kuva 1. Kuntien väestörakenne vuoden 2003 lopussa. (lähde: Tilastokeskus)

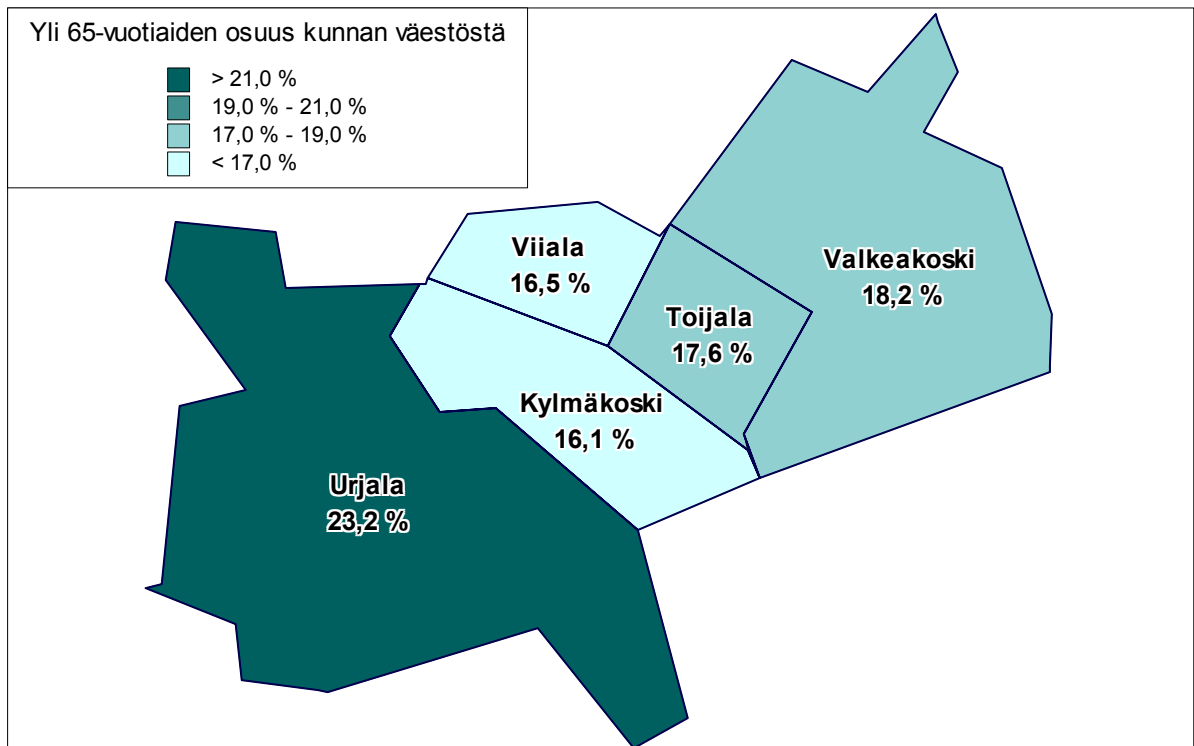
Suunnittelualueen kuntien kokonaispinta-alat vaihtelevat suuresti. Kokonaispinta-alaltaan pienin kunta on Viiala (56,78 km²) ja suurin Urjala (504,02 km²).

Suunnittelualueen kunnissa asuu keskimäärin 40,6 henkilöä maa-neliökilometriä kohden. Pienin asukastiheys suunnittelualueen kunnista on Urjalassa (11,7 henk/maa-km²). Suurin asukastiheys on Toijalassa (163,3 henk/maa-km²).

Suunnittelualueen väestöstä keskimäärin 73,4 prosenttia asuu taajamissa. Toijalassa 96,9 prosenttia väestöstä asuu taajaan rakennetulla alueella. Eniten kuntalaisia asuu haja-asutusalueilla Kylmäkoskella, jossa taajama-aste on 37,0 prosenttia.



Kuva 2. Alle 18-vuotiaiden osuus kuntien väestöstä vuonna 2003. (lähde: Tilastokeskus)



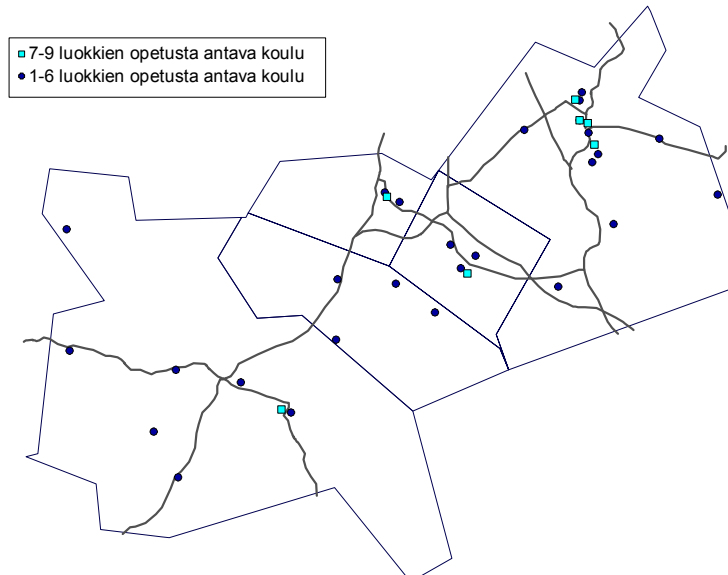
Kuva 3. Yli 65-vuotiaiden osuus kuntien väestöstä vuonna 2003. (lähde: Tilastokeskus)

1.1.2 Oppilaitokset ja opiskelijoiden liikkuminen

Perusopetusta annetaan 1-6 luokille Kylmäkoskella neljässä koulussa, Toijalassa kolmessa, Urjalassa seitsemässä, Valkeakoskella kahdessatoista ja Viialassa kahdessa koulussa. Perusopetusta 7-9 luokille annetaan Valkeakoskella kolmessa koulussa. Toijalassa, Urjalassa ja Viialassa on kussakin yksi 7-9 luokkien perusopetusta antava koulu. Kylmäkoskella ei ole 7-9

luokkien opetusta antavaa koulua. Kylmäkosken 7-9 luokan oppilaat käyvätkin koulussa Viialassa, Urjalassa ja Toijalassa asuinpaikasta riippuen. Kuvassa 4 on esitettyä Etelä-Pirkanmaan peruskoulut.

Toijalassa, Urjalassa, Valkeakoskella ja Viialassa on jokaisessa yksi lukio. Ammatillista opetusta annetaan Valkeakosken ammattiopistossa, Lotilan teollisuusoppilaitoksessa ja Päivölän kansanopistossa. Valkeakoskella sijaitsee myös Hämeen ammattikorkeakoulu.



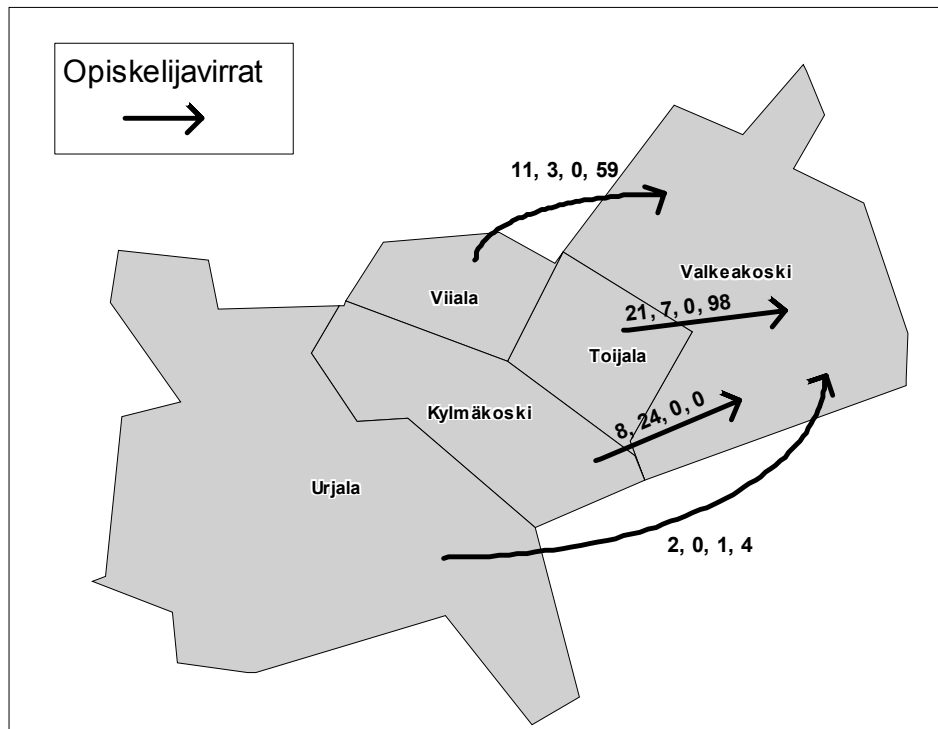
Kuva 4. Etelä-Pirkanmaan peruskoulut.

Opiskelijoiden liikkumista Etelä-Pirkanmaan kuntien sisällä havainnollistaa kuva 5. Opiskelijat on jaettu koulutusasteen mukaan neljään luokkaan: ammatillinen toinen aste (ei lukio), ammattikorkeakoulu ja opistoaste, korkeakouluaste sekä muu tai tuntematon koulutusaste. Suurin osa opiskelijoista on luokittelun mukaan muulla tai tuntemattomalla koulutusasteella. Etelä-Pirkanmaan kuntien välinen opiskelijoiden liikkuminen suuntautuu ainoastaan muista kunnista Valkeakoskelle. Toijalasta käydään eniten opiskelemassa Valkeakoskella, ja Viialasta seuraavaksi eniten.

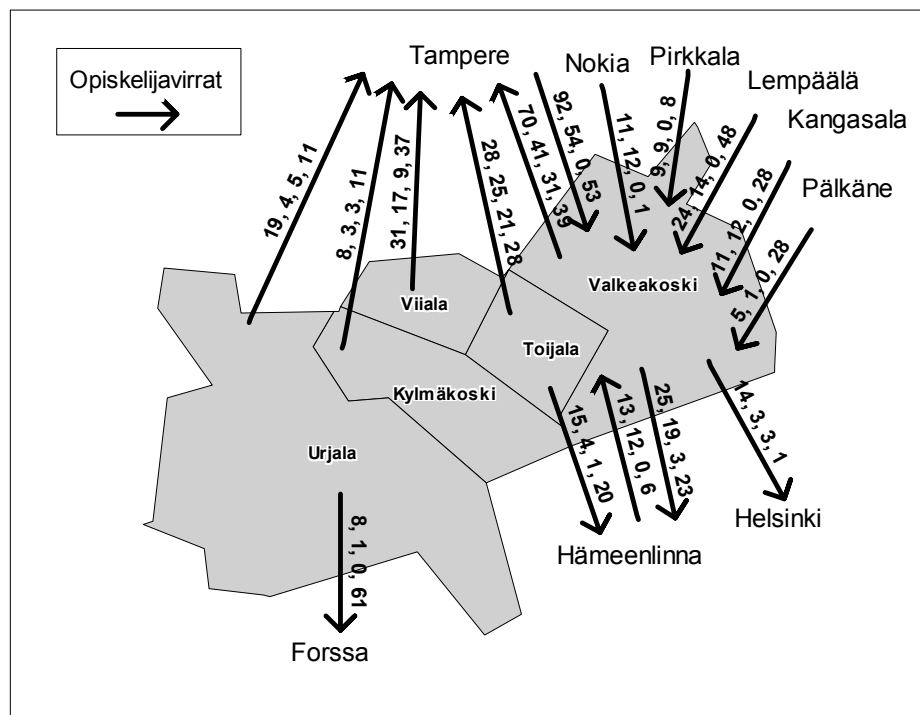
Kuva 6 havainnollistaa Etelä-Pirkanmaan kunnissa asuvien opiskelijoiden liikkumista seutukunnan ulkopuolisiin kuntiin sekä Etelä-Pirkanmaalla opiskelevien muualta tulevien opiskelijoiden asuinkuntia. Kuvassa on huomioitu ainoastaan ne kunnat, joista käy vähintään 20 opiskelijaa eri koulutusasteista yhteensä opiskelemassa jossain tietyssä kunnassa.

Etelä-Pirkanmaan kaikista kunnista käydään opiskelemassa Tampereella, yhteensä 441 opiskelijaa, joista suurin osa (156) on toisen asteen opiskelijoita. Seuraavaksi eniten Etelä-Pirkanmaan kunnista käydään opiskelemassa Hämeenlinnassa. Näitä opiskelijoita on yhteensä 110, joista suurin osa on toisen asteen (40) tai muun tai tuntemattoman asteen (43) opiskelijoita. Urjalasta käydään opiskelemassa myös Forssassa ja Valkeakoskelta Helsingissä.

Etelä-Pirkanmaan seutukunnan ulkopuolelta tuleva opiskelijavirta suuntautuu ainoastaan Valkeakoskelle, yhteensä 451 opiskelijaa. Näistä suurin osa tulee Tampereelta, yhteensä 199 opiskelijaa. Muita Valkeakoskella opiskelevien opiskelijoiden asuinkuntia ovat Hämeenlinna, Nokia, Pirkkala, Lempäälä, Kangasala ja Pälkäne.



Kuva 5. Etelä-Pirkanmaan sisäiset opiskelijavirrat vuonna 2003 (toisen asteen oppilaitokseen, AMK:un, korkeakouluun tai muuhun/tuntemattomaan oppilaitokseen). (lähde: Tilastokeskus)



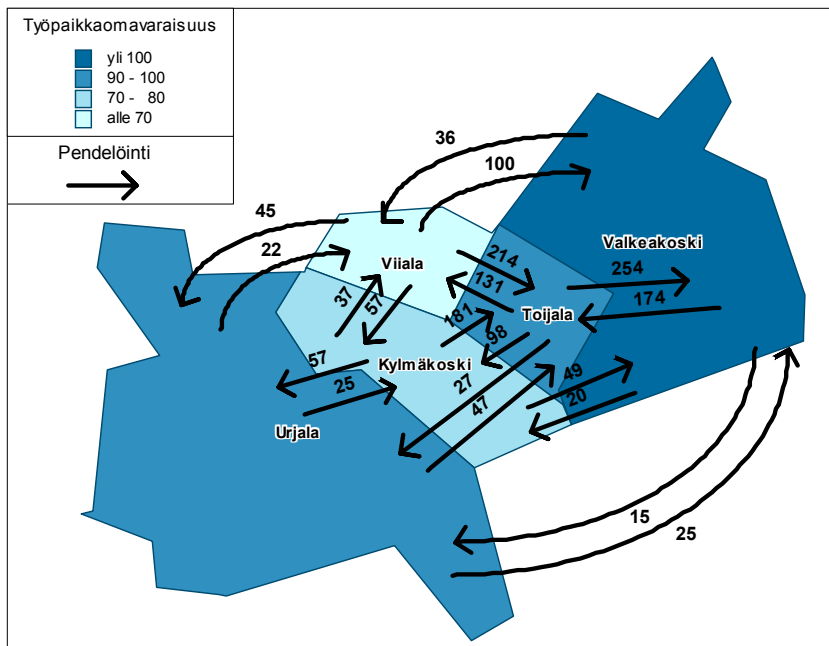
Kuva 6. Opiskelijoiden liikkuminen Etelä-Pirkanmaan seutukuntaan ja seutukunnasta vuonna 2003 (yli 20 hengen kuntakohtaiset opiskelijavirrat, toisen asteen oppilaitokseen, AMK:un, korkeakouluun tai muuhun/tuntemattomaan oppilaitokseen). (lähde: Tilastokeskus)

1.1.3 Työpaikkaomavaraisuus, pendelöinti ja asiointi

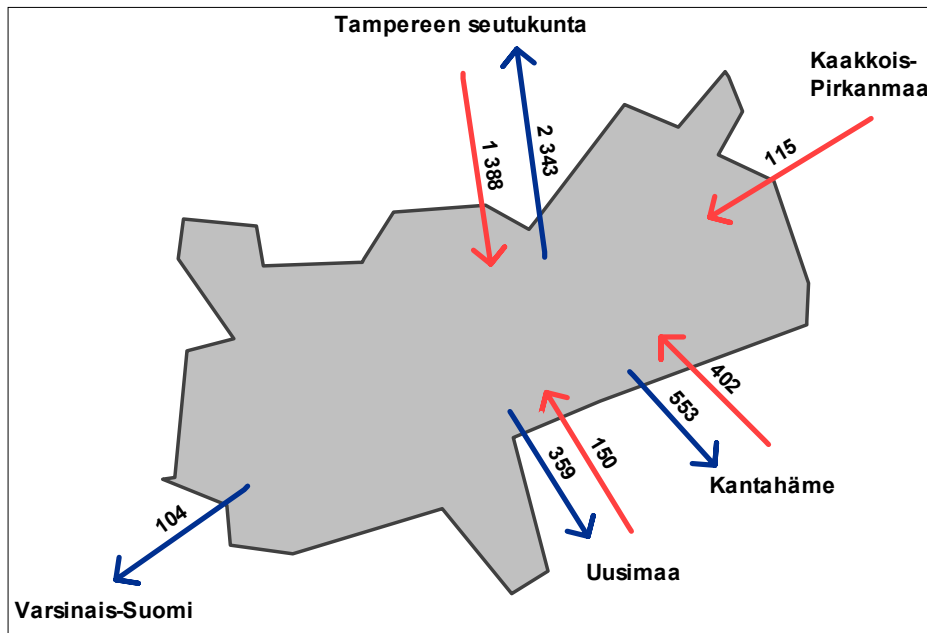
Etelä-Pirkanmaan kunnista suurin työpaikkaomavaraisuus (103,7 %) oli vuonna 2001 Valkeakoskella. Vähiten työpaikkoja kuntalaisia kohden on Viialassa, jossa työpaikkaomavaraisuus oli 63,6 prosenttia. Kuvassa 7 on esitettyinä kuntien työpaikkaomavaraisuudet.

Viialasta käydään töissä Etelä-Pirkanmaan alueella eniten Toijalassa ja Valkeakoskella. Valkeakoskelta käydään töissä Etelä-Pirkanmaan kunnista eniten Toijalassa. Toijalasta tehdään seudullisia työmatkoja eniten Valkeakoskelle ja Viialaan. Kylmäkoskelta käydään eniten töissä Etelä-Pirkanmaan kunnista Toijalassa. Kuvassa 7 on esitettyinä pendelöintivirrat Etelä-Pirkanmaan kuntien välillä.

Koko Etelä-Pirkanmaan alueelta käydään eniten töissä Tampereen seutukunnassa. Etelä-Pirkanmaalta käy noin 2300 henkilöä töissä Tampereen seutukunnassa. Tampereen seutukunnasta käy töissä Etelä-Pirkanmaalla noin 1400 henkilöä. Etelä-Pirkanmaalta käydään myös töissä Kanta-Hämeessä, Uudellamaalla ja Varsinais-Suomessa. Etelä-Pirkanmaalla käydään myös töissä Tampereen seutukunnan lisäksi Kanta-Hämeestä, Uudeltamaalta ja Kaakkois-Pirkanmaalta. Kuvassa 8 on esitettyinä yli 100 henkilön pendelöintivirrat Etelä-Pirkanmaan seutukuntaan ja Etelä-Pirkanmaan seutukunnasta.



Kuva 7. Etelä-Pirkanmaan kuntien työpaikkaomavaraisuus ja pendelöinti kuntien välillä vuonna 2001. (lähde: Pirkanmaan liitto, Tilastokeskus)



Kuva 8. Työssäkäynti Etelä-Pirkanmaan seutukuntaan ja seutukunnasta vuonna 2001 (yli 100 hengen pendelivirrat). (lähde: Pirkanmaan liitto, Tilastokeskus)

Pirkanmaan liitto on selvittänyt Pirkanmaan asiointia ja vaikutusalueita säännöllisesti kerran vuosikymmenessä. Selvitykset on tehty vuosina 1971, 1982, 1992 sekä 2002. Raportissa on selvitetty mm. Pirkanmaan ja lähialueen asiointisuuntautumista. Etelä-Pirkanmaan osalta kaupunkitasoisiksi keskuksiksi on valittu Toijala ja Valkeakoski.

Toijalan vaikutuspiiriin kuuluu sen itsensä lisäksi Kylmäkoski ja Viiala. Tosin Tampereen vetovoima vaikuttaa jonkin verran Viialan suuntautumiseen. Toijalaan on asiointia myös jonkin verran Urjalasta, Valkeakoskelta ja Kalvolasta. Toijalalaisille oma keskus on merkittävin, minne suuntautuu 62 % asioinneista, Tampereelle 22 %, Valkeakoskelle runsas 5 % ja Hämeenlinnaan 4 %. Asiointivirrat ovat pysyneet lähes muuttumattomina koko 90-luvun.

Valkeakosken vaikutuspiiriin kuuluu se itse. Lisäksi Valkeakoskella asioidaan Viialasta, Toijalasta ja Pälkäneeltä, mutta näiden pääsuuntaus on muualla. Valkeakoskella on asiointia myös jonkin verran Luopioisista, Lempäälästä, Kylmäkoskelta ja Kalvolasta. Valkeakoskelaisille oma keskus on merkittävin, minne suuntautuu 74 % asioinneista ja Tampereelle 19 %. Tampereelle suuntautuminen on 90-luvulla hieman lisääntynyt.

Taulukko 1. Asiointi omassa keskuksessa 2000 ja muutokset vuodesta 1991 sekä asiointisuuntautuminen muihin keskuksiin (Lähde: Pirkanmaan asiointi ja vaikutusalue tutkimus 2000, Pirkanmaan liitto)

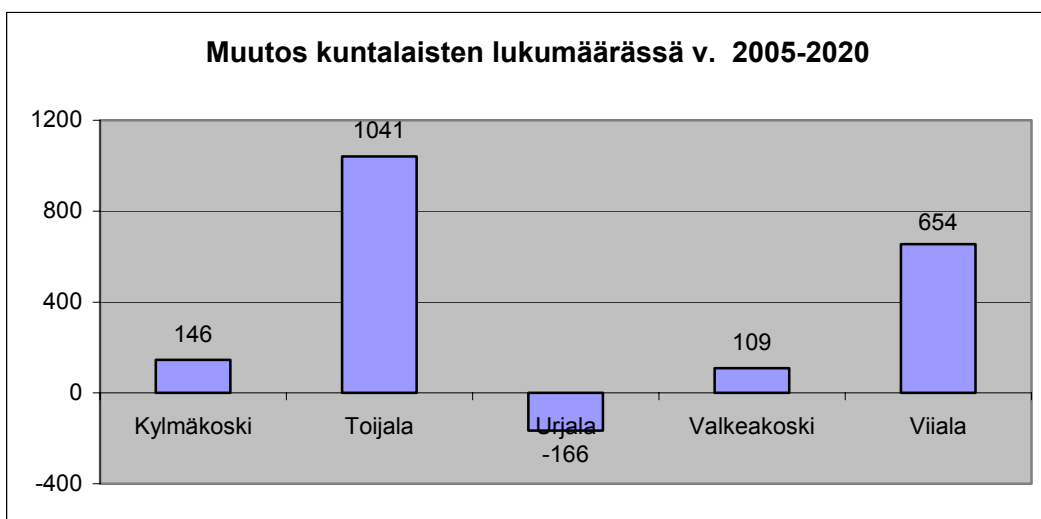
Kunta	1991 omakeskus	2000 oma keskus	1. muu keskus	2. muu keskus	3. muu keskus
Kylmäkoski	21 %	15 %	Toijala 33 %	Tampere 28 %	
Toijala	67 %	62 %	Tampere 22 %	Valkeakoski 5 %	Hämeenlinna 4 %
Urjala	54 %	46 %	Tampere 23 %	Forssa 17 %	
Valkeakoski	77 %	74 %	Tampere 19 %		
Viiala	28 %	35 %	Tampere 37 %	Toijala 14 %	Valkeakoski 5 %

1.1.4 Kuljetustarpeiden muutokset

Väestön muutokset

Suomessa on jatkunut vuosikymmenen ajan alueiden välinen ja kuntien sisäinen muuttoliike, joka tuo uusia asukkaita taajamiin ja suuriin kaupunkeihin. Muuttovirrat aiheuttavat pulmia sekä lähtö- että vastaanottokunnissa.

Etelä-Pirkanmaalla oli vuoden 2003 lopussa noin 42 300 asukasta. Väestöennusteen mukaan suunnittelualueen väkiluku tulee kasvamaan noin 4,0 prosenttia vuosina 2005-2020. Toijalassa väkiluku kasvaa noin 11,0 prosenttia ja Viialassa noin 10,7 prosenttia kyseisellä aikavälillä. Valkeakoskella väkiluku kasvaa noin 0,5 prosenttia. Vain Urjalassa väestön ennustetaan vähenevän noin 3,1 prosenttia. Kuvassa 9 on esitettyä väestöennusteen mukainen muutos suunnittelualueen kuntalaisten lukumäärässä vuosina 2005-2020.



Kuva 9. Väestöennusteen mukainen muutos kuntalaisten lukumäärässä vuosina 2005-2020. (lähde: Tilastokeskus)

Etelä-Pirkanmaan alueella väestö on kansallisesti arvioiden keskiarvoa iäkkäämpää. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan väestön ikääntyminen ja yli 75-vuotiaiden osuus väestöstä kasvaa voimakkaasti etenkin vuoden 2010 jälkeen. Väestön ikääntyminen tulee heijastumaan suoraan kuljetuspalvelujen kysyntään, koska suurin osa kuljetuspalveluja saavista asiakkaista on ikääntyneitä.

Taulukko 2. Etelä-Pirkanmaan kuntien asukasluvut vuonna 2003 sekä yli 75-vuotiaiden määrä ja %-osuus väestöstä vuonna 2003. (lähde: Tilastokeskus)

Kunta	Yhteensä (hlö)	65-74-vuotiaat (hlö)	75- -vuotiaat (hlö)	75- -vuotiaiden %-osuus väestöstä
Kylmäkoski	2 632	235	190	7,22 %
Toijala	8 308	748	713	8,58 %
Urjala	5 556	667	622	11,20 %
Valkeakoski	20 474	2 015	1 717	8,39 %
Viiala	5 329	462	417	7,83 %
Etelä-Pirkanmaa	42 299	4 127	3 659	8,65 %

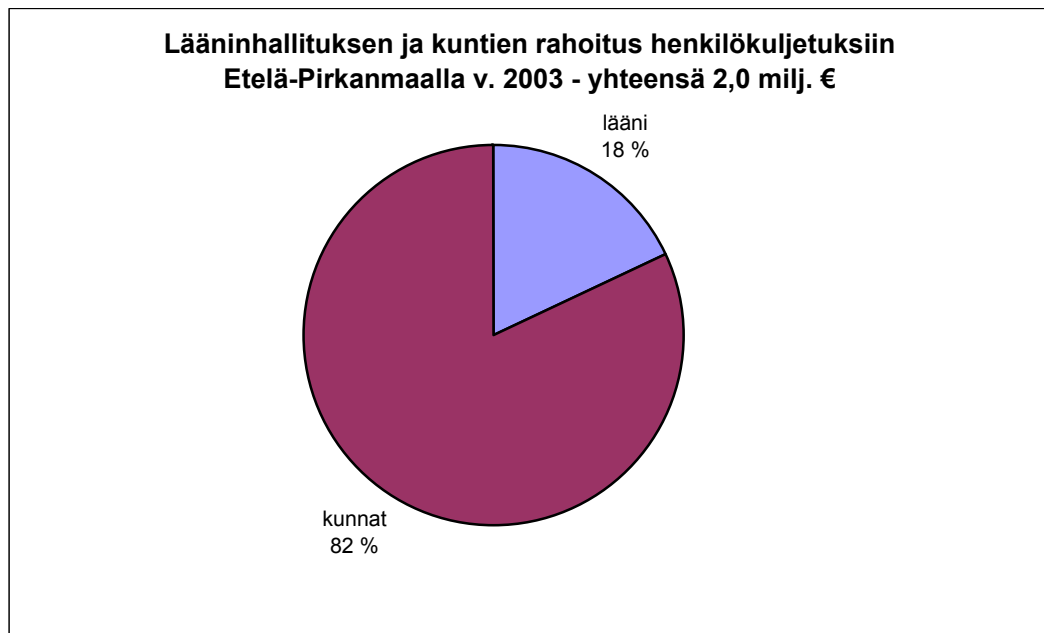
Lisääntyviä kuljetustarpeita osalle alueen kunnista toi 1.8.2004 voimaan astunut lainmuutos, jossa esikoululaiset, joiden yhdensuuntainen koulumatka on yli 5 kilometriä, tulivat kunnan järjestämän maksuttoman koulukuljetuksen piiriin.

Kouluverkon muutokset

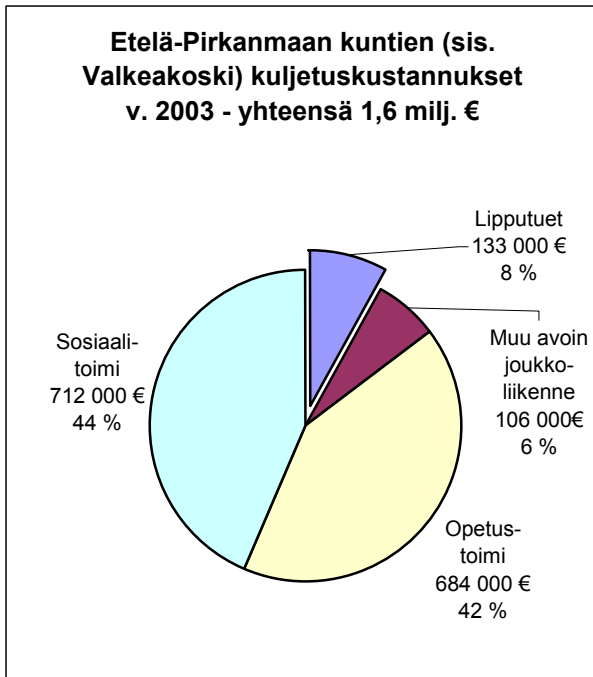
Väestön määrän ja ikärakenteen muuttuessa myös koulujen oppilasmäärät muuttuvat. Muutokset oppilasmäärissä vaikuttavat myös kuljetusoppilaiden määrään. Kunnissa, joissa joudutaan lopettamaan kouluja, lisääntyy kuljetettavien oppilaiden määrä. Toisaalta kunnissa, joissa väestön määrä kasvaa, lisääntyy myös kuljetettavien oppilaiden määrä. Myös esiopetuksen tarjonnan lisääntyminen kasvattaa kuljetustarvetta.

Joukkoliikennetarjonnan muuttuminen

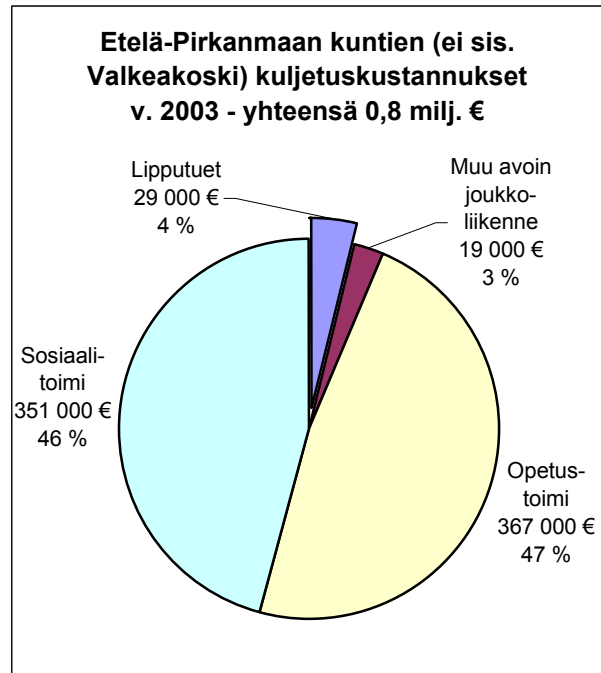
Etelä-Pirkanmaan alueella ajetaan linjaliikennelupaan perustuvaa itsekannattavaa liikennettä, lääninhallitusten ostoliikennettä, kaupunkimaista paikallisliikennettä sekä kuntien ostamaa liikennettä. Etelä-Pirkanmaalla ajetaan sekä Länsi- että Etelä-Suomen lääninhallitusten ostoliikennettä. Paikallisliikennettä ajetaan Valkeakosken kaupungin alueella. Pääosa Etelä-Pirkanmaan alueen liikenteestä toimii lipputulojen varassa.



Kuva 10. Lääninhallituksen ja kuntien rahoitus henkilökuljetuksiin Etelä-Pirkanmaalla 2002/2003.



Kuva 11. Etelä-Pirkanmaan kuntien kuljetuskustannukset (sis. Valkeakoski) vuonna 2003.



Kuva 12. Etelä-Pirkanmaan kuntien kuljetuskustannukset (poislukien Valkeakoski) vuonna 2003.

Nykyisen Etelä-Pirkanmaan kaikille avoimen joukkoliikenteen palvelutason tarjoaminen on maksanut alueen kunnille ja lääninhallituksille noin 600 000 euroa/vuosi. Tämä rahoitus ei jatkossa tule riittämään nykyisen tarjonnan säilyttämiseksi. Rahoituksen tarvetta kasvattaa kustannusten nousu. Myös nykyisen liikenteen osin heikko kannattavuus uhkaa siirtää osan liikenteestä ostoliikenteeksi lähivuosina.

Koko liikennetarjonnan järjestämiskustannukset riippuvat kuitenkin keskeisesti hallintokuntien ja Kelan kuljetuskustannusten kehittymisestä, jotka muodostavat pääosan henkilökuljetusten rahoituksesta. Etelä-Pirkanmaan kuntien rahoitus kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen sekä opetus- ja sosiaali-toimen kuljetuksiin kasvoi vuodesta 2000 vuoteen 2003 noin 11,0 prosenttia. Kuntien rahoitus kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen pieneni. Vähemmän vuosina 2000-2003 oli yhteensä 30,6 %. Sosiaali-toimen ja opetustoimen kuljetuskustannukset kasvoivat. Vuosina 2000-2003 opetustoimen kuljetuskustannukset kasvoivat yhteensä noin 15,5 % ja sosiaali-toimen kuljetuskustannukset yhteensä noin 32,8 %.

1.2 Seudun joukkoliikennepalvelut

1.2.1 Linja-autoliikenne

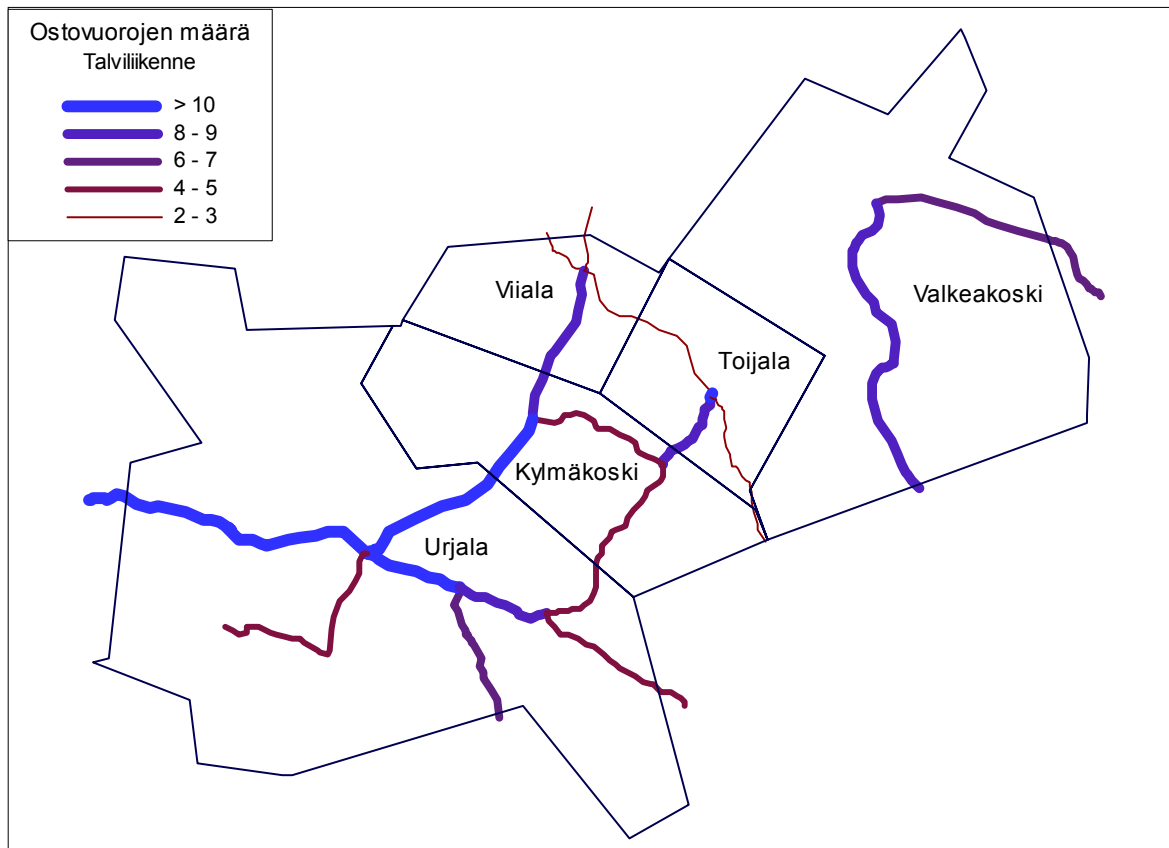
Taulukossa 3 on esitettyä suunnittelualueen kuntakeskusten välillä liikennöitävien linjojen määrät viikossa talvisin ja kesäisin. Talvella eniten linjoja liikennöidään Valkeakoskelta Toijalaan. Talvella liikennöidään linjoja vähiten Kylmäkoskelta Toijalaan ja Valkeakoskelle sekä Urjalasta Valkeakoskelle. Kesällä linjoja liikennöidään eniten Urjalasta Viialaan. Valkeakoski ja Viiala ovat Etelä-Pirkanmaan ainoa kuntapari, joiden välillä ei ole linjaliikennettä kesäisin.

Taulukko 3. Etelä-Pirkanmaan kuntakeskusten välillä liikennöitävien linjojen määrät viikossa talvella ja kesällä.

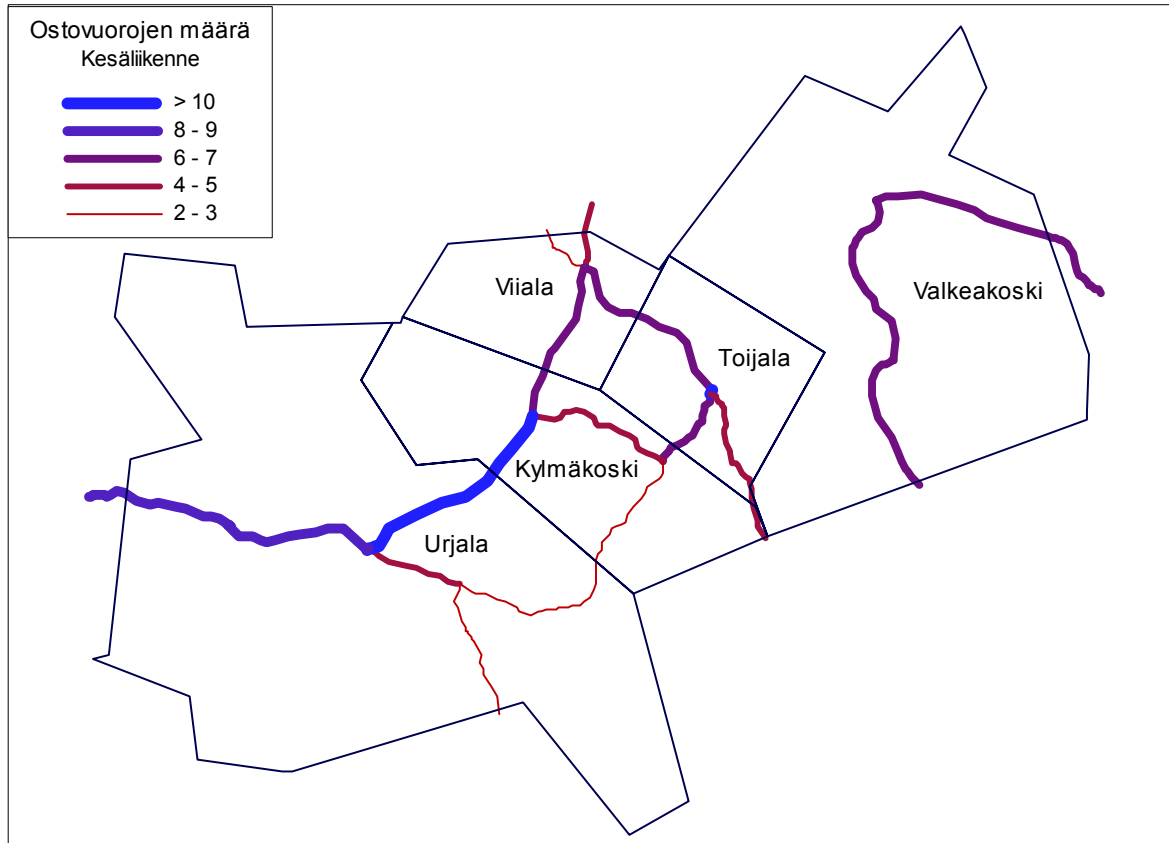
lähtöpaikka	määräpaikka	talvi		kesä	
		linjat/vko	ostoliikenteenä	linjat/vko	ostoliikenteenä
Kylmäkoski	Toijala	3	2	3	2
	Ujala	13	4	12	4
	Valkeakoski	3	0	2	0
	Viiiala	10	4	10	4
Toijala	Kylmäkoski	4	2	4	2
	Ujala	7	5	6	4
	Valkeakoski	16	0	15	0
	Viiiala	13	2	15	3
Ujala	Kylmäkoski	13	6	13	6
	Toijala	5	4	4	3
	Valkeakoski	3	0	2	0
	Viiiala	18	4	19	5
Valkeakoski	Kylmäkoski	5	0	3	0
	Toijala	19	0	18	0
	Ujala	7	0	3	0
	Viiiala	6	0	0	0
Viiiala	Kylmäkoski	10	3	9	2
	Toijala	15	1	15	3
	Ujala	17	3	18	4
	Valkeakoski	5	0	0	0

Etelä-Pirkanmaalla ajetaan yhteensä 61 lääninhallituksen ostamaa vuoroa. Näistä 28 on Etelä-Suomen lääninhallituksen ostamaa vuoroa ja 32 Länsi-Suomen ostamaa vuoroa. Lääninhallituksen ostovuoroista 50:ä ajetaan talvella ja 39:ä kesällä. Talvella ajettavista vuoroista 42 ajetaan arkipäivisin ja 8 lauantaisin. Kesällä ajettavista vuoroista 31 ajetaan arkisin ja 8 lauantaisin. Sunnuntaisin ei suunnittelualueella ajeta lääninhallituksen ostoliikennettä. Kesäisin ja talvisin ajettavien lääninhallituksen ostoliikennevuorojen määrä tiejaksoittain on esitettyinä kuvissa 13 ja 14.

Etelä-Pirkanmaan kuntakeskuksista Kylmäkosken ja Ujalan välillä ajetaan eniten lääninhallituksen ostoliikennevuoroja. Valkeakoskelta ei ajeta yhtään lääninhallituksen ostovuoroa Etelä-Pirkanmaan muihin kuntiin.



Kuva 13. Talvella ajettavien lääninhallitusten ostoliikennevuorojen määrä Etelä-Pirkanmaalla.



Kuva 14. Kesällä ajettavien lääninhallitusten ostoliikennevuorojen määrä Etelä-Pirkanmaalla.

Lääninhallitukset rahoittavat ostoliikennettä suunnittelualueella yhteensä noin 234 000 eurolla. Etelä-Suomen lääninhallituksen osuus liikenteiden rahoituksesta on noin 23,7 prosenttia ja Länsi-Suomen lääninhallituksen osuus noin 76,3 prosenttia. Taulukossa 4 on esitetty lääninhallitusten ostoliikenteen hankintakustannukset.

Taulukko 4. Lääninhallitusten ostoliikenteen hankintakustannukset kunnittain. (lähde: lääninhallitukset)

	Länsi-Suomen lh	Etelä-Suomen lh	Yhteensä
Kylmäkoski	43 600		43 600
Toijala	14 000	2 500	16 500
Ujala	108 400	27 100	135 500
Valkeakoski		25 900	25 900
Viiala	12 900		12 900
Yhteensä	178 900	55 500	234 400

1.2.2 Junaliikenne

Henkilöliikenteen junien asemapaikkoja suunnittelualueella ovat Toijala ja Viiala. Toijalasta ja Viialasta on olemassa junayhteydet Helsingin ja Tampereen suuntiin. Toijalasta on lisäksi junayhteys Turun suuntaan. Viialassa pysähtyy kuusi etelään menevää junaa ja kuusi pohjoiseen menevää junaa. Viialassa pysähtyvät junat ovat taajamajunia. Toijalassa pysähtyy kaikki henkilöliikenteen junatyypit Pendolinoa lukuun ottamatta. Junien aikataulut on esitetty taulukossa 5.

Ohjelmiasopimus raideliikenteen kehittämisestä Pirkanmaan maakunnassa allekirjoitettiin Pirkanmaan liitossa tammikuun 2005 alussa. Sopimuksesta käy ilmi, miten raideliikennettä kehitetään vuosina 2005-2010. Kyseessä ovat maakunnan eri toimijoiden yhteiset näkemykset siitä, miten raideliikennettä voidaan hyödyntää ja mitkä toimenpiteet edistävät toteuttamisesta.

Sopimukseen on koottu yhteen eri osapuolten suunnitelmissa olevia, raideliikenteeseen liittyviä hankkeita. Tavoitteena on sopia hankkeiden toteuttamisen vastuutahoista sekä edistää yhteisesti sovittujen hankkeiden toteuttamista ja systemaattisen seurannan aikaansaamista. Ohjelmiasopimuksen hankkeet otetaan huomioon Pirkanmaan liiton suunnittelu- ja ohjelmatyössä, seutukuntien ohjelmiasopimuksissa, kuntien kaavoituksessa ja mukanaolevien tahojen hankesuunnittelussa. Sopimuksessa on mukana valtakunnallisia rataverkon parantamiskohteita, joilla on erityistä merkitystä Pirkanmaan kannalta sekä pienempiä seudullisia / kunnallisia kehittämiskohteita, joiden vaikutus on lähinnä alueellinen.

Viranomaissopijaosapuolet edistävät toimenpiteitä ja tekevät tarvittavat rahoituspäätökset kukin toimivaltansa ja oman budjettirahoituksensa puitteissa. VR Osakeyhtiö toteuttaa osaltaan hankkeita liiketaloudellisten perusteiden mukaisesti.

Sopimuksen allekirjoittajina ovat mukana Ratahallintokeskus, VR Osakeyhtiö, Tiehallinto Hämeen tiepiiri, Länsi-Suomen lääninhallitus, Juupajoen, Kangasalan, Kylmäkosken, Lempäälän, Längelmäen, Ujalan, Viialan, Vilppulan ja Äetsän kunnat sekä Mäntän, Nokian, Oriveden, Parkanon, Tampereen, Toijalan, Valkeakosken, Vammalan ja Ylöjärven kaupungit sekä Pirkanmaan liitto.

Ohjelmiasopimuksessa mainittu Tampere –Helsinki rataosan suunnitelmat koskevat Etelä-Pirkanmaan aluetta. Ohjelmiasopimuksessa on mainittu, että ohjelmakaudella käynnistetään Tampere-Toijala välin kolmannen raiteen tarvetta koskeva suunnitelma kuntien kaavoitustyön pohjaksi. Hanke lisää pääradan kapasiteettia ja parantaa liikenteen sujuvuutta. Tavoitteena on turvata nopean liikenteen hyödyntämismahdollisuudet ja taajamajunaliikenteen vuorotiheyden nosto sekä rataosan tavaraliikenteen palvelutason edelleen kehittäminen.

Lisäksi ohjelmasuorituksessa on mainittu taajamajunaliikenteen kehittäminen välillä Tampere – Toijala (-Helsinki), jossa tavoitteena on nopeuttaa taajamajunien aikatauluja ja lisätä vuorotiheyttä mikäli taloudelliset edellytykset muutoksiin ovat olemassa.

Taulukko 5. Toijalassa ja Viialassa pysähtyvien henkilöliikenteen junien aikataulut keväällä 2005. (lähde: VR)

Tampereelta Helsinkiin															
	P60	P64	IC ² 160	P264	P262	P162	P802	H230	P266	IC164	H9656	IC42	P806	IC ² 92	P44
	M-S	M,L-S	M-P	L,S	S	M-P	M-S	M-P	M-P	M-L	M-S	M-L	M-L	M-S	M-S
Tampere	4:35	4:51	5:26	5:35	5:55	5:55	6:00	6:10	6:17	7:07	7:22	8:07	8:11	9:07	9:36
Viiala	-	-	-	-	-	-	-	6:32	-	-	7:45	-	-	-	-
Toijala	5:04	5:19	5:48	6:01	6:22	6:20	6:25	6:38	6:45	7:29	7:51	8:29	8:34	9:29	10:01
Helsinki	7:00	7:30	7:18	7:48	8:06	7:56	-	8:24	8:46	9:00	9:48	9:56	-	10:56	11:36
	IC ² 168	IC810	IC ² 170	IC50	P814	H9686	IC172	IC ² 174	IC176	IC52	P820	H9704	IC ² 178	P822	IC ² 180
	M-S	M-S	M-L	M-S	M-S	M-S	M-S	M-To,S	P,L	M-S	M-S	M-S	M-P,S	M-S	M-S
Tampere	10:07	10:11	11:07	12:07	12:11	12:22	13:07	14:07	17:07	15:07	15:11	15:22	16:07	16:11	17:07
Viiala	-	-	-	-	-	12:45	-	-	-	-	-	15:45	-	-	-
Toijala	10:29	10:34	11:29	12:29	12:34	12:51	13:29	14:29	14:29	15:29	15:34	15:51	16:29	16:34	17:29
Helsinki	11:56	-	12:56	13:56	-	14:48	14:56	15:56	15:56	16:56	-	17:48	17:56	-	18:56
	H9716	P826	IC ² 96	IC ² 182	H9734	IC56	P832	IC ² 184	P834	IC98					
	M-S	M-S	M-S	M-P,S	M-P,S	M-S	M-S	M-S	M-P,S	M-S					
Tampere	17:22	18:11	19:07	20:07	20:22	21:07	21:11	22:07	22:11	23:07					
Viiala	17:45	-	-	-	20:45	-	-	-	-	-					
Toijala	17:51	18:34	19:29	20:29	20:51	21:29	21:34	22:29	22:34	23:29					
Helsinki	19:48	-	20:56	21:56	22:48	22:56	-	23:56	-	0:56					

Helsingistä Tampereelle															
	H9715	IC ² 159	H9723	P805	IC49	IC ² 161	P809	IC ² 161	H9645	P811	IC163	IC ² 165	IC167	P817	IC53
	M-P	M-P	M-L	M-S	M-S	M-L	M-S	M-S	M-S	M-S	M-S	M-To,S	P,L	M-S	M-S
Helsinki	4:42	6:04	6:12	-	7:04	8:04	-	9:04	9:12	-	11:04	12:04	12:04	-	13:04
Toijala	6:32	7:31	8:06	8:25	8:31	9:31	10:25	10:31	11:06	11:25	12:31	13:31	13:31	14:25	14:31
Viiala	6:37	-	8:11	-	-	-	-	-	11:11	-	-	-	-	-	-
Tampere	7:06	7:52	8:34	8:47	8:52	9:52	10:47	10:52	11:34	11:47	12:52	13:52	13:52	14:47	14:52
	IC ² 169	H409	P821	IC41	H223	IC823	IC55	P171	IC173	P43	H9703	P827	IC ² 175	IC ² 177	P831
	M-S	M-S	M-P,S	M-P,S	M-P	M-P,S	M-S	M-P	M-P,S	M-S	M-S	M-S	M-P,S	M-S	M-P,S
Helsinki	14:04	-	-	15:04	15:26	-	16:04	16:20	17:04	17:20	17:12	-	18:04	19:04	-
Toijala	15:31	16:06	16:25	16:31	17:11	17:25	17:31	17:57	18:31	18:57	19:10	19:25	19:31	20:31	21:25
Viiala	-	16:11	-	-	17:16	-	-	-	-	-	19:15	-	-	-	-
Tampere	15:52	16:35	16:47	16:52	17:38	17:47	17:52	18:24	18:52	19:20	19:37	19:47	19:52	20:52	21:47
	IC ² 99	P265	P835	IC ² 183	P69										
	M-S	M-S	M-S	M-S	M-S										
Helsinki	20:04	20:18	-	22:04	22:30										
Toijala	21:31	22:07	22:43	23:31	0:19										
Viiala	-	-	-	-	-										
Tampere	21:52	22:34	23:00	23:52	0:46										

Toijalasta Turkuun									
	P802	P806	IC810	P814	P820	P822	P826	P832	P834
	M-S	M-L	M-S	M-S	M-S	M-S	M-S	M-S	M-P,S
Toijala	6:27	8:35	10:35	12:35	15:35	16:35	18:35	21:35	22:35
Turku	7:55	9:55	11:50	13:55	16:55	17:55	19:55	22:55	23:50

Turusta Toijalaan									
	P805	P809	P811	P817	P821	IC823	P827	P831	P835
	M-S	M-S	M-S	M-S	M-P,S	M-S	M-S	M-P,S	M-S
Turku	7:05	9:05	10:05	13:05	15:05	16:05	18:05	20:05	21:05
Toijala	8:25	10:25	11:25	14:25	16:25	17:25	19:25	21:25	22:34

1.2.3 Paikallisliikenne

Valkeakosken paikallisliikennealueeseen kuuluu Valkeakosken kaupunki. Tiiviin keskustaajaman lisäksi kaupungin alueella on useita kyliä, laajoja haja-asutusalueita sekä paljon vesistöä. Valkeakoski sijaitsee vain 35 km:n päässä Tampereelta, mikä vaikuttaa voimakkaasti matkojen suuntautumiseen ja kaupungin sisäisen liikenteen määrään.

Valkeakosken paikallisliikenteen hoidosta vastaa pääasiassa Valkeakosken linjat Oy. Valkeakosken Liikenne hoitaa paikallisliikennettä täydentävää Valkeakosken keskustaajamassa toimivaa palvelulinjaa (kaupungin ostoliikennettä).

Matkustajamäärät

Valkeakosken paikallisliikenteessä oli vuonna 2001 noin 143000 matkustajaa. Tämän jälkeen kokonaismatkustajamäärä on kääntynyt lievään laskuun. Vuonna 2003 matkustajamäärä oli yhteensä noin 140 000. Vuonna 2004 matkustajamäärä jää ennakkotietojen mukaan alle 140 000 matkustajan.

Paikallisliikenteen matkustajamäärissä on Valkeakoskella, kuten koko maassa tapahtunut huomattavaa vähenemistä. Matkustajamäärien vähenemiseen on monia syitä mm. henkilöautokanta on kasvanut ja kevyen liikenteen väylien määrä lisääntynyt. Myös paikallisliikenteen hitaus eräin kohdin on osaltaan vaikuttamassa, kun valitaan kulkuvälinettä kaupunkimatkoihin. Eri linjojen matka-aikoihin vaikuttaa myös reitin suoruus eli joutuuko linja-auto poikkeamaan eri asuinalueilla. Tällaiset poikkeamiset lisäävät aina matka- aikaa ja näin huonontavat palvelutasoa. Valkeakoskella tällaista tapahtuu kuitenkin varsin vähän. Linjojen reittien ”sujuvoittaminen” vanhoilla alueilla on vaikeaa, mutta **uusilla asuinalueilla tulisi jo kaavoitettaessa huomioida joukkoliikenne ja sen reitit.**

Matkustajamäärien kausivaihtelut ovat suuria. Tämä selittyy osittain sillä, että huomattava osa paikallisliikenteen käyttäjistä talviaikana on koululaisia ja opiskelijoita ja nämä jäävät pois lähes kokonaan kesäaikana. Kesäaikana kevyen liikenteen käyttö on myös runsaampaa joka taas vaikuttaa bussimatkustajien määrään. Kesäaikainen liikennöinti ei ole kannattavaa pelkillä lippituloilla ja kaupunki joutuukin ostamaan suurimman osan kesäajan vuoroista.

Linjasto

Paikallisliikennettä liikennöidään neljällä linjalla, joita ovat Sassi - keskusta – Eerola, Sointula – Mäntylä, Kenraalintori – Saarioispuoli ja Kenraalintori – Ritvala. Lisäksi ajetaan vuoroja keskustasta ammattikoululle ja Niementien päästä Varsanhäntään.

Matka-aika

Matka-ajat ovat Valkeakoskella varsin lyhyitä niillä matkustajilla, jotka matkustavat keskustaajaman välittömässä läheisyydessä.

Kävelymatkojen pituudet

Valkeakoskella linjasto mutkittelee asuntoalueilla, jolloin kävelymatkat muodostuvat pääosin lyhyiksi.

Vuorovälit ja liikennöintiajat

Valkeakosken paikallisliikenne tarjoaa työ-, koulu- ja asiointiyhteydet keskustaan, mutta ilta- ja sunnuntailiikenne puuttuu.

Arkisin paikallisliikennettä liikennöidään pääosin klo 6.30 -19.00. Aamuisin ja iltapäivisin vuoroväli on noin 30 min ja muuna aikana noin 60 min. Lauantaisin linjoja liikennöidään pääosin klo 8.30 – 15.00 ja vuoroväli on noin 60 min. Paikallisliikennettä täydentävät seutulinjat Tampereelle ja Hämeenlinnaan sekä naapurikuntiin Lempäälään, Kangasalle, Pälkäneelle, Hattulaan, Kalvolaan, Toijalaan ja Viialaan.

Kesäliikenne eroaa talviliikenteestä jonkin verran. Aamun ensimmäisiä vuoroja ei ajeta kesäaikana. Iltaliikennettä (klo 17 jälkeen) ja muutamia keskipäivän vuoroja ei myöskään ajeta kesällä. Kesäliikenteessä arkipäivisin vuoroväli on noin 60 min keskeisillä asutusalueilla sekä lauantaisin noin 60 -90 minuuttia.

Valkeakosken paikallisliikenteen aikatauluissa käytetyt värikoodit:

- ostoliikenne kouluvuoden aikana
- ostoliikenne koulujen kesäloman aikana
- ostoliikenne koko vuoden
- ostoliikenne peruskoulujen lomapäivinä

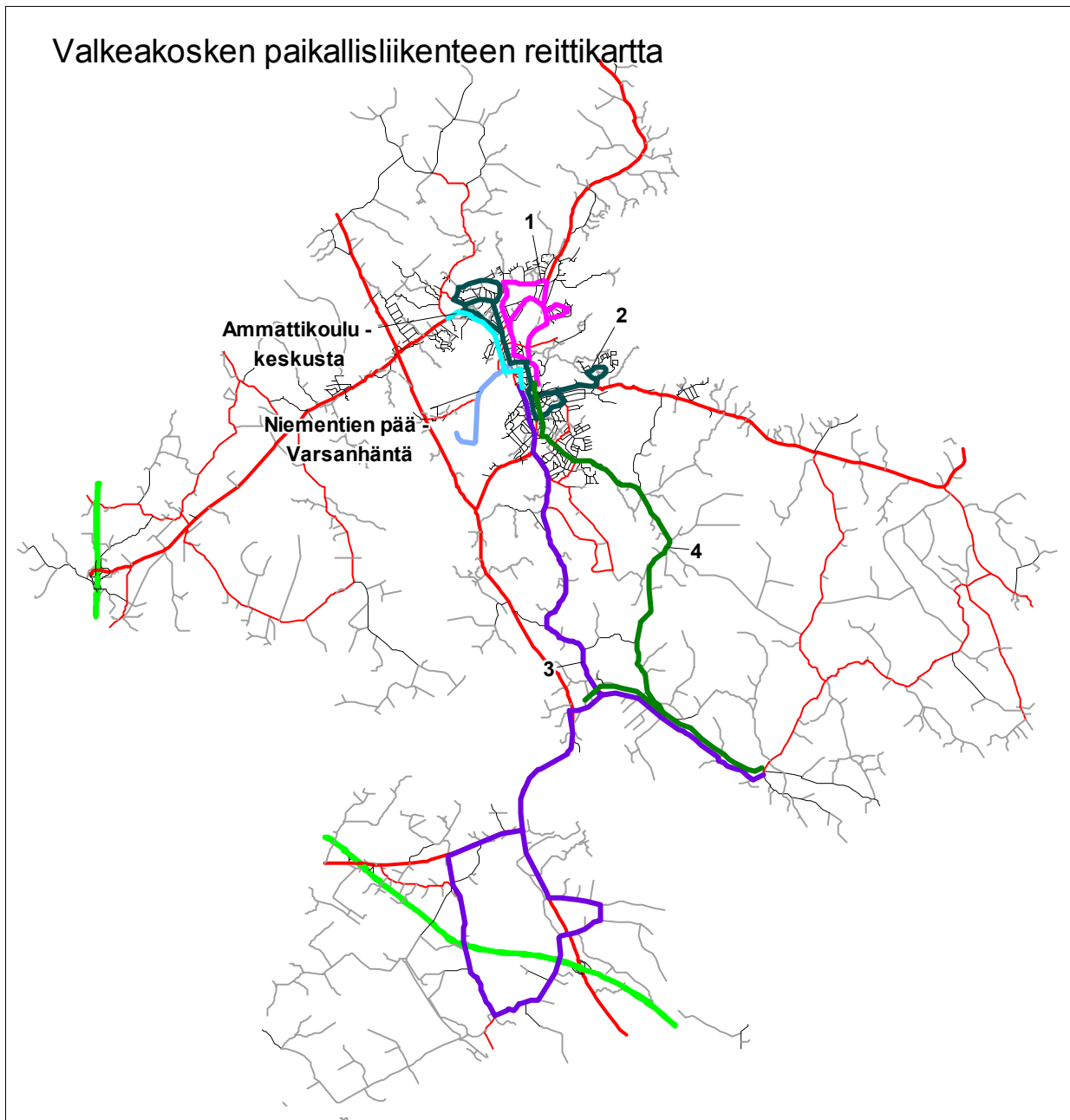
Taulukko 6. Valkeakosken paikallisliikenteen aikataulut talvella 2004.

LINJA 1 MA - PE				LINJA 2 MA - PE				
Keskustasta Eerolaan	Eerolasta keskusta	Keskustasta Sassiin	Sassista Keskusta	Katajatielta	Värältä-koivulta	Keskustasta Sointulaan	Sointulasta Keskusta	Keskustasta Mäntylään
			6.18 J					
6.30	6.35 R	6.43	6.25		6.38 V	6.50	6.29	6.33 vk
7.13	7.28 R	7.33	7.05		7.12	7.20	7.00	7.05 vk
7.35 US	7.42 R		7.27J		7.43	7.50	7.30 sk ak	7.35 vk
	8.10 R		7.30Ak		7.45 V	8.20	8.00	
8.17 U	8.30 R as	9.02	8.40Ak		8.43	8.50	8.30 sk ak	8.35 vk
8.45 US	8.50 R as		9.40			9.35	9.00	
9.13 U	9.25 R			9.55	10.00	10.05	9.45	9.50 as
9.50 US	9.57 R	10.05	10.40		10.28	10.35	10.15	10.20 vk
10.50 R	11.00 U as	11.03	11.40		10.55	11.35	10.45	10.50 vk
11.50 R	12.00 U as	12.22		11.25	11.30	12.35	11.45	11.20 as
12.50 US	12.57 R	13.25	13.35		12.28	13.05	12.45	11.50 vk
13.45 U	14.00 R		13.55			14.10	13.15	12.20 vk as
14.05 R	14.12 Usk	14.10	14.57			14.40	14.20	14.25
14.55 US	15.00 R	15.10	15.15		14.32	15.10	14.50	
15.05 R	15.12 U as	16.10				15.40	15.20	15.20 vk as
15.25 US	15.32 R			16.30	16.35	16.10	15.50	16.25
15.40 R	15.47 Usk				17.00	17.05	16.20	16.50 vk as
16.05 R	16.12 Usk	16.20 J	16.15			18.05	17.15	
16.20 R	16.27 U	16.40	16.45				18.15	
17.20 R	17.27 U	17.40	17.55					
18.20 R	18.25 U	18.37	19.15					
19.20 R	19.30 Usk	19.35						

LINJA 1 LAUANTAISIN				LINJA 2 LAUANTAISIN				
Keskustasta Eerolaan	Eerolasta keskusta	Keskustasta Sassiin	Sassista Keskusta	Värältä-koivulta	Keskustasta Sointulaan	Sointulasta Keskusta	Keskustasta Mäntylään	
			8.15	8.55	8.35	8.45	8.50 vk	
8.20 Usk	8.30 R	9.02	9.40		10.05	10.15		
9.45 U	9.55 R			10.55	10.35	10.45	10.50 vk	
10.20 Usk	10.25 R	11.02	11.40	13.00	12.10	12.20	12.25 vk	
11.50 R	11.57 U				13.05	13.15		
13.20 R	13.25 Usk	14.07	14.45	14.00	13.35	13.45	13.50 vk	
14.50 U	15.00 R	15.20			15.05	15.15		

LINJA 3 MA - PE				
Kenraalintori	7.30	13.45	15.25	16.25
Kelhi/Voipaala	7.45	13.25	15.07	16.07
Lahtinen	7.55	13.00 R	15.00	16.00
Linnainen	8.00	12.55	14.55	15.55
Tarttila	8.05	12.50	14.50	15.50
Kelhi/Voipaala	8.30	12.40	14.25	15.25
Kenraalintori	8.50	12.20	14.03 R	15.03 R

LINJA 4 MA - PE		
Kenraalin- torilta	Ritvalasta	Kelhistä/ Voipaalasta
	6.10	6.15
6.40	7.13 TH	7.20
7.30 S	8.23	8.30
9.00	9.25	9.30
11.00	11.25	11.30
12.20 S	13.18	13.25
14.03	14.35 S	15.07
15.03	15.35 S	16.07
16.05	16.30	16.35
18.35	19.00	19.05
LINJA 4 LAUANTAISIN		
9.00	9.25	9.30
11.00	11.25	11.30
14.03	14.30	14.35



Kuva 15. Valkeakosken paikallisliikenteen reittikartta.

Paikallisliikenteen soveltuminen koulumatkoihin

Paikallisliikenteen aikataulut soveltuvat osittain Valkeakosken peruskoulujen oppilaiden koulumatkoihin. Suurin osa Valkeakosken kouluista sijaitsee lähellä paikallisliikenteen reittejä. Paikallisliikenteen reittien läheisyydessä asuu kuitenkin oppilaita, joita kuljetetaan myös takseilla kouluille tai kouluilta.

Linjoja 1 ja 2 on mahdollista käyttää aikataulujensa puolesta koulumatkoihin, tosin joissakin tilanteissa odotusajat ovat kohtuuttoman pitkiä, jopa yli tunti. Linjat 3 ja 4 soveltuvat myös koulumatkojen tekemiseen, mutta suurimmat puutteet ilmenevät vuorojen vähydessä eli nykyisellään ei ole mahdollista käydä paikallisliikenteellä Linnaisten suunnalta koulussa keskustassa, esimerkiksi Naakan koulussa, sillä osa oppitunneista alkaa jo ennen kahdeksaa ja Linnaisten suunnalta ainoa aamuvuoro on keskustassa noin klo 9.

Taulukko 7. Valkeakosken paikallisliikenteen vuorojen käyttö koulumatkoissa kouluittain (koulut, joiden alkamis- ja päättymisajat ovat konsultin tiedossa).

koulu	linja	suunta	vuoro saapuu/lähtee koululle/-lta (läheisyydestä) klo (arvio)									
			koulu alkaa			koulu päättyy						
Apia			7:50	8:50	9:50			13:10		14:10	15:10	
	linja 1	Eerola	7:40	8:40	9:35			13:45		14:55	15:25	
		Sassi	7:40	8:50	9:50			13:25		15:10	16:10	
	linja 2	Mäntylä	7:25	7:55	8:55			14:25		14:25	15:20	
		Sointula	7:40	8:40	9:10			14:10		14:40	15:40	
	linja 3	Linnainen	-	-	8:50			14:03		15:03	-	
linja 4	Ritvala	7:30	8:40	9:40			14:03		15:03	16:05		
Eerola				8:50			13:10					
	linja 1	keskusta		8:40			14:00					
Naakka			7:50	8:50	9:50	10:50	12:10	13:10		14:10	15:10	
	linja 1	Eerola	7:45	8:45	9:40	10:15		13:35		14:57	15:15	
	linja 3	Linnainen	-	8:50	-	-	12:20	-	15:03	-		
	linja 4	Ritvala	7:35	8:45	9:45	-	12:20	-	15:03	16:05		
Rauhala			7:50	8:50	9:20		12:15	13:10		14:10	15:00	
	linja 3	Linnainen	-	8:15	-		12:40	-	14:25	15:25		
		keskusta	7:45	-	-		12:40	-	14:25	15:25		
	linja 4	Ritvala	7:20	8:30	-		-	13:25	-	15:07		
		keskusta	7:45	-	9:15		-	13:25	-	15:07		
Roukko			7:50	8:50	9:50		12:10	13:10		14:10	15:10	
	linja 1	keskusta	7:45	8:30	9:25		13:00	14:00		15:05	15:15	
	linja 2	keskusta	7:40	8:40	-		12:30	-	14:35	-		
Sassi			7:50	8:50	9:50		12:10	13:10		14:10		
	linja 1	keskusta	7:50	-	9:15		-	13:35		14:57		
	linja 3	keskusta	7:40	-	-		-	13:30		15:10		
		Linnainen	-	8:45	-		12:20	-	-			
	linja 4	keskusta	7:45	-	9:15		-	13:25		15:10		
Sorrila			7:50	8:50	9:50		12:10			14:10	15:10	
	linja 1	keskusta	7:40	-	9:10		13:40		15:00	15:20		
		Sassi	7:35	8:45	9:45		12:30		14:15	15:15		
	linja 2	Sointula	7:35	8:35	9:50		12:40		14:15	15:15		
		keskusta	7:25	8:25	9:40		12:50		12:25	15:25		
	linja 3	Linnainen	-	8:45	-		12:25		14:10	15:10		
	linja 4	Ritvala	7:30	8:40	9:40		12:25		14:10	15:10		
Tarttila				8:25	9:25		12:35	13:25		14:25	14:40	
	linja 3	Linnainen		8:05	-		12:50		14:50	14:50		
		keskusta		8:05	-		12:50		14:50	14:50		
Tietola/harj.opetus			7:50	8:50			12:10	13:10	13:45	14:10	15:10	15:35
Tietola/pienluokat			7:50	8:50	9:50		12:10	13:10		14:10	15:10	
Tietola/yleisopetus			7:50	8:50	9:50		12:10	13:10		14:10	15:10	
	linja 1	keskusta	7:40	8:50	9:20		13:05	14:05		14:15	15:15	
		Eerola	7:40	8:40	9:35		12:55	13:50		15:00	15:30	
	linja 2	keskusta	7:40	8:40	-		12:40	-		14:40	16:40	
		Mäntylä	7:25	7:55	8:55		12:25	-		14:30	15:30	
Tyry			7:40	8:40	9:40			13:05		14:05	15:05	
	linja 1	keskusta	7:25	8:30	9:25			14:05		14:15	15:15	
	linja 2	keskusta	7:10	7:40	8:45			-		14:35	16:40	

1.2.4 Palvelu- ja asiointiliikenne

Palveluliikennettä ajetaan Valkeakoskella, muissa alueen kunnissa on käytössä asiointiliikennettä. Valkeakoskella palveluliikenne täydentää paikallisliikennettä. Palveluliikenne on tarkoitettu lähinnä henkilöille, joilla on vaikeuksia käyttää tavallista linja-autoa. Siten paikallis- ja palveluliikenteellä on oma kohderyhmänsä.

Valkeakosken kaupunki ostaa palveluliikennettä, joka liikennöi sekä keskustaajamassa että maaseudulla. Keskustaajamassa palvelulinjaa ajetaan matalalattiaisella pikkubussilla, jossa on vähintään 11 istumapaikkaa sekä tilaa pyörätuolille. Palvelulinja kiertää asuntoalueilla ja noutaa asiakkaan tarvittaessa kotipihalta.

Valkeakoskella SampoBussi liikennöi maanantaista perjantaihin noin klo 7.45 - 15.30. Osa liikennöintiajasta ajetaan tietyillä reiteillä ja osa liikennöintiajasta kutsuhjattuna. Taulukossa 8 on esitettyä Valkeakosken SampoBussin päiväohjelma.

Kylmäkoskella ajetaan asiointiliikennettä tällä hetkellä yhdellä reitillä. Keskiviikkoisin ajetaan linja-autolla asiointivuoro Taipaleelta Kylmäkosken aseman kautta Kylmäkosken kuntakeskukseen ja edelleen Toijalaan. Paluuvuoro ajetaan samaa reittiä. Toijalassa asiointiaikaa on kaksi tuntia, Kylmäkosken kuntakeskuksessa noin 2,5 tuntia. Aikaisemmin perjantaisin on ajettu reitti Savikoskelta Kylmäkosken kuntakeskukseen. Savikosken asiointikytyi on käyttäjien puutteen vuoksi lakkautettu 31.1.2005.

Toijalassa palveluliikennettä hoidetaan taksilla. Liikennöintipäivät ovat maanantai, keskiviikko ja lauantai. Palveluliikennettä ajetaan kahdella reitillä kahdesti liikennöintipäivän aikana.

Urialassa liikennöidään asiointiliikennettä torstaisin taksilla Urialan kuntakeskukseen Vehkalan suunnalta ja asemanseudulta. Vehkalan suunnalta tulevilla matkustajilla asiointiaikaa Urialan kuntakeskuksessa on noin 1,5 tuntia. Aseman suunnalta tulevien paluukyyti lähtee kun asiointi kuntakeskuksessa on hoidettu. Taksikyydit tilataan suoraan takseista. Urialassa järjestetään perjantaisin torikuljetuksia Hakolahden, Tourunkulman Urialankylän, Kehron ja Perhon suunnista Urialan kuntakeskukseen. Hakolahden suunnasta tuleva reittiä ajetaan linja-autolla, muita reittejä takseilla.

Viiialassa on asiointitaksi erityisesti vanhusten käytössä toripäivänä torstaisin klo 9-12.

Taulukko 8. Valkeakosken palveluliikenteen, SampoBussin, päivöohjelma.

ma	ti	ke	to	pe	
7:45-12:00 tukipalveluasiakkaiden kuljetuksia	7:45-8:40 tukipalveluasiakkaiden kuljetuksia 9:00 Tarttilan koulun Sampo-pysäkki 9:30 Sääksmäen kirkonmäen Sampo-pysäkki 9:50 Koiton aukio + ym. päätepysäkki 10:00 Eerolan/kangasalantien th Sampopysäkki 10:15 Vanhankyläntien Sampo-pysäkki 10:20 Salomaantie 5:n Sampo-pysäkki 10:25 Tohkan pihan pysäkki 10:35 Koskenkodin pysäkki 10:45 Koiton aukio + ym. päätepysäkki 11:30 lähtöpysäkki Koiton aukiolta Saarioispuolelle 12:30 lähtöpysäkki Koiton aukiolta Valkeakosken pohjoispuolelle	7:45-9:25 tukipalveluasiakkaiden kuljetuksia 9:35 Koivuniemen Sampo-pysäkki 9:50 Koiton aukio + ym. päätepysäkki 9:55 Ulvajan Sampo-pysäkki 10:00 Eerolan/Kangasalantien th Sampopysäkki 10:15 Vanhankyläntien Sampopysäkki 10:20 Salomaantie 5:n Sampo-pysäkki 10:25 Tohkan pihan pysäkki 10:35 Koskenkodin pysäkki 10:45 Koiton aukio + ym. päätepysäkki 12:00 lähtöpysäkki Koiton aukiolta Koivuniemeen 12:30 lähtöpysäkki Koiton aukiolta Valkeakosken pohjoispuolelle	7:45-9:05 tukipalveluasiakkaiden kuljetuksia 9:20 Vedentaa th Rantoon Sampo-pysäkki linja 9:35 ent. Hinkan kauppa 9:45 Metsäkansan Sampo-pysäkki 10:00 Kopolantie 10:05 Nissin alue, Mesikämmenentien Sampo-pysäkki 10:15 Vanhankyläntien Sampopysäkki 10:20 Salomaantie 5:n Sampo-pysäkki 10:25 Tohkan Sampo-pysäkki 10:35 Koskenkodin Sampo-pysäkki 10:40 Koiton aukio + ym. päätepysäkki 11:30 tukipalveluasiakkaiden kuljetuksia 12:15 lähtöpysäkki Koiton aukiolta Rantoolle ja Metsäkansaan 13:00-14:00 Kärjenniemen koulukuljetus 14:05-15:30 tukipalveluasiakkaiden kuljetuksia	7:45-8:45 tukipalveluasiakkaiden kuljetuksia 9:10 Ritvala Sampo-pysäkki 9:30 Kirkonmäen Sampo-pysäkki 9:50 Koiton aukio + ym. päätepysäkki 10:00 Eerolan/Kangasalantien th Sampopysäkki 10:15 Vanhankyläntien Sampo-pysäkki 10:20 Salomaantie 5:n Sampo-pysäkki 10:25 Tohkan pihan pysäkki 10:35 Koskenkodin pysäkki 10:45 Koiton aukio + ym. päätepysäkki 11:30 lähtöpysäkki Koiton aukiolta Ritvalaan 12:30 lähtöpysäkki Koiton aukiolta Valkeakosken pohjoispuolelle 13:15-14:10 Kärjenniemen koulukuljetus 14:15-15:30 tukipalveluasiakkaiden kuljetuksia	Ritvalan linja Ritvalan linja
13:00-14:00 Kärjenniemen koulukuljetuksia	13:15-14:10 Kärjenniemen koulukuljetus	13:15-14:10 Kärjenniemen koulukuljetus	13:00-14:00 Kärjenniemen koulukuljetus	13:15-14:10 Kärjenniemen koulukuljetus	
14:05-15:30 tukipalveluasiakkaiden kuljetuksia	14:15-15:30 tukipalveluasiakkaiden kuljetuksia	14:15-15:30 tukipalveluasiakkaiden kuljetuksia	14:05-15:30 tukipalveluasiakkaiden kuljetuksia	14:15-15:30 tukipalveluasiakkaiden kuljetuksia	

1.3 Koulutoimen kuljetukset

Etelä-Pirkanmaan alueen koulukuljetuksiin on oikeutettu vuonna 2003 yhteensä 657 oppilasta. Eniten kuljetusoppilaita on Valkeakoskella (259 opp.) ja vähiten Viialassa (10 opp.). Viialassa kuljetettavia oppilaita on vähän, sillä pinta-alaltaan pienen kunnan asukkaista noin 90 % asuu keskustaaajamassa. Suhteessa kunnan asukasmäärään nähden oppilaskuljetuksia on runsaasti Urjalassa, jossa kunnan koko ja asutuksen hajautuminen aiheuttaa runsaasti koulukuljetuksia. Kuljetettavien oppilaiden lukumäärät kunnittain vuonna 2003 on esitetty taulukossa 9.

Valkeakoskella esiopetusoppilaiden kuljetusten järjestäminen kuuluu koulutoimelle.

Taulukko 9. Kuljetettavien oppilaiden lukumäärä kunnittain.

	1-6 luokkien kuljetusoppilaat	7-9 luokkien kuljetusoppilaat	Kuljetettavat oppilaat yhteensä
Kylmäkoski	38	58	96
Toijala	32	16	48
Urjala	107	137	244
Valkeakoski	133	126	259
Viiala	10	0	10

1.4 Sosiaalitoimen kuljetukset

Vammaispalvelulain (380/87) 8 §:n 2 momentin (101/95) mukaan kunnan on järjestettävä vaikeavammaisille henkilöille kohtuulliset kuljetuspalvelut niihin liittyvine saattajapalveluineen. Sosiaalihuoltolain (719/82) 17 §:ssä tarkoitettuina kotipalveluina voidaan sosiaalihuoltoasetuksen 9 §:n mukaisesti järjestää kuljetus-, ateria- ja saattajapalveluja (tukipalvelut). Tukipalveluista voidaan asiakkaalta periä kunnan määräämä maksu.

Etelä-Pirkanmaan seudulla Kylmäkoski, Urjala ja Valkeakoski myöntävät SHL:n mukaisia kuljetuksia ja kaikki kunnat VPL:n mukaisia kuljetuspalveluja. Sosiaalitoimen säännöllisinä kuljetuksina järjestetään mm. ateriakuljetuksia ja päiväkeskus- ja saunakuljetuksia. Kuljetettavien VPL ja SHL asiakkaiden määrät kunnittain vuonna 2004 on esitetty taulukossa 10.

Taulukko 10. Sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain perusteella kuljetettavat syksyllä 2004.

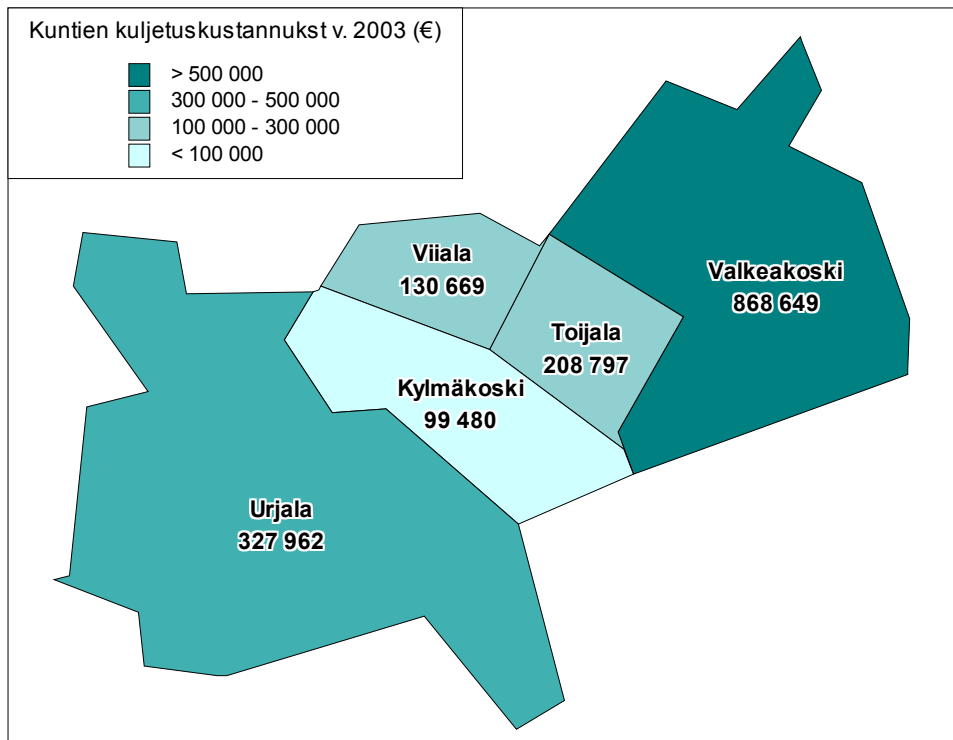
	VPL:n perusteella kuljetettavat	SHL:n perusteella kuljetettavat
Kylmäkoski	30	13
Toijala	113	-
Urjala	20	44
Valkeakoski	199	46
Viiala	tiedot puuttuvat	2

2 KUNTIEN LIIKENNEPALVELUJEN HANKINTAKUSTANNUKSET

2.1 Hankintakustannukset yhteensä

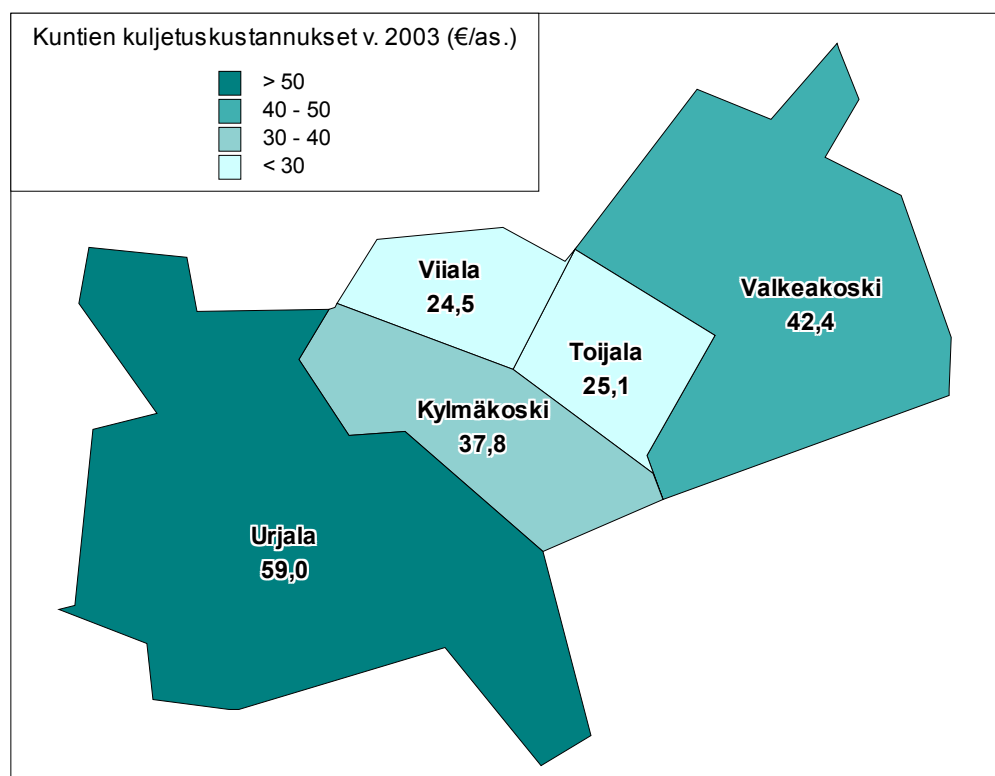
Etelä-Pirkanmaan kunnat käyttivät vuonna 2003 yhteensä noin 1,6 milj. euroa kaikille avoimen joukkoliikenteen sekä opetus- ja sosiaalitoimen kuljetusten rahoittamiseen. Sosiaalitoimen kuljetukset muodostavat noin 43,6 prosenttia, opetustoimen kuljetukset noin 41,8 prosenttia ja avoimen joukkoliikenteen kustannukset noin 14,6 prosenttia kuntien kuljetuskustannuksista. Etelä-Pirkanmaan kuntien kuljetuskustannukset ovat vuosina 2000-2003 kasvaneet noin 11,0 prosenttia.

Vuonna 2003 Etelä-Pirkanmaan kunnista Valkeakoski rahoitti kuljetuksia eniten eli noin 869 000 eurolla. Kylmäkoskella rahoitettiin kuljetuksia vähiten suunnittelualueen kunnista eli noin 99 000 eurolla. Kuvassa 16 on esitettyä kuljetuskustannukset kunnittain vuonna 2003.



Kuva 16. Kuntien rahoitus kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen ja opetus- ja sosiaalitoimen kuljetuksiin vuonna 2003.

Etelä-Pirkanmaan kunnat käyttivät kaikille avoimen joukkoliikenteen sekä opetus- ja sosiaalitoimen kuljetusten rahoittamiseen keskimäärin noin 38,7 euroa asukasta kohden vuonna 2003. Asukasta kohden laskettuna Urjalassa kuljetuksia rahoitettiin eniten eli noin 59,0 eurolla. Asukasta kohden laskettuna kuljetuksia rahoitettiin vähiten Viialassa eli noin 24,5 eurolla. Kuvassa 17 on esitettyä kunnittain kuntien avoimen joukkoliikenteen sekä opetus- ja sosiaalitoimen kuljetuskustannukset asukasta kohden laskettuna. Taulukossa 11 on esitettyä kuntien kuljetuskustannusten jakautuminen avoimen joukkoliikenteen sekä opetus- ja sosiaalitoimen kuljetuskustannuksiin.



Kuva 17. Kuntien rahoitus kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen ja opetus- ja sosiaalitoimen kuljetuksiin asukasta kohden laskettuna.

Taulukko 11. Kuntien kuljetuskustannukset vuonna 2003.

Kunta	Kaikille avoin joukkoliikenne 2003 (€)	Opetustoimen kuljetukset 2003 (€)	Sosiaalitoimen kuljetukset 2003 (€)	Kuljetuskustannukset yhteensä 2003 (€)	Kuljetuskustannukset €/as. 2003 (€/as.)
Kylmäkoski	7 055	45 667	46 758	99 480	37,8
Toijala	12 414	54 021	142 362	208 797	25,1
Urjala	15 023	219 428	93 511	327 962	59,0
Valkeakoski	190 613	316 539	361 497	868 649	42,4
Viiala	14 233	48 249	68 187	130 669	24,5
Yhteensä	239 338	683 904	712 315	1 635 557	38,7

Etelä-Pirkanmaan kuntien kuljetuskustannukset ovat kasvaneet noin 11,0 prosenttia vuosina 2000-2003. Kuljetuskustannukset eivät kuitenkaan ole kasvaneet kaikissa alueen kunnissa. Kuljetuskustannukset nousivat eniten Kylmäkoskella, noin 33,9 prosenttia. Kuljetuskustannukset nousivat myös Valkeakoskella ja Viialassa. Kuljetuskustannukset laskivat vuosina 2000-2003 Urjalassa noin 13,0 prosenttia ja Toijalassa noin 9,5 prosenttia. Taulukossa 12 on esitettyä suunnittelualueen kuntien kuljetuskustannusten kehitys vuosina 2000-2003.

Taulukko 12. Etelä-Pirkanmaan kuntien avoimen joukkoliikenteen sekä opetus- ja sosiaalitoimen kuljetuskustannusten kehitys vuosina 2000-2003.

Kunta	2000	2001	2002	2003	muutos% 2000-2003
Kylmäkoski	74 322	87 405	94 988	99 480	33,9 %
Toijala	230 714	224 037	175 590	208 797	-9,5 %
Urjala	376 888	380 401	350 606	327 962	-13,0 %
Valkeakoski	670 876	711 629	694 284	868 649	29,5 %
Viiala	120 293	111 147	147 252	130 669	8,6 %
Yhteensä	1 473 092	1 514 619	1 462 720	1 635 557	11,0 %

2.2 Avoimen joukkoliikenteen kustannukset

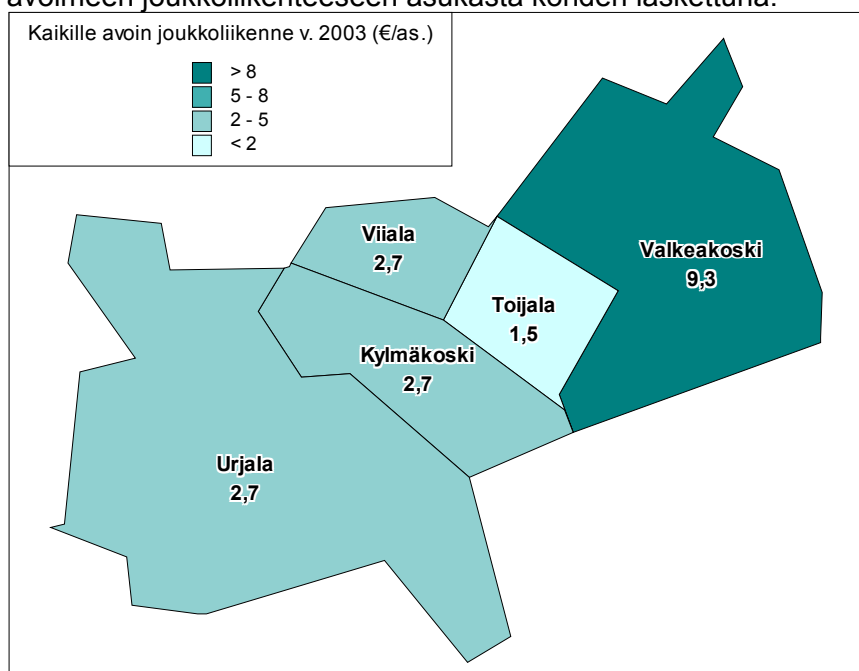
Etelä-Pirkanmaan kunnat käyttivät vuonna 2003 yhteensä noin 239 000 euroa kaikille avoimen joukkoliikenteen rahoitukseen. (Taulukossa esitetyt kustannukset ovat nettokustannuksia. Valtionosuus taksa-alennuksiin on tällä hetkellä 48 % ja muihin 50 %). Vuosina 2001-2003 kuntien rahoitus kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen on vähentynyt noin 30,6 prosenttia.

Kaikille avoimen joukkoliikenteen rahoituksesta suurin osa eli noin 55,6 prosenttia käytettiin taksa-alennusten ostoon vuonna 2003. Eniten kaikille avointa joukkoliikennettä rahoitettiin Valkeakoskella eli noin 191 000 eurolla. Kylmäkoskella kaikille avointa joukkoliikennettä rahoitettiin vähiten eli noin 7 000 eurolla. Taulukossa 13 on esitettyä kuntien rahoitus kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen.

Taulukko 13. Kuntien rahoitus kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen vuonna 2003.

Kunta	Linja-autovuorot 2003 (€)	Taksivuorot 2003 (€)	Taksa-alennukset 2003 (€)	Palveluliikenne 2003 (€)	Joukkoliikenne yhteensä 2003 (€)	Joukkoliikenne yhteensä 2002 (€)
Kylmäkoski	4 520	740	1 795		7 055	12 922
Toijala			12 414		12 414	24 101
Urjala		11 844	3 179		15 023	82 365
Valkeakoski	58 444	2 851	103 718	25 600	190 613	164 466
Viiala			11 957	2 276	14 233	26 689
Yhteensä	62 964	15 435	133 063	27 876	239 338	310 543

Asukasta kohden laskettuna Etelä-Pirkanmaan kunnissa käytettiin keskimäärin 5,7 euroa kaikille avoimen joukkoliikenteen rahoitukseen. Asukasta kohden laskettuna eniten kaikille avoimen joukkoliikenteen hankintaan käytettiin Valkeakoskella eli noin 9,3 euroa. Toijalassa kaikille avointa joukkoliikennettä rahoitettiin noin 1,5 eurolla asukasta kohden. Kuvassa 18 on esitettyä kuntien rahoitus kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen asukasta kohden laskettuna.



Kuva 18. Kuntien rahoitus kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen vuonna 2003 asukasta kohden laskettuna. (Kuvassa esitetyt kustannukset ovat nettokustannuksia.)

2.3 Opetustoimen kuljetuskustannukset

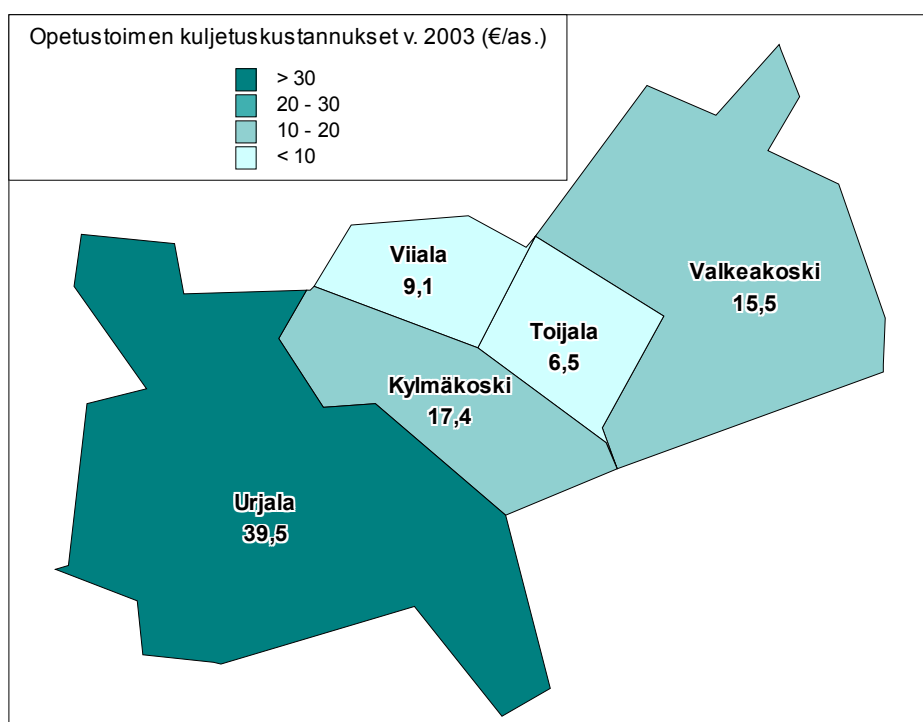
Opetustoimen kuljetuksien rahoittamiseen käytettiin Etelä-Pirkanmaan kunnissa yhteensä noin 684 000 euroa vuonna 2003. Vuosina 2000-2003 opetustoimen kuljetuskustannukset nousivat noin 15,5 prosenttia. Kustannustason nousu ei kuitenkaan ole ollut tasaista, sillä kustannukset ovat vuosina 2001-2003 pysyneet suurinpiirtein samalla tasolla.

Opetustoimen kuljetuskustannuksista noin 54,0 prosenttia muodostui taksikuljetuksista vuonna 2003. Valkeakoskella opetustoimen kuljetuksia rahoitettiin eniten eli noin 317 000 eurolla. Kylmäkoskella opetustoimen kuljetuksia rahoitettiin vuonna 2003 vähiten eli noin 46 000 eurolla. Taulukossa 14 on esitettyä kuntien opetustoimen rahoittamat kuljetukset vuonna 2003.

Taulukko 14. Kuntien opetustoimen rahoittamat kuljetukset vuonna 2003.

Kunta	Esikoul. kuljetukset	Peruskoul. matkaliput	Lukion ja keskiast. matkaliput	Tilausliikenne linja-autolla	Taksi-kuljetukset	Muut kuljetusten korvaukset	Opetustoimen kuljetukset yhteensä	Opetustoimen kuljetukset yhteensä
	2003 (€)	2003 (€)	2003 (€)	2003 (€)	2003 (€)	2003 (€)	2003 (€)	2002 (€)
Kylmäkoski		2 359		3 886	39 422		45 667	47 396
Toijala		1 800		6 846	45 375		54 021	27 964
Urjala		102 292		16 899	98 949	1 288	219 428	211 754
Valkeakoski		79 558		25 000	170 401	41 580	316 539	316 273
Viiala	13 826	10 889		6 819	15 318	1 397	48 249	72 994
Yhteensä	13 826	196 898		59 450	369 465	44 265	683 904	676 381

Opetustoimen kuljetuksiin käytettiin suunnittelualueen kunnissa keskimäärin noin 16,2 euroa asukasta kohden. Opetustoimen kuljetuksia rahoitettiin asukasta kohden vähiten Toijalassa eli noin 6,5 eurolla. Eniten asukasta kohden opetustoimen kuljetuksia rahoitettiin Urjalassa, jossa vastaava kustannus oli noin 39,5 euroa. Kuvassa 19 on esitettyä kuntien opetustoimen kuljetuskustannukset vuonna 2003 asukasta kohden laskettuna.



Kuva 19. Kuntien opetustoimen kuljetuskustannukset vuonna 2003 asukasta kohden laskettuna.

2.4 Sosiaalitoimen kuljetuskustannukset

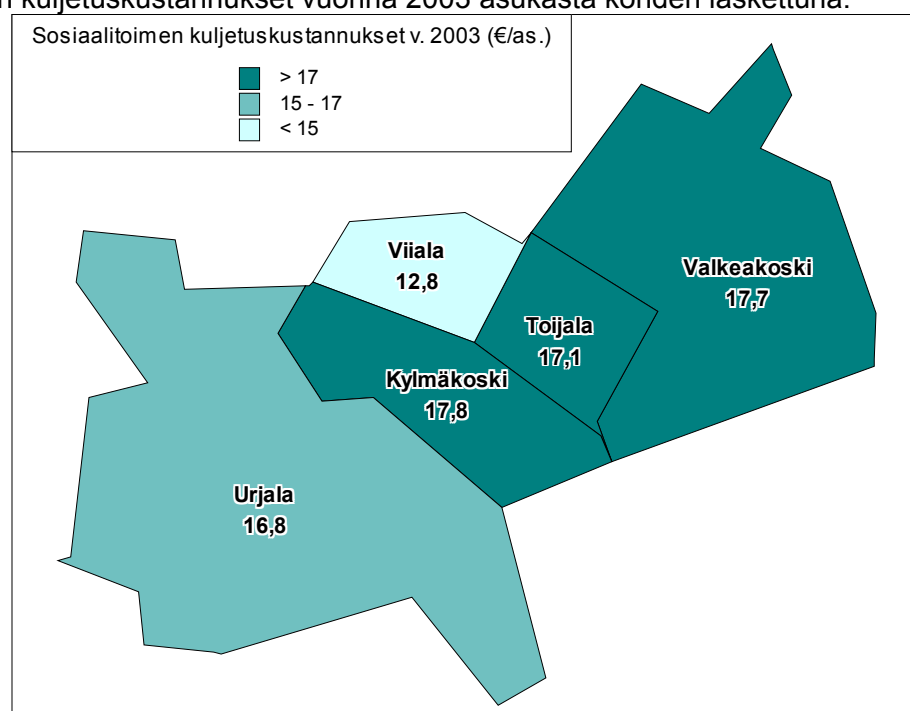
Etelä-Pirkanmaan kunnat käyttivät sosiaalitoimen kuljetusten rahoittamiseen vuonna 2003 yhteensä noin 712 000 euroa. Sosiaalitoimen kuljetuskustannukset ovat kasvaneet vuodesta 2000 vuoteen 2003 noin 32,8 prosenttia. Kustannustason kasvu ei ole ollut tasaista, sillä vuosina 2001-2002 kustannustaso laski noin 4,7 prosenttia ja vuosina 2002-2003 nousi noin 30,1 prosenttia.

Vaikeavammaisten kuljetuspalvelu muodosti suurimman sosiaalitoimen kuljetusten kustannuserän eli noin 50,9 prosenttia. Eniten sosiaalitoimen kuljetuksia rahoitettiin Valkeakoskella eli noin 361 000 eurolla. Kylmäkoskella sosiaalitoimen kuljetuksia rahoitettiin vähiten eli noin 47 000 eurolla. Taulukossa 15 on esitettyä kuntien sosiaalitoimen kuljetuskustannukset vuonna 2003.

Taulukko 15. Kuntien sosiaalitoimen rahoittamat kuljetukset vuonna 2003.

Kunta	Esikoul. kuljetukset 2003 (€)	Päivähoidon kuljetukset 2003 (€)	Sos. huoltolain muk. kuljetukset 2003 (€)	Vamm. kuljetukset 2003 (€)	Keh. vamm. kuljetukset 2003 (€)	Muut kuljetusten korvaukset 2003 (€)	Sosiaalitoimen kuljetukset yhteensä 2003 (€)	Sosiaalitoimen kuljetukset yhteensä 2002 (€)
Kylmäkoski	8 278	485	4 942	26 792		6 261	46 758	34 670
Toijala		9 669	19 424	113 269			142 362	123 525
Urjala		12 136	57 546		1 600	22 229	93 511	56 487
Valkeakoski	11 796	6 803	70 540	172 070		100 288	361 497	285 070
Viiala		2 808	561	50 671		14 147	68 187	47 569
Yhteensä	20 074	31 901	153 013	362 802	1 600	142 925	712 315	547 321

Suunnittelualueen kunnissa käytettiin keskimäärin 16,8 euroa asukasta kohden sosiaalitoimen kuljetusten rahoittamiseen. Asukasta kohden laskettuna eniten sosiaalitoimen kuljetuksia rahoitettiin Kylmäkoskella eli noin 17,8 eurolla. Asukasta kohden laskettuna sosiaalitoimen kuljetuksia rahoitettiin vähiten Viialassa eli noin 12,8 eurolla. Kuvassa 20 on esitettyä kuntien sosiaalitoimen kuljetuskustannukset vuonna 2003 asukasta kohden laskettuna.

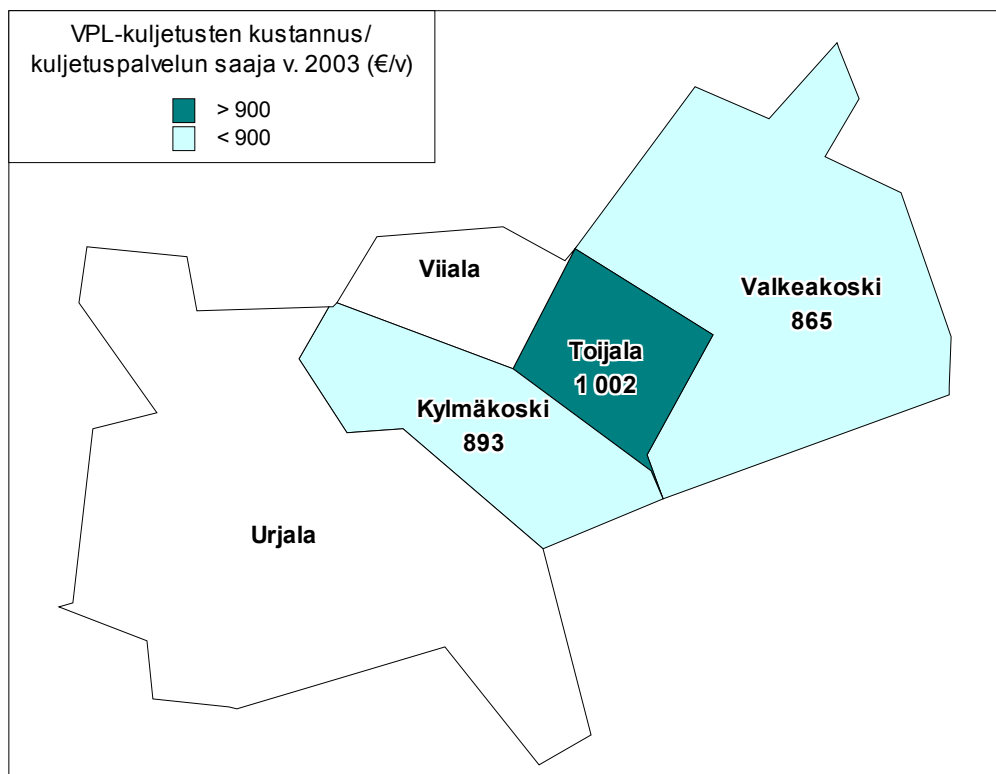


Kuva 20. Kuntien sosiaalitoimen kuljetusten rahoitus vuonna 2003 asukasta kohden laskettuna.

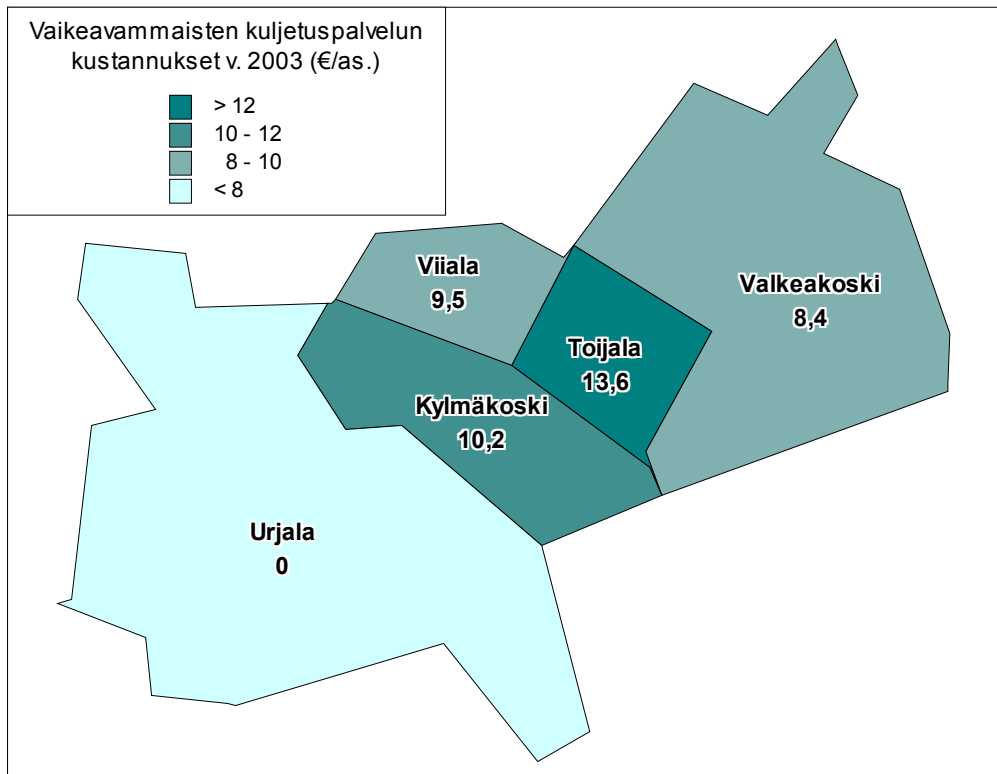
Vuonna 2004 Etelä-Pirkanmaan väestöstä noin 1,0 prosentille on myönnetty oikeus vaikeavammaisten kuljetuspalvelujen käyttöön. Vuonna 2002 koko maan keskiarvo oli noin 1,4 prosenttia. Kuljetuspalvelujen saajien määrä on ollut valtakunnallisesti voimakkaassa kasvussa. Kasvu on ollut koko maassa noin seitsemän prosentin luokkaa. Suhteessa asukaslukuun eniten oikeuksia vaikeavammaisten kuljetuspalvelun käyttöön on Etelä-Pirkanmaalla myönnetty Toijalassa, jossa kuljetusoikeus on noin 1,4 prosentilla väestöstä. Vähiten oikeuksia vaikeavammaisten kuljetuspalvelun käyttöön on myönnetty Urjalassa, jossa noin 0,4 prosentilla on kuljetusoikeus. (Huom! Viialan tiedot puuttuvat)

Vaikeavammaisten kuljetuspalvelun kustannukset yhtä kuljetuspalveluasiakasta kohden vaihtelevat Valkeakosken noin 870 eurosta Toijalan 1000 euroon. Keskimääräinen kuljetuskustannus Etelä-Pirkanmaalla on noin 920 euroa kuljetettavaa kohden. Kuvassa 21 on esitetty VPL-kuljetusten kustannukset suhteessa kuljetuspalveluasiakkaisiin kunnittain. (Huom! VPL-asiakkaiden määrä vuodelta 2004, kustannukset vuodelta 2003, Viialan tiedot puuttuvat)

Vuonna 2003 Etelä-Pirkanmaalla vaikeavammaisten kuljetuspalvelun kustannukset asukasta kohden olivat keskimäärin noin 8,6 euroa vuodessa. Urjalassa vaikeavammaisten kuljetuksia ei rahoitettu vuonna 2003. Toijalassa vaikeavammaisten kuljetuspalvelun kustannukset olivat suurimmat eli noin 13,6 euroa asukasta kohden. Kuvassa 22 on esitetty vaikeavammaisten kuljetuspalvelun kustannukset suhteessa asukaslukuun kunnittain.



Kuva 21. Kuntien VPL-kuljetusten kustannukset kuljetuspalvelun saajia kohden vuonna 2003. (huom! VPL-kuljetettavien määrä on vuodelta 2004, Viialan tiedot puuttuvat)



Kuva 22. Vaikeavammaisten kuljetuspalvelun kustannukset suhteessa asukaslukuun vuonna 2003.

3 JOUKKOLIIKENTEN PALVELUTASOTAVOITTEET

3.1 Yleistä

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittäminen on lakisääteistä. Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (1. luku, 3 §) toteaa, että kunnan tehtävä on määritellä alueensa joukkoliikenteen palvelutaso tarvittavin osin. Kuntien tulee toimia yhteistyössä toistensa kanssa pyrkien yhteensovittamaan eri henkilöliikennemuotojen palveluita sekä ottaa huomioon eri väestöryhmien kuten lasten, vanhusten ja vammaisten tarpeet. Lääninhallituksen tehtävänä on edistää kuntien liikennesuunnittelua ja luoda edellytyksiä niiden yhteistyön onnistumiselle.

Määrittelemällä Etelä-Pirkanmaan joukkoliikenteen seudulliset palvelutasotavoitteet sovitaan yhdessä tahtotila, mihin seutukunnan liikennettä halutaan kehittää.

Tarkoitus on, että jatkossa liikenteen ostot kohdistetaan ensisijaisesti palvelutasotavoitteiden mukaista tarjontaa toteuttaviin vuoroihin.

Palvelutasotavoitteiden määrittelyllä pyritään varmistamaan asukkaiden tasapuolinen kohtelu Etelä-Pirkanmaalla. Lähtökohtaisesti samantapaisilla alueilla tulisi olla samantapainen joukkoliikenteen palvelutaso. Haja-asutusalueilla sallitaan heikompi palvelutaso kuin taajamissa.

1. PAIKALLISLIIKENTEN ALUE

Paikallisliikenteen alueella liikenteelliselle palvelutasolle määritellään tavoitteet perinteisillä, numeerisilla mittareilla, kuten esimerkiksi vuoroväli, kävelymatka, liikennöinti-aika jne. Palvelun laadun merkitys joukkoliikenteen houkuttelevuudelle on kuitenkin suuri, koska joukkoliikennettä käyttävät myös henkilöt joilla on muitakin vaihtoehtoisia matkustustapoja. Tämän vuoksi myös laadullisiin asioihin tulee kiinnittää huomiota

2. ALUEELLINEN LIKENNEVERKKO

Alueelliselle liikenneverkolle on määritetty palvelutasotavoitteet lähinnä liikenteellisille tavoitteille. Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä liikenteessä turvataan työ-, opiskelu ja liityntämatkojen tarpeita palvelevat yhteydet sekä asiointimahdollisuudet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista alueen keskustaajamiin. Julkisen liikenteen palvelut muodostavat kattavan alueellisen liikenneverkon.

3. KUNTIEN SISÄISEN LIIKENTEN VERKKO

Kuntien sisäisessä liikenteessä järjestetään peruspalveluihin liittyvät kuljetukset kustannustehokkaasti ja turvallisesti sekä tarjotaan riittävät asiointiyhteydet autottomille kuntalaisille.

Määritetty julkisen liikenteen palvelutaso on tavoite, ei subjektiivinen oikeus. Julkisen liikenteen palveluja hankitaan vain tarpeeseen eli kun palveluille on käyttäjiä.



Kuva 23. Etelä-Pirkanmaan joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet.

3.2 Paikallisliikenteen palvelutasotavoitteet

3.2.1 Yleiset tavoitteet

Joukkoliikenteen tulisi tarjota mahdollisimman hyvät palvelut käyttäjilleen kuitenkin siten, että joukkoliikenne toimii itsekannattavuusperiaatteella. Samalla tulisi joukkoliikenteen tarjota hyvä vaihtoehto henkilöauton käyttäjille ja myös kulkumuoto niille jotka eivät voi käyttää henkilöautoa. Joukkoliikenteen yhteyksien taajama-alueella tulisi olla myös sellaiset, että mahdollisimman usealla taajama-alueen asukkaalla olisi mahdollisuus hyödyntää näitä yhteyksiä.

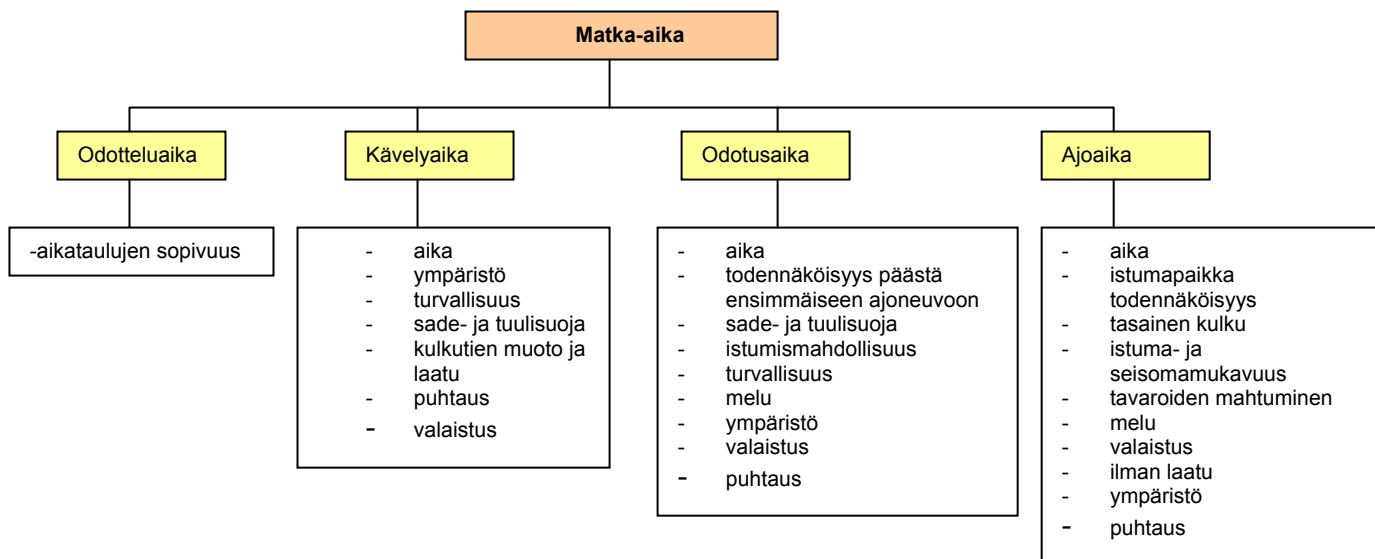
Joukkoliikenteen palvelutaso koostuu useista eri tekijöistä ja palvelutasoa voidaan mitata eri tavoin. Palvelutasotavoitteet tulee ottaa peruslähtökohdaksi suunniteltaessa joukkoliikenteen kehittämistä taajama alueella.

Tässä suunnitelmassa palvelutasotavoitteet määritetään pääasiassa liikenteellisille tavoitteille. Kaluston tyyppille, siisteydelle ja kunnolle on vaikea esittää palvelutasotavoitteita, koska Valkeakoskella liikenteen hoitomalli perustuu pääosin linjaliikennelupohjaiseen liikenteeseen. Bussiyrittäjää ei voida velvoittaa hoitamaan liikennettä tietyn tyyppisellä kalustolla, mutta suosituksia voidaan antaa esim. matalalattiakaluston käyttämisellä alueilla, joissa em. kalustosta on eniten hyötyä. Kaupungin ostaman liikenteen osalta tilanne on erilainen ja kalustolle voidaan asettaa vaatimuksia. Tämä tosin vaikuttaa liikenteen ostokustannuksiin. Koska kaluston kunnolla on eri käyttäjäryhmille todettu olevan jonkin verran vaikutusta kulkumuodon valintaan, on myös bussiyrittäjän kannalta edullisinta kiinnittää huomiota autojen siisteyden ja kunnan parantamiseen.

3.2.2 Matka-aika

Matka-aika voidaan jakaa odottelu-, kävely-, odotus ja ajoaikoihin. Odottelu-aika aiheutuu siitä, että aikataulut eivät useinkaan seuraa kiinteästi matkaa edeltäviä tai seuraavia toimintoja. Kävelyaika on matkan alussa, lopussa ja mahdollisesti vaihdon yhteydessä liityntäkävelyyn pysäkkien sijainnista johtuva aika. Odotusajalla tarkoitetaan odotusaikaa pysäkillä. Ajoaika on se aika, jonka matkustaja viettää linja-autossa.

Matka-aika linja-autolla on yleensä 1,5 – 2,5 -kertainen henkilöauton matka aikaan verrattuna. Joukkoliikenteen sujuvuuden parantamisella voidaan vaikuttaa matkanopeuteen ja siten kokonaismatka-aikaa lyhentävästi.



Kuva 24. Joukkoliikenteen palvelutaso matka-ajan kannalta

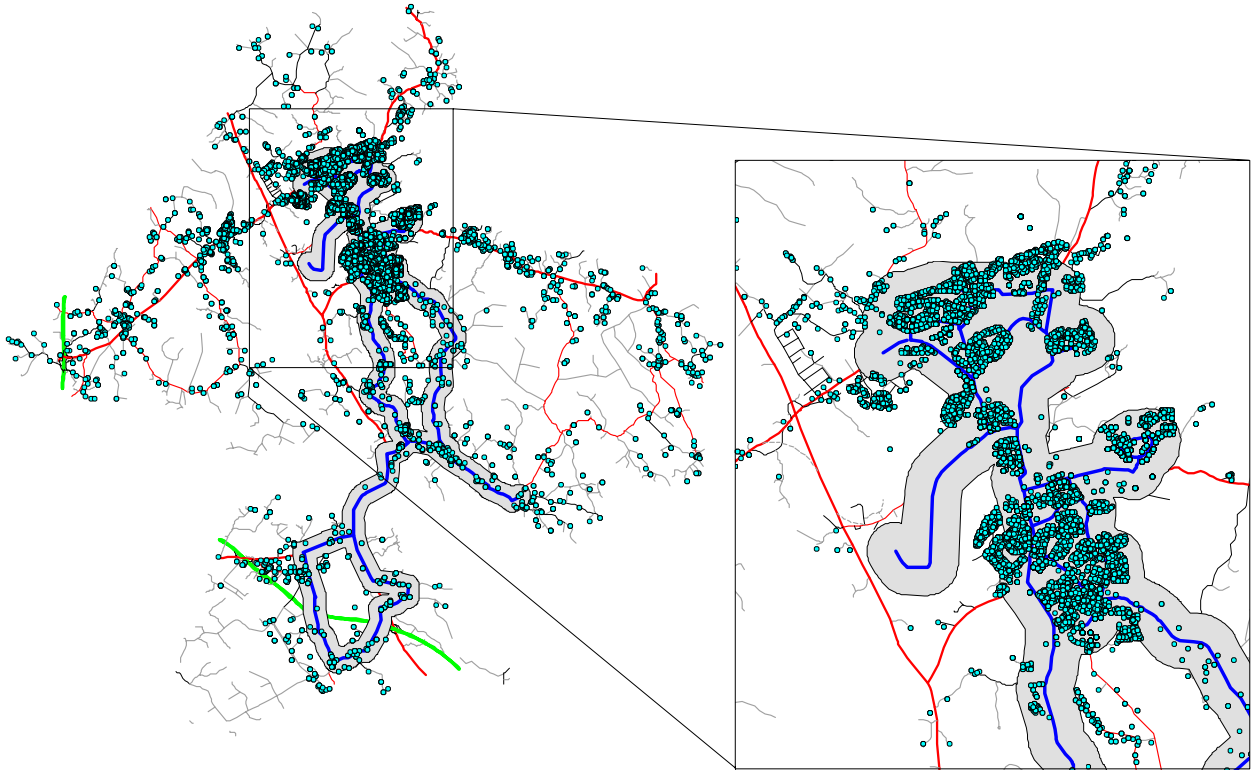
3.2.3 Kävelymatkojen pituudet

Kävelymatkan pituus pysäkillä / pysäkiltä riippuu oleellisesti väylän laadusta, ympäristöstä ja tarjotusta vuorovälistä. Kerrostaloalueille voidaan asettaa huomattavasti tiukemmat kävelymatkojen kriteerit kuin pientaloalueilla. Matkatuotos on kerrostaloalueilla huomattavasti suurempi eikä sitä saa heikentää pitkillä kävelymatkoilla. Pientaloalueilla saattaa lyhyitä kävelymatkoja rajoittaa myös joukkoliikennereiteiksi sopivien katujen puuttuminen. Kävelymatka tulisi suhteuttaa vuoroväliin. Käytännössä ovat kävelymatkat sitä lyhyempiä mitä tiheämpi on vuoroväli. Pientaloalueilla joilla kävelymatkat ovat pitempiä on myös viihtyisämpi kävellä.

Taulukko 16. Kävelymatkojen tavoitteelliset pituudet pysäkeille Valkeakoskella sekä esimerkkejä muilta paikkakunnilta.

Kävelymatkojen pituudet pysäkillä	Keskusta ja kerrostaloalueet	Pientaloalueet	Työpaikka-alueet	Vaihtojen yhteydessä
Valkeakoski	400 m – 500 m	500 m – 700 m	600 m	
Esimerkkejä muilta paikkakunnilta				
Lappeenranta	300 m – 500 m	400 m – 600 m	alle 400 m	alle 150 m
Porvoo	300 m - 400 m	500 m	300m – 400 m	
Kuopio	200 m – 300 m	400 m	600 m	0 – 50 m
Oulu	400 m	600	600	
Vaihtelurajat yleensä	300 m – 500 m	400 – 700 m	alle 400 m – 600 m	alle 150

Kävelymatkojen nykyisten pituuksien määrittämistä varten Valkeakosken asukkaat paikannettiin rakennusten sijaintien paikkatiedon avulla. Tarkasteltaessa Valkeakosken paikallisliikenteen reitistöä 400 metrin bufferilla, voitiin todeta että Valkeakosken asukkaista noin 15 700 (78,2 %) asuu enintään 400 metrin päässä paikallisliikenteen reitistä.



Kuva 25. Valkeakosken asukkaat 400 metrin säteellä paikallisliikenteen reitistä.

3.2.4 Vuorovälit

Joukkoliikenteen palvelutasoa määriteltäessä taajama-alueella on vuorovälien määrittely yksi tärkeimmistä osatekijöistä. Periaatteessa kaikki asukkaat tulisi asettaa samaan asemaan riippumatta asuinalueestaan. Kuitenkin käytännössä tämä on mahdotonta, sillä vuorovälien määräytymisessä näyttelee merkittävää osaa liikenteen kysyntä ja sitä kautta liikenteellinen kannattavuus.

Vuoroväleihin vaikuttaa alueen koko, ympäröivä maankäyttö sekä vuorokauden ja vuodenaika. Tärkeitä vuoroväleihin vaikuttavia asioita ovat myös väestörakenne sekä kaupunkirakenne. Vuorovälit on määritelty erikseen ruuhka – ajaksi , päivä-, ilta- ja lauantailiikennettä varten. Erikseen on myös määritelty vuoroväli sekä kesä- että talviliikenteelle.

Taulukko 17. Paikallisliikenteen tavoitteelliset vuorovälit.

Päivä	Vuoroväli talvi ja kesäkausina					
	Talvikausi			Kesäkausi		
	ruuhka-aika	päivä	ilta	ruuhka-aika	päivä	ilta
Ma-Pe	30	60	60	60	60	60
La	60	60		60	60	

3.1.5 Liikennöintiäika

Liikennöintiäika määrittää sen ajan, jolloin joukkoliikenteen palveluja on tarjolla. Liikennöintiajat tulee sovittaa matkustajien tarpeisiin. Joukkoliikenteen palveluja tulee tarjota silloin, kun matkustajilla on tarve liikkua työ-, koulu-, ostos-, asiointi ja vapaa-ajan matkoillaan. Mm. palveluajojen työaikojen vaihtelu on viime vuosina lisääntynyt, mikä vaikuttaa myös joukkoliikenteen kysyntään.

Valkeakoskella perusliikenteen liikennöinti aloitetaan ma-pe siten, että asuntoalueilta ehtii keskustaan viimeistään klo 8.00 Käytännössä tämä tarkoittaa liikennöinnin aloittamista noin klo 7.30. Lauantaisin liikennöinti aloitetaan siten, että bussilla pääsee keskustaan klo 9.00. Käytännössä tämä tarkoittaa liikennöinnin aloittamista noin klo 8.30.

Perusliikenteen liikennöinti päätetään arkisin noin klo 18.00- 19.00 lähtevillä vuoroilla. Poikkeuksena on linja 3, jonka liikennöinti päättyy klo 15 jälkeen. Lauantaisin liikennöinti päätetään noin klo 15.00 linjoilla, joiden avulla aikaansaadaan riittävän kattava palvelu

3.1.6 Aikataulut

Aikataulujen tulee olla selkeitä. Tämä tarkoittaa sitä, että linjat liikkuvat jonkin säännöllisen kaavan mukaisesti eli lähdöt tapahtuvat joka tunti samoilla minuuttiluvuilla. Lisäksi aikatauluissa huomioidaan mahdollisuuksien mukaan samaan suuntaan liikennöivien linjojen lähtöjen porrastaminen siten, että useamman samaan suuntaan lähtevän linjan lähtö ja tulo ei ajoitu yhtäaikaisesti, vaan lähdöt jaetaan tasaisesti tunnin eri osille.

3.2 Alueellinen liikenneverkko

Alueellisen liikenneverkon palvelutasoon on luotu kolme vaihtoehtoa ja laskettu palvelutasosta aiheutuvia kustannuksia.

- Vaihtoehto 1 sisältää perustason,
- Vaihtoehdossa 2 on perustason lisäksi tavoitteita myös viikonloppuyhteyksille.
- Vaihtoehdossa 3 on perustason ja viikonloppuyhteyksien lisäksi asetettu tavoitteita myös iltayhteyksiä.

Kuntien ja lääninallituksen rahoitusosuudesta riippuen sekä joukkoliikenneyrittäjien halusta hoitaa vuoroja lipputuloperusteisesti voidaan määrittää Etelä-Pirkanmaan alueelle tarpeellinen joukkoliikenteen palvelutaso.

Kuntien ja lääninhallituksen rahoitusosuutta kokonaiskustannuksista on arvioitu nykyisten ostoliikenteiden avulla. Arkiliikenteessä (ma-pe) rahoitusosuuden on arvioitu olevan noin 60 %. Viikonloppuisin (la-su) rahoitusosuuden on arvioitu olevan hieman suurempi eli noin 60 -70 % kokonaiskustannuksista.

Määrittelemällä Etelä-Pirkanmaan kuntien joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet, sovitaan yhdessä se tahtotila, mihin Etelä-Pirkanmaan joukkoliikennettä halutaan kehittää.

Tarkoitus on, että jatkossa liikenteen ostot kohdistetaan ensisijaisesti palvelutasotavoitteiden mukaista tarjontaa toteuttavien vuorojen ostamiseen.

Vaihtoehto 1. Perustaso, turvataan kattava alueellinen liikenneverkko

Kuntien välisessä liikenteessä pyritään turvaamaan aikataulun mukaiset säännölliset runkoliikenteen palvelut tärkeimmillä reiteillä. Tavoitteena on, että alueellinen liikenneverkko kattaa kaikki kuntien kuntakeskukset tai muut merkittävimmät taajamat ja niiden väliset yhteydet. Liikenneverkon kattavuus suhteessa väestöön pyritään ylläpitämään nykyisessä laajuudessa. Tavoitteena on, että alueellinen liikenneverkko tyydyttää

- kuntien välisten opiskelumatkojen tarpeet
- kuntien välisen työssäkäynnin tarpeet
- pitkämatkaiset (keskuskaupunkeihin suuntautuvat) asiointiyhteydet.
- runkoliikenne toimii runkona pitkämatkaisissa Kelan kuljetuksissa.

Runkoliikenteen verkosta pääosa on lipputulojen varassa toimivaa liikennettä. Runkoliikenteen verkon turvaamisen kannalta tärkeintä on vahvistaa lipputuloilla toimivan liikenteen toimintaedellytyksiä. Tehokkaimmat keinot tässä ovat matkustamisen tukeminen lippujärjestelmillä sekä kuljetusten mahdollisimman tehokas yhdistely olevaan runkoliikenteeseen. Liikenteen ostoilla täydennetään lipputuloilla harjoitettavan liikenteen verkkoa ja varmistetaan peruspalvelutason toteutuminen käyttäjäryhmittäin seuraavasti

Opiskeluyhteydet

Jos kunnassa ei ole lukiota ja/tai muuta toisen asteen oppilaitosta, järjestetään julkisen liikenteen yhteys lähikunnan oppilaitokseen. Lisäksi muihin alueellisesti merkittäviin oppilaitoksiin järjestetään kouluvuoden aikana opiskelijoita palvelevia yhteyksiä.

Kouluvuoden aikana järjestetään alueen kuntakeskuksista keskuskaupunkiin suuntautuvia työssäkäyntiyhteyksiä täydentäen opiskelijoita palvelevat yhteydet tärkeimpiin oppilaitoksiin. Meno aamulla klo 8:ksi tai 9:ksi ja paluu joko klo 14 tai 15.

Työssäkäyntiyhteydet

Vähimmäistavoite on järjestää ympäri vuoden arkipäivisin vähintään työssäkäyntiyhteys, joka on perillä aamulla ennen klo 8 (tai klo 7) ja paluuyhteys, joka lähtee klo 16-17 (tai 15-17) välillä. Vähimmäistavoite tulee toteuttaa vähintään kunnissa joiden välillä on yli 100 pendelöijää ja joiden kuntakeskusten välinen matka kestää julkisessa liikenteessä alle tunnin. Työssäkäyntiyhteyksissä otetaan huomioon mahdollisista paikkakuntaakohtaisista eroista johtuvaan erityispiirteet työssäkäyntiajoissa.

Kuntaparin välisten pendelöijien lukumäärän ja kysynnän kasvaessa parannetaan työssäkäyntiyhteyksien tarjontaa niin, että tarjolla on useita yhteyksiä sekä aamulla että iltapäivällä. Kaupunkiseuduilla naapurikunnista keskuskaupunkiin julkisilla liikenteellä tulevia työssäkävijöitä palvellaan suorilla, tärkeimpiin työpaikkoihin jatkavilla yhteyksillä kysynnän mukaan.

Pitkämatkaiset (keskuskaupunkeihin suuntautuvat) asiointiyhteydet

Arkisin järjestetään kuntakeskuksista keskuskaupunkiin asiointiyhteys päivittäin. Perilläoloaika on 1-4 tuntia.

Yhteydet kaukoliikenteeseen

Jokaisesta kuntakeskuksesta on mahdollisuus saavuttaa julkisella liikenteellä pitempimatkainen yhteys (kaukoliikenteen bussivuoro, juna tai lentoyhteys) arkipäivisin ja lisäksi viikonloppuisin vähintään perjantai-iltaisain ja sunnuntai-iltaisain tai maanantaiaamuisin. Liityntäyhteydet pyritään järjestämään matkojenyhdistelykeskuksen välittämänä kutsujoukkoliikenteenä silloin kun käyttäjämäärät eivät riitä säännöllisillä aikatauluilla ja reiteillä liikennöitävien liityntäyhteyksien järjestämiseen.

Joukkoliikennepalveluiden ostaminen tulee sitoa käyttäjämääriin. Heikommin kuormitetut vuorot pyritään muuttamaan kutsujoukkoliikenteeksi, jolloin ne voidaan liikennöidä tarpeen mukaan. Matkustajamäärätavoitteen sitominen keskikuorman asettaa vaatimuksia reittisuunnittelulle. Tavoitteena on suunnitella ja ostaa joukkoliikennevuoroja, jotka joko kuormittuvat tasaisesti koko matkalta tai keräävät niin ison maksimikuorman jollakin lyhyellä jaksolla, että se riittää ylläpitämään pidempimatkaisen vuoron keskikuorman korkeammalla tasolla.

Matkustajia motivoidaan käyttämään joukkoliikennepalveluita, eli sidotaan palvelun tarjoaminen käyttäjämääriin ja tiedotetaan siitä asukkaille. Esimerkiksi kylille tarjottavassa asiointi- ja palveluliikenteessä tulee kyläläisiä jo lähtökohtaisesti informoida, että palvelu hankitaan niin kauan kuin sillä on riittävä määrä käyttäjiä. Esimerkiksi kutsupohjaisessa asiointiyhteyksissä minimikuorमतavoite voi olla 2-3 matkustajaa.

Kelan korvaamat pitkät matkat

Alueellinen liikenneverkko muodostaa rungon pitkämatkaisille Kelan kuljetuksille. Alueellisen liikenneverkon säilymistä varten yhdistellään mahdollisimman tehokkaasti matkoja runkoliikenteellä hoidettavaksi. Kelan maksamien kuljetusten yhdistely runkoliikenteeseen vaatii matkojenyhdistelykeskusten verkon kehittämistä sekä riittäviä, pitkämatkaisia runkoliikenteen palveluita täydennettynä syöttöliikenteellä.

Runkoliikenteen hyödynnettävyyttä Kelan korvaamissa kuljetuksissa parannetaan viemällä tärkeimmät maakunnista keskuskaupunkeihin tulevat, Kelan matkojen matkaketjun runko-osan

muodostavat vuorot suoraan perille kohteeseen, kuten keskus- tai aluesairaaloihin tai kuntoutuslaitoksiin. Runkoliikenteen esteettömyyttä kehitetään. Vaihtojen sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan niin, että liikennevälineestä toiseen vaihdettaessa vaihto tapahtuu suoraan ovelta ovelle, eikä matkustajan tarvitse jäädä vaihtotilanteessa yksin.

Vaihtoehto 2. Viikonloppuyhteydet

Jokaisesta kuntakeskuksesta on peruspalvelutason lisäksi mahdollisuus kulkea keskuskaupunkiin lauantaisin ja sunnuntaisin.

Vaihtoehto 3. Iltayhteydet

Jokaisesta kuntakeskuksesta on peruspalvelutason, lauantai- ja sunnuntaiyhteyksien lisäksi mahdollisuus kulkea keskuskaupunkiin iltaisin.

3.2.1 Vaihtoehto 1 (Perustaso)

TYÖMATKAT JA OPISKELUYHTEYDET

- Jokaisesta kunnasta järjestetään arkisin (ma-pe) yhteys Valkeakoskelle klo 8:ksi ja paluuyhteys klo 16 jälkeen
- Kunnista, joista on yli 100 pendelöijää Valkeakoskelle (Viiala, Toijala), järjestetään yhteys myös klo 7:ksi ja paluuyhteys klo 15 jälkeen
- Valkeakoskelta järjestetään arkisin yhteys Toijalaan aamulla klo 8:ksi ja paluuyhteys klo 16 jälkeen (pendelöijä yli 100)
- Muiden kuntakeskusten välillä järjestetään työmatkayhteys palvelemaan tavallisimpia työssäkäyntiaikoja (meno klo 8, paluu klo 16), jos kuntien välillä on esim. yli 100 pendelöijää
 - a. Viialasta Toijalaan
 - b. Toijalasta Viialaan
 - c. Kylmäkoskelta Toijalaan
- Koulupäivisin järjestetään Valkeakoskelta mm. opiskelijoita palvelevat paluuyhteydet kaikkiin kuntiin klo 15 jälkeen
- Toisen asteen opiskelijoille järjestetään opiskeluyhteyksiä joukkoliikenteellä toisen kunnan toisen asteen oppilaitoksiin tarpeen mukaan (ammattipisto Valkeakoskella ja lukiot Toijalassa, Urjalassa, Valkeakoskella sekä Viialassa)
- Aluesairaalaan Valkeakoskelle järjestetään yhteydet alueen kuntakeskuksista

ASIOINTIYHTEYDET (Asiointiaika 1-4 h)

- Kuntakeskuksista järjestetään asiointiyhteydet Valkeakoskelle joka päivä arkisin (ma-pe)
- Valkeakosken lähikunnista järjestetään edestakaiset asiointiyhteydet myös lauantaisin

LIITYNTÄYHTEYDET

- Helsinki-Vantaan lentoasemalle järjestetään (vaihdolliset) liityntäyhteydet tärkeimmille vuoroille Valkeakoskelta, Viialasta ja Toijalasta. Muiden kuntien alueelta järjestetään matkustustarvetta vastaavat kutsuohjatut syöttöyhteydet.

Tarvittavat täydentävät yhteydet:

Yhteydet Valkeakoskelle (v= vaihdollinen yhteys)	
• meno Valkeakoskelle klo 7:ksi	
- Viiala 5.45 – Toijala 6.05 (10 km)	ma-pe (v)
• paluu Valkeakoskelta klo 15 jälkeen	
- Toijala 15.40 – Viiala 16.00 (10 km)	ma-pe (v)
• paluu Valkeakoskelta klo 16 jälkeen	
- Toijala 16.40 – Viiala 17.00 (10 km)	ma-pe+++ (v)
Muiden kuntakeskusten väliset yhteydet	
• paluu Viialasta Toijalaan klo 16 jälkeen	
- Viiala 16.30 – Toijala 16.40 (10 km)	ma-pe+++
Asiointiyhteys Valkeakoskelle	
• meno Valkeakoskelle aamupäivällä	
- Viiala 8.50 – Toijala 9.10 (10 km)	ma-pe (v)
• paluu Valkeakoskelta iltpäivällä	
- Toijala 12.40 – Kylmäkoski – Urjala 13.20 (26 km)	ma-pe (v)
Vaihdolliset yhteydet aluesairaalaan	
- meno aamulla Urjalasta, Kylmäkoskelta, Viialasta ja Toijalasta	
- paluu iltpäivällä Toijalaan, Viialaan, Kylmäkoskelle ja Urjalaan	

Etelä-Pirkanmaan seutulippualueella nykyisten peruspalvelutason yhteyksien rahoituskustannukset ovat noin 20 000 euroa vuodessa.

Peruspalvelutasoa täydentävien vuorojen vuotuiset kustannukset Etelä-Pirkanmaan alueella 1,3 euron kilometrihinnalla olisivat noin 16 100 euroa ja 1,6 euron kilometrihinnalla noin 19 800.

Jos arvioidaan kuntien ja/tai lääninhallitusten rahoitusosuudeksi lipputulojen jälkeen noin 60 % kokonaiskustannuksista tarkoittaa se vuositasolla noin 9 700 – 11 900 euron lisärahoitusta.

Kustannuksissa ei ole huomioitu aluesairaalan suorien yhteyksien aiheuttamia kustannuksia tai liityntäyhteyksiä lentokentälle meneville vuoroille.

3.2.2 Vaihtoehto 2 (Perustaso + viikonloppuyhteydet)

VIKKONLOPPUYHTEYDET

- Kaikista kunnista järjestetään lauantaisin ja sunnuntaisin yhteydet Valkeakoskelle

Nykyiset yhteydet (tilanne 1.6.2005)

Kunta	Meno Valkeakoskelle (määräaika)		Paluu Valkeakoskelta (lähtöaika)	
	lauantaisin	sunnuntaisin	lauantaisin	sunnuntaisin
Kylmäkoski	-	-	-	-
Toijala	0.29 / 5.30 / 9.44 / 11.34 / 12.34 / 14.34 / 15.34 / 17.34	3.15 / 5.30 / 12.34 / 14.34 / 16.34 / 17.34 / 19.34	3.20 / 10.05 / 11.35 / 13.05 / 14.05 / 15.05 / 16.05	3.20 / 11.35 / 13.05 / 15.05 / 16.05 / 17.50
Urkala	-	-	-	-
Viiala	5.30	3.15 / 5.30	3.20	3.20

Etelä-Pirkanmaalla nykyiset peruspalvelutason viikonloppuyhteydet ajetaan lipputuloperusteisena eikä rahoituskustannuksia ole.

Tarvittavat täydentävät yhteydet:

- Urjala – Kylmäkoski – Viiala – Toijala 9.10 (26 km)	la	(v)
- 14.40 Toijala – Viiala – Kylmäkoski – Urjala (26 km)	la	(v)
- Urjala – Kylmäkoski – Viiala – Toijala 16.00 (26 km)	su	(v)
- 18.40 Toijala – Viiala – Kylmäkoski – Urjala (26 km)	su	(v)

Peruspalvelutasoa täydentävien viikonloppuyhteyksien vuotuiset kustannukset 1,3 euron kilometrihinnalla olisivat noin 7 400 euroa ja 1,6 euron kilometrihinnalla noin 9 200 euroa

Jos arvioidaan kuntien ja/tai lääninhallituksen rahoitusosuudeksi lipputulojen jälkeen noin 60 – 70 % kokonaiskustannuksista, tarkoittaa se vuositasolla noin 4 400 – 6 400 euron lisärahoitusta.

3.2.3 Vaihtoehto 3 (Perustaso + viikonloppuyhteydet + iltayhteydet)

HYVINVOINTIPALVELUT (Iltayhteydet)

- Kaikista kunnista järjestetään iltayhteydet Valkeakoskelle

Nykyiset iltayhteydet arki-iltaisoin klo 17 jälkeen (tilanne 1.6.2005)

Kunta	Meno Valkeakoskelle (määräaika)	Paluu Valkeakoskelta (lähtöaika)
Kylmäkoski	-	-
Toijala	17.34 / 18.49 / 21.09 / 1.43 (to) / 3.15 (ma-ke, pe)	17.05 / 17.50 / 20.15 / 2.30 (ma-ke, pe) / 3.20
Urkala	-	-
Viiala	1.43 (to) / 3.15 (ma-ke, pe)	2.30 (ma-ke, pe) / 3.20

Etelä-Pirkanmaalla nykyiset peruspalvelutason iltayhteydet ajetaan lipputuloperusteisena eikä rahoituskustannuksia ole.

Tarvittavat täydentävät iltayhteydet:

- | | | |
|--|-------|-----|
| - Urjala – Kylmäkoski – Viiala – Toijala 19.00 (26 km) | ma-pe | (v) |
| - 21.00 Valkeakoski - Toijala – Viiala – Kylmäkoski – Urjala (45 km) | ma-pe | |

Peruspalvelutasoa täydentävien iltayhteyksien vuotuiset kustannukset 1,3 euron kilometrihinnalla olisivat noin 23 000 euroa ja 1,6 euron kilometrihinnalla noin 28 400 euroa.

Jos arvioidaan kuntien ja/tai lääninhallitusten rahoitusosuudeksi lipputulojen jälkeen noin 50 – 60 % kokonaiskustannuksista, tarkoittaa se vuositasolla noin 11 500 – 17 000 euron lisärahoitusta.

3.3 Kuntien sisäisen liikenteen verkko

Tavoitteena on, että kaikilla, myös autottomilla kuntalaisilla, on mahdollisuus asioida kuntakeskuksessa tai muussa palvelukeskuksessa vähintään kaksi kertaa viikossa. **Asiointimatkan** peruspalvelutaso tarkoittaa sitä, että kuntalainen voi tehdä tarvittavan asiointimatkan jollakin kulkumuodolla niin, että perilläoloaika asiointikohteessa tapahtuu liikkeiden aukioloaikaan ja on kohtuullinen (noin 1-4 h). Kuntien sisäisiä julkisen liikenteen palveluja tulee kehittää myös runkoreittien ulkopuolella. Käytännössä tämä tarkoittaa palveluliikenteen lisäämistä ja niiden kutsuominaisuuksien parantamista sekä kutsuohjattuja asiointitaksipalveluja siellä, missä palveluliikenteelle ei katsota saatavan riittävästi käyttäjiä. Kunnat asettavat tarjoamilleen kutsuohjatuille asiointipalveluille vähimmäiskäyttäjärajan, jonka ylittyessä asiakkaat maksavat omavastuun ja kunta korvaa yrittäjälle erotuksen. Asiakkaan maksuosuus voi olla vastaavan pituisen joukkoliikennematkan lipun hinta tai muu kunnan määrittelemä kohtuullinen taksa.

Kunnan sisäisessä liikenteessä **työmatkat** voi tehdä julkisella liikenteellä runkoliikenteen reittien varsilta silloin, kun ko. välillä on pidempi kuntakeskusten välistä työssäkäyntiä palvelevat työmatkayhteys. Muuten kuntien sisäinen työssäkäynti tapahtuu henkilöautolla tai kevytliikennettä käyttäen. Poikkeuksena tulee tarkastella pinta-alaltaan suuria kuntia, joissa on merkittäviä työpaikkoja.

Koulukuljetukset hoidetaan vähintään lain määrittämällä minimitasolla. Koulukuljetusten järjestämisessä hyödynnetään kuntien välistä runkoliikennettä, kuntien ostamaa, kaikille avointa joukkoliikennettä sekä palveluliikenteitä. Koulukuljetukset hoidetaan suljettujen tilausajojen sijaan

ensisijaisesti kaikille avoimena joukkoliikenteenä linja-autoilla, pikkubusseilla tai tilatakseilla. Erityisesti niillä alueilla, joilla ei ole muita julkisen liikenteen palveluja, avataan koulukuljetukset myös muille matkustajille varaamalla heitä varten muutama istumapaikka.

Palveluliikenteillä tulee olemaan yhä suurempi merkitys kuntien sisäisten liikenteen hoidossa. Palveluliikenteitä kehitetään yhä paremmin myös sosiaalitoimen kuljetuksia palveleviksi ja kunnat tehostavat sosiaalitoimen kuljetusten ohjaamista soveltuvin osin palveluliikenteeseen.

Kelan kuljetuksia yhdistellään soveltuvin osin muuhun joukkoliikenteeseen myös kuntien sisäisessä liikenteessä. Kelan kuljetusten ketjuttaminen runkoliikenteeseen mahdollistetaan esteettömien, kuntien sisäisten syöttöyhteyksien avulla. Kuntien palveluliikenteitä kehitettäessä otetaan huomioon liikenteen soveltuvuus myös Kelan kuljetusten hoitoon.

4 NYKYISTEN VUOROJEN TOIMINTAEDELLYTYKSET

4.1 Lääninhallituksen ostoliikenteen toimintaedellytykset

Lääninhallitusten ostoliikennevuorojen toimintaedellytyksiä tarkasteltiin vuorojen ja vuoroparien keski kuormien avulla. Vuoroparien keski kuorma saatiin ostosopimuskohteittain tarkasteltuna vuorojen keski kuormien keskiarvosta. Osan ostosopimuskohteista katsottiin sisältävän useamman kuin yhden vuoroparin.

Etelä-Pirkanmaalla ajetaan lääninhallitusten ostoliikenteenä kuutta vuoroa, joiden keski kuorma on kesällä enintään yksi. Vuoroja, joiden keski kuorma on vain talvella enintään yksi, on yhteensä 9. Vuoropareittain tarkasteltuna Etelä-Pirkanmaalla ajetaan lääninhallitusten ostoliikenteenä kesällä kolmea vuoroparia, joiden keski kuorma on alle yksi. Talvella ajetaan kolmea vuoroparia, joiden keski kuorma on alle yksi.

Taulukko 18. Lääninhallitusten ostoliikennevuorot, joiden keski kuorma on enintään 1.

	Reitin pituus (km)	Keski- kuorma talvella	Keski- kuorma kesällä
Koko vuoden ajettavat vuorot			
M-P 20.15 Toijala – Viiala 20.25	9	0,7	1,9
M-P 10.50 Valkeakoski – Hauho 11.40	38	0,8	-
L 10.40 Hämeenlinna – Valkeakoski 11.40	46	0,8	1,1
M-P 15.10 Urjala – Kylmäkoski – Viiala – Tampere 16.10	53	2,7	0,9
M-P 6.45 Punkalaidun (seurakuntatalo th) – Urjala – Viiala 7.45	47	2,9	0,9
L 17.15 Valkeakoski – Hämeenlinna 18.10	46	1,0	0,17
Talvella ajettavat vuorot			
Koulu 13.00 Punkalaidun – Urjala 14.00	42	0,5	
Koulu 6.05 Punkalaidun (seurakuntatalon th) – Urjala 6.35	27	1	
Koulu 7.45 Viiala – Kylmäkoski 7.55	10	0	
Koulu 8.40 Toijala – Urjala – Nuutajärvi 9.25	29	0,3	
Koulu 11.35 Toijala – Urjala – Nuutajärvi 12.20	39	0,8	
M-P+ 13.05 Hämeenlinna – Urjala – Huittinen 15.30	115	1	
Kesällä ajettavat vuorot			
M-P+++ 8.05 Tampere – Viiala – Toijala – Urjala 9.25	69		0,3
M-P+++ 13.20 Urjala – Toijala – Viiala – Tampere 14.45	69		1
MtiTo++ 13.05 Hämeenlinna – Urjala – Punkalaidun 15.05	90		0,7

Taulukko 19. Lääninhallitusten ostoliikenteen vuoroparit, joilla keski kuorma on alle 1 kesällä tai talvella.

Vuoropari	Keski kuorma talvella	Keski kuorm a kesällä
Länsi-Suomen lääninhallituksen ostoliikenne		
M-P 15.10 Urjala – Kylmäkoski – Viiala – Tampere 16.10	2,7	0,9
M-P 6.45 Punkalaidun – Urjala – Viiala 7.45	2,9	0,9
M-P+++ 8.05 Tampere – Viiala – Toijala – Urjala 9.25	-	0,7
M-P+++ 13.20 Urjala – Toijala – Viiala – Tampere 14.45		
Koulu 7.45 Viiala – Kylmäkoski 7.55	0	-
Koulu 11.35 Toijala – Urjala – Nuutajärvi 12.20	0,8	-
Etelä-Suomen lääninhallituksen ostoliikenne		
L 16.10 Hämeenlinna – Valkeakoski 17.10		
L 17.15 Valkeakoski – Hämeenlinna 18.10	2,0	0,7

4.2 Linjaliikenteen toimintaedellytykset

Etelä-Pirkanmaan seudulla liikennöiviä yrityksiä pyydettiin luokittelemaan omat linjaliikennevuoronsa toimintaedellytysluokkiin. Toimintaedellytysluokkaan 1 eli lipputuloilla toimivaan linjaliikenteeseen kuuluu yrittäjien arvion mukaan noin 76 prosenttia Etelä-Pirkanmaan seudulla liikennöivästä luokitelluista linjaliikenteen vuoroista, jos pika- ja paikallisliikennevuorot jätetään huomioimatta. Yrittäjien arvioiden mukaan noin 24 prosenttia luokitelluista linjaliikennevuoroista on vaarassa lakkautua tai ajautua ostoliikenteeksi lähitulevaisuudessa. **Jos mahdollisesti uhanalaisia vuoroja aletaan hakea lakkautettavaksi, ei lääninhallituksen nykyinen ostoliikenne-rahointi Etelä-Pirkanmaan seudulla riitä tarpeellisten vuorojen hankkimiseen vaikka edellisessä kappaleessa (4.1) esitettyjä heikommin kuormitettuja vuoroja pystyttäisiinkin joiltakin osin karsimaan.**

Linjaliikennevuoroja, jotka ovat uhanalaisia lähitulevaisuudessa, on yhteensä 28. Kaikkia näitä vuoroja ajetaan ympäri vuoden. Mahdollisesti lakkautuvista tai ostoliikenteeksi ajautuvista vuoroista 2 toteuttaa peruspalvelutasotavoitteita.

Etelä-Pirkanmaalla liikennöitsijät ovat kevään 2005 aikana hakeneet 9 vuoroa lakkautettavaksi. Vuoroista kolmea ajetaan vähintään kahden Etelä-Pirkanmaan kuntakeskuksen välillä. Nämä kolme vuoroa ovat myöhäisiä perjantai- ja lauantai-iltoina ajettavia vuoroja.

Taulukko 20. Lakkautettavaksi maaliskuussa 2005 haetut linjaliikenteen vuorot Etelä-Pirkanmaalla.

ajopäivä	vuoro
M-P+	7.05 Kangasala – Valkeakoski 7.50
M-P+	13.25 Kangasala – Valkeakoski 14.10
M-P+	15.20 Kangasala – Valkeakoski 16.15
M-P+	7.50 Valkeakoski - Kangasala 8.45
M-P+	14.10 Valkeakoski – Kangasala 14.55
M-P+	16.15 Valkeakoski – Kangasala 17.00
L	0.30 Valkeakoski – Tampere 1.15 (korv. vuorolla 23.15 Valkeakoski -Tampere 23.55)
P	23.20 Valkeakoski – Toijala 23.49
L	0.00 Toijala – Valkeakoski 0.29

5. YHTEENVETO

- Joukkoliikenteen palvelutaso on Etelä-Pirkanmaan seudulla tarjonnan suhteen tarkasteltuna pääosin hyvä.
- Valtaosa Etelä-Pirkanmaan seudun joukkoliikennepalveluista pystytään tuottamaan linjaliikenteenä.
- Runkoliikenteen verkkoa tuskin tulevaisuudessa pystytään haja-asutusalueilla säilyttämään yhtä kattavana kuin nykyisin. Tarpeen on kehittää uusia liikenteenhoitomalleja korvaamaan heikosti kannattavia runkoliikenneverkon osia.
- Jotta liikkumistarpeisiin nähden riittävän laaja runkoliikenteen verkko pystytään tulevaisuudessa turvaamaan, tarvitaan yhteiskunnan panostusta joukkoliikenteeseen.
- Runkoliikenteen verkon harvenemista voidaan hidastaa tehostamalla runkoliikenteen käyttöä alueen henkilökuljetusten hoidossa (esim Myk).
- Runkoliikenteen toimintaedellytyksiä tulee parantaa myös jatkamalla matkustajille edullisten lippujärjestelmien tukemista, kehittämällä pysäkkijärjestelmiä sekä matkustajainformaatiota.
- Parhaiten joukkoliikenteen toimintaedellytykset varmistetaan maankäytön suunnittelun keinoin kehittämällä yhdyskuntarakennetta joukkoliikennettä tukevaksi.
- Taksiverkko on toistaiseksi varsin kattava myös haja-asutusalueella

Lisärahoituskustannukset riippuvat valitusta palvelutasosta. Jos peruspalvelutasoa toteuttavia vuoroja haetaan lakkautettavaksi, lääninhallituksen ostoliikenne-rahaitusta kohdennetaan niihin niiltä osin, kun karsitaan lääninhallituksen heikkoja ostoliikennevuoroja.

Lääninhallituksen nykyinen ostoliikenne-rahaitus Etelä-Pirkanmaan seudulla ei riitä peruspalvelutason vuorojen hankkimiseen vaikka heikommin kuormittuja vuoroja pystyttäisiin joiltakin osin karsimaan. Liikkumistarpeisiin nähden riittävän laajan runkoliikenteen verkon turvaaminen vaatii myös kuntien lisäpanostusta joukkoliikenteeseen.

Kuntien edustajien kanssa pidettyjen työpalaverien perusteella työ- ja opiskeluyhteyksien järjestämistä ja peruspalvelutason turvaamista pidetään tärkeimpänä toimenpiteenä.

Yrittäjien kanssa pidettyjen palaverien perusteella uusien vuorojen järjestäminen linjaliikenteenä ei ole mahdollista. Mikäli uusia vuoroja järjestetään niin käyttäjämäärät ovat hyvin todennäköisesti vähäisiä. Tämä vaatii yhteiskunnalta tukea vuorojen järjestämiseen.

Taulukko 21. Lisärahoituskustannukset eri palvelutasovaihtoehdoissa. .

Kunta	palvelutaso ve1	palvelutaso ve2 (iltayhteydet)	palvelutaso ve3 (viikonloppuyhteydet)
Kylmäkoski	+ 1 000 – 1 200 € / v	+ 1 100 – 1 600 € / v	+ 2 500 – 3 700 € / v
Toijala	+ 3 800 – 4 700 € / v	+ 1 100 – 1 600 € / v	+ 2 500 – 3 700 € / v
Urajala	+ 1 000 – 1 200 € / v	+ 1 100 – 1 600 € / v	+ 2 500 – 3 700 € / v
Valkeakoski	+ 0 € / v	+ 0 € / v	+ 1 500 – 2 200 € / v
Viiala	+ 3 800 – 4 700 € / v	+ 1 100 – 1 600 € / v	+ 2 500 – 3 700 € / v
yhteensä	+ 9 600 – 11 800 € / v	+ 4 400 – 6 400 € / v	+ 11 500 – 17 000 € / v

Työryhmä esittää, että alueella turvataan palvelutaso ve 1 mukaiset yhteydet linjaliikenteenä ja lääninhallituksen ostoliikenteenä niiltä osin kun se on nykyisillä matkustajamäärillä ja rahoitusresursseilla mahdollista. Kuntien rahoitusresursseista riippuen palvelutasoa voidaan myös nostaa. Se vaatii kuitenkin kunnilta lisärahoitusta.

Mikäli kunnat haluavat järjestää uusia vuoroja tai tukea lakkautusuhan alaisia vuoroja niiltä osin kun lääninhallituksen rahoitusosuus ei riitä em. vuorojen tukemiseen voivat kunnat itse määrittellä tarvittavat vuorot tapauskohtaisesti. Lakkautusuhan alaisia vuoroja sekä kokonaan uusia vuoroja on käsitelty tämän raportin sivuilla 43-49. Tämä vaatii kuitenkin kunnilta lisärahoitusta. Uusien vuorojen hankkimisesta on kuitenkin aina neuvoteltava yhteistyössä lääninhallituksen kanssa.

6 KEHITTÄMISTOIMENPITEET

6.1 Kuntakohtaiset kehittämissuositukset

6.1.1 Palveluliikenteen kehittäminen

Valkeakoskella liikennöi SampoBussi -palveluliikenne. Auton nykyinen päiväohjelma on tiukka. Tästä johtuen suunnitelmassa on tarkasteltu vaihtoehtoa, jossa Valkeakoskella otettaisiin käyttöön toinen palveluliikenneauto. Palveluliikenneauto voisi toimia esimerkiksi päiväkeskus- ja oppilaskuljetuksissa. Valkeakoskella on myös muita sosiaalitoimen kuljetuksia, joissa toista palveluliikenneautoa voitaisiin hyödyntää (esim. ateria- ja kauppakassikuljetukset).

Valkeakosken toisen palveluliikenneauton tarvetta on kartoitettu tämän työn yhteydessä järjestettyjen erillisten palaverien aikana. Palaverissa on ollut mukana mm. koulu- ja sosiaalitoimen hallintokuntien edustajia.

Muissa alueen kunnissa (Kylmäkoski, Toijala, Urjala, Viiala) palveluliikennettä ajetaan muutamilla ns. asiointitaksivuoroilla ja uusille alueille/asiakasryhmille ei katsottu olevan tarvetta järjestää asiointi tai palveluliikennettä. Kaikki em. kunnat ovat jo myös käyttäneet liikenne- ja viestintäministeriön kahden vuoden kokeiluavustuksen palveluliikenteelle.

Urjalassa oppilaskuljetuksista huomattava osa hoidetaan erilliskuljetuksina ja kuljetuskustannukset ovat korkeat. Koulukuljetuksiin voisi olla mahdollista saada säästöjä, jos nykyisiä erilliskuljetuksia pystyttäisiin yhdistelemään. Ongelmana kuljetusten yhdistelyn kannalta on kuitenkin kunnan nykyinen rakenne. Urjalan kunnan tiet suuntautuvat tähtimäisesti kirkonkylän suuntaan ja siksi kuntaan ei ole kannattavaa järjestää uusia linja-autoreittejä. Reiteistä tulisi lähes poikkeuksetta pistomaisia ja reitti venyisi ajallisesti kohtuuttomaksi. Palveluliikenneauton hyödyntäminen koulukuljetuksissa ei toisi kunnan kokemusten ja konsultin laskelman perusteella kunnalle kustannussäästöjä.

Esitys Valkeakosken toisen palveluliikenneauton päiväohjelmaksi

Alustava esitys Valkeakosken toiselle palveluliikenneautolle on esitettyä taulukossa 22. Aikataulu on suunniteltu siten, että noin klo 7-9 auto hoitaisi oppilaskuljetuksia ja sosiaalitoimen tukipalvelukuljetuksia. Noin klo 9-10.30 auto hoitaisi oppilaskuljetuksia ja esimerkiksi ruokakassikuljetuksia. Ateriakuljetuksia auto hoitaisi klo 11-13. Noin klo 13-14 auto hoitaisi oppilaskuljetuksia ja esimerkiksi ruokakassikuljetuksia. Auto voisi hoitaa sosiaalitoimen tukipalvelukuljetuksia ja oppilaskuljetuksia noin klo 14-16.

Valkeakosken toinen palveluliikenneauto hoitaisi alustavan esityksen mukaan päiväkeskuskuljetuksia terveysasemalle aamulla ja iltapäivällä sekä iltapäivällä myös paluukuljetuksia Tohkan palvelutalolta. Auton hoitamat oppilaskuljetukset voisivat olla oppilaskuljetuksia Tietolan koululle aamuisin ja iltapäivällä.

Kustannusarvio

Palveluliikenteen noin 40 viikkotunnin mittaisen työpanoksen vuosihinta riippuu merkittävästi käytettävästä *kalustosta* ja *tavoiteltavasta palvelutasosta*. Kustannukset määräytyvät kuitenkin aina tapauskohtaisesti ja esitettyjen tarjousten perusteella.

Tarkkoja kustannuksia tai säästöjä ei voida etukäteen arvioida, koska kokonaiskustannukset riippuvat toisaalta siitä, millainen sopimus liikennöitsijän kanssa saadaan tehtyä ja toisaalta siitä,

kuinka hyvin linjaa pystytään hyödyntämään kunnan kuljetuksissa. Palveluliikenteestä sataville säästöille on tyypillistä, että ne kasvavat ajan kuluessa, kun liikennettä pystytään kehittämään kokemusten kautta yhä paremmin kysyntää vastaavaksi ja toisaalta matkustajat oppivat käyttämään palveluliikennettä yksittäiskuljetusten sijaan.

Palveluliikenteen päivittäiset ajokilometrit voidaan laskea arvioimalla reittien pituus jokaiselta ajettavalta alueelta. Tämä ei anna täysin tarkkaa kuvaa siitä, mikä reitin pituus todellisuudessa tulee olemaan. Oheisissa taulukoissa reittien pituudet on laskettu siten, että palveluliikenneauto voi käydä ajoalueen sisällä kierroksen, mutta mahdollisia reitiltä poikkeamia ei ole pystytty laskemaan. Täysin kutsuohjattujen reittien arvioiminen tarkasti on mahdotonta, koska reitti muodostuu kulloinkin kyseisen päivän ja ajoalueen tilausten perusteella. Lukuihin täytyy suhtautua varauksellisesti, mutta ne antavat kyllä jonkinlaisen suunnan siitä, mitä todelliset kilometrimäärät päivässä voisivat olla.

Kustannusarvio

Kustannukset: Kaluston vuokra (arvio perustuu nykyiseen palveluliikenteeseen) +55 000 €

Tulot: Lipputulot kaikille avoimesta palveluliikenteestä -5 000 €

Palveluliikenteelle siirtyvät taksikuljetukset

Opetustoimen taksikuljetukset	-35 000 €
VPL asiakkaiden siirtymä palveluliikenteeseen	-10 000 €
SHL asiakkaiden siirtymä palveluliikenteeseen	-8 000 €
Muut sosiaalitoimen kuljetukset	- 5 000 €

=> yhteensä - 8 000 €

Lääninhallitus voi myöntää jatkuvaa harkinnanvaraista avustusta paikallisliikenteeseen integroidulle palveluliikenteelle. Lääninhallituksen avustus palveluliikenteen ostoihin on 50 % alijäämästä eli liikenteen ostokustannukset vähennettynä lipputulolla. Lääninhallituksen rahoitusosuutta ei ole huomioitu laskelmissa.

Kustannusarvion laskentaperusteet: (laskelmissa käyttäjämäärät on arvioitu)

Liikenteen kustannukset

- Liikennöintiäika on noin 40 h/vko (sisältää noin tunnin päivittäisen tauon). Noin 188 liikennöintipäivää) á noin 230 €. Kustannus noin 43 240 €. Lisäksi noin 70 päivää (kesä ja koulujen lomapäivät) jolloin liikennöintiäika noin 25 h/vko, á noin 150 €, kustannus noin 10 500 €

Lipputulot

- Lipputulot on arvioitu nykyisen palveluliikenteen perusteella. Nykyisen palveluliikenteen lipputulot itsemaksavien asiakkaiden osalta ovat noin 8 000 euroa/vuosi. Jos oletetaan, että lipputulot jakautuvat kahden auton kesken ja matkustajia saadaan nykyistä enemmän lisääntyneen tarjonnan vuoksi voidaan uuden liikenteen lipputuloksi arvioida noin 5000 euroa/ vuosi.

Sivistyspalvelujen taksikuljetukset

- Sivistystoimen taksikuljetukset olivat talvella 2004/2005 noin 3 100 €/vko eli noin 117 000 €/lukuvuosi. Opetustoimen taksikuljetusten reitti-, oppilasmäärä- ja kustannustietojen pohjalta arvioitiin kustannus päiväohjelman mukaisista, palveluliikenteelle siirrettäviksi ehdotetuista oppilaskuljetuksista.

VPL kuljetukset

- Vammaispalvelulain mukaisista kuljetuksista arvioitiin palveluliikenneautolle siirtyvän noin 5-10 %, kustannusarvio perustuu vuoden 2003 kuljetuskustannukseen.

SHL kuljetukset

- Arvioidaan, että sosiaalihoitolain mukaisista kuljetuksista palveluliikenneautolle siirtyvän noin 20-30 %, kustannusarvio perustuu vuoden 2003 kuljetuskustannukseen.

Muut kuljetukset

- Kunta voi hyödyntää palveluliikennettä myös muissa satunnaisissa henkilö- tai pientavarakuljetuksissaan. Sosiaalitoimen muista kuljetuksista, kuten ruoka- ja kauppakassikuljetuksista muodostuvista kuluista arvioitiin siirtyvän palveluliikenneautolle noin 50 %, kustannusarvio perustuu vuoden 2003 kuljetuskustannuksiin.

Taulukko 22. Alustava esitys toisen palveluliikenneauton päiväohjelmaksi Valkeakoskelle.

klo	ma	km	ti	km	ke	km	to	km	pe	km
7-8	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskukseen klo 7:45:ksi (n. 1-3 henk)	15			Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskukseen klo 8:ksi (n. 2-3 henk)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskukseen klo 7:45:ksi (n. 1-3 henk)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskukseen klo 8:ksi (n. 2-3 henk)	15
	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululle keskustan alueelta klo 7:50:ksi (n. 2-10 opp.)	15			Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululle keskustan alueelta klo 7:50:ksi (n. 2-10 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululle keskustan alueelta klo 7:50:ksi (n. 2-10 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululle keskustan alueelta klo 7:50:ksi (n. 2-10 opp.)	15
8-9	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskukseen klo 8:15:ksi (n. 2-6 henk)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskukseen klo 8:15:ksi (n. 2-6 henk)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskukseen klo 8:15:ksi (n. 2-6 henk)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskukseen klo 8:15:ksi (n. 2-6 henk)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskukseen klo 8:15:ksi (n. 2-6 henk)	15
	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskukseen klo 8:30:ksi (n. 4-8 henk)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskukseen klo 8:30:ksi (n. 4-8 henk)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskukseen klo 8:30:ksi (n. 4-8 henk)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskukseen klo 8:30:ksi (n. 4-8 henk)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskukseen klo 8:30:ksi (n. 4-8 henk)	15
	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululle keskustan alueelta klo 8:50:ksi (n. 12 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululle keskustan alueelta klo 8:50:ksi (n. 12 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululle keskustan alueelta klo 8:50:ksi (n. 12 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululle keskustan alueelta klo 8:50:ksi (n. 12 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululle keskustan alueelta klo 8:50:ksi (n. 12 opp.)	15
9-10:30	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululle keskustan alueelta klo 9:50:ksi (n. 1-8 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululle keskustan alueelta klo 9:50:ksi (n. 1-8 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululle keskustan alueelta klo 9:50:ksi (n. 1-8 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululle keskustan alueelta klo 9:50:ksi (n. 1-8 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululle keskustan alueelta klo 9:50:ksi (n. 1-8 opp.)	15
	Esim. ruokakassikuljetuksia		Esim. ruokakassikuljetuksia		Esim. ruokakassikuljetuksia		Esim. ruokakassikuljetuksia		Esim. ruokakassikuljetuksia	
10:30-11:00	TAUKO		TAUKO		TAUKO		TAUKO		TAUKO	
11-12	Ateriakuljetuksia	30-50	Ateriakuljetuksia	30-50	Ateriakuljetuksia	30-50	Ateriakuljetuksia	30-50	Ateriakuljetuksia	30-50
12-13	Ateriakuljetuksia	30-50	Ateriakuljetuksia	30-50	Ateriakuljetuksia	30-50	Ateriakuljetuksia	30-50	Ateriakuljetuksia	30-50
							Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelle klo 12:10- (n. 5-8 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelle klo 12:10- (n. 5-8 opp.)	15
13-14	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelle klo 13:10- (n. 4-12 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelle klo 13:10- (n. 4-12 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelle klo 13:10- (n. 4-12 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelle klo 13:10- (n. 4-12 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelle klo 13:10- (n. 4-12 opp.)	15
	Esim. ruokakassikuljetuksia		Esim. ruokakassikuljetuksia		Esim. ruokakassikuljetuksia		Esim. ruokakassikuljetuksia		Esim. ruokakassikuljetuksia	
14-15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelle klo 14:10- (n. 2-12 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelle klo 14:10- (n. 2-12 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelle klo 14:10- (n. 2-12 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelle klo 14:10- (n. 2-12 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelle klo 14:10- (n. 2-12 opp.)	15
	Päiväkeskuskuljetuksia esim. Tohkan palvelutalolta n. klo 14:30 jälkeen (n. 5-10 henk.)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. Tohkan palvelutalolta n. klo 14:30 jälkeen (n. 5-10 henk.)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. Tohkan palvelutalolta n. klo 14:30 jälkeen (n. 5-10 henk.)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. Tohkan palvelutalolta n. klo 14:30 jälkeen (n. 5-10 henk.)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. Tohkan palvelutalolta n. klo 14:30 jälkeen (n. 5-10 henk.)	15
15-16	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskuksesta klo 15 jälkeen (n. 8-10 henk)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskuksesta klo 15 jälkeen (n. 8-10 henk)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskuksesta klo 15 jälkeen (n. 8-10 henk)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskuksesta klo 15 jälkeen (n. 8-10 henk)	15	Päiväkeskuskuljetuksia esim. terveyskeskuksesta klo 15 jälkeen (n. 8-10 henk)	15
	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelle klo 15:10- (n. 2-8 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelle klo 15:10- (n. 2-8 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelle klo 15:10- (n. 2-8 opp.)	15	Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelle klo 15:10- (n. 2-8 opp.)	15		
					Oppilaskuljetuksia esim. Tietolan koululta keskustan alueelta klo 15:35- (n. 5 opp.)	15				

Toimenpide-esitys: Työryhmä esittää, että Valkeakosken kaupunki harkitsee toisen palveluliikenneauton käyttöönottoa. Tämä vaatii hallintokuntien selkeän kannanoton ja päätöksen auton tarpeellisuudesta ja hyödyntämismahdollisuuksista. Palveluauton hyödyntäminen edellyttää palveluiden piirissä olevien henkilöiden kuljetusten ajallista porrastamista nykyistä paremmin. Mikäli toisen auton käyttöönotto katsotaan tarpeelliseksi tehdään päätös hankintamenettelyn käynnistämisestä. Lisäksi nimetään palveluliikenteen kehittämisen vastuuhenkilö/-henkilöt. Tarkistetaan nykyisten sopimusten voimassaolo ja edetään aikataulullisesti sen mukaisesti. Selvitetään ennen palveluliikenteen käynnistämistä lääninhallituksen mahdollisuus valtionavun myöntämiseen.

Vastuutaho: Valkeakosken kaupunki

Aikataulu: Aikataulu tarkentuu ja määräytyy päätöksenteon jälkeen

6.1.2 Valkeakosken paikallisliikenteen kehittäminen

Paikallisliikenteen aikataulut soveltuvat osittain Valkeakosken peruskoulujen oppilaiden koulumatkoihin (kts kohta 1.2.3 paikallisliikenteen soveltuminen koulumatkoihin). Suurin osa Valkeakosken kouluista sijaitsee lähellä paikallisliikenteen reittejä. Paikallisliikenteen reittien läheisyydessä asuu kuitenkin oppilaita, joita kuljetetaan myös takseilla kouluille tai kouluilta.

Valkeakosken paikallisliikenteen kehittämisessä tulisi huomioida koulujen alkamis- ja päättymisajat nykyistä huolellisemmin. Toisaalta, myös koulujen oppitunteja suunniteltaessa tulisi huomioida olemassa olevan joukkoliikenteen aikataulut. Paikallisliikennettä kehittämällä voisi olla mahdollista siirtää osa nykyisistä oppilaiden erilliskuljetuksista paikallisliikenteellä hoidettaviksi. Tällaisia kehittämiskohteita ovat erityisesti Linnoisten ja Tarttilan suunta sekä Ritvalan ja Rauhalan suunta.

Valkeakosken paikallisliikenteen aikataulujulkaisut ovat nykyisellään monimutkaisia lukea. Aikataulujulkaisuja kannattaisi kehittää asiakasystävällisempään, helpommin luettavaan ulkoasuun. Aikataulujulkaisuihin voisi lisätä esimerkiksi tietoja matka-ajoista ja pysäkkien sijainnista ja esim. reittikartan.

Taulukko 23. Muutosehdotukset Valkeakosken paikallisliikenteeseen.

Linja/vuoro	Muutosehdotus
Linja 1/Keskustasta Sassiin koulp klo 14.10 koulp klo 15.10 koulp klo 16.20	Vuorot ajetaan Naakan koulun kautta Sointulaan
Linja 2/Sointulasta keskustaan koulp klo 7.30 koulp klo 8.30 koulp klo 9.45	Vuorot ajetaan Sointulasta Naakan koulun kautta keskustaan
Linja 4/Kenraalintori-Ritvala, lähtö Kenraalintorilta koulp klo 7.30 koulp klo 14.03 koulp klo 15.30 koulp klo 16.05	Vuorot ajetaan Ritvalanraitin/Lukonmäen tienhaaraan asti

Toimenpide-esitys: Työryhmä esitetään, että paikallisliikenneyrittäjä huomioi sivistystoimen esitykset paikallisliikenteen kehittämisestä ja toteuttaa ne mikäli se aikataulullisesti ja autokierrollisesti on mahdollista

Vastuutaho: Paikallisliikenteen liikenteenharjoittaja, Valkeakosken kaupunki

Aikataulu: Elokuusta 2005 alkaen

6.1.3 Seutuliikenteen hyödyntäminen Valkeakosken oppilaskuljetuksissa

Muutamilla seutuliikenteen vuorojen reittimuutoksilla Valkeakosken oppilaiden kuljetuksia voitaisiin ohjata nykyistä enemmän seutuliikenteellä hoidettaviksi erilliskuljetusten sijaan. Taulukossa 24 on esitettyä muutosehdotukset seutuliikenteen vuoroihin.

Taulukko 24. Muutosehdotukset Valkeakosken paikallis- ja seutuliikenteeseen.

Linja/vuoro	Muutosehdotus
Uskila – Kasuri – Valkeakoski, lähtö Uskilasta koulp klo 7.20 koulp klo 8.35 koulp klo 9.25	Vuorot ajetaan Tyryn koulun (Roukontien) kautta tai Tyryn koululle asti, jolloin Haukilan suunnalta tulevat oppilaat pääsevät Tyryn koululle
Valkeakoski – Kasuri – Uskila, lähtö Valkeakoskelta koulp klo 13.10 koulp klo 14.10 koulp klo 15.10 koulp klo 16.10	Vuorot ajetaan Tyryn koulun (Roukontien) kautta tai vuorot lähtevät Tyryn koululta, jolloin vuoroa voivat käyttää Tyryn koulua käyvät, Haukilan suunnan oppilaat
Valkeakoski – Pispalinna – Metsäkansa – Rantoo, lähtö Valkeakoskelta koulp klo 6.45 koulp klo 7.50 koulp klo 14.05 koulp klo 15.05	Vuorot ajetaan Tyryn koulun kautta, jolloin Tyryn koulua käyvät, Kärjenniemen ja Metsäkansan suunnan oppilaat voivat käyttää vuoroa

Toimenpide-esitys: Työryhmä esitetään, että paikallis- ja seutuliikenneyrittäjät huomioivat opetustoimen esitykset liikenteen kehittämistä ja toteuttavat ne mikäli se aikataulullisesti ja autokierrollisesti on mahdollista

Vastuutaho: Paikallis- ja seutuliikenteen liikenteenharjoittajat, Valkeakosken kaupunki

Aikataulu: elokuusta 2005 alkaen

6.1.4 Kuljetusten organisointi

Kuljetustyöryhmä

Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten suunnittelu ja kehittäminen ei ole kertaluontoinen prosessi vaan vaatii jatkuvaa seurantaa ja toimenpiteitä. Jotta pienillä resursseilla pystytään aikaan saamaan kustannustehokkaita ja samalla palvelutasoltaan riittäviä palveluja kuntalaisille, tulee eri osapuolten tehdä tiivistä yhteistyötä kuljetuspalveluiden järjestämisessä (kuva 26).

Kaikkiin Etelä-Pirkanmaan kuntiin esitetään perustettavaksi säännöllisesti toimiva kuljetustyöryhmä. Kuljetustyöryhmän perustamisesta tulee tehdä virallinen päätös. Kuljetustyöryhmä kokoontuu säännöllisesti esimerkiksi kaksi kertaa vuodessa tai tarpeen mukaan. Kuljetustyöryhmässä ovat edustettuina kaikki kunnassa henkilö- tai pientavarakuljetuksia järjestävät tahot eli ainakin

- kunnan joukkoliikennevastaava
- sivistystoimi
- sosiaali- ja terveystoimi
- kunnan tekninen toimi tai jokin muu kunnan kuljetusasioista vastaava taho

Kuljetustyöryhmän tehtäviä ovat:

- o eri hallintokuntien kuljetusten koordinointi
- o matkustamisen ja kuljetuspalveluiden käytön seuranta
- o kuljetuskustannusten seuranta
- o kuljetusten suunnittelu
- o liikenteen kilpailuttaminen
- o tiedottamisen kehittäminen
- o ehdotusten tekeminen lippujärjestelmän, pysäkkijärjestelmän ja tiedottamisen kehittämiseksi
- o asiakaskyselyjen ja haastattelujen valmistaminen ja teettäminen
- o lausuntojen valmistelu.
- o joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin liittyvän osaamisen kehittäminen

Kuljetusvastaava

Kuljetusten suunnittelua helpottaa, mikäli kunnassa on yksi henkilö, kuljetusvastaava, joka tuntee kaikki kunnan kuljetustarpeet ja pystyy valtuuksiensa rajoissa suunnittelemaan kuljetukset. Reittien tarkempi suunnittelu voidaan edelleenkin tehdä sivistys- ja sosiaali- ja terveystoimen osalta erikseen, mutta vähintäänkin tiedot kaikista eri sektoreiden kuljetustarpeista ja liikennetarjonnasta tulisi olla kootusti yhdessä paikassa saatavissa kuljetusten yhdistelyä varten. Sosiaali- ja terveystoimen ja sivistystoimen kuljetusten yhdistely tehostuu ja kuljetuksiin löytyy optimaalinen kalusto ja hoitotapa, jos kaikista kuljetuksista vastaa sama henkilö. Kuljetusvastaava voi olla kuka tahansa esim. kunnan palveluksessa vakituisesti työskentelevä henkilö. Kuljetusvastaavan tehtävä ei ole päätoiminen, vaan hoidetaan muiden töiden ohessa. Kunnan on kuitenkin huolehdittava, että kuljetusten suunnitteluun ja ylläpitämiseen varataan riittävät resurssit ja valtuudet. Kuljetusvastaava toimii kuljetustyöryhmän sihteerinä ja kunnan edustajana seutulipputyöryhmässä. Kuljetusvastaava voi teettää osan työpanoksestaan esim. kuljetusten suunnittelun ulkopuolisella taholla, mikäli resursseja ei löydy riittävästi joltakin kunnan palveluksessa olevalta henkilöltä. Päätösvalta ja vastuu kunnan asioista on kuitenkin kunnalla.

Kuljetusvastaavan tehtäviä ovat:

- kunnan kuljetustyöryhmän sihteerinä toimiminen
- eri hallintokuntien kuljetusten koordinointi
- tiedon kokoaminen liittyen kaikkiin kunnan henkilö- ja pientavarakuljetuksiin sekä joukkoliikennepalveluiden tarjontaan. Käytännössä kuljetusvastaavalla olisi käytössään ajantasalla olevat kuljetustarvekisterit kaikista kunnan henkilökuljetuksista.
- kuljetusten suunnittelu (koululaisten kuljetukset, sosiaali- ja terveystoimen kuljetukset)
- yhteydenpito bussi- ja taksiyrittäjiin
- yhteydenpito oman kunnan tekniseen toimeen ja tienhoitoalueen tiemestariin tai tiepiiriin joukkoliikennevastaavaan kunnossapitoasioissa
- yhteydenpito muihin sidosryhmiin
- osallistuminen nyk. seutuliiikennetyöryhmään kunnan edustajana
- ehdotusten tekeminen kunnan joukkoliikennepalvelujen kehittämiseksi
- ideointi lippujärjestelmän, pysäkkijärjestelmän ja tiedottamisen kehittämiseksi
- asiakaskyselyjen ja haastattelujen valmistaminen ja teettäminen
- lausuntojen valmistelu
- henkilökuljetuksiin liittyvien tukien hakeminen
- liikenteen kilpailuttamiseen liittyvät asiat
- perustietojen hankkiminen ja ylläpito henkilöliikennelainsäädännöstä sekä kilpailulainsäädännöstä
- joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin liittyvän osaamisen kehittäminen

Jatkossa kuljetussuunnitelma tulee päivittää vähintään kerran vuodessa ennen koululaisten syyslukukauden alkamista. Kuljetukset suunnitellaan kunnan toimesta kokonaisuutena. Tätä varten pidetään kuljetustarvekisteriä jatkuvasti ajan tasalla. Rekisteriin päivitetään tiedot kaikista kunnan

henkilökuljetuksista (koulukuljetukset, sosiaali- ja terveystoimen päiväkeskus- ja ateriakuljetukset jne.) sekä säännöllisistä pientavarakuljetuksista. Kuljetustavararekisterin ylläpitoon soveltuu taulukkolaskentaohjelma, esimerkiksi Microsoft Excel tms. Kuljetusten suunnittelua helpottaa, jos kuljetustarpeet pystytään tulostamaan karttamuotoon paikkatieto-ohjelmaa hyödyntäen.

Toimenpide-esitys: Kuntiin nimetään virallisella päätöksellä kuljetustyöryhmä ja kuljetus-/joukkoliikennevastaava. Tarkennetaan kunnan henkilökuljetuksista vastanneen henkilön tehtävänkuvaa ja resurssien riittävyys henkilökuljetusten hoidon osalta. Mikäli tehtävä joudutaan jakamaan useamman henkilön kesken, sopivat henkilöt selkeästi, kuka vastaa mistäkin ja miten yhteistyö hoidetaan. Tehtävien jakamisesta ko. henkilöt kirjaavat muistion. Tarvittaessa kuljetustyöryhmä pyytää kaupungin-/ kunnanhallitusta nimeämään kuljetusvastaavan. Joka tapauksessa kaupungin-/kunnanhallitus vahvistaa kuljetusvastaavan resurssit ja tehtävät.

Vastuutaho: kunnan kuljetustyöryhmä, kunnan kuljetusvastaava, kaupungin-/ kaupunginhallitus

Aikataulu: kevästä 2005 alkaen

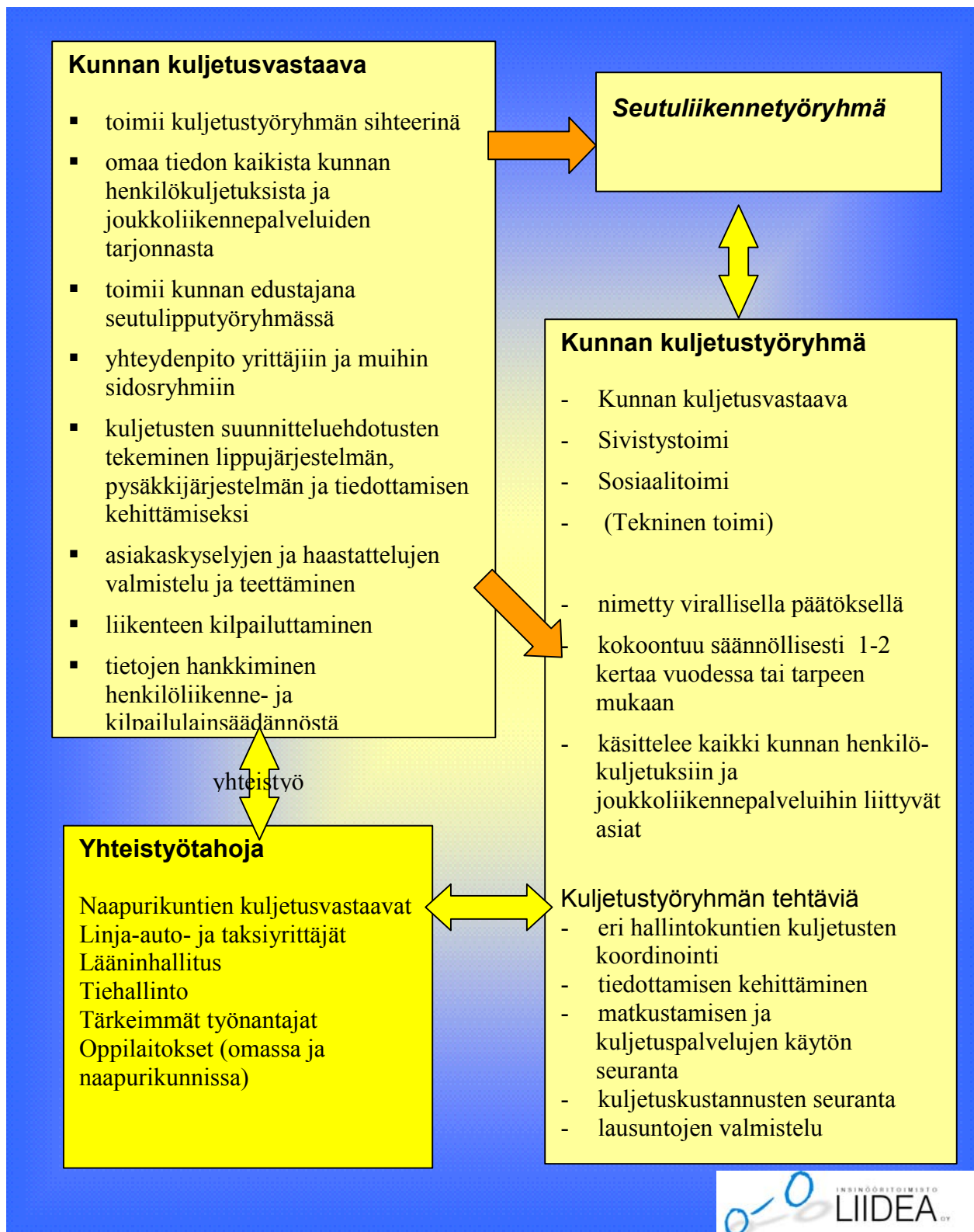
6.1.5 Resurssit

Seudullisten joukkoliikennetyöryhmien tehtävät tulevat lisääntymään nykyiseen verrattuna. Tämä vaatii asioihin perehtymistä entistä perusteellisemmin myös kunnissa. Tehtävien hoitaminen edellyttää, että kuntien joukkoliikennevastaaville varataan riittävästi resursseja valmistella joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin liittyviä asioita. Nykyiset resurssit joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten hoitoon ovat pääosin riittämättömät.

Toimenpide-esitys: Kunnan kuljetustyöryhmä käy läpi resurssien riittävyyden tarvittavien tehtävien hoitamiseen ja arvioi mahdollisen lisäresurssitarpeen sekä tekee esityksen siitä, miten mahdollinen lisäresurssitarve olisi kunnan kannalta järkevintä hoitaa. Tarvittaessa vaihtoehtoina voivat olla mm. lisäresurssien varaaminen jollekin kunnan henkilökuljetuksista vastaavalle henkilölle tai ulkopuolisen (tilapäisen) suunnitteluavun palkkaaminen.

Vastuutaho: kunnan kuljetustyöryhmä

Aikataulu: kevästä 2005 alkaen



Kuva 26. Esitys henkilökuljetusten organisoimisesta Etelä-Pirkanmaalla.

6.2 Seudullista yhteistyötä vaativat toimenpiteet

6.2.1 Liikenteen rahoituksen kohdentaminen

Linjaliikenteen toimintaedellytykset Etelä-Pirkanmaan seudulla ovat kohtuullisen hyvät. Lähtitulevaisuudessa on kuitenkin todennäköistä, että osa nykyisin lipputuloperusteisena ajettavista linjaliikennevuoroista haetaan lakkautettavaksi. Jatkossa olisikin tärkeää, että rajalliset resurssit liikenteen ostoihin käytettäisiin yhdessä priorisoituihin vuoroihin. Lähtökohtana on, että suurin osa liikenteestä hoidetaan itsekannattavana linjaliikenteenä. Liikennettä täydennetään tarpeen mukaan kuntien ja/tai lääninhallituksen ostoliikenteinä. Palvelutasotavoitteiden mukaisten uusien tai lisättävien vuorojen ostaminen vaatii seudun kunnilta lisärahoitusta avoimen joukkoliikenteen järjestämiseen sekä lääninhallituksen ostoliikenne-rahituksen kohdentamista palvelutasotavoitteissa esitettyihin yhteystarpeisiin.

Toimenpide-esitys: Jos peruspalvelutasoa toteuttavia vuoroja haetaan lakkautettavaksi, lääninhallituksen ostoliikenne-rahitusta kohdennetaan niihin niiltä osin, kun karsitaan lääninhallituksen heikkoja ostoliikennevuoroja. Kunnat ja LH voivat ostaa myös yhdessä tarpeelliseksi katsomaansa liikennettä. Peruspalvelutasoa täydentäviä lisävuorojen ostamisesta päätetään aina tapauskohtaisesti ja seudun joukkoliikennetyöryhmän esittämänä. Lopullinen päätös ja harkinta vuorojen ostamisesta on kuitenkin rahoittajataholla/ -tahoilla

Vastuutaho: Lääninhallitus, seudun joukkoliikennetyöryhmä, kunnat

Aikataulu: keväästä 2005 alkaen

6.2.2 Kunta- ja seutulippumatkustamisen tukeminen

Kunta- ja seutuliput ovat osoittautuneet tehokkaaksi keinoksi edistää joukkoliikennepalvelujen käyttöä. Tämä on ollut myös kuntien talouden kannalta perusteltu keino joukkoliikenteen kehittämiseksi ja palvelujen turvaamiseksi. Keskeinen keino maaseudun joukkoliikennepalvelujen turvaamiseksi linjaliikenteenä jatkossakin on seutulippujen asiakashintojen pitäminen matkustajille edullisina. Kuntien maksama seutulipputuki kohdistuu suoraan asiakkaalle.

Toimenpide-esitys: Lipunhinnan kertamuutokset pyritään jatkossakin kaikissa kunnissa pitämään maltillisina. Seudullisesti tavoitellaan yhteisiä lipputuotteita myös hintojen osalta. Määritetään subventioaste kunnittain seutulippumatkustamisen tukemiseen.

Vastuutaho: seutuliikennetyöryhmä, kuntien joukkoliikennevastaavat

Aikataulu: keväästä 2005 alkaen

6.2.3 Yhteistyön lisääminen kuntien ja yrittäjien välillä

Etelä-Pirkanmaan seudun bussi- ja taksirytyksillä on hyvä ammattitaito henkilökuljetusten suunnittelussa ja kokemukset käytännön työstä. Tätä osaamista kannattaa kuntien pyrkiä hyödyntämään kuljetustensa suunnittelussa. Kuljetukset tulee kuitenkin kilpailuttaa. Kun kuntaan on nimetty joukkoliikenteen yhdyshenkilö joka vastaa myös käytännössä yhteydenpidosta yrittäjien kanssa sekä mahdollisista kuljetusten yhteydessä syntyvistä tilapäisistä ongelmatilanteista tai tulevaisuudessa ennakoitavissa olevista muutoksista tai vaikeuksista, tiivistyy yhteistyö yrittäjien kanssa luonnostaan.

Yhteistyötä kuntien kesken pitää korostaa erityisesti runkoliikenteen toimintaedellytysten turvaamisessa. Kuntien tulee selvittää myös liikenteitä hoitavien bussirytyksien näkemykset ja keskustella yhdessä näistä asioista. Kunnat eivät voi enää lähteä siitä, että lääninhallitus yksistään

hoitaa seudullisen liikenteen. Kuntien tulee myös ottaa vastuuta ylikunnallisten vuorojen jatkuvuuden turvaamisesta ja mahdollisten uusien vuorojen järjestämisestä.

Toimenpide-esitys: Jokaisen kunnan kuljetustyöryhmä järjestää vähintään kerran vuodessa kunnan alueella liikenteen harjoittavien yritysten kanssa palaverin liikenteen kehittämistarpeista ja tulevaisuuden näkymistä. Kuntien kuljetustyöryhmiin sekä seutuliikennetyöryhmään voidaan myös tarvittaessa kutsua yrittäjiä asiantuntijajäseniksi.

Vastuutaho: Kunnan kuljetustyöryhmä, seutuliikennetyöryhmä
Aikataulu: Vuosittain keväällä syksyn kuljetusten valmisteluvaiheessa

6.2.4 Loma-aikojen yhteensovittaminen

Peruskoulut alkavat 10. – 14. elokuuta ja ammattikoulut elokuun alussa. Peruskoulut ja lukiot järjestävät lauantaisin koulua muutamana lauantaina, jotka eri kunnissa ja jopa saman kunnan sisällä voivat olla eri lauantait. Koulupäivisin ajettavat vuorot liikennöidään peruskoulun mukaan jolloin ammattikoululaiset voivat olla pahimmassa tapauksessa vuodessa pari viikkoa vailla kuljetusta. Eriaikaisuudesta johtuen ammattikoululaiset voivat olla lomalla ja peruskoululaiset koulussa. Koulujen loma-ajat vaihtelevat myös kunnittain, josta aiheutuu lisää ostoliikennetarpeita. Koulumatkojen järjestämisen kustannuksia voidaan vähentää yhtenäistämällä samojen liikennöintialueiden koulujen loma-aikoja.

Koulupäiviä on n. 190. Koulujen alkamisajankohtien (päivämäärät elokuussa ja tammikuussa) sekä loma-aikojen, etenkin syysloma eriaikaisuus aiheuttavat sen, että koulupäivävuoroja joudutaan ajamaan käytännössä runsaasti yli 200 (210-220). Kouluvuorot voivat kulkea joidenkin kuntien alueella useita kymmeniä päiviä vajaalla kuormalla. Tämän takia joudutaan ajamaan vuoroja tappiolla.

Toimenpide-esitys: Kuntien kuljetustyöryhmät kartoittavat yhteistyössä yrittäjien kanssa mahdolliset koulujen erilaisista loma-ajoista johtuvat kuljetusten kannalta ongelmalliset ajanjaksot kunnan alueella ja naapurikuntien välillä. Erilaisista loma-ajoista aiheutuvat kustannukset arvioidaan ja tuodaan sivistystoimenjohtajien tietoisuuteen.

Vastuutaho: seutuliikennetyöryhmä, kuntien kuljetustyöryhmät, sivistystoimenjohtajat
Aikataulu: kesä 2005

6.2.5 Toimintojen alkamis- ja päättymisaikojen porrastus kunnissa

Koulujen alkamis- ja päättymisaikat kannattaa suunnitella keskitetysti siten, että ajat porrastuvat sivukyliä kouluilta kunnan keskustaa kohden tiesuunnittain. Koordinoiduilla alkamis- ja päättymisaikoilla pystytään oleellisesti parantamaan oppilaskuljetusten tehokkuutta. Eniten ostoliikenteitä aiheuttavat sivukyliä koulujen poikkeukselliset alkamis- ja päättymisaikat. Kouluaikojen sovittelu kuljetusten takia voi olla ongelmallista, mutta jatkossa se lienee välttämätöntä, jotta riittävät kuljetuspalvelut pystytään turvaamaan.

Koululaiskuljetukset ja sosiaalitoimen säännölliset parempikuntoisten asiakkaiden kuljetukset tulisi aikatauluttaa niin, että hyödynnetään autokierrot ja kapasiteetti mahdollisimman tehokkaasti. Koulujen alkamis- ja päättymisaikojen suunnittelun yhteydessä tulee miettiä tarpeet työmatkayhteyksien järjestämiselle koululaiskuljetusten yhteydessä tai samaa kalustoa hyödyntäen.

Toimenpide-esitys: Kunnan kuljetustyöryhmä vuosittain keväällä syksyn kuljetusten suunnitteluvaiheessa huomioi kuljetusten kannalta tehokkaimmat alkamis- ja päättymisaikat ja käy tarvittavat keskustelut muutosmahdollisuuksista asianomaisten tahojen kanssa.

Vastuutaho: kunnan kuljetustyöryhmä, sivistystoimenjohtaja, koulujen rehtorit,

Aikataulu: vuosittain keväällä syksyn kuljetusten suunnitteluvaiheessa

6.2.6 Matkustajakyselyt

Seudullisilla ja kunnallisilla matkustajakyselyillä voidaan kartoittaa asiakkaiden mielipiteitä joukkoliikenteen palveluista seudulla. Asiakaskyselyjä voidaan tehdä esimerkiksi linja-autossa. Matkustajakysely voidaan tehdä myös postittamalla kyselylomakkeita suoraan kuntalaisille, jolloin voidaan saada mielipiteitä joukkoliikenteestä niiltä henkilöiltä, jotka eivät käytä yleensä käytä joukkoliikennettä.

Matkustajakyselyjen avulla saadaan kuva siitä miten palvelujen tuottamisessa on onnistuttu ja miten palveluja voitaisiin kehittää edelleen. Säännöllisin väliajoin toistettuja, samantyyppisten kyselyiden tuloksia voidaan myös verrata toisiinsa ja voidaan muodostaa kuva asiakkaiden mielipiteistä ja niiden muuttumisesta pitkällä aikavälillä.

Toimenpide-esitys: Seutuliikenteessä suoritetaan matkustajakyselyitä säännöllisin väliajoin.

Vastuutaho: Seutuliikennetyöryhmä, kuntien kuljetustyöryhmät

Aikataulu: säännöllisin väliajoin, tarpeen mukaan

6.2.7 SHL- ja VPL matkojen myöntämisperiaatteiden yhtenäistäminen

Tällä hetkellä Etelä-Pirkanmaan alueella SHL:n ja VPL:n mukaisiin matkaoikeuksiin oikeutettujen asiakkaiden määrät ja etenkin kustannukset vaihtelevat kunnittain suuresti. Kuljetettavien määrien vaihtelu ei johdu pelkästään asiakkaiden sijoittumisesta jonkin tietyn kunnan alueelle vaan myös kuljetusten myöntämisperusteissa on eroja kuntien välillä.

Kuljetuspäätösten tekemisessä tulisi ottaa käyttöön seudulliset parametrit, jotta päätösten sisällöistä tulisi luontevasti samanlaisia, mikä helpottaisi tulevaisuudessa mm. matkojenyhdistelykeskuksen ja kuljetusten suorittajien kenttätyöskentelyä.

Toimenpide-esitys: SHL:n ja VPL:n mukaisten kuljetuspäätösten tekemiseen pyritään laatimaan seudullisesti yhteneväiset parametrit.

Vastuutaho: Kuntien joukkoliikennetyöryhmät, kuntien sosiaalijohtajat

Aikataulu: kevästä 2005 alkaen

6.2.8 Tiedottamisen kehittäminen

Joukkoliikenteestä saatavan informaation helppokäyttöisyys ja oikeellisuus on tärkeää kaikkien käyttäjien kannalta. Oleellista informaation käytettävyyden kannalta on se, että kaikki käyttäjäryhmät löytävät tarvitsemansa tiedon vaivattomasti. Yleisin liikkumisen lisääntymisen myötä kasvaa myös joukkoliikenteen informaation tärkeys. Informaation käytettävyys tulee olemaan entistä merkittävämpi tekijä joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämisessä.

Joukkoliikenteessä on yhä selkeämmin alettu tiedostaa matkan laajuus matkustajan näkökulmasta: matka pitää sisällään useita eri vaiheita. Matkan eri vaiheet on kyettävä integroimaan yhdeksi kokonaisuudeksi, jota voidaan merkittävästi edesauttaa oikein toteutetulla informaatiolla. Joukkoliikenteen informaation kehittämisen lähtökohtana on oltava helppokäyttöisyys kaikkien potentiaalisten matkustajien kannalta.

Joukkoliikenteen käyttäjä tarvitsee ennalta tietoa siitä, että matkaketjun osat ovat toimivia hänen kannaltaan. Toisaalta informaatiota tarvitaan myös kaikissa matkan vaiheissa. Ensi kertaa matkustava tarvitsee erilaista tietoa kuin vakiokäyttäjä.

Toijalan seutulippualue on toimittanut seudullista kattavaa aikataulukkoostetta, jonka tekemistä on tarkoitus jatkaa.

Aikataulut on jaettu taajama-alueiden kotitalouksiin. Lisäksi kunnat ovat jakaneet niitä omissa tiedotuspisteissään ja esimerkiksi kunnan virastoilla. Jatkossa jokaisessa kunnassa tulisi olla selkeästi merkitty ja tiedotettu aika, jossa olisi saatavana kaikki tieto kunnan joukkoliikennepalveluista (linja-autot, palveluliikenteet, taksit, junat jne.)

Toimenpide-esitys: Jokaisessa kunnassa kerätään kaikkien liikennemuotojen aikataulut (linja-autovuorot, taksivuorot, palveluliikenteet, junaliikenne) johonkin yhteen pisteeseen. Aikataulujen saatavuudesta tiedotetaan kuntalaisia.

Vastuutaho: seutuliikennetyöryhmä, kunnan kuljetusvastaava

Aikataulu: kevästä 2005 alkaen

6.2.9 Liikenteen sujuvuuden parantaminen

Kaavoituksessa suositetaan asuntoalueiden rakentamista olemassa olevien pääreittien läheisyyteen. Valkeakoskella kaupunkia kaavoitetaan myös keskustan ympärille kehämäisesti. Keskustojen läpiajo on saatava nykyistä sujuvammaksi. Liikenteen sujuvuutta tulee parantaa erityisesti joukkoliikennettä suosivin pysäkki- ja risteysjärjestelyin.

Toimenpide-esitys: Kuntien kaavoituksessa joukkoliikenne otetaan huomioon. Kuntien ja yrittäjien yhteistyötä kehitetään ja joukkoliikenneryittäjien mielipiteet huomioidaan entistä paremmin uusien katujen rakennusvaiheessa tai vanhojen katujen peruskorjauksen yhteydessä.

Vastuutaho: kaupungin/kunnan tekninen toimi/kaavoitustoimi

Aikataulu: kevästä 2005 alkaen

6.2.10 Pysäkkijärjestelyt

Suunnittelutyön aikana on tullut esille pikavuoropysäkin tarve Lotilan alueen koulutus- ja osaamiskeskuksen läheisyyteen. Alueelle suuntautuva liikenne tulee lähivuosina kasvamaan merkittävästi Lotilan alueelle rakennettavien uusien koulujen, tutkimusyksiköiden ja yritysten myötä. Vanhankylään tullaan tulevaisuudessa sijoittamaan pääosa Valkeakosken uudesta pientaloasumisesta. Pikavuoropysäkki palvelisi sekä Tampereen, että Hämeenlinnan suunnasta tulevia oppilaita, mutta myös työssäkäyviä.

Toimenpide-esitys: Valkeakosken kaupunki tekee anomuksen pikavuoropysäkin tarpeesta Lotilan alueelle. Ennen anomuksen lähettämistä keskustellaan paikallisten yrittäjien kanssa pikavuoropysäkin sijoittamisen mahdollisesta vaikutuksesta seudullisen liikenteen toimintaedellytyksiin.

Vastuutaho: Valkeakosken kaupunki

Aikataulu: kesästä 2005 alkaen

6.2.11 Matkojen yhdistelyn kehittäminen

Matkojen yhdistelyä tulee kehittää Etelä-Pirkanmaalla. Liikenne- ja viestintäministeriön 25.11.2003 asettama työryhmä selvitti yhteiskunnan korvaamien matkojen järjestämisen organisoimista ja rahoitusta. Matkojen yhdistelykokeilujen kautta on löydetty käytännön tapa toimia ja matkojen yhdistelyllä on saatu säästöjä kuljetuskustannuksissa sekä muita yhteiskunnallisia hyötyjä. Työryhmä esittää, että tavoitteena on synnyttää maahamme riittävän isoja, vähintään 250 000 asukkaan kokoisia matkapalvelukeskus (MPK) -alueita. Lääninhallitusten tehtäväksi annetaan

MPK -alueiden tarkempi määrittely yhdessä perustettavien yhteistyöryhmien kanssa. Aluejaon määrittelyssä otetaan huomioon paikalliset ja alueelliset olosuhteet. Tavoitteena on, että mahdollisimman moni kunta ja muut osapuolet ovat mukana toiminnassa, jotta alueet eivät muodostu rikkonaisiksi.

Matkojenyhdistelytoiminta (MPK –toiminta) Suomessa sai alkunsa 1990 –luvun puolivälin jälkeen, jolloin elettiin vielä vuosikymmenen alussa alkaneen laman jälkimaininkeja ja kunnissa etsittiin säästöjä muun ohessa myös kuljetuspalveluista

MPK- toiminnan taustalla on myös tosiasia väestön yleisestä vanhenemisestä ja vähenemisestä haja-asutusalueilla. On todennäköistä, että heikommin liikkuvan kansanosan osuus kasvaa huomattavasti tulevaisuudessa. Muuttoliikkeen vuoksi väestö maaseutumaisilla alueilla lisäksi vähenee ja kannattamattomien linja-autovuorojen lopettaminen johtaa lopulta siihen, että julkinen liikenne monilta sivukyliltä loppuu kokonaan. Mikäli ikääntyvän väestön kuljetuspalvelut joudutaan järjestämään pelkän erilliskuljetuksen keinoin, syntyy siitä merkittäviä yhteiskunnallisia lisäkustannuksia tulevina vuosina.

Matkojenyhdistelykeskuksen avulla pyritään vastaamaan näihin haasteisiin siten, että yhteiskunnan maksuvastuulla olevissa kuljetuspalveluissa samalta suunnalta samoihin aikoihin tulevat matkustajat ohjataan käyttämään samaa kulkuneuvoa yksittäisen kyydin sijaan. MPK:n avulla voidaan kyytien yhdistelyä ohjata hyvin myös kehittyneen joukkoliikenteen ajoneuvoihin. Tämä tarkoittaa sitä, että esim. palveluliikenne ei välttämättä liiku aina samaa reittiä, vaan joko tiettyjen pysäkkien kautta tai pelkästään MPK:n kautta tulevien tilausten mukaisesti. Tällä tavoin liikenteen palvelutaso ja laatu voidaan säilyttää korkeana ja kuljetuspalvelua voidaan tarjota tarpeenmukaisena myös haja-asutusalueilla. Samalla voidaan lisätä esteettömiä kulkumahdollisuuksia, järkiperaistää yhteistyöllä yhteiskunnan maksamia kuljetuksia ja aikaansaada kustannussäästöjä. Myönteinen on myös matkojenyhdistelyn ja joukkoliikenteen ympäristönäkökulma: yksittäisten kyytien sijaan tulevat kimpakyydit ja kutsujoukkoliikenteen hyödyntäminen kuormittavat luontoa vähemmän.

Eri puolella maatamme saatujen kokemusten mukaan kokonaissäästö yhtä yhdisteltyä Kelan matkaa kohti vaihteli 12,90 ja 61,64 euron välillä kun vertailukohteena on yksin taksissa suoritettu matka.

Kuntien maksamien kuljetusten osalta kokonaissäästö/yhdistetty matka vaihteli 5,70 - 7,84 euroa kun vaihtoehtona oli yksin taksissa suoritettun matkan kustannus. Yhdistelykustannus matkaa kohden oli 0,48 - 0,79 euroa. Sekä Kelan että kuntien osalta voidaan todeta, että todellisia kustannushyötyjä on saavutettu nykyisten kokeilujen puitteissa.

Matkojen yhdistelyllä on saatavissa jatkossa merkittäviä säästöjä kuntien kuljetuskustannuksista, jolloin viime vuosien erittäin nopea kasvu erityisesti sosiaalitoimen kuljetuskustannuksissa olisi mahdollista saada katkaistua.

Henkilökuljetusjärjestelmän palvelutason turvaamiseksi tulisi Etelä-Pirkanmaalla mahdolliselle matkojenyhdistelykeskukselle asettaa henkilökuljetusten osalta seuraavat tavoitteet:

- Matkoja yhdistellään olemassa olevaan runkoliikenteeseen. Tavoitteena on parantaa olemassa olevan runkoliikenteen kannattavuutta ja hidastaa haja-asutusalueiden runkoliikennepalveluiden heikkenemistä.
- Yhdistelyä runkoliikenteeseen kannattaa tehdä erityisesti pidemmällä matkoilla, jolloin saadaan suurimmat kustannussäästöt matkojen ketjuttamisesta.
- Matkojenyhdistelyssä tulee olla mukana sekä kuntien palveluliikenne- että asiointi- tai palvelutaksit. Kutsuohjaus parantaa palveluliikenteiden joustavuutta ja auttaa palveluliikenteitä saavuttamaan uusia käyttäjäryhmiä. Palvelutaksien ja asiointitaksien käyttöä rajoittaa usein riittämätön tiedotus. Niiden kytkeminen mukaan

matkojenyhdistelykeskuksen informaatiojärjestelmään parantaa näiden palvelujen saavutettavuutta.

- Matkojenyhdistelykeskuksen jatkokehittelyssä on tärkeää huomioida olemassa oleva linja-autoliikenne matkojen välityksessä, eli käytännössä ei sallittaisi välitettävän olemassa oleville linja-autoreiteille päällekkäisiä matkoja vaan ainoastaan liityntämatkan runkoreitille, mikäli matkustajan kunto sallii normaalin linja-auton käytön.

Toimenpide-esitys: Lääninhallitus valmistelee matkojenyhdistelykeskuksen jatkokehitystä ja jakaa informaatiota erilaisissa tilaisuuksissa. Kuntien kuljetusvastaavat informoivat asian etenemisestä kunnan kuljetustyöryhmää.

Vastuutaho: Lääninhallitus, seutuliikennetyöryhmä, kuntien kuljetustyöryhmät

Aikataulu: kevästä 2005 alkaen