



Liikennepalveluselvitys
2024

Tiivistelmä

Mäntsälän liikennepalveluselvitys 2024 on toteutettu kunnan omana työnä kevään 2024 aikana. Työn on koornut Mirella Bitter Hämeen ammattikorkeakoulun ylemmän ammattikorkeakoulun Tulevaisuuden liikennejärjestelmät -koulutusohjelman opinnäytetyönä samanaikaisesti työskenneltyään Mäntsälän kunnan talousosastolla.

Työn tilaajana toimi Mäntsälän kunnan kuntakehityksen tulosalue Tekninen- ja elinvoimapalvelut -palvelualueelta. Kuntakehityksen tulosalue vastaa Mäntsälän kunnan kuljetuspalveluista ja niiden hankinnasta.

Raportin on vienyt Mäntsälän kunnan pohjaan Hämeen ammattikorkeakoulun ensimmäisen vuoden liikennealan opiskelija Kati Niemenmaa.

Työn tavoitteena on ollut päivittää Mäntsälän liikennepalveluselvitys vuodelta 2018 eli selvittää Mäntsälän liikennepalveluiden tilannekuvaa vuonna 2024. Samalla tarkoituksena on ollut löytää kuntalaispalautteen ja eri sidosryhmien avulla liikennepalveluiden kehittämiskohteita. Tämän raportin tavoitteena on ollut tuottaa olennaiset seikat esittelevä ja ajantasainen Mäntsälän liikennepalveluselvitys, jolla tuetaan kunnan strategisten tavoitteiden saavuttamista ja annetaan tietopohjaa tulevalle liikenteen kilpailuttamiselle.

Työssä on esitelty liikennesektorin tämänhetkistä toimintaympäristöä erityisesti kunnan näkökulmasta ja pyritty nostamaan esille asioita, joilla on erityistä painoarvoa etenkin Mäntsälän kunnassa. Mäntsälän nykyisten kuljetuspalvelusopimusten loppuessa vuoden 2025 keväällä on ollut tärkeää korostaa selvityksessä lisäksi seikkoja, jotka tulee huomioida tulevassa kuljetusten kilpailutuksessa.

Kuntalaisille ja Mäntsälän nykyisille joukkoliikenteen käyttäjille suunnatun liikennepalvelukyselyn tulokset vahvistivat jo aiemmin kuntalaispalautteissa esille nousutta tarvetta kunnan sisäiselle palvelulinjalle tai kutsukyytipalvelulle. Liikennepalveluselvitys ja sen tuottama tilannekuva, kunnan budjetti ja kuntakehityslautakunnan sekä kunnan hallituksen tekemät painotukset ja päätökset - kaikki nämä yhdessä - näyttävät suunnan Mäntsälän joukkoliikennepalveluille lähitulevaisuudessa.

Sisällys

1 Johdanto.....	3
2 Työn tavoitteet ja rajaukset	1
3 Tutkimusmenetelmät ja aineistot.....	2
3.1 Tutkimusmenetelmät.....	2
3.2 Aineistot ja lähdemateriaalit	2
4 Liikennejärjestelmä ja MAL-suunnitelma.....	3
5 Liikennepalveluiden toimintaympäristö	4
5.1 Liikenteen järjestämistavat ja vastuut	4
5.1.1 Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenneviranomaisen rooli	5
5.1.2 Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso.....	6
5.2 Lainsäädäntö.....	10
5.2.1 Puhtaan ajoneuvon direktiivi	11
5.2.2 Henkilöautoja ja kevyitä hyötyajoneuvoja koskevat vaatimukset.....	12
5.2.3 Linja-autoja koskevat vaatimukset	12
5.3 Muut toimintaympäristöön vaikuttavat tekijät	13
5.3.1 Koronan vaikutukset liikennepalveluihin	13
5.3.2 Rautateiden kilpailutuksen avautuminen	13
5.3.3 HSL:n liikennepalvelut ja jäsenyys	14
6 Alueen perustiedot ja liikenteen suunnittelun lähtökohdat	14
6.1 Väestö ja tulevaisuuden näkymät.....	14
6.2 Mäntsälän yleiskaava 2050.....	21
6.3 Työpaikat ja matkat.....	21
6.4 Liikkumisen tunnusluvut.....	23
6.5 Liikenteen ympäristövaikutukset	26
6.5.1 Mäntsälän vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja jakeluinfra.....	28
7 Mäntsälän liikennepalvelut	29
7.1 ELYn kilpailuttama linja-autoliikenne.....	29
7.2 Kunnan sisäisen linja-autoliikenteen ostovuorot.....	33
7.3 Koululaiskuljetukset	33
7.4 Junaliikenne	36
7.5 Muut liikennepalvelut	38
7.6 Liikennepalveluiden rahoitus.....	38
8 Kyselytutkimukset ja markkinavuoropuhelu.....	39
8.1 Liikennepalvelukysely.....	39
8.2 Koulukuljetuskysely oppilaitoksille ja päiväkodeille	40
8.3 Markkinavuoropuhelu.....	40
9 Liikennepalvelukyselyn tulokset	40
9.1 Kyselyn vastaajien taustatiedot	40

9.2 Liikkumiskäyttäytyminen ja matkustukseen liittyvät tiedot.....	43
9.3 Arkiliikkumiseen liittyvät tiedot	47
9.4 Tyytyväisyys liikkumisen olosuhteisiin Mäntsälässä	50
9.4.1 Autoilu.....	50
9.4.2 Junaliikenne.....	51
9.4.3 Linja-autoliikenne	51
9.4.4 Pyöräily.....	51
9.4.5 Jalankulku.....	51
9.5 Liikennepalveluiden kehittäminen Mäntsälässä.....	51
10 Havainnot kyselytutkimusten ulkopuolelta.....	54
10.1 Kapulin työpaikka-alue	54
10.2 Mäntsälän moottoritien liittymä VT4.....	55
10.3 Kuntalaisiltojen liikennepalautteiden koonti	55
11 Mäntsälän liikennepalveluiden kilpailuttaminen 2024	55
11.1 Kilpailutuksen aikataulu.....	55
11.2 Kilpailutettava liikenne.....	56
11.2.1 Mäntsälän kunnan koulukuljetussääntö	56
11.3 Kilpailutuksessa muut huomioon otavat seikat	57
11.4 Palvelulinjan kilpailuttaminen.....	57
12 Johtopäätökset	59
Lähteet	60

Liitteet

Liite 1. Liikennepalveluselvityksen kysely (tuloste verkkojulkaisusta, sivuja 16).

1 Johdanto

Mäntsälän kunnassa on tehty viimeksi vuonna 2018 kattava Mäntsälän kunnan liikennepalveluselvitys. Lähes kuudessa vuodessa on sekä liikennealalla kuin myös yhteiskunnassa ehtinyt tapahtua paljon ja merkittäviä muutoksia, jotka vaikuttavat liikennejärjestelmään, liikenteen toimintaympäristöön ja esimerkiksi matkustajien liikennekäyttäytymiseen. Kunnassa tunnistettiin tarve päivittää liikennepalveluselvitys ajan tasalle – etenkin kun merkittävä osuus kunnan liikennöintisopimuksista on päättymässä vuonna 2025 ja kunnan uudet liikennöintisopimukset tulee kilpailuttaa vuoden 2024 aikana.

Mäntsälän kunnan nykyinen strategia vuosille 2022–2025 määrittelee kunnan tulevaisuuden vision, joka kiteytettynä on ”Kasvava ja kehittyvä Mäntsälä, parhaan arjen paikkakunta”. Tämä opinnäytetyönä tehtävä Mäntsälän kunnan liikennepalveluselvitys 2024 pyrkii antamaan kunnan päättäjille ja luottamushenkilöille tilannekuvan Mäntsälän liikennepalveluista, liikenteen toimintaympäristöstä ja samalla hahmottelemaan näkymää liikennepalveluiden tarpeisiin lähitulevaisuudessa. Tavoitteena on tuottaa olennaiset seikat esittelevä ja ajantasainen liikennepalveluselvitys, jolla tuetaan kunnan strategisten tavoitteiden saavuttamista ja annetaan tietopohjaa tuleville liikenteen kilpailuttamisille. Liikennepalveluselvitys tukee myös Mäntsälän liikenne- ja ilmastosuunnitelman laadintaa. Kyseisen suunnitelman avulla pyritään kohti tavoitetta, jossa Mäntsälän kunta on kestävä ja turvallinen vuonna 2035. Kunta on mukana hiilineutraalien kuntien HINKU-verkostossa ja sen myötä sitoutunut vähentämään vuoteen 2030 mennessä kasvihuonepäästöjä 80 %:lla vuoden 2007 tasosta ja olemaan kokonaan hiilineutraali vuonna 2035.

Opinnäytetyön varsinaiseen ohjausryhmään kuuluivat kuntakehitysjohtaja Vesa Gummerus, kuljetussuunnittelija Kristina Lindsten ja liikenne- ja ilmastoasiantuntija Elina Lämsä Mäntsälän kunnasta sekä Ville Turunen Hämeen ammattikorkeakoulusta. Mäntsälän kunnan sisäinen ohjausryhmä kokoontui liikennepalveluselvityksen merkeissä ensimmäisen kerran marraskuussa 2023. Ohjausryhmä kokoontui opinnäytetyöprosessin aikana 12 kertaa. Opinnäytetyön tekijä oli yhteydessä lehtori Ville Turuseen muutamia kertoja opinnäytetyöprosessin aikana. Työprosessin aikana konsultoitin ja kuultiin useita kunnan eri palvelualueiden asiantuntijoita ja esihenkilöitä mahdollisimman kattavan aineiston ja tietopohjan saavuttamiseksi.

2 Työn tavoitteet ja rajaukset

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää Mäntsälän liikennepalveluiden tilannekuvaa vuonna 2024, löytää kuntalaispalautteen ja sidosryhmien avulla liikennepalveluiden kehittämiskohteita ja samalla luoda tietopohjaa vuoden 2024 syksyllä toteutettavalle liikennepalveluiden kilpailuttamiselle kunnassa. Kunnan toimesta kilpailutettavan henkilökuljetusliikenteen sopimuskausi alkaa vuoden 2025 keväällä ja yksi jo aiemmin tunnistettu tarve on avata kilpailutus hyvissä ajoin, jotta liikennöitsijöille jää aikaa valmistella tarjouksiaan ja esimerkiksi selvittää mahdollisten kalustoinvestointien tarvetta ja markkinatilannetta. Liikenteen kilpailutuksen aikatauluselvitys ohjaa näin ollen myös liikennepalveluselvityksen toteutuksen aikataulua, koska selvityksen tulee valmistua ennen kilpailutusasiakirjojen laadintaa ja kilpailutuksen avaamista.

Opinnäytetyötä ryhdyttiin hahmottelemaan vuoden 2023 syksyllä, kun Mäntsälän kunnan kuntakehitysjohtaja kertoi nykyisten liikennöintisopimusten optiokausien lähestyvän loppuaan ja liikennepalveluselvityksen (2018) kaipaavan päivitystä. Opinnäytetyön tekijä on töissä Mäntsälän kunnan talousosastolla, mutta koska asianomaisen työntekijän liikenneinsinööri (YAMK) -opinnot Hämeen ammattikorkeakoulussa olivat kesken, syntyi nopeasti ajatus siitä, että tulevaa liikennepalveluiden kilpailutusta tukeva liikennepalveluselvitys toteutettaisiin kunnan sisäisenä työnä. Kunnan työntekijänä Mirella Bitter päätyi ehdottamaan Hämeen ammattikorkeakoulun lehtori Ville Turuselle Mäntsälän liikennepalveluselvityksen tekemistä opinnäytetyönään.

Liikennepalveluselvityksen pohjarunkona toimi vuoden 2018 liikennepalveluselvitys, joka oli toteutettu konsulttityönä Linea Konsultit Oy:n toimesta. Liikennepalveluselvityksen päivityksessä pyrittiin rajaamaan ja painottamaan edellisen selvityksen teemoja siten, että ne parhaiten kuvaisivat liikennepalveluiden toimintaympäristöä ja nykytilaa, mutta samalla palvelisivat tulevaa liikennepalveluiden kilpailutusta ja toisaalta toteuttaisivat opinnäytetyölle asetettuja reunaehdotuksia. Käytännössä tämän opinnäytetyön rajaaminen puhtaasti yhteen selkeään tutkimusteemaan tai tavoitteeseen osoittautui työn edetessä mahdottomaksi. Työn tilaajan eli Mäntsälän kunnan toiveiden mukaisesti on opinnäytteen lopullisena tavoitteena liikennepalveluiden tilannekuvan tuottaminen, liikennepalvelukyselyn tulosten raportointi ja analysointi, henkilökuljetuskilpailutuksen suunnittelun tukeminen sekä liikennepalveluiden kehitysehdotusten esittäminen.

3 Tutkimusmenetelmät ja aineistot

3.1 Tutkimusmenetelmät

Työhön nostetut teemat, aineistoanalyysit ja tutkimusten tulokset pyrkivät vastaamaan kysymykseen: Miten kilpailuttaa Mäntsälän kunnan liikennepalvelut lakien edellyttämällä tavalla siten, että ne kustannustehokkaasti kunnan resurssit ja infran olosuhteet huomioiden vastaavat kuntalaisten tarpeisiin riittävällä tavalla kunnan strategiaa tukien. Työ on tutkimuksellinen opinnäytetyö, jossa sovellettiin sekä kvalitatiivisia että kvantitatiivisia menetelmiä mahdollisimman kattavan näkymän saavuttamiseksi Mäntsälän nykyisistä liikennepalveluista ja kuntalaisten tulevaisuuden tarpeista.

Teoreettisen viitekehyksen työlle antaa liikennejärjestelmään sekä liikenteen sääntelyyn, liikennetutkimuksiin ja liikennepalveluiden toimintaympäristöön pohjaava osuus, johon pyrittiin koostamaan mahdollisimman tuoreita ja opinnäytetyön ja liikennepalveluselvityksen tavoitteen kannalta olennaisia seikkoja. Opinnäytetyöhön kerättiin tietoa kattavasti eri tietolähteistä kuten erilaisista viranomaisten ja muiden liikennealan toimijoiden verkkojulkaisuista, aiemmista kunnan omana työnä toteutetuista sekä konsulttivetoisista selvityksistä. Kunnan eri palvelualueiden tulosyksiköistä haastateltiin tai kuultiin useita henkilöitä ja otettiin heitä mukaan prosessin eri vaiheisiin kuten projektiryhmän palaveriin sekä liikennepalveluita tarjoaville toimijoille osoitettuun markkinavuoropuheluun.

Merkittävä osa tutkimusta oli liikennepalvelukysely, jolla kerättiin kuntalaisilta tietoja heidän liikennekäyttäytymisestään sekä tyytyväisyydestä nykyisiin palveluihin. Samalla koostettiin liikennepalveluiden käyttäjien ajatuksia liikennepalveluiden kehittämiseksi. Kyselyn runko laadittiin yhdessä kunnan sisäisen projektiryhmän kesken. Oppilaitosten rehtoreille osoitetun kyselyn laati kunnan kuljetussihteeri, jolla on paras kokemus ja näkemys koulukuljetusten operatiivisiin koulukohtaisiin asioihin sekä niihin liittyviin mahdollisiin haasteisiin. Markkinavuoropuhelua suunniteltiin yhdessä kunnan liikennepalveluselvityksen projektiryhmän, hankinta-asiantuntijan sekä sivistystoimen edustajien kanssa. Lisäksi tässä työssä hyödynnettiin tutkimuksen tekijän omaa kokemusta liikennepalveluiden kilpailuttamisesta ja pohjatietoja viranomaistyöstä kuten liikkumisen ohjauksen valtionapuprosessista.

3.2 Aineistot ja lähdemateriaalit

Lähdemateriaaleina työlle ovat toimineet liikennejärjestelmään, liikenteen sääntelyyn, liikennetutkimuksiin ja liikennehankkeisiin liittyneet ajantasaiset selvitykset, tutkimukset, lait ja säädökset sekä erilaiset raportit ja toimielinten pöytäkirjat, jotka ovat olleet avoimesti saatavilla eri viranomaisten, liikennetoimijoiden ja kuntien julkaisuina. Lisäksi työssä on viitattu Mäntsälän kunnan aiempiin liikenteeseen linkittyviin selvityksiin, raportteihin ja asiakirjoihin, joiden on ajateltu tukevan liikennepalveluselvityksen päivittämistä. Myös kunnan sisäisten sidosryhmien kuin myös ulkoisten kumppaneiden välistä sähköpostiviestintää ja vuoropuhelua on hyödynnetty työn tietopohjan rakentamisessa.

4 Liikennejärjestelmä ja MAL-suunnitelma

Liikenteestä kirjoitettaessa lienee paikallaan kuvata ensin liikennejärjestelmää yleisellä tasolla. Liikennejärjestelmällä on suuri merkitys yhteiskunnan toimivuudelle. Valtioneuvoston vuoden 2018 selonteon (VNS 8/2018 vp) mukaan liikennejärjestelmän kehittämisen yhteiskunnallisia päämääriä ovat Suomen kilpailukyvyyn edistäminen, ilmastonmuutoksen torjunta sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus. Samainen selonteko jatkaa: "Näitä yhteiskunnallisia päämääriä edistetään liikennejärjestelmäsuunnittelulla vastaten samalla asiakkaiden eli ihmisten ja elinkeinoelämän erilaisiin liikkumis- ja kuljettamistarpeisiin eri puolilla Suomea".

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (2021–2032) mukaan liikennejärjestelmän kehittäminen on olennaista muun muassa alueiden käytön, alueiden kehittämisen, elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, ilmastonmuutoksen torjunnan, kansalaisten hyvän arjen sekä huoltovarmuuden kannalta. Kuten koronapandemia osoitti, on liikennejärjestelmään liittyvissä kehittämisasioissa tärkeitä huomioida myös poikkeusoloihin, varautumiseen ja valmiuteen liittyviä seikkoja ja vaatimuksia. Liikennejärjestelmän kehittäminen perustuu vahvasti eri toimijoiden ja sidosryhmien yhteistyöhön ja yhdessä laadittuihin toimenpidesuunnitelmiin. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tärkein tavoite lienee liikennejärjestelmän pitkäjänteinen kehittäminen Suomessa. (Valtioneuvoston julkaisu 2021:75, s. 8)

Viimeisimmän valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kuvailulehden tiivistelmässä kerrotaan, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Se on laadittu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 15 b §:n mukaisesti. Valtioneuvoston vuoden 2021 julkaisun mukaan valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää kuvauksen liikennejärjestelmän nykytilanteesta ja toimintaympäristön muutoksista sekä visioi liikennejärjestelmän kehittämistä aina vuoteen 2050 asti. Lisäksi suunnitelmasta löytyvät työlle asetetut tavoitteet ja niihin liittyvät täsmentävät strategiset linjaukset sekä toimenpideohjelmiä, joita niin valtio kuin kunnat ovat laatineet suunnitelman tavoitteisiin pääsemiseksi. Mukana suunnitelmassa ovat luonnollisesti valtion rahoitusohjelma ja osuus vaikutusten arvioinnille. Tiivistelmän lopussa kerrotaan suunnitelman aikataulutuksesta: "Valtioneuvosto päätti valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032 antaessaan sen selontekona eduskunnalle 15.4.2021". (Valtioneuvoston julkaisu 2021:75, s. 3)

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelmasta tehdyn koosteen mukaan Helsingin seutu muodostaa kuntarajat ylittävän kokonaisuuden, jossa maankäyttöä, asumista ja liikennettä (MAL) tulee yhteensovittaa ja suunnitella pitkäjänteisesti. Helsingin seudun 14 kuntaa, Mäntsälä mukaan lukien, tekevät tätä yhteissuunnittelua seudun MAL 2023 -suunnitelmassa. Koosteessa jatketaan: "MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteiden pohjalta neuvotellaan MAL-sopimus 2024–2033 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. MAL-suunnitelma ja sopimus sovitetaan yhteen valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun kanssa. Maankäytön ja asumisen ratkaisut tehdään kunnissa. Liikenteen MAL-sopimus solmitaan valtion, kuntien ja HSL:n kesken. Toimenpiteiden toteuttamisesta ja edistämisestä vastaavat kunnat, valtio ja HSL omilla vastualueillaan." Seuraavassa kuvassa esitetään tuoreimman suunnitelman eli MAL 2023:n kehittämiskohteita ja päähankkeita. (MAL 2023, kooste).

Kuva 1. MAL 2023 suunnitelman kehittämis- ja hankekartta (MAL 2023, kooste).

MAL 2023 Helsingin seutu 2040



Ratahankkeet

1. Helsinki-Pasila -kapasiteetin lisääminen
2. Kerava-Näkkilä -ratayhtäys
3. Pasila-Risimäki -kapasiteetin lisääminen 3. vaihe
4. Lähjunaliikenteen vanikko Pääradalle
5. Lähjunaliikenteen vanikko Rantaradalle
6. Lähjunaliikenteen vanikko Kahäradalle
7. Lapinkyän asema

Pikaraitiotiehankkeet

8. Vantaan pikaraitiotie
9. Vikin-Malmn pikaraitiotie
10. Jokeri O -pikaraitiotie
11. Hakaniemi-Lännesatama -pikaraitiotie

Tiehankeet

12. Vt 4:n parantaminen väliä Kehä I-Kehä II ja Ilmasillan aritasoliittymä
13. Kehä I: Maarinsolmu
14. Vt 4:n parantaminen väliä Kehä III-Keravantie
15. Keski-Uudenmaan pohjoisen logistiikkayhtäys
16. Vt 25:n parantaminen väliä Hanko-Mäntsälä
17. Vt 25: Kapulin aritasoliittymä
18. Vt 3:n parantaminen väliä Kehä I-Kavoksela
19. Kt 50: Koivusaaren aritasoliittymä
20. Kt 50: Masalanportti
21. Hyvinkään liityntäpysäköinti
22. Keravan liityntäpysäköinti
23. Satamatunneli

5 Liikennepalveluiden toimintaympäristö

5.1 Liikenteen järjestämistavat ja vastuut

Aikaisemmin Suomessa joukkoliikenteen järjestämisestä säänneltiin henkilöliikennelaililla ja -asetuksilla. Nämä kuitenkin kumoutuivat, kun EU:n palvelusopimusastus (PSA) ja joukkoliikennelaki tulivat voimaan 3.12.2009. Rautatieliikennettä säätelee rautatielaki ja Helsingin metro- ja raitiovaunuliikennettä kaupungin omat ohjesäännöt. Joukkoliikennelain mukaisia toimivaltaisia viranomaisia ovat Hyvinkään, Imatran, Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kemin, Kokkolan, Kotkan, Kouvolan, Kuopion, Lappeenrannan, Mikkelin, Oulun, Porin, Rauman, Riihimäen, Rovaniemen, Salon, Savonlinnan, Seinäjoen, Turun ja Vaasan kaupungit omalla alueellaan. HSL, Hämeenlinna, Lahti ja Tampere ovat seudullisia viranomaisia. Myös yhdeksän elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta (ELY) ovat toimivaltaisia viranomaisia joukkoliikenteessä.

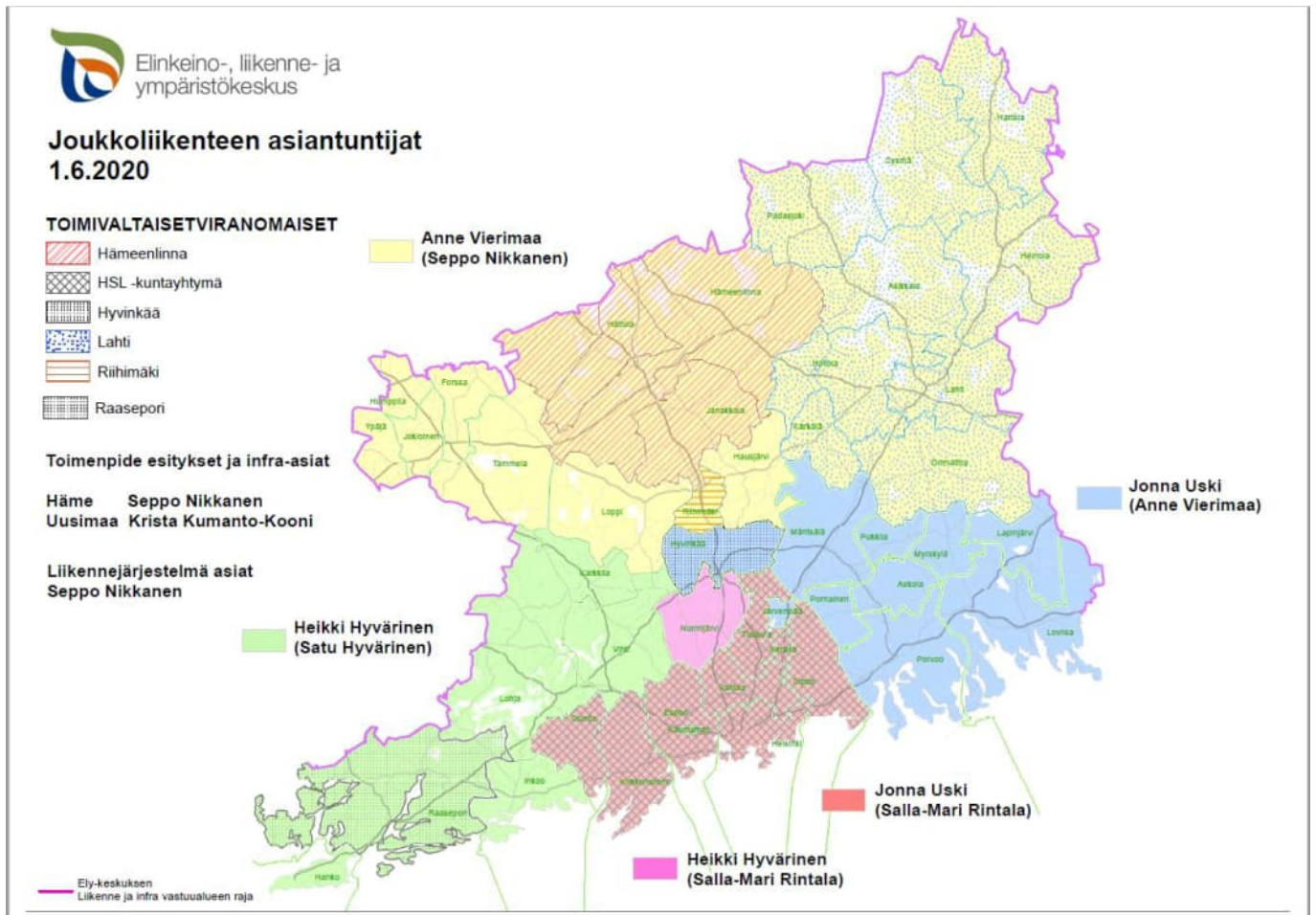
Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2019 verkkosivuillaan julkaiseman tiedotteen mukaan joukkoliikennelaki avasi vähitellen reittiliikennemarkkinoita kilpailulle. Uudistus perustui EU:n palvelusopimusasetukseen (PSA), jossa säädellään tapoja, joilla yhteiskunta voi yleishyödyllisten joukkoliikennepalveluiden avulla turvata ja taata joukkoliikennepalveluiden saatavuuden ja laadun silloin kun markkinaehtoinen liikenne ei palvele riittäväällä tavalla. Tiedotteen mukaan esimerkiksi viranomaisen toteuttama avoin kilpailutus on yksi asetuksen mukaisesta menettelystä. Tekstissä jatketaan: ”Ennen joukkoliikennelain voimaantuloa kunnilla ja kuntayhtymillä oli oikeus sopia (ilman kilpailutusta) seutu- ja kuntalippujen hinnoista liikenteenharjoittajien kanssa silloin, kun kunnat tai valtio rahoittivat näiden lippujen hinnanalennuksia”. (LVM, 2019).

Vuonna 2018 joukkoliikennelaki kumottiin ja tilalle tuli liikennepalvelulaki, johon joukkoliikennettä koskevat säädökset siirtyivät heinäkuussa 2018. Liikennepalvelulain joukkoliikennettä koskeva osa on suoraan EU:n palvelusopimusasetuksen mukainen. Euroopan unionin palvelusopimusasetuksen ja vanhan joukkoliikennelain siirtymäaika päättyi 2.12.2019. Tämän jälkeen yhteiskunnan tukea on voitu maksaa vain palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestettyyn liikenteeseen. (LVM, 2019).

5.1.1 Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenneviranomaisen rooli

Uudenmaan ELY-keskus voi tarvittaessa täydentää toimivalta-alueensa joukkoliikennettä yksittäisillä vuoroilla, tietyillä yhteysväleillä tai alueella. Lisäksi ELY-keskus tukee kuntien itse hankkimaa liikennettä ja kuntien maksamia lippusubventioita valtionavulla ja tukee liikennepalveluiden suunnittelua ja kehittämistä. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että Uudenmaan ELY-keskus vastaa toimivalta-alueellaan kuntarajojen ylittävästä liikenteestä ja Mäntsälän kunta omasta kunnan sisäisestä liikenteestä. Mäntsälän kunta rahoittaa osin ELYn hankkimaa liikennettä, joka palvelee mäntsäläläisiä.

Kuva 2. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen viranomaisroolit Etelä-Suomen alueella v. 2020.



5.1.2 Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso

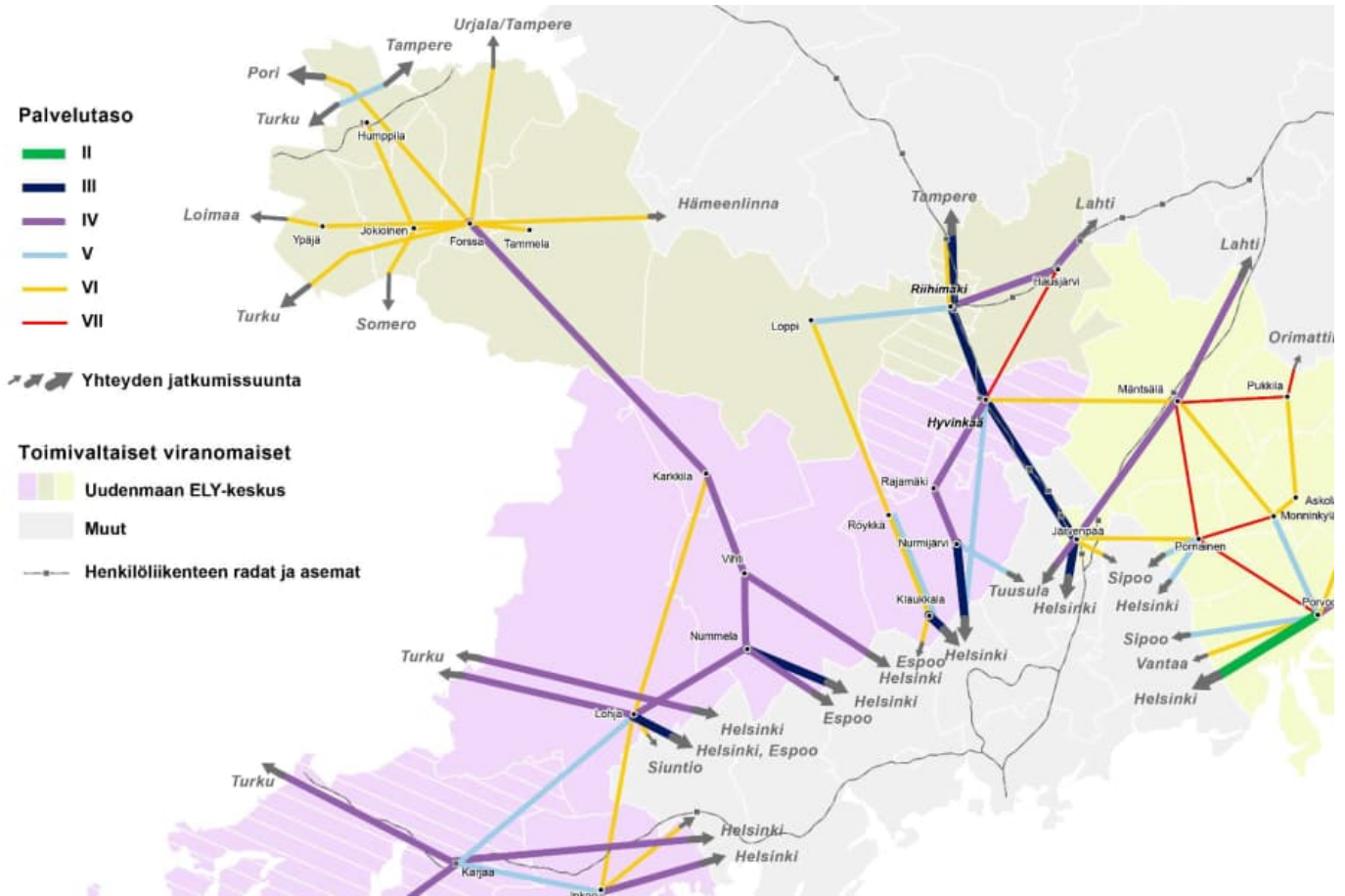
Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen verkkosivuston julkisen henkilöliikenteen palvelutasosta kertovan sivuston mukaan Uudenmaan ELY-keskus on määrittänyt toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2021–2024. Palvelutasomääritys ohjaa, mutta ei sido Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määrärahan käyttöä ja hankintoja. Palvelutasosta kerrotaan lisäksi: ”ELY-keskuksen palvelutasomääritys koskee kuntakeskusten tai muiden yhtä merkittävien taajamien välistä, kuntarajat ylittävää liikennettä. Palvelutasotavoitteita on määritetty sekä liikenteelliselle palvelutasolle että laadullisille tekijöille.” Määrittelytyön yhteydessä on myös tunnistettu kunkin alueen tärkeimmät pysäkit. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2021, s. 1)

ELY-keskuksen verkkosivuston palvelutasosta kertovan tekstin mukaan liikenteellisten tavoitteiden määrittelyssä korostetaan kehyskuntien hyviä yhteyksiä pääkaupunkiseudulle, säännöllistä työmatkaliikennettä sekä alueen opiskelijoiden ja koululaisten tarvitsemia yhteyksiä. Laadullisiksi tavoitteiksi asetetaan mm. informaatioon ja lippujärjestelmiin liittyviä seikkoja, sujuvat matkaketjut, joukkoliikenteen infran kehittäminen sekä kalusto.

Palvelutasoa toteutetaan yhdessä kuntien kanssa ja alueen kunnat ovatkin osallistuneet määrittelytyöhön. Palvelutasoesitystä on käsitelty alueellisissa henkilöliikennetyöryhmissä ja kaikilta alueen kunnilta on pyritty saamaan asiantuntijakommentteja esitykseen. Palvelutasotyössä ovat olleet mukana myös mm. HSL ja Uudenmaan liitto. Vuosille 2021–2024 laaditun palvelutasosuunnitelman mukaan esityksen valmisteluvaiheessa on haastateltu

alueella operoivia markkinaehtoisen ja sopimusliikenteen liikenteenharjoittajia. Kuvauksessa jatketaan: "Tällä hetkellä voimassa olevat palvelutasotavoitteet on määritetty haastavassa tilanteessa, jossa joukkoliikenteen kysyntä ja tarjonta olivat koronapandemian vuoksi voimakkaasti vähentyneet, eikä viime vuosien kehitystä pystytty riittävällä tarkkuudella ennakoimaan. Palvelutasotavoitteet on tässä tilanteessa määritetty pääasiassa lähelle koronapandemiaa edeltävää tasoa." Käytännössä palvelutasotavoitteiden mukaisten joukkoliikennepalvelujen toteutus on jouduttu sovittamaan niin ELY-keskuksen kuin kuntien määrärahahehkyksiin eivätkä tavoitteet ole kaikilta osin täyttyneet. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2021, s. 1)

Kuva 3. Uud. ELY-keskuksen palvelutasotavoitteet kuntien väliselle liikenteelle v. 2021–24. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2021, s. 20).



Palvelutasotavoitteiden päivittyso seuraavalle nelivuotiskaudelle 2025–2028 on aloitettu. Työ teetetään konsultilla ja työtä ohjaa Uudenmaan ELY-keskuksen ohjausryhmä. Kuitenkin suunnitelmien käsittelyn ja vuorovaikutuksen helpottamiseksi suunnitelmia käsitellään päivittysoän aikana osaselvitysalueittain osallisten kuntien kesken. Huhtikuulle 2024 on aikataulutettu nykytila-analyysin tuottaminen ja seuraavaksi on vuorossa palvelutasoluonnoksen laatiminen online-karttamuotoon. Lopullisen raportin odotetaan olevan valmis lokakuussa 2024. (Sweco, 2024).

Tällä hetkellä vuonna 2024 voimassa olevassa palvelutasotavoitteiden luokittelussa Mäntsälä on tasolla IV. Tämän palvelutason tarkemmat liikennöintiäikoihin ja vuoroväleihin liittyvät kriteerit ovat nähtävissä seuraavassa kuvassa (4).

Kuva 4. Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasoluokat ja kriteerit v. 2021–2024. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2021, s. 19).

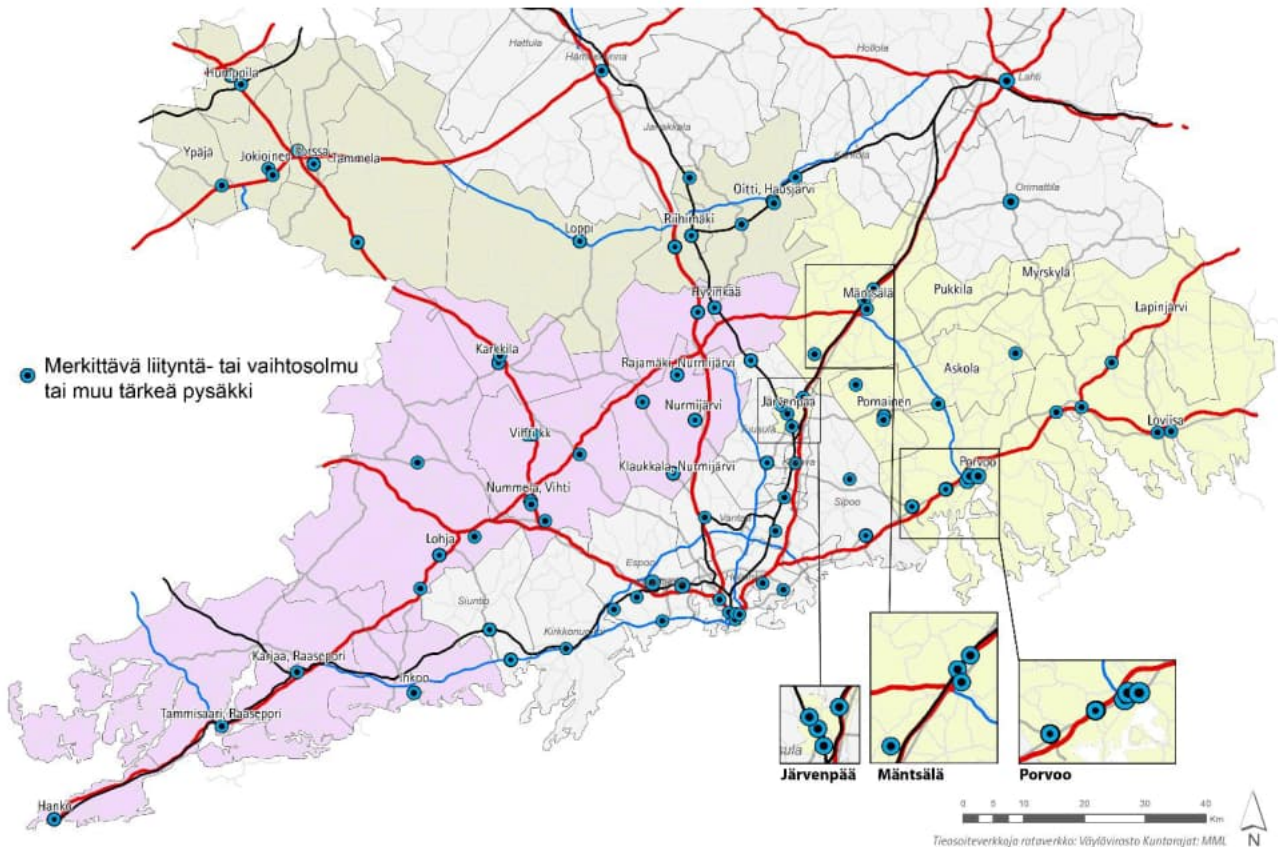
Talviliikenne	Soveltamisaika	I	II	III	IV	V	VI	VII
Liikennöintiäika	Ma-to	5.30– 23.30	6.00– 22.30	7.00–21.30	7.00– 21.30	7.00–20.00	7.00/8.00 –17.00	8.00/9.00– 15.00/16.00
	Pe	5.30– 01.30	6.00– 23.30	7.00–21.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00/8.00 –17.00	8.00/9.00– 15.00/16.00
	La	6.00– 01.30	7.00– 23.30	9.00–21.30	9.00–18.00	10.00–15.00	Tarpeen mukaan	–
	Su	7.00– 23.30	9.00– 21.30	11.00– 18.30	12.00–17.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	–
Vuoroväli/ vuoromäärä	Ruuhka (n. klo 7–9 ja 15–17)	≤ 10 min	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 45 min	yht. yli 5 vuoroa/suunta	3–5 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)	1–2 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)
	Arkipäivä n. klo 10–15	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	2–3 vuoroa/suunta		
	Arjen varhaisilta klo 18–20	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 2–3 vuoroa	0–2 vuoroa/suunta/vrk	–	–
	Lauantaisin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0–4 vuoroa/suunta/vrk	0–2 vuoroa/suunta/vrk	–
	Sunnuntaisin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0–2 vuoroa/suunta/vrk	0–2 vuoroa/suunta/vrk	–
	Varhaisaamu ja myöhäisilta	≤ 30 min	≤ 60 min		–	–	–	–
Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa		–	–	–	–	

Kuva 5. Palvelutason toteutuminen ja tunnistetut kehittämistarpeet Itäisellä Uudellamaalla. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2021, s. 24).

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

Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasoraportille on tunnistettu neljä merkittävää solmupysäkkiä Mäntsälän kunnan alueelta: Hyökännummi, rautatieasema, linja-autoasema sekä pohjoinen liittymä. Nämä pysäkit ovat löydettävissä seuraavasta Uudenmaan ELY-keskuksen raportin merkittäviä solmupisteitä esittävästä kuvasta (6).

Kuva 6. Merkittävät liityntä- tai vaihtosolmut ja muut tärkeät pysäkit. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2021, s. 26).



5.2 Lainsäädäntö

Aiemmin mainitun joukkoliikennettä säätelevän liikennepalvelulain lisäksi liikennepalveluista säädetään EU:n palvelusopimusasetuksessa (EY) N:o 1370/2007, joka kuten edelläkin mainittu on käytännössä yhteneväinen liikennepalvelulain joukkoliikenneosion kanssa. Paikallisliikenneliiton sivuston kuvauksen mukaan muita säädöksiä ovat mm. laki vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista 1398/2016 mukaan sekä laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista (740/2021). Lisäksi kerrotaan olevan myös muita julkisen rahan käyttöä ja julkista toimintaa sääteleviä kansallisia lakeja, joita toiminnassa noudatetaan. (Paikallisliikenneliitto, 2024)

Tässä yhteydessä tietoisesti korostetaan seuraavissa lainsäädännön osuuden alakappaleissa lainkohtia, jotka ovat merkittävässä roolissa tulevaisuuden henkilökuljetusten kilpailutuksissa ja joiden tiedetään aiheuttaneen keskustelua aiemmin Mäntsälän henkilökuljetushankintojen ja sopimustulkintojen yhteydessä.

5.2.1 Puhtaan ajoneuvon direktiivi

Mäntsälän tulevassa henkilökuljetuspalveluiden kilpailutuksessa tulee nyt ottaa huomioon ajoneuvojen käyttövoimiin liittyvät vaatimukset, jotka on määritelty vuonna 2021 voimaan tullessa ns. EU:n puhtaat julkiset ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnat (Clean vehicles) -direktiivissä. Verkosta löytyvän Ilmasto-opas.fi -sivuston mukaan julkisille ajoneuvohankinnoille asetettavilla päästövähennysvaatimuksilla pyritään pienentämään hankintojen hiilijalanjälkeä. Direktiivi koskee uusia julkisia hankintoja, jotka ylittävät EU:n hankintalainsäädännön hintakynnykset. Suomelle on direktiivissä asetettu määrälliset velvoitteet siten, että puhtaita ajoneuvoja tulee hankinnoista olla:

Hankintojen puhtaiden ajoneuvojen osuudet vuosina 2021–2025

- uusista henkilö- ja pakettiautoista 38,5 % (Mäntsälä 35 %)
- raskaista ajoneuvoista 9 % (Mäntsälä 5 %)
- linja-autoista 41 %

Hankintojen puhtaiden ajoneuvojen osuudet 1.1.2026 eteenpäin

- uusista henkilö- ja pakettiautoista 38,5 % (Mäntsälä 35 %)
- raskaista ajoneuvoista 15 % (Mäntsälä 10 %)
- linja-autoista 59 %

Alueelliset erot toimijoiden edellytyksissä toteuttaa puhtaampia ajoneuvohankintoja ovat luonnollisesti suuret. Haja-asutusalueilla kuten Mäntsälässäkin lakisääteisten koulukuljetusten kustannus/asukas on merkittävästi suurempi kuin kasvukeskuksissa. Ratkaisut, jotka merkittävästi nostavat kustannuksia eivät aina ole mahdollisia johtuen kuntien taloustilanteesta. Myös jakeluverkosto on toistaiseksi melko rikkonainen ja keskittynyt suurempiin kaupunkeihin ja taajamiin ja siten muodostaa esteen vaihtoehtoisten käyttövoimien ajoneuvohankinnoille harvaanasutuilla seuduilla. (Ilmasto-opas.fi, 2024).

Kittilän elinkeinopalveluiden (KIDEVE) koostamaan kuljetuspalveluiden hankintaoppaan mukaan kunnille asetetut vähimmäisosuudet puhtaiden ajoneuvojen osuudesta on asetettu maakunnittain. Lisäksi erityyppisille ajoneuvoille on asetettu erilaiset osuusvaatimukset. Nämä eri ajoneuvoluokkiin kuuluvat ajoneuvot on kuvattu puhtaiden ajoneuvojen lain pykälissä 6, 7 ja 8. Samoista pykälistä löytyvät määritelmät päästöttömyydelle eli luokitukselle, jolloin ajoneuvo luokitellaan ”puhtaaksi”. Sekaannusten välttämiseksi Mäntsälänkin tulevissa hankinnoissa kannattaa tarjouspyyntöä laadittaessa viitata suoraan lain ja EU:n direktiivin määritelmiin. (KIDEVE, 2024).

Yksinkertaistettuna ajoneuvoluokkia voidaan kuitenkin kuvata kolmella ajoneuvokategorialla:

- henkilöautot & kevyet hyötyajoneuvot (M1, N1 ja M2)
- kuorma-autot (N2 ja N3) sekä
- linja-autot (M2I ja M3A).
HUOM! Tässä laissa tarkoitettuihin linja-autoihin kuuluvat ainoastaan bussit, joissa on seisomapaikkoja (kaupunkibussit). Ns. seutuliiikenteen bussit (M3, alaluokka II) ja kaukoliikenteen bussit (M3, alaluokka III), joissa ei ole seisomapaikkoja, on rajattu pois lain soveltamisalasta.

Kullekin kategorialle on määritelty päästörajat, joiden mukaan ajoneuvot määritellään ympäristöystävällisiksi ja energiatehokkaiksi. Kuljetuspalveluissa on siis merkitystä sillä, millaisella kalustolla hankittava palvelu toteutetaan. Mainittakoon kuitenkin, että tätä edellä mainittua lakia ei sovelleta ajoneuvolain (82/2021) 20 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaisesti M1-luokan ajoneuvoihin (henkilöauto), jotka on erityisesti rakennettu tai muunnettu siten, että ajoneuvossa voi matkustaa yksi tai useampi henkilö pyörätuolissaan istuen ajoneuvon ollessa tieliikenteessä tai 20 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaisesti M3 -luokan ajoneuvoihin (linja-auto), joissa ei ole istumapaikkojen lisäksi seisoville matkustajille varattua tilaa. (KIDEVE, 2024).

5.2.2 Henkilöautoja ja kevyitä hyötyajoneuvoja koskevat vaatimukset

Suora lainaus ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö – ja energiatehokkuusvaatimuksista asetetun lain kertoo: ”Ympäristöystävällisen ja energiatehokkaan henkilöauton ja kevyen hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöt saavat olla ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla enintään 50 grammaa hiilidioksidia kilometriltä määriteltyinä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti. Lisäksi ajoneuvon todellisissa ajo-olosuhteissa mitatut päästöt (RDE) saavat olla enintään 80 prosenttia sovellettavista päästörajoista, jotka säädetään moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 715/2007 tai sen seuraajasäädösten liitteessä I. Ympäristöystävällisen ja energiatehokkaan henkilöauton ja kevyen hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöt saavat olla toisella hankinta-ajanjaksolla nolla grammaa hiilidioksidia kilometriltä määriteltyinä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti”. (Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö – ja energiatehokkuusvaatimuksista 15.7.2021/740).

Kideven laatima hankintaopas täsmentää: ”Koska puhtaiden ajoneuvojen osuudet on täytettävä hankinta-ajanjaksoittain, ei jokaisessa yksittäisessä hankinnassa erikseen, kannattaa kuljetuspalveluhankintoja katsoa tämän lain näkökulmasta kokonaisuutena ja yrittää tunnistaa ne kilpailutukset, joissa vaatimusten täyttäminen on kaikkein helpointa. Apuna tämän selvittämisessä kannattaa ehdottomasti käyttää markkinavuoropuhelua. Samalla kun hankintayksikkö saa tietoa siitä, minkälaista kalustoa alueen kuljetusyrittäjillä on käytössään, myös palveluntarjoajat tulevat tietoisiksi siitä, että kilpailutuksiin menestyksellisesti osallistuminen saattaa vaatia kaluston uusimista entistä vähäpäästöisempään suuntaan. Hankintayksiköillä on lailla asetettu velvollisuus täyttää puhtaiden ajoneuvojen lain vaatimukset hankinta-ajanjaksoillaan”. (KIDEVE, 2024).

Valvontaviranomaisena toimiva Traficom seuraa hankinnoille asetettujen puhtaan ajoneuvon tavoitteiden täyttymistä julkisten hankintojen palveluportaaliin (HILMA) tehtävien jälki-ilmoitusten kautta. Kideven hankintaopas jatkaa: ”Mikäli hankintayksikkö laiminlyö ilmoitusvelvollisuutensa, seuraamuksena voi olla hankintayksikölle asetettava uhkasakko. Velvollisuus täyttää lain vaatimukset ei väisty, vaikka markkinatilanne hankintayksikön toiminta-alueella tekisikin tavoitteen täyttämistä vaikeaa. Siksi voikin usein olla tarpeen asettaa laissa asetettu vähimmäisosuus hankinnan kohteen vähimmäisvaatimukseksi ja tämän vähimmäisosuuden mahdollisesti ylittävä osuus pisteytettäväksi kriteeriksi”. (KIDEVE, 2024).

5.2.3 Linja-autoja koskevat vaatimukset

Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö – ja energiatehokkuusvaatimuksista määrittelee seuraavasti: ”Ympäristöystävällinen ja energiatehokas linja-auto (M3) on ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla M3-luokan linja-auto, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU 2 artiklan 1 ja 2 alakohdassa määriteltyä vaihtoehtoista polttoainetta. Edellä 1 momentissa mainittuihin polttoaineisiin eivät kuulu sellaiset polttoaineet, joihin uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 mukaan liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä ja jotka on tuotettu sellaisista raaka-aineista, joiden tuotantoalue on laajentunut merkittävästi maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä”. (Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö – ja energiatehokkuusvaatimuksista 15.7.2021/740).

Edellä mainitussa lain kohdassa täsmennetään: ”Kun kyseessä on ajoneuvo, joka käyttää 1 momentin mukaisia nestemäisiä biopolttoaineita taikka synteettisiä tai parafiinisia polttoaineita, kyseisiin polttoaineisiin ei saa sekoittaa tavanomaisia fossiilisia polttoaineita. Päästötön M3-luokan linja-auto on ajoneuvo, jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka hiilidioksidipäästöt ovat enintään yksi grammaa hiilidioksidia kilometriltä määriteltyinä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin

ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti”. (Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö – ja energiatehokkuusvaatimuksista 15.7.2021/740).

Kerrattakoon jo aiemmin mainittu seikka, että ns. seutuliikenteen bussit (M3, alaluokka II) ja kaukoliikenteen bussit (M3, alaluokka III), joissa ei ole seisoville matkustajille varattua tilaa, ovat rajattu pois puhtaasti ajoneuvon direktiivin soveltamisalasta.

5.3 Muut toimintaympäristöön vaikuttavat tekijät

5.3.1 Koronan vaikutukset liikennepalveluihin

Suomi kohtasi keväällä 2020 muiden maiden mukana tilanteen, jossa tartuntataudin (covid-19) aiheuttava koronavirus alkoi levitä laajasti. Hallitus totesi 16.3.2020 yhteistoiminnassa tasavallan presidentin kanssa Suomen olevan poikkeusoloissa koronavirustilanteen vuoksi ja päätyi ottamaan valmiuslain käyttöön. Valmiuslain antamisen yhteydessä hallitus antoi myös linjauksia mm. koulujen ja päiväkotien aukioloista, liikkumisrajoituksista ja matkustamisesta. Suomessa valtaosa koululaisista ja opiskelijoista siirtyivät 18.3. alkaen etäopetukseen, suuri osa työkäisistä siirtyivät etätyöskentelemään kotioloihin ja mm. ikäihmisten päivätoimintayksiköitä suljettiin tilapäisesti. Tästä syystä joukkoliikenteen tarve ja käyttöaste vähenivät radikaalisti. Koululaisten osalta etäopiskelu loppui 13.5. ja kevätkausi opiskeltiin loppuun lähiopetuksessa, mutta esim. valtakunnallista etätyösuositusta jatkettiin kesän 2020 yli.

Syksyllä 2022 tehdyn, Traficomien teettämän henkilöliikennetutkimuksen mukaan kotimaanmatkojen matkaluku ja suorite oli edelleen merkittävästi pienempi kuin koronapandemiaa edeltävissä tutkimuksissa ja tehtyjen matkojen määrä on pysynyt edellisvuoden (2021) tasolla. Henkilöliikennetutkimuksesta tehdyn tiivistelmän mukaan: ”Työmatkojen määrä on kasvanut vuodesta 2021, kun taas ostoksiin ja asiointiin liittyvien matkojen määrä on vähentynyt. Kulkutavoittain tarkasteltuna henkilöautolla tehtyjen matkojen määrä on pienentynyt edellisvuodesta, kun taas joukkoliikenteen matkamäärä on kasvanut. Etätyön tekeminen oli vuoden 2022 syksyllä edelleen samalla korkealla tasolla kuin vuonna 2021. Vuonna 2022 työssäkäyvistä vastaajista 33 % oli tehnyt etätyötä tutkimuspäivää edeltäneiden seitsemän vuorokauden aikana. Työssäkäyvistä yli kaksi päivää etätöitä viikon aikana tehneiden osuus oli 19 %. Vuoden 2021 tutkimuksessa etätöitä tehneiden osuus oli 31 % ja yli kaksi päivää etätöitä tehneiden osuus 20 %”. (Traficom, 2023).

5.3.2 Rautateiden kilpailutuksen avautuminen

Kilpailu- ja kuluttajaviraston vuonna 2022 julkaiseman raportin (Kilpailu- ja kuluttajavirasto, 2022) mukaan Helsingin seudun lähijunaliikenteen kilpailuttaminen oli ensimmäinen rautatieliikenteen operoinnista Suomessa järjestetty tarjouskilpailu. Tämä Helsingin seudun liikenteen (HSL) järjestämä kilpailutus toteutettiin vuonna 2020 (prosessi alkoi v. 2018) ja kilpailutettu liikenne alkoi vuonna 2021. VR:n tarjous oli lopulta ainoa kilpailutukseen hyväksytty tarjous, ja näin ollen VR operoi HSL:n lähijunaliikennettä aina vuoteen 2031 asti (sopimuskausi 27.6.2021-26.6.2031). Helsingistä Mäntsälään liikennöivällä Z-junalla voi matkustaa myös HSL:n lipulla aina Haarajoen asemalle asti, sillä Järvenpään alueella sijaitsevat asemat ovat HSL-sopimuksen alaisia, vaikka Järvenpää ei ole HSL:n jäsenkunta. Sen sijaan Mäntsälään asti junalla matkatessa tulee ostaa nykyisen operaattorin, VR:n matkalippu. Mainittakoon, että kilpailu- ja kuluttajaviraston raportin mukaan HSL:n kilpailutukseen osallistuneille kansainvälisille operaattoreille lähetettiin kilpailutuksen ratkeamisen jälkeen kysely, jossa tiedusteltiin operaattoreiden syitä siihen, mikseivät he lopulta jättäneet tarjousta tarjouskilpailuun. Lisäksi kansainvälisiltä operaattoreilta tiedusteltiin, mihin mahdollisiin tuleviin tarjouskilpailuihin he olisivat kiinnostuneita osallistumaan ja miten niitä tulisi järjestää, jotta niihin saataisiin HSL:n kilpailutusta enemmän tarjouksia. Vaikka tarjoajia oli kilpailussa lopulta vain yksi, on kilpailutetun sopimuksen hintataso noin 40 prosenttia vuotta 2016 edeltävää hintatasoa alempi. Vuosittaiset säästöt HSL:lle ovat näin ollen arviolta 27 miljoonaa euroa. Koko kymmenen vuoden

sopimuskaudelta tämä tekee noin 270 miljoonaa euroa. HSL:n mukaan tämä on sen historian suurin kilpailutuksella saavutettu säästö. (Kilpailu- ja kuluttajavirasto, 2022).

5.3.3 HSL:n liikennepalvelut ja jäsenyys

Helsingin seudun liikenne (HSL) on Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmästä vastaava kuntayhtymä, jonka jäsenkuntia ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula. HSL suunnittelee toimialueensa liikenteen ja kilpailuttaa sen tuottajat sekä vastaa alueen tiedotuksesta, lippujärjestelmästä ja lippujen tarkastamisesta. Kuntayhtymään voivat liittyä myös muut Helsingin seudun kunnat Järvenpää, Nurmijärvi, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää ja Vihti. Näiden kehyskuntien asukkaat voivat ostaa kausilippuja samaan hintaan kuin HSL-alueella asuvat. Vastaavasti HSL-kuntien asukkaat voivat ostaa työmatkalippuja joihinkin kehyskuntiin. (HSL Kehyskunnat, 2024).

Verkosta löytyvien julkisten kokouspöytäkirjojen mukaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän eli HSL:n hallitus päätti 21.11.2023 kokouksessaan irtisanoa Järvenpään kehyskuntasopimuksen, mikä tarkoittaa sitä, että Järvenpää on nyt menettämässä kuntalaisilleen kuuluneet halvemmat HSL:n AB, BC, ABC ja D-kausiliput. Halvempien kausilippujen myynti järvenpääläisille loppuu 31.12.2024. HSL:n ehtona Järvenpään halvempien matkojen saamiselle jatkossakin on HSL-jäsenyys, joka tämän hetken arvioiden mukaan kustantaisi kaupungille arviolta 2,9 miljoonaa euroa. Pidemmällä aikavälillä, vuonna 2035, HSL jäsenyys tulisi kustantamaan kaupungille 7–8 milj. euroa. Järvenpään kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 18.12.2023, ettei Järvenpää ainakaan toistaiseksi liity Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään eli HSL:ään. Tätä päätöstä perusteltiin sillä, että kaupungin aiemman HSL:n jäsenyyden mukanaan tuomia hyötyjä tarkastelleen selvityksen ehdot eivät täysin toteutuneet.

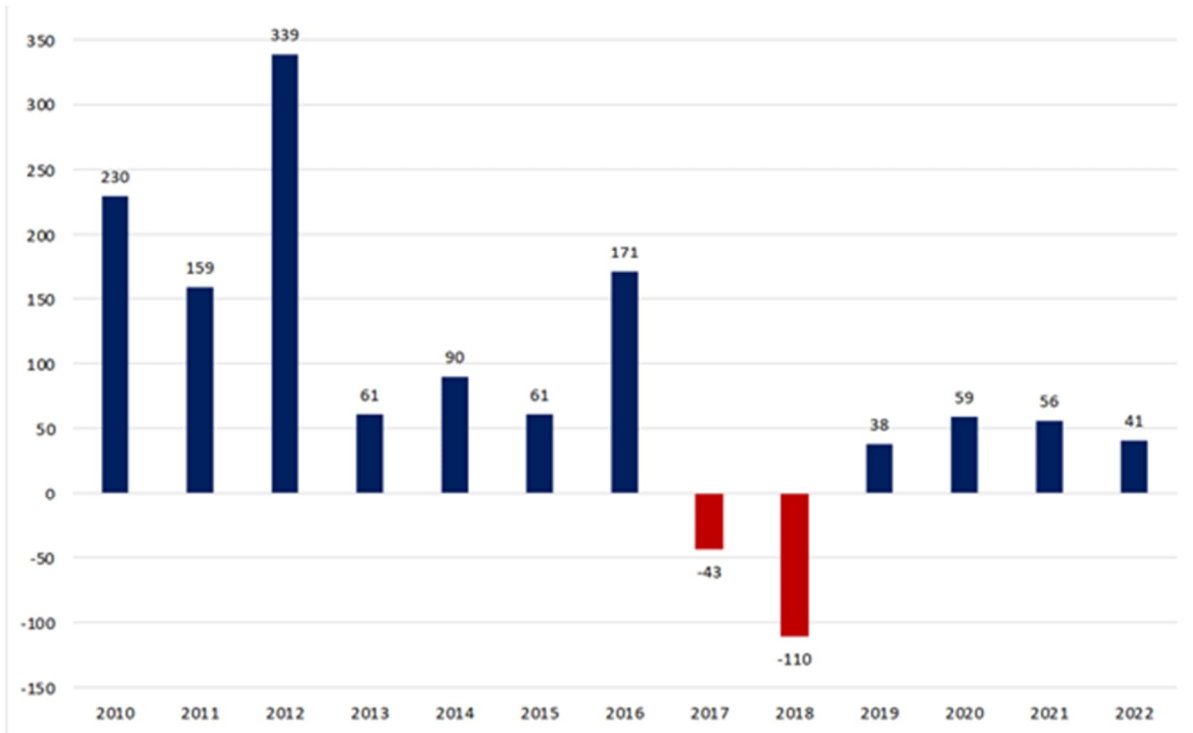
Mäntsälä on myös HSL-alueen kehyskunta ja toistaiseksi kunnan asukkaat voivat ostaa aikuisten kausilippuja samaan hintaan kuin HSL-alueella asuvat HSL:n ja Mäntsälän kunnan tekemän kehyskuntalippusopimuksen perusteella. Kehyskuntien kausilipun voi ostaa HSL-kortille tai HSL-sovellukseen. Näiden kausilippujen normaalihintojen ja kehyskuntahintojen erotuksen Mäntsälän kunta maksaa subventiokorvauksina HSL:lle kuukausittain tehtyjen lippuostojen perusteella. Mäntsälässä ei toistaiseksi ole arvioitu HSL:n jäsenkunnaksi liittymisen kuluja tarkemmalla tasolla vaan on pyritty seuraamaan Järvenpään liittymisen tilannetta ja ratkaisuja.

6 Alueen perustiedot ja liikenteen suunnittelun lähtökohdat

6.1 Väestö ja tulevaisuuden näkymät

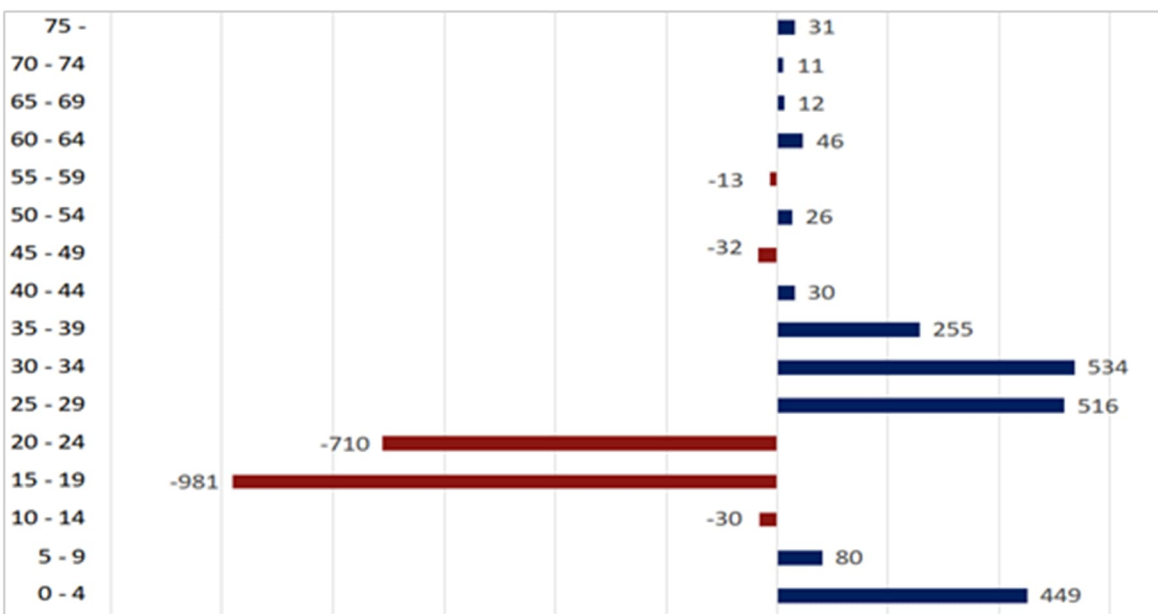
Konsulttitoimisto MDI:n työstämän raportin mukaan Mäntsälän määrällinen väestönkehitys on ollut positiivista vuodesta 2010 alkaen pois lukien vuodet 2017 sekä 2018. Väestön kasvu on kuitenkin hidastunut 2020-luvulla verrattuna 2010-lukuun. (MDI, 2023).

Kuva 7. Mäntsälän määrällinen väestönkehitys 2010–2022. (MDI 2023, s. 4)

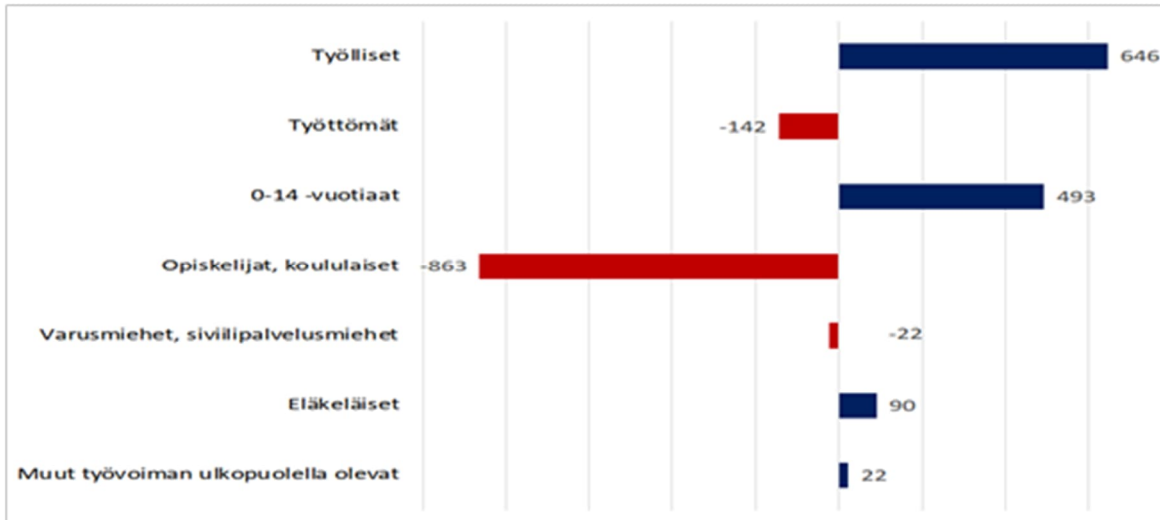


Samaisen MDI:n raportin mukaan Mäntsälän kuntien välinen nettomuutto on samankaltainen kuin ympäröivissä kunnissa eli muuttovoittoa tulee kaikista muista ikäryhmistä paitsi 15–24-vuotiaista. Raportin mukaan tämä selittyy sillä, että koulutusmahdollisuudet kunnassa ovat rajalliset ja muutot lapsuudenkodeista opintojen perässä toisaalle ovat yleisiä. Kuvaus raportilla jatkuu: ”Määrällisesti muuttovoittoa syntyy erityisesti ikäryhmissä 25–39-vuotiaat nuoret sekä alle 10-vuotiaat lapset”. Kuntatalouden kannalta tätä tilannetta voidaan pitää hyvänä. (MDI, 2023).

Kuva 8. Mäntsälän kuntien välisen nettomuuton tilanne ikäluokittain vuosina 2010–2021. (MDI 2023, s. 12)

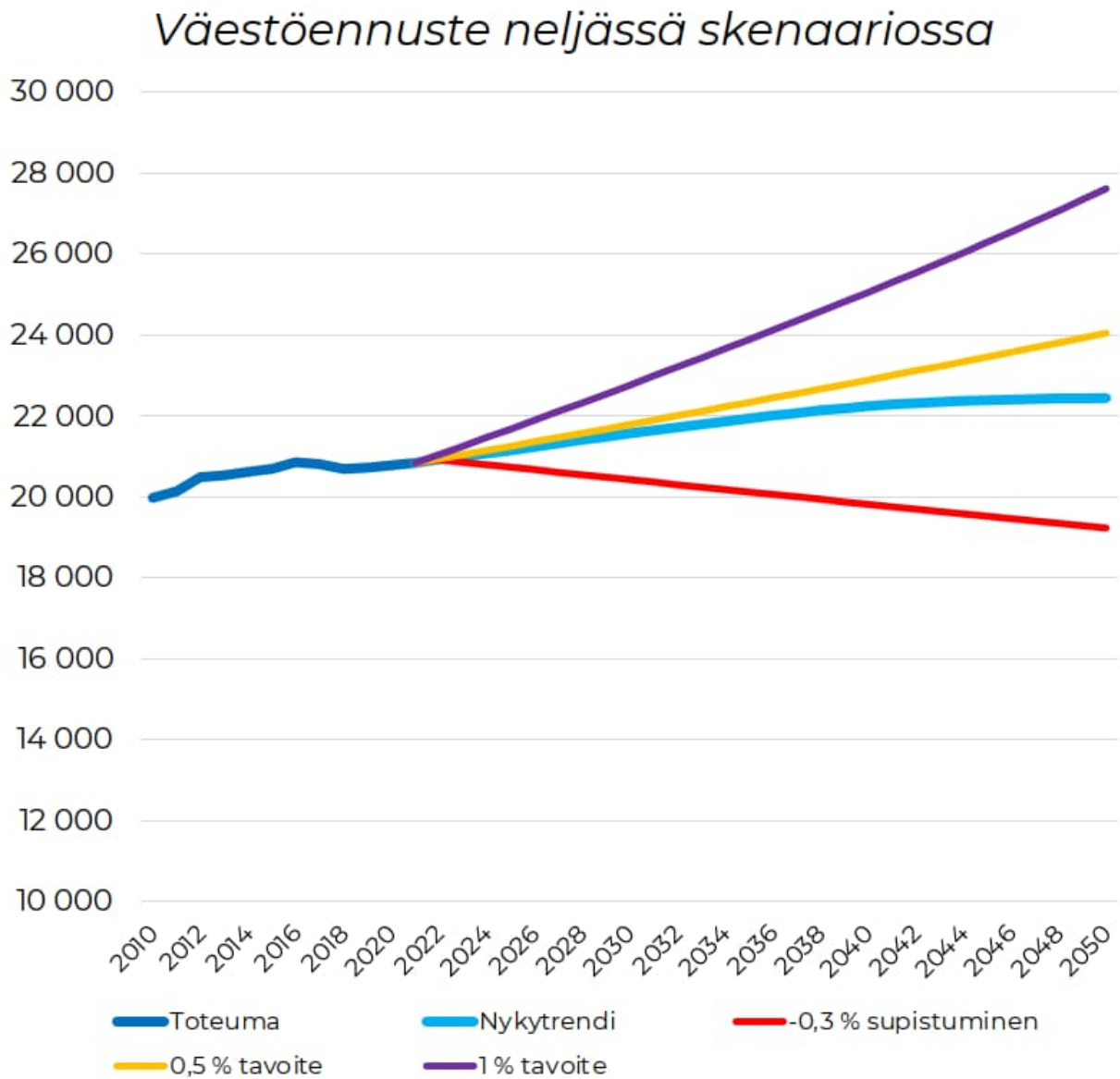


Kuva 9. Mäntsälän nettomuutto pääas. toiminnan mukaan 2010–2021. (MDI 2023, s. 13)



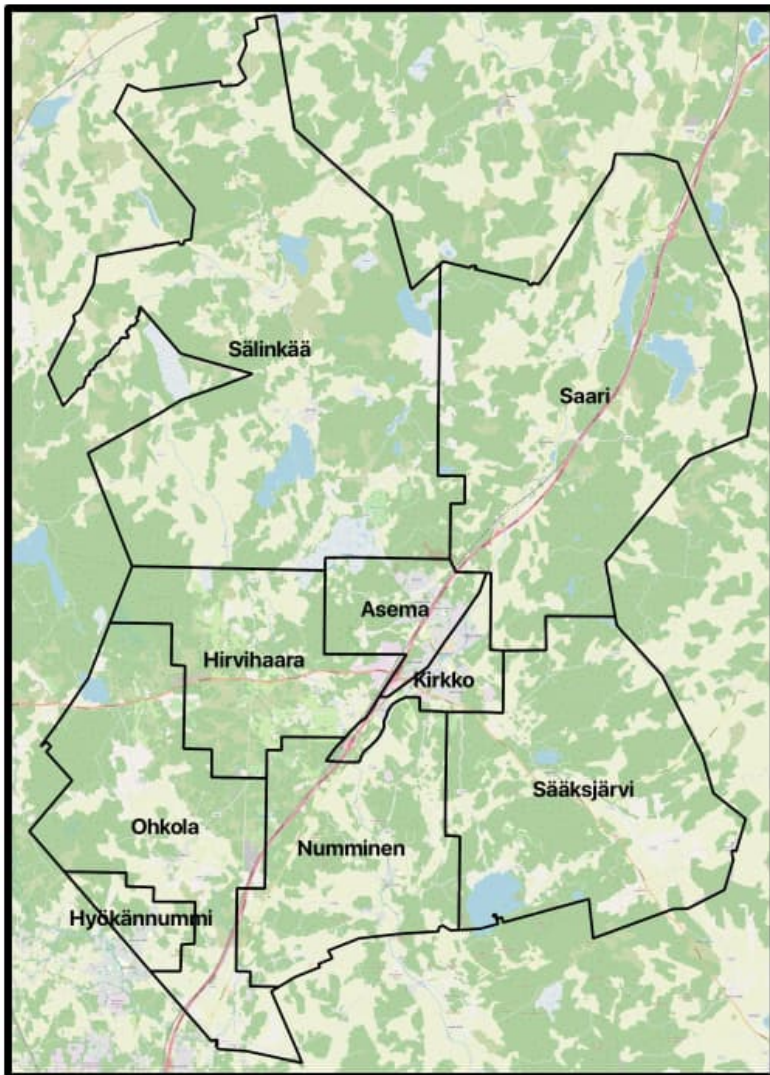
Raportissa Mäntsälän väestöennusteesta vuosille 2021–2050 on tehty neljä erilaista skenaarioita, joita voidaan kuvata diagrammilla (kuva 10). Nykytrendiennusteen mukaan väestö kasvaisi 1400 asukkaalla vuosien 2021–2040 aikana, mikä tarkoittaa 0,4 % väestönkasvua vuosittain. Supistumista ennustavassa skenaariossa väestö vähenisi 1 019 asukkaalla vuosien 2021–2040 aikana, mikä tarkoittaisi -0,3 % vähenemää vuosittain. Kolmannessa skenaariossa väestö kasvaisi 2 047 asukkaalla eli 0,5 % vuosittain ja neljännessä skenaariossa väestö kasvaisi eniten eli 4 213 asukkaalla eli 1,1 prosentilla vuosittain vuosien 2021–2040 aikana. Kaikissa skenaarioissa kasvun perusteena on maan sisältä saatu muuttovoitto, mutta erottavina tekijöinä muutokset muuttovoittojen olettamissa. (MDI, 2023).

Kuva 10. Mäntsälän väestöennusteen skenaariot 2021–2050. (MDI 2023, s. 21)

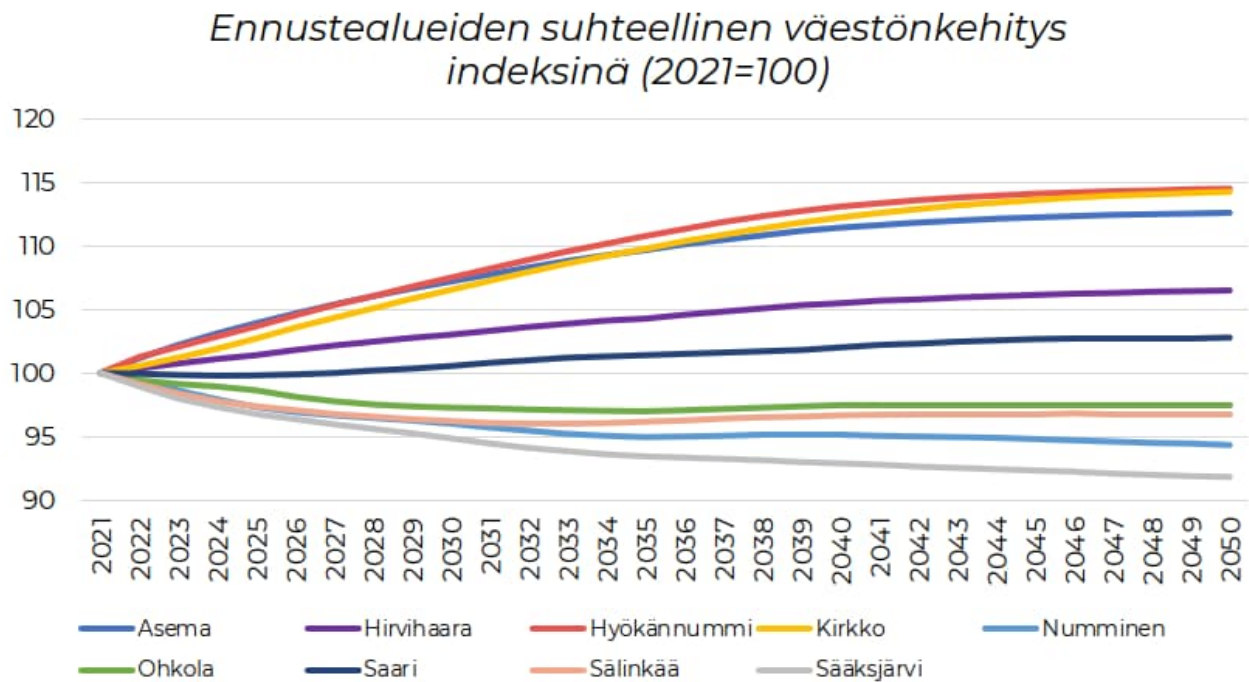


Kun tarkkaillaan Mäntsälän sisäistä väestönkehitystä vuosina 2021–2050 ja keskitytään nykytrendin mukaiseen ennusteeseen, raportin mukaan näyttää väestönkasvu eriytyvän voimakkaasti. Kasvua tapahtuu erityisesti Aseman ja Kirkon seudulla sekä kohtuullisesti myös Hyökännummen alueella. Muilla alueilla ennusteen mukaan väestö kasvaa maltillisesti tai supistuu. Suurinta supistuminen on Nummisen ja Sääksjärven alueilla. Syitä väestönkehityksen eriytymiselle lienevät ainakin tuleva asuntotuotanto sekä erot väestön ikärakenteessa. Mahdolliset muutokset näissä tekijöissä näkyvät myös väestönkehityksen ennusteissa ja niiden eriytymissä. (MDI, 2023).

Kuva 11. Mäntsälän kunnan yhdeksän aluetta. (MDI 2023, s. 20)

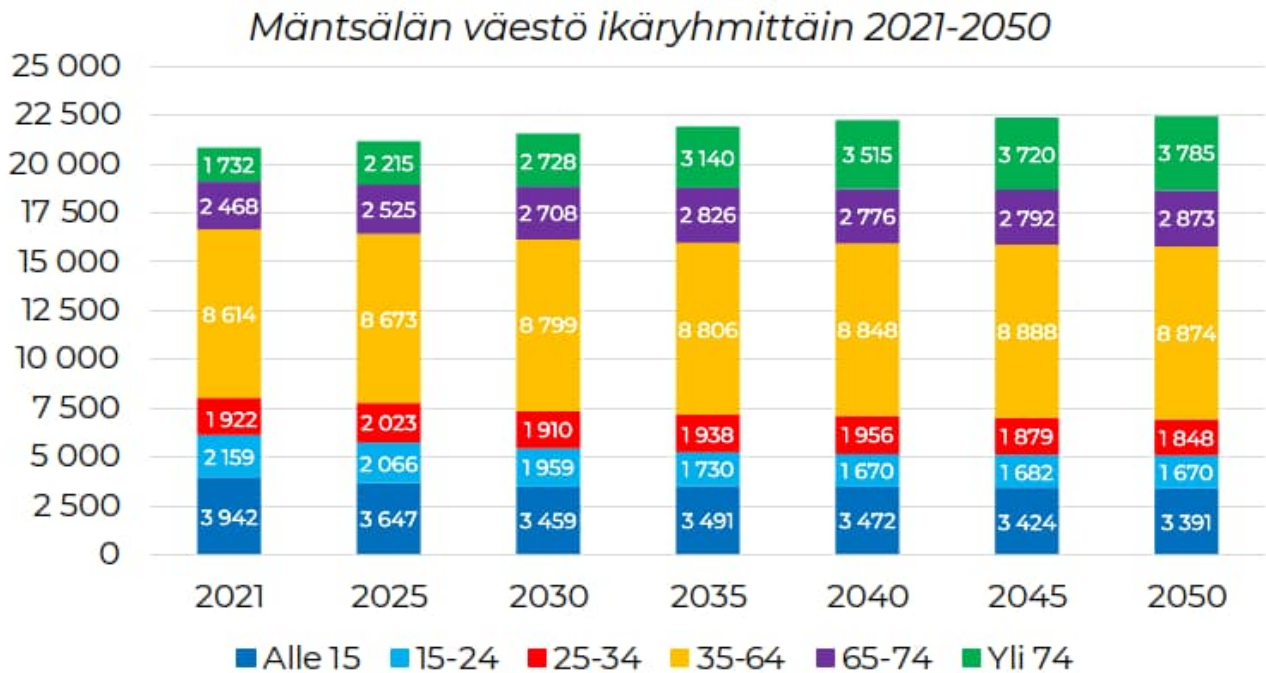


Kuva 12. Mäntsälän sis. väestönkehityksen ennuste 2021–2050. (MDI 2023, s. 22)

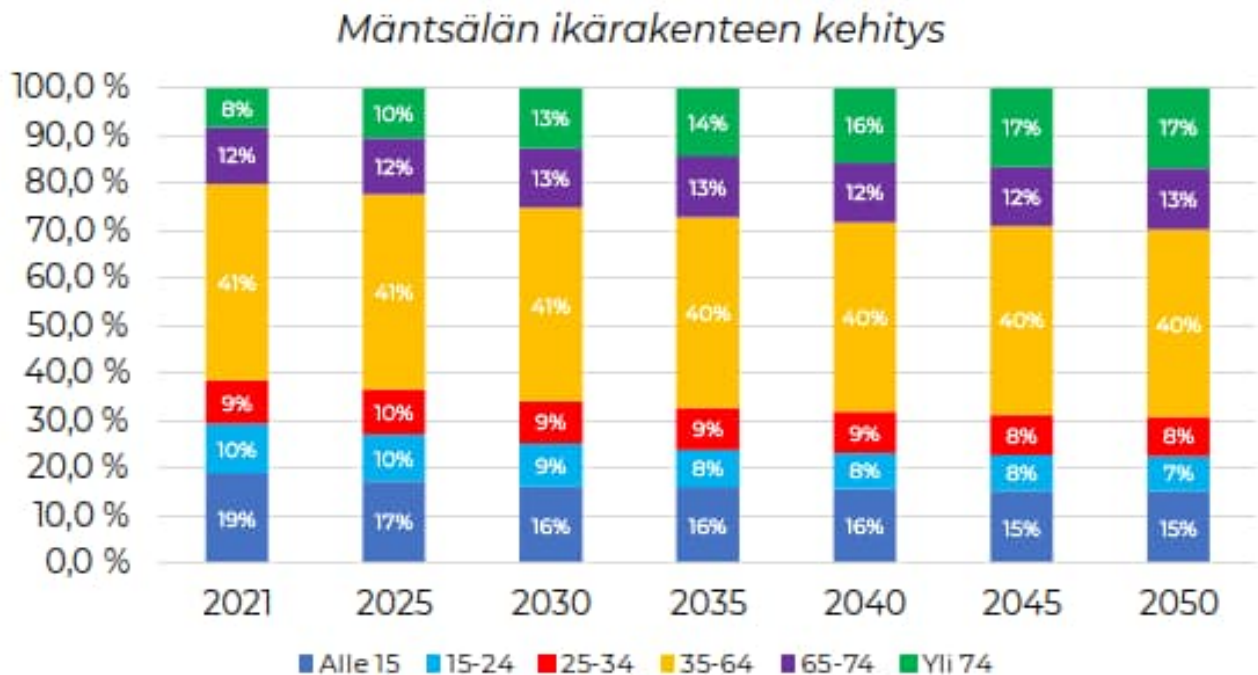


Mäntsälän väestöennusteen tarkastelu ikäryhmittäin osoittaa, että alle 15-vuotiaiden lasten määrä vähenisi kunnassa vuoteen 2040 noin 470 henkilöllä. Suurin selittävä tekijä tähän on syntyvyyden lasku, joka on ollut trendi 2010-luvulla ja näyttää jatkuvan edelleen 2020-luvulla. Mitä pidemmälle tulevaisuuteen mennään, on väestökehityksen arvioiminen sitä epävarmempaa. Työikäisten eli 15–64-vuotiaiden väestön kehitys riippuu luonnollisesti kasvutekijöistä sekä muuttovoitoista tai -tappioista. Nykytrendiennusteen mukaan työikäisten määrä supistuu vuoteen 2040 yht. 221 henkilöllä. Sen sijaan saman ennusteen mukaan kunnan eläkeikäisten eli yli 65-vuotiaiden osuus kasvaa noin 2 100 henkilöllä vuoteen 2040 mennessä. Erityishuomiona se, että kasvu painottuu yli 75-vuotiaiden ryhmään. Tällä skenaariolla lienee vaikutuksia mm. kunnan koulukuljetustarpeisiin sekä mahdollisen palvelulinjan tai kutsukyytipalvelun kysyntään. (MDI, 2023).

Kuva 13. Mäntsälän väestö ikäryhmittäin nykytrendin muk. ennusteessa. (MDI 2023, s. 25)



Kuva 14. Mäntsälän ikärakenteen kehitysskenaario. (MDI 2023, s. 25)



6.2 Mäntsälän yleiskaava 2050

Mäntsälässä laadittu yleiskaava 2050 ohjaa kunnan maankäytön kehittämistä pitkälle tulevaisuuteen. Sen tehtävänä on määrittää tulevan kehityksen suuret linjat ja ratkaista yleisellä tasolla yhdyskuntarakenteen eri toimintojen, kuten asumisen, palvelujen, työpaikkojen ja viheralueiden sijoittuminen ja yhteensovittaminen. Maakuntakaava- yhdistelmässä Mäntsälän kirkonkylä on keskusverkossa osoitettu kuntakeskuksena. Kylinä on osoitettu Hirvihaara, Ohkola, Numminen, Säöksjärvi, Saari ja Sälinkää. Kirkonkylän ja Hyökännummen taajamat on osoitettu taajamatoimintojen alueina. (Mäntsälän kunta, kaavoitus- ja maankäyttö 2024).

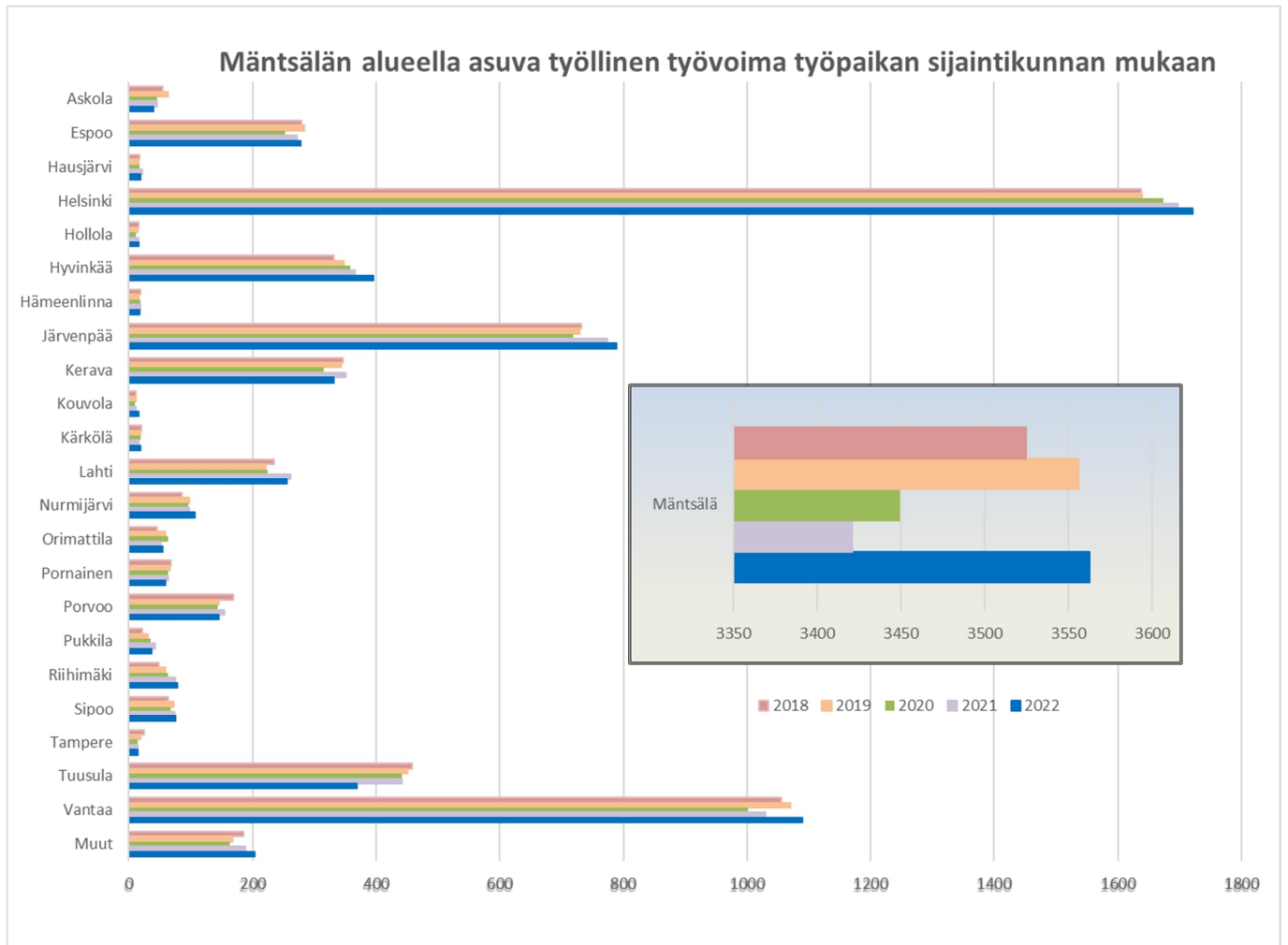
Mäntsälän uusi kaavaluonnos on valmistumassa syksyllä 2024. Vuoden 2021 yleiskaavaluonnoksen laatimisessa lähtökohdiana oli minimiväestötavoite, joka perustuu vuotuisen 0,3–0,7 prosentin väestönkasvuun. Tämä on jonkin verran edellisessä väestöennustetta käsittelevässä osiossa mainittua nykytrendin esittämää väestönkasvua (MDI 2023) suurempi tavoite. Asuntotuotannon osalta yleiskaavassa varaudutaan minimissään nykyisen vuotuisen 150 asunnon valmistumistahdin jatkumiseen ja maksimissaan 212 asunnon vuotuisen valmistumistahtiin. Yleiskaavaluonnoksen mitoitus perustuu siihen, että 70 % (105–148 asuntoa vuodessa) asuinrakentamisesta kohdentuu kirkonkylän keskustaajaman asemakaava-alueelle, 15 % (23–32 asuntoa vuodessa) Hyökännummen asemakaava-alueelle ja loput 15 % haja-asutusalueille. Haja-asutusalueiden uusia rakentamismahdollisuuksia luodaan palvelukylien keskeisille vyöhykkeille. (Mäntsälän kunta, kaavoitus- ja maankäyttö 2024).

6.3 Työpaikat ja matkat

Mäntsälästä pendelöidään runsaasti muualle töihin, mutta myös Mäntsälään pendelöidään muualta. Tämä seikka tulee ilmi sekä tilastokeskuksen keräämästä datasta kuin myös tämän opinnäytetyön yhteydessä tehdyn kyselytutkimuksen vastauksista. Kyselytutkimuksen vastaajissa tosin saattaa korostua joukkoliikenteen nykyiset käyttäjät, koska kyselyn linkkiä jaettiin erityisesti joukkoliikennevälineiden käyttäjille linja-autoihin ja Mäntsälän juna-asemalle. Tuon kyselyn tulokset käsitellään erikseen kyselyyn ja sen tuloksiin keskittyvässä osiossa luvussa kahdeksan.

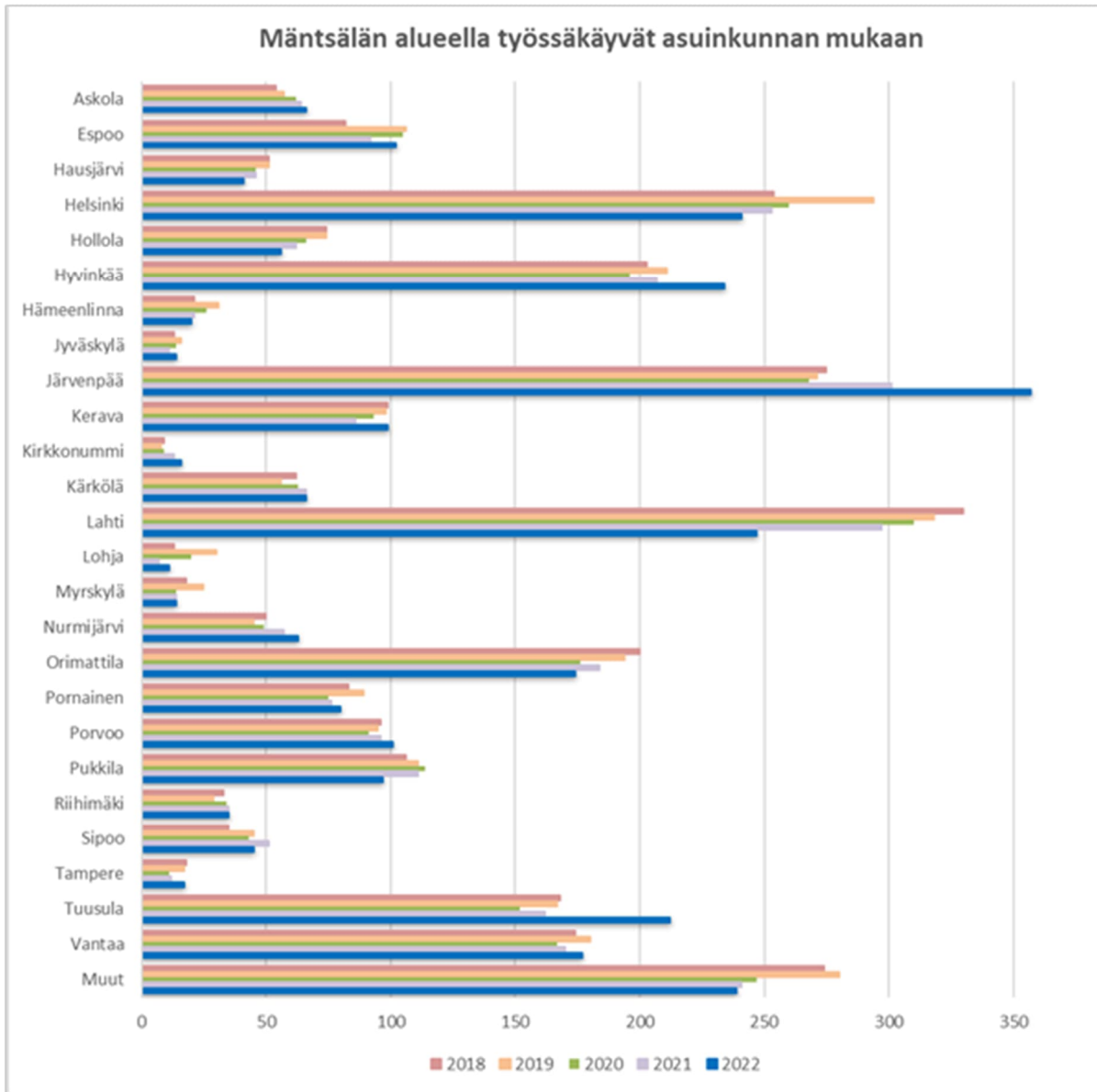
Tarkasteltaessa tilastokeskuksen keräämää dataa Mäntsälän työllisen työvoiman työpaikkojen sijoittumisesta paikkakunnittain nähdään, että Mäntsälästä käydään eniten töissä Helsingissä, Vantaalla, Järvenpäässä, Hyvinkäällä, Tuusulassa, Keravalla sekä Lahdessa. Seuraavassa kuvassa esitetään kaikki kunnat, joista Mäntsälään pendelöiviä työntekijöitä on vuosittain yli 10 henkilöä. Kunnat, joista pendelöiviä on 10 tai vähemmän, on lisätty otsakkeen "Muut" alle. Tämä tarkastelu ei tosin ota vielä kantaa siihen, että kuinka usein henkilö käy työpaikkansa sijaintikunnassa eli miten usein henkilö pendelöi työpaikalleen etätömahdollisuuksien kasvettua merkittävästi viimeisten muutaman vuoden aikana. Kaikkiaan Mäntsälän työllinen työvoima vuonna 2022 oli 9 695 henkilöä. Mäntsälässä asuvista työllisistä 3563 henkilöä työskenteli vuonna 2022 kotipaikkakunnallaan. (Tilastokeskus, 2024).

Kuva 15. Mäntsälän työllisen työvoiman työpaikkojen sijoittuminen 2018–2022 (Tilastokeskus, 2024).



Mäntsälään tullaan työskentelemään erityisesti suurimmista lähikunnista kuten Järvenpäästä, Lahdesta, Helsingistä, Hyvinkäältä ja Tuusulasta, joista kaikista pendelöijiiä on yli 200 henkilöä vuosittain. Tässäkin tarkastelussa edelleen huomioitava, että pendelöinnin useus ei tule tämän tarkastelun myötä esille.

Kuva 16. Mäntsälän alueella työssäkäyvät asuinkunnan mukaan 2018–2022. (Tilastokeskus, 2024).



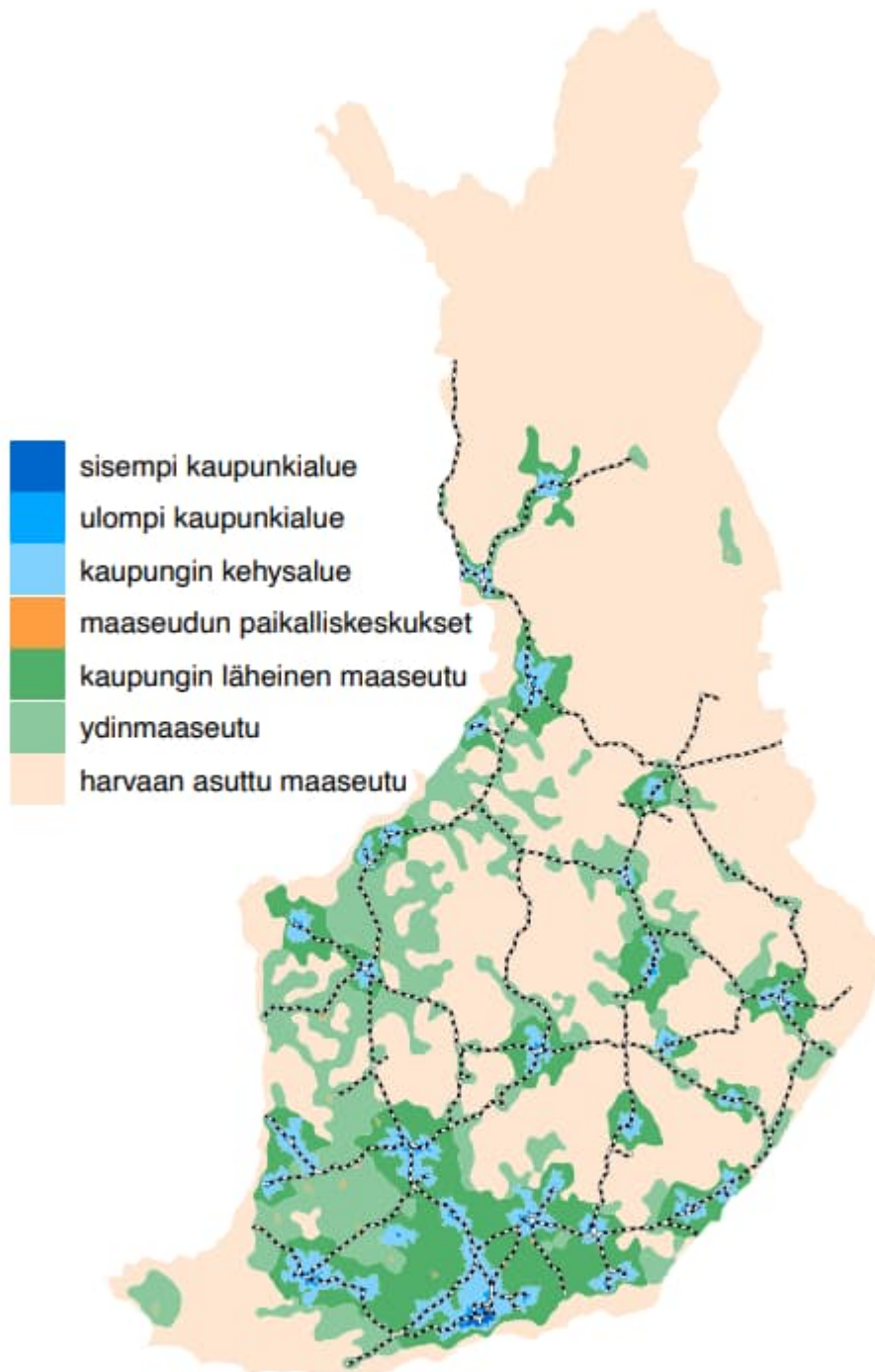
6.4 Liikkumisen tunnusluvut

Tuorein valtakunnallinen liikkumistutkimus on julkaistu Traficomien toimesta vuonna 2023. Kyseessä on ns. syyskauteen keskittyvä väliuositutkimus, jossa selvitettiin suomalaisten liikkumistottumuksia ajalla 1.9.-30.11.2022. Tavoitteena on entisen neljän vuoden välein tehtävän kattavan päätutkimuksen lisäksi seurata vuositasolla politiikkatoimenpiteiden vaikutuksia. Kyseisen henkilöliikennetutkimuksen tulosten mukaan vuoden 2022 syksyllä suomalaiset tekivät vuorokaudessa keskimäärin 2,3 kotimaanmatkaa (matkaluku) ja liikkuvat näillä matkoillaan 34 kilometriä (matkasuorite). Kotimaanmatkoista 31 % liittyi vapaa-aikaan, 27 % ostoksiin tai asiointiin ja 30 % työhön tai koulutukseen. (Traficom, 2023).

Traficomien teettämän liikkumistutkimuksen mukaan kulkutavoista yleisin oli henkilöauto, jolla tehtiin 58 % matkoista. Toiseksi yleisin kulkutapa oli jalankulku, jolla tehtiin 22 % matkoista. Joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuus oli 10 % ja polkupyörällä tehtyjen 9 %. Matkasuoritteesta 34 % liittyi vapaa-ajanmatkoihin, 29 %

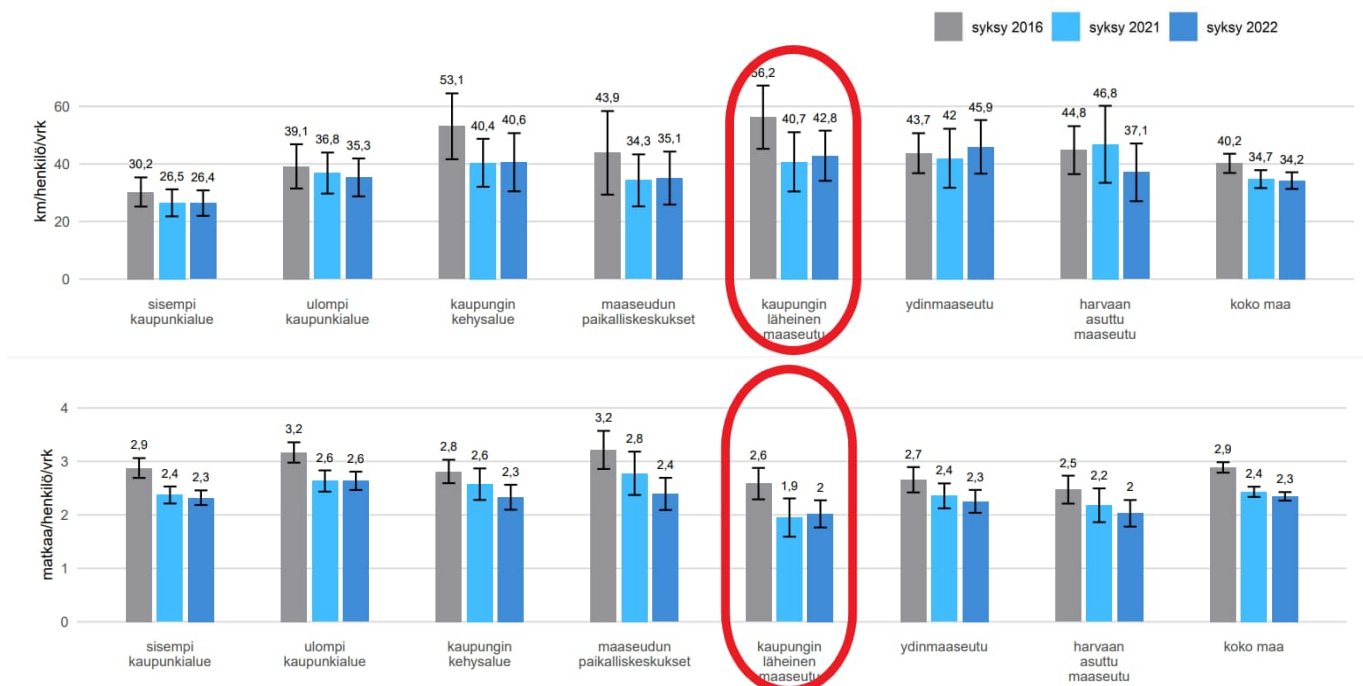
työhön tai koulutukseen ja 21 % ostoksiin tai asiointiin. Kulutavoittain tarkasteltuna suoritteesta 77 % tehtiin henkilöautolla. Joukkoliikenteen osuus suoritteesta oli 16 % ja jalankulun sekä pyöräliikenteen yhteensä 5 %. Tiheästi asutuilla alueilla tehtiin keskimäärin enemmän matkoja kuin harvaan asutuilla alueilla. (Traficom, 2023). Samaisen tutkimuksen mukaan eniten matkoja syksyllä 2022 tehtiin ulommalla kaupunkialueella (2,6 matkaa/hlö/vrk) ja vähiten kaupunkien läheisellä sekä harvaan asutulla maaseudulla (2,0 matkaa/hlö/vrk). Matkaluvut syksyllä 2022 olivat kaupunkien läheistä maaseutua lukuun ottamatta pienemmät kuin syksyllä 2021. Mäntsälän kunta kuuluu tässä luokituksessa kaupungin läheiseen maaseutuun, joka on löydettävissä kuvasta 17. Matkat ja matkasuoritteet kyseisen alueluokan osalta on ympyröityinä kuvassa 18. (Traficom, 2023).

Kuva 17. Kaupunki-maaseutuluokitus. (Traficom, 2023, s. 31).



Aineisto: MML Yleiskartta (5/2022), Tilastokeskus 2021

Kuva 18. Matkat ja matkasuoritteet eri alueluokilla vuosina 2016, 2021 ja 2022. Mäntsälän alueluokitusta kuvaavat tunnusluvut ympyröityinä. (Traficom, 2023).

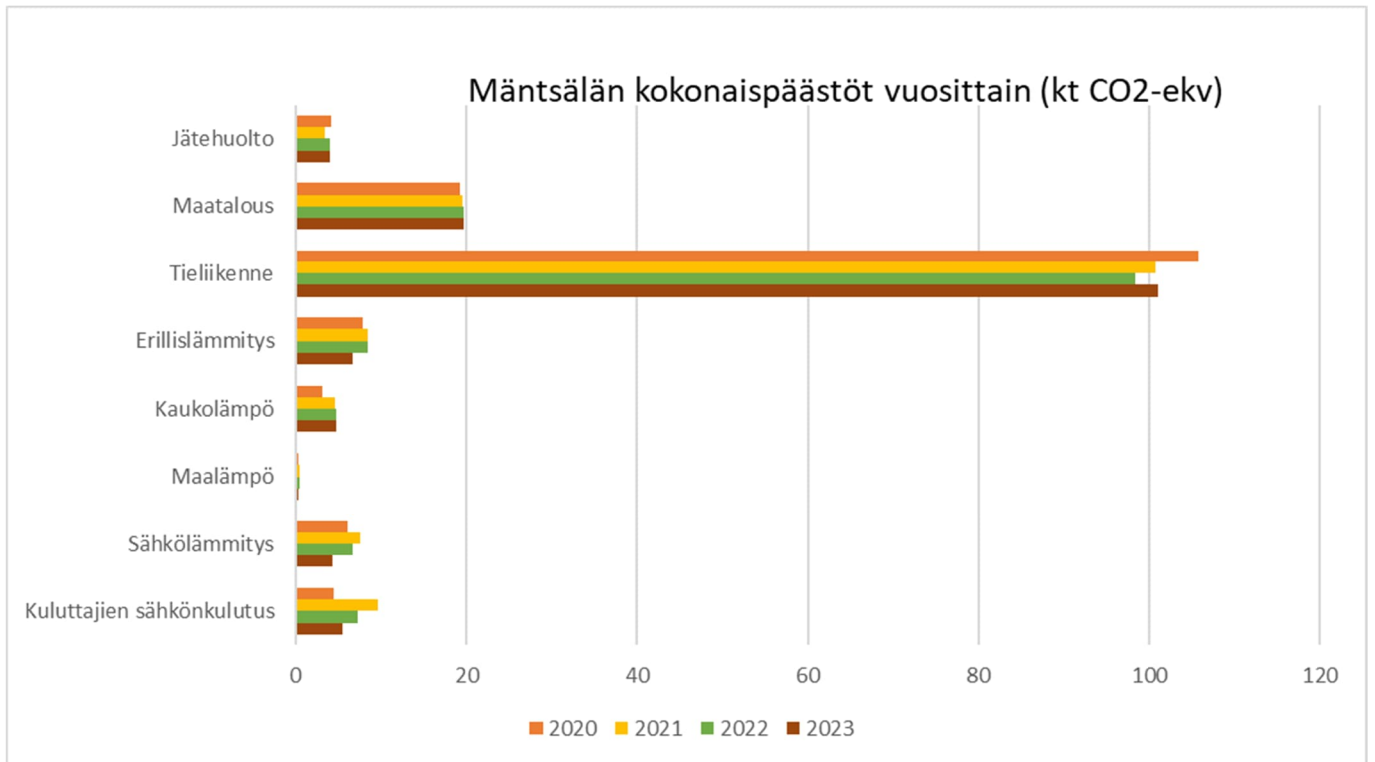


6.5 Liikenteen ympäristövaikutukset

Sitowisen ylläpitämän julkisen verkkosivuston avulla voidaan tarkastella kuntien ja kaupunkien kasvihuonekaasupäästöjä Sitowisen tuottamalta CO2-raportilta. Kunnan alueen kasvihuonekaasupäästöt lasketaan raportille käyttöperusteisesti siten, että sähkön ja kaukolämmön päästöt allokoitetaan sille kunnalle, jossa sähkö ja kaukolämpö kulutetaan. Jätteen- ja jätevedenkäsittelyn päästöt allokoitetaan sille kunnalle, jossa ne ovat muodostuneet, vaikka niiden käsittely tapahtuisi toisaalla. Kaikkien kuntien kasvihuonekaasupäästöt on laskettu vertailukelpoisesti kansainvälisiin laskentastandardeihin pohjautuen. (Sitowise, 2024).

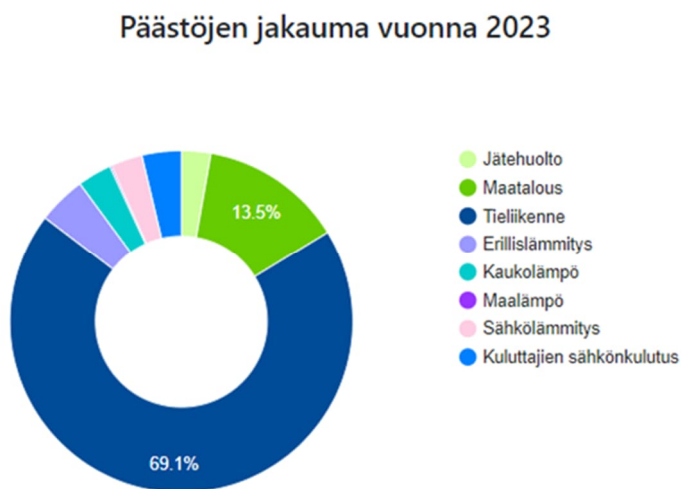
Sitowisen raportin mukaan Mäntsälän kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt vuonna 2023 olivat 146,09 kt CO₂-ekv. Kokonaispäästöt ovat ao. Sitowisen raportin perusteella laskeneet vuodesta 2020 vuoteen 2023 yht. 3,3 %. Mäntsälän asukaskohtainen päästö vuonna 2023 oli 6,99 kt CO₂-ekv/asukas. Asukaskohtaiset päästöt ovat laskeneet vuodesta 2020 vuoteen 2023 yht. 3,9 %:lla. Seuraavassa kuvassa (19) esitetään Mäntsälän kokonaispäästöjen kehitystä sektoreittain vuosina 2020–2023.

Kuva 19. Mäntsälän kasvihuonekaasujen päästöt sektoreittain v. 2020–2023. (Sitowise, 2024).



Kasihuonekaasupäästöjen jakaumaa sektoreittain tarkasteltaessa nousee esille tieliikenteen merkittävä osuus päästöjen aiheuttajana. Vuonna 2023 tieliikenteen osuus Mäntsälän päästöistä oli 69,1 %.

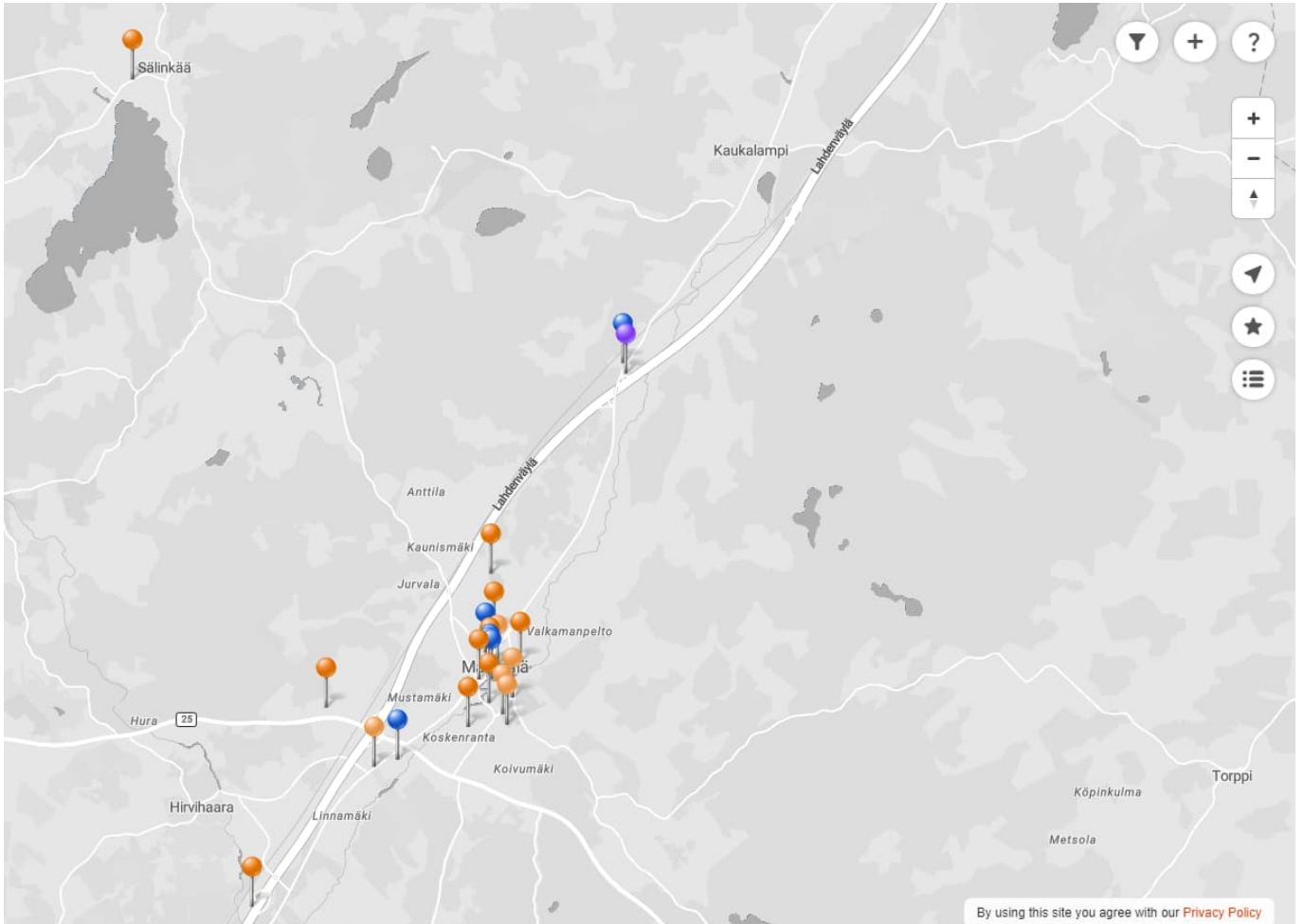
Kuva 20. Mäntsälän kasvihuonekaasujen päästöt sektoreittain v. 2023. (Sitowise, 2024).



6.5.1 Mäntsälän vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja jakeluinfra

Verkosta löytyvän ChargeFinder -palvelun tietojen perusteella keväällä 2024 Mäntsälän kunnassa on 22 sähköautojen latausasemaa. Julkisten latausasemien määrä on kasvanut merkittävästi, yli 50 %:lla edellisestä liikennepalveluselvityksen ajankohdasta v. 2018.

Kuva 21. Mäntsälän sähköautojen latausasemat keväällä 2024. (ChargeFinder, 2024).



Mäntsäläläinen Nivos Energia Oy on myynyt Mäntsälän keskustassa sijaitsevan paineistetun biokaasun tankkausaseman energiayhtiö St1 Oy:lle loppuvuodesta 2023. Paineistetun biokaasun (CBG) jakelu tankkausasemalla jatkuu normaalisti uuden toimijan palveluna. Biokaasun tankkausasema sijaitsee Mäntsälän keskustassa St1:n automaattiaseman yhteydessä. Lisäksi St1 on tuomassa raskaalle liikenteelle tarkoitettua nesteytetyn biokaasun (LBG) myyntiin Shell Mäntsälän tankkauspisteelle. (St1.fi, 2024).

Mäntsälän Biovoima Oy valmistaa vastaanotetusta biojätteestä biokaasua, joka on täysin uusiutuvaa ja kotimaista polttoainetta, jota voidaan käyttää teollisuudessa, kaukolämmön tuotannossa ja liikenteessä. Tätä biokaasua saadaan paikallisesta maakaasuverkosta ja edellä mainitulta tankkausasemalta. (Mäntsälänbiovoima.fi, 2024).

7 Mäntsälän liikennepalvelut

7.1 ELYn kilpailuttama linja-autoliikenne

Uudenmaan ELY-keskus on kilpailuttanut Mäntsälään ulottuvaa kuntarajat ylittävää liikennettä, jossa Mäntsälän kunta on osarahoittajana. Uudenmaan ELY-keskuksen reittipohjaisia käyttöoikeussopimuksia ovat keväällä 2024 tarkasteltaessa KÄYTTÖ-743873, KÄYTTÖ-749014 sekä KÄYTTÖ-732829. Lisäksi ELY-keskus on kilpailuttanut yhdessä Helsingin seudun kuntayhtymän (HSL) kanssa Mäntsälä-Järvenpää-Hyrylä liikennettä tunnuksella OSTO-679588.

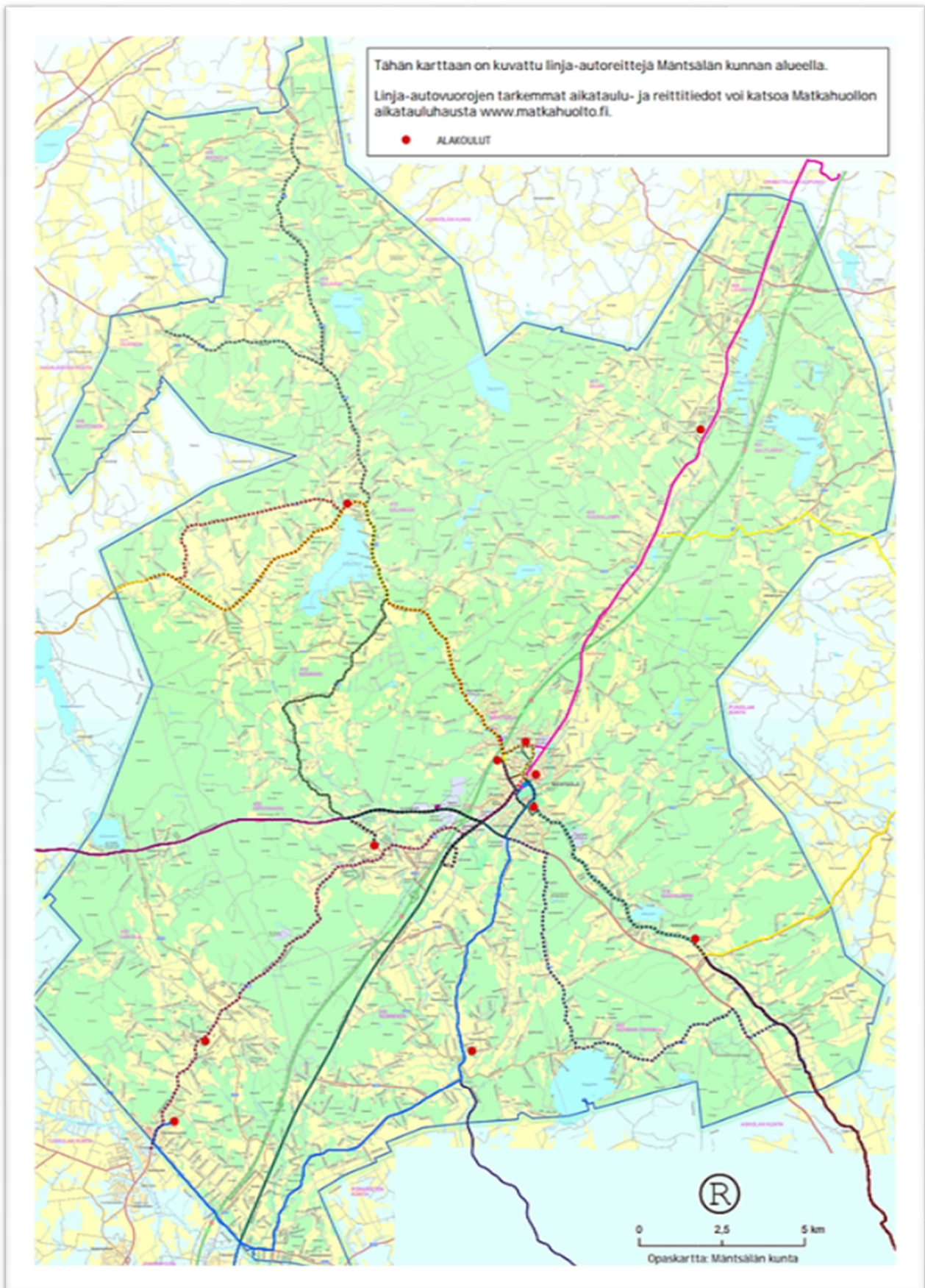
Mäntsälän kunnan kuntakehityslautakunta tai kuntakehitysjohtaja riippuen maksusitoumuksen hankinta-arvosta ovat tehneet päätökset maksusitoumuksista ELY-keskukselle edellä mainittuihin sopimukseen liittyen. Sopimuksissa maksuosuudet jakautuvat ELY-keskuksen, Mäntsälän kunnan ja muiden asianomaisten ko. liikennepalvelusta hyötyvien kuntien ja kaupunkien kesken. Sopimukset ovat keskeinen osa Mäntsälän kunnan koululais- ja työmatkaliikenteen toteuttamista. Seuraavassa listauksessa (kuva 22) luetellaan ELYn kilpailuttamien kohteiden vuorot aikatauluineen ja sopimusaikoinaan. HSL:n linjan 665A osalta aikataulut alle on poimittu HSL:n verkkosivuilta tulostettavien aikataulujen osiosta, muutoin tiedot on kerätty Mäntsälän kunnan taltioimista ELY:n kanssa tehdyistä hankintasopimuksista sekä maksusitoumuksista.

Mäntsälän kunnan kannalta merkittävää on, miten paljon asianomaisten ELY:n kilpailuttamien hankintojen kustannukset nousevat uusien kilpailutusten yhteydessä tai esimerkiksi sopimushintojen indeksikorotusten tai yleisen kustannuskehityksen myötä. Myös sopimusten maksuosuuksien jakautumiseen saattaa tulla muutoksia, mikä luonnollisesti näkyy kustannusten nousupaineena. Pohdittavaksi jää, että onko ELY:n nykyinen noin 50 % maksuosuus enää jatkossa riittävä kuntien välisen liikenteen järjestämisessä.

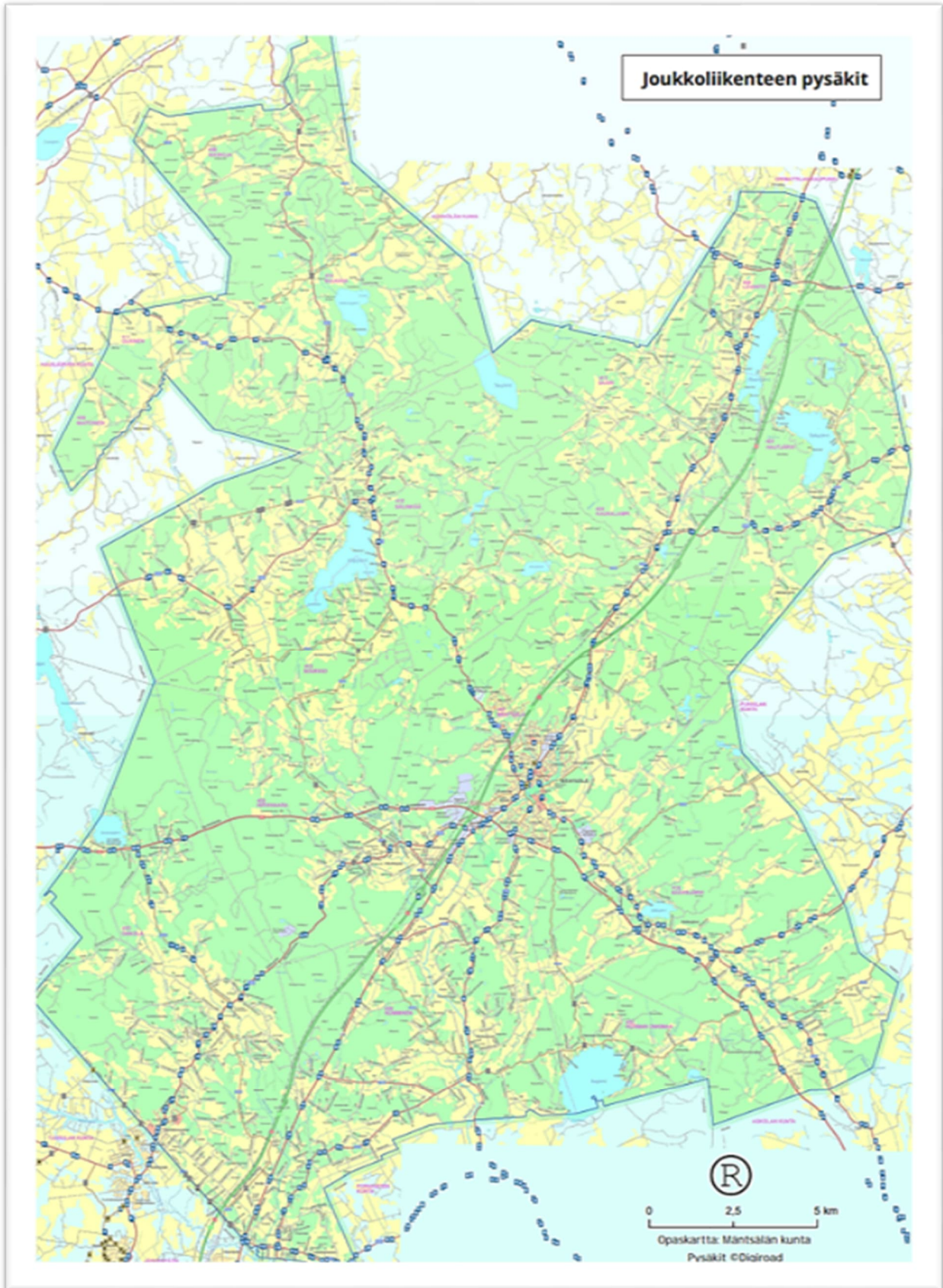
Kuva 22. Mäntsälän kunnan ELYn kilpailuttaman linja-autoliikenteen reitti- ja vuorotarjonta sekä sopimuskaudet keväällä 2024.

SOPIMUSTUNNUS	LIIKENTEENHARJOITAJA	REITTI	MATK.PV	LÄHTÖ	SAAP.	VOIM.ALK.	VOIM.LAST
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ - HELSINKI	M P	615	720	6.6.2022	31.5.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	HELSINKI - RIIHENMÄKI - MÄNTSÄLÄ	M P+	720	830	9.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ - HELSINKI	M P+	830	935	1.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ - HELSINKI	M P	715	820	6.6.2022	31.5.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	HELSINKI - MÄNTSÄLÄ	M P	1700	1805	6.6.2022	31.5.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	RIIHENMÄKI - MÄNTSÄLÄ - HELSINKI	M P+	1430	1600	9.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	HELSINKI - MÄNTSÄLÄ	M P+	1600	1705	9.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ - NUMMINEN - HYÖKÄNNUMMEN KOULU - NUMMINEN	KOUIP	1230	1350	1.8.2022	31.7.2025
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	NUMMINEN - HYÖKÄNNUMMEN KOULU - NUMMINEN - MÄNTSÄLÄ	KOUIP	1350	1455	1.8.2022	31.7.2025
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ - SÄINKÄÄ - KAANAA - MÄNTSÄLÄ	KOUIP	1500	1600	1.8.2022	31.7.2025
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	HYVINKÄÄ - KERAVANJÄRVI - MÄNTSÄLÄ	M P+	645	715	1.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ - KERAVANJÄRVI - HYVINKÄÄ	M P+	715	740	1.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	HYVINKÄÄ - KERAVANJÄRVI - RIIHENMÄKI - MÄNTSÄLÄ	M P+	745	825	1.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	HYVINKÄÄ - SÄINKÄÄ - MÄNTSÄLÄ	M P+	720	815	1.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ - KERAVANJÄRVI - HYVINKÄÄ	M P+	820	845	1.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ - SOUKKI O - HYVINKÄÄ	M P+	1435	1525	1.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	HYVINKÄÄ - KERAVANJÄRVI - MÄNTSÄLÄ	M P+	1530	1555	1.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ - KERAVANJÄRVI - HYVINKÄÄ	M P+	1605	1635	1.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	HYVINKÄÄ - KERAVANJÄRVI - MÄNTSÄLÄ	M P+	1645	1710	1.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ - SAARI - HENNA	T P*	710	740	1.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ LAS - MÄNTSÄLÄ RAS - SAARI	M*	820	845	1.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	SAARI - MÄNTSÄLÄ LAS - MÄNTSÄLÄ RAS	M P*	1410	1435	1.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	HEVINA - SAARI - MÄNTSÄLÄ LAS - MÄNTSÄLÄ RAS	M P*	1545	1625	1.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	SÄÄKSIJÄRVEN KOULU - MÄNTSÄLÄ	KOUIP	1235	1245	9.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ - MONNINKYLÄ	M P+	1245	1315	9.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MONNINKYLÄ - MÄNTSÄLÄ	M P+	1320	1350	9.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ - MONNINKYLÄ - PORVOO	M P+	1355	1450	9.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	PORVOO - MONNINKYLÄ - MÄNTSÄLÄ RAS	M P+	1500	1555	9.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ RAS - MONNINKYLÄ - PORVOO	M P+	1525	1620	9.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	PORVOO - MONNINKYLÄ - MÄNTSÄLÄ RAS	M P+	1625	1715	9.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ RAS - MONNINKYLÄ - PORVOO	M P+	650	750	9.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	PORVOO - MONNINKYLÄ - MÄNTSÄLÄ RAS	M P+	800	855	9.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	PORVOO - MONNINKYLÄ - MÄNTSÄLÄ RAS	M P+	610	705	9.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ RAS - MONNINKYLÄ	M P+	705	740	9.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MONNINKYLÄ - MÄNTSÄLÄ	M P+	740	815	9.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ - PORVOO	M P+	815	910	9.8.2022	31.7.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	PORVOO - MONNINKYLÄ - MÄNTSÄLÄ RAS	M P++	615	705	6.6.2022	31.5.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	PORVOO - MONNINKYLÄ - MÄNTSÄLÄ RAS	M P++	1645	1735	6.6.2022	31.5.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ RAS - MONNINKYLÄ - PORVOO	M P++	720	810	6.6.2022	31.5.2026
KÄYTTÖ 732829	RYHMITYMÄVÄNTONIEMI OY JA WIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ RAS - MONNINKYLÄ - PORVOO	M P++	1550	1645	6.6.2022	31.5.2026
KÄYTTÖ 743873	VENTONIBEMI OY	MÄNTSÄLÄ - NUMMINEN - JÄRVENPÄÄ	KOUIP	640	725	1.1.2023	31.7.2025
KÄYTTÖ 743873	VENTONIBEMI OY	MÄNTSÄLÄ - NUMMINEN - JÄRVENPÄÄ	KOUIP	900	940	1.1.2023	31.7.2025
KÄYTTÖ 743873	VENTONIBEMI OY	RIIHENMÄKI - MÄNTSÄLÄ - NUMMINEN - JÄRVENPÄÄ	KOUIP	1435	1520	1.1.2023	31.7.2025
KÄYTTÖ 743873	VENTONIBEMI OY	MÄNTSÄLÄ - HYÖKÄNNUMMEN KOULU - JÄRVENPÄÄ	KOUIP	740	850	1.1.2023	31.7.2025
KÄYTTÖ 743873	VENTONIBEMI OY	JÄRVENPÄÄ - NUMMINEN - MÄNTSÄLÄ - MÄNTSÄLÄ RAS	KOUIP	730	830	1.1.2023	31.7.2025
KÄYTTÖ 743873	VENTONIBEMI OY	JÄRVENPÄÄ - NUMMINEN - MÄNTSÄLÄ	KOUIP	850	935	1.1.2023	31.7.2025
KÄYTTÖ 743873	VENTONIBEMI OY	JÄRVENPÄÄ - HYÖKÄNNUMMEN KOULU - MÄNTSÄLÄ - MÄNTSÄLÄ RAS	KOUIP	1200	1305	1.1.2023	31.7.2025
KÄYTTÖ 743873	VENTONIBEMI OY	JÄRVENPÄÄ - HAARAJOKI - NUMMINEN - MÄNTSÄLÄ	KOUIP	1605	1645	1.1.2023	31.7.2025
KÄYTTÖ 749014	LIIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ - TORPPI - PUUKKILA - HALTJARVI - MÄNTSÄLÄ	KOUIP	705	815	1.8.2023	31.7.2025
KÄYTTÖ 749014	LIIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ - VUOLTEENMETSÄ - HIRVIHAARAN KOULU	KOUIP	815	845	1.8.2023	31.7.2025
KÄYTTÖ 749014	LIIKENNE SEPPÄLÄ OY	MÄNTSÄLÄ - TORPPI - PUUKKILA - HALTJARVI - MÄNTSÄLÄ	KOUIP	1420	1535	1.8.2023	31.7.2025
OSTO 679588	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	MÄNTSÄLÄ - JÄRVENPÄÄ - HYRYLÄ (Linj a 665 A)	M P+	559	702	1.8.2019	31.7.2025
OSTO 679589	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	MÄNTSÄLÄ - JÄRVENPÄÄ - HYRYLÄ (Linj a 665 A)	M P+	659	814	1.8.2019	31.7.2025
OSTO 679590	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	MÄNTSÄLÄ - JÄRVENPÄÄ - HYRYLÄ (Linj a 665 A)	M P+	825	934	1.8.2019	31.7.2025
OSTO 679591	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	MÄNTSÄLÄ - JÄRVENPÄÄ - HYRYLÄ (Linj a 665 A)	M P+	928	1033	1.8.2019	31.7.2025
OSTO 679592	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	MÄNTSÄLÄ - JÄRVENPÄÄ - HYRYLÄ (Linj a 665 A)	M P+	1328	1435	1.8.2019	31.7.2025
OSTO 679593	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	MÄNTSÄLÄ - JÄRVENPÄÄ - HYRYLÄ (Linj a 665 A)	M P+	1403	1507	1.8.2019	31.7.2025
OSTO 679594	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	MÄNTSÄLÄ - JÄRVENPÄÄ - HYRYLÄ (Linj a 665 A)	M P+	1452	1558	1.8.2019	31.7.2025
OSTO 679595	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	MÄNTSÄLÄ - JÄRVENPÄÄ - HYRYLÄ (Linj a 665 A)	M P+	1558	1704	1.8.2019	31.7.2025
OSTO 679596	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	MÄNTSÄLÄ - JÄRVENPÄÄ - HYRYLÄ (Linj a 665 A)	M P+	1646	1748	1.8.2019	31.7.2025
OSTO 679597	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	HYRYLÄ - JÄRVENPÄÄ - MÄNTSÄLÄ (Linj a 665 A)	M P+	705	808	1.8.2019	31.7.2025
OSTO 679598	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	HYRYLÄ - JÄRVENPÄÄ - MÄNTSÄLÄ (Linj a 665 A)	M P+	752	856	1.8.2019	31.7.2025
OSTO 679599	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	HYRYLÄ - JÄRVENPÄÄ - MÄNTSÄLÄ (Linj a 665 A)	M P+	1153	1259	1.8.2019	31.7.2025
OSTO 679600	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	HYRYLÄ - JÄRVENPÄÄ - MÄNTSÄLÄ (Linj a 665 A)	M P+	1253	1357	1.8.2019	31.7.2025
OSTO 679601	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	HYRYLÄ - JÄRVENPÄÄ - MÄNTSÄLÄ (Linj a 665 A)	M P+	1326	1430	1.8.2019	31.7.2025
OSTO 679602	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	HYRYLÄ - JÄRVENPÄÄ - MÄNTSÄLÄ (Linj a 665 A)	M P+	1426	1535	1.8.2019	31.7.2025
OSTO 679603	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	HYRYLÄ - JÄRVENPÄÄ - MÄNTSÄLÄ (Linj a 665 A)	M P+	1529	1637	1.8.2019	31.7.2025
OSTO 679604	HSL:n ja ELY keskuksen kilpailutus	HYRYLÄ - JÄRVENPÄÄ - MÄNTSÄLÄ (Linj a 665 A)	M P+	1645	1747	1.8.2019	31.7.2025

Kuva 23. Mäntsälän kunnan joukkoliikenteen reitit kartalla keväällä 2024. (Mäntsälän kunta).



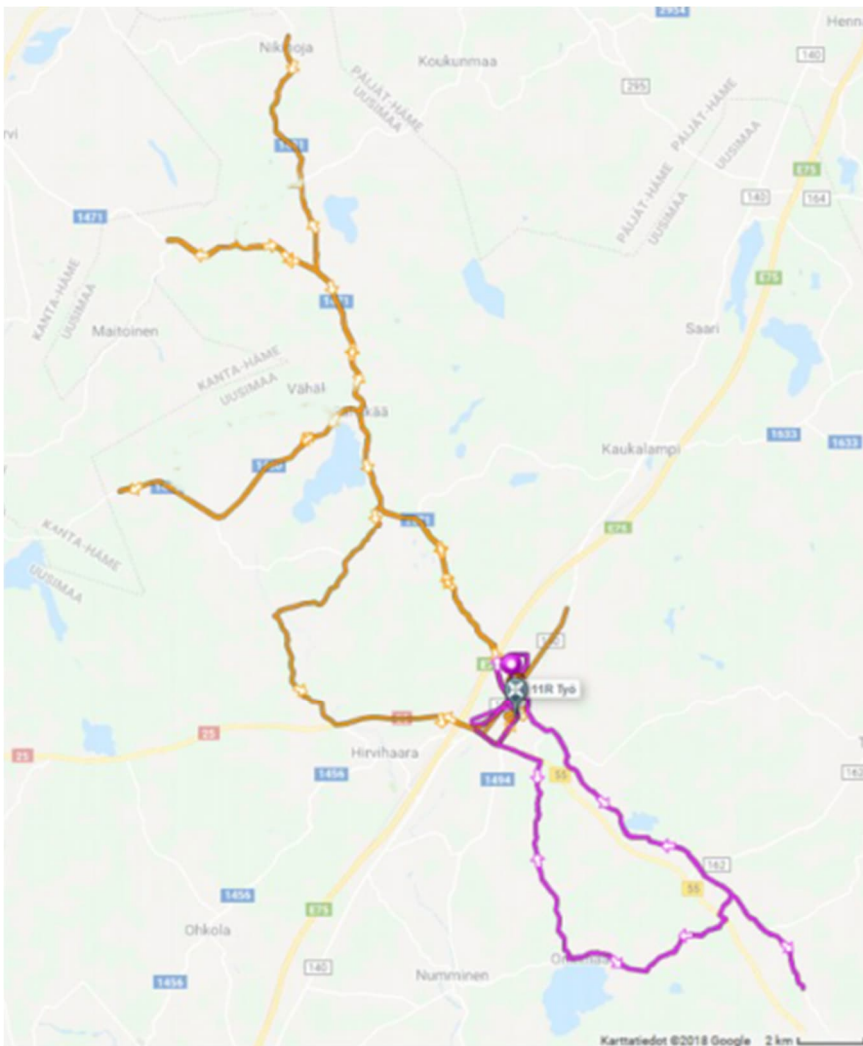
Kuva 24. Mäntsälän kunnan joukkoliikenteen pysäkit. (Mäntsälän kunta, Digiroad).



7.2 Kunnan sisäisen linja-autoliikenteen ostovuorot

Kunta on itsenäisesti kilpailuttanut ja hankkinut kaksi koulukuljetuksiin suunniteltua reittiä ja linjaa kaikille avoimeksi joukkoliikenteeksi. Näitä kahta peruskoululaisten koulupäivinä kulkevaa linjaa voivat käyttää kaikki kuntalaiset ja matkan maksu on Matkahuollon lipputaksan mukainen. Toisen linjan reitti kulkee Mäntsälä - Onkimaa - Sääksjärvi - Mäntsälä -reitillä yhden vuoron aamuisin ja yhden vuoron iltapäivisin (reitti kuvassa alempana liilalla värityksellä). Toinen linja kulkee aamuisin reitillä Mäntsälä – Nikinoja – Sulkava – Sälinkää – Soukkio - Hyvinkääntien tienhaara – Mäntsälä ja päivällä sekä iltapäivällä reitillä Mäntsälä – Sälinkää – Sulkava – Olkinen – Nikinoja – Mäntsälä (reitti kuvassa ylempänä keltaisella värityksellä).

Kuva 25. Mäntsälän kunnan sisäisen joukkoliikenteen reitit v. 2024. (Mäntsälän kunta).



7.3 Koululaiskuljetukset

Kunta on velvollinen järjestämään perusopetusta alueellaan asuville oppivelvollisille. Mäntsälän kunnan verkkosivuilta suoraan poimittujen oppilaaksioton perusteiden mukaisesti Mäntsälään on määritelty kaksi oppilaaksiottoaluetta, joiden perusteella oppilaan lähikoulu määräytyy: Keski- ja Pohjois-Mäntsälä sekä Tuusula-sopimuksen mukainen eteläinen alue. Koulumatkan perusteella lähikoulu osoitetaan kummakin oppilaaksiottoalueen oppilaille siten, että kaikki oppilasalueen oppilaat huomioiden koulumatkat ovat mahdollisimman turvallisia ja lyhyitä. Lähikouluksi pyritään osoittamaan koulu, johon ei muodostu

koulukuljetustarvetta. Lähikoulun määrittelyssä ja sen osoittamisessa huomioidaan oppilaan ja hänen perheensä väestökisteriin merkityn lähiosoiteen lisäksi myös käytettävissä olevien resurssien näkökulmasta luokkakokoon, että se muodostuu kunnan eri kouluissa tarkoituksenmukaiseksi. (Mäntsälän kunta, Sivistys- ja hyvinvointipalvelut, 2021).

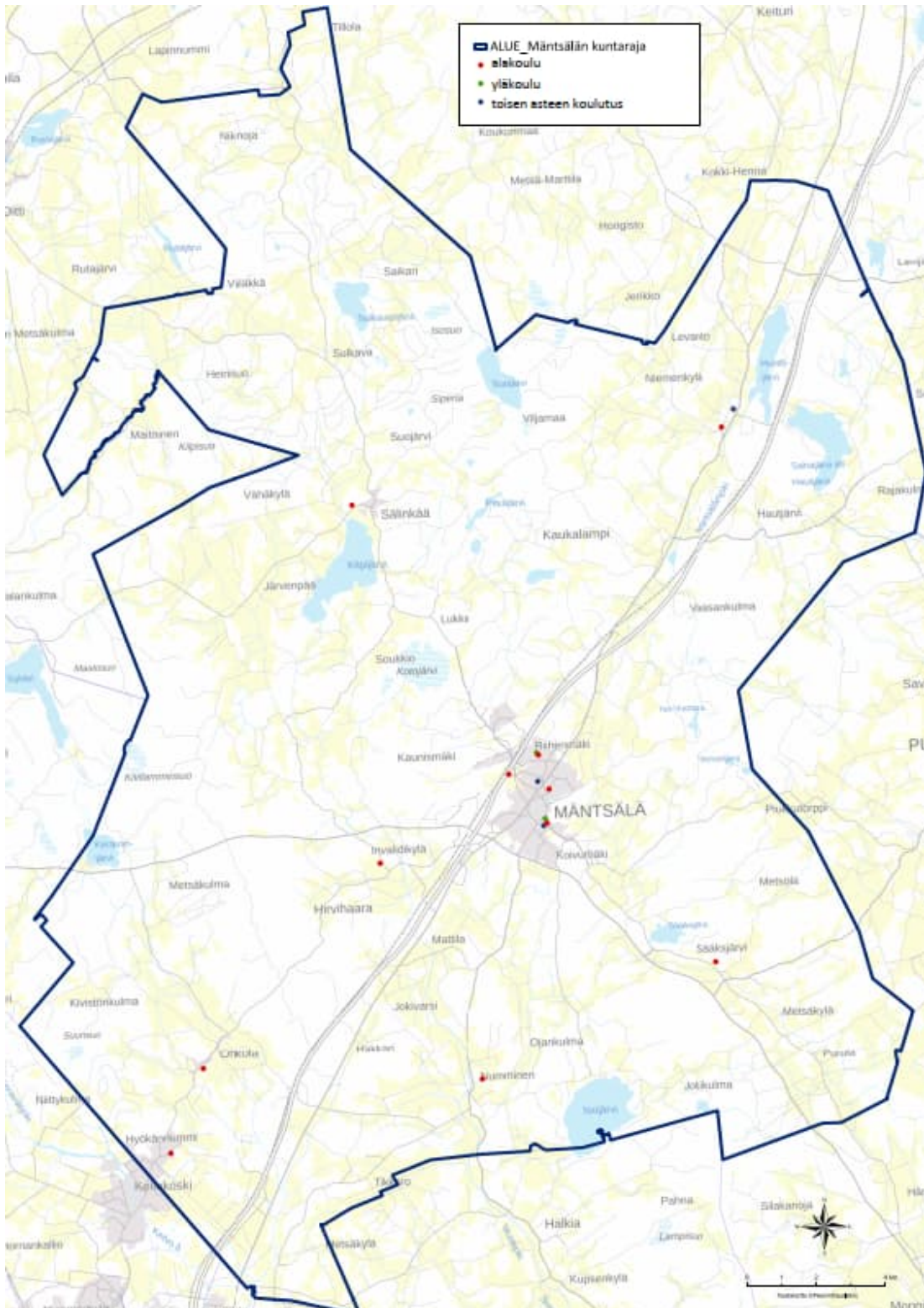
Mäntsälässä annetaan perusopetusta yhdeksässä alakoulussa ja yhdessä yläkoulussa sekä kahdessa yhtenäiskoulussa (luokat 1–9). Lisäksi Etelä-Mäntsälässä asuvat siirtyvät pääosin yläkouluun mentäessä Kellokosken kouluun Tuusulaan. Kunnassa on myös Mäntsälän lukio sekä Keudan ammatillisen koulutuksen toimipisteet Lukkarinpolulla ja Saaren kartanolla.

Keväällä 2024 kuljetusoppilaita oli Mäntsälässä n. 620. Yhteensä peruskoululaisia ja koulun esiopetusoppilaita oli Mäntsälässä noin 2 526 (luku ei sisällä muualla koulua käyviä oppilaita eikä varhaiskasvatuksen esiopetusoppilaita). Kuljetusoppilaiden osuus on siis noin 25 % eli pari prosenttiyksikköä vähemmän kuin edellisen liikennepalveluselvityksen (2018) tarkastelun yhteydessä.

Koulukuljetukset järjestetään Mäntsälässä aina lähtökohtaisesti tarjoamalla oppilaalle maksuton matkalippu avoimeen julkiseen liikenteeseen. Erillisiä tilauslinja-autoja ja reittitakseja käytetään täydentämään julkisen liikenteen yhteyksiä ja erikoistapauksissa, kuten oppilaan terveydellisten syiden takia. Myös kuljetusoppilaan koulumatka voi muodostua osittain oppilaan itse kulkemasta osasta.

Kunnan ostamat koulukuljetukset ovat muilta suljettua liikennettä pois lukien edellisessä kappaleessa mainitut kaksi ns. ostovuoroa.

Kuva 26. Mäntsälän koulut kartalla 2024. (Mäntsälän kunta).



7.4 Junaliikenne

Mäntsälän ja Helsingin sekä Mäntsälän ja Lahden junaliikennetarjontaa kuvataan alla kevään ja kesän 2024 aikataulutilanteessa. Aamuruuhkatuntien aikaan Helsingistä oikorataa pitkin Mäntsälään ja edelleen Lahteen on tarjolla yhteyksiä siten, että Helsingin suunnasta Mäntsälään saavutaan tai Mäntsälästä Lahden suuntaan lähdetään klo 07:10, 08:10 ja 09:15. Tästä eteenpäin vuorotarjontaa on tunnin välein samoilla lähtöminuuteilla aina klo 22.15 asti. Tämän jälkeen vuoroja on vielä kolme siten, että saapuminen/lähtö Mäntsälästä on klo 23:50, 00:50 sekä 01:50. (VR Kaukoliikenteen aikataulut, 2024).

Kuva 27. VR:n aamun aikataulut Helsinki-Kouvola keväällä 2024. (VR Kaukoliikenteen aikataulut, 2024).

12 HELSINKI-KOUVOLA-KOTKAN SATAMA																									
kulkupäivät >	M-S	L-S	M-L	M-S	M-L	L-S	M-L	M-P	M-P	L-S	M-S	M-S	M-P	L	S	M-S	M-L	M-L	S	M-S	M-S	M-S	M-S	M-S	
junatyyppi >	Z	Z	O	O	S	O	R/G	O	Z	Z	IC	O	Z	Z	Z	IC	Z	O	Z	Z	IC	O	Z	IC	Z
junan numero >	9881	9885	1681	1683	61	1685	9621/9909	1661	9813	9817	1	1687	9815	9819	9821	63	9823	1663	9825	9827	3	1689	9831	65	9835
Helsinki	0:10	1:10			5:57	5:10		6:30	6:40	6:54		7:30	7:35	7:40	8:14	8:35	8:40	9:35	10:14		10:35	11:19	11:35		
Pasila	o 0:14	1:14			6:02	5:14		6:34	6:44	6:59		7:34	7:39	7:44	8:19	8:39	8:44	9:39	10:19		10:39	11:24	11:39		
Tikkurila	o 0:23	1:23			6:12	5:23		6:43	6:53	7:09		7:43	7:48	7:53	8:29	8:48	8:53	9:48	10:29		10:48	11:34	11:48		
Tikkurila	o 0:24	1:24			6:13	5:24		6:44	6:54	7:11		7:44	7:49	7:54	8:31	8:49	8:54	9:49	10:31		10:49	11:36	11:49		
Kerava	o 0:32	1:32				5:32		6:52	7:02			7:52	7:57	8:02		8:57	9:02	9:57			10:57		11:57		
Kerava	0:33	1:33				5:33		6:53	7:03			7:53	7:58	8:03		8:58	9:03	9:58			10:58		11:58		
Haarajoki	0:40	1:40				(1)		7:00	7:10			8:00	8:05	8:10		9:05	9:10	10:05			11:05		12:05		
Mäntsälä	0:50	1:50				:		7:10	7:20			8:10	8:15	8:20		9:15	9:20	10:15			11:15		12:15		
Henna	1:01	2:01						7:21	7:31			8:21	8:26	8:31		9:26	9:31	10:26			11:26		12:26		
Lähti	o 1:15	2:15			6:49	6:56		7:35	7:45	7:49		8:35	8:40	8:45	9:11	9:40	9:45	10:40	11:11		11:40	12:14	12:40		
Lähti	1:17				6:51		7:11			7:51					9:13	9:46			11:13				12:16		
Villähde	1:24						7:18									9:53									
Nastola	1:29						7:22									9:57									
Uusikylä	1:33						7:26									10:01									
Kausala	1:44						7:38									10:13									
Koria	1:53						7:48									10:23									
Kouvola	o 1:58				7:19		7:54			8:19					9:41	10:29			11:41				12:45		

Aamuruuhkatuntien aikaan Kouvolaan Lahteen ja oikorataa pitkin Mäntsälään ja edelleen Helsinkiin on tarjolla yhteyksiä siten, että Lahden suunnasta Mäntsälään saavutaan tai Mäntsälästä Helsingin suuntaan lähdetään klo 05:53, 06:41, 07:41, 08:24 ja 09:43. Tästä eteenpäin vuorotarjontaa on tunnin välein samoilla lähtöminuuteilla aina klo 22.43 asti. Tämän jälkeen vuoroja on vielä kaksi siten, että saapuminen/lähtö Mäntsälästä on klo 23:38 sekä 00:48. (VR Kaukoliikenteen aikataulut, 2024).

Kuva 28. VR:n aamun aikataulut Kouvola-Helsinki keväällä 2024. (VR Kaukoliikenteen aikataulut, 2024).

12 KOTKAN SATAMA-KOUVOLA-HELSINKI

kulkupäivät >	M-S	M-P	M-P	L-S	M-L	M-P	L-S	M-L	M-P	S	L	M-L	M-L	S	M-To,L	P	M-S	M-S	M-L	S	M-S			
junatyyppi >	Z	Z	Z	Z	IC	Z	Z	IC	Z	Z	Z	O	S	IC	IC	S	Z	O	IC	S	Z			
junan numero >	9880	9804	232	9808	102	9812	9810	104	9816	9814	9818	1662	2	2	62	62	9820	1684	4	4	9824			
Kotkan satama												6:54									7:52			
Kotka												6:57										7:55		
Paimenportti												6:59										7:57		
Kyminlinna												7:03										8:01		
Kymi												7:07										8:05		
Tavastila												7:10										8:08		
Inkeroinen												7:22										8:20		
Myllykoski												7:29										8:27		
Kouvola	o											7:42										8:40		
Kouvola		5:00	5:27		6:19	6:27		7:19				7:49	8:09	8:09	8:19	8:19					9:19	9:19		
Koria			5:33			6:33						7:55												
Kausala			5:43			6:43						8:07												
Uusikylä			5:56			6:56						8:19												
Nastola			5:59			6:59						8:23												
Villähde			6:04			7:04						8:27												
Lahti	o	5:28	6:11		6:47	7:11		7:47				8:34	8:38	8:38	8:47	8:47					9:47	9:47		
Lahti		0:24	5:29	6:13	6:14	6:49	7:13	7:14	7:49	8:00	8:14	8:19		8:40	8:40	8:49	8:49	9:19			9:49	9:49	10:19	
Henna		0:37	5:42	6:28	6:27		7:28	7:27		8:13	8:27	8:32						9:32					10:32	
Mäntsälä		0:48	5:53	6:41	6:38		7:41	7:38		8:24	8:38	8:43						9:43					10:43	
Haarajoki		0:58	6:03	6:53	6:48		7:53	7:48		8:34	8:48	8:53						9:53					10:53	
Kerava	o	1:05	6:10	7:00	6:55		8:00	7:55		8:41	8:55	9:00						10:00					11:00	
Kerava		1:06	6:11	7:01	6:56		8:01	7:56		8:42	8:56	9:01						10:01					11:01	
Tikkurila	o	1:14	6:19	7:09	7:04	7:24	8:09	8:04	8:24	8:50	9:04	9:09		9:14	9:14	9:24	9:24	10:09				10:24	10:24	11:09
Tikkurila		1:15	6:20	7:10	7:05	7:25	8:10	8:05	8:25	8:51	9:05	9:10		9:15	9:15	9:25	9:25	10:10				10:25	10:25	11:10
Pasila	o	1:23	6:28	7:18	7:13	7:33	8:18	8:13	8:33	8:59	9:13	9:18		9:23	9:23	9:33	9:33	10:18				10:33	10:33	11:18
Pasila		1:24	6:29	7:19	7:14	7:34	8:19	8:14	8:34	9:00	9:14	9:19		9:24	9:24	9:34	9:34	10:19				10:34	10:34	11:19
Helsinki	o	1:29	6:34	7:24	7:19	7:40	8:24	8:19	8:40	9:05	9:19	9:24		9:30	9:30	9:40	9:40	10:24				10:40	10:40	11:24

Mäntsälän ja Helsingin välisen junaliikenteen matkustajamääriä tarkasteltaessa oltiin vuoden 2023 lopussa tilanteessa, jossa Mäntsälässä ollaan vielä -16 % jäljessä vuoden 2019 matkustajamäärästä, mutta luvut ovat kuitenkin nousseet 11 % tätä edeltävästä vuodesta 2022. Näissä Mäntsälän matkustajamäärissä ovat mukana saapuneet, lähteneet ja juna Mäntsälässä vaihtaneet. Vaihtajia ei kuitenkaan käytännössä Mäntsälässä ole lainkaan. Työmatkustuksen muutokset eli etätöyön lisääntyminen näkyy matkustajamäärien vähenemänä eivätkä lisääntyneet vapaa-ajanmatkat riitä kompensoimaan tilannetta. Esimerkiksi Hyvinkäällä näkyy matkustajamäärissä täysin sama trendi. (VR, 2023).

Kuva 29. Mäntsälän matkustajamäärät junaliikenteessä 2019–2023 (VR, 2024).

		MATKUSTAJAT VUOSITTAIN JA KUUKAUSITTAIN																	
		2019		2020		2021		2022		2023		2024							
Vuosi	Kuukausi	Matkoja yhteensä	LY %	2019 %	Matkoja yhteensä	LY %	2019 %	Matkoja yhteensä	LY %	2019 %	Matkoja yhteensä	LY %	2019 %	Matkoja yhteensä	LY %	2019 %			
Tammikuu		44,400	4 %	0 %	42,200	-5 %	-5 %	16,900	-60 %	-62 %	18,000	7 %	-59 %	35,600	98 %	-20 %	34,300	-4 %	-23 %
Helmi		33,200	-8 %	0 %	40,700	23 %	23 %	13,700	-66 %	-59 %	18,300	33 %	-45 %	27,600	51 %	-17 %	26,600	-3 %	-20 %
Maalis		37,100	16 %	0 %	18,200	-51 %	-51 %	10,500	-43 %	-72 %	33,300	217 %	-10 %	25,000	-25 %	-33 %			
Huhtik		35,800	-8 %	0 %	6,100	-83 %	-83 %	14,100	129 %	-61 %	24,800	77 %	-31 %	38,900	57 %	9 %			
Toukoku		35,400	-10 %	0 %	10,800	-70 %	-70 %	18,300	70 %	-48 %	28,700	57 %	-19 %	29,000	1 %	-18 %			
Kesäku		32,500	5 %	0 %	14,800	-55 %	-55 %	14,700	-0 %	-55 %	25,200	72 %	-22 %	25,700	2 %	-21 %			
Heinäku		29,800	3 %	0 %	17,200	-42 %	-42 %	13,900	-19 %	-54 %	27,200	96 %	-9 %	27,400	1 %	-8 %			
Eloku		43,000	-0 %	0 %	30,400	-29 %	-29 %	26,300	-14 %	-39 %	36,800	40 %	-14 %	37,200	1 %	-13 %			
Syysku		43,500	2 %	0 %	21,200	-51 %	-51 %	25,100	19 %	-42 %	31,300	25 %	-28 %	32,200	3 %	-26 %			
Lokaku		40,700	-1 %	0 %	19,900	-51 %	-51 %	29,100	46 %	-28 %	35,800	23 %	-12 %	36,300	1 %	-11 %			
Marrasku		37,800	4 %	0 %	19,200	-49 %	-49 %	28,900	50 %	-24 %	30,100	4 %	-21 %	30,700	2 %	-19 %			
Jouluku		29,600	-8 %	0 %	11,500	-61 %	-61 %	17,900	56 %	-40 %	25,900	44 %	-13 %	25,300	-2 %	-15 %			
Total		442,800	-0 %	0 %	252,100	-43 %	-43 %	229,200	-9 %	-48 %	335,400	46 %	-24 %	370,900	11 %	-16 %	60,900	-4 %	-22 %

Niin VR:lle annetuissa kuin Mäntsälän kuntalaiskyselyiden ja kunnan säännöllisesti järjestämien asukasiltojen asiakaspalautteissa toistuu, että Z-junien yhden tunnin (1 h) vuoroväli on liian harva ruuhka-aikoina. Mikäli yksittäinen junavuoro syystä tai toisesta peruuntuu, tunnin odotus seuraavaan junaan koetaan kohtuuttoman pitkäksi ja tämä saattaa pilata koko työpäivän. Kuten matkustajamäärien seuranta osoittaa ei ruuhka-aikojen työmatkustus ole palautunut koronapandemian jälkeen koronaa edeltäneelle vuoden 2019 tasolle. Oikoradan nykyisellään harva tarjonta kuitenkin saa pohtimaan, että saisiko vuoroväliä tihentämällä houkutelua uusia matkustajia yksityisautoista junan käyttäjiksi. (VR 2023).

Venäjän Ukrainaan v. 2022 aloittaman hyökkäyssodan jälkeen Venäjän ja Suomen välinen liikenne lakkautettiin toistaiseksi ja sen myötä Helsingin ja Keravan välisestä pullonkaulakohdasta sekä oikoradalta vapautui ratakapasiteettia, mikä on avannut uusia mahdollisuuksia lisätarjonnalle Z-junaliikenteeseen. Yhden junavuoroparin lisääminen Helsinki-Lahti-Helsinki liikenteeseen maksaisi arviolta 0,5–0,8 milj. euroa vuodessa eli toisin sanoen lisäliikenteen järjestäminen kuitenkin edellyttää rahoitusta joko valtiolta tai oikoradan kunnilta tai näiltä molemmilta yhdessä.

7.5 Muut liikennepalvelut

Mäntsälän uutisten verkkosivuston uutisen mukaan Mäntsälä on tarjonnut kuntalaisilleen yhteiskäyttöpyöriä eli ns. kuntapyöriä vuodesta 2020 alkaen. Mäntsälän kunta hankkii palveluntarjoaja Kaakaulta oranssit kuntapyörät kuntalaisten käyttöön jälleen kesäksi 2024. Vuoden 2024 kesäkaudella Kaakau ostaa huolto- ja korjauspalveluita Keski-Uudenmaan koulutus kuntayhtymän Opiskelijaosuuskunta Yrittämöltä, jonka nuoret yrittäjät tekevät tarkastuksia ja pieniä huoltokorjauksia pyöriin tarvittaessa. Mäntsälän yhteiskäyttöpyörät on sijoitettu keskeisille paikoille eri puolille kuntataajamaa, ja ne ovat käytettävissä kaikkina vuorokaudenaikoina. (Mäntsälän sanomat, 2024).

Mäntsälän sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaisista kuljetuspalveluista vastaa Keski-Uudenmaan hyvinvointialue (Keusote). Keski-Uudenmaan hyvinvointialueen verkkosivuston ajankohtaisten uutisten mukaan näiden kuljetusten tilaaminen muuttui hiljattain siten, että 1.3.2024 alkaen kaikki kuljetukset tilataan yhteisestä ohjauspalvelukeskuksesta. Tiedotteen mukaan asiakas voi valita hänelle parhaiten sopivan tilaustavan eli kuljetuksen voi tilata puhelimitse, tekstiviestillä, sähköpostitse tai mobiilisovelluksella. Matkojen ennalta tilaamista perustellaan sillä, että tavoitteena on edistää kuljetusten saatavuutta ja sujuvuutta. Ohjauskeskuspalvelun Keusoten asiakkaille tuottaa 020202 Palvelut Oy. (Keusote, 2024).

7.6 Liikennepalveluiden rahoitus

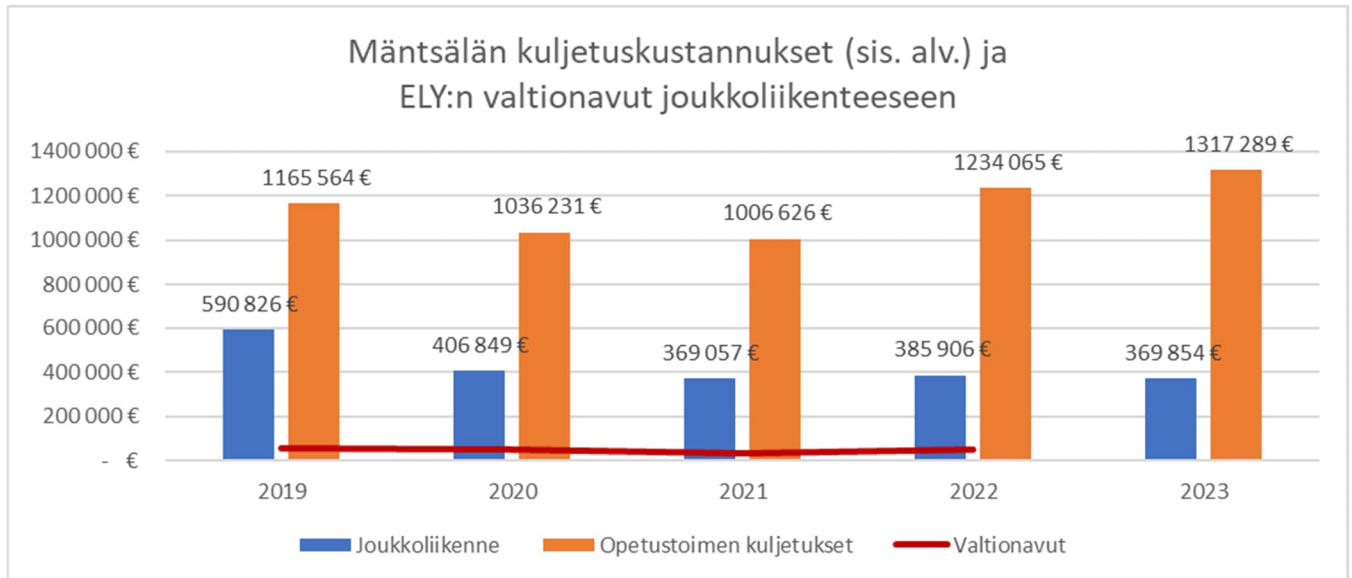
ELY:n valtionavustuksiin määrärahat myöntää Traficom. Näitä valtionapuja jaetaan Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella vuosittain noin 4–6 milj. €. Näiden avustusten käyttöä säätelee mm. valtionavustusasetus ja Traficom. ELY-keskuksen julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen laaditun hakemusohjeen mukaan ELY-keskukset laativat vuosittain kuntien valtionavustushakemusten ja ELY-keskusten ostoliikennesopimusten pohjalta joukkoliikennemäärärahan käyttösuunnitelman. Hakemusohjeessa jatketaan: "Suunnitelmassa on esitetty määräraharaukset liikennepalvelujen hankintaan, kunnille liikennepalvelujen hankinnasta ja hintavelvoitteiden korvaamisesta maksettaviin valtionavustuksiin, suunnittelu-, kehittämis- ja kokeiluhankkeisiin sekä perustelut miten määrärahojen kohdentamisella edistetään liikennepoliittisten strategioiden toteutumista. ELY-keskusten avustuksia myönnetään kuntien palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen hankintaan ja hintavelvoitteiden korvaamiseen. Nämä avustukset myönnetään kalenterivuodeksi kerrallaan". (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2019).

Uudenmaan Ely-keskuksen vuoden 2023 joukkoliikennemäärärahan käyttösuunnitelman mukaan vuonna 2023 Uudenmaan ELY-keskuksen liikenteen (PSA) hankintoihin meni noin 4,4 milj. euroa ja näissä kuntien rahoitusosuus on ollut noin 20–50 % hankinnasta. Suunnitelman mukaan kunnille myönnettyihin valtionavustuksiin Uudenmaan ELY:llä meni vuonna 2023 n. 3,9 milj. euroa. Tämä avustuksen osuus nousi verrattuna vuoteen 2022, jolloin valtionapuja myönnettiin 2,9 milj. euroa. Suunnitelmassa mainitaan: "Valtionavustukset myönnetään vuosittain ja niiden maksatukset tapahtuvat tavallisesti kahdessa erässä". (Uudenmaan ELY-keskus, 2024, s. 2 ja 3)

Mäntsälän ELY-keskukselle raportoimat kuljetuskustannukset viimeisen viiden vuoden ajalta on esitelty seuraavassa kuvassa (30). Kuvaajasta on jätetty pois sosiaalitoimen kuljetukset, joita raportoitiin kunnan toimesta aina vuoteen 2022 asti. Nähtävissä on, että opetustoimen kuljetuskustannukset ovat nousseet vuodesta 2021

vuoteen 2023 noin 31 %:lla. Joukkoliikenteen kustannukset ovat viimeiset kolme vuotta olleet alle 0,4 milj. euroa. Kuvaajassa esitetyt kustannukset sisältävät arvonlisäveron, joka kuljetuspalveluiden osalta tavanomaisesti on 10 %. Vuonna 2023 kuljetuskustannukset olivat arvonlisäverottomia (0 %) ajanjaksolla 1.1. – 30.4.2023 eduskunnan päätöksen mukaisesti.

Kuva 30. Mäntsälän kuljetuskustannukset ja ELY:n valtionavut v. 2019–2023.



8 Kyselytutkimukset ja markkinavuoropuhelu

8.1 Liikennepalvelukysely

Mäntsälän kuntalaisille laadittiin liikennepalvelukysely, jonka tavoitteena oli selvittää, miten ja miksi ihmiset liikkuvat sekä asioivat Mäntsälässä, miten nykyinen liikennepalvelu koetaan mm. liikennetarjonnan, saavutettavuuden ja esteettömyyden osalta ja millaisia kehityskohteita liikennepalveluissa kuntalaiset näkevät. Kyselyssä oli myös paikkatietopohjainen kartta-aineistona kerätty avoimen palautteen osuus, jossa vastaajaa pyydettiin osoittamaan liikenteen ongelmakohtia kartalle ja kuvaamaan näkemäänsä epäkohtaa tietyn valmiiksi luodun luokittelun avulla. Kyselyn pohjatietoina kartoitettiin vastaajien ikä, sukupuoli sekä asuinpaikka postinumeron perusteella. Tämän tarkemmin henkilökohtaisia tietoja ei kysytty.

Kysely laadittiin Mäntsälän kunnan selainpohjaisella Esri ArcGis Survey123 -työkalulla. Vastaajan taustatietojen lisäksi kyselyssä oli osiot liikkumiskäyttäytymisestä ja matkustukseen liittyvistä tiedoista, arkiliikkumisesta, tyytyväisyydestä tai tyytymättömyydestä nykyisiin liikkumisen olosuhteisiin sekä liikennepalveluiden kehittämisestä. Vastauksia kysymyksiin kerättiin vaihtoehtovastauksilla, joissa oli sekä moni- että yksittäisvalintamahdollisuuksia. Kyselyssä hyödynnettiin myös likert-vastausasteikkoja ja toisen osan erilliseen karttakyselyyn sekä muutamaa ensimmäisen osion kysymykseen pääsi vastaamaan avoimesti. Kyselystä tuotettiin myös suomenkielinen sekä englanninkielinen paperiversio, jotta voitiin tarjota vastausmahdollisuus myös ihmisille, joilla ei ollut suoraa pääsyä sähköiseen kyselyyn tai jotka eivät puhuneet tai ymmärtäneet suomea sujuvasti.

Kysely julkaistiin 15.3.2024 ja viimeinen vastauspäivä oli 8.4.2024 eli virallista vastausaikaa oli reilut kolme viikkoa. Kyselystä tiedotettiin Mäntsälän paikallisessa viikkojulkaisussa (Mäntsälän Sanomat) sekä Mäntsälän kunnan kotisivuilla ja sosiaalisen median kanavissa useaan otteeseen. Lisäksi Mäntsälän kunnan liikenne- ja ilmastoasiantuntija Elina Lämsä jalkautti tietoa kyselystä viemällä kyselytiedotteita vastauslinkkeineen sekä

paperisia kyselylomakkeita mm. kunnantalon palvelupisteeseen, kirjastolle sekä Keski-Uudenmaan Koulutuskuntayhtymä Keudan Mäntsälän toimipisteelle. Lisäksi Lämsä ja opinnäytetyön tekijä Bitter jakoivat pieniä kyselyn QR-koodin sisältäviä mainosflyereita Mäntsälän linja-autoasemalla sekä rautatieasemalla aamun liikenteessä 28.3.2024. Liikennepalvelukyselyä koskeva aineisto on liitteessä 1.

8.2 Koulukuljetuskysely oppilaitoksille ja päiväkodeille

Kunnan oppilaitosten rehtoreille ja päiväkotien johtajille koostettiin lisäksi erillinen pienimuotoinen kysely, joka keskittyi koululaiskuljetuksiin liittyviin seikkoihin. Kyselyn avulla pyrittiin kartoittamaan kokemuksia nykyisen sopimuskauden aikaisista koulukuljetuksista ja saamaan tietoa mahdollisista tekijöistä, jotka tulisi huomioida tulevassa koulukuljetusten kilpailuttamisessa. Tällaisia seikkoja ovat mm. kuljetusoppilaiden lukumäärä, tuntikehykset, muutokset aikatauluihin sekä tilausajotarpeet. Tämän rehtorikyselyn tuloksia ei käydy tarkemmin läpi tämän opinnäytetyön yhteydessä, mutta tuloksia hyödynnetään tulevassa henkilökuljetusten kilpailutuksen tarjouspyynnön valmistelussa.

8.3 Markkinavuoropuhelu

Kuljetuspalveluiden kilpailuttamista koskevissa kunnan sisäisissä keskusteluissa nousi esille mahdollinen markkinavuoropuhelu kilpailutuksesta mahdollisesti kiinnostuneiden kuljetusten palveluntarjoajien kesken. Yhdessä työn varsinaisen työryhmän ja kunnan hankinta-asiantuntijan kesken päädyttiin suunnittelemaan ja järjestämään markkinavuoropuhelu keväälle 2024. Ajankohdaksi valikoitui 25.4.2024 ja tilaisuus järjestettiin Mäntsälän kunnantalolla toiveiden mukaisesti päiväaikaan kuljetuspalveluiden tavanomaisten ruuhka-aikojen ulkopuolella. Markkinavuoropuheluun kutsuttiin kaikki Mäntsälän kunnan nykyiset liikennöintisopimuskumppanit sekä pyrittiin tavoittamaan myös muita tulevan kilpailutuksen potentiaalisia toimijoita julkaisemalla ennakoilmoitus markkinavuoropuhelusta julkisten hankintojen palveluportaali Hilmassa. Tapaamisen tavoitteena oli kartoittaa nykyisten sopimuskumppaneiden ajatuksia ja palautteita nykyisten sopimusten ja toimintamallien toimivuudesta, sekä samalla saada näkymää tilaisuuteen osallistuneiden palveluntarjoajien toivomiin kehittämiskohteisiin ja tukea tarjouspyyntöjen vaatimusmäärittelyiden suunnitteluun. Markkinavuoropuhelun luonteen mukaisesti tässä opinnäytetyössä ei tuoda esille tilaisuuteen osallistuneiden palveluntarjoajien tietoja tai yksilöityjä kommentteja, mutta markkinavuoropuhelusta ja siihen liittyvistä erillisistä kyselylomakkeista on poimittu seikkoja ja ajatuksia opinnäytetyön kilpailutusta koskevaan osioon.

9 Liikennepalvelukyselyn tulokset

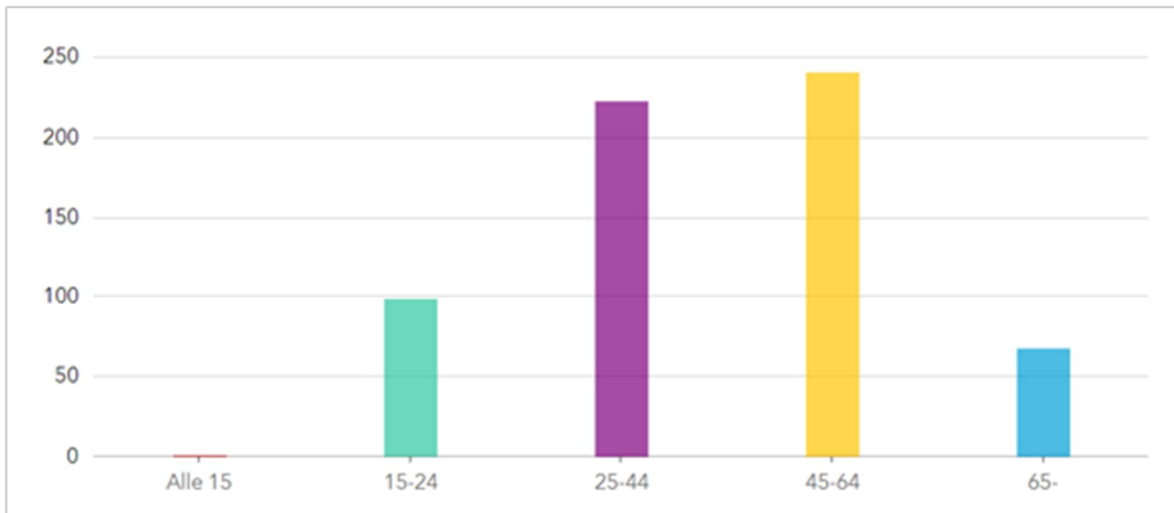
Mäntsälän kuntalaisille ja Mäntsälän liikennepalveluiden käyttäjille kohdistettu verkkokysely julkaistiin 15.3.2024 ja kysely oli saatavilla ja vastattavissa 29.4.2024 asti, vaikkakin kyselyn ohjaustiedoissa rajattiin vastaamisen aikaikkunaksi reilut kaksi viikkoa. Kysely pidettiin kuitenkin tarkoituksenmukaisesti aiottua kauemmin avoinna, jotta otokseen saatiin vastaukset myös Keski-Uudenmaan koulutuskuntayhtymän Mäntsälän toimipisteen opiskelijoilta. Kyselyyn saatiin yhteensä 649 vastaajaa, mitä voidaan pitää hyvänä otoksena Mäntsälän kokoisessa kunnassa. Kyselystä saadun palautteen perusteella kysely koettiin pitkähköksi ja aikaa vieväksi ja näin ollen vain osa vastaajista jaksoi vastata kaikkiin kysymyksiin tai suorittaa kyselyn loppuun asti.

9.1 Kyselyn vastaajien taustatiedot

Kyselyn aluksi kartoitettiin vastaajan ikä, sukupuoli ja asuinpaikan postinumero. Vastaajia kyselyyn oli kaikkiaan 649 henkilöä. Vastaajista suurin osa osui ikähaarukkaan 45–64-vuotiaat (37,3 %), toiseksi eniten vastasivat 25–44-

vuotiaat (34,5 %) ja kolmanneksi suurin ryhmä olivat 15–24-vuotiaat (15,3 %). Yli 65-vuotiaita vastaajista oli 10,5 %. Pienen pieni osuus vastauksista oli alle 15-vuotialta.

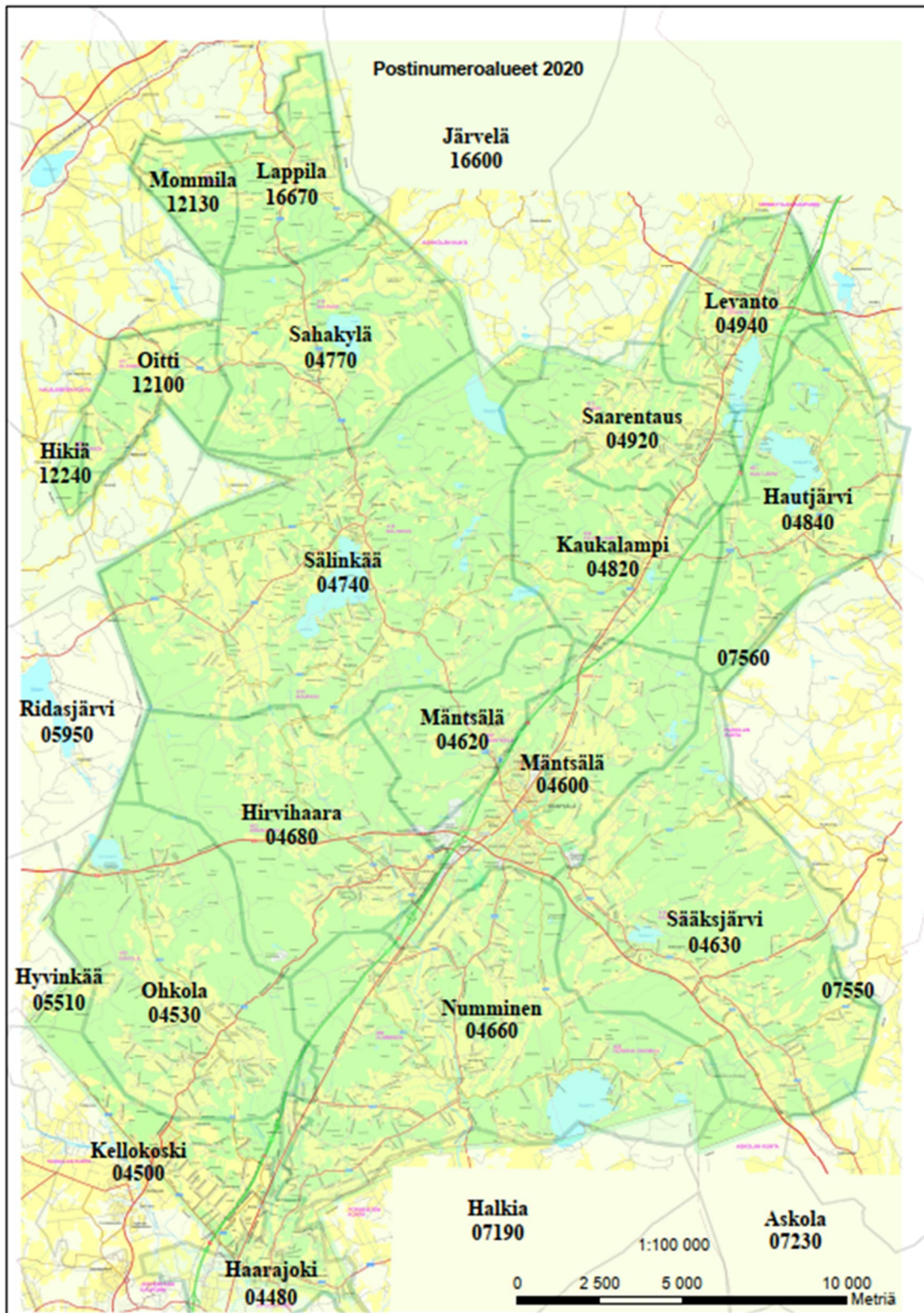
Kuva 31. Liikennepalveluselvitykseen vastanneiden ikäjakauma (N 649).



Vastaajien sukupuolijakauma painottui selkeästi naisvastaajiin, sillä 67,7 % vastauksista saatiin naisilta, 26,6 % miehiltä, 2,2 % ei halunnut vastata sukupuolta koskevaan kysymykseen ja 0,8 % oli valinnut kategorian muu.

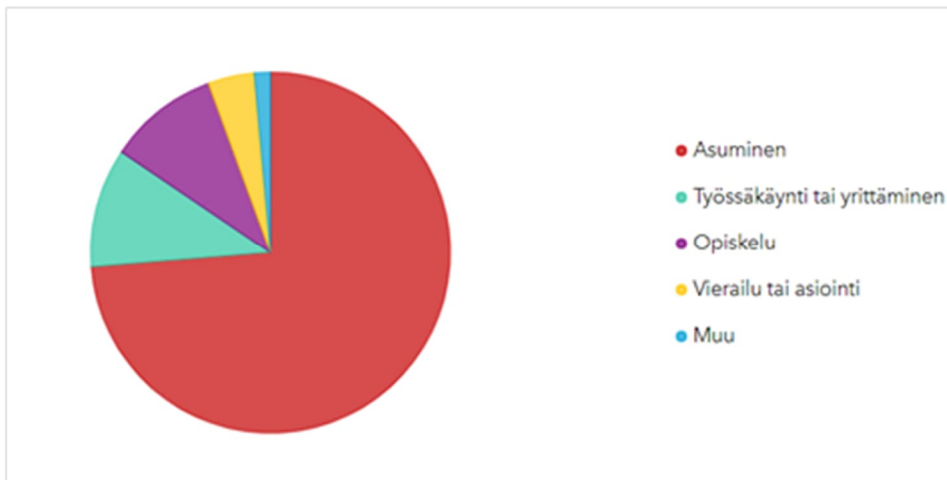
Kyselyyn vastanneiden sijoittaminen kartalle kotiosoitteen postinumeron perusteella koitui hankalaksi esittää karttakuvaajalla väärin valitun kysymysmallin tähden. Vastauksista käy kuitenkin ilmi, että suurin osa vastaajista asui Mäntsälän keskustan tuntumassa siten, että valtaosa eli 274 vastaajaa oli postinumeron 4600 (Mäntsälä itä) ja 85 vastaajaa oli postinumeron 4620 (Mäntsälä länsi) alueelta. Muutoin yli viisi vastausta antaneita postinumeroalueita olivat Sälinkää (37), Sääksjärvi (23), Ohkola (20), Numminen (20), Hirvihaara (13), Saarentaus (10), Levanto (8), Järvenpää (7), Orimattila (7) ja Kellokoski (5). Muutoin yksittäisiä tai muutamia vastauksia saaneita postinumeroita oli suuri määrä laajalta alueelta. Seuraavassa kuvassa esitetään Mäntsälän kunnan alueella sijaitsevat postinumeroalueet.

Kuva 32. Mäntsälän kunnan postinumeroalueet. (Mäntsälä 2024).



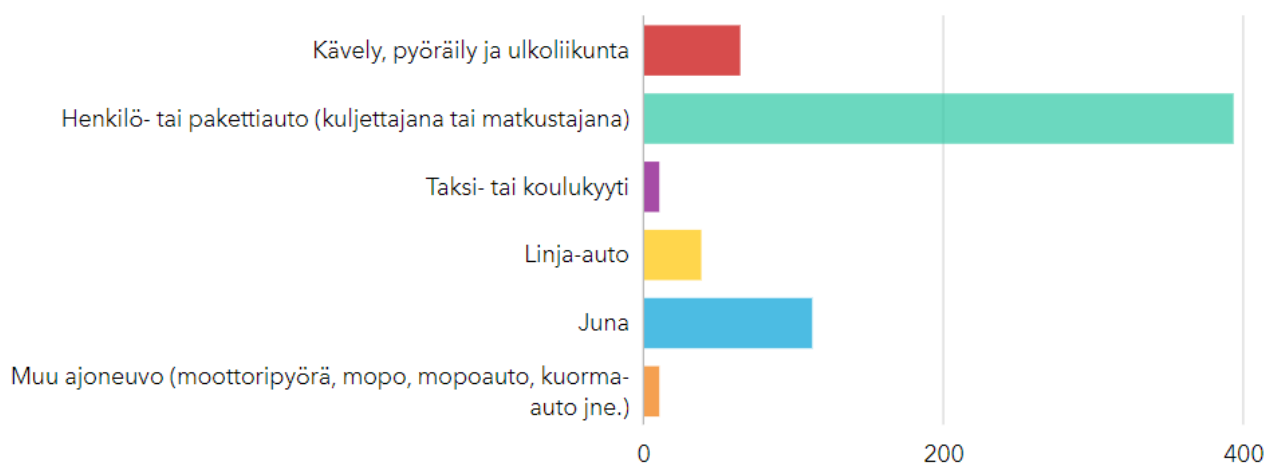
Vastaajilta kysyttiin Mäntsälässä olemisen syytä juuri vastaushetkellä ja lisäohjeeksi annettiin valita vaihtoehtoista asuminen, mikäli henkilö sekä asuu että työskentelee Mäntsälässä. Valtaosa eli 70,9 % vastaajista valitsi tämän eli asumisen Mäntsälässä olemisen syyksi. Muutoin vastaajat valitsivat työssäkäynnin ja yrittämisen (10,3 %), opiskelun (9,6 %), vierailun tai asioinnin (4,0 %) sekä muun (1,4 %).

Kuva 35. Mäntsälässä olemisen syy vastaushetkellä.



Kysymykseen "Vastaushetkeä edeltäneen viimeisimmän matkan kulkutapa" saatiin 627 vastausta. Suurin osa eli 60,6 % vastaajista oli matkustanut henkilö- tai pakettiauton kyydissä joko kuljettajana tai matkustajana. Toiseksi eniten vastaajat kulkivat junalla (17,3 %), kolmanneksi eniten kävellen, pyöräillen tai muutoin ulkona liikkuen (9,9 %). Linja-autolla vastaajista matkusti 5,9 %, muilla ajoneuvoilla 1,5 % ja taksi/koulukyydeillä 1,5 %.

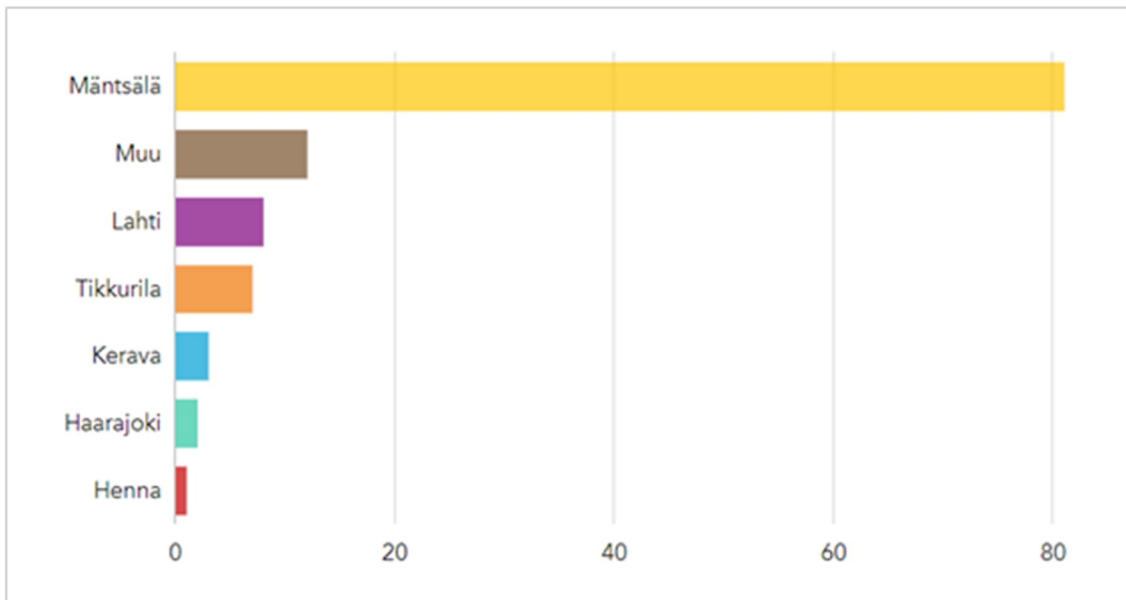
Kuva 36. Vastaushetkeä edeltäneen viimeisimmän matkan kulkutapa.



Mikäli vastaaja oli valinnut edelliseen kysymykseen vastauksen linja-auto, aukesi hänelle täsmentävä lisäkysymys: "Mikäli valitsit edellisissä vastauksista linja-auton ja Mäntsälän, miltä tieltä nousit linja-auton kyytiin?". Tähän lisäkysymykseen vastasi 33 vastaaja ja vastauksia saivat Vanha Lahdentie/140-tie (9 vastaajaa), Hirvihaaran-/Ohkolantie (6), Sälinkäantie (3), Hautjärventie (1). Vaihtoehto "Muu" sai 14 vastausta ja tähän täsmennettiin paikaksi Mäntsälän linja-autoasema neljässä vastauksessa, muutoin muut lähtöpaikat jakaantuivat yksittäisiin paikkoihin.

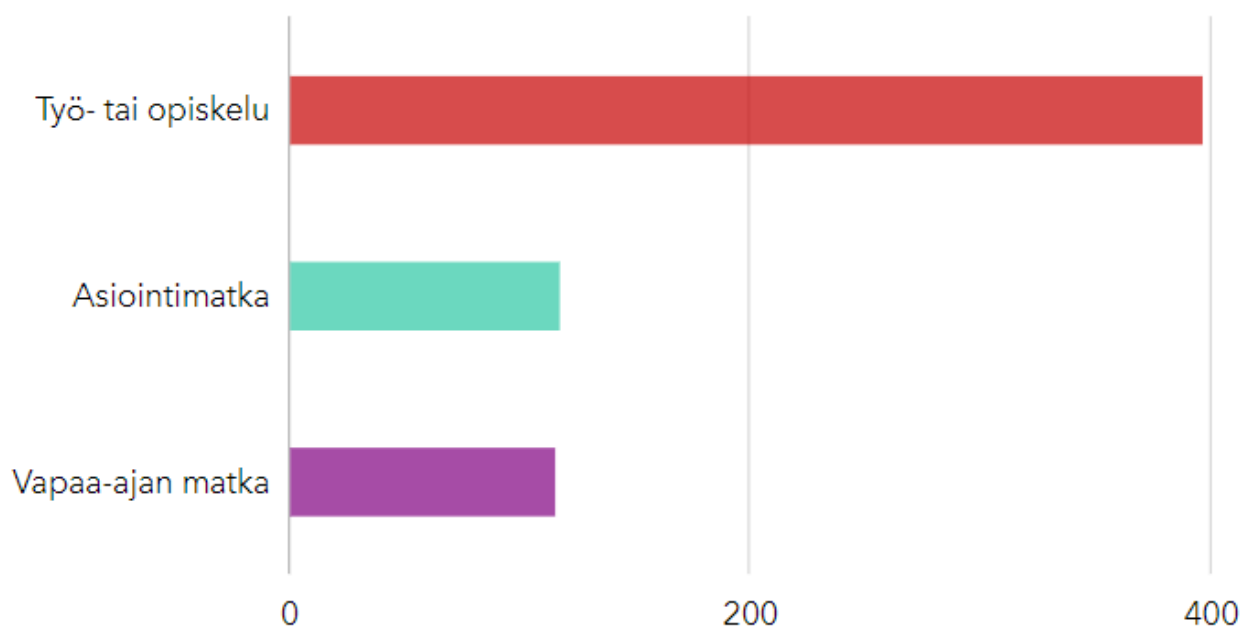
Toinen täsmentävä lisäkysymys aukesi vastaajille, jotka valitsivat aiemmin kysytyn edeltäneen matkan kulkutavaksi vastausvaihtoehdoista junan. Kysymys esitettiin: ”mikäli matkustit junalla, miltä asemalta junamatkasi alkoi?”. Tähän kysymykseen valittiin useimmiten Mäntsälä (81 vastausta), toiseksi eniten vaihtoehto Muu (12), Lahti (8), Tikkurila (7), Kerava (3), Haarajoki (2) sekä Henna (1). Vaihtoehdon Muu valinneet olivat täsmentäneet paikoiksi Helsinki/Pasila (8), Tampere (1), Järvenpää (1), Käpylä (1) ja lentoasema (1).

Kuva 37. Kysymykseen vastanneiden edeltävän junamatkan lähtöasema.



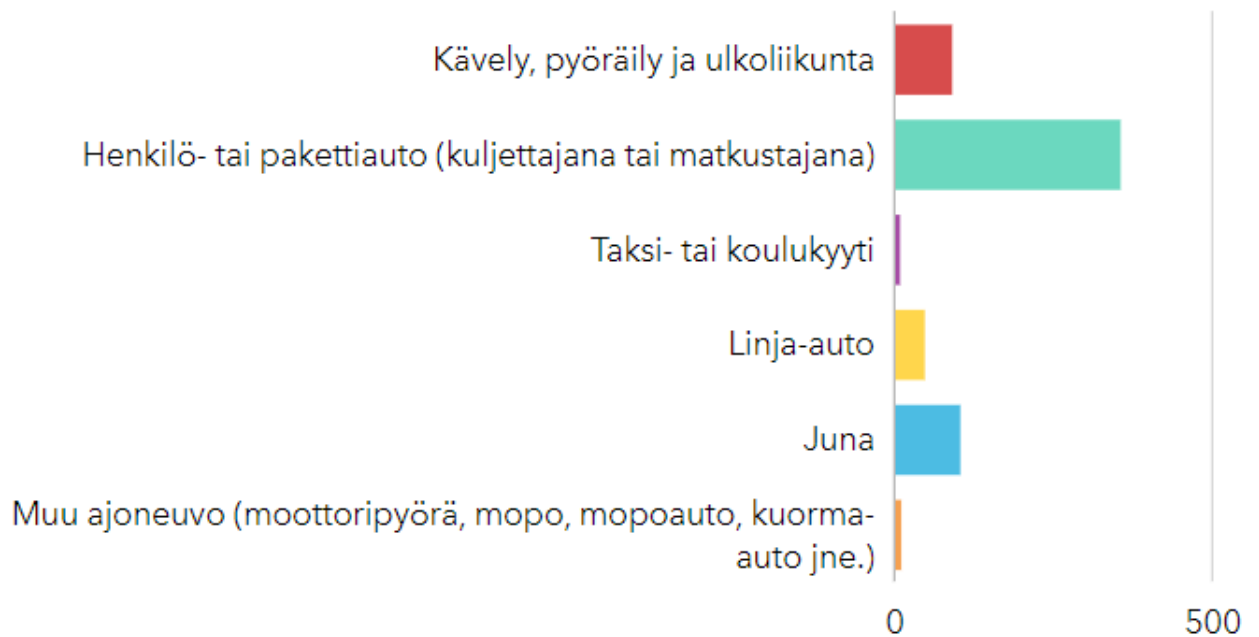
Seuraavaksi kysyttiin vastaushetkeä edeltäneen matkan tarkoitusta ja vaihtoehtoiksi annettiin työ- tai opiskelumatka, asiointimatka sekä vapaa-ajan matka. Äännet jakautuivat vastaajien (628) kesken seuraavasti: työ- tai opiskelumatka 63,1 %, asiointimatka 18,5 % ja vapaa-ajan matka 18,3 %.

Kuva 38. Vastaushetkeä edeltäneen matkan tarkoitus.



Vastaushetkeä seuraavan matkan kulkutapaan vastattiin seuraavan kuvan (37) mukaisesti. Luonnollisesti eniten vastauksia sai jälleen matkustus henkilö- tai pakettiauton kyydissä (354 vastausta) ja muutoinkin kuvaaja näytti lähes identtisesti edellisen kulkutapaan liittyneen vastauspalkkikuvaajan kanssa. Kysymyksenasettelu olisi ehkä vaatinut täsmennystä, koska tavanomaisesti matkustamisen kulkutapa saman päivän aikana pysyy lähtökohtaisesti samana eli matka tehdään menen tullen samalla kulkuvälineellä, mutta kulkutapa voi vaihdella eri päivien kesken.

Kuva 39. Vastaushetken jälkeen todennäköisesti seuraavan matkan kulkutapa



Viimeinen liikkumiskäyttäytymiseen liittynyt kysymys tarkasteli vastaushetken jälkeen seuraavan matkan tarkoitusta. Vastausten jakauma noudatti suurin piirtein aiemmin vastattua edellisen matkan tarkoituksen näkymää, mutta huomiona seikka, että asiointimatkoja oli tässä 32 vastausta enemmän ja vapaa-ajan matkoja 8 enemmän kun taas työ- ja opiskelumatkoja oli vastattu 39 kertaa vähemmän. Tämä muutos saattaa selittyä seikalla, että kysely avattiin ja toteutettiin juuri ennen pääsiäisen pyhiä.

Kuva 40. Vastaushetken jälkeen seuraavan matkan tarkoitus.

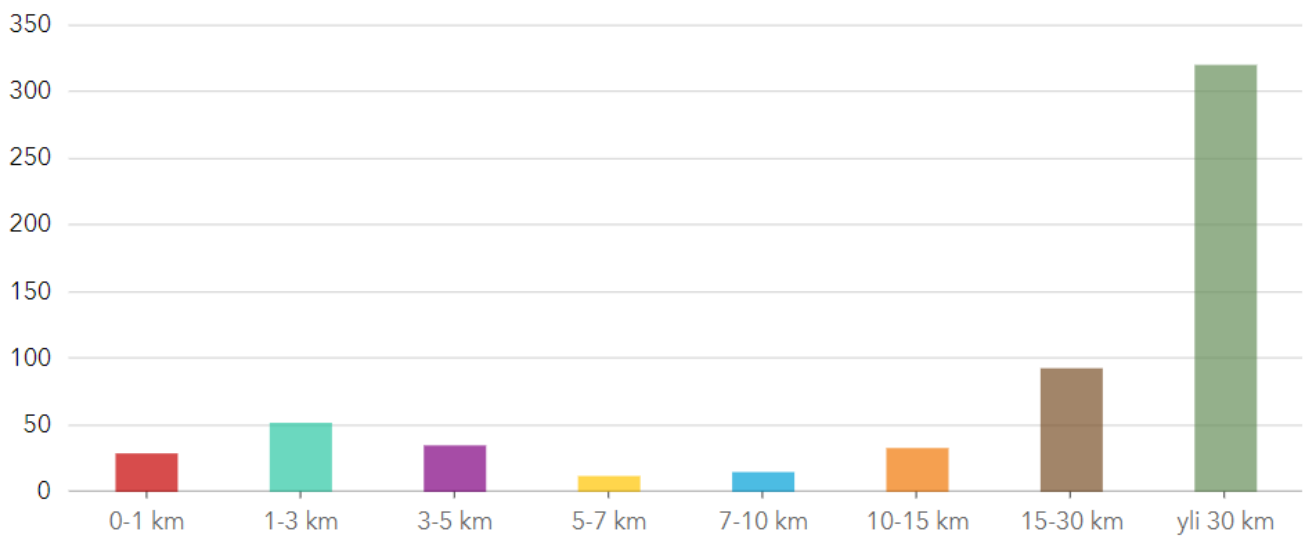
Työ- tai opiskelu	357	55,01 %
Asiointimatka	149	22,96 %
Vapaa-ajan matka	123	18,95 %

Vastattu: 629 Ohitettu: 20

9.3 Arkiliikkumiseen liittyvät tiedot

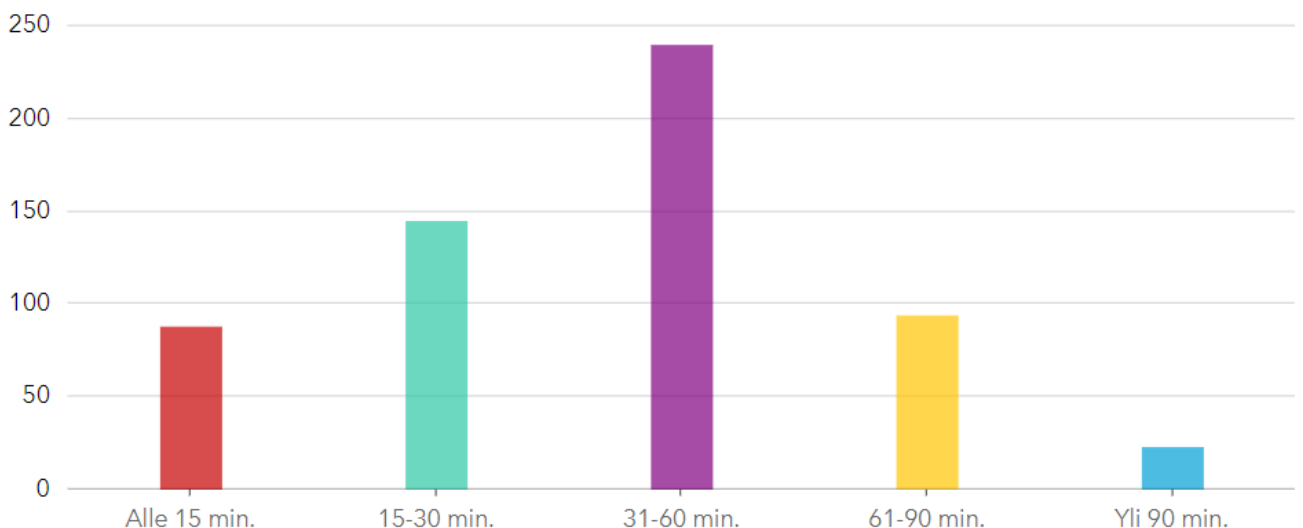
Arkiliikkumiseen liittyvän kysymysoSION aluksi kysyttiin vastaajan yhdensuuntaisen työ- tai opiskelumatkan pituutta. Kysymyksenasettelusta puuttui kokonaan termi asiointimatka ja tämän vuoksi ikäihmisiltä saatiin palautetta, että tähän saatettiin jättää vastaamatta, koska kysymyksessä ei mainittu asiointimatkustamista. Kysymykseen vastasi kuitenkin 590 henkilöä ja selvästi suurimman vastausmäärän sai matkan pituus yli 30 km, jonka oli valinnut 49,6 % vastaajista. Seuraavaksi pisin vaihtoehto 15–30 km valittiin 14,3 % vastauksista. Kolmanneksi eniten eli 8,0 % vastauksissa valittiin vaihtoehto 1–3 km. Loput vaihtoehdot jakautuivat tasaisemmin ja ovat nähtävillä seuraavassa kuvassa. Pyöräilyetäisyytenä voidaan pitää vastausvaihtoehtoja välillä 0–7 km ja joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaalina vastauksensa vaihtoehtojen 7–10 km ja yli 30 km väliltä valinneita.

Kuva 41. Yhdensuuntaisen työ- tai opiskelumatkan pituus (N590).



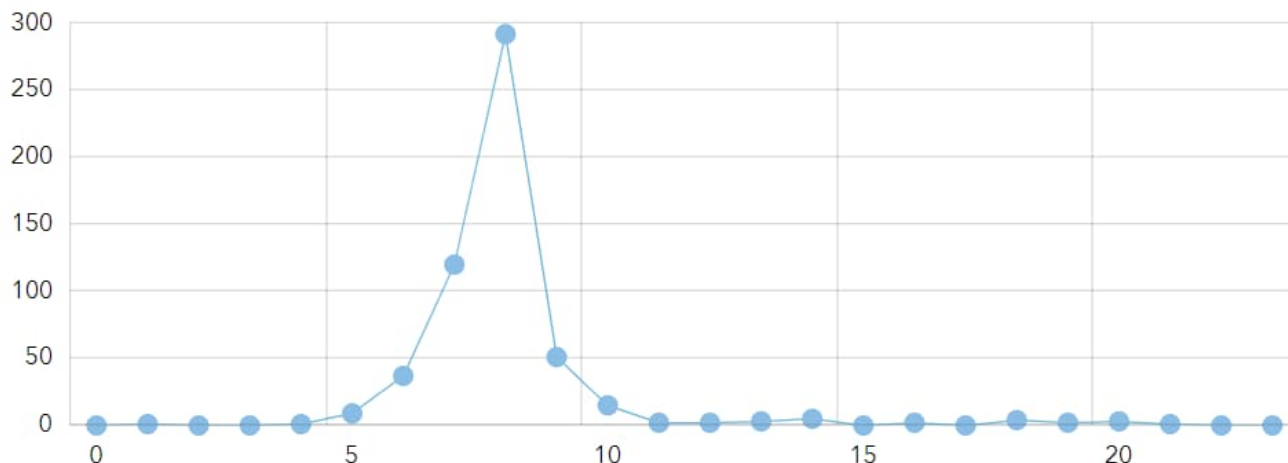
Kysymykseen yhdensuuntaisen työ- tai opiskelumatkan ajallisesta kestosta vastasi 590 henkilöä. Eniten vastauksia keräsi vaihtoehto, jossa matkan kesto oli 31–60 min (37,0 %), toiseksi eniten vastauksia tuli vaihtoehtoon 15–30 min. (22,3 %) ja kolmanneksi eniten 61–90 min. (14,5 %).

Kuva 42. Yhdensuuntaisen työ- tai opiskelumatkan ajallinen pituus (N 590).



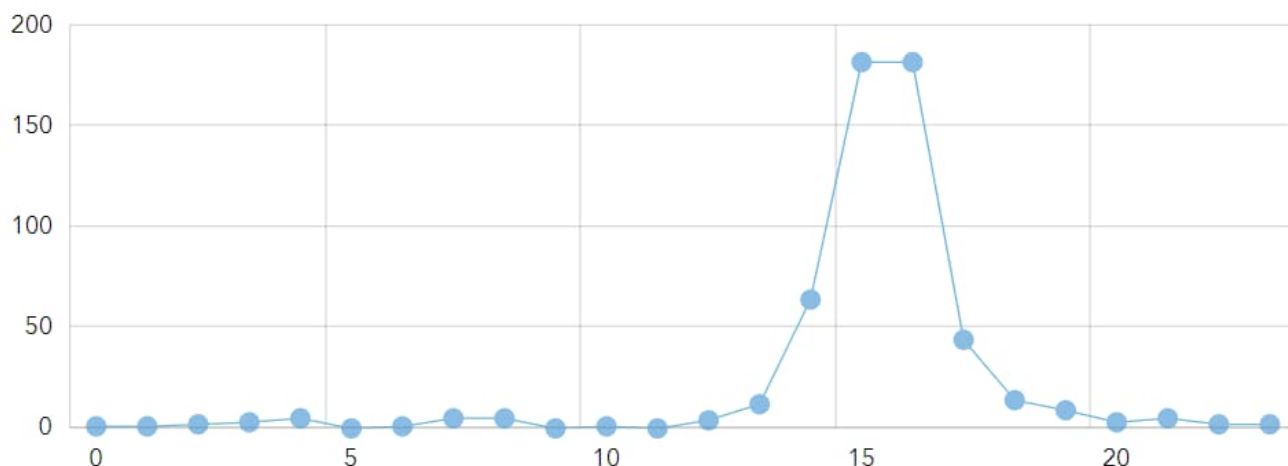
Seuraavaksi kysyttiin tavanomaisen työ- tai opiskelupäivän alkamisen ajankohtaa ilman matka-aikoja. Eniten vastausvaihtoehdoista valittiin ajankohdaksi klo 08–09, toiseksi eniten klo 07–08 ja kolmanneksi eniten klo 09–10. Yhteensä vastauksia tähän saatiin 550 henkilöltä.

Kuva 43. Työ- tai opiskelumatkan alkamisen ajankohta (N 550).



Luonnollisesti vastaajilta kysyttiin myös työ- tai opiskelupäivän loppumisen ajankohtaa ja vastausvaihtoehdoista kaksi eli klo 15–16 sekä klo 16–17 saivat täsmälleen yhtä paljon ääniä. Kolmanneksi suosituin valinta oli klo 14–15 ja heti tämän jälkeen klo 17–18.

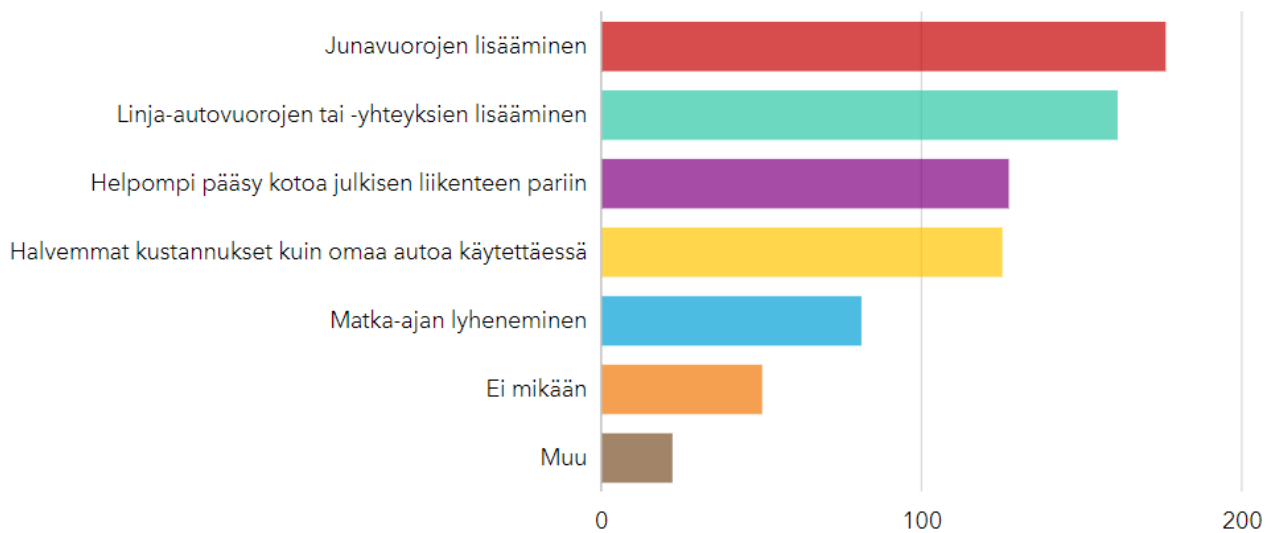
Kuva 44. Työ- tai opiskelupäivän loppumisen ajankohta (N 547).



Vastaajista 51,6 % vastasi, että heillä on auto käytettävissä työ- tai opiskelumatkoihin aina tai lähes aina. Autoa ei ollut käytettävissä 26,8 %:lla vastaajista ja 11,7 % vastasi auton olevan käytettävissä työ- tai opiskelumatkustukseen satunnaisesti (N 594). Polkupyörä oli työ- tai opiskelumatkaan käytettävissä aina tai lähes aina 24,0 %:lla vastaajista ja satunnaisesti 10,8 %:lla vastaajista, mutta 56,2 % ilmoitti polkupyörän olevan poissuljettu vaihtoehto työ- tai opiskelumatkustamisessa (N595). Juna tai linja-auto oli aina tai lähes aina käytettävissä työ- tai opiskelumatkoihin 31,4 %:lla vastaajista ja satunnaisesti 17,0 %:lla vastaajista. Sen sijaan 40,4 % ilmoitti, että juna tai linja-auto ei ollut käytettävissä työ- tai opiskelumatkoihin ja 2,5 % ilmoitti, ettei tiedä onko juna tai linja-autoyhteys saatavilla. Seuraava kysymys oli osoitettu vastaajille, jotka edellä olivat vastanneet, että juna tai linja-auto ei ollut käytettävissä työ- tai opiskelumatkoihin. Tähän kysymyksen, "Voitko ajatella käyttäväsi joukkoliikennettä työ- tai

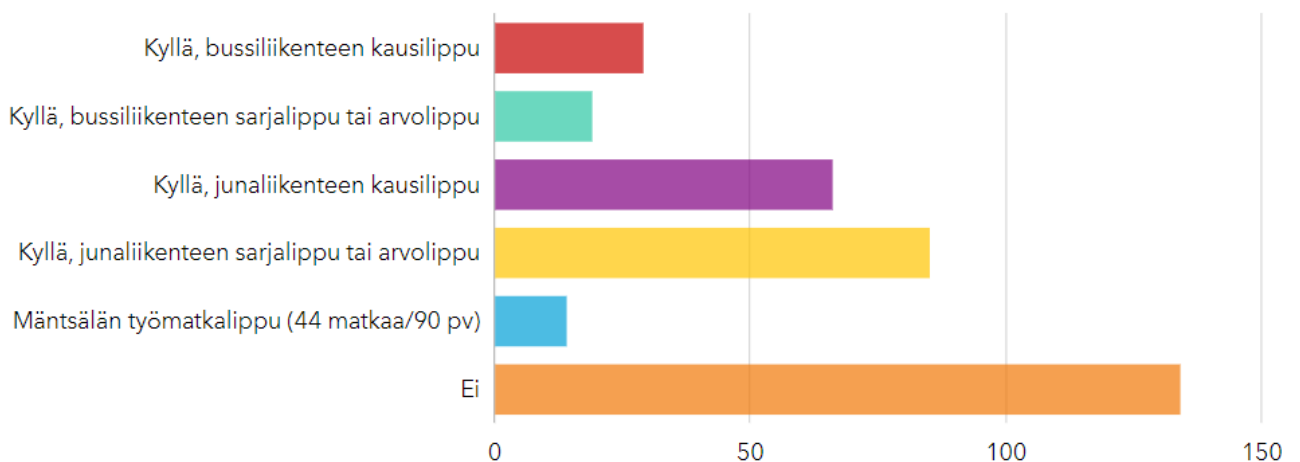
opiskelumatkoillasi?", vastasi 271 henkilöä ja heistä yli puolet eli 57,6 % vastasi tähän "kyllä". Tämän perusteella voisi olettaa Mäntsälän alueella liikkuvan paljon potentiaalisia joukkoliikenteen käyttäjiä, joille nyt ei ole tarjolla sopivia joukkoliikenteen yhteyksiä. Tähän aiheeseen tartuttiin vielä seuraavan kysymyksen asettelussa eli kysymystä jatkettiin: "Mikä saisi sinut käyttämään joukkoliikennettä oman auton sijaan?". Vastaajien (N 343) valitsevat seikat ovat nähtävissä seuraavassa taulukossa. Vastausten osalta huomattava, että vastaajien vastausvaihtoehtojen määrää ei ollut rajoitettu eli vastaaja saattoi valita useampia vastausvaihtoehtoja. Vastausten perusteella eniten toivottiin junavuorojen lisäämistä ja heti seuraavaksi linja-autovuorojen lisäämistä. Lähes yhtä paljon ääniä saivat seuraavaksi suosituimmat "helpompi pääsy kotoa julkisten pariin" ja "autoilua halvemmat kustannukset". Vastaajista 50 henkilöä (14,6 %) vastasi, että mikään ei saa houkutelua heitä joukkoliikenteen käyttäjiksi.

Kuva 45. Mikä saisi vastaajan siirtymään joukkoliikennepalveluiden käyttäjiksi (N 343).



Vastaajien käytössä olevista matkalipuista eniten vastauksia keräsi vaihtoehto junaliikenteen sarja- tai arvolippu (85) ja heti perään junaliikenteen kausilippu (66). Seuraavaksi valittiin bussiliikenteen kausilippu (29) ja tämän jälkeen bussiliikenteen sarja- tai arvolippu (19). Mäntsälän työmatkalippu löytyi 14 vastaajalta.

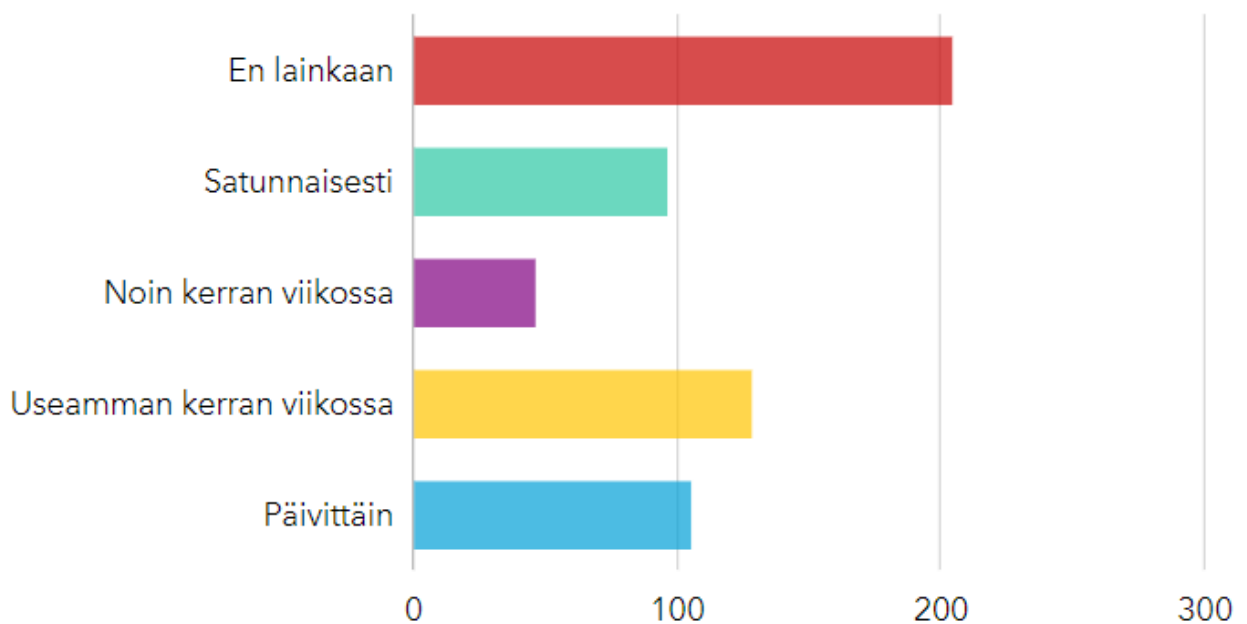
Kuva 46. Vastaajien käytössä olevat joukkoliikenteen matkaliput (N 315).



Vertailtaessa vastaajien kulkutapakäyttämistä talven ja kesän olosuhteiden välillä nousi ainoaksi selvästi erottuvaksi kulkutapamuutokseksi polkupyöräily, joka selvästi nosti osuuttaan kulkutapana kesän olosuhteissa nouden 15 vastauksesta 65 vastaukseen syöden valintoja henkilöautoilulta.

Kyselyssä haluttiin selvittää myös vastaajien etätyökäytäntöjä ja kysymykseen ”Teetkö töitä tai opiskeletko etänä vuonna 2024”, vastattiin seuraavan palkkikuvaajan mukaisesti. Äärimmäiset vaihtoehdot eli ”en lainkaan” sai 204 vastausta (31,4 %) ja ”päivittäin” 105 vastausta (16,2 %). Useamman kerran viikossa etätöitä vastaajista teki 128 henkilöä eli 19,7 %. Etätöitä tekevät täsmensivät etätyöpäiviksi useimmiten perjantain (124), toiseksi maanantain (102) ja kolmanneksi keskiviikon (95). Kuitenkin valtaosa vastaajista (244) valitsi vaihtoehdon ”ei säännöllisiä etäpäiviä, etäpäivät vaihtuvat tilanteen mukaan”.

Kuva 47. Vastaajien etätyökäyttäytyminen vuonna 2024 (N 579).



Viimeinen tämän osion kysymys kuului: ”Voisitko korvata osan henkilöautolla tehdyistä työ-, opiskelu- tai asiointimatkoistasi säännöllisesti muulla kulkutavalla?”. Vaihtoehdoista useimmin valittiin korvaavaksi kulkutavaksi juna 214 vastauksessa ja toiseksi eniten ääniä sai vaihtoehto, joka ei varsinaisesti ollut kulkutapamuutos vaan vaihtoehto matkustamiselle eli ”etätöiden lisääminen”. Tätä etätöiden lisäämistä kannatti 109 vastaajaa. Tosin lähes yhtä paljon ääniä toiseksi tulleen vaihtoehdon kanssa sai linja-auto saaden 108 vastausta. Tämäkin vastausten jakauma osoittaa henkilöautoilijoissa olevan jonkinlainen potentiaali siirtymään joukkoliikenteen käyttäjiksi.

9.4 Tyytyväisyys liikkumisen olosuhteisiin Mäntsälässä

9.4.1 Autoilu

Tarkasteltaessa vastaajien mielipiteitä autoilun olosuhteista Mäntsälässä, olivat vastaajat tyytyväisimpiä vastausvaihtoehtoihin: liikenteen sujuvuus keskustan ulkopuolella (364), matka- aika työ- tai asiointimatkoilla (297), pysäköintijärjestelyt joukkoliikenneasemilla ja muissa kohteissa (283) sekä liikenneturvallisuus (251). Sen sijaan tyytymättömiä oltiin vastausvaihtoehdoista seuraaviin: katujen ja teiden kunto (335), katujen ja teiden kunnossapito talvella (232) sekä liikenteen sujuvuus keskustassa (200).

9.4.2 Junaliikenne

Junaliikenteen osalta vastaajat olivat tyytyväisimpiä junalipun hankinnan helppouteen (380). Tyytyväisiä oltiin myös vastausvaihtoehdoista seuraaviin: junaliikenneyhteyden olemassaolo (368), liikenneturvallisuus (354), matka-aika (333) sekä muu turvallisuuden tunne (325). Tyytymättömiä vastaajat olivat junaliikenteen osalta aikatauluihin ja vuoroväleihin ruuhka-aikoina (391), junavuorojen sopivuuteen (315), aikatauluihin ja vuoroväleihin iltaisin ja viikonloppuisin (301) sekä lippujen hintoihin (275).

9.4.3 Linja-autoliikenne

Mainittakoon, että linja-autoliikenteen osalta vastaajat olivat kaiken kaikkiaan paljon tyytymättömiä kokonaisuudessa tilanteeseen verrattuna esimerkiksi junaliikenteen osalta annettuihin vastauksiin. Jonkin verran tyytyväisiä vastaajien keskuudessa oltiin seikkoihin kuten etäisyys pysäkille (170), muu turvallisuuden tunne (169), liikenneturvallisuus (159) ja esteettömyys pysäkillä ja kulkuneuvossa (105). Kaikki muut vastausvaihtoehdot saivat kuitenkin enemmän tyytymättömyyden kuin tyytyväisyyden ääniä. Tyytymättömiä oltiin linjojen ja reittien sopivuuteen (314), aikatauluihin ja vuoroväleihin ruuhka-aikoina (290) sekä linja-autoliikenneyhteyden olemassaoloon (283), mikä kieli konkreettisesti linja-autoliikennetarjonnan nykytilanteesta, jossa kaikille kuntalaisille avoin joukkoliikennetarjonta koetaan liian vähäiseksi ja riittämättömäksi.

9.4.4 Pyöräily

Tyytyväisimpiä vastaajat olivat pyöräilyväylien määrään (196), pyöräilyn sujuvuuteen (187), pysäköintiin joukkoliikennepysäkeillä (177) sekä pyöräilyn muuhun turvallisuuden tunteeseen (ei siis liikenneturvallisuuteen) (175). Tyytymättömyyttä sen sijaan aiheuttivat reittien kunnossapito talvella (184) ja pyöräilyreittien kunto (157), liikenneturvallisuus (172) sekä yllättäen myös pyöräilyväylien määrä (170), joka oli kärjessä myös tyytyväisyyttä mitattaessa. Voisiko tuloksesta päätellä, että pyöräilyväylien määrän tyytyväisyyteen vaikuttaa vahvasti vastaajan asuinpaikka ja sitä kautta nykyisten pyöräilyväylien saavutettavuus.

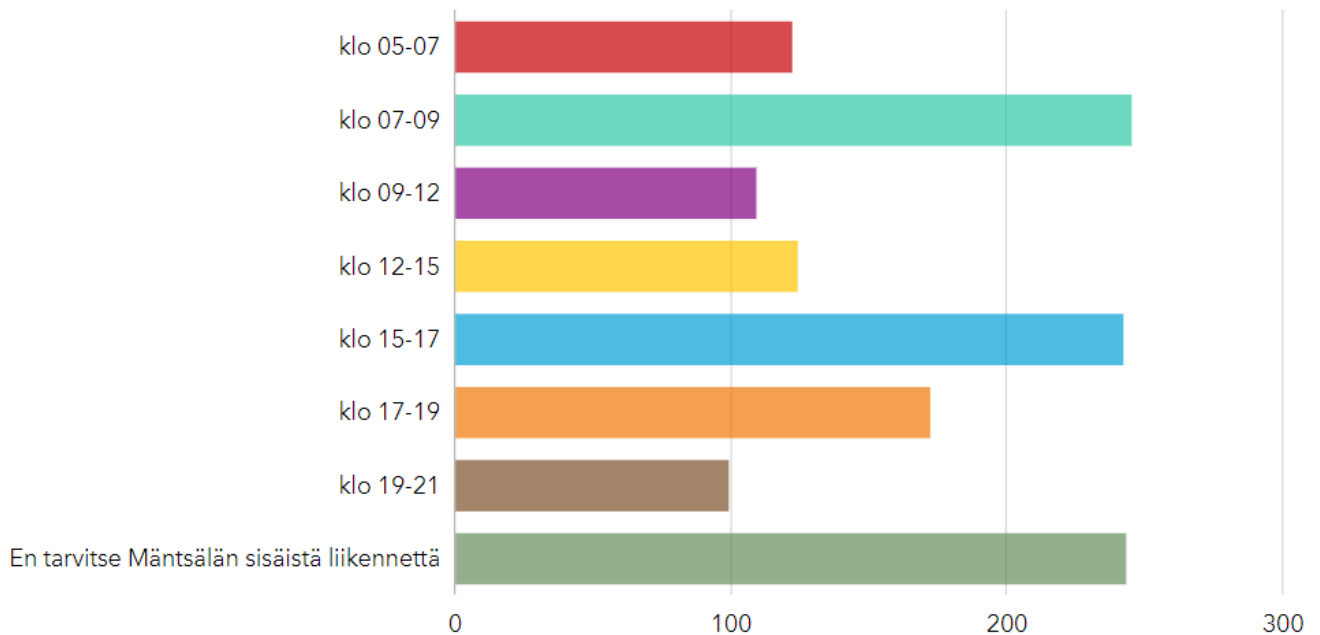
9.4.5 Jalankulku

Vastaajat valitsivat useimmiten tyytyväisyyttä ilmaisevan vastausvaihtoehdon ”jalankulun esteettömyys” kohdalla (344). Muita seikkoja, joihin oltiin tyytyväisiä, olivat ympäristön viihtyisyys ja houkuttelevuus (335), muu turvallisuuden tunne (291) sekä jalankulkureittien kunto (281). Tyytymättömyyttä aiheuttivat vastausvaihtoehtojen mukaan jalankulkureittien kunnossapito talvella (218), riittämättömät levähdyspaikat jalankulkureittien varrella (161) sekä jalankulkuväylien määrä (141).

9.5 Liikennepalveluiden kehittäminen Mäntsälässä

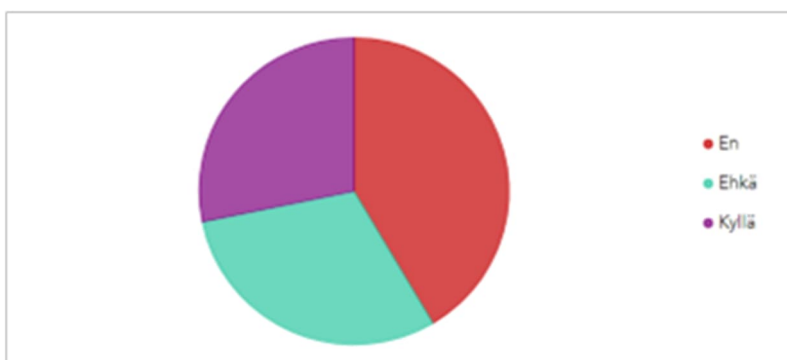
Tässä kyselyn osiossa pyrittiin kartoittamaan vastaajien ajatuksia Mäntsälän sisäisen palveluliikenteen tarpeesta ja siihen liittyvistä yksityiskohdista. Ensimmäinen kysymys keskittyi palvelun tarjonnan aikataulutukseen eli kysymys kuului: ”Mihin aikaan päivästä (arki) sinulla olisi käyttöä Mäntsälän sisäiselle liikenteelle?”. Vastaukset ovat nähtävissä seuraavassa kuvassa, mutta mainittakoon, että vastausten perusteella palveluntarve keskittyy ajankohtiin aamulla ja iltapäivällä, jolloin esimerkiksi koulukuljetuksiin kilpailutetut autot ovat sidottuina koulukyydityksiin. Vastaajista 243 eli 39 % vastasi, ettei tarvitse Mäntsälän sisäistä palveluliikennettä lainkaan.

Kuva 48. Sisäisen palveluliikenteen tarvekartoitus aikataulujen osalta (N 618).



Seuraavassa kysymyksessä kartoitettiin pikavuoropysäkin tarvetta moottoritien yhteyteen eli kysymys kuului: "Jos moottoritiellä olisi pikavuoropysäkki rautatieaseman tuntumassa, käyttäisitkö linja-autoa nykyistä enemmän?" Kaikista vastaajista 39,4 % vastasi "ei", 28,8 % vastasi "ehkä" ja 26,8 % vastasi "kyllä" eli yli puolet vastaajista ovat mahdollisia pikavuoropysäkin hyödyntäjiä, mikäli tällainen pysäkki olisi saatavilla. Vastauksia tarkemmin suodattamalla ilmeni, että vastaajista 35 %, joiden edellinen kulkutapa oli ollut auto, vastasivat kyllä tai ehkä ja vastaajista 13 %, joiden edellinen kulkutapa oli ollut juna tai linja-auto, vastasivat kyllä tai ehkä.

Kuva 49. Linja-autoyhteyksien hyödyntäminen nykyistä enemmän, jos moottoritiellä pikavuoropysäkki (N 617).

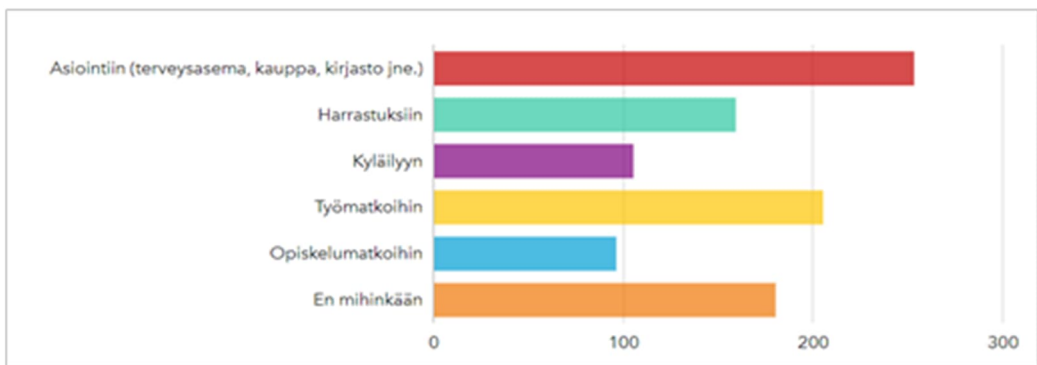


Seuraavassa kysymyksessä tiedusteltiin edelliseen kysymykseen "kyllä" tai "ehkä" vastanneiden mahdollisten linja-automatkojen määränpäättä. Valtaosa eli 191 vastaajaa mainitsi tässä Helsingin tai pääkaupunkiseudun, toiseksi suosituin vastaus oli Lahti, joka sai 88 vastausta ja kolmanneksi eniten vastauksia keräsi paikkakunnista Järvenpää 29 vastauksellaan.

Osion seuraavassa vaiheessa siirryttiin sisäisen palveluliikenteen kartoitukseen ja kysymys oli asetettu muotoon: "Mihin tarkoitukseen käyttäisit Mäntsälän sisäistä palveluliikennettä?". Vastausvaihtoehdoista sai valita useamman

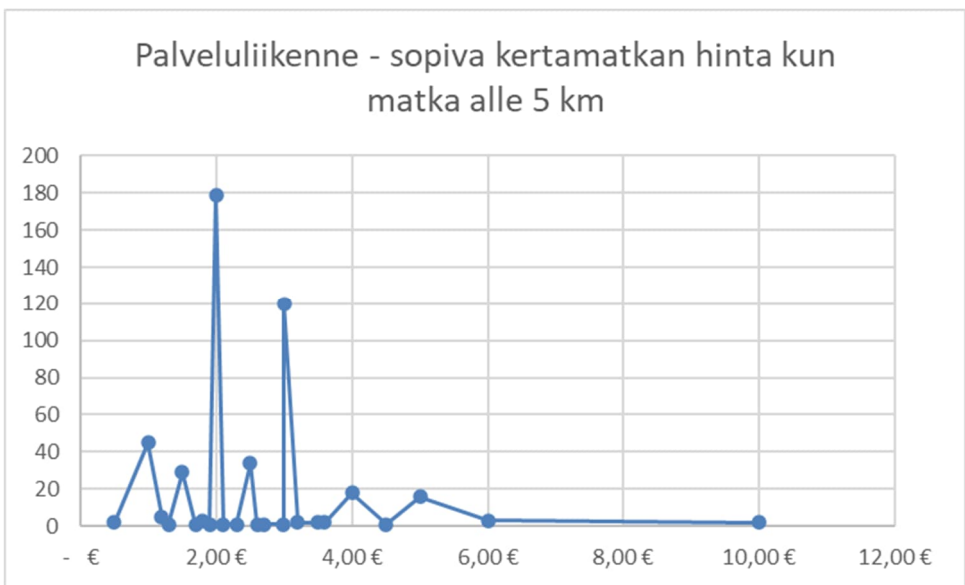
ja vastausten jakauma on esitetty seuraavassa kuvassa. Vastaajista 29,6 % valitsi vaihtoehdon, jonka mukaan tarvetta tällaiselle sisäiselle palveluliikenteelle ei heillä ole. Kuitenkin valtaosa vastaajista näki palvelulle mahdollisia tarpeita etenkin asiointimatkustamisen ja työmatkustamisen osalta. Myös muut vastausvaihtoehdot saivat hyvin ääniä.

Kuva 50. Sisäisen palveluliikenteen mahdollinen käyttötarkoitus (N 609).



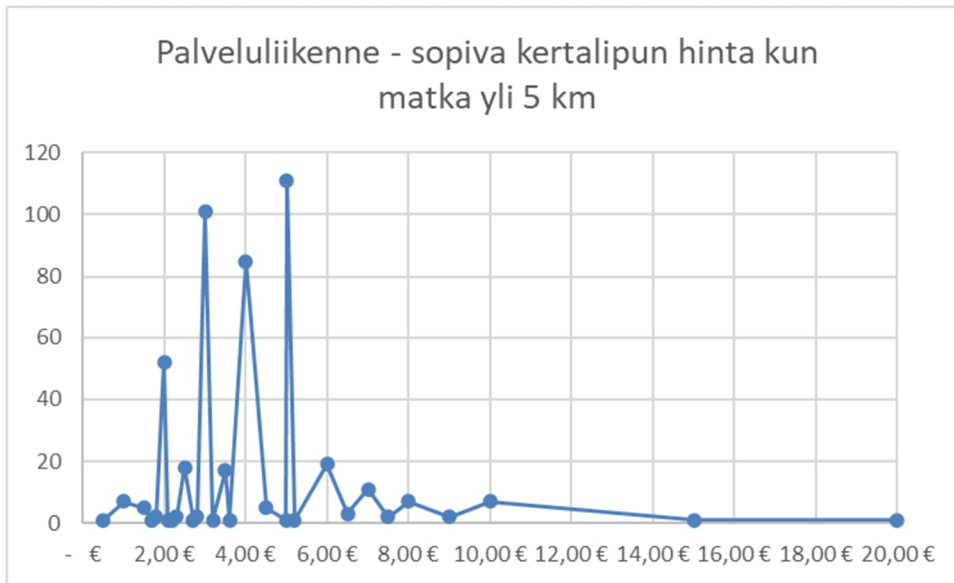
Sisäisen palveluliikenteen matkoille haluttiin myös selvittää matkalipun hintaa, jonka asiakas olisi valmis maksamaan. Ensin kysyttiin: "Mikä olisi mielestäsi sopiva lipun hinta Mäntsälän sisäisessä liikenteessä alle 5 km matkoille?". Tähän vastasi yhteensä 477 vastaajaa ja kertalipun keskiarvohinnaksi alle vastausten perusteella muodostui 2,41 €. Vastausten jakauma on esitetty seuraavassa kuvassa.

Kuva 51. Vastaajien näkemys Mäntsälän sisäisen liikenteen kertalippujen hinnoitteluksi, kun matka alle 5 km (N 478).



Hinnoittelun parissa jatkettiin seuraavankin kysymyksen osalta eli nyt kysymys esitettiin: "Mikä olisi mielestäsi sopiva lipun hinta Mäntsälän sisäisessä liikenteessä yli 5 km matkoille?". Tähän saatiin 477 vastausta, ja näiden esitettyjen kertamatkan lippujen hinnan keskiarvoksi muodostui 4,03 €. Vastausten jakauma esitetään seuraavassa kuvassa.

Kuva 52. Vastaajien näkemys Mäntsälän sisäisen liikenteen kertalippujen hinnoitteluksi, kun matka yli 5 km (N 477).



Osion viimeinen teema liittyi Mäntsälän kuntapyöriin ja niiden käyttöasteeseen. Vastaajista (625) valtaosa eli 570 henkilöä vastasi, ettei ole käyttänyt Mäntsälän kuntapyöriä ja 55 henkilöä vastasi käyttäneensä niitä. Pieni osa vastaajista ei edes tiennyt niiden olemassaolosta, mutta suurin osa vastauksen antaneista oli tyytyväisiä niiden olemassaoloon ylipäänsä, vaikka eivät olisi niitä käyttäneetkään. Kritiikkiä aiheuttivat lähinnä pyörien saatavuus keskustan ulkopuolisilla alueilla sekä pysäkkien ja pyörien määrä. Jonkin verran annettiin palautetta pyörien kunnossapidosta ja tuotiin esille havaittuja ilkevaltatapauksia.

10 Havainnot kyselytutkimusten ulkopuolelta

10.1 Kapulin työpaikka-alue

Mäntsälän kunnan kuntakehitysjohtaja lähestyi Kapulin alueella toimivaa suurta Tokmannin logistiikkakeskusta, josta tiedusteltiin uuden vuonna 2023 avatun varastorakennuksen työntekijöiden työaikatauluja sekä etätökykäytäntöjä, mielipiteitä linja-autopysäkin sijoittamisesta ja toiveita mahdollisille linja-autoyhteyksien aikatauluille. Tokmannin kehitysjohtaja vastasi töitä tehtävän heidän varastollaan kahdessa vuorossa klo 06–14 sekä klo 14–22. Pysäkin sijainnin toivottiin palvelevan molempien varastojen eli Moreenin sekä Isolammintien tarpeita sekä myös toimistolla työskentelevien tarpeita. Kehitysjohtaja mainitsi myös junaliikenteen aikataulut, jotka tulisi ottaa huomioon mahdollisia linja-autoliikenteen aikatauluja suunniteltaessa.

Lisäksi tiedusteluun saatiin kommentteja myös Tokmannin henkilöstö ja vastuullisuus -yksikön johtajalta. Hän toi esille, että linja-autoyhteys juna-asemalta Kapuliin auttaisi myös kauempaa Mäntsälään tulijoita. Samassa yhteydessä hän toi esille toiveen junayhteyksien parantamiseksi siten, että erityisesti aamuisin ja iltaapäivisin tarjontaa olisi enemmän. Sesonkiaikoina työajat varastoilla voivat toteutua myös öisin sekä viikonloppuisin. Mäntsälän toimiston henkilökunnan työvuorot toteutuvat liukumien puitteissa klo 07–09 sekä klo 15–17 välillä.

Kapulilla on Tokmannin lisäksi paljon muitakin yrityksiä ja toimijoita, joita mahdollinen linja-autoyhteys voisi palvella. Tällä hetkellä Kapulissa ei ole varsinaista pysäkkiä, mutta Tokmannin pihasta löytyy ns. virtuaalipysäkki.

10.2 Mäntsälän moottoritien liittymä VT4

Mäntsälän valtatie 4:n moottoriteliittymässä ei ole linja-autopysäkkejä, mikä vaikuttaa suoraan Mäntsälä–Helsinki ja Mäntsälä–Lahti-linja-autoliikenteen pikavuorotarjontaan. Tällä hetkelläkin keväällä 2024 Mäntsälän ohi ajaa kokonaan pysähtymättä yhteensä 13 Lahti–Helsinki arkivuoroa ja 14 Helsinki–Lahti arkivuoroa. Tässä voisi olla yksi potentiaalinen kehitysmahdollisuus lisätä pitkän matkan joukkoliikennetarjontaa infraa kehittämällä. Aiemmin kappaleessa 8.5. tuotiin esille liikennepalvelukyselyssä moottoritien pikavuoropysäkki -kysymykseen vastanneiden mielipide, jonka mukaan peräti 279 vastaaja voisi mahdollisesti hyödyntää rautatieaseman lähelle moottoritien varteen kuviteltua pikavuoropysäkkiä ja sitä kautta saavutettavia linja-autojen pikavuoroyhteyksiä matkustamisessaan Helsingin tai Lahden suuntaan.

10.3 Kuntalaisiltojen liikennepalautteiden koonti

Mäntsälässä järjestettiin 30.11.2023 kuntalaisilta kunnantalolla. Tilaisuudessa kerättiin kuntalaisilta palautetta sekä kehitysehdotuksia liikennepalveluista post-it -lapuille. Liikenteen osalta useammassa palautteessa toivottiin kutsukytyi -palvelua sekä kyliltä keskustaan että rautatieasemalta keskustaan ja muualle kunnan alueella. Lisäksi toivottiin myös parempia yhteyksiä terveystaloihin sekä muihin asiointipalveluihin Hyvinkäälle sekä Järvenpäähän. Junavuorojen tarjontaan eli vuoroväleihin toivottiin tihennyksiä erityisesti aamun ja illan ruuhkavuoroihin, mutta toisaalta myös myöhäisiltan esim. Helsingin kulttuuritapahtumiin.

Muita esille nostettuja asioita olivat linja-autopysäkkien rakentaminen moottoritien varteen, mikä mahdollistaisi mm. nykyisten linja-autoliikenteen pikavuorojen hyödyntämisen Mäntsälästä lentokentälle. Kimpakyytijärjestelmän luominen, kaupunkipyörätarjonnan laajentaminen ja pyörätien rakentaminen Kapulin alueelle löytyivät niin ikään palautelapuilla. Myös liikennepalveluiden saavutettavuus nostettiin usein kehityskohteeksi. Erityisesti liikenteen tarjonnasta tiedottaminen sekä lippujen ostamiseen liittyvät seikat olivat niitä asioita, jotka eivät tällä hetkellä palvele kuntalaisia parhaalla mahdollisella tavalla.

Toinen tilaisuus kuntalaisille järjestettiin hieman aiemmin 2.11.2023 Nummisilla. Tässä tilaisuudessa esille nousseet liikennepalveluihin liittyvät seikat olivat pitkälti samoja ja linjassa kunnantalon tilaisuuden antiin. Lisäyksiä edellisiin olivat toive HSL-jäsenyyden selvittämisestä, naapuri/kyytiapu -järjestelmän luominen, sähköpyörätarjonnan järjestäminen sekä ilmainen joukkoliikenne.

11 Mäntsälän liikennepalveluiden kilpailuttaminen 2024

11.1 Kilpailutuksen aikataulu

Nykyiset kunnan henkilökuljetusten liikennöintisopimukset optioineen päättyvät lukuvuoden 2024–2025 lopussa eli kesäkuussa 2025. Vuoden 2025 aikana alkava liikennöinti tulee kilpailuttaa hyvissä ajoin vuoden 2024 puolella, jotta kilpailutukseen osallistuvat palveluntuottajat ehtivät kartoittaa resurssinsa ja laskea tarjouksensa riittävällä tarkkuudella. Palveluntuottajille on syytä varata aikaa etenkin kalustohankinnoille, sillä vaatimukset täyttävä kalustoinvestointi saatetaan ja saadaan oikeuskäytäntöjenkin mukaan tehdä tarvittaessa vasta siinä vaiheessa, kun hankintapäätös ja sopimus ovat allekirjoitettuja ja virallisia.

Huhtikuussa pidetyn markkinavuoropuhelun yhteydessä tuli palveluntarjoajilta toive, että tilaaja eli Mäntsälän kunta järjestäisi vielä toisen markkinavuoropuhelun kaltaisen tapaamisen tai tapaamisia, jossa tilaajalla olisi esittää konkreettinen tarjouspyyntöluonnos, jolloin myös markkinavuoropuheluun osallistuvien palveluntarjoajien olisi helpompi kommentoida tarjoukseen ja sopimukseen liittyviä yksityiskohtia ja nostaa esille omia näkemyksiään tai kokemuksia ao. seikoista. Tähän tarpeeseen pyrittiin ensisijaisesti vastamaan avaamalla liikenteenharjoittajille

erillinen edelliseen sopimus pohjaan perustuva kyselylomake, johon pääsi antamaan kommentteja anonyymisti.

11.2 Kilpailutettava liikenne

Kunnan nykyiset henkilökuljetuksiin liittyvät liikennöintisopimukset on toteutettu kohteittain eli jaettu koulukuljetusalueisiin (11 aluetta) sekä kunnan erillisiin ostovuoroihin (2 reittiä), joiden reititykset ja aikataulut palvelevat myös kouluille (esim. Ehnroosin koulu, Mäntsälän lukio, Riihenmäen koulu sekä Hepolan koulu) matkustavia.

Lukukaudella 2023–2024 koulukuljetusten piirissä oli Mäntsälän kunnassa yht. 620 oppilasta. Viimeisimpien laskettujen ennusteiden mukaan Mäntsälän kunnan oppilasmäärät laskisivat seuraavan neljän vuoden aikana noin 18 % ja tämän tiedon valossa olisi hyvä rakentaa myös koulukuljetusten kilpailutus ja kuljetussopimukset siten, että sopimus mahdollistaa ja huomioi mahdolliset muutokset reiteissä, kuljetusoppilaiden määrässä ja sitä kautta kuljetustarpeissa. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi tilannetta, jossa jonkin koulun tai reitin koulukuljetustarve loppuisi kesken sopimuskauden, varmistettaisiin se, että tilaaja ei joudu maksamaan palvelusta, jolle ei enää ole tarvetta.

Tämän hetken tietojen perusteella tulee kilpailutuksessa huomioida kuitenkin edelleen 11 koulun ja alueen koulukuljetustarpeet. Se, avataanko näistä koululaisreiteistä edelleen vuoroja kaikille kuntalaisille avoimiksi, tulee ratkaista ennen tarjouspyynnön julkaisua, sillä tällä on merkitystä mm. kyseisten reittien ja vuorojen kalusto- ja lippujärjestelmävaatimuksille sekä taloudenhallinnan osalta mm. laskentatunnisteiden määrittämiselle siten, että joukkoliikennepalvelut ovat erotettavissa tai jyvitetävissä kustannusten osalta valtionapuhakemuksiin.

11.2.1 Mäntsälän kunnan koulukuljetussääntö

Mäntsälän kunnan tulee jatkossakin tarjota koululaisille maksuttomia kuljetuksia kunnan alueella oppilaan väestörekisterin osoittamasta kotiosoitteesta lähikouluun tai erityisen tuen päätöksellä muuhun kuin lähikouluun silloin kun koulukuljetuksen ehdot täyttyvät. Mäntsälän koulukuljetussääntöön onkin kirjattu perusopetuslaista (2003), että esiopetusta, perusopetusta ja lisäopetusta saavalla oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen silloin, kun koulumatka on viittä kilometriä pidempi tai matka muodostuu oppilaalle liian vaikeaksi, rasittavaksi tai vaaralliseksi. Maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona on oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävä riittävä avustus. (Perusopetuslaki 2003, 32 §.)

Mäntsälän kunta järjestää perusopetuslain tarkoittaman maksuttoman koulukuljetuksen

- esiopetusoppilaalle, joiden koulumatka on lyhyintä käyttökelpoista reittiä pitkin yli 2 km
- 1.–2.-luokan oppilaille, joiden koulumatka on lyhintä käyttökelpoista reittiä pitkin yli 3 kilometriä,
- 3. luokan oppilaille, joiden koulumatka on yli 4 kilometriä,
- sitä vanhemmille peruskoululaisille, joiden koulumatka on yli 5 kilometriä,
- vaarallisiksi katsotuille koulumatkoille sekä asiantuntijalausannon perusteella oppilaalle liian raskaiksi katsotuille koulumatkoille

Kuljetusoppilaan liityntämatkan omavastuukävelymatka kuljetusreitille yhteen suuntaan on enintään:

- esiopetusoppilaalla 1,0 km
- 1–3 lk. oppilaalla 2,0 km
- 4–6 lk. 3,0 km
- 7–9 lk. 5,0 km

Lisäksi koulukuljetussäännöissä mainitaan oppilaan odotusajoista seuraavaa: Kuljetukseen ja odotukseen kuluva aika ei saa alle 13-vuotiaalla oppilaalla ylittää 2,5 tuntia päivässä. Jos oppilas on lukuvuoden alkaessa täyttänyt 13 vuotta, saa koulumatka kestää enintään kolme tuntia päivässä. (Perusopetuslaki 2010, 32 §).

Kuljetusten osalta on hyvä huomioida, että jos oppilas otetaan muuhun kuin kunnan osoittamaan lähikouluun, oppilaaksi ottamisen edellytykseksi voidaan asettaa, että huoltaja vastaa oppilaan kuljettamisesta tai saattamisesta aiheutuvista kustannuksista. Kuljetusta odottavalle oppilaalle on järjestettävä mahdollisuus ohjattuun toimintaan. Perusopetuslain mukaan on myös mahdollista, että oppilaan voidaan odottaa kulkevan osan koulumatkastaan itse. (Perusopetuslaki 2011, 32 §.)

11.3 Kilpailutuksessa muut huomioitavat seikat

Tulevassa henkilökuljetusten kilpailutuksessa huomioitavia seikkoja ovat ainakin kuljetuskaluston vähimmäisvaatimukset puhtaan ajoneuvon direktiivin edellytykset huomioiden (esim. linja-autot päästöluokitus Euro5, henkilöautot päästöluokitus Euro6 ja päästöjen enimmäismäärät ajoneuvoluokittain). Pisteytys kannattanee asettaa siten, että vähimmäisvaatimukset ylittävällä kalustolla saa enemmän pisteitä, koska ympäristöystävällisemmät ratkaisut tukevat Kestävä ja turvallinen Mäntsälä 2035 – suunnitelman tavoitteita ja kunnan strategiaa. Myös kaluston esteettömyysvaatimukset tulee eritellä tarjouspyyntöön. Aiemmin mainitun kuljetusten hankintaoppaan (KICEVE, 2024) mukaan kalustovaatimusten, aikataulujen noudattamisen ja muiden havaittujen ongelmien osalta tulee asiat selkeästi yksilöiden sanktioida erikseen hankintasopimukseen. Myös mahdollisten ongelmien selvittämisestä syntyneiden viiveiden tai kustannusten kuten oikeuskäsittelykulujen sanktiointi olisi hyvä huomioida sekä erityisesti mahdollinen sopimuksen irtisanominen tilanteessa, jossa palveluntarjoaja on laiminlyönyt velvoitteitaan. Sopimukseen on hyvä vaatia liitteeksi kalustoluetteloa. Lisäksi palveluntuottajilta tulisi edellyttää omavalvontaa sekä raportointivalmiuksia. Tämä asia nousi esille myös Mäntsälän järjestämän markkinavuoropuhelun yhteydessä. Tarjouspyynnössä kannattaa panostaa kalustovaatimusten määrittelyyn ja tarkkoihin erittelyihin. Kuten jo aiemmin mainittua sekaannusten välttämiseksi hankinnassa kannattaa tarjouspyyntöä laadittaessa viitata suoraan lain ja EU:n direktiivin määritelmiin.

Tarjousten hinnoitteluun liittyen on suositeltavaa tarjouspyynnössä ilmoittaa hinnoittelussa käytettävä indeksi (esim. Linja-autoliikenteen kustannusindeksi > Tilausliikenne > kokonaisindeksi, 2020 = 100) ja ajankohta, johon tarjoushinnoittelu sidotaan. Näin ollen sopimukseen mahdollisesti kirjattava sopimushinnan tarkistus voidaan sitoa selkeään laskennalliseen määreeseen ja laskea mahdollinen hinnanmuutos perustellusti ja tasapuolisesti kaikkien sopimuskumppaneiden kesken.

Kuten jo aiemmin mainittua, on koululaisten ja oppilaiden kuljetuksiin liittyen tärkeää huomioida tulevan uuden liikennöintisopimuskauden aikana mahdollisesti tapahtuvat muutokset niin palveluverkossa (reitit ja koulualueet), oppilaiden ja kuljetusoppilaiden määrissä, kuljetusehdoissa (valtakunnallinen lainsäädäntö sekä kunnan sisäiset kuljetussäännöt) kuin esimerkiksi erityisoppilaiden määrissä.

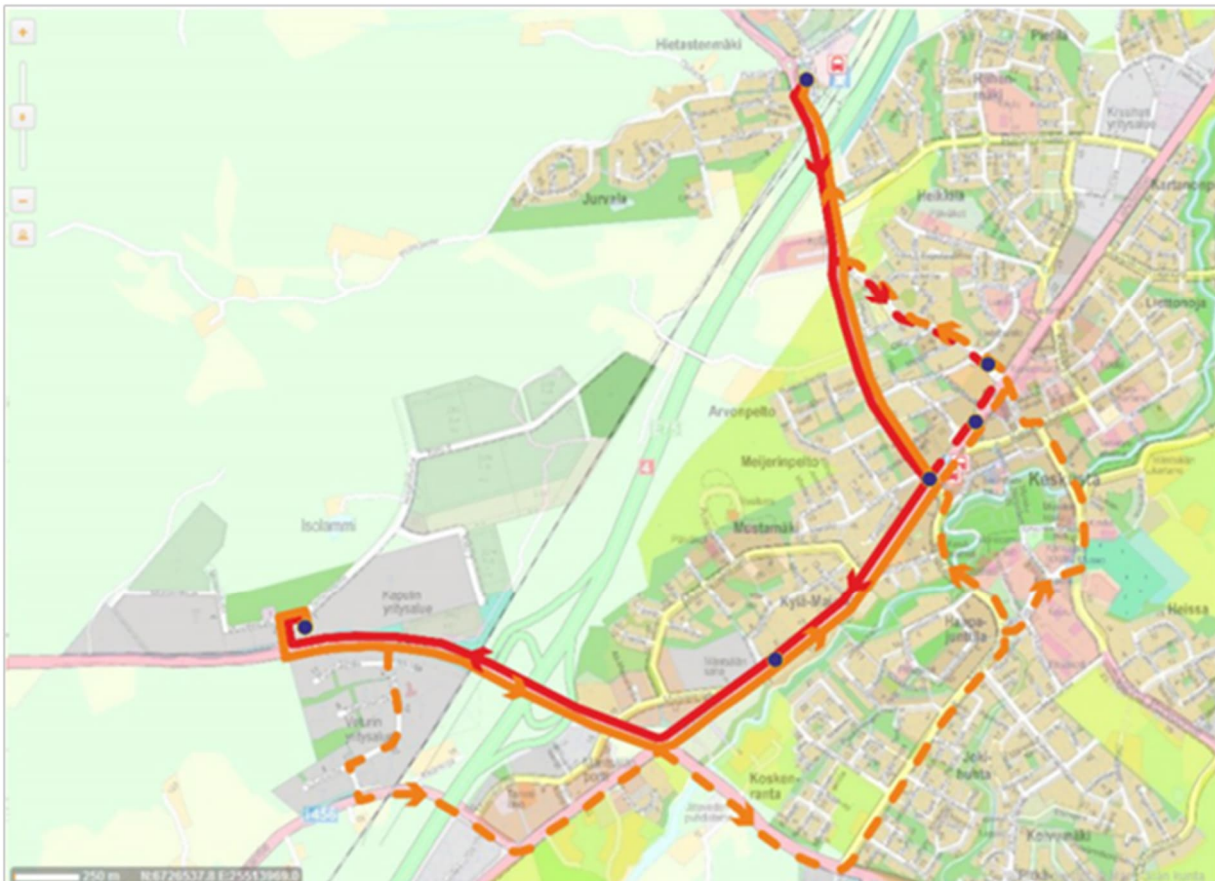
11.4 Palvelulinjan kilpailuttaminen

Mikäli kunta haluaa lähteä etsimään keinoja vastata kuntalaispalautteissa esiin nousseisiin joukkoliikennetarpeisiin, tulee kilpailutuksessa pyytää tarjouta myös palvelulinjalle (ennalta reititetty ja aikataulutettu linja) ja/tai kutsukyytipalvelulle (asiakkaan kutsuun perustuva ovelta-ovelle tai pysäkiltä pysäkillä palveleva linja). Mikäli halutaan palvelulinjan palvelevan esim. työssäkäyviä matkustajia kuten junalla kunnasta/kuntaan pendelöiviä matkustajia, lienee selvää, että suoraa synergiahyötyä ei saavuteta yhdistämällä palvelulinjan ajoja koulukuljetuksiin, joiden liikennöinti painottuu aamun- ja iltapäivän ruuhka-aikoihin samoin kuin työmatkaliikennekin.

Edellisen Mäntsälän liikennepalveluselvityksen (2018) yhteydessä jo pohdittiin mahdollisen palvelulinjan tarvetta ja hahmoteltiin palvelulinjan reititystä. Jo silloin nostettiin esille tarve Rautatieasema - Keskusta – Kapuli väliselle linjalle, joka palvelisi etenkin työmatkaliikkuja. Tämän hetken tietojen valossa tämä palvelulinja palvelisi myös

Keudalle (Lukkarinpolku) rautatieasemalta pyrkiviä opiskelijoita, joiden määrä on kasvanut merkittävästi Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyssodan alkamisen (v. 2022) jälkeen. Tämän tiedon perusteella suositeltavin reitti palvelulinjalle on kuvattu alla olevassa kuvassa äärimmäisenä oikealla olevalla oranssilla katkoviivalla. Palvelulinja tulisi aikatauluttaa reitilleen siten, että se palvelee parhaalla mahdollisella tavalla Kapulin alueelle, Mäntsälän keskustaan sekä Keudalle pendelöiviä asiakkaita. Samalla linja tarjoaisi keskustan alueelta yhteyden rautatieasemalle asiakkaille, jotka jatkavat matkaansa muille paikkakunnille junayhteyksillä tai vastaavasti tulevat junalla Mäntsälään ja pyrkivät keskustan alueelle.

Kuva 53. Vakioreittiehdotelma Mäntsälän sisäiselle palveluliikenteelle rautatieasema-keskusta-Kapuli. (Mäntsälän Liikennepalveluselvitys 2018).



Traficom on myöntänyt vuosittain tukea erilaisiin liikkumisen ohjauksen hankkeisiin ja myös kutsukyytipalveluiden pilottihankkeet ovat viime vuosina saaneet valtiontukea. Vuonna 2023 tukea sai mm. Riihimäen kaupungin vetämä hanke "Matkaketjujen edistäminen ja kutsuliikenteen mahdollisuudet", jossa mukana olivat myös Pietarsaari, Uusikaupunki ja Akaa. Hankkeen tavoitteena oli integroida kutsuliikenne paremmin osaksi nykyistä joukkoliikennettä palvelemaan kestäviä matkaketjuja ja edistämään niihin liittyvää viestintää sekä markkinointia. Samalla tavoiteltiin myös kutsuliikenne -yhteistyön ja asiantuntijuuden lisäämistä. Valtiontuki hankkeelle oli 121 944 euroa (Traficom 2024).

Kutsukyytikokeiluja ja -palveluja Suomessa ovat olleet ainakin R-kyyti Riihimäellä, "Akaakyyti" Akaalla, "Kyläkyyti" Porvoossa, "Vippari" Pietarsaareissa, "Ukikyyti" Uudessakaupungissa sekä "Ingåket/Inkyyti" Inkoossa. Näistä Riihimäki, Pietarsaari, Inko, Akaa ja Porvoo tarjoavat edelleen vuoden 2024 alussa kutsukyytipalveluita kuntalaisilleen. Akaan kaupungin verkkosivuston mukaan Akaassa tosin toteutettiin muutos palvelun rakenteeseen siten, että 2.1.2024 alkaen "Akaakyyti"-autot noudattavat ennalta määrättyjä reittejä, mutta voivat joustavasti poiketa niiltä hakemaan asiakkaan sopivan matkan päästä. Yhtenä päivänä viikossa "Akaakyyti"-auto ajaa reitittömästi asiakkaiden tarpeiden mukaisesti. Syksystä 2024 lähtien Akaakyyti -palvelun kustannukset kunnalle

muodostuvat kolmesta kutsukyyteihin sidotusta autosta, jotka palvelevat neljä tuntia päivässä arkisin noin klo 9–13. Yhden auton autopäivähinta on 74,5 e ja lisäksi liikennöitsijälle maksetaan 0,38 e/km ja 29,95 e/pv toteutuneiden ajojen perusteella. Aikuinen matkustaja maksaa matkastaan kertalipun hinnan kaksi euroa (2 e) ja nuori eli 16–25-vuotias yhden euron (1 e). Alle 16 -vuotiaat matkustavat ilmaiseksi. (Akaa.fi, 2024).

Tämä Akaan esimerkki on toki vain yksi vaihtoehtoinen toteuttamismalli kutsukyytipalvelun järjestämiseksi. Palveluliikenteen toteuttamismalleja, hinnoittelumalleja ja rahoitusmalleja lienee jo useita erilaisia ja Mäntsälän tulee näistä löytää kuntalaisilleen paras ja kuntatalouden resursseihin soveltuva kustannustehokas toteuttamismalli.

Mäntsälän kunta voi hakea ELY-keskukselta eri hakemuksella avustusta liikenteen suunnittelu- ja kehittämishankkeisiin, mm. palvelulinjan tai kutsujoukkoliikenteen käynnistykseen, jotka voivat olla pitkäkestoisempia. Kokeiltu palveluliikenne, mikäli jää pysyväksi, korvataan palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen alla kahden vuoden kokeilun jälkeen. Avustuksiin sovelletaan valtionavustuslakia (688/2001), lakia liikenteen palveluista (320/2017) ja valtioneuvoston asetusta liikenteen palvelujen valtionavustuksista (509/2018). Avustuksen saamisen ehtoja ovat: 1) käyttötarkoituksen yhteiskunnallinen hyväksyttävyys ja yleishyödyllisyys 2) tarpeellisuus hankkeen tai toiminnan laatuun ja laajuuteen nähden 3) tarpeellisuus hakijan saamiin muihin julkisiin tukiin nähden 4) avustuksella ei saa olla kilpailua ja markkinoiden toimintaa vääristäviä vaikutuksia. Tukea harkittaessa otetaan huomioon kehittämishankkeessa sen vaikuttavuus, laajuus, innovatiivisuus ja taloudellisuus sekä toiminnan kohderyhmä. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2019).

12 Johtopäätökset

Kuten jo tämän työn johdannossa kirjoitettiin, on maailma ja sitä myötä myös liikenteen toimintaympäristö muuttunut merkittävästi lyhyessä ajassa. Esimerkiksi liikennekäyttäytymistä tai väestön asettumista on entistä vaikeampaa ennustaa. Korona jätti jälkensä mm. muuttuneina työkäytänteinä eli etätyöskentely on lisääntynyt ja tarve työmatkapendelöinnille vähentynyt, mistä kertoo esimerkiksi aiemmin työssä esitetyt Mäntsälän junamatkustustilastot. Etätyömahdollisuuksien laajentuminen on todennäköisesti vaikuttanut myös ihmisten asuinpaikkakunnan ja asuinalueen valintaan siinä mielessä, että kun työ ei enää yhtä usein vaadi matkustamista työantajan toimipisteeseen, voi asuntoa etsiä useammin myös kauempaa keskustataajamien ulkopuolelta. Lapsiperheiden osalta toki myös kouluverkko ja lasten koulu- tai opiskelumatkat määrittävät asuinpaikan valintaa.

Ympäristötietoisuus on lisääntynyt ja kunnilla, Mäntsälälläkin, on ympäristötavoitteita kuten Hinku-verkoston asettama, kuntakonsernin strateginen tavoite eli hiilineutraalius vuoteen 2035 mennessä. Muistetaan myös seikka, että julkisten liikennepalveluhankintojen ajoneuvojen puhtaammista käyttövoimista säädetään jo laissa. Ihmisten tarve liikkua kuitenkin varmasti on ja pysyy, liikkumisen tapa ja tarve toki voivat vaihdella nopeastikin kuten viime vuodet ovat osoittaneet. Autojen yhteiskäyttöpalvelut, työmatkojen ”kimppakyyti”-sovellukset, työnantajien tarjoama verovapaa työsuhdepyöräetu ja tässäkin työssä esille nostettu kutsukyytipalvelu ovat esimerkkejä toimenpiteistä ja valinnoista, joilla pyritään vähentämään liikenteen haitallisia päästöjä. Samalla kuitenkin on tarkoitus palvella ihmisen tarvetta liikkua eli kaiken perusta Mäntsälässäkin on ihmisten liikkumisen tarve eli kysyntä liikennepalvelulle.

Väestöennusteiden perusteella nykyinen Suomen positiivinen nettomuuttovoitto ei riitä kattamaan vähentyneen syntyvyyden aiheuttamaa väestön vähenemää, ja tämä näkyy jo lähitulevaisuudessa mm. vähentyneinä oppilasmäärinä. Mitä tämä sitten tarkoittaa esimerkiksi koulukuljetustarpeille eli voiko käydä niin, että vähentyneiden oppilasmäärien myötä opetusta keskitetään tiettyihin oppilaitoksiin ja koulukuljetustarpeet jopa lisääntyvät. Nämä seikat kaikki yhdessä jatkuvasti muokkaavat Mäntsälässäkin liikennepalveluiden ja -tarjonnan tavoitteita sekä tarpeita eli luovat pohjan ja tarveperustan kunnan kuljetuspalveluhankinnoille ja niiden vaatimusmäärittelylle. Jatkossa liikennöintisolujen sopimuskausien ja optioiden kesto on ja sekä sopimusten joustavuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota edellä mainittujen seikkojen valossa.

Koulukuljetukset tulee lakisääteisesti järjestää koulukuljetusehtojen ja – tarpeiden mukaisesti, mutta kunnan sisäisen palvelulinjan tai kutsukyytipalvelun tulee perustua tarpeeseen. Tämän opinnäytetyön yhteydessä tehdyn kyselytutkimuksen perusteella tällainen tarve sisäiselle palveluliikenteelle näyttäisi olevan. Liikennepalvelukyselyyn vastanneet olisivat valmiita maksamaan palvelulinjalla tehdystä kertamatkastaan 2,4–4,0 e riippuen matkan pituudesta. Palvelulinjan tai kutsukyytipalvelun suunnittelu reitteineen, aikatauluineen ja hinnoitteluneen sekä palvelun pilotointi lienee seuraava askel kuntalaisten tarpeeseen vastaamisessa. Se mitä seikkoja kunnan päättäjät etenkin kuntakehityslautakunnassa tulevan ja sitä seuraavien budjettikehyksen tarkasteluiden ja päätöksenteon yhteydessä painottavat, lopulta ratkaisee palvelulinjan kohtalon lähitulevaisuudessa. Mikäli liikkumisen ohjauksen hankkeille budjetoidaan valtion julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen -sektorille edelleen määrärahoja vuoden 2025 talousarviossa, on Mäntsälän kunnalla mahdollisuus hakea jo seuraavan henkilöliikennepilottituksen yhteydessä toteutettavaan kutsukyytipilottiin ja sen kustannuksiin valtiontukea.

Samassa yhteydessä kuntakehityslautakunnan tulevassa budjettikehyksen laatimisessa tulee tarkastella aiemmin työssä esitettyjen ELY-vetoisten liikennöintisopimusten jatkoa ja niihin liittyviä muutostarpeita ja kustannusten nousupaineita. Kunnan taloudelliset resurssit lopulta määrittävät liikennepalveluiden kokonaisuuden tulevaisuudessakin.

Lähteet

Akaa.fi 2024. Akaakyyti. Noudettu 20.5.2024 osoitteesta <https://akaa.fi/meidan-akaa/liikenneyhteydet/akaakyyti/>

Chargefinder 2024. Latauskartta. Noudettu 26.5.2024 osoitteesta <https://chargefinder.com/fi/live/EVLars>

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. (2019). Hakemusohje julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostoihin ja kehittämiseen. ELY-keskuksen julkaisuja 12/2019, noudettu osoitteesta: https://sa01elysuomifilomakkeet.blob.core.windows.net/blobsuomifilomakkeet/ELY/ely10j2i_fi_hakemusohje_jo_ukkoliikenne.pdf

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2021). Ely-keskus, raportteja 2/2021. Joukkoliikenteen palvelutaso 2021–2024 Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Noudettu 4.4.2024 osoitteesta: https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/105845/UUDELY_palvelutaso21_24_final.pdf/863d809a-9feb-dcbf-179c-d5347001e0b2?t=1612876160609

Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö – ja energiatehokkuusvaatimuksista. 2021/740. (Annettu Naantalissa 15.7.2021). Noudettu osoitteesta: <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2021/20210740>

Linea konsultit Oy. (2018). Mäntsälän liikennepalveluselvitys. Noudettu osoitteesta: <https://www.mantsala.fi/uploads/sites/2/2022/05/mantsalan-liikennepalveluselvitys-2018-loppuraportti.pdf>

HAMK. (24.2.2023). *Opinnäytetyöprosessi*. Hämeen ammattikorkeakoulu. Noudettu osoitteesta: <https://www.hamk.fi/opiskelijan-ohjeet/opinnaytetyo/>

HSL Aikataulut. (28.4.2024). Linjan 665A aikataulut. Noudettu osoitteesta: [Tulostettavat aikataulut | Matkustaminen | HSL.fi](https://www.hsl.fi/tulostettavat-aikataulut-matkustaminen)

HSL Kehyskunnat. (18.5.2024). Hsl.fi, Kehyskunnat. Noudettu osoitteesta: <https://www.hsl.fi/liput-ja-hinnat/hsl-alue-ja-vyohykkeet>

Ilmasto-opas.fi. (1.4.2024). Ilmastopolitiikan seuranta. Puhtaat julkiset ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnat (Clean Vehicles -direktiivi), artikkeli 23.6.2023 noudettu osoitteesta: <https://www.ilmasto->

opas.fi/artikkelit/puhtaat-julkiset-ajoneuvo-ja-liikennepalveluhankinnat-clean-vehicles-direktiivi

Keusote. (2024). Ajankohtaista, uutiset. Noudettu 19.5.2024 osoitteesta:

<https://www.keusote.fi/kuljetuspalvelut-uudistuvat/>

KIDEVE. (2024). Kuljetuspalveluiden hankintaopas, Opas julkisille hankintayksiköille. Noudettu osoitteesta:

https://www.kideve.fi/wp-content/uploads/OPAS_KULJETUSPALVELUIDEN_HANKINTAAN_NETTIIN.pdf

Kilpailu- ja kuluttajavirasto. (2022). Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 6/2022. noudettu osoitteesta:

<https://www.kkv.fi/ajankohtaista/tiedotteet/kilpailun-lisaantyminen-on-johtanut-raideliikennemarkkinoilla-sadan-miljoonan-euron-hyotyihin-kuluttajille-ja-veronmaksajille/>

Liikenne ja viestintäministeriö. (2019). Palvelusopimusasetuksen siirtymäaika päättyy, tuettu ja markkinaehtoinen joukkoliikenne eriytyvät. Noudettu osoitteesta: <https://lvm.fi/-/palvelusopimusasetuksen-siirtymaika-paattyy-tuettu-ja-markkinaehtoinen-joukkoliikenne-eriytyvat-1024515>

MAL 2023. (2023). Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelma, kooste.

Noudettu 25.5.2024 osoitteesta: <https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2023/mal2023-kooste.pdf>

MDI Public. (2023). Mäntsälän osa-alueittainen väestöennuste, Mäntsälän kunnan toteutunut väestönkehitys 2010-luvulla ja väestöennuste neljässä skenaariossa vuosille 2021–2050.

Mäntsälän Biovoima. (2024). Noudettu 4.4.2024 osoitteesta <https://www.mantsalanbiovoima.fi/>

Mäntsälän kunta, sivistys- ja hyvinvointipalvelut. (2021). Oppilaaksioton perusteet 5.1.2021 alkaen. Noudettu osoitteesta <https://www.mantsala.fi/uploads/sites/2/2022/03/oppilaaksioton-perusteet-5.1.2021-alkaen-1.pdf>

Mäntsälän kunta, kaavoitus- ja maankäyttö. (2024). Mäntsälän yleiskaava 2050, Yleiskaavan selostus (yk0274).

Noudettu 4.4.2024 osoitteesta: Mäntsälän yleiskaava 2050 (mantsala.fi) **LINKKI EI TOIMI NETTISIVUJEN VUOKSI**

Mäntsälän uutiset (2024). Ilkivalta uhkaa Mäntsälä-pyörien ensi kesäkautta, tästä on kyse. Noudettu 19.5.2024

osoitteesta: <https://www.mantsalanuutiset.fi/paikalliset/6448195>

Paikallisliikenneliitto. (2024). Lakien säätelemä toimintaympäristö. Noudettu 4.4.2024 osoitteesta

<https://paikallisliikenneliitto.fi/tietoa-lainsaadannosta/>

Sitowise. (2024). CO2-raportti - kuntien ja kaupunkien päästölaskentapalvelu. Noudettu osoitteesta

<https://www.sitowise.com/fi/co2-raportti>

St1.fi. (2024). Julkaisu 15.9.2023. Noudettu 20.5.2024 osoitteesta <https://www.st1.fi/nivoksen-biokaasun-tankkausasema-mantsalassa-siirtyy-st1n-omistukseen>

SWECO (2024). Joukkoliikenteen palvelutasomäärittely Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella, työohjelman tiivistelmä.

Tilastokeskus. (2024). Alueella työssäkäyvät. Tilastokeskukselta erikseen tilattu aineisto Mäntsälän alueella asuvien tai työskentelevien pendelöinnistä muihin kuntiin.

Traficom. (2023). Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä, 14/2023. Henkilöliikennetutkimus syksy 2022. Noudettu osoitteesta:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/valtakunnallinen_henkil%C3%B6liikennetutkimus_raportti2022_20230630.pdf

Traficom. (2024). Liikkumisen ohjaus ja valtionavustukset. Noudettu 26.5.2024 osoitteesta: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/liikkumisen-ohjaus-ja-valtionavustukset>

Uudenmaan ELY-keskus. (2020). (22.10.2020), Joukkoliikenneryhmä, Esittelypaketti kunnille, Rintala Salla-Mari.

Uudenmaan Ely-keskus. (2024). Uudenmaan Ely-keskuksen joukkoliikennemäärärahan käyttösuunnitelma vuodelle 2023. Noudettu osoitteesta: https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/84208/Uudenmaan_ELY-keskuksen_joukkoliikenteen_kayttosuunnitelma_vuodelle_2023.pdf/9375fe51-1a6b-f52c-5857-8846c763791c?t=1698909834343

VR. (2024). Sähköposti 14.3.2024. Juho Hannukainen

VR. (2023). VR ja Mäntsälä sekä Z-junan lisävuorot, esittelymateriaali (16.8.2023), Hannukainen Juho, Punola Anu.

VR Kaukoliikenteen aikataulut 31.3.-23.6.2024. (2024). v. 22.1.2024. Noudettu osoitteesta <https://www.vr.fi/aikataulut>

Valtioneuvosto. (2018). VNS 8/2018 vp. Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta. Noudettu osoitteesta: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/VNS_8+2018.pdf

Valtioneuvosto. (2021). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032). Valtioneuvoston julkaisuja 2021:75. Noudettu osoitteesta: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163389/VN_2021_75.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Liite 1. Mäntsälän kunnan liikennepalveluselvitys -kyselylomake (16 s.)

MÄNTSÄLÄN KUNNAN LIIKENNEPALVELUSELVITYS
15.3.–7.4.2024

Liikennepalveluselvityksen kysely

Tutkimme Mäntsälän kunnan liikennepalveluiden nykytilaa ja kehitystarpeita. Toivomme sinun antavan hieman aikaasi ja vastaavan lyhyeen kyselyymme, kyselyyn vastaaminen vie noin 15 minuuttia. Kyselyn tuloksia hyödynnetään ja esitellään Mäntsälän liikennepalveluselvityksessä, joka julkaistaan vuoden 2024 aikana.

Lisätietoja kyselystä: Mäntsälän kunta, kuntakehitys, elina.lamsa@mantsala.fi

Vastaajan tiedot

- 1. Ikäsi**
- alle 15 vuotta
 - 15–24 vuotta
 - 25–34 vuotta
 - 35–44 vuotta
 - 45–64 vuotta
 - yli 65 vuotta

- 2. Sukupuolesi**
- nainen
 - mies
 - muu
 - en halua vastata

3. Kotiosoitteesi postinumero



Liikkumiskäyttäytyminen ja matkustukseen liittyvät tiedot

4. Mistä edellinen matkasi alkoi?

esim. Mäntsälä, Sääksjärvi

5. Mihin yhdensuuntainen matkasi päättyi tai päättyy?

esim. Mäntsälä, rautatieasema

6. Mäntsälässä olemisen syy vastaushetkellä

Mikäli sekä asut että työskentelet Mäntsälässä, niin valitse tässä vaihtoehto Asuminen.

- Asuminen
- Työssäkäynti tai yrittäminen
- Vierailu tai asiointi
- Opiskelu
- Muu

7. Vastaushetkeä edeltäneen viimeisimmän matkan kulkutapa

- Kävely, pyöräily ja ulkoliikunta
- Henkilö- tai pakettiauto, kuljettajana tai matkustajana
- Taksi tai koulukyyti
- Linja-auto
- Juna
- Muu ajoneuvo, moottoripyörä, mopo, mopoauto, kuorma-auto



Vastaa näihin kysymyksiin, jos edellinen matkasi tänään oli linja-autolla tai junalla.

7.1 Mikäli valitsit edellisissä vastauksista linja-auton (kysymys nro 7) ja Mäntsälän (kysymys nro 4), miltä tieltä nousit linja-auton kyytiin?

Mikäli et matkustanut linja-autolla, voit jättää tämän kysymyksen tyhjäksi

- Vanha Lahdentie (Seututie 140)
- Hyvinkääntie (Valtatie 25)
- Hirvihaaran-/Ohkolantie (Yhdystie 1456)
- Pornaisten-/Nummistentie (Yhdystie 1494)
- Sääksjärventie (Kantatie 55)
- Sälinkääntie (Yhdystie 1471)
- Hautjärventie Yhdystie 1633)
- Muu, mikä _____

7.1 Mikäli matkustit junalla (kysymys nro 7), miltä asemalta junamatkasi alkoi?

Mikäli et matkustanut junalla, voit jättää tämän kysymyksen tyhjäksi

- Henna, Orimattila
- Haarajoki, Järvenpää
- Lahti
- Mäntsälä
- Kerava
- Tikkurila
- Muu, mikä _____

**8. Vastaushetkeä edeltäneen matkan tarkoitus**

- Työ- tai opiskelu
- Asiointimatka
- Vapaa-ajan matka

9. Vastaushetken jälkeen seuraavan matkan tarkoitus

- Työ- tai opiskelu
- Asiointimatka
- Vapaa-ajan matka

Arkiliikkumiseen liittyvät kysymykset**10. Yhdensuuntaisen työ- tai opiskelumatkan pituus**

- 0–1 km
- 1–3 km
- 3–5 km
- 5–7 km
- 7–10 km
- 10–15 km
- 15–30 km
- yli 30 km

11. Yhdensuuntaisen työ- tai opiskelumatkan ajallinen kesto

- alle 15 min
- 15–30 min
- 31–60 min
- 61–90 min
- yli 90 min



12. Työ- tai opiskelupäiväsi alkaa tavallisesti klo (ilman matka-aikoja)? Esimerkiksi klo 6.00, klo 7.15, klo 8.30, klo 9.00

_____:

13. Työ- tai opiskelupäiväsi loppuu tavallisesti klo (ilman matka-aikoja)? Esimerkiksi klo 14.00, klo 15.15, klo 16.30, klo 17.00

_____:

14. Onko sinulla auto käytettävissäsi työ-, opskelu- tai asiointimatkoihisi? Matkalla tarkoitetaan kodin ja kohdeosoitteen välistä matkaa.

- Kyllä, aina tai lähes aina
- Kyllä, satunnaisesti
- Ei

15. Onko sinulla polkupyörä käytettävissäsi työ-, opskelu- tai asiointimatkoihisi? Matkalla tarkoitetaan kodin ja kohdeosoitteen välistä matkaa.

- Kyllä, aina tai lähes aina
- Kyllä, satunnaisesti
- Ei

16. Onko sinulla juna- tai linja-autoyhteys käytettävissäsi työ-, opskelu- tai asiointimatkoistasi? Matkalla tarkoitetaan kodin ja kohdeosoitteen välistä matkaa.

- Kyllä, lähes aina
- Kyllä, satunnaisesti
- Ei



17. Onko sinulla joukkoliikenteen matkalippu työ- tai opiskelumatkoillesi? Voit vastata yhden tai useamman vaihtoehdon.

- Kyllä, linja-autoliikenteen kausilippu
- Kyllä, linja-autoliikenteen sarja- tai arvolippu
- Kyllä, junaliikenteen kausilippu
- Kyllä, junaliikenteen sarja- tai arvolippu
- Mäntsälän työmatkalippu (44 matkaa / 90 päivää)
- Ei

18. Mikä saisi sinut käyttämään joukkoliikennettä enemmän oman auton sijaan? RASTITA. Voit vastata yhden tai useamman vaihtoehdon.

- Junavuorojen lisääminen
- Linja-autovuorojen tai -yhteyksien lisääminen
- Helpompi pääsy kotoa julkisen liikenteen pariin
- Halvemmat kustannukset kuin omaa autoa käytettäessä
- Matka-ajan lyheneminen
- Joku muu, mikä _____
- Ei mikään



19. Kuinka usein kuljet työ-, opiskelu- tai asiointimatkoistasi seuraavilla kulkutavoilla TALVELLA tai talvikelin aikana? RASTITA

SOPIVIN. Jos teet etätöitä esimerkiksi 2–3 päivää viikosta, vastaa harvemmin.

	Päivittäin tai lähes päivittäin	Harvemmin	En koskaan
Kävellen			
Polkupyörällä			
Linja-autolla			
Junalla			
Henkilöautolla kuljettajana			
Henkilöautolla matkustajana			

20. Kuinka usein kuljet työ-, opiskelu- tai asiointimatkoistasi seuraavilla kulkutavoilla KESÄLLÄ tai kesäkelin aikana? RASTITA

SOPIVIN. Jos teet etätöitä esimerkiksi 2–3 päivää viikosta, vastaa harvemmin.

	Päivittäin tai lähes päivittäin	Harvemmin	En koskaan
Kävellen			
Polkupyörällä			
Linja-autolla			
Junalla			
Henkilöautolla kuljettajana			
Henkilöautolla matkustajana			


**21. Miten liikut työ-, opiskelu- tai asiointimatkojesi aikana
Mäntsälässä?**

	Eniten käytetty kulkutapa työasiointimatkoilla	2. eniten käytetty kulkutapa työasiointimatkoilla	En käytä tätä kulkutapaa työasioinnissa
Kävellen			
Polkupyörällä			
Linja-autolla			
Henkilöautolla kuljettajana			
Henkilöautolla matkustajana			
Muu tapa (esim. taksi, moottoripyörä)			

22. Teetkö töitä tai opiskeletko etänä vuonna 2024? RASTITA SOPIVIN

En iankaan	Satunnaisesti	Noin kerran viikossa	Useamman kerran viikossa	Päivittäin

**Mikäli teet etätöitä, valitse viikonpäivistä (arki)
tavanomaisimmat etätyöpäivät**

- maanantai
 tiistai
 keskiviikko
 torstai
 perjantai



23. Voisitko korvata osan henkilöautolla tehdyistä työ-, opiskelu- tai asiointimatkoistasi säännöllisesti muulla kulkutavalla? RASTITA

	Todennäköisin tapa korvata henkilöautomatkoja	2. todennäköisin tapa korvata henkilöautomatkoja	En käytä tätä kulkutapaa työasioinnissa
Kävely			
Pyöräily			
Linja-auto			
Juna			
Henkilöautolla matkustajana (kimppakyyti)			
Etätöiden lisäämisellä			
Muu tapa (esim. taksi, moottoripyörä)			



Tyytyväisyys liikkumisen olosuhteisiin

24. Tyytyväisyys autoilun olosuhteisiin Mäntsälässä

	Erittäin tyytymätön	Tyytymätön	Neutraali	Tyytyväinen	Erittäin tyytyväinen
Liikenteen sujuvuus keskustassa					
Liikenteen sujuvuus päätieverkolla					
Matka-aika työ- ja asiointimatkoilla					
Liikenneturvallisuus					
Katujen ja teiden kunto					
Katujen ja teiden kunnossapito talvella					
Häiriö- ja poikkeustilanteista tiedottaminen					
Pysäköintijärjestelyt joukkoliikenneasemilla					
Pysäköintijärjestelyt muualla					

25. Tyytyväisyys junaliikenteen olosuhteisiin Mäntsälässä

	Erittäin tyytymätön	Tyytymätön	Neutraali	Tyytyväinen	Erittäin tyytyväinen
Junaliikenneyhteyden olemassaolo					
Tiedon saaminen vuoroista, aikatauluista ja hinnoista					
Junavuorojen sopivuus					



MÄNTSÄLÄN KUNNAN LIIKENNEPALVELUSELVITYS
15.3.-7.4.2024

Tyytyväisyys junaliikenteen olosuhteisiin Mäntsälässä					
	Erittäin tyytymätön	Tyytymätön	Neutraali	Tyytyväinen	Erittäin tyytyväinen
Etäisyys rautatieasemalle					
Aikataulut ja vuoroväli ruuhka-aikoina					
Aikataulut ja vuoroväli iltaisin ja viikonloppuisin					
Lippujen hinnat					
Lipun hankinnan helppous					
Matka-aika					
Aikataulussa pysyminen					
Liikenneturvallisuus					
Muu turvallisuuden tunne					
Esteettömyys junassa, asemalla tai laiturilla					
Häiriö- ja poikkeustilanteista tiedottaminen					
Vaihto joukkoliikenteestä toiseen					

25. Tyytyväisyys linja-autoliikenteen olosuhteisiin Mäntsälässä

	Erittäin tyytymätön	Tyytymätön	Neutraali	Tyytyväinen	Erittäin tyytyväinen
Linja-autoliikenneyhteyden olemassaolo					
Tiedon saaminen reiteistä, aikatauluista ja hinnoista					
Linjojen ja reittien sopivuus					
Etäisyys pysäkille					
Aikataulut ja vuoroväli ruuhka-aikoina					



MÄNTSÄLÄN KUNNAN LIIKENNEPALVELUSELVITYS
15.3.-7.4.2024

Tyytyväisyys linja-autoliikenteen olosuhteisiin Mäntsälässä					
	Erittäin tyytymätön	Tyytymätön	Neutraali	Tyytyväinen	Erittäin tyytyväinen
Aikataulut ja vuoroväli iltaisin ja viikonloppuisin					
Lippujen hinnat					
Lipun hankinnan helpous					
Matka-aika					
Aikataulussa pysyminen					
Liikenneturvallisuus					
Muu turvallisuuden tunne					
Esteettömyys kulkuneuvossa ja pysäkillä					
Häiriö- ja poikkeustilanteista tiedottaminen					
Vaihto joukkoliikenteestä toiseen					

26. Tyytyväisyys pyöräilyn olosuhteisiin Mäntsälässä

	Erittäin tyytymätön	Tyytymätön	Neutraali	Tyytyväinen	Erittäin tyytyväinen
Pyöräilyväylien määrä					
Reittien jatkuvuus ja yhdistävyys					
Liikenneturvallisuus					
Muu turvallisuuden tunne					
Pyöräilyreittien kunto					
Reittien kunnossapito talvella					
Reittien viihtyisyys ja houkuttelevuus					



Tyytyväisyys pyöräilyn olosuhteisiin Mäntsälässä					
	Erittäin tyytymätön	Tyytymätön	Neutraali	Tyytyväinen	Erittäin tyytyväinen
Reittien opastus ja viitoitus					
Pyöräliikenteen sujuvuus					
Pysäköinti joukkoliikennepysäkeillä					
Pyöräpysäköintimahdollisuudet muualla					

27. Tyytyväisyys jalankulun olosuhteisiin Mäntsälässä

	Erittäin tyytymätön	Tyytymätön	Neutraali	Tyytyväinen	Erittäin tyytyväinen
Jalankulun esteettömyys					
Ympäristön viihtyisyys ja houkuttelevuus					
Opastus ja viitoitus					
Jalankulkureittien kunnossapito talvella					
Jalankulkureittien kunto					
Liikenneturvallisuus					
Muu turvallisuuden tunne					
Jalankulkureittien jatkuvuus ja yhdistävyys					
Jalankulkuväylien määrä					
Riittävät levähdyspaikat jalankulkureittien varrella					



Liikennepalveluiden kehittäminen Mäntsälässä

28. Mihin aikaan päivästä (arki) sinulla olisi käyttöä Mäntsälän sisäiselle liikenteelle? Tässä tarkoitetaan esim. kutsukyytipalvelua.

- klo 05.00–07.00
- klo 07.00–09.00
- klo 09.00–12.00
- klo 12.00–15.00
- klo 15.00–17.00
- klo 17.00–19.00
- klo 19.00–21.00
- En tarvitse Mäntsälän sisäistä liikennettä

29. Jos moottoritiellä olisi pikavuoropysäkki rautatieaseman tuntumassa, käyttäisitkö linja-autoa nykyistä enemmän?

- Kyllä
- Ehkä
- En

- **Mihin matkasi suuntautuisivat moottoritien pikavuoropysäkiltä?**

Kirjoita paikkakunta / paikkakunnat

30. Mihin tarkoitukseen käyttäisit Mäntsälän sisäistä palveluliikennettä? RASTITA yksi tai useampi vaihtoehto.

- Asiointiin (terveysasema, kauppa, kirjasto jne.)
- Harrastuksiin
- Kyläilyyn
- Työmatkoihin
- Opiskelumatkoihin
- En mihinkään



31. Mikä olisi mielestäsi sopiva lipun hinta Mäntsälän sisäisessä liikenteessä alle 5 km matkoille?

_____ €

32. Mikä olisi mielestäsi sopiva lipun hinta Mäntsälän sisäisessä liikenteessä yli 5 km matkoille?

_____ €

33. Mikä olisi mielestäsi sopiva lipun hinta Mäntsälän sisäisessä liikenteessä alle 5 km matkoille?

_____ €

34. Oletko käyttänyt Mäntsälän kuntapyöriä?

- Kyllä, lähes aina
- Kyllä, satunnaisesti
- Ei

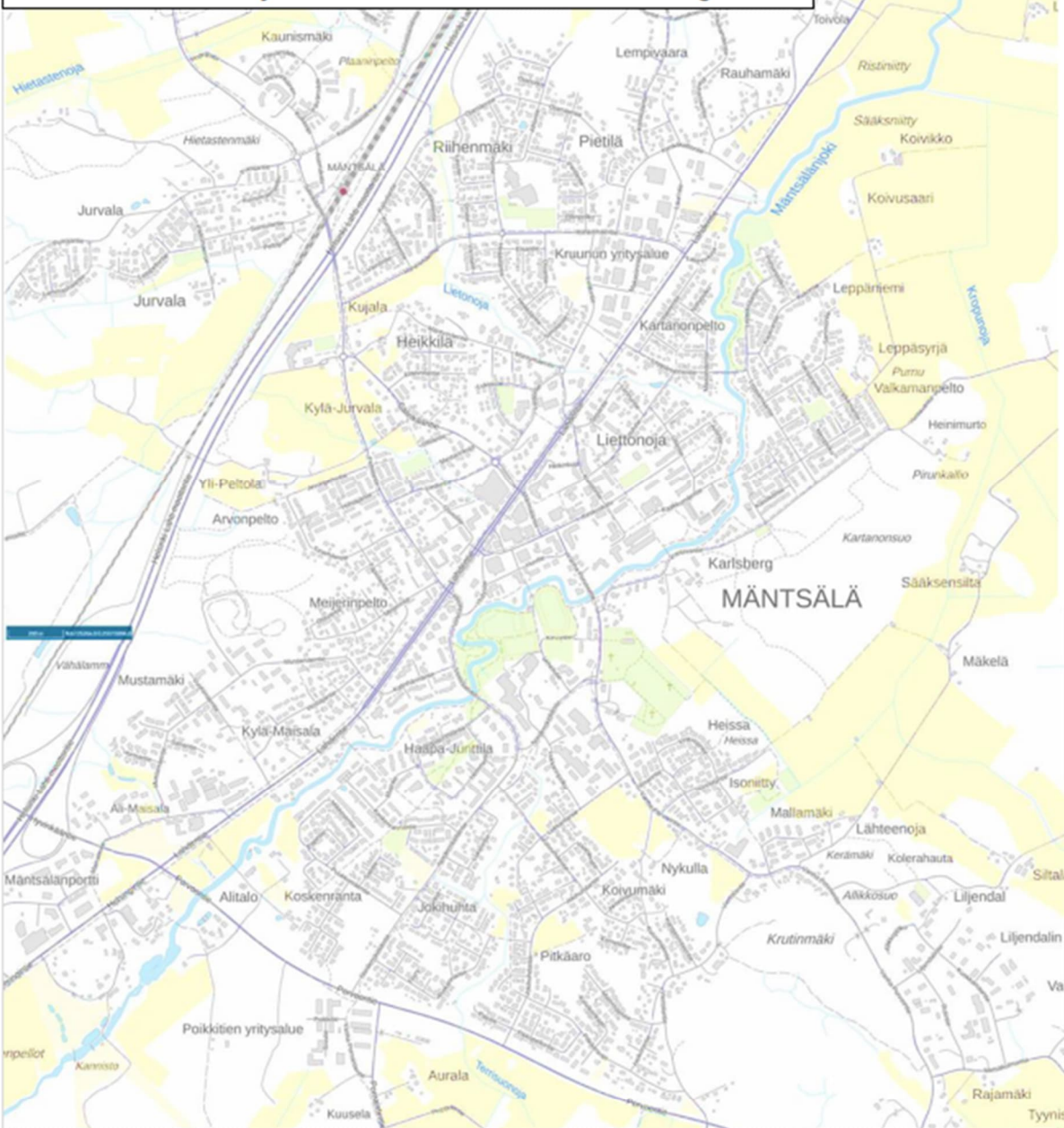
Kerro kokemuksesi kuntapyöristä:

Palauta kyselylomake Palvelupiste Vinkkiin (Heikinkuja 4) tai kirjastolle (Urheilukatu 4B) **ma 8.4. mennessä!**



MÄNTSÄLÄN KUNNAN LIIKENNEPALVELUSELVITYS
15.3.-7.4.2024

Piirrä rasti kartalle, jossa olet havainnut liikkumisen ongelman



Numeroi rastit ja kuvaa ongelma. Jatka tarvittaessa kääntöpuolelle

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____