

---

## **Palveluliikenne kanta-Hämeenlinnassa**



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Liikennealan koulutusohjelma

Riihimäki 19.5.2013

Matias Kortesoja



RIIHIMÄKI  
Liikennealan koulutusohjelma

---

<b>Tekijä</b>	Matias Kortesoja	<b>Vuosi</b> 2013
<b>Työn nimi</b>	Palveluliikenne kanta-Hämeenlinnassa	

---

## TIIVISTELMÄ

Tässä työssä selvitettiin palvelulinja Seiskan käyttäjämääriä eri alueilla kanta-Hämeenlinnassa ja suunniteltiin uusia reittejä aikatauluineen ja kustannusarvioineen. Työssä tehtiin lähtö- ja määräpaikkatutkimus palvelulinja Seiskan käyttäjistä. Työssä esitettiin yli 70-vuotiaiden asuttamia alueita kanta-Hämeenlinnassa.

Työ tehtiin Hämeenlinnan kaupungille. Teoriaosuus tehtiin Internetistä löytyvien tietojen ja itse opitun tiedon pohjalta. Työtä tehtiin lähinnä itsenäisesti, mutta työn edetessä pidettiin sovittuja palavereita ja tehtiin haastatteluja palvelulinjaan liittyen. Työssä käytettiin tutkimusmenetelmänä palvelulinjan kyydissä tehtyjä merkintöjä matkojen suuntautumisista, haastatteluita ja MapInfo-ohjelmalla asutusalueiden tutkimista.

Lopputuloksena todetaan, että kanta-Hämeenlinnassa halutuimpia kohteita matkustaa palvelulinjalla ovat Tiiriön kauppapalvelut ja Hämeenlinnan keskusta, tori. Lopputuloksena mainitaan myös reittien muuttamisesta niin, että jotkin nykyiset liikennöintikohteet pitäisi mahdollisesti karsia palvelulinjan reiteiltä pois. Karsittavilla alueilla ei ole käyttäjiä paljon. Näiden alueiden tilalle suunniteltiin uusia alueita, joilla palvelulinja liikennöisi. Vähäisten käyttäjämäärien nostamiseen ratkaisuna voi olla reitin aikataulun muuttaminen tai reitin suuntautumisen valinta.

**Avainsanat** Palvelulinja, odotusaika, viivytys, lähtö- ja määräpaikkatutkimus, vaikutusalue, saavutettavuus.

**Sivut** 44 s.

RIIHIMÄKI  
Degree Programme in Traffic Management

---

<b>Author</b>	Matias Kortesoja	<b>Year</b> 2013
<b>Subject of Bachelor's thesis</b>	The transport service in Hämeenlinna	

---

ABSTRACT

The thesis clarifies in which areas the passengers of the Seiska bus service live in Hämeenlinna. New bus roads, timetables and cost estimates were created for Seiska. In addition, research on passenger departure and destination were also clarified. The amount and location of people over 70 years old in Hämeenlinna were also clarified.

The thesis was commissioned by the City of Hämeenlinna. The theoretical part of the thesis is based on Internet sources and the author's own knowledge. As the thesis progressed other information came from meetings and interviews held on the bus service. The research methods were the notes which were written while travelling on the bus service and notes made on the map about passengers' journeys. Interviews and the computer program MapInfo were also research methods utilised in this thesis.

The result of the thesis was that the centre of Hämeenlinna and Tiiriö were the most popular places to travel to with the Seiska bus service in Hämeenlinna. As a result some bus routes were replaced by some new bus routes in certain areas due to the lack of passengers. Improvement solutions to get more passengers for Seiska could include timetable and route changes.

**Keywords** bus service, waiting time, delay, a departure and destination of the research, target area, accessibility

**Pages** 44 p.

# SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	PALVELULINJAN OMINAISUUDET .....	1
2.1	Palvelulinjat.....	1
3	PALVELULINJA SEISKA KANTA-HÄMEENLINNASSA.....	2
3.1	Seiskan liikennöitsijät .....	2
3.2	Seiskan kalusto .....	4
3.3	Hämeenlinnan asuinalueet.....	4
3.4	Palvelulinja Seiskan pysäkit.....	7
3.5	Kyydin tilaaminen .....	9
3.6	Palvelulinja Seiskan reitit ja aikataulu .....	10
3.6.1	Liikennemerkkit .....	11
3.6.2	Seiskan reittien ongelmakohdat.....	12
3.7	Haastattelut.....	16
3.7.1	Matkustajien haastattelut .....	16
3.7.2	Liikennöitsijöiden haastattelut.....	17
3.7.3	Kuljettajien haastattelut .....	18
4	LÄHTÖ- JA MÄÄRÄPAIKKATUTKIMUS .....	19
4.1	Tutkimuksen toteutus .....	19
4.2	Keskeiset tulokset viikon ajalta.....	19
4.3	Maanantai 21.1.2013 .....	20
4.4	Tiistai 29.1.2013.....	21
4.5	Keskiviikko 30.1.2013 .....	22
4.6	Torstai 24.1.2013.....	23
4.7	Perjantai 25.1.2013.....	24
4.8	Tiistai 5.2.2013 markkinat .....	25
5	KEHITTÄMISVAIHTOEHTOJEN TARKASTELU.....	26
5.1	Periaatteet .....	26
5.2	Vaihtoehto 1: liikennöinnin laajentaminen Loimalahteen .....	26
5.3	Vaihtoehto 2: Hirsimäen liikennöinnin lakkauttaminen .....	28
5.4	Vaihtoehto 3: Hirsimäen ja Hattelmalan liikennöinnin lakkauttaminen sekä Katisten, Katuman, Käikälän ja Harvialan uudet reitit.....	31
5.5	Vaihtoehto 4: liikennöinnin laajentaminen Loimalahteen, Katsiin ja Katumalle sekä Hattelmalan liikennöinnin lakkauttaminen.....	36
5.6	Vaihtoehto 5: liikennöinnin laajentaminen kahdelle pikkubussille .....	38
6	LOPPUPÄÄTELMÄT .....	41
	LÄHTEET .....	43

# 1 JOHDANTO

Työn tavoitteena on kanta-Hämeenlinnan palvelulinja Seiskan nykytilan analyysi sekä kehittäminen niin, että käyttäjämäärä lisääntyisi. Tavoitteena on suunnitella palvelulinja liikennöimään uusilla alueilla, missä Seiska ei liikennöi. Seiska liikennöi myös katvealueilla, joissa ei normaaleja reittibusseja kulje. Se palvelee ikäihmisiä, liikuntarajoitteisia ihmisiä ja toimii kehitysvammaiskuljetuksena. Työssä esitetään palvelulinjan reiteillä esiintyviä ongelmakohtia, vaihtoehtoisia reittisuunnitelmia aikatauluineen ja kustannusarvioineen sekä kerrotaan lähtö- ja määräpaikkatutkimuksen tuloksia. Työssä esitetään kanta-Hämeenlinnan alueilla asuvien yli 70-vuotiaiden määriä. Työssä kerrotaan huomioista lähtö- ja määräpaikkatutkimuksen tuloksista, matkojen suuntautumisista ja niiden määristä. Seiskan varusteiden tarpeellisuudesta ja kuljettajien lisävarusteiden hyödyntämisestä kerrotaan myös työssä.

## 2 PALVELULINJAN OMINAISUUDET

### 2.1 Palvelulinjat

Palvelulinjojen toiminta ja sovitut käytännöt ovat erilaisia eri paikkakunnilla. Vaihtelua voi olla liikennöinti- ja tiheydessä, reittien määrissä, pysäkkikäytännöissä ja kalustovaatimuksissa. Paikkakunnilla on käytössään eri määriä palvelulinja-autoja. Esimerkiksi Hämeenlinnassa on käytössä yksi palvelulinjan bussi kanta-Hämeenlinnassa ja neljä palvelulinjan bussia maaseutualueilla. (Kaartokallio, sähköpostiviesti 17.5.2013). Turussa on käytössä kolme palvelulinjan bussia (Turun kaupunki 2013). Palvelulinja voi liikennöidä aikataulun mukaan tai ilman aikatauluja, kuten esimerkiksi Pietarsaareissa tehdään (Pietarsaari 2013).

Palvelulinjat on suunniteltu erityisryhmien liikennetarpeisiin, mutta ne ovat avoimia kaikille käyttäjille. Palvelulinjoilla on yleensä käytössä pikubusseja, jotka ovat matalalattiaisia. Kuljettaja auttaa aina tarvittaessa asiakkaita kyytiin ja pois bussista. (Hämeenlinnan kaupunki 2012.)

Matkustamisen hinta voi perustua joukkoliikenteen hintaan, jolloin hinnat ovat saman suuruisia palvelulinjalla ja reittibussilla. Palveluliikenteeseen voidaan myös määrittää erillishinnat. (Kaartokallio, sähköpostiviesti 17.5.2013.) Esimerkiksi Hämeenlinnassa matkan maksamisen voi tehdä käteisellä rahalla, älykortilla tai kuljetuspalvelukortilla. (Hämeenlinnan kaupunki 2012.)

Palvelulinjan linja-autot ovat yleensä matalalattiaisia, joten asiakkaan on helppo nousta kyytiin ja myös helppo poistua kyydistä. Palvelulinja tarjoaa mahdollisuuden esimerkiksi liikuntarajoitteisille päästä lähelle haluttuja kohteita. Palvelulinjan etuna ovat pienet linja-autot, jotka mahtuvat kulkemaan ahtailla kaduilla. Asiakkaiden välineitä kuten rollaattoreita ja pyö-

---

rätuoleja voidaan ottaa bussiin kuljetettavaksi.(Hämeenlinnan kaupunki 2012.)

Palvelulinjoilla ei välttämättä ole omia pysäkkejä. Esimerkiksi Porin palvelulinjalla ei ole omia pysäkkejä(Porin Linjat Oy 2013). Pääsääntöisesti palvelulinja pysähtyy ottamaan matkustajan kyytiin tai jättämään matkustajan kyydistä reitin varrella, siellä missä se on tieliikennelainsäädännön mukaan mahdollista(Kauniaisten kaupunki 2011; Turun kaupunki 2012; Helsingin seudun liikenne 2013). Pysäkkeinä voidaan käyttää muun joukkoliikenteen pysäkkejä. Palvelulinjan omista pysäkeistä ilmoitetaan matkustajille pysäkkimerkeillä kaduilla.(Airaksinen, Anttila, Rantala, Leppänen & Sihvola, 2009, 16.)

Palvelulinjat voivat liikennöidä alueilla, joilla ei ole perusteltua tarvetta liikennöidä muulla joukkoliikenteellä. Palvelulinjojen reitit voivat kulkea asuinalueilta kohti erityispalveluita. Esimerkiksi terveysasemat, sairaalat, uimahallit, kirjastot, torit, kaupat, pankit, postit, kirkot, apteekit ja muut palveluliikkeit ovat erityispalveluita.( Airaksinen, Anttila, Rantala, Leppänen & Sihvola 2009, 12.)

### 3 PALVELULINJA SEISKA KANTA-HÄMEENLINNASSA

#### 3.1 Seiskan liikennöitsijät

Palvelulinja Seiska liikennöi kanta-Hämeenlinnan alueella ja se aloitti liikennöinnin syksyllä vuonna 1999. Liikennöitsijöinä Seiskalla toimivat Hämeen Linja Oy ja Vekka Liikenne Oy. Liikenne syyskuusta huhtikuuhun ajetaan lipputuloilla ja liikenne toukokuusta elokuuhun on kaupungin ostoliikennettä. Liikennöitsijät ajavat Seiskaa vuoroviikoin pikkubussilla. Kuljettajia Seiskalle on Vekka Liikenne Oy:ltä 4 henkilöä ja Hämeen Linja Oy:ltä 6 henkilöä. (Kaartokallio, sähköpostiviesti 17.5.2013.) Kuvassa 1 ja 2 ovat Palvelulinja Seiskan pikkubussit.



Kuva 1. Vekka Liikenne Oy:n Pikkubussi. Kuva on otettu 18.2.2013.



Kuva 2. Hämeen linja Oy:n pikkubussi. Kuva on otettu 13.2.2013.

---

### 3.2 Seiskan kalusto

Molemmilla liikennöitsijöillä on käytössään matalalattiainen pikkubussi. Vekka Liikenne Oy:n bussissa on 17 istumapaikkaa ja Hämeen Linja Oy:n bussissa on 15 istumapaikkaa. Näiden lisäksi heillä on varalla yksi iso linja-auto, jos pikkubussi on esimerkiksi huollossa. Yhtiöt lainaavat myös toisilleen omia pikkubussejaan tarvittaessa.

Hämeen Linjan bussiin mahtuu matkustajatilaan yksi pyörätuoli, joka vie 4 istumapaikkaa tilaa. Heidän autonsa peräkonttiin mahtuu jopa 10 rollaattoria kasattuina. Vekka Liikenteen bussissa ei ole peräkonttia, mutta sen matkustajatila on tilavampi, minkä takia sisään mahtuu enemmän rollaattoreita, yhteensä 6 rollaattoria kasattuina. Vekka Liikenteen pikkubussi on vuonna 2004 hankittu ja Hämeen Linjan pikkubussi on hankittu vuonna 2006.

### 3.3 Hämeenlinnan asuinalueet

Palvelulinja Seiskan merkittävin asiakasryhmä on ikäihmiset. Kuvassa 3 ja taulukossa 1 on esitetty yli 70-vuotiaiden määrät kanta-Hämeenlinnassa pienalueittain.



Taulukko 1. Yli 70-vuotiaiden ihmisten määriä Hämeenlinnan alueilla (Väestötiedot Hämeenlinnan kaupunki 2012).

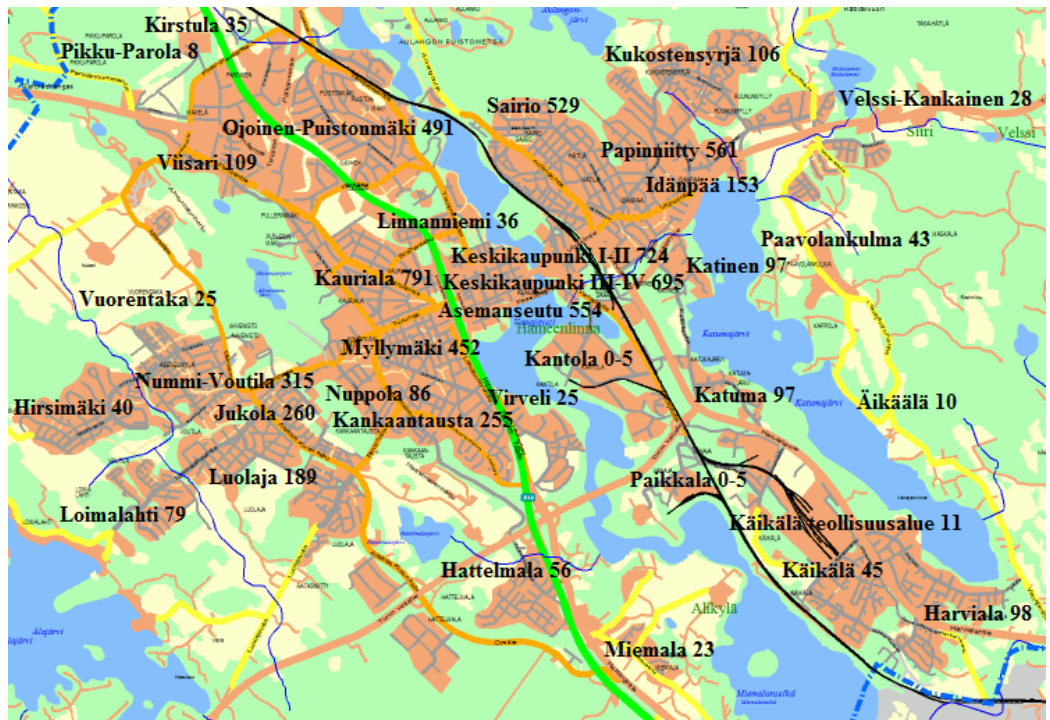
<b>Pienalueet</b>	<b>Yli 70-vuotiasta henkilöä</b>
<b>Läntinen kantakaupunki</b>	
Vuorentaka	25
Hirsimäki	40
Nummi-Voutila	315
Jukola	260
Luolaja	189
Loimalahti	79
<b>Pohjoinen kantakaupunki</b>	
Kirstula	35
Pikku-Parola	8
Viisari	109
Ojoinen-Puistonmäki	491
Kauriala	791
<b>Eteläinen kantakaupunki</b>	
Myllymäki	452
Nuppola	86
Kankaantausta	255
Virveli	25
Hattelmala	56
Miemala	23
<b>Keskusta</b>	
Linnanniemi	36
Keskikaupunki I-II	724
Keskikaupunki III-IV	695
Asemanseutu	554
Kantola	0-5
<b>Kaakkoinen kantakaupunki</b>	
Katuma	97
Käikälä teollisuusalue	11
Paikkala	0-5
Käikälä	45
Harviala	98
Äikäälä	10
<b>Itäinen kantakaupunki</b>	
Sairio	529
Papinniitty	561
Idänpää	153
Katinen	97
Kukostensyrjä	106
Paavolankulma	43
Velssi-Kankainen	28
<b>Yhteenlaskettu ihmisten lukumäärä</b>	<b>7026</b>
<b>Ihmisiä 300m vaikutusalueella</b>	<b>5317</b>

Kanta-Hämeenlinnan alueilla on ollut yhteensä 7026 henkilöä, jotka ovat olleet yli 70-vuotiaita 31.12.2012 päivitetyn lähteen mukaan. Palvelulinja Seiskan reittien vaikutusalueena voidaan pitää noin 300 metriä. Vaikutusalueella tarkoitetaan aluetta, jolle bussi voi reitiltään poiketa hakemaan tai viemään matkustajan. Nykyään palvelulinjan vaikutusalueeseen eivät kuu-

---

lu Miemala, Kantola,, Käikälä teollisuusalue, Käikälä, Harviala, Katuma, Äikäälä, Paavonkulma, Velssi-Kankainen, Kukostensyrjä, Vuorentaka ja Loimalahti. Nykyisin Seiskan reittien vaikutusalueella on 5317 yli 70-vuotiasta henkilöä. 5317 henkilöä on 7026 henkilöstä noin 75,7 prosenttia. Alueita, joissa asuu enemmän kuin 100 henkilöä, yli 70-vuotiaita on 15 kappaletta. Keskustan alueilla iäkkäiden ihmisten määrät ovat suuria. Itäisestä kantakaupungista nousevat esiin Sairio ja Papinniitty, joissa iäkkäiden henkilöiden määrät ovat selkeästi muita alueita isommat. Katumalla ja Harvialassa asuvat Kaakkoisen kantakaupungin suurimmat määrät yli 70-vuotiaista. Eteläisellä kantakaupungin osalla Myllymäki ja Kankaantausta ovat suurimmat iäkkäiden asuttamat alueet. Pohjoisella kantakaupungilla kaksi asutuinta aluetta yli 70-vuotiailla ovat Ojoinen-Puistonmäki ja Kauriala. Kauriala on runsas lukuisin kaikista kanta-Hämeenlinnan alueista, joissa on yli 70-vuotiaita. Läntisen kantakaupungin kaksi eniten iäkkäitä henkilöitä asuttamia alueita ovat Nummi-Voutila ja Jukola. Kantolan ja Paikkalan alueilla yli 70-vuotiaita oli kaikista alueista vähiten. Näiden alueiden määräksi on merkitty 0-5, koska alueilla on viisi tai vähemmän yli 70-vuotiasta asukasta.

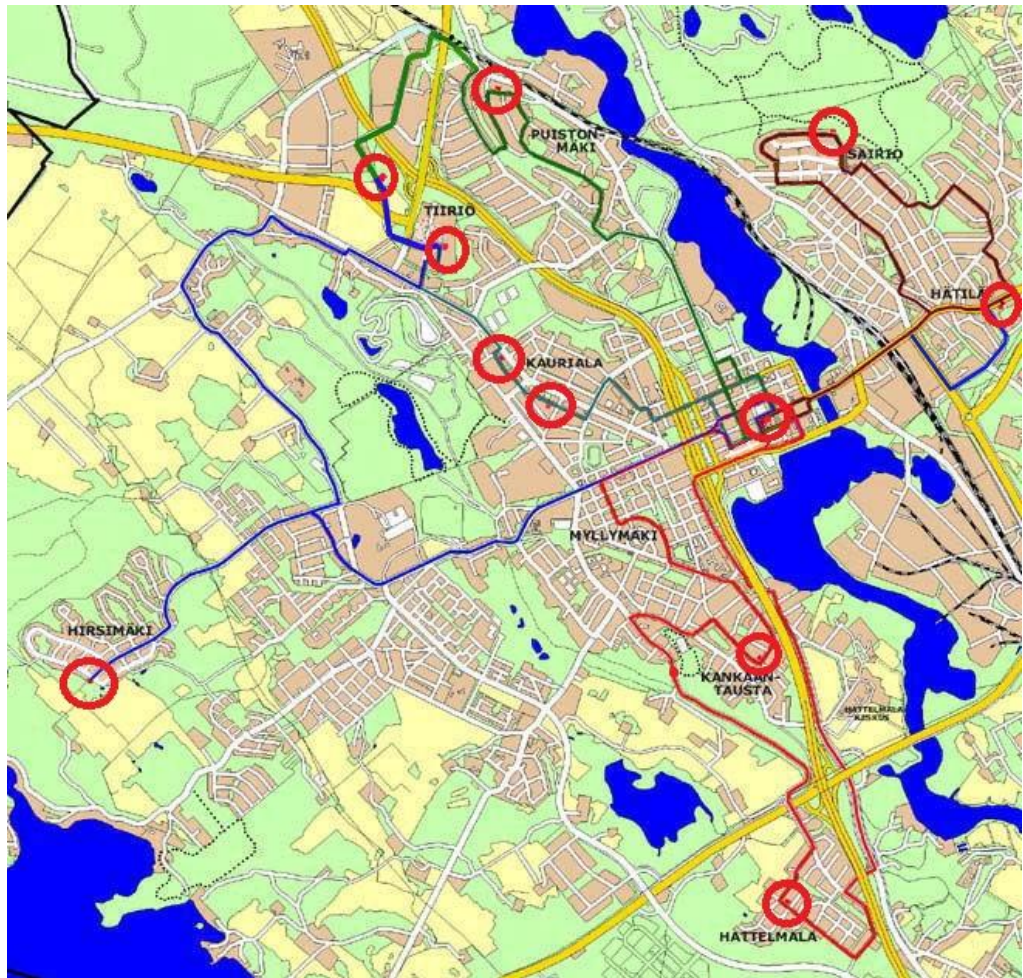
Kuva 3 havainnollistaa karttapohjan avulla kanta-Hämeenlinnan alueiden asutusalueita yli 70-vuotiaiden osalta. Mustalla tekstillä on kirjoitettu kuvaan 3 alueiden nimiä, joiden perässä on lukumäärä alueella asuvista yli 70-vuotiaista. Kuvasta 3 huomataan, että tarvetta palvelulinjalle on ympäri Hämeenlinnaa, jos ajatellaan asiakkaiden koostuvan yli 70-vuotiaista. Kaikkia alueita ei voida liikennöidä yhdellä palvelulinjan bussilla, koska päivän työaika ei siihen riitä. Normaaleja reittibusseja liikennöi ympäri kanta-Hämeenlinnaa, minkä takia niin sanottuja katvealueita ei ole mahdollisia määriä. Palvelulinjalla pyritään tyydyttämään näitä katvealueita mahdollisuuksien mukaan.



Kuva 3. Yli 70-vuotiaiden lukumääriä 31.12.2012 Hämeenlinnan pienalueilla (Hämeenlinnan kaupunki 2013; Väestötiedot Hämeenlinnan kaupunki 2012).

### 3.4 Palvelulinja Seiskan pysäkit

Palvelulinja Seiskalla on 11 omaa pysäkkiä muiden linja-autoreittipysäkkien ulkopuolella. Seiskan omat pysäkit ovat Raatihuoneenkadulla, Kärpäntiellä, Prisman edessä, Citymarketin edessä, Rinkelinkadulla, Cygnaeuksenkadulla, Käenlinnalla, Kanakoulunttiellä, Viipurintiellä, Pekolankadulla ja Metsäkukantiellä. Kuvassa 4 on merkitty punaisilla ympyröillä Seiskan omien pysäkkien sijainnit reiteillä.



Kuva 4. Palvelulinja Seiskan pysäkkien sijainnit (Hämeen Linja Oy 2012).

Seiskan pysäkeillä on aikataululista, josta matkustajat voivat nähdä bussin liikennöintialueet ja niillä liikennöitävät ajat. Pysäkeillä ei ole karttaa kuljettavista reiteistä. Seiskan omilla pysäkeillä ei ole katoksia. Torin pysäkillä löytyy penkki, mutta muilla Seiskan pysäkeillä niitä ei ole. Kuva 5 on otettu torin pysäkiltä Raatihuoneenkadulta, jossa näkyy Seiskan pysäkkitolppa ja aikataululista sekä penkki.



Kuva 5. Seiskan pysäkki torilla

### 3.5 Kyydin tilaaminen

Asiakas voi tilata kyydin soittamalla palvelulinjan puhelimeen edellisenä arkipäivänä tai viimeistään tuntia ennen lähtöajankohtaa. Palvelulinja Seiskan lippujen hinnat ovat samat kuin muissa reittibusseissa. (Hämeenlinnan kaupunki 2012.) Kertalipun hinta aikuisilta on 3,30 euroa ja lapsilta 4–11-vuotiailta 1,70 euroa (Hämeenlinnan kaupunki 2013). Seiska ottaa matkustajansa kyytiin kaikilta reitillä olevilta pysäkeiltä ja myös matkan varrelta tulevat matkustajat. Matkustaja voi tilata bussin kulkemaan halutun osoitteen kautta soittamalla kuljettajan puhelimeen edellisenä arkipäivänä tai viimeistään tuntia ennen kuin bussi kulkee kyseisellä alueella. Reitiltä ei voida kuitenkaan poiketa kuin 2-3 minuuttia, jotta bussi pysyy aikataulussaan. Kuljettaja voi tehdä vihkoon muistiinpanoja ja muita tarpeellisia merkintöjä osoitteista, joista hänen on noudettava asiakkaat. Vihko ja kynä ovat hänen ulottuvillaan kuljettajan paikan edessä kojelaudalla.

Pysäkeillä kuluva aika riippuu matkustajien määrästä, heidän tavaroiden määrästä ja heidän fyysisestä kunnostaan. Yhden matkustajan auttamiseen pysäkillä saattaa kuluja useita minutteja. Apuna käytetään pientä puujakkaraa, joka toimii porrasaskeleena bussin ulkopuolella maassa. Matkustajan auttamiseen pysäkillä kuuluvat esimerkiksi: tavaroiden, kuten rollaattorin sitominen bussin sisällä tai peräronttiin laittaminen, hänen taluttamisensa penkille istumaan ja turvavyön laittaminen. Matkan maksaminen vie myös oman aikansa pysäkillä. Nämä asiat saattavat aiheuttaa viivytyksiä aikataulussa, joka kuljettajan on jatkuvasti pidettävä mielessä. Kuljettaja voi myös auttaa matkustajia kantamaan kauppatarvikkeita kotiovelle.

Seiskan busseissa on turvallisuutta parantavien varusteiden osalta parantamisen varaa. Yhtenä porrasaskeleena käytetään Seiskassa puujakkaraa, joka asetetaan bussin ulkopuolelle matkustajia varten. Puujakkara saattaa olla liukas päältä ja talvisin jään päälle laitettu jakkara saattaa livetä matkustajan jalkojen alta. Bussiin voisi lisätä esimerkiksi kiinteästi kiinni olevan elektronisen askeleen, joka liukuisi tarvittaessa esiin bussin alta matkustajille ja se olisi turvallinen. Askeleen lisäksi voitaisiin kehittää erilaisia kaiteita, joista voisi ottaa lisätukea tarvittaessa. Bussin sisällä seinässä voisi olla kuvaohje, miten bussista voitaisiin poistua eri välineiden kanssa turvallisesti pois. Tällainen ohje voisi auttaa matkustajia entistä turvallisempaan poistumiseen bussista. Kuljettajien työtä helpottavia välineitä olisivat handsfree-laite ja navigaattori. Uusille kuljettajille navigaattori olisi erittäin hyödyllinen, mutta vanhoille kuljettajille siitä ei välttämättä suurta hyötyä olisi.

### 3.6 Palvelulinja Seiskan reitit ja aikataulu

Palvelulinja liikennöi aikataulun mukaan ja se kulkee pääsääntöisesti merkittyjä pääreittejä pitkin. Suunnitellulta reitiltä voidaan poiketa tarvittaessa 2-3 minuuttia. Reitin valintaan vaikuttaa asiakkaan noutaminen kyytiin tai hänen kuljettamisensa haluttuun kohteeseen. Palvelulinjan olennaisia reitikohteita ovat esimerkiksi terveyskeskukset, keskussairaala, uimahalli, kirjastot, tori, kaupat ja muut liikkeet.(Hämeenlinnan kaupunki 2012.)

Seiska on ihmisten käytettävissä arkipäivisin maanantaista perjantaihin. Palvelulinja aloittaa reiteillä liikennöinnin joka arkipäivä klo 9.00 Hämeenlinnan keskustasta torilta. Seiska saapuu viimeiselle päätepysäkillen keskustaan torille klo 16.30. Seiskalla on viisi määrättyä reittiä, joita pitkin se kulkee aikataulun mukaan. Reitteihin tulee pientä poikkeavaisuutta, koska matkustajia haetaan kyytiin myös reitin ulkopuolelta.(Hämeenlinnan kaupunki 2012.)

Kaikki viisi reittiä lähtevät Hämeenlinnan keskustan torilta ja päättyvät myös sinne. Reittejä ovat Puistonmäki, Kauriala, Hätilä, Hattelmala ja Hirsimäki. Yhden päivän aikana bussi kulkee Puistonmäen reitin viisi kertaa, Kaurialan reitin kolme kertaa, Hätilän reitin kaksi kertaa, Hattelmalan reitin kaksi kertaa ja Hirsimäen reitin yhden kerran, mutta kutsuttaessa se liikennöi Hirsimäessä vielä toisen kerran. Päivässä ajokilometrejä kertyy noin 100 kilometriä.(Hämeenlinnan kaupunki 2012.) Taulukossa 2 on esitetty Seiskan reitit ja aikataulut.

Taulukko 2. Palvelulinja Seiskan aikataulu (Hämeenlinnan kaupunki 2012).

9:00	Keskusta (tori)	12:50	Tiiriö
9:15	Puistonmäki	12:55	Kauriala
9:25	Tiiriö	13:15	Keskusta (tori)
9:30	Kauriala	13:25	Hättilä
9:45	Keskusta (tori)	13:35	Sairio
9:50	Hättilä	14:00	Keskusta (tori)
9:55	Sairio	14:20	Hirsimäki
10:30	Keskusta (tori)	14:35	Tiiriö
10:40	Kauriala	14:40	Puistonmäki
10:45	Tiiriö	15:05	Keskusta (tori)
10:55	Puistonmäki	15:15	Kankaantausta
11:10	Keskusta (tori)	15:25	Hattelmala
		15:45	Keskusta (tori)
11:40	Keskusta (tori)	15:55	Puistonmäki
11:55	Hattelmala	16:05	Tiiriö
12:03	Kankaantausta	(16:20)	Hirsimäki (kutsusta)
12:25	Keskusta (tori)	(16:30)	Keskusta (tori)
12:40	Puistonmäki		

### 3.6.1 Liikennemerkit

Viipurintiellä on liikennemerkki, joka kieltää kääntymisen vasemmalle Ortelantielle kaikelta muulta liikenteeltä paitsi palvelulinjalta. Kuvassa 6 näkyy kyseinen liikennemerkki lisäkilpineen.



Kuva 6. Palvelulinja-autoa koskeva liikennemerkki

Tämän tapaisia etuja olisi hyvä lisätä esimerkiksi keskustan alueille, koska pieni bussi pystyy kääntymään tiukoissakin paikoissa. Asiakkaiden noutaminen ja vieminen helpottuisi ja kuljettajan työ olisi miellyttävämpää, kun ei tarvitsisi kaikkia linja-autoilta kiellettyjä kääntymissuuntia kiertää.

Kaivokadulta oikealle kääntyminen Turuntielle on kielletty linja-autoilta ja kuorma-autoilta. Seiskan erään kuljettajan mielestä kääntymisen oikealle voisi sallia palvelulinjan pieniltä busseilta, jotka mahtuvat kääntymään paremmin kuin pidemmät linja-autot. Kääntymisen salliminen säästäisi korttelien kiertämiseen kuluva aikaa. Kuvassa 7 on Kaivokadulta otettu kuva kielletystä oikealle kääntymisestä linja-autoilta ja kuorma-autoilta.



Kuva 7. Kaivokadun oikealle kääntymisen kieltomerkit

### 3.6.2 Seiskan reittien ongelmakohdat

Reiteillä huomiota herättäviä ja kuljettajalle haastavia teitä, katuja ja risteyskohtia ilmeni useita. Torilta Puistonmäkeen johtavalla reitillä on jo alkumetreillä haasteita. Torin kulmassa oleva Linnankadun ja Hallituskadun risteys on haastava Linnankatua kulkevalle ja Hallituskatua ylittävälle. Seuraava hankala risteys on Linnankadun ja Lukiokadun risteys, joka on liikennevalo-ohjattu risteys. Ongelmia tuottavat yläkoulun oppilaat, jotka eivät noudata liikennevalosääntöjä Linnankadun ja Lukionkadun risteyksessä. Puistonmäen reitillä on yhteensä neljä liikennevalo-ohjattua risteystä.

Kuljettajan varovaisuutta tarvitaan jokaisessa ajotilanteessa. Yllätyksiä saattaa ilmestyä myös metsästä puiden takaa. Sairiossa kuntopolku ylittää Someronkadun. Kuntopolusta ilmoitetaan tien käyttäjälle varoitusmerkillä, jossa on lisäkilpi. Kuvassa 8 näkyvät molempiin ajosuuntiin osoittavat varoitusmerkit. Kuvan 8 vasemmassa laidassa näkyy myös pieni mäki, josta



Seiskan kuljettaja on maininnut joskus lapsien laskevan vauhdilla suksilla alas.



Kuva 8. Kuva Sairion kuntopolusta ja siitä varoittavista liikennemerkeistä

Sairiossa Ruutikellarintiellä on jyrkkä mäki. Sen ylös ajaminen voi olla joskus hankalaa, jos keli on huono tai matkustajia on kyydissä paljon. Ruutikellarintien jyrkkä ylämäki näkyy kuvassa 9. Turvallisuuden takia kuljettajat ajavat tarpeen vaatiessa vanhaa Seiskan reittiä pitkin.



Kuva 9. Kuva Ruutikellarintien mäestä

Vanha reitti jatkuu Pekolankatua pitkin, josta se kiertää Rahkoilankadulle ja näin bussi pääsee kiertämään ylämäen.

Toinen paha mäki Sairossa on Pajanteenkadulla. Seiskan reitillä tämä katu ajetaan alas. Salomaankatu risteää Pajanteenkatua. Salomaankatu sijaitsee heti jyrkän alamäen päässä. Jyrkkä alamäki ja risteys näkyvät kuvassa 10. Huonoilla ajokeleillä bussi saattaa liukua kuljettajan jarrutuksista huolimatta risteuksen yli pysähtymättä. Kuljettajien on ajettava tämä alamäki niin hitaasti kuin mahdollista. Jyrkän Pajanteenkadun mäen voi myös kiertää vanhaa reittiä pitkin Ilamonkatua alas. Ilamonkatu on loivempi mäki ajaa alas.



Kuva 10. Kuva Pajanteenkadun mäestä

Hättilä lenkillä lähes joka arkipäivä Seiska poikkeaa Pikkujärventielle hakemassa kyytiin vanhuksia ikäihmisten palvelutalosta Keinukamarista. Hättilä reitillä on kuusi eri liikennevaloristeystä, mutta seitsemäs liikennevaloristeys on myös lähes joka arkipäivä ajettava läpi, jotta ikäihmiset päästään hakemaan Keinukamarista.

Kaurialan reitillä Cygnaeuksenkatu on osoittautunut ahtaaksi kaduksi. Talvisin lumi sekä parkkeeratut autot kadun laidalla vievät tilaa muutenkin jo kapealla kadulla. Kuva 11 on otettu Cygnaeuksenkadulta näyttämään talven olosuhteita kadulla.



Kuva 11. Kuva Cygnaeuksenkadulta

Cygnaeuksenkadulla ei aina mahdu isolla 35 istumapaikkaisella bussilla kulkemaan. Seiskan kuljettaja on joutunut muutaman kerran peruuttamaan pois tältä kadulta ja kiertämään sen Rinkelinkatua pitkin isolla bussilla, kun kumpaakaan pikkubussia ei ole saatu käyttöön. Onneksi isoa bussia tarvitaan vain hyvin harvoin ja tällaista ongelmaa ei synny pikkubussilla. Kaurialan reitillä on yhteensä 11 liikennevalo-ohjattua risteystä.

Hattelmala reitin päätteeksi klo 15.30 Seiska hakee maanantaista torstaihin valtakunnallisesta palvelukeskitymästä Virvelinrannasta noin kymmenen kehitysvammaista henkilöä ja kuljettaa heidät torin kautta Puistonmäen alueen palvelutaloihin Mäyränpesään ja Mäyränkotiin. Perjantaisin Seiska ei hae Virvelinrannasta kehitysvammaisia kyytiin. Pienen määrän takia heidät noutaa perjantaisin taksi, joka kuljettaa heidät Mäyränpesään ja Mäyränkotiin. Vammaispalvelun työntekijät saattavat asiakkaat bussiin ja auttavat turvavöiden kiinnittämisessä yhdessä kuljettajan kanssa. Hattelmala reitillä on yhteensä yhdeksän liikennevalo-ohjattua risteystä.

### 3.7 Haastattelut

#### 3.7.1 Matkustajien haastattelut

Bussimatkan aikana asiakkailta kyseltiin mieltymyksiä ja ajatuksia palvelulinja Seiskasta. Vahvoina kommentteina olivat, että Seiskaa ei saa missään nimessä lopettaa ja asiakkaat mainitsivat, etteivät he pääsisi liikkumaan mihinkään, jos Seiskaa ei olisi. Seiskan kyydissä on mukavaa matkustaa, kun on auttavainen kuljettaja ja matkaseura on viihdyttävää. Seis-

kaa ei käytetä, jos sää on huono kovan pakkasen, lumisateen tai liukkauden takia. Kyseisinä päivinä iäkkäät ihmiset jäävät mieluiten kotiin sisälle. Osa matkustajista myönsi, etteivät he jaksaa odottaa Seiskaa aina vaan he käyttävät myös muita kulkuvälineitä, kuten taksia. Asiakkaat mainitsivat, että Seiska voisi kulkea useammin heidän asuinalueensa kautta. Hätilän ja Sairion reiteille toivottiin lisää vuoroja ja yhteyttä myös Katumalle.

### 3.7.2 Liikennöitsijöiden haastattelut

Hämeenlinjan ajomestari Juha Vuoroksa kertoi haastattelussa omia näkemyksiään palvelulinja Seiskasta. Haastattelu tehtiin Seiskan kyydissä keskustellen ja sähköpostihaastatteluna. Juha Vuoroksa on toiminut reittisuunnittelijana ja kuljettajana Seiskalla.

Juha Vuoroksan (haastattelu 11.2.2013) mukaan Seiskan reitit on suunniteltu palvelemaan kaupunkiliikenteen linjaston katvealueita, kuten uimahallia ja kirjastoa. Eri reittien ulottuville on pyritty saamaan Tiiriön kaupapalvelut ja tavoitteessa on onnistuttu. Katvealueita Sairiota ja Myllymäkeä Seiska palvelee hyvin. Näillä alueilla on iäkkäiden ihmisten liikkumista hankaloittavia mäkiä. Sairion alueella on havaittavissa, että alkuperäiset talonrakentajat ovat käymässä vähiin ja omakotitaloihin on muuttamassa nuorempaa väkeä.

Seiskaa ei välttämättä tarvittaisi paikoissa, missä kaupunkiliikenteen matalalattiaiset bussit kulkevat. Seiskalla on kuitenkin mukava matkustaa, koska sillä matkustaessa tyydyttyä tärkeä sosiaalinen kanssakäyminen. Riittävästi normaalin kaupunkiliikenteen bussivaihtoehtoja liikennöi esimerkiksi Hirsimäen, Loimalahden, Katuman ja Hätilän alueilla. Seiskan reiteistä voisi karsia pois Hirsimäen, vähäisen käyttäjämäärän takia kyseisellä alueella. Hirsimäen tilalla klo 14.00 torilta voisi ajaa Myllymäen ja Kaurialan kautta Tiiriöön. Tiiriöstä klo 16.00 jälkeen voisi ajaa Kaurialan ja Myllymäen kautta takaisin keskustaan torille. Keskustan alueella liikennöinnin kehittäminen olisi kannattavaa. Kuljettajalle helpottava muutos aikataulusa pysymiseen voisi olla Hirsimäen reitin lyhentäminen. (Vuoroksa, sähköpostiviesti 11.2.2013.)

Vekka Liikenteen toimitusjohtaja Tapio Vekka on toiminut reittisuunnittelijana Seiskalla. Haastattelu tehtiin puhelinhaastatteluna. Tapio Vekan (haastattelu 15.3.2013) mukaan aikaisemmin Seiskan reitit vaihtelivat viikonpäivien mukaan. Reittivaihtelua toteutettiin Vekan mukaan pari vuotta, mutta tarkempaa ajankohtaa ei selvinnyt. Palvelulinja Seiskan aloittaessa liikennöinnin Hämeenlinnan kaupunki työllisti puoli vuotta Seiskan kyydissä matkustavaa avustajaa kuljettajan lisäksi. Avustajan tarkoitus oli auttaa ihmisiä kyytiin bussiin ja pois bussista. Avustajan avulla totutettiin ihmiset käyttämään Seiskaa. Vekka kertoi Seiskan reittien muodostuneen ikäprofiilin mukaan siellä, missä ei ollut matalalattiaisia reittibusseja. Nykyistä Hattelmala reittiä hän muuttaisi suuremmaksi. Reitti on mutkitteleva ja Seiskan aikaa voitaisiin säästää, jos reitistä saataisiin mahdollisimman suora Hattelmalaan asti. Reitti voisi ehtiä kiertämään vielä Miemalan ja Perttulan kautta, jos aikaa saadaan säästymään tarpeeksi. Hirsimäen

reittiin Vekan mielestä olisi järkevää lisätä Loimalahden ja Voutilan kautta kiertäminen.

### 3.7.3 Kuljettajien haastattelut

Seiskan kuljettajille tehtiin kyselylomake, johon he vastasivat. Haastatelluista tehtiin myös matkustamisen aikana.

Kuljettajan (haastattelu 21.3.2013) mukaan haastavia tai vaarallisia paikkoja ovat Ruutikellarintien ja Pajanteenkadun mäet. Talviliukkaalla etuveitoisella bussilla ei kannata ajaa Ruutikellarintien mäkeä ylös, koska se on jyrkkä. Pajanteenkatu on liukas ja jyrkkä alamäki. Hattelmalassa Käenlinnan mäki on hankala, kun noudetaan tai viedään asiakkaita. Risteyksiä, jotka aiheuttavat viivytyksiä, ei ole havaittu. Markkinapäivät ovat yleensä ruuhkaisia päiviä. Torstaipäivät ovat usein ruuhkaisempia päiviä kuin muut arkipäivät. Torilta klo 10.30 lähdön aikaan ihmisiä on yleensä suurin määrä. Seiskan kuljettaja mainitsee asiakkaiden välineinä olevan kävelykkepejä, pyörätuoleja ja rollaattoreita. Kävelykepin ja rollaattorin käyttäjiä on Seiskan kyydissä usein ja lisäksi aamuisin yksi pyörätuolimatkustaja tulee kyytiin. Kuljettaja on havainnoinut, että Hattelmalan kierroksella matkustajien määrä on pienin. Pinomäki on kuljettajan mielestä sellainen paikka, johon olisi kannattavaa Hattelmalan reittiä laajentaa. Pinomäen reitti kiertäisi Käenlinnan ja Salonsuon kautta.

Toisen kuljettajan (haastattelu 21.3.2013) mukaan vaarallisia tilanteita reiteillä ei ole ollut. Kuljettaja mainitsee paperissaan Aulangontie 4 ahtauden ja Torikatu 15 liukkauden takia ongelmallisiksi. Hän uskoo ihmisten ymmärtävän, miksi palvelulinjan auto on tiellä tai hidas ja näin ihmiset joustavat liikenteessä sekä antavat tilaa. Turhia odotusaikoja ei ole liikenteessä ilmennyt, mutta reitin valinta keskustan alueella on hyvin tärkeää. Suurin määrä matkustajia on yleensä klo 10 – 11 aikana ja talvisin matkustajia on hiukan kesää enemmän. Talvisin on kiinnitettävä erityistä huomiota, että matkustaja pääsee liukastumatta ja turvallisesti ostoskassien kanssa kotiovelle. Matkustajat ovat käyttäneet apuvälineinään rollaattoreita, pyörätuoleja ja pyörillä varustettuja kauppakasseja. Kuljettaja kertoo lopuksi Seiskan reittien olevan toimivia, mutta ihmiset saattavat olla tietämättömiä koko linjan olemassaolosta tai he voivat jopa kokea Seiskan käytön noloksi. Lisää matkustajia Seiskalle voisi tuoda mainostaminen paikallislehdessä.

Kolmannen kuljettajan (haastattelu 21.3.2013) mukaan Linnankadun ja Lukiokadun liikennevaloristeyksessä on oltava usein varovainen. Liikennevaloista huolimatta, koululaiset kulkevat punaisia valoja päin ja ylittävät turvattomasti tiet. Kaurialan Cygnaeuksenkatu on joskus talvisin huono ajaa, jos on satanut paljon lunta ja isolla bussilla sen läpi ajaminen on vaikeaa ahtauden takia. Isoa bussia kuitenkin käytetään palvelulinjan reiteillä hyvin harvoin. Sairiossa Ruutikellarintie ja Pajanteenkatu ovat haastavia, jos ajokeli on liukas. Kuljettaja mainitsee markkinapäivien olevan yleensä hieman ruuhkaisempia ajopäiviä. Seiskan kyydissä on lähes päivittäin asiakkaita, jotka käyttävät rollaattoreita ja sähköpyörätuolia. Hattelmalan ja Hirsimäen ihmiset käyttävät Seiskan liikennöimillä alueilla vähiten palve-

---

lulinjaa. Kuljettaja kertoo, että Katisten edestä kiertäminen ei ole lisännyt Katisista tulleiden matkustajien määrää. Hän uskoo, että asiakkaat kokevat kuljettajalle soittamisen ja bussin tilaamisen hankalaksi, minkä takia matkustajia ei mahdollisesti ole kyytiin tullut kyseiseltä alueelta. Mainostaminen ja Seiskan toiminnan selventäminen toisivat mitä todennäköisimmin lisää asiakkaita. (Kuljettaja, haastattelut 21.1.2013; 24.1.2013; 25.1.2013; 5.2.2013.)

## 4 LÄHTÖ- JA MÄÄRÄPAIKKATUTKIMUS

### 4.1 Tutkimuksen toteutus

Lähtö- ja määräpaikkatutkimuksen tuloksia kirjattiin palvelulinja Seiskan kyydissä arkipäivinä. Kirjauspäiviä olivat maanantai 21.1.2013, torstai 24.1.2013, perjantai 25.1.2013, tiistai 29.1.2013, keskiviikko 30.1.2013 ja tiistai 5.2.2013. Jokaiselta arkipäivältä käytiin merkitsemässä tuloksia yhden kerran, mutta tiistaina 5.2.2013 käytiin vielä toisen kerran merkitsemässä markkinapäivän tuloksia. Tutkimuksen kirjaustapana oli merkitä kynällä paperikartalle matkustajien määriä alueittain, joissa matkustajia tuli kyytiin ja joissa matkustajat poistuivat kyydistä.

Luvuissa 4.1 – 4.6 esiintyviin karttoihin on merkitty numeroita kertomaan matkustajien määriä ja punaisilla ympyröillä on merkitty alueet, joista matkustajat nousivat Seiskan kyytiin sekä poistuivat kyydistä. Punaisia ympyräalueita on yhteensä 13 kappaletta. Punaisten ympyröiden sisälle on merkitty vihreällä värillä plus-merkki ja numero, jotka kertovat alueelta kyytiin nousseiden matkustajien määrän. Punaisten ympyröiden sisälle on merkitty sinisellä värillä miinus-merkki ja numero, jotka kertovat alueella poistuneiden matkustajien määrän.

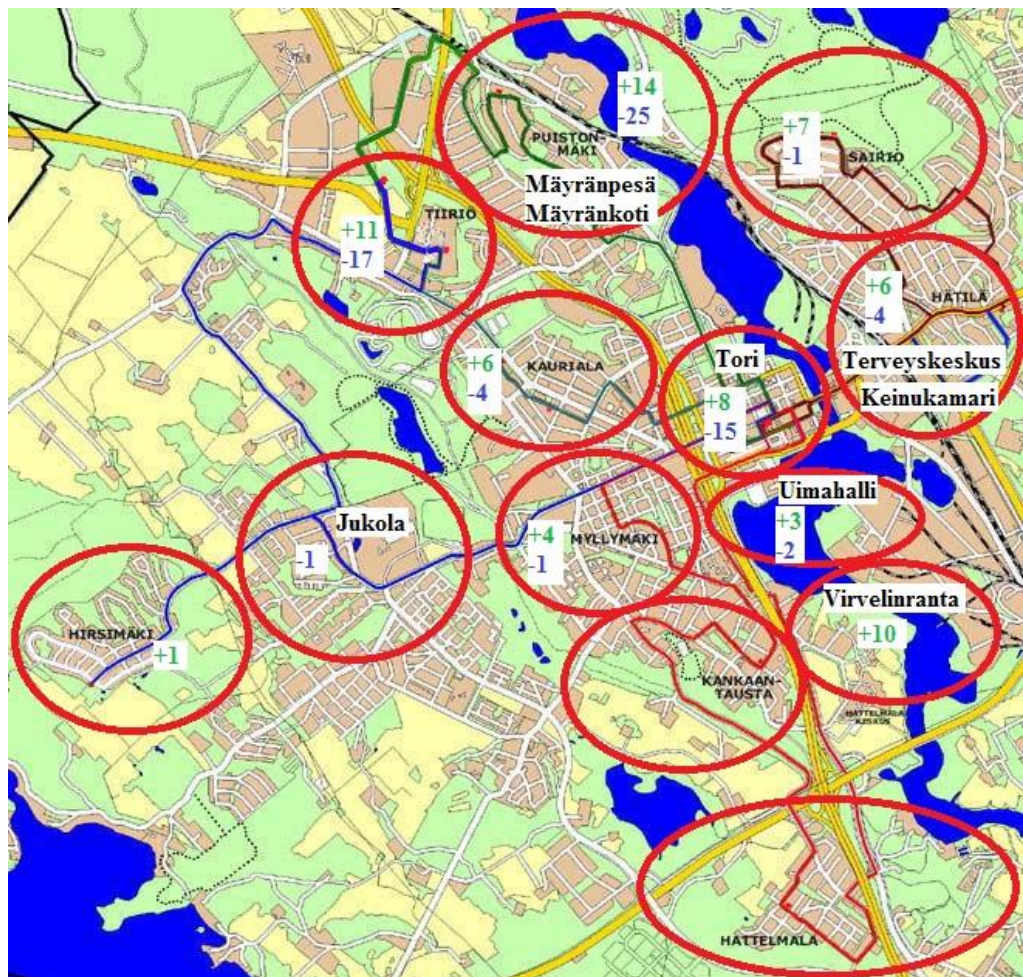
### 4.2 Keskeiset tulokset viikon ajalta

Lähtö- ja määräpaikkatutkimuksesta selvisi Seiskan käyttäjien kaksi suosituinta kohdetta. Hämeenlinnan keskusta eli tori ja Tiiriön kauppapalvelut ovat halutuimmat kohteet matkustaa Seiskalla päivittäin. Puistonmäessä pois jääneiden matkustajien määrä on suuri maanantaista torstaihin, koska Virvelinrannasta kaikki kyytiin otetut henkilöt matkustivat Puistonmäessä sijaitseviin Mäyränpesään ja Mäyränkotiin. Sairion ja Kaurialan alueilta matkustettiin usein torille ja Hätilän sekä Myllymäen alueilta matkustettiin usein Tiiriöön. Puistonmäen alueelta ihmiset matkustivat satunnaisesti Tiiriöön, torille ja uimahalliin.

Lähtö- ja määräpaikkatutkimus osoitti, että kaikkien ihmisten toiveita ei voida täysin tyydyttää. Päivittäin huomasi, että ihmiset eivät jaksaneet jäädä odottamaan Seiskan paluuta, vaan paluumatkoja tehtiin kävellen, taksilla, tutun kyydillä tai jollain muulla tavalla.

#### 4.3 Maanantai 21.1.2013

Maanantain lähtö- ja määräpaikkatutkimuksen tuloksia on merkitty kuvaan 12. Matkustajia oli maanantaina yhteensä 70 henkilöä. Huomioitavina alueina tulevat esiin Tiiriö, tori, Sairio, Kankaantausta, Hattelmala, Jukola ja Hirsimäki. Tiiriön, torin ja Sairion alueet herättävät huomiota, koska näillä alueilla kyydistä poistuneiden ja kyytiin tulleiden määrät eroavat selvästi toisistaan. Kankaantaustan, Hattelmalan, Jukolan ja Hirsimäen alueet herättävät huomiota, koska alueilla ei ollut yhtään käyttäjää tai käyttäjien määrä oli vähäistä. Tiiriön ja Sairion alueilla matkustajat saattoivat käyttää toista ajoneuvoa matkustamiseen, kuten matkustajalle tutun henkilöautoa tai taksia. Torin alueelta matkustajat saattoivat käyttää ajoneuvoa pois pääsemiseen tai he saattoivat myös kävellä takaisin lähtöpaikkaansa. Torilta on hyvät kävely-yhteydet esimerkiksi Myllymäkeen, Hätilään ja Sairioon. Sairion alueen mäet voivat kuitenkin olla hankalia iäkkäämmille henkilöille kävellä.

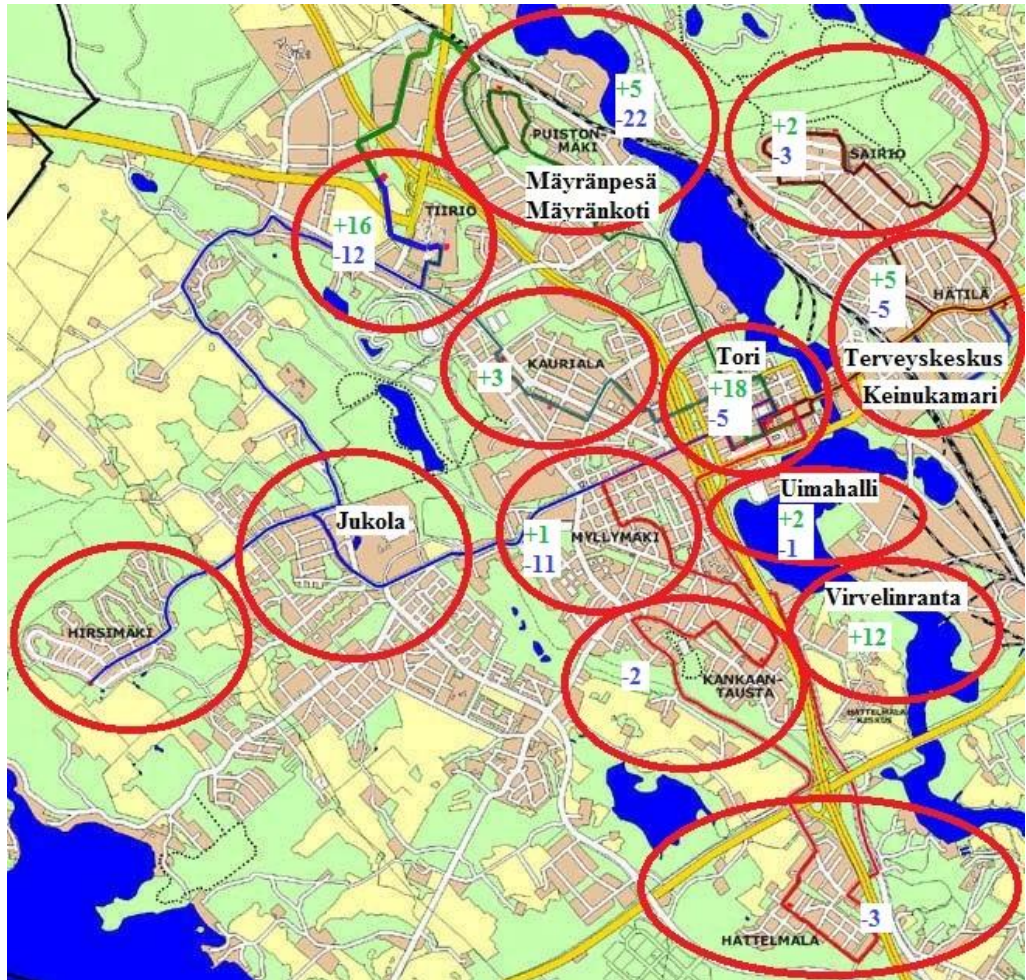


Kuva 12. Matkustajamääriä maanantailta 21.1.2013(Hämeen Linja Oy 2012).



#### 4.4 Tiistai 29.1.2013

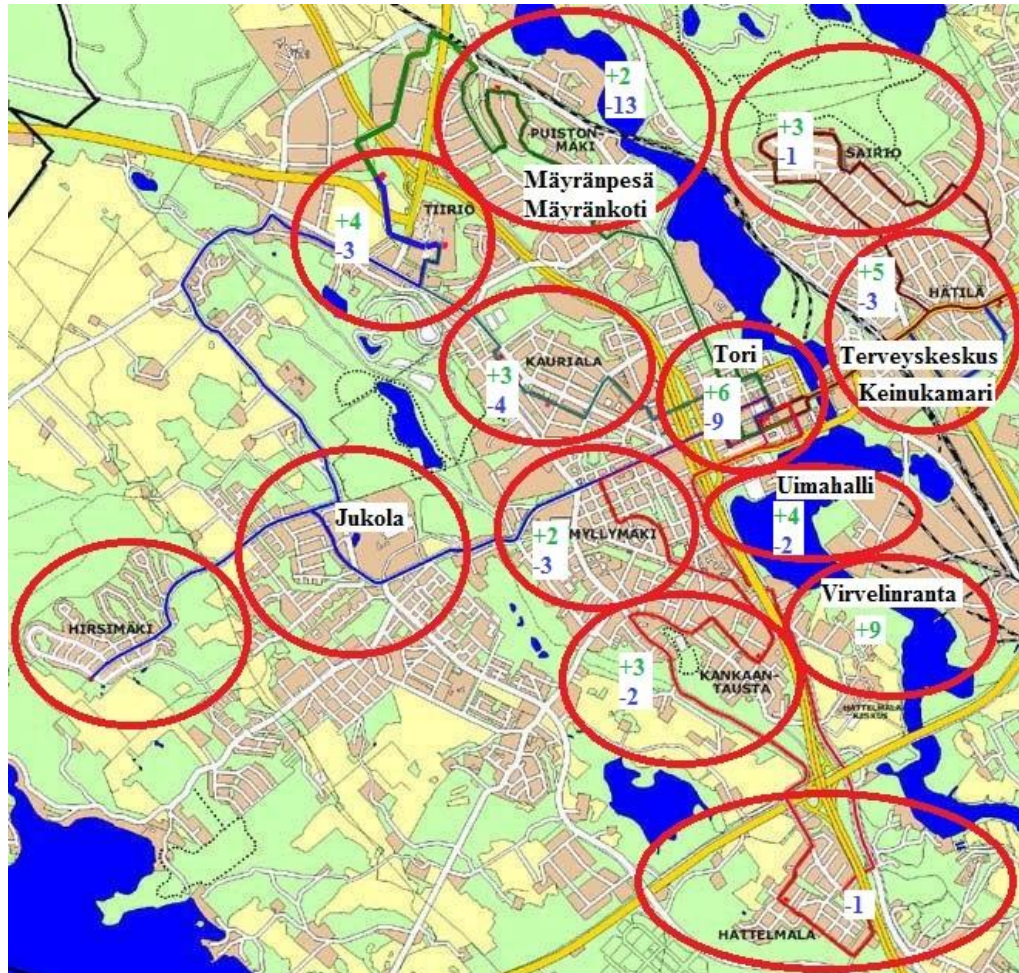
Tiistaipäivän matkustajamääriä on merkitty kuvaan 13. Matkustajia oli tiistaina yhteensä 64 henkilöä. Jukolan ja Hirsimäen alueilla ei matkustajia ollut lainkaan Seiskan kyydissä. Tiistaipäivän aikana Hattelmalan reitillä jäi pois kyydistä 16 matkustajaa ja yksi tuli kyytiin. Hattelmala reitillä pois jääneet matkustajat tulivat kyytiin Tiiriöstä, torilta ja uimahallista.



Kuva 13. Matkustajamääriä tiistailta 29.1.2013(Hämeen Linja Oy 2012).

#### 4.5 Keskiviikko 30.1.2013

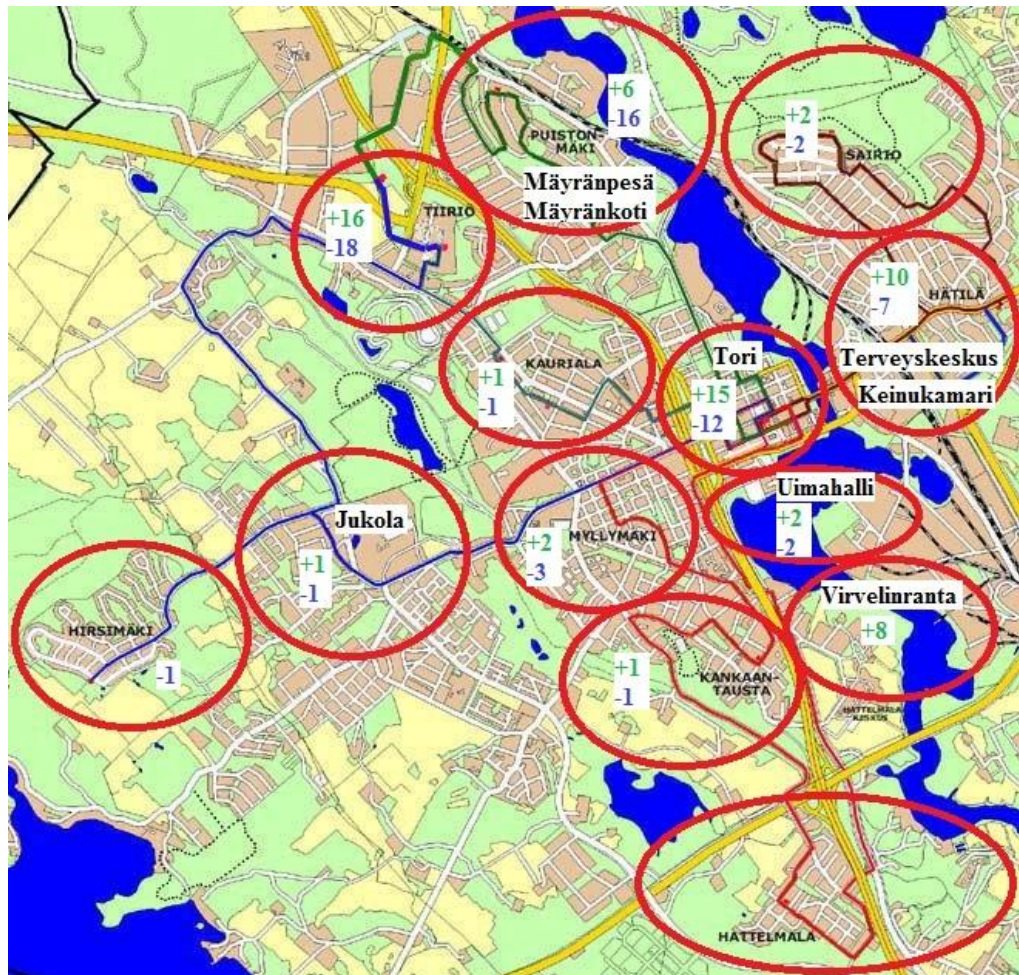
Kuvassa 14 on keskiviikon tuloksia matkustajamääristä. Keskiviikon matkustajamääriin saattoi vaikuttaa huono sää. Keskiviikkona oli lumipyryinen ja pilvinen sää. Matkustajia oli yhteensä keskiviikkona 41 henkilöä. Hattelmalassa yksi matkustaja jäi kyydistä pois, mutta Jukolan ja Hirsimäen alueilla matkustajia ei Seiskalla ollut ollenkaan.



Kuva 14. Matkustajamääriä keskiviikolta 30.1.2013(Hämeen Linja Oy 2012).

#### 4.6 Torstai 24.1.2013

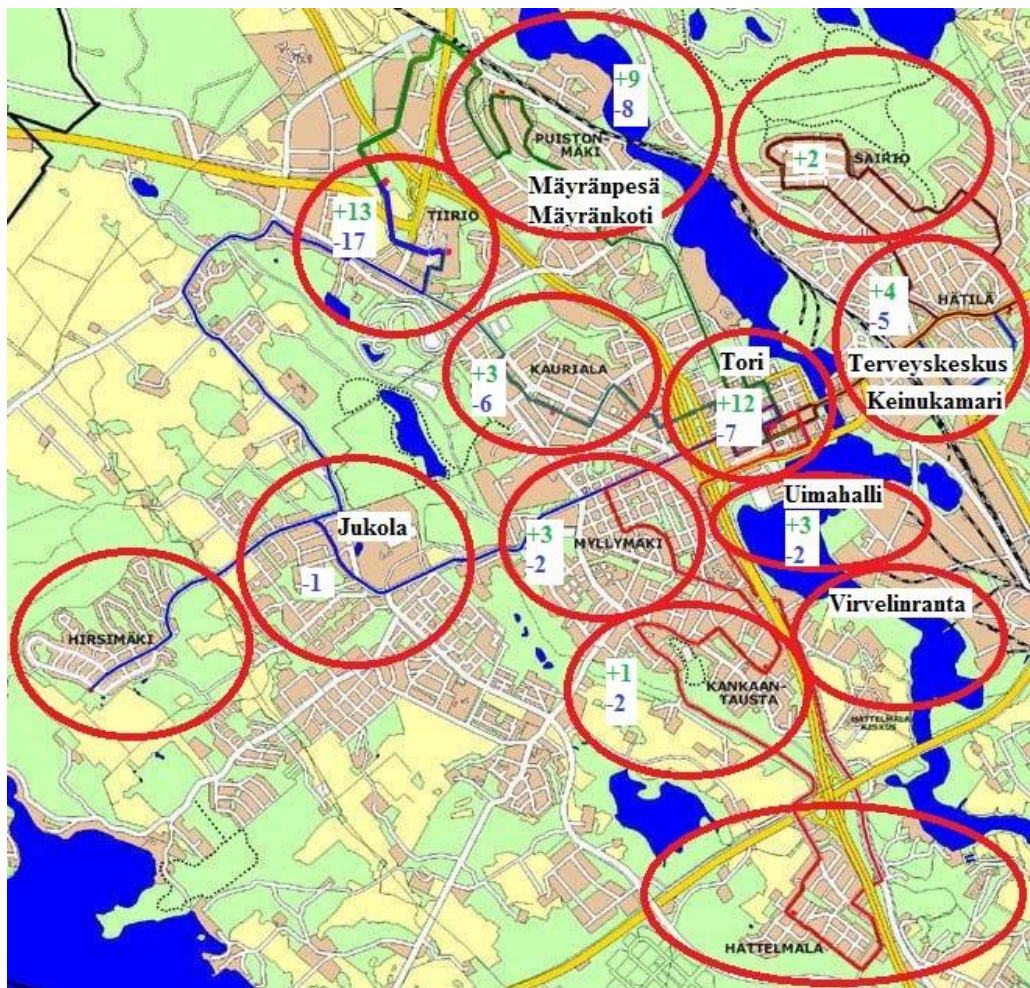
Torstaipäivän tutkimustuloksia on esitetty kuvassa 15. Torstaina matkustajia Seiskalla oli yhteensä 64 henkilöä. Hätilän reitin jälkeen kaikki pikkubussin 17 istumapaikkaa oli täynnä matkustajia. Matkustajamäärät olivat vähäisiä Kaurialan, Kankaantaustan, Hattelmalan, Nummen ja Hirsimäen alueilla. Hattelmalassa ei tullut kyytiin eikä jäänyt kyydistä ketään pois.



Kuva 15. Matkustajamääriä torstailta 24.1.2013(Hämeen Linja Oy 2012).

#### 4.7 Perjantai 25.1.2013

Kuvaan 16 on merkitty perjantailta saatuja matkustajamääriä. Perjantaina matkustajia Seiskan kyydissä oli yhteensä 50 henkilöä. Torialueella matkustajia nousi kyytiin 12 henkilöä ja kyydistä jäi pois seitsemän henkilöä. Määrällisesti laskettuna, viisi henkilöä oli tullut keskusta muulla ajoneuvolla kuin Seiskalla tai kävellen. Tiiriöstä lähti neljä matkustajaa pois muulla tavalla kuin Seiskalla. Liian pitkä odotusaika saattaa houkutella käyttämään taksia tai muuta nopeampaa yhteyden tarjoajaa. Sairion, Kankaantaustan ja Nummen alueilla matkustajamäärät olivat vähäisiä. Virvelinrannasta ei perjantaisin kulje ketään Mäyränpesään eikä Mäyränkotiin. Hattelmalan ja Hirsimäen alueilla matkustajia Seiskalla päivän aikana ei ollut.



Kuva 16. Matkustajamääriä perjantailta 25.1.2013(Hämeen Linja Oy 2012).



## 5 KEHITTÄMISVAIHTOEHTOJEN TARKASTELU

### 5.1 Periaatteet

Kehittämismvaihtoehdot on pääasiassa suunniteltu yhdelle palvelulinjan autolle. Vaihtoehdossa 5 käydään läpi kahden palvelulinjan liikennöintiä kanta-Hämeenlinnassa. Yhdellä bussilla liikennöitäessä on aina karsittava joitain alueita pois palvelulinjan reiteiltä, koska yhden päivän aika ei riitä kaikilla alueilla käymiseen. Päivän aikana on aina käytävä jokaisella alueella vähintään kaksi kertaa, jotta yhteydet toimisivat molempiin suuntiin.

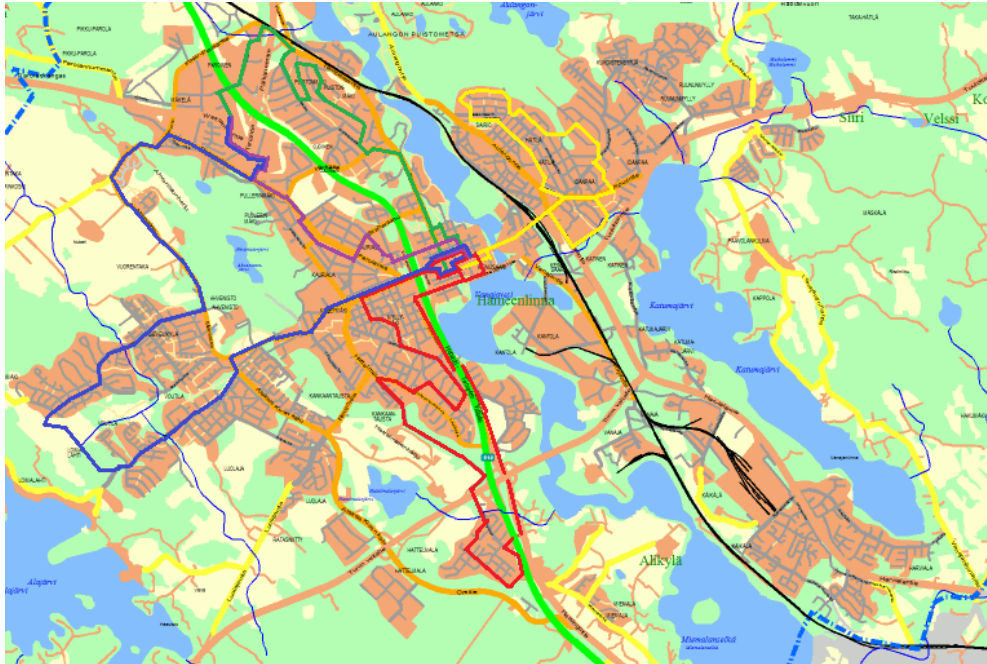
Kaikkien vaihtoehtojen aikataulut on suunniteltu niin, että palvelulinja hakisi iltapäivällä Virvelinrannasta ihmiset ja kuljettaisi heidät Puistonmäen palvelutaloihin. Hätilän, Sairion, Puistonmäen ja Kaurialan alueille ei ole järkevää tehdä suuria muutoksia, koska alueilla asuu huomattavan suuria määriä yli 70-vuotiaita ja lähtö- ja määräpaikkatutkimus osoitti reittien olevan toimivia. Katvealueilla eli niillä alueilla, missä ei kulje normaaleja reittibusseja, on palvelulinjojen liikennöinti tarpeellista. Hattelmalan alueella liikennöinti on myös tärkeää. Vaikka käyttäjiä Hattelmalasta palvelulinjalle ei nykyään ole kovin paljon, on Hattelmalan alueella kuitenkin enemmän kuin 50 henkilöä yli 70-vuotiaista ihmistä. Myllymäen ja Kankaantaustan alueilla yli 70-vuotiaita on selvästi enemmän kuin esimerkiksi Hattelmalan alueella, siksi on tärkeää säilyttää palvelulinjan reiteillä Myllymäen ja Kankaantaustan alueet. Ihmisille pitäisi kertoa esimerkiksi paikallislehdessä palvelulinjan olemassa olosta sekä sen toiminnasta, jotta lisää matkustajia tulisi Seiskan kyytiin näiltä alueilta. Hirsimäki, Hattelmala ja Katinen osoittautuivat lähtö- ja määräpaikkatutkimuksessa hiljaisiksi käyttäjäseuduiksi, mutta näiltä alueilta saatetaan saada lisää käyttäjiä palvelulinjalle pienten muutosten kautta.

Kehittämismvaihtoehtotarkasteluissa on käytetty kustannusten määrittämiseen kilometrihintaa sekä palkkakustannuksia. Vaihtoehtojen laskuissa on käytetty ajokilometrikustannusta 2,60 €/km, joka on liikennöitsijän ehdottama tapa laskea kustannukset palvelulinjalle. Kuljettajan palkka on 20 € tuntia kohden. Päivässä kuljettajalle maksetaan yhdeksästä työtunnista eli palkkoihin kuluu päivässä 180 €. Kokonaiskustannukseksi yhdelle päivälle on laskettu kuljettajille maksettava palkka ja ajokilometreistä kertyvät kustannukset.

### 5.2 Vaihtoehto 1: liikennöinnin laajentaminen Loimalahteen

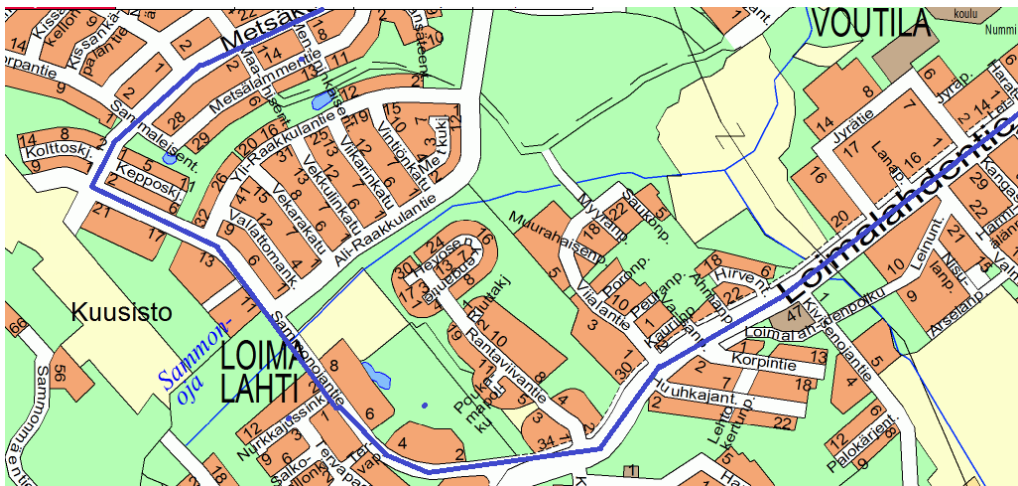
Vaihtoehtoon 1 ei sisälly isoja aikataulumuutoksia. Kaikki muut reitit pysyisivät ennallaan paitsi Hirsimäen reitti, joka muutettaisiin kulkemaan myös Loimalahden, Voutilan ja Jukolan kautta. Reitti kulkisi torilta kello 14.00 kohti Jukolaa, mistä se jatkaisi Loimalahteen ja sieltä kiertäisi Hirsimäen kautta Tiiriöön. Torilta ajettaisiin Turuntietä pitkin Ahvenistontielle, mistä käännyttäisiin Aleksis Kiven kadulle, josta edelleen käännyttäisiin Loimalahdentielle. Loimalahdentieltä jatkettaisiin Sammonojantielle, josta päästään Metsäkukantielle. Metsäkukantieltä reitti jatkuisi tuttuja teitä ja katuja pitkin Tiiriöön. Kello 16.05 lähtö Tiiriöstä Hirsimäkeen kulkisi

samaa reittiä kuin kello 14.00 lähtö torilta, mutta kiertosuunta olisi päinvastainen. Kuvassa 18 on esitetty sinisellä viivalla Hirsimäen uusi reitti ja taulukkoon 3 on tehty reiteille uusi aikataulu.



Kuva 18. Loimalahden kierros(Hämeenlinnan kaupunki 2013).

Kuva 19 on lisätty tarkentamaan reittiä, jota pitkin Seiska kulkisi. Kuvassa 19 oleva sininen viiva näyttää Seiskan ajoreitin.



Kuva 19. Loimalahdesta tarkempi katukuva(Hämeenlinnan kaupunki 2013).

Taulukko 3. Vaihtoehdon 1 aikataulu

9:00	Keskusta (tori)	12:55	Kauriala
9:15	Puistonmäki	13:15	Keskusta (tori)
9:25	Tiiriö	13:25	Hättilä
9:30	Kauriala	13:35	Sairio
9:45	Keskusta (tori)	14:00	Keskusta (tori)
9:50	Hättilä	14:15	Loimalahti
9:55	Sairio	14:20	Hirsimäki
10:30	Keskusta (tori)	14:35	Tiiriö
10:40	Kauriala	14:40	Puistonmäki
10:45	Tiiriö	15:05	Keskusta (tori)
10:55	Puistonmäki	15:15	Kankaantausta
11:10	Keskusta (tori)	15:25	Hattelmala
		15:45	Keskusta (tori)
11:40	Keskusta (tori)	15:55	Puistonmäki
11:55	Hattelmala	16:05	Tiiriö
12:03	Kankaantausta	16:15	Hirsimäki
12:25	Keskusta (tori)	16:20	Loimalahti
12:40	Puistonmäki	16:30	Keskusta (tori)
12:50	Tiiriö		

Päivän aikana ajokilometrejä vaihtoehdossa 1 kertyisi noin 124 kilometriä. Ajokilometrien kustannukset olisivat päivässä noin 321 €. Yhden päivän kokonaiskustannukset olisivat noin 501 €. Vuoden kustannukseksi tulisi yhteensä noin 126 300 €. Kustannukset ovat karkeasti arvioituja summia, koska ajokilometrit vaihtelevat reittipoikkeamien takia. Taulukossa 4 on eriteltyinä kustannuksia vaihtoehdolle 1.

Taulukko 4. Vaihtoehdon 1 kustannuksia

Ajokilometrejä päivässä	124 km
Kustannukset yhdelle ajokilometrille	2,60 €
Ajokilometrien kustannukset päivässä	321 €
Kuljettajan palkka päivässä	180 €
Yhden päivän kokonaiskustannukset	501 €
Ajopäiviä vuodessa	252 päivää
Vuoden kokonaiskustannukset	126 300 €

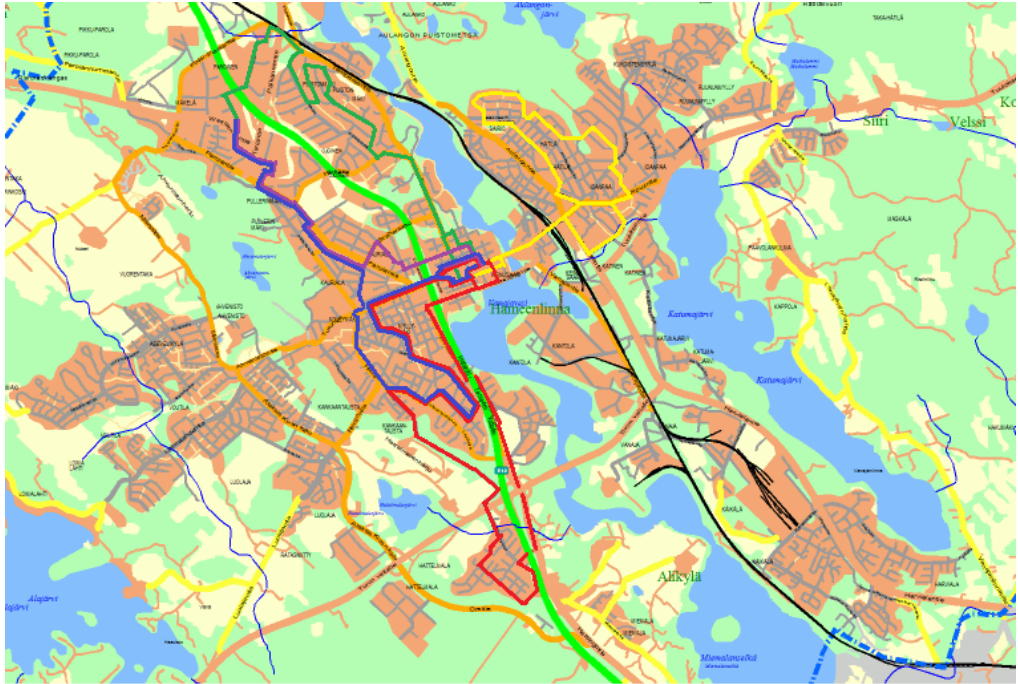
Tämän tapaista ratkaisua voidaan pitää hyvänä, jos ei haluta tehdä merkittäviä aikataulu muutoksia. Aikataulun pysyessä lähes nykyisessä muodossaan, riski matkustajamäärien vähenemiseen on pieni. Paikallislehdissä on tarpeen ilmoittaa uusista liikennöitävistä alueista ja aikatauluista.

### 5.3 Vaihtoehto 2: Hirsimäen liikennöinnin lakkauttaminen

Vaihtoehdossa 2 Hirsimäen reitti lakkautettaisiin. Tällaista vaihtoehtoa olisi syytä harkita, jos vaihtoehdon 1 tapainen ratkaisu ei lisäisi palvelulinjan käyttäjämäärää Hirsimäen ja Loimalahden alueilta. Tärkeää olisi tehostaa niitä alueita, joissa palvelulinjan käyttäjämäärät ovat korkeampia kuin esimerkiksi nykyisen Hirsimäen alueella.



Vaihtoehdon 2 uusi reitti kulki Kaurialan, Myllymäen ja Kankaantaustan kautta. Kuvaan 20 on piirretty sinisellä värillä Hirsimäen reitin tilalle tuleva reitti ja taulukkoon 5 on tehty uusi aikataulu vaihtoehdolle 2. Torilta kello 14.00 lähtö kulki samaa reittiä kuin Hattelmalan reitti Hattelmalan tielle asti. Hattelmalan tieltä ajettaisiin Turuntielle, josta käännyttäisiin Verhonkadulle ja jatkettaisiin Brahenkatua pitkin. Brahenkadulta käännyttäisiin Cygnaeuksenkadulle, josta matka jatkuisi tuttua Kaurialan reittiä pitkin Tiiriöön asti. Tiiriöstä kello 16.05 lähtö kohti toria olisi sama, mutta reitti ajettaisiin luonnollisesti toiseen suuntaan.



Kuva 20. Hirsimäen reitin poistaminen(Hämeenlinnan kaupunki 2013).

Kuva 21 on lisätty tarkentamaan reittiä, jota pitkin Seiska kulkisi. Kuvassa 21 oleva sininen viiva näyttää Seiskan ajoreitin.



Kuva 21. Myllymäestä tarkempi katukuva(Hämeenlinnan kaupunki 2013).

Taulukko 5. Vaihtoehdon 2 aikataulu

9:00	Keskusta (tori)	13:15	Keskusta (tori)
9:15	Puistonmäki	13:25	Hättilä
9:25	Tiiriö	13:35	Sairio
9:30	Kauriala	14:00	Keskusta (tori)
9:45	Keskusta (tori)	14:10	Myllymäki
9:50	Hättilä	14:15	Kankaantausta
9:55	Sairio	14:25	Kauriala
10:30	Keskusta (tori)	14:35	Tiiriö
10:40	Kauriala	14:40	Puistonmäki
10:45	Tiiriö	15:05	Keskusta (tori)
10:55	Puistonmäki	15:15	Kankaantausta
11:10	Keskusta (tori)	15:25	Hattelmala
		15:45	Keskusta (tori)
11:40	Keskusta (tori)	15:55	Puistonmäki
11:55	Hattelmala	16:05	Tiiriö
12:03	Kankaantausta	16:10	Kauriala
12:25	Keskusta (tori)	16:20	Kankaantausta
12:40	Puistonmäki	16:25	Myllymäki
12:50	Tiiriö	16:30	Keskusta (tori)
12:55	Kauriala		

Päivän aikana ajokilometrejä vaihtoehdossa 2 kertyisi noin 115 kilometriä. Yhden päivän kokonaiskustannukset olisivat noin 479 €. Vuoden kustannukseksi tulisi yhteensä noin 122 800 €. Taulukossa 6 on eriteltyinä kustannuksia vaihtoehdolle 2.

Taulukko 6. Vaihtoehdon 2 kustannuksia

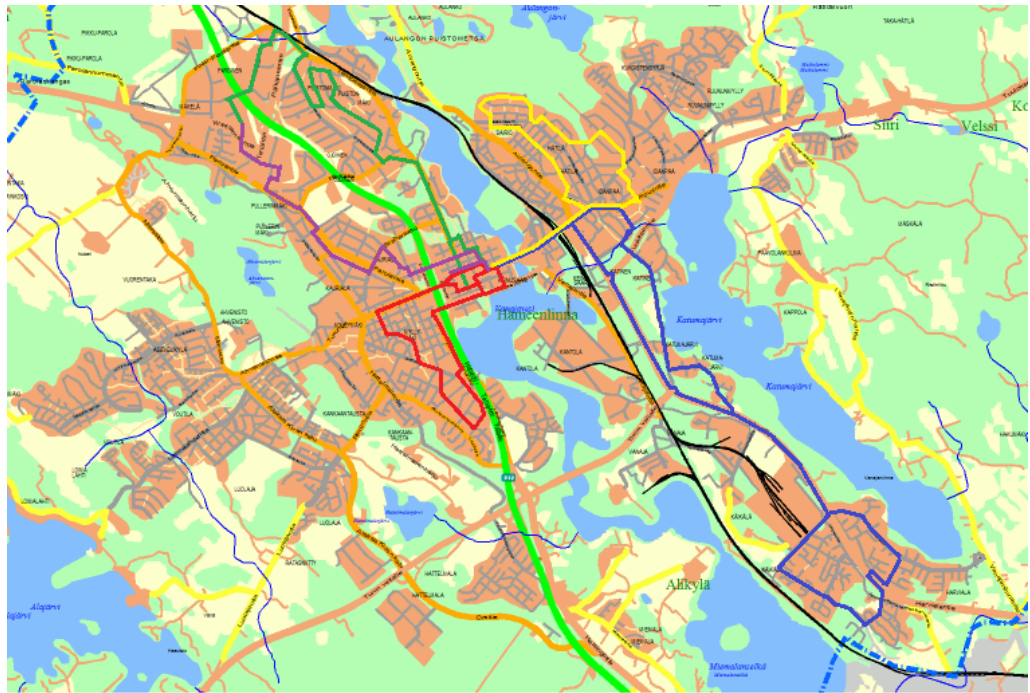
Ajokilometrejä päivässä	115 km
Kustannukset yhdelle ajokilometrille	2,60 €
Ajokilometriä päivässä	299 €
Kuljettajan palkka päivässä	180 €
Yhden päivän kokonaiskustannukset	479 €
Ajopäiviä vuodessa	252 päivää
Vuoden kokonaiskustannukset	122 800 €

Vaihtoehdon 2 tapaisessa ratkaisussa on haettu tehokkuuden lisäämistä alueille, joissa palvelulinjan käyttäjiä nykyisin on. Tutkimustuloksissa ja haastatteluissa on annettu selvä kuva Hirsimäen käyttäjäkunnan vähäisestä määrästä. Tässä ratkaisussa on karsittu Hirsimäki pois palvelulinjan reiteiltä. Esimerkiksi Kaurialassa ja Myllymäessä on selvästi enemmän yli 70-vuotiaita kuin Hirsimäen alueella.

#### 5.4 Vaihtoehto 3: Hirsimäen ja Hattelmalan liikennöinnin lakkauttaminen sekä Katisen, Katuman, Käikälän ja Harvialan uudet reitit

Vaihtoehdossa 3 karsittaisiin läntiset kantakaupungin alueet palvelulinjan liikennöinnin ulkopuolelle. Läntisten alueiden tilalle tulisi kaakkoisen kantakaupungin alueita. Kuvaan 22 on tehty sinisellä värillä kaakkoisten alueiden reitti. Vaihtoehdossa 3 poistettaisiin Hätilän reitiltä Kutalantie, koska Katisiin liikennöitäisiin eri aikaan.

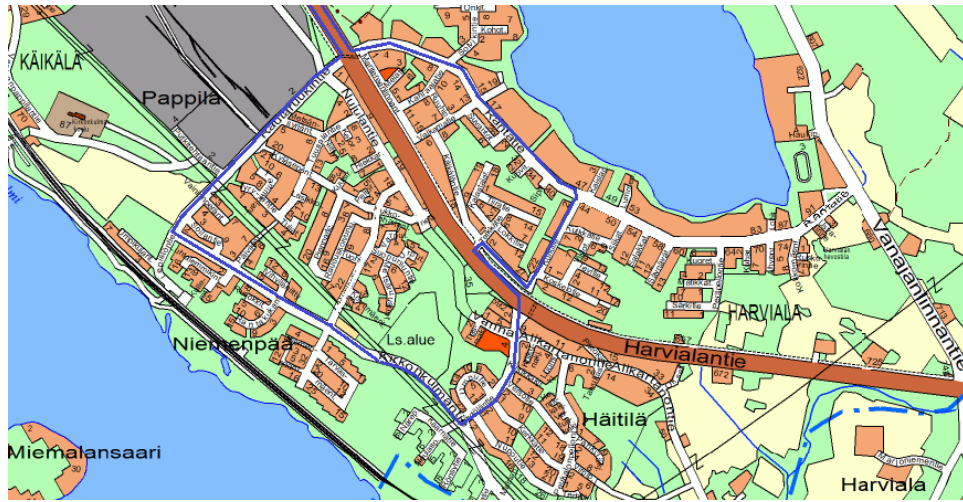
Hattelmalan ja Hirsimäen alueella liikennöinti lakkautettaisiin kokonaan, jolloin aikaa säästyisi kaakkoisella alueella käymiseen. Liikennöinti Myllymäen ja Kankaantaustan alueilla säilyisi ja kuvassa 22 uusi Myllymäen ja Kankaantaustan reitti on piirretty punaisella viivalla. Torilta kello 11.05 lähtö Myllymäen ja Kankaantaustan reitille kulkisi tuttua reittiä Lahdensivuntielle asti, josta käännyttäisiin Ansionmäentien kautta Virvelintielle ja edelleen Kanakouluntielle. Kanakouluntieltä käännyttäisiin Rinnetielle, josta ajettaisiin aina Jaakonkadulle asti ja jatkettaisiin Myllymäen läpi vanhaa reittiä pitkin torille. Kello 15.25 lähtö torilta kulkisi päinvastaiseen suuntaan samaa reittiä. Virvelinranta olisi tässä ratkaisussa hyvin saavutettavissa. Taulukossa 7 on vaihtoehdolle 3 tehty aikataulu.



Kuva 22. Käikälän reitin lisääminen(Hämeenlinnan kaupunki 2013).

Kuvat 23, 24 ja 25 ovat lisätty tarkentamaan reittejä, joita pitkin Seiska kulkisi. Kuvassa 23 oleva punainen viiva näyttää Seiskan ajoreitin Myllymäen ja Kankaantausta reitillä. Kuvissa 24 ja 25 olevat siniset viivat näyttävät Seiskan ajoreitin Katisten, Katuman, Käikälän ja Harvialan reitillä.





Kuva 25. Käikälästä tarkempi katukuva(Hämeenlinnan kaupunki 2013).

Taulukko 7. Vaihtoehdon 3 aikataulu

9:00	Keskusta (tori)	12:50	Keskusta (tori)
9:15	Harviala	13:10	Kauriala
9:25	Käikälä	13:20	Tiiriö
9:32	Katuma	13:30	Puistonmäki
9:35	Katinen	13:55	Keskusta (tori)
9:45	Keskusta (tori)	14:05	Hättilä
9:55	Kauriala	14:15	Sairio
10:00	Tiiriö	14:40	Keskusta (tori)
10:10	Puistonmäki	14:50	Katinen
10:25	Keskusta (tori)	14:53	Katuma
10:35	Hättilä	15:00	Käikälä
10:40	Sairio	15:10	Harviala
11:05	Keskusta (tori)	15:25	Keskusta (tori)
11:15	Kankaantausta	15:35	Myllymäki
11:20	Myllymäki	15:40	Kankaantausta
11:30	Keskusta (tori)	15:50	Keskusta (tori)
11:45	Puistonmäki	16:05	Puistonmäki
12:00	Tiiriö	16:15	Tiiriö
12:05	Kauriala	16:20	Kauriala
12:20	Keskusta (tori)	16:30	Keskusta (tori)

Päivän aikana ajokilometrejä vaihtoehdossa 3 kertyy noin 116 kilometriä. Yhden päivän kokonaiskustannukset olisivat noin 482 €. Vuoden kustannukseksi tulisi yhteensä noin 121 400 €. Taulukossa 8 on eriteltyinä kustannuksia vaihtoehdolle 3.

Taulukko 8. Vaihtoehdon 3 kustannuksia

Ajokilometrejä päivässä	116 km
Kustannukset yhdelle ajokilometrille	2,60 €
Ajokilometrien kustannukset päivässä	302 €
Kuljettajan palkka päivässä	180 €
Yhden päivän kokonaiskustannukset	482 €
Ajopäiviä vuodessa	252 päivää
Vuoden kokonaiskustannukset	121 400 €

Uusi kaakkoisten alueiden reitti kulkisi Katisten, Katuman, Käikälän ja Harvialan alueiden kautta. Kello 14.40 lähtevä reitti kulkisi torilta Viipurintietä pitkin, josta käännyttäisiin Honkalankadulle ja jatkuisi Kutalantielle. Kutalantieltä käännyttäisiin Katistentielle, jota pitkin ajettaisiin Katisten läpi Katumantielle. Katumantieltä käännyttäisiin Harvialantielle ja jatkettaisiin Rautaruukintielle. Kirkonkulmantieltä ajettaisiin Höytöläntielle, josta ajettaisiin takaisin Harvialantielle. Harvialan alueelle ajettaisiin Telkkätieltä Käikäläntielle, jatkaen Kurkitietä pitkin Rantatielle asti. Palvelulinja palaisi takaisin Rantatietä ja Harvialantietä. Harvialantietä ajettaisiin Viipurintielle asti ilman, että poikettaisiin Katuman tai Katisten kautta. Suora paluureitti säästää aikaa. Aamun kello 9.00 lähtö torilta kulkisi saman reitin, mutta päinvastaiseen suuntaan. Katisissa, Katumalla ja Harvialassa on jokaisella alueella noin 100 ihmistä, jotka ovat yli 70-vuotiaita. Käikälän alueella yli 70-vuotiaita on noin 50 ihmistä. Lukumäärät vaikuttavat riittävältä palvelulinjan liikennöinnin kannalta. Alueilla liikennöinnin kokeileminen ja mainostaminen on kannattavaa. Tosiasia on kuitenkin, että Katisten, Katuman ja Käikälän alueilla liikennöi normaaleja reittibusseja, jotka saattavat jo tyydyttää joukkoliikennetarpeet näillä alueilla.

Vaihtoehdossa 3 on haittapuolena Hätilästä Tiiriöön katkaistu yhteys. Esimerkiksi kello 10.35 lähtö Hätilästä kulkisi Myllymäen ja Kankaantaustan kautta Tiiriöön. Toinen haittapuoli on, ettei Tiiriöstä ole paluuyhteyttä Katumalle ja Käikälään. Esimerkiksi kello 13.20 lähtö Tiiriöstä kulkisi Hätilän ja Sairion kautta Katumalle ja Käikälään.

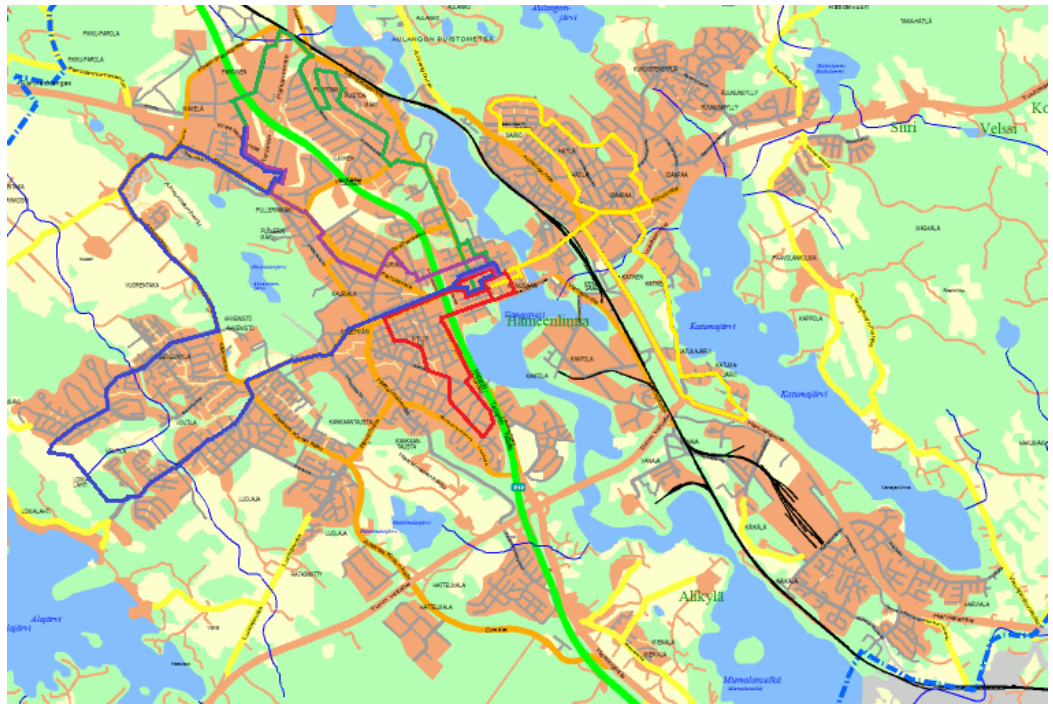
Vaihtoehdossa 3 Katisten, Katuman, Käikälän ja Harvialan alueiden kautta suunniteltua reittiä on tarpeellista liikennöidä ensin kokeilujakson ajan. Mikäli Käikälän ja Harvialan alueilla liikennöinti osoittautuu turhaksi, on ne kannattavaa karsia pois palvelulinjan reitiltä.

Vaihtoehdossa 3 esiintyvä Hätilän ja Sairion lenkki on säilynyt muuten entisessä muodossaan, mutta Kutalantietä kulkeva lenkki on poistettu. Kuljettajan puhelimeen soittamalla kierros Katisten edestä voidaan tehdä. Vaihtoehdossa 3 palvelulinja ajaa Katisten läpi kokonaan kaksi kertaa päivässä, joten Katisten edestä ei välttämättä tarvitse enää Hätilän ja Sairion reitillä kulkea. Lähtö- ja määräpaikkatutkimuksessa sekä haastatteluissa kävi ilmi, että Katisten edestä ajamista pidetään turhana. Tosiasia on, että reitti on ollut niin vähän aikaa käytössä, että päätelmien tekeminen saattaa olla vielä ennenaikaista.

## 5.5 Vaihtoehto 4: liikennöinnin laajentaminen Loimalahteen, Katsiin ja Katumalle sekä Hattelmalan liikennöinnin lakkauttaminen

Hirsimäki lenkki muutettaisiin kuten vaihtoehdossa 1 ja kokeiltaisiin lisääkö Loimalahden kautta ajaminen käyttäjiä palvelulinjalle. Hattelmalan kautta ei ajettaisi Vaihtoehdossa 4. Kankaantaustan kierros toteutettaisiin kuten vaihtoehdossa 3.

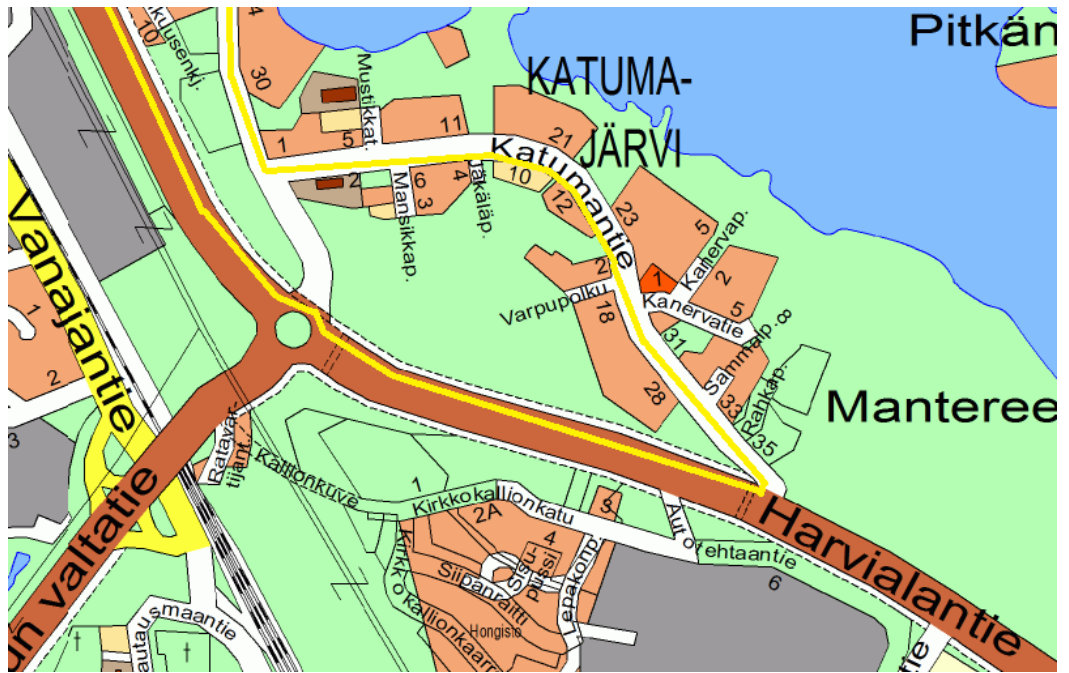
Hättilän reittiin lisättäisiin Katisten ja Katuman kautta kulkeminen. Palvelulinja ajaisi Hättilän ja Sairion läpi ensin, sitten Katsiin ja Katumalle ja Harvialantieltä takaisin kohti keskustaa. Harvialantietä ja Viipurintietä takaisin ajettava reitti on nopea ja aikaa säästävää. Vaihtoehdon 4 reitit on esitetty kuvassa 26 ja aikataulu taulukossa 9.



Kuva 26. Uudet Seiskan reitit(Hämeenlinnan kaupunki 2013).

Kuva 27 on lisätty tarkentamaan reittiä, jota pitkin Seiska kulkisi. Kuvassa 27 oleva keltainen viiva näyttää Seiskan ajoreitin.





Kuva 27. Katumasta tarkempi katukuva (Hämeenlinnan kaupunki 2013).

Taulukko 9. Vaihtoehdon 4 aikataulu

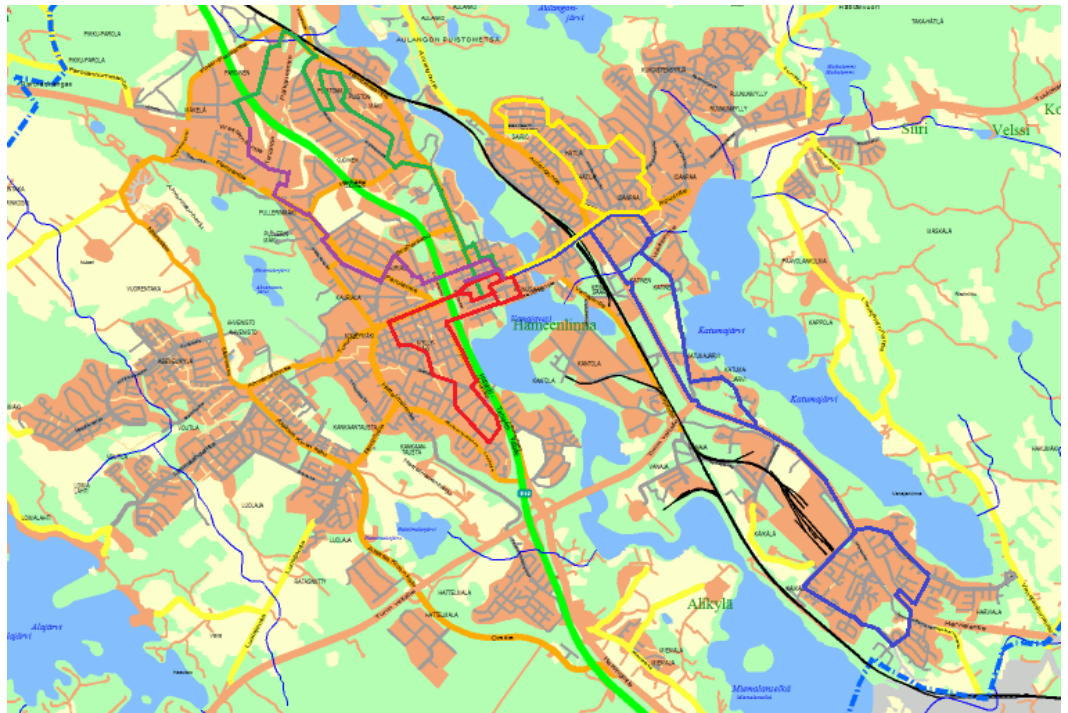
9:00	Keskusta (tori)	12:35	Kauriala
9:15	Puistonmäki	12:55	Keskusta (tori)
9:25	Tiiriö	13:05	Hättilä
9:30	Kauriala	13:15	Sairio
9:45	Keskusta (tori)	13:25	Katinen
9:50	Hättilä	13:30	Katuma
9:55	Sairio	13:50	Keskusta (tori)
10:05	Katinen	14:10	Loimalahti
10:10	Katuma	14:15	Hirsimäki
10:30	Keskusta (tori)	14:35	Tiiriö
10:40	Kauriala	14:40	Puistonmäki
10:45	Tiiriö	15:05	Keskusta (tori)
10:55	Puistonmäki	15:15	Myllymäki
11:10	Keskusta (tori)	15:20	Kankaantausta
		15:30	Keskusta (tori)
11:40	Keskusta (tori)	15:45	Puistonmäki
11:50	Kankaantausta	15:55	Tiiriö
11:55	Myllymäki	16:10	Hirsimäki
12:05	Keskusta (tori)	16:15	Loimalahti
12:20	Puistonmäki	16:30	Keskusta (tori)
12:30	Tiiriö		

Päivän aikana ajokilometrejä vaihtoehdossa 4 kertyy noin 120 kilometriä. Yhden päivän kokonaiskustannukset olisivat noin 492 €. Vuoden kustannukseksi tulisi yhteensä noin 124 000 €. Taulukossa 10 on eriteltyinä kustannuksia vaihtoehdolle 4.



Taulukko 11. Vaihtoehdon 1 aikataulu

9:00	Keskusta (tori)	12:55	Kauriala
9:15	Puistonmäki	13:15	Keskusta (tori)
9:25	Tiiriö	13:25	Hättilä
9:30	Kauriala	13:35	Sairio
9:45	Keskusta (tori)	14:00	Keskusta (tori)
9:50	Hättilä	14:15	Loimalahti
9:55	Sairio	14:20	Hirsimäki
10:30	Keskusta (tori)	14:35	Tiiriö
10:40	Kauriala	14:40	Puistonmäki
10:45	Tiiriö	15:05	Keskusta (tori)
10:55	Puistonmäki	15:15	Kankaantausta
11:10	Keskusta (tori)	15:25	Hattelmala
		15:45	Keskusta (tori)
11:40	Keskusta (tori)	15:55	Puistonmäki
11:55	Hattelmala	16:05	Tiiriö
12:03	Kankaantausta	16:15	Hirsimäki
12:25	Keskusta (tori)	16:20	Loimalahti
12:40	Puistonmäki	16:30	Keskusta (tori)
12:50	Tiiriö		



Kuva 29. Käikälän reitin lisääminen(Hämeenlinnan kaupunki 2013).

Taulukko 12. Vaihtoehdon 3 aikataulu

9:00	Keskusta (tori)	12:50	Keskusta (tori)
9:15	Harviala	13:10	Kauriala
9:25	Käikälä	13:20	Tiiriö
9:32	Katuma	13:30	Puistonmäki
9:35	Katinen	13:55	Keskusta (tori)
9:45	Keskusta (tori)	14:05	Hättilä
9:55	Kauriala	14:15	Sairio
10:00	Tiiriö	14:40	Keskusta (tori)
10:10	Puistonmäki	14:50	Katinen
10:25	Keskusta (tori)	14:53	Katuma
10:35	Hättilä	15:00	Käikälä
10:40	Sairio	15:10	Harviala
11:05	Keskusta (tori)	15:25	Keskusta (tori)
11:15	Kankaantausta	15:35	Myllymäki
11:20	Myllymäki	15:40	Kankaantausta
11:30	Keskusta (tori)	15:50	Keskusta (tori)
11:45	Puistonmäki	16:05	Puistonmäki
12:00	Tiiriö	16:15	Tiiriö
12:05	Kauriala	16:20	Kauriala
12:20	Keskusta (tori)	16:30	Keskusta (tori)

Vaihtoehdon 5 kahdelle bussille ja kahdelle kuljettajalle kertyviä kustannuksia olisi yhden päivän aikana yhteensä noin 983 €. Vuoden kokonaiskustannus olisi noin 247 700 €. Taulukossa 13 on eriteltyinä kustannuksia vaihtoehdolle 5.

Taulukko 13. Vaihtoehdon 5 kustannuksia

Ajokilometrejä päivässä	240 km
Kustannukset yhdelle ajokilometrille	2,60 €
Ajokilometrien kustannukset päivässä	623 €
Kuljettajien palkat päivässä	360 €
Yhden päivän kokonaiskustannukset	983 €
Ajopäiviä vuodessa	252 päivää
Vuoden kokonaiskustannukset	247 700 €

Kahden palvelulinjabussin ylläpitämistä täytyy harkita tarkasti, koska kustannukset kasvavat olennaisesti. Nykyisten Seiskan matkustajamäärien perusteella, suurta tarvetta ei ole ilmennyt kahdelle palvelulinjan bussille. Kahden bussin liikennöinti saattaa kuitenkin miellyttää niitä palvelulinjan käyttäjiä, jotka eivät ole jaksaneet jäädä odottamaan Seiskan paluuvuoroa. Taksimatkat saattaisivat vähentyä näiden ihmisten osalta, kun palvelulinja liikennöisi useammin esimerkiksi Tiiriössä kahdella bussilla. Kahdella bussilla palvelulinjan liikennöinti kanta-Hämeenlinnassa olisi laajemmalle ulottuvaa kuin yhdellä bussilla.

## 6 LOPPUPÄÄTELMÄT

Kanta-Hämeenlinnassa palvelulinjalle on käyttäjäkuntaa. Sairion, Papinniityn, keskustan, Kankaantaustan, Myllymäen, Kaurialan, Ojoinen-Puistonmäen, Jukolan ja Nummi-Voutilan alueilla on runsaasti yli 70-vuotiaita ihmisiä, joista voitaisiin saada entistä enemmän Seiskan käyttäjiä. Ongelmana saattaa olla ihmisten haluttomuus käyttää Seiskaa tai se, että he vierastavat Seiskan toimintatapaa, joka toimii puhelintilausmenetelmällä kuljettajalta. Seiskan mainostaminen paikallislehdessä nousi vahvana ajatuksena esiin, kun halutaan lisätä käyttäjämääriä Seiskalle. Toisen pikkubussin lisääminen palvelulinjalle vaatisi lisää käyttäjiä, jotta liikennöinti olisi kannattavaa. Yhdelläkin bussilla pärjätään, mutta sen ajoreiteillä ei voida miellyttää kaikkia.

Tiiriön kauppapalvelut ja Hämeenlinnan keskusta, tori osoittautuivat kahdeksi suosituimmaksi kohteeksi palvelulinjan käyttäjien parissa. Myös uimahalli ja terveystilat ovat Seiskan käyttäjien tärkeitä kohteita. Seiskan kyytiin nousee myös sosiaalisuuden takia.

Palvelulinjalle Seiska uudistusaskelleeksi suositeltavin vaihtoehto olisi vaihtoehdossa 4 esitetty suunnitelma. Vaihtoehdon 4 alueilla on paljon iäkkäitä ihmisiä, joten Seiskan liikennöinti alueilla on kannattavaa. Aikataulullisesti muutoksia nykyiseen tapahtuu, mutta reittijärjestys pysyy pääosin samana. Reittijärjestyksen pysyessä samana, ei synny suurta hämmennystä Seiskan käyttäjien parissa. Vaihtoehto 4 tarjoaa laajennusta toivotuille alueille kaakkoisille ja läntisille alueille, mutta Hattelmalan alue on karsittu pois vähäisen käyttäjämäärän takia. Kustannuksissa ei ole suurta eroa vaihtoehdoilla, mutta poikkeuksena on vaihtoehto 5, jossa ajetaan kahdella bussilla. Kahdella bussilla ei ole kannattavaa liikennöidä, jos uusille alueille laajentaminen ei lisää riittävästi matkustusta.

---

Lopuksi vielä mainittakoon, että jokaisen reittimuutoksen vaikutusta pitäisi seurata uudella lähtö- ja määräpaikkatutkimuksella muutaman viikon ajan. Uudet liikennöitävät alueet tarvitsevat kokeilujakson, jonka aikana voitaisiin varmistua uusien reittien toimivuudesta ja kannattavuudesta.

## LÄHTEET

- Helsingin palvelulinjojen uusien reittien ja aikataulujen suunnittelu. 2009. Helsingin kaupunki. HKL-Liikelaitos. Viitattu 15.1.2013.  
[http://www.hel.fi/wps/wcm/connect/347f510040888dfda914bbdc59c9b43f/Palvelulinjojen+uudistus\\_Jouko.pdf?MOD=AJPERES](http://www.hel.fi/wps/wcm/connect/347f510040888dfda914bbdc59c9b43f/Palvelulinjojen+uudistus_Jouko.pdf?MOD=AJPERES)
- HSL Helsingin seudun liikenne. 2013 Matkustajan opas. Joukko-linjat ja palvelulinjat. Palvelulinjat. Viitattu 13.1.2013.  
<http://www.hsl.fi/FI/matkustajanopas/joukojapalvelulinjat/Sivut/palvelulinjat.aspx>
- Hämeen Linja Oy. 2012. Aikataulut. Linja 7. Kuva reittikartasta. Viitattu 7.1.2012.  
[http://www.hameenlinja.fi/pages/Linja\\_7/6399](http://www.hameenlinja.fi/pages/Linja_7/6399)
- Hämeenlinnan kaupunki. 2012. Palvelulinja Seiska. Viitattu 8.1.2013, 1.2.2013 ja 4.2.2013.  
[http://www.hameenlinna.fi/pages/403261/Palvelulinja%20Seiska\\_syksy2012%202012%2006%2029.pdf](http://www.hameenlinna.fi/pages/403261/Palvelulinja%20Seiska_syksy2012%202012%2006%2029.pdf)
- Hämeenlinnan kaupunki. 2013. Kuva opaskartasta. Viitattu 22.3.2013.  
<http://kartta.hameenlinna.fi/>
- Hämeenlinnan kaupunki. 2013. Palvelulinja Seiska. Viitattu 1.2.2013.  
<http://www.hameenlinna.fi/Kartat-kadut-ja-liikenne/Liikenne/Liput/>
- Juha Vuoroksa. 11.2.2013. Ajatuksia Seiskasta. Vastaanottaja Matias Kortesoja. Sähköpostiviesti. Viitattu 11.2.2013.
- Kauniainen. 2011. Palvelut ja lomakkeet. Kadut ja viheralueet, liikenne. Palvelulinja. Kauniaisten palvelulinja. Viitattu 13.1.2013.  
[http://www.kauniainen.fi/palvelut\\_ja\\_lomakkeet/kadut\\_ja\\_viheralueet\\_liikenne/palvelulinja](http://www.kauniainen.fi/palvelut_ja_lomakkeet/kadut_ja_viheralueet_liikenne/palvelulinja)
- Maarit Kaartokallio. 17.5.2013. Kommentteja opinnäytetyöhön. Vastaanottaja Matias Kortesoja. Sähköpostiviesti. Viitattu 18.5.2013 ja 19.5.2013.
- Väestötiedot Hämeenlinnan kaupunki. 2012. Pienalueet. Viitattu 21.3.2013.
- Pietarsaari. 2013 Vippari. Liikenne ilman aikatauluja. Viitattu 8.1.2013.  
<http://www.citypocket.com/pietarsaari/5980309.asp?pgid=5980309&lgid=1>
- Porin linjat Oy. 2013. Palvelulinjat. Palveluliikenne on kaikille avointa joukkoliikennettä. Viitattu 11.1.2013.  
<http://www.porinlinjat.fi/Palvelulinjat.aspx>
- Turku. 2013. Bussit ja aikataulut. Aikataulut. Viitattu 8.1.2013.  
<http://www.turku.fi/Public/Default.aspx?nodeid=13398>

---

Turku. 2013. Bussit ja aikataulut. Palvelulinjat. Viitattu 13.1.2013.  
<http://www.turku.fi/Public/Default.aspx?nodeid=11935>

## HAASTATTELUT

Kuljettaja 1. 2013. Haastattelu 21.3.2013.

Kuljettaja 2. 2013. Haastattelu 21.3.2013.

Kuljettaja 3. 2013. Haastattelut 21.1.2013; 24.1.2013; 25.1.2013;  
5.2.2013; 21.3.2013.

Vekka, T. 2013. Toimitusjohtaja. Vekka Liikenne Oy. Haastattelu  
15.3.2013.

Vuoroksa, J. 2013. Ajomestari. Hämeen Linja Oy. Haastattelu 11.2.2013.