
HATTULAN SISÄISEN PIENKALUSTOLINJAN SUUNNITTELU



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Liikennealan koulutusohjelma

Riihimäki, kevät 2014

Kimmo Männistö



RIIHIMÄKI
Liikennealan koulutusohjelma

Tekijä	Kimmo Männistö	Vuosi 2014
Työn nimi	Hattulan sisäisen pienkalustolinjan suunnittelu	

TIIVISTELMÄ

Tässä työssä suunniteltiin uusi Hattulan kunnan alueella liikennöivä pienkalustolinja. Pohjana linjan luomiselle oli ajatus Hämeenlinnan ja Hattulan paikallisliikenteen linjan 11 lakkauttamisesta ja uusien Hattulan sisäisten yhteyksien luomisesta. Työssä selvitettiin Hattulan sisäisiä yhteystarpeita ja tutkittiin erilaisia vaihtoehtoja mahdollisen palveluliikenteen luomiseen. Selvitys toteutettiin kunnan verkkosivuilla julkaistuna kuntalaiskyselynä ja tutkimuksessa tehtiin vertailua muiden samaa suuruusluokkaa olevien kuntien palveluliikenteen toteutuksista.

Työ tehtiin Hattulan kunnalle, jonka alueella joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimii Hämeenlinnan kaupunki. Työn teoriaosuus tehtiin Internetistä etsityn tiedon ja oman tietotaidon avulla. Suunnitteluosuuksessa hyödynnettiin teoriaosuutta, asiantuntijatietoa sekä omakohtaista kokemusta. Asiantuntijatietoa työhön saatiin Hattulan kunnasta ja seudulliselta joukkoliikennekoordinaattorilta. Työn suunnitteluprosessiin kuului kolme Hattulassa järjestettyä kunnan edustajien tapaamista.

Tuloksena tehdyille suunnittelulle, selvitykselle ja tutkimukselle voidaan todeta, että paikallisliikenteen linjan 11 lakkauttaminen ja pienkalustolinjan luominen on järkevää. Myös palveluliikenteen luominen on palvelutason kannalta suositeltavaa. Tuloksena voidaan lisäksi todeta, että henkilökuljetusten yhdistämisellä on erityisesti suunniteltavana olleen linjan tyyppisissä tapauksissa suuri merkitys mahdollisimman hyvän kustannustehokkuuden saavuttamisessa.

Avainsanat Palveluliikenne, koulukuljetukset, lakisääteiset kuljetukset, henkilökuljetusten yhdistäminen

Sivut 35 s.

RIIHIMÄKI
Degree Programme in Traffic Management

Author	Kimmo Männistö	Year 2014
Subject of Bachelor's thesis	The planning of a public transport route inside Hattula	

ABSTRACT

This thesis dealt with the planning of a new public transport route inside the municipality of Hattula. The foundation for the creation of the route was the plan to shut down line 11 of Hämeenlinna's and Hattula's local public transport and the creation of new connections inside Hattula. In the thesis the demand of internal connections in Hattula and the different possibilities for a potential service transport were examined. The internal connections were examined by means of an inquiry completed by municipal citizens published on the webpage of Hattula and the service line possibilities by comparing executions of service transport in other municipalities of about the same size.

The thesis was commissioned by the municipality of Hattula for which the competent authority on public transport is the city of Hämeenlinna. The theoretical part of the thesis was made with the help of information from the Internet and personal know-how. The theoretical part, expert knowledge and personal experience were utilized in the planning part of the thesis. Expert knowledge was acquired from Hattula council and from the public transport coordinator of the region. The planning process of the thesis included three meetings arranged in Hattula with the representatives of the municipality.

As a result of the planning and observations it was possible to conclude that the shutting down of public transport line 11 and the creation of the new public transport route is sensible. The creation of service transport is also advisable for upgrading the level of service. As a result it can also be stated that the unification of passenger traffic has a great meaning when cost-efficiency is considered, especially in a case like the public transport route inside Hattula.

Keywords Service transport, school transport, transport obligations by law, the unification of passenger traffic

Pages 35 p.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
2	HENKILÖKULJETUKSET	1
2.1	Kunnan lakisääteiset kuljetukset.....	1
2.2	Päivätoimintakuljetukset	2
2.3	Palveluliikenne.....	2
2.4	Valtakunnalliset selvitykset ja tavoitteet henkilökuljetusten yhdistämisestä.....	3
3	PALVELULIIKENTEN TOTEUTUKSET MUISSA KUNNISSA	3
3.1	Vertailuun valitut kunnat.....	4
3.2	Yleisimmät palveluliikenteen toteutusmallit.....	4
3.3	Kuntakohtaisia ratkaisuja	5
4	SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT HATTULASSA.....	5
4.1	Hattulan ja Hämeenlinnan välinen joukkoliikenne.....	6
4.2	Linjan 11 muutostarpeet.....	10
4.3	Kuntalaiskysely marraskuussa 2013	10
4.4	Koulukuljetukset.....	11
4.5	Palvelulinja	12
4.6	Ikäihmisten päivätoiminta	13
4.7	Vammaisten päivätoiminta.....	14
4.8	Kuntouttavan työtoiminnan työpaja.....	14
4.9	Pappilanniemen liikenne	15
5	SUUNNITTELUPROSESSI, TOTEUTUSEHDOTUS JA VAIHTOEHTOISIA RATKAISUJA.....	15
5.1	Suunnitteluprosessi	15
5.2	Toteutusehdotus	15
5.2.1	Ehdotus pienkalustolinjan aikatauluksi.....	16
5.2.2	Koulukuljetukset.....	18
5.2.3	Palvelulinja.....	19
5.2.4	Ikäihmisten päivätoiminta	24
5.2.5	Vammaisten päivätoiminta.....	25
5.2.6	Kuntouttavan työtoiminnan työpaja	25
5.2.7	Pappilanniemen liikenne	25
5.2.8	Koulujen kesälomien aikainen liikenne	26
5.3	Kustannukset.....	29
5.4	Kalusto	30
5.5	Vaihtoehtoisia ratkaisuja	30
5.5.1	Ikäihmisten päivätoiminnan kuljetukset järjestetään erikseen	30
5.5.2	Palvelulinjaa ei perusteta.....	31
5.5.3	Koulukuljetukset järjestetään erikseen	32
5.5.4	Pienemmät muutokset.....	32
6	PÄÄTELMÄT	33

1 JOHDANTO

Työn tavoitteena on suunnitella Hattulaan kunnan sisällä liikennöivä pienkalustolinja. Hattula on Kanta-Hämeessä sijaitseva noin 9 700 asukkaan kunta, joka on pinta-alaltaan 427 m² (Hämeen liitto 2014). Suuri osa asukkaista ja kunnan palveluista sijoittuu kuntakeskukseen Parolaan.

Suunniteltava pienkalustolinja korvaa Hattulan koulukuljetuksiin painotuneen Hattulan ja Hämeenlinnan paikallisliikenteen bussilinjan 11. Tavoitteena on suunnitella pienkalustolinjasta alueellisesti ja palvelullisesti mahdollisimman kattava kustannustehokas Hattulan sisäinen linja, joka ajaa uuden liikennöinnin lisäksi korvattavan linjan koulukuljetukset.

Työssä luodaan pienkalustolinjalle rakenne ja aikataulu sekä käydään läpi eri henkilökuljetusten yhdistämistä linjan toimintaan. Työssä esitetään myös toteutusehdotuksesta poikkeavia tarjonnaltaan ja kustannuksiltaan erilaisia ratkaisuvaihtoehtoja.

2 HENKILÖKULJETUKSET

2.1 Kunnan lakisääteiset kuljetukset

Laissa on säädetty erilaisista kuljetuksista, joiden järjestäminen on kunnan velvollisuus. Tällaisia kuljetuksia ovat koulukuljetukset, vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset.

Koulukuljetuksista säädetään perusopetuslaissa. Lain mukaan oikeutettuja maksuttomaan koulukuljetukseen ovat esiopetusta, perusopetusta tai lisäopetusta saavat oppilaat, joiden koulumatka on yli viisi kilometriä. Lisäksi oppilaille on määritelty suurin sallittu koulumatkan kesto. Tähän lasketaan mukaan myös odotusajat. Alle 13-vuotiailla matka saa kestää enintään 2,5 tuntia ja lukuvuoden alkaessa 13 vuotta täyttäneillä 3 tuntia. (Perusopetuslaki 1998.)

Vammaispalvelulaissa on määritelty kunnan velvollisuudet kuljetuspalveluiden järjestämisestä vaikeavammaiselle henkilölle. Lain mukaan kuljetuspalvelut on järjestettävä, jos ne ovat vaikeavammaiselle henkilölle välttämättömät tavallisista elämän toiminnoista suoriutumiseen. Kunnan on järjestettävä myös kuljetuspalveluihin liittyvät saattajapalvelut. (Vammaispalvelulaki 1987.)

Sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetuspalvelut kuuluvat kotona asumista tukeviin palveluihin, joiden myöntäminen on kunnalle harkinnanvaraista (Sosiaalihuoltolaki 1982; Sosiaalihuoltoasetus 1983). Hattulan verkosivuilla palveluiden myöntämisen ehtoiksi on ilmoitettu ikääntymisen ja sairauksien aiheuttamat liikkumisvaikeudet sekä kykenemättömyys käyttää julkista joukkoliikennettä. Lisäksi ehtoissa on määritelty tulo- ja varallisuusrajat. Palvelut tarjotaan taksikortin muodossa. Matkoja myönnetään enintään kahdeksan kuukaudessa (Hattulan kunta 2014).

Lisäksi laissa kuntouttavasta työtoiminnasta säädetään matkakorvauksista. Korvausta maksetaan toimeentulotukena kuntouttavaan työtoimintaan osallistuvalla henkilöllä. (Laki kuntouttavasta työtoiminnasta 2001.)

2.2 Päivätoimintakuljetukset

Vammaispalvelulain mukaan kunnan on järjestettävä vaikeavammaisille henkilöille päivätoimintaa mahdollisuuksien mukaan viitenä päivänä viikossa. Päivätoiminta on tarkoitettu vaikean toimintarajoitteen omaaville osittain tai kokonaan työkyvyttömille vaikeavammaisille. (Vammaispalvelulaki 1987.)

Vanhuspalvelulaissa säädetään ikääntyneen väestön hyvinvoinnin, terveyden ja toimintakyvyn edistämisestä. Ikäihmisten päivätoimintaa ei mainita laissa erikseen, mutta sen järjestäminen edesauttaa laissa määriteltyjen asioiden toteuttamista. (Vanhuspalvelulaki 2012.)

Päivätoimintoihin kuljettaminen on kunnan osalta harkinnanvaraista palvelua, jolla omalta osaltaan parannetaan lakisääteistä vammaisten ja ikäihmisten kunnan ja hyvinvoinnin edistämistä. Usein asiakkaalta peritään omavastuuna linja-autotaksan suuruinen korvaus kunnan järjestämästä kuljetuksesta.

2.3 Palveluliikenne

Palveluliikenne on joukkoliikenteen muoto, jossa huomioidaan erityisesti ikäihmisten, vammaisten ja muiden erityisryhmien kuljetustarpeet (Julkisen liikenteen sanasto 2013). Palveluliikenteessä käytetään yleensä matalalattiabussia, jolloin pyörätuolissa ja esim. rollaattorin kanssa matkustaminen on helppoa.

Palvelulinjalla pääsee asioimaan kaupassa ja muissa tärkeimmissä palveluissa. Linjan reitti suunnitellaan mahdollisimman hyvin asiakasryhmien tarpeita vastaavaksi. Linja käy yleensä vähintään alueilla, joissa on asiakasryhmien muodostamia keskittyviä. Reitiltä voidaan asiakkaan pyynnöstä poiketa hakemaan tai viemään kotiovelle.

Reitti voidaan muodostaa myös täysin kutsuohjattuna, jolloin esimerkiksi seuraavan päivän reitti määräytyy edellisenä päivänä tehtyjen ennakkotilausten perusteella. (Julkisen liikenteen sanasto 2013.)

Kuljettajalla on palveluliikenteessä tärkeä rooli. Kuljettaja auttaa tarvittaessa palvelulinjan asiakkaita nousemaan kyytiin tai kyydistä pois. Hän voi myös auttaa kantamaan asiakkaan ostokset tämän kotiovelle. Hyvät sosiaaliset taidot ja ystävällisyys ovat tärkeitä ominaisuuksia palvelulinjan kuljettajalle.

2.4 Valtakunnalliset selvitykset ja tavoitteet henkilökuljetusten yhdistämisestä

Suomessa on valtakunnallisella tasolla käynnissä henkilökuljetusten yhdistämiseen tähtäävä selvitystyö. Yhdistämisen päätavoitteena on kuljetuspalveluiden palvelutason ja kustannustehokkuuden parantaminen. Tavoitteisiin pääseminen edellyttää henkilökuljetuksiin kuuluvien avoimen joukkoliikenteen, opetus- ja kulttuuritoimen koulukuljetuksien, sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksien sekä Kelan korvaamien kuljetuksien suunnittelua, rahoitusta ja toteutusta yhtenä kokonaisuutena. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013.)

Lakisääteiset kuljetukset haja-asutusalueilla ja kaupunkialueiden reunoilla täytyy järjestää erityiskuljetuksina avoimen joukkoliikenteen puuttuessa heikon kysynnän takia. Nämä kuljetukset ajetaan yleensä takseilla, minkä takia ne tulevat yhteiskunnalle kalliiksi. Ongelmana on, että nykytilanteessa erityiskuljetuksia on kokonaishallinnan puuttumisen johdosta mahdollista ajaa päällekkäin. Esimerkiksi kuljetuksiin oikeutettuja koululaisia ja vammaisia saatetaan hakea samalta alueelta kahdella eri autolla. Henkilökuljetusten suunnittelun ja valvonnan yhdistämisellä tällaiset päällekkäisyydet saadaan poistettua ja kuljetuksista saadaan kustannustehokkaampia. Avointa joukkoliikennettä tukemalla voidaan vähentää tarvetta erityiskuljetuksille.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan kunnissa henkilökuljetusten yhdistämisen toteuttaminen vaatii, että joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisperustaa logistiikkayksikön, jonka kautta kunnan eri toimialojen henkilökuljetukset järjestetään. Suunnittelun ja valvonnan ollessa yhdistettynä yhteen yksikköön henkilökuljetukset voidaan järjestää parhaalla mahdollisella tavalla eikä päällekkäisyyksiä pääse syntymään. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013.)

3 PALVELULIIKENTEEN TOTEUTUKSET MUISSA KUNNISSA

Opinnäytetyön pohjaksi tehtiin vertailua Hattulan kanssa yhtä suurien tai lähes samankokoisten kuntien palveluliikenteen toteutuksista. Vertailu toteutettiin keräämällä palveluliikennettä koskevaa tietoa muiden kuntien Internet-sivuilta.

3.1 Vertailuun valitut kunnat

Vertailussa tutkittiin 14:n ympäri Suomea sijaitsevan kunnan palveluliikenteen toteutuksia. Taulukossa 1 on esitetty vertailuun mukaan otetut kunnat ja niiden väkiluvut. Taulukossa esitettyjen kuntien lisäksi vertailuun otettiin mukaan Hämeenlinnan tekemät ratkaisut Rengossa ja Kalvolassa.

Taulukko 1. Vertailtavat kunnat ja niiden väkiluvut

kunta	väkiluku
Hämeenkyrö	10 600
Juuka	5 500
Kalajoki	12 600
Karkkila	9 200
Kitee	11 300
Kurikka	14 300
Lapua	14 700
Lieksa	12 400
Loppi	8 400
Nastola	15 000
Nurmes	8 300
Pälkäne	6 800
Siuntio	6 200
Somero	9 200

3.2 Yleisimmät palveluliikenteen toteutusmallit

Vertailtavista kunnista suurimmassa osassa palveluliikenne on toteutettu kutsuohjattuna palveluliikenteenä, joka pyydetessä hakee ja vie kotiovelle. Puolessa vertailtavista kunnista palvelulinjan ajama alue vaihtelee viikonpäivästä riippuen. Monessa vertailun kunnassa palvelulinja voi pysähtyä reitillään muuallekin kuin pysäkeille.

Vain pienessä osassa kunnista kerrottiin palvelulinjan ajavan normaalin palveluliikenteen lisäksi koulukuljetuksia tai ikäihmisten tai vammaisten päivätoiminnan kuljetuksia. Tällaisia tietoja ei kuitenkaan ole välttämätöntä kertoa kunnan Internet-sivuilla, joten muissakin kunnissa voi olla palvelulinjaan yhdistettyjä koululaisten tai päivätoimintojen kuljetuksia.

Suurella osalla vertailtavista kunnista palvelulinjan lippujen hinnoiksi ilmoitettiin normaali linja-autotaksan mukainen hinta. Muutamassa kunnassa hinta määräytyi kuljettavan matkan mukaan. Halvimmillaan palvelulinjojen lipunhinnat olivat kahden euron paikkeilla ja kalleimmillaan lähempänä kymmentä euroa.

3.3 Kuntakohtaisia ratkaisuja

Someron kunnan verkkosivuilla kerrottiin palvelulinjan seuraavan päivän reitin määräytyvän täysin edellisenä päivänä tehtyjen ennakkotilausten pohjalta kuljettajan suunnittelemana (Someron kaupunki 2014). Muuttamalla muussa kunnassa reitti määrittyy osittain ennakkoon tehtyjen tilausten mukaan.

Nastolassa on käytössä vakiotilaus, jonka palvelulinjaa käyttävä asiakas voi tehdä. Vakiotilauksessa palvelulinja tulee hakemaan asiakkaan aina samana viikonpäivänä eikä tilausta tarvitse tehdä joka kerta erikseen. Vakiotilauksen voi peruuttaa soitolla. (Nastolan kunta 2014.)

Lopella ajetaan yhdistettyä palveluliikennettä ja koulukuljetuksia kolmella eri alueella. Kaikilla alueilla käydään ajamassa koulukuljetuksia aamuisin ja iltapäivisin. Aamun kuljetuksissa otetaan kyytiin myös maksavia asiomaan matkavia asiakkaita. Jos tarvetta on, keskipäivällä ajetaan näiden asiointimatkojen paluukuljetukset. Jokaisena päivänä ei ajeta paluukuljetuksia vaan ne vaihtelevat viikonpäivän mukaan. Esimerkiksi yhdelle alueista tarjotaan keskipäivän paluukuljetusta perjantaisin. (Lopen kunta 2013.)

Siuntion verkkosivuilla kerrottiin, että palveluliikenne ajetaan arkikeski- viikkoisin takseilla neljää eri reittiä kunnan eri osista. Käytössä on kaksi eri taksia. (Siuntion kunta 2014.)

Kalvolassa ja Rengossa liikennöiville palvelulinjoille on määritelty kiinteät reitit ja ne voivat kutsusta hakea kotiovelta korkeintaan kahden kilometrin päästä reitiltään. Rengon palvelulinja liikennöi yhtenä ja Kalvolan kahdena päivänä viikossa. Palvelulinjojen esitteissä on lisäksi kerrottu, että linjan kuljettaja auttaa tarvittaessa kyytiin nousemisessa, poistumisessa ja tavaroiden kantamisessa (Hämeenlinnan kaupunki 2014). Palveluliikennettä ajavat autot hoitavat lisäksi aamulla ja iltapäivällä eri hallintokuntien yhdistettyjä kuljetuksia. Näissä kuljetuksissa on mukana koululaisia, esi- koululaisia sekä ikäihmisten ja vammaisten päivätoiminnan asiakkaita.

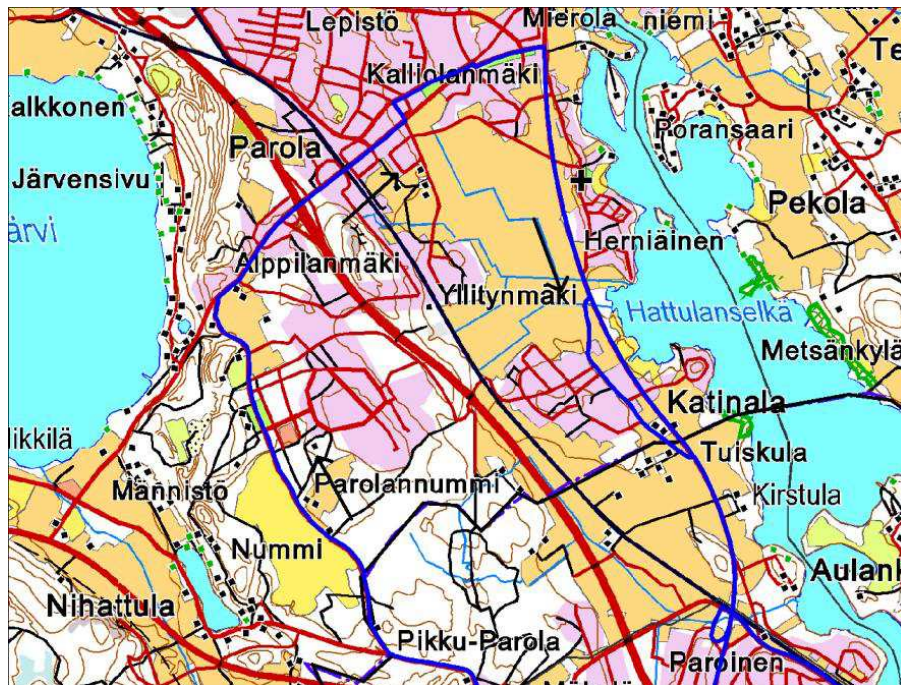
4 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT HATTULASSA

Merkittävimpinä lähtökohtina Hattulan sisäisen pienkalustolinjan suunnittelussa ovat Hämeenlinnan ja Hattulan paikallisliikenteen linjan 11 korvaaminen ja mahdollisimman kattavan palveluliikenteen sekä muun uuden tarjonnan luominen.

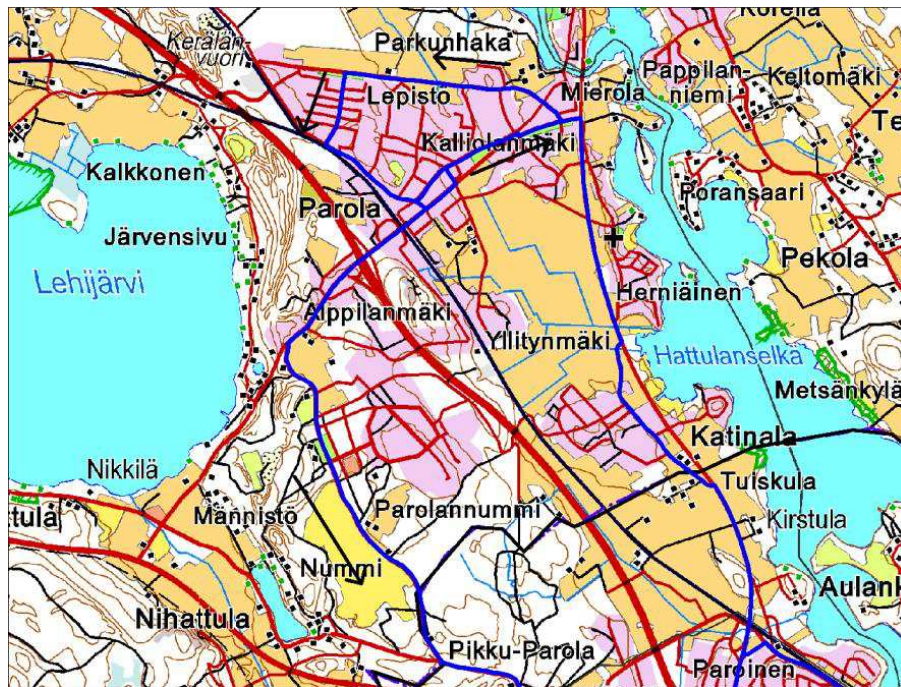
4.1 Hattulan ja Hämeenlinnan välinen joukkoliikenne

Hattulan ja Hämeenlinnan välillä kulkee neljä bussilinjaa: linjat 5, 11, 16 ja 17. Näistä linjat 5 ja 16 käyvät Parolassa Parolannummen tai Katinalan kautta ja palaavat Hämeenlinnaan. Linjat 11 ja 17 ajavat Hattulan ja Hämeenlinnan välisen yhteyden lisäksi muualla Hattulassa. Bussilinjojen lisäksi Hattulan ja Hämeenlinnan välillä pääse liikkumaan seitsemän kertaa päivässä kumpaankin suuntaan kulkevalla taajamajunalla. (Hämeenlinnan kaupunki 2014.)

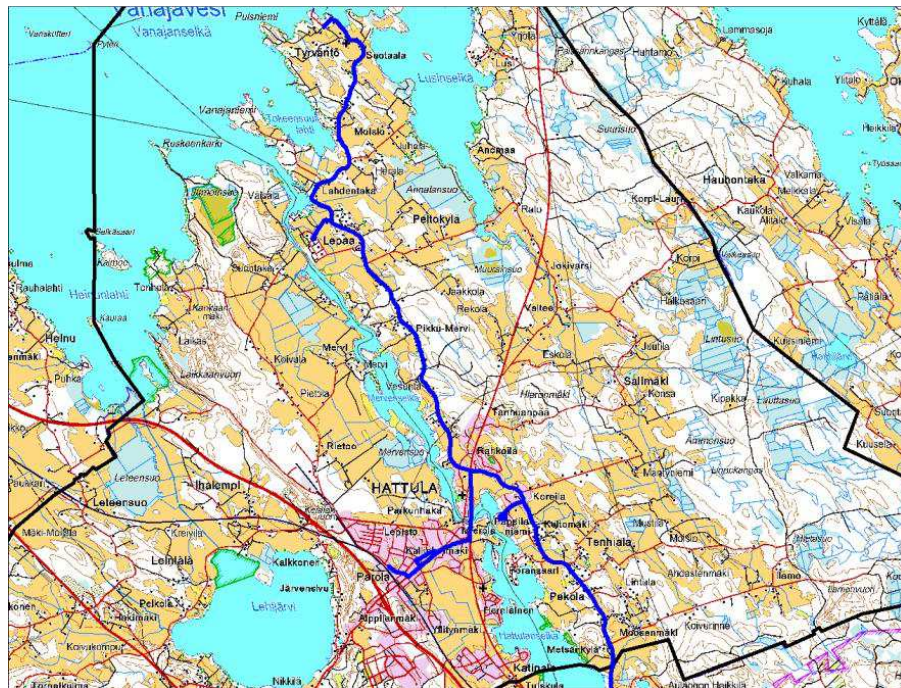
Linja 11 on tämän työn kannalta oleellisin Hattulan ja Hämeenlinnan välillä kulkevista bussilinjoista. Linjojen 5, 16 ja 17 luomat Hattulan sisäiset yhteydet on kuitenkin tärkeää ottaa huomioon pienkalustolinjan suunnittelussa. Linjojen 5, 16 ja 17 reittien Hattulassa kulkevat osat näkyvät kuvissa 1, 2 ja 3.



Kuva 1. Linjan 5 reitti Hattulassa



Kuva 2. Linjan 16 reitti Hattulassa



Kuva 3. Linjan 17 reitti Hattulassa

Linjat 5 ja 16 tarjoavat yhteyksiä Parolan keskustan ja Katinalan välillä. Linja 17 tarjoaa yhteyksiä Pekolan, Pappilanniemen sekä Lepaan ja Tyrännön välillä ja lisäksi tiettyinä kellonaikoina yhteyden Parolaan. Pienkalustolinjan suunnittelun kannalta tärkeimpiä yhteyksiä ovat Parolan ja Pappilanniemen sekä Parolan ja Katinalan väliset yhteydet. Taulukoihin 2 ja 3 on koottu linjojen 5, 16 ja 17 aikatauluista näiden tärkeimpien yhteyksien kellonajat.

Taulukko 2. Linjojen 5 ja 16 tarjoamat Parolan ja Katinalan väliset yhteydet

linja 5		linja 16 (kouluvuoden aikana)			
Parola	Katinala	Parola	Katinala	Katinala	Parola
6:45	6:50	8:25	8:30	7:10	7:20
7:55	8:00	9:25	9:30	8:10	8:25
8:55	9:00	10:25	10:30	9:10	9:25
9:55	10:00	11:25	11:30	10:10	10:25
10:55	11:00			11:10	11:25
11:55	12:00	13:25	13:30		
12:55	13:00	14:25	14:30	13:10	13:25
13:55	14:00	15:25	15:30	14:10	14:25
14:55	15:00			15:10	15:25
15:55	16:00			16:30	16:40
16:55	17:00				
17:55	18:00				
18:55	19:00				
19:55	20:00				
20:55	21:00				
21:55	22:00				

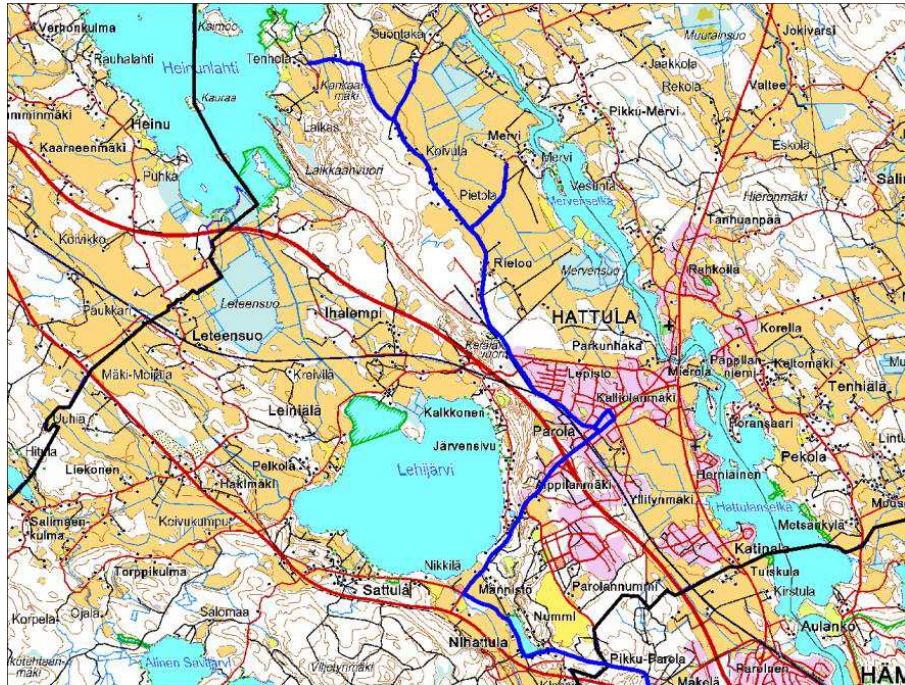
Taulukko 3. Linjan 17 tarjoamat Parolan ja Pappilanniemen väliset yhteydet

linja 17 (kouluvuoden aikana)				linja 17 (koulujen kesäloma-aikana)			
Parola	Pappilanniemi	Pappilanniemi	Parola	Parola	Pappilanniemi	Pappilanniemi	Parola
7:10	7:18	8:08	8:20	7:25	7:30		
8:00	8:08						
9:30	9:38	12:33	12:45	9:30	9:35	12:38	12:45
13:30	13:38	14:33	14:45	13:30	13:35		
14:35	14:43	15:28	15:40				
15:30	15:38	16:38	16:50	16:50	17:30	16:38	16:50

Linjat 5 ja 16 luovat paljon Parolan ja Katinalan välisiä yhteyksiä. Erityisesti Parolasta Katinalaan ajetaan usein. Katinalasta Parolaan päinkin pääsee keskipäivää lukuun ottamatta kerran tunnissa. Parolasta Pappilanniemeen pääsee aamulla ja iltapäivällä kolmeen eri kellonaikaan kumpanakin. Toiseen suuntaan tarjonta ei kuitenkaan ole niin kattava ennen iltapäivän vuoroja. Linjat 5 ja 17 kulkevat vuoden ympäri, mutta linjalla 17 on kesäisin vähemmän vuoroja kuin muina vuodenaikoina. Linja 16 kulkee vain kouluvuoden aikana.

Linja 11 toimii Hattulan alueella pääasiallisesti koulukuljetuksena Nihatulan sekä Tenholan, Suontaan ja Merven alueiden koulukuljetusoppilaille. Linjan reitti on nähtävissä kuvasta 4 ja sen aikataulu taulukosta 4.

Hattulan sisäisen pienkalustolinjan suunnittelu



Kuva 4. Linjan 11 reitti Hattulassa

Taulukko 4. Linjan 11 aikataulu

	koulu	koulu	koulu
Linja-autoasema (Hml)	7:30	14:10	16:10
Nihattula	7:40	14:25	16:25
Parola	7:50	14:35	16:35
Mervi		z	
Tenhola	8:00	14:45	16:40
Suontaka	8:05	14:50	16:45
	koulu	koulu	koulu
Suontaka	8:05	14:50	16:50
Tenhola			
Mervi	z		
Parola	8:25	15:05	17:05
Nihattula	8:35	15:10	17:10
Linja-autoasema (Hml)	8:50	15:25	17:25

Linja 11 ajaa koulukuljetuksia sekä Nihattulasta että Tenholan, Suontaan ja Merven alueelta aamuisin kerran ja iltopäivisin kahdesti. Linja kulkee ainoastaan Hattulan koulupäivinä.

4.2 Linjan 11 muutostarpeet

Linjan 11 matkustajamäärät ovat Hämeenlinnan ja Hattulan välillä vähäisiä (matkustajalaskentaotokset 2012; 2013). Tästä johtuen linja 11 on tarkoitus lakkauttaa ja siinä säästyvät varat käyttää Hattulan sisäiseen liikenteeseen.

Linjan 11 ajamat koulukuljetukset siirtyvät pienkalustolinjan liikennöitäviksi. Kuljetusten tarjonta pyritään pitämään mahdollisimman lähellä nykytilaa tai sitä pyritään mahdollisuuksien mukaan parantamaan.

Suunniteltavan pienkalustolinjan on korvaavien koulukuljetusten lisäksi tarkoitus toimia kutsuohjattuna palvelulinjana sekä kuljettaa ikäihmisten ja vammaisten päivätoiminnan asiakkaita. Muita huomioitavia kuljetustarpeita ovat kuntouttavan työtoiminnan työpajan liikenne sekä Pappilanniemen työpaikkaliikenne. (tapaaminen 12.11.2013; 29.1.2014.)

4.3 Kuntalaiskysely marraskuussa 2013

Pohjaksi tälle opinnäytetyölle julkaistiin Hattulan kunnan Internet-sivuilla kuntalaiskysely. Kyselyn avulla selvitettiin kuntalaisten liikkumis- ja kuljetustarpeita, joihin uusi pienkalustolinja voisi vastata. Lisäksi Hattulan koti- ja asumispalvelut keräsi vastauksia kyselyyn asiakkailtaan. Kyselyssä pyydettiin kertomaan vastaajan lähtöpaikka ja määränpää mahdollisimman tarkasti. Lisäksi kysyttiin kellonaikaa, viikonpäivää, matkustustarpeen syytä sekä tarvetta kotiovelta hakemiseen tai sinne viemiseen. Vastauksia kyselyyn saatiin yhteensä 71 kappaletta.

Taulukkoon 5 on koottu vastauksissa ilmoitetut lähtöpaikat ja määränpää. Kyselyssä oli mahdollista valita matkustustarpeen syyksi useampi eri vaihtoehto. Määränpää on tästä syystä enemmän kuin lähtöpaikkoja. Lähtöpaikkaa tai määränpäättä ei ollut ilmoitettu kaikissa vastauksissa.

Taulukko 5. Kuntalaiskyselyn lähtöpaikkojen ja määränpäiden yhteenveto

lähtöpaikka	yhteensä	määränpää	yhteensä
Parolan lähialue	10	Parola	42
Katinala	8	Parolan koulut	7
Hemiäinen	2	Katinala	3
Rahkoila	15	Hemiäinen (Hurttalan koulu)	4
Pappilanniemi	7	Pappilanniemi	17
Pekolan suunta	7	Pekolan suunta (Pekolan koulu)	12
Lepaa	3	Lepaa (paluumatka)	1
Tyrväntö	1	Tyrväntö (paluumatka)	1
Valteen alue	1		
Lehijärven ympäristö	4	Hämeenlinna	10
Nihattula	2	Tiiriö	7
Parolannummi	1		
Hakimäki	1		
Salimäenkulma	3		
Hyrvälä	1		
Pyhälähti	1		
Myllykylä	1		

Yhteenvedosta on nähtävissä, että liikkumistarve Parolaan on suuri. Suurin osa Parolaan suuntautuvasta matkustustarpeesta koostui asiointimatkoista kauppaan, postiin, pankkiin, kirjastoon, terveysasemalle tai kunnan virastoihin. Muutamassa vastauksessa Parolaan matkustamisen syyksi oli ilmoitettu myös työmatka. Koulukuljetuksien tarve Parolan kouluille on esitetty taulukossa 5 erikseen.

Myös Pappilanniemeen matkustamiselle löytyi tarvetta. Näiden matkustustarpeiden yleisin syy oli asiointimatka kunnan virastoihin, mutta myös työ- ja sairaalamatkoja oli muutamia. Lisäksi monessa vastauksessa haluttiin päästä Hämeenlinnan keskustaan tai Tiiriöön.

Rahkoilasta lähtevistä matkustustarpeista suurin osa oli matkoja kouluun joko Pekolaan tai Hurttalaan. Muutoin lähtöpaikat jakautuivat melko tasaisesti Parolan ja Lehijärven alueiden, Katinalan, Pappilanniemen sekä Pekolan suunnan kesken. Yksittäisiä matkustustarpeita oli monesta osasta Hattulaa. Retulaa ja muita pohjoisimpia osia ei mainittu kyselyn lähtö- tai määräpaikaksi laisinkaan.

4.4 Koulukuljetukset

Hattulassa on tällä hetkellä yhteensä 261 koulukuljetusoppilasta ja 7 kuljetukseen oikeutettua esikoululaista (Hattulan kunta 2013). Näistä 21 oppilasta kulkee linjalla 11 Parolan kouluille ja takaisin. Linjalla 11 kulkevat oppilaat jakautuvat siten, että Nihattulan suunnalta kulkee 5 oppilasta ja Tenholan, Suontaan ja Merven suunnalta 16 oppilasta.

Parolan koulujen alkamisajankohta on sama jokaisena viikonpäivänä, mutta päättymisajankohdissa on vaihtelua. Taulukossa 6 näkyvät Parolan koulujen tarkat alkamis- ja päättymisajankohdat (tapaaminen 12.11.2013). Linjaa suunniteltaessa tulee ottaa huomioon sallitut odotus- ja ajoajat.

Taulukko 6. Parolan koulujen alkamis- ja päättymisajat

	alkaa	päätyy			
Parolan koulu (alakoulu)	08:25	12:15	13:30	14:15	
Parolan Yhteiskoulu (yläkoulu)	08:30	13:00	14:00	15:00	16:00

Linjan 11 koulukuljetusten ajoajat ovat nähtävissä taulukossa 7. Parolan koulujen toisiaan lähellä olevien alkamisajankohtien ansiosta pienkalustolinjallakin selvittää aamuisin yhdellä kouluilla käynnillä suuntaa kohden. Iltapäivällä olisi kuitenkin mahdollisuus parantaa palvelutasoa lisäämällä nykyisten kahden käynnin lisäksi kolmas käynti tai ainakin aikaistaa viimeistä kouluilla käyntiä.

Taulukko 7. Linjan 11 koulukuljetusten ajat

aamupäivä	
07:40	Nihattula
07:50	Parola
	Merven suunta
08:25	Parola
iltapäivä	
14:35	Parola
	Merven suunta
15:05	Parola
15:10	Nihattula
16:35	Parola
	Merven suunta
17:05	Parola
17:10	Nihattula

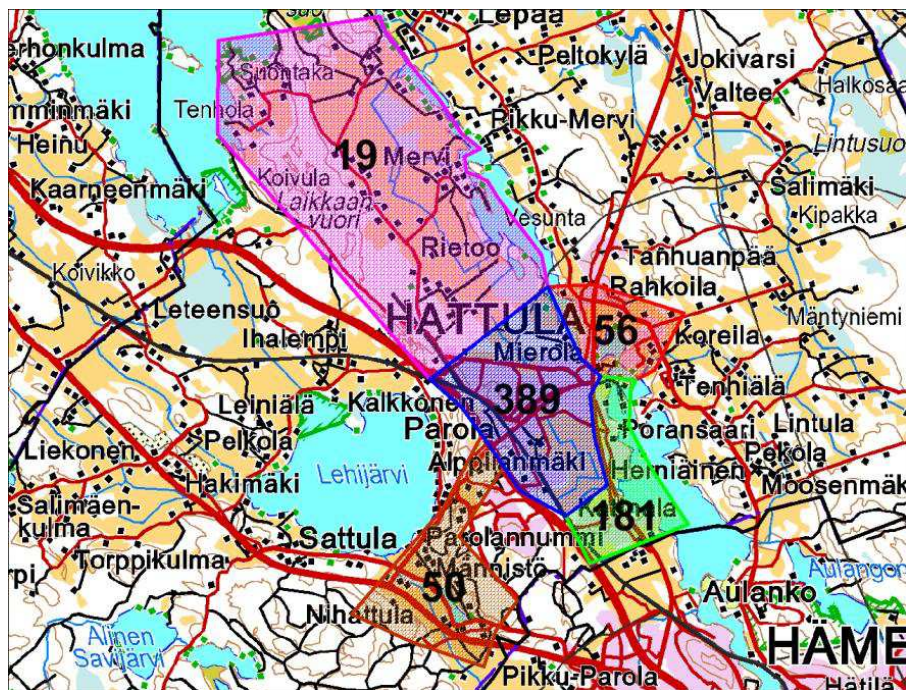
4.5 Palvelulinja

Hattulassa ei nykyisin ole palvelulinjaa. Tästä johtuen pienkalustolinjalle on tarkoitus suunnitella palvelulinjaosuus. Palvelulinja voi olla kaikkien kuntalaisten käytettävissä, mutta erityisesti se tulisi suunnitella kaikille heikentyneen liikuntakyvyn omaaville, kuten ikäihmisille. Hattulassa on yli 70-vuotiaita noin 1300. Palvelulinjan on ajateltu toimivan kutsuohjattuna palveluliikenteenä ja hakevan ja vievän pyydettäessä kotiovelle. (tapaaminen 12.11.2013.)

Mahdollisuus kunnan palveluissa ja kaupassa asiointiin on hyvä järjestää ainakin kerran viikossa. Hattula on maantieteelliseltä kooltaan laaja ja pienkalustolinjan palvelulinjaosuudelle koulu- ja muiden kuljetusten jälkeen jäävä aika tulee olemaan lyhyt. Tästä syystä useamman kerran viikossa kulkevaa palvelu- ja asiointiliikennettä ei todennäköisesti voida järjestää kuin keskeisimmille alueille. Jos näin on, syrjäisemmille seuduille täytyy pyrkiä järjestämään mahdollisimman kattava kerran viikossa alueella käyvä palvelulinja.

Hattulassa suurin osa kaupoista ja osa kunnan palveluista sijoittuu Parolan keskusta. Loput kunnan palveluista sijoittuvat Pappilanniemeen, joka on noin viiden kilometrin päässä Parolasta. Pappilanniemessä on lisäksi terveyskeskuksen sekä vanhainkodin vuodeosastot. Pappilanniemessä voisi olla tarvetta käydä palvelulinjalla kaikkina viikonpäivinä.

Suurimmat yli 70-vuotiaiden asukkaiden keskittymät ovat Parolan keskustassa ja noin neljän kilometrin päässä sijaitsevassa Katinalassa. Tällä hetkellä Pappilanniemessä toimivat vanhainkotiyksikkö ja vanhainkodin vuodeosasto tulevat siirtymään Tuulia-kotiin Katinalaan vuonna 2015. Näistä syistä myös Katinalan ja Parolan välille olisi syytä luoda yhteys useammin kuin kerran viikossa. Kuvassa 5 on nähtävissä Parolan ja sen lähialueen sekä linjan 11 kattamien alueiden yli 70-vuotiaiden määrät.



Kuva 5. Parolan lähialueiden yli 70-vuotiaat

4.6 Ikäihmisten päivätoiminta

Ikäihmisten päivätoiminta järjestetään Katinalassa sijaitsevassa Tuulia-kodissa arkipäivisin klo 9:00–15:00 välisenä aikana. Päivätoiminnassa käy maksimissaan kahdeksan asiakasta päivässä. Päivätoiminnan alkamisajassa voidaan joustaa hieman, mutta henkilökunnan työaika päättyy iltapäivällä klo 15:15. (tapaaminen 29.1.2014; 20.2.2014.)

Päivätoiminnan asiakkaat saattavat vaihtua nopeasti ja suurin osa asiakkaista käy vain kerran viikossa. Tämän vuoksi ikäihmisten päivätoiminnan kuljetuksia ei kannata tässä työssä suunnitella tarkemmin kuin aikatauluvarauksena. Asiakkaat kulkevat päivätoimintaan tällä hetkellä takseilla ja noin joka kahdeksas kulkee itsenäisesti. Itsenäisesti kulkevista neljä kävi päivätoiminnassa samana päivänä ja kahtena viikonpäivänä itsenäisesti kulkevia ei ollut lainkaan. (tapaaminen 29.1.2014.)

4.7 Vammaisten päivätoiminta

Vammaisten päivätoimintaan kuljetetaan 4–6 asiakasta ja 2–3 ohjaajaa päivässä. Kuljetukset tapahtuvat Parolan keskustassa sijaitsevien Juteinikodin ja Punojanportin välillä. Matkaa on alle kilometri, mutta erityisesti pyörätuoli-asiakkaat tarvitsevat kuljetuksen. Lisäksi 1–4 asiakasta kuljetetaan aamuisin kotoaan Juteini-kodille ja sieltä päivätoimintaan Punojanporttiin. Kuljetuksissa käytetään tällä hetkellä takseja. (tapaaminen 29.1.2014.)

Päivätoiminta alkaa aamuisin klo 9 ja päättyy klo 13, jonka jälkeen päivätoimintaan tulee uusia asiakkaita. Viimeiset asiakkaat palaavat klo 15. Joinakin päivinä viimeiset asiakkaat palaavat jo klo 14 eikä kaikkina päivinä klo 13:n jälkeen tule enää uusia asiakkaita. Lisäksi päivätoiminnassa järjestetään vaihtelevina ajankohtina kuljetuksen vaativia retkipäiviä. (tapaaminen 29.1.2014.)

4.8 Kuntouttavan työtoiminnan työpaja

Parolassa toimii kuntouttavan työtoiminnan työpaja. Työpajaan kulkee 30 työntekijää ja neljä ohjaajaa jokaisena arkipäivänä. Pajan ensimmäinen työvuoro on klo 7:00–11:00 ja toinen vuoro klo 11:30–15:30. Lisäksi pajalla on jouduttu kulkemisiongelmiin vuoksi pitämään kolmatta työvuoroa klo 9:00–13:00 välisenä aikana. (tapaaminen 29.1.2014.)

Pajalla työskentelevät voivat hyödyntää työmatkoissaan koulukuljetuksia ja paikallisliikenteen linjoja melko kattavalla alueella. Linjat 5, 16 ja 17 tarjoavat yhteyksiä Parolaan Katinalasta, Parolannummelta, Rahkoilasta, Lepaalta ja Tyrvännöstä (Hämeenlinnan kaupunki 2014). Lisäksi Hattulan eteläosien ja Parolan välillä liikennöi avoin koulukuljetusvuoro. Nämä koulukuljetukset ja paikallisliikenteen linjat liikkuvat kuitenkin pääasiassa vain aamuisin ja iltapäivisin ja ainoastaan koulupäivinä tai kouluvuoden aikana lukuun ottamatta linjoja 5 ja 17. Tästä syystä keskellä päivää ja koulujen kesälomien aikana kulkeminen voi olla hankalampaa.

Työpajan työntekijän työsuhte kestää yleensä noin kolmesta kuukaudesta maksimissaan vuoteen. Tästä vaihtelusta johtuen työpajan kuljetuksia ei ole tässä työssä järkevää suunnitella suurella tarkkuudella. (tapaaminen 29.1.2014.)

4.9 Pappilanniemen liikenne

Hattulan kunnan työntekijät esittivät toiveen päästä kulkemaan Parolasta Pappilanniemeen töihin tai asioimaan. Pappilanniemessä sijaitsee merkittävä osa Hattulan kunnan palveluista sekä terveyskeskuksen ja vanhainkodin vuodeosastot. Kaikkiaan Pappilanniemessä on noin 150 työntekijää. (tapaaminen 12.11.2013.)

Liukuva työaika alkaa klo 7–9 ja päättyy klo 15–17 (tapaaminen 12.11.2013). Linjalla 17 pääsee Parolasta Pappilanniemeen nykyisen aika-
taulun mukaan kouluvuoden aikana klo 7:18 ja klo 8:08. Takaisin Parolaan pääsee kouluvuoden aikana klo 15:28 ja klo 16:38 Pappilanniemestä lähtevillä vuoroilla. Koulujen kesälomien aikana aamuisin Pappilanniemeen pääsee klo 7:30 ja iltapäivisin takaisin Parolaan klo 16:38. (Hämeenlinnan kaupunki 2014.)

5 SUUNNITTELUPROSESSI, TOTEUTUSEHDOTUS JA VAIHTOEHTOISIA RATKAISUJA

5.1 Suunnitteluprosessi

Suunnittelun pohjaksi tehtyjen eri kuntien ratkaisujen vertailun ja kuntalaiskyselyn lisäksi käytiin keskusteluja Hattulan kanssa. Nämä keskustelut käytiin suunnittelun eri vaiheissa järjestetyissä kolmessa tapaamisessa. Tapaamiset järjestettiin Hattulassa 12.11.2013, 29.1.2014 sekä 20.2.2014 ja niissä keskusteltiin mm. Hattulan sisäisen liikenteen tarpeista ja pienkalustolinjan aikataulun rajoista. Niihin osallistui Hattulan kunnan edustajina koti- ja asumispalveluiden johtaja Eeva Ylämurto, va. perusturvajohtaja Anitta Leinonen, palveluesimies (Juteini-koti) Kati Kopra, työpajan vastaava ohjaaja Jukka Paju, palveluneuvoja Jenni Jokelainen, valvontainsinööri Alpo Jokela ja toimistos sihteeri (koulutoimisto) Tuula Ijäs-Räikkönen. Tapaamisiin osallistui myös seudullinen joukkoliikennekoordinaattori Maarit Kaartokallio.

5.2 Toteutusehdotus

Suunnitelmaa tehtäessä pyrittiin ottamaan mahdollisimman hyvin huomioon lähtökohdissa mainitut eri asiakasryhmien tarpeet sekä kuntalaiskyselyssä ilmenneet toiveet. Kaikkien ryhmien tarpeita ja toiveita ei kuitenkaan ole mahdollista toteuttaa yhdellä ainoalla pienkalustolinjalla, joten työn tuloksena syntynyt ehdotus tasapainottelee näiden eri asiakasryhmien tarpeiden välillä.

5.2.1 Ehdotus pienkalustolinjan aikatauluksi

Aikatauluehdotuksen (taulukko 8) kehys muodostuu koululaisten ja ikäihmisten päivätoiminnan kuljetuksista, joiden ajankohta määräytyy pitkälti koulujen ja päivätoiminnan alkamis- ja päättymisajoista. Aikataulua suunniteltaessa tuli lisäksi ottaa huomioon kuljettajien sallitut ajoajat.

Kuljettajan ajoaika saa olla 9 tuntia päivässä ja 4,5 tunnin ajon jälkeen tulee olla 45 minuutin tauko. Ajoaikaa voidaan lisäksi pidentää kahtena päivänä viikossa 10 tuntiin ja 45 minuutin tauko voidaan jakaa kahteen osaan (Työsuojeluhallinto 2013). Näitä kahta mahdollisuutta ei kuitenkaan ollut tarvetta käyttää suunnitelmassa. Toteutusehdotuksen mukaisella aikataululla linjan päivittäinen ajo voidaan toteuttaa yhdellä kuljettajalla.

Taulukko 8. Pienkalustolinjan aikatauluehdotus

<u>Pappilanniemen työpaikkaliikenne</u>		
	6:50	Parola
	7:00	Pappilanniemi
	7:10	Parola
<u>koululaisten kuljetukset</u>		
	7:15	Parola
		Tenhola, Suontaka, Mervi
	7:50	Parola koulut
		Parola
	8:00	Nihattula
		Parola
	8:10	Parolan koulut
<u>ikäihmisten päivätoiminnan kuljetukset</u>		
	8:10	Parola
<u>päivätoimintaan meno</u>		-
	9:10	Katinala
<u>palvelulinjaosuus</u>		
	9:15	Katinala
		Hurtuala
	9:25	Parola
<u>joka viikonpäivä eri alue</u>		alueet
	10:55	Parola
	11:05	Pappilanniemi
	11:15	Parola
<u>lounastauko</u>		
	12:10	Parola
<u>asiointiaika alueilta ja Parolasta 1h 15min</u>	12:20	Pappilanniemi
<u>asiointiaika alueilta 1h 35min</u>	12:30	Parola
<u>paluu</u>		alueet
	14:00	Parola
<u>koululaisten kuljetukset</u>		
	14:05	Parola koulut
	14:10	Nihattula
		Parola
	14:20	Parola koulut
<u>ajetaan Merventien päähän tarvittaessa Tenhola, Suontaka, Mervi</u>		Tenhola, Suontaka, Mervi
	14:55	Parola
<u>ikäihmisten päivätoiminnan kuljetukset</u>		
	15:00	Katinala
<u>päivätoiminnasta paluu</u>		-
	15:45	Parola
<u>koululaisten kuljetukset</u>		
	15:45	Parola koulut
<u>ikäihmisten päivätoiminnasta paluu</u>	15:50	Nihattula
	16:00	Parola
	16:05	Parola koulut
<u>ajetaan Merventien päähän tarvittaessa Tenhola, Suontaka</u>		Tenhola, Suontaka
	16:35	Parola

Palvelulinjaosuuden meno- ja paluumatkat on yllä olevassa aikataulussa esitetty samoilla väreillä. Katinalan paluumatka jätettiin pois pienkalustolinjan aikataulusta, koska linjat 5 ja 16 ajavat Parolasta Katinalaan tunnin välein koko päivän. Linjat ajetaan yleensä matalalattiabussilla. (Hämeenlinnan kaupunki 2014.)

5.2.2 Koulukuljetukset

Aamun koululaisten kuljetukset ajetaan suunnitelmassa aikaisemmin kuin nykyisen linjan 11 aikataulussa. Aikaistamisella saadaan säästettyä aikaa loppupäivän ajoihin, erityisesti ikäihmisten päivätoiminnan kuljetuksille ja sen jälkeen alkavalle palvelulinjaosuudelle. Kuten taulukosta 9 käy ilmi, aikaistaminen aiheuttaa pidemmän odotusajan kouluilla Tenholan, Suontaan ja Merven suunnalta tuleville oppilaille. Nihattulasta tulevilla oppilaille odotusaika puolestaan lyhenee. Linjaan 11 verrattuna odotusajat pitenevät kokonaisuudessaan hieman, mutta pisin odotusaika on sama 40 minuuttia kuin linjalla 11.

Taulukko 9. Aamun koulukuljetusten odotusaikojen vertailu

alakoulu			
Nihattula		Merven suunta	
linja 11	suunnitelma	linja 11	suunnitelma
00:35	00:15	00:00	00:35
yläkoulu			
Nihattula		Merven suunta	
linja 11	suunnitelma	linja 11	suunnitelma
00:40	00:20	00:05	00:40

Iltapäivän koulukuljetuksia suunniteltaessa alkuperäisenä tarkoituksena oli tarjota kuljetuksia tiheämmin kuin nykyään. Yhtenä vaihtoehtona oli kuljetusten tarjoaminen kello 13:05, 14:20 ja 16:05. Näin suurin osa Tenholan, Suontaan ja Merven sekä Nihattulan oppilaista olisi saanut kyydin ilman pitkää odotusta koulun päättymisajasta riippumatta. Vaihtoehto vei kuitenkin loppupäivästä niin paljon aikaa, että palvelulinjaosuus ei olisi ehtinyt ajaa paluukuljetuksiaan. Tästä syystä vaihtoehdosta luovuttiin ja iltapäivänkin kuljetusten palvelutaso pyrittiin pitämään lähellä nykyistä tasoa.

Lopullisessa aikatauluehdotuksessa iltapäivän koulukuljetusten odotusajat lyhenivät linjaan 11 verrattuna muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta (taulukko 10). Nihattulan suuntaan menevien klo 14:15 pääsevien alakoululaisten ja klo 15:00 pääsevien yläkoululaisten odotusajat pitenevät. Lisäksi klo 16:00 pääsevät Nihattulaan menevät yläkoululaiset eivät ehdi linjan kyytiin, joten heille joudutaan järjestämään erillinen kuljetus.

Taulukko 10. Iltapäivän koulukuljetusten odotusajat

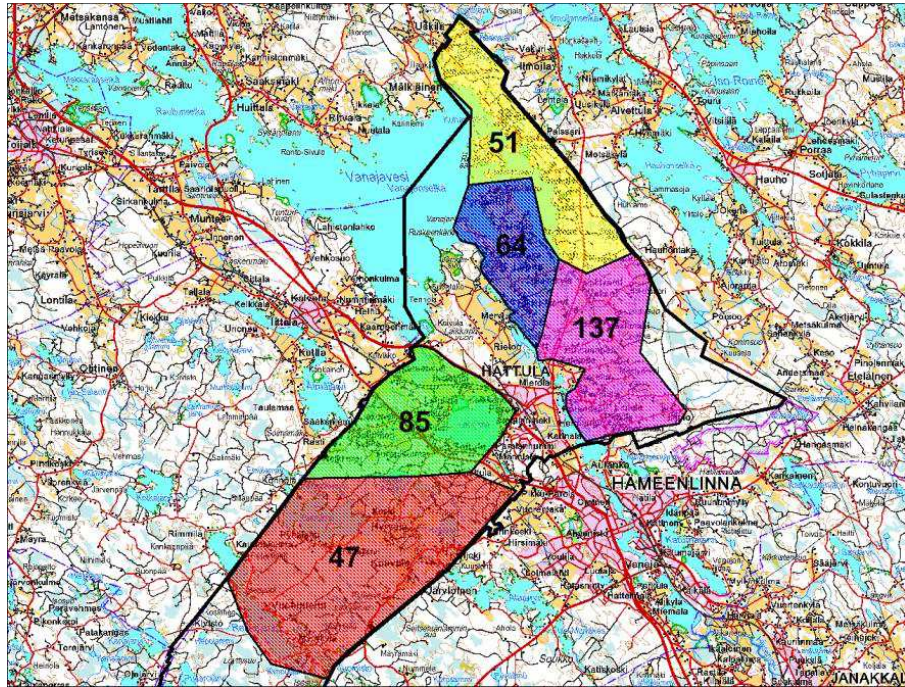
	alakoulu				yläkoulu				
	Nihattula		Merven suunta		Nihattula		Merven suunta		
	linja 11	suunnitelma	linja 11	suunnitelma	linja 11	suunnitelma	linja 11	suunnitelma	
koulu päättyy					koulu päättyy				
12:15	02:50	01:50	02:20	02:05	13:00	02:05	01:05	01:35	01:20
13:30	01:35	00:35	01:05	00:50	14:00	01:05	00:05	00:35	00:20
14:15	00:50	01:30	00:20	00:05	15:00	00:05	00:45	01:35	01:05
					16:00	01:05	-	00:35	00:05

Iltapäivisin kello 14:20 Parolan kouluilta lähdettäessä ajetaan aina Merventietä Tenholantien ja Suontaantien risteykseen asti. Tenholassa, Suontakana ja Mervessä käydään vain tarvittaessa. Tarve määräytyy sekä kyydissä olevien matkustajien että puhelimella etukäteen tehtyjen kutsujen perusteella. Kello 16:05 kouluilta ajetaan Merventietä Tenholantien ja Suontaantien risteykseen asti, mutta Tenholassa ja Suontakana käydään vain tarvittaessa. Mervessä ei tällöin käydä, vaan mahdolliset Merveen menijät jäävät pois Merventien ja Merven kylätien risteyksessä. Linja lopettaa ajon Parolaan Säästöpankkitorille.

Koululaisia kuljetettaessa kyytiin voidaan ottaa myös maksavia asiakkaita, kunhan koululaisille riittää tilaa. Linja ei kuitenkaan voi koulukuljetusten aikana kuljettaa kotiovelta, vaan kyytiin pääsee vain reittikatujen varrelta.

5.2.3 Palvelulinja

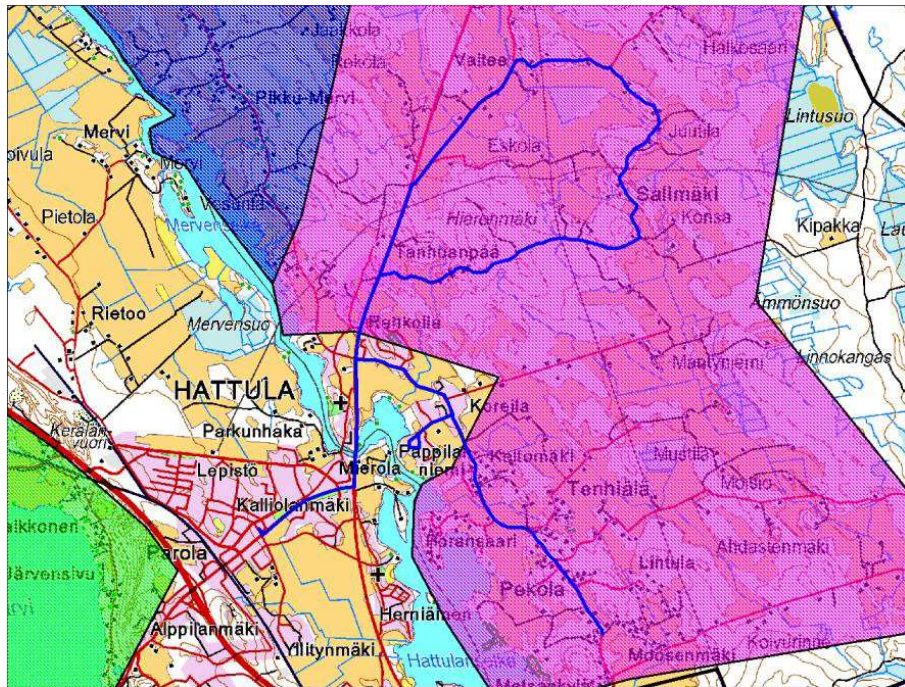
Pienkalustolinja käy Nihattulassa, Katinalassa, Tenholan, Suontaan ja Merven alueella sekä Pappilanniemessä joka viikonpäivä. Loput Hattulasta on suunnitelmassa jaettu kuvassa 6 näkyviin viiteen osaan, joissa kussakin käydään palvelulinjalle varattuna ajankohtana kerran viikossa. Kuvassa on myös esitetty yli 70-vuotiaiden asukkaiden määrä kullakin alueella. Alueilla käydessä voidaan ottaa kyytiin asiakkaita myös alueiden ulkopuolelta, kunhan asiakkaat ovat tulossa kyytiin tarpeeksi läheltä käytettävää reittiä.



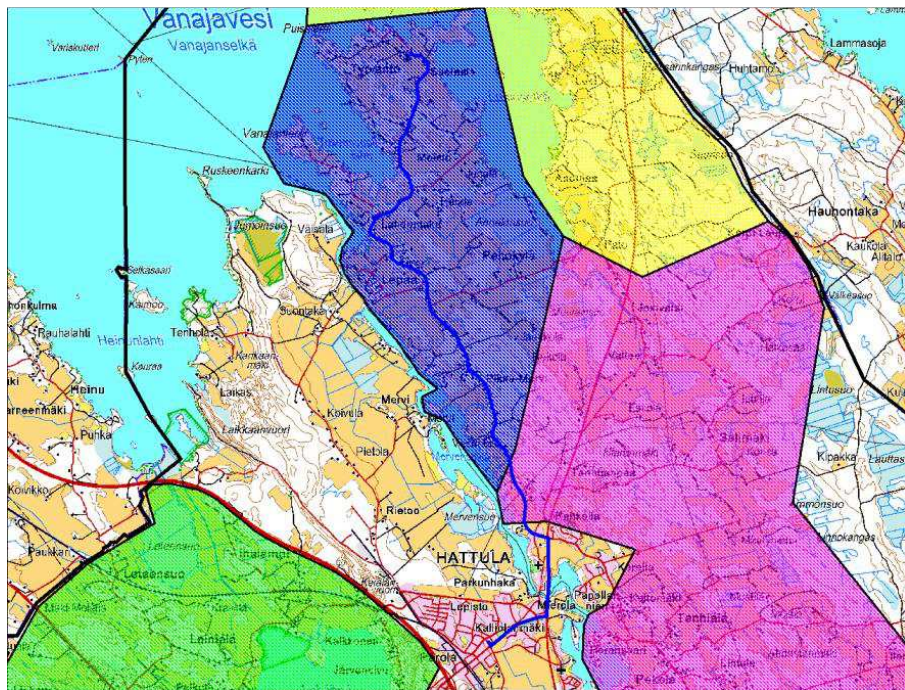
Kuva 6. Palvelulinjaosuuden aluejako ja yli 70-vuotiaiden määrät

Palvelulinjan kattamien alueiden ulkopuolelle jäävät Nihattulan, Katalinan, Hurttalan, Parolan, Pappilanniemen sekä Tenholan, Suontaan ja Merven asukkaat. Näistä palvelulinja pystyy palvelemaan Parolan, Pappilanniemen ja Nihattulan asukkaita kutsuohjattuna kotiovelta hakevana linjana. Parolasta palvelulinja voi hakea minä tahansa viikonpäivänä. Pappilanniemestä voidaan hakea viikonpäivinä, joina ajetaan pohjoisessa oleville alueille, ja Nihattulasta etelässä ja lännessä oleville alueille ajettaessa. Tenholan, Suontaan ja Merven sekä Katalinan ja Hurttalan asukkaat pääsevät kyytiin pienkalustolinjan reitin varrelta.

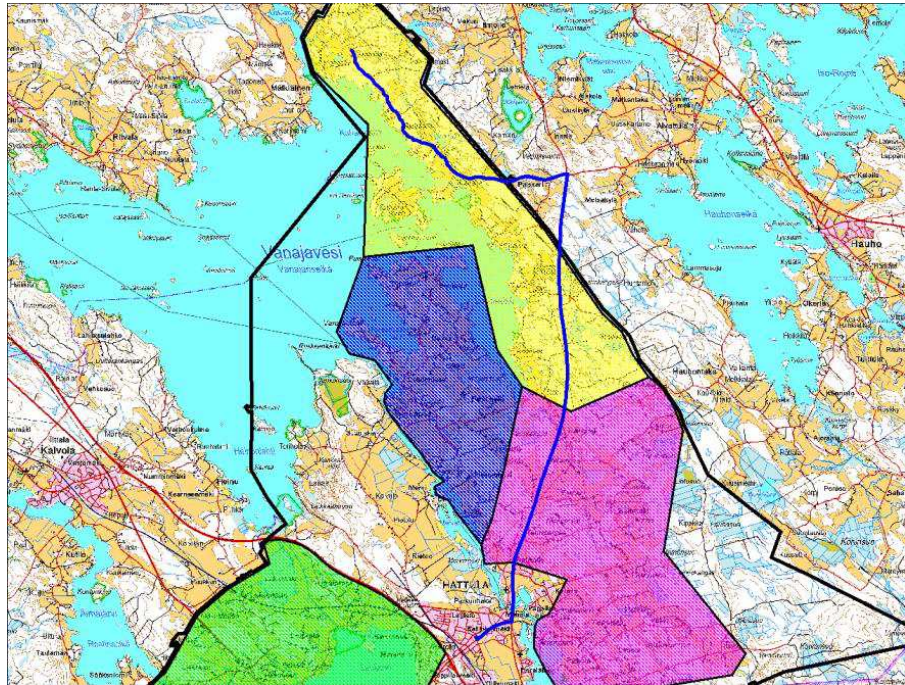
Palvelulinja toimii kutsuohjattuna eikä alueille ole määritelty kiinteää reittiä. Kuvissa 7-11 on kuitenkin esitetty reittiehdotukset, joita palvelulinjan on todennäköisesti järkevintä käyttää. Näistä reiteistä voidaan tarpeen tullen poiketa.



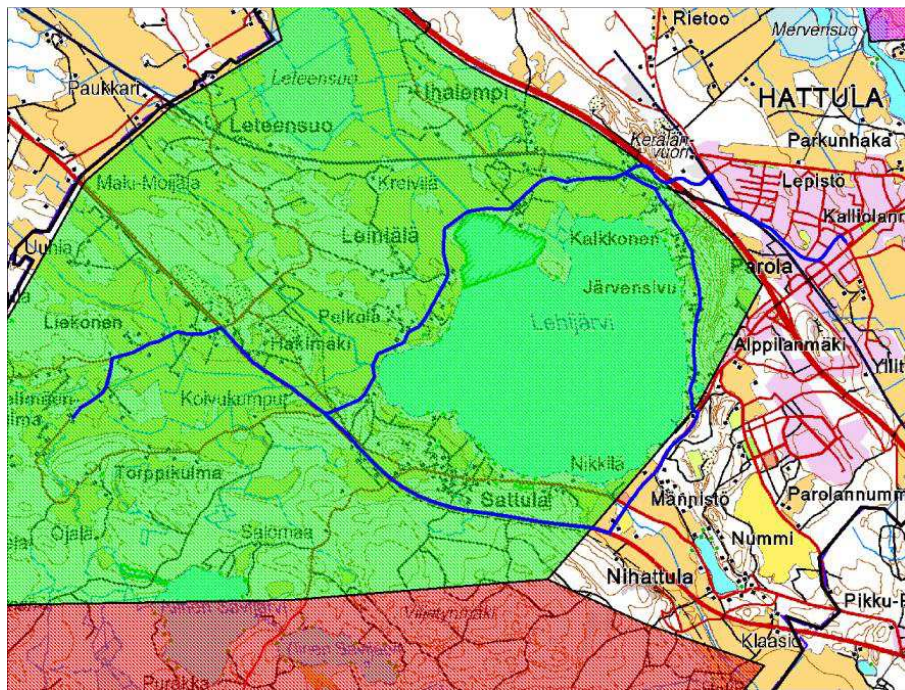
Kuva 7. Pekolan ja Valteen alueen reittiehdotus



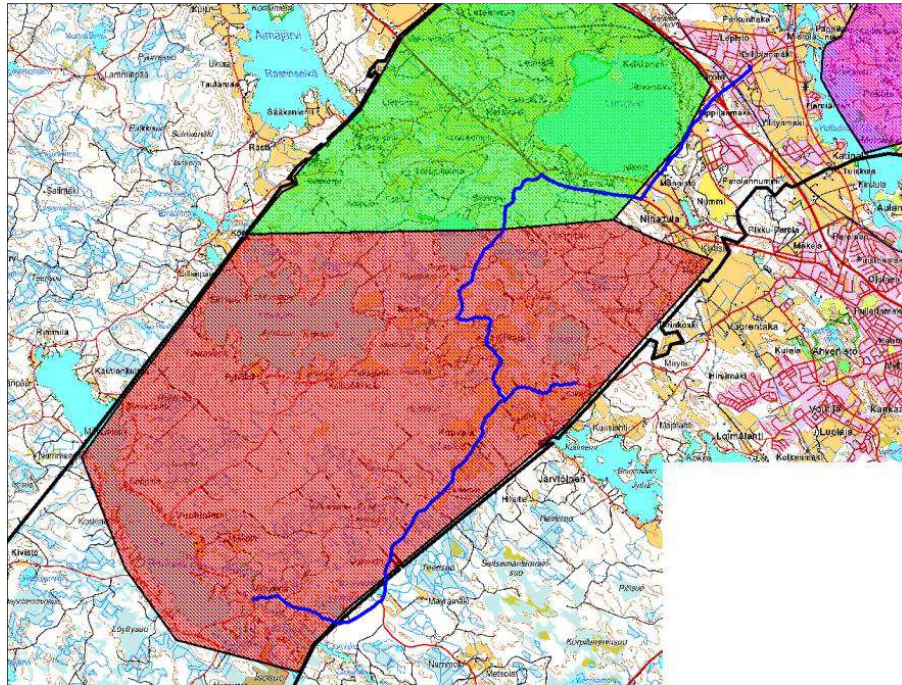
Kuva 8. Lepaan ja Tyrvännön alueen reittiehdotus



Kuva 9. Retulan ja pohjoisimpien osien reittiehdotus



Kuva 10. Lehtjärven alueen reittiehdotus



Kuva 11. Hyrvälän ja eteläisimpien osien reittiehdotus

Reittien loppuosat ja mahdolliset muutokset yllä esitettyihin reitteihin muodostuvat puhelimitse ennakkoon tehtyjen tilausten perusteella. Lopullisen kuljettavan reitin suunnittelee linjan kuljettaja. Tilaukset täytyy siis tehdä viimeistään paria tuntia ennen palvelulinjaosuuden alkua, mutta mielellään jo edellisenä päivänä. Alueille ei lähdetä ajamaan ilman alueelta tullutta ennakkotilausta. Palvelulinjalle on mahdollista tehdä vakiotilaus. Linja tulee hakemaan vakiotilauksen tehnyttä joka viikko ilman erillistä ennakkotilausta. Vakiotilauksen voi soittamalla peruuttaa kokonaan tai esimerkiksi jättää yhden viikon välistä.

Asiointiajaksi palvelulinjaa joltakin viidestä alueesta käyttävälle jää Parolassa 1 tunti ja 35 minuuttia. Pappilanniemessä vastaava asiointiaika alueilta tai Parolasta pienkalustolinjaa käyttäen on 1 tunti ja 15 minuuttia. Parolassa asiointiin jäävä aika riippuu aina alueilta hakemiseen kuluneesta ajasta. Linja saattaa saapua Parolaan aikataulussa esitettyä ajankohtaa aikaisemmin. Asiointiaika on kysynnästä riippuen todennäköisesti lähes joka päivä pidempi kuin yllä mainittu 1 tunti ja 35 minuuttia.

Palvelulinjan kulkemat pisimmät etäisyydet ovat Hattulan pohjoiselle kuntarajalle ja etelässä olevan kuvassa 6 punaisella esitetyn alueen eteläiselle rajalle. Kummallekin rajalle on Parolasta matkaa suoraa reittiä ilman pistoja noin 25 kilometriä.

Pohjoiseen ajaminen vie ilman pistoja ja pysähdyksiä arviolta 25 minuuttia ja etelään hieman yli 30 minuuttia. Pistoihin ja pysähdyksiin kuluu aikaa ei voida määrittellä tarkasti, koska palvelulinjan kysyntää on vaikea arvioida ennen varsinaisen liikennöinnin alkua. Suunnitelmassa palvelulinjalle on varattu aikaa 1,5 tuntia. Etelässä käytäessä aikaa pistoille ja pysähdyksille jää siis noin 30 minuuttia. Näin ollen eteläisimmässä osassa käynti on aikataulullisesti kaikkein tiukin.

Myös Pekolan ja Valteen alueilla käytäessä linjalle saattaa tulla kiire. Jos linja uhkaa usein myöhästyä kyseessä olevalla alueella käynnin takia, voidaan Valteen alueen asiakkaita ohjata käyttämään palvelulinjaa sen käydessä Retulassa ja pohjoisimmilla alueilla, mikäli niiden kysyntä ei ole runsasta. Palvelulinjan liikennöimää Pekolan ja Valteen aluetta voidaan tarvittaessa myös pienentää sen itäosista.

Aikataulussa varatun ajan riittävyyden tilattuihin kuljetuksiin arvioi tilaukset vastaanottava kuljettaja. Mikäli aika ei riitä, täytyy järjestyksessään myöhemmin tilauksen tehneille ilmoittaa, ettei auto ehdi hakemaan sinä päivänä. Jos näyttää siltä, että kysyntä on odotettua suurempi ja asiakkaita joudutaan jättämään pois useammin kuin satunnaisesti, täytyy tässä ehdotuksessa esitettyä ratkaisua muuttaa. Joko pidennetään palvelulinjaosuuden aikaa muiden kuljetusten kustannuksella tai pienennetään palveltavien alueiden tai alueen kokoa.

5.2.4 Ikäihmisten päivätoiminta

Aamulla tehtävät ikäihmisten päivätoiminnan asiakkaiden kuljetukset aloitetaan heti koulukuljetusten päätyttyä. Päivätoiminnan aamukuljetuksille on aikataulussa varattu tunti. Ajan riittäminen riippuu täysin päivätoiminnan asiakkaiden asuinpaikoista.

Kaikki asiakkaat eivät käy päivätoiminnassa joka päivä ja asiakkaat saattavat vaihtua nopeasti. Päivätoiminnan kuljetukset on siis järkevintä suunnitella toteutushetken asiakkaiden mukaan ja muuttaa reittiä aina asiakkaan jäädessä pois tai uuden tullessa mukaan.

Joinain viikonpäivinä tunnin aikatauluvaraus ei riitä kaikkien suunnittelun aikana asiakkaina olleiden kuljettamiseen, joten jotkut asiakkaat joudutaan kuljettamaan taksilla tai vaihtoehtoisesti osa järjestää kulkemisen itse. Toisaalta joinain päivinä aikaa saattaa jäädä ylikin. Tällaisina päivinä kuljettaja aloittaa ikäihmisten päivätoiminnan kuljetukset sen verran myöhemmin kuin aikaa jää arviolta yli. Näin ikäihmiset saapuvat Tuulia-kodille oikeaan aikaan. Asiakkaiden vaihtuessa päivätoiminta voisi helpottaa kuljetusten järjestämistä ja säästää kustannuksia sillä, että saman suunnan asiakkaat kävisivät päivätoiminnassa samana viikonpäivänä.

Iltapäivällä ikäihmisten päivätoiminnan asiakkaat haetaan Tuulia-kodilta päivätoiminnan päättyessä klo 15. Kuljetuksille on iltapäivällä varattu 45 minuuttia. Aikaa on vähemmän kuin aamulla, koska iltapäivällä päivätoiminnan ohjaajat huolehtivat asiakkaat lähtövalmiiksi. Aamuisin saattaa tulla viivytyksiä, kun asiakkaat haetaan erikseen kotoaan.

Suunnitelmaa tehtäessä Nihattulasta ikäihmisten päivätoiminnassa kävi kaksi henkilöä. Ajan säästämiseksi nämä henkilöt voidaan aamuisin ottaa kyytiin samalla, kun koululaisia haetaan Nihattulasta klo 8. Myös heidän paluukyytinsä voidaan yhdistää klo 15:50 Nihattulassa käyvään koulukuljetukseen. Tästä johtuen Nihattulassa ja Merven suunnalla käynnit ovat suunnitelmassa eri järjestyksessä kuin linjalla 11. Nihattulan koulukuljetukset ja ikäihmisten päivätoiminnan kuljetukset ovat siis suunnitelmassa peräkkäin sekä aamu- että iltapäivällä, joten Nihattulasta päivätoiminnassa käyvät henkilöt eivät joudu istumaan autossa mahdollisesti pitkää aikaa vaikka kuljetukset yhdistetäänkin.

5.2.5 Vammaisten päivätoiminta

Vammaisten ja ikäihmisten päivätoimintojen alkamis- ja päättymisajat ovat pahasti päällekkäin. Tämän sekä vammaisten päivätoiminnan vaihtelevien tarpeiden ja useamman päättymisajan vuoksi vammaisten päivätoiminnan asiakkaiden kuljettaminen päätettiin jättää pois pienkalustolinjan suunnittelusta. Ikäihmisten päivätoiminnan asiakkaiden kuljettaminen soveltuu pienkalustolinjan tiukahkoon aikatauluun paremmin.

5.2.6 Kuntouttavan työtoiminnan työpaja

Suunnitelmassa pienkalustolinjan tiukaksi muodostuneen aikataulun vuoksi kuntouttavan työtoiminnan työpajalle ei voitu tarjota pelkästään sitä varten suunniteltua liikennettä.

Pienkalustolinjan palvelulinjaosuus luo uusia ajankohdaltaan sopivia yhteyksiä, mutta alueisiin jaon vuoksi työpajalla kävijät eivät voi hyödyntää näitä yhteyksiä kuin kerran viikossa. Ainoat työpajalla kävijöitä keskellä päivää mahdollisesti hyödyttävät liikennöinnit, jotka on pienkalustolinjan aikatauluun mahdollista mahdollistaa, ovat kaksi Pappilanniemessä käyntiä.

Aluksi suunnitelmassa kokeiltiin pienkalustolinjan liikennöinnin aloitusta Katinalasta noin klo 6:45, jolloin mahdolliset Katinalasta työpajalle menijät olisivat päässeet pajalle ennen kello 7:ää. Linja 16 on Katinalasta Parolassa klo 7:20. Liikennöinnin aloittaminen klo 6:45 aiheutti kuitenkin ongelmia kuljettajan sallitun ajoajan kanssa ja lounastaukoa olisi jouduttu siirtämään muiden kuljetusten kustannuksella. Tästä, linjan 16 lähellä olevasta ajasta ja kohtuullisesta matkasta Katinalan ja työpajan välillä johtuen liikennöinnin aloittamisesta Katinalasta luovuttiin.

5.2.7 Pappilanniemen liikenne

Pienkalustolinjan liikennöinti alkaa yhteydellä Parolasta Pappilanniemeen. Yhteys on pääasiassa tarkoitettu klo 7:ksi Pappilanniemeen matkaaville työntekijöille. Linja 17 on aikataulun mukaan Pappilanniemessä vasta klo 7:18. Yhteyttä voivat hyödyntää työmatkalaisten lisäksi Pappilanniemestä Parolaan klo 7 aikaan haluavat asiakkaat.

Keskellä päivää Pappilanniemessä käydään kaksi kertaa. Käyntien välissä on kuljettajan lounastauko, jonka avulla Pappilanniemen asiointiaika kasvaa tuntiin ja 15 minuuttiin. Pappilanniemessä käynnin ajankohta on kunnan virkailijoiden lounastauon kannalta rajoittava tekijä ja vaatii työntekijöiltä pientä joustoa.

Palvelulinjaosuuden alueilla käynnit ja Pappilanniemessä käynnit on sijoitettu peräkkäin siten, että myös alueilta Pappilanniemessä asiointi olisi helppoa eikä vaatisi ylipitkää matka-aikaa. Päivinä, jolloin käydään Hattulan pohjoisosissa, voidaan harkita järjestelyä, jossa ajettaisiin pohjoisosista tullessa ensin Pappilanniemeen ja vasta sen jälkeen Parolaan. Järjestely vaatii, että alueilla käynnistä jää ylimääräistä aikaa.

Työmatkalaisten kannalta iltapäivälle olisi ollut hyvä saada mahdutettua Pappilanniemessä käynti, jolla klo 15 töistä pääsevät olisivat voineet kulkea. Pienkalustolinjan on kuitenkin oltava kuljettamassa ikäihmisten päivätoiminnan asiakkaita juuri samaan aikaan. Ongelmaa helpottaa linjan 17 vuoro, joka lähtee Pappilanniemestä Parolaan klo 15:28.

5.2.8 Koulujen kesälomien aikainen liikenne

Koulujen kesälomien aikana linja 16 ei liikennöi lainkaan ja linjalla 17 on vähemmän vuoroja kuin muulloin. Tämä hankaloittaa työpajan kävijöiden sekä Pappilanniemessä töissä käyvien ja asioivien liikkumista. Näiden lisäksi Katinalasta Parolaan kulkevat paikallisliikenteen vuorot loppuvat linjan 16 mukana kokonaan. Katinalasta Parolaan ei siis kesäisin ole mahdollisuutta kulkea joukkoliikenteellä. Toiseen suuntaan pääsee kulkemaan tunnin välein linjan 5 vuoroilla, jotka ajavat kuitenkin pääsääntöisesti Pälkäntietä pitkin.

Pienkalustolinjan aikataulua on edellä mainitun liikennöinnin vähentymisen ja pienkalustolinjan koulukuljetusten loppumisen vuoksi tarpeen muuttaa kesäisin. Taulukossa 11 on nähtävissä aikatauluehdotus koulujen kesälomien ajalle.

Taulukko 11. Kesäajan aikatauluehdotus

työpaikka- ja asiointiliikenne	6:50	Parola
	7:00	Pappilanniemi
	7:10	Parola
	7:15	Parola
		Tenhola, Suontaka, Mervi
	7:50	Parola
	8:00	Pappilanniemi
	8:10	Parola
ikäihmisten päivätoiminnan kuljetukset		
	8:10	Parola
päivätoimintaan meno		-
	9:10	Katinala
palvelulinjaosuus		
	9:15	Katinala
		Hurtuala
	9:25	Parola
joka viikonpäivä eri alue		alueet
	10:55	Parola
	11:05	Pappilanniemi
	11:15	Parola
lounastauko		
	12:10	Parola
asiointiaika alueilta ja Parolasta 1h 15min	12:20	Pappilanniemi
asiointiaika alueilta 1h 35min	12:30	Parola
paluu		alueet
	14:00	Parola
asiointiliikenne		
	14:05	Parola
	14:10	Katinala
		Hurtuala
	14:20	Parola
		Tenhola, Suontaka, Mervi
	14:55	Parola
ikäihmisten päivätoiminnan kuljetukset		
	15:00	Katinala
päivätoiminnasta paluu		-
	15:45	Parola

Aamupäivän koulukuljetusten paikalla ajetaan Tenholantien ja Suontaantien risteykseen. Tenholassa, Suontakana ja Mervessä käydään kutsusta ja asiakkaat otetaan kyytiin reitin varrelta. Merven suunnalla käynnin jälkeen tarjotaan toinen työmatkayhteys Pappilanniemeen. Näin Pappilanniemeen pääsee kesäaamuisin pienkalustolinjalla klo 7:00 ja 8:00 sekä linjalla 17 klo 7:30.

Kesäaamujen työmatkayhteyksiä Pappilanniemeen voidaan tarpeen tullen vähentää poistamalla pienkalustolinjan klo 7:00 Pappilanniemessä käyvä vuoro. On myös mahdollista jättää pois kumpikin pienkalustolinjan Pappilanniemessä käynti, jolloin Pappilanniemeen pääsee aamuisin vain linjalta 17. Tällöin Merven suunnalla käyntiä kannattaa siirtää siten, että se päättyy Parolaan klo 8:10. Pelkkää klo 8:00 Pappilanniemessä käyntiä ei kannata jättää pois, koska siinä tapauksessa klo 7 ja 8 välille jää ylimääräinen tauko. Tauon ajalta joudutaan joka tapauksessa maksamaan kuljetajalle palkkaa.

Ikäihmisten päivätoiminnan kuljetukset ja pienkalustolinjan palvelulinjaosuus ajetaan kesällä samalla tavoin ja samaan aikaan kuin muinakin vuodenaikoina. Iltapäivällä klo 14:05 alkavien koulukuljetusvuorojen paikalla käydään Katinalassa. Katinalassa käynnillä helpotetaan linjan 16 kesätauon tuomaa tarjonnan vajetta. Pienkalustolinjalla pääsee Katinalasta Parolaan kaksi kertaa päivässä. Paluumatkaan asiakas voi käyttää linjaa 5.

Ennen iltapäivän ikäihmisten päivätoiminnan kuljetuksia käydään uudelleen Tenholantien ja Suontaantien risteyksessä. Kuten aamulla, Tenholassa, Suontakana ja Mervessä käydään tarvittaessa. Linja lopettaa liikennöinnin päivätoiminnan paluukuljetuksiin. Mikäli tarjontaa halutaan parantaa, voidaan loppupäivään lisätä vielä paluukuljetukset esimerkiksi Pappilanniemestä ja/tai Merven suunnalta.

Katinalassa ja Merven suunnalla klo 14:05 käynnit kannattaa toteuttaa, koska muutoin liikennöintiin tulee ylimääräinen tauko. Klo 14 ja 15 välillä voidaan Katinalan tai Merven suunnan sijaan käydä Pappilanniemessä. Vuoro voisi toimia klo 12:20 Pappilanniemessä käynnin paluuvuorona tai menovuorona linjan 17 klo 16:38 vuorolle.

Nihattulassa käynnit jätettiin kesäliikenteestä kokonaan pois. Tämä johtuu siitä, että pienkalustolinjan palvelulinjaosuus ajaa kahtena päivänä viikosta Hattulantietä pitkin Nihattulan ohi ja voi näin ollen ottaa Nihattulasta tulossa olevat asiakkaat kyytiin. Palvelulinja käy Nihattulasta ohi ajaessaan Lehijärven ympäristössä ja toisena viikonpäivänä Hyrvälässä ja Hattulan eteläosissa. Nihattulasta tulijat kannattaa ottaa kyytiin, kun palvelulinja käy Lehijärven ympäristössä. Palvelulinjaosuudelle varattu aika ei todennäköisesti riitä sekä Nihattulassa että eteläosissa käyntiin.

Kuntouttavan työtoiminnan työpajalla kävijät voivat kesäisinkin hyödyntää linjaa 17, jolla pääsee kulkemaan Lepaalta, Tyrvännöstä, Pappilanniemestä ja Pekolan suunnalta. Pienkalustolinjalla työpajalle pääsee Pappilanniemestä ja Tenholasta, Suontakaa sekä Mervestä. Muihin vuodenaikoihin verrattuna tarjontaa on kesäisin harvemmin eikä Nihattulasta tai Hattulan eteläosista pääse Parolaan aamuisin. Työpajan kävijöiden vaihtuvuudesta johtuen pienkalustolinjalla ei kuitenkaan ole järkevää tarjota pelkästään pajan kävijöitä varten suunniteltua liikennöintiä.

Ikäihmisten päivätoiminnan klo 15 alkava paluukuljetus täytyy ajaa myös kesäisin samaan aikaan. Tästä johtuen Pappilanniemen työmatkalaisille ei voida tarjota paluukuljetusta siihen aikaan. Linja 17 ajaa iltapäivisin ensimmäisen kerran Pappilanniemestä Parolaan klo 16:38, mikä on työmatkalaisten kannalta myöhään. Pienkalustolinja voisi ajaa Pappilanniemeen päivätoiminnan paluukuljetusten jälkeen, jolloin se olisi perillä noin klo 15:55. Linja voisi pitää 10 minuutin tauon Parolassa tai Pappilanniemessä, jotta Pappilanniemestä lähdettäisiin klo 16:05 ja klo 16 töistä pääsevät työmatkalaiset ehtisivät mukaan. Harvassa olevien paluumahdollisuuksien takia on syytä harkita kannattaako Pappilanniemessä käydä kesäaamuisin kahta kertaa.

Ikäihmisten päivätoiminnassa saattaa olla tauko keskikesällä. Päivätoiminnan kesätauoista päätetään vuosittain, joten tilanne saattaa vaihdella vuodesta toiseen. Mikäli tauko on, päivätoiminnan kuljetuksien tilalla voidaan lisätä yhteyksiä esimerkiksi Pappilanniemeen, Katinalaan ja/tai Nihattulaan. Aamulla ajettavien päivätoimintakuljetuksien tilalla ehdittäisiin käymään kaikissa kolmessa. Käynnit täytyy järjestää siten, että Pappilanniemeen tai Katinalaan ei ajeta kahta kertaa peräkkäin.

Päivätoiminnan klo 15:00 alkavan paluukuljetuksen tilalla kannattaa ajaa Pappilanniemeen, jolloin klo 7:ksi töihin matkanneille saadaan luotua ajoitukseltaan erinomainen paluukuljetus. Pappilanniemessä käynnin jälkeen liikennöinti voidaan lopettaa Parolaan noin klo 15:15.

Jos liikennöintiäaikaa halutaan kuitenkin lyhentää myös aamusta, klo 7:00 Pappilanniemessä käynti voidaan jättää aikataulusta pois. Tällöin liikennöinti on järkevää aloittaa klo 8:00 Pappilanniemen työmatkavuorolla. Päivätoiminnan aamukuljetusten tilalla voidaan ajaa Merven suunnalle ja esimerkiksi Katinalaan tai uudelleen Pappilanniemeen. Myös tässä tapauksessa täytyy välttää peräkkäistä ajoa.

Yhtenä vaihtoehtona voidaan pienkalustolinjan liikennöinnissä pitää keskikesällä juhannuksesta alkava viiden viikon tauko. Tällä tavoin pienkalustolinjasta aiheutuvia kustannuksia voidaan tarvittaessa pienentää. Keskikesällä on myös mahdollista ajaa vain palveluliikenteen osuus.

5.3 Kustannukset

Hattulan pienkalustolinjan kunnalle aiheuttamat tarkat kustannukset selviävät vasta linjan kilpailutuksessa. Kustannuksia arvioitaessa voidaan kuitenkin käyttää tuntihintana 50 euroa (alv 0 %). Esimerkiksi Hämeenlinnan palvelulinja Seiskan ja Janakkalan Tassu-bussin vuoden 2014 kilpailutuksiin annettujen tarjousten hinnat olivat sitä luokkaa. Pienkalustolinjan aikatauluehdotuksien mukaan lasketut kustannukset ovat nähtävissä taulukossa 12.

Taulukko 12. Pienkalustolinjan kustannukset

	talvi		kesä
kustannus/h	50 €	kustannus/h	50 €
ajotunnit/pv	8,75	ajotunnit/pv	7,92
kustannus/pv	438 €	kustannus/pv	396 €
ajopäivät/v	201	ajopäivät/v	51
kustannus/v	87 938 €	kustannus/v	20 188 €
vuosikustannus yhteensä		108 125 €	

Linjan kustannuksia on mahdollista pienentää tiettyyn pisteeseen saakka lyhentämällä ajoaikaa. Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n välisen Linja-autohenkilökunnan työehtosopimuksen mukaan kuljettajalle on kuitenkin maksettava alle viiden tunnin ajosta viittä tuntia vastaava palkka. Näin ollen pienkalustolinjan liikennöintiäikää ei ole järkevää lyhentää ainakaan alle viiteen tuntiin. (AKT 2014.)

5.4 Kalusto

Pienkalustolinjalla käytettävän auton koko voisi olla 20- tai 22-paikkainen. Tämä on perusteltua, koska Tenholan, Suontaan ja Merven suunnalta kuljetetaan yhteensä 16:ta koulukuljetusoppilasta. Näiden lisäksi kyytiin otetaan maksavia asiakkaita. Auto ei voi olla kooltaan normaalin bussin kokoinen, koska liian suuri auto ei helposti mahdu kääntymään reitien päätepisteiksi määritellyissä paikoissa tai palvelulinjan asiakkaiden pihossa.

Auto voisi olla päästöluokaltaan vähintään tasoa Euro 4 ja se voisi olla matalalattainen tai siinä voisi olla väliporras. Pyörätuoliasiakkaita varten autossa tulee olla joko ramppi tai hissinnostin. Kuljettajalla täytyy olla autossa puhelin, jolla vastaanotetaan palvelulinjalle tehtävät tilaukset. Lisäksi autossa tulee olla alkolukko ja turvavyöt kaikilla paikoilla.

5.5 Vaihtoehtoisia ratkaisuja

Tässä työssä esitetty ehdotus on yksi mahdollisista ratkaisuista Hämeenlinnan ja Hattulan välillä kulkevan linjan 11 muuttamiseksi Hattulan sisäiseksi liikenteeksi. Tässä luvussa käydään läpi vaihtoehtoisia ratkaisumalleja edellä olevasta suunnitelmasta poikkeavilla painotuksilla.

5.5.1 Ikäihmisten päivätoiminnan kuljetukset järjestetään erikseen

Yhtenä ratkaisuvaihtoehtona on jättää ikäihmisten päivätoiminnan kuljetukset kokonaan pienkalustolinjan liikennöinnin ulkopuolelle. Tällaisella ratkaisulla säästetään linjan liikennöintiäikää aamuisin 1 tunti ja iltapäivisin 45 minuuttia.

Pappilanniemessä käynti ja takaisin Parolaan saapuminen vievät noin 20 minuuttia. Pappilanniemessä käynteihin saataisiin siis lisättyä kaksi meno- ja paluumatkaa, jolloin asiointimahdollisuuksia olisi yhteensä kolme nykyisen yhden sijaan. Muutoksen kautta saataisiin järjestettyä myös Pappilanniemen työmatkalaisten paluumatka klo 15 aikaan.

Muutos aiheuttaa kuitenkin sen, että ikäihmisten päivätoiminnan asiakkaat joudutaan jatkossakin kuljettamaan takseilla. Tästä seuraa kustannuksia, jotka muutoin voitaisiin pienkalustolinjalla osittain kattaa. Lisäksi kolme asiointiyhteyttä päivässä Parolasta Pappilanniemeen on todennäköisesti liikaa kysyntään nähden.

Mikäli muutos halutaan toteuttaa, paras vaihtoehto säästyvän ajan käyttämiseksi olisi jakaa se yhden uuden edestakaisen Pappilanniemessä käynnin ja palvelulinjan alueilla käynnin kesken. Tällä tavalla alueilla käynneille saataisiin varattua lisää aikaa eikä Pappilanniemeen tulisi liikaa asiointiyhteyksiä.

Vammaisten päivätoiminnan kuljetukset on myös mahdollista sijoittaa ikäihmisten päivätoiminnan kuljetuksien tilalle, mikäli ne halutaan ottaa yhdeksi linjan painopisteeksi ikäihmisten kuljetuksien sijaan.

5.5.2 Palvelulinjaa ei perusteta

Tässä suunnitelmassa luotu pienkalustolinja eroaa linjasta 11 erityisesti liikennöinnin ja tarjonnan monipuolisuudella. Linja 11 ajaa Hämeenlinnasta Hattulaan ja takaisin kolme kertaa päivässä. Näinä kertoina se kuljettaa pääasiassa koululaisia Nihattulan sekä Tenholan, Suontaan ja Merven alueille.

Pienkalustolinja toimisi näiden koulukuljetusten lisäksi palvelulinjana. Palvelulinjaosuus on siis nykytilanteeseen nähden uutta liikennöintiä, josta seuraa uusia kustannuksia. Näistä kustannussyistä palvelulinjaosuus on mahdollista jättää pois pienkalustolinjan liikennöinnistä.

Tässä tapauksessa pienkalustolinja ei ajaisi keskellä päivää. Linjan aikataulu voitaisiin pitää joko samana kuin nykyinen linjan 11 aikataulu tai sitä voitaisiin muuttaa Parolan koulujen alkamis- ja päättymisaikojen mukaan sopivammaksi. Myös Pappilanniemen aamuinen työmatkalaisten kuljetus on mahdollista jättää pois.

Edellä selitetty ratkaisu on luonnollisesti kustannuksiltaan edullisempi, mutta tulee kyseeseen vain, jos joukkoliikennetarjontaa ei haluta parantaa. Tämän työn alkuperäistä suunnitelmaa lähdettiin tekemään Hattulan sisäisen joukkoliikenteen tarjonnan parantamisen kannalta.

5.5.3 Koulukuljetukset järjestetään erikseen

Linjan 11 ajamat koulukuljetukset Nihattulan sekä Tenholan, Suontaan ja Merven suunnilta voidaan jättää pois pienkalustolinjan liikennöinnistä ja järjestää erikseen esimerkiksi taksikuljetuksina. Ilman koulukuljetuksia pienkalustolinjalla on mahdollista lisätä tarjontaa esimerkiksi Parolan ja Pappilanniemen tai Parolan ja Katalalan välillä. Myös palvelulinjaosuudelle varattua aikaa on mahdollista pidentää. Koulukuljetusten pois jättäminen on uuden tarjonnan ja erikseen järjestettävien koulukuljetusten vuoksi kustannuksiltaan muita ratkaisuja kalliimpi.

Sekä Nihattulan että Tenholan, Suontaan ja Merven suuntien koulukuljetusten erikseen järjestämistä parempi vaihtoehto on kuitenkin jättää pois pelkästään toinen suunnista. Nihattulan suunnan järjestäminen erikseen olisi järkevämpää, koska siellä on vähemmän kuljetusoppilaita kuin Tenholan, Suontaan ja Merven suunnalla.

Jos Nihattulan koulukuljetukset järjestetään erikseen, voidaan aamuisin käydä Pappilanniemessä klo 7:n lisäksi klo 8. Näin myös klo 8 töihin Pappilanniemeen matkaavat ehtivät ajoissa. Linja 17 on perillä Pappilanniemessä vasta klo 8:18.

Ilman Nihattulan iltapäivän koulukuljetuksia palvelulinjaosuuden alueilla käynnin aikaa voidaan pidentää noin 10 minuuttia suuntaa kohden. Klo 15:45 Nihattulaan lähtevän koulukuljetuksen tilalla voidaan käydä esimerkiksi Pappilanniemessä. Linja lähtee tällöin Pappilanniemestä klo 15:55 ja toimii paluumatkana linjan 17 klo 15:28 ja 16:38 Pappilanniemestä lähtevien vuorojen välissä.

5.5.4 Pienemmät muutokset

Suunnitelmassa esitettyyn pienkalustolinjan aikatauluehdotukseen on mahdollista tehdä myös pienempiä muutoksia. Kellonaikoja ja liikennöitävien paikkojen järjestystä voidaan tarpeen tullen vaihdella.

Esimerkiksi Tenholan, Suontaan ja Merven suunnalla käynti on mahdollista vaihtaa useassa kohdassa Nihattulassa käynnin kanssa toisinpäin. Tämä on perusteltua, jos Nihattulasta ei käy asiakkaita ikäihmisten päivätoiminnassa ja esimerkiksi Merventien suunnasta alkaa käydä uusi asiakas. Jo käytössä olevaa aikataulua ei kuitenkaan kannata lähteä muuttamaan yksittäisen kuljetettavan takia, koska se sekoittaa koululaisille jo tutuksi tulleen aikataulun.

Pienkalustolinjan liikennöinnin aloitusta on myös mahdollista siirtää myöhemmäksi, mikäli aamun klo 7:00 paluukuljetukseton Pappilanniemessä käynti koetaan tarpeettomaksi. Linja aloittaa tässä tapauksessa liikennöinnin 25 minuuttia myöhemmin.

6 PÄÄTELMÄT

Hattulan sisäiset joukkoliikennematkat onnistuvat nykytilanteessa vain Hämeenlinnan ja Hattulan välillä kulkevilla paikallisliikenteen linjoilla. Hattulan sisällä liikennöivän pienkalustolinjan luominen on siis perusteltua. Hattulan kokoisessa kunnassa, jossa etäisyydet eteläiselle ja pohjoiselle kuntarajalle ovat suuret, ei voida yhdellä uudella linjalla luoda kaiken kattavaa tarjontaa. Tämän ja kustannustehokkuuden takia erilaisten kuljetusten yhdistely on pienkalustolinjan tärkeä ominaisuus.

Koulukuljetuksia lukuun ottamatta pienkalustolinjan tarjonta on uutta tarjontaa. Uudesta tarjonnasta syntyy kustannuksia. Näistä kaikki eivät kuitenkaan ole täysin uusia kustannuksia. Pienkalustolinjan ajamien ikäihmisten päivätoiminnan kuljetuksien kustannuksista osa siirtyy pois sosiaalihuollon kuljetuskustannuksista. Pienkalustolinjan palvelulinjaosuus luo erityisesti liikuntarajoitteisille uusia asiointimahdollisuuksia. Ikäihmisten kohdalla tällainen toiminta on kotona asumista tukevaa palvelua, jonka kautta säästetään laitoshoidosta aiheutuviissa kustannuksissa. Pienkalustolinjan ajamia kuljetuksia on kustannussyistä suositeltavaa yhdistellä aina mahdollisuuksien mukaan muiden henkilökuljetusten kanssa. Myös pienkalustolinjan ajamien kuljetusten keskinäistä yhdistelyä kannattaa tehdä.

Uuden linjan kysyntää on vaikea arvioida ennen varsinaisen liikennöinnin aloitusta. Hattulassa tehty kuntalaiskysely antaa suuntaa mahdollisesta kysynnästä. Kyselyn tulosten mukaan kunnan sisäiselle koululais-, asiointi- ja työmatkaliikenteelle löytyy kysyntää. Mikäli tässä suunnitelmassa arvioitu kysyntä osoittautuu todellisesta kysynnästä poikkeavaksi, voidaan suunnitelmassa esitettyä ratkaisuehdotusta muuttaa. Palvelulinjan luominen Hattulaan on kuitenkin suositeltavaa. Luontevin pienkalustolinjan toteutusajankohta olisi syksy 2015, jolloin nykyiset koulukuljetussopimukset päättyvät ja linja 11 olisi lakkautettavissa.

LÄHTEET

AKT. 2014. Työehtosopimukset. Linja-autohenkilökunnan työehtosopimus 2014–2016. Viitattu 1.5.2014.

<http://www.akt.fi/fi/tyoehtosopimukset>

Hattulan kunta. 2014. Koti- ja asumispalvelut. Tukipalvelut. Sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetuspalvelut. Viitattu 30.4.2014.

http://www.hattula.fi/portal/fi/perhe- ja_sosiaalipalvelut/koti- ja_asumispalvelut/kotona_asumista_tukevat_palvelut/tukipalvelut/

Hattulan kunta. 2013. Koulukuljetusoppilaat paikkatieto.

Hämeen liitto. 2014. Kuntien pinta-ala ja asukastiheys 1.1.2014. Viitattu 1.5.2014.

<http://hameenliitto.fi/fi/tilastot>

Hämeenlinnan kaupunki. 2014. Joukkoliikenne. Aikataulut ja reitit. Viitattu 28.2.2014.

<http://hameenlinna.fi/Palvelut/Liikenne/Aikataulut-ja-reitit/>

Hämeenlinnan kaupunki. 2014. Joukkoliikenne. Palvelulinjat. Kyläpussit. Viitattu 27.4.2014.

<http://hameenlinna.fi/Palvelut/Liikenne/Palvelulinjat-Kylapussit/Kylapussit/>

Laki ikääntyneen väestön toimintakyvyn tukemisesta sekä iäkkäiden sosiaali- ja terveystalouksista. 2012. 2 §. Viitattu 30.4.2014.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2012/20120980>

Laki kuntouttavasta työtoiminnasta. 2001. 18 §. Viitattu 29.4.2014.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2001/20010189>

Laki vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista. 1987. 8 §. Viitattu 29.4.2014

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1987/19870380>

Laki vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista. 1987. 8 b §. Viitattu 29.4.2014.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1987/19870380>

Liikennevirasto. 2013. Julkisen liikenteen sanasto. Kutsujoukkoliikenne. Viitattu 19.4.2014.

<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/julkaisut/oppaita>

Liikennevirasto. 2013. Julkisen liikenteen sanasto. Palveluliikenne. Viitattu 19.4.2014.

<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/julkaisut/oppaita>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2013. Julkisesti tuettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittäminen. Viitattu 1.5.2014.

<http://www.lvm.fi/julkaisu/4145220/julkisesti-tuettujen-henkilokuljetusten-rahoituksen-ja-toimintatapojen-kehittaminen>

Linjan 11 matkustajalaskentaotokset 2012 syksy ja 2013 kevät.

Lopen kunta. 2013. Kuntapalvelut. Koulukuljetukset. Palvelulinjojen ja linja-autojen koululaisvuorojen reitit ja aikataulut 12.8.2013 alkaen. Viitattu 26.4.2014.

<http://www.loppi.fi/Loppi/Palvelut/Kuntapalvelut/Koulut/Koulukuljetukset/>

Nastolan kunta. 2014. Kartat ja liikenne. Julkinen liikenne. Palveluliikenne (Nestori). Viitattu 26.4.2014.

<http://www.nastola.fi/liikenne/julkinenliikenne.html>

Perusopetuslaki. 1998. 32 §. Viitattu 29.4.2014.

<http://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1998/19980628?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=perusopetuslaki#L7P32>

Siuntion kunta. 2014. Kuntainfo. Liikenne. Palveluliikenne. Viitattu 26.4.2014.

http://www.siuntio.fi/default.asp?kieli=246&id_sivu=752&alasisivu=752

Someron kaupunki. 2014. Asuminen ja ympäristö. Palveluliikenne. Viitattu 26.4.2014.

<http://www.somero.fi/asuminen/palveluliikenne/>

Sosiaalihuoltoasetus. 1983. 9 §. Viitattu 30.4.2014.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1983/19830607?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=sosiaalihuoltoasetus>

Sosiaalihuoltolaki. 1982. 20 § ja 21§. Viitattu 30.4.2014.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1982/19820710?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=sosiaalihuoltolaki#L3P20>

Työsuojeluhallinto. 2013. Autonkuljettajan ajo- ja lepoajat. Viitattu 26.4.2014.

www.tyosuojelu.fi/fi/ajoajat

TAPAAMISET

Hattula. 2013. Tapaaminen 12.11.2013.

Hattula. 2014. Tapaamiset 29.1.2014; 20.2.2014.