

Bussiliikenteen lisäliikenne Helsingissä vuonna 2008



Julkaisija HELSINGIN KAUPUNKI HKL-liikelaitos Suunnitteluyksikkö		KUVAILULEHTI Julkaisun päivämäärä 14.12.2009	
Tekijä(t) Sami Aherva			
Julkaisun nimi Bussiliikenteen lisäliikenne Helsingissä vuonna 2008			
Tiivistelmä Helsingin bussilinjojen liikennetarjontaa täydennetään lisäliikenteellä lukuisia kertoja vuoden aikana. Lisäliikenteen avulla vastataan hetkittäiseen liikenteen kysynnän kasvuun, ja siten ylläpidetään ja parannetaan bussiliikenteen palvelutasoa, luotettavuutta sekä asiakastyytyväisyyttä. Lisäliikenteellä tarkoitetaan liikenteen tarveharkintaan perustuvaa tarjotun kapasiteetin tilapäistä lisäämistä tai kohdentamista. Bussiliikenteessä toteutetaan kolmen tyyppistä lisäliikennettä: kertaluonteisia kuljetuksia, suurten yleisötapahotumien kuljetuksia sekä bussitarjonnan tilapäistä lisäämistä säännöllisesti toistuvissa tilanteissa. Lisäliikennettä järjestetään voimassa olevien liikennöintisopimusten puitteissa, tai joissain tapauksissa erikseen liikennettä kilpailuttamalla. Lisäliikenne tilataan aina liikennöitsijältä erillisellä lisäliikennetilauksella. Tässä selvityksessä tarkastellaan vuonna 2008 toteutettua linja-autoliikenteen lisäliikenteen järjestämistä linjoittain. Tarkastelussa ovat lisäliikenteen syyt ja vaikutukset, lisäliikenteen kustannukset ja tuotot sekä lisäliikenteen matkustajamäärät.			
Avainsanat (asiasanat) Bussiliikenne, lisäliikenne, kustannukset, vaikutukset			
Muut tiedot taitto: Mirva Ilmoniemi			
Sarjan nimi ja numero HKL:n julkaisusarja D: 15/2009		ISSN-numero -	ISBN-numero -
Painopaikka ja -vuosi Helsinki 2009	Kieli Suomi	Sivuja 11+1	Liitteitä 1

Publisher HELSINKI CITY TRANSPORT Planning Unit		DESCRIPTION Date of publication 14.12.2009	
Author(s) Sami Aherva			
Name of publication Extra bus traffic in Helsinki in 2008			
Abstract The supply of Helsinki bus line services is increased with extra traffic several times a year. Extra traffic is provided during occasional traffic demand increases. Thus, the bus traffic's service level, reliability and customer satisfaction are maintained and improved by the extra traffic. Extra traffic refers to an occasional increase or allocation of the provided service capacity based on a means test. There are three types of extra traffic carried out for bus services: single transports, transports during mass events and occasional increase in bus services for regularly repeated occasions. Extra traffic is arranged within the framework of valid transportation agreements or in some cases by separately putting out to tender. Extra traffic is always ordered from the traffic contractor with a separate extra traffic order. In this report, the arrangements of the extra bus traffic carried out in 2008 are studied line by line. The causes and effects, expenses and profits, and passenger amounts of the extra traffic are included in this study.			
Key words Bus traffic, extra traffic, costs, effects			
Other information layout: Mirva Ilmoniemi			
Serie number HKL series D: 15/2009		ISSN number -	ISBN number -
Printing place and year Helsinki 2009	Language Finnish	Pages 11+1	Appendices 1

Sisällysluettelo

1. Johdanto	5
2. Lisäliikenteen järjestämisen syyt	5
3. Lisäliikenteen kustannukset ja matkustajamäärät	6
4. Johtopäätöksiä	11
Liite Yhteenveto bussiliikenteen lisäliikenteestä eri bussilinjoilla vuonna 2008	12

Kuvaluettelo

<i>Kuvasarja 1. Yölinjojen 01—09N vertailu eri ajanjaksoissa</i>	<i>8</i>
<i>Kuva 2. Esimerkki suuren tapahtuman lisäliikenteestä, Nelosen ilotulitus</i>	<i>8</i>
<i>Kuva 3. Linjan 69 lisälähdöt Jäähallilta HIFK:n otteluiden jälkeen</i>	<i>10</i>

Taulukkoluetelo

<i>Taulukko 1. Yölinjojen 01-09N vertailu eri ajanjaksoissa</i>	<i>7</i>
<i>Taulukko 2. Esimerkki suuren tapahtuman lisäliikenteestä, Nelosen ilotulitus</i>	<i>9</i>
<i>Taulukko 3. Linjan 69 lisälähdöt Jäähallilta HIFK:n otteluiden jälkeen</i>	<i>9</i>
<i>Taulukko 4. Esimerkkitapahtumia, joissa on järjestetty erillistä lisäliikennettä</i>	<i>11</i>

1. Johdanto

Tässä selvityksessä tarkastellaan vuoden 2008 aikana toteutunutta Helsingin sisäisen bussiliikenteen lisäliikennettä, lisäliikenteen kustannuksia ja lisäliikenteen avulla saavutettuja vaikutuksia.

Helsingin sisäisten bussilinjojen liikennetarjontaa täydennetään lisäliikenteellä lukuisia kertoja vuodessa. Vuonna 2008 bussiliikenteessä oli lisäliikennelähtiä yhteensä 5 261 kpl ja lisäliikennettä ajettiin yhteensä 45 eri linjatunnuksella.

Tämä selvitys on rajattu vain bussiliikenteeseen ja siksi tässä tekstissä ei käsitellä raitioliikenteen lisäliikennettä, metrolinjojen lisäliikennettä, raitio- tai metrolinjojen korvaava bussiliikennettä, Jouko -palveluliikennettä eikä Suomenlinnan lauterliikenteen lisäliikennettä. Bussiliikenteen ohella merkittävin osuus Helsingin lisäliikenteestä ajetaan raitiovaunuilla. Tässä selvityksessä ei myöskään tarkastella kaupunkiliikenteen minkään liikennemuodon eriasteisia poikkeustilanteita varten tehtäviä liikennejärjestelyjä.

2. Lisäliikenteen järjestämisen syyt

Tyypillisimmät syyt lisäliikenteen järjestämiseen ovat:

- kertaluonteiset kuljetukset, esim. koulujen ja päiväkotien kuljetustarpeet,
- vuosittain toistuvat juhlat ja tapahtumat, esim. vappu ja Taiteiden yö, sekä
- usein samankaltaisena toteutettava lisäliikenne, esim. aamuyölinjojen lisävuorot.

Lisäliikenteellä tarkoitetaan liikenteen tarveharkintaan perustuvaa tarjotun kapasiteetin tilapäistä lisäämistä tai kohdentamista. Lisäliikenteen avulla kyetään järkevällä tavalla vastaamaan hetkittäiseen liikenteen kysynnän kasvuun ja siten ylläpitämään tai tarvittaessa parantamaan joukkoliikenteen palvelutasoa, luotettavuutta sekä asiakastyytyväisyyttä. Lisäliikenne on liikenteen tilaajan sekä matkustajan näkökulmasta joustava tapa vastata tilapäisiin liikenteen kysyntätarpeisiin.

Lisäliikenne on aina kaikille matkustajille avointa joukkoliikennettä. Lisäliikenne ei siis tarkoita samaa kuin tilausajoliikenne. Lisäliikenteen järjestämisessä noudatetaan taksa- ja lippujärjestelmän ohjeita. Lisäliikennettä järjestetään lisäämällä jonkin olemassa olevan linjan kapasiteettia siten, että useaa samaan suuntaan liikennöivää linjaa tai jonkin tietyn bussilinjan peräkkäisiä linjavuoroja täydennetään lisäkalustolla. Lisäkalustolla ajetaan yleensä linjan tavanomaiselta päätepysäkiltä päätepysäkille.

Lisäliikenne voidaan jakaa karkeasti kolmeen perusluokkaan.

Liikennetilauksen määrästä suurin osa koskee **kertaluonteisia yksittäisiä kuljetuksia**, joiden avulla kyetään turvallisesti ja tyydyttävällä tasol-

la vastaamaan esimerkiksi koulujen ja päiväkotiryhmien lukumääräisesti suurten henkilömäärien kuljetustarpeisiin. Koulut, päiväkodit, yms. tahot pyytävät lisäliikennettä suoraan joukkoliikenteen tilaajalta, joka tilaa lisäliikennettä tapauskohtaisen tarveharkinnan perusteella. Päiväkotijärjestelyt ja koululaisryhmiä ohjataan ensisijaisesti käyttämään mahdollisimman tehokkaasti olemassa olevaa perusliikennettä. Lisäliikennettä järjestetään jos yhden linjan peräkkäisten lähtöjen tai useiden samaan suuntaan liikennöivien linjojen kapasiteetti ei riitä. Näissä kuljetuksissa korostuu voimakkaasti liikuttamisen sujuvuus sekä turvallisuus.

Lisäliikennettä järjestetään vuosittain muutamia todella **suuria yleisötapahtumia varten**. Tyypillisesti kuljetuskysynnän kasvua aiheuttavat vuosittain toistuvat juhlat ja yleisötapahtumat, kuten esimerkiksi uudenvuodenaatto, vappu, koulujen päättymisen ja alkaminen, suuret konsertit, Taiteiden yö, ilotulituksen SM-kilpailut, jne. Tähän luokkaan kuuluvat myös Helsingissä järjestettävät erittäin suuria kertaluonteisia tai tietyntyyppisiä ajanjaksona yleisötapahtumia varten toteutetut massakuljetukset. Aikaisempina vuosina tällaisia poikkeuksellisen suuria kuljetusjärjestelyjä on toteutettu mm. vuonna 2005 yleisurheilun MM-kilpailuja varten, sekä vuonna 2007 Eurovision -laulukilpailujen yhteydessä. Vuonna 2008 Helsingissä järjestetyistä yleisötapahtumista suurimmat olivat vuosittain toistuvat Sanoma WSOY:n Nelosen järjestämä ilotulituskilpailu, sekä Helsingin juhla viikkojen järjestämä Taiteiden yö. Muita erityisen suuria kertaluonteisia tapahtumia ei Helsingissä ollut vuoden 2008 aikana.

Kilometrisuoritteeltaan ja matkustajamäärältään suurin lisäliikenteen muoto on **säännöllises-**

ti toistuva lisäliikenne. Tällaista lisäliikennettä ovat erityisesti viikonloppuisin liikennöitävien aamuyönlinjojen lisäliikenne tai esimerkiksi jonkin yksittäisen N-linjan viimeisen lähdön ajaminen kahdella bussilla. Tällaisen lisäliikenteen avulla kyetään edistämään erityisesti nuoren aikuisväestön turvallista liikkumista keskustasta kotiin viikonloppuina. Tällaista lisäliikennettä on myös säännöllisesti toistuvien urheiluotteluiden vuoksi järjestettävä lisäliikenne tai viikonloppujen yöbussiliikenteen lisäykset. Tämä lisäliikenne tilataan kerralla kattamaan pitkän ajanjakson lisäliikennetarve. Tästä esimerkkinä on Helsingin vanhassa jäähallissa sekä Hartwall Areenalla pelattavien SM-sarjan jääkiekko-otteluiden jälkeen lisättävä bussiliikenne. Jäähallien tapahtumien jälkeen säännöllisesti ajetaan linjoilla 22B, 30, 58X ja 69 ylimääräisiä lähtöjä.

Usein tapahtumien päättymisen ja/tai joukkoliikennepalvelujen kysynnän raju kasvu ajoittuu sellaisiin vuorokauden aikoihin, jolloin aikataulunmukainen liikenne on hyvin vähäistä tai liikennöintipäivä on päättymässä. Säteittaisen lisäbussiliikenteen avulla osa yleisömassasta kyetään kuljettamaan tyydyttävällä palvelutasolla tapahtumapaikalta kotiin. Tapahtumapaikan sijainnista riippuen kiskoliiken-

ne on usein yhtä merkittävä kuljetusmuoto kuin bussiliikenne. Suuriin yleisötapahtumiin liittyy aina kaupunkimarkkinoinnillinen elementti. Suurten tapahtumienkin aikana Helsinki on kaupunki, jossa on helppo liikkua. Suurten yleisötapahtumien yhteydessä järjestettävä lisäliikenne toteuttaa osaltaan kaupunginhallituksen hyväksymää Helsingin kaupungin elinkeinostrategiaa. Lisäliikenteen avulla parannetaan kaikkien kaupunkilaisten mahdollisuutta tasapuoliseen liikkumiseen.

Lisäliikennettä ajetaan usein vapaa-aikaan liittyvien tapahtumien yhteydessä ja siitä syystä lisäliikenteelle on leimallista, että lisätarjontaa käyttävät usein sellaiset ihmiset – kuten autoilevat miehet – jotka eivät ehkä muuten ole joukkoliikenteen matkustajia. Lisäliikenne on myös kustannustehokas keino liikuttaa päiväkotien tai koulujen lapsiryhmiä turvallisesti paikasta toiseen. Lisäliikenteen järjestämiseen liittyy liikenteen suunnittelun ja tilaamisen lisäksi aina huomattava määrä sidosryhmäyhteistyötä ja eri liikennemuotojen liikenteenohjauksellista käytännön koordinoitua. Helsingin sisäisessä liikenteessä toteutettava lisäliikennejärjestely ja toimintojen koordinoitua sisältää usein osittain tai kokonaan myös seudullisen liikenteen vastaavat järjestelyt.

3. Lisäliikenteen kustannukset ja matkustajamäärät

Tämän raportin tiedot on koottu yhdistelemällä tiedot tilatusta lisäliikenteestä, tiedot toteutuneista suoritteista ja korvauslaskennan maksamista ylimääräisistä liikennöintikorvauksista sekä esimerkiksi kohtaisesti matkakortin infokannasta selvitetystä maksaneiden matkustajien nousijatiedoista. Nousijatiedoista puuttuvat kännykkä- ja vapaalipulla matkustaneiden sekä kaikkien niiden tiedot, joilla on taksa- ja lippujärjestelmän mukaan oikeus matkustaa liputta.

Lisäliikenteen lipputulot saadaan selvittämällä matkakortin infokannan arvo- ja kertalipputulotiedot lippulajeittain ja yhdistämällä nämä yhden nousun hintatietoon. Lipputulo sisältää myös mahdolliset kertalipuilla tehty vaihtotapahtumat. Vapaalipuilla tehtyjä matkoja ei ole hinnoiteltu. Jonkin aikataulunmukaiselle lähdölle lisätyn lisäbussin matkustajatiedot on saatu jakamalla kahden bussin yhdelle lähdölle rekisteröityneet tunnusluvut kahdella. Näin ollen saatuja lukuja pitää pikemminkin tarkastella aikataulunmukaisten bussien alkuperäisen tarjontakapasiteetin ylittävänä kysyntälukuina kuin itsenäisten lähtöjen toteumatietoina.

Vuonna 2008 Helsingin bussilinjoilla ajettiin hieman yli 3 miljoonaa aikataulunmukaista lähtöä. Näitä täydennettiin vuoden aikana 5 261 lisälähdöllä, jotka tilattiin 112 bussiliikenteen lisäliikennetilauksella. Lisäliikenteen tuotantokustannukset ovat usein kilpailutetun bussiliikenteen kustannuksia kalliimmat, mutta vastaavasti lisäliikenteestä saatavat lipputulot ovat monesti normaalia bussiliikenteestä saatavia tuloja suuremmat. Lisäliikenteen kustannukset vaihtelivat erittäin paljon erittäin kalliista liikenteestä täysin itsekannattavaan liikenteeseen. Vuonna 2008 bussiliikenteen lisäliikenteen kokonaiskustannukset olivat noin 341 000€. Tämä on noin 0,35 % koko vuoden 2008 bussiliikenteen kustannuksista. Lisäliikennettä ajettiin noin 109 000 km, mikä on 0,34 % bussiliikenteen vuosittaisesta kilometrisuoritteesta.

Matkakorttijärjestelmästä saatavia tietoja tulee pitää vain suuntaa antavia, koska lisäliikenteen avulla kuljetetaan usein koululuokkia, päiväkotiryhmiä ja lastenvaunuja, joista ei rekisteröidy matkakorttijärjestelmään matkustajatietoja. Sellaisilta linjoil-

ta, joilla voidaan käyttää kännykkälippua, ei kyettä matkakorttitietoja käyttäen tarkkaan arvioimaan nousijoiden määriä. Noin 20 prosenttia Helsingissä ostetuista kertalipuista on kännykkälippuja, jotka eivät näy tämän selvityksen lähteenä käytettyä matkakorttijärjestelmän infokannasta.

Lisäliikenteestä suurin osa oli aamuyönlinjojen liikennettä. Lisäliikenteen ajosuoritteesta yli 91 % oli aamuyönliikennettä, jonka toteutuneet kustannukset olivat noin 88 % kaikista lisäliikenteen järjestämisen kustannuksista. Aamuyönlinjojen tarjonta ja kysyntä vaihteli vuoden eri aikoina. Kesällä joukkoliikenteen tarjontaa supistetaan. Myös aamuyönliikenteen lisätarjontaa vähennettiin aamuyönliikenteessä. Aamuyönliikenteen kysyntä on kaikkina vuodenaikoina samanlainen. Aamuyönbussien kysyntä on suurimmillaan yökerhojen sulkeutuessa noin klo 03.30 aamulla. Aamuyönlii-

kenteen alkaessa ja päättyessä kysyntä pienenee. Aamuyönbussien kysyntävertailussa heinäkuussa oli 0N-linjojen kaikilla lähdöillä noin 55 nousijaa. Liikenne oli myös voittoa tuottavaa. Tästä voi päätellä, että myös kesäliikenteessä on järjestettävä tehokas yö- ja aamuyönliikenne.

Aamuyönliikenteen tarjontaa vahvistettiin mm. pikkujoulun ajaksi. Joulukuussa liikennöitiin poikkeuksellisesti aamuyönliikennettä myös keskiviikko- ja torstaiöinä. Joulukuussa perjantaisin ja lauantaisin oli keskimäärin melkein 3500 nousua yössä. Samalla ajanjaksolla järjestettyä arkiöiden aamuyönliikennettä käytti hieman alle 300 nousijaa yössä. Suoraviivaisia päätelmiä on syytä välttää. Osa heikosta matkustajakysynnästä selittyy tarjotun yöliikenteen poikkeuksellisen kehnolla markkinoinnilla. Matkustajat eivät tienneet poikkeuksellisesta aamuyönliikenteen lisätarjonnasta.

Taulukko 1. Yölinjojen 01-09N vertailu eri ajanjaksoissa.

Joulukuun viikonloput, joilloin normaalin liikenteen lisäksi tuplalähtöjä

taulukossa ei huomioida 26.-27.12. öitä, jolloin normaalia vähemmän matkustajia

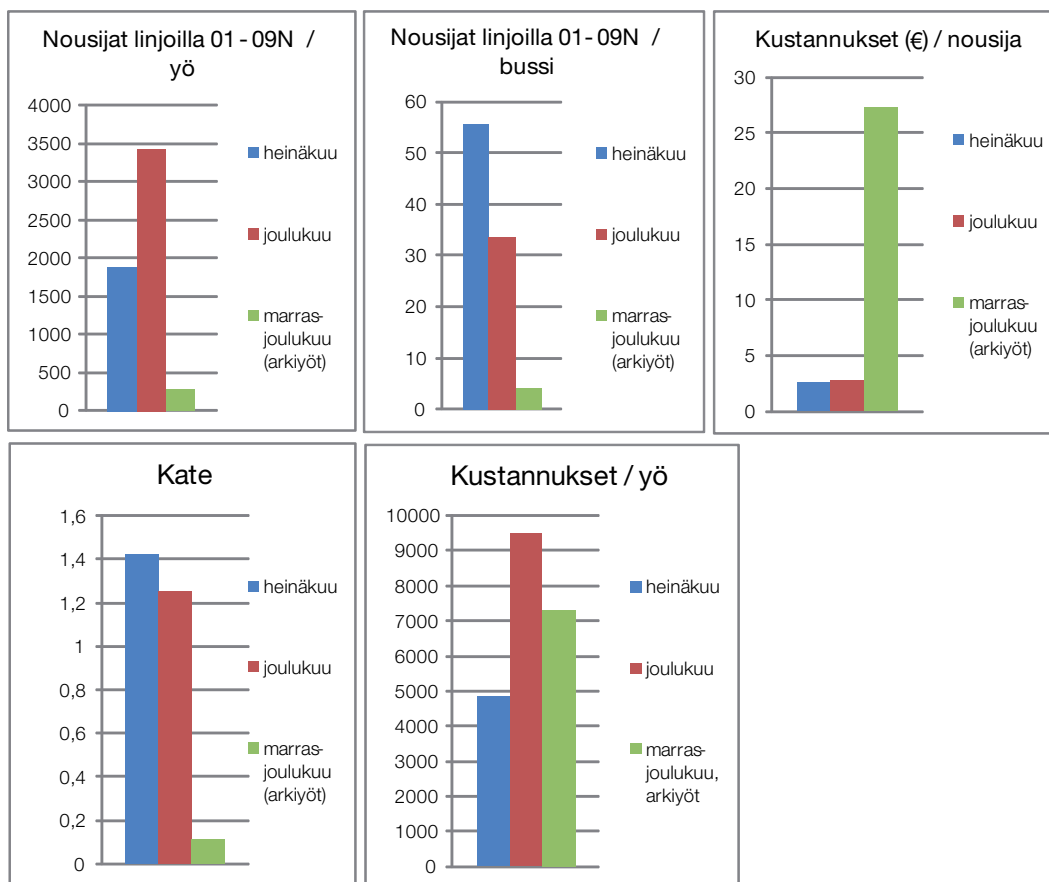
kuukausi	linja	lähtöjä		tyyppi	nousut			kustannukset		€	tuotto	€	kate	
		normaalit	lisä-		yhteensä	/yö	/auto	yhteensä	/yö	/nousu	yhteensä	/nousu	/nousu	%
joulukuu	01N	77	35	tuplalähdöt	3 916	559,4	35,0	10 664		2,72	13 756,24	3,51	0,79	129,0%
26. ja 27.12.	02N	88	42	tuplalähdöt	4 758	679,7	36,6	10 371,33		2,18	15 408,96	3,24	1,06	148,6%
ei otettu	03N	91	56	tuplalähdöt	4 024	574,9	27,4	10 116,8		2,51	13 446,75	3,34	0,83	132,9%
huomioon	05N	56	28	tuplalähdöt	3 327	475,3	39,6	11 590,99		3,48	11 798,02	3,55	0,06	101,8%
	06N	56	28	tuplalähdöt	3 199	457,0	38,1	10 363,64		3,24	11 650,31	3,64	0,40	112,4%
7 yötä	08N	63	21	tuplalähdöt	2 564	366,3	30,5	5 766,2		2,25	8 948,78	3,49	1,24	155,2%
	09N	42	28	tuplalähdöt	2 213	316,1	31,6	7 471,42		3,38	8 022,56	3,63	0,25	107,4%
				yhteensä	24 001	3428,7	33,8	66 344,38	9477,7686	2,76	83 031,62	3,46	0,70	125,2%

Heinäkuun viikonloput, jolloin vain normaalia liikennettä

kuukausi	linja	lähtöjä		tyyppi	nousut			kustannukset		€	tuotto	€	kate	
		normaalit	lisä-		yhteensä	/yö	/auto	yhteensä	/yö	/nousu	yhteensä	/nousu	/nousu	%
heinäkuu	01N	56		tuplalähdöt	2 982	372,75	53,3	7 938,91		2,66	11 820,87	3,96	1,30	148,9%
	02N	56		tuplalähdöt	3 021	377,625	53,9	7 673,85		2,54	10 389,53	3,44	0,90	135,4%
8 yötä	03N		aloitti	liikennöinnin	elokuussa									
	05N	48		tuplalähdöt	2 935	366,875	61,1	8 606,07		2,93	10 871,72	3,70	0,77	126,3%
	06N	48		tuplalähdöt	3 006	375,75	62,6	7 963,5		2,65	10 996,99	3,66	1,01	138,1%
	08N	48		tuplalähdöt	1 981	247,625	41,3	4 481,55		2,26	7 160,83	3,61	1,35	159,8%
	09N	16		tuplalähdöt	1 158	144,75	72,4	2 271,76		1,96	4 326,3	3,74	1,77	190,4%
				yhteensä	15 083	1 885,4	55,45	38 935,64	48 66,955	2,58	55 566,24	3,684031	1,10	142,7%

Arkiyöt marras-joulukuussa perjantaitaikalutililla

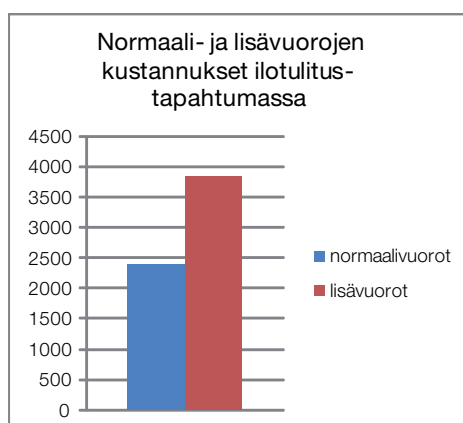
marraskuu-joulukuu	lähtöjä	tyyppi	nousut			kustannukset		€	tuotto	€	kate	
			yhteensä	/yö	/auto	yhteensä	/yö	/nousu	yhteensä	/nousu	/nousu	%
arkiöt		yhteenveto	3 210	267,5	4	87 751,44	7 312,62	27,34	10 168,3	3,17	-24,17	11,60%



Kuvasarja 1. Yölinjojen 01 – 09N vertailu eri ajanjaksoissa.

Suurten yleisötapahtumien yhteydessä järjestetyn lisäliikenteen kustannukset olivat keskimäärin 1,97 € yhtä nousua kohden. Lisäliikenteen tuotto

nousua kohden oli keskimäärin 1,58 €. Nelosen ilotulituksen aikana järjestettiin 42 lisälähtöä. Lisälähdöillä oli noin 2 900 nousijaa.



Kuva 2. Esimerkki suuren tapahtuman lisäliikenteestä, Nelosen ilotulitus.

Taulukko 2. Esimerkki suuren tapahtuman lisäliikenteestä, Nelosen ilotulitus.

Taulukonmukainen lisäliikenne järjestettiin viisi kertaa vuonna 2008 suurissa tapahtumissa kuten ilotulitus, vappu, taiteiden yö...

Taulukossa kunkin linjan kohdalla on huomioitu lisäauton lisäksi normaalin vuoroauton kustannukset, nousut ja lipputulot syystä, että samaan aikaan lähtevissä kahdessa bussissa kuormitus voi jakautua epätasaisesti

Tapahtuma	Päivämäärä	linja	lähtöjä	tyyppi	nousut		kustannukset	€	tuotto	€	kate	
					yhteensä	/auto	yhteensä	/nousu	yhteensä	/nousu	/nousu	%
ilotulitus	5.9.2008	yht.	42									
		20N	2	tuplalähdöt			278,47					
		39A	2	tuplalähdöt	91	22,8	259,07	2,85	52,73	0,58	-2,27	20,4%
		40	2	tuplalähdöt	101	25,3	163,03	1,61	56,72	0,56	-1,05	34,8%
		64N	2	tuplalähdöt	210	52,5	164,07	0,78	164,92	0,79	0,00	100,5%
		66	2	tuplalähdöt	181	45,3	237,58	1,31	117,75	0,65	-0,66	49,6%
		67	2	tuplalähdöt	185	46,3	213,03	1,15	117,41	0,63	-0,52	55,1%
		43	2	tuplalähdöt	138	34,5	181,48	1,32	83,03	0,60	-0,71	45,8%
		70	2	tuplalähdöt	92	23	273,94	2,98	62,69	0,68	-2,30	22,9%
		72	2	tuplalähdöt	194	48,5	242,35	1,25	121,86	0,63	-0,62	50,3%
		73N	2	tuplalähdöt			243,10					
		75	2	tuplalähdöt	289	72,3	221,37	0,77	178,43	0,62	-0,15	80,6%
		85N	2	tuplalähdöt	84	21,0	247,67	2,95	41,08	0,49	-2,46	16,6%
		85N(yö)	2	tuplalähdöt	104	26,0	388,51	3,74	380,4	3,66	-0,08	97,9%
		90N	2	tuplalähdöt	104	26,0	228,67	2,20	49,15	0,47	-1,73	21,5%
		90N(yö)	3	tuplalähdöt	294	49,0	649,01	2,21	916,68	3,12	0,91	141,2%
		92N (yö)	2	tuplalähdöt	128	32,0	469,00	3,66	430,15	3,36	-0,30	91,7%
		94N (yö)	2	tuplalähdöt	104	26,0	402,71	3,87	408	3,92	0,05	101,3%
		96N	2	tuplalähdöt	221	55,3	281,93	1,28	96,46	0,44	-0,84	34,2%
		96N(yö)	3	tuplalähdöt	220	36,7	643,21	2,92	689,02	3,13	0,21	107,1%
97N (yö)	2	tuplalähdöt	156	39,0	443,57	2,84	605,4	3,88	1,04	136,5%		
	yhteenveto (vain niistä, joista tiedot)				2 896	39,1	5 710,20	1,97	4 571,88	1,58	-0,39	80,1%

Nelosen ilotulitusta varten järjestetyn lisäliikenteen katetuottoprosentti oli noin 80 %, kun subventoi-

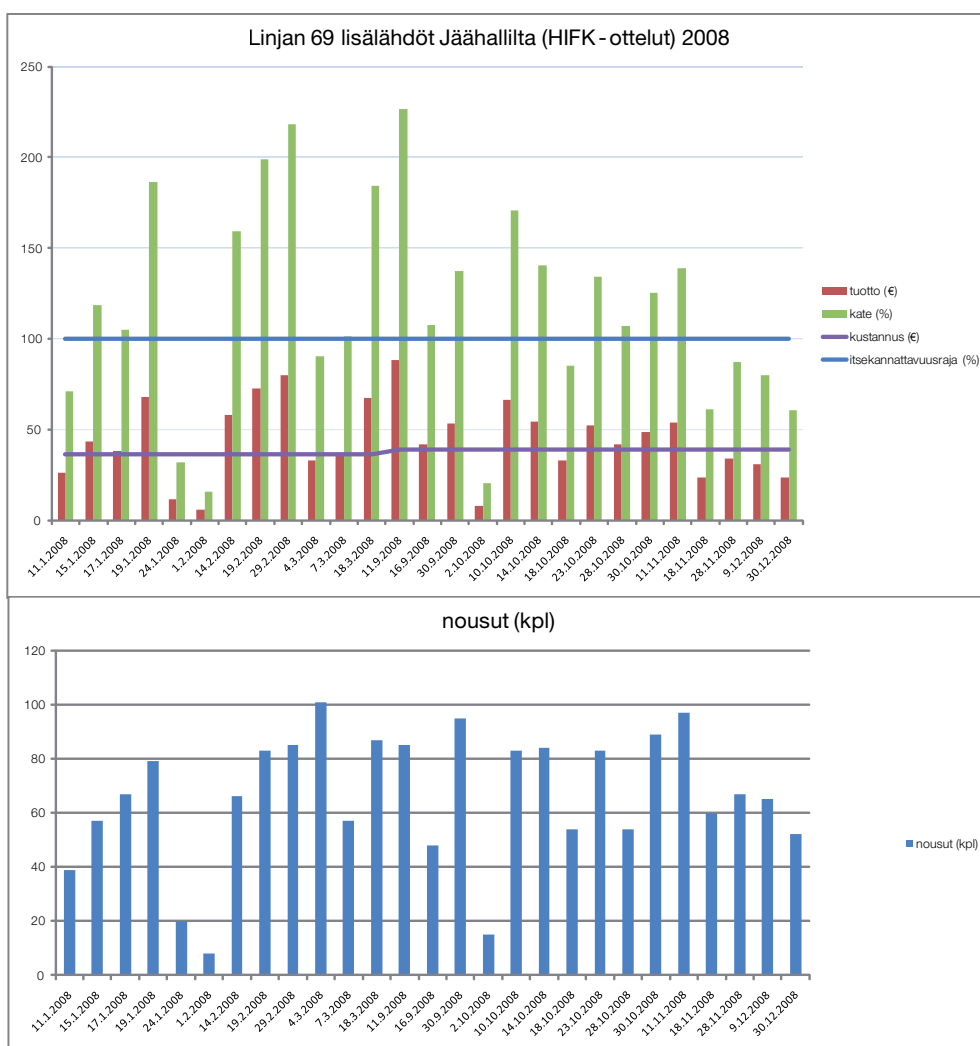
dun joukkoliikenteen tavoitteellinen kateprosentti on 50 %.

Säännöllisesti toistuvassa muussa lisäliikenteessä on myös muita hyviä esimerkkejä lisäliikenteen järjestämisestä. Jääkiekon SM-sarjan paikallistotteluiden yhteydessä liikennöidään linjoilla 22B, 30, 58X ja 69 lisäliikennettä. Säännöllisesti otteluita seuraamassa käyvät ihmiset ovat oppineet hyödyntämään ottelua varten järjestettyä lisäliikennettä. Vapaa-aikaan liittyvään yleisötapahtumaan saapuminen joukkoliikenteellä edistää tapahtuman onnistumista. Omalla autollaan otteluun saapuvat jonottavat ruuhkaisilla lähikaduilla muiden omalla autollaan tapahtumaan saapuvien kanssa

pysäköintitilaa, liian vähän ajoetuutta antavien liikennevalojen takia jne. Joukkoliikenteellä tapahtumaan saapuvilla ei näitä ylimääräisiä kuormitustekijöitä ole, jonka lisäksi heillä on mahdollisuus nauttia autoilevia enemmän jäähallissa tai sen ympäristössä sijaitsevista tapahtuman oheispalveluista. Linjalle 69 jääkiekko-otteluita varten järjestetyssä lisäliikenteessä on keskimäärin melkein 75 kyytiin nousijaa yhdellä lähdöllä. Liikenteen järjestäminen yhtä nousijaa kohden maksaa 0,58 €, kun nousijakohtainen lipputulo on 0,67€ ja lippujen myyntikate on noin 117 %.

Taulukko 3. Linjan 69 lisälähdöt Jäähallilta HIFK:n otteluiden jälkeen.

	linja	lähtöjä	tyyppi	nousut		kustannukset	€	tuotto	€	kate	
				yhteensä	/lähtö	yhteensä	/nousu	yhteensä	/nousu	/nousu	%
yhteenveto	69	27	lisälähtö (Jäähalli)	1 780	74,2	1 023,72	0,58	1 198,4	0,67	0,10	117,06%



Kuva 3. Linjan 69 lisälähdöt Jäähallilta HIFK:n otteluiden jälkeen.

Koululaisryhmiä ja päiväkotiryhmiä varten järjestettävä lisäliikenne ei ole kustannuksiltaan ja tuloiltaan vertailtavissa yleisötapahtumia varten järjestettyyn lisäliikenteeseen. Kouluja ja päiväkotiryhmiä varten järjestetty lisäliikenne on hinnaltaan kalliimpaa lipullista matkustajaa kohden. Päiväkotiryhmästä valtaosa on alle seitsemänvuotiaita, joilta ei edellytetä matkalippua. Ilman erikseen järjestettävää lisäliikennettä moni koulujen tai päi-

väkotien matka jäisi tekemättä, koska tavallisen joukkoliikenteen vuoroihin ei useimmissa tilanteissa lapsiryhmä mahdu turvallisesti kyytiin. Päiväkotien ja koulujen henkilökuntaan kuuluvat kertovat toistuvasti tarinoita aikaisemmista matkoista, joissa muut matkustajat tai linja-autonkuljettaja ovat paheksuneet paljon tilaa vaativia päiväkotitai koululaisryhmiä.

Taulukko 4. Esimerkkitapahtumia, joissa on järjestetty erillistä lisäliikennettä.

Tapahtuma	Päivämäärä	linja	lähtöjä		tyyppi	nousut		kustannukset	€	tuotto	€	kate	
			lisä-	normaali		yhteensä	/auto	yhteensä	/nousu	yhteensä	/nousu	/nousu	%
koulu	5.3.2008	11	2		lisälähdöt	46	23	22,79	0,50	22,36	0,49	-0,01	98,1%
koulu	7.3.2008	11	2		lisälähdöt	43	21,5	22,79	0,53	36,02	0,84	0,31	158,1%
päiväkotiryhmä	23.5.2008	24	2		tuplalähdöt	160	40,0	59,44	0,37	113,22	0,71	0,34	190,5%
juhannusaatto	20.6.2008	24	186	35	lisäliikenne	2 685	12,1	4 700,09	1,75	2 780,37	1,04	-0,71	59,2%
Kissojen yö	5.9.2008	11	60	6	lisäliikenne	1 073	16,3	1 870,02	1,74	786,39	0,73	-1,01	42,1%
Kissojen yö	12.9.2008	11	60	6	lisäliikenne	1 831	27,7	1 870,02	1,02	1 368,67	0,75	-0,27	73,2%
pyhäinpäivä	1.11.2008	55X	46		lisäliikenne	699	15,2	770,47	1,10	469	0,67	-0,43	60,9%
joulupolku	14.12.2008	24	88	32	lisäliikenne	1 497	13,6	2 749,06	1,84	1 087,34	0,73	-1,11	39,6%
Hietaniemi Malmin	24.12.2008	55X	44		lisäliikenne	450	10,2	730,92	1,62	316,9	0,70	-0,92	43,36%
hautausmaa	24.12.2008	70X	24		lisäliikenne	319	13,3	799,34	2,51	188,69	0,59	-1,91	23,61%

4. Johtopäätöksiä

Lisäliikenteen avulla kyetään ylläpitämään bussiliikenteen palvelutaso poikkeuksellisissa tilanteissa ja reagoimaan tavanomaisesta tilapäisesti kasvaneeseen matkustuskysyntään. Lisäliikenteen järjestäminen on aina tapauskohtaiseen harkintaan perustuvaa ja miltei aina sellaista liikennettä jota ei ole järkevää sisällyttää aikataulukausittain suunniteltuihin bussiliikenteen säännöllisiin ajosarjoihin tai aikatauluihin.

Lisäliikenteen tuotantokustannukset ovat usein kilpailutetun bussiliikenteen kustannuksia kalliimmat, mutta vastaavasti lisäliikenteestä saatavat lipputulot ovat yleensä normaalista bussiliikenteestä saatavia tuloja selvästi suuremmat.

Suurten tapahtumien yhteydessä järjestettävä lisäliikenne edellyttää liikenteen tilaajalta aktiivista yhteistyötä eri liikennöitsijöiden, tapahtumien järjestäjien, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Lisäliikenne on liikenteen tilaajan sekä matkustajan näkökulmasta sopivan kevyt ja joustava tapa vastata tilapäisiin liikenteen kysyntätar-

peisiin. On erittäin tärkeää, että lisäliikenne hoidetaan ensiluokkaisen hyvin. Lisäliikenteen järjestämiseen kuuluu usein suora kontakti asiakkaaseen ja henkilökohtainen täsmällinen lupaus tarjonnan tehostamisesta. Jos henkilökohtaisesti luvattua lisäliikennettä ei jostain syystä kyettäisi tuottamaan, jäisi asiakkaalle ja ryhmälle, jota tämä edustaa, hyvin huono kuva joukkoliikenteen laadusta ja luotettavuudesta. Hyvin järjestetty lisäliikenne edistää tasa-arvoista liikkumista Helsingissä, ylläpitää joukkoliikenteen luotettavuutta ja toimii kaupunkiliikenteen markkinoinnin apuvälineenä.

Vapaa-aikaan liittyvä matkustaminen tulee jatkossa entisestään lisääntymään. Bussiliikennettä on syytä vahvistaa lisäliikenteellä erityisesti suurten yleisötapahtumien yhteydessä sekä tiettyjen sesonkiluonteisten jaksojen aikana, esimerkiksi pikkujoululiikenteessä. Jatkossa bussiliikenteen tarveharkintaisen lisäliikenteen määrää pitäisi voida lisätä laajalti. Ainakin yöliikenteessä on saavutettavissa merkittäviä lisähyötyjä tarjontaa lisäämällä ja tehostamalla.

Liite Yhteenveto bussiliikenteen lisäliikenteestä eri bussilinjoilla vuonna 2008

Vuoden 2008 lisäliikenteen perustietoa

Linja	kilometrit	hinta (€)	%-osuus koko lisäliikenteestä	lähtöjä
11	947,4	4 505,73	1,32%	164
15, 15A	28,1	174,18	0,05%	8
20N, 42	468,2	2 047,40	0,60%	25
22	62,3	186,80	0,05%	7
22B	323,7	3 679,64	1,08%	74
24	1 387,2	6 066,10	1,78%	281
30	509,2	5 625,50	1,65%	76
39A	225,7	735,24	0,22%	10
40	255,9	792,91	0,23%	20
43	340,1	967,21	0,28%	20
52	35,2	91,25	0,03%	2
55X	358,6	2 264,71	0,66%	134
58	30,6	100,65	0,03%	2
58X	463,3	2 714,89	0,80%	41
63	134,0	410,52	0,12%	10
64,N	173,9	493,55	0,14%	10
66(A)	196,6	732,67	0,21%	11
67	236,5	618,87	0,18%	10
68	86,4	217,48	0,06%	4
69	551,6	1 669,01	0,49%	41
70(V), 70X	501,1	1 506,80	0,44%	35
72	251,3	695,31	0,20%	10
73(N)	309,5	707,20	0,21%	6
75	309,2	648,71	0,19%	10
79	25,2	77,50	0,02%	2
85N	241,9	751,09	0,22%	10
85-96N yö	10 243,9	48 354,73	14,17%	486
86X	221,0	755,59	0,22%	34
95,97 (N)	321,5	951,08	0,28%	8
90N,96N	531,7	1 392,65	0,41%	18
92-97N yö	9 704,2	43 789,00	12,83%	282
01-02N	30 480,8	73 174,41	21,45%	1 200
03-09N	48 731,4	134 290,81	39,36%	2 210
yhteensä	108 687,2	341 189,19		5 261

lisäliikenteen osuus koko tuotannosta

kilometreissä	hinnassa
0,34%	0,35%

aamuyölinjojen (85-97N, 01-09N) osuus lisäliikenteessä

kustannukset	87,8%
kilometrit	91,2%
vuorot	79,7%

Suurimmat lisäliikenteen menoerät:

Aamuyölinjojen lisäliikenne marras-joulukuu (0xN-linjoilla koko vuosi) noin 90 000 euroa

Suuria tapahtumia, joilla vakiolisäliikenne,

- yhden tapahtuman kustannus noin 3 900 euroa:

- vappu
- koulujen päätös
- taiteiden yö
- ilotulitus
- uuden vuoden aatto

HKL:n julkaisusarja D

15/2009	Bussiliikenteen lisäliikenne Helsingissä vuonna 2008
14/2009	Joukkoliikenteen luotettavuuden kehittämisohjelma – B-osa
13/2009	Bussien tilaajavärytyksen esiselvitys
12/2009	Suurtapahtuman joukkoliikennejärjestelyt Helsingissä: Esimerkkinä Madonnan konsertti Jätkäsaarella 6.8.2009
11/2009	Joukkoliikenteen yksikkökustannukset 2008
10/2009	Joukkoliikenteen luotettavuuden kehittämisohjelma – A-osa
9/2009	Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen matkustajainformaatiopalvelujen arviointi ja kehittämistarpeiden kartoitus
8/2009	Helsingin joukkoliikenne 2009
7/2009	Selvitys joukkoliikenteen tekstiviestilipun käytöstä ja jatkokehittämismahdollisuuksista
6/2009	Koskelan raitiovarikkoselvitys
5/2009	Selvitys matkakuuajärjestelmästä
4/2009	Henkilöstöraportti 2008
3/2009	Ympäristöraportti 2008
2/2009	Johdinautoliikenteen toteutettavuusselvitys
1/2009	Metroasemien rakennus- ja käyttökustannukset
7/2008	Joukkoliikenteen yksikkökustannukset 2007
6/2008	Metroasemien rakennus- ja käyttökustannukset
5/2008	Laajasalon raideraportti
4/2008	Ympäristöraportti 2007
3/2008	Henkilöstöraportti 2007
2/2008	Joukkoliikenteen tariffipolitiikan vaihtoehtoja Helsingissä
1/2008	Selvitys maksuttoman joukkoliikenteen vaikutuksista Helsingissä
10/2007	Helsingin sisäiset matkat henkilöliikennetutkimuksessa 2004–2005
9/2007	Ympäristöystävällisen kaupunkiliikenteen kehittäminen Helsingissä
8/2007	Bussiliikenteen lisäliikenne Helsingissä vuonna 2006
7/2007	Ympäristöraportti 2006
6/2007	Helsingin lähijuna-asemien kehittämisselvitys
5/2007	Joukkoliikenteen yksikkökustannukset 2006
4/2007	Laajasalon raideyhteys – supistettu metro
3/2007	Metroporttiselvitys
2/2007	Henkilöstöraportti 2006
1/2007	Helsingin joukkoliikenteen liikennevaloetus- ja matkustajainformaatiojärjestelmä (Helmi)

