

JOKO - Helsingin seudun joukkoliikenteen kehitystoimien ja yhteistyön valmistelu

23.6.2008

YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
HKL Helsingin kaupungin liikennelaitos
LVM Liikenne- ja viestintäministeriö

YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
Opastinsilta 6 A
00520 Helsinki
Puhelin vaihde (09) 15 611
Faksi (09) 156 1369
www.ytv.fi

Lisätietoja: Kimmo Sinisalo, puhelin (09) 156 1496
kimmo.sinisalo@ytv.fi

Kansikuva:

Painopaikka
Helsinki 2008

Esipuhe

JOKO - Helsingin seudun joukkoliikenteen kehitystoimien ja yhteistyön valmistelu -työ on laadittu Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV:n ja Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL:n toimeksiannosta. Työn rahoitukseen on lisäksi osallistunut liikenne- ja viestintäministeriö. Työssä on koottu niitä Helsingin seudun joukkoliikenteen kehittämistoimia, joihin voidaan hakea suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle suunnattua valtion tukea vuodesta 2009 eteenpäin. Lisäksi on ryhmähaastatteluin haettu eri osapuolten näkemyksiä Helsingin seudun joukkoliikenteen yhteistyön valmisteluun.

Työtä on ohjannut työryhmä, jonka kokoonpano on ollut seuraava:

Kimmo Sinisalo	YTV, puheenjohtaja
Laura Sundell	YTV
Petri Jalasto	Liikenne- ja viestintäministeriö
Marcus Merin	Liikenne- ja viestintäministeriö
Katariina Myllärniemi	Liikenne- ja viestintäministeriö
Ville Lehmuskoski	HKL
Sinikka Ahtiainen	Espoon kaupunki
Leena Viilo	Vantaan kaupunki
Arimo Hermalahti	Keravan kaupunki

Työssä järjestettiin sidosryhmille suunnattu seminaari, johon osallistuivat työryhmän lisäksi:

YTV	Niilo Järviluoma, Suoma Sihto, Reijo Mäkinen, Outi Janhunen, Birgitta Yli-Rahko, Satu Rönqvist, Laura Langer
HKL	Ari Päivärinta, Jarmo Riikonen
Helsingin KSV	Mikko Lehtonen
Vantaan kaupunki	Leila Nuotio
Keravan kaupunki	Mari Pääatalo
Kirkkonummen kunta	Ylva Wahlström
KUUMA-kunnat	Kirsi Mononen, Kyösti Ronkainen/Rovalin
Sipoon kunta	Rita Lönnroth
Hyvinkään kaupunki	Kimmo Kiuru
Vihdin kunta	Salla-Mari Rintala
Länsi-Uudenmaan kunnat	Tapio Heinonen
Uudenmaan liitto	Maija Stenvall
Itä-Uudenmaan liitto	Pekka Hallikainen, Erkki Vähätörmä
Etelä-Suomen lääninhallitus	Satu Hyvärinen
Tiehallinto	Heli Siimes
Ratahallintokeskus	Sini Puntanen

Konsulttityön pääkonsulttina on toiminut Strafica Oy, jossa työstä ovat vastanneet Jyrki Rinta-Piirto, Tomi Laine ja Kari Hillo. Työssä alikonsulttina toiminut Marja Rosenberg VTT:sta on vastannut valmistelutyön yhteistyötavat -osiosta.

Konsulttityö aloitettiin helmikuussa 2008 ja se valmistui kesäkuussa 2008.

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta	
Tekijät: Jyrki Rinta-Piirto (Strafica Oy), Marja Rosenberg (VTT), Tomi Laine (Strafica Oy), Kari Hillo (Strafica Oy)	Päivämäärä 23.6.2008
Julkaisun nimi: JOKO - Helsingin seudun joukkoliikenteen kehitystoimien ja yhteistyön valmistelu	
Rahoittaja / Toimeksiantaja: YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta; HKL Helsingin kaupungin liikennelaitos; LVM Liikenne- ja viestintäministeriö	
Tiivistelmä:	
<p>Helsingin seudun joukkoliikenteen kehitystoimien ja yhteistyön valmistelu -työssä on koottu niitä Helsingin seudun joukkoliikenteen kehittämistoimia, joihin voidaan hakea suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle suunnattua valtion tukea vuodesta 2009 eteenpäin. Lisäksi on ryhmähaastatteluun haettu eri osapuolten näkemyksiä Helsingin seudun joukkoliikenteen yhteistyön valmisteluun.</p> <p>Työn taustalla on seudullisia ja valtakunnallisia lähtökohtia, kuten Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ 2007, YTV:n Tavoitelinjastosuunnitelma ja Keski-Uudenmaan kuntien joukkoliikenteen palvelutasoselvitys sekä Liikennepoliittinen selonteko, Henkilöliikennelain uudistus ja Euroopan Unionin palvelusopimusasetus.</p> <p>Yhteistyön valmistelua varten pidettiin kuusi ryhmähaastattelua, joissa on haastateltu laajasti seudun joukkoliikenteen päätöksenteon valmisteluun osallistuvia tahoja. Haastatteluiden tuloksena on kirjattu nykyisen yhteistyön tilanne YTV-kunnissa, KUUMA-kunnissa ja kuntaryhmä Nelosissa; yhteistyön kehittämisen näkökulmia sekä kytkentöjä liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja maankäytön kehittämiseen. Lopuksi on tehty ehdotus yhteistyömalliksi joukkoliikenneyhteistyön laajentamisen; joukkoliikenteen, liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maankäytön suunnittelun yhteen kytkentään sekä valtion osallistumiseen joukkoliikenteen kehittämiseen.</p> <p>Työssä on laadittu toimenpidekortteja, joihin on koottu sellaisia palvelutasoa ja kilpailukykyä parantavia toimenpiteitä, joihin voidaan hakea suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle suunnattua valtion tukea. Toimenpiteiden vaikuttavuutta, kustannuksia ja toteutusvalmiutta on esitetty aikaisempien suunnitelmassa, selvitysten ja hankkeiden perusteella. Mukana on liikennepalveluiden tarjonnan ja hinnoittelun kehittäminen. Infran rakentaminen ja merkittävät investoinnit eivät sisälly tarkasteluun.</p> <p>Toimenpidekortteja on 12 kappaletta, ja ne on jaettu neljää teemakoriin. Teemat ja kortit ovat:</p> <p><u>1. Tariffit ja hinnoittelu</u> 1. Seudun lippujärjestelmien yhtenäistäminen 2. Eri ikäryhmien lipunhintojen alentaminen 3. Lipunhintojen nousun hillitseminen</p> <p><u>2. Liikennetarjonnan kehittäminen</u> 1. Poikittaisyhteyksien kehittäminen 2. Uusien alueiden joukkoliikennepalvelut 3. Kutsuohjatun joukkoliikenteen kehittäminen</p> <p><u>3. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset</u> 1. Liikennevaloetuedet ja reaaliaikainen informaatiojärjestelmä 2. Liityntäliikenteen toimintaedellytysten parantaminen</p> <p><u>4. Matkustajapalvelut ja markkinointi</u> 1. Sähköiset informaatiopalvelut 2. Joukkoliikenteen info- ja palvelukeskus 3. Brändin kehittäminen ja markkinointikampanjat 4. Sosiaalisen turvallisuuden parantaminen</p>	
Avainsanat: Helsingin seutu, joukkoliikenne, kehittämisohjelma	
Sarjan nimi ja numero:	
ISSN:	ISBN:
Sivuja: 35	Kieli: suomi
YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta PL 521, 00521 Helsinki, puhelin (09) 15 611, faksi (09) 156 1369	

Sammandragssida

Utgivare: Huvudstadsregionens samarbetsdelegation	
Författare: X	Datum xx.xx.2008
Publikationens titel: X	
Finansiär / Uppdragsgivare: X	
Sammandrag: x	
Nyckelord: X	
Publikationsseriens titel och nummer: YTV:n julkaisuja X/2008	
ISSN: X	ISBN: X
Sidantal: X	Språk: X
Huvudstadsregionens samarbetsdelegation PL 521, 00521 Helsingfors, telefon (09) 156 11, telefax (09) 156 1369	

Abstract page

Published by: YTV Helsinki Metropolitan Area Council	
Author: X	Date of publication xx.xx.2008
Title of publication: X	
Financed by / Commissioned by: X	
Abstract: x	
Keywords: X	
Publication Series title and number: YTV:n Julkaisuja X/2008	
ISSN: X	ISBN: X
Pages: X	Language: X
YTV Helsinki Metropolitan Area Council, Box 521 FI-00521 Helsinki, telephone +358 9 15 611, fax +358 9 156 1369	

Sisällysluettelo

1	Työn tausta ja tavoitteet	10
1.1	Seudulliset strategiat ja suunnitelmat	10
1.2	Liikennepoliittinen selonteko	11
1.3	Lainsäädännön muutokset.....	11
1.4	Tulevaisuuden joukkoliikennekaupungit -hanke	11
1.5	Valtiontalouden kehykset vuosille 2009–2012.....	12
2	Yhteistyön valmistelu.....	13
2.1	Ryhmähaastattelut	13
2.2	Nykyinen yhteistyö	13
2.2.1	Joukkoliikenne	13
2.2.2	Liikennejärjestelmäsuunnitelmat.....	14
2.3	Yhteistyön kehittäminen.....	14
2.3.1	Joukkoliikenteen hoito ja rahoitus	14
2.3.2	Liikennejärjestelmäsuunnittelu.....	16
2.3.3	Maankäytön suunnittelu	16
2.4	Kehittämisohjelman laadinta ja sitouttaminen.....	17
2.5	Ehdotus yhteistyömalliksi.....	18
3	Toimenpidekortit.....	20
	LIITTEET	21
	Liite 1. Ryhmähaastattelut ja niihin osallistuneet henkilöt.....	21
	Liite 2. Toimenpidekortit	21

1 Työn tausta ja tavoitteet

Helsingin seudun joukkoliikenteen kehitystoimien ja yhteistyön valmistelu -työn tavoitteena on valmistella Helsingin työssäkäyntialueen joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmaa, jossa esitetään lähivuosina toteuttavia toimenpiteitä. Työn taustalla on seudullisia ja valtakunnallisia lähtökohtia, jotka on esitetty lyhyesti ohessa.

1.1 Seudulliset strategiat ja suunnitelmat

Helsingin seudulla on laadittu strategioita ja suunnitelmia, jotka toimivat tämän työn lähtökohtina. Tärkeänä taustatekijänä on pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen laajeneminen ja sukkuloinnin kasvu. Kuvassa 1 on esitetty työmatkasukkulointi YTV-alueelle vuoden 2004 lopussa.

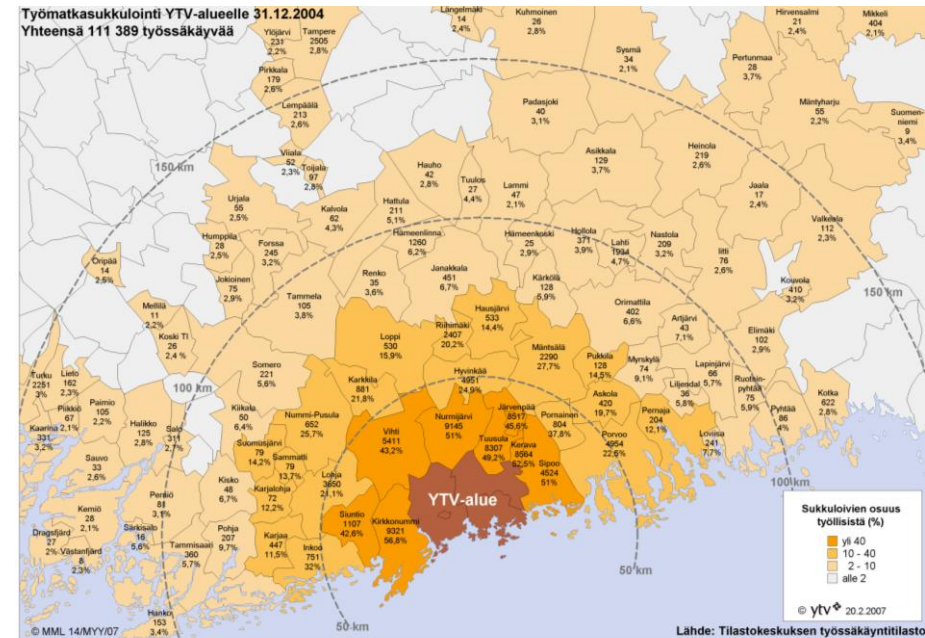
Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ 2007:ssa liikennejärjestelmän kehittämisen osastrategioita ovat:

1. Liikkumisen kysyntään ja kulkutapoihin vaikuttaminen
2. Joukkoliikennepalveluiden kehittäminen
3. Liikennejärjestelmän käytön tehostaminen liikenteen hallinnan ja informaation keinoin
4. Liikennejärjestelmän kehittämisen teemaohjelmat ja -hankkeet
5. Infrastruktuurin kehittämishankkeet.

Näistä osastrategioista neljää ensimmäistä kohtaa on käsitelty käsillä olevassa valmistelutyössä.

YTV:n laatima Tavoitelinjastosuunnitelma vuosille 2020 ja 2030 on osa liikennejärjestelmäsuunnitelman joukkoliikennestrategiaa. Tavoitelinjastosuunnitelman strateginen tavoite on joukkoliikenteen pitäminen kilpailukyisenä

kulkutapana seudulla henkilöautoliikenteeseen nähden. Tätä toteutetaan mm. linjastoa selkeyttämällä, solmupisteisiin panostamalla ja poikittaisia runkoyhteyksiä kehittämällä.



Kuva 1. Työssäkäynti pääkaupunkiseudulla.

Keski-Uudenmaan kuntien joukkoliikenteen palvelutasoselvityksessä on laadittu joukkoliikenteen toimenpideohjelma, joka kattaa pääkaupunkiseudun ulkopuoliset Helsingin seudun kunnat Kirkkonummea ja Vihtiä lukuun ottamatta. Toimenpideohjelma kattaa joukkoliikennepalveluiden kokonaisuuden, linjaston kehittämistoimia, runkoverkko- ja laatukäytävät, pysäkit, liityntäpysäköinnin, joukkoliikennevyöhykkeet, tiedotuksen ja lippujärjestelmän yhtenäistämisen. Palvelutason nostaminen ja lippujärjestelmän kehittäminen edellyttävät kuntien rahoitustason nostoa.

Työn tausta-aineistona on toiminut myös liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukykyinen palvelutaso (LVM 55/2007).

1.2 Liikennepoliittinen selonteko

Helsingin seudun joukkoliikenteen kehitystoimien ja yhteistyön valmistelu -työn taustalla on valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko, jossa on mm. esitetty:

- Lainsäädäntöä on uudistettava niin, että joukkoliikenteen palvelut on mahdollista suunnitella kuntarajat ylittävinä seudullisina kokonaisuuksina. Kun samanaikaisesti jatketaan joukkoliikenteen markkinoiden avaamista kilpailulle, luodaan edellytyksiä toiminnan jatkuvalla kehittämiselle ja tehostamiselle.
- Maankäyttöä on kehitettävä joukkoliikennettä tukevaksi. Erityisesti on tarpeen eheyttää yhdyskuntarakennetta ja keskittää uudisrakentaminen vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varteen.
- Linja-autoliikenteen kilpailuttaminen tulee lisääntymään etenkin kaupunkiseuduilla, kun palvelusopimusasetus on tullut voimaan.
- Hallitus pitää tärkeänä, että suuret kaupunkiseudut ja valtio laativat yhdessä pitkäjänteiset, seutukohtaiset joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmat. Niiden toteuttamisesta ja rahoittamisesta laaditaan aiesopimukset.

1.3 Lainsäädännön muutokset

Henkilöliikennelain uudistus on meneillään. Lainsäädäntöä uudistetaan siten, että joukkoliikenteen palvelut on mahdollista suunnitella ja toteuttaa kuntarajat ylittävinä seudullisina kokonaisuuksina. Nykyinen hajautunut ja monitasoinen joukkoliikenteen hallintomalli vaikeuttaa ihmisten liikkumistarpeiden

mukaisten joukkoliikennepalvelujen kehittämistä. Toimivaltaisen viranomaisen määrittely on lainuudistuksen keskeinen asia.

EU:n palvelusopimusasetus astuu voimaan 3.12.2009. Henkilöliikennelain uudistus ja palvelusopimusasetuksen voimaantulo aiheuttavat sen, että joukkoliikenteen järjestämisperiaatteet tulevat pääkaupunkiseudun kehyskunnissa uudelleen arvioitaviksi samaan aikaan, kun HKL:n ja YTV:n joukkoliikenteen organisaatioiden yhdistämistä valmistellaan. Myös valtion aluehallinnossa tapahtuu muutoksia koskien lääninhallitusten ja maakuntaliittojen toimintaa. Valtion rahoitus kehyskuntien joukkoliikenteelle muuttuu lääninhallitukseen kohdistuvan hallintouudistuksen myötä.

Nykyisen kaltaisia liikennelupia ei enää voida myöntää eikä liikenteenharjoittajille voida maksaa tukea nykyisten työmatkalippusopimusten perusteella palvelusopimusasetuksen tultua voimaan. Kehyskuntien linja-autoliikenne on hankittava kilpailuttamalla (siirtymäkausi 10 v) tai yleisen säännön perusteella, jos halutaan säännellä vain lipun hintoja, ei tarjontaa. Tämä tarkoittaa sitä, että toimivaltainen viranomaisen tulee maksaa samaa tukea kaikille liikenteenharjoittajille, jotka liikennöivät alueella, jolle on asetettu yleinen sääntö, eikä heille voi asettaa palvelutasovelvoitteita.

1.4 Tulevaisuuden joukkoliikennekaupungit -hanke

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt ”Tulevaisuuden joukkoliikennekaupungit” -hankkeen, jossa valmistellaan kaupunkiseuduille joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmia. Hankkeen keskeinen sisältö on:

- Hankkeessa tuotetaan kaupunkiseutukohtaiset joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun kytketyt joukkoliikenteen pitkäjänteiset kehittämissuunnitelmat.

- o Työssä asetetaan konkreettiset tavoitteet joukkoliikenteen palvelutasolle ja käytölle. Lähtökohtana on nykyinen palvelutaso ja joukkoliikenteen nykyinen kehitysvaihe, seudun tahtotila sekä edellytykset kehittää ja parantaa palveluja. Tavoitteena on, että kehittämisohjelmista laaditaan seutukohtaiset aiesopimukset.
- o Työssä tunnistetaan ne kaupunkiseudut, jotka haluavat tavoitella palvelutasoltaan kilpailukyistä joukkoliikennettä ja sen kulkumuoto-osuuden kasvua ja ne, joissa on perusteltua tyytyä lähtökohtaisesti peruspalvelutasoon. Tätä tietoa tarvitaan suunniteltaessa valtion joukkoliikenerahoituksen kohdentamista.

Hanke jakautuu kahteen osaan:

1. Suurten kaupunkiseutujen eli Helsingin seudun (14 kuntaa) sekä Tampereen seudun (7 kuntaa), Turun seudun (8 kuntaa) ja Oulun seudun (10 kuntaa) kehittämisohjelma laaditaan jokaisen kaupunkiseudun kanssa erikseen omana osahankkeenaan. Liikenne- ja viestintäministeriö on näissä aktiivisesti mukana. Liikenne- ja viestintäministeriö on mukana samojen seutujen liikennejärjestelmätyössä. Helsingin seudun, Tampereen ja Turun seutujen osalta työ palvelee suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuen valmistelua ja kohdentamista.

2. Muiden kaupunkiseutujen työhön liikenne- ja viestintäministeriö on palkannut konsultin. Tältä osin lääninhallitukset koordinoivat työtä ja koordinoivat yhdessä konsultin kanssa seudullisia ohjausryhmiä. Mukana 15 seutua.

1.5 Valtiontalouden kehykset vuosille 2009–2012

Valtiontalouden kehyksissä on esitetty, että hallitus kehittää joukkoliikennettä ja suuntaa suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukeen lisärahoitusta 5

miljoonaa euroa vuodelle 2009, 7,5 miljoonaa euroa vuodelle 2010 ja 10 miljoonaa euroa vuodelle 2011.

Valtion tuki tulee haettavaksi tammikuussa 2009. Tukea haetaan seuduille niiden yhteisen näkemyksen perusteella. Vuosi 2009 on tuen jakamisen kannalta poikkeusvuosi, sillä vuodesta 2010 eteenpäin pääkaupunkiseudulla toimii uusi joukkoliikenneorganisaatio HKL:n ja YTV:n joukkoliikennetoimintojen yhdistyessä.

2 Yhteistyön valmistelu

2.1 Ryhmähaastattelut

Helsingin seudun joukkoliikenteen kehittämisohjelman laadinnassa ja toteutuksessa yhteistyö- ja toimintatavat muodostavat tärkeän osan itse toimenpiteiden suunnittelun ja niiden vaikutusten arvioinnin ohella. Yhtenäisen näkemyksen luominen kehittämistoimenpiteiden tärkeydestä ja vaikuttavuudesta edellyttää sopimista myös yhteistoimintamuodoista eri osapuolten välillä.

Tätä työvaihetta on työstetty haastattelemalla laajasti seudun joukkoliikenteen päätöksenteon valmisteluun osallistuvia tahoja. Menetelmänä käytettiin ryhmähaastatteluja, joita järjestettiin yhteensä kuusi kappaletta. Niihin oli kutsuttu YTV:n, YTV-kuntien ja kehyskuntien joukkoliikenteen kehittämiseen ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun osallistuneita edustajia. Lisäksi haastateltiin Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ:hin osallistuneita Ratahallintokeskuksen ja Tiehallinnon edustajia, Uudenmaan liiton ja Itä-Uudenmaan liiton edustajia sekä liikenne- ja viestintäministeriön ja Etelä-Suomen lääninhallituksen edustajia. Haastatteluihin osallistuneet on lueteltu liitteessä 1. Haastattelujen tavoitteena oli selvittää:

- Mitkä ovat kehittämisohjelman valmistelun menettelytavat?
- Miten osapuolet sitoutetaan kehittämisohjelmaan ja miten aiesopimukseen päästään?
- Mihin yhteistoimintamuotoon joukkoliikenteen kehittäminen liitetään?
- Mikä on päätöksentekoprosessi?
- Miten kytketään liikennejärjestelmäsuunnitteluun?

Ryhmähaastatteluissa keskustelut käytiin seuraavien kysymysten pohjalta:

- Miten nykyinen yhteistyö joukkoliikenteen kehittämisessä toimii?

- Mitä parannustarvetta/-ehdotuksia yhteistyössä ja päätöksenteossa on?
- Mitä joukkoliikenteen yhteistyön laajentamisessa tulisi ottaa huomioon valtion osaksi rahoittaman kehittämisohjelman kannalta?
- Miten eri osapuolet tulisi sitouttaa kehittämisohjelman toteuttamiseen?
- Mitä asioita kehittämisohjelmaan tulisi sisällyttää?
- Miten kehittämisohjelma ja liikennejärjestelmäsuunnittelu pitäisi kytkeä toisiinsa?

Yhteistyötä kehitetään myös, kun parhaillaan valmistellaan YTV:n ja HKL:n suunnittelu- ja tilaajatoimintojen yhdistämistä vuoden 2010 alussa. Tämä työ ei koske uuden organisaation valmistelua, mutta haastatteluista ilmenneet näkökannat voivat toimia organisaatiotyön taustamateriaalina.

2.2 Nykyinen yhteistyö

2.2.1 Joukkoliikenne

YTV-kuntien yhteistyö perustuu YTV-lakiin (1269/96, lisäys 1054/2007), jonka perusteella nykyiset yhteistyömuodot ovat muotoutuneet vuosikymmenten aikana. Joukkoliikenteen talous suunnitellaan YTV:n ja kuntien talousarviovalmistelun yhteydessä. YTV pyytää vuosittain kunnilta lausunnot seutuliiKENNETTÄ sekä Espoon-Kauniaisten ja Vantaan sisäistä liikennettä koskevaa palvelutaso- ja rahoitussuunnitelmasta. Lausuntojen perusteella päätetään lippujen hinnoista sekä seuraavan vuoden liikennöintisuunnitelman kustannustasosta ja varaudutaan seuraavien vuosien toiminta- ja taloussuunnitelmiin.

Kerava on liittynyt YTV:n lippuyhteistyöhön vuonna 2007 ja Kirkkonummi kokonaisuudessaan vuoden 2008 alussa. Nämä kunnat poikkeavat siis muis-

ta kehyskunnista joukkoliikenteen yhteistyössä. Ne ovat päättäneet rahoittaa kuntalaistensa joukkoliikenteen matkustusta pääkaupunkiseudulla osallistumalla seutuliiikenteen rahoitukseen. Kerava ja Kirkkonummi ovat saaneet valtion avustusta tähän joukkoliikenteen tukeen, toisin kuin YTV-kunnat. Muiden kehyskuntien joukkoliikenteen rahoitus on kohdistunut lähinnä työmatkalippuihin. Niihin liittyy lippuyhteistyösopimuksia YTV:n, YTV-kuntien ja kehyskuntien sekä VR Osakeyhtiön välillä, mutta varsinaisia yhteistyökäytäntöjä ei joukkoliikenteen kehittämisessä tai hoidossa ole.

YTV-alueella tehdään yhteistyössä linjastosuunnitelmia viiden vuoden aikatahtimella. Pidemmän tähtäimen joukkoliikenteen kehittämistä on suunniteltu mm. Tavoitelinjastosuunnitelmassa, PLJ:hen liittyvässä joukkoliikennestrategiassa sekä tiettyihin linjasto-osiin liittyvissä suunnitelmissa. Näistä esimerkkeinä ovat poikittaisliikenteen suunnitelmat tai kaupunkien sisäisen linjaston linjastosuunnitelmat.

2.2.2 Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Toinen vakiintunut yhteistyömuoto YTV-kuntien kesken on liikennejärjestelmäsuunnittelu (PLJ). Tulevaisuudessa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on päätetty laajentaa koskemaan 14 kunnan työssäkäyntialuetta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmia on valmisteltu toimikunnissa ja työryhmissä, jossa on ollut kaikkien YTV-kuntien edustus lähinnä liikennesuunnittelusta. Myös liikenne- ja viestintäministeriö sekä RHK ja Uudenmaan tiepiiri ovat olleet edustettuina toimikunnassa. Asiantuntijoina on ollut mm. Kirkkonummen ja Keravan, maakuntaliittojen ja ympäristöviranomaisten edustajia. PLJ-suunnitelmien toteuttamisesta on tehty aiesopimus liikenne- ja viestintäministeriön, pääkaupunkiseudun kuntien sekä YTV:n kesken. Viimeisin aiesopimus on tehty 26.8.2003.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmat ovat painottuneet isoihin ja pitkän aikajänteen hankkeisiin, mutta viimeisimmässä PLJ:ssä (PLJ 2007) joukkoliikennepalvelujen kehittäminen on ollut yksi viidestä osastrategiasta. Joukkoliikenteen hoidon rahoitusta ei kuitenkaan PLJ:ssä ole osoitettu, vaan hankkeet keskittyvät väyläinvestointeihin. PLJ-suunnitelmien taustaselvitysten kautta yhteistyö on kuitenkin tiivistynyt joukkoliikenteen eri sidosryhmien välillä.

2.3 Yhteistyön kehittäminen

2.3.1 Joukkoliikenteen hoito ja rahoitus

Kuten kohdassa 2.2.1 on todettu, YTV-kuntien joukkoliikenteen yhteistyöllä on vakiintuneet muodot. Valtion suurten kaupunkiseutujen tukeen liittyvä kehittämisohjelman laadinta ei aiheuta tarvetta uusiin yhteistoimintamuotoihin YTV-kuntien välillä, vaan se on kytkettävissä nykyiseen toimintamalliin ja taloussuunnitteluun. Sen sijaan joukkoliikenteen yhteistyön laajentamiseen kehyskuntiin on selkeää tarvetta, sillä joukkoliikenteen hyvä hoito koko Helsingin seudulla on kaikkien osapuolten etu. Kerava on esimerkki siitä, miten joukkoliikenteen yhteistyö YTV:n kanssa on lisännyt joukkoliikenteen käyttöä niin sisäisillä kuin pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla.

Päätösvalta joukkoliikenteen rahoituksessa halutaan säilyttää kunnissa, vaikka joukkoliikenteen kehittämisohjelmat laadittaisiin YTV:ssä tai jatkossa uudessa Helsingin seudun joukkoliikenneorganisaatiossa. Kehyskuntien ja muun Helsingin seudun joukkoliikenteen yhteistyön tiivistymiselle tarjoutuu tilaisuus, jossa on puntaroitava mitkä ovat toimivimmat yhteistyömuodot ja mitä resursseja kunnilla on käytettävissä joukkoliikenteen järjestämiseen.

YTV-alueen ja kehyskuntien keskinäisen yhteistyön kehittämisessä avainkysymykset liittyvät sekä erilaiseen liikenteen järjestämistapaan että merkittävään rahoitustason eroon. YTV-alueen kaupungit käyttävät noin 140-190

euroa/asukas/vuosi joukkoliikenteen tukeen, kun kehyskunnissa vastaava panostus on vain noin 6-25 euroa/asukas/vuosi (taulukko 1).

Taulukko 1. Kuntien ja valtion joukkoliikenteen rahoitus Helsingin seudulla v. 2006 (1000 €/v).

	kunta	valtio	yhteensä	tuki €/as.
Helsinki	98 990	0	98 990	175
Espoo ja Kauniainen	34 350	0	34 350	141
Vantaa	26 690	0	26 690	141
YTV-kunnat yhteensä	160 040	150	160 190	160
Hyvinkää	294	241	535	12
Järvenpää	440	89	529	14
Kerava	370	370	740	23
Kirkkonummi	764	200	964	28
Mäntsälä	116	112	228	12
Nurmijärvi	658	96	753	20
Pornainen	17	2	19	4
Sipoo	54	50	104	5
Tuusula	866	153	1 019	29
Vihti	63	57	120	5

YTV-alueella liikenne hankitaan tilaaja-tuottaja mallin mukaan, kun taas kehyskunnissa linja-autoliikenne on yritysaloitteista ja liikennelupiin perustuvaa. YTV-kunnat eivät ole aiemmin saaneet valtion tukea, mutta kehyskuntien lipun hintojen alentamiseen suunnatusta tuesta jopa 48 % on tullut valtiolta. Kehittämishojelman mukaisesti suunnattu valtion lisäraha (7-10 miljoonaa euroa/vuosi Turku ja Tampere mukaan lukien) on siten suhteellisen suuri kehyskuntien rahoitustasoon nähden, mutta pieni YTV-kuntien kokonaisrahoituksesta. Uudessa järjestelmässä yksimielisyyden löytäminen valtion joukkoliikenteen kehittämisrahan kohdentamisesta 14 kunnan kesken ei ole helposti ratkaistavissa, koska tuen saaminen vaatii myös kunnilta lisäpanostusta, joka on päätettävä kunnissa. Valtio on osallistunut myös VR:n lähiliikenteen rahoitukseen, joka jatkossa tullaan yhdistämään samaan valtion määrärahaan muun Helsingin seudun joukkoliikennetuen kanssa.

Haastatteluissa ilmeni huoli siitä, että yhteistyön laajeneminen vaatii lisää henkilöresursseja niin YTV:ssä, kaupungeissa kuin kehyskunnissakin. Joukkoliikennekokonaisuuden laajeneminen alueellisesti ja toisaalta tavoitteet joukkoliikenteen ja maankäytön yhteensovittamisesta edellyttävät lisääntyvää monipuolista vuorovaikutusta eli henkilöresursseja niin kunnan tai joukkoliikenneorganisaation sisällä kuin eri kuntien välillä. Yhteistyötä on tavoiteltavaa tehostaa sekä YTV:n että kehyskuntien mielestä siten, että toiminta kannavoidsaan KUUMA-kuntien ja Neloset-kuntaryhmän kautta. Myös näillä yhdessä voisi olla keskitetty edustus YTV:n suuntaan päätöksentekoa valmisteluvissa työryhmissä. Samoin yhteisten joukkoliikenteen asiantuntijoiden palkkaaminen kehyskuntiin voisi syventää yhteistyötä ja saada aikaan uusia toimintatapoja niin kuntien välisessä yhteistyössä kuin maankäytön suunnittelun ja liikennejärjestelmän yhteensovittamisessa. Asiantuntijoiden kuuleminen ei kuitenkaan riitä toimintatavaksi kehyskunnille, vaan tarvitaan aitoa yhteistyötä joka tasolla.

Haastatteluissa korostui, että 14 kuntaa ei saa muodostaa uutta rajaa, joka jättää muut yhteistyöhön halukkaat kunnat seudullisen joukkoliikenteen kehittämisen ulkopuolelle. Korostettiin myös sitä, että Helsingin seudun liikenteessä seudun rajan ulkopuolelta tulevan joukkoliikenteen integrointi seudun joukkoliikennejärjestelmään jää joka tapauksessa ratkaisematta, vaikka alue laajeneekin. Kehyskunnat ja lääninhallitus olivat huolissaan myös peruspalvelutasoisen kuntien sisäisen tai niiden välisen liikenteen järjestämisestä ja rahoituksesta, jos päähuomio kiinnittyy Helsinkiin suuntautuviin yhteyksiin ja lippujärjestelmään.

2.3.2 Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Kehyskuntien mukaan tulo liikennejärjestelmäsuunnittelun laadintaan on tärkeää, koska työssäkäyntialue on laajentunut. Ilmastonmuutoksen hillinnän takia olisi tavoiteltava joukkoliikennepainotteista liikennejärjestelmää. Tavoitteen toteutumiseksi olisi löydettävä vaikuttavat yhteistoimintamuodot myös maankäytön ja liikennejärjestelmäsuunnitelman välillä. Tätä odotetaan MAL-aiesopimuksen ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteenkytkennältä. Näiden suunnitelmien aikajänne on pitkä, kun taas joukkoliikenteen kehittämisohjelma on neljä vuotta eli hallituskauden pituinen. Jotta liikennejärjestelmäsuunnitelmaan saataisiin kytkettyä myös valtion rahoittama joukkoliikenteen hoidon rahoitus, joukkoliikenteen kehittämisohjelman aikajännettä tulisi pidentää ja toisaalta liikennejärjestelmäsuunnitelmaan liittää mukaan lyhyemmän aikajänteen käyttökustannukset. Näin saataisiin myös liikenteen tuottajat sitoutumaan kehittämisohjelmaan. Alerakentamisinvestointien kannalta kehittämisohjelman aikatahtain tulisi olla 10 vuotta. Vaikutustarkasteluissa tulisi ottaa enemmän huomioon joukkoliikenteeseen kohdennetun rahoituksen tuottamat hyödyt muun liikenteen investoinneissa ja vaikutuksissa ilmastonmuutokseen. Liikennejärjestelmäsuunnitelman ja joukkoliikenteen kehittämisohjelman yhteen kytkemisessä nähtiin erilaisen aikajänteen lisäksi ongelmana eri vastuutahot ja -henkilöt sekä eri valmisteluprosessi. Kehittämisohjelman kytkentä tulee liikennejärjestelmäsuunnitelmaan nähdä myös edellisen PLJ:n toteuttamisena.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmien aiesopimusten toteutumista pidettiin haastatteluissa kaupunkivetoisina. Valtion rahoitus on edelleen epävarmaa, mikä asettaa epäilyjä myös kehittämissuunnitelmien aiesopimuksia kohtaan. Laajempi yhteistyö on kuitenkin rahoituksen kannalta välttämätön, mukana on oltava 14 kunnan lisäksi Tiehallinto, Ratahallintokeskus, liikennöitsijät ja valtio. Liikennejärjestelmätyö on osoittanut, että toimiva yhteistyö merkitsee sitä, että kaikki osapuolet pääsevät valmisteluun mukaan, sisäinen tiedonkulku toimii ja lisäksi kullekin yhteistyöorganisaatiolle on varattava riittävästi aikaa

sisäiseen päätöksentekoon. Yhteistyön tiivistäminen organisaatioiden sisällä ja niiden kesken on entistä tärkeämpää, kun suunnittelua laajennetaan. Kehittämisohjelmien toimenpiteet voitaisiin liittää liikennejärjestelmäsuunnitelman aiesopimuksiin, jos joukkoliikenteen hoitoon liittyviä asioita kuten lähijunien tarjonta ja lippujärjestelmien kehittäminen hankkeistettaisiin suurimmiksi kokonaisuuksiksi koko seudulla.

Haastatteluissa esitettiin pohdittavaksi myös pääkaupunkiseudun neuvottelukunnan roolia joukkoliikenteen kehittämisohjelman ja liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteen kytkennässä. Liikenneneuvottelukuntaa voisi laajentaa kehyskuntien edustuksella ja tiivistää sen ja MAL-ryhmien yhteistoimintaa maankäytön kehittämissuunnitelmien ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteenkytkennässä.

2.3.3 Maankäytön suunnittelu

PARAS-hankkeeseen liittyvä MAL-yhteistyö on käynnistynyt hyvin Helsingin seudulla maankäytön ja asumisen osalta. Erityisesti kehyskuntien osalta korostettiin tarvetta aloittaa maankäytön ja asumisen aiesopimuksen jälkeen joukkoliikenteen yhteistyö tehdyn suunnitelman pohjalta. Joukkoliikenteen ja maankäytön kytkentä olisi luontevaa tehdä hyvin toimivien MAL-ryhmien laajenuksena tai erillisissä alaryhmissä. Ongelmana kuitenkin on toimeenpanevan elimen puuttuminen.

Haastateltujen mielestä myöskään YTV-kunnissa maankäytön suunnittelu ei ole (vielä uudessakaan organisaatiossa) tarpeeksi hyvin kytketty joukkoliikenteen suunnitteluun. Ongelma on peräisin jo valtion tasolta, jossa ympäristöministeriö vastaa kaavoituksesta ja asumisesta ja liikenne- ja viestintäministeriö liikenteestä. Liikennejärjestelmäsuunnittelun ja kaavoituksen vuorovaikutuksen tiivistäminen parantaisi myös joukkoliikenteen ja maankäytön vuorovaikutusta.

Toistaiseksi ratkaisemattomana ongelmana tuli haastatteluissa esiin liityntäpysäköinnin järjestäminen. Se on esimerkki, jossa tarvitaan monen toimijan yhteistyötä, mutta ratkaisevaa on investoinnit keskustan asema-alueilla, joille löytyy tuottoisampaakin käyttöä. Joukkoliikenne on seudullinen järjestelmä, mutta liityntäpysäköinnin tilavaraukset ovat paikallisia. Kokonaisjärjestelmän etu jää usein esimerkiksi kiinteistönomistajan edun varjoon.

Joukkoliikennejärjestelmä on suunniteltava ja toteutettava etupainotteisesti maankäytön kehittämiseen nähden, mutta palvelutarjonnan tarvitsema julkinen kynnysrahoitus on hankalaa erityisesti kehyskuntien luvanvaraisessa liikenteessä. Kehittämishjelmaan sidotulla valtion rahoituksella toivotaan olevan ohjaava vaikutus erityisesti kehyskunnissa siihen, että kunnat sitoutuisivat kaavoittamaan ja kehittämään maankäyttöä joukkoliikennepainotteisempaan suuntaan.

2.4 Kehittämishjelman laadinta ja sitouttaminen

Joukkoliikenteen kehittämisselma on kytkettävissä vakiintuneeseen yhteistyökäytäntöön YTV-kunnissa, Keravalla ja Kirkkonummilla. Näistä kuitenkin jälkimmäisenä mainitut ovat saaneet valtionavustusta YTV:n lippujärjestelmään liittymiseen. Näissä kunnissa on myös valmiita suunnitelmia valittavaksi, kun arvioidaan valtion ja kuntien lisärahoituksella toteutettavien toimenpiteiden vaikuttavuutta.

Päätöksenteko tapahtuu kunnissa talousarviokäsittelyn (palvelutaso- ja rahoitussuunnitelman PRS lausunnot YTV-kunnat, Kerava ja Kirkkonummi) yhteydessä tai kehyskuntien osalta PLJ-tyyppisen prosessin kautta. Kehittämisselman toteutuminen ei välttämättä edellytä aiesopimusta. Valtion tuki olisi tarkoituksenmukaisinta ennen YTV:n ja HKL:n organisaatiomuutosta

vuonna 2009 ohjata YTV:n ja HKL:n kautta ja vuoden 2009 jälkeen seudun uudelle joukkoliikenneorganisaatiolle.

KUUMA-kunnilla ja Neloset-kuntaryhmällä on halu olla kuntaryhminä mukana kehittämisselmiä laadinnassa, mutta päätökset rahoituksesta on tehtävä kussakin kunnassa erikseen. Jos nämä kehyskunnat eivät jatkossa ole mukana Helsingin seudun joukkoliikenneorganisaation yhteistyössä, niiden valtion rahoituksen määräytyminen jää uudessa tilanteessa vielä epäselväksi.

Haastateltavien mielestä kuntien sitoutuminen joukkoliikenteen kehittämisselmaan on tehtävissä nykyisessä ja uudessa järjestelmässä, mutta valtion sitouttamisesta vuotta pidemmällä aikajänteellä pidettiin epävarmana. Se taas vaikeuttaa kuntien päätöksentekoa, sillä joukkoliikenteessä hinta- tai palvelutasoon tehtävät muutokset ovat pitkävaikutteisia, eikä tehtyjä ratkaisuja ole mahdollista muuttaa joka vuosi. Valtion rahoituksen (lääninhallituksen jakamat avustukset, junaliikenne ja suuret kaupunkiseudut) yhdistäminen samalle kolmen vuoden määrärahalle nähtiin tilannetta parantavana mahdollisuutena. Esitettiin myös, että joukkoliikenteen rahoitus ja teemahankkeet pitäisi olla osa liikennepoliittista selontekoa, joka sitoisi valtion mainittuihin tavoitteisiin ja toimenpiteisiin.

Kun liikennelupajärjestelmään tulee muutoksia v. 2010, on epäselvää säilyykö nykyinen valtion rahoitustaso myös kehyskunnissa nykyisenä.

Tuen osoittaminen yhtenäisen lippujärjestelmän toteuttamiseen ja rahoittamiseen on mahdollista nykyjärjestelmässä jo 2009. Muutenkin lipun hintoihin tai lippujärjestelmän kehittämiseen on helpompi osoittaa lisätukea, kun päätöksenteon ja toteutuksen välinen aika on lyhyt. Palvelutasoparannuksissa suunnittelu, liikenteen hankinta ja sopimukset rajaavat toteutusaikataulun jo ennakkoon sekä liikennöintisopimuskausien pituiseksi ajaksi eteenpäin.

2.5 Ehdotus yhteistyömalliksi

Haastattelujen perusteella joukkoliikenteen kehittämisohjelman yhteistyömuodoissa tulisi jatkossa ottaa huomioon seuraavat eri osapuolten esittämät toiveet ja ehdotukset:

1. Joukkoliikenneyhteistyön laajentaminen kehyskuntiin

Kehittämisohjelman sisältöön tulee päästä vaikuttamaan myös muut kuin YTV-alueen kunnat. Helsingin seudun joukkoliikenneyhteistyöhön on tarkoituksenmukaista ottaa kehyskunnat mukaan KUUMA-yhteistyön kautta. Nelo-set-kuntaryhmä olisi hyvä liittää KUUMA-yhteistyöhön, kun kyseessä on yhteistyö pääkaupunkiseudun kuntien kanssa. Tulevaisuudessa Helsingin seudun uusi joukkoliikenneorganisaatio antaa mahdollisuuden tiiviimmälle yhteistyölle 14 kunnan kesken. YTV:n ja HKL:n joukkoliikenteen suunnittelu- ja tilaajatoimintojen yhdistämisen tavoitteena on luoda uusi organisaatio, johon myös halukkaat kehyskunnat voivat liittyä.

Toimenpiteiden ja rahoituksen suunnittelu ja valmistelu sekä päätöksenteko halutaan säilyttää kehyskunnissa. Yhteensovittaminen voidaan tehdä KUUMA-organisaatiossa, joka on yhteystaho YTV:hen ja jatkossa uuden pääkaupunkiseudun joukkoliikenneorganisaation suuntaan. Joukkoliikenteen asiantuntemuksen lisäämiseksi kehyskuntien kesken voisi toimia joukkoliikenneyryhmä, johon olisi nimetty joukkoliikenteen yhdyshenkilöt kaikista kunnista sekä YTV:stä. Lääninhallituksen antama asiantuntemus ja tuki joukkoliikenneasioissa ovat kehyskunnille tärkeitä, minkä säilyminen on otettava huomioon uusien toimintamalleja suunniteltaessa.

2. Joukkoliikenteen, liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maankäytön suunnittelun yhteen kytkentä

Haastateltavat pitivät tärkeänä joukkoliikenteen kehittämisohjelman kytkentää jatkossa liikennejärjestelmäsuunnitteluun siinä laajuudessa kuin se suunnitelmien aikajänteiden eroavuuksien kannalta on mahdollista. Näin saataisiin nykyisestä suunnitelmasta puuttuvat joukkoliikenteen hoitokustannukset mukaan kokonaisjärjestelmän rahoituskehikkoon ja kaikki osapuolet sitoutumaan niihin.

Joukkoliikenteen kehittämisohjelman liitänä maankäytön suunnitteluun on myös erittäin tärkeä asia, jota toivottiin voitavan kehittää esimerkiksi MALtyöryhmien tai alatyöryhmien laajentamisella joukkoliikenteen kehittämissäsiöihin. Yhteistyötä toivottiin lisättävän myös valtion ja seudun välillä esimerkiksi pääkaupunkiseudun liikenneneuvottelukunnan tehtävien laajentamisella. Yhteistyön lisääminen maakuntahallinnon toteuttamissuunnitelmien ja seudun joukkoliikenteen kehittämisohjelmien välillä katsottiin myös parantavan mahdollisuuksia edistää maankäytön ja joukkoliikenteen yhteensovittamista.

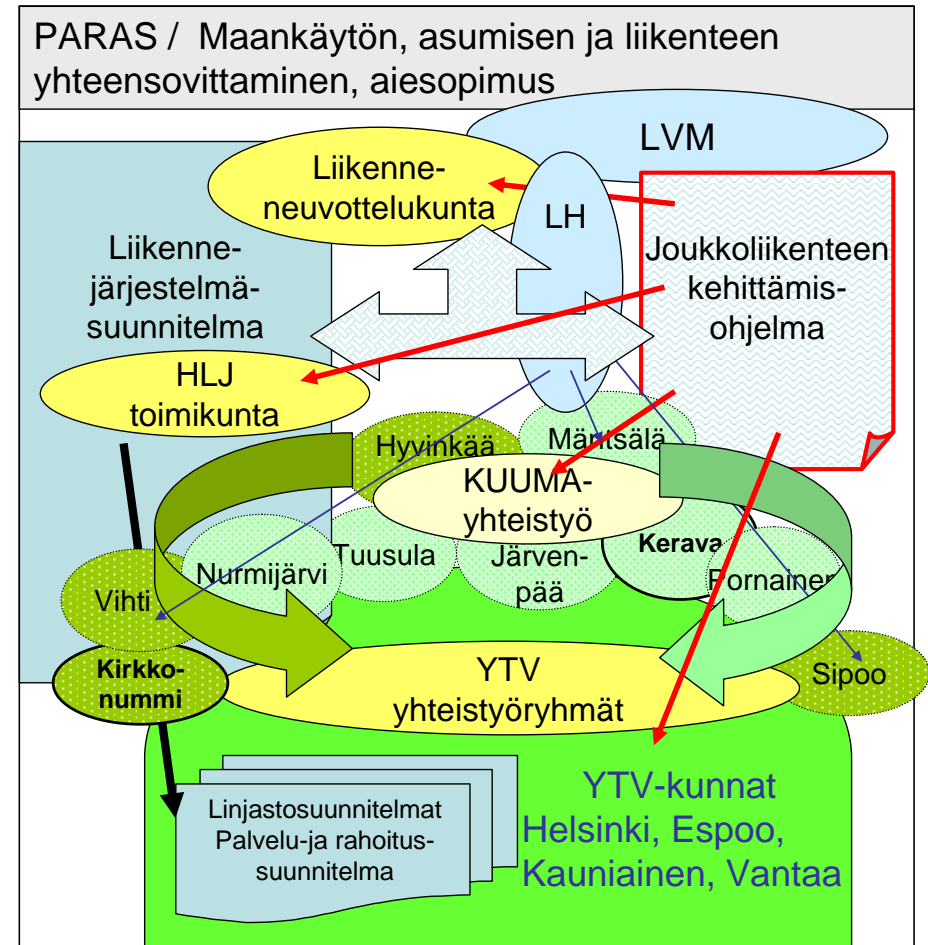
3. Valtion osallistuminen joukkoliikenteen kehittämiseen

Valtion osallistumista Helsingin seudun joukkoliikenteen kehittämiseen pidetään erittäin tärkeänä. Valtion osallistuminen joukkoliikenteen rahoitukseen edellyttää seudun oman panostuksen lisäämistä joukkoliikenteen rahoitukseen, mutta ministeriö jättää päätösvallan toimenpiteiden valinnasta ja rahoituksen kohdentamisesta seudun sisällä päätettäväksi. Edellytyksenä valtion rahoitukselle kuitenkin on, että se kohdennetaan nimettyihin toimenpiteisiin, joilla toivotaan olevan vaikutusta joukkoliikenteen käytön lisääntymisessä ja henkilöautoilun vähenemisessä.

Valtion rahoitusta kanavoituu joukkoliikenteeseen myös Ratahallintokeskuksen ja Tiehallinnon kautta lähinnä tie- ja rautatieinfran parantamiseen sekä junaliikenteen informaation kehittämiseen. Lääninhallituksilla on nykyisin rooli YTV-alueen ulkopuolisen liikenteen lupaviranomaisena ja rahoittajana. Valtion aluehallinnon uudistus tulee muuttamaan valtion organisaatiota, jolloin esimerkiksi tiepiirien ja joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen yhteistyö saattaa tiivistyä. Tämän hallinnonuudistuksen vaikutukset kehyskuntien joukkoliikenteen järjestämiseen tulevat vaikuttamaan myös valtion ja YTV-alueen joukkoliikenteen yhteistyön järjestämiseen tulevaisuudessa.

Tiedonkulun ja kehittämissuunnitelmien ohjaavan vaikutuksen kannalta myös yhteistyöhön ministeriön ja seudun joukkoliikenteen hallinnon välillä tulisi kehittää toimiva malli. Haastatteluissa tuli esiin mm. liikenneneuvottelukunta tässä roolissa, mikä edistäisi myös joukkoliikenteen kehittämissuunnitelman kytkeytymistä liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Pohdittavaksi esitettiin myös kehittämissuunnitelman liittämistä jatkossa osaksi liikennepoliittista selontekoa.

Kuvassa 2 on esitetty Joukkoliikenteen kehittämissuunnitelman liittyminen nykyisiin suunnitelmiin ja yhteistyöryhmiin. YTV:n organisaatiossa kehittämissuunnitelman ja siihen liittyvän rahoituksen ohjelmointi kytkeytyy YTV:n yhteistyöryhmien työskentelyyn. KUUMA-kuntien yhteistyön laajentaminen toisaalta Neloset-kuntaryhmittymän kanssa ja toisaalta YTV:n suuntaan mahdollistaa kehyskuntien näkemysten liittämisen osaksi kehittämissuunnitelmaa. Valtion suuntaan kytkentä on helppoiten tehtävissä liikenneneuvottelukunnan tai liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmistelevan (HLJ)-toimikunnan kautta. Lääninhallituksella on tärkeä rooli kehyskuntien joukkoliikennepalvelujen järjestämisessä. Lisäksi kaikilla yhteistyöryhmillä tulisi olla kytkentä PARAS-hankkeeseen ja erityisesti siihen liittyvän maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-työryhmän työskentelyyn.



Kuva 2. Joukkoliikenteen kehittämissuunnitelman laadintaan ja toteuttamiseen liittyvät yhteistyötahot ja suunnitelmat.

3 Toimenpidekortit

Toimenpidekortteihin on koottu sellaisia palvelutasoa ja kilpailukykyä parantavia toimenpiteitä, joihin voidaan hakea suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle suunnattua valtion tukea vuodesta 2009 alkaen. Toimenpiteiden vaikuttavuutta, kustannuksia ja toteutusvalmiutta on esitetty aikaisempien suunnitelmissa, selvitysten ja hankkeiden perusteella.

Toimenpiteistä on laadittu yhden sivun laajuiset kortit. Toimenpidekorkeissa on kuvattu hankkeen sisältö, kustannukset, vaikuttavuus ja toteuttamisen edellytykset sekä hankkeen toteutukseen liittyvät osapuolet sekä toteutusvalmius. Mukana on liikennepalveluiden tarjonnan ja hinnoittelun kehittäminen. Infran rakentaminen ja merkittävät investoinnit eivät sisälly tarkasteluun.

Toimenpidekortteja on 12 kappaletta, ja ne on jaettu neljää teemakoriin. Kortit ovat raportin liitteessä 2.

1. Tariffit ja hinnoittelu

- 1.1. Seudun lippujärjestelmien yhtenäistäminen
- 1.2. Eri ikäryhmien lipunhintojen alentaminen
- 1.3. Lipunhintojen nousun hillitseminen

2. Liikennetarjonnan kehittäminen

- 2.1. Poikittaisyhteyksien kehittäminen
- 2.2. Uusien alueiden joukkoliikennepalvelut
- 2.3. Kutsuohjatun joukkoliikenteen kehittäminen

3. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset

- 3.1. Liikennevaloetudet ja reaaliaikainen informaatiojärjestelmä
- 3.2. Liityntäliikenteen toimintaedellytysten parantaminen

4. Matkustajapalvelut ja markkinointi

- 4.1. Sähköiset informaatiopalvelut
- 4.2. Joukkoliikenteen info- ja palvelukeskus
- 4.3. Brändin kehittäminen ja markkinointikampanjat
- 4.4. Sosiaalisen turvallisuuden parantaminen

LIITTEET

Liite 1. Ryhmähaastattelut ja niihin osallistuneet henkilöt

Liite 2. Toimenpidekortit

Liite 1 Ryhmähaastattelut ja niihin osallistuneet henkilöt

1. Liikenne- ja viestintäministeriö 5.3.2008
liikenneneuvos Petri Jalasto ja yli-insinööri Marcus Merin
2. YTV 25.3.2008
Liikennejohtaja Niilo Järviuoma, projektipäällikkö Suoma Sihto, matkustajapalvelut -yksikön päällikkö Pirkko Lento, joukkoliikenteen tietojärjestelmävastaava Kimmo Sinisalo
3. YTV kaupungit 31.3.2008
 - a. Helsinki: liikennesuunnittelupäällikkö Olli-Pekka Poutanen
 - b. Espoo: liikennesuunnittelupäällikkö Markku Antinoja
 - c. Vantaa: liikenneinsinööri Leena Viilo
4. KUUMA-kunnat ja Neloset 19.3. 2008
 - a. KUUMA-kunnat: yhteistyöjohtaja Kirsi Mononen ja liikennesuunnittelija Kyösti Ronkainen
 - b. Hyvinkää: liikenneinsinööri Kimmo Kiuru
 - c. Kirkkonummi: liikennesuunnitteluinsinööri Ylva Wahlström
 - d. Vihti: kuljetusasiantuntija Salla-Mari Rintala
 - f. Länsi-Uudenmaan henkilöliikennelogistikko Tapio Heinonen
5. Väylävirastot ja maakuntaliitot 3.4.2008
 - a. Ratahallintokeskus: apulaisjohtaja Martti Kerosuo
 - b. Tiehallinto: joukkoliikennevastaava Heli Siimes ja Ari Puhakka
 - c. Uudenmaan liitto: liikenneinsinööri Maija Stenvall ja maakuntainsinööri Sanna Jylhä
 - d. Itä-Uudenmaan liitto: Erkki Vähätörmä
6. Etelä-Suomen lääninhallitus 28.4.2008
liikennehallintopäällikkö Pekka Rintamäki, Satu Hyvärinen ja Juhani Hallenberg

Liite 2. Toimenpidekortit

1. Tariffit ja hinnoittelu

- 1.1. Seudun lippujärjestelmien yhtenäistäminen
- 1.2. Eri ikäryhmien lipunhintojen alentaminen
- 1.3. Lipunhintojen nousun hillitseminen

2. Liikennetarjonnan kehittäminen

- 2.1. Poikittaisyhteyksien kehittäminen
- 2.2. Uusien alueiden joukkoliikennepalvelut
- 2.3. Kutsuohjatun joukkoliikenteen kehittäminen

3. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset

- 3.1. Liikennevaloetuudet ja reaaliaikainen informaatiojärjestelmä
- 3.2. Liityntäliikenteen toimintaedellytysten parantaminen

4. Matkustajapalvelut ja markkinointi

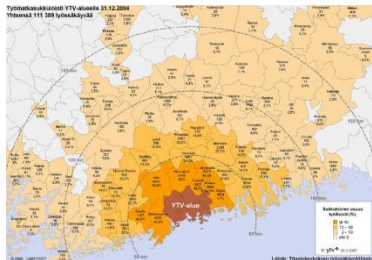
- 4.1. Sähköiset informaatiopalvelut
- 4.2. Joukkoliikenteen info- ja palvelukeskus
- 4.3. Brändin kehittäminen ja markkinointikampanjat
- 4.4. Sosiaalisen turvallisuuden parantaminen

1.1. Seudun lippujärjestelmien yhtenäistäminen

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Hankkeessa jatketaan pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen joukkoliikenteen lippujärjestelmien yhtenäistämistä. Asiakas voi liikkua yhdellä lipulla koko työssäkäyntialueella niin, että asiakkaalle näkyvä osa lippujärjestelmästä on ilmeeltään yhtenäinen ja rakenteeltaan yhteensopiva muiden järjestelmien kanssa.

Lippujärjestelmien yhteensopivuus matkustajan näkökulmasta tulee toteuttaa niin, että se kattaa niin raide- kuin bussiliikenteen sekä alueen kutsuohjauksiset joukkoliikennepalvelut seudullisessa ja kuntien sisäisessä liikenteessä. Korttijärjestelmää hyödyntäville matkustajille on tarjolla sekä kausi- että arvolippuja.



Kustannukset

Kustannuksia on arvioitu KUUMA-kunnille ja Sipoolle tehdyissä VTT:n laskelmissa. 2007 matkustajamäärillä Järvenpään, Mäntsälän, Nurmi-järven, Pornaisten, Sipoon ja Tuusulan nettomeno olisi yhteensä noin 4 M€/v, jos ne liittyisivät YTV:n seutulippuun. Kustannuksista n. 1,4 M€ on ristikkäiskorvauksista, jotka muodostuvat mahdollisuudesta käyttää samaa lippua kaikissa PKS:n joukkoliikennevälineissä. Kustannuksia tulee myös YTV:n tukipalveluista, jotka ovat Keravan osalta 0,16 M€/v ja Kirkkonummella 0,1 M€/v. Kustannukset todennäköisesti kasvavat, mikäli matkustajamäärät nousevat arvioitua enemmän tai autoilun hinnoittelu muuttuu epäedullisemmaksi suhteessa joukkoliikenteeseen. Myös sukkuloinnin kasvu lisää matkustusta ja kuntien kustannuksia. Keravan kustannukset seutuliikenteestä v. 2007 olivat 1,4 M€, josta valtion osuus 0,4 M€. Kirkkonummen vastaavat luvut olivat 0,96 M€, josta valtion osuus oli 0,2 M€.

Vaikuttavuus

Keskeinen vaikutus on joukkoliikennejärjestelmän selkeytyminen ja havainnollistuminen ja sitä kautta palvelutason sekä joukkoliikenteen kilpailukyvyyn paraneminen.

Vaikutukset syntyvät joukkoliikenteen käytön helpottumisesta eri lippujärjestelmien ja joukkoliikennejärjestelmien integroitua. Asukkaat voivat kilpailukykyisin hinnoin matkustaa yhdellä lipulla koko lippujärjestelmäalueella. Myös uusien lipputyypien ja liityntälippujärjestelmien käyttöönotto helpottuu. Matkakortin hankkiminen hyödyttää erityisesti niitä, jotka käyttävät liityntäyhteyttä nykyisen YTV-alueen joukkoliikenteeseen.

Hyödyt kohdistuvat n. 250000 kehyskuntien asukkaaseen ja n. 50000 PKS:lle sukkuloijaan sekä n. 9000 PKS:ltä kehyskuntiin sukkuloijaan. YTV:n 3. vyöhykkeen laajeneminen Keravalle on vähentänyt henkilöautoliikennettä vuosittaista kasvua vastaavan määrän, ja lisännyt junaliikenteen käyttöä n. 10 %. Saman suuntaiset vaikutukset voidaan arvioida saatavan myös muissa kehyskunnissa, ja pitkäaikaiset vaikutukset voivat olla vieläkin suuremmat. Hyötyjä saadaan ruuhkautumisen vähenemisenä, ilmanlaadun parantumisena ja joukkoliikennejärjestelmän lisätuloina. Myös kuntien verotulot kasvavat, kun työmatkakulujen verovähennysten määrä pienenee.

Toteutusvalmius

YTV:n seutulippujärjestelmään liittyminen edellyttää kunnilta joukkoliikenteen rahoituksen lisäämistä ja sopimuksia kunnan, YTV:n, VR:n, liikenne- ja viestintäministeriön sekä liikenteenharjoittajien välillä.

Hankkeen toteutukseen liittyvät osapuolet

Lääninhallitus, kunnat, YTV, VR ja Matkahuolto kehittävät edelleen lippuyhteistyötä pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella.

1.2. Eri ikäryhmien lipunhintojen alentaminen

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Pääkaupunkiseudun nykyisessä lippujärjestelmässä ei ole ikään perustuvia alennusryhmäkäytäntöjä lukuun ottamatta 7–16-vuotiaiden lastenlippuja. Ns. sosiaalisin perustein myönnetään alennuksia opiskelijoille, eläkeläisille ja invalideille. Joukkoliikenteen lipunhintojen ikäperusteiset alennukset voivat koskea esimerkiksi 17–26-vuotiaita nuoria tai 70 vuotta täyttäneitä ikäihmisiä.

Alle 26-vuotiaille tarjottavan *nuorisolipun* tavoitteena on vaikuttaa liikkumistottumuksiin pitkällä aikavälillä. Sillä houkuteltaisiin nuoria käyttämään joukkoliikennettä ajokortti-ian saavuttamisen jälkeenkin.

Väestön ikääntyessä joukkoliikenteen käytön tulisi olla ikäihmisille houkuttelevaa. Ajokortin uusimisen yhteydessä 70 vuoden iässä on luontevaa kannustaa ikäihmisiä joukkoliikenteen käyttöön tarjoamalla *seniorilippua*. Poliittisessa keskustelussa mm. Helsingissä ja Espoossa on esitetty että ikäihmisille myönnettäisiin opiskelijoiden tapaan 50 %:n alennus lipun hinnoista.



Kustannukset

Nuorisolipun kustannusvaikutuksia ei ole arvioitu. Nuorisolippu täydentää ja korvaa osittain nykyistä opiskelijalippua.

70-vuotta täyttäneille 50 % lipunhinnan alennus johtaisi koko pääkaupunkiseudulla arviolta 6,0-6,5 M€:n lisärahoitus-tarpeeseen. Ikääntyneiden osuus väestöstä kasvaa tulevaisuudessa merkittävästi, mistä syystä subventiotarve jatkossa kasvaa nykyistä suuremmaksi.

Vaikuttavuus

Alennuksen kohdentaminen nuoriin aikuisiin lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ajokortti-ikäisten keskuudessa ja ohjaa nuoria kulkutapavalinnoissa joukkoliikenteen asiakkaiksi. Pitkällä aikajänteellä toimenpide vähentää henkilöautosuoritteita ihmisten oppiessa ja tottuessa käyttämään joukkoliikennettä.

Ikäihmisten matkalippujen edullisemman hinnoittelun vaikutus olisi monella tavoin myönteinen. Käytäntö parantaisi lisääntyvän aktiivisuuden kautta elämänlaatua edistämällä itsenäistä toimintakykyä ja säilyttämällä henkistä vireyttä. Lisäksi autoilun vähentyminen vaikuttaisi liikenneturvallisuuteen positiivisesti.

Ikäihmiset liikkuvat usein ruuhka-aikojen ulkopuolella, joten lisääntyvä matkustus tasoittaisi kysynnän vaihteluita ja mahdollistaisi joukkoliikenteen nykyistä kustannustehokkaamman järjestämisen.

Toteutusvalmius

Alennusten toteutus edellyttää lisärahoitusta joukkoliikenteelle.

Alennukset edellyttävät muutoksia pääkaupunkiseudun taksa- ja lippujärjestelmään, mikä edellyttää valmistelua. Mahdollisuudet ikäperusteisten alennusten myöntämiseen ovat riippuvaisia mm. siitä, missä määrin joukkoliikenteelle kohdennettua tukea ollaan halukkaita lisäämään tai suuntaamaan sitä uudelleen.

Toteutusvastuu

Toteuttamisvastuu YTV, HKL, Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen.

1.3. Lipunhintojen nousun hillitseminen

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Pääkaupunkiseudun kunnat tukevat joukkoliikenteen lipunhintoja huomattavilla summilla vuosittain. Julkinen tuki kattaa hieman alle puolet joukkoliikenteen kustannuksista. Subvention määrä vaihtelee merkittävästi lippulajeittain. Suurin lipputuki on kausilipuilla, jotka ovat pääkaupunkiseudulla pääasiallinen lipputyyppejä. Aikuisten arvolippujen hintoja ei käytännössä subventoida lainkaan, ja kertalippuja käyttävät subventoivat muiden matkustusta.

Kuntien sisäisten arvolippujen hinnan alentamista on suunniteltu, jotta ns. kulkutapojen sekakäyttäjien joukkoliikenteen käyttö lisääntyisi. Arvolippujen hintojen alentaminen lisäksi selvitysten perusteella joukkoliikenteen käyttöä nopeasti ja vähentäisi eniten henkilöauton käyttöä. Kausilippujen hintoja ei tule samalla nostaa, ettei niiden käyttäjiä siirry arvolipun käyttäjiksi merkittävässä määrin.

Pääkaupunkiseudulla kaupunkien sisäisten lippujen ja seutulippujen hintojen välinen hintasuhde on noin 1,9. Hintaporras voi tuntua suurelta kaupunkien rajojen lähellä asuville. Seutulipun hintojen alentaminen vaikuttaisi pitkiin kaupunkien rajat ylittäviin matkoihin, joilla vaihtoehtoinen kulkutapa joukkoliikenteelle on useimmiten henkilöauto.

YTV-alueella on tavoiteltu yhtenäisiä vyöhyketariffeja. Tällä hetkellä muiden kuntien kuin Vantaan sisäiset liput ovat saman hintaiset.

Poliittisessa keskustelussa on esitetty myös joukkoliikenteen hintojen jäädyttämistä sekä sen muuttamisesta esim. Helsingissä ja Espoossa kokonaan maksuttomaksi.



Kustannukset

Kustannukset ovat riippuvaisia siitä, miten paljon lipun hintoihin halutaan vaikuttaa. Lipunhintoja alennettaessa lipputulot pienenevät ja liikennöintikustannukset nousevat matkustuksen kasvaessa. Liikennöintikustannukset eivät kasva suoraan matkustajamäärien suhteessa, sillä liikennevälineissä on ajoittain vapaata tilaa.

Jos arvolippujen hintoja alennetaan, voitaisiin kertalippujen hintoja korottaa samanaikaisesti. Jos YTV-alueen seutuliput olisivat 1,5-kertaiset sisäisten lippujen hintoihin verrattuna, kasvaisi joukkoliikenteen rahoitustarve pitkällä aikavälillä noin 10 milj. euroa/v. Jos Vantaan sisäiset liput hinnoiteltaisiin samoiksi kuin muissa kaupungeissa, alenisivat lipputulot noin 0,6 milj. euroa vuodessa (v. 2006). Maksuton joukkoliikenne Helsingin alueella lisäisi laskelmien mukaan rahoitustarvetta jopa n. 140 milj. euroa vuodessa.

Vuonna 2008 aikana liikennöintikustannukset ovat kasvaneet voimakkaasti, mikä edellyttää lipunhintojen korottamista v. 2009. Valtion tuki voisi tasata tällaisia isoja hinnan korotuksia.

Vaikuttavuus

Kysynnän hintajousto kuvaa kysynnän muutosherkkyttä hinnan muutoksille. Joukkoliikenteessä hintajousto on n. -0,3, jolloin esim. hinnan noustessa 10 %, alenee kysyntä 3 %.

Lipunhintojen alentamisen on todettu olevan yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa, mutta maksuton joukkoliikenne ei ole tehokkuusoptimi. Kaikkien eri lipputyyppejä hintojen alentaminen tasaisesti ei ole tehokasta, vaan subventio kannattaa kohdentaa eri lippulajeille eri tavoin.

Toteutusvalmius

Lipun hintoja voidaan muuttaa nopealla aikataululla. Muihin joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttaviin tekijöihin verrattuna tariffimuutosten suunnittelu ja päätöksenteko tarvitsevat vähemmän valmistelu-aikaa.

Toteutusvastuu

Toteuttamisvastuu YTV, HKL.

2.1. Poikittaisyhteyksien kehittäminen

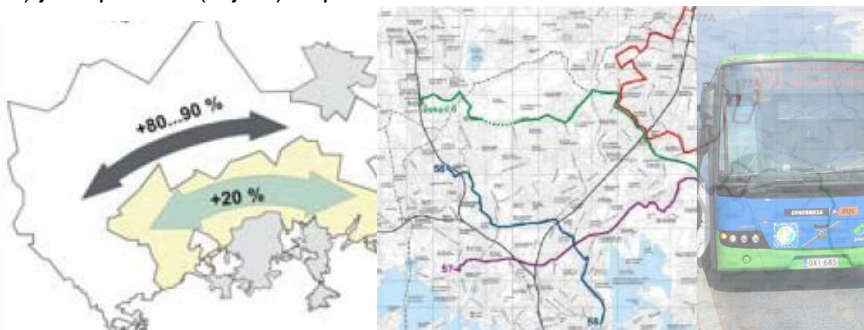
Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Pääkaupunkiseudulla liikennekysyntä kasvaa voimakkaimmin poikittaisessa liikkumisessa. YTV:n ennusteen mukaan poikittaisliikenne kasvaa Kehä I:n vyöhykkeellä 20 % ja Kehä III:n vyöhykkeellä 80–90 % vuoteen 2025 mennessä.

Helsingin kaupunginvaltuusto on asettanut tavoitteen kasvattaa joukkoliikenteen osuutta poikittaisessa liikenteessä 13:sta 17 %:iin. Toimenpiteistä huolimatta poikittaisyhteyksissä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on v. 2007 loppuun mennessä laskenut 11 %:iin.

Poikittaisen joukkoliikenteen kilpailukykyä parannetaan käynnistämällä uusia joukkoliikennelinjoja sekä lisäämällä nykyisten linjojen tarjontaa. Lisäksi poikittaisliikenteen pysäkkien palvelutasoa parannetaan mm. odotustilojen ja matkustajainformaation osalta. Kehyskuntien kannalta tärkeitä ovat vaihtopysäkit opasteineen poikittais- ja säteittäisväylien risteämisalueilla. Poikittaisiin linjastosuunnitelmiin sisältyy myös nopeuttamistoimia mm. joukkoliikennekaistoin ja liikennevaloetuksin.

Suunnitelma koskee erityisesti Pasilan tason yhteyksiä (mm. Tiedelinja 506), Jokeri 2:sta Vuosaaresta Myyrmäkeen, Helsingin linjaa 56 Kala-satamasta Kannelmäkeen, Vantaan linjaa 52 ja Espoon sisäisiä poikittaisyhteyksiä Espoonlahdesta (linjat 42 ja 46), Matinkylästä (linja 8) ja Tapiolasta (linja 6) Espoon keskukseen.



Kustannukset

HKL:n poikittaisen bussiliikenteen kehittämissuunnitelman mukaiset liikennöintikustannukset 2,4 M€/v vuosina 2009-2011. Vantaan linjan 52 vuosikustannukset ovat n. 0,7 M€/v ja Espoon linjojen 42 ja 46 suunnitellut muutokset lisäävät kustannuksia n. 0,15 M€/v.

Vaikuttavuus

Poikittaisen joukkoliikenteen kehittäminen siirtää matkoja henkilöautoista joukkoliikenteeseen. Kulutapamuutoksilla on positiivisia yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia mm. ruuhkien vähenemisen, onnettomuuksien vähenemisen sekä päästöjen alenemisen kautta. On arvioitu, että HKL:n suunnitelman mukaisella 2,4 M€:n vuotuisella panostuksella saavutetaan 6,2 M€ yhteiskuntataloudelliset säästöt - panostukset ovat erittäin kannattavia.

Seutulinja 550 Westendistä Itäkeskukseen lanseerattiin Jokeri-linjaksi vuonna 2006. Linjaa on brändätty voimakkaasti ja seudun asukkaista yli puolet tuntee linjan ja neljännes on sitä käyttänyt. Tutkimuksen perusteella n. 1000 autoilijaa on siirtynyt linjan ansiosta joukkoliikenteen käyttäjäksi. Matkustus on kasvanut tutkimuksen jälkeen edelleen.

Vaikutusten kohdentuminen

Vaikutukset kohdistuvat seudun poikittaiseen liikenteeseen, joka on kysyntään suhteutettuna seudun joukkoliikenteen heikoin lenkki. Myös kehyskuntien matkustajat hyötyvät, sillä vaihtoyhteydet pääkaupunki-seudun esikaupunkialueilla sijaitseville työpaikka-alueille paranevat.

Toteutusvalmius

Osa toimenpiteistä on toteutettavissa jo vuonna 2009. Jokeri 2 on käynnistettävissä vuoden 2011 lopussa. Edellytys Jokeri 2:lle on Keskuspuiston alittavan tunnelin rakentaminen vuonna 2010-11.

HKL on julkaissut Helsingin poikittaisen joukkoliikenteen kehittämissuunnitelman vuonna 2007. YTV:n poikittaisten liikenteen kehittämissuunnitelma vuosille 2005-2010 valmistui 2004.

HKL on tehnyt huhtikuussa 2008 ehdollisen päätöksen uuden poikittaisen linjan 56 perustamisesta syksyllä 2009, mikäli liikennöintiin saadaan valtion tukea (n. 1 M€/v).

Toteutusvastuu

Toteuttamisvastuu YTV, HKL.

2.2. Uusien alueiden joukkoliikennepalvelut

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Pääkaupunkiseudulla on suunnitteilla useita uusia, tuhansien asukkaiden ja työpaikkojen aluerakennushankkeita, jotka tukeutuvat raideliikenteeseen tai joilla muuten on hyvät edellytykset kilpailukykyiseen joukkoliikenteeseen ja kevyeen liikenteeseen. Tällaisia lähivuosina käynnistyviä hankkeita ovat ainakin Helsingissä Jätkäsaari, Lounais-Sipoo ja Kruunuvuorenranta, Espoossa Suurpelto ja Marja-Vantaalla esimerkiksi Keimolanmäki.

Kehyskunnissa on tärkeää välttyä rakentamasta uusia alueita niin, ettei niille voida järjestää vähintään peruspalvelutason joukkoliikennettä. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja ohjaaminen joukkoliikenteen vaikutuspiiriin tuetaan olemassa olevien palveluiden säilymistä ja mahdollistetaan vuorotarjonnan lisääminen.

Hankkeella aikaistetaan uusien alueiden joukkoliikennepalvelujen käynnistämistä siten, että ne myötävaikuttavat alueelle muuttavien kestävien liikkumistottumusten muodostumiseen. Keskeistä on riittävän joukkoliikenteen palvelutason tarjoaminen heti ensimmäisten asukkaiden ja työpaikkojen muuttaessa alueelle. Mikäli palvelua ei ole tai se on riittämätöntä, siirtyvät asukkaat helposti auton käyttäjiksi, jonka jälkeen kulkutapaa on vaikeampi muuttaa.

Joukkoliikennepalvelujen varmistamisen ohella asukkaille ja työpaikoille kohdistetaan liikkumisvalintoja ohjaavia toimenpiteitä ja kampanjoita.



Kustannukset

Jätkäsaaren raitiolinjasto 0,6 M€ /v.2011, 1,2 M€ / v. 2012. Suurpellon ja Keimolanmäen kustannukset riippuvat yhteyksien järjestämistavasta. Lounais-Sipoon yhteydet 0,6 M€/v v. 2009, jatkossa summa kasvaa.

Vaikuttavuus

Varhaisessa vaiheessa toteutetut liikkumispalvelut joukkoliikennetarjonta mukaan lukien vaikuttavat uudelle alueelle muuttavien liikkumistottumuksiin ratkaisevasti. Tyypillisesti uusille alueille muuttaa perheitä, jotka hankkivat yhden tai kaksi autoa, elleivät kevyt- ja joukkoliikennetyhteydet työmatkoilla ja palveluihin ole riittävät. Auton hankinnan jälkeen kulkumuotovalintaa on työläämpi muuttaa.

Asukkaat ja työnantajat voidaankin erilaisin innovatiivisin toimenpiteiden sitouttaa kestäviin kulkutapoihin. Alueille muuttaville yrityksille voidaan laatia kestävää työmatkaliikkumista tukevia liikkumissuunnitelmia. Tämä edellyttää, että palvelutarjonta on alkujaankin riittävän korkeatasoista.

Vaikutusten kohdentuminen

Vaikutukset kohdistuvat erityisesti perheisiin, jotka tyypillisesti muuttavat uusille asuinalueille. Toimenpiteillä vähennetään kahden auton talouksien määrää ja lisätään joukkoliikenteen käyttöä työmatkoilla.

Toteutusvalmius

Jätkäsaaren ensimmäiset asunnot valmistuvat vuosina 2011-2012, Suurpeltoon vuonna 2009. Marja-Vantaan osalta ensimmäisten asuntojen valmistuminen ajoittuu vuoteen 2011. Lounais-Sipoossa valmius on vuoden 2009 alussa.

Toteutusvastuu

Toteuttamisvastuu YTV ja HKL, kaupungit, kehyskunnat.

2.3. Kutsuohjatun joukkoliikenteen kehittäminen

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Helsingin seudulla kutsujoukkoliikenteen tarjonta on hajanaista. Helsingissä joillakin palvelulinjoilla (kaikille avoimet, pienellä kalustolla ajettavat paikalliset linjat) on reittiosuuksia, joita ajetaan vain kutsusta. Osa linjoista on osittain kiinteästi reititettyjä ja osa täysin vapaasti reitittyviä. Espoossa on suunniteltu kutsuohjatun joukkoliikenteen käyttöönottoa mm. Espoon keskuksen, Henttaan ja Karakallion suunnan palveluliikenteeseen. Kuuma-kunnissa on esitetty kokeiltavaksi kutsuohjattua liikennettä Hyrylän ja Jumbon/Aviapoliksen välillä.

Hankkeella rahoitetaan laajamittaisesti kutsuohjatun joukkoliikenteen kokeiluja Helsingin seudulla. Ensisijaisesti on tarkoitus kehittää kaikille liikkujaryhmille soveltuvaa koko seudun kattavaa järjestelmää, jossa asiakkaille järjestettäisiin matkat tilausten perusteella osoitteista osoitteisiin (tai pysäkeiltä pysäkeille). Järjestelmä olisi perinteisen joukkoliikenteen ja taksin välissä ja voisi korvata perinteistä linjaliikennettä hiljaisina ajankohtina ja alueilla. Palvelutasoltaan liikenne olisi tavanomaista joukkoliikennettä parempi, mutta kustannuksiltaan selvästi taksiliikennettä edullisempi. Kehyskunnissa kutsuohjattu liikenne voi palvella sisäisiä yhteyksiä sekä toimia liittyntäyhteytenä pääkaupunkiseudulle suuntautuvaan runkoyhteyteen.



Kustannukset

Kustannusarvio 1,0 M€/v vuonna 2011, pienempiä pilotteja jo aiemmin. Helsingin palveluliikenteen kehittämisessä on toimia jo vuodelle 2009.

Vaikuttavuus

Kutsuohjatun joukkoliikenteen tavoitteena on parantaa asiakkaiden palvelua ja vähentää liikenteestä yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia. Asiakkaille voidaan tarjota jopa ovelta-ovelle -palvelua ja silti kustannuksissa säästetään, koska liikennöidään oikean kokoisella kalustolla ja vain silloin kun kysyntää on. Matkustaminen myös nopeutuu, kun ei turhaan ajeta paikkoihin, joista matkustajia ei tule.

Yleensä kutsuohjattu liikenne on kannattava vaihtoehto silloin, kun kysyntä on hajallaan tai se ei ole linjaliikenteelle riittävän suurta. Ohjaamalla kutsuohjattuun liikenteeseen kuntien maksamia vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolain kuljetuksia säästetään merkittävästi kuntien sosiaalitoimen kustannuksissa.

Vaikutusten kohdentuminen

Kutsuohjattu ovelta-ovelle joukkoliikenne soveltuu kaikille liikkujaryhmille paikallisiin liikkumistarpeisiin. Kutsuohjattu liikenne soveltuu sekä kaupunkiin että kehyskuntien haja-asutusalueiden liikenteeseen, ja ruuhka-aikojen ulkopuoliseen matkustamiseen.

Toteutusvalmius

Laajamittainen kutsujoukkoliikenteen pilotointi liittyy syksyllä 2007 käynnistyneeseen tutkimushankkeeseen "Metropolialueen kysyntä-ohjautuva joukkoliikenne". HKL ja YTV ovat osarahoittajana hankkeessa, jonka päärahoittajana on TEKES ja toteutuksesta vastaa TKK. Hankkeessa selvitetään, miten nykyistä joukkoliikenne-järjestelmää voidaan täydentää uudella kysyntäohjatulla palvelulla. Pilotointi toteutetaan, mikäli tulokset sitä puoltavat. Paikallisempia kutsuohjatun palveluliikenteen kokeiluja voidaan toteuttaa erillisenä.

HKL:n liikenneneuvonta alkaa välittää Helsingin kutsuohjatun liikenteen matkoja 1.1.2009. Valmius kutsuohjauksen laajentamisen Helsingissä on v. 2009.

Toteutusvastuu

Toteuttamisvastuu HKL, YTV, kehyskunnat.

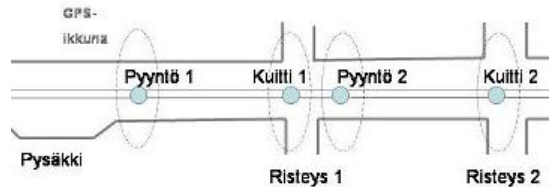
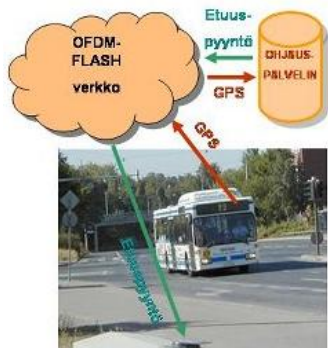
3.1. Liikennevaloetuuudet ja reaaliaikainen informaatiojärjestelmä

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Vuonna 1999 käynnistynyt liikennevaloetus- ja matkustaja-informaatiojärjestelmä HELMI kattaa nykyisin kaikki raitiolinjat ja 14 bussilinjaa. Valoetuuudet ovat noin 200 risteyksessä. Nykyinen HELMI on toimintakonseptiltaan hajautettu.

Hankkeessa toteutetaan liikennevaloetus- ja matkustajainformaatiojärjestelmä HELMI 2, joka on toimintakonseptiltaan keskitetty. Järjestelmän kulmakivinä ovat ohjauspalvelin sekä kaupallinen langaton tiedonsiirtoverkko OFDM-FLASH. Paikannus tapahtuu ohjauspalvelimessa vaunujen lähettämien gps-paikannuksen sijaintitietojen perusteella. Sujuvamman matkan lisäksi hankkeessa toteutettava WLAN-yhteys tarjoaa matkustajille maksuttoman yhteyden internetiin.

HELMI 2 tulee kattamaan koko seudun liikenteen, jolloin liikennevaloetuuudet voidaan toteuttaa kaikissa seudun busseissa linjasta riippumatta. Valoetuuudet ovat laajennettavissa joustavasti kehyskuntiin, mutta se vaatii laiteinvestointeja ja varautumista käyttökustannuksiin. Keskitetyn ratkaisun heikkoutena ovat korkeat käyttökustannukset.



Kustannukset

Investointi koko ajoneuvojärjestelmään pääkaupunkiseudulla n. 10 M€, käyttökustannukset n. 3 M€ / v. Vuodelle 2009 HELMI 2:ssa on 0,5 M€ tietoliikennekustannuksia.

Vaikuttavuus

Joukkoliikenteen valoetuuudet vähentävät liikennevaloviiveitä, lyhentävät matka-aikoja ja parantavat liikennöinnin täsmällisyyttä. Joukkoliikenteen kilpailukyky henkilöautoon nähden paranee, mikä lisää matkustajamääriä. Helsingin joukkoliikenteessä on saavutettu säästöjä, kun linjalla tarvittavan kaluston määrää on voitu vähentää. HELMI:n kokemusten mukaan liikennöintisäästöt ovat kustannuksia suurempia.

Joukkoliikennevälineiden paikannuksen avulla liikenteenohjausta voidaan tehostaa ja etenkin häiriötilanteiden hallinta, esimerkiksi joukkoliikenteen poikkeustiedotteiden tekeminen ja jakaminen, helpottuu. Hankkeen myötä matkustajille tuotettavan maksuttoman laajakaistan myötä vaihtaminen helpottuu, kun matkustajat voivat seurata omalta päätelaitteeltaan reittiä ja tarkistaa vaihtoyhteyksien aikataulut. Joukkoliikenteen houkuttelevuus paranee, kun matkustajat voivat esim. lukea sähköpostinsa tai surfata internetissä matkan aikana.

Vaikutusten kohdentuminen

Vaikutukset kohdistuvat joukkoliikenteen taloudellisuuteen, vanhoihin kanta-asiakkaisiin sekä uusiin, potentiaaliin asiakkaisiin.

Toteutusvalmius

Kokeilujen perusteella HELMI 2-järjestelmä on käyttökelpoisen tulevaisuuden ratkaisu. HELMI 2-järjestelmän laajempi käyttöönotto edellyttää uutta ajoneuvolaitteistoa, joka asennetaan koko seudun kalustoon vuoden 2009 loppuun mennessä. Valoetuuksien laajentamisen nopeus riippuu siitä, kuinka nopeasti risteyskohtaiset ohjelmat ehditään suunnitella. Vuoden 2009 aikana voidaan toteuttaa laajempia pilotteja tai käynnistää lopullinen toteutus. Kehyskuntien osalta toteutus edellyttää yhteistyötä PKS:n kaupunkien ja Tiehallinnon kanssa.

Toteutusvastuu

Toteuttamisvastuu YTV, HKL, Espoo, Vantaa, kehyskunnat, Tiehallinto.

3.2. Liityntäliikenteen toimintaedellytysten parantaminen

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Helsingin seudun joukkoliikenteessä siirrytään yhä enemmän raide-liikenteen runkoyhteyksiin tukeutuvaan liityntäliikennepainotteiseen järjestelmään. Kehitys jatkuu tulevaisuudessa uusien ratakankkeiden kuten Kehäradan, Länsimetron ja Espoon kaupunkiradan myötä. Myös kehyskunnissa liityntäbussiyhteydet, liityntäpysäköintipaikat ja informaatiopalvelut ovat tärkeä kehittämiskohde. Tehokas ja toimiva järjestelmä edellyttää parannustoimenpiteitä vaihtamisen sujuvuuden, luotettavuuden ja mukavuuden sekä vaihtopaikkojen turvallisuuden, esteettömyyden ja viihtyisyyden suhteen.

Hanke sisältää useita koko matkaketjun toimivuutta ja luotettavuutta parantavia toimenpiteitä, joita ovat mm. liityntälinjaston palvelutason parantaminen, liityntäpysäköintialueiden laadullinen parantaminen, asemien, vaihtopysäkkien ja -terminaalien laadullinen parantaminen, vaihdonvarmistusjärjestelmän pilotointi sekä kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen. Liityntämahdollisuuksien käyttöä voidaan lisätä viemällä informaatiota mm. Reittioppaaseen.



Kustannukset

Kustannusarvio toimenpiteiden laajuudesta riippuen noin 1 – 4 M€/v.

Vaikuttavuus

Sujuvaa, luotettavaa ja puitteiltaan korkeatasoista vaihtotapahtumaa voidaan pitää edellytyksenä sille, että Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmä voidaan muuttaa enenevässä määrin liityntäliikenne-pohjaiseksi. Tällöin voidaan saada kustannussäästöjä joukkoliikenteen järjestämisessä. Liityntämahdollisuuksien parantaminen liityntäpysäköintijärjestelyillä sekä raideliikenteen että bussipysäkkien yhteydessä myös kehyskuntien alueella edistää joukkoliikenteen käyttöä ja vähentää henkilöautoliikennettä ruuhkautuvassa tie- ja katuverkossa.

Tulevaisuudessa poikittaisten matkojen määrä lisääntyy ja vaihtojen määrä kasvaa. Vaihtopysäkkien ja -terminaalien parantaminen helpottavat myös poikittaista matkustamista.



MYYYRMÄKI			
M-junat Helsinkiin Ma-Su 6:00-23:00 00, 20, 40	M-junat Vantaankoskelle Ma-Su 6:00-23:00 14, 34, 54	M-lisäjunat ruuhka-aikona Helsinkiin Ma-La 6:30-9:00 Ma-La 14:30-18:00 10, 30, 50	M-lisäjunat ruuhka-aikona Vantaankoskelle Ma-La 6:30-9:00 Ma-La 14:30-18:00 04, 24, 44

Toteutusvalmius

Helsingin ja Vantaan asemaympäristöjen kehittämisestä on laadittu selvityksiä alustavine kustannusarvioineen. Espoon aseman ja Tapiolan terminaalien kehittämisestä on olemassa toteutussuunnitelmia. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamisesta on valmistunut seudullinen suunnitelma.

Vaihdonvarmistusjärjestelmän pilotointi Leppävaaran liityntälinjoilla on mahdollista vuoden 2009 loppupuolella uusien ajoneuvopäätteiden myötä, Keravalla jo aiemmin. Kaupunkipyöräjärjestelmän uusiminen Helsingissä voitaisiin nopeimmillaan toteuttaa kesäksi 2009.

Toteutusvastuu

Toteuttamisvastuu YTV, HKL, RHK, kaupungit, kehyskunnat.

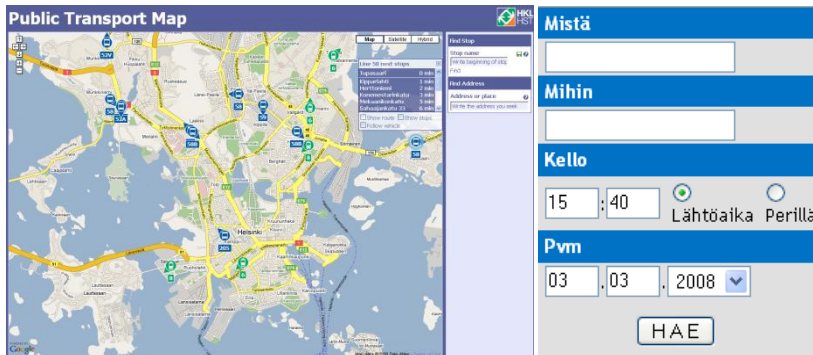
4.1. Sähköiset informaatiopalvelut

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Sähköisten informaatiopalvelujen tarkoitus on helpottaa joukkoliikenteen käyttöä sekä säännöllisessä että satunnaisessa liikkumisessa.

Sähköisten palvelujen avulla liikkujat voivat suunnitella itselleen parhaan mahdollisen reitin, saada tietoja mahdollisista poikkeustilanteista sekä ajoittaa saapumisensa pysäkillä ajantasaisen tiedon perusteella. Palvelut auttavat myös matkan aikana esimerkiksi vaihdettaessa linjalta toiselle. Palvelut ovat päätelaitteista riippumattomia ja niitä käytetään esimerkiksi tietokoneen, matkapuhelimen tai muun kannettavan päätelaitteen avulla.

Hankkeen tavoitteena on ottaa käyttöön uusia pidemmälle kehitettyjä, personoitavia, uutta teknologiaa hyödyntäviä informaatiopalveluja ja kehittää olemassa olevien palveluiden ominaisuuksia. Keskeinen toimenpide on palvelujen kattavuuden laajentaminen kehyskuntiin, joissa puutteet ovat suurimmat. Uusi ominaisuus voi olla esim. käyttäjän sijainnin paikantaminen gps:n avulla. Olemassa olevia ja kokeiltavia palveluja ovat mm. Reittiopas, Omat Lähdöt, KAMO, Poikkeusinfo, mobiililaajakaista ajoneuvoissa sekä multimodaali liikennetietoportaali.



Kustannukset

Riittävä kehityshankkeiden rahoitus 300 000 – 500 000 euroa/v kolmen vuoden ajan (arvio).

Vaikuttavuus

Sähköiset informaatiopalvelut parantavat joukkoliikenteen käytettävyyttä tavoittamalla matkustajan matkaketjun joka vaiheessa: ennen lähtöä kotona/työpaikalla ja matkan aikana pysäkillä tai vaihtopysäkillä ja itse kulkuvälineessä. Monipuolisessa joukkoliikennejärjestelmässä palvelut auttavat löytämään parhaan liikkumisvaihtoehdon ja matkan aikana antavat tietoa poikkeustilanteista ja lisäävät luottamusta joukkoliikennejärjestelmää kohtaan. Tutkimusten mukaan palvelut lisäävät joukkoliikenteen käyttöä ja niiden hyöty-kustannussuhde on usein erittäin korkea. Palvelut ovat nykyisin erittäin paljon käytettyjä, esimerkiksi Reittioppaaseen tehdään päivittäin yli 400 000 sivulatausta.

Vaikutusten kohdentuminen

Hanke helpottaa ja nopeuttaa aktiivisten joukkoliikenteen käyttäjien tiedonhakuja ja lisää asiakastytyvyyttä. Joukkoliikenteen satunnaisten käyttäjien ja autoilijoiden osalta hanke tuo esille joukkoliikenteen tarjoaman vaihtoehdon ja parantaa joukkoliikenteen imagoa ja siten myös lisää sen käyttöä. Liityntäpysäköintialueiden ajantasainen tilannetieto parantaa niiden houkuttelevuutta ja lisää käyttöä.

Joukkoliikenteen infopalvelut ovat toistuvasti keränneet mainetta hyödyllisimpinä tietoyhteiskunnan palveluina ja siten parantavat joukkoliikenteen imagoa nykyaikaisena liikennemuotona.

Toteutusvalmius

Hanke on toteuttamisvalmis vuoden 2009 alusta lähtien.

Edellytykset uudenlaisten informaatiopalvelujen ja ominaisuuksien kehittämiselle lisääntyvät vuoden 2009 lopulla, kun koko pääkaupunki-seudun kalustoon tulee korkealuokkainen paikannus ja nopea tietoliikenneyhteys.

Toteutusvastuu

Toteuttamisvastuu YTV, HKL ja kehyskunnat yhdessä palveluntuottajien kanssa.

4.2. Joukkoliikenteen info- ja palvelukeskus

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Hankkeessa laajennetaan Pääkaupunkiseudun liikenneneuvonnan (0100 111) tarjoamia palveluja. Liikenneneuvonnan aukioloaikoja kasvatetaan ja palvelutarjontaa laajennetaan poikkeusinformaation koordinointiin (ml. kokonaan uusi bussiliikennettä koskeva poikkeusinformaatio) sekä ns. liikkumisen ohjauksen palvelujen tuottamiseen. Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on edistää kestävästä liikkumisesta ja siten vähentää ja tehostaa henkilöautoliikennettä. Liikkumisen ohjauksen työkalut perustuvat tiedon tuottamiseen, välittämiseen ja koordinaatioon. Ne ovat ns. pehmeitä keinoja, jotka pääsääntöisesti eivät rajoita tai estä kenenkään toimia.

Infokeskuksen tehtäviksi vuodesta 2009 alkaen on kaavailtu kestävien kulkumuotojen liikenneneuvontaa ja joukkoliikenteen poikkeusinformaation koordinoitua. Tehtäväkenttää laajennetaan vaihteittain yritysten liikkumissuunnitelmien markkinointiin ja laatimiseen, joukkoliikenteen markkinoinnin koordinointiin ja valittuihin suoramarkkinointitoimenpiteisiin sekä mahdollisesti myös kutsuohjatun joukkoliikenteen välitystoimintaan.



PoikkeusINFO

Tiedote 4.3.08 klo 12:13

Linja 3B poikkeusreitille
Töölössä onnettomuuden
raivaustöiden takia.

Voimassa: toistaiseksi

Kustannukset

Kustannusarvio 560 000 euroa/v (Motiva 2008), jonka lisäksi erilliset kehityshankkeet, henkilöstön koulutus ja kampanjat. Lisäksi info- ja palvelukeskus voi tarjota palveluja myös kehyskuntiin (esim. markkinointi, häiriötiedotus).

Vaikuttavuus

Info- ja palvelukeskuksen perustaminen pääkaupunkiseudun joukkoliikenteeseen vaikuttaa merkittävästi liikennejärjestelmän toimivuuteen. Keskukseen käynnistämä koko joukkoliikennejärjestelmän kattava häiriötiedotus vähentää joukkoliikenteen käyttöön liittyvää epävarmuutta, mikä vaikuttaa tiettyjen joukkoliikennelinjojen käyttöön tai jopa kulkumuodon valintaan. Infokeskuksen myötä tehostuva tiedotus edistää tehokkaita liikkumisvalintoja ja joukkoliikenteen käyttöä ja siten parantaa liikennejärjestelmän ympäristöystävällisyyttä. Hankkeen myötä kaikki seudun joukkoliikennetieto on saatavissa helposti yhdestä osoitteesta.

Ruotsin Lundissa on kattavalla liikkumisen ohjauksen ohjelmalla vuosina 1998–2002 joukkoliikenteen käyttäjämäärä kasvanut 15 %, pyöräilyn 11 % ja henkilöautoilun 1 %, kun samanaikaisesti Ruotsin ka. henkilöautoilun kasvu on ollut 10 %. Työpaikkojen liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä on Hollannissa ja Isossa Britanniassa yksityisautoilun osuus työmatkoilla laskenut 15–30 %.

Vaikutusten kohdentuminen

Häiriötiedotus palvelee erityisesti säännöllisiä joukkoliikenteen käyttäjiä, kun taas esimerkiksi yritysten liikkumissuunnitelmilla houkutelaa joukkoliikenteeseen uusia asiakkaita.

Toteutusvalmius

Infokeskuksen esiselvitys on valmistunut vuonna 2007 ja liikkumisen ohjauksen esiselvitys keväällä 2008. Hanketta valmistellaan YTV:n ja HKL:n toimesta ja se on käynnistettävissä vuonna 2009.

Vuoden 2009 loppupuolella toteutuva kattava kaluston seurantatieto mahdollistaa laadukkaasti häiriötiedon tuottamisen. Toiminnan laajentaminen kehyskuntiin edellyttäneen lisää henkilöresursseja.

Toteutusvastuu

Toteuttamisvastuu YTV, HKL ja kehyskunnat.

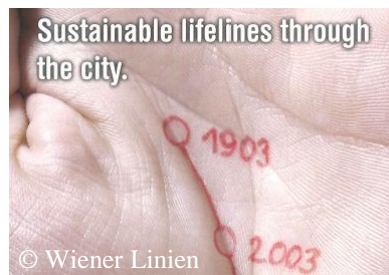
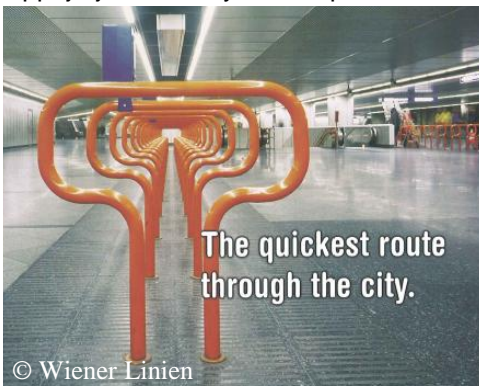
4.3. Brändin kehittäminen ja markkinointikampanjat

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on kehittää Helsingin seudun joukkoliikennettä markkinoiden tarpeiden ja toiveiden mukaisesti niin, että asukkaille syntyy halu käyttää palveluita ja että palvelut luovat ihmisissä positiivisia tunteita. Tehokkaimmillaan kyse on kokonaisuudesta, jossa joukkoliikennepalveluja selkeyttämällä, informaatiota parantamalla ja oikein kohdistetuilla markkinointitoimenpiteillä siirrytään joukkoliikenteen taantuman hallinnasta markkinaosuuden pitämiseen ja kasvattamiseen.

Hanke lisää joukkoliikenteen markkinoinnin resursseja. Konkreettisia toimenpiteitä ovat esim. yleinen näkyvyyden lisääminen ja pitkäjänteiset markkinointikampanjat eri kohderyhmille (esim. työmatkalaiset, nuoret, eläkeikäiset), uusien asuinalueiden ja uusien poikittaislinjojen selkeät, korkealuokkaiset palvelut ja linjojen brändäys (esim. lentokenttälinjat, liityntälinjat), henkilökohtainen suoramarkkinointi elämän muutoskohdissa (muutto, työpaikan vaihto, eläkkeelle jäänti jne.) ja joukkoliikennepalvelun kytkeä muihin palveluihin ja yleisötapahtumiin.

Kehyskuntien runkoyhteydet ja solmukohtat tulisi kytkeä osaksi PKS:n joukkoliikenteen brändiä viimeistään siinä vaiheessa, kun parannetaan lippujärjestelmien yhteensopivuutta tai liitytään YTV:n järjestelmään.



Kustannukset

HKL:n ja YTV:n markkinointipanostuksen lisääminen 0,5-1,0 M€/v (arvio).

Vaikuttavuus

Hankkeella tuodaan joukkoliikenne ikään kuin ”läheemmäs matkustajaa”. Hanke lisää joukkoliikenteen matkustajamääriä ja vähentää henkilöautoilua ja siitä aiheutuvia haittoja ihmisille ja ympäristölle.

Järjestelmien kokonaisuutuksella (esim. kalusto, linjasto, vuorotarjonta, markkinointi) voidaan saavuttaa 30-40 %:n matkustajamäärien kasvu. Pelkän henkilökohtaisen markkinoinnin avulla on Euroopassa kasvatettu kulkumuoto-osuutta jopa 9 %. Linjakohtaisella brändäyksellä (esimerkiksi Jokeri-linja) matkustajamäärien kasvu voi olla 10-30 %.

Jokeri-linja 550 on suomalainen esimerkki uudesta, korkeatasoisesta brändätystä palvelusta. Linjan asiakastytyvyisyys on selvästi korkeampi kuin seutulinjalla yleisesti. Syksyn 2006 aikana, kun palvelutasoa parannettiin ns. esijokerista varsinaiseen Jokeri-linjaan, matkustajamäärät kaksinkertaistuivat noin 20 000 matkustajaan/vrk. Linjan käynnistämisen on arvioitu siirtäneen henkilöautosta joukkoliikenteeseen jopa 1000 asiakasta.

Vaikutusten kohdentuminen

Ensisijaisena tavoitteena tulisi olla parantaa nykyisten kanta-asiakkaiden tyytyväisyyttä ja sitoutumista joukkoliikenteen käyttöön. Toisena tavoitteena on houkutella satunnaisia joukkoliikenteen käyttäjiä lisäämään matkustamistaan ja tuoda autoilijoille tietoa joukkoliikennevaihtoehdosta.

Toteutusvalmius

Hanke on toteuttamisvalmis vuoden 2009 alusta lähtien. Osa toimenpiteistä tulee ajoittaa muutoskohtiin, kuten uusien linjojen avaaminen ja HKL:n ja YTV:n tilaajaorganisaatioiden yhdistyminen.

Toteutusvastuu

Toteuttamisvastuu YTV, HKL, kehyskunnat.

4.4. Sosiaalisen turvallisuuden parantaminen

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Sosiaalinen turvallisuus on yksi yhteiskunnan keskeisistä arvoista ja se ulottuu myös joukkoliikenteeseen. Turvallisuus kuuluu jokaisen kansalaisen perustuslaillisiin oikeuksiin. Häiriköinnin ja väkivallan kokeminen ja niiden pelko joukkoliikenteessä on lisääntynyt, mikä vaikuttaa merkittävästi matkustajien matkapäätöksiin, henkilökunnan työskentelyolosuhteisiin sekä joukkoliikenteen imagoon.

Hankkeessa lisätään resursseja asemien ja liikennevälineiden sosiaalisen turvallisuuden parantamiseen ja viestintään. Vartiointia lisätään ilta- ja viikonloppuliikenteessä metroissa, junissa ja raitiovaunuissa ja valvonnan teknisiä apuvälineitä kehitetään. Poliisi linkitetään ilta- ja viikonloppu-aikaan mukaan toimintaan. Myös omaa henkilökuntaa koulutetaan konfliktitilanteita varten sekä yhtenäistetään eri organisaatioiden turvallisuusohjeet. Asemien ja kaluston siivouksella parannetaan turvallisuuden kokemista. Keskeinen toimenpide on myös alkoholin käytön kieltäminen ja tiukka nollatoleranssi joukkoliikennevälineissä ja asemilla. Hankkeeseen sisältyy myös tehostettu lipun-tarkistus erityisesti iltaisin ja viikonloppuisin. Hanke on oleellinen myös liityntäliikenteen kehittämisen kannalta.

Koska turvattomuus syntyy suurelta osin pelosta, ei niinkään todellisesta uhasta, on hankkeessa tärkeää myös viestintä toimenpiteistä.



Kustannukset

Kustannusarvio toimenpiteiden laajuudesta riippuen pääkaupunkiseudulla n. 1 M€/v (arvio).

Vaikuttavuus

Turvallisuustoimenpiteisiin panostamalla lisätään joukkoliikenteen matkustajamääriä. Vuonna 2005 toteutetun tutkimuksen mukaan noin 3 % matkustajista on joutunut **väkivallan** kohteeksi ja peräti 47 % on joutunut **häiriköinnin** kohteeksi joukkoliikennevälineessä, asemalla tai pysäkillä viimeisen vuoden aikana. Henkilökunnasta peräti 25 % on joutunut väkivallan kohteeksi. Matkalippujen tarkistuksen lisäämisellä vähennetään ”pummilla” matkustamista ja lisätään lipputuloja.

Turvattomuuden tunteen vuoksi suoritetaan varotoimia, kuten vältetään yksin matkustamista, istutaan lähellä kuljettajaa tai vältetään tiettyjä paikkoja. Nykyisistä matkustajista 14 % ilmoitti vähentäneensä joukkoliikenteen käyttöä turvattomuuden lisääntymisen vuoksi. Toisaalta **nykyisistä matkustajista 24 % voisi lisätä matkustamistaan**, mikäli voisi paremmin luottaa matkustusturvallisuuteen. Myös liityntäliikenteen edellytykset paranevat raideasemien viihtyisyyden parantuessa.

Pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteessä viranomaisten yhteistyönä toteutettu nollatoleranssikampanja sai erittäin hyvää palautetta ja lipunmyynti lisääntyi yli 10 %.

Vaikutusten kohdentuminen

Matkustajien osalta vaikutukset kohdistuvat erityisesti naisiin, vanhempaan väestöön ja lapsiperheisiin. Myös henkilökunnan työolosuhteet paranevat merkittävästi.

Toteutusvalmius

Hanke on osa Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen turvallisuusstrategian toteuttamista. Toimenpiteet ovat toteutettavissa välittömästi. Hyvän turvallisuustilanteen ylläpito vaatii jatkuvia resursseja.

Toteutusvastuu

Toteuttamisvastuu YTV, HKL, VR, RHK, kaupungit, poliisi.