

16
.....
2014

HLJ 2015
Joukkoliikennestrategia



HLJ 2015
Joukkoliikennestrategia

HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6 A

PL 100, 00077 HSL

puhelin (09) 4766 4444

www.hsl.fi

Lisätietoja: Reetta Koskela
Reetta.Koskela@hsl.fi

Kansikuva: HSL / Lauri Eriksson

Helsinki 2014

Esipuhe

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 on pitkän aikavälin strateginen suunnitelma, joka kuvaa seudun yhteisen tahtotilan tulevaisuuden liikennejärjestelmästä, sen kehittämisestä ja käytöstä. HLJ 2015:n Joukkoliikennestrategia on yksi HLJ 2015:n neljästä osastrategiasta.

Joukkoliikennestrategian laadintaan ovat osallistuneet HSL:stä Riikka Aaltonen, Veera Lehto ja Reetta Koskela sekä työn konsulttina toimineesta Strafica Oy:stä Jyrki Rintapiirto, Kari Hillo ja Hannes Keskiikonen. Työ aloitettiin lokakuussa 2013 ja se valmistui lokakuussa 2014. Selvitys joukkoliikenteen varikoista on tehty erillisenä työnä, konsulttina työssä toimi WSP Finland Oy.

Työn aikana pidettiin joukkoliikennestrategia työpaja maaliskuussa 2014. Työn tuloksia on käsitelty valmistelun aikana HLJ 2015 suunnitelman valmistelua ohjaavassa HLJ-toimikunnassa sekä sen asettamassa STRASU-työryhmässä.

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät: HLJ-projekti ja Strafica Oy		Päivämäärä 9.10.2014	
Julkaisun nimi: HLJ 2015 Joukkoliikennestrategia			
Rahoittajat / Toimeksiantajat: HSL			
Tiivistelmä:			
<p>Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015:n Joukkoliikennestrategiassa on määriteltä strategisella tasolla Helsingin seudun joukkoliikenteen kehittämisperiaatteet ja vaikuttavimmat toimenpiteet, joilla voidaan varmistaa joukkoliikenteen ja muiden kestävien liikkumistapojen kilpailukyky liikennejärjestelmässä. Helsingin seudun joukkoliikennestrategia on laadittu Helsingin seudun 14 kunnan alueelle.</p> <p>Joukkoliikennestrategiassa on seuraavat painopistealueet:</p> <ul style="list-style-type: none">• Joukkoliikenteen runkoverkko• Joukkoliikennemuotojen työnjako• Solmupisteet ja terminaalit• Seudullinen liityntäpysäköinti• Asiakaslähtöisyys• Tulevaisuuden joukkoliikenne• Joukkoliikenteen varikot. <p>Joukkoliikenteen runkoverkko Helsingin seudulla muodostuu junista, metroista, pikaraitoteistä ja runkolinjoista, jota muut joukkoliikennemuodot täydentävät. Joukkoliikenteen runkoverkon verkostomainen rakenne korostaa joukkoliikenteen vaihtopaikkojen ja solmujen merkitystä. Seudullisesti keskeiset solmupisteet on luokiteltu hierarkkisesti kolmeen luokkaan: vaihtoterminaalisiin, vaihtopaikkoihin ja seutupysäkkeihin. Runkoverkon ja solmupisteiden lisäksi on esitetty joukkoliikenteen tarjonnan taso eri alueilla.</p> <p>Joukkoliikennestrategiassa on määriteltä joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet sekä joukkoliikenteen tarjonnan taso -vyöhykkeet nykytilanteelle (vuosi 2016, jossa nyt rakenteilla olevat merkittävät joukkoliikennehankkeet on otettu käyttöön) sekä tavoitetilanteille 2025 ja 2040. Runkoverkon kehittäminen tapahtuu vaiheittain vahvojen raideliikenteen runkoyhteyksien, bussien runkolinjojen sekä niitä täydentävien liityntäyhteyksien kehittyessä. Samaan aikaan solmupisteitä parannetaan runkoyhteyksien yhtymäkohdissa. Lisäksi on tarkasteltu mm. KUUMA-kuntien linja-autoliikenteen nykyistä palvelutasoa sekä valtakunnallisia ja kansainvälisiä yhteyksiä.</p> <p>Seudullista liityntäpysäköintiä on tarkasteltu vuonna 2012 laaditun Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian ja toimenpideohjelman pohjalta. Liityntäpysäköintiä kehitetään osana joukkoliikennejärjestelmää.</p> <p>Keskeisenä joukkoliikennestrategian toimenpiteenä on yhtenäisen joukkoliikennealueen muodostaminen koko Helsingin seudulle. Tällöin joukkoliikenne suunnitellaan ja järjestetään yhtenä kokonaisuutena koko seudulla ja alueella on yhtenäinen lippujärjestelmä. Lisäksi HLJ 2015 – luonnoksen toimenpiteenä on perustaa joukkoliikenteen johtoryhmä yhteistyöfoorumiksi. Kustannustehokas ja toimiva joukkoliikennejärjestelmä pystytään luomaan, kun joukkoliikenne suunnitellaan ja järjestetään yhtenä kokonaisuutena koko seudulla.</p>			
Avainsanat: Joukkoliikenne, runkoverkko, vaihtopaikka, solmupiste, liityntäpysäköinti			
Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 16/2014			
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-240-4 (pdf)	Kieli: suomi	Sivuja: 50
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: HLJ-projektet och Strafica Ab		Datum 9.10.2014	
Publikationens titel: HLJ 2015 Kollektivtrafikstrategin			
Finansiär / Uppdragsgivare: HRT			
Sammandrag: Utvecklingsprinciper och de mest effektiva åtgärderna för kollektivtrafiken i Helsingforsregionen med vilka konkurrenskraften hos kollektivtrafiken och övriga hållbara färdssätt kan säkerställas i trafiksystemet definieras på strategisk nivå i kollektivtrafikstrategin för trafiksystemplan för Helsingforsregionen HLJ 2015. Kollektivtrafikstrategin för Helsingforsregionen har utarbetats för de 14 kommunerna i Helsingforsregionen. Kollektivtrafikstrategin innehåller följande prioriterade områden: <ul style="list-style-type: none">• Kollektivtrafikens stomnät• Arbetsfördelning mellan kollektivtrafikslag• Knutpunkter och terminaler• Regional infartsparkering• Kundorientering• Framtidens kollektivtrafik• Kollektivtrafikens depåer. Kollektivtrafikens stomnät i Helsingforsregionen består av tåg, metro, snabbspårvägar och stomlinjer som kompletteras med övriga kollektivtrafikslag. Kollektivtrafikens stomnät är uppbyggd som nät och strukturen betonar hur viktiga bytesplatser och knutpunkter är för kollektivtrafiken. De centrala regionala knutpunkterna har klassificerats hierarkiskt i tre olika klasser: bytesterminaler, bytesplatser och regionala hållplatser. Förutom stomnätet och knutpunkterna presenteras i rapporten nivån på kollektivtrafikens service i olika områden. I kollektivtrafikstrategin har man definierat kollektivtrafikens stomnät och knutpunkter samt zoner med olika nivåer på kollektivtrafikens utbud i den nuvarande situationen (år 2016 då de omfattande kollektivtrafikprojekt som nu är under byggnad har tagits i bruk) samt i målsituationen år 2025 och 2040. Utveckling av stomnätet sker gradvis när de starka spårtrafikens stomförbindelserna, bussarnas stomlinjer samt anslutningsförbindelser som kompletterar dem utvecklas. Samtidigt förbättras knutpunkter vid kontaktpunkter för stomförbindelser. Dessutom har man granskat bl.a. den nuvarande servicenivån i busstrafiken i KUUMA-kommunerna samt riksomfattande och internationella förbindelser. Regional infartsparkering har granskats på basis av infartsparkeringsstrategin och åtgärdsprogram för Helsingforsregionen som utarbetats år 2012. Infartsparkeringen utvecklas som en del av kollektivtrafiksystemet. Som en central åtgärd i kollektivtrafikstrategin är att bilda ett enhetligt kollektivtrafikområde för hela Helsingforsregionen. Då planeras och ordnas kollektivtrafiken som en helhet i hela regionen och området har ett gemensamt biljettsystem. Som åtgärd i utkastet till HLJ 2015 är att inrätta kollektivtrafikens ledningsgrupp som samarbetsforum. Det är möjligt att skapa kostnadseffektivt och fungerande kollektivtrafiksystem när kollektivtrafiken planeras och ordnas som en helhet för hela regionen.			
Nyckelord: Kollektivtrafik, stomnät, bytesplats, knutpunkt, infartsparkering			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer 16/2014			
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-240-4 (pdf)	Språk: finska	Sidantal: 50
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: HLJ-project and Strafica Oy		Date of publication 9.10.2014	
Title of publication:HLJ 2015 Public transport strategy			
Financed by / Commissioned by: HSL			
Abstract:			
<p>The Helsinki Region Transport System Plan HLJ 2015 Public Transport Strategy sets out the strategic development measures for Helsinki region public transport as well as the most effective measures to ensure the competitiveness of public transport and other sustainable modes of transport in the transport system. The Helsinki Region Public Transport Strategy covers the 14 Helsinki region municipalities.</p>			
<p>The Public Transport Strategy addresses the following key areas:</p>			
<ul style="list-style-type: none">• Public transport trunk network• Division of work between different modes of public transport• Nodes and terminals• Regional Park & Ride• Customer focus• Public transport of the future• Public transport depots.			
<p>In the Helsinki region, the public transport trunk network consists of trains, metros, light rail links and trunk routes supplemented by other modes of public transport. The network structure of the public transport trunk network emphasizes the importance of public transport interchanges and nodes. The key regional nodes have been classified into three hierarchical categories: transfer terminals, interchanges and regional stops. In addition to the trunk network and nodes, the strategy sets out the level of public transport supply in different areas.</p>			
<p>The strategy defines the public transport trunk network and nodes as well as public transport supply zones in the current situation (2016 when the major public transport projects currently in progress are completed) as well as for target situations 2025 and 2040. The trunk network is developed in phases through the development of strong trunk rail links, trunk bus routes and feeder services supplementing these. At the same time, nodes are improved at trunk route hubs. The strategy also addresses, for example, the current level of service of bus services in the KUUMA municipalities as well as national and international transport links.</p>			
<p>Regional Park & Ride is studied on the basis of the Park & Ride Strategy and program of measures completed in 2012. Park & Ride is developed as part of the public transport system.</p>			
<p>A key measure of the Public Transport Strategy is to create an integrated public transport area covering the whole Helsinki region. This allows public transport to be planned and organized as an integrated whole across the region and the region has an integrated ticketing system. In addition, the measures in the draft HLJ 2015 include the establishment of a public transport management group to serve as a cooperation forum. Planning and organization of public transport as an integrated whole across the region enables the creation of a cost-effective and functioning public transport system.</p>			
Keywords: Public transport; Trunk network; Interchange; Node; Park & Ride			
Publication series title and number: HSL publications16/2014			
ISSN 1798-6184 (pdf)		Language: Finnish	
ISBN 978-952-253-240-4 (pdf)		Pages: 50	
HSL Helsinki Region Transport, P.O. Box 100, 00077 HSL, tel. +358 (0)9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	11
2	Joukkoliikennestrategian tavoitteet	14
3	Joukkoliikenteen nykytilanne.....	15
3.1	Joukkoliikenteen merkitys Helsingin seudulla.....	15
3.2	HLJ 2011:n Joukkoliikennestrategia	17
3.3	Mahdollisuudet ja haasteet	19
4	Toimintaympäristö	21
4.1	Liikenneverkot ja palvelut.....	21
4.2	Taksa- ja lippujärjestelmä	23
5	Joukkoliikennestrategian painopistealueet	25
6	Joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet.....	26
6.1	Määrittelyt.....	26
6.2	Joukkoliikennejärjestelmän kuvaus	29
6.2.1	Nykytila (vuosi 2016).....	30
6.2.1	Tavoitetila 2025.....	32
6.2.1	Tavoitetila 2040.....	34
6.3	Valtakunnalliset ja kansainväliset yhteydet.....	36
6.4	KUUMA-kuntien yhteydet.....	37
6.5	Kutsuohjattu liikenne, muu palveluliikenne ja henkilökuljetukset	39
7	Seudullinen liityntäpysäköinti	41
7.1	Strateginen tausta.....	41
7.2	Liityntäpysäköinti vuosina 2016, 2025 ja 2040	42
8	Toimenpideohjelma	45
8.1	Joukkoliikennestrategia ja HLJ 2015 luonnos.....	45
8.2	Toimintaympäristön muutokset.....	45
8.3	Rahoitus	46
8.4	Runkoverkon kehittäminen	47
	Lähteet.....	49

1 Johdanto

Joukkoliikenteellä on suuri merkitys Helsingin seudun liikkumiselle ja sen osuus on liikennetutkimusten mukaan kasvussa. Joukkoliikenteen rooli on suurin Helsingissä, jossa joukkoliikenteellä tehdään enemmän matkoja kuin henkilöautolla. Myös pääkaupunkiseudulla ja radan varressa sijaitsevilla muissa Helsingin seudun kunnissa joukkoliikenne on tärkeä osa arjen liikkumista. Joukkoliikenteen merkitys vähenee mentäessä Helsingin seudun laidoilta.

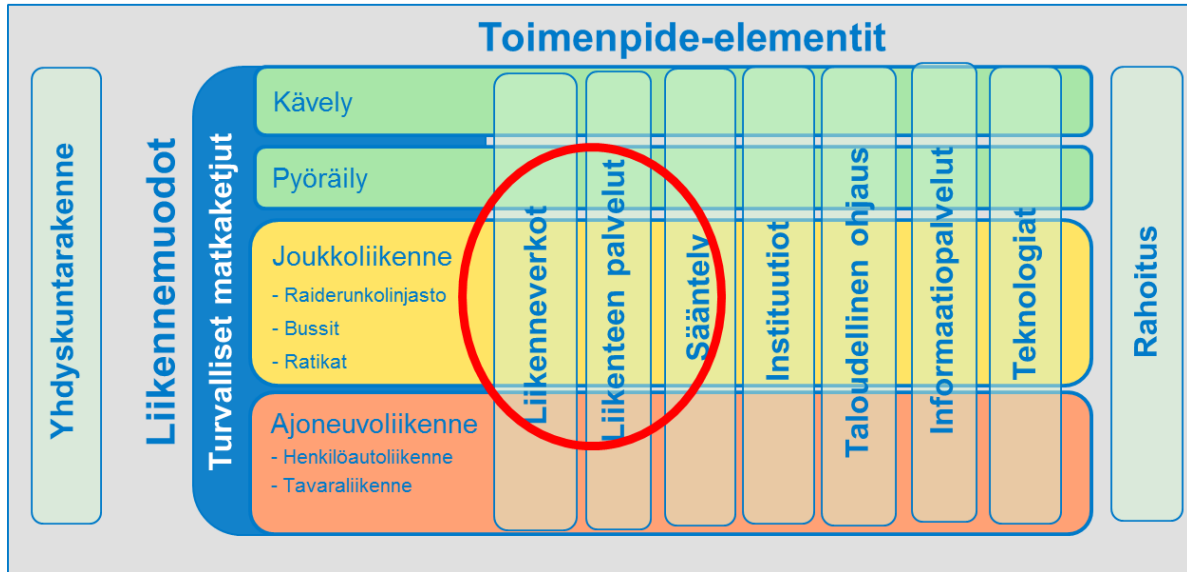
Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015:n Joukkoliikennestrategiassa määritellään strategisella tasolla Helsingin seudun joukkoliikenteen kehittämisperiaatteet ja vaikuttavimmat toimenpiteet, joilla voidaan varmistaa joukkoliikenteen ja muiden kestävien liikkumistapojen kilpailukyky liikennejärjestelmässä. Seudullisen joukkoliikenteen lisäksi työssä otetaan huomioon myös valtakunnalliset yhteydet.

Joukkoliikennestrategia on yksi HLJ 2015:n valmistelun aikana työstetystä neljästä osastrategiasta, joita ovat:

- Joukkoliikennestrategia
- Kävelyn ja pyöräilyn strategia
- Ajoneuvo- ja tavaraliikenteen strategia
- Liikkumisen palveluiden ja ohjauksen strategia

Osastrategioiden lähtökohtana on HLJ 2015:n Strategiaselvitys (STRASU), jonka yhteydessä määriteltiin alustavasti liikennejärjestelmän kokonaistavoitteet ja eri liikennemuotojen rooli seudun eri alueilla, sekä alustava kehittämisstrategia osastrategioiden pohjaksi.

Seuraavassa kuvassa on esitetty HLJ 2015 Strategiaselvityksen perusrakenne. Joukkoliikennestrategian kannalta keskeisimmät toimenpide-elementit liittyvät liikenneverkkoihin ja liikenteen palveluihin. Joukkoliikenteen informaatiopalvelut kuuluvat Liikkumisen palveluiden ja ohjauksen osastrategian piiriin.



Kuva 1. HLJ 2015:n Strategiaselvitys STRASUn toimenpide-elementit.

Helsingin seudun joukkoliikennestrategia laaditaan Helsingin seudun 14 kunnan alueelle, jotka ovat Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL:n jäsenkunnat Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Kirkkonummi ja Sipoo sekä KUUMA-kunnat Hyvinkää, Järvenpää, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Tuusula ja Vihti. Alueella on nykyisin kolme toimivaltaista joukkoliikenneviranomaisista: HSL, Hyvinkään kaupunki sekä Uudenmaan ELY-keskus, joka on Järvenpään, Mäntsälän, Nurmijärven, Pornaisten, Tuusulan ja Vihdin joukkoliikenneviranomaisen. Lisäksi Liikenne- ja viestintäministeriö on toimivaltainen viranomaisen HSL-alueen ulkopuolisissa lähijunissa.

Joukkoliikennestrategian tarkoituksena on kuvata Helsingin seudun tavoitteellinen joukkoliikennejärjestelmä vuosille 2025 ja 2040 sekä määritellä strategisella tasolla joukkoliikenteen kehittämisperiaatteet ja toimenpiteet, joilla voidaan varmistaa joukkoliikenteen ja muiden kestävien liikkumistapojen kilpailukyky kulkumuodon valintatilanteessa.

Tavoitteellisen joukkoliikennejärjestelmän lähtökohdat sekä eri liikennemuotojen roolit on määritelty alustavasti HLJ 2015:n Strategiaselvityksessä. Joukkoliikennestrategiassa tarkennetaan HLJ 2015:n Strategiaselvityksessä muodostettuja eri joukkoliikennemuotojen tarkoituksenmukaisia käyttöalueita Helsingin seudulla.

Joukkoliikennestrategiassa tarkastellaan sekä joukkoliikenteen verkkoa että palvelutasoa seudun eri osissa. Työssä määritellään seudullinen joukkoliikenteen runkoverkko, palvelutaso verkon eri osissa sekä seudullisesti tärkeimmät solmupisteet, terminaalit, asemat sekä liityntäpysäköintialueet. Liityntäpysäköinnin rooli on keskeinen osana toimivan liityntäliikenteen ja sujuvien matkaketjujen muodostumista.

Vuoteen 2025 mennessä toteutettavista toimenpiteistä laaditaan tarkempi toimenpideohjelma, jossa määritellään joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseksi vaikuttavia, konkreettisia, aikaan ja paikkaan sidottuja toimenpiteitä.

2 Joukkoliikennestrategian tavoitteet

Joukkoliikennestrategian tavoitteiden lähtökohtana ovat Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman MAL-visio, MAL-tavoitteet ja liikenteen tavoitteet sekä HLJ 2015:n Strategiaselvitys STRASUn perusstrategia. Strategiaselvitys STRASUn perusstrategia on esitetty seuraavassa taulukossa.

Taulukko 1. HLJ 2015:n Strategiaselvitys STRASUn perusstrategia.

<i>Pitäydytään nykyrakenteen laajuuteen ja tiivistetään joukkoliikennepainotteisemmaksi.</i>
<i>Ohjataan ja rahoitetaan kehittämistä erityisesti hinnoittelun keinoin.</i>
<i>Täydennetään poikittaisia joukkoliikenteen runkoyhteyksiä ytimestä lähtien, tuetaan edelleen seudun täydentymistä sisäänpäin.</i>
<i>Tuetaan lyhyitä matkoja tiivistyvässä rakenteessa pyöräily- ja kävelyolosuhteiden parantamisella.</i>
<i>Laajennetaan ydinrakennetta uudella tiiviillä ”sormella” kun tarve todella vaatii ja maankäytön kehittäminen mahdollistaa tehokkuuden.</i>
<i>Taataan liikkumistarpeiden tyydyttäminen koko seudulla eri liikennemuotojen toimivalla roolituksella yhdyskuntarakenteen mukaan.</i>
<i>Ratkaistaan ennakoiden erityisesti tieliikenteeseen jäävät ongelmat.</i>
<i>Varmistetaan seudun toimivuus ja kilpailukyky kaikkina aikoina.</i>
<i>Varaudutaan kasvuun ja kustannustehokkaaseen laajenemiseen ottaen huomioon toimintaympäristön kehittyminen.</i>

Keskeistä on, että liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta, toimivuutta, kilpailukykyä ja hyvinvointia sujuvasti ja vastuullisesti.

MAL-visiosta joukkoliikenteeseen liittyy erityisesti:

”Kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuva liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.”

MAL-tavoitteista joukkoliikenteeseen liittyy erityisesti:

”Toteutamme seudun kestäville kulkutavoilla hyvin saavutettavaksi.”

Liikenteen tavoitteista liittyy erityisesti:

Saavutettavuus – sujuvuus: Joukkoliikenteen kilpailukyky paranee.

Sosiaalinen, taloudellinen ja ekologinen kestävyys – vastuullisuus: Arjen matkoille on vaihtoehtoja erilaisiin käyttäjätarpeisiin. Ihmisten on helppo valita vastuullisia kulkutapoja.

3 Joukkoliikenteen nykytilanne

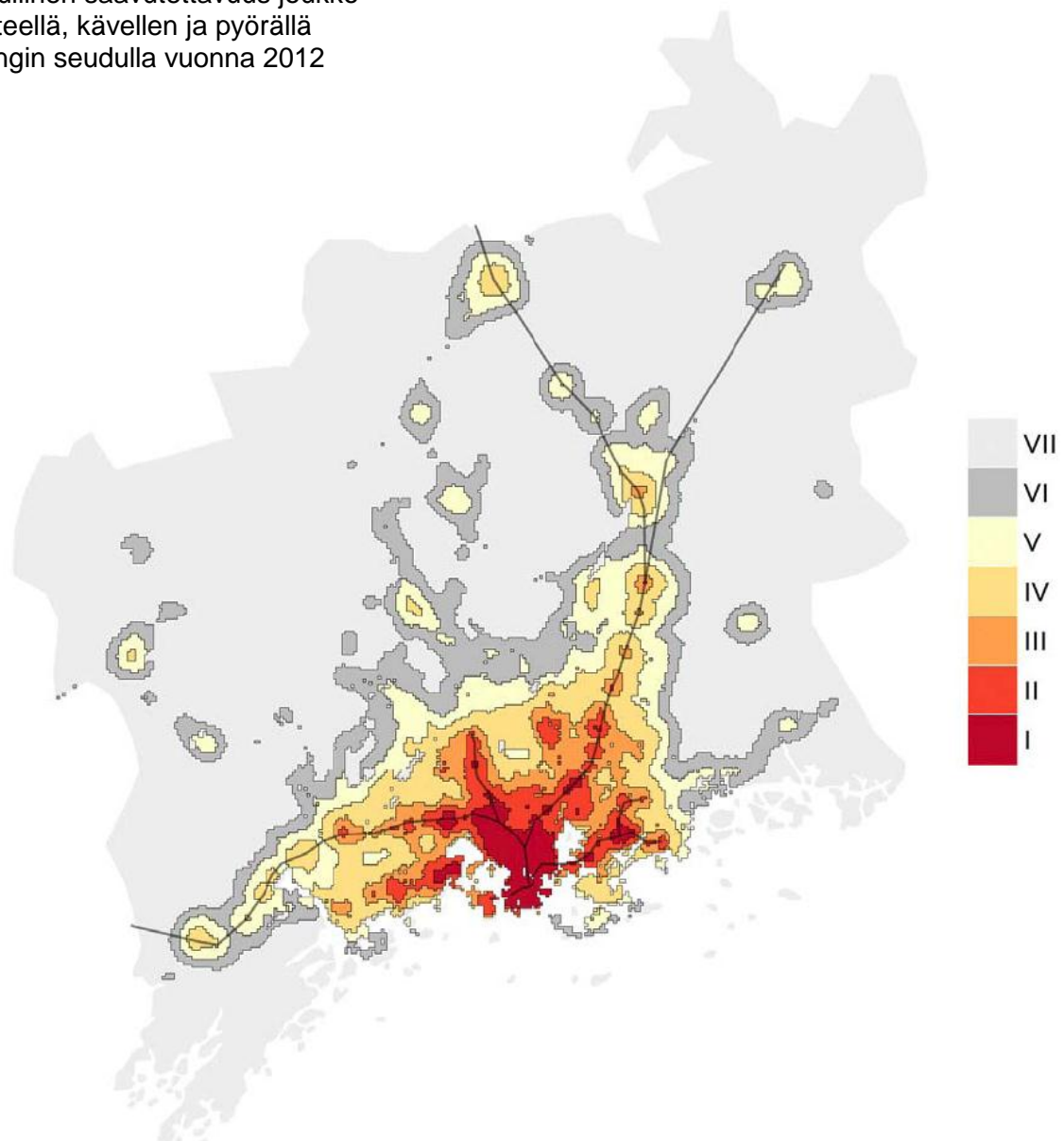
3.1 Joukkoliikenteen merkitys Helsingin seudulla

Joukkoliikenteellä on suuri merkitys Helsingin seudun liikkumiselle ja sen osuus on kasvamassa. Vuonna 2012 tehdyn Helsingin seudun liikkumistutkimuksen mukaan vuosina 2008–2012 joukkoliikenteen osuus henkilöauto- ja joukkoliikennematkoista kasvoi pääkaupunkiseudulla ensimmäisen kerran koko 1960-luvulta alkaneen tutkimushistorian aikana. Helsingiläisten seudulla tekemistä joukkoliikenne- ja henkilöautomatkoista 54 prosenttia kuljettiin joukkoliikenteellä; espooalaisten, kauniaisalaisten ja vantaalaisten matkoista vajaa kolmannes; radan varrella sijaitsevissa muissa Helsingin seudun kunnissa 18 prosenttia ja muissa kunnissa 11 prosenttia.

Helsingin seutu voidaan jakaa seudullisen saavutettavuuden mukaan seitsemään vyöhykkeeseen, jotka kuvaavat seudun erilaisuutta ja monipuolisuutta. Saavutettavuus syntyy liikennejärjestelmän ja maankäytön ominaisuuksista. Saavutettavuuden erot näkyvät muun muassa kulkutapojen valinnassa, matkojen pituuksissa ja liikkumisesta aiheutuvien päästöjen määrässä.

Seuraavassa kuvassa on esitetty seudullinen saavutettavuus joukkoliikenteellä, kävellen ja pyörällä Helsingin seudulla vuonna 2012. Mitä punaisempi alue kartalla on, sitä parempi on sen seudullinen saavutettavuus joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen.

Seudullinen saavutettavuus joukko-
liikenteellä, kävellen ja pyörällä
Helsingin seudulla vuonna 2012



- | | |
|-------|---|
| ■ I | Kävellen, pyöräillen tai hyvin tiheällä vaihdottomalla joukkoliikenneyhteydellä |
| ■ II | Kävellen, pyöräillen tai tiheällä vaihdottomalla tai tiheällä vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä |
| ■ III | Melko tiheällä vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä tai autolla |
| ■ IV | Autolla tai vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä |
| ■ V | Autolla ja joillakin matkoilla joukkoliikenteellä |
| ■ VI | Pääosin autolla |
| ■ VII | Autolla |

Kuva 2. Seudullinen saavutettavuus joukkoliikenteellä, kävellen ja pyörällä vuonna 2012.

3.2 HLJ 2011:n Joukkoliikennestrategia

HLJ 2015:a edeltävän HLJ 2011:n yhteydessä laaditussa Joukkoliikennestrategiassa todettiin joukkoliikenteen yhteyksien ja palveluiden osalta keskeisiksi keinoiksi joukkoliikenteen edistämiseksi:

- selkeä linjastorakenne ja houkutteleva palvelutarjonta
- kattava raideverkko ja bussiliikenteen laatukäytävät
- sujuvat ja laadukkaat matkaketjut
- kattavan ja ajantasaisen tiedon saatavuus liikkumisen vaihtoehtoista
- asiakkaiden tarpeisiin soveltuva lippujärjestelmä ja hinnoittelu
- ajanmukainen ja kustannustehokkaasti käytetty kalusto.

HLJ 2011 Joukkoliikennestrategiassa liikenneverkkojen osalta mainitaan toimenpiteinä:

”Täydennetään raideliikenneverkkoa ja edistetään raideliikennepainotteista joukkoliikennettä. Kehitetään poikittaisen bussiliikenteen runkoverkkoa ja panostetaan joukkoliikennekaistoihin ja vaihtopysäkkeihin.”

Toimenpiteen toteutumisesta voidaan todeta, että raideverkko on laajenemassa lähivuosi- na Kehäradan ja Länsimetron osalta, mutta solmupisteissä on vielä kehitettävää. Lisäksi suunnitellut raideinvestoinnit ovat kalliita verrattuna rahoitusmahdollisuuksiin ja niiden toteutuminen vie pitkään. Bussiliikenteen runkoverkon ja laatukäytävien sekä vaihtopysäkkien, solmupisteiden ja terminaalien kehitys on jäänyt jälkeen tarpeista.

HLJ 2011 Joukkoliikennestrategiassa liikenteen palveluiden osalta mainitaan toimenpiteinä:

”Runkoverkkoa kehitetään raideliikennepainotteiseksi. Liityntäliikenne ja liityntäpysäköinti ovat tärkeä osa järjestelmää. Kehitetään bussiliikenteen poikittaisia runkoyhteyksiä ja runkolinjoja raideliikenteen vaikutusalueen ulkopuolella. Parannetaan eri joukkoliikennemuotojen luotettavuutta ja täsmällisyyttä.”

Toimenpiteen toteutumisesta voidaan todeta, että raide-, runko- ja liityntäpysäköintiverkon sisältöä on täsmennetty ja alettu toteuttaa. Liityntäpysäköinnin vastuunjaon periaatteista on sovittu, mutta niitä ei ole vielä viety käytäntöön. Eri tahojen järjestämän liikenteen yhteensovitus on haaste. Lisäksi joukkoliikenteen luotettavuus on parantunut viime vuosina.

Seuraavassa kuvassa on esitetty Helsingin seudun nykyinen ja rakenteilla oleva pääliikenneverkko ja terminaalit. Kartassa näkyvät rakenteilla olevista hankkeista Kehärata, joka kytkee mm. Helsinki-Vantaan lentoaseman raideliikenteen verkkoon, sekä Länsimetron välillä Ruoholahti–Matinkylä.

Pääliikenneverkko ja terminaalit



Kuva 3. Helsingin seudun nykyinen ja rakenteilla oleva pääliikenneverkko ja terminaalit.

3.3 Mahdollisuudet ja haasteet

HLJ 2015 Joukkoliikennestrategian nykytilanteen analyysissä käytiin läpi joukkoliikenteen toimintaympäristön muutostekijöitä, tarkasteltiin joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen haasteita, tutkittiin HLJ 2011:n joukkoliikennestrategiaa ja sen kehittämislinjausten toteutumista sekä käytiin läpi suunnittelualuetta käsittelevät aikaisemmin laaditut strategisen tason suunnitelmat.

Nykytilanteen analyysissä tunnistettiin keskeisiksi mahdollisuuksiksi mm. seuraavia:

- Kulkutapaosuuskehityksessä on liikennetutkimusten mukaan havaittavissa viitteitä joukkoliikennemyönteisestä muutoksesta. Lisäksi asenteet ja politiikka ovat entistä joukkoliikennemyönteisempiä. Nämä muutostekijät tukevat joukkoliikenteen kehittämistä, koska joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat kasvussa.
- Kehärata ja Länsimetro liityntälinjastoineen sekä runkolinja 560 Vuosaari–Myyrmäki valmistuvat lähivuosina, ja asemien uusia liityntäpysäköintialueita toteutetaan. Kehittyvä linjasto, etenkin poikittaisliikenteen osalta, tuo joukkoliikenteen entistä laajempien käyttäjäjoukkojen matkoille varteenotettavaksi vaihtoehdoksi.
- Taksa-, lippu- ja informaatiojärjestelmän uudistus on käynnissä HSL-alueella ja valtakunnallinen lippujärjestelmä etenee. Uudet järjestelmät helpottavat matkustamista mm. reaaliaikaisen informaation parantumisen ja matkan pituuden entistä paremmin huomioivan hinnoittelun myötä.
- Uusiin toimintamalleihin ja tekniikkaan liittyviä pilotteja ja kokeiluja hyödynnetään, esimerkkeinä kutsuohjattu liikenne, sähköbussit sekä automaattiset ajoneuvot osana joukkoliikennettä. Pilotit antavat tärkeää tietoa uusista mahdollisuuksista parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa, tehostaa liikennettä ja vähentää päästöjä.
- Liikenteen järjestämistavat pääkaupunkiseudun kehyskunnissa ovat muutostilanteessa. Muutokset mahdollistavat joukkoliikennelinjaston suunnittelun aiempaa yhtenäisemmin.
- Junaliikenteen kilpailutus HSL-alueella toteutuu lähivuosina, mikä voi alen-taa junaliikenteen järjestämisen kustannuksia.

Nykytilanteen analyysissä tunnistettiin keskeisiksi haasteiksi mm. seuraavia:

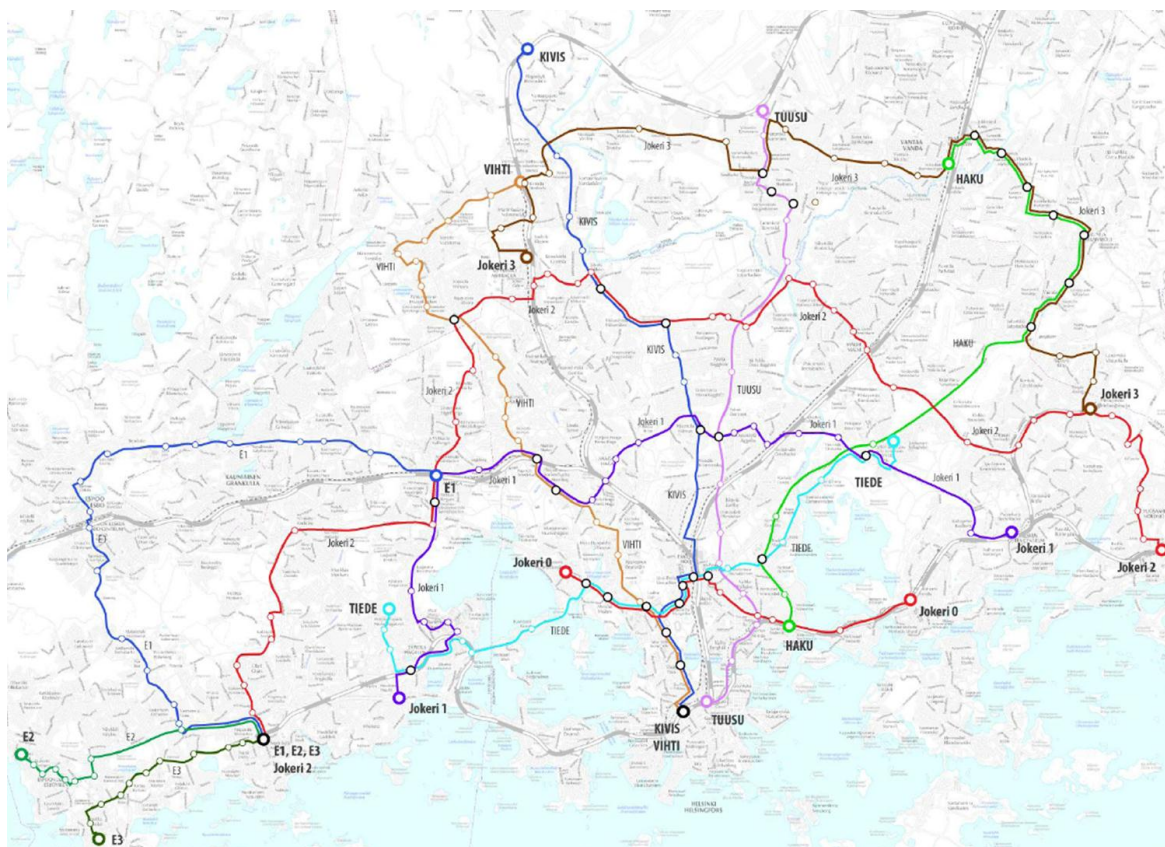
- Joukkoliikenteen on vastattava asiakaslähtöisyyden ja palvelukeskeisyyden haasteisiin: esimerkiksi raide- ja runkoliikenteen laajentuessa solmupisteisiin on panostettava uudella tavalla. Solmupisteiden kehittämisessä edistymistä on tapahtunut hitaasti.
- Henkilöauto on valtaosalla matkoista mm. matka-ajaltaan kilpailukykyisempi vaihtoehto kuin joukkoliikenne. Liikennetutkimusten mukaan vapaa-ajan liikkuminen on lisääntynyt ja näillä matkoilla käytetään usein henkilöautoa, koska matkat tapahtuvat ruuhka-aikojen ulkopuolella, jolloin joukkoliikenteen kilpailukyky on heikompi. Lisäksi vapaa-ajanmatkojen määränpäättäjät ovat eri puolilla seutua, joiden palveleminen joukkoliikenteellä voi olla haastavaa.
- Joukkoliikenteen rahoitus: Joukkoliikenteen kehittäminen laadukkaaksi ja hinnaltaan kilpailukykyiseksi lisää väistämättä kustannuksia ja subventiotarvetta, sillä vain noin puolet joukkoliikenteen palveluista rahoitetaan lipputuloilla. Kunnat kantavat päävastuun joukkoliikennepalvelujen subventiosta, jonka lisäksi joukkoliikenne saa hieman valtion tukea. Erityinen haaste rahoitukselle on joukkoliikenteen palvelutason parantaminen pääkaupunkiseudun ulkopuolella, jossa matkustajavolyymit ovat pääkaupunkiseutua pienempiä.
- Joukkoliikenteen haasteet ja mahdollisuudet ovat erilaisia tiiviimmän ja harvemman maankäytön alueilla. Toimintamalli HSL-alueella ja muissa Helsingin seudun kunnissa on erityyppinen, sillä joukkoliikenteen rooli on pienempi pääkaupunkiseudun ulkopuolella kuin pääkaupunkiseudulla.

4 Toimintaympäristö

4.1 Liikenneverkot ja palvelut

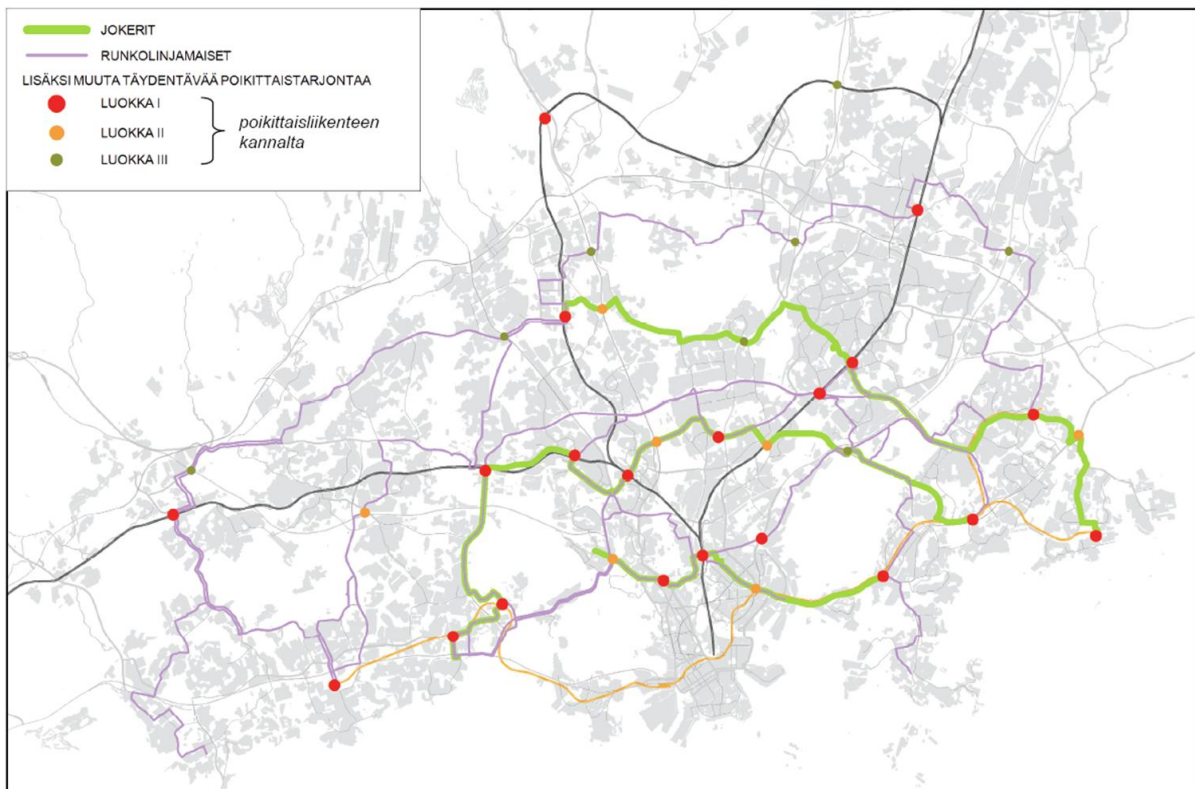
Joukkoliikenteen runkoverkon ensimmäisinä laajennuksina ollaan lähivuosina ottamassa käyttöön Kehärata ja Länsimetro liityntälinjastoineen sekä runkolinja 560 Vuosaaresta Myyrmäkeen. Liityntäliikenne ja liityntäpysäköinti ovat tärkeä osa liikennejärjestelmää, sillä ne laajentavat hyvän palvelutason joukkoliikenteen vaikutusalueita myös niille alueille, joille tiheävuoroinen joukkoliikenne ei ulotu. Runko- ja liityntäliikennepainotteisessa järjestelmässä matka-aikojen ennustettavuus paranee ja vuorotarjonta voi lisääntyä, mutta toisaalta vaihtoja on enemmän, kun kaikilta alueilta ei enää tarjota suoraa yhteyttä esimerkiksi Helsingin keskustaan.

HSL:n runkolinjaston kehittämissuunnitelmissa esitetyistä uusista linjoista säteittäiset runkoyhteydet ovat alkaneet toteutua linjojen selkeyttämisenä ja vahvoina linjoina. HSL-alueen runkobussilinjasto 2012–2022 -suunnitelman mukainen runkobussilinjasto vuodelle 2022 on esitetty seuraavassa kuvassa.



Kuva 4. Vuonna 2011 valmistuneen Runkobussisuunnitelman tavoitelinjasto vuodelle 2022 (HSL-alueen runkobussilinjasto 2012–2022, HSL 2011).

Poikittaisten runkoyhteyksien suunnitelmat ovat täsmentyneet. Ensimmäisinä uusina runkolinjoina on toteutumassa nykyisen 550 (Itäkeskus–Westend, entinen Jokeri-linja) lisäksi 560 Vuosaari–Myyrmäki ja 500 Herttoniemi–Munkkiniemi. Runkolinjojen vaihtopaikoissa on kehitettävää, koska ainakin ensivaiheessa runkolinjalta 560 puuttuvat kunnolliset vaihtomahdollisuudet Lahdenväylän ja Hämeenlinnanväylän sekä mahdollisesti myös Tuusulanväylän bussilinjoille. HSL-alueen poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelma 2012–2022:n mukaiset yhteydet ja vaihtopaikat vuodelle 2022 on esitetty seuraavassa kuvassa.



Kuva 5. Vuonna 2011 valmistuneessa kehittämissuunnitelmassa tunnistetut keskeiset poikittaisliikenteen yhteydet ja vaihtopaikat vuonna 2022 (HSL-alueen poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelma 2012–2022, HSL 2011).

Liityntäliikenteellä on merkittävä rooli etenkin raskaan raideliikenteen (metro ja junat) asemien ympäristössä. Joukkoliikennepalvelu perustuu liityntälinjoihin etenkin metron varressa Itä-Helsingissä, ja liityntäliikenteen alue tulee laajenemaan Länsimetron myötä myös Helsingin Lauttasaareen ja Etelä-Espooseen. Myös junaliikenteen asemilla on liityntälinjoja, mutta joukkoliikennepalvelu perustuu näillä alueilla myös kaukoliikenteen bussilinjoihin. Liityntäpysäköinnillä (sekä polkupyörät että henkilöautot) on suuri merkitys kaikkien raideliikennedyhteyksien varrella, sillä matkustustarpeiden moninaistuessa ja liityntämatkojen lisääntyessä tähän on kasvavaa tarvetta.

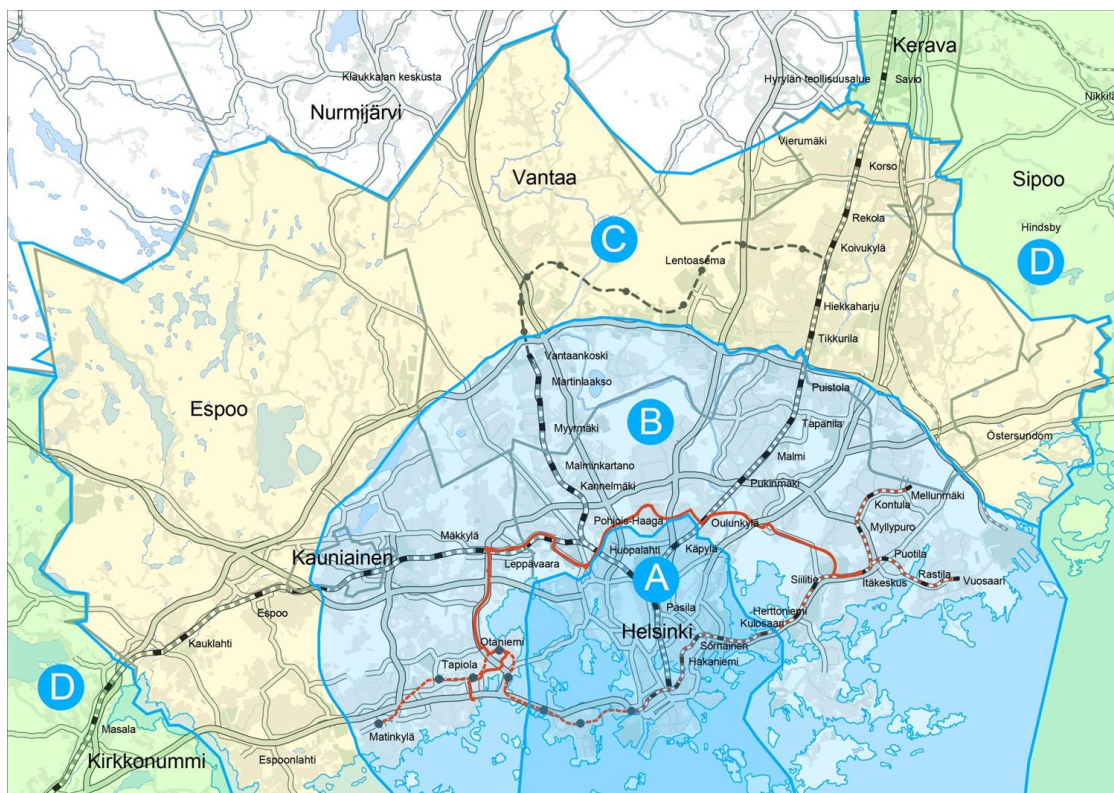
HSL-alueen ulkopuolella joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisena on Uudenmaan ELY-keskus, joka on laatinut toimivalta-alueelleen palvelutasomäärittelyt. Lisäksi Hyvinkää on toimivaltainen viranomaisensa omalla alueellaan sekä HSL-alueen ulkopuolisissa lähijunissa Liikenne- ja viestintäministeriö.

ELY-liikenteen osalta strategisesti tärkeintä olisi lippujen kelpoisuus eri liikenteissä, mikä mahdollistaisi toimivat matkaketjut ja vaihdot ilman lisäkustannuksia. Lisäksi Klaukkalan, Hyrylän, Vihdin, Lohjan ja Porvoon suuntien liikenteistä tulisi olla nykyistä parempi kytkentä HSL-liikenteeseen. Tähän vaikuttavat myös ELY-liikenteen reiteillä kohti Kampia olevat joukkoliikenteen solmupisteet.

Uudenmaan maakuntakaava toimii lähtökohtana erityisesti pidempimatkaisten yhteyksien ja tärkeiden vaihtopaikkojen määrittelyssä.

4.2 Taksa- ja lippujärjestelmä

Arviolta vuonna 2017 HSL-alueella otetaan käyttöön uusi joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmä, joka perustuu kaarimaisiin vyöhykkeisiin, jotka on esitetty seuraavassa kuvassa. Samalla lippulajien (kertaliput, kausiliput, arvoliput) välistä hinnoittelua kehitetään.



Kuva 6. HSL:n uuden taksa- ja lippujärjestelmän maksualueiden rajat.

Uudet maksualueiden rajat tulevat muuttamaan matkojen hintoja yhteysvälistä riippuen ja sillä on vaikutusta ihmisten matkustuspäätöksiin. Matkan pituus vaikuttaa nykyistä enemmän joukkoliikennematkan hintaan, ja lyhyet matkat kunnasta toiseen halpenevat, kun maksuvyöhykkeet eivät perustu kuntarajoihin. Erityisesti poikittaisliikenteen osalta joukkoliikennematkat tulevat monelle matkustajalle nykyistä edullisemmiksi. Lähipalveluiden saavutettavuus paranee kuntarajoista riippumattomaksi. Uudistus lisää matkustusta kuntarajojen yli pääkaupunkiseudulla, missä on merkittävin kasvupotentiaali.

Taksa- ja lippujärjestelmää on varauduttu laajentamaan koko Helsingin seudulle. Kunnista Tuusulan, Järvenpään, Nurmijärven ja Vihdin on kaavailtu sijaitsevan Keravan, Kirkkonummen ja Sipoon kanssa samalla D-vyöhykkeellä, ja ulompien Hyvinkään, Pornaisten ja Mäntsälän omalla uudella E-vyöhykkeellään.

Taksa- ja lippujärjestelmän laajeneminen kytkeytyy olennaisena osana yhtenäisen seudullisen joukkoliikennealueen muodostamiseen, jonka yhteydessä on ratkaistava myös joukkoliikenteen seudulliseen rahoitukseen liittyvät kysymykset.

5 Joukkoliikennestrategian painopistealueet

Joukkoliikennestrategiassa valikoituvat seuraavassa kuvassa esitetyt painopistealueet.



Kuva 7. Joukkoliikennestrategian painopistealueet.

Joukkoliikenteen runkoverkon osalta täydennetään poikittaisia joukkoliikenteen runko-yhteyksiä ytimestä lähtien ja tuetaan edelleen seudun täydentymistä sisäänpäin. Ydinrakennetta laajennetaan uudella tiiviillä käytävällä tai ”sormella” kun tarve todella vaatii ja maankäytön kehittäminen mahdollistaa tehokkuuden.

Joukkoliikennemuotojen työnjaon osalta taataan liikkumistarpeiden tyydyttäminen koko seudulla eri liikennemuotojen toimivalla roolituksella yhdyskuntarakenteen mukaan. Maankäytön kehittymisen suhde joukkoliikenteen eri muotoihin ja niiden palvelualueisiin, kuten kevyen raitoliikenteen ja bussien runkoverkon roolit, otetaan huomioon.

Solmupisteiden ja terminaalien kehitys on jäänyt jälkeen tarpeista. Raide- ja runkoliikenteen laajentuessa erilaisiin solmupisteisiin on panostettava, esimerkiksi HSL-alueen ja lähikuntien verkkojen ja kansainvälisten yhteyksien osalta.

Seudullinen liityntäpysäköinti on osa joukkoliikennejärjestelmää ja matkaketjuja. Liityntäpysäköinnin toteuttamisvastuut ja rahoituskysymykset ovat vielä osittain ratkaisematta.

Asiakaslähtöisyyden osalta painottuu eri tahojen järjestämän liikenteen yhteensovitus matkustajaa palvellen sekä vaihtomatkojen sujuvuus mukaan lukien informaatio- ja lippujärjestelmät.
















Tulevaisuuden joukkoliikenteen osalta kutsuohjatulla liikenteellä, sähköbussilla ja automaattisilla ajoneuvoilla on roolinsa, jotka ovat osin vielä jäsentymättä.

Joukkoliikenteen varikoiden osalta nykytila ja tulevaisuuden tarpeet sekä eri joukkoliikennemuodot ja toimijat on otettava huomioon. Asiaan liittyen löytyy selvitystarpeita.

6 Joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet

6.1 Määrittelyt

Joukkoliikenteen runkoverkko Helsingin seudulla muodostuu junista, metroista, pikaraitioteistä ja runkolinjoista. Ne kuljettavat suuria matkustajamääriä nopeasti keskeisillä yhteysväleillä ja kytkevät Helsingin seudun eri osia toisiinsa. Muut joukkoliikennemuodot täydentävät runkoverkkoa ja tarjoavat runkoverkon ulkopuolelta yhteyksiä runkoverkon piiriin. Seuraava kuva esittää eri joukkoliikennemuotojen ominaisuuksia ja roolia. Kuva toimii kappaleen 6.2 joukkoliikennejärjestelmäkarttojen selitteenä. Karttoihin on piirretty esiin seudullisesti merkittävät yhteydet, minkä lisäksi on paljon paikallista täydentävää palvelua. Lisäksi kuvaan on otettu mukaan muista kulkumuodoista selvästi erottuva kutsuliikenne.

Kulkumuoto	Kuvaus	Vuoroväli	Liikenn.aika
 Juna	Tiheä liikenne kaupunkiradoilla, nopea liikenne kaupunkien välillä	 min 5 min max 30 min	ma-pe 05-00(02) la-su 06-00(03)
 Metro	Suuri kapasiteetti, nopea yhteys, tiheä liikenne	 min 3 min max 10 min	ma-pe 05-23 la-su 06-23
 Pikaraitiotie	Suuri kapasiteetti, tiheä liikenne	 min 3 min max 15 min	ma-pe 05-01 la-su 06-01
 Runkolinja	Tiheä liikenne, reaaliaikainen informaatio, korkeatasoiset pysäkit, oma brändi	 min 3 min max 15 min	ma-pe 05-01 la-su 06-01
 Liityntäyhteys	Tiheä liikenne, sujuva yhteys runkoverkoon	 min 5 min max 15 min	ma-pe 05-00 la-su 06-00
 Seutuyhteys	Sujuvat yhteydet kehyskuntien keskusten välillä	 min 10 min max 30 min	ma-pe 06-00 la 07-00 su 09-23
 Kaukoliikenne	Nopea liikenne kaupunki-seutujen välillä, toimii osin markkinaehtoisesti	 min 15 min max 60 min	ma-pe 06-00 la 07-00 su 09-23
 Kutsuliikenne	Lyhyet matkat, täydentää liityntäyhteyksiä ja hiljaisen ajan liikennettä.		Kysynnän mukaan




Kuva 8. Eri joukkoliikennemuotojen ominaisuuksia Helsingin seudulla.

Joukkoliikenteen runkoverkon verkostomainen rakenne korostaa joukkoliikenteen vaihtopaikkojen ja solmujen merkitystä. Solmupisteiden kehittäminen on joukkoliikenteen kannalta keskeinen osa liikennejärjestelmän matkaketjujen luotettavuuden ja palvelutason parantamista. Joukkoliikenteen kilpailukykyä ja seudun saavutettavuutta voidaan tehokkaimmin kehittää sijoittamalla asumista ja palveluita solmupisteisiin joukkoliikenteen runkoyhteyksien varsille.

Raideliikenteen verkon laajentuessa uusi maankäyttö on luontevaa suunnata asemien ympäristöön tai raideasemilta tasokkaille liityntäliikenneyhteyksillä saavutettaville alueille. Työpaikkoja on edullista sijoittaa kävelyetäisyydelle raideliikenteen asemista, sillä näin saadaan todennäköisesti parhaiten ruuhka-aikojen matkoja joukkoliikenteeseen. Solmupisteet toimivat joukkoliikenteen keskeisinä vaihtopaikkoina, joissa matkustajat voivat hyödyntää odotusaikaansa esimerkiksi asiointiin tai ostoksiin. Rakennetussa ympäristössä sijaitsevat solmupisteet ovat luontevia paikkoja lähipalveluille, kuten myymälöille tai kioskeille, ja vilkkaimpien solmupisteiden tapauksessa liikekeskuksille ja julkisille palveluille. Solmupisteiden laadukas lähiympäristö nostaa joukkoliikenteen koettua palvelutasoa, ja mahdollisuus hoitaa päivittäisiä asiointitarpeita joukkoliikennematkan yhteydessä parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Joukkoliikenteen solmupisteitä on tarpeen kehittää jatkossa erityisesti runkoyhteyksien yhtymäkohdissa, missä on suuret matkustajavolyymit. Matkustajien vaihtoja eri joukkoliikennevälineistä toiseen sujuvoitetaan kehittämällä liityntäyhteyksiä ja solmupisteiden palvelutasoa. Myös solmupisteiden kävely-ympäristöjen vetovoimaisuutta on tarpeen parantaa. Hyvät kävelyolosuhteet ovat olennainen osa viihtyisää ja elinvoimasta kaupunkiympäristöä. Kävely-ympäristöjen viihtyisyyden, esteettömyyden ja turvallisuuden kehittäminen on erityisen tärkeää keskuksissa ja joukkoliikenteen solmupisteissä. Reittien esteettömyydestä tulee huolehtia ja järjestää ympärivuotinen kunnossapito. Kävelyolosuhteet ovat merkittävä osa matkaketjujen palvelutasoa.

Seudullisesti keskeiset solmupisteet on luokiteltu tässä työssä hierarkkisesti kolmeen luokkaan: vaihtoterminaaleihin, vaihtopaikkoihin ja seutupysäkkeihin, joihin kohdistuu erilaisia laatuvaatimuksia. Seuraavassa kuvassa on esitetty solmupisteiden hierarkia ja tarkempia ominaisuuksia.




Solmupisteluokka	Ominaista	Matkustajapäkökulma	Esimerkki
Vaihtoterminaali 	Vaihtoterminaali tai valtakunnan tason matkakeskus. Vaihdot kaikkiin tai useisiin eri liikennemuotoihin.	Ominaista: suuret matkustajavolyymit, sujuvat vaihtoyhteydet tärkeitä ja liityntäyhteyksillä on runsas vuorotarjonta. Lisäksi keskeinen kohtaamispaikka, jossa palvelutarjontaa.	Helsinki, Pasila, Tikkurila, Lentoasema, Espoon keskus, Kerava.
Vaihtopaikka 	Tyypillisesti kahden runkoyhteyden välinen vaihto- tai risteyspaikka kauko- tai lähiliikenteeseen. Voi olla myös runkoverkon tärkeä vaihtoasema tai -pysäkki.	Ominaista: Erityisen paljon matkustajia. Saattoliikenteen järjestäminen on tärkeää. Sujuvat vaihtoyhteydet tärkeitä.	Aalto-yliopisto, Huopalahti, Yhdyskunnantien vaihtopysäkki.
Seutupysäkki 	KUUMA-alueen linja-autoasema tai -pysäkki	Ominaista: Seutupysäkin vaikutusalueella asuu säännöllisesti ja satunnaisesti matkustavia.	Hyrylän linja-autoasema, Mäntsälän linja-autoasema.

Kuva 9. Solmupisteiden hierarkia ja ominaisuudet.

Joukkoliikenteen tarjonnan tasoa eri vuosina on havainnollistettu runkoverkon ja solmupisteiden ohella. Joukkoliikenteen tavoitteellisen tarjonnan tasoa kuvattaessa tärkeänä lähtökohtana toimivat joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten palvelutasomäärittelyt toimialueilleen.

Joukkoliikennestrategian luonteen vuoksi kuvaukset ovat virallisia palvelutasomäärittelyjä yleispiirteisempiä. Lisäksi eri viranomaisten määrittelyt eivät ole yhteismitallisia keskenään. Lopputuloksena syntynyt kuvaus on strategisen tason esitys, jossa on tyypitelty alueellisia eroja joukkoliikenteen tarjonnan tason mukaan.

Joukkoliikenteen tarjonnan tasojen kuvaus on esitetty seuraavassa kuvassa. Kuva toimii kappaleen 6.2 joukkoliikennejärjestelmäkarttojen selitteenä. Joukkoliikenteen tarjonnan tasot ovat erinomainen taso, kilpailukykyinen taso ja kohtuullinen taso. Eri luokkien nimet pyrkivät kuvaavaan matkustajan kokemaan palvelun laatutasoa. Vuorovälit ja liikennöintiajat ovat esimerkinomaisia.

Kulkumuoto	Kuvaus	Vuoroväli	Liikenn.aika
Erinomainen	Joukkoliikenne ensisijaisena kulkumuotona. HSL:n parhaaseen (5 tähden) palvelutasoluokkaan kuuluvat alueet, metroasemien ja tiheään lähijunaliikenteen (12 vuoroa tunnissa) asemien ympäristö 600 m säteellä.	 min 3 min max 20 min	ma-to 5:45 - 1:15 pe-la 5:45 - 04 su 6:45 - 1:15
Kilpailukykyinen	Henkilöauton kanssa kilpailukykyinen palvelutaso. HSL:n neljän tähden palvelutasoluokkaan kuuluvat alueet, vilkkaan lähijunaliikenteen (vähintään 4 vuoroa tunnissa) asemien ympäristö 800 m säteellä sekä vilkkaiden bussireittien (aamuruuhkatunnissa vähintään 12 bussia suuntaansa) ympäristö 400 m säteellä.	 min 5 min max 30 min	ma-to 5:45 - 01 pe 5:45 - 04 la 6:30 - 04 su 7:30 - 01
Kohtuullinen	Kohtuullinen joukkoliikenteen palvelutaso. HSL:n palvelutasomäärittelyissä 2 ja 3 tähden luokkaan kuuluvat osa-alueet, Hyvinkään houkuttelevan liikenteen alue, niiden lähijuna-asemien, joissa vähintään 2 vuoroa tunnissa, ympäristö 1 km säteellä sekä niiden bussireittien, joilla kulkee aamuruuhkatunnissa yli 6 bussia yhteen suuntaan, ympäristö.	 min 10 min max 60 min	ma-to 6:30 - 23 pe 6:30 - 00 la 7:30 - 00 su 9:30 - 23

Kuva 10. Joukkoliikenteen tarjonnan tasojen kuvaus.

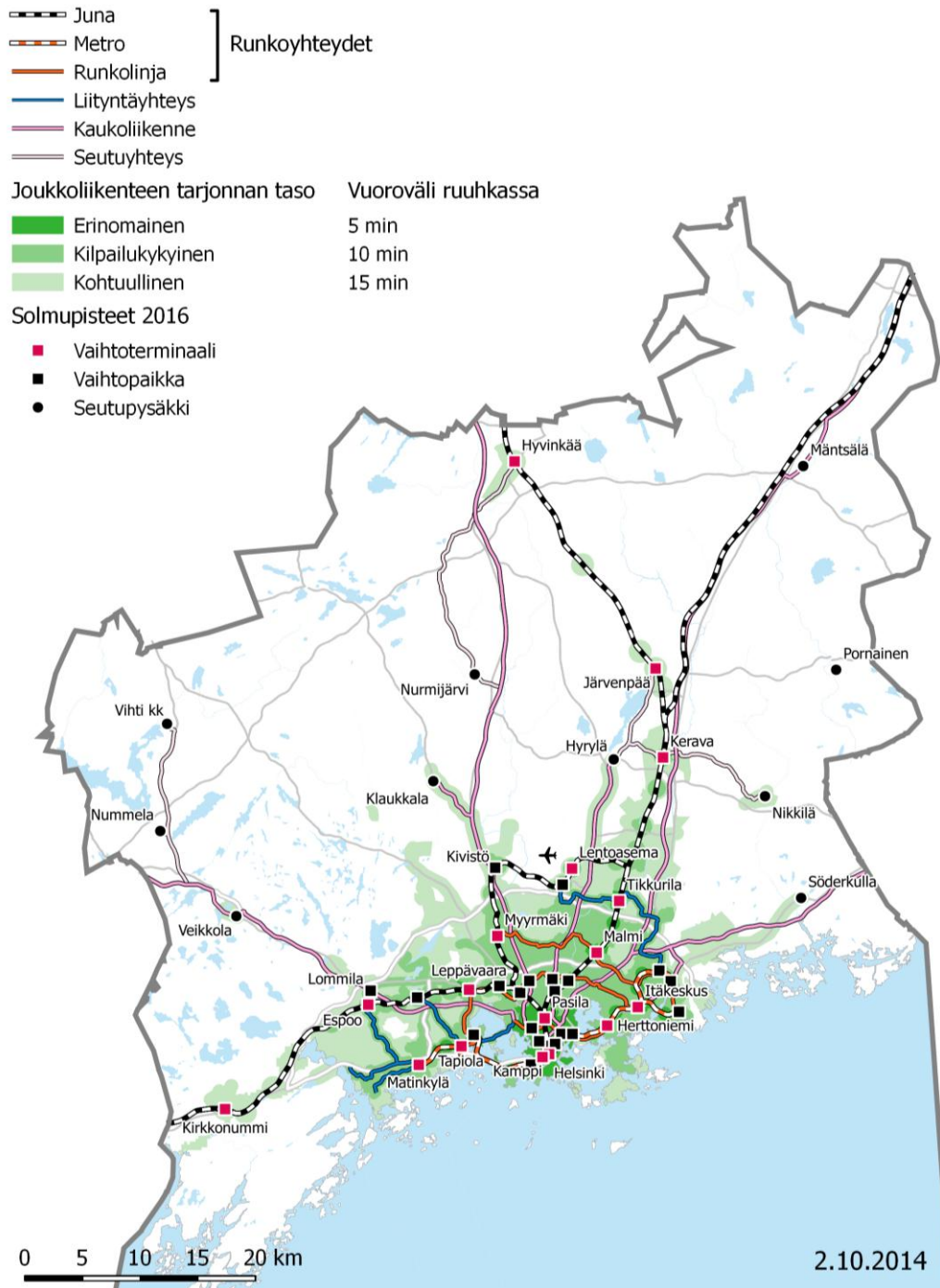
6.2 Joukkoliikennejärjestelmän kuvaus

Joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet sekä joukkoliikenteen tarjonnan taso -vyöhykkeet on määritelty nykytilanteelle (vuosi 2016) sekä tavoitetilanteille 2025 ja 2040. Vuoden 2016 tilanteessa nyt rakenteilla olevat merkittävät joukkoliikennehankkeet on otettu käyttöön.

Runkoverkon lisäksi Helsingin seutua palvelee muu täydentävä linjasto, jota ei ole esitetty kartalla. Etenkin Helsingin alueella tämä täydentävä linjasto voi olla hyvin tiheää ja palveluiltaan kattavaa. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella täydentävä linjasto on tarjonnaltaan harvempaa ja palvelee lähinnä työ- ja koulumatkoja. Maaseutumaisilla alueilla voi liikennöidä erillisiä koulukuljetuksia, joilla hoidetaan lakisääteiset yhteydet, mikäli avoin joukkoliikenne ei tarjoa riittäviä palveluita.

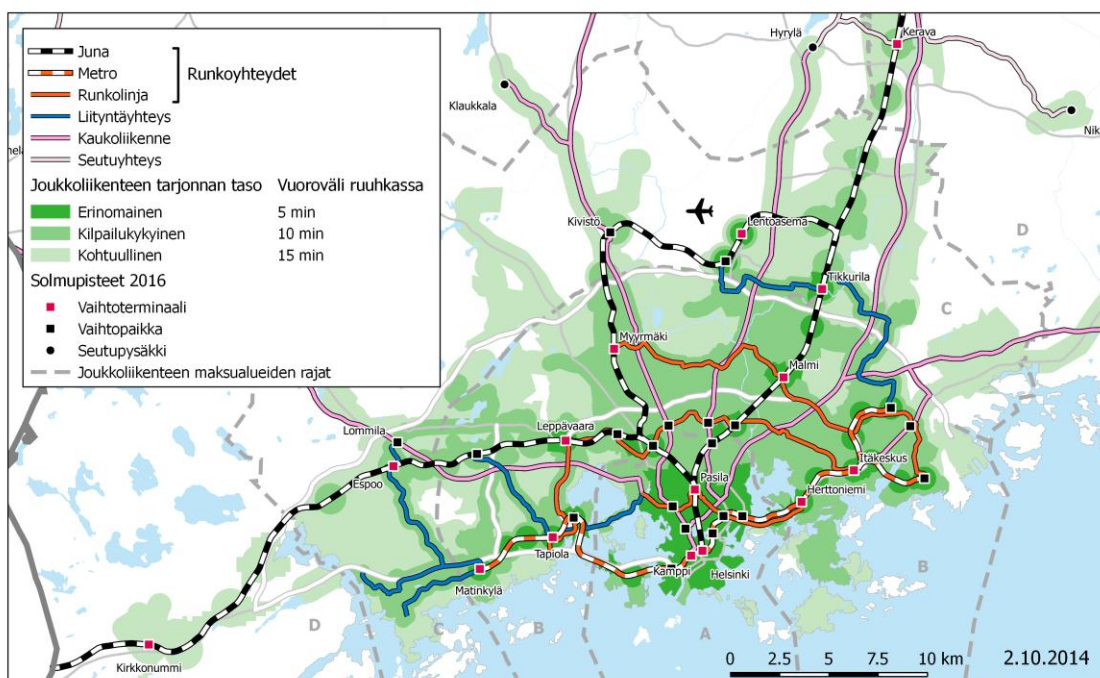
6.2.1 Nykytila (vuosi 2016)

Joukkoliikennejärjestelmä vuonna 2016



Kuva 11. Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko, solmupisteet ja palvelutaso 2016.

Joukkoliikennejärjestelmä 2016

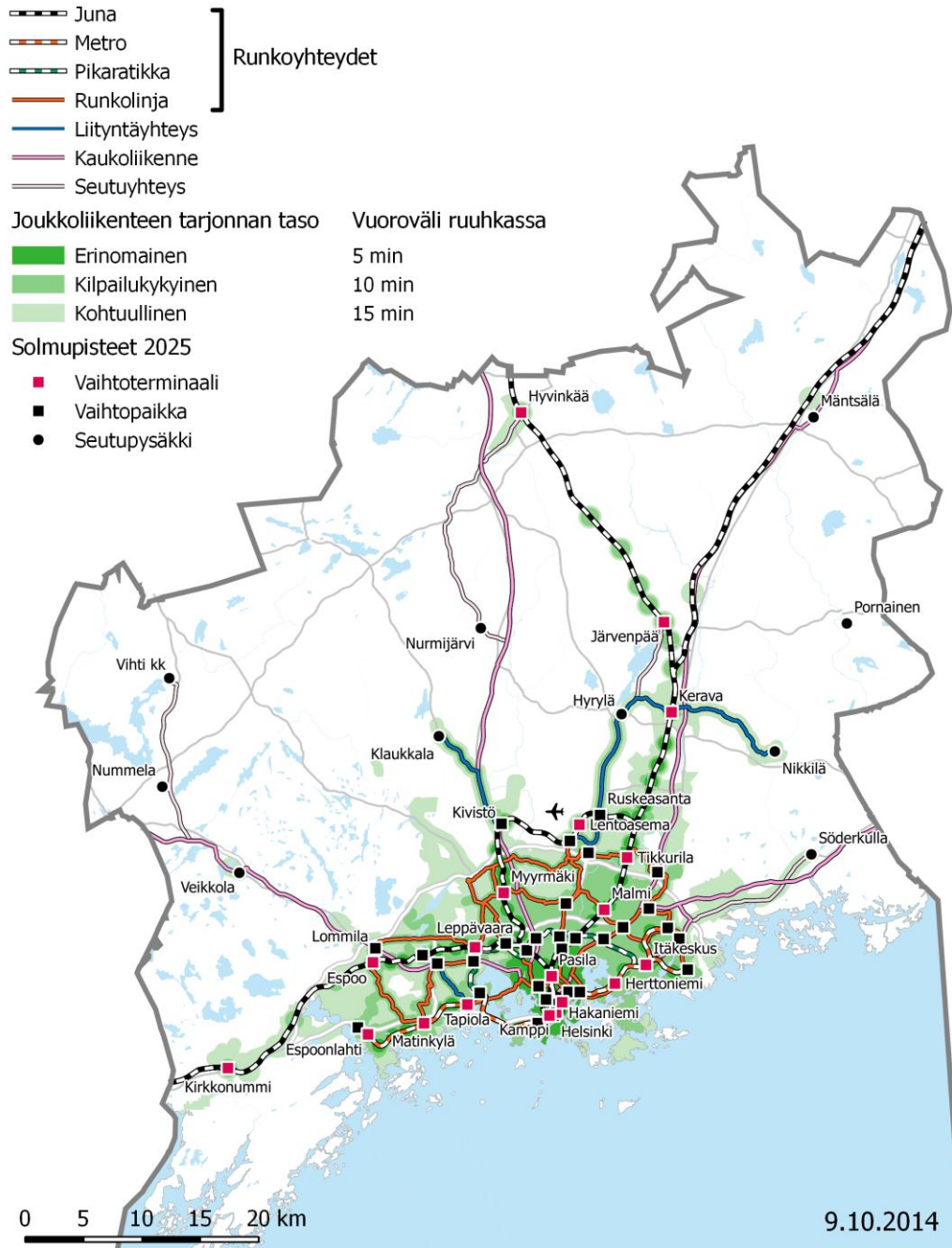


Kuva 12. Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen runkoverkko, solmupisteet ja palvelutaso 2016.

Nykyhetkestä noin vuoteen 2016 mentäessä tapahtuu merkittäviä muutoksia. Suurimmat muutokset ovat Länsimetron Ruoholahti–Matinkylä ja Kehäradan Vantaankoski–Hiekkaharju/Tikkurila käyttöönotto sekä uusien runkolinjojen liikennöinnin käynnistyminen välille Vuosaari–Myyrmäki (560) ja Herttoniemi–Munkkiniemi (500). HSL-alueen uudet joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän vyöhykerajat otetaan käyttöön vuonna 2017. Lisäksi pääkaupunkiseudun kehysalueella joukkoliikenteen järjestämistavat muuttuvat, jolloin mm. markkinaehtoiset liikenteen reitit Lohjan, Porvoon, Hämeenlinnan ja Lahden suunnilta voivat muuttua.

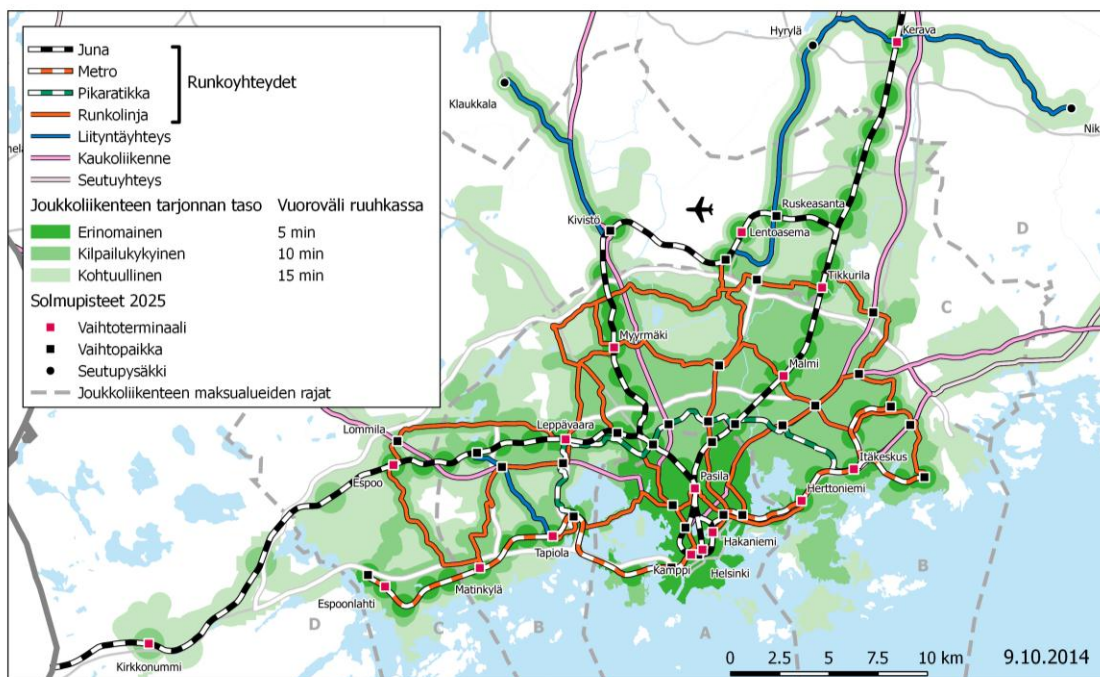
6.2.1 Tavoitetila 2025

Joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet 2025



Kuva 13. Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko, solmupisteet ja palvelutaso 2025.

Joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet 2025



Kuva 14. Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen runkoverkko, solmupisteet ja palvelutaso 2025.

Vuosien 2016 ja 2025 välillä yhtenäinen lippujärjestelmä otetaan käyttöön koko Helsingin seudulla, mikä mahdollistaa liityntäyhteyksien tarjoamisen pääkaupunkiseudun kehyskunnista, kuten Klaukkalasta ja Hyrylästä, junaliikenteen asemille.

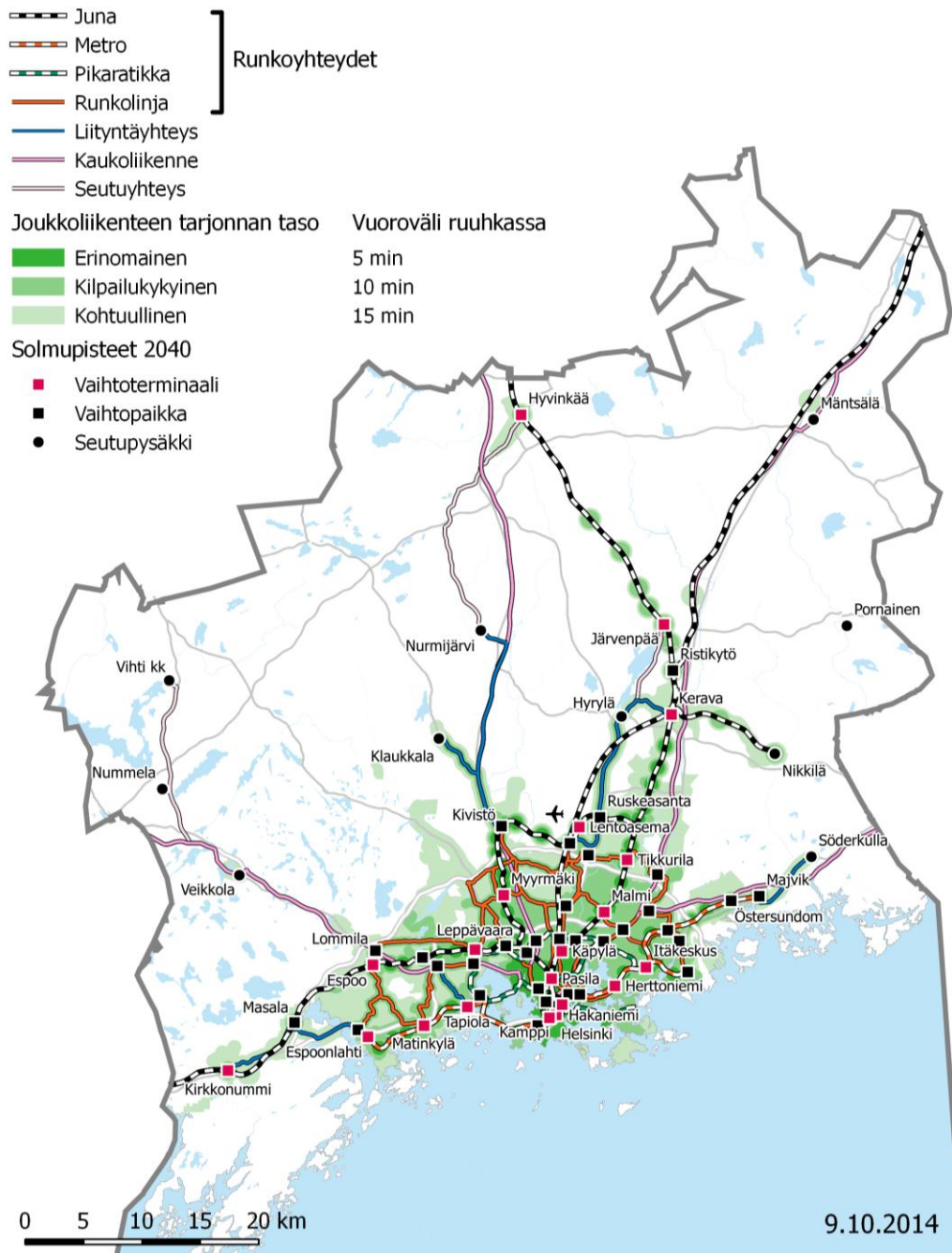
Joukkoliikenteen runkoverkko täydentyy uusilla ja parannetuilla raideliikenteen yhteyksillä sekä uusilla asemilla. Näitä ovat uusi Ruskeasannan asema Kehäradalla, Espoon kaupunkirata välillä Leppävaara–Espoon keskus, pääradan parantaminen Pasilan ja Riihimäen välillä sekä Länsimetron jatke Kivenlahteen. Runkolinja 550 siirretään raiteille (ns. Raide-Jokeri). Myös uusia poikittaisia ja säteittäisiä runkolinjoja otetaan käyttöön HSL-alueen runkobussilinjasto 2012–2022 –suunnitelman pohjalta tehtyjen tarkempien suunnitelmien mukaisesti.

Muutosten myötä etenkin poikittaisliikenne ja solmupisteet kehittyvät ja uusia asemia otetaan käyttöön. Eri liikennemuotojen yhteen kytkentä paranee, ja joukkoliikenteen korkean palvelutason alueiden laajuus kasvaa. Joukkoliikenteen hyvän tarjonnan alueita laajennetaan erityisesti Kehä I:n sisällä sekä nykyisten raidekäytävien varrella. Runkoverkon toimivuuden parantamiseksi ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi parannetaan vaihtopysäkkejä mm. Pasilassa ja Meilahdessa. Joukkoliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta kehitetään jatkuvalla pienten kustannustehokkaitten kehittämishankkeiden ohjel-

malla, joilla toteutetaan mm. bussiliikenteen laatuikäytäviä sekä rakennetaan meluntorjuntaa.

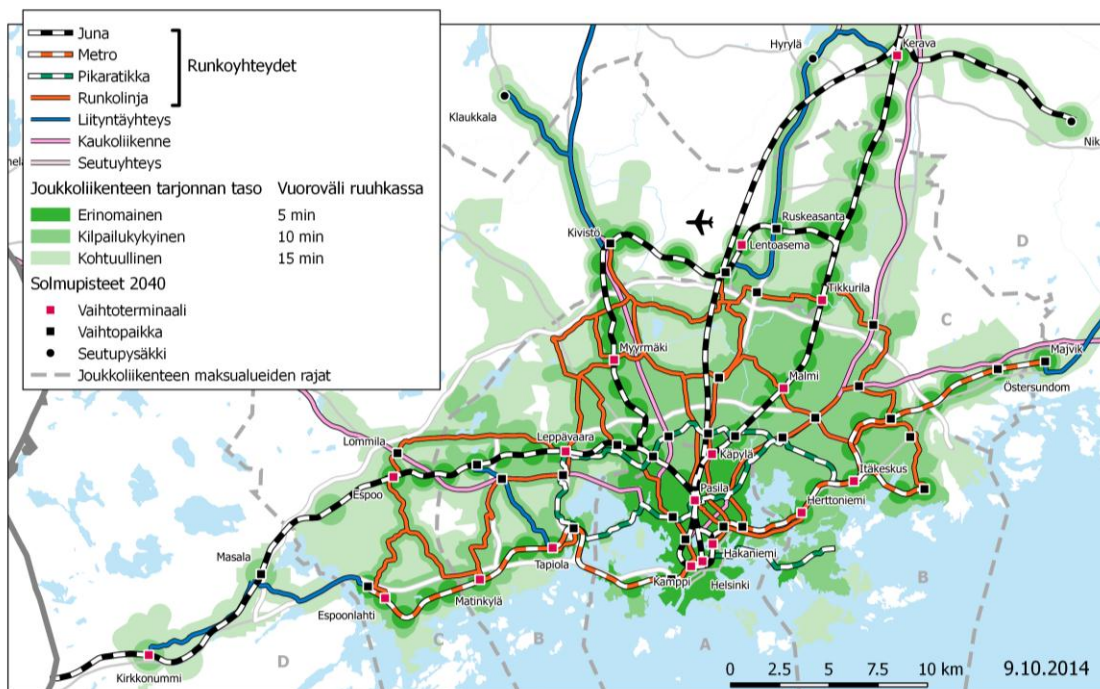
6.2.1 Tavoitetila 2040

Joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet 2040



Kuva 15. Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko, solmupisteet ja palvelutaso 2040.

Joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet 2040



Kuva 16. Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen runkoverkko, solmupisteet ja palvelutaso 2040.

Vuosien 2025 ja 2040 välillä kehitys jatkuu runkoverkon ja liityntäyhteyksien laajennuksilla ja palvelutason parannuksilla. Uusia raideliikenteen yhteyksiä ovat Itämetron jatke Östersundomiin ja Majvikiin sekä uusi Pasilasta Lentoaseman kautta Keravan pohjoispuolelle kulkeva ns. Lentorata. Liityntäyhteydet kehittyvät maankäytön kehittymisen myötä.

Runkoverkon laajentuessa solmupisteiden kehittäminen on edelleen merkittävässä roolissa joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi. Uusien asemanseutujen suunnittelu etenkin kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla tekee matkaketjuista entistä toimivampia. Runkoverkon laajentumisen myötä seudun liikkumistottumukset muuttuvat merkittävästi ja yhä useampi alue on hyvin saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla.

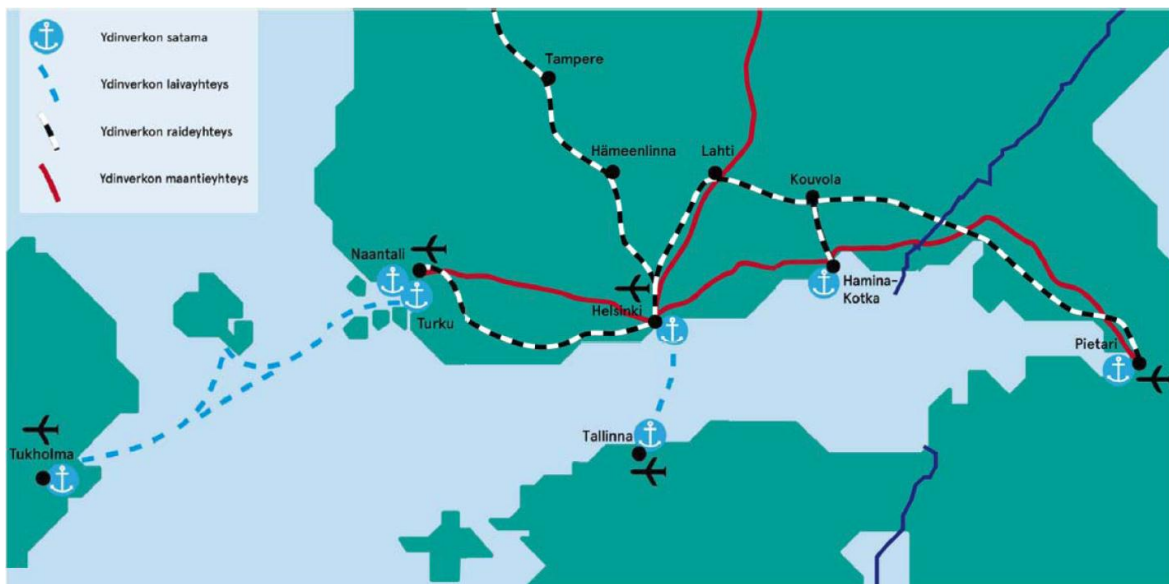
6.3 Valtakunnalliset ja kansainväliset yhteydet

Helsingin seudun yhteydet linkittyvät valtakunnallisiin ja kansainvälisiin yhteyksiin. Valtakunnallisia yhteyksiä tarjoavien kohteiden jatkoyhteydet Helsingin seudulle ja muualle Suomeen ovat tärkeitä. Kansainvälisen liikenteen kannalta merkittävässä roolissa ovat yhteydet Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jonka saavutettavuus joukkoliikenteen osalta paranee Kehäradan avaamisen myötä. Myös kaukoliikenteen linja-autot tulevat jatkossakin tarjoamaan yhteyksiä lentoasemalle Etelä- ja Keski-Suomesta. Pidemmällä aikajännteellä Helsinki-Vantaan lentoasema voi saada suoran kaukojunayhteyden ns. Lentoradan (Pasila–Lentoasema–Kerava) toteutuessa.

Matkustajasatamien, kuten Länsisataman, Eteläsataman ja Katajanokan sekä vähäisessä määrin Vuosaaren, joukkoliikenneyhteydet perustuvat nykyisin ja tulevaisuudessa pitkälti (Vuosaarta lukuun ottamatta) raitiovaunuyhteyksiin Helsingin keskustaan ja siellä oleviin terminaaleihin.

Kaukojunaaliikenteen asemat Helsinki, Pasila, Tikkurila ja Espoo ovat tärkeitä valtakunnallisen liikkumisen kannalta. Linja-autoliikenteen osalta tärkeitä matkakohteita ovat Helsingin linja-autoasema Kampissa ja Helsinki-Vantaan lentoasema.

Seuraavassa kuvassa on esitetty Euroopan laajuinen TEN-T-ydinverkko ydinverkko Etelä-Suomen ympäristössä.



Kuva 17. TEN-T-ydinverkko Etelä-Suomen ympäristössä. TEN-T – ydinverkko tarkoittaa kansainvälisen liikenteen ja logistiikan tärkeimpiä yhteyksiä, joiden palvelutasotavoitteena on erittäin hyvä liikennöitävyys moottoritiemäisissä olosuhteissa.

6.4 KUUMA-kuntien yhteydet

KUUMA-kuntien yhteyksien osalta on tarpeen esittää myös alempiasteisia joukkoliikenneyhteyksiä, joita ei koko Helsingin seudun runkoverkkoyhteyskartalla esitetä. HSL:n ulkopuolisen bussiliikenteen osalta toimivaltainen viranomaisena on Uudenmaan ELY-keskus, joka on laatinut palvelutasomäärittelyt toimialueelleen. Sipoon osalta tilanne on muuttunut, sillä Sipoon on liittynyt palvelutasomäärittelyjen hyväksymisen jälkeen HSL:n jäseneksi, jolloin myös joukkoliikenteen toimivalta on vaihtunut. Kirkkonummi on alun perinkin ollut HSL:n jäsen.

Seuraavassa kartassa on esitetty nykyisin voimassaolevat Uudenmaan ELY-keskuksen määrittelyt Uudenmaan ELY-keskuksen alueelta, sekä näitä seuraavat vastaavaa tasoa olevat yhteydet HSL:n jäseninä olevien Kirkkonummen ja Sipoon osalta.

Luokkien sanallinen kuvaus on seuraava:

- Palvelutasoluokka 1 (Kilpailutaso): Joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Liikennöintiäika on talvella arkisin 06.00–00.00, lauantaisin 07.00–00.00 ja sunnuntaisin 09.00–23.00. Vuoroväli ruuhkassa on 10–20 min.
- Palvelutasoluokka 2 (Houkutteleva taso): Joukkoliikenne on käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Liikennöintiäika on talvella arkisin 07.00–21.00, lauantaisin 09.00–21.00 ja sunnuntaisin 10.00–21.00. Vuoroväli ruuhkassa on 15–30 min.
- Palvelutasoluokka 3 (Keskitaso): Joukkoliikenne on liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin. Liikennöintiäika on talvella arkisin 07.00–20.00, lauantaisin 09.00–17.00 ja sunnuntaisin 12.00–17.00. Vuoroväli ruuhkassa on 30 min.

Kehyskuntien palvelutasoluokista kaksi korkeinta (1: kilpailutaso ja 2: houkutteleva taso) on esitetty myös koko Helsingin seudun runkoverkkoyhteyskartoilla. Palvelutasoluokka 3: keskitaso on näitä alempi luokka, joka on etenkin kehyskuntien välisten yhteyksien kannalta tärkeä.

ELY:n palvelutasoluokat, linja-autoliikenne

- Palvelutasoluokka 1
- Palvelutasoluokka 2
- Palvelutasoluokka 3
- Yhteys tarkastellaan uudelleen Kehäradan jälkeen

Solmupisteet

- Vaihtoterminaali
- Vaihtopaikka
- Seutupysäkki

- Juna
- Metro
- Runkolinja
- Liityntäyhteys



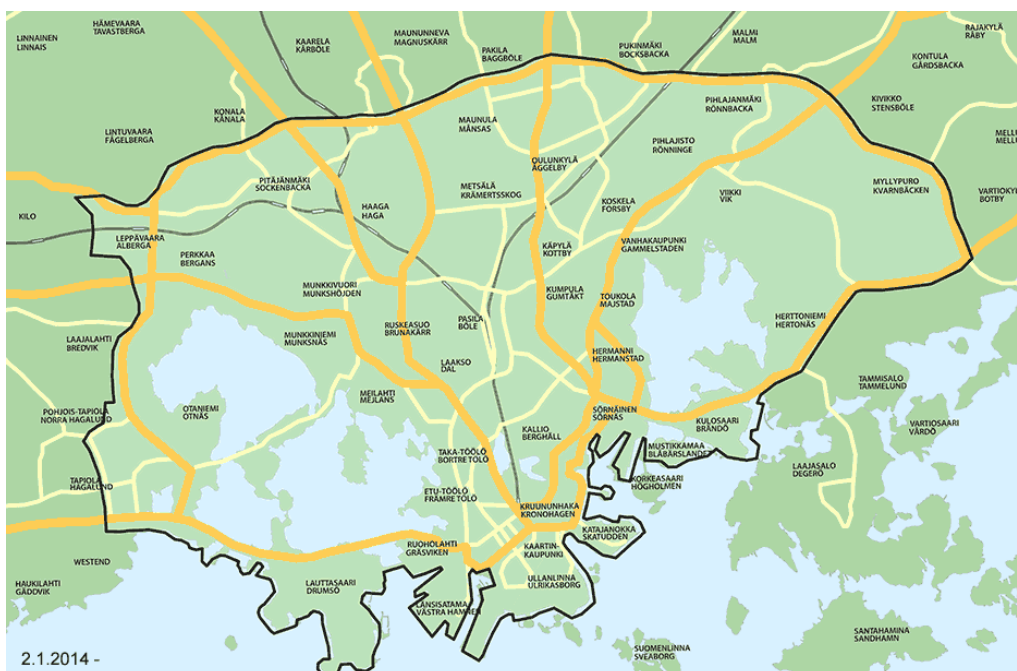
2.10.2014

Kuva 18. KUUMA-kuntien joukkoliikenneyhteydet.

6.5 Kutsuohjattu liikenne, muu palveluliikenne ja henkilökuljetukset

Helsingin seudulla on erilaisia kutsuohjatun liikenteen muotoja, jotka täydentävät muita joukkoliikenteen palveluita. Näitä on tyypillisesti palvelu- ja pienkalustolinjoilla, jotka voivat kutsusta käydä noutamassa matkustajan läheltä lähtöpaikkaa ja toisaalta voivat tarjota yhteyden lähelle asiointipaikkaa lähes ovelta-ovelle periaatteella.

Toinen merkittävä kutsuohjatun liikenteen muoto on KutsuPlus-palvelu, joka on internetissä tai tekstiviestillä tilattava älybussi, joka vie pysäkiltä pysäkille, ja samaan aikaan samaan suuntaan matkustavat samassa bussissa. KutsuPlus-palvelu toimii tällä hetkellä noin Kehä I:n sisäpuolisella alueella arkinen klo 6.00–23.00. KutsuPlus-palvelun nykyinen liikennöintialue on esitetty seuraavassa kuvassa.



Kuva19. KutsuPlus-palvelun liikennöintialue.

Väestön ikääntymisen myötä on ennakoitavissa, että vaikeammin liikkuvien määrä tulevaisuudessa kasvaa. Erillisryhmien kuljetuskustannukset ovat kasvaneet viime vuosina ja ilman toimenpiteitä olisi ennakoitavissa, että kasvusuunta jatkuu myös tulevaisuudessa. Erityisryhmien kuljetukset perustuvat sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaisiin oikeuksiin. Palvelulinjojen kehittämisellä yhdessä sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaisia kuljetuksia järjestävien tahojen kanssa tuo henkilökuljetuskustannuksiin säästö- ja tehostamismahdollisuuksia, kun osa taksimatkoista voi siirtyä entistä joustavampaan joukkoliikenteeseen.

Joukkoliikenteen ja muiden julkisin varoin toteutettavien henkilökuljetusten yhdistämistä on selvitetty selvitysmies Juhani Paajasen toimesta. Selvityksen mukaan joukkoliikennelain mukaiset toimivaltaiset viranomaiset veloitettaisiin suunnittelemaan ja toteuttamaan normaalien joukkoliikennepalveluiden lisäksi myös muut lakisääteiset yhteiskunnan tuemat henkilökuljetukset, kuten koululaiskuljetukset ja vammais- ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset, sekä yhdistelemään ne mahdollisuuksien mukaan joukkoliikenteeseen. Kyseessä olisi merkittävä rakenteellinen muutos, ja uusien tehtävien hoito vaatii riittävät taloudelliset resurssit toimivaltaisille viranomaisille.

7 Seudullinen liityntäpysäköinti

7.1 Strateginen tausta

Liityntäpysäköinnin avulla voidaan vähentää väylien ruuhkautumista ja houkutella uusia joukkoliikenteen käyttäjiä seudun uloimmista osista. Helsingin seudun liityntäpysäköinti-alueet sijaitsevat tyypillisesti raideliikenteen asemien sekä joidenkin seutupysäkkien yhteydessä. Seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueille on tavoitteena lisätä noin 6000 uutta autopaikkaa ja noin 8200 pyöräpaikkaa vuoteen 2025 mennessä. Liityntäpysäköintiä kehitetään seudullisesti merkittävillä alueilla, joissa on nykyisellään tai tulevaisuudessa korkea matkustajavolyymi.

Seudullista liityntäpysäköintiä on tarkasteltu Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategiasa ja toimenpideohjelmassa (2012). Liityntäpysäköinnin merkitys on tunnistettu osana liikennejärjestelmää, etenkin osana joukkoliikennejärjestelmää.

Tavoitetilassa vuonna 2035

Liityntäpysäköinti on osa liikennejärjestelmää

Liityntäpysäköinti

- Hillitsee liikenteen kasvua, ruuhkia, tieverkon kuormitusta ja tukee pyöräilyn lisäämistä.
- On osa seudullista liikennejärjestelmää ja sen järjestämisessä on otettu huomioon seudun eri osien erilainen tilanne, kehitys ja asiakasnäkökulma.

Liityntäpysäköinti on osa joukkoliikennejärjestelmää

- Liityntäpysäköinti täydentää joukkoliikennejärjestelmää.
- Liityntäpysäköinti lisää joukkoliikenteen käyttöä erityisesti työmatkoilla ja myös poikittaisessa liikenteessä.
- Liityntäpysäköinti liittyy erityyppisiin joukkoliikenteen matkaketjuihin ja joukkoliikenteen palvelutarjontaan lisäten joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoiluun.
- Liityntäpysäköintiä kehitetään erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohtissa.
- Pyöräpysäköinti on osa pysäkkijärjestelmää.
- Hinnoittelu on osa sekä joukkoliikenteen että muun liikenteen hinnoittelujärjestelmää.
- Liityntäpysäköinnin käyttö ja maksaminen on helppoa.
- Liityntäpysäköintijä tunnistetaan joukkoliikenteen käyttäjäksi joukkoliikenteen maksujärjestelmien kautta.

Kuva 20. Liityntäpysäköinnin tavoitetila 2035 (HLJ 2011, Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma, HSL 2012)

Kehittyvät liityntäpysäköintijärjestelyt luovat mahdollisuuksia liittymiseen joukkoliikenteen runkoyhteyksiin myös etäällä seudun ytimeistä. Liityntäpysäköinnin avulla voidaan vähentää väylien ruuhkautumista ja houkutella uusia joukkoliikenteen käyttäjiä seudun ulommista osista. Helsingin seudun liityntäpysäköintialueet sijaitsevat tyypillisesti raideliikenteen asemien sekä joidenkin seutupysäkkien yhteydessä.

Liityntäpysäköinnin houkuttelevuus lisääntyy jatkossa joukkoliikenteen maksualueiden rajojen tuntumassa (ks. taksa- ja lippujärjestelmä luku 4.2). Tällaisia liityntäpysäköintialueita ovat sijainniltaan mm. Matinkylä, Kauniainen, Kera ja Vantaankoski sekä nykyiseen tapaan Puistola ja Mellunmäki.

Seudullisten liityntäpysäköintialueiden julkinen rahoitusosuus hoidetaan kustannus- ja vastuunjaon periaatteiden mukaisesti sijaintikunnan, kohdekunnan, kotikunnan ja valtion kesken (ks. kuva 21). Samalla sovitaan ylläpidosta. Rahoitusvastuun jakautuminen on riippumaton liityntäpysäköinnin toteutusratkaisusta (maanpäälliset paikat, pysäköintilaitokset). Seudullisesti merkittävässä laitospaikkakohteissa myös ylläpitokustannukset tulee sisällyttää osaksi kustannus- ja vastuujakoa. Kustannus- ja vastuunjaon taustalla on tarve jakaa julkisen sektorin liityntäpysäköinnin rakentamis- ja ylläpitokustannukset oikeudenmukaisesti. Kustannus- ja vastuunjako toteutetaan hyötyjä -maksaa periaatteen mukaisesti.

	Sijainti-kunta	Kohde-kunta	Koti-kunta	Valtio
A1 ja A2 Seudullisesti merkittävä alue	30-50 %	10-20 %	10-20 %	30-50 %
B Paikallisesti merkittävä alue	60-70 %			30-50 %
C Pysäkkijärjestelmän kohteet ja pelkkä pyöräpysäköinti	0-100 %			0-100 %

Kuva 21. Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjaon seudulliset periaatteet.

7.2 Liityntäpysäköinti vuosina 2016, 2025 ja 2040

Seudullisen liityntäpysäköinnin nykytila (2016) ja tavoitetila 2025 on esitetty seuraavissa kuvissa. Seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet sijaitsevat erittäin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella ja niissä liityntäpysäköinnistä saatava hyöty jakaantuu monelle taholle. Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialueet jakautuvat tyyppiin A1, joille houkutellaan tietoisesti ajoneuvoliikennettä pääväyliltä ja alueilla on toimiva liityntä joukkoli-

kenteeseen sekä tyyppiin A2, joille käyttäjiä houkuttelevat lähiseudun ulkopuolelta esimerkiksi palvelut, mutta näille ei kuitenkaan aktiivisesti ohjata liikennettä pääväyläverkolta.

Liityntäpysäköintiä on tyypillisesti juna- ja metroasemilla, mutta myös tärkeimmillä seudullisilla seutupysäkeillä, kuten Nummelassa ja Klaukkalassa.

Seudullinen liityntäpysäköinti 2016



Kuva 22. Seudullinen liityntäpysäköinti 2016.

Liityntäpysäköinnin seudullisen hinnoittelun ja aikarajoituksen periaatteiden avulla liityntäpysäköinti pyritään ohjaamaan etäämmäksi ruuhkavyöhykkeestä. Ydinvyöhykkeellä varaudutaan maksullisuuteen ja siellä pyöräpysäköinti on ensisijainen vaihtoehto. Etäämmällä seudun ydinalueesta henkilöautojen liityntäpysäköinti voi olla ilmaista. Ensimmäinen askel on matkakortilla tunnistautuminen, jolla varmistetaan että liityntäpysäköintiä käyttää nimenomaan joukkoliikennematkustaja

Vuonna liityntäpysäköintiä on käytössä Kehäradalla etenkin Kivistössä ja Vehkalassa ja Länsimetron asemien yhteydessä. Myös uuden taksa- ja lippujärjestelmän kaarimaisten vyöhykerajojen käyttöönotto vaikuttaa eri liityntäpysäköintialueiden kysyntään: etenkin Myyrmäki–Martinlaakso -alueella ja itäisessä Espoossa olevien raideliikenteen asemien osalta.

Liityntäpysäköinnin seudullinen tavoitetila 2025



Kuva 23. Seudullinen liityntäpysäköinti 2025.

Seudullinen liityntäpysäköinti kehittyä vuodesta 2016 vuoteen 2025 mennessä etenkin raideliikenteen verkon laajentuessa. Uusia merkittäviä liityntäpysäköintialueita ovat Ruskeasannan asema Kehäradan varrella ja Jokiniementien liityntäpysäköintialue Vantaalla.

Metron jatkuessa Kivenlahteen ja Östersundomiin tai Majvikiin liityntäpysäköintimahdollisuudet paranevat kyseisten rataosuusien varrella. Muuten muutokset varsinaisissa liityntä-

täpysäköintialueiden sijainneissa ovat pieniä, mutta liityntäpysäköintipaikkojen määriä on varauduttava lisäämään kysynnän niin vaatiessa.

8 Toimenpideohjelma

8.1 Joukkoliikennestrategia ja HLJ 2015 luonnos

Joukkoliikennestrategian painopistealueita ovat **joukkoliikenteen runkoverkon** täydentäminen etenkin poikittaisten yhteyksien osalta, missä otetaan huomioon eri **joukkoliikennemuotojen työnjako**. Runkoverkon kehittämiseen liittyy **solmupisteiden ja terminaalien** kehittäminen sekä **seudullinen liityntäpysäköinti**. Kaikissa toimissa on huomioitava **asiakaslähtöisyys**, kuten vaihtomatkojen sujuvuus. Oma roolinsa on **tulevaisuuden joukkoliikenteeseen** liittyvillä piloteilla. **Joukkoliikenteen varikoiden** tarpeet on otettava huomioon.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 luonnokseen on koostettu eri osastrategioista, kuten joukkoliikennestrategiasta, keskeisimmät toimenpiteet. Toimenpiteet, hankkeet ja mahdolliset jatkotoimet linjataan HLJ 2015 luonnoksessa.

8.2 Toimintaympäristön muutokset

Raideliikenteen rooli voimistuu kasvavassa verkostomaisessa metropolissa. Raideliikenne sekä busseihin perustuvat runkoyhteydet vaativat tuekseen liityntäyhteyksiä. Yhtenäinen, kustannustehokas ja toimiva joukkoliikennejärjestelmä pystytään luomaan, kun joukkoliikenne suunnitellaan ja järjestetään yhtenä kokonaisuutena koko seudulla.

Yhtenäisen joukkoliikennealueen muodostaminen koko Helsingin seudulle on joukkoliikenteen kannalta merkittävä rakenteellinen muutos, jonka myötä ratkeavat nykyisen HSL-alueen ulkopuolista Helsingin seutua (kehysalue) koskevat eri lippujärjestelmien yhteensopivuusongelmat. Joukkoliikenteen käyttö on matkustajalle nykyistä helpompaa ja edullisempää. Yhtenäisen lippujärjestelmän ansiosta voidaan siirtyä kohti runko- ja liityntäliikennepainotteisempaa joukkoliikennejärjestelmää, mikä vähentää nykyisen HSL-alueen ja kehysalueen joukkoliikenneverkkojen yhteen kytkennässä olevia ongelmia. Joukkoliikennejärjestelmän toimivuuden parantamiseksi ensi vaiheessa keskeistä on erityisesti Tuusulan, Järvenpään ja Nurmijärven liittyminen yhteiseen joukkoliikennealueeseen ja lippujärjestelmään. Matkalippujen valtakunnallista yhteiskäyttöisyyttä kehitetään yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. HSL on yhdessä Liikenneviraston ja Waltti-kortista vastaavan LMJ Oy:n kanssa valmistelemassa mallia, jonka pohjalta voidaan lähteä kehittämään yhteistä matkatiliä. Matkatili osaa lukea eri tahojen matkakortteja ja mahdollistaa järjestelmien yhteiskäyttöisyyden. Yhdessä matkustajainformaatio- ja myyntijärjestelmien kanssa matkati-

lipohjainen järjestelmä avaa laajoja mahdollisuuksia uudenlaisten multimodaalisten matkaketjujen toteuttamiseen. Tulevaisuudessa myyntiin voi tulla matkapaketteja, jotka näkyvät matkustajalle yhtenä lippuna. Tällä hetkellä alan toimijoiden yhteistyötä koordinoi Liikennevirasto.

Joukkoliikenteen varikot ovat tärkeä osa liikennejärjestelmää. Julkisen tahon tulee varmistaa sekä raide- että bussiliikenteelle riittävä varikkokapasiteetti liikennöinnin kannalta hyvillä paikoilla. Varikon huono sijainti voi tarkoittaa merkittävää lisäystä varikolta liikennöitävien linjojen vuotuisiin liikennöintikustannuksiin. Pitkällä tähtäimellä varikkojen omistajuus ja toimintamalli tulee ratkaista siten, että varikkoja tarjoamalla voidaan varmistaa liikennöitsijöiden tasapuolinen kilpailuasetelma ja myös uusien toimijoiden saaminen alalle. (HLJ 2015 Joukkoliikenteen varikkoselvitys)

Joukkoliikenteen yhteistyön kehittämiseksi ja eri joukkoliikenneviranomaisten järjestämän liikenteen yhteensovittamiseksi seudulle perustetaan joukkoliikenteen johtoryhmä, jonka tehtävänä on käsitellä ajankohtaisia kysymyksiä sekä joukkoliikennealueen laajenemista.

8.3 Rahoitus

Kehysalueen joukkoliikenteen järjestämistavat ovat muuttumassa uuden joukkoliikennelain tuomien muutosten myötä riippumatta yhtenäisen joukkoliikennealueen laajenemisesta. Tällöin myös kehyskuntien osuus joukkoliikenteen kustannusten kattamisesta muuttuu. Yhtenäinen joukkoliikennealue ja sitä myötä mahdollistuva joukkoliikennejärjestelmän rakennemuutos vaikuttavat edelleen järjestelmän kustannuksiin. HSL-alueella tarjotaan kohtuuhintaisia lippuja, mikä lisää matkustusta mutta nostaa toisaalta subventiotarvetta. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden saavuttamiseksi tarvittava tarjonnan lisäämistarve on kehysalueen osalta tyypillisesti vähäisen kysynnän aikoihin, kuten iltoina ja viikonloppuina, jolloin liikennöintikustannukset ovat suhteellisen suuret verrattuna matkustajamääriin. Tämä nostaa osaltaan subventiotarvetta.

Joukkoliikenteen vuorotarjonnan lisääminen edellyttää, että joukkoliikenteen palvelujen rahoitusta lisätään. Osa rahoituksesta saadaan lisääntyvän matkustuksen myötä katettua lipputuloista, mutta kunnilta ja valtiolta tarvitaan lisäpanostusta joukkoliikenteeseen, jotta lippujen hinnat saadaan pidettyä kohtuullisella tasolla. Toisaalta kunnat voivat säästää merkittävästi lakisääteisissä henkilökuljetuksissa (esim. koulukuljetukset ja vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset), jos kuljetuksissa voidaan hyödyntää avointa joukkoliikennettä.

HSL ja kehyskunnat ovat teettäneet vuonna 2010 selvityksen kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään, jonka yhteydessä laadittuja kustannusvaikutuslaskelmia on tarkennettu kesällä 2013. Kustannustarkastelujen yhteydessä on laadittu arviolaskelma kehyskuntien HSL-joukkoliikenteen kuntaosuuksista, mikäli kunnat olisivat HSL:n jäseninä. Arviolaskelmien mukaan seitsemän HSL:n toistaiseksi kuulumattoman

kehyskunnan (Järvenpää, Tuusula, Nurmijärvi, Vihti, Hyvinkää, Pornainen ja Mäntsälä) kuntaosuudet olisivat yhteensä noin 15 miljoonaa euroa, mikäli ne kuuluisivat HSL:ään. Vuonna 2012 kyseiset HSL:ään kuulumattomat kehyskunnat käyttivät joukkoliikenteeseen ja opetustoimen kuljetuksiin noin 6,8 miljoonaa euroa ennen valtionavustusta.

8.4 Runkoverkon kehittäminen

Tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmä on verkostomainen. Se perustuu vahvoihin raide-liikenteen runkoyhteyksiin, bussien runkolinjoihin sekä niitä täydentäviin liityntäyhteyksiin. Merkittävä järjestelmätason muutos tapahtuu jo nyt tehtyjen päätösten pohjalta, kun Kehärata, Länsimetro ja runkolinjat 560 Vuosaari–Myyrmäki sekä 500 Herttoniemi–Munkkiniemi otetaan käyttöön. Lisäksi HSL-alueen uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä otetaan käyttöön vuonna 2016 sekä vyöhykehinnointelu aikaisintaan vuonna 2017. Uudet vahvat ratakäytävät sekä mahdollisuus ajantasaiseen tietoon parantavat merkittävästi matkustajien liikkumismahdollisuuksia ja luovat myös kokonaan uusia joukkoliikenneyhteyksiä.

Runko- ja liityntäliikennepainotteisella järjestelmällä parannetaan matka-aikojen ennustettavuutta ja lisätään vuorotarjontaa. Joukkoliikenteen rungon muodostavat tiheän liikenteen metro- ja kaupunkiradat, muut junaradat ja bussien kaukoliikenne, jotka mahdollistavat nopean liikenteen keskusten välillä. Bussien runkolinjat ja pikaraitiotiet hoitavat tehokkaasti ja luotettavasti liikennettä kaupunkiseudun sisällä ja yhdistävät verkon eri osia toisiinsa.

Ensi vaiheessa on keskeistä, että nykyistä runkoverkkoa hyödynnetään tehokkaasti ja muodostetaan siihen hyvän palvelutason liityntäyhteydet. Tärkeitä kehitettäviä liityntäyhteyksiä ovat esimerkiksi Kehäradan liityntäyhteydet Klaukkalasta Kivistöön ja Hyrylästä Ruskeasantaan. Runkolinjastoa täydennetään ja hyvän palvelutason liityntäyhteyksiä muodostetaan jatkuvasti maankäytön kehittymisen myötä.

Periaatteena on, että raideliikenteen verkkoa laajennetaan vaiheittain ydinalueelta lähtien. Raitioverkkoa kehitetään ensivaiheessa Helsingin kantakaupungissa ja varaudutaan laajentamaan esikaupunkialueille. Junaliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan pääradalla, Pasilassa ja Helsingin ratapihalla sekä toteuttamalla Espoon kaupunkirata. Edellä mainitut hankkeet lisäävät raidekäytävien palvelutasoa sekä varmistavat myös valtakunnallisesti tärkeän Pisara-ratalenkin täysimääräisen hyödyntämisen. Ensivaiheessa metroa jatketaan länteen Matinkylästä Kivenlahteen. Toisessa vaiheessa metroa jatketaan itään ja mahdollistetaan maankäytön kehittäminen. Kysynnän ja maankäytön kehittymisen myötä osa bussien runkolinjoista voidaan muuttaa pikaraitioteiksi. Ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan runkolinjan 550 Itäkeskus–Westend siirtäminen raiteille eli ns. Raide-Jokeri.

Bussien runkolinjoja kehitetään määrätietoisesti osana runkoverkkoa. Vuonna 2016 liikenteessä on kolme runkolinjaa: 500 (Herttoniemi–Munkkiniemi), 550 (Itäkeskus–Westend) ja 560 (Vuosaari–Myyrmäki). 560:n jatkamista Myyrmäestä Leppävaaran kautta Matinkylään selvitetään. Vuonna 2025 liikennöidään neljällä säteittäisellä ja viidellä poikittaisella runkolinjalla. Toteutussuunnitelmien laadinta on käynnistynyt seuraavien linjojen osalta: Mellunmäki–Myyrmäki (aluksi osuus Mellunmäki–Aviapolis), Matinkylä–Espoon keskus–Leppävaara (aluksi osuus Matinkylä–Espoon keskus) ja Tapiola–Viikki (aluksi osuus Tapiola–Pasila). Lisäksi vuoteen 2025 mennessä käynnistetään seuraavien linjojen liikennöinti: Kalasatama–Tikkurila, Kamppi–Aviapolis ja Kamppi–Vantaankoski. Runkolinjojen ominaisuuksia ovat liikenne-etuisuudet, reaaliaikainen informaatio, korkealuokkaiset pysäkit ja oma brändi. Bussien liityntäyhteydet ja pidempimatkat kaiset seutuyhteydet mahdollistavat pääsyn runkoverkkoon. Toimivat solmupisteet ja sujuvat vaihdot ovat edellytys koko joukkoliikennejärjestelmän toimivuudelle.

Lähteet

HSL Helsingin seudun liikenne (2010). Joukkoliikennestrategia.

HSL Helsingin seudun liikenne (2011). HSL-alueen poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelma 2012–2022.

HSL Helsingin seudun liikenne (2011). HSL-alueen runkobussilinjasto 2012-2022.

HSL Helsingin seudun liikenne (2012). Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma.

HSL Helsingin seudun liikenne (2012). Joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä.

YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (2008). Tavoitelinjastosuunnitelma 2030.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2011). Itä-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2011). Keski-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2011). Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso.

Uudenmaan liitto. Uudenmaan maakuntakaava.

HSL:n julkaisuja 16/2014

ISSN 1798-6184 (pdf)

ISBN 978-952-253-240-4 (pdf)



HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. (09) 4766 4444
etunimi.sukunimi@hsl.fi



HRT Helsingforsregionens trafik
Semaforbron 6 A, Helsingfors
PB 100 • 00077 HRT
tfn (09) 4766 4444
fornamn.efternamn@hsl.fi

www.hsl.fi