

Joukkoliikenne nousuun!

Työryhmän mietintö



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Työryhmä: pj. yhteistyöjohtaja Hannu Penttilä, YTV; varapj. liikenneneuvos Petri Jalasto, LVM; sihteerit projektipäällikkö Suoma Sihto, YTV; hallitusneuvos Tuula Ikonen, LVM ja Ville Lehmoskoski, LT-Konsultit Oy		Julkaisun laji Mietintö	
		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä 22.12.2003	
Julkaisun nimi Joukkoliikenne nousuun! Työryhmän mietintö			
Tiivistelmä Liikenne- ja viestintäministeriön asetti 22.12.2003 työryhmän selvittämään eri mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella. Työryhmän tehtävänä oli etsiä toteuttamiskelpoisia lyhyen ja pitkän tähtäimen keinoja joukkoliikenteen käytön lisäämiseksi erityisesti työmatkoilla. Keinoja haettiin ensi vaiheessa Helsingin työssäkäyntialueelle, mutta jatkossa käyttökelpoisia keinoja voidaan soveltaa muillakin kaupunkiseuduilla. Työryhmän tuli konkretisoida toimenpiteet mahdollisimman pitkälle, mutta varsinaisen toteutus suunnittelun todettiin kuuluvan työn seuraavaan vaiheeseen. Työryhmän tuli etsiä ennakkoluulottomasti tehokkaita keinoja. Työryhmä ideoi työn aikana lukuisia joukkoliikenteeseen vaikuttavia toimenpiteitä. Työryhmän esitykseen valittiin 15 vaikuttavimmaksi arvioitua toimenpidettä. Ne jaettiin kolmeen aihealueeseen, jotka ovat maankäyttö ja infrastruktuuri, palvelut ja markkinointi sekä rahoitus ja verotus. Työryhmä haluaa erityisesti nostaa toimenpiteistä esiin työsuhdetilun, yhtenäisen työssäkäyntialueen lippujärjestelmän, tehokkaan raideverkon pääsuunnilla ja strategisina hankkeina sekä linja-autoliikenteen laatuikäytävät.			
Avainsanat (asiasanat) joukkoliikenne, kulkumuoto-osuus, kaupunkiseutu, liikennejärjestelmä, toimenpide-ehdotus			
Muut tiedot Yhteyshenkilöt/YTV Hannu Penttilä ja LVM Petri Jalasto			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 51/2004		ISSN 1457-7488	ISBN 951-723-737-5
Kokonaissivumäärä 88	Kieli suomi	Hinta 15 €	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Edita Publishing Oy		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Arbetsgrupp: ordf. samarbetsdirektör Hannu Penttilä, SAD; vice ordf. trafikrådet Petri Jalasto, KM; sekreterare projektchef Suoma Sihto, SAD; regeringsrådet Tuula Ikonen, KM och Ville Lehmuskoski, LT-Konsultit Oy	Typ av publikation		
	Betänkande		
	Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet		
	Datum för tillsättandet av organet 22.12.2003		
Publikation (även den finska titeln) Åk kollektivt! (Joukkoliikenne nousuun!) Betänkande av arbetsgruppen Joukkoliikenne nousuun			
Referat Kommunikationsministeriet tillsatte 22.12.2003 en arbetsgrupp för att utreda olika möjligheter att öka kollektivtrafikens andel som färdväg i stadsregioner och i synnerhet inom Helsingfors pendlingsregion. Arbetsgruppens uppgift var att finna genomförbara metoder för att på kort och lång sikt öka användningen av kollektivtrafik i synnerhet under resor till och från arbetet. Lösningar söktes i första hand för Helsingfors pendlingsregion, men i fortsättningen kan genomförbara metoder tillämpas även på andra stadsregioner. Arbetsgruppens uppgift var att konkretisera åtgärderna i så stor omfattning som möjligt, men man konstaterade att den egentliga planeringen av realiseringar hör till den nästa fasen i arbetet. Arbetsgruppen skulle fördomsfritt söka effektiva metoder. Under arbetets gång tog arbetsgruppen fram åtskilliga idéer till åtgärder som påverkar kollektivtrafiken. Till arbetsgruppens förslag valdes de 15 åtgärder som man bedömde vara de effektivaste. De indelades i tre ämnesområden som är markanvändning och infrastruktur, tjänster och marknadsföring samt finansiering och beskattning. Av åtgärderna vill arbetsgruppen i synnerhet lyfta fram arbetsförhållandebiljetten, ett biljettsystem för en enhetlig pendlingsregion, ett effektivt spårnät på huvudriktningarna och som strategiska projekt samt prioriterade trafikleder för busstrafiken.			
Nyckelord kollektivtrafik, andel av färdväg, stadsregion, trafiksystem, åtgärdsförslag			
Övriga uppgifter Kontaktpersoner/SAD Hannu Penttilä och KM Petri Jalasto			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 51/2004	ISSN 1457-7488	ISBN 951-723-737-5	
Sidoantal 88	Språk finska	Pris € 15	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Oy	Förlag Kommunikationsministeriet		



DESCRIPTION

Date of publication

2 September 2004

Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Working group: Chair Hannu Penttilä, Executive Director, Helsinki Metropolitan Area Council; Vice-chair: Petri Jalasto, Director of Passenger Transport Unit, MTC; Secretaries: Suoma Sihto, Project Manager, Helsinki Metropolitan Area Council, Senior Adviser, and Ville Lehmuskoski, LT Consultants	Type of publication Report		
	Assigned by Ministry of Transport and Communications		
	Date when body appointed 22 December 2003		
Name of the publication Public transport services to the rise! Working group report			
Abstract <p>On 22 December 2003, the Ministry of Transport and Communications of Finland appointed a working group to examine how the use of public transport could be increased in urban areas, in particular within the commuting area around Helsinki. The task of the group was to find feasible short and long-term ways to increase the use of public transport particularly for commuting purposes. The first priority was the commuting area around Helsinki, but in the future, the measures could possibly be applied to other urban regions as well. The purpose of the working group was to present as concrete measures as possible, but the actual implementation plan was stated to be part of the following work phase. The working group was to find efficient means with an open mind.</p> <p>The group came up with numerous measures affecting public transport. Altogether 15 measures assessed to be the most effective were included in the proposal. They were divided into three groups; land-use and infrastructure, services and marketing, and finance and taxes.</p> <p>The working group would especially like to put forward the following measures: employer-paid tickets; a standardised ticket system in a particular commuting area; an efficient main rail network and strategic rail projects; and quality corridors in bus and coach transport.</p>			
Keywords public transport, modes of transport, urban region, transport system, action proposal			
Miscellaneous Contact persons at the Helsinki Metropolitan Area Council: Mr Hannu Penttilä; at the Ministry Mr Petri Jalasto			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 51/2004	ISSN 1457-7488	ISBN 951-723-737-5	
Pages, total 88	Language Finnish	Price € 15	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 22.12.2003 työryhmän selvittämään eri mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella. Työryhmän toimikausi määrättiin alkamaan 1.1.2004 ja päättyämään 31.8.2004.

Työryhmän tavoitteeksi asetettiin kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toimivuuden kehittäminen nostamalla joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta. Tähän tavoitteeseen työryhmän tuli pyrkiä etsimällä toteuttamiskelpoisia lyhyen ja pitkän tähtäimen keinoja joukkoliikenteen käytön lisäämiseksi erityisesti työmatkoilla. Keinoja tuli hakea ensi vaiheessa Helsingin työssäkäyntialueelle. Jatkossa käyttökelpoisia keinoja voidaan soveltaa muillakin kaupunkiseuduilla. Työryhmän tuli konkretisoida toimenpiteet mahdollisimman pitkälle, mutta varsinaisen toteutussuunnittelun todettiin kuuluvan työn seuraavaan vaiheeseen.

Työryhmän tuli etsiä ennakkoluulottomasti tehokkaita keinoja. Toimeksianto oli avoin eikä siinä rajoitettu aihealueita eikä toteuttajatahoa, vaan tarkoituksena oli etsiä laajasti uusia, myös liikkumisen ohjaukseen liittyviä keinoja sekä käydä läpi myös ennestään käytössä olevien keinojen tehostamismahdollisuuksia. Työryhmän tuli arvioida keinojen vaikutukset, yhteiskuntataloudelliset hyödyt ja haitat sekä toteuttamiskelpoisuus. Tämän perusteella työryhmän tuli esittää suosituksensa toteutettavista tai kokeiltavista toimenpiteistä, rahoituksesta ja vastuista.

Muuttoliike lisää kaupunkiseutujen asukasmäärää. Samalla kaupunkien työssäkäyntialueet laajenevat. Tämä kehitys yhdessä edelleen lisääntyvän autoistumisen kanssa ruuhkauttaa isojen kaupunkiseutujen liikenteen, kasvattaa väyläinvestointitarvetta, lisää onnettomuuksia ja ympäristöhaittoja sekä huonontaa kaupunkien viihtyisyyttä. Kaikissa viime vuosina tehdyissä kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa on tämän vuoksi ollut keskeisenä tavoitteena joukkoliikenteen edistäminen ja sen kulkumuoto-osuuden lisääminen. Myös hallitusohjelmassa on sovittu, että ”työmatkaliikennettä ohjataan joukkoliikenteen käyttöön sekä selvitetään työsuhdematkalipun verotusarvon alentamisen mahdollisuuksia”.

Kehitys näyttää kuitenkin johtavan päinvastaiseen suuntaan. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on vähentynyt pääkaupunkiseudulla 39 %:iin (2000) ja tulee arvioiden mukaan vähenemään edelleen vähintään prosenttiyksiköllä vuoteen 2025 mennessä, vaikka merkittäviäkin joukkoliikenteen edistämistoimia tehtäisiin. Lippujen hinnankorotukset ja palvelutason lasku eivät ole omiaan lisäämään joukkoliikenteen houkuttelevuutta, minkä vuoksi tulevaisuudessakin on odotettavissa

matkustajamäärien laskua. Seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyt joukkoliikennettä lisäävät toimenpiteet jäävät tiukoissa rahoituskehyksissä liian myöhäisiksi.

Työryhmä ideoi työn aikana lukuisia joukkoliikenteeseen vaikuttavia toimenpiteitä. Työryhmän esitykseen valittiin 15 vaikuttavimmaksi arvioitua toimenpidettä. Ne jaettiin kolmeen aihealueeseen, jotka ovat maankäyttö ja infrastruktuuri, palvelut ja markkinointi sekä rahoitus ja verotus.

Maankäyttö- ja infrastruktuuri -aihealueeseen kuuluu viisi toimenpidettä:

1. Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteissuunnittelu joukkoliikenteen toimivuuden varmistamiseksi
2. Tehokas raideverkko pääsuunnilla ja strategisina hankkeina
3. Linja-autoliikenteen laatukäytävät
4. Poikittaisyhteyksien parantaminen
5. Terminaalit, vaihtopysäkit ja pysäkit.

Palvelut ja markkinointi -aihealueeseen kuuluu kuusi toimenpidettä:

1. Yhtenäinen työssäkäyntialueen lippujärjestelmä
2. Tehokas joukkoliikenteen suunnittelu
3. Joukkoliikenteen markkinointi ja brändi
4. Matkustajainformaation kehittäminen
5. Kutsujoukkoliikenne
6. Joukkoliikennehenkilökunnan koulutuksen ja ammattitaidon kehittäminen.

Rahoitus ja verotus -aihealueeseen kuuluu neljä toimenpidettä:

1. Työsuhdelippu
2. Liikenteen hinnoitteluun valmistautuminen
3. Joukkoliikenteen julkisen rahoituksen kehittäminen
4. Joukkoliikenteen yksityisen rahoituksen kehittäminen.

Edellä mainituista toimenpiteistä työryhmä haluaa erityisesti nostaa esiin työsuhdelipun, yhtenäisen työssäkäyntialueen lippujärjestelmän, tehokkaan raideverkon pääsuunnilla ja strategisina hankkeina sekä linja-autoliikenteen laatukäytävät.

Työsuhdelipun avulla valtio ja työnantajat parantavat joukkoliikenteen houkuttelevuutta työmatkoilla ja myös työsuhdeauton vaihtoehtona. Työntekijä maksaa joukkoliikennelipun hinnasta 75 % ja työnantaja 25 %. Lipun verotusarvo on se, mitä työntekijä maksaa lipusta. Työsuhdelippu on työntekijälle taloudellisesti houkutteleva, työnantajalle suhteellisen edullinen ja sen vaikuttavuus on merkittävä. Arvion mukaan työsuhdelipun vaikutus joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuteen pääkaupunkiseudun työmatkaliikenteessä olisi pitkällä aikavälillä 1,5...2,0 %-yksikköä. Työnantajien taloushallinnon kannalta työsuhdelippu olisi mahdollista hoitaa yleisesti käytössä olevaa suoraveloitustekniikkaa käyttäen. Työsuhdelippu voidaan toteuttaa valtakunnallisena ratkaisuna.

Yhtenäistä lippujärjestelmää koskien lääninhallituksen, VR:n, Matkahuollon, kuntien ja YTV:n tulisi kehittää lippuyhteistyötä niin, että asiakkaalle näkyvä osa lippujärjestelmästä on ilmeeltään yhtenäinen ja rakenteeltaan yhteensopiva siten, että

asiakas voi liikkua yhdellä lipulla koko työssäkäyntialueella. Toimenpiteellä on merkittävä vaikutus kehyskunnista pääkaupunkiseudulla työssäkäyvien kasvavan joukon joukkoliikennepalvelujen parantamiseen.

Tehokkaan raideverkon kehittämiseksi valtion ja kuntien tulisi kiirehtiä suunnitteilla olevia joukkoliikenteen runkoa vahvistavia ratahankkeita. Näitä hankkeita ovat ensisijaisesti Marja-rata, Etelä-Espoon raideyhteys ja kaupunkirata Leppävaarasta Espoon keskukseen. Uusien merkittävien raidehankkeiden, kuten Jokerin, suunnittelu tulisi aloittaa. Raideliikenteen käyttökustannukset ovat muita kulkumuotoja edullisemmat ja hankkeiden myötä liikennöinnissä on saavutettavissa säästöjä, kun matkamäärät ovat suuret.

Linja-autoliikenteen laatuikäytävillä tulisi taata lyhyt matka-aika ja hyvä palvelutaso vaihtoterminaali- ja pysäkkijärjestelyin, joukkoliikennekaistoin ja valoetuksin. Näitä pitäisi valvoa automaatiikkaan ja haltijavastuuseen perustuen. Taattu lyhyt matka-aika tarjoaa ruuhkaisilla yhteyksillä selvästi parempaa palvelutasoa kuin henkilöauto.

Työryhmän puheenjohtajana on toiminut yhteistyöjohtaja Hannu Penttilä Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnasta (YTV) ja varapuheenjohtajana liikenneneuvos Petri Jalasto liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmän jäseninä ovat toimineet hallitusneuvos Tuula Ikonen liikenne- ja viestintäministeriöstä, budjettineuvos Esko Tainio valtiovarainministeriöstä, liikennejohtaja Niilo Järviluoma ja projektipäällikkö Suoma Sihto Pääkaupunkiseudun Yhteistyövaltuuskunnasta (YTV), toiminnanjohtaja Pekka Aalto Suomen Paikallisliikenneliitosta, toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen Linja-autoliitosta, lähiliikennepäällikkö Kari Pekka Rosenholm VR Oy:stä, erikoissuunnittelija Satu Hyvärinen Etelä-Suomen lääninhallituksesta, liikenneinsinööri Hannu Siitonen Uudenmaan liitosta, diplomi-insinööri Heidi Hyvärinen Helsingin kaupungista, joukkoliikennepäällikkö Pirkko Lento Espoon kaupungista, kaupungininsinööri Urpo Vainio Vantaan kaupungista, liikenneinsinööri Eino Ikonen Järvenpään kaupungista, tekninen johtaja Arimo Hermalampi Keravan kaupungista, liikennesuunnitteluinsinööri Minna Weurlander Kirkkonummen kunnasta, asiamies Tiina Pasuri Helsingin kaupunkammarista ja kuljetussuunnittelija Laura Langer Nurmijärven kunnasta. Työryhmän pysyviä asiantuntijoita ovat olleet suunnittelujohtaja Seppo Vepsäläinen Helsingin kaupungista ja kunnaninsinööri Antti Kalliomäki Tuusulan kunnasta. Työryhmän sihteerinä ovat toimineet hallitusneuvos Tuula Ikonen liikenne- ja viestintäministeriöstä, projektipäällikkö Suoma Sihto Pääkaupunkiseudun Yhteistyövaltuuskunnasta (YTV) sekä DI Ville Lehmuskoski LT-Konsultit Oy:stä, joka on toiminut työryhmän konsulttina.

Työryhmä on kokoontunut seitsemän kertaa. Lisäksi työryhmä on järjestänyt työtä koskevan laajemman ideaseminaarin.

Työryhmä luovuttaa työnsä tuloksen kunnioittavasti liikenne- ja viestintäministeriölle. Mietintöön liittyy kaksi eriävää mielipidettä.

Helsingissä 2 päivänä syyskuuta 2004

Hannu Penttilä

Petri Jalasto

Tuula Ikonen

Esko Tainio

Niilo Järviluoma

Suoma Sihto

Pekka Aalto

Heikki Kääriäinen

Kari Pekka Rosenholm

Satu Hyvärinen

Hannu Siitonen

Heidi Hyvärinen

Pirkko Lento

Urpo Vainio

Eino Ikonen

Arimo Hermalahti

Minna Weurlander

Tiina Pasuri

Laura Langer

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	2
TYÖRYHMÄN TOIMENPIDE-ESITYKSET.....	3
A) Maankäyttö ja infrastruktuuri	3
A1) Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteissuunnittelu joukkoliikenteen toimivuuden varmistamiseksi	3
A2) Tehokas raideverkko pääsuunnilla ja strategisina hankkeina	3
A3) Linja-autoliikenteen laatukäytävät	3
A4) Poikittaisyhteyksien parantaminen	4
A5) Terminaalit, vaihtopysäkit ja pysäkit	4
B) Palvelut ja markkinointi.....	4
B1) Yhtenäinen työssäkäyntialueen lippujärjestelmä	4
B2) Tehokas joukkoliikenteen suunnittelu.....	5
B3) Joukkoliikenteen markkinointi ja brändi.....	5
B4) Matkustajainformaation kehittäminen.....	5
B5) Kutsujoukkoliikenne	5
B6) Joukkoliikennehenkilökunnan koulutuksen ja ammattitaidon kehittäminen	6
C) Rahoitus ja verotus	6
C1) Työsuhdelippu	6
C2) Liikenteen hinnoitteluun valmistautuminen.....	6
C3) Joukkoliikenteen julkisen rahoituksen kehittäminen	7
C4) Joukkoliikenteen yksityisen rahoituksen kehittäminen.....	7

ERIÄVÄT MIELIPITEET

LIITTEET:

LIITE 1	Toimenpidekortti A1) Maankäyttö ja infrastruktuuri
LIITE 2	Toimenpidekortti A2) Tehokas raideverkko pääsuunnilla ja strategisina hankkeina
LIITE 3	Toimenpidekortti A3) Linja-autoliikenteen laatukäytävät
LIITE 4	Toimenpidekortti A4) Poikittaisyhteyksien parantaminen
LIITE 5	Toimenpidekortti A5) Terminaalit, vaihtopysäkit ja pysäkit
LIITE 6	Toimenpidekortti B1) Yhtenäinen työssäkäyntialueen lippujärjestelmä
LIITE 7	Toimenpidekortti B1) Tehokas joukkoliikenteen suunnittelu
LIITE 8	Toimenpidekortti B3) Joukkoliikenteen markkinointi ja brändi
LIITE 9	Toimenpidekortti B4) Matkustajainformaation kehittäminen
LIITE 10	Toimenpidekortti B5) Kutsujoukkoliikenne
LIITE 11	Toimenpidekortti B6) Joukkoliikennehenkilökunnan koulutuksen ja ammattitaidon kehittäminen
LIITE 12	Toimenpidekortti C1) Työsuhdelippu
LIITE 13	Toimenpidekortti C2) Liikenteen hinnoitteluun valmistautuminen
LIITE 14	Toimenpidekortti C3) Joukkoliikenteen julkisen rahoituksen kehittäminen
LIITE 15	Toimenpidekortti C4) Joukkoliikenteen yksityisen rahoituksen kehittäminen

JOHDANTO

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on Suomessa Euroopan matalimpia. Vuonna 2002 joukkoliikenteen osuus kaikista matkoista oli 10,8 % ja suoritteesta 15,1 %. Julkisen liikenteen liikevaihto on kasvanut sen oltua 1,5 miljardia euroa vuonna 1997 ja 1,9 miljardia euroa vuonna 2001. Joukkoliikenteen suorat tuet ovat vuosina 1997–2001 pysyneet 200 miljoonan euron vuositasolla, kun taas epäsuorat tuet kuten valtion, kuntien ja Kansaneläkelaitoksen matkakorvaukset ovat nousseet yli 5 % vuosivauhtia vuoden 2001 tasoon 262 miljoonaan euroa. Kokonaisuutena yhteiskunnan tuet joukkoliikenteelle vuonna 2001 olivat 463 miljoonaa euroa, josta valtion osuus oli noin 37 % ja kuntien osuus 63 %.

Vuosina 2003–2004 toteutetuilla autoveron alennuksella, joukkoliikenteen lippujen hinnan korotuksilla ja valtion joukkoliikennemäärärahojen leikkauksilla on ollut merkittävä joukkoliikenteen kilpailukykyä heikentävä vaikutus. Lipun hinta on yksi tärkeimmistä joukkoliikenteen kysyntään vaikuttavista tekijöistä. Joukkoliikenteen kilpailukyky henkilöautoon verrattuna onkin jatkuvasti huonontunut. Yhteiskuntataloudellisesta ja liikennepoliittisesta näkökulmasta joukkoliikenteen kilpailukykyä tulee parantaa ja sen myötä kulkumuoto-osuutta tulee kohottaa. Tämä edellyttää voimakkaita toimenpiteitä.

Pääkaupunkiseudun ja sen työssäkäyntialueen joukkoliikenne on kansainvälisesti vertailtuna korkeatasoista. Joukkoliikenteen edistämiseksi on viime vuosikymmenten aikana tehty useita merkittäviä toimia. Pääkaupunkiseudulla näitä ovat olleet mm. metron rakentaminen, kaupunkiradat Keravalle ja Leppävaaraan, joukkoliikennekaistojen rakentaminen, YTV-alueen tariffijärjestelmä ja matkakorttijärjestelmä. Toimenpiteistä huolimatta joukkoliikenne on 1960-luvulta lähtien lähes jatkuvasti menettänyt kulkumuoto-osuuttaan. Vuonna 1966 kaksi kolmasosaa pääkaupunkiseudun sisäisistä moottoriajoneuvoilla tehdyistä matkoista tehtiin joukkoliikenteellä, kun osuus nykyisin on enää reilu kolmannes (39 %). Joukkoliikenteen osuuden on arvioitu tulevaisuudessa edelleen laskevan, vaikka suuria joukkoliikenneinfrastruktuurin kehittämishankkeita toteutettaisiin. Joukkoliikenteen kilpailukykyä säilyttämiseksi ja parantamiseksi tarvitaan perustavaa laatua olevia tehokkaita toimia.

Tämän työn keskeistä tausta-aineistoa ovat olleet mm. liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2003 teettämä joukkoliikenteen kansainvälinen arvio sekä pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2002) joukkoliikenne-strategia. Tärkeimpiä joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä ovat joukkoliikenteen nopeus ja hinta. Suurimmalla osalla tässä työssä esitetyistä toimenpiteistä pyritään vaikuttamaan erityisesti joukkoliikenteen nopeuteen, sujuvuuteen ja luotettavuuteen. Esitetyt toimenpiteet eivät kata kaikkia tärkeitä joukkoliikenteen edistämiseksi tarvittavia toimia. Työryhmän esityksessä on keskitytty erityishuomiota vaativiin toimenpiteisiin. Niiden lisäksi on kuitenkin erittäin tärkeää taata joukkoliikenteen peruspalvelutaso. Joukkoliikenteellä on olennainen merkitys hyvän kaupunkiympäristön ylläpitäjänä ja liikenneinvestointien hillitsijänä.

Esitetyt toimenpiteet keskittyvät monin osin pääkaupunkiseudun ja sen työssäkäyntialueen problematiikan ratkaisemiseen. Useimpia toimenpiteitä voidaan hyvin soveltaa myös muilla kaupunkiseuduilla, mutta erot pääkaupunkiseutuun verrattuna tulee tällöin ottaa huomioon. Joukkoliikennettä tulee kehittää olosuhteisiin nähden tarkoituksenmukaisella tavalla, pitkäjänteisesti ja määrätietoisesti.

TYÖRYHMÄN TOIMENPIDE-ESITYKSET

A) Maankäyttö ja infrastruktuuri

A1) Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteissuunnittelu joukkoliikenteen toimivuuden varmistamiseksi

Kunnat, seudulliset organisaatiot ja maakunnan liitot tehostavat joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteistyötä ja ohjaavat uutta maankäyttöä alueille, joille hyvä joukkoliikenteen palvelutaso voidaan tuottaa edullisesti. Kaavoituksen yhteydessä varmistetaan hyvät liikennöintiolosuhteet ja varataan alueet mm. varikkoalueille ja kääntöpaikoille. Ympäristöministeriön johdolla kehitetään kaavoituksen arviointiprosesseja. Ympäristö-, liikenne- ja viestintä- sekä valtiovarainministeriöt selvittävät kiinteistöveron ja pysäköintinormien käyttöä joukkoliikennettä tukevan maankäytön edistämiseksi.

Ajoitus: jatkuva, selvitysten osalta 2005–2007.

Kustannukset: ei lisäkustannuksia.

A2) Tehokas raideverkko pääsuunnilla ja strategisina hankkeina

Valtio ja kunnat vahvistavat raideliikenteeseen perustuvaa joukkoliikenteen runkoa ja kiirehtivät suunnitteilla olevia PLJ 2002:n aiesopimuksen mukaisia raidehankkeita: Marja-rata (2007), Etelä-Espoon raideyhteys (2009) ja kaupunkirata Leppävaarasta Espoon keskukseen (2010). Kehitetään päärataa, rantarataa ja Helsingin kantakaupungin raitiotieverkkoa. Suunnitellaan uusia raidehankkeita, mm. Jokeri I.

Ajoitus: hankkeiden aikataulut.

Kustannukset: tasainen, vuosittainen 60–80 M€raide liikenteen rahoitus pitkäjänteisyyden varmistamiseksi.

A3) Linja-autoliikenteen laatuikäytävät

Kunnat ja tiepiirit yhdessä liikenteenharjoittajien kanssa takaavat valituilla linja-autoliikenteen runkoyhteyksillä lyhyen matka-ajan ja hyvän palvelutason vaihtoterminaali- ja pysäkkijärjestelyin, joukkoliikennekaistoin ja valoetuksin. Näitä valvotaan automatiikkaan ja haltijavastuuseen perustuen. Taattu lyhyt matka-aika tarjoaa ruuhkaisilla yhteyksillä selvästi parempaa palvelutasoa kuin henkilöauto.

Ajoitus: suunnittelu 2005–2007.

Kustannukset: vuosittainen investointikustannus 5 M€(joukkoliikenteen lisäkustannus).

A4) Poikittaisyhteyksien parantaminen

Pääkaupunkiseudun liikenteen kasvu kohdistuu pääosin poikittaiseen liikenteeseen, jossa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on matala ja tarjonta vähäistä ja heikkotasoisia. Kunnat yhdessä tiepiirin ja liikenne- ja viestintäministeriön kanssa kehittävät poikittaisen joukkoliikenteen järjestelmää, joka perustuu korkealatuisiin joukkoliikenteen solmupisteisiin, runkolinjakäytäviin, informaation ja palvelujen kehittämiseen sekä maankäytön ja liikenteen suunnittelun tehokkaaseen yhteistyöhön. Runkolinjakäytäviä tarvitaan kaikkien kehäväylien tasolla.

Ajoitus: jatkuva, pikaparannukset 2005–2007.

Kustannukset: vuosittainen investointikustannus 15–25 M€(joukkoliikenteen lisäkustannukset).

A5) Terminaalit, vaihtopysäkit ja pysäkit

Kunnat ja valtio yhteistyössä yksityisten toimijoiden kanssa parantavat joukkoliikennejärjestelmän toimivuutta kehittämällä terminaalien ja vaihtopysäkkien palvelutasoa. Kunnat, lääninhallitukset ja liikenteenharjoittajat kehittävät joukkoliikennelinjastoa siten, että edistetään esteettömiä matkaketjuja ja yhä useampi lähi- ja kaukoliikenteen linja kulkee yhteisten terminaalien ja vaihtopysäkkien kautta. Kunnat, tiepiirit ja Ratahallintokeskus parantavat henkilöautoilun ja pyöräilyn liityntäpysäköintiä ja kevyen liikenteen yhteyksiä. Helpotetaan siirtymistä terminaalien sisällä ja kulkuvälineisiin nousemista. Kehitetään aikataulujen yhteensopivuutta ja terminaaleissa tarjottavia muita palveluja.

Ajoitus: välittömästi, jatkuva.

Kustannukset: kustannuksiin vaikuttavat toteutettavat hankkeet.

B) Palvelut ja markkinointi

B1) Yhtenäinen työssäkäyntialueen lippujärjestelmä

Lääninhallitus, kunnat, YTV, VR ja Matkahuolto kehittävät lippuyhteistyötä pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella niin, että asiakkaalle näkyvä osa lippujärjestelmästä on ilmeeltään yhtenäinen ja rakenteeltaan yhteensopiva siten, että asiakas voi liikkua yhdellä lipulla koko työssäkäyntialueella.

Ajoitus: 2006–2008.

Kustannukset: ei voida tässä vaiheessa arvioida, vaatii kehyskuntien panostusta.

B2) Tehokas joukkoliikenteen suunnittelu

Kunnat, YTV, lääninhallitus ja liikenteenharjoittajat tehostavat joukkoliikenteen kaikki osapuolet kattavaa suunnittelua. Tässä työssä pyritään yhteistyössä karsimaan päällekkäistä liikennettä ja ohjaamaan vapautuvat resurssit palvelujen laajentamiseen.

Ajoitus: 2005–2007.

Kustannukset: tehtävät hoidetaan nykyisten tehtävien yhteydessä.

B3) Joukkoliikenteen markkinointi ja brändi

Kunnat, liikenteenharjoittajat ja liikenne- ja viestintäministeriö rakentavat alueellisessa yhteistyössä joukkoliikennejärjestelmän ja sen valittujen osien brändiä ja imagoa. Keinona on mm. kehittää viestinnällisestä näkökulmasta suunnitellusti koko työssäkäyntialueen joukkoliikennejärjestelmää ja sen markkinointia.

Ajoitus: 2005–2007.

Kustannukset: 2 M€vuodessa.

B4) Matkustajainformaation kehittäminen

Kunnat, YTV, liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto, Ratahallintokeskus ja yksityiset palveluntarjoajat helpottavat uusilla, asiakaskohtaisesti räätälöitävissä olevilla, reaaliaikaisilla ja ajantasaisilla informaatiopalveluilla joukkoliikenteen käyttöä ja parantavat houkuttelevuutta. Tavoitteena on, että joukkoliikennevälineet varustetaan paikannuslaitteilla ja tiedonsiirtovälineillä. Lippujärjestelmien yhteensopivuuteen liittyen kehitetään myös informaatiopalveluja, kuten koko työssäkäyntialueen kattava reittiopas ja ajantasainen häiriötietopalvelu.

Ajoitus: suunnittelu ja pilotit 2005–2007.

Kustannukset: ei arvioitu tässä työssä.

B5) Kutsujoukkoliikenne

Kunnat ja lääninhallitus selvittävät eri mahdollisuuksia ja kehittävät pilottien kautta kutsuohjattua ovelta ovelle joukkoliikennepalvelua esimerkiksi palvelulinjoihin, hiljaisen ajan ja reuna-alueiden liikenteeseen liittyen. Hyödynnetään Helsingin ja Espoon sekä SAMPO-alueen kuljetuspalvelukeskuksia ja kehitetään yhteensopivia lippujärjestelmiä.

Ajoitus: pilotit 2005–2007.

Kustannukset: ei arvioitu tässä työssä.

B6) Joukkoliikennehenkilökunnan koulutuksen ja ammattitaidon kehittäminen

Opetusministeriön johdolla parannetaan joukkoliikennehenkilökunnan ammattitaitoa peruskoulutusta lisäämällä ja ammatillista jatkokoulutusta kehittämällä. Kunnat ja lääninhallitukset kannustavat operaattoreita houkuttelevien palkkiojärjestelmien ja yhteistyökokeilujen avulla palveluiden kehitystoimintaan.

Ajoitus: suunnittelu 2005–2007.

Kustannukset: ei arvioitu tässä työssä.

C) Rahoitus ja verotus

C1) Työsuhdelippu

Työsuhdelipun avulla valtio ja työnantajat parantavat joukkoliikenteen houkuttelevuutta työmatkoilla ja myös työsuhdeauton vaihtoehtona. Työntekijä maksaa joukkoliikennelipun hinnasta 75 % ja työnantaja 25 %. Lipun verotusarvo on se, mitä työntekijä maksaa lipusta. Nykyisen verolainsäädännön mukaan työntekijä voi vähentää verotustaan työmatkan osalta halvimmän kulkuneuvon käyttökustannusten mukaan laskettuna. Verotuksen työmatkavähennyksen nykyiseen käytäntöön ei tässä esityksessä puututa. Nykyisistä lipputuotteista löytyy jo työsuhdelippuun soveltuvia tuotteita. Työsuhdelippu on työntekijälle taloudellisesti houkutteleva, työnantajalle suhteellisen edullinen ja sen vaikuttavuus joukkoliikenteessä on merkittävä.

Ajoitus: 2005–2007.

Kustannukset: verotulojen laskennallinen lasku 6 M€ lipputulojen kasvu 3 M€ yhteiskuntataloudelliset hyödyt 23 M€

C2) Liikenteen hinnoitteluun valmistautuminen

Liikenteen hinnoittelulla olisi mahdollista lisätä voimakkaasti joukkoliikenteen käyttöä. Valtio ja kunnat valmistautuvat liikenteen hinnoittelun uudistamiseen siten, että autoilija maksaa autoilun todellisten ulkoisten kustannusten mukaisesti. Muutos voidaan toteuttaa sujuvuusmaksuna, jota autoilija maksaa sen mukaan, missä ja mihin aikaan liikkuu. Liikenteen kokonaismaksutaakkaa ei sujuvuusmaksun yhteydessä tulisi kasvattaa. Kerätyistä varoista ainakin puolet tulisi ohjata työssäkäyntialueen joukkoliikenneinvestointeihin ja joukkoliikenteen käyttökustannusten kattamiseen.

Ajoitus: suunnittelu 2005–2007, pilotti 2008–2009, toteutus 2010–.

Kustannukset: ei arvioitu tässä työssä.

C3) Joukkoliikenteen julkisen rahoituksen kehittäminen

Pelkästään joukkoliikenteen nykytason säilyttäminen vaatii, että joukkoliikenteen liikennöintiin ja investointeihin varataan nykyistä suurempi rahoitus. Henkilö- ja joukkoliikenteen rahoitus ja verotus on nähtävä yhtenäisenä kokonaisuutena, joka mahdollistaa joukkoliikenteen rahoituspohjan laajentamisen. Liikenteen kasvaneista erityisverotuloista joukkoliikenteeseen voidaan parhaiten kohdistaa henkilöauton käyttömaksuista saatava tulo.

Ajoitus: 2005–2007.

Kustannukset: ei arvioitu tässä työssä.

C4) Joukkoliikenteen yksityisen rahoituksen kehittäminen

Kunnat ja valtio houkuttelevat yksityisiä rahoittajia mukaan suuriin joukkoliikenneinvestointeihin kehittämällä aktiivisesti uusia kannustavia yhteistyömuotoja, kuten elinkaarimallia joukkoliikenneinvestoinneissa.

Ajoitus: välittömästi.

Kustannukset: ei arvioitavissa.

ERIÄVÄ MIELIPIDE JOUKKOLIIKENTEEN KULKUMUOTO-OSUUDEN NOSTAMIS- TA SELVITTÄNEEN TYÖRYHMÄN MIETINTÖÖN

Koska en kaikilta osin voi yhtyä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden nostamista selvittäneen työryhmän mietintöön, esitän seuraavan eriävän mielipiteen:

1. Elinkeinoelämä tarvitsee joukkoliikennettä

Hyvin toimiva ja kattava joukkoliikenne on myös yritysten etu. Elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ylläpitäminen ja parantaminen edellyttää kuitenkin kaikkien vaihtoehtoisten kulku- ja kuljetusmuotojen - niin joukko-, henkilöauto- kuin tavaraliikenteenkin - sujuvuutta. Joukkoliikenteen suosiota tulee lisätä palvelujen houkuttelevuutta parantamalla – ei muita liikennemuotoja rajoittamalla tai niiden maksurasitusta lisäämällä.

Liikenteen suunnittelussa on kysymys paljon muustakin kuin vain liikenteestä: asuntojen, palvelujen ja työpaikkojen sijainnista, alueiden ja yritysten kilpailukyvyistä. Suomessa on vain yksi kansainvälisesti kilpailukykyinen metropolialue, jonka kilpailukyvyyn parantaminen on koko maan menestymisen kannalta ratkaisevan tärkeää.

2. Yhdyskuntarakennetta tiivistettävä, päällekkäistä suunnittelua vähennettävä

Pitkällä tähtäimellä yhdyskuntarakenteen tiivistäminen olisi paras keino joukkoliikenteen kulkutapaosuuden säilyttämiseksi ja nostamiseksi. Asumisen kalleus ja pääkaupunkiseudun niukat asumismuotojen vaihtoehdot ajavat ihmisiä asumaan yhä kauemaksi työpaikoista, mikä johtaa pendelöinnin lisääntymiseen ja yhä pidempiin ja hankalampiin työmatkoihin. Pyrittäessä lisäämään joukkoliikenteen käyttöä on tärkeää pidättäytyä kaikista asumisen hintaa kohottavista toimenpiteistä.

En yhdy työryhmän ehdotukseen kohdentaa henkilöauton käyttömaksuista saatava tulo joukkoliikenteen parantamiseen. Joukkoliikenteen subventioaste on pääkaupunkiseudulla jo nyt huomattavan korkea – noin 50 prosentin luokkaa – eikä sitä ole järkevää enää kasvattaa. Myöskään hallinnollisesti monimutkainen työsuhdelippu ei ole kannatettava, koska se lisäisi subventioastetta entisestään. Kulkumuoto-osuuden nostamiseen tarvittavia taloudellisia resursseja on sen sijaan ensisijaisesti etsittävä joukkoliikenneorganisaatioiden päällekkäisyyksiä purkamalla ja toimintoja tehostamalla - erityisesti pääkaupunkiseudulla.

3. Ruuhkamaksu olisi uhka Helsingin talousalueen kehitykselle

Suomi on maantieteellisesti kaukana Euroopan ja koko maailman merkittävistä markkina-alueista, minkä vuoksi Suomessa sijaitsevien yritysten kuljetuskustannukset ovat ulkomaalaisia kilpailijoita huomattavasti suuremmat. Jotta yritykset voisivat tulevaisuudessakin toimia kilpailukykyisesti Suomesta käsin, tulee meidän pidättäytyä uusien tarpeettomien kotoperäisten lisäkustannusten luomisesta.

Vastustan työryhmän ehdotusta ruuhkamaksun käyttöönottamisesta. Ruuhkamaksu olisi käytännössä pääkaupunkiseudulle kohdistettava ylimääräinen vero, joka entisestään lisäisi seudun korkeaa kustannustasoa. Vaikka jo nyt korkeasti verotetun liikenteen maksutaakkaa ei valtakunnan tasolla kokonaisuudessaan kasvatettaisikaan, kohdistuisi verorasituksen lisääminen nimenomaan vilkkaimmin liikennöidylle pääkaupunkiseudulle.

Ruuhkamaksu vaikuttaisi yritysten keskinäiseen kilpailukykyyn paitsi seudun sisällä myös Suomessa ja kansainvälisesti sekä seudun asukkaiden ostovoimaan ja liikkumistottumuksiin. Helsingin kauppakamarin teettämän selvityksen mukaan pääkaupunkiseudulla sovellettava ruuhkamaksu tarkoittaisi yli 100 miljoonan euron vuosittaista ylimääräistä menoa yksityishenkilöille ja yrityksille. Ylimääräinen maksurasitus vähentäisi asukkaiden ostovoimaa ja olisi omiaan ohjaamaan heidän ostosmatkojaan muualle kuin ruuhkamaksualueelle.

Myös ruuhkamaksualueella sijaitsevat yritykset joutuisivat harkitsemaan siirtymistä alueen ulkopuolelle riittävän asiakaskunnan ja työvoiman saannin turvaamiseksi ja kustannusten minimoimiseksi. Tämä puolestaan johtaisi Helsingin talousalueen yhdyskuntarakenteen yhä voimakkaampaan hajaantumiseen ja yksityisautoilun lisääntymiseen, sekä hankaloittaisi entisestään joukkoliikenteen järjestämistä.

Vaikka osa maksutuloista ohjattaisiinkin pääkaupunkiseudulle, vaarana on, että valtion investoinnit seudun infrastruktuuriin entisestään vähenisivät. Jo nyt valtio kerää pääkaupunkiseudulta tieliikenteen erityisveroina vuosittain noin miljardi euroa, josta palautuu seudun tie- ja ratainvestointeihin vain noin 5 prosenttia. Erittäin todennäköistä on, että pääkaupunkiseudulta kerättävän ylimääräisen veron myötä valtio katsoisi mahdolliseksi suunnata verovaroja aluepoliittisin perustein yhä enemmän muualle Suomeen.

Helsingissä 25.8.2004

Tiina Pasuri
asiamies

ERIÄVÄ MIELIPIDE

Työryhmän monet ehdotukset sisältävät merkittäviä lisäkustannuksia, joista vain osasta on tietoja. Useista ehdotuksista puuttuvat tiedot siitä, kuinka rahoitusvastuu jakaantuisi valtion ja muiden rahoittajatahojen kesken. Työryhmän ehdotuksissa ei ole otettu huomioon valtioneuvoston itselleen 11.3.2004 asettamia valtiontalouden kehyksiä, jotka asettavat rajat määrärahalisäyksille ja vastaavanlaisille verotulojen vähennyksille.

Työsuhdelippua koskevissa ehdotuksissa ei ole riittävästi otettu huomioon ongelmia, jotka valtiovarainministeriö on työn edetessä esittänyt.

Esitän eriävän mielipiteen työryhmän sellaisiin ehdotuksiin, jotka ovat ristiriidassa edellä mainittujen valtiontaloutta ja verotusta koskevien kannanottojen kanssa.



Esko Tainio

Joukkoliikenne nousuun

"Työryhmä selvittämään mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella"

TOIMENPIDE: Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteissuunnittelu joukkoliikenteen toimivuuden varmistamiseksi

Kunnat, seudulliset organisaatiot ja maakunnan liitot tehostavat joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteistyötä ja ohjaavat uutta maankäyttöä alueille, joille hyvä joukkoliikenteen palvelutaso voidaan tuottaa edullisesti. Kaavoituksen yhteydessä varmistetaan hyvät liikennöintiolosuhteet ja varataan alueet mm. varikkoalueille ja kääntöpaikoille. Ympäristöministeriön johdolla kehitetään kaavoituksen arviointiprosesseja. Ympäristö-, liikenne- ja viestintä- sekä valtiovarainministeriöt selvittävät kiinteistöveron ja pysäköintinormien käyttöä joukkoliikennettä tukevan maankäytön edistämiseksi.

Ajoitus: jatkuva, selvitysten osalta 2005–2007.

Kustannukset: ei lisäkustannuksia.

Toimenpiteen kuvaus

Maankäytön ja toimivan joukkoliikenteen välillä on kiistaton yhteys. Yhteissuunnittelu voi toteutua tiiviiden asutus- ja työpaikkakeskittymien välisten joukkoliikennepalvelujen hyvänä palvelutasona sekä tehokkaiden joukkoliikennesyhteyksien varteen ja solmukohtiin ajan myötä kehittyneiden kaupunkien kehityksenä ja kasvuna. Vahvan vuorovaikutuksen vuoksi on kyettävä yhä konkreettisemmin ja tehokkaammin suunnittelemaan maankäyttöä ja joukkoliikennesyhteyksiä rinnakkain ja vuorovaikutteisesti niin, että tavoitteet asetetaan pitkälle aikavälille ja tähdätään joukkoliikennekaupungin laajenemiseen. Kuopiossa ja pääkaupunkiseudulla tehdyt joukkoliikennekaupungin määrittelyt ovat useimpiin kuntiin soveltuva hyvä esimerkki. Pääkaupunkiseudun määritelmän mukaan joukkoliikennekaupungissa on hyväksytty 600 metrin kävely pysäkille. Helsingin keskustaan on oltava vähintään 50 lähtöä vuorokaudessa ja aluekeskukseen 25 lähtöä vuorokaudessa.

Hyvän yhdyskuntarakenteen luominen on pitkällä aikavälillä kaikkien etu. Joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelua on entistä enemmän tehtävä seudullisena yhteistyönä. Maakunnan liittojen vastuu korostuu yhteistyössä tehtävän suunnittelun ohjaamisessa. Uuden rakentamisen yhteydessä on luotava joukkoliikenteelle suotuisat olosuhteet. Joukkoliikennekaupungin kehittämistä voidaan edistää ainakin seuraavilla ohjaus- ja suunnittelutoimenpiteillä.

- Kaavoituksen arviointiprosessin kehittäminen: joukkoliikenteen järjestämismahdollisuuksien tarkistaminen ja varmistaminen jo yleispiirteisissä kaavoissa.
 - o Paljon liikennettä synnyttävien kohteiden kaavoituksessa vaaditaan erillinen selvitys joukkoliikenteen hyödyntämismahdollisuuksista suunnittelualueella.
 - o Maankäyttö- ja rakennuslaissa kaavoitukselta edellytettyä joukkoliikenteen huomioimista valvotaan ja todellisia tarkasteluja vaaditaan kaavaselostuksissa pelkkien mainintojen sijaan: suunnittelukäytäntöä parannetaan.
 - o Arvioidaan toteutunutta kaavoitusta ja maankäyttöä ja annetaan tunnustuksia ja moitteita vuoden aikana toteutuneille hankkeille.
- Asuntotarjonnan lisäämisessä pyritään kokonaisten alueiden tehokkaaseen toteuttamiseen uusien joukkoliikennehankkeiden (mm. Marja-rata, Etelä-Espoon raideyhteyks) vaikutusalueilla.
 - o Uutta maankäyttöä ohjataan kaavoituksen avulla ensisijaisesti alueille, joilla joukkoliikenteen tarjonta on jo hyvä tai alueille, joille nykyisiä runkoyhteyksiä tai muita linjastoja on helppo laajentaa vähäisin lisäkustannuksin.
- Ympäristö-, liikenne- ja viestintä- sekä valtiovarainministeriöt selvittävät kiinteistöveron ja pysäköintinormien käyttöä joukkoliikennettä tukevan maankäytön edistämiseksi.
- Joukkoliikenteen suosiminen kulkumuotona uusien alueiden suunnittelussa.
 - o Joukkoliikenteen hyvät liikennöintiolosuhteet varmistetaan ja varataan alueet mm. varikkoalueille ja kääntöpaikoille.
 - o Kadut, kevyen liikenteen järjestelyt ja rakennusten sisään- ja uloskäynnit suunnitellaan siten, että joukkoliikennevälineille varmistetaan helppo kulku alueen keskeisimpien paikkojen kautta, ja muilta alueilta varmistetaan hyvät kevyen liikenteen yhteydet pysäkeille ja asemille.
 - o Pysäköintinormeja tarkistetaan siten, että joukkoliikennekaupungin alueella voidaan rakentaa vähemmän pysäköintipaikkoja kerrosalaa kohden kuin nykyiset normit määräävät. Esimerkiksi Helsingin kantakaupungin alueella tiukka pysäköintinormi (paikkaa/kerrosala) on ollut tehokas joukkoliikenteen edistämiskeino.

Vaikuttavuus

Maankäytön ja joukkoliikennepainotteisen liikennejärjestelmän yhteissuunnittelulla vaikutetaan perustavalla tavalla joukkoliikenteen kysyntään ja kulkumuoto-osuuteen ja luodaan kestävä pohja joukkoliikenteen käytön lisäämiselle.

Harkittu yhdyskuntarakenne ja hyvät yhteydet johtavat lähes varmasti joukkoliikenteen valintaan pääkulkutavaksi, koska joukkoliikenne on tällöin aidosti kilpailukykyinen henkilöautoliikenteen kanssa mm. matka-aikojen suhteen. Tiivis rakenne mahdollistaa hyvän palvelutason, koska kysyntä on tällöin korkea. Vaikutusta voidaan tehostaa henkilöautoliikennettä ohjaavin keinoin, kuten pysäköintiä koskevin ratkaisuin.

Toteutettavuus

Kaavoituskäytäntöjen kehittäminen on kohtuullisen helposti toteutettavissa, mikäli yhteinen tahto löytyy. Erilaisten taloudellisten ohjauskeinojen kehittäminen voi sen sijaan olla toteutettavuudeltaan hyvinkin hankalaa.

Maankäytön suunnittelu voimakkaasti joukkoliikenteen ehdoilla voi joissain tapauksissa vaikeuttaa mm. kaupunkien maa-alueiden tehokasta hyödyntämistä (esim. rakennuttajien halukkuuden väheneminen).

Joukkoliikenteen kannalta epäsuotuisille alueille rakentamiseen kohdistuvat mahdolliset verot ja maksut johtavat asumiskustannusten kasvuun ja rajoittavat tietyssä mielessä kuntien itsehallintoa.

Taloudelliset vaikutukset

Yhteistyön lisääminen ja kaavoituskäytäntöjen kehittäminen ei aiheuta suuria kustannuksia. Kiinteistöveroon, pysäköintinormeihin ja muihin taloudellisiin ohjauskeinoihin liittyvät taloudelliset vaikutukset tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa.

Yhteys muihin toimenpiteisiin

Toimiva maankäytön ja joukkoliikenteen yhteissuunnittelu luo pohjan joukkoliikenteen toimintaedellytyksille, joten toimenpide on eräänlainen perusta kaikille muille toimenpiteille.

Joukkoliikenne nousuun

”Työryhmä selvittämään mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella”

TOIMENPIDE: Tehokas raideverkko pääsuunnilla ja strategisina hankkeina

Valtio ja kunnat vahvistavat raideliikenteeseen perustuvaa joukkoliikenteen runkoa ja kiihdyttävät suunnitteilla olevia PLJ 2002:n aiesopimuksen mukaisia raidehankkeita: Marja-rata (2007), Etelä-Espoon raideyhteys (2009) ja kaupunkirata Leppävaarasta Espoon keskukseen (2010). Kehitetään päärataa, rantarataa ja Helsingin kantakaupungin raitiotieverkkoa. Suunnitellaan uusia raidehankkeita, mm. Jokeri I.

Ajoitus: hankkeiden aikataulut.

Kustannukset: tasainen, vuosittainen 60–80 M€ raideliikenteen rahoitus pitkäjänteisyyden varmistamiseksi.

Toimenpiteen kuvaus

Raskaan raideliikenteen (juna, metro) ja osittain myös raitiotieliikenteen suurin etu tieliikenteeseen nähden on se, että ne kulkevat erillään muusta liikenteestä ja ovat muita riippumattomampia ruuhkista ja muista ulkoisista häiriötekijöistä.

Raskaan raideliikenteen suuren kapasiteetin vuoksi kaikki runkolinjat, joilla on riittävästi matkustajapotentiaalia olisi syytä toteuttaa junilla ja metroilla. Nykyisen verkoston laajentamismahdollisuuksia tulisi tarkastella entistä konkreettisemmin. Muille päävirroille tulisi suunnitella kattava pikaraitio- ja raitiotieverkko. Suomessa pääkaupunkiseudulla on parhaimmat edellytykset toimivalle raideliikenneverkolle.

Suunnitteilla olevien ratahankkeiden toteuttamista tulisi kiihdyttää. Marja-rata on ensimmäinen poikittainen raideliikenneyhteys pääkaupunkiseudulla ja liittää lentokentän ympäristöineen rataverkkoon. Etelä-Espoo on viimeinen säteittäinen pääsuunta, jolta raideyhteys puuttuu. Länsisuunnan raideratkaisusta tulisi saada yhteisymmärrys ja vahvistaa toteuttamissuunnitelmat. Kiihdyttävä hanke on myös Espoon kaupunkiradan jatko Leppävaarasta Espoon keskukseen.

Ajankohtaisia raitiotiehankeita ovat Pasilan, Kalasataman ja Arabianrannan yhteysien kehittäminen, niin sanotun satamaratikkalinjan toteuttaminen

(Jätkäsaari – keskusta – Katajanokka) sekä nykyisen raitiotieverkon entistä kiinteämpi liittäminen rautatieasemille ja muille vaihtopaikoille.

Tulevaisuudessa raideliikenteen runkoverkkoa tulee vahvistaa poikittaisin yhteyksin (esim. Jokeri I ja Jokeri II pikaraitioteinä) ja metron laajennuksin (Töölön metro, Pasilan suunnan yhteydet, mahdolliset jatkeet Itä-Helsingissä ja Vantaalla).

Väyläinvestointien ohella merkittävä investointikohde on kulunvalvontajärjestelmän uudistaminen. Sen valmistuttua vuoroväliä voidaan tihentää, kapasiteettia lisätä ja saada ratakapasiteetti siten tehokkaampaan käyttöön.

Infrastruktuurin rakentamisen lisäksi on varmistettava kilpailukykyinen tarjonta uusilla yhteyksillä niiden valmistuttua.

Vaikuttavuus

Hinnan ohella joukkoliikenteen kysyntään vaikuttavat eniten matka-aika ja -nopeus, vuoroväli (liittyy osin kokonaismatka-aikaan) ja täsmällisyys. Häiriötekijöiden vähyyks antaa raideliikenteelle mahdollisuuden muita lyhyempiin matka-aikoihin ja parempaan täsmällisyyteen. Matka-ajan vaikutus kysyntään on samaa tasoa kuin hinnan.

Raideliikenne ohjaa maankäytön kehittymistä joukkoliikenteelle edullisempaan suuntaan. Lisäksi raideliikenteen imago on bussiliikennettä parempi, joten uudet raideyhteydet madaltavat kynnystä siirtyä joukkoliikenteen käyttäjäksi.

Marja-radon kulkumuotovaikutukset ovat osa-alueittain tarkasteltuna suurimmat Länsi-Vantaalla ja lentoasemalla, joissa joukkoliikenteen osuus kasvaa 1,6–3 %-yksikköä. Myös Helsingin keskustan ja Pasilan ympäristössä tapahtuu joukkoliikenneosuuden kasvua.

Länsisuunnan raideyhteys metrona toteutettuna lisää joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta Etelä-Espoossa noin 1,6 %-yksikköä (3 minuutin vuoroväli).

Helsingin kantakaupungin raitiotiehankeista Pasilan tason raitiotieverkon parantamisen on arvioitu lisäävän matkustajamääriä huipputuntina seudullisesti noin 0,5 prosenttia.

Toteutettavuus

Raidehankkeet ovat mittavia kustannuksiltaan ja maankäyttövaikutuksiltaan. Tämä aiheuttanee runsaasti eriäviä mielipiteitä eri sidosryhmissä. Suurimmat

ongelmat ovat periaatetasolla raideliikennevälineen valinnassa, raideyhteyden linjauksessa ja luonnollisesti kustannusten jaossa ja rahoituksessa.

Suurin osa raideliikennehankkeista on teknisesti toteutettavissa, mikäli seudulla päästään yhteisymmärrykseen toteutusperiaatteista. Valtion osallistuminen rahoitukseen on tärkeää. Se paitsi nopeuttaa toteuttamista, myös lisää halukkuutta yhteisymmärryksen löytymiseen. Kustannusten vuoksi raidehankkeita ei kuitenkaan voida toteuttaa kovin nopeasti eikä kaikkia yhtä aikaa, minkä takia onkin oleellista pystyä sopimaan toteutusjärjestyksestä siten, ettei siitä kiistely hidasta raideliikenteen kehittämistä.

Taloudelliset vaikutukset

Raideliikenteen käyttökustannukset ovat muita kulkumuotoja edullisemmat ja hankkeiden myötä liikennöinnissä on saavutettavissa säästöjä, kun matkamäärät ovat suuret.

Marja-radon kustannuksiksi on arvioitu 297 M€ ja yhteiskuntataloudelliseksi hyöty-kustannussuhteeksi (H/K-suhte) 1,5. Lisäksi on varauduttava riittävän liikennöinnin aiheuttamiin kustannuksiin.

Länsimetron kustannuksiksi on arvioitu 350–410 M€ ja yhteiskuntataloudelliseksi H/K-suhteeksi 0,9 kustannusarviolla 410 M€. Pikaraitiotieversion kustannukset ovat noin 200–250 M€. Lisäksi on varauduttava riittävän liikennöinnin aiheuttamiin kustannuksiin.

Espoon kaupunkiradan (Leppävaara–Espoon keskus) kustannuksiksi on arvioitu 99 M€ ja yhteiskunnalliseksi H/K-suhteeksi 1,6. Lisäksi on varauduttava riittävän liikennöinnin aiheuttamiin kustannuksiin.

Helsingin kantakaupungin raitioyhteyksien kustannukset vaihtelevat kohteen laajuudesta riippuen. Uusien raitiotieyhteyksien investointikustannukset ovat suuruusluokkaa 5–10 M€ / hanke.

Yhteys muihin toimenpiteisiin

Raideverkko muodostaa koko joukkoliikennejärjestelmän selkärangan. Eri-tyisesti toimenpide liittyy poikittaisyhteyksien parantamiseen ja terminaalien kehittämiseen sekä maankäytön suunnitteluun.

Joukkoliikenne nousuun

"Työryhmä selvittämään mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella"

TOIMENPIDE: Linja-autoliikenteen laatukäytävät

Kunnat ja tiepiirit yhdessä liikenteenharjoittajien kanssa takaavat valituilla linja-autoliikenteen runkoyhteyksillä lyhyen matka-ajan ja hyvän palvelutason vaihtoterminaali- ja pysäkkijärjestelyin, joukkoliikennekaistoin ja valoetuuksin. Näitä valvotaan automatiikkaan ja haltijavastuuseen perustuen. Taattu lyhyt matka-aika tarjoaa ruuhkaisilla yhteyksillä selvästi parempaa palvelutasoa kuin henkilöauto.

Ajoitus: suunnittelu 2005–2007.

Kustannukset: vuosittainen investointikustannus 5 M€ (joukkoliikenteen lisäkustannus).

Toimenpiteen kuvaus

Laatukäytävät ovat linja-autoliikenteen runkoyhteyksiä, joilla taataan palvelun nopeus ja täsmällisyys ajankohdasta ja liikennetilanteesta riippumatta. Laatukäytävän yhteyksiä käyttävät voivat luottaa siihen, että he ehtivät määränpäähänsä suunnitelmiansa mukaan lähes riippumatta liikennejärjestelmässä vallitsevista mahdollisista häiriöistä. Siten laatukäytävän tarjoama palvelu ylittää henkilöautoliikenteen palvelutason ja muistuttaa raideliikenteen enustettavuutta.

Matka-ajan lisäksi laatukäytävien linjojen vuorovälien tulee olla lyhyet, jotta matka-ajan ja täsmällisyyden tuoma kilpailuetu ei katoa, kun seuraavaa vuoroa joutuu odottamaan pitkään. Tavoitteena tulee olla vuoroväli, joka mahdollistaa matkalle lähtemisen aikatauluja katsomatta. Yleensä tällaisena vuorovälinä pidetään alle kymmentä minuuttia.

Palvelun nopeus ja täsmällisyys varmistetaan joukkoliikenneinfrastruktuuria ja liikenteen ohjausta kehittämällä. Lähtökohtana on, että joukkoliikenteellä on koko matkalla oma kaista. Pahimmat ruuhkakohteet ohitetaan mahdollisuuksien mukaan erillisratkaisuin (valo-ohjauksisten liittymien kiertäminen, ylittäminen tai alittaminen) tai voimakkain valoetuuksin.

Joukkoliikennekaistojen valvontaa tehostetaan muun muassa kameravalvonnalla. Valvonnan tehokas toteuttaminen edellyttää haltijavastuuperiaatteen hyväksymistä ja valvonnan automatisointia.

Laatukäytävien risteyskohdissa tulee olla korkealuokkaiset terminaalit tai vaihtopysäkit, jotta vaihto on nopea ja häiriötön. Laatukäytävän markkinointi ja vahvan imagon luominen ei ole mahdollista ilman korkealuokkaisia terminaaaleja ja pysäkkejä.

Laatukäytävien sijainnista, palvelun määrittelystä, verkon laajuudesta ja kustannuksista sekä toteutettavuudesta tulisi laatia tarkempi selvitys. Koska laatukäytävät käyttävät myös yleisiä teitä, on Tiehallinnon oltava mukana laatukäytävien suunnittelussa ja toteutuksessa. Pääkaupunkiseudun kehyskuntien kannalta tärkeää on, että niistä on Helsingin keskustaan mahdollisimman korkealaatuiset joukkoliikenneyhteydet.

Vaikuttavuus

Hinnan ohella joukkoliikenteen kysyntään vaikuttavat eniten matka-aika ja -nopeus, vuoroväli (liittyy osin kokonaismatka-aikaan) ja täsmällisyys. Matka-ajan vaikutus kysyntään on samaa tasoa hinnan kanssa: matka-ajan lyhentyessä 10 % joukkoliikennematkojen on eri tutkimuksissa todettu lisääntyvän 2–7 %. Täsmällisyys on toinen palvelutasotekijä, joka on todettu merkittäväksi tekijäksi kulkutavan valinnassa.

Laatukäytävän vaikutus joukkoliikenteen kysyntään on tapauskohtainen, ja siihen vaikuttaa matka-ajan ja täsmällisyyden parantumisen suuruus suhteessa aikaisempaan joukkoliikenteen palvelutasoon ja toisaalta henkilöauton matka-aikaan ja sen vaihteluun kyseisellä reitillä. Laatukäytävien vaikutukset ovat parhaimmillaan suurikysyntäisillä yhteysväleillä, joilla henkilöautoliikenne (ja joukkoliikenne) ruuhkautuu.

Jos oletetaan, että neljäsosa koko pääkaupunkiseudun matkapotentiaalista olisi laatukäytävien vaikutusalueella ja etuuksien avulla matka-aika lyhenisi nykyiseen nähden keskimäärin 10 %, kasvaisi joukkoliikenteen matkamäärä 1–3 % ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus 0,5–1 %-yksikköä. Matkamäärä lisääntyisi todennäköisesti hieman enemmän, kun huomioon otetaan matka-ajan lisäksi täsmällisyyden paraneminen.

Toteutettavuus

Suurimmat tekniset ja taloudelliset ongelmat laatukäytävien toteutuksessa liittyvät ruuhkakohtien ohittamiseen ja joukkoliikennekaistojen vaatimaan tilaan (ei mahdollista ahtaimmissa paikoissa, rakennusolosuhteet voivat usein olla vaikeat ja kalliit).

Taloudelliset vaikutukset

Laatukäytäväjärjestelyjen hintaan ja käyttökustannuksiin vaikuttavat laatukäytävien määrä ja yksittäisten käytävien ominaisuudet. Investointikustannusten (etusjärjestelyt, markkinointi, järjestelmän ylläpito) lisäksi on huomioitava henkilöauto- ja tavaraliikenteelle aiheutuvat haitat.

Laatukäytävien toteuttamiseen vaaditaan noin 5 M€:n vuosittainen investointikustannus (joukkoliikenteen lisäkustannus).

Yhteys muihin toimenpiteisiin

Laatukäytävien luominen liittyy kiinteästi markkinoinnin kehittämiseen.

Joukkoliikenne nousuun

"Työryhmä selvittämään mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella"

TOIMENPIDE: Poikittaisyhteyksien parantaminen

Pääkaupunkiseudun liikenteen kasvu kohdistuu pääosin poikittaiseen liikenteeseen, jossa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on matala ja tarjonta vähäistä ja heikkotasoisia. Kunnat yhdessä tiepiirin ja liikenne- ja viestintäministeriön kanssa kehittävät poikittaisen joukkoliikenteen järjestelmää, joka perustuu korkealaatuisiin joukkoliikenteen solmupisteisiin, runkolinjakäytäviin, informaation ja palvelujen kehittämiseen sekä maankäytön ja liikenteen suunnittelun tehokkaaseen yhteistyöhön. Runkolinjakäytäviä tarvitaan kaikkien kehäväylien tasolla.

Ajoitus: jatkuva, pikaparannukset 2005–2007.

Kustannukset: vuosittainen investointikustannus 15–25 M€ (joukkoliikenteen lisäkustannukset).

Toimenpiteen kuvaus

Joukkoliikenne toimii nykyisin parhaiten Helsingin keskustaan säteittäisesti suuntautuvilla yhteyksillä. Kantakaupunkiin suuntautuvista moottoriajoneuvomatkoista joukkoliikenteen osuus on noin 60 %. Tulevaisuudessa liikenteen kasvun on ennustettu kohdistuvan voimakkaasti poikittaisyhteyksille, joilla henkilöautoliikenteen osuus on huomattavasti säteittäisyhteyksiä suurempi: poikittaissuuntaisilla matkoilla joukkoliikenteen osuus on nykyisin noin 20–25 %. Kehyskunnista pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus (15–25 %) on pääsääntöisesti selvästi pienempi kuin seudun sisäisillä matkoilla. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden säilyttämisen ja kasvattamisen kannalta poikittaisen joukkoliikenteen kehittäminen on erityisen tärkeää, koska poikittainen liikenne lisääntyy voimakkaasti ja joukkoliikenteen osuus on siinä matala.

Poikittaisen joukkoliikenteen kehittämisessä ensisijaisen tärkeää on korkealuokkaisten poikittaisten runkoyhteyksien luominen siten, että ne yhdistävät nykyiset voimakkaat säteittäisyhteydet ja kulkevat tärkeiden solmupisteiden kautta. Verkkorakenteesta ja runkoyhteyksien nopeus- ja palvelutasotavoitteesta johtuen poikittaislinjojen tulee olla suorina. Tämä johtaa vaihtojen ja niiden toimivuuden korostumiseen.

Poikittaisliikenteen kehittämiseen liittyy myös kehyskuntien välisten yhteyksien parantaminen. Mm. yhteyksiä Pornainen–Järvenpää–Nukari ja Sipoo–Kerava–Hyrylä–Nurmijärvi tulisi tarkastella niin, että linjojen päät kytkeytyvät liittynäksi pohjois-eteläsuuntaiseen runkoliikenteeseen (päärata, Tuusulantien ja Hämeenlinnanväylän linja-autoliikenne, Marja-rata). Seutualueen sisäisistä hankkeista Kehä III:n bussiliikenteen kehittäminen on kehyskuntien näkökulmasta erityisen tärkeää. Kehyskuntien ja seutualueen välisten yhteyksien kehittämisessä tärkeässä asemassa ovat myös diagonaalilinjat, jotka kulkevat osittain säteittäisten pääväylien suuntaisesti, mutta eivät välttämättä päädy Helsingin keskustaan. Vaihtoehtona tällaisille yhteyksille ovat tehokkaat ja hyvin suunnitellut syöttöyhteydet seutualueen tärkeimpien poikittaisyhteyksien solmupisteisiin.

Poikittaisen joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteitä ovat:

- infrastruktuurihankkeet ja liikennöinti (väylät, terminaalit ja vaihtopysäkit, joukkoliikenne-etuudet, tarjonnan runsaus)
 - o Jokeri I-linjan etuuksien toteuttaminen ja täysimittainen liikennöinti, pikaraitiotievaiheen suunnittelu
 - o Jokeri II: Kehä II-jatke joukkoliikenne-etuuksin, Keskuspiston mahdollinen alitus tunnelilla, muut etuudet
 - o Tiedelinja (Suurpelto)–Otaniemi–Meilahti–Kumpula–Arabianranta–Viikki: nykyverkon etuuksien kehittäminen, Tullinpuomi–Pasila–Kalasatama -välin uudet joukkoliikennekadut
 - o kehäväylien pikabussit: joukkoliikennekaistat ja valoetuudet kehillä, nopeiden raideyhteyksien pysäkeillä käyvien linjojen liikennöinti
 - o korkeatasoinen profiloitu K2-joukkoliikenneyhteys Tikkurila–lentoasema
 - o diagonaalilinjat Matinkylä–lentoasema ja Itäkeskus–lentoasema: valoetuudet, liikennöinnin aloittaminen
 - o kehyskuntien välisen liikennöinnin lisääminen
 - o pääterminaalien ja vaihtopysäkkien kehittäminen
 - o vaihtoyhteyksien suunnittelu kehyskunnista tuleva liikenne huomioon ottaen
- informaatiohankkeet (vaunu-, pysäkki- ja terminaali-info)
 - o reaaliaikainen informaatiojärjestelmä kaikille poikittaisille runkoyhteysterminaaleille, -pysäkeille ja liikennevälineille sekä kehittyneet liikennevaloetuudet
- palvelutason varmistaminen sekä imago- ja brändiasioiden suunnittelu runkoyhteyksien luomisen yhteydessä
 - o liikennöinnin nopeus ja tiheä liikennöinti

- o linjaston selkeys ja hahmotettavuus, liikennevälineiden korkea taso, poikittaislinjaston liikennevälineiden ja pysäkkien yhtenäisen ulkoinen ilme.

Vaikuttavuus

Joukkoliikennepanostusten painottaminen poikittaisyhteyksiin on kulkumuoto-osuuden kannalta tehokasta, koska liikenteen kasvu keskittyy poikittaisille yhteysväleille ja siellä joukkoliikenneosuus on nykyisin pieni.

Edellä lueteltujen infrastruktuuri- ja liikennöintihankkeiden joukkoliikenteen kulkumuoto-osuusvaikutus pääkaupunkiseudulla on suuruusluokaltaan noin 0,5 %-yksikköä verrattuna tilanteeseen, jossa Marja-rata, länsisuunnan rai-deyhteys ja Espoon keskuksen kaupunkirata on jo toteutettu (PLJ 2002 mukainen ennuste 2025). Arvio ei sisällä informaatio-, terminaali- ja imago-hankkeiden avulla saavutettavaa lisämatkustajamäärää.

Toteutettavuus

Poikittaisyhteyksien liikennöinti hyvällä palvelutasolla nostaa liikennöintikustannuksia eivätkä lisääntyneet lipputulot yksin kata niitä. Tähän on varauduttava kaupunkien ja YTV:n budjeteissa.

Taloudelliset vaikutukset

Poikittaisen joukkoliikenteen kehittämisen vaatimiin investointeihin vaikuttavat toteutustapa ja toteutuksen laajuus. Täydessä laajuudessaan Jokeri I pikaraitiotie maksaa 200–250 M€, Jokeri II pikaraitiotienä 300–350 M€, kehien I–III bussietuudet 100 M€ (ilman Kehä II jatkeen rakentamisinvestointia), Itäkeskus–lentoasema –etuudet noin 8 M€ ja Helsingin raitiotieverkoston eri kehittämishankkeet 5–20 M€. Pääterminaalien kehittämiseen on varattava 100–150 M€. Poikittaisten runkoyhteyksien laaja varustaminen informaatiotekniikalla maksaa 10–15 M€. Kalustostandardin nostaminen peruslinjastoa korkeammaksi aiheuttaa myös lisäkustannuksia.

Edellä esitettyjen linjojen liikennöintikustannusten suuruusluokka on 10–15 M€/vuosi. Tarkemman suunnittelun avulla liikennöintikustannuksia voidaan mahdollisesti pienentää, jos muuta linjastoa voidaan karsia uusien yhteyksien ansiosta.

Hankkeiden kannattavuuden arviointi vaatii tarkempia investointi- ja hyötylaskelmia. Alustavien arvioiden mukaan kannattavimpia hankkeita ovat Jokeri II, Pasilan tason yhteydet (ja Tiedelinja) ja Kehä I:n pikabussi, mutta kaikki muutkin edellä mainitut hankkeet tuottavat enemmän yhteiskuntataloudellisia hyötyjä kuin kustannuksia.

Yhteys muihin toimenpiteisiin

Poikittaisen joukkoliikenteen kehittäminen liittyy maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnitteluun sekä raideverkon, terminaalien ja vaihtopaikkojen kehittämiseen.

Joukkoliikenne nousuun

”Työryhmä selvittämään mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella”

TOIMENPIDE: Terminaalit, vaihtopysäkit ja pysäkit

Kunnat ja valtio yhteistyössä yksityisten toimijoiden kanssa parantavat joukkoliikennejärjestelmän toimivuutta kehittämällä terminaalien ja vaihtopysäkkien palvelutasoa. Kunnat, lääninhallitukset ja liikenteenharjoittajat kehittävät joukkoliikennelinjastoa siten, että edistetään esteettömiä matkaketjuja ja yhä useampi lähi- ja kaukoliikenteen linja kulkee yhteisten terminaalien ja vaihtopysäkkien kautta. Kunnat, tiepiirit ja Ratahallintokeskus parantavat henkilöautoilun ja pyöräilyn liityntäpysäköintiä ja kevyen liikenteen yhteyksiä. Helpotetaan siirtymistä terminaalien sisällä ja kulkuvälineisiin nousemistä. Kehitetään aikataulujen yhteensopivuutta ja terminaaleissa tarjottavia muita palveluja.

Ajoitus: välittömästi, jatkuva.

Kustannukset: kustannuksiin vaikuttavat toteutettavat hankkeet.

Toimenpiteen kuvaus

Pysäkeillä ja terminaaleilla on merkittävä osuus joukkoliikenteen palvelupale-tissa. Odotusajan rasittavuus koetaan huomattavasti suuremmaksi kuin itse vaunussa tapahtuvan matka-ajan. Kun odotusaika liittyy joukkoliikenneväli-neen vaihtoon, rasittavuus koetaan entistäkin suuremmaksi. Edelleen siirty-minen pysäkeille (kävely tms.) on merkittävä osa joukkoliikennematkan hou-kuttelevuutta. Näistä syistä pysäkkien, asemien ja terminaalien palvelutasoa, houkuttelevuutta ja toimivuutta on parannettava. Hyviä esimerkkejä olemas-sa olevista laadukkaista terminaaleista pääkaupunkiseudulla ovat Leppävaara ja Itäkeskus. Kamppiin on valmistumassa korkeatasoinen terminaali.

Terminaalien, vaihtopysäkkien ja muiden pysäkkien kehittämiseen liittyvät seuraavat osa-alueet:

- Kulkuyhteyksien parantaminen.
 - Joukkoliikennelinjaston kehittäminen siten, että keskeisten vaihtopysäkkien kautta kulkevat mahdollisimman monet linjat. Tämä helpottaa joukkoliikennejärjestelmän hahmottamista ja luo edellytyksiä parantaa vaihtopysäkkien toimivuutta..
 - Kevyen liikenteen yhteydet ja polkupyörien säilytysmahdolli-suudet.
 - Liityntäpysäköinti henkilöautoille.

- Talvikunnossapito.
- Terminaaleissa ja vaihtopysäkeillä liikkuminen ja kulkuvälineeseen nouseminen.
 - Mahdollisimman vähän tasonvaihtoja, mahdollisuus hissien käyttöön ja liukuportaat.
 - Siirtyminen odotustilasta kulkuvälineeseen mahdollisimman lyhyt ja esteetön.
 - Vaihtopysäkkijärjestelyt korkealuokkaisilla väylillä: eritasoliittymien pysäkkijärjestelyjen kehittäminen siten, että kävelymatkat pysäkiltä toiselle lyhenevät (eri tasojen pysäkit mahdollisimman lähelle toisiaan).
 - Opastus.
- Terminaalien/pysäkkien informaation, palvelujen ja viihtyvyyden parantaminen
 - Ajantasaisen, esteettömän ja tarvittaessa asiakaskohtaisesti räätälöidyn matkustajainformaation tarjoaminen..
 - Terminaalien muut palvelut (kioskit, kaupat, kahvila jne.).
 - Pysäkkien ulkoinen ilme: tyylikäs muotoilu ja suunnittelu, selkeät merkinnät, runkolinjastojen erikoispysäkit, suoja säältä, siisteys.
 - Turvallisuus: valaistus, valvonnan lisääminen, kamerat, vartijat tms.

Vaikuttavuus

Korkeatasoiset terminaalit luovat uutta kysyntää joukkoliikenteelle. Kulkuneuvossaoloaika ja matkan hinta ovat kumpikin noin 30 % keskimääräisen joukkoliikenteenmatkan koetusta rasituksesta Helsingissä. Pysäkillä odotus (10 %), kävely (18 %) ja vaihdot (7 %) muodostavat yhteensä samansuuruisen osan. Pysäkki- ja terminaalijärjestelyjen parantamisella voidaan vaikuttaa siis noin kolmannekseen koko joukkoliikennematkan koetusta rasituksesta. Yksittäisenä tekijänä kulkuneuvon odottaminen koetaan kaikkein rasittavimmaksi matkan osatekijäksi.

Terminaalien ja pysäkkien viihtyvyyden parantamisella voidaan vähentää odotusajan rasittavuutta. Kulkuyhteyksien parantaminen ja liityntäpysäköinti lyhentävät kulkuneuvoon siirtymiseen kuluvaa aikaa. Erityisesti matka-aikaan liittyvien kävely- ja odotusaikojen merkitys on huomattava. Liityntäpysäköinti on kulkumuoto-osuuden kannalta oleellinen, koska vaikutus kohdistuu henkilöautonkäyttäjiin. Vaihtoa voidaan helpottaa terminaaleissa liikkumista helpottamalla. Vaihtojen merkitys tulee pääkaupunkiseudulla vielä nousemaan poikittaisliikenteen kasvun lisätessä vaihtojen määrää.

Toteutettavuus

Terminaalien ja pysäkki-infrastruktuurin parantamisessa ei ole rahoitusta lukuun ottamatta suuria ongelmia. Kaavoituksessa tulee kuitenkin varata mahdollisuuksia parantaa pysäkkejä ja terminaaleja.

Vaihtopysäkkien kehittäminen eritasoliittymien yhteydessä aiheuttaa nykyisiin suunnitteluperiaatteisiin muutoksia, mikä voi heijastua korkeampina rakennuskustannuksina (pääsääntöisesti kyseessä on kuitenkin vain suunnittelukulttuurin muutos). Mahdollisuus vaihtaa terminaaleissa samassa tasossa voi osoittautua vaikeaksi useissa tapauksissa.

Muiden palvelujen saamiseen terminaaleihin vaikuttavat yksityisten yritysten menestymismahdollisuudet. Merkittävien terminaalien yhteydessä julkisen sektorin tavoitteet ja yksityisen sektorin liiketoiminnan tavoitteet ovatkin yhdistettävissä, koska toimiva terminaali kerää paljon matkustajia. Yksityisten yritysten läsnäolo terminaaleissa parantaa koko terminaalialueen turvallisuutta valvonnan lisääntyessä, mikä lisää myös matkustajien turvallisuudentunnetta.

Taloudelliset vaikutukset

Terminaalien ja pysäkkien kehittämisen kustannukset syntyvät suunnittelu-, investointi- ja kunnossapitokustannuksista sekä valvonnan tms. vaatimasta henkilötyövoimasta. Kustannuksia ei tässä yhteydessä arvioida, koska terminaalihankkeet ovat yksilöllisiä ja kustannusarvio vaatii tarkan selvityksen. Pääkaupunkiseudulla Kampin valmistumisen jälkeen tärkeimpiä terminaalihankkeita ovat Tikkurila, Espoon keskus ja Pasila. Pysäkkien parantamisen kustannuksia voidaan arvioida karkeasti yksikkökustannusten ja lukumäärän perusteella. Pysäkkien osalta kustannuksiin vaikuttaa parantamistoimien laajuus.

YTV:n on osana PLJ-prosessia syytä laatia yksityiskohtainen terminaalien kehityssuunnitelma, jossa sovitaan kehitettävien terminaalien tärkeysjärjestys, investointitarpeet ja -aikataulu.

Terminaali- ja pysäkkihankkeiden rahoituksessa tulee tutkia mahdollisuudet myös yksityisen rahoituksen saamiseen. Pysäkkien osalta tämä tarkoittaa lähinnä mainostilaa ja terminaaleissa liiketilaa. Rahoitusratkaisusta hyvänä esimerkkinä voidaan mainita mittava Kampin terminaalihanke, jossa yksityisen ja julkisen sektorin rahoitusyhteistyö on toiminut onnistuneesti.

Yhteys muihin toimenpiteisiin

Poikittaisliikenteen kehittäminen (vaihtojen määrä), raideverkon kehittäminen, yksityisrahoitus (terminaalihankkeet).

Joukkoliikenne nousuun

”Työryhmä selvittämään mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella”

TOIMENPIDE: Yhtenäinen työssäkäyntialueen lippujärjestelmä

Lääninhallitus, kunnat, YTV, VR ja Matkahuolto kehittävät lippuyhteistyötä pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella niin, että asiakkaalle näkyvä osa lippujärjestelmästä on ilmeeltään yhtenäinen ja rakenteeltaan yhteensopiva siten, että asiakas voi liikkua yhdellä lipulla koko työssäkäyntialueella.

Ajoitus: 2006–2008.

Kustannukset: ei voida tässä vaiheessa arvioida, vaatii kehyskuntien panostusta.

Toimenpiteen kuvaus:

Yhteistyön tehostaminen koostuu monista tekijöistä. Ainakin seuraavilla tekijöillä on huomattavaa vaikutusta.

- Lippujärjestelmien yhteensopivuuden lisääminen siten, että kehyskuntien ja nykyisten YTV-kaupunkien alueella voi matkustaa yhtä lippua käyttäen.
- Keski-Uudenmaan SAMPO-kuljetuspalvelukeskuksen liikenteen integrointi yhtenäiseksi osaksi kehyskuntien työmatkojen liityntäliikennettä. Samalla lipulla voi liikkua SAMPO-liikenteessä ja YTV-alueella sekä kehyskunnissa.
- Erilaisten työmatka- ja liityntälippujärjestelmien kehittämisen jatkaminen YTV-alueen ulkopuolella.

Lippujärjestelmien yhteensopivuus matkustajan näkökulmasta tulee toteuttaa niin, että se kattaa niin raide- kuin bussiliikenteen. Lippujärjestelmien yhteensopivuuden lisäksi kehyskuntien itsekannattavan luvanvaraisen liikenteen tarjontaa pyritään laajentamaan subventoimalla joukkoliikenteen lipun hintoja nykyistä voimakkaammin ja ostamalla täydentäviä lisäpalveluja. Tällä tavalla parannetaan joukkoliikenteen kilpailukykyä.

Tuusulassa, Keravalla, Järvenpäässä ja Nurmijärvellä toimiva kutsuohjauksinen SAMPO-joukkoliikenne kytketään kaikin osin yhtenäiseksi osaksi seudun joukkoliikennejärjestelmää siten, että sama lippu on yhteensopiva (mahdollisesti kuitenkin lisämaksullinen) myös SAMPO-liikenteessä. SAMPO-liikennettä kehitetään siten, että järjestetyt vaihdot nopeisiin runkoyhteyksiin tapahtuvat joustavasti ja vaivattomasti.

Kehitetään työmatkalippujärjestelmiä siten, että runkoyhteyden molemmissa päissä on mahdollista liittää lippuun monipuolinen valikoima liityntälippuja.

Lippujärjestelmien yhteensopivuuteen liittyen kehitetään koko työssäkäyntialueen kattavia matkustajainformaatiopalveluja. Tällaisia palveluja ovat esimerkiksi reittiopas, ajantasainen häiriötietopalvelu ja ajantasainen asiakkaalle räätälöity aikataulutietopalvelu.

Vaikuttavuus

Vaikutukset syntyvät joukkoliikenteen käytön helpottumisesta eri lippujärjestelmien ja joukkoliikennejärjestelmien integroitua tehokkaammin ja havainnollisemmin yhteen. Informaatiopalvelujen kehittäminen osaltaan helpottaa käyttöä ja nostaa joukkoliikenteen statusta kehyskuntien alueella. Hankkeella on merkittävä vaikutus kehyskunnista pääkaupunkiseudulla työssäkäyvien kasvavan joukon joukkoliikennepalvelujen parantamiseen ja joukkoliikenteen kilpailukykyyn parantamiseen.

Keskeinen vaikutus on joukkoliikennejärjestelmän selkeytyminen ja havainnollistuminen ja sitä kautta palvelutason paraneminen. Kehyskuntien lippujärjestelmän parempi integrointi / yhteensopivuuden parantaminen suhteessa YTV:n järjestelmiin helpottaa myös muiden uusien lipputyyppeiden ja liityntälippujärjestelmien käyttöönottoa. YTV:n matkakortin uudistuessa arviolta vuosina 2008–2010 on kehyskuntien ja kaukoliikenteen lipputuotteiden integrointi otettava kattavasti huomioon. Tämä helpottaisi joukkoliikenteen käyttöä.

Yhtenäisen lippujärjestelmän vaikutus koskisi käytännössä lähes kaikkia kehysalueelta pääkaupunkiseudulla työssä käyviä, arviolta 50 000 henkeä. Uusi järjestelmä mahdollistaisi myös helpommin laajemman alueen informaation yhtenäistämisen yhteen formaattiin ja helpottaisi siten joukkoliikenteen matkapaätösten tekoa.

SAMPO-liikenteen matkustajamäärä on noin 200 000 matkustajaa vuodessa. SAMPO-liikenne kattaa maantieteellisesti laajan osan kehyskunnista tarjoten lähes ovelta-ovelle palvelutasoa. Mikäli SAMPO-liikenne integroidaan YTV-alueen lippujärjestelmään ja vaihdot YTV-alueen runkoliikenteeseen järjestetään hyvin, avautuu Tuusulan, Keravan, Järvenpään ja Nurmijärven asukkaille erinomainen mahdollisuus joukkoliikenteen matkaketjuun lähes kotiovelta minne tahansa pääkaupunkiseudulla. Tämä mitä ilmeisimmin vaikuttaisi niin SAMPO-liikenteen käyttäjämäärien kasvuun kuin myös pääkaupunkiseudulle näistä kunnista suuntautuvien joukkoliikennematkojen määrään. Vaikutus joukkoliikenteen kilpailukykyyn Keski-Uudellamaalla kasvaisi selvästi.

Toteutettavuus

Kuntien kustannusosuuksista sovittaessa saattaa syntyä ongelmia. Kehyskuntien taloudellisen tilanteen kehittyminen voi myös hankaloittaa toteuttamista. Uuden lippujärjestelmän käyttöönotto kehyskuntien alueella sisältää monia käytännön vaikeuksia, mikäli liikenne alueella edelleen perustuu liikennelu-piin eikä ostoliikenteeseen.

Taloudelliset ja muut vaikutukset

Lippujärjestelmien yhteensopivuuden toteuttaminen edellyttää järjestelmämuutoksia sekä ohjelmisto- ja laitteistomuutoksia useissa organisaatioissa. Näiden kustannusvaikutuksia ei tämän työn yhteydessä ole arvioitu tarkasti, vaan ne tulee tehdä jatkossa.

Esitetyt muutokset vaikuttavat joukkoliikenteen suosioon selkeyttämällä järjestelmää, helpottamalla joukkoliikenteen käyttöä ja siten parantamalla palvelutasoa. Tämän vaikutuksia matkustajamääriin ei ole toistaiseksi arvioitu, mutta vaikutus talouteen on myönteinen lipputulojen kasvamisen myötä. Lisäkustannuksia tarvittavan lisäkapasiteetin johdosta aiheutunee arviolta vähemmän kuin uutta lipputuloa.

Lippujärjestelmän kehittäminen aiheuttaisi todennäköisesti merkittäviä lisäkustannuksia kehyskunnille. Näiden kustannusten suuruutta ei ole tässä yhteydessä arvioitu.

Joukkoliikenne nousuun

”Työryhmä selvittämään mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella”

TOIMENPIDE: Tehokas joukkoliikenteen suunnittelu

Kunnat, YTV, lääninhallitus ja liikenteenharjoittajat tehostavat joukkoliikenteen kaikki osapuolet kattavaa suunnittelua. Tässä työssä pyritään yhteistyössä karsimaan päällekkäistä liikennettä ja ohjaamaan vapautuvat resurssit palvelujen laajentamiseen.

Ajoitus: 2005–2007.

Kustannukset: tehtävät hoidetaan nykyisten tehtävien yhteydessä.

Toimenpiteen kuvaus

Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella kunnat ja lääninhallitus tehostavat kuntien välistä sekä kuntien, lääninhallituksen ja liikenteenharjoittajien välistä yhteistyötä joukkoliikenteen kehittämisessä ja suunnittelussa.

Kuntien, lääninhallituksen ja liikenteenharjoittajien yhteistyötä tehostetaan joukkoliikenteen suunnittelussa koskien niin ostoliikennettä kuin itsekantavaa linjaliikennelupiin perustuvaa liikennettä. Tämä edellyttää uusien toimintatapojen omaksumista kaikkien osapuolien taholla. Nykyisin esimerkiksi linjaliikennelupiin perustuvaa liikennettä suunnittelevat usein liikenteenharjoittajat. Yksittäin suunniteltuina joukkoliikennelinjastosta ei muodostu yhteiskunnan, liikennöitsijöiden eikä asiakkaiden kannalta tarkoituksenmukaisinta ja kustannustehokkainta.

Toisaalta kuntien ja lääninhallitusten ostoliikenteen suunnittelun osalta liikennöitsijöiden tuoma asiantuntemus, yritystoiminnasta tulevat kehittämisideat ja käytännön kokemukset olisivat hyödyllisiä. Yhteistyö tulee hoitaa sellaisella tavalla, ettei liikennöitsijöiden keskinäinen kilpailuasetelma vääristy.

Pääkaupunkiseudulla YTV:n, kuntien, lääninhallitusten ja liikennöitsijöiden tulisi tehostaa suunnittelua siten, että kaupunkien sisäisen liikenteen, seutu-liikenteen, U-linjojen ja kaukoliikenteen synergia hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti ja karsitaan päällekkäisyyksiä. Asiakasnäkökulmasta keinoitekoisten kaupunkien ja kuntien rajojen merkitystä matkustamisen kannalta vähennetään niin, että pääkaupunkiseudun joukkoliikennepalvelu kokonaisuutena on mahdollisimman tarkoituksenmukainen.

Nykyisin pääkaupunkiseudun linjastoa suunnittelevat YTV, kunnat sekä kehyskuntiin suuntautuvasta liikenteestä vastaavat tahot. Suunnitteluyhteistyössä on edelleen paljon kehitettävää. Myös liikennöitsijöiden osuutta suunnitteluprosessissa tulee lisätä ja yritysaloitteisten ratkaisujen käyttömahdollisuus on hyödynnettävä.

Suunnitteluyhteistyötä tehostettaessa yksi keskeinen näkökulma on myös suunnittelumenetelmien ja -työkalujen tehokkuus. Osin suunnittelutyökalujen ja liikennemallien rajoitteista johtuen joukkoliikennelinjastoa ei ole koskaan optimoitu koko seudun kattavasti. Linjastoa on suunniteltu vaihteittain ja pienissäkin osissa, jolloin linjaston tarkoituksenmukaisuus kokonaisuutena on saattanut kärsiä. YTV:n ja kuntien tulisikin yhteistyössä tarkistaa koko seudun linjasto kokonaisuutena. Tässä työssä saattaa olla tarpeen hyödyntää myös suunnittelumenetelmiä ja -ohjelmistoja, joita ei toistaiseksi ole ollut käytössä.

Yksi pääkaupunkiseudun ja sen työssäkäyntialueen joukkoliikenteen tehostamismahdollisuuksista lienee hiljaisen ajan liikenteessä, esimerkiksi yöllä. Matkojen suuntautuminen yöllä on erilaista kuin päivisin ja vähäisempään kysyntään voitaneen tehokkaammin vastata yhteisillä linjoilla. Myös yhteisesti organisoitu kutsujoukkoliikenne voi olla ratkaisu tällaisissa tilanteissa.

Vaikuttavuus

Linjastojen seudullisen kehittämisen vaikutukset joukkoliikenteen käyttäjiin syntyvät nykylinjaston tehostumisesta erityisesti kuntien rajoilla hallinnollisten rajojen poistuessa. Kehyskuntien mukaantulon vaikutus koskee käytännössä lähes kaikkia pääkaupunkiseudulla työssä käyviä, arviolta 50 000 henkeä. Lisäksi joukkoliikenteen käyttö ja lipputyyppeiden kehittäminen helpottuu suunnitteluyhteistyön tiivistyessä. Tehostettu joukkoliikenteen suunnittelu vähentäisi nykyisen liikenteen päällekkäisyyksiä sekä kunta- ja seuturajojen muodostamia katkoksia liikennepalvelujen tarjonnassa ja selkiyttäisi joukkoliikennejärjestelmää matkustajan kannalta.

Nykyistä tehokkaammalla, kokonaisuuden paremmin kattavalla suunnittelulla voidaan antaa käyttäjille nykyistä parempi kokonaiskuva joukkoliikenteen tarjonnasta. Erityisen tärkeää tämä on kokemattomille joukkoliikenteen käyttäjille. Koska satunnaiset joukkoliikennematkustajat ovat usein henkilöautoilijoita, vaikuttaa linjaston yhtenäisyys nimenomaan kulkumuoto-osuuden kannalta tärkeimpään matkustajaryhmään.

Taloudelliset ja muut vaikutukset

Joukkoliikennelinjaston suunnittelun ja hallinnan yhtenäistämisen kustannusvaikutusten arviointi edellyttää selvityksiä linjaston tehostamismahdollisuuksista. Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen yhden tilaajan mallia koskeissa YTV:n selvityksissä on arvioitu säästöpotentiaaliksi pääkaupunkiseudulla useita miljoonia euroja.

Bussiliikenteen kilometrikustannus on noin 0,40 euroa/km ja vuonna 2002 seutuliikenteessä ajettiin noin 34,5 miljoonaa ajokilometriä. Mikäli linjaston tehostumisen ansiosta ajettuja kilometrejä esimerkiksi seutuliikenteessä voitaisiin vähentää 2–4 %, syntyisi liikennöintisäästöä seutuliikenteessä arviolta 280 000–560 000 euroa vuodessa. Lisäksi on otettava huomioon kuntien sisäisessä liikenteessä ja kehyskuntien liikenteessä mahdollisesti saavutettavat säästöt.

Toteutettavuus

Suunnittelua voidaan paljolti tehostaa nykyisin resurssein suunnitteluprosesseja kehittämällä, eri organisaatioiden synergiaa hyödyntämällä ja voimavaroja yhdistämällä.

Yhteys muihin toimenpiteisiin

- poikittaiset runkoyhteydet
- yhtenäinen työssäkäyntialueen lippujärjestelmä
- joukkoliikenteen markkinointi ja brändi (yhtenäisen ilmeen saavuttaminen koko seudulla kaluston ja informaation osalta)
- kutsuohjauksiset joukkoliikennepalvelut (kuntien raja-alueiden palvelut hallinnollisista rajoista välittämättä, seudulliset kuljetuspalvelukeskukset, tms.)

Joukkoliikenne nousuun

”Työryhmä selvittämään mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella”

TOIMENPIDE: Joukkoliikenteen markkinointi ja brändi

Kunnat, liikenteenharjoittajat ja liikenne- ja viestintäministeriö rakentavat alueellisessa yhteistyössä joukkoliikennejärjestelmän ja sen valittujen osien brändiä ja imagoa. Keinona on mm. kehittää viestinnällisestä näkökulmasta suunnitellusti koko työssäkäyntialueen joukkoliikennejärjestelmää ja sen markkinointia.

Ajoitus: 2005–2007.

Kustannukset: 2 M€ vuodessa.

Johdanto

Kulkumuodon maine (imago) vaikuttaa ratkaisevasti kulkumuodon valintatilanteessa. Brändin rakentaminen on osa markkinointia ja joukkoliikenteen kilpailukykyyn parantamista. Brändin rakentaminen on tietoista mielikuvan luomista pitkäjänteisemmin kuin pelkkä mainostaminen. Brändin rakentamisella saavutetaan parempi teho kuin pelkällä kampanjamarkkinoinnilla.

Käyttäjäkunnan laajentaminen edellyttää, että joukkoliikenteen julkisuuskuva on aidosti kilpailukykyinen muiden liikennemuotojen kanssa. Tällä hetkellä joukkoliikenteeseen liitettävät miellelyhtymät ovat usein negatiivissävytteisiä. Mielikuva joukkoliikenteestä kulkumuotona, jota käyttävät ”pakkokäyttäjät” eli lapset, nuoriso, vanhukset ja muut autottomat, ei houkuttele uusia käyttäjäryhmiä joukkoliikenteen piiriin.

Joukkoliikennettä voidaan markkinoida yleisten mainoskampanjoiden avulla tai markkinointia voidaan toteuttaa muiden joukkoliikennehankkeiden yhteydessä. Yksi esimerkki onnistuneesta joukkoliikennebrändistä on linja-autoliikenteen ExpressBus, jonka alla useat eri liikennöitsijät toimivat yhteisten toimintatapojen mukaisesti.

Kaupallisia tuotteita markkinoitaessa tuotteelle luodaan imagostrategia, jonka avulla pyritään takaamaan markkinoinnin vaikuttavuus haluttuun kohderyhmään. Joukkoliikenteen osalta tarvitaan merkittävää markkinoinnin määrän kasvattamista ja tietoista voimakasta kohdennettua markkinointia uusille asiakasryhmille.

Toimenpiteen kuvaus

Joukkoliikenteen imagon ja brändin kehittäminen voi sisältää mm. seuraavia elementtejä.

- Joukkoliikenneorganisaatioiden (YTV, kaupungit, VR, liikenteenharjoittajat) arvot ja tavoitteet määritetään ja verrataan niitä suhteessa sekä itse koettuun nykytilaan että asiakkaiden kokemaan nykytilaan. Tämä on perusedellytys kestäväälle imagon ja brändin luomiselle.
- Joukkoliikenteen markkinoinnin lisääminen ja oikea kohdentaminen. Joukkoliikenteen useita viestinnän kanavia kattavan imagonkohotuskampanjoiden toteuttaminen pilottina pääkaupunkiseudulla.
- Houkuttelevien joukkoliikennebrändien kehittäminen pilottina valituille joukkoliikennetuotteille.
- Yksityisautoilua tukevan liikennekadon kaltainen joukkoliikenteen käyttöä tukeva radio- tai televisio-ohjelma.

Tärkeitä hahmottamisen elementtejä ovat myös visuaalisen informaation yhdenmukaisuus ja loogisuus. Tietyn signaalin merkityssisällön tulee olla kaikkialla sama (onnistunut esimerkki on metron M-kirjain). Hahmottamisessa tulee ottaa huomioon kansainvälinen ymmärrettävyys ja käytäntöjä kannattaa hakea hyvin toimivista kotimaisista ja ulkomaisista esimerkeistä.

Vaikuttavuus

Brändin vaikutus liittyy lähinnä joukkoliikenteen houkuttelevuuden kasvuun uusien käyttäjäryhmien osalta. Toisaalta brändin vaikutus liittyy jo tehtyjen hyvien joukkoliikennepalvelujen sisällön ja laadun täysmääräiseen hyödyntämiseen. Monet hyvät joukkoliikennepalvelut ovat tällä hetkellä vajaakäytössä, koska niitä ei tunneta.

Lisäksi vahvojen brändien myönteinen vaikutus on niiden luoma havainnollisuus ja selkeys. Jos esimerkiksi tietyillä joukkoliikennepalveluilla olisi vahva visuaalinen yhtenäinen ilme, olisi niiden hahmottaminen ja tiedostaminen yhdeksi palveluksi käyttäjän kannalta helpompaa, mikä vaikuttaa koettuun palvelutasoon myönteisesti.

On tärkeää, että brändin rakentaminen on aloitettu jo silloin, kun palvelu aloitetaan. Väärin syntyneitä mielikuvia on lähes mahdotonta korjata jälkikäteen. Käytännössä on saatu huonoja kokemuksia, jos brändien rakentaminen tai markkinointi on jäänyt vajavaiseksi, eikä nykyisten ja tulevien käyttäjien mielipiteisiin ole yritetty vaikuttaa ennen joukkoliikenteeseen liittyvää toi-

menpidettä. Esimerkiksi Helsingin kaupungin Citylinjan ja Helsingin Kuljetuspalvelukeskuksen käyttöönotossa olisi ajoissa hoidetulla markkinoinnilla ja huolellisella tiedottamisella ja brändin rakentamisella päästy todennäköisesti nykyistä parempiin lopputuloksiin.

Toteutettavuus

Markkinoinnin, imagon ja brändin kehittämisen kannalta keskeistä on, että joukkoliikenteestä vastaavat organisaatiot ovat sitoutuneet uuteen toimintatapaan.

Taloudelliset vaikutukset

Joukkoliikenneorganisaatioiden oma imagoprosessi edellyttää enimmäkseen virkatyötä. Pääkaupunkiseudun toimijoita koskien voidaan arvioida, että perusteelliseen prosessiin tarvitaan työpanosta yhteensä 0,5–1 henkilötyövuotta (kunnat, VR, Ratahallintokeskus, tiepiiri, etujärjestöt, 1–2 kk/organisaatio).

Markkinointikampanjoiden kustannuksiin vaikuttaa markkinointitapa: kohdennetaanko markkinointi johonkin tiettyyn joukkoliikennejärjestelmän osaan (esimerkiksi uuden linjan markkinointi) vai markkinoidaanko joukkoliikennettä yleisesti.

Yksittäisen joukkoliikennejärjestelmän osan yksilöllisen brändin kehittäminen edellyttää tuotteen ja brändiä varten tarvittavan tuotteen kehittämisen mukaan vaihtelevaa panosta. Karkeana arviona voidaan esittää 50 000–300 000 euroa/tuote/vuosi.

Joukkoliikenteen yleismarkkinointia voidaan toteuttaa hyvin monella tavalla. Esimerkiksi YTV tekee vuosittain 1–2 yleistä joukkoliikenteen markkinointikampanjaa, joiden keskimääräinen kustannus on noin 100 000 €/kampanja.

Kokonaisuudessaan joukkoliikenteen markkinointiin ja brändien rakentamiseen tarvitaan vuosittain noin 2 M€.

Yhteys muihin toimenpiteisiin

Markkinointi- ja brändinrakentamistoimenpiteillä on yleensä kiinteä yhteys muihin joukkoliikenteen kulkutapaosuuden nostamiseen liittyviin toimenpiteisiin. Esimerkki tällaisesta kytkennästä on Jokeri-linjan suunnittelussa tehty poikittaisrunkoyhteyden brändin suunnitelmallinen rakentaminen ja markkinointi.

Joukkoliikenne nousuun

”Työryhmä selvittämään mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella”

TOIMENPIDE: Matkustajainformaation kehittäminen

Kunnat, YTV, liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto, Ratahallintokeskus ja yksityiset palveluntarjoajat helpottavat uusilla, asiakaskohtaisesti räätälöitävissä olevilla, reaaliaikaisilla ja ajantasaisilla informaatiopalveluilla joukkoliikenteen käyttöä ja parantavat houkuttelevuutta. Tavoitteena on, että joukkoliikennevälineet varustetaan paikannuslaitteilla ja tiedonsiirtovälineillä. Lippujärjestelmien yhteensopivuuteen liittyen kehitetään myös informaatiopalveluja, kuten koko työssäkäyntialueen kattava reittiopas ja ajantasainen häiriötietopalvelu.

Ajoitus: suunnittelu ja pilotit 2005–2007.

Kustannukset: ei arvioitu tässä työssä.

Toimenpiteen kuvaus

Yksittäiselle asiakkaalle räätälöity informaatio on viime aikoina nähty hyvin tärkeäksi osaksi joukkoliikenteen kehitystä niin lähi- kuin kaukoliikenteessäkin. Aikaan ja paikkaan sidotulla informaatiolla voidaan merkittävästi parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja houkuttelevuutta. Erityisesti tämä pätee pyrittäessä kilpailemaan henkilöauton kanssa matkan suunnittelun ja matkustamisen vapaudessa. Esimerkiksi pääkaupunkiseudun nykyisen Reittioppaan kehittäminen ja vastaavanlaisten palveluiden käyttöönotto muuallakin nähdään erittäin tarpeellisena. Asiakkaalle räätälöidyn matkustajainformaation välittämisessä käytetään tyypillisesti päätelaitteena internet-selainta, infokioskia, älypuhelinta tai muuta mobiilipäätettä.

Asiakkaalle räätälöity matkustajainformaatio edellyttää, että matkustajan sijainti ja matkatarpeet voidaan määrittää. Myös operaattorien kaluston sijainti on tiedettävä, jotta tarjottavat palvelut voivat ajantasaisesti vastata matkustajien tarpeisiin. Tyypillisiä yllä mainituilla ominaisuuksilla toteutettavia palveluja olisivat erilaiset reittioppaat sekä aikaan ja paikkaan perustuvat kartta- ja aikataulupalvelut.

Matkustajan paikantavan matkapuhelinpalvelun käyttäminen on nykyisin suhteellisen kallista, noin 0,10 €/paikannus. Liikenne- ja viestintäministeriön ja joukkoliikenteen palveluntarjoajien tulisivat yhdessä tai erikseen neuvotella teleoperaattoreiden kanssa edullisemmat ehdot paikannuspalveluiden käyt-

töön. Tämä koskee paikannuspalvelujen ohella myös itse mobiilipalvelujen kustannuksia.

Joukkoliikenteen palveluntarjoajien käyttöön tulee suunnitella yhtenäiset tietojärjestelmärajapinnat aikataulu-, paikannus- ja häiriötietoa varten. Tämä rajapinta kannattaa toteuttaa palveluntarjoajan olemassa olevan tietojärjestelmän päälle, jolloin suuriin tietojärjestelmäremontteihin ei ole tarvetta ryhtyä. Rajapinta on mahdollista toteuttaa myös tulevaisuudessa käyttöönotettavien tietojärjestelmien yhteyteen.

Yhteinen rajapinta mahdollistaa matkustajainformaation keräämisen ja esittämisen matkustajan tarpeiden mukaan liikennemuodosta riippumatta. Kusakin palvelussa tarvitsee tiedonhakutoiminnot toteuttaa vain kertaalleen palvelun piirissä olevien palveluntarjoajien määrästä riippumatta. Tämä helpottaa palvelutuotantoa ja mahdollistaa kaikkien joukkoliikennemuotojen huomioimisen palveluissa. Osia rajapintahankkeesta on jo toteutettu, kuten Liikenne- ja viestintäministeriön TelemArk-arkkitehtuuriin sisällytetyt DigiStop-pysäkkietietojärjestelmä sekä Reittioppaan tiedonhaku. Palvelutuotantoa ei kaikilta osin ole perusteltua toteuttaa julkisin resurssein. Yritykset kykenevät julkista sektoria nopeammin reagoimaan muutoksiin esimerkiksi matkustajien käytössä olevien päätelaitteiden ominaisuuksissa.

Yksityisen palvelutuotannon mahdollistamiseksi on selkeytettävä julkisen rahoituksen hakuprosesseja sekä huomioitava maksulliset palvelut myös ilmaisia palveluja kehitettäessä. Mikäli maksullisia palveluita halutaan ylläpitää rinnan ilmaisten kanssa, on niille annettava mahdollisuus näyttää selkeästi ilmaisia houkuttelevammilta. Tämä tapahtuu joko ilmaisia palveluja karsimalla tai parantamalla maksullisille palveluille tarjottavan tiedon laatua.

Vaikuttavuus

Toimenpiteet vaikuttavat ennen kaikkea joukkoliikenteen imagoon ja statukseen. Integroitua ja asiakkaalle räätälöityä matkustajainformaatiota voidaan pitää keskeisenä välineenä uusien vaativien käyttäjäryhmien, kuten henkilöauton kuljettajien, houkuttelemiseksi.

Niin vanhoille kuin uusillekin matkustajille integroitu ja asiakkaalle räätälöity matkustajainformaatio vaikuttaa joukkoliikenteen valitsemisen helppouteen ja vaivattomuuteen. Epävarmuustekijöiden vähenemisen myötä joukkoliikenteen luotettavuus kasvaa.

Toteutettavuus

Asiakkaalle räätälöidyn matkustajainformaation perusedellytykset ovat toteuttavissa operaattorikohtaisesti ja asteittain siten, että suuria kertainvestointeja ei ole pakko tehdä.

Tärkeimpien palvelutuottajien ja joukkoliikenteen palveluntarjoajien yhteistyö on tärkeää, jotta tietojärjestelmien yhteisestä rajapinnasta saadaan yleisesti hyväksytty standardi joukkoliikenteen informaatiopalvelujen tuotantoon.

Maksullisten palvelujen on oltava selkeästi hyödyllisempiä kuin vastaavanlaista tietoa tarjoavien ilmaisten palvelujen, jotta palvelun tarjoaminen olisi yksityiselle palveluntuottajalle kannattavaa. Niinpä maksullisuus edellyttää palvelun yksilöllistämistä esimerkiksi ajantasaisen paikannustiedon avulla.

Toinen palvelutuottajien kannalta keskeinen ongelma on yhdessä julkisen sektorin kanssa tehtävien projektien rahoitus ja niiden haku. Esimerkiksi valtaosa mobiilipalvelujen tuottajista toimii lähinnä viihdepalvelujen parissa eikä tiedä, kuinka hakea rahoitusta julkisen sektorin projekteihin. Yksityisten palveluntarjoajien halukkuuteen lähtee mukaan joukkoliikenteen informaatiopalvelujen tuotantoon vaikuttaa paljolti julkisen sektorin toimijoiden halukkuus toimia yhteistyössä heidän kanssaan.

Taloudelliset vaikutukset

Paikannus- ja mobiilikommunikaatiolaitteiston ajoneuvokohtainen hinta on noin 1000–2000 €. Hintaan vaikuttaa olennaisesti hankittavien laitteiden kokonaismäärä. Pääkaupunkiseudulla busseja on 1 400, junayksiköitä 167, raitiovaunuja 110 ja metrovaunupareja 42, jolloin kokonaiskustannusarvio on 2 M€.

Mikäli paikannusdatan siirrossa käytetään mobiilioperaattoria, tästä aiheutuu lisäkustannuksia. Nämä kustannukset riippuvat olennaisesti käytettävästä yhteydestä ja siirrettävän datan määrästä. Yhden kiinteähintaisen GPRS-liittymän kuukausihinta yksityishenkilölle on noin 20 €. Huomattavaan alennukseen voidaan olettaa päästävän suuremmista siirtomääristä neuvoteltaessa.

Ajoneuvojen ajantasaista koordinaattidataa ylläpitävän ohjelmiston käyttöönottokustannukset ovat 30 000–50 000 €. Tämä ei sisällä minkäänlaisia palveluja, vaan ainoastaan raakadatan tallentamisen ja hakumahdollisuuden.

Yhteisen tiedonkeruurajapinnan määrittelytyö maksaa noin 30 000–50 000 €. Rajapinnan toteuttamiseen kunkin operaattorin tietojärjestelmään vaikuttavat

olennaisesti tietojärjestelmän ja määritellyn rajapinnan ominaisuudet. Työn voi arvioida maksavan noin 50 000–100 000 €/operaattori.

Joukkoliikenne nousuun

”Työryhmä selvittämään mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella”

TOIMENPIDE: Kutsujoukkoliikenne

Kunnat ja lääninhallitus selvittävät eri mahdollisuuksia ja kehittävät pilottien kautta kutsuohjattua ovelta ovelle joukkoliikennepalvelua esimerkiksi palvelulinjoihin, hiljaisen ajan ja reuna-alueiden liikenteeseen liittyen. Hyödynnetään Helsingin ja Espoon sekä SAMPO-alueen kuljetuspalvelukeskuksia ja kehitetään yhteensopivia lippujärjestelmiä.

Ajoitus: pilotit 2005–2007.

Kustannukset: ei arvioitu tässä työssä.

Toimenpiteen kuvaus

Kutsujoukkoliikenne on etukäteen tehdystä tilauksesta määritellyllä alueella ajettavaa jatkuvaluonteista osto- tai tilausliikennettä, jonka reitti tai aikataulu tai molemmat määräytyvät tilausten perusteella. Ääritapauksessa asiakas voi päästä joukkoliikenteellä mistä tahansa minne tahansa mihin aikaan tahansa. Kutsujoukkoliikenne voidaan toteuttaa kuljetuspalvelukeskuksen (KPK) kautta tai yksinkertaisempaan sovellukseen, esimerkiksi ajoneuvon kuljettajan hallinnoimana tai täysin itsenäisenä ATK-sovelluksena.

Kutsuohjatun joukkoliikenteen liikennöintiin on olemassa erilaisia ja taseisia ratkaisuja. Ne eroavat toisistaan reitin ja sen kiintopisteiden dynaamisisuuden perusteella.

Kuntien ja lääninhallituksen tulisi alustavan arvion mukaan edetä mm. seuraavin vaihein.

- Toteutetaan riittävät selvitykset kutsujoukkoliikenteen hyödyntämismahdollisuuksista ja vaikutuksista. Vaikutusarvioinneissa hyödynnetään mahdollisimman realistisia simulointitarkasteluja.
- Toteutetaan kutsujoukkoliikenteen pilotteja pääkaupunkiseudun kunnissa. Pilotit voivat koskea esimerkiksi palveluliikennettä, hiljaisen ajan liikennettä tai seudun reuna-alueiden vähäliikenteisten alueiden joukkoliikenteen hoitoa.
- Integroidaan Keski-Uudenmaan kutsuohjattu SAMPO-liikenne osaksi pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäliikennettä kehittämällä mm. lippujärjestelmiä.

- Toteutetaan valituille käyttäjärhyhmille kohdennettuja kutsuohjattuja laatutasoltaan vaihtelevia joukkoliikennepalveluja yhteistyössä yksityisten toimijoiden kanssa.
- Pyritään kehittämään pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen kilpailukykyä korkealuokkaisen ovelta-ovelle joukkoliikennepalvelua tarjoavan asiakashinnaltaan perinteisen joukkoliikenteen ja taksin väliin sijoittuvan konseptin avulla. Yhteistyökumppaneina voivat olla esimerkiksi taksit tai pikkubussit.

Kutsujoukkoliikenteen kehittämistä on tehtävä yhteistyössä valtakunnallisen matkojenyhdistelyprojektin kanssa.

Vaikutavuus

Kutsujoukkoliikenteen avulla voidaan tarjota joukkoliikennepalveluja silloin, kun niiden tarjoaminen ei perinteistä joukkoliikennettä käyttäen olisi kustannustehokasta. Kutsujoukkoliikenne on pienien kiinteiden kulujen ja palvelujen dynaamisen kohdentumisen ansiosta kustannustehokasta esimerkiksi hillaisten aikojen ja pääkaupunkiseudun reuna-alueiden liikenteessä. Väestön vanhentuessa kutsujoukkoliikenteen markkinat kasvavat jatkuvasti ja toimintaedellytykset paranevat.

Kutsujoukkoliikenteen avulla asiakkaille voidaan kaupunkiseuduilla ja Helsingin työssäkäyntialueella taata palvelutasoltaan korkealuokkainen syöttöliikennevaihtoehto. Junien ja bussien runkoliikenne palvelee varsin hyvin niiden vaikutusalueella asuvia asukkaita, mutta vaikutusalueen ulkopuoliset asukkaat joutuvat käyttämään syöttöliikennettä, jolloin vaihtojen epävarmuus voi olla esteenä joukkoliikenteen käytölle. Keski-Uudellamaalla on jo käytössä SAMPO-liikenne, mutta sitä ei varsinaisesti ole integroitu yhtenäiseksi osaksi runkoliikennejärjestelmää.

Erityisesti kutsujoukkoliikenteellä voidaan vaikuttaa pääkaupunkiseudun poikittaisen joukkoliikenteen palvelutasoon, koska poikittaisen liikenteen matkojen lähtö- ja päätepisteet osuvat joukkoliikenteen runkoyhteyksien varteen huomattavasti harvemmin kuin säteittäisessä liikenteessä.

Kutsujoukkoliikenteen palvelu on monin osin perinteistä joukkoliikennettä parempaa, minkä vuoksi sen avulla on mahdollista houkutellessa joukkoliikenteeseen uusia käyttäjäryhmiä sekä nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta. Kutsuohjattuihin palveluihin on myös helppo integroida joukkoliikenteen koettua palvelutasoa kasvattavia lisäarvopalveluja, kuten kauppakassipalveluja.

Toteutettavuus:

Kutsujoukkoliikenteen toteutettavuuteen vaikuttaa oleellisesti käytettävän maksuvälineen joustavuus. Käytettävällä matkakortilla tulisi voida maksaa vaihtelevia taksoja ja eduksi olisi myös sen toimiminen taksijärjestelmän kaltaisessa toimintaympäristössä.

Helsingin, Espoon ja SAMPO-alueen toiminnassa olevat kuljetuspalvelukeskukset helpottavat merkittävästi kutsujoukkoliikenteen toteutettavuutta pääkaupunkiseudulla ja sen työssäkäyntialueella. Helsingin ja Espoon keskusten käyttäminen kutsujoukkoliikenteen tilauskeskuksina edellyttää joukkoliikenteen huomioon ottamista jo valmisteltaessa niiden seuraavan kilpailuttamiskierroksen sisältöä ja toteutustapaa.

Taloudelliset vaikutukset

Kaupunkiseutujen kutsujoukkoliikennejärjestelmiä varten täytyy olla käytössä ohjauskeskus, joka hoitaa automaattisesti tai manuaalisesti matkojen välittämisen kutsuohjauksisiin linjoihin ja muuhun joukkoliikennejärjestelmään. Yhdistelykeskuksen kiinteät kulut ovat vähäiset. Muuttuvat kustannukset ovat toteutusmallista riippuen arviolta 0,05–1 euroa/matka. Liikenteen hoidon kustannuksia kutsuohjauksisella järjestelmällä on mahdollista jopa alen-
taa. Myös nykyisten kuljetuspalvelukeskusten teho ja taloudellisuus kasvaa, mikäli kutsujoukkoliikenne hoidetaan koordinoitusti niiden välityksellä. Palvelu tulee luonnollisesti kilpailuttaa.

Yhteys muihin toimenpiteisiin

Jos hiljaisten aikojen ja paikkojen linjat sekä osa syöttöliikenteen linjoista korvataan kutsuohjauksisilla linjoilla, voidaan voimavaroja keskittää runkolinjaston kehittämiseen. Tämän perusteella kutsujoukkoliikenteellä on vahva yhteys seudulliseen linjastouudistukseen.

Joukkoliikenne nousuun

"Työryhmä selvittämään mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella"

TOIMENPIDE: Joukkoliikennehenkilökunnan koulutuksen ja ammattitaidon kehittäminen

Opetusministeriön johdolla parannetaan joukkoliikennehenkilökunnan ammattitaitoa peruskoulutusta lisäämällä ja ammatillista jatkokoulutusta kehittämällä. Kunnat ja lääninhallitukset kannustavat operaattoreita houkuttelevien palkkiojärjestelmien ja yhteistyökokeilujen avulla palveluiden kehitysmintaan.

Ajoitus: suunnittelu 2005–2007.

Kustannukset: ei arvioitu tässä työssä.

Toimenpiteen kuvaus

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen tilaaja-tuottaja -mallissa on olennaista pystyä kannustamaan operaattoreita joukkoliikennepalveluiden omatoimiseen kehittämiseen sekä kanavoimaan operaattorien nykyisiä panostuksia palvelutason kehittämiseen.

YTV:n nykykäytännön mukaisen palkkiojärjestelmän kannustavuutta tulisi tutkia tarkemmin ja selvittää sen parantamismahdollisuuksia. Operaattorin toteuttaman palvelun laatu todetaan asiakastytyväisyyden, luotettavuuden ja täsmällisyyden seurannalla, ja ostosopimuksen ehdot täytäneestä tai ylittäneestä palvelusta sovitaan bonus. Perinteisten ostettujen palveluiden hyvästä hoitamisesta on myönnettävä riittävän merkittäviä bonuksia tai muita etuuksia. Toisaalta organisaatioiden välisessä sopimuksessa on vastaavasti sovittava yhtä tuntuvasta sakosta palvelun tason jäädessä epätyytyttävälle tasolle.

Paitsi organisaatioiden välillä, myös tilaaja- ja tuottajaorganisaatioiden sisällä työskentelevän henkilöstön motivoinnilla on suuri merkitys toteutuvaan palvelun laatuun. Nykyisen palvelun kehittäminen vaatii ammattitaitoa ja ennakkoluulottomia ideoita, jotka syntyvät kaupunkien joukkoliikennesuunnittelijoiden tai operaattorien suunnitteluhenkilökunnan tekeminä.

Tilajaosapuolen operaattoreille myöntämien kannustinpalkkioiden on tuettava suunnitteluhenkilöstön lisäksi myös palvelutehtävissä toimivia henkilöitä. Tilaajan ja operaattorin välisessä palkkiojärjestelmässä voi olla tarpeellista korvamerkitä bonuksesta osa palveluhenkilökunnalle, joka on todettu palaut-

teen perusteella asiakasystävälliseksi. Esimerkiksi asiakaspalautteen ja laatu-kyselyiden perusteella hyvin hoidetun linjan kuljettajia tulisi palkita. Tämä kannustaisi kaikkia kuljettajia hyvään asiakaspalveluun. Palkkiojärjestelmä voi olla myös operaattorin oma, jolloin kuljettajaa palkitaan yleensä hyvästä ajotavasta ja vahinkojen vähyydestä.

Joukkoliikennealan töihin tullaan helposti huonolla koulutuksella esimerkiksi työllistämiskoulutusten kautta. Joukkoliikennehenkilökunnan ammattitaitoa voidaan parantaa lisäämällä joukkoliikenteeseen liittyvää peruskoulutusta ja kehittämällä ammatillista jatkokoulutusta.

Vaikuttavuus

Joukkoliikenteen matkamäärävaikutukset syntyvät nykyisessä kannustinjärjestelmässä parantuneen kaluston laadun ja luotettavuuden ansiosta, joihin kannustinten ja sakkojen on todettu erityisesti vaikuttavan. Kalusto on yksi tärkeä palvelun laatutekijä ja tärkeä osa joukkoliikenteen kokonaisimagoa, joskin sen kysyntävaikutuksien arviointi on hankalaa eikä kaluston laadulle ole kyetty osoittamaan yhtä suurta kysyntämerkitystä kuin liikennöintiin liittyville palvelun tarjonnan runsaudelle ja matka-ajalle.

Suurin kysyntä- ja säästöpotentiaali liittyy operaattorien ja tilaajien suunnitteluhenkilökunnan kehitystyön motivoimiseen. Uudet palvelutavat ja vanhojen käytäntöjen tehostaminen tuottavat parempia palveluita tai vapauttavat varoja lisäpalvelujen ostoon, mikä tuottaa lisäkysyntää.

Toteutettavuus

Kannustinjärjestelmässä suurimmat kysymykset ovat käytettävissä olevat varat ja riittävän kannustinpalkkion ylläpito. Resurssien lisäksi vaikeuksia voi tulla palkkio-/sakkokriteerien realistisesta, mutta riittävän haasteellisesta asettamisesta.

Operaattorien palkkiojärjestelmät ovat jo olemassa. Tilaajan osallistuminen operaattorien omien palvelukokeilujen kustannuksiin tai suorat tilaukset operaattorilta voivat aiheuttaa ongelmia kilpailutilanteen kannalta. Toisaalta mikäli kaikille uusien, lupaavien kokeilujen esittäville operaattoreille luvataan tasapuolisin ehdoin tukea kokeilun toteuttamiseen, ei ongelmia pitäisi syntyä.

Operaattorien ja tilaajaosapuolen henkilökunnan palkitsemisessa suurin ongelma liittyy siihen, kuinka palkkiot saadaan ohjattua operaattorien palveluhenkilökunnalle, mikäli operaattorilla ei ole omaa, asiakaspalveluun liittyvää palkkiojärjestelmää. Tilaajaosapuolen puuttuminen yritysten henkilöstöpolitiikkaan voidaan kokea negatiivisena.

Opetusministeriö on viime vuosina uudistanut ammatillisia perustutkintoja mm. niiden laajuuden osalta. Lisäksi ammatillista jatkokoulutusta ja korkea-asteen koulutusta ollaan parhaillaan kehittämässä. Koulutusjärjestelmien kehittämisen yhteydessä on mahdollista toteuttaa myös joukkoliikennehenkilökunnan koulutukseen liittyviä parantamistoimenpiteitä.

Taloudelliset vaikutukset

Palkkiojärjestelyjen hinta ja käyttökustannukset riippuvat palkkioiden suuruudesta, myöntämisperusteista ja sopimusjärjestelyistä. Sidottaessa palkkiot lisääntyneeseen matkamäärään ja lipputuloihin, kustannusriski on kuitenkin liikennöitsijällä, mutta kannustin on yhä tehokas.

Yhteys muihin toimenpiteisiin

Operaattorien ja henkilökunnan motivointi liittyy suunnittelun tehostamiseen, rahoituksen kehittämiseen sekä erityisesti markkinoinnin ja brändin kehittämiseen.

Joukkoliikenne nousuun

”Työryhmä selvittämään mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella”

TOIMENPIDE: Työsuhdelippu

Työsuhdelipun avulla valtio ja työnantajat parantavat joukkoliikenteen houkuttelevuutta työmatkoilla ja myös työsuhdeauton vaihtoehtona. Työntekijä maksaa joukkoliikennelipun hinnasta 75 % ja työnantaja 25 %. Lipun verotusarvo on se, mitä työntekijä maksaa lipusta. Nykyisen verolainsäädännön mukaan työntekijä voi vähentää verotustaan työmatkan osalta halvimman kulkuneuvon käyttökustannusten mukaan laskettuna. Verotuksen työmatkavähennyksen nykyiseen käytäntöön ei tässä esityksessä puututa. Nykyisistä lipputuotteista löytyy jo työsuhdelippuun soveltuvia tuotteita. Työsuhdelippu on työntekijälle taloudellisesti houkutteleva, työnantajalle suhteellisen edullinen ja sen vaikuttavuus joukkoliikenteessä on merkittävä.

Ajoitus: 2005–2007.

Kustannukset: verotulojen laskennallinen lasku 6 M€, lipputulosten kasvu 3 M€, yhteiskuntataloudelliset hyödyt 23 M€.

Toimenpiteen kuvaus

Työsuhdelippu on joukkoliikenteen matkalippu, jonka työnantaja antaa työntekijälleen työsuhde-etuna. Verohallituksen mukaan työsuhdelippua verotetaan nykyisin nimellisarvostaan. Lippua katsotaan käytettävän kokonaan työntekijän omiin, kodin ja työpaikan välisiin sekä vapaa-ajan matkoihin, ellei muuta osoiteta. Joissakin tapauksissa verottajalta on saatu ennakkopäätös nimellisarvoa alemmasta verotusarvosta (oman käytön osuudesta) koko henkilökunnan tai jonkin henkilöstöryhmän osalta. Toisaalta nykyisin työnantaja voi tarjota työntekijälle täysin verotta esimerkiksi tietoliikenneyhteyksiä ja yhteiskuljetuksia työpaikoille.

Verotuksen keskeisenä periaatteena on verovelvollisten tasavertainen kohtelu. Toisaalta on olemassa poikkeuksia, joissa tasavertaisuus ei käytännön syistä tai poliittisista painotuksista johtuen täysin toteudu. Työsuhdelippuedun verotuksessa on kyse poliittisesta päätöksestä. Työsuhdelipun verotuskohtelusta päätettäessä on veropolitiikan ja -lainsäädännön lisäksi otettava huomioon erityisesti liikennepoliittinen tavoite joukkoliikenteen suosimisesta. Tämän tavoitteen kannalta työsuhdelipun verotuksessa olisi tärkeää päästää autoedun suhteen kilpailukykyiseen ja vertailukelpoiseen verokohteluun.

Työsuhdelippu on selkeintä toteuttaa seuraavalla tavalla.

- Työntekijä maksaa itse lipun hinnasta pääosan, esimerkiksi 75 %.
- Työnantaja maksaa lipusta loppuosan, esimerkiksi 25 %. Tästä osasta työnantajan ei tarvitse maksaa sivukuluja (koska lipun verotusarvo on 75 %).
- Lipun verotusarvo on 75 % lipun todellisesta hinnasta eli sama kuin työntekijän itse maksama osuus. Verotusarvon määrittely perustuu siihen, että arviolta 25 % lipun käytöstä liittyy työajalla tehtäviin matkoihin ja joukkoliikenne lisäksi vähentää tarvetta liikenneverkoston investointeihin.
- Verotuksen työmatkavähennyksen nykyiseen käytäntöön ei tässä esityksessä puututa.

Vaikuttavuus

Seuraavassa taulukossa on esitetty suuntaa antavia arvioita työsuhdelipun vaikutuksista joukkoliikenteellä tehtävien työmatkojen määrään pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella. Esitys työsuhdelipusta koskee kuitenkin koko maata.

	Lipun hinta vuodessa (euroa/11kk)			Joukkoliikenteen käyttöä kasvattava vaikutus seutulippua käyttävillä työmatkustajilla, joilla etuus on saatavissa
	Hinta verojen jälkeen (nykytila)	Hinta verojen jälkeen (työsuhde-etu)	Etä nykytilaan	
Seutulippu , osuus PKS:n matkoista 14,6 %	665	472	193	9...10 %
Sisäinen lippu , osuus PKS:n matkoista 74,9 % (Laskuissa käytetty Vantaan lippua)	425	319	106	8 %
Lähijunaliikenne , osuus PKS:n matkoista 10,6 % (Laskuissa käytetty Riihimäen lippua)	1346	925	421	10 %
YHTEENSÄ PKS (seutu-, sisäinen ja lähijunaliikenne) (ARVIO: lippu on 50 %:sti käytössä)	558	405	152	4...5 %

Vaikutus joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuteen pääkaupunkiseudun työmatkaliikenteessä on 1,5–2,0 %-yksikköä. Oletuksena laskelmassa on, että lippuetuus on saatavilla 50 %:lla työntekijöistä, mikä toteutunee vasta vuosien kuluttua. Mikäli ensimmäisenä vuonna työsuhdelipun piirissä olisi 10 % työntekijöistä, olisi kulkumuoto-osuusvaikutus 0,3–0,4 %-yksikköä.

Taloudelliset vaikutukset

Edut työnantajalle:

- Lipusta aiheutuva työnantajan kustannusosa on työnantajalle vapaata sivukuluista ja siten se on työnantajalle edullinen.

- Samalla lipulla työntekijä voi (useimmilla Suomen seutulippualueilla) tehdä työaikana työasiamatkoja ilman työnantajalle syntyviä matkakustannuksia.
- Joukkoliikenteen käyttö vähentää tarvetta investoida pysäköintipaikoihin.
- Työsuhdelippu voi olla kilpailuetu rekrytoitaessa työntekijöitä ja kehitettäessä yrityksen houkuttelevuutta työntekijöiden näkökulmasta.
- Imagollisista syistä (ympäristöystävällisyys, yhteiskuntavastuu) työsuhdelippu on työnantajalle edullinen.

Haitat työnantajalle:

- Kustannuksia 25 % lipun hinnasta.
- Lippuedun aiheuttamat hallinnolliset lisätyöt (kirjanpito, jakelu tms.).

Valtiolle ja kunnille työsuhdelippu maksaa verotulojen aleneman verran. Verotulojen alentumisen määrään vaikuttaa työsuhdelipun käyttäjäkunnan laajuus. Maksimissaan verotulojen vähentyminen on merkittävä suhteessa joukkoliikenteen muihin tukiin. Olettaen, että pääkaupunkiseudun työssäkävivistä (noin 516 000 henkilöä) joukkoliikennettä käyttävät (noin 40 %) siirtyvät työsuhdelipun käyttäjiksi, verotulojen vähentyminen on pääkaupunkiseudulla vuositasolla useita miljoonia euroja. Valtakunnallisesti vaikutus on suurempi, joskin suurimmat vaikutukset kohdistuvat juuri pääkaupunkiseudulle, jossa liikenneongelmat ovat pahimmat.

Toisaalta etua ei ainakaan alkuvaiheessa otettane kaikissa työpaikoissa käyttöön, eivätkä kaikki työntekijät välttämättä siirry edunkäyttäjiksi. Lisäksi joukkoliikenteelle kertyvät lipputulot kasvavat.

Pitkällä aikavälillä esitetyn kaltaisen työsuhdelipun on arvioitu lisäävään joukkoliikenteellä työmatkansa tekevien määrää pääkaupunkiseudulla 8 000–9 000 henkilöllä. Laskennallisesti valtio ja kunnat menettäisivät tällöin kumpikin verotuloja noin 3 miljoonaa euroa vuodessa verrattuna tilanteeseen, jossa työntekijälle olisi annettu etua vastaava palkankorotus. Joukkoliikenteen lipputulosten arvioidaan puolestaan kasvavan noin 3 miljoonaa euroa vuodessa.

On vielä epäselvää, vaikuttaisiko työsuhdelippu arvonlisäveron kautta valtion, kuntien tai työnantajien talouteen. Tämä mahdollinen vaikutus tulee selvittää.

Yhteiskuntataloudellista kannattavuutta arvioitaessa kustannuksiksi on otettu vuosittainen verotulojen menetys. Hyötyjä on arvioitu karkeasti pääkaupunkiseudun 2025 liikenne-ennusteen (PLJ 2002) perusteella, jonka mukaan

1 %-yksikön kasvu joukkoliikenteen kulkumuoto-osuudessa tuottaa noin 14 M€ vuotuiset säästöt (aikakustannukset noin -12 M€, henkilöautoliikenteen ajoneuvokustannukset ja joukkoliikenteen käyttökustannukset noin +0,5 M€, onnettomuuskustannukset noin -2,5 M€ ja ympäristökustannukset +/- 0 M€).

Tutkitun kaltaisen työsuhdelipun

- vuotuiset veromenetykskustannukset noin 6 M€/vuosi ja yhteiskuntataloudelliset hyödyt 23 M€/vuosi
- hyötykustannussuhde on noin 4.

Kustannuksissa ei ole huomioitu työnantajalle koituvia kustannuksia. Oletuksena on, että ne työnantajat, jotka ottavat edun käyttöön, kokevat sen itselleen hyödylliseksi. Kustannuksissa ei myöskään ole huomioitu sitä, että joukkoliikenteen kalusto- ja liikennöintikustannukset kasvanevat jonkin verran joukkoliikenteen kysynnän kasvaessa.

Esitetynkaltaisen työsuhdelipun vaikutuksia pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin voidaan pitää merkittävinä.

Toteutettavuus

Matti Vanhasen hallituksen hallitusohjelman mukaan ”työmatkaliikennettä ohjataan joukkoliikenteen käyttöön sekä selvitetään työsuhdelipun verotusarvon alentamisen mahdollisuuksia”.

Toteutettavuuden kannalta olennaista on tuloverolain muuttaminen, sillä siinä on määriteltävä kaikki ne tulot ja menot, joita ei veroteta nimellisarvostaan.

Työnantajien taloushallinnon kannalta työsuhdelippu olisi mahdollista hoitaa yleisesti käytössä oleva suoraveloitustekniikkaa käyttäen.

Valtiovarainministeriön kanta työsuhdelipun verotukseen on seuraava (*Ministeri Widerösin vastaus kirjalliseen kysymykseen KK 712/2003; P. Pykönen, VM vero-osasto, 3.11.2003; VM Lausunto 2.8.2004 ADV M 75/031/2004*):

- ”Joukkoliikenteen matkalippujen aliarvostaminen työntekijän verotuksessa olisi monella tapaa ongelmallista. Sen lisäksi, että yksiselitteisesti todettavissa olevaa etua ei tulisi aliarvostaa, matkalippujen aliarvostaminen sopisi huonosti yhteen tuloverolain 93 §:ssä säädetyn asunnon ja työpaikan välisten matkakustannusten vähentämisen kanssa. Asunnon ja työpaikan välisistä matkoista aiheutuneiden kustannusten vähennyskelpoisuus käytännössä mitätöisi aliarvostuksesta synty-

- vän veroedun. Aliarvostus pienentäisi työntekijän vähennyskelpoisia kustannuksia aliarvostuksen määrällä.”
- ”Työnantajien palkkahallinnon kannalta työsuhdelipun käsittely ei ilmeisesti olisi kovin vähäinen tehtävä. Työnantaja joutuisi ilmeisesti palkansaajittain selvittämään ja hankkimaan kunkin työntekijän tarvitseman lipun kuukausittain. Lisäksi työnantaja joutuisi tekemään työsuhdelipusta tarvittavat merkinnät muun muassa palkkakirjanpitoon ja antamaan viranomaisille siitä heidän tarvitsemansa tiedot.”
 - ”Tällainen verojärjestelmän kautta julkiselle liikenteelle annettava tuki ei myöskään tulisi kaikkien julkista liikennettä käyttävien verovelvollisten hyväksi, sillä kaikki julkista liikennettä käyttävät työntekijät eivät saisi lippua työnantajaltaan. Tuki ei siten tulisi tasapuolisesti kaikkien julkista liikennettä käyttävien verovelvollisten hyväksi.”
 - ”Julkista liikennettä tuetaan jo nykyisin suorien tukien avulla. Jatkosakin suorien tukien käyttäminen on parempi vaihtoehto, sillä joukkoliikenteen tukeminen suorien tukien avulla selkeyttää sekä tukijärjestelmää että verojärjestelmää ja tuki tulee tasapuolisesti kaikkien julkista liikennettä käyttävien hyväksi.”

Tähän asti työnantaja on osallistunut työntekijöiden joukkoliikennematkoihin muutamissa erikoistapauksissa, joissa työnantaja on tilausajona kuljettanut työntekijöitään kootusti (esim. Fortum Oy Sköldvikissä, Kone Oy Hyvinkäällä ja Ericson Kirkkonummella).

Viime kädessä työsuhdelipun veroetu on joukkoliikennepoliittinen päätös.

Työsuhdelipun käyttöönoton valmistelu tulisi aloittaa poliittisella tasolla heti (neuvottelut ministeriöissä, työntekijä- ja työntantajajärjestöjen lausunnot, muiden sidosryhmien kommentit), ja samalla olisi selvitettävä työsuhdelipun edellyttämiä käytännön toimia. Nykyiset lipputyypeissä on työsuhdelippukäytäntöön soveltuvia tuotteita. Tavoitteellisena käyttöönottovuotena voidaan pitää vuotta 2006. Työsuhdelippu voitaisiin liittää osaksi laajapohjaista TU-PO-ratkaisua.

LIITE: Laskelmiin ja esitykseen liittyvät taustatiedot

Työsuhdelipun vaikutuksia joukkoliikenteen käyttöön voidaan arvioida matkustajalle koituvan hyödyn ja joukkoliikenteen hintajouaston avulla. 30 päivän kausilippujen hintajoustoksi YTV-alueella on määritetty eri tutkimuksissa noin -0,25 (sisäiset liput)...-0,34 (seutuliput). Tässä laskelmassa hintajoustona on käytetty -0,32.

Joustopien käyttö muutoksen arvioinnissa perustuu olettamukseen kohde-ryhmän rationaalisesta käyttäytymisestä. Lipun hinnan muutos on selkeästi hahmotettavissa, ja taloustieteeseen perustuvan joustopien käyttö on perusteltua. Joustopien käyttö työsuhdelipun kysyntävaikutuksen arviointiin on hie-man ongelmallisempaa, koska verotuksen kautta saavutettava epäsuora hyöty ei ole välttämättä selkeästi hahmotettavissa. Oletamus ihmisten rationaalisesta reagoinnista ei siten välttämättä toteudu sellaisenaan, vaan vaikutukset saattavat jäädä pienemmiksi kuin lipunhintaa alennettaessa.

Kaikkien palkansaajien säännöllisen työajan kuukausikeskiansio vuoden 2002 viimeisellä neljänneksellä oli 2 210 euroa. Vuodessa tuloja kertyy keskimäärin noin 26 520 euroa. Tällaisella palkansaajalla veroprosentti on noin 24,5 vuoden 2004 verotuksessa.

Tarkasteltava 'perusmatkustaja' on seutulipun osalta helsinkiläinen, sisäisessä liikenteessä vantaalainen ja lähijunaliikenteessä riihimäkeläinen. Lippujen ostoista koituvat todelliset menot ja verotuksessa huomioitavat vähennykset on arvioitu 30 päivän lipun hintojen perusteella (11 kk/vuosi). Laskelmissa on käytetty seuraavia lippulajeja:

- YTV-alueen kuntien sisäiset matkat (osuus PKS-matkoista noin 75 %): Vantaan sisäinen lippu 38,70 eur/kk ja 464 eur/vuosi.
- YTV-alueen seutumatkat (osuus PKS-matkoista noin 15 %): seutulippu 70,30 eur/kk ja 844 eur/vuosi.
- Lähiliikennematkat (osuus PKS-matkoista noin 10 %): Helsinki-Riihimäki (30 pv, 6 vyöhykettä) lähijunalippu 153,2 eur/kk ja 1 838 eur/vuosi.

Työsuhdelipun verotus nimellisarvostaan poikkeaa esimerkiksi työsuhde-etuna saatavan henkilöauton verotusperiaatteista. Työsuhdeauton verotusarvoon saadaan 20–30 %:n alennus todellisesta nimellisarvosta johtuen varovaisuusperiaatteesta (työaikana tapahtuvien ajojen verovapaus). Täydellisestä autoedusta koituu lisäksi hyötyä paitsi työsuhde-edun saajalle, myös tämän perheenjäsenille.

Joukkoliikenne nousuun

”Työryhmä selvittämään mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella”

TOIMENPIDE: Liikenteen hinnoitteluun valmistautuminen

Liikenteen hinnoittelulla olisi mahdollista lisätä voimakkaasti joukkoliikenteen käyttöä. Valtio ja kunnat valmistautuvat liikenteen hinnoittelun uudistamiseen siten, että autoilija maksaa autoilun todellisten ulkoisten kustannusten mukaisesti. Muutos voidaan toteuttaa sujuvuusmaksuna, jota autoilija maksaa sen mukaan, missä ja mihin aikaan liikkuu. Liikenteen kokonaismakсутаakkaa ei sujuvuusmaksun yhteydessä tulisi kasvattaa. Kerätyistä varoista ainakin puolet tulisi ohjata työssäkäyntialueen joukkoliikenneinvestointeihin ja joukkoliikenteen käyttökustannusten kattamiseen.

Ajoitus: suunnittelu 2005–2007, pilotti 2008–2009, toteutus 2010–.

Kustannukset: ei arvioitu tässä työssä.

Toimenpiteen kuvaus

Henkilöautoilun verotusta uudistetaan kokonaisvaltaisesti siten, että kiinteistä maksuista siirrytään muuttuviin, autoilun aiheuttamia todellisia ulkoisia kustannuksia vastaaviin maksuihin. Käytännössä todellisten kustannusten kerääminen on mahdollista toteuttaa autoilijoilta perittävin sujuvuusmaksuin. Henkilöautoliikenteen maksu- ja verotaakkaa ei tulisi kasvattaa. Todellisia ulkoisia kustannuksia vastaavien sujuvuusmaksujen kerääminen ohjaa kulkumuodon valintaa siten, että ruuhkaiseen aikaan, kuten työmatkaliikenteessä, joukkoliikenteen houkuttelevuus kasvaa merkittävästi. Joukkoliikenteen houkuttelevuus kustannusmielessä paranee erityisesti niinä aikoina ja niissä paikoissa, jolloin joukkoliikenteen tarjontaa on paljon. Yhteiskuntataloudellisesti sujuvuusmaksu parantaakin niin henkilöautoilun kuin joukkoliikenteen tehokkuutta. Ne autoilijat, jotka nykyisin kärsivät ruuhkista ja ovat valmiit maksamaan sujuvuusmaksun, hyötyvät henkilöautoliikenteen nopeutumisesta ja matka-aikojen ennustettavuuden paranemisesta. Toisaalta hinnoittelurakenteen muutos on niin suuri, että se aiheuttaa myös haittoja joillekin intressiryhmille.

Sujuvuusmaksut on käytettävissä olevan teknologian kehittymisen kannalta tarkoituksenmukaista ottaa käyttöön neljässä vaiheessa.

- Järjestelmän toiminnallisten, teknisten ja lainsäädännöllisten vaihtoehtojen suunnittelu ja vertailu sekä kansainvälisten kokemusten kartointus. Selvitys- ja suunnitteluvaihe tulisi käynnistää jo vuonna 2004.

- Tekninen pilotti (esimerkiksi sadalla ajoneuvolla toteutettuna), jolla testataan suunnitellun järjestelmän teknistä toimivuutta ja verotusratkaisua sekä arvioidaan eri sovellusten käyttökelpoisuutta. Teknisen pilotin toteutus on mahdollista tehdä tämän vuosikymmenen loppupuolella
- Sovellus pääkaupunkiseudulla ja mahdollisesti osin kehysalueella. Sovellus on mahdollista ottaa käyttöön aikaisintaan ensi vuosikymmenen vaihteen tienoilla.
- Valtakunnallinen ratkaisu koko Suomen alueella. Valtakunnallisen yksityisautoiluun kohdistuvan kokonaismaksukuormituksen ei tulisi merkittävästi muuttua, vaan maksut voitaisiin kohdentaa sinne, missä kustannukset syntyvät.

Vaikuttavuus

Sujuvuusmaksujen vaikutuksia joukkoliikenteen käyttöön voidaan arvioida yksityisautoilijalle ruuhka-aikoina kertyvän maksurasitteen avulla. YTV:n Raide- ja ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksessä (Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2002:5) on tutkittu yhdenlaisen ruuhkamaksujärjestelmän vaikutuksia. Selvityksessä todettiin ruuhkahinnoittelun ja samanaikaisen voimakkaan panostamisen joukkoliikenneinfrastruktuuriin ja -tarjontaan aiheuttavan mm. seuraavat vaikutukset:

- joukkoliikennematkat lisääntyivät 11 %
- joukkoliikennematkojen kulkutapaosuus kasvoi
 - o poikittaisliikenteessä 4,4 %-yksikköä.
 - o säteittäisliikenteessä 6,7 %-yksikköä.
- henkilöautojen ajosuorite laski 5 %
- bussiliikenteen ajosuorite kasvoi 9 %.

Vaikutukset olivat hyvin merkittäviä. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuudessa 4,4–6,7 %-yksikön muutos on erittäin suuri. Esimerkiksi Länsimetron tai Marja-radan vaikutusten on arvioitu olevan noin 0,2 %-yksikköä. Koska tarkastelu oli lähinnä suuntaa-antava, on jatkossa syytä tehdä perusteellisia lisätarkasteluja hankkeen eri toteutusvaihtoehtojen vaikutusten tarkentamiseksi.

Edellä mainittujen vaikutusten lisäksi sujuvuusmaksujen käyttöönottoon liittyy monia muita näkökohtia (mm. vaikutukset alueen kilpailukykyyn, kuluttajien ostovoimaan, yritysten sijaintipaikkapäätöksiin ja tavaraliikenteen sujuvuuteen), jotka tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Vaikka henkilöautoilun kokonaismaksutaakkaa ei kasvatettaisi, on hankkeen huomattava etu se, että autoilija kokee konkreettisemmin autoilun todelliset yhteiskuntataloudelliset vaikutukset.

Yhteiskuntataloudelliset hyödyt ovat hyvin karkean arvion perusteella pääkaupunkiseudulla noin 50 miljoonaa euroa vuodessa. Hyödyt riippuvat merkittävästi toteutusmallista ja sujuvuusmaksujen suuruudesta. Arviota tulee tarkentaa jatkosuunnittelun yhteydessä. Myös valtakunnallisen ratkaisun vaikutuksia tulee arvioida.

Toteutettavuus

Liikenneväyläpolitiikkaa valmistelleen ministerityöryhmän mietinnössä (10.2.2004) todetaan, että aluetullit ovat yleistyneet ulkomailla. Maksujen keruutekniikan kehityksen todetaan pienentävän järjestelmien ylläpitokustannuksia. Pitemmällä aikavälillä on syytä selvittää aluetullijärjestelmän käyttöönottoa pääkaupunkiseudulla.

Juridisesti sujuvuusmaksu täytyisi mahdollisesti toteuttaa verona, koska maksun yksiselitteinen vastike kaikissa tilanteissa voi olla vaikea osoittaa aukottomasti. Verona toteuttamisessa ongelmana on, että sen suuruuden perusteet tulee määrittää laissa, mikä tarkoittaisi vähintään merkittäviä vaikeuksia mikäli kunta haluaisi nostaa veroa erikseen esimerkiksi saadakseen lisää rahaa joukkoliikennehankkeisiin. On ilmeistä, että sujuvuusmaksusta tulee säätää erillinen laki.

Sujuvuusmaksun suuruuden vaihtelemiseen ajan ja paikan mukaan liittyy oikeusturvakysymys. Maksut eivät saa yllättää henkilöauton käyttäjää, vaan hänen täytyy matkaan lähtiessään tietää, kuinka paljon enintään joutuu maksamaan. Siten ruuhkan mukaan ajallisesti tai alueellisesti vaihtelevassa sujuvuusmaksujärjestelmässä autoilijalla tulee olla mahdollisuus tietää, kuinka suuri maksu voi enimmillään olla.

Hankkeen poliittisen hyväksyttävyyden kannalta on tärkeää pitää yksityisautoiluun kohdistuva kokonaismaksutaakka ennallaan.

Hankkeen toteuttaminen GPS/GPRS/GSM-tekniikalla edellyttää, että jokaiseen hankkeen piirissä olevaan autoon asennetaan paikannuslaite sekä langaton viestijärjestelmä. Tällä hetkellä tyypilliset ratkaisut olisivat GPS-paikannin ja GSM- tai GPRS-yhteydellä toimiva viestijärjestelmä.

Hankkeen toteutukseen tulee kytkeä voimakkaasti liityntäpysäköinnin kehittäminen ja syöttöliikenteen tehostaminen. Kerätyistä varoista ainakin puolet

tulisi ohjata työssäkäyntialueen joukkoliikenneinvestointeihin ja joukkoliikenteen käyttökustannusten kattamiseen.

Taloudelliset vaikutukset

Ajoneuvolaitteiden ja keskusjärjestelmän rakentamisesta ja ylläpidosta aiheutuvat kustannukset teknisessä pilotissa ovat arviolta 100 000 euroa (noin vuonna 2007), pääkaupunkiseudun kattavan vaiheen osalta arviolta 8–10 M€ (noin vuonna 2010) ja valtakunnallisen järjestelmän osalta 13–16 M€ (aikaisintaan vuonna 2015). Järjestelmän ylläpidon ja rikkinäisten laitteiden korvaamisen vuosikustannuksiksi voidaan arvioida 15 % koko järjestelmän rakentamisen kustannuksista. Järjestelmän käyttö-, hallinnointi- ja valvontakustannuksia ym. ei ole arvioitu.

Lisäksi kustannuksia sujuvuusmaksujärjestelmien käytössä aiheuttaa televiestintä. Viestinnän suhteen on syytä pyrkiä yhden tai useamman operaattorin kanssa solmittavaan erilliseen hinnoitteluun. Myös yleishyödyllisten palvelujen edullisen ylläpitämisen vaatimista edellytyksenä teletoimiluvan saamiselle kannattaa tutkia.

Sujuvuusmaksua koskevien tarvittavien jatkosuunnittelu- ja selvitystöiden kustannusarvio vuosille 2005–2007 on arviolta yhteensä 400 000 euroa. Selvityksissä tulee tarkastella teknisiä, liikenteellisiä ja yhteiskuntataloudellisia asioita. Suunnittelu- ja mahdollisesti myös toteutuskustannuksiin on haettava EU:n rahoitusta.

Joukkoliikenne nousuun

”Työryhmä selvittämään mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella”

TOIMENPIDE: Joukkoliikenteen julkisen rahoituksen kehittäminen

Pelkästään joukkoliikenteen nykytason säilyttäminen vaatii, että joukkoliikenteen liikennöintiin ja investointeihin varataan nykyistä suurempi rahoitus. Henkilö- ja joukkoliikenteen rahoitus ja verotus on nähtävä yhtenäisenä kokonaisuutena, joka mahdollistaa joukkoliikenteen rahoitus pohjan laajentamisen. Liikenteen kasvaneista erityisverotuloista joukkoliikenteeseen voidaan parhaiten kohdistaa henkilöauton käyttömaksuista saatava tulo.

Ajoitus: 2005–2007.

Kustannukset: ei arvioitu tässä työssä.

Toimenpiteen kuvaus

YTV-alueen joukkoliikenne toimii suurelta osin julkisen rahoituksen varassa. Kaikki liikennelupiin perustuvat linjat esimerkiksi pääkaupunkiseudun kehyskunnissa rahoitetaan kuitenkin lähes kokonaan lipputuloilla. Koska viime aikoina joukkoliikenteestä saatavat lipputulot ovat vähentyneet ja kaupunkien rahoitustilanne kiristynyt, joukkoliikenteeseen budjetoidut varat eivät ole kehittyneet tyydyttävästi. Rahoitustilanteen kiristyminen on johtanut palvelujen karsimiseen, mikä heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä ja siirtää matkustajia yksityisautoilijoiksi. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen on haasteellinen tehtävä, mutta mikäli mahdollista, menetettyjen matkustajien saaminen takaisin voi olla vielä vaikeampaa.

Tästä syystä erityisesti joukkoliikenteen liikennöintiin, mutta myös investointeihin, on varattava riittävä, nykyistä suurempi rahoitus. Tarjonta on pidettävä vähintään nykyisellä tasolla kulkumuoto-osuuden säilyttämiseksi. Lisämatkustajien houkuttelemiseksi liikennöintiä on lisättävä ja rahoitusta kasvatettava.

Tärkeimpiin investointeihin on löydettävä kaikilta osapuolilta halukkuutta ja yhteistyökykyä kustannusjaosta päätettäessä. Pääkaupunkiseudulla esimerkiksi raideinvestointien rahoitustarve on tulevaisuudessa noin 60 milj. euroa vuodessa. Nykyinen vuosittaisiin budjetteihin perustuva investointien rahoitus ei toimi pitkäjänteisessä kehitystyössä. Merkittävin ongelmakohta on se, että on olemassa pitkäjänteinen investointiohjelma, muttei vastaavaa pitkäjänteistä rahoitusohjelmaa.

Joukkoliikenteen julkisen rahoituksen pohjaa tulisi laajentaa. Ne julkiset tahot, jotka tuottavat tai maksavat erilaisia liikennepalveluja, voisivat yhdistää resurssinsa. Tällaisia tahoja ovat mm. Kela (sairausvakuutuslain mukaiset kuljetukset), opetusministeriö (koulukuljetukset), sosiaali- ja terveysministeriö (sosiaali- ja terveystoimen kuljetukset) ja muut julkiset tahot. Toiminnan yhtenäisellä suunnittelulla ja toteutuksella voidaan tehostaa palveluja ja saada säästöjä. Matkojen yhdistely on todettu tehokkaaksi yhteistoimintatavaksi, ja LVM onkin esittänyt noin 250 000 asukkaan alueen kattavien poikkihallinnollisten matkojenyhdistelykeskusten perustamista.

Henkilöautoliikenne tuotti mm. autoveron alennuksesta johtuen vuonna 2003 valtiolle verotuloina 600 milj. euroa yli budjetoidun. Vuonna 2004 henkilöautoilun verotulot ovat edelleen kasvamassa. Henkilöautoverotuksen aiheuttamat valtion lisätulot tulisi kohdentaa liikenteen, myös joukkoliikenteen, investointeihin.

Yhtenä toimenpiteenä tulisi selvittää, voisiko joukkoliikenteen nykyistä valtionrahoitusta muuttaa kuntien valtionosuusjärjestelmäksi, jonka rahoitus tulisi joukkoliikenteen nykyiseltä momentilta sekä henkilöauton käyttömaksulla kerättävistä tuloista. Joukkoliikenteen valtionosuusjärjestelmän kokonaisvoilymin tulisi olla noin 300 miljoonaa euroa vuodessa. Samassa yhteydessä voitaisiin luopua nykyisestä harkinnanvaraisesta kunnille myönnettävästä joukkoliikenteen valtionavusta.

Vaikuttavuus ja kustannukset

Investointirahoituksen vaikuttavuus joukkoliikenteeseen syntyy lähinnä erilaisten hankkeiden nopeutumisen ja joukkoliikennepalvelujen monipuolistumisen kautta.

Panostukset liikennöintiin auttavat pitämään palvelut riittävän runsaana ja lipun hinnat siedettävällä tasolla, mitkä ovat joukkoliikenteen kysynnän kannalta erittäin tärkeitä.

Toteutettavuus

Ongelmakohtia julkisen rahoituksen lisäämisessä ovat kuntien ja valtion rahoitustilanteet sekä kilpailu rahoituksesta muiden tärkeiden julkisten palvelujen kanssa. Riittävän joukkoliikennerahoituksen varaaminen vaatii poliittisia päätöksiä ja arvostusten uudelleen miettimistä.

Yksittäisten toimenpiteiden toteuttamisessa ei ole teknisiä ongelmia. Kysymys on lähinnä juridisista seikoista sekä yhteistyöhalukkuudesta.

Yhteys muihin toimenpiteisiin

Public Private Partnership joukkoliikenteessä, raideliikenneverkon, poikittaisen joukkoliikenteen ja terminaalien kehittäminen.

Joukkoliikenne nousuun

”Työryhmä selvittämään mahdollisuuksia nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kaupunkiseuduilla ja etenkin Helsingin työssäkäyntialueella”

TOIMENPIDE: Joukkoliikenteen yksityisen rahoituksen kehittäminen

Kunnat ja valtio houkuttelevat yksityisiä rahoittajia mukaan suuriin joukkoliikenneinvestointeihin kehittämällä aktiivisesti uusia kannustavia yhteistyömuotoja, kuten elinkaarimallia joukkoliikenneinvestoinneissa.

Ajoitus: välittömästi.

Kustannukset: ei arvioitavissa.

Toimenpiteen kuvaus

Joukkoliikenteen investointien ja käyttökustannusten rahoitus pohjaa voidaan laajentaa uusilla rahoitusmalleilla, joissa joukkoliikenteen riippuvuus kuntien ja valtion vuotuisesta budjettirahoituksesta vähenee ja hankkeiden toteuttaminen nopeutuu. Liikenne- ja viestintäministeriö ja YTV ovat selvittäneet erilaisia rahoitusmalleja länsimetron suhteen. Selvityksessä suositeltiin elinkaarimallia, jossa tilaajien ja yksityisen tahon kanssa tehdään elinkaarivastuuseen perustuva palvelusopimus, jonka mukaan yhtiö suunnittelee, rakentaa, rahoittaa ja kunnossapitää raitinfrakstruktuuria sovitun määräajan. Liikennöinti ja liikenteen ohjaus eriytetään palvelusopimuksen ulkopuolelle. Projektityhtiö omistaa uuden raitinfrakstruktuurin sopimuskauden, jonka päätyttyä raitinfrakstruktuurin omistusoikeus siirretään julkiselle sektorille vastikkeetta.

Suurten ratahankkeiden lisäksi mallia voitaisiin soveltaa pienempiin hankkeisiin. Rahoittajana ja rakennuttajana voisivat toimia mm. VT4:n tapaan yksityiset rakentajat tai suuret eläkevakuutus- tai muut rahoitusalan yritykset. Käyttömaksut korvaisivat esim. velkakirjojen korkotuotot, ja yksityisyhtiöiden sijoitukset saataisiin ohjautumaan yhteiskunnallisesti kannattaviin hankkeisiin. Liikenne- ja viestintäministeriön sekä valtiovarainministeriön tulisi avata keskustelu potentiaalisten rahoittajakumppanien kanssa sekä kehittää toimintamuotoja, jotka houkuttelevat yksityisiä rahoittajia sijoittamaan yhteiskunnan kannalta tarkoituksenmukaisiin kohteisiin, kuten joukkoliikenneinvestointeihin.

Isojen investointien lisäksi yksityisrahoitusta voitaisiin käyttää myös teknisesti hankalissa kohteissa. Asiaa selvitetään muun muassa liikenne- ja viestintä-

ministeriön henkilöliikenteen info-ohjelman (HEILI) hankkeessa ”Informatiojärjestelmien hankintatoimen selvitystyö – palvelusopimusmalli”.

Pienemmässä mittakaavassa tulee harkita yhteistyötä erilaisten vilkkaiden joukkoliikennekohteiden kanssa. Esimerkiksi kauppakeskuksia tulisi houkuttaa osallistumaan keskuksen johtavien linjojen liikennöintikustannuksiin palkitsemalla ne osallistumisesta tiheillä vuoroväleillä, usealla linjalla tai houkuttelevalla brändillä. Lisäksi kaupat voisivat tarjota asiakkailleen ilmaisia joukkoliikennelippuja riittävän suurista ostoksista (vrt. ilmainen pysäköinti). Lentokenttäbussin kaltaista yksityisrahoituksella toimivaa liikennöintiä voidaan laajentaa esim. hotellibussein. Pysäkki- ja terminaali-infrastruktuurin parantamiseen voidaan saada nykyistä tehokkaammin rahoitusta mainossopimusten tai terminaalien liiketilan myynnin kautta. Tämän toteutumiseksi tulisi joukkoliikenteen edistämistyöhön palkata kaupallisen alan asiantuntijoita, jotka kehittäisivät houkuttelevia yhteistyömuotoja ja loisivat joukkoliikennettä edistäviä yhteistyösopimuksia.

Vaikuttavuus ja kustannukset

Rahoituksen vaikuttavuus joukkoliikenteeseen syntyy lähinnä erilaisten hankkeiden nopeutumisen ja joukkoliikennepalvelujen monipuolistumisen kautta. Terminaalien palvelujen paraneminen ja pysäkkien uusiminen vähentävät odotusajan ja vaihtojen epämiellyttävyyttä.

Länsimetron rahoitus selvityksen mukaan elinkaarimallissa yksityisrahoituksen tuomat nettosäästöt ovat olleet keskimäärin 5–20 % budjettirahoitukseen verrattuna. Suurimmat säästöt on saavutettu liikennehankkeissa. Myös kansainvälisten tutkimusten valossa investointien rahoittaminen elinkaarimallia käyttäen voi olla taloudellisesti kannattavaa, joten malli sopinee myös muihin suuriin joukkoliikennehankkeisiin. Muita elinkaarimallin etuja ovat rakennusajan lyheneminen ja projektin aikaistuminen. Rakennusajan lyheneminen pienentää projektiyhtiön lainojen korkokustannuksia ja vaikuttaa siten välillisesti sovittavan palvelumaksun suuruuteen.

Toteutettavuus

Joukkoliikennehankkeen yksityisrahoituksen onnistumiseen vaikuttavat yksityisten yritysten/rahoittajien arvio hankkeen kannattavuudesta. Hankkeen kesto on pitkä ja se sitoo pääomia vuosiksi, mikä voi vaikeuttaa rahoituksen löytymistä tai heikentää julkisen sektorin neuvottelumahdollisuuksia. Toisaalta suuret sijoitusyhtiöt voivat olla valmiita pitkiin sijoituksiin muita markkinoita pienemmän riskin ansiosta. Tulee myös kehittää kannustimia, jotka houkuttelevat sijoittamaan nimenomaan joukkoliikennehankkeisiin.

Elinkaarimallissa hankkeiden aikaistuesssa kaupunkien palvelumaksut ja radan kunnossapitovastuun alkaminen aikaistuvat. Kasvaneet lipputulot ja yhteiskuntataloudelliset aika-, päästö- ja onnettomuussäästöt kuitenkin kattanevat maksujen aikaistumisen tuomat kustannukset. Yhteiskuntataloudelliset säästöt eivät kuitenkaan rahamääräisesti näy suoraan minkään organisaation tuloksessa, joten rahamääräinen kokonaisrahoitustarve pääsääntöisesti kasvaa. Pelkät lipputulot eivät kata kustannuksia.

Julkisen sektorin kannalta yksi ongelma on budjettivarojen sitominen jatkuviin käyttömaksuihin vuosiksi eteenpäin. Toisaalta ainakin joissain tapauksissa rahoitusmallit on todettu pitkällä aikavälillä budjettirahoitusta kannattavammiksi, ja valtion ja kuntien rahoitus tulisi suunnitella kestäväksi nimenomaan pitkällä aikavälillä. Tavallaan on myös perusteltua, että investointia hyödyntävät sukupolvet osallistuvat sen rahoitukseen.

Yhteys muihin toimenpiteisiin

Public Private Partnership joukkoliikenteessä, raideliikenneverkon, poikittaisen joukkoliikenteen ja terminaalien kehittäminen (suuret investoinnit).