

Yhdyskuntalautakunta
Kaupunginhallitus

§ 49
§ 94

10.05.2016
18.05.2016

Lausunto Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän joukkoliikenteen suunnitteluohjeesta ja palvelutasomäärittelystä vuosille 2016-2021

128/08.00.00/2016

YLK 10.05.2016 § 49

Lisätiedot:

yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju, puh. 09 5056 234
kuntatekniikan projekti-insinööri Lennart Långström, puh. 09 5056 387
etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Joukkoliikennelaki (869/2009) 4§ velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään alueensa joukkoliikenteen palvelutason.

HSL-alueen nykyinen palvelutasomäärittely on tehty vuosille 2012-2015 ja sen voimassaoloaika jatkettiin erillisellä päätöksellä (HSL-hallitus § 167) 14.8.2016 asti. HSL:n hallitus päätti samalla pyytää jäsenkuntien lausunnot uudesta, 15.8.2016 voimaan tulevasta palvelutasomäärittelystä vuosille 2016-2021 sekä joukkoliikenteen suunnitteluohjeesta. Lausuntopyyntö, suunnitteluohje, palvelutasosuunnitelma 2016-2021 ja muutoslistaus kunnittain 15.8.2016 alkaen ovat esityslistan **oheismateriaalina**.

Lausunnot pyydetään toimittamaan **20.5.2016 mennessä** Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymälle.

HSL:n ensimmäinen suunnitteluohje valmistui vuonna 2011. Päivitettyyn suunnitteluohjeeseen on tehty muutoksia, jotka perustuvat HSL:n vuonna 2014 hyväksytyyn strategiaan sekä liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 mukaisiin tavoitteisiin. Merkittävimmät muutokset koskevat suunnitteluperiaatteita sekä alempien palvelutasoluokkien yhteysväli vaatimuksia. Uuden tavoitteen mukaan HSL-alueella pyritään tarjontaa keskittämään tiheään palvelun joukkoliikennekäytäviin. Järjestely mahdollistaa tiheimmät vuorovälit, mutta on samalla omiaan lisäämään vaihtoja liikennevälineestä toiseen sekä pidentämään kävelymatkoja pysäkeille. Kävelyetäisyyksien rajoihin ei suunnitteluohjeessa kuitenkaan ole tehty muutoksia, ja asuinalueilta on jatkossakin pääsääntöisesti oltava vaihdoton joukkoliikenneyhteys ensisijaisesti omaan alue- tai paikalliskeskukseen. Lisäksi ohjeessa on yhdenmukaistettu vuorovälimitoituksia ja tarkistettu kapasiteettimitoituksen periaatteita. Vuoroväli vaatimuksia ei jatkossa eritellä liikennemuodoittain, ja seudullisesti merkittävien työpaikka-, liikenne- ja palvelukeskittymien luokittelusta on erillisenä merkintänä luovuttu.

Suunnitteluohjeessa määritetään eri palvelutasoluokkien merkitykset vuorovälien, kävelyetäisyyksien sekä yhteysväli vaatimusten suhteen seitsemäntasoisella luokittelulla. Palvelutason määrittely alueittain ohjaa joukkoliikenteen suunnittelua ja järjestämistä kullakin alueella sen yhteyksillä omaan keskukseen, aluekeskusten välillä sekä yhteyksillä Helsingin keskustaan.

Kauniainen muodostaa palvelutasomäärittelyssä oman alueen (2.4.). Kauniainen keskusta-alueen vaikutuspiiri on määritelty olevan neljän tähden palvelutasoa, mikä tarkoittaa henkilöauton kanssa kilpailukykyistä aluetta. Etelä-Kauniainen Kauppalantien suuntaan määrittyy kolmen tähden alueeksi, jolla tavanomainen liikkuminen on mielekästä joukkoliikenteellä. Loput eli valtaosa Kauniainen kaupungin pinta-alasta on kohtuullisen palvelutason eli kahden tähden aluetta. Kauniainen joukkoliikenteen palvelutason ei ole suunniteltu uusia muutoksia 15.8.2016 alkaen.

Lausuntoesitys

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015:n tavoitteena on, että matkaketjut ovat sujuvia ja luotettavia ja että joukkoliikenteen kilpailukyky parane.

Runkoverkkoon ja hyviin liityntäyhteyksiin perustuvat matkaketjut edistävät joukkoliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta ja ovat kustannustehokkaasti järjestettävissä. Järjestely tukee niin ikään osaltaan Helsingin seudun yleisiä maankäytön tavoitteita.

Merkittävä osa PKS:n ydinalueestakin on kuitenkin suhteellisen harvaan asuttua ja tiheän palvelun runkolinjat palvelevat maantieteellisesti laajoja alueita. Tällöin on runkolinjoja vastaava huomio kiinnitettävä myös liityntäliikenteeseen. Mikäli näin ei tehdä, ja kävelymatkat ja matka-ajat pitenevät nykyisestä, saattaa henkilöauto etenkin kahden ja yhden tähden palvelutasoalueilla muodostua joukkoliikennettä houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi, vaarantaen HLJ 2015:n yhtä keskeisintä tavoitetta joukkoliikenteen kulku- ja muoto-osuuden kasvattamisesta. Tällöin myös suurien infrainvestointien kannattavuus voi kärsiä. Vastaavalla tavalla alueiden sisäisten yhteyksien heikentäminen saattaa kääntyä joukkoliikenteen tavoitteita vastaan vähentäen sen suosiota ja lisäten henkilöautoliikennettä.

Runkolinjojen liityntäliikennettä suunniteltaessa on nykyistä paremmin voitava erottaa ne yhteystarpeet, jotka eivät suuntaudu runkolinjoille.

Joukkoliikenne on merkittävältä osaltaan verovaroin ylläpidettyä palvelua, jolloin sen tulee olla kattavasti käytettävissä. Joukkoliikennedyhteydet lähikouluihin, terveysasemille, aluekeskusten kauppoihin ja muihin lähipalveluihin tulee jatkossakin turvata. Joukkoliikenteen hyvä saavutettavuus on monelle tärkeämpää kuin tiheämpi vuoroväli. Bussien tulisi kerätä asiakkaat ei vain harvoilta pääkaduilta, vaan myös muualta, vaikka sitten harvemmillä aikataululla.

Syksyyn ajoitettu bussilinjan 51 lakkauttamispäätös laskee merkittävästi joukkoliikenteen palvelutasoa esim. Kasavuoren ja Kaunialan alueilla. Kauniainen keskustan ja muiden palveluiden saavutettavuus huononee, kun kävelymatkat pysäkeille monessa tapauksessa kasvavat yli kilometrin pituisiksi ja matka bussilla ei enää tunnu varteen otettavalta vaihtoehdolta. Vaihtoehdona huonosti palvelevalle joukkoliikennedyhteydelle on useimmiten henkilöauto, jonka käytön lisääminen ei tue asetettuja tavoitteita.

Palvelutasomäärittelyssä yhteydet oman kunnan aluekeskukseen on asetettu etusijalle. Käytännössä saattaa kuitenkin suuri osa joukkoliikennematkoista suuntautua muualle, esimerkiksi naapurikunnan puolella kilometreisä mitattuna lähempänä sijaitsevaan aluekeskukseen tai palvelujen kannalta tärkeisiin kohteisiin. Kaiken kaikkiaan Kauniaisten kouluissa hyvin merkittävä osa oppilaista, osassa kouluja yli puolet, tulee eri puolilta Espoota. Suunnitteluohjeen kirjaus ”Lyhyet etäisyydet kaupungin sisällä eivät edellytä joukkoliikenneyhteyksien erillisjärjestelyjä koululaisille” ei siis vastaa tilannetta eikä kysyntää Kauniaisten koulujen joukkoliikenneyhteyksille. Espoon puolelta käytetään aktiivisesti myös Kauniaisten keskustan kaupallisia palveluita, mikä on Kauniaisten aluekeskuksen elinvoimaisuuden kannalta erittäin tärkeää. Edelleen, Kauniaisten terveystalouksia käyttää laajeneva joukko espoolaisia. Tämä tulee ottaa huomioon joukkoliikenteen suunnittelussa niin, että ainakaan nykyisiin yhteyksiin ei enää suunnitella uusia huononnuksia jo aiemmin toteutettujen lisäksi. Asukaspalautteen perusteella tiedetään, että esimerkiksi Espoon Kuurinniityn asukkaille Kauniaisten palvelut ovat käytettyjä ja sen myötä joukkoliikenneyhteydet Kauniaisiin ovat erittäin tärkeitä. Syksyyn 2016 ajoitettu bussilinjan 51 lakkauttamispäätös laskee merkittävästi Kuurinniityn ja Kauniaisten välisen joukkoliikenteen palvelutasoa. Lausunnon ohessa toimitetaan Kuurinniity-seuran asukaskyselyn tulokset keväältä 2016.

Kauniaisten kaupunki katsoo, että linjan 51 yhteys tulee säilyttää ja jo tehty yhteyden lakkauttamispäätös kumota.

Yleisemmällä tasolla todettakoon, että HSL:n tavoitellessa kuntarajoista riippumatonta joukkoliikennejärjestelmää mm. uuteen vyöhykkeisiin perustuvan ns. kaarimallin myötä, tulee asia ottaa huomioon myös joukkoliikenteen suunnitteluohjeessa niin, että joukkoliikenteen järjestäminen suuntautuu asukkaiden käyttämiin alue- ja paikalliskeskukseen kuntarajoista riippumatta. Kauniainen on osalle Espoon alueita lähin tai käytetyin paikalliskeskus.

YTJ:

Lautakunta päättää esittää KH:lle, että se antaisi HSL:n hallitukselle esityksen mukaisen lausunnon joukkoliikenteen suunnitteluohjeesta ja palvelutasomäärittelystä vuosille 2016-2021.

.....

Asiasta käydyn keskustelun johdosta esittelijä teki lausuntoehdotukseen vähäisiä muutosehdotuksia; Tärkeimmät kohdat korostetaan lausuntoon **tummennettuna**. Lisäksi lausuntoon esitetyt tekstilisäykset on merkitty *kursiivilla* korostettuna. Muutosehdotukset saivat lautakunnan yksimielisen kannatuksen ja on täydennetty alkuperäiseen lausuntoehdotukseen.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin em. lisäyksillä täydennettynä.

KH 18.05.2016 § 94

KJ:

KH päättää antaa HSL:n hallitukselle seuraavan lausunnon joukkoliikenteen suunnitteluohjeesta ja palvelutasomäärittelystä vuosille 2016-2021:

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015:n tavoitteena on, että matkaketjut ovat sujuvia ja luotettavia ja että joukkoliikenteen kilpailukyky paranee.

Runkoverkkoon ja hyviin liityntäyhteyksiin perustuvat matkaketjut edistävät joukkoliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta ja ovat kustannustehokkaasti järjestettävissä. Järjestely tukee niin ikään osaltaan Helsingin seudun yleisiä maankäytön tavoitteita.

Merkittävä osa PKS:n ydinalueestakin on kuitenkin suhteellisen harvaan asuttua ja tiheään palvelun runkolinjat palvelevat maantieteellisesti laajoja alueita. Tällöin on runkolinjoja vastaava huomio kiinnitettävä myös liityntäliikenteeseen. Mikäli näin ei tehdä, ja kävelymatkat ja matka-ajat pitenevät nykyisestä, saattaa henkilöauto etenkin kahden ja yhden tähden palvelutasoalueilla muodostua joukkoliikennettä houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi, vaarantaen HLJ 2015:n yhtä keskeisintä tavoitetta joukkoliikenteen kulku-
muoto-osuuden kasvattamisesta. Tällöin myös suurien infrainvestointien kannattavuus voi kärsiä. Vastaavalla tavalla alueiden sisäisten yhteyksien heikentäminen saattaa kääntyä joukkoliikenteen tavoitteita vastaan vähentäen sen suosiota ja lisäten henkilöautoliikennettä.

Runkolinjojen liityntäliikennettä suunniteltaessa on nykyistä paremmin voitava erottaa ne yhteystarpeet, jotka eivät suuntaudu runkolinjoille.

Joukkoliikenne on merkittävältä osaltaan verovaroin ylläpidettyä palvelua, jolloin sen tulee olla kattavasti käytettävissä. Joukkoliikenneyhteydet lähikouluihin, terveysasemille, aluekeskusten kauppoihin ja muihin lähipalveluihin tulee jatkossakin turvata. Joukkoliikenteen hyvä saavutettavuus on monelle tärkeämpää kuin tiheämpi vuoroväli. Bussien tulisi kerätä asiakkaat ei vain harvoilta pääkaduilta, vaan myös muualta, vaikka sitten harvemmalla aikataululla.

Syksyyn ajoitettu bussilinjan 51 lakkauttamispäätös laskee merkittävästi joukkoliikenteen palvelutasoa esim. Kasavuoren ja Kaunialan alueilla. Kauniaisten keskustan ja muiden palveluiden saavutettavuus huononee, kun kävelymatkat pysäkeille monessa tapauksessa kasvavat yli kilometrin pituiseksi ja matka bussilla ei enää tunnu varteen otettavalta vaihtoehdolta. Vaihtoehtona huonosti palvelevalle joukkoliikenneyhteydelle on useimmiten henkilöauto, jonka käytön lisääminen ei tue asetettuja tavoitteita.

Palvelutasomäärittelyssä yhteydet oman kunnan aluekeskukseen on asetettu etusijalle. Käytännössä saattaa kuitenkin suuri osa joukkoliikennematkoista suuntautua muualle, esimerkiksi naapurikunnan puolella kilometreisissä mitattuna lähempänä sijaitsevaan aluekeskukseen tai palvelujen kannalta tärkeisiin kohteisiin. Kaiken kaikkiaan Kauniaisten kouluissa hyvin merkittävä osa oppilaista, osassa kouluja yli puolet, tulee eri puolilta Espoota. Suunnitteluohjeen kirjaus ”Lyhyet etäisyydet kaupungin sisällä eivät edellytä joukkoliikenneyhteyksien erillisjärjestelyjä koululaisille” ei siis vastaa tilannetta eikä kysyntää Kauniaisten koulujen joukkoliikenneyhteyksille. Espoon puolelta käytetään aktiivisesti myös Kauniaisten keskustan kaupallisia palveluita, mikä on Kauniaisten aluekeskuksen elinvoimaisuuden kan-

nalta erittäin tärkeää. Edelleen, Kauniaisten terveystalvija käyttää laajeneva joukko espoolaisia. Tämä tulee ottaa huomioon joukkoliikenteen suunnittelussa niin, että ainakaan nykyisiin yhteyksiin ei enää suunnitella uusia huononnuksia jo aiemmin toteutettujen lisäksi. Asukaspalautteen perusteella tiedetään, että esimerkiksi Espoon Kuurinniityn asukkaille Kauniaisten palvelut ovat käytettyjä ja sen myötä joukkoliikenneyhteydet Kauniaisiin ovat erittäin tärkeät. Syksyyn 2016 ajoitettu bussilinjan 51 lakkauttamispäätös laskee merkittävästi Kuurinniityn ja Kauniaisten välisen joukkoliikenteen palvelutasoa. Lausunnon **ohessa** toimitetaan Kuurinniity-seuran asukaskyselyn tulokset keväältä 2016.

Kauniaisten kaupunki katsoo, että linjan 51 yhteys tulee säilyttää ja jo tehty yhteyden lakkauttamispäätös kumota.

Yleisemmällä tasolla todettakoon, että HSL:n tavoitellessa kuntarajoista riippumatonta joukkoliikennejärjestelmää mm. uuteen vyöhykkeisiin perustuvan ns. kaarimallin myötä, tulee asia ottaa huomioon myös joukkoliikenteen suunnitteluohjeessa niin, että joukkoliikenteen järjestäminen suuntautuu asukkaiden käyttämiin alue- ja paikalliskeskuksiin kuntarajoista riippumatta. Kauniainen on osalle Espoon alueita lähin tai käytetyin paikalliskeskus.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.