

Kaupunkirakennelautakunnan lausunto:

Kuopion seudun joukkoliikennelautakunta on pyytänyt kaupunkiympäristön palvelualueelta lausuntoa Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikennestrategia 2025 -luonnoksesta. Kaupunkiympäristön palvelualue on tutustunut joukkoliikennestrategialuonnokseen ja haluaa nostaa esille seuraavat asiat:

Matkustajamäärien kasvutavoite on liikenteellisestä näkökulmasta kannatettava ja mahdollistaa kaupunkirakenteen tiivistämisen ilman mittavia investointia katuverkkoon. Joukkoliikennematkustamisen lisääntymisen myötä uskotaan henkilöautoilun vähentyvän, mikä osaltaan parantaa liikenneturvallisuutta.

Maankäytön kehittäminen joukkoliikennettä tukien edellyttää kaupunkirakenteen tiivistämistä Kuopion kaupunkirakenne 2030-luvulla -suunnitelman mukaisesti. Joukkoliikennettä tulee kehittää tiiviissä yhteistyössä maankäytön suunnittelun kanssa, jotta kaupunkirakenteella voidaan vahvistaa riittävästi kaikkien joukkoliikenteen muotojen toteutumista. Joukkoliikenteen edistäminen vähentää yksityisautoilua, tarvetta omistaa omia autoja, pysäköinnille varattavaa maa-alaa, liikenteen päästöjä ja parantaa ilmanlaatua. Joukkoliikennestrategian tavoitetta voidaan tukea maankäytön keinoin myös pysäköinnin osalta, keventämällä pysäköintinormia vahvan joukkoliikenteen vyöhykkeillä.

Joukkoliikennestrategiassa yhtenä strategisena toimenpiteenä esitetään joukkoliikenteen sujuvuuden sekä pyöräilyverkoston kehittämistä osaksi joukkoliikennejärjestelmää, mikä on liikennejärjestelmän kannalta erittäin tavoiteltava toimenpide.

Strategiassa asetetaan tavoitteeksi, että asuntoalueilla ja työpaikka-alueilla kävelyetäisyys lähimmälle pysäkille tukee hyvää saavutettavuutta ja hyvää palvelutasoa. Tavoite on kannatettava ja tukee miellyttävää asiakaskokemusta joukkoliikennematkasta. Jatkotyönä tuleekin tarkastella olemassa olevien alueiden kävelyetäisyydet lähimmille pysäkeille ja vaihtopysäkeille ja tehdä tarvittavat muutokset, joko siirtämällä tai lisäämällä pysäkkejä taikka rakentamalla oikoreittejä oleville pysäkeille. Liikkuminen tulee nähdä kokonaisuutena, joka sisältää erilaisia matkaketjuja. Strategisena toimenpiteenä esitetään myös matkaketjujen sujuvoittamista mm. laadukkaiden pyöräpysäköintijärjestelyjen toteuttamisella niillä asuntoalueilla, jolla kävelyetäisyydet lähimmille pysäkeille ovat tavoite-etäisyyttä pidemmät. On hyvä, että joukkoliikenteen toimintaedellytysten ja matkaketjujen parantamiseksi osoitetaan erillinen määräraha. Matkaketjuissa tulee huomioida myös junayhteyksille pääsyn vahvistaminen. Sujuva siirtyminen linja-autoliikenteestä junaliikenteeseen

Kävelymatkan pituus on merkittävä joukkoliikenteen palvelutasotekijä etenkin, jos vuorotarjonta on suhteellisen harvaa. Esitetyn selvityksen tekeminen on tarpeellista. Selvityksessä tulee tarkastella pysäkkien saavutettavuus alueittain, niiden esteettömyys ja varusteet sekä muutostarpeet nykytilanteeseen. Lisäksi tulee selvittää järjestelytarpeet liityntäpyöräpysäköinnille ja vaihtopysäkeille (solmupysäkit) kaupunkiliikenteen sisällä sekä liityntänä kaukoliikenteeseen osana kokonaismatkaketjua. Selvitystyö tehdään yhteistyössä kunnallisteknisen suunnittelun kanssa. Tältä osin tekstiä täydennetään.

Liityntäyhteyksiä junaliikenteeseen voidaan parantaa vahvistamalla tarjontaa keskustan ja pääliikenneaseman (matkakeskuksen) välillä erityisesti hiljaisina ajankohtina.

vahvistaa paikallisen joukkoliikenteen käyttöä siirryttäessä kaukoliikenteen junayhteyksiin.

Strategiassa esitetty matkaketjujen sujuvuuden varmistaminen edellyttää jatkotyönä jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämissuunnitelman laatimista.

Strategian toimenpiteenä esitetään lentokenttäyhteyksien parantamista, mikä lisäksi tulisi huomioida myös Tahkon matkailualueen yhteystarpeet. Maaseutuliikenteen osalta esitetty ratkaisu tukee Kuopion toiminnallisen seudun rakennemallin 2030:n (LOIKKA) tavoitteiden mukaisesti pääteiden varsien maankäytön tehostamista.

Erityisesti pendelöinti- ja vapaa-ajan matkojen tekemistä joukkoliikenteellä tukee strategialuonnoksessa esitetty nykyisten maksuvyöhykkeiden muutosmahdollisuuksien selvittäminen kaupunkiliikennealueelle.

Strategialuonnoksessa on määritelty Kuopion keskeiselle kaupunkialueelle sekä Siilinjärvelle joukkoliikenteen palvelutasot alueittain. Kuopion keskeisen kaupunkialueen osalta esitetty määrittely tukee suunniteltua maankäytön kehittämistä. Taivaanpankon ja Suunnistajantien alueet on esitetty strategiassa palvelutasoluokkaan II, joka Puijonlaakson maankäytön kehittämisen näkökulmasta tulisi olla luokka I.

Liikennejärjestelmän näkökulmasta joukkoliikennestrategian toteutumista tulisi seurata matkustajamäärien lisäksi myös kulkutapajakauman kehittymisen avulla.

Joukkoliikennestrategian vision mukaan Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenne on vuoteen 2025 mennessä helppokäyttöistä, ympäristöystävällistä ja sujuvaa. Strategiassa ympäristöystävällisyyttä edistetään muun muassa siirtymällä sähköiseen joukkoliikenteeseen ja tavoitteena on, että vuonna 2025 Kuopiossa liikennöi 10 sähköbussia. Lisäksi kalustolta edellytetään Euro 5- ja 6-päästönormit täyttävää kalustoa.

Kuopio on sitoutunut tavoittamaan hiilineutraaliuden 2050 mennessä liittymällä edelläkävijäkuntien joukkoon FISU-verkoston jäseneksi. FISU-kuntien tavoitteena on olla jätteen, hiilineutraali ja kestävä kulutuksen tason saavuttanut kunta vuoteen 2050 mennessä. Kuopion kaupunki laatii parhaillaan tiekarttaa tavoitteiden saavuttamiseksi. Tiekartta tulee sisältämään tavoitteet myös liikenteen ja kestävä ydyskuntarakenteen osalta. Tavoitteena on älykäs, uusiutuville polttoaineilla toimiva liikenne ja turvallisen, terveellisen ja kestävä liikkumisen mahdollistava yhdyskuntarakenne.

FISU-verkoston tavoitteiden lisäksi Kuopion kaupunki on liittynyt uudelle energiatehokkuussopimuskaudelle 2017 - 2025. Uuden sopimuksen myötä kaupunki sitoutuu tehostamaan energiankäyttöään 7,5 % vuoteen 2025 mennessä (vertailuvuosi 2015). Nykyinen ilmastopoliittisen ohjelman tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 40 % vuoteen 2020 mennessä (vertailuvuosi on 1990). Ohjelma päivitetään vuoden 2017 aikana.

Kuopion kasvihuonekaasupäästöt ovat vähentyneet vuoden 1990 tasosta noin 35 % vuoden 2015 loppuun mennessä ja tähän on vaikuttanut mm. fossiilisten polttoaineiden käytön vähentäminen energiantuotannossa. Jatkossa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi on kiinnitettävä erityishuomio liikenteen päästöihin, sillä energiantuotantopuolen osalta nopean aikavälin muu-

Tällä hetkellä Taivaanpankontien pohjoispäässä liikennöi linja 5 puolen tunnin vuorovälillä ja Suunnistajantien kohdalla linjat 5 ja 6 kumpikin puolen tunnin vuorovälillä. Suunnistajantietä palvelee siten neljä vuoroa tunnissa, joka on Kuopion kokoisessa keskisuudessa kaupungissa erittäin hyvä taso. Palvelutasoluokan I tarjoaminen Taivaanpankontien ja Suunnistajantien alueille edellyttää 10 minuutin vuorovälisen tarjonnan eli tarjontaa pitäisi lisätä Taivaanpankontiella kahdella puolen tunnin vuorovälisellä linjalla. Yhteiselle reittisuudelle syntyisi siten tarjonta, jossa liikennöisi kahdeksan vuoroa tunnissa eli vajaan kahdeksan minuutin vuorovälillä. Lisäkustannuksia syntyisi karkeasti arvioiden 0,3-0,4 miljoonaa euroa. Toteuttaminen edellyttäisi lisärahoituksen, jotta palvelutasoa ei tarvitsisi laskea muilla alueilla. Yhdellä puolen tunnin vuorovälillä liikennöivällä lisälinjalla saavutettaisiin palvelutaso, jossa Taivaanpankontien pohjoisosaa palvelisi neljä ja Suunnistajantien aluetta kuusi vuoroa tunnissa. Palvelutasoluokkana olisi II, mutta palvelutaso paranisi nykytilanteesta. Lisäkustannukset jäisivät puoleen I palvelutasoluokkaan nähden, jolloin mahdollisuudet muiden alueiden palvelutason säilyttämiseen paransivat. Tältä osin tekstiä täydennetään.

Kulkutapajakauman kehittymisen seuranta on tärkeää koko liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta. Selvittämiseen tarvittavat kyselytutkimukset vaativat merkittäviä resursseja, jonka vuoksi niitä ei ole mahdollista tehdä vuosittain. Selvitys olisi kuitenkin tarpeellista tehdä määrävälein (esim. viisi vuotta), mutta sen toteuttamiseen tulisi kaikkien liikennejärjestelmätyöhön osallistuvien tahojen osallistua.

toksia ei ole tiedossa eikä päästöjä saada vähennettyä yksin energiantuotannon tai teollisuuden päästöihin vaikuttamalla.

Liikenteen osuus Kuopion kasvihuonekaasupäästöistä on noin 26 % (2014). Liikenteen päästöjen vähentämiseksi on asetettava kunnianhimoisia tavoitteita vastaamaan valtakunnallisia ja Kuopion ilmastopoliittisia tavoitteita. Kuopion tulevaisuuden liikennepoliittikalla ja liikenne- ja viikenteen ratkaisulla, erityisesti joukkoliikenteellä, on tässä merkittävä rooli.

Kansallisen ilmasto- ja energiastrategian yhtenä tavoitteena on nostaa biopolttoaineiden energiasisällön fyysinen osuus kaikesta tieliikenteeseen myydyistä polttoaineista 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Esimerkiksi Espoon kaupungin tavoitteena on vähentää bussiliikenteen päästöjä 90 % vuoteen 2025 mennessä, joka tapahtunee lisäämällä merkittävästi sähköbussien määrää. Sekä Lappeenrannan ja Turun kaupunkien tavoitteena on saavuttaa hiilineutraali joukkoliikenne vuoteen 2025 mennessä. Vaasa otti käyttöön 12 biokaasubussia helmikuussa 2017. Kuopion joukkoliikennestrategian mukaan 10 sähköbussia otetaan käyttöön vasta 2022–2025. Jos Kuopion halutaan olevan edelläkävijä joukkoliikenteessä, on tavoitteen oltava huomattavasti kunnianhimoisempi ja vaihtoehtojen käyttövoimien vaihtoehdot selvitettävä laajemmin.

Joukkoliikennestrategiassa tulisi huomioida myös muiden vaihtoehtojen käyttövoimien mahdollisuuksien selvittäminen. Strategiassa sitoudutaan investoimaan sähköbussien, mutta myös liikennebiokaasun mahdollisuuksia tulisi selvittää. Sähköbussit palvelevat keskeisellä kaupunkialueella, mutta Kuopion maaseutualueilla bioliikennekaasu voisi olla tulevaisuuden ratkaisu. Lisäksi kevyen raideliikenteen selvitykset tulisi pitää mukana yhtenä osana Kuopion joukkoliikenteen tulevaisuutta pitkällä aikavälillä.

Ympäristökriteerit täyttävää kalustoa tulee pitää vähimmäisvaatimuksena, mutta edelläkävijänä Kuopion tulisi pyrkiä parempaan. Ympäristökriteerit on huomioitava kaikissa joukkoliikenteen palveluihin liittyvissä prosesseissa.

Joukkoliikenteen markkinointiin tulee panostaa ja onkin hyvä, että palvelumuotoilu on nostettu yhdeksi keinoksi edistää joukkoliikenteen palvelujen ihmislähtöisyyttä, laatua ja houkuttelevuutta. Palvelumuotoilu tulee nähdä olennaisena osana palveluja kehittäessä ja siihen tulee panostaa. Erilaiset kokeilut ovat nykyaikainen ja tulevaisuuden keino kehittää liikenteen palveluja, ja onkin hyvä, että kokeilut on mainittu hankintojen kehittämisessä. Esimerkiksi yhteiskäyttöautojen liiketoimintamalleja kokeillaan jo muualla Suomessa.

Esitys

Esitämme kaupunkirakennelautakunnalle, että se antaa yllä olevan lausunnon joukkoliikennestrategiasta joukkoliikennelautakunnalle.

Päätösehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Helsingin seudun liikenteessä ollaan luopumassa kaasubusseista kaasutekniikan ja muiden teknisten ongelmien vuoksi. Biokaasukaluston ja Euro 6 –vaatimustason dieselkaluston päästöissä ei ole merkittävää eroa. Suomessa tuotettava sähkö on keskimäärin vähän CO₂-päästöjä tuottavaa, joten tilanne ei muutu olennaisesti sähköbussien osalta. Kalustovalmistajat keskittyvät tällä hetkellä selvästi enemmän sähköbussien kehittämiseen. Turussa vuonna 2013 tehdyn asiantuntijaselvityksen mukaan tulevaisuuden kaupunkibussit tulevat käyttämään dieselin lisäksi sähköenergiaa (hybridibussi). Elinkaarikustannusten ja syntyvien päästöjen kannalta sähköautot katsotaan asiantuntija-arvion mukaan parhaimmaksi ratkaisuksi Kuopion kaupunkiliikenteeseen. Sähköautoihin siirryttäisiin aiheittain siten, että vuonna 2025 niitä olisi kaupunkiliikenteessä kymmenen. Mutta esim. Vaasan kokemuksia biokaasun käytöstä kaupunkiliikenteessä seurataan tiiviisti. Strategiakauden jälkeen kaluston uusimista jatketaan kohti nykyistä ympäristöystävällisempään kokonaisuuteen eri käyttövoimista saatujen kokemusten perusteella. Alustavat selvitykset biokaasun mahdollisuuksista alueen joukkoliikenteen käyttövoimana on käynnistetty. Tältä osin tekstiä täydennetään.

Kuopion kaupunkiliikenteessä otettiin käyttöön 39 uutta, Euro 6-päästönormit täyttävää autoa vuonna 2014. Aikataulu sähköautoihin siirtymiselle laadittiin siten, että näille uusille autoille tulee kokonaisuuden kannalta järkevä käyttöikä. Tämä on myös ympäristön kannalta tarkoituksenmukaisinta.

Raideliikenne ei ole kustannus-hyöty –suhteen kannalta Kuopion matkustajamäärillä varteenotettava vaihtoehto ainakaan vuoteen 2025 mennessä.

Yhteiskäyttöautojärjestelmä sisältyy käynnissä olevassa Viisaan liikkumisen hankkeeseen.

Savon koulutuskuntayhtymän lausunto:

Savon koulutuskuntayhtymä toteaa, että Kuopion kaupunkiseudun joukko-liikennestrategia on laadittu kattavasti huomioiden asiakasryhmät, toimintaympäristö ja kehittämistavoitteet sekä arvioitu strategian vaikutukset.

Savon koulutuskuntayhtymä haluaa erityisesti oman toimintansa näkökulmasta painottaa seuraavia seikkoja strategian toteuttamisessa:

- Savilahden kampusalueelle turvataan sujuva ja riittävän tiheällä vuorovälillä toimiva yhteys Kuopion keskustasta/ keskustaan vaihtomahdollisuuksineen jatkoreiteille (esim. strategiassa kaavailtu shuttle-bus tyyppinen ratkaisu).
- Kuopion ja Siilinjärven välinen julkinen liikenne reititetään riittävät vuorovälit järjestäen siten, että Toivalan kampukselle/kampukselta mahdollistuu aamuisin ja iltapäivisin joustavat yhteydet molempiin suuntiin huomioiden vaihtomahdollisuudet jatkoreiteille molemmilla paikkakunnilla.

Shuttle-bussille ei ainakaan ohjelmakauden alkupuolella ole vielä tarvetta, koska keskustan ja Savilahden välillä on jo tällä hetkellä erinomainen tarjonta. Vuorotarjontaa parannetaan edelleen alueen kehittymisen myötä.

Yhteyksiä Toivalan kampukselle kehitetään edelleen yhteistyössä kampuksen kanssa vastaamaan matkustustarpeita mahdollisuuksien mukaan.

Kuopion vanhusneuvoston lausunto:

Joukkoliikennestrategian visio on selkeä ja hyvä. Ohjelmaluonnos on laaja ja seikkaperäinen ja se ottaa hyvin kattavasti huomioon kaikki joukkoliikenteelle asetetut tavoitteet.

Vanhusneuvosto korostaa, että Kuopion harvaanasutuilla liitosalueilla tulee säilyttää aina riittävä asiointiliikenne ja ympärivuotinen palvelutaso.

Entisen vanhusten laitoshoidon sijaan nykyisin tavoitteena on, että iäkkäät ihmiset asuvat kotona mahdollisimman pitkään. Taajamien ulkopuolellakin asuu merkittävä määrä vanhusväestöä, jolla ei ole autoa eikä ajokorttiakaan. Tämä väestönosa jää helposti vaille huomiota uusissa liikennesuunnitelmissa.

Joukkoliikenteen kehittämisen ja vanhusten kotona asumisen välille muodostuu jonkinlainen ristiriita, mikäli joukkoliikenteen linjat ja vuorot vähenevät tai loppuvat kokonaan syrjäseuduilta. Ongelma korostuu erityisesti koulujen loma-aikoina. Säännöllinen asiointiliikenne ja kattava palvelutaso tulee säilyttää myös harvaan asutulla maaseudulla, jolloin myös vanhuspalvelulain tavoitteet toteutuvat.

Vanhusväestön kannalta keskeisiä ja tärkeitä yksityiskohtia ovat joukkoliikenteen reitit ja bussipysäkkien sijoittelu, joihin tulee kiinnittää erityistä huomiota suunnitteluvaiheessa.

Bussimatkojen edullisilla hinnoilla on suuri merkitys, kun tavoitteena on lisätä eläkeläismatkustajien määrää paikallisliikenteen busseissa.

Kuopion maaseutualueilla asutus on harvassa ja välimatkat pitkiä. Hyvätasoisien joukkoliikennepalvelun järjestäminen kohtuullisilla kustannuksilla on ollut mahdotonta, jonka vuoksi on jouduttu tyytymään perustasoiseen palveluun, paikoin jopa alle senkin. Joukkoliikennestrategian jatkotyönä käynnistetään selvitys maaseutualueiden kuljetusten yhdistelystä. Tavoitteena on hoitaa maaseutualueiden kaikki kuljetustarpeet (koulukuljetukset, asiointi- ja työmatkayhteydet) samoilla, koko päivän käytössä olevilla autoilla, jolloin palvelutasoa voitaisiin parantaa varsin pienillä lisäkustannuksilla. Kustannusten pitämiseksi kohtuullisina kuljetukset järjestettäisiin kutsuperusteisesti.

Pysäkkien sijoittelussa ja reittien suunnittelussa pyritään ottamaan vanhusväestö huomioon etenkin alueilla, joilla vanhuksia liikkuu paljon. Kaikille alueille ei lyhyitä kävelymatkoja voida kuitenkaan järjestää. Kuopion keskeisen kaupunkialueen kaikkia alueita palvelee palveluliikenne, joka tarjoaa kuljetuspalvelua ovelta ovelle. Palvelua kehitetään saatujen palautteiden perusteella mahdollisuuksien mukaan. Tekstiä täydennetään tältä osin.

Strategialuonnoksen tavoitteiden mukaan lippujen hintataso säilytetään. Seniorilippu tarjoaa edullisen vaihtoehdon matkustamiseen päivällä koko alueella.

Pohjois-Savon Liiton lausunto:

Joukkoliikennestrategian tavoitteet ovat Pohjois-Savon liiton näkökulmasta kannatettavia ja noudattavat hyvin myös voimassa olevan maakuntakaavan joukkoliikennevyöhykettä koskevia tavoitteita. Joukkoliikennestrategiassa huomioidaan hyvin joukkoliikenteen kysyntää tukeva maankäytön suunnittelu. Samoin strategialuonnoksessa on huomioitu Tahkon sekä lentoaseman yhteydet, joskin niiden toimivuuteen tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota.

Tavoitteena on hyvä olla pitkällä tähtäimellä myös matkaketjujen sujuvuus asiakkaiden näkökulmasta, jolloin matkaketjuja pystyisi vertailemaan sekä ostamaan yhden käyttöliittymän kautta. Liikenne palveluna (MaaS) -ajattelua tulisi kehittää ja korostaa strategian tavoitteissa nykyistä enemmän.

Tahkon ja lentoaseman yhteyksiä tarkastellaan joukkoliikennestrategian jatkotyönä käynnistettävässä linjastosuunnitelmassa, jossa käydään läpi liikennetarjonta päivitetyn palvelutasomäärittelyn pohjalta. Mahdollinen sopimusmallin muuttaminen alueellisista kannusteurakkamallista bruttomalliin tarjoaa mahdollisuuden tarkastella yhteystarpeita nykyistä vapaammin.

Liikkuminen palveluna (MaaS) sisältyy yhtenä osahankkeena EU-rahoitteiseen Kuopion seudun viisaan liikkumisen kokonaishankkeeseen, jonka vuoksi sitä ei ole korostettu strategiassa. MaaS -ratkaisuja tehdään maaliskuuhun 2019 mennessä, jolloin EU-rahoitus hankkeelle päättyy.

Siilinjärven kunnan lausunto:

Siilinjärven kunnanhallituksen mielestä strategialuonnoksessa esitetyt joukkoliikenteen tavoiteohjelma 2025 ja sitä toteuttavat strategiset toimenpiteet tukevat Siilinjärven kunnan strategiaa sekä toiminnallisen kaupunkiseudun LOIKKA-rakennemallia. Strategialuonnos huomioi maankäytön, asumisen ja liikenteen kokonaisuudet sekä näiden vuorovaikutteisuuden.

Kunnanhallituksen mielestä joukkoliikenteen keskeisenä kehittämistavoitteena on asumisen, työpaikkojen ja palveluiden suunnitteleminen siten, että ne ovat saavutettavissa joukkoliikenteellä ja ennen kaikkea kaupunkiseutua yhtenäisenä työssäkäyntialueena.

Siilinjärven kunnanvaltuuston asettaman tavoitteen mukaisesti joukkoliikenteessä tulee huomioida kasvavan työssäkäyntiliikenteen vaatimukset. Joukkoliikenteen tulee tarjota kilpailukykyinen ja ympäristöystävällinen vaihtoehto henkilöautoliikenteeseen nähden Siilinjärvi–Kuopio-yhteysväillä. Tämä edellyttää paikallisliikenteen tasoista vuoro- ja asiakashinnoittelua. Kunnanhallitus edellyttää, että strategialuonnoksessa esitettyjen toimenpiteiden lisäksi kaupunkiliikenteen vyöhykkeiden A ja B asiakashinnoittelu tulee yhdenmukaistaa strategisena toimenpiteenä ensi vaiheessa. Kaupunkiliikenteen asiakashinnoittelun yhdenmukainen vyöhykehinnoittelu on perusteltua strategias- sa mainittujen seudun elinvoimaisuutta ja taloudellista kehitystä tukevana toimenpiteenä. Lisäksi toimenpide eheyttää kaupunkiseutua yhtenäisenä työssäkäyntialueena.

Yhtenäinen asiakashinnoittelu vahvan joukkoliikenteen alueella edistää myös joukkoliikenteen houkuttelevuutta yleisestikin ja luo edellytyksiä matkustajamäärien kasvulle Kuopio–Siilinjärvi-yhteysväillä. Tavoitteena on oltava ensisijaisesti yksi yhtenäinen työssäkäyntivyöhyke A nykyisen A- ja B-vyöhykkeiden tilalle. Tämä tulee mainita myös yhteenvedo-sivulla.

Siilinjärven kunnanhallitus edellyttää, että rahoituksen kasvua kohdennetaan Kuopion ja Siilinjärven välisten lippujen hintojen alentamiseen molempien kuntien osalta siinä suhteessa, kuin mitä matkustusmäärät ovat vyöhykkeiden välillä molemmiin puoliin toteutuneet.

Metrimäärät asuntoalueilla 250 m ja työpaikka-alueilla enintään 400 m lähimmälle pysäkille ovat ristiriitaiset palvelutasomäärityksiin nähden. Tavoitteen saavuttaminen näin tarkoilla metrimäärillä ei ole tarkoituksenmukainen. Näitä osin olisi tarkoituksenmukaisempaa käyttää toteamusta, että pysäkit ovat kävelymatkan päässä.

Rahoituksen panostus tulee tarkentaa siten, että panostus joukkoliikenteen palvelukykyyn nostetaan vuoteen 2025 mennessä tasoon enintään 40 € / asukas. Viisaan liikkumisen hanke nivoutuu strategiaan toimenpiteisiin selkeästi. Hankkeen kautta tulee saada myös konkreettista hyötyä. Viisaan liikkumisen hankkeeseen osoitettu kuntaosuus on osa joukkoliikenteen saamaa subventiota. Em. lisäksi rahoituksen tunnuslukuja tulee arvioida laajemmin ja rahoituksen kohdentumisen seurantaan tarvitaan enemmän mittareita. Bruttomalliin siirryttäessä esitetään vahvistettavan suunnitteluresurssia. Suunnittelun lisäkustannukset tulee arvioida kriittisesti tulosten ja vaikuttavuuden perusteella. Bruttomalli itsessään ei voi olla peruste suunnittelun lisäkustannuksiin.

Lentokenttäyhteyksien kehittäminen tulee tarkastella Kuopion ja Siilinjärven suuntaan.

Maksuvyöhykkeiden muutosmahdollisuudet selvitetään joukkoliikennestrategian jatkotyönä syksyyn 2017 mennessä. Selvitystyössä käydään läpi maksuvyöhykkeiden muutosten ja joukkoliikenteen käyttöä tukevan asiakashinnoittelun eri vaihtoehdot ja niiden kustannukset. Päätökset mahdollisista muutoksista tehdään selvitystyön perusteella työn valmistuttua.

Tiivistelmä sisältää maininnan vyöhykejakeselvityksen käynnistämisestä.

Mahdollisista maksuvyöhyke- tai asiakashintamuutoksista syntyvien lisäkustannusten jakosuhteet sovitaan myöhemmin.

Mainittuja kävelymatkapituuksia käytetään Kuopiossa joukkoliikenteen käyttöä tukevassa maankäytön suunnittelussa. Matkapituuksia on tarkoituksenmukaista käyttää uusien alueiden suunnittelussa, jotta maankäyttö ja joukkoliikenne tukisivat vastavuoroisesti toisiaan.

Viisaan liikkumisen hanke on joukkoliikennestrategiasta täysin erillinen hanke, josta tehtiin päätökset joukkoliikennelautakunnassa 17.12.2015 (§ 60). Rahoituksen tunnuslukujen esitettyä laajempaan arvioinnin ja rahoituksen kohdentumisen mittaamisen tulisi tuottaa kohtuullisella työmäärällä aidosti seurannan kannalta käyttökelpoista tietoa. Seurattavat tunnusluvut ratkaistaan jatkotyönä käynnistyvässä selvityksessä.

Kannusteurakkamallissa viranomaisena on vastannut liikenteen yleissuunnittelusta ja liikennöitsijä liikenteen yksityiskohtaisesta (mm. ajoajat, autokierrot) suunnittelusta. Bruttomallissa liikenteen suunnittelu on kokonaisuudessa viranomaisella. Viranomaisen vastuulla on lisäksi kaiken liikennöintiin liittyvän tiedon syöttäminen informaatiojärjestelmään, jonka on kannusteurakkamallissa hoitanut liikennöitsijä. Työmäärä tulee oleellisesti lisääntymään, ja lisäresurssi on välttämätön jo nykytilanteessa. Lisäksi kokonaispalvelun tasoa tulee kehittää strategian tavoitteiden mukaisesti.

Lentokenttäyhteydet tarkastellaan strategian valmistumisen jälkeen käynnistettävässä linjastosuunnitelman tarkistuksessa. Siilinjärvi osallistuu työhön yhteistoimintasopimuksen mukaisesti.

Pohjois-Savon ELY-keskuksen lausunto

Kuopion kaupunkimaisen paikallisliikenteen matkustajamäärä on asukasta kohti laskettuna ollut jo kauan selkeästi suurempi kuin muissa itäsuomalaisissa kaupungeissa tai keskisuurilla kaupunkiseuduilla (45 matkaa/asukas ja vertailukaupungeissa alle 36matkaa/asukas). Näin ollen tavoite matkustajamäärän lisäämisestä 20 %:lla on todella kunnioitettava ja haastava. Toisaalta strategian keinovalikoima tukee vahvasti tavoitteen saavuttamista, kuten joukkoliikennerahoituksen liki kaksinkertaistaminen vuoteen 2025 mennessä sekä helppokäyttöisyyden ja liikennöinnin sujuvuuden parantaminen tai erilliskuljetusten kytkeminen joukkoliikenteeseen.

Strategiassa on esitetty pitemmän aikavälin tavoitteita ja niille välitavoitteita sekä käytännön toimenpiteitä eri kehitysvaiheisiin. Strategian toimeenpanoa parantavat tavoitteiden toteutumisen seuranta ja edistymistä kuvaavien mittareiden valinta. Välitavoitteita voisi vielä täsmentää sekä sanallisesti että tunnuslukujen osalta. Erityisen hyviä tunnuslukuja tiheävuoroisessa liikenteessä ovat matkustajamääriä ja kustannuksia kuvaavat mittarit.

Kannattaisi myös pohtia sitä, mistä johtuu vertailukaupunkeihin nähden joukkoliikennematkojen runsas määrä asukasta kohti laskettuna. Onko kyse hajaantuneesta maankäytöstä vai erityisesti paljon paremmin järjestetyistä joukkoliikennepalveluista vai linjastorakenteesta, koska esimerkiksi säteittäislinjojen muuttaminen heilureiksi vaikuttaa tunnuslukuihin välittömästi vähentämällä näennäisesti matkamääriä, vaikka palvelut tosiasiallisesti paranevat. Linjastomuutosten vaikutukset pitäisi pystyä huomioimaan mittareita kehitettäessä.

Joukkoliikenteen edistämisen mittarina ei voi pitää rakennettujen kerrosalojen määriä yksin, vaan joukkoliikennetarjonnan ulottuville rakennettujen alojen suhdetta uudisrakentamisen koko alaan. Lisäksi joukkoliikenteen risteyskohtiin rakennettujen työpaikkakerrosalojen määriä voisi painottaa kertoimilla, jos se voidaan toteuttaa yksinkertaisin menetelmin.

Maaseutuliikenteen edistämisen seurantamittareista puuttuu palvelujen laatua kuvaava tunnusluku yhtälailla kuin puuttuu selkeä tavoite palvelujen laajuudesta ja laadusta. Pelkkä kokeilujen lukumäärä tai liikenteessä olevien autojen määrä ei kerro sitä, millaisia palveluja asukkaat saavat. Matkamäärien valossa tällä ei ole suurta merkitystä kokonaisuuden kannalta, mutta alueen maaseututaajamien vetovoimaisuuden yhtenä tekijänä ovat julkisen liikenteen palvelut. Millainen on maaseudun joukkoliikennestrategia, sen tavoitteet ja keinot tavoitteiden saavuttamiseksi?

Matkustajamäärän kehittymiselle on asetettu välitavoitteet. Kustannusten kehittymiselle vuositasolla on vaikea asettaa välitavoitteita, koska kunakin vuonna toteutettavat toimenpiteet määrittelevät kokonaiskustannukset. Seuranta varten tarkoituksenmukaisimmat mittarit valitaan strategiatyön valmistuttua.

Kuopiossa on pitkät perinteet maankäytön tiivistämisestä vahvalla joukkoliikenteen palvelualueella. Kuopiossa lähes kaikki linjat ovat heilurilinjoja, jolloin on saatu luotua suoria yhteyksiä keskeisen alueen puolelta toiselle ilman vaihtomatkaa.

Mittareiden tulee olla sellaisia, että ne saadaan tuotettua vähällä työllä ja niiden tulee mitata oikeita asioita. Linjastomuutosten vaikutusten mittaamiseen tarvittavalla tarkkuudella riittänee linjakohtaisten matkustajamäärien seuranta.

Strategiassa on tavoitteeksi asetettu esim. asuntorakentamisen osalta, että siitä ohjataan 80 % vahvan joukkoliikenneverkon palvelualueelle. Tämä osuus lasketaan koko asumisen uudisrakentamisen alasta. Painotettujen kertoimien käyttäminen mittaamisessa monimutkaisiksi seuranta eikä siitä saataisi vastaavaa hyötyä. Tämän vuoksi se ei olisi tarkoituksenmukaista.

Asiakastyytyväisyyttä seurataan asiakastyytyväisyyskyselyillä. Tavoitteena on kyselyjen säännöllisen toteuttamisen aloittaminen loppuvuodesta 2017 valtakunnallisen mallin pohjalta. Palvelutaso maaseudulle on määritelty yhteysväleille. Muilta osin palvelutaso muodostuu olevien kuljetusten mukaisesti. Palvelutasoa pyritään nostamaan eri kuljetuksia yhteensovittamalla.

Infomaatio- ja lippujärjestelmien helppokäyttöisyys ja reaaliaikaisuus ovat merkkejä siirtymisestä uudelle vuosikymmenelle ja jo käytössä olevan tekniikan hyödyntämistä.

Mitä tarkoittaa maaseutuliikenteessä hankinnan kehittäminen kokeilujen kautta tai koulukuljetuskaluston hyödyntäminen asiointiliikenteessä niin, että palveluja voidaan parantaa suhteessa vähäisin lisäkuljetuksin? Maaseudulla työssäkäyntiä ja opiskelua palvelevan tarjonnan järjestäminen autottomille on esitetty palvelutason määrittelykohdassa, mutta ei strategisissa toimenpiteissä. Toisaalta kaupunkiseutu on varsin kiitettävästi huolehtinut taajamiensa välisten työ- ja opiskelumatkojen tarjonnan järjestämisestä yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa. Autottomia varten keskipäivän asiointitarpeisiin sopivin kalusto on yleensä vammaisvarusteltu pienkalusto, joka soveltuu myös ikäihmisten ja lievästi vammaisten kuljettamiseen.

Ympäristöystävällisyyden edistämiseksi sähköisen ja vähäpäästöisen kaluston lisääminen ovat ainoat ratkaisut joukkoliikenteen käytön lisäämisen ja oman ajoneuvon vähenevän käytön lisäksi. Lisäksi erityisesti maankäytön ohjaaminen on avainasemassa, mitä vähemmän matkoja tarvitaan tehdä henkilöautoilla, sitä ympäristöystävällisempää liikkuminen on. Yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä tulee lisärakentaminen ohjata hyvän joukkoliikennetarjonnan alueille strategian mukaisesti. Kuinka suuri osuus koulu- ja työmatkoista tehdään kävellen tai pyöräillen ja kuinka paljon joukkoliikenteellä tai omalla autolla, kuvaisivat liikenteen ympäristöystävällisyyden muutosta parhaiten, mutta luotettavien tietojen saanti on haastavaa muutoin kuin määräaikaisilla kyselytutkimuksilla.

Markkinointi ja koululaisten opastus joukkoliikenteen käyttöön, ovat toimenpiteinä tärkeitä, mutta erityisesti koulukuljetusten järjestämistapa, kalusto, henkilöstö ja matka-ajat vaikuttavat jokaisena koulupäivänä koululaisten kokemukseen joukkoliikennematkasta ja nämä kokemukset kantavat kauas.

Joukkoliikennestrategiassa on varsin yksityiskohtaisesti käsitelty strategian osana vaihtoehtoisia kilpailuttamistapoja ja linjakohtaisia ominaisuustietoja. Kannattaisi ehkä harkita joukkoliikennestrategian ja hankintasuunnitelman eriyttämistä, jolloin kokonaisuudet olisivat helpommin käsiteltävissä. Hankintasuunnitelman eri vaihtoehtojen ja osakokonaisuuksien peilaaminen hankintastrategiaan saattaisi tuoda hankintaprosessiin uusia malleja.

Strategian jatkotyönä käynnistetään maaseutualueiden kuljetusten yhdistelyselvitys. Selvitystyön pohjalta käynnistetään kokeiluja, joissa kaikki maaseutualueiden kuljetustarpeet hoidetaan samoilla autoilla. Hankinnat tehdään niin, että kalusto on koko päivän viranomaisen käytössä ja kuljetusten yhdistely on mahdollista. Tältä osin tekstiä tarkennetaan.

Toimenpiteissä on maaseutuliikenteen osalta kirjattu, että yhteydet tukeutuvat päätieverkkoon, ja tavoitteena on eri kuljetusten entistä parempi yhteensovittaminen ja sitä kautta parantaa alueiden palvelutasoa.

Joukkoliikennestrategia on raportissa omana osanaan (osa I) juuri selkeyden vuoksi. Muut strategisiin toimenpiteisiin liittyvät asiat (mm. kilpailuttamisstrategia) on sijoitettu osaan III. Raportista voi niin halutessaan irrottaa tarvittavat osat.

Kilpailuttamisstrategiaa tarkistetaan, jos esitetty sopimusmallin muutos hyväksytään. Linjastosuunnitelman laatimisen yhteydessä tarkastellaan myös kilpailutettavat osakokonaisuudet.

Linja-autoliiton Itä-Suomen osasto ry:n lausunto:

Kiitos mahdollisuudesta kommentoida joukkoliikenteen strategialuonnosta;

Strategialuonnoksen perustiedot on kerätty hyvin ja sen pohjalta tehdyt arviot joukkoliikenteen matkustajamäärien kohottamiseksi maankäytöllä ja resurssien lisäämisellä ovat luonnollisesti keskeisiä keinoja. Keinovalikoimassa ovat hinnat, vuorovälit, sähköbussit jne. ja hyvä niin. Ihmisen käyttäytymiseen vaikuttavat myös asenteet ja keinovalikoimassa voisi olla työkaluja, millä keinoilla asenteiden muokataan joukkoliikennettä suosivaksi. Asennemuutoksesta on jo merkkejä olemassa, koska joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat nousseet 10 % luokkaa myös sellaisilla kaupunkiseuduilla joissa ei ole waltti-lippujärjestelmää tai PSA liikennettä tai viisaan liikkumisen hankkeita eli siellä muutokselle on muita syitä. Näiden "syvien" virtojen vaikutus vaikuttaa olevan totaalisempaa ja vaikutus oletettavasti pysyvämpää laatua.

Strategiassa on lähtökohdaksi otettu Waltti-lippujärjestelmän käyttö. Onko se asiakasystävällisin tai muuten paras mahdollinen? Esimerkiksi Ruotsissa lupaviranomaiset hankkivat järjestelmänsä markkinoilta. Siellä päädyttiin jo 80 luvulla lopputulokseen, jossa viranomaisen resurssit suunnataan mieluummin asiakashintoihin ja liikennetarjontaan kuin byrokraatiaan ja omien, vähän myöhäsyntyisten, ja siksi kankeiden, järjestelmien kehittämiseen. Eli raporissa voisi perustella miksi Kuopion seudulla halutaan 20 luvulla tukeutua teknisesti vanhoihin järjestelmiin. Tai jos nykyisiä kehitetään, niin paljonko resursseja tarvitaan sen järjestelmän kehittämiseen ja ylläpitoon. Oleellista on varmaan myös järjestelmien avoimuus; halutaanko markkinaehtoista liikennettä hyödyntää? Joka tapauksessa Kuopion seudulla on alueita, joissa jatkossakin on suhteellisen ohuet matkustajavirrat ja jotta tarjonnasta ei tule suhteettoman kallista, niin kaikki ohuetkin virrat kannattaisi hyödyntää. Suljetut järjestelmät estävät niiden hyödyntämisen. Sellainen ei taas voi olla seudun edun mukaista, eihän?

Asennemuutokseen pyritään vaikuttamaan uusien, tulevien viisaiden liikkujien kasvatustyöllä kouluissa Kuopion seudun viisaan liikkumisen hankkeeseen liittyvässä kaupungin omassa hankkeessa.

On luonnollista, että lippujärjestelmänä alueella on jatkossakin Waltti. Se on vasta otettu käyttöön ja se on koettu hyväksi. Osin sen ansiosta matkustajamäärät ovat seudulla kasvaneet merkittävästi. Järjestelmää kehitetään koko ajan jo tulevien lainsäädäntömuutosten vuoksi. Järjestelmä on valtakunnallisesti laajasti käytössä, joten suljetusta järjestelmästä ei voi puhua. Markkinaehtoisessa liikenteessä voidaan ottaa Waltti-liput käyttöön, jos liikennöitsijä haluaa tehdä sopimuksen alueen toimivaltaisen viranomaisen kanssa.

Kilpailuttamismalleista todetaan perustellusti ja aivan oikein, että suunta on jatkossa enemmän bruttomallien suuntaan. Harvemman asutuksen alueella kannusteurakat eivät edes voisi toimia ohuista matkustajavirroista johtuen ja siellä bruttomalli on toimiva. Toisaalta, mikäli Kelan korvaamat matkat otettaisiin tarkasteluun, niin juuri harvemman asutuksen alueella yhdenkin matkustajan saaminen erilliskuljetuksesta joukkoliikenteeseen vähentäisi kustannuksia merkittävästi. Koska Kelan matkakorvaukset tulevat valtion budjetista, niin niiden kuljetusten kehittämiseen ei kenelläkään – vähiten Kelalla – on ollut intressiä hankkia säästöjä. Viimeisin ”pakkokeino” on ollut säästötavoitteen asettaminen. Kela toteutti sen yksinkertaisesti nostamalla asiakkaan omavastuuosuutta. Muitakin keinoja olisi, mutta Kelassa niistä ei ole oltu kiinnostuneita.

Liikennekaaresta on todettu, ettei sen vaikutuksia ole tarkemmin arvioitu, koska toimivaltaisilla viranomaisilla on jatkossakin valta päättää, millä tavoin joukkoliikennepalvelut tuotetaan. Näin on ja strategia keskittyykin käytännössä kaupunkimaiseen ympäristöön, mutta toimivalta-alueella on myös harvempaa asutusta ja sen alueen liikennepalveluihin liikennekaaren tuomat uudistukset tuovat kokonaan uusia mahdollisuuksia. Ehkä siksi Liikennekaaren ja hallintouudistuksen vaikutuksia ei kannattaisi strategiassa kokonaan sivuuttaa.

Liikennekaareissa on vielä paljon avoimia kysymyksiä, joten sen vaikutuksia tässä strategiassa on mahdotonta arvioida. MaaS-selvitykset ja –ratkaisut tehdään erillisessä Viisaan liikkumisen hankkeessa.

Kasvun ja oppimisen palvelualueen lausunto, ei vastineita edellyttävää kommentteja

Lähtökohdat:

Kuopion kaupungin perusopetuksen koulukuljetusten ja varhaiskasvatuspalveluiden erityisryhmien ja esiopetusoppilaiden kuljetusten järjestämisvastuu siirtyi vuodesta 2012 alkaen Kaupunkiympäristön palvelualueelle.

Kasvun ja oppimisen palvelualue ei osallistu koulukuljetusten kilpailuttamiseen eikä varsinaisten koulukuljetusten järjestämisprosessiin.

Vuoden 2017 alusta lukien siirtyi myös esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten myöntämisoikeus niiden oppilaiden osalta, joille koulukuljetusetuus ei tule koulukuljetusperiaatteiden mukaan eli perustuu harkintaan, kaupunkiympäristön palvelualueelle joukkoliikennepäällikölle.

Koulukuljetuksista säädetään perusopetuslaissa ja lakia tarkemmat koulukuljetusten periaatteet päätetään edelleen kasvun ja oppimisen palvelualueen lautakunnassa.

Koulukuljetus/päivähoidon kuljetus järjestettiin 20.9.2016 tilaston mukaan n. 2 500 oppilaalle/lapselle ja 1.1.2017 lukien tuli Juankosken kuntaliitoksen myötä n. 260 kuljetusoppilasta lisää. Vuoden 2017 talousarviossa on varattu em. koulukuljetusten järjestämiskustannuksiin 4,8 M€.

Lausunto strategialuonnoksesta:

Strategialuonnoksen visio ja strategiset toimenpiteet ovat kaiken kaikkiaan erittäin kannatettavia.

Strategian mukaan kaupunki- ja maaseutuliikenteeseen ei esitetä heikennyksiä vaan muutokset nykytilanteeseen nähden ovat palvelutason parannuksia.

Koulukuljetuksissa hyödynnetään olemassa olevaa joukkoliikennettä mahdollisimman paljon, vuoden 2016 koulukuljetuskustannuksista n. 24 % kohdistui joukkoliikenteellä hoidettuihin kuljetuksiin. Taksiliikenteeseen kohdistui n. 37 %, erilliskuljetuksiin n. 10 % ja tilausajoihin n. 29 % koulukuljetuskustannuksista.

Kaupunkiseudun joukkoliikenne palvelee hyvin kasvun ja oppimisen palvelualueen asiakaskuntaa eli oppilaita/opiskelijoita.

Maaseutuliikenteen tavoitteena strategiassa on eri kuljetusten nykyistä parempi yhteensovittaminen, tavoitteena on kokeilla joillain alueella, millä tavoin nykyisin koulukuljetuksissa käytettävää kalustoa voitaisiin hyödyntää päivällä kutsuohjauksisessa asiointiliikenteessä.

Tavoite on kannattava. Maaseutualueenliikenne on pääosin koululaisten varassa, joten kuljetusten hyödyntäminen myös muille asiakasryhmille olisi ensiarvoisen tärkeää. Näin palvelutasoa ja asiointiyhteyksiä voidaan parantaa nykyisestä suhteessa hyvin vähäisin lisäkustannuksin.

Oppilasmäärä on tulevina vuosina kasvusuunnassa, joten koulukuljetustarpeet ovat myös kasvamassa ja sen vuoksi tarvitaan myös jatkossa koko kaupunkialueen kattava toimiva liikennejärjestelmä.