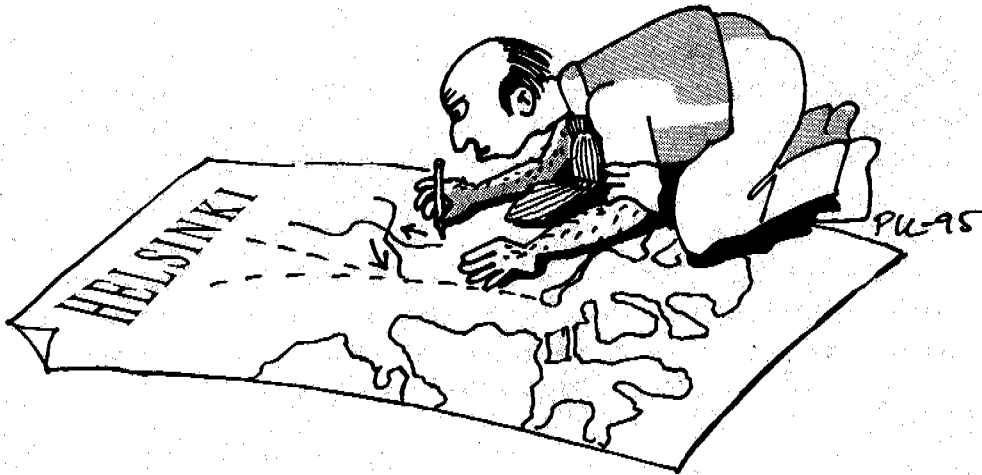


Joukkoliikenteen suunnitteluohje Helsingissä



Laatinut:
Seppo Vepsäläinen

Khs 16.12.1996

Esipuhe

Joukkoliikenteen suunnitteluohje on ollut Helsingissä lähes kaksikymmentä vuotta apuneuvona mitoitettaessa ja järjestettäessä joukkoliikenneyhteyksiä. Ohjetta on aika ajoin tarkistettu, jotta se olisi ajankautainen.

Helsingin joukkoliikenne on monen kuljetusmuodon linjaverkkojen muodostama kokonaisuus. Metro ja VR:n lähiliikenne ovat asteettain lisäämässä rooliaan runkoverkkona, jota bussiyhteydet esikaupunkialueella ja raitioliikenne kantakaupungissa täydentävät tuomalla lähelle. Tämä perusasetelma on lähtökohtana suunnitteluohjeelle samoin kuin kaupungin maankäytön rakenne.

Ohjeen tarkistaminen on jälleen ajankohtaista. Normatiivinen lähtökohta suunnittelussa on vähentymässä, mutta edelleen voidaan pitää tarpeellisena kirjata ne palvelujen mitoitustavat, joilla tasapuolisesti ja taloudellisesti kohennetaan joukkoliikenteen kilpailuasemaa. Kaupunginvaltuuston päätös (1) tavoitella nykyistä korkeampaa joukkoliikenteen osuutta kaupungin henkilöliikenteessä on ollut tarkistamistarpeen pääsyy.

Ohjeesta on tehty aiempaa väljempi sekä tiukempi. Väljyyttä on lisätty karsimalla ohjeesta käytännön suunnittelussa turhan yksityiskohtaisiksi tai ristiriitaisiksi osoittautuneita piirteitä. Tiukkuutta on lisää palvelujen tarjonnan houkuttelevuutta koskevissa kysymyksissä.

Suunnitteluohje

Joukkoliikenteen käyttäjälle tarjotaan Helsingissä hyvä palvelu. Se tarkoittaa joutuisaa matkaa. Kävely pysäkille, odotus siellä, matkustaminen vaunussa ja vaihdot eivät saa kuluttaa kohtuuttomasti aikaa, olipa sitten päivä, ilta tai yö.

Suunniteltaessa joukkoliikenteen yhteyksiä lähtökohtana ovat käyttäjien tarpeet ja odotukset. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta on ylläpidettävä ja edistettävä, koska vain kasvava joukkoliikenteen osuus pitää kaupungin kestävän kehityksen tiellä.

Joukkoliikenteen palvelut ovat peruspalveluja tai kohdennettuja palveluja. Suunnitteluohje käsittelee peruspalvelujen järjestämistä. Peruspalvelut tarjotaan kattavasti. Kohdennetut palvelut järjestetään lisäpalveluna täydentämään peruspalveluja. Nämä palvelut kohdennetaan tietyille käyttäjäryhmälle ja/tai alueelle.

Peruspalvelujen saavutettavuus, saatavuus ja yhdistävyys sekä tarjonnan mitoitus ovat suunnitteluohjeen sisältönä. Palvelujen saatavuus on sitä, miten kattava linjasto on ja miten liikennöinti järjestetään ajallisesti. Linjaverkon yhdistävyyttä ohjeessa käsitellään lähinnä vaihdottomien ja vaihdollisten yhteyksien kannalta. Tarjonnan mitoitusperiaatteet sisältävät linjojen matkustajapaikkojen ja kysynnän välistä vuorovaikutusta koskevia asioita.

Suunnitteluohjeessa käsitellään joukkoliikenteen laatuun liittyviä tekijöitä. Suunnitteluohje on osa joukkoliikenteen laatu politiikkaa, joka tähtää palvelujen enenevään käyttöön. Joukkoliikenteestä tehdään entistä houkuttelevampi. Joukkoliikenteen laatu politiikka määritellään neljän vuoden välein valtuustossa käsiteltävässä joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmassa sekä laatuohjelmissa, joita ollaan valmistelemaan.

Pysäkkien ja asemien saavutettavuus

Joukkoliikennepalvelut on järjestettävä niin lähelle jokapäiväisiä kaupunkitoimintoja, että lähimmän linjan pysäkillä tai asemalla pääsee kävellen kohtuullisessa ajassa. Pysäkkien ja asemien yhteyteen järjestetään liityntäpysäköintitiloja varsinkin polkupyörille ja myös henkilöautoille riittävässä laajuudessa.

Hyväksyttävänä kävelymatkana ruuhka- ja päiväliikenteessä voidaan pitää 300-700 metriä riippuen alueen luonteesta ja linjojen järjestely-mahdollisuuksista. Myöhäisillan ja yöliikenteen aikoina voidaan sallia 500-1000 metrin kävelyetäisyyksiä. Alueilla, joilla kävelyolosuhteet ovat huonot ja/tai palvelujen käyttäjistä monilla on alentunut liikkumiskyky, peruspalvelu- ja täydennetään kohdennetuilla palveluilla, palvelulinjoilla.

Uusia alueita kaavoitettaessa lähtökohtana pidetään, että kävelyetäisyys lähimmälle pysäkillä/asemalle saa olla myöhäisillan ja yöliikenteen aikoja lukuunottamatta **korkeintaan 300 metriä**.

Liikennöintiäika

Joukkoliikenne toimii Helsingissä aamuvarhaisesta iltamyöhään kaikkina viikonpäivinä kesät talvet. Näin sen käyttö on mahdollista silloin, kun kaupunkilaisilla on tarve liikkua työ-, koulu-, ostos-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoillaan.

Iltamyöhän ja aamuvarhaisen välisenä aikana yösydännä voidaan järjestää myös joukkoliikennettä kohdennettuna palveluna, jos kysyntää on riittävästi.

Perusliikenteen liikennöinti aloitetaan ma-la viimeistään klo 6.15 ja su klo 7.45. Viimeiset lähdöt kaikkina viikonpäivinä alkaisintaan klo 0.45 (keskustaan) - 1.15 (keskustasta) linjoilla, joiden avulla aikaansaadaan riittävän kattava palvelu.

Linjaston yhdistävyys

Jokaiselta alueelta järjestetään yhteys Helsingin keskustaan riittävän nopeaksi ja vaivattomaksi. Jos käytettävissä on nopea ja suuren välityskyvyn metro, rautatie tai vastaava, yhteys pääkeskukseen voidaan järjestää liityntäliikennettä käyttäen vaihdolliseksi. Vaihto on järjestettävä sujuvaksi, turvalliseksi ja vaivattomaksi. **Ajoaika mahdollisine vaihtoineen kuljettaessa keskustaan saa olla korkeintaan 30 minuuttia.**

Vaihtokävelyjen enimmäispituudet saavat olla korkeintaan puolet siitä, mitä ohjeessa pidetään muuten kävelymatkojen enimmäispituuksina.

Poikittaisia yhteyksiä järjestetään niin paljon, että joukkoliikennettä käyttäen voidaan kulkea alueelta toiselle ilman pitkiä kiertoteitä varsinkin arkisin ruuhka-, päivä- ja iltaliikenteessä. Kahta vaihtoa enempää matkaa kohti voidaan sallia vain, jos alueiden välillä tehdään matkoja vain hyvin satunnaisesti.

Matkustajaväljyys

Kaikkina vuorokaudenaikoina kulkuneuvoissa matkustamisen on oltava kohtuullisen väljää. Valtaosalle on pystyttävä järjestämään istumapaikka matkan ajaksi. Vain lyhyillä matkoilla voidaan matkustaa koko matka seisten.

Vaunun kuormitusaste laskettuna matkustajamäärän ja rekisteröityjen matkustajapaikkojen suhteena saa olla ruuhka-aikoina korkeintaan 75 % ja muulloin 55 %.

Vähimmillään vaunua kohti tulee olla 20 %:n käyttöaste.

Kaikki edellä esitetyt luvut lasketaan tuntimatkustajamääristä.

Metrojunan epätasainen kuormittuminen otetaan huomioon metroliikennettä mitoitettaessa.

Liitteenä nykyisen liikennekaluston rekisteröidyt paikkamäärät liikenneyksikköä kohti sekä ohjeen mitoituseriaatteilla laskettu yksikön maksimimat-
kustajamäärä mitoitettavana tuntina linjan kuormittuneimmalla kohdalla.

Vuorovälit

Linjan liikenteen mitoitusta tehdään ensisijaisesti vaunukuormitusta silmälläpitäen. Vuorovälien enimmäisarvoja ei aseteta, mutta seuraavat ohjearvot ovat mitoituksessa tavoiteltavia vähimmäisarvoja:

	min. ruuhka	min. päivä/ilta
metro ja junaliikenne	6(a)-12	10(a)-30
raitioliikenne	8	10-12
esikaupunkiliikenne	10-15	15-30
poikittaisliikenne	15-20	30-60

(a) liityntälinjasto runkolinjalle

Liikennekaluston matkustajapaikkamäärät

1) Yksikkötyyppi	2) Rekisteröity paikkaluku			3) Ruuhka-ajan max kuormitus			4) Ei-ruuhka-ajan max kuormitus		
	ist.	seis.	yht.	ist.	seis.	yht	ist.	seis.	yht.
Raitiov, 4-aks	30	59	89	30	37	67	30	19	49
Nivelraitiovaunu	40	81	121	40	51	91	40	27	67
Matalalattia RV	45	75	120	45	45	90	45	21	66
Midibussi	20	20	40	20	10	30	20	2	22
Normaali bussi	41	31	72	41	13	54	40	0	40
Matalalattiabussi	36	29	65	36	13	49	36	-0	36
Telibussi, matala	54	40	94	54	17	71	52	0	52
Norm. nivelbussi	58	52	110	58	25	83	58	3	61
Matalalaianivelb.	51	52	103	51	26	77	51	6	57
Metron vaunupari	134	266	400	134	166	300	134	86	220
VR:n vaunupari	190	142	332	190	59	249	183	0	183

1) Nykyinen/saatavilla oleva kalusto, keskimääräiset paikkaluvut (vaihtelevat mallista ja merkistä riippuen)

2) Vaunun seisomatiloissa max. kuormitus 5 henkeä/m² (0,2 m²/matkustaja)

3) Keski kuormitus 75% rekisteröidystä kokonaispaikkaluvusta

4) Keski kuormitus 55% rekisteröidystä kokonaispaikkaluvusta

Huom. Vaunukohtaisesti rekisteröity paikkaluku voidaan tilapäisesti ylittää 30 prosentilla