
OPINTOMATKA SVEITSIIN 17. – 20.11.2011

OSANOTTAJAT

- | | |
|---|----------------------|
| 1. Ahtiainen Sinikka
Joukkoliikennepäällikkö | Espoon kaupunki |
| 2. Hoikkanen Matti
Liikenneinsinööri | Lahden kaupunki |
| 3. Lehtinen Reijo
Toiminnanjohtaja | ProRautatie |
| 4. Ojanen Tapio
Erityisasiantuntija | Päijät-Hämeen liitto |
| 5. Pusa Heikki
Suunnittelujohtaja | Hämeen liitto |
| 6. Rantala Tuuli
Opiskelija | Tampereen yliopisto |
| 7. Riihimäki Reijo
Yrittäjä | Hattulan kunta |
| 8. Tantt Anneli
Toimitusjohtaja | Kohateam Oy |
| 9. Tuppurainen Aili
Suunnitteluinsinööri | Riihimäen kaupunki |
| 10. von Konow Ossian
Arkkitehti | OvK |

MATKAOHJELMA

- | | |
|------------------|---|
| Torstai 17.11. | Zürich (Pro Bahn Schweiz, Helsinki-Zürich – arkkitehtitoimisto) |
| Perjantai 18.11. | Pikainen pysähdys Luzernissa & Bern (Sveitsin joukkoliikenneyhdistys
Verband Öffentlicher Verkehr) |
| Lauantai 19.11. | Pikainen pysähdys Lausannessa & Geneve |
| Sunnuntai 20.11. | Geneve |

17.11. ZÜRICHIN JOUKKOLIIKENNEJÄRJESTELMÄÄN TUTUSTUMINEN

340 000 asukkaan Zürichin metropolialueella asuu noin miljoona asukasta, ja se onkin maan suurin kaupunki. Zürichin rautatieasema on Euroopan vilkkain raideliikenneterminaali ja yksi vilkkaimmista myös maailman mittakaavassa. Päivittäin aseman läpi virtaa noin 360 000 matkustajaa. Myös Zürichin lentoasema on yksi Euroopan vilkkaimmista ja kytketty päärautatieasemaan 10 minuutin välein kulkevalla junalla, jolla matka kestää noin 10 minuuttia.

Zürichin kantonin joukkoliikennejärjestelmästä vastaava taho ZVV (Zürcher Verkehrsverbund) hallinnoi 1 834 km² kokoista kantonia ja sen joukkoliikenneverkosto kattaa 3 500 km kantonin tiestöstä. ZVV vastaa 2 000 ratikan, bussin, junan, laivan ja köysiratavaunun aikataulujen integroitumisesta yhtenäiseksi verkostoksi kantonin 171 kunnan alueella, jossa kaikkia joukkoliikennemuotoja voi käyttää yhdellä ainoalla lipulla. Zürichin alueen joukkoliikennettä käyttää päivittäin noin 1,3 miljoonaa työmatkalaista pääasiassa huipputuntien aikana. Noin 300 000 kantonin asukkaalla on ZVV:n kausikortti, mikä tarkoittaa, että neljäsosa kantonin asukkaista ja puolet Zürichin kaupungin asukkaista on joukkoliikenteen säännöllisiä käyttäjiä. Kantonin joukkoliikennejärjestelmän kustannuksista 53,7 % katetaan lipputuloilla ja muulla myynnillä, loput kustannukset kattaa pääasiassa Zürichin kanto ja sen 171 kuntaa.

Kantonin alueella toimii kahdeksan joukkoliikenneoperaattoria, joilla on kullakin vastuullaan yksi kahdeksasta markkina-alueesta. Yksi operaattoreista on S-Bahn Zürich, jonka kaksikerroksiset lähijunat muodostavat kantonin joukkoliikennejärjestelmän selkärangan. ZVV vastaa strategisesta toiminnasta, kuten budjetoinnista, palvelutarjonnan suunnittelusta ja markkinoinnista, koko kantonin alueella ja operaattorit puolestaan alueensa operatiivisesta toiminnasta.

Kantonin alueella 34 % matkasuoritteesta tehdään joukkoliikenteellä, 6 % jalan tai pyörällä ja 58 % moottoroiduilla yksityisillä tai yritysten ajoneuvoilla. ZVV listaa menestystekijöikseen kantonin yhden lipun järjestelmän, lyhyet matka-ajat, hyvän laatutason, hyvän hinta-laatusuhteen sekä vahvan brändin. Zürichissa on panostettu myös yöaikatauluihin ja saatu rohkaisevia tuloksia. Myös öisin kulkee joukkoliikennevuoroja kuudella lähijunalinjalla ja 36 bussilinjalla tunnin tai vähintään kahden tunnin välein. Lisäksi kantonissa on yritetty kiinnittää enenevissä määrin huomiota liikuntaesteisten mahdollisuuksiin käyttää julkista liikennettä.



Esimerkkejä Zürichin joukkoliikenteen informaatiojärjestelmistä

17.11. PRO BAHN SCHWEIZ -ESITTELY

Pro Bahn Schweiz on Pro Rautatien sisarjärjestö Sveitsissä. Järjestö edustaa Sveitsissä joukkoliikenteen asiakkaita ja toimii yhteyslinkkinä viranomaisten sekä kansalaisten välillä. Sen tavoitteena on parantaa junaliikenteen yhteystarjontaa ja palveluja esimerkiksi lipputarjonnan ja turvallisuuden suhteen. Järjestö edustaa asiakkaiden etua niin juna-, ratikka-, bussi- kuin sisävesiliikenteessäkin ja se toimii usein asiantuntijajäsenenä erinäisissä foorumeissa. Järjestö myös viestii kansalaisille keskeisistä joukkoliikennehankkeista ja – uudistuksista. Suurimmat haasteet Sveitsin junaliikenteessä asiakkaiden näkökulmasta liittyvät tällä hetkellä kapasiteettipulaan ja palvelutason nostamiseen. Asiakkaiden usein vaatimaan matka-ajan lyhentämiseen ei aiota tuoda parannusta, sillä Sveitsin junaliikenne perustuu vakioaikatauluihin ja 30 minuutin matka-aikaan ”solmuasemalta” toiselle. Matka-ajan sijaan järjestelmässä on panostettu vaihtojen sujuvuuteen ja odotusajan vähentämiseen. Sveitsissä kaikki junat saapuvat ja lähtevät keskeisiltä rautatieasemilta aina tasatunnein ja puolelta, joten kaikki junat ovat laiturilla yhtä aikaa ja vaihtaminen on helppoa. Tällaisia keskeisiä juna-asemia kutsutaan Sveitsissä hämähäkeiksi (”spider”).

17.11. HELSINKI-ZÜRICH – ARKKITEHTITOIMISTON VIERAILU

Helsinki-Zürich on Zürichissa päämajaansa pitävä saksalais-suomalainen arkkitehtitoimisto. Sijainnistaan huolimatta toimisto tekee suurimman osan töistään ulkomaille, muun muassa Suomeen ja Kiinaan. Toimisto on ollut mukana myös joissakin rautatieliikennettä sivuavassa hankkeessa. Eräs näistä on Zürichin itään suuntautuvat junaradan radanvarsikylien funktioiden määrittäminen. Lähijunaliikenteen suosion ja nopeuden ansiosta radanvarsikunnista on kehittynyt eri tarkoituksia palvelevia alakeskuksia, joiden välillä on paljon päivittäistä liikennettä. Helsinki-Zürich –arkkitehtitoimisto on ollut mukana suunnittelemassa ja ideoimassa radanvarsikunnista kokonaisuutta, jossa ”kasvottomien” kuntien erityispiirteet ja toiminnot saataisiin toimimaan yhteen.

18.11. VÖV/UTP:N JA DIRECT SERVICEN ESITTELY (BERN)

Sveitsi on joukkoliikenteen kannalta otollinen maa, sillä 90 % asukkaista asuu 30 % maapinta-alasta. Sveitsissä myös satsataan paljon joukkoliikenteeseen. Sveitsi on erityinen maa sen suhteen, että siellä asioista päätetään myös ns. suoralla kansanvallalla eli kansalaisäänestyksillä. Periaatteessa Sveitsissä asukkaat saavat siis suoraan päättää verorahojensa kohteesta. Kansalaiset ovat aktiivisia tukemaan joukkoliikennettä ja erityisesti raideliikennettä. Vuosittain joukkoliikennettä tuetaan noin 7 miljardilla Sveitsin frangilla, josta 19 % menee paikallisliikenteeseen, 16 % kaupunkiliikenteeseen, 3 % raiteiden tavaraliikenteeseen ja 62 % infrastruktuuriin. Raiteiden tavaraliikenteessä tuetaan erityisesti Alppien yli menevää tavaraliikennettä ja tiekuljetuksia pyritään erinäisin kannustimin vähentämään ympäristösyiden ja Alppien asukkaiden vaatimuksesta. Lisäksi Sveitsissä on vahva tahtotila pitää identiteettinsä edistyneenä joukkoliikennemaana. Näistä syistä Sveitsi osallistuu osittain myös maan ulkopuolella olevien joukkoliikenteen infrastruktuurihankkeiden rahoittamiseen, mikäli katsoo siitä olevan

hyötyä maan joukkoliikenteen kannalta. Infrastruktuuriin sijoitetaan muutenkin paljon Sveitsissä, sillä rataverkko on käytännössä kokonaan käytetty eikä verkolla löydy tilaa enää yhdellekään lisäjunalle. Eräänä tavoitteena on lyhentää junaväliä nykyisesti kolmesta minuutista 90 sekuntiin, mutta eri nopeuksilla kulkevat junat luovat haasteita.



Sveitsissä monista asioista päätetään kansanäänestyksellä, joka voi olla kantonikohtainen tai koko maan laajuinen.

Verband Öffentlicher Verkehr tai ranskalaisittain Union des Transports Publics on Sveitsin joukkoliikennelaitos, jonka vastuulla on muun muassa maan laajuisen yhteislippujärjestelmän järjestäminen. Laitoksella on 135 jäsentä, joissa kaikissa käy yksi ja sama lippu (yhteensä Sveitsissä on 250 liikennöitsijää, joista osa turisteille suunnattuja). Tätä järjestelmää kutsutaan nimellä "Direct Service" ja siihen kuuluu 135 liikennöitsijää. Mikäli liikennöitsijä haluaa saada liittovaltion tukea, on sen kuuluttava palveluun. Liikennöitsijöistä 45 liikennöi rautateillä. Pienimmät liikennöitsijät ovat vähän yli 10 työntekijän yrityksiä, jotka kuljettavat vuosittain joitakin satoja tuhansia matkustajia muutaman kilometrin pituisella linjalla. Suurin liikennöitsijä on ehdottomasti Suomen VR:ään verrattavissa oleva SBB (Swiss Federal Railways), jonka verkosto kattaa lähes 3 000 kilometriä ja joka työllistää lähes 30 000 työntekijää. Matkustajia SBB:llä on vuosittain noin 320 miljoonaa. Yhteensä yhteislipun avulla voi matkustaa noin 25 000 kilometrin joukkoliikenneverkostolla.

Direct Service –palvelu on asiakkaan näkökulmasta erinomainen. Lipun voi ostaa kerralla koko matkalle, riippumatta siitä millä alueella tai kulkuvälineellä kulkee. Palvelun tarkoituksena onkin lisätä joukkoliikenteen käytettävyyttä vähentäen lipun ostamiseen liittyviä toimenpiteitä ja stressiä. Palvelu näkyy asiakkaille myös alhaisempina kilometrikohtaisina kustannuksina, mikä lisää joukkoliikenteen käytön määrää. Esimerkiksi 222 kilometrin matkalla Appenzelleristä Engelbergiin joutuu käyttämään kuuden eri liikennöitsijän palveluja. Erikseen ostettuna lippujen yhteishinnaksi tulisi 39.30 Sveitsin frangia. Direct Servicessä lipun hinta määräytyy kilometrien perusteella, joten yhden lipun hinnaksi edellä mainitulle matkalle tulee 29,50 Sveitsin frangia, jonka tuotot jakautuvat eri liikennöitsijöille heidän kattamien kilometrien perusteella. Alennus lipun hinnassa on operaattoriperusteinen, ei kilometriperusteinen, eli mitä useamman liikennöitsijän linjalla matkustaa, sitä enemmän matkustaja saa alennusta.

Lipun voi ostaa aina erikseen kertalippuna, mutta tuottojen jakamisesta monimutkaista tekee tarjolla oleva vuosikortti GA. GA-vuosikortti maksaa 3 300 Sveitsin frangia ja sillä saa matkustaa vapaasti koko maassa kaikilla Direct Service –palvelun alla olevilla liikennöitsijöillä. Kortin omistaa 420 000 asiakasta Sveitsissä ja sillä saadaan vuosittain noin 1 000 miljoonan Sveitsin frangin tuotot. Kortin tuotot jaetaan liikennöitsijöiden kesken määräpaikkatutkimusten ja matkapäiväkirjakyselyjen avulla jälkikäteen. Kyselyjen avulla määritetään, kuinka monta kilometriä kortilla matkustettiin kunkin liikennöitsijän joukkoliikennelinjoilla ja tuotot jaetaan näistä muodostettujen tilastojen perusteella. Keskivertoasiakasta haastatellaan junassa vuosittain noin 10 kertaa. SBB tekee lisäksi vuosittain noin 10 000 henkilön otannalla puhelinhaastatteluja ja käytössä on myös joitakin automaattilaskureita. Eri kyselyjen tuloksia verrataan toisiinsa ja niistä muodostetaan lopullinen lipputulojakauma. Järjestelmä on saanut paljon kritiikkiä osakseen sen paikkansapitävyyden vuoksi ja sitä ollaankin uusimassa. Erityisesti pienille liikennöitsijöille järjestelmä saattaa olla epäreilu, vaikka tuloksia tasoitetaankin siten, että vuosivaihtelu tuottojen välillä ei tule liian suureksi mikäli palvelussa ei ole tapahtunut dramaattista muutosta. Kuitenkin noin 70 % tuotoista menee SBB:lle, joka myös tekee osan kyselyistä. Kritiikkiä on kohdistettu erityisesti siihen, että matkojen kilometrimääriä on yliarvioitu, ja matkojen määrää puolestaan aliarvioitu, mikä johtaa tuottojen ohjautumiseen SBB:lle.



Bernissä raitiotie kulkee keskeisellä paikalla katetun ostoskadun keskellä.



Sveitsissä pyörä on sallittua ottaa lähes kaikkiin juniin.

19. – 20.11. GENEVEN JOUKKOLIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Geneve on lähestulkoon kokonaan Ranskan rajan ympäröimä ”pieni suuri kaupunki”. Kaupungissa on lähes 190 000 asukasta ja kaupungin pinta-ala on vain noin 16 km². Alueella käykin paljon työmatkalaisia Ranskan puolelta, mikä lisää vaatimuksia myös joukkoliikennejärjestelmän suhteen. Kaupunki on koko ajan laajentamassa raitiotie-, johdinauto- ja bussiverkostoaan Geneven ja Vaudin kantonin alueella sekä Ranskan puolelle. Alueen kehitys perustuukin vahvasti määriteltyihin joukkoliikennekäytäviin ja liityntäpysäköintiin keskeisillä asemilla. Kehityksestä huolimatta Geneve on vieläkin melko autovaltainen.



Sveitsissä normaalit kaupat ovat sunnuntaisin kiinni, mikä on yksi RailCity-konseptin menestyksen tekijöistä Sveitsissä. Kuvassa Geneven pääostos- ja joukkoliikennekatu.

RAILCITY-KONSEPTI SVEITSIN PÄÄRAUTATIEASEMILLA

RailCity-konsepti tarkoittaa päärautatieasemien yhteyteen rakennettuja ostoskeskuksia, jotka palvelevat normaaleja kauppojen aukioloaikoja pidempään kaikkina viikonpäivinä. Sveitsissä kaupat menevät kiinni yleisesti jo kuuden aikaan illalla ja sunnuntaisin kaupat ovat kokonaan kiinni. RailCityn menestykselle olennaista on myös sen keskeinen sijainti päärautatieasemalla Sveitsin suurimmissa kaupungeissa, joiden läpi kulkee satojatuhansia ihmisiä. RailCity-konsepti on taloudellisesti erittäin merkittävä tulonlähde joukkoliikenteelle. Esimerkiksi Zürichin RailCity on joukkoliikenteelle oikea ”kultakaivos”. Yhteensä RailCityt tuottavat vuosittain yli 600 miljoonaa Sveitsin frangia.



Zürichin lentoaseman rautatieaseman (vasemmalla) sekä Bernin päärautatieaseman (oikealla) RailCity