

LÄNSIMETRON LIITYNTÄLINJASTOSUUNNITELMA 2014

91/07.71.710/2013

Hallitus § 70

Esittelijä
Valmistelija
Kuukankorpi,
040 161 2173

Toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi
Osaston johtaja Tero Anttila, p. 4766 4330, ryhmäpäällikkö Arttu
p. 4766 4350, joukkoliikennesuunnittelija Jonne Virtanen, p.

Tausta ja tavoitteet

Länsimetron liityntälinjastosuunnitelmassa 2014 keskeisimpänä tarkoituksena on ollut suunnitella bussilinjasto Etelä-Espooseen ja Helsingin Lauttasaaren tilanteessa, jossa Länsimetro päättyy Matinkylään. Tämän työn suunnitelmatilanteessa kaikkien Matinkylään päättyvän metron asemien ja liityntäterminaalien oletetaan olevan käytössä.

Linjastosuunnitelmassa bussiliikenne on suunniteltu uudelleen tilanteeseen, jossa yhä useampi Espoon sisäinen sekä Espoon ja Helsingin välinen matka tehdään raiteilla. Etelä-Espoon ja Lauttasaaren lisäksi työssä on käsitelty Helsingin Veräjälakson, Pakilan ja Maunulan linjastoa, koska alueen linjoihin tulee muutoksia Lauttasaarta nykyistä palvelevien linjojen muutosten myötä, sekä Lehtisaaren ja Kuusisaaren alueita, joiden joukkoliikenteen palvelu hoidetaan nykyisin Helsingin ja Espoon välisillä seutulinjoiilla. Koska bussilinjasto on laaja kokonaisuus, muutokset heijastuvat myös Espoossa ja Kauniaisissa rantaradan vaikutuspiiriin bussilinjoihin.

Metron liikennöinnin aikaisen linjaston lisäksi työssä on suunniteltu myös metron liikennöintiaikojen ulkopuolinen linjasto, joka palvelee yön, aamuyön ja varhaisen aamun liikkumista Etelä-Espoon, Lauttasaaren ja Helsingin välillä.

Tavoitteena on ollut laatia selkeä ja tehokas linjasto, joka palvelee niin liityntäyhteyksiä kuin kuntien sisäistä ja niiden välistä liikkumistakin. Suunnittelussa on pyritty siihen, etteivät matka-ajat kasva oleellisesti nykyisestä. Linjaston on haluttu vastaavan mahdollisimman monen asiakkaan liikkumistarpeisiin ja kasvattavan siten joukkoliikenteen matkustajamääriä ja lipputuloja.

Linjastosuunnitelman sisältö

Metron liikennöintiaikoina Etelä-Espoosta ja Lauttasaaresta ei liikennöidä bussilla Helsingin keskustaan, koska palvelu olisi päällekkäistä metron kanssa. Lauttasaaresta säilytetään kuitenkin nykyisen kaltainen bussiyhteys Erottajalle.

Bussilinjojen vuoroväliä on tihennetty niin, että useat Etelä-Espoon bussilinjat liikennöivät vastaavilla vuoroväleillä millä bussilinjat pääsääntöisesti liikennöivät nykyisin Helsingissä. Tihentämisen vastapainoksi bussilinjoja on nykyistä vähemmän, kuitenkin niin, että kävelymatkat pysäkeille säilyvät kohtuullisina. Muutos perustuu HSL-alueella ja useilla muilla Euroopan kaupunkiseuduilla saatuun kokemukseen siitä, että joukkoliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttaa enemmän vuorotarjonta kuin kävelymatka pysäkille. Näin on voitu luoda tiheän vuorotarjonnan joukkoliikennekäytäviä, joilla asiakas voi yleisimpinä kulkuaikoina liikkua aikatauluun katsomatta.

Metron liikennöintiaikojen ulkopuolella liikennöidään nykytyyppistä N-linjastoa, joka tarjoaa yhteydet Helsingin keskustasta Lauttasaareen ja Etelä-Espoon keskuksiin sekä tiheästi asutuille alueille maanantaista torstaihin ja sunnuntaisin noin klo 1.30 asti ja perjantain ja lauantain jälkeisinä öinä linjasta ja alueesta riippuen jopa klo 4.00 asti. N-vuorojen ajamista varhain aamulla, ennen metrolinjojen alkua, tarkastellaan tarkemman suunnittelun yhteydessä myöhemmin.

Lauttasaaren linjasto

Lauttasaaren aluetta palvelevat Lauttasaaren ja Koivusaaren metroasemat. Lähtökohtana bussilinjojen suunnittelulle on ollut riittävän matkustajakapasiteetin turvaaminen Vattuniemestä, Katajaharjusta ja Isokaaren varrelta Lauttasaaren metroasemalle ja Lauttasaaren sillan kupeesta niin Ruoholahden kuin Lauttasaaren metroasemille. Vattuniemestä on yhteys Lauttasaaren metroaseman kautta Ruoholahteen ja Erottajalle.

Lauttasaaren linjastosta on esitetty suunnitelmaratkaisun lisäksi vaihtoehtoinen ratkaisu, joka on palvelultaan kattavampi ja liikennöintikustannuksiltaan kalliimpi.

Veräjälakso, Pakila ja Maunula

Nykyiset Vattuniemeen asti ajavat linjat 65A ja 66A lyhennetään päättymään Rautatientorille. Linja 62 lakkautetaan, minkä johdosta linjan 51 reitti muutetaan kulkemaan Metsälän kautta ja linjalla 51 aloitetaan sunnuntailiikenne. Linja 64 jatketaan Yhdyskunnantielle, jolloin linjalta muodostuu vaihtoyhteys runkolinjalle 560.

Seudullinen poikittaislinjasto sekä Lehtisaari ja Kuusisaari

Lehtisaaren ja Kuusisaaren kautta nykyisin liikennöivät linjat 194, 195, 503, 504 ja 505 lakkautetaan ja linja 506 lyhennetään välille Viikki – Meilahti. Tapiolasta Meilahteen ja Pasilaan matkustetaan uudella Lehtisaaren ja Kuusisaaren läpi kulkevalla poikittaislinjalla 551, joka liikennöi kaikkina viikonpäivinä. Ruuhka-aikaan linjan 551 vuoroväli on 5 minuuttia. Linja 551 luo vuoroväliään tasaisen palvelun Lehtisaaren ja Kuusisaaren alueille.

Muutoksen myötä Lehtisaaren ja Kuusisaaren joukkoliikennematkat Helsingin keskustaan muuttuvat vaihdollisiksi. Linjalta 551 on kuitenkin erinomaiset vaihtomahdollisuudet tiheästi kulkeville bussi- ja raitiolinjoille.

Paciuksenkadulla ja Tukholmankadulla sekä Espoon suunnassa metron Otaniemessä ja Tapiolassa. Uuden taksa- ja lippujärjestelmän kahden vyöhykkeen minimioston myötä nykyinen hintaporras Otaniemen kautta matkustaessa poistuu.

Linjan 551 myötä yhteys Etelä-Espoosta Meilahteen ja Pasilaan muuttuu selkeämmäksi ja vuoroväliltään tasaisemmaksi, mutta osa nykyisin vaihdottomista matkoista muuttuu vaihdollisiksi.

Suur-Tapiola

Suur-Tapiolan alueella liityntäbussiyhteys ja yhteys omaan kaupunkikeskukseen toteutuvat pääpiirteissään samalla linjalla. Bussilinjasto luo vahvoja joukkoliikennekäytäviä Tapiolasta Otaniemeen, Pohjois-Tapiolaan, Leppävaaraan, Mankkaalle, Kauniaisiin, Niittykumpuun, Meilahteen ja Pasilaan. Lisäksi Tapiolasta on bussilinja niin Espoon keskukseen kuin Espoonlahteenkin, mutta näillä yhteysväleillä vaihdollinen metron perustuva matka Matinkylän kautta on kilpailukykyinen vaihtoehto suoralle bussilinjalle. Metron myötä matka Tapiolasta Matinkylään kestää vain viisi minuuttia.

Länsiväylän varressa sijaitsevan Hanasaaren kulttuurikeskuksen yhteyksiä palvelee arkisin linja 555, joka liikennöi Martinlaaksosta Leppävaaran, Otaniemen ja Keilaniemen kautta Lauttasaareen. Viikonloppuisin yhteydet esitetään järjestettäväksi kutsutaksipalvelulla Tapiolasta.

Mankkaan Kokinkyläntien varren yhteyksistä ja Hanasaaren kulttuurikeskuksen viikonloppuyhteyksistä on esitetty suunnitelmaratkaisun lisäksi vaihtoehtoinen ratkaisu, joka on palvelultaan kattavampi ja liikennöintikustannuksiltaan kalliimpi. Vaihtoehtoisen ratkaisun käyttäjämäärien arvioidaan jäävän pieniksi, mistä johtuen kustannusten käyttäjämäärään suhteutettuna otaksutaan muodostuvan korkeiksi.

Tapiolan linjastokokonaisuuteen liittyy myös vaihtoehtoinen ratkaisu, jossa linja 548 Tapiola – Lähderanta on jatkettu suunnitelmaratkaisusta poiketen Jupperiin asti. Suunnitelmaratkaisussa Jupperin yhteydet Viherlaaksoon järjestetään linjojen 247 ja 248 Jupperiin asti ajavilla A-vuoroilla. Vaihtoehtoinen ratkaisu on liikennöintikustannuksiltaan suunnitelmassa esitettyä ratkaisua kalliimpi.

Suur-Matinkylä

Myös Suur-Matinkylässä liityntäbussiyhteys ja yhteys omaan kaupunkikeskukseen toteutuvat pääpiirteissään samalla linjalla. Suurpellon, Kuitinmäen ja Olarin alueilta tarjotaan lisäksi täydentäviä liityntäyhteyksiä Niittykumpuun ja Tapiolaan.

Bussilinjasto luo vahvoja joukkoliikennekäytäviä Suur-Matinkylästä mm. Espoon keskukseen, Leppävaaraan, Soukkaan, Espoonlahteen ja Kivenlahteen. Alueen sisällä – Suurpellosta, Olarista, Kuitinmäestä ja Nuottaniemestä – tarjotaan tiheet yhteydet Matinkylän keskukseen.

Koko läntisen Etelä-Espoon liityntälinjojen lisäksi Kirkkonummen

Länsiväylää pitkin kulkevat bussilinjat päättyvät Kirkkonummen linjastosuunnitelman 2013-2017 (HSL:n hallituksen päätös 31.5.2011, § 90) mukaisesti Matinkylän terminaaliin.

Varsinkin Matinkylän alueella on kiinnitettävä erityistä huomiota kolululaisten turvalliseen matkustamiseen ja liikkumiseen, koska alueella on useita kouluja.

Suur-Espoonlahti

Suur-Espoonlahden alueella tarvitaan monin paikoin erikseen liityntäyhteys Matinkylään ja yhteys omaan kaupunkikeskukseen, Espoonlahteen. Suur-Espoonlahden linjasto muuttuu tulevaisuudessa, mikäli Länsimetroa jatketaan Matinkylästä Kivenlahteen ja Espoonlahteen rakennetaan liityntäterminaali.

Liityntäbusseja Matinkylään ajetaan linjasta ja linjan kysyntäpotentiaalista riippuen Länsiväylää, Suomenlahdentietä tai Martinsillantietä pitkin. Espoonlahdesta, Kivenlahdesta ja Soukasta muodostuu erittäin tiheä vuorotarjonta Matinkylään. Myös Espoonlahden ja Espoon keskuksen välistä yhteyttä kehitetään.

Latokasken pientaloaluetta palvelevista linjoista on esitetty suunnitelmaratkaisun lisäksi vaihtoehtoinen ratkaisu, jossa Latokaskesta on vaihdoton yhteys Olariin ja Tapiolaan, mutta liityntäyhteydet Matinkylään vastaavasti heikkenevät. Ratkaisu heikentää myös Eestinlaakson ja Nöykkiön yhteyksiä Espoonlahteen, Matinkylään, Olariin ja Tapiolaan sekä yhteyksiä Matinkylään Martinsillantien ja Kuitinmäentien varresta.

Suur-Kauklahti

Kaukalahden alueen linjaston oleelliset muutokset tapahtuvat Vantinmäen, Espoonkartanon ja Lasilaakson yhteyksissä. Suunnitelmassa Vantinmäkeä ja Espoonkartanoa palvelee pienkalustolinja, joka tarjoaa koulumatkayhteydet ja yhteyden Kaukalahden keskukseen.

Vanha-Espoo

Espoon keskuksen alueella suunnitelmatilanne on välivaihe ennen Suurpellon ja Kuurinniityn välisen joukkoliikennekatuyhteyden rakentamista ja Espoon kaupunkiradan ja sen myötä toteutuvan uuden bussiterminaalin rakentamista. Linjastomuutokset ovat pääosin seurausta linjojen 18 ja 19 lakkauttamisesta nykymuodossaan ja linjan 18 palvelun korvaamisesta suunnitelman linjoilla 118 ja 251. Nykyisin Kamppiin päättyvät linjat 154 ja 156 muuttuvat Matinkylään päättyviksi liityntälinjoiksi. Yhteyksiä Espoonlahteen sekä Olarin ja Matinkylän alueille vahvistetaan nykyisestä.

Kauniainen

Kauniaisten läpi liikennöi edelleen useita linjoja ja bussiyhteydet Kamppia lukuun ottamatta parantuvat nykyisestä. Kaunialan kierroksella palvelutarjonta vähenee, kun nykyinen linja 51 korvautuu linjalla 251, joka ei enää kierrä vähän käytettyä Kaunialan kierrosta.

Liikennöintiajat ja vuorovälit

Linjojen liikennöinti aloitetaan aamuisin tyypillisimmin noin klo 5 - 6. N-linjoja Helsingin keskustaan liikennöidään metron liikennöintiajan ulkopuolella, noin klo 24 alkaen.

Suurinta osaa suunnitelman bussilinjoista liikennöidään arkisin ruuhka-aikoina (noin klo 7 - 9 ja klo 15 - 18) 10 minuutin vuorovälillä tai tiheämmin. Arjen päivä- ja iltaliikenteessä sekä lauantaisin vuorovälit ovat pääsääntöisesti 15 minuuttia ja hiljaiseen aikaan sekä sunnuntaisin 30 minuuttia. N-linjoja ajetaan 30-60 minuutin vuoroväleillä. Useamman linjan yhteisillä osuuksilla vuorovälit muodostuvat lyhyemmiksi: esim. kahden linjan toimiessa vuorotarjonnaltaan tasavälistetynä linjaparina vuorovälit puolittuvat.

Perusratkaisua heikommaksi vuoroväli on määritelty harvaan asutuilla alueilla, esimerkiksi Suvisaaristossa ja Lillhemptissä, sekä vähemmän matkustajia keräävillä, reitiltään kattavilla, tyypillisesti pitkillä ja metrosektorin ulkopuolella liikennöivillä linjoilla.

Vaikutukset liikennöintikustannuksiin ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuteen

Kustannuslaskelmien perusteella bussiliikenteen liikennöintikustannuksissa säästetään kokonaisuudessaan noin 14,4 miljoonaa euroa vuodessa. Laskelma on tehty liikennöintisuunnitelman 2014-2015 talviviikon liikennöintisuoritteisiin perustuvalla vertailulla. HSL:n talous- ja toimintasuunnitelmassa 2014 – 2016 on esitetty vuosille 2015-2016 lisäyksiä tässä työssä käsitellyille linjoille vuositasolla noin 2,6 miljoonaa eurolla, jotka toteutuessaan kasvattavat tällä suunnitelmalla saatavia bussiliikenteen säästöjä yhteensä noin 17,0 miljoonaan euroon vuodessa.

Kustannusmuutosten jakautumisia eri kunnille, eli kuntaosuuksien muutoksia, on arvioitu liikenne-ennusteen aamuruuhkatunnin matkojen perusteella olettaen, että aamuruuhkassa alkavat matkat ovat ko. kuntalaisten tekemiä. Kuntaosuuksien jaossa seurataan HSL:n perussopimuksen periaatteita, jonka mukaan operointikustannukset jaetaan liikennemuodoittain matkustuskilometrien suhteessa. Kuntaosuustarkastelussa merkittävimmät kunnat ovat Espoo, Helsinki ja Kirkkonummi.

Tarkastelun perusteella bussiliikenteen kustannussäästöistä noin 77 % jyvittyä Espoolle ja noin 23 % Helsingille.

Metron liikennöintikustannukset ja infrakustannukset kasvavat Länsimetron liikenteen alkaessa. Metroliikenteen uutta kustannustasoa ei voida vielä arvioida tarkasti mm. automaattimetron liittyvien avoimien kysymyksien vuoksi.

Länsimetro vähentää yhdessä suunnitelman mukaisen linjaston kanssa matkustamiseen kuluvaan aikaan vuoden 2020 matkustajamäärillä noin 0,49 miljoonaa henkilötuntia vuodessa, mikä yhteiskuntataloudellisesti hyödyiksi muutettuna on noin 4,38 miljoonaa euroa vuodessa. Jos laskelmassa

otetaan huomioon lisäksi ns. matkavastus, nousevat yhteiskuntataloudelliset hyödyt pelkkien matka-aikojen huomioimisesta noin 19,43 miljoonalla eurolla vuodessa.

Liikennemallin mukaan Länsimetro liityntälinjastoineen lisää joukkoliikennematkojen määrää pääkaupunkiseudulla noin 11 100 matkaa vuorokaudessa, mikä nostaa joukkoliikenteen kulkutapaosuutta ajoneuvomatkoista seudullisesti noin 1,1 %-yksikköä. Uusista joukkoliikennematkoista 2/3 on peräisin henkilöautomatkoista, loput kevyestä liikenteestä. Eniten nousee Espoon sisäisten joukkoliikennematkojen määrä, noin 4 700 matkaa vuorokaudessa, mikä nostaa joukkoliikenteen kulkutapaosuutta ajoneuvomatkoista noin 1,3 %-yksikköä Espoossa. Suhteellisesti eniten kasvaa muualta pääkaupunkiseudulta Espooseen aamuruuhkassa suuntautuvien joukkoliikennematkojen osuus, 2,4 %-yksikköä kaikista ajoneuvomatkoista.

Asukasvuorovaikutus

Asukasvuorovaikutus on tehty HSL:n linjastosuunnitelmien asukasvuorovaikutusmallin (HSL:n hallituksen päätös 12.2.2013, § 19) mukaisesti. Vuorovaikutuksen tavoitteena on ollut saada uusia ideoita, esitellä suunnitteluperiaatteita ja -ratkaisuja ja saada mielipiteitä niistä sekä saada suunnitelluille linjastomuutoksille hyväksyttävyyttä. Asukasvuorovaikutusta tehtiin koko työn ajan.

Asukkaat ovat voineet seurata suunnitelman etenemistä ja kommentoida suunnitteluperiaatteita ja suunnitelmaluonnoksia verkkoblogissa (<http://hslkansimetroonliityntalinjasto.blogspot.fi/>). Blogipäivityksistä on tiedotettu sähköpostilistalle ilmoittautuneille erikseen.

Suunnitelmaluonnosta esiteltiin internetissä ja asukastilaisuuksissa 9.1. - 2.2.2014. Internetissä oli linjakarttojen lisäksi nähtävillä linjakortit, joissa kunkin linjan suunnitteluperiaatteista kerrottiin yksityiskohtaisesti. Internet-materiaalia vastaava aineisto toimitettiin kommentointiaikana paperimuodossa myös Lauttasaaren, Tapiolan, Matinkylän ja Kivenlahden kirjastoihin sekä Länsimetron toimistoon Tapiolaan. Asukastilaisuudet järjestettiin Lauttasaareissa, Tapiolassa, Matinkylässä ja Kivenlahdessa. Asukastilaisuuksiin osallistui arviolta 50 - 200 henkilöä tilaisuutta kohti ja niissä käytiin vilkasta keskustelua suunnitteluperiaatteista ja suunnitelmaluonnoksista.

Kommentointiaikana saatiin 1707 internet-palautetta ja 24 kannanottoa. Yhteenveto palautteista ja palautteiden perusteella tehdyt muutokset suunnitelmaluonnokseen esitetään raportin luvussa 5.

Lisäksi erillisenä kysymyksenä runkolinjan 560 jatkamista Myyrmäestä Martinkylään koskeva selvitys lähetetään Länsimetron liityntälinjastosuunnitelman lausuntopyynnön yhteydessä kunnille tiedoksi mahdollista kannanottoa varten.”

Ehdotus (SR)

Hallitus päättää, että HSL:n jäsenkunnilta pyydetään lausunto Länsimetron liityntälinjastosuunnitelmaluonnoksesta 2014 HSL:n talous- ja

toimintasuunnitelmaehdotuksen 2015 - 2017 lausuntopyynnön yhteydessä siten, että linjastosuunnitelmaluonnoksen osalta lausuntoaika on 30.9.2014 saakka.

Käsittely

Apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri saapui kokoukseen tämän asian käsittelyn aikana.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen.

Länsimetron liityntälinjastosuunnitelma 2014, luonnos. Raportti on luettavissa
<http://hsl01.hosting.documenta.fi/kokous/TELIMET.HTM>

Täytäntöönpano

Päätösote HSL:n jäsenkunnat