

12.08.2013

135/00/01/013/2013

HELSINGIN KAUPUNKI
Kirjaamo
Hallintokeskus
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Viite
Lausuntopyyntönnö 2.4.2013

**HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE -KUNTAYHTYMÄN LAUSUNTO BUSSIKAISTOJEN
RAKENTAMISESTA KOSKELANTIELLE (HEL 2013-004579)**

Leo Stranius ja 43 muuta kaupunginvaltuutettua esittävät aloitteessaan, että Koskelantien uloin kaista idän suuntaan muutettaisiin bussikaistaksi osuudella Mäkelänkatu–Intiankatu ja lännen suuntaan bussikaista muutettaisiin alkamaan jo Intiankadun risteyksestä. Nykyisin bussikaista lännen suuntaan alkaa Osmontien risteuksen jälkeen.

Koskelantietä liikennöivät päiväsaikaan HSL:n bussilinjat 57, 65A, 69, 506 ja 518. Linjoilla on talviaikataulukaudella ruuhka-aikaan enimmillään yhteensä 23 lähtöä tunnissa länteen ja 21 itään. Kaukoliikenteen vuoroja Koskelantiella kulkee vain yksi vuoropari arkipäivisin. Sen sijaan valtateiden 4–7 suunnasta tulevat tilausajobussit käyttävät Koskelantietä ajaessaan muun muassa messukeskukselle tai Hartwall Areenalle sekä todennäköisesti jossain määrin myös ajaessaan Länsiterminaalille. Koskelantietä käytetään myös HSL-liikenteessä olevien bussien siirtoajoihin lähinnä Ruskeasuon, Ilmalan ja Koskelan varikoilta/varikoille. Siirtoajot tapahtuvat kuitenkin pääasiassa vilkkaimman ruuhka-ajan ulkopuolella.

Paikallisliikenneliiton suosituksen mukaan bussikaista on mahdollinen, kun kadulla liikennöi 10–60 bussia tunnissa, mikäli kaistan avulla voidaan vähentää tarvittavan bussikaluston määrää tai mikäli bussikaistan avulla saavutetaan muita liikennöintikustannussäästöjä tai merkittäviä matka-aikasäästöjä. Mikäli kaistalla sallitaan myös jakeluliikenne, on kaista mahdollinen, kun busseja liikennöi 10–25 tunnissa. Mikäli busseja liikennöi 25–60 tunnissa, suosittelee Paikallisliikenneliitto varaamaan oman kaistan bussi- ja jakeluliikenteelle aina. Bussikaista katsotaan myös yleisesti tarpeelliseksi, mikäli liikenteen ruuhkautuminen aiheuttaa säännöllisesti yli 5 minuutin myöhästymisiä aikataulunmukaiseen matka-aikaan nähden tai reittiosan matkanopeus on alle 20 km/h.

HSL:n matkakorttijärjestelmästä sekä Helmi-matkustajainformaatiojärjestelmästä talviaikataulukaudelta 2012–2013

12.08.2013

135/00/01/013/2013

kerättyjen ajoikatietojen mukaan keskimääräinen ajoaika Koskelantiellä välillä Kalervonkadun pysäkki – Joukolan puiston pysäkki ei vaihtelee merkittävästi vuorokauden eri aikoina. Keskimääräinen ajoaika pysäkkien välillä on koko päivän noin 1–2 minuuttia. Ruuhka-aikoina ajoajan vaihtelu on kuitenkin suurta. Aamuruuhkassa noin klo 7–9 lännen suuntaan noin puolet lähdöistä käyttää tarkasteltuun pysäkkiväliin enintään 3 minuuttia, mutta lopuilla lähdöillä ajoaika vaihtelee 3 minuutista jopa yli 10 minuuttiin. Noin 5 %:lla lähdöistä ajoaika on ollut yli 5 minuuttia. Iltpäivisin 95 % lähdöistä on käyttänyt matkaan enintään 4 minuuttia, mutta lopuilla 5 %:lla aikaa on kulunut jopa 12 minuuttia. Idän suuntaan viiveet ovat hieman pienempiä kuin lännen suuntaan, mutta myös tässä suunnassa hitaimmalla 5 %:lla matkaan on kulunut noin 4–9 minuuttia.

Koskelantien liikenne sujuu pääosin hyvin ruuhka-aikoina. Erityisesti Koskelantien ja Mäkelänkadun risteys ruuhkautuu, mutta bussiliikenteen viiveet ovat enimmäkseen 1–2 minuutin luokkaa. Noin 5 % lähdöistä kuitenkin kärsii merkittävästi Koskelantien ruuhkautumisesta, mikä aiheuttaa bussiliikenteeseen epäluotettavuutta. Koskelantietä kulkee useita poikittaisia bussilinjoja, joiden matkustajista monet vaihtavat matkallaan toiseen kulkuneuvoon tai toisesta kulkuneuvosta. Epäluotettavuus heikentää merkittävästi vaihdollisten yhteyksien käytettävyyttä. Epäluotettavuuden takia Koskelantietä kulkeville linjoille joudutaan varaamaan päätepysäkeille runsaasti ylimääräistä aikaa, jotta myös ruuhkaan juuttuneet bussit pääsisivät lähtemään seuraavalle lähdölleen ajoissa tai korkeintaan hieman myöhässä. Koskelantietä kulkevilla linjoilla tarvitaan yhteensä arviolta noin 3–4 ylimääräistä bussia Koskelantien satunnaisten ruuhka-ajan viiveiden takia, mistä aiheutuu vuosittain noin 500 000 euron ylimääräinen kustannus.

HSL pitää Koskelantien bussiliikenteen sujuvoittamista merkittävänä joukkoliikenteen luotettavuutta ja houkuttelevuutta parantavana asiana. Koska Koskelantiellä on jo valmiiksi 3+3 kaistaa, ei uloimpien kaistojen muuttaminen bussikaistoiksi aiheuttaisi merkittäviä kustannuksia. Pysäköintipaikkoja poistuisi kuitenkin useita kymmeniä, mikä todennäköisesti edellyttäisi korvaavien pysäköintipaikkojen osoittamista lähialueelta. Joukkoliikenteen sujuvuuden parantaminen parantaisi joukkoliikenteen houkuttelevuutta, mikä pitkällä tähtäimellä todennäköisesti vähentäisi autojen määrää alueella.

Koska bussiliikenteelle aiheutuvat viivästykset ovat suuremmat lännen suuntaan, katsoo HSL, että Koskelantiellä pitäisi pyrkiä ensisijaisesti pidentämään lännen suunnan bussikaistaa alkamaan jo Intiankadun risteyksestä. Koska viivästyksiä esiintyy vain ruuhka-aikoina, voisi uloimmalla kaistalla edelleen olla pysäköintiä ruuhka-aikojen ulkopuolella. Muina aikoina uloin kaista varattaisiin vain busseille. Tämä ratkaisu on sisällytetty myös HSL:ssä vuonna 2011 laadittuun Helsingin joukkoliikenteen luotettavuuden kehittämisohjelman C-osaan, jossa on esitetty toimenpide-ehdotuksia bussiliikenteen infrastruktuurin parantamiseksi.

12.08.2013

135/00/01/013/2013

Koskelantien bussikaistoja ei ole tutkittu Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2011:n (HLJ 2011) yhteydessä osana niin sanottuja pieniä ja kustannustehokkaita kohteita (KUHA). Sen sijaan Mäkelänkadun ja Koskelantien liittymän parantaminen on mukana KUHA-kohteiden joukossa. HSL katsoo, että yhdessä Mäkelänkadun ja Koskelantien liittymäjärjestelyiden parantamisen kanssa Koskelantien bussikaistat parantaisivat merkittävästi joukkoliikenteen houkuttelevuutta luotettavuuden parantuessa ja matka-aikojen lyhentyessä. Bussiliikenteen tehostuminen mahdollistaisi useiden satojentuhansien eurojen vuosittaiset kustannussäästöt tai vaihtoehtoisesti joukkoliikennetarjonnan kasvattamisen ilman lisäkustannuksia. Koskelantien bussiliikenteen sujuvoittaminen tukisi myös HSL:n strategista tavoitetta kasvattaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta poikittaisliikenteessä.

Lisätietoja antaa joukkoliikennesuunnittelija Miska Peura, p. 09 4766 4363.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)



Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja



Tero Anttila
joukkoliikennesuunnitteluosaston
johtaja

TIEDOKSI

HSL:n kirjaamo
Markku Granholm
Arttu Kuukankorpi
Johanna Vilku
Veera Laiterä
Riikka Aaltonen
Marko Suni
Ville Uusi-Rauva
Miska Peura

Helsinki
HSL
HSL
HSL
HSL
HSL
HSL
HSL

