

Kaupunginhallituksen konsernijaosto 19.04.2021 § 29

§ 29

## **Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) Etelä-Espoon linjastosuunnitelmasta**

Valmistelijat / lisätiedot:  
Särkkäaho Rauno

etunimi.sukunimi@espoo.fi  
Vaihde 09 816 21

### **Päätösehdotus**

Teknisen toimen johtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallituksen konsernijaosto antaa HSL:lle Helsingin seudun liikenne kuntayhtymän Etelä-Espoon linjastoluonnoksesta seuraavan lausunnon:

Metro sitoo Etelä-Espoon kaupunkikeskukset ja Kivenlahteen rakentuvan länsimetron 2-vaiheen myötä erityisesti Espoonlahden alueen paremmin osaksi raiteisiin tukeutuvaa joukkoliikenteen verkostoa. Metron liityntälinjasto parantaa Espoon sisäisiä yhteyksiä eri kaupunkikeskusten ympäristössä ja niiden välillä. Saadun palautteen ja Espoon kaupunginhallituksen konsernijaostossa käydyn keskustelun perusteella suunnitelmaa on tarkennettu ja parannettu. Muun muassa Linjan 158 reitti jatkettiin Tillinmäestä Espoonlahteen, ja sitoo näin linjan toisenkin pään metrokäytävään ja Espoonlahden lähipalveluiden ääreen.

Etelä-Espoon linjastosuunnitelman osalta Espoon kaupunki esittää lausuntonaan seuraavaa:

#### **1. Metron käynnistyminen ja muutoksiin reagointi**

Espoon kaupunki näkee tarpeelliseksi varautua metron jatkeen käyttöönoton osalta aluksi osittaiseen päällekkäisyyteen nykyisen suoraan Kamppiin menevän bussiliikenteen ja metroliikenteen osalta. Päällekkäisyyden tarkoitus on taata joukkoliikennepalvelun sujuvuus metron käyttöönottovaiheessa ja antaa käyttäjille aikaa löytää uusi palvelu. Tämä tarkoittaisi linjojen 143A, 146A ja 147A liikennöintiä uuden linjaston rinnalla sen aikaa, kunnes metron käynnistysvaihe on ohi ja toiminta on vakiintunut.

Lisäksi Espoon kaupunki pyytää HSL:ää seuraamaan metron jatkeen liikennöinnin ja liityntälinjaston käynnistyttyä koko joukkoliikennepalvelun sujuvuutta, sekä tarvittaessa reagoimaan niihin yhteistyössä Espoon kaupungin kanssa. Metron liikennöintimalli tarkentuu vasta liikenteen aikana ja liityntälinjasto on suunniteltu 50/50-mallin mukaisesti, jossa joka toinen metrovuoro päättyy Tapiolaan. Mahdollinen metron liikennöintimallin muutos voi aiheuttaa jälkikäteen muutoksia myös bussilinjastoon. Lisäksi kaupunkiradan valmistuminen voi heijastua myös tämän linjastosuunnitelman linjastoon ensimmäisten liikennöintisopimusten aikana. Osaltaan myös linjastosuunnittelun aikaan vallitseva ja muuttuva

COVID-19 pandemiatilanne ja sen vaikutukset joukkoliikenteen pitkänaikavälin kysyntään vaativat seurantaa ja mahdollista reagointia tavalla, jota ei välttämättä suunnitteluvaiheessa voida vielä ennakoita. Edellä mainittujen syiden takia linjastosuunnitelmaan kilpailutettavien liikennöintisopimusten muutosjoustavuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Asukasvuorovaikutuksessa nousi myös esiin runsaasti eri näkökohtia, kuten Latokasken yhteydet ja suorat Kampin yhteydet Espoonlahden ja Soukan alueilta. Näitä näkökohtia tulee seurata aktiivisesti linjaston käynnistyttyä esimerkiksi kulkutapaosuuden seurannalla ja tarvittaessa reagoida korjaavilla toimenpiteillä. Yleisesti joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kehitystä linjaston alueella on seurattava ja pyrittävä yhteistyössä etsimään keinoja joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja sitä kautta kulkutapaosuuden lisäämiseksi.

## 2. Linjaston reitit ja palvelutarjonta

Suora yhteys Olarista Jorvin sairaalaan. Runkolinjan 530 myötä linjan 531 reitti lyhenee Jorvin sairaalalta Espoon keskukseen. Espoon kaupunki esittää huolensa mahdollisen vaihdon lisäämästä matka-ajasta työmatkaliikenteen osalta, vaikka runkolinjaan vaihtaminen osaltaan nopeuttaisikin matkaa. HSL:n tulee kiinnittää erityisesti huomiota vaihdon sujuvuuteen sairaalassa asioivien osalta. HSL:n tulee seurata tulevan linjan 531 reitin käyttäjien matka-aikojen kehittymisestä, linjaston nousijamääristä ja vaihto-olosuhteista Olarin ja Jorvin sairaalan välillä.

Metron kuormitusta leikkaavien Kamppiin menevien linjojen (164, 164K, 121, 121A) palvelutasoa tulee tarkastella vielä suunnittelun edetessä ja tarkentuessa. Suunniteltu ruuhkaliikenne vaatii tietyn kalustomäärän kilpailuttamisen. Lisäkalustoa vaatimattoman ruuhkien välisen liikenteen kustannus ja kysyntä tulee selvittää. Liikenteen kustannus hyötyihin nähden voi olla todella kilpailukykyinen. Espoo toivoo HSL:n selvittävän mahdollista päiväliikenteen lisäämistä kustannustehokkaasti suunnittelun edetessä, kun autokiertoja rakennetaan kilpailutusta varten. Palveluaikojen laajentamista ruuhkan reunoilta on myös syytä seurata kysynnän mukaan.

## 3. Muut asiat

Espoo edellyttää linjastomuutoksen tiedotukselta erityistä selkeyttä ja käyttäjälähtöisyyttä siten, että käyttäjälle ilmenee selkeästi muutoksen vaikutukset matka-aikaan, vaihtoihin, palvelutarjontaan ja muihin joukkoliikenteen käyttäjälle merkityksellisiin asioihin. Viestin kaikilta tahoilta tulee olla yhtenäinen ja selkeä. Espoo toivoo HSL:n osallistavan Espoon kaupunkia linjaston tiedotuksen suunnitteluun, jotta viestinnästä syntyy asukkaille ja joukkoliikenteen käyttäjille selkeä ja yhtenäinen kuva.

Metro mahdollistaa operointikustannuksiltaan palvelutasoon nähden kustannustehokkaan joukkoliikennekokonaisuuden. Tämän linjastosuunnitelman tulee mahdollistaa järjestelmän hyötyjen toteutumisen täysimääräisesti. Suunnitellun linjaston ja siihen mahdollisesti myöhemmin tehtävien muutoksien tulee tukea tätä kokonaisuutta, jotta joukkoliikenteeseen palvelutasoa voidaan kehittää kustannustehokkaasti.

## Käsittely

Asia käsiteltiin pykälän 18 jälkeen.

Esittelijän kokouksessa tekemät muutokset on huomioitu pöytäkirjassa. Pursula mm. Hukarin kannattamana ehdotti, että lausuntoon lisätään seuraava lause: Linjaston suunnittelutavoitteen mukaisesti linjasto tulee viimeistellä niin, ettei joukkoliikenteen palvelutaso heikkene oleellisesti yksittäisillä linjaston vaikutusalueilla. Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko Pursulan ehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen hyväksyneen sen.

Laukkanen puheenjohtajan kannattamana esitti, että lausunnon 1. kohdan ensimmäinen kappale muutettaisiin kuulumaan seuraavasti: Espoon kaupunki näkee tarpeelliseksi varautua metron jatkeen käyttöönoton osalta osittaiseen päällekkäisyyteen nykyisen suoraan Kamppiin menevän bussiliikenteen ja metroliikenteen osalta. Päällekkäisyyden tarkoitus on taata joukkoliikennepalvelun sujuvuus etenkin metron käyttööntovaiheessa ja antaa käyttäjille aikaa löytää uusi palvelu. Tämä tarkoittaisi linjojen 143A, 146A ja 147A liikennöintiä uuden linjaston rinnalla ainakin sen aikaa, kunnes metron käynnistysvaihe on ohi ja toiminta on vakiintunut. Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko Laukkasen ehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen hyväksyneen sen.

Pursula mm. puheenjohtajan kannattamana esitti, että lausunnon kohdassa 1 todetaan metron kapasiteettiselvityksen mukaisesti, että liikennöintimallin ja linjaston tulee varautua siihen, että useampi kuin joka toinen juna liikennöidään Kivenlahteen ruuhkassa. Perustelu: jatkeen odotetaan lisäävän metron käyttäjiä Matinkylän länsipuolelta. Tällöin jos joka toinen juna jää Tapiolaan, kapasiteetti ei tule riittämään ruuhkissa, kun jo nyt Matinkylän junat ovat olleet hyvin kuormittuneita (ennen pandemiaa), vaikka Espoonlahden alueelta on olleet suorat linjat metron rinnalla käytössä. Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko Pursulan ehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen hyväksyneen sen.

Pursula mm. puheenjohtajan kannattamana ehdotti, että lausunnon kohdan 1. toisen kappaleen lisätään ensimmäisen lauseen jälkeen: Tarvitaan etukäteen suunniteltu prosessi, jossa asukaspalautetta ja linjakuormituksia seurataan välittömästi liikenteen käynnistyttyä ja kyetään tekemään nopeita päätöksiä ja ohjaamaan budjettiin varattua lisäpalvelua sinne missä sitä eniten tarvitaan. Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko Pursulan ehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen hyväksyneen sen.

Puheenjohtaja mm. Laukkasen kannattaman ehdotti, että lausuntoon lisätään seuraava lause: Espoon kaupunki toistaa kantansa B-vyöhykkeen laajentamisesta koko Kehä III:n sisäpuoliselle alueelle niin, että se kattaa kaikki Espoon viisi kaupunkikeskusta.

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko puheenjohtajan ehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen hyväksyneen sen.

## **Päätös**

Kaupunginhallituksen konsernijaosto päätti antaa HSL:lle Helsingin seudun liikenne kuntayhtymän Etelä-Espoon linjastoluonnoksesta seuraavan lausunnon:

Metro sitoo Etelä-Espoon kaupunkikeskukset ja Kivenlahteen rakentuvan länsimetron 2-vaiheen myötä erityisesti Espoonlahden alueen paremmin osaksi raiteisiin tukeutuvaa joukkoliikenteen verkostoa. Metron liityntälinjasto parantaa Espoon sisäisiä yhteyksiä eri kaupunkikeskusten ympäristössä ja niiden välillä. Saadun palautteen ja Espoon kaupunginhallituksen konsernijaostossa käydyn keskustelun perusteella suunnitelmaa on tarkennettu ja parannettu. Muun muassa Linjan 158 reitti jatkettiin Tillinmäestä Espoonlahteen, ja sitoo näin linjan toisenkin pään metrokäytävään ja Espoonlahden lähipalveluiden ääreen.

Linjaston suunnittelutavoitteen mukaisesti linjasto tulee viimeistellä niin, ettei joukkoliikenteen palvelutaso heikkene oleellisesti yksittäisillä linjaston vaikutusalueilla.

Etelä-Espoon linjastosuunnitelman osalta Espoon kaupunki päätti esittää lausuntoon seuraavaa:

### **1. Metron käynnistyminen ja muutoksiin reagointi**

Espoon kaupunki näkee tarpeelliseksi varautua metron jatkeen käyttöönoton osalta osittaiseen päällekkäisyyteen nykyisen suoraan Kamppiin menevän bussiliikenteen ja metroliikenteen osalta. Päällekkäisyyden tarkoitus on taata joukkoliikennepalvelun sujuvuus etenkin metron käyttöönottovaiheessa ja antaa käyttäjille aikaa löytää uusi palvelu. Tämä tarkoittaisi linjojen 143A, 146A ja 147A liikennöintiä uuden linjaston rinnalla ainakin sen aikaa, kunnes metron käynnistysvaihe on ohi ja toiminta on vakiintunut.

Lisäksi Espoon kaupunki pyytää HSL:ää seuraamaan metron jatkeen liikennöinnin ja liityntälinjaston käynnistyttyä koko joukkoliikennepalvelun sujuvuutta, sekä tarvittaessa reagoimaan niihin yhteistyössä Espoon kaupungin kanssa. Tarvitaan etukäteen suunniteltu prosessi, jossa

asukaspalautetta ja linjakuormituksia seurataan välittömästi liikenteen käynnistyttyä ja kyetään tekemään nopeita päätöksiä ja ohjaamaan budjettiin varattua lisäpalvelua sinne missä sitä eniten tarvitaan. Metron liikennöintimalli tarkentuu vasta liikenteen aikana ja liityntälinjasto on suunniteltu 50/50-mallin mukaisesti, jossa joka toinen metrovuoro päättyy Tapiolaan. Mahdollinen metron liikennöintimallin muutos voi aiheuttaa jälkikäteen muutoksia myös bussilinjastoon. Lisäksi kaupunkiradan valmistuminen voi heijastua myös tämän linjastosuunnitelman linjastoon ensimmäisten liikennöintisopimusten aikana. Osaltaan myös linjastosuunnittelun aikaan vallitseva ja muuttuva COVID-19 pandemiatilanne ja sen vaikutukset joukkoliikenteen pitkänaikavälin kysyntään vaativat seurantaa ja mahdollista reagointia tavalla, jota ei välttämättä suunnitteluvaiheessa voida vielä ennakoida. Edellä mainittujen syiden takia linjastosuunnitelmaan kilpailutettavien liikennöintisopimusten muutosjoustavuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Asukasvuorovaikutuksessa nousi myös esiin runsaasti eri näkökohtia, kuten Latokasken yhteydet ja suorat Kampin yhteydet Espoonlahden ja Soukan alueilta. Näitä näkökohtia tulee seurata aktiivisesti linjaston käynnistyttyä esimerkiksi kulkutapaosuuden seurannalla ja tarvittaessa reagoida korjaavilla toimenpiteillä. Yleisesti joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kehitystä linjaston alueella on seurattava ja pyrittävä yhteistyössä etsimään keinoja joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja sitä kautta kulkutapaosuuden lisäämiseksi.

Espoon kaupunki toteaa metron kapasiteettiselvityksen mukaisesti, että liikennöintimallin ja linjaston tulee varautua siihen, että useampi kuin joka toinen juna liikennöidään Kivenlahteen ruuhkassa.

## 2. Linjaston reitit ja palvelutarjonta

Suora yhteys Olarista Jorvin sairaalaan. Runkolinjan 530 myötä linjan 531 reitti lyhenee Jorvin sairaalalta Espoon keskukseen. Espoon kaupunki esittää huolensa mahdollisen vaihdon lisäämästä matka-ajasta työmatkaliikenteen osalta, vaikka runkolinjaan vaihtaminen osaltaan nopeuttaisikin matkaa. HSL:n tulee kiinnittää erityisesti huomiota vaihdon sujuvuuteen sairaalassa asioivien osalta. HSL:n tulee seurata tulevan linjan 531 reitin käyttäjien matka-aikojen kehittymisestä, linjaston nousijamääristä ja vaihto-olosuhteista Olarin ja Jorvin sairaalan välillä.

Metron kuormitusta leikkaavien Kamppiin menevien linjojen (164, 164K, 121, 121A) palvelutasoa tulee tarkastella vielä suunnittelun edetessä ja tarkentuessa. Suunniteltu ruuhkaliikenne vaatii tietyn kalustomäärän kilpailuttamisen. Lisäkalustoa vaatimattoman ruuhkien välisen liikenteen kustannus ja kysyntä tulee selvittää. Liikenteen kustannus hyötyihin nähden voi olla todella kilpailukykyinen. Espoo toivoo HSL:n selvittävän mahdollista päiväliikenteen lisäämistä kustannustehokkaasti suunnittelun edetessä, kun autokiertoja rakennetaan kilpailutusta varten. Palveluaikojen laajentamista ruuhkan reunoilta on myös syytä seurata kysynnän mukaan.

## 3. Muut asiat

Espoo edellyttää linjastomuutoksen tiedotukselta erityistä selkeyttä ja käyttäjälähtöisyyttä siten, että käyttäjälle ilmenee selkeästi muutoksen vaikutukset matka-aikaan, vaihtoihin, palvelutarjontaan ja muihin joukkoliikenteen käyttäjälle merkityksellisiin asioihin. Viestin kaikilta tahoilta tulee olla yhtenäinen ja selkeä. Espoo toivoo HSL:n osallistavan Espoon kaupunkia linjaston tiedotuksen suunnitteluun, jotta viestinnästä syntyy

asukkaille ja joukkoliikenteen käyttäjille selkeä ja yhtenäinen kuva.

Metro mahdollistaa operointikustannuksiltaan palvelutasoon nähden kustannustehokkaan joukkoliikennekokonaisuuden. Tämän linjastosuunnitelman tulee mahdollistaa järjestelmän hyötyjen toteutumisen täysimääräisesti. Suunnitellun linjaston ja siihen mahdollisesti myöhemmin tehtävien muutoksien tulee tukea tätä kokonaisuutta, jotta joukkoliikenteeseen palvelutasoa voidaan kehittää kustannustehokkaasti.

Espoon kaupunki toistaa kantansa B-vyöhykkeen laajentamisesta koko Kehä III:n sisäpuoliselle alueelle niin, että se kattaa kaikki Espoon viisi kaupunkikeskusta.

## Selostus

### Taustaa ja tavoitteet

Länsimetron ensimmäisessä vaiheessa metro valmistui Matinkylään vuonna 2017. Länsimetron ensimmäisen vaiheen liityntälinjasto otettiin käyttöön 3.1.2018. Vuosien 2018-2021 aikana on tehty joitakin muutoksia alkuperäiseen suunnitelmaan, mutta liikenne on kuitenkin ehtinyt vakiintua ja esimerkiksi asiakastytyväisyyskyselyn perusteella joukkoliikenne on palannut entiselleen tasolle vuoden 2018 kevään pudotuksen jälkeen. Nykyisestä linjastosta saadut kokemukset ja palautteet toimivat tärkeinä lähtötietoina uuden liityntälinjaston suunnittelussa.

Länsimetron jatke Kivenlahteen valmistuu tämän hetken arvion mukaan vuonna 2023, jolloin myös uusi liityntälinjasto otetaan käyttöön. Metron jatkuminen viidellä uudella asemalla Matinkylästä Kivenlahteen mahdollistaa Etelä-Espoon kaupunkirakenteen tiivistymisen lähitulevaisuudessa ja tulee vaikuttamaan merkittävästi alueen asukkaiden liikkumiseen ja joukkoliikenneyhteyksiin. Linjastosuunnitelman tavoitteena on päivittää nykyisin Matinkylään päättyvä liityntälinjasto tilanteeseen, jossa metro liikennöi Kivenlahteen asti. Jatkossa Etelä-Espoon läntisin joukkoliikenteen solmukohta muodostuu Matinkylän sijaan Espoonlahteen.

### Uuden linjaston rakenne

Linjastosuunnitelmassa huomioidaan keväällä 2020 hyväksytyn Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelman vaikutukset alueen joukkoliikenneyhteyksiin. Merkittävin päätetty ja vielä toteutumaton muutos Etelä-Espoon alueelle on runkolinjojen 520 ja 530 perustaminen Espoon Matinkylän ja Vantaan Myyrmäen välille. Runkolinjojen perustamisella on vaikutuksia nykylinjastoon.

Suunnitellun linjaston roolit joukkoliikenneverkossa:

Runkolinjat

- 510 (Herttoniemi-Pasila-Meilähti-Otaniemi-Tapiola-Espoonlahti-Kivenlahti)

- 520 (Matinkylä-Suurpelto-Leppävaara-Myyrmäki-Martinlaakso)
- 530 (Matinkylä-Finnoo-Espoon keskus-Jorvi-Myyrmäki)

Tiheän vuorovälin liityntälinjat (ruuhka-aikoina vuoroväli max. 15 min)

- 111 (Matinkylä(M)-Haukilahti-Westend-Tapiola(M)-Otaniemi(M))
- 124 (Tapiola(M)-Niittykumpu(M)-Olari-Nöykkiö-Espoonlahti)
- 125 (Tapiola(M)-Niittykumpu(M)-Olari-Espoonlahti)
- 147 (Espoonlahti(M)-Laurinlahti-Soukka(M)-Ala-Soukka)
- 158 (Matinkylä(M)-Nöykkiö-Tillinmäki-Espoonlahti(M))
- 159 (Matinkylä(M)-Nöykkiö-Latokaski)
- 162 (Espoonlahti(M)-Saunalahti-Vanttila-Kauklahti)
- 165 (Espoonlahti(M)-Saunalahti-Kurttila-Kauklahti-Vantimäki)
- 224 (Leppävaara-Kauniainen-Suna-Espoon keskus-Tuomarila)
- 531 (Tiistilä-Matinkylä(M)-Olari-Saarniraivio-Espoon keskus)
- 533 (Hyljelahti-Matinkylä(M)-Suurpelto-Kauniainen-Järvenperä)
- 542 (Soukanniemi-Soukka(M)-Espoonlahti(M)-Kivenlahti(M)-Kattilalaakso-Latokaski-Espoon keskus-Jorvi)
- 544 (Leppävaara-Kera-Suurpelto-Matinkylä-Finnoo(M)-Kaitaa(M)-Soukka(M)-Espoonlahti(M)-Kivenlahti(M))

Peruslinjat (ruuhka-aikoina 30min vuoroväli)

- 133 (Friisilä-Matinkylä(M)-Suurpelto-Henttaa)
- 145 (Espoonlahti(M)-Soukka(M)-Suvisaaristo)
- 163 (Espoonlahti(M)-Kiviruukki-Tillinmäki-Saunalahti-Kallvik)
- 166 (Lasilaakso-Kauklahti-Bassenkylä)
- 167 (Lasilaakso-Kauklahti-Järvikylä)

Metron kuormitusta ruuhka-aikoina leikkaavat linjat (liikennöinti ruuhka-aikoina, vuoroväli 20min)

- 121 (Kamppi(M)-Niittykumpu(M)-Olari)
- 121A (Kamppi(M)-Niittykumpu(M)-Olari-Latokaski)
- 164 (Kamppi(M)-Saunalahti-Kurttila)
- 164K (Kamppi(M)-Saunalahti-Tillinmäki)

### **Keskeisimmät muutokset linjastossa**

- Runkolinjat 520 ja 530 korvaavat nykyiset linjat 134, 136, 532
  - Lisäksi suoria vaikutuksia linjojen 224, 531 ja 544 reitteihin
- Uudet ruuhkalinjat 121(A) ja 164(K) sekä metron jatke korvaavat nykyiset ruuhka-ajan linjat 125K, 143A, 146A, 147A ja 164A
- Runkolinjan 510 reittiä jatketaan Tapiolasta Espoonlahden kautta Kivenlahteen
- Kauklahdenväylän ja Soukan suuntien liityntäyhteydet siirtyvät päättymään Espoonlahden uuteen bussiterminaaliin nykyisen Matinkylän terminaalin sijaan
- Länsimetron jatkeen myötä useat linjat tarjoavat liityntäyhteyksiä molempiin suuntiin, jolloin liityntäyhteyksien määrä metrolle linjojen vaikutusalueella tuplaantuu vuorovälin pysyessä nykyisellään (esim. linjat 124 ja 125)
- Säästöjä nykytilanteeseen verrattuna saadaan metron korvatussa nykyistä bussiliikennettä sekä liityntälinjojen lyhentyessä

### **Osallisuus**

Työssä on laitettu erityistä painoa osallisuuteen (ns. asukasvuorovaikutus). Länsimetron jatkeen liityntälinjastosuunnitelman osallisuutta kehitettiin

yhteistyössä HSL:n Osallistamisen ja vaikuttamisen projektin kanssa. Työssä kehitettiin mm. osallistamismenetelmiä, linjaston esitystapaa sekä osallisuuden kokemusta.

Projektin pääasiallinen vuorovaikutusalusta oli blogi, johon on kirjoitettu työn etenemisestä ja pyydetty asukkailta kommentteja suunnittelun eri vaiheissa. Blogilla oli yhteensä n. 55 000 lukukertaa. Liityntälinjaston suunnittelusta on tiedotettu HSL:n omissa tiedotuskanavissa (hsl.fi, uutiskirjeet, blogi, sosiaalinen media, bussinäytöt) sekä mediatiedoilla. Sen lisäksi alueen asukasyhdistyksiä on informoitu suunnittelun sisällöstä, liikkumiskyselystä, ja linjastoluonnoksesta. Blogissa esitelty linjastoluonnos keräsi kahden viikon aikana eri kanavissa noin 1400 kommenttia. Linjastoluonnoksesta kerättiin kommentteja aluekohtaisten kyselylomakkeiden kautta.

Lähtötietoja suunnitelmalle kerättiin alueen asukkaille järjestetyllä liikkumiskyselyllä, jolla kartoitettiin suunnittelualueella kulkevien liikkumistottumuksia. Vastaajia pyydettiin merkitsemään kartalle koti, työ- tai opiskelupaikka sekä asiointipaikat. Kyselyssä oli myös avoin vastausmahdollisuus, johon saattoi kertoa joukkoliikenteen kehittämistarpeita. Kysely oli avoinna 3.8.–23.8.2020 ja siihen tuli yhteensä 4114 vastausta ja noin 1500 avointa vastausta.

Työn aikana järjestettiin kolme asukastyöpajaa etäyhteyksin. Jokaiseen työpajaan valittiin 8-10 osallistujaa eri puolilta aluetta. Työpajoissa keskusteltiin nykylinjastoa, metron jatkeen vaikutuksista sekä tarkennettiin liikkumiskyselyssä esille nousseiden ongelmakohtien osalta asukasymmärrystä. Työpajojen tuloksia hyödynnettiin suunnittelussa ja tulokset esiteltiin asukkaille erillisinä blogikirjoituksina.

Linjastosuunnitelmaa esiteltiin työn aikana Espoon kaupunginhallituksen konsernijaostossa seuraavasti:

- 26.10.2020 Lähtökohdat ja tavoitteet
- 23.11.2020 Asukasvuorovaikutukseen etenevä linjasto
- 8.2.2021 Viimeistelty linjasto

### **Osallisuuden vaikutukset suunnitteluratkaisuihin**

Asukasymmärryksen keräämiseen ja osallisuustyöhön panostettiin työssä paljon. Useita yksittäisiä suunnitteluratkaisuja muokattiin työpajoista tai blogissa tulleiden kommenttien pohjalta. Esimerkiksi Kauklahtea palvelevien bussien reittejä ja vuorovälejä muokattiin alkuperäisestä ehdotuksesta ja linja 542 jatkettiin Soukanniemeen asti. Linjastoluonnoksesta tulleiden palautteiden sekä Espoon konsernijaostossa käytyjen keskusteluiden perusteella lopulliseen linjastoon tehtiin vielä muutos, jossa linjaa 158 jatkettiin Tillinmäestä Espoonlahteen asti.

Asukkaiden antamat vastaukset liikkumiskyselyyn antoivat suunnittelutyölle suunnan. Liikkumiskyselyssä esille nousivat mm. Meilahden ja Pasilan hankala saavutettavuus sekä tyytymättömyys Kauklahdenväylän suunnan linjastoratkaisuihin nykylinjastossa. Esille nousseiden asioiden myötä linjastosuunnitelmassa ehdotetaan merkittävää parannusta Kauklahdenväylän suunnan yhteyksiin sekä runkolinjan 510 reitin jatkamista Espoonlahden kautta Kivenlahteen. Runkolinjan jatkaminen mahdollistaa monelle vaihdottoman yhteyden Meilahden/Pasilan alueelle sekä vähentää merkittävästi nykyisin tehtäviä kahden vaihdon matkoja.



Metron kuormitusta leikkaavien linjojen osalta tarkoituksena on palvella metron jatkeen vaikutusalueen ulkopuolisia tiheästi asuttuja alueita (Olari & Saunalahti). Tällöin saadaan aito leikkaava vaikutus metron kuormitukseen ja pystytään tarjoamaan vaihdottomia yhteyksiä Helsinkiin myös metrokäytävän ulkopuolelta. Kerätyn asukasymmärryksen myötä päädyttiin ratkaisuun, jossa nämä linjat haaroitetaan ja siten mahdollistetaan entistä useammalle vaihdoton yhteys Kamppiin.

### **Tunnistettut ongelmakohdat**

Suunnitelman yhteydessä tunnistettiin kaksi laajemmin esille nousutta ongelma-kohtakokonaisuutta, johon suunnitteluratkaisuilla ei pystytty vastaamaan. Suunnitelmassa esitetyt yhteydet Latokaskeen saivat jonkin verran kiitosta, mutta pääasiassa palautte esitetyistä yhteyksistä oli negatiivista. Eniten negatiivista palautetta aiheutti Matinkylän liityntäyhteyden siirtyminen muutaman minuutin hitaammalle reitille, joka osaltaan mahdollistaa nykyisen vuorovälin säilyttämisen laajemman palvelualueen myötä. Suunnitelmassa Latokaskesta on huomattavan tiheät ja monipuoliset yhteydet eri puolelle Espoota, usealle metroasemalle ja linjan 121A myötä jatkossa myös vaihdottomasti Helsinkiin. Vaikutusten arvioinnin perusteella Latokasken matka-ajoissa tai palvelutasossa ei kokonaisuutena tapahdu merkittävää muutosta.

Toinen merkittävän määrän negatiivista palautetta kerännyt aihealue oli vaihdottomien bussiyhteyksien Kamppiin poistuminen Espoonlahden ja Soukan alueilta. Nykyisessä linjastossa alueelta on ruuhka-aikoina bussiyhteys Kamppiin linjoilla 143A, 146A ja 147A. Jatkossa metron jatke tarjoaa alueelta tiheät yhteydet huomattavasti entistä laajemmilla liikennöintiajoilla. Metron kuormitusta leikkaavat linjat on suunniteltu Länsiväylän pohjoispuolisilta alueilta, jonka myötä entistä useammalle voidaan tarjota vaihdoton yhteys Helsinkiin asti. Espoonlahden ruuhkalinjat olisivat metron kanssa päällekkäistä liikennettä ja niiden säilyttämisellä olisi merkittävät negatiiviset vaikutukset muun linjaston palvelutasoon käytettävissä olevat kokonaisresurssit huomioiden.

Kaikkiin eniten kommentteja ja palautteita saaneisiin aiheisiin vastattiin blogissa perustellen, miksi ongelma-kohtia ei voida korjata ehdotetuilla tavoilla tai mitä korjauksia kommenttien perusteella on tehty.

### **Liikennöintikustannukset**

Linjastosuunnitelman lähtökohtana oli suunnitella linjasto ilman, että kokonaisoperointikustannukset nousevat. Säästöjä nykytilanteeseen verrattuna saadaan metron korvatussa nykyistä bussiliikennettä sekä liityntälinjojen lyhentyessä. Bussiliikenteen operointikustannukset nykyliikenteeseen verrattuna ovat suunnitelmassa laskemassa metron operointikustannusten nousun verran. Yllä käsitellyt kustannukset ovat HSL:n kustannuksia. Todelliset kuntakohtaiset kustannukset määräytyvät toteutuneiden matkustajamääräosuusien myötä niin busseissa kuin metrossakin.

### **Vaikutukset**

Metron jatke ja sen viisi uutta asemaa keskeisillä sijainneilla tuovat Suur-Espoonlahden alueelle merkittävän parannuksen joukkoliikenteen palvelutasoon. Metron jatke tarjoaa tiheän vuorovälin ja laajat liikennöintiajat kaikille viikonpäiville. Alueen liikkumista täydennetään metron liityntälinjoilla sekä Espoon aluekeskusten välisillä poikittaisilla

yhteyksillä. Linjastosuunnitelman myötä Etelä-Espoon läntisin joukkoliikenteen solmukohta muodostuu Matinkylän sijaan Espoonlahteen. Jatkossa vaihdoton yhteys Helsingin keskustaan on entistä useammalla, kun metron kuormitusta leikkaavat linjat palvelevat laajoja alueita Länsiväylän pohjoispuolella.

Suunnitelmassa on kiinnitetty erityistä huomiota Espoon aluekeskusten välisiin yhteyksiin. Suunnitelman runkolinjat 510, 520 ja 530 parantavat bussiyhteyksiä metrokäytävällä sekä etenkin metron ja rantaradan välillä. Runkolinjat 520 ja 530 tarjoavat tiheät yhteydet Matinkylästä Espoon keskuksen sekä Leppävaaran suuntiin, ja runkolinjan 510 jatkamisen myötä Meilahden ja Pasilan saavutettavuus paranee merkittävästi. Kauklahdenväylän suunnan palveluun esitetään merkittäviä parannuksia lisäämällä alueelle palvelua ja nopeuttamalla tulevilta Espoonlahden ja Kivenlahden metroasemilta yhteyksiä Kauklahden juna-asemalle. Linjastosuunnitelma parantaa uusille metroasemille suuntautuvan liityntäliikenteen myötä huomattavasti yhteyksiä Espoon paikallis- ja aluekeskuksista niitä ympäröiville asuinalueille, eli kuntalaisten yhteyksiä omiin lähipalveluihin.

### **Kuntien osallistuminen**

Linjastosuunnitelman ovat toteuttaneet Espoon kaupungin ja HSL:n edustajista koostuneet ohjausryhmä sekä projektiryhmä.

### **Linjaston käyttöönotto**

Linjastosuunnitelma otetaan käyttöön metron valmistuttua liikenteellisesti sopivassa ajankohdassa. Länsimetron jatkeen arvioitu valmistumisaika on vuonna 2023.

## **Päätöshistoria**