

Kaupunginhallitus 26.01.2026 § 24

§ 24

Valtuustoaloite bussilinjojen luotettavuuden ja nopeuden parantamisesta HSL:n taloudellisten tavoitteiden saavuttamiseksi (Kv-asia)

Valmistelijat / lisätiedot:
Kuronen Pauliina

etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallitus ehdottaa, että valtuusto merkitsee selostusosan tiedoksi vastauksena valtuutettu Peppi Seppälän ym. 17.11.2025 jättämään valtuustoaloitteeseen bussilinjojen luotettavuuden ja nopeuden parantamisesta HSL:n taloudellisten tavoitteiden saavuttamiseksi sekä toteaa aloitteen loppuun käsitellyksi.

Käsittely

Päätös

Kaupunginhallitus:

Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

Valtuustoaloite

Peppi Seppälä ja 28 valtuutettua ovat 17.11.2025 tehneet valtuustoaloitteen bussilinjojen luotettavuuden ja nopeuden parantamisesta HSL:n taloudellisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Valtuustoaloitteessa on todettu seuraavaa:

Bussilinjojen nopeus on suoraan suhteessa niiden kustannuksiin, sillä mitä vähemmän hidasteita bussi kohtaa linjalla sitä vähemmän busseja tarvitaan saman operointitason ylläpitämiseen. Hidasteiden poisto loisi säästöjä HSL:lle ja helpottaisi taloudellisten tavoitteiden saavuttamista, vähentäen tarvetta korottaa lippujen hintoja. Valtuustoaloitteessa esitetään, että kaupunki aloittaa yhteistyössä HSL:n kanssa bussilinjojen luotettavuuden ja nopeuden parantamisen selvittämisen aloittaen runkobusseista. Toimenpiteenä ehdotetaan ensi sijassa liikennevaloetuksia. Joukkoliikenteen nopeuttamisella saavutettaisiin aloitteen mukaan säästöjä HSL:lle ja tätä kautta helpotettaisiin taloudellisten tavoitteiden saavuttamista. Lisäksi toimenpiteillä toivotaan luotettavuuden parantamista ja bussien ketjuuntumisen estämistä.

Vastaus valtuustoaloitteeseen

Joukkoliikenteen nopeuttaminen on tärkeää kaupungin toimivalle joukkoliikennejärjestelmälle sekä HSL:n kustannustehokkaalle liikennöinnille. Kuten valtuustoaloitteessakin nostetaan esille, voi kaupunki edistää asiaa erityisesti liikennevaloliittymien optimoimisella. Espoo tekee jatkuvaa yhteistyötä HSL:n kanssa myös tähän aiheeseen liittyen. Espoossa on yhteensä noin 259 liikennevaloliittymää. Niitä ohjataan kolmen eri järjestelmän kautta. Joukkoliikenne-etuus on tällä hetkellä toiminnassa 53 valoliittymässä. Lisäksi pikaraitiotiellä on omat voimakkaimmat ns. pakkoetuudet koko linjalla. Etuusjärjestely ei ole uusi asia, vaan sitä on lisätty kaupungissa systemaattisesti Länsimetron liikennöinnin alkamisesta asti. Jo tätä ennen valoetuuksia on ollut ns. bussijokerilla, joka edelsi pikaraitiotietä 15. Kaupungilla on käynnissä projekti, jossa vanhin ohjausjärjestelmä ollaan uusimassa. Samassa yhteydessä päivittyy ohjauskojeet yhteensä 48 liittymässä. Uuden järjestelmän myötä valoetuuksia on mahdollista ohjelmoida periaatteessa kaikkiin liittymiin, kaikista liittymistä ei tosin kulje edes joukkoliikennelinjoja.

Joukkoliikenne-etuus on monimutkainen liikennevalojen erityistoiminto, joka vaikuttaa merkittävästi koko liittymän valo-ohjaukseen. Joukkoliikennejärjestelyt suunnitellaan liittymäjärjestelyiden ja liikennevalojen ajoitusten suunnittelun yhteydessä siten, että joukkoliikenteen viivytykset pyritään minimoimaan mutta kuitenkin siten, etteivät muulle liikenteelle aiheutuvat haitat muodostu kohtuuttomiksi. Mikäli joukkoliikenteellä on yksi selkeä pääsuunta, se voidaan saada toimimaan hyödyllisesti eri tekniikoilla. Haasteita tuo liikenneympäristö, jossa samaan liittymään tulee busseja monesta eri suunnasta. Tällöin yhden suunnan etuudella on haittaa toisen suunnan joukkoliikenteelle. Joukkoliikenteen pääsuunnat priorisoidaan valoetuuksilla.

Toisinaan busseja ketjuuntuu. Ilmiö on melko yleinenkin lyhyillä vuoroväleillä. Tämä johtuu pääosin siitä, että pysäkillä olevat matkustajat nousevat ensimmäiseen bussiin, joka hidastuu joutuessaan pysähtymään toisinaan jopa jokaisella pysäkillä. Takana tulevalle bussille ei välttämättä enää ole nousijoita, jolloin se pääsee ajamaan pysäkkien ohi pysähtymättä. Pidemmällä linjoilla tämä ero matka-ajassa alkaa kuroutua kiinni ja linjan loppupäässä bussit alkavat saapua pysäkille lähes samaan aikaan. Joukkoliikenne-etuus on kytketty bussien aikatauluihin. Etuajassa olevat bussit eivät saa enää etuutta, jolla pyritään tasoittamaan ilmiötä.

Etuuksia toteutetaan yhteistyössä HSL:n kanssa selvitettyihin kohteisiin, joista saadaan paras mahdollinen hyöty. HSL:llä on uusi työkalu, jolla se voi seurata bussien viiveitä matka-ajoissa. Mikäli seurannassa havaitaan kriittisiä liittymiä, niihin pyritään löytämään ratkaisu, jolla viiveet saadaan vähenemään. Kaupunki on myös uusien kojevaihtojen yhteydessä teettämässä itse selvitystä runkolinjan 200 liikennevaloetuuksien toiminnasta. Selvityksessä on dokumentoitu tähän mennessä lähtötilanne ennen kojeasennuksien ja ohjelmointien toteutusta. Jälkeen tilanne saadaan tämän vuoden aikana, kun asennukset on saatu loppuun ja etuudet toimintaan. Yleisesti ottaen HSL:n näkemyksen mukaan Espoossa on liikennevalojen osalta hyvä tilanne runkolinjojen suhteen, mutta jatkuvalla yhteistyöllä tilannetta parannetaan aina, kun siihen on tarvetta. Suurempi haaste joukkoliikenteen matka-ajoille ja luotettavuudelle ovat työmaat ja niiden aiheuttamat viiveet. Myös tämä on kaupungilla tunnistettu haaste ja sitä pyritään ratkomaan työmaiden liikennejärjestelyissä.

Liitteet

Oheismateriaali

- Valtuustoaloite kaupunki aloittaa yhteistyössä HSL:n kanssa bussilinjojen luotettavuuden ja nopeuden parantamisen selvittämisen aloittaen runkobusseista, Peppi Seppälä + 19 kvalt

Tiedoksi