



## **Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2015–2017 – suunnitelman sisältämät linjastosuunnitelmat**

VD/5543/00.04

HW/LV/KRo

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) on pyytänyt toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2015 - 2017 pyydetyn lausunnon yhteydessä myös lausuntoa kolmesta eri linjastosuunnitelmasta

- a) HSL:n hallituksen päätöksen 25.3.2014 (§ 54) mukaisesta raitioliikenteen linjastosuunnitelmasta 2014 - 2024
- b) HSL:n hallituksen päätöksen 15.4.2014 (§ 70) mukaisesta Länsimetron liityntäliikennesuunnitelmasta sekä
- c) HSL:n hallituksen päätöksen 15.4.2014 (§ 81) mukaisesta runkolinjan 560 jatkomahdollisuudesta Myyrmäestä Matinkylään.

Lausunnot linjastoista on pyydetty toimittamaan 30.9.2014 mennessä

### **Taustaa ja perusteita lausunnolle**

#### **Raitioliikenteen linjastosuunnitelma 2014 - 2024**

Raitioliikenteen operointikustannukset ovat vuodessa noin 53 milj. € ja raitioliikenteessä tehdään vuodessa noin 56 miljoonaa matkaa. Raitioliikenteen käyttäjäkunta painottuu erittäin vahvasti helsinkiläisiin. Vantaalaisten osuus käyttäjistä on noin 3 %. Täten Vantaan osuus operointikustannuksista on vuodessa 1,5 milj. €. Lisäksi infrakustannusten osuus on 0,7 milj. €

Vaikka Vantaan osuus on pieni, käyttää vantaalaisista raitioliikennettä päivittäin 2 000 – 3 000 matkustajaa. Raitioliikenteellä on siten paikoittain merkittävä osuus myös vantaalaisten joukkoliikennematkustamisessa.

Suunnitelmaluonnos ei sisällä analyysiä esim. vantaalaisten matkustamisesta raitiovaunuissa, mutta on luonnollista, että linjasto toimii jakeluyhteytenä Helsingin sisällä sekä juna- että bussilinjoilta. Mahdolliset keskeiset vaihtopaikat ovat Rautatieaseman ja Pasilan lisäksi Sörnäinen ja Meilahti (Mannerheimintie/ Helsinginkatu)

Raitioliikenteen suunnitelmassa varaudutaan Helsingin kantakaupungin tuleviin maankäyttömuutoksiin, eikä linjaston laajuuteen ole tulossa suuria muutoksia. Kustannusmuutokset ovat myös pieniä ja Vantaan osalta marginaalisia. Raitioliikenteen suunnitelman toteutus edellyttää myös infratoimenpiteitä, joista Vantaan kannalta keskeisiä ovat Pasilansillan ”leventäminen”, Reijolankadun järjestelyt Pasilan ja Meilahden välillä sekä Meilahden kääntöpaikan toteuttaminen.

#### **Länsimetron liityntälinjastosuunnitelma 2014**

Länsimetron liikenne alkaa vuonna 2016. Uuden raideyhteyden myötä liikennöinti tihenee myös nykyisellä yhteysvälillä. Metroa liikennöidään uudessa järjestelmässä ruuhka-aikana Itäkeskus-Tapiola välillä 2,5 minuutin vuorovälillä ja muilla osuudella 5 minuutin vuorovälillä. Täten vuoroväli tihenee ruuhka-aikana myös Mellunmäessä 8 minuutista 5 minuuttiin.

Lausuntopyyntö koskee metrolinjakäytön aloittamiseen liittyviä linjastojärjestelyjä. Alueellisesti linjastomuutokset koskevat Turuntien ja Rantaradan eteläpuolista aluetta sekä Lauttasaaren linjastojärjestelyistä johtuvaa Maunulan suunnan linjastoa. Vantaata alueellisesti koskeva muutos on nykyisen linjan 510 (uusi numero 555) Martinlaakso – Leppävaara – Tapiola järjestelyjä. Viikonloppuna linjaa liikennöidään nykyisin linjana 510B Myyrmäki – Leppävaara.

Suunnitelma ei sisällä arviota vantaalaisten osuudesta Etelä-Espoon linjastossa ja tulevassa metrossa. Aikaisempien laskentojen ja nykyisten kustannusjakojen mukaan vantaalaisten osuus on prosentteina pieni 3 - 4 %.



Metron liityntälinjastosuunnitelman pääasiallinen lähtökohta on metron kanssa päällekkäisten suorien bussiyhteyksien poistaminen. Tämän seurauksena säästö bussien liikennöintikustannuksissa on 15 – 17 milj. €/vuosi. Metroliikenteen lisäkustannukset ovat HSL:n TTS-esityksen mukaan noin 25 milj. €, mikä johtuu osittain tarjonnan lisääntymistä myös nykyisellä metro-osuudella. Vantaan kustannusosuuden kasvu on suuruusluokaltaan 1-2 milj. € sisältäen myös infrakustannusten osuuden.

Vantaalaisten merkittävin kohde suunnitelma-alueella on Otaniemi. Sekä Aalto-yliopisto että Otaniemen työpaikka-alue edellyttävät sujuvia joukkoliikennedyhteyksiä myös Vantaalta. Metroyhteys parantaa merkittävästi vaihtoyhteyksiä Rautatieasemalle ja Elielinaukiolle päätyviltä Vantaan suunnan juna- ja bussivuoroilta. Uuden metron vaikutus ulottuu myös Mellunmäkeen. Aseman merkitys voi lisääntyä vaihtopaikkana, kun matka suuntautuu Itä-Vantaalta Otaniemi – Matinkylä alueelle.

Suunnitelmassa Vantaata erityisesti koskevaan linjaan 510 (555) on esitetty muutoksia. Linjaa esitetään jatkettavaksi tai muutettavaksi siten, että reitinosia Otaniemestä Keilaniemen kautta Tapiolaan muutetaan reitiksi Keilaniemestä Lauttasaareen. Esitys sisältää myös linjan 501 Tapiola – Lauttasaari lopettamisen. Esityksen mukaan linjaa 555 Martinlaakso – Leppävaara – Otaniemi – Lauttasaari (M-asema) liikennöitäisiin ruuhka-aikana 12 minuutin vuorovälillä ja muina aikoina 30 minuutin vuorovälillä. Linjaa ei esityksen mukaan liikennöitäisi viikonloppuna.

## **Runkolinjan 560 jatkamahdollisuus Myyrmäestä Matinkylään**

Runkolinjan 560 (Jokeri II) Rastila – Vuosaari – Kontula – Malmi – Tuomarinkylä – Myyrmäki liikennöinti aloitetaan kesällä 2015.

HSL:n runkolinjastosuunnitelmassa 2012 – 2022 linja jatkuu Myyrmäestä Leppävaaraan ja edelleen Kehä I:n kautta Turunväylälle ja Kehä II:lle päättyen Matinkylään. Jatkoyhteyden perustana on Kehä II:n rakentaminen Myyrmäen ja Leppävaaran välillä. Uuden väylän toteutuminen on siirtymässä 2030-luvulle.

Esityksen mukaan liikennöintikustannukset kasvaisivat yli 3 milj. €/vuosi, vaikka huomioidaan nykylinjastossa saatavat säästöt. Jatkoyhteydellä suurin kuormitus olisi Leppävaara – Matinkylä – osuudella ja linjan houkuttelevuuden lisäämiseksi ja nopeuttamiseksi pitäisi tehdä toimenpiteitä matka-aikojen pienentämiseksi.

## **Tekninen lautakunta 16.9.2014 § 14**

### **Kaupungininsinöörin esitys:**

Lautakunta päättää antaa seuraavan lausunnon HSL:n linjastosuunnitelmista

### **Raitioliikenne**

Vantaan kaupungin ja vantaalaisten joukkoliikennematkustajien kannalta on kannatettavaa, että suunnitelmassa on kehitetty raitioliikennedyhteyksiä Katajanokalla ja Länsisatamassa sijaitseviin matkustajasatamiin. Tämä turvaa vantaalaisten jatkoyhteydet Helsingin keskustasta.

Myös Pasilasta suuntautuvan poikittaisliikenteen tehostaminen sekä Meilahteen että Sörnäisiin parantaa vantaalaisten jatkoyhteyksiä sekä junilta että säteittäisiltä bussilinjoilta.

Vantaa pitää tärkeänä, että raitioliikennesuunnitelmassa esitettyjen infraratkaisujen (Pasilansilta/Reijolankatu/Meilahden kääntöpaikka) mahdollinen toteutuksen viivästyminen ei estäisi raitiolinjaston kehittämistä. Raitiolinjaston kehittäminen palvelee osaltaan myös Kehärataa osana seudullista joukkoliikennejärjestelmää.

## **Länsimetron liityntälinjastosuunnitelma 2014**

Vantaan kannalta metrolinjan jatkaminen Otaniemeen ja edelleen Matinkylään tuo merkittävän parannuksen erityisesti Otaniemen yhteyksille. Otaniemen opiskelu- ja työpaikka-alue on tärkeä kohde myös vantaalaisille joukkoliikenteen käyttäjille.

Suunnitelmassa Vantaata erityisesti koskevaan linjaan 510/510B (555) Martinlaakso – Leppävaara – Otaniemi – Tapiola on esitetty muutoksia. Linjaa esitetään jatkettavaksi tai muutettavaksi siten, että



reitinosa Otaniemestä Keilaniemen kautta Tapiolaan muutetaan reitiksi Keilaniemestä Lauttasaareen. Esityksen mukaan linjaa 555 Martinlaakso – Leppävaara – Otaniemi – Lauttasaari (M-asema) liikennöitäisiin ruuhka-aikana 12 minuutin vuorovälillä ja muina aikoina 30 minuutin vuorovälillä. Linjaa ei esityksen mukaan liikennöidä viikonloppuna. Viikonloppuliikenteen lopettamiselle ei ole esitetty mitään perusteluja.

Linjan 555 esitetään suunnitelmassa palvelevan Keilaniemi - Lauttasaari välillä liityntälinjana. Pitkä seutulinja ei katsota soveltuvan liityntälinjaksi, vaan seutulinjan liikennöinti tulee suunnitella reitin pitkän osuuden Myyrmäki-Otaniemi liikennetarpeen ja kysynnän perusteella.

HSL:n vuosien 2015 – 2017 TTS- esityksessä nykyisen linjan 510 vuoroväliä esitetään tihennettäväksi ruuhka-aikana 8-10 minuuttiin johtuen muista linjastojärjestelyistä Hämevaaran ja Leppävaaran välillä. Lisäksi viikonloppuisin tarjontaa lisätään siten, että linjalle saadaan säännöllinen 30 minuutin vuoroväli. Liityntälinjastosuunnitelma ja TTS ovat tältä osin joko ristiriidassa keskenään tai suunnittelu ei ole kovin pitkäjänteistä. Esitysten mukaan linjan tarjontaa parannettaisiin ensin noin puoleksi vuodeksi ja sen jälkeen tarjontaa vähennettäisiin sekä ruuhka-aikana että poistamalla viikonloppuliikenne.

Vantaalaisten joukkoliikennematkustajien kannalta on tärkeää säilyttää suora hyvän vuorotarjonnan omaava linja Martinlaakso – Myyrmäki – Leppävaara – Otaniemi. Linjan jatkaminen Lauttasaareen lisää ajoaikaa ja kustannuksia eikä mahdollista tarjonnan sopeuttamista kysynnän mukaan eri reitinosilla. Linjalla riittää ruuhka-aikana 10 – 12 minuutin vuorotarjonta ja muuna aikana 30 minuutin vuoroväli.

Yhteyden säilyttäminen Vantaalta Otaniemeen on myös tulevaisuudessa tarpeen, koska vuonna 2017 toteutettava tariffirajan muutos lisää merkittävästi junankäyttäjiä Myyrmäestä Helsingin suuntaan ja vaihtoehtoinen bussiyhteys Otaniemeen on osaltaan vähentämässä ruuhkaisten junien kuormitusta.

Viikonloppuliikenteen lopettamiselle osuudella Myyrmäki – Leppävaara (510B) ei ole mitään perustetta, ja liikenne tulee säilyttää HSL:n TTS 2015 – 2017 esityksen mukaisesti.

## **Runkolinjan 560 jatkomahdollisuus Myyrmäestä Matinkylään**

Linjan 560 liikennöinti aloitetaan vasta kesällä 2015, joten sen todellinen käyttö selviää aikaisintaan 1-2 vuoden kuluttua. Uuden linjan kuormitus painottuu ennusteiden mukaan Malmin ja Kontulan välille. Malmin ja Myyrmäen välisellä osuudella kuormitus on merkittävästi pienempi, joten Myyrmäen ohittavien matkustajien määrä tulisi olemaan erittäin pieni. Kehäradan ja Länsimetron vaikutus matkustukseen ja linjan 560 kuormitukseen on vielä ennusteiden varassa. Nykyinen katuverkko ei myöskään ole soveltuva nopealle keskusten väliselle runkolinjalle.

Myyrmäen ja Leppävaaran välillä liikennöi nykyisin tiheä seutulinja 510. Se jatkaa Leppävaarasta edelleen Otaniemen kautta Tapiolaan. Vantaan kannalta on tärkeää, että Myyrmäestä on suora yhteys Otaniemeen, joten korvaavaa tai täydentävää yhteyttä Myyrmäen ja Leppävaaran välillä ei tarvita.

Vantaan kaupunki ei pidä tässä vaiheessa taloudellisista eikä liikenteellisistä syistä tarpeellisena linjan 560 jatkamista Myyrmäestä länteen. Linjan jatkamista on syytä tarkastella sen jälkeen, kun on saatu tietoa ja kokemuksia ensi vuonna aloitettavan linjan käytöstä sekä Kehäradan ja Länsimetron yhteisvaikutuksista joukkoliikenteen käyttöön sekä seudullisesti että perustettavalla linjalla 560 Rastila-Myyrmäki.

### **Päätös:**

Hyväksyttiin esitys.

### **Liitteet**

- Raitioliikenteen linjastosuunnitelma 2014 – 2024, luonnos 17.3.2014 (+ote pöytäkirjasta)
- Länsimetron liityntälinjastosuunnitelma 2014, raporttiluonnos 7.4.2014 (+ote pöytäkirjasta)
- Runkolinjan 560 jatkomahdollisuus Myyrmäestä Matinkylään, ote pöytäkirjasta

Täytäntöönpano: Kuntatekniikan keskus

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

### **Lisätiedot:**

kaupungininsinööri Henry Westlin, p. 09 8392 2427, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi