

Laajasalon linjastosuunnitelma

LUONNOS

HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6 A

PL 100, 00077 HSL

puhelin (09) 4766 4444

www.hsl.fi

Lisätietoja:

Essi Kyllönen

Sähköposti: etunimi.sukunimi@hsl.fi

Copyright: kartat, graafit ja muut kuvat (tarvittaessa)

Kansikuva: Kuvaajan nimi

Taitto: Henkilön nimi (tarvittaessa)

Painopaikka (tarvittaessa)

Helsinki 2022

Esipuhe

Laajasalon linjastosuunnitelman tavoitteena oli laatia bussilinjasto tilanteeseen, jossa Kruunusiltojen raitiovaunuliikenne on käynnistynyt. Kruunusiltojen raitiovaunuliikenne muodostaa tulevaisuudessa joukkoliikenteen runkoyhteyden suureen osaan Laajasaloa ja myös bussiliikenteen rooli alueella muuttuu. Suunnitelman mukaisen bussilinjaston käyttöönotto on riippuvainen Kruunusiltojen ratikkaliikenteen käynnistymisen aikataulusta. Alustavan arvion mukaan Kruunusiltojen liikenne käynnistyy vuoden 2027 alussa.

Työn aikana on toimittu tiiviissä vuorovaikutuksessa suunnittelualueen asukkaiden kanssa. Asukasvuorovaikutuksessa on hyödynnetty suunnitelmaa varten perustettua blogia sekä laajasalolaisille että siellä asioiville osoitettua liikkumistutkimusta. Suunnittelun alkuvaiheessa järjestettiin myös kaksi asiakastyöpajaa etäyhteyksien avulla.

Työ aloitettiin syksyllä 2020 ja se valmistui elokuussa 2022. Työ oli tauolla vuoden 2021, sillä suunnittelun lähtötiedoksi tarvittavista Kruunusiltojen raitiovaunujen reiteistä ja vuoroväleistä päätettiin HSL:n hallituksen kokouksessa joulukuussa 2021. Suunnittelu käynnistyi uudelleen keväällä 2022 ja suunnitelma vietiin päätöksentekoon elokuussa 2022.

Työn ohjausryhmä kokoontui työn aikana kaksi kertaa ja siihen ovat kuuluneet:

- Aleksi Manninen, puheenjohtaja, HSL
- Markku Granholm, Helsinki
- Essi Kyllönen, projektipäällikkö, HSL

Työn projektiryhmä koostui pääosin HSL:n joukkoliikennesuunnittelijoista, jotka vastasivat linjastoluonnosten laadinnasta. Projektiryhmään kuuluivat:

- Essi Kyllönen, projektipäällikkö HSL (1.1.2022 alkaen)
- Petri Huhtanen, HSL
- Eeva Jakobsson, HSL (30.3.2021 asti)
- Katariina Kunnaton, HSL (1.1.2022 alkaen)
- Miska Peura, HSL
- Tapio Tolmunen, HSL
- Eeva Vesaoja, HSL (30.3.2021 asti)
- Teija Visa, HSL

Suunnitelman tarkoituksena oli laatia Laajasaloon bussilinjasto, joka palvelee alueen asukkaita mahdollisimman hyvin ja tarjoaa liityntäyhteyksiä sekä metroon että ratikoihin. Suunnittelussa haettiin varmistaa sujuvat joukkoliikenneyhteydet Laajasalon sisällä ja Laajasalosta muualle myös sen jälkeen, kun Kruunusiltojen raitiovaunuliikenne on käynnistynyt.

Työn tavoitteena oli suunnitella Laajasaloon mahdollisimman hyvin asukkaita palveleva linjasto, joka samalla toteuttaa HSL:n strategian tavoitteita. Suunnittelutyön aikana pyrimme löytämään tapoja tarjota liityntäyhteyksiä sekä metrolle Herttoniemeen että Kruunusiltojen raitioiteille ja samalla kehittää Laajasalon sisäisiä yhteyksiä. Suunnittelussa otettiin huomioon alueen väestönkasvu ja rakentuvien alueiden yhteystarpeet sekä varmistettiin toimivat asiointiyhteydet myös jatkossa. Raitioliikenteen kanssa päällekkäisen bussiliikenteen välttäminen ja raitio- ja metrolikenteen käyttöä tukeva linjasto mahdollistaa kustannustehokkaan joukkoliikenteen järjestämisen.

Bussiliikenteeseen suunnitellut muutokset ovat verrattain pieniä. Lähes kaikkia nykyisin palveltavia katuosuuksia ja pysäkkejä palvelee joukkoliikenteellä myös jatkossa. Suurin muutos alueen joukkoliikennetarjonnassa on Kruunusiltojen raitioliikenteen käynnistyminen Pasilan ja Helsingin kanta-kaupungin suuntaan. Kruunusiltojen raitiolinjat parantavat merkittävästi Laajasalon joukkoliikenneyhteyksiä yhdistämällä Laajasalon itäiseen kantakaupunkiin.

Asukasvuorovaikutusta tehtiin koko projektin ajan. Vuorovaikutuksen pääkanavana oli suunnitelman blogi. Työn aluksi laadittiin asukkailla suunnattu liikkumiskysely ja suunnittelun aikana järjestettiin kaksi asukastyöpajaa. Alkuperäinen linjastoehdotus laadittiin liikkumiskyselyssä esiin nousseet toiveet ja tarpeet huomioiden. Linjastoon tehtiin myöhemmin pieniä muutoksia asukasvuorovaikutuksen perusteella.

Laajasalon bussilinjaston liikennöintikustannukset ovat nykytilanteessa noin 6,3 milj. € vuodessa. Suunnitellun linjaston vuosittainen liikennöintikustannus on noin 5,4 milj. €, joten säästää kevään 2022 tilanteeseen nähden tulee vuositasolla noin 1 milj. €. Kruunusiltojen raitioliikenteen käynnistyminen tulee kuitenkin kasvattamaan joukkoliikenteen kokonaiskustannuksia raitioliikenteen ope-
rinti- ja infrakustannusten kasvun myötä.

Linjastosuunnitelmassa perustetaan uudet linjat 87 ja 808. Linjat 84, 86N ja 88B lakkautetaan. Linjoilla 85, 85N, 86, 87N, 88 ja 89 tapahtuu reitti- ja / tai vuorovälimuutoksia. Lähibussilinjojen 802 ja 809 reitit ja vuorovälit suunnitellaan lähempänä linjaston käyttöönottoa.

Sammandragssida

(Tiivistelmäsvun leipäteksti) Julkaisut ovat yksi osa HSL:n julkisuuskuvaa. Sisällön lisäksi julkaisujen graafinen ulkoasu ja tunnistetietojen merkintätapa vaikuttavat mielikuvaan. Julkaisun ulkoasuun ja tunnistetietojen täsmälliseen merkitsemiseen tulee panostaa painetuissa julkaisumuodoissa. Näiden ohjeiden tavoitteena on yhdessä graafisen ohjeiston kanssa yhtenäistää julkaisukäytäntöjä HSL:ssä.

Julkaisu on julkaisusarjassa oleva painotuote. Painotuote on tulostettu tai kirjapainossa painettu julkaisu. Raportti ei kuulu julkaisusarjaan. Se noudattaa yleisilmeeltään julkaisua. Ohje on laadittu kooltaan A4 vaaka- ja pystymallisiin julkaisuihin.

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik
Författare: X
Datum: xx.xx.xxxx
Publikationens titel: X
Finansiär / Uppdragsgivare: X
Nyckelord: X

Publikationsseriens titel och nummer:
HRT publikationer X/XXXX
ISSN 1798-6176 (häft). ISBN (häft).
ISSN 1798-6184 (pdf). ISBN (pdf).
Språk: finska.
Sidantal: X.
HRT Helsingforsregionens trafik,
PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444.

Abstract

(Tiivistelmä sivun leipäteksti) Julkaisut ovat yksi osa HSL:n julkisuuskuvaa. Sisällön lisäksi julkaisujen graafinen ulkoasu ja tunnistetietojen merkintätapa vaikuttavat mielikuvaan. Julkaisun ulkoasuun ja tunnistetietojen täsmälliseen merkitsemiseen tulee panostaa painetuissa julkaisumuodoissa. Näiden ohjeiden tavoitteena on yhdessä graafisen ohjeiston kanssa yhtenäistää julkaisukäytäntöjä HSL:ssä.

Julkaisu on julkaisusarjassa oleva painotuote. Painotuote on tulostettu tai kirjapainossa painettu julkaisu. Raportti ei kuulu julkaisusarjaan. Se noudattaa yleisilmeeltään julkaisua. Ohje on laadittu kooltaan A4 vaaka- ja pystymallisiin julkaisuihin.

Published by: HSL Helsinki Region Transport
Author: X
Date of publication: xx.xx.xxxx
Title of publication: X
Financed by / Commissioned by: X
Keywords: X

Publication series title and number:
HSL Publications X/XXXX
ISSN 1798-6176 (Print). ISBN (Print).
ISSN 1798-6184 (PDF). ISBN (PDF).
Language: Finnish.
Pages: X.
HSL Helsinki Region Transport,
PO Box 100, 00077 HSL, Tel.+358 9 4766 4444.

Sisällysluettelo

1. Johdanto.....	1
2. Suunnitelman lähtökohdat	2
2.1. Työn tarkoitus ja tavoitteet.....	2
2.2. Projektin organisoituminen	3
2.3. Alueen nykyinen joukkoliikennelinjasto	4
2.4. Tarve suunnitelmalle	5
3. Viestintä ja osallisuus	7
3.1. Viestintä	7
3.2. Asiakkaiden osallistaminen	7
3.2.1. Liikkumiskysely	8
3.2.2. Asukastyöpajat	8
3.2.3. Linjastoluonnoksen palautekysely	8
3.3. Kuntien osallistaminen.....	9
4. Osallistamisen tulokset.....	10
4.1. Liikkumiskysely	10
4.1.1. Liikkumiskyselyn tulokset	10
4.1.2. Liikkumiskyselyn avoimet vastaukset.....	12
4.2. Asukastyöpajat.....	14
4.2.1. Asukastyöpajojen tuloksia.....	14
4.3. Linjastoluonnos	15
4.3.1. Palautekyselyn tulokset.....	15
4.3.2. Palautekyselyn avoimet vastaukset.....	16
5. Linjaston muodostaminen.....	18
5.1. Käytetyt lähtötiedot ja suunnitteluperiaatteet	18
5.2. HSL:n strategia	18
5.3. Kruunusiltojen raitioliikenne	19
5.4. Osallistamisen vaikutus linjastoon	21
5.4.1. Asiakasvuorovaikutuksen perusteella tehdyt muutokset.....	21
5.4.2. Tunnistettut ongelmakohdat.....	23
6. Linjasto	25
6.1. Keskeisimmät muutokset linjastossa	25
6.2. Linjat	26

6.3.	Linjastosuunnitelman vaikutukset	35
6.3.1.	Vaikutukset infraan	35
6.3.2.	Vaikutukset liikennöintikustannuksiin	36
7.	Jatkotoimenpiteet	37

Kuvaluettelo

Kuva 1. Laajasalon päiväliikenteen liityntälinjasto kevään 2022 tilanteessa.	4
Kuva 2. Väestönmuutosennuste vuodesta 2021 vuoteen 2030 alueittain.	5
Kuva 3. Liikkumiskyselyn vastaajien tyytyväisyys nykyisen joukkoliikenteen palveluun.	11
Kuva 4. Liikkumiskyselyn vastaajien arvio runkoyhteyksille matkustamisesta raitioliikenteen alkamisen jälkeen.	12
Kuva 5. Vastaajien mielipide ensimmäisestä linjastoluonnoksesta.	15
Kuva 6. Kartta Kruunusiltojen raitiolinjojen reiteistä liikenteen käynnistyessä.	20
Kuva 7. Linjoille 84 ja 88 toteutettu reittimuutos.	22
Kuva 8. Linja 85.....	26
Kuva 9. Linja 85N.....	27
Kuva 10. Linja 86.....	28
Kuva 11. Linja 87.....	29
Kuva 12. Linja 87N.....	30
Kuva 13. Linja 88.....	31
Kuva 14. Linja 89.....	32
Kuva 15. Linja 808.....	33
Kuva 16. Linjalle 809 hahmotellut palvelualueet.....	34

1. Johdanto

Laajasalo on suurten muutosten edessä, kun alueen asukasmäärä kasvaa ja Kruunusiltojen raitiovaunuliikenne alkaa noin vuonna 2027. Kruunusiltojen raitiovaunuliikenne muodostaa tulevaisuudessa joukkoliikenteen runkoyhteyden suureen osaan Laajasaloa ja myös bussiliikenteen rooli alueella muuttuu.

Laajasalon joukkoliikenneyhteydet paranevat ja monipuolistuvat Kruunusiltojen valmistuessa. Kruunusiltoja pitkin kulkee kaksi ratikkalinjaa: linja 11 liikennöi Kruunuvuorenrannasta Pasilaan ja linja 12 Yliskylästä Hakaniemeen, josta linjan reitti jatkuu Länsisatamaan 2030-luvun alussa. Alueen bussilinjojen reitit ja vuorovälit sovitetaan raitiolinjoihin siten, että vaihtoyhteydet toimivat ja bussilinjasto tukee liityntää sekä metroon että raitiolinjoihin. Suunnitelman mukaisen bussilinjaston käyttöönotto on riippuvainen Kruunusiltojen ratikkaliikenteen käynnistymisen aikataulusta. Yhtenä työn lähtökohtana on pyrkimys välttää raitioliikenteen kanssa päällekkäistä bussiliikennettä.

Kruunusiltojen rakentumisen ja Laajasalon maankäytön kehittymisen myötä alueen liikennejärjestelyt tulevat muuttumaan. Osa uusista katuyhteyksistä on valmistumassa lähivuosina, minkä vuoksi Helsingin kaupunki tarvitsee katusuunnittelua varten tiedot bussiliikenteen käyttämistä katuosuuksista sekä tarvittavista pysäkki- ja päätepysäkkijärjestelyistä. Linjastomuutosten toteuttamiseen nähdessä tavanomaista aikaisemmin tehdyllä linjastosuunnitelmalla mahdollistetaan se, että katusuunnitelmissa pystytään huomioimaan bussiliikenteen tulevat inf-ratarpeet, tarvittavat muutokset pystytään toteuttamaan katuverkkoon ennen raitioliikenteen käynnistymistä, rakentamista voidaan vaiheistaa ja joukkoliikenteelle aiheutuvat häiriöt minimoida.

2. Suunnitelman lähtökohdat

2.1. Työn tarkoitus ja tavoitteet

Työn tarkoituksena oli laatia Laajasaloon bussilinjasto, joka tukee liityntää sekä metroon että Kruunusiltojen raitiolinjoihin sekä palvelee alueen asukkaita mahdollisimman hyvin. Tämän vuoksi suunnittelutyötä tehtiin yhdessä asiakkaidemme kanssa. Suunnittelussa halusimme varmistaa sujuvat joukkoliikenneyhteydet Laajasalon sisällä sekä Laajasalosta pois myös Kruunusiltojen raitiliikenteen käynnistymisen jälkeen.

Suunnittelutyön aikana pyrimme löytämään tapoja, joilla asukkaille saadaan tarjottua metroliihtynän lisäksi liityntäyhteyksiä ratikoille sekä yhteyksiä alueen sisällä. Suunnittelussa huomioidaan esimerkiksi koulumatkaliikenteen tarpeet ja varmistettiin hyvät asiointiyhteydet myös jatkossa. Suunnitelman taloudellisena perustana oli joukkoliikenteen kustannusten laskeminen tai pysyminen nykyisellä tasolla.

Työn suunnittelualueena on Laajasalo ja työssä tarkastellaan linjoja 84, 85, 85B, 85N, 86, 86N, 87N, 88, 88B ja 89. Laajasalossa kulkevan lähibussin 802 reittiä tarkastellaan lähempänä linjaston käyttöönottoa.

Linjastosuunnitelman tavoitteet asetettiin työn alkuvaiheessa. Suunniteltavalta linjastolta tavoiteltiin seuraavaa:

Ymmärrämme alueen asukkaiden nykyisiä sekä tulevia liikkumistarpeita

- Työssä hyödynnettiin HSL:ssä vuonna 2020 kehitettyä asukkaiden osallisuusmallia.
- Liikkumiskyselyn lisäksi järjestettiin kaksi asukastyöpajaa sekä yksi pikakysely alueen asukkaille.

Varmistamme sujuvat ja kustannustehokkaat joukkoliikenneyhteydet sekä Laajasalon sisällä että Laajasalosta pois Kruunusiltojen raitiliikenteen käynnistyttyä

- Kruunusiltojen raitiotiet tarjoavat joukkoliikenteen runkoyhteyden suureen osaan Laajasaloon. Raitiolinjojen liikennöinnin käynnistyessä

laajasalolaisten joukkoliikenneyhteydet monipuolistuvat ja alueen saavutettavuus paranee.

- Bussilinjasto tukee liityntää sekä metrolle että raitiolinjoille ja palvelee Laajasalon sisäisiä yhteyksiä

Suunnitelma toteuttaa HSL:n strategisia tavoitteita

1. Kohti päästötöntä joukkoliikennettä
2. Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa
3. Kustannustehokas joukkoliikenne
4. Tasapainoinen talous

2.2. Projektin organisoituminen

Linjastosuunnitelmatyö aloitettiin HSL:n sisäisellä valmistelulla vuoden 2020 syksyllä. Työn alkuvaiheessa syksystä 2020 kevääseen 2021 projektiryhmään kuuluivat Aleksi Manninen (pp.), Petri Huhtanen, Eeva Jakobsson, Miska Peura ja Eeva Vesaoja. Vuoden 2022 alussa suunnittelu käynnistyi uudelleen hieman muuttuneella kokoonpanolla. Projektiryhmään kuuluivat Essi Kyllönen (pp.), Petri Huhtanen, Katariina Kunnaton, Miska Peura, Tapio Tolmunen ja Teija Visa. Kevääseen 2021 saakka suunnitelman osallisuudesta vastasi Eeva Jakobsson ja vuoden 2022 alusta Katariina Kunnaton yhdessä muun projektiryhmän kanssa.

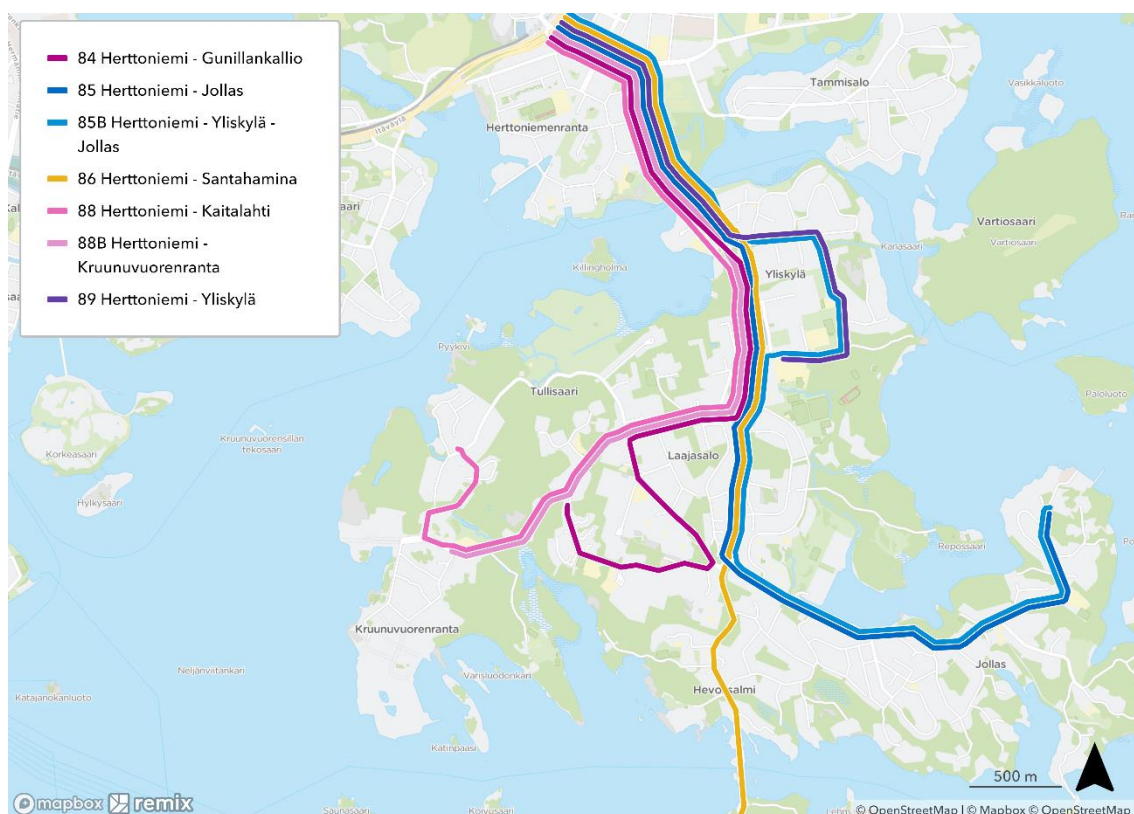
Ohjausryhmä perustettiin suunnittelun jatkuessa keväällä 2022. Ohjausryhmään nimettiin HSL:stä Aleksi Manninen (pj.) ja Essi Kyllönen. Helsingin kaupungin edustajana ohjausryhmässä oli Markku Granholm.

Ohjausryhmä kokoontui työn aikana kaksi kertaa. Kokouksissa käsiteltiin linjastosuunnitelman lähtökohtia, tavoitteita, suunnitteluratkaisuja, osallisuustyötä sekä viimeisteltyä linjastoa kustannusvaikutuksineen.

2.3. Alueen nykyinen joukkoliikennelinjasto

Laajasalon nykyinen joukkoliikennetarjonta perustuu Herttoniemen metroasemalle suuntautuvaan liityntäliikenteeseen. Kaikki alueen linjat palvelevat myös yhteyksiä Yliskylän keskuksen palveluihin. Laajasaloa palvelevat liityntälinjat 84, 85, 85B, 86, 88, 88B ja 89. Linja 88B on lisäkapasiteettia Kruunuvuorenrannan ja Herttoniemen välillä ruuhka-aikaan tarjoava linja. Linja 85B on varhaisen aamun ja myöhäisen illan linja, jolla korvataan linjojen 85 ja 89 hiljaisen ajan liikennettä.

Alueella liikennöidään lisäksi lähibussia 802, joka on suunniteltu erityisesti ikäihmisille ja liikuntarajoitteisille. Linjan kyytiin voi nousta ja kyydistä poistua pysäkkien lisäksi myös muualla, liikennesääntöjen puitteissa.



Kuva 1. Laajasalon päiväliikenteen liityntälinjasto kevään 2022 tilanteessa.

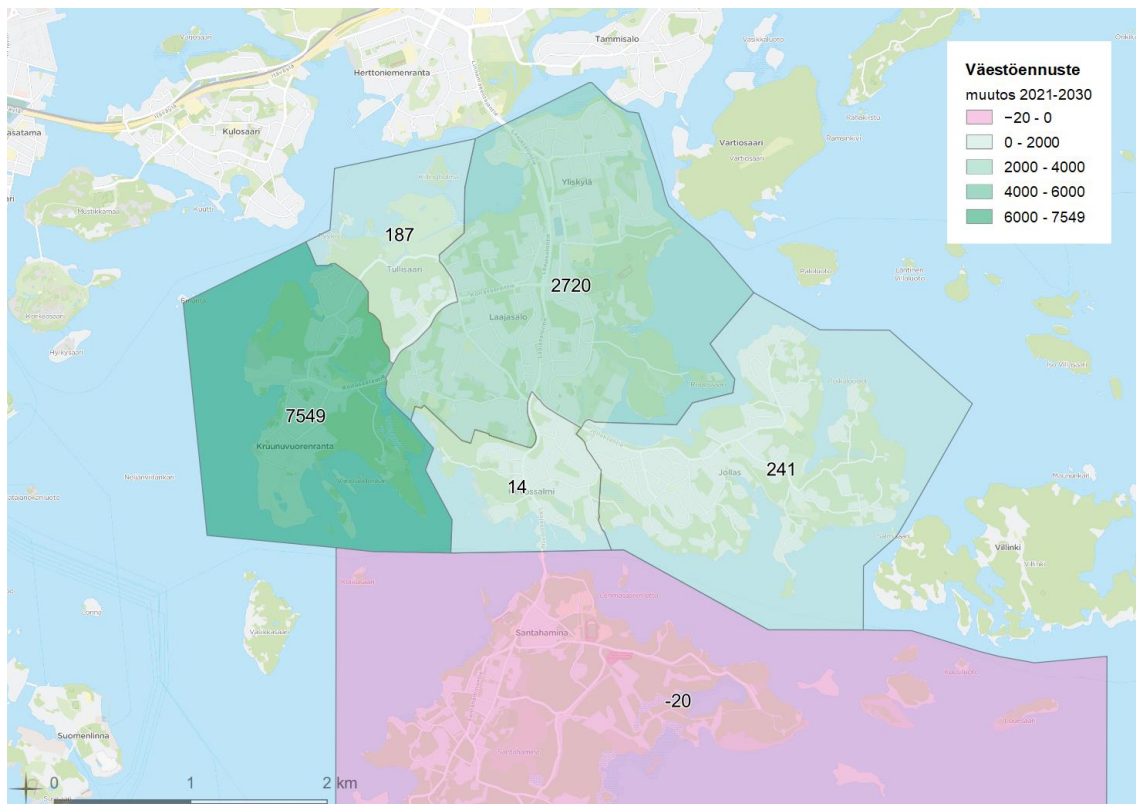
Yöaikaan Laajasalossa liikennöidään erillisiä yölinjoja. Yölinjojen reitit poikkeavat hieman päiväajan liityntälinjojen reiteistä ja linjat jatkavat aina Rautatientorille saakka. Laajasaloa palvelevat yölinjat 85N, 86N ja 87N.

Nykylinjaston vuosittaiset liikennöintikustannukset ovat noin 6,3 milj. €. Bussilinjaston liikennöintikustannukset tulevat kasvamaan vuoteen 2027 mennessä noin 0,5–1 miljoonalla. Liikennöintikustannusten kasvu johtuu

Kruunuvuorenrannan asuinalueen rakentumisesta sekä alueen asukasmäärän kasvusta. Asukasmäärän kasvun myötä joukkoliikenteen kysyntä alueella tulee kasvamaan, ja joukkoliikennepalvelut ulotetaan kokonaan uusille alueille. Kustannustason nousun suuruuteen vaikuttaa alueen rakentamisen aikataulu, kysynnän kasvu sekä raitioliikenteen käynnistymisen ajankohta. HSL-alueella noin puolet liikennöinnistä rahoitetaan lipputulolla ja puolet jäsenkuntien kuntosuoruuksilla. Kustannukset jakautuvat kunnittain joukkoliikennelinjojen käytön mukaisesti.

2.4. Tarve suunnitelmalle

Laajasalon bussilinjojen tarkastelun tarve on syntynyt alueelle suunnitellun ja osin jo toteutuneen lisärakentamisen myötä. Laajasalossa asui vuonna 2021 noin 21 000 asukasta ja asukasluvun on ennustettu kasvavan vuoteen 2030 mennessä noin 10 000 asukkaalla ([Helsingin väestö- ja asuntotuotantoennuste alueittain - 2021–2060](#)). Lisärakentaminen painottuu pääosin uusille Kruunuvuorenrannan ja Gunillankallio-Borgströminmäen asuinalueille, mutta myös esimerkiksi Yliskylän keskustan alueelle sekä Gunillantien varteen on suunniteltu lisää rakentamista.



Kuva 2. Väestömuutosennuste vuodesta 2021 vuoteen 2030 alueittain.

Laajasalon kasvavaa asukasmäärää palvellaan tulevaisuudessa uudella Kruunusiltoja pitkin kulkevalla raitioliikenteen runkoyhteydellä, joka palvelee matkoja etenkin Laajasalon keski- ja länsiosista Helsingin keskustaan ja Pasilan suuntaan. Kruunusiltojen ratikoiden tarjoamien uusien yhteyksien myötä laajasalo-laisten joukkoliikennematkojen suuntautumisen on ennustettu muuttuvan huomattavasti. Matkojen painopiste siirtyy pois Herttoniemen suunnalta, jolloin jo ennestään kuormittuneelle metrolle kohdistuvaa kysynnän kasvua saadaan hillittyä.

Uusi Kruunusiltojen raitiotieyhteys Helsingin keskustan suuntaan ja raitioliikenteen käynnistymistä seuraava matkojen suuntautumisen muuttuminen edellyttävät muutoksia Laajasalon bussilinjastoon. Bussien nykyiset reitit on suunniteltu vain Herttoniemen metroasemalle suuntautuvan liityntäliikenteen tarpeisiin. Tulevaisuudessa liityntäyhteyksiä tarjotaan myös raitioiteille. Asukasmäärän kasvu tulee kasvattamaan myös joukkoliikenteen käyttäjämääriä Laajasalossa. Matkustajamäärien kasvun tulee kohdistumaan pääasiassa raitioliikenteelle. Bussi-liikenteen käyttäjämäärät tulevat todennäköisesti laskemaan nykyisestä uusien raitiotieyhteyksien myötä. Tässä linjastosuunnitelmassa pyritään vastaamaan Laajasalon bussiliikenteen muutostarpeisiin ja suunnittelemaan sekä metron että uuden raitiotieyhteyden käyttöä tukeva bussilinjasto.

3. Viestintä ja osallisuus

3.1. Viestintä

Projektin viestinnässä ja tiedotuksessa hyödynnettiin monipuolisesti HSL:n omia viestintäkanavia. Lisäksi uutismedioille lähetettiin mediatiedotteet liikkumiskyselystä sekä linjastoehdotuksen julkaisusta. HSL:n asiakaskannassa olevat tavoitettiin erillisillä sähköpostitiedotteilla ja asiakaskirjeillä, jotka kohdennettiin postinumeroiden perusteella suunnittelualueelle. Joukkoliikennettä käyttävät tavoitettiin bussien sisällä olevien näyttöjen ja pysäkinäyttöjen tiedoteteksteillä. Linjastosuunnitelmasta tiedotettiin myös hsl.fi -sivustolla, HSL-sovelluksessa sekä HSL:n sosiaalisen median kanavissa. Lisäksi alueen asukasyhdistyksiä informoitiin sähköpostitiedotteella liikkumis- ja linjastoehdotuskyselystä.

Asiakasvuorovaikutuksen pääkanava oli linjastosuunnitelman blogisivustot. HSL:n projektiryhmä päivitti tietoa työn etenemisestä suunnittelun alkuvaiheessa 24.9.–28.12.2020 blogspot alustalta löytyvään blogiin (<https://hslaaaja-salo.blogspot.com/>) ja 12.4.–30.6.2022 hsl.fi-sivuston blogiin (<https://www.hsl.fi/hsl/suunnittelu/laajasalon-linjastosuunnitelma>). Päivityksiä bloggeriin sekä hsl.fi-sivuston blogiin tehtiin yhteensä 15 kappaletta, ja ne keräsivät yhteensä 125 kommenttia.

3.2. Asiakkaiden osallistaminen

Osallisuustyötä tehtiin koko projektin ajan. Suunnittelutyön alussa syksyllä 2020 asukkaita ja suunnittelualueella liikkuvia pyydettiin osallistumaan Laajasalon linjastosuunnitelman liikkumiskyselyyn. Suunnittelutyön edetessä järjestettiin työpajoja rajatuista teemoista tarkempien asiakasnäkökulmien saamiseksi. Suunnittelun yhteydessä kokeiltiin myös pikakyselyä muutamien linjojen reiteistä Ylis-kylän keskuksen kohdalla. Ennen lopullisen linjaston valmistumista julkaistiin linjastoluonnos, josta kerättiin asukkaiden ja alueella liikkuvien mielipiteitä erillisen kyselyn avulla.

Asiakasvuorovaikutuksessa esiin tulleita asioita käsiteltiin suunnittelun edetessä. Liikkumiskyselyn kautta saadut toiveet ja kommentit vaikuttivat alkuperäisen linjastoehdotuksen laatimiseen. Linjastoehdotuksen julkaisun jälkeisen vuorovaikutuksen perusteella linjastoon tehtiin pieniä muutoksia. Tarkemmin osallistamisen vaikutuksista linjaston muodostamiseen kerrotaan kappaleessa 5.4.

3.2.1. Liikkumiskysely

Linjastosuunnitelman aluksi HSL teetti karttapohjaisen liikkumiskyselyn, jolla selvitettiin suunnittelualueella asuvien ja alueella kulkevien liikkumistottumuksia ja mielipiteitä sen hetkisestä joukkoliikenteestä. Liikkumiskysely oli avoinna 24.9. – 20.10.2020 välisen ajan. Kyselyn tuloksia ja annettuja avoimia vastauksia hyödynnettiin linjastosuunnittelun lähtötietoina sekä päätöksenteossa linjatoratkaisuihin liittyen.

Itse liikkumiskysely rakentui kolmesta perusosasta sekä erityisesti Laajasaloa koskevasta osasta. Kyselyn perusosat olivat vastaajan kartalle merkitsemät liikumiskohteet, kokemus nykyisestä linjastosta sekä vastaajan taustatiedot. Kyselyssä kysyttiin omassa osassaan ajatuksia tulevasta raitioliikenteestä sekä esimerkiksi arvioita oman liikkumisen muuttumisesta raitioliikenteen käynnistymisen jälkeen.

3.2.2. Aukastyöpajat

Linjastosuunnitelman aiheita ja liikkumiskyselyssä esiin nousseita kysymyksiä käsiteltiin kahdessa Teams-sovelluksen kautta etänä järjestetyssä aukastyöpajassa. Läsnaolotapaamiset eivät olleet mahdollisia koronatilanteen takia. Työpajat pidettiin ennen linjastosuunnittelun aloittamista, jotta keskustelu olisi mahdollisimman avointa ja lukkoon lyötyjä reunaehdotuksia olisi mahdollisimman vähän.

Ensimmäinen työpaja järjestettiin 30.11.2020. Työpajaan osallistui kahdeksan Hevossalmen, Santahaminan ja Jollaksen asukasta. Toinen työpaja järjestettiin tiistaina 30.3.2021. Työpajaan osallistui yhdeksän Kruunuvuorenrannan ja Kaitalahden asukasta. Molemmissa työpajoissa keskusteltiin raitioliikenteen alkamisen vaikutuksista osallistujien liikkumiseen sekä bussien reiteistä.

3.2.3. Linjastoluonnoksen palautekysely

Ennen päätöksentekoon menevän linjastoehdotuksen laatimista linjastosta tehtiin luonnos, josta kerättiin asukkaiden näkemyksiä ja kommentteja. Luonnoksella haluttiin tunnistaa huomaamatta jääneitä reunaehdotuksia ja tarpeita, parantaa ymmärrystä alueella liikkuvien ja asuvien suhtautumisesta reittiehdotuksiin, korottaa mahdollisia ongelmakohtia sekä keinoja niiden ratkaisemiseen.

Ensimmäinen versio linjastoluonnoksesta julkaistiin hsl.fi-sivuston blogissa 21.4.2022. Kommentit luonnoksesta kerättiin verkkosivuilla olleen Webropol-

kyselyn avulla. Kysely oli avoinna hieman yli kaksi viikkoa 21.4.–8.5.2022. Oman mielipiteensä sai kertoa myös HSL:n palautejärjestelmän tai asiakaspalvelun (puhelimella tai palvelupisteellä) kautta.

Ensimmäistä luonnosta muokattiin hieman asiakkailta saadun palautteen perusteella. Muokattu luonnos julkaistiin hsl.fi-sivuston blogissa 17.6.2022. Kommentit kerättiin sivuston keskusteluosiossa, ja kommentointiin tarvitsi HSL-tunnuksen. Ilman HSL-tunnusta asiakkaat pystyivät jättämään palautetta HSL:n palautejärjestelmän tai asiakaspalvelun kautta. Kommentointi oli avoinna 21.6. – 28.6.2022. Kommentointi alkoi hieman päivitetyn linjastoehdotuksen julkaisun jälkeen hsl.fi-blogisivuston päivitysongelman vuoksi.

3.3. Kuntien osallistaminen

Linjastosuunnitelmaan osallistui HSL:n jäsenkunnista vain Helsingin kaupunki, koska suunnittelualue sijaitsee kokonaisuudessa Helsingin alueella ja linjastosuunnitelman vaikutukset kohdistuvat Helsinkiin.

Helsingin kaupunki asetti oman edustajansa työn ohjausryhmään. Tämän lisäksi projektiryhmä piti kaupungin edustajien kanssa tapaamisia esimerkiksi pysäkki- ja katujärjestelyistä. Kaupungin suuntaan oltiin myös yhteydessä suunnittelun tueksi tarvittavien tietojen saamiseksi.

4. Osallistamisen tulokset

4.1. Liikkumiskysely

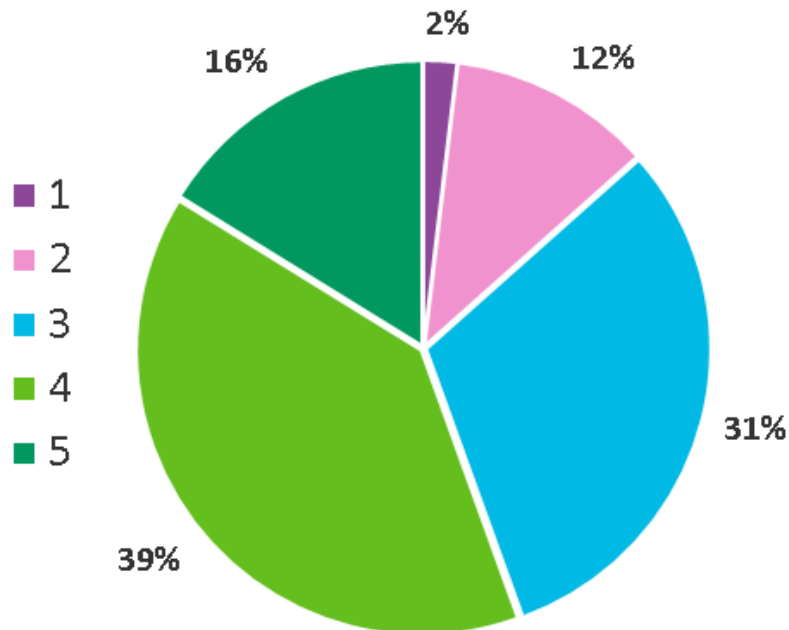
4.1.1. Liikkumiskyselyn tulokset

Liikkumiskyselyyn vastasi hieman yli 2600 henkilöä, joista noin 2400 asui Laajasalossa. Tämä vastaa noin 12 % alueen asukasluvusta. Avoimia palautteita kyselyyn tuli 5400 kappaletta. Liikkumiskyselyn tulokset palautettiin asiakkaille blogin kautta.

Laajasalon sisällä vastausaktiivisuus vaihteli selvästi eri alueiden välillä. Aktiivisimmin kyselyyn vastasivat Kruunuvuorenrannan alueen asukkaat, joista miltei joka kolmas vastasi liikkumiskyselyyn. Vähiten vastauksia saatiin Jollaksen ja Santahaminan alueilta, joissa molemmissa vastausaste oli noin 7 %. Muilla Laajasalon alueilla oltiin lähellä koko alueen keskimääräistä 12 % vastausaktiivisuutta.

Vastaajien taustatiedoissa oli muutamia vinoumia. Yksin asuvien, autottomien ja kaikkein vanhimpien ikäryhmien osuudet vastaajista jäivät selvästi alemmaksi kuin mikä heidän osuutensa alueen väestöstä on. Vastaavasti yliedustettuina vastaajissa oli 30–44-vuotiaiden ikäryhmä sekä nelihenkiset perheet. Alueittain tarkasteltuna poikkeamat kyselyyn vastanneissa suhteessa alueen asukkaisiin kohdistuvat eri tavalla eri alueille. Yliskylän ja Reiherintien alueella vanhin ikäryhmä oli selkeimmin aliedustettuna, kun taas Hevossalmen ja Jollaksen alueilla nelihenkiset perheet olivat yliedustettuna vastaajien joukossa.

Tyytyväisyys joukkoliikenteen palveluun



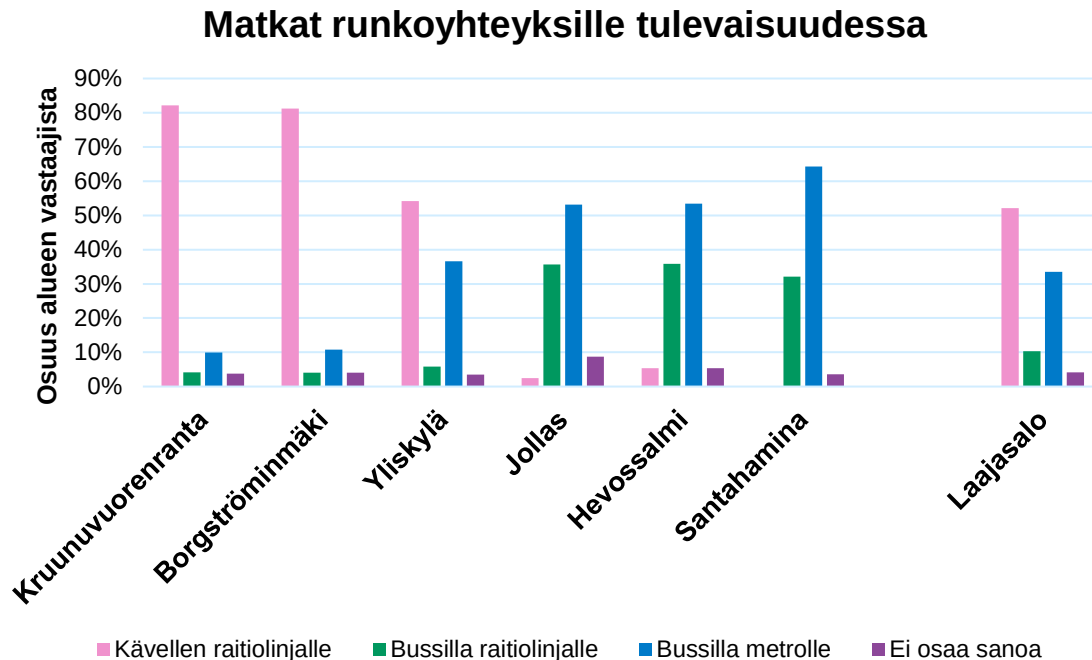
Kuva 3. Liikkumiskyselyn vastaajien tyytyväisyys nykyisen joukkoliikenteen palveluun.

Liikkumiskyselyn vastaajista noin 75 % ilmoitti käyttävänsä joukkoliikennettä vähintään muutamia kertoja viikossa ja vain noin 1 % vastaajista ei käyttänyt joukkoliikennettä ollenkaan. Alueen nykyiselle joukkoliikenteelle annettiin arvosana keskimäärin 3,6 (kuva 3.). Hieman yli puolet vastaajista oli tyytyväisiä nykyiseen linjastoon (arvosana 4 tai 5). Nykyiseen joukkoliikenteeseen tyytymättömimmät vastaajat löytyivät Jollaksesta, jossa hieman yli 25 % vastaajista antoi nykyiselle joukkoliikenteelle arvosanaksi 1 tai 2.

Laajasalon nykyisen joukkoliikenteen tärkeimmiksi kehityskohteiksi nousivat joukkoliikenteen nopeus ja vuorovälit. Laajasalon sisällä kehityskohteiden tärkeysjärjestyksessä oli eroja eri alueiden välillä. Kruunuvuorenrannassa asuvat toivoivat joukkoliikenteen nopeutuvan, kun taas vuorovälien kehittäminen sai eniten kannatusta Jollaksessa ja Hevossalmessa. Puolet kaikista vastaajista halusi liikenteen suuntautuvan jatkossakin Herttoniemen metroasemalle. Poikkeuksen tähän tekee Kruunuvuorenranta, jossa vain kolmannes halusi liikenteen suuntautuvan Herttoniemeen. Enemmistö Kruunuvuorenrannan vastaajista (44 %) haluaisi bussiliikenteen suuntautuvan raitiliikenteen varrelle.

Liikkumiskyselyssä kysyttiin vastaajien arviota siitä, miten raitiliikenteen käynnistyminen vaikuttaa heidän joukkoliikenteen käyttöön. Noin puolet vastaajista arvioi raitiliikenteen alkamisen lisäävän ja noin 5 % vähentävän joukkoliikenteen käyttöä. Arvioissa joukkoliikenteen käytön muutoksiin on nähtävissä

alueellisia eroja. Kruunuvuorenrannassa asuvista vastaajista melkein 75 % uskoo raitioliikenteen alkamisen lisäävän joukkoliikenteen käyttöä. Jollaksessa ja Santahaminassa puolestaan 10 % vastaajista arvioi raitioliikenteen alkamisen vähentävän joukkoliikenteen käyttöä.



Kuva 4. Liikkumiskyselyn vastaajien arvio runkoyhteyksille matkustamisesta raitioliikenteen alkamisen jälkeen.

Kysyttäessä matkustamisen muuttumista raitioliikenteen käynnistymisen jälkeen, hieman yli puolet vastaajista arvioi kävelevänsä raitiolinjalle, kolmannes käyttävänsä bussia liityntäyhteytenä metrolle ja noin joka kymmenes käyttävänsä bussia liityntäliikenteenä raitiolinjalle. Laajasalon sisällä asuinalueen etäisyys raitioliikenteen pysäkeistä vaikutti vastaajien arvioon omasta liikkumisesta (kuva 4.). Jollaksessa, Hevossalmessa ja Santahaminassa asuvista vastaajista yli puolet arvioi jatkossakin menevänsä bussilla Herttoniemeen ja kolmannes käyttävänsä bussia liityntänä raitioliikenteelle. Lähellä raitioliikenteen pysäkkejä sijaitsevassa Kruunuvuorenrannassa lähes kaikki vastaajat ja Yliskylässäkin noin puolet vastaajista arveli kävelevänsä raitiolinjalle.

4.1.2. Liikkumiskyselyn avoimet vastaukset

Liikkumiskyselyssä oli kolme avointa kysymystä. Kysymyksien avulla kerättiin asukkaiden näkemyksiä nykyisen linjaston kehittämiskohteista ja säilyttämisen arvoisista asioista sekä ajatuksia ja toiveita raitioliikenteen käynnistymiseen ja raitioteihin sovitettujen bussien reitteihin liittyen.

Nykyisen linjaston osalta vastaajat toivoivat reittien nopeuttamista ja vuorovälien tihentämistä. Etenkin Kruunuvuorenrannan ja Jollaksen asukkaat kaipaivat nykyistä suurempia reittejä suoraan Koirasaarentietä ja Laajasalontietä pitkin ilman kiertoa Isosaarentien tai Kuvernöörintien kautta. Toisaalta osa vastaajista toivoi linjojen kiertävän Yliskylän puistokadun kautta, jolloin ostoskeskus olisi helpommin saavutettavissa. Herttoniemen päässä Linnanrakentajantien ruuhkaisuus ja liikennevalojen määrä tunnistettiin bussien kulkua hidastavina tekijöinä.

Vuorovälien tihentämistä sekä ruuhka-aikaan että iltaisin ja viikonloppuisin toivottiin muun muassa Kruunuvuorenrannassa, jonka asukasmäärä kasvaa jatkuvasti. Kruunuvuorenrantaan kaivattiin myös lauttaliikennettä, joka voisi tarjota raitioliikenteen aloittamiseen saakka bussia ja metroa nopeamman ja ruuhkattomamman keskustayhteyden.

Nykylinjaston kehittämisen osalta nousi esiin muutamia aluekohtaisia toiveita. Osa Kaitalahdessa asuvista vastaajista toivoi liikennettä Henrik Borgströmin tien kautta, kun taas osa toivoi kaiken bussiliikenteen lakkauttamista Päätieltä. Gunillantieltä toivottiin yhteyttä Laajasalontien kautta Herttoniemeen ja muutama vastaaja toivoi, että joku linja kulkisi Reiherintien ja Hevossalmen välillä. Yliskylässä asuvat toivoivat useamman linjan ajavan Yliskylän kautta, jolloin sekä vuoroväli että yhteydet muualle Laajasaloon paranisivat. Jollaksessa ja Hevossalmen suunnalla asuvat toivoivat parempia Laajasalon sisäisiä yhteyksiä etenkin Kruunuvuorenrannan suuntaan.

Nykyisten linjojen osalta useat vastaajat toivoivat reittien ja vuorovälien pysyvän ennallaan. Erityisesti Herttoniemen suunnan yhteyksien toivottiin säilyvän ja osa vastaajista toivoi, ettei linjastoon tehtäisi lainkaan muutoksia raitioliikenteen käynnistymisen takia.

Tulevan joukkoliikenteen osalta vastaajat odottivat eniten raitioliikenteen tarjoamaa sujuvaa ja nopeaa yhteyttä keskustaan. Uuden linjaston toivottiin vähentävän vaihtojen määrää sekä tarjoavan lisää reittivaihtoehtoja. Ratikkaliikenne nähtiin houkuttelevana sen nopeuden, tiheän vuorovälin sekä laajojen liikennöintiaikojen ansiosta. Ratikkaliikenteen käynnistymisen toivottiin vähentävän bussien kuormitusta ja helpottavan liikenteen ruuhkia. Osa vastaajista esitti huolensa Herttoniemen yhteyden mahdollisesta heikentymisestä ratikkaliikenteen käynnistyessä ja yhteyden tärkeyttä painotettiin monissa vastauksissa.

4.2. Asukastyöpajat

4.2.1. Asukastyöpajojen tuloksia

Jollas – Hevossalmi – Santahamina

Ensimmäiseen työpajaan osallistuneet Jollaksen, Hevossalmen ja Santahaminan asukkaat toivoivat Kruunusiltojen ratikoiden tarjoavan uusia reittivaihtoehtoja keskustaan suuntautuvilla matkoilla sekä tuovan Laajasalon henkisesti lähemmäs keskustaa. Toisaalta tuleva raitioliikenne nähtiin häiriöherkkänä ja metrona epätasaisempänä.

Osallistujat korostivat, että osa matkoista suuntautuu jatkossakin Itä-Helsinkiin, eikä raitioliikenne tuo parannusta kaikille yhteysväleille. Tämän vuoksi yhteys Herttoniemeeseen nähtiin jatkossakin tärkeänä. Osa osallistujista kannatti ajatusta siitä, että matka-ajan kasvua voitaisiin kompensoida vuorovälejä tihentämällä.

Bussin ja ratikan välisten vaihtojen osalta tärkeänä nähtiin lyhyet kävelymatkat sekä vaihtojen selkeys. Vaihdot ovat houkuttelevia, jos ne saadaan sujuviksi ja helpoiksi. Osa osallistujista toivoi koilliseen Laajasaloon lisää kaupunkipyöriä, joilla liityntämatkoja voisi tehdä. Työpajassa esitettiin myös toive Kruunuvuorenrantaan toteutettavasta liityntäparkista.

Kruunuvuorenranta – Kaitalahti

Myös toiseen työpajaan osallistuneet kokivat tulevan ratikkayhteyden nopeuttavan ja helpottavan matkoja keskustaan. Ratikan nähtiin mahdollistavan uusia asiointiyhteyksiä esim. Kalasatamaan sekä parantavan yhteyksiä Yliskylään.

Kruunuvuorenrannan ja Kaitalahden asukkaiden keskusteluissa tarve Herttoniemen suunnan yhteydelle ei korostunut kuten ensimmäisessä työpajassa. Osa osallistujista ei nähnyt enää lainkaan tarvetta bussilinjalle Herttoniemeeseen, koska raitiolinjat tarjoavat kokonaan uusia yhteyksiä. Herttoniemen yhteyksien sijaan työpajassa kannatettiin enemmän suoraa linjaa Itäkeskukseen, jossa voisi vaihtaa esimerkiksi Raide-Jokeriin. Työpajan keskusteluissa toivottiin myös Laajasalon sisäisten yhteyksien kehittämistä.

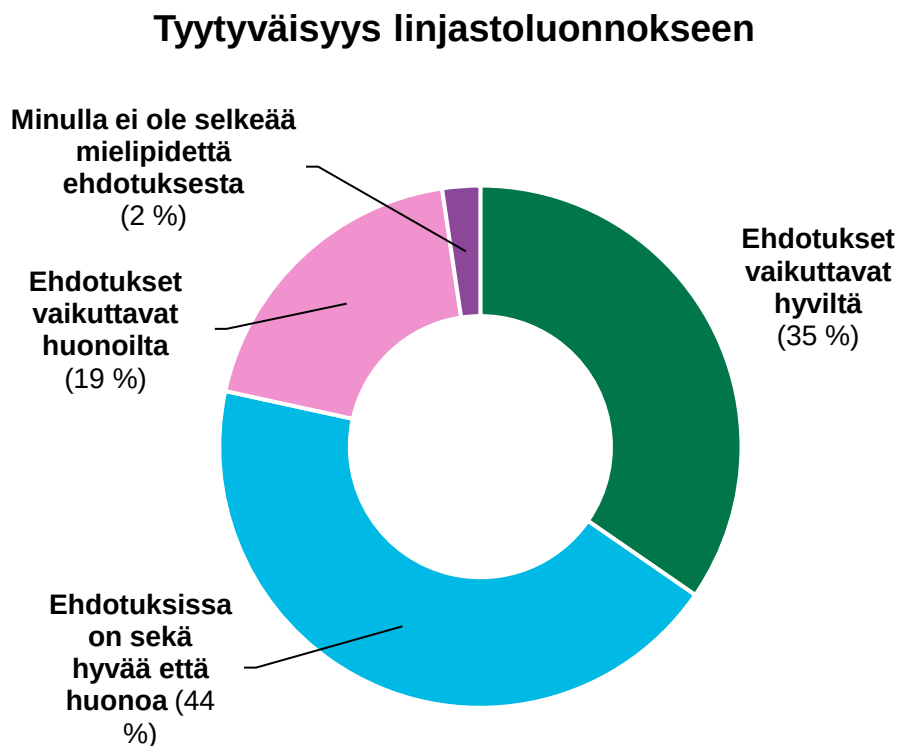
Kaitalahdessa asuvia osallistujia puhututti alueella liikennöivän linja reitti. Muutama osallistuja kaipasi Henrik Borgströmin tien kautta kulkevaa linjaa. Kaitalahden palveleva linja nähtiin jatkossakin tarpeelliseksi, sillä se tarjoaa

liityntäyhteyden raitiolinjalle myös niistä osista Kaitalahtea, joista kävelymatkat Koirasaarentielle ovat pidempiä.

4.3. Linjastoluonnos

4.3.1. Palautekyselyn tulokset

Linjastoluonnoksen palautekyselyyn saatiin noin 940 vastausta. Eniten vastauksia tuli Kruunuvuorenrannasta ja Yliskylän alueelta. Asukasmääriin suhteutettuna aktiivisimmat vastaajat löytyivät liikkumiskyselyn tapaan Kruunuvuorenrannasta. Linjastoehdotusta piti hyvänä hieman yli kolmannes ja huonona vajaa viidennes vastaajista (kuva 5.). Sekä hyvää että huonoa ehdotuksessa näki vajaa puolet vastaajista. Ehdotuksen linjoista eniten palautetta keräsi linja 88 (36 % vastauksista) ja toiseksi eniten linja 86 (20 % vastauksista).



Kuva 5. Vastaajien mielipide ensimmäisestä linjastoluonnoksesta.

Noin kolmannes vastaajista piti luonnoksessa hyvänä pääsyä uusiin paikkoihin ja noin viidennes matka-aikaa sekä vuoroväliä. Noin kolmannes vastaajista koki ehdotuksessa huonona matka-ajat sekä vuorovälit. Luonnoksessa esitetyt vuorovälit nähtiin hieman ristiriitaisesti sekä hyvinä että huonoina, mutta aluekohtainen tarkastelu avaa näkemyseroja.

Postinumeroalueilla 00840 (Yliskylä) ja 00850 (Jollas) asuvista vastaajista puolet koki luonnoksen hyvänä ja vain noin joka kymmenes huonona. Eniten huonoa luonnoksessa näkivät Santahaminassa asuvat, joista lähes puolet koki ehdotuksen huonona. Postinumeroalueella 00870 (Hevossalmi ja Gunillantien varsi) noin 30 % vastaajista piti luonnosta hyvänä ja 17 % huonona. Kruunuvuorenrannassa puolet vastaajista näki luonnoksessa sekä hyvää että huonoa. Vastaajien keskuudessa oltiin tyytyväisimpiä linjoihin 85 ja 89 (noin 50 % vastaajista) ja tyytymättömiä linjoihin 86 ja 88 (noin 25 % vastaajista).

Jollasta ja Santahaminaa lukuun ottamatta luonnoksessa parhaana nähtiin ehdotetun linjaston tarjoamat yhteydet uusiin paikkoihin. Jollaksessa ja Santahaminassa hyvänä nähtiin päivä- ja viikonloppuliikenteen vuorovälien tiheneminen. Matka-aikojen kasvu koettiin huonona Kruunuvuorenrannassa, Santahaminassa ja Hevossalmi–Gunillantie-alueella (yli 30 % alueella asuvista vastaajista).

4.3.2. Palautekyselyn avoimet vastaukset

Linjastoluonnoksen palautekyselyn avoimissa vastauksissa toistuivat tietyt teemat ja huolet alueittain. HSL:n palautejärjestelmään jätettiin ensimmäiseen linjastoluonnokseen liittyen noin 10 kommenttia ja muokattuun luonnokseen noin 15 kommenttia. Palautejärjestelmän kautta saadut kommentit on huomioitu alle kootuissa eniten esille nousseissa asioissa.

Jollas

- Ruotsinkielinen koulu siirtyy Kruunuvuorenrantaan ja yhteys Jollaksesta koululle huoletti vastaajia. Muutamissa palautteissa toivottiin liityntäyhteyttä Kruunuvuorenrannasta Pasilaan menevälle raitiolinjalle 11.
- Jollaksentien päähän Tonttuvuoreen sekä Sarvastonkaarelle toivottiin omia linjoja.
- Muutamia kiitoksia nopean Herttoniemen yhteyden säilymisestä sekä tihevästä vuorovälistä.

Hevossalmi ja Santahamina

- Hevossalmen sillan avaamisen vaikutus linjan 86 aikataulussa pysymiseen huoletti muutamissa vastauksissa.

- Varuskunnan aiheuttamat hetkittäiset kuormituspiikit ja vuorojen liiallinen täyttyminen keräsivät muutamia kommentteja. Nykyistä tiheämpi vuoroväli sai kiitosta.
- Muutamassa palautteessa kyseltiin mahdollisuudesta saada Jollaksentien ja Laajasalontien risteykseen Santahaminan suuntaan oma pysäkki.
- Linjan 86 kierto Reiherintien kautta keräsi kritiikkiä. Reiherintien kautta ajamisen nähtiin lisäävän matka-aikaa huomattavasti ja linjan halutaan ajavan jatkossakin suoraan Laajasalontien kautta. Muutamissa vastauksissa kannatettiin Reiherintien kautta kulkevaa reittiä.

Kruunuvuorenranta, Kaitalahti, Borgströminmäki

- Luonnoksen linjojen 87 ja 88 vuorovälit koetaan riittämättömiksi.
- Yhteystarve Herttoniemeen ja siitä idän suuntaan koettiin yhä tärkeäksi, vaikka raitioliikenne alkaa ja metrolle pääsee Kruunuvuorenrannasta myös ratikalla Kalasataman kautta.
- Linjan 88 kiertäminen Yliskylän kautta herätti vastustusta. Linjan halutaan jatkossakin menevän suoraan Laajasalontietä pitkin.
- Linja 87 kiertäminen Gunillantien keräsi vain muutaman kommentin. Osa kiitti paremmasta yhteydestä ja osa vastusti Gunillantien kautta kiertämistä.
- Muutamissa vastauksissa kaivattiin Henrik Borgströmin tien kautta Kaitalahden ajavaa linjaa. Osa vastaajista toivoi kaiken bussiliikenteen lakauttamista Kaitalahdesta.

Yliskylä

- Muutamissa vastauksissa oltiin huolissaan pitkistä kävelymatkoista raitiotien pysäkillä. Myös vaihto linjalta 89 ratikkaan koettiin huonoksi pitkän kävelymatkan vuoksi.
- Avoimissa vastauksissa kaivattiin linjoja takaisin Isosaarentielle ja Kuvernöörintielle.
- Itäniitynpolun ja Yliskylän pohjoisosan yhteyksien koetaan huononevan.

5. Linjaston muodostaminen

5.1. Käytetyt lähtötiedot ja suunnitteluperiaatteet

Uuden linjaston muodostamisessa hyödynnettiin liikkumiskyselyn lisäksi tietoja alueen nykyisen joukkoliikenteen käytöstä, maankäytön ja liikenteen suunnitelmia sekä alueen rakentumisen aikataulua. HSL:n aikaisemmin tekemä Kaupunki- ja pikaraitioliikenteen linjastosuunnitelma asettaa myös linjaston muodostamiselle reunaehdoja. Laajasalon raitioliikenteestä löytyy tarkemmin tietoa kappaleesta 5.3. Kruunusiltojen raitioliikenne.

Linjastosuunnittelua ohjaa HSL:n hallituksen hyväksymä suunnitteluohje. Suunnitteluohjeen mukaisesti joukkoliikennejärjestelmän perustan muodostavat raide- ja bussiliikenteen runkoyhteydet. Liityntäliikenteellä tarjotaan matkoja runkoyhteyksille. Laajasalon bussilinjaston suunnittelussa tavoitteena on ollut laatia mahdollisimman hyvin alueen asukkaiden liikkumistarpeisiin vastaava ja tehokkaasti liityntäyhteyksiä runkoyhteyksille, Laajasalon tapauksessa metrolle ja raitiolinjoille, palveleva linjasto.

5.2. HSL:n strategia

HSL:n strategiset tavoitteet vuosille 2021–2025 asettivat reunaehdoja suunnittelulle. Alle on listattu strategiset tavoitteet sekä arviot siitä, miten Laajasalon linjastosuunnitelma niitä toteuttaa. Strategisten tavoitteiden toteutumista tukee ensisijaisesti Kruunusiltojen raitiolinjojen liikenteen käynnistyminen. Tulevaisuudessa bussiliikenne täydentää ja tukee raitioliikenteen palvelua Laajasalossa. Strategisten tavoitteiden näkökulmasta suunnitelman mukainen linjasto ei tuo suurta muutosta nykyiseen linjastoon verrattuna.

- Kohti päästötöntä joukkoliikennettä
 - Päästöt matkustajaa kohden vähenevät raitioliikenteen käynnistyessä, kun saman kapasiteetin tarjoamiseen tarvitaan vähemmän kalustoa.
 - Laajasalon bussiliikenteestä tuli vähäpäästöistä jo uuden liikennöintisopimuksen alkaessa elokuussa 2022, kun linjoja alettiin liikennöidä pääasiassa sähköbussilla.

- Pienhiukkaspäästöt vähenevät liikenteen painopisteen siirtyessä kumipyöräliikenteestä raideliikenteeseen.
- Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa
 - Joukkoliikenteen houkuttelevuus paranee, kun Kruunusillat tarjoaa uusia henkilöautolle kilpailukykyisiä yhteyksiä. Alueen uusi bussilinjasto tukee raitioliikenteen käyttöä.
 - Laajasalon uusi maankäyttö painottuu ensisijaisesti raitiolinjojen reittien varsille, jolloin kävelymatkat pysäkeille ovat mahdollisimman pieniä suurelle osalle asukkaita.
- Kustannustehokas joukkoliikenne ja tasapainoinen talous
 - Raitiovaunut ovat matkustajakapasiteetiltaan busseja suurempia, jolloin saman paikkamäärän tarjoamiseen tarvitaan vähemmän vuoroja. Kruunuvuorenrannan joukkoliikenteen järjestäminen pelkillä busseilla olisi haastavaa ja kallista.
 - Yksittäisen raitiovaunun elinkaari on huomattavasti pidempi (40+) kuin sähköbussin (15+), eli uuteen kalustoon täytyy investoida pidemmällä aikavälillä vähemmän. Lisäksi sähköbussien akkujen tuottamiseen ja hävittämiseen liittyy vielä erilaisia ympäristöllisiä ja eettisiä haasteita.
 - Raitioliikenteen kanssa päällekkäistä bussiliikennettä vältetään. Bussiliikenteen tavoite on täydentää raitioliikennettä ja tarjota liityntäyhteyksiä raideliikenteen ääreen.

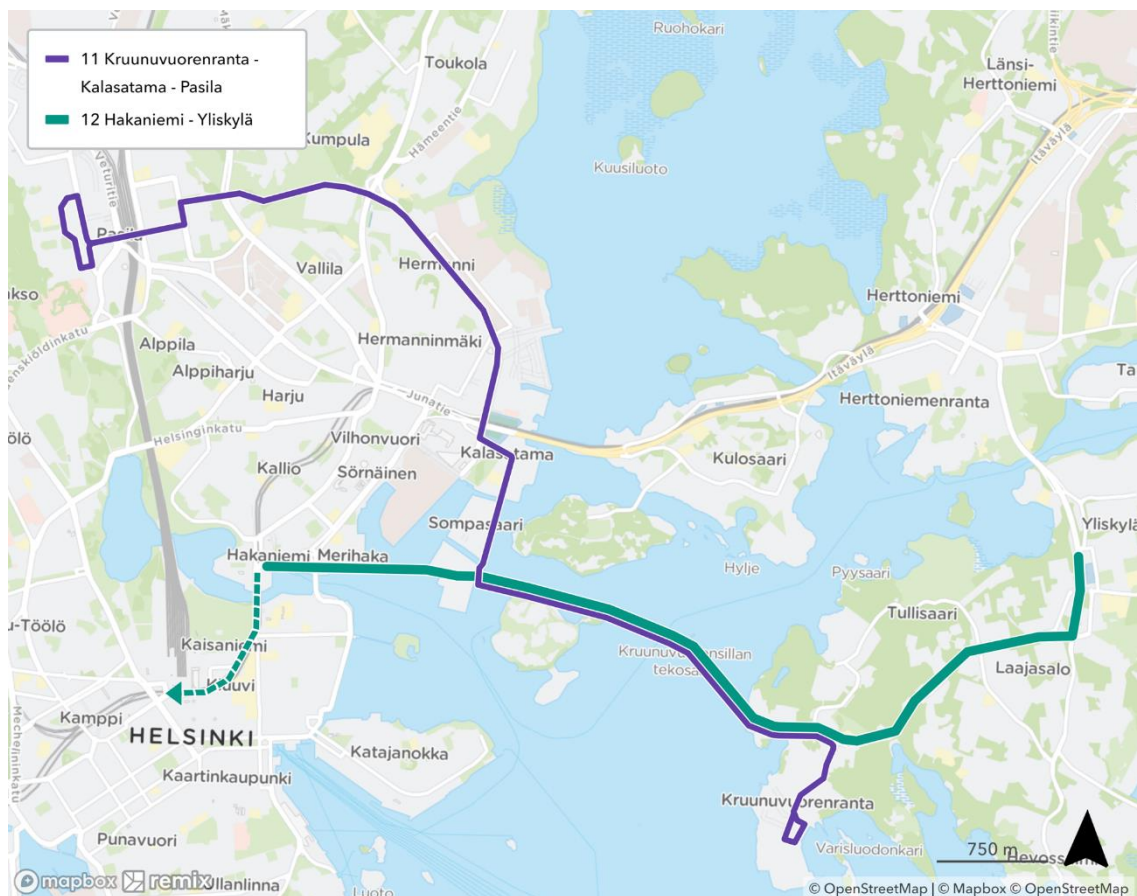
Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen -suunnitelmassa (MAL2019) on kuvattu strategisella tasolla seudun runkoverkko sekä merkittävät vaihtopaikat vuonna 2030 (HSLH 26.3.2019). Laajasalon bussilinjaston päivittämisen lähtökohtana on ollut uuden runkoyhteyden, Kruunusiltojen raitiotien rakentuminen sekä raitioliikenteen vaikutukset bussilinjastoon. Bussilinjasto suunnitellaan tukemaan joukkoliikenteen runkoverkon käyttöä sekä palvelemaan alueen sisäisiä yhteystarpeita.

5.3. Kruunusiltojen raitioliikenne

Kruunusiltojen raitiovaunujen reiteistä ja vuoroväleistä [päädettiin](#) Kaupunki- ja piikaraitioliikenteen linjastosuunnitelman yhteydessä HSL:n hallituksen

kokouksessa 14.12.2021. Kruunusiltojen raitioliikenteen on tarkoitus alkaa vuoden 2027 alussa.

Kruunusiltojen raitiolinjat muodostavat runkoyhteyden suureen osaan Laajasaloon (Kuva 6.). Laajasalon maankäytön muutokset ja Kruunusiltojen liikenteen käynnistyminen edellyttävät bussilinjaston uudistamista. Nykyinen bussilinjasto tarjoaa lähinnä yhteyksiä Herttoniemen suuntaan. Tulevaisuudessa bussilinjaston on tarkoitus palvella liityntää sekä metrolle että Kruunusiltojen ratikoille, jotta mahdollisimman monella laajasalolaisella on mahdollisuus hyödyntää vaihtoehtoisia reittejä matkoillaan.



Kuva 6. Kartta Kruunusiltojen raitiolinjojen reiteistä liikenteen käynnistyessä.

Linja 11

Linja 11 on kaupunkiraitiolinja, joka kulkee reitillä Pasila–Vallilanlaakso–Kalasatama–Kruunuvuorenranta.

Linjan vuoroväli on arkisin ja lauantaisin 10 minuuttia ja sunnuntaisin 12 minuuttia.

Linja palvelee yhteyksiä Kruunuvuorenrannasta Kalasatamaan ja Pasilaan. Linjalle 11 voi vaihtaa pikaraitiolinjalta 12 sekä bussilinjoilta 87, 88 ja 808 Haakoninlahdenkadun ja Koirasaarentien risteyksen tuntumassa.

Linja 12

Linja 12 on pikaraitiolinja, joka kulkee ensimmäisessä vaiheessa reitillä Hakaniemi–Yliskylä. Linjan reitti jatkuu toisessa vaiheessa Hakaniemestä rautatieaseman kautta Länsisatamaan arviolta 2030-luvun alkupuolella.

Linjan vuoroväli on ruuhka-aikaan 5 minuuttia sekä päiväliikenteessä arkisin, lauantaisin ja sunnuntaisin 7,5 minuuttia.

Linja 12 palvelee yhteyksiä Laajasalosta Helsingin keskustan suuntaan sekä Laajasalon sisäisiä yhteyksiä Koirasaarentien ja Yliskylän välillä.

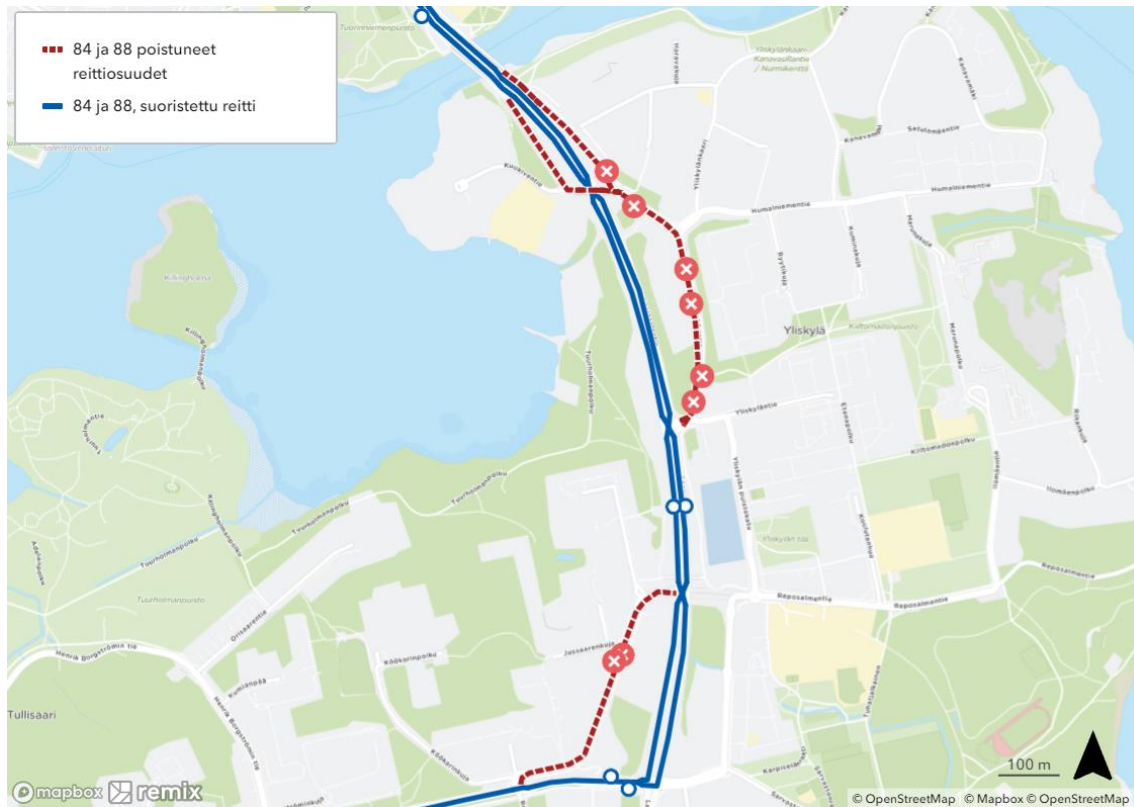
5.4. Osallistamisen vaikutus linjastoon

5.4.1. Asiakasvuorovaikutuksen perusteella tehdyt muutokset

Linjojen nopeuttaminen

Syksyn 2020 liikkumiskyselyn avoimissa vastauksissa esille noussut toive linjojen nopeuttamisesta katsottiin tarpeelliseksi toteuttaa jo ennen tämän linjasto-suunnitelman käyttöönottoa. Nopeuttamisesta katsottiin olevan eniten hyötyä Kruunuvuorenrannan ja Gunillankallion alueilla nykyisin liikennöiville linjoille 84 ja 88, joilla on paljon matkustajia. Kyseisiä linjoja nopeuttamalla mahdollisimman moni hyötyy muutoksesta.

Nopeuttaminen toteutettiin siirtämällä molemmat linjat ajamaan suoraan Koira-saarentietä ja Laajasalontietä. Linjoilta poistui Kuvernöörintien ja Isosaarentien kierrot (Kuva 7.). Reittimuutoksista tehtiin linjastosuunnitelman blogiin ennen muutoksen toteuttamista pikakysely, jonka perusteella noin 70 % kaikista vastaajista kannatti ehdotettua nopeampaa reittiä.



Kuva 7. Linjoille 84 ja 88 toteutettu reittimuutos.

Liikkumiskyselyn avoimissa vastauksissa oli esitetty toiveita myös linjojen 85 ja 86 reittien suoristamisesta. Kyseisten linjojen kohdalla muutosta ei kuitenkaan vielä tehty. Läpiajomahdollisuus Kuvernöörintien kautta tulee poistumaan Yliskylän keskustan rakennustöiden edetessä ja tällöin myös linjat 85 ja 86 siirtyvät ajamaan suoraan Laajasalontietä pitkin. Muutos tapahtuu näillä näkymin jo ennen raitioliikenteen alkamista.

Yhteys Jollas – Kruunuvuorenranta

Linjastoluonnoksen avoimissa palautteissa nousi esiin yhteystarve Jollaksesta Kruunuvuorenrantaan rakentuvalle ruotsinkieliselle koululle. Nykyisin Herttoniemen kartanonpuiston eteläpuolella sijaitseva koulu on siirtymässä Kruunuvuorenrantaan rakentuvaan uudisrakennukseen arviolta vuonna 2026. Syntyvän yhteystarpeen täyttämiseksi luonnokseen lisättiin linja 808, joka kulkee Tonttuvuoresta Jollaksentien ja Reiherintien kautta Kruunuvuorenrantaan. Linjaa liikennöidään arkisin noin klo 6.30–18 siten, että ruuhka-aikoina vuoroväli on noin

20 minuuttia (ajetaan kahdella pikkubussilla) ja keskellä päivää harvempi (ajetaan yhdellä pikkubussilla). Linja 808 tarjoaa myös liityntäyhteyksiä raitiolinjalle 11 Pasilan suuntaan sekä asiointiyhteyksiä Kruunuvuorenrannan palveluihin. Linjan reitti Kruunuvuorenrannassa tarkentuu.

5.4.2. Tunnistettut ongelmakohdat

Tässä kappaleessa käsitellään linjastosuunnitelman asukasvuorovaikutuksen yhteydessä esiin nousseita asiakastoiveita, joita ei linjastosuunnitelmassa voida toteuttaa sekä mahdollisia linjaston ongelma-kohtia.

Kruunuvuorenrannan yhteys Herttoniemeen

Monet Kruunuvuorenrannassa asuvat toivoivat vastauksissaan nykyisen linjan 88 kaltaista mahdollisimman suoraa ja nopeaa yhteyttä Herttoniemeen. Linjastoluonnoksessa pääasiallinen yhteys Kruunuvuorenrannasta Herttoniemeen tarjotaan linjalla 87. Linjan 87 palvelua täydentää harvemmin kulkeva ja Yliskylän kautta kiertävä linja 88.

Matka-aika Kruunuvuorenrannan eteläosista Herttoniemeen linjastoluonnoksessa esitetyllä vaihdollisella raitiotie + metro -yhteydellä Kalasataman kautta on likimain sama, kuin nykyisen kaltaisella suoralla linjalla. Kalasataman kautta matkustaminen voi paikoitellen tarjota jopa nopeamman yhteyden eri puolille Itä-Helsinkiä, kun huomioidaan Linnanrakentajantien ja Laajasalontien ruuhkat sekä niiden vaikutukset matka-aikaan. Matka-aika linjalla 87 Herttoniemeen on muutaman minuutin hitaampi, kuin nykyisellä suoralla bussiyhteydellä.

Ratikoiden ja bussien reittien päällekkäisyyttä halutaan välttää, ja suurempi bussiyhteys tarjoaisi osin päällekkäistä palvelua raitiolinjan kanssa Yliskylän ja Kruunuvuorenrannan välillä. Lisäksi Gunillantien kautta ajamalla voidaan tarjota suuremmalle joukolle Laajasalossa asuvia vaihtomahdollisuus Pasilaan menevään ratikkaan.

Raitioliikenteen alkamisen myötä Kruunuvuorenrannan ja Herttoniemen välisen bussilinjan kysynnän on ennustettu vähenevän merkittävästi. Yhteydet eri puolille kantakaupunkia sekä Pasilan suuntaan nopeutuvat raitioliikenteen käynnistyttyä. Uusien yhteyksien myötä myös ostos- ja asiointimatkat voivat jatkossa suuntautua Herttoniemen sijaan muualle, kun esimerkiksi Kalasataman ja Pasilan palvelut ovat aiempaa helpommin saavutettavissa.

Kruunuvuorenrannan ja Gunillantien linjojen nykyistä harvempi vuoroväli

Useassa linjastoehdotuksesta saadussa palautteessa huolta aiheutti Kruunuvuorenrantaa ja Gunillantietä palvelevien bussilinjojen vuorovälien riittävyys etenkin ruuhka-aikaan. Bussilinjojen vuoroväli on linjastosuunnitelmassa sovittu raitiolinjojen vuoroväleihin, jotta vaihdot kulkumuotojen välillä saadaan sujuviksi.

Raitioliikenteen käynnistyttyä Kruunuvuorenrannasta Herttoniemeen suuntautuvan kysynnän on ennustettu vähenevän. Tätä puoltavat myös liikkumiskyselyyn saadut vastaukset joukkoliikenteen käytön muutoksista ratikkatilanteessa: Kruunuvuorenrannassa asuvista vastaajista 80 % arveli jatkossa kävelevänsä raitiolinjalle. Herttoniemeen suuntautuvan bussiliikenteen kysyntää vähentää myös raitioliikenteen tarjoama yhteys laajasalolaisten terveys- ja hyvinvointipalveluihin sekä muihin asiointipalveluihin Kalasatamaan.

Bussilinjojen kuormitusta tullaan seuraamaan reitti- ja vuorovälimuutosten toteuttamisen jälkeen. Vuoroväleihin tehdään tarvittaessa muutoksia, mikäli bussiliikenteen kapasiteetti ei riitä.

Linjan 86 reittimuutos Reiherintien kautta

Hevossalmen ja Santahaminan alueen asukkaiden palautteissa vastustettiin linjan 86 reittimuutosta Reiherintien kautta sekä muutoksesta aiheutuvaa matka-ajan kasvua. Linjan 86 ajaminen Reiherintien kautta pidentää matka-aikaa Santahaminasta Herttoniemeen kellonajasta riippuen noin 2–4 minuuttia nykyiseen verrattuna, kun linjalta poistuu samassa yhteydessä Kuvernöörintien lenkki. Reittimuutos ei pidennä matka-aikaa keskustan suuntaan, sillä vaihdon raitiolinjalle voi tehdä jo ennen Yliskylää.

Reiherintien kautta kiertäväksi linjaksi valikoitu luonnoksessa linja 86, jolle osoitettuna matka-ajan kasvu kohdistuu pienimpään mahdolliseen asukasmäärään. Linjan 86 reitin varrella ennen Reiherintielle tuloa on selvästi vähemmän asukkaita kuin vaihtoehtoisten Reiherintien kautta kulkevien linjojen 85 ja 87 reittien varsilla.

Nykyisen linja 84 säilyttäminen ennallaan olisi puolestaan edellyttänyt muun muassa linjoille 85 ja 86 esitettyjen vuorovälien tihennyksien perumista kustannusten kasvun hillitsemiseksi. Myöskään muita liikkumiskyselyssä esiin tulleita toiveita linjaston kehittämisestä, kuten Laajasalon sisäisiä yhteyksiä parantavaa linjaa 808, ei olisi voitu toteuttaa.

6. Linjasto

6.1. Keskeisimmät muutokset linjastossa

- Linjojen 86 ja 88 reittimuutokset
- Linjojen 85 ja 86 päiväliikenteen vuorovälin tihennys
- Uusien linjojen 87, 808 ja 809 perustaminen

Linjastosuunnitelman myötä perustetaan uusia linjoja ja nykyisiä linjoja lakkautetaan. Nykyisten linjojen reitteihin ja vuoroväleihin tulee muutoksia. Linjasto-
muutosten tarkoituksena on sovittaa tarjonta väestönkasvun ja raitioliikenteen
käynnistymisen myötä muuttuvaan ja kasvavaan kysyntään sekä mahdollistaa
liityntäliikenne metron lisäksi uusille raitiolinjoille.

Yölinjaston tavoitteena on tarjota yhteyksiä hiljaisen ajan liikenteessä, jolloin
metroliikennettä ei ole ja raitiolinjan 12 vuoroväli on harvempi.

Uudet linjat: 87, 808, 809

Linjat, joiden reitti ja / tai vuoroväli muuttuu: 85, 85N, 86, 87N, 88, 89, 802

Lakkautettavat linjat: 84, 86N, 88B

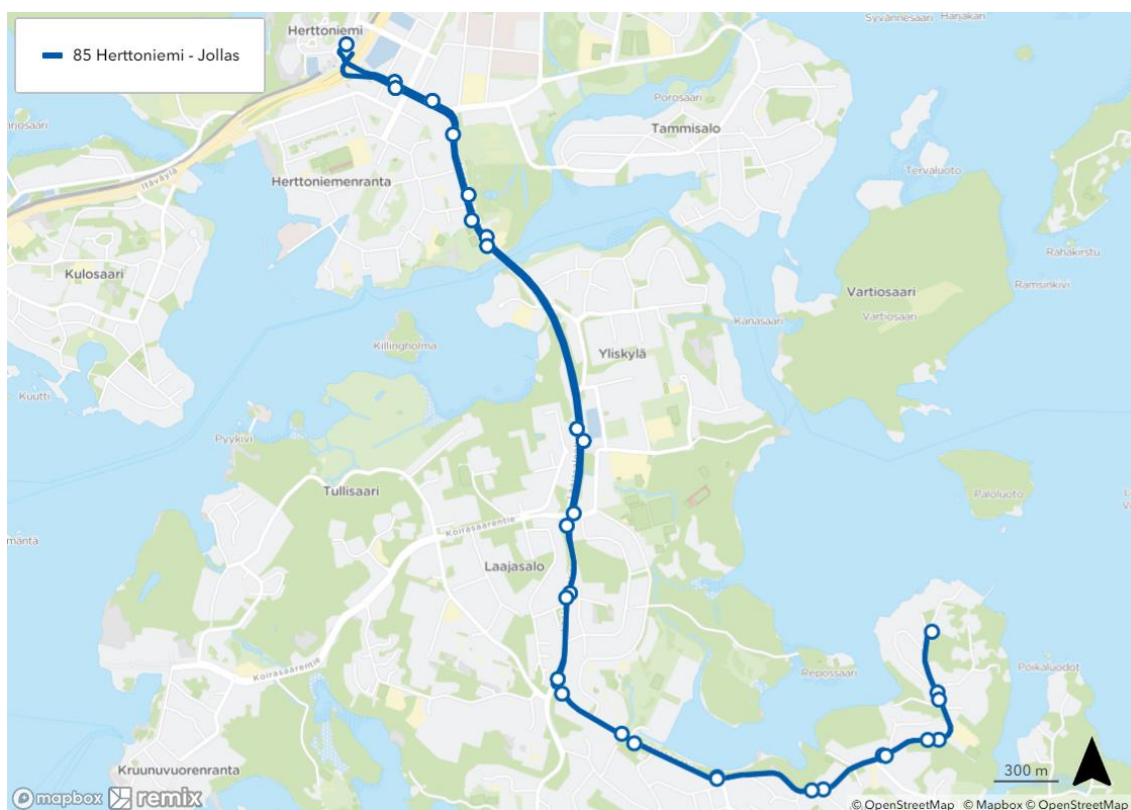
6.2. Linjat

Linja 85: Herttoniemi – Jollas

Linjan 85 reitissä tapahtuu pieni muutos ja linjan vuorovälejä tihennetään päivisin ja viikonloppuisin 15 minuuttiin. Linja 85 kulkee jatkossa Yliskylän kohdalla suoraan Laajasalontietä pitkin. Varhain aamuisin ja myöhään illalla liikennöivän linjavariantin 85B mahdollinen liikennöinti-aika tarkentuu jatkosuunnittelussa. Linjojen 85 ja 89 liikenne voidaan jatkossakin yhdistää hiljaiseen aikaan, mikäli se on esimerkiksi aikataulujen tehokkuuden ja palvelutason näkökulmasta järkevää.

Linjan 85 vuorovälit:

- ruuhka-aikaan: 10 min
- arkipäivisin, lauantaisin ja sunnuntaisin: 15 min



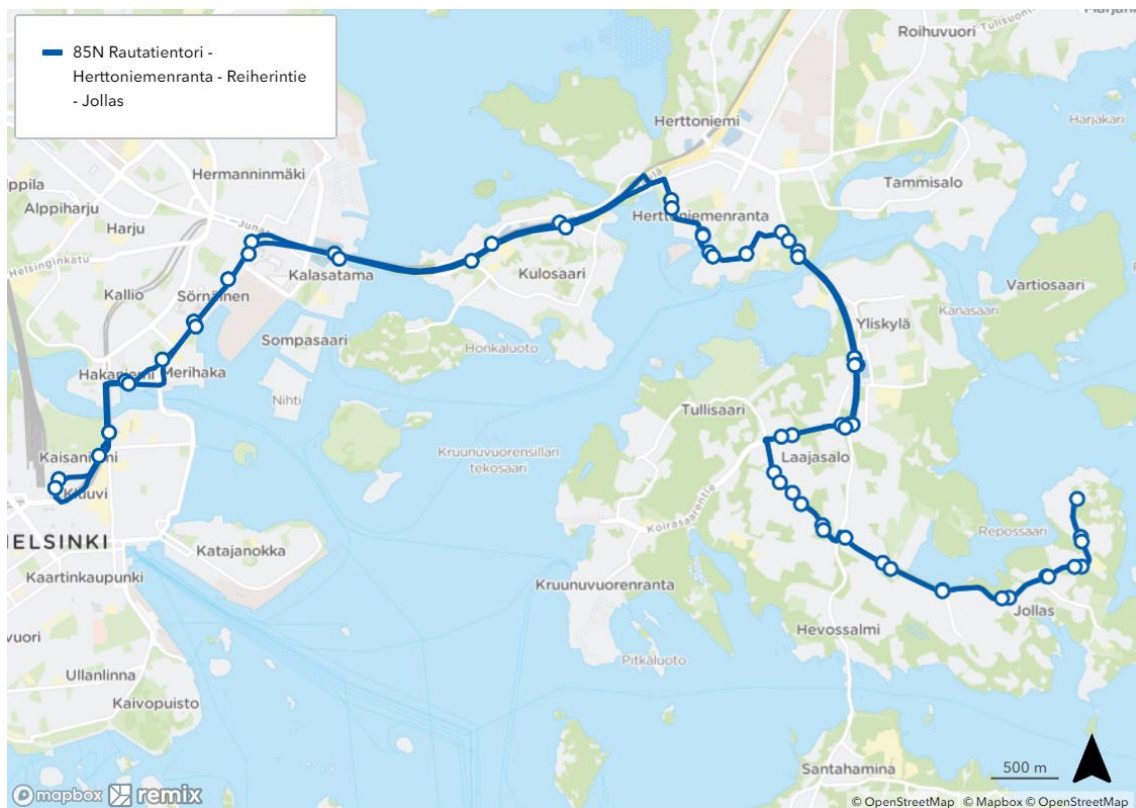
Kuva 8. Linja 85

Linja 85N: Rautatientori – Herttoniemenranta – Reiherintie – Jollas

Linjalle 85N tehdään reittimuutos Yliskylässä. Linja jättää jatkossa Yliskylän lenkin väliin ja ajaa Yliskylän kohdalla suoraan Laajasalontietä, josta bussit jatkavat vanhaa reittiään Reiherintien kautta Jollakseen. Poistuvaa Yliskylän lenkkiä korvaa linjalle 87N tehtävä reittimuutos.

Linjan 85N vuorovälit:

- arkisin klo 00:00 – 02:00: 30 min
- viikonloppuisin klo 00:00 – 04:30: 30 min



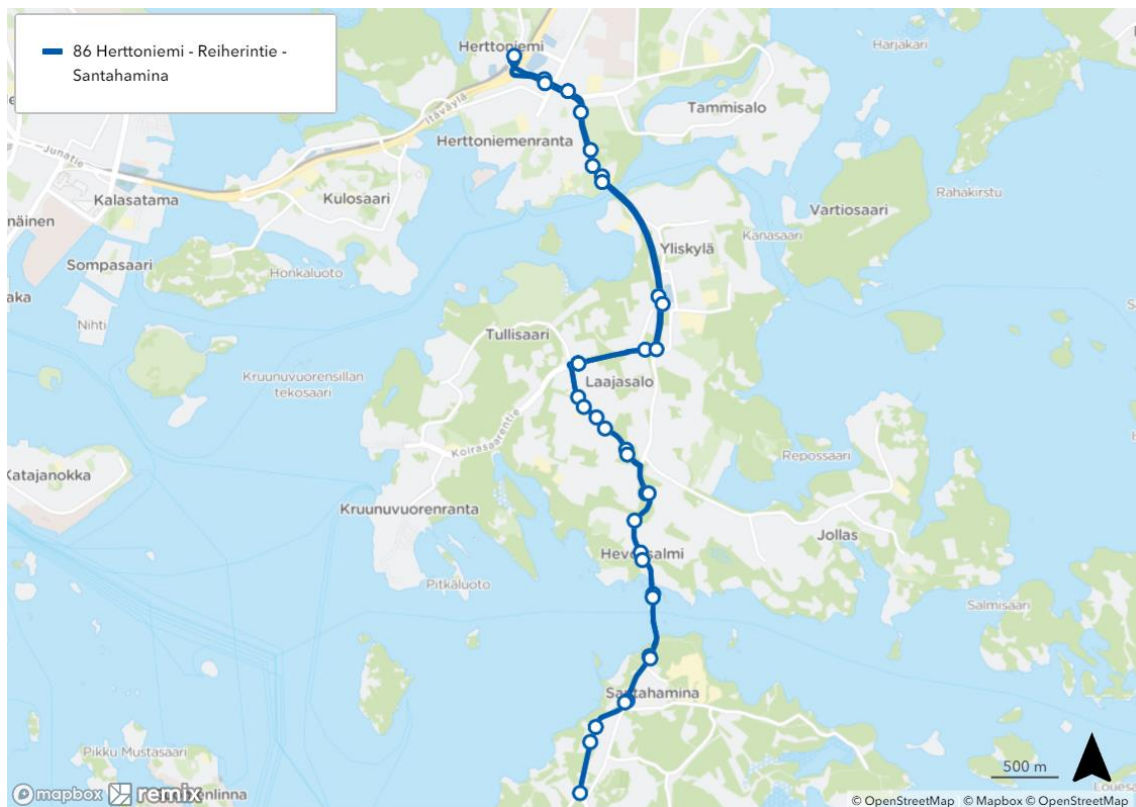
Kuva 9. Linja 85N

Linja 86: Herttoniemi – Reiherintie – Santahamina

Linjan 86 reitti muuttuu ja linjan vuorovälejä tihennetään päivisin ja viikonloppuisin 15 minuuttiin. Linja kulkee Herttoniemestä Santahaminaan Reiherintien kautta korvaten linjalta 84 poistuvaa Reiherintien osuutta. Lisäksi linja 86 kulkee jatkossa Yliskylän kohdalla suoraan Laajasalontietä pitkin. Linjan 86 liikennöintiäikoja laajennetaan ja linja liikennöi aina klo 02:00 asti korvaten Laajasalossa lakkautettavaa linjaa 86N.

Linjan 86 vuorovälit:

- ruuhka-aikaan: 10 min
- arkipäivisin, lauantaisin ja sunnuntaisin: 15 min
- yöliikenne klo 00:00 – 02:00: 40 min



Kuva 10. Linja 86

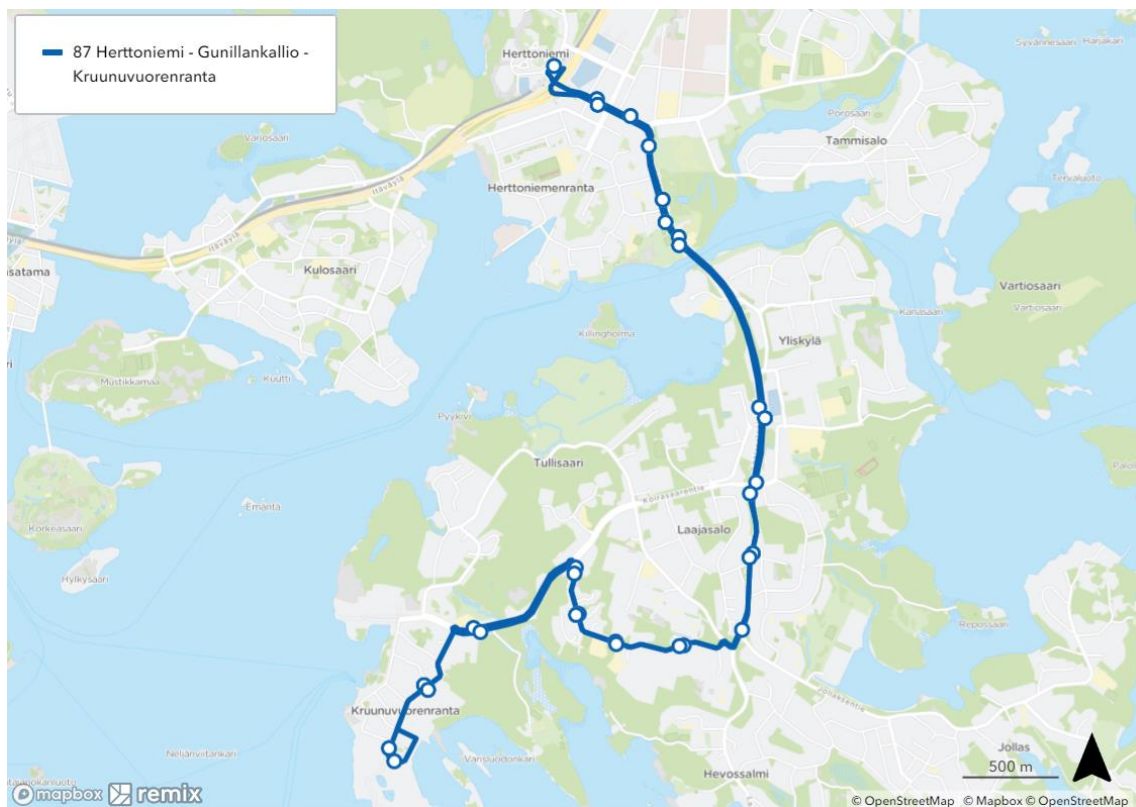
Linja 87: Herttoniemi – Gunillankallio – Kruunuvuorenranta

Uusi linja 87 korvaa nykyisen linjan 84 palvelun Gunillantiellä sekä tarjoaa Kruunuvuorenrannasta ja Gunillantien varrelta yhteydet Herttoniemeen. Linja 87 tarjoaa myös yhteyksiä Laajasalontien ja Gunillantien varsilta molemmille ratikkalinjoille.

Linjan 87 reitti: Herttoniemen metroasema – Laajasalontie – Gunillantie – Koiraasaarentie – Haakoninlahdenkatu – Stansvikin rantakatu.

Linjan 87 vuorovälit:

- ruuhka-aikaan: 10 min
- arkipäivisin, lauantaisin ja sunnuntaisin: 15 min



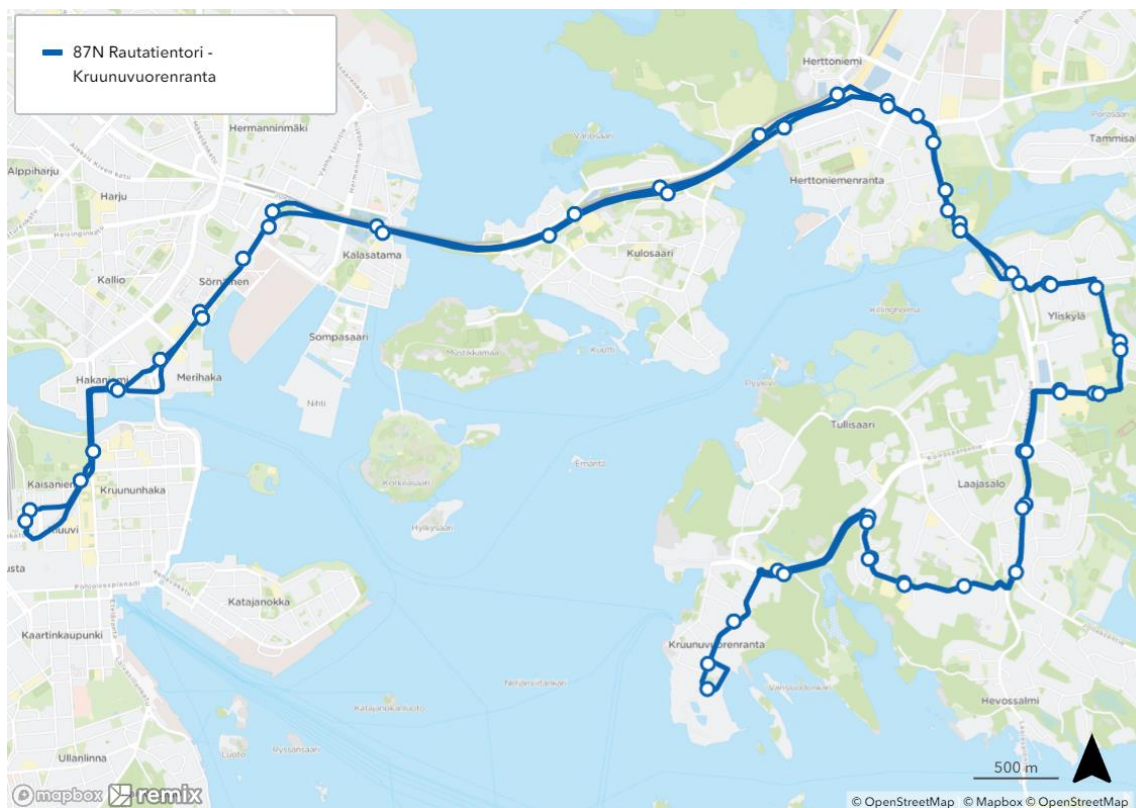
Kuva 11. Linja 87

Linja 87N: Rautatientori – Yliskylä – Gunillankallio – Kruunuvuorenranta

Linjan 87N reitti muuttuu. Linja kulkee Yliskylän ja Gunillantien kautta ja jatkaa Kruunuvuorenrannassa aina Stansvikin rantakadulle asti. Yliskylän reittimuutoksella korvataan linjalta 85N poistuvaa reittiosuutta.

Linjan 87N vuorovälit:

- Arkisin klo 00:00 – 02:00: 30 min
- Viikonloppuisin klo 00:00 – 04:30: 30 min



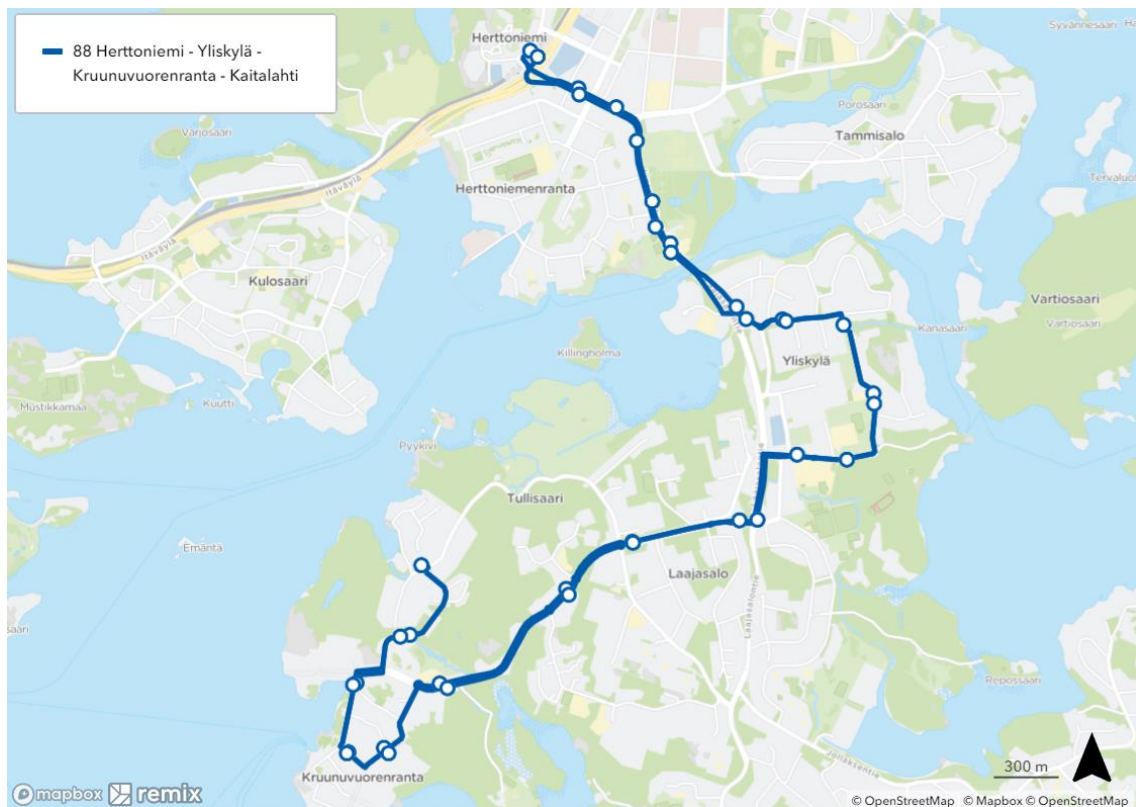
Kuva 12. Linja 87N

Linja 88: Herttoniemi – Yliskylä – Kruunuvuorenranta – Kaitalahti

Linjan 88 reitti ja vuoroväli muuttuvat. Linja 88 ajaa Yliskylän ja Kruunuvuorenrannan kautta. Linjan 88 vuoroväli harvenee arkisin ruuhka-aikaan 20 minuuttiin ja päiväaikaan sekä viikonloppuisin 30 minuuttiin. Yliskylää palvelee myös linja 89. Linjojen 88 ja 89 yhteinen vuoroväli Yliskylässä on arkisin ruuhka-aikaan 10 minuuttia ja päiväliikenteessä sekä viikonloppuisin 15 minuuttia. Ruuhka-aikaan liikennöinyt reittivariantti 88B lakkautetaan.

Linjan 88 vuorovälit:

- Ruuhka-aikaan: 20 min
- Arkipäivisin, lauantaisin ja sunnuntaisin: 30 min



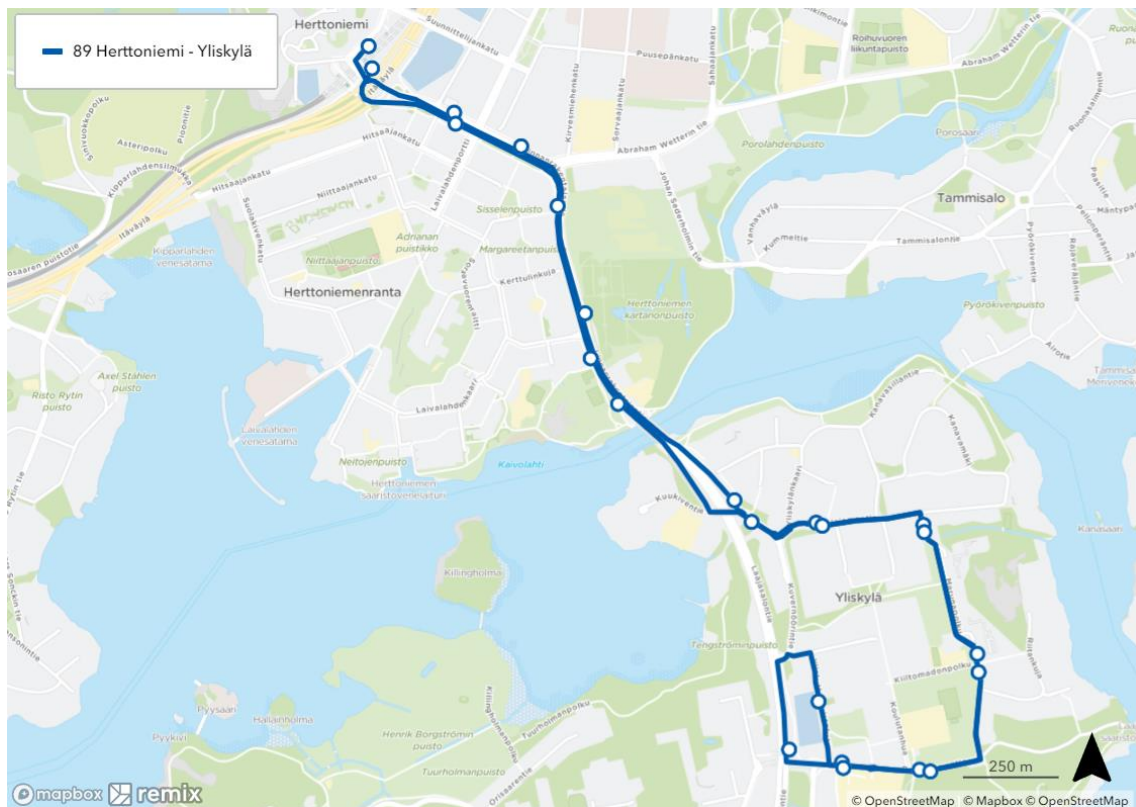
Kuva 13. Linja 88

Linja 89: Herttoniemi – Yliskylä

Linjan 89 vuoroväli muuttuu. Linjan vuoroväli harvenee arkisin ruuhka-aikaan 20 minuuttiin ja päiväaikaan sekä viikonloppuisin 30 minuuttiin. Yliskylää palvelee myös linja 88. Linjojen 88 ja 89 yhteinen vuoroväli Yliskylässä on arkisin ruuhka-aikaan 10 minuuttia ja päiväliikenteessä sekä viikonloppuisin 15 minuuttia.

Linjan 89 vuorovälit

- ruuhka-aikaan: 20 min
- arkipäivisin, lauantaisin ja sunnuntaisin: 30 min



Kuva 14. Linja 89

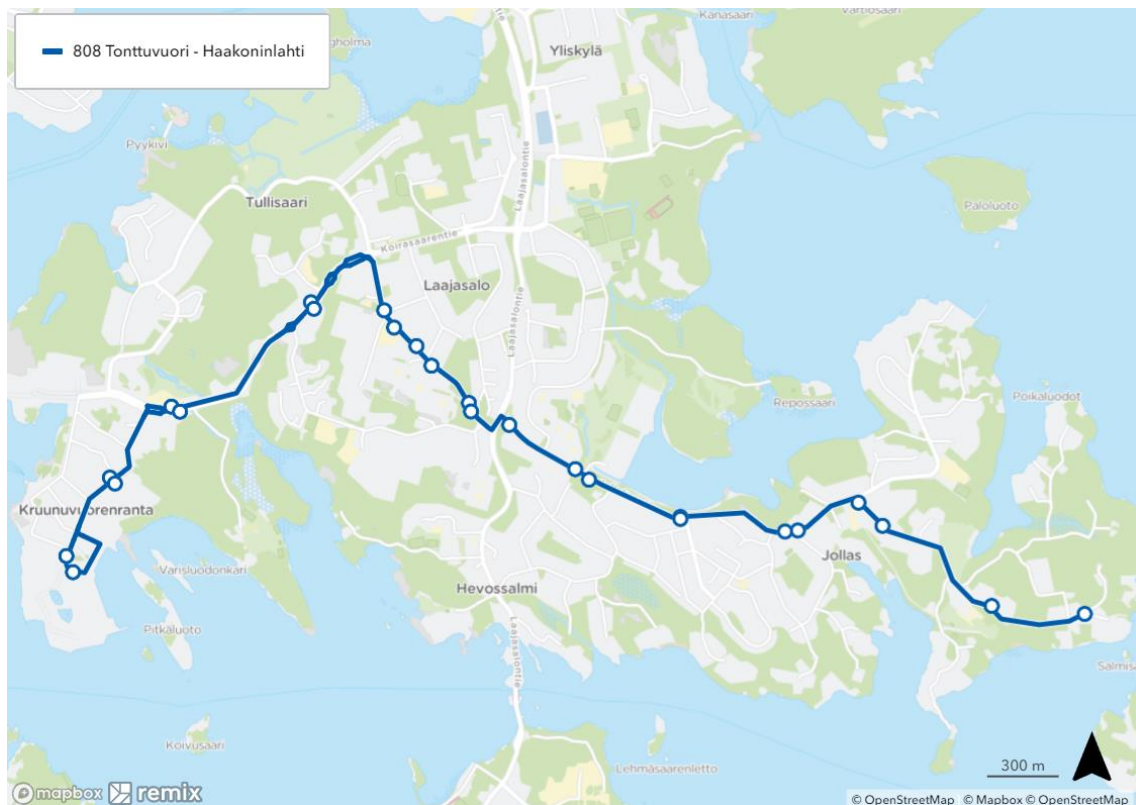
Linja 808: Jollas – Kruunuvuorenranta

Uutta lähibussilinjaa 808 liikennöidään pienkalustolla arkipäivisin ruuhka-aikaan noin puolen tunnin ja päiväaikaan tunnin välein. Linjalla pääsee Tonttuvuoresta, Jollaksesta ja Reiherintien varrelta Kruunuvuorenrannan ruotsinkieliselle ala-as-
teelle ja palveluihin sekä Pasilan suuntaan kulkevalle raitiolinjalle. Linjan 808
perustamisen myötä linja 802 ei enää liikennöi Laajasalossa ja linjalta 802 pois-
tuvia Laajasalon reittiosuuksia palvelemaan perustetaan uusi lähibussilinja 809.

Linjan 808 reitti: Tonttuvuori – Jollaksentie – Reiherintie – Koirasaarentie –
Kruunuvuorenranta. Linjan reitti ja päätepysäkki Kruunuvuorenrannassa tarken-
tuvat lähempänä ratikkaliikenteen aloitusta.

Linjan 808 vuorovälit:

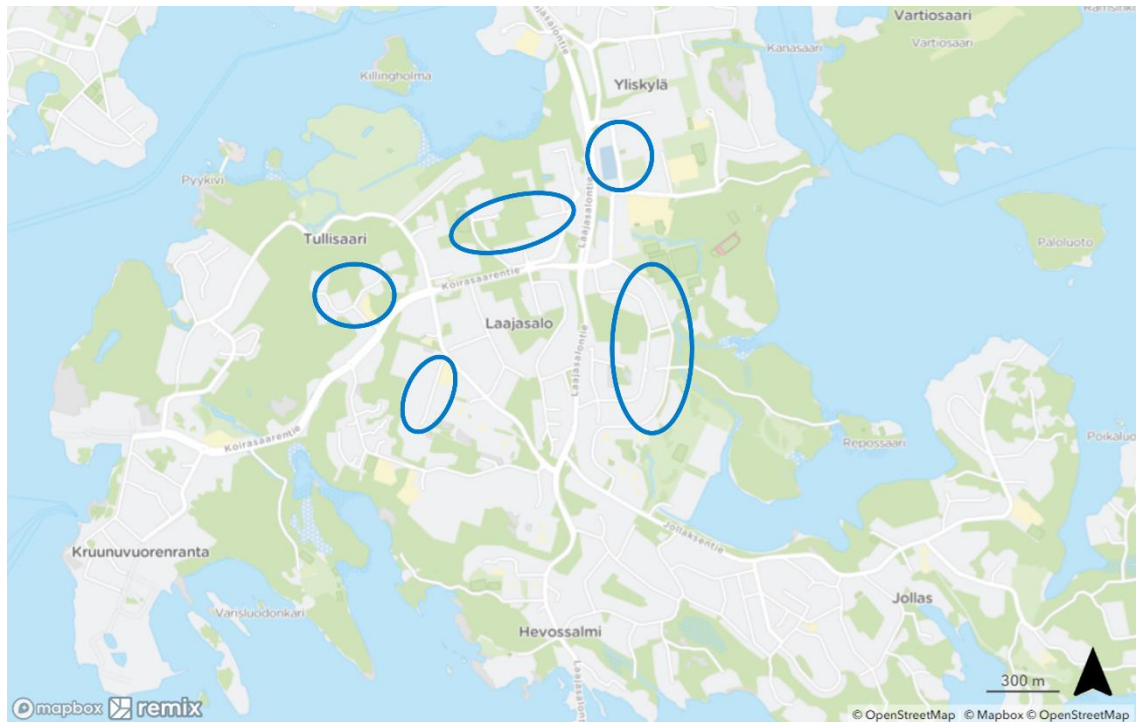
- ruuhka-aikaan: 20 min
- arkipäivisin: 60 min



Kuva 15. Linja 808

Linja 809: Yliskylä – Borgströminmäki

Uudella lähibussilinjalla 809 on tarkoitus palvella Laajasalon keskiosien yhteyksiä Yliskylän palveluihin. Linjan perustamisen myötä linja 802 ei enää liikennöi Laajasalossa. Linjojen 802 ja 809 tarkemmat reitit sekä linjan 809 vuorovälit tarkentuvat lähempänä raitioliikenteen aloittamisajankohtaa. Linjaa 809 liikennöidään arkisin keskellä päivää pikkubussilla, joka ruuhka-aikoina ajaa linjaa 808.



Kuva 16. Linjalle 809 hahmotellut palvelualueet.

6.3. Linjastosuunnitelman vaikutukset

6.3.1. Vaikutukset infraan

Pysäkit ja pysäkkikatokset

Linjastomuutokset edellyttävät uusien pysäkkien rakentamista Kruunuvuoren-rantaan, Koirasaarentien varrelle sekä Yliskylän keskustan ympäristöön kau-pungin liikennesuunnitelmien mukaisesti. Uusilla reittiosuuksilla olevat pysäkit toteutetaan kadunrakentamisen yhteydessä.

Gunillantien pohjoisreunan pysäkeille tulee harkita pysäkkikatoksien rakenta-mista. Jatkossa kadun pohjoisreunasta matkustetaan linjalla 87 Kruunuvuoren-rantaan ja eteläreunasta Herttoniemeen. Nykytilanteessa Gunillantien pohjois-laidan pysäkeillä on vain pysäkkitolpat.

Kääntöpaikat ja terminaalit

Gunillantiellä Koirasaarentien ja Gunillantien risteyksen tuntumassa linjalla 84 käytössä ollut päätepysäkki poistuu bussiliikenteen käytöstä. Kruunuvuorenran-taan Stansvikin Rantakadulle rakennetaan katusuunnitelmien mukainen pääte-pysäkki.

Uudet kadut ja tiet

Lopputilanteen mukainen linjasto edellyttää, että Kruunuvuorenrannan katu-verkko on valmistunut.

Liikennevaloetuudet

Raitioliikenteelle tulee toteuttaa liikennevaloetuudet sen sujuvuuden ja toimivuu-den takaamiseksi. Etuudet tulee toteuttaa siten, että niistä aiheutuva ylimääräi-nen viive bussiliikenteelle on mahdollisimman pieni.

6.3.2. Vaikutukset liikennöintikustannuksiin

Bussiliikenteen operoinnin kustannukset jakautuvat kuntakohtaisesti kuntalais-
ten joukkoliikenteen käytön mukaisesti. Laajasalon bussilinjoja käyttävät pääasi-
assa Laajasalossa asuvat helsinkiläiset sekä siellä asioivat muut asiakkaat.
Merkittävä osa Laajasalon linjaston kustannuksista kohdistuu Helsingille. Esite-
tyt kustannukset ovat linjaston kokonaiskustannuksia.

Linjastosuunnitelma on toteutettu siten, että alueen bussiliikenteen operointikus-
tannukset vähenevät hieman kevään 2022 tilanteeseen verrattuna. Suunnitellun
linjaston vuosittainen liikennöintikustannus on noin 5,4 milj. €. Säästöä kevään
2022 tilanteeseen nähden tulee vuositasolla noin 1 milj. €. Tarkemmat linjakoh-
taiset suoritteet ja kustannukset löytyvät taulukoista 1.

Taulukko 1. Bussiliikenteen viikkosuoritteet sekä kustannukset vuositasolla.

Linja	Kilometrit	Tunnit	Autopäivät	Lähtöjä	Kustannus vuositasolla
85	6 663	413	31	1 066	1 176 00 €
85N	1 239	48	0	76	111 000 €
86	7 782	519	38	1 066	1 460 000 €
87	6 876	423	31	1 066	1 199 000 €
87N	825	48	0	76	107 000 €
88	3 521	221	17	472	628 000 €
89	2 132	148	10	609	403 000 €
808	1 105	88	10	235	246 000 €
809	385	28	0	55	42 000 €

Yllä esitetyt kustannukset eivät sisällä Kruunusiltojen raitioteiden operointi- tai
infrakustannuksia. Joukkoliikenteen operointi- ja infrakustannukset tulevat kas-
vamaan Kruunusiltojen raitioliikenteen aloituksen myötä vuositasolla arviolta noin
22 milj. €. Kruunusiltojen arvioitu vaikutus lipputuloihin on vuositasolla noin +7M€,
kun alueen maankäyttö on kokonaan rakentunut. Kruunusiltojen raitiotiet asetta-
vat arviolta noin 4 % korotuspaineen joukkoliikenteen lippujen hintoihin. Silta-
hankkeen kustannuskehitys sekä Kaupunkiliikenteen kalusto- ja varikkoratkaisut
vaikuttavat merkittävästi korotuspaineeseen. Kustannuskasvua ei ole mahdol-
lista säästää bussiliikenteestä eikä kattaa lipputuloilla.

7. Jatkoimenpiteet

Linjastosuunnitelman käyttöönotto ei edellytä nykyisten bussiliikennesopimusten kilpailutusta uudelleen, vaan muutokset voidaan ottaa käyttöön nykyisissä sopimuksissa.

Muutamaa vuotta ennen linjaston käyttöönottoa tehdään linjastosuunnitelmassa tehty liikkumiskysely uudelleen. Uudella liikkumiskyselyllä tarkistetaan alkuperäisen linjastosuunnitelman ratkaisujen toimivuus. Tarvittaessa linjastoon ja vuoroväleihin voidaan tehdä muutoksia. Bussilinjojen vuoroväleihin ja tarvittaessa myös reitteihin voidaan tehdä muutoksia, jos raitioliikenteelle suunnitellut vuorovälit muuttuvat suunnitellusta.

Uuden linjaston käyttöönoton jälkeen linjojen kuormituksia seurataan. Jos liikku-
misen suuntautuminen ei muutu ennustetulla tavalla ja Herttoniemeen liikennöi-
vät linjat kuormittuvat liikaa, tarkastellaan linjojen vuorovälejä ja reittejä uudel-
leen. Raitioliikenteen vaiheittainen käynnistyminen (linja 12 aluksi vain Hakanie-
meen asti) voi edellyttää väliaikaisia lisäyksiä bussiliikenteeseen.

Nykyisen lähibussilinjan 802 ja suunnitellun lähibussilinjan 809 uudet reitit ja vuorovälit sekä lähibussilinjan 808 läntinen päätepysäkki määritellään tarkem-
min lähempänä raitioliikenteen aloittamisen ajankohtaa. Tarvittaessa Laajasalon
lähibussiliikenteeseen voidaan tehdä muutoksia jo ennen raitioliikenteen aloitta-
mista.

Laajasalon bussilinjastoon on tarpeen tehdä reittimuutoksia ja lisäyksiä tarjon-
taan jo ennen raitioliikenteen käynnistymistä työmaa-aikaisten poikkeusjärjeste-
lyiden sekä asukasmäärän kasvun takia. Lähivuosien aikana asukasmäärä kas-
vaa erityisesti Haakoninlahden alueella, jonne bussiliikenne on tarkoitus ulottaa
vuoden 2023 aikana.