

Pohjois-Espoon linjastotarkastelu

77/08.00.00.04/2025 Pohjois-Espoon linjastotarkastelu

Hallitus 08.04.2025 § 34

Esittelijä	Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija	Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi Aluepäälikkö Miska Peura, etunimi.sukunimi@hsl.fi Joukkoliikennesuunnittelija Timo Huomo, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Taustaa ja tavoitteet

Yhtymäkokouksen hyväksymää HSL:n vuosien 2025–2027 Talous- ja toimintasuunnitelmaa (26.11.2024, § 12) valmisteltaessa jouduttiin subventiotasotavoitteeseen pääsemiseksi hakemaan säästöjä joukkoliikennepalveluiden operointikustannuksista vuositason 974 000 euron verran. Kuntien lausuntojen ja kuntakohtaisten subventiotasojen erojen takia operointikustannusten leikkaus kohdennettiin suurelta osin Espoon kuntaosuuteen. HSL:n hallituksen 14.1.2025 (§ 2) hyväksymässä Liikennöintisuunnitelma 2025–2026:ssa todetaan, että Pohjois-Espoon ja Pitkäjärven alueen liikennetarjontaa tarkastellaan erillisenä työnä, joka tuodaan HSL:n hallituksen päätettäväksi keväällä 2025.

HSL:n kauden 2022–2025 strategisissa tavoitteissa korostuu vahvasti tarve parantaa joukkoliikennepalveluiden kustannustehokkuutta sekä tasapainottaa taloutta. TTS2025–2027:n säästötavoite kohdistettiin ensisijaisesti Pohjois-Espoon bussiliikenteeseen, missä kustannustehokkuus on selvästi heikompaa kuin eteläisemmässä Espoossa. Linjastotarkastelussa tavoitteena on ollut löytää Pohjois-Espoon ja Pitkäjärven ympäristön bussiliikenteestä säästökohteita, jotka voidaan toteuttaa ilman merkittävää haittaa alueen asukkaiden liikkumiseen. Samalla on pyritty löytämään kustannustehokkuutta edistäviä ratkaisuja, joilla voidaan edistää joukkoliikenteen kilpailukykyä asukkaiden tärkeimpinä pitämällä yhteysväleillä. Pitkäjärven ympäristön bussiliikenne kytkeytyy linjastollisesti Pohjois-Espoon liikenteeseen, joten suunnittelussa on ollut tarkoituksenmukaista tarkastella pelkkää Pohjois-Espoota hieman laajempaa aluetta. Etelä-Espoon linjoille kohdistettiin tehostamistoimenpiteitä jo aiemmin, ja nämä muutokset on toteutettu vuonna 2024.

Osallisuus

Osana linjastotarkastelutyötä suunnittelualueen asukkaille tehtiin joulukuussa kaksi kohdennettua kyselyä, joihin saatiin yli 2 600 vastausta. Tavoitteena oli esimerkiksi selvittää tarkemmin, miten vapaa-ajan liikkumistarpeet poikkeavat arkisten työ- ja koulumatkojen tarpeista. Vastaajilla oli kyselyssä myös mahdollisuus jättää avointa palautetta suunnittelualueen joukkoliikenteestä. Kyselyiden vastaukset syvensivät suunnittelijoiden ymmärrystä alueen asukkaiden liikkumistarpeista, joita voitiin peilata linjojen nousijamääriin sekä kustannustehokkuuslukuihin.

Kyselyvastauksista erottui muutamia pääteemoja, jotka mahdollisuuksien mukaan huomioitiin suunnittelutyössä, tai jotka auttavat suuntamaan tulevia kehittämistoimia ja viestintää oikeisiin asioihin. Näitä olivat liityntäpysäköinnin haasteet, vapaa-ajan matkojen suuntautuminen erityisesti isoimpiin aluekeskuksiin, Espoon keskukseen suuntautuvan matkustuksen arkipainotteisuus sekä erilaiset toiveet nykyistä nopeammista ja tiheämmistä joukkoliikennedyhteisistä sekä vaihdottomista yhteyksistä eri puolille Espoota ja muuta pääkaupunkiseutua.

Suunnitteluperiaatteet ja tarjonnan muutokset

Keskeisenä periaatteena linjastotarkastelussa on ollut tehdä toimenpiteitä, joilla kustannuksia saadaan karsittua ilman merkittäviä haittavaikutuksia. Ensisijaisesti kustannussäästöjä on pyritty löytämään hiljaisimpien ajankohtien liikenteestä. Osalla Pohjois- Espoon ja Pitkäjärven alueen bussilinjoista ajetaan nykytilanteessa lähtöjä, joilla on ollut vain muutamia matkustajia lähtöä kohti. Joillakin lähdöillä kysyntää on ollut vain osalla reitistä, jolloin tarpeellinen tarjonta voidaan toteuttaa liikennöimällä vain sitä reittiosuutta, jolla matkustajia on ollut.

Parannetaan tarjontaa kustannustehokkaasti

Noin puolet Leppävaaran ja Kalajärven välisestä bussiliikenteestä siirretään kulkemaan nopeampaa reittiä Lintuvaaran, Hämevaaran, Pähkinärinteen ja Hämeenkyln kautta. Muutos nopeuttaa matka-aikaa noin seitsemällä minuutilla. Tarjonta Leppävaarasta Hämevaaraan ja Järvenperään säilyy nykytasolla.

Nykyiset linjat 206, 225, 227 ja 236B yhdistetään kahdeksi uudeksi linjaksi. Linja 227 kulkee päivittäin n. klo 6–23 Leppävaarasta Nuijalan, Keran, Viherlaakson-rannan, Lippajärven ja Myllykylän kautta Jorviin. Linja 237 tarjoaa arkisin asiointi-, työ- ja koulumatkayhteydet Högnäsiin. Nuijalan ja Viherlaaksonrannan asuinalueille tarjotaan jatkossa joukkoliikennedyteys myös iltaisin ja viikonloppuisin.

Espoon keskuksesta Nuuksion suuntaan kulkevaa bussiliikennettä linjoilla 243, 244 ja 245 järjestellään hieman uusiksi toteutuneen kysynnän perusteella. Nykyisten linjojen rinnalle perustetaan uusi linja 247, joka palvelee nykyistä paremmin koulumatkayhteyksiä sekä sujuvoittaa liikennöintiä Siikajärven alueelle.

Laaksolahdessa linjojen 215 ja 548 reitteihin tehdään pieniä tarkistuksia, jotta linjojen reitit palvelisivat alueen asukkaita nykyistä kattavammin.

Tarkistetaan tarjontaa kysyntää vastaavaksi

Kalajärven ja Rinnekodin välillä Lahnuksen koulun ja Rödsbogs skolan kautta kulkeva koululaislinja 348 lakkautetaan, ja sen lähdöt korvataan linjan 345 K-reitillä. Linja 348 on ollut kustannustehokkuudeltaan koko Espoon kallein bussilinja. Linjalle 345 muutos voidaan toteuttaa pienin lisäkustannuksin. Muutoksen myötä voidaan samalla tarjota Röylän alueelta vaihdoton yhteys Helsingin keskustaan ja takaisin muutamia kertoa päivässä.

Espoon keskuksesta Nuuksion, Bodominjärven ja Kalajärven suuntaan liikennöivien linjojen 243, 244, 245, 246 ja 582 lähtöjen määrää ja vuorovälejä tarkistetaan tarkemmassa aikataulusuunnittelussa erityisesti myöhäisillan ja viikonloppuaamujen osalta, jolloin nousijamäärät ovat olleet hyvin pieniä.

Linjat 214 ja 215 yhdistetään myöhäisillan liikenteessä sekä viikonloppuaamuina linjaksi 214A, joka palvelee n. 30 minuutin vuorovälillä kohtuullisella kävelyetäisyydellä molempien linjojen liikennöintialueen. Linjojen 214 ja 215 hiljaisen ajan lähdöillä on kulkenut ainoastaan muutamia matkustajia lähtöä kohti.

Vaikutukset liikkumiseen ja kustannuksiin

Pohjois-Espoon linjastotarkastelun mukaiset muutokset vaikuttavat hyvin pieneen määrään joukkoliikennematkoja. Vähennettävillä tai yhdistettävillä lähdöillä on kulkenut enimmillään vain muutamia matkustajia ja monille lähdöille on vaihtoehtoisia yhteyksiä muilla linjoilla. Joukkoliikennepalvelu ei poistu milään alueelta, mutta yksittäisillä alueilla liikennöintiaika voi joissain tapauksissa hieman lyhentyä, mikäli kysyntää esimerkiksi aikaisille aamulähdöille tai myöhäisille iltalähdöille ei ole ollut. Muutoskokonaisuuteen sisältyy myös asukkaiden toiveiden perusteella tehtäviä

muutoksia, joilla parannetaan linjaston kattavuutta tai nopeutetaan matka-aikoja. Kokonaisuutena tarjontaan tehtävillä muutoksilla ei ole odotettavissa merkittäviä vaikutuksia kysyntään tai lipputuloihin.

Muutosten suunnittelussa lähtökohtana on ollut, että koulumatkayhteydet säilyvät sekä matkat terveydenhoidon palveluihin ja työpaikoille onnistuvat jatkossakin joukkoliikenteellä. Leppävaaran ja Kalajärven välisten linjojen muuttuessa varmistetaan työmatkayhteyksien säilyminen Pohjois-Espoon työpaikka-alueille, joiden kautta liikennöidään nykyiseen tapaan muutamia lähtöjä arkisin aamulla ja iltapäivällä.

Linjasto- ja tarjontamuutokset vähentävät liikennöintikustannuksia vuositasolla säästötavoitteen mukaisesti n. 980 000 eurolla. Muutokset toteutetaan syysliikenteen alkaessa 11.8.2025 alkaen, jolloin vuoden 2025 osalta säästöä kertyy n. 400 000 euroa. 974 000 euron säästötarve koskee myös vuotta 2025, mutta muu osa säästötarpeesta pystytään kattamaan pääosin Espoon kaupunkiradan työmaan junaa korvaavan bussiliikenteen varaumista sekä osin muista käyttämättä jäävistä Espoon bussiliikenteen varaumista.

Ehdotus Hallitus päättää hyväksyä Pohjois-Espoon linjastotarkastelun ohjeellisena noudatettavaksi. Muutokset astuvat voimaan syysliikenteen alkaessa 11.8.2025.

Käsittely Hallituksen jäsen Mia Laiho ehdotti jäsenten Björn Månsson ja Saara Brax kannattamana asian panemista pöydälle perusteluinaan se, että ”pöydällä oloaikana tulee arvioida esitettyjen linjastomuutosten vaikutukset lasten ja nuorten koulumatkoihin ja harrastuksiin ja tuoda selvitys hallitukselle ennen päätöksentekoa.”.

Asiasta äänestettiin. Ne, jotka kannattivat asian käsittelyn jatkamista, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat pöydällepanoa, äänestivät EI. Suoritetussa äänestyksessä annettiin 6 JAA-ääntä (Halava, Kauppila, Kauppinen, Rajala, Sauri ja Ylitalo) ja 6 EI-ääntä (Aura, Brax, Ahsanullah, Laiho, Månsson ja Suomalainen), sekä 2 äänesti tyhjää (Liukkonen ja Rydman). Äänten mennessä tasan puheenjohtajan ääni ratkaisi ja puheenjohtaja totesi, että asia pannaan pöydälle.

Päätös Hallitus päätti panna asian pöydälle.

Liitteet Pohjois-Espoon linjastotarkastelu luonnos 28.3.2025

Hallitus 06.05.2025 § 43

Ehdotus Hallitus päättää hyväksyä Pohjois-Espoon linjastotarkastelun ohjeellisena noudatettavaksi. Muutokset astuvat voimaan syysliikenteen alkaessa 11.8.2025.

Käsittely HSL:n aluepäällikkö Miska Peura saapui kokoukseen klo 9:13-10:20. Johtaja Tuomas Savikangas oli poissa kokouksesta klo 9:33-9:45. Hallituksen jäsen Anssi Aura poistui kokouksesta klo 9:58 ennen päätöksentekoa, jolloin hänen varajäsenestään Kauko Passista tuli kokouksen päätösvaltainen jäsen. Espoon kaupungin asiantuntijaedustaja Olli Isotalo poistui kokouksesta klo 9:55. Johtaja Päivi Alakuijala poistui kokouksesta klo 10:11.

Esittelijä muutti käsittelyn aikana ehdotustaan seuraavasti: ”Linjat 214 ja 215 yhdistetään myöhäisillan liikenteessä sekä viikonloppuaamuina linjaksi 214A. Linjojen 214 ja 215 hiljaisen ajan lähdöillä on kulkenut vain muutamia matkustajia lähtöä kohti. Linjaa 214A liikennöidään iltaisin n. klo 21.45 alkaen siten, että vuoroväli on n. 20–30 minuuttia. Lauantaiaamuisin liikennöidään 30 minuutin vuorovälillä n. klo 9 asti ja

sunnuntaiaamuisin 30 minuutin vuorovälillä n. klo 10 asti. Linjojen 214, 214A ja 215 aikataulut sovitetaan junaliikenteeseen Leppävaarassa.” (Muutos alaotsikon *Tarkistetaan tarjontaa kysyntää vastaavaksi viimeiseen kappaleeseen*)

Lisäksi esittelijä otti käsittelyn aikana osaksi esitystään kaksi hallituksen jäsen Mia Laihon tekemää lisäesitystä: ”HSL seuraa Pohjois-Espoon linjastomuutosten vaikutuksia asukkaiden joukko liikenteeseen ja huomioi saadut palautteet linjaston jatkokehittämisessä. Pohjois-Espoon linjaverkoston pitkäjänteinen kehittäminen ja tulevien palvelutarpeiden huomioonottaminen on perusteltua erityisesti Pohjois- ja Keski-Espoon uuden osayleiskaavan saatua lainvoiman ja alueen asemakaavoituksen edetessä.” sekä ”Selvitetään miten Pohjois-Espoon alueen joukko liikenteen yhteyksiä Meilahden suuntaan voidaan kehittää niin että yhteydet oppilaitoksiin ja työvuoroihin sekä arkisin ja viikonloppuisin onnistuvat sujuvasti.”

Hallituksen jäsen Heli Halava teki seuraavat esitykset:

- 1) Linja 321 viikonloppu vuorojen lisääminen tai varmistetaan synkronoitu yhteys, että päästään runkolinjan 300 varteen kohtuullisella vaihtovälillä (alle 5 min) , jotta kulkeminen työvuoroihin mm. Meilahteen onnistuu myös viikonloppuisin. Lyhyt vaihtoväli tärkeä, koska vaihtopaikka vilkkaan tien varressa ja turvaton.
- 2) Varmistetaan, että mikään alue ei jää koulujen loma-aikoina täysin ilman liikennettä. Koskee paikkoja missä on K- eli koululaislinjoja. Koska alueilla tarvetta tarve päästä kesätöihin, palveluiden pariin, harrastuksiin myös loma-aikoina.
- 3) Palautuksen aikana tarkastellaan esitetyt muutosehdotukset. Sekä niistä aiheutuvat muutostarpeet muille linjoille. Tarvittavat muutokset tulee tehdä asukkaita kuunnellen. Olisi tärkeä saada myös nuorten ja ikäihmisten tarpeet tietoon. Heidän tavoittamiseensa pitää löytää sopivat keinot. Yläkoululaisten ja toiseen asteen oppilaiden kulkeminen kouluihin ja harrastuksiin tulee huomioida suunnitelmassa. Suunnittelussa tulee huomioida myös naapurikunnat niiden linjojen osalta mitkä kulkevat näissä ja tehdä laajempaa tarkastelua, kun tähän suunnitelmaan on tehty. Vaihdollisia yhteyksiä tulisi välttää, koska ne pidentävät jo valmiiksi pitkiä matkoja ja vaihtopaikat eivät ole olosuhteiltaan miellyttäviä ja niihin voi olla haastava reitti. Turvallisia, esteettömiä ja olosuhteiltaan miellyttäviä odotuspaikkoja tulisi olla enemmän. Osana palautusta lasketaan kustannusvaikutukset ja esitetään ne tarkemmalla tasoilla kuin nyt.

Hallituksen jäsen Sirpa Kauppinen kannatti ehdotuksia 1 ja 2 ja hallituksen jäsen Maria Rajala kannatti ehdotusta 3. Kaikkien ehdotusten todettiin asiallisesti olevan asian palauttamista valmisteluun tarkoittavia ehdotuksia, joten niistä päätettiin äänestää yhtenä ehdotuksena siten, että äänestyksen kohteena on asian palauttaminen valmisteluun. Asiasta pidettiin nimenhuutoäänestys. Ne, jotka kannattivat asian käsittelyn jatkamista, äänestivät JAA. Ne, jotka kannattivat asian palauttamista valmisteluun, äänestivät EI. Suoritettuna äänestyksessä annettiin 7 JAA-ääntä (Ahsanullah, Passi, Brax, Liukkonen, Rydman, Sauri ja Suomalainen), 6 EI-ääntä (Halava, Kauppila, Kauppinen, Laiho, Månsson ja Rajala) sekä 1 tyhjä ääni (Ylitalo). Asian käsittelyä jatkettiin.

Hallituksen jäsen Heli Halava teki Sirpa Kauppisen kannattamana muutosesityksen: ”237 uusi reitti pidempi kuin entinen 225. Uudella reitillä päällekkäisyyttä 236, 239 kanssa. Esitys on, että reitti 225 pidetään ennallaan tai pidetään muutoin ennallaan, mutta suoritetaan Karakallion osalta (jätetään Karakallio ajamatta).” Asiasta pidettiin nimenhuutoäänestys. Ne, jotka kannattivat esittelijän muutettua pohjaehdotusta, äänestivät JAA. Ne, jotka kannattivat Halavan kannatettua vastaehdotusta, äänestivät EI. Suoritettuna äänestyksessä annettiin 8 JAA-ääntä (Ahsanullah, Passi, Brax, Laiho, Liukkonen, Rydman, Sauri ja Suomalainen), 2 EI-ääntä (Halava ja Kauppinen) sekä 4 tyhjää ääntä (Kauppila, Månsson, Rajala ja Ylitalo). Esittelijän ehdotus voitti äänestyksen.

Hallituksen jäsen Heli Halava teki Sirpa Kauppisen kannattamana toisen muutosesityksen: "236 linja säilytetään ennallaan, jotta säilyisi vaihdoton yhteys, joka tärkeä mm. koululaisille eikä matka-aika pitene entisestään vaihdon takia." Asiasta pidettiin nimenhuutoäänestys. Ne, jotka kannattivat esittelijän muutettua pohjaehdotusta, äänestivät JAA. Ne, jotka kannattivat Halavan kannatettua vastaehdotusta, äänestivät EI. Suoritetussa äänestyksessä annettiin 7 JAA-ääntä (Ahsanullah, Passi, Brax, Liukkonen, Rydman, Sauri ja Suomalainen), 2 EI-ääntä (Halava ja Kauppinen) sekä 5 tyhjää ääntä (Kauppila, Laiho, Månsson, Rajala ja Ylitalo). Esittelijän ehdotus voitti äänestyksen.

Hallituksen jäsen Sirpa Kauppinen teki Heli Halavan kannattamana muutosesityksen: "Kokeillaan sitä, että jokin Vihdintietä Helsinkiin kulkevan bussilinjan vuoro koukkaa Hämeenkyän kautta. (Muutos koskisi vain ruuhka-ajan muutamaa vuoroa, joten budjettivaikutukset eivät koukkauksesta olisi kovin merkittäviä)." Asiasta pidettiin nimenhuutoäänestys. Ne, jotka kannattivat esittelijän muutettua pohjaehdotusta, äänestivät JAA. Ne, jotka kannattivat Kauppisen kannatettua vastaehdotusta, äänestivät EI. Suoritetussa äänestyksessä annettiin 6 JAA-ääntä (Ahsanullah, Passi, Brax, Laiho, Sauri ja Suomalainen), 2 EI-ääntä (Halava ja Kauppinen) sekä 6 tyhjää ääntä (Kauppila, Liukkonen, Månsson, Rajala, Rydman ja Ylitalo). Esittelijän ehdotus voitti äänestyksen.

Viimeiseksi äänestettiin Maria Rajalan tekemästä hylkäysesityksestä, jota Halava Heli kannatti. Ne, jotka kannattivat esittelijän muutettua pohjaehdotusta, äänestivät JAA. Ne, jotka kannattivat päätösehdotuksen kaikkinaista hylkäämistä, äänestivät EI. Suoritetussa äänestyksessä annettiin 7 JAA-ääntä (Ahsanullah, Passi, Brax, Liukkonen, Rydman, Sauri ja Suomalainen), 4 EI-ääntä (Halava, Kauppila, Kauppinen ja Rajala) sekä 3 tyhjää ääntä (Laiho, Månsson ja Ylitalo).

Esittelijän muutettu pohjaehdotus tuli hallituksen päätökseksi. Hallituksen jäsenet Heli Halava, Sirpa Kauppinen ja Maria Rajala jättivät eriävän mielipiteen. Kirjalliset perustelut liitettiin pöytäkirjaan.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä esittelijän muutetun pohjaehdotuksen.

Liitteet

1. Pohjois-Espoon linjastotarkastelu luonnos 28.3.2025
2. Eriävät mielipiteet HSLH 6.5.2025 § 43