

# Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma

## Luonnos 18.5.2026

HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6 A

PL 100, 00077 HSL

puhelin (09) 4766 4444

[www.hsl.fi](http://www.hsl.fi)

Lisätietoja: Mari Linna

Sähköposti: [etunimi.sukunimi@hsl.fi](mailto:etunimi.sukunimi@hsl.fi)

Copyright: kartat, graafit ja muut kuvat (tarvittaessa)

Kansikuva: Kuvaajan nimi

Taitto: Henkilön nimi (tarvittaessa)

Painopaikka (tarvittaessa)

Helsinki 2026

# Esipuhe

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma on laadittu vastaamaan alueen ja koko Helsingin seudun muuttuvaan joukkoliikennetarpeeseen tulevina vuosikymmeninä. Suunnitelma perustuu näkemykseen raideliikenteeseen tukeutuvasta joukkoliikennejärjestelmästä, jossa bussiliikenne täydentää ja tukee raitioliikenteen runkoa.

Työn keskeisenä tavoitteena on ollut kehittää joukkoliikennejärjestelmää asiakaslähtöisesti, parantaa yhteyksien sujuvuutta sekä vahvistaa kustannustehokkuutta. Suunnittelussa on hyödynnetty laajasti asiakasymmärrystä ja sidosryhmäyhteistyötä, joiden avulla on tunnistettu keskeiset kehittämistarpeet ja mahdollisuudet.

Linjastosuunnitelma tukee HSL:n strategisia tavoitteita joukkoliikenteen käytön lisäämisestä, kestävien kulkutapojen vahvistamisesta sekä resurssien tehokkaasta kohdentamisesta. Samalla se luo pohjan Länsi-Helsingin joukkoliikenteen pitkäjänteiselle kehittämiselle osana seudun kasvua.

Työ aloitettiin elokuussa 2025 ja se valmistui toukokuussa 2026. Työtä ohjasi HSL:n ja Helsingin kaupungin edustajista koostuva ohjausryhmä, joka kokoontui työn aikana 2 kertaa ja siihen ovat kuuluneet:

- Mari Linna, projektipäällikkö, HSL
- Tero Mertanen, HSL
- Milla Wiksten, HSL
- Juho Björkman, Helsinki
- Lauri Kangas, Helsinki

Työn projektiryhmä koostui HSL:n asiantuntijoista sekä Helsingin kaupungin edustajasta, jotka yhdessä vastasivat linjastoluonnosten laadinnasta ja osallisuudesta. Projektiryhmään kuuluivat:

- Mari Linna, projektipäällikkö, HSL
- Juho Björkman, Helsinki
- Essi Toivio, HSL (2.11.2025 asti)
- Anna Anttila, HSL (4.10.2025 alkaen)
- Henrik Kiiskinen, HSL
- Tero Mertanen, HSL (6.1.2026 asti)
- Sakari Metsälampi, HSL
- Miska Peura, HSL (7.1.2026 alkaen)
- Janni Honkavaara, HSL



## Tiivistelmä

---

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelmassa tarkastellaan joukkoliikenteen kokonaisuutta tilanteessa, jossa uudet raitiotieyhteydet ovat käytössä 2030-luvun alkupuolella. Suunnitelman tavoitteena on vastata kasvaviin liikku- mistarpeisiin, parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta sekä vahvistaa joukkoliikennejärjestelmän kustan- nustehokkuutta hyödyntämällä eri liikennemuotojen rooleja tehokkaasti.

Suunnittelun lähtökohtana on ollut HSL:n strategia vuosille 2026–2029, jossa korostuvat matkaketjujen suju- vuus, kestävä liikkuminen ja resurssien tehokas käyttö. Linjastoratkaisussa raideliikenne muodostaa joukko- liikennejärjestelmän rungon, jota bussiliikenne täydentää erityisesti poikittais- ja liityntäyhteyksissä.

Työssä on hyödynnetty laajasti asiakasymmärrystä, kuten vuoden 2024 liikkumiskyselyä, asukastilaisuuksia sekä erillisiä kyselyitä. Näiden avulla on tunnistettu keskeiset matkavirrat, tärkeät yhteydet sekä nykyjärjes- telmän puutteet. Asukkaiden osallistuminen on vaikuttanut suoraan linjastoratkaisuihin.

Suunnitelman keskeinen muutos on raitioliikenteen merkittävä vahvistaminen. Uudet raitiolinjat 5 ja 14 muo- dostavat uusia runkoyhteyksiä erityisesti Meilahden, Töölön ja Munkkiniemen sekä kantakaupungin ja Kan- nelmäen välillä. Bussilinjastossa korostuvat selkeät, liityntäyhteyksiä tarjoavat linjat sekä poikittaisyhteyksien vahvistaminen. Linjastoa on yksinkertaistettu ja päällekkäisyyksiä karsittu, mikä mahdollistaa resurssien koh- dentamisen paremmin kysyntää vastaaviin yhteyksiin.

Suunnitelman vaikutukset joukkoliikennepalveluun ovat pääosin positiivisia: suuri osa yhteyksistä tärkeisiin kohteisiin säilyy vaihdottomana tai yhdellä vaihdolla, ja korkean palvelutason verkko laajenee useille alueille. Joillakin alueilla suorat yhteydet muuttuvat vaihdollisiksi, mutta tilalle tarjotaan tiheämpiä ja luotettavampia yhteyksiä. Matka-ajat muuttuvat pääosin vähän, mutta järjestelmän kokonaiskilpailukyky paranee erityisesti raideliikenteen vahvistuessa ja liikenteen täsmällisyyden parantuessa. Samalla joukkoliikenteen houkuttele- vuus suhteessa henkilöautoon kasvaa.

Linjastosuunnitelma täyttää asetetut kustannustavoitteet. Bussiliikenteen kustannukset pienenevät noin 47,1 miljoonasta eurosta noin 38 miljoonaan euroon vuodessa, mikä tarkoittaa noin 9,1 miljoonan euron säästöä nykytilaan verrattuna. Raitioliikenteen kustannukset kasvavat tarjonnan kasvaessa, mutta kokonaisuutena suunnitelma on liikennöintikustannusten suhteen kustannusneutraali nykyhetken verrattuna ja vastaa pitkän aikavälin kehittämistavoitteita.

Linjastosuunnitelma otetaan vaiheittain käyttöön vuosien 2029–2031 aikana riippuen raidehankkeiden val- mistumisajankohdista. Kokonaisuudessaan linjasto voidaan ottaa käyttöön tämän hetken arvion mukaisesti vuonna 2031, kun kaikki suunnitelmaan liittyvät raideliikenteen hankkeet ovat valmistuneet.

---

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne  
Tekijät: Linna Mari, Metsälampi Sakari, Anttila Anna  
Päivämäärä xx.05.2026  
Julkaisun nimi: Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma  
Avainsanat: Linjastosuunnitelma, bussi, Länsi-Helsinki

Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja X/XXXX  
ISSN 1798-6176 (nid.). ISBN (nid.).  
ISSN 1798-6184 (pdf). ISBN (pdf).  
Kieli: suomi.  
Sivuja: X.  
HSL Helsingin seudun liikenne,  
PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444.

## Sammandragssida

---

---

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

---

---

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
1.1. Työn taustaa .....	1
1.2. Työn tarkoitus, tarve ja tavoitteet.....	1
1.3. HSL:n strategia .....	3
1.4. Alueen nykyinen joukkoliikennelinjasto.....	3
1.5. Organisoituminen .....	4
1.6. Kuntien osallistuminen.....	5
1.7. Viestintä .....	5
2. Asukkaiden osallistaminen ja asiakasymmärrys.....	7
2.1. Koko HSL-alueen liikkumiskysely 2024 .....	8
2.1.1. Laajan liikkumiskyselyn analyysin tulokset .....	9
2.2. Länsiratikat-hankkeen työpajamuotoiset asukastilaisuudet.....	11
2.2.1. Asukastilaisuuksista kerätyt havainnot ja kokemukset .....	11
3. Linjaston muodostaminen.....	13
3.1. Käytetyt lähtötiedot.....	13
3.1.1. Väestö- ja työpaikkatiedot.....	13
3.1.2. Muut lähtötiedot.....	13
3.1.3. Aikaisemmat linjastosuunnitelmat.....	14
3.1.4. Liikennemallianalyysi linjastoversioista .....	15
3.2. Linjastoluonnos .....	15
3.3. Linjastoluonnoksen arviointikysely.....	19
3.3.1. Kyselyn yleiset tulokset .....	20
3.3.2. Alueellisia tuloksia .....	22
3.4. Malminkartanon ja Honkasuon alueen pulssikysely.....	23
3.4.1. Kyselyn tulokset .....	24
3.5. Asukkaiden osallistamisen vaikutus linjastoon.....	26
4. Linjasto.....	27
4.1. Keskeiset muutokset linjastossa.....	27
4.2. Uudet linjat .....	30
4.3. Muuttuvat linjat.....	37
4.4. Lähibussilinjat.....	54
4.5. Yölinjat .....	59

5. Linjastosuunnitelman vaikutukset .....	60
5.1. Vaikutukset joukkoliikennepalveluun ja -yhteyksiin .....	60
5.1.1. Palvelutason alueelliset korotukset.....	60
5.1.2. Muutokset yhteyksillä tärkeisiin matkakohteisiin .....	62
5.2. Vaikutukset joukkoliikenteen matka-aikaan ja kilpailukykyyn .....	63
5.3. Vaikutukset infrastruktuuriin .....	70
5.3.1. Elielinaukion asemakaavahanke.....	71
5.4. Vaikutukset liikennöintikustannuksiin.....	71
6. Jatkotoimenpiteet .....	75
Liitteet.....	78

# Kuvaluettelo

Kuva 1. Asiakasymmärryksen prosessi.....	8
Kuva 3. Kartta ensimmäisessä linjastoluonnoksessa esitetyistä raitiolinjoista .....	19
Kuva 4. Luonnoskyselyn vastaajien arviot suunnitelman vaikutuksesta omaan liikkumiseen.....	22
Kuva 5. Kartta pulssikyselyssä esitetyistä vaihtoehdoista linjalle 37 .....	24
Kuva 6. Kartta linjan 5 reitistä.....	31
Kuva 7. Kartta linjan 14 reitistä .....	32
Kuva 8. Kartta linjan 29 reitistä.....	33
Kuva 9. Kartta linjan 39 reitistä .....	34
Kuva 10. Kartta linjan 41 reitistä .....	36
Kuva 11. Kartta linjan 1 reitistä .....	37
Kuva 12. Kartta linjan 2 reitistä .....	38
Kuva 13. Kartta linjan 3 reitistä .....	39
Kuva 14. Kartta linjan 4 reitistä .....	40
Kuva 15. Kartta linjan 7 reitistä .....	41
Kuva 16. Kartta linjan 10 reitistä .....	42
Kuva 17. Kartta linjan 13 reitistä .....	43
Kuva 18. Kartta linjan 37 reitistä .....	45
Kuva 19. Kartta linjan 52 reitistä .....	46
Kuva 20. Kartta linjan 57 reitistä .....	47
Kuva 21. Kartta linjan 59 reitistä .....	48
Kuva 22. Kartta linjan 212 reitistä .....	49
Kuva 23. Kartta linjan 213 reitistä .....	50
Kuva 24. Kartta linjan 506 reitistä .....	51
Kuva 25. Kartta linjan 500 reitistä .....	53
Kuva 26. Kartta linjan 510(A) reitistä .....	53
Kuva 27. Kartta linjan 32 reitistä .....	55
Kuva 28. Kartta linjan 34(K) reitistä .....	56
Kuva 29. Kartta linjan 35(K) reitistä .....	57
Kuva 30. Kartta linjan 36 reitistä .....	58
Kuva 31. Kartta linjan 39N reitistä .....	59
Kuva 32. Kartta linjan 345N reitistä .....	60
Kuva 33. Matka-aikamuutokset Helsingin keskustaan .....	64
Kuva 34. Matka-aikamuutokset Pasilaan .....	65
Kuva 35. Matka-aikamuutokset Meilahteen.....	66

# Taulukkoluettelo

Taulukko 1. Tarkasteltavien linjojen tunnuslukuja, vuosi 2025. ....	4
Taulukko 2. Taulukko nykyisistä linjoista ja niihin tehtävistä muutoksista. ....	28
Taulukko 3. Bussiliikenteen talviliikenteen viikkosuoritteet ja vuositason kustannukset. ....	72
Taulukko 4. Raitioliikenteen talviliikenteen viikkosuoritteet ja vuositason suoritekustannukset. Operoinnin yksikköhinnat on arvioitu vastaamaan noin vuoden 2030 kustannustasoa. Linjastosuunnitelman myötä muuttuvat linjat. Esitetty myös linjaston kaluston pääomakustannukset sekä osuus varikoiden käyttö- ja pääomakustannuksista vuositasolla.....	73
Taulukko 5. Yhteenveto linjamuutosten kustannusvaikutuksista. ....	74

# 1. Johdanto

## 1.1. Työn taustaa

Uudet raitiotieyhteydet muuttavat valmistuessaan Länsi-Helsingin joukkoliikennejärjestelmää. Raitiolinja 14 muodostaa uuden joukkoliikenteen runkoyhteyden, joka yhdistää Munkkiniemen, Haagan ja Kannelmäen kaupunginosat ydinkeskustaan ja läntiseen kantakaupunkiin. Topeliuksenkadulle ja Fredrikinkadulle toteutettavat uudet raitioradat laajentavat raitioliikenteen palvelua kantakaupungin alueella. Uudet raitiotiet tulevat vaikuttamaan niin olemassa olevien bussilinjojen kuin raitiolinjojen reitteihin tulevaisuudessa.

Uusi Länsi-Helsingin linjasto on suunniteltu tilanteeseen, jossa länsiratikoiden liikenne on käynnistynyt 2030-luvun alkupuolella. Uusien raitioyhteyksien ja raitiolinjastomuutosten myötä päivitetään bussilinjasto koko Länsi-Helsingin alueelle. Suunnittelussa on huomioitu mahdollisimman sujuvat vaihdot bussien ja ratikan välillä sekä monipuoliset yhteydet niin kouluun, töihin, palveluihin kuin vapaa-ajan viettoon.

## 1.2. Työn tarkoitus, tarve ja tavoitteet

HSL:n tavoitteet tähtäävät ennätyselliseen joukkoliikenteen käyttöön ja joukkoliikenteen kustannustehokkuuden kokonaisvaltaiseen parantumiseen strategia-kauden 2026–2029 aikana. Tavoitteiden saavuttamiseksi on pystyttävä tarjoamaan asiakkaiden liikkumista parhaalla mahdollisella tavalla palvelevia joukkoliikenneyhteyksiä ja pystyttävä tunnistamaan ne kohteet, joissa on potentiaalia kasvattaa matkustajamääriä. Asiakastarpeisiin kohdennetut ja houkuttelevat palvelut ovat edellytys asiakasmäärien ja lipputulojen kasvulle.

Linjastosuunnitelman tavoitteet asetettiin ohjausryhmässä työn alkuvaiheessa. Suunniteltavalla linjastolla tavoiteltiin seuraavaa:

**Tavoite 1:** Joukkoliikennejärjestelmä vastaa mahdollisimman monien liikkumistarpeisiin mahdollisimman hyvin

- Suunnittelualueen asukkaille tarjotaan nykyistä monipuolisemmat suorat tai yhden vaihdon sisältävät yhteydet keskeisiin matkakohteisiin
- Helsingin kaupungin Verjo-työssä (Verkostokaupungin joukkoliikennejärjestelmä) määritellyn korkean palvelutason verkoston (KPV) kriteerit

täyttävä joukkoliikennepalvelu säilyy kaikilla nykyisillä KPV-reittiosuuk-  
silla. Korkea palvelutaso tarkoittaa enintään 10 minuutin vuoroväliä arki-  
liikenteessä läpi päivän yhdellä linjalla tai linjaparilla. Lisäksi palvelutasoa  
nostetaan KPV-kriteerien mukaiselle tasolle kaupungin esittämällä kehiti-  
tämialueilla, joita ovat Munkkivuoren sisäosat, Malminkartanon eteläosa  
sekä Töölön läntisimmät osat.

- Todelliset matka-ajat lyhenevät ja matka-aikojen ennustettavuus paranee

#### **Tavoite 2:** Kustannustehokas joukkoliikennejärjestelmä

- Linjasto on kustannustehokas kokonaisratkaisu, jossa hyödynnetään alu-  
een nykyisten ja uusien joukkoliikennemuotojen vahvuuksia ja kapasiteettiä tehokkaasti
- Palvelutason parantaminen tehdään lähtökohtaisesti järjestelemällä nykyisiä resursseja uudelleen, ilman liikennöintikustannusten kasvua
- Suunnitelman kustannusraami perustuu Länsi-Helsingin raitiotieha-  
keen hankearviointiin

#### **Tavoite 3:** Suunnittelutyö ja päätöksentekoon vietävä linjasto pohjautuu vahvasti asiakasymmärryksen

- Suunnittelutyössä käytetään aktiivisesti olemassa olevaa asiakasymmärrystä, josta tunnistetaan asiakkaiden liikkumistottumuksia, matkustusvirtoja sekä potentiaalia
- Uutta ymmärrystä kerätään suunnittelutyön reunaehdot huomioiden prosessin eri vaiheissa, jos se on tarkoituksenmukaista
- Työssä tunnistetaan ja hyödynnetään sidosryhmien kanssa yhteistyön paikat koskien asukkaiden osallistamista ja asiakasymmärrystä

#### **Tavoite 4:** Keskipitkän aikavälin linjastosuunnittelun toimintamallien uusinta

- Uusi, entistä tiiviimpään HSL:n ja Helsingin kaupungin väliseen yhteistyöhön perustava toimintamalli, jota voidaan soveltaa myös tulevaisuuden linjastosuunnitteluprojekteissa

### 1.3. HSL:n strategia

HSL:n strategiassa vuosille 2026–2029 tavoitellaan helppoa liikkumista, yhteiskunnallista vaikuttavuutta, tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja ja tuottavuudella tilaa uudistumiselle. Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma tukee näitä tavoitteita vahvistamalla raideliikenteen roolia joukkoliikenteen runkona, parantamalla matkaketjujen toimivuutta ja kohdentamalla resursseja vaikuttavimpiin yhteyksiin.

Suunnitelma edistää kestävien kulkutapojen käyttöä ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta suhteessa henkilöautoiluun. Samalla liikennöintiä kehitetään kustannustehokkaasti, päällekkäisyyksiä karsimalla ja laajaan asiakasymmärrykseen perustuen. Aukkaiden ja matkustajien näkemyksiä on hyödynnetty suunnitelman valmistelussa ja viimeistelyssä osana strategian mukaista asiakaslähtöistä toimintatapaa.

### 1.4. Alueen nykyinen joukkoliikennelinjasto

Työn suunnittelualue on koko läntinen Helsinki kattaen Eiran, Ullanlinnan, Punavuoren, Kampin, Etu-Töölön, Taka-Töölön, Meilahden, Laakson, Ruskeasuon, Munkkiniemen, Haagan, Pitäjänmäen, Konalan ja Kaarelan kaupunginosat. Koska alueella kulkee myös monia poikittaislinjoja, linjastomuutosten vaikutukset kohdistuvat varsinaista suunnittelualueetta laajemmalle alueelle.

Nykyisistä bussilinjoista suunnittelu koskee runkolinjoja 20, 30, 500 ja 510 sekä sinisistä busseista linjoja 25, 37, 41, 42, 52, 57, 59, 212, 213 ja 506. Nykyisen bussilinjaston liikennöintikustannukset ovat vuositasolla n. 47,05 milj. € (vuoden 2025 toteuma).

Raitiolinjojen osalta linjastosuunnitelma tarkastelee koko nykyistä linjakokonaisuutta, joskin muutoksia linjoihin 6, 8, 9, 11, 12 ja 15 ei esitetä. Kantakaupungin raitioliikenteen liikennöintikustannukset ovat vuositasolla 77,34 milj. € (vuoden 2025 toteuma).

Taulukko 1. Tarkasteltavien linjojen tunnuslukuja, vuosi 2025.

Linja	Liikennöinti- kustannukset €	Nousijamäärä	€ / nousu
1	8 266 000	4 838 420	1,71
2	7 191 000	4 681 769	1,54
3	8 014 000	4 934 405	1,62
4	7 719 000	5 390 744	1,43
5	236 000	177 769	1,33
7	10 108 000	7 659 429	1,32
10	4 940 000	2 803 986	1,76
13	4 205 000	3 238 900	1,30
20	3 529 516	2 891 008	1,22
30	5 405 972	4 500 522	1,20
500	4 584 530	3 974 679	1,15
510	7 172 732	4 800 942	1,49
25	1 436 946	738 862	1,94
37	2 828 596	1 214 458	2,33
41	1 794 644	896 547	2,00
42	1 863 850	920 337	2,03
52	4 201 434	2 204 065	1,91
57	4 468 065	2 833 734	1,58
59	4 683 433	3 122 419	1,50
212	902 103	331 989	2,72
213	1 515 339	731 728	2,07
506	2 808 025	1 732 398	1,62

## 1.5. Organisoituminen

Linjastosuunnitelmatyö käynnistyi ohjausryhmän ja projektiryhmän kokoamisella elokuussa 2025. Ohjausryhmään nimettiin HSL:stä Mari Linna, Tero Mertanen ja Milla Wiksten sekä Helsingin kaupungilta Juho Björkman ja Lauri Kangas. Ohjausryhmässä olivat mukana myös projektiryhmän jäsenet.

Ohjausryhmä kokoontui työn aikana 2 kertaa. Kokouksissa käsiteltiin linjastosuunnitelman lähtökohtia, tavoitteita, suunnitteluratkaisuja, osallisuustyötä sekä viimeisteltyä linjastoa kustannusvaikutuksineen.

Projektiryhmään kuuluivat HSL:stä Mari Linna (pp), Essi Toivio (2.11.2025 asti), Anna Anttila (4.10.2025 alkaen), Henrik Kiiskinen, Tero Mertanen (6.1.2026 asti), Sakari Metsälampi, Janni Honkavaara ja Miska Peura (7.1.2026 alkaen). Helsingin kaupungilta projektiryhmään osallistui Juho Björkman. Yllä mainittujen lisäksi työhön ovat osallistuneet HSL:n asiantuntijat Hanna Kitti, Matti Pönkänen, Petri Huhtanen, Johannes Laitila, Sari Kotikangas, Santeri Hiitola, Erika Rintamäenpää ja Marjut Meriläinen.

## 1.6. Kuntien osallistuminen

Helsingin kaupungin liikenne- ja katusuunnittelupalvelun liikenneinsinööri osallistui projektiryhmän työskentelyyn HSL:n joukkoliikennesuunnittelijoiden rinnalla. Aiempaa tiiviimmästä yhteistyökäytännöstä saatiin hyviä kokemuksia. Helsingin kaupungin liikennejärjestelmään liittyvät tavoitteet huomioitiin linjastosuunnitelman tavoitteissa ja ne olivat sisäänrakennettu osa suunnitteluprosessia alusta alkaen. Liikennöintiä ja infrastruktuuria pystyttiin tarkastelemaan tehokkaasti yhtenä kokonaisuutena, kun molemmat osapuolet olivat jatkuvasti saman pöydän ääressä. Eräs onnistumisen edellytys oli, että suunnitelman kustannusraamista muodostettiin työn alussa yhteinen näkemys ja siihen sitouduttiin. Helsingin kaupungin varsinainen omistajaohjaus oli edustettuna työn ohjausryhmässä.

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelmassa myös yhteistyö Länsiratikat-allianssin kanssa oli merkittävässä roolissa. Uusien raitioteiden lisäksi allianssin tehtävänä on luoda hankkeen alueella edellytykset bussiliikenteen toimivuudelle. Yhteistyö hankkeen kanssa sujui kokonaisuutena hyvin. Yhteistyötä edistävänä tekijänä tunnistettiin, että samoja henkilöitä osallistui sekä Länsi-Helsingin linjastosuunnitelmaan että Länsiratikat-hankkeeseen.

Osa suunnittelualueen linjamuutoksista kohdistui myös Espoon ja Vantaan alueella kulkevaan joukkoliikenteeseen. Projektin etenemisestä tiedotettiin Espoon ja Vantaan kaupunkien asiantuntijoita, ja heiltä pyydettiin näkemyksiä heitä koskevista kysymyksistä.

## 1.7. Viestintä

Projektin viestinnässä hyödynnettiin HSL:n verkkosivuja, kohdennettuja uutiskirjeitä sekä kaikille avoimia asukastilaisuuksia, joissa HSL:n asiantuntijat kertoivat suunnitelman ja uuden raitiolinjan vaikutuksista liikkumiseen. Verkkosivuilla

suunnitelmaa avattiin perusesittelyn lisäksi syventävien blogitekstien avulla. Verkkosivujen osoite: <https://www.hsl.fi/hsl/lansi-helsingin-linjastotarkastelu>

Suunnitelmaluonnoksen avautumisesta kommentoitavaksi lähetettiin mediatiedote, jonka pohjalta keskeiset pääkaupunkiseudun uutismediat välittivät tietoa osallistumismahdollisuudesta muun tiedonvälityksen ohella. Suunnitelma sai runsaasti huomiota myös sosiaalisessa mediassa eri kaupunginosien, kaupunkikehitystä tai joukkoliikenneasioita seuraavien omissa keskusteluryhmissä ja uutismedioiden kommentointipalstoilla.

HSL:n asiakaskantaan kohdenneet viestit postinumeroalueen mukaisella poiminnalla tavoittivat asiakkaat hyvin. Kohdenneen uutiskirjeen vastaanottajajoukko oli noin 140 000 kotitaloutta (suomi, ruotsi, englantia).

## **Viestintätoimet**

### **Syyskuu 2025**

- Verkkosivut avautuivat (**lyhyt yleisesittely**)

### **Joulukuu 2025**

- Kutsu kohdenneetulla uutiskirjeellä tutustumaan linjastoluonnokseen (avatut viestit 38 %)

### **Tammikuu 2026**

- Kaksi muistutuskutsua kohdenneetulla uutiskirjeellä kommentoitavana olevasta luonnoksesta (avatut viestit 33 % ja 35 %).
- Tiedote medialle/nosto HSL.fi-sivuston uutisissa 7.1.2026: Millainen on Länsi-Helsingin linjasto vuonna 2030? HSL pyytää asukkaita arvioimaan linjastosuunnitelman luonnosta

### **Maaliskuu 2026**

- Uutiskirje suunnitelman kommentaateista (avatut viestit 28 %)
- Malminkartanon pulssikysely lisätiedon hankkimiseksi (vastaanottajia noin 7000 henkilöä, avatut viestit 45 %)

## 2. Aukkaiden osallistaminen ja asiakasymmärrys

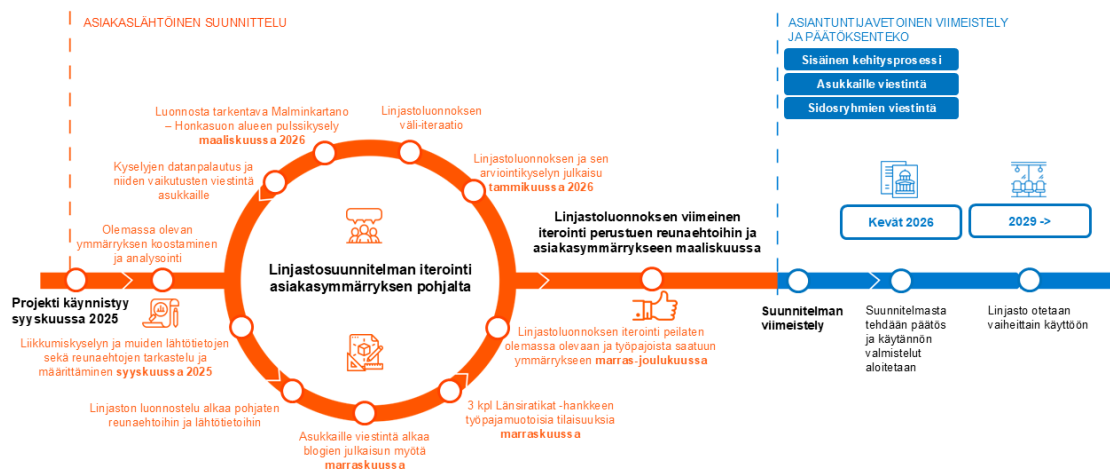
Aukkailta kerättyä asiakasymmärrystä hyödynnettiin projektin alusta loppuun. Suunnittelussa osallistettiin suunnittelualueen asukkaita erityisesti silloin, kun vaihtoehtoja tai avoimia kysymyksiä oli aidosti olemassa. Projektin alussa suunnittelun lähtötietoina hyödynnettiin tietoa nykyisistä liikkumistottumuksista alueella. Toisin sanoen tarkasteltiin olemassa olevaa tietoa siitä, mihin ihmiset kulkevat joukkoliikenteellä, mitä linjoja he käyttävät ja mihin heillä olisi tarve liikkua paremmin joukkoliikennettä käyttäen. Linjastoluonnos suunniteltiin pohjautuen lähtötietoihin, olemassa olevaan ymmärrykseen, suunnittelun reunaehtoihin sekä Länsiratikat -hankkeen työpajamuotoisissa asukastilaisuuksissa kerättyyn aineistoon.

Linjastotarkastelun tärkeimpänä asiakasymmärryksen lähtötietona hyödynnettiin keväällä 2024 koko HSL-alueella toteutettua laajaa ja tuloksiltaan kattavaa liikkumiskyselyä. Aineistosta on saatu laajempaa ymmärrystä koko HSL-alueen asukkaiden liikkumisesta kulkumuodosta riippumatta. Liikkumiskyselyn lisäksi suunnittelun apuna hyödynnettiin myös muita suunnittelualueelle viime vuosina toteutettujen kyselyjen ja tutkimusten tuloksia sekä asiakaskokemusdataa, jota kerätään useita kertoja vuodessa.

Uutta asiakasymmärrystä luonnoksen suunnitteluvaiheessa kerättiin marraskuussa 2025 kolmessa Länsiratikat -hankkeen työpajamuotoisessa asukastilaisuudessa, jotka järjestettiin Töölön kirjastolla, Haagan peruskoululla sekä Munkkiniemen yhteiskoululla. Tilaisuuksissa oli tavoite saada vielä lisäymmärrystä siitä, mitkä ovat käytetyimpiä yhteyksiä suunnittelualueella tällä hetkellä. Lisäksi tavoitteena oli tunnistaa, mikä linjastossa toimii ja mitä toisaalta voisi parantaa.

Asiakasymmärryksen ja reunaehtojen pohjalta muodostettu linjastoluonnos julkaistiin hsl.fi:n blogisivustolla 5.1.2026, ja luonnosta pystyi arvioimaan verkkosivuilla olleen Webropol-kyselyn kautta. Koko suunnittelualueen luonnoskyselyn tulosten pohjalta tunnistettiin tarve tarkentavalle pulssikyselylle linjan 37 reittivaihtoehtoista Malminkartanon ja Honkasuon alueella. Tätä varten toteutettiin vielä lyhyt Webropol -pulssikysely. Linjastoluonnokseen liittyviä kyselyitä on käsitelty tarkemmin kappaleissa 3.3. ja 3.4.

Kun linjastoluonnos oli koostettu, suunnittelussa palattiin olemassa olevan asiakasymmärryksen pariin. Tällöin matkojen määränpäitä tarkasteltiin uudelleen ja varmistettiin, että joukkoliikenteellä pääsee kulkemaan linjastosuunnitelmaan kuuluvilta alueilta tärkeimpiin matkakohteisiin mahdollisimman sujuvasti.



Kuva 1. Asiakasymmärryksen prosessi

## 2.1. Koko HSL-alueen liikkumiskysely 2024

Linjastotarkastelun tärkeimpänä asiakasymmärryksen lähtötietona hyödynnettiin keväällä 2024 koko HSL-alueella toteutettua laajaa ja tuloksiltaan kattavaa liikkumiskyselyä (lisää tietoa liikkumiskyselystä [täältä](#)). Kysely tavoitti yli 54 000 vierailijaa, joista lähes 30 000 täytti kyselyn. Tulospaineistosta on saatu laajempaa ymmärrystä koko HSL-alueen asukkaiden liikkumisesta kulkumuodosta riippumatta.

Kyselyn tuloksista pystyi tarkastelemaan, minne HSL-alueen asukkaat ja joukkoliikenteen käyttäjät arjessaan liikkuvat ja haluaisivat liikkua. Länsi-Helsingin linjastoluonnosta suunniteltaessa hyödynnettiin erityisesti liikkumiskyselyn tulospaineistoa. Muut pienemmät kyselyt toimivat liikkumiskyselystä saadun ymmärryksen tukena.

Kyselyaineistosta tehtiin tälle projektille oma analyysi, jonka avulla pystyttiin tarkentamaan tietoa suunnittelualueen asukkaiden liikkumisesta ja siihen liittyvistä toiveista. Laajan liikkumiskyselyn osalta tuloksia tarkasteltiin Helsingin kaupungin osa-aluejaon mukaan. Kyselyyn vastanneista 7113 ilmoitti asuvansa jollakin suunnittelualueeseen kuuluvalla osa-alueella. Alueiden asukkaiden osalta

analysoitiin yhteensä 24 461 matkaa. Lisäksi analyysissä huomioitiin suunnittelualueen ulkopuolella asuvien vastaajien osalta alueelle suuntautuvat matkat. Suunnittelualueeseen kuuluvia osa-alueita tarkasteltiin sekä lähtevien että saapuvien matkojen avulla.

Analyysissä hyödynnettiin myös matkojen reititykseen tarkoitettuja ohjelmistokirjastoja, joiden avulla pystyttiin arvioimaan ja havainnollistamaan kyselyaineistossa tunnistettujen matkojen toteutumista nykyisellä joukkoliikenneverkolla sekä linjastosuunnitelman kohdealueella. Tämän lisäksi analyysiä toteutettiin kyselyssä merkattujen lähtöpaikkojen ja matkustuskohteiden näkökulmasta siten, että kartoille havainnollistettiin kunkin kohdealueen keskeisimmät lähtö- ja määränpääpaikat sekä kyselydatasta johdetut matkamäärät näiden välillä.

### 2.1.1. Laajan liikkumiskyselyn analyysin tulokset

Laajassa liikkumiskyselyssä vastaajat olivat merkinneet kartalle lähtöpaikaksi joko kodin tai työ- tai opiskelupaikan tai molemmat. Tämän jälkeen he olivat merkinneet kartalle matkustuskohteita kyseisestä lähtöpaikasta. Analyysien tulosten tarkastelussa keskityttiin erityisesti alueellisiin tarkasteluihin, joiden nostoja on esitettyä alla.

Liikkumiskyselyn tulosten mukaan Malminkartanosta tehtiin eniten matkoja Myyrmäkeen, Kannelmäkeen, Helsingin keskustaan ja Pasilaan. Erityisesti kauppakeskus Kaareen toivottiin parempia joukkoliikenneyhteyksiä. Tyypillisistä matkakohteista Meilahteen tehtiin vähän matkoja. Käytetyimpiä bussilinjoja olivat linja 37 sekä runkolinja 30. Honkasuolla matkakohteista korostui erityisesti Myyrmäki.

Kannelmäestä tehtiin paljon alueen sisäisiä matkoja erityisesti kauppakeskus Kaareen, joka nousi selvästi tärkeimmäksi kohteeksi. Helsingin keskusta, Pasila, ja Meilahti olivat seuraavaksi suosituimpia matkakohteita alueelta. Pirkkolaa taas toivottiin alueelta parempia yhteyksiä. Linjat 40, 42 ja 52 olivat liikkumiskyselyn mukaan käytetyimpiä linjoja alueella.

Pitäjänmäen suunnasta matkustettiin pääasiassa Helsingin keskustaan, Leppävaaraan ja Pasilaan. Monet matkakohteet Töölössä ja Pasila-Kalasadama-akseliilla osuivat linjojen 30 ja 59 varrelle. Myös Munkkivuoreen ja Meilahteen matkustettiin jonkin verran. Suosituimmat bussilinjat olivat runkolinjat 200 ja 30.

Konalan suunnasta matkustettiin eniten Helsingin keskustaan ja Leppävaaraan. Tuloksissa korostui Konalan sisällä tehdyt matkat erityisesti kauppakeskus

Ristiksoon. Käytetyimmät linjat olivat runkolinja 30 ja linja 59. Myös Konalassa toivottiin joukkoliikenneyhteyksiä kauppakeskus Kaareen.

Etelä-Haagasta matkustettiin erityisesti Helsingin ydinkeskustaan, Pasilaan ja kauppakeskus Kaareen. Myös Meilahteen ja Leppävaaraan tehtiin matkoja. Runkolinja 40 oli selvästi suosituin bussilinja. Pohjois-Haagasta ja Lassilasta puolestaan matkustettiin eniten kauppakeskus Kaareen ja Helsingin keskustaan sekä jonkin verran Pasilaan, Kallioon ja Meilahteen. Alueiden lähikohteista myös Pirkkolan liikuntapuisto erottui suosittuna kohteena. Suosituimmat bussilinjat olivat linjat 40 ja 56. Sekä Etelä-Haagassa että Pohjois-Haagassa toivottiin yhteyksiä Kallioon.

Munkkivuorelaisten suosituimmat matkakohteet olivat Helsingin keskusta ja Munkkivuoren ostoskeskus, minkä lisäksi matkoja tehtiin myös Pasilaan, Töölön alueelle sekä Leppävaaran suuntaan. Alueelta toivottiin parempia yhteyksiä Leppävaaraan.

Munkkiniemessä asuvien suosituimmat kohteet taas olivat Helsingin keskusta, Munkkivuoren ostoskeskus sekä Taka-Töölö. Myös Pasilaan ja Kallioon matkustettiin jonkin verran, mutta nämä alueet eivät korostuneet erityisen voimakkaasti. Suosituimpia linjoja Munkkivuorella ja Munkkiniemessä olivat raitiolinja 4 sekä runkolinjat 20, 30, 500 ja 510.

Talinrannasta matkustettiin eniten Munkkivuoren ostoskeskukseen, Leppävaaran suuntaan ja Helsingin keskustan suuntaan. Niemenmäestä matkakohteissa korostui voimakkaimmin Munkkivuoren ostari ja Meilahti. Suosituimpia linjoja Niemenmäessä sekä Talinrannassa olivat runkolinjat 20 ja 30.

Meilahdesta tehtiin eniten matkoja Helsingin keskustaan. Lisäksi Pasila ja Töölön tulli olivat merkittäviä matkakohteita. Käytetyimmät linjat olivat runkolinjat 510 ja 500. Pikku Huopalahdesta taas tehtiin matkoja erityisesti lähialueille, jotka olivat saavutettavissa kävellen tai pyörällä. Muita suosittuja matkakohteita olivat Helsingin ydinkeskusta, Kamppi ja Töölö. Selkeästi suosituin linja oli raitiolinja 10. Laaksosta kuljettiin erityisesti Helsingin ydinkeskustan alueelle. Raitiolinjat 10, 3 ja 4 olivat alueen suosituimpia linjoja.

Etu-Töölöstä matkustettiin pääasiassa Kamppiin ja muualle Helsingin keskustaan, mutta myös Ruoholahteen, Pasilaan ja Kallioon. Näiden lisäksi suosittuja matkakohteita olivat Itä-Helsingin ja Haagan suunnat sekä Espoossa metron ympäristö. Alueella raitiolinjat sekä runkolinjat 20 ja 30 korostuivat suosituimpina yhteyksinä.

Taka-Töölöstä kuljettiin lähialueille, keskustaan, eteläiseen ja itäiseen kantakaupunkiin ja Pasilaan. Alueella korostui matkakohteissa Etu-Töölöä enemmän Kluuvi ja Pasila. Näiden lisäksi matkoja suuntautui Itä- ja Pohjois-Helsingin suuntaan. Myös Taka-Töölössä raitiolinjat, runkolinjat 20 ja 30 ja linja 69 korostuivat suosituimpina yhteyksinä.

Kampissa matkoja tehtiin selkeästi eniten lähialueille Kampin sisällä. Lisäksi matkakohteita hajaantui ympäri Kluuvia, Töölöä, Kalliota ja Pasilaa. Punavuorella ja Eirassa matkat suuntautuivat pääosin Helsingin keskustaan ja muualle kantakaupunkiin. Ullanlinnasta kuljettiin erityisesti Helsingin ydinkeskustaan ja Kaartinkaupunkiin. Etäämmällä sijaitsevista kohteista Meilahti, Kallio ja Kalasatama olivat myös suosittuja matkakohteita. Linjat 30 ja 20 olivat suhteellisen suosittuja, vaikka raitiolinjat olivat selvästi käytetyimpiä linjoja.

## 2.2. Länsiratikat-hankkeen työpajamuotoiset asukastilaisuudet

Uutta asiakasymmärrystä luonnoksen suunnitteluvaiheessa kerättiin marraskuussa 2025 kolmessa Länsiratikat-hankkeen työpajamuotoisessa asukastilaisuudessa, jotka järjestettiin 3.11.2025 Töölön kirjastolla, 6.11.2025 Haagan peruskoululla sekä 10.11.2025 Munkkiniemen yhteiskoululla. Tilaisuudet kestivät muutaman tunnin ja sinne sai tulla vapaasti pistäytymään tai keskustelemaan pidemmäksikin aikaa.

Tilaisuuksissa ei ollut erillisiä esityksiä. Osallistujat pääsivät keskustelemaan ja tutustumaan suunnitelmiin teemapisteillä. HSL:n pisteellä oli toteutettu kaksi tehtävää. Toisessa osallistujat saivat piirtää kartalle tärkeitä yhteysvälejä suunnittelualueella, ja toisessa arvioida nykyisen linjaston ja vahvuuksia ja heikkouksia. HSL:n pisteillä tehtäviä tekemässä kävi noin 30–80 henkilöä tilaisuutta kohti. Työpajoista saatiin luonnoksen suunnitteluun ymmärrystä siitä, mitkä reititiosuudet ovat tärkeitä alueiden asukkaille sekä mitkä asiat toimivat tällä hetkellä ja toisaalta missä on parantamisen varaa.

### 2.2.1. Asukastilaisuuksista kerätyt havainnot ja kokemukset

Uutta asiakasymmärrystä luonnoksen suunnitteluvaiheessa kerättiin marraskuussa 2025 kolmessa Länsiratikat-hankkeen työpajamuotoisessa asukastilaisuudessa, jotka järjestettiin 3.11.2025 Töölön kirjastolla, 6.11.2025 Haagan peruskoululla sekä 10.11.2025 Munkkiniemen yhteiskoululla.

Töölön kirjastolla 3.11.2025 kartalle piirretyissä käytetyissä tai toivotuissa yhteyksissä korostuivat erityisesti:

- Yhteydet Talinrannasta Munkkivuoren ja Munkkiniemen kautta Töölön ja Keskustaan ja Eiraan
- Yhteydet Pasilaan
- Yhteydet Itäiseen kantakaupunkiin
- Yhteydet Otaniemeen ja Keilaniemeen
- Yhteydet Ruoholahteen
- Yhteydet Käpylään sekä Viikin suuntaan

Nykylinjaston arvioinnissa osallistujat korostivat Talinranta – Eira välin tärkeyttä ja linjan 20 tiheää vuoroväliä. Erityisen kehuja linjoja ja yhteyksiä olivat myös linjat 500 ja 510 Munkkiniemeen, Espooseen ja Pasilaan, raitiolinja 4 sekä linjojen 25 ja 502 reitit.

Haagan peruskoululla 6.11.2025 kartalle piirretyissä käytetyissä tai toivotuissa yhteyksissä korostuivat erityisesti:

- Yhteydet Haagasta keskustan suuntaan: itäinen ja läntinen kantakaupunki
- Yhteydet pohjoiseen: Kannelmäki ja Konala
- Poikittaisyhteydet: Kehä I & Viikki & Itä-Helsinki

Nykylinjaston arvioinnissa osallistujat korostivat yhteyden tärkeyttä Töölön ja Eiran suuntaan. Lisäksi erityisen kehuja yhteyksiä olivat myös linja 52 Munkkiniemeen ja Espooseen, linja 41 Etelä-Haagasta Töölön ja Kamppiin sekä linjan 40 reitti.

Munkkiniemen yhteiskoululla 10.11.2025 kartalle piirretyissä käytetyissä tai toivotuissa yhteyksissä korostuivat erityisesti:

- Yhteydet Talinrannasta Munkkivuoren sekä Munkkiniemen kautta keskustaan, Pasilaan, Itä-Helsinkiin ja Otaniemeen
- Yhteydet Munkkivuoresta Ruoholahteen

- Munkkivuoren ympäri yhteydet
- Yhteydet Viikin suuntaan
- Talinranta – Munkkivuori – Munkkiniemi – Haaga sisäiset yhteydet
- Munkkivuoren ja Malminkartanon välin yhteydet

Nykylinjaston arvioinnissa osallistujat toivoivat joukkoliikenneyhteyden säilymistä Talinrannasta vähintään Munkkivuoreen. Erityisen kehuttuja linjoja ja yhteyksiä olivat myös 500 (ja 510) Pasilaan, raitiolinja 4 keskustaan sekä linjan 25 reitti. Osallistujien kirjoituksista korostui myös, että linjalle 52 toivotaan vanhaa sen reittiä takaisin.

## 3. Linjaston muodostaminen

### 3.1. Käytetyt lähtötiedot

#### 3.1.1. Väestö- ja työpaikkatiedot

Suunnittelualueella asui vuoden 2024 lopussa noin 178 000 asukasta (Helsingin seudun aluesarjat -tilastokanta ja Tilastokeskus a). Suurin osa asukkaista (noin 115 000) sijoittuu läntiseen suurpiiriin, jonka asukasmäärän ennustetaan kasvavan noin 15 000 asukkaalla vuoteen 2038 mennessä (Sinkko 2024).

Suunnittelualueella sijaitsee myös merkittävä määrä työpaikkoja. Yhteensä suunnittelualueella oli vuoden 2023 lopussa noin 126 000 työpaikkaa (Helsingin seudun aluesarjat -tilastokanta ja Tilastokeskus b). Erityisesti työpaikkoja on Kampin, Pitäjänmäen yritysalueen ja Meilahden osa-alueilla (yhteensä noin 70 000 työpaikkaa vuonna 2023). Määrällisesti työpaikat painottuvat suunnittelualueen eteläisiin osiin, ja pohjoisilla alueilla on Pitäjänmäen yritysalueetta lukuun ottamatta vähemmän työpaikkoja.

#### 3.1.2. Muut lähtötiedot

Linjastosuunnitelman muina lähtötietoina käytettiin muun muassa

- tietoja katuinfran muutoksista

- liikennöintisopimusten pituuksia ja yksikkökustannuksia
- tunnuslukuja nykyisen linjaston nousijamääristä ja kustannustehokkuudesta
- Verkostokaupungin joukkoliikennejärjestelmä -työtä (Helsingin kaupunki 2025)
- Länsi-Helsingin raitioteiden hankesuunnitelmaa ja hankearviointia

### 3.1.3. Aikaisemmat linjastosuunnitelmat

Vuonna 2025 HSL laati strategisen tason linjastosuunnitelma Linjasto 2040 (HSL 2025), jossa huomioitiin vuoteen 2040 mennessä todennäköisesti toteutuvat raidehankkeet ja niiden vaikutukset muuhun joukkoliikennelinjastoon. Suunnitelman tavoitteena oli määrittää polku joukkoliikennejärjestelmän kehityksestä kohti MAL 2023 -suunnitelman visiota vuodelle 2040. Lisäksi suunnitelman tehtävänä oli tarjota näkymä joukkoliikenteen järjestämisen kustannusten kehitykseen keskipitkällä aikatahtimella.

Linjasto 2040 on yleissuunnittelmatason linjastotarkastelu, jossa esitetyt ratkaisut ovat ohjeellisia ja varsinaisissa linjastosuunnitelmissa tarkennettavia. Työhön sisältyviä ja nyt Länsi-Helsingin linjastosuunnitelmassa tarkennettavia epävarmuuksia ovat mm. raidehankkeiden lopulliset laajuudet sekä maankäytön kehittyminen ja sen ajoittuminen. Linjasto 2040 tehtiin viranomaistyönä seudullisessa yhteistyössä, johon osallistuivat HSL:n lisäksi HSL-alueen kuntien asiantuntijoita. Yleisluontoisuuden takia linjastoa ei vuorovaikutettu seutulaisten kesken.

Raitioliikenteen linjaston yleissuunnittelua on Linjasto 2040 -työn lisäksi ohjannut vuosina 2020 ja 2021 laadittu kaupunki- ja pikaraitioliikenteen linjastosuunnitelma (RAILI2, HSL 2022), jossa ensi kertaa yhteensovitettiin olemassa oleva raitioliikennepalvelu seudun raitioverkon laajentumiseen. RAILI2 vertautuu Linjasto 2040 -työhön tarkastelutasoltaan ja on tarkoitettu päivitettäväksi suunnitteluratkaisujen tarkentuessa. RAILI2 laadittiin koronapandemian synnyttämän epävarmuuden keskellä, jolloin näkymää joukkoliikennekäytön palautumiseen ei ollut. Suunnitelman yhteydessä hankittu laaja asiakasymmärrys raitioliikenteen matkustajapalvelutarpeista ja -toiveista toimi osaltaan Länsi-Helsingin linjastosuunnitelman raitioliikenteen ratkaisuja ohjaavana kartoituksena.

### 3.1.4. Liikennemallianalyysi linjastoversioista

Linjastoluonnoksen ja odotetun kehityksen pohjalta luotiin verkkokuvaukset liikennemalliin luonnoksen eri vaihtoehtoista sekä katu ympäristössä tapahtuvista muutoksista. Vaikutuksia arvioitiin HSL:n sisäisenä työnä HELMET 5.0 -mallilla, joka pohjautuu Helsingin seudulla vuonna 2023 tehtyyn liikkumistutkimukseen. Malli kuvaa syksyn arkivuorokauden liikkumista eikä sillä tällä hetkellä voida arvioida esimerkiksi viikonloppuliikkumista. Mallilla ei myöskään voida tarkastella esimerkiksi linjojen mahdollisen tahdistuksen vaikutusta. Mallijärjestelmä on kuvattu tarkemmin osoitteessa <https://hsldevcom.github.io/helmet-docs/> sekä julkaisussa ”Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikenne-ennustejärjestelmä 2025”. Linjastoluonnoksen lisäksi mallinnetut skenaariot eroavat nykytilasta siten, että liikenneverkolle on lisätty Kruunusillat ja Laajasalon raitiotie, Vantaan ratikka sekä ESKA-hankkeen aiheuttamat muutokset rantaradan lähijunaliikenteessä. Käytetty maankäyttö vastaa vuoden 2030 maankäyttöä, joka on tuotettu MAL2023-suunnitelman vaikutustenarviointia varten.

Vaikutusten arviointi liikennemallilla aloitettiin jo ensimmäisten luonnosversioiden valmistuttua, jotta arviointi ehtisi vaikuttaa linjastosuunnittelussa tehtyihin päätöksiin. Liikennemallianalyysien tuloksien tulkinnassa tulee keskittyä suhteelliseen muutokseen ja muutoksen suuntaan eikä absoluuttisiin lukuihin, sillä käytössä ollut liikennemalli on kalibroitu vuoden 2023 eikä vuoden 2026 tilanteeseen. Liikennemalli on lisäksi suunniteltu liikennejärjestelmätason kokonaisuutensa tarkasteluun, joten tämän tason linjastomuutosten vaikutusten arvioinnissa liikennemallin antamat tulokset ovat ensisijaisesti suuntaa antavia. Tästäkin syystä tarkastelun antamien absoluuttisten lukujen käyttäminen ei ole suositeltavaa.

## 3.2. Linjastoluonnos

Tämän projektin yhteydessä kerätyn ja olemassa olevan asiakasymmärryksen sekä muiden lähtötietojen pohjalta laadittiin ensimmäinen linjastoluonnos, jota asukkaat pääsivät arvioimaan kyselyn avulla.

Yleisenä periaatteena oli rakentaa linjasto mahdollisimman selkeistä, korkeaa palvelutasoa tarjoavista raitio- ja bussilinjoista. Linjat kohtaavat toisensa verkoston solmukohdissa ja tarjoavat mahdollisimman laajasti yhteyksiä yhdellä vaihdolla. Uusia Länsiratikat-hankkeessa rakennettavia rataosuuksia ja päätepysäkkejä hyödynnettiin mahdollisimman tehokkaasti siten, että kaikkein suurimmat matkustajavirrat saataisiin kulkemaan raiteilla. Suunnittelun pohjoisosassa

keskeisenä periaatteena oli kytkeä bussiliikenteen varassa olevat alueet mahdollisimman nopeilla ja junaliikenteen tarjontaan yhteensopivilla yhteyksillä lähimmälle lähijuna-asemalle. Näin voidaan tarjota mahdollisimman nopeat ja houkuttelevat yhteydet ydinkeskustaan ja Pasilaan. Suunnittelussa kiinnitettiin huomiota myös Meilahden yhteyksien muodostumiseen koko suunnittelualueelta.

Linjastosuunnitelman tavoitteiden mukaisesti luonnoksessa säilytettiin korkean palvelutason joukkoliikennepalvelu kaikilla reittiosuuksilla, joilla sitä nykyisin tarjotaan. Lisäksi pyrittiin löytämään kustannusneutraaleja ratkaisuja palvelutason parantamiseen Helsingin kaupungin esittämällä palvelutason kehittämisalueilla. Toisaalta luonnoksessa karsittiin tarjontaa tietyiltä reittiosuuksilta, joilla nykyinen tarjonta ylittää korkean palvelutason kriteerit ilman, että ”ylitarjonta” on kapasiteetin kannalta tarpeellista. Kustannustehokkuutta parannettiin myös karsimalla säteittäisillä ydinkeskustaan suuntautuvilla reiteillä bussilinjoja, jotka olisivat olleet päällekkäistä tarjontaa raitiolinjojen tai korkean palvelutason bussilinjojen kanssa. Toisaalta luonnos sisältää edelleen myös täydentäviä keskustalinjoja alueilta, joilta vaihdollisen yhteyden toteuttaminen ei ollut infrastruktuurin tai linjastorakenteen reunaehtojen puitteissa riittävän laadukkaasti mahdollista.

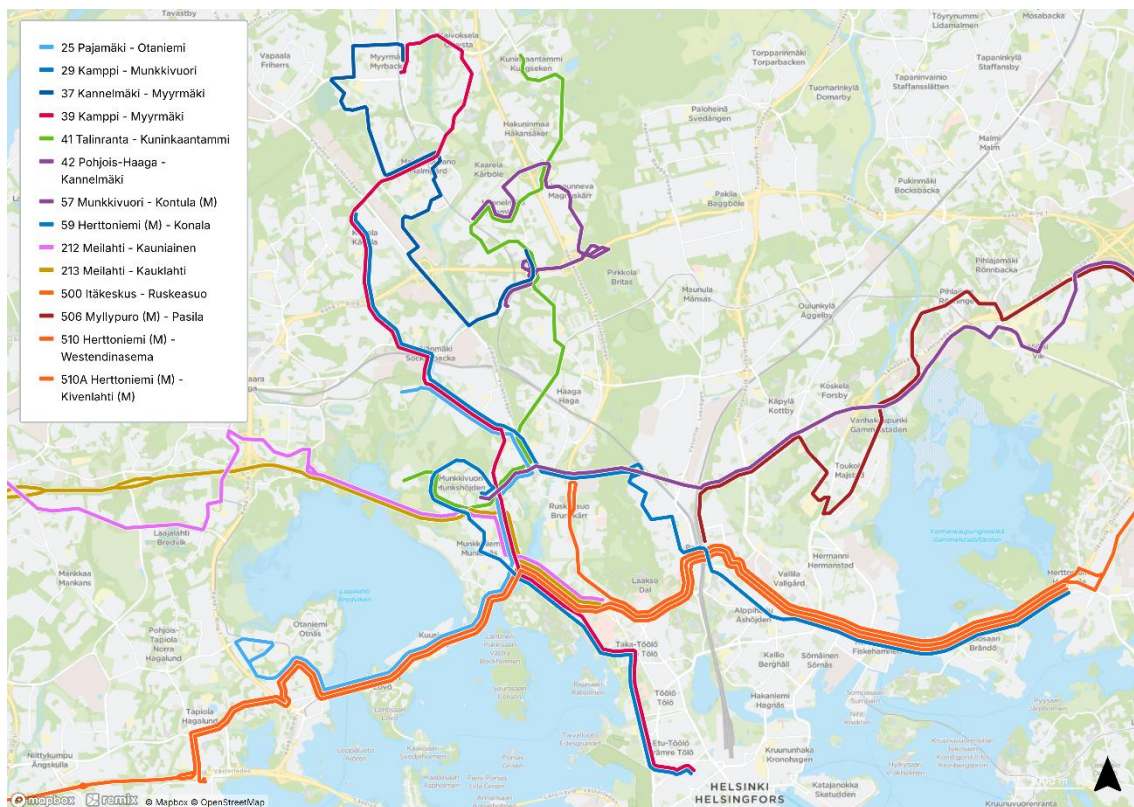
Linjastoluonnoksessa esitettiin seuraavia linjoja (linjoihin, joita ei tässä ole mainittu, ei tehty muutoksia):

- Linja 25 Pajamäki – Munkkivuori – Otaniemi
- Linja 29 Kamppi – Meilahti – Munkkivuori (uusi linja)
- Linja 37 Kannelmäki – Malminkartano – Myyrmäki
- Linja 39 Kamppi – Meilahti – Konala – Malminkartano – Myyrmäki (uusi linja)
- Linja 41 Kuninkaantammi – Kannelmäki – Haaga – Munkkivuori – Talinranta (uusi linja)
- Linja 42 Pohjois-Haaga – Maununneva – Kannelmäki
- Linja 57 Kontula (M) – Viikki – Koskela – Ruskeasuo – Munkkivuori
- Linja 59 Herttoniemi – Aleksis Kiven katu – Pasila – Konala
- Linja 212 Meilahti – Laajalahti – Kauniainen

- Linja 213 Meilahti – Suvela – Espoon keskus – Kauklahti
- Linja 500 Itäkeskus – Teollisuuskatu – Pasila – Ruskeasuo
- Linja 510(A) Herttoniemi – Teollisuuskatu – Pasila – Westendinasema (-Kivenlahti)
- Linja 506 Myllypuro – Viikki – Kumpula – Pasila

Linjastoluonnoksessa esitettiin seuraavien linjojen nykymuotoisen liikennöinnin päättymistä:

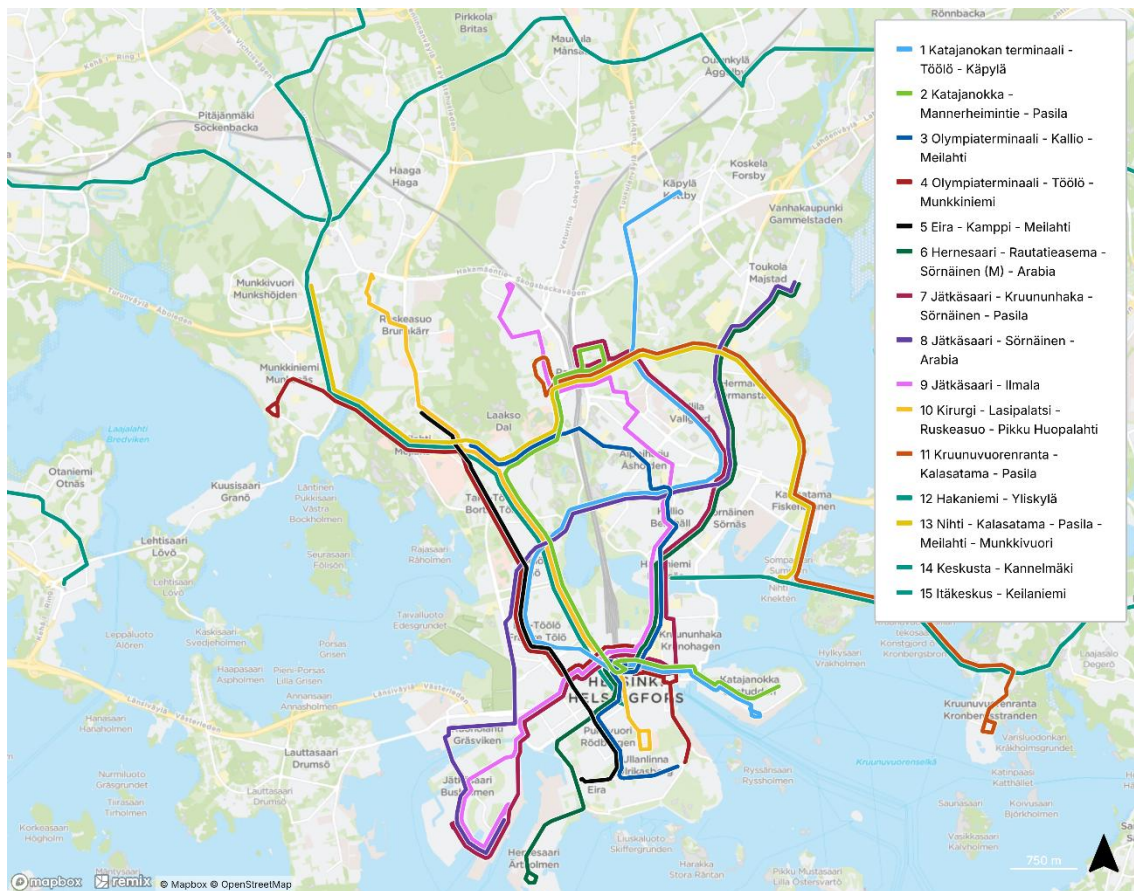
- Linja 20 Eira – Kamppi – Munkkivuori
- Linja 30 Eira – Kamppi – Munkkiniemi – Konala – Malminkartano – Myrämäki
- Linja 41 Kamppi – Pohjois-Haagan asema
- Linja 52 Kuninkaantammi – Kannelmäki – Huopalahti – Munkkivuori – Otaniemi



Kuva 2. Kartta ensimmäisessä linjastoluonnoksessa esitetyistä bussilinjoista

Raitiolinjaston luonnos esitti seuraavia linjoja (linjoihin, joita ei tässä ole mainittu, ei tehty muutoksia):

- Linja 1 Katajanokan terminaali – Töölö – Sörnäinen – Käpylä
- Linja 2 Katajanokka – Mannerheimintie – Messukeskus
- Linja 3 Olympiaterminaali – Eira – Päärautatieasema – Kallio – Meilahden sairaala
- Linja 4 Olympiaterminaali – Kamppi – Töölö – Munkkiniemi
- Linja 5 Eira – Kamppi – Töölö – Meilahti (uusi linja)
- Linja 7 Länsisatama – Kruunuhaka – Sörnäinen – Pasila
- Linja 13 Kalasatama – Pasila – Meilahti – Munkkivuori
- Linja 14 Kolmikulma – Meilahti – Munkkiniemi – Kannelmäki (uusi linja)



Kuva 3. Kartta ensimmäisessä linjastoluonnoksessa esitetyistä raitiolinjoista

### 3.3. Linjastoluonnoksen arviointikysely

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelman bussi- ja raitiolinjojen linjastoluonnos julkaistiin hsl.fi:n blogisivustolla 5.1.2026. Asukkaat pääsivät arvioimaan linjastoluonnosta Webropol -kyselyllä, joka oli auki 5.-18.1.2026. Luonnoksesta ja sen arviointikyselystä viestittiin aktiivisesti kohdennetuilla sähköposteilla useaan kertaan kyselyn ollessa auki. Kommentteja luonnoksesta sai kertoa myös HSL:n palautejärjestelmän tai asiakaspalvelun (puhelimella tai palvelupisteellä) kautta. Kyselyyn vastasi yhteensä 3984 vastaajaa, jonka lisäksi avovastauksia 2729 kertyi kappaletta.

Kyselyssä suositeltiin ensin perehtymään ajatuksella luonnokseen ja sitä kuvaaviin tarkentaviin selostuksiin. Kyselyn tavoitteena oli selvittää, millaisia vaikutuksia suunnitelmaluonnoksen ratkaisuilla on asukkaiden liikkumiseen tulevaisuudessa sekä kuinka paljon potentiaalia uusilla ratkaisuilla on. Vastausten

taustatietoja olivat vastaajan postinumeroalue, ikä ja se, kuinka usein vastaaja käyttää eri kulkutapoja liikkumiseen paikasta toiseen.

Kyselyn alussa vastaajat valitsivat suunnittelualueen kannalta tärkeimmistä linjoista ne, joita he käyttävät säännöllisesti tällä hetkellä. Tämän jälkeen kyselyssä kartoitettiin vastaajan käyttämiä yhteisvälejä suunnittelualueella. Vastaajat arvioivat, kuinka usein sekä millä kulkumuodolla he kulkevat ennalta määritellylle kahdeksalle eri alueelle. Esitetyt aluekokonaisuudet olivat Länsi-Helsingin linjaston suunnittelukokonaisuuden kannalta kriittisimpiä. Kyseiset aluekokonaisuudet olivat:

- Kampin, Punavuoren, Eiran ja Ullanlinnan kattava alue
- Etu-Töölön ja Taka-Töölön kattava alue
- Meilahden, Ruskeasuon, Pikku Huopalahden ja Laakson kattava alue
- Munkkivuoren, Munkkiniemen, Niemenmäen ja Talinrannan kattava alue
- Etelä-Haagan, Pohjois-Haagan ja Lassilan kattava alue
- Pitäjänmäen, Talin, Konalan, Pajamäen, Marttilan ja Reimaran kattava alue
- Malminkartanon ja Honkasuon kattava alue
- Kannelmäen, Maununnevan ja Hakuninmaan kattava alue

Nykytilan liikkumisen arvioinnin jälkeen kyselyssä ja blogissa esiteltyä linjastoluonnosta tuli arvioida sen mukaan, miten se vaikuttaisi joukkoliikenneyhteyksiin näille kahdeksalle ennalta määritellylle alueelle (vastausvaihtoehdot: 1 erittäin hyvin – 4 erittäin huonosti, ei vaikutusta nykyisiin joukkoliikenneyhteyksiini sekä en osaa tulkita linjastoluonnosta). Matkakohdealueille aktiivisesti autoilevilta (vähintään viikoittain) kysyttiin linjastoluonnoksen vetovoimaisuutta verrattuna autoiluun.

### 3.3.1. Kyselyn yleiset tulokset

Kyselyyn saatiin vastauksia eri puolilta suunnittelualuetta sekä suunnittelualueen ulkopuolelta. Eniten vastaajia oli Malminkartanosta, Munkkivuori – Niemenmäen alueelta, Maununneva – Kuninkaantammen alueelta sekä Kannelmäestä. Vastaajat edustivat suhteellisen tasaisesti eri ikäryhmiä. 50–64-vuotiaat olivat

aktiivisin vastaajaryhmä. Vähiten vastaajia oli alle 30-vuotiaissa. Vastaajista yli 80 % käytti joukkoliikennettä vähintään useita kertoja viikossa, ja autoa käytti yhtä aktiivisesti reilut 30 % vastaajista.

Nykylinjastosta suunnittelualueen kannalta tärkeimpien linjojen säännöllinen käyttö jakautui suhteellisen tasaisesti vastaajien kesken. Vastausten perusteella bussilinjoja 20 ja 30 sekä raitiolinjaa 4 käytettiin eniten ja bussilinjoja 57 ja 506 vähiten.

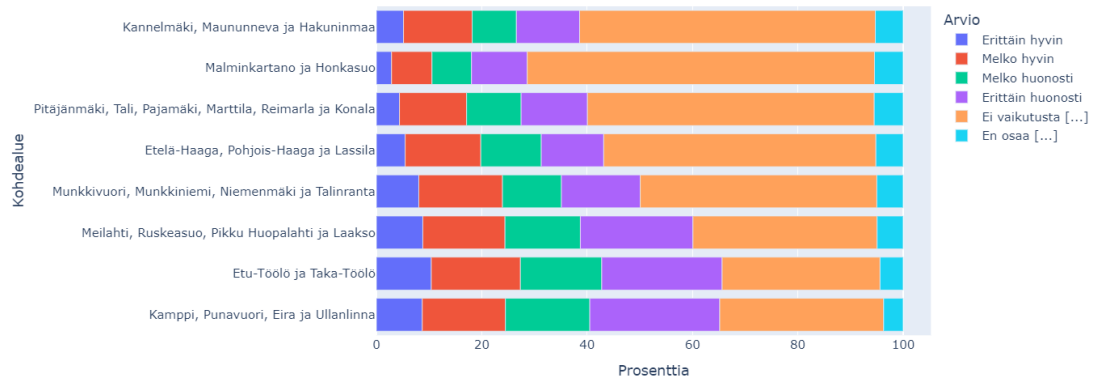
Eniten kyselyyn vastanneista matkusti joukkoliikenteellä vähintään kerran viikossa Kampin, Punavuoren, Eiran ja Ullanlinnan alueella (56 %) sekä Etu-Töölön ja Taka-Töölön (45 %) kattavalle alueelle ja vähiten Malminkartanon ja Honkasuon (16 %) kattavalle alueelle. Muut alueet sijoittuivat näiden välille.

Kyselyssä esiteltyä linjastoluonnosta tuli arvioida sen mukaan, miten se vaikuttaisi joukkoliikenneyhteyksiin kahdeksalle ennalta määritellylle alueelle (vastausvaihtoehdot: 1 erittäin hyvin – 4 erittäin huonosti, ei vaikutusta nykyisiin joukkoliikenneyhteyksiini sekä en osaa tulkita linjastoluonnosta). Vastausvaihtoehto ”ei vaikutusta nykyisiin joukkoliikenneyhteyksiini” korostui suurimpana osuutena kaikilla matkakohdealueilla (31–66 % vastaajista). Neutraali vaikutus korostui erityisesti tarkasteltaessa suunnittelualueen pohjoisosiin matkustamista, jossa noin puolet vastaajista koki, että linjastoluonnoksella ei olisi vaikutusta joukkoliikenneyhteyksiin.

Vastausvaihtoehdot ”Joukkoliikenne palvelee erittäin hyvin / melko hyvin” (vastaajamäärät noin 10–30 %) tai ”Joukkoliikenne palvelee erittäin huonosti / melko huonosti” (vastaajamäärät noin 20–40 %) jakautuivat alueilla suhteellisen tasan. Heikot arviot korostuivat hieman vahvemmin kaikissa matkakohteissa.

Vastaajilta kysyttiin, miksi luonnos heidän mielestään palvelee heidän liikkumistarpeitaan hyvin tai huonosti. Positiivisissa syissä korostui mahdollisuus käyttää raitiovaunua aiempaa enemmän sekä joukkoliikennevaihtoehtojen monipuolistuminen. Negatiivisissa syissä painottuivat nykyisen yhteyden muuttuminen vaihdolliseksi sekä kävelymatkojen pidentyminen joukkoliikenteen äärelle.

Arvio miten linjastoluonnos vaikuttaisi joukkoliikenneyhteyksiisi alueille  
Jokaisen kohdealueen n=3789



Kuva 4. Luonnoskyselyyn vastaajien arviot suunnitelman vaikutuksesta omaan liikkumiseen

Jokaisen alueen kohdalla noin 4–5 % vastaajista koki, ettei osaa tulkita luonnosta. Syiksi mainittiin vaikeudet kartan tulkinnassa ja kokonaisuuden hahmottamisessa. Matkakohdealueille aktiivisesti autoilevilta (vähintään viikoittain) kysyttiin linjastoluonnoksen vetovoimaisuutta verrattuna autoiluun. Kaikissa matkakohdealueissa noin puolet vastaajaryhmästä arveli, että luonnoksen ratkaisusta huolimatta he valitsevat jatkossakin ensisijaisesti autoilun alueella kulkemiseen. Noin 30 % piti mahdollisena kulkea kohteeseen myös joukkoliikenteellä autoilun ohella ja vajaa 20 % oli valmis vaihtamaan autoilun joukkoliikenteeseen.

### 3.3.2. Alueellisia tuloksia

Tuloksia tarkasteltiin myös vertailemalla, miten eri postinumeroalueilla asuvat vastaajat kokivat yhteysvälien muuttuneen ennalta määritellyille matkakohdealueille.

Tuloksissa korostui, että positiivisimmin luonnoksen ratkaisuihin suhtautuvat kantakaupungin alueella asuvat. Erityisesti kantakaupungin alueen sisäisiin yhteyksiin suhtauduttiin positiivisesti.

Suurimmat haasteet taas liittyivät poikittaisyhteyksiin ja keskustayhteyksiin erityisesti suunnittelualueen pohjoisosien suunnasta. Myös pohjoisosien sisäiset yhteydet koettiin hankalina.

Yhteydet Etelä-Haaga – Pohjois-Haaga – Lassila -alueelle näkyivät tuloksissa neutraaleimpana, eli negatiiviset tai positiiviset kokemukset eivät korostuneet selkeästi.

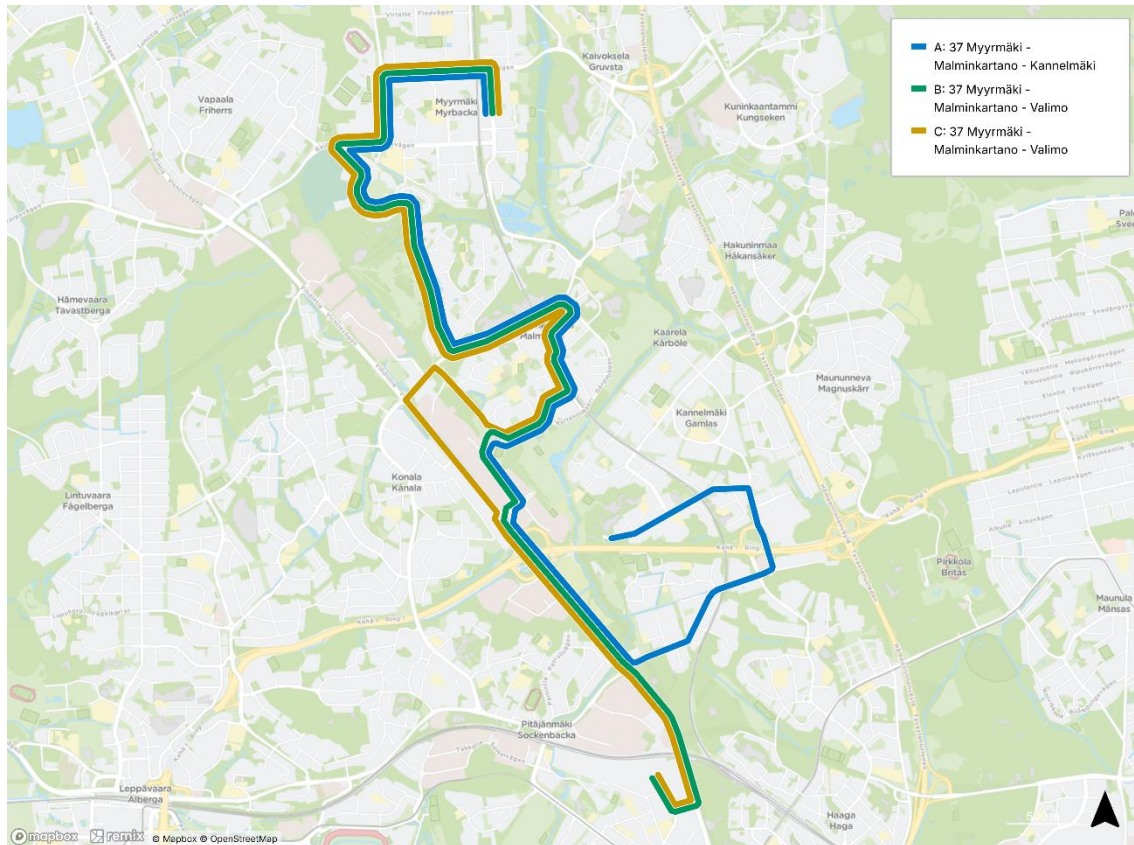
On tärkeää kuitenkin huomata, että jokaista matkakohdealuetta tarkastellessa suurena ryhmänä erottuivat postinumeroalueet, joiden asukkaiden mielestä linjastoluonnoksen ratkaisut eivät vaikuttaneet liikkumiseen nykytilaan verrattuna. Toisin sanoen suurimmalle osalle vastaajista linjastomuutokset vaikuttaisivat neutraalisti liikkumiseen.

### 3.4. Malminkartanon ja Honkasuon alueen pulssikysely

Koko suunnittelualueutta koskevan linjastoluonnoskyselyn perusteella tunnistettiin, että Malminkartanon alueen ratkaisut herättivät tyytymättömyyttä. Tämän vuoksi Malminkartanon alueelle toteutettiin pienimuotoinen kysely 3.–8.3.2026. Kyselyssä pyrittiin selvittämään, kuinka paljon Malminkartanossa käytetään joukkoliikennettä sisäisiin matkoihin, ja millainen linjan 37 reitti palvelisi alueella asuvia parhaiten. Kyselyyn osallistui 811 vastaajaa.

Arvioitavana oli kolme linjan 37 reittivaihtoehtoa:

- Vaihtoehto A: ensimmäisessä linjastoluonnoksessa esitetty reitti Myyrmäki – Malminkartano – Kannelmäki
- Vaihtoehto B: Myyrmäki – Malminkartano – Valimo
- Vaihtoehto C: Myyrmäki – Malminkartano - Valimo, jossa linja kulkee linjan 37 nykyistä reittiä Malminkartanossa eikä linja oikaise Vihdintielle Ruosilantien kautta



Kuva 5. Kartta pulssikyselyssä esitetyistä vaihtoehdoista linjalle 37

### 3.4.1. Kyselyn tulokset

Kyselyyn vastaajista 96 % asui Malminkartanon ja Honkasuon kattavalla postinumeroalueella, kun taas muut vastaajat asuivat kyseisten alueiden lähistöllä Helsingin ja Vantaan puolella. Alueen lähipalvelujen osalta Konalan S-marketissa kävi joukkoliikenteellä vähintään viikoittain 38 % vastaajista ja kauppakeskus Ristikossa sekä sen lähipalveluissa 33 % vastaajista. Loput vastaajista kävivät joko harvemmin joukkoliikenteellä kyseisissä palvelukeskityksissä tai eivät kulkeneet sinne joukkoliikenteellä. Vastausten perusteella joukkoliikennettä ei käytetty huomattavissa määrin lähikauppoihin kulkemiseen.

Esitetyt reittivaihtoehdot olivat kannatukseltaan melko tasaisia keskenään. Eri vaihtoehtoja verratessa vaihtoehto A sai eniten kannatusta. 40 % vastaajista arvioi vaihtoehdon palvelevan liikkumistarpeitaan parhaiten, kun taas vaihtoehdon B valitsi 29 % vastaajista ja vaihtoehdon C valitsi 31 % vastaajista.

Vastaajia pyydettiin arvioimaan, kuinka usein he käyttäisivät linjaa 37 eri reittivaihtoehdoilla. Vaihtoehtoa A arvioi tulevansa käyttämään vähintään kerran

viikossa 33 % vastaajista, kun taas vaihtoehtoa B arvioi tulevansa käyttämään yhtä usein 31 % vastaajista ja vaihtoehtoa C 36 % vastaajista.

Vastaajat ryhmiteltiin sen mukaan, minkä vaihtoehdon he olivat valinneet parhaiten heitä palvelevaksi reitiksi. Sen jälkeen tarkasteltiin sitä, miten hyvin eri vaihtoehdot palvelisivat vastaajien liikkumistarpeita asteikolla 1–5 (1 ei ollenkaan – 5 erinomaisesti). Arvioissa oli vaihtelua sen mukaan, minkä vaihtoehdon vastaaja oli valinnut suosikikseen.

Vaihtoehtoa A arvioidessa kyseisen vaihtoehdon suosikikseen valinneet arvioivat sen palvelevan tarpeitaan parhaiten (mediaani 4), kun taas vaihtoehdon B valinneilla mediaani oli 2. Vaihtoehdon C valinneilla mediaani oli 1 vaihtoehtoa A arvioidessa.

Vaihtoehto B sai myös parhaat arviot niiden vastaajien keskuudessa, jotka olivat valinneet sen myös suosikikseen (mediaani 3). Vaihtoehdon A ja C suosikikseen valinneille vaihtoehto B tuntui heikommin palvelevalta (mediaani 2). Myös vaihtoehto C sai myönteisimmät arviot niiltä vastaajilta, jotka pitivät sitä parhaana reittivaihtoehtona (mediaani 3), kun taas vaihtoehdot A ja B valinneille vaihtoehto C palveli liikkumistarpeita hieman heikommin (mediaani 2).

Vaihtoehdon A kohdalla hajonta oli siis suurinta sen suhteen, minkä vaihtoehdon vastaaja oli arvioinut palvelevan liikkumistarpeitansa parhaiten. Yhteenlasketut keskiarvot olivat melko samat kaikkien vaihtoehtojen kohdalla: asteikolla 1–5 vaihtoehdon A keskiarvo oli 2,5, vaihtoehdon B keskiarvo oli 2,4 ja vaihtoehdon C keskiarvo oli 2,5.

Malminkartanon ja Honkasuon alueen pulssikyselyn tulosten perusteella päädyttiin esittämään linjan 37 reitiksi vaihtoehtoa A (Myyrmäki – Malminkartano - Kannelmäki), jota esitettiin myös ensimmäisessä koko suunnittelualuetta käsittelevässä linjastoluonnoksessa. Kun kyselyyn vastaajat vertailivat kaikkia kolmea vaihtoehtoa, vaihtoehto A oli suosituin reitti kolmesta vaihtoehdosta. Vaikka esimerkiksi vaihtoehtoa C arvioi käyttävänsä kerran viikossa tai useammin hieman suurempi käyttäjämäärä, vaihtoehdon A katsottiin soveltuvan paremmin linjaston kokonaisuuteen.

Vaihtoehto A liikennöi ruuhkassa tiheämmällä vuorovälillä, jolloin se tarjoaa paremman liityntäyhteyden esimerkiksi junaan ja raitiovaunuun. Lisäksi reitti tarjoaa täysin uuden, toivotun yhteyden esimerkiksi kauppakeskus Kaareen. Suunnittelussa päädyttiin valitsemaan reitti, joka oikaisee Malminkartanossa Ruosilantien kautta, sillä se säästää matka-aikaa ja siten edelleen parantaa

vaihtamista raideliikenteen kyytiin. Linjastoluonnoksesta tehtyjen liikennemallinusten perusteella vaihtoehtoa A käytettäisiin myös eniten.

Kyselyn vastauksista tunnistettiin myös se, että toivotuin reittivaihtoehto linjalle 37 olisi ollut vaihdoton yhteys keskustaan. Valitettavasti vaihdottomia yhteyksiä ei pystytä tarjoamaan kaikille Malminkartanon asukkaille kustannustehokkaasti. Keskustaan asti ajettuna linjan 37 palvelu olisi liian päällekkäistä runkolinjan 300 ja uuden raitiolinjan 14 kanssa. Lisäksi nykyisen linjan reitin kustannukset ovat olleet korkeat suhteessa linjan matkustajamääriin. Näin ollen linjaa 37 ei voida tulevaisuudessa ajaa keskustaan asti. Juna on edelleen nopein yhteys Malminkartanosta keskustaan ja sen kyytiin voi jatkossakin vaihtaa linjalta 37.

### 3.5. Aukkaiden osallistamisen vaikutus linjastoon

Kyselystä saatiin paljon arvokasta ymmärrystä sekä hyödyllisiä näkemyksiä linjastosuunnitelman kehittämiseen. Vastausten läpikäynnin jälkeen esitettyyn linjastoon tehtiin joitakin muutoksia ennakolta asetettujen reunaehtojen puitteissa. Alla on esitetty muutokset, jotka tehtiin aukkaiden osallistamisen pohjalta.

#### **Linjan 39 pisto Pajamäkeen ja suunnitellusta linjasta 25 luopuminen**

Ensimmäisessä linjastoluonnoksessa esitettiin, että linja 25 Pajamäki – Otaniemi hoitaisi Pajamäen yhteydet esimerkiksi Munkkivuoreen ja tarjoaisi liittyttyhteyden keskustaan. Kyselyn tulosten perusteella päätettiin lisätä linjalle 39 Kamppi – Myyrmäki pisto Pajamäen kautta. Näin Pajamäkeen voidaan toteuttaa kustannustehokkaasti yhteys sekä Munkkivuoreen sekä keskustaan. Muutoksen myötä luovuttiin linjasta 25 Pajamäki – Otaniemi eli kyseinen linja ei liikennöi tulevaisuudessa ollenkaan. Munkkivuoren ja Otaniemen välinen yhteys säilyy linjanumerolla 52, mutta linjan reitti pohjoisessa muuttuu.

#### **Linja 52 Otaniemestä Maununnevan kautta Kannelmäkeen**

Ensimmäisessä linjastoluonnoksessa esitettiin, että linja 42 kulkisi Pohjois-Haagasta Maununnevan kautta Kannelmäkeen. Reitti ei saanut juuri kannatusta, joten suunnittelussa päädyttiin yhdistämään linja 42 nykyisen linjan 52 eteläosan kanssa. Uusi reitti numerolla 52 tarjoaa vaihtoyhteyden Maununnevalta linjalle 400 Meilahden ja ydinkeskustan suuntaan sekä yhteyden Huopalahden aseman tuntumaan Angervotielle. Lisäksi reitti palvelee esimerkiksi koulumatkayhteyksiä ruotsinkieliseen kouluun Munkkiniemessä. Ratkaisun myötä suora yhteys Otaniemestä Kannelmäkeen säilyy. Haagassa linja 52 korvaa nykyisen linjan 41 poistuvaa reittiosuutta Haagan urheilutiellä ja Isonnevantietä.

## Linjan 59 jatkaminen Malminkartanoon

Ensimmäisessä linjastoluonnoksessa esitettiin, että linja 59 lyhenisi Konalaan täsmällisyyden ja kustannustehokkuuden parantamiseksi. Kyselyn tulosten perusteella linjan reittiä jatkettiin Malminkartanoon Naapuripellontielle nykyisen päätepysäkin kohdalle asti.

## Linja 37 reitti Myyrmäestä Kannelmäkeen

Malminkartanon ja Honkasuon alueen pulssikyselyn tulosten perusteella päätettiin esittämään linjalle 37 reittiä Myyrmäki – Malminkartano - Kannelmäki, jota esitettiin myös ensimmäisessä koko suunnittelualuetta käsittelevässä linjastoluonnoksessa. Pulssikyselyä ja sen tuloksia on käsitelty tarkemmin osiossa 3.4. ja 3.4.1.

# 4. Linjasto

## 4.1. Keskeiset muutokset linjastossa

Alla on lueteltu keskeiset muutokset linjastossa. Muutoksia ei esitetä muille kuin alla olevissa kappaleissa mainituille linjoille.

- Perustetaan uudet raitiolinjat 5 (Eira-Kamppi-Meilähti) ja 14 (Ullanlinna-Munkkiniemi-Kannelmäki). Linja 14 korvaa linjan 10 palvelun Ullanlinnassa ja linjan 4 palvelun Mannerheimintieltä Munkkiniemeen.
- Raitiolinja 13 jatketaan Pasilasta Meilahden kautta Munkkivuoreen. Muutoksen yhteydessä raitiolinjan 7 pohjoinen päätepysäkki siirtyy Pasilaan.
- Myös raitiolinjojen 1, 2, 3, 4, ja 10 reitit muuttuvat.
  - o Linjojen 1 ja 2 eteläiset päätepysäkit siirtyvät Katajanokalle ja linja 2 oikaistaan Töölössä Mannerheimintielle.
  - o Linjan 3 pohjoinen päätepysäkki siirtyy Kuusitieltä Meilahden sairaalalle.
  - o Linja 4 siirtyy Mannerheimintieltä linjan 5 pariin Töölön uudelle rautasuudelle. Linja kulkee Munkkiniemestä Töölön läpi Kamppiin, josta rautatieaseman ja Kauppatorin kautta Olympiaterminalille.

- Linja 10 johdetaan eteläpäästä Eiraan. Ullanlinnan palvelualue korvataan linjalla 14.
- Runkobussilinjojen 20 ja 30 liikennöinti päättyy. Reittiosuudet korvataan raitiolinjoilla 5 ja 14 sekä bussilinjoilla 29 ja 39.
- Linjan 500 osuus Pasilan ja Munkkivuoren välillä korvataan raitiolinjalla 13. Linja 500 liikennöi jatkossa lännessä Ruskeasuolle. Pasilan ja Ruskeasuon välillä linja 500 korvaa linjan 506.
- Linjat 500 ja 510 siirretään kulkemaan Pasilan ja Kalasataman välillä Teollisuuskadun kautta. Linja 59 liikennöi jatkossa Pasilan ja Kalasataman välin Aleksis Kiven kadun kautta.
- Linja 52 jakautuu kahteen eri linjaan. Pohjoisosaa liikennöidään numerolla 41 Talinrannan ja Kuninkaantammen välillä. Eteläosasta ja nykyisestä linjasta 42 muodostetaan uusi linja 52 Otaniemen ja Kannelmäen välille.

Taulukko 2. Taulukko nykyisistä linjoista ja niihin tehtävistä muutoksista.

Nykyinen linja	Muutos
<b>1 Eira – Töölö – Sörnäinen – Käpylä</b>	Reitti muuttuu Lasipalatsin eteläpuolella. Linja käännetään Aleksanterinkatua pitkin Katajanokan terminaalille.
<b>2 Olympiaterminaali – Päärautatieasema - Kamppi – Töölö – Messukeskus</b>	Linja kulkee Katajanokan Merisotilaantorilta Aleksanterinkatua Lasipalatsille, josta Mannerheimintietä Oopperalle.
<b>3 Olympiaterminaali – Eira – Kallio – Meilahti (Kuusitie)</b>	Päätepysäkki siirtyy Rosina Heikelin puistoon Meilahden sairaalalle.
<b>4 Katajanokka – Lasipalatsi – Meilahti – Munkkiniemi</b>	Linjan eteläinen päätepysäkki siirretään Olympiaterminaalille, josta linja kulkee Kaivokadun ja Kampin läpi Töölöön, josta linja kulkee Töölön sisällä Meilahteen.
<b>5 Katajanokan terminaali – Päärautatieasema</b>	Raitiolinjan reitti kulkee Eiran päätepysäkiltä Fredrikinkatua pitkin Kamppiin ja Töölön läpi Runeberginkatua ja Topeliuksenkatua Meilahteen Kuusitielle.

<b>7 Länsisatama – Kruununhaka – Sörnäinen – Pasila – Meilahden sairaala</b>	Reitti muuttuu pohjoisella osuudellaan. Linja päätetään Pasilaan.
<b>10 Ullanlinna – Lasipalatsi – Ruskeasuo – Pikku Huopalahti</b>	Reitti muuttuu Ylioppilastalon eteläpuolella. Linja käännetään Bulevardia pitkin Fredrikinkadulle ja Tehtaankadulle ja sieltä Eiran päätepysäkille.
<b>13 Nihti – Kalasatama – Länsi-Pasila</b>	Linja jatketaan Pasilasta Meilahden ja Munkkiniemen kautta Munkkivuoreen.
<b>20 Eira - Kamppi - Munkkivuori</b>	Linjan nykymuotoinen liikennöinti päättyy. Yhteydet korvataan raitiolinjoilla 5 ja 14 sekä bussilinjoilla 29 ja 41 (uusi reitti).
<b>30 Eira - Kamppi (M) - Munkkiniemi - Konala - Malminkartano - Myyrmäki</b>	Linjan nykymuotoinen liikennöinti päättyy. Yhteydet korvataan raitiolinjoilla 5 ja 14 sekä bussilinjalla 39.
<b>25 Kamppi - Pajamäki</b>	Linjan nykymuotoinen liikennöinti päättyy. Yhteydet korvataan linjoilla 29 ja 39.
<b>37 Kamppi - Konala - Malminkartano - Honkasuo - Myyrmäki</b>	Linja alkaa kulkea reittiä Kannelmäki - Malminkartano - Myyrmäki.
<b>41 Kamppi - Pohjois-Haagan asema</b>	Linjan nykymuotoinen liikennöinti päättyy. Korvaavia yhteyksiä ovat esimerkiksi raitiolinja 14, runkolinja 40 ja linja 52 (uusi reitti).
<b>42 Kamppi - Maununneva - Kannelmäki</b>	Linja alkaa kulkea tunnuksella 52 reittiä Kannelmäki - Maununneva - Munkkivuori – Otaniemi.
<b>52 Kuninkaantammi – Kannelmäki – Huopalahti – Munkkivuori - Otaniemi</b>	Linja jakautuu kahteen eri linjaan, linjoihin 41 Talinranta - Kannelmäki - Kuninkaantammi ja 52 Kannelmäki - Maununneva - Munkkivuori - Otaniemi.
<b>57 Kontula (M) - Viikki - Koskela - Ruskeasuo - Munkkiniemi</b>	Linjan toinen päätepysäkki siirtyy Munkkiniemestä Munkkivuoreen.

<b>59 Herttoniemi (M) - Kalasatama (M) - Pasila - Konala - Malminkartano</b>	Linja siirtyy kulkemaan Aleksis Kiven kadun kautta Teollisuuskadun sijaan.
<b>212 Kamppi - Meilahti - Laajalahti - Kauniainen</b>	Linjan toinen päätepysäkki siirtyy Kampista Meilahteen.
<b>213 Kamppi - Meilahti - Suvela - Espoon keskus / Kauklahti</b>	Linjan toinen päätepysäkki siirtyy Kampista Meilahteen.
<b>500 Itäkeskus(M) - Herttoniemi - Pasila - Meilahti - Munkkivuori</b>	Linja siirtyy kulkemaan Teollisuuskadun kautta Aleksis Kiven kadun sijaan. Linjan toinen päätepysäkki siirtyy Munkkivuoresta Ruskeasuolle.
<b>510 Herttoniemi (M) - Pasila - Tapiola (M) - Espoonlahti (M) - Kivenlahti (M)</b>	Linja siirtyy kulkemaan Teollisuuskadun kautta Aleksis Kiven kadun sijaan. Linjan joka toinen lähtö kulkee Westendin asemalle ja joka toinen lähtö Kivenlahteen tunnuksella 510A.
<b>506 Myllypuro (M) - Viikki - Kumpula - Pasila - Ruskeasuola</b>	Linjan toinen päätepysäkki siirtyy Ruskeasuolta Pasilaan.

## 4.2. Uudet linjat

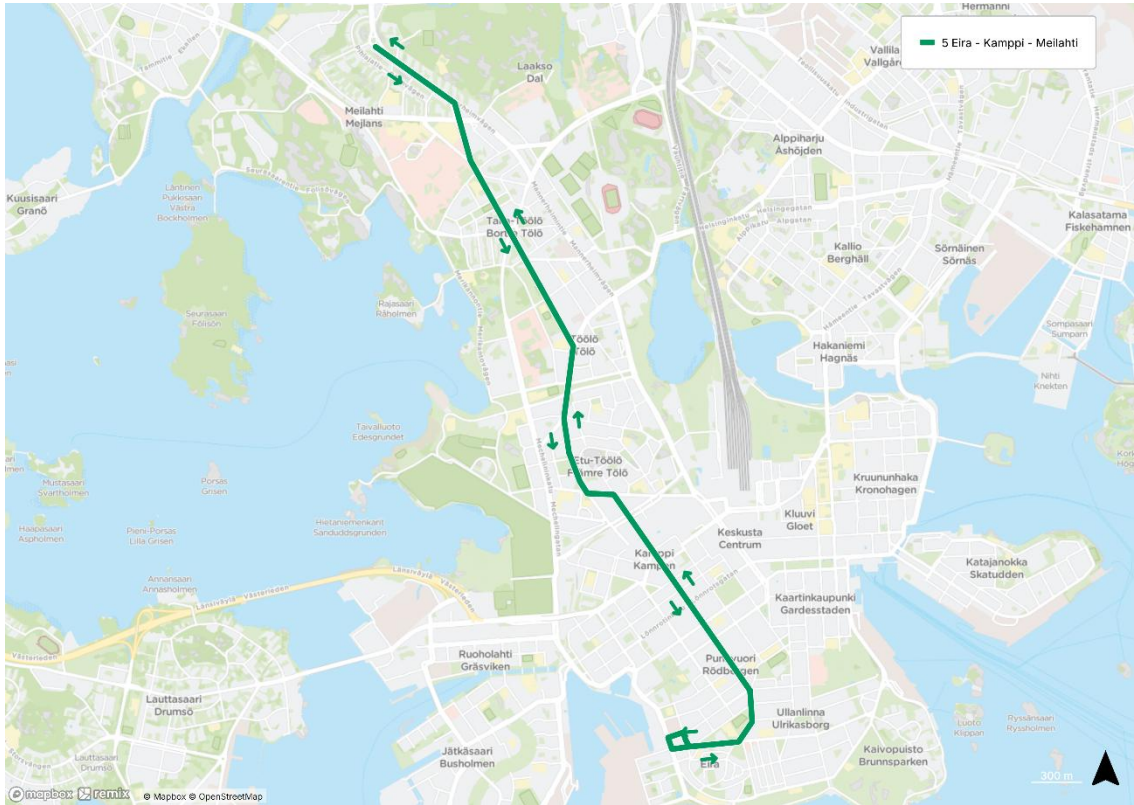
### Linja 5 Eira – Kamppi – Meilahti

Arkiliikenteen perusvuoroväli 10 minuuttia, korkean palvelutason linja

Uusien läntisen kantakaupungin raitiorataosuuksien myötä perustetaan uusi etelä–pohjoissuuntainen raitiolinja 5. Raitiolinjan reitti kulkee Eiran päätepysäkiltä Fredrikinkatua pitkin Kamppiin ja Töölön läpi Runeberginkatua ja Topeliuksenkatua Meilahteen Kuusitielle. Linjalla korvataan nykyiset runkolinjat 20 ja 30 Töölössä ja Etelä-Helsingissä.

Linja yhdistää Meilahden, Töölön ja Etelä-Helsingin vaihdottomalla yhteydellä Kampin ja Meilahden merkittäviin solmupisteisiin. Linjan parina toimii linja 4 Kampin ja Meilahden välillä.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet linjan 5 reitillä: Meilahti (3, 4, 10, 13), Töölö (1, 4 ja 8), Kamppi (4, 7 ja 9 sekä metro) ja Kuusitie (bussit)



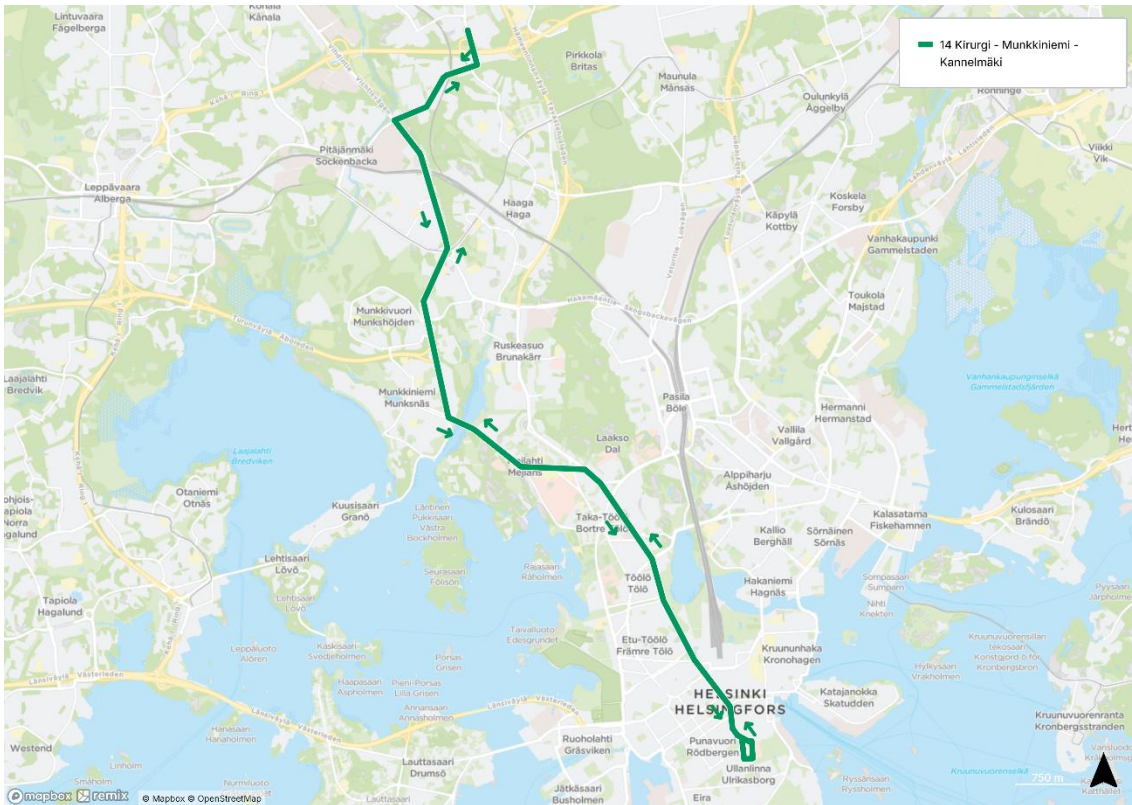
Kuva 6. Kartta linjan 5 reitistä

## Linja 14 Kirurgi – Munkkiniemi – Kannelmäki

Arkiliikenteen perusvuoroväli 10 minuuttia, korkean palvelutason linja

Linja 14 on uusi Länsi-Helsingin raideliikenteen runkoyhteys ja toimii osana joukkoliikenteen verkostokaupunkia kytkemällä yhteen solmukohtia vaihtoyhteyksineen. Sen reitti kulkee Ullanlinnan Kirurgilta Mannerheimintien vartta Helsingin ydinkeskustaan, Meilahteen ja Munkkiniemeen, josta linja jatkaa Huopalahdentien ja Vihdintien uusia rataosuuksia pitkin Kannelmäen eteläosiin asti. Pohjoisimmalla osuudella Länsi-Haagan aukion ja Kannelmäen välillä linja tarjoaa vaihdottoman yhteyden läntiseen kantakaupunkiin ja sen solmukohtiin sekä tarjoaa yhteyden Valimon ja Pohjois-Haagan asemille, joilta on nopeat yhteydet ydinkeskustaan asti. Länsi-Haagan aukion eteläpuolella linjan toimii yhteytenä ydinkeskustaan ja läntiseen kantakaupunkiin. Linja toimii lisäksi eteläisen Helsingin ydinkeskustayhteytenä ja korvaa nykyisen linjan 10 palvelun Ullanlinnassa. Linjan 14 varren maankäytön täydentyessä linjan vuoroväliä on tarvittaessa tihennettävä suunnitellusta.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet linjan 14 reitillä: ydinkeskusta (1, 2, 3, 4, 6, 7, 9 ja 10, junat ja metro), Ooppera (1, 2, 8 ja 10), Meilahti (3, 4, 5, 10 ja 13 ja busseihin), Länsi-Haagan aukio (15), Valimon asema (junat), Pohjois-Haagan asema (junat).



Kuva 7. Kartta linjan 14 reitistä

## Linja 29 Kamppi – Meilahti – Munkkivuori

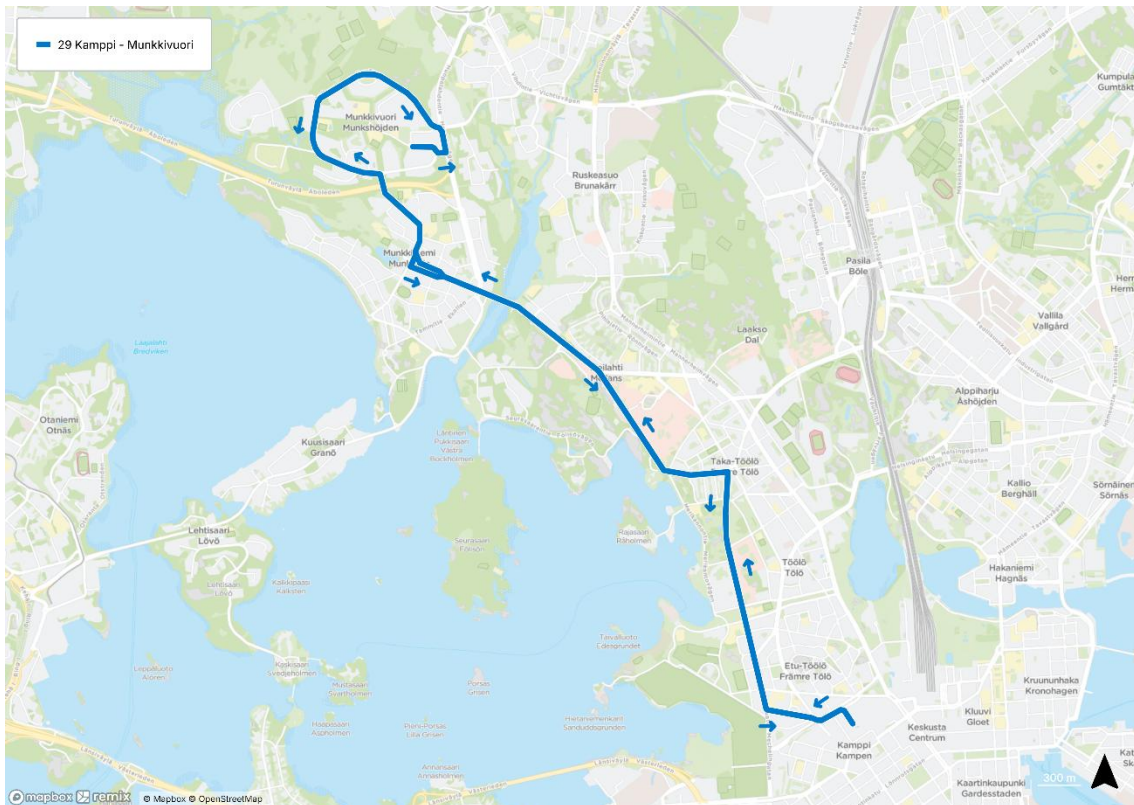
Arkiliikenteen perusvuoroväli 20 minuuttia

Linja 29 kulkee Kampista Mechelininkadun kautta Paciuksenkadulle, josta edelleen Munkkiniemen puistotien ja Professorintien kautta Munkkivuoreen. Munkkivuoressa linja palvelee Ulvilantien pohjois- ja länsiosan päättyen Munkkivuoren ostoskeskukselle. Linja liikennöi myös yöaikaan.

Linja 29 tarjoaa yhteyden Munkkivuoresta esimerkiksi Töölön ja Helsingin keskustaan. Vaihdon bussiyhteys säilytetään Munkkivuoren sisäosista Kamppiin, koska kaikkia nykyisen linjan 20 pysäkkejä palvelevalle raitiotien liityntälinjalle ei ole edellytyksiä Munkkivuoren ostoskeskuksen ympäristön katu- ja pysäkkiverkon rajoitteiden vuoksi.

Linja 29 toteuttaa yhdessä linjan 39 kanssa kattavan joukkoliikennepalvelun myös Mechelininkadulle. Lisäksi linja tarjoaa joukkoliikennettä erityisesti Ulvilantielle ja Professorintielle. Ulvilantiellä linja 29 korvaa runkolinjan 20 liikennettä, kun taas Professorintiellä linja 29 korvaa nykyistä linjan 500 reittiosuutta.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: Kamppi (metro), Paciuksenkaari (4, 13, 14, 510).



Kuva 8. Kartta linjan 29 reitistä.

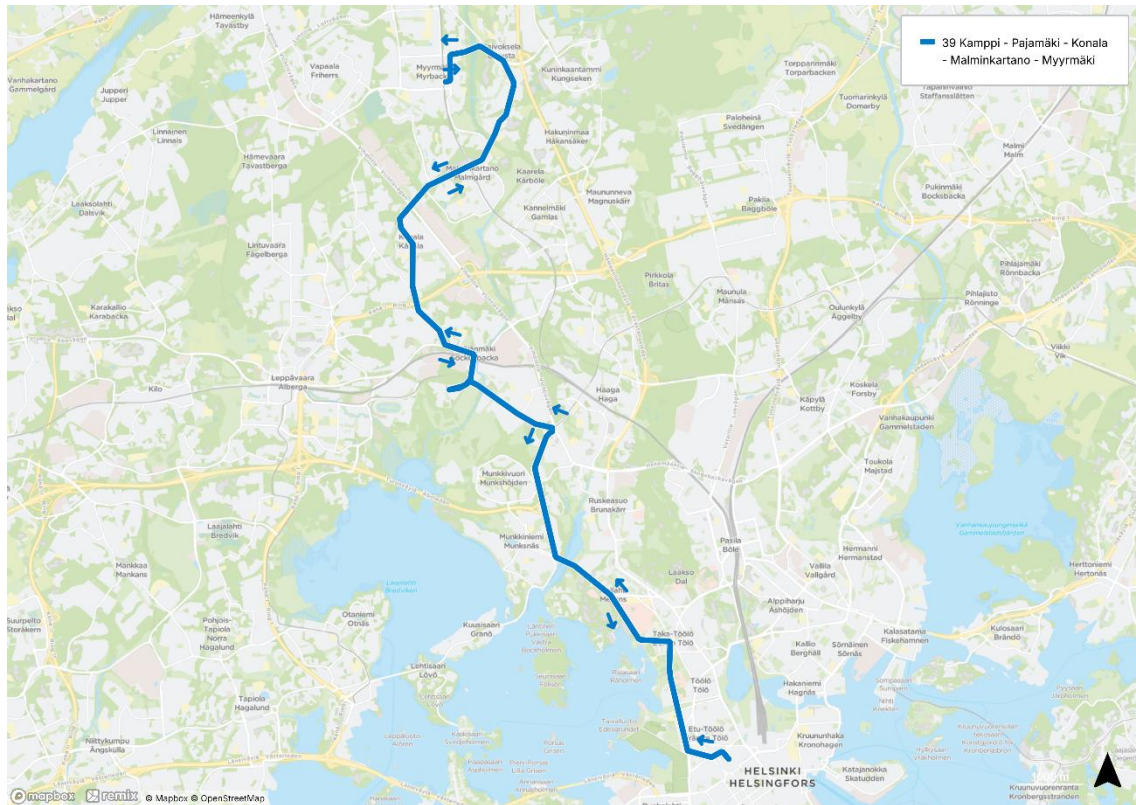
### **Linja 39 Kamppi – Meilahti – Pajamäki – Konala – Malminkartano – Myyrmäki**

Arkiliikenteen perusvuoroväli 20 minuuttia

Linja 39 kulkee linjan 29 rinnalla Kampista Mechelininkadun ja Paciuksenkadun kautta Munkkiniemen aukiolle saakka. Tästä eteenpäin linja kulkee nykyisen runkolinjan 30 reittiä Myyrmäen asemalle; linjan 30 reitistä poiketen linja 39 ei kuitenkaan kulje Vanhan viertotien kautta. Lisäksi linja tekee piston Pajamäkeen.

Linja tarjoaa yhteyden Vaskipellosta Malminkartanoon ja Myyrmäkeen. Tämän lisäksi linjalla pääsee kulkemaan vaihdotta Konalasta ja Pajamäestä Helsingin keskustaan. Raitiolinja 14 kulkee Töölössä Mannerheimintietä pitkin, joten linja 39 säilyttää yhteyden Töölön länsiosista Munkkivuoreen ja Pitäjänmäelle.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: Kamppi (metro), Paciuksenkaari (4, 13, 14, 510), Munkkivuori (13, 14), Takomotie (15, 200), Pitäjänmäen asema (A, 54, 554), Malminkartanon asema (I/P), Myyrmäen asema (I/P, 560).



Kuva 9. Kartta linjan 39 reitistä

## **Linja 41 Kuninkaantammi – Kannelmäki – Haaga – Munkkivuori – Talinranta**

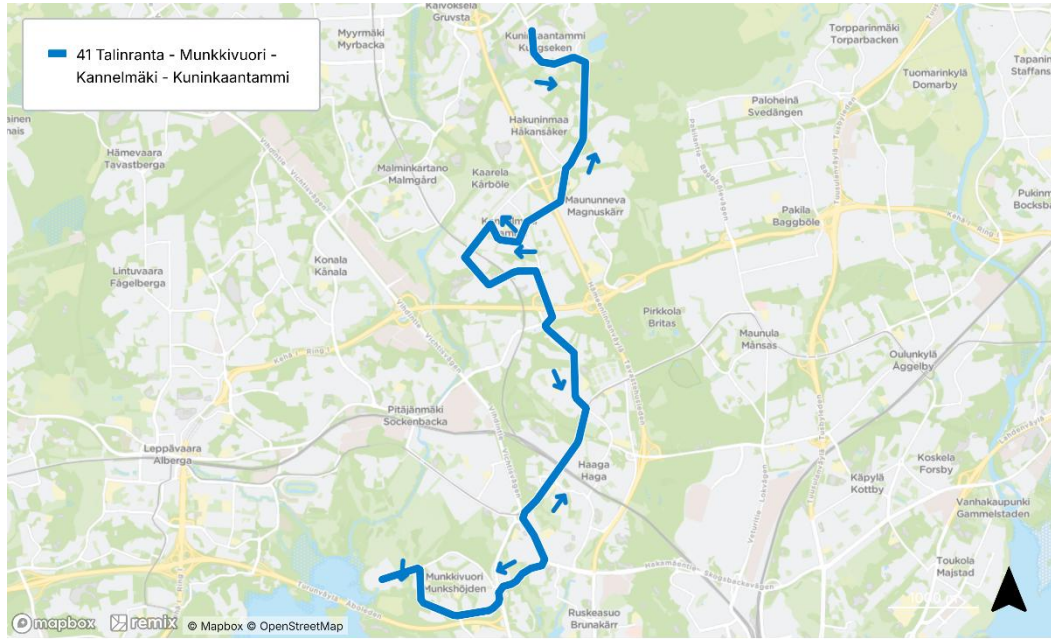
Arkiliikenteen perusvuoroväli 10 minuuttia, korkean palvelutason linja

Linja 41 kulkee Kuninkaantammesta Kannelmäen ja Haagan kautta Munkkivuoreen ja edelleen Talinrantaan. Linja korvaa nykyisen linjan 52 pohjoisosan Kuninkaantammen ja Munkkivuoren välillä.

Linja 41 tarjoaa Kuninkaantammesta, Hakuninmaalta ja Maununnevalta liityntäyhteyden I- ja P-juniin Kannelmäessä. Pohjoisessa päässään linja palvelee erityisesti koulumatkayhteyksiä. Talinrannassa linja toimii liityntäyhteytenä raitiolinjoille 13 ja 14. Linja mahdollistaa toivotun yhteyden Munkkivuoresta ja Talinrannasta Huopalahden asemalle.

Linjastoluonnoksessa linja 52 jakautuu kahteen eri linjaan, linjoihin 41 ja 52. Asiakasymmärryksen ja nousijamäärien perusteella Kaarelan ja Haagan alueelta ei matkusteta kovin paljon Otaniemeen asti. Linjan eteläisellä reittiosuudella on myös huomattavasti vähemmän matkustajia pohjoiseen reittiosuuteen verrattuna. Jakamalla linja kahtia tarjontaa voidaan paremmin kohdentaa käytetyimmille reittiosuuksille. Kaarelan ja Haagan alueelta Otaniemen suuntaan kulkevat pääsevät edelleen perille vaihtamalla linjalta 41 raitiolinjalle 15 Huopalahden asemalla tai linjalle 52 Huopalahdentiellä.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: Kannelmäen asema (I/P, 56), Kantelettarentie (40), Ilkantie x Eliel Saarisen tie (15), Huopalahden asema (junat, 15), Talontie (59, 200, 300), Munkkivuori (13, 14).



Kuva 10. Kartta linjan 41 reitistä

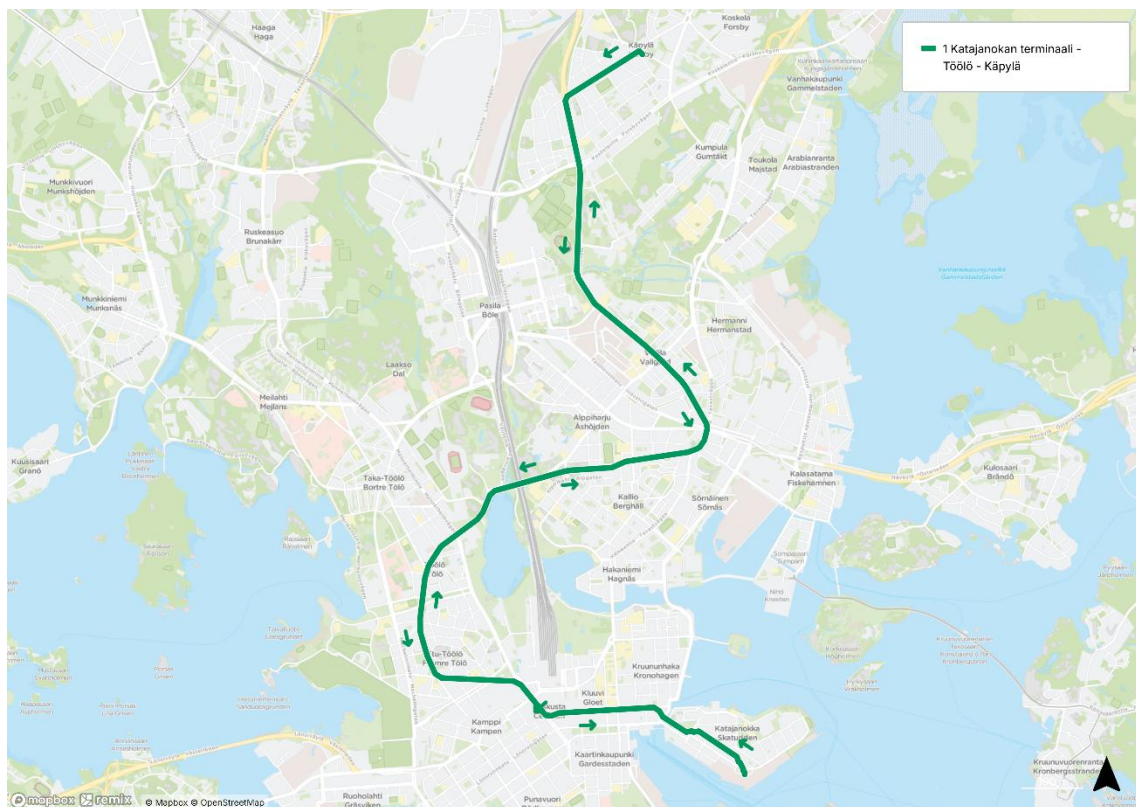
## 4.3. Muuttuvat linjat

### Linja 1 Katajanokan terminaali – Töölö – Käpylä

Arkiliikenteen perusvuoroväli 10 minuuttia, korkean palvelutason linja

Linjan 1 reitti muuttuu Lasipalatsin eteläpuolella. Linja käännetään Aleksanterinkatua pitkin Katajanokan terminaalille. Linjan liikennöintiajat eivät muutu nykyisestä. Yhdessä linjan 2 kanssa linja 1 muodostaa tiheäliikenteisen yhteyden Katajanokan ja ydinkeskustan välille. Katajanokan palvelun keskittäminen samoille pysäkeille ydinkeskustassa selkeyttää saaren matkustajapalvelua.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: Ydinkeskusta (2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 14, junat ja metro), Töölö (Apollonkatu) (4, 5, 8), Ooppera (2, 8, 10, 14 ja bussit), Sörnäinen (6, 7, 8, metro ja bussit).



Kuva 11. Kartta linjan 1 reitistä

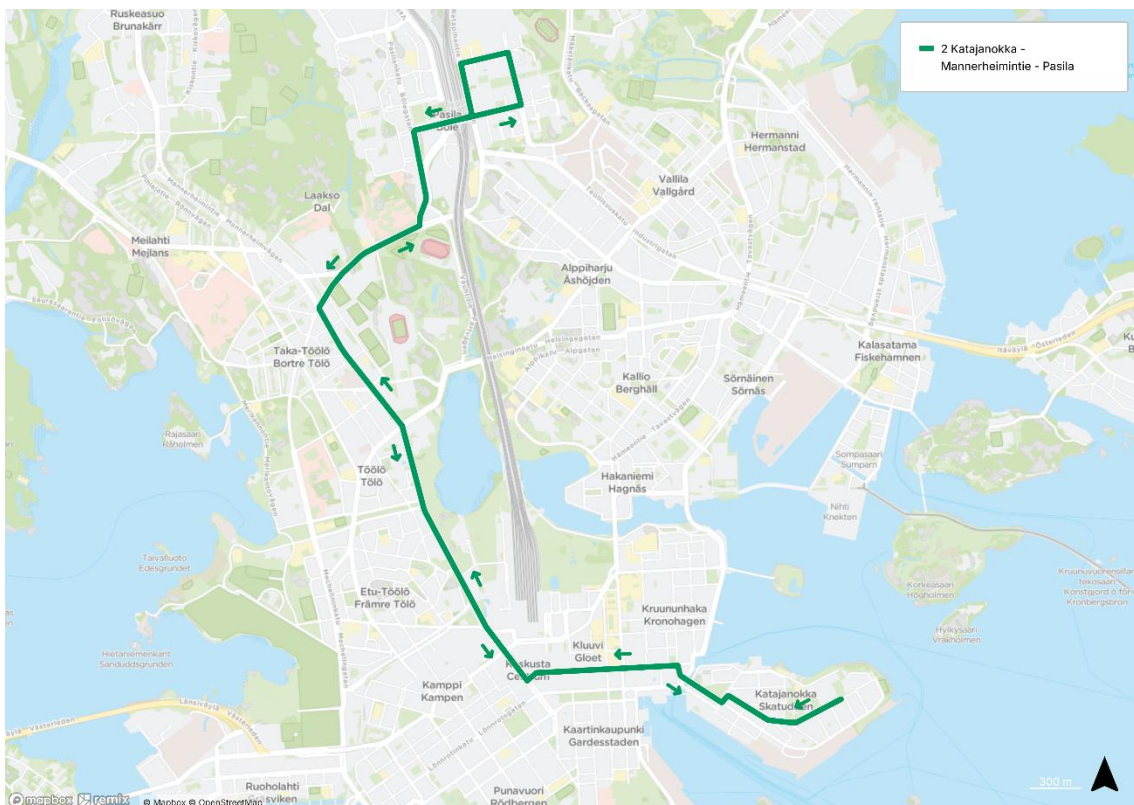
## Linja 2 Katajanokka – Mannerheimintie - Pasila

Arkiliikenteen perusvuoroväli 10 minuuttia, korkean palvelutason linja

Linjan 2 reitti muuttuu Töölössä, Kampissa ja Etelä-Helsingissä. Linjan 2 reitti kulkee suunnitelmassa Katajanokan Merisotilaantorilta Aleksanterinkatua pitkin Lasipalatsille, josta Mannerheimintien vartta pitkin Oopperalle. Oopperan pohjoispuolella reitti ei muutu, joskin välivaiheessa ennen Messukeskuksen edustan muutoksia linja päätettäneen Ratapihantielle Pasilan aseman kupeeseen.

Linja 2 on Katajanokan pääyhteys laajoin liikennöintiajoin ja yhdessä linjan 1 kanssa muodostaa tiheäliikenteisen yhteyden Lasipalatsin ja Katajanokan välille. Katajanokan pysäkkiverkkoon on suunniteltu alustavia muutoksia, joilla kahden linjan palvelusta saadaan mahdollisimman laaja alueella.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: ydinkeskusta (1, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 14, junat ja metro), Ooppera (1, 8, 10, 14 ja bussit), Pasila (7, 9, 11, 13, junat ja bussit)



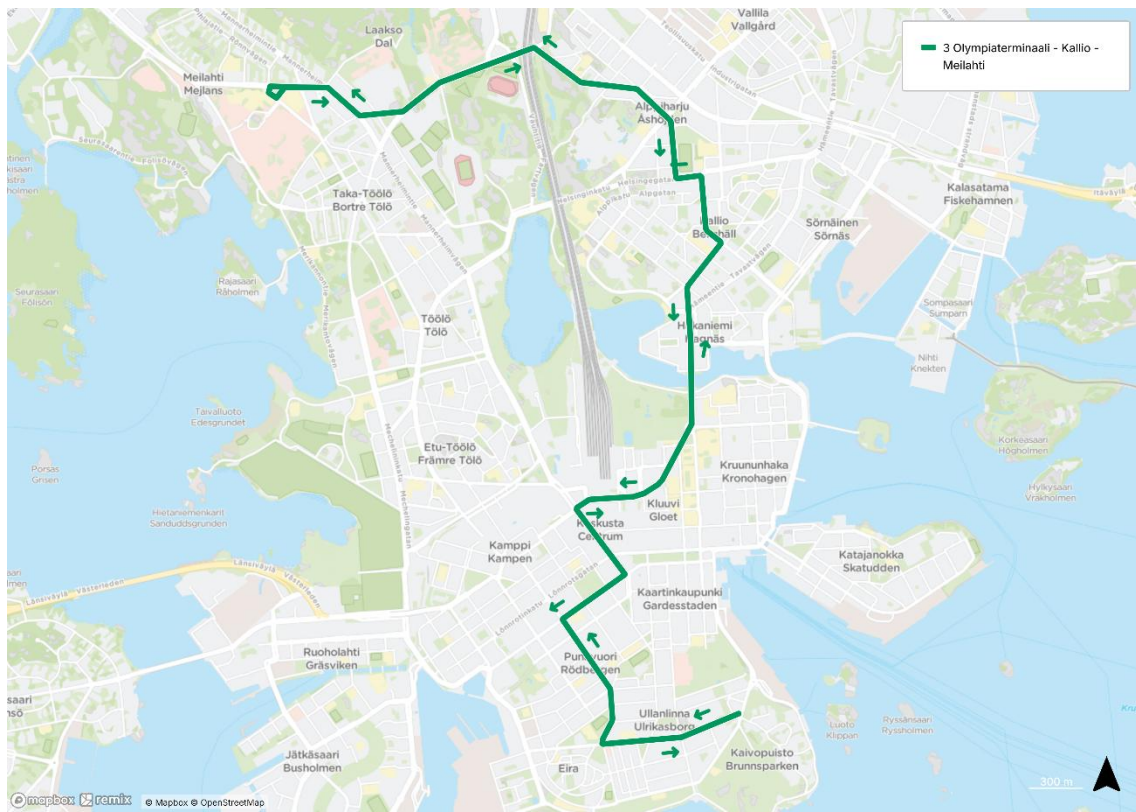
Kuva 12. Kartta linjan 2 reitistä

### Linja 3 Olympiaterminaali – Kallio – Meilahti

Arkiliikenteen perusvuoroväli 10 minuuttia, korkean palvelutason linja

Linjan 3 reitti säilyy pääosin entisellään. Uuden raitiolinjan 5 perustaminen siirtää linjan Meilahden pääte pysäkin Kuusitieltä Rosina Heikelin puistoon Meilahden sairaalalle. Linjan palvelutaso pysyy muuten nykyisellä tasolla.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: ydinkeskusta (1, 2, 4, 6, 7, 9, 10, 14, junat ja metro), Hakaniemi (6, 7, 9, 12, metro ja bussit), Meilahti (3, 4, 5, 10, 13 ja bussit)



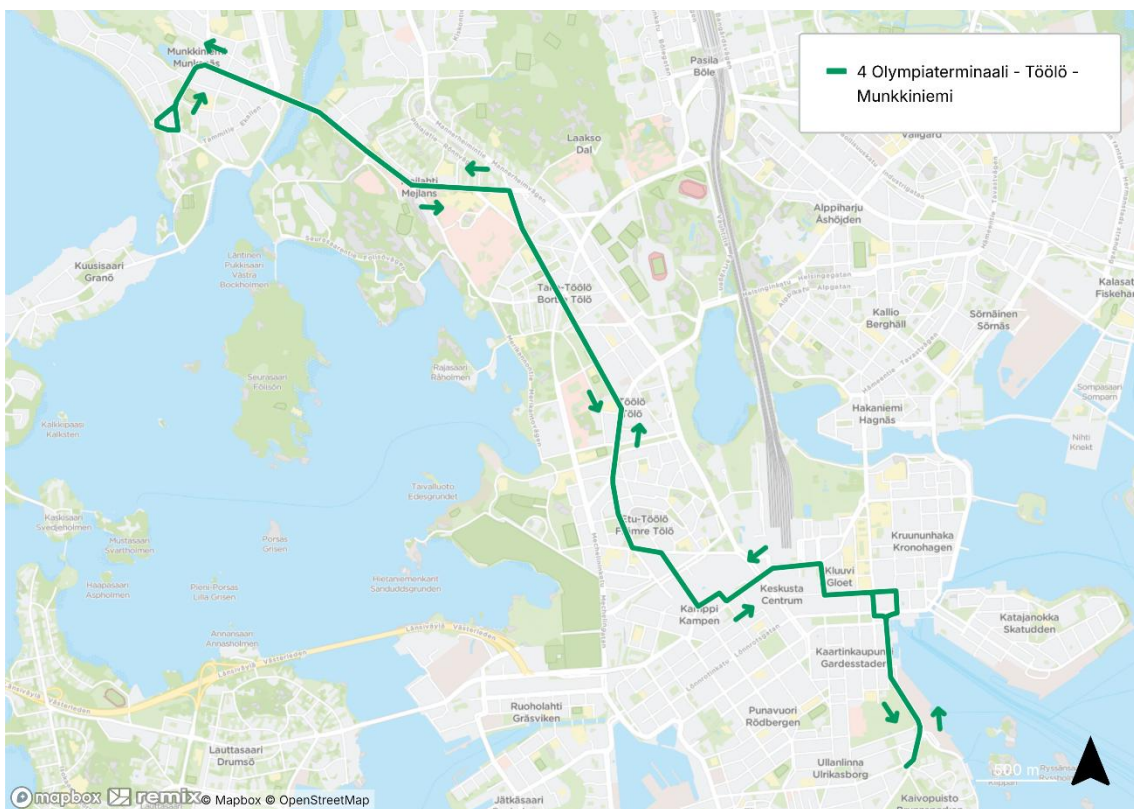
Kuva 13. Kartta linjan 3 reitistä

## Linja 4 Olympiaterminaali – Töölö – Munkkiniemi

Arkiliikenteen perusvuoroväli 10 minuuttia, korkean palvelutason linja

Linjan 4 reitti muuttuu. Linjan eteläinen pääte pysäkki siirretään Olympiatermi-  
naalille, josta linja kulkee nykyisen linjan 2 reittiä Kaivokadun ja Kampin läpi  
Töölöön, josta linja kulkee Töölön sisällä Meilahteen ja sieltä nykyiselle pääte-  
pysäkillen Munkkiniemeen. Linja muodostaa yhdessä uuden raitiolinjan 5  
kanssa tiheäliikenteisen runkoyhteyden Meilahden ja Kampin solmukohtien vä-  
lille säilyttäen samalla roolinsa Vanhan Munkkiniemen ydinkeskustayhteytenä.  
Linjan liikennöintiajat eivät muutu.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: ydinkeskusta (1, 2, 3, 6, 7, 9, 10, 14, ju-  
nat ja metro), Kamppi (5, 7, 9, metro ja bussit), Töölö (Apollonkatu) (1, 5, 8),  
Meilahti (3, 5, 10, 13 ja bussit)



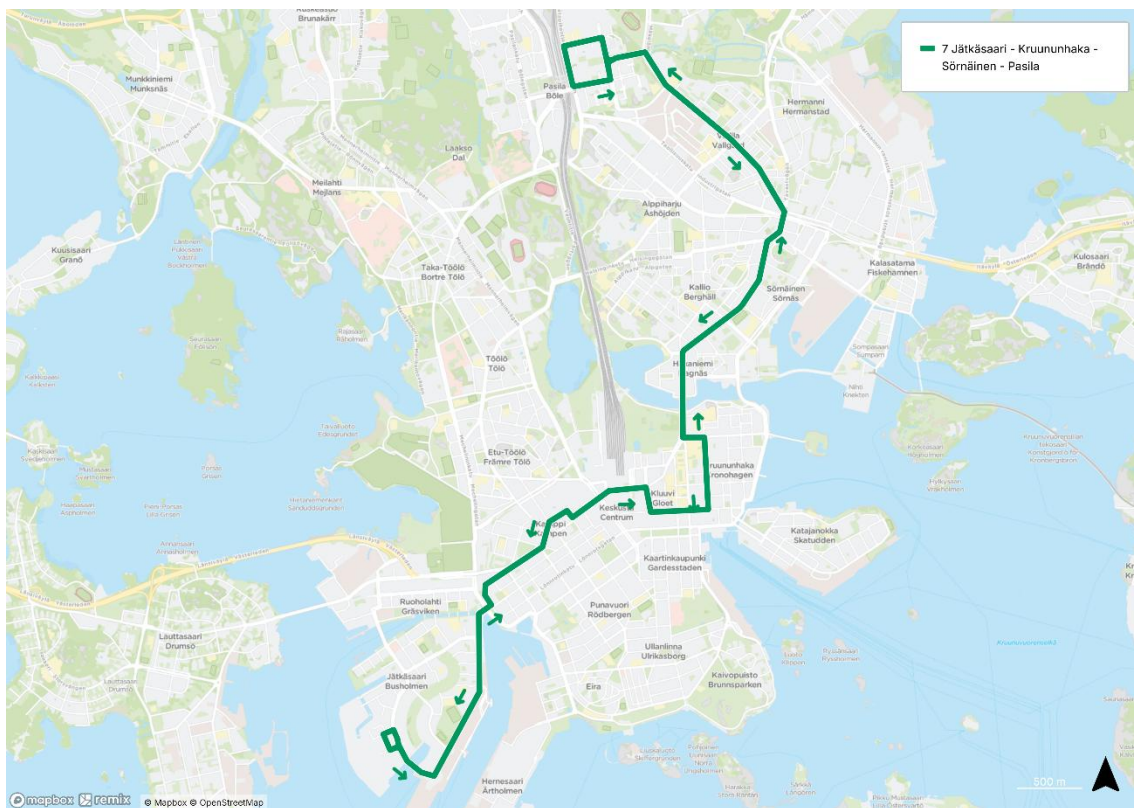
Kuva 14. Kartta linjan 4 reitistä

## Linja 7 Jätkäsaari – Kruununhaka – Sörnäinen – Pasila

Arkiliikenteen perusvuoroväli 10 minuuttia, korkean palvelutason linja

Linjan 7 reitti muuttuu pohjoisella osuudellaan. Linjan 13 jatke Munkkivuoreen korvaa linjan 7 tarpeen Meilahden ja Pasilan välillä ja linja päätetään Itä-Pasiilaan.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: ydinkeskusta (1, 2, 3, 4, 6, 9, 10, 14, junat ja metro), Hakaniemi (3, 6, 9, 12, metro ja bussit), Sörnäinen (1, 6, 8, metro ja bussit), Pasila (2, 9, 11, 13, junat ja bussit)



Kuva 15. Kartta linjan 7 reitistä

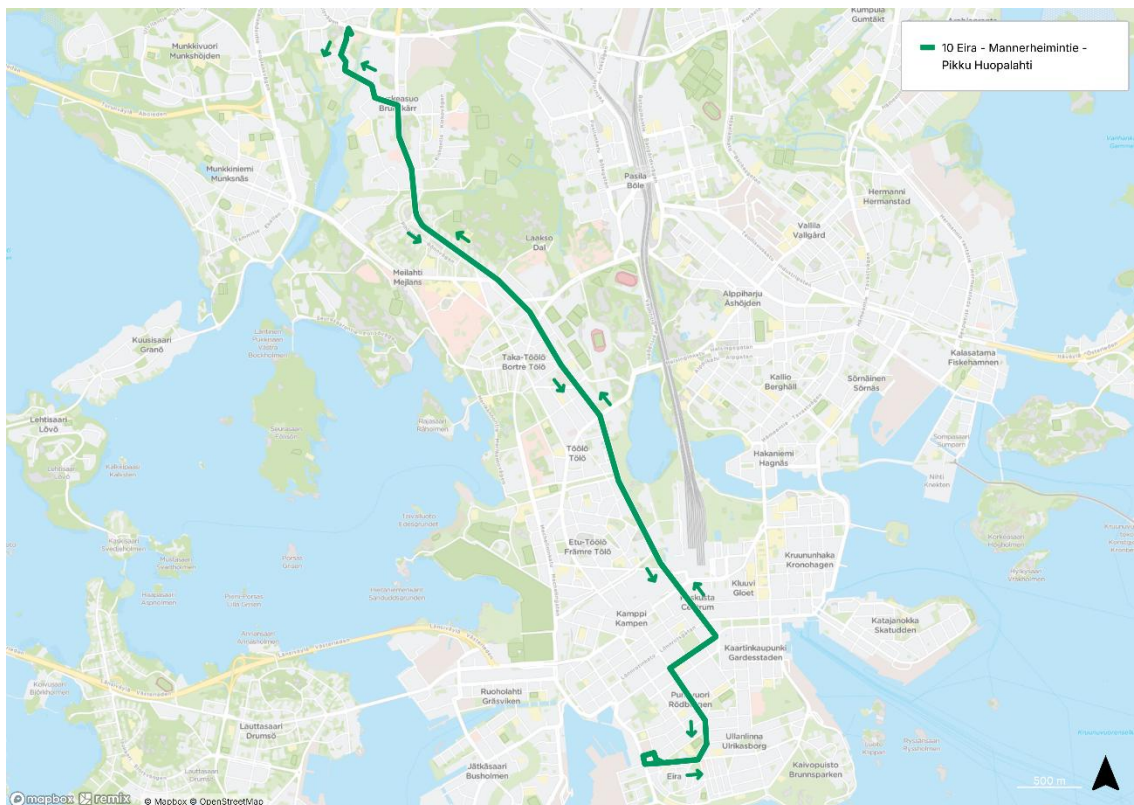
## Linja 10 Eira – Mannerheimintie – Pikku Huopalahti

Arkiliikenteen perusvuoroväli 10 minuuttia, korkean palvelutason linja

Linjan 10 reitti muuttuu Ylioppilastalon eteläpuolella. Linja käännetään Bulevardia pitkin Fredrikinkadulle ja Tehtaankadulle ja sieltä Eiran pääte pysäkille. Linjan muutoksella korvataan Eirasta linjastomuutoksen seurauksena poistuvan linjan 1 palvelua sekä tarjotaan uusi vaihdoton yhteys eteläisestä Helsingistä Mannerheimintietä pohjoiseen. Linjan liikennöintiajat eivät muutu nykyisestä.

Linja 14 korvaa linjan 10 Ullanlinnassa.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: ydinkeskusta (1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 14, junat ja metro), Ooppera (1, 2, 8 ja 14), Meilahti/Töölön tulli (3, 4, 5, 13, 14 ja bussit).



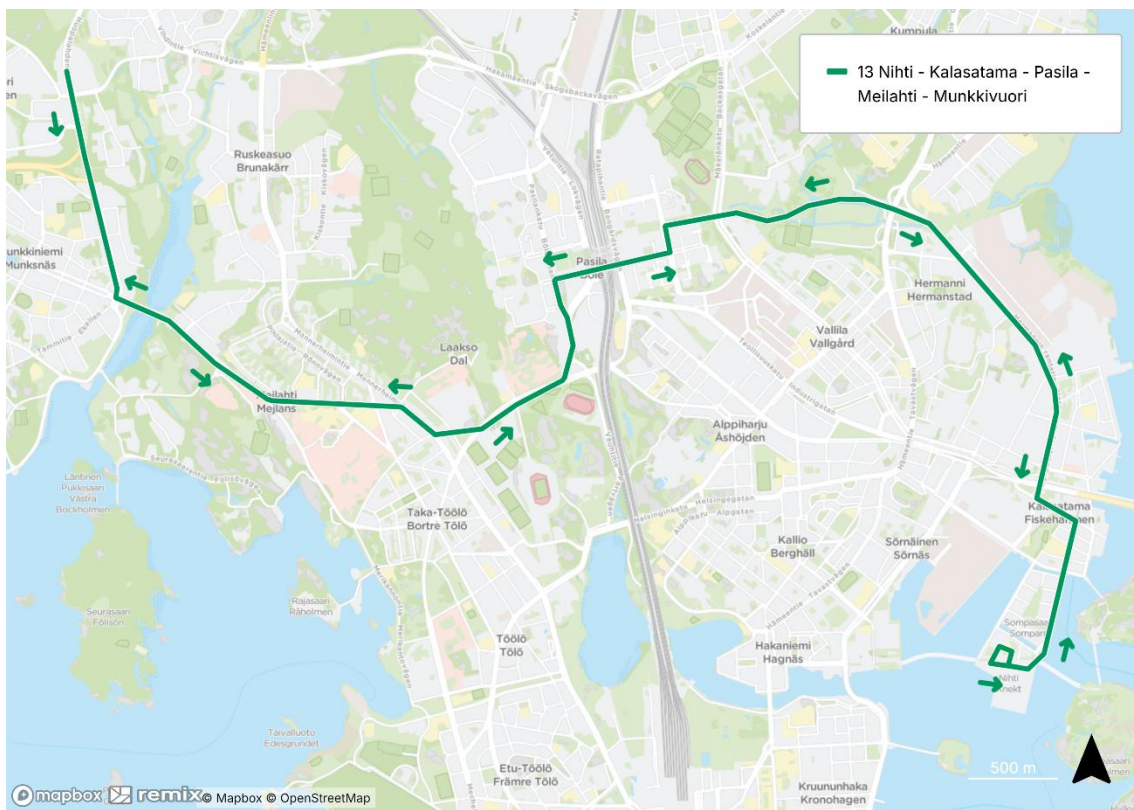
Kuva 16. Kartta linjan 10 reitistä

## Linja 13 Nihti – Kalasatama – Pasila – Meilahti – Munkkivuori

Arkiliikenteen perusvuoroväli 10 minuuttia, korkean palvelutason linja

Linja 13 jatketaan Pasilasta Meilahden ja Munkkiniemen kautta Munkkivuoreen. Linjan pidennys vahvistaa poikittaisia raitioliikenteen yhteyksiä ja yhdistää merkittäviä kantakaupungin ulomman kehän solmukohtia.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: Meilahti/Töölön tulli (3, 4, 5, 10, 14 ja bussit), Pasila (2, 7, 9, 11, junat ja bussit), Velodromi (1, 7, 11 ja bussit), Kalasatama (metro ja bussit), Nihti (12).



Kuva 17. Kartta linjan 13 reitistä

## **Linja 37 Kannelmäki – Malminkartano – Myyrmäki**

Arkiliikenteen perusvuoroväli 20 minuuttia, ruuhka-aikaan 10 minuuttia

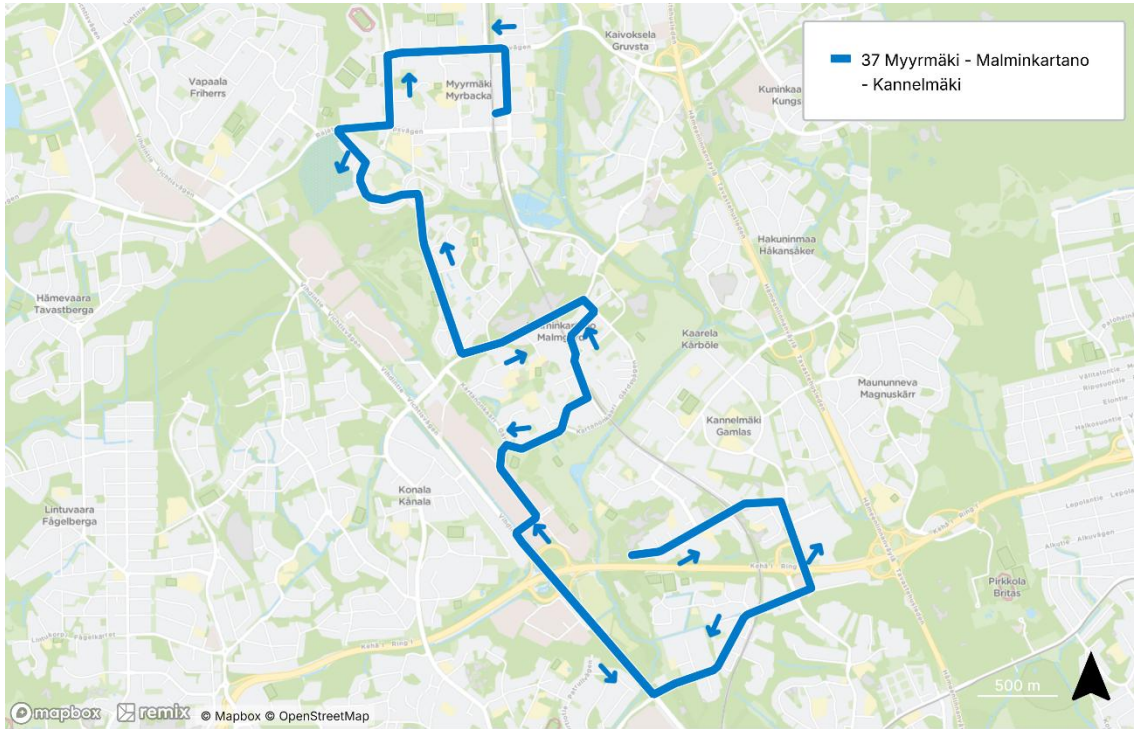
Linja 37 kulkee Myyrmäestä Honkasuon ja Malminkartanon kautta Kannelmäkeen. Myyrmäen asemalta lähtien linja kulkee nykyistä reittiä Malminkartanoon asti. Kartanonkaarelta linja jatkaa Ruosilanmutkan ja Ruosilantien kautta Vihdintielle. Vihdintieltä linja kääntyy Kaupintielle, josta linja jatkaa Kantelettarentielle kauppakeskus Kaaren eteen. Päätepysäkki sijaitsee Pelimannintiellä.

Linja tarjoaa yhteyden Vihdintiellä samalla pysäkillä linjalle 300, jolla pääsee linjan 37 entisen reitin varrelle Ruskeasuolle ja Meilahteen. Linja tarjoaa myös yhteyden Malminkartanosta raitiolinjalle 14.

Reittimuutoksella toteutetaan asukkaiden toive päästä vaihdottomalla bussiyhteydellä Malminkartanosta kauppakeskus Kaareen. Lyhyempi reitti tarjoaa täsmällisempää ja luotettavampaa palvelua, jolloin myös vaihdot ovat sujuvampia.

Linja 37 on nykyisellä reitillään ydinkeskustan ja Vihdintien välillä päällekkäistä tarjontaa monen muun linjan kanssa, ja sen kustannustehokkuus on melko heikko. Muuttamalla linja palvelemaan liityntää linjoille 14 ja 300 kantakaupungin suuntaan voidaan linjan ruuhka-aikojen tarjontaa lisätä kustannusneutraalisti, kun linjan reitti ja kierrosaika lyhenevät. 10 minuutin vuoroväli ruuhka-aikoina mahdollistaa paremmat vaihtoyhteydet juniin Malminkartanon asemalla. Malminkartanon yhteydet monipuolistuvat nykyisestä, kun syntyy uusi yhteys Kannelmäkeen kauppakeskus Kaarelle.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: Myyrmäen asema (I/P, 560), Malminkartanon asema (I/P), Konalan puisto (300), Pohjois-Haagan asema (I/P, 14).



Kuva 18. Kartta linjan 37 reitistä

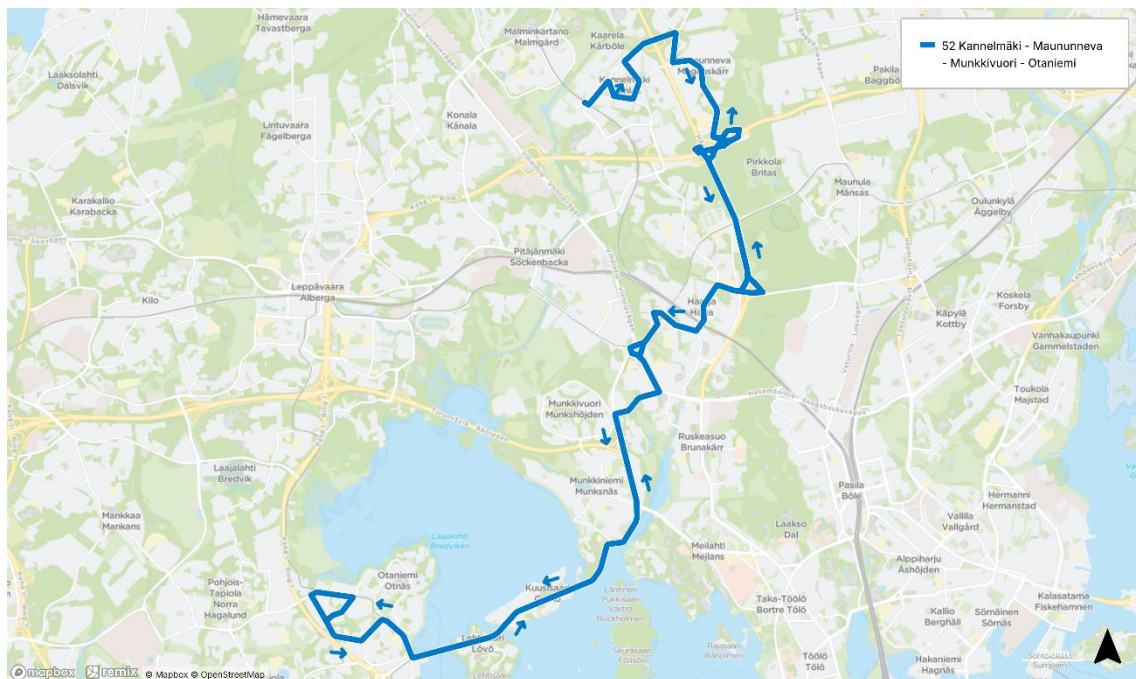
## Linja 52 Kannelmäki – Maununneva – Etelä-Haaga – Munkkivuori – Otaniemi

Arkiliikenteen perusvuoroväli 20 minuuttia

Linja 52 kulkee Kannelmäen asemalta Maununnevan, Etelä-Haagan ja Munkkivuoren kautta Otaniemeen. Linja kulkee pohjoispäässä linjan 42 nykyistä reittiä, mutta kääntyy Hämeenlinnanväylältä Metsäläntielle. Etelä-Haagassa linja korvaa nykyisen linjan 41 reittiosuutta Haagan urheilutiellä ja Riistavuoressa. Eliel Saarisen tieltä eteenpäin linjan reitti vastaa nykyistä linjaa 52.

Linja 52 tarjoaa yhteyden Maununnevalta esimerkiksi raitiovaunuun ja junaan, jonka lisäksi reitti kattaa esimerkiksi koulumatkayhteyksiä ruotsinkieliseen kouluun Munkkiniemessä. Nykyisen linjan 42 loppuessa yhteys Maununnevalta Kaarelantien varresta ydinkeskustaan ja Meilahteen muuttuu vaihdolliseksi. Vaihto tapahtuu linjalta 52 linjalle 400 Hämeenlinnanväylän varressa. Maununnevan yhteyksien parantamiseksi voidaan jatkosuunnittelussa tarkastella Hämeenlinnanväylällä sijaitsevan Raitamaantien pysäkiparin käyttöönottoa linjalla 400.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: Kannelmäen asema (I/P), Pirkkolantie (400, 15), Angervotie (junat Huopalahden asemalta), Talontie (41, 59, 200, 300), Munkkivuori (13, 14), Otaniemi (metro, 15).



Kuva 19. Kartta linjan 52 reitistä

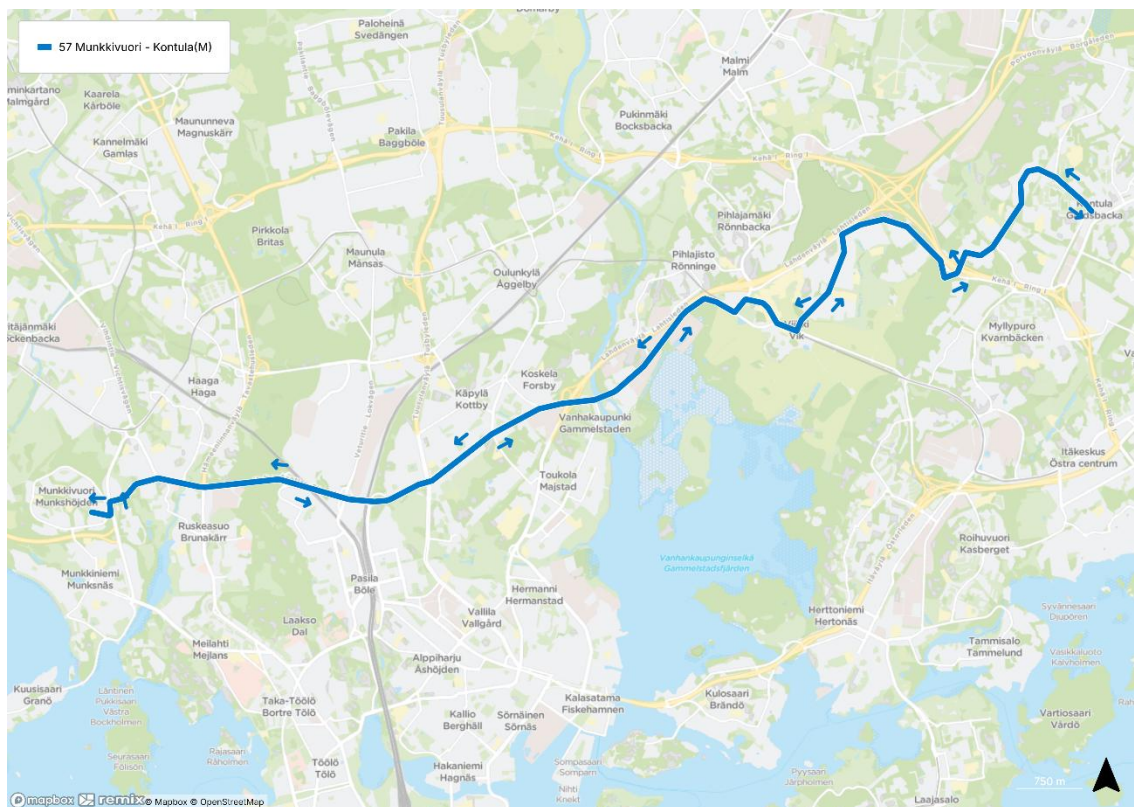
## Linja 57 Kontula (M) – Viikki – Koskela – Ruskeasuo – Munkkivuori

Arkiliikenteen perusvuoroväli 10 minuuttia, korkean palvelutason linja

Linja 57 jatkaa nykyisellä reitillään, mutta linjan toinen päätepysäkki siirtyy Munkkivuoreen. Ilmalasta eteenpäin linja kulkee reittiä Hakamäentie – Vihdintie – Lapinmäentie – Huopalahdentie – Munkkivuoren ostoskeskus.

Linjan nykyinen päätepysäkki Munkkiniemessä poistuu, koska Helsingin kaupunki on kaavoittanut nykyisen päätepysäkin alueelle rakentamista. Yhteys Munkkiniemestä esimerkiksi Ilmalaan, Koskelantien varteen ja Viikkiin muuttuu vaihdolliseksi. Lyhentämällä reittiä voidaan parantaa linjan luotettavuutta ja täsmällisyyttä vaikuttamatta merkittävästi matkustuskokemukseen.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: Kontula (metro, 560), Viikin tiedepuisto (15, 78), Ilmalan asema (I/P, A), Munkkivuori (13, 14).



Kuva 20. Kartta linjan 57 reitistä

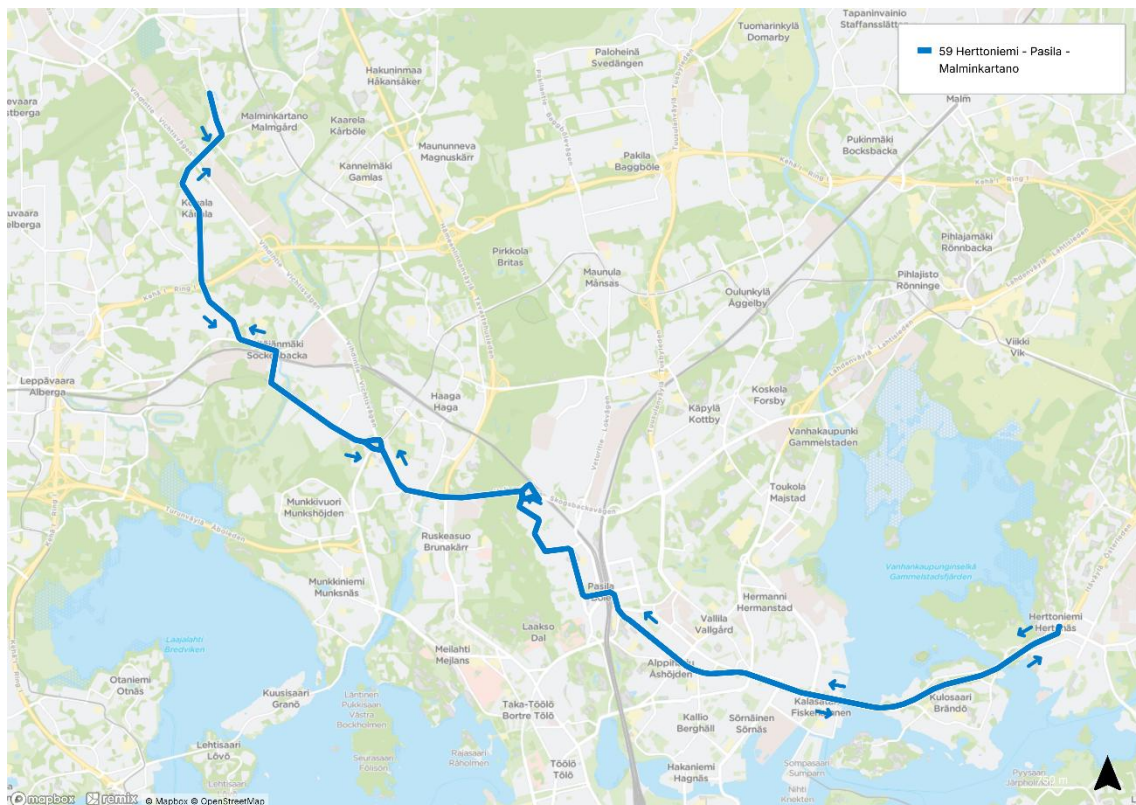
## Linja 59 Herttoniemi – Aleksis Kiven katu – Pasila – Konala – Malminkartano

Arkiliikenteen perusvuoroväli 10 minuuttia, korkean palvelutason linja

Linja 59 jatkaa pääosin nykyisellä reitillään. Linjan itäpäässä reitti kulkee Aleksis Kiven katu pitkin Teollisuuskadun sijaan.

Linja 59 kulkee Aleksis Kiven katu pitkin, koska Teollisuuskadun palvelua halutaan vahvistaa siirtämällä linjat 500 ja 510 sinne. Teollisuuskadulla sijaitsee useita työpaikkoja ja oppilaitoksia, joten runkolinjat 500 ja 510 palvelevat tehokkaasti työ- ja koulumatkaliikennettä pidemmiltä etäisyyksiltä. Aleksis Kiven kadulla raitiolinja 9 ja linja 59 tarjoavat korkean palvelutason ja monipuoliset yhteydet alueen asukkaille.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: Herttoniemi (metro, metron liityntälinjat), Kalasatama (11, 13, 56), Pasilan asema (junat, useat raitio- ja bussilinjat), Taloentie (41, 200, 300), Takomotie (15, 200), Pitäjänmäen asema (A, 54, 554).



Kuva 21. Kartta linjan 59 reitistä

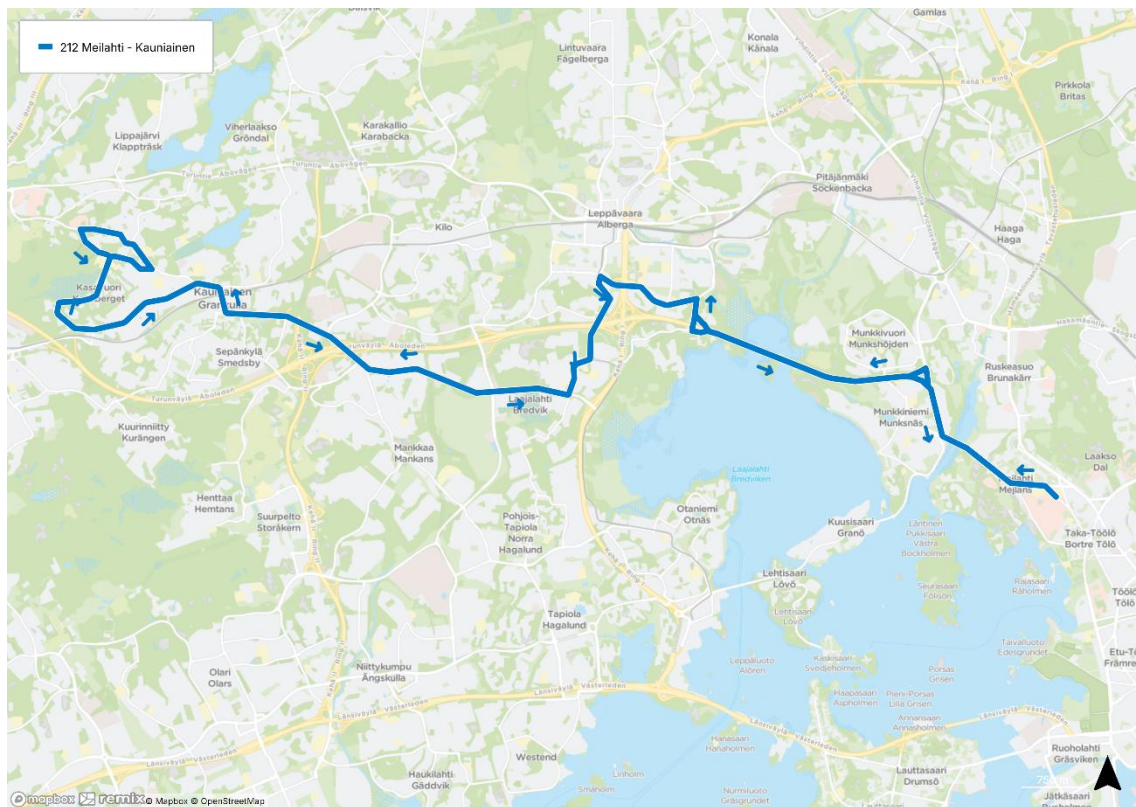
## Linja 212 Meilahti – Laajalahti – Kauniainen

Arkiliikenteen perusvuoroväli 30 minuuttia

Linja 212 kulkee nykyisellä reitillään Kauniaisista Laajalahteen, mutta päättyy Meilahteen. Linja ei siis kulje enää Töölön kautta Kamppiin. Linjan lopullinen pääte pysäkin paikka Meilahdessa tulee tarkentumaan.

Reittimuutokseen vaikuttavat useat reunaehdot, jotka rajoittavat linjan kulke- mista Helsingin keskustaan asti. Linjan matkustajamäärät ovat vähäisiä Kampin ja Meilahden välillä, sillä linjalla tehdään matkoja erityisesti Meilahden sairaala- alueelle. Meilahdesta keskustaan kulkevat raitiolinjat 4, 5 ja 14 vähentävät tar- vettä samaa reittiä kulkeville busseille. Linja on aiemmin ajanut Topeliuksenka- tua ja Runeberginkatua pitkin, jotka nyt rauhoitetaan pääosin raitioliikenteelle.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: Paciuksenkaari (4, 13, 14, 510)



Kuva 22. Kartta linjan 212 reitistä

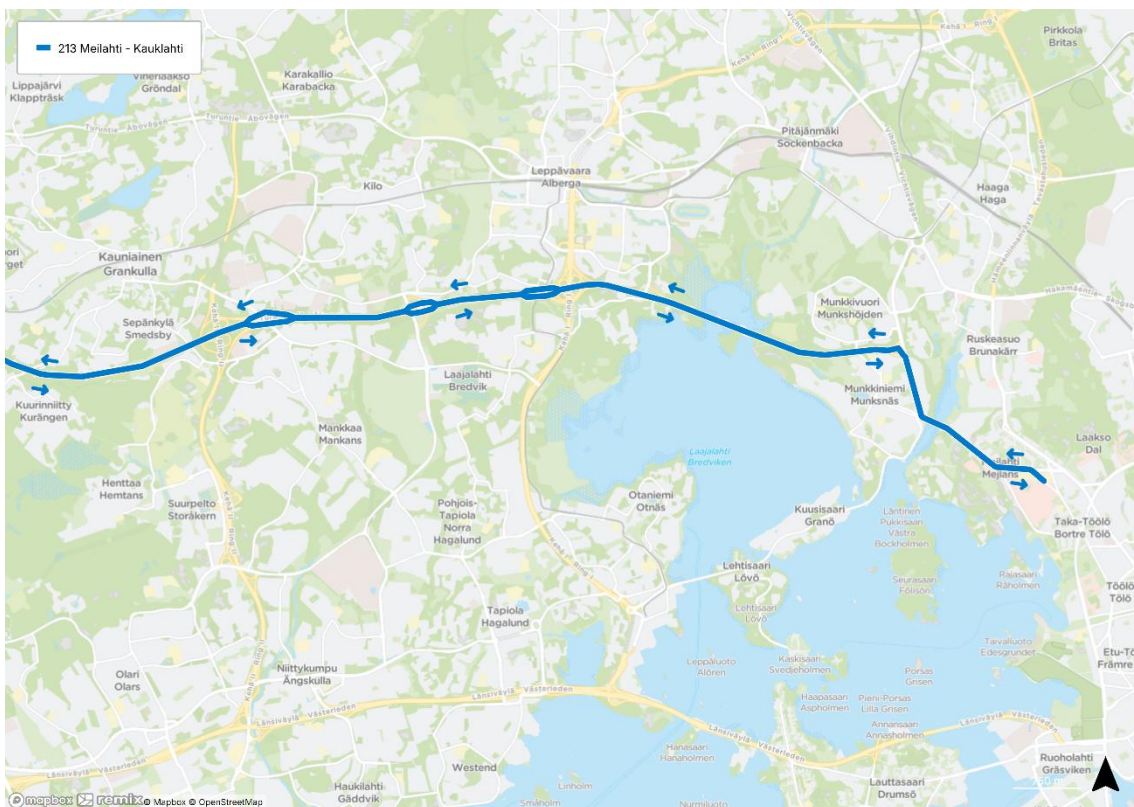
## Linja 213 Meilahti – Suvela – Espoon keskus – Kauklahti

Arkiliikenteen perusvuoroväli 30 minuuttia, ruuhka-aikaan 20 minuuttia

Linja 213 kulkee nykyisellä reitillään Kaukalahdesta Espoon keskuksen ja Suvelan kautta, mutta päättyy Meilahteen. Linja ei siis kulje enää Töölön kautta Kamppiin. Linjan lopullinen päätepysäkin paikka Meilahdessa tulee tarkentumaan.

Reittimuutokseen vaikuttavat useat reunaehdot, jotka rajoittavat linjan kulke- mista Helsingin keskustaan asti. Linjan matkustajamäärät ovat vähäisiä Kampin ja Meilahden välillä, sillä linjalla tehdään matkoja erityisesti Meilahden sairaala- alueelle. Meilahdesta keskustaan kulkevat raitiolinjat 4, 5 ja 14 vähentävät tar- vettä samaa reittiä kulkeville busseille. Linja on aiemmin ajanut Topeliuksenka- tua ja Runeberginkatua pitkin, jotka nyt rauhoitetaan pääosin raitioliikenteelle.

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: Paciuksenkaari (4, 13, 14, 510)



Kuva 23. Kartta linjan 213 reitistä

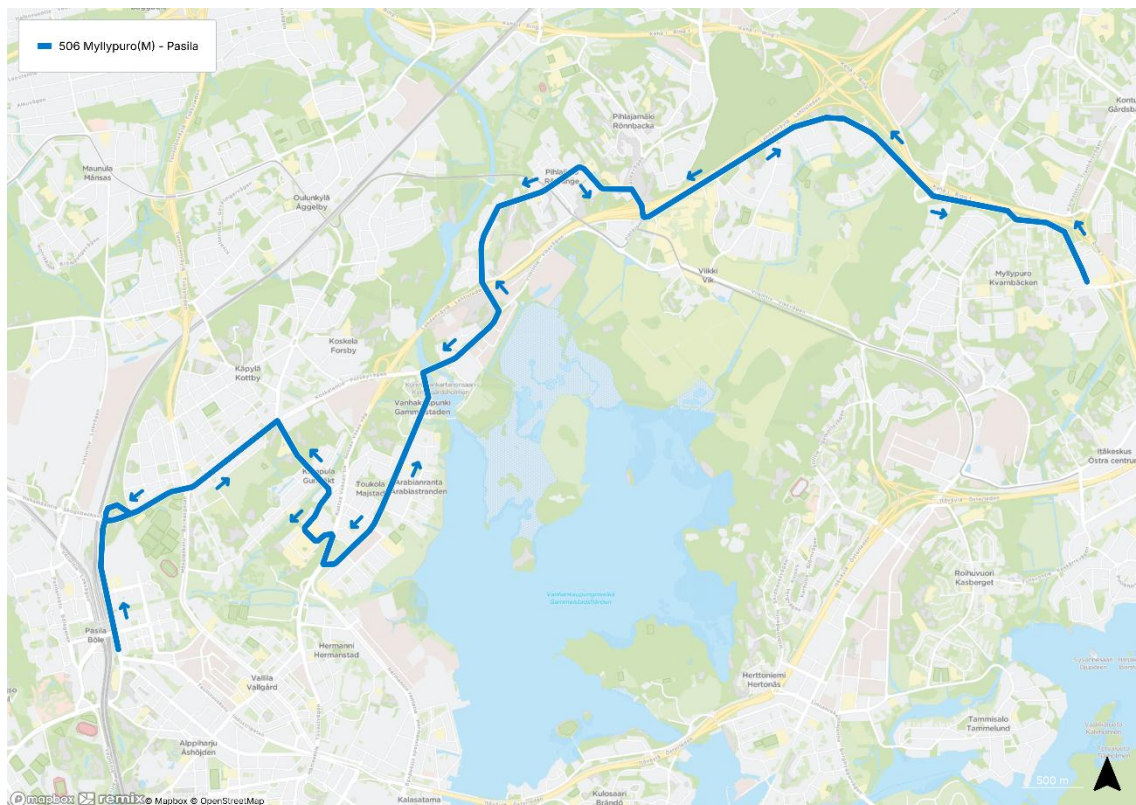
## Linja 506

Arkiliikenteen perusvuoroväli 15 minuuttia

Linjan 506 reitti pysyy muuten ennallaan, mutta reitti lyhenee Pasilaan. Linjan pääte pysäkki siirtyy Ruskeasuolta Pasilaan, koska runkolinja 500 ajaa Ruskeasuolle. Linjan tarkka reitti Pasilassa riippuu siitä, mihin pääte pysäkki voidaan sijoittaa.

Linjan 506 lyhyempi reitti parantaa linjan luotettavuutta ja täsmällisyyttä, minkä lisäksi linja tulee olemaan nykyistä kustannustehokkaampi. Ruskeasuolta säilyy edelleen vaihdoton bussiyhteys Pasilaan runkolinjan 500 myötä. Molempien linjojen ei ole järkevää ajaa Ruskeasuolle, sillä yksi linja tarjoaa riittävän palvelun alueelle. Ruskeasuon sisäosien joukkoliikennepalvelua korvaa uusi lähibussi- linja 35(K).

Tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: Myllypuro (metro), Viikin tiedepuisto (15, 57, 78), Pasilan asema (junat, lukuisat raitio- ja bussilinjat).



Kuva 24. Kartta linjan 506 reitistä

## **Runkolinjat 500 Itäkeskus – Teollisuuskatu – Pasila – Ruskeasuon ja 510(A) Herttoniemi – Teollisuuskatu – Pasila – Westendinasema (- Kivenlahti)**

Arkiliikenteen perusvuoroväli 10 minuuttia, korkean palvelutason linjat

Runkolinjat 500 ja 510(A) siirtyvät kulkemaan Aleksis Kiven kadun sijaan Teollisuuskatua pitkin yhdessä linjan 510 kanssa. Teollisuuskadulla sijaitsee useita työpaikkoja ja oppilaitoksia, joten runkolinjat 500 ja 510 palvelevat tehokkaasti työ- ja koulumatkaliikennettä pidemmiltä etäisyyksiltä. Aleksis Kiven kadulla raitiolinja 9 ja linja 59 tarjoavat korkean palvelutason ja monipuoliset yhteydet alueen asukkaille.

Länsipäässä linja 500 ei enää kulje Munkkivuoreen, vaan uusi päätepysäkki sijaitsee Ruskeasuolla Nauvontielle. Ruskeasuon suuntaan linja kulkee Meilahden ohitettuaan reittiä Mannerheimintie – Hakamäentie – Nauvontie. Ruskeasuolta lähtiessään linja kulkee reittiä Nauvontie – Koroistentie – Mannerheimintie, josta linja jatkaa nykyiselle reitilleen.

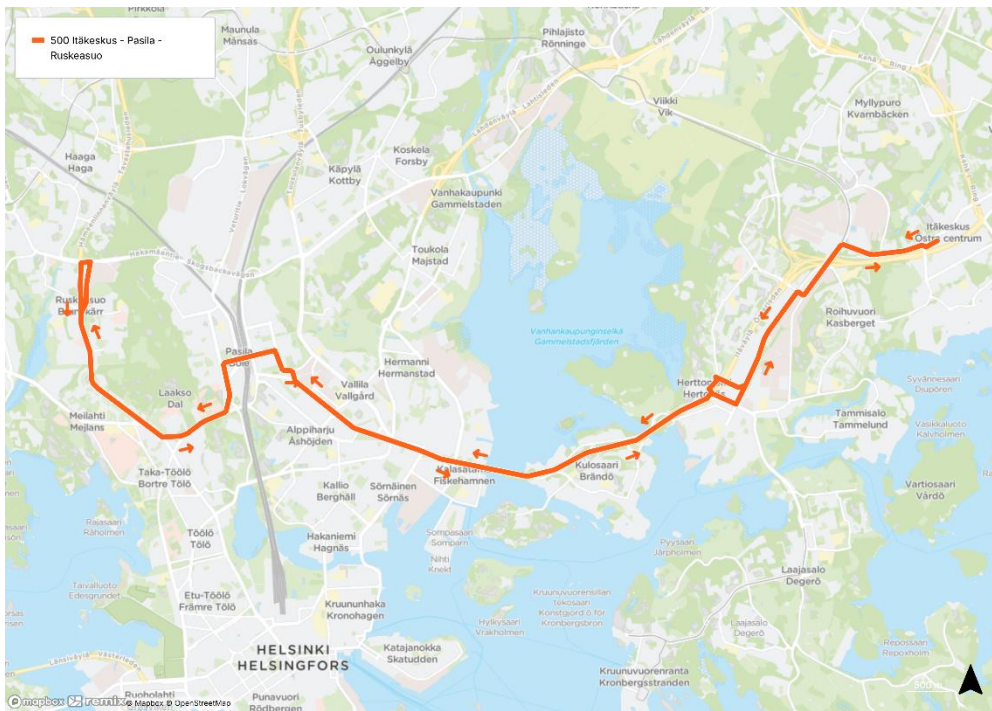
Linjan länsipäässä uusi reitti korvaa linjan 506 länsiosan, kun linja 506 päättyy Pasilaan. Ruskeasuon ja Pikku Huopalahden alueelta liikutaan paljon Pasilan asemalle, ja tämä on myös yksi alueella asuvien toivematkakohteista. Linja ei enää kulje Munkkivuoreen, sillä raitiolinja 13 jatketaan Pasilasta Meilahden kautta Munkkivuoreen asti. Munkkivuoresta säilyy siis edelleen vaihdoton yhteys Pasilaan. Matka bussipysäkillä pitenee hieman Tenholantien ympäristöstä.

Jatkossa runkolinja 510 kulkee kahdella tunnuksella: 510 ja 510A. Linja 510 kulkee Tapiolaan asti nykyisellä reitillään, mutta ajaa Kivenlahden sijaan Etelätuulentieltä Westendinasemalle. Linja 510A taas kulkee Kivenlahteen nykyistä reittiä pitkin ja säilyttää siten vaihdottoman bussiyhteyden Länsiväylältä Pasilaan. Joka toinen linjan lähdöistä kulkee Westendinasemalle ja joka toinen Kivenlahteen.

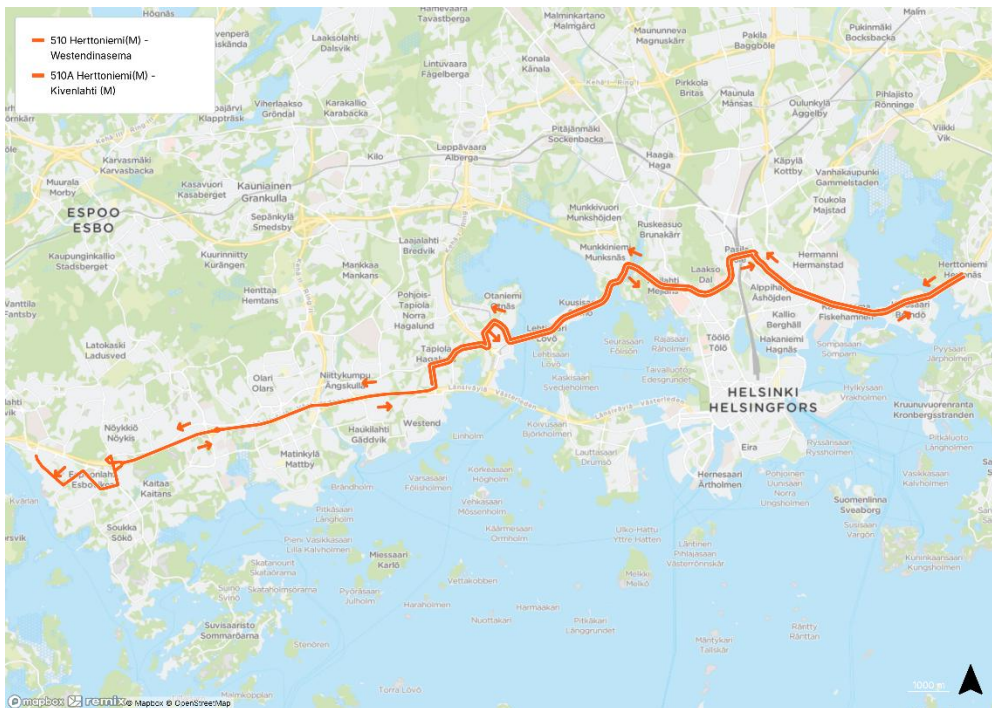
Nykyisellä reitillään Länsiväylällä linjalla 510 on huomattavasti vähemmän matkustajia kuin linjan itäpäässä. Päättämällä osan lähdöistä Westendinasemalle palvelua voidaan kohdentaa paremmin sille reittiosuudelle, jossa kysyntä on suurinta. Tämä lisää linjan kustannustehokkuutta.

Linjan 500 tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: Itäkeskus (metro, 15, lukuisat bussilinjat), Herttoniemi (metro, lukuisat bussilinjat), Kalasatama (11, 13, 56), Pasilan asema (junat, lukuisat raitio- ja bussilinjat), Töölön tulli (lukuisat raitio- ja bussilinjat).

Linjan 510 tärkeimmät vaihtopaikat ja -yhteydet: Herttoniemi (metro, lukuisat bussilinjat), Kalasatama (11, 13, 56), Pasilan asema (junat, lukuisat raitio- ja bussilinjat), Töölön tulli (lukuisat raitio- ja bussilinjat), Paciuksenkaari (4, 14), Otaniemi (metro, 15).



Kuva 25. Kartta linjan 500 reitistä



Kuva 26. Kartta linjan 510(A) reitistä

## 4.4. Lähibusseilinjat

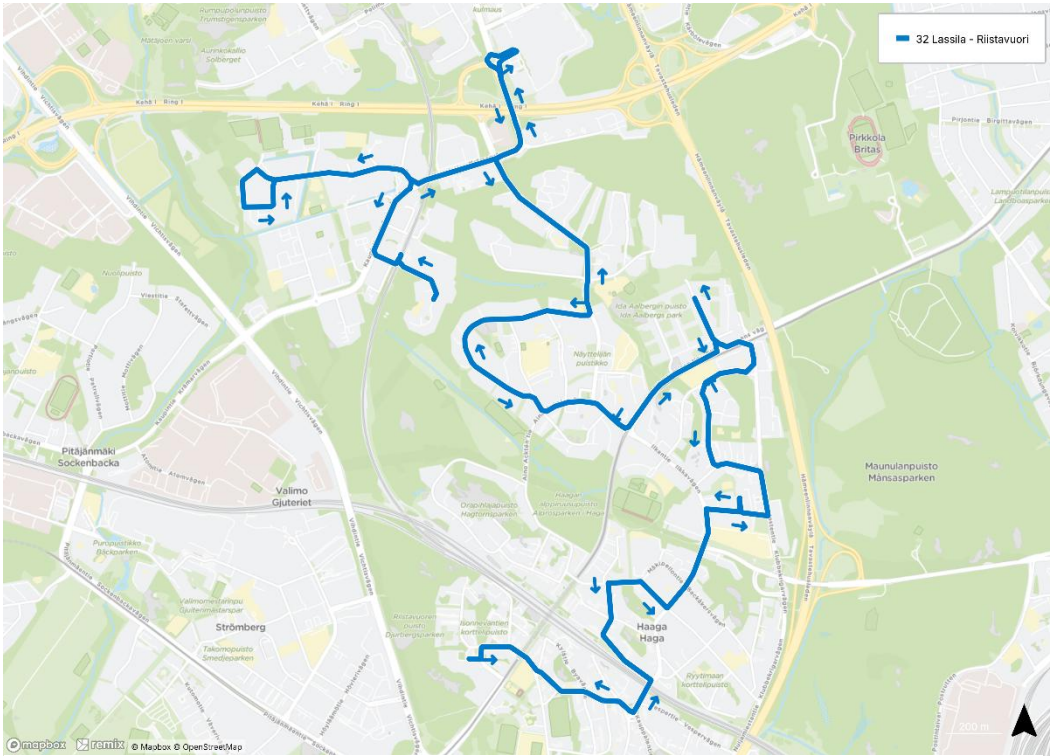
### **Linja 32 Lassila – Riistavuori**

Linja 32 kulkee Pohjois-Haagan asemalta Lassilan, kauppakeskus Kaaren, Pohjois- ja Etelä-Haagan kautta Riistavuoreen. Linja lähtee nykyiseltä pysäkillään Hopeatien palvelutalolta ja kulkee reittiä Hopeatie – Pennikuja (Pohjois-Haagan asema) – Hopeatie – Kaupintie – Laurinniityntie – Niitynperäntie – Laurinniityntie – Kaupintie – Kantelettarentie – Näyttelijäntie – Ohjaaajantie – Aino Acktén tie – Eliel Saarisen tie – Teuvo Pakkalan tie – Eliel Saarisen tie – Nuijamiestentie – Poutuntie – Krankantie – Santavuorentie – Nuijamiestentie – Huovitie (Haagan terveysasema) – Ilkantie – Tunnelitie – Laajasuontie – Haagan pappilantie – Tunnelitie – Haagan urheilutie – Isonnevantie – Isonnevankuja – Riistavuoren palvelukeskus.

Linja tarjoaa reitillään yhteyksiä esimerkiksi Hopeatien palvelutalon, kauppakeskus Kaareen, Haagan terveysasemalle sekä Riistavuoren palvelukeskukseen.

Linja yhdistää reittiosuuksia nykyisiltä linjoilta 31 ja 32. Lisäksi joitain reittiosuuksia ja pistoja jätetään pois vähäisten matkustajamäärien vuoksi. Linja päättyy Riistavuoreen, sillä nykyisten linjojen reitti Etelä-Haagasta Munkkivuoreen on ollut kysynnältään vähäinen. Tulevaisuudessa reittiosuutta Etelä-Haagan ja Munkkivuoren välillä palvelevat linjat 41 ja 52.

Linjan kustannukset ovat arviolta noin 110 000 € / vuosi.



Kuva 27. Kartta linjan 32 reitistä

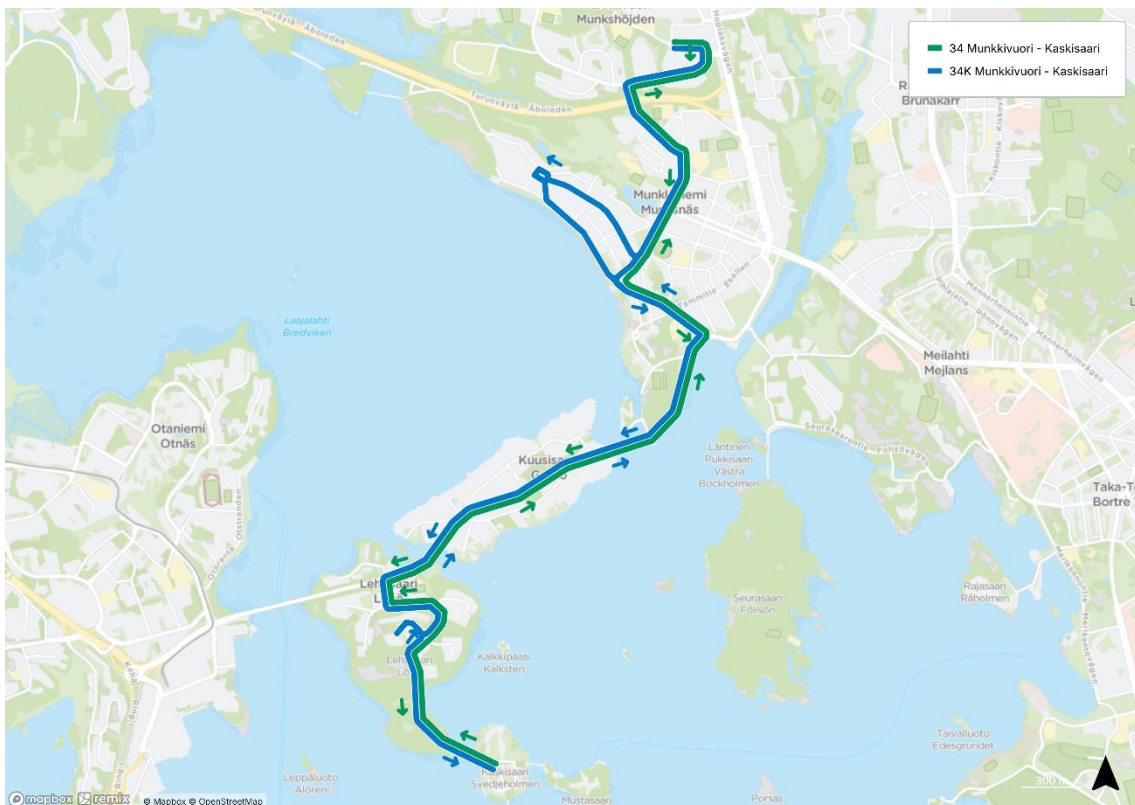
## Linja 34(K) Munkkivuori – Kaskisaari

Linja 34 kulkee Munkkivuoresta Munkkiniemen, Kuusisaaren ja Lehtisaaren kautta Kaskisaareen. Linja lähtee Munkkivuoren ostoskeskukselta ja kulkee reittiä Raumantie – Ulvilantie – Professorintie – Laajalahdentie – Saunalahdentie – Pikkuniementie – Kuusisaarentie – Lehtisaarentie – Kaskisaarentie.

Lisäksi linja kulkee K-variantilla ruuhka-aikojen ulkopuolella, jolloin se tekee Munkkiniemessä lenkin reittiä Laajalahdentie – Tiilimäki – Tuulapolku – Rito-kalliontie – Tiilimäki – Tuulapolku – Munkkiniemenranta – Saunalahdentie sekä Lehtisaarella piston Hiidenkiukaantiellä.

Linja tarjoaa erityisesti koulumatkayhteyksiä Kaskisaaresta, Lehtisaaresta ja Kuusisaaresta Munkkiniemeen sekä yhteyden Ritolehdestä Munkkivuoreen. Linjalta on poistettu joitain nykyisen linjan 34 pistoja vähäisten matkustajamäärien vuoksi.

Linjan liikennöintikustannukset ovat arviolta noin 150 000 € / vuosi.



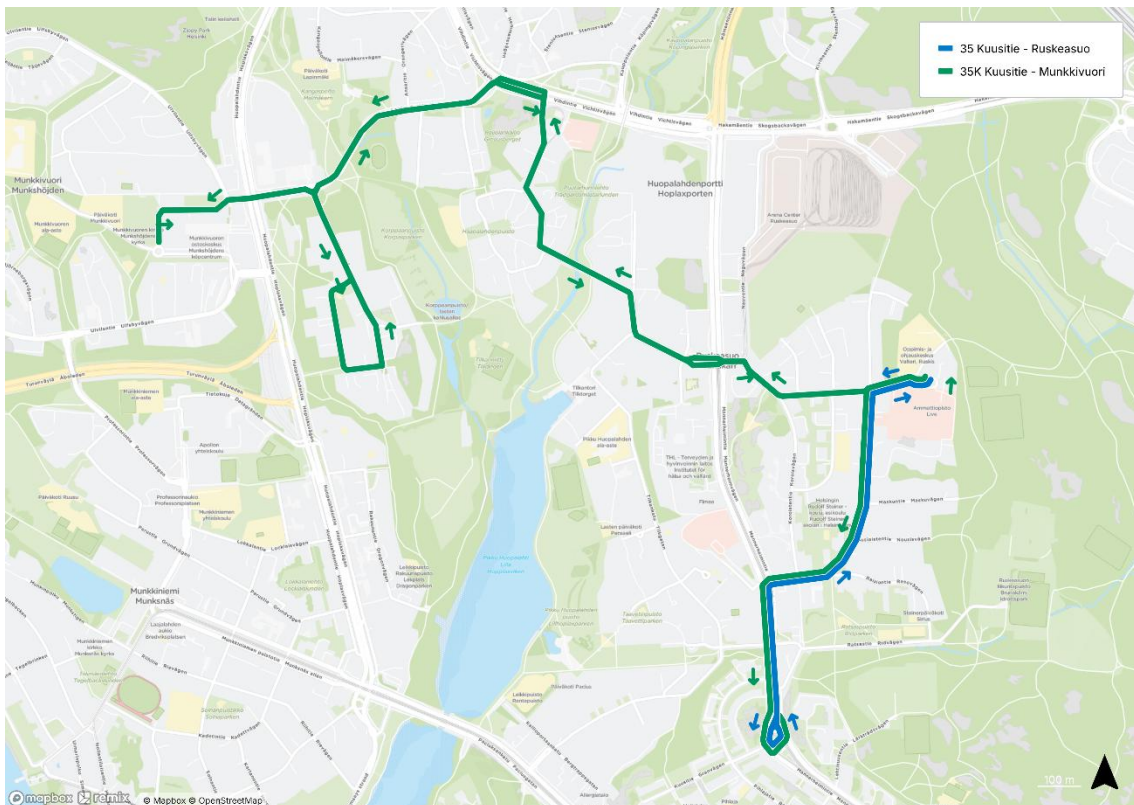
Kuva 28. Kartta linjan 34(K) reitistä

## Linja 35(K) Kuusitie – Ruskeasuo (– Munkkivuori)

Uusi lähibussi 35 kulkee Mannerheimintieltä Kuusitien päätepysäkiltä Kiskontien ja Tenholantien kautta Ortonin sairaalalle. Ruuhka-aikojen ulkopuolella linja jatkaa K-variantilla Ortonin sairaalalta Munkkivuoren ostoskeskukselle reittiä Tenholantie – Koroistentie – Korppaanmäentie – Vihdintie – Lapinmäentie – Niemenmäentie – Luuvaniementie – Niemenmäentie – Lapinmäentie – Naantalin tie.

Linja tarjoaa ensisijaisesti liityntäyhteyden Ruskeasuolta Mannerheimintielle bussi- ja raitioliikenteeseen, kun Tenholantien päätepysäkki poistuu suuremman bussikaluston käytöstä. Helsingin kaupungin tavoitteena on, että Ruskeasuon sisäosien kadut ovat pienipiirteisiä paikalliskatuja, jonne suurempi bussikalusto mahtuu kulkemaan heikosti. Runkolinja 500 lähtee Ruskeasuolta Pasilaan Nauvontieltä.

Linjan liikennöintikustannukset ovat arviolta noin 180 000 € / vuosi.



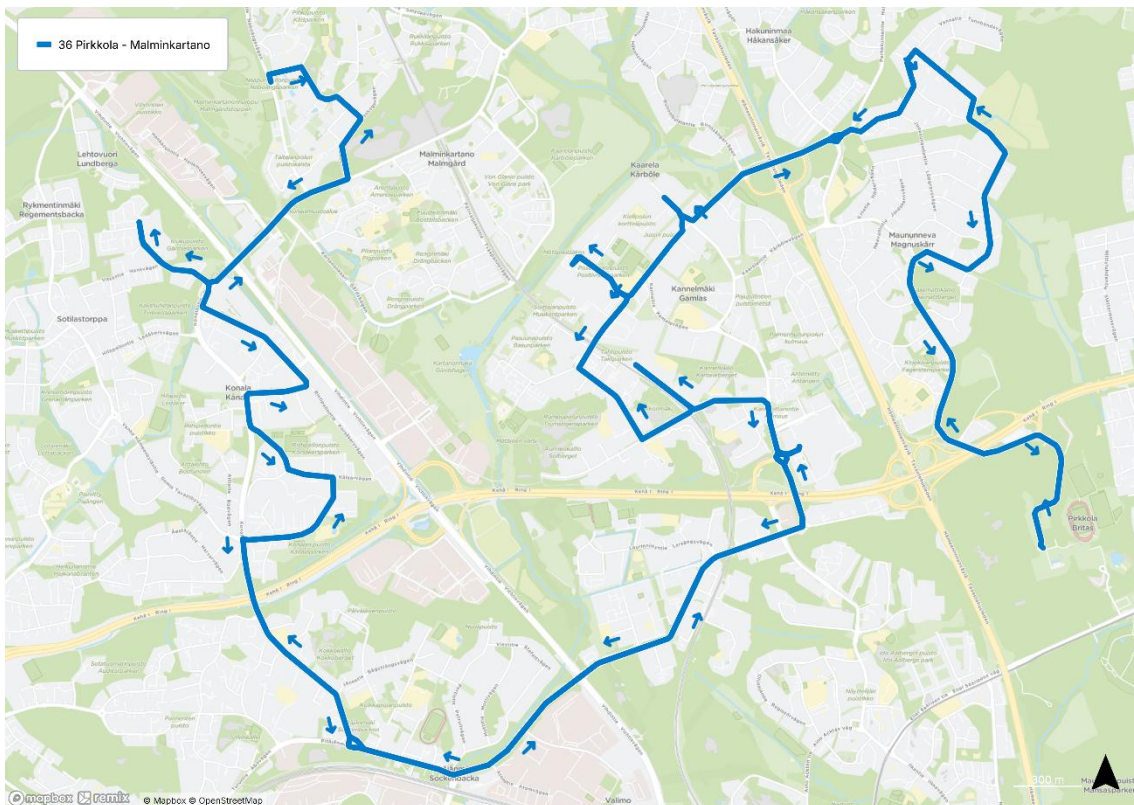
Kuva 29. Kartta linjan 35(K) reitistä

## Linja 36 Malminkartano – Pirkkola

Linja 36 kulkee Malminkartanosta Konalan, Pitäjänmäen, Lassilan, Kannelmäen ja Maununnevan kautta Pirkkolaan. Linja lähtee Malminkartanosta Neulastien pysäkilltä ja kulkee reittiä Neulastie – Pihkatie – Kaarnatie – Kartanonmetsäntie – Malminkartanontie – Konalantie – Riukutie – Konalantie – Ristipellontie – Ajo-miehentie – Konalantie – Kolsarintie – Vähäntuvantie – Konalantie – Pitäjänmä-entie – Kaupintie – Kantelettarentie – Pelimannintie – Kaustisentie (Kannelmäen terveysasema) – Pelimannintie – Klaneettitie – Soittajantie – Urkupillintie – Kanneltie – Vanhaistentie – Juoksuhaudantie – Vannetie – Ladonlukonpolku – Maununnevantie – Kaarelantie – Pirkkolan metsätie.

Linja tarjoaa yhteyksiä esimerkiksi kauppakeskus Ristikkoon, kauppakeskus Kaareen, palvelutaloihin, Kannelmäen terveysasemalle ja Pirkkolan liikuntapui-  
toon. Linjalla on kokonaisuudessaan kerännyt suhteellisen hyvin matkustajia,  
minkä vuoksi sen vuoroväliä esitetään tihennettävän. Linjalta on kuitenkin pois-  
tettu joitain nykyisen linjan 36 pistoja ja reittiosuuksia vähäisten matkustajamää-  
rien vuoksi.

Linjan liikennöintikustannukset ovat arviolta noin 280 000 € / vuosi.



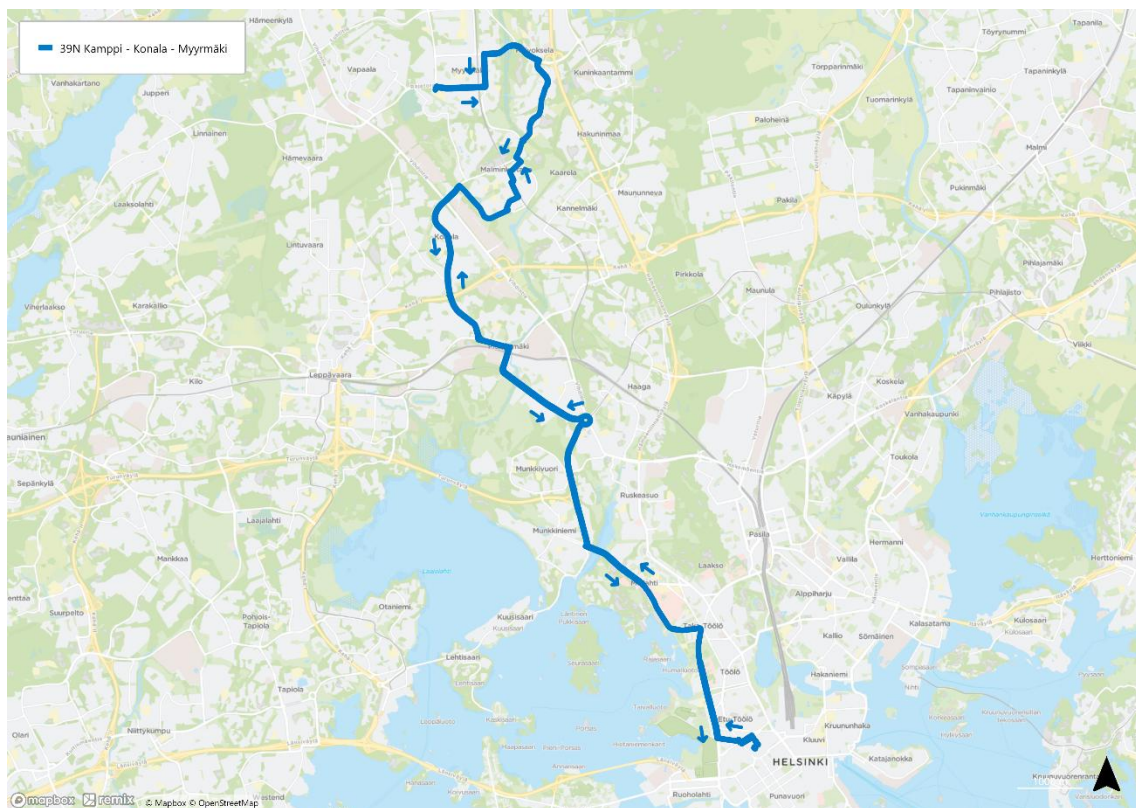
Kuva 30. Kartta linjan 36 reitistä

## 4.5. Yölinjat

Tämän suunnitelman myötä perustetaan uusi yölinja 39N ja tehdään reittimuu-  
tos olemassa olevalle linjalle 345N.

### Linja 39N Kamppi – Meilahti – Konala – Malminkartano – Myyrmäki

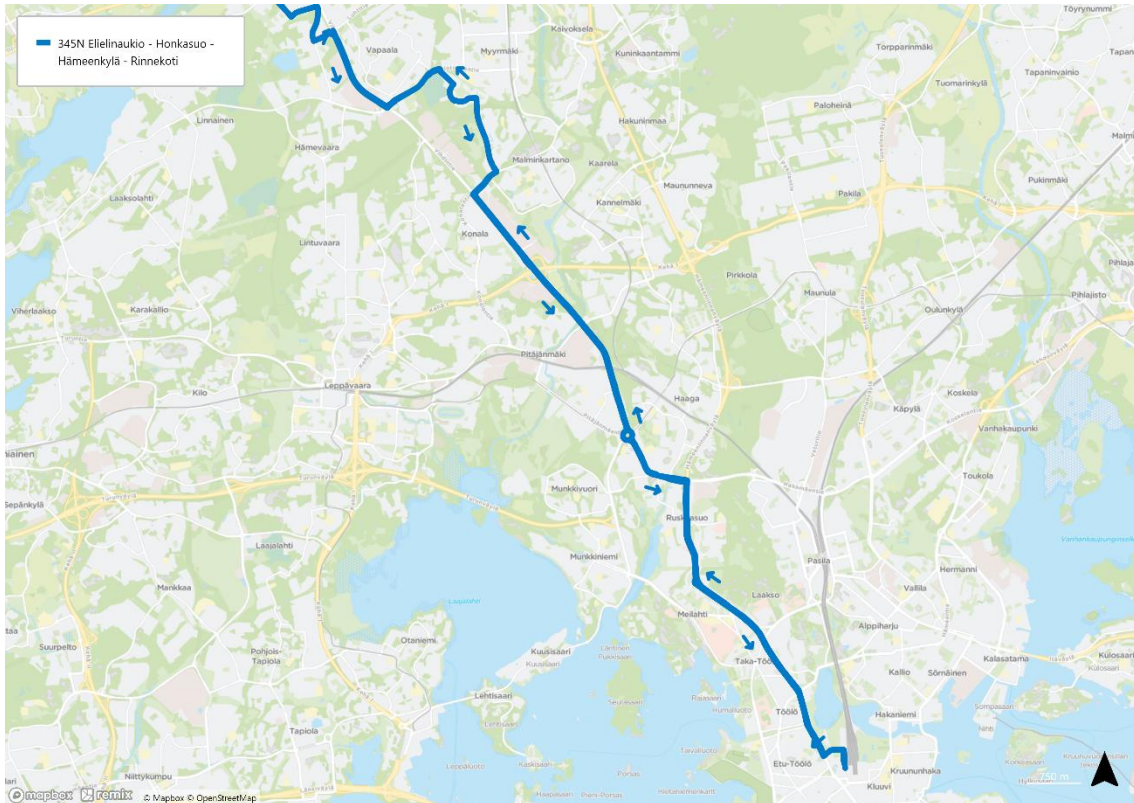
Uusi yölinja 39N tarjoaa joukkoliikennepalvelua Mechelininkadun ympäristöön,  
Konalaan ja Malminkartanoon. Linja 39N kulkee linjan 39 kanssa yhtenevää  
reittiä Kampista Konalaan. Tämän jälkeen linja kiertää eteläisen Malminkarta-  
non reittiä Kartanonkaari – Pakarituvantie – Parivaljakontie – Luutnantintie –  
Kartanonkaari – Malminkartanontie. Malminkartanontieltä linja ajaa linjan 39  
kanssa yhtenevää reittiä Myyrmäen asemalle. Yölinja ei tee pistoa Pajamäkeen.



Kuva 31. Kartta linjan 39N reitistä

## 345N Elielinaukio – Honkasuo – Hämeenkylä – Rinnekoti

Yölinjalle 345N tehdään reittimuutos Honkasuon kautta. Linja ajaa nykyisellä reitillä Vihdintien ja Malminkartanontien risteykseen, minkä jälkeen linja kulkee reittiä Naapuripellontie – Perhosenkierto – Honkasuontie – Rajatorpantie – Vihdintie. Vihdintieltä eteenpäin linja jatkaa nykyistä reittiään pääte pysäkillen asti.



Kuva 32. Kartta linjan 345N reitistä

## 5. Linjastosuunnitelman vaikutukset

### 5.1. Vaikutukset joukkoliikennepalveluun ja -yhteyksiin

#### 5.1.1. Palvelutason alueelliset korotukset

Verkostokaupungin joukkoliikennejärjestelmä -työssä (Verjo, Helsingin kaupunki 2025) tunnistettiin Helsingissä tiettyjä tiheästi asuttuja alueita, joilla olisi

perusteltua tarkastella joukkoliikenteen määrällisen palvelutason parantamista käytettävissä olevien resurssien puitteissa. Palvelutasotavoitteeksi Verjo-työ asetti enintään 400 metrin linnuntie-etäisyyden pysäkille, jolta liikennöi linja tai linjapari, jolla tarjotaan joukkoliikennettä enintään 10 minuutin vuorovälillä läpi päivän. Länsi-Helsingin linjastosuunnitelmatyön suunnittelualueella sijaitsevat näistä Munkkivuoren länsiosa (sisältäen Talinrannan), Malminkartanon eteläosa sekä Töölön läntisin osa Mechelininkadun länsipuolella.

Munkkivuoren länsiosa ja Talinranta tulevat lähes kokonaisuudessaan tiheästi liikennöivän linjan 41 palvelun piiriin. Vuorotarjonta arkisin ruuhka-aikojen ulkopuolella kasvaa runkolinjaan 20 verrattuna. Lisäksi Ulvilantiellä säilyy suora yhteys keskustaan (Kamppi) linjan 29 myötä. Verjo-työn parantamistavoite Munkkivuoren suhteen voidaan siis katsoa saavutetuksi.

Malminkartanon joukkoliikennepalvelu perustuu vahvasti lähijunaliikenteeseen. Verjo-työssä tunnistettiin palvelutason mahdolliseksi parantamiskohteeksi alueen eteläosa, josta linnuntie-etäisyys Malminkartanon ja Kannelmäen asemille on yli 400 metriä. Joukkoliikenteen lähipalvelua alueella hoitaa nykyisin linja 37, joka on myös Malminkartanon yhteys Meilahteen ja läntiseen kantakaupunkiin. Tässä suunnitelmassa esitetään linjalle 37 reittimuutosta Kannelmäkeen kaupakeskus Kaarelle, linjan oikaisemista Ruosilanmutkan kautta Vihdintielle sekä vuorovälin lyhentämistä 10 minuuttiin ruuhka-aikoina. Liikennemallitarkastelun perusteella Ruosilanmutkan oikaisu lyhentää matka-aikoja ja kasvattaa linjan matkustajamääriä. Tavoite vuorotarjonnan lisäämisestä toteutuu siis vain ruuhka-aikoina. Toisaalta nopeimmat yhteydet kantakaupungin tärkeisiin matkakohteisiin, kuten ydinkeskustaan ja Pasilaan, tarjotaan Malminkartanossa joka tapauksessa lähijunalla, jonka lyhyt ajoaika kantakaupunkiin kompensoi pitkähköä kävelymatkaa tietyissä Malminkartanon osissa. Bussiliikennettä Malminkartanossa rajoittaa voimakkaasti alueen ulkosyöttöinen katuverkko ja ajoyhteyden puuttuminen Kannelmäen suuntaan. Mikäli bussilinjan reitittäminen Kannelmäestä suoraan Malminkartanoon tehtäisiin infran puolesta mahdolliseksi, avaisi se täysin uusia mahdollisuuksia parantaa Malminkartanon joukkoliikenneyhteyksiä.

Töölössä Mechelininkadun länsipuolella oleva Verjo-työssä tunnistettu palvelutason katvealue poistuu Länsi-Helsingin linjastosuunnitelman myötä, kun Mechelininkadulle tulee kaksi 20 minuutin vuorovälillä liikennöivää peruslinjaa, jotka yhdessä tarjoavat palvelua 10 minuutin välein läpi päivän.

### 5.1.2. Muutokset yhteyksillä tärkeisiin matkakohteisiin

Linjastomuutosten vaikutuksia analysoitiin tarkastelemalla yhteyksiä linjasto-suunnitelman alueelta tärkeimpiin matkakohteisiin Helsingissä ja naapurikunnissa. Tarkasteltavat matkakohteet ovat samat, kuin Helsingin kaupungin Verjotyössä (Helsingin kaupunki 2025). Tarkastelu tehtiin Helsingin kaupungin hallinnollisen alueajon mukaisille pienalueille. Tarkastellut muuttujat olivat vaihtojen lukumäärä sekä yhteyden toteutuminen korkean palvelutason linjastolla enintään yhdellä vaihdolla.

Ylivoimaisesti suurin osa tarkastelluista yhteyksistä toteutuu suunnitelman mukaisella korkean palvelutason linjastolla enintään yhdellä vaihdolla. Poikkeuksena ovat lähinnä Honkasuon, Maununnevan ja Pajamäen pienalueet, joilla tarkastelun kohteena olleella reittiosuudella ei liikennöi korkean palvelutason linjoja. Tarkastelutaulukot ovat tämän raportin **liite x**.

Yhteydet ydinkeskustaan ja Meilahteen muuttuvat vaihdollisiksi Maununnevalla (Kaarelantien varsi), Honkasuolla sekä Talinrannassa. Kyseiset alueet ovat asukasmäärältään pieniä ja ne sijaitsevat sivussa joukkoliikenteen pääreiteiltä. Kaarelantien varresta voi matkustaa ydinkeskustaan ja Meilahteen vaihtamalla linjalle 400 samalla pysäkillä Hämeenlinnanväylän varressa. Jatkossa on mahdollista vaihtaa myös junaan Huopalahden asemalla (linja 52 pysähtyy Angervotien pysäkillä) matkustaakseen ydinkeskustaan tai Pasilaan. Honkasuolta pääsee nopeimmin Helsingin keskustaan vaihtamalla Malminkartanon asemalla linjalta 37 junaan. Myös Myyrmäen asema Vantaan puolella on saavutettavissa Honkasuolta mm. linjalla 560. Linjalta 37 on vaihtoyhteys linjoille 300 ja 14 Meilahden suuntaan. Talinrannan Muusantorilta on jatkossa 10 minuutin välein kulkeva yhteys Munkkivuoreen raitiolinjoille 13 ja 14 Pasilan ja ydinkeskustan suuntiin. Suora linja 29 Kamppiin pysähtyy Ulvilantiellä noin puolen kilometrin päässä.

Korkean palvelutason joukkoliikenteen alue laajenee, kun linja 41 alkaa liikennöidä Ulvilantien eteläkehän kautta Talinrantaan. Uutta linjastossa on suora yhteys Talinrannasta ja Munkkivuoren sisäosista Huopalahden asemalle, jossa voi vaihtaa esimerkiksi lentokenttäjunaan tai raitiolinjalle 15 idän suuntaan. Munkkiniemestä ei ole jatkossa suoraa yhteyttä Huopalahden aseman pysäkillä, mutta toisaalta uudelta raitiolinjalta 14 voi vaihtaa juniin Valimossa ja Pohjois-Haagassa sekä raitiolinjalle 15 Länsiymyrässä. Lisäksi linjalla 52 pääsee Munkkiniemestä Haagaan Angervotien pysäkillä, joka on kävelyetäisyydellä Huopalahden asemasta.

Suora yhteys Munkkivuoresta Pasilaan kulkee jatkossa Huopalahdentieltä yhteyden siirtyessä raitiolinjalle 13. Vuoroväli lyhentyy ruuhka-aikojen ulkopuolella. Osassa Munkkiniemeä ja Munkkivuorta kävelymatka Pasilan linjan pysäkillä pitenee, mutta toisaalta vuoroväli on ruuhka-aikojen ulkopuolella nykyistä lyhyempi. Yhteys Niemenmäestä Pasilaan paranee kävelymatkojen lyhentyessä. Suora yhteys Munkkiniemestä ja Munkkivuoresta Itäkeskukseen poistuu, mutta vaihdollinen yhteys raitiovaunulla ja metrolla muodostuu laadukkaasti ydinkeskustan tai Kalasataman kautta.

Linjaan 52 kohdistuvien muutosten vuoksi yhteydet Otaniemestä Hakuninmaalle ja Kuninkaantammeen muuttuvat vaihdollisiksi. Yhteydet Otaniemen ja Haagan välillä nojaavat entistä vahvemmin raitiolinjaan 15. Toisaalta uuden linjan 52 myötä syntyy uusia suoria yhteyksiä Otaniemestä Haagan urheilutien varteen sekä Maununnevalle. Suoran Otaniemi–Munkkivuori-yhteyden vuorotarjonta supistuu.

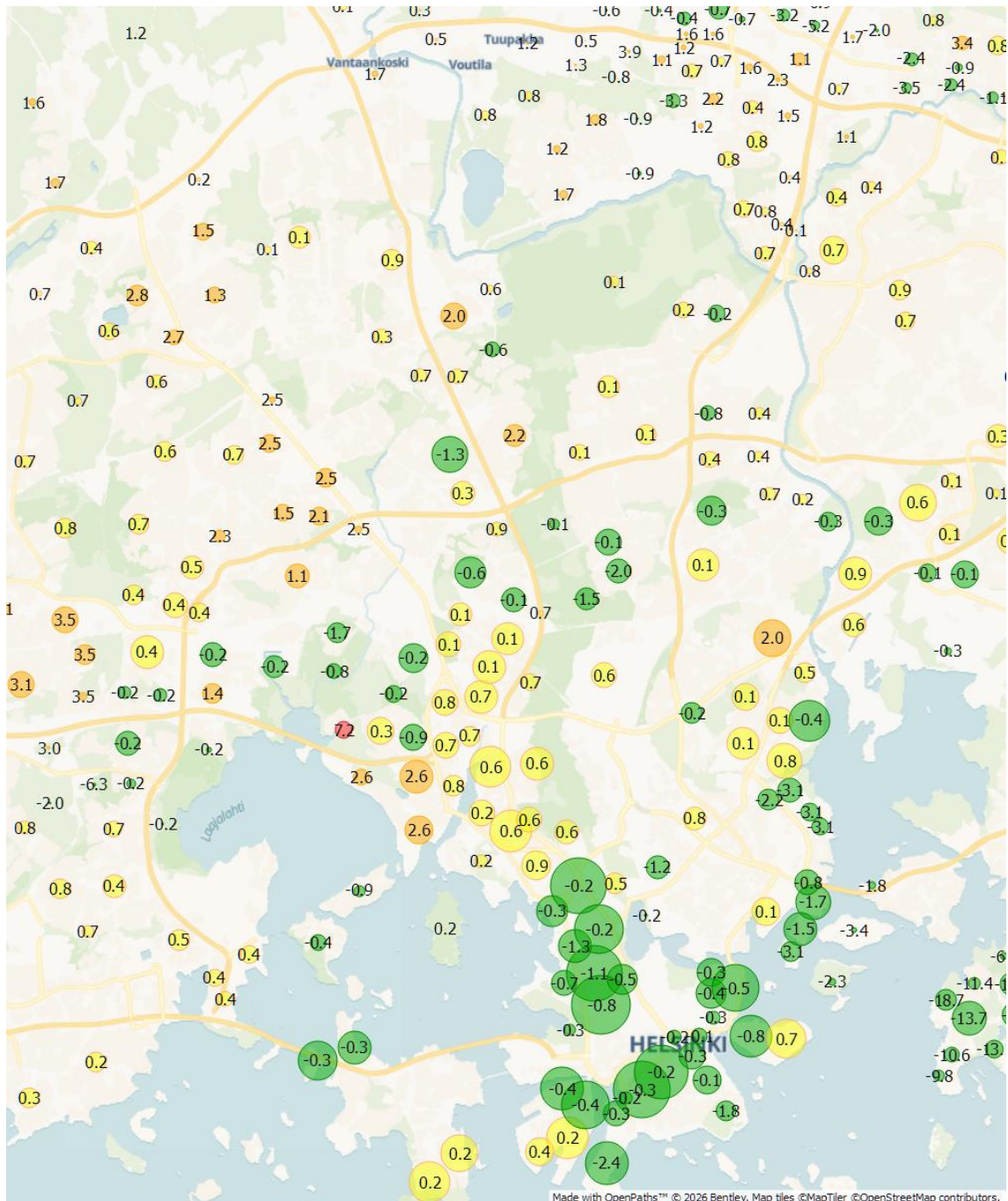
Linjan 500 reittimuutoksen myötä syntyy uusi suora korkean palvelutason yhteys Itäkeskuksesta ja Kalasatamasta Mannerheimintien pohjoisosan varteen. Linja 510 kulkee jatkossa läpi päivän 10 minuutin välein, joten palvelutaso paranee ruuhka-aikojen ulkopuolella ja palvelu muuttuu säännöllisemmäksi Kuusisaarella ja Lehtisaarella matkoilla ydinkeskustaan, Meilahteen, Pasilaan ja Kalasatamaan.

Länsi-Helsingissä alueellisesti merkittävään Kaaren palvelukeskittymään syntyy uudet suorat yhteydet Malminkartanosta, Honkasuolta, Munkkivuoren sisäosista sekä Talinrannasta. Yhteys Kuusisaaresta ja Lehtisaaresta Kaareen muuttuu vaihdolliseksi.

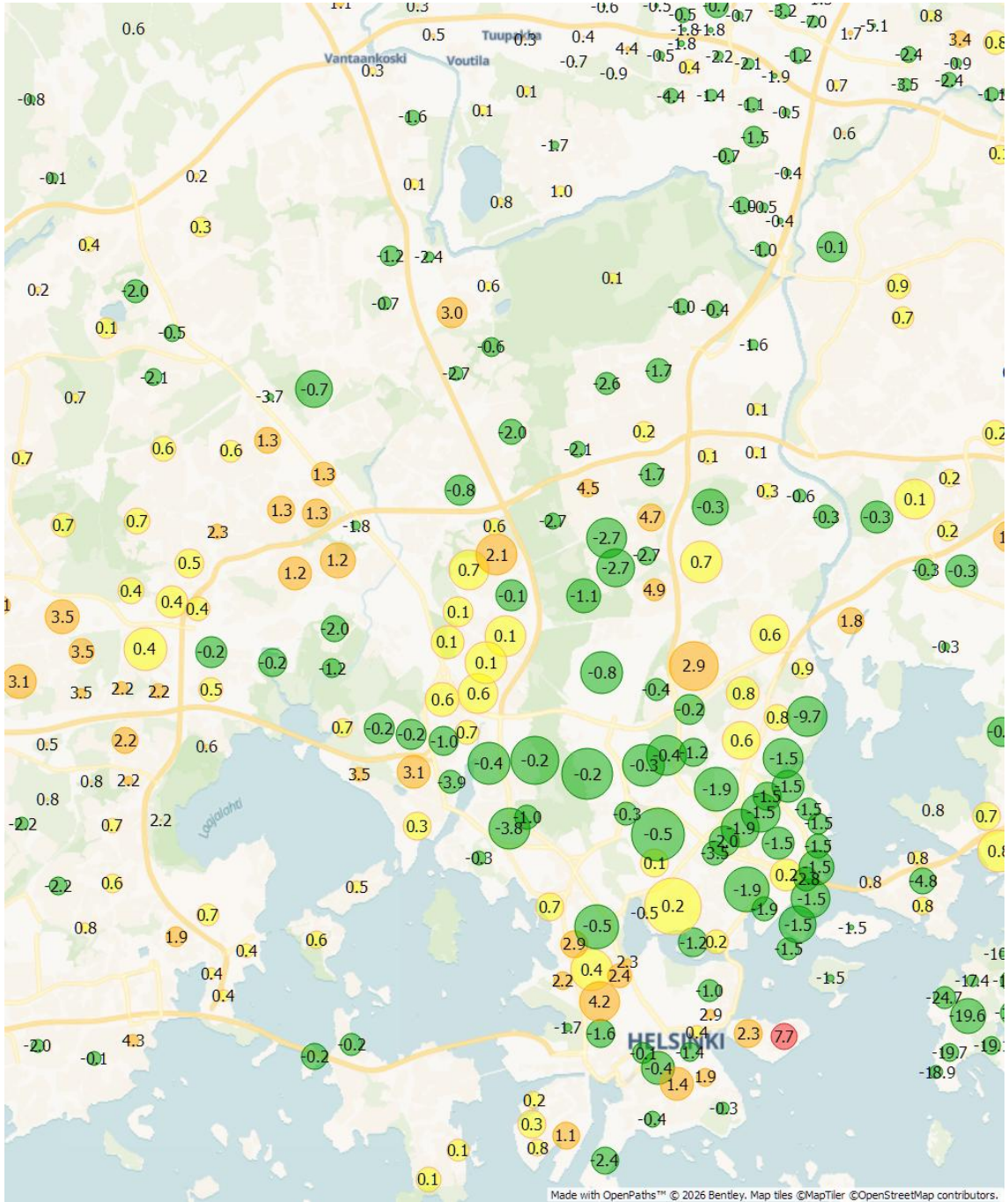
## 5.2. Vaikutukset joukkoliikenteen matka-aikaan ja kilpailukykyyn

Joukkoliikenteen käytön houkuttelevuuden kannalta tärkeää on sen kilpailukyky suhteessa muihin liikennemuotoihin. Joukkoliikenteen kilpailukykyä on tarkasteltu liikennemallilla, jolla on vertailtu joukkoliikenteen ja autoliikenteen välistä matka-aikakilpailukykyyn suhteellista muutosta nykytilan ja linjastosuunnitelman toteutumishetken välillä. Kilpailukykyyn kannalta tärkeää on myös kustannuskilpailukyky, mutta koska linjastosuunnitelmassa ei voida vaikuttaa matkustajille koituviin kustannuksiin, on se tässä jätetty tarkastelun ulkopuolelle.

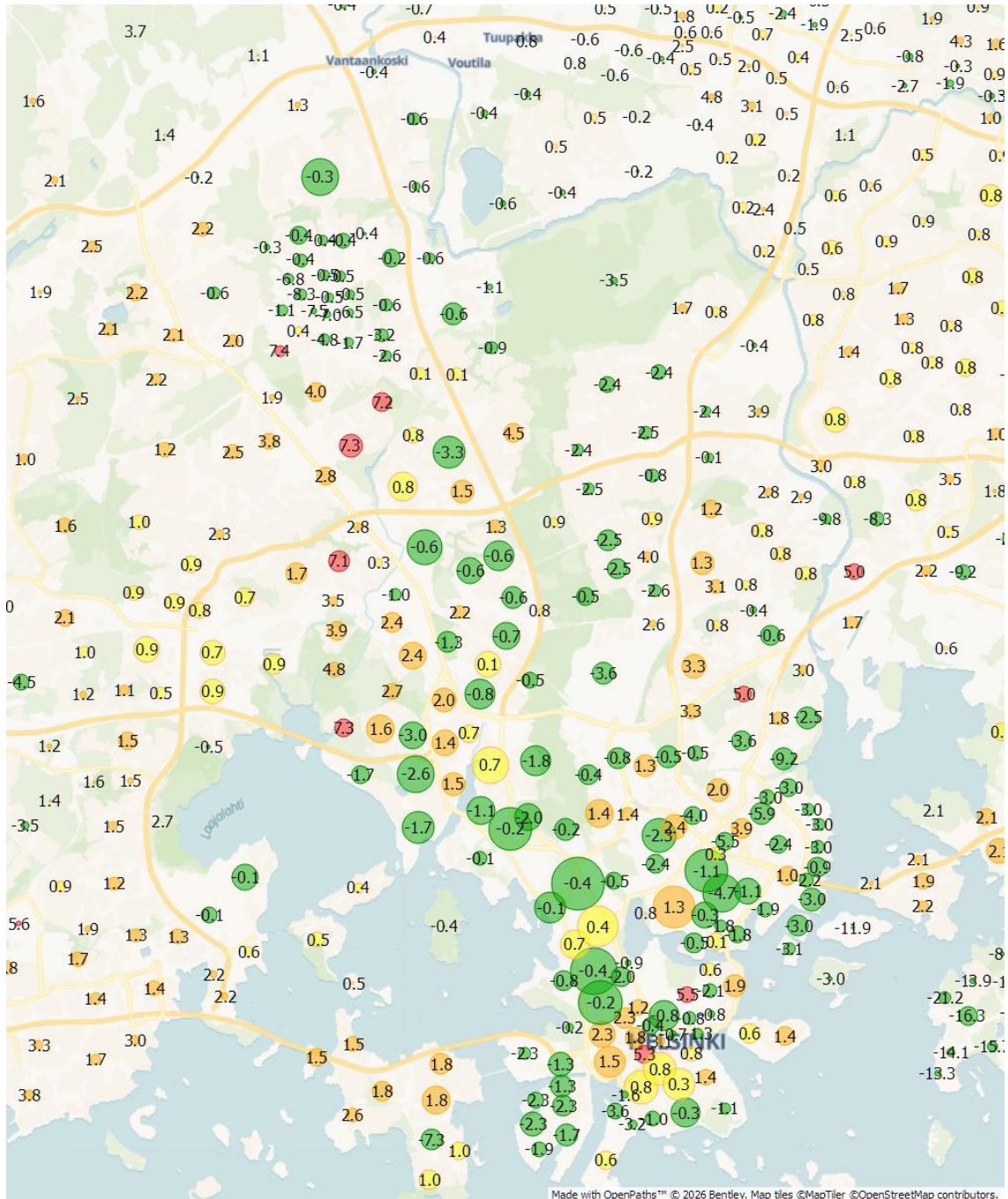
Matka-aikojen ja kilpailukyvyyn muutokset on laskettu mm. Helsingin keskustaan (kuva 33), Pasilaan (kuva 34) ja Meilahteen (kuva 35) ja muutokset on laskettu kaikille yhteyspareille. Matka-aikamuutokset on esitetty minuutteina, negatiivinen matka-aikamuutos merkitsee matka-ajan lyhenemistä (kartoissa vihreällä).



Kuva 33. Matka-aikamuutokset Helsingin keskustaan



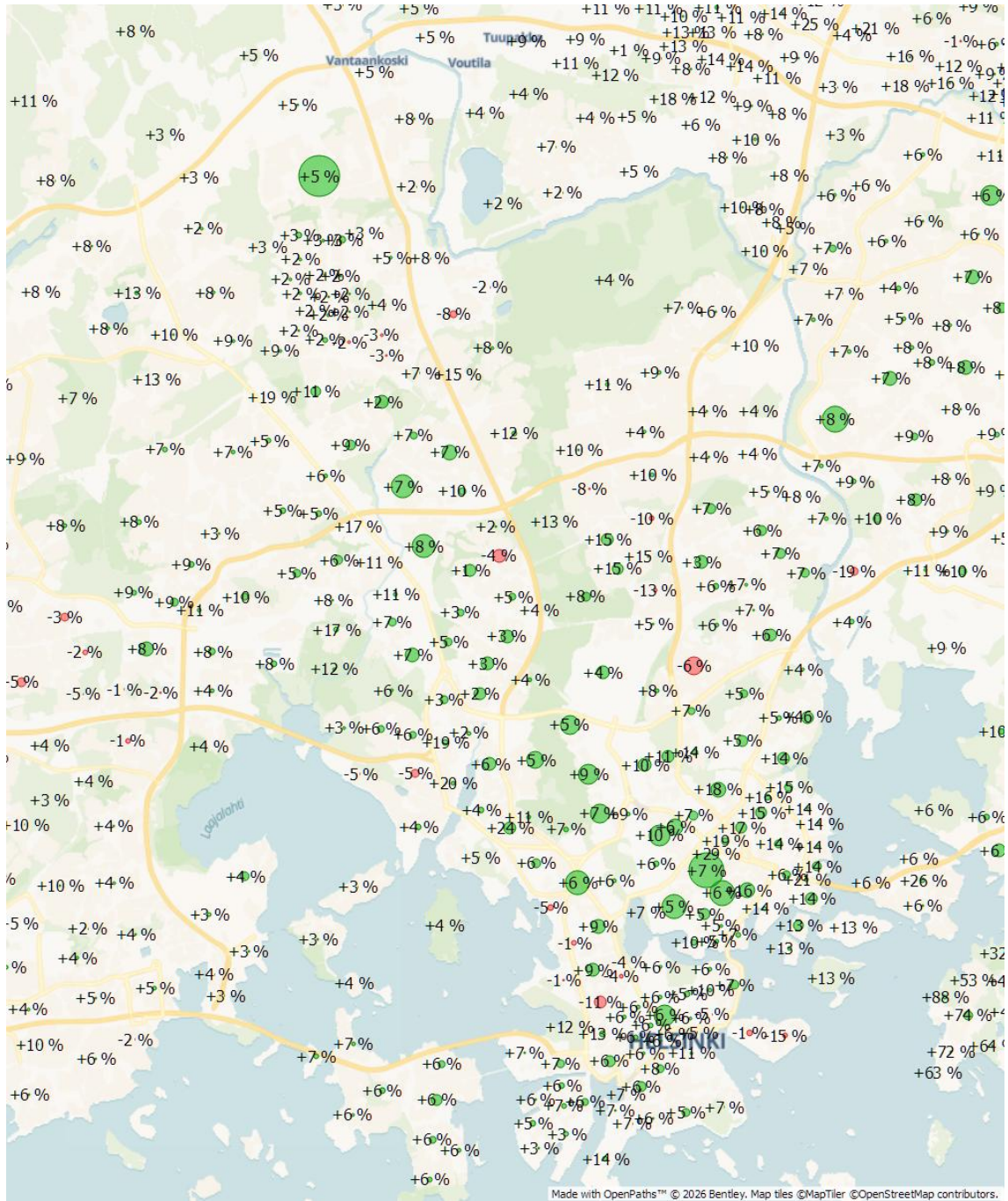
Kuva 34. Matka-aikamuutokset Pasilaan



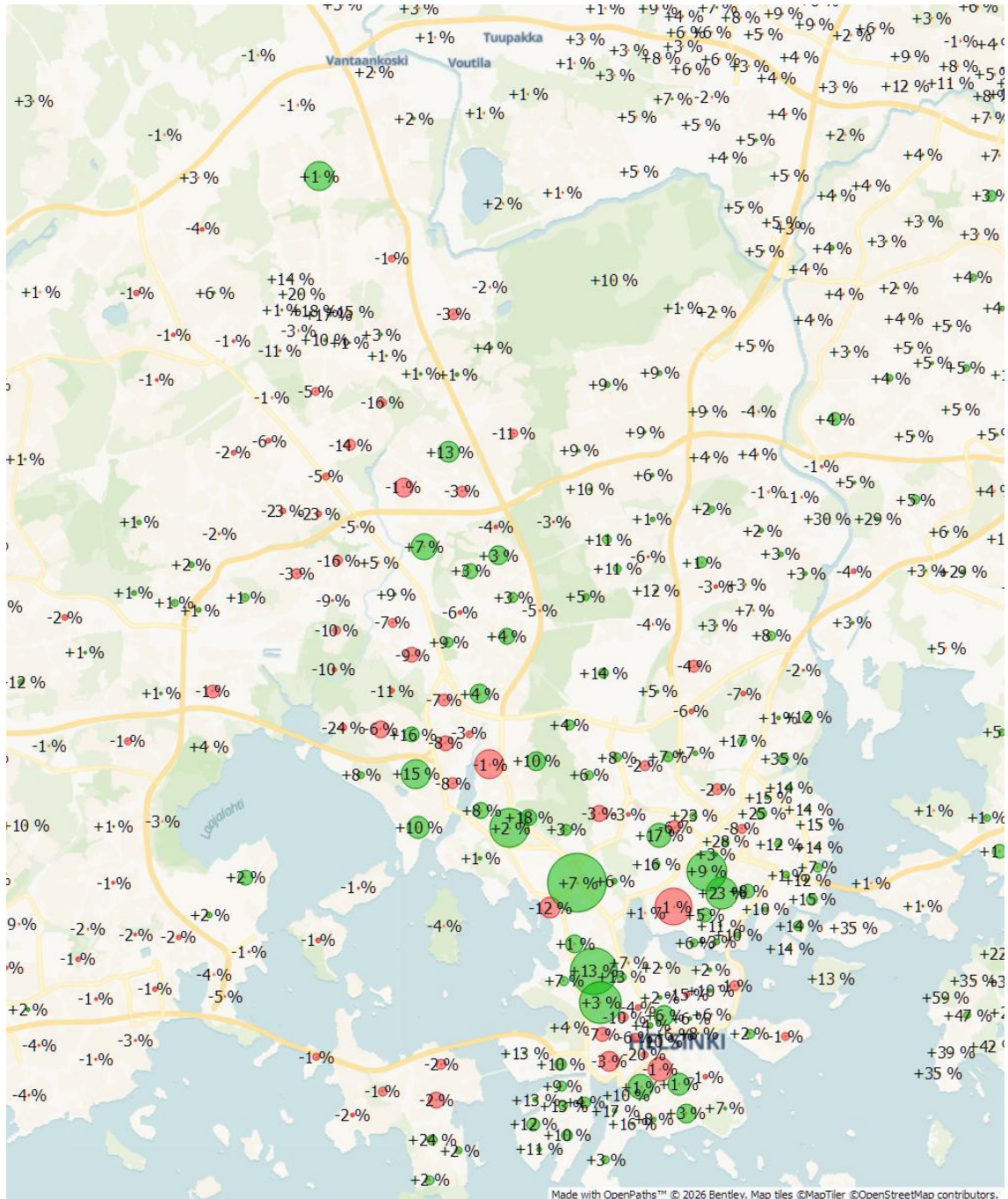
Kuva 35. Matka-aikamuutokset Meilahteen

Kilpailukyvyyn muutokset (kuvat 36–38) on esitetty suhteellisena muutoksena, jossa positiivinen prosenttiluku merkitsee joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parane- mista suhteessa autoliikenteeseen. Symbolien koko kertoo alueelta kohteeseen syntyvän kysynnän määrän, ja siten seudullisen merkityksen.





Kuva 37 Kilpailukyvyyn muutos Pasilaan



Kuva 38 Kilpailukyvyyn muutos Meilahteen

Matka-aikamuutokset linjastosuunnitelman vaikutusalueella ovat suurimmaksi osaksi pieniä ja positiivisia. Matka-ajat bussista riippuvaisilla alueilla paikoin pidentyvät, mutta matka-aikakilpailukyky paranee, sillä väestönkasvun aiheuttama automatkojen lisääntyminen ruuhkauttaa katuverkkoa, mikä hidastaa myös bussiliikennettä. Bussikaistat vähentävät bussiliikenteeseen kohdistuvaa hidastumista. Joillakin alueilla, kuten Talinrannassa ja Konalan länsipuolella on myös joukkoliikennepalvelun supistamisesta aiheutuvaa matka-aikojen pidentymistä, mikä johtuu odotusaikojen ja/tai liityntäkävelyjen pidentymisestä. Myös

Munkkiniemen eteläosissa syntyy matka-aikojen pidentymistä, mikä johtuu vuorovälien pidentymisestä raitiolinjalla 4 ja linjan 500 päättämisestä Ruskeasuolle nykyisen Munkkivuoren sijaan.

### 5.3. Vaikutukset infrastruktuuriin

Raitioliikenteen linjastoratkaisu edellyttää seuraavien rataosuuksien rakentamista Länsiratikat-hankkeessa:

- Munkkiniemen aukio–Länsiympyrä–Kantelettarentie sisältäen Munkkivuoren kääntöraiteen linjan 13 päätepysäkkitoimintoja varten
- Topeliuksenkadun raitiotie välillä Töölöntori–Mannerheimintie
- Fredrikinkadun raitiotie välillä Bulevardi–Kampintori

Ullanlinnan rataosuudella Erottajalta Kirurgille tehdään pienehköjä infrastruktuurin parantamistöitä, joilla varmistetaan pidemmän raitiovaunukaluston toimintaedellytykset. Eiran päätepysäkillä toteutetaan inframuutoksia, joilla mahdollistetaan kahden raitiolinjan päätepysäkkitoiminnot.

Bussiliikenteen muutokset eivät edellytä laajoja muutoksia infrastruktuuriin. Linjastoratkaisu edellyttää toimenpiteitä eräiden päätepysäkkien ja katuosuuksien osalta.

#### **Etu-Töölö**

- Hietaniemenkadun reittiosuus (linjat 29 ja 39)
  - o Reitti ajettavissa ilman inframuutoksia; minimitoimenpide uuden pysäkkiparin merkitseminen Hietaniemenkadulle

#### **Meilahti**

- Pysäkki-infran ja bussiliikenteen sujuvuuden parantaminen Paciuksenkadulla (koskee koko Mechelininkatu-Linnankoskenkatu-Paciuksenkatu-reittiosuutta)

#### **Ruskeasuo**

- Linjalle 500 uusi päätepysäkki Nauvontielle
  - o Täsmällinen sijainti tarkentuu myöhemmin
- Lähilinjalle 35 uusi päätepysäkki Kuusitielle
  - o Vaikuttaa kaupunkipyöräaseman sijoitteluun

## Munkkiniemi

- Pysäkkikatosten siirto Ulvilantiellä kadun toiselle puolelle (pääliikennesuunta vaihtuu)
- Päätepysäkkitalan varmistaminen Raumantiellä kahdelle linjalle (29 & 57)

## Kaarela

- Bussiliikenne reitillä Vihdintie–Ruosilantie–Ruosilanmutka–Kartanonkaari
  - o Mahdollistettava kulku bussilla myös tulevaisuudessa
  - o Pysäkkiparitarve (1–2 kpl) Konalan puiston (H1570/1571) ja Renginpolun (H1544/1545) välillä
- Uudet bussipysäkit Malminkartanontielle aseman yläpuolelle
- Pelimannintie 23 -päätepysäkin käyttö kahdella linjalla

### 5.3.1. Elielinaukion asemakaavahanke

Elielinaukion bussiterminaalia koskien on vireillä asemakaavan muutos, jolla Helsingin kaupunki tavoittelee Elielinaukion ja Asema-aukion alueen kaupunkirakenteen täydentämistä ja elävöittämistä. Asemakaavan muutos sallisi toteutuksessaan uutta rakentamista nykyisen Elielinaukion bussiterminaalin paikalle. Uuden rakentamisen toteutuessa Elielinaukion bussiliikenne siirrettäisiin Kampin terminaaliin; tämä on todettu Helsingin kaupungin teettämässä selvityksissä teknisesti mahdolliseksi. Toteutuessaan muutos koskisi linjoja 40, 200, 300, 400, 321, 345 ja 431 sekä eräitä yölinjoja. Edellä mainittuihin linjoihin ei esitetä muita muutoksia osana Länsi-Helsingin linjastosuunnitelmaa.

## 5.4. Vaikutukset liikennöintikustannuksiin

Uuden bussilinjaston kustannukset ovat arviolta noin 38,01 milj. €. Arviossa ovat mukana lopputilanteen mukaiset linjat 29, 37, 39, 41, 52, 57, 59, 212, 213, 500, 510(A) ja 506. Alla olevassa taulukossa olevat kustannukset vastaavat syyskuun 2025 hintoja.

Taulukko 3. Bussiliikenteen talviliikenteen viikkosuoritteet ja vuositason kustannukset.

Linja	Kilometrit (vko)	Tunnit (vko)	Autot (vko)	Lähtöjä (vko)	Kustannukset (vuosi)
<b>29</b>	7 089	533	28	834	1 690 000 €
<b>37</b>	10 210	646	53	924	2 150 000 €
<b>39</b>	15 377	975	59	894	3 430 000 €
<b>41</b>	16 249	1 060	65	1 377	3 370 000 €
<b>52</b>	13 355	757	47	744	2 460 000 €
<b>57</b>	20 691	1 253	78	1 384	4 460 000 €
<b>59</b>	23 260	1 334	89	1 414	4 830 000 €
<b>212</b>	4 070	206	20	220	810 000 €
<b>213</b>	8 910	360	30	360	1 390 000 €
<b>500</b>	20 920	1 264	83	1 428	4 500 000 €
<b>510(A)</b>	32 770	1630	103	1450	6 380 000 €
<b>506</b>	11 405	728	50	822	2 360 000 €

Länsi-Helsingin linjaston raitioliikenteen kustannukset on arvioitu bussiliikenteestä poikkeavalla tavalla pääomapainotteisuutensa takia. Jokaiselle raitiolinjalle (pl. linja 15) on laskettu erikseen suorittekustannukset. Tämän lisäksi koko linjaston tasolta on arvioitu linjastoratkaisusta riippuvat osuudet raitioliikennekonaisuuden kustannusrakenteesta. Suorittekustannusten lisäksi raitioliikenteen operointikustannusten muuttuviin komponentteihin kuuluvat kaluston pääomakustannukset<sup>1</sup> (investoinnin poistot ja korot) sekä linjastolle korvamerkittävä osuus varikoiden<sup>2</sup> käyttö- ja pääomakustannukset. Länsi-Helsingin raitiolinjasto-suunnitelman kaluston pääomakustannukset ovat koko kantakaupungin alueen raitiolinjaston osalta 26,7 milj. € vuodessa ja varikkokustannukset 17,4 milj. € vuodessa.

<sup>1</sup> Kalustokustannusten arvio perustuu uuden kaluston tarpeen osalta 5 000 000 € yksikköhintaan 3,5 % korolla ja 30 vuoden poistoajalla. Tämän lisäksi laskelma sisältää 70 ArticX34-vaunun sekä 23 ArticX54-vaunun pääomakustannukset).

<sup>2</sup> Varikkokustannukset perustuvat Helsingin kantakaupungin varikkokokonaisuuden (Ruskeasuo, Koskela ja Töölö) arvioituun vuosittaiseen keskikustannustasoon (noin 4500 €/vaunumetri) ja linjaston vaatimaan osuuteen varikoiden säilytyskapasiteetista.

Taulukko 4. Raitioliikenteen talviliikenteen viikkosuoritteet ja vuositason suorite-kustannukset. Operoinnin yksikköhinnat on arvioitu vastaamaan noin vuoden 2030 kustannustasoa<sup>3</sup>. Linjastosuunnitelman myötä muuttuvat linjat. Esitetty myös linjaston kaluston pääomakustannukset sekä osuus varikoiden käyttö- ja pääomakustannuksista vuositasolla.<sup>4</sup>

Linja	Kilometrit (vko)	Tunnit (vko)	Vuorot (vko)	Lähtöjä (vko)	Suoritekust. (vuosi)
1	12 678	981	68	1 128	4 000 000 €
2	10 321	736	46	1 439	3 090 000 €
3	12 139	974	55	1 439	3 900 000 €
4	12 056	910	54	1 439	3 730 000 €
5	7 842	603	40	1 373	2 450 000 €
7	14 158	1 168	68	1 373	4 620 000 €
10	10 377	778	48	1331	3 190 000 €
13	14 673	907	55	1 373	4 050 000 €
14	16 736	1 125	62	1 439	4 850 000 €
<b>Koko raitiolinjasto</b> (linjat 1–14)					
	Kilometrit (vko)	Tunnit (vko)	Vuorot (vko)	Lähtöjä (vko)	Kustannukset (vuosi)
<b>Suoritteet yhteensä</b>	179 200	12 840	783	19 484	54 000 000 €
				<b>Yhteiset Kalusto</b>	26 700 000 €
				<b>Yhteiset Varikot</b>	17 430 000 €

Yksi Länsi-Helsingin linjastosuunnitelman keskeisistä tavoitteista oli, että linjasto on kustannustehokas kokonaisratkaisu, jonka kustannusraami perustuu Länsi-Helsingin raitiotiehankeen hankearviointiin.

<sup>3</sup> Linjakilometrin hinta 2,45 €/km. Linjatunnin hinta 48,05 €/h.

<sup>4</sup> Raitioliikenteen kokonaiskustannuksiin kuuluu lisäksi linjastoratkaisusta riippumattomia kiinteitä eriä, joita ei ole esitetty tässä. Vuonna 2025 kiinteät erät olivat n. 8,4 miljoonaa euroa.

Hankearvioinnin mukainen arvio bussiliikenteen kustannuksista oli 37,19 milj. €. Hankearviossa oli otettu huomioon nykyiset linjat 20, 30, 500, 510, 18, 25, 37, 41, 42, 52, 57, 59, 212 ja 213. Nykyisen linjaston kustannukset olivat vuonna 2025 47,05 milj. €. Nykyisen linjaston kustannuksissa on mukana myös linja 506, joka otettiin myöhemmin mukaan linjastotarkasteluun.

Uuden bussilinjaston kustannukset ovat arviolta noin 38,01 milj. € vuodessa. Vuositasolla säästöä nykylinjastoon verrattuna tulee siis noin 9,04 milj. € ja hankearvioon verrattuna 1,54 milj. €.<sup>5</sup>

Raitioliikenteen kustannukset kasvavat nykytilaan verrattuna arviolta 8,65 milj. € vuodessa, mutta ovat arviolta 3,07 milj. € vuodessa matalammat kuin Länsiraitikat-hankearvioinnissa.

Raitioliikenteen laajentaminen nostaa sen liikennöintikustannuksia, mutta vastaavasti bussiliikenteen yhteensovittaminen uuteen raitiolinjastoon mahdollistaa liikennöintikustannusten alentamisen. Kokonaisuutena liikennöintikustannukset pysyvät nykytilanteeseen nähden suurin piirtein samalla tasolla.

Taulukko 5. Yhteenveto linjamuutosten kustannusvaikutuksista.

	Bussilinjat	Raitiolinjat <sup>6</sup>	Yhteensä
<b>Nykylinjasto (to-teuma 2025)</b>	47 050 000 €	89 480 000 € <sup>7</sup>	136 530 000 €
<b>Hankearvio</b>	37 190 000 €	101 200 000 €	138 390 000 €
<b>Uusi linjasto</b>	38 010 000 €	98 130 000 €	136 140 000 €
<b>Erotus suhteessa hankearvioon</b>	- 1 540 000 €	- 3 070 000 €	- 4 610 000 €
<b>Erotus suhteessa nykylinjastoon</b>	- 9 040 000 €	+ 8 650 000 €	- 390 000 €

<sup>5</sup> Kustannusarviossa on mukana taulukossa 3 luetellut linjat sekä lähilinja 35(K) (kustannukset n. 180 000 €), joka tarjoaa bussipalvelua Ruskeasuon alueelle. Vertailussa hankearvioon ei ole otettu huomioon linjan 506 kustannuksia.

<sup>6</sup> Ei sisällä linjastosta riippumattomia kiinteitä kustannusosia.

<sup>7</sup> Raitioliikenteen nykylinjaston kustannukset on projektio vuoden 2030 kustannustasosta nykytarjonnalla. Projektio sisältää mm. Koskelan arviolta vuonna 2029 käyttöönotettavan varikon kustannukset sekä nykymuotoisen linjaston tarvitseman osuuden vaunuhankinnan pääomakustannuksista.

## 6. Jatkotoimenpiteet

Tämänhetkisen tiedon mukaan uusi raitiotieinfra valmistuu vaiheittain ja mahdollistaa raitio- ja bussilinjamuutosten osittaisen käyttöönoton vuosien 2029–2031 aikana. Raitiotieinfran ja linjaston vaiheittainen käyttöönotto riippuu Länsi-ratikat-allianssin rakentamisaikataulusta, rataosuuksien valmistumisesta sekä uuden kaluston toimitusaikataulusta. Alla esitettyihin aikatauluihin voi siis tulla vielä muutoksia.

Linjastomuutosten käyttöönotossa ensisijainen ratkaisu on, että Munkkivuoren raitiotie otetaan ensimmäisenä käyttöön uudella linjalla 14 arviolta vuonna 2029. Tällöin linja 14 liikennöisi reitillä Ullanlinna – Munkkivuori. Linjan 14 käyttöönotto ja siihen liittyvät raitiolinjojen muutokset mahdollistavat isolta osin myös uusien bussilinjojen käyttöönoton. Suunnitelmassa esitetyistä muutoksista ensimmäisessä vaiheessa toteuttamatta jäävät runkolinjalle 500 suunniteltu reittimuutos Ruskeasuolle ja siihen kytkeytyvät muut linjamuutokset sekä bussipalvelun poistuminen Kampin ja Eiran väliltä. Bussilinjojen muutokset mahdollistavat mittavat operointikustannussäästöt vielä käynnissä olevalle strategiakaudelle. Linjan 14 ensi vaiheen käyttöönoton yhteydessä on suunniteltu käyttöönotettavan myös muutokset raitiolinjoihin 1 ja 10 sekä vuorovälimuutos linjalla 4. Linja 7 päätetään pohjoisessa Pasilaan ja linja 13 jatketaan Meilahden sairaalalle.

Bussimuutosten käyttöönotto ennen linjan 14 täyttä liikennöintiä Kannelmäkeen ja linjan 5 liikennöinnin aloitusta aiheuttaa väliaikaista palvelutason heikentymistä Malminkartanossa, Pohjois-Haagassa ja Topeliuksenkadulla. Malminkartanossa ja Pohjois-Haagassa on kuitenkin tiheät ja monipuoliset joukkoliikenneyhteydet nykyisen juna- ja bussiliikenteen myötä. Yllä mainituille alueille on mahdollista tarkastella myöhemmin väliaikaisia palvelutasomuutoksia, jotta riittävä palvelutaso voidaan taata. Topeliuksenkadulle voidaan tarvittaessa siirtää jokin Mechelininkatua tai Mannerheimintietä pitkin kulkeva linja.

Raitiolinjan 5 liikennöinnin käynnistyessä arviolta vuonna 2030 voidaan toteuttaa loput bussien linjastomuutokset. Tällöin runkolinjan 500 päätepysäkki siirretään Munkkivuoresta Ruskeasuolle, linja 506 siirretään Pasilaan ja perustetaan uusi lähibussipalvelu Ruskeasuolle. Samassa yhteydessä myös bussipalvelu poistuu Kampin ja Eiran väliltä. Raitiolinja 13 viedään Vanhan Munkkiniemen päätepysäkille. Munkkivuoren ja Pasilan välinen yhteys on tilapäisesti vaihdollinen raitiolinjalta 14 raitiolinjalle 13. Vaihdon voi tehdä samalla pysäkillä. Töölön ja Etelä-Helsingin uudet rataosuudet mahdollistavat myös muiden raitiolinjaston muutosten toteuttamisen. Linja 4 siirtyy Topeliuksenkadulle uuden linjan 5

pariksi ja johdetaan eteläpäästään Olympiaterminalille. Linja 2 siirretään uudelle reitilleen Katajanokan Merisotilaantorilta Messukeskukselle ja linjan 3 pohjoinen päätepysäkki siirtyy Kuusitieltä Meilahden sairaalalle.

Viimeiset raitiolinjojen muutokset voidaan toteuttaa arviolta 2031, kun raitiotieinfra on valmistunut Munkkivuoren ja Kannelmäen välille. Tällöin linjan 14 päätepysäkki siirretään Munkkivuoresta Kannelmäkeen ja linjan 13 päätepysäkki Munkkivuoreen.

# Lähteet

Helsingin kaupunki. (2025). Verkostokaupungin joukkoliikennejärjestelmä. Parempaa yhdistävyyttä monikeskustaiseen kaupunkiin. Kaupunkiympäristön aineistoja 2025:15. Saatavissa: <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/aineistot/aineistoja-15-25.pdf>.

Helsingin seudun aluesarjat -tilastokanta ja Tilastokeskus a: Pääkaupunkiseudun ennakkoväkiluku neljännesvuosittain osa-alueen ja iän mukaan 2022Q4 [viitattu 24.4.2025]. Saantitapa: [https://stat.hel.fi/pxweb/fi/Aluesarjat/Aluesarjat\\_vrm\\_ennak/alu\\_ennak\\_001b.px/](https://stat.hel.fi/pxweb/fi/Aluesarjat/Aluesarjat_vrm_ennak/alu_ennak_001b.px/)

Helsingin seudun aluesarjat -tilastokanta ja Tilastokeskus b: Pääkaupunkiseudun työpaikat (alueella työssäkäyvät) osa-alueen ja toimialan (TOL 2008, 2-3-nro) mukaan 2008- [viitattu 24.4.2025]. Saantitapa: [https://stat.hel.fi/pxweb/fi/Aluesarjat/Aluesarjat\\_tyo\\_tyop/alu\\_tyop\\_003y.px/](https://stat.hel.fi/pxweb/fi/Aluesarjat/Aluesarjat_tyo_tyop/alu_tyop_003y.px/)

HSL (2022). Kaupunki- ja pikaraitoliikenteen linjastosuunnitelma. HSL-julkaisu 8/2022. Saatavissa: [https://staticfiles.hsl.fi/globalassets/julkaisuarkisto/2022/kaupunki--ja-pikaraitoliikenteen-linjastosuunnitelma-8\\_2022.pdf](https://staticfiles.hsl.fi/globalassets/julkaisuarkisto/2022/kaupunki--ja-pikaraitoliikenteen-linjastosuunnitelma-8_2022.pdf)

HSL. (2025). Linjasto 2040. HSL-julkaisu 3/2025. Saatavissa: [https://staticfiles.hsl.fi/globalassets/julkaisuarkisto/2025/linjasto-2040-raportti\\_3\\_2025\\_b.pdf](https://staticfiles.hsl.fi/globalassets/julkaisuarkisto/2025/linjasto-2040-raportti_3_2025_b.pdf)

Sinkko, H. (2024). Helsingin ja Helsingin seudun väestöennuste 2023–2060 – Ennuste alueittain 2023–2038. Tilastoja 2024: 6. Helsinki: Helsingin kaupunginkanslia. Saatavilla: [https://www.hel.fi/static/kanslia/Kaupunkitieto/24\\_10\\_24\\_Tilastoja\\_6.pdf](https://www.hel.fi/static/kanslia/Kaupunkitieto/24_10_24_Tilastoja_6.pdf).

# Liitteet

Vuorovälitaulukko. Linjastosuunnitelman myötä muuttuvat linjat.

Linja	Ruuhka	Päivä	Lauantai	Sunnuntai
1	10	10	10	12
2	10	10	10	12
3	10	10	10	12
4	10	10	10	12
5	10	10	10	12
7	10	10	10	12
10	10	10	10	12
13	10	10	10	12
14	10	10	10	12
29	20	20	20	20
37	10	20	20	20
39	20	20	20	20
41	10	10	10	15
42	20	20	20	20
57	10	10	10	15
59	10	10	10	15
212	30	30	-	-
213	20	30	-	-
500	10	10	10	15
510(A)	10	10	10	15
506	15	15	20	20

Verjo-liite