

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma

140/08.00.00.04/2026 Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma

Hallitus 26.05.2026 § 64

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Yksikön päällikkö Tero Mertanen, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Joukkoliikennesuunnittelija Mari Linna, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Lähtökohdat ja tavoitteet

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma tarkastelee joukkoliikenteen järjestämistä Länsi-Helsingin alueella 2030-luvun alkupuolen tilanteessa, jolloin Länsiratikat-hanke ja erityisesti uuden raitiolinjan 14 liikenne ovat käynnistyneet. Suunnittelualue kattaa Punavuoren, Eiran, Kampin, Etu- ja Taka-Töölön, Meilahden, Laakson, Ruskeasuon, Munkkiniemen, Haagan, Pitäjänmäen, Konalan ja Kaarelan kaupunginosat, joiden joukkoliikenteen perusrakenne muuttuu merkittävästi raideliikenteen vahvistumisen myötä.

Suunnitelman keskeisenä lähtökohtana on sovittaa bussilinjasto ja raitioliikenne yhdeksi selkeäksi kokonaisuudeksi, jossa eri liikennemuodot täydentävät toisiaan. Tavoitteena on parantaa asiakkaiden liikkumismahdollisuuksia tarjoamalla sujuvia, luotettavia ja helposti hahmotettavia matkaketjuja niin keskustaan suuntautuvilla kuin alueellisilla matkoilla.

Tavoitteena on hyödyntää suunnittelualueen nykyisten ja uusien joukkoliikennemuotojen vahvuuksia ja kapasiteettia tehokkaasti siten, että päällekkäisiä runkoyhteyksiä vältetään ja joukkoliikenne palvelee mahdollisimman laajaa aluetta laadukkaasti ja selkeästi.

Kytkeä HSL:n strategiaan

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.

Strategian osana olevalla tuottavuushankkeella tavoitellaan yhteensä 12 miljoonan euron säästöjä vuosittaisista operointikustannuksista vuoteen 2029 mennessä suhteessa kevään 2025 kustannusennusteeseen. TTS-kauden 2027–2029 aikana säästöjä haetaan erityisesti linjastojen uudelleenkohdentamisella, päällekkäisyyksien purkamisella sekä palvelun tarkemmalla mitoittamisella kysynnän mukaan. Erikseen tehtävien säästötoimenpiteiden lisäksi tuottavuuden parantamista tavoitellaan alueellisten linjastosuunnitelmien kautta, joiden yhteisenä lähtökohtana toimii keväällä päivitetty (HSLH 3/2026) suunnitteluohje. Noin 5,6 miljoonaa euroa tuottavuushankkeen kokonaisuudesta on jo päätetty tai osittain toteutettu jo ennen vuonna 2027 alkavaa TTS-kautta. Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma tuo

tuottavuushankkeeseen jatkuvina säästöinä n. 4,6M€ vaikutuksen (ehdotetun linjastoratkaisun ero hankearvioon), mutta vaiheistuksen myötä strategiakauden viimeiselle vuodelle 2029 säästöjä tulee yhteensä n. 5,7M€.

Suunnitteluperiaatteet ja merkittävimmät liikennöintimuutokset

Suunnittelun keskeinen periaate on, että raitiolinja 14 muodostaa jatkossa pääasiallisen runkoyhteyden Helsingin keskustan ja Länsi-Helsingin välillä. Tämän myötä bussilinjastoa muokataan siten, että se tukee ja täydentää raitioliikennettä. Suoria keskustaan ajavia bussilinjoja vähennetään päällekkäisen palvelun välttämiseksi, ja bussiyhteyksiä suunnataan palvelemaan liityntäliikennettä juna- ja raitioliikenteen varrelle sekä poikittaisia yhteyksiä alueiden välillä.

Alueellisesti merkittäviä muutoksia kohdistuu erityisesti Kannelmäen, Haagan ja Munkkivuoren alueille, joissa liikkumisen painopiste siirtyy aiempaa vahvemmin raitiotiehen tukeutuviin matkaketjuihin. Munkkiniemen ja Meilahden alueilla raitioliikenne parantaa suoria yhteyksiä keskustaan ja vahvistaa samalla poikittaisia yhteyksiä keskeisiin työpaikka- ja palvelualueisiin. Bussilinjaston muutoksilla pyritään varmistamaan, että myös raitiotien vaikutusalueen ulkopuolelle jäävillä alueilla säilyy toimivat joukkoliikennedyhteydet.

Osallisuus

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelman valmistelussa on panostettu laajaan ja monikanavaiseen osallisuuteen. Linjaston suunnittelun apuna on käytetty vuonna 2024 koko HSL-alueella toteutettua laajaa liikkumiskyselyä. Koko suunnittelualueen kattava linjastoluonnoksen arviointikysely oli avoinna 5.–18.1.2026, ja siihen saatiin yhteensä 3 984 vastausta. Avoimia palautteita annettiin 2 729 kappaletta, mikä tarjoaa laajan ja monipuolisen kuvan asukkaiden näkemyksistä ja huolenaiheista.

Lisäksi suunnittelun tueksi toteutettiin tarkentava pulssikysely linjan 37 reittivaihtoehtoista Malminkartanon ja Honkasuon alueella 3.–8.3.2026. Tähän kyselyyn osallistui 811 vastaajaa. Kyselyiden tuloksia on hyödynnetty linjastosuunnitelman viimeistelyssä.

Vaikutukset liikkumiseen ja kustannuksiin

Linjastosuunnitelma parantaa liikkumisen laatua erityisesti runkoyhteyksien varrella ja ruuhka-aikoina, kun raideliikenteen osuus kasvaa ja aikataulujen luotettavuus paranee. Osa matkoista saattaa muuttua vaihdollisiksi, mutta vastapainona kokonaisjärjestelmän ennustettavuus paranee. Alueellinen saavutettavuus säilyy hyvänä bussilinjaston tarkoin kohdennettujen muutosten ansiosta.

Kustannusvaikutusten osalta suunnitelman lähtökohtana oli kustannusneutraalius. Raitioliikenteen kasvavat liikennöintikustannukset katetaan vähentämällä päällekkäistä bussiliikennettä ja optimoimalla linjastokokonaisuutta. Näin joukkoliikenteen palvelutaso voidaan säilyttää ilman merkittävää lisäystä kokonaisrahoitustarpeeseen. Samalla luodaan edellytyksiä järjestelmän pitkäjänteiselle kehittämiselle.

Nykyisen linjaston vuositason kustannukset olivat vuonna 2025 noin 47,1 miljoonaa euroa. Suunnitellut linjasto- ja tarjontamuutokset vähentävät bussiliikenteen operointikustannuksia vuositasolla noin 9,1 miljoonaa euroa. Raitioliikenteen järjestämisen kustannukset kasvavat vuositasolla n. 8,65 miljoonaa euroa, joten ehdotettu linjastoratkaisu vähentää kokonaiskustannuksia ja on siten tavoitteiden mukainen.

Ehdotus

Hallitus päättää hyväksyä Länsi-Helsingin linjastosuunnitelman ohjeellisena noudatettavaksi. Muutokset astuvat vaiheittain voimaan vuosien 2029–2031 aikana.

Käsittely

Hallituksen asiantuntijajäsen Mikael Grannas oli poistuneena kokouksesta klo 10:00–10:03.

Hallituksen asiantuntijajäsen Ville Lehmuskoski oli poistuneena kokouksesta klo 10:11–10:14.

Hallituksen varajäsen Piia Aallonharja oli poistuneena kokouksesta klo 10:00–10:21.

Hallituksen jäsen Ida Tamminen oli poistuneena kokouksesta klo 10:21–10:23.

Hallituksen jäsen Björn Månsson ehdotti asian pöydällepanoa ja hallitus päätti käydyn keskustelun pohjalta panna asian pöydälle yksimielisesti ilman äänestystä.

Päätös

Hallitus päätti panna asian pöydälle.

Liitteet

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma luonnos 18.5.2026

Hallitus 10.06.2026

Esittelijä

Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver

Valmistelija

Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Yksikön päällikkö Tero Mertanen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Joukkoliikennesuunnittelija Mari Linna, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Ehdotus

Hallitus päättää hyväksyä Länsi-Helsingin linjastosuunnitelman ohjeellisena noudatettavaksi. Muutokset astuvat vaiheittain voimaan vuosien 2029–2031 aikana.

Päätös**Liitteet**

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma luonnos 18.5.2026