

Herttoniemen linjastosuunnitelma

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Eeva Rinta
etunimi.sukunimi@hsl.fi

Copyright: Kartat, graafit, ja muut kuvat
Kansikuva: HSL / kuvaajan nimi
Taitto: Henkilön nimi (tarvittaessa)

Painopaikka
Helsinki 2017

Esipuhe

Herttoniemen alueen bussilinjasto muuttuu, kun linja 58 muuttuu runkolinjaksi 500. Uusi runkolinja muodostaa nopean ja tiheän yhteyden Herttoniemen, Pasilan, Meilahden ja Munkkivuoren välille. Linjastosuunnitelmassa on muokattu Herttoniemen alueen bussilinjasto tähän uuteen tilanteeseen sopivaksi. Linjastouudistus vaikuttaa voimakkaimmin poikittaisyhteyksiin Herttoniemen alueella.

Työn etenemisen tiedottamisessa ja työnaikaisten suunnitelmien esittelyssä käytettiin Herttoniemen alueen linjasto -Internet-sivua. Aukkaille tarjottiin mahdollisuus vastata liikkumiskyselyyn sekä kommentoida linjastoluonnoksia Internet-sivujen kautta.

Työn tekemisestä HSL:ssä ovat vastanneet Eeva Rinta, Markus Elfström, Essi Kyllönen, Aleksi Manninen, Sakari Metsälampi ja Miska Peura. Projektiin osallistui edustajia myös Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastosta. Työ alkoi elokuussa 2015 ja se valmistui toukokuussa 2017.

Sisällysluettelo

1	Johdanto	5
1.1	Työn taustat ja tavoitteet	5
1.2	Työn sisältö	5
1.3	Vuorovaikutus työn aikana	5
1.4	Vuorovaikutuksessa saatu palaute	6
2	Suunnitelman tavoitteet	8
3	Linjastosuunnitelma	9
3.1	Linjasto	9
3.1.1	Runkolinjat	9
3.1.2	Muut linjat	11
3.2	Vaikutukset liikennöintikustannuksiin	14
3.3	Vaikutukset terminaali- ja päätepysäkkikapasiteettiin	15
3.4	Vaikutukset uusien infrajärjestelyjen tarpeeseen	15
4	Liitteet	16

1 Johdanto

1.1 Työn taustat ja tavoitteet

Herttoniemen alue uudistuu ja sen asukasmäärä kasvaa, mikä luo joukkoliikenteelle uutta kysyntää. Herttoniemen linjastosuunnitelman tarkoituksena on ollut päivittää ja täydentää aiemmissa suunnitelmissa esitetyjä linjastoratkaisuja Herttoniemen alueen osalta.

HSL-alueen runkobussilinjasto 2012–2022 -suunnitelmassa (HSL 27/2011) sekä HSL-alueen poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelmassa 2012–2022 (HSL 23/2011) esitettiin Jokeri 0 -runkolinjan (Munkkiniemi – Herttoniemi) perustamista sekä runkolinjamaista yhteyskäytävää välillä Laajasalo – Herttoniemi – Viikki, joka perustuu linjan 79 jatkamiseen Herttoniemestä Laajasaloon. Poikittaislinjastosuunnitelmassa esitettiin myös linjan 59 päättämistä idässä Kalasatamaan. Linjan 79 jatkeesta Laajasaloon on luovuttu myöhemmin Koillis-Helsingin linjastosuunnitelmassa (HSL 10/2015), jossa linjaa päätettiin jatkaa pohjoiselta päätepysäkiltään Malmilta Siltamäen ja Suutarilan kautta Puistolän asemalle. Lisäksi suunnitelman mukaan perustetaan ruuhkalinja 79B reittiosuudelle Siilitien metroasemalta Latokartanoon. Kalasataman idealuonnoksen (HSL:n hallitus 5.5.2015 §78) mukaisesti linjojen 50 ja 59 päätepysäkit siirtyvät Herttoniemestä Sompasaareen. Nämä suunnitelmat ovat toimineet lähtökohtina Herttoniemen linjaston suunnittelulle. Tavoitteena on sujuva ja luotettava linjasto, joka edistää joukkoliikenteen käyttöä suunnittelualueella.

1.2 Työn sisältö

Tässä työssä on laadittu suunnitelma Herttoniemen alueen linjastosta, joka voidaan toteuttaa vaiheittain syksystä 2018 alkaen. Työskentely tapahtui projektikokouksissa, joissa työstettiin luonnoksia eteenpäin. Projektiin osallistui HSL:n lisäksi edustajia myös Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastosta.

1.3 Vuorovaikutus työn aikana

Työssä pyrittiin vuorovaikutukseen vaikutusalueella asuvien ja asioivien ihmisten sekä alueen yritysten kanssa. Vuorovaikutuksen tavoitteena oli saada uusia ideoita ja mielipiteitä esitetyistä ratkaisuista sekä saada työlle hyväksyttävyyttä.

Vuorovaikutus toteutettiin pääosin suunnitelman omalla Internet-sivulla HSL:n sivustolla. Sivulla kerrottiin työn etenemisestä ja sinne sai jättää kommentteja työn eri vaiheissa. Sivulla keräsi työn aikana noin 70 kommenttia. Lisäksi HSL:n palautejärjestelmän kautta saatiin suunnittelutyön aikana noin 20 kommenttia suunnitelmaa koskien. Suunnittelun käynnistymisestä tiedotettiin myös sähköpostijakelulla alueen asukasyhdistyksille sekä HSL:n asiakasrekisterissä oleville asukkaille ja yrityksille.

Työn alkuvaiheessa kerättiin ideoita suunnittelun tueksi karttapohjaisen liikkumiskyselyn avulla. Liikkumiskysely oli avoinna Internetissä 8.12.2015–10.1.2016 ja se toteutettiin Maptionnaire-työkalulla. Vastaajia pyydettiin merkitsemään kartalle kodin lisäksi taloutensa ostos- ja asiointipaikkoja, työ- ja opiskelupaikkoja, koulu- ja päivähoitopaikkoja sekä vapaa-ajan paikkoja. Paikkojen lisäksi vastaajat merkitsivät taloutensa käyttämän kulkumuodon (joukkoliikenne, auto, kävely ja

pyöräily) kuhunkin kohteeseen ja käyntitiheyden (päivittäin tai lähes päivittäin, viikoittain, harvemmin) kohteittain. Kyselyn lopussa kysyttiin, kuinka hyvin joukkoliikenne palvelee tämänhetkisiä matkustustarpeita ja pyydettiin valitsemaan kaksi tärkeintä joukkoliikenteen kehittämiskohdetta annettujen vaihtoehtojen joukosta. Lisäksi oli mahdollisuus kuvata sanallisesti toiveita alueen joukkoliikenteeseen liittyen. Yhteensä kyselyyn merkittiin noin 5000 paikkaa, joista noin tuhat oli koteja. Avoimia palautteita saatiin noin 400 kpl. Vastauksista koostettiin erilaisia kartta-analyysyjä suunnittelutyön tueksi ja avoimet palautteet käytiin läpi. Kooste liikkumiskyselyn tuloksista on tämän raportin liitteenä 1.

Kolme eri suunnitelmavaihtoehtoa julkaistiin suunnitelman Internet-sivulla 2.2.2017. Suunnitelma-vaihtoehtoista kerättiin palautetta 2.–19.2.2017 Webropol-kyselylomakkeella. Lomakkeella pyydettiin laittamaan suunnitelmavaihtoehdot järjestykseen ja kysyttiin taustatietoina, millä alueella vastaaja pääasiassa asuu/asioi, ja mitä linjoja vastaaja useimmin käyttää. Lisäksi suunnitelmavaihtoehtoista oli mahdollista antaa sanallista palautetta. Kyselyyn saatiin noin 700 vastausta. Suunnitelmavaihtoehtoja esiteltiin myös osana Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston järjestämää Itä-Helsingin kaavapäivä -asukastilaisuutta Itäkeskuksessa 7.2.2017. Tilaisuus keräsi noin 300 osallistujaa. HSL oli myös mukana esittelemässä linjastosuunnitelmavaihtoehtoja 28.3.2017 Tammisalo-seuran asukasillassa, jossa oli noin 40 osallistujaa. Esillä ollut materiaali linjastovaihtoehtoista sekä kooste suunnitelmavaihtoehtoja koskevan kyselyn tuloksista ovat tämän raportin liitteinä 2 ja 3.

1.4 Vuorovaikutuksessa saatu palaute

Helmikuussa 2017 esillä olleista kolmesta linjastoluonnoksesta vaihtoehto 1 oli kyselyssä suosituin vaihtoehto. Vaihtoehto 0+ sai toiseksi eniten ääniä, ja vaihtoehto 2 menestyi kyselyssä vaihtoehtoista heikoimmin. Linjastoluonnosten vaihtoehto 2 keräsi ristiriitaista palautetta erityisesti linjan 79 Roihuvuoren reitin ja Tammisaloon linjastoratkaisun osalta.

Eri vuorovaikutuskanavissa toistuivat pitkälti samat aiheet. Eniten kommentteja saatiin runkolinjan 500 reitistä, jonka toivottiin säilyvän Itäkeskukseen saakka. Tätä on toivottu paljon jo runkolinjan aiempien suunnitelmien yhteydessä. Lisäksi monissa kommentteissa toivottiin linjojen 50 ja 59 säilyttämistä Herttoniemessä. Herttoniemen yritysalueelta tuli paljon kommentteja, joissa toivottiin linjojen 500 ja 79 säilyttämistä yritysalueella. Roihuvuoren alueelta toivottiin yhteyttä Siilitien metroasemalle sekä vaihtoyhteyksien kehittämistä linjojen 80 ja 550 välillä. Osa tammisalolaisista toivoi suoraa yhteyttä Itäkeskukseen läpi päivän sekä nopeampaa yhteyttä Herttoniemeeseen saaren länsiosista, kun taas osa halusi säilyttää Tammisalossa oman erillisen linjan nykyiseen tapaan. Eri alueilta toivottiin jonkin verran myös suoria yhteyksiä Helsingin keskustaan.

Herttoniemen linjastosuunnitelma pohjautuu helmikuussa 2017 asukasvuorovaikutuksessa esitellyyn vaihtoehtoon 1, joka oli kyselyyn vastanneiden mukaan esitellyistä paras vaihtoehto. Linjan 79 reittiä on saadun palautteen perusteella jatkettu Herttoniemeeseen saakka. Uusi reitti Herttoniemeeseen kulkee Laivalahdenkadun ja Suunnittelijankadun sillan kautta ja on hieman nopeampi kuin nykyinen reitti Sorvaajankadun kautta. Säilyttämällä linja Herttoniemessä parannetaan linjan yhdistävyyttä ja yritysalueen sekä tulevien asuinkorttelien palvelutasoa.

Linjastosuunnitelmassa runkolinjan 500 reitti säilytetään Itäkeskuksessa, kuten monissa palautteissa on toivottu. Linjan reitti siirtyy Herttoniemessä yritysalueen keskelle, jolloin se palvelee paremmin yritysalueen matkustajia sekä alueelle suunniteltuja Työnjohtajankadun uusia asuinkortteleita.

Mekaanikonkadulle ja Laivalahdenkadulle muodostuu linjojen 79 ja 500 myötä vahva joukkoliikenteen yhteyskäytävä yritysalueen keskellä.

Linjastosuunnitelman lähtökohtana on ollut Kalasataman idealuonnos (HSL:n hallitus 5.5.2015 §78), jonka mukaisesti linjojen 50 ja 59 päätepysäkit siirtyvät Herttoniemestä Sompasaareen palvelemaan kasvavaa Kalasataman aluetta ja valmistuvaa keskusta. Reittimuutoksilla tuodaan Kalasatamaan mm. vaihdoton yhteys Pasilaan. Kruunusiltojen raitiotieyhteyden valmistuessa Sompasaareen muodostuu vaihtoyhteys Laajasalon raitiolinjojen ja linjojen 50 ja 59 välille. Kalasatamaan muodostuu metron ja linjojen 50 ja 59 välille hyvä vaihtopaikka, joka palvelee idästä metroradan varrelta Teollisuuskadun varrelle, Itä-Pasilaan ja Pasilan länsipuolelle matkustavia. Pasilaan saakka pääsee Herttoniemestä vaihdottomasti runkolinjoilla 500 ja 510.

Suunniteltu linjasto ei tuo toivottua suoraa yhteyttä Roihuvuoresta Siilitien metroasemalle, mutta yhteydet Roihuvuoresta sekä Herttoniemen että Itäkeskuksen metroasemille vahvistuvat linjojen 80 ja 82 vuorovälien tihentämisen sekä linjan 80 reittimuutoksen myötä. Nämä muutokset parantavat myös vaihtoyhteyksiä linjalle 550.

Tammisaloon linjasto säilyy suunnitelmassa nykyisellään, mutta linjan 83 vuorovälin tihentäminen parantaa alueen palvelutasoa. Itäkeskukseen tarjotaan hyvä vaihdollinen yhteys metrolla Herttoniemen kautta tai bussilla Roihuvuoren läpi.

Herttoniemen alueen linjasto perustuu jatkossakin HSL:n strategian mukaisesti metron ja uusien runkolinjojen muodostamaan runkoverkkoon sekä sitä täydentävään liityntälinjastoon. Päiväaikaan ei ole järkevää ajaa metron kanssa päällekkäistä liikennettä Helsingin keskustaan. Yölinjastoon ei esitetä muutoksia, vaan yöaikaan aluetta palvelevat Rautatientorilta lähtevät N-linjat.

2 Suunnitelman tavoitteet

Työn alussa on määritetty linjaston suunnittelua ohjaavia suunnitteluperiaatteita, jotka pohjautuvat HSL:n strategiaan. Nämä suunnitelman tavoitteet on esitetty alla.

- Joukkoliikenne perustuu vahvaan runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin
- Linjasto yhdistää alueen solmupisteitä
- Joukkoliikenteellä matkustaminen on nopeaa ja vuorovälit ovat tiheitä
- Linjasto ja vuorovälit ovat selkeitä
- Linjasto on kustannustehokas ja resurssit jakautuvat tarkoituksenmukaisesti eri alueiden ja linjojen kesken
- Linjastoratkaisu on toteuttamiskelpoinen mm. infrastruktuurin ja liikennöintisopimusten reunaehdot huomioiden

3 Linjastosuunnitelma

3.1 Linjasto

Linjastosuunnitelma pohjautuu helmikuussa 2017 asukasvuorovaikutuksessa esiteltyyn vaihtoehtoon 1. Yölinjastoon ei esitetä muutoksia. Suunniteltu linjasto on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. Herttoniemen linjasto.

3.1.1 Runkolinjat

Runkolinja 500 perustetaan nykyiseen linjaan 58 pohjautuen reitillä Munkkivuori – Meilahti – Pasila – Herttoniemi – Itäkeskus. Linja perustuu HSL-alueen runkobussilinjasto 2012–2022 - suunnitelmaan (HSL 27/2011), mutta linja ulotetaan aiemmista suunnitelmista poiketen Itäkeskukseen saakka. Reitti Herttoniemestä Itäkeskukseen kulkee uuden Suunnittelijankadun sillan ja Herttoniemen yritysalueen kautta. Uusi reitti yritysalueen kautta palvelee paremmin yritysalueen matkustajia sekä alueelle suunniteltuja Työnjohtajankadun uusia asuinkortteleita. Ennen Suunnittelijankadun sillan valmistumista liikennöidään Linnanrakentajantien kautta.

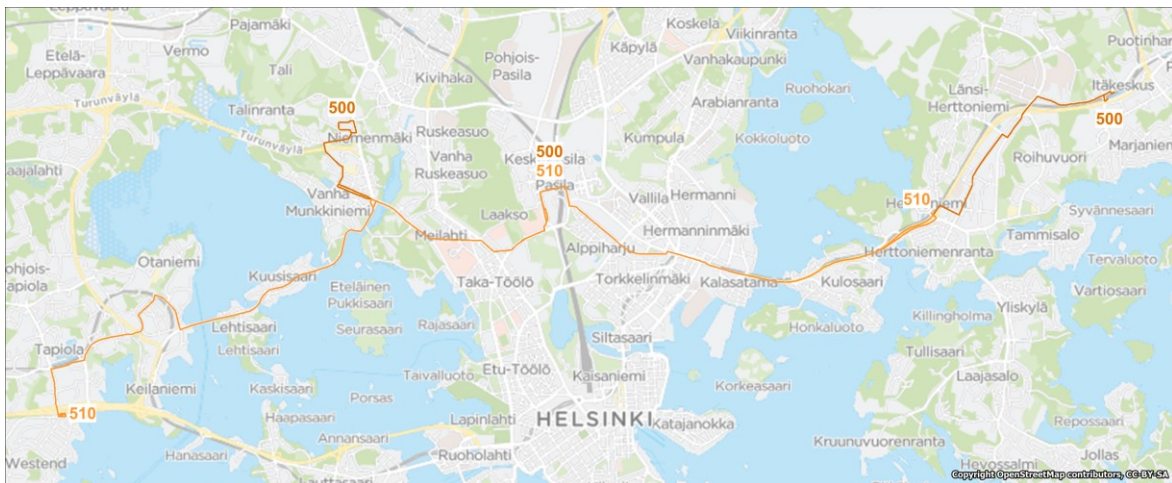
Runkolinja 510 perustetaan nykyiseen linjaan 551 pohjautuen reitillä Tapiola – Otaniemi – Meilahti – Pasila – Herttoniemi. Linja perustuu Länsimetron liityntälinjastosuunnitelmaan (HSL 8/2015), ja sen reittiä jatketaan aiemmista suunnitelmista poiketen Pasilasta Herttoniemeen. Linja tarjoaa yhteyksiä Etelä-Espoosta Meilahteen ja Pasilaan sekä vahvistaa linjan 500 vuorotarjontaa linjojen yhteisellä osuudella Meilahti – Herttoniemi.

Kummankin linjan vuoroväliä on hieman harvennettu aiempiin suunnitelmiin verrattuna. Yhdessä runkolinjat 500 ja 510 muodostavat linjaparin, jolla on tiheä tarjonta matkustajamääriltään vilkkailla osuuksilla Herttoniemen ja Meilahden välillä. Linjapariratkaisu mahdollistaa myös linjojen hännillä tarjonnan sovittamisen kysyntää vastaavaksi.

Linjojen 58 ja 551 reitit ja tarjonta muuttuvat suunnitelman mukaisiksi syksyllä 2018. Linjojen muuttaminen runkolinjoiksi siirtynee arviolta vuosille 2019–2020 liikennöintisopimuksista sekä reittien varrella käynnissä olevista monista rakennustoista johtuen.

Runkolinjan 510 reitti katkeaa Otaniemeen, kun Otaniemen ja Tapiolan välinen katuyhteys poistuu Kehä I:n tunneloinnin myötä. Otaniemeen katkaisua ei ole huomioitu Herttoniemen linjastosuunnitelmassa, sillä muutos tapahtuu joka tapauksessa Herttoniemen linjastosuunnitelmasta riippumatta, ja Otaniemi – Tapiola -alueen muutokset suunnitellaan omana kokonaisuutenaan.

Runkolinjojen 500 ja 510 reitit on esitetty kuvassa 2 ja vuorovälit taulukossa 1.



Kuva 2. Runkolinjojen 500 ja 510 reitit.

Taulukko 1. Runkolinjojen vuorovälit.

Linja	Ruuhka	Päivä	Ilta	Lauantai	Sunnuntai
500	6	15	20	15	20
510	6	15	20	15	20

3.1.2 Muut linjat

Linja 79 siirretään kulkemaan Herttoniemen yritysalueella samaa reittiä Suunnittelijankadun sillan ja Laivalahdenkadun kautta kuin runkolinja 500. Linjan reitistä saatiin paljon palautetta, ja reittiä on muutettu helmikuussa 2017 esillä olleeseen luonnosvaihtoehtoon 1 nähden jatkamalla reitti Siilitietä Herttoniemeen saakka. Reitti on hieman nopeampi kuin nykyinen reitti Sorvaajankadun kautta. Säilyttämällä linja Herttoniemessä parannetaan linjan yhdistävyyttä ja yritysalueen sekä tulevien asuinkorttelien palvelutasoa. Mekaanikonkadulle ja Laivalahdenkadulle muodostuu linjojen 79 ja 500 myötä vahva joukkoliikenteen yhteyskäytävä yritysalueen keskellä. Linjan 79 reittimuutos toteutuu jo syksyllä 2017. Ennen Suunnittelijankadun sillan valmistumista liikennöidään Linnanraken-tajantien kautta.

Ruuhkalinja 79B jatketaan Siilitien metroasemalta Roihupellon teollisuusalueelle. Linja tarjoaa ruuhka-aikaan yhteydet teollisuusalueen keskiosiin.

Linjan 80 päätepysäkki siirretään Roihupellon teollisuusalueelta Itäkeskukseen. Muutos vahvistaa Roihuvuoren yhteyksiä Itäkeskukseen, ja yhdessä linjat 80 ja 82 muodostavat tiheän yhteyden Herttoniemen, Roihuvuoren ja Itäkeskuksen välillä. Roihupellon teollisuusalueen keskellä kysyntää on varsin vähän etenkin ruuhka-aikojen ulkopuolella. Ruuhka-aikoina teollisuusalueen yhteyksiä korvaa linja 79B. Linjan 80 vuoroväliä tihennetään.

Linja 81 säilyy nykyisellään.

Linjan 82 reitti säilyy nykyisellään. Linjan vuoroväliä tihennetään. Hiljaisen ajan liikenne säilyy nykyisellään linjalla 82B.

Linjan 83 reitti säilyy nykyisellään. Linjan vuoroväliä tihennetään.

Lisäksi Kalasataman idealuonnoksen (HSL:n hallitus 5.5.2015 §78) mukaisesti linjojen 50 ja 59 päätepysäkit siirtyvät Herttoniemestä Sompasaareen palvelemaan kasvavaa Kalasataman aluetta ja valmistuvaa keskusta. Reittimuutoksilla tuodaan Kalasatamaan mm. vaihdoton yhteys Pasilaan. Kruunusiltojen raitiotieyhteyden valmistuessa Sompasaareen muodostuu vaihtoyhteys Laajasalon raitiolinjojen ja linjojen 50 ja 59 välille. Kalasatamaan muodostuu metron ja linjojen 50 ja 59 välille hyvä vaihtopaikka, joka palvelee idästä metroradan varrelta Teollisuuskadun varrelle, Itä-Pasilaan ja Pasilan länsipuolelle matkustavia. Pasilaan saakka pääsee Herttoniemestä vaihdottomasti runkolinjoilla 500 ja 510.

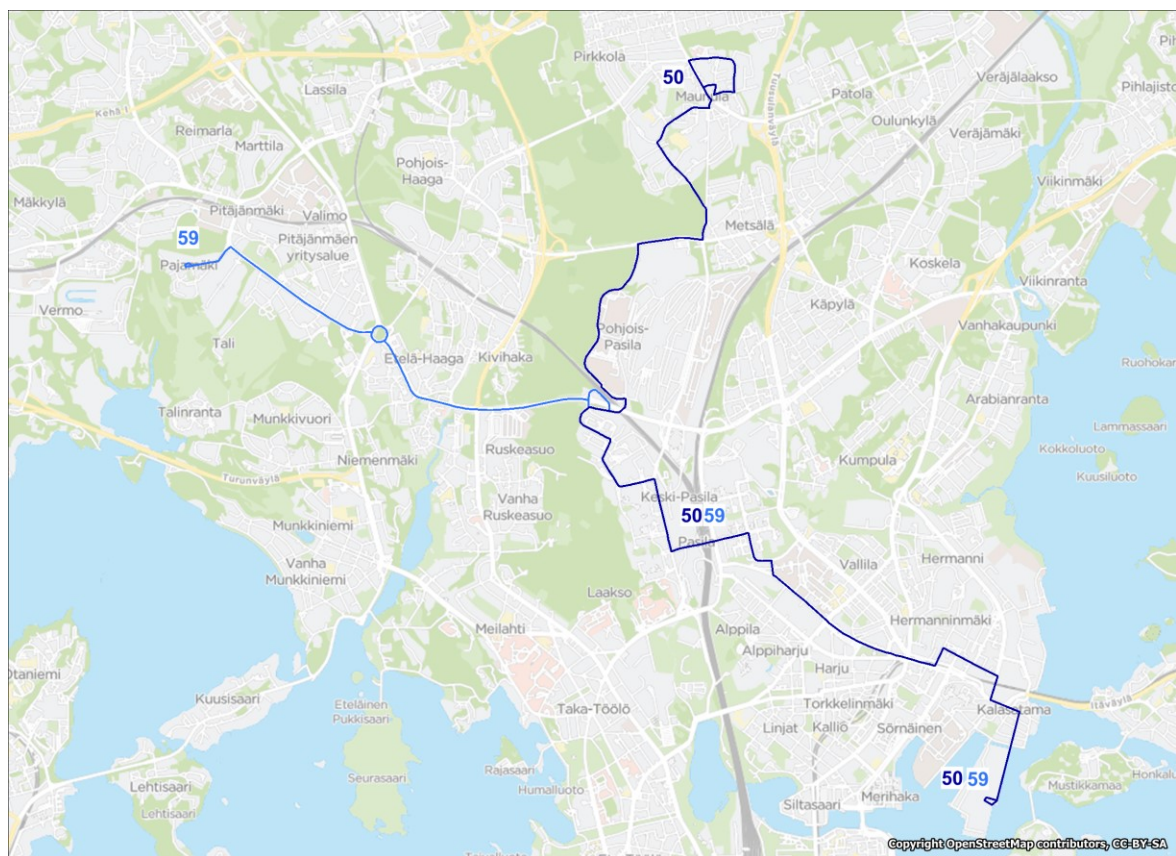
Herttoniemen alueen liityntälinjaston sekä linjan 79 reitit on esitetty kuvassa 3 ja vuorovälit taulukossa 2. Linjojen 50 ja 59 reitit on esitetty kuvassa 4.



Kuva 3. Herttoniemen alueen liityntälinjaston ja linjan 79 reitit.

Taulukko 2. Herttoniemen alueen liityntälinjojen ja linjan 79 vuorovälit.

Linja	Ruuhka	Päivä	Ilta	Lauantai	Sunnuntai
79	10	10	15	10	15
79B	10	-	-	-	-
80	10	15	20	15	20
81	10	15	20	15	15
82	10	15	-	15	20
82B	-	-	20	-	-
83	10	15	-	15	20



Kuva 4. Linjojen 50 ja 59 reitit.

3.2 Vaikutukset liikennöintikustannuksiin

Työssä suunnitelluilla linjastomuutoksilla on pieniä kustannusvaikutuksia. Tässä suunnitelmassa esitetyn linjaston liikennöinnin kustannukset vuositasona ovat noin 15 670 000 €, eli noin 130 000 € suuremmat kuin nykytilanteessa. Kustannusten kasvu johtuu linjan 510 jatkamisesta Pasilasta Herttoniemeen sekä vuorovälien tihentämisestä linjoilla 80, 82 ja 83. Linjan 500 vuorovälien harventaminen nykyisiin linjoihin 58 ja 58B verrattuna puolestaan tuo säästöjä liikennöintikustannuksissa.

Herttoniemen alueen linjojen liikennöintikustannukset ja suoritteet linjakohtaisesti päivättyypeittäin on esitetty taulukossa 3.

Taulukko 3. Suunnitellut suoritteet päivättyypeittäin sekä kustannukset vuositasona.

Suoritteet päivättyypeittäin										Kustannukset / vuosi
Linja	Arkipäivä			Lauantai			Sunnuntai			
	km	h	ap	km	h	ap	km	h	ap	
500	2 079	190	20	1 376	115	7	1 103	88	5	3 701 933 €
510	3 188	184	20	2 109	113	7	1 691	88	5	3 849 133 €
79	3 456	193	13	3 078	169	12	2 214	119	8	3 994 957 €
79B	381	25	5	-	-	-	-	-	-	470 900 €
80	758	53	4	610	42	3	485	34	2	905 881 €
81	1 069	79	6	838	64	4	785	60	4	1 363 882 €
82	656	50	4	493	37	3	378	28	2	839 701 €
82B	57	3	0	95	5	0	95	5	0	55 110 €
83	367	26	3	291	19	2	224	15	1	486 849 €
Yhteensä	12 010	802	75	8 889	563	38	6 974	435	27	15 668 347 €

3.3 Vaikutukset terminaali- ja päätepysäkkikapasiteettiin

Laadittu linjastosuunnitelma muuttaa linjojen päätepysäkkejä, mutta vaikutukset terminaalien ja päätepysäkkien käyttöön ovat pieniä. Suurin muutos on Pasilan Asemapäällikönkadun päätepysäkin poistuminen käytöstä linjan 551 reittimuutoksesta johtuen. Herttoniemessä linjojen 50 ja 59 poistuminen vapauttaa lähtölaiturin linjan 510 käyttöön. Vuorovälien tihentäminen linjoilla 80, 82 ja 83 lisää lähtömääriä Herttoniemen ja Itäkeskuksen terminaaleissa, mutta liikenne mahtuu nykyisiin lähtölaitureihin. Vaikutukset terminaali- ja päätepysäkkikapasiteettiin on kuvattu taulukossa 4.

Taulukko 4. Vaikutukset terminaali- ja päätepysäkkikapasiteettiin.

Terminaali	Poistuvat linjat	Uudet linjat	Vuoromäärän muutos / ruuhkatunti	Muuta
Pasila (Asemapäällikönkatu)	551		-12	
Herttoniemi (M)	50, 59	510	-2	Herttoniemestä lähtee yhteensä 24 vuoroa tunnissa linjoilla 80, 81, 82 ja 83. Linjoilla on kolme lähtölaituria.
Siilitie (M)	79B		-6	
Roihupelto	80	79B	1	
Itäkeskus (M)		80	7	Itäkeskuksesta lähtee yhteensä 12 vuoroa tunnissa linjoilla 80 ja 82. Linjoilla on yhteinen lähtölaituri.

3.4 Vaikutukset uusien infrajärjestelyjen tarpeeseen

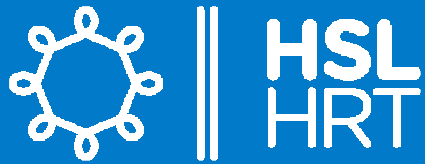
Laadittu linjastosuunnitelma ei sisällä juurikaan uusia joukkoliikenteen reittiosuuksia. Suunnittelijankadun sillan rakentaminen edellyttää Herttoniemen yritysalueella bussiliikenteen järjestelyjä, ja Herttoniemen terminaalissa tulee selvittää runkolinjojen pysäkkijärjestelyt. Lisäksi Herttoniemen ja Itäkeskuksen välillä tulee toteuttaa pieniä parannustoimenpiteitä, jotta reittiosuus saadaan vastaamaan runkolinjoille asetettuja laatutavoitteita. Osuudesta Herttoniemen ja Itäkeskuksen välillä kehitetään laadukas joukkoliikenteen väylä, joka tukee alueen maankäytön kehittämistä. Myös runkolinjan 510 reittiosuutta Munkkiniemestä länteen tulee kehittää vastaamaan runkolinjoille asetettuja laatutavoitteita.

4 Liitteet

Liite 1. Herttoniemen liikkumiskyselyn tulokset

Liite 2. Herttoniemen linjastosuunnitelman vuorovaikutusmateriaali helmikuu 2017

Liite 3. Herttoniemen linjastosuunnitelman vuorovaikutuksen kyselytulokset



Herttoniemen liikkumiskyselyn tulokset

26.2.2016

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Aineisto

- Kysely avoinna 8.12.2015-10.1.2016
- Koti-merkintöjä 974
- Kohde-merkintöjä 4052
- Avoimia kommentteja 424 kpl



Matkojen suuntautuminen

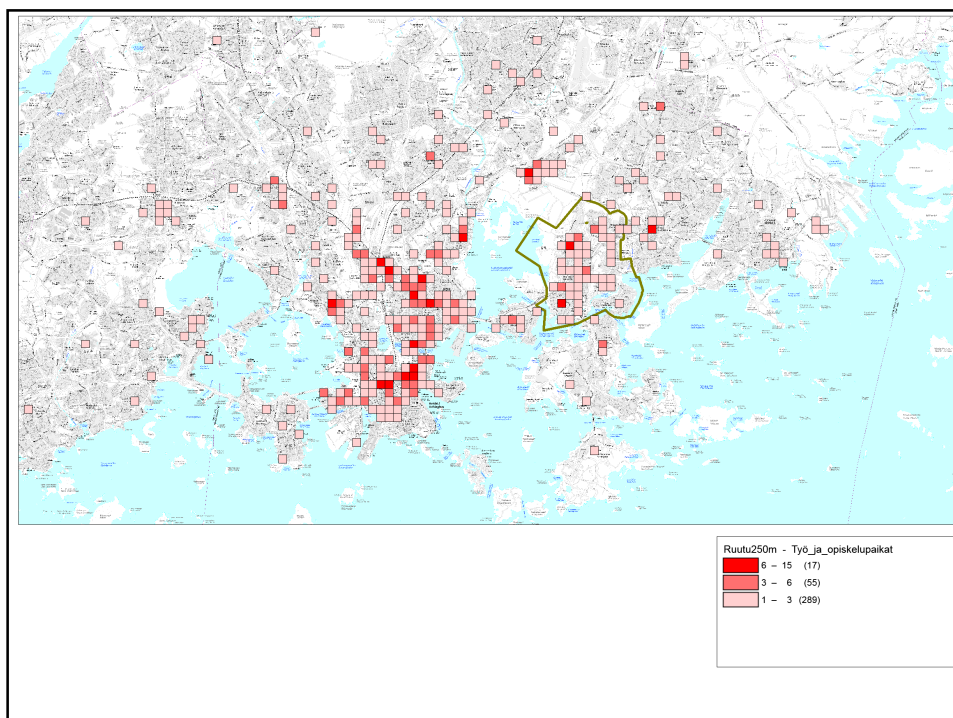


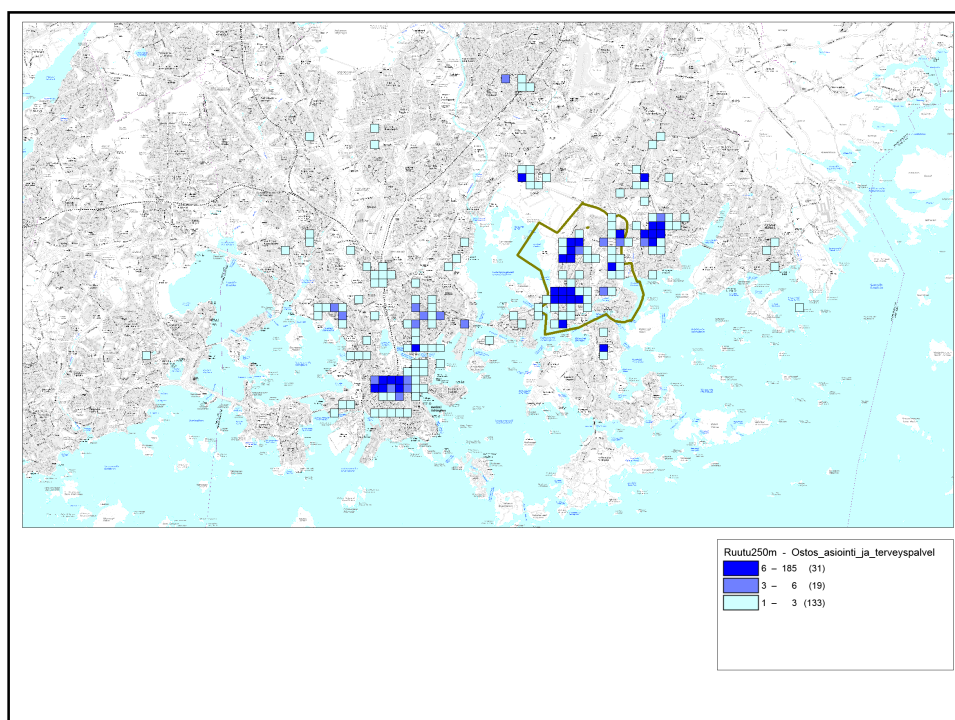
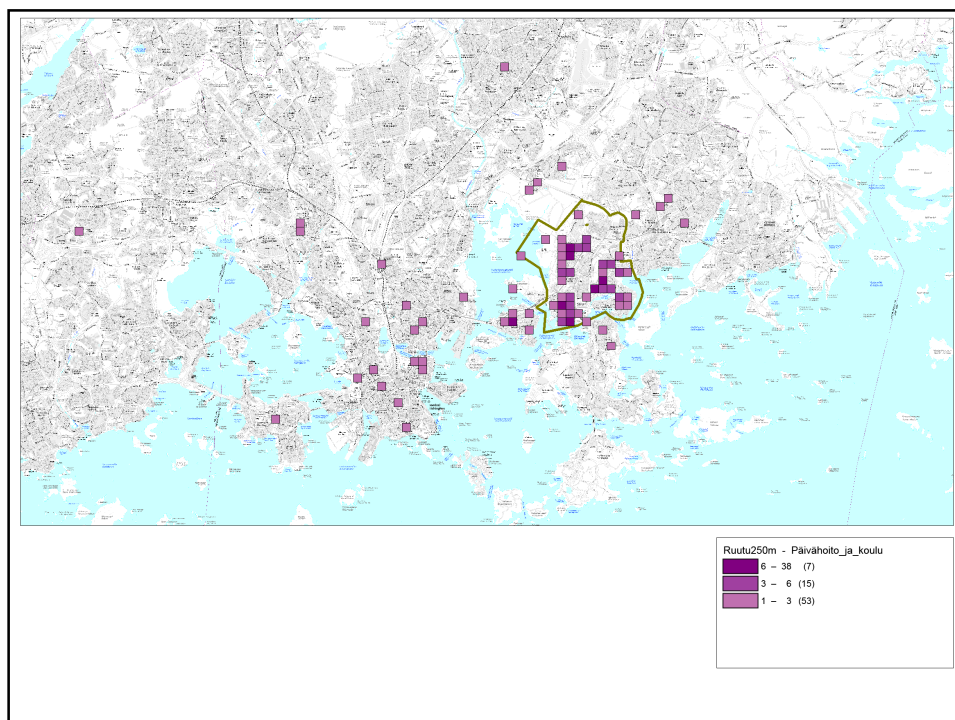
Tutkimusalueen asukkaiden matkat

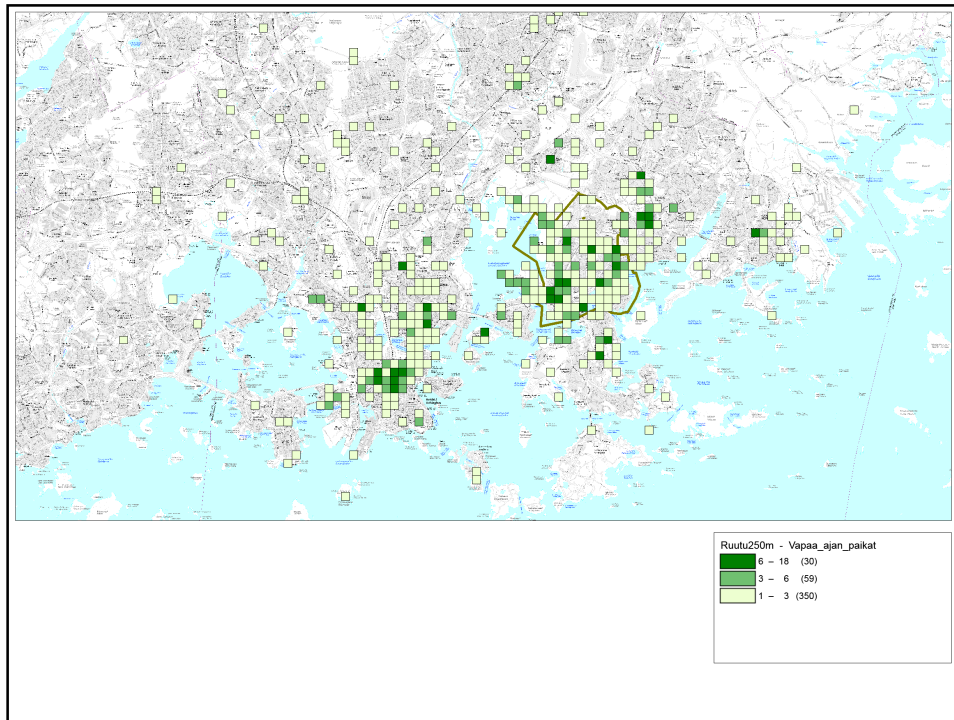


Tutkimusalueen asukkaiden matkat

- Työ- ja opiskelupaikat
- Päivähoito- ja koulu
- Ostos-, asiointi- ja terveystalvelut
- Vapaa-ajan paikat

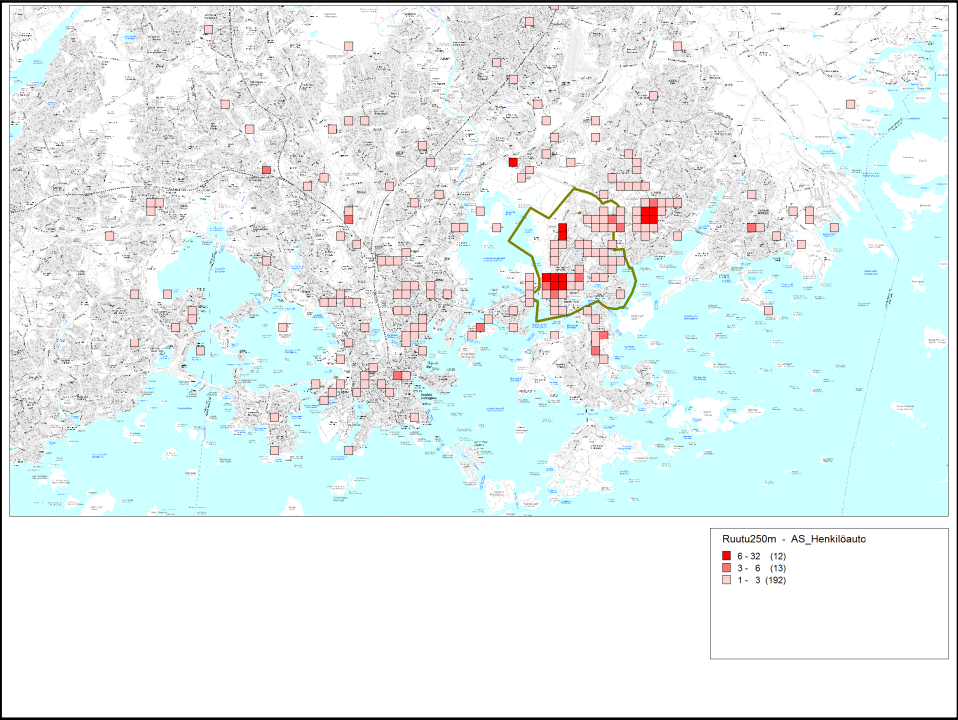
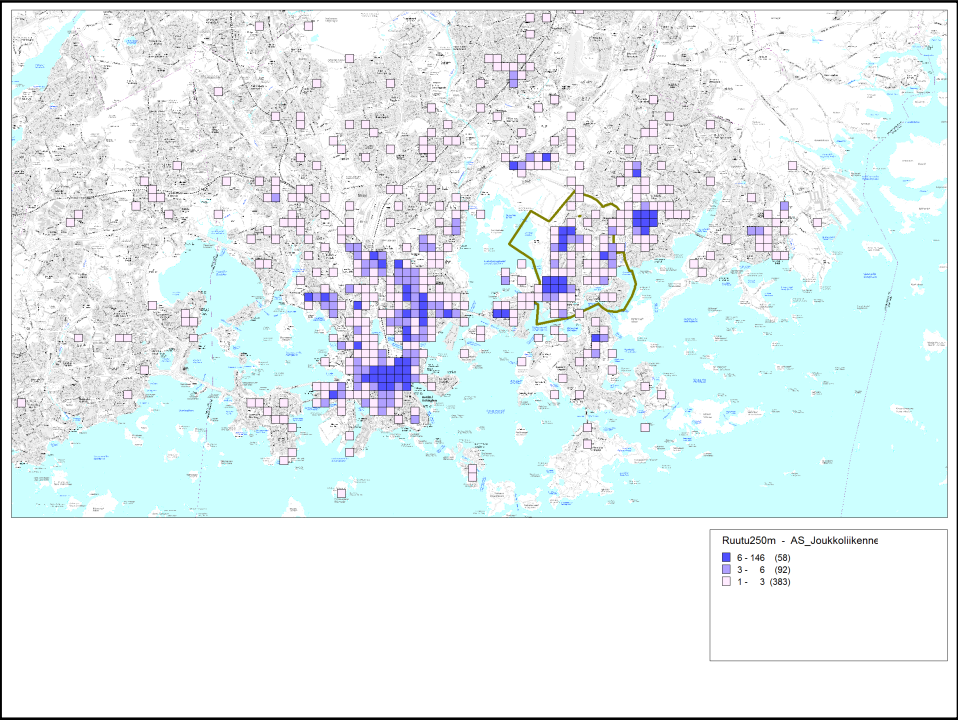


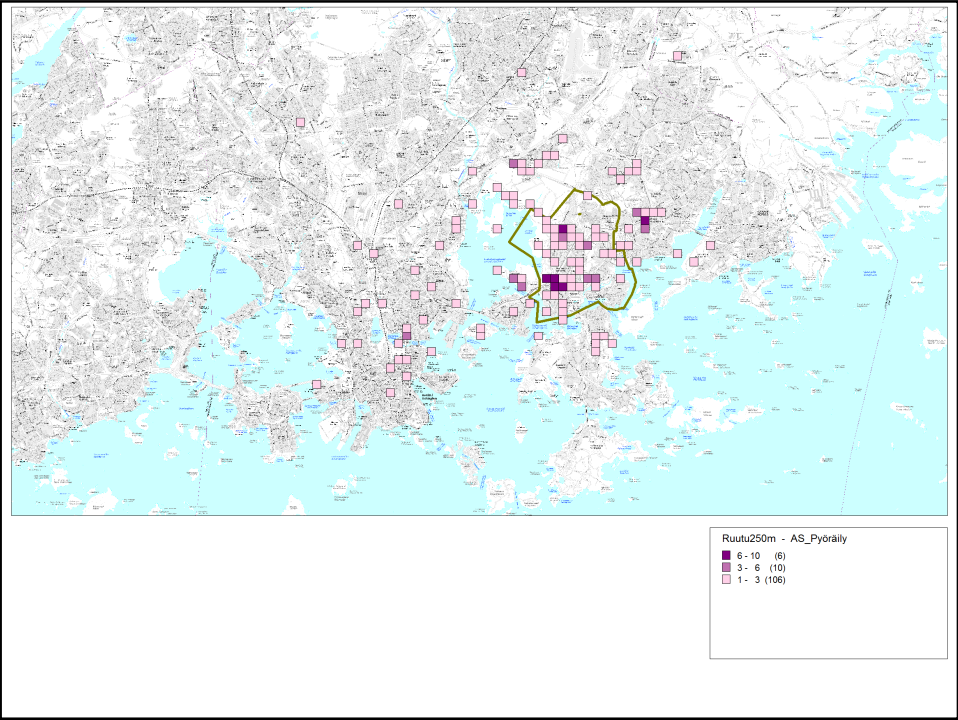
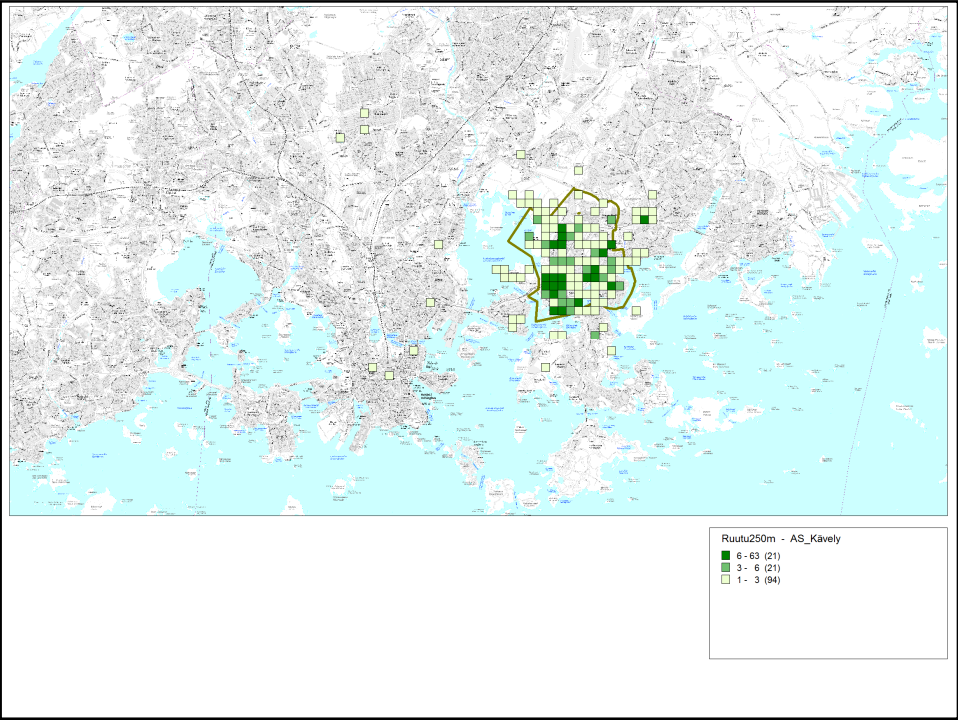




Tutkimusalueen asukkaiden matkat kulkumuodoittain

- Joukkoliikenne
- Henkilöauto
- Kävely
- Pyöräily





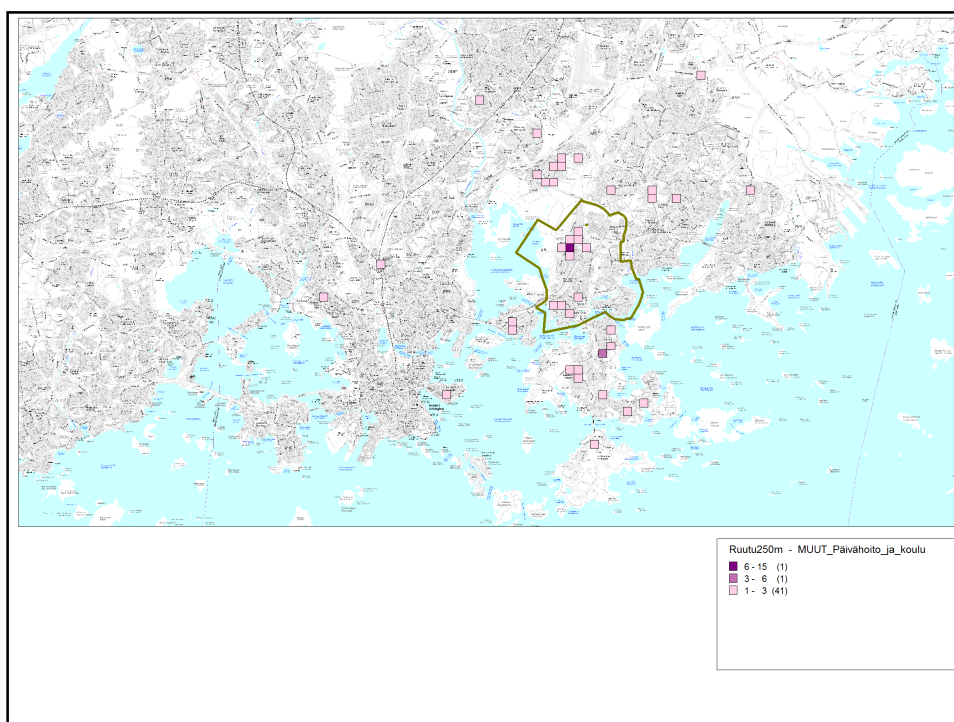
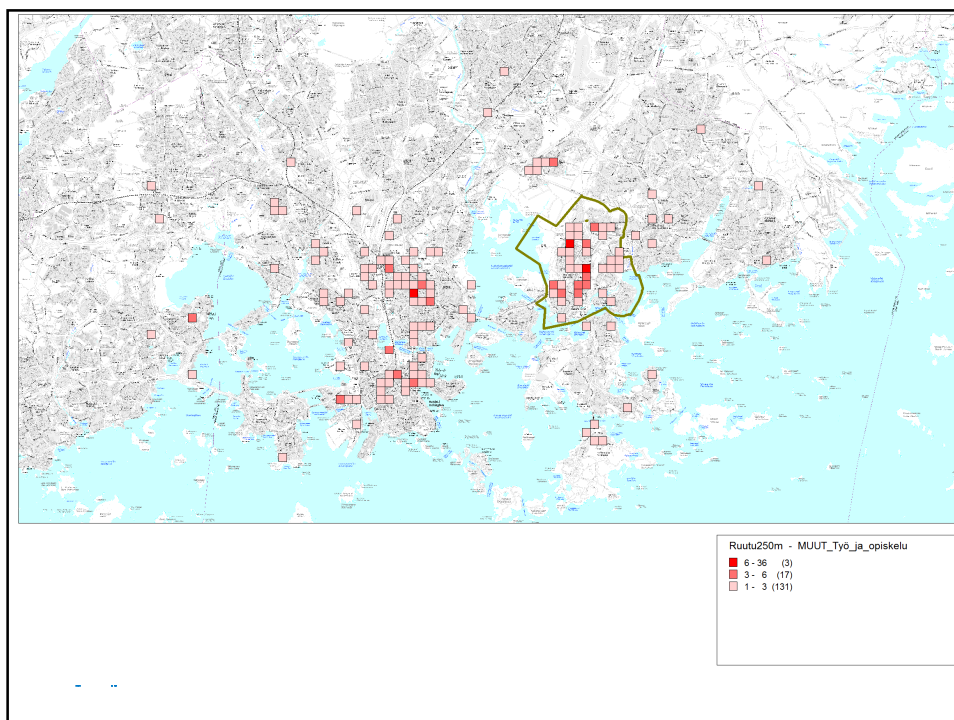
Muut matkat

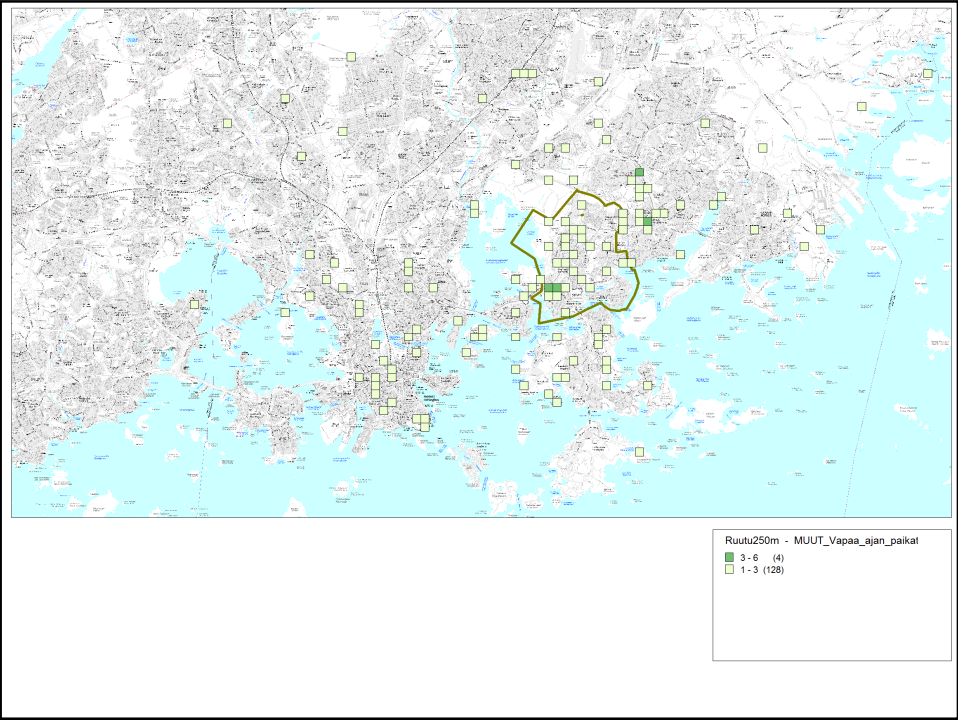
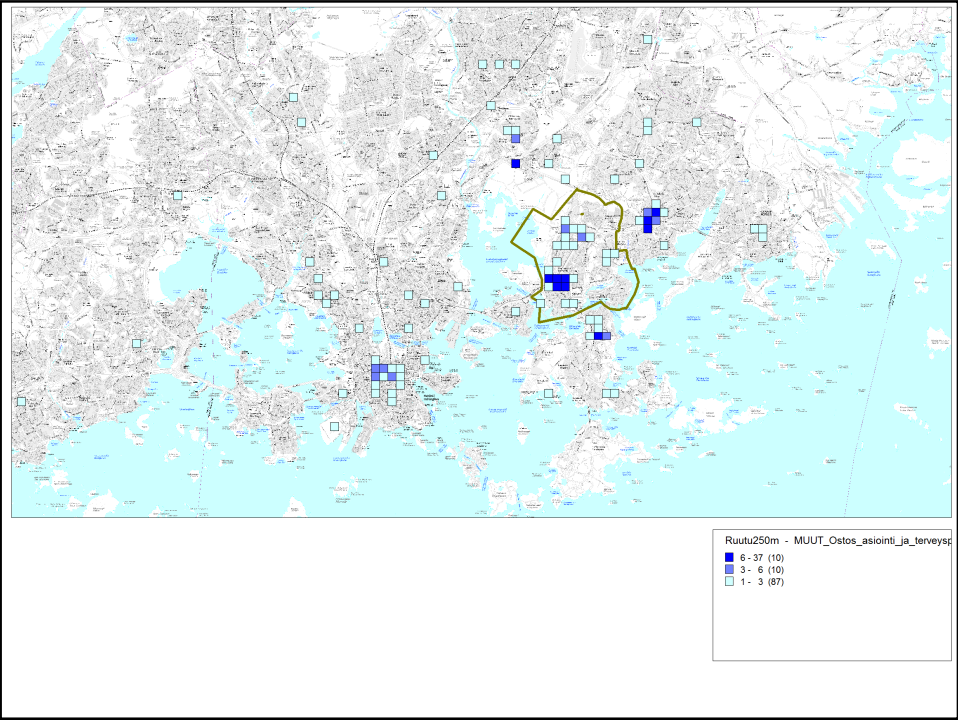


Muut matkat

- Työ- ja opiskelupaikat
- Päivähoito- ja koulu
- Ostos-, asiointi- ja terveystalvelut
- Vapaa-ajan paikat

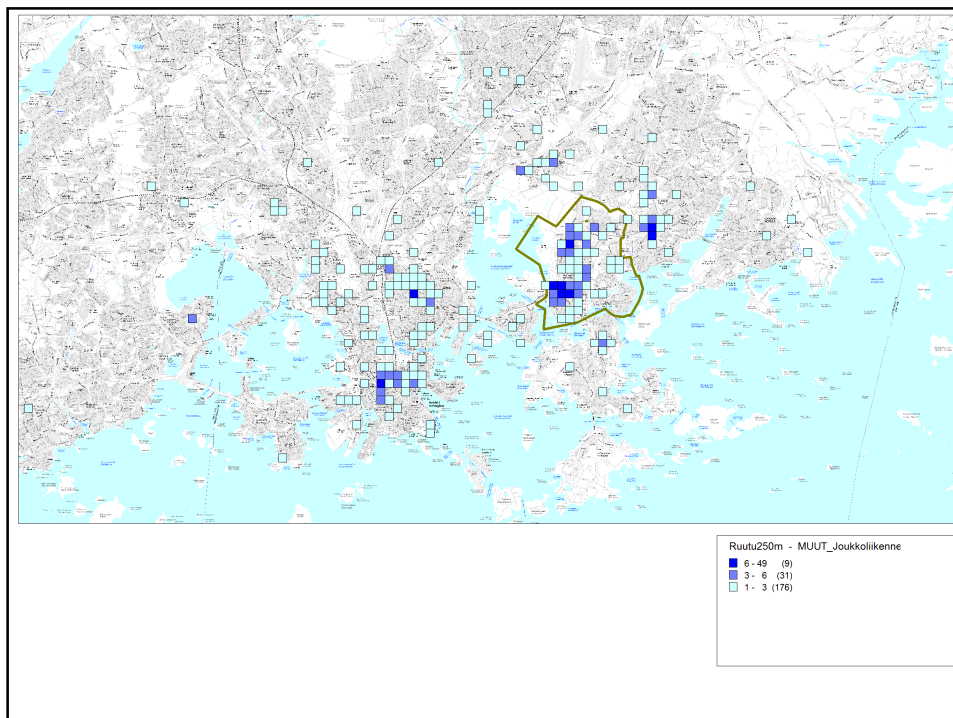


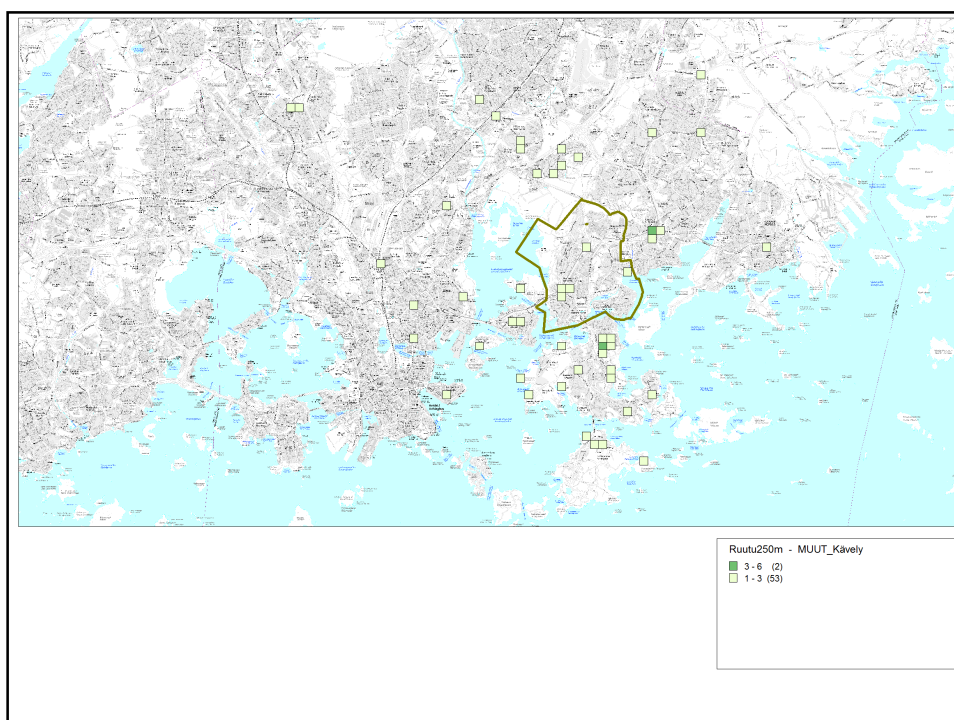
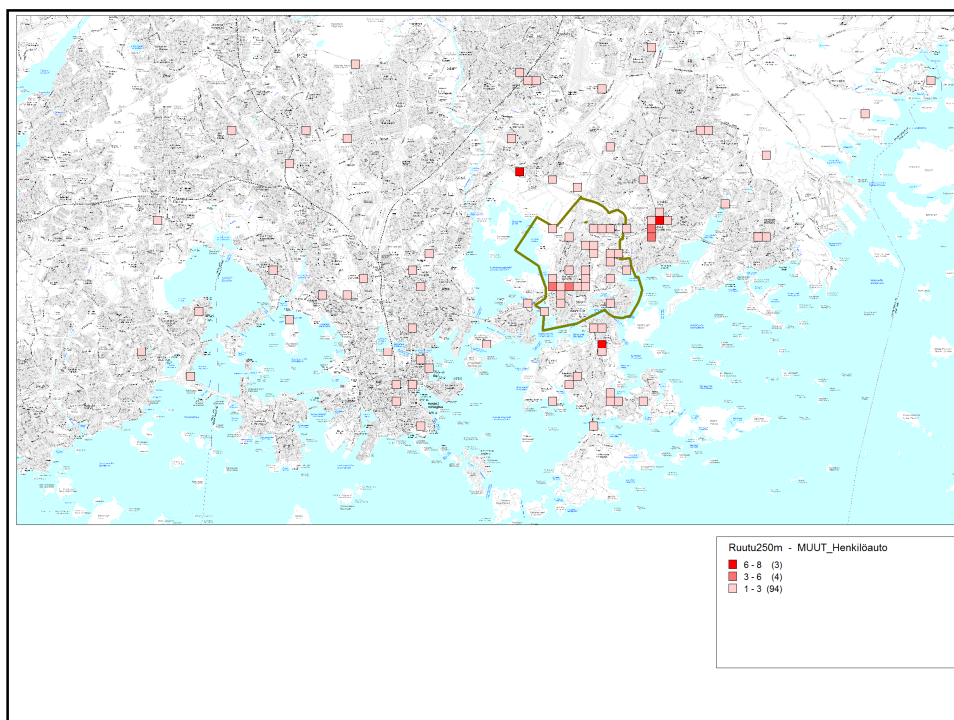


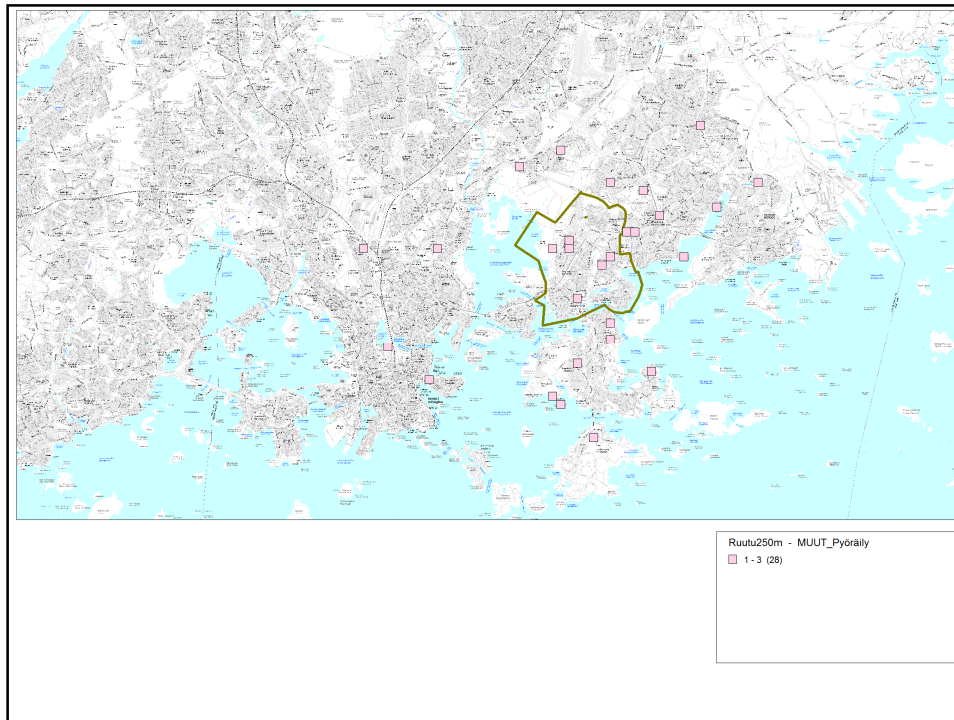


Muut matkat kulkumuodoittain

- Joukkoliikenne
- Henkilöauto
- Kävely
- Pyöräily

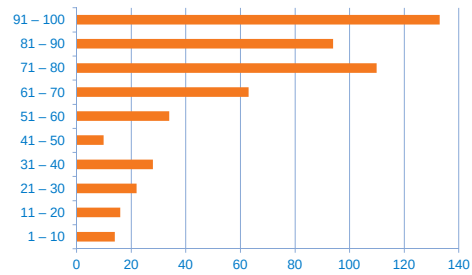




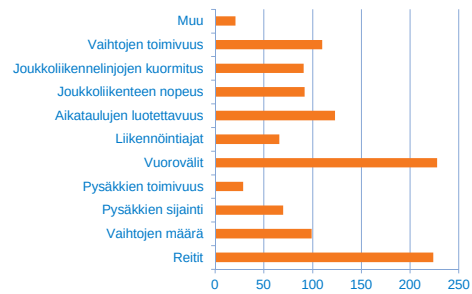


Joukkoliikenne alueella

Kuinka hyvin alueen joukkoliikenne palvelee tällä hetkellä matkustarpeitasi?



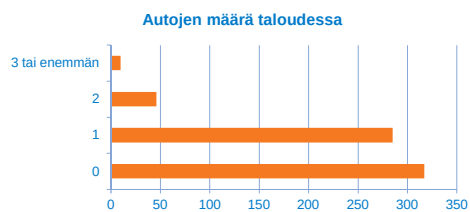
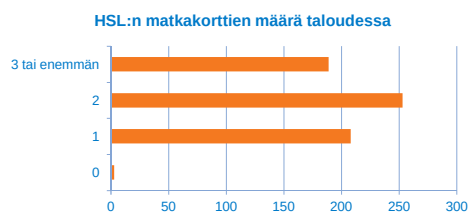
Mitä asioita alueen joukkoliikenteessä tulisi kehittää? Valitse 2 tärkeintä.



Vastaajien taustatiedot

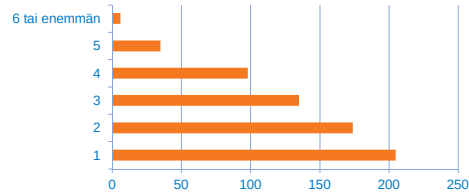


Vastaajat pitkälti joukkoliikenteen käyttäjiä



Vastaajien jakauma melko tasainen

Perheen koko (henkilöt, joita vastaukset koskevat)



Perheen ikäryhmät	0	1	2	3	4	5	6 tai enemmän	Sum
Alle 7-vuotiaita (syntymävuosi 2009 tai myöhemmin)	47	83	35	0	0	0	0	165
7-17 -vuotiaita (syntymävuosi 1998-2008)	35	111	70	20	3	0	0	239
18-29 -vuotiaita (syntymävuosi 1986-1997)	33	111	54	3	1	0	0	202
30-44 -vuotiaita (syntymävuosi 1971-1985)	26	140	130	1	1	0	0	298
45-64 -vuotiaita (syntymävuosi 1951-1970)	23	152	120	0	0	0	0	295
65 vuotta täyttäneet (syntymävuosi 1950 tai aikaisemmin)	40	25	13	0	0	0	0	78
	204	622	422	24	5	0	0	1277



Herttoniemen linjastosuunnitelma

Vuorovaikutusmateriaali 1.2.2017

Vuorovaikutuksen lähtökohdat

- Tässä materiaalissa on esitelty kolme eri suunnitelmavaihtoehtoa. Eri vaihtoehtoisissa painotetaan eri tavoitteita, minkä vuoksi vaihtoehdot ovat keskenään melko erilaisia. Linjastoluonnokset ovat alustavia, ja lopullinen suunnitelma ei välttämättä ole suoraan mikään esillä olleista vaihtoehtoista. Myös linjanumeroihin voi tulla vielä muutoksia.
- Kun päälinjasto on valittu, voidaan vielä tarkastella mahdollisia katvealueita ja muita yhteystarpeita sekä mahdollisesti tarjota näihin lisäpalvelua lähibusseilla. Tämän suunnitelman jatkotyönä voidaan myöhemmin tutkia tarvetta ja mahdollisuuksia jatkaa linjastoa myös Karhunkaatajan uuden asuinalueen suuntaan sekä yhdistää Itäkeskukseen päättyviä linjoja heilurilinjoiksi, jotka kulkevat Itäkeskuksen läpi.
- Haluamme kuulla vaihtoehtojen vahvuuksista ja heikkouksista palautetta, jonka perusteella voimme vielä tarvittaessa muokata suunnitelmia. Luemme kaikki palautteet ja ne vaikuttavat lopullisen linjastoratkaisun valintaan, mutta emme vastaa yksittäisiin palautteisiin.
- Suunnitelmaluonnoksista voi antaa palautetta sivustolla www.hsl.fi/herttoniemi

Alueen aiemmat suunnitelmat



- Linjan 58 pohjalta perustetaan runkolinja 500 Munkkivuori – Herttoniemi
- Linjan 551 liikennöintiaikoja laajennetaan ja sen pohjalta perustetaan runkolinja 510 Tapiola – Meilahti – Pasila
- Linjojen 50 ja 59 päätepysäkki siirtyy Herttoniemestä Sompasaareen, kun Kalasataman keskus ja uudet katuyhteydet valmistuvat
- Linjan 79 reittiä jatketaan Malmin asemalta Siltamäen ja Suutarilan kautta Puistolan asemalle. Lisäksi ruuhkalinja 79B Siilitie – Latokartano.

Herttoniemen linjastosuunnitelman tavoitteet



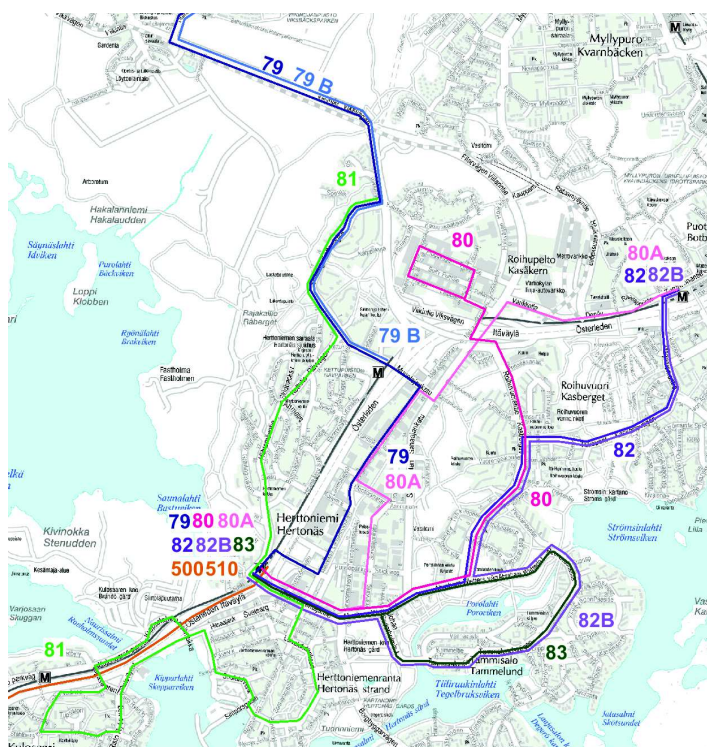
- Joukkoliikenne perustuu vahvaan runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin
- Linjasto yhdistää alueen solmupisteitä
- Joukkoliikenteellä matkustaminen on nopeaa ja vuorovälit tiheitä
- Linjasto ja vuorovälit ovat selkeitä
- Linjasto on kustannustehokas ja resurssit jakautuvat tarkoituksenmukaisesti eri alueiden ja linjojen kesken
- Linjastoratkaisu on toteuttamiskelpoinen mm. infrastruktuurin ja liikennöintisopimusten reunaehdot huomioiden



Vaihtoehto 0+

- Runkolinjaa 510 jatkettu Pasilasta Herttoniemeen
- 79 reittiä oikaistu Herttoniemen yritysalueella ja 80A täydentää poistuvalla osuudella
- Muu linjasto aiempien suunnitelmien mukainen

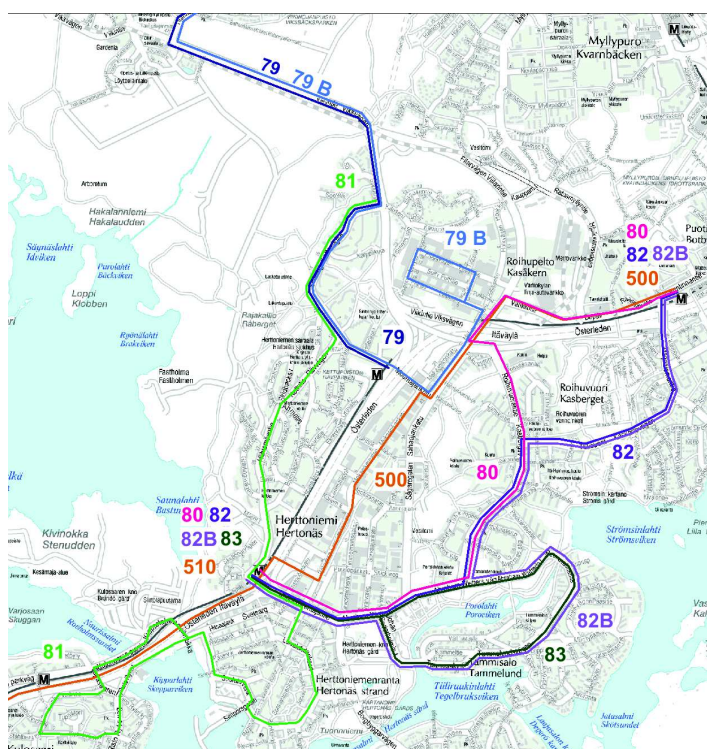
Vuorovälit	Arki ruuhka	Arki päivä	La päivä	Su päivä
500	6	15	15	20
510	6	15	15	20
80A	12	20	20	20
79	10	10	10	15
79B	10			
80	12	20	20	20
81	10	15	15	15
82	12	20	20	20
82B	Tarjoaa hiljaisen ajan yhteydet kuten nykyään			
83	12	20	20	20



Vaihtoehto 1

- Runkolinjaa 510 jatkettu Pasilasta Herttoniemeen ja 500 Itäkeskukseen
- 79 reitti lyhennetty Siilitielle, ja 79B jatkuu Roihupeltoon
- 80 käännetty Itäkeskukseen
- 80, 82 ja 83 vuorovälit nykyistä tiheimmät

Vuorovälit	Arki ruuhka	Arki päivä	La päivä	Su päivä
500	6	15	15	20
510	6	15	15	20
79	10	10	10	15
79B	10			
80	10	15	15	20
81	10	15	15	15
82	10	15	15	20
82B	Tarjoaa hiljaisen ajan yhteydet kuten nykyään			
83	10	15	15	20



Vaihtoehto 2

- Runkolinjaa 510 jatkettu Pasilasta Herttoniemeen ja 500 Itäkeskukseen
- 79 ja 79B reitit Roihuvuoren kautta Herttoniemeen
- 82B kokopäivälinjaksi

Vuorovälit	Arki ruuhka	Arki päivä	La päivä	Su päivä
500	6	15	15	20
510	6	15	15	20
79	10	10	10	15
79B	10			
81	10	15	15	15
82B	12	20	20	20



Vaihtoehtojen vertailu



Tavoite	Vaihtoehto 0+	Vaihtoehto 1	Vaihtoehto 2
Joukkoliikenne perustuu vahvaan runkoverkkoon, joka yhdistää alueen solmupisteitä. Sujuvat liityntäyhteydet täydentävät runkolinjojen verkostoa.	Ei yhteyttä Itäkeskukseen runkolinjalla 500. Roihuvuoresta on vahva yhteys Herttoniemeen. 79 yhdistää Herttoniemen, Herttoniemen yritysalueen ja Siilitien Viikin ja Malmin suuntaan.	Yhteys Itäkeskukseen runkolinjalla 500. Yhteys Herttoniemestä Roihuvuoren kautta Itäkeskukseen vahvistuu. Linjan 79 Herttoniemen yhteys poistuu.	Yhteys Itäkeskukseen runkolinjalla 500. Linja 79 tuo Roihuvuoren alueen runkolinjamaisen palvelun piiriin ja liityntälinjojen rooli Roihuvuoren alueella vähenee. Tammisalosta syntyy liityntäyhteys Herttoniemen lisäksi Itäkeskukseen.
Joukkoliikenteellä matkustaminen on nopeaa ja luotettavaa. Linjasto on selkeä. Vuorovälit ovat tiheitä ja selkeitä.	Lyhyillä liityntälinjoilla voidaan tarjota selkeitä, tiheitä ja luotettavia yhteyksiä Herttoniemen solmupisteeseen.	Lyhyillä liityntälinjoilla voidaan tarjota selkeitä, tiheitä ja luotettavia yhteyksiä Herttoniemen solmupisteeseen.	Roihuvuoren palvelu siirtyy lyhyeltä liityntälinjalta pitkälle poikittaislinjalle, mikä voi heikentää liikenteen luotettavuutta. Linjojen 79 ja 82B vuorovälien yhteensovittaminen voi olla haastavaa.
Linjasto on kustannustehokas ja resurssit jakautuvat tarkoituksenmukaisesti eri alueiden ja linjojen kesken.	Yritysalueilla paljon joukkoliikennetarjontaa suhteessa kysyntään.	Tarjontaa on siirretty hiljaisilta yritysalueilta Roihuvuoreen, jossa kysyntää on enemmän läpi päivän.	Tarjontaa on siirretty hiljaisilta yritysalueilta Roihuvuoreen, jossa kysyntää on enemmän läpi päivän. Linja 82B ei välttämättä kuormitu tehokkaasti.

Vastaa ja vaikuta!



Vastaa kyselyyn täällä

Lisätietoja
suunnitelmasta:
www.hsl.fi/herttoniemi



HSL
HRT

Liikuttaa meitä kaikkia

Helsingin seudun liikenne

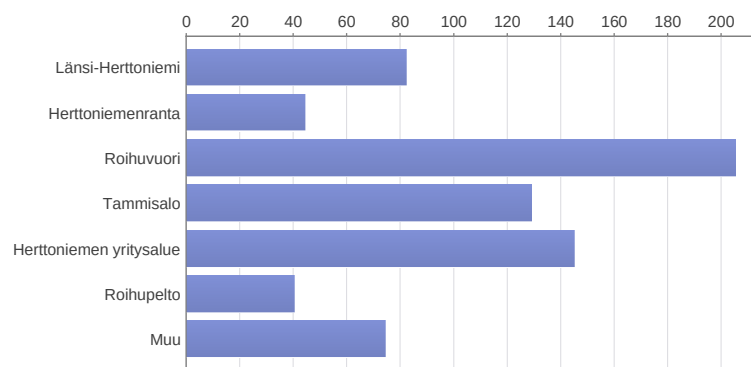
Herttoniemen linjastosuunnitelma

Kysely linjastovaihtoehdoista
2.-19.2.2017

1. Laita suunnitelmavaihtoehdot paremmuusjärjestykseen 1-3 (1=paras)

	1	2	3	Yhteensä	Keskiarvo
Vaihtoehto 0+	211	211	266	688	2,08
Vaihtoehto 1	327	240	110	677	1,68
Vaihtoehto 2	161	213	298	672	2,2
Yhteensä	699	664	674	2037	1,99

2. Asun/asioin pääasiassa tällä alueella:



3. Käytän useimmin tätä/näitä linjoja:

