

Metron jatkamisen edellytykset Matinkylästä Kivenlahteen

Kysymyksiä ja vastauksia 2.10.2018

Missä vaiheessa metron rakentaminen Kivenlahteen on tällä hetkellä? Milloin radan on tarkoitus olla valmis?

Länsimetro-projekti rakentaa metroa hankesuunnitelman mukaisesti. Rataosuuden louhinta päättyi tammikuussa 2018. Louhintaa tehdään vielä syksyn aikana Soukan Yläkartanontien sisäänkäynnillä ja Espoonlahden sisäänkäynnillä.

Kuluvana vuonna kilpailutetaan asemien ja radan rakennusurakat. Soukassa, Kivenlahdessa, Kaitaalla ja ratalinjalla rakennusurakat ovat alkaneet. Finnoon ja Espoonlahden asemien projektinjohtourakoitsijat valitaan seuraavaksi.

Sammalvuoren varikon rakennusteknisistä töistä on valmiina jo noin 60 prosenttia. Tavoitteena on, että metro luovutetaan liikennettä operoivan HKL:n käyttöön 2023.

Mitä metroradan jatkaminen Matinkylästä Kivenlahteen maksaa? Ovatko urakat pysyneet kustannuksissa?

Espoon kaupunginvaltuusto käsitteli ja hyväksyi tarkennetun Matinkylä-Kivenlahti-osuuden hankesuunnitelman 19.3.2018 kokouksessaan. Tarkennettu kakkosvaiheen kustannusarvio on 1 159 miljoonaa euroa. Parhaillaan kilpailutetaan kakkosvaiheen rakennusurakoita. Louhinta on 99 prosenttisesti valmista. Louhintaurakat alittivat budjettinsa.

Kun liikenne Kivenlahteen alkaa, onko metro jo automatisoitu?

Ei ole. Tällä hetkellä metron automatisoinnin arvioidaan toteutuvan 2020-luvun lopussa.

Miten metroliiikenne Kivenlahteen aiotaan järjestää? Ajavatko junat radan päästä päähän Mellunmäestä ja Vuosaaresta Kivenlahteen vai kääntyykö osa junista Tapiolassa tai Matinkylässä?

Kivenlahden metroliiikennettä suunnitellaan parhaillaan. Liikennöintiin on useita vaihtoehtoja, mutta ainakin puolet junista (M1) ajetaan Vuosaaresta Kivenlahteen. Kaikkien vuorojen ajaminen Kivenlahteen ei onnistu hankesuunnitelman mukaisella infralla. Myöskään kääntyminen Matinkylässä ei ole mahdollista ilman lisäinvestointeja infraan.

Millaisella vuorovälillä metro liikennöi, kun jatko Kivenlahteen on valmis?

Vuorovälit runko-osuudella (Itäkeskus-Tapiola) ovat samat kuin nykyisin. Tapiolan ja Kivenlahden välillä vuoroväli on ruuhka-aikaan 2,5-5 min riippuen liikennöintiratkaisusta.

Kuinka paljon uusia metrojunia tarvitaan, kun rata Kivenlahteen on valmis?

Uusien junien määrä riippuu HSL:n valitsemasta liikennöintimallista. Todennäköisimmissä liikennöintimalleissa uusien junien tarve on viidestä kuuteen.

Onko Kivenlahdesta suoria bussiyhteyksiä Helsinkiin myös sitten, kun metro sinne on valmis?

Tarvittavien bussiyhteyksien määrä riippuu metron liikennöintiratkaisuista. Bussilinjat suunnitellaan myöhemmin

Joko liityntäliikenteen suunnittelu Kivenlahteen on alkanut? Milloin HSL järjestää suunnitelmista asiakastilaisuuksia?

Kivenlahden metrojatkeen liityntälinjaston suunnittelua ei ole aloitettu, työ tehdään 2020-luvun alkupuolella. Asiakastilaisuuksia liityntäliikenteen muutoksista järjestetään, kun suunnittelutyö aloitetaan.

Metrojunat ovat nykyään ruuhkaisia varsinkin Tapiolan ja Matinkylän välillä. Suunniteltiinko Espooseen ulottuvan metron matkustajakapasiteetti alun perin liian pieneksi?

Eteläiseen Espooseen on rakennettu ja rakennetaan myös tulevaisuudessa huomattavasti enemmän kuin metron rakentamisen hankesuunnitelmassa alun pitäen odotettiin. Maankäyttö painottuu arvioitua enemmän metroradan varrelle.

Hankesuunnitelmassa myös oletettiin, että metro olisi automatisoitu radan jatkuessa Espooseen, joten junia olisi voitu liikennöidä nykyistä tiheämmällä vuorovälillä. Nykyarvio automatisoinnin toteutumisesta on 2020-luvun loppu.

HSL:n suunnitteluohjeen mukaan metron kapasiteetti ei ole tällä hetkellä ongelma lännessä eikä idässä. Maankäytön kehittyessä ja matkustajamäärien kasvaessa liikenteen tarjontaa täytyy lisätä mm. metrojunien automatisoinnilla.

Miten HSL varmistaa sen, että metron kapasiteetti riittää siihen asti, kunnes rata Kivenlahteen on valmis?

HSL seuraa metron kuormitusten kehittymistä. Tällä hetkellä HSL:n suunnitteluohjeen mukaan metron kapasiteetti ei ole ongelma lännessä eikä idässä, mutta kuormitukset tulevat kasvamaan maankäytön kehittyessä. Metron ohella kehitetään joukkoliikennejärjestelmää kokonaisuutena, ja joukkoliikenteen kapasiteettia voidaan täydentää myös bussiliikenteellä. 22.10.2018 alkaa liikennöidä neljä suoraa bussilinjaa arkisin ruuhka-aikoina Espoonlahdesta Kamppiin. Linjat tasoittavat metron länsipään ruuhkahuippuja.

Kuinka HSL varmistaa sen, että metron kapasiteetti riittää sen jälkeen, kun liikenne Kivenlahteen on alkanut? Miten taataan se, että matkustajille riittää istumapaikkoja eikä juniin tarvitse sulloutua?

Liikenne Kivenlahteen suunnitellaan siten, että junat eivät ole liian täynnä. Metrossa, kuten muussakin joukkoliikenteessä, kaikille ei voi ruuhka-aikoina taata istumapaikkoja. Siten osa matkustajista joutuu seisomaan metrossa.

Metrossa seisominen on kuitenkin tasaisen liikkumisen vuoksi helpompaa kuin busseissa. Lisäksi välillasemilla poistuvilta matkustajilta vapautuu istumapaikkoja matkan varrella.

Onko HSL jo tehnyt suunnitelmia metron jatkamisesta Kivenlahdesta vielä kauemmas länteen?

Metron jatkaminen Kivenlahdesta länteen ei ole tällä hetkellä ajankohtaista. Nyt tehtävillä suunnitteluratkaisuilla ei kuitenkaan saa sulkea pois metron jatkamista länteen myöhemmin tulevaisuudessa.

Miksi Ruoholahti-Matinkylä -osuudella on lyhyet laiturit?

Laiturit suunniteltiin lyhyiksi sen vuoksi, että metron oletettiin olevan automatisoitu siinä vaiheessa, kun liikenne Ruoholahdesta länteen käynnistyy. Automaattijunia on mahdollista ajaa tiheämmillä vuoroväleillä kuin junia, joissa on kuljettajat, joten asemat eivät ruuhkaudu, vaikka laiturit ovatkin lyhyitä.

Miksi pidentynyt metrolinja on herkkä häiriöille?

Junia on liikenteessä enemmän kuin metrolinjan päättyessä Ruoholahteen, mikä kasvattaa erilaisten häiriöiden todennäköisyyttä. Vuorovälejä on myös tihennetty, jolloin pelivaraa erilaisiin häiriöihin on äärimmäisen vähän. Tämän vuoksi pienetkin häiriöt vaikuttavat välittömästi useiden junien liikennöintiin.

Lisäksi linjan pidentyminen on lisännyt ajoaikojen vaihtelun vaikutuksia. Jos pienen häiriön, esimerkiksi ovien väliin juoksemisen vuoksi, yksi juna seisoo asemalla tavallista pidempään, kertyy sitä odottamaan seuraaville asemille enemmän matkustajia ja juna jää suuren matkustajamäärän vuoksi koko ajan enemmän jälkeen aikataulustaan. Mitä pidempi linja on, sitä enemmän juna jää jälkeen ja sitä pitemmiksi odotusajat venyvät.

Millaisia häiriöitä pidentynyt metrolinja aiheuttaa?

Linjan pidentyminen lisää liikennehäiriöiden määrää ja pidentää niiden kestoa. Liikennehäiriöiden tyypit pysyvät samoina kuin nykyisin: yleisimpänä häiriönä pidentyneet vuorovälit ja pidentyneet matka-ajat, harvinaisempaa liikenteen pysäyttäminen kokonaan vian korjaamisen ajaksi.