

## **Suorat bussilinjat Espoonlahdesta Kamppiin 22.10. alkaen**

### **Kysymyksiä ja vastauksia**

#### **HSL käynnistää suoria bussilinjoja Espoonlahden alueelta Helsinkiin, vaikka myös muualla Espoossa on toivottu suoria yhteyksiä takaisin. Miksi näin?**

HSL on valinnut Espoonlahden alueen, koska sieltä on pitkä matka Matinkylän metroasemalle ja alue on tiiviisti rakennettu. Suorien bussilinjojen käyttöaste on Espoonlahdessa selvästi korkeampi kuin muualla eteläisessä Espoossa. Lisäksi metron jatkeen avaamisen viivästyminen vaikuttaa erityisesti Espoonlahdessa

Linjojen palautus liittyy myös HSL:n vyöhykeuudistukseen, jonka on tarkoitus toteutua vuoden 2019 alussa. Matinkylä sijaitsee AB-vyöhykkeellä ja BC-vyöhykkeen raja Matinkylän länsipuolella. AB-vyöhykkeellä nykyisten seutulipulla matkustavien lippujen hinnat laskevat vyöhykeuudistuksessa merkittävästi, joten Matinkylän itäpuolelta nousee jatkossa yhä enemmän matkustajia metron kyytiin.

Matinkylään päättyvän metron kapasiteetti on ruuhkahuipuissa koetuksella, joten suoria linjoja tarvitaan helpottamaan tilannetta, kunnes metro Kivenlahteen valmistuu.

#### **Onko suoria linjoja Espoosta Helsinkiin tulossa enemmän?**

Bussilinjojen perustaminen on viime kädessä poliittinen päätös eli kysymys on siitä, miten paljon kuntapäätäjät ovat valmiita laittamaan bussilinjoihin rahaa. Toisaalta päätös metron rakentamisesta Espooseen tarkoitti myös periaatteellista päätöstä siitä, että eteläinen Espoo siirtyy liityntäliikenteeseen kuten Itä-Helsinki aikanaan.

Suuri määrä suoria bussilinjoja Helsinkiin palauttaisi ruuhkat Helsingin keskustaan. Metron ja liityntäbussien kanssa päällekkäinen suorien bussien linjasto olisi myös kallis ylläpitää eikä edes kovin ekologinen, koska polttoainetta kuluisi paljon.

#### **Mitä neljän suoran bussilinjan liikennöiminen Espoonlahdesta Kamppiin maksaa?**

Suorien linjojen palautus maksaa vuositasolla noin 3,9 miljoonaa euroa ja liityntäliikenteestä kertyy säästöä 800 000 euroa, joten neljä suoraa linjaa kustantavat noin 3,1 miljoonaa euroa vuodessa.

**Kertovatko ruuhka-aikaan täysinä kulkevat Espoon metrojunat siitä, että metron jatko länteen mitoitettiin jo suunnitteluvaiheessa liian pienelle matkustajamäärälle? Miten metron kapasiteetti jatkossa varmistetaan, jos suoria bussilinjoja ei tule enempää?**

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. Myös metrolikenteen häiriöherkkyys on kasvanut, kun linja on pidentynyt.

HSL ja HKL tekevät kuitenkin jatkuvasti työtä ongelmien ratkaisemiseksi. HSL uskoon, että neljä suoraa bussilinjaa Espoonlahdesta Kamppiin tasoittavat huomattavasti metron länsipään ruuhkahuippuja