



§ 10

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Pia Pakarisen ym. valtuustoaloitteesta koskien Kruunu- siltojen raitiovaunukalustotarpeiden uudelleenarviointia

HEL 2021-011578 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kaupunkistrategiaan on kirjattu ”Osoitetaan Vartiosaari virkistyskäyttöön” ja ”Uudelleenarvioidaan Stansvikinkallion asemakaava metsäluonnon arvojen näkökulmasta samassa yhteydessä Kruunuvuoren asemakaavan kumottujen osien kanssa”. Vartiosaaren osalta käynnistetään strategiakirjauksen perusteella osayleiskaavaprosessi. Kruunusillat-hankkeeseen ja sen liikenne-ennusteisiin tämä ei vaikuta, sillä Vartiosaaren maankäyttö ei ole ollut hankepäätöksessä 2016 hankkeen eikä liikennöintisuunnitelman perusteluna, kuten ei vuoden 2021 enimmäishinnan korottamispäätöksessäkään.

Stansvikinkallion asemakaava on tullut voimaan hallinto-oikeuden ja korkeimman hallinto-oikeuden käsittelyjen jälkeen 18.11.2020. Kaupunkistrategian kirjauksen perusteella kaavan sisältöä ja asuntorakentamisen laajuutta tullaan arvioimaan uudelleen. Kokonaisuutena Kruunuvuorenrannan asukasmäärälle asetettuihin tavoitteisiin ei ole esitetty muutoksia, eikä siten raitiotien kaluston lyhentämiselle ole perusteita.

Helsingin kaupungin kaupunginvaltuusto hyväksyi 17.6.2020 Kruunusiltojen linjaston kalustohankinnan hankesuunnitelman. Tämän jälkeen liikenneliikelaitoksen (HKL) johtokunta on oikeuttanut 17.12.2020 liikenneliikelaitoksen tilaamaan 23 kappaletta kahteen suuntaan ajettavia noin 35 metriä pitkiä raitiovaunuja Škoda Transtech Oy:ltä. Vaunut ovat samanlaisia kuin Raide-Jokerille aiemmin tilatut ja tilaus on aiempaan hankintaan liittyvä optiohankinta.

Mikäli tilattuja vaunuja ei käytettäisi Kruunusillat-raitiotien liikennöintiin, niille ei olisi muuta käyttöä Helsingin raitiotieverkolla ennen Vihdintien pika-raitiotien valmistumista uusimman talousarvioesityksen mukaan arviolta vuonna 2031. Raide-Jokerin tarvitsemat vaunut on tilattu jo aiemmin, eikä lisäkalustolle ole tarvetta. Nykyisellä raitioverkolla vaunujen käyttömahdollisuudet ovat rajattuja erityisesti vaunupituuden vuoksi. Vaunuhankintaa pitäisi joko lykätä, vaunuja seisottaa käyttämättömänä tai keskeyttää hankinta kokonaan. Kaikki vaihtoehdot toisivat lisäkustannuksia kaupungille.



Kruunusillat-yhteyden liikennöinti on suunniteltu perustuen tilattuun 35 metriä pitkään vaunukalustoon. Mitoittavana tekijänä on ruuhka-ajan kapasiteetti ja vuoroväli, joka on Yliskylän linjalla tiheimmillään 5 minuuttia, jotta kaikki matkustajat mahtuvat kyytiin. Kruunuvuorensillan yli ennustetaan kulkevan vuonna 2040 noin 2300 matkustajaa aamuruuhkatunnissa keskustan suuntaan. 35-metrisillä vaunuilla pystytään vastaamaan Laajasalon kysyntään toistaiseksi. Vaunujen pidentäminen 45-metriksiksi voi olla tarpeen tulevaisuudessa vuoromäärien kasvun rajoittamiseksi.

Helsingin pikaraitiotiehankkeet on suunniteltu käyttäen perusvaununpituutena n. 35 ja 45 metriä. Tähän mennessä tilatut 35-metriset vaunut ovat pidennettävissä 45-metriksiksi. Pikaraitioteiden tehokkuus perustuu omalta osaltaan siihen, että kalustokoko on nykyistä raitiovaunukalustoa suurempaa.

Mikäli Laajasalon raitioliikenteeseen päätettäisiin tilata lyhempiä raitiovaunuja, edellyttäisi se uudenlaisen raitiovaunutyypin määrittelyä Helsinkiin. Nykyiset n. 27 metriä pitkät Artic-vaunut ovat perinteisiä yhteen suuntaan ajettavia vaunuja. Kruunusillat-hankkeessa toteutettava rataverkko edellyttää kahteen suuntaan ajettavia raitiovaunuja, sillä rataverkolle ei toteuteta kääntösilmukoita Yliskylän päätepysäkille eikä Hakaniemen tilapäiselle päätepysäkille. Nykyisillä vaunuilla ei ole mahdollista ajaa Yliskylään.

Nykyisillä vaunuilla on rataan puolesta mahdollista liikennöidä Kruunuvuorenrannan ja Pasilan välillä hyödyntäen vuonna 2024 valmistuvaa Kalasataman ja Pasilan välistä raitiotietä, sillä Kruunuvuorenrannan päätepysäkillä on ympäriajon mahdollistava silmukka. Nykyinen vaunumäärä ei kuitenkaan riitä tämän linjan liikennöintiin.

Uuden alle 30 metriä pitkän kahteen suuntaan ajettavan raitiovaunutyypin tilaaminen pienenä sarjana ainoastaan Kruunusillat-yhteyden tarpeisiin olisi todennäköisesti kallis ja pitkäkestoinen yksittäishankinta ja toisi merkittävän viivästymisriskin Kruunusillat-hankkeen käyttöönotolle. Nykyistä vastaava noin 27 metrin vaunu olisi kaksisuuntaisena matkustajamäärältään pienempi kuin yksisuuntavaunut johtuen mm. toisen ohjaamon viemästä tilasta.

Helsingin kantakaupungin raitioverkon pysäkit toteutetaan nykyisin palvelualueeltaan 30 metriä pitkiksi. Kahden vaunun pysäkeillä palvelualueet toteutetaan 61 metriä pitkiksi. Vanhojen pysäkkien pidentämiseksi ja korottamiseksi ei ole ollut järjestelmällistä projektia, vaan niitä on tehty tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan. Moni nykyinen pysäkki kantakaupungissa on tavoitepituuksia lyhyempi, jotkut jopa alle nykyisten vaunujen pituuksien. Esimerkiksi Rautatieaseman nykyinen pysäkki



Kaivokadulla on liian lyhyt kahdelle nykyiselle Artic-vaunulle ja sitä täytyy pidentää riippumatta tulevista pikaraitiovaunujen reiteistä.

Pikaraitiolinjojen reiteillä pysäkkien palvelualueiden pituus on lähtökohdaisesti 45 metriä. Tuleville 35- tai 45-metrille vaunuille mitoitettavat reitit käydään läpi ja tarvittaessa suunnitellaan ja toteutetaan pidennykset pidempää vaunutyyppiä varten. Suunnittelussa huomioidaan myös katutilan asettamat rajoitteet ja muiden kulkumuotojen tarpeet.

Kaupunginvaltuusto päätti 25.8.2021 Kruunusillat-hankkeen hanke-suunnitelman raitiotieosuuden enimmäishinnan korottamisen yhteydessä, että raitiotie toteutetaan ensi vaiheessa Hakaniemeen ja jatkosuus Hakaniemestä Helsingin päärautatieasemalle tuodaan erikseen päätettäväksi myöhemmin. Tämän vaiheen lähtökohtana on, että Kaivokadulle ei tarvita erillistä pikaraitiotien päätepysäkkiä, vaan linja kytetään tarkoituksenmukaisella tavalla jatkumaan muuhun raitiotieverkkoon. Päätöksen perusteella on tarpeen tutkia pikaraitioliikenteelle soveltuvia reittejä Kaivokadulta länteen ja millaisia muutoksia liikennejärjestelyihin niiden toteuttaminen pikaraitioliikenteelle soveltuvalla tavalla edellyttää.

HSL:n hallitus hyväksyi pika- ja kaupunkiraitioliikenteen linjastosuunnitelman kokouksessaan 14.12.2021. Työssä tutkittiin raitiolinjaston muutoksia uusien pikaraitiolinjojen myötä. Valtuuston Kruunusillat-päätös on huomioitu linjastosuunnitelmassa. Linjastoehdotus tulee toimimaan infraratkaisujen suunnittelun lähtökohtana. Linjastoehdotusta tarkistetaan tarpeen mukaan, jos suunnitellut infraratkaisut osoittautuvat riittämättömiksi tai toteutuskelvottomiksi tai jos suunniteltujen hankkeiden ajoituksessa tai laajuudessa tapahtuu merkittäviä muutoksia.

Suunnitelmassa Laajasalosta tulevan pikaraitioliikenteen reitiksi esitetään ensisijaisesti Kampin kautta Simonkatua ja Ruoholahdenkatua Jätkäsaareen ja edelleen Länsiterminaaliin kulkevaa raitiotietä. Vaihtoehtoisena reittinä on Bulevardin kautta kulkeva raitiotieyhteys.

Päärautatieaseman ja Hakaniemen välisellä osuudella tullaan tekemään yleissuunnitelma Kaisaniemenkadun ja Unioninkadun alueesta. Nykyiset liikennejärjestelyt eivät ole riittävät tavoitteiden toteuttamisesta johtuvalle raitioliikenteen kasvulle. Kaivokadun alueelle suunnitellaan uusi pysäkkijärjestely, joka mahdollistaa sujuvan ja turvallisen raitioliikenteen huomioiden myös suunniteltujen pikaraitiolinjojen tarpeet. Keskustan ja Hakaniemen välinen osuus tuodaan päätöksentekoon yhtenäisenä hankekokonaisuutena.

Länsiterminaalin osalta pikaraitiotieyhteys on nähty tarpeellisenä myös satamatoimintojen kehittämisen kannalta. Kaupunginvaltuusto teki 3.2.2021 periaatepäätöksen keskittää Tallinnaan suuntautuva matkus-



taja-autolauttaliikenne Jätkäsaareen, mikä tulee kasvattamaan Länsiterminaalin liikennemääriä tulevaisuudessa. Siten joukkoliikennetarjontaa keskustan ja Länsiterminaalin välillä on tarpeen kehittää ja nykyisiä vaunuja pidemmät pikaraitiovaunut on nähty toimivana keinona vastata kasvavaan kysyntään. Laajasalosta keskustan kautta Länsisatamaan kulkevalla pikaraitiolinjalla on siten tarvetta pitkille vaunuille linjan molemmissa päissä.

Kampin kautta Jätkäsaareen kulkevan raitiotien kehittäminen pikaraitio-
liikenteelle sopivaksi edellyttää sekä pysäkkien pidentämistä että raitio-
liikenteen luotettavuuden varmistamista. Tämä voi edellyttää myös
muiden liikennemuotojen järjestelyjä raitiotien reitillä. Pikaraitiolinjalle
asetettujen tavoitteiden toteutumisen varmistamiseksi on tärkeää, että
tässä vaiheessa on vielä useampia vaihtoehtoja reitiksi keskustasta
Länsiterminaaliin. Jos Kampin olemassa olevan radan järjestelyt osoit-
tautuvat toteutuskelvottomiksi, on vaihtoehtona tarkasteltava myös Bu-
levardin kautta kulkevaa reittiä.

Pika- ja raitioliikenteen linjastosuunnitelmassa Bulevardille ei ohjata pi-
karaitioliikennettä. Hernesaaren joukkoliikennetarkaisu perustuu kau-
punkiraitiolinjoihin. Bulevardin raitiotie on joka tapauksessa peruskor-
jauksen tarpeessa ja Hernesaaren joukkoliikenteen toimivuus ja luotet-
tavuus riippuu raitioliikenteen sujuvuudesta Bulevardilla. Bulevardilla on
myös raitiotiestä riippumattomia perusparannustarpeita. Bulevardin
länsipäässä Hietalahdessa on käynnissä kaupunkikehityshanke, jolla
on mahdollisesti vaikutuksia Bulevardin ja Hietalahdenrannan liikenne-
järjestelyihin.

Jätkäsaareessa ja Hernesaareen kulkevalla uudella raitiotieosuudella on
pienin muutoksin mahdollista hyödyntää nykyistä pidempiä raitiovaunu-
ja. Nämä uudet rataosuudet ovat siis jo käytännössä yhteensopivia pi-
karaitiovaunujen kanssa.

Pikaraitioliikenteelle sopiva reitti Kaivokadulta Länsiterminaaliin pyri-
tään suunnittelemaan kokonaisuutena. Reitin toteutusaikataulu ja kus-
tannusarvio laaditaan suunnittelun edetessä.

Tällä hetkellä ei ole tiedossa, että uusien vaunujen suurempi paino
edellyttäisi muutoksia nykyinfraan pikaraitioliikenteelle suunnitellulla rei-
tillä. Myös kunnallistekniikka kestää pidempien vaunujen painon. Ka-
dun alaiset kunnallistekniset järjestelmät kuten esimerkiksi vesi- ja vie-
märiputket on toteutettu raitiotiekaduilla muualle kuin kiskojen alle, jotta
järjestelmien mahdolliset korjaustarpeet eivät häiritse raitiotien liiken-
nöintiä. Raitiotien ali järjestelmät kulkevat lähtökohtaisesti aina kohti-
suoraan.



11.01.2022

Kruunusillat-yhteydelle hankittava raitiovaunukalusto ei ole ylimitoitettu suhteessa linjalle ennustettuihin matkustajamääriin. Lyhyemmän kaluston hankkiminen ei olisi kustannustehokasta ja aiheuttaisi merkittävän aikatauluriskin Laajasalon raitioliikenteen aloittamiselle. Kaupunkiympäristölautakunta ei siten pidä tarkoituksenmukaisena lyhentää Kruunusilloille hankittavaa raitiovaunukalustoa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Niko Setälä, projektipäällikkö: 310 37031
niko.setala(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 13.10.2021 Pakarinen Pia Kruunusiltojen raitiovaunukalustotarpeiden uudelleenarviointi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Pia Pakarinen ja 18 muuta valtuutettua ovat tehneet 13.10.2021 seuraavan valtuustoaloitteen:

"Kruunusiltojen raitiovaunukalustotarpeiden uudelleenarviointi

Kaupunkistrategiaan on kirjattu, että Vartiosaaren ja Stansvikinkallion rakentamisesta luovutaan. Päätöksen vuoksi nykyinen tilanne poikkeaa huomattavasti sillan rakentamispäätöksen taustalla alun perin olleesta tilanteesta. Koska Vartiosaaren osayleiskaavassa laskettiin saarelle tulevan 5000-7000 asukasta ja Stansvikinkallioon 2000 asukasta, alueiden rakentamatta jättämisen myötä Kruunusiltojen raitioyhteyden arvioitu käyttäjämäärä vähenee merkittävästi.

Käyttäjämääräennusteen pienentyessä myös Kruunusiltojen kalustohankintaa pitäisi harkita uudelleen. Kruunuvuorenrannan/Yliskylän raitioliikenne olisi todennäköisesti järkevämpää hoitaa 35 metrin pikaraitiovaunuja pienemmällä kalustolla, sillä matkustajamäärä mahtuisi hyvin lyhyempiinkin vaunuihin ja hoituisi nykyisellä nivelraitiovaunujen ka-



lustomitoituksella. Mikäli pitkät vaunut on jo tilattu, niitä voidaan käyttää esim. Raide-Jokerin ja myöhemmin toteutettavien muiden pikaraitioliinjojen liikennöinnissä.

Lyhyempien vaunujen käyttämisen ansiosta Kaisaniemen liikenneympyrän ja Kaivokadun pysäkkejä ei tarvitsi rakentaa uudelleen eikä Kruunuvuorenrannan/Yliskylän raitioyhteyden jatkaminen mahdollisesti Länsisatamaan edellyttäisi myöskään mittavia pysäkkien uudistamisia muuallakaan keskustassa.

Asialla on merkittäviä kustannusvaikutuksia. Kaupunkiratikoiden vanhat pysäkit on juuri muutama vuosi sitten korotettu ja pidennetty vastamaan uusien Artic-vaunujen mitoitusta, mutta 35 tai jopa 45 metriä pitkät pikaraitiovaunut edellyttäisivät paitsi pysäkkien uudelleen pidentämistä, myös esim. Bulevardilla ja muilla vanhoilla keskustan kaduilla raitiokiskojen alueella kunnallisteknisiä töitä. Monilla kaduilla putket ja kaapelit sijaitsevat raitiokiskojen alla, eikä niitä ole rakennettu siten, että ne kestäisivät suurten pikaraitiovaunujen painon.

Me allekirjoittaneet valtuutetut edellytämme, että Kruunusilloilla käytettäväksi suunnitellun uuden kaluston aiheuttamien pysäkkien ja katujen uudelleenrakentamisinvestointien kustannukset arvioidaan, myös Kruunusiltojen raitioyhteyden keskustaosuuden osalta, ja päätöksentekoon tuodaan vaunuvaihtoehto, joka on taloudellisesti järkevä sillan käyttäjämäärään nähden."

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 18.1.2022 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Niko Setälä, projektipäällikkö: 310 37031
niko.setala(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 13.10.2021 Pakarinen Pia Kruunusiltojen raitiovaunukalustotarpeiden uudelleenarviointi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano