



28.5.2014

Infraj/1

Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautakunta 20.05.2014 § 152

HEL 2014-004594 T 08 00 02

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta antoi lausunnon kaupunginhallitukselle.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä on laatinut raitioliikenteen linjastosuunnitelman 2014-2024 luonnoksen yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston ja HKL-liikelaitoksen kanssa.

Raitioliikenteen linjastosuunnitelman 2014–2024 keskeisin tavoite on ollut huomioida raitioverkon lähitulevaisuuden laajennusten vaikutukset nykylinjastoon. Raitioliikennettä on tarkoitus laajentaa lähitulevaisuudessa mm. Jätkäsaareen, Hernesaareen, Ilmalaan, Laajasaloon ja Kalasatamaan. Tavoitteena on ollut laatia tehokas ja selkeä linjasto, joka vastaa mahdollisimman monen matkustajan liikkumistarpeisiin ja kasvattaa siten joukkoliikenteen matkustajamäärää ja lipputuloja. Lisäksi on huomioitu kaluston kasvu: matalalattiaiset raitiovaunut ovat selvästi suurempia kuin aikaisemmat nivelvaunut.

Suunnitelma muodostaa hyvän lähtökohdan raitioliikenteen kehittämiseksi ja laajentamiseksi lähivuosina. Esitetyllä linjastolla koko raitioliikennejärjestelmän tehokkuutta voidaan parantaa raitioverkon laajentamisen yhteydessä. Suunnitelman mukaisen linjaston liikennöinti on vuositasolla 0,82 miljoonaa euroa edullisempaa kuin vertailuvaihtoehdon 0+ liikennöinti. Vertailuvaihtoehdossa raitiolinjasto on ulotettu uusille asuinalueille, mutta nykyiseen raitiolinjastoon on tehty muutoin vain vähäisiä muutoksia.

Linjaston suunnittelussa on huomioitu aikataulujen yhteensovittaminen, jolloin vilkkaimmille osuuksille saadaan useamman linjan muodostama tasainen vuoroväli ja runkolinjatyypinen palvelu. Linjaston perusvuoroväli on 10 minuuttia, jolloin yhteisille osuuksille saadaan noin 5 minuutin vuoroväli. Vilkkaimmilla linjoilla 4 ja 10 ruuhka-ajan vuoroväli on 6 minuuttia. Heikkoudeksi jää sunnuntain vuorovälien säilyttäminen nykyisellä tasolla 12 minuutissa. Sunnuntain merkitys kauppaa- ja tapahtumapäivänä on kasvanut ja kaupungin elinvoiman



28.5.2014

Infraj/1

kannalta muiden päivien perusvuoroväliä vastaava 10 minuutin vuoroväli olisi perusteltu erityisesti kauppakeskustaa ja satamayhteyksiä palvelevilla linjoilla.

Linjastosuunnitelmassa esitetään nykyisten rengaslinjojen 2/3 ja 7A/7B purkamista. Vaikka rengaslinjat tarjoavat jonkin verran hyödyllisiä yhteyksiä, niitä on käytännössä mahdotonta liikennöidä sekä luotettavasti että aitoina renkaina. Luotettava liikennöinti edellyttää päätepysäkkitasauksia, jolloin päätepysäkin yli kulkevia matkoja ei tosiasiassa palvella rengaslinjana. Ilman päätepysäkkitasauksia liikennöinti on epäluotettavaa, jolloin ajoajoista joudutaan tekemään tarpeettoman pitkiä. Rengaslinjojen purkamisen vastineeksi suunniteltu linjasto parantaa poikittaisia yhteyksiä tihentämällä vuoroväliä Helsinginkadulla ja tarjoamalla uusia yhteyksiä Kallioista ja Pasilasta Meilahteen ja Käpylästä Töölöön. Linjalle 1 esitetty viikonloppuliikenne parantaa myös Käpylän yhteyksiä.

Linjaston muutokset on suunniteltu toteuttaviksi vaiheittain arviolta vuodesta 2017 vuoteen 2024. Linjaston toteuttaminen edellyttää ensimmäisenä uusia raitiotieitä Välimerenkadulle ja Reijolankadulle. Näiden rataosuuksien suunnittelu on syytä käynnistää mahdollisimman pian. Kiireellisesti on suunniteltava myös Meilahteen esitetty kääntöpaikka. Reijolankadun raitiotien ja Meilahden kääntöpaikan investoinnit ovat alustavien kustannusarvioiden perusteella kannattavia, kun huomioidaan linjastosuunnitelman toteuttamisesta saatavat säästöt verrattuna 0+ -vaihtoehtoon.

Linjastosuunnitelman laatimisen yhteydessä on tarkasteltu Välimerenkadun radan kannattavuutta. Välimerenkadun raitiotien hyöty-kustannussuhde on 1,37 verrattuna liikennöintiin keskustasta nykyisen Itämerenkadun radan kautta. Lisäksi Välimerenkadun linjaus palvelee selvästi paremmin Jätkäsaaren kasvavan alueen tarpeita. Reijolankadun ja Välimerenkadun radat olisi perusteltua ottaa käyttöön samanaikaisesti, jotta niihin liittyvät linjaston muutokset voitaisiin tehdä kerralla. Toistuvat linjastomuutokset ovat matkustajien kannalta huono vaihtoehto.

Suunnitelmassa esitetty yhteys Pasilasta Meilahteen on toteutettavissa vasta Pasilan keskuskorttelin työnaikaisten liikennejärjestelyjen päätyttyä arviolta vuonna 2021. Ennen yhteyden toteuttamista on arvioitava tarkemmin linjaston vaihtoehtoja Länsi-Pasilassa ja vaihtoehtoista on keskusteltava asukkaiden, yritysten ja muiden sidosryhmien kanssa. Tavoitteena tulisi olla, että Pasilan raitioliikenteen järjestelyt voidaan toteuttaa ja Ilmalan raitiotie ottaa käyttöön samanaikaisesti heti työnaikaisten järjestelyjen päätyttyä.



28.5.2014

Infraj/1

Suora yhteys Pasilasta Meilahteen on tavoiteltava, koska bussiliikenne kyseisellä välillä on erittäin kuormittunut. Suunnitelmassa esitetty mahdollisuus harventaa runkolinjan 500 (Jokeri 0) vuoroväli neljästä minuutista kuuteen minuuttiin raitiotien toteutumisen myötä alentaisi liikennöintikuluja yli 500 000 euroa vuodessa ja helpottaisi merkittävästi linjan 500 luotettavaa liikennöintiä. Linja olisi muutoksesta huolimatta edelleen hyvin kuormitettu. Jatkossa on perusteltua tarkastella laajemmin bussiliikenteen ja raitioliikenteen tavoitelinjastoja ja työnjakoa Pasilan tasolla, kuten suunnitelman jatkotyötarpeissa on esitetty.

Suunnitelmassa esitetään raitiolinjan 2 siirtämistä Topeliuksenkadulle ja Nordenskiöldinkadulle suunnitellulle raitiotielle, mutta tämä muutos ei ole välttämätön suunnitelman toteuttamiseksi. Esitetty ratkaisu kuitenkin tukee kyseisen raitiotien yleissuunnittelua ja kannattavuuden arviointia. Topeliuksenkadun ja Nordenskiöldinkadun raitiotien mahdollisesta toteuttamisesta päätetään erikseen yleissuunnitelman valmistuttua.

Suunnitelmassa esitetään, ettei Fredrikinkadulle Kamppiin vuonna 2009 valmistuneella radalla olisi toistaiseksi raitioliikennettä. Käytöstä poistuva rataosuus olisi noin 400 metriä pitkä. Toisaalta Kampin aluetta palveltaisiin liikennöimällä Kampintorin pysäkin kautta kulkevaa rataa kahdella linjalla nykyisen yhden sijasta. Muutoksen perusteluna on bussi- ja raitiovaunuliikenteen työnjaon selkeyttäminen: Töölöstä Kamppiin liikennöidään busseilla ja Töölöstä keskustaan liikennöidään raitiovaunuilla. Työnjakoa olisi mahdollista muuttaa, jos aikaisemmin alustavasti suunniteltu rata Kampista Fredrikinkatua etelään Bulevardille rakennettaisiin. Suunnitelman mukainen linja 1 olisi oikaistavissa Fredrikinkadulle. Kyseisestä rataosuudesta ja tarvittavista linjastomuutoksista olisi perusteltua tehdä yleissuunnitelma ja arvioida mahdollisuudet toteuttaa rataosuus siten, että raitioliikenne Fredrikinkadulla Kampissa jatkuisi keskeytyksittä. Bussiliikenne kyseisellä osuudella on nykyisellään erittäin kuormittunutta.

Suunnitelmaan ei ole sisällytetty Laajasalon ja Kalasataman raitioteitä, koska niiden suunnitteluun liittyy edelleen merkittäviä epävarmuustekijöitä mm. Hanasaaren voimalaitoksen ja Laajasalon raitiotien linjausvaihtoehtojen osalta. Laajasalon ja Kalasataman raitiolinjasto suunnitellaan erikseen vuosien 2014 ja 2015 aikana, kun muista niihin vaikuttavista suunnitelmista on saatu riittävä varmuus.

Raitioliikenteen pidemmän aikavälin tavoitteellisesta laajuudesta ja roolista joukkoliikennejärjestelmässä valmistellaan esitys vuoden 2014 aikana osana kaupungin strategiaohjelman mukaista poikkialhallinnollista ratikkaprojektia. Ratikkaprojekti päivittää myös uusien rataosuuksien



28.5.2014

Infraj/1

tavoiteaikataulut linjastosuunnitelman lopputulokseen ja uusien alueiden kaavoitustilanteeseen perustuen. Jatkossa aikatauluja tarkistetaan vuosittain investointien suunnittelun tueksi. Koska uusi ratikkalinjasto on monin tavoin parempi kuin vanha, kaupunkisuunnittelulautakunta kehottaa kiirehtimään uuden linjaston käyttöönottoa mahdollisuuksien mukaan.

Käsittely

20.05.2014 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Lautakunta päätti muuttaa asioiden käsittelyjärjestystä siten, että se käsitteli asian Lsp/2 asian Vp/1 jälkeen.

Esittelijän muutos:

Ville Lehmuskoski: Kappaleessa (10) luku 120 000 euroa korvataan luvulla yli 500 000 euroa.

Vastaehdotus:

Osmo Soininvaara: (14 a) Koska uusi ratikkalinjasto on monin tavoin parempi kuin vanha, kslk kehottaa kiirehtimään uuden linjaston käyttöönottoa mahdollisuuksien mukaan.

Lautakunta hyväksyi yksimielisesti ilman äänestystä jäsen Soininvaaran vastaehdotuksen.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Lauri Kangas, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37455
lauri.kangas(a)hel.fi

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 08.05.2014 § 85

HEL 2014-004594 T 08 00 02

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti merkitä tiedoksi asiasta saadun informaation.

Esittelijä

yksikön johtaja
Juha Saarikoski

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, projektipäällikkö, puhelin: 310 35245



Helsingin kaupunki
Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta
(HKL)

Esityslista

8/2014

5 (5)

28.5.2014

Infraj/1

artturi.lahdetie(a)hel.fi
