



28.5.2014

Infraj/1

1

Liikennelaitos -liikelaituksen johtokunnan lausunto koskien Raitioliikenteen linjastosuunnitelmaa 2014-2024

HEL 2014-004594 T 08 00 02

Päätösehdotus

Liikennelaitos -liikelaituksen johtokunta (HKL) päättää antaa seuraavan lausunnon:

HSL on laatinut selvityksen raitioliikenteen linjastosta vuosille 2014-2024 sekä esittänyt linjastosuunnitelman vuodelle 2024. HSL:n linjastaselvitys on laadittu kiitettävällä tavalla vuorovaikutuksessa sekä matkustajien, kaupunkilaisten että sidosryhmien, mm. HKL:n kanssa. HKL on osallistunut linjastaselvitykseen osallistumalla yleisötilaisuuksiin, työn ohjausryhmään sekä antamalla asiantuntija-apua mm. liikennöintiä ja infran rakentamista koskien.

Selvityksessä on kirjattu merkittävällä tavalla ylös nykyisiin raitiolinjoihin liittyviä ongelmia. Linjastosuunnitelmassa on pohdittu paitsi nykyisten linjojen ongelmien ratkaisemista myös uusien liikkumistarpeiden sekä Helsingin uusien rakentuvien kaupunginosien aiheuttamaa muutospainetta raitioliikenteelle. Selvityksen tausta-aineistona on käytetty laajalti maankäytön, asumisen ja liikkumisen tietoja nykytilanteesta sekä tulevaisuudesta.

Linjastosuunnitelmassa on otettu lähtökohdaksi jo tiedossa olevat raitioliikenteen laajenemishankkeet vuoteen 2024 mennessä, vaikka päätöksiä toteuttamisesta ei olekaan tehty. Näitä ovat mm. Ilmalan, Hernesaaren ja Jätkäsaaren sekä Topeliuksenkadun uudet raitiotiet. Linjastosuunnitelmassa ei kuitenkaan oteta kantaa raitioliikenteen linjastoon Kalasataman alueella sekä Kruunuvuoressa. Tämä on ymmärrettävää, sillä Helsinki ei ole tehnyt päätöstä raitioliikenteen toteuttamisesta Kalasatamaan tai Kruunuvuoreen. Tältä osin linjastosuunnitelma on puutteellinen ja vaatisi ehdottomasti täydennystä. Helsingin kaupungin, lähinnä kaupunkisuunnitteluviraston yhdessä HKL:n ja HSL:n kanssa tulee saattaa päätökseen Kalasataman ja Kruunuvuoren linjastosuunnitelma ennen uuden raitiovaununlinjaston hyväksymistä.

Samassa yhteydessä tulee laatia vielä kapasiteettitarkastelu nykyisille raitiotieradoille etenkin niiden kuormitettuimmilla osuuksilla Kaisaniemen ja Hakaniemen välillä sekä Kaivokadun ja Mannerheimintien risteyksessä. Nyt ehdotettu linjasto lisätynä



28.5.2014

Infraj/1

Kalasadaman ja Kruunuvuoren raitiotielinjoilla saattaa aiheuttaa ongelmia eniten kuormitetuilla rataosuuksilla.

HSL:n raitioliikenteen linjastosuunnitelmassa on tehty hyviä ja kannatettavia valintoja raitioliikenteen liikennöinnin perusteista. Perusteeksi on otettu kaikille linjoille tasavuorovälit ja painotettu vaihtomahdollisuuksia linjojen välillä. Ehdotettu linjastosuunnitelma muodostuu muutamasta olennaisesta raitiolinjojen risteysalueesta, joissa vaihtoja on tiheästi joka suuntaan meneviin linjoihin.

Ehdotetussa linjastosuunnitelmassa on painotettu uusien liikkumistarpeiden mukaisesti poikittaisten yhteyksien parantamista. Ehdotukset linjojen 1, 7 ja 5 muuttamiseksi osittain poikittaista matkustamista palveleviksi voidaan pitää kannatettavina.

Linjastosuunnitelmassa olisi voitu tutkia vielä nykyistä enemmän eri liikennemuotojen tarjoamaa liikennettä samoilla väylillä. Linjastosuunnitelmassa ei ole otettu kantaa bussiliikenteen korvaamisesta raitiovaunuliikenteellä kantakaupungin alueella ja vilkkaimmilla väylillä. Tulevien muiden suurten liikennehankkeiden (esim. Pisara-rata) myötä myös bussiliikenteen linjasto tulee kokemaan muutostarpeita. Vaikka nämä tapahtuisivat vuoden 2024 jälkeenkin, niin raitiovaunulinjasto tulee olemaan olennainen osa Pisara-rataa täydentävää liikennettä. Linjasto tulee suunnitella siten yhdessä Pisanan pintaliikenteen liityntälinjaston kanssa ja esim. suunnitella Käpylän rautatieasemalle päättyvä liityntäliikenne toteutettavaksi raitiovaunuliikenteellä.

Linjastosuunnitelman mukainen liikennöinti tehostaa kaluston ja muiden resurssien käyttöä ja on siksi kannatettava. Vaikka uusi linjasto tarjoaa matkustajille entistä parempaa palvelua, voidaan se toteuttaa käyttäen nykyistä vaunumäärää. Ehdotettu linjasto tuo operointiin säästöjä verrattuna laajennetun nykyisen linjaston mukaiseen raitiovaunuliikenteeseen. Linjaston suunnittelussa on otettu huomioon myös kuljettajien sosiaalitulojen tarpeet. Kokonaisuudessaan ehdotetulla laajuudella raitioliikenteen laajeneminen tarkoittaa kuljettajatarpeen kasvamista 8-10% nykyisestä.

Linjan 1 ehdotettu reitti on kannatettava ja parantaa varmasti linjan suosiota etenkin Helsinginkadun osuudella. HKL soisi sen kuitenkin kulkevan Fredrikinkadun rataa pitkin jo Arkadiankadun risteyksestä saakka. Linjaa 1 tulisi kehittää siten, että se kulkisi Fredrikinkatua koko matkan Arkadiankadulta Punavuoreen saakka. Tämä edellyttää puuttuvan rataosuuden rakentamista Urho Kekkosen kadun ja Bulevardin väliselle osuudelle. HKL:llä on tehty alustavia suunnitelmia



28.5.2014

Infraj/1

radan toteuttamisesta. Päätös Fredrikinkadun radan puuttuvan osuuden rakentamisesta pitäisi tehdä ennen päätöstä linjaston muuttamisesta.

Linjojen 2 ja 3 muuttaminen ympyrälinjasta ympyrän kulkeviksi heilurilinjoiksi, joiden päätepysäkit ovat Pasilassa ja Meilahdessa, on kannatettava. Linjat tarjoavat kaivattua poikittaisliikennettä Pasilan ja Meilahden välille. Linjasto edellyttää kuitenkin Reijolankadun radan sekä Topeliuksenkadun radan toteuttamista. Helsingillä ei ole päätöstä näiden ratojen toteuttamisesta ja niiden toteutusaikataulusta tulisikin tehdä päätös ennen linjastosta päättämistä.

Linjan 4 ehdotetaan täydennettäväksi linjalla 5, joka kulkisi Rautatieaseman ja Katajanokan terminaalin välillä etenkin laivojen ruuhka-aikaan on erittäin kannatettava muutos. Tämän linjan käyttöönottoa tulisikin kiirehtiä jo muusta linjastosta riippumatta, sillä nykyisellään Katajanokan terminaalin liikennöinti ei tarjoa matkustajille riittävän laadukasta palvelua.

Linjan 6 uusi reitti edellyttää Hernesaaren raitiotieradan toteutumista, mistä ei kuitenkaan vielä ole tehty päätöstä. Toteutumisaikataulu on myös avoin.

Linja 7 ehdotetaan muutettavan Meilahdesta Pasilan kautta kulkevaksi Sörnäisiin ja siitä keskustaan ja Jätkäsaaren kulkevaksi. Uusi linja toisi kaivattuja poikittaisyhteyksiä Meilahden sairaala-alueen ja Pasilan rautatieaseman välille. Linja kulkisi Pasilankadulta suoraan Pasilan sillalle ja Länsi-Pasilan suhteellisen hidas kierto jäisi pois. Tehty linjausvalinta Pasilassa on perusteltu, sillä Pasilan keskuksen ja Keski-Pasilan kehittymisen myötä alueen painopiste siirtyy pois Länsi-Pasilasta. Esitetty reitti nopeuttaa poikittaista matkustamista Pasilan asemalta etenkin länteen.

Linjan 7 toiseksi päätepisteeksi esitetään Länsisataman uutta terminaalia Jätkäsaarella. Linja 7 tulee näin täydentämään Länsisataman liikennettä. Esitetyt linjan 7 muutokset edellyttävät uuden kääntöpaikan rakentamista Meilahden sairaalalle, Reijolankadun radan toteuttamista, Pasilankadun ja Asemapäällikönkadun toteuttamista Pasilan keskustan rakentamisen yhteydessä sekä Saukonpaaden ja Länsisataman välisen yhteyden rakentamista.

Linjojen 8, 9 ja 10 reitit säilyvät pääosin entisellään. Linjaa 9 jatkettaneen Ilmalaan Pasilan keskustakorttelin valmistumisen jälkeen 2020 luvun alkupuolella. Samaten Jätkäsaarella molempia linjoja jatkettaneen Länsisataman laajentuessa. Linjojen liikennöintiin esitetään muutoksia, mm. yöliikenteen ja vuorovälien osalta.



28.5.2014

Infraj/1

HSL:n ehdottama raitiovaunulinjasto edellyttää lukuisia suurempia ja pienempiä raitiovaunuradan laajentamistoimenpiteitä. Näistä tärkeimmät on käsitelty selvityksessä erikseen. Tärkeimpinä linjaston muodostumiselle voidaan pitää Reijolankadun radan, Meilahden kääntöpaikan, Topeliuksenkadun radan sekä Pasilan alueen muutoksia. Lisäksi HKL näkee, että ainakin Fredrikinkadun puuttuva osuus ja linja 1 siirtäminen sille olisi tehtävä linjaston toteuttamiseksi. Lisäksi laajenemistoimet Ilmalaan, Hernesaareen ja Jätkäsaareen tulee toteuttaa. Nykyisestä rataverkosta jää suunnitelmassa hyödyntämättä Fredrikinkadun Kampin osuuden lisäksi Linjojen radat sekä Länsi-Pasilan rata. Kahden jälkimmäisen hyödyntäminen linjastossa on haasteellista eivätkä radat ole liikennöinnin kannaltakaan optimaalisia. Linjojen radat ovat selvityksessäkin esitetyistä syistä epäedullisia vaihtoyhteyksien toteuttamiseksi. Jatkossa pitäisikin tutkia raitiotieradan rakentamista Toisen Linjan päästä esim. Sturenkadulle. Länsi-Pasilan raitiotierata on mutkikas ja pysäkkiväli siellä tiheä. Nykyaikaisen nopeaan liikennöintiin tähtäävän raitiotielinjan tuominen tälle rataosuudelle ei ole järkevää.

Ehdotetuista raitiotielinjojen laajenemis- ja täydentämistoimenpiteistä ei ole toistaiseksi yhdestäkään päätöksiä pl. Välimerenkadun rata. Helsingin tulee kehittää päätöksentekoprosessia raitiotiehankkeissa siten, että päätökset raitiotieradan rakentamisesta voidaan tehdä hyvissä ajoin. Rataverkolle tehtävät muutokset vaikuttavat paitsi linjastoon, myös radan ylläpidon ja rakentamisen kustannuksiin sekä varautumiseen liikennöintiin näillä radoilla. Ilman uskottavia ja sitovia päätöksiä rataverkon täydentämisestä ei raitiovaunuliikennettä pystytä kehittämään pitkäjänteisesti. Nykyisellään suunnittelu ja päätöksenteko raitiotiehankkeissa on hajaantunut vähintään neljään eri hallintokuntaan. Tätä prosessia on kehitettävä, jotta uudet ratahankkeet ja raitiotielinjaston kehittäminen ovat ylipäätään mahdollisia.

Esittelijän perustelut

Kaupunginhallitus on pyytänyt HKL –liikelaitokselta lausuntoa HSL:n laatimaan raitioliikenteen linjastosuunnitelmaan vuosille 2014-2024 perjantaihin 30.5.2014 mennessä.

Esittelijä

yksikön johtaja
Juha Saarikoski

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, kehittämisspällikkö, puhelin: 310 35245
artturi.lahdetie(a)hel.fi