



### 3

#### Raitioliikenteen kehittämishankkeiden tilannekatsaus (a-asia)

HEL 2013-002220 T 08 00 02

hankenro 0902\_3

#### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen merkitä tiedoksi asiasta saamansa informaation.

#### Esittelijä

Raitioliikenteen kehittämishankkeiden lähtökohtana on HKL-liikelaitoksen vuonna 2009 tekemä Raitioliikenteen kokonaiskehittämisselvitys. Selvityksessä kartoitettiin keinoja liikennöinnin kehittämiseksi ja tarkasteltiin alustavasti vaihtoehtoja rataverkon laajentamiseksi.

Rataverkon laajennuksista osa liittyy suoraan suunnitteilla ja rakenteilla oleviin projektialueisiin. Näistä on vuoden 2009 jälkeen avattu linjan 8 jatke Saukonpaateen ja linjan 9 jatke Länsiterminaaliin. Muita laajennuksia suunnitellaan mahdollisuuksien mukaan osana projektialueiden kaavoitusta. Hankkeiden mahdolliset toteuttamisaikataulut riippuvat alueiden rakentumisesta. Lisäksi hankekohtaisesti tarvitaan riittävä hankkeen arviointi ja hankesuunnitelma. Hankkeiden suunnittelutilanne ja toteutumisen varmuus vaihtelevat.

Laajasalon raitiotie poikkeaa muista projektialueiden hankkeista. Laajasalon raitiotie on liikennejärjestelmätason hanke, joka palvelee Kruunuvuorenrannan projektialueen lisäksi koko Laajasaloa. Kyseessä on ensimmäinen uuden ajan esikaupunkiraitiotie Helsingissä.

Projektialueiden lisäksi raitioverkon laajentamista tutkitaan nykyistä verkkoa täydentävillä radoilla mm. Topeliuksenkadulla ja nykyisen verkon lähellä olevia alueita palvelevana laajennuksena Munkkivuoreen. Topeliuksenkadun vaihtoehtojen suunnitelmat ja alustava hankearviointi valmistuvat kevään aikana. Munkkivuoren raitiotiestä laadittiin vuonna 2012 Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän johdolla tarve- ja toteuttamiskelpoisuus selvitys. Selvityksen perusteella raitiotie on kannattava hanke.

Nykyisen raitioliikenteen suurin ongelma on liikennöinnin hitaus. Hidas liikennöinti on matkustajien näkökulmasta raitioliikenteen kilpailukykyä heikentävä tekijä ja lisäksi aiheuttaa vuosittain useiden miljoonien eurojen suorat kustannukset kaupungille. Pelkästään vaunupäivä- ja



linjakilometrikustannusten kasvu hitaamman liikennöinnin takia vuosina 2002 - 2009 nosti kustannuksia noin 1,7 miljoonaa euroa vuodessa. Hidas liikennöinti kasvattaa myös lähes väistämättä pysähtelevämmän ajotavan kautta kilometrikohtaisia käyttökustannuksia, jotka koostuvat pääosin huollosta ja energiasta. Hitaus vähentää raitioliikenteen houkuttelevuutta merkittävästi, sillä useiden tutkimusten mukaan joukkoliikenteen nopeus on yksi tärkeimmistä kulkumuodon valintaan vaikuttavista tekijöistä. Näiden tekijöiden yhteiskuntataloudelliset vaikutukset ovat vuositasona miljoonia euroja. Pelkkien suorien kustannuksien alentumisella voitaisiin kattaa huomattavia investointeja raitioliikenteen nopeuttamiseksi. Käytännössä liikennöinti on kuitenkin hidastunut viime vuosiin asti. Mitattu keskinopeus vuonna 2011 oli HSL:n tietojen mukaan 14,3 km/h, kun keskinopeus vuonna 1995 oli silloisen HKL:n tietojen mukaan 16 km/h. Pysäkkiäilydeltään Helsingin kanssa vertailukelpoisissa Zürichissä ja Baselissa keskinopeudet vuonna 2000 olivat 16,7 ja 17,5 km/h.

Raitioliikenteen nopeutta pyritään parantamaan linjakohtaisilla kehittämisohjelmilla. Linjan 8 kehittämisohjelma laadittiin vuonna 2011. Ensimmäiset kehittämisohjelman toimenpiteet ovat etenemässä toteutukseen vuoden 2013 aikana. Lisäksi linjan 8 liikennevaloetuksia on kehitetty vuoden 2012 loppupuolella. Linjojen 2, 3, 7A ja 7B kehittämisohjelman laadinta on käynnistymässä vuonna 2013. Kehittämistoimien tulisi toteutua nopeammin. Linjakohtaisten ohjelmien lisäksi tarvitaan mm. kuljettajien lipunmyynnistä luopumista, ratatekniikan kehittämistä ja infrastruktuurin suurempia parannuksia katujen peruskorjausten yhteydessä. Infrastruktuurimuutoksia pyritään jatkossa toteuttamaan samassa tahdissa pyöräilyn tavoiteverkon rakentamisen kanssa, jotta kaikki kaduilla tarvittavat muutokset voidaan tehdä kerralla.

Pidemmällä tähtäimellä on harkittava raitio- ja bussiliikenteen päällekkäisyyksien vähentämistä. Rajalliseen katutilaan on usein mahdotonta sovittaa laadukkaita järjestelyjä molemmille joukkoliikennemuodoille. Pyöräilyinfrastruktuurin tarve lisää edelleen vaikeuksia joillakin kaduilla. Suuret vuoromäärät ja eri kohdilla olevat pysäkit vaikuttavat lisäksi tehokkaiden liikennevaloetuuksien järjestämistä. Pisara-radon pintaliikenneselvityksessä ehdotettiin Mäkelänkadun bussiliikenteen määrän vähentämistä murto-osaan yhdistetyllä raitio- ja junaliikenteen liityntäterminaalilla Käpylässä. Vastaavia mahdollisuuksia tarkastellaan muilla suunnilla myöhemmin käynnistytävissä esikaupunkiraitiotieselvityksessä.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

**Postiosoite**  
PL 2100  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

**Käyntiosoite**  
Kansakoulukatu 1 A  
Helsinki 10  
www.hel.fi/kaupunkisuunnittelu

**Puhelin**  
+358 9 310 1673  
**Faksi**  
+358 9 310 37170

**Y-tunnus**  
0201256-6

**Tilinro**  
FI0680001200062637  
**Alv.nro**  
FI02012566



26.02.2013

Lsp/3

---

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

---

**Postiosoite**

PL 2100  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

**Käyntiosoite**

Kansakoulukatu 1 A  
Helsinki 10  
www.hel.fi/kaupunkisuunnittelu

**Puhelin**

+358 9 310 1673

**Faksi**

+358 9 310 37170

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alv.nro**

FI02012566