



## 5 Raitioliikenteen kehittämisohjelma (MAKA)

HEL 2017-012441 T 08 00 02

### Päätösehdotus

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päättää merkitä tiedoksi saamansa informaation raitioliikenteen kehittämisohjelmasta.

### Esittelijän perustelut

#### Lähtökohdat ja tavoitteet

Raitioliikenteen kehittämisohjelma on valmisteltu edellisen valtuustokauden ajaksi perustetun ratikkaprojektin jatkotyönä. Valmistelua on ohjannut ohjausryhmä, jossa on ollut edustus kaupunginkansliasta, kaupunkiympäristötoimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta, liikennelaitokselta (HKL) sekä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymästä (HSL).

Raitioliikenteen nykyisiä ongelmia ovat alhainen keskinopeus ja heikko luotettavuus. Suurimmat syyt ongelmiin ovat heikosti toimivat raitioliikenteen liikennevaloetuuudet ja puutteellinen erottelu ajoneuvoliikenteestä. Raitioliikenteen hitaus ja ajoaikojen hajonta haittaavat muun muassa tehokkaiden aikataulujen suunnittelua ja niiden keskinäistä synkronointia sekä laskevat raitioliikenteen palvelutasoa.

Raitioliikenteen kehittämisohjelman tavoitteena on aloittaa kehittämis-työ poikkihallinnollisessa ratikkaprojektissa määriteltyjen kehittämistavoitteiden toteuttamiseksi. Kaupunginhallitus hyväksyi 16.11.2015 jatkovalmistelun pohjaksi seuraavat raitioliikenteen kehittämistavoitteet:

Nopeustavoite: raitioliikenteen keskinopeus nykyisellä raitioverkolla nostetaan 17 kilometriin tunnissa.

Sujuvuustavoite: raitiovaunut pysähtyvät ainoastaan pysäkeillä.

Luotettavuustavoite: raitiovaunut kulkevat aikataulun mukaisesti.

Häiriöttömyystavoite: väärin pysäköidyt autot ja liikenneonnettomuudet eivät aiheuta häiriöitä liikenteeseen.

Helsingin kaupunkistrategiassa 2017 - 2021 on ilmaistu tahto kestävien kulkumuotojen ja raidejoukkoliikenteen osuuden kasvattamiseen. Vuonna 2015 hyväksyttyyn Helsingin liikkumisen kehittämisohjelmaan sisältyy samansuuntaisia tavoitteita, mm. kestävien kulkutapojen saavutettavuuden nostaminen kilpailukykyiseksi autoliikenteen kanssa ja



matka-aikojen ennustettavuuden parantaminen. Vuonna 2016 hyväksytty Helsingin yleiskaava perustuu pikaraitioteistä muodostuvaan raitieliikenteen verkostokaupunkiin, ja pikaraitioteiden sujuva liikennöinti kantakaupunkiin edellyttää nykyisen rataverkon parantamista.

#### Ohjelman sisältö

Kehittämisohjelmassa on määritelty periaatteet ratainfrastruktuurin ja liikennöinnin parantamiseen. Periaatteiden lähtökohtana on raitioverkon jakaminen toiminnallisesti pikaraitioteihin ja kaupunkiraitioteihin. Pikaraitioverkkoon kuuluvilla pääkaduilla kehittämisessä painotetaan erityisesti nopeutta ja sujuvuutta tulevaisuuden pikaraitieliikenteen mahdollistamiseksi. Kantakaupungin rataverkon muilla alueilla painotetaan ennen kaikkea luotettavaa ja häiriötöntä kulkua. Toimenpiteet toteutetaan pääkatuosuuksien perusparannuksina, muiden alueiden pienempinä kustannustehokkaina toimenpiteinä sekä selkeärajaisina kehittämiss Hankkeina.

Kehittämiskeinoista keskeisimmät ovat raitieliikenteen liikennevalotuuksien parantaminen ja raitioteiden parempi erottelu muusta liikenteestä. Lisäksi toimenpiteet liittyvät mm. pysäkkien palvelutason parantamiseen, jalankulkijaylitysten järjestelyihin sekä ratatekniikan kehittämiseen. Liikennöinnin kehittämiskeinoja ovat mm. raitieliikenteen palvelu- ja toimintalinjausten määrittely, ajotapojen yhtenäistäminen, kaikilla pysäkeillä pysähtyminen sekä kuljettajalipunmyynnin lopettaminen.

#### Ohjelman toimeenpano

Ohjelman toimeenpano perustuu raitieliikenteen jatkuvan kehittämisen ja seurannan toimintatapaan. Sen keskiössä on liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta nimettävä raitiotiekoordinaattori ja kehittämisen ohjausryhmä, jossa on edustettuna kaikki raitieliikenteen järjestämiseen osallistuvat osapuolet. Koordinaattorin ja seurantaryhmän tehtävänä on ohjata toimenpiteiden toteutusta ja seurata raitieliikenteen kehitystä

Kehittämisen tueksi toteutetaan HSL:n uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän tuottamaan tietoon perustuva raitieliikenteen suorituskykymitaristo.

#### Ohjelman vaikutukset

Raitieliikenteen kehittämistavoitteiden täysimääräinen toteuttaminen tuottaa jopa 4,5 miljoonan euron vuosittaisen säästön liikennöintikustannuksissa sekä huomattavat suorat käyttäjähyödyt ja laajemmat kaupunkitaloudelliset vaikutukset. Haitat muille liikennemuodoille on arvioitu pieniksi ja suunnittelulla hallittavissa oleviksi. Infrastruktuurin parantaminen voidaan toteuttaa suurelta osin ilman muiden liikennemuotojen



käyttämän tilan vähentämistä. Katumuutostöiden aikana muulle liikenteelle saattaa tulla väliaikaista haittaa.

#### Aikataulu ja resursointi

Infrastruktuurin parantamistoimenpiteiden ja kehittämishankkeiden aikajänne on noin 15 vuotta. Toimenpiteiden arvioidut investointikustannukset ovat noin 60 miljoonaa euroa. Investoinnit rahoitetaan nykyisten määrärahojen puitteissa. Suurin osa kustannuksista muodostuu pääkaupunkisuunnitelman perustarpeista. Osa toimenpiteistä ei edellytä investointeja, mutta sisältävät suuren parannuspotentiaalin. Tästä esimerkkinä on liikennevalotekniikan parantaminen.

Ohjelman toteuttaminen edellyttää riittävien henkilöresurssien kohdentamista toimenpiteiden toimeenpanoon. Liikennevalotekniikan parantaminen edellyttää lisäresurssia kaupunkiympäristötoimialan maankäyttö- ja kaupunkirakenne palveluun. Muut suunnittelun ja toteutuksen resurssit järjestetään töiden kohdentamisella ja priorisoinnilla.

#### Esittelijä

yksikön johtaja  
Artturi Lähdetie

#### Lisätiedot

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

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano