

23.04.2024

18/00.02.03/2024  
[Lauttayhteys  
Herttoniemenrannasta  
keskustaan]**Vastaanottaja**Helsingin kaupunki / Kaupunginkanslia  
kaupunginkanslia@hel.fi

Lausuntopyyntöne HEL 2024-000915 T 00 00 03

**Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto Kaupunginvaltuuston aloitteesta Herttoniemenrannan ja Keskustan välisestä lauttayhteydestä**

Helsingin kaupunginvaltuuston 37 valtuutettua esittävät selvitystä mahdollisuudesta käynnistää vesiliikenne Herttoniemenrannasta keskustaan Kulosaaren sillan perusparannuksen ajaksi. Kulosaaren sillan perusparannuksen aikana liikenne Itä-Helsingistä keskustaan Itäväylää pitkin tulee väistämättä hankaloitumaan. Yhtenä keinona ehkäistä liikenteeseen kohdistuvia haittoja ja ruuhkia olisi luoda vaihtoehtoinen väylä keskustaan Kulosaaren sillan perusparannuksen ajaksi.

*Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:*

Vesijoukkoliikennettä on selvitetty laajasti viimeksi Kruunuvuorenlautan yhteydessä (Kruunuvuorenselän vesijoukkoliikenne, Ramboll, 2019).

Voidakseen palvella hyvin matkustajia väliaikaisestikin, on vesijoukkoliikenteen laituripaikkojen oltava lähellä maankäyttöä ja siten matkojen alkua- tai loppupisteitä. Vaihtoehtoisesti vesijoukkoliikenteen pysähtymispaikoilta tulisi olla hyvä yhteys muuhun joukkoliikennejärjestelmään, jotta vaihtaminen onnistuisi nopeasti ja sujuvasti.

Lähtökohtana pidämme, että metro liikennöi normaalisti siltaremontin aikana.

Herttoniemenrannan ja Helsingin keskustan väliä palvelevan lautan vaihtoehtoisia päätepisteitä keskustassa olisivat Kauppatori, Pohjoisranta sekä Hakaniemi. Kaikki vaihtoehdot olivat mukana myös Kruunuvuorenlautan selvityksessä ja niistä potentiaalisimpina pidettiin Kauppatoria sekä Pohjoisrantaan. Lautan matka-aika Herttoniemenrannasta Pohjoisrantaan olisi arviolta noin puoli tuntia ja Katajanokalle hieman pidempi. Näin ollen lauttaliikenteelle olisi mahdollista saada yhdellä lautalla tunnin vuorovälillä

23.04.2024

18/00.02.03/2024

[Lauttayhteys  
Herttoniemenrannasta  
keskustaan]

suuntaansa liikennöivä yhteys Herttoniemenrannan ja Helsingin keskustan välille.

Herttoniemenrannassa kuten muuallakin Itä-Helsingissä bussiyhteydet on suunniteltu liityntäyhteytenä metroasemien välille. Tehokas ja hyvin palveleva liityntäyhteys lautalle vaatisi muutoksia jo toimivaan bussilinjastoon. Myös kantakaupungin puolella lautan mahdollisen päätepisteen ja lähimpien raitiovaunupysäkkien etäisyys on pitkä. Näin ollen lautan liittämiseksi osaksi joukkoliikennejärjestelmää, sekä sujuvien vaihtojen ja tehokkaiden matkaketjujen mahdollistaminen olisi hyvin haastavaa.

Kulosaaren sillan peruskorjauksen aikana Itäväylälle on odotettavissa ruuhkia sillan kapasiteetin pudotessa tai liikenteen katketessa sillalla kokonaan. Kuitenkin joukkoliikenne palvelee Herttoniemen ja kantakaupungin välillä ensisijaisesti metron tarjoamalla yhteydellä metron käyttäessä omaa rinnakkaista siltaansa. Herttoniemen metroasema on saavutettavissa kävelen Herttoniemenrannasta, ja alueelta on sujuva liityntäyhteys Herttoniemen ja Kulosaaren metroasemille linjalla 81. Suuremmat haitat tulevat kohdistumaan Pasilan suunnan joukkoliikenneyhteyksiin, koska Itäväylän bussiliikenne hidastuu merkittävästi, eikä lautasta olisi tähän mitään apua.

Matkustajakapasiteetin puolesta metron välityskyky on 2,5 minuutin vuorovälillä 16 800 henkilöä tunnissa suuntaansa. Lautassa selvityksen mukaan mahdollisia vaihtoehtoja olivat kapasiteetiltaan 150–300 henkilön kokoiset lautat. Tunnin vuorovälillä kapasiteetti vastaavasti olisi 150–300 henkilöä ja kahdella lautalla liikennöitynä 300–600 henkilöä tunnissa. Metro tarjoaa siis kymmeniä kertoja suuremman matkustajakapasiteetin.

Metron kapasiteetin osalta ruuhka-aikoina maksimikuorma on ollut noin 350 matkustajaa yhdellä lähdöllä, kun maksimikapasiteetti on keskimäärin 700 henkilöä. Yhdellä metrojunalla voidaan siis kuljettaa enemmän matkustajia kuin kahdella lautalla, ja metron matkustajamäärät voivat lähes kaksinkertaistua ennen kapasiteetin loppumista. Lisäksi tällä välillä palvelee myös vaihtoehtoinen yhteys Kruunusilltojen kautta, joka on houkutteleva ja ensisijainen yhteys keskustaan etenkin Laajasalon alueen asukkaille.

Mikäli metron liikennöinti katkeaisi tai häiriintyisi työmaan takia, voisi lautavaihtoehto olla mielekkäämpi, mutta siinäkin tilanteessa sen kapasiteetti olisi hyvin vaatimaton.

Lauttaliikenne olisi kustannustehoton joukkoliikenneyhteys, jolla ei myöskään saavutettaisi merkittäviä parannuksia Herttoniemenrannan ja keskustan välisen joukkoliikenteen kapasiteettiin. Liikennöinnin lisäksi suuria kustannuksia aiheutuisi liikennöintiin soveltuvan aluksen hankinnasta, jonka talvikelpoisuuden, esteettömyyden sekä vähäpäästöisyyden varmistaminen

23.04.2024

18/00.02.03/2024  
[Lauttayhteys  
Herttoniemenrannasta  
keskustaan]

tuo haasteita. Tällä hetkellä myös ainoa ylimääräinen jääkelpoinen lautta on kiinni Kruunuvuorenrannan liikenteessä.

Kruunuvuoren lauttaa voidaan pitää hyvänä verrokkina selvitetävälle yhteydelle Herttoniemenrannasta keskustaan. Korkeasta matkustajatytyväisyydestä huolimatta matkoja on kertynyt keskimäärin 650 päivässä ja alkuvuoden 2024 aikana keskimäärin 330 matkaa päivässä. Pelkkä matkustajatytyväisyys matkan elämyksellisyyteen ei perustele kalliin ja hitaan joukkoliikennepalvelun järjestämistä.

HSL ei pidä perusteltuna luoda metron kanssa päällekkäistä liikennettä lautalla Herttoniemenrannan ja kantakaupungin välillä.

Jos kaupunki kuitenkin päättää järjestää lauttaliikenteen omilla kustannuksillaan, niin HSL suhtautuu avoimesti lippuyhteistyöhön samaan tapaan kuin Kruunuvuoren lautassa.

Lisätietoja lausunnosta antaa joukkoliikennesuunnittelija Henrik Kiiskinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä hallitus