



01.06.2022

Ärende/14

§ 151

Ledamoten Pia Pakarinens motion om en omvärdering av spår- vagnsmaterielen för Kronbroarna

HEL 2021-011578 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige betraktade motionen som slutbehandlad.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

1 Valtutettu Pia Pakarisen aloite

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Ledamoten Pia Pakarinen och 18 andra ledamöter föreslår i sin motion att investeringskostnaderna för ombyggnad av hållplatser och gator, som orsakas av den nya materielen som planeras för Kronbroarna, omvärderas även i fråga om centrumavsnittet av Kronbroarnas spår-
vägsförbindelse och att ett vagnalternativ som är ekonomiskt förnuftigt med tanke på antalet användare på bron tas upp i beslutsfattandet.

Det är inte ändamålsenligt att korta av spårvagnsmaterielen som upphandlas för Kronbroförbindelsen. Spårvagnsmaterielen är inte överdimensionerad i förhållande till linjens passagerarprognoser. De alternativ som föreslås i motionen ökar kostnaderna för Kronbroarnas spår-
vägsförbindelse från det som redan har godkänts och innebär en betydande risk för att projektet ska försenas.

Markanvändning på Vårdö har inte varit en motivering för projektet eller trafikeringsplanen i projektbeslutet 2016 för Kronbroarnas spårvagnsmateriel och det samma gäller 2021 års beslut om att höja maximipriset.



Detaljplanen för Stansviksberget trädde i kraft 18.11.2020 efter behandlingarna i förvaltningsdomstolen och högsta förvaltningsdomstolen. På basis av det som antecknats i stadsstrategin kommer man att omvärdera detaljplanens innehåll och omfattning. Som helhet har det inte föreslagits ändringar i de mål som har ställts för antalet invånare i Kronbergsstranden och därmed är det inte motiverat att förkorta materielen.

Stadsfullmäktige godkände 17.6.2020 § 173 projektplanen för upphandling av spårvagnar för Kronbroarnas linjenät. Efter det bemyndigade direktionen för affärsverket Helsingfors stads trafikverk (HST) 17.12.2020 § 200 trafikaffärsverket att beställa 23 stycken ca 35 meter långa dubbelriktade spårvagnar av Škoda Transtech Oy. Dessa vagnar är likadana som de vagnar som tidigare beställdes för Spårjokern och beställningen är en optionsupphandling i anslutning till den tidigare beställningen.

Om de beställda vagnarna inte används för trafikering på spårvägen Kronbroarna finns inte något annat användningsändamål för dem på spårvägsnätet i Helsingfors innan snabbspårvägen på Vichtisvägen står klar. De vagnar som behövs för Spårjokern har beställts tidigare och det finns inget behov för tilläggsmateriel. På det nuvarande spårvägsnätet är vagnarnas användningsmöjligheter begränsade, i synnerhet på grund av vagnarnas längd. Staden borde antingen skjuta upp vagnupphandlingen, låta vagnarna stå oanvända eller helt avbryta upphandlingen. Alla alternativ medför tilläggskostnader för staden.

Enligt planerna baserar sig trafikeringen på Kronbroförbindelsen på den 35 meter långa vagnmaterielen som beställdes. Behovet av materiel mäts enligt kapaciteten och turtätheten under rusningstiden, på linjen i Uppby som tätast med 5 minuters mellanrum för att alla passage-rare ryms med. Enligt prognoser kommer ca 2300 passagerare att färdas över Kronbergsbron mot centrum under morgonrusningstimmen år 2040. Med de 35 meter långa vagnarna är det tills vidare möjligt att svara på efterfrågan på Degerö. För att begränsa antalet turer kan det i framtiden uppstå ett behov av att förlänga vagnarna till 45 meter.

Helsingfors snabbspårvägsprojekt har planerats så att vagnarnas längd är ca 35 och 45 meter. De 35 meter långa vagnar som hittills beställts kan förlängas till 45 meter. Snabbspårvägarnas effektivitet baserar sig på det att den nya materielen är större än den nuvarande materielen.

Om kortare spårvagnar beställs för spårtrafiken till Degerö, krävs en ny spårvagnstyp. De nuvarande ca 27 meter långa Artic-vagnarna är traditionella enkelriktade vagnar. För det spårnät som byggs i projektet Kronbroarna behövs dubbelriktade spårvagnar eftersom man inte byg-



ger en vändslinga vid ändhållplatsen i Uppby eller den tillfälliga ändhållplatsen i Hagnäs. Det går inte att köra till Uppby med de nuvarande vagnarna.

Med tanke på baninfrastrukturen är det möjligt att trafikera med de nuvarande vagnarna mellan Kronbergsstranden och Böle längs den spårväg mellan Fiskehamnen och Böle som kommer att stå klar 2024 eftersom det finns en slinga vid ändhållplatsen i Kronbergsstranden där det går att vända vagnen. Det nuvarande antalet vagnar är dock inte tillräckligt för att trafikera denna linje.

Att beställa en liten serie nya, mindre än 30 meter långa enkelriktade spårvagnar endast för Kronbroförbindelsens behov är troligtvis en dyr och långvarig enskild upphandling och medför en betydande risk att ibruktageand av Kronbroförbindelsen försenas. I en ca 27 meter lång vagn som motsvarar den nuvarande vagnstypen men är dubbelriktad ryms färre passagerare än i en enkelriktad vagn, bland annat därför att den andra förarhytten tar plats.

Nya hållplatser vid spårnätet i Helsingfors innerstad genomförs så att längden på deras serviceområde uppgår till 30 meter. Vid hållplatser som avses för två vagnar kommer serviceområdena att vara 61 meter långa. Det har inte varit ett systematiskt projekt att förlänga och höja de gamla hållplatserna utan det har gjorts vid behov och i mån av möjlighet. Många av de nuvarande hållplatserna i innerstaden når inte mållängden och vissa är till och med kortare än de nuvarande spårvagnarna. Till exempel den nuvarande hållplatsen på Brunnsgatan vid järnvägsstationen är för kort för de två nuvarande Artic-vagnarna och måste förlängas oberoende av de nya snabbspårvägslinjerna.

På snabbspårvägslinjerna är hållplatsernas serviceområden i princip 45 meter långa. De rutter som dimensioneras för de kommande 35 eller 45 meter långa spårvagnarna revideras och vid behov planeras och genomförs förlängningar för den längre vagnstypen. I planeringen beaktas även de begränsningar som gaturummet ställer och behov av övriga färdstätt.

Stadsfullmäktige beslutade 25.8.2021 § 252 i samband med höjningen av maximipriset för spårvägsavsnittet i projektet Kronbroarna att spårvägsförbindelsen byggs i första fasen till Hagnäs och beslutet om fortsättningen av spårvägslinjen från Hagnäs till Helsingfors centralstation tas separat upp i beslutsfattandet i ett senare skede. Utgångspunkten för denna fas är att ingen separat ändhållplats för snabbspårvägen behövs på Brunnsgatan, utan linjen kopplas på ett ändamålsenligt sätt till det övriga spårvägsnätet. På basis av det beslutet är det nödvändigt att undersöka rutter som är lämpliga för snabbspårvägen västerut från



Brunnsgatan och hurdana ändringar i trafikarrangemangen som krävs för att genomföra de ändringarna på ett sätt som är lämpligt för snabbspårvägstrafiken.

HRT:s styrelse godkände linjenätsplanen för snabb- och stadsspårtrafiken vid sitt möte 14.12.2021. I arbetet studerades ändringar i spårnätet i samband med de nya snabbspårledningarna. Stadsfullmäktiges beslut om Kronbroarna har beaktats i linjenätsplanen. Förslaget till linjenätet kommer att fungera som utgångspunkt för planering av infrastrukturen och det kontrolleras vid behov om de planerade infrastrukturlösningarna visar sig vara otillräckliga eller ogenomförbara, eller om det sker betydande ändringar i de planerade projektens tidtabell eller omfattning.

Eftersom det inte är möjligt att få kortare än 35 meter långa dubbelriktade spårvagnar kan staden inte beställa kortare vagnar. Att välja kortare vagnar förutsätter en helt ny enkelriktad spårvagnstyp, vilket mycket sannolikt vara dyrare än de redan beställda vagnarna. Passagerarkapaciteten i en sådan vagnstyp är betydligt mindre än i de vagnar som nu trafikeras i innerstaden. Dessutom är det nödvändigt att bygga vändslingor som tar plats från stadsutvecklingen. Även detta alternativ medför med största sannolikhet en betydlig fördröjning av trafikeringen av Kronbroarnas linjenät.

Stadsmiljönämnden och direktionen för HST har gett utlåtanden i ärendet. Svaret stämmer överens med utlåtandena.

Enligt 30 kap. 11 § 2 mom. i förvaltningsstadgan ska stadsstyrelsen förelägga fullmäktige en motion som undertecknats av minst 15 ledamöter.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

1 Valtuutettu Pia Pakarisen aloite

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutshistoria

Stadsfullmäktige 18.05.2022 § 122



01.06.2022

Ärende/14

HEL 2021-011578 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade bordlägga ärendet förslag av ordföranden.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Kaupunginhallitus 09.05.2022 § 351

HEL 2021-011578 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo aloitteen loppuun käsitellyksi.

02.05.2022 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 11.01.2022 § 10

HEL 2021-011578 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kaupunkistrategiaan on kirjattu ”Osoitetaan Vartiosaari virkistyskäyttöön” ja ”Uudelleenarvioidaan Stansvikinkallion asemakaava metsäluonnon arvojen näkökulmasta samassa yhteydessä Kruunuvuoren asemakaavan kumottujen osien kanssa”. Vartiosaaren osalta käynnistetään strategiakirjauksen perusteella osayleiskaavaprosessi. Kruunusillat-hankkeeseen ja sen liikenne-ennusteisiin tämä ei vaikuta, sillä Vartiosaaren maankäyttö ei ole ollut hankepäätöksessä 2016



hankkeen eikä liikennöintisuunnitelman perusteluna, kuten ei vuoden 2021 enimmäishinnan korottamispäätöksessäkään.

Stansvikinkallion asemakaava on tullut voimaan hallinto-oikeuden ja korkeimman hallinto-oikeuden käsittelyjen jälkeen 18.11.2020. Kaupunkistrategian kirjauksen perusteella kaavan sisältöä ja asuntorakentamisen laajuutta tullaan arvioimaan uudelleen. Kokonaisuutena Kruunuvuorenrannan asukasmäärälle asetettuihin tavoitteisiin ei ole esitetty muutoksia, eikä siten raitiotien kaluston lyhentämiselle ole perusteita.

Helsingin kaupungin kaupunginvaltuusto hyväksyi 17.6.2020 Kruunusilltojen linjaston kalustohankinnan hankesuunnitelman. Tämän jälkeen liikenneliikelaitoksen (HKL) johtokunta on oikeuttanut 17.12.2020 liikenneliikelaitoksen tilaamaan 23 kappaletta kahteen suuntaan ajettavia noin 35 metriä pitkiä raitiovaunuja Škoda Transtech Oy:ltä. Vaunut ovat samanlaisia kuin Raide-Jokerille aiemmin tilatut ja tilaus on aiempaan hankintaan liittyvä optiohankinta.

Mikäli tilattuja vaunuja ei käytettäisi Kruunusillat-raitiotien liikennöintiin, niille ei olisi muuta käyttöä Helsingin raitiotieverkolla ennen Vihdintien pikaraitiotien valmistumista uusimman talousarvioesityksen mukaan arviolta vuonna 2031. Raide-Jokerin tarvitsemat vaunut on tilattu jo aiemmin, eikä lisäkalustolle ole tarvetta. Nykyisellä raitioverkolla vaunujen käyttömahdollisuudet ovat rajattuja erityisesti vaunupituuden vuoksi. Vaunuhankintaa pitäisi joko lykätä, vaunuja seisottaa käyttämättömänä tai keskeyttää hankinta kokonaan. Kaikki vaihtoehdot toisivat lisäkustannuksia kaupungille.

Kruunusillat-yhteyden liikennöinti on suunniteltu perustuen tilattuun 35 metriä pitkään vaunukalustoon. Mitoittavana tekijänä on ruuhka-ajan kapasiteetti ja vuoroväli, joka on Yliskylän linjalla tiheimmillään 5 minuuttia, jotta kaikki matkustajat mahtuvat kyytiin. Kruunuvuorensillan yli ennustetaan kulkevan vuonna 2040 noin 2300 matkustajaa aamuruuhkatunnissa keskustan suuntaan. 35-metrisillä vaunuilla pystytään vastaamaan Laajasalon kysyntään toistaiseksi. Vaunujen pidentäminen 45-metriksiksi voi olla tarpeen tulevaisuudessa vuoromäärien kasvun rajoittamiseksi.

Helsingin pikaraitiotiehankkeet on suunniteltu käyttäen perusvaununpituutena n. 35 ja 45 metriä. Tähän mennessä tilatut 35-metriset vaunut ovat pidennettävissä 45-metriksiksi. Pikaraitiotieiden tehokkuus perustuu omalta osaltaan siihen, että kalustokoko on nykyistä raitiovaunukalustoa suurempaa.

Mikäli Laajasalon raitioliikenteeseen päätettäisiin tilata lyhempiä raitiovaunuja, edellyttäisi se uudenlaisen raitiovaunutyyppin määrittelyä Helsinkiin. Nykyiset n. 27 metriä pitkät Artic-vaunut ovat perinteisiä yh-



teen suuntaan ajettavia vaunuja. Kruunusillat-hankkeessa toteutettava rataverkko edellyttää kahteen suuntaan ajettavia raitiovaunuja, sillä rataverkolle ei toteuteta kääntösilmukoita Yliskylän päätepysäkille eikä Hakaniemen tilapäiselle päätepysäkille. Nykyisillä vaunuilla ei ole mahdollista ajaa Yliskylään.

Nykyisillä vaunuilla on ratainfra puolesta mahdollista liikennöidä Kruunuvuorenrannan ja Pasilan välillä hyödyntäen vuonna 2024 valmistuvaa Kalasataman ja Pasilan välistä raitiotietä, sillä Kruunuvuorenrannan päätepysäkillä on ympäriajon mahdollistava silmukka. Nykyinen vaunumäärä ei kuitenkaan riitä tämän linjan liikennöintiin.

Uuden alle 30 metriä pitkän kahteen suuntaan ajettavan raitiovaunutyypin tilaaminen pienenä sarjana ainoastaan Kruunusillat-yhteyden tarpeisiin olisi todennäköisesti kallis ja pitkäkestoinen yksittäishankinta ja toisi merkittävän viivästymisriskin Kruunusillat-hankkeen käyttööntolle. Nykyistä vastaava noin 27 metrin vaunu olisi kaksisuuntaisena matkustajamäärältään pienempi kuin yksisuuntavaunut johtuen mm. toisen ohjaamon viemästä tilasta.

Helsingin kantakaupungin raitioverkon pysäkit toteutetaan nykyisin palvelualueeltaan 30 metriä pitkiksi. Kahden vaunun pysäkeillä palvelualueet toteutetaan 61 metriä pitkiksi. Vanhojen pysäkkien pidentämiseksi ja korottamiseksi ei ole ollut järjestelmällistä projektia, vaan niitä on tehty tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan. Moni nykyinen pysäkki kantakaupungissa on tavoitepituuksia lyhyempi, jotkut jopa alle nykyisten vaunujen pituuksien. Esimerkiksi Rautatieaseman nykyinen pysäkki Kaivokadulla on liian lyhyt kahdelle nykyiselle Artic-vaunulle ja sitä täytyy pidentää riippumatta tulevista pikaraitiovaunujen reiteistä.

Pikaraitiolinjojen reiteillä pysäkkien palvelualueiden pituus on lähtökohteisesti 45 metriä. Tuleville 35- tai 45-metrisille vaunuille mitoitettavat reitit käydään läpi ja tarvittaessa suunnitellaan ja toteutetaan pidennykset pidempää vaunutyyppiä varten. Suunnittelussa huomioidaan myös katutilan asettamat rajoitteet ja muiden kulkumuotojen tarpeet.

Kaupunginvaltuusto päätti 25.8.2021 Kruunusillat-hankkeen hankesuunnitelman raitiotieosuuden enimmäishinnan korottamisen yhteydessä, että raitiotie toteutetaan ensi vaiheessa Hakaniemeen ja jatko-osuus Hakaniemestä Helsingin päärautatieasemalle tuodaan erikseen päätettäväksi myöhemmin. Tämän vaiheen lähtökohtana on, että Kaivokadulle ei tarvita erillistä pikaraitiotien päätepysäkkiä, vaan linja kytketään tarkoituksenmukaisella tavalla jatkumaan muuhun raitiotieverkkoon. Päätöksen perusteella on tarpeen tutkia pikaraitioliikenteelle soveltuvia reittejä Kaivokadulta länteen ja millaisia muutoksia liikennejärjestelyihin niiden toteuttaminen pikaraitioliikenteelle soveltuvalla tavalla edellyttää.



HSL:n hallitus hyväksyi pika- ja kaupunkiraitioliikenteen linjastosuunnitelman kokouksessaan 14.12.2021. Työssä tutkittiin raitiolinjaston muutoksia uusien pikaraitiolinjojen myötä. Valtuuston Kruunusillat-päätös on huomioitu linjastosuunnitelmassa. Linjastoehdotus tulee toimimaan infraratkaisujen suunnittelun lähtökohtana. Linjastoehdotusta tarkistetaan tarpeen mukaan, jos suunnitellut infraratkaisut osoittautuvat riittämättömiksi tai toteutuskelvottomiksi tai jos suunniteltujen hankkeiden ajoituksessa tai laajuudessa tapahtuu merkittäviä muutoksia.

Suunnitelmassa Laajasalosta tulevan pikaraitioliikenteen reitiksi esitetään ensisijaisesti Kampin kautta Simonkatua ja Ruoholahdenkatua Jätkäsaareen ja edelleen Länsiterminaaliin kulkevaa raitiotietä. Vaihtoehtoisena reittinä on Bulevardin kautta kulkeva raitiotieyhteys.

Päärautatieaseman ja Hakaniemen välisellä osuudella tullaan tekemään yleissuunnitelma Kaisaniemenkadun ja Unioninkadun alueesta. Nykyiset liikennejärjestelyt eivät ole riittävät tavoitteiden toteuttamisesta johtuvalle raitioliikenteen kasvulle. Kaivokadun alueelle suunnitellaan uusi pysäkkijärjestely, joka mahdollistaa sujuvan ja turvallisen raitioliikenteen huomioiden myös suunniteltujen pikaraitiolinjojen tarpeet. Keskustan ja Hakaniemen välinen osuus tuodaan päätöksentekoon yhtenäisenä hankekokonaisuutena.

Länsiterminaalin osalta pikaraitiotieyhteys on nähty tarpeellisena myös satamatoimintojen kehittämisen kannalta. Kaupunginvaltuusto teki 3.2.2021 periaatepäätöksen keskittää Tallinnaan suuntautuva matkustaja-autolauttaliikenne Jätkäsaareen, mikä tulee kasvattamaan Länsiterminaalin liikennemääriä tulevaisuudessa. Siten joukkoliikennetarjontaa keskustan ja Länsiterminaalin välillä on tarpeen kehittää ja nykyisiä vaunuja pidemmät pikaraitiovaunut on nähty toimivana keinona vastata kasvavaan kysyntään. Laajasalosta keskustan kautta Länsisatamaan kulkevalla pikaraitiolinjalla on siten tarvetta pitkille vaunuille linjan molemmissa päissä.

Kampin kautta Jätkäsaareen kulkevan raitiotien kehittäminen pikaraitioliikenteelle sopivaksi edellyttää sekä pysäkkien pidentämistä että raitioliikenteen luotettavuuden varmistamista. Tämä voi edellyttää myös muiden liikennemuotojen järjestelyjä raitiotien reitillä. Pikaraitiolinjalle asetettujen tavoitteiden toteutumisen varmistamiseksi on tärkeää, että tässä vaiheessa on vielä useampia vaihtoehtoja reitiksi keskustasta Länsiterminaaliin. Jos Kampin olemassa olevan radan järjestelyt osoittautuvat toteutuskelvottomiksi, on vaihtoehtona tarkasteltava myös Bulevardin kautta kulkevaa reittiä.

Pika- ja raitioliikenteen linjastosuunnitelmassa Bulevardille ei ohjata pikaraitioliikennettä. Hernesaaren joukkoliikennematkaisu perustuu kau-



punkiraitiolinjoihin. Bulevardin raitiotie on joka tapauksessa peruskorjauksen tarpeessa ja Hernesaaren joukkoliikenteen toimivuus ja luotettavuus riippuu raitioliikenteen sujuvuudesta Bulevardilla. Bulevardilla on myös raitiotiestä riippumattomia perusparannustarpeita. Bulevardin länsipäässä Hietalahdessa on käynnissä kaupunkikehityshanke, jolla on mahdollisesti vaikutuksia Bulevardin ja Hietalahdenrannan liikennejärjestelyihin.

Jätkäsaarella ja Hernesaaren kulkevalla uudella raitiotieosuudella on pienin muutoksin mahdollista hyödyntää nykyistä pidempiä raitiovaunuja. Nämä uudet rataosuudet ovat siis jo käytännössä yhteensopivia pikaraitiovaunujen kanssa.

Pikaraitioliikenteelle sopiva reitti Kaivokadulta Länsiterminaaliin pyritään suunnittelemaan kokonaisuutena. Reitin toteutusaikataulu ja kustannusarvio laaditaan suunnittelun edetessä.

Tällä hetkellä ei ole tiedossa, että uusien vaunujen suurempi paino edellyttäisi muutoksia nykyinfraan pikaraitioliikenteelle suunnitellulla reitillä. Myös kunnallistekniikka kestää pidempien vaunujen painon. Kadun alaiset kunnallistekniset järjestelmät kuten esimerkiksi vesi- ja viemäriputket on toteutettu raitiotiekaduilla muualle kuin kiskojen alle, jotta järjestelmien mahdolliset korjaustarpeet eivät häiritse raitiotien liikennöintiä. Raitiotien ali järjestelmät kulkevat lähtökohtaisesti aina kohtisuoraan.

Kruunusillat-yhteydelle hankittava raitiovaunukalusto ei ole ylimitoitettu suhteessa linjalle ennustettuihin matkustajamääriin. Lyhyemmän kaluston hankkiminen ei olisi kustannustehokasta ja aiheuttaisi merkittävän aikatauluriskin Laajasalon raitioliikenteen aloittamiselle. Kaupunkiympäristölautakunta ei siten pidä tarkoituksenmukaisena lyhentää Kruunusilloille hankittavaa raitiovaunukalustoa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Niko Setälä, projektipäällikkö: 310 37031
niko.setala(a)hel.fi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 16.12.2021 § 208

HEL 2021-011578 T 00 00 03

Esitys



Johtokunta antoi seuraavan lausunnon kaupunginhallitukselle Pia Parkarisen valtuustoaloitteesta Kruunusiltojen raitiovaunukalustotarpeiden uudelleenarvioimiseksi:

Kruunusiltojen raitiovaunukaluston hankintaa koskeva hankesuunnitelma hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 17.6.2020, 173 §. Kruunusiltojen raitiovaunukaluston hankinta Skoda Transtech Oy:ltä perustuu HKL:n johtokunnan päätökseen 17.12.2020, 200 §, jossa johtokunta oikeutti HKL:n käyttämään olemassa olevan raitiovaunujen hankintasopimuksen lisäsopimuksen L9 mukaista jäljellä olevaa optiota 23 Artic XL -tyyppisen raitiovaunun tilaamiseen.

Kuten hankesuunnitelman hyväksymistä koskevan päätöksen perusteluissa todetaan, on Kruunusiltojen raitiorata suunniteltu liikennöitäväksi kahteen suuntaan ajettavilla raitiovaunuilla. Radan infrastruktuuri niin kantakaupungin kuin Laajasalon päässä on suunniteltu kahteen suuntaan ajettaville vaunuille. Mikäli linjastoa haluttaisiin liikennöidä normaaleilla kantakaupunkilinjaston vaunuilla (kuten Artic/MLNRV), tämä edellyttäisi kääntösilmukoiden rakentamista niin Hakaniemen kuin Laajasalon päähän sekä muita raiteistomuutoksia. Kääntösilmukoiden lisääminen ei ole mahdollista ilman laajempia maankäytön suunnittelun muutoksia, mikä edelleen hidastaisi Kruunusiltojen linjaston käyttöönottoa. Alun perin Kruunusiltojen linjastoa varten oli tarkoitus hankkia 45 metriä pitkiä vaunuja, mutta vaunupituutta on jo lyhennetty 35 metriin hankekokonaisuuden laajuuden ja siten matkustajamääräennusteiden täsmentymisen myötä. Vaunujen lyhentäminen 45 metrisistä 35 metrisiksi ei pudottanut merkittävästi vaunukohtaista hankintakustannusta.

Koska kahteen suuntaan ajettavia vaunuja ei ole mahdollista saada lyhempinä kuin 35 metrisinä, vaunuja ei ole mahdollista edelleen lyhentää. Vaunujen lyhentäminen edelleen tarkoittaisi täysin uuden yhteen suuntaan ajettavan raitiovaunumallin tilaamista ja tulisi erittäin todennäköisesti jo tilattuja vaunuja kalliimmaksi. Tällaisen vaunutyypin matkustajakapasiteetti jäisi huomattavasti nykyisiä kantakaupunkivaunuja pienemmäksi. Lisäksi tulisi rakentaa kääntösilmukat, jotka veisivät tilaa kaupunkikehitykseltä. Tämäkin vaihtoehto tuottaisi lähes varmasti selkeän viivästyksen Kruunusiltojen linjaston liikenteen alkamiselle.

Uuden vaunutyypin hankintaan ryhtyminen tarkoittaisi jo tilattujen 23 Artic XL -vaunun siirtämistä käyttöön Länsi-Helsingin raitiotieille. Länsi-Helsingin raitiotiet liikennöivät myös kantakaupunkiraiteiston alueella, jolloin olemassa olevien katujen kuormitusta ei voida välttää. Tällä hetkellä ei ole tiedossa, että nykyinfraan ja pohjalaattarakenteeseen tarvitsisi tehdä muutoksia. Myös kunnallistekniikka kestää Artic XL -vaunujen painon. Kantakaupunkiverkon raitiotiepysäkkejä ei ole korotettu eikä pidennetty kampanjaluonteisesti, vaan pidennyksiä



tehdään aina tilanteen ja mahdollisuuksien mukaan liikenteen tilaajan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän ja/tai kaupunkiympäristön toimialan pyyntöjen mukaisesti. Pysäkkien pituuteen vaikuttaa myös se, kuinka monta linjaa kyseisen pysäkin kohdalla liikennöi ja mitä mahdollisia rajoitteita ympäröivä rakennettu kaupunkitila asettaa.

Koska Länsi-Helsingin raitiotiet toteutetaan vasta käynnissä olevien pikaraitiotiehankkeiden jälkeen, pitäisi HKL:n joko neuvotella tilattujen raitiovaunujen toimituksen siirtämisestä tai varastoida toimitettuja raitiovaunuja useita vuosia. Toimitusten siirtäminen kauemmas tulevaisuuteen nostaisi vaunuhankinnan kustannuksia, kun vaunuja ei rakennettaisi jo sovitussa aikataulussa ja tällöin toimittaja joutuisi sovittamaan tuotannon muuhun tilauskantaansa. Vaunujen varastointi tulevaisuutta varten merkitsisi varastotilan tarvetta sekä edelleen suurempia ylläpito-kustannuksia vaunujen elinkaarelle takuuajan osittaisen hyödyntämättä jättämisen myötä.

Kaikki edellä esitetyt vaihtoehdot kasvattavat Kruunusiltojen raitiolinjan-
ton kustannuksia jo hyväksytyistä ja sisältävät merkittävän aikatauluri-
skin hankkeen valmistumiselle. Näin ollen HKL ei pidä tarkoituksenmu-
kaisena muuttaa Kruunusilloille hankittavaa kalustoa lyhemmäksi.

Esittelijä

yksikön johtaja
Antti Nousiainen

Lisätiedot

Heidi Heikkilä, kalustopäällikkö, puhelin: 310 33823
heidi.h.heikkila(a)hel.fi
Hannu Stam, infrapalvelupäällikkö, puhelin: 310 35777
hannu.stam(a)hel.fi