



Kaksi kilometriä Kruunusiltoja vain raitiovaunulle, pyöräilijöille ja jalankulkijoille – vuoden ympäri!

Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnalle (KSL) esitettiin liikennelaskennan tulos henkilöautojen ja joukkokuljetusvälineiden kuljetustehosta aamun ja iltapäivän ruuhkatunteina. Laskenta suoritettiin Helsingissä Mannerheimintiellä, jossa raitiovaunuilla, henkilöautoilla ja busseilla oli jokaisella yksi ajokaista käytössään. Tosin bussien kaistalla kulki seassa myös kuorma-, paketti- ja taksi-autoja. Kaistakohtaisesti selvästi paras henkilökuljetusteho oli henkilöautokaistalla, vaikka autoissa oli keskimäärin alle 1,5 matkustajaa/auto. Bussikaistalla kulki toiseksi eniten matkustajia aikayksikköä kohti huolimatta muista autoista kaistalla. Raitiovaunut välittivät samassa ruuhkassa kaikkein vähiten matkustajia samassa ajassa.

Kun tämän julkistin, vaadittiin tarkkoja lukuja. Kun pyysin raporttia uudestaan, liikennesuunnittelupäällikkö

Heikki Salmivaara

ilmoitti sen olevan tarkennuslaskennassa. Sen jälkeen raportti katosi ”vihreän veran” alle.

USKONNOT

ovat sokeita käytännön järjelle. Jokainen maailman yli 4000 uskonnosta väittää olevansa ainoa tie ikuiseen elämään ja leimaa muuta pettäjiksi. Niin myös Vihreiden, Demarien ja Vasemmistoliiton raideuskonto. Järkisyvät eivät niihin pure.

Raideuskovaisten voimalla Helsinki ja lähitiennoot on päätetty panna tiheän ratikkaverkon alle. Sama koskee Helsingin poikittaislinjaa, Raide-Jokeria sekä yli 10 km pitkää (josta 2 km erikoisrakenteisia ”Kruunusiltoja”) nk. Laajasalon ratikkareittiä.

200 matkustajaa kuljettava raitiovaunu painaa 2,5 – 3 kertaa enemmän kuin 200 matkustajaa kuljettava nivelbussi. Raiteiden juntaaminen maahan maksaa arviolta 3 kertaa enemmän kuin Kaksi kilometriä Kruunusiltoja vain raitiovaunulle, pyöräilijöille ja jalankulkijoille – vuoden ympäri! nivelbussille tehtävä tie. Siinä ovat ja pysyvät. Kaikki yhteydet ratikkalinjalle vaativat perustettavaksi bussilinjoja.

Helsingin kaupunginhallitus päätti 12.9.2016 hankkia 29 kpl 200 matkustajan pikaratikoita 108 M€:lla Raide-Jokerille. Kappalehinnaksi tulee 3,73 M€. Tuolla rahalla saisi yli 100 kpl 250 matkustajaa kuljettavaa sähkönivelbussia!

Tarkoitus lienee hankkia samanlaisia liki 4 M€/kpl maksavia pikaratikoita Kruunusilloille ja Laajasalon reitille.

TALOUSARVIOT

Raide-Jokerille ja Kruunusilloille ovat poliittisen tavan mukaan yhtä aliarvioituja kuin Länsimetron kohdalla. Valtuusto hyväksyi Länsimetron 452 M€ ”sisäänheittohinnalla”. Kun Länsimetro toimii P-alueineen ja liityntäliikenteineen, sen rehellinen hinta ylittää 2 000 M€!

On helppo nähdä liikennetekniikan asiantuntijoiden arviot Raide-Jokerista ylittävän 1 000 M€ Espoon ja Helsingin valtuustoille ilmoitetun 275 M€:n sijaan.

Kruunusillat ovat oma lukunsa. Helsingin valtuusto hyväksyi kolmen sillan (joista pisin on 1,2 km kannatinpylväiden kohotessa 140 m merenpinnan yläpuolelle) hinnaksi noin 260 M€. Samalla tuli hyväksytyksi koko 10 km:n ratikkareitti Laajasaloon saakka 115 M€:n summittaisella lisähinta-arviolla. Alan asiantuntijoiden mukaan pelkästään sillat tulevat maksamaan lähes 1 000 M€ ja koko reitti ainakin 1 500 M€. Valtuustossa ehdotus löysällä hinta-arviolla tehdyn siltahankkeen hylkäämisestä kaatui äänin 63 – 6.

Silloilla saisi kulkea vain raitiovaunut, pyöräilijät ja jalankulkijat. Mannerheimintiellä tehdyn vertailevan kuljetusteho-laskelman perusteella siltojen käytön varaaminen vain raitiovaunuille, pyöräilijöille ja jalankulkijoille vaikuttaa nykyaikaisen liikennetekniikan kannalta lähinnä mielipuoliselta. Sietää verrata vain 7 m:n korkeuteen nousevan ja vain 317 m pitkän Lauttasaaren vanhan sillan jalankulkija- ja pyöräilijämäärää lokakuu-huhtikuu välillä, ja vaikka ympäri vuoden. Suhteutettuna Kruunusiltojen käyttäjäprofiiliin on mahdotonta uskoa Vihreiden ennustamaan Laajasalon tonttihintojen nousuun, mikä tekisi Laajasalon siltareitin rakentamisen kannattavaksi.

**Länsimetron, Raide-Jokerin ja Laajasalon
reitin hinta ylittää 3 100 M€:lla valtuustoille
annetun hinta-arvion, ennen kun ne toimivat
luvatulla tavalla!**

Raide-Jokeri ja Laajasalon raidereitti sovitettuna sähkö-nivelbusseille antaisi paitsi hurjia kustannussäästöjä myös paljon laaja-alaisemman reittivalikoiman siitä eteenpäin, mihin raiteet päättyvät.

**Sinä päivänä kun Raide-Jokeri
ja Laajasalon reitti toimii raitiovaunuilla,
nivelbussit todennäköisesti toimivat autonomisesti,
ilman kuljettajaa, ja vuorokohtaisesti
tietokoneohjatuilla päätereiteillä.**

Mutta hui hai! Ei uskonto katso rahaan. Kansahan sen maksaa. Onhan kansalla rahaa! Siitä vain seuraavaksi Pisara-raidereittiä toteuttamaan raideuskonnon voimalla.