



Transtech Oy:n Artic-vaunu.

Ennuste ei ole hyvä. Ensin oli Helsingin Metro. Se viivästyi. Ja viivästyi. Ja ”valmistui” selvittämättömiin rahasotkuihin ja

oikeudenkäynteihin lähes kaikkien johtohenkilöiden kohdalla päättyen lopulta metrojohtajan vankeustuomioon.

Sen jatke, Länsimetro, on yhtä suuri skandaali: suurista lupauksista valtaviin myöhästymisiin ja kaikkien kustannusten huimiin ylityksiin – ja poikkeuksellisen kipeään alkuun.

Nyt ovella seisoo molemmat edeltäjämetroit pohjoisen kautta yhdistävä RaideJoke – pitkään puhuttu, paljon luvattu ja kansainvälisen joukkoliikennekehityksen ja -teknologian kannalta alusta pitäen väärillä raiteilla.

Kaikkiaan RaideJoke yhdistää onnistuneella tavalla Helsingin Metron ja Länsimetron Helsingin niemen idästä länteen ja etelästä pohjoiseen rengasradaksi. Niihin liittyvät lisäksi vielä VR:n rantarata Sipoo-Inkoo-Karjaata myöten sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman silmukkarata Tikkurilaa myöten Yhdessä ne ympäröivät YdinHelsingin ja tarjoavat esikaupunkialueille liityntäliikennettä runsaan sadankin kilometrin päähän.

Kartalla kaikki näyttää hyvältä. Vain RaideJoke on puuttuva rengas.

Alustavan arvion mukaan RaideJoke-radon rakentaminen alkaa alkuvuonna 2019. Linjan

luvataan valmistuvan 2020 alkupuolella. Sen kustannusarvio on 275 miljoonaa euroa huhtikuun 2015 hintatasossa. Valtionavustus on enintään 84 miljoonaa euroa. Ylimenevistä kustannuksista Espoo kantaa 35% ja Helsinki 65%. Lisäksi varikoiden hinnaksi on arvioitu noin 64 miljoonaa ja mahdolliselle yhdysraiteella noin 36 miljoonaa.

Raideratkaisuun päädyttiin perustelulla:

”RaideJoken vaunuun mahtuu 2-3 kertaa

enemmän matkustajia kuin tavalliseen bussiin.

Alueen väestömäärä on kasvussa eivätkä

bussit pysty vastaamaan kasvavaan matkustajamäärään.

RaideJoke edistää myös uusien

asuntojen ja palvelujen rakentamisen nopean

raideyhteyden varten”.

RaideJoke kulkuneuvoksi on valittu kahteen suuntaan ajettavat Artic-vaunut; 34 m pitiä, 76 istumapaikkaa ja 180 seisomapaikkaa yhteensä 256 matkustajatilaa. Vaunut ovat jatkettavissa noin 44 m pitkiä. Niillä voidaan liikennöidä myös Helsingin nykyisellä raitiotieverkolla. 29 Artic-vaunua on tilattu Otanmäen Transtech Oy:n tehtaalta kokonaiskustannuksella 95,2 miljoonaa euroa, 3,24 miljoonaa euroa kappale.

RaideJoke-linja on 25 km. Sillä on 33 pysäkkiä. Keskimääräinen pysäkkiväli on 800 m. Artic-vaunun keskinopeudeksi on ilmoitettu reitillä 25 km/t ja ajoajaksi päästä päähän – pysähdyksineen - yksi tunti.

Sähköllä kulkevalla Artic-vaunulla CO2 päästöjen arvioidaan vähenevän noin 85%, NOx päästöjen noin 95% ja partikkelipäästöjen noin 70% busseihin verrattuna.

Siinä lupaukset



Hess Brisbane Bus Electric Bi-Articulated.

Valitettavasti lupaukset ovat jo heti alkuperusteluissa väärinä. Nykyaikaiseen sähköbussiin mahtuu 220-250 matkustajaa, käytännössä yhtä paljon kuin Artic-vaunuun. Sen paino on 1/3 Artic-ratikan painosta ja sillä on lisäksi tuntuvasti pienempi vierintävastus kuin Artic-vaunun rautapyörillä. Yhden Artic-vaunun hinnalla saa noin kolme sähkö-nivelbussia. Eikä bussiväylä estäisi asuntojen ja palvelujen rakentamisen yhtään enemmän kuin RadeJokekaan. Sitä vastoin kevyempien sähkö-nivelbussien paljon pienempi energiantarve vähentäisi haitallisia ympäristöpäästöjä merkittävästi vielä Artic-vaunuihinkin verratuina.

Että näillä eväillä RaideJokeen. Nähtäväksi jää miten muut lupaukset toteutuvat. Perinteissä ei ole kehumista.