



**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 pysäkkiparia. 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 CO<sub>2</sub> päästöjen arvioidaan vähenevän noin 85%, NO<sub>x</sub> päästöjen noin 95% ja partikkelipäästöjen noin 70% busseihin verrattuna.

Siinä lupaukset



**Hess Brisbane Bus Electric Bi-Articulated.**

**Valitettavasti lupaukset ovat jo heti alkuperusteluissa väärä.** 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 eväille RaideJokeen. Nähtäväksi jää miten muut lupaukset toteutuvat. Perinteissä ei ole kehumista.