

10 kertaa vähemmän CO₂-päästöjä kuin tunneliratkaisulla

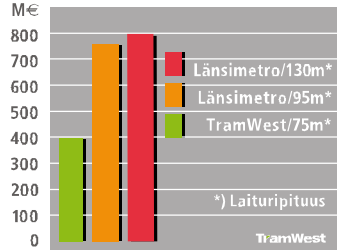
Länsimetro ei käytännössä lisää joukkoliikenteen käyttöä. Se selvisi länsimetron ympäristövaikutusten arvioinnissa. Hankesuunnitelman mukaan rakennuskustannukset kuitenkin lähes kaksinkertaistuivat.

TramWestin suorat yhteydet, laaja kattavuus ja korkea palvelutaso merkitsevät vähemmän auto- ja bussiliikennettä eli vähemmän myös hiilidioksidipäästöjä.

Matinkylän metron uusimman liikennöintisuunnitelman perusteella olemme arvioineet metron CO₂-päästöjen olevan vain 1450 tonnia vähemmän vuodessa kuin bussiliikenteellä. TramWest vähentää CO₂-päästöjä 14 300 tonnia, siis 10-kertaisesti metron verrattuna.

Metron kustannus säästyvää CO₂-tonnia kohden on 553 000 €, kun TramWestin vuosittain säästyvä CO₂-tonni maksaa 34 600 €.

Radan rakennuskustannukset
TW ja Metro -raiteet Matinkylään



Kuva: Metro do Porto raitiotie

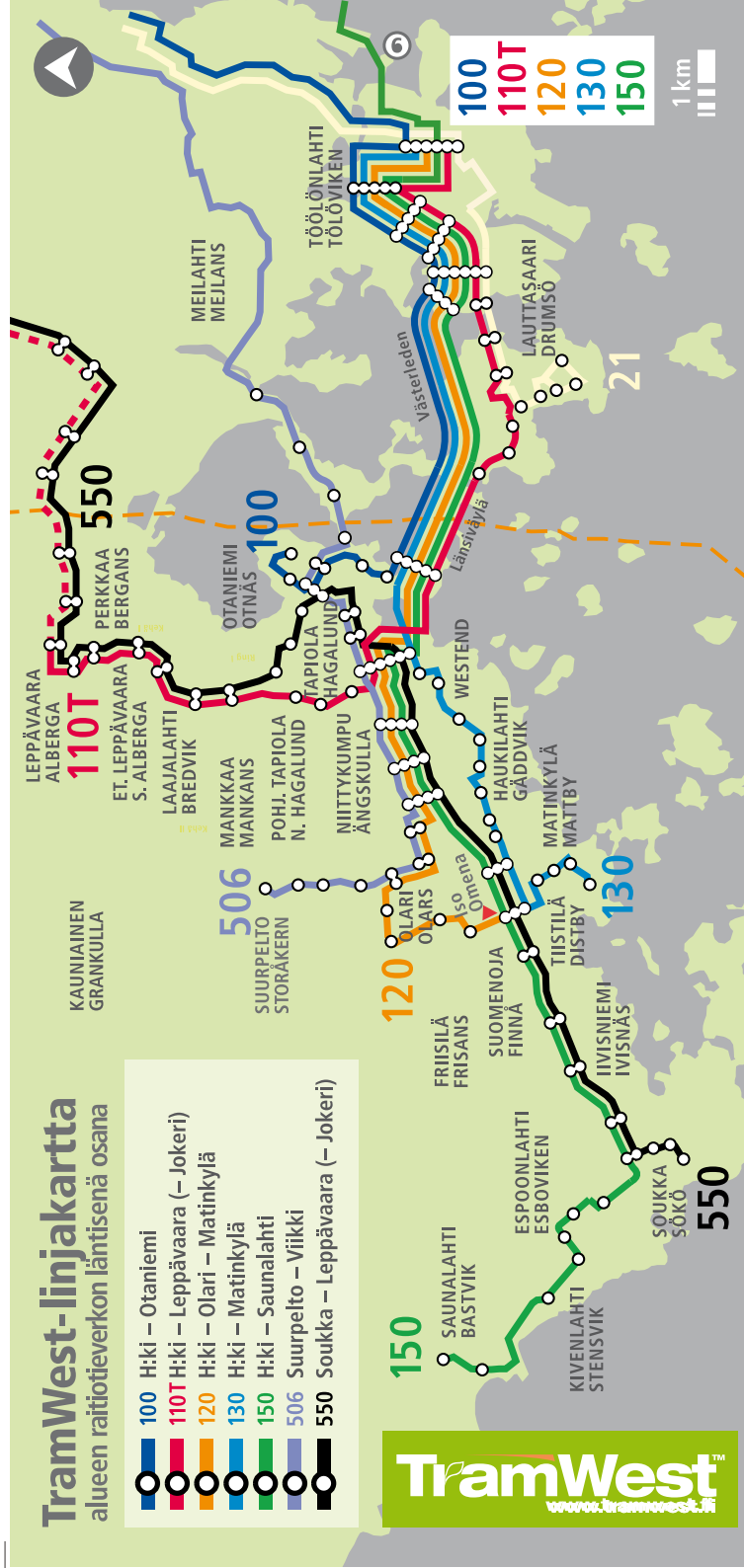
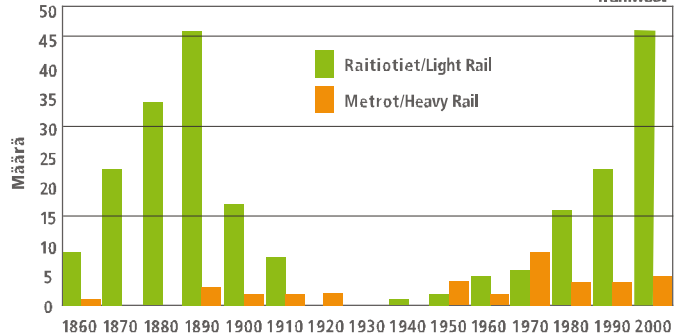
Miksei meillä kun muuallakin Euroopassa?

Raideliikenne edustaa pysyvyyttä ja luottamusta, siksi hyvin palvelevan raideliikenteen varteen halutaan investoida ja luoda taloudellista toimintaa. Tässä ei ole eroa sillä, onko kyseessä kevyt vai raskas raideliikenne. Mutta kaupunkirakenteeseen sopeutuvaa kevyttä raideliikennettä voi rakentaa kattavammin ja rakennetun kaupungin ehdoilla toisin kuin raskasta raideliikennettä.

Tästä syystä moderni raitiotie elää samanlaista kasvukautta kuin 1800-luvun lopulla Euroopan teollistuuessa. Euroopassa on 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä avattu jo lähes 50 uutta raitiotietä.

Pääkaupunkiseudun liikenneongelmat ovat kehäteillä. TramWest jakaa Espoon joukkoliikennettä Helsingin kantakaupungin pohjoisosiin sekä Jokeri-linjoille. TramWest sopeutuu myös tulevaan kasvuun. Vaunuja voi kytkeä yhteen ja verkko on laajennettavissa taloudellisesti kannattavasti.

Raideliikennejärjestelmien avaukset Euroopassa vuosikymmenittäin
TramWest



TramWest-linjakartta alueen raitiotieverkon läntisenä osana

- 100 H:ki – Otaniemi
- 110T H:ki – Leppävaara (– Jokeri)
- 120 H:ki – Olari – Matinkylä
- 130 H:ki – Matinkylä
- 150 H:ki – Saunalahti
- 506 Suurpelto – Viikki
- 550 Soukka – Leppävaara (– Jokeri)



Se kaikkein vihrein Metro kulkee maan pinnalla omalla vihreällä kaistallaan

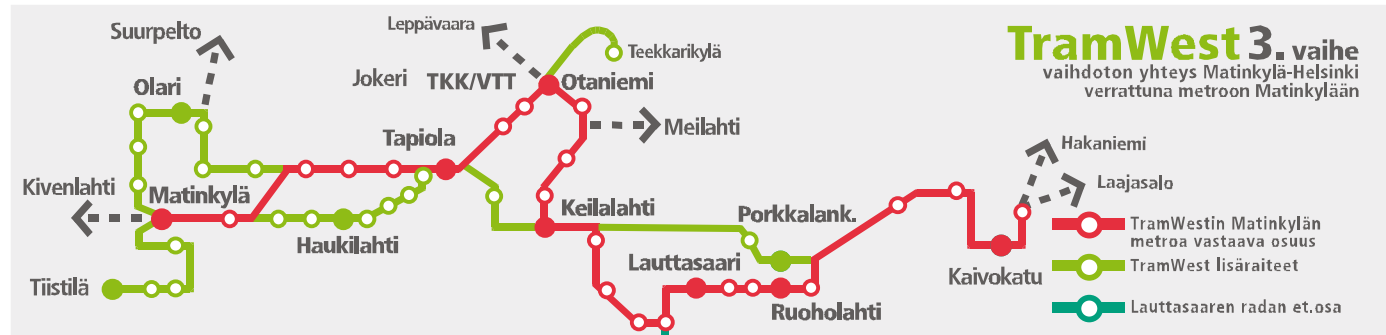


Pituus max. 75 m

Kaistan leveys 8m



Modernin raitiotien perusajatus on vaunun esteetön kulku ja nopeus



Tuplaraiteet lähtevät Matinkylästä Helsinkiin puoleen hintaan

Tunnelirakentaminen on osoittautunut kalliiksi. Siksi on kannattavaa rakentaa maan päälle valitsemalla siihen sopivat ratkaisut.

Maanpäällisessä ratkaisussa on enemmän raiteita ja enemmän linjoja. Se tarkoittaa enemmän suoria vaihdottomia yhteyksiä. Suorat yhteydet ovat parempaa palvelua, ja se merkitsee enemmän joukkoliikenteen matkustajia. Ennustamme lähes 13.000 päivittäistä uutta autoista siirtyvää joukkoliikenteen matkaa Etelä-Espooseen.

TramWest on edullista joukkoliikennettä. Rakentaminen maksaa tunneliratkaisua vähemmän, joukkoliikenteen kustannukset laskevat ja matkustaminen nopeutuu verrattuna raskaaseen tunnelirakentamiseen.

TramWestin voi toteuttaa vaiheittain:

- Lauttasaaren, Otaniemen ja Lehtisaaren radat maksavat 143 M€
- Tapiolaan asti kustannukset kasvavat +129 M€
- Matinkylään ja Suurpeltoon rakennettuna lisäys on +109 M€
- Kivenlahteen ja Saunalahteen jatko maksaa +115 M€
- Saunalahteen ulottuvan TramWestin kokonaiskustannus on 495 M€

TramWest ei sisällä vaativia rakenteita ja se perustuu eurooppalaisiin standardiratkaisuihin. Siksi TramWestin hinta ei ole kasvanut odottamattomalla tavalla, eikä tarkempi suunnittelu tule tuomaan yllätyksiä. Silti TramWest tarjoaa saman kapasiteetin kuin säästösyistä asemiltaan lyhennetty Matinkylän metro.

Rahoitetaan raiteita rakennusoikeuksilla

Maanomistajat hyötyvät raideliikenteestä kohonneiden tonttihintojen muodossa. Uuden rakennusoikeuden arvo kävelyetäisyydellä TramWestistä on vähintään 1034 M€.

TramWestin rakentamisesta merkittävän osan voi rahoittaa rakennusoikeuden arvolla. Rakennusoikeuden määrästä päättää kaupunki, ja sillä on oikeus periä myöntämästään rakennusoikeudesta hinta.

Jos kaupunki perii rakennusoikeuden arvosta puolet, eli 517 M€, rakennusoikeuden arvolla voidaan kattaa merkittävä osa TramWestin investoinnista. Matinkylän tunnelimetron vastaava arvo on vain 114 M€.

Espoon nopea pikaraitiotieverkko yhdistyy Helsingin raitiotieverkkoon

TramWest ei ole uusi ja yhteensopimaton järjestelmä. TramWest on suunniteltu Helsingin raitiotieverkon moderniksi laajennukseksi. Helsingin raitiotieverkon laajennukset Laajasaloon, Kalasatamaan, Viikkiin ja Raidejokeriksi toteutetaan samalla tavalla, soveltuvina 80 km/h huippunopeuteen.

Modernin raitiotien lähtökohdalla on, ettei katuliikenne häiritse raitioliikennettä. Rata on pääasiassa omalla kaistallaan, eivätkä vaunut pysähdy kuin pysäkeillä. Risteyksissä on liikennevalot ja ruuhkaisimmat kohdat ohitetaan tarvittaessa eri tasossa.

Joukkoliikenteessä tärkeintä on vähentää kävelyä ja odotusaikoja. Lyhyet matkat ajat perustuvat siten kattavaan verkkoon, lähellä oleviin pysäkkeihin ja vaihdottomiin yhteyksiin. Vaunujen huippunopeus ei ole ratkaisevaa.

Lauttasaari yhdistetään kantakaupunkiin raitiotiellä

Jos liityntäliikenne on korvattavissa nykyaikaisella etuisuusin varustetulla raitiotiellä ja vielä halvemmalla, tehtäköön niin joukkoliikenteen palvelutason nimissä! Vattuniemeen ulottuva vaihdoton raitiotie Lauttasaareissa maksaa vähemmän kuin Lauttasaaren metroasema ja liityntäliikenne. Eikä raitiotien vuoksi ole pakko rakentaa Koivusaarta.



Hyvällä designilla edulliset, näyttävät ja toimivat pysäkit

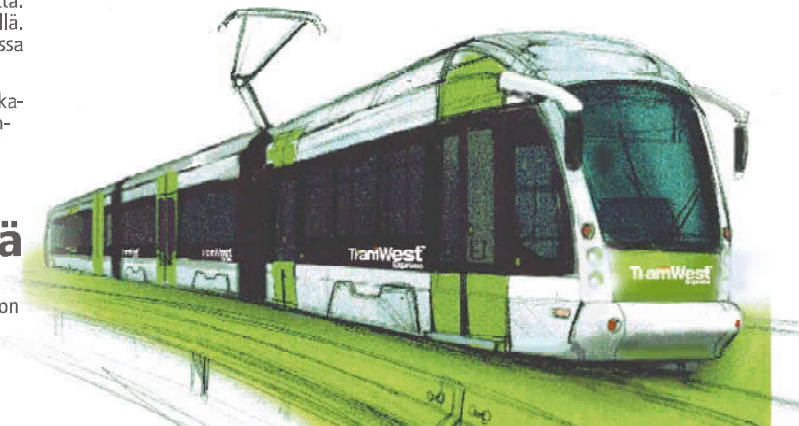
Täsmällisesti ja säännöllisesti toimiva suorien yhteyksien raideliikenne ei edellytä odottamista, jolloin sade ja tuuli tuntuvat ikäviltä. Tärkeimmille asemille olemme silti suunnitelleet lämmitettyjä ja ilmastoituja mutta rakenteeltaan keveitä, ilmavia ja hengeltään nykyaikaisia pysäkkirakennuksia.

TramWest on todellinen yksityisautojen haastaja ohittaessaan ruuhkat omalla kaistallaan.

Enää ei Euroopassa rakenneta raitioiteita, joilla vaunut jumittuvat henkilöautojen ruuhkiin. Kymmenet uudet ja vanhojen raitioiteiden perusparannukset on suunniteltu niin, että vihreä valo syttyy raitiovaunulle aina takaamaan esteettömän kulun. Autoliikennekään ei silloin pysähdy tarpeettomasti.

Raitiotieradat rakennetaan autoliikenteestä erikseen, milloin autojen määrä on raitiovaunuille haitaksi. Usein rata on nurmetettu, jolloin radasta tulee viheraluetta. Nurmikko vaimentaa lisäksi ääntä ja sitoo pölyä sekä imee sadevettä.

Raitioiteiden edut on otettu käyttöön jopa perinteisissä suurissa metropolialueissa. Pariisin eteläisellä metropolialueella avattiin 2007 kolmas Pariisin uusi raitiolinja, "Le Tramway des Maréchaux". Linjalla on jo yli 100.000 matkustajaa päivässä. Rakentamisessa on panostettu ympäristöön ja koko linjaa pidetään merkittävänä avauksena Pariisin kaupunkikuvalle ja liikennekulttuurin uudelle nousulle sitten Pariisin metron avautumisen sata vuotta sitten. www.tramway.paris.fr



TramWest
Express