

HKL:n toimitusjohtaja Ville Lehmuskosken puhe tamperelaisille kansanjuhlassa Tampereen Keskustorilla 6.6.2017 klo 17.40

Ratikkaterveiset Helsingistä

Helsingin kaupungin liikennelaitoksen, HKL:n, puolesta tuon Tampereelle ratikkaa tukevat terveiset. On todella hienoa, että Tampereella rakennetaan ratikkarataa ja raitioliikenne alkaa ensi vuosikymmenen alkuvuosina.

Helsingin ratikkahistoria ulottuu hevosraitioteihin vuodelle 1891. Sähköraitioliikenne aloitettiin vuonna 1900. Vuonna 1944 Helsingin kaupunki lunasti raitioliikennettä hoitaneen osakeyhtiön kokonaan itselleen ja siitä lähtien HKL on kehittänyt Helsingin raitiorataverkkoa ja liikennöinyt ratikkaa ja myöhemmin myös metroa. Helsingin raitioliikenteessä kulkee 13 linjalla vuosittain noin 57 miljoonaa matkustajaa eikä pääkaupunkimme enää toimisi ilman raitioliikennettä.

Tampereella on muuten tärkeä asema Helsingin raitio- ja metroliikenteen historiassa. Valmetin lentokonetehtaalla Tampereen Härmälässä on valmistettu mm. 142 raitiovaunua Helsinkiin ja Helsingin 42 ensimmäistä metrojunaa – kenties maailman parhaimmat metrojunat!

Ratikalla ei ole aina mennyt hyvin. 1960- ja 1970-luvuilla Länsi-Euroopassa lopetettiin paljon raitioliikenteitä. Muun muassa Kööpenhamina luopui ratikasta 1970-luvun alussa ja Helsingissäkin siitä käytiin keskustelua. Onneksi ei luovuttu!

Pääkaupunkiseudulla on käynnistynyt raitioteiden renessanssi. Viime vuonna päätettiin Helsingin ja Espoon välisen 25 km pitkän Raide-Jokerin rakentamisesta. Samoin viime vuonna päätettiin maailman pisimmän raitioliikennesillan rakentamisesta Helsingin kantakaupungin ja Laajasalon välille. Syksyllä 2016 valmistunut Helsingin yleiskaava laajentaa raitioliikenteen toiminta-alueen niin sanottuja kaupunkibulevardeja pitkin noin kaksi kertaa nykyistä pitemmälle. Lähes kaikki kaupunkikehityshankkeet – Jätkäsaari, Hernesaari, Kalasatama, Kruunuvuorenranta, Vartiosaari, Malmin lentokenttäalue – tukeutuvat raitioliikenteen kasvuun. Myös Espoossa ja Vantaalla suunnitellaan raitioliikenteeseen pohjautuvaa kaupunkikehitystä. Pääkaupunkiseutu kasvaa sadoilla tuhansilla asukkailla ja työpaikoilla ja liikenteellisesti tämän mahdollistaa raitioliikenne. Olen iloinen, että Tampere on tehnyt ratkaisun raitioliikenteen aloittamisesta ja olen aivan varma, että tämä valinta antaa Tampereen kehitykselle ratkaisevasti voimaa ja kilpailukykyä.

Meillä Helsingissä on maailman paras raitiovaunu! Tuo takana näkyvä Artic-raitiovaunu on suunniteltu HKL:n itse laatiman konseptisuunnitelman pohjalta hyödyntäen niitä kokemuksia ja haasteita, joita meillä edellisten raitiovaunujemme kanssa oli. Tuo raitiovaunu on maailman sopivin helsinkiläisiin haasteellisiin olosuhteisiin. Se kulkee joustavasti ja kestää tiukoissakin kaarteissa ja mäissä, se on hiljainen, esteetön ja energiatehokas.

Tampere pystyy toteuttamaan ratikan ilman historiasta aiheutuvia rajoitteita, mm. tiukkoja kaarresäteitä. Tampereelle on tulossa palvelutasoltaan erinomainen ja vielä isompi ratikka kuin mitä meillä Helsingissä on. Kun tuo vaunumme on 27-metriä pitkä, on Tampereelle tulossa kymmenen metriä pitempi 37-metrinen vaunu. Raide-Jokerille ensi vuosikymmenen alkuvuosina saamme 34-metrisen vaunun ja vasta 2020-luvun lopulla Laajasaloon Kruunusilloille Tampereelle tulevaa vaunua pitemmän 43-metrisen ratikan. Teidän vaununne tulee lisäksi aina pysymään helsinkiläistä leveämpänä – vaununne on 2,65 metriä leveä, kun meillä Helsingissä vaunut ovat 2,4 metrisiä.

Suomi on pieni raitioliikennemarkkina. Meidän on tärkeää vetää yhtä köyttä. Yhden kaupungin menestys on myös toisen kaupungin etu. HKL haluaa olla Tampereen rinnalla ja vauhdittaa Tampereen ratikkaa ja kaupunkia menestykseen! HKL antaa parasta ratikkaosaamistaan ja –kokemustaan Tampereen käyttöön. Tampereen onnistuminen on koko Suomen ratikkaklusterin menestyksen kannalta tärkeää.

Onnea Tampere tekemistänne hyvistä ratkaisuisista! Yhteistä menestystä Suomen raitioliikennekaupungeille!