

Lausunto uusien raitiotielinjain rakentamisesta koskevasta asiasta.

HELSINGIN
RAHATOIMIKAMARI.

Toukok. 26 p:nä 1925.

Helsingin Kaupunginvaltuustolle.

N:o 480.

Kirjelmässä viime huhtikuun 3 päivältä on Helsingin Raitiotie- ja Omnibus-osakeyhtiö anonut, että rahatoimikamari oman lausuntonsa kera Kaupunginvaltuustolle lähettäisi osakeyhtiön Valtuustolle osoittaman kirjelmän uusien raitiotielinjain rakentamisesta (liite I). Rahatoimikamarin tämän johdosta pyydettyä lisäselvitystä, jonka osakeyhtiö antoi tämän oheisessa kirjelmässä huhtikuun 30 päivältä ynnä siihen kuuluvat kustannuslaskelmat (liite II), sekä hankittua Kaupunginvaltuuston liikenteenjärjestelykomitean lausunnon ehdotetun Käpylän linjan väliaikaisista suunnista (liite III), pyytää kamari lausunnoksi asiasta kunnioittaen esittää seuraavaa:

Osakeyhtiö ilmoittaa ensimmäisessä kirjelmässään suostuvansa Kaupunginvaltuuston määräämässä järjestyksessä rakennuttamaan kaksi uutta raitiotielinjaa, nimittäin jatkamaan Itäisen Viertotien raitiotietä Vanhaankaupunkiin ja teettämään raitiotien Pakaankatua pitkin Käpylän esikaupunkiin, joka viimeksi mainittu tie lähtisi olemasta olevasta raitiotieverkosta joko Kalliossa Sturenkadulta tai siitä kohdasta, mistä Päijänteen tie yhtyy Itäiseen Viertotiehen. Työ voitaisiin aloittaa ensi vuonna eli niin pian kuin kaupunki on suorittanut tarkoitukseen tarpeelliset puheenalaisten liikenneväylien laajennukset. Molemmista linjoista asettaa osakeyhtiö hyötynäkökannalta sekä kannattavuuteen katsoen Vanhankaupungin linjan Käpylän linjan edelle, jota jälkimmäistä sitä paitsi esitetystä syistä ei olisi teetettävä, ennenkuin Sturenkadun suuntaan ehdotettu Sörnäsins haararadan poikki vievä silta on rakennettu. Uusien linjain kannattavuuden ja sen johdosta myös niiden rakentamisen välttämättömänä edellytyksenä on, että kaupunginviranomaiset antavat luvan vyöhyketariffin käytäntöön ottamiseen. Tariffiraja vedettäisiin uusien linjain alkamiskohdista ja lisämaksu vastaisi nykyisten alennuslippujen hintaa: Yhtiö anoo toimilupaa molemmilla linjoilla.

Rkmrin pyynnöstä antaa osakeyhtiö myöhemmässä kirjelmässään lähemmän selvityksen ehdotetuista vyöhykerajoista ja lisämaksuista sekä ilmoittaa olevan suotava että, kun on vaikea ajoissa saada kiskoja, radan rakennustyö saisi jäädä ensintulevaan vuoteen. Tässä yhteydessä kajoo yhtiö kysymykseen Käpylän linjan liittymiskohdasta siinä tapauksessa, ettei Sörnäsän haararadan poikki Sturenkadun suuntaan tehtävä silta tule toimeen, ennenkuin mainittu linja rakennetaan. Siinä tapauksessa ei liittymistä olisi sijoitettava kapealle Päijänteentielle, vaan mieluummin siihen kohtaan, missä Sturenkatu päättyy Itäiseen viertotiehen. Tätä ehdotusta kannattaa liikenteenjärjestelykomitea.

Kun uusien linjain rakentaminen riippuu nykyään Itäisellä Viertotiellä ja Pakaankadulla jatkuvista laajennustoista, on rahatoimikamari hankkinut tietoja näiden töiden tilasta ja niiden pikaisten suorittamisen edellytyksistä. Mitä Itäiseen Viertotiehen tulee, voidaan se työtä kiirehtimällä ja varoja myöntämällä jo osoitettujen lisäksi valmistaa raitiotien tarvitsemaan leveyteen aikaisintaan marraskuuhun, ja näin ainoastaan kaupunginportin ja Arabian väliseltä osalta. Tämän tuloksen saavuttamiseksi täytyy eräät täytetyöt, jotka mieluummin olisi tehtävä talvella, toimittaa jo syksyllä. Kun ilmeisesti olisi raitiotieyhtiön sangen vaikea, milteipä mahdoton, toimittaa kiskoitusta kylmänä vuodenaikana, ja huomioon ottaen senkin, että on epäsopeva kiirehtiä sitä osaa Viertotiettyötä, joka edullisemmin voidaan varata ensi talvena luultavasti jälleen esiintyvän työnpuutteen osittaiseksi lieventämiseksi, on rahatoimikamari ollut sitä mieltä, että Vanhankaupunginlinjan rakentamisen pitää saada jäädä ainakin ensi lämpimään vuodenaikaan.

Pakaankadulla voitaneen raitiotielaitteelle tarpeelliset laajennustyöt saattaa loppuun elokuun kuluessa. Edellyttäen että kiskoja voidaan hankkia syyskuun alkuun, minkä seikan, puheen ollessa näin vähäisestä määrästä, ei pitäisi kohdata voittamattomia vaikeuksia, pitää kiskoittamisen ehtiä suorittaa ennen kylmän vuoden ajan alkamista. Kamarin mielestä on erittäin suotava, että Käpylä mahdollisimman pian saa kulkuyhteydekseen raitiotien. Siinä tapauksessa että viime aikoina havaittu paikallisjunain matkustajaluvun väheneminen aiheuttaa rautatiehallituksen lakkauttamaan osan näitä junia ja rautatieverkon varrella sijaitsevien esikaupunkien väestöllä sen johdosta olisi käytettävänä ainoastaan hiljattain aluelle pantu auto-omnibussiliikenne, voivat nämä esikaupunkilaiset helposti joutua sangen tukalaan asemaan. Mainittu liikenne, joka vielä on kokeellisella asteella, on, niinkuin kokemus on osoittanut, kaikkea muuta kuin käyttövarma, ja syytä on peljätä, että lumirikas talvi on asettava voittamattomia esteitä sen säännöllisen voimassapidon tielle. Näistä syistä on kamari sitä mieltä, että Kaupunginvaltuustolla olisi kaikki syy vaatia, että raitiotieyhtiö ensimmäisessä kirjelmässä tekemänsä ilmoituksen mukaisesti ryhtyisi rakennuttamaan Käpylänlinjaa, niin pian kuin Pakaankatu on kaupungin puolelta tarkoitusta varten kuntoon pantu.

Mitä tulee Käpylänlinjan liittämiseen nykyiseen raitiotieverkkoon, ei rahatoimikamarilla ole mitään muistuttamista raitiotieyhtiön tekemää, liikenteenjärjestelykomitean kannattamaa ehdotusta vastaan, että linja lähtisi siitä kohdasta Itäistä Viertotietä, mihin Sturenkatu päättyy.

Mitä tulee raitiotieyhtiön anomukseen ulkopuolisen vyöhykkeen tariffirajan määräämisestä, jossa vyöhykkeessä saataisiin kantaa nykyisten alennuslippujen hintaa vastaava lisämaksu, on kamari havainnut yhtiön jälkimmäisessä kirjelmässä esitetyt laskelmat vakuuttaviksi rajan tarpeellisuuteen nähden. Todellisuudessa on jo yhtiön toimilupakirjan 4 §:ssä, semmoisena kuin tämä pykälä on vahvistettu toukokuun 13 päivänä 1913, määräys, että yhtiö on oikeutettu matkasta linjoilla, jotka mahdollisesti rakennetaan pohjoispuolelle Itäisen Viertotien varrella sijaitsevaa kaupunginporttia sekä Läntisen Viertotien ja Snellmaninkadun risteyskohtaa vedettyä linjaa, kantamaan enintään 15 pennin lisämaksun, mikä vastasi silloista maksua yksinkertaisesta matkasta. Vyöhykerajan asemaan nähden on kamari havainnut suotavaksi, että nykyään Vallilassa asuva väestö pääsisi nauttimaan samoja etuja kuin Hermanninkaupungin väestö, s. o. raitiotieyhteyttä lisämaksua suorittamatta, ja pyytää sentähden ehdottaa, että mainittu raja vedettäisiin nykyisen asutusalueen rajalta, mikä näyttää hyvin käyvän yhteen edellä mainitussa toimilupakirjassa olevan määräyksen kanssa. Kun rajan pitäisi käydä pysäkin kohdalta, mutta pysäkkien asemaa ei vielä ole ehdotettuakaan, voitaisiin toistaiseksi määrätä, että tariffiraja on pantava kulkemaan nykyisellä asutulla Vallilan alueella olevasta viimeisestä pysäkestä, ja rajan lopullinen asema jätettäisiin riippuvaksi myöhemmin toimilupaan liitettävästä lisämääräyksestä. Myös lisämaksun suuruuteen nähden on kamari voinut hyväksyä raitiotieyhtiön laskelmat, mitä Käpylänlinjaan tulee. Kun kuitenkin olot tämän esikaupungin nopean kasvamisen johdosta voivat muuttua niin, että linja tulee kannattava vähemmälläkin lisämaksulla, on kamari ajatellut, että lupa kantaa nyt ehdotettu maksu myönnettäisiin yhtiölle ainoastaan viiden vuoden ajaksi.

Raitiotieyhtiön ehdottaman toisen Vanhankaupunkiin johtavan linjan on kamari havainnut erittäin tarpeelliseksi Itäisen Viertotien varrella jo olevalle varsin taajalle asutukselle, mutta kun edellä mainituista syistä tämän linjan teettäminen kuluvana rakennuskautena näyttää mahdottomalta, on kamari katsonut sopivimmaksi jättää kysymyksen tämän linjan rakentamisesta ja sen yhteydessä olevista, vyöhykerajaa ja lisätariffia koskevista kysymyksistä toistaiseksi täysin avonaisiksi. Yhtiön pyytämä toimilupa olisi sentähden myönnettävä ainoastaan Käpylänlinjalle. Linjan suuntaa y. m. osoittavia piirustuksia, joiden oikeastaan olisi pitänyt olla olemassa toimilupaa myönnettäessä, ei yhtiö ole antanut, mutta voitaisiin toimilupa panna sen varaan, että piirustukset sittemmin hyväksytään. Samoin kuin muiden viime aikoina syntyneiden linjain pitäisi Käpylänlinjan, paitsi lisämaksukysymykseen nähden, olla yhtiön linjoilla nykyään voimassa olevien määräysten alainen.

Edellä esitetyn johdosta rahatoimikamari kunnioittaen ehdottaa Kaupunginvaltuuston päätettäväksi:

että Raitiotie- ja Omnibussosakeyhtiölle myönnetään toimilupa kaksoisraiteiselle raitiotielinjalle, joka kulkee siitä Itäisen Viertotien kohdasta, mihin Sturenkatu päättyy, mainittua katua pitkin Pakaankadulle ja edelleen tätä katua Käpylään edellyttäen, että linjaa varten tarvittavat piirustukset saavat asianmukaisen vahvistuksen, sekä ehdoilla:

1) että linja, jonka toistaiseksi saa tehdä yksiraiteisen, rakennetaan valmiiksi kuluvana vuonna;

2) että linjalla sovelletaan yhtiön aikaisempiin laitteisiin nähden nykyään voimassa olevan toimilupasopimuksen määräyksiä siten lisättyinä, että yhtiö matkasta sillä osalla linjaa, joka on pohjoispuolella pohjoisinta, nykyään asutussa Vallilan alueen osassa sijaitsevaa pysäkkiä, oikeutetaan viiden vuoden aikana, luettuna siitä päivästä, jolloin linja avataan liikenteelle, kantamaan nykyisten alennuslippujen hintaa vastaava lisämaksu, s. o. 62,5 penniä; sekä

että vyöhykerajan lopullinen asema on, kohta kun pysäkkien asema on vahvistettu, osoitettava yhtiön toimilupakirjaan liitettyllä lisämääräyksellä.

Rahatoimikamarin puolesta:

Arthur Castrén.

Jarl W. Andersin.

Helsingin Kaupunginvaltuustolle.

Tätä ennen toimitetut raitiotieverkon laajennukset ovat kaikki tarkoittaneet verkon täydentämistä yhteen jaksoon rakennetun kaupungin alueella. Tämä onkin luonnollista siitä syystä, että kaupungin sisäosaa ympäröivillä, taajaan rakennetuilla kaupunginosilla täytyy katsoa olleen jonkinlainen etusija harvaan rakennettuihin laitakaupungin osiin verraten, kun on ollut määrättävä uusien, toistensa kanssa kilpailevain raitiotielinjain rakentamisen vuorojärjestys. Ja tähän on ollut sitä suurempi syy, kun katuverkkoa ei vielä ole ulotettu äärimmäiseen laitakaupunkiin semmoisen suunnitelman mukaan, mikä olisi saattanut mahdolliseksi toteuttaa ajatuksen raitioteiden ulottamisesta etäämmällä sijaitseviin asutusalueisiin.

Viimeksi mainitussa kohden ovat olot kuitenkin nyttemmin muuttuneet siten, ettei raitiotieverkon jatkaminen pohjoiseen kohtaa voittamattomia vaikeuksia. Mutta kun yhä edelleen joukko esteitä laajennustyön hetikohtaiselle alkamiselle on olemassa, on yhtiön johtokunta katsonut hetken tulleen saada aikaan ratkaisu vastaisten linjain suuntaan nähden, jotta kaupunginviranomaiset voisivat ryhtyä niiden asiana oleviin toimenpiteisiin ja samalla ottaa huomioon raitioteiden edelleen johtamisen mahdollisuuden.

Näistä toimenpiteistä riippuen voi kaksi linjaa raitioteiden laajentamiseksi tulla kysymykseen, nimittäin:

1:ksi Itäisen Viertotien raitiotien pidentäminen Vanhaankaupunkiin ja

2:ksi raitiotien rakentaminen Pakaankatua pitkin Käpylän esikaupunkiin, jossa tapauksessa haarautuminen olemassa olevasta verkosta sijoitettaisiin joko Sturenkatuun Kalliossa tai siihen kohtaan, missä Päijänteen tie yhtyy Itäiseen Viertotiehen.

Ensinmainittu linja, jonka pituus on 2,100 metriä, luettuna raitiotien nykyisestä päätekohtasta Itäisellä Viertotiellä siihen Vanhankaupungin viereiseen paikkaan, missä Oulunkylän tie erkanee viertotiestä, riippuu siitä kysymyksestä, laajennetaanko mainittu viertotie lähitulevaisuudessa niin leveäksi, että raitiotieraitteet voi sinne rakentaa ja niitä liikennöidä muuta yhdysliikennettä estämättä. Tässä on kuitenkin huomattava, ettei tämän laajennuksen ehdottomasti tarvitse koskea viertotietä koko mitaltaan, ennenkuin raitiotietyöt voi alkaa, vaan voi tämä käydä päinsä myös siinä tapauksessa, että laajennustyö suoritetaan vähitellen. Sillä jaksoittainkin tapahtuva raitiotien laajennus olisi huomattavasti eduksi näiden kaupunkialueen seutujen asujamille.

Rakennettuna kaksoisraiteiseksi koko pituudeltaan olisi linjasta kustannuksia kaikkiaan 2,100,000 markkaa.

Toinen puheenalainen linja, nimittäin Käpylän esikaupunkiin johtava, olisi 3,000 metrin pituinen, jos linja johdetaan Itäiseltä Viertotieltä pitkin Päijänteen tietä ja Pakaankatua Pohjolankadulle, sekä 3,100 metrin pituinen, jos linja liitetään nykyiseen verkkoon Sturenkadulla. Jos linja Käpylässä ulotetaan siihen kohtaan, missä Pakaankatu leikkaa Arabiankatua, lisääntyy pituus 500 metrillä kumpaisessakin tapauksessa.

Tätä linjaa, joka miltei yksinomaan tyydyttäisi liikennettä Käpylän esikaupunkiin, ei voi edullisesti jakaa useammalle rakennuskaudelle, vaan on se mieluummin teetettävä yhdellä kertaa kokonaan. Tämä käykin nyttemmin päinsä Pakaankadun laajennustöiden alettua. Mutta jos Sturenkadulle vievä suunta valitaan, on linjan rakentaminen riippuva siitä ajankohdasta, milloin vastamainitun kadun suuntaiseksi ehdotettu silta Sörnäsin niemekkeelle vievän haararadan poikki rakennetaan.

Onko linja tehtävä yksinkertainen vai kaksoisraiteinen, riippuu sen liikenteen voimaperäisyydestä, minkä voi olettaa sillä syntyvän. Käsityksen siitä saa seuravasta taulusta, jossa mainitaan niiden henkilöiden luku, jotka samana päivänä ovat junalla matkustaneet päivän eri aikoina Käpylän pysäkiltä Helsinkiin, ja josta käy selville, että:

klo	6.24	a.	p.	lähti	330	henkeä
»	7.29	»	»	»	355	»
»	7.39	»	»	»	153	»
»	8.31	»	»	»	398	»
»	9.33	»	»	»	189	»
»	10.22	»	»	»	120	»
»	11.34	»	»	»	96	»
»	12.32	i.	p.	»	184	»
»	2.32	»	»	»	110	»
»	4.32	»	»	»	150	»
»	5.37	»	»	»	100	»
»	6.22	»	»	»	150	»
»	8.26	»	»	»	70	»
»	9.17	»	»	»	40	»
»	10.36	»	»	»	30	»

kokonaisluku on 2,475 henkeä,

mikä vastaa noin 70 % esikaupungin noin 3,500 henkeen nousevasta asukasluvusta.

Jos edellyttäisi koko edellä mainitun rautatiematkustajain määrän siirtyvän raitiotielle ja jakautuvan kutakuinkin tasan liikennepäivän kuluessa, voisi sen tarpeet tyydyttää yksi vaunu joka neljännestunti. Näin ollen ja kun luultava on, että raitiotiematkustajain luku on oleva melkoisesti vähempi edellä mainittua määrää, ei ole olemassa mitään syytä heti rakentaa linjaa kaksoisraiteiseksi, jossa tapauksessa perustamiskulut sellaisesta yksiraiteisesta radasta tarpeellisine vaihteineen ja sivuutusraiteineen olisivat noin 1,800,000 markkaa. Jos rata rakennetaan kaksoisraiteinen, on hinta 3,500,000 markkaa 3,5 km:n pituisesta radasta.

Niinkuin edellä on mainittu, riippuu näiden kahden linjan rakentamisen vuorojärjestys ratkaisevassa määrässä kaupunginviranomaisten toimenpiteistä pohjoisen katuverkon järjestämiseen nähden. Jos sitä vastoin hyödynäkökohtatkin otetaan huomioon, voi epäilystä tuskin syntyä siitä, eikä kuitenkin toisella linjalla ole ehdottomasti etusija toisen rinnalla. Sillä jos rata ensin jatkettaisiin Itäiselle Viertotielle, olisi se tuleva Toukolassa ja sen lähiseuduilla asuvain noin 2,400 hengen hyväksi, joiden yksinomaan täytyy käyttää viertotietä liikennöiviä yksityisiä autobusseja. Sitä vastoin ei huomattavasti pitemmän, Käpylään vievän

linjan tarve ole läheskään sama kuin ensinmainitun, koska Käpylään menevät valtionrautateiden paikallisjunat. Sitä paitsi olisi luultavasti tämän viimeksi mainitun linjan kannattavuus suhteellisesti huonompi kuin ensinmainitun sen johdosta, että rata enimmäksi osaksi kulkisi rakentamattomien alueiden halki ja sille siis tulisi matkustajia ainoastaan päätekohtissa. Tähän tulee lisäksi muuan näkökohta, joka meihin nähden on sangen tärkeä, nimittäin mahdolltomuus nykyään löytää Käpylän linjalle sopivaa kohtaa liittää se nykyiseen verkkoon. Sillä jos radan eteläinen päätekohta sijoitetaan siihen paikkaan, missä Päijänteen-tie lähtee Itäisestä Viertotiestä, täytyy tätä yleiseltä raitiotietekniilliseltä kannalta pitää epäedullisena sikäli, että kuormitus jo vilkkaasti liikennöidyllä linjalla — nimittäin Itäisellä Viertotiellä olevalla — yhäkin lisääntyisi. Jos sitä vastoin rakentaminen saisi jäädä ajankohtaan, jolloin pitkin Sturenkatua kulkeva linja voitaisiin liittää verkkoon Kallion pohjoisosassa, voisi matkustajavirran johtaa linjalle, joka kulkee sekä länttä että kaakkoa kohti ja jonka avulla liikkeen voisi edullisesti jakaa linjaa liikennöiväin matkustajain suurimmaksi hyödyksi. Edelleen on huomattavaa että, jos viimeksi mainittu ratasuunta valitaan, rataa välittömästi voisivat käyttää kohta Sörnäsän haararadan pohjoispuolelle suunnitellut vastaiset tehdasalueet.

Tämän johdosta on yhtiön johtokunta myös ollut sitä mieltä, että edellä mainitun, Sörnäsän haararadan poikki Sturenkadun suuntaan käyvän sillan rakentaminen olisi pantava ehdoksi Käpylän radan teettämiseksi, minkätähden ja kun tämä silta luultavasti ei voi tulla aikaan, ennenkuin muutaman vuoden kuluttua, Itäisen Viertotien linjan pidentäminen näyttää etusijassa olevan teetettävä.

Kannattavuuteen nähden sitä vastoin on vaikeampi toimittaa vertailua, joka varmasti asettaa toisen linjan toisen edelle. Sillä vaikkakin, niinkuin edellä on huomautettu, pitkin Itäistä Viertotietä kulkevalla linjalla päin vastoin kuin Käpylän linjalla matkustajat vaihtuisivat joka pysäkillä, on kumpikin linja kuitenkin sen laatuinen, ettei niiden liikennöiminen ole ajateltavissa, ellei erityistä lisämaksua suoriteta. Ja kun tämä lisämaksu tehtyjen laskelmain mukaan tuskin voi kumpaisessakaan tapauksessa olla vähempi raitioiteillä nykyään voimassa olevaa yleistä alennusmaksua eli 62 $\frac{1}{2}$ penniä hengeltä, riippuu kannattavuus ja sen kera myös mahdollisuudet kumpaisenkin radan rakentamiseen siitä, suostuvatko kaupunginviranomaiset sallimaan esillä olevassa tapauksessa vyöhyketariffin käytäntöön ottamisen. Kun kuitenkin vyöhykkeen rajat meistä aivan luonnollisesti näyttävät olevan sijoitetut niihin paikkoihin, mistä puheenalaiset linjat alkavat, rohkenemme ehdottaa että, jos Käpylän linja rakennetaan, raja sijoitetaan linjan ja Itäisen Viertotien yhtymäkohtaan, missä vaunua joka tapauksessa on vaihdettava, sekä että, jos viertotien linjaa pidennetään, lisämaksua kannnettaisiin kaupunginportti eli toisin sanoin nykyinen raitiotien päätekohta sivuutettua.

Samalla kun siis ilmoitamme olevamme valmiit rakennuttamaan edellä mainitut linjat Kaupunginvaltuuston määräämässä järjestyksessä sekä niiden työn voivan alkaa ensi vuoden kuluessa tai niin pian kuin kaupunki on toimeenpannut tarkoituksen vaatimat asianomaisten liikenneväyläin laajennukset, pyydämme tämän ohessa esittää:

että kysymyksessä Käpylän linjan suunnasta huomiota kiinnitettäisiin meidän tässä edellä esittämiimme näkökohtiin;

että tariffiraja vahvistettaisiin ulkovyöhykkeelle, jonka piirissä nykyisten alennuslippujen hintaa vastaava lisämaksu saataisiin kantaa; sekä

että, niin pian kuin lopullinen päätös asiassa on tehty, meille myönnettäisiin tavanmukaisin ehdoin toimilupa edellä mainituille linjoille.

Odottaen Kaupunginvaltuuston ratkaisua asiassa ja valmiina antamaan tämän lisäksi mahdollisesti tarvittavan selvityksen olemme kunnioittaen

Helsingin Raitiotie- ja Omnibussosakeyhtiö:

Onni Tarjanne.

G. Idström.

Liite II ynnä laskelmat A ja B.

Helsingin Rahatoimikamarille.

Sittenkuin rahatoimikamari käsitellessään meidän huhtikuun 3 päivänä Kaupunginvaltuustolle tekemääme esitystä raitiotieverkon laajentamisesta Vanhaankaupunkiin ja Käpylään vievillä linjoilla on katsonut tarpeelliseksi hankkia perinpohjaisemman selvityksen ehdottamistamme vyöhykerajoista ja lisämaksutariffeista sekä mahdollisuudesta jo tänä vuonna teettää Käpylän ehdotettu linja riippumatta Sörnäsin haararadan poikki Sturenkadun suuntaan käyvän katusillan rakentamisesta, on kamari kirjeessään n:o 356 tämän kuukauden 23 päivästä pyytänyt lausuntoamme asiasta.

Tämän johdosta meillä on kunnia esittää seuraavaa:

Kysymystä vyöhykerajan tarpeellisuudesta sekä mainitun rajan oikeasta sijoituksesta voitaneen tuskin täsmällisesti selvittää yleisillä laskelmilla, vaan on se ratkaistava kussakin eri tapauksessa huomioon ottamalla ajomaksun suuruus ja sen matkan pituus, jota raitiotieverkon keskikohdan ja sen uloimman päätekohtan välinen matka edustaa. Esillä olevassa tapauksessa on siis selvitettävä, korvaako nykyinen 62 $\frac{1}{2}$ pennin tariffi kustannukset matkasta esimerkiksi Kauppatorilta Itäisellä Viertotiellä olevaan raitiotien päätekohtaan, edellyttäen että vaunussa kulkevien henkilöiden luku ainakin vastaa koko verkolta laskettua henkilöiden keskimäärää vaunukilometriä kohti.

Niinkuin tämän oheisesta laskelmasta (A) käy selville, on meillä kustannuksia vaunukilometriä kohti, kuoletus otettuna, mutta voittoa ottamatta lukuun, 4,34 markkaa. Edellä mainitun tien pituus on 4 km, joten vaunusta on mainitulla matkalla käyttömenoja 17,36 markkaa. Jotta nämä menot korvautuisivat nykyisellä ajomaksulla, on tätä siis suoritettava 27,8 hengen, mikä vastaa 7 henkeä vaunukilometriä kohti.

Vuonna 1924 oli kuitenkin matkustajia keskimäärin vaunukilometriä kohti Sörnäsin linjalla 6,83 henkeä, joten ja kun edellä laskettu rahamäärä ei käsitä minkäänlaista voittoa, selvästi käy ilmi, että linja jo on saavuttanut sen rajan,

jolloin lisämaksut on kannettava. Kun tämä raja sekä Käpylän että Vanhan-kaupungin linjalle on ehdotettu sijoitettavaksi siihen kohtaan, missä nämä linjat vastedes liitetään olemassa olevaan verkkoon, on tämä johtunut siitä puhtaasti käytännöllisestä seikasta, että toisessa tapauksessa vaunua on vaihdettava, jota vastoin toisessa tapauksessa yhtymäkohtaa on pidettävä olemassa olevan liikennevyöhykkeen jo tunnustettuna päätekohtana. Raitioteiden vyöhykerajaa, joka siis ei tarkoita kaupungin jakamista sinänsä määrättyihin osiin, on sentähden pidettävä raitiotielinjan jakajana niissä kohdin, joissa taksanmuutos näyttää itsestään selvältä.

Että Käpylän linjan vyöhykerajaan nähden Vallilan asukkaat luultavasti katsovat tulleen syrjäytetyiksi, sen seikan ei pitäisi saada vaikuttaa asian ratkaisuun, koska varsin luonnollista on että, mihin tämä raja sijoitetaankin, tyytymättömyyttä siihen on ilmenevä rajan lähellä asuvissa.

Mitä taas tulee sen lisämaksun suuruuteen, mikä vyöhykerajan sivuutettua saadaan kantaa, voitaneen olennaisesti soveltaa samoja näkökohtia, jotka ovat olleet perustuksena kysymystä vyöhykerajasta selvitettäessä, kuitenkin niin, että tässä tapauksessa lisämaksun pitää vastata kustannusta matkasta vanhalla verkolla olevasta haarautumis- tai liittymiskohdasta uuden linjan päätekohtaan tai takaisin. Näin ollen ja kun puheenalainen suunta on pääasiassa yhtä pitkä kuin matka Kauppatorilta Itäisen Viertotien päätekohtaan, olisi maksun suuruus, jos liikenteen voimaperäisyyskin olisi sama, määrättävä saman suuruiseksi kuin nykyisellä verkolla voimassa oleva eli 62,5 penniksi. Ettei tämä määrä kuitenkaan esillä olevassa tapauksessa korvaa kaikkia menojamme, käy selville tämän oheisesta laskelmasta (B), ja riippuu tämä siitä, ettei viimeksi mainittua edellytystä liikenteen voimaperäisyyteen nähden vielä ole olemassa.

Mitä vihdoin tulee kysymykseen, olisiko meillä jo kuluvana vuonna tilaisuus rakennuttaa Käpylään ehdotettu linja, saamme ilmoittaa, ettei meillä ole hallusamme niin suuria kiskovarastoja, että heti voisimme aloittaa puheenalaisen 3—3,5 kilometrin pituisen linjan rakennustyön. Ja edellyttäen, että tarkoitukseen tarvittava kiskomäärä tilattaisiin heti, voitaisiin se aikaisemmin toimittaa syys-tai lokakuussa, mistä ajankohdasta lähtien radan rakennustyö ei ole suositeltava. Sillä jos tähän tarvitaan vähintään neljän kuukauden aika, voisi sinä aikana sattua pakkaskausi ja saattaa mahdolltomaksi, ellei muuta työtä, niin kuitenkin joka tapauksessa kiskoittamisen ja puretun kadun kuntoonpanon.

Tässä vielä lisättäköön, ettei vaunustommeakaan oli riittävän suuri varsinaisessa liikenteessä olevien vaunujen luvun lisäämiseksi sinä aikana vuodesta, nimittäin talvella, jolloin varavaunuja vaaditaan sangen paljon. Tosin olemme jo ryhtyneet hankkimaan tarjouksia vaunustoon tarpeellisen lisäyksen saamisesta, mutta kun tarjoukset eivät vielä ole saapuneet, emme voi sitoutua panemaan uusia vaunuja liikenteeseen, ennenkuin aikaisimmin ensi vuoden tammi- tai helmikuussa.

Kaikki nämä seikat huomioon ottaen olisi suotava, että puheenalaisen radan rakennustyö saisi jäädä ensi vuoteen.

Tässä yhteydessä rohkenemme vielä kerran kajota kysymykseen Käpylän linjan liittymiskohdasta siinä tapauksessa, ettei Sörnäsän haararadan poikki Sturenkadun suuntaan käyvä silta tule toimeen, ennenkuin mainittu linja rakennetaan. Siinä tapauksessa näyttää meistä nimittäin kuin huhtikuun 3 päivänä tekemässämme esityksessä hätäkeinona ehdottamamme Päijänteentietä pitkin kulkevan radan liittäminen olisi tuottava muulle liikenteelle niin paljon estettä,

että tämän ajatuksen pitäisi saada raueta. Sen sijaan voitaisiin linja johtaa Pakaankadulta pohjoiseen pitkin huomattavasti leveämpää Sturenkatua Itäiselle Viertotielle ja siis linjat yhdistää toisiinsa kaupunginportin läheisyydessä.

Jättäen edellä mainitut kysymykset rahatoimikamarin ratkaistaviksi kirjoitamme kunnioittaen

Helsingin Raitiotie- ja Omnibussosakeyhtiö:

Onni Tarjanne.

G. Idström.

A.

Raitiotieyhtiön kustannukset vaunukilometriä kohti.

Menot vuonna 1924..... 34,095,911: 94

Poistuu:

Vuoden voitto	3,458,726: 84	
Poiskirjoitukset	5,794,000: —	
Työväenasunnot	219,474: 57	
» I. Viertotien 54	4,611: 16	
» Porvoonkadun	22,091: 67	9,498,904: 24
	<u>Smk</u>	<u>24,597,007: 70</u>

Vaunukilometrejä: Raitiotieyhtiön ..	6,361,068
» Munkkiniemen ..	389,428
» Brändön	251,641
	<u>Yhteensä 7,002,137</u>

Yhtiön puhtaat itsekustann. vaunukilom. kohti = $\frac{24,597,007: 70}{7,002,137: —} = \text{Smk } 3: 51$

Säännöllinen kuoletus lukuun otettuna on kustannuksia:

$24,597,007: 70 + \frac{5,794,000: —}{7,002,137} = \text{Smk } 4: 34$

B.

Käpylän linja.

Lisämaksun suuruus.

Tämän 3,500 metrin pituisen raitiotien kulkee vaunu 14 minuutissa.

Jos neljännestantunnin liikennettä edellytetään, tarvitaan siis kaksi vaunua, joihin ainakin puolen liikennepäivää pitää olla kytkettynä hinausvaunu.

Näin ollen ovat päivittäiset suoranaiset menot palkoista, sähkövirrasta sekä vaunujen ja radan kunnossapidosta:

4 kuljettajaa, kukin	78: 60	.....	314: 40
6 junailijaa »	47: 25	.....	283: 50
4—6 vuorokuljettajaa, kukin	78: 60	.....	52: 40
3—6 vuorojunailijaa »	47: 25	.....	47: 25
2 moottorivaunun, kumpaisenkin hinta 40,000 mk, korjaus (110 mk päivässä) vuodessa ¹⁾			220: —
Kahden 10,000 mkan arvoisen hinausvaunun korjaus (25 mk päivässä ¹⁾).....			50: —
Virrankulutus (310 vu/km päivässä ynnä hinausvaunu)			217: —
2 + 0: 7 + 310 + 0: 50 =			.....
		Smk	1,184: 55

mihin tulee lisäksi:

10 % moottorin ja 2 hinausvaunun poiskirjoitusta, vastaten, reservejä lukuun ottamatta, 300,000 mk	.....	82: 50
10 % 1,500,000 mkan arvoisen raiteen poiskirjoitusta....		410: —
3 km yksinkertaista raidetta kunnossa ja puhtaana pidettävä, 50,000 mk km vuodessa	.....	410: —
	Smk	2,287: 05

Noin 5 % lisäystä rahamäärän tasoittamiseksi	.....	92: 95
	Smk	2,180: —

mikä vastaa 2,180 (2 + 310) kokonaiskustannusta vu/km kohti eli 3: 51 mk vu/km:ltä.

Maksu taas on edellyttäen, että raitioiteitä käyttävään henkilöiden luku on noin 70 % rautatiematkustajista eli 1,750, mikä vastaa 5,64 henkeä vu/km kohti, edestakaisin:

$$2,180 : 3,500 = 62: 30 \text{ penniä hengeltä.}$$

Kun ei kuitenkaan edellä oleviin numerotietoihin sisälly menoja hallinnosta, käyttörakennusten kunnossapidosta, veroista, vakuutuksista y. m. ja kun matkustajaluku vu/km kohti tuskin on nouseva Hagan linjan matkustajalukua suuremmaksi, mikä jälkimmäinen luku on suurin kaikilla esikaupunkilinjajoilla, on maksu laskettava huomioon ottaen Raitiotieyhtiön omat kokonaiskustannukset vu/km kohti, jotka tämän oheisen, vuodelta 1924 toimitetun laskelman mukaan olivat

Smk 3: 51.

Siinä tapauksessa ja huomioon ottaen, että henkilönluku vaunukilometriä kohti Hagan linjalla on 3,41, pitäisi maksun olla $3,51/3,41 =$

1: 03 mk hengeltä.

Kun lisämaksun suuruus kuitenkin on ehdotettu ainoastaan 62,5 penniksi hengeltä eli samaksi hinnaksi, mikä maksetaan liikennöidyn verkon piirissä, johtuu tämä toivosta, että henkilönluku vaunukilometriä kohti on piakkoin lisääntyvä.

¹⁾ Vaunun kunnossapito maksoi vuonna 1924 keskimäärin:

moottorivaunun	.....	0.605 mk vu/km:ltä
hinausvaunun	.....	0.265 „ „

Vanhankaupungin linja.*Lisämaksun suuruus.*

Raitiotien pituus on 2,100 metriä ja sen kulkee vaunu 10 minuutissa.

Vaunujen väliajat voivat siis vaihdella 10:stä 20 minuuttiin, koska syytä toistaiseksi ei ole ottaa käytäntöön 5 minuutin liikennettä.

20 minuutin liikenteeseen riittää 1 moottorivaunu ynnä puolena päivänä hinausvaunu. Jos väliajat määrätään 20 minuuttia lyhyemmät, tarvitaan 2 moottorivaunua ja puolena päivänä 2 hinausvaunua.

Luultavasti on 10 minuutin liikenne otettava käytäntöön, ja siinä tapauksessa on päivittäinen suoranainen meno palkoista, virrankulutuksesta, vaunujen ja radan kunnossapidosta saman määräinen kuin edellä on Käpylän linjalle laskettu, siitä vähennettyä $\frac{1}{3}$ raiteen kunnossapidosta eli 120 mk, siis

$$2,180 - 120 = 2,060 \text{ mk päivässä.}$$

Linjan varrella asuvien henkilöiden luku lienee 2,400 henkeä, joista noin 70 %:n lasketaan käytettävän linjaa edestakaisiin matkoihin, joten matkain luku on

$$\frac{2,400 \times 70}{100} + 2 = 3,360,$$

joten korvauksen kultakin matkalta pitää nousta $2,060/3,360 = 61,6$ penniin.

Kun ei tähän korvaukseen kuitenkaan ole luettu tarpeellista määrää edellä mainituista hallinto- y. m. kustannuksista, soveltunee Käpylän linjaa varten tehty laskelma tässäkin tapauksessa.

Helsingissä, huhtikuun 30 päivänä 1925.

Helsingin Raitiotie- ja Omnibussosakeyhtiö

G. Idström.

Läite III.

Helsingin Rahatoimikamarille.

Lähetekirjelmässä tältä päivältä on Rahatoimikamari Kaupunginvaltuuston liikenteenjärjestelykomitealta anonut lausuntoa Helsingin Raitiotie- ja Omnibussosakeyhtiön esityksestä, joka koskee osin Itäisen viertotien raitiotielinjan pidentämistä Vanhaankaupunkiin, osin raitiotien rakentamista Käpylän esikaupunkiin. Tämän johdosta ja Rahatoimikamarin tiedoksi ilmoitettua, että se osa edellä mainittua esitystä, josta Kamari on halunnut saada tietää komitean mielipiteen, rajoittui kahteen ehdotukseen Käpylän linjan väliaikaisesta suunnasta, on komitea ottanut asian tältä kohden tutkittavaksi ja saa siitä lausua seuraavaa.

Komitea on esillä olevaa asiaa arvostellessaan lähtenyt siitä, ettei Sörnäsiniemelle vievän rautatien poikki suunnitellun sillan rakennusaikaa vielä

voida määrätä, mutta että se kaikesta päättäen on sangen kaukainen. Käpylään johtavan raitiotielinjan väliaikainen eteläinen osa, joka yhtyisi Itäisen viertotien linjan johonkin kohtaan, täytyy sentähden luultavasti pysyttää usean vuoden. Tähän nähden ei linjaa olisi johdettava pitkin katuja, missä se jo nyt tuottaisi haittoja; niitä voitaisiin kaikesti kiertää ja välttävästi voittaa aivan lyhyenä väliaikana, mutta ei monta vuotta, joiden kuluessa vaikeudet vain lisääntyisivät yhtärinnan liikenteen kasvamisen kanssa. Mainitunlaatuisina katuina täytyy komitean mielestä epäilemättä pitää sekä Päijänteentien että Vallilantietä, joiden leveys on ainoastaan 9 ja 11 metriä. Eritoten lumisina talvina vaikeutuisi liikenne näillä kaduilla suuressa määrin. Komitea katsoo sentähden olevan ehdottaminen evättäväksi vaihtopuolista ehdotusta, että suunnitellun linjan eteläinen päätekohta sijoitettaisiin siihen, missä Päijänteen tie haarautuu Itäisestä Viertotiestä.

Toista vaihtoehtoa vastaan, nimittäin että väliaikainen Käpylän linjan lähtisi siitä viertotien kohdasta, mihin Sturenkatu päättyy, ja sieltä viimeksi mainittua katu pitkin jatkuisi Pakaankadulle, voidaan tosin muistuttaa, että raitiotie matka siten pitenisi. Kun tämä pidennys ei tulisi huomattava, ainoastaan noin 350 metriä, ja raitiotielinjat muuallakin kaupungissa tekevät samanlaisia mutkia, ei tähän epäkohtaan kuitenkaan liene pantava sanottavaa merkitystä, varsinkin kun linjan johtaminen leveää Sturenkatua pitkin muuten näyttää erittäin sopivalta. Komitea pyytää sentähden osaltaan saada puoltaa myöntymistä ehdotukseen, että linja johdettaisiin Sturenkatua pitkin.

Lähetekirjat palautuvat tämän mukana.

Komitean puolesta:

Jarl W. Andersin.

Harald Dalström.