



13.03.2019

Ärende/10

§ 100

Höjning av maximipriset i projektplanen för Jokerbanan för Helsingfors stads del

HEL 2016-000511 T 08 00 02

Beslut

Stadsfullmäktige godkände höjning av maximipriset i projektplanen för Jokerbanan för Helsingfors stads del enligt förslaget från direktionen för trafikaffärsverket 31.1.2019 så att den totala kostnadskalkylen för snabbspårvägens infrastruktur är sammanlagt 386 miljoner euro (jordbyggnadskostnadsindex MAKU 106,0, november 2018 då 2015=100) och Helsingfors stads andel av kostnaderna 209 miljoner euro då statens andel av kostnaderna är totalt 84 miljoner euro.

Behandling

Ledamoten Nuutti Hyttinen understödd av ledamoten Juhani Strandén föreslog att stadsfullmäktige skulle återremittera projektplanen för Jokerbanan för ny beredning i samverkan med Esbo så att förutsättningarna att genomföra projektet till lägre kostnader än de föreslagna blir bättre.

1 omröstningen

Fortsatt behandling av ärendet JA, återremiss NEJ

JA-förslag: Behandlingen fortsätter

NEJ-förslag: Stadsfullmäktige återremitterar projektplanen för Jokerbanan för ny beredning i samverkan med Esbo så att förutsättningarna att genomföra projektet till lägre kostnader än de föreslagna blir bättre.

Ja-röster: 71

Linda Ahlblad, Alviina Alametsä, Outi Alanen, Ted Apter, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Jussi Chydenius, Fatim Diarra, Laura Finne-Elonen, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Juha Hakola, Atte Harjanne, Joel Harkimo, Eero Heinäluoma, Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Abdirahim Husu Hussein, Ville Jalovaara, Kati Juva, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Tapio Klemetti, Dan Koivulaakso, Joonas Kolehmainen, Vesa Korkkula, Heimo Laaksonen, Johanna Laisaari, Otto Meri, Silvia Modig, Elina Moisio, Seija Muurinen, Jarmo Nieminen, Jussi Niinistö, Dani Niskanen, Mia Nygård, Maria Ohisalo, Hannu Oskala, Sara Paavolainen, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Matti Parpala, Jaana Pelkonen, Petrus Pennanen, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Nasima



13.03.2019

Ärende/10

Razmyar, Nelli Ruotsalainen, Wille Rydman, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Tomi Sevander, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Byoma Tamrakar, Ulla-Marja Urho, Reetta Vanhanen, Jan Vapaavuori, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Anna Vuorjoki, Ozan Yanar

Nej-röster: 8

Mika Ebeling, Nuutti Hyttinen, Laura Kolbe, Pia Kopra, Sami Muttilainen, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Juhani Strandén

Blanka: 3

Kauko Koskinen, Björn Månsson, Mauri Venemies

Frånvarande: 3

Terhi Koulumies, Satu Silvo, Sampo Terho

Stadsfullmäktige beslutade fortsätta behandlingen av ärendet.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Kristiina Matikainen, stadssekreterare, telefon: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Liikenneliikelaitoksen johtokunnan esitys 31.1.2019
- 2 Kustannusarvion perustelu -raportti
- 3 Hankekuvaus
- 4 Päivitetty hankearviointi
- 5 Kaupunkitaloudellisen arvioinnin päivitys
- 6 Vaikutukset käyttötalouteen ja lipun hintoihin, päivitetty

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Tidigare beslut

Stadsfullmäktige godkände 15.6.2016 (§ 178) projektplanen för Jokerbanan så att den totala kostnadskalkylen för snabbspårvägens infrastruktur enligt projektplanen uppgår till högst 275 miljoner euro (MAKU 4/2015). Också Esbo stadsfullmäktige godkände projektplanen i juni 2016.



13.03.2019

Snabbspårvägen Jokerbanan är en regional tvärlinje mellan Östra centrum i Helsingfors och Kägelludden i Esbo, som ersätter den nuvarande stombusslinjen 550. Den totala längden på Jokerbanan är ca 25 kilometer, varav ca 16 kilometer ligger i Helsingfors och ca 9 kilometer i Esbo. Hela sträckan är tvåspårig och spåret ligger i huvudsak i sin egen körbana. Stadsfullmäktige godkände 28.9.2016 (§ 239) projektplanen för spårvagnarna på Jokerbanan.

Stadsfullmäktige godkände 24.10.2016 (§ 926) samarbetsavtalet mellan Esbo och Helsingfors om planering och byggande av Jokerbanan. I samarbetsavtalet kom man överens om bl.a. projektets organisation inom Helsingfors och Esbo stads förvaltningar och med stöd av dessa samt om kostnadsansvaret och fördelningen av kostnaderna. Enligt avtalet allokeras kostnaderna enligt upphovsprincipen och regionalt. I samarbetsavtalet kom parterna också överens om ett särskilt utredningsförfarande för den eventualiteten att maximikostnaderna i den totala kostnadskalkylen för projektet Jokerbanan enligt projektets kostnads- eller riskuppföljning riskerar att bli överskridna.

Helsingfors och Esbo städer lät våren 2016 i samarbete ta fram en utredning om byggmodell för Jokerbanan. På basis av utredningsarbetet konstaterades det att alliansmodellen lämpar sig bäst för byggandet av Jokerbanan. Dessutom konstaterades det i utredningen att tydligt separerbara delar som snabbt kan implementeras kan genomföras som separata entreprenader vid behov.

Städernas gemensamma styrgrupp för Jokerbanan beslutade 9.12.2016 att projektet genomförs enligt en alliansmodell i enlighet med utredningen om byggmodell. Städerna konkurrensutsatte alliansaktörerna under år 2017. På basis av konkurrensutsättningarna valdes NRC Group Finland Oy (tidigare VR Track Oy) och YIT Suomi Oy (tidigare YIT Byggnads Ab) till byggentreprenörer och Ramboll Finland Ab, Sitowise Oy och NRC Group Finland Oy till planerare.

En allians är ett samarbetssätt där beställaren, planerarna och entreprenörerna ställer upp gemensamma mål för ett projekt och genomför projektet tillsammans. I den utvecklingsfas som efterföljer bildandet av alliansen utarbetar parterna i samråd med varandra en kostnadskalkyl och en plan med tidtabell för byggfasen. På basis av planerna beslutar beställaren om alliansen fortsätter sin verksamhet i byggfasen. Då man övergår till byggfasen är alla parter bundna till den kostnadskalkyl som de tillsammans tagit fram.

Förslag till höjning av maximipriset för Helsingfors stads del

Direktionen för trafikaffärsverket föreslår 31.1.2019 höjning av maximipriset för projektplanen för Jokerbanan för Helsingfors stads del så



att Helsingfors stads andel av kostnaderna är sammanlagt 209 miljoner euro (MAKU-index 106,0, november 2018 då 105=100) exklusive statens andel av kostnaderna. Den totala kostnadskalkylen för snabbspårvägens infrastruktur, Esbo andel medräknad, är 386 miljoner euro, då statens andel av kostnaderna är sammanlagt 84 miljoner euro.

Direktionen förutsätter dessutom i sitt förslag att den ska få regelbundna rapporter om utvecklingen av kostnaderna för Jokerbanan under projektets gång och om kostnadsfördelningen mellan projektets olika delar.

Förslaget från direktionen för trafikaffärsverket finns som bilaga 1. Som bilagorna 2–6 finns motiveringarna till kostnadskalkylen, projektbeskrivningen, den uppdaterade projektbedömningen, den uppdaterade stadsekonomiska bedömningen och konsekvenserna för driftsekonomi och biljettpriserna.

Överskridning av kostnaderna

Enligt projektbeslutet godkänt år 2016 uppgår den totala kostnadskalkylen till 275 miljoner euro, vilket i prisnivån november 2018 motsvarar 287,8 miljoner euro.

Den nya totala kostnadskalkylen i prisnivån november 2018 uppgår till 368 miljoner euro. Kalkylen överskrids alltså med 98,2 miljoner euro. Överskridningen fördelas mellan Helsingfors och Esbo så att Helsingfors stads andel har stigit med 81,0 miljoner euro och Esbo stads andel med 17,2 miljoner euro. Helsingfors andel motsvarar 82,5 % och Esbo stads andel 17,5 % av kostnadsstegringen.

Av den totala kostnadskalkylen för projektet, 386 miljoner euro (statens andel medräknad) är Helsingfors andel 267 miljoner euro. Med statens kostnadsandel obeaktad (58 miljoner euro för Helsingfors del) uppgår Helsingfors andel till 209 miljoner euro.

Förändringen i kostnaderna granskas i förslaget från direktionen för trafikaffärsverket, i bilaga 2 (motiveringar till kostnadskalkylen) och nedan i 2015 års prisnivå. Indexförändringen mellan april 2015 och november 2018 är endast ca 4,7 %.

Kostnadskalkylen i 2016 års projektplan baserade sig på planer på översiktsplanenivå, medan den nya kostnadskalkylen har utarbetats på basis av betydligt noggrannare planer på gatuplansnivå i genomsnitt. I alliansmodellen har de olika parterna tillsammans beräknat kostnadsnivån och låtit bl.a. en utomstående expert kontrollera denna. Kostnadskalkylen har fastställts i syfte att komma med en snäv men realistisk kostnadskalkyl. Eventuella risker har beaktats så att riskernas sta-



tistiska sannolikhet har bedömts. I de totala kostnaderna ingår en riskreservering på ca 7,8 miljoner euro, och ägarens riskreservering på ca 8,3 miljoner euro ingår i kostnaderna för ägaruppgifter.

Noggrannare uppgifter om kostnaderna framgår av förslaget från direktionen för trafikaffärsverket. Också beräkningen av de totala kostnaderna och alliansmodellen med tanke på de totala kostnaderna och genomförandet av projektet relateras mer i detalj i förslaget från direktionen för trafikaffärsverket och i bilaga 2 (motiveringar till kostnadskalkylen).

Viktigaste faktorer som lett till kostnadsstegringen

Kostnadsstegringen beror på flera faktorer som beskrivs i bilaga 2 (motiveringar till kostnadskalkylen). Förändringarna granskas i bilagan bl.a. enligt teknikgren och objekt. I jämförelsen tillämpas 2015 års prisnivå.

Stegringen har varit störst inom kostnaderna för gatubyggnad, där den viktigaste förklarande faktorn för kostnadsförändringen är à-priserna för gatukonstruktioner. I den ursprungliga projektplanen grundade à-priset sig på att bara de översta skikten av gatukonstruktionerna skulle förnyas. På många ställen måste dock gatans alla konstruktionsskikt byggas om i sin helhet. Därför är à-priserna för gatukonstruktionerna över lag avsevärt högre än à-priserna i den ursprungliga kostnadskalkylen. Skillnaden i à-priserna för gatukonstruktionerna höjer kostnaderna för Jokerbanan med ca 16 miljoner euro jämfört med den ursprungliga projektplanen.

Kostnadsstegringen beror också på att man i den ursprungliga projektplanen inte hade beaktat alla de konstruktioner och lösningar som en snabbspårväg kräver, bl.a. stödande av schakten under byggarbetena (+10 miljoner euro) och konstruktions- och systemlösningar för hantering av spridningsströmmar (+5,0 miljoner euro). Dessutom har kostnaderna för trafikarrangemangen under byggarbetena kraftigt ökat (+6,0 miljoner euro). Antalet arbetsfaser i objekten har ökat i synnerhet med anledning av att antalet rör- och ledningsflyttningar har ökat avsevärt. Rör- och ledningsflyttningarna på Britasvägen och Birgittavägen höjer kostnaderna (+5,9 miljoner euro).

I alliansmodellen har planeringen och projektuppgifterna en annan betydelse och deras andel är olika än i modellen för utförandeentreprenad som kostnadskalkylen för den ursprungliga projektplanen baserade sig på. Enligt den justerade kostnadskalkylen uppgår de totala kostnaderna för planeringen till ca 35 miljoner euro, medan dessas andel i den ursprungliga projektplanen var ca 15 miljoner euro. Projektuppgifternas (bl.a. uppgifterna inom projektledning och projekthantering) andel av de totala kostnaderna är ca 12,6 %, dvs. ca 46 miljoner euro. Ägaruppgif-



ternas andel (beställarpartens kostnader), som till innehållet inte motsvarar denna i den ursprungliga projektplanen, uppgår till ca 23 miljoner euro.

Besparingar har uppstått bl.a. i fråga om lösningarna för trafiksignalsystem, lösningarna för ändring av broobjekt och minskade behov av grundförstärkning.

Materiel, depå och anslutande projekt

Jokerbanan förutsätter också att en ny depå ska byggas och ny materiel upphandlas. Projektplanen för materielen godkändes av stadsfullmäktige 28.9.2016 (§ 239). Alliansen har gjort upp en byggplan för depån enligt vilken den totala kostnadskalkylen i prisnivån november 2018 uppgår till 69,5 miljoner euro. Ett förslag till godkännande av projektplanen för depån tas upp som ett separat ärende vid detta sammanträde.

Det är ändamålsenligt att alliansen för Jokerbanan i samband med byggandet av Jokerbanan genomför vissa arbeten som inte hör ihop med Jokerbanan men som gränsar till omedelbar närhet till Jokerbanan och som förverkligas enligt en liknande tidtabell som Jokerbanan. Kostnadskalkylen för dessa arbeten uppgår enligt nuvarande bedömning till 51,5 miljoner euro i kostnadsnivån november 2018. Det är möjligt för alliansen för Jokerbanan att förverkliga dessa s.k. anslutande projekt genom alliansens optionsarrangemang. De nödvändiga anslagen reserveras årligen i samband med godkännandet av investeringsprogrammet i budgeten enligt normala tillvägagångssätt.

Projektets effekter på biljettintäkterna, biljettpriserna och stadens driftsekonomi

I samband med projektplanen för Jokerbanan gjordes år 2016 upp en utredning om Jokerbanans inverkan på biljettinkomster, biljettpriser och stadens driftsekonomi. Konsekvensbedömningen har uppdaterats enligt 2019 års läge. Både snabbspårvägens infrastruktur, depå och materiel har beaktats i bedömningen. Därutöver har en uppdaterad projektbedömning och en uppdaterad stadsekonomisk bedömning för Helsingfors del gjorts upp.

Enligt den nya konsekvensbedömningen beräknas det att Jokerbanan höjer biljettpriserna med ca 4,1 % (i den tidigare bedömningen 2,5 %). Med beaktande av stadens direkta understöd till HST ökar återbetalningen av infraräntan under första året med 3,9 miljoner euro (2,4 miljoner euro om året i genomsnitt under 40 års tid). Det här motsvarar en höjning på ca 17 % i stadens stöd till HST enligt den godkända budgeten för 2019.



13.03.2019

Ärende/10

Helsingfors stads HRT-betalningsandel beräknas i och med Jokerbanan stiga med ca 9,2 miljoner euro i fråga om året efter att banan tagits i bruk (1,7 miljoner euro enligt en tidigare kalkyl). Den sammantagna effekten av Jokerbanan för Helsingfors stads driftsekonomi beräknades vara totalt 13,1 miljoner euro (5 miljoner euro enligt en tidigare kalkyl) under det första året efter ibruktageandet (HRT:s betalningsandel och infrastrukturet till HST). Effekten minskar något under de följande åren då avskrivningsbeloppet och räntekostnaderna minskar.

Underhålls- och driftskostnader

Underhållskostnaderna för Jokerbanans infrastruktur i Helsingfors har beräknats uppgå till 1,4 miljoner euro per år.

Enligt den uppdaterade projektbedömningen är Jokerbanans uppskattade driftskostnader år 2030 ca 23,3 miljoner euro om året och år 2050 ca 24,6 miljoner euro om året. De uppskattade driftskostnaderna omfattar kapitalkostnaderna för depå- och materielinvesteringarna. Driftskostnaderna för Jokerbanan är i viss mån större än de motsvarande kostnaderna för jämförelsealternativet stombusslinjen under de granskade åren i projektbedömningen (år 2030 ca 15,4 miljoner euro och år 2050 ca 16,3 miljoner euro).

Driftskostnaderna beräknas uppgå till 0,68 euro per påstigning år 2050 både i fråga om Jokerbanan och jämförelsealternativet.

Projektets effekter på stadsekonomi

Jokerbanans nyttokostnadsförhållande blir enligt de nya stadsekonomiska bedömningarna 0,66 under byggåret 2024 (i en tidigare bedömning 0,7 år 2025). Förhållandet förblir under den samhällsekonomiska lönsamhetsgränsen (1,0). I projektbedömningen har byggandet av Jokerbanan jämförts med att trafiken på den nuvarande stomlinjen 550 fortsätter och utvecklas. Jämfört med den föregående projektbedömningen har räntabiliteten blivit bättre särskilt i och med att variationen i bussalternativets körtider och beräknade investeringar på 54 miljoner euro i jämförelsealternativet beaktats i bedömningen. Räntabiliteten minskar däremot med anledning av snabbspårvägens ökade investerings- och driftskostnader.

I den uppdaterade projektbedömningen har också känslighetsgranskningar som hänför sig till omgivningen gjorts utan den prissättning på fordonstrafiken som beaktats i basalternativet. Enligt känslighetsgranskningen sjunker Jokerbanans räntabilitet något (0,06) om prissättningen på fordonstrafiken införs år 2030. Enbart med stöd av den samhällsekonomiska lönsamhetskalkylen kan projektet inte anses som ett lönsamt projekt för staden.



Såsom det redan i motiveringarna på stadsfullmäktiges föredragningslista år 2016 konstaterades, grundar sig fördelarna med Jokerbanan för staden på en förbättring i kapaciteten inom den tvärgående kollektivtrafikförbindelsen och servicenivån och på fördelar inom markanvändningen. Fördelarna riktar sig kraftigt till den zon som omger Jokerbanan, och dessutom blir de radiella kollektivtrafikförbindelserna avsevärt bättre.

Jokerbanans verkningar i förhållande till den byggnadspotential som möjliggörs av generalplanen för Helsingfors som är under beredning har år 2014 uppskattats i en stadsekonomisk utredning. Den stadsekonomiska bedömningen har uppdaterats bl.a. på basis av utredningen MBT 2019 och markanvändningspotentialen i den nya generalplanen. Den uppdaterade prognosen till år 2050 över utfallet av markanvändningen i hela influensområdet för Jokerbanan är ca 5 % mindre (om året i genomsnitt) än år 2014, vilket beror bl.a. på att kalkylen om byggpotentialen vid stadsboulevarderna Lahtisleden och Tavastehusleden har sjunkit.

Enligt den nya bedömningen sätter Jokerbanan fart på stadens tillväxt och det fattade investeringsbeslutet syns redan i att planläggningen och byggandet har ökat. Genomförandet av projektet beräknas öka den byggda våningsytan med 81 000 kvadratmeter per år, vilket medför staden årligen tilläggsinkomster på 18 miljoner euro jämfört med ett alternativ där projektet inte förverkligas. Intäkterna består för det mesta av försäljnings- och hyresintäkter och ersättningar enligt markanvändningsavtal. Bedömningen baserar sig framför allt på att byggpotentialen utnyttjas snabbare om projektet förverkligas. De beräknade tilläggsintäkterna fördelade under 30 års tid motsvarar ett nuvärde på 367 miljoner euro. Tilläggsintäkterna är större än Helsingfors stads andel av investeringarna i Jokerbanans spårvägsinfrastruktur och depå.

Finansiering

I investeringsplanen i budgeten för år 2019 har trafikaffärsverket budgeterat 118,0 miljoner euro för Jokerbanan för åren 2019–2022. Budgeten har baserat sig på kostnadskalkylen för den ursprungliga projektplanen.

De investeringar som Jokerbanan förutsätter inkluderas i investeringsplanen 2020–2024 i trafikaffärsverkets förslag till 2020 års budget så att det blir möjligt att ta Jokerbanan i drift år 2024.

Byggandet av Jokerbanan inpassas inom investeringsramen. Med anledning av att kostnadsnivån för Jokerbanan stigit anpassas de övriga investeringarna i kollektivtrafiken med eftertanke.



Fortsatta åtgärder

Byggarbetena börjar enligt den nuvarande bedömningen i början av juni 2019. En preliminär gatuspecifik tidtabell har gjorts upp för byggandet i syfte att fördela arbetsmängden och arbetsbelastningen så jämnt som möjligt under hela byggfasen. Trafikeringen på Jokerbanan planeras börja i juni 2024.

Stadsstyrelsens ställningstaganden

Stadsstyrelsen konstaterar att Jokerbanan är det första snabbspårvägsprojektet i Helsingforsregionen och att det därför ännu inte var möjligt att i tillräcklig omfattning ta hänsyn till alla behov hos ett fungerande snabbspårvägssystem vid utarbetandet av den ursprungliga projektplanen. Snabbspårvägen byggs huvudsakligen i den befintliga gatumiljön, vilket för sin del också har varit en utmaning för planeringen och speciellt för beräkningen av kostnaderna i projektets inledningsfas då projektplanen utarbetades.

Den aktuella kostnadskalkylen som nu behandlas baserar sig på klart mer preciserad planering än tidigare och på mångsidigare och grundligare beräkning av kostnaderna med beaktande av alliansmodellens fördelar.

För Helsingfors del överskrids kostnadskalkylen för snabbspårvägen Jokerbanans infrastruktur med ca 43 %, dvs. med 80,9 miljoner euro (statens andel medräknad) jämfört med den indexjusterade ursprungliga projektplanen. Statens andel av kostnaderna ökar inte i samma proportion utan andelen stannar på ca 22 % för båda städerna.

Stadsstyrelsen anser att det är motiverat att höja Helsingfors stads andel av maximipriset för projektplanen trots att kostnaderna ökat.

Det är viktigt att bygga Jokerbanan med tanke på utvecklingen av samhällsstrukturen i Helsingfors och hela regionen, regionens konkurrenskraft och regionens åtkomlighet. Genomförandet av projektet medför på lång sikt fördelar med vilka projektet kan motiveras trots att kostnaderna ökat avsevärt. Enligt den nya stadsekonomiska bedömningen sätter Jokerbanan fart på stadens tillväxt och det år 2016 fattade beslutet om att godkänna projektet syns redan i att planläggningen och byggandet ökat i Jokerbanans influensområde. Det är möjligt att öka projektets fördelar genom att höja markanvändningspotentialen.

Stadsstyrelsen har för avsikt att i samband med verkställigheten av stadsfullmäktiges beslut uppmana trafikaffärsverket att vid utarbetandet av den investeringsplan som ingår i förslaget till 2020 års budget anpassa de kommande årens investeringar i kollektivtrafiken utgående



13.03.2019

Ärende/10

från att trafikaffärsverkets investeringsnivå stannar inom den av staden fastställda investeringsramen trots att kostnaderna för snabbspårvägen Jokerbanans infrastruktur ökat.

Jokerbanans s.k. anslutande projekt som är ändamålsenliga att förverkliga i samband med byggandet av snabbspårvägen Jokerbanan beaktas i byggavtalet med alliansparterna. Beslut om projekten fattas senare av stadsmiljönämnden.

I projektplanen 2015 för Jokerbanan togs det upp att de magnetfält med likström och den vibration som spårvägen orsakar eventuellt medför konsekvenser för känsliga objekt, såsom mätningstrustningen vid forskningsinstitutionerna i Vik och Otnäs. Dessutom konstaterades det i projektplanen att det råder osäkerhet i fråga om objektens skyddsbehov och kostnadsrisk. Att hitta en optimal lösning för att skydda de känsliga objekten är en fråga som ska beaktas i den fortsatta planeringen. Förhandlingarna mellan Helsingfors stad och Helsingfors universitet om lösningar för att skydda de känsliga objekten vid Viks campus pågår. Helsingfors stad och Helsingfors universitet fortsätter förhandlingarna, och kommer separat överens om kostnaderna för skyddslösningarna med parterna.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Kristiina Matikainen, stadssekreterare, telefon: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Liikenneliikelaitoksen johtokunnan esitys 31.1.2019
- 2 Kustannusarvion perustelu -raportti
- 3 Hankekuvaus
- 4 Päivitetty hankearviointi
- 5 Kaupunkitaloudellisen arvioinnin päivitys
- 6 Vaikutukset käyttötalouteen ja lipun hintoihin, päivitetty

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

För kännedom

HST

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 25.02.2019 § 132

Postadress
PB 1
00099 HELSINGFORS STAD
kaupunginkanslia@hel.fi

Besöksadress
Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Telefon
+358 9 310 1641
Telefax
+358 9 655 783

FO-nummer
0201256-6
Kontonr
FI0680001200062637
Moms nr
FI02012566



13.03.2019

Ärende/10

HEL 2016-000511 T 08 00 02

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy Raide-Jokerin hankesuunnitelman enimmäishinnan korottamisen Helsingin kaupungin osalta liikenneliikelaitoksen johtokunnan esityksen 31.1.2019 mukaisesti siten, että pikaraitiotien infrastruktuurin kokonaiskustannusarvio on yhteensä 386 milj. euroa (MAKU-indeksi 106,0 marraskuu 2018, kun 2015=100) ja Helsingin kaupungin osuus kustannuksista 209 milj. euroa, kun valtion osuus kustannuksista on yhteensä 84 milj. euroa.

11.02.2019 Pöydälle

06.06.2016 Ehdotuksen mukaan

30.05.2016 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 31.01.2019 § 20

HEL 2016-000511 T 08 00 02

Päätös

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että se esittäisi kaupunginvaltuustolle Raide-Jokerin tarkistetun hankesuunnitelman enimmäishinnan korottamista Helsingin osalta siten, että pikaraitiotien infrastruktuurin kokonaiskustannusarvio on yhteensä 386 milj. euroa (MAKU-indeksi 106,0 marraskuu 2018, kun 2015=100) ja Helsingin kaupungin osuus kustannuksista 209 milj. euroa (MAKU-indeksi 106,0 marraskuu 2018, kun 2015=100), kun valtion osuus kustannuksista on yhteensä 84 milj. euroa.

Uuden hankepäätöksen tekemisen jälkeen Liikenneliikelaitoksen johtokunta tulee Helsingin osalta oikeuttamaan HKL:n tekemään erityisalojen hankintalain nojalla ja mukaisesti tarpeelliset muutokset allianssi-hankintaa koskeviin hankintasopimuksiin, ko. muutosmenettely edellyttää ennen täytäntöönpanoa julkisia hankintoja koskevan lainsäädännön mukaista sopimusmuutosilmoitusta (Hilma/TED).



13.03.2019

Ärende/10

Hyväksyessään hankesuunnitelman enimmäishinnan korotuksen johtokunta edellytti, että sille raportoidaan säännöllisesti Raide-Jokerin kustannusten kehittymisestä hankkeen edetessä, mukaan lukien kustannusten jakautumisesta projektin eri osien välillä.

Käsittely

31.01.2019 Ehdotuksen mukaan

Johtokunta päätti yksimielisesti lisätä päätökseen seuraavan kappaaleen:

Hyväksyessään hankesuunnitelman enimmäishinnan korotuksen johtokunta edellyttää, että sille raportoidaan säännöllisesti Raide-Jokerin kustannusten kehittymisestä hankkeen edetessä, mukaan lukien kustannusten jakautumisesta projektin eri osien välillä.

25.01.2019 Pöydälle

21.11.2018 Ehdotuksen mukaan

13.06.2017 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

yksikön johtaja
Artturi Lähdetie

Lisätiedot

Juha Saarikoski, projektijohtaja, puhelin: 310 35288
juha.saarikoski(a)hel.fi

Stadsfullmäktige 15.06.2016 § 178

HEL 2016-000511 T 08 00 02

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag godkänna projektplanen för Jokerbanan för Helsingfors stads del enligt förslaget från direktionen för affärsverket trafikverket 14.4.2016 så att den totala kostnadskalkylen för snabbspårvägens infrastruktur i enlighet med projektplanen är sammanlagt 275 mn euro (MAKU-index 110,6, april 2015) och Helsingfors stads andel av kostnaderna 123,9 mn euro (exkl. moms, MAKU april 2015) då statens andel av kostnaderna är totalt 84 mn euro.

Dessutom godkände stadsfullmäktige följande tre hemställningsklämmor:



1. Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Jokerbanan att det vid uppföljningen av projektet och dess kostnader tas lärdom av det som gått fel med Västmetron och säkerställs att projektet genomförs inom ramen för budgeten. (Yrjö Hakanen)
2. Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Jokerbanan att stadsstyrelsen noggrant följer hur kostnaderna för Jokerbanan utvecklas. (Mika Ebeling)
3. Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Jokerbanan att byggandet konkurrensutsätts och upphandlas så att också byggarnas intresse och mål är detsamma som beställarens. På detta sätt säkerställs det att kostnads kalkylen och tidsplanen håller. (Terhi Peltokorpi)

Behandling

15.06.2016 Enligt förslaget

Efter att ha förklarat diskussionen avslutad anförde ordföranden såsom redogörelse att följande tre hemställningsklämmor hade föreslagits under diskussionen:

Ledamoten Yrjö Hakanen understödd av ledamoten Laura Rissanen hade föreslagit följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Jokerbanan att det vid uppföljningen av projektet och dess kostnader tas lärdom av det som gått fel med Västmetron och säkerställs att projektet genomförs inom ramen för budgeten.

Ledamoten Mika Ebeling understödd av ledamoten Björn Månsson hade föreslagit följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Jokerbanan att stadsstyrelsen noggrant följer hur kostnaderna för Jokerbanan utvecklas.

Ledamoten Terhi Peltokorpi understödd av ledamoten Björn Månsson hade föreslagit följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen



för Jokerbanan att byggandet konkurrensutsätts och upphandlas så att också byggarnas intresse och mål är detsamma som beställarens. På detta sätt säkerställs det att kostnadskalkylen och tidsplanen håller.

Redogörelsen befanns vara riktig.

På förslag av ordföranden godkände stadsfullmäktige först stadsstyrelsens förslag enhälligt.

Ordföranden föreslog och fullmäktige godkände följande omröstningsförfarande: Hemställningsklämmarna tas särskilt upp till omröstning.

1 omröstningen

Ordföranden framställde och fullmäktige godkände följande omröstningsproposition: Den som godkänner ledamoten Yrjö Hakanens förslag till hemställningskläm röstar ja; den som motsätter sig klämman röstar nej.

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Jokerbanan att det vid uppföljningen av projektet och dess kostnader tas lärdom av det som gått fel med Västmetron och säkerställs att projektet genomförs inom ramen för budgeten.

NEJ-förslag: Motsätter sig.

Ja-röster: 74

Mukhtar Abib, Maija Anttila, Ted Apter, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Gunvor Brettschneider, Mika Ebeling, Matti Enroth, Patrik Gayer, Yrjö Hakanen, Veronica Hertzberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Rene Hursti, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Suzan Ikävalko, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Helena Kantola, Jessica Karhu, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Katri Korolainen, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Tuuli Kousa, Heimo Laaksonen, Timo Laaninen, Maria Landén, Pauliina Lehtinen, Harri Lindell, Eija Loukoila, Jape Lovén, Annukka Mickelsson, Silvia Modig, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Terhi Mäki, Lasse Männistö, Matti Niiranen, Henrik Nyholm, Maria Ohisalo, Jan D Oker-Blom, Sara Paavolainen, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Sirpa Puhakka, Mari Puoskari, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhamäki, Nasima Razmyar, Laura Rissanen, Lea Saukkonen, Tomi Sevander, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Ulla-Marja Urho, Thomas Wallgren, Tuomo Valokainen, Sanna Vesikansa, Tuulikki Vuorinen, Anna Vuorjoki



Blanka: 8

Seppo Kanerva, Minerva Krohn, Otto Lehtipuu, Hannele Luukkainen, Hannu Oskala, Risto Rautava, Osmo Soininvaara, Ville Ylikahri

Frånvarande: 3

Zahra Abdulla, Hennariikka Andersson, Eero Heinäluoma

Stadsfullmäktige hade godkänt ledamoten Yrjö Hakanens förslag till hemställningskläm.

2 omröstningen

Ordföranden framställde och fullmäktige godkände följande omröstningsproposition: Den som godkänner ledamoten Mika Ebelings förslag till hemställningskläm röstar ja; den som motsätter sig klämman röstar nej.

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Jokerbanan att stadsstyrelsen noggrant följer hur kostnaderna för Jokerbanan utvecklas.

NEJ-förslag: Motsätter sig.

Ja-röster: 59

Mukhtar Abib, Ted Apter, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Gunvor Brettschneider, Mika Ebeling, Matti Enroth, Patrik Gayer, Yrjö Hakanen, Veronica Hertzberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Rene Hursti, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Sirkku Ingervo, Helena Kantola, Jessica Karhu, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Tuuli Kousa, Heimo Laaksonen, Timo Laaninen, Maria Landén, Pauliina Lehtinen, Eija Loukoila, Annukka Mickelsson, Silvia Modig, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Lasse Männistö, Matti Niiranen, Henrik Nyholm, Maria Ohsalo, Jan D Oker-Blom, Sara Paavolainen, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Sirpa Puhakka, Mari Puoskari, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen, Lea Saukkonen, Leo Stranius, Ilkka Taipale, Ulla-Marja Urho, Thomas Wallgren, Tuomo Valokainen, Sanna Vesikansa, Tuulikki Vuorinen, Anna Vuorjoki

Blanka: 23

Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Harry Bogomoloff, Suzan Ikävalko, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Seppo Kanerva, Katri Korolainen, Minerva Krohn, Otto Lehtipuu, Harri Lindell, Jape Lovén, Hannele Luukkainen, Terhi Mäki, Hannu Oskala, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Tomi Sevander, Osmo Soininvaara, Johanna Sydänmaa, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Ville Ylikahri



Frånvarande: 3

Zahra Abdulla, Hennariikka Andersson, Eero Heinäluoma

Stadsfullmäktige hade godkänt ledamoten Mika Ebelings förslag till hemställningskläm.

3 omröstningen

Ordföranden framställde och fullmäktige godkände följande omröstningsproposition: Den som godkänner ledamoten Terhi Peltokorpis förslag till hemställningskläm röstar ja; den som motsätter sig klämman röstar nej.

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av projektplanen för Jokerbanan att byggandet konkurrensutsätts och upphandlas så att också byggarnas intresse och mål är detsamma som beställarens. På detta sätt säkerställs det att kostnads kalkylen och tidsplanen håller.

NEJ-förslag: Motsätter sig.

Ja-röster: 60

Mukhtar Abib, Ted Apter, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Gunvor Brettschneider, Mika Ebeling, Matti Enroth, Patrik Gayer, Veronica Hertzberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Rene Hursti, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Suzan Ikävalko, Sirkku Ingervo, Helena Kantola, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Dan Koivu-laakso, Laura Kolbe, Katri Korolainen, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Timo Laaninen, Maria Landén, Pauliina Lehtinen, Eija Loukoila, Hannele Luukkainen, Annukka Mickelsson, Silvia Modig, Sami Muttillainen, Björn Månsson, Lasse Männistö, Matti Niiranen, Henrik Nyholm, Maria Ohisalo, Jan D Oker-Blom, Sara Paavolainen, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Sirpa Puhakka, Mari Puoskari, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhamäki, Risto Rautava, Laura Rissanen, Lea Saukkonen, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Ulla-Marja Urho, Tuomo Valokainen, Sanna Vesikansa, Tuulikki Vuorinen, Anna Vuorjoki

Blanka: 22

Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Yrjö Hakanen, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Seppo Kanerva, Jessica Karhu, Kauko Koskinen, Tuuli Kousa, Minerva Krohn, Otto Lehtipuu, Harri Lindell, Jape Lovén, Terhi Mäki, Hannu Oskala, Nasima Razmyar, Tomi Sevander, Osmo Soininvaara, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Ville Ylikahri

Frånvarande: 3

Zahra Abdulla, Hennariikka Andersson, Eero Heinäluoma



13.03.2019

Ärende/10

Stadsfullmäktige hade godkänt ledamoten Terhi Peltokorpis förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Kristiina Matikainen, stadssekreterare, telefon: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Saara Kanto, planeringsingenjör, telefon: 310 25531
saara.kanto(a)hel.fi

Artturi Lähdetie, yksikön johtaja, telefon: 310 35245
artturi.lahdetie(a)hel.fi

Pelastuslautakunta 10.05.2016 § 61

HEL 2016-000511 T 08 00 02

Lausunto

Pelastuslautakunta antoi seuraavan lausunnon koskien Raide-Jokerin hankesuunnitelmaa.

Raide-Jokerin hankesuunnittelun edetessä ja myöhemmin kaavoitettaessa tulee suunnittelussa ottaa huomioon seuraavat turvallisuutta koskevat seikat:

1. Vaunukaluston saavutettavuus on varmistettava siten, että pelastuskalusto on ajettavissa mahdollisessa onnettomuudessa vaurioituneen vaunukaluston läheisyyteen kaikissa olosuhteissa, sekä rataosuudesta riippumatta. Tämä tarkoittaa sitä, että raidealueen rakenteen tulee kantaa pelastuskalusto 40 tn. asti. Samassa yhteydessä on huomioitava, että vaunukalustoa on tarvittaessa pystyttävä nostamaan, minkä vuoksi raidealueen on oltava tarpeeksi kantava tunkkauskaluston käytölle. Vaunukalusto tulee valita siten, että sitä on mahdollista nostaa nykyisellä nostokalustolla (raideliikenteen kalusto tai raitioliikenne / metron nostokalusto). Maadoitus on pystyttävä tekemään nykyisellä kalustolla, joko VR:n kalustoon soveltuvalla tai raitioliikenteeseen soveltuvalla kalustolla.

2. Raide-Jokerin reitillä olevien siltarakenteiden suunnittelussa tulee huomioida a) matkustajien omatoiminen poistuminen, sekä b) pelastustoiminnan toimintaedellytysten varmistaminen.

3. Raide-Jokerin ajokaluston huolto- / säilytyshallien palotekniset ratkaisut tulee esittää pelastuslaitokselle viimeistään rakennuslupavaiheessa.



4. Rataosuuksilla, joiden välittömässä läheisyydessä on rakennuksia tai rakenteita, joiden varapoistuminen on järjestetty pelastuslaitoksen nostokalustoa hyväksi käyttäen, tulee ajolankojen asentamisessa välttää köysiportaalia (HKL – kannatinköysi). Edellä mainitussa tilanteessa ajolankojen kannattimet saattavat estää nostolavakaluston nopean käytön. Tällaisissa tilanteissa tulee tutkia mahdollisuutta käyttää ajolankojen kautta tapahtuvan virransyötön sijasta vaunukaluston akkukäyttöä.

Raide-Jokerin tunnelirakenteissa tulee huomioida seuraavia näkökoh-
tia:

5. Tunnelin savunpoistoa varten tulee asentaa 2 –suuntaiset puhaltimet siten, että tunneliin pystytään aikaansaamaan 3 m/s ilman virtausnopeus. Savunpoiston ohjauskeskusten tulee sijaita tunnelin ulkopuolella, suuaukkojen välittömässä läheisyydessä.

6. Tunnelin hätäpoistuminen tulee järjestää erillistä, osastoitua poistumiskäytävää pitkin siten, että poistumisovet sijaitsevat 80-100 m välein.

7. Pelastus- ja sammutustöitä varten tunneliin on asennettava paineen märkäjärjestelmä, jonka ulosotot sijaitsevat 80-100m välein (poistumisovien yhteydessä). Ulosottoihin tulee asentaa 3” liittimet. Järjestelmän tulee mahdollistaa noin 2000 l/min veden tuotto. Edellä mainittua järjestelmää palvelemaan tulee rakentaa palovesiasemat tunnelin molempien suuaukkojen välittömään läheisyyteen.

8. Tunneliin tulee järjestää VIRVE –verkko ja lisävarmistuksena kenttäpuhelinjärjestelmä.

9. Sadeveden virtaaminen tunneliin tulee estää soveltuvin rakenneratkaisu-
in.

10. Tunnelin kulunvalvonta ja liikenteenohjaus tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että asiaton liikkuminen estetään. Pelastusajoneuvojen läpiajoliikenne tunnelin kautta tulee tarvittaessa olla mahdollista. Turva- ja hälytysjärjestelmien (palonilmaisu, muut turvallisuus- ja valvontajärjestelmät) tulee toteuttaa voimassaolevien suunnitteluohjeiden mukaisesti.

11. Koko Raide-Jokerin rataosuus tulee olla valvottu ja tunneliosuuden on oltava valaistu.

12. Tunnelin ulkopuolelle on rakennettava mahdollisuus jännitekatkon järjestämiseen, sekä kiinteä maadoitin, mikä mahdollistaa tunneliosuuden turvamaadoittamisen ennen pelastustöiden aloittamista tunnelissa.

Esittelijä

pelastuskomentaja



13.03.2019

Simo Wecksten

Lisätiedot

Juha Rintala, vanhempi palotarkastaja, puhelin: 310 31235
juha.rintala(a)hel.fi

Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 10.5.2016

HEL 2016-000511 T 08 00 02

Kaupunginhallituksen lausuntopyyntö 22.4.2016

Kaupunginhallitus on pyytänyt kaupunginmuseon lausuntoa Raide-Jokerin hankesuunnitelmasta. Kaupunginmuseo - Keski-Uudenmaan maakuntamuseo lausuu hankesuunnitelmasta rakennetun kulttuuriympäristön ja arkeologisen perinnön vaalimisen näkökulmasta seuraavaa.

Kaupunginmuseo on tutustunut esillä olevaan hankesuunnitelmaan liitteineen eikä sillä ole siihen huomautettavaa.

Museo on tähän mennessä lausunut Raide-Jokeriin liittyvistä vireille tulleista kaavahankkeista: Pirjontien ja Pirkkolantien asemakaavaluonnoksesta 31.3.2016, Pitäjänmäen Patterimäen täydennetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta; viitesuunnitelmasta ja kaavaluonnoksesta 29.3.2016 ja Oulunkylän Käskynhaltijantien ympäristöä koskevasta asemakaavan muutoksesta 27.2.2015 ja 6.4.2016.

Kaupunginmuseo – Keski-Uudenmaan maakuntamuseo toimii Helsingissä kulttuuriympäristön suojeluviranomaisena (Sopimus Museoviraston ja Keski-Uudenmaan maakuntamuseon yhteistyöstä ja työnjaosta kulttuuriympäristön vaalimisessa 30.5.2008) ja on osallinen Raide-Jokeriin liittyvissä asemakaavan muutoshankkeissa Helsingin kaupungin alueella. Espoon kaupungin alueella lausunnonantaja on Espoon kaupunginmuseo.

Lisätiedot

Anne Mäkinen, yksikön päällikkö, puhelin: +358 9 310 36486
anne.makinen(a)hel.fi

Kiinteistölautakunta 03.05.2016 § 196

HEL 2016-000511 T 08 00 02

Lausunto



Kiinteistölautakunta antoi kaupunginhallitukselle Raide-Jokerin hankesuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Kiinteistölautakunta pitää Helsingin seudun poikittaisen joukkoliikennetarjonnan kapasiteettia kasvattavaa ja joukkoliikenteen matkustusmukavuutta, täsmällisyyttä sekä luotettavuutta parantavaa pikaraitiotiehanketta erittäin kannatettavana. Nykyiseen, osittain jo kapasiteettinsa ylärajoilla toimivaan ns. bussijokeriin (linja 560) nähden hanke avaa mahdollisuuksia hyvin merkittävään uuteen täydennysrakentamiseen toimivien joukkoliikenneyhteyksien varrella.

Lautakunta pitää kuitenkin hankesuunnitelmassa esitettyä alkuvaiheen täydennysrakentamismäärää pysäkkien läheisyydessä (10 minuutin kävelymatka) mahdollisuuksiin nähden vaatimattomana ja esittää pannotamista selvästi rohkeampaan ja etupainotteisempaan täydennyskaavoittamiseen. Se nostaisi samalla selvästi hankkeen yhteiskuntataloudellista kannattavuutta. Raide-Jokerin ns. sisemmällä esikaupunkivyöhykkeellä tehokkaan täydennysrakentamisen taloudelliseksi esteeksi nousee valitettavan usein pysäköintiratkaisujen kalleus siitä huolimatta, että pysäköintinormeja on vastikään tarkistettu. Lautakunta esittää siksi, että asumisen pysäköintikustannuksia alentavia ratkaisuja aktiivisesti etsitään myös yhteis- ja vuorottaiskäyttöön pohjautuvilla ratkaisuilla sekä mahdollistamalla Raide-Jokerin pysäkkien läheisyydessä (lähes) autottomia asuntoratkaisuja. Esikaupunkialueen täydennyskaavoituksessa tulisi muutenkin ottaa huomioon alueen asuntohintatason asettamat rajoitukset kaavan toteuttamistaloudelle.

Lautakunta pitää tärkeänä, että Raide-Jokerin tarkentavassa suunnittelussa lähtökohtaisesti pyritään pysymään nykyisten asemakaavojen katu- tai yleisillä alueilla, jottei Raide-Jokerin rakentamisaikataulua vaaranneta pienillä tonteilla ulottuvilla katualueiden laajennuksilla. Sellaiset Raide-Jokerin mukanaan tuomat katujärjestelyt, jotka vaativat katualueiden leventämistä tonttialueille, olisi ripeästi syytä käsitellä erillisinä, täydennysrakentamista edistävinä asemakaavan muutoshankkeina.

Kiinteistötoimi tulee tukemaan Raide-Jokeri -investoinnin täysimääräistä hyödyntämistä ja aseman seutujen maankäytön tehostamista aktiivisella maapolitiikalla ja tontinluovutuksilla. Kiinteistötoimen tarkoituksena on saattaa Raide-Jokerin ja aseman seutujen vaikutusalueen maapoliittiset periaatteet luottamusmieskäsittelyyn vielä kuluvan vuoden aikana.

Esittelijä

osastopäällikkö
Sami Haapanen



13.03.2019

Ärende/10

Lisätiedot

Peter Haaparinne, toimistopäällikkö, puhelin: 310 31864
peter.haaparinne(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 03.05.2016 § 191

HEL 2016-000511 T 08 00 02

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Raide-Jokerin toteuttaminen edistää osaltaan Helsingin kestävästä liikenteestä kehittämistä, täydennysrakentamista sekä asunto- että työpaikkarakentamisen osalta Raide-Jokerin vaikutusalueella, valmisteilla olevan yleiskaavan raideliikenteen verkostokaupungin syntymistä ja poikittaisen joukkoliikenteen riittävän kapasiteetin varmistamista ja palvelutason parantamista.

Helsingin kaupungin osalta Raide-Jokerin hankesuunnitelman laatimisesta on vastannut kaupunkisuunnitteluvirasto ja Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaite (HKL) vastaa hankkeen toteuttamisesta. Rakennusvirasto tulee osaltaan edistämään Raide-Jokerin toteutusta kaupungin kokonaisedun mukaisesti. Rakennusvirasto osallistuu toteuttamiseen niiden katujärjestelyjen osalta, jotka eivät sisällä raitiotien rakentamiseen, mutta ovat välttämättömiä suunnitella ja rakentaa samassa yhteydessä. Rakennusvirasto sisällyttää hankesuunnitelmasa esitetyn katurakentamisen määräraharakenteen noin 10 milj. euroa toteutusvuosien talousarvioesitykseensä.

Koko hanke rakennetaan pääosin nykyiselle katu- tai puistoalueelle. Raide-Jokerin rakennustöitä tehdään samanaikaisesti katujärjestelyjen kanssa, joista osa johtuu radan rakentamisen aiheuttamista kadun poikkileikkauksen muutoksista ja osa täydennysrakentamisen tai pyöräilyn edistämisen aiheuttamista katujärjestelyistä. Projektinhallinnan, suunnittelun, rakentamisen ja viestinnän onnistumiseksi näitä hankintoja ei tule erottaa toisistaan, vaan ne tulee sisällyttää yhteisen kunnallisteknisen työmaan toimintaperiaatteen mukaisesti samaan hankkeeseen, saman projektinjohdon alle ja tilaajittain maksuosuuksiin eriteltyinä. Rakennusviraston edustajan tulee osallistua Raide-Jokeri -hankkeen johtoryhmän työskentelyyn. Hankkeen onnistunut läpivienti edellyttää myös riittävää hankeviestintää ja sujuvaa yhteistyötä Helsingin seudun liikenteen (HSL) ja kaupunkien viestinnän kanssa.

Hankesuunnitelma antaa hyvän lähtökohdan jatkosuunnittelulle, mutta kaikki rakentamisen osapuolet, välttämättömät muutokset ja vaikutuk-



set eivät ole vielä selvillä. Suunnittelussa ja rakentamisessa tulee noudattaa yhteisen kunnallisteknisen työmaan periaatteita, jotta muiden tilaajien (Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY), Helen Oy, Helen Sähköverkko Oy, Gasum Oy ja teleoperaattorit) tarpeet tulee huomioiduksi toteutuksessa. Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL) tulee toimia yhteisen kunnallisteknisen työmaan toimintaperiaatteen mukaisena päätilaajana.

Hankesuunnitelman suunnitelmaselostuksessa ja -piirustuksissa esitetyt kaikki osia ja katujen muutostarpeita ei rakennusviraston arvion mukaan ole esitetty kustannusarviossa. Raide-Jokerin vaikutukset ja muutostarpeet yleisille alueille ovat laajempia kuin hankesuunnittelu- vaiheessa on tarkasteltu. Jatkossa on kokonaissuunnittelun tarve esimerkiksi reitistön jatkuvuuden turvaamiseksi asuin- ja työpaikka-alueilta pysäkeille. Katu- ja puistoalueilla on myös rakenteita, joiden uusiminen ja korjaus on kustannusten kannalta järkevää toteuttaa Raide-Jokerin rakentamisen yhteydessä. Kaikkia näitä rakenteita ja muutostarpeita ei välttämättä ole tunnistettu vielä hankesuunnittelu- vaiheessa. Lisäksi johtosiirtokustannusten vastuut eri osapuolten kesken tulee selvittää hankkeen käynnistyessä.

Rakennetussa ympäristössä tehtävien muutosten läpivienti ja kustannusten hallinta on vaativa tehtävä. Kustannusten hallinnan tulee vaikuttaa hankkeen organisointiin, jotta välttämättömät työt voidaan tehdä hankkeen kustannusraamissa. Hankkeen johdolla tulee olla riittävä päätösvalta suunnittelu-, toteutus- ja hankintaratkaisuihin. Katuympäristön muutoksia tulee hallita kokonaisuutena eikä pelkästään raitiotien näkökulmasta. Kustannushallinnan ja sen raportoinnin tulee olla riittävän tarkkaa ja mahdollisimman oikea-aikaista, sillä rakennetussa kaupunkiympäristössä tehtävät työt sisältävät paljon yksityiskohtia ja mahdollisesti muutoksia myös toteutusvaiheessa.

Yleisten töiden lautakunnan lausunnoissa vuosina 2009 ja 2012 esitetyt näkökohtia on otettu hankesuunnitelmassa huomioon. Lautakunta haluaa edelleen korostaa käyttäjän kannalta miellyttävän katu- ympäristön ja kaikkina vuodenaikoina luotettavien ja esteettömien kulkuyhteyksien toteuttamista hankkeen yhteydessä. Jalankulku ja pyöräily tulee huomioida turvallisina reiteinä joukkoliikenteen pysäkeille ja pyöräpysäköintipaikkoja tulee toteuttaa riittävästi. Töiden aikainen häiriöiden hallinta on hyvin tärkeää, koska rakentamisen kohteena olevat kadut ovat pääosin liikenteellä koko muutostyön ajan.

Raide-Jokeri -hanke vastaa katusuunnitelmien ja mahdollisten puistosuunnitelmien laatimisesta ja niihin liittyvästä vuorovaikutuksesta hankkeen osana ja hankkeen aikataulun mukaisesti. Rakennusvirasto vastaa johtosäännön perusteella katu- ja puistoalueiden haltijana virallisten



13.03.2019

Ärende/10

suunnitelmien kuuluttamisesta, nähtäville asettamisesta ja hyväksymisestä. Siltojen ja muiden taitorakenteiden omistuksesta ja eri osapuolten vastuista tulee päättää aikaisessa vaiheessa, vaikka hanke vastaa-kin varsinaisesta suunnittelusta. Hankkeen tulee laatia asiakirjat, johon on merkitty eri osapuolten tulevat ylläpidon vastualueet tarkasti. Hankkeen läpivientiin on varattava riittävä henkilöstö toteutusmuodosta riippumatta. Mikäli nykyisiä rakennusviraston henkilöitä siirryy projektiorganisaatioon, tulee viraston saada korvaavat resurssit, jotta mm. asuntotuotannon ja pyöräilyn katuinvestointien eteneminen ei vaarannu.

Katu- ja puistoalueilla tehtävien töiden kustannusarvio tarkentuu suunnittelun aikana. Katu- ja puistosuunnitelmista päätettäessä tulee olla käytettävissä erittely Raide-Jokeriin kuuluvien katujen ja puistojen muutosten ja rakennusviraston maksuosuuteen kuuluvien katujen ja puistojen muutosten sekä täydennysrakentamisesta johtuvan uudisrakentamisen osalta. Raide-Jokerin kustannusten selkeä erittely on tärkeää myös valtion investointiavustuksen ja joukkoliikenteen infrakulujen kannalta.

Hankkeen tilaajana toimivan projektiorganisaation tulee aloittaa toimintansa mahdollisimman pian. Projektisuunnitelma tulee laatia koko linjan osuudelle mahdollisimman pian, jotta hankkeen suunnittelu päästäisiin aloittamaan niistä osista, jotka koko hankkeen aikataulun ja kokonaisuuden kannalta ovat kriittisimmät. Hankesuunnitelmassa on esitetty pääasiassa turvallisuus- ja kustannusriskejä, joten riskienhallinnan kokonaisuutta tulee laajentaa heti seuraavan suunnitteluvaiheen alussa.

Esittelijä

osastopäällikkö
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Juha Väätäinen, projektinjohtaja, puhelin: 310 38547
juha.vaatainen(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 03.05.2016 § 186

HEL 2016-000511 T 08 00 02

Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa seuraavan lausunnon.

Raide-Jokeri on tärkeä pääkaupunkiseudun poikittaisliikenneyhteys, joka toteutuessaan parantaa kestävien kuljetapojen palvelutasoa ja kapasiteettia. Ympäristölautakunta pitää hyvänä, että pääkaupunkiseudun vilkkaimman joukkoliikennereitin kapasiteettia parannetaan pikarai-



13.03.2019

tioyhteydellä, jonka suunnittelussa on huomioitu myös sujuvat kävely- ja pyöräily-yhteydet.

Raide-Jokerin vaikutuspiirissä sijaitsevat merkittävimmät luonnonsuojelukohteet ovat Vanhankaupunginlahden ja Vantaanjoen Natura-alueet. Hankesuunnitelmaa varten tehtyjen luontoselvityksien perusteella Natura-alueille ei arvioida aiheutuvan merkittäviä vaikutuksia, kun toteutuksessa huomioidaan suunnitellut vaikutuksien lieventämistoimenpiteet.

Hankesuunnitelmassa esitetään, että Vanhankaupunginlahden Natura-alueen linnustolle kohdistuvia vaikutuksia voidaan lieventää pesimäajan (31.7.-1.4.) ulkopuolella tapahtuvalla rakentamisella. Lisäksi hankesuunnitelmassa arvioidaan, että Vantaanjoen Naturaan ja vuollejokisimpukoihin ei kohdistu vaikutuksia, kun huomioidaan simpukoiden esiintyvyys hankealueella ja siltapilarit rakennetaan maalle. Ympäristölautakunta pitää tarpeellisena, että hankkeessa toteutetaan edellä mainitut lievennystoimenpiteet, jotta Natura-alueille kohdistuvat vaikutukset voidaan minimoida.

Hankesuunnitelmassa on käsitelty liito-oravien elinalueiden sijoittumista Raide-Jokerin vaikutuspiiriin. Helsingissä tehdään tällä hetkellä ympäristökeskuksen toimeksiannosta liito-oravaselvitystä, joka sisältää myös Talin golfkentän ja Pirkkolan alueen, joista on löydetty liito-oravien elinalueita vuosien 2015-2016 aikana. Koska Raide-Jokerin hankesuunnitelmaan ei ole voitu sisällyttää tekeillä olevan liito-oravaselvityksen havaintoja, tulee ne ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Raide-Jokerin ei arvioida aiheuttavan ympäristöön merkittävää melutason lisäämistä. Raiteen rakentaminen nykyisen ja yhä tiivistyvän kaupunkirakenteen yhteyteen edellyttää kuitenkin melu- ja äärihaittojen torjunnan huolellista huomioon ottamista jatkosuunnittelussa.

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Juha Korhonen, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 32080
juha.korhonen(a)hel.fi

Liikennelaitos -liikelaituksen johtokunta (HKL) 14.04.2016 § 72

HEL 2016-000511 T 08 00 02

Päätös



Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) päätti esittää kaupunginhallitukselle, että se esittäisi kaupunginvaltuustolle Raide-Jokerin hankesuunnitelman hyväksymistä Helsingin osalta 178.496.000 euron arvonlisäverottomaan kokonaishintaan (MAKU 4/2015).

Johtokunta päätti merkitä tiedoksi, että hanke toteutetaan Helsingin ja Espoon yhteishankkeena niin, että Raide-Jokerin hankesuunnitelman arvonlisäveroton kokonaishinta molempien kuntien osalta on yhteensä 275 milj. euroa (MAKU 4/2015).

Lisäksi johtokunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että se esittäisi kaupunginvaltuustolle Raide-Jokerin toteuttamisen yhteydessä tehtävien väyläjärjestelyjen hyväksymistä enintään 9 789 000,00 euron arvonlisäverottomaan kokonaishintaan (MAKU 4/2015).

Hanke

Raide-Jokeri on Helsingin Itäkeskuksesta Espoon Keilaniemeen suunniteltu seudullinen poikittainen pikaraitiotie. Raide-Jokerin pituus on noin 25 km, josta noin 16 km sijoittuu Helsingin alueelle ja 9 km Espooseen. Linjalle on suunniteltu 33 pysäkkiparia. Raide-Jokeri on koko osuudeltaan kaksiraiteinen ja sitä tullaan liikennöimään nykyaikaisella, matalalattiaisella vaunukalustolla, jonka raideleveys on 1000 mm ja vaunun leveys 2,40 metriä. Linja on sijoitettu ensisijaisesti omalle ajouralle. Koska hankkeen keskeisiä tavoitteita ovat sujuva kulku ja tavoitteiden mukainen matkanopeus, Raide-Jokerille järjestetään kaikissa valo-ohjatuissa risteämisissä etuudet muuhun liikenteeseen nähden.

Raide-Jokerin hankesuunnitelma käsittää pikaraitiotien infrastruktuurin toteuttamisen sisältäen vaadittavat raitiotien edellyttämät muutokset katu ympäristöön. Helsingin kaupungin arvioitu osuus rakentamiskustannuksista on 178,5 miljoonaa euroa. Hankesuunnitelman rataosuuden toteuttamisesta tehdään omat päätöksensä Helsingissä ja Espoossa kunkin kaupungin alueelle sijoituvilta osin.

HKL vastaa Helsingin osalta hankesuunnitelmassa Helsingille kuuluvan osuuden toteuttamisesta, ellei jatkovalmistelussa Helsingin ja Espoon kaupunkien kesken muuta sovita.

Valtioneuvosto on kehysriihessään 5.4.2016 esittänyt valtion avustusta Raide-Jokerin toteuttamiselle. Valtion myöntämä avustus liittyy valtion ja kuntien väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksen (MAL-sopimus) hyväksymiseen. Valtion avustuksen toteutuminen on edellytys Raide-Jokerin toteuttamiselle.

Hankesuunnitelma sisältää myös esityksen Raide-Jokerin yhteydessä tehtävistä Raide-Jokeriin kuulumattomista, mutta toteutuksen kannalta



tarkoituksenmukaisista liittyvistä muista väyläjärjestelyistä. Näistä Helsingin väyläjärjestelyiden osuus on 9,79 miljoonaa euroa ja ne kuuluvat pääosin Helsingin rakennusviraston kustannuksiin.

Hankesuunnitelma ei sisällä Raide-Jokerille suunniteltuja kahta varikkoa eikä Raide-Jokerin operointiin tarvittavaa raitiovaunukalustoa. Raide-Jokerin varikoista ja kaluston hankkimisesta päätetään erikseen.

Hankesuunnitelman yhteydessä on laadittu alustava suunnitelma ja kustannusarviot myös tarvittavien lisävarikkotilojen ja lisäkaluston kustannuksista seuraavasti:

Helsingin Roihupeltoon suunnitellun raitiotievarikon kustannusarvio on 49,5 miljoonaa euroa. Raide-Jokerin operointiin tarvittavan kaluston vaatimiksi investoinneiksi on arvioitu 85 - 95 miljoonaa euroa.

Edellä mainitut kustannusarviot on pyritty määrittämään enimmäishinnoiksi, joita ei tulla ylittämään myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

HKL:n tavoitteena on edetä molempien edellä mainittujen hankkeiden suunnittelussa niin, että HKL:n johtokunta voi tehdä niistä hankepäätösesitykset kaupunginhallitukselle esitettäväksi edelleen kaupunginvaltuustolle vuoden 2016 aikana.

HKL on siis käynnistänyt raitiovaunuvarikoiden tarkemman suunnittelun sekä arvioinnin siitä, miten varikkojärjestelyt on tarkoituksenmukaisinta toteuttaa. Alustavien arvioiden mukaan tarkoituksenmukaisinta saattaa olla toteuttaa alkuvaiheessa ainoastaan Roihupellon varikko. Tässä skenaariossa Laajalahden varikon toteuttaminen olisi tarkoituksenmukaisinta Raide-Jokerin kapasiteettitarpeen kasvaessa ja liikenteen lisääntyessä noin vuonna 2040.

Helsingin kaupungin investoinnit Raide-Jokeriin sisältäen radan, varikon ja kaluston, sekä huomioiden valtion myöntämä tuki radan toteutukseen ovat arviolta enintään 269,5 miljoonaa euroa.

Raide-Jokerin edellyttämät investoinnit sisällytetään HKL:n talousarvioesitykseen vuosille 2017 - 2026 siten, että Raide-Jokerin käyttöönotto on mahdollista vuonna 2021. Raide-Jokerin toteuttaminen mahtuu HKL:n investoinneille asetettuun investointiraamiin. Raide-Jokerin toteuttaminen ei vaikuta muiden merkittävien Helsingin joukkoliikennehankkeiden kuten Kruunusiltojen toteuttamiseen. Raide-Jokerin raitiotien rakentaminen toteutuu ennen Kruunusiltojen raitiotien rakentamista.

Raide-Jokeri korvaisi nykyisen bussirunkolinjan 550, joka on matkustajamääriltään pääkaupunkiseudun vilkkain bussilinja. Linjan matkustajamäärät ovat olleet kasvussa sen perustamisesta lähtien ja vuodesta



13.03.2019

Ärende/10

2006 vuoteen 2014 Jokeri-linjan matkustajamäärät ovat yli kolminkertaistuneet. Suuri kasvu tapahtui vuonna 2013, jolloin arkivuorokauden matkustajat nousivat noin 30 000 matkustajasta lähes 40 000 matkustajaan. Tällöin linjan toimivuutta parannettiin aiemmasta avorahastuksella ja tiheämmillä vuoroväleillä.

Tiheästä vuorovälistä huolimatta bussilinja on altis ylikuormittumiselle. Linjan luotettavuutta heikentää bussien jonoutumisesta aiheutuva vuorovälien pidentyminen. Raide-Jokerin hankearvioinnissa tehtyjen liikenne-ennusteiden perusteella linjan 550 matkustuskysyntä kasvaa edelleen tulevaisuudessa. On epävarmaa, miten pitkälle tulevaisuuteen linjan 550 tarjontaa lisäämällä pystytään vastaamaan kysynnän kasvuun taloudellisesti ja toiminnallisesti kestäväällä tavalla.

Raide-Jokerin keskeiset tavoitteet ovat maankäytön tiivistäminen, joukkoliikenteen lisäkapasiteetin tarjoaminen, poikittaisten liikenneyhteyksien parantaminen ja joukkoliikenteen liikennöinnin luotettavuuden parantaminen. Lisäksi Raide-Jokerin toteuttaminen kytkeytyy seudullisiin tavoitteisiin: MAL-visioon, MAL-tavoitteisiin ja HLJ 2015- suunnitelmassa esitettyihin tavoitteisiin. MAL-vision mukaan kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuva liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015) Raide-Jokeri on ennen vuotta 2025 aloitettavien joukkoliikennehankkeiden listalla.

Raide-Jokerin käytävä kuuluu Helsingin tärkeimpiin täydennysrakentamiskohteisiin. Hankesuunnittelun rinnalla on valmisteltu useita täydennysrakentamiseen tähtäviä kaavahankkeita. Pidemmällä tähtäimellä uusi yleiskaava mahdollistaa merkittävästi lisää asunto- ja työpaikkarakentamista Raide-Jokerin vaikutusalueelle. Raide-Jokerin toteuttaminen on lähtökohta valmisteilla olevan yleiskaavan raideliikenteen verkostokaupungin syntymiselle ja parantaa merkittävästi poikittaisen joukkoliikenteen palvelutasoa. Raide-Jokeri kytkeytyy myös useimpiin yleiskaavassa esitettyihin säteittäisiin pikaraitiotieihin.

Hankkeen kustannukset

Raide-Jokerin rakentamisen kustannusarvio on 275 miljoonaa euroa (MAKU-indeksi 110,6, huhtikuu 2015). Rakentamisen kustannusarvio sisältää sekä raitiotien infrastruktuurin rakentamisen että raitiotien edellyttämät muutokset katuympäristöön. Helsingin kaupungin arvioitu osuus rakentamiskustannuksista on 178,5 miljoonaa euroa.

Hankesuunnitelmaan sisältyy lisäksi sellaisia katuympäristön muutoksia, jotka eivät aiheudu raitiotien rakentamisesta, mutta on ollut suunnitelmien yhteensovittamiseksi välttämätöntä suunnitella Raide-Jokerin yhteydessä. Näiden muutosten yhteenlasketut kustannukset ovat noin



10 miljoonaa euroa. Kustannuksista arviolta korkeintaan puolet muodostuu sellaisista suunnitteilla olevista hankkeista, jotka on yhteensovittamisen takia välttämätöntä toteuttaa ennen Raide-Jokerin rakentamista. Suurimmat yksittäiset kohteet Helsingissä ovat raitiotien rinnalla kulkeva pyöräilyn baanayhteys Oulunkylä - Viikki (2,3 milj. €) ja Käskynhaltijantien ympäristön täydennysrakentamisen edellyttämät muutokset kadun poikkileikkaukseen (1,5 milj. €).

Raide-Jokerin kaluston kokonaisinvestoinniksi on arvioitu 85–95 miljoonaa euroa ja varikoiden investoinniksi yhteensä 64 miljoonaa euroa, josta Helsingin puolella sijaitsevan Roihupellon varikon osuus olisi noin 49,5 miljoonaa euroa. Kalusto ja varikkoinvestointien pääomakustannukset sisältyvät Raide-Jokerin arvioituihin liikennöintikustannuksiin, jotka tällä laskentatavalla ovat noin 18 milj. euroa vuodessa.

Yhteenveto hankkeen kustannuksista

Rataosuus

Helsinki	178,5 M€
<i>Valtion rahoitusosuus</i>	<i>54,6 M€</i>
Espoo	96,0 M€
<i>Valtion rahoitusosuus</i>	<i>29,4 M€</i>
Yhteensä	274,5 M€

Varikot

Helsinki	49,5 M€
Espoo	14,9 M€

Muut väyläjärjestelyt

Helsinki	9,8 M€
Espoo	15,0 M€

Kalusto

Helsinki	95,0 M€
----------	---------

Operointi ja käyttö

Raide-Jokerin operoinnin järjestämisestä vastaa HSL –kuntayhtymä, jonka kanssa HKL käy neuvotteluja liikenteen aloittamiseen varautumisen organisoitumisesta.

Raide-Jokerin infrastruktuurin kunnossapitokustannuksiksi on arvioitu 1,6-2 miljoonaa euroa vuodessa. Vastaavasti runkolinjan 550 nykyisen infrastruktuurin kunnossapidosta säästyisi noin 0,5 miljoonaa euroa vu-



odessa, jolloin vuosittainen kunnossapitokustannusten kasvu olisi poikkittaislinjalla 1,1–1,5 miljoonaa euroa vuodessa

Hankkeen vaikutukset

Hankesuunnitelmassa on selvitetty raitiotien vaikutuksia luontoon, pinta- ja pohjavesiin, maisemaan ja kaupunkikuvaan, kulttuurihistoriallisiin kohteisiin, virkistysalueisiin ja ulkoilureitteihin, meluun ja tärinäan, maankäyttöön ja kaavoitukseen, autoliikenteen palvelutasoon ja liikenneturvallisuuteen. Lisäksi on arvioitu pysäkkien saavutettavuutta nykyisten kävely-yhteyksien perusteella. Raide-Jokerin ennustettuja matkustajamääriä ja yhteiskuntataloudellista kannattavuutta on arvioitu erillisessä hankearvioinnissa. Lisäksi on arvioitu Raide-Jokerin kaupunkitaloudellisia vaikutuksia Helsingissä. Arviointien keskeisistä tuloksista on koostettu Helsingin osalta yhteenvetona laajennettu hankearviointi.

Raide-Jokerin vaikutukset luontokohteisiin ja ympäristöön ovat pääosin vähäisiä tai ne voidaan estää huolellisella jatkosuunnittelulla. Raide-Jokerilla on myönteisiä vaikutuksia kaupunkiympäristön laatuun ja joukko liikenteen palvelutasoon. Radalle on esitetty monin paikoin nurmipinta ja suunnittelussa on huomioitu myös muut mahdollisuudet lisätä kaupunkivihreää. Raitiotieliikennöinti on myös turvallista sekä raitiovaunussa matkustaville että muille tienkäyttäjille. Raitioliikenne aiheuttaa jonkin verran melua, mutta siihen voidaan vaikuttaa ratasuunnittelun keinoin sekä uudella vaunukalustolla.

Viimeisimmät ennusteet Raide-Jokerin matkustajamääristä sisältyvät hankearviointiraporttiin. Näissä ennustetaan Raide-Jokerilla olevan noin 88 000 matkustajaa arkivuorokaudessa vuonna 2025. Vertailuvaihtoehtona toimineena bussilinjalla olisi samana ajankohtana noin 65 000 matkustajaa arkivuorokaudessa. Raide-Jokerin matkustajamäärä arkivuorokaudessa kasvaisi vuoteen 2040 mennessä noin 102 000:een ja yleiskaavan tavoitevuonna 2050 matkustajamäärä olisi noin 129 000.

Hankearviointi perustuu Liikenneviraston väylähankkeiden arviointiohjeisiin, joiden keskeinen osa on YHTALI-menetelmän mukainen yhteiskuntataloudellinen kannattavuuslaskelma. Laskelmassa Raide-Jokeria on verrattu nivelbusseilla liikennöitävään bussivaihtoehtoon. Laskelman perusvaihtoehdossa Raide-Jokerin hyöty-kustannussuhde on 0,7. Hyöty-kustannussuhde paranee tarkasteltaessa myöhäisempiä hankkeen valmistumisvuosia. Muutos perustuu pääosin maankäytön ja muun liikennejärjestelmän kehitykseen. Vastaavan suuntaisia vaikutuksia voidaan saavuttaa painottamalla Raide-Jokerin vaikutusalueen maankäytön kehittämistä lähitulevaisuuteen. YHTALI-laskelmassa ei ole pystytty täysimääräisesti arvioimaan vertailuvaihtoehdon toimivuu-



den todennäköistä heikentymistä matkustajamäärien kasvaessa tulevaisuudessa.

Raide-Jokerin linjan vaikutusvyöhykkeellä on käynnissä olevaa tai lähivuosina käynnistyvää asemakaavoitusta noin 860 000 k-m² verran. Tästä noin 650 000 k-m² tulee kaupunginvaltuuston päätettäväksi MAL-sopimuskauden 2016–2019 aikana ja noin 210 000 k-m² sen jälkeisellä kaudella 2020–2025. Tämän lisäksi yleiskaavaehdotuksesta arvioidaan kaudella 2020–2025 etenevän asemakaavoina valtuustoon karkeasti 1,1 milj. k-m².

Vuonna 2014 tehdyssä kaupunkitaloudellisessa selvityksessä oli arvioitu Raide-Jokerin vaikutuksia suhteessa valmisteilla olevan yleiskaavan mahdollistamaan rakentamispotentiaaliin. Hankkeella on arvioitu olevan 30 vuoden aikana (nykyarvotettuna) maan myynti- ja vuokratuottoihin sekä maankäyttösopimuskorvauksiin vaikutus, joka kattaa raitiotien rakentamiskustannukset, mikäli hankkeeseen saadaan 30 % suuruinen valtion rahoitusosuus. Tämä perustuu erityisesti arvioon nopeammin toteutuvasta rakentamisvolyymistä.

Laajennetun hankearvioinnin perusteella hankkeen vaikutukset ovat pääosin myönteisiä tai erittäin myönteisiä. Haittoja liittyy lähinnä hankkeen merkittäviin kustannuksiin ja liikennöinnin vuorovälin pidentymiseen ruuhka-aikoina 2–3 minuutista 5–6 minuuttiin. Kun huomioidaan liikennöinnin parantuva luotettavuus, kokonaisvaikutus matkustajien kannalta on HSL:n asiantuntija-arvioiden perusteella todennäköisesti neutraali tai myönteinen. Joukkoliikenteen tulevan luotettavuuden laskennalliseen mallintamiseen ja arviointiin ei tällä hetkellä ole käytettävissä yleisesti hyväksytyjä menetelmiä.

Suunnittelun vaiheet ja hankkeen päätöksenteko

Raide-Jokeria on suunniteltu pääkaupunkiseudulla aina 1980-luvun lopulta asti. Linja on merkitty Helsingin lainvoimaiseen yleiskaavaan 2002 ja sisältyy myös kaupunkisuunnittelulautakunnan 10.11.2015 päättämään yleiskaavaehdotukseen. Espoossa Raide-Jokeri on merkitty lainvoimaiseen Espoon eteläosien yleiskaavaan sijainniltaan ohjeellisenä, mutta yhteytenä sitovana.

Raide-Jokerin alustava yleissuunnitelma valmistui vuonna 2009. Helsingin ja Espoon kaupunkisuunnittelulautakunnat hyväksyivät suunnitelman hankkeen jatkosuunnittelun pohjaksi saman vuoden kesäkuussa. Vuonna 2011 tehtiin päivitetty hankearviointi ja selvitys Raide-Jokerin kehityskäytävän maankäytön kehittämisperiaatteista. Helsingin kaupunginvaltuusto päätti 29.8.2012, että uusi hankearviointi ja maankäyttöselvitys muodostavat riittävän pohjan hankkeen jatkosuunnittelun ja kaavoituksen aloittamiselle.



Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymässä strategiaohjelmassa 2013–2016 kehoitettiin kiirehtimään Raide-Jokerin toteuttamista osana Helsingin kestävästä liikkumisesta kehittämistä.

Espoon kaupunki on Otaniemi -yhteisöjen aloitteesta teettänyt vuonna 2013 selvityksen Otaniemen liittämistä Raide-Jokerin piiriin. Selvityksessä vertailtiin erilaisia linjausvaihtoehtoja osuudella Leppävaara – Otaniemi / Tapiola. Selvityksen perusteella Espoon kaupunginhallitus päätti 10.2.2014, että hankesuunnittelua jatketaan Leppävaarasta Otaniemeen / Keilaniemeen kulkevan ratalinjauksen pohjalta. Raide-Jokerin uusi linjaus Espoossa palvelee kehittyvän kaupungin tarpeita vanhaa, yleiskaavan mukaista linjausta paremmin.

Raide-Jokerin hankesuunnitelman (2015) ovat teettäneet yhteistyössä Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki, Liikennevirasto ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastolla on ollut päävastuu suunnitteluprojektista ja HKL on osallistunut hankkeeseen asiantuntijana. Helsingin ja Espoon kaupungit ovat vastanneet hankkeeseen liittyvästä maankäytön suunnittelusta ja suurimmasta osasta hankkeen vuorovaikutusta

Espoon kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 20.1.2016 merkitä hankesuunnitelman tiedoksi.

Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 22.3.2016 puoltaa Raide-Jokerin hankesuunnitelman hyväksymistä ja lisäksi päätti hyväksyä hankesuunnitelman sitä koskevien liikennesuunnitelmien lähtökohdaksi.

Vuorovaikutus ja viranomaisyhteistyö

Vuorovaikutuksen ja viestinnän tarkoituksena on ollut hankesuunnittelun aikana kertoa kaupunkilaisille työn etenemisestä, kuulla näkemyksiä ja ideoita sekä ottaa niitä mahdollisuuksien mukaan huomioon suunnittelussa. Tavoitteena on ollut, että viestintä ja vuorovaikutus tukee suunnittelun etenemistä ja että saatava palaute voidaan ottaa mahdollisimman hyvin huomioon suunnittelussa.

Helsingissä erityisenä tavoitteena on ollut tuoda esiin ja keskustella Raide-Jokerin lisäksi maankäytön suunnittelusta ja kaupungin tiivistymisestä raideyhteyden varrella. Raide-Jokerin viestintä ja järjestetyt tilaisuudet ovat samalla olleet osa alueen ajankohtaisten asemakaavojen vuorovaikutusta. Hankesuunnittelun aikaista vuorovaikutusta on käsitelty tarkemmin hankesuunnitelmaraportissa.

Hankesuunnitelman valmistumisen jälkeen Raide-Jokeri on ollut esillä näyttelytila Laiturilla keväällä 2016 järjestetyssä ratikkanäyttelyssä.



Näyttelyn yhteydessä järjestettiin erikseen tilaisuudet Raide-Jokerista ja pikaraitioteistä yleisemmin. Lisäksi on järjestetty työpajoja Raide-Jokerin pysäkkien ympäristöjen suunnittelusta ja keskustelutilaisuuksia Raide-Jokerin varrella käynnissä olevista asemakaavoituskohteista.

Hankesuunnitelman laatimisessa on tehty jatkuvaa yhteistyötä suunnitteluhankkeen toimeksiantajien lisäksi rakennusvirasto ja ympäristökeskuksen kanssa. Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus ja kaupunginkanslia ovat osallistuneet hankesuunnittelun ohjaukseen. Suunnitelmaan sisältyvän Patterimäen tunnelin turvallisuusratkaisusta on neuvoteltu pelastuslaitoksen kanssa.

Toteutuksen eteneminen

HKL:n johtokunnan päätöksen jälkeen Raide-Jokerin toteuttaminen edellyttää yhtäaikaista päätöstä Espoon ja Helsingin kaupunginvaltuustoissa. Tätä ennen Helsingin kaupunginhallitus pyytää mahdollisen esityksen jälkeen hankesuunnitelmaa koskevat lausunnot.

Hankkeen toteuttaminen edellyttää liikennesuunnitelmien laatimista koko linjalta mm. liikenteen ohjausta koskevien järjestelyjen tarkentamiseksi. Kaupunkisuunnitteluvirasto valmistelee liikennesuunnitelmat päätöksentekoon. Valmistelun lähtökohtana toimivat hankesuunnitelman ratasuunnitelmat. Suunnittelussa huomioidaan lisäksi hankesuunnitelmassa mainitut jatkoselvitystarpeet.

Raide-Jokerin toteuttamisen edellyttämien asemakaavan muutosten valmistelu on käynnissä sekä Helsingissä että Espoossa. Helsingissä kaavamuutokset jakautuvat teknisiin asemakaavamuutoksiin ja muiden asemakaavahankkeiden yhteydessä tehtäviin muutoksiin. Teknisistä kaavamuutoksista vastaa kaupunkisuunnitteluviraston täydennysrakentamisprojekti ja niiden valmistelu käynnistyi hankesuunnittelun yhteydessä vuonna 2015. Kaupunkisuunnitteluviraston tavoitteena on tuoda tekniset kaavamuutokset päätöksentekoon vuoden 2016 aikana, jotta hankkeen rakentaminen voidaan käynnistää sujuvasti. Muiden kaavahankkeiden yhteydessä tehtävät muutokset etenevät näiden hankkeiden aikataulujen mukaan vuosina 2016 - 2018. Tarvittaessa näitä muutoksia voidaan jakaa erillisiksi kaavamuutoksiksi, mikäli hankkeen aikataulu tätä edellyttää.

HKL ja Espoon kaupunkitekniikan keskus ovat yhteistyössä käynnistäneet kuluvan vuoden alussa Raide-Jokerin toteutusmallia arvioivan selvityksen, jossa on arvioitu mm. erilaisten tilaajaorganisaatioiden, projektinjohto-, allianssi- ja st-urakkamallien etuja ja haittoja Raide-Jokerin toteutuksessa. Selvityksen työpajoihin on osallistunut myös kaupunginkanslian, rakennusviraston, kaupunkisuunnitteluviraston, Liikenneviraston, Uudenmaan ELY-keskuksen ja HSL:n edustajia. Selvityksen ra-



13.03.2019

Ärende/10

portti valmistuu huhtikuussa 2016 ja sen pohjalta esitetään Raide-Jokerin toteuttamisen kannalta tarkoituksenmukaisin hankinta- ja toteutusmalli. Selvitys ja esitys Raide-Jokerin toteuttamisen organisoinnista liitetään tulevaan kaupunginvaltuuston päätökseen.

Toteutus- ja organisointimallin laatimisen jälkeen käynnistetään Raide-Jokerin riskien tarkka arviointi. Raide-Jokerin toteuttamisen tavoiteaikataulu on rakentamisen käynnistäminen soveltuvin osin jo vuonna 2017. Raide-Jokerin rakentamisajaksi on arvioitu noin neljä vuotta. Näin ollen Raide-Jokerin operoinnin alkaminen olisi arviolta elokuussa 2021. Raide-Jokerin tulee kuitenkin aloittaa operointinsa joka tapauksessa ennen vuoden 2023 loppua, jolloin nykyisen Runkolinja 550:n liikennöintisopimusten optiot päättyvät.

21.01.2016 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

yksikön johtaja
Artturi Lähdetie

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, yksikön johtaja, puhelin: 310 35245
artturi.lahdetie(a)hel.fi