



23.04.2014

Kj/14

§ 126

Kaj / Kommuninvånarinitiativ om byggande av en ringmetro

HEL 2013-004035 T 08 00 02

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag anteckna kommuninvånarinitiativet.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Tanja Sippola-Alho, stadssekreterare, telefon: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Bilagor

1 Aloite

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredraganden

Kommuninvånaren ***** föreslår i sitt initiativ att man ska utreda möjligheterna att koppla ihop metrolinjerna i huvudstadsregionen, dvs. bygga en så kallad ringmetro på det sätt som anges i initiativet.

Stadsstyrelsen konstaterar att enligt 28 § i kommunallagen har kommuninvånarna rätt att komma med initiativ till kommunen i frågor som gäller kommunens verksamhet. Initiativtagarna ska informeras om de åtgärder som vidtagits med anledning av ett initiativ. Fullmäktige ska minst en gång om året underrättas om de initiativ som har tagits i frågor som hör till fullmäktiges befogenhet och om de åtgärder som har vidtagits med anledning av initiativen. Om antalet initiativtagare i en fråga som hör till fullmäktiges befogenhet motsvarar minst två procent av kommunens röstberättigade invånare, ska frågan tas upp till behandling i fullmäktige inom sex månader efter att den väcktes.

Enligt 25 § i arbetsordningen för stadsfullmäktige ska stadsstyrelsen årligen senast vid ett sammanträde i april underrätta fullmäktige om de initiativ som kommuninvånare har tagit i frågor som hör till fullmäktiges befogenhet och om de åtgärder som har vidtagits med anledning av initiativen. Vid behandlingen av kommuninvånarnas initiativ tillåts diskussion. Protokollet över diskussionen ska tillhandahållas av stadsstyrelsen för beaktande vid beredningen av ärendena i fråga.



23.04.2014

Kj/14

Beslut om enskilda initiativ tillåts inte utom i fråga om hemställningsklämmor.

Biträdande stadsdirektören för stadsplanerings- och fastighetsväsendet konstaterar att stadsplaneringskontoret har gett ett utlåtande om initiativet. Utlåtandet framgår av beslutshistorien. Initiativtagaren har fått ett svar i enlighet med utlåtandet 17.12.2013.

I svaret konstaterar man att totalnyttan av en regional ringmetro beräknades uppgå till cirka 289 miljoner euro med en kalkyltid på 30 år och en kalkylränta på 5 %. Förhållandet mellan nyttan och kostnaderna är cirka 0,3, vilket betyder att projektet inte skulle vara ekonomiskt lönsamt. I granskningen beaktades följande faktorer: tidsfördelar för kollektivtrafikpassagerare, ändringar i trafikeringskostnaderna för kollektivtrafiken, fördelar av att få nya passagerare att använda kollektivtrafiken, tidsfördelar för personbilspassagerare, trafiksäkerhetsfördelar och modellbaserade miljöfördelar.

Stadsstyrelsen anser det ovanstående vara en tillräcklig utredning i saken.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Tanja Sippola-Alho, stadssekreterare, telefon: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Bilagor

1 Aloite

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 24.03.2014 § 320

HEL 2013-004035 T 08 00 02

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto päättäisi seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää merkitä kunnan asukkaan aloitteen tiedoksi.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen



23.04.2014

Kj/14

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja 17.12.2013
§ 101

HEL 2013-004035 T 08 00 02

Päätös

Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja päätti lähettää kirjeen kirjoittajalle seuraavan vastauksen:

Liikennesuunnitteluosastolla tarkasteltiin vuonna 2011 jotakuinkin aloitteessa ehdotettua kehämetroa vastaavaa ympyrämetrolinjaa Helsingin raskaan raideliikenteen verkkoselvityksen (RAVELI) liikennemallilla. Kulkuapasiirtymia tarkasteltiin Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) mallilla. Investointi- ja käyttökustannusten suuruutta arvioitiin RAVELI:ssa käytetyllä alustaviin tarkasteluihin tarkoitettulla laskentamallilla.

Aloitteen kehämetrosta poiketen ympyrämetro erkaantuisi nykyisestä metrolinjasta vasta Mellunmäen aseman jälkeen ja kulkisi hieman Kehä I:n tasoa pohjoisempaan. Liikennejärjestelmän tasolla hankkeiden vaikutukset olisivat pitkälti samankaltaisia.

Ympyrämetron vuoroväliksi oletettiin 6 minuuttia. Linjoja Vuosaaresta Kivenlahteen ja Östersundomista Tapiolaan liikennöitäisiin samalla vuorovälillä, jolloin linjojen yhteinen vuoroväli Helsingin keskustassa olisi 2 minuuttia.

Nykyisen metron Mellunmäen haaralta edelleen haarautuva metrolinjaus vähentäisi vuorotarjontaa ja kapasiteettia suunnitellulla metron jatkeella Östersundomiin.

Liikennemallin perusteella ympyrämetro lisäisi joukkoliikenteen käyttöä noin 11 000 matkalla vuorokaudessa. Kehä I:n ajoneuvoliikenne vähenisi Keskuspuiston kohdalla alle 1000 ajoneuvolla vuorokaudessa. Kehä I:n kokonaisliikennemäärä tällä kohdalla on noin 100 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, joten muutos olisi vähäinen.

Ympyrämetron matkustajamäärät jäisivät pääosin varsin pieniksi investoinnin suuruuteen nähden. Matkustajamäärät vastaisivat lähinnä nykyisen ja suunniteltujen metrolinjojen päitä.

Mallin perusteella ainoa ympyrämetron takia olennaisesti matkustajia menettävä joukkoliikenneyhteys olisi Raide-Jokeri Tapiolan ja



23.04.2014

Kj/14

Leppävaaran väliltä. Tämä osa Raide-Jokerista voitaisiin ympyrämetron myötä jättää rakentamatta. Lähijunaliikenteen matkustajavirrat muuttuisivat jonkin verran, mutta varsinaisia liikennöintimuutoksia ei olisi tarkoituksenmukaista tehdä. Muilta osin nykyinen ja suunniteltu joukkoliikennelinjasto eivät ole merkittävästi päällekkäisiä esitetyn metrolinjan kanssa. Esimerkiksi Jokeri 2:n matkustajamäärät eivät muuttuisi olennaisesti.

Ympyrämetron investointikustannusten suuruusluokaksi arvioitiin 1,1 miljardia euroa. Ympyrä-metro korvaisi Raide-Jokerin osuuden Leppävaarasta Tapiolaan, jolloin tämän osuuden rakentamatta jättäminen säästäisi noin 100 miljoonaa euroa. Ympyrämetron nettoinvestointikustannus olisi noin miljardi euroa. Joukkoliikenteen infrastruktuurin ylläpitokustannusten kasvuksi on vastaavasti arvioitu 4,2 miljoonaa euroa vuodessa ja liikennöintikustannusten kasvuksi 0,3 miljoonaa euroa vuodessa.

Ympyrämetron kokonaishyödyiksi laskettuina 30 vuoden ajalle 5 % laskentakorolla arvioitiin noin 289 miljoonaa euroa.

Hyötyjen ja kustannusten suhde on noin 0,3 eli hanke ei ollut taloudellisesti kannattava. Tarkasteluun sisältyivät liikennemallilla arvioidut joukkoliikennematkustajien aikahyödyt, joukkoliikenteen liikennöintikustannusten muutokset, uusien joukkoliikennematkustajien hyödyt, henkilöautomatkustajien aikahyödyt, liikenneturvallisuushyödyt ja malliperustaiset ympäristöhyödyt

Metrolinjan toteuttaminen pinnalle nykyiseen kaupunkirakenteeseen on yleensä mahdotonta. Myöskään uusissa kaupunginosissa metroa ei suunnitella kaupunkikeskuksissa pintaratkaisuna, koska pinnalla kulkeva raskas raideliikenne rajoittaisi olennaisesti maankäyttöä asemien ympärillä. Betonitunneleiden rakentaminen avokaivantona on puolestaan olennaisesti kalliimpaa kuin kalliotunneleiden rakentaminen hyvään kallioperään ja aiheuttaa rakentamisen aikana yleensä merkittävää haittaa.

Ympyrämetron osuus Tapiolasta Leppävaaraan kuormittui mallitarkasteluissa kohtuullisesti. Kehämetro palvelee tätä väliä pitkälti samoin ja kuormittuisi todennäköisesti vastaavalla tavalla. Matkustajamäärä ei kuitenkaan perustele metron suuruista investointia.

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 28.05.2013 § 184



23.04.2014

Kj/14

HEL 2013-004035 T 08 00 02

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Liikennesuunnitteluosastolla tarkasteltiin vuonna 2011 jotakuinkin aloitteessa ehdotettua kehämetroa vastaavaa ympyrämetrolinjaa Helsingin raskaan raideliikenteen verkkoselvityksen (RAVELI) liikennemallilla. Kulkutapasiirtymiä tarkasteltiin Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) mallilla. Investointi- ja käyttökustannusten suuruutta arvioitiin RAVELI:ssa käytetyllä alustaviin tarkasteluihin tarkoitettulla laskentamallilla.

Aloitteen kehämetrosta poiketen ympyrämetro erkaantuisi nykyisestä metrolinjasta vasta Mellunmäen aseman jälkeen ja kulkisi hieman Kehä I:n tasoa pohjoisempana. Liikennejärjestelmän tasolla hankkeiden vaikutukset olisivat pitkälti samankaltaisia.

Ympyrämetron vuoroväliksi oletettiin 6 minuuttia. Linjoja Vuosaaresta Kivenlahteen ja Östersundomista Tapiolaan liikennöitäisiin samalla vuorovälillä, jolloin linjojen yhteinen vuoroväli Helsingin keskustassa olisi 2 minuuttia.

Nykyisen metron Mellunmäen haaralta edelleen haarautuva metrolinjaus vähentäisi vuorotarjontaa ja kapasiteettia suunnitellulla metron jatkeella Östersundomiin.

Liikennemallin perusteella ympyrämetro lisäisi joukkoliikenteen käyttöä noin 11 000 matkalla vuorokaudessa. Kehä I:n ajoneuvoliikenne vähenisi Keskuspuiston kohdalla alle 1000 ajoneuvolla vuorokaudessa. Kehä I:n kokonaisliikennemäärä tällä kohdalla on noin 100 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, joten muutos olisi vähäinen.

Ympyrämetron matkustajamäärät jäisivät pääosin varsin pieniksi investoinnin suuruuteen nähden. Matkustajamäärät vastaisivat lähinnä nykyisen ja suunniteltujen metrolinjojen päitä.

Mallin perusteella ainoa ympyrämetron takia olennaisesti matkustajia menettävä joukkoliikenneyhteys olisi Raide-Jokeri Tapiolan ja Leppävaaran väliltä. Tämä osa Raide-Jokerista voitaisiin ympyrämetron myötä jättää rakentamatta. Lähijunaliikenteen matkustajavirrat muuttuisivat jonkin verran, mutta varsinaisia liikennöintimuutoksia ei olisi tarkoituksenmukaista tehdä. Muilta osin nykyinen ja suunniteltu joukkoliikennelinjasto eivät ole merkittävästi päällekkäisiä esitetyn metrolinjan kanssa. Esimerkiksi Jokeri 2:n matkustajamäärät eivät muuttuisi olennaisesti.



23.04.2014

Kj/14

Ympyrämetron investointikustannusten suuruusluokaksi arvioitiin 1,1 miljardia euroa. Ympyrä-metro korvaisi Raide-Jokerin osuuden Leppävaarasta Tapiolaan, jolloin tämän osuuden rakentamatta jättäminen säästäisi noin 100 miljoonaa euroa. Ympyrämetron nettoinvestointikustannus olisi noin miljardi euroa. Joukkoliikenteen infrastruktuurin ylläpitokustannusten kasvuksi on vastaavasti arvioitu 4,2 miljoonaa euroa vuodessa ja liikennöintikustannusten kasvuksi 0,3 miljoonaa euroa vuodessa.

Ympyrämetron kokonaishyödyiksi laskettuina 30 vuoden ajalle 5 % laskentakorolla arvioitiin noin 289 miljoonaa euroa.

Hyötyjen ja kustannusten suhde on noin 0,3 eli hanke ei ollut taloudellisesti kannattava. Tarkasteluun sisältyivät liikennemallilla arvioidut joukkoliikennematkustajien aikahyödyt, joukkoliikenteen liikennöintikustannusten muutokset, uusien joukkoliikennematkustajien hyödyt, henkilöautomatkustajien aikahyödyt, liikenneturvallisuushyödyt ja malliperustaiset ympäristöhyödyt

Metrolinjan toteuttaminen pinnalle nykyiseen kaupunkirakenteeseen on yleensä mahdotonta. Myöskään uusissa kaupunginosissa metroa ei suunnitella kaupunkikeskuksissa pintaratkaisuna, koska pinnalla kulkeva raskas raideliikenne rajoittaisi olennaisesti maankäyttöä asemien ympärillä. Betonitunneleiden rakentaminen avokaivantona on puolestaan olennaisesti kalliimpaa kuin kalliotunneleiden rakentaminen hyvään kallioperään ja aiheuttaa rakentamisen aikana yleensä merkittävää haittaa.

Ympyrämetron osuus Tapiolasta Leppävaaraan kuormittui mallitarkasteluissa kohtuullisesti. Kehämetro palvelee tätä väliä pitkälti samoin ja kuormittuisi todennäköisesti vastaavalla tavalla. Matkustajamäärä ei kuitenkaan perustele metron suuruista investointia.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Lauri Kangas, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37455
lauri.kangas(a)hel.fi