

Raide-Jokerin laajennettu hankearviointi

Versio: 15.03.2016

		Arviointikriteeri tumman harmaalla: tiedot Raide-Jokerin hankearviointiraportista (raportissa on arvioitu koko linjaa Helsingissä ja Espoossa)	Arviointikriteeri vaalean harmaalla: tiedot Raide-Jokerin kaupunkitaloudellinen arviointi -raportista (raportissa on arvioitu vaikutuksia vain Helsingin osalta)	Arviointikriteeri valkoisella pohjalla: tiedot perustuvat tämän työn aikana tehtyyn asiantuntija-arvioon
Arvosteluasteikko		++ + 0 - --		
Arviointikriteeri/vaihtoehto	Raide-Jokeri	Paranneltu bussivaihtoehto	Nykymuotoinen joukkoliikennejärjestelmä	
Tavoitteidenmukaisuus	++ Raide-Jokerin rakentaminen tukee valtakunnallisissa alueiden käyttötaavoitteissa (VAT) Helsingin seudun erityiskysymyksiin liittyviä tavoitteita, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen toteutumisesta. Hanke toteuttaa myös Uusimaa-ohjelman ja sekä Helsingin että Espoon strategiaohjelmien tavoitteita ja on seudun yhteisten MAL-tavoitteiden mukainen. Helsingin uuden yleiskaavan tavoitteiston saavuttamisessa Raide-Jokerilla on keskeinen rooli. Raide-Jokerin tärkeimmiksi tavoitteiksi hankearvioinnissa on määritetty - maankäytön tiivistäminen - joukkoliikenteen lisäkapasiteetin tarjoaminen - poikittaisen liikenneyhteyksien parantaminen - joukkoliikenteen liikennöinnin luotettavuuden parantaminen. Raide-Jokeri toteuttaa hyvin hankearvioinnissa sille asetettuja tavoitteita.	+	0 Paranneltu linja-autovaihtoehto tukee samojen tavoitteiden toteutumista kuin hankevaihtoehtokin. Keskeisimpänä erona on eri tavoitteistoissa mainittu raideliikenteeseen tukeutuminen, joka ei toteudu linja-autovaihtoehdossa. Raideliikenteen hyödyt liittyvät mm sen helppokäyttöisyyteen ja luotettavuuteen. Helsingin elinkeinostrategiassa todetaan, että poikittaisia joukkoliikennedyhteyksiä tulee kehittää erityisesti joukkoliikenteeseen tukeutuen.	0 Poikittaisen joukkoliikenteen ja erityisesti raideliikenteen kehittäminen on nostettu tärkeään rooliin kaikissa eri strategisisissa linjauksissa. Nykymuotoinen joukkoliikennejärjestelmä ei palvele näitä tavoitteita maankäytön kasvaessa.
Yhdyskuntarakenne	++ Mahdollistaa merkittävän täydennys- ja lisärakentamisen vyöhykkeellä. Kaupunkirakenne tiivistyy ja erityisesti soimukohden houkuttelevuus yritysten sijaintipaikkoina kasvaa.	+	0 Mahdollistaa täydennys- ja lisärakentamisen vyöhykkeellä. Täydennys- ja lisärakentamisen voidaan arvioida toteutuvan hitaammin kuin Raide-Jokerin yhteydessä.	- Joukkoliikenteen kapasiteetti muodostuu pullonkaulaksi yhdyskuntarakenteen tiivistämisessä. Alueiden houkuttelevuus yksityisten maanomistajien silmissä heikkenee.
Yhdyskuntarakenteen tiivistämishyödyt raitiotien vaikutusalueella	++ Asuntotuotannon potentiaali 4,6 M k-m2, josta n. 75 % kaupungin maalla ja 1,3 M k-m2 moottoritieväyhykkeillä. Toimitilatuotannon potentiaali 1,7 M k-m2, josta n. 72 % kaupungin maalla ja 0,6 M k-m2 moottoritieväyhykkeillä. Kaupunkitaloudellisessa raportissa on käytetty asunto- ja toimitilatuotannon arvioimiseen ns. liikenne-ennustemallin vaikutusalueita, joka on laajempi kuin MAL-kohtialue.	+	0 Asunto- ja toimitilatuotanto on mahdollista toteuttaa ilman Raide-Jokeriakin, mutta toteutumisen on arvioitu tapahtuvan hitaammin. Moottoritiemäisten alueiden rakentamisen osalta on erityisen tärkeää joukkoliikennejärjestelmän riittävä kapasiteetti ja palvelutaso. Yksityiselle maalle sijoitettava rakentaminen voidaan arvioida toteutuvan todennäköisesti hitaammin ja pienemmällä volyymillä kuin Raide-Jokerin kanssa.	0 Asuntotuotantopotentiaali 3,0 M k-m2
Kaupunkikuva ja imago	++ Merkittävä positiivinen imago vaikutus Helsingin keskeiselle esikaupunkivyöhykkeelle. Raideinvestointi tukee kaupunkikuvan jäsentymistä ja tuo pysyvän elementin katutilaan.	0	0 Ei merkittävää vaikutusta.	- Lisääntyvä ruuhkautuminen aiheuttaa negatiivisia imago vaikutuksia.
Matkustajamäärät	++ 2025 90 000 matkaa / arki-vrk 2040 100 000 matkaa / arki-vrk 2050 130 000 matkaa / arki-vrk	+	0 2025 65 000 matkaa / arki-vrk 2040 70 000 matkaa / arki-vrk 2050 90 000 matkaa / arki-vrk	0 nykytila 40 000 matkaa / arki-vrk 2025 - 2050 ei arvioitu
Vaikutukset kulkutapaosuuksiin	+	0	0 Bussi liikenteessä liikennöidään vuonna 2025 4,15 M linja-km vuosittain ja 2040 4,37 M linja-km vuosittain	0 Ei arvioitu
Hiilidioksidipäästöt	+	0	0 Ei arvioitu	0 Ei arvioitu
Liikenteen sujuvuus, palvelutaso	+	0	0 Ajoittainen ruuhkaantuminen ja ketjuuntuminen mahdollista. 2,5-3 minuutin vuorovälillä kulkevan bussin luotettavuuteen vaikuttavat ruuhka-aikana matka-aikaan kohdistuvat vaihtelut, koska osa matkasta joudutaan tekemään muun liikenteen seassa. Paranneltujen bussiyhteyden vaikutusta saavutettavuuteen ei ole tutkittu.	-- Lisääntyvä kysyntä vaikuttaa linjan ruuhkautumiseen entisestään. Epäluotettava linja-autoyhteys ei houkuttele uusia matkustajia henkilöauton käyttäjästä.
Linjan ajoaika ja vuoroväli	-	+	0 Vuoroväli: - ruuhka 5-6 min Ajoaika Otaniemi-Itäkeskus: - 57 min	0 Vuoroväli: - ruuhka 3-5 min - muu aika 6-30 min Ajoaika - ruuhka 63-64 - muu aika 58-59 min
Matka-aika- ja palvelusohyödyt	+	0	0 Ei arvioitu	0 Ei arvioitu
Liikenneturvallisuus	+	0	0 Ei arvioitu	0 Ei arvioitu. Joukkoliikenteen alhaisempi kapasiteetti lisää henkilöauton käyttöä, mikä vaikuttaa liikenneturvallisuuteen.
Rakentamiskustannukset	--	-	+	+
Tuotantoinvestoinnit (kalusto ja varikot) (Hinnat sisällytetty liikennöintikustannuksiin)	0	0	0	0
Liikennöintikustannus	-	-	0	0
Kiinteistöhyödyt	+	0	-	-
Työllisyysvaikutukset	+	+	0	0
Yhteiskuntataloudellinen (YHTALI) hyötykustannussuhde	-	0	1	0
Kansainväliset kokemukset vaihtoehtoista osana liikennejärjestelmää	++	+	0	0
Vaikutusten alueellinen kohdentuminen	0	0	0	0