



29.08.2012

Kaj/12

§ 229

Inledande av arbetet på en projektplan för Spår-Jokern och av planläggningen

HEL 2011-003010 T 08 00 02

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag anteckna rapporterna "Raide-Jokeri. Hankearviointi 2011" (Spår-Jokern, projektbedömning 2011) och "Raide-Jokerin kehityskäytävä – maankäytön kehittämisperiaatteet" (utvecklingskorridor kring Spår-Jokern – principer för utveckling av markanvändningen) och slå fast att de utgör ett underlag som är tillräckligt för att projektplaneringen och planläggningen för Spår-Jokern ska kunna inledas.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

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

Bilagor

- 1 Raide-Jokeri Hankearviointi 2011 -raportti
- 2 Raide-Jokeri - maankäytön kehittämisperiaatteet

Utdrag

Utdrag	Bilagor till utdrag
Espoon kaupunkisuunnittelukeskus	Förslagstext
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä	Förslagstext
Liikennevirasto	Förslagstext

Beslutsförslag

Stadsfullmäktige beslutar anteckna rapporterna "Raide-Jokeri. Hankearviointi 2011" (Spår-Jokern, projektbedömning 2011) och "Raide-Jokerin kehityskäytävä – maankäytön kehittämisperiaatteet" (utvecklingskorridor kring Spår-Jokern – principer för utveckling av markanvändningen) och slå fast att de utgör ett underlag som är tillräckligt för att projektplaneringen och planläggningen för Spår-Jokern ska kunna inledas.

Sammandrag



Spår-Jokern är en halvcirkelformad regional kollektivtrafikbana av typen snabbspårväg och löper från Östra centrum via Vik, Äggelby, Sockenbacka och Alberga till Hagalund. Banan är ca 25 km lång. De beräknade kostnaderna uppgår till ca 210 mn euro, och dessutom blir det kostnader på ca 33 mn euro för en depå. Staten ska enligt en avsiktsförklaring stå för 30 % av kostnaderna och Helsingfors stad och Esbo stad för den kommunala andelen. Efter att en preliminär översiktsplan blivit klar år 2009 gjordes det ytterligare utredningar om Spår-Jokerns samhällsekonomiska lönsamhet. Linjen trafikeras nu med bussar, men tack vare att den flyttas till spår och 32 hållplatspar och markanvändningen kring stationerna utvecklas är det möjligt med ett omfattande kompletteringsbyggande som förbättrar livskraften i de delar av städerna där banan löper. Projektplaneringen för Spår-Jokern och planeringen av markanvändningen vid linjen är en viktig del av trafiksystemet i metropolområdet och ingår samtidigt i projekt- och åtgärdshelheten Esikaupunkien renessanssi (förortsrenässans) i Helsingfors.

Om stadsfullmäktige godkänner beslutsförslaget kommer stadsstyrelsen att uppmana stadsplaneringsnämnden att inleda arbetet på en projektplan för Spår-Jokern tillsammans med olika parter och att börja bereda de detaljplaneändringar som projektet och markanvändningen i det omgivande området kräver.

Föredraganden

En preliminär översiktsplan för Spår-Jokern blev klar år 2009. Planen behandlades i juni 2009 av stadsplaneringsnämnden, direktionen för affärsverket HST och Esbo stads stadsplaneringsnämnd. Nämnderna beslutade föreslå att projektplaneringen för Spår-Jokern skulle inledas. Direktionen för affärsverket HST hade ett mer förbehållsamt beslutsförslag. Förhållandet mellan nytta och kostnader är 0,7 i den preliminära översiktsplanen. För att projekt ska anses vara ekonomiskt lönsamma bör detta förhållande vara 1 eller mer. Projektet jämförs i nyttokostnadskalkylen med en utvecklad Buss-Joker. Bland annat med tanke på den låga lönsamhetssiffran bestämdes det att ytterligare utredningar om Spår-Jokern skulle göras före projektplaneringen.

Sedan den preliminära översiktsplanen för Spår-Jokern blev klar har ett nytt trafikmodellsystem införts i Helsingforsregionen, och dessutom har de allmänna anvisningarna för projektbedömning reviderats en hel del. En omfattande separat utredning om fördelarna med spårtrafik blev klar år 2010 och en studie över snabbspårvägars inverkan på markanvändningen våren 2011. Ny vetskap har också fåtts om utvecklingen i trafiken med det alternativ som projektet jämförs med, Buss-Jokern, och om planer för hur linjen kan utvecklas.



Spår-Jokern är ett av de projekt som ska inledas före år 2020 enligt planen för trafiksystemet i Helsingforsregionen (HLJ 2011). Det är angivet i avsiktsförklaringen 2012–2015 om markanvändning, boende och trafik träffad av staten och kommunerna i Helsingforsregionen att staten förbinder sig att främja ett intresse för att planera metrobanor och snabbspårvägar i huvudstadsregionen efter år 2015 och att staten förbinder sig att stå för 30 % av kostnaderna. Förfarandet med avsiktsförklaringar har resulterat i att staten nu för första gången godkänt snabbspårvägsprojekt i avsiktsförklaringar med stora städer som projekt där staten delvis står för finansieringen.

Utredningen om fördelarna med spårtrafik visar verkningar som i allmänhet inte ingår i en normal projektbedömning men som bör beaktas då beslut fattas om spårprojekt. Bland verkningarna kan följande nämnas:

- Spårtrafik gör att markanvändningen blir effektivare och att kollektivtrafiken används i större utsträckning.
- Spårtrafik påverkar stadsstrukturen och trafiksystemet på lång sikt.
- Spårtrafik påverkar mark- och fastighetsvärdet.
- Spårtrafik gör sitt influensområde attraktivare och påverkar stadsbilden och imagen.

Spår-Jokern, projektbedömning

Stadsplaneringskontoret, HRT och Esbo stads stadsplaneringscentral har låtit göra en projektbedömning i fråga om Spår-Jokern.

Innehåll i och syfte med projektbedömningen

Syftet med den projektbedömning som gjordes i fråga om Spår-Jokern var att uppdatera trafikprognoserna och de trafikmässiga konsekvensanalyserna med hjälp av HRT:s nya trafikmodellsystem, precisera beskrivningen över och utvecklingsperspektiven för trafiken med jämförelseobjektet Buss-Jokern och visa Spår-Jokerns roll och betydelse i Helsingforsregionens trafiksystem och samhällsstruktur. De samhällsekonomiska bedömningarna gjordes utifrån Trafikverkets reviderade anvisningar från år 2011.

Översiktlig projektbeskrivning

Spår-Jokern är en halvcirkelformad regional kollektivtrafikbana av typen snabbspårväg och löper från Östra centrum via Vik, Äggelby, Sockenbacka och Alberga till Hagalund. Det går att fortsätta med metrotåg från Östra centrum och Hagalund, med närtåg från Äggelby, Hoplax och Alberga och med bussar från bl.a. Tavastehusleden och Tusbyleden. Banan är ca 25 km lång. Det har planerats att den ska få



32 hållplatspar med 800 m mellanrum i genomsnitt. Banan förläggs i första hand till ett eget körspår, och medelhastigheten blir ca 25 km i timmen. De beräknade investeringskostnaderna uppgår i 2009 års kostnadsnivå till ca 210 mn euro, varav Helsingfors stad ska betala ca 122 mn euro och Esbo stad ca 88 mn euro. Depån beräknas kosta ca 33 mn euro. Avsiktsförklaringen innebär att staten står för en tredjedel av finansieringen.



Spår-Jokerns sträckning

Resultat och slutsatser av projektbedömningen

Kvalitativ inverkan på resorna

Spår-Jokern gör trafiken på Jokerlinjen punktligare, förbättrar resekomforten och ökar passagerarkapaciteten. Vikten av att trafiken är punktlig understryks eftersom Jokerlinjen också används mycket som matarlinje för närtågtrafiken. Servicestandarden på Jokerlinjen förbättras mest i södra Alberga, Bredvik och norra Hagalund, vilket beror på att linjen flyttas närmare invånarna och arbetsplatserna. Att Spår-Jokern har en högre standard än Buss-Jokern lockar också nya kollektivtrafikanvändare.

Passagerarprognoser

Prognoserna för passagerarvolymen och lönsamhetskalkylerna har som grundalternativ scenariot HLJ 2035, vilket omfattar de trafikprojekt i planen för trafiksystemet i Helsingforsregionen (HLJ) som ska genomföras före år 2035.



Spår-Jokern förutspås år 2035 ha ca 80 000 passagerare under ett vardagsdygn. Buss-Jokern har nu ca 30 000 passagerare på vardagarna, och om Jokerlinjen förblir en busslinje väntas antalet vara ca 45 000 år 2035. De som börjar åka med Spår-Jokern åker nu bil (ca 4 %), går till fots eller cyklar (ca 2 %), åker med Buss-Jokern (ca 50 %) eller är hänvisade till andra kollektivtrafiklinjer (återstoden). En stor del av passagerarna på Spår-Jokern åker också metro- eller närtåg under resan, och linjen används dessutom mycket för lokala resor.

Inverkan på kostnaderna för att sköta kollektivtrafiken

Det kostar ca 13,3 mn euro om året att trafikera Spår-Jokern. De årliga kostnaderna för depåinvesteringen ingår i beloppet. I och med att det blir en besparing på ca 10,5 mn euro om året då Buss-Jokern läggs ned ökar trafikeringskostnaderna med ca 2,8 mn euro om året. Tack vare att Spår-Jokern gör att fler åker kollektivt stiger biljettintäkterna med ca 2,4 mn euro om året. Nettokostnaderna för att sköta kollektivtrafiken ökar följaktligen med bara 0,4 mn euro om året. Kostnaderna för att underhålla Jokerlinjen ökar dessutom med ca 0,4 mn euro om året. Med tanke på att Spår-Jokern minskar passagerarbelastningen på busslinjer kan det bli besparingar i trafikeringskostnaderna.

Inverkan på trafiksystemet och markanvändningen

Spår-Jokern förbättrar kollektivtrafikens konkurrenskraft i tvärtrafiken i regionen. Tvärtrafiken ökar kraftigt, men kollektivtrafiken står för bara en liten andel av denna trafik. Spår-Jokern ansluter på flera ställen till det radiella spårtrafiknätet i regionen. Då detta nät utvecklas blir det klara synergivinster också för dem som åker med Spår-Jokern.

Spår-Jokern betraktas som den första fasen i ett regionalt snabbspårvägsnät. De andra planerna för hur spårvägstrafiken ska utvecklas baserar sig på denna fas. Stationerna och hållplatserna för Spår-Jokern bildar koncentrationer i samhällsstrukturen som är attraktiva inte bara med tanke på bostäder och arbetsplatser utan också med tanke på lokaler för olika slags offentlig och kommersiell service. Stadsplaneringskontoret har gjort en separat utredning om principer för utveckling av markanvändningen och om tillväxtpotentialen i Helsingfors när det gäller utvecklingskorridoren kring Spår-Jokern.

Stadsplaneringsnämnden godkände 22.11.2011 utifrån utredningen rapporten "Esikaupunkien renessanssi, Raide-jokerin kehityskäytävä – maankäytön kehittämisperiaatteet" som underlag för den fortsatta planeringen. Principerna omfattar principer som gäller stadsstruktur, trafik, landskap och samhällsteknisk försörjning och som ska beaktas under planläggningen och den övriga fortsatta planeringen.



Det ingår i principerna att stadsstrukturen ska förtätas i utvecklingskorridoren kring Spår-Jokern och att en utredning ska göras om gång- och cykelstråk, om smidiga möjligheter för cyklister att byta till Spår-Jokern och om läget för hållplatser. Särskild vikt fästs vid landskapsplaneringen. När det gäller den samhällstekniska försörjningen går principerna ut på att rumsprogrammet för depån ska preciseras, genomförbarheten hos olika depåalternativ jämföras och planerna för flyttning och skydd av naturgasledningar preciseras.

Utvecklingskorridoren kring Spår-Jokern har nu ca 170 000 invånare och 90 000 arbetstillfällen i Helsingfors och Esbo. Utvecklingen i markanvändningen i korridoren väntas föra med sig ca 35 000 nya invånare och 47 000 nya arbetstillfällen fram till år 2035. Spår-Jokern beräknas stå för en andel av tillväxtpotentialen som motsvarar ca 23 000 invånare och 14 000 arbetstillfällen. Att markanvändningen i kärnområdet i Helsingforsregionen blir effektivare resulterar i att den regionala samhällsstrukturen förtätas, vilket minskar behovet av resor och förbättrar förutsättningarna för och konkurrenskraften hos hållbara resor.

Spår-Jokerns samhällsekonomiska lönsamhet

De samhällsekonomiska kalkylerna baserar sig på principerna i de allmänna anvisningar för projektbedömning i fråga om trafikleder som Trafikverket publicerade år 2011. De förändringar i förhållande till de föregående anvisningarna för projektbedömning som mest påverkar kalkylerna är att diskonteringsräntan sjunkit med 1 procentenhet till 4 % och att à-priset för tids-, olycks- och utsläppskostnader stigit med 1,5 % om året räknat från det förmodade år då det som projektet gäller tas i bruk.

Spår-Jokerns samhällsekonomiska effekter har bedömts för både år 2035 och år 2020 för att utvecklingen i nyttan ska bli korrekt beaktad i kalkylerna. Det förmodade år då Spår-Jokern tas i drift är 2020 i kalkylerna, och nyttan är beräknad för 30 år, till år 2050. Kostnadsprognosen för projektet slutar på 285 mn euro i 2020 års kostnadsnivå med depån obeaktad. I de samhällsekonomiska kalkylerna ingår depåkostnaderna i den andel av trafikeringskostnaderna som gäller spårvagnsdagar. Restvärdet baserar sig på 25 % av investeringen. Den samhällsekonomiska nyttan med Spår-Jokern uppgår i lönsamhetskalkylerna till ca 5,4 mn euro om året i 2020 års scenario och till ca 9,8 mn euro om året i 2035 års scenario. I 2020 års scenario ingår endast de trafikprojekt i Helsingforsregionen som genomförs just nu och små kostnadseffektiva projekt (KUHA) som är upptagna i planen för trafiksystemet i Helsingforsregionen (HLJ). Investeringarkostnaderna för Spår-Jokern är



i lönsamhetskalkylerna korrigerade så att de är angivna i 2010 års kostnadsnivå.

Den samhällsekonomiska grundkalkylen för projektet har kompletterats med känslighetsanalyser där det bedöms hur bl.a. å-kostnaderna för trafikeringen, olika nätalternativ, markanvändningsdimensionerna och trafikeringshastigheten påverkar projektets lönsamhet.

Analysen visar att förhållandet mellan kostnader och nytta är ca 1,0 för Spår-Jokern. Enligt känslighetsanalyserna blir siffran högre än 1 om markanvändningen i korridoren kring Spår-Jokern effektiviseras så att antalet invånare ökar med 23 000 och antalet arbetstillfällen med 14 000 i enlighet med stadsstruktursanalysen. Om Spår-Jokern var snabbare skulle projektets kalkylmässiga lönsamhet förbättras väsentligt. Projektet skulle också bli lönsammare om de verkningar i utredningen om fördelarna med spårtrafik som inte ingår i projektbedömningen togs med.

Spår-Jokern har en större inverkan på samhällsstrukturen och på hur trafiksystemet utvecklas på lång sikt än vad som kunnat beräknas i lönsamhetskalkylerna. I och med att flera alternativ i känslighetsanalyserna också förbättrar lönsamheten kan Spår-Jokern anses vara en samhällsekonomiskt motiverad investering.

Utlåtanden om stadsplaneringsnämndens förslag har begärts från ekonomi- och planeringscentralen, fastighetsnämnden, nämnden för allmänna arbeten, affärsverket trafikverket och miljönämnden. Utlåtandena ingår i beslutshistorien. De stöder projektet och en utvecklad markanvändning. Stadsstyrelsens förslag överensstämmer med stadsplaneringsnämndens fränsett att där finns ett tillägg om att inte bara projektplaneringen och planläggningen för Spår-Jokern utan också arbetet med att planera markanvändningen i utvecklingskorridoren bör inledas snarast.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

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

Bilagor

- 1 Raide-Jokeri Hankearviointi 2011 -raportti
- 2 Raide-Jokeri - maankäytön kehittämisperiaatteet

Utdrag

Utdrag
Espoon

Bilagor till utdrag
Förslagstext



29.08.2012

Kaj/12

kaupunkisuunnittelukeskus
Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä
Liikennevirasto

Förslagstext
Förslagstext

För kännedom

HKL-Raitiliikenne
Kaupunkisuunnitteluvirasto
Talous- ja suunnittelukeskus
Ympäristökeskus

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 18.06.2012 § 726

HEL 2011-003010 T 08 00 02

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa.

Kaupunginvaltuusto päättäneen merkitä tiedoksi raportin Raide-Jokerin hankearviointi 2011 sekä Raide-Jokerin kehityskäytävä - maankäytön kehittämisperiaatteet ja todeta, että laaditut selvitykset muodostavat riittävän pohjan Raide-Jokerin hankesuunnittelun ja kaavoituksen aloittamiselle.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

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

Talous- ja suunnittelukeskus 1.6.2012

HEL 2011-003010 T 08 00 02

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että Raide-Jokeri on pikaraitiotienä toteutettava seudullinen kehämäinen joukkoliikenneyhteys, joka kulkee Itäkeskuksesta Oulunkylän, Pitäjänmäen ja Leppävaaran kautta Tapiolaan. Radalla on vaihtoyhteydet metroon Itäkeskuksessa ja Tapiolassa sekä lähijunaliikenteeseen Oulunkylässä, Huopalahdessa ja Leppävaarassa. Säteittäisiin bussilinjoin on vaihtoyhteydet mm. Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän kohdilla.



Radan pituus on noin 25 km ja sille on suunniteltu 32 pysäkkiparia, jolloin pysäkkiväli on keskimäärin noin 800 metriä. Raide-Jokerin rata sijoittuu ensisijaisesti omalle ajouralle, joko kadun keskelle tai sen viereen. Raide-Jokeri on mahdollista integroida Helsingin nykyiseen raitiotieverkkoon, mutta se edellyttää samaa yhden metrin raideleveyttä.

Nykyinen Jokeri-linja on ollut suosittu, mutta sen liikenteessä on esiintynyt ongelmia. Linjan täsmällisyys etenkin reitin loppupäässä on heikko ja tiheä vuoroväli aiheuttaa bussien ketjuuntumista. Ketjuuntumisen takia autot kuormittuvat epätasaisesti, mikä aiheuttaa ruuhka-aikoina kapasiteetti-ongelmia.

Raide-Jokeri parantaa Jokeri-linjan liikennöinnin täsmällisyyttä ja matkustusmukavuutta sekä lisää matkustajakapasiteettia. Lisäksi Raide-Jokeri parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä seudun poikittaisliikenteessä, joka on voimakkaasti kasvava liikkumissuunta.

Helsingin strategiaohjelman 2009–2012 eräänä tavoitteena on kehittää liikennejärjestelmää kestävien liikennemuotojen edistämiseksi. Tämän ohjelman kohdalla on erikseen mainittu, että joukkoliikenteen seudullisen palvelutason ja kilpailukyvyn parantamiseksi on tavoitteena mm. metro- ja raitioliikenneverkon laajentaminen, jonka yhdeksi toimenpiteeksi on puolestaan merkitty Raide-Jokerin suunnittelu pikaraitiotienä.

Raide-Jokeri on merkitty Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (HLJ 2011) hankkeeksi, joka parantaa erityisesti seudullista liikennejärjestelmää ja se tulisi aloittaa ensimmäisellä kaudella vuoteen 2020 mennessä.

Valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa eduskunnalle 2012 on Valtioneuvoston linjauksina ja keskeisinä toimenpiteinä mainittu mm. että valtio on valmis osallistumaan suurten kaupunkiseutujen (Helsingin, Turun ja Tampereen seudut) raideliikenneinvestointien rahoittamiseen. Lähtökohtana on, että kaupunkiratahankkeet toteutetaan 50–50-periaatteella valtion ja kuntien kesken. Valtio avustaa metron ja kaupunkiraitioteiden rakentamista 30 prosentin osuudella.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksessa 2012–2015, joka on tarkoitus hyväksyä osapuolten lähiaikoina, on todettu, että valtio edistää mm. pääkaupunkiseudun metro- ja pikaraitiotehankkeiden (valtion osuus 30 %) suunnitteluvalmiutta seuraavalle aiesopimuskaudelle.

Raide-Jokerin hankearviointissa tavoitteena on ollut päivittää mm. hankkeen liikenne-ennusteet, liikenteelliset vaikutustarkastelut HSL:n



uuden liikennemallijärjestelmän avulla ja osoittaa Raide-Jokerin rooli ja merkitys Helsingin seudun liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa. Yhteiskuntataloudelliset arvioinnit on tehty liikenneviraston vuonna 2011 uudistaman ohjeen perusteella.

Raide-Jokerin kehityskäytävässä on Helsingissä ja Espoossa nykyisin noin 170 000 asukasta ja 90 000 työpaikkaa. Käytävän maankäytön on arvioitu kasvavan noin 35 000 asukkaalla ja 47 000 työpaikalla vuoteen 2035 mennessä. Tästä kasvupotentiaalista on arvioitu Raide-Jokerin osuudeksi noin 23 000 asukasta ja 14 000 työpaikkaa. Maankäytön tehostuminen Helsingin seudun ydinalueella tiivistää seudullista yhdyskuntarakennetta, mikä vähentää liikkumistarvetta ja parantaa kestävien liikkumismuotojen käytön edellytyksiä ja kilpailukykyä.

Raide-Jokerin liikennöinti maksaa noin 13,3 milj. euroa/v, joka sisältää varikkoinvestoinnin vuosittaiskustannuksen. Bussi-Jokerin liikennöinnistä säästyy noin 10,5 milj. euroa/v, joten liikennöintikustannukset kasvavat noin 2,8 milj. euroa/v. Raide-Jokeri kuitenkin lisää joukkoliikenteen käyttöä, mikä kasvattaa lipputuloja noin 2,4 milj. euroa/v. Näin ollen joukkoliikenteen hoidon nettokustannukset kasvavat 0,4 milj. euroa/v. Lisäksi Jokeri-linjan kunnossapitokustannukset kasvavat noin 0,4 milj. euroa/v. Raide-Jokeri vähentää lisäksi muun bussilinjaston matkustajakuormitusta, mistä voi syntyä liikennöintikustannussäästöjä.

Radan rakentamiskustannusarvio on noin 210 milj. euroa, josta hankearvion mukaan Helsingin puolelle sijoittuvien investointien osuus on noin 122 milj. euroa ja Espoon puolelle sijoittuvien osuus noin 88 milj. euroa. Lisäksi tarvitaan varikko, jonka kustannuksiksi on alustavasti arvioitu 33 milj. euroa. Kustannusten jaosta sovitaan myöhemmin Helsingin ja Espoon kaupunkien ja valtion kesken.

Raide-Jokerin hyöty-kustannussuhde on laadittujen analyysien perusteella noin 1,0. Herkkyystarkastelujen perusteella Jokeri-käytävän maankäytön tehostaminen kaupunkirakennetarkastelun mukaisesti 23 000 asukkaalla ja 14 000 työpaikalla nostaisi hyöty-kustannusluvun yli yhden.

Talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä on erittäin tärkeää, että Raide-Jokerin kannattavuutta parannetaan maankäyttöä tehostamalla.

Talous- ja suunnittelukeskus katsoo, että koska Raide-Jokeri on kaupungin ja seudun kannalta strategisesti tärkeä hanke ja sillä on saavutettavissa merkittäviä hyötyjä, on hankesuunnitelman laatiminen sekä hankkeen edellyttämien kaavamuutosten valmistelu syytä käynnistää.

Lisätiedot

Postadress

PB 1
00099 HELSINGINFORS STAD
hallintokeskus@hel.fi

Besöksadress

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

Telefon

+358 9 310 1641

Telefax

+358 9 655 783

FO-nummer

0201256-6

Kontonr

F10680001200062637

Moms nr

F102012566



Viljakainen Juha, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276
juha.viljakainen(a)hel.fi

Kiinteistölautakunta 16.05.2012 § 303

HEL 2011-003010 T 08 00 02

Päätös

Lautakunta päätti esittää lausuntonaan kaupunginhallitukselle, että lautakunta pitää tärkeänä Raide-Jokerin hankesuunnitelman käynnistämistä ja siihen liittyvän kaavoituksen aloittamista.

Lisäksi lautakunta pitää tärkeänä selvityksessä ”Raide-Jokerin kehityskäytävä – maankäytön kehittämisperiaatteet” mainittujen viiden alueen kehittämistä.

Lahdenväylän kattamisen ohella tulisi selvittää Lahdenväylän muuttamista kaupunkimaiseksi kokoojakaduksi, jolloin täydennysrakentaminen väylän varteen olisi mahdollista.

Lautakunta pitää tärkeänä, että maankäytön kehittämishankkeet Raide-Jokerin yhteydessä tehdään yhteistyössä kiinteistöhallinnon kanssa.

Esittelijä

osastopäällikkö
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

Tapio Laalo, maankäyttöinsinööri, puhelin: 310 36442
tapio.laalo(a)hel.fi

Liikennelaitos-liikelaitoksen johtokunta (HKL) 04.04.2012 § 65

HEL 2011-003010 T 08 00 02

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti antaa seuraavan lausunnon:

Raide-Jokeri toteuttaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa 2011 sekä Helsingin strategiaohjelmaa 2009-2012. Raide-Jokerin toteuttamisella saavutetaan suuria liikenteellisiä ja ympäristöllisiä etuja.

HKL:n ja HSL:n tekemän raitioliikenteen tuottamista koskevan sopimuksen piiriin kuuluu myös Helsingin rajan ylittävä tai kokonaisuudessaan erillisessä verkossa liikennöitävä raitiovaunuliikenne, ellei HSL kokonaisarvion mukaisesti toisin päättä.



Näin ollen on luontevaa, että HKL osallistuu Raide-Jokerin hankesuunnitelman valmisteluun.

HKL katsoo, että Raide-Jokerin hankesuunnitelmaa laadittaessa on Raide-Jokerista tehtävä yhteensopiva Helsingin raitiotiejärjestelmän kanssa. Raidelevyden on oltava sama 1000 mm ja kaluston ulottuman tulee sallia vaunujen siirron Helsingin raitiotieverkossa. Raide-Jokerilta on oltava yhteys Helsingin raitiotiejärjestelmään. Tämä mahdollistaa muun raitiovaunuliikenteen korjaamotilojen sekä radan huoltoon tarkoitettun kaluston käyttämisen myös Raide-Jokerin kanssa.

Jos niin halutaan ja se katsotaan tarpeelliseksi, voidaan Raide-Jokerin kaluston hankinnassa hyödyntää HKL:n NRV 2010 raitiovaunuhankinnan optiota, jossa on varauduttu myös Raide-Jokerin kaltaisen pikaraitiotien vaatiman kahteen suuntaan ajettavien vaunujen hankintaan.

Raide-Jokerin suunnittelussa on varattava tila Raide-Jokerin kaluston omaa varikkoa varten. HKL:n nykyisten ja tulevien varikkolaajennusten yhteydessä ei ole varauduttu Raide-Jokerin kaluston säilyttämistä ja päivittäishuoltoa varten. Nykyisiä ja tulevia varikoita voidaan käyttää kuitenkin vaunujen korjaamiseen ja laajempia huoltoja varten.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Lisätiedot

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

Yleisten töiden lautakunta 03.04.2012 § 176

HEL 2011-003010 T 08 00 02

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Poikittaisen, sujuvan ja houkuttelevan joukkoliikenneyhteyden edistäminen pääkaupunkiseudulla on tärkeää. Tilastojen valossa toimiva ja nopea raideliikenneyhteys nostaa maan ja kiinteistöjen arvoa alueella. Lisäksi alueen saavutettavuus paranee ja työmarkkina-alue laajenee. Jatkosuunnittelua varten yleisten töiden lautakunta tekee muutamia nostoja.

Pikaraitiotie on uusi raidejärjestelmä, jonka toimivuudesta Suomessa ei ole vielä kokemuksia. Tätä on käytetty yhtenä perusteluna valittaessa



muun muassa Östersundomiin raideliikennejärjestelmää, metroa. Pikaraitiotie palvelee hyvin alueen sisäistä liikkumista kaupunginosasta toiseen. Sen sijaan pidemmällä matkoilla se on melko hidas kulkumuoto.

Uuden raideyhteyden rakentaminen jo olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen on paikoin erittäin haastavaa. Halutulla tavalla toimiva pikaraitio tarvitsee oman, 7-8 metriä leveän tilan katupoikkileikkauksessa. Sen rakentaminen aiheuttaa katujen leventämistä ja uusia rinnakkaiskatuja, tunnelointia, kallioleikkauksia, pohjanvahvistuksia, tukimuureja, siltojen pidennyksiä ja levennyksiä sekä uusia kevyen liikenteen väyliä ja pysäköintialueita. Toteutus vaatii myös merkittävimpien johtojen ja putkistojen siirtämisen pois raiteiston alta sekä valaistuksen uusimista. Suunnitellulla reitillä tai aivan sen vieressä on jo nykyisellään erittäin ahtaita katutiloja, rakennuksia sekä suojeltuja luonto- ja kulttuurikohteita. Osa Raide-Jokerille alun perin varatusta liikennekäytävästä on myös ehditty ottaa muuhun käyttöön. Hankkeen on arvioitu helpottavan autoliikenteen painetta vain noin 1 % verran, joten maa-alaa ei vapaudu huomattavia määriä. Tällöin maankäytön osalta ei välttämättä päästä taustaselvityksissä esitettyjen tunnuslukujen kaltaisiin tuloksiin, jolloin vapautuvaa maa-alaa voitaisiin käyttää rakentamiseen tai virkistykseen. Toimivan lopputuloksen saavuttamiseksi tulee jatkosuunnittelussa ottaa huomioon kaikkien katutilaan suunniteltujen toimintojen vaatima tila, myös talvikunnossapitoa ajatellen. Vain realistisella mitoituksella turvataan katuverkon sujuva toimiminen.

Sekä joukkoliikenteen että pyöräilyn lisäämiseksi on asemille rakennettava riittävät alueet liityntäpysäköintiä, pyörätelineitä ja pyörien säilytystä varten. Rakentamisen lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon ympärivuotinen ylläpito ja hoito.

Helsingin kevyen liikenteen väylien ylläpidon laatutasojen asettamisessa on korostumassa tarvepohjainen näkökulma. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että joukkoliikenteen pysäkeille ja terminaaleihin pyritään varmistamaan ylläpidon keinoin sujuvat ja esteettömät yhteydet kaikissa olosuhteissa. Jotta tähän päästään, tulee Raide-Jokeripysäkit ja terminaalit toteuttaa kaikkina vuorokauden- ja vuodenaikoina toimivina, täysin esteettöminä ratkaisuin. Esteettömän kulkuyhteyden aikaansaanti hissien ja liukuportaiden avulla ei riitä, sillä tekniset ratkaisut ovat arkoja ilkeille ja toiminnaltaan epävarmoja. Lisäksi etenkin hissit herättävät usein turvattomuuden tunnetta, keräävät ei-toivottua kokoontumista ja ovat nuhjuisia. Pysäkkien ja asemien hissi- ja porrasyhteyksien sijaan tulee jalankulkuliikenteen pääyhteyksien tasonvaihdot toteuttaa riittävän loivina luiskina.



Pitävä päätös Raide-Jokerin rakentamisesta tai rakentamatta jättämisestä tulee tehdä pian. Suunnitellulle linjaukselle sijoittuu monia nykyisiä rakenteita ja laitteita, joiden peruskorjaus on ajankohtainen. Muun muassa Maaherrantien osuudella on kaksi siltaa, joiden peruskorjauksella on kiire. Vantaanjoen ylittävä, vanha ratasilta on kapea ja erittäin heikkokuntoinen, ja siten sitä huolletaan säännöllisesti kahdesti vuodessa. Myös Lahdentien ylittävä silta on peruskorjauksiässä. Korjauksia ei kuitenkaan kannata tehdä, jos paikalle on suunniteltu suuria muutoksia nykyisiin siltoihin tai varaus uudelle sillalle. Tällöin nykyisille, huonokuntoisille silloille tulisi tehdä loppuunkäyttöpäätös. Päätökset toimenpiteistä tulee tehdä ripeästi, sillä siltojen peruskorjausta ei voi pitkittää enää kovin kauan. Peruskorjauksen lykkäännyttyä liiaksi siltoja ei voi enää kohtuukustannuksin korjata, vaan ne on uusittava kokonaan.

Pirkkolantiellä on uurnalehdon kohdalla heikkorakenteinen, törmäysriskialtis silta. Siltapaikalla alittavan kadun kaistojen muuttaminen on haasteellista eikä yleissuunnitelmassa ehdotettu pilarin siirtäminen ole välttämättä edes mahdollista. Jos liikenne viedään lähemmäs maatukia myös vapaakorkeus pienenee ja riski kiinniajoon kasvaa. Silta tullee uusittavaksi Raide-Jokerin toteutuessa.

Jatkosuunnittelussa tulee myös vielä kertaalleen tarkastella pysäkkien optimaalisin sijainti. Muun muassa poistettavaksi kaavaillun Takomotien pysäkin kohdassa sijaitsee Pitäjänmäen rantaradan eteläpuoleisen alueen suurin elintarvikekauppa ja sen vieressä leikkipuisto. Pysäkin poistamisella voi olla merkittävää vaikutusta alueen asukkaiden liikkumiseen.

Rakennusvirasto tekee mielellään kaavayhteistyötä jatkossa ja ehdottaa rakennusviraston edustajaa otettavaksi mukaan jatkotyön ohjausryhmään.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa hankesuunnitelman käynnistämistä ja kaavoituksen aloittamista edellä esitetyin huomautuksin.

Esittelijä

kaupunginarkkitehti
Jukka Kauto

Lisätiedot

Taru Sihvonen, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38939
taru.sihvonen(a)hel.fi
Marko Jylhänlehto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38237
marko.jylhanlehto(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 27.03.2012 § 108

HEL 2011-003010 T 08 00 02



Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa seuraavan lausunnon.

Raide-Jokeri ja sen kehityskäytävän maankäytön suunnittelu toteuttavat sekä valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita että Helsingin kaupungin strategiaohjelmaa.

Tarkistettujen valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan alueidenkäytössä ja sen suunnittelussa on aikaisempaa vahvemmin hillittävä ilmastonmuutosta. Kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen kehitys tulee kääntää hajautumisesta kohti eheyttä. Asunnot, työpaikat ja palvelut on sijoitettava siten, että henkilöautoliikenteen tarve vähenee. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä on parannettava. Helsingin seudulla tulee edistää joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta.

Helsingin strategiaohjelman 2009-2012 tavoitteena on kaupunkirakenteen eheyttäminen ilmastonmuutokseen vastaamiseksi. Tavoitetta toteutetaan mm. kaupunkirakennetta eheyttämällä raideliikenneverkkoon tukeutuen, kaupunkirakennetta kehittämällä energiaa säästäväksi ja täydennysrakentamista edistämällä.

Raideliikenteen hyötyjä selvittäneessä raportissa todetaan, että raideliikenteen arvioidaan kasvattavan joukkoliikenteen kysyntää, pienentävän henkilöauton tarvetta ja vaikuttavan erityisesti kakkosauton hankintapäätökseen. Raideyhteyden luotettavuuden ja saavutettavuuden parantumisen arvioidaan houkuttelevan yrityksiä ja kotitalouksia yhteyden varrelle ja käyttäjiksi. Liikenne-ennusteiden mukaan Raide-Jokeri kytkeytyy merkittävästi metro- ja lähijunaliikennejärjestelmään.

Liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen

Bussi-Jokerin siirtäminen raiteille on yksi Helsingin seudun keskeisimmistä lähitulevaisuuden liikenneinfrastruktuurihankkeista. Poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien parantamisen lisäksi Raide-Jokeri tukee esikaupunkien elinvoimaisuutta, johon Esikaupunkien renessanssi on tähännyntä usean vuoden ajan.

HSL:n selvityksessä Raideliikenteen hyödyt todetaan, että radan ja sen lähialueiden yhtäaikainen suunnittelu antaa parhaat edellytykset tehokkaalle maankäytölle. Raide-Jokerista ja Esikaupunkialueiden renessanssista onkin tulossa hyvä esimerkki liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhdistämisestä. Raide-Jokerin asemista tulisi luontevia solmukohtia, jotka houkuttelisivat asumista, työpaikkoja ja palveluja.



Raideyhteyden tiivistävä maankäyttövaikutus toisi joukkoliikenteeseen uusia käyttäjiä.

Raide-Jokerin ympäristövaikutukset

Arvioiden mukaan bussiyhteyden korvaaminen raideyhteydellä vähentäisi Jokeri-Bussien määrää 50:llä. Raideyhteys vähentäisi lisäksi matkustuskilometrejä muilla bussilinjoilla ja lisäisi matkoja lähijunissa ja metrossa. Sujuva ja luotettava raideyhteys helpottaisi liikenneruuhkia. Hiilidioksidipäästöt vähenisivät noin 85%, typenoksidipäästöt noin 95% ja hiukkaspäästöt (PM) noin 70% Bussi-Jokeriin verrattuna.

Raide-Jokerin myötä liikenteen hiilidioksidipäästöt vähenisivät vuoden 2035 ennustetilanteessa noin 2000 tonnia/vuosi, mikä on noin 0,2% pääkaupunkiseudun ennustetilanteen mukaisista liikenteen päästöistä. Muiden päästöjen muutoksia ei ole arvioitu, koska yksikköpäästöjen muutoksista vuoteen 2035 mennessä ei ole olemassa kaikkien liikennemuotojen osalta selkeitä arvioita.

Vuonna 2009 valmistuneessa Raide-Jokerin alustavassa yleissuunnitelmassa käsitellään ympäristövaikutuksia (melu ja tärinä, maisema ja ympäristökuva, viheryhteydet ja ulkoilureitit, kulttuurihistorialliset ja luonnon arvokohteet) vielä hyvin vähän. Jatkosuunnittelussa tulee lähialueille koituvat ympäristövaikutukset selvittää huolellisesti niin, että haitat mm. melu-, tärinä- ja estevaikutukset voidaan suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa torjua ja minimoida. Haittojen korjaaminen jälkikäteen on vaikeaa.

Raide-Jokeri saattaa paikoin tuoda esteitä Helsingin sormimaiselle viherverkostolle ja ulkoilureiteille. Viher- ja virkistysyhteyksien jatkuvuus tulee suunnitella hyvin. Toisaalta Raide-Jokeri poikittaisena joukkoliikenneyhteytenä tuo käyttökelpoisen mahdollisuuden viher- ja virkistysalueiden sekä urheilupuistojen ja –hallien saavutettavuuden parantamiseen kuten kaupunkisuunnitteluviraston selvityksessä Raide-Jokerin kehityskäytävän maankäyttö ja toiminnot osoitetaan. Raide-Jokerin kapasiteetin oletetaan bussiin verrattuna mm. helpottavan suurtenkin urheiluvälineiden ja –laukkujen kuljettamista.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen samaan aikaan joukkoliikenneyhteyksien parantamisen kanssa

Kaupunkisuunnitteluviraston selvityksessä Raide-Jokerin pysäkkien saavutettavuuden parantamisedellytykset kerrotaan, että kolmessa eurooppalaisessa maassa tehdyn tutkimuksen mukaan polkupyöräpysäköinnin parantaminen asemilla näkyi selvästi matkustajien mielipiteissä ja lisäsi pyöräilyä.



Raide-Jokerin ja ympäristön maankäytön suunnittelussa onkin parannettava pyöräily-yhteyksiä ja kevyen liikenteen reittejä asemille sekä kehitettävä turvallista pyöräpysäköintiä asemien yhteyteen. Raide-Jokeri on tärkeä Helsingin poikittaisen työmatkaliikenteen kannalta. Tutkimusten mukaan 80% nykyisen Bussi-Jokerin arkikäyttäjistä on säännöllisiä työ- ja opiskelumatkalaisia. Käyttäjistä noin 2/3 on naisia. Hyvällä suunnittelulla on mahdollista parantaa samaan aikaan sekä joukkoliikenteen palvelutasoa että edistää pyöräilyä ja kävelyä.

Esittelijä

ympäristötutkimuspäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Pirkko Pulkkinen, johtava ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 31518
pirkko.pulkkinen(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 22.11.2011 § 370

HEL 2011-003010 T 08 00 02

Hankenro 1103_6

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti muuttaa asioiden käsittelyjärjestystä siten, että liikennesuunnittelupäällikön asia 1 Raide-Jokerin hankepäätöstä valmistelevat lisäselvitykset sekä hankesuunnittelun ja kaavoituksen aloittaminen käsitellään yleiskaavapäällikön asian 1 Esikaupunkien renessanssi, Raide-Jokerin kehityskäytävä - maankäytön kehittämisperiaatteet jälkeen.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti merkitä tiedoksi raportin "Raide-Jokerin hankearviointi 2011".

Lisäksi lautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että se kehottaisi kaupunkisuunnittelulautakuntaa käynnistämään Raide-Jokerin hankesuunnitelman laatimisen sekä hankkeen edellyttämien kaavamuutosten valmistelun.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Olli-Pekka Poutanen

Lisätiedot

Heikki Hälvä, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37142
heikki.halva(a)hel.fi
Kangas Lauri, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37455
lauri.kangas(a)hel.fi
Oikarinen Ilkka, yleiskaavasuunnittelija, puhelin: 310 37164

Postadress

PB 1
00099 HELSINGINFORS STAD
hallintokeskus@hel.fi

Besöksadress

Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
http://www.hel.fi/hallintokeskus

Telefon

+358 9 310 1641
Telefax
+358 9 655 783

FO-nummer

0201256-6

Kontonr

F10680001200062637
Moms nr
F102012566



29.08.2012

Kaj/12

ilkka.oikarinen(a)hel.fi

Liikennesuunnittelupäällikkö/y 02.09.2011

HEL 2011-003010 T 08 00 02

Päätös

Liikennesuunnittelupäällikkö päätti tilata Strafica Oy:ltä Raide-Jokerin hankearviointityön hintaan 25 000 euroa + alv 23 %.

Kyseessä on Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL), Espoon kaupungin ja Helsingin kaupungin yhteinen hanke. Hankkeen kustannuksista HSL maksaa 10 000 euroa + alv 23 % ja Espoon kaupunkisuunnittelukeskus 5 000 euroa + alv 23 %, jolloin Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston osuudeksi jää 10 000 euroa + alv 23 %.

Kustannukset maksetaan talousarvion konsulttipalveluihin varatuista määrärahoista, kirjanpidon tililtä 4341-7241-51100-7218-K1103-8180.

Laskutuksessa käytetään viitettä Konsu 11/L007/Hälvä.

Päätöksen jakelu:

- liikennejärjestelmätoimisto/Heikki Hälvä
- hallinto-osasto/Sari Oivo

Päätöksen perustelut

Tilaus tehdään suorahankintana, koska kilpailuttamisella ei arvioitu saavutettavan merkittävää hyötyä. Strafica Oy on erikoistunut joukkoliikennehankkeiden hankearviointeihin ja ollut mukana hankearviointiohjeiden laatimisessa.

Lisätiedot

Hälvä Heikki, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37142
heikki.halva(a)hel.fi