



25.01.2019

Asia/2

## § 15

### Raide-Jokerin hankesuunnitelman enimmäishinnan korottaminen Helsingin kaupungin osalta

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 hankepäättöksen 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).

#### Käsittely

Johtokunta päätti yksimielisesti puheenjohtajan ehdotuksesta panna asian pöydälle.

#### Esittelijä

yksikön johtaja  
Artturi Lähdetie

#### Lisätiedot

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

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päättää 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).

## Esittelijän perustelut

### Aikaisemmat päätökset

Raide-Jokeri on Helsingin Itäkeskuksesta Espoon Keilaniemeen suunniteltu seudullinen poikittainen pikaraitiotielinja, joka korvaa nykyisen bussirunkolinjan 550. Raide-Jokerin kokonaispituus on noin 25 km, josta noin 16 km sijoittuu Helsinkiin ja noin 9 km Espooseen. Linja on koko osuudeltaan kaksiraiteinen ja rata on sijoitettu pääosin omalle ajouralle.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 15.6.2016 § 178 Raide-Jokerin hankesuunnitelman siten, että hankesuunnitelman mukaisen pikaraitiotien infrastruktuurin kokonaiskustannusarvio on 274,5 milj. euroa (MAKU-indeksi huhtikuu 2015). Myös Espoon kaupunginvaltuusto hyväksyi hankesuunnitelman kesäkuussa 2016.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 28.9.2016 § 239 Raide-Jokeri -linjan raitiovaunujen hankesuunnitelman.

Kaupunginhallitus hyväksyi 24.10.2016 § 926 Espoon ja Helsingin yhteistyösopimuksen Raide-Jokeri -linjan suunnittelusta ja toteutuksesta. Yhteistyösopimuksessa sovittiin mm. hankkeen organisoinnista nykyisten Helsingin ja Espoon kaupunkiorganisaatioiden puitteissa ja niihin tukeutuen sekä kustannusvastuusta ja kustannusten jakautumisesta. Sopimuksen mukaan kustannukset jaetaan aiheuttamisperiaatteen mukaan ja alueellisesti. Yhteistyösopimuksessa sovittiin myös erityisestä selvitysmenettelystä siltä varalta, että projektin kustannusseurannan tai riskiseurannan perusteella arvioidaan, että Raide-Jokeri -hankkeen kokonaiskustannuksen enimmäismäärä on vaarassa ylittyä.

Helsingin ja Espoon kaupungit tekivät yhteistyössä keväällä 2016 Raide-Jokerin toteutusmallin selvityksen, jossa arvioitiin mm. erilaisten tilaajaorganisaatioiden, projektinjohto-, allianssi- ja st-urakkamallien etuja ja haittoja Raide-Jokerin toteutuksessa. Selvitystyön perusteella todettiin, että allianssimalli soveltuisi parhaiten Raide-Jokerin toteuttamiseen. Allianssimallissa tilaaja muodostaa valittujen suunnittelijoiden ja



urakoitsijoiden kanssa allianssin ja suunnittelee ja toteuttaa hankkeen yhdessä näiden kanssa. Selvityksessä todettiin myös, että selkeästi erikseen määriteltävät ja nopeasti käynnistettävät osat voidaan tarvittaessa toteuttaa omina erillisurakoinaan.

Kaupunkien yhteinen Raide-Jokerin johtoryhmä päätti 9.12.2016 hankkeen toteuttamisesta allianssimallilla toteutusmuotoselvityksen mukaisesti. Kaupungit kilpailuttivat allianssitoimijat vuoden 2017 aikana. Kilpailutuksissa toteuttajiksi valittiin NRC Finland Group Oy (ent. VR Track Oy) ja YIT Suomi Oy (ent. YIT Rakennus Oy) ja suunnittelijoiksi Ramboll Finland Oy, Sitowise Oy ja NRC Finland Group Oy.

#### Enimmäishinnan korotusesitys Helsingin kaupungin osalta

Liikenneliikelaitoksen johtokunta esittää Raide-Jokerin 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, josta Helsingin osuus on 58 milj. euroa.

Aikaisemman hankepäättökseen kokonaiskustannusarvio 275 milj. euroa esitettiin huhtikuun 2015 hintatasossa. Nyt esitetty uusi kokonaiskustannusarvio samassa huhtikuun 2015 hintatasossa on 368 milj. euroa, joten kustannusylitys on 93 milj. euroa huhtikuun 2015 hintatasossa. Ylitys jakaantuu Helsingin ja Espoon kaupungeille siten, että Helsingin osuuden kustannusnousu on ollut 77 milj. euroa ja Espoon osuuden kustannusnousu 16 milj. euroa. Kustannusnousuun ovat vaikuttaneet useat tekijät, joita on kuvattu liitteessä 1 (kustannusarvion perustelu).

Kustannusnousuun ovat vaikuttaneet useat tekijät, joita on kuvattu liitteessä 1 (kustannusarvion perustelu). Muutoksia on ollut molempiin suuntiin, eli osa muutoksista on alentanut kustannuksia ja osa lisännyt niitä. Nämä muutokset ovat luonteeltaan joko laatutason nostoja tai laskuja, tai merkittäviä yksikköhintamuutoksia, jotka nostavat tietyn rakenteen kustannuksia läpi koko linjan. Lisäksi muutokset sisältävät sellaisia rakenteita tai ratkaisuja, joita ei oltu hankesuunnitelmaan sisällytetty lainkaan.

Eniten kustannukset ovat kasvaneet katurakentamisessa, jossa suurin kustannusmuutosta selittävä tekijä liittyy katurakenteiden käytettyihin yksikköhintoihin. Hankesuunnitelmassa yksikköhinta perustui siihen, että katurakenteista uusitaan vain ylimmät kerrokset. Raide-Jokerin tarkemmassa suunnittelussa on kuitenkin todettu, että monilta osin kadun rakennekerrokset täytyy rakentaa kokonaan uudelleen. Näin ollen han-



kesuunnitelman katurakenteiden yksikköhinnat ovat kautta linjan merkittävästi alhaisempia verrattuna Raide-Jokerin uuden kustannusarvion yksikköhintoihin. Katurakenteiden yksikköhintojen ero nostaa Raide-Jokerin kustannuksia noin 16 milj. euroa suhteessa hankesuunnitelmaan.

#### Uusi kokonaiskustannusarvio

Taulukko: Raide-Jokerin raitiotieinfran kokonaiskustannusarvio (milj. euroa, marraskuun 2018 hintataso)

	Espoo	Helsinki	Yhteensä
Tavoitekustannus	106	256	362
Omistajakustannus	13	11	24
Kokonaiskustannus	118	268	386
Valtionosuus	26	58	84
Kaupunkien osuus	93	209	302

Kokonaiskustannusarvio käsittää kaikki tunnistetut pikaraitiotien infrastruktuurin edellyttämät työt.

#### Kokonaiskustannusarvoin laskenta

Vuonna 2016 hyväksytyn hankesuunnitelman kustannusarvio perustui yleissuunnitelmatasoisiin suunnitelmiin. Rakennuskustannukset oli laskettu rakennusosien yksikköhintoihin ja määriin perustuvalla hankeosailaskennalla. Työnaikaisten liikennejärjestelyjen kustannusten suuruuksia arvioitiin prosentteina katujärjestelyjen kustannuksista. Hankesuunnitelmassa arvaamattomien kustannusten suuruudeksi arvioitiin 10 %.

Nyt päätettäväksi esitettävä kokonaiskustannusarvio perustuu allianssin kehitysvaiheessa toteutettuihin suunnitelmiin. Allianssin osapuolet ovat yhdessä määrittäneet kohde- ja tekniikkalajikohtaiset suunnittelun ja kustannusten laskentatarkkuudet, joilla on voitu laskea tarkempi kokonaiskustannusarvio. Suunnitelmatarckuus on vaihdellut kohteiden vaativuus mukaan. Keskimäärin kustannusarvio perustuu katusuunnitelmatarckuuteen. Lisäksi tilaajat ovat arvioineet omistajatehtävien kustannukset, joita ovat mm. tilaajan riskivaraus, varautuminen allianssin kannustinjärjestelmän mukaiseen bonuspooliin sekä tilaajan erillisu-rakoina toteuttamat kohteet, joita on toteutettu ainoastaan Espoon alueella.

Laaditun kustannusarvion oikea taso on varmistettu useilla riippumattomilla tavoilla. Ulkopuolisten kustannusasiantuntijoiden ryhmä sekä kaupunkien oma tarkastus on arvioinut kustannusarvion taso. Allianssi on varmistanut kustannustasoa kaupunkien yleisesti käyttämällä Fore-kustannuslaskentajärjestelmän rakennusosalaskennalla.



Kustannusarviossa on varauduttu riskeihin ja mahdollisuuksiin allianssin laatiman riskienhallintaprosessin mukaisesti. Jokaiselle kustannusriskille on kehitysvaiheen lopuksi arvioitu toteutumisen todennäköisyysjakauma sekä minimi-, todennäköinen- ja maksimiarvo. Näiden perusteella on tilastollisella analyysillä määritetty projektin kokonaisriskivara, joka kattaa riskeistä keskimäärin noin 50 % arvon. Riskienhallintatyöllä ohjataan projektia pysymään riskivarauksen raameissa. Riskivara on määritetty erikseen allianssin riskeille sekä tilaajien riskeille sen perusteella kenellä on vaikutusmahdollisuus riskin toteutumiseen. Riskivaraukset ovat yhteensä 4,1 % kokonaiskustannuksista.

Tämä hankepäätös on sidottu MAKU-indeksiin, jolla varaudutaan pitkäkestoisen projektin aikana tapahtuviin kustannustason muutosriskiin. Allianssiprojektin indeksiseuranta on yksityiskohtaisempaa ja poikkeaa osin hankepäätöksen MAKU-indeksistä.

Kustannusarvion määrittämisen tavoitteena on ollut tiukka, mutta realistinen kustannusarvio. Kokonaiskustannusarvio ja vertailu 2016 hyväksytyyn hankesuunnitelman kustannusarvioon on esitetty

#### Allianssimallista kokonaiskustannusten ja hankkeen toteuttamisen kannalta

Allianssimalli on yhteistoimintamuoto, jossa tilaaja, suunnittelijat ja urakoitsijat asettavat hankkeelle yhteiset tavoitteet ja toimivat yhdessä hankkeen toteuttamiseksi. Allianssin muodostamisen jälkeisessä kehitysvaiheessa hankkeelle muodostetaan yhteisesti sovittu kustannusarvio sekä toteutusvaiheen suunnitelma aikatauluineen. Suunnitelmien pohjalta tilaaja päättää jatketaanko allianssia toteutusvaiheeseen. Kaupungit voivat halutessaan keskeyttää hankkeen toteutuksen, jolloin ainoastaan jo syntyneet kustannukset korvataan. Siirryttäessä toteutusvaiheeseen yhdessä laadittu kustannusarvio sitoo kaikkia osapuolia.

Raide-Jokeri-allianssissa toteutusvaiheen kustannusriski ja –mahdollisuus tulee jakautumaan tilaajan sekä palveluntuottajien kesken suhteessa 50 % / 50 %. Jos kustannusarvio on suurempi kuin 4 % palveluntuottajien osuus siitä pienenee ja yli 8 % alituksesta palveluntuottajat eivät enää saa lisähyötyä. Palveluntuottajien sanktiolle on asetettu yläraja, joka on noin 30 milj. euroa. Tilaaajan asettamien laadullisten tavoitteiden toteutumista seurataan avaintulosalueilla. Avaintulosalueiden toteutumista seurataan avaintulosalueilla. Avaintulosalueiden toteutumista seurataan avaintulosalueilla. Avaintulosalueiden toteutumista seurataan avaintulosalueilla. Avaintulosalueiden toteutumista seurataan avaintulosalueilla. Avaintulosalueiden toteutumista seurataan avaintulosalueilla.

#### Toteutussuunnitelma

Raide-jokeri-projektissa toteutetaan noin 25 kilometriä uutta pikaraitiotietä Helsinkiin ja Espooseen. Toteutus sisältää raitiotiejärjestelmän



edellyttämän raitiotieinfran sekä raitiotiejärjestelmän edellyttämät välttämättömät muutokset olemassa olevaan katuinfraan. Pikaraitiotien suunnittelun tavoitteena on mahdollisimman nopea ja häiriötien raitiovaunun kulku. Parhaiten tavoite toteutuu raitiovaunun kulkiessa omalla erillisellä väylällä. Raide-Jokerin linjauksesta suurin osa toteutetaan omalla erillisellä väylällä. Autoliikenteen seassa raitiovaunu kulkee vain lyhyitä osuuksia Laajalahdessa, Leppävaarassa, Oulunkylässä ja Viikissä. Näiden lisäksi erillisiä joukkoliikenneosuuksia on Laajalahdessa, Huopalahdessa ja Viikissä.

Suurin osa kaduille tehtävistä muutoksista aiheutuu raitiotien tarvitsemasta tilasta katualueella tai kadulla tehtävistä johtosiirroista. Radan suuntaiset putket ja johdot siirretään pois radan alta, jotta mahdollisen putkirikon aiheuttamat vauriot raitiotien rakenteille voidaan ehkäistä, verkostojen ylläpitäminen ja uusiminen on tulevaisuudessa kustannustehokasta ja toimenpiteiden häiriöt raitiotieliikenteelle voidaan minimoida.

Raitiotieradan pintamateriaaleina käytetään sekaliikennekaistoilla asfalttia ja erillisväylillä sepeliä, nurmea, paahdeympäristön kasveja, betonia ja kiveyksiä. Pysäkkien rata-alueiden pinnat toteutetaan betonilla. Osa sepeliradasta toteutetaan siten, että se on myöhemmin mahdollista muuttaa nurmiradaksi. Raide-Jokerille toteutetaan 68 pysäkkiä eli 34 pysäkiparia. Yleisimmin pysäkipari on järjestelty kohdakkain joko kadun reunassa tai katualueen keskellä.

Hankekuvaus on liitteenä 2.

Kalusto, varikko sekä liittyvät hankkeet

Raide-Jokeri edellyttää myös uuden varikon totuttamista sekä kaluston hankintaa. Kaluston hankesuunnitelma on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 28.9.2016 § 239. Allianssi on laatinut varikosta toteutussuunnitelman. Varikosta tehdään erillinen hankepäätös.

Helsingin ja Espoon kaupungit ovat nähneet tarkoituksenmukaiseksi toteuttaa Raide-Jokerin rakentamisen yhteydessä Raide-Jokeri-allianssin toimesta joitain Raide-Jokeriin kuulumattomia töitä jotka rajautuvat Raide-Jokerin välittömään läheisyyteen ja joiden toteuttaminen ajoittuu Raide-Jokerin rakentamisen yhteyteen. Työt ovat mahdollisia toteuttaa Raide-Jokerin-allianssin optiojärjestelyjen kautta allianssin toimesta Tarvittavat rahoituspäätökset tehdään asianosaisten viranomaisten toimesta, eivätkä ne sisälly nyt päätettäväksi esitettävään enimmäishinnan korotukseen.

Aikataulu



Rakentaminen voidaan aloittaa kesäkuun alussa 2019, mikäli päätös hankkeen toteuttamisesta varmistuu kevään 2019 aikana. Rakentamiselle on laadittu alustava katukohtainen aikataulu perustuen työmääriin ja työkuorman mahdollisimman tasaiseen jakautumiseen läpi koko rakentamisvaiheen. Laaditun aikataulun mukaan Raide-Jokerin liikennöinti on mahdollista aloittaa kesäkuussa 2024. Lopulliseen aikatauluun saattavat vaikuttaa erilaiset hallinnolliset ja tuotannolliset rajoitteet. Tällaisia rajoitteita ovat esimerkiksi keskeneräiset kaavojen tai katusuunnitelmien hyväksyntäprosessit, erilaiset hallinnolliset luvat, alueelle sijoittuvat rinnakkaishankkeet sekä putki- ja johto-operaattoreiden aikataulutarpeet.

#### Hankkeen vaikutukset

Raide-Jokeri –hankkeen hankearviointi on päivitetty. Arviointi on tämän esityksen liitteenä 3. Hankearviointi perustuu Liikenneviraston väylä-hankkeiden arviointiohjeeseen, jonka keskeisenä tavoitteena on arvioida hankkeiden kannattavuutta koko yhteiskunnan talouden näkökulmasta. Hankearvioinnissa Raide-Jokerin toteuttamista on verrattu nykyisen runkolinjan 550 liikenteen jatkamiseen ja kehittämiseen.

Riittävän kapasiteetin tarjoaminen busseilla myös tulevaisuudessa edellyttää bussilinjan nykyisten telibussien korvaamista suurempikapasiteettisilla nivelbusseilla ja investointeja uusiin joukkoliikenneväyliin ja -kaistoihin, jotta vuoroväliä voidaan tihentää nykyisestä luotettavuuden heikentymättä liikaa. Tarvittavien investointien suuruudeksi on hankearvioinnissa arvioitu alustavasti 54 miljoonaa euroa.

Hankearviointi sisältää päivitettyt ennusteet Raide-Jokerin matkustajamääristä. Ennusteiden perusteella Raide-Jokerilla tehdään vuonna 2030 noin 91 000 ja vuonna 2050 noin 125 000 matkaa arkivuorokaudessa. Kehitetyllä bussilinjalla ennustetaan tehtävän vuonna 2030 noin 55 000 ja vuonna 2050 noin 76 000 matkaa arkivuorokaudessa. Raide-Jokerin ennustetut matkustajamäärät ovat noin 56 % suuremmat kuin bussivaihtoehdon molempina ennustevuosina. Nykyisellä runkolinjalla 550 tehdään noin 40 000 matkaa arkivuorokaudessa. Koko nykyisellä raitioliikennejärjestelmällä tehdään hieman yli 200 000 matkaa arkivuorokaudessa.

Perustarkastelun mukainen hankkeen hyöty-kustannussuhde on 0,66 toteuttamisvuodelle 2024 eli hanke jää alle yhteiskuntataloudellisen kannattavuusrajan (1,0). Vuonna 2016 valmistuneessa hankearvioinnissa hyöty-kustannussuhde oli 0,7 toteuttamisvuodelle 2025. Edelliseen hankearviointiin verrattuna kannattavuutta parantavat erityisesti bussivaihtoehdon ajoaikojen vaihtelun huomioiminen matka-ajoissa ja vertailuvaihtoehdolle arvioidut 54 miljoonan euron investoinnit. Kannat-



tavuutta puolestaan heikentävät pikaraitiotien kasvaneet investointi- ja liikennöintikustannukset.

Hankearvioinnin merkittävin rajoitus liittyy maankäytön kehittymiseen. Käytetyssä hankearviointimallissa oletetaan sama maankäyttö sekä hankkeen toteutuessa, että ilman hanketta. Tällöin ei voida huomioida kaupunkirakenteen tiivistymisestä saatavia hyötyjä eikä hankkeen myötä aikaistuvaa tai lisääntyvää rakentamista. Näillä on kuitenkin merkittävä vaikutus kaupungin talouteen.

Raide-Jokeri –hankkeen vuonna 2014 valmistuneesta kaupunkitaloudellisesta arviosta on laadittu päivitys. Päivitys on tämän esityksen liitteenä 4. Päivitys vastaa MAL 2019 –luonnoksen maankäyttöprojektioita.

Kaupunkitaloudellisen arvioinnin johtopäätöksenä todetaan, että Raide-Jokerin rakentaminen vauhdittaa kaupungin kasvua, ja tehty investointipäätös on jo näkynyt lisääntyneenä kaavoituksena ja rakentamisena. Hankkeen toteuttamisen arvioidaan kasvattavan vuosittain rakennettavaa kerrosalaa 81 000 kerrosneliöllä, mikä tuottaa kaupungille vuosittain 18 miljoonan euron lisätulot verrattuna vaihtoehtoon, jossa hanketta ei toteuteta. Tuotot muodostuvat maan myynti- ja vuokratuotoista sekä maankäyttösopimuskorvauksista. Arvio perustuu erityisesti rakentamispotentiaalin nopeampaan toteutumiseen, mikäli hanke toteutetaan.

Arvioitujen lisätulojen nykyarvo 30 vuoden ajalle laskettuna on 367 milj. euroa. Lisätulot ovat suuremmat kuin Helsingin osuus Raide-Jokerin raitiotieinfrastruktuurin ja varikon investoinneista.

Hankkeen vaikutukset lipputuloihin, lippujen hintoihin ja kaupungin käyttötalouteen

Raide-Jokerin hankesuunnitelmaan liittyen tehtiin selvitys Raide-Jokerin vaikutuksesta lipputuloihin, lippujen hintoihin ja kaupungin käyttötalouteen. Tehtyjen selvitysten perusteella Raide-Jokerilla arvioitiin olevan matkalippujen hintoihin noin 4,1 % korotusvaikutus. Helsingin kaupungin HSL-maksuosuuden arvioitiin kasvavan Raide-Jokerin myötä sen käyttöön ottoa seuraavan ensimmäisen vuoden osalta noin 9,2 milj. euroa. Raide-Jokerin kokonaisvaikutus Helsingin kaupungin käyttötalouteen arvioitiin olevan sen käyttöönottoa seuraavan ensimmäisen vuoden osalta yhteensä 13,1 milj. euroa (HSL:n maksuosuus ja HKL:n infratuki). Vaikutus pienenee jonkin verran seuraavina vuosina poistettavan pääoman korkokulujen pienentymisen myötä.

Laskelma Raide-Jokerin kokonaisvaikutuksista käyttötalouteen ja lippujen hintoihin on liitteenä 5.

## Rahoitus

**Postiosoite**  
PL 53250  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
hkl@hel.fi

**Käyntiosoite**  
Toinen linja 7 A  
Helsinki 53  
<http://hkl.fi>

**Puhelin**  
3101071  
**Faksi**  
09655783

**Y-tunnus**  
0201256-6

**Tilinro**  
FI3280001301351509  
**Alv.nro**  
FI02012566





25.01.2019

HKL:n johtokunnan hyväksymään talousarvion 2019 investointisuunnitelmaan HKL on budjetoitu Raide-Jokeriin 118,0 M€ vuosille 2019-2022. Budjetointi on perustunut alkuperäisen hankesuunnitelman kustannusarvioon.

Raide-Jokerin edellyttämät investoinnit sisällytetään HKL:n talousarvioesitykseen 2020 investointisuunnitelmaan vuosille 2020-2024 siten, että Raide-Jokerin käyttöönotto on mahdollista vuonna 2024. Raide-Jokerin toteuttaminen sovitetaan HKL:n investointiraamiin. Raide-Jokerin kustannusnousun johdosta muita joukkoliikenneinvestointeja sopeutetaan harkitusti ja niin, ettei sopeutus vaikuta muiden merkittävien Helsingin joukkoliikennehankkeiden kuten Kruunusiltojen toteuttamiseen.

Esittelijä

yksikön johtaja  
Artturi Lähdetie

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Liite 1 RJ\_000\_PRJ\_Raportti-Kustannusten\_perustelu (ID 24633)
- 2 Liite 2 RJ\_000\_PRJ\_Raportti-Hankekuvaus (ID 24753)
- 3 Liite 3 RJ\_000\_KPT; PRJ\_Raportti-hankearviointi (ID 24372)
- 4 Liite 4 RJ\_H00\_KPT\_Selvitys-kaupunkitaloudellinen arviointi päivitys Helsinki (ID 24391)
- 5 Liite 5 Vaikutukset käyttötalouteen ja lipun hintoihin\_17

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 21.11.2018 § 161

HEL 2016-000511 T 08 00 02

Päätös

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti merkitä tiedoksi asiasta saamansa informaation.

13.06.2017 Ehdotuksen mukaan

15.06.2016 Ehdotuksen mukaan

06.06.2016 Ehdotuksen mukaan



25.01.2019

Asia/2

30.05.2016 Pöydälle

10.05.2016 Ehdotuksen mukaan

Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 10.5.2016

03.05.2016 Ehdotuksen mukaan

03.05.2016 Ehdotuksen mukaan

03.05.2016 Ehdotuksen mukaan

14.04.2016 Ehdotuksen mukaan

21.01.2016 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

yksikön johtaja  
Artturi Lähdetie

Lisätiedot

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