

Kaupunginhallitus
Kaupunginhallitus

170 §
186 §

30.5.2016
6.6.2016

§ 84

Raide-Jokerin hankesuunnitelman hyväksyminen

Valmistelijat / lisätiedot:
Harri Tanska, puh. 050 383 3209
Pauliina Kuronen, puh. 046 877 3006
etunimi.sukunimi@espoo.fi

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus

Valtuusto

1

hyväksyy liitteenä olevan Raide-Jokerin hankesuunnitelman,

2

kehottaa teknistä toimialaa jatkamaan Raide-Jokerin suunnittelua ja toteuttamaan hanke hankesuunnitelmassa esitettyjen periaatteiden pohjalta niin, että hankkeen hankesuunnitelman mukainen kustannusarvio on yhteensä 275 milj. euroa (alv 0 %, maarakennuskustannusindeksi 2010=100, huhtikuu 2015) ja Espoon kaupungin osuus kustannuksista on 66,6 milj. euroa (alv 0 %, maarakennuskustannusindeksi 2010=100, huhtikuu 2015), kun valtion rahoitusosuus 30 prosenttia on vähennetty,

3

päätää, että hankkeen suunnittelu- ja toteutusvaiheen Espoon osuus rahoitetaan kaupungin budjetista osoitettavin varoin. Toteutusedellytykset varmistetaan budjetin hyväksymisen yhteydessä.

Käsittely

Kilpi Pajusen ym. kannattamana teki seuraavan hylkäysehdotuksen (nro 1):

”Raide-Jokeri vaarantaa Espoon talouden ja sosiaalisesti kestävä kehityksen, ja liikenne- ja viikkoliikennettä edustaa vanhentunutta teknologiaa. Esitämme, että valtuusto hylkää Raide-Jokerin hankesuunnitelman.”

Kilpi Pajusen kannattamana teki seuraavan toivomusehdotuksen (nro 3):

”Valtuusto toivoo, että kaikessa Raide-Jokerin mahdollisesti tulevassa kaava- ja katusuunnittelussa Raide-Jokeri toteutetaan Laajalahdessa omalle ajouralleen pientaloalueen kiertävän Vaihtoehto 2 -linjauksen mukaisesti.”

Puheenjohtaja ilmoitti, ettei ota Kilven toivomusehdotusta käsiteltäväksi valtuuston työjärjestyksen 23 §:n vastaisena. Pajunen perui Kilven toivomuksen kannatuksen.

Kuusisto Huhdan kannattamana ehdotti, että asia jätetään pöydälle.

Puheenjohtaja totesi, että oli tehty kannatettu pöydällepanoehdotus, joten seuraavien puhujien on kohdistettava puheensa pöydällepanoon.

Keskustelun pöydällepanosta päätyttyä puheenjohtaja totesi, että oli äänestettävä.

Puheenjohtaja ehdotti, että äänestyksessä ne, jotka kannattavat pöydällepanoehdotusta, äänestävät "jaa" ja ne, jotka vastustavat pöydällepanoehdotusta, äänestävät "ei".

Valtuusto hyväksyi puheenjohtajan äänestysjärjestysehdotuksen.

Äänestyksessä valtuusto 43 äänellä 31 ääntä vastaan ja 1 äänestäessä tyhjää hylkäsi pöydällepanoehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Puheenjohtaja totesi, että asian käsittely jatkuu.

Byman Pajusen kannattamana teki seuraavat lisäysehdotukset (nrot 15.1, 15.2 ja 15.3):

”15.1
jokeriradan linjaukseksi Laajalahden kohdalla valitaan asukkaiden esittämä vaihtoehto 2.

15.2
ottaa harkintaansa Kivenlahteen ulottuvan Länsimetron jatkeen töiden keskeyttämisen ja jatkamisen vasta, kun Espoon taloudellinen tilanne sen kohtuudella sallii. Ennen jatkamista voidaan Raide-Jokeri toteuttaa hyväksikäyttäen pohjatöissä metrolouhinnoissa ongelmaksi syntyneitä louheita. Espoon jokeri-kustannus on vain 12 % metrojatkeen kustannuksesta.

15.3
toteaa, että päätös Espoon mukanaolosta hankkeessa olisi tullut tehdä ennen kuin Espoo hyväksyy MAL-sopimuksen.”

Byman Pajusen kannattamana teki seuraavat muutosehdotukset (nrot 16.1. ja 16.2.):

”Valtuusto

16.1
päättää erikseen hankkeen toteuttamisesta, kun Laajalahden kohdalla ratalinjaus on ratkaistu asukkaita tyydyttävällä tavalla,

16.2

päätää erikseen hankkeen suunnittelu- ja toteutusvaiheen Espoon osuuden rahoituksesta,”

Markkula Tiina Elon ym. kannattamana teki seuraavan lisäsehdotuksen (nro 19):

”4

päätää, että Raide-Jokerista käynnistetään kokonaisvaltainen riskienhallintatyö, jolla hallitaan hankkeeseen liittyviä riskejä ja varmistetaan hankkeen asianmukainen toteutus.”

Seppä Kemppi-Virtasen kannattamana teki seuraavan palautusehdotuksen (nro 18):

”Asia palautetaan uudelleen valmisteltavaksi. Valtuustolle tuodaan myös vaihtoehto, jossa Raide-Jokeri-yhteys rakennetaan vain välille Itäkeskus-Leppävaara ja sen kustannusarvio.”

Puheenjohtaja totesi, että oli tehty kannatettu palautusehdotus, joten seuraavien puhujien on kohdistettava puheensa palautukseen.

Keskustelun palautuksesta päätyttyä puheenjohtaja totesi, että oli äänestettävä.

Puheenjohtaja ehdotti, että äänestyksessä ne, jotka kannattavat palautusehdotusta, äänestävät "jaa" ja ne, jotka vastustavat palautusehdotusta, äänestävät "ei".

Valtuusto hyväksyi puheenjohtajan äänestysjärjestysehdotuksen.

Äänestyksessä valtuusto äänellä 53 ääntä 21 vastaan ja 1 äänestäessä tyhjää hylkäsi palautusehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Puheenjohtaja totesi, että asian käsittely jatkuu.

Löflund Bymanin kannattamana teki seuraavan toivomusehdotuksen (nro 20):

”Valtuusto toivoo, että Raide-Jokerin hankesuunnitelman eteenpäin viennin yhteydessä selvitetään myös vaihtoehtoinen hybridi/täyssähköbussijärjestelmä, joka korvaa 550 bussilinjan. Kuinka paljon huokeampi olisi sähköbussikaista ja pystyisikö samaista kaistaa käyttää esimerkiksi sähköautot, jolloin kannustaisimme myös käyttäjiä valitsemaan ekologisemmän energiamuodon yksityisautoilussa.”

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja esitti yhteenvedon käsittelyn kuluessa tehdyistä ehdotuksista ja ehdotti, että koska on tehty kannatettuja muutosesityksiä ja lisäyksiä, joita ei voida yksimielisesti hyväksyä, on äänestettävä ja edelleen että ensin otetaan käsiteltäväksi muutokset ja lisäykset niille annettussa numerojärjestyksessä ja niiden jälkeen hylkäysesitys ja lopuksi toivomus.

Valtuusto hyväksyi yksimielisesti puheenjohtajan yhteenvedon ja käsittelyjärjestysehdotuksen.

Äänestys Bymanin ehdotuksesta 15.1

Puheenjohtaja ehdotti, että äänestyksessä ne, jotka kannattavat kaupunginhallituksen ehdotusta, äänestävät "jaa" ja ne, jotka kannattavat Bymanin muutosehdotusta nro 15.1, äänestävät "ei". Valtuusto hyväksyi puheenjohtajan ehdotuksen.

Äänestyksessä valtuusto 60 äänellä 9 ääntä vastaan 6 äänestäessä tyhjää hyväksyi kaupunginhallituksen ehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Äänestys Bymanin ehdotuksesta 15.2

Puheenjohtaja ehdotti, että äänestyksessä ne, jotka kannattavat kaupunginhallituksen ehdotusta, äänestävät "jaa" ja ne, jotka kannattavat Bymanin muutosehdotusta nro 15.2, äänestävät "ei". Valtuusto hyväksyi puheenjohtajan ehdotuksen.

Äänestyksessä valtuusto 58 äänellä 9 ääntä vastaan 6 äänestäessä tyhjää hyväksyi kaupunginhallituksen ehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Äänestys Bymanin ehdotuksesta 15.3

Puheenjohtaja ehdotti, että äänestyksessä ne, jotka kannattavat kaupunginhallituksen ehdotusta, äänestävät "jaa" ja ne, jotka kannattavat Bymanin muutosehdotusta nro 15.3, äänestävät "ei". Valtuusto hyväksyi puheenjohtajan ehdotuksen.

Äänestyksessä valtuusto 58 äänellä 10 ääntä vastaan 7 äänestäessä tyhjää hyväksyi kaupunginhallituksen ehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Äänestys Bymanin ehdotuksesta 16.1

Puheenjohtaja ehdotti, että äänestyksessä ne, jotka kannattavat kaupunginhallituksen ehdotusta, äänestävät "jaa" ja ne, jotka kannattavat Bymanin muutosehdotusta nro 16.1, äänestävät "ei". Valtuusto hyväksyi puheenjohtajan ehdotuksen.

Äänestyksessä valtuusto 59 äänellä 10 ääntä vastaan 6 äänestäessä tyhjää hyväksyi kaupunginhallituksen ehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Äänestys Bymanin ehdotuksesta 16.2

Puheenjohtaja ehdotti, että äänestyksessä ne, jotka kannattavat kaupunginhallituksen ehdotusta, äänestävät "jaa" ja ne, jotka kannattavat

Bymanin muutosehdotusta nro 16.2, äänestävät "ei". Valtuusto hyväksyi puheenjohtajan ehdotuksen.

Äänestyksessä valtuusto 54 äänellä 11 ääntä vastaan 9 äänestäessä tyhjää hyväksyi kaupunginhallituksen ehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Äänestys Markkulan ehdotuksesta 19

Puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko Markkulan lisäsehdotus (nro 19) hyväksyä yksimielisesti. Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi valtuuston hyväksyneen sen yksimielisesti.

Äänestys Kilven hylkäysehdotuksesta 1

Puheenjohtaja ehdotti, että äänestyksessä ne, jotka kannattavat kaupunginhallituksen ehdotusta, äänestävät "jaa" ja ne, jotka kannattavat Kilven hylkäysehdotusta (nro 1), äänestävät "ei". Valtuusto hyväksyi puheenjohtajan ehdotuksen. KH jaa Kilpi ei

Äänestyksessä valtuusto 59 äänellä 16 ääntä vastaan hyväksyi kaupunginhallituksen ehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen ehdotuksen tulleen hyväksytyksi seuraavalla lisäyksellä:

4

päätää, että Raide-Jokerista käynnistetään kokonaisvaltainen riskienhallintatyö, jolla hallitaan hankkeeseen liittyviä riskejä ja varmistetaan hankkeen asianmukainen toteutus.

Tämä jälkeen otettiin käsiteltäväksi toivomus:

Puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko Löflundin toivomusehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska ehdotusta vastustettiin, puheenjohtaja totesi, että on äänestettävä.

Puheenjohtaja ehdotti, että äänestyksessä ne, jotka kannattavat Löflundin toivomusehdotusta, äänestävät "jaa" ja ne, jotka vastustavat sitä, äänestävät "ei". Valtuusto hyväksyi puheenjohtajan ehdotuksen.

Äänestyksessä valtuusto 51 äänellä 16 ääntä vastaan ja 8 äänestäessä tyhjää hylkäsi Löflundin toivomusehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Päätös

Valtuusto:

Valtuusto

1

hyväksi liitteenä olevan Raide-Jokerin hankesuunnitelman,

2

kehottaa teknistä toimialaa jatkamaan Raide-Jokerin suunnittelua ja toteuttamaan hanke hankesuunnitelmassa esitettyjen periaatteiden pohjalta niin, että hankkeen hankesuunnitelman mukainen kustannusarvio on yhteensä 275 milj. euroa (alv 0 %, maarakennuskustannusindeksi 2010=100, huhtikuu 2015) ja Espoon kaupungin osuus kustannuksista on 66,6 milj. euroa (alv 0 %, maarakennuskustannusindeksi 2010=100, huhtikuu 2015), kun valtion rahoitusosuus 30 prosenttia on vähennetty,

3

päätti, että hankkeen suunnittelu- ja toteutusvaiheen Espoon osuus rahoitetaan kaupungin budjetista osoitettavin varoin. Toteutusedellytykset varmistetaan budjetin hyväksymisen yhteydessä,

4

päätti, että Raide-Jokerista käynnistetään kokonaisvaltainen riskienhallintatyö, jolla hallitaan hankkeeseen liittyviä riskejä ja varmistetaan hankkeen asianmukainen toteutus.

Liite

- 4 Raide-Jokerin hankesuunnitelma 2015
- 5 Raide-Jokerin hankesuunnitelma 2015 / Kustannukset ja suunnitelmat
- 6 Äänestyslistat § 84 esityslistan asia 9

Oheismateriaali

- Raide-Jokerin hankearviointi 12.2.2016
- Diasarja: Raide-Jokerin vaikutus HSL:n talouteen, lippujen hintoihin ja kustannusosuuksiin

Selostus

Hankkeen aiemmat päätökset

Raide-Jokeri on Helsingin Itäkeskuksesta Espoon Keilaniemeen suunniteltu seudullinen poikittainen pikaraitiotielinja, joka korvaa nykyisen seudullisen bussirunkolinjan 550.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi Raide-Jokerin alustavan yleissuunnitelman hankkeen jatkosuunnittelun pohjaksi vuonna 2009. Lautakunta esitti tällöin kaupunginhallitukselle Raide-Jokerin tarkentavan suunnittelun käynnistämistä mahdollisimman pikaisesti ja hankkeen ottamista mukaan HLJ2011 ensimmäisen kauden hankkeisiin sekä varaamaan hankkeelle tarvittava rahoitus. Alustava yleissuunnitelma hyväksyttiin myös Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Vuonna 2011 Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto teetti yhdessä HSL:n ja Espoon kaupungin kanssa päivitetyn hankearvioinnin ja selvityksen Raide-Jokerin kehityskäytävän maankäytön kehittämisperiaatteista. Espoo-tarinassa, joka on Espoon strategia vuoteen 2017 asti, todetaan, että kaupunkikeskusten välillä tulee olla toimivat joukkoliikenteen poikittaisyhteydet. Lisäksi tavoitteena on aidosti verkostomaiseen raideliikenteeseen perustuva kaupunkirakenne. Raide-Jokeri toteuttaa tätä strategiaa luomalla yhteyden Rantaradan ja Länsimetron välille, jonka

jälkeen kaikki Espoon kaupunkikeskukset liittyvät toisiinsa raideyhteydellä. Hanke parantaa erityisesti Leppävaaran, Otaniemen ja Keilaniemen saavutettavuutta ja lisää siten alueiden vetovoimaa myös työpaikka-alueina.

Espoon kaupunki teetti vuonna 2013 selvityksen Otaniemen liittämistä Raide-Jokerin piiriin. Selvityksessä vertailtiin erilaisia linjausvaihtoehtoja osuudella Leppävaara – Otaniemi/Tapiola. Espoon kaupunginhallitus päätti 10.2.2014, että hankesuunnittelua jatketaan Leppävaarasta Otaniemeen/Keilaniemeen kulkevan ratalinjauksen pohjalta. Helsingin ja Espoon kaupungit, Liikennevirasto ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä teettivät yhteistyössä Raide-Jokerin hankesuunnitelman 2015.

Hankesuunnitelma esiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnalle ja tekniselle lautakunnalle 20.1.2016.

Vuonna 2015 laadittu hankesuunnitelma on liitteenä.

Raide-Jokerin ennustettuja matkustajamääriä ja yhteiskuntataloudellista kannattavuutta on arvioitu erillisessä hankearvioinnissa, joka on oheismateriaalina. Hankkeen käyttötalousvaikutukset ja vaikutukset lipun hintoihin on esitetty HSL:n oheismateriaalina olevassa diasarjassa.

Vuorovaikutus ja viranomaisyhteistyö

Hankesuunnittelun aikaista vuorovaikutusta on esitelty hankesuunnitelmaraportissa. Hankesuunnitelma on laadittu yhteistyössä Helsingin kaupungin asianomaisten virastojen sekä Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän ja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa.

Hankkeen kuvaus

Yleistä

Raide-Jokeri on lähivuosien keskeinen seudullinen maankäyttölinja ja liikenteellinen investointihanke. Maankäytön kannalta Raide-Jokeri mahdollistaa merkittävän tiivistämis- ja täydennysrakentamispotentiaalin radan ympäristössä. Helsingin seudun yhteisesti laatimassa maankäyttösuunnitelmassa (MASU) koko Raide-Jokerin vyöhyke on merkitty seudun ensisijaisesti kehitettäväksi vyöhykkeeksi, jolle on perusteltua sijoittaa rakentamista koko suunnittelukaudella. Liikenneinvestointina Raide-Jokeri parantaa poikittaisen liikenteen palvelutasoa ja lisää joukkoliikenteen luotettavuutta. Raide-Jokerin toteuttaminen on edellytys raideliikenteen verkostokaupungin syntymiselle ja linjan varren maankäyttötavoitteiden saavuttamiselle yhdessä säteittäisten raidelinjojen kanssa.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015) Raide-Jokeri on ennen vuotta 2025 aloitettavien hankkeiden listalla.

Hankkeen keskeinen sisältö

Raide-Jokerin radan kokonaispituus on noin 25 km, josta noin 16 km sijoittuu Helsingin alueelle ja 9 km Espooseen. Linja on koko osuudeltaan kaksiraiteinen ja rata on sijoitettu pääosin omalle ajouralle. Raide-Jokeri korvaa bussilinjan 550.

Hankesuunnitelmassa on esitetty ratarakenne, pysäkit, katujärjestelyt yms. infrastruktuuriin liittyvät ratkaisut. Järjestelmän suunnittelussa on otettu mahdollisimman hyvin huomioon yhteensopivuus muun pääkaupunkiseudun raideliikennejärjestelmän kanssa mm. teknisten ratkaisujen (raideleveys 1000 mm) ja kaluston suhteen.

Raide-Jokerille järjestetään kaikissa valo-ohjatuissa risteämisissä etuudet muuhun liikenteeseen nähden. Keskimääräinen matkanopeus on hankesuunnitelman mukaan 25 km/h, kun tavanomaisen raitiovaunun vastaava on nykyisin noin 15 km/h. Ero johtuu liikennevaloetuuksien ja oman ajouran lisäksi huomattavasti nykyistä raitioverkkoa pidemmästä pysäkkivälisestä, joka vastaa nykyistä linjaa 550.

Vuoroväli on arkisin ruuhka-aikoina 5 minuuttia ja päivällä 10 minuuttia. Ruuhkahuipun vuoroväli on pidempi kuin nykyisellä bussilinjalla 550, mutta bussilinjan korvaaminen pikaraitiotiellä parantaa tämän poikittaislinjan luotettavuutta ja lisää matkustusmukavuutta. Linja 550, joka on nykyisin matkustajamääriltään pääkaupunkiseudun vilkkain (noin 40 000 matkustajaa arkivuorokaudessa), on ruuhka-aikojen tiheästä 3-5 minuutin vuorovälisestä huolimatta altis ylikuormittumiselle. Linjan luotettavuutta heikentää bussien jonoutumisesta aiheutuva vuoroväliden pidentyminen. Raide-Jokeri -linjalle on suunniteltu 33 pysäkkiä. Espoo esittää hankesuunnitelman pysäkkien lisäksi jatkosuunnittelussa tutkittavaksi uuden pysäkin lisäämistä Perkkäantielle. Pysäkin vaikutusalueelle on suunniteltu lähivuosina voimakasta asuinrakentamista, mutta pysäkin lisäämisen vaikutuksia koko linjan liikennöintiin pitää tarkastella huolellisesti.

Asukkaita on hankesuunnitelman mukaan arvioitu olevan 10 minuutin kävelyetäisyydellä Raide-Jokerin pysäkeistä nykytilanteessa 82 000 ja 112 000 vuonna 2035. Hankearvioinnissa asukaslisäys painottuu hankesuunnitelmassa esitettyä voimakkaammin jakson loppupuolelle 2040-luvulle.

Hankearvioinnissa matkustajamääräksi on arvioitu noin 88 000 matkustajaa arkivuorokaudessa vuonna 2025 ja noin 102 000 matkustajaa vuonna 2040. Hankearvioinnissa vertailuvaihtoehtona toimineella bussilinjalla on arvioitu olevan vastaavasti noin 65 000 matkustajaa arkivuorokaudessa vuonna 2025 ja 90 000 matkustajaa vuonna 2040. Linjan muuttamisen bussilinjasta raitiolinjaksi arvioidaan kasvattavan vuorokausitason matkustajamääriä noin 35 %:lla vuoden 2025 tilanteessa ja noin 40 %:lla vuoden 2040 tilanteessa. Helsingin yleiskaavan tavoitevuonna 2050 raitiolinjan matkustajamääräennuste on 129 000 matkustajaa.

Hankkeen kokonaiskustannukset ja kustannusten jakaminen

Raide-Jokerin käyttöönottamiseksi tarvitaan hankesuunnitelmassa esitetyn mukaisesti investointeja raitiotien infrastruktuurin rakentamiseen ja sen edellyttämiin muutoksiin katu ympäristössä sekä varikoiden rakentamiseen ja kaluston hankkimiseen. Lisäksi hankesuunnitelmaan sisältyy sellaisia katu- ja tieympäristön muutoksia, jotka eivät aiheudu raitiotien rakentamisesta, mutta jotka ovat olleet suunnitelmien yhteensovittamiseksi välttämätöntä suunnitella Raide-Jokerin yhteydessä.

Raide-Jokerin hankesuunnitelman mukainen radan rakentamisen kustannusarvio on yhteensä 275 milj. euroa (MAKU-indeksi, huhtikuu 2015). Tämä kustannusarvio sisältää sekä raitiotien infrastruktuurin rakentamisen että raitiotien edellyttämät muutokset katu ympäristöön Helsingissä ja Espoossa, mutta ei muita, eri hankkeiden yhteensovittamisen takia tarpeellisia katu- ja tiejärjestelyjä eikä varikkojen ja raitiovaunukaluston kustannuksia.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien kesken 6.4.2016 saavutetussa neuvottelutuloksessa maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL -sopimuksesta 2016 - 2019 Raide-Jokerin toteuttaminen on yksi liikennettä koskevista toimenpiteistä, joilla pyritään edistämään sopimuksen keskeisiä tavoitteita eheästä yhdyskuntarakenteesta, yhteisvastuullisesta asuntopolitiikasta ja toimivasta liikennejärjestelmästä. Kaupunginhallitus on 2.5.2016 osaltaan hyväksynyt MAL -sopimuksen ja 30.5.2016 tarkentanut päätöstään.

Sopimustuloksen mukaan valtio osoittaa Raide-Jokerin toteuttamiseen vuosina 2017 - 2019 yhteensä 84 milj. euroa, mikä vastaa 30 % varsinaisen radan hankesuunnitelman alkuperäisestä kustannusarviosta. Sopimusluonnoksessa todetaan myös, että hankkeen tarkemmasta toteutuksesta ja siihen sisältyvästä Kehä I:n tasauksen kustannusjaosta (alustava kustannusarvio 13,2 milj. euroa) sovitaan erikseen. Espoon kustannusosuus radan rakentamiskustannuksista on yhteensä 66,6 milj. euroa kun valtion rahoitusosuus 30 prosenttia on vähennetty. Valtion rahoitusosuudesta tullaan tekemään erillinen sopimus Helsingin ja Espoon kaupunkien ja valtion kesken.

Raitiotien kustannusarvio perustuu raitiotiejärjestelmän osalta Helsingin kaupungin sekä eurooppalaiseen rakentamistietouteen. Katu- ja kunnallistekniikan rakentamiskustannukset perustuvat Suomessa rakennettujen hankkeiden toteutuneisiin hintatietoihin. Kustannusten laskennassa on pyritty ottamaan mahdollisimman hyvin huomioon hankkeen tunnistettuja riskitekijöitä. Kustannusarvioon on sisällytetty arvaamattomia kustannuksia noin 10 %.

Hankesuunnitelmassa on esitetty myös erilliset katu ympäristön muutokset, jotka on ollut suunnitelmien yhteensovittamiseksi välttämätöntä suunnitella Raide-Jokerin yhteydessä. Näiden yhteenlasketut kustannukset ovat Espoossa noin 1,8 milj. euroa. Nämä ovat pääosin liittymäjärjestelyjen parantamista hieman radan vaatimia välttämättömiä toimenpiteitä laajemmalle.

Kaupunkitekniikan keskus vastaa Raide-Jokeri –hankkeen ulkopuolisten katu ympäristön muutosten suunnittelusta ja toteutuksesta talousarviossa katujen rakentamiseen osoitettujen määrärahojen puitteissa. Katu- ja puistoalueilla tehtävät työt ja niiden kustannusarviot tarkentuvat suunnittelun aikana. Päätökset tarvittavista muutoksista tekee tekninen lautakunta kunkin kohteen osalta erikseen katu- ja puistosuunnitelmien hyväksymistä koskevien menettelytapojen mukaisesti.

Merkittävin hankesuunnitelman ulkopuolinen väyläjärjestely Espoon puolella on Kehä I:n Laajalahden kohdalla oleva tasauksen muutos. Se kuuluu erillisiin Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen maanteiden kehittämishankkeisiin, eikä sitä ole sen vuoksi sisällytetty Raide-Jokeri -hankkeen kustannuksiin. Hankkeen kustannusjaosta on tarkoitus sopia erikseen käynnissä olevassa tiesuunnitelmaprosessissa samalla kun kustannusarvio vielä tarkentuu syksyn 2015 tilanteesta (hankesuunnitelman kustannusarvio). Koska Kehän tasauksen laskeminen tulisi joka tapauksessa tulevaisuudessa tehtäväksi, Espoon kaupunki esittää, että kustannukset tulee kohdentaa täysimääräisinä valtiolle. Hankearvioinnin yhteydessä tehtyjen herkkyytarkastelujen perusteella Kehä I:n muutokset parantavat hieman Raide-Jokeri hankkeen kannattavuutta (kannattavuus 0,73). Hyöty-kustannussuhteen muutos johtuu valo-ohjatun liittymän poistumisesta Kehä I:ltä muutosten yhteydessä, jolloin autoliikenteen sujuvuus paranee.

Raide-Jokerin käyttöönotto edellyttää investointeja myös raitiovaunukalustoon ja varikoihin. Raide-Jokeria tullaan liikennöimään nykyaikaisella, matalalattiaisella vaunukalustolla. Hankesuunnitelman mukaan Raide-Jokerin kalustotarve on 22 kpl 45 metrin vaunuja tai 26 kpl 30 metrin vaunuja sekä lisäksi kolme varavaunua. Kaluston kokonaisinvestoinniksi on arvioitu 85–95 milj. euroa. Kalustoinvestointi tulee tulevan operaattorin hankittavaksi. Kalustohankinta vaikuttaa Espoon kaupungin talouteen HSL:n infrakorvausjärjestelmän kautta. Raide-Jokerille on suunniteltu kaksi varikkoa, joista päävarikko sijoittuu Helsinkiin Roihupellon metrovarikon viereen nykyiselle bussivarikkoalueelle ja sivuvarikko Laajalahteen Espoon puolelle. Varikoiden investoinnit ovat yhteensä noin 64,4 milj. euroa, josta Espoon Laajalahden varikon osuus on noin 14,9 milj. euroa. Varikkoinvestoinnin pääomakustannukset sisältyvät Raide-Jokerin arvioituihin liikennöintikustannuksiin.

Yhteenveto hankkeen kustannuksista

Rataosuus

Helsinki (valtion rahoitusosuus vähennettynä)	123,9
Valtion rahoitusosuus	54,6
Espoo (valtion rahoitusosuus vähennettynä)	66,6
Valtion rahoitusosuus	29,4
Yhteensä	274,5

Varikot

Helsinki	49,5
Espoo	14,9

Muut väyläjärjestelyt

Helsinki	9,8
Espoo	1,8
Valtio (Kehä I)*	13,2

Kalusto

Helsinki	95
Koko hanke yhteensä	458,7
Helsinki (valtion rahoitusosuus vähennettynä)	278,2
Espoo (valtion rahoitusosuus vähennettynä)	83,3
Valtio (sis. Kehä I)	97,2

* *Kustannusarvio tarkentuu tiesuunnitelman valmistuessa syksyllä 2016*

Käyttö- ja liikennöintikustannukset

Raide-Jokerin infrastruktuurin kunnossapitokustannuksiksi on arvioitu 1,6 - 2 milj. euroa vuodessa. Vastaavasti runkolinjan 550 nykyisen infrastruktuurin kunnossapidosta on arvioitu säästyvän noin 0,5 milj. euroa vuodessa, jolloin vuosittainen kunnossapitokustannusten kasvu olisi 1,1–1,5 milj. euroa vuodessa. Raideinfran kunnossapitokustannukset maksavat kaupungit myöhemmin sovittavan kustannusjaon mukaisesti.

Raide-Jokerin arvioidut liikennöintikustannukset ovat noin 17,9 milj. euroa vuodessa vuosina 2025–2040. Runkolinjan 550 arvioidut liikennöintikustannukset ovat vastaavasti noin 14,7 M€ vuodessa. Hankearvioinnin perusteella Raide-Jokeri kuitenkin lisää joukkoliikenteen käyttöä, ja lipputulojen kasvuksi on vuonna 2025 arvioitu 1,3 milj. euroa. Vuosina 2025 – 2040 vuosittaiseksi liikennöintikustannusten nettokasvuksi on siten arvioitu 2,3 milj. euroa.

Raide-Jokerin kunnossapito ja käyttö ovat kalliimmat kuin bussijokerilla, mutta kustannusten matkustajanousua kohti on alussa arvioitu olevan nykytasolla ja laskevan vuoteen 2040 mennessä runsaat 15 % matkustajamäärien kasvun myötä.

Hankkeen vaikutukset

Hankesuunnitelmassa on selvitetty raitiotien vaikutuksia luontoon, pinta- ja pohjavesiin, maisemaan ja kaupunkikuvaan, kulttuurihistoriallisiin kohteisiin, virkistysalueisiin ja ulkoilureitteihin, meluun ja tärinään, maankäyttöön ja kaavoitukseen, autoliikenteen palvelutasoon ja liikenneturvallisuuteen. Lisäksi on arvioitu pysäkkien saavutettavuutta nykyisten kävely-yhteyksien perusteella.

Laajalahden Natura-alueeseen kohdistuvista vaikutuksista on tehty erillinen Natura-arviointi sekä yhteisvaikutusten arviointi alueen muiden hankkeiden kanssa (mm. Kehä I). Raide-Jokerin ei ole todettu heikentävän Natura-alueen olosuhteita.

Raide-Jokerista on tehty hankearviointi, joka perustuu Liikenneviraston väylähankkeiden arviointiohjeisiin. YHTALI-kannattavuuslaskelmassa Raide-Jokeria on verrattu nivelbusseilla liikennöitävään bussivaihtoehtoon. Vertailuvaihtoehtoon mukainen tiheä bussiliikenne parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa verrattuna nykytilanteeseen ja vastaa

runkobussilinjan ennustettuun kysyntään myös tulevaisuudessa. Laskelmassa ei kuitenkaan ole pystytty täysimääräisesti arvioimaan vertailuvaihtoehdon toimivuuden todennäköistä heikentymistä matkustajamäärien kasvaessa tulevaisuudessa.

Raide-Jokerin hyötyinä liikenteen näkökulmasta ovatkin mm. parantuva joukkoliikenteen täsmällisyys ja vertailuvaihtoehtoa parempi matkustajakapasiteetti sekä sitä kautta paraneva palvelutaso linjaa ympäröivällä vyöhykkeellä. Joukkoliikenneyhteydet paranevat myös vyöhykkeeltä säteittäisiin suuntiin, sillä linjaa käytetään merkittävästi liityntäyhteytenä lähijuniin ja metroon. Merkittävimmät yhteiskuntataloudelliset hyödyt liittyvätkin joukkoliikennematkustajiin kohdistuviin matka-aika- ja palvelutasohyötyihin (197,3 milj. euroa).

Kannattavuuslaskelman perusvaihtoehdossa Raide-Jokerin hyöty-kustannussuhde on 0,7 toteuttamisvuodelle 2025 arvioituna. Suhde jää alle yhteiskuntataloudellisen kannattavuusrajan (1,0), mutta on samansuuruinen muiden viimeaikaisten raidehankkeiden tulosten kanssa (Länsimetron jatke ja Kaupunkirata). Hankearvioinnissa on tehty myös toimintaympäristöön liittyviä herkkyystarkasteluja, mm. kannattavuudesta eri käyttöönottovuosina, tieliikenteen parannustoimilla, investointikustannusten kattamisella osaksi lipunhintojen korotuksilla sekä ilman perusvaihtoehdossa mukana olevaa ajoneuvoliikenteen hinnoittelua. Lyhyellä aikavälillä hankkeen hyöty-kustannussuhteessa ei herkkyystarkasteluissa saatu merkittäviä eroja. Yksinomaan yhteiskuntataloudelliseen kannattavuuslaskelmaan tukeutuen ei hanketta voitaisi pitää kaupungin kannalta kannattavana hankkeena.

Raide-Jokerin hyödyt kaupungin kannalta perustuvat pitkälti maankäyttöliisiin hyötyihin, joita uusi raitiotie mahdollistaa. Raide-Jokerin linjan vaikutusvyöhykkeellä on käynnissä olevaa asemakaavoitusta noin 581 000 k-m², mikä vastaa noin 12 900 asukasta. Tästä valtaosa tulee kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi MAL-sopimuskauden 2016–2019 aikana. Jo lainvoimaistuneiden asemakaavojen alueella Keilaniemessä ja Perkkalla on kaavavarantoa 6800 asukkaan tarpeisiin. Lisäksi asemakaavoituksen alustavissa visioissa vaikutusvyöhykkeelle on hahmoteltu asumista 3000 asukkaalle.

Raide-Jokerin vaikutuksia suhteessa valmisteilla olevan Helsingin yleiskaavan mahdollistamaan rakentamispotentiaaliin on arvioitu Helsingin teettämässä kaupunkitaloudellisessa selvityksessä. Raide-Jokerin on arvioitu nostavan 30 vuoden aikana (nykyarvotettuna) maan myynti- ja vuokratuottoja Helsingissä 341 milj. euroa sekä maankäyttösopimuskorvauksia 40 milj. euroa verrattuna siihen, että hanketta ei toteutettaisi. Korkeampi tuotto perustuu erityisesti arvioon nopeammin toteutuvasta rakentamisvolyyymistä. Kaupunkitaloudelliseen arviointiin liittyy monia epävarmuustekijöitä, eikä Raide-Jokerin hyödyllisyyttä voida arvioida yksinomaan tällä perusteella. Merkittävimmät epävarmuustekijät liittyvät maankäytön kehitysennusteeseen Raide-Jokerin vyöhykkeellä. Espoossa vastaavaa selvitystä ei ole tehty, mutta vaikutusten arvioidaan olevan samansuuntaisia.

HSL:n arvio hankkeen kokonaisvaikutuksesta lippujen hintoihin

Hankearvioinnin perustarkastelussa Raide-Jokeri -hankkeen ei ole oletettu vaikuttavan lipun hintoihin. Hankesuunnitelmassa ja hankearvioinnissa ei ole myöskään tehty arviota hankkeen vaikutuksista Helsingin seudun liikenteen menoihin eikä tarkasteltu hankkeen kokonaisvaikutuksia lippujen hintoihin ja kaupungin verorahoitukseen.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä on keväällä 2016 alustavasti arvioinut Raide-Jokerin vaikutuksia HSL:n infra- ja operointikustannuksiin, lipputuloihin sekä kuntaosuuksiin ja lippujen hintojen korotuspaineisiin. Taustalla on HSL:n jäsenkuntien tavoite pitää joukkoliikenteen subventointiaste keskimäärin 50 %:ssa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän jäsenkuntien kesken on voimassa sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta. Sen perusteella 50 % ratainvestoinnin poistoista (noin 0,9 milj. euroa/vuosi) ja 50 % laskennallisista korkomenoista yhteensä noin 37 milj. euroa (40 vuoden aikana, laskentakorko 5 %) eli keskimäärin 1,8 milj. euroa/vuosi ovat laskutuskelpoisia.

HSL infrakorvausjärjestelmän piiriin kuuluvat kustannukset Espoon kaupunki voi edellä esitetyn mukaisesti vuosittain laskuttaa käyttökorvauksina HSL:ltä, joka jakaa ne kuntien kesken ja veloittaa kuntaosuuksissa jäsenkunnilta nousujen suhteessa. Vastaavasti Raide-Jokerin hallinto- ja ylläpitokulut kuuluvat täysimääräisinä (noin 0,77 milj. euroa/vuosi) HSL -korvauslaskutuksen piiriin.

Oheismateriaalissa olevassa HSL:n 11.4.2016 diasarjassa on arvio Raidejokerin infrakustannusten jaosta kunnittain 1. vuoden osalta. Sen mukaan Espoo voi periä Raide-Jokerista käyttökorvausta 3,481 milj. euroa, mutta maksaa sitä vastaavasti HSL:lle kuntaosuuksissaan 2,990 milj.euroa infrakorvausta.

Se osa poistoista ja investoinnin rahoittamisesta aiheutuvista korkokuluista, jota HSL infrakorvaus ei kata, jää kaupungin maksettavaksi. Lisäksi suuri osa HSL:ltä laskutettavasta poisto-osuudesta ja laskennallisesta korosta kertyy vuosittain käytön mukaisesti kaupungin maksettavaksi HSL:n maksuosuuden kautta.

Edellä oleva huomioon ottaen HSL:ssä on arvioitu, että Raide-Jokerilla on noin 2,5 %:n korotusvaikutus matkalippujen hintoihin. Korotustarve perustuu HSL jäsenkunnille kohdistuvaan infrakustannusten kasvuun. Espoon maksuosuus kasvaa Raide-Jokerin myötä ensimmäisen vuoden osalta 2,37 milj. euroa. Vaikutus pienenee jonkin verran seuraavina vuosina poistettavan pääoman ja korkokulujen pienentymisen myötä.

Jatkotoimenpiteet ja hankkeen toteutus

Raide-Jokerin toteuttamisen edellyttämien asemakaavan muutosten valmistelu on käynnissä sekä Helsingissä että Espoossa. Tavoitteena on tuoda kaavamuutokset päätöksentekoon vuoden 2016 aikana. Raide-

Jokerin varrelle syntyvien uusien asuntotuotantoa lisäävien kaava-alueiden kaavamuuтокset toteutetaan kaavoituksen työohjelman puitteissa. Raide-Jokerista käynnistetään myös kokonaisvaltainen riskienhallintatyö, jolla pyritään hallitsemaan hankkeeseen liittyviä riskejä ja varmistamaan hankkeen asianmukainen toteutus.

Raide-Jokerin toteuttamisen tavoiteaikataulu on rakentamisen käynnistäminen soveltuvin osin jo vuonna 2017. Raide-Jokerin rakentamisajaksi on arvioitu noin neljä vuotta. Alustavan aikataulun mukaan Raide-Jokerin operointi voisi alkaa arviolta elokuussa 2021. Helsingin ja Espoon kaupungit ovat yhteistyössä tehneet keväällä 2016 Raide-Jokerin toteutusmallia arvioivan selvityksen, jossa on arvioitu mm. erilaisten tilaajaorganisaatioiden, projektinjohto-, allianssi- ja struktuurimallien etuja ja haittoja Raide-Jokerin toteutuksessa. Työn päätösehdotuksessa todetaan, että Raide-Jokeri tulisi toteuttaa yhtenä allianssihankeena, jossa suunnittelijat ja rakentajat hankitaan erikseen. Lisäksi selkeästi erikseen määriteltävät ja nopeasti käynnistettävät osat voidaan toteuttaa omina erillisurakoinaan. Toteutusmuoto valitaan myöhemmin kesällä 2016 Helsingin ja Espoon toteuttavien organisaatioiden kesken.

Kaluston hankinnasta ja varikon rakentamisesta päätetään myöhemmin erikseen hankkeen puitteissa.

Sopimus Raide-Jokerin toteutuksesta

Raide-Jokeri toteutetaan Helsingin ja Espoon kaupunkien yhteishankkeena yhtenä ja yhteisenä raitioliikennejärjestelmänä. Hanketta varten ei perusteta erillistä juridista toteuttajaorganisaatiota, esimerkiksi osakeyhtiötä.

Yhteistyöstä Raide-Jokeri -hankkeessa on tarkoitus tehdä Helsingin ja Espoon kaupunkien välinen yhteistyösopimus. Yhteistyösopimuksella sovitaan hankkeen suunnittelun ja toteutuksen keskeisistä asioista, joita ovat ainakin seuraavat:

- hankkeen organisointi nykyisten Helsingin ja Espoon kaupunkiorganisaatioiden puitteissa ja niihin tukeutuen
- hankkeen henkilöresurssien mitoitus
- projektiorganisaatio
- päätöksentekomenettely ja toimivalta, mukaan lukien yhteistyö hankinnoissa
- hyväksytyyn hankesuunnitelmaan perustuva hankkeen lopullinen määrittely ja käytettävän kaluston keskeiset vaatimukset
- rahoitus ja valtion osuus
- kustannusvastuu ja kustannusten jakaantuminen
- rakennetun joukkoliikenneinfran omistus ja siihen liittyvät vastuut
- lupa-asioiden hoitaminen sekä yhteistyö ja vastuut suhteessa viranomaisiin
- järjestelmän ylläpidon ja huollon periaatteet

- periaatteet, valmistelu ja menettelyt siinä tapauksessa, että hankkeen hankesuunnitelmaa joudutaan tarkistamaan.

Keskeiset periaatteet yhteistyösopimuksessa ovat kustannusten kohdentaminen aiheuttamisperiaatteen mukaan alueellisesti, läpinäkyvyys, ja yksimielinen päätöksenteko.

Yhteistyösopimus tuodaan jakovalmistelun ja -neuvottelujen jälkeen kaupunginhallituksen päätettäväksi alkusyksyllä 2016.

Operointi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä tekee joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena erikseen myöhemmin päätöksen Raide-Jokerin liikenteen järjestämistavasta sekä liikennöintisopimuksen liikennöitsijän kanssa.

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 30.5.2016 § 170

Päätösehdotus

Teknisen toimen johtaja Olli Isotalo

Kaupunginhallitus ehdottaa, että valtuusto

1
hyväksyy liitteenä olevan Raide-Jokerin hankesuunnitelman,

2
kehottaa teknistä toimialaa jatkamaan Raide-Jokerin suunnittelua ja toteuttamaan hanke hankesuunnitelmassa esitettyjen periaatteiden pohjalta niin, että hankkeen hankesuunnitelman mukainen kustannusarvio on yhteensä 275 milj. euroa (alv 0 %, maarakennuskustannusindeksi 2010=100, huhtikuu 2015) ja Espoon kaupungin osuus kustannuksista on 66,6 milj. euroa (alv 0 %, maarakennuskustannusindeksi 2010=100, huhtikuu 2015), kun valtion rahoitusosuus 30 prosenttia on vähennetty,

3
päättää, että hankkeen suunnittelu- ja toteutusvaiheen Espoon osuus rahoitetaan kaupungin budjetista osoitettavin varoin. Toteutusedellytykset varmistetaan budjetin hyväksymisen yhteydessä.

Käsittely

Byman teki seuraavan muutosehdotuksen:

Kaupunginhallitus ehdottaa, että valtuusto

2
päättää erikseen hankkeen toteuttamisesta, kun Laajalahden kohdalla ratalinjaus on ratkaistu asukkaita tyydyttävällä tavalla,

3

päätää erikseen hankkeen suunnittelu- ja toteutusvaiheen Espoon osuuden rahoituksesta,

4

toteaa, että päätös Espoon mukanaolosta hankkeessa olisi tullut tehdä ennen kuin Espoo hyväksyy MAL-sopimuksen,

5

ottaa harkintaansa Kivenlahteen ulottuvan Länsimetron jatkeen töiden keskeyttämisen ja jatkamisen vasta kun Espoon taloudellinen tilanne sen kohtuudella sallii. Ennen jatkamista voidaan Raide-Jokeri toteuttaa hyväksikäyttäen pohjatöissa metrolouhinnoissa ongelmaksi syntyneitä louheita. Espoon jokeri-kustannus on vain 12 % metrojatkeen kustannuksesta.

Sistonen ehdotti, että asia jätetään pöydälle.

Löflund kannatti Bymanin muutosehdotuksen kohtia 2, 3 ja 4.

Vilske kannatti Sistosen pöydällepanoehdotusta.

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko Sistosen pöydällepanoehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen hyväksyneen sen.

Päätös

Kaupunginhallitus:

Kaupunginhallitus jätti asian yksimielisesti pöydälle.

Kaupunginhallitus 6.6.2016 § 186

Päätösehdotus

Teknisen toimen johtaja Olli Isotalo

Kaupunginhallitus ehdottaa, että valtuusto

1

hyväksyy liitteenä olevan Raide-Jokerin hankesuunnitelman,

2

kehottaa teknistä toimialaa jatkamaan Raide-Jokerin suunnittelua ja toteuttamaan hanke hankesuunnitelmassa esitettyjen periaatteiden pohjalta niin, että hankkeen hankesuunnitelman mukainen kustannusarvio on yhteensä 275 milj. euroa (alv 0 %, maarakennuskustannusindeksi 2010=100, huhtikuu 2015) ja Espoon kaupungin osuus kustannuksista on 66,6 milj. euroa (alv 0 %, maarakennuskustannusindeksi 2010=100, huhtikuu 2015), kun valtion rahoitusosuus 30 prosenttia on vähennetty,

3

päätää, että hankkeen suunnittelu- ja toteutusvaiheen Espoon osuus rahoitetaan kaupungin budjetista osoitettavin varoin. Toteutusedellytykset varmistetaan budjetin hyväksymisen yhteydessä.

Käsittely

Byman teki seuraavan lisäsehdotuksen:

”Jokeriradan linjaukseksi Laajalahden kohdalla valitaan asukkaiden esittämä vaihtoehto 2.”

Särkijärvi Hintsalan kannattamana teki seuraavan muutosehdotuksen:

”Kaupunginhallitus päättäne hylätä ehdotuksen.

- hanke on tappiollinen ja heikentää Tapiolan ja Leppävaaran välisiä joukkoliikenneyhteyksiä,
- hankkeesta aiheutuu kustannuksia, joita ei ole sisällytetty kh:lle esitettyihin asiakirjoihin,
- kaupungin investointibudjettia ei pitäisi täyttää etukäteen hankkeilla, joiden tulisi antaa sijaa etenkin koulujen korjaamiseen,
- bussiliikennettä on helppo lisätä kysyntää vastaavasti, kunhan vain säädetään vuoroväli jokaisella pysäkillä aikataulun mukaiseksi.”

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja totesi Bymanin edellisessä kokouksessa tekemän muutosehdotuksen kohdan 5 sekä tässä kokouksessa tehdyn lisäsehdotuksen raukeavan kannattamattomana.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty esittelijän esityksestä poikkeavia kannatettuja muutosehdotuksia, joiden johdosta on äänestettävä.

Puheenjohtaja ehdotti, että ensin äänestetään Bymanin edellisessä kokouksessa tekemän muutosehdotuksen kohtien 2-4 johdosta ja sitten Särkijärven asian hylkäämistä koskevan ehdotuksen johdosta.

Kaupunginhallitus hyväksyi puheenjohtajan äänestysjärjestysehdotuksen.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 10 äänellä 1 ääntä vastaan, 3 äänestäessä tyhjää ja 1 ollessa poissa hylänneen Bymanin muutosehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 11 äänellä 3 ääntä vastaan ja 1 ollessa poissa hylänneen Särkijärven hylkäysehdoituksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Päätös

Kaupunginhallitus:
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin.

Tiedoksi

