

VANTAAN RATIKAN KAUPUNKIKEHITYS- VAIKUTUKSET

Ratikkakohteiden kansallinen ja kansainvälinen
vertailu

Päivitys 2023



Kuva: WSP, Tuomas Vuorinen



Kuva: Rune Herdlevær aineistot



Kuva: Markus Pajarre

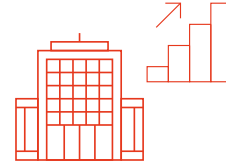
RAPORTIN ESITTELY

Tässä raportissa esitellään erilaisia raitiotiekohteita ja niiden vaikutuksia kaupunkikehitykseen.

- Työ on tehty olemassa olevan aineiston perusteella. Työssä käsiteltyjä lukemia on päivitetty maaliskuussa 2023 vuoden 2022 versiosta saatavilta osin vastaamaan tuoreinta tietoa. Mikäli sivun vasemmassa alareunassa on ●-merkki, on sivu päivitetty.
- Kalvoilla esitetään ennen-jälkeen -tarkasteluja kaupunkikehityksen näkökulmasta mielenkiintoisista tekijöistä.
- Esille nostetaan myös muita Vantaan ratikan päätöksentekoon liittyviä seikkoja. Työssä on tarkasteltu eri tekijöitä sekä numeerisesti että laadullisesti.



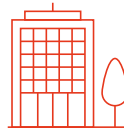
Kiinteistö-
taloudelliset tuotot



Kiinteistöjen ja maan arvon
nousu



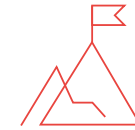
Asukasmäärät



Työpaikkamäärät



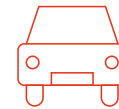
Palvelujen määrä ja
laatu



Kaupungin imago ja
brändi



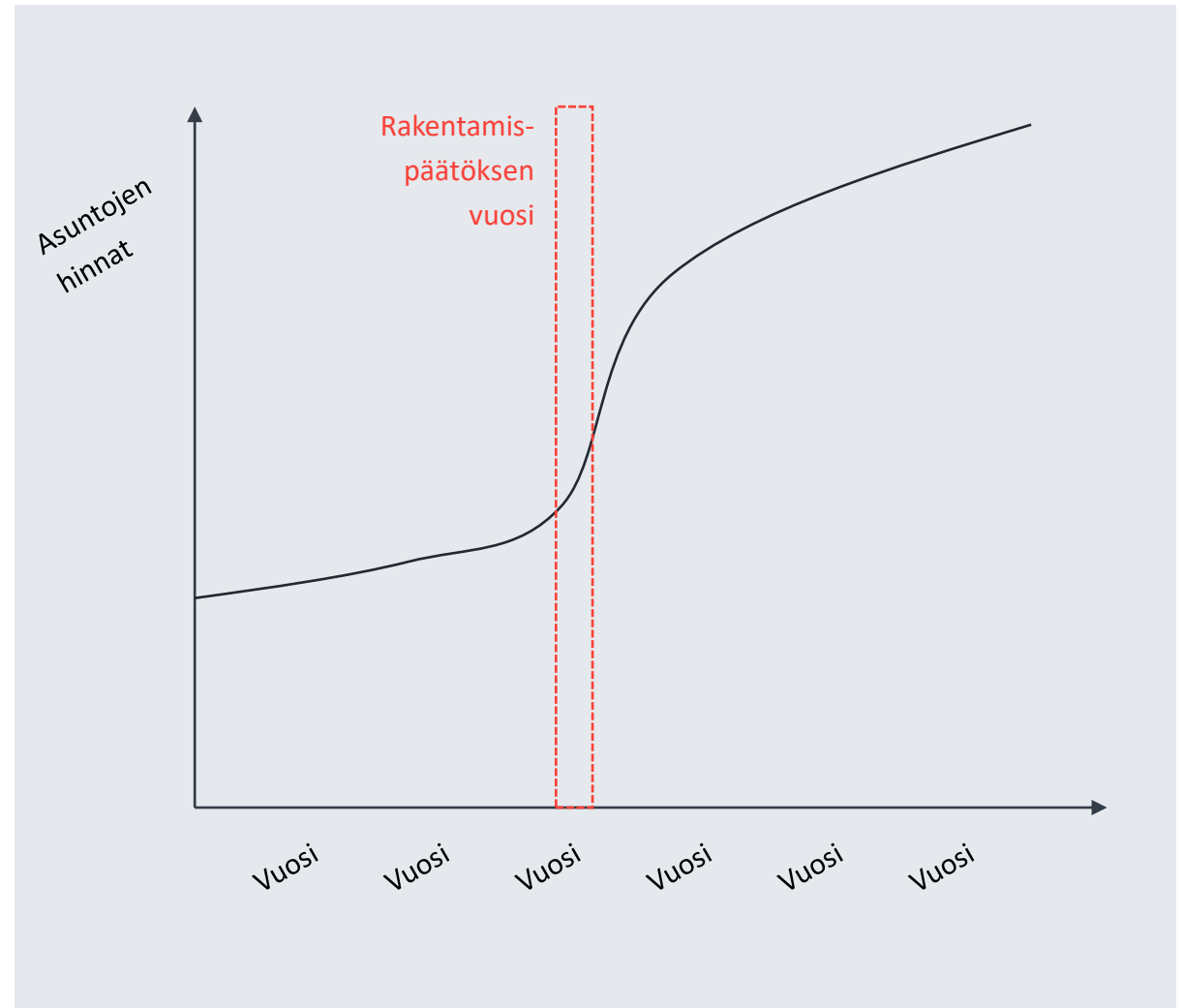
Kaupunkirakenne



Autoriippuvuuden
väheneminen

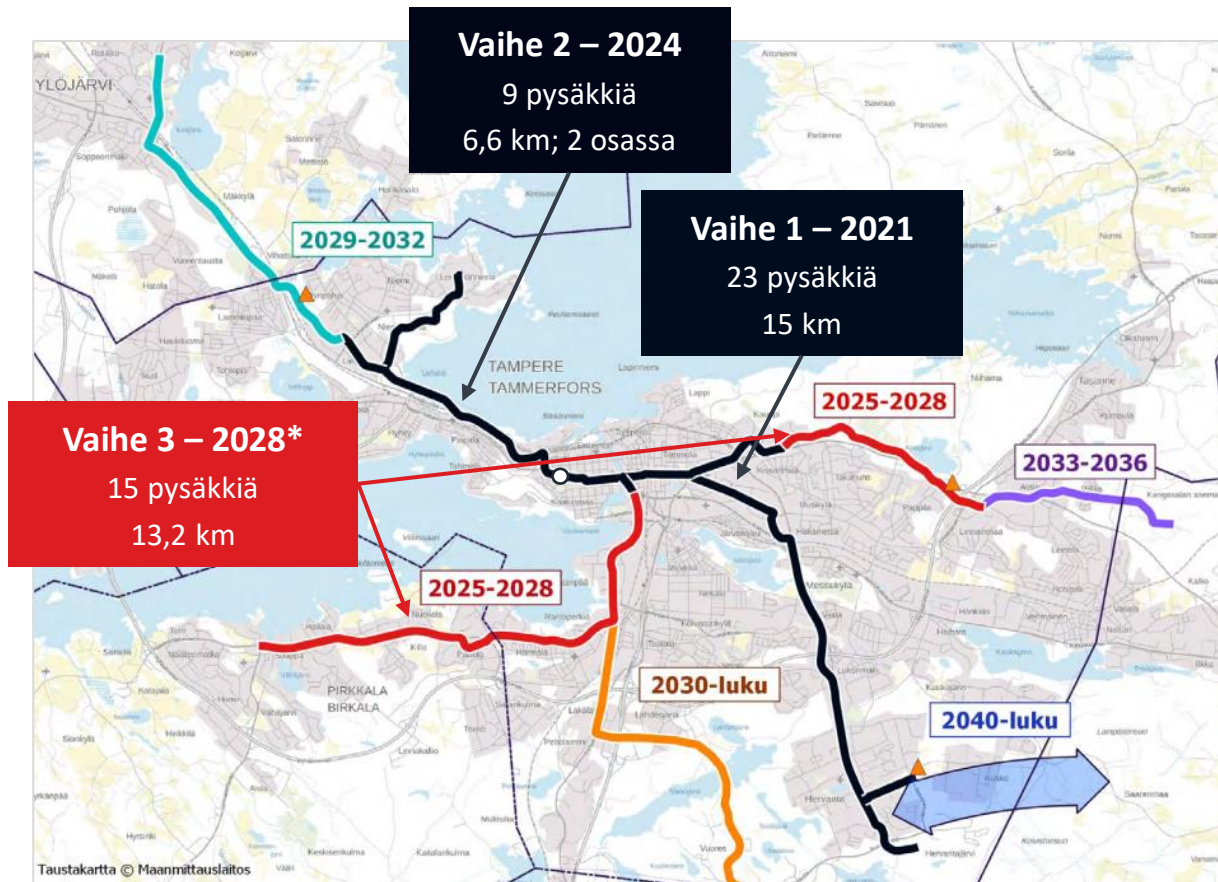
RAPORTIN ESITTELY

- Ratikkahankkeet vaikuttavat usein myös vaikutusalueen kiinteistöjen hintoihin
- Enemmistö liikenneinvestointien asuntomarkkinaefektejä tarkastelevista tutkimuksista on havainnut, että jo päätös rakentamisesta nostaa asuntojen kysyntää ja hintoja ratikkakohteiden välittömässä läheisyydessä. [1]
- Tämä vaikutus havaittiin mm. Kaurian Pro Gradu -tutkielmassa Raide-Jokerin osalta vuosina 2016—2019, kun yleisöllä on tarpeeksi informaatiota investoinnista ja sen varmistumisesta, eli viidestä seitsemään vuotta ennen suunniteltua liikennöinnin aloitusta. Päätös Raide-Jokerin suunnittelusta ja toteuttamisesta tehtiin vuonna 2016 [1] ja liikennöinnin on tarkoitus alkaa syksyllä 2023 [2].



TAMPEREEN RATIKKA

”Raideliikennejärjestelmä luo ennakoitavuutta asukkaille, sijoittajille ja rakennuttajille sekä vakautta kiinteistökehitykseen”



* – seudullisen yleissuunnitelman reitit Pirkkala – Sorin aukio ja TAYS – Koilliskeskus, joista ei ole vielä rakentamispäätöstä.

Hankesuunnitelma valmistui maaliskuussa 2023. Vaiheiden 1 ja 2 yhdistymispiste (Pyynikintori) on lisätty kartalle jälkikäteen.



Sitaatti:
Tampereen kaupunki, raitiotien osan 2
investointipäätöksen esittelyaineisto, s. 61

Kartta:
Tampereen raitiotien seudullinen
yleissuunnitelma, s. 117

Valokuvat: Markus Pajarre

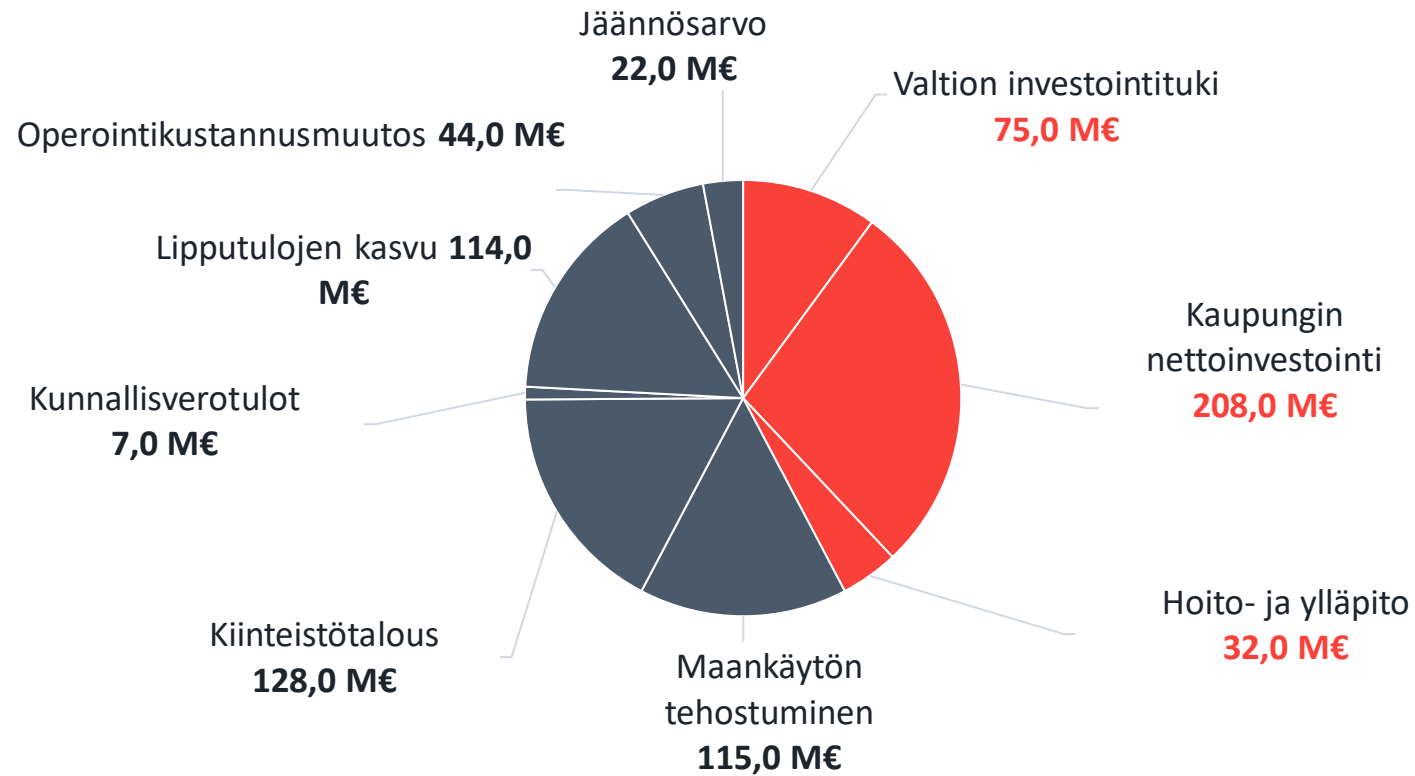
TAMPEREEN RATIKKA

Tampereella ratikasta saatavien tulojen arvioitu ylittävän hankkeen investointikulut [2]

Kiinteistö-
taloudelliset tuotot

Kaupunki-
rakenne

Kaupungin imago
ja brändi



- Ratikkaan on sitouduttu ja sitä laajennetaan määrätietoisesti
- Kaavoitus painottuu ratikan varrelle
- Ratikka nähdään kaupungin brändiä kehittävänä

Lähteet: [1], [3]

Tampereen raitiotien vaiheiden 1 ja 2 kaupunkitaloudelliset kokonaiskustannukset ja -hyödyt toteutussuunnitelman 2016 mukaan [2]

Lähteet (linkit tarkistettu 25.1.2023):

[1] https://www.tampereenratikka.fi/wp-content/uploads/2021/09/Tampereen_raiotien_seudullinen_yleissuunnitelma_19.2.2021-1.pdf

[2] https://www.raitio.org/vanhasivusto/ratikat/tampere/tiedostot/Raitiotieallianssi_arviointiraportti.pdf, s.69

[3] Raitiotien osa 2 Pyyntikintori-Lentävänniemi investointipäätös, esittelyaineisto, kaupunginhallitus 28.9.2020, Tampereen kaupunki

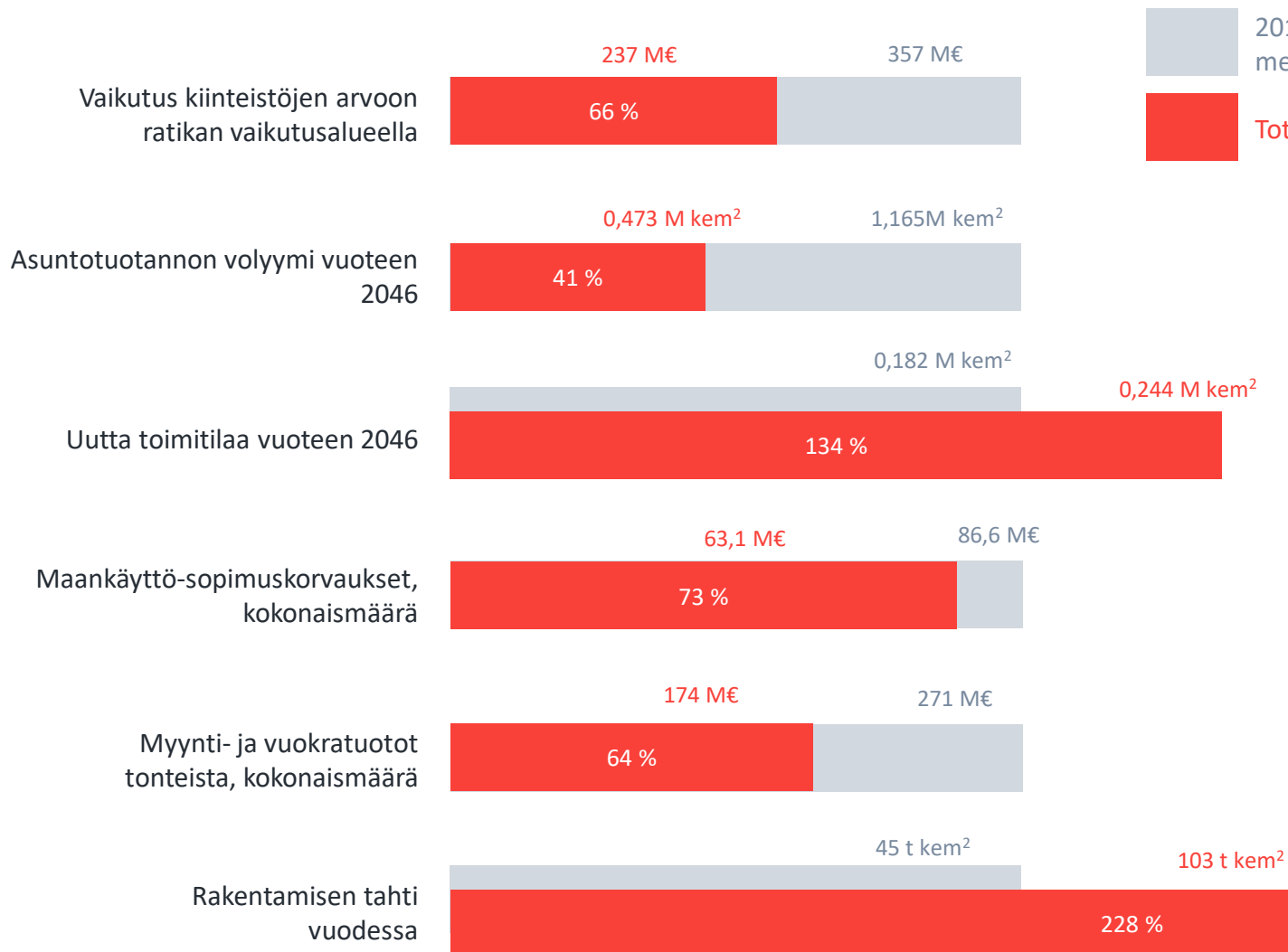
TAMPEREEN RATIKKA: VAIHE 1

Kiinteistö-
taloudelliset tuotot

Työpaikkamäärät



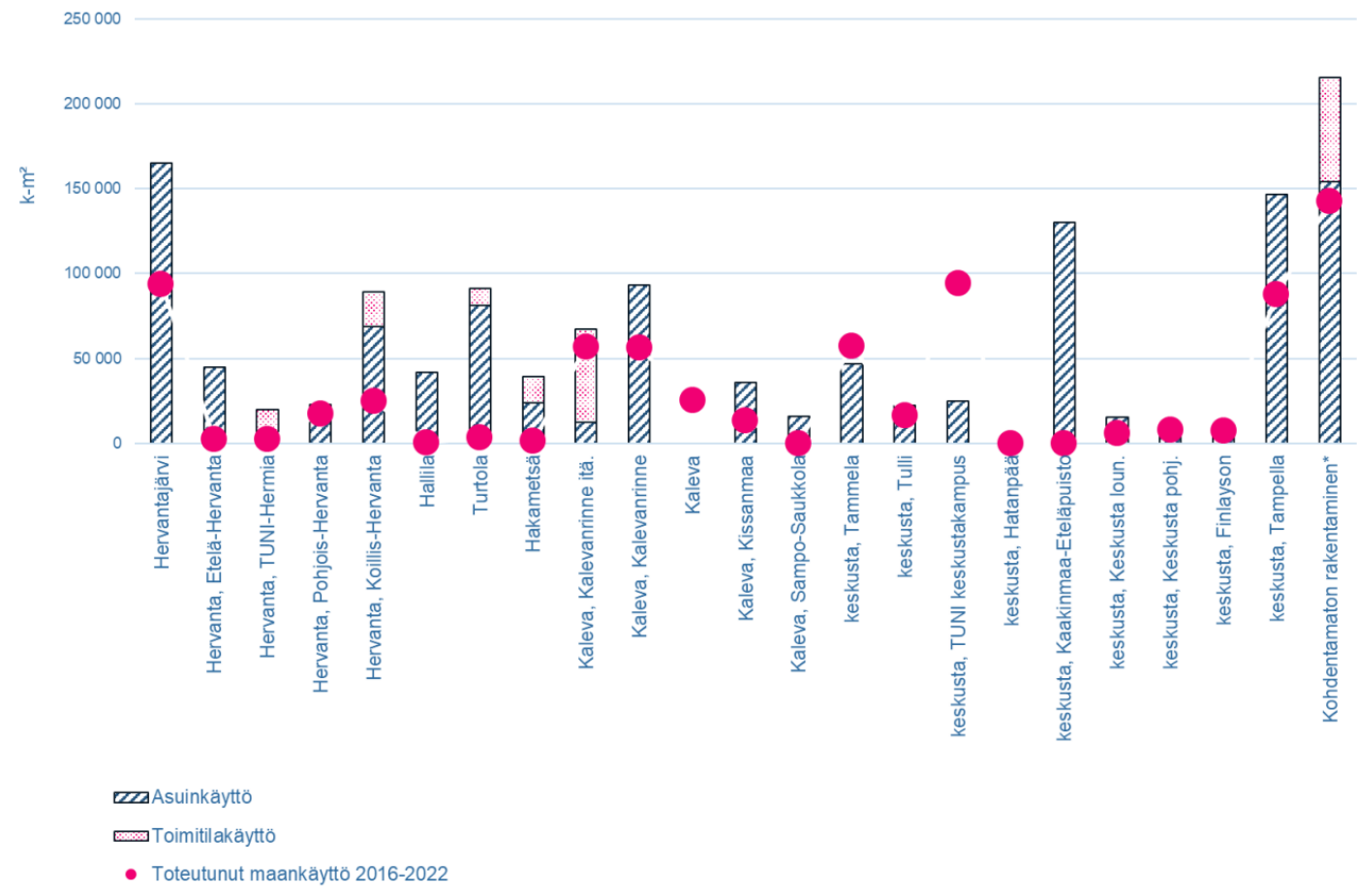
Asukasmäärät



- Hanke on ylittänyt odotukset monien taloudellisten mittarien näkökulmasta. Ennusteet toteutumassa etuajassa.
- Tampereella toimitilarakentaminen ratikan varressa toteutunut jo nyt yli vuoden 2040 arvion

TAMPEREEN RATIKKA: VAIHE 1

Vuoden 2016 yleissuunnitelman mukainen maankäyttö vuosille 2016-2046 ja vuosina 2016-2022 toteutunut maankäyttö



- Vuosina 2016-2022 on toteutunut n. 53 % suunnitelmasta vuosille 2016-2046
- Nopeimmin ovat lähteneet kehittymään TUNI-keskustakampuksen, Hervantajärven ja Tampellan alueet
- Kalevan ja Hatanpään osalta maankäyttö on jo ylittänyt v. 2016 yleissuunnitelman maankäytön suunnitelmat
- Ratikalla selkeä positiivinen vaikutus rakentamisen määrään

TAMPEREEN RATIKKA: VAIHE 1

– CASE KALEVA

- Kaleva sijaitsee reilun 2 kilometrin etäisyydelle keskustasta, ja sinne on rakennettu **yli 1500 asuntoa raitiotieprojektin rakentamisen aikana** v. 2016-2021 ja **yli 500 asuntoa lisää** v. 2022.
- Uudisrakentamisen alueella Sammonkadun itäpuoliskolla oli aiemmin tavarakaupan ja pienteollisuuden toimitiloja.
- Kadun länsipuoliskon varrella on paljon 1950- ja 1960-luvuilla valmistuneita kerrostaloja. Pääosin sekä vanhoissa että uudisrakennuksissa on myös ns. kivijalkakaupan liiketilaa.



*”Minusta Sammonkatu on hyvä liikepaikka.
Asiakkaita riittää.”*

*”Sammonkadun ravintolatarjonta on niin
runsasta, että kannattaa tehdä sinne ruokaretki
kauempaakin”*

Otteita Aamulehden artikkelista 7.11.2019;
parturiliikkeen työntekijän haastattelu ja toimittajan kommentti

Sammonkadun länsipään vanhaa rakennuskantaa ratikan rakennusaikana.

Kuvalähde: Wikimedia / Mikkoau, CC BY-SA 4.0

Lähteet (linkit tarkistettu 25.2.2023):

- Tampereen kaupunki, asumisen ja rakentamisen tietokkuna
- Aamulehti 7.11.2019. Tässäkö on Tampereen uusi pääkatu? Kuljimme kansainvälisten ravintoloiden keskittymän halki ja tällaista siellä on nyt.
<https://www.aamulehti.fi/moro/art-2000007582045.html> (maksuuri)

TAMPEREEN RATIKKA: VAIHE 1

– CASE KALEVA

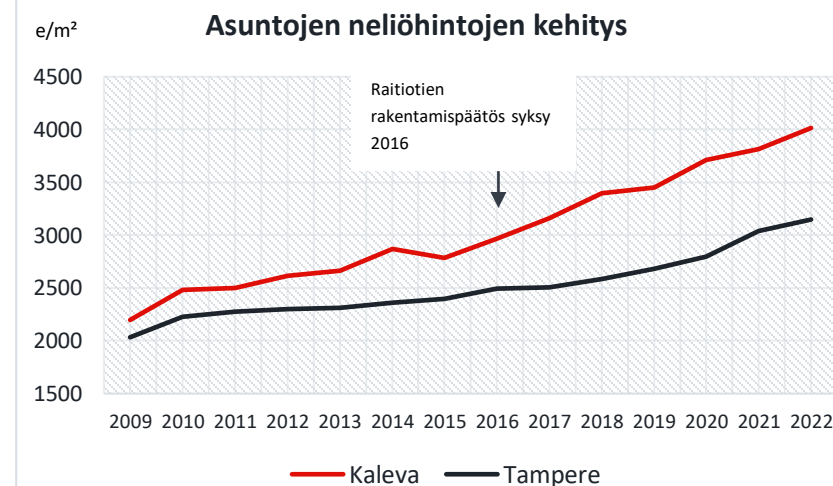
- Kalevaa on pidetty viime vuosina yhtenä Tampereen halutuimmista asuinalueista.
- On esitetty spekulatioita, että Kalevassa saattaisi tulevaisuudessa olla Tampereen korkeimmat asuntojen neliöhinnat.
- Raitiotien merkitystä alueen kulkuyhteyksiin korostetaan paljon Kalevan asuntojen markkinoinnissa.
- Kritiikkiäkin on esitetty, muun muassa alueen tonttivuokrien suurista korotuksista, joissa merkittävä taustatekijä on indeksikorotusten puuttuminen vanhoista vuokrasopimuksista.

Pohjola
Rakennus

Ratikka vetovoimatekijänä:
otteita Kalevan alueen
asuntomarkkinoinnista

Vanha kunnon Kaleva, upeampana kuin koskaan

Länsi-Tampereella on Pispala, Itä-Tampereella se on Kaleva. Harva kaupunginosa Suomessa herättää yhtä paljon kiinnostusta, kuin Kaleva Tampereella. Syytkin ovat selkeät: Kaleva on lähellä keskustaa, Kalevan liikenneyhteydet ovat loistavat uuden ratikan ansiosta ja palvelut käden oijenuksen päässä.



Lähteet (linkit tarkistettu 25.1.2023):

- Aamulehti 25.11.2021. Tampereen kalleimmat asunnot ovat vuonna 2040 Kalevassa: neliöhinta keskimäärin jopa 10 000 euroa – Mihin ennuste perustuu ja kuinka luotettava se on? <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-200008428382.html> (maksumuuri)
- Bonava 2021. <https://www.bonava.fi/asunnot/tampere/kaleva/kalevan-rosmariini/tampereen-rosmariini>
- Pohjola Rakennus 2021. <https://www.pohjolarakennus.fi/kodit/tampere/kaleva/>
- Tampereen opiskelija-asuntosäätiö (TOAS) 2021. <https://toas.fi/asuntokohde/hennansampo/>
- Kiinteistömaailma: <https://www.kiinteistomaailma.fi/asuntojen-hinnat>

TAMPEREEN RATIKKA: VAIHE 1

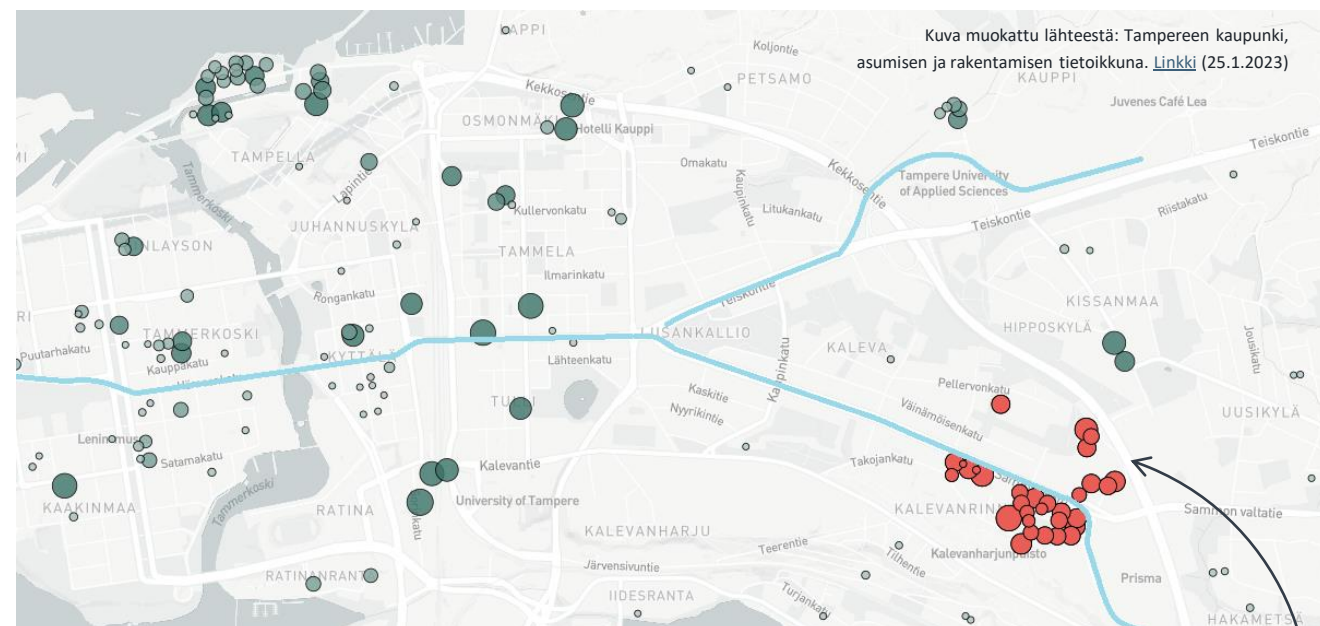
– CASE KALEVA



→ Raitiotien rakentamispäätöksen jälkeen Kalevan alueen **rakentamismäärät lähtivät räjähdysmäiseen kasvuun.**

Valmistuneet asunnot vuosina 2014—2022

Pallon koko kuvaa asuntojen määrää



Itä-Kalevaan vuosina 2016—2022 rakennetut asunnot

Muut kartan alueelle vuosina 2014—2022 rakennetut asunnot

Kartalla näkyvien asuntojen lisäksi alueelle on 2021 aikana valmistunut uusi kauppakeskus ja lisää asuntoja on rakenteilla

Lähde:

• Tampereen kaupunki, asumisen ja rakentamisen tietoikkuna. Linkki kuvan yhteydessä.

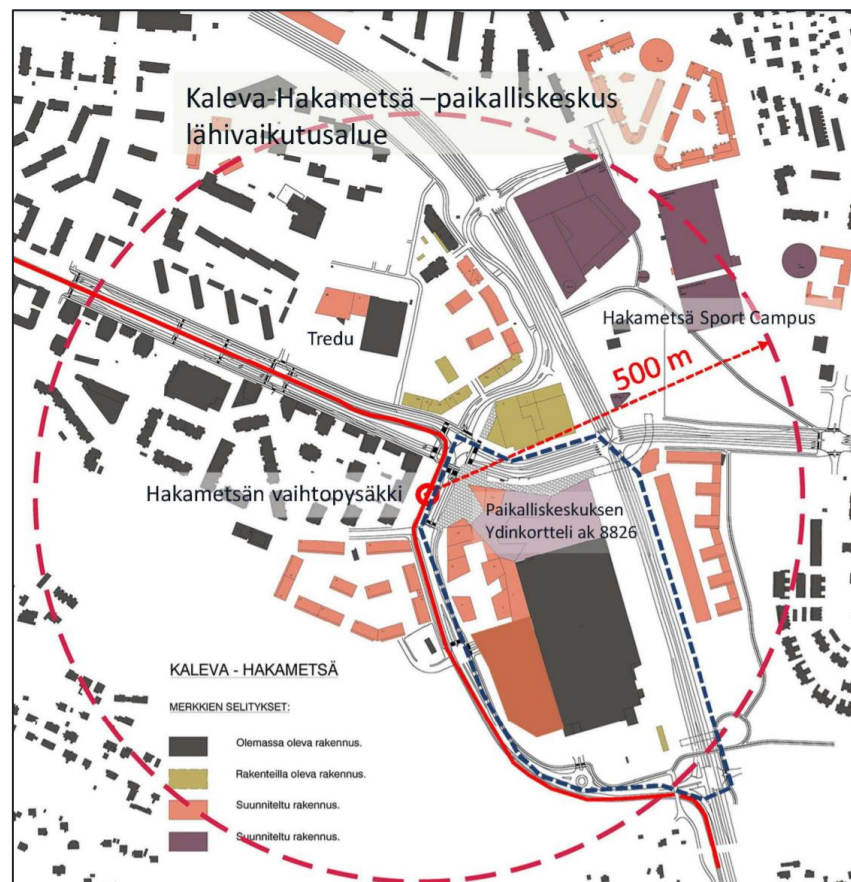
TAMPEREEN RATIKKA: VAIHE 1

– CASE KALEVA

Uudessa asemakaavassa* yhteensä 127 000 kem², josta valtaosa uudisrakentamista

- noin puolet vähittäiskaupan suuryksikölle
- noin kuudesosa asumiselle (500 uutta asukasta)
- varaus 17-kerroksiselle hotellille

*hyväksytty 31.5.2022 Yhdyskuntalautakunnassa. Kaava etenee kaupunginvaltuustoon, kun alueen toteuttamiseen liittyvät sopimukset on hyväksytty.



Asemakaavaehdotuksen 30.11.2021 havainnekuvia. Lähivaikutus-alueen kuvassa raitiotie on merkitty punaisella viivalla, suunnitellut rakennukset oranssilla ja varsinainen kaava-alue sinisellä katkoviivalla. Kaupunkimallikuvaan lisätty ratikkapysäkin sijainti.
Kuvat: Tampereen kaupunki

Työpaikkamäärät

Palvelujen määrä
ja laatu

Asukasmäärät



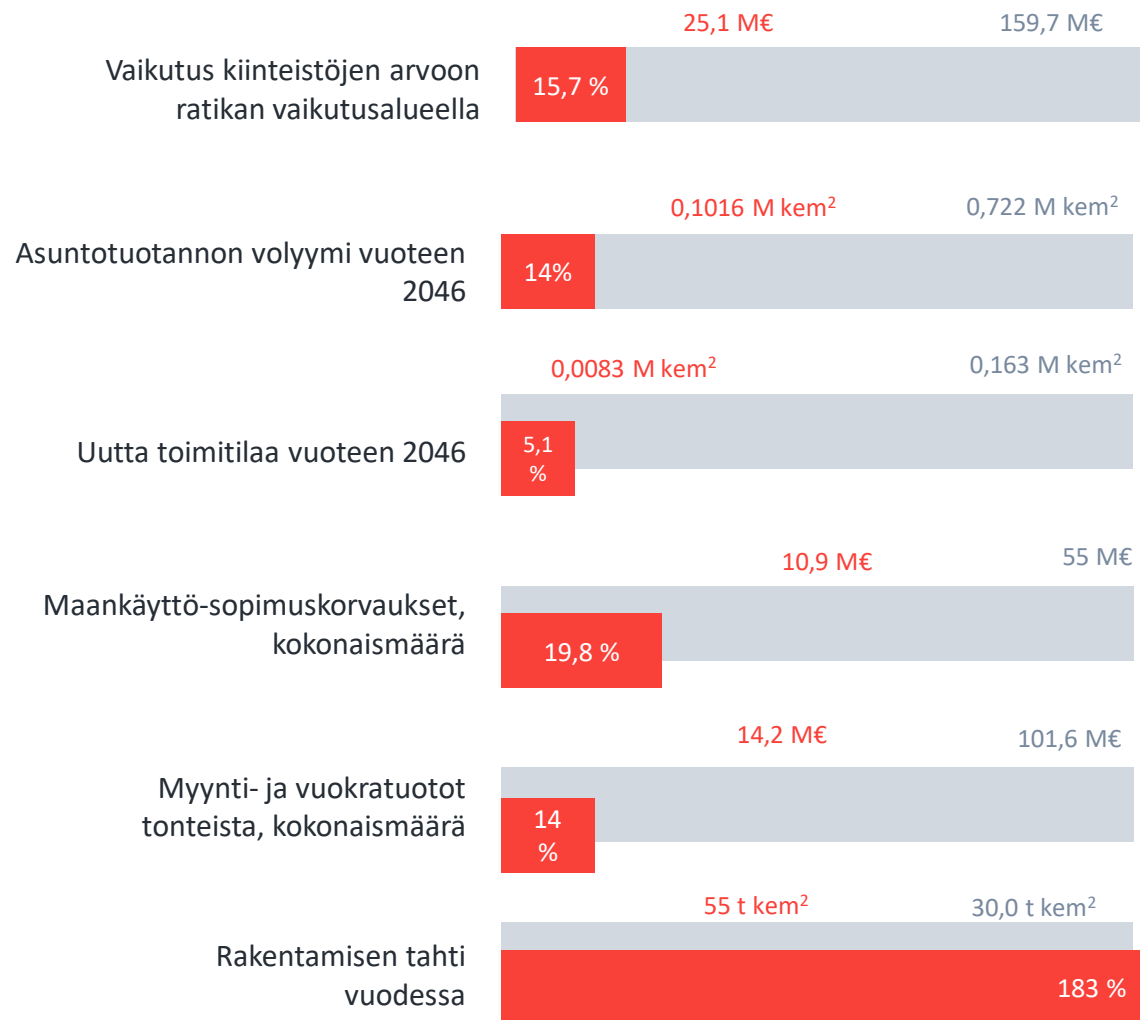
**Tampereen ”uuden keskustan”
kaavasta päätös – Sammonkadun
itäpäässä valtavan liikekeskuksen
ympäriille rakentuisi hotelli,
asuinkortteli ja pysäköintitalo**

Sammonkadun itäpään näkymä muuttuu tulevaisuudessa täysin, kun Kaleva-Hakametsä-paikalliskeskusten ydinalueelle rakentuu hotelli, kerrostalo, valtava liikekeskus ja pysäköintitalo.

Aamulehti uutisoi kaavasta 30.11.2021:
<https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008441074.html>

TAMPEREEN RATIKKA: VAIHE 2

Raitiotien vaihe 2 on yhä rakenteilla ja valmistuu arviolta v. 2024



Kiinteistö-
taloudelliset tuotot



Työpaikkamäärät



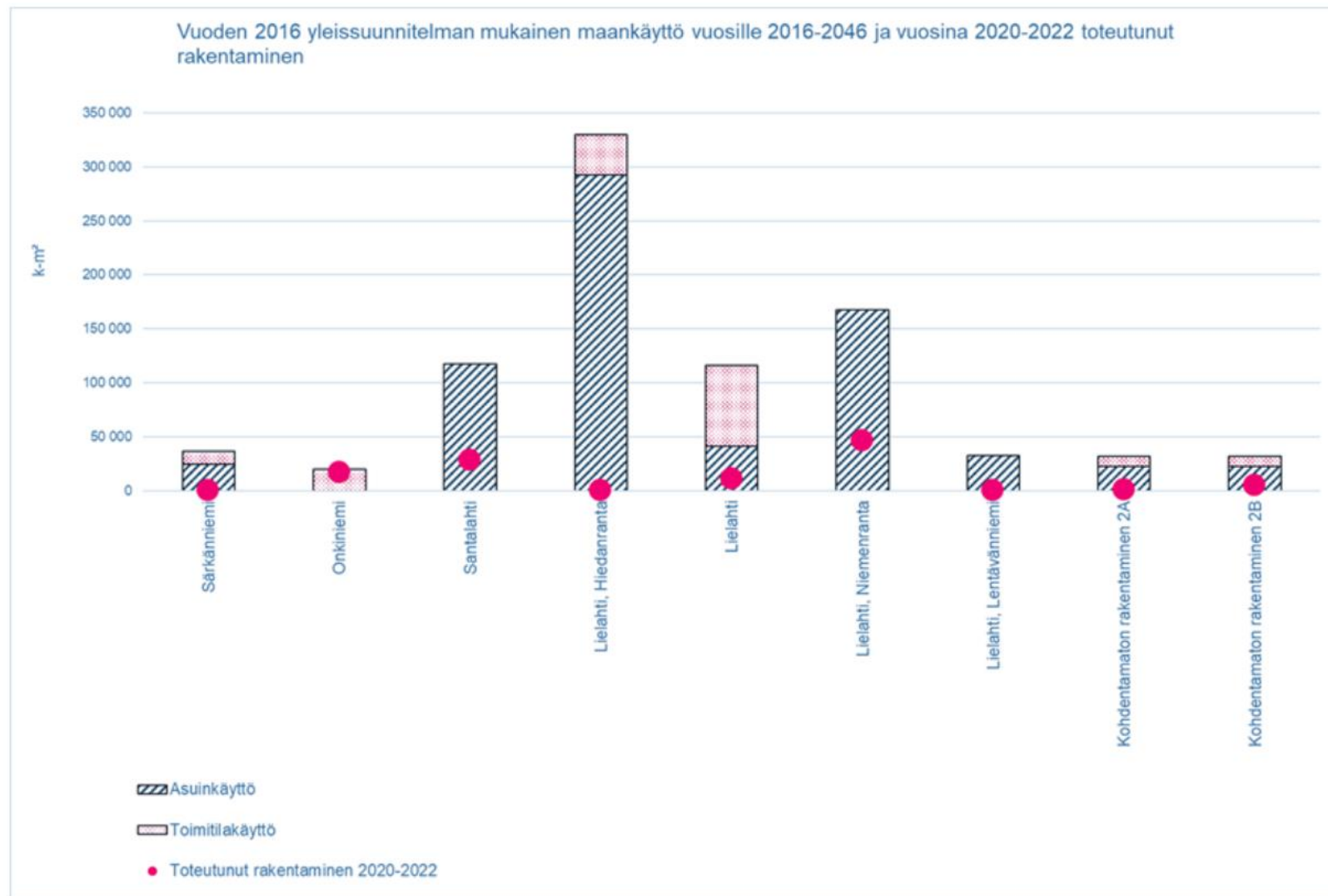
Asukasmäärät

2016 ennuste rakentamisesta 30 v aikana (2046 mennessä) (Perusennuste)

Toteutuma 2020-2022

- Rakentamisen tahti vaiheen 2 varrella on ollut ennustetta nopeampaa
- Vertailu tehty v. 2016 perusennusteeseen, PALM-ennusteen mukaiset luvut eroavat suuresti, esim. odotetut maankäyttötulot ovat PALM-suunnitelmassa n. 62 milj.€ korkeammat kuin perusennusteessa.

TAMPEREEN RATIKKA: VAIHE 2



- Vuosina 2020-2022 on toteutunut n. 12 % suunnitelmasta
- Vuosittainen rakentaminen ollut keskimääräistä arviota nopeampaa
- Nopeimmin ovat kehittyneet Santalahden ja Niemenvaaran alueet

TAMPEREEN RATIKKA: VAIHE 2

SANTALAHTI JA LIELAHTI



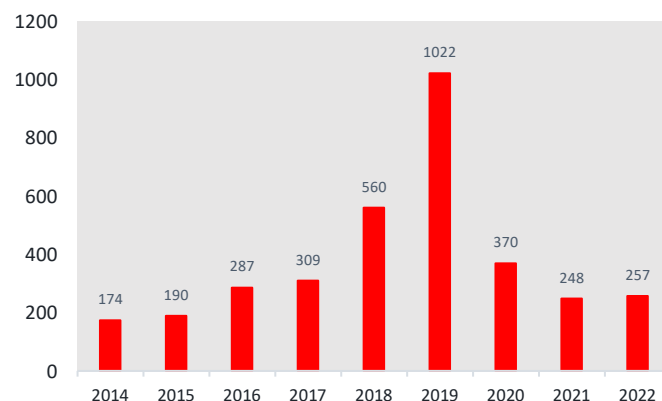
Kaupunkirakenne



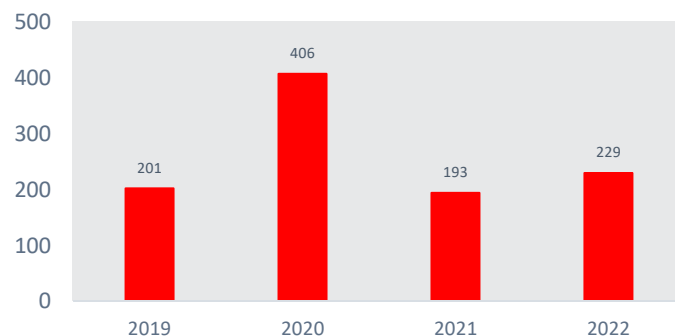
Asukasmäärät

Raitiotien 2. osuuden kehitysvaihe aloitettiin loppuvuonna 2017 ja rakentamispäätös tehtiin lokakuussa 2020.

Valmistuneet asunnot Lielahdessa 2014–2022



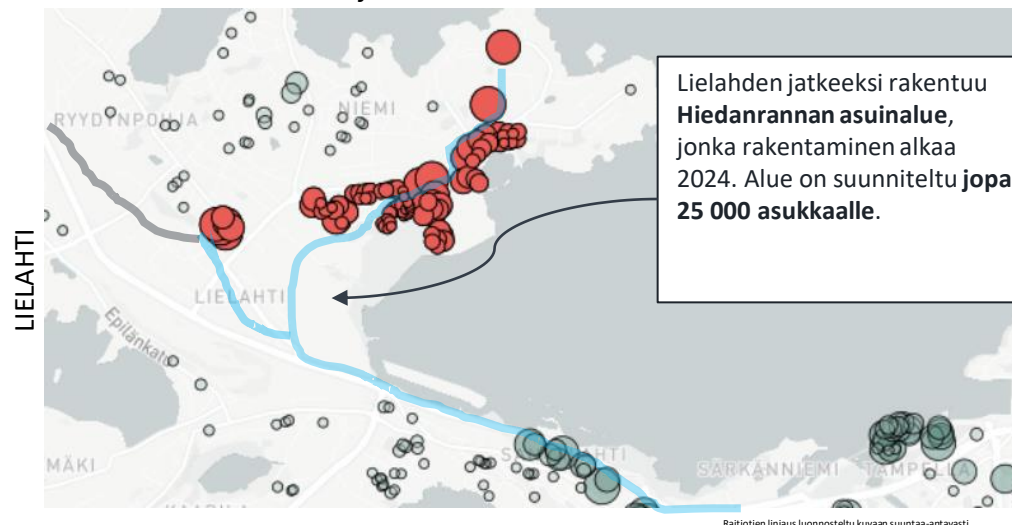
Valmistuneet asunnot Santalahdessa 2014–2022



Santalahden uuden asuinalueen rakentaminen alkoi v. 2018

Valmistuneet asunnot vuosina 2014–2022

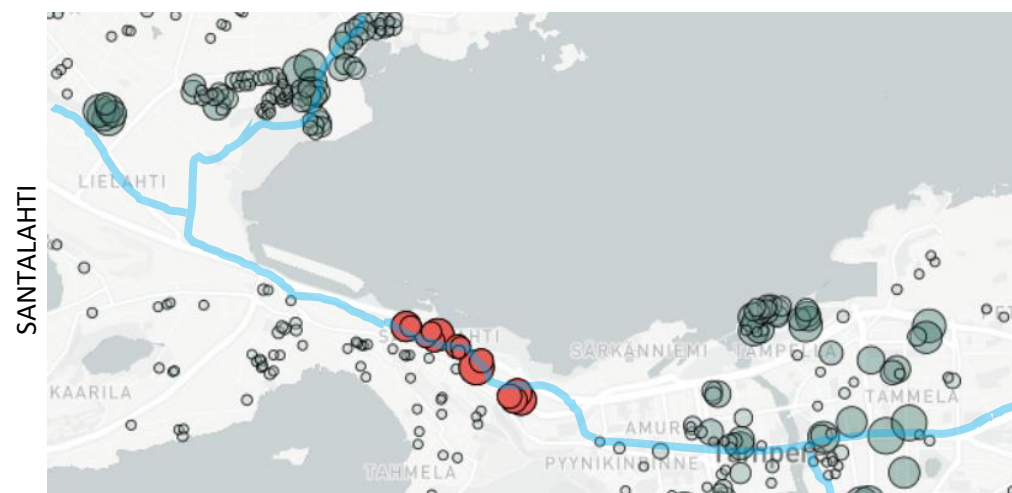
Pallon koko kuvaa asuntojen määrää



Raitiotien linjaus luonnosteltu kuvaan suuntaa-antavasti

Kuvat muokattu lähteestä: Tampereen kaupunki, asumisen ja rakentamisen tietokannasta. [Linkki](#) (25.1.2023)

- Lielahden vuosina 2014–2022 rakennetut asunnot
- Muut kartan alueelle vuosina 2014–2022 rakennetut asunnot



Raitiotien linjaus luonnosteltu kuvaan suuntaa-antavasti

- Santalahden vuosina 2019–2022 rakennetut asunnot
- Muut kartan alueelle vuosina 2014–2022 rakennetut asunnot

Lähde:

- Tampereen kaupunki, asumisen ja rakentamisen tietokannasta. Linkki kuvan yhteydessä.
- <https://raitiotieallianssi.fi/rakentaminen/osa-2/>
- <https://hiedanranta.fi/hiedanranta/>

TAMPEREEN RATIKKA: VAIHE 3

PIRKKALA JA LINNAINMAA



Kaupunkirakenne



Asukasmäärät

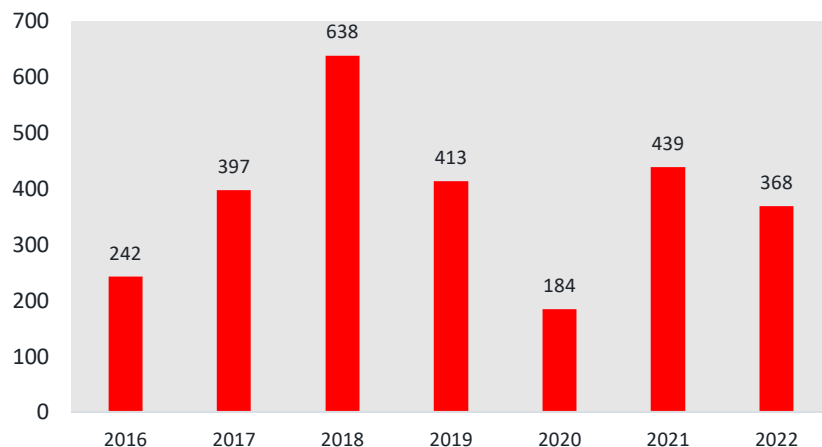
Raitiotien 3. vaiheen hankesuunnitelma valmistui maaliskuussa 2023.
Toteutussuunnitteluun ryhtymisestä päätetään valtuustoissa huhtikuussa 2023.

Valmistuneet asunnot vuosina 2016—2022

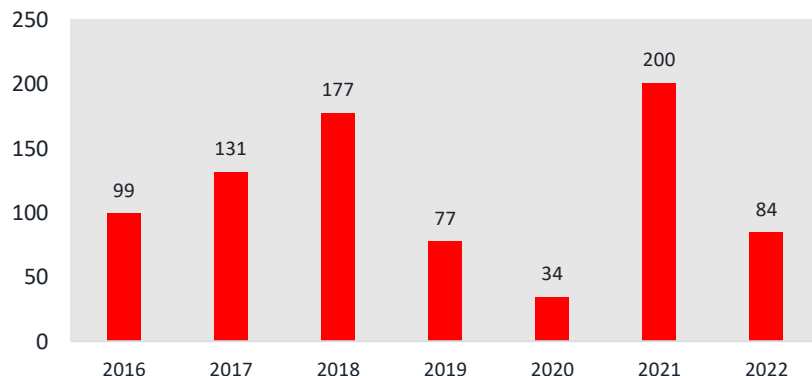
Pallon koko kuvaa asuntojen määrää

Kuvat muokattu lähteestä: Tampereen kaupunki, asumisen ja rakentamisen tietokkuna. [Linkki](#) (27.3.2023)

Valmistuneet asunnot Pirkkalan ratahaaralla 2016-2022



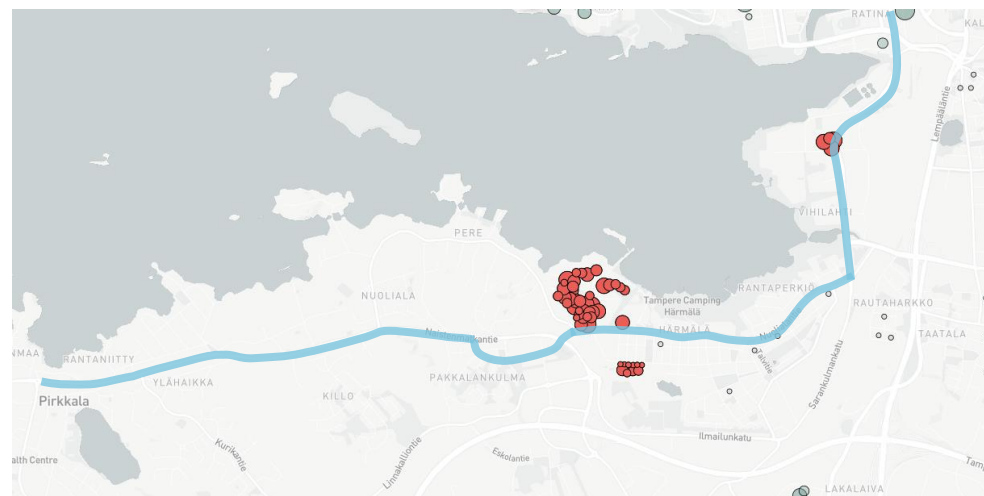
Valmistuneet asunnot Linnainmaan rataharalla 2016-2022



Lähde:

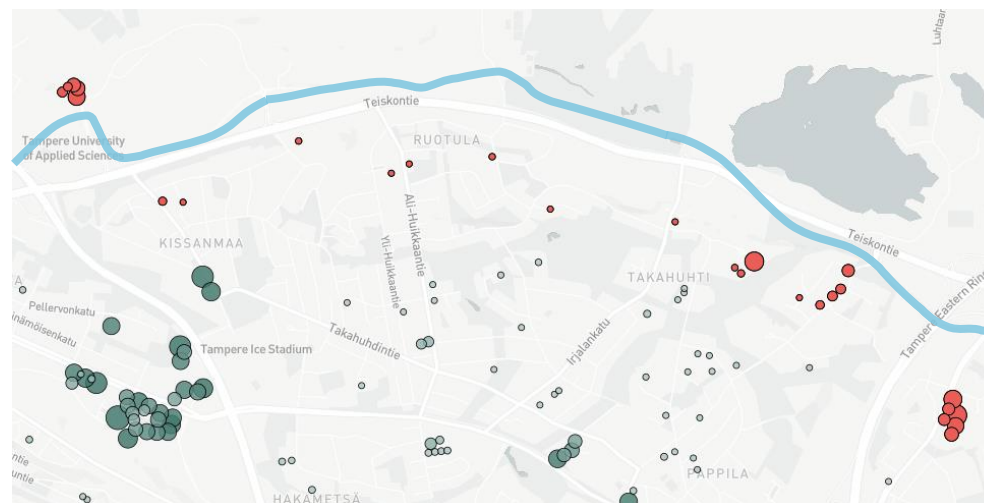
- Tampereen kaupunki, asumisen ja rakentamisen tietokkuna. Linkki kuvan yhteydessä.
- <https://www.tampereenratikka.fi/suunnittelu-ajankohtaista/pirkkala/pirkkala-linnainmaa-raitiotienhankesuunnitelma-valmis-jatkosuunnittelusta-paätetaan-huhtikuussa/>

PIRKKALA



Raitiotien linjaus luonnosteltu kuvaan suuntaa-antavasti

LINNAINMAA



Raitiotien linjaus luonnosteltu kuvaan suuntaa-antavasti

Pirkkalan ratahaaran varrelle vuosina 2016—2022 rakennetut asunnot

Muut kartan alueelle vuosina 2016—2022 rakennetut asunnot

Linnainmaan ratahaaralle vuosina 2016—2022 rakennetut asunnot

Muut kartan alueelle vuosina 2016—2022 rakennetut asunnot

TAMPEREEN RATIKKA: VAIHE 3

PIRKKALA JA LINNAINMAA

- Kiinteistötaloudellinen selvitys
- Vertailut vaihtoehdot
 - VE0 +/- Bussilinjasto
 - VE1: Raitiotie Suuppa-Linnainmaa

Pirkkala+Tampere	Kaupunki/ Kunta k-m ²	Yksityinen k-m ²	Yhteensä k-m ²	Tulot (nykyarvo) '1000 €	Tulot (nimellisarvo) '1000 €
VE 0+ bussivaihtoehto					
Asuin	1 244 700	1 082 700	2 327 400	585 000	716 600
Toimitila	166 600	157 300	323 900	23 600	33 800
Maankäyttösopimuskorvaus				185 900	230 700
Yhteensä	1 411 300	1 240 000	2 651 300	794 500	981 100
Josta kohdentamattoman maankäytön osuus	724 500	724 500	1 449 000	430 800	
VE 1 raitiotievaihtoehto					
Asuin	1 722 700	1 280 300	3 003 000	793 900	955 000
Toimitila	226 200	226 900	453 100	37 500	49 900
Maankäyttösopimuskorvaus				226 500	281 300
Yhteensä	1 948 900	1 507 200	3 456 100	1 057 900	1 286 200
Josta kohdentamattoman maankäytön osuus	793 500	793 500	1 587 000	484 900	
Ero vaihtoehtoon 0+	537 600	267 200	804 800	263 400	305 100

Yhteenvedo maankäytöstä ja tuloista bussi- ja raitiotievaihtoehtoisissa yhteensä.

→ Raitiotievaihtoehto VE1 tuottaa yhteensä noin. 1286 milj € maankäyttötulot eli noin 305 milj. € korkeammat kuin VE0+-bussivaihtoehto

TAMPEREEN RATIKKA: VAIHE 3

PIRKKALA JA LINNAINMAA

- Aluetalousvaikutukset
- Vertailut vaihtoehdot
 - VEO+: Bussilinjasto
 - VE1: Raitiotie Suuppa-Linnainmaa
 - VE2: Vaiheittainen toteutus Pirkkalassa

→ VE1:ssä syntyy kokonaistuotosta 2,34 alkuperäiseen investointiin nähden, arvonlisäystä 1,00 ja uusia investointeja 0,19 alkuperäiseen investointiin nähden. Kunnallisveroja VE1 tuo tarkasteluaikana noin 41 milj. €, joista 58 % pirkanmaalaisiin kuntiin.

	VE1	VE2
	TYÖLLISYYS Lisäys on noin 3 843 henkilötyövuotta • Pirkanmaa 1 840 htv • Muu Suomi 2 003 htv	Lisäys on noin 3 426 henkilötyövuotta • Pirkanmaa 1 515 htv • Muu Suomi 1 911 htv
	KOKONAISTUOTOS Kasvaa 844 miljoonaa € • Pirkanmaa 373 M€ • Muu Suomi 471 M€	Kasvaa 788 miljoonaa € • Pirkanmaa 332 M€ • Muu Suomi 456 M€
BKT	BRUTTOKANSANTUOTE Kasvaa 377 miljoonaa € • 1,81 % Pirkanmaan BKT:sta • 0,16 % koko Suomen BKT:sta	Kasvaa 349 miljoonaa € • 1,68 % Pirkanmaan BKT:sta • 0,15 % koko Suomen BKT:sta
	INVESTOINNIT Uudet investoinnit 69 miljoonaa € Alkuperäinen investointi 360 miljoonaa €	Uudet investoinnit 63 miljoonaa € Alkuperäinen investointi 360 miljoonaa €
	VEROTULOT Verotulot yhteensä 167 miljoonaa € — Yhteisöverot 11 M€ — Kiinteistöverot 1,9 M€ — Kunnallisverot 41 M€ — Arvonlisäverot 78 M€ — Tuote- ja tuotantoverot 16 M€ — Tuloverot 20 M€	Verotulot yhteensä 156 miljoonaa € — Yhteisöverot 10 M€ — Kiinteistöverot 1,7 M€ — Kunnallisverot 37 M€ — Arvonlisäverot 74 M€ — Tuote- ja tuotantoverot 14 M€ — Tuloverot 18 M€
	TUNNUSLUVUT — Arvonlisäys / alkuperäinen investointi 1,00 — Kokonaistuotos / alkuperäinen investointi 2,34 — Uudet investoinnit / alkuperäinen investointi 0,19	— Arvonlisäys / alkuperäinen investointi 0,93 — Kokonaistuotos / alkuperäinen investointi 2,19 — Uudet investoinnit / alkuperäinen investointi 0,18

Vaihtoehtojen VE1 ja VE2 **kokonaisvaikutusten ero nollavaihtoehtoon**. Suurin osa vaihtoehtojen eroista nollavaihtoehtoon verrattuna on seurausta rakentamisen aikaisista vaikutuksista. VE1 ja VE2 väliset erot ovat seurausta suurimmaksi osaksi käytön aikaisista vaikutuksista.. VE1 synnyttää 9 % enemmän investointeja, 7 % enemmän uutta liikevaihtoa ja 8 % enemmän arvonlisäystä kuin VE2.

RAIDE-JOKERI

*"Lähivuosien asemakaavat ovat tuomassa Raide-Jokerin läheisyyteen asuntoja **noin 18 000 uudelle asukkaalle Helsingissä ja yli 4 000:lle Espoossa.**" [1]*



Kuva: WSP, Tuomas Vuorinen

LUOTETTAVUUTTA JA LISÄÄ KAPASITEETTIA

- Runkolinjalla 550 tehdään arkisin yli **40 000** matkaa
- Ennuste vuodelle 2030 on **90 000** matkaa arkipäivänä
- Bussien kapasiteetti ei riitä ja luotettavuus kärsii

210
henkilöä

170
henkilöäautoa

3
telibussia



Raide-Jokeri-vaunuun mahtuu bussiin verrattuna yli kaksinkertainen määrä matkustajia!

Kuva: Raide-Jokeri



Kuva: WSP, Tuomas Vuorinen

[1] <https://raidejokeri.info/mika-raide-jokeri/>

RAIDE-JOKERI

Neliö hinnat ovat tutkimusten mukaan kasvaneet Raide-Jokerin varrella vuodesta 2016

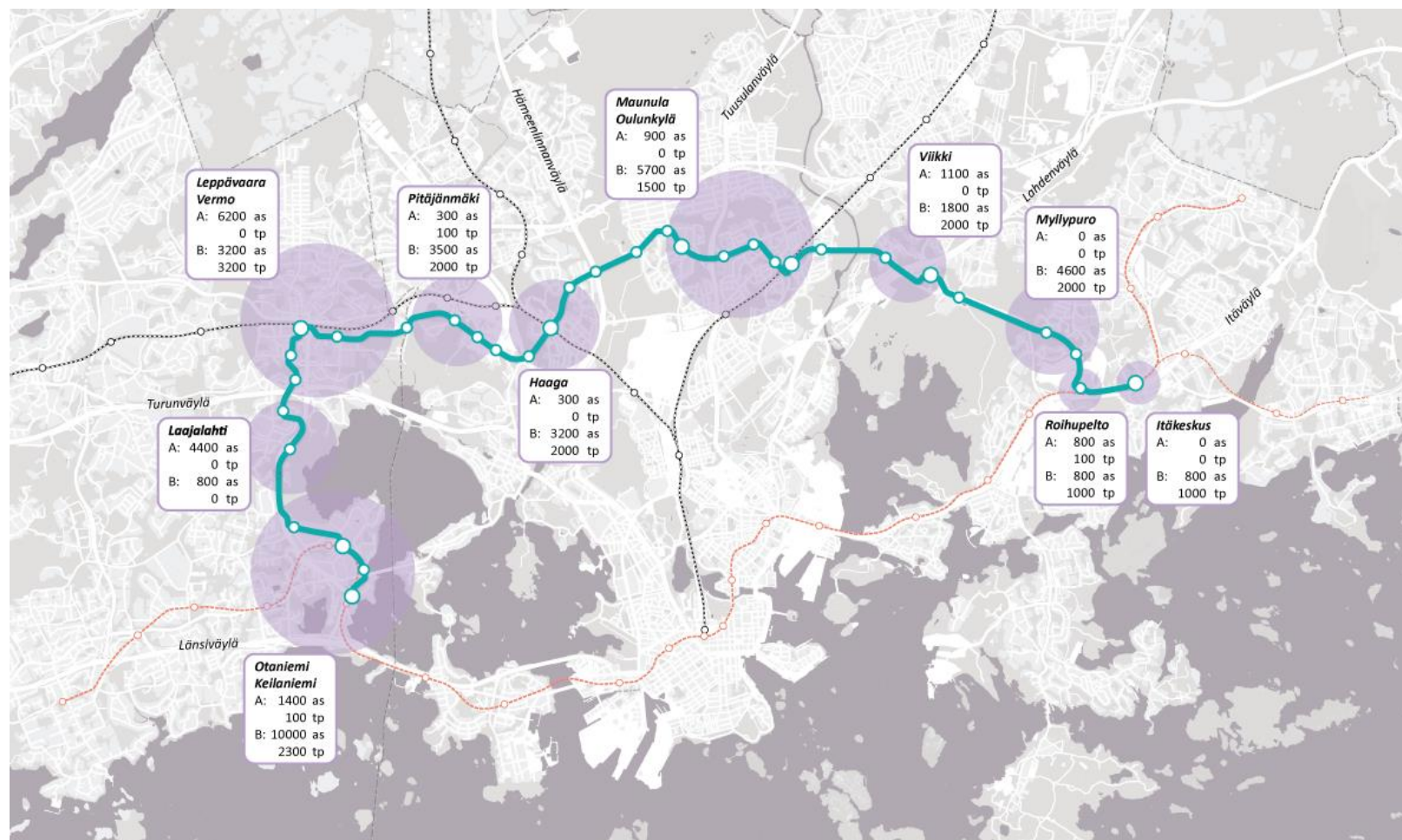
2...6 % muita alueita nopeammin

[1][2]



Vantaalla vastaava arvio on 3 %,

joka on hyvin verrannollinen mainittujen tutkimusten tuloksiin [3]



RAIDE-JOKERI, ASUKASLUVUN JA TYÖPAIKKOJEN KASVU ALUEITTAIN 2017-2020 (A) JA 2020-2030 (B)

Raide-Jokeri pysäkkeineen
 Metro asemineen
 Rautatie asemineen
 Kuntaraja



Yhdistelmäkartta 21.12.2017

Raide-Jokerin toteutuneet ja ennustetut asukas- ja työpaikkamäärät [4]

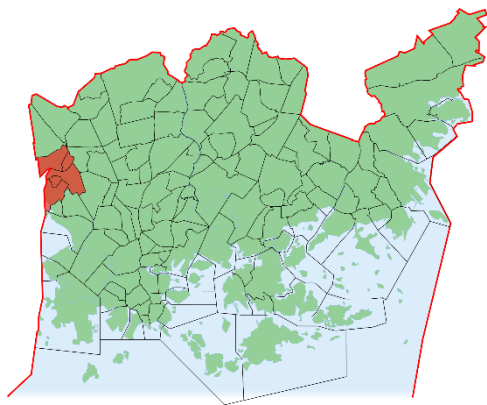
[1] https://www.utupub.fi/bitstream/handle/10024/149473/Kauria_Eetu_opinnayte.pdf?sequence=1&isAllowed=y

[2] Master's thesis, 2021, Mikko Jussila, Impact of Jokeri light rail on apartment prices, Aalto University

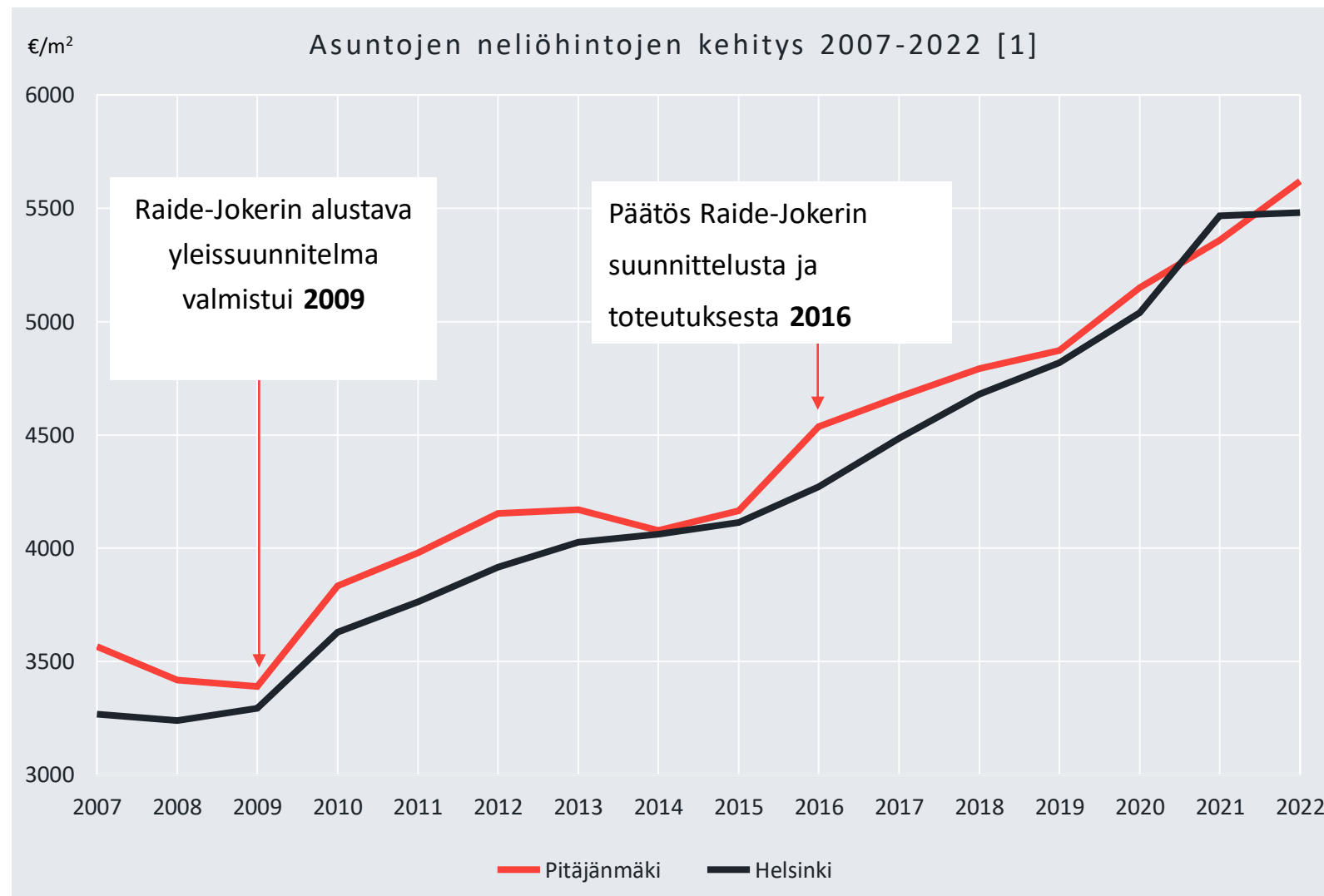
[3] https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-kuntataloudelliset-vaikutukset_0.pdf

[4] <https://raidejokeri.info/mika-raide-jokeri/>

RAIDE-JOKERI – CASE PITÄJÄNMÄKI



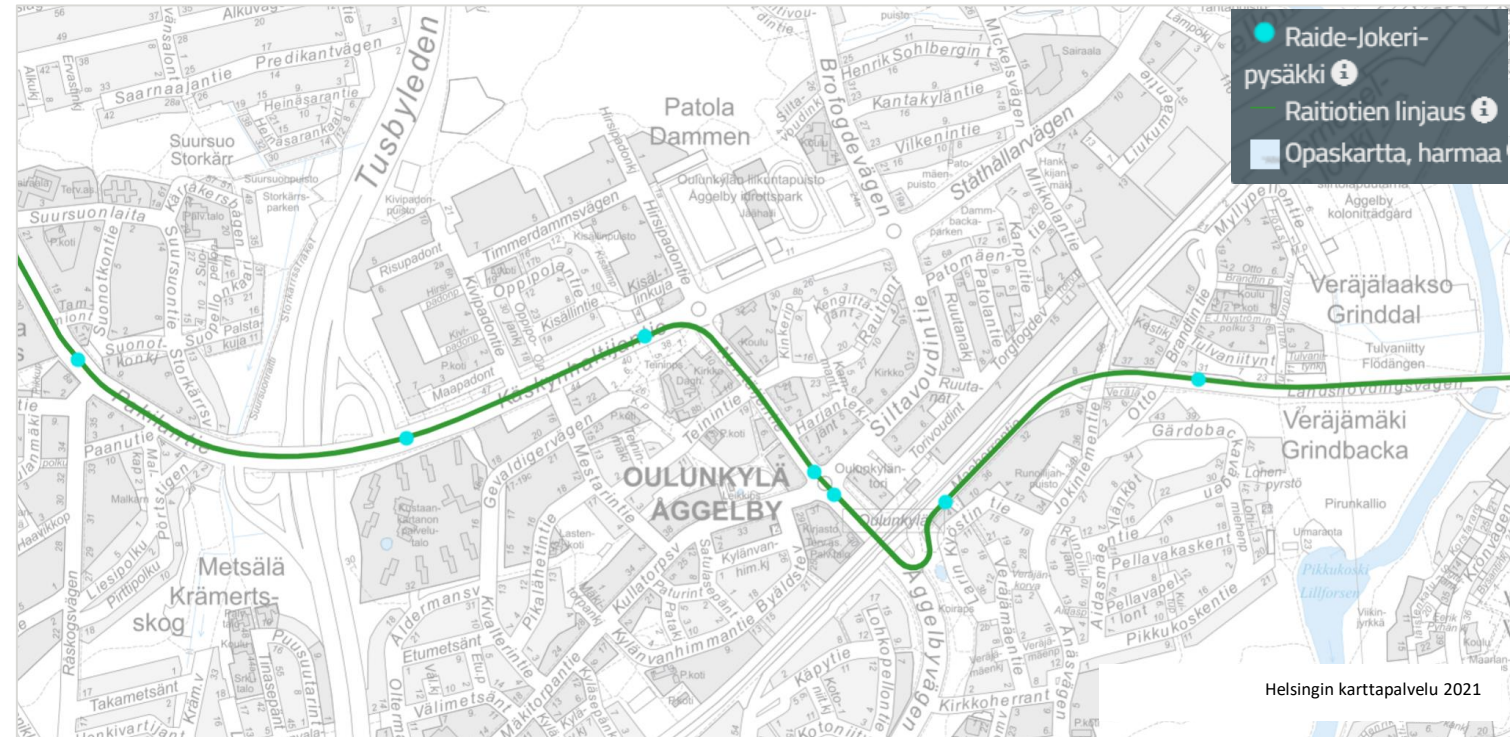
- Pitäjänmäki on suurin työpaikkakeskittymä Helsingin alueella keskustan jälkeen.
- Ratikan päätösprosessin eri vaiheilla on todennäköisesti ollut vaikutusta alueen neliöhintoihin.



[1] <https://www.kiinteistomaailma.fi/asuntojen-hinnat/Helsinki/00380>

RAIDE-JOKERI – CASE OULUNKYLÄ

- Raide-Jokerin ansiosta kantakaupunkimainen kehitys on mahdollista myös Oulunkylässä. [1]
- Alueen keskustaun saadaan 5 000 m² lisää tiloja kivijalkaliikkeitä ja päivittäistavarakaupoille sekä tämän hetken suunnitelmien mukaan 20 000 m² suuruinen sosiaali- ja terveystakeskus [1]



Oulunkylä-Patola -alueen neliöhinnat ovat nousseet v. 2019-2022 n. 19 % , kun Helsingissä keskimäärin ne nousivat 14 % [2]

- Oulunkylän neliöhinnat ovat olleet pitkään alle Helsingin keskiarvon, mutta uudet ratikan mahdollistamat kehityssuunnitelmat ovat voineet osaltaan vaikuttaa viime vuoden nopeaan kasvuun

[1] <https://www.hel.fi/uuuisset/raide-jokeri-tuo-uusia-asukkaita-ja-palveluja-oulunkylaan-nain-alue-kehittyy-tulevina>

[2] <https://www.kiinteistomaailma.fi/asuntojen-hinnat/Helsinki/00640>

POHJOISMAIDEN RATIKKAHANKKEET

Suomi

Tampere (2021)
Helsinki
Espoo (rakenteilla, 2023)
Turku (suunnitteilla)
Vantaa (suunnitteilla)

Tanska:

Aarhus (2017)
Odense (2022)
Kööpenhamina (rakenteilla, 2025)

Ruotsi:

Göteborg
Lund (2020)
Nörrköping
Tukholma
Uppsala (suunnitteilla)

Norja:

Bergen (2010)
Oslo
Trondheim

**Vakiintunut**

Aloituvuosi, jos 2010 jälkeen

**Rakenteilla****Suunnitteilla**

Suunnitteilla Ruotsissa, eteneminen
vuoden 2030 jälkeen:

Västerås

Linköping

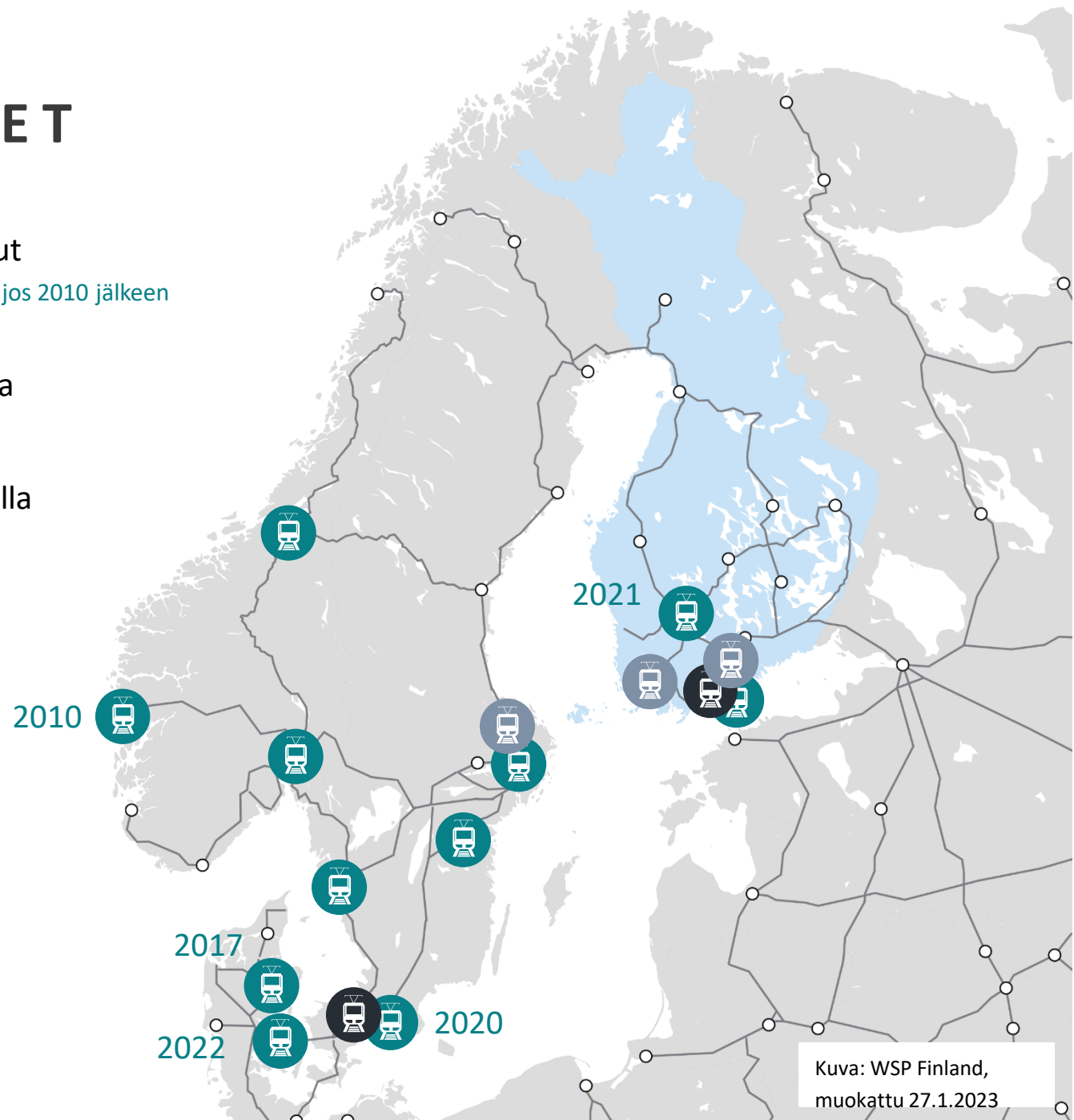
Eskilstuna

Jönköping

Malmö

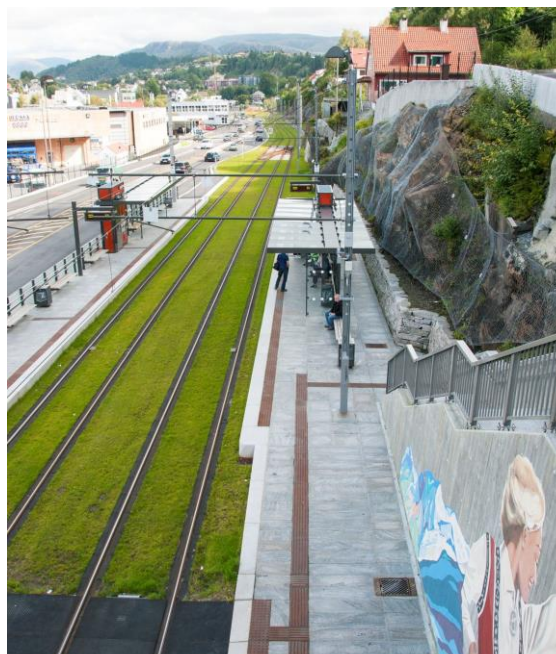
Helsingborg

Lähde: <https://www.sparvagnstaderna.se/en/tramways/tramway-plans-sweden>



Kuva: WSP Finland,
muokattu 27.1.2023

BYBANEN BERGEN, NORJA





VAIHEIDEN VALMISTUMINEN [1]

Vaihe 1 - 2010

15 pysäkkiä
9,8 km

Vaihe 2 - 2013

+ 5 pysäkkiä
+ 3,6 km

Vaihe 3 - 2016

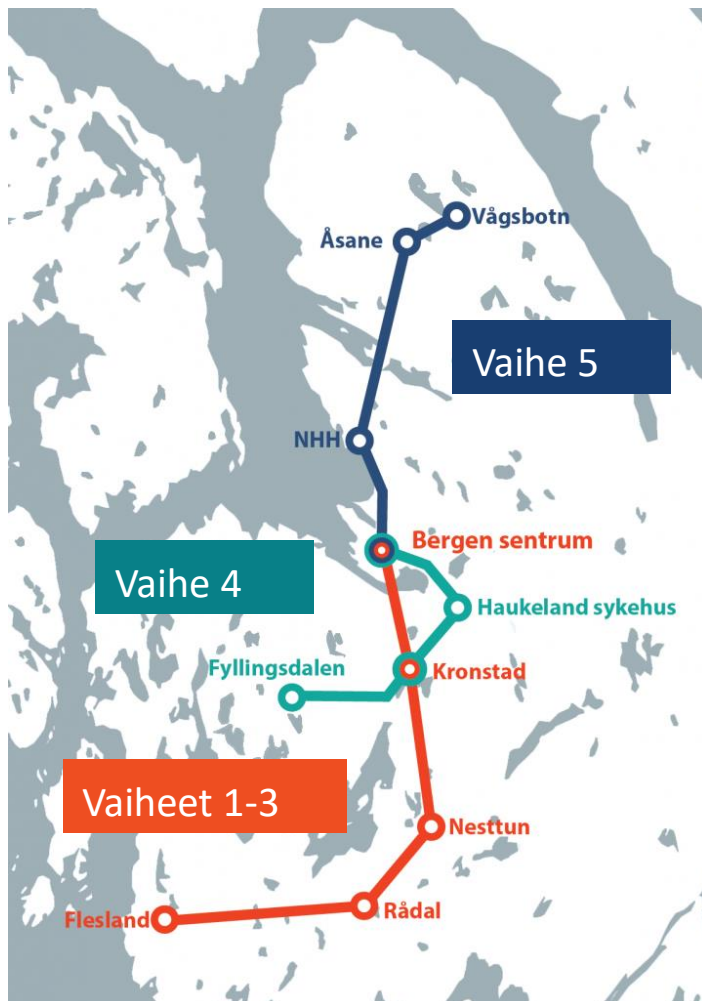
+7 pysäkkiä
+ 6,5 km

Vaihe 4 -
2022—2023

+ 8 pysäkkiä
+ 10 km

Vaihe 5 -
2025—2026

+ 13 pysäkkiä
+ 12,5 km



Bergenin väestöennusteet [2]

220 000 (2018)

→ 325 000 (2030)

→ 355 000 (2040)

- Ensisijaisesti **kaupunkikehityshankkeena** pidetty Bybanen on nostanut merkittävästi rakentamisen määrää ratikan vaikutusalueella
- Ratikkaverkostoa on jo laajennettu määrätietoisesti vuodesta 2010
- Ratikka vastaa osaltaan Bergenin ennustettuun nopeaan väestönkasvuun

[2]

[1] https://www.nlra.dk/fileadmin/user_upload/downloads/NLRA_20210222_JimmySchmincke_Bybanen.pdf

[2] Rune Herdlevær, Head of Department: haastattelu ja aineistot

BYBANEN

BYBANEN KONSEPTI [1]

- ✓ Uusi näkyvä elementti kaupunkiin
- ✓ Vaikuttaa hyvään kaupunkikehitykseen
- ✓ Joukkoliikennejärjestelmän selkäranka



1 NOK

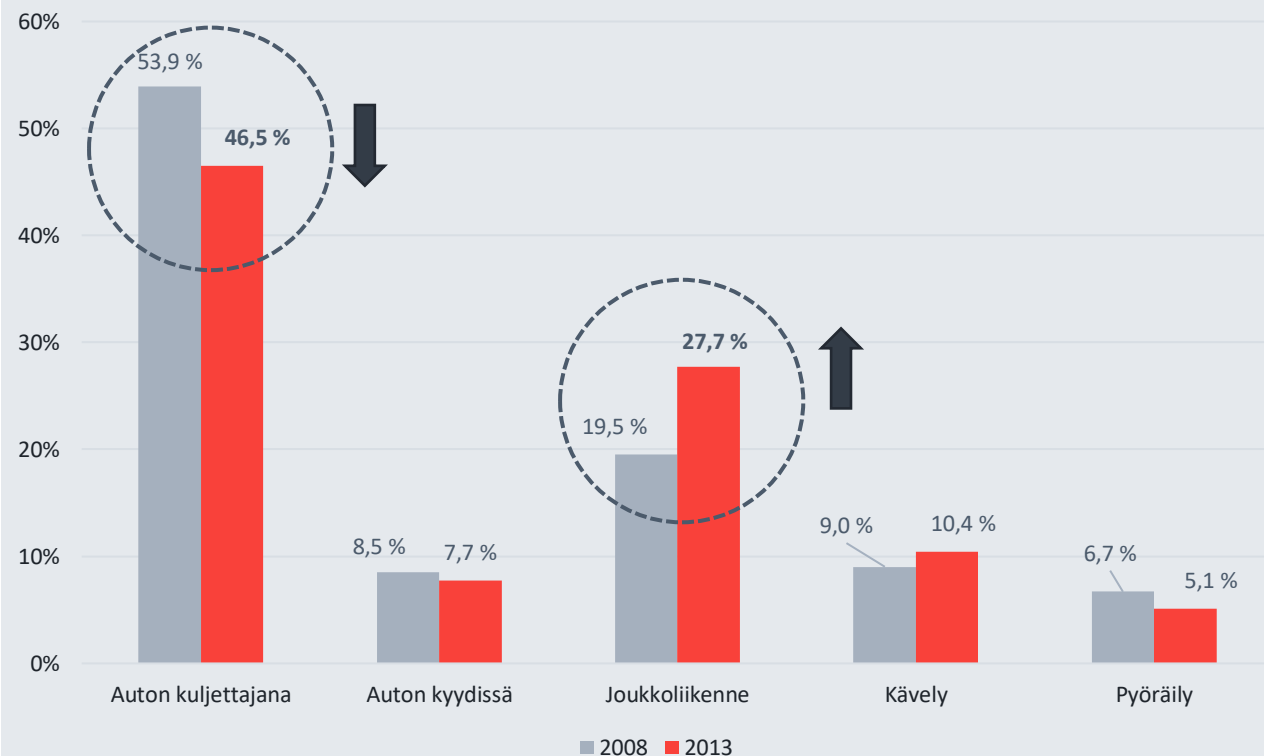
raitiotiehen tuottanut



10 - 12 NOK

investointeina raidekäytävän
maankäyttöön [1]Kaupungin imago ja
brändiAutoriippuvuuden
vähenneminenKiinteistö-
taloudelliset tuotot

Liikkumistutkimus Bergen 2013 – muutos kulkumuotojakaumassa
Bergenhusin, Årstadin, Fanan ja Yrebygdan välillä [2]



→ Bybanen muutti lyhyessä ajassa merkittävästi vaikutusalueen
kulkumuotojakaumaa

BERGEN RATIKKA - BYBANEN

- Ensisijaisesti kaupunkikehityshankkeena pidetty Bybanen on nostanut merkittävästi rakentamisen määrää ratikan vaikutusalueella.
- Kehitystä tuetaan määrätietoisella kaavoituksella
- Alueiden kehityksessä panostetaan monipuolisuuteen ja viihtyisyyteen
- Kulttuuria, laadukasta asumista, palveluja, oppilaitoksia, kaupallisia palveluja ja tapahtumatiloja

[1]



Vaiheiden 1-2 investointeja [1]

BYBANEN

- Lehdissä maankäyttövaikutukset ovat saaneet suurta huomiota mm. luonnehdinnalla "Fluepaper" = kärpäspaperi
- Kiinteistöjen kysyntä ja hinnat ovat kasvaneet ratikan varrella
- Suunnitteluun kytkettiin vahvasti kaupunkikehityksen ulottuvuus
- Bybanen ohjaa vahvasti koko kaupungin maankäytön kehittämistä pitkälle tulevaisuuteen.

[1][2]



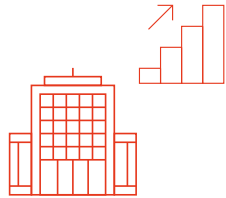
Vaiheet 1-3 ja ratikan varren investointien uutisointia

Bybanen kytkee Bergenin lentokentän kaupungin keskusta

OPIT VANTAAN RATIKALLE



Kiinteistötaloudelliset tuotot toteutuvat erittäin etupainotteisesti



Kiinteistöjen ja maan arvon nousu 2-6 % nopeampaa kuin muualla



Kaupungin imago ja brändi nousee valmistuneen raitiotien myötä



Kaupunkirakenteen suunnittelu tiiviisti raitiotien suunnittelun yhteydessä tuottaa parhaat hyödyt



Palveluiden osalta raitiotie houkuttelee myös kivijalkatoimintoja