



14.12.2020

Asia/23

**§ 883**

**V 20.1.2021 Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman hyväksyminen**

HEL 2018-002298 T 08 00 02

**Päätös**

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle 11.1.2021 kokoukseen.

**Käsittely**

Esteelliset: Sami Sarvilinna

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Reetta Vanhasen ehdotuksesta 11.1.2021 kokoukseen.

**Esittelijä**

Vs. kansliapäällikkö  
Tuula Saxholm

**Lisätiedot**

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36154  
tanja.sippola-alho(a)hel.fi  
Saara Kanto, hankepäällikkö, puhelin: 310 25531  
saara.kanto(a)hel.fi  
Katariina Baarman, projektinjohtaja, puhelin: 310 37125  
katariina.baarman(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma-raportti
- 2 Länsi-Helsingin raitioteiden yleiskartta
- 3 Liikenteen yleissuunnitelmat
- 4 Laajennettu hankearviointi
- 5 Kaupunkitaloudellinen arviointi
- 6 Yritysvaikutusten arviointi
- 7 Käyttötalousvaikutukset
- 8 Vuorovaikutusmuistio
- 9 Tarkentavat selvitykset ja kustannusarvio
- 10 Läntisen kantakaupungin raitioteiden simulointi
- 11 Lausunnot
- 12 Pro Haga r.y. - Pro Haga r.f. kirje 7.10.2020 ilman henkilötietoja

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Päätösehdotus**

Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

**Postiosoite**  
PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**  
Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**  
+358 9 310 1641  
**Faksi**  
+358 9 655 783

**Y-tunnus**  
0201256-6

**Tilinro**  
FI0680001200062637  
**Alv.nro**  
FI02012566



Kaupunginvaltuusto hyväksyy Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman jatkosuunnittelun pohjaksi siten, että

- Raitiotien ja sen edellyttämän katuinfrastruktuurin alustava kokonaiskustannusarvio on 160 miljoonaa euroa (MAKU 106,41 huhtikuu 2019, 2015=100)
- Hankkeesta laaditaan yleissuunnitelman pohjalta hankesuunnitelma, jonka hyväksymisen yhteydessä kaupunginvaltuusto tekee lopullisen enimmäishintapäätöksen.
- Kaupunki neuvottelee valtion kanssa hankkeen kustannusjaosta. Kustannusjakoneuvotteluissa hyödynnetään Helsingin seudun ja valtion maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimusta 2020-2031, jonka kaupunginhallitus on osaltaan hyväksynyt 21.9.2020 ja valtioneuvosto osaltaan 8.10.2020.
- Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että Helsingin keskusta on saavutettavissa eri kulkumuodoilla. Jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityisesti huomiota bussiliikenteen toimivuuteen siten, että bussiliikenteen toimintaedellytykset eivät ratkaisevasti heikkene nykyisestä.

## Esittelijän perustelut

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle 15.9.2020:

Kaupunginhallitus hyväksyy Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman ja hankkeen toteuttamisen siten, että

- Raitiotien ja sen edellyttämän katuinfrastruktuurin kokonaiskustannusarvio on 160 miljoonaa euroa (MAKU 106,41 huhtikuu 2019, 2015=100)
- Hankkeesta laaditaan hyväksytyyn yleissuunnitelman ja kokonaiskustannusarvion mukainen tarkempi hankesuunnitelma. Hankesuunnitelmassa voidaan tehdä jatkosuunnittelun edellyttämiä muutoksia ja tarkistuksia, jotka eivät olennaisesti muuta yleissuunnitelman sisältöä.
- Kaupunki neuvottelee valtion kanssa hankkeen kustannusjaosta. Kustannusjakoneuvotteluissa hyödynnetään Helsingin seudun ja valtion maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksen 2020-2031 neuvottelutulosta (2.6.2020).
- Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että Helsingin keskusta on saavutettavissa eri kulkumuodoilla. Jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityisesti huomiota näille väylille jäävän bussiliikenteen toimivuuteen siten, että



bussiliikenteen toimintaedellytykset eivät ratkaisevasti heikkene nykyisestä.

Kaupunkiympäristölautakunnan esityksen perustelut ovat seuraavat:

#### Suunnitelman tausta ja aiemmat päätökset

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 26.10.2016 yleiskaavan, jossa Huopalahdentien ja Vihdintien alueelle osoitetaan kantakaupungin maankäyttö, kaupunkibulevardi sekä joukkoliikenteen nopea runkoyhteys.

Kaupunginvaltuuston 27.9.2017 hyväksymässä kaupunkistrategiassa 2017-2021 todetaan, että yleiskaavan toteuttamisen suunnittelu aloitetaan Vihdintien bulevardista ja alueen pikaraitiotien suunnittelu etenee päätösvaiheeseen valtuustokauden aikana.

Kaupunginhallitus hyväksyi 4.6.2018 yleiskaavan toteuttamisohjelman, jossa Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardi sekä pikaraitiotie kuuluvat ensimmäisessä toteutusvaiheessa 2020-luvun aikana suunniteltaviin ja toteutettaviin hankkeisiin.

HSL:n hallituksen 26.3.2019 ja Helsingin seudun yhteistyökokouksen 28.3.2019 hyväksymässä MAL 2019-suunnitelmassa Vihdintien pikaraitiotie kuuluu ensimmäisessä vaiheessa 2020-2023 aloitettaviin liikenneinvestointeihin. Helsingin seudun MAL-sopimusta 2020-2031 koskevassa neuvottelutuloksessa 2.6.2020 esitetään, että valtio osallistuisi yleissuunnitelman mukaisen hankekokonaisuuden toteuttamiseen 30 % osuudella. MAL-sopimuksessa valtio osoittaa Vihdintien pikaraitiotien (ns. Länsi-Helsingin raitiotiet) yleissuunnitelmaluonnoksen mukaisen hankekokonaisuuden toteuttamiseen (sis. suunnittelun ja rakentamisen) ja siihen sekä muihin kestävästä liikkumisesta edistäviin hankkeisiin liittyviin kustannuksiin kaikkiaan 105 miljoonaa euroa.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 11.6.2019 Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupungin kaavarungon, jossa määritellään alueen maankäytön kokonaiskuva ohjeellisena jatkosuunnittelun pohjaksi.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 21.1.2020 Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman liikenteelliset periaatteet ja valitsi yleissuunnitelman pohjaksi vaihtoehdon, joka sisältää Vihdintien pikaraitiotien sekä läntisen kantakaupungin kaupunkiraitiotien. Päätöksenteon yhteydessä tehdyt vastaesitykset on huomioitu yleissuunnitelman valmistelussa.

Kaupunginvaltuuston 27.11.2019 hyväksymän vuoden 2020 talousarvion yhteydessä käydyissä budjettineuvotteluissa lisättiin liikenneliikelaituksen investointeja koskien kirjaus, jonka mukaisesti vuodesta 2025



eteenpäin on suunniteltu rakennettavan Vihdintien pikaraitiotie ja läntisen kantakaupungin kaupunkiraitiotiet.

## Yleistä

Vihdintien pikaraitiotie on uusi säteittäinen joukkoliikenteen runkoyhteys. Sen rooli joukkoliikennejärjestelmässä on laajentaa raideliikenteen verkostoa, muodostaa joukkoliikenteen solmukohtia ja mahdollistaa uutta kantakaupunkimaista maankäyttöä. Pikaraitiotie yhdistää kantakaupungin raitioverkon, Raide-Jokeri -pikaraitiotien, Rantaradan ja Kehäradan.

Pikaraitiotien uusi, n. 5,5 km pitkä rataosuus kulkee Munkkiniemenaukiolta Huopalahdentietä, Vihdintietä ja Kaupintietä pitkin Kantelettarentielle Kannelmäkeen. Keskustan päätepysäkki on Erottajalla Kolmikulmassa. Pikaraitiotien uusi rataosuus suunnitellaan pikaraitioteiden suunnitteluperiaattein siten, että syntyy edellytykset linjan nopealle, sujuvalle ja luotettavalle liikennöinnille. Munkkiniemenaukiolta Erottajalle pikaraitiotie hyödyntää olemassa olevaa raitiotieverkkoa, joka peruskorjauksen yhteydessä parannetaan pikaraitiotielle sopivaksi.

Pikaraitiolinjaa Erottajan ja Kannelmäen välillä liikennöidään ruuhka-aikoina 6 minuutin vuorovälillä. Matka-aika päätepysäkkien välillä on noin 30 min ja linjan keskinopeus on noin 20 km/h. Pikaraitiolinjan kalustona on noin 35 metrin pituinen kaksisuuntainen pikaraitiovaunu ja liikennejärjestelyissä varaudutaan pidemmän 45 metrin pituisen kaluston käyttöön. Linjan alustava kalustotarve on 15 vaunua.

Läntisen kantakaupungin raitiotiet ovat kantakaupungin raitioverkon laajennuksia, jotka sijaitsevat Fredrikinkadulla, Topeliuksenkadulla sekä Nordenskiöldinkadulla. Niiden yhteispituus on n. 2,5 km. Osuudet suunnitellaan nykyisiä kaupunkiraitioverkon suunnitteluperiaatteita noudattaen. Kantakaupungin uusien rataosuuksien avulla varmistetaan myös pikaraitiolinjan hyvä palvelutaso, monipuolistetaan raitiolinjastoa, parannetaan raitioverkon luotettavuutta ja korvataan kantakaupungin bussiliikennettä.

Linjastosuunnittelu tarkentuu jatkosuunnittelussa. Yleissuunnitelman vaikutusarvioinneissa on tarkasteltu erilaisia vaihtoehtoja kantakaupungin raitioliikenteen järjestämiseksi. Vaikutukset on tutkittu sellaisella vaihtoehdolla, jossa linjat 2 ja 4 siirretään nykyisiltä reiteiltä liikennöimään kantakaupungin uusia rataosuuksia. Lisäksi on arvioitu vaikutuksia Länsi-Helsingin bussilinjojen liikennöintiin. Esimerkiksi linjojen 18, 37 ja 39 reittiä voidaan lyhentää, jolloin ne palvelevat liityntää raideliikenteeseen. Varsinainen linjastosuunnitelma ja päätökset näihin liittyen tehdään myöhemmässä vaiheessa ja se on HSL:n vastuulla.



Jalankulkijoille luodaan viihtyisää, turvallista ja kaupunkimaista katu-ympäristöä. Suunnitelma sisältää pyöräliikenteen tavoiteverkkojen mukaiset pyöräliikenteen järjestelyt lukuun ottamatta Fredrikinkatua, jolla ei ole tilaa erilliselle pyöräilyjärjestelylle. Autoliikenteelle varataan kantakaupungin osuuksilla pääasiassa yksi ja Huopalahdentiellä sekä Vihdintiellä kaksi läpiajon mahdollistavaa ajokaistaa suuntaansa. Tulevaisuudessa olisi edelleen sama periaate kuin nykyisin henkilöautoliikenteen läpiajon mahdollistavien kaistojen osalta. Kantakaupungin osuuksilla on esitetty poistettavaksi bussi- ja ryhmittymiskaistoja.

#### Kustannukset, kannattavuus ja liittyvät investoinnit

Raitiotiehankkeen alustava kustannusarvio on 160 miljoonaa euroa (MAKU-indeksi 106,41, 2015=100). Kustannus sisältää raitiotien sekä sen edellyttämät katuinfrastruktuurin muutokset, taitorakenteet, pohjanvahvistukset, ja johtosiirrot uusilla rataosuuksilla. Kustannusarvioon sisältyy 15 % riskivaraus. Tunnistetut kustannusriskit liittyvät mm. taitorakenteisiin, raitiotien teknisten järjestelmien ratkaisuihin ja pohjaolosuhteisiin. Lisäksi arvio sisältää suunnittelun ja rakennuttamisen sekä työmaatehtävien (sis. työmaa-aikaiset liikennejärjestelyt) kustannukset.

Bulevardikaupungin maankäytön ja siihen liittyvien katujärjestelyjen toteuttaminen ovat edellytyksiä raitiotien toteuttamiselle. Maankäytön muutokset perustuvat kaavarunkoon ja niistä päätetään asemakaavojen hyväksymisen yhteydessä. Uuden maankäytön edellyttämät katuinvestoinnit toteutetaan raitiotiehankkeen liittyvinä investointeina.

Raitiolinjojen liikennöinti tukeutuu Ruskeasuolle toteutettavaan raitiovaunuvarikkoon, jonka hankesuunnitelman on tarkoitus valmistua päätöksentekoon vuoden 2020 aikana. Kalusto- ja varikkoinvestointien pääomakustannukset sisältyvät tämän yleissuunnitelman hankearvioinnin liikennöintikustannuksiin.

Hankkeen yhteiskuntataloudellinen kannattavuus on noin 0,60, mikäli MAL 2019-suunnitelman mukaiset liikenteen hinnoittelutoimenpiteet otetaan käyttöön. Ilman hinnoittelutoimenpiteitä hyöty-kustannussuhde on 0,79. Hankkeen toteuttaminen on kuitenkin perusteltua kaupunkitaloudellisten vaikutusten sekä laajennetussa hankearvioinnissa (liite 4) esitettyjen muiden suotuisien vaikutusten vuoksi. Raitioliikenne mahdollistaa joukkoliikenteen kapasiteetin lisäämisen siten, että liikenteen luotettavuus säilyy, ja sen matkustusmukavuus sekä esteettömyys ovat bussiliikennettä parempia.

Raitiotiehankkeen toteutus edellyttää suunnitelman kustannusarvion sisältämien investointien lisäksi liittyvien investointien toteuttamista. Liittyvien hankkeiden kokonaissumman arvioidaan olevan noin 260 mil-



joonaa euroa ja niiden toteutuksesta päätetään erikseen. Liittyviä hankkeita ovat:

- Huopalahdentien ja Vihdintien kaupunkibulevardin uutta maankäyttöä palvelevat katujärjestelyt, noin 41 miljoonaa euroa,
- Turunväylän tiealueen järjestelyt, noin 5,5 miljoonaa euroa,
- Mannerheimintien pyöräilyjärjestelyiden ja raitiotien parantamistoimenpiteiden toteuttaminen välillä Postikatu-Reijolankatu. Raitiotien parantamisen osuus on noin 15 miljoonaa euroa. (Kadun peruskorjauksen on kokonaisuudessaan arvioitu maksavan noin 36 miljoonaa euroa.)
- Vihdintien pikaraitiolinjan kalustohankinta, noin 53 miljoonaa euroa (sisältyy liikennöintikustannuksiin), ja
- Ruskeasuon raitiovaunuvarikko ja sen ratayhteydet, noin 150 miljoonaa euroa (sisältyy liikennöintikustannuksiin).

Mikäli Länsi-Helsingin raitiotiehanketta ei toteuteta, Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikatujen sekä muiden vaihtoehtoisten investointien summa on noin 59 miljoonaa euroa. Lisäksi Ruskeasuon raitiovaunuvarikko tarvitaan joka tapauksessa.

#### Vaikutukset kaupungin käyttötalouteen, lipputuloihin ja lipunhintaan

Hankkeen arvioidaan nostavan HSL:n lipputuloja 0,5 miljoonaa euroa vuodessa liikenteen alkaessa. Hankkeella on matkalippujen hintoihin noin 1,5 % korotusvaikutus. Helsingin HSL-maksuosuuden arvioidaan kasvavan käyttöönottoa seuraavan vuoden osalta noin 2,6 miljoonaa euroa. Tämä vastaa noin 1,3 %:n korotusta vuoden 2020 talousarvion mukaiseen HSL:n maksuosuuteen. Hankkeen vaikutus kaupungin HKL:lle maksamaan infratukeen on käyttöönottoa seuraavan vuoden osalta 2,5 miljoonaa euroa. Tämä vastaa noin 6 %:n korotusta vuoden 2020 talousarvion mukaiseen HKL:n infratukeen.

Hankkeen kokonaisvaikutus kaupungin käyttötalouteen on raitioteiden käyttöönottoa seuraavan vuoden osalta yhteensä 5,1 miljoonaa euroa. Vaikutus pienenee seuraavina vuosina poistettavan pääoman korkokulujen pienentymisen myötä.

Mikäli hanketta tuetaan 30 % valtionosuudella, on korotusvaikutus matkalippujen hintoihin 1,2 % ja kokonaisvaikutus kaupungin käyttötalouteen ensimmäisenä vuonna 3,6 miljoonaa euroa.

#### Joukkoliikenteen liikennöintikustannukset

Vihdintien pikaraitiolinjan liikennöintikustannus on noin 7,4 miljoonaa euroa vuodessa sisältäen kaluston ja varikon kustannukset. Linjan lii-



kennöntikustannus on 0,80 euroa/nousu, kun kantakaupungin nykyisessä raitioliikenteessä kustannus on noin 0,90 euroa/nousu.

Suunnitelmassa esitetyillä raitio- ja bussilinjaston muutoksilla koko raitioliikenteen liikennöntikustannukset kasvaisivat noin 7,2 miljoonaa euroa ja bussiliikenteen kustannukset laskisivat noin 5,2 miljoonaa euroa, jolloin joukkoliikenteen liikennöntikustannukset kasvaisivat kokonaisuudessaan noin 2,0 miljoonaa euroa vuodessa.

## Vaikutukset

Hankkeen vaikutusten arviointi perustuu asiantuntija-arvioihin, seudulliseen Helmet 3.0-liikennemalliin sekä muilla menetelmillä tehtyihin erillistarkasteluihin. Vaikutusten arvioinnin kohteena on raitiotieinvestoinista syntyvät vaikutukset, joten bulevardikaupungin maankäytön ja sen edellyttämien katujärjestelyiden toteutuminen on lähtökohdana kaikissa vaihtoehdoissa. Vaikutusten arviointia ei ole tehty nykyisten katujärjestelyiden suhteen. Vertailuvaihtoehdossa (VE 0+) joukkoliikenne järjestetään tehostetulla bussiliikenteellä. Muissa tarkastelluissa vaihtoehdoissa (VE 1, VE 2 ja VE 2+) on tutkittu erilaisia pikaraitiotien ja läntisen kantakaupungin rataosuuksien toteutuslaajuuksia. Tarkasteluvuosi on 2030, ja bulevardikaupungin suunniteltu maankäyttö oletetaan tilanteessa toteutuneeksi. Hankkeen toteuttamiseksi on valittu vaihtoehto VE 2+, jonka liikenteelliset periaatteet hyväksyttiin Kaupunkiympäristölautakunnassa yleissuunnittelun lähtökohdaksi 21.1.2020.

Seuraavassa esitetyt vaikutukset kuvaavat eroja valitun toteutusvaihtoehdon ja tehostetun bussiliikennevaihtoehdon välillä tilanteessa, jossa seudulliset liikenteen hinnoittelutoimenpiteet ovat käytössä, ellei toisin mainita. Vaikutukset on arvioitu herkkyystarkasteluna myös tilanteessa, jossa hinnoittelutoimenpiteet eivät ole käytössä. Autoliikenteelle tehdyt tarkennetut toimivuustarkastelut on arvioitu tilanteessa, jossa ei ole käytössä seudullisia liikenteen hinnoittelutoimenpiteitä. Vaikutusarviointit herkkyystarkasteluineen on esitetty yleissuunnittelmaraportissa ja liiteaineistossa.

Vihdintien pikaraitiolinjan matkustajamääräksi vuonna 2030 on arvioitu noin 39 000 matkustajaa vuorokaudessa ja kantakaupungin uusia rataosuuksia käyttävän raitiolinjan matkustajamääräksi myös 39 000 matkustajaa vuorokaudessa. Näiden raitiolinjoiden korvaamalla bussilinjoilla on arvioitu olevan yhteensä 36 500 matkustajaa vuorokaudessa. Erotus ei kuitenkaan ole vain lisäystä, sillä pikaraitiotie ja kantakaupungin kaupunkiraitiotie houkuttelevat myös muilta linjoilta matkustajia kyytiinsä. Helsingistä alkavien joukkoliikennematkojen määrä kasvaa raitioteiden toteuttamisen myötä noin 1600 matkalla vuorokaudessa, ja lankulkumatkojen määrä kasvaa noin 460 matkalla vuorokaudessa,



pyörämatkojen määrä vähenee noin 270 matkalla vuorokaudessa ja automatkojen määrä vähenee noin 1300 matkalla vuorokaudessa.

Kaupunkitaloudellisten vaikutusten arvioinnin (liite 5) perusteella raitioteiden toteuttaminen nopeuttaa ja tiivistää maankäytön toteutumista ja nostaa kaupungin tuloja maaomaisuudesta. Kaupungin maaomaisuustulojen nykyarvo 30 vuoden ajalta kasvaa noin 123 miljoonaa euroa, yritysten kasautumishyödyt noin 8,6 miljoonaa euroa ja kaupungin verotulot noin 4,4 miljoonaa euroa suhteessa bussiliikennevaihtoehtoon.

Yritysvaikutusten arvioinnin (liite 6) perusteella uudet raitiotiet parantavat joukkoliikenneyhteyksiä useilla yritys- ja työssäkäyntialueilla. Hanke voi parantaa erikoisliikkeiden saavutettavuutta ja toimintamahdollisuuksia edellyttäen, että asiointi- ja jakeluliikenteen tarpeet pystytään huomioimaan. Haittavaikutuksia syntyy keskustan alueella pääasiassa pysäköintipaikkojen vähenemisen ja jakeluliikenteen vaikeutumisen seurauksena. Yritysvaikutusten arvioinnissa korostuivat rakentamisen aikaiset haitat. Näiden arvioitiin heikentävän kantakaupungin kadunvarsien yritysten asiakasvirtoja ja liikevaihtoa.

Autoliikenteen toimivuutta on arvioitu ilman seudullisia liikenteen hinnoittelutoimenpiteitä, jotka pienentäisivät liikennemääriä (liitteet 1 ja 10). Huopalahdentien ja Vihdintien alueella liikenteen sujuvuus on ruuhkaisimmissa kohdissa heikko. Arviointien mukaan risteysten välityskyky riittää siihen, ettei jonoista aiheudu heijastusvaikutuksia seuraaviin liittymiin. Läntisen kantakaupungin raitioteiden ja pyöräinfran toteuttaminen vähentää autoliikenteen kaistakapasiteettia risteyksissä ja niiden välillä, kun oikealle kääntyvien ajokaista, joka toimii myös suoraan ajavien bussikaistana, poistuu. Autoliikennettä siirtyy Töölön kokoojakaduilta rinnakkaisille pääkatuteille Mannerheimintielle, Meckelininkadulle ja Nordenskiöldinkadulle. Viiveet kasvavat Tukholmankadulla ja Topeliuksenkadun pohjoisosalla. Runeberginkadulla ja Fredrikinkadulla ajoaikojen muutokset ovat pieniä. Kokonaisuutena liikenteen viiveet kantakaupungin läntisen raitiotien liikennejärjestelyiden vuoksi kasvavat noin 1,5 % (liite 10).

Kadunvarsipysäköintipaikkojen määrä vähenee kaikkiaan noin 180:lla. Suurimmat muutokset kadunvarsipysäköintiin kohdistuvat Fredrikinkadulle, Topeliuksenkadulle ja Huopalahdentielle.

Raitioteiden toteuttaminen tukee liikennejärjestelmän päästövähennyksiä. Kaupunkiraideliikenne on päästötöntä ja hankkeen aiheuttamat kulkutapamuutokset vähentävät ajoneuvoliikenteen päästöjä arviolta 430-1400 hiilidioksidiekvivalenttitonnia vuodessa.

Raitioliikenne voi lisätä melua kaarteissa, vaihteiden kohdalla ja raideristeyksissä. Auto- ja bussiliikenteen muutokset vaikuttavat kokonais-





melun määrään. Runkomelun syntyminen ja tärinä ehkäistään eristysrakentein ja pohjanvahvistuksella.

Uusia raitioiteita sijoittuu kaupunkikuvan ja kulttuuriympäristön kannalta merkittävälle alueelle kantakaupungissa. Raitiotiet suunnitellaan niin, etteivät ne aiheuta haittaa arvoympäristöille. Raitioiteiden ja katujen rakentamisella on vaikutuksia luonnonympäristöön erityisesti Huopalahdentien-Vihdintien kaupunkibulevardin osuudella sekä Mätäjäkivarrella. Raitioiteiden vaikutus virkistyskäyttöön on vähäinen. Raiteet on suunniteltu nykyiselle katu- ja tieverkolle.

#### Vuorovaikutus ja viranomaisyhteistyö

Tiivistelmä vuorovaikutuksesta ja saaduista kannanotoista sekä vastineet niihin on esitetty vuorovaikutusmuistiossa (liite 8). Suunnitelmaa on vuorovaikutettu mm. työpajoin, internet-kyselyin, yleisötilaisuuksin ja maastokävelyin vuosina 2018-2019.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) ja Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (HKL) ovat osallistuneet suunnitelman valmisteluun ja ohjaamiseen. Valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen (Uudenmaan ELY-keskus), Väyläviraston, Helsingin pelastuslaitoksen sekä Helsingin seudun ympäristöpalvelut –kuntayhtymän (HSY) kanssa.

#### Lausunnot

Yleissuunnitelmasta on saatu lausunnot (7 kpl) Helsingin kaupunginoyhdistykset ry:ltä (Helka), Helsingin seudun kauppakamarilta, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä (HSL), Helsingin Yrittäjiltä, Linja-autoliitolta, Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskukselta (Uudenmaan ELY-keskus) sekä Väylävirastolta. Lausunnot ovat liitteessä 11 ja vastineet lausuntoihin on esitetty vuorovaikutusmuistiossa (liite 8).

Helka toteaa lausunnossaan mm, että uudet raideyhteydet ovat kannattavia, mutta Riistavuoren täydennysrakentaminen ei ole hyväksyttävissä, uuden maankäytön ja liikennejärjestelyjen vaikutukset luonto- ja ympäristöarvoihin tulee huomioida suunnittelussa paremmin ja joukko liikenteen suoria yhteyksiä tulisi säilyttää.

Helsingin seudun kauppakamari toteaa lausunnossaan mm., että se suhtautuu kielteisesti kaupunkibulevardien toteutukseen, esittää huolensa Helsingin keskustan saavutettavuuden heikkenemisestä sekä huoltoliikenteen toimivuudesta ja pitää tärkeänä, että kaupunki tekee kaikkensa vähentääkseen rakentamisesta aiheutuvaa haittaa.



HSL toteaa lausunnossaan mm., että se tukee raideliikenteen verkoston toteuttamista ja edellyttää panostamista raitioliikenteen palvelutasotavoitteiden saavuttamiseen ja solmukohtien toimivuuteen. Samalla esitetään huoli bussiliikenteen sujuvuuden mahdollisesta heikkenemisestä.

Helsingin yrittäjät toteaa lausunnossaan mm, että he pitävät tärkeänä Helsingin ja sen keskustan saavutettavuutta kaikilla liikennemuodoilla, mikä vaikuttaa yritysten toimintamahdollisuuksiin. Katutöistä aiheutuvia haittoja tulee minimoida huolellisella suunnittelulla.

Linja-autoliitto toteaa lausunnossaan mm., että suunnitelma vaikeuttaa Topeliuksenkadun ja Runeberginkadun käyttöä linja-autoliikenteen varareittinä Kampin terminaaliin poikkeustilanteissa. Lisäksi matkailuliikenteen pysäköinti tulee säilyttää Runeberginkadulla ja Mäntymäen kentällä.

Uudenmaan ELY-keskus toteaa lausunnossaan mm., että pikaraitiotien rakentaminen on kannatettavaa, mutta suunnittelussa on otettava huomioon maantieliikenteen sekä pitkämatkaisen bussiliikenteen tarpeet. Vaikutukset Kehä I:n liittymiin ja Vihdintien eteläosaan tulisi selvittää ennen päätöksentekoa. Työnaikaisiin ratkaisuihin ja viestintään tulee kiinnittää huomiota.

Väylävirasto toteaa lausunnossaan mm., että Valimon aseman jatko-suunnittelu on tehtävä yhteistyössä Väyläviraston kanssa ja siinä on huolehdittava, että junaliikenteen ja opastimien näkemävaatimukset sekä ratasuunnitteluohjeiden mukaiset esteettömyysvaatimukset ym. tilatarpeet täyttyvät.

Lausuntojen vastineissa tuotiin muun muassa esiin, että maankäytöstä päätetään kaavoitusprosesseissa. Bulevardikaupungin hankekokonaisuuden viestintä monipuolistuu vielä vuoden 2020 aikana, kun projektialueelle perustetaan Uutta Helsinkiä-verkkosivuille oma osio, johon kootaan tietoa alueen suunnittelusta ja rakentumisesta. Joukkoliikenteen linjastosuunnittelusta päätetään HSL:n hallituksen toimesta, kun suunnitelmat ja niiden vaikutukset ovat tarkentuneet ja raitiotien liikennöinnin aloituksesta on sovittu tarkemmin. Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnittelun tavoitteena on ollut järjestää kaikille liikennemuodoille toimivat edellytykset. Hankkeen liikennejärjestelyt heikentävät autoliikenteen sujuvuutta kantakaupungissa. Viiveiden on arvioitu kasvavan noin 1,5 %. Vaikutukset autoliikenteelle on arvioitu ennustetilanteessa, jossa ei ole tiemaksuja. Työmaa-aikaisiin järjestelyihin tullaan kiinnittämään huomiota käynnissä olevan työmaiden kehittämisprojektin mukaisesti. Suunnitelmilla ei ole tunnistettu merkittävää vaikutusta HSL:n bussien linjaliikenteeseen, sillä bussikaistat säilyvät linjaston mukaisilla



pääreiteillä kuten Mannerheimintiellä ja Paciuksenkadulla. Liikenteen yleissuunnitelmassa on esitetty Runeberginkadulle tilaa Temppeleaukion kirkon läheisyyteen matkailuliikenteen lyhytaikaista pysäköintiä varten. Kehä I:n liittymiin ei ole esitetty yleissuunnitelmassa autoliikenteen järjestelyihin muutoksia. Kun suunnitelmat tarkentuvat jatkossa, tehdään samalla tarkemmat vaikutustarkastelut autoliikenteen toimivuuteen Kehä I:llä. Myös tarkempien suunnitelmien valmistelussa jatketaan yhteistyötä kumppaniemme kanssa ja suunnittelussa huomioidaan siihen kohdistuva ohjeistus.

#### Jatkosuunnittelu ja toteutus

Liikenneliikelaitos vastaa raitiotieinfrastruktuurin toteutuksesta sekä kалustohankinnasta ja laatii hankesuunnitelman, jossa selvitetään hankkeen toteutustapa ja -aikataulu sekä tarvittaessa tarkennetaan hankkeen ratkaisuja, vaikutusten arviointia ja kustannusarviota.

Bulevardikaupungin jatkosuunnittelun tavoitteena on alueen toteutuksen aloitusvalmius vuonna 2025. Alueen asemakaavojen laatiminen etenee osuuksittain ja kaavoituksen yhteydessä tarkennetaan liikennesuunnitelmia. Ensimmäisten joukossa suunnittelu aloitetaan Haagan ympyrän, Vihdintien katualueen, Munkkivuoren ostoskeskuksen sekä Niemenmäen alueista. Nämä asemakaavat tulevat vireille vuoden 2020 aikana. Asemakaavojen jälkeen laaditaan katusuunnitelmat.

HSL laatii joukkoliikenteen linjastosuunnitelman. Linjastosuunnitteluun kuuluu oma vuorovaikutusprosessinsa.

Suunnittelussa huomioidaan yleissuunnitelmassa mainitut jatkoselvitystarpeet, mm. avainristeysten toimivuustarkasteluiden jatkaminen, jotta yksityiskohtaisempi suunnittelu vastaa myös autoliikenteen toimivuustarpeisiin, raitioteiden melumallinnus sekä työnaikaisten haittavaikutusten ehkäiseminen Helsingin katutöiden kehittämishankkeen suositusten mukaisesti.

Edellä on kuvattu lautakunnan esitys kaupunginhallitukselle jatkotoimenpide-ehdotuksineen ja sen perustelut.

#### Käsittely kaupunginhallituksessa

##### Kaupunginhallitukselle saapunut kirje

Lautakunnan käsittelyn jälkeen Pro Haaga r.y. on lähettänyt 7.10.2020 kaupunginhallitukselle kirjeen, jossa ehdotetaan että Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman pohjaksi valittaisiin vaihtoehto 0+, jossa uusi raitiotie rakennettaisiin Huopalahdentielle Haagan liikenneympyrään Raide-Jokerin pysäkillä saakka ja joukkoliikenne Vihdintiellä hoi-



dettaisiin busseilla nykyiseen tapaan, jo lähitulevaisuudessa sähköbusseilla. Tällöin myös raitiolinja 4 voitaisiin säilyttää nykyisellä reitillään. Kirjeessä ilmaistaan myös huoli Vihdin pikaraitiotien arvokkaalle luonnonympäristölle ja asukkaiden virkistyspuistoille aiheuttamista epäsuotuisista vaikutuksista, kyseenalaistetaan pikaratikan linjauksen yleiskaavan mukaisuus, pikaratikkaa käyttävien matkustajien määrä tulevaisuudessa jo olemassa olevien hyvien juna- ja myös bussiyhteyksien vuoksi ja pidetään kyseenlaisena sitä, että ratikasta päätetään ennen kuin bulevardikaupungin asemakaavat ovat lainvoimaisia.

Kaupunginhallitus toteaa, että Vihdintien pikaraitiotien rooli joukkoliikennejärjestelmässä on raideliikenteeseen tukeutuvan verkostokaupungin muodostaminen. Se yhdistää kantakaupungin raitiotieverkon Raide-Jokeriin ja Ranta- ja Kehäratoihin ja tarjoaa itsessään laadukkaan, autoliikenteen ruuhkista riippumattoman keskustayhteyden, jota voi pitää ensisijaisena Munkkivuoren ja Etelä-Haagan tasalle asti. Linjan pohjoisosissa Pitäjänmäen, Lassilan ja Kannelmäen alueella pikaraitiotielinja palvelee liityntäyhteyksiä rautateille. Seudullisen työmatka- ja asiointiliikenteen kannalta pikaraitiotie tarjoaa yhteyden Ranta- ja Kehäradoilta Meilahden terveystalv- ja työpaikkakeskittymään. Arvioidut liikennemäärät perustuvat HSL:n julkaisemaan seudulliseen Helmet-liikennemalliin, jossa lähtötietona on alueen ennustetut asukas- ja työpaikkamäärät. Tilanne, jossa pikaraitiotie toteutettaisiin vain Haagan ympyrään asti jättäisi suuren osan Vihdintien varren uudesta maankäytöstä raitiotien palvelualueen ulkopuolelle. Kaupunginhallitus toteaa vielä, että raitiotien suunnittelu jatkuu hankesuunnitelman laatimisella ja samaan aikaan laaditaan alueen asemakaavoja, jotka tarjoavat uusia vuorovaikutusmahdollisuuksia osallisille. Lopulliset kaavaratkaisut tulevat arvioitaviksi maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimusten mukaisesti.

#### Kaupunginhallituksen kanta yleissuunnitelmaan

Viitaten lautakunnan esitykseen, sen perusteluihin ja valmisteluaineistoon, saatuihin lausuntoihin sekä kaupunginhallituksen hyväksymään ja muuhun kaupungin sisäiseen hankeohjeistukseen, kaupunginhallitus esittää, että yleissuunnitelma hyväksytään jatkosuunnittelun pohjaksi alustavine kokonaiskustannusarvioineen. Lopullinen päätös toteuttamisesta ja kokonaiskustannuksista, nk. enimmäishintapäätös, tehdään vasta myöhemmin koko hanketta koskevan hankesuunnitelman valmistuttua.

Päätöksenteon kaksivaiheisuutta koskevan esityksen perusteena ovat maankäytön suunnittelun, kunnallisteknisen ja geoteknisen sekä silta- ja taitorakenteiden suunnittelun alustava vaihe, raitiotiehankeen ja bussiliikenteen sujuvuuden vaatimat lisätarkastelut sekä pelastusturval-



lisuuden varmistaminen raitiotien rakentamisen myötä eräillä kaduilla ja katuosuuksilla.

#### Hankkeen kustannukset

Kaupunginhallitus on 21.5.2018 hyväksynyt katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeiden käsittelyohjeen, jossa todetaan mm. seuraavaa: Mikäli yleissuunnittelun aikana todetaan, että hanke vaatii yksityiskoh- taisempaa suunnittelua sen vaikuttavuuden, toteuttamiskelpoisuuden ja kannattavuuden varmistamiseksi, esitetään sen hyväksymisen yhtey- dessä, että suunnittelua jatketaan hankesuunnitelman laatimisella.

Länsi-Helsingin raitiotiet -hankkeen yleissuunnitelman mukainen kus- tannusarvio on 160 milj. euroa ja nk. liittyvät hankkeet, jotka lautakun- nan esityksen taulukossa on mainittu edellytyksiksi pikaraitiotiehank- keelle, ovat noin 265 milj. euroa. Yleissuunnitelman liitteestä 9 (Sitowi- se, mm. kohdat 2.4.-2.6) käy ilmi, että varsinaista katu- ja kunnallistek- nistä suunnittelua ei ole vielä tehty ja että geotekninen suunnittelu on vielä alkuvaiheessa. Samoin, tarkempaa silta- ja taitorakennesuunnitte- lua ei ole toistaiseksi tehty. Lisäksi rakennusaikaisista kustannuksista voi aiheutua ennakoitua suurempia lisäkustannuksia.

Yleissuunnitelman mukaan hankkeen alustava toteutusajankohta on vuosina 2025-2027, mutta hankkeen eri osien toteutusajankohta ja – järjestys on suunniteltava niiden laajuuden, suunnittelutilanteen ja mui- den investointihankkeiden ajoituksesta johtuvien syiden perusteella. Hankkeen toteuttamiseen on tällä hetkellä varauduttu talousarvioon 2021 sisältyvässä HKL:n 10-vuotisessa investointiohjelmassa yleis- suunnitelman mukaisesti vuosina 2025-2027. Alueen asemakaavoitus on käynnistynyt, mutta kestää useampia vuosia, ja vaikuttaa kiin- teästi nk. liittyvien hankkeiden katu- ym. infrastruktuuriratkaisuihin. Asemakaavoituksen etenemisen varmistamiseksi hankkeen suunnitte- lua on perusteltua viedä eteenpäin ja ajoittaa hankkeen enimmäishin- tapäätös lähemmäksi alueen tarkemmassa suunnittelussa tarkoituk- senmukaiseksi ja mahdolliseksi katsottua aloitusajankohtaa.

Ottaen huomioon hankkeen laajuuden ja haastavuuden, lautakuntakä- sittelyssä esiin tulleet jatkosuunnittelutarpeet sekä kaupungin ohjeis- tuksen edellyttämät vaatimukset enimmäishintapäätökseltä, kaupun- ginhallitus pitää perusteltuna, että lautakunnan esittämä yleissuunni- telma hyväksytään tässä vaiheessa jatkosuunnittelun pohjaksi. Näin sitoutuminen toteutukseen voidaan tehdä riittävän pitkälle vietyjen suunnitelmien pohjalta. Kaupungin aiempien kokemusten perusteella liian varhainen hintaan sitoutuminen on epävarmalla pohjalla ja johtaa myöhemmin kustannusylityksiin, joihin ei ole osattu hankkeen yleis- suunnitteluvaiheessa varautua.



## Jatkosuunnitteluun liittyvät liikenteelliset huomiot

HSL ilmaisi lausunnossaan huolen bussiliikenteen sujuvuuden mahdollisesta heikkenemisestä. HSL on lisäksi todennut, että vaikka bussilinjastoista päätetään myöhemmin sen toimesta, se, millaiseksi katuinfrastruktuuri rakennetaan, vaikuttaa merkittävästi mahdollisuuksiin järjestää sujuvaa bussiliikennettä kaupungissa. Myös Uudenmaan ELY-keskus totesi lausunnossaan, että on otettava huomioon pitkämatkaisen bussiliikenteen tarpeet sekä vaikutukset Kehä I:n liittymiin ja Vihdintien eteläosaan. Sama huoli bussiliikenteen asemasta ja etenkin nopeista, suorista bussiyhteyksistä sekä valtakunnallisen pitkän matkan bussiliikenteen tilanteesta on luettavissa myös muista kaupunkiympäristötoimialan pyytämistä lausunnoista, kuten Linja-autoliiton ja Helka r.y:n lausunnoista.

Lautakunta on käsitellessään esitystä kaupunginhallitukselle hyväksynyt yksimielisesti jatkosuunnittelua ohjaavan vastaehdotuksen, jonka mukaan "Jatkosuunnittelussa on varmistettava, että Helsingin keskusta on saavutettavissa eri kulkumuodoilla. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota näille väylille jäävän bussiliikenteen toimivuuteen siten, että bussiliikenteen toimintaedellytykset eivät ratkaisevasti heikkene nykyisestä."

Kaupunginhallitus pitää täydennystä perusteltuna, koska bussiliikenteen toimivuus voi heiketä nykyisestä, jos suunnitellun Länsi-Helsingin raitiotiereitin kantakaupungin osuuksilta poistuu paikoin bussi- ja ryhmämittymiskaistoja ja samalla toteutetaan auto- ja joukkoliikenteen yhteiskaistoja, pyöräkaistoja ja hidastinpysäkkejä. Hankkeen toteuttaminen voi siirtää bussi- ja autoliikennettä rinnakkaisille pääkaduille. Mannerheimintie on yksi kaupungin pääsisääntuloväylistä ja sen toimivuuden varmistaminen on etenkin keskustan elinvoimaisuuden, hankealueen sisältämän bussiliikenteen sekä Meilahden sairaala-alueen läheisyyden näkökulmasta tärkeää. Jatkosuunnittelussa on tärkeää kiinnittää huomiota liikenteen sujuvuuteen liittymissä, jotka vaikuttavat Kehä I:n autoliikenteeseen ja Turunväylän bussiliikenteeseen. Myös kadunvarsipysäköinnin olosuhteet on syytä huomioida jatkosuunnittelussa.

Lopuksi

Kaupunkistrategian 2017-2021 mukaan Vihdintien bulevardin pikaraitikan suunnittelu etenee päätösvaiheeseen kuluvan valtuustokauden aikana. Helsingin seudun kuntien ja valtion välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksessa 2020-2031 on kohta, jonka mukaan "valtio osoittaa Vihdintien pikaraitiotien (ns. Länsi-Helsingin raitiotiet) yleissuunnitelmaluonnoksen mukaisen hankekokonaisuuden toteuttamiseen (sis. suunnittelun ja rakentamisen) ja siihen sekä muihin



14.12.2020

kestävää liikkumista edistäviin hankkeisiin liittyviin kustannuksiin 105 miljoonaa euroa. Rahoituksen edellytyksenä on, että Helsingin kaupunki tekee hankkeen toteuttamisesta päätöksen, joka on vähintään yleissuunnitelmaluonnoksen hyöty-kustannus -laskelman mukainen tai sitä kannattavampi. Helsinki tekee hankkeen toteuttamisesta päätöksen syksyllä 2020. Valtio ja Helsingin kaupunki sopivat erikseen rahoituksen kohdentumisen yksityiskohdista ja rahoituksen aikataulusta." Kaupunginhallitus toteaa, että nyt kysymyksessä olevan yleissuunnitelman hyväksyminen on pohjana valtion ja Helsingin jatkoneuvotteluille.

Koska raitiotien toteutustapa ja aloitusajankohta riippuvat alueen maankäytön suunnittelun etenemisestä ja investointien kokonaisuohjelmoinnista, kaupunginhallitus pitää tärkeänä, että hankesuunnittelua ja alueen toteutuksen suunnittelua jatketaan laajassa yhteistyössä kaupunkiympäristön toimialan, kaupunginkanslian ja muiden sidosryhmien kesken.

Esittelijä

Vs. kansliapäällikkö  
Tuula Saxholm

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36154  
tanja.sippola-alho(a)hel.fi  
Saara Kanto, hankepäällikkö, puhelin: 310 25531  
saara.kanto(a)hel.fi  
Katariina Baarman, projektinjohtaja, puhelin: 310 37125  
katariina.baarman(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma-raportti
- 2 Länsi-Helsingin raitioteiden yleiskartta
- 3 Liikenteen yleissuunnitelmat
- 4 Laajennettu hankearviointi
- 5 Kaupunkitaloudellinen arviointi
- 6 Yritysvaikutusten arviointi
- 7 Käyttötalousvaikutukset
- 8 Vuorovaikutusmuistio
- 9 Tarkentavat selvitykset ja kustannusarvio
- 10 Läntisen kantakaupungin raitioteiden simulointi
- 11 Lausunnot
- 12 Pro Haaga r.y. - Pro Haga r.f. kirje 7.10.2020 ilman henkilötietoja

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



Ote	Otteen liitteet
Helsingin kaupunginosayhdistykset ry Helka	Esitysteksti
Helsingin seudun kauppakamari	Esitysteksti
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä	Esitysteksti
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä/Vesihuolto	Esitysteksti
Helsingin Yrittäjät r.y.	Esitysteksti
Liikenneliikelaitos	Esitysteksti
Linja-autoliitto	Esitysteksti
Pro Haaga r.y. - Pro Haga r.f.	Esitysteksti
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus	Esitysteksti
Väylävirasto	Esitysteksti

## Tiedoksi

Kaupunkiympäristölautakunta  
Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto  
Kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto  
Liikenneliikelaitoksen johtokunta  
Kaupunkiympäristön toimiala/Like

## Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 15.09.2020 § 512

HEL 2018-002298 T 08 00 02

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman hyväksymistä ja hankkeen toteuttamista siten, että

- raitiotien ja sen edellyttämän katuinfrastruktuurin kokonaiskustannusarvio on 160 miljoonaa euroa (MAKU 106,41 huhtikuu 2019, 2015=100)
- hankkeesta laaditaan hyväksytyn yleissuunnitelman ja kokonaiskustannusarvion mukainen tarkempi hankesuunnitelma. Hankesuunnitelmassa voidaan tehdä hankkeeseen vähäisiä muutoksia ja tarkistuksia, jotka eivät olennaisesti muuta yleissuunnitelman sisältöä
- kaupunki neuvottelee valtion kanssa hankkeen kustannusjaosta syksyn 2020 aikana. Kustannusjakoneuvotteluissa hyödynnetään





Helsingin seudun ja valtion MAL-sopimuksen 2020-2031 neuvottelutulosta (2.6.2020).

- Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että Helsingin keskusta on saavutettavissa eri kulkumuodoilla. Jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityisesti huomiota näille väylille jäävän bussiliikenteen toimivuuteen siten, että bussiliikenteen toimintaedellytykset eivät ratkaisevasti heikkene nykyisestä.

#### Käsittely

15.09.2020 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että Helsingin keskusta on saavutettavissa eri kulkumuodoilla. Jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityisesti huomiota näille väylille jäävän bussiliikenteen toimivuuteen siten, että bussiliikenteen toimintaedellytykset eivät ratkaisevasti heikkene nykyisestä.

Kannattaja: Sirpa Asko-Seljavaara

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Risto Rautavan vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Sirpa Asko-Seljavaara: Hyväksyessään Vihdintien pikaratikan lautakunta esittää, että se ei saa vaikuttaa linjastoon niin, että 100 vuotta vanha Nelosen raitiotie ei enää voi kulkea Ylioppilastalolle.

Sirpa Asko-Seljavaaran vastaehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

08.09.2020 Pöydälle

01.09.2020 Pöydälle

21.01.2020 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

14.01.2020 Pöydälle

10.12.2019 Pöydälle

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

#### Lisätiedot

Anton Silvo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37489  
anton.silvo(a)hel.fi



14.12.2020

Asia/23

---

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 19.03.2020 § 41

HEL 2018-002298 T 08 00 02

**Päätös**

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti merkitä tiedoksi asiasta saamansa informaation.

**Esittelijä**

yksikön johtaja  
Artturi Lähdetie

**Lisätiedot**

Artturi Lähdetie, yksikön johtaja, puhelin: 310 35245  
artturi.lahdetie(a)hel.fi  
Anton Silvo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37489  
anton.silvo(a)hel.fi

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alv.nro**

FI02012566