



§ 10

Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman hyväksyminen

HEL 2018-002298 T 08 00 02

Päätös

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 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 hyväksytyn 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 säävutettävissä eri kulkumuodoilla. Jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityisesti huomiota näille väylille jäävän bussiliikenteen toimivuuteen siten, että bussiliikenteen toimintaedellytykset eivät ratkaisevasti heikkene nykyisestä.

Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi seuraavat kolme toivomuspontta:

- 1 Kaupunginvaltuusto hyväksyessään Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman edellyttää, että selvitetään viipymättä mahdollisuudet päivittää syksyllä 2018 hyväksytty varikkosuunnitelma, jotta pystytään varaamaan riittävä varikkokapasiteetti Helsingin tarpeisiin. Voimakkaasti laajenevan raitiovaunuliikenteen vuoksi on erityisen korostettu tarve huolehtia riittävästä kaluston säilytys-, kunnossapito- ja korjaustarpeiden kapasiteetista. (Ted Apter)
- 2 Hyväksyessään Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuudet tehdä muutostyöt niin, että ajankohtaista, monikanavaista infor-



maatiota olisi koko ajan saatavilla työn etenemisestä, jotta rakentamisen aikaansaama haitta olisi mahdollisimman pientä rakennuskohteen yrittäjille ja (kivijalka-)liikkeille ja kaupoille. (Laura Kolbe)

- 3 Hyväksyessään Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman valtuusto edellyttää raitiotien jatkosuunnittelussa selvitettävien mahdollisuuksien raitiotien kanssa risteävien ekologisten käytävien eli viheryhteyksien turvaamiseksi Haagassa ja lähialueilla. (Thomas Wallgren)

Käsittely

Valtuutettu Daniel Sazonov ehdotti valtuutettu Otto Meren kannattamana, että muutetaan päätös kaupunginhallituksen esittelijän esityksen mukaiseksi:

" 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 säävutettävissä eri kulkumuodoilla. Jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityisesti huomiota bussiliikenteen toimivuuteen siten, että bussiliikenteen toimintaedellytykset eivät ratkaisevasti heikkene nykyisestä."

Keskustelun kuluessa ehdotettiin hyväksyttäväksi 8 toivomuspontta.

Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaara ehdotti valtuutettu Björn Månssonin kannattamana hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Hyväksyessään kaupunginhallituksen esityksen kaupunginval-



tuusto edellyttää tutkittavaksi mahdollisuutta säilyttää perinteikkäät raitiovaunureitit, kuten Linja 4, joka on kulkenut 100 vuotta Munkkiniemestä Yiloppilastalolle ja siitä nykyisin Katajanokalle. Aukkaat ovat usein valinneet asuinpaikkansa heille sopivan julkisen liikenteen reitin mukaan, eikä reitin varsinkaan päätepy-säkkejä pidä muuttaa.

Valtuutettu Ted Apter ehdotti valtuutettu Jenni Pajusen kannattamana hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Kaupunginvaltuusto hyväksyessään Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman edellyttää, että selvitetään viipymättä mahdollisuudet päivittää syksyllä 2018 hyväksytyt varikkosuunnitelma, jotta pystytään varaamaan riittävä varikkokapasiteetti Helsingin tarpeisiin. Voimakkaasti laajenevan raitiovaunuliikenteen vuoksi on erityisen korostettu tarve huolehtia riittävästä kaluston säilytys-, kunnossapito- ja korjaustarpeiden kapasiteetista.

Valtuutettu Atte Kaleva ehdotti valtuutettu Arja Karhuvaaran kannattamana hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Hyväksyessään Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuudet säilyttää ja korvata suunnitelman toteutumisen myötä poistuvia kadunvarsipysäköintipaikkoja.

Valtuutettu Laura Kolbe ehdotti valtuutettu Jenni Pajusen kannattamana hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Hyväksyessään Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuudet tehdä muutostyöt niin, että ajankohtaista, monikanavaista informaatiota olisi koko ajan saatavilla työn etenemisestä, jotta rakentamisen aikaansaama haitta olisi mahdollisimman pientä rakennuskohteen yrittäjille ja (kivijalka-)liikkeille ja kaupoille.

Valtuutettu Thomas Wallgren ehdotti valtuutettu Eveliina Heinäluoman kannattamana hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Hyväksyessään Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman valtuusto edellyttää raitiotien jatkosuunnittelussa selvittävien mahdollisuudet raitiotien kanssa risteävien ekologisten käytä-



vien eli viheryhteyksien turvaamiseksi Haagassa ja lähialueilla.

Valtuutettu Mia Haglund ehdotti hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman hyväksyessään valtuusto edellyttää, että kaupunki selvittää mahdollisuuden jatkosuunnittelussa huomioida raitioteiden ympäristön metsäisten alueiden ja ekologisten yhteyksien turvaamisen, kuten Riistavuorenpuiston metsäinen alue Etelä-Haagan liikenneympyrästä pohjoiseen radan ja Vihdintien risteykseen.

Valtuutettu Mika Ebeling ehdotti hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Hyväksyessään Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuudet säilyttää Riistavuoren puisto metsäisenä ulkoilualueena. Riistavuoren puiston säilyttäminen on perusteltua virkistys- ja luontoarvojen sekä liikuntamahdollisuuksien näkökulmasta, jotta Haagan alue säilyy vetovoimaisena.

Valtuutettu Björn Månsson ehdotti hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Hyväksyessään suunnitelman kaupunginvaltuusto edellyttää, että jatkosuunnittelussa selvitetään, onko mahdollista säästää alueen asukkaille tärkeä Riistavuoren puisto massiiviselta rakentamiselta.

Valtuutettujen Mia Haglund, Mika Ebeling ja Björn Månsson toivomusponsiehdotukset eivät liittyneet käsiteltävänä olevaan asiaan, joten niitä ei otettu käsittelyyn.

Äänestysjärjestys

Ensin äänestettiin valtuutettu Daniel Sazonovin vastaehdotuksesta. Sen jälkeen äänestettiin toivomusponnista erikseen.

1 äänestys

Kaupunginhallituksen ehdotus JAA, vastaehdotus EI



JAA-ehdotus: Kaupunginhallitus

Ei-ehdotus: Vastaesitys: "Muutetaan päätös kaupunginhallituksen esittelijän esityksen mukaiseksi: " 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."

Jaa-äännet: 51

Alviina Alametsä, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Jussi Chydenius, Fatim Diarra, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Jussi Halla-aho, Jasmin Hamid, Atte Harjanne, Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Abdirahim Husu Hussein, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Kati Juva, Jukka Järvinen, Emma Kari, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Pia Kopra, Terhi Koulumies, Johanna Laisaari, Petra Malin, Sami Muttilainen, Jarmo Nieminen, Johanna Nuorteva, Hannu Oskala, Terhi Peltokorpi, Sirpa Puhakka, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Suldaan Said Ahmed, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ozan Yanar

Ei-äännet: 34

Ted Apter, Katju Aro, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Juha Hakola, Joel Harkimo, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Tapio Klemetti, Kauko Koskinen, Heimo Laaksonen, Otto Meri, Seija Muurinen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Petrus Pennanen, Marcus Rantala, Risto Rautava, Laura Rissanen, Wille Rydman, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Sampo Terho, Ulla-Marja Urho, Jan Vapaavuori, Paavo Väyrynen

Kaupunginvaltuusto hyväksyi kaupunginhallituksen ehdotuksen.



2 äänestys

Valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaaran ehdottama toivomusponsi JAA, vastustus EI

JAA-ehdotus: Hyväksyessään kaupunginhallituksen esityksen kaupunginvaltuusto edellyttää tutkittavaksi mahdollisuutta säilyttää perinteikkäät raitiovaunureitit, kuten Linja 4, joka on kulkenut 100 vuotta Munkkiniemestä Yiloppilastalolle ja siitä nykyisin Katajanokalle. Asukkaat ovat usein valinneet asuinpaikkansa heille sopivan julkisen liikenteen reitin mukaan, eikä reitin varsinkaan päätepysäkkejä pidä muuttaa. EI-ehdotus: Vastustaa

Jaa-äännet: 34

Katju Aro, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Jussi Hallaaho, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Tapio Klemetti, Pia Kopra, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Petra Malin, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Petrus Pennanen, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Ulla-Marja Urho, Thomas Wallgren, Paavo Väyrynen

Tyhjä: 51

Alviina Alametsä, Ted Apter, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Jussi Chydenius, Fatim Diarra, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Juha Hakola, Jasmin Hamid, Atte Harjanne, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Abdirahim Husu Hussein, Ville Jalovaara, Kati Juva, Jukka Järvinen, Emma Kari, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Johanna Laisaari, Otto Meri, Jarmo Nieminen, Johanna Nuorteva, Hannu Oskala, Terhi Peltokorpi, Sirpa Puhakka, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Laura Rissanen, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Sampo Terho, Pilvi Torsti, Reetta Vanhanen, Jan Vapaa-vuori, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ozan Yanar

Kaupunginvaltuusto ei hyväksynyt valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaaran ehdottamaa toivomuspontta.

3 äänestys

Valtuutettu Ted Apterin ehdottama toivomusponsi JAA, vastustus EI

JAA-ehdotus: Kaupunginvaltuusto hyväksyessään Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman edellyttää, että selvitetään viipymättä mah-



dollisuudet päivittää syksyllä 2018 hyväksyty varikkosuunnitelma, jotta pystytään varaamaan riittävä varikkokapasiteetti Helsingin tarpeisiin. Voimakkaasti laajenevan raitiovaunuliikenteen vuoksi on erityisen korostettu tarve huolehtia riittävästä kaluston säilytys-, kunnossapito- ja korjaustarpeiden kapasiteetista.

Ei-ehdotus: Vastustaa

Jaa-äännet: 78

Alviina Alametsä, Ted Apter, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Katju Aro, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Jasmin Hamid, Atte Harjanne, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Abdirahim Husu Hussein, Nuutti Hyttinen, Kati Juva, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Otso Kivekäs, Tapio Klemetti, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Pia Kopra, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Johanna Laisaari, Petra Malin, Otto Meri, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Jarmo Nieminen, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Petrus Pennanen, Sirpa Puhakka, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Sampo Terho, Pilvi Torsti, Ulla-Marja Urho, Thomas Wallgren, Reetta Vanhanen, Jan Vapaavuori, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Paavo Väyrynen, Ozan Yanar

Tyhjä: 7

Jussi Chydenius, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Mai Kivelä, Hannu Oskala, Risto Rautava, Laura Rissanen

Kaupunginvaltuusto hyväksyi valtuutettu Ted Apterin ehdottaman toivomusponnen.

4 äänestys

Valtuutettu Atte Kalevan ehdottama toivomusponsi JAA, vastustus EI

JAA-ehdotus: Hyväksyessään Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuudet säilyttää ja korvata suunnitelman toteutumisen myötä poistuvia kadunvarsipysäköintipaikkoja.

Ei-ehdotus: Vastustaa



Jaa-äännet: 41

Ted Apter, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Joel Harkimo, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Tapio Klemetti, Laura Kolbe, Pia Kopra, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Otto Meri, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Petrus Pennanen, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Wille Rydman, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Ilkka Taipale, Sampo Terho, Ulla-Marja Urho, Jan Vapaavuori, Paavo Väyrynen

Ei-äännet: 2

Mia Haglund, Mai Kivelä

Tyhjä: 42

Alviina Alametsä, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Katju Aro, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Jussi Chydenius, Fatim Diarra, Tuula Haatainen, Jasmin Hamid, Atte Harjanne, Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Abdirahim Husu Hussein, Ville Jalovaara, Kati Juva, Jukka Järvinen, Emma Kari, Otso Kivekäs, Dan Koivulaakso, Johanna Laisaari, Petra Malin, Jarmo Nieminen, Johanna Nuorteva, Hannu Oskala, Sirpa Puhakka, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Suldaan Said Ahmed, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ozan Yanar

Kaupunginvaltuusto ei hyväksynyt valtuutettu Atte Kalevan ehdottamaan toivomuspontta.

5 äänestys

Valtuutettu Laura Kolben ehdottama toivomusponsi JAA, vastustus EI

JAA-ehdotus: Hyväksyessään Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään mahdollisuudet tehdä muutostyöt niin, että ajankohtaista, monikanavaista informaatiota olisi koko ajan saatavilla työn etenemisestä, jotta rakentamisen aikaansaama haitta olisi mahdollisimman pientä rakennuskohteen yrittäjille ja (kivijalka-)liikkeille ja kauppoille.

EI-ehdotus: Vastustaa

Jaa-äännet: 84

Alviina Alametsä, Ted Apter, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Katju Aro, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Jussi Chydenius, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Laura



Finne-Elonen, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Jasmin Hamid, Atte Harjanne, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Abdurahim Husu Hussein, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Kati Juva, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Tapio Klemetti, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Pia Kopra, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Johanna Laisaari, Petra Malin, Sami Mutttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Jarmo Nieminen, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Hannu Oskala, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Petrus Pennanen, Sirpa Puhakka, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Laura Rissanen, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Sampo Terho, Pilvi Torsti, Ulla-Marja Urho, Thomas Wallgren, Reetta Vanhanen, Jan Vapaavuori, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Paavo Väyrynen, Ozan Yanar

Ei-äännet: 1
Otto Meri

Kaupunginvaltuusto hyväksyi valtuutettu Laura Kolben ehdottaman toivomusponnen.

6 äänestys

Valtuutettu Thomas Wallgrenin ehdottama toivomusponsi JAA, vastustus EI

JAA-ehdotus: Hyväksyessään Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman valtuusto edellyttää raitiotien jatkosuunnittelussa selvitettävien mahdollisuuksien raitiotien kanssa risteävien ekologisten käytävien eli viher yhteyksien turvaamiseksi Haagassa ja lähialueilla.

EI-ehdotus: Vastustaa

Jaa-äännet: 74

Alviina Alametsä, Ted Apter, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Katju Aro, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Jussi Chydenius, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Jussi Halla-aho, Jasmin Hamid, Atte Harjanne, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Abdurahim Husu Hussein, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Kati Juva, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Tapio Klemetti, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Pia Kopra, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Johanna Laisaari, Petra Malin, Sami Mutttilainen, Björn Månsson, Jar-



20.01.2021

mo Nieminen, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Petrus Pennanen, Sirpa Puhakka, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Mirita Saxberg, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Sampo Terho, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Paavo Väyrynen, Ozan Yanar

Ei-äännet: 1
Otto Meri

Tyhjä: 10
Sirpa Asko-Seljavaara, Juha Hakola, Kauko Koskinen, Seija Muurinen, Hannu Oskala, Risto Rautava, Laura Rissanen, Daniel Sazonov, Ulla-Marja Urho, Jan Vapaavuori

Kaupunginvaltuusto hyväksyi valtuutettu Thomas Wallgrenin ehdottaman toivomusponnen.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

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

Kunnallisvalitus, valtuusto

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
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



Ote

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

Otteen liitteet

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

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.

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



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 liikenneliikelaitoksen 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 katuympäristöä. 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 miljoonaa 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 liikennöintikustannus on 0,80 euroa/nousu, kun kantakaupungin nykyisessä raitioliikenteessä kustannus on noin 0,90 euroa/nousu.



Suunnitelmassa esitetyillä raitio- ja bussilinjaston muutoksilla koko raitioliikenteen liikennöintikustannukset kasvaisivat noin 7,2 miljoonaa euroa ja bussiliikenteen kustannukset laskisivat noin 5,2 miljoonaa euroa, jolloin joukkoliikenteen liikennöintikustannukset 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 raitiotieinvestoinnista syntyvät vaikutukset, joten bulevardikaupungin maankäytön ja sen edellyttämien katujärjestelyiden toteutuminen on lähtökohtana 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 yleissuunnittelumaraportissa ja liitteaineistossa.

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, jalankulkumatkojen 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 raitiotieiden 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 raitiotieiden ja pyöräinfran toteuttaminen vähentää autoliikenteen kaistakapasiteettia risteyksissä ja niiden välillä, kun oikealle kääntyvien ajokaista, joka toimii myös suoraan ajavien bussikaistana, poistuu. Autoliikennettä siirtyy Töölön koojakadulta 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.

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



Uusia raitioiteita sijoittuu kaupunkikuvan ja kulttuuriympäristön kannalta merkittäville alueille kantakaupungissa. Raitiotiet suunnitellaan niin, etteivät ne aiheuta haittaa arvoympäristöille. Raitioiteiden ja katujen rakentamisella on vaikutuksia luonnonympäristöön erityisesti Huopalahdentien-Vihdintien kaupunkibulevardin osuudella sekä Mätäjokivarrella. 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 kaupunginosa yhdistykset 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 esi-



tetään 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 raitiotien 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 Mannerheimintielle ja Paciuksenkadulla. Liikenteen yleissuunnitelmassa on esitetty Runeberginkadulle tilaa Tempeliahaukion kirkon läheisyyteen matkailuliikenteen lyhytaikaista pysäköintiä



varten. Kehä I:n liittyminen 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 kalustohankinnasta 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. avainrasteysten 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 pysäkille saakka ja joukkoliikenne Vihdintiellä hoidettaisiin busseilla nykyiseen tapaan, jo lähitulevaisuudessa sähköbusseilla. Tällöin myös raitiolinja 4 voitaisiin säilyttää nykyisellä reitillään. Kirjeessä ilmaistaan myös huoli Vihdin pikaraitiotien arvokkaalle luon-



nonympäristölle 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 terveystalvaku- ja työpaikkakeskittymään. Arvioitujen liikennemäärien perusteella 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 kaavartekniset tulevat arvioitaviksi maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimusten mukaisesti.

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 yksityiskohdaisempaa suunnittelua sen vaikuttavuuden, toteuttamiskelpoisuuden ja kannattavuuden varmistamiseksi, esitetään sen hyväksymisen yhteydessä, että suunnittelua jatketaan hankesuunnitelman laatimisella.

Länsi-Helsingin raitiotiet -hankkeen yleissuunnitelman mukainen kustannusarvio on 160 milj. euroa ja nk. liittyvät hankkeet, jotka lautakunnan esityksen taulukossa on mainittu edellytyksiksi pikaraitiotiehankkeelle, ovat noin 265 milj. euroa. Yleissuunnitelman liitteestä 9 (Sitowise, mm. kohdat 2.4.-2.6) käy ilmi, että varsinaista katu- ja kunnallisteknistä suunnittelua ei ole vielä tehty ja että geotekninen suunnittelu on vielä alkuvaiheessa. Samoin, tarkempaa silta- ja taitorakennesuunnittelua 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 muiden investointihankkeiden ajoituksesta johtuvien syiden perusteella. Hankkeen toteuttamiseen on tällä hetkellä varauduttu talousarvioon 2021 sisältyvässä HKL:n 10-vuotisessa investointiohjelmassa yleissuunnitelman mukaisesti vuosina 2025-2027. Alueen asemakaavoitus on käynnistynyt, mutta kestää useampia vuosia, ja vaikuttaa kiinteästi nk. liittyvien hankkeiden katu- ym. infrastruktuuriratkaisuihin. Asemakaavoituksen etenemisen varmistamiseksi hankkeen suunnittelua on perusteltua viedä eteenpäin ja ajoittaa hankkeen enimmäishintapäätös lähemmäksi alueen tarkemmassa suunnittelussa tarkoitustenmukaiseksi ja mahdolliseksi katsottua aloitusajankohtaa.

Ottaen huomioon hankkeen laajuuden ja haastavuuden, lautakuntakäsittelyssä esiin tulleet jatkosuunnittelutarpeet sekä kaupungin ohjeistuksen edellyttämät vaatimukset enimmäishintapäätökseltä, kaupunginhallitus pitää perusteltuna, että lautakunnan esittämä yleissuunnitelma 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 yleissuunnitteluvaiheessa varautua.

Jatkosuunnitteluun liittyvät liikenteelliset huomiot

HSL ilmaisi lausunnossaan huolen bussiliikenteen sujuvuuden mahdollisesta heikkenemisestä. HSL on lisäksi todennut, että vaikka bussiliinjastoista 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 bus-



siliikenteen 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 ryhmitymiskaistoja 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 kestävästä liikkumisesta 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 ja hankkeen toteuttamisesta päättäminen ovat 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

Kaupunginhallitus



20.01.2021

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

Kunnallisvalitus, valtuusto

Otteet

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



20.01.2021

Asia/11

Liikenneliikelaitoksen johtokunta
Kaupunkiympäristön toimiala/Like

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 11.01.2021 § 12

HEL 2018-002298 T 08 00 02

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto 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 hyväksytyn 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 saatavissa eri kulkumuodoilla. Jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityisesti huomiota näille väylille jäävän bussiliikenteen toimivuuteen siten, että bussiliikenteen toimintaedellytykset eivät ratkaisevasti heikkene nykyisestä.

Käsittely

11.01.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Esteelliset: Sami Sarvilinna

Esteellisyyden syy: puolueettomuuden vaarantuminen (hallintolaki 28 § 1 mom 7 kohta)

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



Vastaehdotus:

Reetta Vanhanen: Muutetaan päätösesitys kaupunkiympäristölautakunnan kaupunginhallitukselle esittämän päätösesityksen mukaiseksi:

"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."

Edellä olevasta päätöksestä seuraten poistetaan seuraavat kappaleet 58 ja 59:

"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, raitiotiehanke ja bussiliikenteen sujuvuuden vaatimat lisätarkastelut sekä pelastusturvallisuuden varmistaminen raitiotien rakentamisen myötä eräillä kaduilla ja katuosuuksilla."



20.01.2021

Edellä olevasta päätöksestä seuraten muutetaan kappaleen 67 viimeinen lause seuraavasti:

"Kaupunginhallitus toteaa, että nyt kysymyksessä olevan yleissuunnitelman hyväksyminen JA HANKKEEN TOTEUTTAMISESTA PÄÄTTÄMINEN on pohjana valtion ja Helsingin jatkoneuvotteluille."

Kannattaja: Tomi Sevander

Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Reetta Vanhasen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 4

Pia Pakarinen, Wille Rydman, Daniel Sazonov, Jan Vapaavuori

Ei-äännet: 11

Veronika Honkasalo, Terhi Koulumies, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Nasima Razmyar, Tomi Sevander, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ozan Yanar

Kaupunginhallitus hyväksyi Reetta Vanhasen vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen äänin 4 - 11.

14.12.2020 Pöydälle

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

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 hyväksytyyn 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



20.01.2021

Asia/11

10.12.2019 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

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