



20.01.2021

Ärende/11

## § 10 Utredningsplan för spårvägar i västra Helsingfors

HEL 2018-002298 T 08 00 02

### Beslut

Stadsfullmäktige godkände utredningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors och genomförandet av projektet utgående från att

- Den totala kostnadsberäkningen för spårvägen och gatuinfrastrukturen som den kräver är 160 miljoner euro (MAKU 106,41, april 2019, 2015=100)
- För projektet utarbetas en noggrannare projektplan som följer den godkända utredningsplanen och den totala kostnadsberäkningen. I projektplanen kan det göras ändringar och justeringar som den fortsatta planeringen förutsätter, vilka inte väsentligt ändrar innehållet i utredningsplanen.
- Staden förhandlar med staten om projektets kostnadsfördelning. I förhandlingarna om kostnadsfördelningen utnyttjas förhandlingsresultatet om planen för markanvändning, boende och trafik MBT mellan Helsingforsregionen och staten 2020-2031 (2.6.2020).
- I den fortsatta planeringen säkras att Helsingfors centrum är nåbart med olika färdmedel. I den fortsatta planeringen fästs särskild uppmärksamhet vid att busstrafiken som stannar på de här trafiklederna fungerar, så att busstrafikens verksamhetsförutsättningar inte försämras på ett avgörande sätt jämfört med nuläget.

Dessutom godkände stadsfullmäktige följande tre hemställningsklämmor:

- 1 Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av utredningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors att det utan dröjsmål utreds om det är möjligt att uppdatera den depåplan som godkändes hösten 2018, så att det går att reservera tillräckligt med depåkapacitet för Helsingfors behov. Till följd av den kraftigt expanderande spårvagnstrafiken finns det ett speciellt accentuerat behov att se till att kapaciteten räcker till för behoven av förvaring, underhåll och reparation av materiel. (Ted Apter)
- 2 Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av utred-



ningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors att det utreds om ändringsarbetena kan göras så att aktuell information om hur arbetet fortskrider hela tiden finns att tillgå genom flera kanaler, så att olägenheterna av byggarbetena blir så små som möjligt för företagarna och (kvarters-)affärerna och butikerna vid byg-gobjektet. (Laura Kolbe)

- 3 Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av utredningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors att man vid den fortsatta planeringen av spårvägen utreder möjligheterna att trygga de ekologiska korridorerna, dvs. grönförbindelserna, som korsar spårvägen i Haga och i närområdena. (Thomas Wallgren)

## Behandling

Ledamoten Daniel Sazonov understödd av ledamoten Otto Meri föreslog att beslutet skulle ändras så att det motsvarar stadsstyrelsens föredragandes förslag:

”Stadsfullmäktige godkänner utredningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors som grund för den fortsatta planeringen utgående från att

- Den preliminära totalkostnadskalkylen för spårvägen och gatuinfrastrukturen som den kräver är 160 miljoner euro (MAKU 106,41, april 2019, 2015=100)
- För projektet utarbetas utgående från utredningsplanen en projektplan och i samband med att projektplanen godkänns fattar stadsfullmäktige ett beslut om det slutliga maximipriset.
- Staden förhandlar med staten om projektets kostnadsfördelning. I förhandlingarna om kostnadsfördelningen utnyttjas planen för markanvändning, boende och trafik 2020-2031 MBT mellan Helsingforsregionen och staten som stadsstyrelsen har godkänt 21.9.2020 och som statsrådet har godkänt 8.10.2020.
- I den fortsatta planeringen säkras att Helsingfors centrum är nåbart med olika färdmedel. I den fortsatta planeringen fästs särskild uppmärksamhet vid att busstrafiken fungerar, så att busstrafikens verksamhetsförutsättningar inte försämras på ett avgörande sätt jämfört med nuläget.”

Under diskussionen framställdes åtta förslag till hemställningsklämmor:



20.01.2021

Ärende/11

Ledamoten Sirpa Asko-Seljavaara understödd av ledamoten Björn Månsson föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av stadsstyrelsens förslag att det utreds om det är möjligt att bevara traditionella spårvagnsrutter, såsom linje 4. Den har i 100 år gått från Munksnäs till Studenthuset och därifrån numera till Skatudden. Invånarna har ofta valt att bo nära en kollektivtrafikrutt som är lämplig för dem, och i synnerhet bör ruttens ändhållplatser inte flyttas.

Ledamoten Ted Apter understödd av ledamoten Jenni Pajunen föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av utredningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors att det utan dröjsmål utreds om det är möjligt att uppdatera den depåplan som godkändes hösten 2018, så att det går att reservera tillräckligt med depåkapacitet för Helsingfors behov. Till följd av den kraftigt expanderande spårvagnstrafiken finns det ett speciellt accentuerat behov att se till att kapaciteten räcker till för behoven av förvaring, underhåll och reparation av materielen.

Ledamoten Laura Kolbe understödd av ledamoten Jenni Pajunen föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av utredningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors att det utreds om ändringsarbetena kan göras så att aktuell information om hur arbetet fortskrider hela tiden finns att tillgå genom flera kanaler, så att olägenheterna av byggarbetena blir så små som möjligt för företagarna och (kvarters-)affärerna och butikerna vid byg-gobjektet.

Ledamoten Atte Kaleva understödd av ledamoten Arja Karhuvaara föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av utredningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors att det utreds om det är möjligt att bevara och ersätta gatuparkeringsplatser som försvinner när planen genomförs.



20.01.2021

Ärende/11

Ledamoten Thomas Wallgren understödd av ledamoten Eveliina Heinäluoma föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av utredningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors att man vid den fortsatta planeringen av spårvägen utreder möjligheterna att trygga de ekologiska korridorerna, dvs. grönförbindelserna, som korsar spårvägen i Haga och i närområdena.

Ledamoten Mia Haglund föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av utredningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors att staden utreder möjligheten att i den fortsatta planeringen beakta tryggheten av skogiga områden och ekologiska förbindelser i spårvägarnas omgivning, såsom skogsområdet i Djurbergsparken från trafikrondellen i Södra Haga norrut till korsningen mellan banan och Vichtisvägen.

Ledamoten Mika Ebeling föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av utredningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors att det utreds om det är möjligt att bevara Djurbergsparken som ett skogigt friluftsområde. Att bevara Djurbergsparken är motiverat med tanke på rekreations- och naturvärdena och motionsmöjligheterna för att Hagaområdet ska förbli attraktivt.

Ledamoten Björn Månsson föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av planen att man i den fortsatta planeringen utreder om det är möjligt att skona den för områdets invånare viktiga Djurbergsparken från ett massivt byggande.

Ledamöterna Mia Haglunds, Mika Ebelings och Björn Månssons hemställningsklämmar hänförde sig inte till det ärende som behandlades och de togs därför inte upp till omröstning.

### Omröstningsordning

Först togs ledamoten Daniel Sazonovs motförslag upp till omröstning. Därefter togs hemställningsklämmarna separat upp till omröstning.



## 1 omröstningen

Stadsstyrelsens förslag JA, motförslag NEJ

JA-förslag: Stadsstyrelsen

NEJ-förslag: Motförslag: Beslutet ändras så att det motsvarar stadsstyrelsens föredragandes förslag: "Stadsfullmäktige godkänner utredningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors som grund för den fortsatta planeringen utgående från att - Den preliminära totalkostnadskalkylen för spårvägen och gatuinfrastrukturen som den kräver är 160 miljoner euro (MAKU 106,41, april 2019, 2015=100) - För projektet utarbetas utgående från utredningsplanen en projektplan och i samband med att projektplanen godkänns fattar stadsfullmäktige ett beslut om det slutliga maximipriset. - Staden förhandlar med staten om projektets kostnadsfördelning. I förhandlingarna om kostnadsfördelningen utnyttjas planen för markanvändning, boende och trafik 2020-2031 MBT mellan Helsingforsregionen och staten som stadsstyrelsen har godkänt 21.9.2020 och som statsrådet har godkänt 8.10.2020. - I den fortsatta planeringen säkras att Helsingfors centrum är nåbart med olika färdmedel. I den fortsatta planeringen fästs särskild uppmärksamhet vid att busstrafiken fungerar, så att busstrafikens verksamhetsförutsättningar inte försämras på ett avgörande sätt jämfört med nuläget."

Ja-röster: 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 Kiväkäs, 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

Nej-röster: 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, Da-



20.01.2021

Ärende/11

niel Sazonov, Sampo Terho, Ulla-Marja Urho, Jan Vapaavuori, Paavo Väyrynen

Stadsfullmäktige godkände stadsstyrelsens förslag.

## 2 omröstningen

Ledamoten Sirpa Asko-Seljavaaras förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av stadsstyrelsens förslag att det utreds om det är möjligt att bevara traditionella spårvagnsrutter, såsom linje 4. Den har i 100 år gått från Munksnäs till Studenthuset och därifrån numera till Skatudden. Invånarna har ofta valt att bo nära en kollektivtrafikrutt som är lämplig för dem, och i synnerhet bör ruttens ändhållplatser inte flyttas.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 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

Blanka: 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 Vapaavuori, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ozan Yarnar

Stadsfullmäktige godkände inte ledamoten Sirpa Asko-Seljavaaras förslag till hemställningskläm.



### 3 omröstningen

Ledamoten Ted Apters förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av utredningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors att det utan dröjsmål utreds om det är möjligt att uppdatera den depåplan som godkändes hösten 2018, så att det går att reservera tillräckligt med depåkapacitet för Helsingfors behov. Till följd av den kraftigt expanderande spårvagnstrafiken finns det ett speciellt accentuerat behov att se till ett kapaciteten räcker till för behoven av förvaring, underhåll och reparation av materielen.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 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 Yarnar

Blanka: 7

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

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Ted Apters förslag till hemställningskläm.

### 4 omröstningen



Ledamoten Atte Kalevas förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av utredningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors att det utreds om det är möjligt att bevara och ersätta gatuparkeringsplatser som försvinner när planerna genomförs.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 41

Ted Apter, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Joel Harkimo, Nutti 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

Nej-röster: 2

Mia Haglund, Mai Kivelä

Blanka: 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

Stadsfullmäktige godkände inte ledamoten Atte Kalevas förslag till hemställningskläm.

5 omröstningen

Ledamoten Laura Kolbes förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av utredningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors att det utreds om änd-





ringsarbetena kan göras så att aktuell information om hur arbetet fortskrider hela tiden finns att tillgå genom flera kanaler, så att olägenheterna av byggarbetena blir så små som möjligt för företagarna och (kvarters-)affärerna och butikerna vid byggobjektet.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 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 Heinälumä, 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 Muttillainen, 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 Vaavuori, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Paavo Väyrynen, Ozan Yanar

Nej-röster: 1

Otto Meri

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Laura Kolbes förslag till hemställningskläm.

## 6 omröstningen

Ledamoten Thomas Wallgrens förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av utredningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors att man vid den fortsatta planeringen av spårvägen utreder möjligheterna att trygga de ekologiska korridorerna, dvs. grönförbindelserna, som korsar spårvägen i Haga och i närområdena.

NEJ-förslag: Motsätter sig



20.01.2021

Ja-röster: 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, Abdirahim Husu Hussein, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Kati Juva, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Arja Karhuvaaara, 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, 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, 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

Nej-röster: 1

Otto Meri

Blanka: 10

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

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Thomas Wallgrens förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

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

Bilagor

- 1 Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma-raportti
- 2 Länsi-Helsingin raitioteiden yleiskartta
- 3 Liikenteen yleissuunnitelmat
- 4 Laajennettu hankearviointi



20.01.2021

Ärende/11

|    |   |
|----|---|
| 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 |

## Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

## Utdrag

| Utdrag  | Bilagor till utdrag |
|---|---------------------|
| Helsingfors stadsdelsföreningar<br>rf Helka                                 | Förslagstext        |
| Helsingforsregionens handels-<br>kammare                                    | Förslagstext        |
| Samkommunen Helsingforsre-<br>gionens trafik                                | Förslagstext        |
| Samkommunen Helsingforsre-<br>gionens miljö tjäns-<br>ter/Vattenförsörjning | Förslagstext        |
| Helsingfors företagare  | Förslagstext        |
| Trafikaffärsverket  | Förslagstext        |
| Bussförbundet   | Förslagstext        |
| Pro Haaga r.y. - Pro Haga r.f.  | Förslagstext        |
| Närings-, trafik- och miljöcentra-<br>len i Nyland                          | Förslagstext        |
| Trafikledsverket  | Förslagstext        |

## Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

## Föredragandens motiveringar

Stadsmiljönämndens förslag till stadsstyrelsen 15.9.2020:

Stadsstyrelsen godkänner utredningsplanen för spårvägar i västra Helsingfors och genomförandet av projektet utgående från att

- Den totala kostnadsberäkningen för spårvägen och gatuinfrastrukturen som den kräver är 160 miljoner euro (MAKU 106,41, april 2019, 2015=100)

- För projektet utarbetas en noggrannare projektplan som följer den



godkända utredningsplanen och den totala kostnadsberäkningen. I projektplanen kan det göras ändringar och justeringar som den fortsatta planeringen förutsätter, vilka inte väsentligt ändrar innehållet i utredningsplanen.

- Staden förhandlar med staten om projektets kostnadsfördelning. I förhandlingarna om kostnadsfördelningen utnyttjas förhandlingsresultatet om planen för markanvändning, boende och trafik MBT mellan Helsingforsregionen och staten 2020-2031 (2.6.2020).

- I den fortsatta planeringen säkras att Helsingfors centrum är nåbart med olika färdmedel. I den fortsatta planeringen fästs särskild uppmärksamhet vid att busstrafiken som stannar på de här trafiklederna fungerar, så att busstrafikens verksamhetsförutsättningar inte försämrars på ett avgörande sätt jämfört med nuläget.

Motiveringarna i stadsmiljönämndens förslag är de följande:

#### Planens bakgrund och tidigare beslut

Stadsfullmäktige godkände 26.10.2016 en generalplan, där området vid Hoplaksvägen och Vichtisvägen anvisas markanvändning för innerstaden, en stadsboulevard och en snabb stomlinje för kollektivtrafiken.

I stadsstrategin 2017-2021 som stadsfullmäktige har godkänt 27.9.2017 konstateras det att planeringen av förverkligandet av generalplanen inleds med Vichtisvägens boulevard som första mål och att planeringen av snabbspårvägen i området avancerar till beslutsfattandet under fullmäktigeperioden.

Stadsstyrelsen godkände 4.6.2018 genomförandeprogrammet för generalplanen, där Hoplaksvägens och Vichtisvägens boulevard och snabbspårvägen hör till de projekt som planeras och genomförs i den första genomförandefasen under 2020-talet.

I MBT 2019-planen, som har godkänts av HRT:s styrelse 26.3.2019 och av Helsingforsregionens samarbetsmöte 28.3.2019, hör Vichtisvägens snabbspårväg till trafikinvesteringarna som inleds i första fasen under åren 2020-2023. I förhandlingsresultatet 2.6.2020 som gäller MBT-avtalet i Helsingforsregionen 2020–2031 föreslås att staten deltar i förverkligandet av projekthelheten som följer generalplanen med en andel på 30 %. I MBT-avtalet anvisar staten sammanlagt 105 miljoner euro till genomförandet av projekten (inkl. projektering och byggande) enligt utkastet till utredningsplan för Vichtisvägens snabbspårväg (s.k. snabbspårvägar i västra Helsingfors) samt till andra projekt för främjande av hållbar mobilitet.



Stadsmiljönämnden godkände 11.6.2019 dispositionsplanen för Hoplaksvägens och Vichtisvägens boulevardstad. I den fastställs en riktgivande helhetsbild för markanvändningen i området som grund för den fortsatta planeringen.

Stadsmiljönämnden godkände 21.1.2020 de trafikmässiga principerna i utredningsplanen för spårvägarna i västra Helsingfors och valde alternativet som omfattar Vichtisvägens snabbspårväg och västra innerstadens stadsspårväg till grund för utredningsplanen. Motförslagen som har lämnats i samband med beslutsfattandet har beaktats i beredningen av utredningsplanen.

I budgetförhandlingarna som fördes då stadsfullmäktige godkände 2020 års budget 27.11.2019 gjordes en notering om trafikaffärsverkets investeringar, enligt vilken man planerar att bygga en snabbspårväg på Vichtisvägen och stadsspårvägar i västra innerstaden från och med år 2025.

#### Allmänt

Vichtisvägens snabbspårväg är en ny radiell stomlinje inom kollektivtrafiken. Dess roll i kollektivtrafiksystemet går ut på att utvidga spårvägsnätet, bilda knutpunkter för kollektivtrafiken och möjliggöra ny, innerstadsaktig markanvändning. Snabbspårvägen sammankopplar innerstadens spårvägsnät, snabbspårvägen Spårjokern och Ringbanan.

Snabbspårvägens nya, ca 5,5 km långa banavsnitt löper från Munksnäsplatsen längs med Hoplaksvägen, Vichtisvägen och Krämarvägen till Kanteletarvägen i Gamlas. Ändhållplatsen i centrum är på Skillnaden, vid Trekanten. Snabbspårvägens nya banavsnitt planeras enligt planeringsprinciperna för snabbspårvägar så att det skapar förutsättningar för en snabb, smidig och pålitlig trafikering av linjen. Från Munksnäsplatsen till Skillnaden utnyttjar snabbspårvägen det befintliga spårvägsnätet, som i samband med ombyggnaden förbättras så att det lämpar sig för snabbspårvägen.

Snabbspårvägslinjen mellan Skillnaden och Gamlas trafikeras under rusningstider med 6 minuters turtäthet. Resetiden mellan ändhållplatserna är cirka 30 minuter och linjens medelhastighet är cirka 20 km/h. Snabbspårvägslinjens materiel består av cirka 35 meter långa dubbelriktade snabbspårvagnar och i trafikarrangemangen förbereder man sig på att ta i bruk längre, 45 meter lång materiel. Linjens preliminära materielbehov är 15 vagnar.

Spårvägarna i den västra innerstaden är utvidgningar av innerstadens spårvägsnät, som är belägna på Fredriksgatan, Topeliusgatan och Nordenskiöldsgatan. Den sammanlagda längden på dem är ca 2,5 km.



Avsnitten planeras i överensstämmelse med planeringsprinciperna för det nuvarande stadspåvägsnätet. Med hjälp av innerstadens nya banavsnitt tryggas också snabbspårvägens goda servicenivå, görs spårvägslinjenätet mångsidigare, förbättras spårvägsnätets tillförlitlighet och ersätts busstrafik i innerstaden.

Planeringen av linjenätet preciseras i den fortsatta planeringen. I konsekvensbedömningarna av utredningsplanen har man granskat olika alternativ för ordnandet av spårvägstrafiken i innerstaden. Konsekvenserna har analyserats med ett alternativ där linjerna 2 och 4 flyttas från de nuvarande rutterna till nya banavsnitt i innerstaden. Dessutom har konsekvenserna för trafikeringen av busslinjerna i västra Helsingfors bedömts. Till exempel rutterna för linjerna 18, 37 och 39 kan förkortas, varvid de betjänar anslutningen till spårvägstrafiken. Den egentliga linjenätsplanen och besluten i förhållande till dessa fattas i ett senare skede och det är på HRT:s ansvar.

För fotgängare skapas en trivsamt, trygg och urban gatumiljö. I planen ingår arrangemang för cykeltrafik i enlighet med målnätet för cykeltrafiken, med undantag av Fredriksgatan, där det inte finns något utrymme för ett separat arrangemang för cykeltrafiken. På avsnitten i innerstaden reserveras i huvudsak ett och på Hoplaksvägen och på Vichtisvägen två körfält per riktning som möjliggör genomfart för biltrafiken. I framtiden är principen densamma som i nuläget i fråga om körfälten som möjliggör genomfart för personbiltrafiken. På avsnitten i innerstaden föreslås att körfält för bussar och gruppering tas bort.

#### Kostnader, lönsamhet och sammanhängande investeringar

Spårvägsprojektets preliminära kostnadsberäkning är 160 mn euro (MAKU-index 106,41,2015=100). I kostnaden ingår spårvägen och de ändringar i gatuinfrastrukturen som den kräver, bärande konstruktioner, grundförstärkningar och ledningsflyttningar på de nya banavsnitten. I kostnadsberäkningen ingår en riskreservering på 15 %. De identifierade riskerna har att göra med bl.a. bärande konstruktioner, lösningarna för spårvägens tekniska system och grundförhållandena. Dessutom innehåller beräkningen kostnaderna för planering och byggherreverksamhet och byggplatsuppgifter (inkl. trafikarrangemang under byggplatstiden).

Förverkligandet av boulevardstadens markanvändning och därtill hörande gatuarrangemang är förutsättningar för förverkligandet av spårvägen. Ändringarna i markanvändningen grundar sig på dispositionsplanen och beslut om dem fattas i samband med godkännandet av detaljplanerna. Gatuinvesteringarna som den nya markanvändningen för-



utsätter förverkligas som investeringar i förbindelse till spårvägsprojektet.

Trafikeringen av spårvägslinjerna stöder sig på spårvagnsdepån som byggs i Brunakärr. Målet är att projektplanen för depån färdigställs för beslutsfattande under år 2020. Materiel- och depåinvesteringarnas kapitalkostnader ingår i trafikeringsteknaderna i den här utredningsplanens projektbedömning.

Projektets samhällsekonomiska lönsamhet är cirka 0,60, om prissättningsåtgärderna för trafiken i MBT 2019-planen tas i bruk. Utan prissättningsåtgärder är nytto-kostnadsförhållandet 0,79. Genomförandet av projektet är dock motiverat på grund av de stadsekonomiska konsekvenserna och de gynnsamma verkningarna som framförs i den utvidgade projektbedömningen (bilaga 4). Spårvägstrafiken möjliggör en ökning av kollektivtrafikens kapacitet så att trafikens tillförlitlighet bevaras och dess resebekvämlighet och tillgänglighet är bättre än i busstrafiken.

Genomförandet av spårvägsprojektet förutsätter att investeringarna som ingår i planens kostnadsberäkning, men också de sammanhängande investeringarna, förverkligas. Helhetssumman för de sammanhängande projekten beräknas vara cirka 260 miljoner euro och ett beslut om genomförandet av dem fattas separat. Sammanhängande projekt är:

- Gatuarangemang som betjänar den nya markanvändningen vid Hoplaksvägen och Vichtisvägens stadsboulevard, cirka 41 miljoner euro,
- Arrangemang för Åboledens vägområde, cirka 5,5 miljoner euro.
- Förverkligandet av arrangemang för cykeltrafiken på Mannerheimvägen och åtgärder för att förbättra spårvägen på avsnittet Postgatan-Grejusgatan. Andelen för förbättrandet av spårvägen är cirka 15 miljoner euro. (Gatans ombyggnad har i sin helhet beräknats kosta cirka 36 miljoner euro.)
- Materielanskaffning för Vichtisvägens snabbspårväg, cirka 53 miljoner euro (ingår i trafikeringsteknaderna), och
- Spårvagnsdepån i Brunakärr och dess spårförbindelser, cirka 150 miljoner euro (ingår i trafikeringsteknaderna).

Om spårvägsprojektet i västra Helsingfors inte genomförs, uppgår summan för investeringarna för Hoplaksvägen och Vichtisvägens boulevardgator och andra alternativa investeringar till cirka 59 miljoner euro. Dessutom behövs spårvagnsdepån i Brunakärr i varje fall.

Konsekvenser för stadens driftsekonomi, biljettintäkter och biljettpriset



Projektet beräknas höja HRT:s biljettintäkter med 0,5 miljoner euro per år då trafiken börjar. Projektet beräknas höja biljettpriserna med 1,5 %. Helsingfors HRT-betalningsandel beräknas öka med cirka 2,6 miljoner euro för året efter ibrukttagandet. Det här motsvarar en höjning på cirka 1,3 % i HRT:s betalningsandel enligt 2020 års budget. Projektets inverkan på infrastrukturstödet som staden betalar till HST är 2,5 miljoner euro för året efter ibrukttagandet. Det här motsvarar en höjning på cirka 6 % i HST:s infrastrukturstöd enligt 2020 års budget.

Projektets totala verkningar för stadens driftsekonomi är sammanlagt 5,1 miljoner euro för året efter ibrukttagandet. Effekten minskar under de följande åren då avskrivningsbeloppet och räntekostnaderna minskar.

Om projektet stöds med en statsandel på 30 % är höjningseffekten på biljettpriserna 1,2 % och helhetseffekten på stadens driftsekonomi 3,6 miljoner euro under det första året.

#### Kollektivtrafikens trafikeringskostnader

Trafikeringskostnaden för Vichtisvägens snabbspårvägslinje är cirka 7,4 miljoner euro per år inklusive kostnader för materiel och depån. Linjens trafikeringskostnad är 0,80 euro/påstigning, då kostnaden i den nuvarande spårvägstrafiken i innerstaden är cirka 0,90 euro/påstigning.

I och med de i planen föreslagna ändringarna i spårvägs- och busslinjenätet ökar trafikeringskostnaderna för hela spårvägstrafiken med cirka 7,2 miljoner euro och minskar kostnaderna för busstrafiken med cirka 5,2 miljoner euro, varvid kollektivtrafikens trafikeringskostnader i sin helhet ökar med cirka 2,0 miljoner euro per år.

#### Konsekvenser

Bedömningen av projektets konsekvenser grundar sig på expertutlåtanden, den regionala trafikmodellen Helmet 3.0 och separata granskningar som utförts med andra metoder. Föremålet för konsekvensbedömningen är konsekvenserna av spårvägsinvesteringen, varför förverkligandet av boulevardstadens markanvändning och de gatuarangemang som den förutsätter är en utgångspunkt i alla alternativ. Konsekvensbedömning har inte utförts för de nuvarande gatuarrangemangen. I jämförelsealternativet (VE 0+) ordnas kollektivtrafiken med effektiviserad busstrafik. I de övriga begrundade alternativen (VE 1, VE 2 och VE 2+) har man undersökt olika omfattande genomförandemodeller för snabbspårvägen och banavsnitten i den västra innerstaden. Granskningsåret är 2030 och boulevardstadens planerade markanvändning antas i situationen vara förverkligad. För genomförandet av projektet valdes alternativet VE 2+, vars trafikmässiga principer stads-





miljönämnden godkände 21.1.2020 som grund för den allmänna planeringen.

Konsekvenserna som presenteras i det följande beskriver skillnaderna mellan det valda genomförandealternativet och alternativet med effektiviserad busstrafik i en situation där trafikens regionala prissättningsåtgärder är i bruk, om inte annat nämns. Konsekvenserna har bedömts genom en känslighetsgranskning också i en situation, där prissättningsåtgärderna inte är i bruk. De preciserade granskningen av hur biltrafiken fungerar har beräknats i en situation där de regionala prissättningsåtgärderna för trafiken inte är i bruk. Konsekvensbedömningarna med känslighetsgranskningar framförs i rapporten om utredningsplanen och i bilagematerialet.

Vichtisvägens snabbspårväg beräknas år 2030 ha cirka 39 000 passagerare per dygn och spårvägslinjen som utnyttjar innerstadens nya banansnitt beräknas likaså ha 39 000 passagerare per dygn. Busslinjerna som de här spårvägslinjerna ersätter beräknas ha sammanlagt 36 500 passagerare per dygn. Skillnaden är dock inte endast en ökning, eftersom snabbspårvägen och innerstadens stadsspårväg lockar till sig passagerare också från andra linjer. I och med de nya spårvägarna väntas antalet resor inom kollektivtrafiken som börjar i Helsingfors öka med cirka 1 600 resor per dygn, antalet resor till fots öka med cirka 460 resor per dygn, antalet cykelresor minska med cirka 270 resor per dygn och antalet bilresor minska med cirka 1 300 resor per dygn.

Utgående från bedömningen av de stadsekonomiska konsekvenserna (bilaga 5) kommer byggandet av snabbspårvägarna att påskynda och intensifiera förverkligandet av markanvändningen och höja stadens inkomster från markegendomen. Nuvärdet på stadens inkomster från markegendomen över 30 år växer med cirka 123 miljoner euro, företagens agglomerationsekonomier cirka 8,6 miljoner euro och stadens skatteintäkter cirka 4,4 miljoner euro i förhållande till busstrafikalternativet.

Utgående från bedömningen av företagskonsekvenserna (bilaga 6) förbättrar de nya spårvägarna kollektivtrafikförbindelserna i flera företags- och pendlingsområden. Projektet kan förbättra specialaffärernas närbarhet och verksamhetsmöjligheter förutsatt att nytto- och distributionstrafikens behov kan beaktas. Skadeverkningar uppstår i centrumområdet i huvudsak till följd av en minskning av antalet parkeringsplatser och försvårad distributionstrafik. I bedömningen av företagskonsekvenserna betonades olägenheterna under byggtiden. Dessa uppskattades försvaga kundflödena och omsättningen i företagen vid gatorna i innerstaden.



Bedömningen om hur biltrafiken fungerar har gjorts utan regionala pris-sättningsåtgärder för trafiken, som minskar trafikvolymerna (bilagorna 1 och 10). På Hoplaksvägen och Vichtisvägen är trafikens smidighet dålig på avsnitten med mest rusningstrafik. Enligt bedömningen räcker korsningarnas förmedlingskapacitet till att köerna inte orsakar återverkningar för de följande anslutningarna. Förverkligandet av spårvägarna och cykelinfrastrukturen i den västra innerstaden minskar biltrafikens köfältskapacitet i korsningarna och mellan dem då köfältet för dem som svänger till höger, vilket också fungerar som bussköfält för dem som kör rakt, avlägsnas. Biltrafik flyttas från matargatorna i Tölö till parallella huvudgaturutter på Mannerheimvägen, Mechelingatan och Nordenskiöldsgatan. Dröjsmålen ökar på Stockholmsgatan och norra delen av Topeliusgatan. Förändringarna i körtiderna på Runebergsgatan och Fredriksgratan är små. Totalt ökar dröjsmålen i trafiken på grund av trafikarrangemang för den västra spårvägen i innerstaden med cirka 1,5 % (bilaga 10).

Antalet gatuparkeringsplatser minskar totalt med cirka 180. De största ändringarna i gatuparkeringen riktas till Fredriksgratan, Topeliusgatan och Hoplaksvägen.

Byggandet av spårvägarna stöder trafiksystemets utsläppsminskningar. Stadsspårtrafiken är utsläppsfri och de ändringar i färdställen som projektet medför beräknas minska utsläppen från fordonstrafiken med 430-1 400 ton koldioxidekvivalenter per år.

Spårvägstrafiken kan orsaka buller i kurvor, vid växlar och i spårvägs-korsningar. Ändringarna i bil- och busstrafiken påverkar den sammanlagda bullernivån. Uppkomsten av stombuller och vibrationer hindras med hjälp av specialkonstruktioner och grundförstärkning.

Nya spårvägar byggs i stadsbildsmässigt betydande områden och kulturmiljöer i innerstaden. Spårvägarna planeras så att de inte orsakar skada för de värdefulla omgivningarna. Byggandet av spårvägar och gator medför verkningar särskilt på vägvägnittet mellan Hoplaksvägen och Vichtisvägens stadsboulevard och vid Rutiån. Spårvägarnas verkningar för rekreativ bruket är små. Spåren har planerats på det nuvarande gatu- och vägnätet.

#### Växerverkan och myndighetssamarbete

Promemorian om växerverkan (bilaga 8) innehåller sammandrag av växerverkan och de ställningstaganden som kommit in liksom också bemötandena till dessa. Planen har beretts i växerverkan bl.a. genom verkstäder, internetenkäter, tillställningar för allmänheten och terrängpromenader under åren 2018-2019.



Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) och Helsingfors stads trafikaffärsverk (HST) har deltagit i beredningen och styrningen av planen. I samband med beredningen har samarbete förts med Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen i Nyland), Trafikledsverket, Helsingfors räddningsverk och Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM).

#### Utlåtanden

Utredningsplanen har gett upphov till utlåtanden (7 st.) från Helsingfors stadsdelsföreningar rf (Helka), Helsingforsregionens handelskammare, Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT), Helsingfors företagare, Bussförbundet, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen i Nyland) och Trafikledsverket. Utlåtandena ingår i bilaga 11 och bemötandena till utlåtandena framförs i rapporten om växelverkan (bilaga 8).

Helka konstaterar i sitt utlåtande bl.a. att man ger sitt stöd till de nya spårförbindelserna, men att kompletteringsbyggandet på Djurbergsgränd inte kan godkännas, att den nya markanvändningens och trafikarrangemangens verkningar för natur- och miljövärdena bör beaktas på ett bättre sätt i planeringen och att kollektivtrafikens direkta förbindelser ska bevaras.

Helsingforsregionens handelskammare konstaterar i sitt utlåtande bl.a. att man förhåller sig negativt till förverkligandet av stadsboulevarderna, uttrycker sin oro över att Helsingfors centrum blir svårare att nå samt över servicetrafikens funktionalitet och anser det viktigt att staden gör sitt bästa för att minska olägenheterna som byggandet orsakar.

HRT konstaterar i sitt utlåtande bl.a. att man stöder byggandet av spårtrafiknätet och förutsätter satsningar på att servicenivåmålet för spår- och vägtrafiken kan uppnås och knutpunkterna göras fungerande. Samtidigt framförs en oro över den eventuella försämringen av smidigheten i busstrafiken.

Helsingfors företagare konstaterar i sitt utlåtande bl.a. att man anser det viktigt att Helsingfors och dess centrum kan nås med alla trafikformer, vilket påverkar företagets verksamhetsförutsättningar. De av gatuarbetena orsakade olägenheterna bör minimeras genom omsorgsfull planering.

Bussförbundet konstaterar i sitt utlåtande bl.a. att planen försvårar användningen av Topeliusgatan och Runebergsgatan som reservrutten för busstrafiken i avvikande situationer vid Kampens terminal. Dessutom ska parkeringen för turisttrafiken bevaras på Runebergsgatan och Tallbackafältet.



NMT-centralen i Nyland konstaterar i sitt utlåtande bl.a. att man stöder byggandet av snabbspårvägarna, men att landsvägstrafikens och fjärrbusstrafikens behov ska beaktas i planeringen. Konsekvenserna för anslutningarna på Ring I och i södra delen av Vichtisvägen bör utredas innan beslutsfattandet. Uppmärksamhet ska fästas vid lösningarna och kommunikationen under byggtiden.

Trafikledsverket konstaterar i sitt utlåtande bl.a. att den fortsatta planeringen av Gjuteriets station ska göra i samverkan med Trafikledsverket och att man i planeringen ska beakta tågtrafikens och semaforernas siktkrav och att tillgänglighetskraven och andra dylika lokalkrav uppfylls i enlighet med banplaneringsanvisningarna.

I bemötandena till utlåtandena framfördes bland annat att beslutet om markanvändningen fattas i planlägningsprocesserna. Kommunikationen i boulevardstadens projekthelhet blir mångsidigare redan under år 2020, då projektområdet får en egen avdelning på webbplatsen Nytt i Helsingfors, dit man samlar information om planeringen och byggandet av området. Beslutet om kollektivtrafikens linjeplanering fattas av HRT:s styrelse, då planerna och deras konsekvenser har preciserats och man har kommit noggrannare överens om inledningen av trafikeringen på spårvägen. Målet för utredningsplaneringen av spårvägarna i västra Helsingfors har varit att ordna fungerande förutsättningar för alla trafikformer. Projektets trafikarrangemang försvagar biltrafikens smidighet i innerstaden. Dröjsmålen väntas öka med cirka 1,5 %. Konsekvenserna för biltrafiken har uppskattats i en prognossituation utan vägavgifter. Uppmärksamhet kommer att fästas vid arrangemangen under byggplatstiden i enlighet med det pågående utvecklingsprojektet för byggplatser. Planerna bedöms inte ha betydande konsekvenser för HRT-bussarnas linjetrafik, eftersom busskörfälten bevaras på huvudruterna i linjenätverket, såsom på Mannerheimvägen och Paciusgatan. I trafikens utredningsplan föreslås utrymme för kortvarig parkering för turisttrafiken på Runebergsgatan i närheten av Tempelplatsens kyrka. I planen föreslås inga ändringar vad gäller biltrafikens arrangemang vid anslutningarna på Ring I. Då planerna i fortsättningen preciseras görs samtidigt noggrannare konsekvensgranskningar om hur biltrafiken fungerar på Ring I. Även i beredningen av de noggrannare planerna fortsätter samarbetet med våra partner och i planeringen beaktas anvisningarna som riktas till den.

#### Fortsatt planering och verkställighet

Trafikaffärsverket ansvarar för byggandet av spårvägsinfrastrukturen och materielanskaffningen och tar fram en projektplan i vilken man utreder metoden och tidschemat för projektets genomförande och vid



behov preciserar projektets lösningar, konsekvensbedömning och kostnadsberäkning.

Målet för den fortsatta planeringen av boulevardsstaden är att området är färdigt att börja förverkligas år 2025. Utarbetandet av områdets detaljplaner fortskrider i etapper och trafikplanerna preciseras i samband med detaljplaneringen. Planeringen inleds vid Haga cirkulationsplats, Vichtisvägens gatuområde, Munkshöjdens köpcenter och Näshöjden. De här detaljplanerna inleds under år 2020. Efter detaljplanerna utarbetas gatuplanerna.

HRT utarbetar linjenätsplanen för kollektivtrafiken. En separat växelverkanprocess hör till planeringen av linjenätet.

I planeringen beaktas de i utredningsplanen nämnda behoven av fortsatta utredningar, bl.a. fortsatta funktionalitetsgranskningar av nyckelkorningar för att säkerställa att den mer detaljerade planeringen också motsvarar biltrafikens funktionalitetsbehov, spårvägarnas bullermodellering och förebyggande av olägenheter under byggtiden i enlighet med rekommendationerna i utvecklingsprojektet för Helsingfors gatuarbeten.

Det ovannämnda är en beskrivning av nämndens förslag till stadsstyrelsen med förslag till fortsatta åtgärder och dess motiveringar.

## Behandling i stadsstyrelsen

### Skrivelse till stadsstyrelsen

Efter behandlingen i nämnden har Pro Haaga r.y. 7.10.2020 skickat en skrivelse till stadsstyrelsen, där det förslås att utredningsplanen för spårvägarna i västra Helsingfors ska grunda sig på alternativet 0+, i vilket den nya spårvägen byggs på Hoplaksvägen fram till Spårjokerns hållplats i Haga cirkulationsplats och kollektivtrafiken på Vichtisvägen sköts med bussar i likhet med nuläget, redan i den närmaste framtiden med elbussar. Då kan också spårvägslinjen 4 bevaras på sin nuvarande rutt. I skrivelsen uttrycker föreningen också sin oro över den värdefulla naturmiljön vid Vichtis snabbspårväg och de ogynnsamma konsekvenserna för invånarnas rekreationsparker. Vidare ifrågasätts snabbspårväglinjens överensstämmelse med generalplanen, antalet passagerare som utnyttjar snabbspårvagnen på grund av de befintliga goda tåg- och bussförbindelserna och anses det tveklaktigt att beslut om spårvagnarna fattas innan boulevardstadens detaljplaner har vunnit laga kraft.

Stadsstyrelsen konstaterar att rollen som Vichtisvägens snabbspårväg har i kollektivtrafiksystemet är att bilda en nätverksstad som bygger på spårtrafik. Den för samman innerstadens spårvägsnät med Spårjokern



och Kust- och Ringbanorna och erbjuder i sig en högklassig centrumförbindelse som är oberoende av biltrafikens rusningar och som kan anses primär från Munkshöjden till Södra Haga. I norra delarna av linjen i Sockenbacka, Lassas och Gamlas betjänar spårvägslinjen anslutningsförbindelser till järnvägen. Med tanke på den regionala pendlingen och nyttotrafiken erbjuder snabbspårvägen en förbindelse från Kust- och Ringbanorna till hälsotjänst- och arbetsplatsklustret i Mejlans. De uppskattade trafikvolymerna grundar sig på den av HRT publicerade Helmet-trafikmodellen, där utgångspunkten är områdets uppskattade antal invånare och arbetstillfällen. En situation där snabbspårvägen byggs endast fram till Haga cirkulationsplats lämnar en stor del av den nya markanvändningen längs med Vichtisvägen utanför spårvägens betjäningssområde. Stadsstyrelsen konstaterar vidare att planeringen av spårvägen fortsätter med utarbetandet av en projektplan och samtidigt tar man fram detaljplaner i området som erbjuder nya påverkansmöjligheter för de delaktiga. De slutliga detaljplanlösningarna avgörs i enlighet med innehållskraven i markanvändnings- och bygglagen.

#### Projektkostnader

Stadsstyrelsen godkände 21.5.2018 handläggningsanvisningarna för gatu-, trafikleds-, ban- och parkprojekt. I anvisningarna konstaterar bl.a. det följande: Om man under utredningsplaneringen konstaterar att projektet kräver mer detaljerad planering för att trygga dess effekt, genomförbarhet och lönsamhet, föreslås det i samband med dess godkännande att planeringen fortsätter med att man utarbetar en projektplan.

Enligt utredningsplanen är kostnadsberäkningen för projektet spårvägar i västra Helsingfors 160 mn euro och de s.k. sammanhängande projekten som i tabellen för nämndens förslag nämns som förutsättningar för snabbspårvägsprojektet är cirka 265 mn euro. Av utredningsplanens bilaga 9 (Sitowise, bl.a. punkterna 2.4-2.6) framgår att någon egentlig gatu- och kommunalteknisk planering ännu inte har gjorts och att den geotekniska planeringen är i begynnelsestadiet. Likaså har noggrannare planering av broar och bärande konstruktioner ännu inte vidtagits. Dessutom kan kostnaderna under byggtiden orsaka större tilläggskostnader än väntat.

Enligt utredningsplanen infaller projektets genomförandefas preliminärt under åren 2025-2027, men tiden och ordningen för genomförandet av projektets olika delar ska planeras utgående från deras omfattning, planeringssituation och schemalaggningsplaneringen av andra investeringsprojekt. Genomförandet av projektet har för tillfället beaktats i HST:s 10-åriga investeringsprogram, som ingår i 2021 års budget, i enlighet med utredningsplanen under åren 2025-2027. Områdets detaljplanering har inletts, men pågår antagligen i flera år och påverkar permanent på ga-



tulösningar och andra infrastrukturlösningar i de s.k. sammanhängande projekten. Det är för att detaljplaneringen säkert ska avancera motiverat att gå vidare med planeringen av projektet och schemalägga beslutet om projektets maximipris närmare en inledningstidpunkt som i den noggrannare planeringen kan anses ändamålsenlig och möjlig.

Med beaktande av projektets omfattning och svårighetsgrad, behoven av fortsatt planering som uppdagades i nämndbehandlingen samt kraven på ett beslut om maximipriset som stadens anvisningar förutsätter anser stadsstyrelsen att det är motiverat att den av nämnden föreslagna utredningsplanen i det här skedet godkänns som grund för den fortsatta planeringen. På det här sättet kan man förbinda sig till genomförandet utifrån tillräckligt långt utvecklade planer. Utgående från stadens tidigare erfarenheter utgör det ett osäkerhetsmoment att i ett för tidigt skede förbinda sig till ett pris, vilket senare leder till kostnadsöverskridningar som det inte har varit möjligt att beakta i projektets utredningsplanering.

#### Trafikmässiga anmärkningar som gäller den fortsatta planeringen

HRT uttrycker i sitt utlåtande en oro över den eventuella försämringen av smidigheten i busstrafiken. HRT har dessutom konstaterat att trots att HRT senare fattar ett beslut om busslinjenätet, påverkas möjligheterna att ordna smidig busstrafik i staden i betydande grad av hur gatuinfrastrukturen byggs. Även NTM-centralen konstaterade i sitt utlåtande att man bör beakta fjärrbusstrafikens behov och konsekvenserna för Ring I:s anslutningar och södra delen av Vichtisvägen. Samma oro över busstrafikens ställning och särskilt snabba, direkta bussförbindelser och den nationella fjärrbusstrafikens situation märks också i de andra utlåtandena som stadsmiljösektorn har begärt, såsom i Bussförbundets och Helka r.y.:s utlåtanden.

Nämnden har vid behandlingen av ärendet för stadsstyrelsen enhälligt godkänt motförslaget som styr den fortsatta planeringen, enligt vilket "man i den fortsatta planeringen bör säkerställa att Helsingfors centrum är nåbart med olika färdmedel. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid att busstrafiken som stannar på de här lederna fungerar, så att busstrafikens verksamhetsförutsättningar inte försämras på ett avgörande sätt jämfört med nuläget."

Stadsstyrelsen betraktar kompletteringen som motiverad eftersom busstrafikens förutsättningar eventuellt försvagas i jämförelse med nuläget om körfält för bussar och gruppering försvinner i innerstaden längs med spårvägsrutten i västra Helsingfors och om man samtidigt förverkligar gemensamma körfält för bilar och kollektivtrafiken, cykelkörfält och enkla stopphållplatser. Genomförandet av projektet kommer



eventuellt att flytta buss- och biltrafik till parallella huvudgator. Mannerheimvägen är en av stadens huvudsakliga infartsleder och att trygga dess funktionalitet är viktigt i synnerhet med tanke på livskraften i centrum, projektområdets busstrafik och närheten av Mejlans sjukhusområde. I den fortsatta planeringen är det viktigt att fästa uppmärksamhet vid trafikens smidighet i anslutningar som påverkar biltrafiken på Ring I och busstrafiken på Åboleden. Även gatuparkeringens omständigheter bör beaktas i den fortsatta planeringen.

Till slut

Enligt stadsstrategin 2017-2021 avancerar planeringen av snabbspårvägen på Vichtisvägens boulevard till beslutsfattandet under den pågående fullmäktigeperioden. I MBT-avtalet för markanvändning, boende och trafik mellan kommunerna i Helsingforsregionen och staten 2020-2031 finns en punkt enligt vilken "staten anvisar 105 miljoner euro till genomförandet av projekten (inkl. projektering och byggande) enligt utkastet till utredningsplan för Vichtisvägens snabbspårväg (snabbspårvägen i västra Helsingfors) samt till andra projekt för främjande av hållbar mobilitet. En förutsättning för finansieringen är att Helsingfors stads beslut om att genomföra projektet åtminstone överensstämmer med nyttokostnadsanalysen i utkastet till utredningsplan eller är förmånligare. Helsingfors fattar beslut om genomförandet av projektet hösten 2020. Staten och Helsingfors stad avtalar separat om den exakta finansieringstilldelningen och finansieringsschemat." Stadsstyrelsen konstaterar att godkännandet av den ifrågakvarande utredningsplanen och beslutet om att genomföra projektet utgör grunden för de fortsatta förhandlingarna mellan staten och Helsingfors.

Eftersom metoden för genomförandet av spårvägen och projektets starttidpunkt beror på hur planeringen av markanvändningen i området avancerar och på helhetsschemalaggningsplaneringen av investeringarna, anser stadsstyrelsen att det är viktigt att projektplaneringen och planeringen av förverkligandet av området fortsätter i bred samverkan mellan stadsmiljösektorn, stadskansliet och de övriga intressentgrupperna.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

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





20.01.2021

Ärende/11

## Bilagor

|    |   |
|----|---|
| 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 |

## Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

## Utdrag

| Utdrag   | Bilagor till utdrag |
|--|---------------------|
| Helsingfors stadsdelsföreningar<br>rf Helka                                | Förslagstext        |
| Helsingforsregionens handels-<br>kammare                                   | Förslagstext        |
| Samkommunen Helsingforsre-<br>gionens trafik                               | Förslagstext        |
| Samkommunen Helsingforsre-<br>gionens miljötjän-<br>ster/Vattenförsörjning | Förslagstext        |
| Helsingfors företagare   | Förslagstext        |
| Trafikaffärsverket   | Förslagstext        |
| Bussförbundet  | Förslagstext        |
| Pro Haaga r.y. - Pro Haga r.f.   | Förslagstext        |
| Närings-, trafik- och miljöcentra-<br>len i Nyland                         | Förslagstext        |
| Trafikledsverket   | Förslagstext        |

## För kännedom

Stadsmiljönämnden  
Stadsmiljönämndens sektion för byggnader och allmänna områden  
Stadsmiljönämndens miljö- och tillståndssektion  
Trafikaffärsverkets direktion  
Stadsmiljösektorn/Like

## Beslutshistoria

|  |  |   |                               |  |
|--|--|---|-------------------------------|--|
| <b>Postadress</b><br>PB 1<br>00099 HELSINGFORS STAD<br>kaupunginkanslia@hel.fi | <b>Besöksadress</b><br>Norra esplanaden 11-13<br>Helsingfors 17<br><a href="http://www.hel.fi/kaupunginkanslia">http://www.hel.fi/kaupunginkanslia</a> | <b>Telefon</b><br>+358 9 310 1641<br><b>Telefax</b><br>+358 9 655 783 | <b>FO-nummer</b><br>0201256-6 | <b>Kontonr</b><br>FI0680001200062637<br><b>Moms nr</b><br>FI02012566 |
|--|--|---|-------------------------------|--|



20.01.2021

Ärende/11

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 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 säävettävissä 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)

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."

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."



20.01.2021

Ärende/11

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 hyväksytyn yleissuunnitelman ja kokonaiskustannusarvion mukainen tarkempi hankesuunnitelma. Hankesuunni-



- telmassa 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



20.01.2021

Ärende/11

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