



## § 26

### Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman liikenteelliset periaatteet

HEL 2018-002298 T 08 00 02

#### Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä

- liitteen 1 mukaiset 10.12.2019 päivätyt Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman liikenteelliset periaatteet ohjeellisina yleissuunnitelman jatkovalmistelussa noudatettaviksi
- yleissuunnitelman jatkosuunnittelun pohjaksi vaihtoehdon VE 2+, joka sisältää Vihdintien pikaraitiotien keskustan ja Kantelettarentien välille sekä läntisen kantakaupungin raitiotiet Fredrikinkadulle, Topeliuksenkadulle ja Nordenskiöldinkadulle.

Samalla lautakunta edellyttää, että kun asia tulee kevään 2020 aikana seuraavan kerran lautakunnan käsittelyyn, niin siinä yhteydessä esitellään koko hankkeesta kaupunkitaloudellinen arviointi, laajennettu hankearviointi ja hankkeen liittyminen erityisesti kantakaupungin muihin tiedossa oleviin hankkeisiin sekä hankkeen liikenteelliset kokonaisvaikutukset.

Jatkovalmistelussa arvioidaan mahdollisuutta sijoittaa pysäkki myös suunniteltujen Vihdintien ja Munkkivuoren pysäkkien väliin Vanhan vierotien kohdalle.

Lautakunta toteaa, että lopullisia päätöksiä linjoista ei tehdä tässä yhteydessä vaan vasta lähempänä liikennöinnin aloittamista ja lautakunta korostaa, että mahdollisia linjoja tulee päätöksentekovaiheessa tarkastella useiden vaihtoehtojen pohjalta.

Lautakunta korostaa, että hankkeen suunnittelun kaikissa vaiheissa tulee huomioida tulevan rakentamisen aikaisten haittojen minimointi niin asukkaille kuin liike-elämälle.

#### Käsittely

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Samalla lautakunta edellyttää, että kun asia tulee kevään 2020 aikana seuraavan kerran lautakunnan käsittelyyn, niin siinä yhteydessä esitellään koko hankkeesta kaupunkitaloudellinen arviointi, laajennettu hankearviointi ja hankkeen liittyminen erityisesti kantakaupungin muihin tiedossa oleviin hankkeisiin sekä hankkeen liikenteelliset kokonaisvaikutukset.



21.01.2020

Jatkovalmistelussa arvioidaan mahdollisuutta sijoittaa pysäkki myös suunniteltujen Vihdintien ja Munkkivuoren pysäkkien väliin Vanhan vierotien kohdalle.

Kannattaja: Sirpa Asko-Seljavaara

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Lautakunta toteaa, että lopullisia päätöksiä linjoista ei tehdä tässä yhteydessä vaan vasta lähempänä liikennöinnin aloittamista ja lautakunta korostaa, että mahdollisia linjoja tulee päätöksentekovaiheessa tarkastella useiden vaihtoehtojen pohjalta.

Lautakunta korostaa, että hankkeen suunnittelun kaikissa vaiheissa tulee huomioida tulevan rakentamisen aikaisten haittojen minimointi niin asukkaille kuin liike-elämälle.

Kannattaja: Laura Rissanen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Risto Rautavan ja Anni Sinnemäen vastaehdotukset.

Vastaehdotus:

Sirpa Asko-Seljavaara: Lautakunta edellyttää, että tutkitaan mahdollisuutta säilyttää raitiolinja 4:n reitti nykyisellään, niin että se kulkee Kolmelle Sepälle ja mahdollisuuksien mukaan Mannerheimintietä. Nelosen raitiovaunulinja on 105 vuotta vanha.

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

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

Lisätiedot

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

**Liitteet**

- 1 Liikenteelliset periaatteet, päivätty 10.12.2019
- 2 Raitioteiden yleiskartta, päivätty 10.12.2019
- 3 Liikenteen yleissuunnitelmaluonnokset, päivätty 10.12.2019
- 4 Yritysvaikutusten arviointi, päivätty 19.11.2019
- 5 Vuorovaikutusmuistio, päivätty 10.12.2019

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Päätösehdotus**



### Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä

- liitteen 1 mukaiset 10.12.2019 päivätyt Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman liikenteelliset periaatteet ohjeellisina yleissuunnitelman jatkovalmistelussa noudatettaviksi
- yleissuunnitelman jatkosuunnittelun pohjaksi vaihtoehdon VE 2+, joka sisältää Vihdintien pikaraitiotien keskustan ja Kantelettarentien välille sekä läntisen kantakaupungin raitiotiet Fredrikinkadulle, Topeliuksenkadulle ja Nordenskiöldinkadulle.

### Esittelijän perustelut

#### Suunnitelman tausta ja aiemmat päätökset

Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma palvelee yleiskaavan toteuttamista. Helsingin kaupunkistrategiassa todetaan, että yleiskaavan toteuttamisen suunnittelu aloitetaan Vihdintien bulevardista ja että alueen pikaraitiotien suunnittelu etenee päätösvaiheeseen valtuustokauden aikana. Alueen maankäyttö ja raitiotie kuuluvat yleiskaavan toteutamisohjelman ensimmäiseen toteutusvaiheeseen.

Helsingin seudun kuntien yhteisessä MAL 2019-suunnitelman keinovalikoimassa seudun kestävä kasvu mahdollistetaan muun muassa uusilla verkostomaisilla joukkoliikennenyhteyksillä. Vihdintien pikaraitiotie on yksi suunnitelman viidestä vuoteen 2030 mennessä aloitettavaksi esitetystä pikaraitiotieyhteydestä.

#### Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupunki

Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupunki on ilmastoviisas ja kantakaupunkimaisen urbaani kokonaisuus, joka sijoittuu Munkkiniemen, Haagan ja Pitäjänmäen alueille yhdistäen kaupunginosat toisiinsa ja muodostaen uutta kaupunkiympäristöä. Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi alueen kaavarungon 11.6.2019. Pikaraitiotie on kaavarungon liikennetarkoituksen keskeinen osa, joka luo uudelle bulevardikaupunginosalle korkean joukkoliikenteen palvelutason ja yhdistää alueen kantakaupungin rataverkkoon, Raide-Jokeriin sekä Valimon ja Pohjois-Haagan rautatieasemiin.

#### Vihdintien pikaraitiotie

Vihdintien pikaraitiotien uusi, n. 5,5 km pitkä rataosuus alkaa Munkkiniemenaukiolta ja se kulkee Huopalahdentietä, Vihdintietä ja Kaupintietä pitkin Kantelettarentielle. Pikaraitiolinjan päätepysäkki sijaitsee Kannelmäen eteläosassa. Keskustan päätepysäkki on Erottajalla Kolmikulmassa.



Pikaraitiolinja kulkee Kolmikulmasta uudelle rataosuudelle olemassa olevaa rataverkkoa pitkin. Koko linjan pituus on n. 10,5 km. Matka-aika päätepysäkkien välillä on noin 30 min ja linjan keskinopeus on noin 20 km/h. Linjaa liikennöitäisiin ruuhka-aikoina 6 minuutin vuorovälillä ja muina aikoina 7,5 minuutin vuorovälillä. Pikaraitiolinjan kalustona on enintään 35 metrin pituinen kaksisuuntainen pikaraitiovaunu. Uudella rataosuudella liikennejärjestelyissä varaudutaan kuitenkin 45 metrin pituiseen kalustoon. Kolmikulman päätepysäkillä tila ei riitä pitkille vauville. Pidemmän kaluston käyttö edellyttää uuden päätepysäkkipaikan ja pidempien pysäkkien suunnittelua keskustassa.

### Läntisen kantakaupungin raitiotiet

Läntisen kantakaupungin raitiotiet ovat uusia kantakaupungin raitioverkon laajennuksia, jotka mahdollistavat tehokkaan joukkoliikenteen linjaston toteuttamisen. Uudet osuudet sijaitsevat Fredrikinkadulla Bulevardin ja Kampin välillä, Topeliuksenkadulla sekä Nordenskiöldinkadulla Topeliuksenkadun ja Mannerheimintien välillä. Osuuksien yhteispituus on n. 2,5 km. Rataosuuksien avulla voidaan laajentaa raitioliikenteen palvelua kantakaupungissa, hillitä raitioverkon osuuksien kuormitusta ja korvata läntisen kantakaupungin kuormittunutta bussiliikennettä. Pikaraitiotien edellyttämä joukkoliikennepalvelun laatu ei ole mahdollinen keskustaan asti ellei osaa Mannerheimintien nykyisistä kaupunkiraitiolinjoista siirretä toiselle reitille. Läntisen kantakaupungin raitiotiet parantavat myös koko raitiotiejärjestelmän luotettavuutta tarjoten keskustaan vaihtoehdoisen reitin.

Yleissuunnitelman linjastoluonnoksessa nykyisiä kaupunkiraitiolinjoja siirtyisi käyttämään uusista rataosista muodostuvaa rinnakkaista reittiä. Linja 4 siirtyisi reitille Munkkiniemestä Eiraan ja linja 2 ajaisi Kansaneläkelaitoksen ja Töölöntorin välillä Topeliuksenkadun kautta. Reittimuutoksia ehdotetaan myös linjoille 1 ja 10 riittävän korkean joukkoliikennepalvelun takaamiseksi eri alueille. Linjastosuunnittelu tarkentuu myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

### Jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt

Suunnittelun tavoitteena on luoda jalankulkijoille viihtyisää ja turvallista kaupunkiympäristöä. Huopalahdentien ja Vihdintien osuuksille suunnitellaan uusia valo-ohjattuja kadunylityksiä ja katuvihreän määrä kasvaa nykyisestä. Raitiotien pysäkit sijoitetaan jalan helposti saavutettaviin risteyksiin ja keskeisiin paikkoihin. Kantakaupungin osuuksilla avautuu mahdollisuus katu ympäristön laadun ja viihtyisyyden parantamiseen raitioteiden toteutuksen yhteydessä. Erityisesti Fredrikinkatu on tärkeä kauppakatu ja kävelyreitti, jolla tavoitellaan katu ympäristön laadun sekä jalankulun edellytysten paranemista katutilan järjestelyillä.



Suunnittelussa huomioidaan pääosin tavoiteverkkojen mukaiset pyöräliikenteen järjestelyt. Kantakaupungin uusille rataosuuksille suunnitellaan yksisuuntaiset järjestelyt lukuun ottamatta Fredrikinkatua, jolla ei ole tilaa erilliselle pyöräilyjärjestelylle. Huopalahdentien ja Vihdintien osuudelle suunnitellaan kaksisuuntaiset pyöräilyjärjestelyt, joihin sisältyy osuus Haaganbaanasta. Kaupintielle suunnitellaan yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt ja Kantelettarentiellä säilyy nykyiset järjestelyt.

#### Autoliikenteen järjestelyt ja kadunvarsipysäköinti

Katujen autoliikennejärjestelyt suunnitellaan niiden verkollinen asema ja muut seikat huomioiden siten, että autoliikenteen välityskyky, sujuvuus ja saavutettavuus säilyvät riittävällä tasolla.

Huopalahdentielle ja Vihdintielle suunnitellaan pääosin nykytilannetta vastaavat järjestelyt, joissa perusratkaisuna on 2+2 autokaistaa sekä risteyksissä tarvittavat ryhmittymiskaistat. Topeliuksenkadun ja Runeberginkadun ratkaisuna on 1+1 autokaistaa, ja Runeberginkadulla olevat bussikaistat poistuvat. Fredrikinkadulle suunnitellaan yksisuuntainen liikenne pohjoiseen yhtä kaistaa pitkin.

Turunväylän ja Huopalahdentien liittymään tavoitellaan ratkaisua, joka vapauttaa tilaa täydennysrakentamiselle ja säilyttää risteyksen välityskyvyn. Myös Korppaantunnelin tilavaraukset huomioidaan. Liittymän aluevaraussuunnittelu on käynnissä Uudenmaan Ely-keskuksen kanssa.

Haagan ympyrä muutetaan nykyistä laajemmaksi katuverkoksi, jossa suurimmat autoliikenteen virrat kulkevat suoraan ympyrän läpi.

Suunnitelma vaikuttaa kadunvarsipysäköintiin erityisesti kantakaupungissa ja Munkkiniemessä. Liikennejärjestelyjen myötä kadunvarsipysäköintipaikkojen määrä vähenee noin 170:lla, joista osa on yöaikaisia paikkoja. Töölön alueella poistuvia kadunvarsipysäköintipaikkoja korvataan suunnittelemalla ympäröiville tonttikaduille noin 190 uutta vinopysäköintipaikkaa.

#### Tarkastellut vaihtoehdot

Yleissuunnitelman laatimisessa on verrattu kolmea eri laajuista hankevaihtoehtoa sekä vertailuvaihtoehtoa uusien rataosuuksien hyötyjen ja muiden vaikutusten selvittämiseksi:

- VE 0+ on vertailuvaihtoehto, jossa Vihdintien uutta maankäyttöä palvelee tehostettu runkobussiliikenne. Läntisessä kantakaupungissa liikennöidään sähkönivelbusseilla.



- VE 1, jossa toteutetaan ainoastaan Vihdintien pikaraitiolinja keskustan ja Pohjois-Haagan aseman välillä. Läntisessä kantakaupungissa liikennöidään sähkönivelbusseilla.
- VE 2, jossa toteutetaan Vihdintien pikaraitiolinja keskustan ja Pohjois-Haagan välillä sekä läntisen kantakaupungin raitiotiet
- VE 2+, jossa pikaraitiolinja on jatkettu Pohjois-Haagan asemalta Kantelettarentielle. Muilta osin vaihtoehto vastaa VE2:a. Vaihtoehto on syntynyt suunnittelun edetessä ja laajentaa alkuperäisiä lähtökohtia, minkä vuoksi jatkeen vaikutukset ja perustelut on selvitetty erillisenä tarkasteluna.

### Joukkoliikenteen kysyntä

Vaihtoehdossa VE 2+ Vihdintien pikaraitiolinjan matkustajamääräksi on arvioitu 41 600 matkustajaa vuorokaudessa ja läntisen kantakaupungin raitioteitä kulkevan raitiolinjan 4 matkustajamääräksi 38 800 matkustajaa vuorokaudessa. Joukkoliikenteen käyttö kasvaa vaihtoehdossa noin 2 400 matkalla vuorokaudessa verrattuna vaihtoehtoon, jossa ei rakenneta uutta raitiolinjastoa (VE0+).

Vaihtoehdossa VE 2 arvioitu matkustajamäärä pikaraitiolinjalla on 37 300 matkustajaa vuorokaudessa ja läntisen kantakaupungin raitiolinjalla 38 800 matkustajaa vuorokaudessa. Joukkoliikennematkojen määrä kasvaa noin 2 000 matkalla vuorokaudessa verrattuna vertailuvaihtoehtoon (VE0+).

Vaihtoehdossa VE 1 pikaraitiolinjan arvioitu matkustajamäärä on 42 600 matkustajaa vuorokaudessa. Joukkoliikennematkojen määrä kasvaa noin 840 matkalla vuorokaudessa verrattuna vertailuvaihtoehtoon (VE0+).

### Joukkoliikenteen liikennöintikustannukset

Vihdintien pikaraitiolinjan liikennöintikustannus on vaihtoehdoissa VE 1 ja VE 2 noin 6,9 milj. euroa sisältäen kaluston. Vaihtoehdossa VE 2+ liikennöintikustannus on 7,7 milj. euroa. Liikennöinti tukeutuu kantakaupungin varikoihin eikä hanke aiheuta niihin lisäinvestointitarvetta.

Vaihtoehdon VE 2+ toteuttaminen lisää joukkoliikenteen liikennöintikustannuksia 0,2 milj. euroa. Raitioliikenteen kustannukset kasvavat 7,6 milj. euroa, mutta bussiliikenteen kustannukset vähenevät bussilinjojen lyhentyessä liityntälinjoiksi 7,4 milj. euroa.

Vaihtoehdossa VE 2 joukkoliikenteen liikennöintikustannukset pienenevät 0,6 milj. euroa verrattuna vertailuvaihtoehtoon. Vaihtoehdossa VE 1 kustannukset kasvavat 3,2 milj. euroa vertailuvaihtoehdosta, koska



pelkällä pikaraitiotiellä ei voida korvata läntisen kantakaupungin bussi-  
liikennettä.

#### Joukkoliikenteen matkustaja- ja ratakapasiteetti

Raitiolinjoilla on selvästi suurempi kapasiteetti kuin bussilinjoilla, minkä  
ansiosta niiden liikennöinti on kustannustehokasta korkean kysynnän  
reiteillä. Vihdintien pikaraitiolinjan kapasiteetti on noin 1 500 matkusta-  
jaa tunnissa ja läntisen kantakaupungin raitiolinjan kapasiteetti noin  
1 300 matkustajaa tunnissa. Pikaraitiolinjan kapasiteetti voidaan kas-  
vattaa pidempiä vaunuja käyttämällä ja vuoroväliä tihentämällä 2 500  
matkustajaan tunnissa. Bussilinjojen kapasiteetti on nivelbusseja käy-  
tettäessä enintään noin 1 100 matkustajaa tunnissa.

Läntisen kantakaupungin raitiotiet mahdollistavat raitioliikenteen mää-  
rän ja palvelutason nostamisen ilman, että kuormitus raitioverkon pul-  
lonkaloissa Mannerheimintiellä ja keskustassa kasvaa nykyisestä.  
Vuoromäärä kasvaa läntisen kantakaupungin rataosuuksilla sekä Mei-  
lahden pohjoispuolisilla osuuksilla.

#### Yritysvaikutukset

Suunnitelman yritysvaikutusten selvittämiseksi toteutettiin kysely kan-  
takaupunkiosuuksien varsien yrittäjille, tehtiin yhteistyötä yritysluotsien  
kanssa ja sovellettiin erilaisia aineistoja. Hankkeen vaikutusalueen yri-  
tys- ja työpaikkarakenne on erittäin monipuolinen ja uudet raitiotiet pa-  
rantavat joukkoliikenneyhteyksiä useilla merkittäväillä yritys- ja työssä-  
käyntialueilla, kuten Kampissa, Meilahdessa ja Pitäjänmäellä. Hanke  
voi parantaa katutason erikoisliikkeiden saavutettavuutta ja toiminta-  
mahdollisuuksia edellyttäen, että asiointi- ja jakeluliikenteen tarpeet  
huomioidaan.

Merkittävimmiä kielteisiksi yritysvaikutuksiksi tunnistettiin rakentamis-  
vaiheen aikaiset haitat, jotka voivat uhata joidenkin kantakaupungin  
kadunvarsien yritysten toiminnan jatkuvuutta. Näiden haittojen ehkäi-  
syyn ja lieventämiseen on syytä panostaa toteutusvaiheen suunnitte-  
lussa.

#### Kaupunkitaloudelliset vaikutukset

Länsi-Helsingin raitioteiden kaupunkitaloudellisten vaikutusten arvioin-  
nissa tutkitaan hankevaihtoehtojen VE 2 ja VE 2+ vaikutuksia kiinteistö-  
työ- ja tuotemarkkinoihin sekä aluetalouteen. Alustavan arvion johto-  
päättös on, että vaihtoehdon VE 2+ on kaupunkitaloudellisesta näkö-  
kulmasta hyödyllinen investointi, joka muun muassa parantaa suunni-  
tellun maankäytön toteutumista ja nostaa kaupungin tuloja maaomai-  
suudesta. Kaupunkitaloudellisen arvioinnin tarkempien lukujen laskenta



21.01.2020

Asia/3

on vielä kesken. Arvioinnin tarkat luvut valmistuvat yleissuunnitelmasta tehtävän päätöksen tueksi.

#### Vuorovaikutus

Pikaraitiotien lähtökohtia on vuorovaikutettu Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteiden sekä kaavarungon laatimisen yhteydessä työpajoissa ja internet-kyselyissä. Yleissuunnitelman on järjestetty internet-kyselyt kesällä 2018 ja syksyllä 2019. Syyskuussa 2019 kyselyn yhteydessä esiteltiin liikenteen yleissuunnitelmaluonnoksia, tiedotettiin suunnitelmasta laajasti ja järjestettiin yleisötilaisuus sekä maastokävelyt kantakaupungin suunnittelualueilla. Lisäksi suunnitelmaa on esitelty useissa yhdistysten järjestämissä tilaisuuksissa. Yhdistyksiltä, taloyhtiöiltä ja yksityishenkilöiltä on vastaanotettu kannanottoja. Tiivistelmä vuorovaikutuksesta ja saaduista kannanotoista sekä vastineet niihin on esitetty vuorovaikutusmuistiossa.

#### Suunnittelun jatko

Yleissuunnitelman konsulttityönä tehtävät tekniset selvitykset sekä kustannusarvio valmistuvat vuoden 2019 loppuun mennessä. Tämän jälkeen kevään 2020 aikana laaditaan hankearviointi ja kootaan yleissuunnitelman aineistot päätöksentekoa varten. Tavoitteena on katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeiden käsittelyohjeen mukaisesti hankkeen enimmäishinnan sisältävä kaupunginvaltuuston toteutus päätös vuoden 2020 aikana noudattaen kaupunkistrategian kirjausta.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

#### Lisätiedot

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

#### Liitteet

- 1 Liikenteelliset periaatteet, päivätty 10.12.2019
- 2 Raitioteiden yleiskartta, päivätty 10.12.2019
- 3 Liikenteen yleissuunnitelmaluonnokset, päivätty 10.12.2019
- 4 Yritysvaikutusten arviointi, päivätty 19.11.2019
- 5 Vuorovaikutusmuistio, päivätty 10.12.2019

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätöshistoria





21.01.2020

Asia/3

---

Kaupunkiympäristölautakunta 14.01.2020 § 3

Kaupunkiympäristölautakunta 10.12.2019 § 645