

## **Helsingin kaupunginosayhdistykset ry Helkan kannanotto Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmasta (HEL 2018-002298 T 08 00 02)**

Länsi-Helsinkiä koskevat uudet raitiotiesuunnitelmat on otettu varsin ristiriitaisin tuntein vastaan alueen asukkaiden ja myös paikallisten kaupunginosayhdistysten taholla. Vaikka raitioliikenteen kehittämistä yleensä kannatetaan on useissa kannanotoissa puututtu myös sellaisiin vaikutuksiin jotka vielä vaatisivat enemmän huomiota ja suunnitelman tarkistamista. Suunniteltua raitiotietä ei voi erottaa sen varrella tehdyistä muista kaavaratkaisuista vaan hankkeen vaikutukset on nähtävä kokonaisuutena.

Tämän kevään poikkeukselliset olosuhteet ovat selvästi lisänneet kaupunkilaisten tietoisuutta oman lähiluontonsa merkityksestä. Länsi-Helsingin raitiotien osalta on suunniteltu raitiotien varren tiivistysrakentaminen syytä ottaa uuteen kriittiseen tarkasteluun. Helsingin kaupungin Kvartti-lehdessä 01/2020 julkaistu tutkielma ”Saavutettavuus luo kysyntää tehokkaammalle maankäytölle monilla alueilla Helsingissä ja Helsingin seudulla” antaa selvän kuvan niistä ristiriidoista joita hyvinkin saattaa ilmetä taloudellisten ja tehokkuusnäkökohtien ja kaupungin asukkaille tärkeiden luontoon liittyvien terveys- ja viihtyvyyssarvojen välillä. Keskuspuiston rakentamissuunnitelmien ympärillä käytävä osin kiivaskin keskustelu on vain yksi esimerkki siitä miten kaupunkilaisten arvot muuttuvat ajan mukana. Sen pitäisi antaa aihetta varovaisuuteen myös Länsi-Helsingin raitiotiehen liittyen.

Toivomme, että asukkaille ja kaupungin käyttäjille tuotetaan selkeää ja säännöllistä viestintää ja yhteenvetoja myös näiden raitiotiehankeiden edistymisestä, toteuttamisen vaikutuksista ja niiden arvioinneista jatkuvasti prosessin kuluessa. Myös kaupunginosaan/ kaupunginosayhdistyksille on tärkeää viestiä mistä ja miten tietoa jatkossa löytää. Hankkeen suunnitelmia ja vaikutuksia tuleekin esitellä monien eri kanavien kautta, jotta tieto saavuttaa kaupunkilaiset laajasti. Vaikutusten arvioinneista tulisi tuottaa ymmärrettävät ja selkeät tiivistelmät ja kuvallista aineistoa.

Voimassa olevan rakennusalan kaavoituksen ja tämän suunnitelman kielteinen yhteisvaikutus luontoarvoihin ja varsinkin metsäalueisiin edellyttää mielestämme aikalisän ottamista. Olisi käynnistettävä asiallinen keskustelu johon myös vaikutusalueen asukkaat, kaupunginosayhdistykset, muut toimijat ja helsinkiläiset yleensä kutsuttaisiin mukaan. Olisi parempi että asiat nostetaan avoimesti pöydälle jo nyt ja haetaan ratkaisuja jotka olisivat mahdollisimman laajalti hyväksyttävissä kuin että koko suunnitelman toteutus hankaloituisi myöhemmin.

Tässä lausunnossamme esitämme sekä suunnitellun raitiotien vaikutusalueella olevien jäsenyhdistystemme paikallisia kannanottoja ja ehdotuksia että joitakin yleisluontoisia näkemyksiä käsittelyn aiheena olevasta Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmasta (HEL 2018-002298 T 08 00 02).

Uusien raideyhteyksien luominen osana Helsingin ja pääkaupunkiseudun joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä on periaatteessa kannatettavaa. Vaikutusalueiden koko joukkoliikennetilanne ja sen arvioidut muutokset on kuitenkin otettava huolellisesti huomioon päätöksiä tehtäessä. Länsi-Helsingin alueelle suunnitellun uuden raitiotien osalta on tärkeää etteivät keskustaan suuntautuvat suorat ja vaihdottomat joukkoliikenneyhteydet Haagan liikenneympyrän

pohjoispuolisilta alueilta - kuten esimerkiksi Pitäjänmäestä, Pajamäestä, Konalasta ja Malminkartanosta – heikkene uuden raitiotien tullessa käyttöön.

Myös raitiotien pysäkkisuunnittelussa on huomioitava vaikutusalueen asukkaiden tarpeet. Työpaikkakeskittymien palveleminen on luonnollisesti erittäin tärkeää mutta samalla on otettava tasapuolisesti huomioon myös asuntoalueiden tarpeet. Esimerkiksi Vihdintien ja Kaupintien risteysalueen osalta olisikin vielä tarkastettava suunnitelmia ja huolehdittava matkustajien järkevistä siirtomahdollisuuksista. Nämä eivät voi jäädä pelkästään sivummalle jäävän Valimon aseman varaan. Toivomme suunnitteluprosessilta suurten liikennehankkeiden kohdalla yleensä tehtävien kustannus-hyöty -analyysien julkaisemista sekä sitä, että asukkaille kerrotaan mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, mitkä nykyiset bussilinjat on tarkoitus lakkauttaa tai miten niiden reittejä tullaan muuttamaan (matka-aikojen muutoksineen). Esimerkiksi bussilinjojen lakkauttamisista tulee informoida niiden varrella asuvia ja toimivia mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.

Pidämme suunnittelun tärkeänä lähtökohtana, että uusien raideyhteyksien rakentaminen tehdään ympäristö- ja luontoarvoja kunnioittaen. Helsingin LUMO-ohjelman suunnittelun yhteydessä syksyllä 2018 toteutetun asukaskyselyn mukaan luonnon läheisyys on kaupunkilaisille erittäin tärkeää. Huolestuneisuutta herätti rakentamisen aiheuttama metsien pirstoutuminen. Monet vastaajat totesivat luonnon virkistysarvon korvaamattomaksi.

Myös kaupunkiluontoalueiden merkittävän terveyttä ja hyvinvointia tukevan vaikutuksen vuoksi tulee uusia Länsi-Helsingin raitiotielinjauksia toteutettaessa kiinnittää erityistä huomiota rakennettavien alueiden luontoarvoihin sekä rakentamisen aikaiseen suojaamiseen.

Tarkempien ratasuunnitelmien ja uuden asuinrakentamisen yhteensovittamiseksi tulee näiden usein erillään kulkevien prosessien suunnittelijoiden toimia tiiviissä vuorovaikutuksessa. Yhteensovittaminen tulee tehdä siten, että olemassa olevat lähimetsät ja viheralueet säilyvät mahdollisimman eheinä. Ennen lopullisten päätösten tekemistä on tärkeää kuulla alueen kaupunginosayhdistyksiä.

Riistavuoren puiston ja sen lähialueiden käyttäminen täydennysrakentamiseen ei mielestämme ole hyväksyttävissä. Riistavuori on ainoa merkittävän kokoinen puistoalue Etelä-Haagassa ja olennaisen tärkeä lähivirkistysalue kaupunginosan asukkaille. Se on monipuolinen metsä- ja kallioalue, joka on lähiseudun asukkaiden, koulujen ja päiväkotien laajasti käyttämä. Tässä on kuljettava luontoarvot edellä eikä tämän arvokkaan alueen rakentamista saa katsoa esimerkiksi välineenä raitiotien kustannusten kattamiseen. Helka tukee jäsenyhdistyksiään niiden vaatimuksissa säilyttää Riistavuoren alue raitiotieprojektin yhteydessä koskemattomana.

Samoin suuri huolenaihe on kaupungin suunnitelma maa-ainesten purun ja purkujätteen varastointiin tähän varattavalle alueelle siten, että hulevedet johdetaan Mätäjokeen. Mätäjoki virtaa useiden Länsi-Helsingin kaupunginosien kautta Kaivokselasta Pitäjänmäen Talin rantaan Helsingin Laajalahdessa, eikä missään tilanteessa tule vaarantaa tätä paikallisten asukkaiden suuresti arvostamaa ja kunnioittamaa ekosysteemiä ja viherkäytävää, joka on merkittävä koko Helsinginkin kannalta. Sen arvoa lisää myös paikallisten asukkaiden vuosia jatkunut vapaaehtoispanostus talkootyöhön joen kunnostamiseksi ja taimenkantojen elpymiseksi. Kuten Raide-Jokerin osalta jo tehtiin katsoo Helka että tämänkin rakennusprojektin mahdollisen

toteuttamisen yhteydessä sovitaan maa-aineksen varastoinnista ja muista huleveteen liittyvistä vaikutuksista ennen toimenpiteitä tai ympäristölupien hakemista paikallisten kaupunginosayhdistysten ja Mätäjoen kunnostajien kanssa.

Raitioteiden rakentamisen aikaiset järjestelyt olisi hyvä toteuttaa siten, ettei suljeta liian pitkiä osuuksia tiettyjen läpikulkuväylien osalta, vaan rakentaminen toteutetaan riittävän lyhyissä tehokkaissa 'osissa'. Länsi-Helsingissä Pitäjänmäentie Haagan liikenneympyrän ja Kaupintien välillä on tästä esimerkki.

Pidämme vielä tärkeänä sitä, että autoliikenteen ja kevyen liikenteen suunnittelu kulkee käsi kädessä raideuudistusten kanssa, ei niistä erillisenä. Kannatamme lisäksi sellaisten yhteyksien luomista, jotka sisältävät mahdollisimman vähän vaihtoja liikennevälineestä toiseen.

Helsingin kaupunginosayhdistykset ry

Helsingissä, 18.6.2020

Hanna-Kaisa Siimes  
puheenjohtaja

Pirjo Tulikukka  
toiminnanjohtaja



16.6.2020

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala

## LÄNSI-HELSINGIN RAITIOTEIDEN YLEISSUUNNITELMA

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala on pyytänyt kauppakamarin lausuntoa Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmasta. Oheisena kauppakamarin vastaukset lausuntopyynnössä esitettyihin kysymyksiin.

Helsingin kaupunkirakennetta ollaan tiivistämässä uuden yleiskaavan mukaisesti Huopalahdentien ja Vihdintien ympäristössä. Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma linjaa uuteen kaupunkibulevardiin ja raideliikenteeseen perustuvan joukkoliikennetarkaisun läntisessä Helsingissä. Suunnitelma sisältää Huopalahdentien ja Vihdintien kaupunkibulevardin ja pikaraitiotien uuden rataosuuden sekä läntisen kantakaupungin uudet raitiotieosuudet Fredrikinkadulla, Topeliuksenkadulla ja Nordenskiöldinkadulla.

Suunnitelman lähtökohtana on, että Huopalahdentien-Vihdintien bulevardikaupunki toteutetaan. Suunnitelmassa tarkastellaan erilaisia bussi- ja raideliikenteen ratkaisuja joukkoliikenteen järjestämiseksi tavoitteena perustella investointi raitiotiehen. Bussi- ja raideliikennevaihtoehtojen suurin liikennejärjestelmätason ero on vaikutuksissa muuhun joukkoliikennejärjestelmään. Pikaraitiotievaihtoehdossa nopea reitti kulkisi Munkkiniemestä Mannerheimintietä pitkin Erottajalle, jolloin muu raitiovaunuliikenne keskustaan kulkisi Nordenskiöldinkadun, Topeliuksenkadun ja Runeberginkadun kautta. Kyseisillä kaduilla olisi lähtökohtaisesti enää 1+1 autokaistaa, mikä tarkoittaisi pysäköintipaikoille tai bussikaistoille varatun tilan muuttamista jalankulun, pyöräilyn sekä raitiotiepysäkkien käyttöön.

### **Miten raitiotiet ja niihin liittyvät katujärjestelyt vaikuttavat toimintaympäristöönnne ja mitä omaan näkökulmaan liittyviä asioita on syytä huomioida hankkeen jatkosuunnittelussa?**

Elinkeinoelämän kannalta suunnitelman merkittävimmät negatiiviset vaikutukset liittyvät Helsingin keskusta-alueen saavutettavuuteen sekä jakelu- ja huoltoliikenteen toimivuuteen. Suunnittelun vuorovaikutus on elinkeinoelämän osalta ollut riittämätöntä.

On järkevää, että voimakkaasti kasvavan Helsingin liikennejärjestelmää suunnitellaan joukkoliikenteeseen ja erityisesti raideliikenteeseen perustuen. On kuitenkin runsaasti liikkumis- ja kuljetustarpeita, joita joukko- tai kevyellä liikenteellä ei pystytä hoitamaan. Sen vuoksi eri liikkumismuotoja tulee kohdella mahdollisimman tasapuolisesti. Valitettavasti se ei suunnitelmassa toteudu edes pääkatujen (Huopalahdentie, Vihdintie, Nordenskiöldinkatu) osalta, joita kehitetään jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen sujuvuus priorisoiden.

Autoliikenne vaikeutuu selkeästi Taka-Töölössä, kun ajokaistoja vähennetään ja esim. Topeliuksenkadulla raitioliikenne ja ajoneuvoliikenne kulkevat sekaliikenteessä ajoratapysäkkien kohdalla. Lisäongelmia tulee jakelu- ja huoltoliikenteestä, joka on suunniteltu hoidettavaksi ajoradan reunasta. Pysäkillä oleva raitiovaunu pysäyttää siis muun liikenteen, samoin ajoradan reunaan pysähtynyt jakeluauto. Liikennemäärän on arvioitu vähenevän eniten Topeliuksenkadulla ja Runeberginkadulla, josta sitä siirtyy jo ennestään ruuhkaisille Mechelininkadulle ja Mannerheimintielle.



Suunnitelman mukaan muita autoliikenteen toimivuuden kannalta ongelmallisia katuja ovat kaupungin sisääntuloliikennettä katuverkolle syöttävät pääkadut Vihdintie, Huopalahdentie, Paciuksenkatu ja Tukholmankatu, joilla suuret liikennemäärät ja rajallinen katutila asettavat autoliikenteen sujuvuudelle rajoitteita. Lisäksi uusien raitioteiden toteuttaminen ja bussikais-tojen poistaminen vähentää ja lyhentää ryhmittymiskaistoja risteyksistä, mikä heikentää niiden välityskykyä.

Kauppakamari on jo yleiskaavan valmistelun yhteydessä pitänyt bulevardisointia huonona ratkaisuna mm. siksi, että se heikentää Helsingin keskusta-alueen saavutettavuutta. Lauseennolla oleva suunnitelma vahvistaa tätä käsitystä. Raitiotieverkon toteuttaminen heikentää ydinkeskustaan suuntautuvan henkilöauto-, jakelu- ja huoltoliikenteen sujuvuutta samoin kuin jakelu- ja huoltoliikenteen toimintaedellytyksiä. Helsinginniellä sijaitsee myös tavaraliikenteen kannalta keskeisen tärkeä Länsisatama sekä kaksi muuta vilkasta satamaa, joiden saavutettavuus heikkenee.

Helsingin ydinkeskusta on Suomen merkittävin kaupan ja palveluiden keskittymä ja vetovoimaisin matkailukohde. Ollakseen elinvoimainen kaupunkikeskusta vaatii monipuolista ja kilpailukykyistä kauppaa ja asioinnin helppoutta. Vaikka valtaosa kävijöistä saapuu ydinkeskustaan joukkoliikenteellä, pyöräillen tai kävellen, on autolla saapuvien asiakkaiden merkitys edelleen suuri. Lisääntyvä asukas- ja asiakasmäärä sekä tiivistyvä yhdyskuntarakenne tarkoittavat samalla lisääntyvää jakelu- ja huoltoliikenteen määrää. Ydinkeskustan vetovoiman ja toimintaedellytysten varmistaminen edellyttää, että sinne pääsee sujuvasti myös autolla.

Uudet raitiotiereitit ja jalankulkuympäristön kehittäminen saattavat parantaa kivijalkaliikkeiden toimintaedellytyksiä erityisesti Fredrikinkadulla, mutta pysäköintimahdollisuuksien väheneminen ja jakeluliikenteen vaikeutuminen ovat omiaan heikentämään niitä. Fredrikinkadulle on suunnitelmassa osoitettu seitsemän uutta jakelupaikkaa, mutta esim. Runeberginkadulle vain yksi. Kaikkiaan suunnitelmalla on huomattavat vaikutukset jakelu- ja huoltoliikenteeseen, minkä vuoksi suunnitelmasta olisi pitänyt keskustella erityisesti Helsingin seudun jakelu- ja huoltoyritysten kanssa. Suunnitelman vuorovaikutusraportin perusteella näin ei ole tapahtunut. Kauppakamari pitää välttämättömänä, että vuorovaikutus tapahtuu jatkovalmistelussa.

Myös kivijalkaliikkeiden osalta vuorovaikutus on ollut vaatimatonta. Sitä on kyllä yritetty, mutta vastauksia kertyi ainoastaan 10. Tulos osoittaa, että sähköisesti toteutettu vuorovaikutus ei ole hyvä keino tavoittaa yrityksiä. Kauppakamari ehdottaa, että kaupunki jalkauttaa yritysluotsinsa kivijalkaliikkeisiin haastattelemaan yrittäjiä henkilökohtaisesti. Lisäksi tulee osallistaa muitakin raitiotiereittien varrella, muualla kuin kivijalassa sijaitsevia yrityksiä. Erikoiskuljetusreitteihin liittyen on oltava erikseen yhteydessä Vihdintien bulevardin vaikutusalueella sijaitseviin merkittävimpiin teollisuusyrityksiin, kuten ABB:hen.

Suunnitelman vaihtoehtoiset skenaariot on mallinnettu ja niiden vaikutukset arvioitu MAL-suunnitelman mukaisilla liikenteen hinnoittelutoimenpiteillä (porttimallin tiemaksu, joukkoliikenteen lipunhinnan alennus, pysäköintimaksualueen laajennus koko Helsinkiin), vaikka tiemaksuista ei ole tehty päätöstä ja seudun kunnat ovat asiasta hyvin erimielisiä. Tämä olennainen suunnitelman lopputulokseen vaikuttava seikka tulee ottaa huomioon suunnitelman johtopäätöksiä ja vaikutuksia arvioitaessa.



**Miten rakentamisen aikaisia haittoja voidaan vähentää ja mitä asioita tämän osalta tulee ottaa huomioon?**

Suunnitelman toteuttamisen työnaikaiset haittavaikutukset tulevat olemaan todella merkittäviä. Kauppakamari pitää erittäin tärkeänä, että kaupunki tekee kaikkensa vähentääkseen rakentamisesta aiheutuvaa haittaa.

Suunnitelmassa on otettu hyvin huomioon haittojen minimoimiseen liittyvät näkökulmat ja toimenpiteet. Laajalle maantieteelliselle alueelle ulottuvan hankkeen toteuttaminen on ajoitettava siten, ettei yhtä aluetta rasiteta kerralla kohtuuttomasti ja ettei alueella ole samanaikaisesti meneillään muita rakennustöitä. Olennaista on myös kytkeä yhteen ja toteuttaa kerralla samalla alueella olevat rakennus- ja korjaushankkeet, jotta esim. samaa kadunpätäkää ei tarvitsisi kovin nopeasti avata uudelleen. Kaupungin tulee panostaa osahankkeiden nopeaan toteutukseen, vaikka se maksaisikin enemmän. Eri osapuolet tulee sitouttaa allianssi-mallin mukaisesti yhteiseen lopputulokseen.

HELSINGIN SEUDUN KAUPPAKAMARI

Heikki J. Perälä  
toimitusjohtaja

Tiina Pasuri  
maankäyttö- ja liikenneasioiden päällikkö

## Lausunnon antaminen Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmasta

337/08.01.01.01/2020 [Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma]

Hallitus § 120

Esittelijä Toimitusjohtaja Suvi Rihniemi  
Valmistelijat Osastonjohtaja Tero Anttila, p. 050 555 2932,  
ryhmäpäällikkö Jonne Virtanen, p. 040 161 2173 ja  
ryhmäpäällikkö Johanna Wallin, p. 050 337 5685

### Johdanto

Helsingin kaupunkirakennetta tiivistetään uuden yleiskaavan mukaisesti Huopalahdentien ja Vihdintien ympäristössä. Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma antaa lähtökohdat uudelle kaupunkibulevardille ja raideliikenteeseen perustuvalla joukkoliikenneratkaisulle läntisessä Helsingissä. Suunnitelma sisältää Huopalahdentien ja Vihdintien kaupunkibulevardin ja pikaraitiotien uuden rataosuuden sekä läntisen kantakaupungin uudet raitiotieosuudet Fredrikinkadulla, Topeliuksenkadulla ja Nordenskiöldinkadulla. Uusien rataosuuksien yhteispituus on noin 8 kilometriä.

Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma on laadittu vuosina 2018-2020 Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupungin maankäytön suunnittelun rinnalla. Suunnittelu on tehty Helsingin kaupunkiympäristötoimialalla liikenne- ja katusuunnittelupalvelun (Like), asemakaavoituspalvelun (Aska), kaupunkiympäristö- ja maisemasuunnittelupalvelun (Kamu) sekä maankäytön yleissuunnittelupalvelun (Myle), kaupunginkanslian, liikenneliikelaitoksen ja HSL-kuntayhtymän yhteistyönä. HSL on osallistunut työn ohjausryhmään ja raitiotien liikennöinnin suunnitteluun.

### HSL:n lausunto

Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmasta HSL lausuu seuraavaa:

#### Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet

Yleissuunnitelman tavoitteena on ollut määrittellä läntisen Helsingin alustava joukkoliikennelinjasto, joka palvelee Vihdintien bulevardikaupungin uutta maankäyttöä sekä nykyistä kaupunkirakennetta. Ratkaisulla tavoitellaan joukkoliikenteen saavutettavuuden, palvelutason ja kapasiteetin nostamista eikä se heikennä nykyisten alueiden joukkoliikenteen palvelutasoa. Tavoitteena on myös edistää kestäviä kulkumuotoja ja raideliikenteen tukeutuvaa kaupunkirakennetta sekä liikenteen päästövähennystavoitteita.

#### Raitiotiet osana Länsi-Helsingin joukkoliikennejärjestelmää

Nykytilanteessa Länsi-Helsingin joukkoliikenne perustuu lähijunaliikenteeseen, bussiliikenteeseen ja osin raitioliikenteen varaan. Matkojen tärkein suuntautuminen on Helsingin kantakaupunkiin. Länsi-Helsingin raitioteiden myötä Helsingin läntinen suurpiiri kytkeytyy entistä tiiviimmin osaksi raideliikenteen verkostokaupunkia. Vihdintien pikaraitiotie yhdistää raideliikenteen runkoyhteyksistä Rantaradan, Kehäradan ja Raide-Jokerin ja yhdistyen kantakaupungissa kaupunkiraitioraitiolinjastoon. Lääntisen kantakaupungin raitiotien myötä muodostuu uusi pohjois-eteläsuuntainen raitioliikenteen akseli Punavuoresta Meilahteen. Hankkeen myötä raitioliikenteen tarjonta monipuolistuu ja häiriötilanteiden hallinta helpottuu myös kantakaupungin läntisessä osassa, kun häiriötilanteissa on enemmän vaihtoehtoisia reittejä raitioliikenteelle. Raitiolinjaston kehittäminen mahdollistaa joukkoliikenteen kapasiteetin kasvattamisen Munkkivuoresta Helsingin keskustaan suuntaan.

## **Tulevaisuuden linjastoratkaisut**

Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmassa ei tehdä päätöksiä tulevaisuuden linjastoratkaisuista, mutta se määrittää reunaehdot alueen raitio- ja bussiliikenteen järjestämiseksi katujen ja raitiotien infraratkaisujen kautta.

Yleissuunnitelman ratakokonaisuutta hyödyntävä raitiolinjastoratkaisu suunnitellaan myöhemmin erillisessä raitioliikenteen linjaston kokonaiskehittämissuunnitelmassa. Linjastosuunnitelman laatiminen käynnistyy vuoden 2020 aikana. HSL on lisäksi laatinut useita yleissuunnitelman aluetta koskettavia linjastosuunnitelmia, jotka tuovat muutoksia bussilinjoin jo ennen raitioteiden toteutusta, ja tulee tekemään tarvittavat linjastosuunnitelmat ennen Länsi-Helsingin raitioteiden käyttöönottoa.

## **Infran toimivuus ja vaikutukset bussiliikenteeseen**

Infran suunnittelussa on panostettava raitioliikenteen nopeustavoitteiden saavuttamiseen, jotta voidaan luoda houkutteleva liikennejärjestelmä. Raideliikenteen solmukohtissa on kiinnitettävä erityistä huomiota joukkoliikenteen toimivuuteen kokonaisuutena, esimerkiksi Haagan kiertoliittymässä, jossa Raide-Jokeri ja Vihdintien pikaraitiotie risteävät, myös bussiliikenteen tarpeet ovat suuret. Toimiva liikennejärjestelmä edellyttää toimivia vaihtoja myös eri liikennemuotojen välillä.

Yleissuunnitelmassa esitetyillä liikenneratkaisuilla pyritään parantamaan raitioliikenteen toimintaedellytyksiä, mutta samalla poistetaan bussikaistoja, rakennetaan uusia valo-ohjattuja tonttiliittymiä ja kavennetaan kaistamääriä. Nämä kaikki heikentävät bussiliikenteen toimivuutta. Miljoonan euron lisäkustannus joukkoliikenteen operointikustannuksiin laskee hankkeesta saatavia hyötyjä ja samassa yhteydessä myös joukkoliikenteestä aikasäästöt vähenevät. HSL arvioi karkealla tarkkuudella, että bussien liikennöintikustannukset kasvaisivat esitetyillä ratkaisuilla n. 1-2 miljoonaa euroa vuodessa, mutta laskelmiin liittyy huomattavaa epävarmuutta. Yleissuunnitelmassa ei ole kuvattu, kuinka vaikutuksia bussiliikenteeseen on arvioitu. Siksi bussiliikenteen toimivuuteen tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota siten, että bussiliikenteen toimintaedellytykset eivät ratkaisevasti heikkene eivätkä liikennöintikustannukset kasva.

Länsi-Helsingin raitiotie liikennöi alueella, jossa on merkittävä määrä sisäistä ja seudullista bussiliikennettä, joka on jo tai jota ollaan nostamassa tulevina vuosina runkolinjoiksi (mm. linjat 52, 57, 59, 200, 300, 500 ja 510). Suunnittelualueen bussilinjoilla tehdään tällä hetkellä yli 70 000 nousua arkipäivässä ja määrä tulee kasvamaan maankäytön kehittyessä. Jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta saadaan kasvatettua, on tärkeää, että suunnitteluratkaisuissa katsottaisiin kaikkea alueen joukkoliikennettä ja matkustajien tarpeita. Infraratkaisuilla määritellään reunaehdot palvelun kehittämiseksi jatkossa, vaikka työssä ei itsessään oteta kantaa tulevaisuuden linjastoon.

## **Vihdintien pikaraitiolinja**

Vihdintien pikaraitiolinja on osa Helsingin seudun MAL 2019-suunnitelman mukaista seudullista pikaraitiotieverkkoa. MAL 2019 –suunnitelma on hyväksytty HSL:n hallituksessa 26.3.2019, Helsingin seudun yhteistyökokouksessa 28.3.2019 ja KUUMA-johtokunnassa 23.5.2019. MAL-suunnitelman mukaan pikaraitiotieverkon laajeneminen tukee merkittävästi seudullisen verkostomaisen joukkoliikennejärjestelmän muodostamista. Verkostoa laajentamalla luodaan mahdollisuuksia kestäväälle maankäytölle, ja sillä voidaan myös vahvistaa olemassa olevia alueita nostamalla niitä raideliikenteen piiriin. MAL-suunnitelmassa on esitetty, että ensimmäisenä toteutus päätös tehdään Vihdintien pikaraitiotiestä (2020-2023).

Helsingin seudun ja valtion MAL-sopimusta 2020-2031 koskeva neuvottelutulos saavutettiin 2.6.2020. Neuvottelutuloksen mukaan valtio osallistuu yleissuunnitelman mukaisen hankekokonaisuuden toteuttamiseen 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.

Vihdintien pikaraitiotie ensimmäisenä kaupunkibulevardiraitiotienä täydentää Helsingin säteittäistä runkoraidelinjastoa tuomalla uuden raideyhteyden Helsingin keskustaan Munkkiniemen pohjoispuolelta. Vihdintien pikaraitiotie on osa työkalupalettia, joka mahdollistaa bulevardimaankäytön kehittämistä. Pikaraitiotiellä on mahdollista lisätä matkustajakapasiteettia liikenteenhoidon ja täsmällisyyden kärsimättä suuremman kalustokoon avulla.

Pikaraitioliikenteellä on korkeat liikennöinnin standardit nopeuden, luotettavuuden sekä täsmällisyyden suhteen. Yleissuunnitelmassa esitetyt infraratkaisut tukevat näiden toteutumista, ja jatkosuunnittelussa on pyrittävä vähintään yleissuunnitelman laatutasoon.

### **Yhteiskuntataloudelliset vaikutukset**

Raitiotiehankkeen kustannusarvio on 200,5 miljoonaa euroa. Joukkoliikenteen liikennöintikustannukset nousevat noin 2,0 miljoonaa euroa vuodessa.

Liikennehankkeen yhteiskuntataloudellinen hyöty-kustannussuhde on arviolta 0,60. Länsi-Helsingin raitiotiet kokonaisuudessaan edistävät suunnitelman perusteella kestävien kulkumuotojen käyttöä ja parantavat saavutettavuutta. Vaikutusten arvioinneissa ei ole kuitenkaan esitetty, miten bussiliikenteen mahdollinen hidastuminen on otettu huomioon. Tehtyjen suunnitelmien, vaihtoehtojen vertailun ja vaikutusten arvioinnin perusteella toteutettavaksi esitetään vaihtoehtoa VE 2+, joka sisältää pikaraitiotien keskustasta Kantelettarentielle sekä läntisen kantakaupungin raitiotiet. Hankkeen alustava toteutusajankohta on vuosina 2025-2027. Yleissuunnitelmassa on esitetty Vihdintien pikaraitiotien ensimmäinen toteutusvaihe. Yleiskaava antaa edellytykset jatkaa pikaraitiolinjaa Vihdintietä Kaupintieltä pohjoiseen Vantaan rajalle asti.

HSL kannattaa Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman mukaista etenemistä, mutta edellyttää, että Helsingin kaupunki kehittää samassa yhteydessä suunnittelualueen bussiliikenteen sujuvuutta ja parantaa eri liikennemuotojen välisiä vaihtomahdollisuuksia Vihdintien kiertoliitymässä. Jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota joukkoliikenteen palvelutasoon kokonaisuudessaan.

Töölön tullin alueen liikenteellistä toimivuutta tulee selvittää jatkosuunnittelussa. Raitioliikenteen määrä lisääntyy merkittävästi Ruskeasuon raitiovaunuvarikon myötä, kun kasvavien linjavuorojen lisäksi alueen läpi kulkevat hallivuorot, Topeliuksenkadun yhteysraide otetaan käyttöön ja Tukholmankadun varteen tulee uusi raitiovaunujen päätepysäkki.

Joukkoliikenteen sujuvuudesta tulee huolehtia myös raitiotien rakentamisen aikana, koska rakentamisen kesto on useita vuosia ja työmaiden sijainnit osuvat keskeisiin joukkoliikennekäytäviin.

<b>Ehdotus</b>	Hallitus päättää antaa Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmasta selostusosan mukaisen lausunnon.
<b>Päätös</b>	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
<b>Liite</b>	Lausuntopyyntö Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmasta

Helsingin kaupunki, kirjaamo

[helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi)

[anton.silvo@hel.fi](mailto:anton.silvo@hel.fi)

---

## LAUSUNTO LÄNSI-HELSINGIN RAITIOTEIDEN YLEISSUUNNITEMASTA

---

Helsingin Yrittäjät lausuu Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmasta HEL 2018-002298 T 08 00 02 seuraavan.

Vihdintien pikaraitiotie on nopea joukkoliikenteen runkoyhteys, joka yhdistää kanta-kaupungin raitioverkon Raide-Jokeriin, Kehärataan ja Rantarataan. Pikaraitiotien yhteydessä toteutetaan uusia kaupunkiraitiotieyhteyksiä läntiseen kantakaupunkiin.

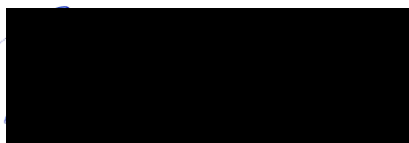
Lausuntopyynnössä pyydetään ottamaan kantaa siihen, miten raitiotiet ja niihin liittyvät katujärjestelyt vaikuttavat yritysten toimintaympäristöön ja miten rakentamisen aikaisia haittoja voidaan vähentää.

Helsingin Yrittäjät pitää tärkeänä, että Helsinkiin ja sen keskustaan pääsee mahdollisimman sujuvasti kaikilla liikennemuodoilla. Yritysten toimintamahdollisuuksien kannalta on keskeistä, että niiden vetovoima palveluita käyttävien asiakkaiden ja työntekijöiden kannalta ei ainakaan nykyisestä heikkene. Suunnitelmia valmisteltaessa tulee selvittää kuljetus- ja jakeluliikenteen tarpeet uudistuksessa ja varmistaa, että sekä tavaralogistiikka että liikkuvaa palvelutyötä tekevien yritysten toiminta ei vaikeudu. Erityistä huomiota tulee kiinnittää kuljetusten toteutuksen sujuvuuteen sekä riittäviin ja kohtuuhintaisiin pysäköintimahdollisuuksiin.

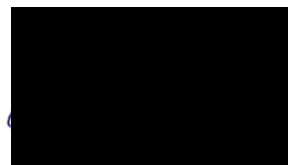
Katutöistä aiheutuvia haittoja tulee minimoida huolellisella suunnittelulla, jonka tavoitteena on toteuttaa katutyöt työmaa-aikaisine liikennejärjestelyineen tehokkaasti ja ilman tarpeettomia haittoja yrityksille ja kaupunkilaisille. Tavoitteiden toteuttamisessa on keskeistä panostaa prosessien selkeyteen ja sujuvuuteen. Ohjauksen tehoa voidaan parantaa ottamalla käyttöön kannusteita/sanktioita, jotka edistävät muutosten nopeaa ja sujuvaa toteutusta.

Helsinki, 16.6.2020

HELSINGIN YRITTÄJÄT ry



Mari Laaksonen  
Puheenjohtaja



Tiina Oksala  
Toimitusjohtaja

12.6.2020

Helsingin kaupunki  
kirjaamo@hel.fi  
anton.silvo@hel.fi

## Linja-autoliiton lausunto Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmista (luonnos 1.6.2020)

Helsingin kaupunki suunnittelee kantakaupunkiin ja läntiseen Helsinkiin uusia raitioteitä. Linja-autoliikenteen näkökulmasta tuomme esille seuraavat seikat:

- Kampin kaukoliikenteen terminaaliin liikennöivän kaukoliikenteen vuoromäärä Eduskunnan kohdalla arkipäivisin on noin 700 vuoroa normaalioloissa.
- Turunväylän suunnan kaukoliikenteen vuoromäärä on arkisin noin 160 vuoroa.
- Helsingin kaupungin Matkailubussiliikenteen kehittäminen selvityksessä (20.5.2020) arvioidaan, että vilkkaimpana päivinä Helsingin kantakaupungissa on noin 150 matkailuliikenteen linja-autoa.
- Mannerheimintiellä on HSL-liikennettä Elielin aukiolle.

### Valtakunnallinen ja seudullinen joukkoliikenne

Turunväylän suunnan kaukoliikenne käyttää reittiä Turunväylä, Huopalahdentie, Paciuksenkatu, Tukholmankatu ja Mannerheimintie Kampiin ja on valtakunnallisesti merkittävä joukkoliikenneyhteys nyt ja tulevaisuudessa. Merkitys on todettu myös laaditussa selvityksessä "Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet". Turunväylän kautta kulkee markkinaehtoista ja sitä täydentävää ELYn ostoliikennettä VT2 suunnasta (Pori, Forssa, Karkkila, Vihti) ja VT 1 suunnasta (Turku, Salo, Lohja). Mannerheimintiellä on myös Hämeenlinnanväylän (VT3), Lahdenväylän (VT4) ja Itäväylän suunnan kaukoliikennettä. Lisäksi tilausajo- ja matkailuliikennettä suuntautuu osin samoja reittejä pitkin Helsingin kantakaupunkiin (päätepysäkki esim. Kiasma) ja Helsingin matkustajasatamiin.

Säännöllisellä kaukoliikenteellä on nyt ja tulevaisuudessa tarve liikennöidä Helsingin keskustaan Kampin terminaaliin asti. Uudenmaan maakuntakaavaehdotuksessa (Uusimaa 2050) todetaan, että *Pitkämatkaiselle joukkoliikenteelle on tärkeää päästä sujuvasti ja vaihdottomasti Helsingin keskustaan saakka*. Kaava-aineiston liitekartassa on kuvattu pitkämatkaisen joukkoliikennekäytävät, jolle pitkämatkaisen seudullisen ja valtakunnallisen joukkoliikenteen sujuvuus on turvattava.

Helsingin keskustaan / keskustasta suuntautuvan linja-autoliikenteen osalta esillä olevista raitiosuunnitelmissa on huolestuttavia näkökulmia, jotka tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

- Elielin aukiolle ja Kampin kaukoliikenneterminaalin liikenne ja HSL-liikenne (ja henkilöautoliikenne) käyttää Runeberginkadun – Topeliuksenkadun reittiä varareittinä liikennöinnissä, kun Mannerheimintie on esim. tapahtumien takia suljettuna. Esimerkkejä tällaisista tapatumista ovat EU-puheenjohtajakauden ministerikokousten saattuekuljetukset, valtiopäämiesten saattuekuljetukset ja muut erilaiset tapahtumat (esim. Maratontapahtumat). Kestoltaan Mannerheimintien sulut ovat käytännössä useita tunteja. Jos Runeberginkatu – Topeliuksenkatu muuttuu yksikaistaiseksi, niin linja-autoliikenteen laajasti käyttämä poikkeusliikenteen varaväylä tulee ruuhkautumaan ja linja-autoliikenteen toimintavarmuus ja luotettavuus heikkenee, vaihdolliset jatkoyhteydet ja matkaketjut purkautuvat jne. Toista vastaavaa varareittiä ei ole. Poikkeusolosuhteiden aikana matkustajapalvelut heikkenevät oleellisesti. Jatkosuunnittelussa tulee selvittää ennakoiden poikkeustilanteiden ja katutöiden aikaisten liikennejärjestelyiden linja-autoliikenteen varareitit ja niiden toimivuus.

- Suunnitelmissa ei ole osoitettu linja-autopysäkkejä Runeberginkadulle ja Topeliuksenkadulle poikkeustilanteita varten. Jatkosuunnittelussa on varauduttava osoittamaan tarvittavat poikkeuspysäkit ko. katuosuuksille. Huopalahdentiellä ja Paciuksekadulla on säilytettävä linja-autopysäkit.
- Matkailuliikenteen (mikä lähes aina jää unohduksiin) näkökulmasta on tärkeää, että Runeberginkadun varrelta ei poisteta matkailuliikenteen pysäkkejä. Pidämme myönteisenä, että yleissuunnitelmassa esitetään matkailuliikenteen pysäkkien säilyttämistä Sammonpuistikon kohdalla. Mikäli nämä matkailuliikenteen pysäkit poistuvat aiheuttaisi se Tempelinaukion matkailuliikenteen linja-autoille merkittäviä pysäköintivaikeuksia ryhmien ottoa ja jättöä ajatellen. Tempelinaukion ympäristöstä tulee löytyä korvaavat matkailuliikenteen pysäkit, mikäli nykyiset poistuvat. Pahimmillaan tilanne johtaa turhaan lisäliikenteeseen katuverkossa, kun autot etsivät pysäköintipaikkoja. Jo nykyinen tilanne Tempelinaukion ympäristössä ja muissa matkailukohteissa (mm. Sibelius-monumentti) on ongelmallinen varsinkin matkustajareisteilijöiden vierailujen aikana. Matkailuliikenteen linja-autojen pysäkit ja pysäköintialueet ovat oleellinen osa Helsingin kantakaupungin liikennejärjestelmässä. Niiden puute aiheuttaa turhaa lisäliikennettä katuverkossa.
- Mäntymäenkentän linja-autojen pysäköintialueen käyttö tulee lisääntymään, mikäli esitetyt suunnitelmat toteutuvat. Mäntymäenkentän linja-autojen pysäköintialue on säilytettävä linja-autojen käytössä.
- Raitioteiden rakennustyöt vaikuttavat pitkäkestoisesti ja merkittävästi liikenteen sujuvuuteen. Rakennustöiden aikana on priorisoitava linja-autoliikenteen sujuvuus työmaa-alueilla matka-aikojen turvaamiseksi ja linja-autoliikenteen kilpailukyvyyn säilyttämiseksi.

Linja-autoliitossa yhteyshenkilönä tässä asiassa on Mikko Saavola (puhelin 0400 7090940), [mikko.saa-vola@linja-autoliito.fi](mailto:mikko.saa-vola@linja-autoliito.fi)).

Linja-autoliitto

Mika Mäkilä  
toimitusjohtaja



10.6.2020

Lausuntopyyntö 1.6.2020, HEL 2018-002298 T 08 00 02

## Uudenmaan ELY-keskuksen lausunto Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmasta

Uudenmaan ELY-keskus kiittää lausuntopyynnöstä liittyen Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmaan. ELY-keskus pitää hyvänä Helsingin tavoitetta kehittää kaupunkia kestävään liikkumiseen tukeutuen. Pikaraitioteiden rakentaminen on kannatettavaa, mutta suunnittelussa tulee ottaa huomioon myös maantieliikenteen tarpeet. ELY -keskus kiinnittää lausunnossaan huomiota etenkin suunnitelman liittymiseen Turunväylään (vt 1), Vihdintiehen (mt 120), Kehä I: een (mt 101) sekä pitkämatkaisen joukkoliikenteen tarpeisiin.

### Turunväylän ja Huopalahdentien liittymäalue

Helsingin kaupungilla ja ELY-keskuksella on ollut yhteinen hanke, jossa on selvitetty alueen kaavarungossa esitetyn liittymäalueen muutosten liikenteellistä toimivuutta. Selvitys ”*Valtatien 1 ja Huopalahdentien liittymän parantaminen- aluevaraussuunnitelmatasoiset vaihtoehtotarkastelut*” on juuri valmistunut. Selvityksen mukaan esitetty T-liittymä ja Huopalahdentien siirto on mahdollista ilman, että ratkaisu merkittävästi heikentää valtakunnallisen liikenteen toimivuutta.

Raitiotien yleissuunnitelman ratkaisu perustuu Huopalahdentien siirtoon ja T-liittymään. Uudenmaan ELY-keskuksella ei ole tähän huomauttamista. Tarkemmat Turunväylää koskevat ratkaisut määrittellään jatkosuunnittelua ohjaavissa suunnitteluperusteissa, tiesuunnitelmassa ja asemakaavoituksessa, joihin ELY-keskus ottaa aikanaan kantaa.

### Kehä I

Ennen päätöksentekoa hankkeen toteuttamisesta tulee selvittää vaikutukset Kehä I:n liittymiin. Raitiotien toteuttamisen vaikutukset Kehä I:n toimivuuteen tulee arvioida Kaupintien ja Kantelettarentien liittymien kohdilla. Kehä I:tä purkavien ramppien liikennevaloihteita ei saa nykyisestä lyhentää ilman laadukasta toimivuustarkastelua. Toimivuustarkasteluissa ja jatkosuunnittelussa kaupungin tulee olla yhteydessä ELY-keskukseen.

### Vihdintie

Suunnitelmassa on mainittu, että asemakaavoituksen yhteydessä Vihdintie välillä rantarata-Kaupintie tulitisiin osoittamaan kaduksi. ELY-keskuksen mukaan kaduksi muuttaminen on välttämätöntä, koska maantien alueella ei voi sijaita kaupungin ylläpidettäviä raitiotiehen liittyviä rakenteita. ELY-

10.6.2020

keskuksen mukaan Vihdintie tulisi muuttaa aikanaan kaduksi koko kaupunkibulevardiosuudelta.

Raitiotiehankkeen ja kasvavan maankäytön vaikutukset Vihdintien jonoutumistilanteeseen Vihdintien liikenneympyrän eteläpuolella Korppaantunnelin suuntaan tulee myös selvittää. Liikenneympyrän muutokset sisältävät uusien katujärjestelyjen lisäksi sekä Vihdintien raitiotien että Raide-Jokerin toteuttamisen ympyrän läpi raitiovaunuetuksin ja muutoksilla on vaikutusta myös tieliikenteeseen. Bussiliikenteen sujuvat yhteydet Vihdintiellä tulee myös turvata.

ELY-keskus kiinnittää huomiota myös Haagan kiertoliittymän ratkaisujen turvallisuuteen. Pyöräilijöille ja kävelijöille osoitettujen alikulkujen muuttaminen tasoyliyksiksi heikentää todennäköisesti oleellisesti kulkumuotojen houkuttelevuutta ja turvallisuutta. Asiaa tulisi jatkosuunnittelussa arvioida vielä uudelleen.

Myös erikoiskuljetusreittien toimintaedellytykset on varmistettava jatkosuunnittelussa. Yleissuunnitelma-aineiston perusteella asia näyttää olevan hyvin huomioitu.

#### Pitkämatkainen joukkoliikenne

Yleissuunnitelmaraportissa on kuvattu suunnittelualueen joukkoliikennejärjestelmän nykytilaa käsittelemättä valtakunnallista ja seudullista linja-autoliikennettä. Turunväylä, Huopalahdentie, Paciuksenkatu, Tukholmankatu ja edelleen Mannerheimintie Kamppiin on valtakunnallisesti merkittävä joukkoliikenneyhteys nyt ja tulevaisuudessa.

Yleissuunnitelmaraportissa tulisi kuvata myös pitkämatkaisen joukkoliikenteen liikennemäärät. Turunväylän ja Huopalahdentien kautta kulkee markkinaehtoista ja sitä täydentävää ELYn ostoliikennettä vt 2 suunnasta (Pori, Forssa, Karkkila, Vihti) ja vt 1 suunnasta (Turku, Salo, Lohja). Reittiä käytetään myös tilausajoliikenne, jonka päätepysäkki on Kiasman edustalla. Huopalahdentiellä kulkee yhteen suuntaan noin 20 vuoroa tunnissa ruuhka-aikana, jonka lisäksi HSL vuoroja sekä tilausajoja. Eräänä suunnittelua ohjaavana tavoitteena tulisi mainita, että myös pitkämatkaisen joukkoliikenteen sujuvuutta pyritään parantamaan. Tällä voidaan osaltaan vähentää henkilöautoliikennettä myös Helsingin katuverkolla.

Suunnitelmassa on osoitettu Huopalahdentien linja-autopysäkit levikkeille, ja bussipysäkit Tukholmankadulle Meilahteen. Meilahden pysäkki on erityisen tärkeä myös pitkämatkaiselle linja-autoliikenteelle, kuten myös suuri osa Mannerheimintien pysäkeistä. Pysäkkien ja levikkeiden mitoituksessa tulee ottaa huomioon linja-autojen suuremmat pituudet ja korkeudet verrattuna kaupunkiliikenteen kalustoon.

Työn aikaisten ratkaisujen toimivuuteen ja viestintään tulee kiinnittää paljon huomiota, kun pikaraitiotietä rakennetaan. Alueen liikenneyhteydet ovat jo nykytilassa hyvin kuormittuneet ja pitkäkestoinen rakennusvaihe ei saa aiheuttaa merkittäviä ja ennakoimattomia ruuhkia.

10.6.2020

Töölön alueen ratkaisuihin tulee ottaa myös huomioon, että Topeliuksenkatu toimii poikkeustilanteissa Mannerheimintien varareittinä. Linja-autoliikenteen pitää tarvittaessa päästä kulkemaan Töölön kautta Kampin terminaaliin. Tilanteeseen, jossa Topeliuksenkadulla on rakennustöitä ja Mannerheimintie on väliaikaisesti suljettu, tulee myös varautua. On myös hyvä, että suunnitelmassa mainitut matkailuliikenteen pysäköintipaikat Sammonpuistikon kohdalla säilyvät.

yksikön päällikkö  
Liikennejärjestelmä

Johanna Järvinen

johtava asiantuntija, Helsingin seutu  
Liikennejärjestelmä

Maija Stenvall

Jakelu

Helsingin kaupunki/ kirjaamo  
Helsingin kaupunki/ Anton Silvo

Tiedoksi

Uudenmaan ELY-keskus/ Krista Kumanto-Kooni, Eeva Kopposela, Heikki Hyvärinen, Heli Siimes, Jaakko Kuha, Tuomas Autere

30.6.2020

Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne –  
palvelukokonaisuus, Liikenne- ja katusuunnittelu  
Anto Silvo  
helsinki.kirjaamo@hel.fi  
anton.silvo@hel.fi

Lausuntopyyntö HEL 2018-002298 T 08 00 02

### **Lausunto Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmasta**

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala on pyytänyt lausuntoa Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmasta, joka sisältää Vihdintien pikaraitiotien ja läntisen kantakaupungin raitiotiet.

Väylävirasto on tutustunut yleissuunnitelmaan ja esittää lausuntonaan seuraavaa. Yleissuunnitelmassa on esitetty Valimon aseman laiturin jatkaminen sekä uusia kulkuyhteyksiä ja rakenteita. Hissien, katettujen portaiden ja muiden rakenteiden osalta tulee varmistaa, että junaliikenteen ja opastimien riittävät näkemät säilyvät. Näkemävaatimusten täyttämistä tulee jatkosuunnittelussa laatia erillinen selvitys. Lisäksi rakenteiden sijoittamisessa laitureille tulee huomioida RATO 16 sekä esteettömyysvaatimukset ja tilatarpeet. Jatkosuunnittelua tulee tehdä yhteistyössä Väyläviraston kanssa.

*Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.*

*Asian on esitellyt asiantuntija Aimo Huhdanmäki ja ratkaissut apulaisjohtaja Tapio Ojanen.*

Liitteet Lausuntopyyntö

Jakelu Anna Miettinen, Väylävirasto