



05.12.2023

Asia/5

## § 645

### Kaupunkiympäristölautakunnan vastaus valtuutettu Atte Kalevan ym. valtuustoaloitteeseen koskien Vihdintien-Kaupintien raitiotien tarpeellisuuden uudelleen harkitsemista

HEL 2023-003077 T 00 00 03

## Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta katsoi valtuustoaloitteen loppuun käsitellyksi.

### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

### Lisätiedot

Anton Silvo, projektinjohtaja, puhelin: 09 310 37489  
anton.silvo(a)hel.fi

## Liitteet

1 Valtuustoaloite 01.03.2023 Kaleva Atte Vihdintien-Kaupintien raitiotien tarpeellisuus uudelleen harkittavaksi

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Otteet

### Ote

Aloitteen tekijä

### Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

## Esittelijän perustelut

Valtuustoaloitteessa esitetään, että Vihdintielle ja Kaupintielle suunnitellun pikaraitiotien matkustajamääristä ja kustannuksista tehdään uudet arviot raitiotien tarpeellisuutta koskevan harkinnan pohjaksi. Aloitteessa mainitut selvitykset laaditaan käynnissä olevan hankesuunnittelun ja seuraavien suunnitteluvaiheiden yhteydessä. Raitiotiehankkeen perustelut liittyvät kiinteästi suunnitellun maankäytön toteutukseen ja kokonaisuuden edistäminen edellyttää siitä tehtyihin päätöksiin sitoutumista.



Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman valmistelu aloitettiin vuonna 2018 yleiskaavan hyväksymisen jälkeen ja läntisen bulevardikaupungin kaavarungon valmistelun rinnalla. Kaupunginvaltuusto hyväksyi 20.1.2021 yleissuunnitelman ja raitiotiehankeen toteuttamisen. Hanke on myös seudullinen hanke, johon seutu ja valtio ovat sitoutuneet allekirjoittaessaan Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen MAL-sopimuksen vuosille 2020 - 2031. Sopimuksen mukaisesti valtio osoittaa hankekokonaisuuden toteuttamiseen 105 miljoonaa euroa valtionapuna.

Vuoden 2023 aikana kaupunkiympäristötoimiala ja Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy ovat valmistelleet hankesuunnitelmaa raitioteiden, katujen ja muun infrastruktuurin muodostamasta kokonaisuudesta. Hankesuunnitelman hyväksymistä esitetään kaupunkiympäristölautakunnalle joulukuun aikana. Suunnitelmassa määritellään muun muassa toteutettavan kokonaisuuden laajuus, toteutustapa ja alustava aikataulu sekä arvioidaan sen vaikutuksia. Tavoitteena on hankkeen hankintavaiheen läpivieminen ja jatkosuunnittelun aloittaminen vuoden 2024 aikana. Kaupunkiliikenneyhtiön käynnistää pikaraitiovaunujen kalustohankinnan loppuvuoden 2023 aikana.

Arvio rakentamiskustannuksista perustuu raitioteiden yleissuunnitelman sekä Huopalahdentien, Haagan ympyrän ja Vihdintien asemakaavojen laatimisen yhteydessä tehtyihin kustannusarvioihin. Näissä kustannustekijöiden jaottelu on yleisellä tasolla, mutta varaukset epävarmuuksien varalta vastaavasti suurempia. Kustannusten tarkempi selvittäminen edellyttää tarkemman tason suunnittelua hankkeen seuraavassa vaiheessa. Toteutuksen tavoitehintaa ohjataan raitiotieinfran osalta kaupunginvaltuuston asettaman enimmäishinnan mukaisesti. Bulevardikaupungin katurakentaminen ja muut maankäytön toteuttamisen investoinnit ovat tämän enimmäishintapäätöksen ulkopuolella ja ne toteutetaan niitä koskevien asemakaavojen, toteutussopimusten ynnä muiden päätösten mukaisesti.

Hankesuunnitelma sisältää päivitetyn matkustajamääräennusteen ja hankearvioinnin. Ennuste on laadittu HSL:n ylläpitämällä seudullisella liikennemallilla ja sen lähtökohdat on määritelty yhteistyössä HSL:n kanssa. Ennusteessa huomioidaan pikaraitiolinja 15, Espoon kaupunkiradan jatko sekä muut päätetyt ja rakenteilla olevat liikennehankkeet. Maankäytön osalta ennuste perustuu MAL-suunnitelman kehitysennusteeseen, joka läntisen bulevardikaupungin alueella noudattaa kaavarungon mukaista kehitystä. Perusoletuksena on suunnitellun maankäytön toteutuminen pitkällä aikajänteellä, mutta arvioinnissa tarkastellaan vaikutuksia myös tilanteessa, jossa osa alueen maankäytöstä ei toteudu kaavarungon mukaisessa laajuudessa.



Bulevardikaupungin lisäksi maankäyttö kehittyi pikaraitiolinjan varrella Lassilassa ja Kannelmäessä. Pikaraitiotien päätepysäkin ympäristö Kantelettarentiellä on yleiskaavan keskustatoimintojen aluetta ja alueella on vireillä useita asemakaavoja. Lassilassa on merkittävää potentiaalia käyttötarkoituksen muutoksiin ja täydennysrakentamiseen alueelle hyväksytyjen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti. Raidehanke todennäköisesti edistää näiden hankkeiden vireille tuloa ja toteutumista.

Uudet asunto- ja toimitila-alueet raitiolinjan varrella suunnitellaan vaiheittain. Alueiden suunnitteluratkaisut tehdään kunkin asemakaavan valmistelun yhteydessä strategiset tavoitteet sekä lain asettamat vaatimukset huomioiden eikä niihin ole liikennehankkeen toteutuksen puitteissa mahdollista ottaa kantaa. Raitiolinjan hyötötavoitteiden toteutuminen edellyttää riittävän maankäytön toteutumista, mutta toisaalta rai-deyhteyden toteutus on nähty edellytyksenä sille, että alueelle voi rakentua houkuttelevaa ja joukkoliikenteeseen tukeutuvaa kaupunkirakennetta. Maankäytön, raitiotien ja muun infrastruktuurin muodostaman kokonaisuuden edistyminen edellyttää sitoutumista yleiskaavan ja kaavarungon yleisperiaatteisiin, vaikka yksityiskohtaiset ratkaisut tarkentuvat myöhemmissä vaiheissa.

Suunnitellun pikaraitiolinjan rooli joukkoliikennejärjestelmässä on monipuolinen. Kantakaupungissa se lisää raitioverkon läntisen pääkäytävän matkustajakapasiteettia. Meilahdesta Haagan ympyrään asti se toimii nopeana keskustayhteytenä. Siitä pohjoiseen jatkuvalla osuudella se tarjoaa lähijunia täydentävän yhteyden kantakaupunkiin, yhdistää palvelukeskuksia ja kytkee yhteen pikaraitiotien ja rautateiden verkostoa. Raitiolinjan perusteena ei ole vain vastata alueen nykyisiin liikkumistarpeisiin, vaan luoda edellytyksiä kaupunkirakenteen ja liikkumisen kehitykselle tulevaisuudessa.

Pikaraitiolinjan simuloitu ajoaika päätepysäkkien välillä on noin 32 minuuttia ja esimerkiksi Valimon aseman pysäkiltä Lasipalatsille noin 23 minuuttia. Lähijunien matka-aika päärautatieasemalle on Valimon asemalta 12 minuuttia. Bussien matka-aika Vihdintieltä keskustaan on ruuhka-aikoina noin 25 minuuttia, mutta se vaihtelee ruuhkautumisen mukaan. Joukkoliikenteen luotettavuus on matka-ajan ohella tärkeä palvelutasotekijä ja alueella on vähäiset edellytykset parantaa bussiliikenteen toimintaedellytyksiä. Pikaraitiolinjan täsmällisyys, esteettömyys ja matkustusmukavuus ovat bussiliikennettä paremmat.

Aloitteessa esitetty vaihtoehto, jossa pikaraitolinja jatkuisi Haagan ympyrästä Huopalahden aseman suuntaan, palvelisi Munkkiniemen ja Munkkivuoren alueita hyvin ja tarjoaisi vaihtoyhteydet lähijuniin, mutta ei toteuta hankkeen lähtökohtaista tavoitetta palvella koko bulevardikaupungin uutta maankäyttöä, josta merkittävä osa sijaitsee Vihdintien



pohjoisemmalla osuudella. Ratkaisun edellytyksiä ei ole tarkasteltu esimerkiksi sopivan päätepysäkin paikan osalta eikä sen matkustajakäytystä tai vaikutusta esimerkiksi pikaraitiolinja 15:n sujuvuuteen ole selvitetty. Vaikka raitiotie ei jatkuisi Vihdintielle, olisi sen varrella tarpeita muun muassa katu- ja kunnallistekniseen rakentamiseen, siltojen peruskorjaamiseen ja joukkoliikenteen vaihtoyhteyksien parantamiseen. Yleiskaavan mukaisen pikaraitiotievarauksen toteutusedellytykset on myös säilytettävä.

#### Valtuustoaloite

Valtuutettu Atte Kaleva ja 8 muuta valtuutettua ovat tehneet 1.3.2023 seuraavan sisältöisen valtuustoaloitteen: Vihdintien-Kaupintien raitiotien tarpeellisuus uudelleen harkittavaksi

”Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma valmisteltiin vuosina 2014 - 2015 yleiskaavan valmistelun yhteydessä. Siihen kuuluu osana Huopahdentielle, Vihdintielle ja Kaupintielle rakennettava uusi raitiotie. Tuon ajan jälkeen tilanne on kuitenkin muuttunut niin, että Vihdintien-Kaupintien raitiotien tarpeellisuutta on syytä harkita uudestaan.

Espoon kaupunki ja valtio ovat päättäneet Espoon kaupunkiradan rakentamisesta. Siinä Kaukalahdesta Helsinkiin saadaan erilliset raiteet kauko- ja lähiliikenteelle. Se mahdollistaa junien vuorotiheyden merkittävän lisäämisen ja kulun häiriöttömyyden. Kaupunkiradan rakennustyöt alkavat tänä vuonna ja sen on arvioitu valmistuvan vuonna 2028. Valimon asemalaituria on tarkoitus pidentää niin, että se ulottuu Vihdintien sillan alle ja rakentaa siltä suora kulkuyhteys Riistavuoren puolelle. Valimon asemalta pääsisi junalla Helsingin keskustaan 10 minuutissa.

Raide-Jokeri otetaan käyttöön tämän vuoden syksyllä. Vihdintien itäreunaan rakennetulta pysäkiltä on 350 metriä Huopalahden asemalle, mistä tiheään kulkevat junat vievät keskustaan 7-8 minuutissa. Niille, jotka pyrkivät Mannerheimintielle, on tarjolla lukuisia Vihdintietä kulkevia busseja. Talontien pysäkeiltä pääsee Töölön kohteisiin 10-20 minuutissa. Munkkiniemen aukion kautta kiertävällä raitiotiellä aikaa kuluu Valimon pysäkiltä keskustaan 25-30 minuuttia.

Näistä syistä on syytä epäillä, tulisiko Vihdintien-Kaupintien raitiotielle niin paljon matkustajia, että sen rakentaminen on perusteltua. Sen selvittämiseksi tulisi tehdä uudet laskelmat raitiotien käyttäjämääristä siinä tilanteessa, kun Espoon kaupunkirata on käytössä. Se sopisi parhaiten HSL:n tehtäväksi. Vihdintien raitiotien käyttäjämääriin vaikuttaa myös se, miten maankäyttö sen reunoilla muuttuu. On ilmeistä, että raitiotietä aikanaan suunniteltaessa kaavaillut asukasmäärät arvioitiin liian korkeiksi. Vihdintien itäpuolella radan etelä- ja pohjoispuolella olevat alueet ovat vahvistetuissa asemakaavoissa puistoa. Niiden muuttamista



rakennustonteiksi rajoittavat maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n määräykset. Riistavuoren puisto on luontonsa puolesta arvokas metsä- ja kallioalue, joka on suurimmalle osalle Etelä-Haagan asukkaista ainoa merkittävä lähivirkistysalue. Radan pohjoispuolella Vihdintien puistometsässä rakentamista rajoittavat luontoarvojen lisäksi tarve säilyttää seudullinen luonnonmukainen virkistysyhteys, ns. läntinen vihersormi.

Siltäkin osin kuin mainittuihin puistoihin on mahdollista rakentaa, se on järkevää keskittää Vihdintien reunan ohella mahdollisimman lähelle Valimon asemaa ja Raide-Jokerin pysäkkiä Haagan liikenneympyrässä. Riistavuoren puiston keskiosassa on arvokas ja virkistykseen paljon käytetty näköalakallio, jolle ei muutoinkaan tulisi rakentaa.

Vihdintien-Kaupintien raitiotietä on perusteltu myös sillä, että siten saataisiin verkko, jossa olisi yhteys myös läntisiin esikaupunkeihin sekä rantaradan ja kehäradan juniin. Liikennetarve Haagan ja Länsi-Helsingin välillä ei kuitenkaan ole niin suurta, etteikö siihen riittäisi Raide-Jokerin ja bussilinja 52:n tarjoamat yhteydet. Yhteys rantaradan ja kehäradan juniin taas on toteutettavissa helposti ja lähes ilman kustannuksia Huopalahden asemalla Raide-Jokerin valmistuttua. Olisikin tutkittava, voisiko aikanaan Huopalahdentieltä tuleva raitiovaunu jatkaa liikenneympyrän pysäkiltä Huopalahden asemalle tai siitä pitemmälle ja kääntyä sitten takaisin.

Yleiskaavassa Vihdintien raitiotie on linjattu suoraan pohjoiseen Vantaan rajalle saakka. Yleiskaavamääräyksen mukaan yhteys voidaan toteuttaa myös busseilla. Myöhemmin linjaus on kuitenkin käännetty Kaupintielle. Se tarjoaa vain vähäiset mahdollisuudet uudelle asuntotuotannolle, koska Kaupintien reunat on pääosin jo rakennettu toimistotaloilla eikä Kehä I:n päälle voida järkevästi rakentaa hyviä asuntoja.

Matkustajamäärien ohella olisi laskettava uudelleen Vihdintie-Kaupintie raitiotien kustannukset. Suurimmat kustannuserät tulevat tälle osuudelle tulevien siltojen rakentamisesta tai parantamisesta. Laskelmien perusteella olisi tehtävä uusi kustannus/hyöty analyysi Vihdintie-Kaupintie raitiotien kannattavuudesta.

Edellä esitetyn perusteella me allekirjoittaneet kaupunginvaltuutetut esitämme, että Vihdintielle ja Kaupintielle suunnitellun raitiotien matkustajamääristä ja kustannuksista tehdään uudet arviot ja hyöty/kustannusanalyysi raitiotien tarpeellisuutta koskevan harkinnan pohjaksi.”

Toimivalta

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallituksen on osoitettava aloite vastattavaksi sille lautakunnalle tai johto-



05.12.2023

Asia/5

kunnalle, jonka toimivaltaan tai jonka alaisen viranomaisen toimivaltaan aloitteessa esitetty toimenpide kuuluu.

Aloitteessa esitetty toimenpide kuuluu kaupunkiympäristölautakunnan tai sen alaisen viranomaisen toimivaltaan.

**Esittelijä**

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

**Lisätiedot**

Anton Silvo, projektinjohtaja, puhelin: 09 310 37489  
anton.silvo(a)hel.fi

**Liitteet**

1 Valtuustoaloite 01.03.2023 Kaleva Atte Vihdintien-Kaupintien raitiotien tarpeellisuus uudelleen harkittavaksi

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Otteet**

**Ote**

Aloitteen tekijä

**Otteen liitteet**

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Päätöshistoria**

Kaupunkiympäristölautakunta 28.11.2023 § 633