



15.02.2023

Ärende/3

§ 35

Översiktsplan för Norra banan

HEL 2021-006037 T 08 00 04

Beslut

Stadsfullmäktige godkände översiktsplanen för Norra banan och att projektet genomförs i etapper så att den totala kostnadskalkylen uppgår till 28 700 000 euro (jordbyggnadskostnadsindex 112,31 oktober 2021, 2015=100).

Dessutom godkände stadsfullmäktige följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att staden ska utreda möjligheten att anskaffa de landområden som behövs för att rätta ut rutten vid kurvan i Mosabacka för att den ska kunna byggas på en gång längs banan. (Otso Kivekäs)

Behandling

Förslag om förkastande

Ledamoten Laura Korpinen understödd av ledamoten Jussi Halla-aho föreslog att beslutsförslaget förkastas med följande motivering:

Enligt prognoserna kommer cyklingens andel de facto knappast att öka trots att det investerats massivt i cykelinfrastrukturen. Därför är projektet inte motiverat i detta ekonomiska läge. Investeringen skulle öka utsläppen och inte minska dem. För att kunna bygga banan blir man tvungen att hugga ner träd, vilket skulle försämra mångfalden i stadsnaturen.

Hemställningskläm

Ledamoten Otso Kivekäs understödd av ledamoten Terhi Peltokorpi föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att staden ska utreda möjligheten att anskaffa de landområden som behövs för att rätta ut rutten vid kurvan i Mosabacka för att den ska kunna byggas på en gång längs banan.

Omröstningsordning



Förslaget om förkastande ställdes först mot grundförslaget. Därefter togs hemställningsklämman separat upp till omröstning.

1 omröstningen

Stadsstyrelsens förslag JA, förkastande NEJ

JA-förslag: Stadsstyrelsen

NEJ-förslag: Ledamoten Laura Korpinens förslag om förkastande

Ja-röster: 73

Hilkka Ahde, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdóttir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Juha Hakola, Timo Harakka, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Ahmed Hassan, Eveliina Heinäluoma, Titta Hiltunen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Mikael Jungner, Kati Juva, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Laura Kolbe, Sini Korpinen, Minja Koskela, Ajak Majok, Petra Malin, Otto Meri, Nina Miettinen, Sami Muttilainen, Seija Murinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Nina Suomalainen, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Erkki Tuomioja, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Nej-röster: 9

Jussi Halla-aho, Nuutti Hyttinen, Pia Kopra, Laura Korpinen, Tom Päckalén, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Pirkko Ruohonen-Lerner, Wille Rydman

Frånvarande: 3

Mahad Ahmed, Teija Makkonen, Elina Valtonen

Stadsfullmäktige godkände stadsstyrelsens förslag.

2 omröstningen

Ledamoten Otso Kivekäs förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Ledamoten Otso Kivekäs hemställningskläm

NEJ-förslag: Motsätter sig



15.02.2023

Ja-röster: 72

Hilkka Ahde, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maarret Castrén, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Juha Hakola, Timo Harakka, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Ahmed Hassan, Eveliina Heinäluoma, Titta Hiltunen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Mikael Jungner, Kati Juva, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Laura Kolbe, Sini Korpinen, Minja Koskela, Ajak Majok, Petra Malin, Otto Meri, Nina Miettinen, Sami Muttilainen, Seija Muuriinen, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Tom Packalén, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Nina Suomalainen, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Erkki Tuomioja, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Nej-röster: 5

Pia Kopra, Laura Korpinen, Mari Rantanen, Pirkko Ruohonen-Lerner, Wille Rydman

Blanka: 5

Harry Bogomoloff, Jussi Halla-aho, Björn Månsson, Mika Raatikainen, Daniel Sazonov

Frånvarande: 3

Mahad Ahmed, Teija Makkonen, Elina Valtonen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Otso Kivekäs förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Pohjoisbaanan yleissuunnitelma raportti
- 2 Liikenteen yleissuunnitelma nrot 1-11 (7295-7303)
- 3 Karttakyselyn ja Kerro kantasi -kyselyn vastauskooste
- 4 Pohjoisbaanan yleissuunnitelma lausunnot
- 5 Vastineet saatuihin mielipiteisiin ja lausuntoihin



15.02.2023

Ärende/3

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Stadsmiljönämndens förslag

Stadsmiljönämnden föreslog 26.10.2022 (§ 579) att stadsstyrelsen godkänner översiktsplanen för Norra banan och att projektet genomförs i etapper så att projektets totala kostnadskalkyl uppgår till 28 700 000 euro (jordbyggnadskostnadsindex 112,31 oktober 2021, 2015=100).

Översiktsplanens centrala innehåll

I översiktsplanen slår man fast genomförandepprinciper och en kostnadskalkyl för ett avsnitt på cirka nio kilometer (från Kottby station till gränsen till Vanda) på den så kallade Norra banan, som är en stomförbindelse för cykeltrafiken. Syftet är att öka cykeltrafiken längs stambanan och göra leden smidigare och säkrare.

Projektet beräknas göra det mycket enklare och mer lockande att cykla på leden. Konsekvensbedömningen visar att en cykelled längs med stambanan förkortar restiden på det aktuella avsnittet med tio minuter. En upprustning av leden förbättrar den allmänna trafiksäkerheten och gör rutten behagligare för fotgängare och cyklister.

Koppling till strategin och andra beslut

I Helsingfors stadsstrategi ingår ett mål om att staden ska växa på ett hållbart sätt. Staden vill att närservice ska finnas inom en kvarts promenad, cykeltur eller resa med kollektivtrafik. Staden vill öka cyklingens, gångtrafikens och kollektivtrafikens andel av resorna i staden. Översiktsplanen främjar dessa strategiska mål. Översiktsplanen främjar också utsläppsminskingsprogrammet Kolneutralt Helsingfors, som godkändes av stadsstyrelsen 22.8.2022 (§ 559).

Översiktsplanen för Norra banan stämmer överens med stadens principer för utveckling av trafiken. Enligt utvecklingsprogrammet för trafik, som stadsstyrelsen godkände 12.1.2015 (§ 50), ska det bli enklare att röra sig mellan stadens olika centrum på cykel då staden bygger ett nätverk av stomförbindelser för cykeltrafik. I nätverksplanen för cykelbanor, som stadsplaneringsnämnden godkände 5.3.2013 (§ 63), föreslås att staden anlägger huvudleder för cykeltrafik. Dessa ska förbin-



15.02.2023

da regionens största bostadsområden med områdena med flest arbetsplatser och möjliggöra snabb och direkt cykeltrafik med jämn hastighet i staden. Bannätverket för cykeltrafik togs med i generalplanen år 2016. Målnätverket för cykeltrafiken i ytterstadsområdena godkändes av stadsplaneringsnämnden 13.12.2016 (§ 442).

Enligt det övergripande målet i utvecklingsprogrammet för cykeltrafik 2020–2025, som godkändes av stadsstyrelsen 2.11.2020 (§ 727), ska Helsingfors bli en stad där människor i alla åldrar kan röra sig med cykel året om och cykeltrafiken ska utgöra minst 20 % av den totala trafikmängden senast år 2035. Byggandet av bannätverket för cykeltrafik bidrar till att programmets delmål om raka och smidiga cykelleder förverkligas.

Fokus i programmet för att främja gångtrafik, som stadsstyrelsen godkände 14.3.2022 (§ 206), ligger på att främja gång på olika sätt. I programmet konstateras det att ett viktigt sätt att främja gång är att ge cyklisterna och fotgängarna egna, separata leder.

Beskrivning av nuläget och plan

För närvarande kan man cykla från Dickursbyhållet mot Helsingfors centrum på båda sidorna av järnvägen. Det syns inte tydligt var huvudleden löper och det är svårt att följa den, vilket minskar cykeltrafikens potential på sträckan. Cyklisterna och fotgängarna är mestadels anvisade till samma leder, vars geometri inte motsvarar de nuvarande planeringsprinciperna för huvudleder. På flera ställen är cyklisterna och fotgängarna tvungna att korsa en bilväg utan trafikljus, vilket utgör en särskild säkerhetsrisk.

I översiktsplanen har tanken varit att undersöka ett alternativ där cykelbanan löper öster om järnvägen, där förutsättningarna för en högklassig cykelled enligt preliminära granskningar är bäst. Målet i översiktsplanen är att cykelbanan ska löpa längs med järnvägen. För en del av de planerade avsnitten undersöktes alternativa linjedragningar längre bort från järnvägen. Det kostar mest att anlägga banan intill järnvägen, men undersökningarna visade att det i högre grad än övriga alternativ främjar målen för planeringen.

Det är meningen att Norra banan anläggs som en dubbelriktad cykelväg med en målbredd på fyra meter i enlighet med planeringsprincipen för cykelbanor. Fotgängarna ska antingen få en trottoar intill cykelbanan eller en alldeles egen led.

Norra banan ska till stor del byggas genom att nuvarande cykelvägar breddas. Nya cykelvägar ska byggas vid Himmelsberget och Malmbågen samt för sträckan från Malmbågen till Staffansby station. För att



banan ska kunna löpa intill järnvägen vid Malmbågen behövs omfattande ändringar i en tvärsektion. På Malmbågens norra del ska banan enligt översiktsplanen gå via Ormbunksvägen runt de nuvarande industritomterna. Också platsbehovet för en rak sträckning mellan järnvägen och tomterna har undersökts i översiktsplanen. En sådan sträckning skulle gå rakt över en förrådsbyggnad på en privat tomt och därmed kräva ändringar i användningen av tomten. Möjligheterna att anlägga en rakare sträckning ska utredas under den fortsatta planeringen.

En del av gatuavsnitten ska byggas som cykelgator. Nya cykelgator ska byggas på Banvallsvägen, Låglandsvägen, Spårstigen och Löparvägen.

Banan går över åtta broar som enligt förslaget ska breddas eller byggas om. Dessutom ska tre nya broar byggas över Vanda å, en över Ring I i Bocksbacka och en över tunneln vid Mosabacka station. På flera håll behövs också andra typer av konstbyggnad, exempelvis stödmurar och grundbyggnad, för att banan ska kunna byggas.

Ett ramvillkor för planeringen har varit att byggandet inte får försvaga järnvägsområdets stabilitet. Banan kommer också att utgöra en serviceförbindelse för järnvägen.

Konsekvensbedömning

I översiktsplanen ingår en jämförelse mellan de olika sträckningsalternativen och en konsekvensbedömning. Konsekvensbedömningen belyser det valda planeringsalternativets effekter och deras betydelse för hela sträckningen.

Byggandet av Norra banan har avsevärda positiva effekter då det gör cykeltrafiken mer lockande, smidigare och säkrare. Enligt planen ska resetiden på cykel för det avsnitt som ingår i planen förkortas med tio minuter då vägen blir rakare och smidigare. Den nya sträckningen innebär dessutom ökad säkerhet och en behagligare trafik för fotgängarna, eftersom de får sin egen trottoar. Den nya broförbindelsen över Ring I gör det lättare att röra sig till fots mellan Lerstrand och Bocksbacka.

Norra banans helhetseffekter för bil- och kollektivtrafiken blir ringa. Mest påverkas bil- och kollektivtrafiken på cykelgatorna och vid Malmbågen. På Låglandsvägens cykelgatuavsnitt blir biltrafiken något långsammare när cykeltrafiken flyttas till körbanan, eftersom hastighetsbegränsningen på en cykelgata inte får överstiga 30 km/h. Låglandsvägen är en lokal matargata, vilket betyder att biltrafiken inte kommer att bromsas upp i särdeles omfattande mån. På övriga cykelgator är effek-



terna mindre märkbara. På Banvallsvägen försvinner 5–7 bilplatser. På Låglandsvägen, Spårstigen och Löparvägen finns i nuläget inga begränsningar för parkering intill körbanan. När en cykelgata anläggs måste parkeringsrutorna skiljas åt med konstruktioner, vilket innebär att möjligheten till fri parkering försvinner. I den fortsatta planeringen ska behovet av parkeringsrutor och möjligheten att bygga sådana på cykelgatorna utredas mer ingående.

På den nuvarande huvudgatan, Malmbågen, måste en av körfilerna i sydlig riktning vid Malms centrum tas bort och körbanan flyttas för att cykelbanan ska kunna byggas. Malmbågen har för närvarande 2+2 körfiler vid centrumkvarteren och i övrigt 1+1 körfiler. Ändringen beräknas inte märkbart försämra förutsättningarna för bil- eller kollektivtrafik på gatan. Lösningen stämmer överens med planeringsprinciperna för Malms centrum, som stadsmiljönämnden godkände 1.6.2021 (§ 295).

Byggandets klimateffekter har beräknats i planen. Enligt prognosmodellen Brutus, som staden använder för att beräkna prognoser för cykeltrafiken, kommer cykeltrafiken att grovt räknat fördubblas på den aktuella sträckningen när hela bannätverket är färdigt. Den beräknade ökningen av cykeltrafiken utgörs delvis av personer som övergår från personbil till cykel. Enligt prognosen minskar övergången till cykeltrafik årligen koldioxidutsläppen med 140–280 ton. Det beräknas räcka 19–39 år att neutralisera de utsläpp som uppstår under byggandet. Enligt utredningen kan staden påverka utsläppen från byggandet avsevärt med hållbara val i den fortsatta planeringen.

Eftersom banan ligger i en tätt bebyggd urban miljö är effekterna på naturen och naturvärden ringa och lokala. I planeringen har staden i regel strävat efter att bevara befintliga gatuträd genom att dra banan tillräckligt långt från trädröterna. På de smalaste vägavsnitten måste en del träd som växer på kanten till cykelvägen antagligen ersättas med nya när banan byggs. Effekterna för gatuträden kommer att preciseras under den fortsatta planeringen. Suurimmat Effekterna på naturen riktas främst till flygekorrens kärnområden på Himmelsberget, där det blir nödvändigt att fälla träd intill järnvägen för att banan ska kunna byggas. I översiktsplanen för Norra banan dras banan vid Himmelsberget vid norra kanten av två kärnområden för flygekorren som ligger intill varandra. Banans effekter på Himmelsbergets skogsområde är ringa, men byggandet beräknas hota sju träd där flygekorrarna kan leta efter föda och två boträd. I den fortsatta planeringen ska staden överväga hur banan kan byggas så att så få träd som möjligt behöver fällas i skogsbrynet för att göra plats för cykelleden med ramp. I byggnadsfasen måste staden ansöka om undantagslov hos närings-, trafik- och miljöcentralen (NTM) för att få fälla de ihåliga träden, om det inte går att bevara dem.



15.02.2023

Ärende/3

Banans samhällliga effekter beräknas i huvudsak bli positiva i och med att den förbättrar tillgängligheten i staden. Arrangemangen under byggandet kan emellertid göra det svårare att röra sig i området.

Gemensam beredning och delaktighet

Planen har utarbetats i samarbete mellan olika enheter i stadsmiljösektorn. Under planeringens gång har lösningarna diskuterats med representanter för NTM-centralen i Nyland, Trafikledsverket, Helsingforsregionens trafik (HRT) och Vanda stad.

Planen har utarbetats under ingående växelverkan och stadsborna har delaktiggjorts på många sätt. Hösten 2021, i början av planeringsfasen, ordnades en gemensam cykeltur för berörda parter på den planerade sträckan. I november 2021 genomfördes en kartenkät för att samla in invånarnas åsikter om linjedragningsalternativen för Norra banan. Enkäten besvarades av ungefär 400 personer, som sammanlagt gjorde runt 600 anteckningar på kartan. I samband med enkäten ordnades ett gemensamt planeringsmöte på webben. Projektet presenterades också vid evenemanget Uutta Pohjois-Helsinki 13.12.2021. Våren 2022 genomfördes en enkät om Norra banan i tjänsten Säg din åsikt. Där kunde stadsborna ge respons på det planutkast som utarbetats utifrån den valda sträckningen. Genom enkäten fick staden in 196 kommentarer. De flesta som kommenterade gillade den sträckning och plan som föreslogs.

Åsikter och utlåtanden

Helsingfors naturskyddsförening meddelade sin åsikt 20.5.2022 medan planutkasterna var framlagda. Staden bad NTM-centralen i Nyland, Trafikledsverket, HRT och Vanda stad om utlåtanden. HRT, Vanda stad och NTM-centralen gav utlåtanden. Utlåtandena och svaren på dem finns som bilagor.

Kostnadskalkyl och beslutsfattande

Kostnadskalkylen för den del av Norra banan som ingår i översiktsplanen uppgår till 28 700 000 euro (jordbyggnadskostnadsindex 112,31 oktober 2021, 2015=100). Av denna summa ska ungefär 10 500 000 euro användas för att bygga och förbättra broar.

Översiktsplanen för Norra banan ska godkännas av stadsfullmäktige i enlighet med handläggningsanvisningarna för gatu-, trafikleds-, ban- och parkprojekt 2018, som stadsstyrelsen godkände 21.5.2018 (§ 364).

Fortsatt planering och verkställighet



När planen har godkänts i stadsfullmäktige ska stadsmiljösektorn utarbeta gatu- och parkplaner för dess avsnitt. Planeringen av dessa kan börja 2023. Byggandet av Norra banan finansieras ur budgetmoment 8 03 01 02 Ombyggnad och trafikregleringar. Hösten 2022 hade sammanlagt 34 400 000 euro reserverats för bygget av Norra banan i den tioåriga investeringsplanen för cykelleder. Av denna summa har 13 800 000 euro reserverats för byggandet av det banavsnitt som beskrivs i översiktsplanen under åren 2023–2029 och 20 600 000 euro för sträckningen från Böle till centrum under åren 2026–2032. I dessa reserveringar har staden beaktat investeringsramen för gång- och cykelleder, som uppgår till 19 000 000 euro för åren 2023–2025 och 19 500 000 euro för åren 2026–2032. Eventuella särskilda anslag för markförvärv riktas i samband med Norra banans fortsättningsplaner.

Eftersom Norra banan är avsedd att bli en rak och snabb cykelförbindelse löper den föreslagna dragningen nästan helt i ett järnvägsområde och dess omedelbara närhet. Om staden beslutar bygga banan ska den tillsammans med Trafikledsverket utarbeta ett avtal om att förlägga banan till ett järnvägsområde. Reserveringen för stambanans tilläggs-spår ska beaktas i avtalet. Staden förbinder sig att riva den del av banan som byggs i järnvägsområdet om tilläggs-spåret byggs. Den granskning som gjordes i samband med översiktsplanen visar att en ersättande cykelbana inte kan byggas intill spårområdet i de nuvarande gatu- och parkområdena. Staden vore tvungen att dra den ersättande banan längre bort från järnvägen.

I stadsmiljösektorns beslut 25.1.2022 (§ 579) ingår två uttalanden. Till sin karaktär utgör de närmast styrning av sektorn från nämnden sida och har därför inte tagits med i det förslag som föreläggs stadsstyrelsen.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Pohjoisbaanan yleissuunnitelma raportti
- 2 Liikenteen yleissuunnitelma nrot 1-11 (7295-7303)
- 3 Karttakyselyn ja Kerro kantasi -kyselyn vastauskooste
- 4 Pohjoisbaanan yleissuunnitelma lausunnot
- 5 Vastineet saatuihin mielipiteisiin ja lausuntoihin

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige



15.02.2023

Ärende/3

För kännedom

Stadsmiljösektorn

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 06.02.2023 § 77

HEL 2021-006037 T 08 00 04

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy Pohjoisbaanan yleissuunnitelman ja hankkeen toteuttamisen vaiheittain siten, että kokonaiskustannusarvio on 28 700 000 euroa (MAKU 112,31 lokakuu 2021, 2015=100).

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 25.10.2022 § 579

HEL 2021-006037 T 08 00 04

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle Pohjoisbaanan yleissuunnitelman hyväksymistä ja Pohjoisbaanan toteuttamisen vaiheittain siten, että sen kokonaiskustannusarvio on 28,7 miljoonaa euroa (MAKU 112,31 lokakuu 2021, 2015=100).

Lautakunta piti tärkeänä, että Pohjoisbaanan valmistuttua seurataan kuinka paljon Pohjoisbaana lisää pyöräilyn kulkutapaosuutta. Tarvittaessa voidaan seurata myös osahankkeiden valmistumisen tuottamaa muutosta. Lisäksi huolehditaan siitä, että ei synny hankaliksi tai vaaralliseksi koettuja osuuksia, jotka vähentävät Pohjoisbaanan ja siten myös pyöräilyn houkuttelevuutta kulkutapana.

Lautakunta painotti, että pohjoisbaanan jatkosuunnittelussa Taivaskallion alueella tehdään tarvittavat luontoselvitykset ja vaikutusarvioinnit sekä pyritään toteuttamaan sujuva baanalinjaus siten, että puiden kaato minimoidaan.



15.02.2023

Ärende/3

Käsittely

25.10.2022 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Teppo Pasanen. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Atte Kaleva: Lautakunta pitää tärkeänä, että Pohjoisbaanan valmistuttua seurataan kuinka paljon Pohjoisbaana lisää pyöräilyn kulkutapaosuutta. Tarvittaessa voidaan seurata myös osahankkeiden valmistumisen tuottamaa muutosta. Lisäksi huolehditaan siitä, että ei synny hankaliksi tai vaarallisiksi koettuja osuuksia, jotka vähentävät Pohjoisbaanan ja siten myös pyöräilyn houkuttelevuutta kulkutapana.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Atte Kalevan vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Olli-Pekka Koljonen: Lautakunta painottaa, että pohjoisbaanan jatkosunnittelussa Taivaskallion alueella tehdään tarvittavat luontoselvitykset ja vaikutuksenarvioinnit sekä pyritään toteuttamaan sujuva baanalinjaus siten, että puiden kaato minimoidaan.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Olli-Pekka Koljosen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

11.10.2022 Pöydälle

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Teppo Pasanen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37123
teppo.pasanen(a)hel.fi