



06.02.2018

Asia/6

§ 52

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Kansalaistori-Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteyden yleissuunnitelman hyväksymiseksi

HEL 2017-013338 T 10 05 02

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat projektinjohtaja Olli-Pekka Aalto ja liikenneinsinööri Teppo Pasanen. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Pöydällepanoehdotus:

Risto Rautava: Pyydän asian pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Olli-Pekka Aalto, projektinjohtaja, puhelin: 310 39681
ollipekka.aalto(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle Kansalaistori-Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteyden hyväksymistä ja hankkeen toteuttamista siten, että

- hankkeen kokonaiskustannusarvio on 26,0 miljoonaa euroa (alv 0%, MAKU-indeksi 110,6).
- hankkeesta laaditaan hyväksytyn yleissuunnitelman ja kokonaiskustannusarvon mukainen tarkempi hankesuunnitelma. Hankesuunnitelmassa voidaan tehdä hankkeeseen vähäisiä muutoksia ja tarkastuksia, jotka eivät olennaisesti muuta yleissuunnitelman sisältöä.



Esittelijän perustelut

Hankkeen kuvaus ja tavoitteet

Suunnittelun tavoitteena on laatia yleissuunnitelma Helsingin päärautatieaseman pohjoispuolelle rakennettavasta pyöräliikenteen ja jalankulun tunnelista sekä saada käsitys hankkeen kustannuksista ja rakentamisen vaiheista. Tunnelin linjaus on yleiskaavan pyöräliikenteen baanaverkon sekä kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkko 2025 mukainen.

Suunniteltu tunneli yhdistää kaupungin länsi- ja itäpuolelta tärkeimmät pyöräliikenteen sisääntuloväylät. Noin 220 m pitkä tunneli rakentuu Kaisaniemenpuistosta Elielinaukiolle johtavan nykyisen jalankulkutunnelin pohjoispuolelle ja yhdistyy siihen yhdyskäytävällä.

Pyörätunnelista on tehty aikaisemmin tarkasteluja, mm. selvitys olemassa olevan jalankulkutunnelin käytöstä myös pyöräliikenteen yhteytenä. Ratkaisu todettiin kuitenkin huonoksi ja yleissuunnitelma on laadittu erillisen pyöräliikenteen yhteyden pohjalta. Yleissuunnitelmassa esitetty länsipuolen tasonvaihtorakenne pohjautuu aikaisemman selvityksen ratkaisuun. Itäpuolella uusi tunneli yhtyy nykyisen tunnelin suuaukkoon. Tavoitteena on lisäksi ollut tutkia maanalaisen pyöräpysäköintitilan rakentamista tunnelin yhteyteen. Aikaisemmin on selvitetty myös siltavaihtoehtoa, mutta se osoittautui muun muassa korkeusasemien ja talvikunnossapidon vuoksi huonommaksi vaihtoehdoksi kuin tunneliyhteys.

Suunnitelmassa lähtökohtana ovat Helsingin pyöräliikenteen baanaverkon suunnittelukriteerien mukaiset ratkaisut. Pyörätien leveys mahdollistaa suuren käyttäjämäärän kulkemisen sujuvasti ja turvallisesti. Länsipuolen tasonvaihtorakenteen ramppi ja itäpuolen luiska on suunniteltu loiviksi, mikä parantaa turvallisuutta ja helpottaa pyöräilyä ylämäessä. Pyörätien yhteydessä on reunakivellä erotettu jalkakäytävä. Tunnelin suunnittelussa tavoitteena on ollut hyvä turvallisuuden tunne, jota on pyritty edistämään mm. tilan leveyden ja valaistuksen avulla.

Hankkeen kustannukset, rakentamisaika ja rakentamistapa

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 26,0 M€ (alv = 0%, MAKU-indeksi 110,6), josta pyöräparkin osuus on 3,1 M€.

Rakentamisajaksi on arvioitu 2 vuotta.

Tunnelin rakentaminen etenee alkaen molemmista päistä yhtä aikaa. Tunneli rakennetaan apusilloja ja työnaikaisia tukiseiniä hyödyntäen,



jolloin aiheutetaan mahdollisimman vähän haittaa juna- ja matkustajaliikenteelle.

Mikäli rakentaminen toteutetaan ennen kuin lähijunaliikenteessä siirrytään pääosin kolmerunkoiseen kalustoon, voidaan laitureita lyhentämällä rakentaa osa tunnelista vapaasti junien pysähtymisalueen ulkopuolella, jolloin on saavutettavissa kustannussäästöjä ja rakentamisai-ka lyhenee.

Hanke sisältyy 10- vuotiseen alustavaan investointiohjelmaan vuosille 2021 - 2024 yht. 18,1 milj. euroa. Nyt hankekustannus on 26 milj. euroa, joten kustannusvarausta päivitetään investointiohjelmassa, mikäli hanke päätetään toteuttaa. Rakentaminen olisi mahdollista aloittaa aikaisintaan 2019 - 2021. Mahdollista EU:n ja valtion rahoitusta selvitetään työn edetessä. Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt vuoden 2018 alussa Helsingin kaupungilta lausuntoa valtakunnallisesta kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman luonnoksesta. Ohjelmaluonnoksessa on esitetty kaikille kaupunkiseuduille yhteensä noin 7,5 miljoonan euron vuosittaista valtion avustusta kävelyn ja pyöräilyn investointihankkeisiin osana MAL-sopimusta.

Hankkeen vaikutukset

Uusi tunneli lisää pyöräilyn houkuttelevuutta ja pyöräiliikenteen verkon kattavuutta. Pyöräiliikenteen ennustemalli arvioi tunnelin kautta kulkevan vuoden 2025 lokakuun arkena 4 900 pyöräilijää vuorokaudessa. Lokakuun arkipäivä kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä vuorokautta. Pyöräilijöiden määrän ollessa suurimmillaan voi pyöräilijöitä olla jopa 10 000 vuorokaudessa. Myös talvella tunnelin arvioidaan olevan yksi Helsingin seudun vilkkaimmista pyöräiliikenteen yhteyksistä. Tunneli yhdistää pääosin autoliikenteestä erotellut baanayhteydet toisiinsa ja lisää näin pyöräilyn turvallisuutta."

Tunneli lyhentää matkaa radan puolelta toiselle n. 600 m, verrattuna nykyiseen pyöräilyn reittiin Kaivokadun kautta. Nykyinen reitti kulkee Helsingin vilkkaimman jalankulkuaukion Elielinaukion läpi. Kaivokadulla pyörätien yli kulkee tuhansia jalankulkijoita neljän suojatieylityksen kautta. Lisäksi nykyisellä reitillä on viivytyksiä aiheuttavia liikennevaloja neljässä risteyksessä. Ilman viivytysten huomioimista tunneli lyhentää keskimääräistä matka-aikaa arviolta kaksi minuuttia.

Uusi tunneli sujuvoittaa junaliikenteen liityntämatkoja. Tunnelin yhteyteen tutkittu pyöräpysäköintitila mahdollistaa pyöräpysäköinnin arviolta 200 polkupyörälle. Tilaan on mahdollista sijoittaa palveluita, kuten pyöräkeskustoimintaa.



06.02.2018

Asia/6

Pyöräliikenteen uuden yhteyden lisäksi tunneli tarjoaa uuden ja sujuvan jalankulun yhteyden radan itäpuolelta länsipuolelle.

Suunnittelun vaiheet ja hankkeen päätöksenteko

Seuraavassa vaiheessa hankkeesta laaditaan katusuunnitelma sekä tehdään toteuttamissopimus Liikenneviraston kanssa.

Seuraavassa vaiheessa myös laaditaan suunnitelma hankkeen toteutusmuodosta ja toteutustavasta ja otetaan kantaa mahdollisten suunnittelukilpailuiden järjestämiseen. Lisäksi neuvotellaan muiden osapuolien (HKL, HSL) kanssa pyöräparkin toteutuksesta, kustannusjaosta sekä ylläpidosta.

Vuorovaikutus ja viranomaisyhteistyö

Yleissuunnitelman laatimisen aikana on käyty vuoropuhelua Liikenneviraston, Pelastuslaitoksen sekä Kaisaniemen puistohankkeen ja alueen kaavoittajien kanssa. Yleissuunnitelmassa oleva ratkaisu ei edellytä asemakaavamuutosta.

Jatkotoimenpiteet

Jatkotoimenpiteeksi esitetään, että Kaupunkiympäristötoimiala laatii hankkeesta yksityiskohtaiset suunnitelmat sekä neuvottelee muiden osapuolien kanssa pyöräparkin toteutuksesta, kustannusjaosta sekä ylläpidosta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Olli-Pekka Aalto, projektinjohtaja, puhelin: 310 39681
ollipekka.aalto(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Yleissuunnitelma, Suunnitteluperiaatteet
- 2 Yleissuunnitelma, Suunnitelmaselostus
- 3 Piirustus 30855/11
- 4 Piirustus 30855/400

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano