



§ 565

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Pohjoisbaanan yleissuunnitelman hyväksymisestä

HEL 2021-006037 T 08 00 04

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunkiympäristölautakunta päätti käsitellä toimialajohtajan viidennen esityksen kokouksen asiana nro 10.

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

Pöydällepanoehdotus:

Atte Kaleva: Pyydän asian pöydälle.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Atte Kalevan ehdotuksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

- 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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysehdotus

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



Esittelijän perustelut

Yleissuunnitelman keskeinen sisältö

Pohjoisbaanan yleissuunnitelmassa määritellään Pohjoisbaanaksi nimetyn pyöräliikenteen runkoyhteyden toteuttamisperiaatteet ja kustannusarvio noin yhdeksän kilometrin osuudella Käpylän asemalta Vantaan rajalle. Suunnittelun tavoitteena on lisätä pyöräliikenteen määrää pääradan suuntaisella reitillä ja parantaa sen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Rakentuessaan Pohjoisbaanan on arvioitu parantavan merkittävästi pyöräliikenteen sujuvuutta ja houkuttelevuutta reitillä. Pääradan linjausta myötäilevä reitti vähentää vaikutusarvion mukaan matka-aikaa kymmenellä minuutilla suunnitelman osuudella. Nykyistä laadukkaammat väylät parantavat myös yleistä liikenneturvallisuutta ja selkeän erottelun myötä jalankulun ja pyöräilyn miellyttävyyttä.

Yhteys strategiaan ja muihin päätöksiin

Helsingin kaupunkistrategiassa vuosille 2021–2025 tavoitellaan kaupungin kestävää kasvua. Tavoitteena on vartin kaupunki, jossa lähipalvelut ovat lyhyen kävely-, pyöräily- tai joukkoliikennematkan päässä. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Yleissuunnitelma edistää strategiassa esitettyjä tavoitteita. Yleissuunnitelma edistää myös vuoteen 2030 tähtäävän Hiilineutraali Helsinki-päästövähennysohjelman (kaupunginhallitus 22.8.2022) toteutusta.

Pohjoisbaanan yleissuunnitelma on linjassa Helsingin päätettyjen liikenteen kehittämisperiaatteiden kanssa. Liikkumisen kehittämissuunnitelmassa (kaupunginhallitus 12.1.2015) keskustojen välistä saavutettavuutta polkupyörällä parannetaan toteuttamalla pyöräliikenteen runkoyhteysverkko. Pyöräliikenteen laatuikäytävien (baanojen) verkkosuunnitelma (kaupunkisuunnittelulautakunta 5.3.2013) esittää pyöräliikenteen runkoväylät, jotka yhdistävät seudun suurimmat asuinalueet suuriin työpaikkakeskitymiin ja mahdollistavat nopean, suoran ja tasavauhtisen pyöräliikenteen kaupungissa. Vuonna 2016 baanaverkko sisällytettiin osaksi yleiskaavaa. Yleiskaavan mukainen tarkistettu verkko korvasi 2013 verkkosuunnitelman ja hyväksyttiin vuonna 2016 osana Pyöräliikenteen tavoiteverkkoa esikaupunkialueille (kaupunkisuunnittelulautakunta 13.12.2016).

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020–2025 (kaupunginhallitus 2.11.2020) yltätavoitteen mukaan Helsinki on kaiken ikäisille soveltuva ympärivuotinen pyöräilykaupunki, ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus on vähintään 20 % vuoteen 2035 mennessä. Pyöräliikenteen baana-



verkon rakentaminen toteuttaa ohjelman Suorat ja sujuvat reitit - alataavoitetta.

Kävelyn edistämishjelma (kaupunginhallitus 14.3.2022) keskittyy monipuolisesti kävelyn edistämiseen. Jalankulun ja pyöräliikenteen erottaminen omille väylilleen on tunnistettu ohjelmassa keskeiseksi kävelyn edistämiskeinoksi.

Nykytilan kuvaus ja suunnitelma

Nykyisellään pyöräliikenteen yhteydet Tikkurilan suunnasta kohti Helsingin keskustaa kulkevat radan molemmin puolin. Pääreitien jatkuvuus ei erotu selkeästi ja reitin seuraaminen on haastavaa, mikä vähentää pyöräliikenteen potentiaalia yhteysvälillä paljon. Pyöräliikenne ja jalankulku on suurelta osin yhdistetty samoille väylille, joiden geometria ei vastaa nykyisiä pääreittien suunnitteluperiaatteita. Erityisiä haasteita turvallisuuden kannalta tuottavat lukuisat valo-ohjaamattomat risteämisset autoliikenteen kanssa.

Yleissuunnitelman lähtökohtana on ollut tutkia baanaa järjestettäväksi jatkuvana radan itäpuolelle, jossa laadukkaalle reitille on alustavien tarkasteluiden perusteella parhaimmat edellytykset. Yleissuunnitelman tavoitelinjaukseksi baanalle määriteltiin rataa myötäilevä linjaus. Osalla suunnitteluosuuksista tutkittiin vaihtoehtoisia linjausvaihtoehtoja kauempana radasta. Radanviereinen linjaus on rakentamiskustannuksiltaan suurin, mutta vaihtoehtotarkasteluiden perusteella se toteuttaa parhaiten suunnittelulle asetettuja tavoitteita.

Pohjoisbaana toteutetaan baanojen suunnitteluperiaatteen mukaisesti lähtökohtaisesti kaksisuuntaisena pyörätienä, jossa tavoiteleveys on 4,0 metriä. Jalankululle suunnitellaan pyörätien viereen jalkakäytävä, tai jalankulun reitti linjataan omalle väylälleen selkeästi.

Suurelta osin Pohjoisbaana toteutetaan leventämällä nykyisiä pyörätieyhteyksiä. Uusia pyörätieyhteyksiä rakennetaan Taivaskallion kohdalla, Malminkaarella ja osuudella Malminkaareltä Tapanilan asemalle. Malminkaarella baanarakentaminen radan viereen edellyttää katupoikkileikkauksen laajempaa muutosta. Malminkaaren pohjoisosassa yleissuunnitelman baanareitti kiertää nykyiset teollisuustontit Saniaistien kautta. Yleissuunnitelmassa on myös tutkittu tilantarve radan ja tonttien väliselle suoralle linjaukselle. Suorempi linjaus kulkee paikoin yksityisellä tontilla sijaitsevan varastorakennuksen päältä ja edellyttäisi näin muutoksia tontinkäyttöön. Jatkosuunnitteluvaiheessa selvitetään tilanne suuremman yhteyden toteuttamismahdollisuudesta.



Osalla katuosuuksista baana toteutetaan pyöräkatuna. Uusia pyöräkatuosuuksia tehdään Ratavallintielle, Alankotielle, Raidepolulle sekä Kiitäjantielle.

Baanan linjaukselle sijoittuu kahdeksan siltaa, joita esitetään levennettäväksi tai uusittavaksi. Uusia siltoja rakennetaan kolmeen kohtaan Vantaanjoen ylityskohtaan, Kehä I:n ylityskohtaan Pukinmäessä sekä Tapanilan aseman alikulkuyhteyden yli. Baanan rakentaminen edellyttää monin paikoin myös muita taitorakenteita kuten tukimuureja sekä pohjarakentamista.

Reunaehtona suunnittelulle on ollut, ettei baanan rakentaminen saa aiheuttaa heikennystä rata-alueen stabiliteetille. Baana toimii jatkossa myös radan huoltoyhteytenä.

Vaikutusarviointi

Yleissuunnitelman vaikutusarviointia on tehty hankkeen alkuvaiheessa vertailemalla linjausvaihtoehtoja toisiinsa sekä vertailemalla jatkoon valittua linjausta nykytilanteeseen.

Pohjoisbaanan rakentamisella on merkittäviä positiivisia vaikutuksia pyöräliikenteen houkuttelevuuteen, sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Työssä on arvioitu, että nykyiseen reittiin nähden pyöräliikenteen matka-ajan lyhennys olisi suunnitelman osuudella 10 minuuttia suuremman reitin ja parantuneen sujuvuuden ansiosta. Uudella linjauksella on positiivisia vaikutuksia myös jalankulun turvallisuuteen ja miellyttävyyteen, kun baanalla jalankulku erotellaan selkeästi jalkakäytävälle. Erityisesti uusi siltayhteys Kehä I:n yli parantaa jalankulun saavutettavuutta Savellan ja Pukinmäen välillä.

Pohjoisbaanan vaikutukset auto- ja joukkoliikenteeseen ovat kokonaisuudessaan vähäiset. Merkittävimmät vaikutukset autoliikenteeseen ja joukkoliikenteeseen kohdistuvat linjausten pyöräkatuosuuksille ja Malminkaaren osuudelle. Alankotien pyöräkatuosuudella pyöräliikenteen siirto ajoradalle hidastaa hieman autoliikennettä, kun pyöräkadulla nopeusrajoitus on tarpeen laskea 30 km/h:iin. Alankotie on katuluokaltaan paikallinen kokoojakatu, eikä vaikutus näin kohdistu laajemmin autoliikenteeseen. Muilla pyöräkatuosuuksilla vaikutus on vähäisempi. Ratavallintieltä poistuu 5–7 merkittyä autopaikkaa. Alankotiellä, Raidepolulla ja Kiitäjantiellä pysäköintiä ajoradan reunaan ei nykyisellään ole rajoitettu. Pyöräkadun rakentamisen myötä pysäköintipaikat tulee erotella rakenteellisesti, jolloin vapaa pysäköintimahdollisuus poistuu. Jatko-suunnittelussa selvitetään tarkemmin pysäköintipaikkojen tarve ja rakentamismahdollisuudet pyöräkatuosuuksilla.



Nykyisellä pääkadulla Malminkaarella baanana toteuttaminen edellyttää toisen etelän suuntaisen ajokaistan poistamista Malmin keskustan kohdalla sekä ajoradan siirtoa. Malminkaari on nykyisellään 1+1 kaistainen, mutta keskustakortteleiden kohdalla 2+2 kaistainen. Muutoksella ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta auto- tai joukkoliikenteen toimivuuteen kadulla. Ratkaisu noudattaa Malmin keskustan suunnitteluperiaatteita (kaupunkiympäristölautakunta 1.6.2021), jossa Malminkaarta kehitetään alueellisena kokoojajatkuna (1+1 ajokaistaa).

Työssä on arvioitu Pohjoisbaanan rakentamisen ilmastovaikutuksia. Kaupungilla käytössä olevan pyöräliikenteen Brutus -ennustemallin perusteella pyöräliikenteen määrän ennustetaan linjauksella noin kaksinkertaistuvan, kun baanaverkko on kokonaisuudessaan rakentunut. Ennustettujen pyöräliikennemäärien kasvu on osin siirtymää henkilöauto-liikenteestä. Arvion mukaan siirtymä pyöräliikenteeseen vähentää vuosittain 140–280 tonnia CO₂-päästöjä per vuosi. Rakentamisesta aiheutuvien hiilipäästöjen kuolettamiseen vaadittavan ajan on arvioitu olevan 19–39 vuotta. Selvityksen mukaan jatkosuunnittelussa kestäväillä valinnoilla voidaan vaikuttaa merkittävästi rakentamisesta aiheutuviin päästöihin.

Baana sijaitsee tiiviisti rakennetussa kaupunkiympäristössä, joten vaikutukset luontoon ja luontoarvoihin ovat vähäisiä ja paikallisia. Nykyisiä katupuita on yleisesti suunnittelussa pyritty säästämään sijoittamalla baana riittävän etäälle puiden juuristoalueelta. Ahtaimmilla osuuksilla pyörätien reuna-alueilla olevia katupuita joudutaan todennäköisesti rakennusvaiheessa uusimaan. Vaikutus katupuihin tarkentuu jatkosuunnittelussa. Suurimmat luontovaikutukset kohdistuvat liito-oravan ydinalueille Taivaskallion alueella, jossa linjauksen rakentamisen vuoksi on tarve kaataa puustoa radan reunasta. Pohjoisbaanan yleissuunnitelmassa baana on Taivaskallion kohdalla linjattu kahden vierekkäisen liito-oravan ydinalueen pohjoisreunalle. Vaikka baanana vaikutus Taivaskallion metsäalueeseen on vähäinen, baanana rakentamisen on arvioitu uhkaavan seitsemän ravinnonhankintaan soveltuvaa puuta ja kaksi pesäpuuksi todettua puuta. Jatkosuunnittelussa arvioidaan keinoja toteuttaa baana kohtaan siten, että väylä ja luiskarakenne edellyttäisivät mahdollisimman vähän puunkaatoja metsän reunassa. Jos kolopuita ei ole mahdollista säilyttää, tulee toteutusvaiheessa hakea kaatamiseen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta (ELY) poikkeuslupaa.

Baanana rakentamisella on arvioitu olevan lähinnä positiivisia yhteiskunnallisia vaikutuksia parantuneen saavutettavuuden ansiosta. Rakentamisen aikaiset järjestelyt voivat kuitenkin aiheuttaa haittaa liikkuemiselle alueella.

Yhteisvalmistelu ja osallistuminen



Suunnitelma on laadittu Kaupunkiympäristön toimialan eri yksikköjen yhteistyönä. Suunnitteluratkaisusta on suunnitteluprosessin aikana keskusteltu Uudenmaan ELY:n, Väyläviraston, Helsingin seudun liikenteen (HSL) ja Vantaan kaupungin edustajien kanssa.

Yleissuunnitelmassa on tehty kattavaa osallistamista eri vaiheissa. Suunnittelun alkupuolella syksyllä 2021 toteutettiin sidosryhmille yhteispyöräily suunniteltavalla reitillä. Marraskuussa 2021 toteutettiin karttakysely, joissa kerättiin asukkaiden näkemyksiä linjausvaihtoehdoista. Kyselyyn vastasi noin 400 henkilöä ja kyselyyn jätettiin noin 600 karttamerkintää. Samassa yhteydessä verkossa pidettiin yhteissuunnittelu-tilaisuus. Hanketta esiteltiin myös Uutta Pohjois-Helsinkiä tilaisuudessa 13.12.2021. Keväällä 2022 toteutettiin Kerro kantasi-kysely, jossa valitun linjauksen mukaisesta suunnitelmaluonnoksesta voitiin antaa palautetta. Kyselyyn jätettiin yhteensä 196 kommenttia. Valittua linjausta ja suunnitelmaa pidettiin kommentteissa pääsääntöisesti hyvänä.

Mielipiteet ja lausunnot

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys antoi suunnitelmaluonnoksien esilläolon aikana mielipiteen 20.5.2022. Suunnitelmasta pyydettiin lausunto Uudenmaan Ely-keskukselta, Väylävirastolta, HSL:ltä sekä Vantaan kaupungilta. Lausunnon antoivat HSL, Vantaan kaupunki sekä Ely-keskus. Mielipiteeseen ja lausuntoon on vastattu erillisessä muistiossa.

Kustannusarvio ja päätöksenteko

Pohjoisbaanan kustannusarvio yleissuunnitelman osuudella on 28,7 miljoonaa euroa (MAKU 112,31 lokakuu 2021, 2015 =100). Kustannusarviosta noin 10,5 miljoonaa euroa koostuu uusista ja parannettavista silloista.

Katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeiden käsittelyohjeen 2018 (kaupunginhallitus 21.5.2018) mukaisesti Pohjoisbaanan yleissuunnitelman hyväksyy kaupunginvaltuusto.

Jatkosuunnittelu ja toteutus

Hyväksymisen jälkeen suunnitelman osuuksista laaditaan kaupunkiympäristön toimialalla katu- ja puistosuunnitelmat, joiden suunnittelu voi alkaa 2023 alkaen. Pohjoisbaanan rakentaminen rahoitetaan talousarvion kohdasta 8 03 01 02 perusparantaminen ja liikennejärjestelyt. Pyöräväylien kymmenen vuoden investointisuunnitelmassa Pohjoisbaanan rakentamiseen on syksyn 2022 tilanteessa varattu kokonaisuudessaan 34,4 miljoonaa euroa. Näistä yleissuunnitelman mukaiselle osuudelle on vuosien 2023–2029 aikana varattu 13,8 miljoonaa euroa ja Pasilas-



ta keskustaan suuntautuvalla osuudella vuosien 2026–2032 aikana 20,6 miljoonaa euroa. Nämä varaukset on tehty huomioiden jalankulun ja pyöräilyn väylien investointiraamin taso, joka vuosina 2023–2025 on 19,0 miljoonaa euroa ja vuosina 2026–2032 19,5 miljoonaa euroa. Mahdolliseen maanhankintaan tarvittavat erillismäärärahat osoitetaan Pohjoisbaanan jatkosuunnitelmien yhteydessä.

Koska Pohjoisbaanasta tavoitellaan suoraa ja nopeaa pyöräliikenteen yhteyttä, sen esitetty linjaus sijoittuu lähes koko osuudeltaan rautatiealueelle ja sen välittömään läheisyyteen. Jos baana päätetään rakentaa, kaupunki laatii Väyläviraston kanssa sopimuksen baanan sijoittamisesta rautatiealueelle. Sopimuksessa otetaan huomioon pääradan lisäraidevaraus. Kaupunki sitoutuu purkamaan rautatiealueelle rakennettavan baanan, jos lisäraidevaraus päätetään toteuttaa. Yleissuunnitelman yhteydessä tehdyn tarkastelun perusteella korvaavaa baanayhteyttä ei suoraan voitaisi toteuttaa raidealueen viereen nykyisille katu- ja puistoalueille, vaan mahdollinen korvaava baanalinjaus kulkisi etäämmällä radasta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

- 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

Oheismateriaali

- 1 Kustannuslaskenta ja päästöarvio
- 2 Lisäraiteen aiheuttamat linjausmuutokset
- 3 Mielipide, Helsingin Luonnonsuojeluyhdistys ry, 20.5.2022
- 4 Pyörä- ja autoliikenteen määrä nykylinjauksella
- 5 Pääpiirustukset Vantaanjoen, Kehä I:n ja Tapanilan aseman alikulun ylittävistä silloista nrot 58-60
- 6 Taitorakenneluettelo
- 7 Teemakartat

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano