



14.02.2024

Ärende/5

§ 34

Översiktsplan för Östra banan och genomförandet av planen på avsnittet mellan Gjutaregatan och Irrblossvägen

HEL 2023-003147 T 08 00 04

Beslut

Stadsfullmäktige godkände en översiktsplan för Östra banan och att projektet ska genomföras i etapper så att den totala kostnadskalkylen för projektet uppgår till 13,9 miljoner euro (jordbyggnadskostnadsindexet, 130,37 maj/2023, 2015=100).

Behandling

Förslag om återremiss

Ledamoten Nuutti Hyttinen understödd av ledamoten Laura Korpinen föreslog att stadsfullmäktige återremitterar ärendet till stadsstyrelsen för ny beredning med följande motivering:

Stadsfullmäktige beslutar återremittera översiktsplanen för ny beredning utgående från att man inte behöver göra Österleden smalare eller sänka hastighetsbegränsningen på Österleden och att man strävar efter att undvika att fälla träd i onödan.

1 omröstningen

Fortsatt behandling av ärendet JA, återremiss NEJ

JA-förslag: Behandlingen fortsätter

NEJ-förslag: Ledamoten Nuutti Hyttinens förslag om återremiss

Ja-röster: 73

Mukhtar Abib, Hilka Ahde, Tarik Ahsanullah, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Ted Apter, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Nita Austero, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdóttir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Timo Harakka, Atte Harjanne, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Anniina Iskanius, Ville Jaloaara, Mikael Jungner, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Arja Karhuvaaara, Emma Kari, Elina Kauppila, Marko Kettunen, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Sini Korpinen, Minja Koskela, Heimo Laaksonen, Minna Lindgren, Ajak Majok, Petra Malin, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Matti Niiranen, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi



14.02.2024

Peltokorpi, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Laura Rissanen, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Seida Sohrabi, Osmo Soininvaara, Nina Suomalainen, Ilkka Taipale, Erkki Tuomioja, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Nej-röster: 8

Mika Ebeling, Nuutti Hyttinen, Erkki Karinoja, Pia Kopra, Laura Korpinen, Tom Packalén, Mikko Paunio, Mika Raatikainen

Blanka: 1

Jussi Halla-aho

Frånvarande: 2

Harry Harkimo, Joel Harkimo

Stadsfullmäktige fortsatte behandlingen av ärendet.

Hemställningskläm

Ledamoten Nuutti Hyttinen understödd av ledamoten Laura Korpinen föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av översiktsplanen att staden utreder möjligheten att avlägsna rampen österut i Kasbergets korsning, varvid man inte behöver göra Österleden smalare eller sänka hastighetsbegränsningen.

Stadsfullmäktige godkände stadsstyrelsens förslag.

2 omröstningen

Ledamoten Nuutti Hyttinens förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Ledamoten Nuutti Hyttinens förslag till hemställningskläm
NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 17

Harry Bogomoloff, Mika Ebeling, Jussi Halla-aho, Atte Harjanne, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Erkki Karinoja, Otso Kivekäs, Pia Kopra, Laura Korpinen, Tom Packalén, Pia Pakarinen, Mikko Paunio, Mika Raatikainen, Risto Rautava, Mirita Saxberg

Nej-röster: 13

Hilkka Ahde, Elisa Gebhard, Mia Haglund, Veronika Honkasalo, Elina Kauppila, Mai Kivelä, Minja Koskela, Ajak Majok, Petra Malin, Sami



14.02.2024

Ärende/5

Muttilainen, Tuomas Nevanlinna, Tuomas Rantanen, Osmo Soininvaara

Blanka: 51

Mukhtar Abib, Tarik Ahsanullah, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Ted Apter, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Askoseljavaara, Nita Austero, Eva Biaudet, Silja Borgarsdóttir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Timo Harakka, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Mari Holopainen, Shawn Huff, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Mikael Jungner, Anna Karhuma, Emma Kari, Marko Kettunen, Sini Korpinen, Heimo Laaksonen, Minna Lindgren, Seija Muurinen, Björn Månsson, Matti Niiranen, Dani Niskanen, Jenni Pajunen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Nasima Razmyar, Laura Rissanen, Pekka Sauri, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Seida Sohrabi, Nina Suomalainen, Ilkka Taipale, Erkki Tuomioja, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Frånvarande: 4

Harry Harkimo, Joel Harkimo, Titta Hiltunen, Johanna Nuorteva

Stadsfullmäktige godkände inte ledamoten Nuutti Hyttinens förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Tanja Sippola-Alho, stadssekreterare, telefon: 09 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Itäbaanan yleissuunnitelmaraportti
- 2 Liikenteen yleissuunnitelma
- 3 Asukaskyselyiden koosteet

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag

Helen Elnät Ab
Samkommunen Helsingforsregionens trafik
Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster

Bilagor till utdrag

Förslagstext
Förslagstext
Förslagstext



14.02.2024

Ärende/5

Närings-, trafik- och miljöcentra- Förslagstext
len i Nyland

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Översiktsplanens centrala innehåll

I översiktsplanen slår man fast genomförandepriinciperna och kostnads-kalkylen för ett avsnitt på cirka två kilometer (i Hertonäs företagsområde och Österstigen) på den så kallade Östra banan, som är en stomförbindelse för cykeltrafiken. Som en del av översiktsplanen utarbetades också en plan för Filarvägen och Kasbergsvägen, som förbinder Östra banan och Vikbanan. Syftet med planeringen är att förbättra förbindelsen för cykeltrafik på avsnittet mellan Helsingforsudden och östra Helsingfors.

Koppling till strategin och andra beslut

I Helsingfors stadsstrategi för åren 2021–2025 eftersträvas hållbar tillväxt. 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. Genomförandet av översiktsplanen främjar de här målen i strategin. Den andel av banan som presenteras i översiktsplanen främjar också genomförandet av utsläppsminskingsprogrammet Kolneutralt Helsingfors (stadsstyrelsen 22.8.2022).

Översiktsplanen för Östra banan stämmer överens med de tidigare bestämda principerna för utveckling av trafiken. I utvecklingsprogrammet för trafiken (stadsstyrelsen 12.1.2015) ska det bli enklare att röra sig mellan stadens olika centrum på cykel då staden bygger ett nätverk av stomförbindelser för cykeltrafik. Bannätverket för cykeltrafik togs med i generalplanen år 2016. Det justerade nätverket som stämmer överens med generalplanen ersatte nätverksplanen 2013 och godkändes år 2016 som en del av Målnätverket för cykeltrafiken i ytterstadsområdena (stadsplaneringsnämnden 13.12.2016).

Enligt det övergripande målet i utvecklingsprogrammet för cykeltrafik 2020–2025 (stadsstyrelsen 2.11.2020) 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 2035. Bygandet av bannätverket för cykeltrafik bidrar till att programmets delmål om raka och smidiga cykelleder förverkligas.



Fokus i programmet för att främja gångtrafik (stadsstyrelsen 14.3.2022) ligger på att främja promenad på olika sätt. I programmet har man identifierat att separering av gång- och cykeltrafiken är ett viktigt sätt att främja promenad.

Beskrivning av nuläget och plan

Planeringsområdet i översiktsplanen för Östra banan är kopplad till den färdigställda delen av Ekorrparkens sträcka och den godkända delen av Österstigen. För närvarande går förbindelserna för cykeltrafik i planeringsområdet huvudsakligen längs kombinerade gång- och cykelleder som inte motsvarar de nuvarande planeringsprinciperna. Särskilda utmaningar med tanke på säkerheten i Hertonäs företagsområde är de många korsningarna med biltrafiken vid tomtanslutningar samt den branta backen på Österstigen med tanke på smidigheten. I översiktsplanen har tanken varit att undersöka banans olika alternativa sträckningar i Hertonäs företagsområde och på Österstigen. Det är meningen att Östra banan i regel anläggs som en dubbelriktad cykelväg med en målbredd på fyra meter i enlighet med planeringsprinciperna.

Östra banans sträckning vänder vid Gjuterigatans underfart till Österleden, där banan först löper på samma nivå som tomterna längs med Österleden och för att sedan stiga upp till bron före Transformatorgatan. Efter bron återgår Östra banan till att löpa längs med Österleden och på samma nivå genom att Österledens körfält görs smalare så att cykelvägen kan dras mellan tomterna och Österleden och till det nuvarande brodäcket som går över Filarvägen. För att Österledens körfält ska kunna göras smalare måste hastighetsbegränsningen sänkas från 80 km/h till 60 km/h på Österledens östra körbana. Korsningsområdet vid Kasbergsvägen och Österledens ramp görs tryggare. Korsningen ändras så att accelerationen till Österleden sker först efter att cyklister och fotgängarna har korsat körbanan.

Från Kasbergsvägen österut till Österstigen löper Östra banans sträckning på samma plan som Österleden och passerar en brant backe. Förutsättningen för att den valda sträckningen kan byggas är att Österledens accelerationskörfält förkortas från det nuvarande. För att accelerationskörfältet ska kunna förkortas måste hastighetsbegränsningen sänkas från 80 km/h till 60 km/h på Österledens östra körbana. När Österstigens nya rutt möter den nuvarande sträckningen för gång- och cykelvägen i parkområdet, byggs en cykelväg och en trottoar separat från varandra.

Vid Kasbergsvägen byggs enkelriktade cykelvägar genom att utnyttja de nuvarande gatukonstruktionerna på linjedelsträckorna. I korsningsområdena genomförs korsningsarrangemang i enlighet med den enkel-



14.02.2024

Ärende/5

riktade cykeltrafiken. Vid infarten från Mekanikergatan till Kasbergsvägen föreslås det i planen att det andra korta förvalskörfältet för bilar tas bort, för att den enkelriktade cykelvägen ska kunna byggas på ett säkert sätt i korsningen. Enkelriktade arrangemang för cykeltrafiken byggs på Filarvägen och trafikljus byggs vid korsningen av Österledens ramp.

Trafikarrangemangen där Gjutaregatans underfart och Österleden korsar, trafikarrangemangen öster om Filarvägens sträckning samt trafikarrangemangen vid korsningen av Filarvägen och Flänsvägen förutsätter omförhandlingar av hyresavtalen för de hyresområden som ägs av staden, så att det vid randen av hyresområdena finns utrymme för att genomföra trafikarrangemangen. Det beräknade behovet för hyrd markyta är cirka 350 m².

Konsekvensbedömning

Översiktsplanens konsekvensbedömning har gjorts under arbetets gång genom att jämföra olika sträckningsalternativ samt genom att jämföra den valda sträckningen med nuläget. Byggandet av Östra banan har en positiv inverkan på cykeltrafikens attraktionskraft, smidighet och säkerhet. Restiden på sträckan förkortas när antalet korsningar och korsningstyperna förändras och backigheten minskar.

Planeringslösningen i Hertonäs företagsområde minskar riskfaktorerna i trafiken, eftersom mötena med de andra trafikformerna är färre än i nuläget. Enligt planeringslösningen korsar banan biltrafiken endast på Kasbergsvägen vid Österledens ramp. Det enda stället där fotgängarna blir tvungna att korsa banan och cyklisterna har väjningsplikt är vid undergången till Gjutaregatan.

I Hertonäs företagsområde och i västra ändan av Österstigen löper banan längs med Österleden och då kan cyklister bli utsatt för stänk från motortrafiken, buller och utsläpp. Det är meningen att förhindra detta genom att bygga ett bullerskydd längs med Österleden och på brodäcket. I östra ändan av Österstigen förbättras behagligheten avsevärt, när banans sträckning svänger bort från Österleden.

Totalt cirka 100 träd måste avlägsnas vid Östra banans sträckning. Trädbeståndet måste minskas med cirka 54 träd söder om Österleden och cirka 38 träd i parken vid Österstigen. Därtill måste cirka sju träd tas bort på grund av att trottoarerna flyttas på Kasbergsvägen och Filarvägen. Preliminärt kompletteras planeringsområdet totalt med cirka 34–39 träd. De nya ramperna har i planeringslösningen anvisats vara belagda med gräs eller äng. Man föreslår också att det ska planteras klätterväxter mellan Österleden och ramperna. Dessutom ska det odlas skog vid Österstigen mellan Östra banan och Österleden där man till



en del kommer att plantera stora trädplantor. Beskogning görs preliminärt i ett område på cirka 1 285 m².

I korsningen av Transformatorgatans och Österledens ramper ska det göras ändringar i de nuvarande arrangemangen och ändringarna kan i synnerhet påverka den tunga trafikens smidighet. Hastighetsbegränsningen på Österleden ska sänkas från det nuvarande 80 km/h till 60 km/h redan två kilometer tidigare än för tillfället på grund av att körfälten görs smalare och rampen som ansluter till Österleden förkortas. I korsningen mellan Kasbergsvägen och Sägaregatan fördröjs biltrafiken ytterligare, eftersom man från östra ändan av Mekanikergatan avlägsnar det andra förvalskörfältet och bygger en ny övergång med trafikljus för cykeltrafiken från Kasbergsvägen till Mekanikergatan. Biltrafikens hastighet och användbarhet i sin helhet försvagas en aning i planeringsområdet till följd av olika åtgärder som förbättrar säkerheten och tillåter att säkerheten blir bättre och att utrymmet för trafiken används effektivare. Planeringslösningen medför inga förändringar i parkeringsarrangemangen för bilar.

Konsekvenserna av Östra banans byggande har utvärderats vid planeringen. Utsläppen under hela livscykeln uppskattades till 2,6 kt CO₂e för en period på 50 år i enlighet med anvisningarna för bedömningsmetoden. Enligt kalkylen orsakas de största utsläppen av den bro som byggs i samband med projektet (66 % av de totala utsläppen). I projektet har man förbundit sig till att minska byggutsläppen bl.a. genom att använda koldioxidsnål betong GWP85 i brons betongkonstruktioner. Koldioxidsnål betong har 15 % mindre utsläpp jämfört med vanlig betong.

Enligt prognosmodellen Brutus för cykeltrafik som staden använder är cykeltrafikens volym på Östra banan 1100–1300 resor under ett genomsnittligt dygn 2035. Cykeltrafikens volym kommer enligt prognosen att vara 100–200 % större på Östra banan jämfört med nuläget på motsvarande rutt. Prognosens målnätverk innehåller utöver banan också planer som Helsingfors stadsmiljösektor utarbetat för bannätverket, stadskärnans huvudcykelnätverk samt vissa nya förbindelser i förorterna. Den ökade efterfrågan beror främst på de större utvecklingsåtgärderna för markanvändning och trafiksystemet, men även på ändringar i val av rutt och ökningen av cyklingens andel som färdmedel.

Östra banan mellan Gjutaregatan och Irblossvägen är huvudsakligen en helt ny trafikled, vilket innebär att tillfälliga trafikarrangemang måste ordnas på de omgivande gatorna. De tillfälliga trafikarrangemangen bromsar ner trafiken och byggandet kan orsaka olägenheter för miljön samt buller, vibration och damm. De konsekvenser som påverkar körbanas trafik under byggtiden är att sänkta hastighetsbegränsningarna



och att körfälten görs smalare eller tas ur bruk under byggtiden. Gång- och cykeltrafikens rutter i planeringsområdet utsätts för olägenheter under byggtiden. Busshållplatsen vid Transformatorgatans övergångsställe är ur bruk medan den nuvarande rampen till Österleden behövs som byggplatsområde. På de smalaste ställena i västra ändan av banan krävs det 1,5 meter plats på tomten för att bygga stödmurar. Byggandet av dagvattenbrunnar förutsätter också att grävningarna sträcker sig ända till tomterna.

Gemensam beredning och delaktighet

Planen har utarbetats i samarbete mellan stadsmiljösektorns olika tjänster. Under planeringens gång har planeringslösningarna diskuterats med representanter för Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen), Helsingforsregionens trafik (HRT), Helen Elnät Ab och samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM).

Staden har involverat invånarna i översiktsplanerings olika etapper. Under planeringen genomfördes växelverkan i tre olika etapper: våren 2022, hösten 2022 och sommaren 2023. Våren 2022 genomfördes en elektronisk enkät som var öppen för alla, där man bad stadsborna om respons på det preliminära planutkastet. Enkäten besvarades av sammanlagt 359 personer. Samtidigt med enkäten ordnades det en cykeltur som var öppen för alla genom den planerade banan. Våren 2022 ordnade staden särskilda planeringsträffar med Helsingforsregionens cyklister och service- och aktivitetscentret Iiris för personer med synnedsättning. I början av planeringen, i projektutkastet som presenterades våren 2022, gick Östra banans sträckning genom Hertonäs företagsområde längs Sägaregatan.

När planeringen framskred och delvis till följd av responsen från intressentgrupperna våren 2022 ändrades sträckningen genom Hertonäs företagsområde så att den går längs Mekanikergatan. Hösten 2022 ordnades en företagsrunda på Mekanikergatan mellan Gjutaregatan och Kasåkervägen, där projektföreträdarna tillsammans med stadskansliets företagslotsar gav sig ut till företagen för att diskutera Mekanikergatans sträckning och dess effekter. Under rundan fördes diskussioner med 19 företag.

Ett evenemang för allmänheten ordnades i november 2022. Under evenemanget presenterades de sträckningsalternativ som granskats under planeringsprocessen i jämförelse samt den valda planerade sträckningen och dess uppskattade konsekvenser. Under evenemanget hade deltagarna möjlighet att ställa frågor och kommentera.

Österledens sträckning togs upp till noggrannare planering när planeringen framskred. Sommaren 2023 genomfördes en elektronisk enkät



14.02.2024

Ärende/5

som var öppen för alla, där de som svarade på enkäten hade möjlighet att jämföra ruttalternativet som går längs Österleden och den tidigare planerade rutten längs Mekanikergatan. Enkäten besvarades av sammanlagt 969 personer.

Stadsborna informerades om möjligheterna att delta via stadens allmänna kanaler, vid webbtillställningarna Nytt i östra Helsingfors och Nytt i sydöstra Helsingfors samt per e-post till företag och föreningar inom planeringsområdet.

Kostnads kalkyl och beslutsfattande

Kostnads kalkylen för den del av Östra banan på avsnittet Gjutaregatan och Irblossvägen som ingår i översiktsplanen uppgår till 13,9 miljoner euro (jordbyggnadskostnadsindex 130,37 maj/2023, 2015=100).

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

Fortsatt planering och verkställighet

När planen har godkänts i stadsfullmäktige ska stadsmiljösektorn utarbeta gatu- och parkplaner för dess avsnitt. Planeringen av dessa kan börja 2024. Byggandet av Östra banan finansieras ur budgetmomentet 8 03 01 02 Ombyggnad och trafikregleringar. Vintern 2022 hade sammanlagt 13,9 miljoner euro reserverats för bygget av Östra banan på avsnittet mellan Gjutaregatan och Irblossvägen i den tioåriga investeringsplanen för cykelleder.

De eventuella särskilda anslag som behövs för eventuella ändringar av de hyrda områdena riktas i samband med den fortsatta planeringen av Östra banan.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Tanja Sippola-Alho, stadssekreterare, telefon: 09 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Itäbaanan yleissuunnitelmaraportti
- 2 Liikenteen yleissuunnitelma
- 3 Asukaskyselyiden koosteet

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige



14.02.2024

Ärende/5

Utdrag

Utdrag

Helen Elnät Ab

Samkommunen Helsingforsre-
gionens trafik

Samkommunen Helsingforsre-
gionens miljöjänster

Närings-, trafik- och miljöcentra-
len i Nyland

Bilagor till utdrag

Förslagstext

Förslagstext

Förslagstext

Förslagstext

För kännedom

Stadsmiljönämnden

Stadsmiljönämndens sektion för byggnader och allmänna områden

Stadsmiljönämndens miljö- och tillståndssektion

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 05.02.2024 § 67

HEL 2023-003147 T 08 00 04

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy Itäbaanan yleissuunnitelman ja hankkeen toteuttamisen vaiheittain siten, että sen kokonaiskustannusarvio on 13,9 miljoonaa euroa (MAKU 130,37 toukokuu/2023, 2015=100).

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 19.12.2023 § 693

HEL 2023-003147 T 08 00 04

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle Itäbaanan yleissuunnitelman hyväksymistä ja hankkeen toteuttamisen vaiheittain



14.02.2024

Ärende/5

siten, että sen kokonaiskustannusarvio on 13,9 miljoonaa euroa (MA-KU 130,37 toukokuu/2023, 2015=100).

Käsittely

19.12.2023 Ehdotuksen mukaan

Asian aikana kuultavina olivat liikenneinsinööri Jenni Huovinen ja liikenneinsinööri Ilari Heiska. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

12.12.2023 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Jenni Huovinen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37461
jenni.huovinen(a)hel.fi