



28.01.2025

Asia/6

6

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Pitäjänmäenbaanan yleissuunnitelman hyväksymisestä (a-asia)

HEL 2025-000141 T 08 00 04

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle Pitäjänmäenbaanan yleissuunnitelman hyväksymistä ja Pitäjänmäenbaanan toteuttamista vaiheittain siten, että sen kokonaiskustannusarvio on 7,7 miljoonaa euroa (MAKU 129,50, 2020=100).

Esittelijän perustelut

Yleissuunnitelman keskeinen sisältö

Pitäjänmäenbaanan yleissuunnitelmassa määritellään Pitäjänmäenbaanaksi nimetyn pyöräliikenteen runkoyhteyden toteuttamisperiaatteet ja kustannusarvio koko pituudella Pasilasta Pitäjänmäkeen Espoon rajalle asti. Pitäjänmäenbaanan 5,5 kilometrin kokonaispituudesta noin 1 kilometri on jo baanaverkolle asetettujen laatutavoitteiden mukaisesti hyväksyty katusuunnitelmassa tai rakennettu valmiiksi. Lisäksi noin 500 metrin osuus sijoittuu juuri valmistuneelle katuosuudelle Veturitiellä. Suunnittelualueeseen kuului siten osuudet, joiden pituus on noin 4 kilometriä.

Pitäjänmäenbaanan rakentamisen yleisenä tavoitteena on lisätä pyöräliikenteen määrää Pasilan ja sen luoteispuolisten kaupunginosien välillä matkoilla. Pitäjänmäenbaana hyödyntää nykyisiä katu- tai pyörätienjauksia, pääosin radan varren nykyistä pyörätietä. Nykyiset liikennejärjestelyt ovat pyöräliikenteen näkökulmasta paikoin alimitoitettuja ja puutteelliset esimerkiksi jalankulun erottelun osalta. Reittiä parantamalla nähdään liikennejärjestelmässä selkeää pyöräliikenteen lisäyspotentiaalia. Nykyistä laadukkaammat liikennejärjestelyt baanareitillä parantavat pyöräliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, yleistä liikenneturvallisuutta ja selkeän erottelun myötä jalankulun ja pyöräilyn miellyttävyyttä.

Pitäjänmäenbaanan yleissuunnitelma koostuu seitsemästä osuudesta: 1. Pasilan pohjoinen alikulku, 2. Ilmala, 3. Keskuspuisto-Hämeenlinnanväylän ylittävä silta, 4. Haaga-Huopalahti, 5. Valimo, 6. Pitäjänmäen yritysalue ja 7. Pitäjänmäki.

Baanan osien rakentaminen tai käyttö eivät ole toisistaan riippuvaisia, vaan osuuksia voidaan toteuttaa omassa aikataulussaan ja liittää osaksi olemassa olevaa infrastruktuuria. Baanareitistä saadaan kuitenkin



suurimmat hyödyt vasta, kun kaikki osuudet ovat käytössä. Osalla ratkaisuisista on riippuvuuksia muista rakentamisprojekteista.

Nykytilan kuvaus ja suunnitelma

Pyöräliikenteen pääyhteys Pasilasta Pitäjänmäkeen kulkee seuraten junaradan vierellä kulkevaa pyörätieyhteyttä. Nykyinen reitti on yksi Helsingin vilkkaimpia, mutta ei vastaa laatutasoltaan baanaverkon tavoitteita reitin sujuvuuden, turvallisuuden ja miellyttävyyden osalta. Pääosin kyseessä on yhdistetty pyörätie- ja jalkakäytävä, joka on paikoin kapea, mikä lisää konflikteja jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen kesken sekä aiheuttaa talvikunnossapidolle haastetta lumitilojen puutteellisuuden vuoksi. Reitin varrelle sijoittuvien lukuisten juna-asemien lähistöllä on vilkasta jalankulkua, jolle on tarve järjestää oma laadukas tilansa.

Suunnittelun lähtökohtana on ollut kehittää järjestelyitä olemassa olevia rakenteita hyödyntäen ja parantaa reitin keskeisimpiä laatupuutteita. Pitäjänmäenbaana toteutetaan baanujen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti lähtökohtaisesti kaksisuuntaisena pyörätienä, jossa tavoiteleveys on 4,0 metriä. Jalankululle suunnitellaan pyörätien viereen jalkakäytävä, tai jalankulun reitti linjataan omalle väylälleen selkeästi.

Pitäjänmäessä suunnitelmaratkaisu perustuu voimassa olevan Pitäjänmäen asemanseutu -asemakaavan liikennesuunnitelmaan. Asemanseudulla käytetään historiallista ilmettä vaalivaa sirotepintausta asfaltin sijaan. Pitäjänmäen asemalla tutkittiin vaihtoehtoja baanoin linjauksessa asemakaavassa suojellun lehmuskujanteen ohi. Esitetyllä ratkaisulla yksi lehmuksesta jää baanoin rakentamisen alle, sillä muunlainen toteuttaminen vaarantaisi useamman puun ja siten kujanteen eheyden. Suunnitelmassa ehdotetaan rakennettavan uudet sillat Pitäjänmäessä, Valimossa ja Huopalahdessa, jotta jalankululle ja pyöräliikenteelle saadaan oma riittävän leveä tilansa. Valimossa jalankulku erotellaan lisäksi selkeästi omalle reitilleen aseman pohjoispuolelle muodostuvalle aukiolle, ja pyöräily linjataan uudelle sillalle radan viereen. Järjestelyt yhteensovitetaan Valimon lähialueen jatkosuunnittelussa.

Huopalahden itäpuolella nykyinen reitti Hämeenlinnanväylän yli kulkee pitkin jalankulun ja pyöräilyn siltaa. Suunnittelussa selvisi, ettei siltaa ole mahdollista nykyisestään enää leventää. Samaten Tunnelintien itäpuolella leventäminen ei ole mahdollista suojellun asuintontin vuoksi. Näistä seikoista johtuen esitettynä ratkaisuna tällä osuudella on pitää nykyinen reittileveys edellä mainitulta sillalta aina Tunnelintien itäpuolelle asti, noin 750 metrin matkalla. Leventäminen on mahdollista myöhemmin, Hämeenlinnanväylän ylittävän sillan tullessa uusimisikään. Nykyti-



lanteeseen perustuva yleissuunnitelman ratkaisu ei siis poissulje myöhemmin mahdollisesti tehtäviä muutoksia.

Keskuspuistossa baanasuunnitelmaa on yhteensovitettu myös Postipuistosta Keskuspuistoon rakennettavan hulevesipurkuputken myötä laadittuun puistosuunnitelmaluonnokseen. Tätä luonnosta, joka käsitti reitin leventämisen noin 400 metrin matkalla purkuputken rakentamisen yhteydessä, on muutamissa kohdin päivitetty. Keskeisimpänä erona nyt ehdotetussa ratkaisussa baana jäisi noin 100 metrin matkalla tavoitelevyettä kapeammaksi. Tällä lyhyellä osuudella hiihtolatu aikana kävely tapahtuu pyöräilyn kanssa samassa tilassa, kuten nykyisin. Ratkaisulla säästetään puita tällä kohdin Keskuspuistossa.

Ilmalan aseman länsipuolella tutkittiin radan ylittävän jyrkän ja kapeahkon sillan muuttamista, mikä osoittautui mahdottomaksi ilman alapuolisten raiteiden poistoa tai merkittäviä muutoksia. Sen sijaan aseman itäpuolella reitti on voitu suunnitella siten, että se toteuttaa leveys- ja pituusprofiilitavoitteet. Baana esitetään sijoitettavaksi mahdollisimman lähelle junarataa kallion päällä, millä turvataan viereisen kaupungin omistaman tontin toiminnallisuutta.

Pasilassa reittiosuuksia on juuri valmistunut Veturitien katurakentamisen osana, ja baanau suunnittelualueeseen kuului vain hiljattain kaupungin hallintaan siirtynyt Pasilan aseman pohjoinen alikulku. Alikulkuun on suunniteltu jalankulun ja pyöräilyn erottelu. Suunnitelmassa alikulun kummassakin päässä lisätään ja parannetaan ramppiyhteyksiä, jotka ovat nykyisin puutteelliset huomioiden myös alueen suuri liikujamäärä.

Yhteys kaupunkistrategiaan ja muihin päätöksiin

Helsingin kaupunkistrategiassa vuosille 2021 - 2025 tavoitellaan kaupungin kestävä kasvua. Pitäjänmäenbaanan yleissuunnitelma edistää siinä esitettyjä tavoitteita. Kaupunkistrategiassa tavoitellaan vartin kaupunkia, jossa lähipalvelut löytyvät viidentoista minuutin kävelyn, pyöräilyn tai julkisen liikenteen matkan päästä. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräiliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Baanaverkon ja kantakaupungin tavoiteverkon rakentumista vauhditetaan.

Yleissuunnitelma on linjassa Helsingin liikenteen kehittämisperiaatteiden kanssa. Baanat yhdistävät seudun suurimmat asuinalueet suuriin työpaikkakeskittymiin ja mahdollistavat nopean, suoran ja tasavauhtisen pyöräiliikenteen kaupungissa. Vuonna 2016 baanaverkko sisällytettiin osaksi yleiskaavaa. Yleiskaavan mukainen tarkistettu verkko korvasi vuoden 2013 verkkosuunnitelman ja se hyväksyttiin vuonna 2016 osana Pyöräiliikenteen tavoiteverkkoa esikaupunkialueille (kaupunkisuunnittelulautakunta 13.12.2016).



Pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2020 - 2025 (kaupunginhallitus 2.11.2020 § 727) yltävoitteen mukaan Helsinki on kaiken ikäisille soveltuva ympärivuotinen pyöräilykaupunki, ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus on vähintään 20 % vuoteen 2030 mennessä. Pitäjänmäenbaanan yleissuunnitelma myös tukee päivitetyn Hiilineutraali Helsinki - päästövähennysohjelman (kaupunginhallitus 22.8.2022 § 559) toteutusta.

Kävelyn edistämishjelma (kaupunginhallitus 14.3.2022 § 206) keskittyy kävelyn edistämiskeinoihin. Yleissuunnitelma edistää kulkumuotojen erottelua ja siten myös tämän ohjelman tavoitteita.

Vaikutusarviointi

Hankkeen vaikutusten arvioinnissa on tuotu esille valitusta suunnitteluratkaisusta syntyvät vaikutukset koko linjauksen matkalta. Vaikutusarviointia on tehty myös suunnittelun alkuvaiheessa vertailemalla työohjelmaan kirjattuja linjausvaihtoehtoja kolmessa siltakohteessa.

Pitäjänmäenbaanan rakentamisella on merkittäviä myönteisiä vaikutuksia pyöräliikenteen sujuvuuteen, houkuttelevuuteen ja turvallisuuteen. Yleissuunnitelmaratkaisu parantaa reitin jatkuvuutta, selkiyttää kulkumuotojen erottelua ja parantaa reitin kunnossapidettävyyttä. Suunnitelmaratkaisu edistää tavoitetta lisätä pyöräliikenteen määriä reitillä. Pyöräliikenteen ennustemallin mukaan pyöräliikenteen määrät ovat karkeasti puolitoistakertaiset vuoden 2035 ennusteessa nykytilanteeseen verrattuna. Kokonaisuudessaan baanan reitillä pyöräilyn miellyttävyys paranee muutosten myötä.

Suunnitelmalla on myönteisiä vaikutuksia myös jalankulun turvallisuuteen ja miellyttävyyteen, kun reittiä leventämällä jalankulku erotellaan selkeästi jalkakäytävälle. Valimossa baanan suunnassa ajavat pyöräilijät eivät enää risteäsi aseman jalankulkuvirtojen kanssa uuden sillan myötä, ja esimerkiksi Pasilassa parannettavat alikulun ramppiyhteydet lisäävät molempien kulkumuotojen turvallisuutta.

Pitäjänmäenbaanan vaikutukset autoliikenteeseen ovat kokonaisuudessaan hyvin vähäisiä, ja reitti kulkeekin pääosin täysin erillään autoliikenteestä. Erillisen jalkakäytävän rakentaminen Huopalahden asemalla vähentää liityntäpysäköintialueen paikkamäärää noin viidenneksen eli 14 autopaikkaa, mutta ratkaisulla saadaan säästettyä nykyinen puu- ja viherkaista aseman vieressä. Radan varressa tapahtuvaa huoltoajoa helpotetaan järjestämällä muutama huoltoauton pysäköintipaikka radanpitäjän työn helpottamiseksi.

Pitäjänmäenbaanan järjestelyt parantavat joukkoliikenteen olosuhteita etenkin matkustajan näkökulmasta, koska jalankulkuysteiksi kehite-



tään ja pyöräliikenne erotellaan selkeästi asema-alueilla. Uudet järjestelyt edesauttavat pyörällä ja jalan saapumista asemille.

Pitäjänmäenbaanan vaikutukset liikkumiseen ja saavutettavuuteen ovat myönteisiä. Pitäjänmäenbaana edistää sosiaalista tasa-arvoa liikenneturvallisuuden kehityksen, suurempien yhteyksien ja aktiivisen liikunnan lisäämisen myötä. Lapsiin kohdistuvat vaikutukset ovat myönteisiä.

Vaikutukset elinkeinoelämään ovat hyvin vähäisiä. Osa baanan lähitöllä olevista yrityksistä voi hyötyä alueiden paremmasta saavutettavuudesta polkupyörällä, ja viihtyisämpi ympäristö houkuttelee kulkemaan palveluihin enemmän myös jalan ja joukkoliikenteellä. Baana parantaa yhteyksiä Pasilan, Länsi-Helsingin ja Espoon välillä, millä on positiivinen vaikutus työntekijöiden liikkumiseen. Muutamien Valimon yrittäjäyhtiöiden kohdalla esitetyssä suunnitteluratkaisussa on ilmennyt tarve sijoittaa rakenteita tontille, mutta niin vähäisissä määrin, etteivät ratkaisujen katsottu vaikuttavan tontin toimivuuteen. Suunnitelmalla ei ole vaikutusta katuverkon auto- ja joukkoliikennetarkaisuihin.

Valmistelussa on arvioitu myös Pitäjänmäenbaanan rakentamisen maisema-, ympäristö- ja ilmastovaikutuksia. Baana sijaitsee rakennetussa kaupunkiympäristössä, jossa linjaus rajautuu pääosin jo rakennettuihin katu- ja asuinalueisiin sekä rataan, joten vaikutukset luontoon ja luontoarvoihin jäävät pääosin vähäisiksi. Jatkosuunnittelussa voidaan tutkia mahdollisuutta säilyttää nykyisiä puita erikoisratkaisuille sekä mahdollisuutta istuttaa esitettyä enemmän puita.

Baanayhteyden rakentamisessa merkittävimmät osuuskohdaiset ilmastopäästöt tulevat siltarakentamisesta. Siltojen hiilijalanjälkeen on mahdollista kuitenkin vaikuttaa hyödyntämällä eri materiaaleja ja rakentamistapoja. Näiden tarkempi selvittäminen tapahtuu jatkosuunnittelussa.

Yhteisvalmistelu ja osallistuminen

Suunnitelma on laadittu kaupunkiympäristön toimialan eri palveluiden yhteistyönä. Ratkaisuja on käyty läpi Väyläviraston kanssa, sillä pääosin baanareitti kulkee rata-alueella.

Yleissuunnitelman valmisteluun on voinut osallistua. Suunnittelun alkuvaiheessa toukokuussa 2024 pidettiin avoin yleisötilaisuus ja yhteispyöräily suunniteltavalla reitillä. Samaan aikaan oli avoinna karttakysely, jossa kerättiin asukkaiden ja yrittäjien näkemyksiä ja palautetta suunnitelmavaihtoehtoista. Kyselyyn vastasi noin 160 henkilöä ja kyselyyn annettiin yli 350 kartta- ja muuta kommenttia. Valtaosassa kyselyn vastauksia Pitäjänmäenbaanan alustavia suunnitteluratkaisuita pidettiin yleisesti hyvin tervetulleina parannuksina reitin nykytilaan. Suunnitelman kommentointimahdollisuudesta muistutettiin lisäksi muutamia jär-



28.01.2025

Asia/6

jestöjä ja yhdistyksiä erillisellä viestillä. Saadun palautteen myötä suunnitelmaratkaisuja kehitettiin, esimerkiksi Huopalahden aseman jalankulkuyhteyksiä parantamalla.

Kustannusarvio ja päätöksenteko

Pitäjänmäenbaanan kustannusarvio on 7,7 milj. euroa (MAKU 129,50, 2020=100).

Toimivalta

Hallintosäännön 7 luvun 1 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan kaupunginvaltuusto päättää taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien liikennehankkeiden yleissuunnitelmista riippumatta niiden kustannusarviosta. Kyseessä on kuitenkin kaupungin tavanomainen hanke, eikä se ole taloudellisen arvonsa, pitkän keston, liikenteellisten vaikutustensa, kaupunkikuvallisen merkityksensä tai muun syyn takia kaupungin kannalta poikkeuksellinen. Kaupunginhallituksen 18.9.2017 § 865 päätämien toimivaltarajojen mukaan toimialan lautakunta tai sen määräämä viranomainen päättää suunnitelmista, joiden kustannusarvio on enintään 5 miljoonaa euroa. Toimivalta on täten kaupunginhallituksella.

Jatkosuunnittelu

Yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen yleissuunnitelman osuuksista laaditaan Kaupunkiympäristön toimialalla katu- ja puistosuunnitelmat, joiden suunnittelu voi alkaa 2025-2026 alkaen. Pitäjänmäenbaanan rakentamiseen on varauduttu 10 vuoden investointiohjelmassa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Ilari Heiska, liikenneinsinööri: 09 310 37220
ilari.heiska(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Pitäjänmäenbaanan yleissuunnitelman raportti
- 2 Liikenteen yleissuunnitelmat ja pituusleikkaukset
- 3 Sähköisen kyselyn vastauskooste
- 4 Havainnekuvat

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano