



21.01.2025

Asia/4

4

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Länsibaanan osan, Mariantunnelin yleissuunnitelman hyväksymisestä (a-asia)

HEL 2024-009921 T 08 00 07

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle Länsibaanan osan, Mariantunnelin, yleissuunnitelman hyväksymistä ja Mariantunnelin sekä Lapinlahdentien baanaverkon osuuden toteuttamista siten, että hankkeen kokonaiskustannusarvio on 18,5 milj. euroa (alv. 0 %) MAKU (Maanrakennuskustannusindeksi indeksi 128,4, 01/2024, 2020=100).

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Yleiskaavassa on osoitettu pyöräliikenteen baanayhteys kantakaupungista ratakuilun Baanan ja Lapinlahden alueen kautta länteen. Nyt päätettävänä olevan yleissuunnitelman osuus on tärkeä osa laajempaa kokonaisuutta, jossa rakennetaan Etelä-Helsingin sektorille nykyistä parempi sisääntuloväylä lännestä pyöräliikenteelle. Baanaverkon rakentamisen tarkoituksena on nostaa pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta ja tehdä pyöräliikenteestä liikennejärjestelmätasolla yhtä vahva kulkumuoto muiden kulkumuotojen kanssa.

Marian entisen sairaala-alueen ja Mechelininkadun alittavasta jalankulku- ja pyörätunnelista on laadittu alustava tarkastelu (2020), jonka pohjalta Kaupunkiympäristölautakunta on päättänyt alueen asemakaavamuutoksen (asemakaavan muutos nro 12629) käsittelyn yhteydessä 9.6.2020, että tunnelin suunnittelua Marian sairaala-alueen ali jatketaan alustavan tarkastelun vaihtoehdon 1b pohjalta. Kaupunkiympäristölautakunta päätti, että tunnelin rakentamiselle osoitetaan rahoitus Helsingin kaupungin 10-vuotisesta investointisuunnitelmasta. Marian vanhan sairaala-alueen asemakaava on tullut voimaan 16.1.2023.

Yleissuunnitelman keskeinen sisältö

Mariantunnelin linjaus on osoitettu yleiskaavassa ja se on osa Länsibaanaa. Mariantunneli yhdistää ratakuilussa kulkevan Baanan ja Lapinlahdentien baanaverkon osuudet toisiinsa sekä Marian sairaala-alueen Lapinlahden alueeseen n. 190 m pitkällä tunnelilla. Kattamatonta ramppirakennetta on lisäksi n. 80 m. Suunnitelma sisältää lisäksi liikennejärjestelyjä Lapinlahdentiellä ja ratakuilun Baanalla. Jatkosuunnit-



telussa voidaan tehdä hankkeeseen vähäisiä muutoksia ja tarkastuksia, jotka eivät olennaisesti muuta yleissuunnitelman sisältöä.

Nykytilanne

Nykyinen reitti ratakuilun Baanan ja Lapinlahdentien välillä kulkee vilkkaasti liikennöidyn Mechelininkadun liikennevaloliittymän kautta. Liittymässä on ryhmitystilaa niukasti ja liikennejärjestelyt voivat johtaa konflikteihin jalankulun ja pyöräliikenteen välillä. Mechelininkadulle ja Pohjoiselle Rautatiekadulle lähivuosina rakentuvat yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt parantavat turvallisuutta, mutta reitillä on silti suuri todennäköisyys pysähtymiselle ja matka-ajan viiveille liikennevaloissa. Reitti sisältää monta käännöstä, eikä ajaminen ole baanaverkolla tavoitteen mukaisesti jouhevaa ja suoraviivaista etenemistä. Nykyisen reitin parantaminen baanatasoiseksi edellyttäisi merkittäviä toimia kokonaisuutena haastavassa liikenneympäristössä. Tunnelille vaihtoehtoisia baanatasoisia ratkaisuja kyseisellä yhteysvälillä ei toistaiseksi ole löydetty. Mechelininkatu on vilkkaasti liikennöity ja joukkoliikenteen kannalta keskeinen katu. Katua reunustavat hautausmaat sekä Marian kampusalueen rakennukset. Baanatasoinen ratkaisu edellyttäisi tilan uudelleen jakamista katutilassa, jossa ylimääräistä tilaa ei ole, eikä sen hyväksyttävyyttä voida siten tässä vaiheessa pitää kovin todennäköisenä vaihtoehtona.

Lapinlahdentiellä on nykyisin jalkakäytävä kadun pohjoisreunalla ja eteläreunalla on jalankululla tilaa, mutta se on osittain sorapäällysteinen. Mechelininkatu ylitetään Pohjoisen Rautatiekadun liittymässä, jossa on myös yhteys raitiovaunupysäkille. Liittymässä on osoitettu odotustilaa jalankulkijalle erittäin vähän. Liittymässä odotusajat jalankulkijalle ovat verraten pitkiä. Reitti kävellen edelleen keskustaan Pohjoista Rautatiekatua ja ratakuilun Baanalle laskeutuvaa ramppia pitkin kulkee pyörätien kanssa rinnakkain. Pyörätie ja jalkakäytävä ovat kevyesti eroteltuja (maaliviiva tai noppakiviraita).

Yleissuunnitelman kuvaus

Suunnittelun tavoitteena oli laatia yleissuunnitelma ratakuilun Baanan ja Lapinlahdentien väliselle osuudelle rakennettavasta pyöräliikenteen ja jalankulun tunneliyhteydestä sekä saada käsitys hankkeen kustannuksista ja rakentamisen vaiheista. Suunniteltu osuus yhdistää Ruoholahden pohjoiset osat ja Lauttasaaren nykyistä paremmin kantakaupunkiin. Tunneliosuus parantaa liikkumisen sujuvuutta, turvallisuutta ja selkeyttää orientoitavuutta. Mariantunnelin osuuden liikkujamäärien odotetaan kasvavan edelleen, kun yleiskaavan mukainen baanalinjaus Lapinlahden sillan käytävässä toteutetaan.



Tunnelin tarkoitus on yhtäläisesti parantaa pyöräliikenteen sekä jalankulun olosuhteita. Tunnelissa erotellaan pyöräliikenne ja jalankulku rakenteellisesti toisistaan. Tämä turvaa jalankulkijalle pyöräliikenteestä vapaan tilan. Tunneli luo jalankulkijalle laadukkaan yhteyden Baanan ja Lapinlahdentien välillä. Baanaa käytetään eteläisessä Helsingissä paljon ulkoiluun ja kuntoiluun. Sen kautta kuljetaan todennäköisesti jo nykyään väljemmille alueille, esimerkiksi Lapinlahden alueelle ja Hieta-niemen rannan suuntaan. Marian tunneli yhdessä Baanan kanssa muodostavat jalankulkijoille helpon ja sujuvan yhteyden kaupungin sydäimestä Lapinlahden ulkoilualueille ja aina pidemmälle rantareitille kantakaupungin, Lauttasaaren tai Seurasaarenselän kierrosten suuntaan. Tunnelista on porrasyhteys Marian kampusalueelle. Tunnelin kautta myös Marian kampusalue yhdistyy hyvin Lapinlahden alueen kanssa sekä tarjoaa sujuvan kävely-yhteyden Baanaa pitkin rautatieasemalle.

Ratakuilun Baanan ja Lapinlahdentien välille toteutettava tunneliosuus on n. 190 m pitkä. Tunnelissa jalankululle on varattu 3m leveä alue ja pyöräliikenteelle 4m, joka mahdollistaa suuren käyttäjämäärän kulke-misen sujuvasti ja turvallisesti. Tunnelin kaltevuudet ovat baanastandardia, länsipäässä tunnelia rampin pituuskaltevuus on enintään 4,9 % ja siinä nousee noin 3,6 korkeuserometriä. Itäpäässä rampin pituus-kaltevuus on enintään n 5,9 % ja siinä nousee noin 3,0 korkeuserometriä.

Yleissuunnitelmassa on laadittu uudet liikennejärjestelyt Lapinlahdentielle ja ratakuilun Baanalle. Lapinlahdentie muutetaan pyöräkaduksi. Baanalla lasketaan pyörätien ja jalkakäytävän tasausta hieman, jotta tunneliosuuden mäen jyrkkyyttä voidaan loiventaa. Samalla parannetaan näkemäolosuhteita ja liikennejärjestelyitä tunnelin suuaukon lähellä.

Lapinlahdentien pyöräkatuosuus mahdollistaa turvallisen ja laadukkaan pyöräliikenteen yhteyden johtuen kadun vähäisestä autoliikenteen määrästä. Pyöräkadulla ajorata on suunnitelmataratkaisussa esitetty 4,5 metriä leveänä päällysteeltään punaisella asfaltilla toteutettavana kadunosana. Ajoradan reunoille on esitetty 0,25–0,5 m leveät nupukivi-raidot, jotka mahdollistavat henkilöauton ja kuorma-auton kohtaamisen kadulla. Suunnittelutaratkaisussa kadun kummallekin reunalle on esitetty jalkakäytävät, joista eteläisempi jatkuu uuteen Marian tunneliin ja pohjoisempi Mechelininkadulle. Kadun reunoille on esitetty pysäköintipaikkoja tunneliyhteyden länsipuolelle. Tunnelin toteuttamisen myötä kadulta poistuu 52 pysäköintipaikkaa. Suunnitelmassa kadulle jää 23 pysäköintipaikkaa ja 4 saatto-/huoltoliikenteen paikkaa hautausmaan porttien läheisyyteen. Kadunvarren pysäköintipaikat on muutettu maksulliseksi 9.6.2023 Liikenne- ja katusuunnittelupäällikön päätöksellä, jonka jälkeen pysäköinnin kysyntä on vähentynyt aikaisemmasta.



Osuudella on vuonna 2020 valmistuneessa selvityksessä esitetty erilaisia ratkaisumalleja tunnelin geometrialle. Tunneligeometria sekä maanpäälliset toiminnot ja rakennukset ovat vahvasti kytköksissä toisiinsa. Tunnelin tuominen lähelle maanpintaa lisää tunnelin yläpuolella oleville rakennuksille rakennusaikaisten vaurioiden riskiä, mutta parantaa toisaalta tunnelin laatua käyttäjänäkökuilmasta. Kaupunkiympäristölautakunta evästi 9.6.2020 jatkosuunnittelussa tarkastelemaan ratkaisuja, joilla voidaan rakentaa baana kyseiselle osuudelle niin, että se on käytettävyyden kannalta hyvä (aikaisemman selvityksen vaihtoehdon 1b mukainen). Teknisesti helpommat ratkaisut kulkisivat syvällä kallio-tunnelissa, mutta näiden osalta tunnelin päätyramppien pituuskaltevuudet ja nousumetrit eivät enää kohtaisi baanojen tavoitteiden kanssa – ja siten myös käyttäjämäärän arvioitaisiin olevan vähäisempi. Tässä yleissuunnitteluvaiheessa on vertailtu erilaisia tunnelivaihtoehtoja ja ratkaisumalleja, ja päädytty esittämään ratkaisua, jossa ei tarvitse purkaa rakennuksia, huomioidaan riittäväksi arvioidulla tavalla suojellut rakennukset ja puita tarvitsee poistaa vähemmän. Suunnitelmassa haettiin myös kokonaisuuden kannalta parasta ratkaisua Lapinlahdentielle, jossa joudutaan purkamaan ja rakentamaan entiselleen Ortodoksisen hautausmaan muuri rakentamisen aikana.

Yhteys kaupunkistrategiaan ja muihin päätöksiin

Helsingin kaupunkistrategiassa 2021–2025 tavoitellaan kaupungin kestävästä kasvusta. Länsibaanan Mariantunnelin osuus edistää siinä esitettyjä tavoitteita. Kaupunkistrategiassa tavoitellaan mm. seuraavia tavoitteita:

- vartin kaupunki, jossa lähipalvelut löytyvät viidentoista minuutista kävelyn, pyöräilyn tai julkisen liikenteen matkan päästä
- joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan
- baanaverkon ja kantakaupungin tavoiteverkon rakentamista vauhditetaan.

Vuonna 2016 baanaverkko sisällytettiin osaksi yleiskaavaa. Baanaverkko esittää pyöräliikenteen runkoväylät, jotka yhdistävät seudun suurimmat asuinalueet suuriin työpaikkakeskittymiin ja mahdollistavat nopean, suoran ja tasavauhtisen pyöräliikenteen kaupungissa.

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020–2025 (kaupunginhallitus 2.11.2020 § 727) yltävöitteen mukaan Helsinki on kaiken ikäisille soveltuva ympärivuotinen pyöräilykaupunki, ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus on vähintään 20 % vuoteen 2030 mennessä.



Yleissuunnitelma myös tukee päivitetyn Hiilineutraali Helsinki - päästövähennysohjelman (kaupunginhallitus 22.8.2022 § 559) toteutusta. Hanke lisää kestävästä liikkumisesta. Yleissuunnitelmassa on etsitty suunnitteluratkaisut, joilla voidaan mm. välttää tunnelin yläpuolella olevien rakennusten purkaminen ja vähentää puiden poistamista.

Kävelyn kehittämisohjelma (kaupunginhallitus 14.3.2022 § 206) keskittyy kävelyn edistämiskeinoihin. Yleissuunnitelma parantaa kulkumuotojen erottelua ja luo jalankululle uuden yhteyden ratakuilun baanan, Marian kampuksen ja Lapinlahden alueen välille ja edistää siten ohjelman tavoitteita.

Hankkeen kustannukset, rakentamisaika ja rakentamistapa

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 18,5 milj. euroa (alv = 0 %, MA-KU-indeksi 128,4, 01/2024) sisältäen Mariantunnelin ja Lapinlahdentien pyöräkadun toteutuksen sekä ratakuilun Baanan muutokset. Rakentamisajaksi on arvioitu 2–2,5 vuotta. Tunnelin rakentaminen on suunniteltu alkavan molemmista päistä yhtä aikaa.

Varsinainen tunneli voidaan jakaa kolmeen rakenteeltaan erityyppiseen osaan, rampin kaukalorakenteeseen, paikallavalettavaan kehäsiltamaiseen betonirakenteeseen ja varsinaiseen kalliotunneliin. Rakentamisavassa ja rakentamisen työn suunnittelussa on otettava tarkasti huomioon liikenteen sujuminen työmaa-alueen läpi. Merkittäviä kohteita ja kohtia ovat Lapinlahdentien liikenne hautausmaiden välisellä osuudella, Mechelininkadun ajoneuvo- ja raitiotieliikenne sekä tunnelin toisessa päässä nykyisen Baanan kävely ja pyöräliikenne ja Lapinlahdenkadun ajoneuvoliikenne. Liikenteen lisäksi yksi merkittävä rakennusvaihe on nykyisen Marian sairaala-alueen rakennuksen 15 perustuksen tukeminen sekä tunnelin rakentaminen kyseisen rakennuksen ali ilman, että rakennusta tarvitsee purkaa.

Helsingin kaupungin investointiohjelmassa on varauduttu hankkeen toteuttamiseen vuosina 2028–2029. Rakentaminen olisi mahdollista aloittaa tulevilla valtuustokaudella.

Vaikutusarviointi

Uusi tunneliyhteys lisää pyöräilyä ja jalankulun houkuttelevuutta. Jalankulun ja pyöräliikenteen reittien kattavuus paranee ja Mechelininkadun estevaikutuksen poistuminen reitillä voidaan nähdä erityisen hyvänä asiana.

Tunneli tarjoaa jalankulkijoille hyvän, turvallisen ja viivytyksettömän yhteyden ratakuilun baanalta Marian kampukselle, Lapinlahden alueelle ja edelleen Hietaniemen ulkoilualueille. Marian kampusalueen kytkey-



tyminen Lapinlahden alueelle viivytyksettömästi ja välttäen moottoriliikenteen hälyn Mechelininkadulla voidaan nähdä merkittävänä positiivisena tunnelin vaikutuksena. Tunnelin rakentaminen vähentää merkittävästi Mechelininkadun henkistä ja fyysistä estevaikutusta esim. ulkoillessa.

Tunneliyhteys on osa laajempaa liikennejärjestelmätason muutosta, jossa mm. baanaverkon rakentamisella pyritään tasoittamaan eri kulkumuodoille tarjottuja käyttöedellytyksiä. Yksittäin tarkasteltuna tunnelin aiheuttama kulkutapamuutos on seudun tasolla tarkasteltuna vähäinen. Baanaverkon rakentamisella ja muilla kaupungin pyöräliikenteen kärkitoimenpiteillä on kuitenkin valmistuttuaan merkittävä vaikutus kaupunkilaisten liikkumiseen. Yleiskaavan mukaisesti rakennettu Länsibaana tulee lisäämään yhteyden pyöräilijämääriä merkittävästi.

Mariantunneli parantaa hienokseltaan nykytilaa reitin pituuden ja nousutavien metrien osalta. Hankevaihtoehdo on noin 20–60 m lyhyempi reitti kuin nykyinen riippuen kuljettavasta suunnasta. Merkittävimmät Mariantunnelin kokonaan poistamat tai merkittävästi lieventämät palvelutasopuutteet liittyvät pyöräliikenteen pääverkon ja järjestelyiden jatkuvuuteen, seurattavuuteen ja reittien suoruuteen, joita mm. pyöräliikenteen järjestelyjen kirjavuus ja katutason liikennevaloliittymät nykytilanteessa ilmentävät. Nykyinen reitti on jokseenkin vaikeasti seurattavissa, koska se koostuu useasta lyhyestä osuudesta ja sisältää jyrkkiä käännöksiä ja liian pieniä odotustiloja jalankululle risteyksissä. Mariantunnelin merkittävin pyöräliikenteeseen kohdistuva vaikutus on baanaverkoston täydentyminen kriittisellä puuttuvalla linkillä parantaen erityisesti pyöräliikenteen, mutta myös jalankulun sujuvuutta, houkuttelevuutta ja liikenneturvallisuutta suunnittelualuetta selvästi laajemmalla alueella.

Mariantunneli ja Lapinlahdentien pyöräkatu parantavat pyöräliikenteen pääreittien jatkuvuutta ja selkeyttä ja vähentävät pyöräliikenteeltä valoliittymäylytyksiä vilkkaan autoliikenteen seasta. Matka-aikaero keskimääräiset liittymäviivytykset ja reitin pituusero huomioiden on 47 sekuntia (40 %) hankevaihtoehdon hyväksi.

Suunnitelma vähentää merkittävästi potentiaalisia konflikteja autoliikenteen kanssa. Tarkasteluvälillä nykyinen reitti sisältää viisi risteämistä autoliikenteen kanssa, kun hankevaihtoehdossa on vain yksi risteäminen (molemmat suunnat yhteen laskettuna).

Pyöräliikenteen ennustemalli arvioi tunnelin kautta kulkevan vuoden 2035 ennustetilanteessa lokakuussa arkena noin 1 700 pyöräilijää vuorokaudessa. Lokakuun arkipäivä kuvaa vuoden keskimääräistä vuorokautta (KVL). Pyöräliikenteen määrän ollessa kesäaikana suurimmillaan voi pyöräliikenteen määrä olla Helsingin jatkuvatoimisten lasken-



tapisteiden havaintojen mukaan noin kaksinkertainen keskimääräiseen vuorokauteen nähden eli tässä tapauksessa 3 600 matkaa vuorokaudessa. Liikennemallin mukaan tunnelin kautta tehtävien pyörämatkojen keskipituus on vuoden 2035 ennustetilanteen kysynnällä 9 km, joka on selvästi korkeampi kuin pyörällä tehtävien matkojen keskipituus ylipäättään. Mariantunneli palvelee erityisesti pitkämatkaista ja seudullista pyöräliikennettä tarjoten siten liikennejärjestelmätasolla vaihtoehdon yksityisautoilulle. Yhdessä ratakuilun Baanan, Kaisantunnelin ja Itäbaanan kanssa, keskustan poikittaisliikenteeseen voidaan tarjota pyöräliikenteen keinoin uusi varteenotettava vaihtoehto. Länsibaanan rakentaminen Länsiväylän varteen lisännee merkittävästi tunnelin käyttöä.

Mariantunnelilla on vaikutusta ratakuilun baanaan. Ratakuilun baanalle tehdään muutos sen pituusgeometriaan, jotta tunnelissa nousun pituuskaltevuudessa voitiin saavuttaa noin 5,9 % kaltevuus. Nousumetrioiden määrä ratakuilun baanalla ei muutu, mutta loivan mäen muotoa muutetaan hieman.

Kestävä kehitys toimi hankkeessa yhtenä suunnittelua ohjanneena vaikuttimena. Kestävän kehityksen työ jakautui kolmeen kokonaisuuteen: päästölaskentaan, kestävänn suunnittelun koordinointiin sekä tilaajan kestävyystavoitteiden tunnistamiseen ja sisällyttämiseen. Hankkeessa pilotoidut Kympin priorisoidut kestävyysperiaatteet näkyvät yleissuunnitelmassa seuraavasti:

Luontopositiivisuusperiaate näkyi tunnelin linjauksen valinnassa, jossa huomioitiin hautausmaan arvokkaat puut, sekä suunnittelualueen vähälukuisia puita säästettiin Lapinlahdentien päässä ja ratakuilun baanalla liityntäkohdassa. Suunnittelun aikana tunnistettiin Lapinniemen alueen arvokkaat kirvelilattakoin elinympäristöt ja Hietaniemen hautausmaan liito-oravan elinpuustot, joihin tunnelin rakenteilla tai työmaalla ei kuitenkaan arvioitu olevan vaikutuksia. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, ettei Lapinlahdentien rakentamistyö vahingoita Hietaniemen hautausmaan puuston juuristoa.

Hiilinegatiivisuustavoitetta tuettiin suunnittelun aikana laatimalla päätövertailu päätöksentekoon menevistä linjausvaihtoehdoista. Tarkastelussa ei havaittu merkittäviä eroja linjausten välillä. Merkittävimmiksi päästölähteiksi tunnistettiin rakenteet. Yhdessä suunnitteluorganisaation kanssa tunnistettiin mahdollisia vähähiilisempiä vaihtoehtoja ja niiden kustannusvaikutusta. Hankkeen rakentamisen hiilijalanjäljeksi on arvioitu 3 324 t CO₂e.

Suunnittelussa kiinnitettiin erityistä huomiota asukkaiden ja tunnelin käyttäjien hyvinvointiin ja yhdenvertaisuuteen. Baanan laatuvaatimuk-



set tunnelin orientoituvuudesta, turvallisuudesta, viihtyisyydestä ja houkuttelevuudesta ovat keskeisiä suunnittelua ohjaavia teemoja. Suunnittelussa panostettiin vuorovaikutukseen alueen sidosryhmien kanssa erityisesti hautausmaiden ja kulttuuriympäristön vaikutusten osalta. Tunnelin esteettömyydestä on myös huolehdittu.

Kestävän liikkumisen edistäminen oli Mariantunnelin suunnittelun taustalla, sillä tunneli rakennetaan palvelemaan Helsingin baanaverkkoa ja mahdollistamaan pyöräliikenteen ja jalankulun sujuvan liittymisen lännestä nykyiseen ratakuilun baanaan.

Arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja Helsingin erityispiirteiden vaaliminen nousi esiin suunnittelun keskeiseksi erityispiirteeksi. Suunnittelussa laadittiin ortodoksisen hautausmaiden muurista historiaselvitys.

Periaate resurssiviisaudesta ja elinkaaren taloudellisuudesta oli suunnittelun taustalla ohjaavana tekijänä. Resurssiviisautteen tunnistettiin muun muassa kestävä materiaalivalinnat, tunnelilouheen massakoordinaatio, rakenteiden huollettavuus ja ylläpito sekä materiaalmäärin optimointi käyttöikää vaarantamatta. Suunnittelussa huomioitiin myös ratkaisuvaihtoehtojen kustannukset.

Yhteisvalmistelu ja osallistuminen

Suunnitelma on laadittu kaupunkiympäristön toimialan eri palveluiden yhteistyönä. Yleissuunnitteluvaiheessa käytiin vuoropuhelua keskeisiksi sidosryhmiksi tunnistettujen tahojen kanssa. Tahoja olivat mm. Helsingin kaupungin museo, Museovirasto, Helsingin seurakuntayhtymä, Ortodoksinen seurakunta, Maria 01 -kampus ja Helsingin seudun polkupyöräilijät.

Lisäksi yleissuunnitelmasta keskusteltiin pelastusviranomaisen ja Helsingin kaupungin esteettömyysasiamiehen kanssa suunnitelmaratkaisuiden turvallisuuden ja käytettävyyden varmistamiseksi.

Suunnitelmasta julkaistiin tiedote 7.11.2024 ja suunnitelmaluonnoksesta oli mahdollista jättää mielipiteitä 25.11.2024 saakka. Kannanottoja saatiin keskeisiltä sidosryhmiltä ja muutamilta yksityishenkilöiltä. Kannanotoissa kiitettiin hyvää valmistelua ja sidosryhmäyhteistyötä, kiinnitettiin huomiota kulttuuri- ja luontoarvojen vaalimiseen rakentamisen aikana sekä rakentamisen aikaiseen liikenteen sujuvuuteen ja Lapinlahdenkadun saavutettavuuteen. Mainintoja saivat lisäksi aiheet kuten pysäköintipaikkojen väheneminen, pyöräkadun järjestelyjen turvallisuus, ratakuilun Baanan liittymän turvallisuus, Mechelininkadun ylitysten kehittäminen, Länsibaanan ratkaisut suunnitteluosuudesta länteen, pyöräpysäköinti, kaivojen ja huoltoluukkujen sijoittelu, Lapinlahdentien varrella olevan vaahteran säilyttäminen, kaupunkiluonnon aistiminen, niit-



tyverkoston säilyttäminen sekä yhteydet Marian kampusalueelle. Uutta jalankulku- ja pyöräyhteyttä kiiteltiin, toisissa kannanotoissa nähtiin sen toteutus rahan vääränlaisena kohdentamisena. Saadut kannanotot ja vastaukset niihin on koottu vuorovaikutusmuistioon (liite 6).

Kustannusarvio ja päätöksenteko

Mariantunnelin sekä Lapinlahdentien baanaverkon osuuden toteuttamisen kokonaiskustannusarvio on 18,5 milj. euroa (alv. 0 %) MAKU-indeksi 128,4, 01/2024, 2020=100).

Toimivalta

Hallintosäännön 7 luvun 1 § 2 momentin mukaan kaupunginvaltuusto päättää liikenteen, viheralueen tai muun yleisen alueen yleissuunnitelmista, kun kustannusarvio ylittää 10 milj. euroa.

Asian jatko

Yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen yleissuunnitelman osuuksista laaditaan kaupunkiympäristön toimialalla katusuunnitelmat, joiden suunnitteluun on varauduttu vuodesta 2026 alkaen. Mariantunnelin ja Lapinlahdentien baanaverkon osuuden rakentamiseen on varauduttu 10 vuoden investointiohjelmassa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Raila Hoivanen, projektinjohtaja, puhelin: 09 310 37482
raila.hoivanen(a)hel.fi
Teppo Pasanen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37123
teppo.pasanen(a)hel.fi
Teemu Vuohtoniemi, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37490
teemu.vuohtoniemi(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Yleissuunnitelmaselostus
- 2 Liikennesuunnitelma nro 32240/1
- 3 Liikennesuunnitelma nro 32240/2
- 4 Pituusleikkaus
- 5 Yleisasemapiirustus nro 32240/3
- 6 Vuorovaikutusmuistio
- 7 Länsibaanan yleiskartta

Oheismateriaali

- 1 Lausunnot ja mielipiteet

Muutoksenhaku



Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano