

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Liikennejärjestelmäyksikkö

21.9.2022

Pohjoisbaanan yleissuunnitelmasta annetut lausunnot ja mielipiteet

1. Yleissuunnitelmaluonnoksista saadut mielipiteet ja lausunnot

Pohjoisbaanan yleissuunnitelman luonnokset olivat kommentoitavana Kerro Kantasi - palvelussa 4.-22.5.2022. Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry. antoi yleissuunnitelmaluonnoksesta 20.5.2022 erikseen mielipiteen kaupungin kirjaamoon.

Yleissuunnitelmasta pyydettiin 4.8.2022 lausunto Uudenmaan Elinkeino- ympäristö- ja liikennekeskukselta, Väylävirastolta, Helsingin seudun liikenteeltä sekä Vantaan kaupungilta. Lausunnon antoivat HSL, Vantaan kaupunki sekä Ely-keskus. Väylävirastolla ei ollut asiaan lausuttavaa. Lausunnon määräpäivä oli 26.8.2022.

Seuraavassa on esitetty tiivistelmät annetuista mielipiteistä ja lausunnoista sekä esitetty näihin vastineet.

2. Helsingin luonnonsuojeluyhdistys Ry:n mielipide

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys on huolissaan Pohjoisbaanan linjauksesta Käpylän Taivaskallion kohdalla. Mielipiteen mukaan pyöräilyn edistäminen on sinänsä kannatettavaa, mutta sen vuoksi ei tule hävittää arvokkaita luontoalueita.

Mielipiteen mukaan ehdotetussa linjauksessa Pohjoisbaanan alle jää liito-oravametsää, jossa elää runsaasti muutakin uhanalaista ja harvinaista lajistoa. Liito-oravan ydinalueet ja papanahavainnot löytyvät vuonna 2022 ilmestyneestä Helsingin kaupunkiympäristön julkaisusta "Liito-oravan levinneisyys Helsingissä 2020 ja 2021". Paikallisten luontokartoittajien mukaan alueet ovat edelleen käytössä, ja liito-oravan pesä- ja kolopuita on myös aivan radan varressa. Pohjoisbaanan linjauksen tulisi Taivaskallion kohdalla ehdottomasti hyödyntää nykyistä ulkoilureittiä tai vaihtoehtoisesti kiertää liito-oravan ydinalueet. Puita ei voida liito-oravan ydinalueilla kaataa.

Lisäksi niin Taivaskallion metsissä kuin muissakin radanvarsimetsissä tulee Pohjoisbaanaa rakennettaessa kiinnittää huomiota siihen, kuinka suurelta alueelta puita kaadetaan ja hakkuiden toteutukseen ja huolellisuuteen tulee kiinnittää huomiota.

Vastaus mielipiteeseen

Pohjoisbaanan yleissuunnitelman tavoitteena on kehittää pääradan suuntaista yhteyttä toimin, mikä parantaa niin pyöräliikenteen kuin jalankulun tilannetta nykyiseen nähden. Taivaskallion alue on tunnistettu suunnittelun alkuvaiheissa luontoarvoiltaan herkäksi. Pohjoisbaanan yleissuunnitelman lähtökohdissa on tunnistettu liito-oravien ydinalueen sijainti Taivaskallion alueella kaupungin omien kartoitusten mukaisesti. Yleissuunnitelmavaiheessa ei ollut saatavilla mittauksia puiden tarkoista sijainneista ja kunnosta, minkä takia vaikutuksia ei voitu arvioida samalla tarkkuudella kuin rakennussuunnitteluvaiheessa voidaan.

Yleissuunnitelman vaihtoehtotarkastelussa arvioitiin nykyisen väylän paikalle sijoitettavan väylän merkittävän enemmän haittaa Taivaskallion metsäalueelle ja olevan myös liikenteellisestä näkökulmasta heikompi vaihtoehto. Toteutussuunnitteluvaiheessa liito-oravan ydinalueilla sijaitsevat lisääntymis- ja levähdyspaikat kartoitetaan tarkemmin.

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Liikennejärjestelmäyksikkö

21.9.2022

Suunnitteluratkaisuissa pyritään ensisijaisesti keinoihin, joilla rakentamisesta johtuvaa vaikutusta metsäalueeseen voidaan vähentää.

3. Vantaan kaupungin lausunto

Vantaan kaupungin lausunnon mukaan Vantaalla baanojen linjaukset on esitetty Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkossa (1.12.2020) sekä Vantaan uudessa yleiskaavassa.

Lausunnossa kiinnitetään huomiota Helsingin kaupungin suunnitteluperiaatteisiin baanoilla. Kiitäjäntiellä joudutaan poikkeamaan Helsingin suunnitteluohjeiden minimiarvoista: Nykytilanteeseen verrattuna Kiitäjäntien osuudella muutos pyöräkaduksi parantaa pyöräliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, kun pienet sivukadut muuttuvat väistämismahdollisiksi. Kääntöpaikan osuus pysyy edelleen kuitenkin tavallisena katuna ja kääntöpaikkana. Tarkemmassa suunnittelussa kääntöpaikan järjestylihin tuleekin kiinnittää erityistä huomiota.

Vantaan puolella kaupunkien rajalta alkaa ns. laatukäytävä, joka opastetaan seudullisella baanameroinnilla Keravan rajalle asti. Ensi vuonna toteutettavassa Vantaan laajuudessa pääpyöräreittien opastuksessa reitti siirtyy äskettäin valmistuneelle Vernissasillalle radan varteen. Seudullisen jatkuvuuden vuoksi olisi toivottavaa, että Helsingin kaupunki edistäisi Pohjoisbaanan toteutusta mahdollisimman nopeasti.

Vastaus lausuntoon

Kiitäjäntien pohjoispuolisessa osassa pyöräkatu päättyy kääntöpaikkaan ja yhdistyy Vantaan kaupungin puoleiseen yhdistettyyn pyörätiehen ja jalkakäytävään. Vantaan kaupungilla ei ole ollut suunnittelun aikana vireillä suunnitelmia reitin jatkamiseksi baanatasoisena, joten pyöräkatu on kohdassa päätetty nykyiseen järjestelyyn soveltuvalla tavalla. Jatkosuunnittelussa Vantaan lausunnossa esittämiin huomioihin kiinnitetään huomiota. Ennen Pohjoisbaanan toteutusta reitin jatkuvuutta parannetaan mm. seudullisesti yhtenäisillä pyöräliikenteen opasteilla.

4. HSL:n lausunto

HSL pitää laadittua yleissuunnitelmaa hyvänä ja kannatettavana. Yleissuunnitelma on laadittu hyvässä yhteistyössä HSL:n kanssa ja HSL on mielellään mukana myös tarkemmassa jatkosuunnittelussa, erityisesti asemien ja pysäkkien ympäristössä. Yleissuunnitelmassa otetaan hyvin huomioon pyöräilyn edellytyksiä, tämän lisäksi tulee varmistaa, että myös kävelylle on mahdollisimman suorat yhteydet. Lausunnon mukaan huomiota tulee kiinnittää liityntäpyöräpysäköinnin toteutukseen sekä tulevaisuuden kaupunkipyöräjärjestelmän edellytyksiin.

Lausunnon mukaan yleissuunnitelmassa ei juurikaan muuteta nykyistä pysäkkiverkkoa tai bussiliikenteen toimintaedellytyksiä. Lausunnossa kiinnitetään huomiota Ala-Malmin torin eteläsuunnan pysäkkiin. johon toivotaan katosta. Kyseisen pysäkin rooli matkustajapalvelussa saattaa nousta, jos Ala-Malmin terminaalin käytöstä joudutaan luopumaan. Kaikki pysäkit kannattaa mahdollisuuksien mukaan ajouratarkastella ajotilan riittävyyden varmistamiseksi. Lausunnossa esitetään huoli myös riittävästä lumitiloista etenkin Pukinmäki – Malmi välillä. HSL ehdottaa keskusteluja Väyläviraston kanssa, voisiko junan rata-alueella hyödyntää jotenkin, jotta lumellekin löytyisi tilaa.

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Liikennejärjestelmäyksikkö

21.9.2022

Vastaus lausuntoon

Helsingin seudun liikenteen esittämiä huomiota otetaan jatkosuunnittelussa huomioon ja HSL kutsutaan myös osallistumaan suunnitteluun.

Ala-Malmin torin pysäkkialue on mitoitukseltaan noin 3,0 m. Tämä mahdollistaa Helsingin katualueen tyyppiinrakennuksen mukaan kapean pysäkkikatoksen asentamisen. Jatkosuunnittelussa pysäkkien mitoituksia tarkennetaan ja tehdään tarkemmat ajouratarkastelut sujuvan pysäkillä ajamisen varmistamiseksi.

Yleissuunnitelman ratkaisu on Malminkaaren keskiosalla suunniteltu siten, että baana voidaan rakentaa Malminkaaren länsireunaan vähäisin muutoksin. Ennen katusuunnitteluvaihetta tutkitaan tarkemmin myös kadun itäpuolen järjestelyitä, jolloin saattaa löytyä mahdollisuuksia parantaa yleissuunnitelman ratkaisua muun muassa lumitilojen osalta. Samalla arvioidaan tarkemmin myös kaupunkipyöräasemien ja pyöräpysäköinnin sijainteja ja tilantarvetta.

5. Uudenmaan ELY-keskuksen lausunto

Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualue pyytää tarkistamaan Kehä I kohdan suunnitelmakuvien synkronoinnin ja tarkistamaan Kehä I sillan alikulkukorkeuden. Väyläviraston ohjeistuksen mukaan uusien siltojen alikulkukorkeutena käytetään 5,3 metriä. Suunnitelmakuvissa Pohjoisbaanan sillan alikulkukorkeudeksi on Eskolantiellä esitetty 4,0 metriä. ELY-keskus pyytää tarkistamaan onko korkeus riittävä siltavaurioiden ehkäisemiseksi. Siltojen mitoituskuormia ehdotetaan myös esitettäväksi suunnitelmakuviin.

Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristövastuualue huomauttaa, että Taivaskallion pohjoisosassa sijaitsee kaksi tunnettua liito-oravan ydinaluetta rajautuen noin 300 metrin matkalta nykyisen junarata-alueen reunaan. Pohjoisbaanan jatkosuunnitteluun valittu VE6A linjaus sijoittuu yleissuunnitelman mukaisesti toteutettuna molempien ydinalueiden sisäpuolelle ja todennäköisesti osittain liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkojen päälle. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan pohjoisbaanan rakentaminen jatkosuunnitteluun valitun VE6A linjauksen mukaisesti edellyttää luonnonsuojelulain 49 §:n kolmannen momentin mukaisen poikkeamisluvan liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkojen hävittämis- ja heikentämiskiellosta. Pohjoisbaanan linjaus- ja rakenteelliset suunnitteluratkaisut tällä kohdalla tulee toteuttaa niin, ettei poikkeamiselle ole tarvetta, koska poikkeamisluvan myöntämisen edellytysten täyttyminen mm. vaihtoehdottomuuden suhteen näyttää epätodennäköiseltä.

ELY-keskuksen mukaan vaihtoehdotarkastelusta Käpylän linjaosuudelta puuttui ilmeinen vaihtoehto (VE6C), jossa tukeudutaan nykyiseen linjaukseen ja poiketaan baanasuunnitteluohjeen minimiarvoista, kuten on tehty muuallakin Pohjoisbaanan suunnittelualueella. ELY-keskus lisäksi toteaa, että esitetty VE6A:n puidenkaatat (keskimäärin 7 metriä) Taivaskallion ydinalueiden kohdalla vaikuttaa optimistiselta arviolta ottaen huomioon samanlaisen baanan rakentamisen käytännön toteutus Käpylän Louhenpuiston alueella vuosina 2016-2017.

Jatkosuunnittelun yhteydessä hankkeesta vastaavan tulee esittää näkemyksensä kyseisillä ydinalueilla sijaitsevien liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkojen sijainneista ja arvioida mahdolliset heikentävät vaikutukset niille nyt esitettyä perusteellisemmin. Junarataan rajautuvalla ydinalueella 78/2019 sijaitsee ELY-keskuksen käsityksen mukaan enemmän liito-oravalle ulkoisesti soveltuvia kolopuita kuin yleissuunnitelman kuvassa 34 on esitetty. Lisääntymis- ja levähdyspaikan tarkka rajausta harkitaan aina tapauskohtaisesti eikä

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Liikennejärjestelmäyksikkö

21.9.2022

täsmällistä kaikkiin tilanteisiin sopivaa määritelmää ole olemassa. Korkein hallinto-oikeus on kuitenkin todennut vuosikirjapäätöksessään 2014:13, että lisääntymis- ja levähdyspaikkarajaus voidaan tehdä luonnonsuojelulain valmisteluasiakirjojen mukaisesti esimerkiksi rajaamalla lisääntymiseen tai levähtämiseen käytetystä puusta noin 10 - 15 metriä säteeltään oleva vyöhyke. ELY-keskus lisäksi huomauttaa, että yleissuunnitelman liito-oravayhteyksiä käsittelevässä kappaleessa ei ole tunnistettu liito-oravan liikkumistarvetta Taivaskallion kohdalla junaradan yli pohjois-etelä suuntaisesti. Junaradan pohjoispuolella sijaitsee tunnettu liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikka elinalueella 149/2021. Liito-oravan kulkuyhteys tälle kolopuulle Taivaskallion suunnalta on jo nykytilassa haastava. Helsingin kaupungin omalla liito-oravaverkostokartalla arvioidussa ylityskohdassa puuton rata-alue sähkö- ja voimajohtolinjoinen on nykyisellään noin 60 metriä leveä. Baanan toteuttaminen junaradan eteläpuolelle puustoa poistaen heikentää väistämättä tämän keskeisen yhteyden toiminnallisuutta liito-oravalle.

Vastaus lausuntoon

Kehä I:n ylittävä silta on suunniteltu siten, että Kehä I:n ja Eskolankaaren kohdalla alikulkukorkeudet ovat nykyisen junasillan kaltaisia. Uuden mitoituserusteen (alikulukorkeus 5,3 metriä) mukaisesti mitoitettuna uuden sillan korkeus aiheuttaisi todennäköisesti suuria haasteita siltojen päissä. Jatkosuunnittelussa käytettävä mitoituskorkeus tarkistetaan yhteistyössä ELY:n kanssa.

Pohjoisbaanan yleissuunnitelman lähtökohdissa on tunnistettu liito-oravien ydinalueen sijainti Taivaskallion alueella kaupungin omien kartoitusten mukaisesti. Yleissuunnitelmavaiheessa ei ollut saatavilla mittaustietoja puiden tarkoista sijainneista ja kunnosta, minkä takia vaikutuksia ei voitu arvioida samalla tarkkuudella kuin rakennussuunnitteluvaiheessa voidaan. Yleissuunnitelman alkuvaiheilla tehdyssä vaihtoehtovertailussa arvioitiin kahta linjausvaihtoehtoa: VE6A (uusi linjaus) sekä VE6B (nykyisen reitin parantaminen). Lähtökohtana suunnittelulle on ollut baanaverkoston laatutavoitteiden mukaisen väylän rakentaminen, jossa jalankulku ja pyöräliikenne on eroteltu omille väylilleen. Nykyisen väylän leventäminen (VE6B) arvioitiin vaikuttavan vertailuvaihtoehtoa enemmän Taivaskallion luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaaseen metsäympäristöön. Yleissuunnitelmavaiheessa ei ollut saatavilla mittaustietoja puiden sijainneista ja kunnosta, minkä takia vaikutuksia ei voitu arvioida samalla tarkkuudella kuin rakennussuunnitteluvaiheessa.

Pohjoisbaanan yleissuunnitelmassa kapein väylän mitoitus on Tapanilan alueella tiukimmilta osin yhden metrin baanan tavoitelevyyttä kapeampi, mikä mahdollistaa kulkumuotojen erottelun. Vastaavalla kapeammalla mitoituksella (ELY-keskuksen esittämä VE6C) nykyiselle paikalle toteutettu baana ei olennaisesti vähentäisi metsään kohdistuvaa vaikutusta, sillä leveämmän väylän lisäksi kohdassa tulisi parantaa nykyisin ongelmallista kuivatusta ja pyörätien rakennekerroksia, jolloin vaikutusalue olisi huomattavasti väylän päällysteen leveyttä laajempi. Nykyinen noin 3,0 metriä leveä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä rajautuu suoraan puustoalueen reunaan.

Radan ylittävä liito-oravien liikkumistarve on suunnittelun aikana huomioitu. Asiaa on käsitelty raportin sivulla 7 ja esitetty kuvassa 3. Kaupungilla on erillinen hanke-ehdotus liito-oravan reittien parantamiseksi kohdassa. Jatkosuunnittelussa ylitystarve huomioidaan ja ylitysmahdollisuutta pyritään parantamaan. Toteutussuunnitteluvaiheessa liito-oravan ydinalueilla sijaitsevat lisääntymis- ja levähdyspaikat kartoitetaan tarkemmin. Suunnitteluratkaisuissa pyritään ensisijaisesti keinoihin, joilla rakentamisesta johtuvaa vaikutusta metsäalueeseen voidaan vähentää. Tässä vaiheessa arvioidaan myös tarvetta poikkeuslupien hakemiseen.