



§ 539

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Kansalaistori–Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteyden yleissuunnitelman hyväksymiseksi

HEL 2017-013338 T 10 05 02

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle Kansalaistori–Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteyden yleissuunnitelman hyväksymistä ja hankkeen toteuttamista siten, että hankkeesta laaditaan hyväksytyn yleissuunnitelman ja kokonaiskustannusarvon mukainen tarkempi toteuttamiseen tähtäävä suunnitelma. Jatkosuunnittelussa voidaan tehdä hankkeeseen vähäisiä muutoksia ja tarkastuksia, jotka eivät olennaisesti muuta yleissuunnitelman sisältöä ja tässä jatkosuunnittelussa varmistetaan erityisesti tunnelin läntisen ulostulon toimivuus.

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 23 milj. euroa (alv. 0 %) MAKU indeksi 110,6.

Hyväksyessään esityksen, kaupunkiympäristölautakunta päätti, että lisäksi selvitetään Töölönlahden puiston ja Kaisaniemen puiston yhdistävän sillan toteuttamismahdollisuuksia Oodin pohjoispuolelle. Selvityksessä erityisinä näkökohtina ovat puistojen toiminnallinen yhdistäminen ja suurtapahtumien turvallisuus.

Käsittely

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Esitän esitysehdotukseen lisättäväksi ensimmäisen kappaleen viimeisen lauseen loppuun " ja tässä jatkosuunnittelussa varmistetaan erityisesti tunnelin läntisen ulostulon toimivuus."

Lisäksi uudeksi viimeiseksi kappaleeksi seuraava teksti: Hyväksyessään esityksen, kaupunkiympäristölautakunta päätti, että lisäksi selvitetään Töölönlahden puiston ja Kaisaniemen puiston yhdistävän sillan toteuttamismahdollisuuksia Oodin pohjoispuolelle. Selvityksessä erityisinä näkökohtina ovat puistojen toiminnallinen yhdistäminen ja suurtapahtumien turvallisuus.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Risto Rautavan vastaehdotuksen.



Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Olli-Pekka Aalto, projektinjohtaja, puhelin: 310 39681
ollipekka.aalto(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Yleissuunnitelma, Suunnitteluperiaatteet
- 2 Yleissuunnitelma, Suunnitelmaselostus
- 3 Piirustus 30855/11
- 4 Piirustus 30855/400
- 5 Kansalaistori-Kaisaniemi pyörä- ja jalankulkuyhteyden rakennettavuus-selvitys 21.9.2018

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle Kansalaistori-Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteyden yleissuunnitelman hyväksymistä ja hankkeen toteuttamista siten, että hankkeesta laaditaan hyväksytyn yleissuunnitelman ja kokonaiskustannusarvon mukainen tarkempi toteuttamiseen tähtäävä suunnitelma. Jatkosuunnittelussa voidaan tehdä hankkeeseen vähäisiä muutoksia ja tarkastuksia, jotka eivät olennaisesti muuta yleissuunnitelman sisältöä.

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 23 milj. euroa (alv. 0 %) MAKU indeksi 110,6.

Esittelijän perustelut

Kaupunkiympäristölautakunta on kokouksessaan 6.2.2018 ja 13.2.2018 jättänyt asian pöydälle sekä 27.2.2018 kokouksessaan palauttanut asian uudelleen valmisteltavaksi.

Hankkeen kuvaus ja tavoitteet

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 23 milj. euroa (alv. 0 %) MAKU indeksi 110,6. Kaupunkiympäristölautakunnan kokouksessa 27.2.2018 esitettiin, että kustannusarvio on 26 milj. euroa. Hankkeesta on tämän jälkeen irrotettu erilliseksi hankkeeksi maanalainen pyöräparkki, joka liittyy Rautatieaseman pyöräpysäköinnin kokonaisuuden tarkasteluun. Tästä syystä kustannukset ovat pienentyneet 3 milj. euroa.

Suunnittelun tavoitteena oli laatia yleissuunnitelma Helsingin päärautatieaseman pohjoispuolelle rakennettavasta pyöräliikenteen ja jalanku-



lun alikulkuyhteydestä sekä saada käsitys hankkeen kustannuksista ja rakentamisen vaiheista. Alikulkuyhteyden linjaus on yleiskaavan pyöräliikenteen baanaverkon sekä kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkko 2025 mukainen.

Suunniteltu alikulku yhdistää kaupungin länsi- ja itäpuolelta tärkeimmät pyöräliikenteen sisääntuloväylät. Noin 220 m pitkä alikulku rakentuu Kaisaniemenpuistosta Elielinaukiolle johtavan nykyisen jalankulkutunnelin pohjoispuolelle ja yhdistyy siihen yhdyskäytävällä.

Suunnitelmassa lähtökohtana ovat Helsingin pyöräliikenteen baanaverkon suunnittelukriteerien mukaiset ratkaisut. Pyörätien leveys mahdollistaa suuren käyttäjämäärän kulkemisen sujuvasti ja turvallisesti. Länsipuolella yhteys katutasoon on suunniteltu pyöräliikenteelle kierrerrampilla ja jalankulkijoille porras- ja hissiyhteytenä. Kierrerrampin kaltevuus ulkoreunassa on sisäreunaa loivempi, mikä parantaa turvallisuutta ja helpottaa pyöräilyä ylämäessä. Itäpuolella yhteys kulkee katutasoon loivalla rampilla ja se yhdistetään nykyiseen jalankulkijoiden alikulkuyhteyden sisäänkäyntiin.

Erilaisia radan ylittäviä ja alittavia linjauksia on tutkittu kattavasti viimeisen 8 vuoden aikana. Tehdyissä rakennettavuusselvityksissä ja yleissuunnitelmissa pyöräliikenteen ja jalankulun yhteyttä on sovitettu olemaan olevaan rakennettuun ympäristöön niin radan ylittävänä siltana kuin alittavana ratkaisunakin. Viimeisin vertailu vaihtoehtoista on valmistunut syyskuussa 2018. Siinä tutkittiin kahta siltavaihtoehtoa jatkoon ehdotettavan alikulun lisäksi. Oodin pohjoispuolelle suunniteltu silta on liikenteellisesti myös mahdollinen, mutta sillan aiheuttamat ramppirakenteet eivät sovi puistoympäristöön katkaisten kulkuyhteyksiä ja näkyviä. Oodin eteläpuolelle suunniteltu silta ei ole mahdollinen puutteellisen tilan vuoksi Oodin ja Sanomatalon välissä. (Liite 5)

Esitettävän alikulkuyhteyden korkeusero maanpintaan nähden on vähäisempi ylikäytäviin verrattuna, millä on merkittävä vaikutus yhteyden houkuttelevuuden kannalta. Kuormittavuuden minimoimisella lisätään pyöräliikenteen houkuttelevuutta etenkin fyysisiltä ominaisuuksiltaan heikompien keskuudessa. Yläkäytävävaihtoehdossa korkeuseroa on 8,3-8,5 m, kun alikäytävävaihtoehdossa korkeuseroa on enintään 5,3 m.

Alikulkuyhteydestä voidaan tehdä pyöräliikenteelle laadukas aiheuttamatta kuitenkaan merkittäviä muutoksia maisemaan ja kaupunkiympäristöön. Siltavaihtoehdossa korkeuseroa on kompensoitava pitkällä kaupunkikuvallisesti haastavilla rampeilla, jotta reitti olisi helposti pyöräiltävissä sekä esteetön. Pitkät mäet lisäävät pyöräliikenteen nopeuksia alamäkeen, mikä nähtiin turvallisuuden kannalta riskitekijäksi ahtaalla



ja vilkkaasti liikennöidyllä alueella. Ylikulku vaihtoehto (silta) edellyttää kaavamuutokset molemmin puolin rataa niin Kaisaniemen puistossa kuin Töölönlahdella. Sillan ramppi Töölönlahden puolella on nykyisen asemakaavan tavoitteiden vastainen. Ramppi vaikuttaa arvokkaassa Makasiinipuistossa näkyymiin samalla luoden tilallista estevaikutusta nykyisin avaraan kaupunkitilaan.

Alikulkuyhteys sijoittuu nykyisen vain jalankulkijoille tarkoitetun alikulkuyhteyden rinnalle. Kesän 2018 laskennoissa havaittiin, että nykyisen alikulkuyhteyden käyttäjistä 13 % oli liikkeellä pyöräillen tai pyörää taltuttaen. Kohteeseen ehdotettu pyöräliikenteen alikulkuyhteys toteuttaa parhaiten päärautatieaseman pyöräliikenteen eritasoyhteydelle asetettuja tavoitteita. Ehdotettu vaihtoehto on ympärivuotisesti houkuttelevin lisäten Helsingissä pyöräilyä, mutta vähentäen sitä tehokkaimmin ongelmalliseksi muodostuneelta Kaivokadulta.

Uuden alikulkuyhteyden myötä yhteydet kantakaupungin eri suuntiin, Töölönlahden ja Kaisaniemen puistoon sekä asemanseudun liityntäpyräköintiin muuttuvat hyväksi. Alikäytäväyhteys luo myös nykyistä suoremman jalankulkuyhteyden Oodin ja Kaisaniemenpuiston välille.

Hankkeen kustannukset, rakentamisaika ja rakentamistapa

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 23 milj. euroa (alv = 0 %, MA-KU-indeksi 110,6).

Rakentamisajaksi on arvioitu 2 vuotta.

Alikulun rakentaminen etenee alkaen molemmista päistä yhtä aikaa. Alikulku rakennetaan apusiltoja ja työnaikaisia tukiseiniä hyödyntäen, jolloin aiheutetaan mahdollisimman vähän haittaa juna- ja matkustajaliikenteelle.

Mikäli rakentaminen toteutetaan ennen kuin lähijunaliikenteessä siirrytään pääosin kolmerunkoiseen kalustoon, voidaan laitureita lyhentämällä rakentaa osa tunnelista vapaasti junien pysähtymisalueen ulkopuolella, jolloin on saavutettavissa kustannussäästöjä ja rakentamisaika lyhenee. Hankkeen kustannusarviossa ei ole huomioitu tätä mahdollista kustannussäästöä.

Investointiohjelmassa on varauduttu hankkeen toteuttamiseen vuosina 2019–2023. Rakentaminen olisi mahdollista aloittaa nykyisellä valtuustokaudella. Mahdollista EU:n ja valtion rahoitusta selvitetään työn edetessä. Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt vuoden 2018 alussa Helsingin kaupungilta lausuntoa valtakunnallisesta kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman luonnoksesta. Ohjelmaluonnoksessa on esitetty kaikille kaupunkiseuduille yhteensä noin 7,5 milj. euron vuosittaista valtion



avustusta kävelyn ja pyöräilyn investointihankkeisiin osana MAL-sopimusta. MAL suunnitelmaluonnoksessa on esitetty itä-länsi baanayhteys seudullisesti tärkeäksi yhteydeksi. Päärautatieaseman ohitus on osa tätä yhteyttä.

Hankkeen vaikutukset

Uusi alikulkuyhteys lisää pyöräilyn houkuttelevuutta ja pyöräiliikenteen verkon kattavuutta. Pyöräiliikenteen ennustemalli arvioi alikulun kautta kulkevan vuoden 2025 lokakuun arkena 4 900 pyöräilijää vuorokaudessa. Lokakuun arkipäivä kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä vuorokautta. Pyöräilijöiden määrän ollessa suurimmillaan tulee pyöräilijöitä olemaan jopa 10 000 vuorokaudessa. Myös talvella alikulun arvioidaan olevan yksi Helsingin seudun vilkkaimmista pyöräiliikenteen yhteyksistä. Alikulku yhdistää pääosin autoliikenteestä erotellut baanayhteydet toisiinsa ja lisää näin pyöräilyn turvallisuutta.

Alikulku lyhentää matkaa radan puolelta toiselle n. 600 m, verrattuna nykyiseen pyöräilyn reittiin Kaivokadun kautta. Nykyinen reitti kulkee Helsingin vilkkaimman jalankulkuaukion Elielinaukion läpi. Kaivokadulla pyörätien yli kulkee tuhansia jalankulkijoita neljän suojatieylityksen kautta. Lisäksi nykyisellä reitillä on viivytyksiä aiheuttavia liikennevaloja neljässä risteyksessä. Ilman viivytysten huomioimista alikulku lyhentää keskimääräistä matka-aikaa arviolta kaksi minuuttia.

Pyöräiliikenteen uuden yhteyden lisäksi alikulku tarjoaa uuden ja sujuvan jalankulun yhteyden radan itäpuolelta länsipuolelle.

Suunnittelun vaiheet ja hankkeen päätöksenteko

Seuraavassa vaiheessa hankkeesta laaditaan yksityiskohtaiset rakentamisen mahdollistavat suunnitelmat sekä tehdään toteuttamissopimus Liikenneviraston kanssa.

Seuraavassa vaiheessa myös laaditaan suunnitelma hankkeen toteutusmuodosta ja toteutustavasta ja otetaan kantaa mahdollisten suunnittelukilpailuiden järjestämiseen.

Kaupunkiympäristölautakunta on valtuuttanut 15.5.2018 päätöksensä viranhaltijan tekemään hankintapäätöksen esitysehdotuksessa olevasta hankepäätöksestä kustannusarvioon saakka.

Vuorovaikutus ja viranomaisyhteistyö

Yleissuunnitelman laatimisen aikana on käyty vuoropuhelua Liikenneviraston, Pelastuslaitoksen sekä Kaisaniemen puistohankkeen ja alueen kaavoittajien kanssa. Yleissuunnitelmassa oleva ratkaisu ei edellytä asemakaavamuutosta. Vuonna 2018 laaditussa rakennettavuusselvi-



tyksessä (liite 5) on käyty vuoropuhelua mm. Liikenneviraston, pelastuslaitoksen, Senaatti kiinteistöjen, keskustakirjasto Oodia edustavien tahojen sekä Kaupunginmuseon kanssa.

Jatkotoimenpiteet

Jatkotoimenpiteeksi esitetään, että kaupunkiympäristötoimiala laatii hankkeesta yksityiskohtaiset suunnitelmat ja edistää hankkeen toteutusta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Olli-Pekka Aalto, projektinjohtaja, puhelin: 310 39681
ollipekka.aalto(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Yleissuunnitelma, Suunnitteluperiaatteet
- 2 Yleissuunnitelma, Suunnitelmaselostus
- 3 Piirustus 30855/11
- 4 Piirustus 30855/400
- 5 Kansalaistori-Kaisaniemi pyörä- ja jalankulkuyhteyden rakennettavuusselvitys 21.9.2018

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 30.10.2018 § 528

Kaupunkiympäristölautakunta 27.02.2018 § 91

Kaupunkiympäristölautakunta 13.02.2018 § 77

Kaupunkiympäristölautakunta 06.02.2018 § 52