



06.02.2023

Asia/4

§ 77

V 15.2.2023, Pohjoisbaanan yleissuunnitelma

HEL 2021-006037 T 08 00 04

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy Pohjoisbaanan yleissuunnitelman ja hankkeen toteuttamisen vaiheittain siten, että kokonaiskustannusarvio on 28 700 000 euroa (MAKU 112,31 lokakuu 2021, 2015=100).

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Pohjoisbaanan yleissuunnitelma raportti
- 2 Liikenteen yleissuunnitelma nrot 1-11 (7295-7303)
- 3 Karttakyselyn ja Kerro kantasi -kyselyn vastauskooste
- 4 Pohjoisbaanan yleissuunnitelma lausunnot
- 5 Vastineet saatuihin mielipiteisiin ja lausuntoihin

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esittää 26.10.2022 § 579 kaupunginhallitukselle Pohjoisbaanan yleissuunnitelman hyväksymistä ja Pohjoisbaanan toteutuksen hyväksymistä vaiheittain siten, että hankkeen kokonaiskustannusarvio on 28 700 000 euroa (MAKU 112,31 lokakuu 2021, 2015=100).

Yleissuunnitelman keskeinen sisältö

Yleissuunnitelmassa määritellään Pohjoisbaanaksi nimetyn pyöräliikenteen runkoyhteyden toteuttamisperiaatteet ja kustannusarvio noin yh-



deksän kilometrin osuudelle Käpylän asemalta Vantaan rajalle. Tavoitteena on lisätä pyöräliikenteen määrää pääradan suuntaisella reitillä sekä parantaa reitin sujuvuutta ja turvallisuutta.

Hankkeen arvioidaan parantavan merkittävästi reitin pyöräliikenteen sujuvuutta ja houkuttelevuutta. Pääradan linjausta myötäilevä reitti vähentää vaikutusarvion mukaan osuuden matka-aikaa kymmenellä minuutilla. Nykyistä laadukkaampi väylä parantaa yleistä liikenneturvallisuutta sekä jalankulun ja pyöräilyn miellyttävyyttä.

Yhteys strategiaan ja muihin päätöksiin

Helsingin kaupunkistrategiassa on asetettu tavoite kaupungin kestävästä kasvusta. Tavoitteena on vartin kaupunki, jossa lähipalvelut ovat lyhyen kävely-, pyöräily- tai joukkoliikennematkan päässä. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Yleissuunnitelma edistää näitä strategiassa asetettuja tavoitteita. Yleissuunnitelma edistää myös kaupunginhallituksen 22.8.2022 § 559 hyväksymän Hiilineutraali Helsinki-päästövähennysohjelman toteutusta.

Pohjoisbaanan yleissuunnitelma on kaupungin liikenteen kehittämissuunnitelmien mukainen. Kaupunginhallituksen 12.1.2015 § 50 hyväksymän Liikkumisen kehittämissuunnitelman mukaan keskustojen välistä saavutettavuutta polkupyörällä parannetaan toteuttamalla pyöräliikenteen runkoyhteysverkko. Kaupunkisuunnittelulautakunnan 5.3.2013 § 63 hyväksymässä Pyöräliikenteen laadukäytävien (baanujen) verkkosuunnitelmassa esitetään pyöräliikenteen runkoväylät, jotka yhdistävät seudun suurimmat asuinalueet suuriin työpaikkakeskittymiin ja mahdollistavat nopean, suoran ja tasavauhtisen pyöräliikenteen kaupungissa. Vuonna 2016 baanaverkko sisällytettiin osaksi yleiskaavaa. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 13.12.2016 § 442 Pyöräliikenteen tavoiteverkon esikaupunkialueilla.

Kaupunginhallituksen 2.11.2020 § 727 hyväksymän Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020–2025 ylätavoitteen mukaan Helsinki on kaiken ikäisille soveltuva ympärivuotinen pyöräilykaupunki ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus on vähintään 20 % vuoteen 2035 mennessä. Pyöräliikenteen baanaverkon rakentaminen toteuttaa ohjelman Suorat ja sujuvat reitit -alataavoitetta.

Kaupunginhallituksen 14.3.2022 § 206 hyväksymä Kävelyn edistämissuunnitelma keskittyy monipuolisesti kävelyn edistämiseen. Jalankulun ja pyöräliikenteen erottaminen omille väylilleen on tunnistettu ohjelmassa keskeiseksi kävelyn edistämiskeinoksi.

Nykytilan kuvaus ja suunnitelma

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi**Y-tunnus**

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



06.02.2023

Asia/4

Tällä hetkellä pyöräliikenteen yhteydet Tikkurilan suunnasta kohti Helsingin keskustaa kulkevat radan molemmin puolin. Pääreitin jatkuvuus ei erotu selkeästi ja reitin seuraaminen on haastavaa, mikä vähentää pyöräliikenteen potentiaalia yhteysvälillä. Pyöräliikenne ja jalankulku ovat pääosin osin yhdistetty samoille väylille, joiden geometria ei vastaa nykyisiä pääreittien suunnitteluperiaatteita. Erityisiä haasteita turvallisuuden kannalta tuottavat lukuisat valo-ohjaamattomat risteämiset autoliikenteen kanssa.

Yleissuunnitelman lähtökohtana on ollut tutkia baanaa järjestettäväksi jatkuvana radan itäpuolelle, jossa laadukkaalle reitille on alustavien tarkasteluiden perusteella parhaimmat edellytykset. Yleissuunnitelman tavoitelinjaukseksi baanalle määriteltiin rataa myötäilevä linjaus. Osalla suunnitteluosuuksista tutkittiin vaihtoehtoisia linjausvaihtoehtoja kauempana radasta. Radanviereinen linjaus on rakentamiskustannuksiltaan suurin, mutta vaihtoehtotarkasteluiden perusteella se toteuttaa parhaiten suunnittelulle asetettuja tavoitteita.

Pohjoisbaana toteutetaan baanojen suunnitteluperiaatteen mukaisesti lähtökohtaisesti kaksisuuntaisena pyörätienä, jossa tavoiteleveys on 4 metriä. Jalankululle suunnitellaan pyörätien viereen jalkakäytävä tai jalankulun reitti linjataan selkeästi omalle väylälleen.

Suurelta osin Pohjoisbaana toteutetaan leventämällä nykyisiä pyörätieyhteyksiä. Uusia pyörätieyhteyksiä rakennetaan Taivaskallion kohdalla, Malminkaarella ja osuudella Malminkaareltä Tapanilan asemalle. Malminkaarella baanarakentaminen radan viereen edellyttää katupoikkileikkauksen laajempaa muutosta. Malminkaaren pohjoisosassa yleissuunnitelman baanareitti kiertää nykyiset teollisuustontit Saniaistien kautta. Yleissuunnitelmassa on myös tutkittu tilantarve radan ja tonttien väliselle suoralle linjaukselle. Suorempi linjaus kulkee paikoin yksityisellä tontilla sijaitsevan varistorakennuksen päältä ja edellyttäisi näin muutoksia tontin käyttöön. Jatkosuunnitteluvaiheessa selvitetään suoremman yhteyden toteuttamismahdollisuudet.

Osalla katuosuuksista baana toteutetaan pyöräkatuna. Uusia pyöräkatuosuuksia tehdään Ratavallintielle, Alankotielle, Raidepolulle sekä Kiihtäjantielle.

Baanalinjaukselle sijoittuu kahdeksan siltaa, jotka esitetään levennettäviksi tai uusittavaksi. Uusia siltoja rakennetaan kolmeen kohtaan Vantaanjoen ylityskohtaan, Kehä I:n ylityskohtaan Pukinmäessä sekä Tapanilan aseman alikulkuyhteyden yli. Baanarakentaminen edellyttää monin paikoin myös muita taitorakenteita kuten tukimuureja sekä pohjarakentamista.



06.02.2023

Asia/4

Reunaehtona suunnittelulle on ollut, ettei baanarakenntaminen saa aiheuttaa heikennystä rata-alueen stabiiliteetille. Baana toimii jatkossa myös radan huoltoyhteytenä.

Vaikutusten arviointi

Yleissuunnitelma sisältää vaihtoehtovertailut eri linjausvaihtoehtoista sekä vaikutusten arvioinnin. Vaikutusten arvioinnissa tuodaan esille valitusta suunnitteluratkaisusta syntyvät vaikutukset ja niiden merkittävyys koko linjauksen matkalta.

Pohjoisbaanan rakentamisella on merkittäviä positiivisia vaikutuksia pyöräliikenteen houkuttelevuuteen, sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Suunnitelman mukaan pyöräliikenteen matka-ajan lyhennys olisi suunnitelman osuudella 10 minuuttia suuremman reitin ja parantuneen sujuvuuden ansiosta. Uusi linjaus parantaa myös jalankulun turvallisuutta ja miellyttävyyttä, kun baanalla jalankulku erotellaan selkeästi jalkakäytävälle. Uusi siltayhteys Kehä I:n yli parantaa jalankulun saavutettavuutta Savelan ja Pukinmäen välillä.

Pohjoisbaanan vaikutukset auto- ja joukkoliikenteeseen ovat kokonaisuudessaan vähäiset. Merkittävimmät vaikutukset autoliikenteeseen ja joukkoliikenteeseen kohdistuvat linjausten pyöräkatuosojuksille ja Malminkaaren osuudelle. Alankotien pyöräkatuosuudella pyöräliikenteen siirto ajoradalle hidastaa hieman autoliikennettä, kun pyöräkadulla nopeusrajoitus on tarpeen laskea 30 km/h:iin. Alankotie on katuluokaltaan paikallinen kokoojakatu, eikä vaikutus näin kohdistu laajemmin autoliikenteeseen. Muilla pyöräkatuosojuksilla vaikutus on vähäisempi. Rata-vallintieltä poistuu 5–7 merkittyä autopaikkaa. Alankotiellä, Raidepolulla ja Kiitäjäntiellä pysäköintiä ajoradan reunaan ei nykyisellään ole rajoitettu. Pyöräkadun rakentamisen myötä pysäköintipaikat tulee erottaa rakenteellisesti, jolloin vapaa pysäköintimahdollisuus poistuu. Jatko-suunnittelussa selvitetään tarkemmin pysäköintipaikkojen tarve ja rakentamismahdollisuudet pyöräkatuosojuksilla.

Nykyisellä pääkadulla Malminkaarella baanarakenntaminen edellyttää toisen etelän suuntaisen ajokaistan poistamista Malmin keskustan kohdalla sekä ajoradan siirtoa. Malminkaari on nykyisellään 1+1 kaistainen, mutta keskustakortteleiden kohdalla 2+2 kaistainen. Muutoksella ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta auto- tai joukkoliikenteen toimivuuteen kadulla. Ratkaisu on kaupunkiympäristölautakunnan 1.6.2021 § 295 hyväksymän Malmin keskustan suunnitteluperiaatteiden mukainen.

Suunnitelmassa on arvioitu Pohjoisbaanan rakentamisen ilmastovaikutuksia. Kaupungilla käytössä olevan pyöräliikenteen Brutus -ennustemallin perusteella pyöräliikenteen määrien ennustetaan linjauk-



06.02.2023

Asia/4

sella noin kaksinkertaistuvan, kun baanaverkko on kokonaisuudessaan rakentunut. Ennustettujen pyöräliikennemäärien kasvu on osin siirtymää henkilöautoliikenteestä. Arvion mukaan siirtymä pyöräliikenteeseen vähentää vuosittain 140–280 tonnia CO₂-päästöjä per vuosi. Rakentamisesta aiheutuvien hiilipäästöjen kuolettamiseen vaadittavan ajan on arvioitu olevan 19–39 vuotta. Selvityksen mukaan jatkosuunnittelussa kestäväillä valinnoilla voidaan vaikuttaa merkittävästi rakentamisesta aiheutuviin päästöihin.

Baana sijaitsee tiiviisti rakennetussa kaupunkiympäristössä, joten vaikutukset luontoon ja luontoarvoihin ovat vähäisiä ja paikallisia. Nykyisiä katupuita on yleisesti suunnittelussa pyritty säästämään sijoittamalla baana riittävän etäälle puiden juuristoalueelta. Ahtaimmilla osuuksilla pyörätien reuna-alueilla olevia katupuita joudutaan todennäköisesti rakennusvaiheessa uusimaan. Vaikutus katupuihin tarkentuu jatkosuunnittelussa. Suurimmat luontovaikutukset kohdistuvat liito-oravan ydinalueille Taivaskallion alueella, jossa linjauksen rakentamisen vuoksi on tarve kaataa puustoa radan reunasta. Pohjoisbaanan yleissuunnitelmassa baana on Taivaskallion kohdalla linjattu kahden vierekkäisen liito-oravan ydinalueen pohjoisreunalle. Vaikka baanan vaikutus Taivaskallion metsäalueeseen on vähäinen, baanan rakentamisen on arvioitu uhkaavan seitsemän ravinnonhankintaan soveltuvaa puuta ja kaksi pensäpuuksi todettua puuta. Jatkosuunnittelussa arvioidaan keinoja toteuttaa baana kohtaan siten, että väylä ja luiskarakenne edellyttäisivät mahdollisimman vähän puunkaatoja metsän reunassa. Jos kolopuita ei ole mahdollista säilyttää, tulee toteutusvaiheessa hakea kaatamiseen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta (ELY) poikkeuslupaa.

Baanan rakentamisella on arvioitu olevan lähinnä positiivisia yhteiskunnallisia vaikutuksia parantuneen saavutettavuuden ansiosta. Rakentamisen aikaiset järjestelyt voivat kuitenkin aiheuttaa haittaa liikkumiselle alueella.

Yhteisvalmistelu ja osallistuminen

Suunnitelma on laadittu kaupunkiympäristön toimialan eri yksikköjen yhteistyönä. Suunnitteluratkaisusta on suunnitteluprosessin aikana keskusteltu Uudenmaan ELY:n, Väyläviraston, Helsingin seudun liikenteen (HSL) ja Vantaan kaupungin edustajien kanssa.

Osallistaminen ja vuorovaikutus on tehty kattavasti. Suunnittelun alkupuolella syksyllä 2021 toteutettiin sidosryhmille yhteispyöräily suunniteltavalla reitillä. Marraskuussa 2021 toteutettiin karttakysely, joissa kerättiin asukkaiden näkemyksiä linjausvaihtoehdoista. Kyselyyn vastasi noin 400 henkilöä ja kyselyyn jätettiin noin 600 karttamerkintää. Samassa yhteydessä verkossa pidettiin yhteissuunnittelutilaisuus. Han-



06.02.2023

Asia/4

ketta esiteltiin myös Uutta Pohjois-Helsinkiä tilaisuudessa 13.12.2021. Keväällä 2022 toteutettiin Kerro kantasi-kysely, jossa valitun linjauksen mukaisesta suunnitelmaluonnoksesta voitiin antaa palautetta. Kyselyyn jätettiin yhteensä 196 kommenttia. Valittua linjausta ja suunnitelmaa pidettiin kommentteissa pääsääntöisesti hyvänä.

Mielipiteet ja lausunnot

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys antoi suunnitelmaluonnoksien esilläolon aikana mielipiteen 20.5.2022. Suunnitelmasta pyydettiin lausunto Uudenmaan Ely-keskukselta, Väylävirastolta, HSL:ltä sekä Vantaan kaupungilta. Lausunnon antoivat HSL, Vantaan kaupunki sekä Ely-keskus. Lausunnot ja niihin annetut vastaukset ovat liitteinä.

Kustannusarvio ja päätöksenteko

Pohjoisbaanan kustannusarvio yleissuunnitelman osuudella on 28 700 000 euroa (MAKU 112,31 lokakuu 2021, 2015 =100). Kustannusarviosta noin 10 500 000 euroa koostuu uusista ja parannettavista silloista.

Kaupunginhallituksen 21.5.2018 § 364 hyväksymän Katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeiden käsittelyohjeen 2018 mukaisesti Pohjoisbaanan yleissuunnitelman hyväksyy kaupunginvaltuusto.

Jatkosuunnittelu ja toteutus

Hyväksymisen jälkeen suunnitelman osuuksista laaditaan kaupunkiympäristön toimialalla katu- ja puistosuunnitelmat, joiden suunnittelu voi alkaa 2023 alkaen. Pohjoisbaanan rakentaminen rahoitetaan talousarvion kohdasta 8 03 01 02 perusparantaminen ja liikennejärjestelyt. Pyöräväylien kymmenen vuoden investointisuunnitelmassa Pohjoisbaanan rakentamiseen on syksyn 2022 tilanteessa varattu kokonaisuudessaan 34 400 000 euroa. Näistä yleissuunnitelman mukaiselle osuudelle on vuosien 2023–2029 aikana varattu 13 800 000 euroa ja Pasilasta keskustaan suuntautuvalla osuudelle vuosien 2026–2032 aikana 20 600 000 euroa. Nämä varaukset on tehty huomioiden jalankulun ja pyöräilyn väylien investointiraamin taso, joka vuosina 2023–2025 on 19 000 000 euroa ja vuosina 2026–2032 19 500 000 euroa. Mahdolliseen maanhankintaan tarvittavat erillismäärärahat osoitetaan Pohjoisbaanan jatkosuunnitelmien yhteydessä.

Koska Pohjoisbaanasta tavoitellaan suoraa ja nopeaa pyöräliikenteen yhteyttä, sen esitetty linjaus sijoittuu lähes koko osuudeltaan rautatiealueelle ja sen välittömään läheisyyteen. Jos baana päätetään rakentaa, kaupunki laatii Väyläviraston kanssa sopimuksen baanan sijoittamisesta rautatiealueelle. Sopimuksessa otetaan huomioon pääradan lisäraidevaraus. Kaupunki sitoutuu purkamaan rautatiealueelle rakennettavan



06.02.2023

Asia/4

baanan, jos lisäraidevaraus päätetään toteuttaa. Yleissuunnitelman yhteydessä tehdyn tarkastelun perusteella korvaavaa baanayhteyttä ei suoraan voitaisi toteuttaa raidealueen viereen nykyisille katu- ja puistoalueille, vaan mahdollinen korvaava baanalinjaus kulkisi etäämmällä radasta.

Kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen 25.10.2022 § 579 sisältyy kaksi lausumaa, jotka ovat luonteeltaan lähinnä lautakunnan toimialalle antamaa ohjausta, joten niitä ei ole sisällytetty kaupunginhallitukselle tehtävään esitykseen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Pohjoisbaanan yleissuunnitelma raportti
- 2 Liikenteen yleissuunnitelma nrot 1-11 (7295-7303)
- 3 Karttakyselyn ja Kerro kantasi -kyselyn vastauskooste
- 4 Pohjoisbaanan yleissuunnitelma lausunnot
- 5 Vastineet saatuihin mielipiteisiin ja lausuntoihin

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Tiedoksi

Kaupunkiympäristön toimiala

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 25.10.2022 § 579

HEL 2021-006037 T 08 00 04

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle Pohjoisbaanan yleissuunnitelman hyväksymistä ja Pohjoisbaanan toteuttamisen vaiheittain siten, että sen kokonaiskustannusarvio on 28,7 miljoonaa euroa (MAKU 112,31 lokakuu 2021, 2015=100).

Lautakunta piti tärkeänä, että Pohjoisbaanan valmistuttua seurataan kuinka paljon Pohjoisbaana lisää pyöräilyn kulkutapaosuutta. Tarvit-



06.02.2023

Asia/4

taessa voidaan seurata myös osahankkeiden valmistumisen tuottamaa muutosta. Lisäksi huolehditaan siitä, että ei synny hankaliksi tai vaarallisiksi koettuja osuuksia, jotka vähentävät Pohjoisbaanan ja siten myös pyöräilyn houkuttelevuutta kulkutapana.

Lautakunta painotti, että pohjoisbaanan jatkosuunnittelussa Taivaskallion alueella tehdään tarvittavat luontoselvitykset ja vaikutuksenarvioinnit sekä pyritään toteuttamaan sujuva baanalinjaus siten, että puiden kaato minimoidaan.

Käsittely

25.10.2022 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Teppo Pasanen. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Atte Kaleva: Lautakunta pitää tärkeänä, että Pohjoisbaanan valmistuttua seurataan kuinka paljon Pohjoisbaana lisää pyöräilyn kulkutapaosuutta. Tarvittaessa voidaan seurata myös osahankkeiden valmistumisen tuottamaa muutosta. Lisäksi huolehditaan siitä, että ei synny hankaliksi tai vaarallisiksi koettuja osuuksia, jotka vähentävät Pohjoisbaanan ja siten myös pyöräilyn houkuttelevuutta kulkutapana.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Atte Kalevan vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Olli-Pekka Koljonen: Lautakunta painottaa, että pohjoisbaanan jatkosuunnittelussa Taivaskallion alueella tehdään tarvittavat luontoselvitykset ja vaikutuksenarvioinnit sekä pyritään toteuttamaan sujuva baanalinjaus siten, että puiden kaato minimoidaan.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Olli-Pekka Koljosen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

11.10.2022 Pöydälle

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Teppo Pasanen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37123
teppo.pasanen(a)hel.fi

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566