



19.12.2023

Asia/8

§ 693

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Itäbaanan yleissuunnitelman hyväksymisestä

HEL 2023-003147 T 08 00 04

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle Itäbaanan yleissuunnitelman hyväksymistä ja hankkeen toteuttamisen vaiheittain siten, että sen kokonaiskustannusarvio on 13,9 miljoonaa euroa (MA-KU 130,37 toukokuu/2023, 2015=100).

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat liikenneinsinööri Jenni Huovinen ja liikenneinsinööri Ilari Heiska. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Jenni Huovinen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37461
jenni.huovinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Itäbaanan yleissuunnitelmaraportti
- 2 Liikenteen yleissuunnitelma
- 3 Asukaskyselyiden koosteet

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysehdotus

Esitys on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Yleissuunnitelman keskeinen sisältö

Itäbaanan yleissuunnitelmassa määritellään Itäbaanaksi nimetyin pyöräliikenteen runkoyhteyden toteuttamisperiaatteet ja kustannusarvio noin kahden kilometrin osuudella Herttoniemen yritysalueella ja Itäpolla. Yleissuunnitelman osana laadittiin myös suunnitelma Viilarintielle ja Roihuvuorentielle, joka kytkee Itäbaanan ja Viikinbaanan yhteen.



Suunnittelun tavoitteena on parantaa Helsingin niemen ja itäisen Helsingin välistä pyöräliikenteen yhteyttä.

Yhteys strategiaan ja muihin päätöksiin

Helsingin kaupunkistrategiassa vuosille 2021–2025 tavoitellaan kaupungin kestävästä kasvusta. Tavoitteena on vartti kaupunki, jossa lähialueet ovat lyhyen kävely-, pyöräily- tai joukkoliikennematkan päässä. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Yleissuunnitelman toteutus edistää strategian näitä tavoitteita. Yleissuunnitelmassa esitetty baanaosuus edistää myös Hiilineutraali Helsinki-päästövähennysohjelman (kaupunginhallitus 22.8.2022) toteutusta.

Itäbaanan yleissuunnitelma on linjassa Helsingin päätettyjen liikenteen kehittämisperiaatteiden kanssa. Liikkumisen kehittämissuunnitelmassa (kaupunginhallitus 12.1.2015) keskustojen välistä saavutettavuutta polkupyörällä parannetaan toteuttamalla pyöräliikenteen runkoyhteysverkko. Vuonna 2016 baanaverkko sisällytettiin osaksi yleiskaavaa. Yleiskaavan mukainen tarkistettu verkko korvasi 2013 verkkosuunnitelman ja hyväksyttiin vuonna 2016 osana Pyöräliikenteen tavoiteverkkoa esikaupunkialueille (kaupunkisuunnittelulautakunta 13.12.2016).

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020–2025 (kaupunginhallitus 2.11.2020) ylitavoitteen 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.

Kävelyn edistämishjelma (kaupunginhallitus 14.3.2022) keskittyy monipuolisesti kävelyn edistämiseen. Jalankulun ja pyöräliikenteen erotteilu on tunnistettu ohjelmassa keskeiseksi kävelyn edistämiskeinoksi.

Nykytilan kuvaus ja suunnitelma

Itäbaanan yleissuunnitelman suunnittelualue kytkeytyy Itäbaanan valmistuneeseen Oravapuiston osuuteen sekä hyväksytyyn Itäpolun osuuteen. Nykyisellään suunnittelualueen pyöräliikenteen yhteydet kulkevat pääosin yhdistetyillä jalankulun ja pyöräliikenteen väylillä, jotka eivät vastaa nykyisiä suunnitteluperiaatteita. Erityisiä haasteita turvallisuuden kannalta tuottavat Herttoniemen yritysalueella lukuisat risteämiset autoliikenteen kanssa tonttiliittymissä sekä sujuvuuden kannalta Itäpolulla sijaitseva jyrkkä mäki. Yleissuunnitelman lähtökohtana on ollut tutkia baanan eri linjausvaihtoehtoja Herttoniemen yritysalueella ja Itäpolulla. Itäbaana toteutetaan baanojen suunnitteluperiaatteen mu-



kaisesti lähtökohtaisesti kaksisuuntaisena pyörätienä, jossa pyöräilyn osuuden tavoiteleveys on 4,0 metriä.

Itäbaanan linjaus kääntyy Valurinkadun alikulusta Itäväylän varteen, jossa se kulkee ensin Itäväylää alempana tonttien tasossa ja nousee ennen Muuntajankatua sillalle. Sillan jälkeen Itäbaana palautuu takaisin Itäväylän varteen ja sen tasoon siten, että Itäväylän ajokaistoja kavennetaan, jotta pyörätie saadaan linjattua tonttien ja Itäväylän väliin sekä nykyiselle Viilarintien ylittävälle siltakannelle. Jotta Itäväylän ajokaistoja voidaan kaventaa, tulee Itäväylän idän puolen ajoradan nopeusrajoitusta alentaa 80 km/h:sta 60 km/h:iin. Roihuvuorentien ja Itäväylän rampin risteysalue rakennetaan turvallisemmaksi. Risteystä muokataan niin, että kiihdyttäminen Itäväylälle tapahtuisi vasta pyöräliikenteen ja jalankulun risteämisen jälkeen.

Roihuvuorentiestä itään Itäpolulle Itäbaanan linjaus kulkee Itäväylän tasossa ohittaen jyrkän mäen. Valitun linjauksen rakentamisen edellytyksenä on Itäväylän kiihdytyskaistan lyhentäminen nykyisestä. Jotta kiihdytyskaistaa voi lyhentää, tulee Itäväylän idän puolen ajoradan nopeusrajoitusta alentaa 80 km/h:sta 60 km/h:iin. Uuden Itäpolun reitin kohdatessa nykyisen pyörätien ja jalankulun linjauksen puistoalueella, rakennetaan pyörätie ja jalkakäytävä eroteltuina toisistaan.

Roihuvuorentielle toteutetaan yksisuuntaiset pyörätiet hyödyntäen nykyisiä katurakenteita linjaosuuksilla. Risteysalueilla toteutetaan yksisuuntaisen pyöräliikenteen mukaiset risteysjärjestelyt. Mekaanikonkadulta tultaessa Roihuvuorentielle esitetään toisen, lyhyen autojen ryhmityskaistan poistamista, jotta yksisuuntainen pyörätie saadaan toteutettua risteykseen turvallisesti. Viilarintielle toteutetaan yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt sekä Itäväylän rampin risteykseen liikennevalot.

Valurinkadun alikulun ja Itäväylän risteämiskohdan liikennejärjestelyt, Viilarintien linjaosuuden länsipuolen liikennejärjestelyt sekä Viilarintien ja Laippatien risteuksen liikennejärjestelyt edellyttävät kaupungin omistamien vuokra-alueiden vuokrasopimuksien uudelleen neuvotteluita, jotta vuokra-alueen reunalta saadaan tilaa liikennejärjestelyiden toteuttamiselle. Arvioitu vuokrapinta-alojen tarve on yhteensä noin 350 m².

Vaikutusarviointi

Yleissuunnitelman vaikutusarviointia on tehty työn aikana vertailemalla linjausvaihtoehtoja toisiinsa sekä vertailemalla valittua linjausta nykytilanteeseen. Itäbaanan rakentamisella on positiivisia vaikutuksia pyöräliikenteen houkuttelevuuteen, sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Matkajan vähennyksiä saavutetaan liittymäviiveissä risteämisten määrän ja laadun muuttuessa sekä mäkisyyden vähentyessä.



tämään rakentamispäästöjä mm. hyödyntämällä sillan betonirakenteis-
sa vähähiilistä GWP85 betonia, jolla on 15 % pienemmät päästöt ta-
vanomaiseen betonilaatuun verrattuna.

Kaupungilla käytössä olevan pyöräliikenteen Brutus -ennustemallin pe-
rusteella vuoden 2035 ennustetilanteessa Itäbaanan pyöräliikenteen
määrät ovat 1100–1300 matkaa keskimääräisenä vuorokautena. Pyö-
räliikennemäärät ennustetilanteessa ovat 100–200 % suuremmat Itä-
baanalla, kun verrataan nykytilannetta vastaavaan reittiin. Ennusteen
tavoiteverkko sisältää baanana lisäksi Helsingin kaupunkiympäristön
laatimat suunnitelmat baanaverkolle, kantakaupungin pääpyöräverkolle
sekä tietyille esikaupunkien uusille yhteyksille. Kysynnän kasvu johtuu
ensi sijassa maankäytön ja liikennejärjestelmän laajemmista kehittä-
mistoimista, mutta myös reitinvalinnan muutoksista ja pyöräilyn kulku-
tapaosuuden kasvusta.

Itäbaana Valurinkadun ja Virvatulentien välillä on pääasiassa kokonaan
uusi väyläyhteys, joten tilapäisiä liikennejärjestelyitä joudutaan teke-
mään viereisillä katualueilla. Tilapäiset liikennejärjestelyt hidastavat lii-
kennettä ja rakentaminen voi aiheuttaa maisema-, melu-, tärinä- ja pö-
lyhaittoja. Ajouradan liikenteelle kohdistuvia työmaan aikaisia vaikutuk-
sia ovat alemmat nopeusrajoitukset ja ajokaistojen kaventuminen tai
poistuminen työmaan ajaksi. Jalankulun ja pyöräliikenteen reiteille koh-
distuu työnaikaista haittaa suunnittelualueella. Muuntajankadun ramp-
piylitysten kohdalla bussipysäkki on pois käytöstä silloin, kun nykyinen
Itäväylän ramppi tarvitaan työalueeksi. Baanan länsipäässä kapeim-
missa kohdissa tukimuurien rakentaminen edellyttää 1,5 metriä tilaa
tontin puolelta. Myös hulevesikaivojen rakentaminen edellyttää kaivan-
tojen ulottamista tonteille.

Yhteisvalmistelu ja osallistuminen

Suunnitelma on laadittu Kaupunkiympäristön toimialan eri palvelujen
yhteistyönä. Suunnitteluratkaisusta on ollut suunnitteluprosessin aikana
keskusteluita Uudenmaan ELY-keskuksen, Helsingin seudun liikenteen
(HSL), Sähköverkko Helen Oy:n sekä Helsingin seudun ympäristöpal-
veluiden (HSY) edustajien kanssa.

Yleissuunnitelmassa on tehty osallistamista eri vaiheissa. Suunnittelun
aikana vuorovaikutusta toteutettiin kolmessa vaiheessa: keväällä 2022,
syksyllä 2022 ja kesällä 2023. Keväällä 2022 toteutettiin kaikille avoin
sähköinen kysely, jossa kysyttiin kaupunkilaisilta palautetta alustavasta
suunnitelmaluonnoksesta. Kyselyyn vastasi yhteensä 359 henkilöä.
Samanaikaisesti kyselyn kanssa järjestettiin kaikille avoin suunnitelma-
pyöräily. Keväällä 2022 järjestettiin myös Helsingin seudun pyöräilijät
ry:n ja Näkövammaisten palvelu- ja toimintakeskus liriksen kanssa



omat suunnittelutapaamiset. Suunnittelun alussa, keväällä 2022 esitellyissä suunnitelmaluonnoksissa Itäbaanan linjaus kulki Herttoniemen yritysalueella Sahaajankatua pitkin.

Suunnittelun edetessä ja osin keväällä sidosryhmiltä saadun palautteen seurauksena Herttoniemen yritysalueen läpi kulkeva linjaus muutettiin kulkemaan Mekaanikonkatua pitkin. Syksyllä 2022 Mekaanikonkadulla välillä Valurinkatu-Roihuvuorentie järjestettiin yrityskierros, jossa projektin edustajat jalkautuivat kaupungin kanslian yritysluotsin kanssa yrityksiin keskustelemaan Mekaanikonkadun linjauksesta ja sen vaikutuksista. Kierroksen aikana käytiin keskustelua 19 yrityksen kanssa.

Kaikille avoin yleisötilaisuus järjestettiin marraskuussa 2022. Tilaisuudessa esiteltiin suunnittelun aikana tarkastellut linjausvaihtoehdot ja niiden vaihtoehtovertailut sekä valittu suunnitelmalinjaus ja sen arvioidut vaikutukset. Osallistujilla oli mahdollisuus kysymyksiin ja kommentteihin tilaisuudessa.

Suunnittelun edetessä myös Itäväylän varren linjaus otettiin tarkempaan suunnitteluun. Kesällä 2023 toteutettiin kaikille avoin sähköinen kysely, jossa kyselyyn vastanneilla on mahdollisuus vertailla Itäväylän varressa kulkevaa reittivaihtoehtoa ja aiemmin kaavailtua Mekaanikonkadun reittiä. Kyselyyn vastasi yhteensä 969 henkilöä.

Osallistumismahdollisuuksista tiedotettiin yleisesti kaupungin kanavissa, Uutta Itä-Helsinkiä- ja Uutta Kaakkois-Helsinkiä-verkkotilaisuuksissa sekä sähköpostilla suunnittelualueen yrityksille ja yhdistyksille.

Kustannusarvio ja päätöksenteko

Itäbaanan kustannusarvio yleissuunnitelman osuudella on 13,9 miljoonaa euroa (MAKU 130,37 toukokuu/2023, 2015=100).

Katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeiden käsittelyohjeen 2018 (kaupunginhallitus 21.5.2018) mukaisesti Itäbaanan yleissuunnitelman hyväksyy kaupunginvaltuusto.

Jatkosuunnittelu ja toteutus

Hyväksymisen jälkeen suunnitelman osuuksista laaditaan Kaupunkiympäristön toimialalla katu- ja puistosuunnitelmat, joiden suunnittelu voi alkaa 2024 alkaen. Itäbaanan rakentaminen rahoitetaan talousarvion kohdasta 8 03 01 02 perusparantaminen ja liikennejärjestelyt. Pyöräväylien kymmenen vuoden investointisuunnitelmassa Itäbaanan Valurinkadun ja Virvatulentien väliselle osuudelle on talvella 2023 varattu rahoitusta 13,9 miljoonaa euroa.



19.12.2023

Asia/8

Mahdollisiin vuokra-alueiden muutoksiin tarvittavat erillismäärärahat osoitetaan Itäbaanan jatkosuunnitelmien yhteydessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Jenni Huovinen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37461
jenni.huovinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Itäbaanan yleissuunnitelmaraportti
- 2 Liikenteen yleissuunnitelma
- 3 Asukaskyselyiden koosteet

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 12.12.2023 § 670