

Lisätiedot:

Kuntatekniikkapäällikkö Jarkko Riipinen, puh. 050 382 8756

Projekti-insinööri Anna Ahtila, puh. 050 544 6427

etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Taustaa

Kauniainen on sitoutunut 14.1.2021 yhdessä Väyläviraston ja Espoon kaupungin kanssa allekirjoittamallaan sopimuksella Espoon kaupunkiradan toteuttamisen yhteydessä toteuttamaan myös kaupunkien erilliskohteita, kuten radan vartta kulkevan pyöräilyn laatureitin eli Baanan.

Rantaradanbaana on pyöräilyn laatuikävä Espoon Leppävaarasta Kauniaisten kautta Espoon keskukseen. Baana sitoo Kauniaisten kaupunkirakenteen yhteen seudullisesti laajempaan pyöräilyverkostoon ja kehittää huomattavasti kaupungin sisäistä pyöräily- ja kävelyinfrastruktuuria sekä erityisesti nopeita itä-länsisuuntaisia yhteyksiä.

Yleissuunnitelma

Baanan yleissuunnitelman neljää vaihtoehtoa on käsitelty yhdyskuntavaliokunnassa 5.4.2022 § 33

<https://kauniainen10fi.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingitem&id=2022217-3>.

Kaupunginvaltuusto päätti kokouksessaan 25.4.2022 § 19 baanan toteutuksen määrärahan indeksitarkistuksesta vuoden 2022 tasoon, jolloin hankkeen kokonaiskustannusarvioksi tulisi 2,9 M€, todeten, että suunnitelma tarkistetaan tämän mukaisesti ja määrärahan lopullisen käytön ajankohta tarkentuu ratahankkeen edetessä. Edelleen valtuusto päätti myöntää 400 000 euron lisämäärärahan hankkeelle.

Baanan suunnittelua on tämän jälkeen jatkettu hintatasoltaan halvimpien vaihtoehtojen pohjalta, sisältöä edelleen karsimalla ja sovittaen sitä määrärahan tasoon.

Baanan yleissuunnitelmat olivat nähtävillä Kauniaisten omien virallisten käytäntöjen ja kanavien kautta, sekä *Ota kantaa*- palvelussa vuonna 2022 elokuussa. Suunnitelmista pyydettiin lausunnot HSY:ltä, HSL:ltä, vanhus- ja vammaisneuvostolta, poliisilta sekä Väylävirastolta. Kaupunki sai 32 palautetta nähtävilläoloaikana.

Yleissuunnitelmassa pohjustettiin lähtökohdat ja periaatteet rakentamissuunnittelulle. Yleissuunnitelmassa esiteltiin ratkaisut mm. Baanan tilalliseen sijoittumiseen kaupunkirakenteessa, väylän linjaus sekä sen vaatimat taitorakenteet (mm. sillat/alikulut). Rakennussuunnitelma pohjautuu yleissuunnitelmaan ja kaupunginvaltuuston hyväksymään 2,9 milj. euron määrärahaan. Rakennussuunnitelmaa on työstetty loppuvuodesta 2022 lähtien.

Suunnittelukonsulttina hankkeessa on toiminut Ramboll Finland Oy. Rakennussuunnittelua on tehty tiiviissä yhteistyössä Espoon kaupungin kanssa. Muita yhteistyötahoja on ollut Väylä kaupunkiradan päätoteuttajana sekä kaupunkiradan Kauniaisten osuuden suunnittelukonsultti Afry Oy (Väylän toimeksiantona). Suunnitteluratkaisuihin ovat osaltaan olleet vaikuttamassa myös mm. Caruna, HSY ja Senaatti sekä kaupungin muihin hankkeisiin liittyen ja niihin yhteensovittaen kaupungin puitesopimussuunnittelukumppani Finnmap Infra.

Rakennussuunnitelmat

Espoon kaupunkiradan rinnalle rakennettavan Rantaradanbaanan rakennussuunnitelmat ovat valmistuneet. Baana sijoittuu lähes kokonaan rata-alueelle ja rautatien läheisyyteen, jolloin Väylä omalta osaltaan vastaa Baanan suunnitelmien taito- ja geosuunnitelmien hyväksymisestä ja hyväksyy Baanan rakenteiden sijoittumisen rata-alueelle. Kauniaisten kaupungin rakennusinvestointihankkeiden toteutusohjeen (KV 1.2.2010 § 4) mukaisesti ohjetta noudatetaan soveltuvin osin myös infrahankkeissa. Ohjeen mukaan yhdyskuntavaliokunta hyväksyy toteutussuunnitelmat eli rakennussuunnitelmat. Kaupungin osalta hyväksyntä koskee Baanan suunnitteluratkaisujen hyväksymistä. Kaupunki osaltaan myös hyväksyy suunnitelmat siltä osin, kun ne sijaitsevat kaupungin hallinnoimalla alueella. Baanan pysyvien rakenteiden sijoittumisesta rata-alueelle eli Väylän hallinnoimalle alueelle tullaan tekemään Väylän kanssa erikseen oma sijoitussopimus. Myös Senaatin kanssa tarvittaneen sijoitussopimus asema-alueella.

Kauniaisten alue jakaantuu kahdelle eri alueurakalle ratakannkeessa (AU2 ja AU3) ja nämä urakat on kilpailutettu loppuvuodesta 2023. Kilpailutukseen on sisällynyt myös Baanan rakentaminen rakennussuunnitelmien pohjalta. Alueurakat ovat jo käynnissä. Baanalle varattua aluetta käytetään ratakannkeen urakoissa aluksi työmaatienä ja Baana tullaan lopuksi rakentamaan työmaatien pohjalle. Työmaatiet on jo otettu käyttöön.

Kevään 2024 aikana rakennussuunnittelu valmistui viimeisten taitorakenteiden osalta, kun taitorakenteet saivat hyväksynnän ulkopuolisen hyväksyjän toimesta. Taitorakenteita ovat kaikki sellaiset rakenteet, joiden rakentamiseksi on laadittava lujuuslaskelmiin perustuvat suunnitelmat ja joiden rakenteellinen vaurioituminen suunnittelu- tai rakennusvirheen seurauksena saattaa aiheuttaa vaaraa ihmisille tai liikennejärjestelmälle ja merkittäviä korjauskustannuksia rakenteelle tai sen välittömälle ympäristölle. Tyypillisiä taitorakenteita ovat sillat, tunnelit, paalulaatat, meluseinät, kaukalarakenteet ja maanpaineen kuormittamat tukirakenteet kuten tukimuurit ja pysyvät tukiseinät. Taitorakenteiden suunnitteluratkaisut tulee hyväksyä ulkopuolisen asiantuntijan toimesta. Taitorakenteen rakennussuunnitelman tarkastukseen kuuluu suunnittelijan sisäinen laadunvarmistus, varsinainen suunnitelman tarkastus ja hyväksyntä.

Suunnitelman sisältö lyhyesti

Baanan asemapiirroksat ja merkittävimmät poikki- ja pituusleikkaussuunnitelmat ovat tämän esityslistatekstin **liitteenä** ja hyväksyttävänä aineistona. **Oheismateriaalissa** on myös esimerkinomaisesti yksityiskohtaisia suunnitelmia. Esityslistatekstissä on kuvailtuna suunnitelmien pääkohdat ja ratkaisut.

Baana sijoittuu kaupunkirakenteessa tiiviisti radan yhteyteen ja rata-alueelle. Baana on Kauniaisten osalta pääosin viiden metrin levyinen (pyörätie kolme metriä leveä ja jalankulku kaksi metriä). Kohdekohtaiset leveydet ja mahdolliset

poikkeukset on kirjattu rakennussuunnitelmiin. Kauniaisten osuus Baanasta alkaa idässä Espoon rajalta, Hiidentien-Forsellesintien kadulta, mutta tätä osuutta ei ole vielä suunniteltu kustannussyistä eikä se sisälly ensi vaiheen toteutukseen. Forsellesintien mahdollisia suunnitteluratkaisuja ovat pyöräkatu, kylätie tai perinteinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä. Baanan käytettävyyden, sujuvuuden ja turvallisuuden takia Forsellesintien suunnittelu olisi hyvä käynnistää piakkoin, jotta yhteys olisi valmis 2028, kun Baana avataan. Tämä edellyttää kuitenkin määrärahavarausta, mikä nykyisessä taloustilanteessa tultaneen harkitsemaan tarkasti.

Forsellesintien hiekkakentältä eteenpäin Baanan rakentamisessa hyödynnetään jo olemassa olevaa hiekkapohjaista yhteyttä aina Kauniaisten juna-asemalle saakka (paaluväli/plv 3400-3625). Asemanseudulla Baana on yhteensovitettu aseman ja laiturirakenteiden sekä Senaatin rakennettavan tontin kanssa ja ylittää Tunnelitien uudella rakennettavalla ylikulkusillalla (plv 3625-3850). Asemanseudulla on varauduttu Senaatin rakennettavan tontin suunnitteluun ja täten aseman ja Senaatin väliselle alueelle on rakennussuunnittelussa esitetty väliaikainen luiskayhteys esteettömyyden turvaamiseksi. Asemanseudun suunnitelmien selvittyä tämä kohta tullaan suunnittelemaan loppuun ja tarkemmin yhteensovittamaan ratahankkeen ja Baanan kanssa.

Suunnitelmat: 2298_0008_SL3_ASPIIR_RS ja 2298_0012_SL3_Baana_pit.pdf ja 2298_0021_SL3_tasaus.pdf

Sillan länsipuolella pyöräily osoitetaan Kauniaistenraitille (plv 3850-4075) radan viereen ja kävely-yhteys osoitetaan Kirjastonraitille. Thurmaninpuistossa hyödynnetään rakentamisessa nykyistä hiekkapohjaista yhteyttä Yhtiöntien alikululle saakka (plv n. 4075-4225 / alikulun paikka siirtyy Espoon kaupunkiratahankkeessa ja -kustannuksella), ja Baana siirtyy rata-alueen pohjoispuolelle. Liikenneyhteydet Palokunnankujan ja Ratapolun kanssa yhteensovitetaan (ml. Villa Bredan oma yhteys joka hieman siirtyy). Baanayhteys jatkuu radanvartta aina Espoon kaupungin rajalle uudella osuudella (plv n. 4225-4620). Espoon kaupungin alueella yhteys rakentuu samalla periaatteella ja levyisenä kuin Kauniaisissakin, muodostaen yhtenäisen kokonaisuuden.

Suunnitelmat:2298_0009_SL3_aspiir_rs.pdf, 2298_0015_SL3_Baana_02_Kauniainen1_poi.pdf ja 2298_0010_SL3_aspiir_rs.pdf

Baana palaa Kauniaisten puolelle Koivuhovinpuiston kohdilla, josta se jatkuu radanvartta seuraten Koivuhovin asemalle (plv n. 5150-5450). Paalumerkillä 5300 kävely ohjataan alas omalle väylälleen, joka yhdistyy nykyiseen päällystettävään hiekkakäytävään ja Bredanportin risteysalueeseen.

Suunnitelma: 2298_0027_SL4_aspiir_rs.pdf ja 2298_0034_SL4_Baana_poi.pdf

Baanan pyöräilyosuus jatkuu kolmen metrin levyisenä paaluvälillä 5300-5575 uuden ylikulkusillan turvin Bredanportin yli. Tässä kohdassa on suunnittelua ohjannut osaltaan Väylän pyöräliikenteen suunnitteluopas, jossa pyöräliikenteen pääverkolle osoitetaan seuraavia väistämiseen liittyviä pelisääntöjä: Pyöräliikenteen pääreitit sekä tätä risteävän valta-, kanta- tai vilkkaan seututien tai päätien ja -kadun risteys toteutetaan ensisijaisesti eritaso-, liikennevalo-ohjaus- tai kiertoliittymäratkaisuna tai pyöräliikenteen pääreitillä risteävä autoliikenne väistää. Sama ohjesääntö pätee myös korkeatasoisella pyöräliikenteen väylällä (baana), pyöräkadulla ja pyöräkaistalla eli risteävä autoliikenne yleensä väistää. Bredanportin silta eli eritasoratkaisu parantaa Bredantien liikenneturvallisuutta,

alueen liikenteen sujuvuutta niin pyöräilijöiden kuin moottoriajoneuvoliikenteen parissa ja edistää pyöräilyä.

Suunnitelmat: 2298_0028_SL4_aspiir_rs.pdf ja 2298_0030_SL4_Baana_pit.pdf

Viimeisellä osuudella Koivuhovin asemalta Tuomarilan alikulkuun (Turun moottoritie) paaluvälillä n. 5575-6000 hyödynnetään nykyistä latupohjaa ja yhteyttä - Baanan leveys jatkuu osuudella viisimetrisenä. Hiihtolatuyhteys säilytetään tulevaisuudessakin. Tuomarilan alikulussa tehdään levennystä rakenteisiin ja rakennetaan tukimuuri, jonka jälkeen Baana jatkuu Espoon puolelle (plv 6000-7000).

Suunnitelma: 2298_0029_SL4_aspiir_rs.pdf

Yleisellä tasolla suunnitelmia tarkasteltaessa on otettava huomioon, että Baanan sisällöstä, laadusta ja materiaaleista, leveydestä sekä tässä vaiheessa pituudesta (Forsellesintien osuus) on säästetty, jotta suunniteltu yhteys saataisiin rakennettua hankkeelle varatun määrärahan eli 2,9 milj. euron turvin liikennöitävään muotoon. Lopullisesti hintataso varmistuu kun koko ratahankkeen kustannukset on voitu kohdistaa oikeille kustannuspaikoille.

Erityistä huomiota on kiinnitetty myös liito-oravien elinolosuhteisiin, näiden pesä- ja papanapuiden sekä reittien säilymiseen. Yhteensovitukselta mainintana, että Espoon kaupunkiratahankkeessa tullaan rakentamaan mm. hyppypuita tarvittavilta osin radan varteen.

Yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju:

Yhdyskuntavaliokunta päättää hyväksyä Rantaradanbaanan rakennussuunnitelmat.

.....

Esittelijä teki kokouksessa seuraavan lisäyksen esitystekstiin: "Taitorakennesuunnitelman perusteella Bredanportinsillan tukimuurin rakenteista luiska ja osa routaeristeestä, n. 30 m² ala, joudutaan sijoittamaan Bredanportti 5 tontille. Kyseisellä tontilla on kaksi taloyhtiötä. Kuntatekniikka on käynyt keskusteluja taloyhtiöiden kanssa alueesta ja paikan päällä on katselmoitu tilannetta 7.6. ja 14.6. Aiemman käsityksen sijaan työlupa alueelle ei riitä, vaan on mahdollista, että tämä 30 m² alue joudutaan lunastamaan. Kuntatekniikassa selvitetään edelleen Bredanportinsillan tukimuurin muita suunnitelmaratkaisuja siten, että ne eivät vaikuta Baanan näkyvään ja toiminnalliseen osaan. Lunastus sekä tukimuurin suunnitelmaratkaisun muuttaminen tulee kuitenkin vaikuttamaan Baanan sillan rakennustöiden etenemiseen, mikä vaikuttanee urakan aikatauluun ja kustannuksiin. " Alue, joka on kyseessä, on kooltaan 30 m².

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Tämä pykälä tarkastettiin kokouksessa välittömästi.

Liitteet:

2298_0008_SL3_ASPIIR_RS
2298_0009_SL3_aspiir_rs.pdf

2298_0010_SL3_aspiir_rs.pdf
2298_0027_SL4_aspiir_rs.pdf
2298_0028_SL4_aspiir_rs.pdf
2298_0029_SL4_aspiir_rs.pdf
2298_0012_SL3_Baana_pit.pdf
2298_0030_SL4_Baana_pit.pdf
2298_0015_SL3_Baana_02_Kauniainen1_poi.pdf
2298_0034_SL4_Baana_poi.pdf
2298_0021_SL3_tasaus.pdf