



27.01.2020

Asia/16

§ 58

V 12.2.2020, Valtuutettu Mikko Särelän aloite Helsinginkadun asemasta

HEL 2019-007159 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Sanna Vesikansan ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Valtuutettu Mikko Särelän aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijän perustelut

Valtuutettu Mikko Särelä ja 23 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan, että kaupunki selvittää mahdollisuudet rakentaa asema Helsinginkadun kohdalle ja sen tuomat hyödyt joukkoliikenneverkolle ja säävutettavuudelle. Samalla kannattaa selvittää mahdollisuudet kehittää aseman lähiympäristöä täydennysrakentamisen keinoin panostaen laadukkaaseen urbaaniin tilaan ja puistoihin alueen kulttuurihistoriallisia arvoja kunnioittaen.

Kaupunginhallitus toteaa, että vaikka uusi asema päärautatieaseman ja Pasilan välillä vaikuttaa alustavasti hyvältä kehityskohteelta, ei uuden aseman suunnittelu ole tällä hetkellä ajankohtaista. Yleiskaavassa ei



ole aluevarausta asemalle. Helsingin kaupunki on sitoutunut Pesaradan toteuttamiseen, joka hankkeena parantaa olennaisesti kantakaupungin saavutettavuutta junaliikenteellä. Pesaradalle siirtyvän kaupunkirataliikenteen poistuminen vähentää ehdotetulla Helsinginkadun rautatieasemalla pysähtyvien junien määriä ja niiden tarjoamia yhteyksiä merkittävästi.

Asiasta on saatu kaupunkiympäristölautakunnan lausunto. Lautakunta äänesti asiasta. Vastaus on lautakunnan lausunnon mukainen.

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoittanut vähintään 15 valtuutettua.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Valtuutettu Mikko Särelän aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 08.10.2019 § 495

HEL 2019-007159 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lähijunaliikenteen palvelutason ja saavutettavuuden kannalta asemavälin olisi hyvä olla sitä lyhyempi, mitä tiiviimpää maankäyttö on radan varrella. Helsingissä asiantila on päinvastainen: pisin asemaväli on päärautatieasemalta Pasilan asemalle, jonne matkaa kertyy 3,0 km. Esimerkiksi Helsingin metron asemaverkko on kantakaupungissa tiheämpi kuin esikaupunkialueella. Ruoholahden ja Kalasataman välillä metron asemaväli on keskimäärin 0,9 kilometriä ja Kalasatamasta itään mentäessä asemaväliksi muodostuu 1,6 kilometriä. Yksinomaan lähiju-



nien käyttöön rakennetulla Martinlaakson radalla Huopalahden ja Vantaankosken välillä keskimääräinen asemaväli on noin 1,2 km.

Helsinginkadun uusi rautatieasema asettuisi melko tarkkaan Helsingin päärautatieaseman ja Pasilan puoliväliin ja se parantaisi Kallion ja Töölön saavutettavuutta junalla. Helsinginkadulla kulkee vahva raitioliikenteen poikittainen akseli sekä täydentäviä bussilinjoja, joten asemalta olisi olemassa hyvät vaihtoyhteydet jo nykyisellä joukkoliikenteen linjastolla. Olympiastadion, Ooppera ja Linnanmäki olisivat 600 metrin kävelyetäisyyden päässä Helsinginkadun asemasta.

Pisararadalle siirtyvän kaupunkirataliikenteen poistuminen vähentää Helsinginkadun rautatieasemalla pysähtyvien junien määrää ja niiden tarjoamia yhteyksiä erittäin merkittävästi.

Nykyisin Helsinginkadun ylittävän raiteiston laidoilla kulkevat kaupunkiraiteita käyttävät A-, I-, K- ja P-junat. Ne kaikki tulisivat pysähtymään Helsinginkadun asemalla. Nämä junalinjat kulkevat ruuhka-aikana kaikki 10 minuutin vuorovälillä, joten sekä rantaradan että pääradan suuntaan muodostuisi tasainen 5 minuutin junatarjonta. Pisararadan rakentamisen jälkeen laitimmaisista raiteista käyttäisivät Kirkkonummen, Riihimäen ja Lahden tasolle kulkevat lähiliikennejunat. Ne kulkevat Pasilasta alkaen yhteisillä raiteilla kaukoliikenteen kanssa, minkä vuoksi niiden määrä voi olla korkeintaan 2-3 junaa tunnissa. Vuoroväliksi molemmille ratasuunnille muodostuisi tällöin 20-30 minuuttia. Haittapuolella näillä junilla on se, että käyttäessään kaukoliikenteen raiteita, ne voivat pysähtyä Helsingin asemista vain Pasilassa ja Huopalahdessa. Lentoradan rakentaminen mahdollistaisi kuitenkin lähijunaliikenteen liisäämisen pääradan suunnalle, sillä pääradalta vapautuisi raidekapasiteettia kaukoliikenteeltä lähiliikenteen käytettäväksi.

Maankäytön näkökulmasta uusi asema parantaisi jo tiiviisti asuttujen Harjun, Torkkelinmäen ja Linjojen alueen saavutettavuutta. Kyseiset alueet ovat vuoden 2030 ja 2050 väestöennusteissa Helsingin seudun merkittävimpiä väestökeskittymiä. Alppiharjun, Harjun, Torkkelinmäen ja Linjojen saavutettavuus kuuluu seudun parhaimpiin myös ilman nyt esitettyä asemaa. Maankäytön näkökulmasta asema palvelisi myös kulttuuri-, virkistys- ja urheilupalveluiden keskittymää, johon kuuluvat esimerkiksi Linnanmäki, Olympiastadion, Ooppera, Helsingin jäähalli sekä Helsinki Garden. Helsingin yleiskaavan (2016) mahdollistama täydennysrakentamispotentiaali aseman lähiympäristössä sijoittuu pääradan itäpuolelle pääosin Helsinginkadun eteläpuolelle. Esitetyn aseman lähiympäristöstä merkittävä osa kuuluu kuitenkin Töölönlahtea ympäröivän viheralueen sekä Alppipuiston kautta Keskuspuistoon johdettavan viheryhteyden muodostamaan kaupunkipuistoksi esitettyyn kokonaisuuteen, jonka käyttöpaine on erittäin korkea. Alueet on tunnistet-



tu merkittäväksi myös identiteetin, kulttuurihistorian ja virkistysarvojen kannalta.

Maankäytön osalta voidaan todeta, että aluetta voidaan pitää pääosin valmiiksi rakennettuna. Mittava maankäytön tehostaminen on vaikeaa. Maanomistus tonteilla on pääasiassa yksityistä ja täydentäminen edellyttää maanomistajan tahtotilaa. Kaupunki omistaa puisto- ja katualueet. Lähin kaupunginosa, Kallio, on Suomen tehokkaimmin rakennettua aluetta, jossa täydennysrakentamisen mahdollisuudet ovat yksittäisiä, tonttikohtaisia rakennuspaikkoja.

Vaikka uusi asema päärautatieaseman ja Pasilan välillä vaikuttaa alustavasti hyvältä kehityskohteelta, ei uuden aseman suunnittelu ole tällä hetkellä ajankohtaista, sillä Helsingin kaupunki on sitoutunut Pesararadan toteuttamiseen, joka hankkeena parantaa olennaisesti kantakaupungin saavutettavuutta junaliikenteellä.

Käsittely

08.10.2019 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Osmo Soininvaara: Poistetaan kappaleesta 4 virkkeet:

"Idea uudesta asemasta Helsingin ja Pasilan välillä on kuitenkin ristiriidassa Pesararadan kanssa. Uuden rautatieaseman junaliikenteeseen liittyvät matkustajahyödyt häviävät melkein täysin Pesararadan toteuttamisen myötä.

Kannattaja: Nuutti Hyttinen

Vastaehdotus:

Osmo Soininvaara: Muutetaan kappale 9 muotoon

"Uusi asema päärautatieaseman ja Pasilan välillä vaikuttaa alustavasti hyvältä kehityskohteelta ja sen toteuttamisedellytykset on hyvä selvittää. Helsingin kaupunki on sitoutunut Pesararadan toteuttamiseen, joka hankkeena parantaa olennaisesti kantakaupungin saavutettavuutta junaliikenteellä. Siksi on syytä selvittää rakentamisen kustannusten lisäksi syntyvät hyödyt ennen Pesaran rakentamista, Pesaran rakentamisen jälkeen ja myös lentoradan tuoman lisäliikenteen jälkeen."

Kannattaja: Tuomas Rantanen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Poistetaan kappaleesta 4 virkkeet:

"Idea uudesta asemasta Helsingin ja Pasilan välillä on kuitenkin ristiriidassa Pesararadan kanssa. Uuden rautatieaseman junaliikenteeseen



liittyvät matkustajahyödyt häviävät melkein täysin Pissararadan toteuttamisen myötä Muutetaan kappale 9 muotoon
"Uusi asema päärautatieaseman ja Pasilan välillä vaikuttaa alustavasti hyvältä kehityskohteelta ja sen toteuttamisedellytykset on hyvä selvittää. Helsingin kaupunki on sitoutunut Pissararadan toteuttamiseen, joka hankkeena parantaa olennaisesti kantakaupungin saavutettavuutta juna-liikenteellä. Siksi on syytä selvittää rakentamisen kustannusten lisäksi syntyvät hyödyt ennen Pissaran rakentamista, Pissaran rakentamisen jälkeen ja myös lentoradan tuoman lisäliikenteen jälkeen."

Jaa-äännet: 6

Sirpa Asko-Seljavaara, Eveliina Heinäluoma, Atte Kaleva, Jape Lovén, Risto Rautava, Laura Rissanen

Ei-äännet: 7

Mia Haglund, Nuutti Hyttinen, Noora Laak, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0

Poissa: 0

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Muutetaan kappale 9 muotoon

"Uusi asema päärautatieaseman ja Pasilan välillä vaikuttaa alustavasti hyvältä kehityskohteelta ja sen toteuttamisedellytykset on hyvä selvittää. Helsingin kaupunki on sitoutunut Pissararadan toteuttamiseen, joka hankkeena parantaa olennaisesti kantakaupungin saavutettavuutta juna-liikenteellä. Siksi on syytä selvittää rakentamisen kustannusten lisäksi syntyvät hyödyt ennen Pissaran rakentamista, Pissaran rakentamisen jälkeen ja myös lentoradan tuoman lisäliikenteen jälkeen."

Jaa-äännet: 7

Sirpa Asko-Seljavaara, Eveliina Heinäluoma, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Jape Lovén, Risto Rautava, Laura Rissanen

Ei-äännet: 6

Mia Haglund, Noora Laak, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0

Poissa: 0

01.10.2019 Pöydälle



27.01.2020

Asia/16

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri: 310 37121
markku.granholm(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

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566