



26.2.2020

Asia/21

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 10.02.2020 § 104

HEL 2019-007159 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo aloitteen loppuun käsitellyksi.

Käsittely

10.02.2020 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

Vastaehdotus:

Reetta Vanhanen: Muutetaan perustelujen toinen kappale kuulumaan seuraavasti:

"Kaupunginhallitus toteaa, että uusi asema päärautatieaseman ja Pasi-
lan välillä vaikuttaa alustavasti hyvältä kehityskohteelta ja sen toteut-
tamisedellytykset on hyvä selvittää. Yleiskaavassa ei ole aluevarausta
asemalle. Helsingin kaupunki on sitoutunut yhteistyössä valtion kanssa
Pisarakadon toteuttamiseen, joka hankkeena parantaa olennaisesti
kantakaupungin saavutettavuutta junaliikenteellä. Siksi on syytä selvit-
tää aseman rakentamisen edellytysten ja kustannusten lisäksi syntyvät
hyödyt sekä ennen että jälkeen Pisaran valmistumisen ja myös mah-
dollisen lentoradan tuoman lisäliikenteen jälkeen."

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Reetta Vanhasen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 10

Silja Borgarsdottir Sandelin, Veronika Honkasalo, Terhi Koulumies,
Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Wille Rydman, Tomi Sevander, Ulla-
Marja Urho, Thomas Wallgren, Anna Vuorjoki

Ei-äännet: 5

Mika Raatikainen, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen, Sanna Vesikan-
sa, Ozan Yanar



26.2.2020

Kaupunginhallitus hylkäsi Reetta Vanhasen vastaehdotuksen äänin 10 - 5.

03.02.2020 Pöydälle

27.01.2020 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

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 lähijunien 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 kävelytäisyyden päässä Helsinginkadun asemasta.

Pisararadalle siirtyvän kaupunkirataliikenteen poistuminen vähentää Helsinginkadun rautatieasemalla pysähtyvien junien määriä 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. Pesararadan 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 lisäämisen 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 tunnistettu 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 Pesarara-



26.2.2020

Asia/21

dan 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 Pissararadan kanssa. Uuden rautatieaseman junaliikenteeseen liittyvät matkustajahyödyt häviävät melkein täysin Pissararadan 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 Pissararadan toteuttamiseen, joka hankkeena parantaa olennaisesti kantakaupungin saavutettavuutta junaliikenteellä. Siksi on syytä selvittää rakentamisen kustannusten lisäksi syntyvät hyödyt ennen Pissaran rakentamista, Pissaran 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 Pissararadan 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 junaliikenteellä. 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



26.2.2020

Asia/21

Ei-äänet: 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 Pisaran radan toteuttamiseen, joka hankkeena parantaa olennaisesti kantakaupungin saavutettavuutta juna-liikenteellä. Siksi on syytä selvittää rakentamisen kustannusten lisäksi syntyvät hyödyt ennen Pisaran rakentamista, Pisaran rakentamisen jälkeen ja myös lentoradan tuoman lisäliikenteen jälkeen."

Jaa-äänet: 7

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

Ei-äänet: 6

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

Tyhjä: 0

Poissa: 0

01.10.2019 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri: 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi