



27.09.2017

Ärende/16

§ 334

Den av ledamoten Leo Stranius väckta motionen om ett cykelstråk i den övergivna tågtunneln mellan Böle och Vallgårdsdalen

HEL 2016-003857 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag anse den av ledamoten Leo Stranius väckta motionen vara slutligt behandlad.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Anna Villeneuve, förvaltningsexpert, telefon: 310 36045
anna.villeneuve(a)hel.fi

Bilagor

1 Stranius Leo, valtuustoaloite Kvsto 30.3.2016 asia 11

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Ledamoten Leo Stranius och 24 andra ledamöter föreslår i sin motion att stadsplaneringskontoret ska utreda möjligheten till en cykelväg i den övergivna tågtunneln mellan Böle och Vallgårdsdalen.

Stadsfullmäktige beslutade 22.2.2017 (125 §) återremittera ärendet för ny beredning utgående från att cykelstråket i den övergivna tågtunneln mellan Böle och Vallgårdsdalen utreds grundligt med beaktande av rampen vid västra mynningen och inpassning av cykelåkning eller vid behov också gång i tunneln.

Stadsplaneringsnämnden uttalade sig på nytt om motionen 9.5.2017 och konstaterade att anslutningspunkten till gatunätet i västra ändan av tunneln inte befinner sig på ett bra ställe med tanke på nätet och att passagen från tunneln inte på något smidigt sätt skulle kunna anslutas till huvudnätet för cykling. I östra ändan går det däremot att ansluta tunneln till Gumtäktsdalen, men på grund av de stora höjdskillnaderna går



27.09.2017

det inte att på ett naturligt sätt bygga en anslutning till det övriga nätet såsom till Backasgatan.

Tunnelns höjdnivå i relation till de omgivande rutterna i västra ändan är väldigt utmanande. Som helhet skulle en anslutning från tunneln till cykelvägen längs med stambanan först innebära en stigning till Telegrafistbron till en höjdnivå på 31 m under ett avsnitt på cirka 200 m. I mynningen av tunneln är höjdnivån ca 14 m. Med andra ord överskrids den maximala längd lutningen för rutten. Cykelvägslösningar av denna typ rekommenderas inte nuförtiden eftersom cykelvägslösningarna borde betjäna cyklister av alla slag.

Tunneln byggdes på 1960-talet för godstågstrafik och dess planerings- och byggnadskrav motsvarar inte de nuvarande kraven bland annat med tanke på säkerhet. Tunneln har trafikerats av dieselutrustning och där har transporterats farliga och i övrigt skadliga ämnen, vilka sannolikt påverkat både marken och de andra konstruktionerna i tunneln. Miljöcentralen hade inga uppgifter om att tunneln skulle ha rengjorts efter att den användes för godstågstrafik. Tunnelns väggar och tak borde efter rengöring dessutom för tätas och förstärkas. Tunneln har även använts som avstjälningsplats för marksubstanser och man har kört en betydande mängd marksubstanser till platsen.

Innan tunneln tas i bruk borde man säkerställa tunnelns ventilation, brandsäkerhet och sociala trygghet. Det borde finnas flera nödutgångschakt längs med tunneln. Längs med tunneln finns förutom en park även tomter för bostadshus och en skoltomt. På dessa ställen borde man placera behövliga vertikalschakt. Det är utmanande att i den befintliga stadsstrukturen hitta lämpliga ställen för vertikalschakt som byggs i efterhand och för de delar av schakten som placeras ovanför jordytan. I tunneln finns heller inga ljusöppningar.

Av ovannämnda orsaker har tunneln inte funnits med i investeringsprogrammen. Att bygga en säker och tillgänglig rutt skulle höja byggnadskostnaderna. Det är mer ändamålsenligt att rikta de investeringsresurser som reserverats för främjande av cykling till att bygga de målnät för cykeltrafiken som man redan fattat beslut om. I Böle förbättras rutten via Stingsgatan och Bölebron för att främja cykling mellan öst och väst. På Bölebron färdigställs nya enkelriktade cykelarrangemang 2019. När Böle utvecklas har man uppskattat att cykeltrafiken från Gammelstaden kommer att röra sig mer mot Böle, och därför har man i innerstadens målnät gjort upp rutten därefter.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Postadress
PB 10
00099 HELSINGFORS STAD
kaupunginkanslia@hel.fi

Besöksadress
Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Telefon
+358 9 310 1641
Telefax
+358 9 655 783

FO-nummer
0201256-6

Kontonr
FI0680001200062637
Moms nr
FI02012566



27.09.2017

Ärende/16

Anna Villeneuve, förvaltningsexpert, telefon: 310 36045
anna.villeneuve(a)hel.fi

Bilagor

1 Stranius Leo, valtuustoaloite Kvsto 30.3.2016 asia 11

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

För kännedom

Kaupunkiympäristön toimiala

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 18.09.2017 § 853

HEL 2016-003857 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo aloitteen loppuun käsitellyksi.

11.09.2017 Pöydälle

14.11.2016 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Anna Villeneuve, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045
anna.villeneuve(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 09.05.2017 § 245

HEL 2016-003857 T 00 00 03

Hankennumero 5264_43

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:



27.09.2017

Tunnelin käyttämistä pyöräliikenteeseen ei ole huomioitu nykyisissä suunnitelmissa tai investointiohjelmassa. Pääosin tämä johtuu siitä, että kyseisen tunnelin liittymiskohta katuverkkoon länsipäässä ei sijaitse verkostollisesti hyvässä kohdassa. Teollisuuskadun rakentumisen myötä on poistunut mahdollisuus liittää tunnelista tuleva väylä sujuvasti pyöräilyn pääverkostoon, esimerkiksi pääradan varteen. Itäpäässä yhteys Kumpulanlaaksoon onnistuu, mutta muuhun verkostoon kuten Mäkelänkadulle luontevan yhteyden rakentamista haittaa suuret korkeuserot.

Kumpulanlaaksosta Pasilan baana on linjattu Asemapäällikönkatua pitkin Pasilan sillalle. Pasilan kehittyessä pyöräliikenne Vanhankaupungin suunnalta on arvioitu olevan enemmän Pasilaa kohti, joten kantakaupungin tavoiteverkossa reitti on linjattu sen mukaisesti. Hämeentie toimii pääreitteinä keskustan suuntaan. Pyöräilyinvestointien tulisikin kohdentua ensisijaisesti kaupunkisuunnittelulautakunnassa hyväksytyin verkon rakentamiseen.

Tunnelin korkotaso suhteessa länsipään ympärivään reitistöön on erittäin vaikea. Kokonaisuutena yhteys pääradan varren pyörätielle tunnelin kautta tarkoittaisi ensin nousua Sähköttäjensillalle korkeustasolle 31 m noin kahdensadan metrin matkalla. Tunnelin suuaukolla korkotaso on n. 14 m joten reitin pituuskaltevuuden maksimiarvot ylittyvät. Tämän tyyppisten pyörätieratkaisujen käyttöä ei nykyisin suositella, koska pyörätieratkaisujen tulisi palvella kaikenlaisia pyöräilijöitä.

Tunneli on suunniteltu tavarajunaliikenteen käyttöön ja sen ratkaisut muun muassa turvallisuuden kannalta ovat sen mukaiset. Se on rakennettu 1960-luvulla eivätkä sen ajan suunnittelu- ja rakentamisvaatimukset vastaa nykyisiä. Yleiseen liikennekäyttöön ottamiselle riskejä aiheuttaa se, että tunnelissa on liikennöity dieselkalustolla sekä kuljetettu vaarallisia ja muuten haitallisia aineita. On todennäköistä, että tämä on vaikuttanut sekä maaperään että tunnelin muihin rakenteisiin. Ympäristökeskuksella ei ollut tietoja tunnelin puhdistuksesta tavarajunakäytön jälkeen. Edellä kuvatut tekniset haasteet nostavat reitin rakentamiskustannuksia. Todennäköisesti tunnelin seinät ja katto tulisi puhdistamisen lisäksi tiivistää ja vahvistaa. Tunnelia on myös käytetty maankaatopaikkana. Sinne on ajettu huomattava määrä maa-ainesta.

Tunnelin ilmanvaihto, paloturvallisuus sekä sosiaalisen turvallisuuden luominen tulee varmistaa ennen tunnelin käyttöön ottoa, mikä lisää reitin rakennuskustannuksia. Hätäpoistumiskuiluja jouduttaisiin tekemään useita tunnelin pituudelle. Tunnelin linjalla on puiston lisäksi olemassa olevien asuinrakennusten tontteja sekä koulutontti, joille tarvittavia pystykuiluja olisi sijoitettava. Olemassa olevasta kaupunkirakenteesta on haastavaa löytää sijoituspaikkoja jälkikäteen tehtäville pystykuiluille ja



27.09.2017

Ärende/16

niiden maanpäällisille osille. Tunnelissa ei ole myöskään yhtään va-loaukkoa. Turvallisuudentunteen riittävän tason saavuttaminen näillä lähtökohdilla on hankalaa, mikä vähentää potentiaalista käyt-täjämäärää.

Tunneli on ollut pitkään vailla käyttöä, mutta nyt sen itäpäässä olevaan kaavahankkeeseen liittyen on noussut ajatuksia tunnelin käyttämisestä muun muassa urheilutoimintaan. Tarkastelut maaperän tai rakenteiden pilaantuneisuudesta sekä ilmanvaihdosta ja muiden tarvittavien seikko- jen osalta tehdään osana suunnitteluprosessia.

Edellä mainituilla perusteilla Pasilan ja Vallilanlaakson välinen junatun- neli ei ole tarkoituksenmukaista rakentaa pyöräliikenteen käyttöön. Sen sijaan pyöräilyn edistämiseen varatut investointiresurssit suunnataan jo päätettyjen pyöräliikenteen tavoiteverkkojen rakentamiseen. Tunnelista osan muuttaminen urheilukäyttöön tutkitaan kaavaprosessin yhteydes- sä.

14.06.2016 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Reetta Putkonen

Lisätiedot

Ilari Heiska, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37220
ilari.heiska(a)hel.fi
Harri Verkamo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37127
harri.verkamo(a)hel.fi
Raila Hoivanen, diplomi-insinööri, puhelin: 310 37482
raila.hoivanen(a)hel.fi

Stadsfullmäktige 22.02.2017 § 125

HEL 2016-003857 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade återremittera ärendet för ny beredning.

Behandling

22.02.2017 Återremitterades

Ledamoten Leo Stranius understödd av ledamoten Paavo Arhinmäki föreslog att stadsfullmäktige skulle besluta återremittera ärendet för ny beredning utgående från att cykelstråket i den övergivna tågtunneln mellan Böle och Vallgårdsdalen utreds grundligt med beaktande av



27.09.2017

rampen vid västra mynningen och inpassning av cykelåkning eller vid behov också gång i tunneln.

1 omröstningen

Fortsatt behandling av ärendet JA, återremiss NEJ

JA-förslag: Fortsättning

NEJ-förslag: Stadsfullmäktige återremitterar ärendet för ny beredning utgående från att cykelstråket i den övergivna tågtunneln mellan Böle och Vallgårdsdalen utreds grundligt med beaktande av rampen vid västra mynningen och inpassning av cykelåkning eller vid behov också gång i tunneln.

Ja-röster: 32

Mukhtar Abib, Hennariikka Andersson, Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Harry Bogomoloff, Mika Ebeling, Juha Hakola, Fatbardhe Hetemaj, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Helena Kantola, Arja Karhuvaara, Tapio Klemetti, Kauko Koskinen, Timo Laaninen, Maria Landén, Harri Lindell, Jape Lovén, Seija Muurinen, Terhi Mäki, Matti Niiranen, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Mari Rantanen, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen, Wille Rydman, Tomi Sevander, Kaarin Taipale, Sinikka Vepsä, Tuulikki Vuorinen, Heta Välimäki

Nej-röster: 45

Zahra Abdulla, Paavo Arhinmäki, Gunvor Brettschneider, Charlotte Granberg-Haakana, Yrjö Hakanen, Jasmin Hamid, Veronica Hertzberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Rene Hursti, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Suzan Ikävalko, Jessica Karhu, Emma Kari, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Vesa Korkkula, Tuuli Kousa, Heimo Laaksonen, Otto Lehtipuu, Eija Loukoila, Hannele Luukkainen, Petra Malin, Silvia Modig, Elina Moisio, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Jarmo Nieminen, Laura Nordström, Hannu Oskala, Tom Packalén, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Sirpa Puhakka, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Nasima Razmyar, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Tuomas Tuure, Thomas Wallgren, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ville Ylikahri

Blanka: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Matti Enroth, Terhi Koulumies

Frånvarande: 5

Outi Alanko-Kahiluoto, Eero Heinäluoma, Sirkku Ingervo, Seppo Kanerva, Tuomo Valokainen

Stadsfullmäktige beslutade återremittera ärendet till stadsstyrelsen för ny beredning.



27.09.2017

Ärende/16

15.02.2017 Bordlades

01.02.2017 Bordlades

18.01.2017 Bordlades

30.11.2016 Bordlades

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Anna Villeneuve, förvaltningsexpert, telefon: 310 36045
anna.villeneuve(a)hel.fi