



§ 495

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Mikko Särelän ym. valtuustoaloitteesta koskien Helsinginkadun asemaa

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. 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 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 Pesararadan toteuttamiseen, joka hankkeena parantaa olennaisesti kantakaupungin saavutettavuutta junaliikenteellä.

Käsittely

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



hankkeena parantaa olennaisesti kantakaupungin saavutettavuutta junaliikenteellä. Siksi on syytä selvittää rakentamisen kustannusten lisäksi syntyvät hyödyt ennen Pisaran rakentamista, Pisaran rakentamisen jälkeen ja myös lentoradan tuoman lisäliikenteen jälkeen."

Jaa-äännet: 7

Sirpa Asko-Seljavaara, Eveliina Heinäluoma, Nuutti Hyttinen, Atte Kalleva, 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

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Valtuutettu Mikko Särelän aloite 19.06.2019, Helsinginkadun asema

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa 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.

Idea uudesta asemasta Helsingin ja Pasilan välillä on kuitenkin ristiriidassa Pissararadan kanssa. Uuden rautatieaseman junaliikenteeseen liittyvät matkustajahyödyt häviävät melkein täysin Pissararadan toteuttamisen myötä. Pissararadalle 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. Pissararadan rakentamisen jälkeen laitteita 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 asemasta 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 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 Pisararadan toteuttamiseen, joka hankkeena parantaa olennaisesti kantakaupungin saavutettavuutta junaliikenteellä.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Mikko Särelä ja 23 muuta valtuutettua ovat tehneet 19.6.2019 seuraavan valtuustoaloitteen:

”Helsinginkadun asema

Kansainvälisesti rautateiden ja metrojärjestelmien lyhimmat asemavälit löytyvät yleensä kaupunkien keskustoista ja niiden ympäristöstä. Tämä on luontevaa siksi, että matkojen kohteita ja asukkaita on eniten juuri näillä alueilla.

Helsinki on tässä vertailussa poikkeus. Seudullisen junaverkon pisin asemaväli on Rautatieaseman ja Pasilan välissä.

Aseman rakentaminen Helsinginkadun kohdalle parantaisi junalla liikkuvien yhteyksiä merkittävästi Kallion, Töölön ja Ruoholahden suuntaan ja toisi Töölönlahdelle ja Linnanmäelle oman juna-aseman. Asema on luonteeltaan raideverkostoa täydentävä, eikä korvaa Pisara-rataa, jonka keskeinen tavoite on lisätä Helsingin ratapihan kapasiteettia.

Me allekirjoittaneet esitämme, että kaupunki selvittää mahdollisuuden rakentaa asema Helsinginkadun kohdalle ja sen tuomat hyödyt joukko-liikenneverkolle ja saavutettavuudelle. Samalla kannattaa selvittää mahdollisuudet kehittää aseman lähiympäristöä täydennysrakentamisen keinoin panostaen laadukkaaseen urbaaniin tilaan ja puistoihin alueen kulttuurihistoriallisia arvoja kunnioittaen.”

Lausuntopyyntö



08.10.2019

Asia/6

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 11.10.2019 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Valtuutettu Mikko Särelän aloite 19.06.2019, Helsinginkadun asema

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 01.10.2019 § 487