



27.09.2017

Asia/16

§ 334

Valtuutettu Leo Straniuksen aloite pyöräväylästä Pasilan ja Vallilanlaakson väliseen hylättyyn junatunneliin

HEL 2016-003857 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginvaltuusto katsoi kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti valtuutettu Leo Straniuksen aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Stranius Leo, valtuustoaloite Kvsto 30.3.2016 asia 11

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Valtuutettu Leo Stranius ja 24 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan, että kaupunkisuunnitteluvirasto selvittäisi mahdollisuutta rakentaa pyörätie Pasilan ja Vallilanlaakson välissä olevaan hylättyyn junatunneliin.

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

Kaupunginvaltuusto päätti 22.2.2017 (125 §) palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi siten, että pyöräväylä Pasilan ja Vallilanlaakson väliseen hylättyyn junatunneliin selvitetään perusteellisesti ottaen huomioon länsipään suuaukon liuskan sekä pyöräilyn tai tarvittaessa myös kävelyn sovittamisen tunneliin.

Kaupunkisuunnittelulautakunta lausui aloitteesta uudestaan 9.5.2017 ja totesi, että tunnelin länsipään liittymiskohta katuverkkoon ei sijaitse verkostollisesti hyvässä kohdassa eikä tunnelista tulevaa väylää saisi su-



juvasti yhdistettyä pyöräilyn pääverkostoon. Itäpäässä taas yhteys Kumpulankadun laaksoon onnistuu, mutta muuhun verkostoon, kuten Mäkelänkadulle, luontevan yhteyden rakentamista haittaa suuret korkeuserot.

Tunnelin korkotaso suhteessa länsipään ympäriväan reitistöön on erittäin vaikea. Kokonaisuutena yhteys pääradan varren pyörätielle tunnelin kautta tarkoittaisi ensin nousua Sähköttäjansillalle 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, sillä pyörätieratkaisujen tulisi palvella kaikenlaisia pyöräilijöitä.

Tunneli on rakennettu 1960-luvulla tavarajunaliikenteen käyttöön eivätkä sen suunnittelu- ja rakentamisvaatimukset ole muun muassa turvallisuuden kannalta nykyisiä vastaavat. Tunnelissa on liikennöity dieselkalustolla sekä kuljetettu vaarallisia ja muuten haitallisia aineita, jotka ovat todennäköisesti vaikuttaneet sekä maaperään että tunnelin muihin rakenteisiin. Ympäristökeskuksella ei ollut tietoja tunnelin puhdistuksesta tavarajunakäytön jälkeen. Tunnelin seinät ja katto tulisi puhdistamisen lisäksi tiivistää ja vahvistaa. Tunnelia on myös käytetty maankaatopaikkana, jonne on ajettu huomattava määrä maa-ainesta.

Tunnelin ilmanvaihto, paloturvallisuus ja sosiaalisen turvallisuuden luominen tulisi varmistaa ennen tunnelin käyttöönottoa. Hätäpoistumiskuiluja olisi oltava 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 niiden maanpäällisille osille. Tunnelissa ei ole myöskään yhtään valoaukkoa.

Tunneli ei edellä kuvatuista syistä johtuen ole ollut investointiohjelmassa. Turvallisen ja esteettömän reitin toteuttaminen nostaisi rakentamiskustannuksia. Pyöräilyn edistämiseen varatut investointiresurssit on tarkoituksenmukaisempaa suunnata jo päätettyjen pyöräliikenteen tavoiteverkkojen rakentamiseen. Pasilassa itä-länsi-suuntaisen pyöräilyn edistämiseksi parannetaan Asemapäällikönkadun ja Pasilansillan kautta kulkevaa reittiä. Pasilansillalla valmistuu uudet yksisuuntaiset pyöräjärjestelyt vuonna 2019. Pasilan kehittyessä pyöräliikenne Vanhankaupungin suunnalta on arvioitu olevan enemmän Pasilaa kohti, joten kantakaupungin tavoiteverkossa reitti on linjattu sen mukaisesti.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot



27.09.2017

Asia/16

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

Liitteet

1 Stranius Leo, valtuustoaloite Kvsto 30.3.2016 asia 11

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Kaupunkiympäristön toimiala

Päätöshistoria

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:

Postiosoite

PL 10
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



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 maankaatopaikana. 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

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

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

Kaupunginvaltuusto 22.02.2017 § 125

HEL 2016-003857 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginvaltuusto päätti palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi.

Käsittely

22.02.2017 Palautettiin

Valtuutettu Leo Stranius ehdotti valtuutettu Paavo Arhinmäen kannatta- mana, että kaupunginvaltuusto päättäisi palauttaa asian kaupunginhal- litukselle uudelleen valmisteltavaksi siten, että pyöräväylä Pasilan ja Vallilanlaakson väliseen hylättyyn junatunneliin selvitetään perusteelli-



27.09.2017

sesti ottaen huomioon länsipään suuaukon liuskan sekä pyöräilyn tai tarvittaessa myös kävelyn sovittamisen tunneliin.

1 äänestys

Asian käsittelyn jatko JAA, palautus EI

JAA-ehdotus: Jatko

Ei-ehdotus: Valtuusto palauttaa asian uuteen valmisteluun siten, että pyöräväylä Pasilan ja Vallilanlaakson väliseen hylättyyn junatunneliin selvitetään perusteellisesti ottaen huomioon länsipään suuaukon liuskan sekä pyöräilyn tai tarvittaessa myös kävelyn sovittamisen tunneliin.

Jaa-äännet: 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

Ei-äännet: 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

Tyhjä: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Matti Enroth, Terhi Koulumies

Poissa: 5

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

Kaupunginvaltuusto päätti palauttaa asian kaupunginhallitukselle uudelleen valmisteltavaksi.

15.02.2017 Pöydälle



27.09.2017

Asia/16

01.02.2017 Pöydälle

18.01.2017 Pöydälle

30.11.2016 Pöydälle

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

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