



VETURITIEN ETELÄOSA

17. KAUPUNGINOSA PASILA

ASEMAKAAVA- JA
ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS



ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS
ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOSKARTTA NRO 12230
PÄIVÄTTY 26.11.2013

Asemakaava koskee:

Helsingin kaupungin
17. kaupunginosan Pasila (Keski-Pasila)
katu- ja rautatiealueita

Asemakaavan muutos koskee:

17. kaupunginosan Pasila (Keski-Pasila ja Länsi-Pasila)
katu- ja rautatiealueita

Kaavan nimi: Veturitien eteläosa
Hankenumero: 0870_6
HEL 2013-013241

Laatija:
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto

Vireilletulosta ilmoittaminen: 17.9.2010
Kaupunkisuunnittelulautakunta: 3.12.2013
Nähtävilläolo (MRL 65 §): 10.1.–10.2.2014
Kaupunkisuunnitteluvirasto: muutettu 3.11.2014
Hyväksyminen: kaupunginvaltuusto
Voimaantulo:

Alueen sijainti:
Alue sijaitsee Keski-Pasilassa Pasilansillan eteläpuolella Pasilankadun ja Ratapihantien välissä. Etelässä alue rajautuu veturitalleihin ja Toralinnaan.

Etäisyys Helsingin ydinkeskustasta on noin 3 km.

Kaava-alueen pinta-ala on 2,95 ha.

LIITTEET

Sijaintikartta
 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
 Suunnitteluperiaatteet -kartta
 Seurantalomake
 Ilmakuva
 Asemakaavan pienennös
 Ote maakuntakaavasta
 Ote 2. vaihemaakuntakaavasta
 Ote Yleiskaava 2002:sta
 Ote osayleiskaavasta
 Ote ajantasa-asemakaavasta
 Maaperä-kartta
 Maanomistuskartta
 Veturitien (vanha) liikennesuunnitelma, piirustus 5845-7, Kslk
 26.8.2010
 Veturitien liikennesuunnitelma, osa 1, piirustus 6179-7, Kslk 23.4.2013
 Teollisuuskatu, tunneli välillä Veturitie - Konepajansilta, katusuunnitelma,
 piirustus 30044/1, 29.4.2013
 Ote piirustuksesta: Teollisuuskatu välillä Ratapihantie - Jämsänkatu,
 Sähköttäjänsilta, Konepajansilta, katu- ja puistosuunnitelmien kooste-
 piirustus 30044/3, 29.4.2013
 Energiahuolto- ja tietoliikenne-kartta
 Vesihuolto-kartta
 Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY

LUETTELO MUUSTA KAAVAA KOSKEVASTA MATERIAALISTA

Toralinna, Liikennemeluserveys, Akukon 2014

Liikenteen ja pysäköintilaitoksen typenoksidi- ja pienhiukkaspäästöjen leviämismallinnus Keski-Pasilan keskuksen alueella, Ilmanlaatuselvitys, Ilmatieteen laitos 2014

Keski-Pasilan Tornitalot, Liikenteen ympäristömelun, runkomelun ja tärinän selvitys, Akukon 2013

Keski-Pasilan vesihuoltojärjestelyt, Ramboll 2013

Veturitien tunneli hankesuunnitelma, Fundatec 2012

Pisara-radan yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi, Liikennevirasto, Sito Oy 2012

Keski-Pasilan tornialueen pysäköintilaitokset, alustava rakennetekninen yleissuunnitelma, Vahanen-yhtiöt 2012

Veturitien tunneli rakennustekninen yleissuunnitelma, Fundatec 2011

Keski-Pasilan pääkatujen ja vesihuollon yleissuunnitelma, HKR, Sito Oy 2011

Keski-Pasilan tornialueen ympäristösuunnitelma, Loci Maisema-arkkitehdit 2011

Keski-Pasilan katu ympäristön ja valaistuksen yleissuunnitelma, Masu Planning 2011

Ympäristöarviointi, Keski-Pasilan ratapiha, Veturitien eteläosa, Golder Associates Oy, 2011

Korkea rakentaminen Helsingissä, kaupunkisuunnitteluvirasto 2011

Zucchin torni 5, Pasila, toteuttamisedellytysten arviointi, Vahanen-yhtiöt 2010

Keski-Pasilan asemakaavoitus, tuulisuuskartoitus, Wsp 2010

Central Pasila Tower Area - Detailed Plan, Cino Zucchi Architeti 2009

- Detailed Plan
- Towers
- Book of Rules
- Structural Design Notes
- Energy, Environmental & Sustainability Strategy

Keski-Pasilan ilmanlaadun arviointi Veturitien eri liikennemäärillä, Ilmatieteen laitos 2009

Keski-Pasila, Rakennettavuusselvitys, Helsingin kaupunki, Geotekninen osasto 2009

Keski-Pasilan rakennettavuustarkasteluun liittyvä hulevesiselvitys, FCG 2009

Pasilan veturitallit, Raportti historiallisten Pasilan veturitallien roolista Keski-Pasilan kyljessä ja erilaisista käyttömahdollisuuksista, Kaupunkisuunnitteluvirasto 2009

Töölön metrolinjan alustavan yleissuunnitelman tarkistaminen ja Pasilan metroaseman vaihtoehdot, Sito Oy, Arkkitehtitoimisto HKP Oy, 2008

Ympäristötekniinen maaperätutkimus, Keski-Pasilan ratapiha, Golder Associates 2008

Keksi oma Keski-Pasila, nettikysely kaupunkilaisille, 2006

Keski-Pasilan katuverkon yleissuunnittelu, Sito Oy 2006

Keski-Pasilan, Ilmalan ja MTV 3 alueen vesihuollon yleissuunnitelma, FINNMAP Infra Oy, 2006

Keski- ja Pohjois-Pasila, Meluselvitys, Akukon Oy 2004

Pasilan alueen tärinä- ja runkomeluselvitys, KSV, Vibkon Oy 2004

Keski-Pasilan tuulisuuskartoitus, Insinööritoimisto Sormunen & Uuttu Oy 2004

Keski-Pasilan ratapihan pilaantuneiden maiden selvitys, Ratahallintokeskus/SCC Viatek 2003

Keski-Pasilan ratapihaselvitys, Henkilöliikenteen tarpeet, Ratahallintokeskus, Sito Oy, 2003

Keski-Pasilan toiminnallinen selvitys, Ratahallintokeskus, Sito Oy 2002

Pasilan veturitallit, Rakennushistoriallinen tarkastelu. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 1995

YHTEYSHENKILÖT KAAVAN VALMISTELUSSA

Helsingin kaupunki

Kaupunkisuunnitteluvirasto:

arkkitehti Ville Purma
projektipäällikkö Timo Lepistö
projektipäällikkö Dan Mollgren
liikenneinsinööri Harri Verkamo
maisema-arkkitehti Anu Lamminpää
maisema-arkkitehti Niina Strengell
maisema-arkkitehti Maija Lounamaa

insinööri Peik Salonen (teknistaloudellinen suunnittelu)
diplomi-insinööri Matti Neuvonen (teknistaloudellinen suunnittelu)
diplomi-insinööri Raila Hoivanen (teknistaloudellinen suunnittelu)
insinööri Susanna Hantula (teknistaloudellinen suunnittelu)
suunnittelija Farag El Harouny
suunnitteluavustaja Kimmo Kivisalo

Rakennusvalvontavirasto:
arkkitehti Hannu Litovuo

Rakennusvirasto, katu- ja puisto-osasto:
projektinjohtaja Jouni Maidell
aluesuunnittelija Petri Arponen

Pelastuslaitos:
Vanhempi palotarkastaja Harri Laakso

Kiinteistövirasto:
kiinteistölakimies Pasi Lehtiö

Talous- ja suunnittelukeskus:
projektipäällikkö Niina Puumalainen
projekti-insinööri Petri Hoppula

Ympäristökeskus:
ympäristötarkastaja Eeva Pitkänen
ympäristötarkastaja Outi Väkevä

Suomen valtio

Senaatti-kiinteistöt:
johtava asiantuntija Antti Kari

Liikenneviraston rautatieosasto:
aluepäällikkö Mikko Heiskanen
suunnitteluyksikön päällikkö Jussi Lindberg

Helsingin seudun ympäristöpalvelut:
ilmansuojeluasiantuntija Anu Kousa
ilmansuojeluasiantuntija Päivi Aarnio

Kaupunkisuunnitteluviraston konsultit

Arkkitehtitoimisto Cino Zucchi Architetti
Loci-maisema-arkkitehdit

arkkitehti Cino Zucchi
maisema-arkkitehti Milla Hakari

Masu Planning
Trafix Oy
WSP Wind Engineering
Vahanen-yhtiöt
Ramboll
Akukon

maisema-arkkitehti Malin Blomqvist
liikennesuunnittelija Jouni Ikäheimo
TkT Risto Kiviluoma
insinööri Aku Varsamäki
insinööri Risto Joensuu
M Eng Liisa Kilpi

SISÄLLYS

1		
TIIVISTELMÄ		1
	Asemakaavan sisältö	1
	Asemakaavan valmistelun vaiheet	1
	Asemakaavan muutoksen toteutus	3
2		
LÄHTÖKOHDAT		3
	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	3
	Maakuntakaava	4
	Yleiskaava	5
	Osayleiskaava	5
	Asemakaavat	5
	Rakennusjärjestys	6
	Kiinteistörekisteri	6
	Muut suunnitelmat ja päätökset	6
	Liikennesuunnittelun kulku ja vaihtoehdot	7
	Pohjakartta	8
	Maanomistus	8
	Alueen yleiskuvaus	8
	Kaupunki- ja maisemakuva	8
	Rakennettu ympäristö	9
	Palvelut	9
	Luonnonympäristö	9
	Suojelukohteet	9
	Yhdyskuntatekninen huolto	10
	Maaperä	10
	Ympäristöhäiriöt	10
3		
TAVOITTEET		11
4		
ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN KUVAUS		11
	Yleisperustelu ja -kuvaus	11
	Mitoitus	12
	Rautatiealue (LR)	12
	Katualueet	12
	Suojelukohteet	14
	Yhdyskuntatekninen huolto	15
	Maaperän rakennettavuus ja puhtaus	15
	Ilmanvaihto	16

	Palo- ja pelastusturvallisuus	16
	Ympäristöhäiriöt	17
	Nimistö	19
5		
	ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMISEN VAIKUTUKSET	19
	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön	19
	Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen	19
	Vaikutukset luontoon ja maisemaan	20
	Vaikutukset ihmisten terveyteen, turvallisuuteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin	20
	Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset	21
6		
	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	22
	Rakentamisaikataulu	22
	Vaiheistus	22
7		
	SUUNNITTELUN VAIHEET	22
	Vireilletulo, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vuorovaikutus	22
	Viranomaisyhteistyö	23
	Esitetyt mielipiteet	24
	Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös 12.6.2012	24
	Lausunnot sekä nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset	26
8		
	KÄSITTELYVAIHEET	29

1 TIIVISTELMÄ

Asemakaavan sisältö

Keski-Pasilan asemakaavoituksen yleisenä tavoitteena on luoda Pasilaan uusi toiminnallisesti monipuolinen keskus, joka toimii myös kaupunkikuvallisena maamerkinä. Keskukseen muodostavat välittömästi kaava-alueen pohjoispuolelle suunnitteilla oleva tornialue ja Keskustakortteli yhdessä Pasilan aseman ja -sillan kanssa. Lisäksi keskuksen pohjoispuolelle Pasilankadun ja uuden Veturitien väliin on suunnitteilla uusi Ratapihakortteleiden asuinalue.

Käsiteltävänä oleva asemakaava koskee ainoastaan katu- ja rautatie-alueita. Kaava mahdollistaa Veturitien kääntämisen Toralinnan pohjoispuolella kohti Pasilan asemaa. Veturitie linjataan myöhemmin kaavoitettavan tornialueen halki. Niin ikään myöhemmin laadittavassa Keskustakorttelin asemakaavassa jatketaan Veturitien linjausta aseman länsipuolitse edelleen pohjoiseen. Teollisuuskatua jatketaan pääradan ali ja se liitetään kiertoliittymällä Veturitiehen Pasilansillan eteläpuolella. Veturitien alle, Teollisuuskadun ja Pasilankadun liittymien väliin, on varattu alue tunnelille läpiajavaa liikennettä varten. Asemakaava mahdollistaa tunnelin toteuttamisen vaiheittain.

Veturitien siirto ja Teollisuuskadun jatkaminen luovat edellytykset sille, että Keski-Pasilan asemakaava-alueiden rakentaminen voidaan aloittaa ja toteuttaa suunniteltujen aikataulujen ja rakennusoikeuksien mukaisesti.

Keskustakorttelista on käyty suunnittelu- ja toteutuskilpailu. Toteutus-sopimus on allekirjoitettu tammikuussa 2014. Kilpailun voittaja ostaa alueen rakennusoikeudet ja rakentaa keskuksen omistukseensa. Sopimukseen kuuluu myös Pasilan aseman uudistaminen kokonaisuudessaan.

Asemakaavan valmistelun vaiheet

Suunnittelualueesta suuri osa on Keski-Pasilan ratapiha-aluetta, jonka aktiivisin käyttö on loppunut Vuosaaren sataman käyttöönoton jälkeen. Pasilan järjestelyratapiha voidaan ottaa uuteen käyttöön.

Kaava-alueen länsiosa sisältyy Helsingin kaupungin ja Suomen valtion väliseen, vuonna 2002 solmittuun aiesopimukseen. Sopimuksen mukaan Helsingin kaupunki ryhtyy toimenpiteisiin asemakaavan muuttamiseksi tai laatimiseksi.

Asemakaavoituksen pohjaksi laadittu Keski-Pasilan osayleiskaava on saanut lainvoiman vuonna 2006.

Asemakaavatyöhön osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevan Keski-Pasilan tornialue ympäristöineen osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta jätettiin 15 mielipidettä. Liikennealueita koskevat mielipiteet kohdistuivat mm. Veturitien suuriin liikennemääriin ja väylämäisyyteen, ympäristön viihtyisyyteen, Veturitien ympäristövaikutuksiin (melu ja ilmanlaatu varsinkin Toralinnan kohdalla), Toralinnan ja veturitallien alueiden huomioon ottamiseen, liikkumisreittien jatkuvuuteen, veturitallien saavutettavuuteen, Länsi- ja Itä-Pasilan sekä tornialueen eri osien yhdistämisen tarpeeseen. Veturitietä esitettiin katettavaksi.

Keski-Pasilan tornialueen asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos on pidetty nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa, kaupungintalolla ja Pasilan kirjastossa. Luonnoksesta jätettiin 11 mielipidettä, joista liikennealueita koski edellisten mielipiteiden lisäksi mm. esitys kannen tai kevyen liikenteensillan rakentamisesta rata-alueen yli. Viranomaisien kannanotot kohdistuivat mm. kaava-alueen rajaukseen ja alueen yhtenäisyyteen, liikkumisreittien esteettömyyteen ja turvallisuuteen, tunneliratkaisujen teknisiin vaatimuksiin, katualueiden rajauksiin, huoltoon, hulevesien hallintaan ja talvikunnossapidon sekä joukkoliikenteen huomioimiseen. Hyviä ajo- ja kulkuyhteyksiä veturitalleille pidettiin tärkeinä ja Veturitien pitkää tunnelivaihtoehtoa yleisesti kevyenliikenteen ja ympäristön kannalta parhaana vaihtoehtona.

Mielipiteitä on kaavoitustyössä otettu huomioon niiltä osin kuin ne vastaavat kaavalle asetettuja tavoitteita.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi kesällä 2012 Keski-Pasilan tornialueen asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen laadittavan asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen pohjaksi. Päätös syntyi kolmen äänestyksen jälkeen.

Keski-Pasilan tornialueen kaava-alue on jaettu kahteen osaan asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen hyväksymisen jälkeen. Kaavan jakamisella mahdollistetaan Keski-Pasilan toteuttamisen kannalta kiireellisten katualueiden kaavoittaminen ja rakentaminen nopeammalla aikataululla. Veturitien eteläosan kaava-alueeseen kuuluvat tornialueen katualueet lukuun ottamatta Pasilankatua.

Keski-Pasilan tornialueen asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus on tarkoitus tuoda kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyyn

vuonna 2015 pidettävän tornialueen toteutukseen tähtäävän suunnittelukilpailun jälkeen.

Kaupunkisuunnittelulautakunta puolsi Veturitien eteläosan asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä.

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä ja siitä saatiin lausunnot. Muistutuksia ei esitetty. Lausunnoissa esitettiin huomautuksia, jotka kohdistuivat liikenneverkon toimivuuteen, Veturitien ympäristövaikutuksiin (melu ja ilmanlaatu varsinkin Toralinnan kohdalla), kulttuuriympäristön säilymiseen (veturitallien ympäristö sekä tunnelin luiskien ja Toralinnan muurin kaupunkikuvalliset vaikutukset), kaava- ja katualueen sekä rautatiealueen rajaukseen, hulevesien hallintaan ja tunneliturvallisuuteen. Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen tehtiin muutoksia, jotka on selostettu kohdassa Suunnittelun vaiheet.

Asemakaavan toteutus

Tavoitteena on, että asemakaava olisi lainvoimainen vuonna 2014, jolloin rakentaminen voisi alkaa vuonna 2015.

2

LÄHTÖKOHDAT

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Asemakaavaa koskee kahdeksan erityistavoitetta:

- Alueiden käytössä on turvattava olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen ja maanteiden jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet.
- Alueiden käytössä on edistettävä matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta ja turvattava edellytykset julkiselle liikenteelle sekä eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiseksi.
- Alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle.
- Alueidenkäytön mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia.

- Alueiden käytössä on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.
- Alueiden käytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja.
- Alueiden käytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät.
- Alueidenkäytön suunnittelussa pilaantuneen maa-alueen puhdistustarve on selvitettävä ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin.

Näistä kaavan valmistelussa on erityisesti painotettu eri liikennemuotojen tilavarausten huomioimista, jotta keskeinen liikenteellinen solmukohta pystyy vastaamaan tulevaisuuden tarpeisiin.

Keski-Pasilan tornialue on poikkeuksellisen tehokkaasti rakennettava alue, joka sijoittuu joukkoliikenteen ja eri liikennemuotojen solmukohtaan ja on näiltä osin valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen.

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö kaava-alueella on Toralinnan alue, joka kuuluu Pasilan veturitallien, konepajan ja SOK:n teollisuuskorttelien rky-alueeseen (RKY 2009).

Maakuntakaava

Ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistamassa Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on keskustatoimintojen aluetta, jota halkoo päärata. Lisäksi kaavaan on myös merkitty seutuliikenteen Pissararata ja Töölön metrovaraus.

Maakuntavaltuuston 20.3.2013 hyväksymässä Uudenmaan 2. vaihe-maakuntakaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta, valtakunnan keskusta ja tiivistettävää aluetta, jonka eteläpuolella on valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (RKY 2009).

Laadittu asemakaavan muutos on maakuntakaavan ja 2. vaihe-maakuntakaavan mukainen.

Yleiskaava

Helsingin yleiskaava 2002:ssa (kaupunginvaltuusto 26.11.2003, tullut kaava-alueella voimaan 23.12.2004) Pasilansillan eteläpuolinen alue on pääosin keskustatoimintojen aluetta. Eteläisin osa on kerrostalovaltaista aluetta, asuminen/toimitila.

Yleiskaavan mukaisessa pääkatuverkossa Veturitie on Keski-Pasilan pääkatu, joka yhdistää Hakamäentien ja Tuusulanväylän jatkeen etelään Nordenskiöldinkadulle ja Teollisuuskadun jatkeen kautta itään. Samalla Veturitie toimii koko Pasilan liikenteen yhteytenä ympäröivään katuverkkoon.

Toralinnan alue on kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävä kokonaisuus.

Nyt laadittu asemakaava on yleiskaavan mukainen.

Osayleiskaava

Keski-Pasilan osayleiskaavassa (kaupunginvaltuusto 14.6.2006, tullut kaava-alueella voimaan 18.8.2006) Pasilansillan eteläpuolinen alue on varattu keskustatoimintojen alueeksi, jota kehitetään hallinnon, kaupan ja julkisten palvelujen, asumisen ja virkistykseen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.

Veturitie on linjattu kääntymään Toralinnan pohjoispuolella kohti Pasilan asemaa ja edelleen aseman länsipuolitse pohjoiseen. Veturitien yläpuolelle saa Pasilansillan molemmin puolin sijoittaa keskustatoimintoja. Teollisuuskatu on linjattu jatkumaan radan ali ja liitetty Veturitiehen Pasilansillan eteläpuolella.

Päärata-alue on osayleiskaavassa varattu rautatieliikenteen alueeksi, jonka yläpuolelle saa Pasilansillan molemmin puolin sijoittaa keskustatoimintoja.

Asemakaavat

Pääosa suunnittelualueesta on asemakaavoittamatonta.

Alueen itälaidalla on voimassa asemakaava nro 8400 (vahvistettu 1982). Kaavan mukaan alueen koilliskulma on rautatiealuetta. Suunnittelualueeseen rajautuvalla Ratapihantiellä Teollisuuskadun päässä on voimassa asemakaava nro 11505 (saanut lainvoiman 2008). Kaavan

mukaan Ratapihantien alle Teollisuuskadun jatkeeksi saa rakentaa kadun.

Kaava-alueen länsilaidalla on voimassa asemakaava nro 7850 (vahvistettu 1979). Kaavan mukaan alueen lounaisosa on katualuetta.

Rakennusjärjestys

Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty 22.9.2010.

Kiinteistörekisteri

Kaava-alue on pääosin merkitty valtion ylläpitämään kiinteistörekisteriin. Länsireunan katualueet kuuluvat Helsingin kaupungin ylläpitämään kiinteistörekisteriin.

Muut suunnitelmat ja päätökset

Suomen valtion ja Helsingin kaupungin solmimassa aiesopimuksessa vuodelta 2002 on sovittu Keski-Pasilan maankäytön suunnitteluperiaatteiden ja yhteistyön lisäksi muun muassa alueelle tulevan uudis- ja lisärakennusoikeuden jakamisesta, alueluovutuksissa noudatettavista periaatteista ja kunnallistekniikan toteuttamis- ja kustannusvastuusta. Valtio omistaa sopimusalueesta noin 84 % ja kaupunki noin 16 %. Asemakaava-alueesta aiesopimukseen kuuluu länsiosa. Sopimusaluetta kehitetään kokonaisuutena omistusrajoista riippumatta.

Keski-Pasilan jatkosuunnitteluun on kaupunginvaltuusto hyväksynyt osayleiskaavan käsittelyn yhteydessä seuraavat liikennealueitakin koskevat toivomusponnet:

- osayleiskaavaa toteutettaessa selvitetään mahdollisuudet myös metron laajentamiseen Pasilasta Sörnäisiin ja Pasilasta lentokentälle
- jatkosuunnittelun ja toteuttamisen kuluessa ei tingitä korkeiden rakennusten ja koko alueen arkkitehtuurisesta tasosta.

Kaupunginhallitus on kehottanut vuonna 2007 huomioimaan jatkosuunnittelussa muun muassa seuraavaa:

- julkisen tilan kaupunkikuvallisen laatutason tulee olla korkea sekä pääväylillä että jalankulkuympäristössä.

Liikennesuunnittelun kulku ja vaihtoehdot

Veturitiestä ja Pasilansillasta on tehty liikennesuunnitelmat (Kslk 26.8.2010). Suunnitelmassa Veturitie on käännetty Toralinnan pohjoispuolella kulkemaan tulevan tornialueen halki Pasilan aseman länsipuolitse kohti pohjoista. Pasilan sillan eteläpuolella Teollisuuskadun kiertoliittymän kohdalla Veturitie on esitetty kahteen tasoon siten, että suoraan jatkuvat läpimenokaistat johdetaan ajoluiskilla maan alle ja ne alitavattavat kiertoliittymän tunnelissa. Tunneliin johtavista ajoluiskista eteläinen sijoittuu veturitallin luoteispuolelle ja pohjoinen tulevaan keskustakortteliin.

Veturitien rakennettavuudesta ja toteutettavuudesta on laadittu rakennetekninen yleissuunnitelma (Fundatec Oy 19.9.2011) ja hankesuunnitelma (Fundatec Oy 30.11.2012). Yleissuunnitelmassa vertailtiin neljää eri tunnelivaihtoehtoa, joista pitkä tunnelivaihtoehto (ve. 3) on ollut jatkosuunnittelun pohjana. Valitussa vaihtoehdossa esitetty tunneli vähentää huomattavasti pintaliikennettä Pasilankadun ja Teollisuuskadun välisellä osuudella ja mahdollistaa paremmat jalankulku- ja pyöräilyyhteydet Veturitallien suunnasta tornialueen ja Keskustakorttelin suuntaan. Lisäksi tunneli mahdollistaa paremmat ajoyhteydet veturitalleille sekä Toralinnan seisontaraiteiden kohdalle mahdollisesti myöhemmin tulevalle muulle maankäytölle. Tunnelilla on myös selkeitä kaupunkikuvaa parantavia vaikutuksia.

Veturitien liikennesuunnitelma korvattiin uudella liikennesuunnitelmalla kevään 2013 aikana. Uudessa suunnitelmassa Teollisuuskadun jatkkeen kiertoliittymän ja Pasilankadun kiertoliittymän väliin on esitetty noin 264 metriä pitkä betonitunneli kadun alle läpiajavaa liikennettä varten. Kiertoliittymien keskiosat on esitetty jätettäväksi avonaisiksi, jolloin tunnelissa ei niiden kohdalla ole kattoa. Aukkojen kohdalle on esitetty teräsrakenteinen ja siihen liittyviä kartioita, joita voidaan hyödyntää osana tunnelin ilmanvaihtoa. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 23.4.2013 esittää kaupunginhallitukselle, että Veturitien liikennesuunnitelma hyväksytään liikennesuunnitteluosaston piirustusten 6179-7 ja 6180-7 mukaisena seuraavalla lisäyksellä: Jatkosuunnittelussa selvitetään, onko tarkoituksenmukaista siirtää Veturitien keskellä oleva vihreä jalankulkualueen ja ajokaistojen väliin.

Teollisuuskadun katusuunnitelmassa (päiväty 29.4.2013) on esitetty, että Teollisuuskatua jatketaan ja parannetaan noin 650 metrin matkalla Veturitien ja Jämsänkadun välillä. Pasilan aseman lounaispuolelle rakennetaan kiertoliittymä, joka yhdistää Teollisuuskadun Veturitiehen. Teollisuuskatu alittaa pääradan ja Ratapihantien käytöstä poistettua ratakuilua hyödyntäen. Pääradan ja Ratapihantien tunnelin välinen osuus

katetaan. Ratapihantien itäpuolelle rakennetaan nykyisen Ratapihantien alittavan tunnelin jatkeeksi uutta tunnelia noin 105 m. Teollisuuskadun uloimmilta kaistoilta on ramppiyhteys Ratapihantielle.

Kaupunkisuunnitteluviraston tekemät selvitykset ja suunnitelmat on luetteloitu selostuksen alussa kohdassa "Luettelo muusta kaavaa koskevasta materiaalista".

Pohjakartta

Helsingin kaupungin kiinteistöviraston kaupunkimittaosasto on laatinut pohjakartan, joka on tarkistettu 14.2.2013.

Maanomistus

Alue on pääosin valtion omistuksessa. Kaupunki omistaa Toralinnan länsipuolisen katualueen.

Alueen yleiskuvaus

Kaava-alue sijaitsee Keski-Pasilassa Pasilansillan eteläpuolella. Alueella on päärata, käytöstä poistunut ratapiha ja Veturitie.

Kaupunki- ja maisemakuva

Suunnittelualue sijaitsee avoimessa pohjois-eteläsuuntaisessa laakso-painanteessa kaupunkirakenteellisesti ja -kuvallisesti merkittävällä paikalla. Pitkänomaista maisematilaa rajaavat laaksoa reunustaville selänteille rakennetut Itä- ja Länsi-Pasilan toimistorakennukset, joiden julkisivut avautuvat muurimaisesti avoimeen tilaan ja muodostavat alueelle rakennetun reunan. Selänteet rajautuvat alavaan ratapiha-alueeseen jyrkkäreunaisina, länsipuolella luonnonmuodostumana ja itäpuolella kallioleikkauksena. Maisemakuvassa hallitsevina ovat liikennealueet, Pasilansilta ja laaja ratapihamiljö.

Alueen reunoilta sekä Pasilan sillalta avautuu pitkiä kaupunkinäkymiä yli rautatiealueen keskustan suuntaan kaupunginosasta toiseen. Pasilankatuun ja Pasilansiltaan rajautuu avokallio ja puuryhmiä. Se on osa laajempaa, lähes rakentamattomana säilynyttä nauhamaista pohjois-eteläsuuntaista reunavyöhykettä ratapihan ja Länsi-Pasilan välissä. Vehreä vyöhyke jatkuu alueen eteläosassa suunnittelualueeseen rajautuvan Toralinnan pihapiirinä suurikokoisine lehmusriveineen, jotka muodostavat tärkeän vihreän elementin muuten lähes puuttomalla ratapiha-alueella.

Rakennettu ympäristö

Pasilansillan pohjoislaidalla sijaitsee Pasilan asema. Etelässä kaava-alue rajautuu rakennus- ja rautatiehistoriallisesti merkittäviin veturitallisiin ja Toralinnan asuinkerrostaloon. Alue sisältyy valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY 2009, Pasilan veturitallit). Lisäksi suunnittelualue rajautuu Itä- ja Länsi-Pasilan 1970- ja 80-luvuilla rakennettuihin toimistotalokortteleihin, joiden takana on asuinkerrostalokortteleita.

Veturitallien itäpuolella on päärata. Pääradan varressa sen itäpuolella kulkee seudullinen kävely- ja pyöräilyraitti. Alue rajautuu idässä Ratapihantiehen, jolta on yhteys Vallilan suuntaan Teollisuuskadulle ja Aleksis Kiven kadulle. Radan alitse johtaa käytöstä poistunut satamaraata ja ajoyhteys Savonkadulta Veturitalleille. Alueen länsilaidalla kulkee Pasilankatu ja alempana Veturitie, joka on Hakamäentieltä Norden-skiöldinkadulle johtava vilkasliikenteinen pääkatu.

Palvelut

Pasilassa on monipuoliset palvelut. Erityispiirteenä on sijainti raideliikenteen solmukohdassa.

Luonnonympäristö

Kaava-alue on entistä katu- ja rautatiealuetta, jonka luonnonympäristö rajoittuu lähinnä pienialaisiin, saarekkeina kasvaviin puihin, jotka ovat pääosin lehtipuita.

Suojelukohteet

Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat veturitallien ja Toralinnan alueet. Molemmat alueet ovat kulttuurihistorian, kaupunkikuvan ja rautatieliikenteen historian kannalta arvokkaita ja sisältyvät valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta solmittuun sopimukseen (Ympäristöministeriön päätös 9.12.1998).

Veturitallien rakennuskokonaisuutta on rakennettu vuodesta 1899 alkaen. Veturitallit on osayleiskaavassa merkitty työpaikka-alueeksi, jonka ympäristö säilytetään. Veturitallien perustuksissa on käytetty puupaaluja.

Ratapihan länsipuolella sijaitsee vuonna 1899 rakennettu Toralinna. Sen puistomaiseen pihapiiriin kuuluvat kaksi puurakenteista asuinrakennusta, avointa maisematilaa rajaava ratojen suuntainen puukujan-

ne, puurivit Veturitien varrella, varikon päälliköiden asuintalo vuodelta 1908 sekä asetinlaite vuodelta 1911. Toralinnan alue on osayleiskaavassa merkitty asuntoalueeksi, jolla ympäristö säilytetään.

Helsingin luontotietojärjestelmän mukaan alueella ei ole arvokkaita luontokohteita.

Yhdyskuntatekninen huolto

Kaava-alueella ei ole tarvittavaa teknisen huollon verkostoa.

Maaperä

Alueen maaperä on alueen itä- ja länsireunoilla kalliota ja kitkamaa-alueita. Alueen keskiosassa vanhan ratapihan alueella maaperän ylin kerros on 2–6 metriä paksu ratarakenne- ja täyttökerros, jonka alapuolella on 8–13 metriä paksu savikerros, jonka pintakerroksessa on turvetta. Savikerroksen alapuolella on löyhästä keskitiiviiseen vaihteleva kiviä sisältävä kerros silttiä, hiekkaa ja moreenia. Tämän kerroksen alapuolella on kallion päällä tiivis moreenikerros. Kallion pinta on syvimmillään tasolla n. -12,2.

Pohjaveden pinta kaava-alueella on lähellä nykyistä alaratapihan tasoa välillä n. +13,4...+14,9 ja pohjaveden virtaussuunta on pohjoisesta etelään. Orsiveden pinta on tasolla +13,3...+14,8. Keski-Pasilan rakentamishojjeiden mukaan rakentaminen ei saa muuttaa olemassa olevia pohjavesisuhteita työnaikaisesti eikä pysyvästi. Veturitallien perustuksissa on käytetty puupaaluja.

Ympäristöhäiriöt

Kaavamuutosalueen ja sen lähiympäristön merkittävimmät melulähteet ovat katuliikenne sekä pääradan junaliikenne. Vuoden 2012 syksyn arkivuorokauden arvioitu liikennemäärä Veturitiellä kaavamuutosalueella on Pasilankadun liittymän eteläpuolella noin 22 400 ajoneuvoa/vrk ja liittymän pohjoispuolella noin 16 700 ajoneuvoa/vrk. Pääkaupunkiseudun meluselvityksen 2012 perusteella on arvioitavissa, että mallinnukseen liittyvät epävarmuudet huomioon ottaen käytännössä koko Keski-Pasilan alueella ylittyy katu- ja/tai junaliikenteen johdosta melutason ohjearvotaso 55 dB ulkona päiväaikaan.

Yleisesti tiedetään, että katuliikenteen aiheuttamat ilman epäpuhtauksien pitoisuudet ovat erityisesti lyhyellä aikavälillä ajoittain korkeita vilkkaasti liikennöidyn katuverkon varrella sekä laajemminkin tiiviissä ja vilkkaasti liikennöidyssä ympäristössä. Liikenteen suorat ja epäsuorat

päästöt vaikuttavat selvimmin typpidioksidin ja hiukkasten pitoisuuksiin katu ympäristössä. Erityisesti talven ja alkukevään heikkotuulisissa inversiotilanteissa ja katupölykauden aikana typpidioksidin ja hengitettävien hiukkasten ohjearvoihin verrannolliset pitoisuudet voivat ylittyä. Ohjearvotason ylitykset ovat nykytilanteessa mahdollisia myös Veturitien ympäristössä, mutta raja-arvotason ylitys ei ole todennäköistä.

Alueella tehdyissä maaperän pilaantuneisuustutkimuksissa on alueella todettu olevan metalleilla, öljyhiilivedyillä ja PAH-yhdisteillä pilaantuneita maa-aineksia.

3 TAVOITTEET

Keski-Pasilan asemakaavoituksen yleisenä tavoitteena on luoda Pasilaan uusi toiminnallisesti monipuolinen keskus, joka toimii myös kaupunkikuvallisena maamerkinä. Keskukseen muodostavat välittömästi kaava-alueen pohjoispuolelle suunnitteilla oleva tornialue ja keskustakortteli yhdessä Pasilan aseman ja -sillan kanssa. Lisäksi keskuksen pohjoispuolelle Pasilankadun ja uuden Veturitien väliin on suunnitteilla uusi Ratapihakortteleiden asuinalue.

Laadittavan asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa Veturitien kääntäminen Toralinnan pohjoispuolella kohti Pasilan asemaa. Teollisuuskatua jatketaan pääradan ali ja se liitetään kiertoliittymällä Veturitiehen Pasilansillan eteläpuolella. Veturitien alle, Teollisuuskadun ja Pasilankadun liittymien väliin, varataan alue tunnelille läpiajavaa liikennettä varten. Asemakaava mahdollistaa tunnelin toteuttamisen vaiheittain.

Veturitien siirto ja Teollisuuskadun jatkaminen luovat edellytykset sille, että Keski-Pasilan asemakaava-alueiden rakentaminen voidaan aloittaa ja toteuttaa suunniteltujen aikataulujen ja rakennusoikeuksien mukaisesti.

4 ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN KUVAUS

Yleisperustelu ja -kuvaus

Keski-Pasilan pääkatu, Veturitie on linjattu tulevan tornialueen halki ja siltä on osoitettu yhteys pääradan alittavalle Teollisuuskadun jatkeelle. Veturitien alle, Teollisuuskadun ja Pasilankadun liittymien väliin, on varattu alue tunnelille läpiajavaa liikennettä varten. Asemakaava mahdollistaa tunnelin toteuttamisen vaiheittain.

Asemakaavan pohjana on Veturitien liikennesuunnitelma (kaupunkisuunnittelulautakunta 23.4.2013) ja Teollisuuskadun katusuunnitelma (päivätty 29.4.2013). Katuympäristöä on kehitetty myös Loci Maisema-arkkitehdit ja Masu Planning -toimistojen vuonna 2011 laatimien ympäristösuunnitelmien pohjalta.

Alueen rakentamisessa on määrätty noudatettavaksi keskustan laatutasoa.

Asemakaavalla muodostetaan tilavaraus eteläosalle Veturitien tunnelia ja länsiosalle Teollisuuskadun tunnelia. Veturitien tunnelia varten varatun alueen pituus ajoluiskineen on noin 460 metriä ja tunneli sijaitsee tällä kaava-alueella lukuun ottamatta pohjoista ajoluiskaa, joka ulottuu suunnitteilla olevan Keskustakorttelin kohdalle. Teollisuuskadun noin 360 metriä pitkästä tunnelista kuuluu tähän kaava-alueeseen Ratapihantien länsipuolinen osa.

Mitoitus

Veturitien eteläosan kaava-alueen pinta-ala on 2,95 ha.

Katualueiden pinta-ala on 2,69 ha, mukaan luettuna tulevan korttelialueen alittava Teollisuuskadun osa pääradan itäpuolella. Tämän lisäksi on 0,26 ha radanalaista katua (Teollisuuskadun jatke ja Veturitallinkujan osa).

Rautatiealueen pinta-ala on 0,26 ha.

Rautatiealue (LR)

Pääradan kohdan pääkäyttötarkoitus asemakaava-alueella on rautatiealue. Rautatiealueen alapuolelle saa sijoittaa Teollisuuskadun jatkeen ja kevyenliikenteen raitin. Näillä kohdilla on rautatiealueen rajauksessa otettu huomioon Pisara-radun ja lentoasemalle suoraan johtavan radan vaatima tila.

Katualueet

Veturitie on käännetty Toralinnan pohjoispuolella Pasilankadun kiertoliittymästä kohti Pasilan asemaa. Teollisuuskadulle on osoitettu jatke Ratapihantien alta edelleen pääradan ali ja se on liitetty maanpäällisellä kiertoliittymällä Veturitiehen Pasilansillan eteläpuolella. Lisäksi Veturitieltä on ajoyhteys veturitalleille (Veturitallinkuja). Veturitien alle, Teollisuuskadun ja Pasilankadun liittymien väliin, on varattu alue tunnelille läpiajavaa liikennettä varten. Tunneliin johtavalle ajoluiskalle on varattu

alue Teollisuuskadun liittymän eteläpuolelta. Asemakaava mahdollistaa tunnelin toteuttamisen vaiheittain.

Veturitien liikennesuunnitelmassa (kaupunkisuunnittelulautakunta 23.4.2013) on esitetty asemakaavan pohjana olevan Veturitien pitkä tunnelivaihtoehto, joka ulottuu Toralinnan pohjoispäästä Teollisuuskadun kiertoliittymän ali tulevaan Keskustakortteliin. Tunneli mahdollistaa veturitallien ja tulevan tornialueen välisen suoran jalankulkuyhteyden järjestämisen sekä ajoneuvoliittymien rakentamisen Veturitieltä kaava-alueen eteläpuoliselle alaratapihalle, jonka tulevaa käyttöä on tarkoitus suunnitella myöhemmässä vaiheessa.

Veturitien tunnelin pituus on kaukalarakenteineen noin 460 metriä. Eteläpäässä on noin 120 metriä pitkä tunneliin kaukalarakenteena laskeva ajoluiska. Noin 264 metriä pitkä betonitunneli alkaa Veturitien eteläisestä kiertoliittymästä ja päättyy Pasilansillan alle. Veturitien tunnelin hankesuunnitelmassa betonitunnelin pohjoispäässä tunnelin suuaukko sijoittuu Teollisuuskadun pohjoiseen kiertoliittymään ja jatkuu 80 metriä pitkänä kaukalarakenteena kiertoliittymän alitse tulevan Keskustakorttelin reunaan, josta se jatkuu korttelin alitse ja ajoluiska nousee sen jälkeen maanpintaan kaukalarakenteena. Tunnelin pohjoispään ajoluiska on tämän asemakaava-alueen ulkopuolella. Tunnelin vapaa korkeus on 4,8 metriä. Tunnelin leveys on kahtena yksikaistaisena tunnelina 8,1 m + 8,1 m.

Veturitien tunneli voidaan toteuttaa vaiheittain. Tällöin ensimmäisessä vaiheessa rakennettaisiin Veturitien aiemman liikennesuunnitelman (kaupunkisuunnittelulautakunta 26.8.2010) mukainen, vain Teollisuuskadun kiertoliittymän alittava, lyhyt tunneli. Lyhyen tunnelin toteutuksessa tulee kuitenkin varautua tunnelin jatkamiseen tulevaisuudessa.

Teollisuuskatua jatketaan ja levennetään noin 650 metrin matkalta Veturitien ja Jämsänkadun välillä. Pasilan aseman lounaispuolelle rakennetaan kiertoliittymä, joka yhdistää teollisuuskadun Veturitiehen. Teollisuuskadun tunneli välillä Veturitie–Konepajansilta on kaukalarakenteineen noin 440 metriä pitkä. Noin 360 metriä pitkä betonitunneliosuus alkaa Veturitien kiertoliittymästä. Teollisuuskatu alittaa pääradan ja Ratapihantien käytöstä poistettua ratakuihua hyödyntäen. Pääradan ja Ratapihantien välinen osuus tunnelista katetaan. Kaava-alue rajoittuu idässä Ratapihantiehen.

Ratapihantien itäpuolelle rakennetaan nykyisen Ratapihan tunnelin jatkeeksi uutta tunnelia noin 100 metriä. Teollisuuskadun uloimmilta kaisloilta on ramppiyhteys Ratapihantielle. Teollisuuskadun tunneliosuuden yksikaistaisille ajoradoille rakennetaan erilliset tunneliputket, jossa ajo-

radat on erotettu toisistaan seinärakenteella. Kaksi erillistä yksikaistaista liikennetunnelia erotetaan toisistaan betonirakenteisella seinällä. Tunnelissa ajoratojen leveys on 4,5 metriä. Ajoratojen molemmilla puolilla on reunatuin korotetut 0,5–1,25 metriä levät reunakorokkeet. Tunnelin vapaa korkeus on 4,85 metriä. Teollisuuskadun tunnelin itäpää on tämän kaava-alueen ulkopuolella.

Molemmat tunnelit on mitoitettu kahdelle yksikaistaiselle erilliselle liikennetunnelille, jotka on suunniteltu pääasiassa henkilö- ja kuorma-autoliikenteelle 50 km/h nopeusrajoituksella. Tunnelleissa ei sallita nestekaasubusseja, vaarallisten aineiden kuljetuksia, erikoiskuljetuksia eikä kevyttä liikennettä. Molempien tunnelien tekniset laitetilat sijoitetaan maan tai radan alle tunnelin viereen tunnelin tasolle.

Kaduille on esitetty ohjeelliset ajorata- ja kevyenliikenteen järjestelyt sekä niiden väliset puurivit. Kadun keskelle sijoittuva puurivi on todennäköisesti helpoimmin toteutettavissa, kun taas ajoratojen ulkolaidoilla olevien puurivien toteutuksen saattaa estää niiden alle rakennettavat putkilinjat ym. rakenteet. Tunnelin vaiheittain rakentaminen myös vähentää puuriveille sopivien istutusalueiden määrää. Katusuunnittelu- vaiheessa selvitetään, onko mahdollista ja tarkoituksenmukaista siirtää Veturitien keskellä oleva kasvillisuusalue jalankulkualueen ja ajokaistojen väliin.

Radan ali on osoitettu kevyenliikenteen reitti nykyisen veturitalleille johtavan kadun kohdalle. Tältä Veturitallinkujalta on yhteys Veturitien molemmin puolin sekä pääradan itäreunassa kulkeville kevyenliikenteen reiteille.

Pasilansillan leveys on tarkoitus kaksinkertaistaa ja sijoittaa sillan keskelle joukkoliikennekaistat, niiden ulkopuolelle muu ajoneuvoliikenne ja kevyt liikenne molemmin puolin siltaa. Asia ratkaistaan aikanaan Keskustakorttelin asemakaavoituksen yhteydessä.

Veturitien ja Teollisuuskadun kiertoliittymän yläpuolelle saa rakentaa Pasilansillan levennyksen, joka edesauttaisi myöhemmin kaavoitettavien tornikortteleiden parempaa liittymistä toisiinsa. Sillan tuuliolosuhteiden parantamiseksi sen eteläreunaan tulee rakentaa tuulikaide. Kaikeen tulee olla pääosin läpinäkyvä, jotta sillalta Helsingin keskustan suuntaan avautuvia pitkiä näkymiä ei peitettäisi.

Suojelukohteet

Rakennus- ja rautatiehistoriallisesti merkittävät veturitallien ja Toralinan alueet on rajattu kaava-alueen ulkopuolelle. Tavoitteena on säilyt-

tää ne nykyisessä käytössä ja niiden arvokas rakennuskanta ja ympäristö suojella myöhemmin tehtävällä asemakaavalla.

Yhdyskuntatekninen huolto

Katualueille rakennetaan teknisen huollon verkostot huomioiden samalla koko Keski-Pasilan rakentaminen. Jätevesien johtamiseksi Viikin jätevesipuhdistamolle alueelle rakennetaan jätevesitunnelin haaratunneli välille Pasila - Vallilla. Haaratunneli rakennetaan radan ali ja sen pystykuilu sijoittuu kallioresurssista johtuen Teollisuuskadun ja Veturitallinkujan väliselle alueelle pääradan länsipuolelle. Alueella sijaitsevat nykyiset teknisen huollon verkostot tullaan korvaamaan pääsääntöisesti uusilla yhteyksillä. Tunnelit varustetaan keräysaltailla ja pumppaamoilla vuoto-, sade- ja pesuvesien varalta.

Maaperän rakennettavuus ja puhtaus

Maaperä on alueen itä- ja länsireunoilla kalliota ja kitkamaa-alueita. Alueen keskiosassa vanhan ratapihan alueella maaperän ylin kerros on 2–6 metriä paksu ratarakenne- ja täyttökerros, jonka alapuolella on 8–13 metriä paksu savikerros, jonka pintakerroksessa on turvetta. Savikerroksen alapuolella on löyhästä keskittiiviiseen vaihteleva kiviä sisältävä kerros silttiä, hiekkaa ja moreenia. Tämän kerroksen alapuolella on kallion päällä tiivis moreenikerros. Kallion pinta on syvimmillään tasolla n. -12,2.

Pohjaveden pinta kaava-alueella on lähellä nykyistä alaratapihan tasoa välillä n. +13,4...+14,9 ja pohjaveden virtaussuunta on pohjoisesta etelään. Orsiveden pinta on tasolla +13,3...+14,8.

Veturitien tunnelin rakentaminen edellyttää tukiseinien avulla tuettua kaivantoa, jossa tukiseinät toteutetaan vesitiiviinä rakenteena ulospäin ankkuroituna teräsponttiseinänä. Tukiseinän ja kallion välinen osuus tiivistetään suihkupaalutekniikalla. Eteläpään kaukalon alueen tukiseinät mitoitetaan liikenteen mahdollisesti aiheuttamille törmäyskuormille.

Veturitien tunneli rakennetaan paikallavalurakenteena ja suurimmaksi osaksi tunneli perustetaan tukipaaluin ja ankkuroidaan nostetta vastaan, tunnelin eteläosassa kallio- ja kitkamaa-alueella tunneli perustetaan maanvaraisena. Tunnelin ulkopuolelle rakennetaan pohjaveden virtauksen puolelta toiselle mahdollistava järjestelmä.

Teollisuuskadun uudet tunneliosuudet toteutetaan betonirakenteisena, jotka perustetaan maan tai kallion varaan. Teollisuuskadun länsiosan katu perustetaan paalulaatan varaan.

Keski-Pasilan rakentamishojjeiden mukaan rakentaminen ei saa muuttaa olemassa olevia pohjavesisuhteita työnaikaisesti eikä pysyvästi. Kaavassa on varattu alue pohja- ja orsivesien imeyttämiseksi Veturitien pohjoispuolella.

Kaukalorakenteen ulkopuoliset putkijohtokaivannot on varustettava pohjaveden virtauksen estävin sulkurakentein.

Alueella on havaittu nk. Pima-asetuksen (VNa 214/2007) ylemmän ja alemman ohjearvopitoisuuden ylittäviä haitta-ainepitoisuuksia metallien, öljyhiilivetyjen ja PAH-yhdisteiden osalta. Maaperän pilaantuneisuuden on todettu olevan pistemäistä. Myös alueen pohja- ja orsivedessä on todettu paikoin kohonneita haitta-ainepitoisuuksia. Alueen käyttötarkoituksen muuttuminen edellyttää mittavia maanrakennustöitä ja siten maaperän puhdistamista. Maaperän pilaantuneisuudesta on laadittu tutkimusraportit (*Keski-Pasilan ratapiha, Golder Associates Oy, 9.12.2008 ja Keski-Pasilan ratapiha, Veturitien eteläosa, Golder Associates Oy, 2.2.2011*).

Pilaantuneet maa-alueet tulee tutkia ja kunnostaa ennen rakentamiseen ryhtymistä.

Ilmanvaihto

Molemmissa tunneleissa ilmanvaihto perustuu pitkittäiseen ilmanvaihtoon, joka saadaan aikaan tunnelin kattoon sijoitettavia impulssipuhaltimia käyttäen. Puhaltimet varusteineen mitoitetaan päästöjen hallinnan ja palotilanteen savunpoistovaatimusten mukaan. Teollisuuskadun tunnelissa sekä Veturitien tunnelissa ilmanotto tapahtuu tunnelien suuaukoista. Veturitien tunnelissa ilmanpoisto tapahtuu tunnelin suuaukkojen sekä ilmanpoistokuilujen kautta. Ilmanpoistokuilujen (te) ohjeellinen sijainti on merkitty. Ilmanpoistokuilujen koko määräytyy jatkosuunnittelussa. Kuilujen tulee olla vähintään 2 metriä korkeita maan pinnasta. Keskiosien ympäristörakenteita voidaan hyödyntää osana tunnelin ilmanvaihtoa.

Palo- ja pelastusturvallisuus

Tunneleissa on pelastautumisyhteydet noin 100 m välein, jotka mahdollistavat poistumisen viereiseen tunneliin. Tulipalon sattuessa ilmanvaihdon ohjauksen tulee siirtyä automaattisesti erilliseen palotilanteen ohjaukseen. Savu poistetaan tunneleiden suuaukkojen kautta.

Tunneleiden varustukseen kuuluu mm. automaattinen paloilmoitinjärjestelmä, VIRVE-verkko, poistumisteiden turva- ja merkkivalaistus sekä palovesijärjestelmä.

Tunneleiden käyttöä varten alueelle on toteutettava paikallisvalvomo, josta mm. ohjataan savunpoistoa ja tehdään järjestelmien testauksia. Varsinainen tunneleiden valvomo, josta liikenteenhallintajärjestelmää käytetään, on oltava toiminnassa 24 tuntia vuorokaudessa.

Teollisuuskadun tunneli, Veturitien tunneli ja Pasilansillan alittava osuus tulee myös palo- ja pelastusturvallisuuden osalta suunnitella kokonaisuutena. Ennen tunnelikokonaisuuden tai sen osan rakentamisen aloittamista tulee laatia selvitys pelastusturvallisuudesta myös hankkeen ulkopuolelta koko rakentamisen tosiasialliselta vaikutusalueelta.

Ennen tunnelien rakentamisen aloittamista hankkeeseen ryhtyvän tulee esittää pelastuslaitoksen vaatimat selvitykset liikenteen ohjauksesta ja muista järjestelyistä kaava-alueella ja sen ulkopuolella hankkeen tosiasiallisella vaikutusalueella.

Ympäristöhäiriöt

Kaavassa varaudutaan Veturitien liikennesuunnitelman mukaisesti merkittävään kasvuun Keski-Pasilan alueen liikennemäärissä. Veturitien liikennemäärän on arvioitu kasvavan eteläosassa Pasilankadun liittymän kohdalla 27 600 ajoneuvoon vuorokaudessa.

Veturitien liikenne kulkisi ensimmäisessä vaiheessa maantasossa lukuun ottamatta pohjoisen veturitallin kohdan ja keskustakorttein välistä osuutta, jossa läpimenokaistat sukeltavat kaukalossa maan alle ja alittavat teollisuuskadun kiertoliittymän tunnelissa vuoden 2010 liikennesuunnitelman mukaisesti. Suurin osa Veturitien liikenteestä ohjautuu tähän lyhyeen tunneliin. Tulevaisuudessa Veturitie on suunniteltu tunneloitavan Pasilankadun ja Teollisuuskadun kiertoliittymien väliseltä osuudelta. Myös tässä tilanteessa suurin osa ennustetusta liikenteestä ohjautuu tunneliin. Teollisuuskadun jatkeen liikennemäärän on arvioitu olevan noin 12 400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Veturitien liikennemääräksi Pasilansillan pohjoispuolella arvioidaan noin 45 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Kaava-alueen ympäristön melutilannetta tulevaisuudessa on arvioitu tehtyjen meluselvitysten perusteella. Toralinnan kohdalla suunniteltujen liikenneratkaisujen vaikutusta melutasoon on tarkasteltu erillisessä selvityksessä (Toralinna, Liikennemeluselvitys, Akukon 30.9.2014). Ensimmäisen vaiheen toteutustilanteessa ennusteliikennemäärillä lasket-

tuna Toralinnan kohdalla suurin Veturitien puoleisen julkisivun keskiäänitaso kasvaa nykytilanteesta yhden desibelin. Keski-Pasilan uuden maankäytön aiheuttama liikenteen lisäys tuottaa tästä melutason kasvusta vain 0,2 dB. Selvityksen mukaan Veturitien melua olisi periaatteessa mahdollista torjua meluidalla, mutta aidan tulisi Toralinnan pohjoispäässä olla katutasosta jopa 4,5 metrin korkuinen. Aita olisi torjuntavaikutukseensa nähden hyvin mittava ja mm. maisemallisesti hyvin haasteellinen toteuttaa ympäristöönsä. Matalammalla muurilla on mahdollista torjua alimpaan kerrokseen kohdistuvaa melua sekä autojen ajovalojen aiheuttamaa häiriötä. Muita mahdollisia ja paremmin ympäristöönsä sopivia meluntorjuntakeinoja, joita Veturitien tällä kohdin on jatkossa syytä tutkia, ovat mm. hiljaiseen päällysteeseen ja ajonepeuksiin kohdistuvat toimet. Tämän vuoksi kaavassa edellytetään Veturitien suunnittelussa kiinnittämään erityistä huomiota liikennemelun torjuntaan. Tarkastellussa lopputilanteessa eli pitkän tunnelivaihtoehdon mukaisessa ennustetilanteessa Veturitien puoleiselle julkisivulle voisi suurimmillaan kohdistua noin 2 dB nykyistä suurempi keskiäänitaso, mutta tunnelin aukotukseen ja luiskiin kohdistettavilla meluntorjuntatoimenpiteillä tämä lisäys on mahdollista kumota. Kaavassa on tämän vuoksi annettu määräys, jossa edellytetään liikennemelun torjunnan huomioon ottamista jatkosuunnittelussa. Konkreettisia toimenpiteitä olisivat tunnelin seinämissä käytettävät absorboivat materiaalit ja vastaavasti tunnelin aukotuksen meluvaimennus.

Tornialuetta käsittelevässä selvityksessä (*Keski-Pasilan Tornitalot, Liikenteen ympäristömelun, runkomelun ja tärinän selvitys, Akukon 29.4.2013*) tarkasteltiin tornialueen kaavaluonnoksen mukaista toteutustilannetta Veturitien tunnelivaihtoehdolla. Selvityksen mukaan melutason ohjearvot ulkona ylittyvät kauttaaltaan tarkastelualueella. Ohjearvot alittavien ulko-oleskelualueiden osoittaminen maanpintatasolta tulee olemaan hyvin vaikeaa suunnittelun eri näkökohdat huomioon ottaen. Sen sijaan suunniteltujen rakennusten sisätiloihin kohdistuva katu liikenteen melu on eristettävissä melko tavanomaisin ratkaisuin.

Ilmanlaatua suunnittelualueen ympäristössä on arvioitu mm. Ilmatieteen laitoksen tekemien leviämismalliselvitysten sekä käytettävissä olevien mittaustietojen perusteella. Typpidioksidin raja-arvotason ei arvioida ylittyvän, mikäli katu ja sen ympäristö suunnitellaan riittävän hyvin tuulettuvaksi. Toisaalta huonosti tuulettuvassa katukuilumaisessa ympäristössä raja-arvotaso voi ylittyä jo huomattavasti pienemmälläkin liikennemäärillä, mitä Veturitielle on ennustettu. Kaava-alueella erityisen haastavia kohtia ilmanlaadun kannalta ovat jatkossa kiertoliittymien ympäristöt, joihin mahdolliset tunnelien päät sijoittuisivat. Kaavamääräyksellä on edellytetty jatkosuunnittelussa kiinnittämään erityistä huomiota tunneloinnin ilmanvaihtoratkaisuihin ilmansaasteiden aiheuttami-

en haittojen minimoimiseksi. Oletettavasti tunnelin toteuttamiseen ja liikennemäärien kasvamiseen ennustetulle tasolle kestää kuitenkin vielä niin pitkä aika, että autotekniikan kehittyminen tulee jossain määrin alentamaan muutoin paikallisesti korkeaksi nousevia ilman epäpuhtauksien pitoisuuksia. Keski-Pasilaan suunniteltavan katuverkon ympäristössä tulee jatkossa joka tapauksessa kiinnittää huomiota siihen, että katu ympäristöstä suunniteltaisiin mahdollisimman hyvin tuulettuva. Lisäksi ympäristön rakennusten ilmanvaihtoratkaisujen, ihmisten oleskelualueiden sekä pyöräily- ja jalankulkuyhteyksien sijoitteluun tulisi kiinnittää erityistä huomiota, jotta ilmansaasteille altistuminen jäisi mahdollisimman pieneksi.

Nimistö

Nimistötoimikunta on käsitellyt kaava-alueen nimistöä kokouksessaan 18.9.2013. Nimistötoimikunta päätti esittää alueelle seuraavia nimiä: Veturitie–Lokvägen, Teollisuuskatu–Industrigatan, Pasilansilta–Bölebron ja Veturitallinkuja–Lokstallsgränden.

5

ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMISEN VAIKUTUKSET

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Yleiskaavan mukaisessa pääkatuverkossa Veturitie on Keski-Pasilan pääkatu, joka yhdistää Tuusulanväylän jatkeen ja Hakamäentien etelään Nordenskiöldinkadulle ja Teollisuuskadun jatkeen kautta itään. Samalla Veturitie toimii koko Pasilan liikenteen yhteytenä ympäröivään katuverkkoon. Keski-Pasilan alueelle on tulevaisuudessa tulossa merkittävästi uutta rakentamista. Katualueiden toteuttaminen palvelee kaava-alueen ympärille tulevaa maankäyttöä.

Keski-Pasilan kaavakokonaisuuden toteuttaminen eheyttää merkittävästi yhdyskuntarakennetta ja tuo toimistotilojen osuudesta riippuen noin 1 500 asukasta elävöittämään Keski-Pasilaa. Tornialue muuttuu asumisen, työnteon ja palvelut yhdistäväksi keskustamaiseksi alueeksi. Tornitalot muodostavat kauas näkyvän maamerkin ja palvelutarjonta lisääntyy ja monipuolistuu Keski-Pasilan rakentumisen myötä.

Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen

Veturitien eteläosan asemakaava mahdollistaa Keski-Pasilassa Tornialueen, keskustakorttelin sekä Ratapihakortteleiden maankäytön suunnitellulla tavalla. Näiden alueiden arvioitu uusi maankäyttö on yhteensä noin 0,5 miljoonaa k-m². Yleiskaava 2002 mukainen maankäyttö ja

pääkatuverkko tuottavat nykyisiin liikennemääriin kasvua kaupungin laajuisesti erityisesti pääkatuverkolle. Veturitiellä Toralinnan kohdalla liikennemäärien kasvusta 4/5 on arvioitu johtuvan muusta kuin Keski-Pasilaan tulevasta uudesta maankäytöstä.

Valtaosa alueen pohjois-etelä- ja pohjois-itäsuuntaisen läpiajoliikenteen kasvusta siirtyy Veturitielle ja Teollisuuskadulle, mikä vähentää Pasilankadun, Pasilansillan, Ratapihantien ja Savonkadun sekä Mäkelänkadun liikennemääriä.

Sekä ajoneuvo- että kevyen liikenteen yhteydet veturitalleille ja Toralinnan seisontaraiteiden paikalle mahdollisesti myöhemmin tulevalle maankäytölle paranevat, mikäli Veturitie tunneloidaan pitkän vaihtoehdon mukaisesti.

Veturitien ja Pasilankadun rakentaminen aiheuttaa joukkoliikenteelle sekä pyöräily- ja kävelyreitteihin sekä autoliikenteelle työnaikaisia muutoksia.

Alueen teknisen huollon verkoston toteuttaminen palvelee tulevaisuudessa myös kaava-alueen pohjoispuolelle tulevaa maankäyttöä.

Vaikutukset luontoon ja maisemaan

Rakentaminen muuttaa alueen vesitasapainoa, koska kaavanmukaisessa tilanteessa vettä läpäisevät pinnat rakennetaan vettä läpäisemättömiksi. Hulevesien käsittelyyn ja pohjaveden pinnan ja virtauksien säilymiseen kiinnitetään rakennettaessa erityistä huomiota ja ne suunnitellaan siten, että ympäröiville alueille ei koidu haittaa.

Rautatieläisten asuinkasarmina toiminut ns. Toralinna rajautuu asema-kaava-alueeseen. Toralinnan pihatasoa korkeammalle sijoittuvan Veturitien liikenne- ja ratatien rakentaminen vaikuttaa rakennuksen näkyvyyteen ja sen lähiympäristöön. Veturitien levennyksen ja sen reunaan tarvittavan tukimuurin myötä Toralinnan kohdalla kahdessa rivissä kasvavista puuriiveistä kadunpuoleinen poistuu. Kyseinen ulompi puistolehmusrivi on todettu osittain huonokuntoiseksi.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, turvallisuuteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin

Kaava-alue on vilkkaana liikenneympäristönä liikennemelun ja liikenneperäisten ilman epäpuhtauksien kuormittamaa. Kaavan ei arvioida merkittävästi lisäävän ympäristössään melua tai ilman epäpuhtauksien

päästöjä. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin tärkeää kiinnittää huomiota siihen, ettei katu ympäristöä rakenneta kuilumaiseksi tilaksi, jossa epäpuhtaudet eivät pääse riittävästi laimenemaan. Lisäksi Veturitien jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota meluntorjunnan eri osaluoksiin, jotta pienetkin paikalliset vaikutukset esimerkiksi Toralinnan kohdalla saadaan minimoitua.

Veturitallien ja Toralinnan alueen asemakaavan valmistelun yhteydessä huomioidaan Veturitien liikenteen aiheuttamat ympäristöhäiriöt.

Asemakaava luo edellytykset palo- ja pelastusturvallisuuden määräysten mukaiselle jatkosuunnittelulle ja toteutukselle.

Maaperän pilaantuneisuus

Alueen maaperä kunnostetaan rakentamisen yhteydessä, joten pilaantuneisuudesta ei aiheudu haitallisia vaikutuksia ihmisten terveydelle.

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Asemakaavan toteuttamisen alustavat kustannusarviot liikennesuunnitelmien toteuttamisesta ovat noin (alv 0 %):

Veturitien liikennejärjestelyt välillä	
Nordenskiöldinkatu - keskustakortteli	10 Me
Veturitien tunneli	53 Me
Teollisuuskadun tunneli	13 Me
Teollisuuskadun liikennejärjestelyt	5 Me
yhteensä	81 Me

Tässä esitetty kustannusarvio ei sisällä kaava-alueen ulkopuolisten tulleiden alueiden maankäytön toteuttamista palvelevien runkoverkostojen ja katurakentamisen kustannuksia. Katualueiden kustannusarvio perustuu Veturitien toteuttamiseen välillä Nordenskiöldinkatu - Maistraatinportti pitkänä tunnelivaihtoehtona sekä Teollisuuskadun tunnelin osalta katusuunnitelmaan välillä Veturitie - Jämsänkatu.

Kustannusarvio ei sisällä maaperän kunnostamisesta ja esirakentamisesta aiheutuvia kustannuksia eikä joukkoliikenteelle mahdollisesti aiheutuvia työnaikaisia kustannuksia.

Kustannuksissa ei ole huomioitu valtion osuutta Veturitien tunnelin toteuttamisessa (15 Me).

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Rakentamisaikataulu

Tavoitteena on, että asemakaava olisi lainvoimainen vuonna 2014, jolloin rakentaminen voisi alkaa vuonna 2015.

Tornialueella on tarkoitus järjestää toteutukseen tähtäävä suunnittelukilpailu vuonna 2015 ennen tornialueen asemakaavaehdotuksen laatimista.

Vaiheistus

Veturitien tunneli voidaan rakentaa vaiheittain siten, että ensimmäisessä vaiheessa tunneli alittaa vain Teollisuuskadun kiertoliittymän vuoden 2010 liikennesuunnitelman mukaisesti. Veturitien ensimmäinen vaihe on tarkoitus rakentaa vuosina 2015–2019. Ensimmäisessä rakennusvaiheessa tulee varautua Veturitien tunnelin jatkamiseen. Tunnelin toista rakentamisvaihetta ei ole aikataulutettu, mutta se ei alkane ainakaan ennen vuotta 2028.

Vaikka tunnelit toteutetaan vaiheittain, on Teollisuuskadun tunneli, Veturitien tunneli ja Pasilansillan alittava osuus suunniteltava kokonaisuutena. Vaiheittaisessa toteutuksessa tulee olemassa olevien tilojen käytöturvallisuus- ja pelastusturvallisuustaso turvata työn aikana.

7 SUUNNITTELUN VAIHEET

Vireilletulo, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vuorovaikutus

Suunnittelualueesta suuri osa on Keski-Pasilan ratapiha-alueita, jonka aktiivisin käyttö on loppunut Vuosaaren sataman käyttöönoton jälkeen. Pasilan järjestelyratapiha voidaan ottaa uuteen käyttöön.

Kaavamuutosalueen länsiosa sisältyy Helsingin kaupungin ja Suomen valtion väliseen, vuonna 2002 solmittuun aiesopimukseen. Sopimuksen mukaan Helsingin kaupunki ryhtyy toimenpiteisiin asemakaavan muuttamiseksi tai laatimiseksi.

Kaavoitustyö on tullut vireille kaupungin ja valtion aloitteesta.

Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston kirjeellä, jonka mukana lähetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma (päiväty 17.9.2010).

Vireilletulosta ilmoitettiin myös vuoden 2010 kaavoituskatsauksessa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Sitä sekä kaavan lähtökoh-
tia ja tavoitteita esiteltiin yleisötilaisuudessa 29.9.2010.

Osallisille lähetettiin asemakaavaluonnoksen havainnekuva (kirje päi-
vätty 15.3.2012).

Keski-Pasilan tornialueen asemakaavaluonnos ja havainnekuva ovat olleet nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa, kaupungintalolla ja Pasilan kirjastossa 2.4.–23.4.2012. Luonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 16.4.2012.

Viranomaisyhteistyö

Kaavaluonnoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteis-
työtä Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen, rakennusvi-
raston, kiinteistöviraston tonttiosaston ja geoteknisen osaston, raken-
nusvalvontaviraston, pelastuslaitoksen, ympäristökeskuksen, Helsingin
seudun ympäristöpalveluiden (HSY), Uudenmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen ja Liikenneviraston rautatieosaston kanssa.

Kaavan valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeit-
se kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta Helsingin poliisi-
laitokselta, kaupunginmuseolta, terveyskeskukselta, Museovirastolta,
kaupungin liikennelaitokselta ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhty-
mältä.

Kaavan valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeit-
se kannanotot asemakaavaluonnoksesta Helsingin kaupungin hallinto-
keskukselta, kulttuurikeskukselta, kaupunginkirjastolta, poliisilaitoksel-
ta, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymältä, Helsingin seu-
dun liikenne -kuntayhtymältä, asuntotuotantotoimistolta, Liikenneviras-
tolta, Museovirastolta, Helsingin kaupungin rakennusvirastolta, terve-
yskeskukselta ja ympäristökeskukselta.

Viranomaisten liikennealueita koskevat kannanotot kohdistuivat mm.
Veturitien ympäristövaikutuksiin (melu ja ilmanlaatu varsinkin Toralin-
nan kohdalla), kaava-alueen rajaukseen ja alueen yhtenäisyyteen, To-
ralinnan ja veturitallien alueiden huomioimiseen, liikkumisreittien jatku-

vuuteen ja esteettömyyteen sekä turvallisuuteen, tunneliratkaisujen teknisiin vaatimuksiin, katualueiden rajauksiin, huoltoon, hulevesien hallintaan ja talvikunnossapidon sekä joukkoliikenteen huomioimiseen.. Hyviä ajo- ja kulkuyhteyksiä veturitalleille pidettiin tärkeinä ja Veturitien pitkää tunnelivaihtoehtoa pidettiin yleisesti kevyenliikenteen ja ympäristön kannalta parhaana vaihtoehtona.

Viranomaisten kannanotot on otettu huomioon kaavaehdotusta valmisteltaessa siten, että katualueiden rajauksia on tarkistettu, kaavaehdotuksessa on osoitettu tilavaraus Veturitien tunnelille ja sinne johtavalle ajoluiskalle, tunneli voidaan toteuttaa vaiheittain, Veturitieltä on merkitty liittymä Veturitallinkujalle sekä sen yhteyteen ohjeellinen suojatien kohta, kaavamääräyksellä on edellytetty jatkosuunnittelussa kiinnittämään erityistä huomiota tunnelien ilmanvaihtoratkaisuihin ilmansaasteiden aiheuttamien haittojen minimoimiseksi, kaavaehdotukseen on merkitty kaava-alueelle sijoittuva osa maanalaisesta jätevesitunnelista.

Esitetyt mielipiteet

Kaavan valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse 26 mielipidettä, joista 15 koski osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja 11 asemakaavaluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuuksissa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut liikennealueita koskevat mielipiteet kohdistuivat mm. Veturitien suuriin liikennemääriin ja väylämäisyyteen, veturitallien saavutettavuuteen, ympäristön viihtyisyyteen, Toralinnan ja veturitallien alueiden huomioon ottamiseen, Länsi- ja Itä-Pasilan tornialueeseen yhdistämisen tarpeeseen sekä tornialueen eri osien yhdistämiseen. Veturitietä esitettiin katettavaksi.

Kaavaluonnoksesta saaduissa mielipiteissä esitettiin edellisten lisäksi mm. kannen tai kevyenliikenteensillan rakentamista rata-alueen yli.

Mielipiteitä on kaavoitustyössä otettu huomioon siten, että viranomaisten kannanottojen johdosta lueteltujen tarkistusten lisäksi Pasilansillalle varattua aluetta on laajennettu katualueen yläpuolella.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös 12.6.2012

Keski-Pasilan tornialueen asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos esiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnalle 5.6.2012 ja se päätti panna asian pöydälle. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 12.6.2012 hyväksyä Keski-Pasilan tornialueen asemakaava- ja asemakaavan

muutosluonnoksen laadittavan asemakaava- ja asemakaavan muutos-
ehdotuksen pohjaksi. Päätös syntyi kolmen äänestyksen jälkeen:

Käsittely

Palautusehdotus: Sampo Villanen: Kaavuluonnos palautetaan valmisteluun siten, että selvitetään, voiko Veturitien itäpuolella olevia torneja T6 ja T7 siirtää osaksi samaa kokonaisuutta tornien T1-T5 kanssa siirtämällä Veturitien linjausta idemmäksi. Tornialueen kaupunkimaisuus varmistetaan sijoittamalla tarvittaessa tornien lomaan matalia rakennuksia ja luomalla siten tornialueelle kaupunkimaista rakennetta esimerkiksi kujien muodossa. Lisäksi kiinnitetään huomiota jalankulkuyhteyksien luontevuuteen tornialueelta Länsi-Pasilaan sekä keskuskortteliin.

Varajäsen Villasen palautusehdotus raukesi kannattamattomana.

Vastaehdotus: Sampo Villanen: Hyväksyessään kaavuluonnoksen lautakunta edellyttää, että jatkosuunnittelussa tornialueen kaupunkimaisuus varmistetaan esimerkiksi sijoittamalla tornien lomaan tarvittaessa matalia rakennuksia ja luomalla siten tornialueelle kaupunkimaista rakennetta esimerkiksi kujien muodossa.

Kannattajat: Mari Holopainen

Vastaehdotus: Sampo Villanen: Hyväksyessään kaavuluonnoksen lautakunta edellyttää, että jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota luonteviin jalankulkuyhteyksiin tornialueelta Länsi-Pasilaan sekä keskuskortteliin.

Kannattajat: Matti Niemi

Vastaehdotus: Sampo Villanen: Hyväksyessään kaavuluonnoksen lautakunta edellyttää, että jatkosuunnittelussa autopaikkanormiksi asuinrakennuksille, toimistoille, myymälöille, kahviloille ja ravintoloille asetetaan tässä vaiheessa vähintään 1 ap / 180 k-m².

Kannattajat: Osmo Soininvaara

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Hyväksyessään kaavuluonnoksen lautakunta edellyttää, että jatkosuunnittelussa tornialueen kaupunkimaisuus varmistetaan esimerkiksi sijoittamalla tornien lomaan tarvittaessa matalia rakennuksia ja luomalla siten tornialueelle kaupunkimaista rakennetta esimerkiksi kujien muodossa.

Jaa-äännet: 7: Laura Finne-Elonen, Arja Karhuvaara, Lasse Männistö, Matti Niemi, Elina Palmroth-Leino, Heli Puura, Osmo Soininvaara
 Ei-äännet: 2: Mari Holopainen, Sampo Villanen

Suoritettussa äänestyksessä esittelijän ehdotus voitti äänin 7-2.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Hyväksyessään kaavaluonnoksen lautakunta edellyttää, että jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota luonteviin jalan- kulkuyhteyksiin tornialueelta Länsi-Pasilaan sekä keskuskortteliin.

Jaa-äännet: 5: Laura Finne-Elonen, Arja Karhuvaara, Lasse Männistö, Elina Palmroth-Leino, Heli Puura
 Ei-äännet: 4: Mari Holopainen, Matti Niemi, Osmo Soininvaara, Sampo Villanen

Suoritettussa äänestyksessä esittelijän ehdotus voitti äänin 5-4.

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Hyväksyessään kaavaluonnoksen lautakunta edellyttää, että jatkosuunnittelussa autopaikkanormiksi asuinrakennuksille, toimistoille, myymälöille, kahviloille ja ravintoloille asetetaan tässä vaiheessa vähintään 1 ap / 180 k-m².

Jaa-äännet: 6: Laura Finne-Elonen, Arja Karhuvaara, Lasse Männistö, Matti Niemi, Elina Palmroth-Leino, Heli Puura
 Ei-äännet: 3: Mari Holopainen, Osmo Soininvaara, Sampo Villanen

Suoritettussa äänestyksessä esittelijän ehdotus voitti äänin 6-3.

Lausunnot sekä nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä 10.1.–10.2.2014.

Ehdotuksesta saatiin pelastuslautakunnan, Helsingin Energia Helen Sähköverkko Oy:n, Liikenneviraston, Helsingin poliisilaitoksen, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY), Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus), yleisten töiden lautakunnan, ympä-

ristölautakunnan, kiinteistölautakunnan ja Museoviraston lausunnot. Ehdotuksesta ei tehty muistutuksia.

Liikenneviraston lausunnossa todetaan, että rautatiealueen rajojen määrittämisessä tulee huomioida läntisen lisäraiteen ja Lentoradan vaatimat tilat.

Helsingin poliisilaitos toteaa lausunnossaan, että pitkä tunnelivaihtoehto on liikenteellisesti paras vaihtoehto, erityisesti kevyen liikenteen näkökulmasta. Poliisilaitos korostaa edelleen, että niin rakennusaikaisten kuin valmiin alueenkin liikenneväylien, erityisesti kevyen liikenteen väylien, tulee olla yhtenäisiä ja tarkoituksenmukaisia.

HSL pitää lausunnossaan tärkeänä, ettei suljeta pois mahdollisuutta, että raitiotien linjaus kulkisi Pasilankatua suoraan Pasilansillalle.

HSY toteaa lausunnossaan, että pitkän tunneliin toteuttamisella on mahdollista saada sekä liikennettä, että liikenteen haittoja pois pahoin kuormittuneesta maanpintatasosta. Tällöin tunnelin suuaukkojen tulee toimia ilman sisäänottoaukkoina ja ilmanpoistokuilujen tulee ulottua riittävän korkealle. Jos tunneli ei toteudu, näin isot liikennemäärät maanpintatasossa aiheuttavat ilmanlaatuongelmia ja ne rajoittavat maankäytön suunnittelua ja eri toimintojen sijoittumista. Lisäksi lausunnossa kiinnitetään huomiota vesihuollon suunnitteluun ja toteutukseen.

ELY-keskuksen lausunnossa kiinnitetään huomiota Keski-Pasilan ja laajemman liikenneverkon toimivuuteen sekä tunneliturvallisuuden varmistamiseen. Kaavaan tarvitaan myös hulevesien hallintaa koskeva määräys. Lisäksi lausunnossa todetaan liikenteen melu- ja ilmanlaatuvaikutusten ulottuvan huomattavasti kaava-alueen ulkopuolelle, joten kaavassa on annettava määräykset, joilla haittavaikutukset torjutaan tai minimoidaan. Toralinnan valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön arvojen säilyminen on Veturitien kasvavan liikenteen myötä uhattuna.

Yleisten töiden lautakunnan lausunnossa esitetään katualueen rajojen tarkistamista siten, ettei katu rajaudu suoraan veturitallirakennuksiin.

Ympäristölautakunnan lausunnossa kiinnitetään huomiota tarvittaviin meluselvityksiin sekä ilmanlaadun turvaamiseen; erityisesti asukkaiden ja muiden alueella liikkuvien kävelijöiden, pyöräilijöiden ja pysäkkejä käyttävien olosuhteisiin. Ilmanlaadun turvaamiseksi tulee huolehtia, ettei katukuilumaisia olosuhteita muodostu. Lisäksi lausunnossa todetaan, että tunneloinnin ympäristöhyötyinä on katutason melu- ja pako-

kaasupäästöjen väheneminen. Ilmanlaadun kannalta kriittisiä ovat tunnelien suuaukkojen ympäristöt.

Kiinteistölautakunta toteaa Veturitien kaavoituksen mahdollistavan ajoyhteydet uusille kaavoitettaville alueille Keski-Pasilassa. Kiinteistölautakunta puoltaa lyhyen tunnelivaihtoehdon toteuttamista kustannussyistä.

Museovirasto toteaa lausunnossaan, että kulttuurihistoriallisesti merkittävän aluekokonaisuuden suojelu tulee varmistaa paitsi rakennukset myös lähiympäristö huomioon ottaen. Liikenne- ja kaavaratkaisut eivät saa estää tai heikentää valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön käyttöä ja arvojen säilymistä. Jatkosuunnittelussa on varmistettava ympäristörakentamisen soveltuvuus veturitallien ja rautatieläistalojen kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen.

Pelastuslautakunnan ja Helsingin Energia / Helen Sähköverkko Oy:n lausunnoissa ei ollut huomautettavaa.

Asemakaava- asemakaavan muutosehdotukseen on tehty seuraavat tarkistukset:

- Liikenneviraston lausunnon johdosta on LR-alueen rajoja tarkistettu.
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunnon johdosta kaavakarttaan on lisätty: Pohja- ja orivesien imeyttämiseksi varattu alue.
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä ympäristölautakunnan ja Museoviraston lausuntojen johdosta on lisätty kaavamääräykset:

Veturitien suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikennemelun torjuntaan.

Kiertoliittymien ja tunnelin suuaukkojen kautta kantautuvan liikennemelun torjuntaan tulee kiinnittää erityistä huomiota.

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä Museoviraston lausuntojen johdosta on lisätty kaavamääräykset:

Rakennettava muurin tulee olla kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja ympäristöön sopiva.

Jatkosuunnittelussa on varmistettava ympäristörakentamisen soveltuvuus veturitallien ja rautatieläistalojen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen.

- Tehdyn meluselvityksen perusteella on poistettu määräys: Kiertoliittymien keskiosien tulee olla pääosin avonaisia.

Lisäksi kaavaehdotukseen on tehty joitakin teknisluonteisia tarkistuksia.

8 KÄSITTELYVAIHEET

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus esiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnalle 26.11.2013 ja se päätti panna asian pöydälle. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 3.12.2013 puoltaa asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on 3.11.2014 muuttanut asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotusta.

Helsingissä 3.11.2014

Olavi Veltheim



Sijaintikartta
Veturitien eteläosa

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto
Pasila-projekti / VP, FEL





KESKI-PASILAN TORNIALUE YMPÄRISTÖINEEN ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA





Suunnittelualue

Keski-Pasilan tornialuetta suunnitellaan Pasilansillan eteläpuolelle. Lännessä suunnittelualueetta rajaa Pasilankatu ja Veturitie, idässä Ratapihantie ja Savonkatu, etelässä Nordenskiöldinkatu. Alueen pinta-ala on noin 21,2 ha.

Nykytilanne

Suunnittelualue sijaitsee laaksopainanteessa kaupunkirakenteellisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävällä paikalla. Laakson länsireunassa Pasilankadun varrella on metsäinen kalliorinne. Idässä jyrkkäreunainen kallioalue jää pääradan ja Ratapihantien väliin.

Alueen ilmettä hallitsee laaja ratapihamiljö, jonka keskellä on vuodesta 1899 alkaen rakennettu Veturitallien rakennuskokonaisuus. Ratapihan länsipuolella sijaitsee vuonna 1899 rakennettu Toralinna. Sen puistomaiseen pihapiiriin kuuluvat kaksi puurakenteista asuinrakennusta, avointa maisematilaa rajaava ratojen suuntainen puukujanne, varikon päällikköiden asuintalo vuodelta 1908 sekä asetinlaite vuodelta 1911. Sekä Veturitallit että Toralinna ympäristöineen ovat kulttuuri- ja rautatiehistoriallisesti sekä kaupunkikuvallisesti merkittäviä.

Suunnittelualueesta osa on Keski-Pasilan ratapiha-alue, jonka aktiivisin käyttö on loppunut Vuosaaren sataman käyttöön oton jälkeen. Pasilan järjestelyratapiha voidaan ottaa uuteen käyttöön.

Alueen itälaidalla sijaitsee vuonna 1913 rakennettu Eläintarhan ala-asteen koulu ja Helsingin palvelualuejen oppilaitoksen kauneudenhoitoalan yksikkö vuodelta 1993.

Veturitallien itäpuolella on Päärata. Pääradan varressa sen itäpuolella kulkee seudullinen kävely- ja pyöräilyraitti. Pääradan alitse johtaa käytöstä poistunut satamarata ja ajoyhteys Savonkadulta Veturitalleille. Alueen länsilaidalla kulkee Veturitie, joka on Hakamäentieltä Nordenskiöldinkadulle johtava vilkasliikenteinen pääkatu.

Mitä alueelle suunnitellaan

Alueelle suunnitellaan tiivis ja urbaani työpaikka- ja asuinalue, joka on avoin ja kutsuva läpi vuorokauden. Alueelle on suunnitteilla kymmenen tornitaloa, sarja aukioita ja niiden äärelle sijoituvia palveluita. Kuhunkin torniin osoitetaan asuntoja, työpaikkoja ja palveluita. Jokin torneista voi myös olla hotelli. Tornien arkkitehtuurisuunnittelua ohjataan asemakaavalla siten, että alueen yleisilmeestä syntyy lopputilanteessa hallittu ja yhtenäinen tornien rakentamisajankohdasta riippumatta. Tornialueen asemakaavatyön pohjana on tarkoitus käyttää arkkitehtitoimisto Cino Zucchi Architetin vuonna 2009 tekemää viitesuunnitelmaa, jossa tornien kerrosala on yhteensä noin 155 000 k-m².

Tornien sijoittuminen rautatiehistoriallisesti merkittävän alueen viereen antaa mahdollisuuden luovan ja monimuotoisen kaupunkitilan rakentumiselle. Uuden ja vanhan vuoropuhelu korostaa Pasilan tornialueen erityisyyttä.

Veturitallien rakennuskokonaisuus ja sen monipuolinen toiminta säilytetään ja sitä kehitetään osana Pasilan keskusta-alue. Tavoitteena on, että tornien rajaamat urbaanit kaupunkiaukiot ja Veturitallien autenttinen miljöönivoutuvat saumattomasti toisiinsa. Toralinnan alue säilytetään nykyisessä asuinkäytössään ja arvokas miljöön suojellaan. Alue yhdiste-





tään hellävaraisesti uuteen rakentuvaan ympäristöön.

Toralinnan ja veturitallien välisen ratapihan raiteistot säilytetään joko nykyisessä käytössä seisontaraiteina tai varustetaan esimerkiksi lähiliikennejunien päivittäistä käyttöhuoltoa varten. Seisontaraiteiden toiminnallisena lähtökohtana on, että aamuruuhkan jälkeen osa lähiliikennejunista on mahdollista ajaa Ilmalan varikon sijaan näille raiteille. Raiteilla tehdään junien päivittäishuoltoa ja siivous. Kalusto voidaan ottaa käyttöön taas iltaruuhkaan. Seisontaraiteita on esitetty käytettäväksi myös museokaluston ja radan kunnossapidon ja muiden veturitallin toimijoiden käyttöön, siltä osin kun raiteita ei tarvita lähiliikennekaluston käyttöön.

Toralinnan ja Veturitallien välisen tilan käyttömahdollisuuksia tutkitaan raideratkaisujen selkiytyessä. Tavoitteena on yhdistää visuaalisesti ja toiminnallisesti toisiinsa nämä historiallisesti merkittävät rakennuskokonaisuudet.

Veturitallien alueella on ympäristötekniisissä maaperätutkimuksissa havaittu haitta-aineita, kuten öljyhiilivetyjä ja PAH-yhdisteitä. Seisonta- ja huoltoraiteiden alueelle laaditaan kunnostussuunnitelma ennen alueella suoritettavia kaivutöitä.

Alueella tehdään pohja- ja orsivesien tarkkailua.

Keski-Pasilan raideliikennetarkaisuja tutkitaan asemakaavoituksen kanssa rinnan. Metroasema sijoittunee kaava-alueen ulkopuolelle nykyisen asemarakennuksen välittömään läheisyyteen. Junaliikenteen osalta tutkitaan lähijunien Pisara-rataa sekä lisäraiteiden tarvetta ja sijoittamismahdollisuuksia.

Veturitien liikennemäärä kasvaa tulevaisuudessa ja katu siirretään tornialueen ja Veturitallien väliin. Poistuvan satamaraadan kuiluun suunnitellaan Teollisuuskadun jatketta, joka yhtyy Veturitiehen kiertoliittymässä Pasilan sillan eteläpuolella.

Eläintarhan ala-asteen koulun aluetta on tarkoitettu laajentaa etelään osayleiskaavaan merkitylle julkisten palvelujen ja hallinnon alueelle (PY). Aluetta kehitetään viereisen koulun tarpeisiin ja alueen vähäinen rakentaminen on mahdollista.

Aloite

Kaavamuutosalueen pääosa sisältyy Helsingin kaupungin ja Suomen valtion väliseen aiesopimukseen. Sopimuksen mukaan Helsingin kaupunki ryhtyy toimenpiteisiin asemakaavan muuttamiseksi tai laatimiseksi.

Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa suunnittelualueesta noin 6,4 ha ja Suomen valtio loput noin 14,8 ha. Senaatti-kiinteistöt hallinnoi noin 6,9 ha ja Liikenneviraston rautatieosasto noin 7,9 ha valtion alueesta.

Kaavatilanne

Keski-Pasilan osayleiskaavassa, joka on vuodelta 2006, alueen pohjoisosa on varattu keskustatoimintojen alueeksi, jota kehitetään hallinnon, kaupan ja julkisten palvelujen, asumisen ja virkistykseen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön. Torni-alueelle on merkitty ohjeellisesti rakennusoikeutta 100 000 - 130 000 k-m².

Osayleiskaavan oikeusvaikutteisuus ei kuitenkaan koske kerrosalamääritystä.





Veturitallit on osayleiskaavassa merkitty työpaikka-alueeksi, jonka ympäristö säilytetään. Toralinnan alue on merkitty asu-alueeksi, jolla ympäristö säilytetään. Molemmat alueet ovat kulttuurihistorian, kaupunkikuvan ja rautatieliikenteen historian kannalta arvokkaita ja sisältävät valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta solmittuun sopimukseen (Ympäristöministeriön päätös 9.12.1998). Päärata ja Veturitallien ja Toralinnan välinen alue on osayleiskaavassa rautatieliikenteen aluetta.

Alue on pääosin asemakaavoittamatonta lukuun ottamatta ympäröiviä katualueita, opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialuetta, osaa pääradasta sekä Pasilankadun ja Veturitien välistä kallio- ja metsäaluetta, joka on kaavoitettu puistoksi. Suunnittelualueella voimassa olevissa asemakaavoissa ei ole rakennusoikeutta lukuunottamatta koulujen aluetta koskevaa asemakaavaa vuodelta 1988. Eläintarhan ala-asteen koulu on merkitty suojeltavaksi rakennukseksi (sr-2).

Muut suunnitelmat ja päätökset

Suomen valtion ja Helsingin kaupungin solmimassa aiesopimuksessa vuodelta 2002 on sovittu Keski-Pasilan maankäytön suunnitteluperiaatteiden ja yhteistyön lisäksi muun muassa alueelle tulevan uudis- ja lisärakennusoikeuden jakamisesta, alueluovutuksissa noudatettavista periaatteista ja kunnallistekniikan toteuttamis- ja kustannusvastuusta. Valtio omistaa sopimusalueesta noin 84 % ja kaupunki noin 16 %. Suunnittelualueesta aiesopimukseen kuuluu vain länsiosa. Aluetta kehitetään kokonaisuutena omistusrajoista riippumatta.

Keski-Pasilan jatkosuunnitteluun on kaupunginvaltuusto hyväksynyt osayleiskaava-

van käsittelyn yhteydessä seuraavat toivomusponnet:

- osayleiskaavaa toteutettaessa selvitetään mahdollisuudet myös metron laajentamiseen Pasilasta Sörnäisiin ja Pasilasta lentokentälle
- jatkosuunnittelun ja toteuttamisen kuluessa ei tingitä korkeiden rakennusten ja koko alueen arkkitehtuurisesta tasosta.

Kaupunginhallitus on kehottanut vuonna 2007 huomioimaan jatkosuunnittelussa muun muassa seuraavaa:

- julkisen tilan kaupunkikuvallisen laatutason tulee olla korkea sekä pääväylillä että jalankulkuympäristössä
- tulee selvittää mahdollisuudet lisätä asuntojen määrää Keski-Pasilassa ja etsiä ennakkoluulottomasti uusia asumisen sekä toimisto- ja asuinkäytön yhteensovittamisen muotoja.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on kehottanut vuonna 2006, että jatkosuunnittelussa tutkitaan kaikki asumisen mahdollisuudet, jotta asukasmäärää voidaan lisätä alueella. Lisäksi on tutkittava yli 20-kerroksisten tornien rakentamisen mahdollisuudet.

Suunnittelualuetta koskevia selvityksiä

Osayleiskaava-aineisto:

- Keski-Pasila, Osayleiskaava, Selostus, Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2007
- Keski-Pasila, Osayleiskaava, Vaikutusselvitykset, Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2007
- Keski-Pasila, Osayleiskaava, Historia ja nykyaika, Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2003
- Central Pasila, Outline Plan, CZA - Cino Zucchi Architeti, 2004
- Keski-Pasilan kaupunkirakenteen viitteesuunnitelma, Osa-alue B, Pasilan-





kadun varren korttelit, Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen, 2004

Muuta aineistoa:

- Central Pasila, Tower Area, Detailed Plan, CZA - Cino Zucchi Architeti, 2009
- Veturitien ja Pasilan sillan liikennesuunnitelmat, Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010
- Pasilan veturitallit, Raportti historiallisten Pasilan veturitallien roolista Keski-Pasilan kyljessä ja erilaisista käyttömahdollisuuksista, Kaupunkisuunnitteluvirasto, Tuomas Raikamo, 2009
- Keski-Pasilan hulevesiselvitys, Finnish Consulting Group, 2009
- Keski-Pasila, Rakennettavuusselvitys, Helsingin kaupunki, Geotekninen osasto, 2009
- Keski-Pasilan ilmanlaadun arviointi Veturitien eri liikennemäärillä, Ilmatieteen laitos, 2009
- Töölön metrolinjan alustavan yleissuunnitelman tarkistaminen ja Pasilan metroaseman vaihtoehdot, Sito Oy, Arkkitehtitoimisto HKP Oy, 2008
- Ympäristötekniinen maaperätutkimus, Keski-Pasilan ratapiha, Golder Associates, 2008
- Keksi oma Keski-Pasila, nettikysely kaupunkilaisille, 2006
- Keski-Pasilan katuverkon yleissuunnittelu, Sito Oy, 2006
- Keski-Pasilan, Ilmalan ja MTV 3 alueen vesihuollon yleissuunnitelma, FINNMAP Infra Oy, 2006
- Keski- ja Pohjois-Pasila, Meluselvitys, Akukon Oy, 2004
- Pasilan alueen tärinä- ja runkome-luselvitys, KSV, Vibkon Oy, 2004
- Keski-Pasilan tuulisuuskartoitus, Insinööritoimisto Sormunen & Uttu Oy, 2004
- Keski-Pasilan ratapihan pilaantuneiden maiden selvitys, Ratahallintokes-

kus/SCC Viatek, 2003

- Keski-Pasilan ratapihaselvitys, Henkilöliikenteen tarpeet, Ratahallintokeskus, Sito Oy, 2003
- Keski-Pasilan toiminnallinen selvitys, Ratahallintokeskus, Sito Oy, 2002
- Pasilan veturitallit, Rakennushistoriallinen tarkastelu. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Riitta Salastie, 1995

Käynnissä olevat selvitykset:

- Pasilankadun liikennesuunnitelma, Kaupunkisuunnitteluvirasto
- Keski-Pasilan pääkatujen ja vesihuollon yleissuunnitelma, HKR, Sito Oy
- Keski-Pasilan korkean rakentamisen poikkeamisohje, Ramboll Oy
- Keski-Pasilan asemakaavoitusvaiheen tuulisuusselvitys, WSP Finland Oy
- Tornien teknistaloudellinen toteutettavuusselvitys
- Pisara-radon yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi, Liikennevirasto, Sito Oy
- Uuden lisäraiteen suunnittelu Pasilan aseman länsipuolelle, Liikennevirasto, Sito Oy

Vaikutusten arviointi

Osayleiskaavan yhteydessä tehtyjä vaikutusten arviointeja täydennetään tarvittavilta osin.

Kaupunkisuunnitteluvirasto ja muut asiantuntijat arvioivat tarpeen mukaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia

- *yhdyskuntarakenteeseen*. Rakentamisen vaikutuksia arvioidaan suhteessa olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, väestön, työpaikkojen ja palvelujen määrään, sijoittumiseen ja sisältöön sekä yhdyskuntarakenteen toimivuuteen.





- *maisemaan, kaupunkikuvaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.* Arvioidaan rakentamisen aiheuttamia muutoksia, erityisesti Keski-Pasilan ympäröiviin katutiloihin ja Pasilan sillalle, arvokkaisiin rakennuksiin ympäristöineen, lähi- ja kaukonäkyymiin sekä Helsingin merelliseen siluettiin.
- *luontoon.* Arvioidaan rakentamisen vaikutuksia luonnonolosuhteisiin, kasvillisuuteen ja luonnon monimuotoisuuteen.
- *ekologiaan.* Arvioidaan rakentamisen ekologisia vaikutuksia.
- *maa- ja kallioperään sekä veteen.* Selvitetään rakentamisen vaikutukset erityisesti pohjaveteen ja hulevesiin.
- *liikenteeseen.* Arvioidaan rakentamisen vaikutuksia erityisesti joukkoliikenteeseen sekä pyöräily- ja kävelyreitteihin.
- *teknisen huollon järjestämiseen.* Varmistetaan kortteleiden liittyminen Keski-Pasilaan suunniteltaviin teknisen huollon verkostoihin ja alueen yleistasaukseen.
- *yhdyskuntatalouteen.* Selvitetään vaikutukset rakentamisen kustannuksiin, energia-, vesi- ja jätehuollon järjestämiseen ja kustannuksiin.
- *terveyteen ja turvallisuuteen.* Selvitetään maaperän pilaantuminen ja kunnostustarve. Varmistetaan liikenteen melun ja päästöjen vaikutusten huomioiminen suunnitteluratkaisussa.
- *ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön.* Arvioidaan suunnitelman toteutuksen vaikutukset sosiaalisiin oloihin, elinoloihin, palveluihin, kulttuuriin ja viihtyisyyteen.
- *elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin.*

Vaikutusten arvioinnin tuloksia esitellään suunnittelutyön aikana. Arvioinneista laa-

ditaan yhteenveto asemakaavaselostukseen

Kaavan valmisteluun osallistuminen

Suunnittelun eri vaiheissa suunnitelmia esitellään näyttelyissä ja järjestetään kaikille avoimia keskustelutilaisuuksia. Tavoitteena on, että osalliset ja muut kiinnostuneet saavat tietoa suunnittelun etenemisestä ja tuovat valmisteluun näkemyksiä ja kehittämisehdotuksia.

Aloitusvaihe

Mielipiteet suunnittelun lähtökohdista ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta tulee esittää **viimeistään 22.10.2010.**

Keskustelutilaisuus on 29.9.2010 klo 17.30–19.30 kaupunkisuunnittelun info- ja näyttelytila Laiturilla vanhan linja-auton aseman rakennuksessa Kampissa, osoitteessa Narinkka 2.

Kaavan valmistelija on tavattavissa keskustelutilaisuudessa ja lisäksi kaupunkisuunnitteluvirastossa sopimuksen mukaan.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä alueen suunnitteluperiaatteita ja liikennesuunnitelmia on esillä 27.9.–22.10.2010

- Laiturilla, Narinkkatori 2, Kampi
- Pasilan kirjastossa, Kellosilta 9
- kaupunkisuunnitteluvirastossa, Kansakoulukatu 3, 1 krs
- www.hel.fi/ksv (kohdassa "Nähtävänä nyt").

Valmisteluvaihe

Asemakaavaluonnos laaditaan vuosina 2011–2012. Luonnoksen nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, lehti-ilmoituksella sekä viraston Internet-sivuilla ja siitä on mahdollisuus esittää mielipiteensä.





Viranomais- ja muu asiantuntijayhteistyö järjestetään erillisin neuvotteluin. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen viranomaisneuvottelun tarve arvioidaan kaavoituksen edetessä.

Samanaikaisesti, kun asemakaavaluonnosta laaditaan, järjestetään Pasilan sillan pohjoispuolisesta keskustakorttelista suunnittelu- ja toteutuskilpailu. Keskustakorttelin kilpailun ratkettua voidaan voittaneen ehdotuksen ja tornialueen kaavaluonnoksen yhteensopivuus tarkistaa.

Tavoitteena on, että kaavaluonnos olisi kaupunkisuunnittelulautakunnan käsiteltävänä vuoden 2013 alussa.

Ehdotusvaihe

Kaavaluonnoksen ja saadun palautteen pohjalta valmistellaan kaavaehdotus. Tavoitteena on, että ehdotus esitellään kaupunkisuunnittelulautakunnalle vuoden 2013 loppupuolella.

Lautakunnan puoltama ehdotus asetetaan julkisesti nähtäville ja siitä pyydetään viranomaisten lausunnot. Kaavaehdotuksesta voi tehdä muistutuksen nähtävilläoloaikana.

Tavoitteena on, että kaavaehdotus on kaupunginhallituksen ja kaupunginvaltuuston käsiteltävänä vuonna 2014.

Ketkä ovat osallisia

Alueen suunnittelussa osallisia ovat:

- alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat, yritykset ja oppilaitokset, Liikennevirasto, VR-Yhtymä Oy, Senaatti-kiinteistöt, Helsingin seurakunnat
- Helsingin kaupunginosayhdistysten Liitto HELKA ry, Pasila-seura, Alppila-Seura, Käpylä-seura, Kumpula-seura,

Hermanni-Vallila seura, Kanta-Helsingin omakotiyhdistys ry, Helsinki-Seura ry, Helsingin kaupunkisuunnitteluseura, Metropoliseura ry, Kynnys ry, Invalidiliitto ry, Helsingin Polkupyöräilijät ry

- Helsingin Yrittäjät ry, Helsingin seudun kauppakamari
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: Helsingin Energia, asuntotuotantotoimisto, elinkeinopalvelu, hallintokeskus, kaupunginkirjasto, kaupunginmuseo, kiinteistövirasto, kulttuurikeskus, liikennelaitos, liikuntavirasto, nuori-soasiainkeskus, opetusvirasto, pelastuslaitos, rakennusvalvontavirasto, rakennusvirasto, sosiaalivirasto, talous- ja suunnittelukeskus, terveystyöryhmä, ympäristökeskus
- muut asiantuntijaviranomaiset: Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus (ELY), Museovirasto, Helsingin kihlakunnan poliisilaitos, Helsingin seudun liikenne (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalvelut/Vesi (HSY/Vesi)
- Muut ilmoituksensa mukaan

Mistä saa tietoa

Suunnittelun etenemistä voi seurata kaupunkisuunnitteluviraston internet-palvelusta: www.hel.fi/ksv kohdassa Suunnitelmat kartalla.

Suunnittelun etenemisestä sekä osallistumismahdollisuuksista tiedotetaan:

- kirjeillä osallisille (asunto-osakeyhtiöiden kirjeet lähetetään isännöitsijöille, joiden toivotaan toimittavan tiedon osakkaille ja asukkaille)
- Helsingin Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa, Metro -lehdessä ja Helsingin Uutisissa
- www.hel.fi/ksv (kohdassa Nähtävänä nyt)





17.9.2010

- Helsingin kaavoituskatsauksessa.

Asemakaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta tiedotetaan kuulutuksella, joka julkaistaan Helsingin Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa ja Metro -lehdessä sekä viraston Internet-sivuilla (www.hel.fi/ksv).

Mielipiteet

Kirjalliset mielipiteet tulee toimittaa osoitteeseen:

Kaupunkisuunnitteluvirasto, kirjaamo
PL 2100, 00099 Helsingin kaupunki
(käyntiosoite Kansakoulukatu 3)

tai faksi 310 37378
tai sähköposti [kaupunkisuunnittelu\(a\)hel.fi](mailto:kaupunkisuunnittelu(a)hel.fi)

Mielipiteensä voi esittää myös suullisesti kaavan valmistelijalle.

Kaavaa valmistelee

Maankäytön suunnittelu:

projektipäällikkö Timo Lepistö
puhelin 310 37232
sähköposti [timo.lepisto\(a\)hel.fi](mailto:timo.lepisto(a)hel.fi)

arkkitehti Ville Purma
puhelin 310 37261
sähköposti [ville.purma\(a\)hel.fi](mailto:ville.purma(a)hel.fi)

Teknicaloudellinen suunnittelu:
insinööri Peik Salonen
puhelin 310 37248
sähköposti [peik.salonen\(a\)hel.fi](mailto:peik.salonen(a)hel.fi)

Liikennesuunnittelu:
insinööri Harri Verkamo
puhelin 310 37127
sähköposti [harri.verkamo\(a\)hel.fi](mailto:harri.verkamo(a)hel.fi)

Maisemasuunnittelu:

maisema-arkkitehti Anu Lamminpää
puhelin 310 37258
sähköposti [anu.lamminpaa\(a\)hel.fi](mailto:anu.lamminpaa(a)hel.fi)

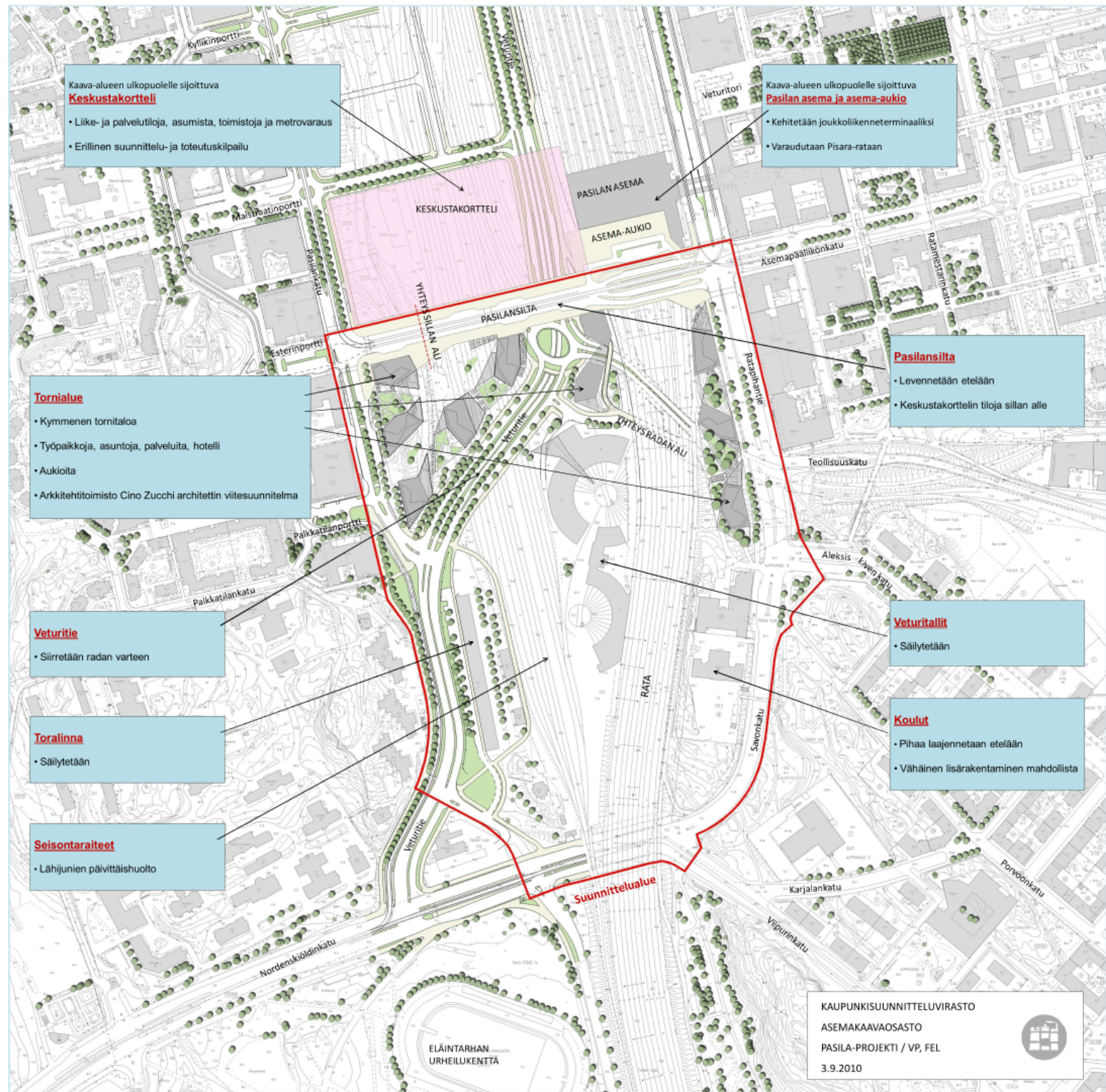
Osallistuminen:

vuorovaikutussuunnittelija Tiina Antila-Lehtonen
puhelin 310 37436
sähköposti [tiina.antila-lehtonen\(a\)hel.fi](mailto:tiina.antila-lehtonen(a)hel.fi)





KESKI-PASILAN TORNIALUE YMPÄRISTÖINEN, asemakaava ja asemakaavan muutos, suunnitteluperiaatteita



OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Pasilan sillan eteläpuolelle suunnitellaan kymmenä 20–40 kerroksista tornitaloa, joissa olisi toimistotiloja ja asumista. Talojen väliin aukioiden ympärille sijoittuisivat palvelut. Radat olisivat edelleen keskeinen osa Pasilaa. Veturitien liikennemäärä kasvaa tulevaisuudessa ja katu siirretään tornialueen ja suojeltavien Veturitalien väliin.

Aineisto esillä 27.9. – 22.10. :
Pasilan kirjasto, Kellosta 9
infopiste Laituri, Narinkka 2
kaupunkisuunnitteluvirasto, Kansakoulukatu 3, 1. kr
www.hel.fi/ksv > Nähtävänä nyt

Esittely- ja keskustelutilaisuus: ke 29.9. klo 17.30–19.30 infotila Laiturilla, Narinkka 2 (vanha linja-autoasema). Tervetuloa!

Mielipiteet: viimeistään 22.10.2010 kirjallisesti osoitteeseen kaupunkisuunnitteluvirasto, kirjaamo, PL 2100, 00099 Helsingin kaupunki, (käyntiosoite: Kansakoulukatu 3), faksilla 310 37378, sähköpostilla kaupunkisuunnittelu@hel.fi tai suullisesti kaavan valmistelijalle.

Lisätietoja: projektipäällikkö Timo Lepistö, p. 310 37232, timo.lepisto@hel.fi
arkkitehti Ville Purma, p. 310 37261, ville.purma@hel.fi

Seuraa suunnittelun etenemistä:
www.hel.fi/ksv kohdasta > Suunnitelmat kartalla
www.hel.fi/ksv kohdasta > Projektit > Pasila

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	091 Helsinki	Täyttämispvm	24.10.2014
Kaavan nimi	Veturitien eteläosa		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	26.11.2013
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	17.09.2010
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	09112230
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	2,9526	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	1,8826
Maanalaisien tilojen pinta-ala [ha]	0,8997	Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	1,0700

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	2,9526	100,0			1,8826	
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	2,9526	100,0			1,8826	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,8997	30,5		0,8997	

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnt

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	2,9526	100,0			1,8826	
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	2,9526	100,0			1,8826	
Kadut	2,6942	91,2			1,6348	
LR	0,2584	8,8			0,2478	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,8997	30,5		0,8997	
ma	0,8997	100,0		0,8997	



Ilmakuva
Veturitien eteläosa
3.11.2014

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto
Pasila-projekti / VP, FEL





079-12230 / 12.11.2013
 17079 AL
 12600
 17078 AL
 12600

17074 KT
 12000
 17073 KT
 4900
 8250

17069 KT
 17069
 10500
 17065 AL
 13400

17064 AK
 8000
 17063 AL
 9500

17061 YS
 38500

17016 YH
 17016
 54000+ma19000

17009 KT
 10400
 17008 YH
 5400

17007 ET
 7000
 17006 YH
 5400

392 YO
 4000
 21 392
 21 392

12369 KTY
 14850

384 AK
 1290
 1290

PASILA
 BOLE

TAKA-TÖÖLO

079-12230 / 12.11.2013
 17079 AL
 12600
 17078 AL
 12600

17074 KT
 12000
 17073 KT
 4900
 8250

17069 KT
 17069
 10500
 17065 AL
 13400

17064 AK
 8000
 17063 AL
 9500

17061 YS
 38500

17016 YH
 17016
 54000+ma19000

17009 KT
 10400
 17008 YH
 5400

17007 ET
 7000
 17006 YH
 5400

392 YO
 4000
 21 392
 21 392

12369 KTY
 14850

384 AK
 1290
 1290

PASILA
 BOLE

TAKA-TÖÖLO

ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA
-MÄÄRÄYKSET

DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH
-BESTÄMMELSER



Rautatiealue.

Järnvägsområde.



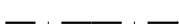
2 metriä kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 2 m utanför planområdets gräns.



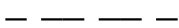
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.



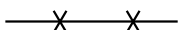
Osa-alueen raja.

Gräns för delområde.



Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Riktgivande gräns för område eller del av område.



Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

17

Kaupunginosan numero.

Stadsdelsnummer.

PAS

Kaupunginosan nimi.

Namn på stadsdel.

VETURITIE

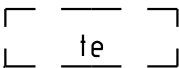
Kadun nimi.

Namn på gata.

+17.0

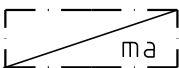
Maanpinnan, tunnelin lattian tai sillan likimääräinen korkeusasema.

Ungefärlig höjd för markyta, tunnelgolv eller bro.



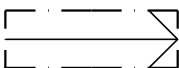
Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa ilmanpoistokuiluja. Ilmanpoistokuilujen korkeuden tulee olla vähintään 2 metriä maan pinnasta.

Riktgivande byggnadsyta för schakt för utgående luft. Höjden påschakten för utgående luft ska vara minst 2 meter från markytan.



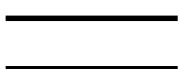
Veturitien tunnelille ja sen aputiloille varattu maanalainen tila. Tunneli voidaan toteuttaa vaiheittain.

Underjordiskt utrymme reserverat för Lokvägens tunnel med hjälputrymmen. Tunneln kan genomföras etappvis.



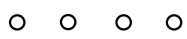
Maanalaisiin tiloihin johtavalle ajoluiskalle varattu katualueen osa.

Område reserverat för ramp som leder till underjordiska utrymmen.



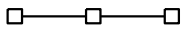
Katu.

Gata.



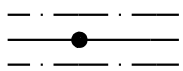
Istutettava puurivi.
Sijainti ohjeellinen

Trädrad som skall planteras och vars läge är riktgivande.



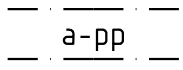
Rakennettava muuri, jonka tulee olla kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja ympäristöön sopiva.

Mur som skall byggas. Muren ska vara stadsbildsmässigt högklassig och anpassad till miljön.



Maanalainen jätevesitunneli, jonka katto on tasolla -6 ja lattia tasolla -11. Tunnelin kohdalla ei saa suorittaa kaivua tai louhintaa siten, että siitä aiheutuu tunnelille haittaa.

Underjordisk tunnel för avloppsvatten. Tunnelns tak har höjdläget -6 och golvet höjdläget -11. Här får man inte gräva eller spränga så att tunneln tar skada.



Rautatiealueen alittava jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.

För gång- och cykeltrafik reserverad gata under järnvägsområde.



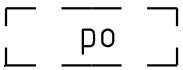
Rautatiealueen ja/tai tulevan korttelialueen alittava katu.

Gata under järnvägsområde, och/eller kommande kvartersområde.



Rautatie-, katu- ja/tai korttelialueen ylittävä alueen osa, joka tulee toteuttaa osana Pasilansiltaa.
Sillan etelälaitaan tulee rakentaa ilmeeltään yhtenäinen, pääosin läpinäkyvä tuulikaide.

Del av område som är beläget över ett järnvägs-, gatu- och/eller kvartersområde och som skall genomföras som en del av Bölebron. På bronns södra kant skall byggas ett till utseendet enhetligt och till huvuddelen genomskinligt räcke som vindskydd.



Pohja- ja orsivesien imeyttämislle varattu alue.

Område som är reserverat för infiltrering av grundvatten och hängande grundvatten.

Rakentaminen ei saa aiheuttaa orsi- ja pohjavedenpinnan alenemista työn aikana eikä lopputilanteessa.

Byggandet får inte orsaka ytnivåsänkning av hängande grundvatten eller grundvatten under arbetet eller i slutsituationen.

Rakentamisen tulee olla arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti sekä materiaaleiltaan keskustarakentamisen laatutason mukaista.

Byggandet skall arkitektoniskt och stadsbildsmässigt samt i materialval följa centrumbyggandets kvalitet.

Jatkosuunnittelussa on varmistettava ympäristörakentamisen soveltuvuus veturitallien ja rautatieläistalojen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen.

I den fortsatta planeringen ska man säkerställa att miljöbyggandet är anpassat till kvaliteten av lokstallen och järnvägsmannahusen som är en betydelsefull byggd kulturmiljö av riksintresse.

Vaiheittaisessa toteutuksessa tulee olemassa olevien tilojen käyttöturvallisuus- ja pelastusturvallisuustaso turvata työn aikana.

Då arbetet utförs etappvis ska bruksäkerhets- och räddningstrygghetsnivån i de existerande utrymmena säkerställas under arbetets gång.

Teollisuuskadun tunneli, Veturitien tunneli ja Pasilansillan alittava osuus tulee suunnitella kokonaisuutena.

Ennen tunnelihankekokonaisuuden tai sen osan rakentamisen aloittamista tulee laatia selvitys pelastusturvallisuudesta myös hankealueen ulkopuolelta koko rakentamisen tosiasialliselta vaikutusalueelta.

Ennen tunnelin rakentamisen aloittamista hankkeeseen ryhtyvän tulee esittää pelastuslaitoksen vaatimat selvitykset liikenteen ohjauksesta ja muista järjestelyistä kaava-alueella ja sen ulkopuolella hankkeen tosiasiallisella vaikutusalueella.

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota tunnelien ilmanvaihtoratkaisuihin ilmansaasteiden aiheuttamien haittojen minimoimiseksi.

Veturitien suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikennemelun torjuntaan.

Kiertoliittymien ja tunnelin suuaukkojen kautta kantautuvan liikennemelun torjuntaan tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Kiertoliittymien jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota keskiosien ympäristörakenteisiin.

Ajoluiskat ja -aukot tulee suunnitella niin, että voidaan varautua tulvatilanteisiin.

Ennen rakentamiseen ja louhimiseen ryhtymistä tulee laatia suunnitelmat kallion sekä rakennusten liikkeiden ja tärinöiden seurannasta.

Pilaantuneet maa-alueet on kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.

Industrigatans tunnel, Lokvägens tunnel och den del som är under Bölebron ska planeras som en helhet.

En utredning om räddningssäkerheten omfattande även det egentliga verkningsområdet utanför projektområdet ska utarbetas före påbörjandet av byggandet av tunnelhelheten eller en del av den.

Den som inleder byggprojektet ska före påbörjande av tunnelbygge redovisa för sådana utredningar som Räddningsverket kräver gällande styrning av trafik och andra arrangemang på planområdet och på det egentliga verkningsområdet.

För att minimera olägenheter som luftföroreningar medför ska man i den fortsatta planeringen fästa speciell uppmärksamhet vid lösningarna för tunnarnas luftväxling.

I planeringen av Lokvägen ska man fästa speciell uppmärksamhet vid skydd mot trafikbuller.

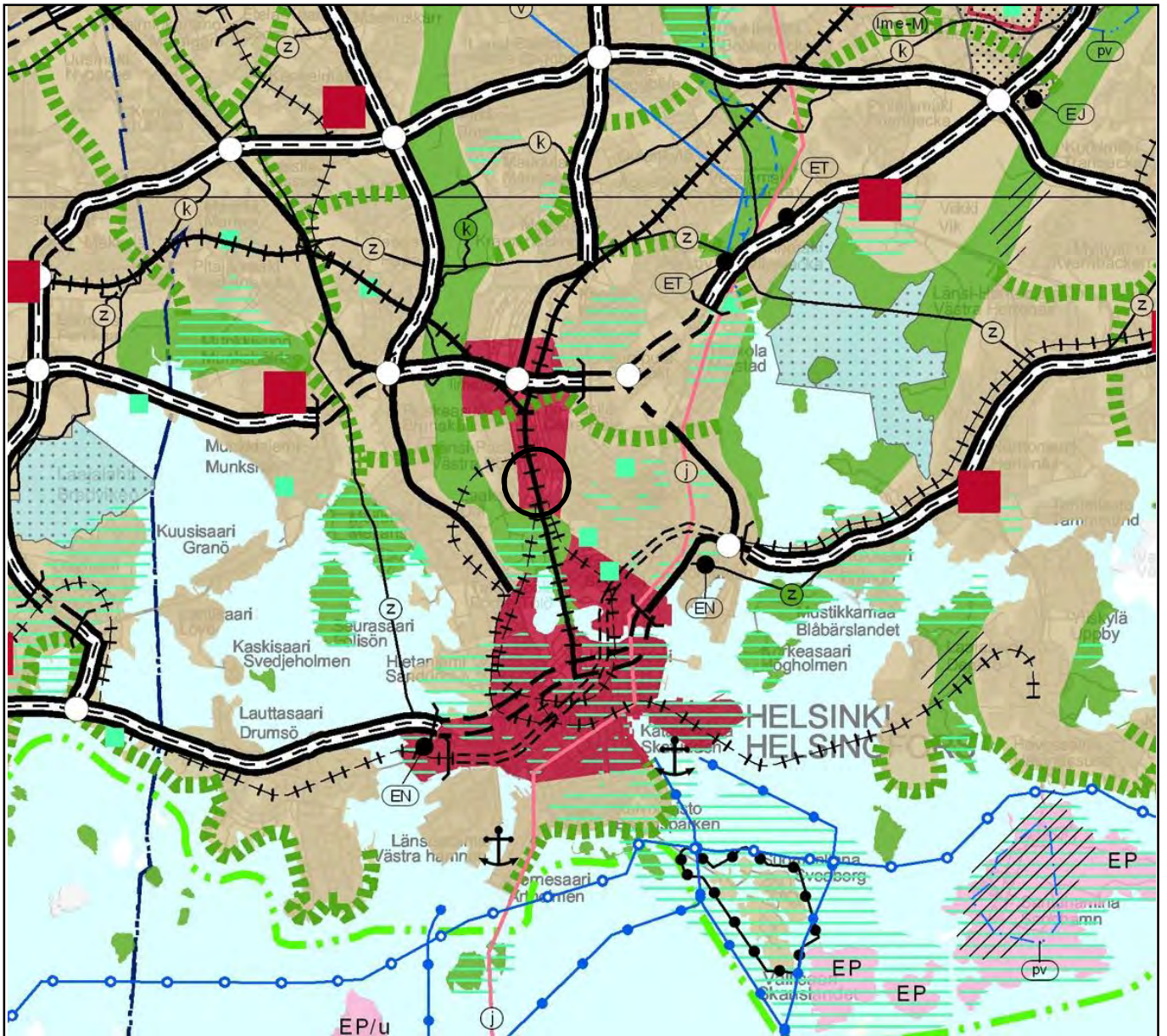
Speciell uppmärksamhet ska fästas vid skydd av trafikbuller som härrör sig från rondellerna och tunnarnas öppningar.

I den fortsatta planeringen av rondellerna ska man fästa speciell uppmärksamhet vid mittpartiernas miljökonstruktioner.




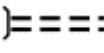








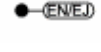


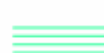


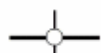


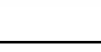
Ramper och köröppningar bör planeras så att översvämning beaktas.

Innan byggstart bör planer för uppföljning av skakning och rörelse i berggrund och byggnader uppgöras.

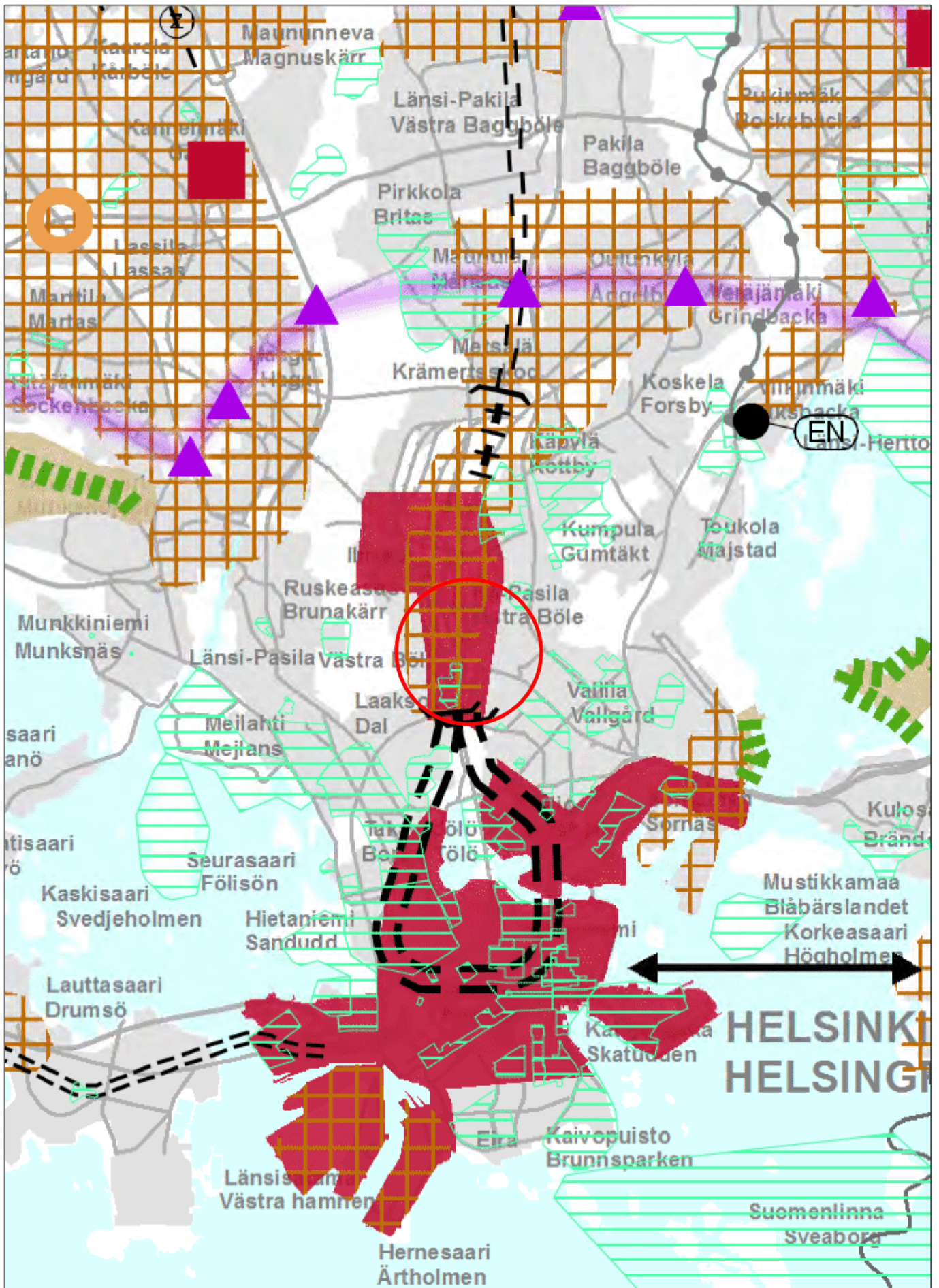
Kontaminerad mark bör saneras innan bygge inleds.



MERKINNÄT

	Taajamatoimintojen alue		Yhdysrata
	Keskustatoimintojen alue		Liikennetunneli
			Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihto- ehtoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen
	Virkistysalue		400 kV voimalinja
	Viheryhteystarve		Raakavesitunneli
	Luonnonsuojelualue		Jätevesitunneli
	Energia- ja/tai jätehuoltoon varattu alue		Natura 2000 verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue
	Yhdyskuntateknisen huollon alue		Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue, tie tai kohde
	Moottoriväylä		
	Valtatie/Kantatie		Valtakunnallisesti merkittävä muinaisjäännös
	Eritasoliittymä		
	Päärata		





Ote Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavasta
 Veturitien eteläosa
 Liite kaavaan nro12230

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
 Asemakaavaosasto
 Pasila-projekti / VP, KKI



Merkinät Beteckningar

	Taajamatoimintojen alue Område för tätortsfunktioner
	Tiivistettävä alue Område som ska förtätas
	Taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden reservialue Reservområde för tätortsfunktioner eller arbetsplatsområden
	Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue Område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik
	Raideliikenteeseen tukeutuva asemanseudun kehittämisalue Utvecklingsområde för stationstrakt som stöder sig på spårtrafik
	Kylä By
	Palvelujen alue Område för service
	Keskustatoimintojen alue, valtakunnan keskus Område för centrumfunktioner, rikscentrum
	Keskustatoimintojen alue, seutukeskus Område för centrumfunktioner, regioncentrum
	Keskustatoimintojen alue Område för centrumfunktioner
	Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö Stor detaljhandelsenhet av regional betydelse
	Työpaikka-alue Arbetsplatsområde
	Teollisuusalue Industriområde
	Virkistysalue Rekreatiomsområde
	Viheryhteystarve Behov av grönförbindelse
	Luonnonsuojelualue Naturskyddsområde
	Puolustusvoimien alue Försvarsmaktens område
	Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on virkistys-, matkailu- ja/tai koulutustoiminta Försvarsmaktens område, vars sekundära användningsändamål är rekreation, turism och/eller utbildning
	Moottoriväylä Motorled
	Valtatie / Kantatie Riksväg / Stamväg
	Seututie Regional väg
	Yhdystie Förbindelseväg
	Eritasoliittymä Planskild anslutning



	Päärata Huvudbana
	Yhdysrata Förbindelsebana
	Liikennetunneli Trafiktunnel
	Liikennetunnelin ohjeellinen linjaus Trafiktunnel, riktgivande sträckning
	Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehtoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen Trafikled betecknad med streckad linje anger en alternativ lösning eller riktgivande sträckning
	Liikenteen yhteystarve Behov av trafikförbindelse
	Joukkoliikenteen vaihtopaikka Omstigningsplats för kollektivtrafik
	Liityntäpysäköintipaikka Plats för anslutningsparkering
	Pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli Tvärgående kollektivtrafikförbindelse i huvudstadsregionen
	Ulkoilureitti Frluftsled
	400 kV voimajohto 400 kV kraftledning
	110 kV voimajohto 110 kV kraftledning
	110 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus 110 kV kraftledning, riktgivande sträckning
	Estlink 1
	Estlink 2
	110 kV voimajohdon tai merkittävän merikaapelin yhteystarve 110 kV kraftledning eller betydande undervattenskabel, behov av förbindelse
	Energihuollon alue Område för energiförsörjning
	Siirtoviemäri Avloppsledning
	Siirtoviemärin ohjeellinen linjaus Riktgivande sträckning för avloppsledning
	Maakaasun runkoputki Naturgashuvudledning
	Lentomelualue M ($L_{Aeq 7-22}$ yli 55 db) Flygbullerområde M ($L_{Aeq 7-22}$ över 55 db)
	Puolustusvoimien melualue ($L_{Aeq 7-22}$ yli 55 db) Försvarsmaktens bullerområde ($L_{Aeq 7-22}$ över 55 db)





Natura 2000 verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue
Område som hör till eller föreslagits höra till nätverket Natura 2000



Kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeä alue, tie tai kohde,
valtakunnallisesti merkittävä (RKY 2009)
Område, väg eller object av riksintresse som är viktigt med tanke
på kulturmiljön (RKY 2009)



Arvokas harjualue tai muu geologinen muodostuma
Värdefull ås eller annan värdefull geologisk formation



Kunnan raja 1.1.2013
Kommungräns 1.1.2013



Maakuntakaava-alueen raja
Gräns för landskapsplaneområdet

Merkintöihin liittyy määräyksiä ja suosituksia
Till beteckningarna hör bestämmelser och rekommendationer

Mittakaava
Skala

1:150 000

Luonnos nähtävillä
Utkastet framlagt

16.5.-17.6.2011

Maakuntahallitus
Landskapsstyrelsen

23.4.2012

Ehdotus nähtävillä
Förslaget framlagt

14.5.-15.6.2012

Ehdotus uudelleen nähtävillä
Framlagt på nytt

20.11.-21.12.2012

Maakuntahallitus
Landskapsstyrelsen

4.3.2013

Maakuntahallitus
Landskapsstyrelsen

20.3.2013

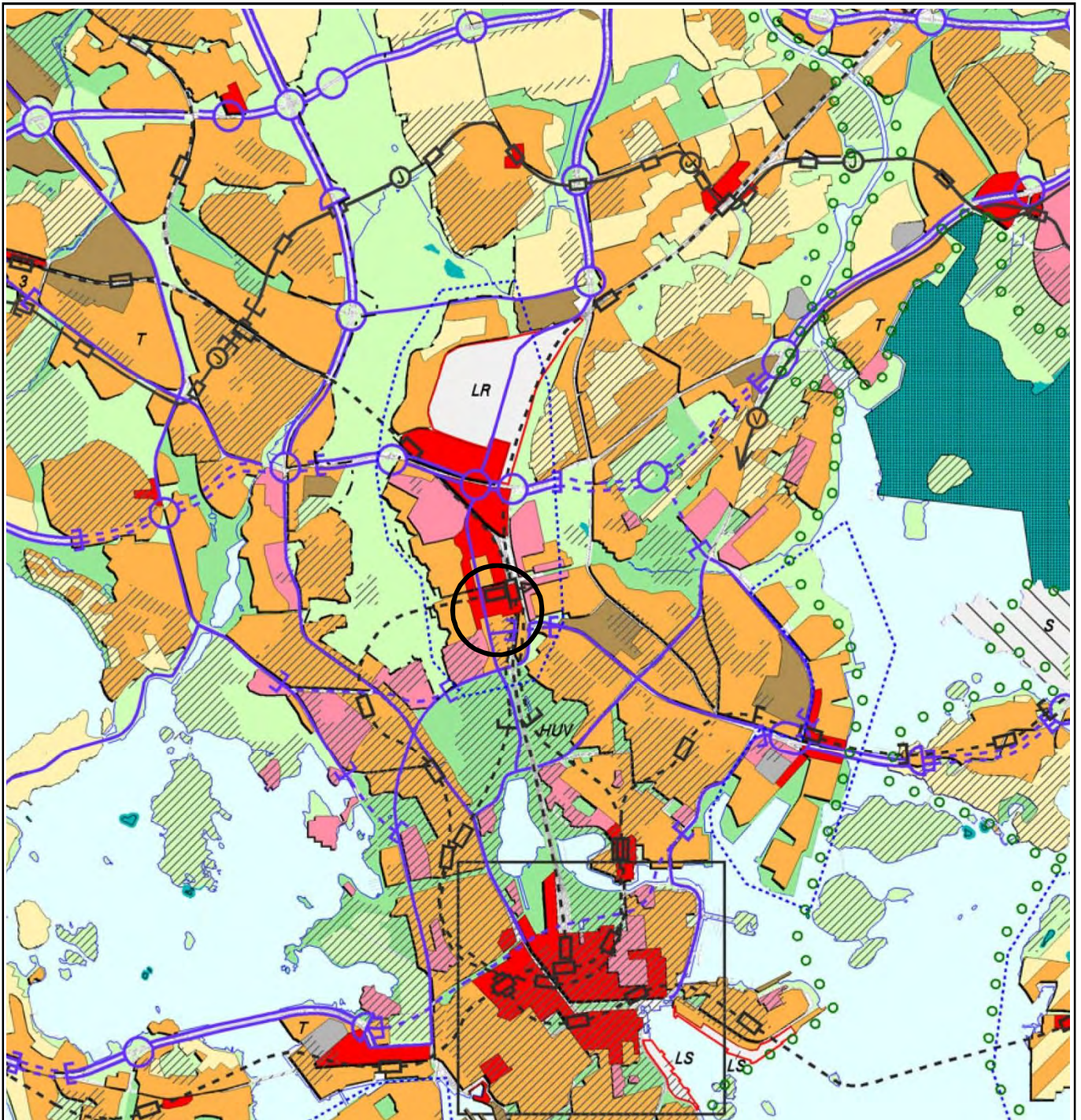
Maakuntavaltuusto
Landskapsfullmäktige

20.3.2013

OUTI MÄKELÄ
Maakuntahallituksen puheenjohtaja
Landskapsstyrelsens ordförande

OSSI SAVOLAINEN
Maakuntajohtaja
Landskapsdirektör



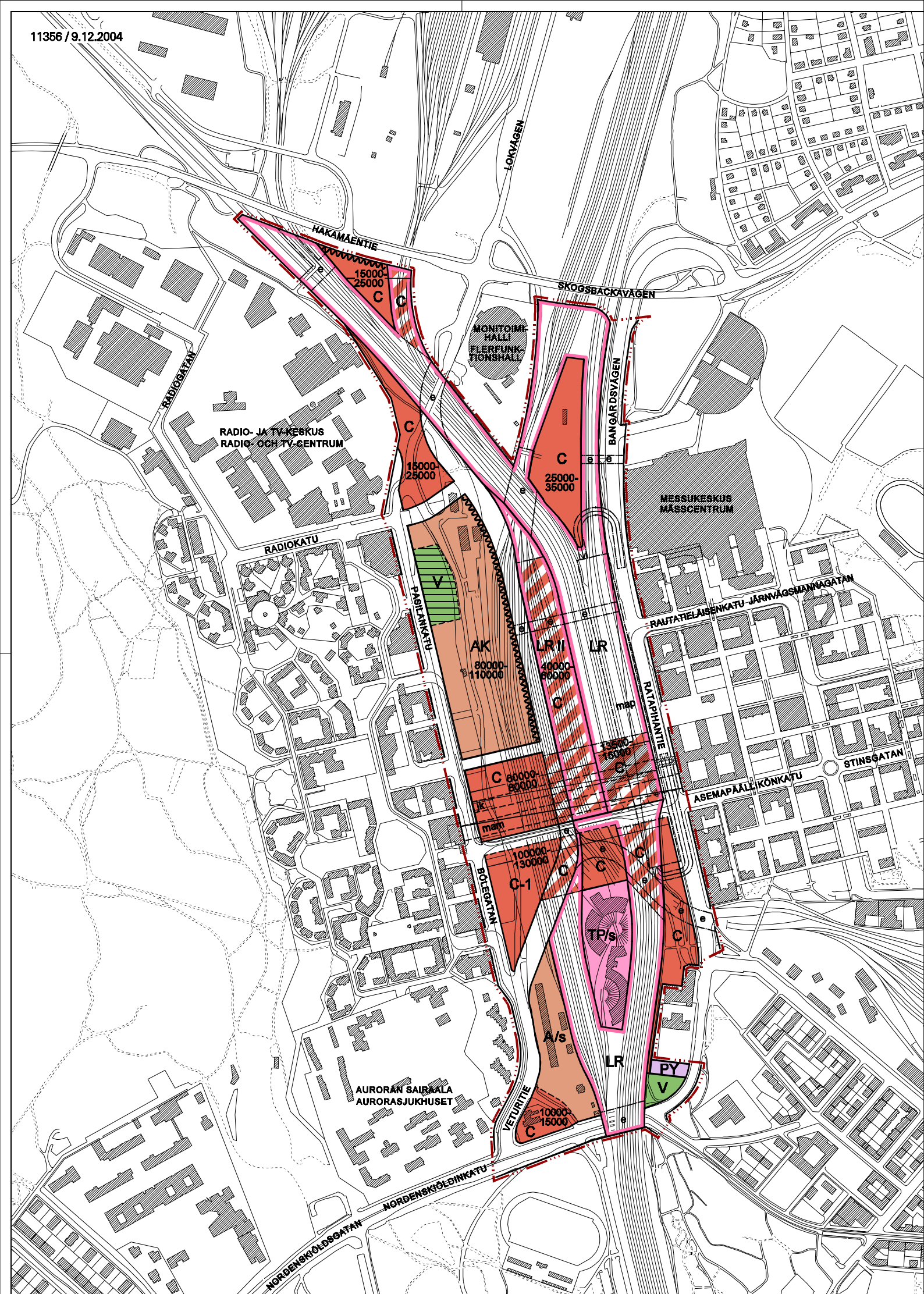


- Keskustatoimintojen alue
- Kerrostalovaltainen alue, asuminen/toimitila
- T* Toimittavaltaisena kehitettävä alue.
- Pientalovaltainen alue, asuminen
- Hallinnon ja julkisten palvelujen alue
- Työpaikka-alue, teollisuus/toimisto/satama
- Teknisen huollon alue
- Kaupunkipuisto
- HUV*
EA Ympäristönsä tervellisenä kehitettävä alue. Ekosomisen kokeilualue.

- Virkistysalue
- Helsinki-puistona kehitettävä alue.
- LR* Liikennealue
- LS* Satama-alue
- Sotilasalue
- (A)** Alue, joka muutetaan asunto- ja virkistys-alueeksi, jos yleiskaavakartalla osoitettu muu toiminta siirtyy alueelta pois.
- Luonnonsuojelualue
- Kulttuurihistoriallisesti, rakennus-taiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävä alue
- Maailmanperintökohde

- Vesialue
- Keskuspuiston alue
- Suunnittelualue
- Selvitysalue, jonka maankäyttö ratkaistaan yleiskaavalla tai osayleiskaavalla
- Moottorikatu
- Pääkatu
- Metro tai rautatie asemineen
- Joukkoliikenteen kehämäinen runko-linja asemineen (jokeri, bussi tai raitiotie)
- Pääliikenneverkon maanalainen osuus
- Viira, nopean raitiotien varaus
- Kävelykeskusta





OSAYLEISKAAVAMERKINNÄT JA MÄÄRÄYKSET

AK

Asuinkerrostalojen alue. Aluetta kehitetään asumisen ja virkistys- sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön. Asemakaavassa rakennusten pohjakorkeisiin saa osoittaa liike-, työ- ja palvelutiloja. Alueen Veturitie puoleiseen osaan voidaan melumuuriksi sijoittaa myös toimistotiloja.

A/s

Asuntoalue, jolla ympäristö säilytetään. Kulttuurihistorian, kaupunkikuvan ja rautatieliikenteen historian kannalta arvokas rakennuskanta säilytetään. Ympäristöön sopeutuva vähäinen täydennysrakentaminen on mahdollista. Alue on valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta soimitun sopimuksen (YM:n päätös 9.12.1998, dia-ri numero 2/562/96) tarkoittama kohde.

C

Keskustatoimintojen alue. Aluetta kehitetään hallinnon, kaupan ja julkisten palvelujen, asumisen ja virkistys- sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.

C-1

Keskustatoimintojen alue. Aluetta kehitetään hallinnon, kaupan ja julkisten palvelujen, asumisen ja virkistys- sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön. Alueella on asemakaavassa sijoitettava asumista joko toimistorakennusten ylimpiin kerroksiin tai omaan rakennuksensa. Maantasokerros tai yleisen jalankulun tasoon liittyvä kerros on varattava osittain toimintoihin, jotka ovat yleisöllä avoimia (kahvila, ravintola tms).

C

Liikennealueen osa, jonka yläpuolelle saa sijoittaa keskustatoimintoja. Asemakaavatuksessa on sovellettava vierelstä keskustatoimintojen aluetta (C, C-1) koskevia osayleiskaavamääräyksiä.

PY

Julkisten palvelujen ja hallinnon alue. Aluetta kehitetään vierelisen koulun tarpeisiin. Alueen vähäinen rekentaminen on mahdollista.

TP/s

Työpaikka-alue, jolla ympäristö säilytetään. Rautatieliikenteen historian ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä alue, jolla arvokas rakennuskanta säilytetään. Alue on valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta soimitun sopimuksen (YM:n päätös 9.12.1998, dia-ri numero 2/562/96) tarkoittama kohde.

V

Virkistysalue.

LR

Rautatieliikenteen alue.

LR II

Rautatieliikenteen alue, jolla rautatieliikennettä voidaan sijoittaa kahteen tasoon.

13500-15000

Maisemallisesti arvokas alue. Alueella on säilytettävä ympäristöarvoja. Alueen rajan sijoitti asuinaluetta vastaan määräytyy asemakaavatuksessa.

5 m

5 m osayleiskaava-alueen ulkopuolella oleva viiva.

Alueen raja.

Osa-alueen raja.

Ohjeellinen alueen raja.

13500-15000

Ohjeellinen aluekokonaisuuden rakennusoikeuden vaihteluväli kerosalanelömetreinä.

map

Maanalainen pysäköintilaitosta varten varattu tila.

mam

Maanalainen metroa varten varattu tila.

Maanalaisiin tiloihin johtava ajolujiska.

Katualue.

PASILANK

Kadun nimi.

BETECKNINGAR OCH BESTÄMMELSER I DELGENERALPLANER

Bostadsområde dominerat av flervåningshus. Området utvecklas för boende och rekreation samt för på området nödlig samhällsteknisk service och trafik. I detaljplanen får i byggnadernas bottenvåningar anvisas utrymmen för affärsverksamhet, arbete och service. Till den mot Lokvägen belägna delen av området kan som bullermur förläggas också kontorsutrymmen.

Bostadsområde, där miljön bevaras. Det kulturhistoriskt och med tanke på stadsbildens och järnvägstrafikens historia värdefulla byggnadsbeståndet bevaras. Till miljön anpassat, smärre kompletteringsbyggande är möjligt. Området är ett sådant objekt som avses i avtalet om skyddande av stationsområdet av riksinträsse (MM:s beslut 9.12.1998, diarienummer 2/562/96).

Område för centrumfunktioner. Området utvecklas för förvaltning, handel och offentlig service, boende och rekreation samt för området nödvändig samhällsteknisk service och trafik.

Område för centrumfunktioner. Området utvecklas för förvaltning, handel och offentlig service, boende och rekreation samt för området nödvändig samhällsteknisk service och trafik. På området skall i detaljplan anvisas boende antingen i kontorsbyggnadernas översta våningar eller i byggnad avsedd för boende. Våning ansluten till markplan eller till allmän fotgängarplan skall delvis reserveras för verksamhet som är öppen för allmänheten (kafé, restaurang e.dyl.).

Del av trafikområde över vilken får placeras centrumfunktioner. I detaljplaneringen skall tillämpas delgeneralplanebestämmelser som gäller intilliggande centrumfunktionsområde (C, C-1).

Område för offentlig service och förvaltning. Området utvecklas för den intilliggande skolans bruk. Byggnade i mindre omfattning är möjligt.

Område för arbetsplatser, där miljön bevaras. Med tanke på järnvägstrafikens historia och stadsbildens betydelsefullt område, där det värdefulla byggnadsbeståndet bevaras. Området är ett sådant objekt som avses i avtalet om skyddande av stationsområdet av riksinträsse (MM:s beslut 9.12.1998, diarienummer 2/562/96).

Rekreatiomsområde.

Område för järnvägstrafik.

Område för järnvägstrafik, där järnvägstrafik kan förläggas i två plan.

Landskapsmässigt värdefullt område. Inom området finns miljövärden som skall bevaras. Områdets avgränsning mot bostadsområde definieras i detaljplan.

Linje 5 m utanför delgeneralplaneområdets grän.

Områdesgrän.

Gränns för delområde.

Riktgivande gränns för område.

Riktgivande variationskyka för områdeshelhetens byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

Utrymme för underjordisk parkeringsanläggning.

Utrymme reserverat för underjordisk metro.

Körromp till underjordiskt utrymme.

Getuområde.

Namn på gata.

e

Ertasortstets tal-yhteys.

Korsning eller förbindelse i skilda plan.

ik

Ohjeellinen korttialueen läpäisevä jalankulkuyhteys. Jalankulkuyhteys on myös osa seudullista polkittaista viher- yhteys. Asemakaavassa yhteyden Länsi-Pasilan puoleiseen päähän on sijoitettava julkisen aukiotia.

Riktgivande gångförbindelse genom kvartersområde. Gångförbindelsen utgör också en del av en regional, tvärgående grönförbindelse. I detaljplanen skall ett utrymme för en offentlig plats placeras i förbindelsens ända i Västra Böle.

~~~~~

Liikenteen ympäristöhoitojen erityinen torjuntatavo. Torjunnan keinot osoitetaan tarkemmin asemakaavatuksessa.

Särskilt behov för dämpning av miljöstö- ning från trafiken. Avvärjningsmetoder- na anvisas närmare i detaljplaneringen.

Asumisen osalta on A/s, C ja C-1 alueilla asemakaavatuksessa selvittettävä meluntorjunnan tarve. Valtioneuvoston antamat melutasoon ohjearvot on otettava huomioon.

För boendets del skall på A/s, C och C-1 områden i detaljplaneringen utredas behovet av bullerförebyggande åtgärder. De av statsrådet angivna riktvärdena för bullernivån skall beaktas.

Pysäköintit on sijoitettava maanalaisiin tiloihin kallioaluojan tai kellartiloihin.

Parkeringen skall placeras i underjordiska utrymmen i bergtunnel eller i källarutrymmen.

Pysäköintipaikkoja on varattava:
- keskustatoimintoihin 1 bp / 250 k-m2
- asumiselle 1 ap / 125 k-m2
- saukaiden vieraille 1 ap / 1000 k-m2

Parkeringplatser skall reserveras:
- centrumfunktioner 1 bp / 250 m2 vy
- boende 1 bp / 125 m2 vy
- för invånarnas gäster 1 bp / 1000 m2 vy



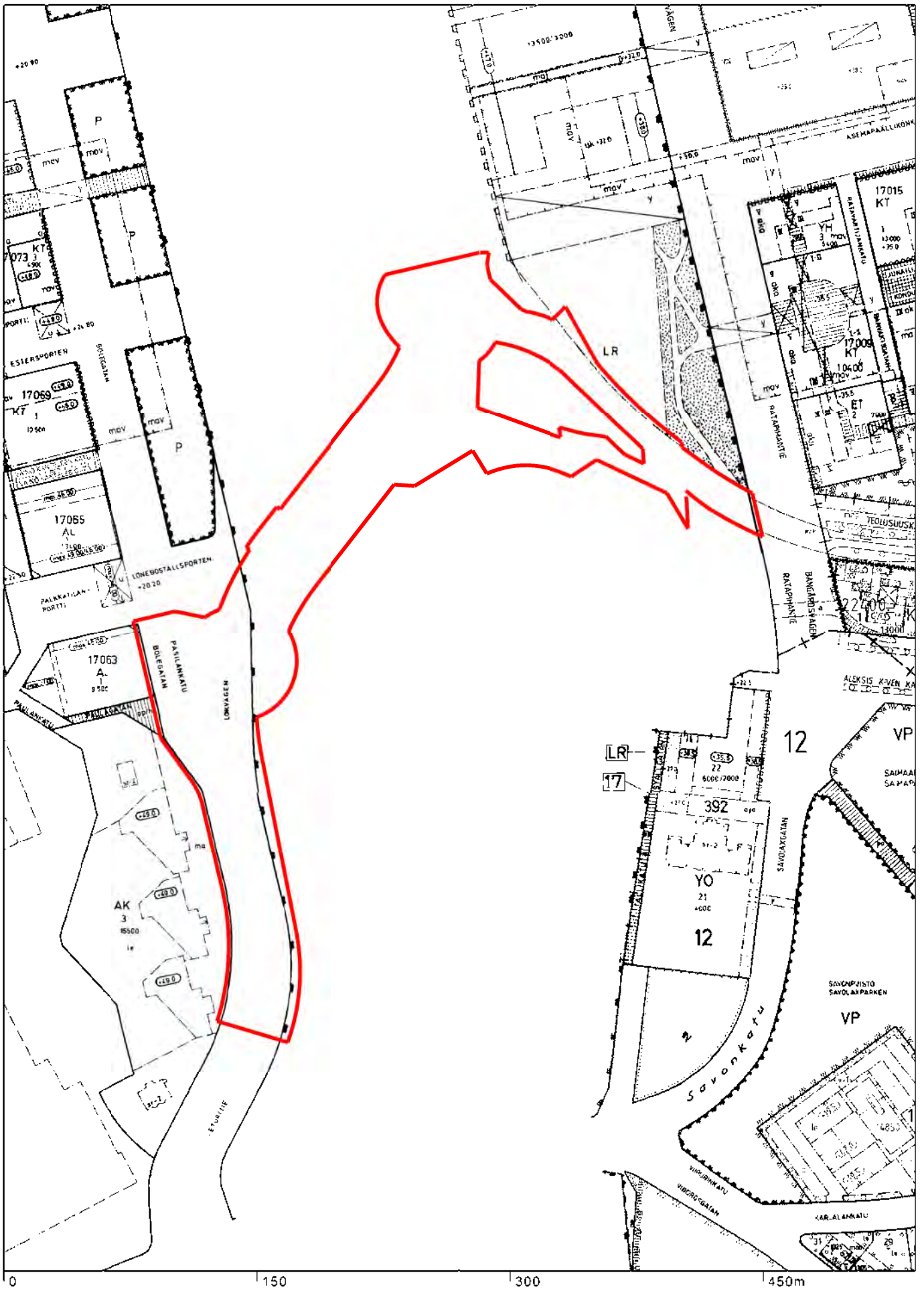
HELSINKI
HELSINGFORS

17. kaupunginosa Pasila
Keskä-Pasilan osayleiskaava
1:4000

17 stadsdelen Böle
Delgeneralplan för Mellersta Böle
1:4000

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 14.6.2006 Keskä-Pasilan osayleiskaavan maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena oikeusvaltuutetuksena yleiskaavana kuitenkin niin, että oikeusvaltuutus ei koske keskustatoimintojen alueiden kerrosalämääräyksiä.

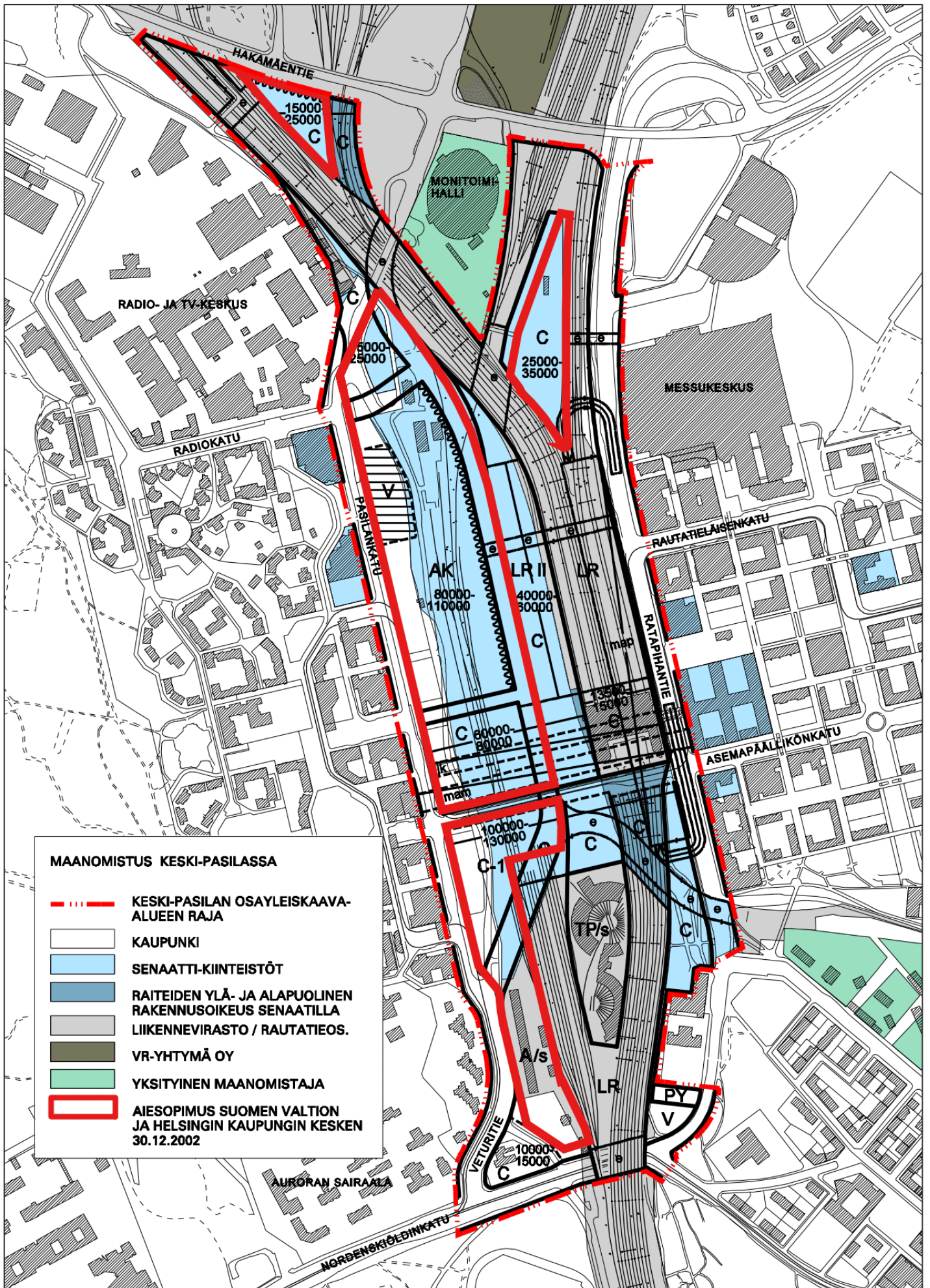
HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITELUVRASTO ASEMKAAVAOSASTO		HELSINGFORS STADSPLANNERINGSKONTOR DETALJPLANEAVDELNINGEN	
KSLK	16.12.2004	PERUSTUS	11356
SPIN		RATKAISU	
NÄHTÄVÄNÄ	25.2.-31.3.2006	PÄÄTYS	9.12.2004
TILÄISENDE		DATUM	
MUUTETTU	2.3.2006 KSLK	LAATINUT	TIMO LEPISTÖ
ÄNDRAD		UPPLAGORD AV	PIRTTÄNTY EIRA JÄRVINEN
		RTAD AV	
HYVÄKSYTTY KIVISTO	14.8.2008		
SOIKKÄND SIEF			
SKANUT LAMVORMAN	18.8.2008		
VUNNIT LAGA KRAFT			
		ASEMKAAVAPÄÄLLIKÖ	ANNELI LAHTI
		DETALJPLANECHIEF	









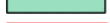

Ote ajantasa-asemakaavasta
 Veturitie eteläosa
 Liite kaavaan nro12230

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
 Asemakaavaosasto
 Pasila-projekti / VP, FEL

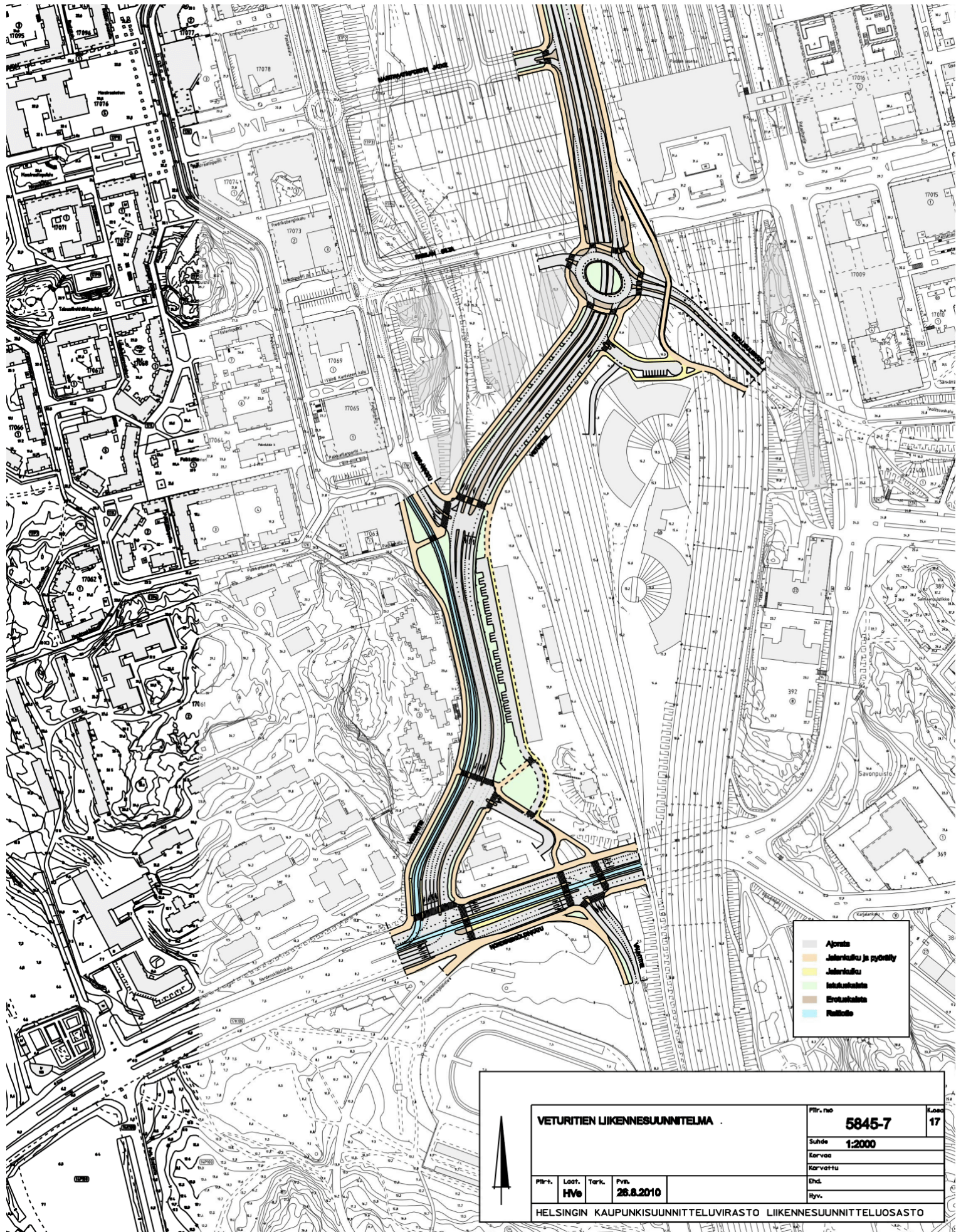




MAANOMISTUS KESKI-PASILASSA

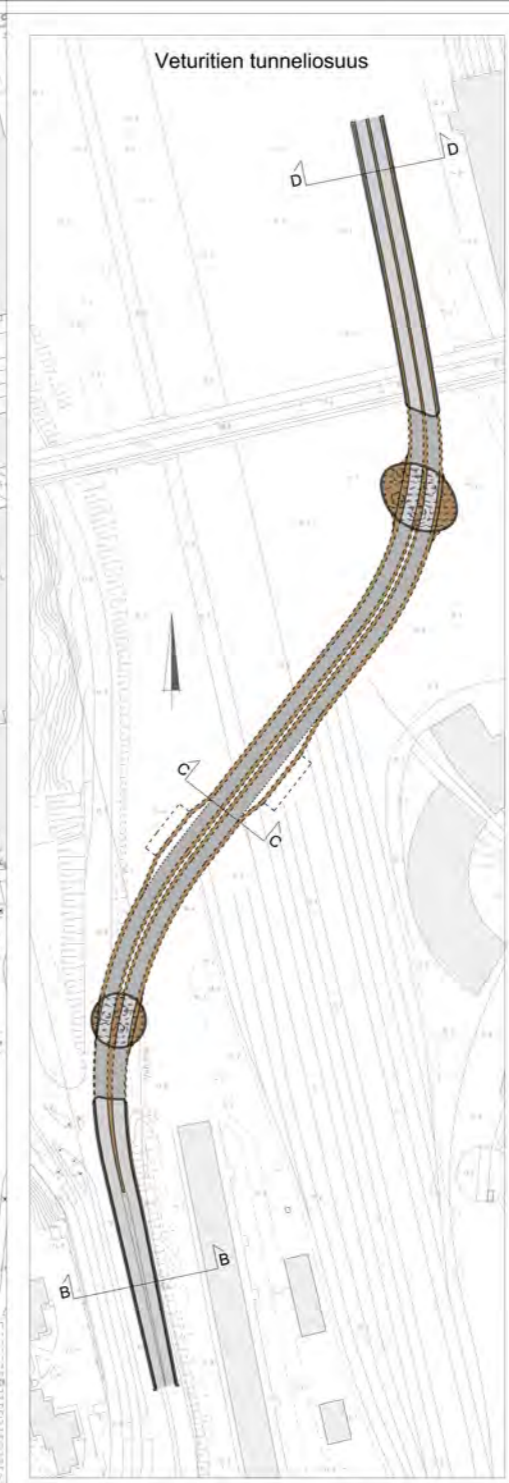
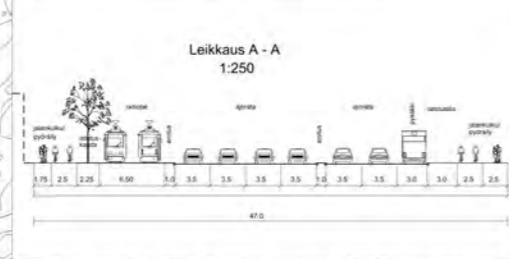
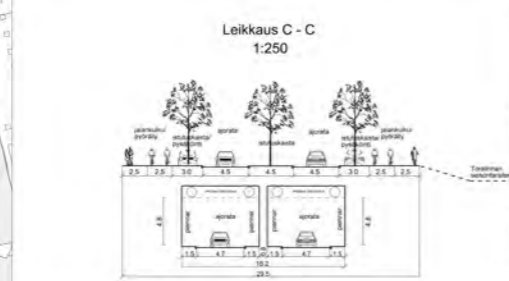
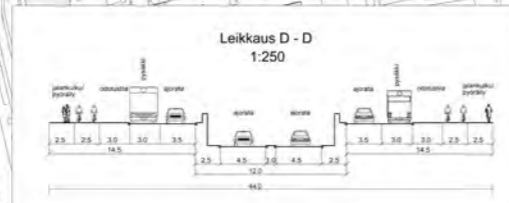
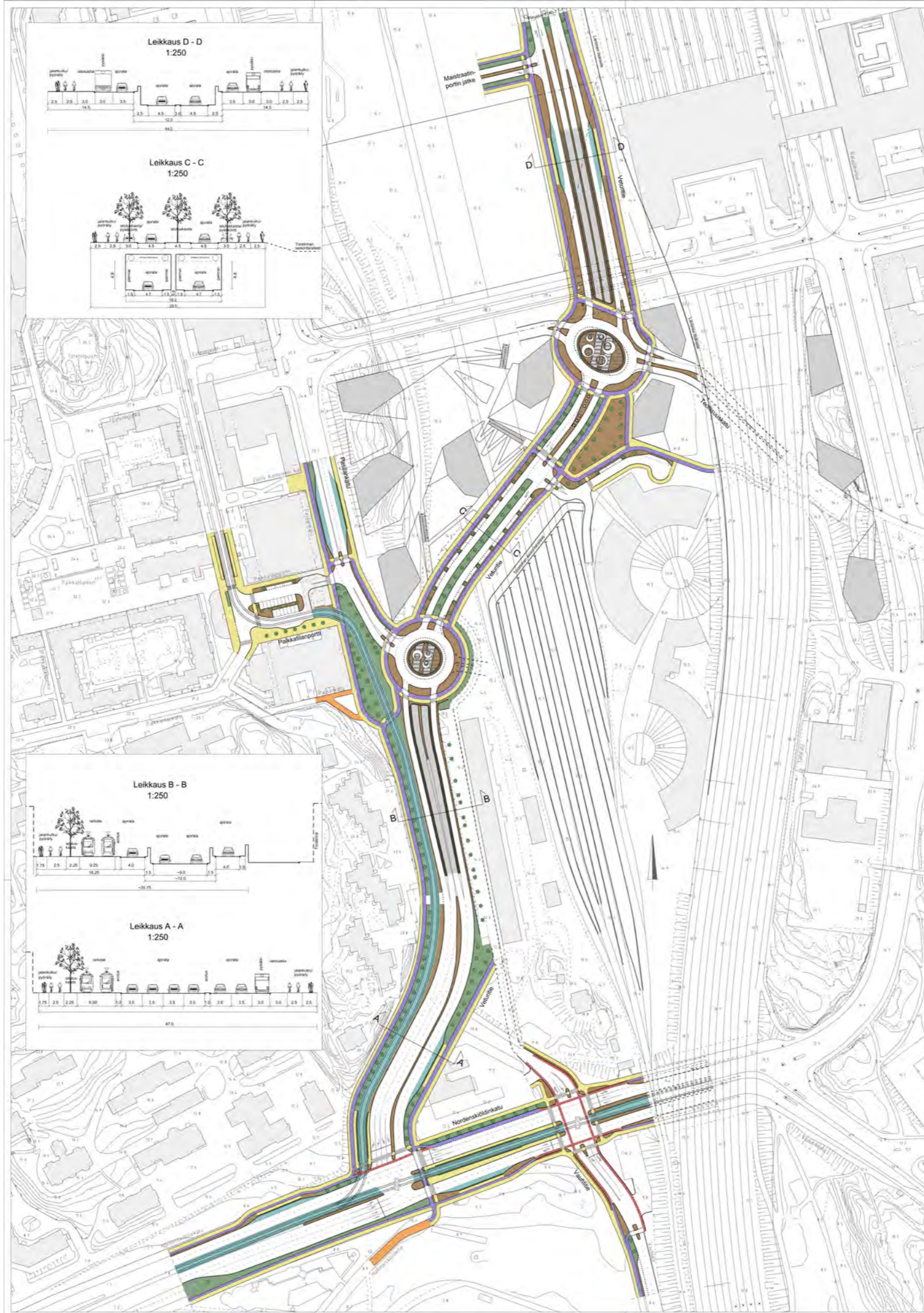
-  KESKI-PASILAN OSAYLEISKAAVA-ALUEEN RAJA
-  KAUPUNKI
-  SENAATTI-KIINTEISTÖT
-  RAITEIDEN YLÄ- JA ALAPUOLINEN RAKENNUSOIKEUS SENAATILLA
-  LIIKENNEVIRASTO / RAUTATIEOS.
-  VR-YHTYMÄ OY
-  YKSITYINEN MAANOMISTAJA
-  AIESOPIMUS SUOMEN VALTION JA HELSINGIN KAUPUNGIN KESKEN 30.12.2002





- Ajorata
- Järjestyksellisesti ja pyörillä
- Järjestyksellisesti
- Erilaiskokoisia
- Pääte

				VETURITIEN LIIKENNESUUNNITELMA		Pllr.-no 5845-7	Lkno 17
						Suide 1:2000	
Pllr.-t.	Lstt.	Tark.	Pvm.				
HVe			26.8.2010				
HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO LIIKENNESUUNNITTELUOSASTO				Korvaa			
				Korvattu			
				Dn.			
				Ryv.			

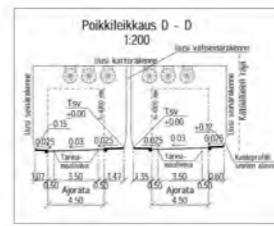
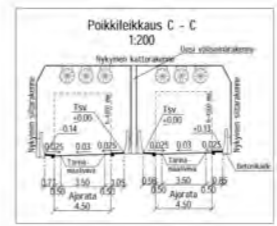
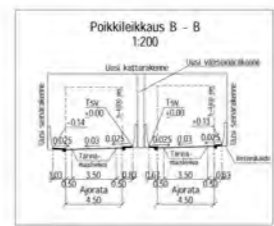
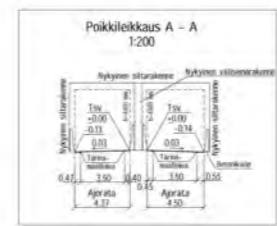
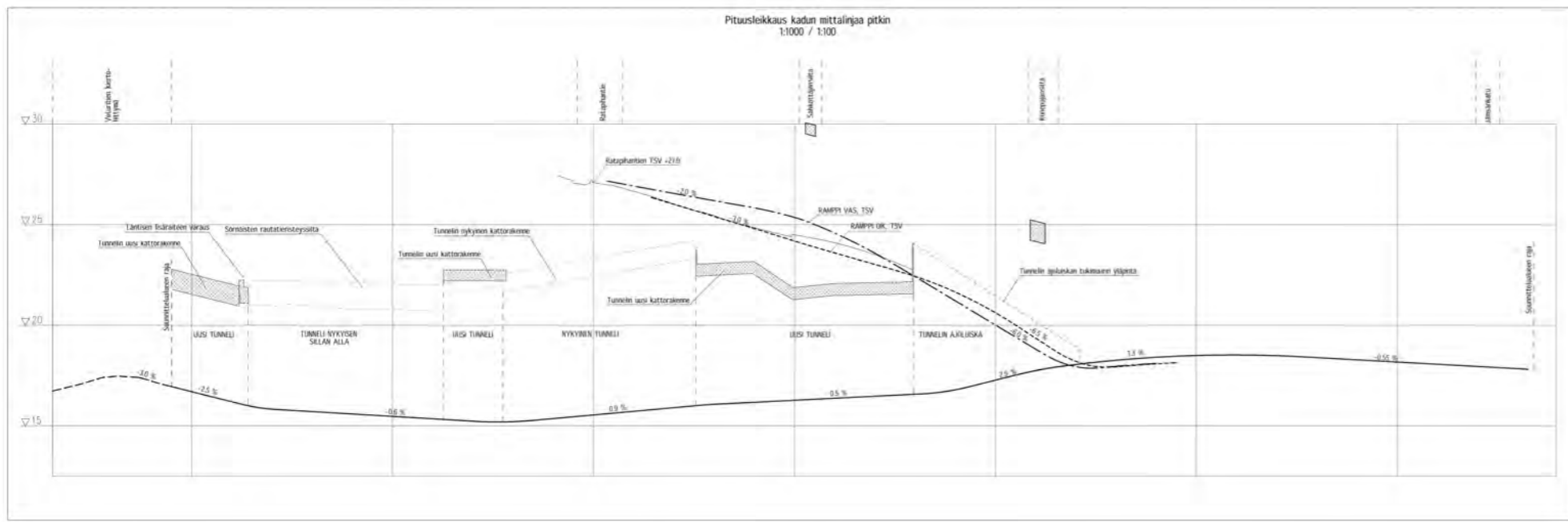


Selite:

- Erotuskaista/kiveys
- Istutuskaista
- Jalkakäytävä
- Joukkoliikenne
- Pyöräkaista
- Pyörätie
- Tunnelin ramppi
- Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä

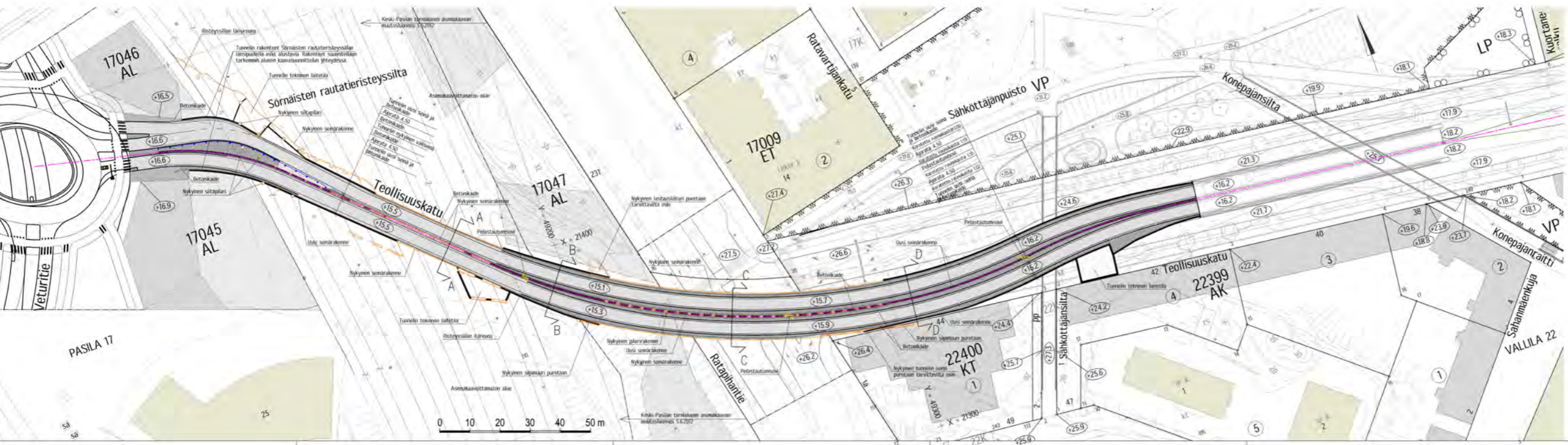


VETURITIEN LIIKENNESUUNNITELMA, OSA 1		6179-7	17
Pöytä: 1:1000			
Kuva: 5845-7			
Päivä: 9.4.2013			
HELSINKI KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO LIIKENNESUUNNITTELUOSASTO			



- PIRUSTUSMERKINNÄT
- Apronta / jälkikäytävä ja pyörätie.
 - Betonikiviys, harmaa
 - Tunnelin uusi seinärakente ja pelästäusmää
 - Betonikade
 - Teraskaidet
 - Rusnataki graniitti, harmaa
 - Tunnelin nykyinen rakente
 - Kadun liikäärakente korkeusasema
 - Keski-Pasilan tornialueen asemakaavan muutostoimen 5.5.2012

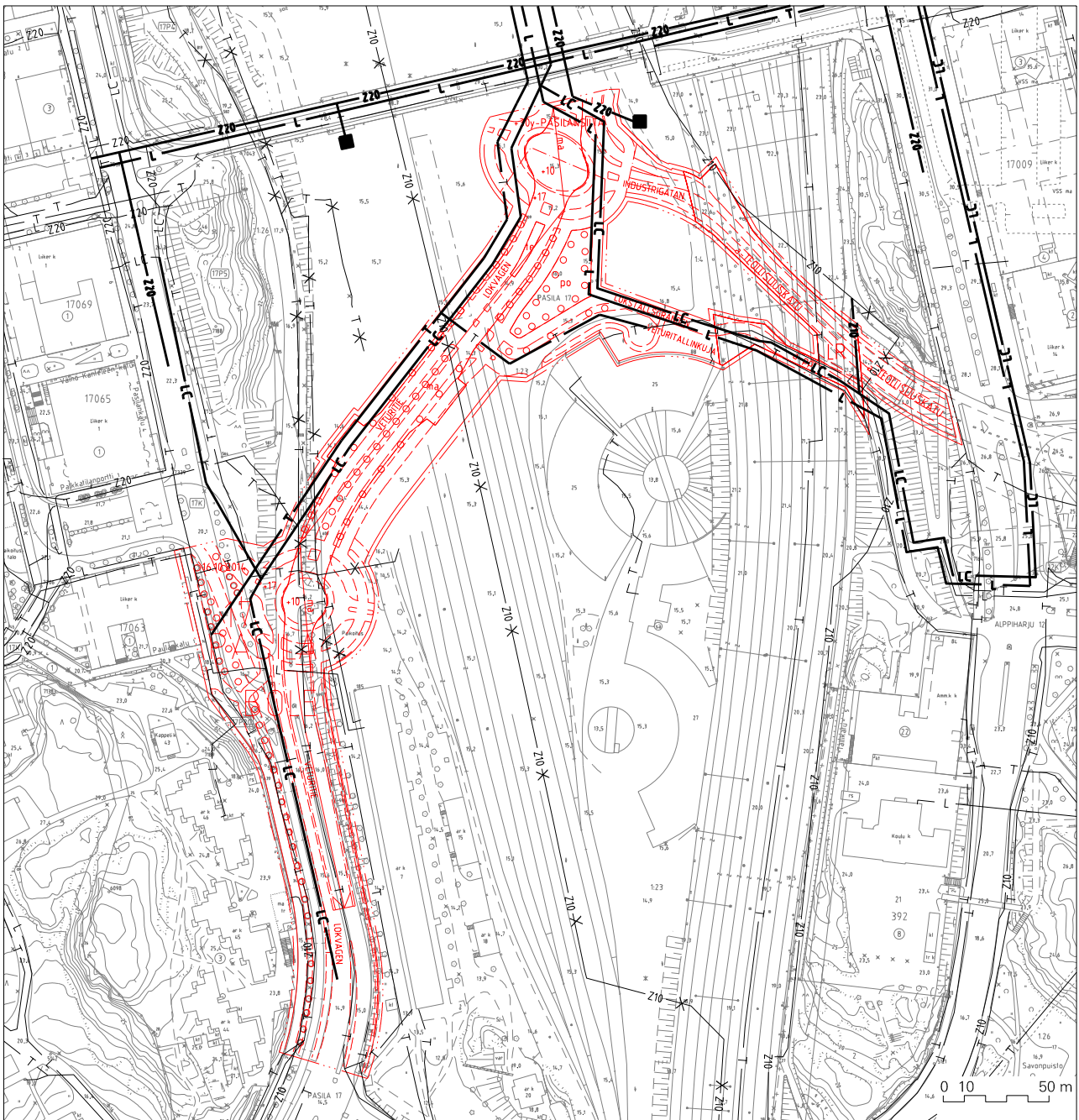
Katu korvataan hulevesiviemäreillä. Saamattaisiin tässä osassa hulevedet johdetaan Veturitie hulevesien runkoverstain.



HELSINGIN KAUPUNKI RAKENNUSVIRASTO		Katu- ja puisto-osasto	
17. Pasila, Keski- ja itä-Pasila, 22. Vallila			
TEOLLISUUSKATU Tunnelin välillä Veturitie - Konepajansilta			
Katusuunnitelma			
NO	LOTEYTY	NO	NO
1:500	NO	30044/1	NO
1:200	NO	NO	NO
1:1000	NO	NO	NO
1:100	NO	NO	NO
A-INSINÖÖRIT A-insinöörit Suomalainen Oy		A-INSINÖÖRIT Suomalainen Oy	



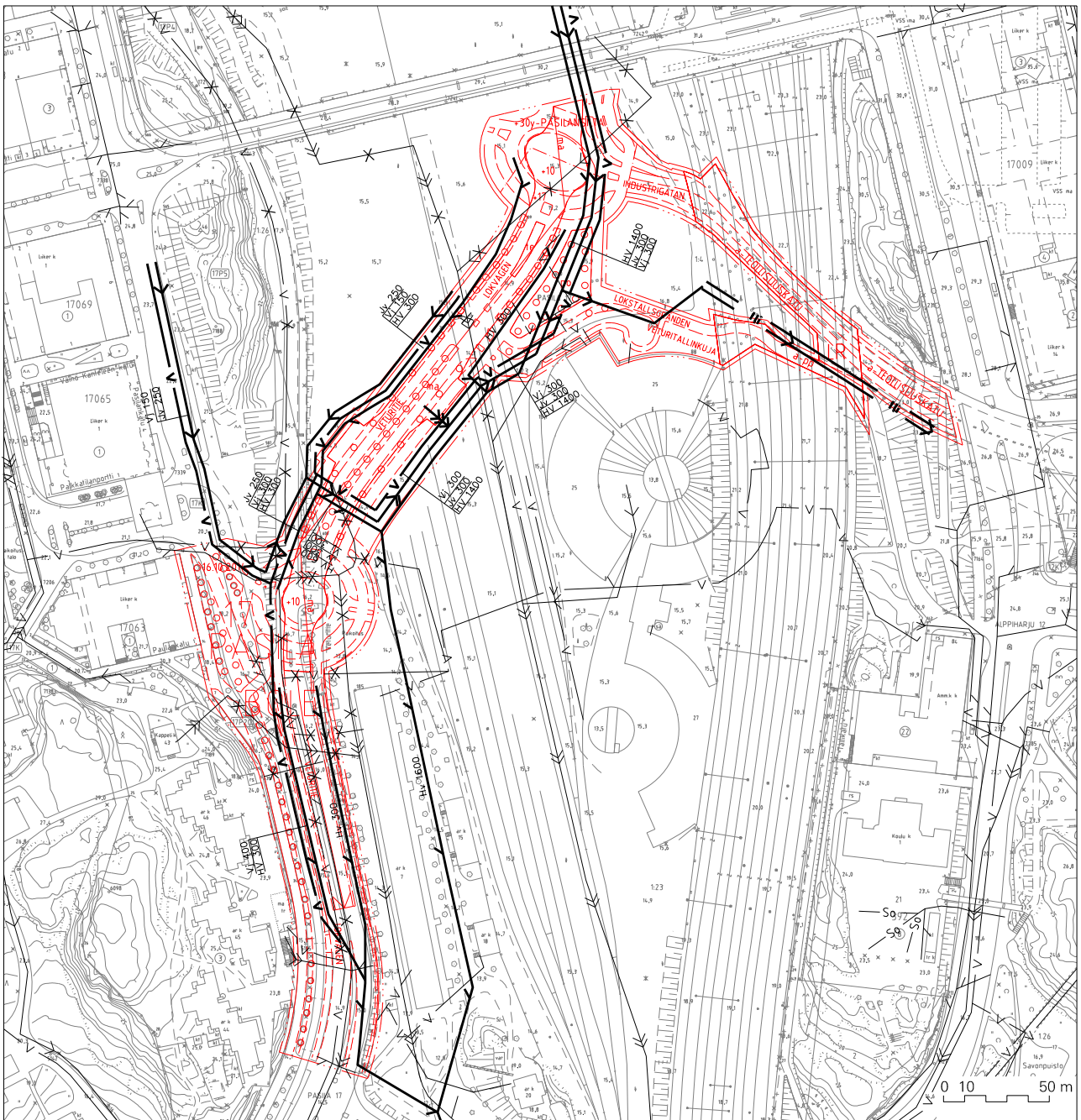
Ote piirustuksesta:
 Teollisuuskatu välillä Ratapihantie - Jämsänkatu, Sähköttäjän silta, Konepajansilta,
 katu- ja puistosuunnitelmien kooste-piirustus
 30044/3, 29.4.2013



Keski-Pasila, Veturitien eteläosan asemakaava Energiahuolto ja tietoliikenne

1 : 3000

— T —	NYKYINEN TIETOLIIKENNEKAAPPELI	— T —	UUSI TIETOLIIKENNEKAAPPELI
— L —	NYKYINEN KAUKOLÄMPÖJOHTO	— L —	UUSI KAUKOLÄMPÖJOHTO
— LC —	NYKYINEN KAUKOJÄÄHDYTYSJOHTO	— LC —	UUSI KAUKOJÄÄHDYTYSJOHTO
— Z10 —	NYKYINEN 10 kV:n SÄHKÖMAAKAAPPELI	— Z10 —	UUSI 10 kV:n SÄHKÖMAAKAAPPELI
— Z20 —	NYKYINEN 20 kV:n SÄHKÖMAAKAAPPELI	— Z20 —	UUSI 20 kV:n SÄHKÖMAAKAAPPELI
		■	UUSI MUUNTAMO
		— X — X —	KÄYTÖSTÄ POISTUVA



Keski-Pasila, Veturitien eteläosan asemakaava Vesihuolto

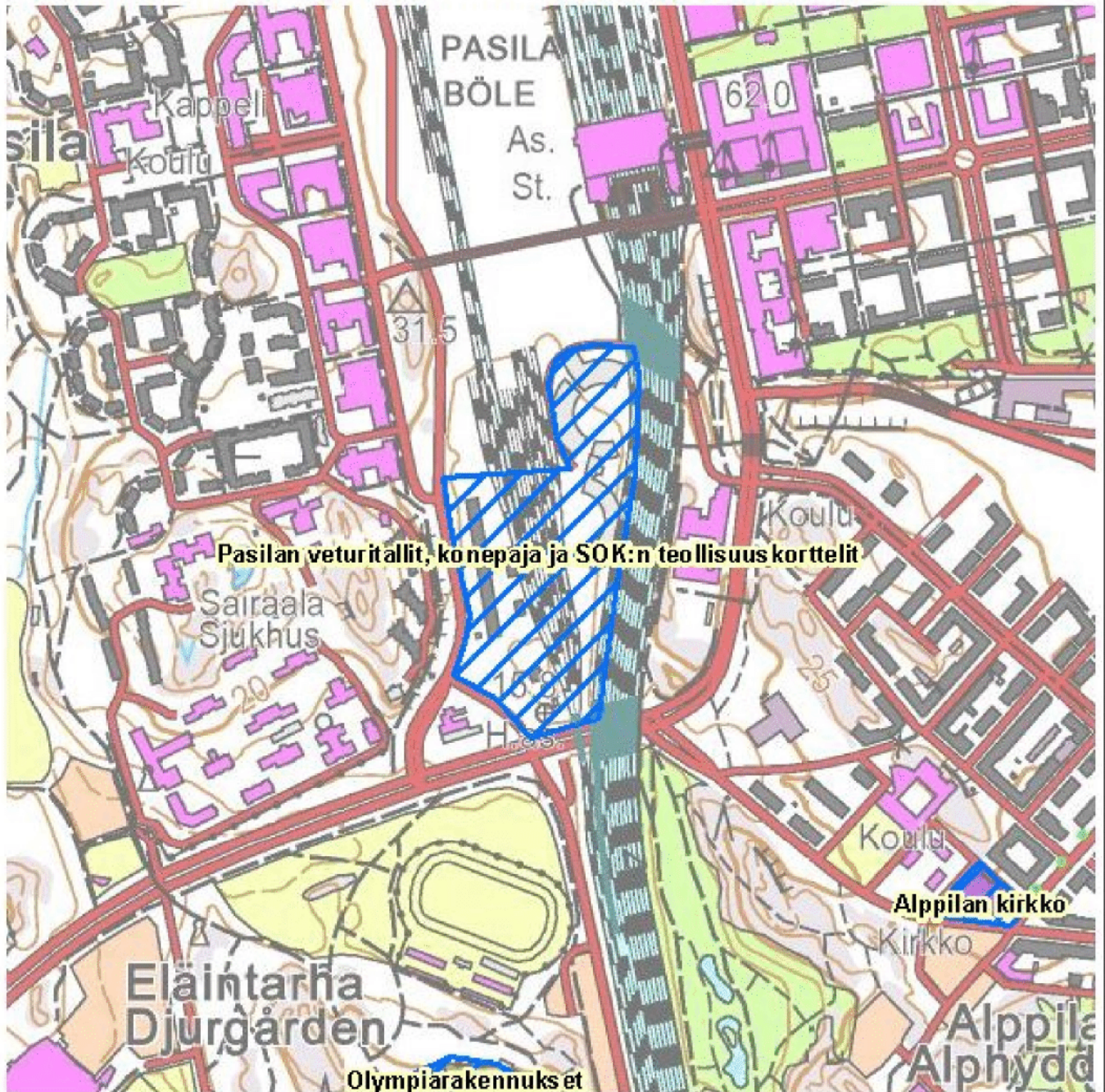
1 : 3000

— V —	NYKYINEN VESIJOHTO	— V —	UUSI VESIJOHTO
—>—	NYKYINEN JÄTEVESIVIEMÄRI	—>—	UUSI JÄTEVESIVIEMÄRI
—\—	NYKYINEN HULEVESIVIEMÄRI	—\—	UUSI HULEVESIVIEMÄRI
—>>—	NYKYINEN SEKAVESIVIEMÄRI	—>>—	UUSI PAINEVIIEMÄRI
—So—	SALAOJA	== >	UUSI TUNNELIVIEMÄRI
		—X—X—	KÄYTÖSTÄ POISTUVA



MUSEOVIRASTO

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY



0 250 m

pohjakartta © Maanmittauslaitos lupanro MML/VIR/MYY/258/08

Kunta: Helsinki

Nimi: Pasilan veturitallit, konepaja ja SOK:n teollisuuskorttelit

julkaisupäivämäärä 22.12.2009

RKY
Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt.
Veturitien eteläosa
Liite kaavaan nro12230

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto
Pasila-projekti / VP, KKI

