



**Hallintolaki § 51, 10.6.2015, LM - Korjattu
liitteessä 6 sivulla 21 olevaa havainnekuvaa**

§ 605

V 17.6.2015, Pissararadan asemakaavan muuttaminen (nro 12290)

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä

1. kaupunginosan Kruununhaka maanalaisia tiloja tonteilla 45/4, 45/5, 45/12,
2. kaupunginosan Kluuvi maanalaisia tiloja tonteilla 37/9, 37/14, 37/15, 37/18, 37/19, 37/20, 37/21, 37/23, 42/5, 97/1, 97/3, 97/6, 2002/2, 2002/3, 2002/4, 2002/5, 2002/6, 2002/7, 2002/10, 2002/11, 2007/1, 2096/9, 2096/10, 2096/32, 2099/13,
4. kaupunginosan Kamppi maanalaisia tiloja tonteilla 213/13, 217/1, 217/3, 217/4, 64/2, 64/24, 194/1, 4007/6, 4007/7, 4007/8, 4008/1, 4010, 4011/1, 4012/1, 4212/1,
11. kaupunginosan Kallio maanalaisia tiloja tonteilla 297/1, 297/2, 297/5, 297/10, 297/12, 11299/1, 11299/2, 11299/3, 11299/4, 11299/5, 11299/10, 11299/12, 11001/5, 304/3, 307/1, 307/7, 307/11, 307/12, 307/13, 307/14, 307/15, 307/16, 308/7, 308/18, 308/20, 11309/28, 11309/30, 11309/31, 11309/32, 11310/33, 11310/34, 11310/35, 11310/36, 11314/17, 11315/19, 11315/21, 11315/23, 11315/25, 11315/27, 11316/1, 11316/4, 11316/29, 11316/33, 11317/35, 11317/37, 11363/3,
12. kaupunginosan Alppiharju katu-, puisto- ja rautatiealuetta, tontteja 392/2, 392/8, 392/22 sekä maanalaisia tiloja tontilla 357/10,
13. kaupunginosan Etu-Töölö maanalaisia tiloja tonteilla 410/13, 410/15, 410/17, 410/19, 410/56, 412/1, 412/3, 412/6, 412/8, 412/22, 415/4, 419/2, 419/26, 427/2, 428/1, 431/1, 431/2, 431/3, 431/16, 432/1, 437/4, 437/17, 437/35, 437/36, 437/37, 437/39, 438/26, 442/4, 442/6, 442/7, 442/18, 442/21, 443/23, 443/41, 443/43, 448/15, 448/17, 448/19, 448/21, 448/22, 448/23, 448/24, 448/25, 448/26,
14. kaupunginosan Taka-Töölö katu-, puisto- ja rautatiealuetta sekä maanalaisia tiloja tonteilla 463/1, 463/2, 463/3, 463/4, 463/5, 463/6, 463/8, 463/13, 464/4, 464/15, 464/19, 468/1, 468/2, 468/3, 470/1, 470/2, 470/4, 470/5, 470/6, 472/3, 473/3, 473/5, 473/8, 473/61, 473/63, 473/65, 473/67, 473/69, 474/1, 474/2, 474/9, 474/34, 474/59, 477/3, 477/5, 477/16, 477/32, 477/34, 477/36, 477/58, 477/60, 478/5, 478/7, 478/56, 479/5, 479/52, 514/3, 515/1, 524/1,



17. kaupunginosan Pasila rautatie- ja katualuetta sekä näiden kaupunginosien alueilla katu-, puisto- ja vesialueilla olevia maanalaisia tiloja koskevan asemakaavan muutosehdotuksen 18.11.2014 päivätyn ja 19.5.2015 muutetun piirustuksen nro 12290 mukaisena ja kaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

Katri Erroll, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045
katri.erroll(a)hel.fi
Jukka Tarkkala, projektipäällikkö, puhelin: 310 37302
jukka.tarkkala(a)hel.fi
Juha Viljakainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276
juha.viljakainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12290 kartta, päivätty 18.11.2014, muutettu 19.5.2015
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12290 selostus, päivätty 18.11.2014, muutettu 19.5.2015, päivitetty Kslk:n 19.5.2015 päätöksen mukaiseksi
- 3 Tehdyt muutokset, päivitetty Kslk:n 19.5.2015 päätöksen mukaiseksi
- 4 Tilastotiedot
- 5 Havainnekuva, 18.11.2014
- 6 Kaupunkiympäristössä näkyvät muutokset (korjattu hallintolaki 51 §, LM, korjattu havainnekuva sivulla 21)
- 7 Vuorovaikutusraportti 18.11.2014 liitteinen, täydennetty 19.5.2015
- 8 Viranomaisneuvottelun 25.3.2013 muistio
- 9 Osa päätöshistoriaa

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen

Otteet

Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Otteen liitteet

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen
Liite 1
Liite 2
Liite 3
Liite 4



08.06.2015

Kaj/1

Liite 5

Liite 6

Helen Sähköverkko Oy
Helen Oy
Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä
Helsingin seudun
ympäristöpalvelut-
kuntayhtymä/Vesihuolto
Liikennevirasto
Puolustusvoimat
Eduskunta

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

Helsingin kantakaupungin alueelle, Pasilasta etelään suunnitellaan pääradan ja rantaradan yhdistävää Pissararataa.

Asemakaavan muutos mahdollistaa Pissararadan, sen maanalaisten rautatieasemien ja nykyiseen rautatiehen liittymiseksi tarvittavien osien rakentamisen Liikenneviraston laatiman yleissuunnitelman ja sitä tarkentavien suunnitelmien mukaisesti. Rata on yleissuunnitelman mukaan noin 8 km mittainen ja siitä 6 km sijaitsee tunnelissa.

Kaavan alueena on osa pääradasta Pasilan eteläpuolella sekä silmukkamaisesti Hakaniemen, keskustan ja Töölön alueella sijaitsevien asemien kautta kiertävänä tunnelina kulkeva rataosuus maan pinnan alapuolella. Kaavan alueeseen kuuluu lisäksi tunnelin ja asemien tarvitsemat pysty-yhteydet. Kaava-alueen pinta-ala on 57 ha. Maanalaisten rautatiealueen pinta-ala on 42,5 ha.

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on varmistaa rautatieliikenteen toimintavarmuuden ja kehittämisen edellytykset, luoda toteuttamisedellytykset tehokkaalle ja toimivalle raideliikennejärjestelmälle, joka parantaa kantakaupungin elinvoimaisuutta, viihtyisyyttä ja saavutettavuutta, lyhentää matkustusajoja, mahdollistaa junaliikenteen lisäämisen myös Helsinkiä laajemmalla alueella sekä laajentaa rautatien jakelualueita kantakaupungin alueella.

Asemakaavassa määritetään Pissararadan maanalaisten tunnelien ja maanpäällisten alueiden tilavaraus suojavyöhykkeineen. Samalla määritellään tunnelien, niiden teknisten tilojen, asemien,



sisäänkäyntien, pystykuilujen ja rakenteiden sijoittuminen suhteessa naapurikiinteistöihin, lähiympäristöön ja maanpintaan.

Pisarraradan hankkeeseen on sovellettu ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Arviointi suoritettiin samanaikaisesti radan yleissuunnittelun aikana vuosina 2010–2011. Liikennevirasto teki yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen 2012.

Pisarrarata sisältyy valtion ja pääkaupunkiseudun kuntien v. 2014 solmimaan sopimukseen suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asuntotuotannon edistämiseksi. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015) hanke sisältyy infrastruktuurin kehittämishankkeisiin 2016-2025.

Pisarraradan toteuttaminen edellyttää valtion toteuttamispäätöstä ja ratalain mukaisen ratasuunnitelman laatimista.

Esittelijän perustelut

Asemakaavan muutos on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja oikeusvaikutteisen Yleiskaava 2002:n sekä oikeusvaikutteisen maanalaisen yleiskaavan mukainen ja edesauttaa valtuuston päätösten mukaisten kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista. Maakuntakaavassa esitetyt seutuliikenteen radan ohjeellinen sijainti sekä kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeät alueet on otettu valmistelussa huomioon.

Kaavaratkaisun lähtökohdat ja perustelut ilmenevät yksityiskohtaisemmin liitteenä olevasta selostuksesta.

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on varmistaa rautatieliikenteen toimintavarmuuden ja kehittämisen edellytykset, luoda toteuttamisedellytykset suunnitellulle tehokkaalle ja toimivalle raideliikennejärjestelmälle, joka parantaa kantakaupungin elinvoimaisuutta, viihtyisyyttä ja saavutettavuutta, lyhentää matkustusaikoja, mahdollistaa junaliikenteen lisäämisen myös Helsinkiä laajemmalla alueella sekä laajentaa rautatien jakelualueita kantakaupungin alueella.

Asemakaava on laadittu Liikenneviraston laatiman Pisarraradan yleissuunnitelman ja sitä tarkentavien suunnitelmien pohjalta.

Asemakaavassa on määritelty Pisarraradan maanalaisten tunnelien ja maanpäällisten alueiden tilavaraus suojavyöhykkeineen. Samalla on määritelty tunnelien, niiden teknisten tilojen, asemien, sisäänkäyntien, pystykuilujen ja rakenteiden sijoittuminen suhteessa naapurikiinteistöihin, lähiympäristöön ja maanpintaan.



Asemakaavassa on lisäksi tehty seuraavat nimistöön liittyvät tarkistukset: Kaupunginhallituksen päätöksellä aiemmin nimetty Vauhtitie - Fartvägen on merkitty asemakaavaan ja Tallikatu - Stallgatan on poistettu muuttuneiden katujärjestelyiden johdosta. Tallikadun paikalle on suunniteltu pyörätie, joka on tarkoitus myöhemmin nimetä Pohjoisbaanaksi.

Pisarrarata ja sen rautatieasemat

Pisarrarata on noin 8 km pitkä silmukkarata kantakaupungin alueella, Pasilan eteläpuolella. Radasta 6 km sijaitsee tunnelissa. Maanalainen rautatie muodostuu kahdesta rinnakkaisesta tunnelista, joiden vieressä sijaitsee huolto- ja pelastustunneli.

Pisarraradan liikennesuunnitelmien luonnokset, radan yleiskartat ja pituusleikkaukset sekä rautatieasemien arkkitehtisuunnitelmat ovat kaavaselostuksen liitteenä.

Maanalaista rautatietä ja sen kolmea maanalaista rautatieasemaa käytetään kaupunkirataliikenteessä, kauko- tai tavaraliikennettä radalla ei voida harjoittaa.

Tunneleiden suuaukot, ratasillat ja maanpäälliset osuudet sijoittuvat Eläintarhan ja Alppipuiston alueille pääradan varteen.

Uudet asemat on suunniteltu Töölöntorin läheisyyteen, keskustaan Kampin ja rautatieaseman väliin sekä Hakaniemeen metroaseman länsipuolelle.

Pisarrarata ei aiheuta välittömiä muutostarpeita Pasilan asemalla. Aseman käyttäjämäärät kuitenkin lisääntyvät, mistä seuraa tarve parantaa asemalaitureiden ja ympäröivän maankäytön välisiä yhteyksiä. Käynnissä olevassa Tripla-hankkeessa on samat tavoitteet. Helsingin päärautatieasema hiljenee huomattavasti, koska asemalle johdetaan jatkossa vain kaukoliikenne ja pidemmälle menevä lähiliikenne, esimerkiksi Kirkkonummen, Riihimäen ja Lahden junat. Aseman nykyisistä käyttäjistä noin 3/4-osaa siirtyy käyttämään kantakaupungin uusia rautatieasemia Töölössä, keskustassa ja Hakaniemessä.

Töölön rautatieasema sijoittuu hyvälle paikalle korttelialueiden, joukkoliikenteen ja suurten yleisötapahtumien kannalta. Alueella on myös julkisia ja kaupallisia palveluita, kuten esimerkiksi Ooppera, sairaala ja isoja hotelleja. Asemalla on kaksi pääsisäänkäyntiä. Mannerheimintien, Helsinginkadun ja Paavo Nurmen polun alueella sijaitsee Paavo Nurmen sisäänkäynti, joka palvelee alueen yleisötapahtumia, muuta joukkoliikennettä ja tämän suunnan kortteleita.



Asemakaavassa on esitetty pääsisäänkäyntiä täydentävät hissiyhteydet Oopperan viereen ja Runeberginkatu 60:een nykyiseen rakennukseen. Aseman toinen pääsisäänkäynti sijoittuu Töölöntorille, joka on Taka-Töölön keskeisimpiä paikkoja. Tähän sisäänkäyntiin on mahdollista toteuttaa vaihtoyhteydet Töölön metroon tai Topeliuksenkadun raitiotiehen, mikäli niiden toteuttamiseen myöhemmin päädytään.

Keskustan uusi maanalainen rautatieasema sijaitsee hyvällä paikalla julkisten ja kaupallisten palveluiden sekä joukkoliikenteen kannalta. Maanalainen asemalaituri sijaitsee Kampin kauppakeskuksen, Simonkentän hotelli-kiinteistön, Lasipalatsin ja Forumin kauppakeskuksen kohdalla. Aseman läntinen pääsisäänkäynti sijoittuu Kampin kauppakeskuksen ja Simonkentän hotelli-kiinteistön väliin. Näiden kiinteistöjen lisäksi saadaan sujuvat yhteydet Urho Kekkosen kadulle ja kortteleihin, Narinkalle, metroon sekä lähi- ja kaukoliikenteen bussiterminaaleihin. Alueen nykyiset maanalaiset tilat rajoittavat jonkin verran yhteyksien toteuttamista, joten esimerkiksi suurikokoiset hissit sijoitetaan Kampin keskuksen ja Lasipalatsin väliin, vanhan linja-autoaseman eteläpäättyyn.

Keskustan aseman itäosasta on suunniteltu suorat maanalaiset yhteydet Rautatien metroaseman laiturille, Asematunnelin länsipäähän ja Forumin kauppakeskuksen alimpaan kellarikerrokseen. Kolmensepänaukiolle johtava sisäänkäynti on päädytty esittämään Stockmannin tavaratalon sisään Mannerheimintien ja Aleksanterinkadun risteykseen. Vaihtoehtoina on tutkittu myös aukiolle sijoitettava erillistä sisäänkäyntiä sekä Helsingin yliopiston ylioppilaskunnan kiinteistöön ja Tallbergin liikekiinteistöön sijoituvia vaihtoehtoja.

Hakaniemen rautatieasema sijoittuu metroaseman länsipuolelle. Metroaseman nykyisistä sisäänkäynneistä pääsee myös rautatieasemalle. Vaihtaminen junan ja metron välillä tulee olemaan hyvin vilkasta ja suunnittelussa on etsitty mahdollisimman sujuvat ratkaisut käytävien ja liukuportaiden sijoitteluun. Vaihtoyhteyksillä tulee olla suuri välityskyky ja hyvä sieto häiriöiden kannalta. Aseman pohjoispäähän tarvitaan uusi hissi ja se on esitetty nykyiseen toimitilarakennukseen metron sisäänkäynnin viereen. Aseman eteläpäähän rakennetaan uusi sisäänkäynti Hakaniemen tavaratalon pohjoisosaan, Siltasaarenkadun ja Paasivuorenkadun kulmaukseen. Suunnittelussa on varauduttu myös jalankulkuyhteyteen Hakaniemen toriparkin suuntaan.

Pisaratat poikkeaa Länsimetrosta ja Kehäradasta rautatien ja asemien huollon sekä pelastusjärjestelyjen osalta. Koska Pisaratat



sijoittuu rakennetulle alueelle, ovat asemien rakentamisen ja pelastustoiminnan ajotunnelit muodostuneet pitkiksi. Rautatiellä on useita teknisiä järjestelmiä ja niiden on toimittava luotettavasti. Suuret maanalaiset asemat vaativat paljon talotekniikkaa, joiden sijoittaminen maanpäällisiin rakennuksiin ei ole mahdollista. Pissararadan matkustajamäärä on suuri, joten myös poikkeustilanteissa tarvittavat poistumistiet ovat leveydeltään suuret. Nämä tarpeet on otettu huomioon siten, että ajotunnelit on suunniteltu radan käytön aikaisiksi huolto- ja pelastustunneleiksi. Ne on linjattu ratatunneleiden läheisyyteen ja eri tunneleiden välille rakennetaan yhdyskäytävät 150 m välein. Yhdyskäytävien yhteyteen voidaan sijoittaa osa radan teknisten järjestelmien huoltopisteistä. Asemien alueella huolto- ja pelastustunnelin yhteyteen voidaan sijoittaa teknisiä järjestelmiä. Suuri osa huollosta voidaan hoitaa radan ollessa käytössä ja huoltokohteisiin pääsee tavanomaisilla ajoneuvoilla. Poikkeustilanteissa poistuminen ja pelastustoiminta ovat mahdollisia huolto- ja pelastustunnelin kautta.

Tämä järjestely on johtanut myös siihen, että Pissararadan yleissuunnitelmassa esitettyjä leveitä poistumisteitä esimerkiksi Lasipalatsinaukiolle ja Baanalle ei enää tarvita.

Asemakaavamuutoksen vaikutukset kaupunkiympäristöön ja maanalaiseen rakentamiseen

Asemakaavalla Pissararataa varten varataan maan alta 70 - 120 metriä leveä vyöhyke. Kaava-alueella on 186 tonttia ja noin 250 kiinteistöä, joiden alueella asemakaavan muutos rajoittaa tulevaisuudessa maanalaisen rakentamisen mahdollisuuksia kuten esim. maalämpökaivojen rakentamista.

Asemakaavan vaikutuksia rakennettuun ympäristöön on tarkasteltu laajasti asemakaavan selostuksessa ja niitä on havainnollistettu selostuksen liiteaineistossa.

Tärkeimmät kaupunkiympäristössä näkyvät muutokset on koottu esityksen liitteenä olevaan koosteeseen (liite 6).

Merkittävimpiä muutokset ovat Eläintarhan alueen itäosassa Vauhtitiellä ja radan itäpuolella Alppipuistossa, mihin ratatunneleiden suuaukot sijoittuvat. Näillä alueilla tehdään paljon järjestelyitä rautatie-, katu- ja puistoalueilla, mutta alueen toiminnalliset periaatteet säilyvät nykyisenlaisina. Vauhtitien yli rakennetaan ratasilta, joka päättyy ratatunnelin suuaukkoon. Pysäköintialueen eteläpähän rakennetaan ajotunneli, josta on yhteys Pissararadan huolto- ja pelastustunneliin sekä mahdollisiin muihin alueen maanalaisiin tiloihin.

Alppipuiston länsireunassa tehdään ratatunnelin suuaukon järjestelyitä, mm. Pohjoisbaanaa linjataan uudestaan Tivolitien ja Eläintarhan



koulujen välissä. Baanan ja rautatien reunaan rakennetaan uusi huolto- ja pelastustunnelin savunpoistokuilu. Kalliroleikkauksen kyljessä se on huomaamattomampi kuin erillisenä tornina.

Diakoniapuistossa olevaa nykyistä tunnelin suuaukkoa parannetaan huolto- ja pelastustunnelia varten. Tämän hetken tiedon mukaan viereistä ilmanvaihtokuilua ei tarvita Pissararataa varten, mutta varaus on jätetty asemakaavaan.

Pissararadan suunnittelualueen eteläosassa on lukumäärältään suuri määrä kohteita, jotka näkyvät kaupunkiympäristössä, mutta kohteet ovat laajuudeltaan suppeita. Kohteet sijaitsevat uusien rautatieasemien lähellä. Rakennustyön aikana kohteiden määrä on suurempi. Kaupungin puutarhan alueella osa toiminnoista tulee siirtää rakentamisen ajaksi muualle ja muunkin toiminnan edellytykset heikkenevät huomattavasti.

Töölön aseman Paavo Nurmen sisäänkäynti sijoittuu Kisahallin eteläpuolelle Paavo Nurmen polun varteen nykyiselle virkistysalueelle. Alueella on hyvät vaihtoyhteydet Mannerheimintien, Helsinginkadun ja Runeberginkadun ratikoihin ja busseihin. Oopperan vieressä on varauduttu erilliseen hissiyhteyteen. Mannerheimintien länsipuolella on myös varauduttu nykyiseen rakennukseen sijoittuvaan hissiin.

Töölöntorin sisäänkäynti sijoittuu Runeberginkadun puolelle lähelle raitiovaunu- ja bussipysäkkejä. Torin itäosassa on pienempi rakennus, jossa on hätäpoistumisportaat ja toiset hissit. Asemalta on mahdollista johtaa maanalainen käytävä Runeberginkadun toiselle puolelle Sandelsin rakennuksen viereen.

Töölön rautatieasemaan liittyy useita teknisiä kuiluja. Töölön sähköaseman seinustalle, Töölön sairaalan huoltopihan reunaan sijoittuu iso savunpoistokuilu. Toinen savunpoistokuilu sijoitetaan katualueen reunaan Töölönkatu 30 kohdalle. Kivelänpuistikon itäreunaan, hotellin nykyisen kuilun viereen, sijoittuu uusi ilmanvaihtokuilu kahteen osaan jaettuna. Aseman sisäänkäynteihin liittyy myös tekniikkakuiluja.

Keskustan aseman läntisin sisäänkäynti sijoittuu Kampin keskuksen ja Simonkentän hotellikiinteistön väliin. Paikka on hyvä, mutta ahdas ja edellyttää monimutkaisia järjestelyitä. Hissit sijoitetaan Narinkan laidalle vanhan linja-autoaseman eteläpäättyyn, josta ovet aukeavat myös Lasipalatsiaukion puolelle. Aukiolle on asemakaavassa merkitty varaus liukuportaille ja sisäänkäyntirakennukselle, mutta se ei sisälly ratasuunnitelmaan.



Keskustan aseman muut sisäänkäynnit eivät näy erillisinä kohteina kaupunkiympäristössä. Rautatien metroasemalle, Asematunneliin ja Forumin kauppakeskukseen on esitetty maanalaiset yhteydet. Kolmensepänaukion sisäänkäynti on esitetty Stockmannin tavaratalon kulmukseen.

Keskustan aseman savunpoistokuilut on johdettu Baanan eteläseinämään ja Simonpuistikon reunaan, pysäköintilaitoksen luiskan kylkeen. Puistikoon sijoittuvat savunpoiston rakennelmat on jaettu useaan osaan massiivisuuden rikkomiseksi. Puistikon yläosaan sijoittuu uusi ilmanvaihtokuilu nykyisen kuilun viereen.

Keskustan asemalle ja huolto- ja pelastustunneliin johtava ajotunneli on sijoitettu Siltavuorenrantaan. Tällä kohdalla on aikaisemmin asemakaavoitettu maanalainen ajoyhteys. Yhteys on erityisen tärkeä Pissararadan rakentamisen kannalta. Tarvittaessa siitä voidaan myöhemmin luopua, koska huollolle ja pelastustoiminnalle voidaan järjestää korvaava yhteys.

Hakaniemen rautatieaseman sisäänkäynnit sijoittuvat nykyisiin rakennuksiin ja metron yhteyksiin. Savunpoisto- ja ilmanvaihtokuilut ovat uusia, isoja ja kaupunkikuvassa näkyviä kohteita. Eteläisempi kuilu sijoittuu Paasivuorenpuistikon itäosaan. Pohjoisempi kuilu sijoittuu Kallion terveysaseman itäpuolelle kallioalueelle. Pissararadan hissit sijoitetaan Metron nykyisen Toisen linjan sisäänkäynnin viereen samaan rakennukseen.

Pissararadan vaikutukset liikenteen järjestämiseen ja kaupunkirakenteeseen

Pissararadan toteuttamisella kehitetään nykyisiä pääliikenneverkkoja ja toteutetaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Pissararadan toteuttaminen edistää Helsingin seudun kehittämistä kansainvälisesti kilpailukykyisenä sekä valtakunnallisena että eurooppalaisena aluekeskuksena. Helsingin seutu sijaitsee kahden Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinkäytävän eli TEN-T (The Trans-European Transport Networks) risteyksessä. Pissararata toteutuessaan täydentää ja tehostaa Euroopan laajuisten liikenteen ydinkäytävien yhteen toimivuutta.

Pissararadan keskeinen hyöty on raideliikenteen verkoston vahvistuminen ja saavutettavuuden parantuminen ratojen varsilla ja Helsingin niemellä, minkä myötä mahdollisuudet raideliikenteeseen tukeutuvan ja eheytyvän yhdyskuntarakenteen toteuttamiseen paranevat.



Rata parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja vapauttaa laituritilaa Helsingin päärautatieasemalla. Uusien rautatieasemien suunnittelussa on otettu huomioon yhteydet muihin joukkoliikennejärjestelmiin. Asemat on suunniteltu kävely-yhteyksien kannalta mahdollisimman sujuviksi ja esteettömiksi ja niille on suunniteltu polkupyörien liityntäpysäköintiä.

Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmässä Pissararata yhdessä nykyisten kaupunkiratojen ja Kehäradan kanssa lisää tiheällä vuorovälillä liikennöitävien linjojen kattamaa aluetta. Kaupunkiratojen liikenne erotetaan kauko- ja taajamaliikenteen radoista, jolloin häiriötilanteet eivät kertaudu yhtä herkästi kuin nykyään. Rautatieliikenteen ja muun joukkoliikenteen solmupisteiden määrä kasvaa, joukkoliikenteen verkko paranee, saavutettavuus paranee ja matka-aikahyödyt paranevat. Päärautatieasemalle päättyvien taajama- ja kaukojunien vuoroja voidaan lisätä ja reunoilta vapautuvat raiteet helpottavat poikkeustilanteiden hallintaa.

Radan suunnittelussa on otettu tilavarauksena huomioon myös toinen metrolinja ja Töölöntorin metroasema.

Radan liikenteellisiä ja aluetaloudellisia vaikutuksia tarkastellaan tarkemmin kaavaselostuksessa.

Pissararadan rakentamiskustannukset

Hankkeen ilmoittamat Pissararadan rakentamiskustannukset ovat 956 milj. euroa (maanrakennuskustannusindeksi 152, 2005=100, ALV 0 %). Kaupungin ja valtion välisestä kustannusjaosta sovitaan erikseen. Kustannusarvio suunnittelusta vuosina 2012–2016 on 40 miljoonaa euroa. Helsingin kaupunki vastaa suunnittelukustannuksista 17 % osuudella. EU on myöntänyt osarahoituksen rataa koskeville suunnitelmille ja selvityksille vuonna 2014 päättyvän tukikauden loppuun asti.

EU on vuonna 2012 myöntänyt 4,5 M€ osarahoituksen TEN-T -tukena Pissararataa koskevien ratasuunnitelmien ja maaperäselvitysten tekoon. Pissararadan toteutus suunnittelulle ja rakentamisen ensimmäiselle tukijaksolle on valmisteltu haettavaksi rahoitustukea Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi perustetusta EU:n uudesta Verkkojen Eurooppa (CEF = Connecting Europe Facility) -rahoitusvälineestä.

Asemakaavan muutoksen toteutus

Pissararata sisältyy valtion ja pääkaupunkiseudun kuntien v. 2014 solmimaan sopimukseen suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja



asuntotuotannon edistämiseksi. Kunnat ovat siinä sitoutuneet lisäämään asemakaavoitusta vuosina 2016 - 2019 noin 25 % voimassa olevaan tavoitetasoon nähden edellyttäen, että valtio täyttää oman osansa sopimuksesta osallistumalla mm. Pissarakadan rahoitukseen. Tämä sopimus täydentää valtion ja kuntien välistä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimusta (MAL 2012 - 2015) ja luo perustan Helsingin seudun MAL-asioista sopimiseen vuosina 2016 - 2019.

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015) hanke sisältyy infrastruktuurin kehittämishankkeisiin 2016-2025.

Liikennevirasto päättää Pissarakatahankkeen toteuttamisesta ja eduskunta rahoituksesta. Tarvittaessa hankkeen muut osapuolet tekevät omat toteutus päätöksensä. Toteuttaminen edellyttää ratalain mukaista ratasuunnitelmaa, joka ei saa olla ristiriidassa voimassa olevan asemakaavan kanssa. Pissarakadan asemakaavan muutos luo siten edellytykset Pissarakadan toteuttamiselle. Ratasuunnitelma voidaan hyväksyä kun asemakaava on saanut lainvoiman.

Toteuttaminen edellyttää myös maankäyttö- ja rakennuslain mukaista rakennuslupamenettelyä sekä ympäristönsuojelulain ja vesilain mukaisia lupia. Rakentaminen kestää arviolta noin 7 vuotta.

Liikennevirasto hankkii hankkeen toteuttamiseen tarvittaviin maanpäällisiin ja maanalaisiin rautatiealueisiin omistusoikeuden tai käyttöoikeuden ratalain lunastusmenettelyllä.

Kaupunki omistaa asemakaavan muutoksen vaikutusalueella olevia tontteja ja yleisiä alueita. Osa tonteista on vuokrattu pitkäaikaisilla maanvuokrasopimuksilla, joita tullaan tarpeen mukaan täydentämään ja muuttamaan rataa koskevilla rasitteenluonteisilla tai muilla ehdoilla.

Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on käynnistetty kaupungin aloitteesta.

Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston kirjeellä, jonka mukana lähetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma (päiväty 10.8.2012).

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Valmistelun aikana on järjestetty viisi yleisötilaisuutta ja valmisteluaineisto on ollut nähtävillä myös Töölön, Pasilan ja Kallion kirjastossa.

Pissarakadan hankkeeseen on sovellettu ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Arviointi suoritettiin samanaikaisesti radan



08.06.2015

Kaj/1

yleissuunnittelun aikana vuosina 2010–2011. Liikennevirasto teki yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen 2012.

Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty laajaa yhteistyötä kaupungin hallintokuntien, liikelaitosten ja kuntayhtymien sekä muiden asiantuntijaviranomaisten kuten Museoviraston, Liikenneviraston, Liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi:n, Turvatekniikan keskuksen, Etelä-Suomen sotilasläänin esikunnan, Helsingin kihlakunnan poliisilaitoksen sekä Helsingin seudun kuntien, Uudenmaan liiton, Eduskunnan kanslian, Senaatti-kiinteistöjen, Helsingin seurakuntien, Stadionsäätiön, Helsingin yliopiston, Lasten Päivän Säätiön, Kansallisoopperan sekä VR-Yhtymä Oy:n kanssa.

Viranomaisten kannanotot kohdistuivat suunnittelualueen kulttuurihistorialliseen arvoon, viheralueiden määrään, aluerakenteisiin, kaavan vaikutuksiin rakennetussa katu- ja puistoympäristössä, rakentamisen ja louhinnan aiheuttamiin haittoihin, vaikutuksiin ja tiedottamiseen, meren pinnan kohoamiseen, vesihuollon suunnitelmiin ja johtosiirtoihin, taiteen sijoittamiseen, kaavamerkintöjen tarkempaan sisältöön, palo- ja pelastusturvallisuuteen, Kaupunginpuutarhan toimintaedellytyksiin.

Viranomaisten ilmoittamat asiat on otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon jatkosuunnittelussa sekä kaavaehdotusta valmisteltaessa.

Asemakaavan laatimisen yhteydessä on järjestetty maankäyttö- ja rakennuslain 66 §:n mukainen viranomaisneuvottelu 25.3.2013. Muistio on liitteenä. Uudenmaan ELY-keskus on katsonut, ettei toisen viranomaisneuvottelun järjestäminen ole ollut tarpeen.

Esitetyt mielipiteet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on kirjeitse esitetty 43 mielipidettä, jotka koskivat osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa tai kaavaluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa ja puhelimitse.

Saadut mielipiteet kohdistuivat yleissuunnitelmavaiheen suunnitelmiin, valitun vaihtoehdon valintaperusteisiin, nykyisen suunnitelman parannusehdotuksiin, ympäristövaikutusten arvioinnin riittävyteen, liikenteeseen, työmaa-aikaisiin sekä käytön aikaisiin ympäristöhäiriöihin, kustannuksiin sekä vuorovaikutukseen.

Mielipiteet on kaavoitustyössä otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon jatkosuunnittelussa sekä kaavaehdotusta valmisteltaessa.



Liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa esitetään tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja mielipiteistä sekä niiden vastineet laajemmin. Vuorovaikutusraportin liitteenä on muistio keskustelutilaisuudesta.

Asemakaavan muutosehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 19.12.2014–26.1.2015.

Muistutukset ja maanomistajien kannanotot

Ehdotuksesta tehtiin neljä muistutusta ja jätettiin kuusi kirjettä. Ehdotuksesta pyydettiin niiltä maanomistajilta kannanottoja, joiden alueella on yhteyksiä Pissararadasta maan pintaan. Pyydettyjä kannanottoja saatiin kahdeksan.

Yksityishenkilön muistutuksessa esitetään suurta rautatiejärjestelmä muutosta Ilmalan ja Käpylän asemien eteläpuoleiselle osuudelle aina keskusta saakka sekä Ilmalan ratapihan ja varikon alueen ottamista muuhun käyttöön.

Kiinteistönomistajilta ja pysäköintilaitosten haltijoilta saaduissa muistutuksissa esitetään huolta uusien ja nykyisten kalliotilojen läheisyydestä, maanalaisista tilavarauksista sekä erityisesti rakennustyön aikaisesta suuresta haitasta ja sen aiheuttamasta taloudellisesta tappiosta yritystoiminnalle.

Muistutukset on otettu huomioon kaavoituksessa siten, että asemakaavan kalliotilojen tilavarauksia on tarkennettu. Asemakaavaehdotukseen tehdyt muutokset on lueteltu liitteessä Tehdyt muutokset.

Kirjeet

Pysäköintilaitosten ja liikekiinteistöjen haltijoilta saaduissa kirjeissä esitetään huolta uusien ja nykyisten kalliotilojen läheisyydestä, maanalaisista tilavarauksista sekä erityisesti rakennustyön aikaisesta suuresta haitasta ja sen aiheuttamasta taloudellisesta tappiosta yritystoiminnalle. Stadion-säätiö on samoin huolissaan rakenteiden yhteensovittamisesta. Kahdessa kirjeessä nähdään hanke myönteisenä alueen elinvoimaisuuden kannalta.

Yhdessä kirjeessä esitettiin, että Pissararadan keskustan aseman sisäänkäynnit on esitetty tavalla, joka pienentää Citykäytävän jalankulkuvirtoja oleellisesti. Kirjeen lähettäjä olisi halunnut kaavasta lausuntopyyynnön, mutta ei toivonut ilmoittamilleen asioille kaupunkisuunnittelulautakunnan vastinetta.

Lausunnot



Ehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa kiinteistölautakunta, pelastuslautakunta, rakennusvalvontavirasto, taidemuseon johtokunta, yleisten töidenlautakunta, ympäristökeskus, kaupunginmuseon johtokunta, Liikennelaitos-liikelaitoksen johtokunta, teknisen palvelun lautakunta, sosiaali- ja terveysvirasto, Eduskunnan kanslia, Helsingin seudun kuntayhtymä, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän vesihuolto, Helen Oy, Helen Sähköverkko Oy, Liikennevirasto, Puolustusvoimat, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunnossa todetaan, että asemakaavaehdotus huomioi kulttuurikohteet ja arvorakennukset hyvin. Eräät julkisivuratkaisut on harkittava toteuttamisvaiheessa huolellisesti. Lausunnossa muistutetaan merivesi-, hulevesi- ja putkirikkotulvien huomioimista kaikessa rakennussuunnittelussa. Melu- ja runkomelu- sekä luontovaikutukset on otettu huomioon suunnittelussa riittävästi. Asemakaava edistää raideliikenteen varaan perustuvan joukkoliikenteen kehittämistä koskevan valtakunnallisen alueidenkäyttötavoitteen toteutumista ja hanke on tärkeä Helsinkiä laajemman alueen raideliikenteen kehittämisen kannalta.

Muissa lausunnoissa on otettu kantaa asioihin, jotka ovat olleet esillä kaavan valmistelun aikaisissa kannanotoissa ja ne ovat joiltakin osin johtaneet myös kaavamerkintöjen ja -määräysten tarkistuksiin. Useissa lausunnoissa todettiin alueella olevan arvokohteita, hankkeen rakennustyö aiheuttaa suuria häiriöitä tai haittaa alueen nykyisille toiminnoille ja että rakentamisen yhteydessä tulee harjoittaa aktiivista viestintää ja yhteistyötä eri tahojen kanssa. Kaupunginmuseolle on kaavamääräyksessä varattu lausuntomahdollisuus rakennettua kulttuuriympäristöä koskeviin suunnitelmiin.

Pelastuslaitoksen ja Liikenneviraston lausunnoissa todetaan kaavan tilanvarausten olevan liian niukkoja erityisesti siihen nähden, että suunnittelun yhä tarkentuessa tulee myös tilan tarpeen ja toiminnallisten järjestelyjen suunnitelmamuutoksia. Riittävää tilantarvetta korostetaan myös rakennusvalvontaviraston lausunnossa. Pelastuslaitoksen ja liikennelaitoksen lausunnoissa muistutetaan myös maanalaisen joukkoliikenteen käyttäjämäärien lisääntymisestä ja sen aiheuttamista vaikutuksista tilojen toimivuuteen ja turvallisuuteen. Asemakaavamääräykseen on lisätty vaatimus maanalaisen osoitteiston laatimisesta maanalaisille tiloille.

Liikennevirasto on antanut laajan ja seikkaperäisen lausunnon, jossa korostetaan kaavan riittäviä tilatarpeita ja joustavuutta pienille suunnitelmamuutoksille. Lausunnossa esitetään, että kaava on laadittu



liian tiukaksi ja osin se ei kata edes tiedossa olevien rakenteiden tilantarpeita. Suurempaa väljyyttä tarvitaan myös koska kaikki viranomaisten vaatimukset eivät ole vielä tiedossa. Maanalaisilta osilta kaavan tulisi olla niin väljä, että rakentamisen aikana ei siitä tarvitse poiketa eikä tämä johda laajempaan rakentamiseen kuin on tarpeellista. Kaavamääräyksissä esitettäviä mittoja tulee vähentää. Lausunnossa nähdään perustelluksi sijoittaa uusia sisäänkäyntejä yleisille alueille ja vähemmän nykyiseen rakennuskantaan. Lisäksi lausunnossa ja sen liitteissä esitetään useita kymmeniä tarkistustarpeita.

Lausunnot on otettu huomioon siten, että asemakaavaehdotusta on tarkistettu merkintöjen ja aluevarausten osalta. Muutokset ja tarkistukset on lueteltu liitteessä Tehdyt muutokset.

Vuorovaikutusraportissa esitetään tiivistelmät muistutuksista, kirjeistä ja lausunnoista sekä niiden vastineet laajemmin.

Vuorovaikutus nähtävilläolon jälkeen

Nähtävilläolon jälkeen Pissararadan ratasuunnitelman valmistelu on edennyt. Suunnitelmien tarkentuminen on aiheuttanut muutoksia asemakaavaan monilta osin. Kaava-alueita on laajennettu vähäisesti. Kaavan merkintöjä ja aluevarauksia on tarkennettu vähäisesti. Tehdyt muutokset on lueteltu liitteessä.

Kaavaselostukseen on tehty tarkistuksia lausuntojen, muistutusten sekä suunnitelmien tarkentumisen vuoksi.

Nähtävilläolon jälkeen pyydettiin lausunnot niiltä osallisilta, joiden alueella on tehty tarkistuksia kaavaehdotukseen. Lausunnoissa kiinnitettiin huomiota kiinteistöihin kohdistuviin vaikutuksiin.

Vuorovaikutusraportissa esitetään tiivistelmät lausunnoista sekä niiden vastineet laajemmin.

Kaavamuutos ei nosta tonttien rakennusoikeutta merkittävästi, joten kaupunginhallituksen 9.2.2004 tekemän maapoliittisen päätöksen mukaisia neuvotteluja ei ole tarpeen käydä.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

Katri Erroll, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045
katri.erroll(a)hel.fi
Jukka Tarkkala, projektipäällikkö, puhelin: 310 37302
jukka.tarkkala(a)hel.fi



Juha Viljakainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276
juha.viljakainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12290 kartta, päivätty 18.11.2014, muutettu 19.5.2015
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12290 selostus, päivätty 18.11.2014, muutettu 19.5.2015, päivitetty Kslk:n 19.5.2015 päätöksen mukaiseksi
- 3 Tehdyt muutokset, päivitetty Kslk:n 19.5.2015 päätöksen mukaiseksi
- 4 Tilastotiedot
- 5 Havainnekuva, 18.11.2014
- 6 Kaupunkiympäristössä näkyvät muutokset
- 7 Vuorovaikutusraportti 18.11.2014 liitteinen, täydennetty 19.5.2015
- 8 Viranomaisneuvottelun 25.3.2013 muistio
- 9 Osa päätöshistoriaa

Oheismateriaali

- 1 Sijaintikartta

Otteet

Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Otteen liitteet

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen
Liite 1
Liite 2
Liite 3
Liite 4
Liite 5
Liite 6

Helen Sähköverkko Oy
Helen Oy
Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä
Helsingin seudun
ympäristöpalvelut-
kuntayhtymä/Vesihuolto
Liikennevirasto
Puolustusvoimat
Eduskunta

Tiedoksi

Kaupunkisuunnittelulautakunta



Kiinteistölautakunta
Rakennuslautakunta
Kaupunginmuseon johtokunta
Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL)
Pelastuslautakunta
Rakennusvalvontavirasto
Taidemuseon johtokunta
Yleisten töiden lautakunta
Ympäristökeskus
Opetusvirasto
Sosiaali- ja terveysvirasto
Taidemuseo
Talous- ja suunnitteluosasto
Teknisen palvelun lautakunta
Terveyskeskus
Kulttuuriympäristöyksikkö
Pelastuslaitos
Rakennusvirasto

Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.05.2015 § 155

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Ksv 3861_1, rautatiealue Pasilan eteläpuolella, Alppipuisto ja Eläintarha sekä maanalainen alue Alppiharjussa, Kalliossa, Kruunuhaassa, Kluuvissa, Kampissa, Etu-Töölössä ja Taka-Töölössä, karttalehdet G3, G4 ja H3

Esitys

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle esittelijän muutetun ehdotuksen mukaisesti

- 18.11.2014 päivätyn ja 19.5.2015 muutetun
 1. kaupunginosan Kruunuhaka maanalaisia tiloja tonteilla 45/4, 45/5, 45/12,
 2. kaupunginosan Kluuvi maanalaisia tiloja tonteilla 37/9, 37/14, 37/15, 37/18, 37/19, 37/20, 37/21, 37/23, 42/5, 97/1, 97/3, 97/6, 2002/2, 2002/3, 2002/4, 2002/5, 2002/6, 2002/7, 2002/10, 2002/11, 2007/1, 2096/9, 2096/10, 2096/32, 2099/13,
 4. kaupunginosan Kamppi maanalaisia tiloja tonteilla 213/13, 217/1, 217/3, 217/4, 64/2, 64/24, 194/1, 4007/6, 4007/7, 4007/8, 4008/1, 4010, 4011/1, 4012/1, 4212/1,
 11. kaupunginosan Kallio maanalaisia tiloja tonteilla 297/1,



297/2, 297/5, 297/10, 297/12, 11299/1, 11299/2, 11299/3, 11299/4, 11299/5, 11299/10, 11299/12, 11001/5, 304/3, 307/1, 307/7, 307/11, 307/12, 307/13, 307/14, 307/15, 307/16, 308/7, 308/18, 308/20, 11309/28, 11309/30, 11309/31, 11309/32, 11310/33, 11310/34, 11310/35, 11310/36, 11314/17, 11315/19, 11315/21, 11315/23, 11315/25, 11315/27, 11316/1, 11316/4, 11316/29, 11316/33, 11317/35, 11317/37, 11363/3,
12. kaupunginosan Alppiharju katu-, puisto- ja rautatiealuetta, tontteja 392/2, 392/8, 392/22 sekä maanalaisia tiloja tontilla 357/10,
13. kaupunginosan Etu-Töölö maanalaisia tiloja tonteilla 410/13, 410/15, 410/17, 410/19, 410/56, 412/1, 412/3, 412/6, 412/8, 412/22, 415/4, 419/2, 419/26, 427/2, 428/1, 431/1, 431/2, 431/3, 431/16, 432/1, 437/4, 437/17, 437/35, 437/36, 437/37, 437/39, 438/26, 442/4, 442/6, 442/7, 442/18, 442/21, 443/23, 443/41, 443/43, 448/15, 448/17, 448/19, 448/21, 448/22, 448/23, 448/24, 448/25, 448/26,
14. kaupunginosan Taka-Töölö katu-, puisto- ja rautatiealuetta sekä maanalaisia tiloja tonteilla 463/1, 463/2, 463/3, 463/4, 463/5, 463/6, 463/8, 463/13, 464/4, 464/15, 464/19, 468/1, 468/2, 468/3, 470/1, 470/2, 470/4, 470/5, 470/6, 472/3, 473/3, 473/5, 473/8, 473/61, 473/63, 473/65, 473/67, 473/69, 474/1, 474/2, 474/9, 474/34, 474/59, 477/3, 477/5, 477/16, 477/32, 477/34, 477/36, 477/58, 477/60, 478/5, 478/7, 478/56, 479/5, 479/52, 514/3, 515/1, 524/1,
17. kaupunginosan Pasila rautatie- ja katualuetta sekä näiden kaupunginosien alueilla katu-, puisto- ja vesialueilla olevia maanalaisia tiloja koskevan asemakaavan muutosehdotuksen nro 12290 hyväksymistä ja etteivät tehdyt muistutukset ja annetut lausunnot anna aiheutta muihin toimenpiteisiin. Muutokset ilmenevät yksityiskohtaisesti esityslistan liitteestä ja kaavaselostuksesta

- ettei kaavan muutosehdotusta aseteta uudelleen nähtäville.

Lisäksi lautakunta päätti

- antaa kaupunkisuunnittelulautakunnan esityksestä ja vuorovaikutusraportista ilmenevät vastaukset kaupungin perusteltuna kannanottona tehtyihin muistutuksiin
- antaa vuorovaikutusraportin mukaiset vastineet esitettyihin mielipiteisiin.

Käsittely



19.05.2015 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Esittelijä muutti esitystään seuraavasti: Asiakirjassa "3861_1_09 pisararata liite 06 tehdyt muutokset" sivuilla 5,6 ja 8 (liitteenä) on yhteensä neljä pinta-alalukumuutosta, jotka ovat jääneet kirjaamatta asiakirjaan ja selostukseen. Asemakaavan muutokartan määräyksiin ne on merkitty.

Pinta-alalukutarkistukset koskevat keskustan alueella:

Simonpuistikoon merkityn mai-3 savunpoistokuilun (1) e-merkittyä alueen osaa (40>55 m²) ja mai-4 alueella (2) d-merkittyä alueen osaa (10>20 m²) sekä (3) f-merkittyä alueen osaa (12>18m²).

Baanan kohdalla (4) mai-5 merkittyä alueen osaa (40>60m²).

18.11.2014 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Esittelijä

asemakaavapäällikkö
Olavi Veltheim

Lisätiedot

Jukka Tarkkala, projektipäällikkö, puhelin: 310 37302
jukka.tarkkala(a)hel.fi
Martin Bunders, arkkitehti, puhelin: 310 37203
martin.bunders(a)hel.fi
Markku Granholm, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi
Raila Hoivanen, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37482
raila.hoivanen(a)hel.fi
Mika Kaalikoski, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37433
mika.kaalikoski(a)hel.fi
Jukka Kähkönen, arkkitehti, puhelin: 310 37260
jukka.e.kahkonen
Anu Lamminpää, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37258
anu.lamminpaa(a)hel.fi
Kajsa Lybeck, arkkitehti, puhelin: 310 37052
kajsa.lybeck(a)hel.fi
Pekka Nikulainen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37122
pekka.nikulainen(a)hel.fi
Taneli Nissinen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37447
taneli.nissinen(a)hel.fi
Janne Prokkola, toimistopäällikkö, puhelin: 310 37233
janne.prokkola(a)hel.fi
Perttu Pulkka, arkkitehti, puhelin: 310 37465
perttu.pulkka(a)hel.fi
Ville Purma, arkkitehti, puhelin: 310 37261
ville.purma(a)hel.fi

Rakennusvalvontavirasto 6.3.2015



HEL 2012-010853 T 10 03 03

Pisaratankohje on tarpeellinen hanke Helsingin ja pääkaupunkiseudun kehittämisessä. Kaava-asiakirjoista ilmenee valmistelun laaja-alaisuus ja monitahoisuus ja monien asiantuntijatahojen osallistuminen työhön. Teknisesti erittäin vaativa hanke tulee tekemään omalla sarallaan historiaa. Vaikea ja laaja hanke on kyetty kiitettävällä tavalla tuomaan esille kaava-aineistossa.

Pisaratankohjeen reitti asettuu suurimmaksi osin kulttuurihistoriallisesti arvokkaalle alueelle, josta osa on myös valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Alueella on runsaasti myös yksittäisiä kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäviä rakennuksia ja puistoja.

Samalla kun hanke pyrkii varmistamaan julkisen liikenteen toimivuuden kaupungin keskeisillä alueilla kolmen maanalaisen aseman rakentamisen kautta, se puuttuu kaupunkimiljöön keskeisiin kohtiin. Kaupunkitilan ja -kuvan kannalta olennaisia muutoksia tulevat olemaan yhtäältä uudet rautatieasemien sisäänkäynnit sekä porras- ja hissiyhteydet. Samoin asemien läheisyyteen sekä niiden väliselle rataosuudelle esitetyt lukuisat ilmanvaihtokuilut (ilmanvaihto-, paineentasaus-, savunpoisto sekä lv- ja sähkökuilut) muuttavat ympäristöä näkyvästi. Lisäksi tunnelien suuaukot muun muassa Eläintarhan ja Alppipuiston alueella aiheuttavat merkittäviä ruhjeita kaupunkimaisemaan. Pisaratankohjeen rakentamisen aikaiset järjestelyt tulevat vaikuttamaan julkiseen kaupunkitilaan voimakkaasti ja pitkän aikaa.

Hankkeen ja kaava-asiakirjojen laajuus mahdollistaa tässä vain joidenkin tärkeimpien asioiden ja yksityiskohtien esiin nostamisen.

Asemien sisäänkäynnit sekä muut porras- ja hissiyhteydet

Asemat ansaitsevat kukin yksilöllisen julkisen ilmeensä, mutta toisaalta niiltä vaaditaan yhtenäisiä, kaikkia asemia yhdistäviä tekijöitä, kuten

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



selkeätä ja yhdenmukaista opastusjärjestelmää sekä värityksen ja materiaalien yhdenmukaisuutta. Asemien sisäänkäyntirakennusten neuvottelukunta toivoi olevan ilmeeltään keveitä, paviljonkimaisia.

Kaupunkikuvaneuvottelukunta näki tarpeelliseksi harkita maanpintaan johtavien porras- ja hissiyhteyksien lukumäärää. Niitä vähentämällä välttyttäisiin puuttumasta joihinkin kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin rakennuksiin ja ympäristöihin. Esimerkiksi Stockmannin tavaratalon arkkitehtuurin integriteettiä ja sen länsikulman asemaa kaupunkikuvassa ei tulisi rikkoa. Kolmensepänaukiolle yhteyden avaaminen ei myöskään istu. Siksi jatkossa tulisi vielä selvittää mahdollisuuksia sijoittaa sisäänkäynti viereisiin kiinteistöihin. Neuvottelukunta pohti, voisiko porras- ja hissiyhteyden sijoittaa vastapäiseen Tallbergin taloon. Samoin pidettiin mahdottomana Lasipalatsin aukiolle koneporrasyhteyden vaatimaa, havainnekuvan esittämää rakennelmaa. Mikäli aukiolle on tarpeen sijoittaa sisäänkäynti, tulee se suunnitella yhdessä Amos Anderssonin taidemuseon rakenteiden kanssa, yhtä laadukkaaksi ja niihin yhteensopivaksi. Töölöntorin rajaamisen usealla rakennuksella ja rakennelmalla neuvottelukunta epäili heikentävän paikan ominaisluonnetta avoimena kaupunkitilana. Jatkosuunnittelun pohjaksi olisi syytä selvittää toriaukion ympäristön historiaa ja laatia torin erityispiirteet huomioon ottava kokonaissuunnitelma. Toisaalta ei kannata tinkiä siitä, että maan alta päästään nopeasti maan pinnalle, liukuportaiden ja hissien mitoituksen tulee olla riittävä.

Ilmanvaihtokuilut

Ilmanvaihtokuilurakennelmien suurta määrää pidettiin ongelmallisena. Erityisesti neuvottelukunta esitti huolensa niiden koosta ja muistutti, että jo asemakaavavaiheessa tulisi varmistaa, ettei tarvittavien rakennelmien koko toteutusvaiheessa kasva. Jokaisen kuilun sijoitus julkisessa miljöössä merkitsee vaativaa sovittamista. Siksi on tärkeää, että kaikkien tarpeellisten kuilujen paikat ovat tiedossa ja tarkoin reunaehdoin kaavaan kirjatut niin, ettei hallitsemattomiin lisäjärjestelyihin ajauduta. Suotavaa olisi, mikäli mahdollista, kuilujen integroiminen olemassa oleviin tai rakennettaviin uusiin rakennuksiin taikka sijoittaminen korttelien sisäpihoille.

Esimerkiksi Kallion virastotalon tietämille esitetyt kuutiot nähtiin paikkaan epäsopivina ja liian talomaisina. Paasivuoren puistikoon



tulevan rakennelman sijaintia ja kokoa pidettiin epäonnistuneena ja epäiltiin havainnekuvassa esitetyn, rakennelmaa peittävän puuston elinmahdollisuuksia. Asemakaavavaraus tulisi pyrkiä siirtämään pois puistosta. Samoin Varsapuiston laidalle esitetty rakennelma on aivan liian näkyvä ja kaupunkitilaan sopimaton. Se, samoin kuin Sammonpuistikkoon esitetty kuilurakennelma, on havainnekuvisissa sijoitettu keskelle puistoa. Näissä ja muissa vastaavissa paikoissa rakennelmat tulisi sijoittaa eheän kaupunkitilan reunavyöhykkeelle eikä sen keskelle.

Todettiin, että Kampin hiljentymiskappelin läheisyyteen esitetyn ilmanvaihtokuilurivistön vaikutus kaupunkitilaan on kyseenalainen. Neuvottelukunta totesi, että kaavassa edellytettyjen ympäristötaiteen keinojen sijaan ilmanvaihtokuilut tulisi pyrkiä ratkaisemaan yksinkertaisin, huomiota herättämättömin muurirakentein. Taideteoksena kuilut kilpailisivat lähimiljööön arkkitehtuurin kanssa. Myös muualla kyseisenlaisten teknisten rakennelmien tulisi olla mieluummin vähäeleisiä kuin vahvoja itsenäisiä aiheita kaupunkitilassa. Jos kuiluja jossain haluttaisinkin käyttää ympäristötaiteena, tulisi suunnittelusta järjestää taidekilpailu.

Tunnelien suuaukot

Ratatunnelia ja huoltoa varten rakennettavat suuaukot tuottavat väistämättä suuria muutoksia kaupunkimaisemaan ja kaventavat osaltaan keskustan rajallisia vapaa- ja viheralueita.

Eläintarhan alueella ja Alppipuistossa tapahtuvat muutokset tulevat olemaan näkyviä ja kiistämättä nykytilannetta heikentäviä. Jatkotyössä tulee neuvottelukunnan mukaan varmistaa, että visuaalinen vaurio minimoidaan hyvän ja asiantuntevan suunnittelun sekä tiukan mittakaavan keinoin. Diakoniapuiston huoltotunnelin suuaukon ympäristöön havainnekuvassa esitetty armollinen vehreys ei voi luultavasti aivan tässä mittakaavassa säilyä. Siltavuorenpenkereeseen rakennettavaksi esitettyä Pisara-radon huollon vaatimaa ajoaukkoa neuvottelukunta piti paikkaan liian massiivisena. Erityisesti neuvottelukunta oli huolissaan esitetyn kaltaisen otsapinnan tyllystä ilmeestä. Sen mittasuhteisiin ja maisemointiin tulee jatkotyössä kiinnittää erityistä huomiota.



Rakentamisen aikaiset järjestelyt

Suurisuuntainen hanke aiheuttaa useammassa pisteessä Helsinginniemiellä isoja väliaikaisia järjestelyjä. Neuvottelukunta totesi, että myös näissä järjestelyissä tulee kiinnittää huomiota kaupunkimiljöön ilmeeseen suunnittelemalla työmaa-aidat ja muut väliaikaiset rakenteet laadukkaiksi.

Pisarahankkeen toteutusaikataulun nyt saatua lisäaikaa, tulisi se hyödyntää huolelliseen jatkosuunnitteluun. Neuvottelukunta totesi, että kuten aiemmin Vauhtitien sillasta, on tarpeellista järjestää arkkitehtuurikilpailuja muidenkin keskeisten rakennelmien tarkemmasta suunnittelusta. Suunnittelijoiden pätevyyteen ja kelpoisuuteen on kiinnitettävä huomiota. Kokemus ja ymmärrys kulttuurihistorialliseen ympäristöön suunnittelusta on edellytys hyvälle lopputulokselle.

Todettiin myös, että kaavaselostuksessa tuodaan hyvin esiin ja puolustetaan myös kaupunkikuvallisia ja historiallisia arvoja. Onkin huolehdittava siitä, että jatkosuunnittelussa hyvät periaatteet löytävät kussakin yksittäisessä rakentamiskohteessa optimaalisen konkreettisen muodon. Neuvottelukunta korosti myös jatkosuunnittelun aikana tapahtuvan tiiviin viranomaisyhteistyön tärkeyttä.

Teknisen palvelun lautakunta 05.03.2015 § 34

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Lausunto

Teknisen palvelun lautakunta antoi kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Suunnitellun Pisararadan linjaus kulkee Kaupunginpuutarhan alueen alitse. Kaupunginpuutarhan alueella toimii tällä hetkellä Staran kolme eri työyksikköä, kaupunkitekniikan rakentamisen projektimitaus, kaupunkitekniikan ylläpidon hoitopiiri sekä ympäristönhoidon puutarhapalvelu. Kaupunginpuutarhan alueella työskentelee useita kymmeniä vakituisia Staran työntekijöitä.

Suunniteltu radan tunnelilinjaus kulkee kohdasta, jossa kalliossa on havaittu painanne ja tämän seurauksena painanteen kohdalla tunneli



on rakennettava avokaivantona. Avokaivanto osuu Kaupunginpuutarhan alueelle toimintojen kannalta erittäin keskeiselle paikalle. Tästä syystä erittäin todennäköisesti kaksi kolmesta työyksiköstä, projektimittaus ja hoitopiiri, joutuvat siirtymään väistötiloihin. Puutarhapalveluiden toiminta myös häiriintyy tai estyy erittäin merkittävästi rakentamisen ajaksi.

Puutarhapalveluiden toiminnan ennakkoinnin vuoksi rakentamisen ajoitus, aloitus ja tarvittavat ennakkotoimet on pystyttävä sopimaan vähintään 12 kuukautta ennen alueella aloitettavaa rakentamista. Vuosirytmien vuoksi Puutarhapalvelu joutuu toteuttamaan joitain ennakkotilauksia liki vuotta aiemmin ja seuraavan vuoden suunnittelu kulkee myös 12 kuukautta edellä. Myös rakennustyömaan aloituksen ajoitus vuodenaikaan nähden on merkittävä. Oikealla ajoituksella vuodenaikaan nähden rakentamisen aikaiset haitat ja erityistoimet voidaan minimoida. Toimintoja ei täysin Kaupunginpuutarhan alueella voida pysäyttää rakentamisen ajaksi jo pelkästään Talvipuutarhan ylläpidon ja asiakaspalvelun vuoksi. Työmaa-alueen suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava alueella toimivien tarpeet, esimerkiksi työmaaparakkien ja autopaikkojen suhteen tulee hyödyntää viereistä Mäntymäen kentän suurempaa avokaivantotyömaata. Kaupunginpuutarhan alueelle sijoittuvan työmaakaivannon tarvitsema työtila tulee rajata niin pieneksi kuin teknisesti on mahdollista tai muutoin kaivannon vieressä olevat kasvihuoneet on purettava, jolloin kasvintuotanto estyisi täysin.

Räjäytystyössä on huomioitava alueen rakennuskannan erityispiirteet sekä Talvipuutarhassa vierailevat. Räjäytys ja kovaääninen työn ajoitus on sovittava ennakkoon tarkasti.

Tunnelityö Kaupunginpuutarhan alueella on arvioitu kestävän vähintään vuoden ajan. Väistötilojen ja poikkeusjärjestelyjen aiheuttamat negatiiviset kustannusvaikutukset on rakennushankkeen korvattava täysimääräisesti Staralle ja sen työyksiköille.

Alueen ennallistamisesta on huolehdittava. Koska rakentaminen toteutuu maanalaisiin osiin, eikä maanpäälisiin osiin ole suunniteltu uusia rakenteita, niin ennallistamisen lähtökohtana on pidettävä alkutilannetta. Ennallistaminen on toteutettava välittömästi rakentamisen yhteydessä ja minimissään tasolle, joka on ollut ennen rakentamista. Pesararadan maanpäälisiä rakenteita ei tule sallia Kaupunginpuutarhan alueelle.

Työmaan ulkopuolinen liikennöinti ja järjestelyt on toteutettava niin, että Talvipuutarhassa vierailevat huomioidaan, olkoon kyse



koululaisryhmistä tai yksittäisistä kaupunkilaisista. Talvipuutarhan palvelut eivät saa häiriintyä rakentamisessa.

Teknisen palvelun lautakunta puoltaa asemakaavan muutosta nro 12290 edellä esitetyin huomautuksin.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Timo Martiskainen

Lisätiedot

Jari Kuusi, kasvituotantopäällikkö, puhelin: 310 28601
jari.kuusi(a)hel.fi

Pelastuslautakunta 24.02.2015 § 32

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Lausunto

Pelastuslautakunta antoi seuraavan lausunnon Pissararadan asemakaavan muutoksesta nro 12290

Asemakaavassa tulee huomioida, että Pissararadan suunnitelmien keskeneräisyyden takia ei voida varmistua kaavassa olevien Pissaran tilavarausten riittävydestä. Monet Pissaran tarpeet, jotka tulisi ottaa huomioon kaavassa, ovat vielä selvittämättä tai tarkentumatta, joten on mahdollista, ettei niitä ole tässä kaavassa vielä riittävällä laajuudella huomioitu.

Muun muassa seuraaviin kohtiin tulisi vielä kiinnittää huomiota:

Savunpoisto

Savunpoistoon tarvittavia tiloja ei ole huomioitu riittävällä tarkkuudella. Kaavamateriaalista ei selviä esimerkiksi Keskustan aseman ja Kolmen Sepän Aukion välisen jalankulkuyhteyden savunpoistoa ja sen vaatimia tilavaroja.

Savunpoiston äänenvaimennukseen tarvittavia tiloja ei ole otettu kaavassa huomioon. Savunpoistojärjestelmät tulee koestaa säännöllisesti toimintakunnan varmistamiseksi. Tämä on mahdollista yleensä vain yöaikaan liikennekatkon aikana. Ilman äänenvaimennusjärjestelyjä savunpoiston koestaminen voi olla mahdotonta, mikäli siitä aiheutuva melu aiheuttaa lähistön asukkailla kohtuutonta häiriötä.

Kaavassa ei ole tutkittu savunpoiston vaikutusta yleisillä alueilla sijaitsevien savunpoistokuilujen ympäröivien alueiden turvallisuuteen.



Savunpoistotilanteessa liian matalalla olevista savunpoistokuiluista poistuva savu on turvallisuusriski kuilujen läheisyydessä oleville kiinteistöille, liikenteelle ja liikkuvalla väestölle.

Osoitteisto

Kaavaan tulee sisällyttää velvoite maanalaisen osoitteiston laatimisesta Pisaran tosiasiallisen hankekokonaisuuden laajuudella. Osoitteisto on välttämätön viranomaistoiminnan mahdollistamiseksi sekä auttamaan matkustajia liikkumaan sujuvammin Pisararadan tiloissa ja ilmoittamaan tarkemmin mahdollisten poikkeuksellisten ilmiöiden tai tapahtumien sijainnista.

Paineentasaus

Kaava-aineistosta ei tule ilmi, onko junaliikenteen aiheuttamia painevaihteluita otettu rakenteissa ja tilavarauksissa huomioon. Rakenteiden pitkäaikaiskestävyyden kannalta asianmukainen paineentasaus on tärkeä huomioida suunnittelussa.

Tulvariskeihin varautuminen

Kaava-aineistosta ei ilmene tilavarauksia Pisaran tulvavaroaltaiden sijainnista ja koosta. Tulvariskit, myös vanhentuneen putkiverkoston aiheuttaman riskin osalta, on huomioitava ja niihin on varauduttava Pisararadan koko tosiasiallisen hankkeen laajuudelta. Tulvavarojärjestelyiden vaatimat tilavaraukset on esitettävä kaavassa.

Vaikutukset muihin olemassa oleviin kohteisiin

Kaavaan tulisi lisätä huomio jatkotutkimustarpeesta Pisararadan vaikutuksista olemassa oleviin kohteisiin, muun muassa metroasemiin, ja niiden muutostarpeisiin turvallisuuskysymyksissä, jonka yhteys Pisararataan aiheuttaa huomattavan henkilömäärän lisäyksen johdosta.

Esittelijä

pelastuskomentaja
Simo Wecksten

Lisätiedot

Esko Rantanen, johtava palotarkastaja, puhelin: 310 31232
esko.rantanen(a)hel.fi

Kiinteistölautakunta 19.02.2015 § 70

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Lausunto

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Kiinteistölautakunta antoi kaupunkisuunnittelulautakunnalle Pissararadan asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12290 seuraavan lausunnon:

Asemakaavan muutos mahdollistaa kantakaupunkiin sijoittuvan maanalaisen rautatielenkin, kolmen maanalaisten rautatieaseman ja nykyiseen rautatieasemaan liittymisen edellyttämien osien rakentamisen.

Asemakaavan muutoksen alue on osa pääradasta Pasilan eteläpuolella sekä silmukkamaisesti Hakaniemen, keskustan ja Töölön alueella sijaitsevien asemien kautta kiertävä tunneli maan pinnan alapuolella. Kaavan alueeseen kuuluu lisäksi tunnelin ja kolmen maanalaisen aseman tarvitsemat pysty-yhteydet. Rautatiestä ja sen osista käytetään nimeä Pissararata. Kaava-alueen pinta-ala on 56,74 ha. Maanalaisen rautatiealueen pinta-ala on 39,18 ha. Pissararadan pituus kaava-alueella on 7,8 km, josta 6,0 km kulkee maan alla.

Pissararadan tarvitsemat maanpäälliset ja maanalaiset rautatiealueet, asemat sisäänkäynteineen ja pystykuilut sijoittuvat valtion rautatiealueelle, kaupungin katu-, vesi- ja puistoalueille sekä valtion, kaupungin tai yksityisten omistamille tonteille.

Asemakaavan muutoksessa määritetään Pissararadan maanalaisten tunnelien ja maanpäällisten alueiden tilavaraus suojavyöhykkeineen. Samalla määritetään tunnelien, niiden palo- ja pelastusturvallisuuden, huollon ja teknisten järjestelmien vaatimat tilat, asemien, sisäänkäyntien, pystykuilujen ja rakenteiden sijoittuminen suhteessa naapurikiinteistöihin, lähiympäristöön ja maanpintaan.

Asemakaavan muutos on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja oikeusvaikutteisen Yleiskaava 2002:n ja oikeusvaikutteisen maanalaisen yleiskaavan mukainen ja edesauttaa kaupunginvaltuuston päätösten mukaisten kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista.

Pissararadan rakentamisella toteutetaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (HLJ) kehittämällä nykyisiä pääliikenneverkkoja, parantamalla joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja vapauttamalla laituritilaa Helsingin päärautatieasemalla. Pissararadan toteuttaminen edistää Helsingin seudun kehittämistä kansainvälisesti kilpailukykyisenä valtakunnallisena pääkeskuksena. Samalla mahdollisuudet raideliikenteeseen tukeutuvan ja eheytyvän yhdyskuntarakenteen toteutumiseen paranevat.

Valtion ja pääkaupunkiseudun 14 kunnan kesken on syksyllä 2014 solmittu sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi. Kunnat ovat sitoutuneet lisäämään asuntokaavoitusta



vuosina 2016 - 2019 noin 25 % voimassa olevaan tavoitetasoon nähden edellyttäen, että valtio täyttää oman osansa sopimuksesta osallistumalla mm. Pisararadan rahoitukseen. Tämä sopimus täydentää valtion ja kuntien välistä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimusta (MAL 2012 - 2015) ja luo perustan Helsingin seudun MAL-asioista sopimiseen vuosina 2016 - 2019.

Liikennevirasto vastaa Pisararadan suunnittelusta ja toteuttamisesta. Hankearviointi, jossa käytetään hyöty-kustannusanalyysiä ja vaikuttavuuden arviointia, sisältyy Liikenneviraston valmistelemaan ratasuunnitelmaan. Hankkeen hyöty-kustannussuhde (H/K) on Pisararadan ratalenkin ajoajasta riippuen 0,5 - 0,6 (kustannukset kaksinkertaiset hyötyihin nähden), joka jää selvästi alle yhdyskuntataloudellisen kannattavuusrajan. Herkkyystarkasteluna tutkittu kehittämisvaihtoehto, jossa Pisararadan myötä kaupunkirataliikennettä tihennetään, on kuitenkin perustarkastelua huomattavasti kustannustehokkaampi ja ylittää yhteiskuntataloudellisen kannattavuusrajan. Vertailuvaihtoehto pohjautuu Helsingin ratapihan toiminnallisuuden kehittämissuunnitelmaan (HELRA).

Eduskunta päättää Pisararadan rahoituksesta. Hankkeen ilmoittamat Pisararadan rakentamiskustannukset ovat 965 miljoonaa euroa (maanrakennuskustannusindeksi 152, 2005=100, alv. 0 %). Pisararadan suunnittelu ja toteuttaminen edellyttävät valtion ja kaupunkien (Helsinki, Espoo, Vantaa) sopimusta kustannusjaosta. Hankkeelle on mahdollista hakea ja saada EU:n tukea. Valtio ja pääkaupunkiseudun kunnat ovat neuvotelleet hankkeelle alustavan rahoitusratkaisun, jonka mukaisesti valtion osuus rahoituksesta on 60 %, EU-rahoituksen osuus 20 % ja pääkaupunkiseudun kuntien osuus 20 %, josta Helsingin osuus on 17 %.

Liikennevirasto hankkii hankkeen toteuttamiseen tarvittaviin maanpäällisiin ja maanalaisiin rautatiealueisiin omistusoikeuden tai käyttöoikeuden ratalain lunastusmenettelyllä.

Kiinteistölautakunta toteaa, että kiinteistöviraston edustajat ovat olleet mukana kaavamuutoksen valmistelussa ja viranomaisyhteistyössä. Kaupunki omistaa asemakaavan muutoksen vaikutusalueella olevia tontteja ja yleisiä alueita. Osa tonteista on vuokrattu pitkäaikaisilla maanvuokrasopimuksilla, joita tullaan tarpeen mukaan täydentämään ja muuttamaan rataa koskevilla rasiitteenluonteisilla tai muilla ehdoilla. Rakennustyön aikana alueita vuokrataan myös työmaatarkoituksiin.

Kaavamuutos rajoittaa tulevaisuudessa kaava-alueen kiinteistöjen maanalaisen rakentamisen mahdollisuuksia ja esim. maalämpökaivojen rakentamista.



Lautakunnalla ei ole huomauttamista itse kaavamuutosehdotukseen.

Esittelijä

virastopäällikkö
Jaakko Stauffer

Lisätiedot

Esko Patrikainen, apulaisosastopäällikkö, puhelin: 310 36471
esko.patrikainen(a)hel.fi
Elina Kuikanmäki, kiinteistölakimies, puhelin: 310 34008
elina.kuikanmaki(a)hel.fi

Taidemuseon johtokunta 17.02.2015 § 8

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Lausunto

Taidemuseon johtokunta antoi seuraavan lausunnon Pissararadan kaavamuutoksesta.

Pissararata parantaa Helsingin keskustan joukkoliikennettä ja Kampin alueen saavutettavuutta huomattavasti. Rata lisää asiakasvirtoja myös Tennispalatsin välittömässä läheisyydessä. Taidemuseon mielestä olisi ihmisvirtojen liikkumisen kannalta erittäin tärkeää, että suora kulkuyhteys Pissararadan Kampin asemalle olisi mahdollista myös Tennispalatsilta sekä Salomonkadun puolelta että maan alta.

Tennispalatsin peruskorjausta suunniteltaessa 1990-luvun puolivälissä oli esillä maanalaisen yhteyden louhiminen Tennispalatsin alta metroon ja Kampin tulevaan kauppakeskukseen. Kaupunki luopui suunnitelmasta. Koska Pissararadan tunneli tulee kulkemaan aivan Tennispalatsin rakennuksen alta, toivomme että tässä yhteydessä aiempi suunnitelma päivitetään; Kampin alueelle on muodostumassa merkittävä taiteen keskus, kun Amos Andersonin Lasipalatsi-suunnitelma toteutuu. Kahden taidemuseon välille tulisi Pissararataa rakennettaessa luoda maanalainen kulkuyhteys ja samalla tutkia mahdollisuutta louhia museoille yhteisiä väliaikaisvarastoja. Synergiaedut olisivat huomattavat.

Louhintatöiden aiheuttamat riskit:

Kun louhintatöiden riskianalyysiä tehdään, tulee taidemuseoon olla suoraan yhteydessä. Louhinta- ja räjäytystyöt saattavat aiheuttaa Taidemuseossa oleville teoksille mittavia vahinkoja. Taidemuseon on pystyttävä ennakoimaan ja eliminoimaan riskitekijät ajoissa, jotta esillä oleva taideomaisuus ei vaurioituisi. Näyttelyohjelmiston suunnittelussa



on ennakkoon varauduttava kaikkiin mahdollisiin riskitekijöihin. Näyttelyiden vakuutusarvot liikkuvat sadoissa miljoonissa euroissa ja kansainväliset vakuutusehdot ovat äärettömän tiukat. Siksi Taidemuseon on ehdottomasti oltava tietoinen louhinnan aikatauluista ja niiden aiheuttamista vaaratekijöistä.

Julkista taidetta:

Koska Pissararata on mittava rakennushanke, taidemuseo esittää, että sen yhteydessä sovelletaan prosenttirahaperiaatetta taideteosten toteuttamiseksi. Tämän lisäksi taidemuseolla on mahdollisuus toteuttaa kaupungin hallinnoimiin tiloihin julkista taidetta omilla määrärahoillaan.

Taidemuseon johtokunta esittää, että Pissararadan asemille luodaan kullekin omaleimainen ilme julkisella taiteella ja että taidemuseo osallistuu asiantuntijana projektiin mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.

Käsittely

17.02.2015 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Taidemuseon johtaja muutti esitystään lisäämällä seuraavan täydentävän kappaleen lausunnon loppuun:

Taidemuseon johtokunta esittää, että Pissararadan asemille luodaan kullekin omaleimainen ilme julkisella taiteella ja että taidemuseo osallistuu asiantuntijana projektiin mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.

Esittelijä

vs. taidemuseon johtaja
Erja Pusa

Lisätiedot

Maija Tanninen-Mattila, taidemuseon johtaja, puhelin: 310 87008
maija.tanninen(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 27.01.2015 § 33

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Pisara-radan rakentamisella toteutetaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Yhdessä nykyisten kaupunkiratojen ja Kehäradan kanssa lisätään tiheällä vuorovälillä liikennöitävien linjojen kattamaa aluetta. Kaupunkiratojen liikenne erotetaan kauko- ja taajamaliikenteen radoista, jolloin häiriötilanteet eivät kertaudu yhtä herkästi kuin nykyään. Rautatieliikenteen ja muun joukkoliikenteen solmupisteiden määrä kasvaa, joukkoliikenteen verkko paranee, saavutettavuus paranee ja matka-aikahyödyt kasvavat. Päärautatieasemalle päättyvien taajama- ja kaukojunien vuoroja voidaan lisätä ja reunoilta vapautuvat raiteet helpottavat poikkeustilanteiden hallintaa.

Pisara-radan toteuttamisesta ei ole vielä tehty päätöstä. Pisara-radan rakennustyö aiheuttaa useiden vuosien ajan huomattavaa haittaa joukkoliikenteelle, ajoneuvoliikenteelle sekä jalankululle ja pyöräilylle. Rakentaminen vaikuttaa liikenteeseen useissa kohdissa ja liikenteen poikkeusjärjestelyt ovat välttämättömiä.

Hankkeen varhaisessa vaiheessa tulee ottaa huomioon hankkeen laajat vaikutukset rakentamisaikana. Tiedottaminen ja yhteistyö eri hallintokuntien ja toimijoiden kesken on tärkeää. Työmaat ja väliaikaiset liikennejärjestelyt ovat osa kaupunkia ja kaupunkilaisten arkea monia vuosia. Hankkeessa tulee ottaa huomioon työmaa-alueiden, työtukikohtien sekä väliaikaisten liikennejärjestelyjen kaupunkikuvallinen ilme. Tiedottaminen ja opastaminen väliaikaisista liikennejärjestelyistä tulee olla laajaa ja ennakoivaa. Työmaa-alueiden rajautumiset ja niiden käyttö on suunniteltava huolellisesti yhteistyössä.

Olympiastadionin edustan kalliioleikkauksen ja kansirakenteen kohdalla puiston maanpinta tulee palauttaa alkuperäiseen korkoon ja muotoonsa. Lisäksi on huolehdittava korkeatasoisen maisemasuunnitelman tekemisestä maiseman ennallistamiseksi. Vaikka kalliota ei voidakaan palauttaa ennalleen, tulee maisemavaurioiden haittoja lieventää korkeatasoisella maisemarakentamisella.

Joukkoliikenteen asemat ympäristöineen ovat esteettömyyden erikoistason alueita. Esteettömyysasiantuntijan tulee olla mukana asemien ja kaupungin muun yleiseen maanalaiseen ja maanpäälliseen jalankulkuverkkoon liittyvässä suunnittelussa. Jalankulkuyhteyksille on laadittava valaistuksen, joukkoliikenteen opastuksen, muun opastuksen sekä mainoslaitteiden yleissuunnitelma.

Pisara-rata toteutetaan olemassa olevan kaupunkirakenteen sisällä. Valittu ratkaisu vähentää muun muassa viheralueiden pinta-alaa ja tuo uusia elementtejä kaupunkiympäristöön Suomen tiheimmin



rakennetulla alueella. Jatkosuunnittelussa tulee pyrkiä mahdollisimman tehokkaasti vähentämään haittoja, joita radan toteutuminen aiheuttaa Helsingin yleisille alueille ja niiden käyttäjille.

Helsingin kaupunki on sitoutunut rahoittamaan Pissararadan suunnittelun kustannuksista 17 % osuuden vuoteen 2016 saakka.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan muutosta nro 12290 edellä esitetyin huomautuksin.

Esittelijä

kaupunginarkkitehti
Jukka Kauto

Lisätiedot

Petri Arponen, aluesuunnittelija, puhelin: 310 38440
petri.arponen(a)hel.fi
Anu Kiiskinen, aluesuunnittelija, eteläinen suurpiiri, puhelin: 310 38419
anu.kiiskinen(a)hel.fi
Anni Tirri, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38335
anni.tirri(a)hel.fi
Jussi Luomanen, toimistopäällikkö, puhelin: 310 38626
jussi.luomanen(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 27.01.2015 § 36

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Päätös

Ympäristölautakunta päätti, että lausunnon asiasta antoi ympäristökeskus.

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Juha Korhonen, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 32080
juha.korhonen(a)hel.fi

Kaupunginmuseon johtokunta 27.01.2015 § 5

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Lausunto

Kaupunginmuseon johtokunta päätti antaa seuraavan lausunnon:

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



Pisaraadan suunnittelualue on laaja ja se on suurelta osin valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä, minkä lisäksi vaikutusalueella on yksittäisiä merkittäviä rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita sekä paikallisesti tärkeitä kaupunkinäkyymiä.

Asemakaavassa määrätään, että kulttuuriympäristö, puistot ja arvokas rakennuskanta tulee ottaa huomioon sovittamalla uudet rakenteet olemassa olevaan kulttuuriympäristöön ja kaupunkirakenteeseen mahdollisimman hyvin. Kunnostus- ja palauttamismääräyksiin pyritään säilyttämään puistojen maisemallisia ja kulttuurihistoriallisia arvoja.

Eläintarhan alue muodostuu useista osa-alueista, joilla kullakin on omanlainen identiteettinsä. Puistohistoriallisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävät alueet, historiallisesti ja rakennustaiteellisesti tärkeät urheilu- ja liikuntapaikat sekä perinteiset virkistysalueet limittyvät siellä toisiinsa. Maisemaa ja ympäristöä muokataan rajulla ja peruuttamattomalla tavalla erityisesti, kun joudutaan avaamaan tunneliaukkoja, tekemään avokaivantoja Kaupunginpuutarhan ja Stadionin pysäköintikentän alueella ja rakentamaan uusi Pisaraadan vaatima silta Eläintarhan puolelle. Alppipuiston puolella radan rakentaminen supistaa puiston pinta-alaa.

Erityisesti Vauhtitien ja Alppipuiston rautatietunnelien suuaukkojen ja teknisten rakenteiden suunnittelu ja toteutus edellyttää paneutumista kulttuuriympäristöjen ominaispiirteiden huomioon ottamiseen.

Asemien sisäänkäynnit ja tekniset yhteydet ovat näkyviä muutoksia kaupunkirakenteessa. Pisaraadan rakentamisen seurauksena ne ovat runsaslukuisia, kookkaita ja monesti häiritseviä uusia elementtejä kaupunkikuvassa.

Kaupunginmuseon johtokunta esittää huolensa erityisesti Eläintarhan ja Alppipuiston alueita koskevien maisemallisesti merkittävien muutosten johdosta. Asemakaavamääräyksiin on pyritty lieventämään maisemaan kohdistuvia haittoja, mutta kulttuurihistoriallisesti arvokas ja historiallisesti merkittävä viheralue joka tapauksessa kapenee ja maisema lopullisella tavalla muuttuu rakentamisen myötä. Asemien sisäänkäynnit ja tekniset yhteydet ovat niin ikään näkyviä rakenteita, joiden sovittaminen ympäristöönsä on ensiarvoisen tärkeää.

Kaupunginmuseon johtokunta esittää, että kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin puistoihin ja valtakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristöihin (RKY-2009) liittyvistä suunnitelmista tulee varata kaupunginmuseolle tilaisuus lausunnon antamiselle.



Kaupunginmuseon johtokunta puoltaa asemakaavaehdotusta edellä mainituin huomautuksin.

Esittelijä

yksikön päällikkö
Anne Mäkinen

Lisätiedot

Sari Saresto, tutkija, puhelin: +358 9 310 36483
sari.saresto(a)hel.fi

Liikennelaitos -liikelaitos (HKL) HKL-Infrapalvelut 26.1.2015

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt HKL:ltä lausuntoa koskien Pissararadan asemakaavan muutosta nro 12290. Asemakaavan muutos mahdollistaa kantakaupunkiin sijoittuvan Pissararadan (maalaisen rautatielenkin, sen maalaisen rautatieasemien ja nykyiseen rautatiehen liittymiseksi tarvittavien osien) rakentamisen. Kaavoitettavaan alueeseen kuuluu osa pääradasta Pasilan eteläpuolella sekä silmukkamaisesti Hakaniemen, keskustan ja Töölön alueella sijaitsevien asemien kautta kiertävänä tunnelina maan pinnan alapuolella sijaitseva rautatiealue.

Pissararadan Hakaniemen ja keskustan asemat on suunnitteilla yhdistää tunneleihin viereisille metroasemille. Kaavan alueeseen kuuluu lisäksi rautatietunnelin ja -asemien tarvitsemat pysty-yhteydet, joilla saattaa olla yhtymäkohtia HKL:n hallinnoimien alueiden kanssa. Pissararadan toteuttamis päätöstä ei ole tehty.

Toteutuessaan Pissararata parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä Helsingin keskustan alueella. HKL muistuttaa, että Pissararadan tarvitsemien maalaisen tilojen, pystykuilujen ja muiden teknisten tilojen varaukset tulee mahdollisuuksien mukaan yhteen sovittaa metroasemia ja tunneleita sivuavilla kohteilla. HKL on osallistunut ja osallistuu jatkossa Pissararadan suunnittelutyöhön Liikennelaitoksen alueiden rajapintojen osalta. Koska Pissararadan kiinteistöt liittyvät olennaisesti mm. Rautatietorin ja Hakaniemen metroasemiin, ei Pissara-hankkeen liittymisestä saa aiheutua muutosvaatimuksia nykyisten metroasemien suunnitteluun.

Pissararadan rakennustyö aiheuttaa useiden vuosien ajan huomattavia väliaikaisia liikennejärjestelyitä. Liikennelaitosta koskevat väliaikaiset liikennejärjestelyt tulee hankkeen toteuttajan tiedottaa ajoissa ja riittävän laajasti yhteistyössä HKL:n kanssa. Liikennelaitoksen



joukkoliikenteen tulee pystyä toimimaan moitteettomasti Pissararadan rakentamisen aikana.

Lisätiedot

Jaakko Laurila, projekti-insinööri, puhelin: 310 22691
jaakko.laurila(a)hel.fi

Opetusvirasto 8.1.2014

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirastossa valmistellaan asemakaavaa Helsingin keskustan alle suunniteltua lähijunien tunnelirataa Pissararataa varten. Maanalaisia asemia suunnitellaan Töölöntorin läheisyyteen, Kampin ja Rautatieaseman väliin sekä Hakaniemeen.

Tunneleiden suuaukot sijoittuvat Eläintarhan ja Alppipuiston alueille. Lisäksi tarvitaan maanpäällisiä alueita työtunneleita ym. varten koko suunnittelualueella. Asemakaavassa määritellään maanalaisten tunnelien ja maanpäällisten alueiden tilavaraus. Päätös Pissararadan toteuttamisesta tehdään aikaisintaan 2014. Rakentaminen kestää noin viisi vuotta.

Sekä rakentaminen että käyttö voivat aiheuttaa ympäristölle melu- ja värinähaittoja. Räjähäytysten, louhintojen ja kuljetusten mahdollisimman haitaton järjestäminen vaatii erityisen huolellista suunnittelua. Lisäksi tarvitaan riittävää ja oikea-aikaista vuorovaikutusta rakennusviraston, kaupunkisuunnitteluviraston, liikenneviraston ja palveluhallintokuntien kanssa.

Opetusvirasto edellyttää, että asemakaavan muutoksen yhteydessä kiinnitetään huomiota erityisesti turvalliseen liikkumiseen jalan. Lisäksi pyöräilyverkoston tulisi olla jatkuva ja esteettömät kulkureitit luontevia ja selvästi havaittavissa.

Tarvittavat meluntorjuntaa koskevat määräykset on tarpeen sisällyttää kaavaan. Melusuojausta tarvittaneen mm. Eläintarhan ala-asteen koulun ja viereisen Stadin ammattiopiston kohdalla. Opetusvirasto pitää tärkeänä, että Pissararataa lähellä sijaitsevia oppilaitoksia kuullaan ennakkoon ja heidän kanssa sovitaan muun muassa rakentamisen aikatauluista ja toiminnan edellyttämistä rakennustyön häiriötekijöihin liittyvistä rajoituksista. Tällä taataan, että rakennustyö ei aiheuta kohtuutonta haittaa opetustoiminnalle.

Lisätiedot

Kaisa Nuikkinen, johtava arkkitehti, puhelin: 310 86291



kaisa.nuikkinen(a)hel.fi

Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 29.11.2013

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Kaupunginmuseo arvioi Pissaradan asemakaavahanketta kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta ja lausuu asemakaavaluonnoksesta seuraavaa. Asemakaavamääräysten tulee turvata kulttuurihistoriallisesti, kaupunkikuvallisesti ja maisemallisesti arvokkaiden rakennusten, rakennuskokonaisuuksien, aukoiden ja puistojen arvot.

Ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistamassa Uudenmaan maakuntakaavassa suunnitteluala on keskustatoimintojen aluetta ja virkistysaluetta. Osa alueesta on merkitty kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi. Pissarata on merkitty ohjeellisena seutuliikenteen ratana. Kaavan suunnittelumääräysten mukaan radan suunnittelussa on otettava huomioon seudulliset ulkoilu-, virkistys- ja viheryhteystarpeet, luonnonsuojelu, kulttuuriympäristö, pohjavesien suojelu sekä lajiston liikkuminen.

Maakuntavaltuuston 20.3.2013 hyväksymässä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa suunnitteluala on pääosin keskustatoimintojen aluetta, valtakunnan keskus. Osa alueesta on merkitty valtakunnallisesti merkittäväksi, kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi (RKY 2009). Pissarata on merkitty liikennetunneliksi.

Helsingin yleiskaava 2002:ssa alue on keskustatoimintojen aluetta, hallinnon ja julkisten palvelujen aluetta, teknisen huollon aluetta, kerrostalovaltaista aluetta asumiselle ja toimitiloille, vesialuetta ja kaupunkipuistoaluetta. Pissaradan vaikutusalueella on kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäviä kohteita.

Maanpinnan yläpuoliset alueet ja asemien ympäristöt

Eläintarhan alue on kaupunkipuistoa, jossa sijaitsee Talvipuutarha ja kaupungipuutarhan tuotantoalueet. Tulevan Töölön aseman ympäristö on kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennettu ympäristö. Aseman eteläinen lippuhalli sijoittuu Töölöntorin ympäristöön. Aseman pohjoinen sisäänkäynti sijoittuu Oopperan, Kisahallin ja Olympiastadionin kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön.

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Keskustassa Pissararadan aseman sisäänkäynnit tulevat ympäristöön, joka on kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävimpiä alueita Helsingissä. Alueella on rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakennuksia ja aukioita. Pissararadan keskustan alueen tärkeimmät sisäänkäynnit sijoittuvat Lasipalatsin ja vanhan linja-autoaseman, asema-aukion sekä Kolmen Sepän aukiolle.

Hakaniementori on kulttuurihistoriallisesti merkittävä kauppatori ja yksi kaupunkirakenteellinen solmukohta. Eläintarhan alue ja Alppipuisto ovat kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kaupunkipuistoja.

Suojelukohteet

Pissararadan vaikutusalueella on runsaasti kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäviä suojelukohteita. Pissararadan kannalta olennaiset kohteet sijaitsevat uusien rautatieasemien sisäänkäyntien läheisyydessä sekä Eläintarhan ja Alppipuiston alueella. Pissararadan kaava-alueella ovat seuraavat RKY 2009 alueet: Pasilan veturitallit, konepaja ja SOK:n teollisuuskorttelit, Olympiarakennukset, Taka-Töölön kerrostaloalue, Etu-Töölön kaupunginosa, Vakuutusyhtiö Pohjan talo, Lasipalatsi ja Rautatalo, Helsingin Aleksanterinkatu, Helsingin Rautatien tontti, Helsingin yliopiston rakennukset, Kaisaniemen puisto ja kasvitieteelliset puutarhat sekä Kallion kirkko.

Töölön aseman ympäristössä sekä työmaan avokaivantojen läheisyydessä on valtakunnallisesti merkittävän rakennetun ympäristön alue: Olympiastadion, Kisahalli, Uimastadion ja Mäntymäen kenttä. Lasipalatsin aukion työmaan avokaivannon läheisyydessä on Lasipalatsi. Näihin ja Narinkkatoriin, Kolmen Sepän aukioon ympäristöineen, Sokoksen tavarataloon ja Kaivopihan kortteliin liittyy myös merkittäviä kaavahistoriallisia ja paikallisia arvoja

Pasilan eteläosan kallioalueella sijaitsee asemakaavalla suojeltu Eläintarhan ala-asteen koulurakennus. Koulurakennus on myös kaupunkikuvallisesti merkittävä. Alueella ja työkohteiden läheisyydessä on julkisia veistoksia, kuten Lauri Pihkalan ja Paavo Nurmen patsaat Olympiastadionin eteläpuolella ja Kolme seppää -patsas Mannerheimintien varressa.

Laajimmat arvokkaat viheralueet ovat Alppipuisto, Eläintarhan alue, Töölönlahti ympäristöineen, Kaisaniemen puisto ja kasvitieteellinen puutarha ja Tokoinranta. Eläintarhan alue on osa Keskuspuistoa. Kulttuurihistoriallisesti ja maisemakulttuurin kannalta arvokkaat Eläintarhan alue ja Alppipuisto ovat tärkeä osa Helsingin puistohistoriaa. Eläintarhan ja Alppipuiston alueesta on laadittu



ympäristöhistoriallinen selvitys Pissararadan suunnittelua ja vaikutusten arviointia varten.

Kulttuuriympäristön huomioon ottaminen

Pissararadan alueella ja läheisyydessä sijaitsevat Olympiarakennukset ja Kaupunginpuutarhan rakennukset ja rakenteet edellyttävät erityistä varovaisuutta rakennustyössä. Uusia sisäänkäyntejä, ilmanvaihtokuiluja ja työtunneleiden aukkoja sijoittuu arvokkaaseen kaupunkiympäristöön. Niiden sovittaminen tulee tehdä ympäristöhuomioiden. Valtakunnallisesti merkittävän Lasipalatsin ja vanhan linja-autoaseman rakennusten ympäristön alueella rautatietunnelin ylöstulojen louhinnassa ja rakentamisessa tulee noudattaa erityistä varovaisuutta. Kaivanto-, louhinta- ja työmaa-alueet on suunniteltava niin, etteivät suojellut rakennukset ja niiden perustukset vaurioidu.

Raideliikenneverkostoa laajennettaessa ympäröivä alueidenkäyttö ja lähiympäristö, arvokkaat kulttuuriympäristöt sekä maiseman erityispiirteet tulee ottaa huomioon. Tämä edellyttää uusien rakenteiden taitavaa sovittamista kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristö-arvojen kunnioittamista. Maanpinnalle johtavien tunneliyhteyksien ja hormien rakennusosien sovittamiseen kaupunkikuvaan ja olemassa oleviin rakennuksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Erityisesti Eläintarhaan ja Alppipuistoon liittyvät tunneleiden suuaukot ja uusi rautatiesilta tulevat olemaan maisemaa hallitsevia uusia elementtejä.

Kaupunginmuseo korostaa, että Pissararadan maanpäällisten rakenteiden kaavamääräyksissä on tuotava esiin maisemallisesti ja kaupunkikuvallisesti herkät tilat ja niiden asettamat edellytykset uusien rakenteiden, uloskäyntien, ilmanvaihtokuilujen ym. maanpäälle rakennettavien osien sijoittamiselle ja arkkitehtuurille.

Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan maanpäällisiä uusia rakenteita, rautatiesiltaa ja tunneliaukkoja koskeviin kaavamääräyksiin tulee lisätä /s merkintä ja maininta että rakenteet tulee huolellisesti sovittaa kulttuurihistoriallisesti, kaupunkikuvallisesti ja/tai maisemallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Kaupunginmuseo esittää myös suojelukohteiden (sr ja /s) määräyksiin lisättäväksi lausetta: Suunnitelmista on pyydettävä kaupunginmuseon lausunto.

30.8.2012 Lausunto annettu

Lisätiedot

Sari Saresto, tutkija, puhelin: +358 9 310 36483
sari.saresto(a)hel.fi

Pelastuskomentaja 28.11.2013 § 56



HEL 2012-010853 T 10 03 03

Päätös

Pelastuslaitos päätti antaa seuraavan lausunnon

Yleissuunnitelman mukaan ”Pisara-radalla liikennöidään lähiliikenteeseen tarkoitetuilla sähkömoottorijunilla.”

Yleissuunnitelmassa on hyvin vähän ja yleisluonteisesti otettu kantaa tunnelissa käytettävään kalustoon. Syvällä maan alla kulkeva junarata edellyttää maanalaisiin tiloihin erityisesti suunniteltua ja soveltuvaa junakalustoa, sen tulee täyttää tiukat turvallisuusvaatimukset mm. paloturvallisuusominaisuuksiensa osalta. Tulipalon syttyminen tulee olla hyvin epätodennäköistä, sen leviäminen rakenteisiin vaikeaa ja muodostuvien palokaasujen vähäisiä ja mahdollisimman myrkyttömiä. Henkilökunnan ja matkustajien omatoimiseen alkusammutukseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Kokonaisturvallisuuden parantamiseksi pelastuslaitos esittää automaattisten sammutusjärjestelmien asentamista tunnelissa liikennöiviin juniin.

Pelastuslaitoksen mielestä pyrkimys korkealaatuiseen turvallisuustasoon tulisi lisätä kaavaan selkeästi. Esimerkiksi pelkkä tunnelin pituus ei ole mielestämme ainoa määräävä tekijä tiettyjen turvallisuuteen liittyvien selvitysten tekemiseen.

Työtunneleiden reititystä tulee vielä tarkentaa siten, että reitit kulkevat lähempänä ratalinjausta jolloin niistä saadaan yhteys aseman kohdan lisäksi myös ratatunneliosuudelle. Tämä mahdollistaa työtunneleiden käytön paremmin jatkossa pelastus- ja hyökkäysreitteinä.

Kaavasta ei ole nähtävissä kuilualueiden tilantarpeiden riittävyys koska ilmanvaihdon, savunpoiston ja poistumiskuilujen tarkempaa mitoittamista ei ole tehty. Kaavaluonnoksessa olevat tilavaraukset voivat osoittautua riittämättömiksi suhteessa tilatarpeisiin.

Maanalaisissa tiloissa liikkuville matkustajille tulee luoda selkeä osoitejärjestelmä, minkä perusteella he pystyvät paikallistamaan itsensä myös maanpäälliseen kaupunkirakenteeseen. Onnettomuustapauksissa tai sairauskohtauksissa on erittäin tärkeätä, että sivulliset pystyvät ilmoittamaan tarkasti, missä apua tarvitaan ja mitä on tapahtunut. Myös sisäänkäynneille tulee luoda selkeät osoitteet.

Pisarat ja sen asemat sijaitsevat syvällä maan pinnan alapuolella, jolloin sekä kohteesta poistuminen maan pinnalle että kohteen saavuttaminen sammutus-, pelastus- ja ensihoitotoimintaa varten on



selvästi hitaampaa. Tämän vuoksi maanalaiset tilat tulee varustaa automaattisella sammutuslaitteistolla.

Kaikki ratatunneli- ja asema-alueet teknisine tiloineen tulee varustaa tarvittavalla sammutus- ja pelastustyötä mahdollistavilla ja tukevilla laitteilla maanalaisissa tiloissa.

Lisätiedot

Esko Rantanen, johtava palotarkastaja, puhelin: 310 31232
esko.rantanen(a)hel.fi

Rakennusvirasto 28.11.2013

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää Pissararadan asemakaavaluonnoksesta rakennusviraston kannanottoa 29.11.2013 mennessä.

Pissararadan asemakaavaluonnokset käsittävät vain maanalaiset alueet. Asemakaavoista ei ole otettu huomioon maanpäällisen rakentamisen tilavarauksia ja kaupunkikuvallista ilmettä. Rakennusviraston näkemyksen mukaan maanpäällisille rakennuksille ja rakenteille tulee tehdä myös asemakaavat.

Pissararadalla on merkittäviä vaikutuksia Helsingin kantakaupungin kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin yleisiin alueisiin ja niiden käyttäjille. Lähes koko alue on osa Museoviraston listaamaa valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä. Pissararata on mittava ja erittäin vaativa rakennushanke, joka vaatii huolellista suunnittelua ja riittävää sekä oikea-aikaista vuorovaikutusta rakennusviraston, kaupunkisuunnitteluviraston, liikenneviraston ja muiden osallisten kanssa. Asemakaavojen laatimisen ja ratasuunnittelun aikataulu on tiukka vaativalle hankkeelle.

Mäntymäen alle kallioluolaan suunnitteilla oleva lumensulatuslaitos tulee huomioida asemakaavassa. Hanke on merkittävä parannus lumilogistiikkaan koko kantakaupungin alueella.

Asemakaavamuutosten vaikutustenarvioinnin yhteydessä tulee tutkia sisäänkäyntien, ilmastoinnin, paineentasauksen ja muiden tarvittavien teknisten laitteiden sijoittuminen maanpäällisille yleisille alueille sekä niiden vaikutusta kaupunkikuvaan ja viihtyvyyteen. Suunnittelun lähtökohtana tulee olla se, että tarvittavat, uudet rakenteet voidaan integroida olemassa oleviin rakennuksiin ja maanalaisiin tiloihin.



Asemakaavojen tueksi on laadittava yleissuunnitelmat, joissa ratkaistaan seuraavat suunnittelukysymykset:

- Suunnittelualueesta tulee laatia asemakaavoituksen pohjaksi ympäristö- ja kulttuurihistoriallinen selvitys niiltä osin kuin selvitys puuttuu. Avoimia kysymyksiä teknisistä ratkaisuksista ja liikenteen ohjauksesta on paljon, joten rakentamisvaiheen ratkaisuksista ja vaikutuksista tarvitaan lisäselvityksiä ja suunnitelmia.
- Liikennejärjestelmän vaatimat muutokset tulee ottaa huomioon. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa 2011 on tarkistettava ja kehittävä tarvittavin osin, ja siinä on huomioitava muuttuvat liikennevirrat. Tietoa tarvitaan arvioitaessa yleisten alueiden muutostarpeita, kuten ihmisten ja liikenteen kulkureittien muutoksia sekä vaikutuksia kaupallisiin ja muihin toimintoihin. Muutokset saattavat vaatia ylläpidon painopisteiden muuttamista tai lisäämisiä.
- Kaikkiin muutoskohteisiin (tunneleiden suuaukot, asemat, huoltoyhteydet, hätäpoistumistiet, betonikansirakenteet, tekniset laitteet ja ilmastointikanavat ynnä muut sellaiset) tulee asemakaavan muutosten pohjaksi laatia ensin riittävän tarkka yleissuunnitelma, jossa on tutkittu tarvittavien rakenteiden sijoittuminen ja niiden kaupunkikuvallinen ja toiminnallinen vaikutus. Tähän mennessä laadittujen yleispiirteisten suunnitelmien pohjalta ei voida tehdä näitä tarkasteluja.
- Kaikki tarpeet yleisillä alueilla tulee esittää jo kaavan laadinnan yhteydessä tehtävässä yleissuunnitelmassa. Sisäänkäyntien ja muiden kuilujen paikat sekä sisäänkäyntien vaatimat palvelut ja tilatarpeet tai muutokset tulee selvittää selvitysvaiheessa. Tällaisia tarpeita tai palveluita ovat esimerkiksi huoltoliikenne, kioskit, julkiset käymälät, opastus, polku- ja kaupunkipyöräpysäköinti, joukkoliikenteen pysäkit, saatto- ja jättopaikat yksityisille autoille ja taksitolpat.
- Pisara-radon maanpäälliset rakenteet tulee pyrkiä ensisijaisesti integroimaan nykyisiin rakenteisiin ja rakennuksiin ja vasta toissijaisesti tutkia erillISRatkaisuja.
- Merkittävimmät puistojen ympäristömuutokset osuvat Eläintarhan ja Alppipuiston alueelle, joka on tiiviisti asuttua kaupunkia. Radan rakentamisen yhteydessä menetetään asukkaille merkittävää puistopinta-alaa. Tämä tulee kompensoida korkeatasoisella puiston toteutuksella.



Puistoalueiden meluntorjuntarakenteiden tulee olla korkeatasoista maisema-arkkitehtuuria.

- Betonikansien käsittely ja tekniset vaatimukset katu- ja puistoalueilla tulee tutkia kaavavaiheessa. Erityisesti Mäntymäen kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen maisemaan tulevat tunneleiden betonikannet ovat vaikeita ja kalliita puistorakentamisen kannalta. Kaava laadittaessa on esitettävä ratkaisuperiaatteet betonikansien kanteista ja mahdollisesta kasvillisuudesta ottaen huomioon esimerkiksi isojen puiden rakenteiden kantavuudelle asettamat vaatimukset.
- Meluvaikutukset tulee selvittää sekä esittää melun suojaus Alppipuistossa sekä Eläintarhanpuolella. Meluntorjunnassa tulee puistoalueiden lisäksi pyrkiä ratkaisuihin, jotka minimoivat runkomelun vaikutukset radan vaikutusalueella.
- Vaikutukset pohjavesiin ja kuivatustarpeiden muutokset yleisillä alueilla on oltava osana suunnittelumateriaalia. Pohjavedenpinnan muutokset on kyettävä suunnittelemaan ja toteuttamaan niin, ettei tästä aiheudu haittaa olemassa oleville rakenteille tai puustolle.
- Louhintamateriaalin käyttö, vaikutukset liikenteeseen, asuinympäristöihin ja sen kuljetus on suunniteltava alustavasti jo tässä vaiheessa yleisten töiden lautakunnan pöytäkirjan 20/2011 mukaisesti. Louheenajoreitit ja -kasauspaiikat sekä pölynkäsittely ja muu tästä aiheutuva ylläpito on selvitettävä. Tunneleista tulevan louhekiven jatkojalostukseen ja murskaamiseen maan alla on varauduttava. Tämä tarkoittaa, että Pissarakadan yhteyteen on louhittava riittävän laaja maanalainen tila, esimerkiksi pysäköintiluola, jossa murskaustoiminnot ovat mahdollisia.
- Louhinnasta syntyvät poravesien ja hulevesien käsittely ja johtaminen pitää selvittää. Tätä varten tarvitaan luotattavat arviot syntyvistä hule- ja poravesien määrästä, sopivista käsittelytavoista ja -tiloista ja riittävästä käsittelykapasiteetista. Vesien johtaminen on ratkaistava niin, että ne vaativat mahdollisimman vähän lisärakentamista yleisille alueille ja ilman viheralueille sijoitettavia väliaikaisia altaita.
- Työmaan huoltotilojen, kuten kaluston ja työmaakoppien, pitkäaikainen sijoittaminen vaikuttaa usean vuoden verran alueiden käyttöön. Viheralueiden, katuaukioiden ja kenttien käyttö työmaan huoltotilana vaatii erikoisratkaisuita ja päätöksiä



ajoyhteyksien, ylläpidon, kulkureittien ja käytön osalta. Työmaa tuo pidempiaikaisia liikenteenohjauksen muutoksia. Tämän vuoksi liikennettä on tutkittava simulointien avulla etenkin, kun katuja voidaan joutua poistamaan yleisestä käytöstä tai rajoittamaan niillä kulkemista ja pysäköintiä töiden aikana. Erityisesti muutokset Mäntymäen kentän pysäköintikapasiteettiin on tutkittava.

Rakennusvirasto puoltaa kaavaluonnoksen hyväksymistä edellä esitetyin ehdoin.

14.9.2012 Lausunto annettu

Lisätiedot

Anu Kiiskinen, aluesuunnittelija, eteläinen suurpiiri, puhelin: 310 38419
anu.kiiskinen(a)hel.fi
Petri Arponen, aluesuunnittelija, puhelin: 310 38440
petri.arponen(a)hel.fi
Marko Jylhänlehto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38237
marko.jylhanlehto(a)hel.fi
Anni Tirri, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38335
anni.tirri(a)hel.fi

Sosiaali- ja terveystoimisto 27.11.2013

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirastossa valmistellaan asemakaavaa Pissararataa varten. Pissararata on Helsingin keskustan alle suunniteltu lähijunien tunnelirata. Pissararadan maanalaisia asemia suunnitellaan Töölöntorin läheisyyteen, Kampin ja Rautatieaseman väliin sekä Hakaniemeen.

Pääosa Pissararadasta kulkee maan alla. Tunneleiden suuaukot sijoittuvat Eläintarhan ja Alppipuiston alueille. Maanpäällisiä alueita tarvitaan lisäksi työtunneleita ja teknisiä sekä pelastautumisyhteyksiä varten koko suunnittelualueella. Asemakaavassa määritellään maanalaisten tunnelien ja maanpäällisten alueiden tilavaraus. Päätös Pissararadan toteuttamisesta tehdään aikaisintaan 2014. Rakentaminen kestää noin viisi vuotta.

Sosiaali- ja terveystoimiston lausunto

Sosiaali- ja terveystoimisto pitää tärkeänä, että asemakaavan muutoksen yhteydessä kiinnitetään huomiota erityisesti matka- ja kuljetusketjujen toimivuuteen, eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiseen, jalankulun ja pyöräilyverkostojen jatkuvuuden,



turvallisuuden ja laadun edistämiseen sekä esteettömien selkeästi havaittavien reittien järjestämiseen.

Pisaratrata lisää palvelujen saavutettavuutta kaikkien lähijunien asemien läheisyydessä sekä erityisesti Kallion ja Töölön alueilla. Töölön rautatieaseman eteläpään sisäänkäynnit sijoittuvat Töölöntorin ympäristöön. Hakaniemessä Pisaratrata sivuaa olevaa metrotunnelia ja metroasemaa, ja niillä on pohjoispäässä yhteiset sisäänkäynnit.

Yksi kolmesta asemakaavaan varatusta työtunnelista sijoittuu Diakoniapuistossa olevan väestönsuojan tunneliyhteyteen, joka voidaan laajentaa Hakaniemen asemalle johtavalle työtunnelille. Tämä Hakaniemen aseman yhteyteen rakennettava työ- ja huoltotunneli suojavaikokkeineen sijoittuu Kallion virastotalon välittömään läheisyyteen. Virastotalon, Porthaninkadun ja Toisen linjan väliselle viheralueelle on suunniteltu maanpintaan johtavia hätäpoistumisyhteyksiä suoja-alueineen. Näiden poistumisyhteyksien ja tunnelin rakentaminen pitää suunnitella ja toteuttaa huolella, jotta estetään louhimisen ja rakentamisen haitat virastotalon sosiaali- ja terveyspalvelujen käyttäjille.

Lisätiedot

Pirjo Sipiläinen, arkkitehti, puhelin: 310 42256
pirjo.sipilainen(a)hel.fi

Talous- ja suunnittelukeskus Kehittämisosasto 19.10.2012

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Talous- ja suunnittelukeskuksen kehittämisosasto ei anna asiasta lausuntoa.

Lisätiedot

Merja Lehikoinen, suunnittelusihteeri, puhelin: 310 36121
merja.lehikoinen(a)hel.fi

Taidemuseo 17.10.2012

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Ksv 3861_1

Taidemuseolle on toimitettu mielipidepyyntö Pisaratradalle laadittavasta asemakaavasta kantakaupungin alueella. Mielipiteet suunnittelun



lähtökohdista ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydetään toimittamaan viimeistään 14.9.2012 kirjallisesti osoitteeseen Helsingin kaupunki, Kirjaamo, Kaupunkisuunnitteluvirasto, PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI, (käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13), sähköpostilla helsinki.kirjaamo(a)hel.fi, faksilla (09) 655 783 tai suullisesti projektipäällikölle tai kaavan valmistelijoille.

Alueelle on suunnitteilla lähes kokonaan maanalainen rautatie, Pissararata, ja sen kolme maanalaista rautatieasemaa. Tulevia asemia suunnitellaan Töölöntorin läheisyyteen, keskustaan Kampin ja Rautatieaseman väliin sekä Hakaniemeen metroaseman länsipuolelle. Asemille suunnitellaan 1–3 sisäänkäyntiä ja lisäksi maanpäälle ulottuvia ilmanvaihtolaitteita.

Kaupunginhallitus hyväksyi prosenttirahahankkeissa sovellettavat periaatteet 12.12.2011 § 1134. Niiden mukaisesti kaupunki toteuttaa prosenttirahahankkeita mm. merkittävässä talonrakennushankkeissa, joilla tarkoitetaan yleisölle ja käyttäjille avoimia, julkisia rakennuksia. Pissararadan rautatieasemat soveltuvat erinomaisesti julkisen taiteen sijoituskohteiksi. Näissä kohteissa olisi suotavaa soveltaa prosenttiperiaatetta taideteosten hankinnassa, vahvistetun periaatepäätöksen mukaisesti.

Taidemuseo esittää kannanottonaan, että Pissararata-hankkeen hankesuunnitteluvaiheessa otettaisiin yhteyttä taidemuseoon. Hankesuunnitteluvaiheessa tulisi katsoa taidehankkeen toteuttamisen edellytykset.

Lisätiedot

Elina Leskelä, intendentti, puhelin: 310 87043

elina.leskela(a)hel.fi

Klas Fontell, suunnittelija/arkkitehti, puhelin: 310 87047

klas.fontell(a)hel.fi

Terveyskeskus 10.9.2012

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirastossa valmistellaan asemakaavaa Pissararadalle Pasilan eteläpuolella kantakaupungin alueella. Alueelle on suunnitteilla lähes kokonaan maanalainen rautatie, Pissararata, ja sen kolme maanalaista rautatieasemaa Töölöntorin läheisyyteen, Kampin ja Rautatieaseman väliin sekä Hakaniemen metroaseman



länsipuolelle. Asemille suunnitellaan 1 - 3 sisäänkäyntiä ja lisäksi maanpäälle ulottuvia ilmanvaihtolaitteita.

Laadittavassa asemakaavassa määritellään Pisararadan maanalaisten tunnelien ja maanpäällisten alueiden tilavaraus. Samalla määritellään tunnelien, niiden teknisten tilojen, asemien, sisäänkäyntien, pystykuilujen ja rakenteiden sijoittuminen suhteessa naapurikiinteistöihin, lähiympäristöön ja maanpintaan.

Päätös Pisararadan toteuttamisesta tehdään aikaisintaan vuonna 2014. Mielenpitoet suunnittelun lähtökohdista ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydetään toimittamaan viimeistään 14.9.2012.

Mielenpiteenään terveystakeskus esittää seuraavaa:

Terveystakeskuksen kannalta on tärkeää, että Pisararata suunnitellaan ja toteutetaan siten, että se aiheuttaa mahdollisimman vähän häiriötä terveystakeskuksen toiminnalle ja asiakkaille. Suunnittelun kannalta erityisesti Hakaniemen alue on keskeinen, sillä tulevan aseman välittömässä läheisyydessä on Kallion virastotalossa (Toinen linja 4 A) sijaitseva Kallion terveystakesema, hammashoitola ja useita sosiaaliviraston palvelupisteitä. Suunnitteluratkaisujen tulee olla sellaisia, että terveystakesema voi toimia ilman häiriöitä rakennustyömaan aikana.

Rakentamisen vaikutusalueella olevia muita terveydenhuollon kohteita ovat Hesperian sairaala-alueen Kivelän sairaala ja HUS/HYKS:n Psykiatriakeskus. Kivelän sairaalassa (Sibeliuksenkatu 12- 14) toimii Töölön terveystakesema, Töölön hammashoitola, Kivelän psykiatrian poliklinikka, kaupunginsairaalan fysioterapiayksikkö ja kotisairaala sekä sosiaaliviraston vanhustenkeskus.

Terveystakeskus pitää tärkeänä, että Pisararataa lähellä sijaitsevia terveystakespalvelujen toimijoita kuullaan ennakkoon ja heidän kanssa sovitaan muun muassa tiedottamisen yhteyshenkilöistä, rakentamisen aikatauluista ja toiminnan edellyttämistä rakennustyön häiriötekijöihin liittyvistä rajoituksista. Tällä taataan, että rakennustyö ei aiheuta kohtuutonta haittaa terveystakespalveluiden toimipisteille ja palveluiden käyttäjille.

Terveystakeslautakunta on antanut lausunnon 3.5.2011 (§ 128) Pisararadan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta kaupunginhallitukselle. Lausunnonssa terveystakeslautakunta tarkasteli Pisararadan vaikutuksia erityisesti terveystakesvaikutusten näkökulmasta.

Lisätiedot

Sipiläinen Pirjo, arkkitehti, puhelin: 310 42256
pirjo.sipilainen(a)hel.fi