



§ 78

Lausunto liikennevirastolle Pisararadan ratasuunnitelmasta ja esityistä muistutuksista

HEL 2015-011229 T 08 00 02

Päätös

Kaupunginhallitus päätti antaa liikennevirastolle seuraavan sisältöisen lausunnon Pisararadan ratasuunnitelmasta:

Ratasuunnitelma on liikenneviraston edellyttämällä tavalla ollut ratalain mukaisesti julkisesti nähtävillä muistutusten tekemistä varten 30.10-30.11.2015. Muistutuksia tehtiin yhteensä viisi, joista kaksi oli saman sisältöisiä. Kaupungilta mm. kaupunkisuunnitteluvirasto ja rakennusvirasto ovat osallistuneet ratahankkeen suunnitteluun yleissuunnitelman ja ympäristövaikutusten arvioinnin laatimisen vaiheessa sekä asema-kaavan ja ratasuunnitelman laatimisen vaiheessa. Hankkeelle on laadittu asemakaava ja siitä on tehty ympäristövaikutusten arviointi (YVA).

Kaupunginhallituksen lausuntoa varten on saatu lausunnot kaupunkisuunnitteluvirastolta, rakennusvirastolta, rakennusvalvontavirastolta, pelastuslautakunnalta, liikennelaitos - liikelaitokselta ja kaupunginmu-seolta. Senaattikiinteistöt on lausunut asiasta kaupunkisuunnitteluviras-tolle. Kiinteistövirasto on ilmoittanut, että asiaan liittyvät tärkeät näkö-kohdat on tuotu esille jo Pisaratyöryhmässä eikä lisälausunnolle tässä vaiheessa ole tarvetta. Viraston tonttiosasto valmistelelee Pisararadan vaatimat maanalaiset ja –maan päälliset vuokraukset yhteistyössä to-teutusorganisaation ja yleisten alueiden osalta rakennusviraston kans-sa sitten, kun rakentamissuunnitelmat tarkentuvat.

Kaupunginhallitus puoltaa Pisararadan ratasuunnitelman hyväksymistä edellyttäen, että jatkosuunnittelussa otetaan huomioon asemakaavassa eritellyt kaupunkikuvasta, rakennetusta ympäristöstä, maisemasta, tur-vallisuudesta sekä kallioperästä ja olevista maanalaisista rakenteista johtuvat olosuhteet ja vaatimukset tarkemmin. Ratasuunnitelman mu-kainen Pisararata noudattaa laaditun asemakaavan tavoitteita ja on to-teutettavissa voimassa olevan asemakaavan alueelle lukuun ottamatta muutamia teknisiä yksityiskohtia.

Ratasuunnitelmassa osoitettua Pisararadan vaatimaa kallioalaa pide-tään maankäytön suunnittelussa varattuna Pisararadalle. Kaupunki va-rautuu poikkeamispäätösten ja kaavamuutosten valmisteluun, mikäli suunnitelmien tarkentuessa tai muuttuessa todetaan tarve poiketa voi-massa olevasta asemakaavasta.



Kaavatilanne

Pisrarataa varten on laadittu asemakaava nro 12290, joka on tullut voimaan 7.8.2015 ja on siten oikeusvaikutteinen koko Pisraradan alueella. Kaavaa on valmisteltu samanaikaisesti Pisraradan suunnittelun kanssa.

Asemakaava on laadittu Pisraradan yleissuunnitelman ja radan suunnitelmaluonnosten 30.9.2014 pohjalta. Asemakaavaa on tarkistettu keväällä 2015 tarkentuneiden suunnitelmien osalta.

Kaavassa on osoitettu tarvittavat maanalaiset ja maanpinnan yläpuoliset tilavaraukset junarataa, sen asemia ja sisäänkäyntejä, pelastus- ja huoltotunnelia sekä poistumisteitä ja ilmanvaihtokuiluja varten. Kaava on laadittu tiukasti noudattaen laadittuja suunnitelmia. Asemakaavalla on varmistettu radan vaatima tila suojavyöhykkeineen kallioperässä. Koska Helsingin kantakaupungin kallioperässä on useita toisiaan lähellä olevia maanalaisia tiloja ja on ennustettavissa, että tilan tarve on jatkossakin kasvava, ei rataa varten ole haluttu osoittaa tarpeettoman suuria varauksia.

Asemakaavan valmisteluvaiheessa hankkeesta ei ole ollut käytettävissä kattavia teknisiä yleissuunnitelmia. Asemakaavasta on jouduttu tekemään yleispiirteinen. Tunnelin peruspoikkileikkauksesta poikkeavia kohtia, kuten mm. pumppaamojen tarvitsemia syvennyksiä ja Hakaniemessä huolto- ja pelastustunnelin katossa olevaa savunpoistokanavaa ei ole asemakaavan tarkkuustaso huomioiden pystytty siinä esittämään.

Pisraradasta tulee laatia hyväksyttävät tekniset suunnitelmat ennen rakennus- tai louhintaluvan hakemista, erityisesti kalliorakenteiden suunnitelmat. Samoin tulee tarkentaa tietoa kallioperästä.

RKY-kohteita (eli valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt) koskevista suunnitelmista on pyydetty museoviranomaisen lausunto.

Liikenneviraston havaitsemat kaavapoikkeamat

Lausuntopyynnössä on esitetty eräitä ratasuunnitelman ja asemakaavan välisiä vähäisiä ristiriitaisuuksia. Näistä osa on muodostunut kaavan voimaan tulon jälkeen tapahtuneesta suunnitelmien kehittymisestä, osa on kaavan esittämiseen liittyviä teknisiä tulkintoja. Kaavaan on jäänyt myös yksittäisiä merkintävirheitä.

Ratasuunnitelman mukainen Pisrarata on pääasiassa sijoitettavissa asemakaavan osoittamaan tilaan. Lausuntopyynnössä esitetyt vähäiset



ristiriidat eivät ole olennaisia, eivätkä nämä edellytä kaavan muuttamista. Toteuttamisen yhteydessä voi näistä hakea tarvittaessa poikkeamisia. Vastineet esitettyihin ristiriitoihin on esitetty liitteessä 5.

Eräitä ratasuunnitelmasta havaittuja muutoksia aiempaan

Ratasuunnitelmassa on esitetty rajausta, joka on merkitty asemakaavan suojavyöhykkeen ja hankkeen esittämän käyttöoikeusalueen laajuudeksi. Tämä ratasuunnitelmassa esitetty rajausta on kuitenkin laajempi kuin asemakaavan mukainen rajausta (ma-LR ja mal).

Ratasuunnitelma-asiakirjoissa on esitetty sellaisia maan pinnalle ulottuvia pysty-yhteyksiä, joista ei ole ollut suunnitelmia asemakaavaa valmisteltaessa, eikä näitä ole ollut mahdollista huomioida asemakaavaa laadittaessa. Tällaisia ovat mm. ratasuunnitelma-aineistossa esitetyt ilmanvaihtoyhteydet Kolmensepänaukiolle ja Asema-aukiolle, Kampissa map-1 ja map-2 alueelle esitetyt raitis- ja jäteilmakanavat maan pinnalle sekä osa varavoimakoneiden pakoputkista. Näistä Asema-aukiolle sijoitettu pysty-yhteys on huomioitu osalla maanalaisista osuutta valmis-teilla olevassa asemakaavassa.

Arvokiinteistöihin sekä muuhun yksityiseen tai kaupungin omistamaan maanpäälliseen tai maanalaiseen rakennettuun ympäristöön liittymistä ei ratkaista yksistään kaavalla vaan se vaatii jatkoneuvotteluja ja ratkaistaan tarkemman suunnittelun yhteydessä. Asemakaavan ja ratasuunnitelman havaitut ristiriitaisuudet eivät kuitenkaan ole esteenä ratasuunnitelman toteuttamiselle. Pisara-rata tarvitsee mm. rakennusluvan ja se on maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittama poikkeuksellisen vaativa suunnittelutehtävä. Kaupungin tavoitteena on, että mm. ilmanvaihdon vaatimat ratkaisut sijoitettaisiin viereisiin kortteleihin eikä katu-tilaan.

Ratasuunnitelmassa on esitetty Siltavuorenrantaan merkitty työtunneli ajotunnelina. Kaava ei mahdollista pysyvän ajotunnelin rakentamista. Alue on varattu asemakaavassa maanalaisen liikennetunnelin käyttöön.

Ratasuunnitelmassa on esitetty Töölön alueelle betonitunneliosuuksista myös laajempi vaihtoehto B. Asemakaava ei mahdollista näin laajoja betonitunneliosuuksia.

Ratasuunnitelmiin on jokaisen aseman kohdalle merkitty suunnitelmiin tulvintatasoksi +3,0. Asemakaavassa on todettu, että merivesitulvan mitoituskorkeustaso on vähintään +3,1 m (N2000).

Baanin savunpoistokuilu menee osittain yleiskaavan maanalaisen liikennevarauksen alueelle.



Pisarraradan kaavassa on osoitettu ohjeellinen uloskäyntivaraus Lasi-
palatsinaukiolle. Ratasuunnitelmasta tämä yhteys on jätetty pois.

Kaupunkikuva ja asemien arkkitehtuuri

Pisarraradan kaupunkikuvallinen vaikutus on merkittävä. Helsingin kan-
takaupunki on pääosin RKY-alueella. Maanpäällä tehtävien toimenpitei-
den on kunnioitettava kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti ar-
vokasta ympäristöä.

Mitä kaavassa on määrätty julkisten maanalaisten asemien, käytävien,
tilojen ja maan pintaan nousevien näkyvien rakenteiden arkkitehtuuris-
ta, orientoitavuudesta, opastuksesta, mainonnasta, kaupunkikuvasta,
käyttöympäristön laadusta ja puistoista, on noudatettava ja tämä on ra-
kennuslupavaiheessa varmistettava. Kaavamutoksien tarve sisään-
käyntien kohdalla voi tulla ajankohtaiseksi, mikäli suunnitelmat muuttu-
vat jatkosuunnittelussa.

Samoin Pisarraradan uloskäyntien sovittaminen keskustan suojeltuihin
arvokiinteistöihin vaatii huolellista jatkosuunnittelua.

Mitä kaavassa on määrätty silta-, penger- ja muiden arvokkaaseen
kaupunkiympäristöön tehtävien rakenteiden ja puistoalueiden käsittelyn
kaupunkikuvasta, laatutasosta, käytettävistä materiaaleista ja ympäris-
tötaiteen käyttämisestä, on niinkään noudatettava ja rakennuslupavai-
heessa varmistettava.

Myös julkinen taide tulee ottaa huomioon tilojen suunnittelussa ja toteu-
tuksessa.

Kaavamääräyksen LR-silta -mukaan Sillanrakenteiden ja viimeistelyn
tulee olla kaupunkikuvassa merkittävän kaupunkisillan vaatimusten mu-
kainen. Ratasuunnitelman selostuksissa ja havainnekuviissa Vauhtitien
sillan tukimuurin ja luiskan käsittely on esitetty tehtäväksi kivikorituki-
muurina. Suunnitelma ei noudata asemakaavamääräystä LR-aukko ja
vp-4, joiden mukaan suuaukko ja jyrkät luiskat tulee sovittaa puistoon
korkeatasoisilla materiaaleilla, luonnonkivi tai paikallavalettu betoni,
myös ympäristötaiteen keinoja käyttäen.

Keisaripaviljongin alueen porrastetuissa tukimuureissa ei ole noudatet-
tu Alppipuistoon päin avautuvan osuuden merkintää graniittitukimuu-
reista.

Eläintarhan puiston puolelle ratasuunnitelman aineistossa esitetty ha-
vainnekuva Pisarraradan tunnelin suuaukon yläpuolisen puistoalueen
ennallistamisesta ei noudata asemakaavamääräystä (vp-s1), jonka mu-
kaan päältä avattavan osuuden viimeistelyssä betonikannen päälle on



muodostettava riittävä syvä kasvualustatila isoja puita ja muita istutuksia varten.

Eläintarhan koulun kohdalla joudutaan kevyenliikenteen väylää siirtämään ja louhimaan kalliota lähellä koulun päätyseinää. Kalliroleikkauksen ja koulun päädyn välissä tontilla on pelastustie koulun pihalle. Ratasuunnitelmassa on esitetty betoniuloke kalliroleikkauksen päälle. Ulotta ei tarvita; pelastustie mahtuu koulun tontille, kun kalliota ei leikata tontin puolelta. Koulujen välissä oleva jätekatos ja sen viereiset auto-paikat joudutaan louhinnan yhteydessä siirtämään pelastustien teiltä.

Pisararadan teknisten kuilujen ja muiden kaupunkikuvassa näkyvien rakenteiden sovittaminen keskustan suojeltuun arvoympäristöön vaatii huolellista jatkosuunnittelua. Kaupunginhallitus korostaa kokoavasti, että hankkeen sijoituksessa erittäin monilta kohdin pääkaupungin historialliseen keskustaan on suunnittelun oltava kauttaaltaan korkeatasoista.

Maanalaiset tilat

Asemakaavaan on arvioitu maanalaisia tiloja varten tarvittavia suojavaikkeitä. Asemakaavaa laadittaessa ei ole ollut käytettävissä tietoja tilojen suunnitelluista pysyvistä pultituksista ja muista lujituksista, joten näiden pysyvien hankkeen edellyttämien lujitusten mahtumista kaava-alueen sisäpuolelle ei ole voitu varmistaa. Ratasuunnitelmasta ei myöskään löydy tietoa hankkeen edellyttämistä pysyvistä maanalaisista lujituksista. Jos suunnittelun edetessä havaitaan, että pysyviä pultituksia olisi tarpeellista ulottaa asemakaavassa hankkeelle varatun tilavarauksen ulkopuolelle, arvioidaan asiaa poikkeamispäätöksen tai asemakaavamuutoksen yhteydessä.

Ratasuunnitelmissa on esitetty hankkeen lämmitysmuodoksi geenergia. Geoenergiakaivojen sijoittamiselle on oma lupaprosessinsa. Hankkeen mahdollisuutta saada lupaa maalämpökaivojen toteuttamiselle käsitellään myöhemmin erillisessä lupaprosessissa.

Liikennesuunnitelmat

Suunnittelualueen muuttuvien maanpäällisten osien osalta kaupunkisuunnitteluvirasto on laatinut alustavat katutilaa koskevat liikennesuunnitelmat. Tarvittavat viralliset liikennesuunnitelmat tehdään hankkeen toteuttamisen edellyttämässä aikataulussa.

Hanketta toteutettaessa on tärkeää, että pääkaupungin keskusta on maan päällä ja maan alla liikennöitävissä kaikissa olosuhteissa ja että haittojen vähentämiseen, opasteisiin ja alueella liikkuvien informoimiseen kiinnitetään koko rakennusajan erityistä huomiota.



Toiminnallisuus

Helsingin kaupunki on profiloitunut erilaisten ja erikokoisten tapahtumien järjestämispaijaksi. Tavoitteena on, että mahdollisimman moni tapahtumiin osallistuva käyttäisi joukkoliikennettä. Ratasuunnitelmassa on esitetty esimerkiksi Keskustan aseman kohdalla, että "Asemia ei mitoiteta poikkeuksellisten suurten yleisötapahtumien tungoskuormien mukaisesti, joten tällaisten yhteydessä henkilöturvallisuus tulee huomioida esimerkiksi asemalle pääsyä rajoittamalla." Samaan aikaan voi olla esimerkiksi keskusta-alueella useampia yleisötapahtumia. Keskustan asemalle on lukuisia sisäänkäyntejä maan päältä ja maan alta sekä yhteys metrosta. Ratasuunnitelmassa ei ole esitetty kuinka ja erityisesti kuka tarvittaessa koordinoi ja vastaa asemalle pääsyn rajoittamisesta, kun alueella on useita päällekkäisiä yleisötapahtumia. Suuret matkustajamäärät ja yleisötilaisuudet ovat osa pääkaupungin normaalia toimintaa, johon tulee varautua.

Yhtenä yksityiskohtana huomautetaan, että rakennustyön aikana ja sen jälkeen Savilan pumppamolle on turvattava riittävän leveä ajoyhteys.

Tilapäisjärjestelyt

Työmaavaiheen suunnitelmiin voidaan ottaa kantaa vasta alustavasti. Pissararadan työnaikaisia liikennejärjestelyjä tulee tutkia uudelleen lähempänä toteutusajankohtaa, koska liikennejärjestelyihin voi tulla muutoksia ennen Pissararadan rakentamista. Työnaikaisiin järjestelyihin voivat vaikuttaa myös muut samanaikaiset suuret rakennushankkeet. Työnaikaisten liikennejärjestelyjen kokonaisuus tulee toteutusvaiheessa suunnitella tarkemmin yhteistyössä kaupungin ja viranomaisten kanssa. Ratkaisujen hyväksyttävyyteen vaikuttaa mm. poikkeusjärjestelyn pituus ja eri alueilla yhtä aikaa olevat järjestelyt. Ratasuunnitelmassa esitetyt työmaa-, varasto- ja muita hankkeen esittämiä työn aikaisia järjestelyjä varten ei voida varata kaupungin yleisiä alueita vain tätä hanketta varten määrittelemättömäksi ajaksi. Työmaa-alueiden, kierto- teiden ja varastoalueiden tarvitsemista tiloista sovitaan maanomistajan kanssa. Työmaan aikaisten tilapäisjärjestelyjen suunnittelussa on huomioitava ehdotetun muutoksen vaikutukset muille kiinteistöille. Korvavista järjestelyistä on suunnitelmat ja aikataulut hyväksyttävä. Tässä kaupungin rakennusvirasto ja kiinteistövirasto ovat yhteistyökumppaneina.

Ratasuunnitelmassa Alppipuistoon esitetty työmaa-alue on laajempi kuin kaava-alue. Kaava-alueen raja on suunniteltu siten, että siihen sisältyy työmaan tarvitsema tila. Ennallistavat ympäristösuunnitelmat on laadittu kaava-alueelle, jolla ympäristöön kohdistuvat muutokset ta-



pahtuvat. Muun puistoalueen käytöstä tulee sopia normaalikäytännön mukaan Rakennusviraston kanssa.

Liittyvät hankkeet ja maankäytön suunnittelu tulevaisuudessa

Suunnitelmissa ei ole esitetty Pisararadan aiheuttamia muutoksia Töölön metron linjaukseen riittävän laajasti. Ennen rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä on Töölön metron rakentamisedellytykset turvattava esittämällä sen linjaukselle uusi toteuttamiskelpoinen tilavaraus.

Pisararadan läheisyydessä on useita käynnissä olevia tai eriasteisissa suunnitteluvaiheissa olevia hankkeita. Pisararadan rakentamiselle ei toistaiseksi ole esitetty tarkkaa rakentamisen ajankohtaa. Kaupunginhallitus pitää tärkeänä, että valtion ja Helsingin seudun kuntien välistä nk. infra-sopimusta vuodelta 2014 tai mahdollista uutta sen korvaavaa maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL- sopimusta noudatetaan seudun asuntotuotannon vauhdittamista ja sujuvan joukkoliikenteen turvaamista silmällä pitäen ja että sen osana Pisara-radan suunnittelu vietään pikaisesti päätökseen, minkä jälkeen voidaan lyödä lukkoon rakentamisaikataulu.

Käynnissä olevista hankkeista Töölönkadun pysäköintilaitos on saanut rakennusluvan ja rakentaminen on käynnistymässä. Pysäköintilaitoksen ja Pisararadan maanalaisten tilojen suojavyöhykkeet ovat osittain päällekkäisiä.

Helsinki Garden -hanke on esittänyt monitoimiareenan, asuntojen, hotellin sekä kauppakeskuksen rakentamista joko Mäntymäen alueelle tai Nordenskiöldinkadun varrelle. Hanke on suurelta osin maanalainen. Hankkeen mahdollinen toteuttaminen Mäntymäen alueelle edellyttäisi muutoksia Pisararadan asemakaavassa sekä ratasuunnitelmassa esitettyihin huolto- ja pelastustunneliin sekä maanalaisten yhdyskuntateknisten tunneleitten sijainteihin Mäntymäen kentän alueella. Hankkeiden yhteensovittaminen edellyttäisi Pisararadan asemakaavan muutosta sekä mahdollisia muutoksia ratasuunnitelmaan. Toistaiseksi nämä suunnitelmat eivät ole vielä täsmentyneet tarpeeksi.

Asema-aukion alle on suunnitteilla viereisen korttelin 2099 myymälätilojen laajentaminen. Samalla parannetaan Forumin ja metroaseman lippuhallin parvitason välinen yleinen jalankulkukäytävä. Arvioitu rakentaminen alkaa vuonna 2017. Pisararadan asemakaavan Kaivokadun alainen uloskäyntivaraus sijoittuu yleisen jalankulkukäytävän eteläreunaan. Rajapinnassa maanalaiset hankkeet ja niiden tekniset tilat tulee liittää saumattomasti toisiinsa. Suojavyöhykkeet ovat osittain päällekkäisiä. Tämä on huomioitava ratasuunnitelman jälkeisessä tarkemmassa suunnittelussa.



Kampin keskus on ilmoittanut haluavansa kehittää Pissararadan Kampin keskuksen nousevan uloskäynnin ympäristöä paremmin liittyväksi Kampin keskuksen ja sen joukkoliikenneterminaalin yleisen jalankulun verkostoon. Se vaikuttaa uloskäynnin rakennussuunnitteluun.

Pissararadan kaavassa on keskustan aseman alueelle osoitettu maanlaisen Pissararadan pelastustunnelin alue (mal-mp). Ratasuunnitelmasa tätä varausta ei ole hyödynnetty.

Kruunusillat on Helsingin keskustan ja Laajasalon välinen raitiotieyhteys, jonka eräessä vaihtoehdossa päätepysäkki on Kaivokadulla. Tämä hanke saattaa aiheuttaa muutoksia porrasyhteyksiin maan pinnalta asematunneliin ja siten sillä voi olla vaikutuksia Pissararadalle suunniteltuihin poistumisreitteihin Keskustan asemalta.

Hakaniementorin ympäristössä on useita hankkeita, joilla saattaa olla vaikutusta poistumisteiden suunnitteluun.

Liikenneviraston tulee käydä asianomaiset neuvottelut kiinteistöjen omistajien kanssa ajoissa.

Maanomistusjärjestelyt

Kaikilta osin ratasuunnitelman kattavan alueen maanomistus ja tuleva toiminta eivät vielä kohtaa vaan joitakin kaupungille kuuluvia alueita tulisi olemaan tulevassa tilanteessa valtion käytössä ja päinvastoin. Liikennevirasto kysyykin lausuntopyynnössään onko kaupunki valmis korvasta vastaan luovuttamaan rautatien tekemiseen tarvittavan omistamansa maa-alueen ratasuunnitelmaan sisältyvän lunastusaluekartan 1400 72 2621 mukaisesti vai järjestetäänkö maanomistuksen järjestely muulla tavalla?

Kaupunginhallitus katsoo, että uusiin omistusjärjestelyihin ja niiden toteuttamistapaan on tarkoituksenmukaista palata ratatoimitusta valmisteltaessa. Omistusjärjestelyjen muuttamisesta ei ole mahdollista ja tarkoituksenmukaista antaa täsmällisiä vastauksia nyt kyseessä olevassa ratasuunnitelmasta annettavassa lausunnossa.

Tekniset suunnitelmat

On arvioitu, että Pissararadan louhinnasta tulisi aiheutumaan jopa miljoonien kuutioiden louhintamassat. Ratasuunnitelmasta ei ilmene kuinka suuria määriä hanke tuottaa maa- ja kalliokiviainesta ja mitä niille on suunniteltu tehtäväksi. Louhinta- ja kaivuumassojen jatkokäsittelystä on sovittava Helsingin kaupungin kanssa haitallisten vaikutusten estämiseksi. Hankkeen tuottaman maa-aineksen määrä tulee liittää asiakirjoihin. Massojen jatkokäsittelyn kokonaishallinnan tarkoituksenmukaises-



sa suunnittelussa suositellaan yhteistyötä Helsingin kaupungin massatyöryhmän kanssa, jotta niistä ei synny haitallisia vaikutuksia. Paras tilanne syntyisi, mikäli massoja ei tarvitsisi kalliisti kuljettaa pääkaupunkiseudun sisällä tai jopa sen ulkopuolelle ja varastoida vaan että niitä voitaisiin hyödyntää samanaikaisesti muissa rakennushankkeissa.

Rata tulee eristää koko matkaltaan runkomelun osalta riittävästi ottaen huomioon asuminen ja ns. herkät kohteet. Pesararadan liikenteen tuottama runkomelu ei saa aiheuttaa rajoituksia maankäytön muuttumiselle kantakaupungin alueella.

Hanke esittää toteutettavaksi useita johtosiirtoja. Putkien ja johtojen siirrot sekä niiden aikataulut on hyväksyttävä putkien ja johtojen omistajilla ja/tai haltijoilla. Johtojen uudesta sijoituspaikasta on neuvoteltava myös ko. alueen maanomistajan kanssa. Erityisen tärkeitä ennakkoneuvottelut mm. operaattoreiden ja rakennusviraston kanssa ovat kohdissa, joissa ratasuunnitelma-aineistossa esitetyt ratkaisut eivät ole voimassa olevien suunnitteluohjeiden mukaisia.

Tässä vaiheessa hanke ei ole esittänyt johtosiirtojen suorittamiselle ajankohtaa. Rakentamisajankohdan ollessa mahdollisesti useiden vuosien kuluttua, on hankkeen syytä huomioida, että alueella oleviin johtoihin ja muihin johtosiirtoihin vaikuttaviin olosuhteisiin voi tulla muutoksia.

Ratasuunnitelma-aineistossa esitetään LVIS johtojen siirtoja myös rakennusten sisällä. Näiden siirtojen suunnitelmat ja aikataulut on hyväksyttävä myös kiinteistön omistajalla/haltijalla/ kiinteistön toimijoilla.

Ohitustunneleista on esitetty joitain suunnitelmia. Teknisen huollon uusista tunneleista ei ole esitetty tarkempia suunnitelmia, joissa selviäisi esimerkiksi tunnelien suunniteltu poikkileikkaus, tunneliin sijoitettavan tekniikan sijoittuminen, vapaan ajoväylän koko. Ohitustunneleista on laadittava tekniset yleissuunnitelmat ja hyväksyttävä ne putkien ja johtojen omistajilla sekä pelastuslaitoksella. Pelastuslautakunta on erityisesti huomauttanut, että se pitää riskinä osastoitujen tunneleiden muuttamista osastoimattomiksi ennen tunnelin suuaukkoa.

Kustannukset

Ratasuunnitelma-aineistossa ei ole mukana kustannuslaskelmaa. Kustannusarviossa tulee huomioida, että rakentamisen ja suunnittelun kustannuksiin lisätään riittävä suunnittelun aikaiset kustannusnousuvaraus, rakentamisen aikainen kustannusnousuvaraus sekä varaus ennalta-arvaamattomille kustannuksille.

Vastineet esitettyihin muistutuksiin



Ratasuunnitelma on ollut nähtävillä 30.10.-30.11.2015. Suunnitelmasta on tehty viisi muistutusta, joista kaksi on saman sisältöistä.

1) Asunto Oy Töölöntorni ja Asunto oy Töölönkatu 30b ovat tehneet saman sisältöisen muistutuksen.

Yhtiöt pitävät Pissarakadan toteuttamista pääsääntöisesti hyvänä ratkaisuna. Yhtiöt eivät kuitenkaan voi hyväksyä, että tonttien läheisyyteen rakennetaan savunpoistokuilu. Perusteluina esitetään seuraavat seikat: poikkeustilanteessa savukaasujen kulkeutuminen katutilasta ulkoilma-venttiileiden kautta huonetiloihin, junaliikenteen aiheuttama epäpuhtaan ilman virtaus savunpoistokuilusta katutilaan ja kulkeutuminen huonetiloihin, edellä kuvatun ilmavirtauksen aiheuttama äänihaitta, kuilurakennelman harjan ulottuminen sisäpihan yläpuolelle ja toisen kerroksen asuntojen yläpuolelle, rakennelman massiivisuuden aiheuttama haitta näkymille asunnoista, mikä puolestaan alentaa asuntojen ja taloyhtiön arvoa, rakennelman sijoittuminen vain 5 m etäisyydelle As Oy Töölöntornin sisäpihan arvokkaaksi todetusta puutarhasta. Rakennelma varjostaa pihaa ja haittaa sen käyttöä, vähentää katualueen viheralueen määrää ja jäljelle jäävän osan elinvoimaisuutta, aiheuttaa epäviihtyisyttä kadulta tonteille johtavien sisäänkäyntien ympäristöön sekä katkaisee Töölönkadun julkisivulinjan.

Asunto-osakeyhtiöt esittävät, että rakennelma toteutettaisiin muualle, esimerkiksi Kivelän puistikkuon, Hesperian esplanadille Töölönkadun reunaan tai Töölöntorin keskelle.

Vastine

Kaupunginhallitus toteaa muistutuksesta seuraavaa: Aluetta koskee ratasuunnitelman suunnitelmakartta RS 2000_104 SR_4500_5200. Ratasuunnitelma on kuilun osalta asemakaavakartan 12290 B mukainen. Asemakaava on pidetty nähtävänä 19.12.2014–26.1.2015 ja tullut voimaan 7.8.2015. Asemakaavan suunnitelmaselostuksessa on kuilun piirustus ja havainnekuva, joihin on voinut tutustua myös vuorovaikutustilaisuuksissa. Molemmat tontit 463/6 ja 8 ovat sisältyneet asemakaavan muutokseen, sillä Pissarakata ulottuu tonttien alueelle maanalaisena huolto- ja pelastustunnelin, teknisten tilojen tai näiden kallion suoja-alueiden osalta. Taloyhtiöt tai niiden asukkaat eivät ole esittäneet mielihaitteita asemakaavan valmisteluvaiheessa tai tehneet muistutusta asemakaavasta.

Riski savukaasujen kulkeutumisesta huonetiloihin ei lisäännä olennaisesti nykytilanteeseen nähden, sillä rakennuspalon tai jonkin muun palon todennäköisyys katu- tai tonttialueella on selvästi suurempi kuin rautatiejärjestelmässä tapahtuvan palon todennäköisyys. Kaikissa palotilanteissa on yleisenä ohjeena ilmanvaihdon sulkeminen. Pelastustoimi



tekee kussakin tilanteessa erikseen arvioinnin asukkaiden evakuoinnin tarpeesta.

Savunpoistokuilussa siirretään ilmaa koneellisesti vain savunpoistotilanteessa ja laitteiston koekäytön aikana. Suunnitelman yksityiskohdat kone-, ilmanvaihto- ja rakennustekniikan osalta ratkaistaan rakentamissuunnittelussa. Ratkaisuilla on merkitystä kuilun korkeuteen, säleikköihin ja niiden suuntautumiseen. Vastaavia järjestelmiä on toteutettu muissa hankkeissa.

Rautatieaseman teknisten järjestelmien käyttökelpoisuutta testataan ja pidetään yllä käyttämällä laitteita huolto-ohjelman mukaisesti. Harvoin toistuva koekäyttö aiheuttaa äänihaittaa savunpoistokuilujen ympäristössä, mistä tiedotetaan alueella etukäteen. Koekäytön äänihaitta, haitalle altistuvien asukkaiden lukumäärä ja äänenvaimennuksen suunnittelu ovat sisältyneet asemakaavan ja ratasuunnitelman laatimiseen. Koekäytön suunnitteluperusteista on saatu kirjallinen kannanotto Helsingin kaupungin ympäristökeskukselta, joka on asiassa valvontaviranomainen.

Savunpoistokuilujen kautta poistetaan savukaasut tarvittaessa sekä ratatunnelista että huolto- ja pelastustunnelista. Lisäksi savunpoistokuiluja käytetään liikennöidyn tunnelin ilmanpaineen tasaamiseen ja savunpoistopuhaltimien ympärille louhitaan noin 10 m² virtaustila. Säätöpelileillä säädellään vapaan aukon määrää ulkoilman lämpötilan mukaan. Normaalisissa käyttötilanteessa savunpoistokuilun ilmavirtauksesta ei aiheudu äänihaittaa.

Normaalisissa käyttötilanteessa kuilujen kautta ympäristöön leviävää junaliikennemelua on arvioitu melun mallilaskennan avulla. Lähimmälle julkisivulle kohdistuva päiväajan keskiäänitaso LAeq, klo7-22 on enintään 50 dB ja yöajan LAeq, klo22-7 enintään 45 dB. Yleisesti kantakaupungin rakennusten julkisivujen on arvioitu eristävän ääntä vähintään 30 dB, jolloin melutasot sisätiloissa ovat selvästi alle ohjearvojen 35 dB päivällä ja 30 dB yöllä. Yksittäisen junan ohituksen aiheuttama enimmäistaso julkisivulla on enintään noin 60-65 dB. Töölönkatua ajavan raskaan ajoneuvon aiheuttama enimmäistaso on vastaavasti noin 70-75 dB.

Tunnelista purkautuva ilma ei ole oleellisesti huonolaatuisempaa kuin katuilma. Kuilusta on niin pitkä matka asuntojen julkisivuille, että kuilusta purkautuvalla ilmalla ei ole merkitystä korvausilmaventtiileistä tulevan ilman laatuun. Kuilusta ei purkaudu lämmintä ilmaa, sillä ilma kulkee kuilussa kumpaankin suuntaan ja kuilusta purkautuvan ilman lämpötila on käytännössä hyvin lähellä ulkoilman lämpötilaa.



Muistutuksen liitteenä on kuilurakennelman asema- ja leikkauspiirustusluonnos AR 009_113 TOO. Piirustuksessa on esitetty rakennelman korkeudeksi 7,0 m. Asemakaava- ja ratasuunnitelmavaiheessa on ollut esillä kaksi mahdollista korkeutta, 5 tai 7 m. Korkeuteen vaikuttaa kuilun käyttö ratatunneleiden paineentasaukseen, jossa korkeampi kuilu on parempi. Asemakaavan ja ratasuunnitelman nähtävänä pidettyihin aineistoihin on sisältynyt myös rakennelmasta laadittu havainnekuva, jossa rakennelma on Töölönkadun suuntaan noin kahden miehen korkeinen.

Asemakaavassa ei ole määrätty kuilun enimmäiskorkeutta, koska tekniset perusteet eivät olleet riittävän tarkasti selvillä. Pisararadan toteuttajan etu on, että kuilu on mahdollisimman matala, sillä rakennus- ja ylläpitokustannukset ovat silloin pienemmät. Myös kaupunkikuvallisesti matalampi kuilu on parempi. Kuilun lopullinen korkeus selviää ennen rakennuslupavaihetta.

Kadun pinta on rakennelman kohdalla noin +17,0 ja harja +22,0 tai +24,0. Koska As Oy Töölöntornin II kerroksen lattia on tasolla noin +21,5 ja rakennelman ja rakennuksen välissä on katupuita, ei rakennelma välttämättä nouse ikkunanäkymän kannalta haitallisen korkeaksi. Rakennelma sijaitsee asuinrakennusten koillis- tai pohjoispuolella, joten rakennelma ei varjosta asuntoja kummassakaan taloyhtiössä.

As Oy Töölöntornin puutarhan ja katualueella sijaitsevan kuilurakennelman välinen etäisyys on yli 10 m, välissä on noin 2,6 m korkea piharakennus ja tiiliaita. Rakennelman korkeuden ollessa noin 5 m varjostusta ei käytännössä ole ja myös 7 m korkeudella varjostusta voidaan pitää vähäisenä. Arviointi on tehty kaupunkimallin ja suunnitelman tietomallien avulla. Koska rakennelma sijaitsee pihan koillispuolella, on aurinгон varjostus ylipäättään mahdollista vain kesäaikaan aikaisin aamulla.

Töölönkadulla ei ole yhtenäistä julkisivulinjaa kuilun kohdalla. Kuva savunpoistokuilun alueesta on liitteenä.

Muistutuksissa esitetään savunpoistokuilun sijoittamista Kivelän puistikkoon. Puistikkoon on rakenteilla nykyisen hotellin ilmanvaihtokuilun lisäksi pysäköintilaitoksen ja Pisararadan ilmanvaihtokuilut, joten savunpoistokuilua ei sinne enää voi sijoittaa. Savunpoistokuilun tulee sijaita maanalaisen rautatieaseman välittömässä läheisyydessä ja muistutuksissa esitetty sijainti Hesperian esplanadilla on liian kaukana. Töölöntorille on asemakaavassa varattu ala kahdelle erilliselle Töölön rautatieaseman sisäänkäynnin rakennelmalle. Torin halutaan säilyvän pinta-alaltaan mahdollisimman isona ja kaupunkikuvallisesti arvokkaana tilana, joten torikaupan jätehuolto on sijoitettu maan alle ja uusia rakennelmia



torille halutaan välttää kaikin keinoin. Tästä syystä myöskään Pesararadan savunpoistokuilua ei ole asemakaavassa merkitty torille.

2) Asunto Oy Runeberginkatu 60:n muistutus

Asunto Oy Runeberginkatu 60 vastustaa Pesararadan sisäänkäynnin rakentamista kiinteistöön ja sisäänkäyntivarauksen sisällyttämistä suunnitelmiin.

Vastine

Vastauksena muistutukseen voidaan todeta seuraavaa: Ratasuunnitelmassa esitetty Töölön rautatieaseman hissikuilu sijoittuu asemakaavassa esitettyyn kohtaan. Taloyhtiö tai asukkaat eivät ole esittäneet mielipiteitä asemakaavan valmisteluvaiheessa tai tehneet muistutusta asemakaavaehdotuksesta. Asemakaavan nähtävänä pidon aikana taloyhtiön hallituksen jäsen kävi kaupunkisuunnitteluvirastossa keskustelussa asemakaava- ja ratasuunnitelmajärjestelmistä. Aseman suunnittelijat ja kiinteistöasioiden asiantuntijat ovat olleet yhteydessä taloyhtiöön. Hissi on sijainnut tällä tontilla myös vuonna 2011 valmistuneessa ympäristövaikutusten arvioinnissa ja yleissuunnitelmassa, jonka hyväksymispäätös on tehty 2012. Yleissuunnitelmassa hissi sijaitsee Runeberginkadun puolella, josta se siirrettiin Mannerheimintien puolelle suunnitelmien tarkentuessa. Tehtyä päätöstä on hyvin vaikea muuttaa ja sisäänkäyntien sijoittaminen rakennuksiin eikä erillisiksi rakennelmiksi on kaupungin omien periaatteiden mukainen ratkaisu historiallisessa keskustassa rakennettaessa.

3) Yksityishenkilön muistutus

NN:n muistutuksessa esitetään, että pitäisi tutkia sellainen junaliikenteen ratkaisu, jossa osa lähiliikenteen junista ajaisi päärautatieasemalle ja osan pääteasemana olisi Pasila. Muistuttaja perustelee ehdotustaan Pasilan kasvulla, minkä seurauksena Pasilan merkitys matkustajien matkojen päätepisteenä kasvaa. Lisäksi muistuttaja pitää Pesararataa ylimitoitettuna ja kalliina hankkeena.

Vastine

Kaupunginhallitus toteaa muistutuksen johdosta, että Pasilan muuttaminen pääteasemaksi osalle junista helpottaisi Helsingin päärautatieaseman kuormittuneisuutta. Jos osa junista kääntyisi jo Pasilassa, pitäisi Pasilaan rakentaa aseman eteläpuolelle kääntöraiteita, joissa junat muuttavat ajosuuntaa ja odottavat seuraavaa aikataulun mukaista lähtöaikaa takaisin pohjoisen suuntaan. Tilaa tällaisille raiteille ei kuitenkaan suojeltujen veturitallien ja Ratapihantien välissä ole. Jos taas junat käyttäisivät Pasilassa nykyisin olemassa olevaa raiteistoa ajosuun-



nan muuttamiseen, vähenisi radan liikenteen välityskyky merkittävästi ja junamäärää jouduttaisiin vähentämään nykyisestä. Pasilan käyttö junien pääteasemana ei mahdollistaisi junaliikenteen kehittämistä, vaan johtaisi palvelutason laskuun.

4) Kamppi Center Holdings Oy:n muistutus Pissararadan ratasuunnitelmasta

Kampin kauppakeskuksen omistaja pitää Pissararadan sisäänkäynnin sijoittamista esitettyyn paikkaan ja esitetyllä tavalla yhtiön kannalta hyvänä. Yhtiö näkee sisäänkäynnin ja kauppakeskuksen välisen sisäaulan olevan mitoitukseltaan niukka ja kehittämisen mahdollisuuksia voisi olla. Narinkalta Urho Kekkosen kadulle nousevien portaiden korvaavaa järjestelyä olisi myös hyvä tutkia.

Vastine

Vastineena muistutukseen kaupunginhallitus toteaa seuraavaa: Sisäänkäynnin yksityiskohdista on syytä varmistua yhdessä Pissararadan suunnittelijoiden, Kampin kauppakeskuksen ja Simonkentän hotellikiinteistön toimijoiden kanssa. Rakennusvalvontavirasto ja kaupunkisuunnitteluvirasto ottavat tarvittaessa kantaa suunnitelmaratkaisujen hyväksyttävyyteen asemakaavan ja rakennuslupamenettelyn kannalta.

Lausunnoista

Lopuksi kaupunginhallitus toteaa, että ratasuunnitelmasta saadut kaupungin eri virastojen ja liikennelaitos-liikelaitoksen lausunnot toimitetaan liikenneviraston käyttöön ja niissä esitettyjä yksityiskohtaisia virastojen kannanottoja voi liikennevirasto jatkossa ottaa huomioon siltä osin kuin ne eivät ole ristiriitaisia tämän lausunnon kanssa.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 14.10.2015
- 2 Pissararadan yleiskartta
- 3 Pissararadan suunnitelmaselostus
- 4 Lausuntopyyntöön liite, lista asemakaavan ja ratasuunnitelman poikkeavuuksista
- 5 Vastineet esitettyihin kaavapoikkeamiin
- 6 Rakennusvalvontaviraston lausunto
- 7 Senaatti-kiinteistöjen lausunto 15.12.2015



- | | |
|----|--|
| 8 | Kuulutus 30.10.-30.11.2015 Pissararadan ratasuunnitelman nähtävänä pitäminen |
| 9 | Muistutus Pissararadan ratasuunnitelmasta (yksityishenkilö) |
| 10 | Muistutus Pissaradan suunnitelmiin, Asunto Oy Runeberginkatu 60 |
| 11 | Muistutus Pissararadan suunnitelmista, Asunto Oy Töölönkatu 30b |
| 12 | Kuvaliite Töölönkadun eteläisen savunpoistokuilun alueesta |
| 13 | Muistutuksen liite, Asunto Oy Töölönkatu 30b |
| 14 | Kamppi Center Holdings Oyn muistutus |
| 15 | Asunto Oy Töölöntornin muistutus Pissararadan suunnitelmista |
| 16 | Rakennusvalvontaviraston lausunnon liitteet |

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Lausunnon pyytäjä

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Liite 1

Liite 2

Liite 3

Liite 4

Liite 5

Liite 6

Liite 7

Liite 8

Liite 9

Liite 10

Liite 11

Liite 12

Liite 13

Liite 14

Liite 15

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Liikennevirasto on laatinut ratalain (110/2007) mukaisen ratasuunnitelman Pissararadasta. Liikennevirasto pyytää Helsingin kaupunkia asettamaan suunnitelman nähtäville ja muistutuksen tekemistä varten sekä sen jälkeen antamaan lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja siitä tehdyistä muistutuksista. Lausunto pyydetään antamaan 31.1.2016 mennessä. Liitteinä 1 ja 2 ovat liikenneviraston toimittamat

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



materiaalit, joista selviävät suunnitelman pääkohdat. Hankkeen ja rata-suunnitelman suunnitteluaineisto on saatavissa sähköisenä liikenneviraston internet-sivuilta <http://www.liikennevirasto.fi/pisara/suunnitelma-aineisto#.VpYSJU-RNoc>. Nähtävillä ollut ratasuunnitelma-aineisto on tutustuttavissa ma-peissa (10 kpl) kaupunginhallituksen kokouksessa.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 14.10.2015
- 2 Pissararadan yleiskartta
- 3 Pissararadan suunnitelmaselostus
- 4 Lausuntopyynnön liite, lista asemakaavan ja ratasuunnitelman poikkeavuuksista
- 5 Vastineet esitettyihin kaavapoikkeamiin
- 6 Rakennusvalvontaviraston lausunto
- 7 Senaatti-kiinteistöjen lausunto 15.12.2015
- 8 Kuulutus 30.10.-30.11.2015 Pissararadan ratasuunnitelman nähtävänä pitäminen
- 9 Muistutus Pissararadan ratasuunnitelmasta (yksityishenkilö)
- 10 Muistutus Pissaradan suunnitelmiin, Asunto Oy Runeberginkatu 60
- 11 Muistutus Pissararadan suunnitelmista, Asunto Oy Töölönkatu 30b
- 12 Kuvaliite Töölönkadun eteläisen savunpoistokuilun alueesta
- 13 Muistutuksen liite, Asunto Oy Töölönkatu 30b
- 14 Kamppi Center Holdings Oyn muistutus
- 15 Asunto Oy Töölöntornin muistutus Pissararadan suunnitelmista
- 16 Rakennusvalvontaviraston lausunnon liitteet

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Lausunnon pyytäjä

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Liite 1

Liite 2

Liite 3

Liite 4

Liite 5



25.01.2016

Kaj/1

Liite 6
Liite 7
Liite 8
Liite 9
Liite 10
Liite 11
Liite 12
Liite 13
Liite 14
Liite 15

Tiedoksi

Kaupunkisuunnitteluvirasto
Rakennusvirasto
Kaupunginmuseo
Pelastuslaitos
Rakennusvalvontavirasto
Kaupunginkanslia
Senaattikiinteistöt

Päätöshistoria

Kaupunkisuunnitteluvirasto 3.12.2015

HEL 2015-011229 T 08 00 02

Lausuntopyyntö

Liikennevirasto on laatinut ratalain (110/2007) mukaisen ratasuunnitelman Pissararadasta. Liikennevirasto pyytää Helsingin kaupunkia antamaan lausuntonsa nähtävillä olevasta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista.

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkisuunnitteluvirastoa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 4.12.2015 mennessä.

Lausunto

Kaupunkisuunnitteluvirasto on osallistunut ratahankkeen suunnitteluun yleissuunnitelman ja ympäristövaikutusten arvioinnin laatimisen vaiheessa sekä asemakaavan ja ratasuunnitelman laatimisen vaiheessa.

Kaupunkisuunnitteluvirasto puoltaa Pissararadan ratasuunnitelman hyväksymistä edellyttäen, että jatkosuunnittelussa otetaan huomioon ase-



makaavassa eritellyt kaupunkikuvasta, rakennetusta ympäristöstä, maisemasta, turvallisuudesta sekä kallioperästä ja olevista maanalaisista rakenteista johtuvat olosuhteet ja vaatimukset tarkemmin. Ratasuunnitelman mukainen Pissararata noudattaa laaditun asemakaavan tavoitteita ja on toteutettavissa voimassa olevan asemakaavan alueelle lukuun ottamatta muutamia teknisiä yksityiskohtia.

Ratasuunnitelmassa osoitettua Pissararadan vaatimaa kalliotilaa pidetään maankäytön suunnittelussa varattuna Pissararadalle. Kaupunki varautuu poikkeamispäätösten ja kaavamuuotosten valmisteluun, mikäli suunnitelmien tarkentuessa tai muuttuessa todetaan tarve poiketa voimassa olevasta asemakaavasta.

Kaavatilanne

Pissararataa varten on laadittu asemakaava nro 12290, joka on tullut voimaan 7.8.2015 ja on siten oikeusvaikutteinen koko Pissararadan alueella. Kaavaa on valmisteltu samanaikaisesti Pissararadan suunnittelun kanssa.

Asemakaava on laadittu Pissararadan yleissuunnitelman ja radan suunnitelmaluonnosten 30.9.2014 pohjalta. Asemakaavaa on tarkistettu keväällä 2015 tarkentuneiden suunnitelmien osalta.

Kaavassa on osoitettu tarvittavat maanalaiset ja maanpinnan yläpuoliset tilavaraukset junarataa, sen asemia ja sisäänkäyntejä, pelastus- ja huoltotunnelia sekä poistumisteitä ja ilmanvaihtokuiluja varten. Kaava on laadittu tiukasti noudattaen laadittuja suunnitelmia. Asemakaavalla on varmistettu radan vaatima tila suojavyöhykkeineen kallioperässä. Koska Helsingin kantakaupungin kallioperässä on useita toisiaan lähellä olevia maanalaisia tiloja ja on ennustettavissa, että tilan tarve on jatkossakin kasvava, ei rataa varten ole haluttu osoittaa tarpeettoman suuria varauksia.

Asemakaavan valmisteluvaiheessa hankkeesta ei ole ollut käytettävissä kattavia teknisiä yleissuunnitelmia. Asemakaavasta on jouduttu tekemään yleispiirteinen. Tunnelin peruspoikkileikkauksesta poikkeavia kohtia, kuten mm. pumppaamojen tarvitsemia syvennyksiä ja Hakaniemessä huolto- ja pelastustunnelin katossa olevaa savunpoistokanavaa ei ole asemakaavan tarkkuustaso huomioiden pystytty esittämään.

Pissararadasta tulee laatia hyväksyttävät tekniset suunnitelmat ennen rakennus- tai louhintaluvan hakemista, erityisesti kalliorakenteiden suunnitelmat. Samoin tulee tarkentaa tietoja kallioperästä.

RKY-kohteita koskevista suunnitelmista on pyydettyvä museoviranomaisen lausunto.



Liikenneviraston havaitsemat kaavapoikkeamat

Lausuntopyynnössä on esitetty eräitä ratasuunnitelman ja asemakaavan välisiä vähäisiä ristiriitaisuuksia. Näistä osa on muodostunut kaavan voimaan tulon jälkeen tapahtuneesta suunnitelmien kehittymisestä, osa on kaavan esittämiseen liittyviä teknisiä tulkintoja. Kaavaan on jäänyt myös yksittäisiä merkintävirheitä.

Ratasuunnitelman mukainen Pissararata on pääasiassa sijoitettavissa asemakaavan osoittamaan tilaan. Lausuntopyynnössä esitetyt vähäiset ristiriidat eivät ole olennaisia, eivätkä nämä edellytä kaavan muuttamista. Toteuttamisen yhteydessä voi näistä hakea tarvittaessa poikkeamisia. Vastineet esitettyihin ristiriitoihin on esitetty liitteessä.

Kaupunkisuunnitteluviraston havaitsemat muutokset ratasuunnitelmassa

Ratasuunnitelmassa on esitetty rajausta, joka on merkitty asemakaavan suojavyöhykkeen ja hankkeen esittämän käyttöoikeusalueen laajuudeksi. Tämä ratasuunnitelmassa esitetty rajausta on kuitenkin laajempi kuin asemakaavan mukainen rajausta (ma-LR ja mal).

Ratasuunnitelma-asiakirjoissa on esitetty sellaisia maan pinnalle ulottuvia pysty-yhteyksiä, joista ei ole ollut suunnitelmia asemakaavaa valmisteltaessa, eikä näitä ole ollut mahdollista huomioida asemakaavaa laadittaessa. Tällaisia ovat mm. ratasuunnitelma-aineistossa esitetyt ilmanvaihtoyhteydet Kolmensepänaukiolle ja Asema-aukiolle, Kampissa map-1 ja map-2 alueelle esitetyt raitis- ja jäteilmakanavat maan pinnalle sekä osa varavoimakoneiden pakoputkista. Näistä Asema-aukiolle sijoitettu pysty-yhteys on huomioitu osalla maanalaisista osuutta valmis-teilla olevassa asemakaavassa.

Arvokiinteistöihin sekä muuhun yksityiseen tai kaupungin omistamaan maanpäälliseen tai maanalaiseen rakennettuun ympäristöön liittyminen ei ratkaista yksistään kaavalla vaan vaatii jatkoneuvotteluja ja ratkaistaan tarkemman suunnittelun yhteydessä. Sinänsä kaupungin tavoitteena on, että ilmanvaihdon ratkaisut sijoitettaisiin viereisiin kortteleihin eikä katutilaan. Tämä asemakaavan ja ratasuunnitelman ristiriita ei ole esteenä ratasuunnitelman toteuttamiselle.

Ratasuunnitelmassa on esitetty Siltavuorenrantaan merkitty työtunneli ajotunnelina. Kaava ei mahdollista pysyvän ajotunnelin rakentamista. Alue on varattu asemakaavassa maanalaisen liikennetunnelin käyttöön.

Ratasuunnitelmassa on esitetty Töölön alueelle betonitunneliosuuksista myös laajempi vaihtoehto B. Asemakaava ei mahdollista näin laajaja betonitunneliosuuksia.



Ratasuunnitelmiin on jokaisen aseman kohdalle merkitty suunnitelmiin tulvintatasoksi +3,0. Asemakaavassa on todettu, että merivesitulvan mitoituskorkeustaso on vähintään +3,1 m (N2000).

Baanan savunpoistokuilu menee osittain yleiskaavan maanalaisen liikennevarauksen alueelle.

Pisararadan kaavassa on osoitettu ohjeellinen uloskäyntivaraus Lasipalatsinaukiolle. Ratasuunnitelmasta tämä yhteys on jätetty pois.

Kaupunkikuva ja asemien arkkitehtuuri

Pisararadan kaupunkikuvallinen vaikutus on merkittävä. Helsingin kantakaupunki on pääosin RKY-alueita. Maanpäällä tehtävien toimenpiteiden on kunnioitettava kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokasta ympäristöä.

Mitä kaavassa on määrätty julkisten maanalaisten asemien, käytävien, tilojen ja maan pintaan nousevien näkyvien rakenteiden arkkitehtuurista, orientoitavuudesta, opastuksesta, mainonnasta, kaupunkikuvasta, käyttöympäristön laadusta ja puistoista on noudatettava ja rakennuslupavaiheessa varmistettava. Kaavamutoksien tarve sisäänkäyntien kohdalla voi tulla ajankohtaiseksi, mikäli suunnitelmat muuttuvat jatko-suunnittelussa.

Pisararadan uloskäyntien sovittaminen keskustan suojeltuihin arvokkeisiin vaatii huolellista jatkosuunnittelua.

Mitä kaavassa on määrätty silta-, penger- ja muiden arvokkaaseen kaupunkiympäristöön tehtävien rakenteiden ja puistoalueiden käsittelyn kaupunkikuvasta, laatutasosta, käytettävistä materiaaleista ja ympäristötaitteen käyttämisestä on noudatettava ja rakennuslupavaiheessa varmistettava.

Julkinen taide tulee ottaa huomioon tilojen suunnittelussa ja toteutuksessa.

Kaavamääräyksen LR-silta mukaan Sillanrakenteiden ja viimeistelyn tulee olla kaupunkikuvassa merkittävän kaupunkisillan vaatimusten mukainen. Ratasuunnitelman selostuksissa ja havainnekuviissa Vauhtitien sillan tukimuurin ja luiskan käsittely on esitetty tehtäväksi kivikoritukimuurina. Suunnitelma ei noudata asemakaavamääräystä LR-aukko ja vp-4, joiden mukaan suuaukko ja jyrkät luiskat tulee sovittaa puistoon korkeatasoisilla materiaaleilla, luonnonkivi tai paikallavalettu betoni, myös ympäristötaitteen keinoja käyttäen.



Keisaripaviljongin alueen porrastetuissa tukimuureissa ei ole noudatettu Alppipuistoon päin avautuvan osuuden merkintää graniittitukimuureista.

Eläintarhan puiston puolelle ratasuunnitelman aineistossa esitetty havainnekuva Pissararadan tunnelin suuaukon yläpuolisen puistoalueen ennallistamisesta ei noudata asemakaavamääräystä (vp-s1), jonka mukaan päältä avattavan osuuden viimeistelyssä betonikannen päälle on muodostettava riittävä syvä kasvualustatila isoja puita ja muita istutuksia varten.

Eläintarhan koulun kohdalla joudutaan kevyenliikenteen väylää siirtämään ja louhimaan kalliota lähellä koulun päätyseinää. Kallioleikkauksen ja koulun päädyn välissä tontilla on pelastustie koulun pihalle. Ratasuunnitelmassa on esitetty betoniuloke kallioleikkauksen päälle. Ulotta ei tarvita; pelastustie mahtuu koulun tontille, kun kalliota ei leikata tontin puolelta. Koulujen välissä oleva jätekatos ja sen viereiset autopaikat joudutaan louhinnan yhteydessä siirtämään pelastustien teiltä.

Pissararadan teknisten kuilujen ja muiden kaupunkikuvassa näkyvien rakenteiden sovittaminen keskustan suojeltuun arvoympäristöön vaatii huolellista jatkosuunnittelua.

Maanalaiset tilat

Asemakaavaan on arvioitu maanalaisia tiloja varten tarvittavia suojavyöhykkeitä. Asemakaavaa laadittaessa ei ole ollut käytettävissä tietoja tilojen suunnitelluista pysyvistä pultituksista ja muista lujituksista, joten näiden pysyvien hankkeen edellyttämien lujitusten mahtumista kaava-alueen sisäpuolelle ei ole voitu varmistaa. Ratasuunnitelmasta ei myöskään löydy tietoa hankkeen edellyttämistä pysyvistä maanalaisista lujituksista. Jos suunnittelun edetessä havaitaan, että pysyviä pultituksia olisi tarpeellista ulottaa asemakaavassa hankkeelle varatun tilavarauksen ulkopuolelle, arvioidaan asiaa poikkeamispäätöksen tai asemakaavamuutoksen yhteydessä.

Ratasuunnitelmissa on esitetty hankkeen lämmitysmuodoksi geoenergia. Geoenergiakaivojen sijoittamiselle on oma lupaprosessinsa. Hankkeen mahdollisuutta saada lupaa maalämpökaivojen toteuttamiselle käsitellään myöhemmin erillisessä lupaprosessissa.

Liikennesuunnitelmat

Suunnittelualueen muuttuvien maanpäällisten osien osalta kaupunkisuunnitteluvirasto on laatinut alustavat katutilaa koskevat liikennesuunnitelmat. Tarvittavat viralliset liikennesuunnitelmat tehdään hankkeen toteuttamisen edellyttämässä aikataulussa.



Toiminnallisuus

Helsingin kaupunki on profiloitunut erilaisten ja erikokoisten tapahtumien järjestämispaijaksi. Tavoitteena on, että mahdollisimman moni tapahtumiin osallistuva käyttäisi joukkoliikennettä. Ratasuunnitelmassa on esitetty esimerkiksi Keskustan aseman kohdalla, että "Asemia ei mitoiteta poikkeuksellisten suurten yleisötapahtumien tungoskuormien mukaisesti, joten tällaisten yhteydessä henkilöturvallisuus tulee huomioida esimerkiksi asemalle pääsyä rajoittamalla." Samaan aikaan voi olla esimerkiksi keskusta-alueella useampia yleisötapahtumia. Keskustan asemalle on lukuisia sisäänkäyntejä maan päältä ja maan alta sekä yhteys metrosta. Ratasuunnitelmassa ei ole esitetty kuinka ja erityisesti kuka tarvittaessa koordinoi ja vastaa asemalle pääsyn rajoittamisesta, kun alueella on useita päällekkäisiä yleisötapahtumia.

Rakennustyön aikana ja sen jälkeen Savilan pumppamolle on turvettava riittävän leveä ajoyhteys.

Tilapäisjärjestelyt

Työmaavaiheen suunnitelmiin voidaan ottaa kantaa vasta alustavasti. Pesararadan työnaikaisia liikennejärjestelyjä tulee tutkia uudelleen lähempänä toteutusajankohtaa, koska liikennejärjestelyihin voi tulla muutoksia ennen Pesararadan rakentamista. Työnaikaisiin järjestelyihin voivat vaikuttaa myös muut samanaikaiset suuret rakennushankkeet. Työnaikaisten liikennejärjestelyjen kokonaisuus tulee toteutusvaiheessa suunnitella tarkemmin yhteistyössä kaupungin ja viranomaisten kanssa. Ratkaisujen hyväksyttävyyteen vaikuttaa mm. poikkeusjärjestelyn pituus ja eri alueilla yhtä aikaa olevat järjestelyt. Ratasuunnitelmassa esitetyt työmaa-, varasto- ja muita hankkeen esittämiä työn aikaisia järjestelyjä varten ei voida varata kaupungin yleisiä alueita vain tätä hanketta varten määrittelemättömäksi ajaksi. Työmaa-alueiden, kierto-ten ja varastoalueiden tarvitsemista tiloista sovitaan maanomistajan kanssa. Työmaan aikaisten tilapäisjärjestelyjen suunnittelussa on huomioitava ehdotetun muutoksen vaikutukset muille kiinteistöille. Korvaavista järjestelyistä on suunnitelmat ja aikataulut hyväksyttävä.

Ratasuunnitelmassa Alppipuistoon esitetty työmaa-alue on laajempi kuin kaava-alue. Kaava-alueen raja on suunniteltu siten, että siihen sisältyy työmaan tarvitsema tila. Ennallistavat ympäristösuunnitelmat on laadittu kaava-alueelle, jolla ympäristöön kohdistuvat muutokset tapahtuvat. Muun puistoalueen käytöstä tulee sopia normaalikäytännön mukaan Rakennusviraston kanssa.

Liittyvät hankkeet ja maankäytön suunnittelu tulevaisuudessa

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

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



Suunnitelmissa ei ole esitetty Pissarakadan aiheuttamia muutoksia Töölön metron linjaukseen riittävän laajasti. Ennen rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä on Töölön metron rakentamisedellytykset turvattava esittämällä sen linjaukselle uusi toteuttamiskelpoinen tilavaraus.

Pissarakadan läheisyydessä on useita käynnissä olevia tai eriasteisissa suunnitteluvaiheissa olevia hankkeita. Pissarakadan rakentamiselle ei ole esitetty rakentamisen ajankohtaa.

Käynnissä olevista Töölönkadun pysäköintilaitos on saanut rakennusluvan ja rakentaminen on käynnistymässä. Pysäköintilaitoksen ja Pissarakadan maanalaisten tilojen suojavyöhykkeet ovat osittain päällekkäisiä.

Helsinki Garden -hanke on esittänyt monitoimiareenan, asuntojen, hotellin sekä kauppakeskuksen rakentamista joko Mäntymäen alueelle tai Nordenskiöldinkadun varrelle. Hanke on suurelta osin maanlainen. Hankkeen toteuttaminen Mäntymäen alueelle edellyttää muutoksia Pissarakadan asemakaavassa sekä ratasuunnitelmassa esitettyihin huolto- ja pelastustunneliin sekä maanalaisten yhdyskuntateknisten tunneleitten sijainteihin Mäntymäen kentän alueella. Hankkeiden yhteensovittaminen edellyttää Pissarakadan asemakaavan muutosta sekä mahdollisia muutoksia ratasuunnitelmaan.

Asema-aukion alle on suunnitteilla viereisen korttelin 2099 myymälätilojen laajentaminen. Samalla parannetaan Forumin ja metroaseman lippuhallin paritason välinen yleinen jalankulkukäytävä. Arvioitu rakentaminen alkaa vuonna 2017. Pissarakadan kaavan Kaivokadun alainen uloskäyntivaraus sijoittuu yleisen jalankulkukäytävän eteläreunaan. Rajapinnassa maanalaiset hankkeet ja niiden tekniset tilat tulee liittää saumattomasti toisiinsa. Suojavyöhykkeet ovat osittain päällekkäisiä. Tämä on huomioitava ratasuunnitelman jälkeisessä tarkemmassa suunnittelussa.

Kampin keskus on ilmoittanut haluavansa kehittää Pissarakadan Kampin keskuksen nousevan uloskäynnin ympäristöä paremmin liittyväksi Kampin keskuksen ja sen joukkoliikenneterminaalin yleisen jalankulun verkostoon. Se vaikuttaa uloskäynnin rakennussuunnitteluun.

Pissarakadan kaavassa on keskustan aseman alueelle osoitettu maanalaisen Pissarakadan pelastustunnelin alue (mal-mp). Ratasuunnitelmasa tätä varausta ei ole hyödynnetty.

Kruunusillat on Helsingin keskustan ja Laajasalon välinen raitiotieyhteys, jonka eräessä vaihtoehdossa päätepysäkki on Kaivokadulla. Tämä hanke saattaa aiheuttaa muutoksia porrasyhteyksiin maan pinnalta asematunneliin ja siten sillä voi olla vaikutuksia Pissarakadalle suunniteltuihin poistumisreitteihin Keskustan asemalta.



Hakaniementorin ympäristössä on useita hankkeita, joilla saattaa olla vaikutusta poistumisteiden suunnitteluun.

Liikenneviraston tulee käydä asianomaiset neuvottelut kiinteistöjen omistajien kanssa ajoissa.

Tekniset suunnitelmat

Suunnitelmasta ei ilmene kuinka suuria määriä hanke tuottaa maa- ja kalliokiviainesta ja mitä niille on suunniteltu tehtäväksi. Louhinta- ja kaivuumassojen jatkokäsittelystä on sovittava Helsingin kaupungin kanssa haitallisten vaikutusten estämiseksi. Hankkeen tuottaman maa-aineksen määrä tulee liittää asiakirjoihin. Massojen jatkokäsittelyn kokonaishallinnan tarkoituksenmukaisessa suunnittelussa suositellaan yhteistyötä Helsingin kaupungin massatyöryhmän kanssa, jotta niistä ei synny haitallisia vaikutuksia.

Rata tulee eristää koko matkaltaan runkomelun osalta riittävästi ottaen huomioon asuminen ja ns. herkät kohteet. Pesararadan liikenteen tuottama runkomelu ei saa aiheuttaa rajoituksia maankäytön muuttumiselle kantakaupungin alueella.

Hanke esittää toteutettavaksi johtosiirtoja. Putkien ja johtojen siirrot sekä niiden aikataulut on hyväksyttävä putkien ja johtojen omistajilla ja/tai haltijoilla. Johtojen uudesta sijoituspaikasta on neuvoteltava myös ko. alueen maanomistajan kanssa. E erityisen tärkeitä ennakkoneuvottelut mm. operaattoreiden ja rakennusviraston kanssa ovat kohdissa, joissa ratasuunnitelma-aineistossa esitetyt ratkaisut eivät ole voimassa olevien suunnitteluohjeiden mukaisia.

Tässä vaiheessa hanke ei ole esittänyt johtosiirtojen suorittamiselle ajankohtaa. Rakentamisajankohdan ollessa mahdollisesti useiden vuosien kuluttua, on hankkeen syytä huomioida, että alueella oleviin johtoihin ja muihin johtosiirtoihin vaikuttaviin olosuhteisiin voi tulla muutoksia.

Ratasuunnitelma-aineistossa esitetään LVIS johtojen siirtoja myös rakennusten sisällä. Näiden siirtojen suunnitelmat ja aikataulut on hyväksyttävä myös kiinteistön omistajalla/haltijalla/ kiinteistön toimijoilla.

Ohitustunneleista on esitetty joitain suunnitelmia. Teknisen huollon uusista tunneleista ei ole esitetty tarkempia suunnitelmia, joissa selviäisi esimerkiksi tunnelien suunniteltu poikkileikkaus, tunneliin sijoitettavan tekniikan sijoittuminen, vapaan ajoväylän koko. Ohitustunneleista on laadittava tekniset yleissuunnitelmat ja hyväksyttävä ne putkien ja johtojen omistajilla sekä pelastuslaitoksella.

Kustannukset



Ratasuunnitelma-aineistossa ei ole mukana kustannuslaskelmaa. Kustannusarviossa tulee huomioida, että rakentamisen ja suunnittelun kustannuksiin lisätään riittävä suunnittelun aikaiset kustannusnousuvaraus, rakentamisen aikainen kustannusnousuvaraus sekä varaus ennalta-arvaamattomille kustannuksille.

Lisätiedot

Janne Prokkola, toimistopäällikkö, puhelin: 310 37233
janne.prokkola(a)hel.fi

Rakennusvirasto 1.12.2015

HEL 2015-011229 T 08 00 02

Kaupunginhallitus pyytää rakennusviraston lausuntoa Pissararadan ratasuunnitelmasta 4.12.2015 mennessä.

Keskeiset rakennusviraston näkemykset ratasuunnitelmaan:

- Suunnitelmaan sisältyy runsaasti yleisille alueille sijoitettavia rakenteita. Asemakaava ja hyväksytyt ratasuunnitelma antavat oikeuden rakenteiden sijoittamiseen. Rakenteiden sijoittaminen yleiselle alueelle vaatii myös luvan. Rakentamissuunnittelu tulee tehdä yhteistyössä rakennusviraston kanssa, joka antaa yleisillä alueilla noudatettavat suunnitteluohjeet.
- Suunnittelun aikana tulee ratkaista kaikkien rakenteiden hallinta ja ylläpito.
- Rakennusvirastolle tulee ilmoittaa hyvissä ajoin katu- ja puistosuunnitelmien toteuttamisen ajankohta, jotta suunnitelmien hallinnollinen käsittely ehditään hoitaa ennen rakentamista. Suunnitelmiin liittyvä vuorovaikutus tulee hoitaa suunnittelun aikana.
- Alueella on suunnitteilla muita hankkeita, jotka on otettava huomioon Pissararadan rakentamissuunnitelmissa, kuten esimerkiksi Eläintarhan lumensulatuslaitos ja Vauhtitien hulevesiviemäri.
- Eläintarhan ja Vauhtitien alueella olisi syytä järjestää maanomistus ja alueiden hallinta toisiaan vastaaviksi.
- Ratasuunnitelman työmaa-aluekartat osoittavat vain alueiden rajat. Hankkeen vaikutukset rakentamisaikana ovat suuret. Työmaat ja väliaikaiset liikennejärjestelyt ovat osa kaupunkia ja kaupunkilaisten arkea monia vuosia. Myös työmaa-alueiden, työtukikohtien sekä väliaikaisten liikennejärjestelyjen kaupunkikuvallinen ilme tulee ottaa huomioon. Tiedottaminen ja opastaminen väliaikaisista liikennejärjestelyistä tulee olla laajaa ja ennakoivaa. Työmaa-alueiden rajautumiset ja niiden käyttö on suunniteltava huolellisesti yhteistyössä.



Lausuntopyyntö ratasuunnitelmasta ei korvaa lupahakemusta ja alueen työnaikaista käyttöä koskevaa sopimusta.

Ratasuunnitelma ja suunnitteluun osallistuminen

Pisarrarata yhdistää pääradan ja rantaradan kaupunkiraiteet Helsingin kantakaupungin kiertävällä noin 7,5 kilometrin pituisella ratalenkillä. Rata on kaksiraiteinen ja sijoittuu noin kuuden kilometrin matkalla kallio-tunneliin. Kalliotunneliosuus alkaa Pasilan aseman eteläpuolelta Eläintarhan ja Alppipuiston kohdalta. Radan kolme asemaa, Töölön, Helsingin keskustan ja Hakaniemen asemat sijoittuvat radan tunneliosuudelle. Ratasuunnitelma on laadittu samanaikaisesti asemakaavan kanssa.

Rakennusvirasto on osallistunut ratahankkeen suunnitteluun yleissuunnitelman ja ympäristövaikutusten arvioinnin vaiheessa vuosina 2010–2011 sekä asemakaavan ja ratasuunnitelman laatimisen vaiheessa vuosina 2012–2015 rakennusviraston toimialaan kuuluvissa asioissa. Lisäksi rakennusvirasto on tukenut Liikennevirastoa suunnittelun valmistelussa tietomallintamisen ja kustannusten hallinnan asioissa. Yleisten töiden lautakunta ja rakennusvirasto ovat antaneet lausuntoja ja esittäneet kannanottoja Pisarraradan asemakaavan laatimisen aikana.

Suunnittelualue on rakennettua kaupunkiympäristöä. Alueella on monipuolisen rakennuskannan lisäksi puistoja, aukioita, eri luokkaisia katuja ja raitteja sekä erilaista johtoverkostoa, jotka ovat Rakennusviraston ylläpitämiä ja välttämättömiä toimivan kaupungin osia. Vaikka suunnitelman pääosa sijoittuu kalliooperään, sijoittuvat erilaiset tunneleiden suuaukot, asemien kulkuyhteydet ja tekniset järjestelmät yleisille alueille ja muutoskohteita on paljon. Nämä on otettu suunnittelussa huomioon.

Suunnitelma on laadittu siten, että rautatie voidaan toteuttaa toimivuuden, turvallisuuden ja tilankäytön kannalta hyväksyttävällä tavalla. Radan sijainti ja rataan liittyvät järjestelmät on esitetty suunnitelmassa. Vaativa ympäristö on otettu huomioon, rakentamisen ja käytön aikaiset haitat on arvioitu eivätkä haitat ole kohtuuttomia.

Ratalain 19 §:n mukaan radan kuivattamista varten tarvittavat laskuojat tulee esittää suunnitelmassa. Kaupunki- ja tunneliympäristössä kuivatus järjestetään hulevesiviemäröinnillä, joka on suunniteltu yhteistyössä eri osapuolten kanssa ja esitetty piirustuksissa. Toisin kuin ratalaissa esitetään 50 §:n laskuojien rasiteoikeuksista, tekee radanpitäjä liittymissopimuksen hulevesiviemärin haltijan kanssa.

Suunnitelmaan sisältyy runsaasti yleisille alueille sijoitavia rakenteita kulkuyhteyksiä tai teknisiä järjestelmiä varten. Asemakaava ja hyväksytty ratasuunnitelma antavat oikeuden rakenteiden sijoittamiseen. Rakentamissuunnittelu tulee tehdä yhteistyössä rakennusviraston kanssa,



joka antaa yleisillä alueilla noudatettavat suunnitteluohjeet. Rakenteiden sijoittaminen yleiselle alueelle vaatii luvan. Rakenteet jäävät liikenneväylän omistajan omaisuudeksi ja ylläpitoon, esimerkiksi Vauhtitien ylikulkusilta. Myös rakenteiden maanalaiset osat ja niiden ylläpito tulee sopia, esimerkiksi liikenneväyliä pohjarakenteet voivat ulottua sivusuunnassa pitkällekin ja joidenkin työnaikaisten tukirakenteiden täydellinen purkaminen voi olla mahdotonta.

Ratasuunnitelmaan sisältyvät katu- ja puistoalueiden suunnitelmat

Asemakaavan laatimisen yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelmien luonnokset kolmeen kohteeseen Vauhtitielle, Pohjoisbaanalle ja Mannerheimintielle Paavo Nurmen polun kohdalla. Liikennesuunnitelmista ei ole tehty kaupunkisuunnittelulautakunnan päätöstä, koska hanketta ei olla rakentamassa lähiaikana. Päätös liikennesuunnitelmista on tehtävä ennen katusuunnitelmien hallinnollista käsittelyä. Toistaiseksi muulla katualueella ei ole tiedossa sellaisia muutoksia, jotka edellyttäisivät liikennesuunnitelmaa. Katusuunnitelmien tarve selviää lopullisesti rakentamissuunnitelmavaiheessa yhteistyössä rakennusviraston asiantuntijoiden kanssa. Vauhtitien alueelle, Alppipuiston länsireunaan ja tarvittaessa muihin kohteisiin laaditaan vastaavalla tavalla puistosuunnitelmat. Kantakaupungin alueella tapahtuu jatkuvasti maankäytön ja liikenneympäristön muutoksia, mikä on otettava huomioon myös hankkeen myöhemmässä suunnittelussa. Katu- ja puistosuunnittelun yhteistyö on jo käynnissä Pisararadan suunnittelijoiden kanssa. Ratasuunnitelman havainnekuvat ovat suuntaa-antavia ja monien suunnitteluratkaisujen muotoilu ja materiaalivalinnat tulee tarkastella tarkemmin rakentamissuunnittelun aikana.

Rakennusvirastolle tulee ilmoittaa hyvissä ajoin katu- ja puistosuunnitelmien toteuttamisen ajankohta Liikenneviraston investointipäätöksen jälkeen tai kun on tieto investoinnin ajankohdasta, jotta suunnitelmien hallinnollinen käsittely ehditään hoitaa ennen rakentamista. Tämä edellyttää riittävää suunnitelmiin liittyvä vuorovaikutusta, suunnitelmien kuulluttamista ja asettamista nähtäväksi sekä suunnitelmien hyväksymistä. Vuorovaikutus kannattaa järjestää yhdessä liikennesuunnitelman vuorovaikutuksen kanssa.

Alppipuistossa muutetaan nykyistä keskustan ja Pasilan välistä pyöräilyn ja jalankulun laatukäytävää, Pohjoisbaanaa. Suunnitelman mukaan sujuva pyöräilytie on radan vieressä, puiston maanpintaa ylempänä, kaksisuuntaisena ja 3,5 m levyisenä. Sen yhteydessä on 2 m levyinen jalkakäytävä. Pyöräilytien välittömässä läheisyydessä on Alppipuiston jalankulku- ja ulkoilutiet. Sama poikkileikkaus on myös Eläintarhan koulujen kohdalla, jossa leveämpi jalkakäytävä olisi perusteltu, mutta koulujen piha-alue ei anna mahdollisuutta leveämmälle väylälle.



Ratasuunnitelman piirustuksessa RS_2000_102_SR on esitetty Pisararadan huolto- ja pelastustunnelin ja Eläintarhan lumensulatuslaitoksen huoltotunnelin suuaukon vieressä varaus lumensulatuslaitokseen johtavalle portaikolle. Tämän lisäksi kyseiseen kohtaan tarvitaan tilavaraus portaikon kahdelle sivulle sijoittuville tekniselle tilalle sekä IV-kuilulle. Samasta piirustuksesta sekä Vauhtien ja Alppipuiston alueen piirustuksesta MS_2300_001_AL2 puuttuu myös poistumisportaiden läheisyydestä lumensulatuslaitoksen kolmikerroksinen valvomorakennus, josta johtaa portaat alas laitoksen luolastoon. Eläintarhan lumensulatuslaitoksen hankesuunnitelman tekniset piirustukset ovat valmistuneet toukokuussa 2015 sen jälkeen kun Pisararadan asemakaavakartta ja ratasuunnitelmakartta on laadittu, joten puute on ymmärrettävä. Hankesuunnitelmasta ei ole vielä hyväksymispäätöstä eikä asemakaavaluonnosta. Pisararadan suunnitelmapiirustuksissa tulee esittää myös ajojyhteyksien Pisararadan huolto- ja pelastustunneliin ja siihen liittyvä pysäköintialueen eteläpään järjestely. Järjestelystä on laadittu liikennesuunnitelman luonnos, joka on asemakaavan liiteaineistoa.

Olympiastadionin asemakaavan muutos nro 12310 on tullut voimaan 9.10.2015, joten Stadionin etukentän suunnitelmapiirustusta 1400 73 2546 tulee tarkistaa kulkuväylien rajausten ja nimistön osalta.

Eräät suunnitelman osat rakennetaan kaupungin tai kaupungin omistamien yhtiöiden hallintaan, kuten Vauhtitien katualue, Alppipuiston länsireuna, Pohjoisbaana ja sen rakenteet puiston suuntaan, Diakoniapuiston portaat, Tivolitien alueen muutettavat rakenteet, Nordenskiöldinkadun ylikulkukäytävä, energiätunnelit ja aluekuivatuksen johdot. Osa on Liikenneviraston rakenteita kaupungin hallinnoimalla alueella, kuten esimerkiksi Töölöntorin ja Siltasaarekadun alapuoliset rakenteet, teräsbetoniset ratatunnelit ja erilaiset kuilut. Näiden suunnittelu tulee tehdä yhteistyössä ja suunnittelun aikana tulee myös ratkaista valmiiden rakenteiden hallinta ja ylläpito.

Eläintarhan ja Alppipuiston alueella maanomistus ei vastaa alueen nykyistä ja suunniteltua käyttöä. Kaupungin ja valtion on mahdollista järjestellä maanomistus asemakaavan ja ratasuunnitelman mukaiseksi tai laatia asiasta sopimus. Alueen aluevaihtoa on aikaisemmin käsitelty kaupungin ja valtion välisellä sopimuksella RH 698/312/85, tarkastettu 1993. Lisäksi ratahallintokeskuksen kanssa on laadittu alueesta sopimus RHK-181 Helsinki–Leppävaara -lisäraiteiden yleissuunnittelun yhteydessä. Vuonna 1968 on sovittu rata-alueen leventämisestä, vuonna 1969 Nordenskiöldinkadun ylikulkusillasta ja vuosina 1969–70 Alppilan alikulkukäytävästä. Ratasuunnitelman lunastusaluekartassa esitetään yksipuolisesti vain ne alueet, jotka tarvitaan uudeksi liikennealueeksi. Käyttöoikeusaluekarttojen oikeusvaikutus tarkentuu ratatoimituksessa, sillä oikeudet voivat olla erilaisia alueen eri kohdissa.



Työmaa-aluekartassa ei ole esitetty kaikkia rakennustyön vaatimia alueita. Esimerkiksi kaupungin hallinnassa ja valtion omistuksessa oleva Vauhtitien maapohja puuttuu. Myöskään alueen laajuus ei voi kaikissa tapauksissa olla esitetyn lainen pitkäaikaisen vuokrauksen tai merkittävän liikennehaitan takia.

Pisaratrata-hankkeen yhteydessä laadittu Eläintarhan alueen ympäristöhistoriallinen selvitys on ollut hyödyllinen muissakin yhteyksissä.

Kiviaineshuolto

Suunnitelmaselostuksessa ja muissa asiakirjoissa ei ole esitetty tietoja hankkeen tuottaman kalliokiviaineksen, maa-aineksen tai pilaantuneen maa-aineksen laadusta tai määrästä. Nämä tulisi lisätä suunnitelmaan esimerkiksi suunnitelmaselostuksen liitteenä. Määrät ovat kasvaneet yleissuunnittelun jälkeen, sillä rakentamisen, tiloista pelastautumisen, pelastustoiminnan ja rautatien järjestelmien huollon takia tehtiin rata-suunnitelmavaiheessa merkittäviä muutoksia, jotka lisäsivät louhinnan määrää. Helsingin kaupunki on saanut määrätiedot suunnittelun aikana.

Louheen ja maa-aineksen määrä on joka tapauksessa miljoonia kuutiometrejä. Tällaisen määrän hyödyntäminen edellyttää huolellista pitkäjänteistä suunnittelua ja koko pääkaupunkiseudun kattavaa yhteistyötä. Pääkaupunkiseudulla ei ole varattuna väliaikaista säilytys- ja käsittelytilaa näin suurelle määrälle, joten kiviaines tulee toimittaa suoraan käyttökohteisiin. Käyttökohteet voivat olla pienempiä rakennushankkeita tai suurempia aluerakentamiskohteita. Aluerakentamiskohteiden kaavoituksessa on otettu huomioon kiviaineksen käyttö ja vaikutukset. Mikäli kiviainesta kuitenkin sijoitetaan välivarastoon, voi toiminnan laajuuden vuoksi muodostua tarve eriliselle ympäristövaikutusten arvioinnille. Louheen hyödyntäminen sellaisenaan on mahdollista suuressa määrin vain harvoin, joten louhe tulisi jalostaa murskaamalla pienemmiksi jakeiksi, joille on monipuolisempaa käyttöä ja suurempi kysyntä. Murskauksen äänihaitta rajoittaa laitteiston sijoittamista, käyttöaikaa ja kapasiteettia.

Suunnitelmassa ei ole esitetty arvioita pilaantuneesta maa- tai kallioperästä, mutta asemakaavan selostuksessa on asiaa käsitelty.

Suunnittelun jatkaminen

Kullekin asemalle on tehty matkustajavirtatarkastelut, joihin sisältyy myös poikkeustilanteiden herkkyystarkasteluja. Matkustajien sujuva liikuminen asemalla, sen läheisyydessä ja matkustajainformaatio tulee suunnitella hyvin ja siten, että tämä julkinen tila on myös riittävän viih-



tyisiä. Valaistus ja matkustajainformaatio asemien läheisyydessä voi koskettaa Rakennusvirastoa.

Töölössä rautatie täydentää busseja, ratikoita, jalankulkua ja pyöräilyä ja on houkutteleva vaihtoehto erityisesti pääradan, rantaradan tai Hakaniemen suunnasta saapuville. Suurten matkustajamäärien hallinnalle tulee luoda edellytykset ja hallinnasta vastaa tapahtuman järjestäjä. Esimerkiksi poikkeustilanteissa voi olla syytä pysäyttää juna laiturialueella eri kohtaan kuin normaalisti ja Paavo Nurmen sisäänkäynnin liukuportaan lähellä erottaa laiturialue radasta tilapäisellä kaiteella. Tapahtumien päättymisen aikana odotustila on järjestettävä aseman ulkopuolelle. Sähköpisteiden, informaatio- ja valvontajärjestelmien, käymälöiden ja muiden väliaikaisten ratkaisujen tarvetta olisi hyvä pohtia myös tapahtumajärjestäjien kanssa, jotta esimerkiksi kaapelikaivoja ja suojaputkia toteutettaisiin riittävästi muun rakentamisen yhteydessä. Kaupungin hallitsemien alueiden tapahtumavuokrauksesta ja järjestelyistä sovitaan etukäteen rakennusviraston kanssa.

Liikenneviraston lausuntopyyntö

Liikenneviraston lausuntopyynnössä on esitetty kysymyksiä, joista vain osa koskee Rakennusviraston toimialaa.

- Onko kaupunki valmis korvausta vastaan luovuttamaan rautatien tekemiseen tarvittavan omistamansa maa-alueen ratasuunnitelmaan sisältyvän lunastusaluekartan 1400 72 2621 mukaisesti?

Maanomistus ja kiinteistöjen muu järjestely kannattaisi suorittaa alueella laajemmin ratatoimituksen yhteydessä. Lunastusaluekartta koskee vain puistosta rautatiealueeksi muutettavaa osaa.

- Onko kaupungilla huomauttamista ratasuunnitelmaan sisältyviin suunnitelmaratkaisuihin?

Asemakaavan ja ratasuunnitelman tarkkuustasolla ratkaisuihin ei ole huomauttamista. Rakennusviraston lausunnossa on aikaisemmin mainittu joitakin rakenteita, jotka rakennetaan kaupungin hallintaan tai radan ylläpitäjän hallintaan kaupungin maalla. Rakenteet tulee suunnitella yhteistyössä ja niiden hallinta ja ylläpito tulee ratkaista suunnittelun aikana.

- Onko kaupungilla huomauttamista ratasuunnitelmaan sisältyviin asemakaava-alueella oleviin johtoihin ja niiden liitoksiin?

Teknisen huollon järjestelmien muutokset ja niihin liittyminen sovitaan verkostojen haltijoiden kanssa. Alueella on vireillä muitakin rakennushankkeita, verkostojen laajentamista ja uusimista ja nämä tulee ottaa



huomioon suunnittelussa ja toteutuksessa. Ratasuunnitelman laatimissa on verkostot otettu huomioon.

- Onko kaupungilla huomauttamista ratasuunnitelmaan sisältyvien rautatien rakentamisen ajaksi varattavien työmaa-alueiden, kierto-ten, varastoalueiden tai ohitustunneleiden tekemiseen ja/tai käyttöön?

Alueella on pitkäaikaisia vuokrasopimuksia ja muita rakennushankkeita, joiden kanssa alueiden käyttö tulee myös sopia. Monet työkohteet sijoittuvat katuverkon häiriöherkkiin osiin, joissa työkohteiden kesto ja tilapäiset ratkaisut sovitaan rakennustyötä valmisteltaessa. Ohitustunneleihin ottaa kantaa tunnelin haltija. Yleisten alueiden käyttö sovitaan rakennusviraston alueiden käytön yksikön kanssa ja korttelialueiden käyttö tilakeskuksen tai alueen haltijan kanssa. Ratasuunnitelman työmaa-aluekarttojen tarkkuustaso ei ole riittävän yksityiskohtainen työmaajärjestelyjen kannalta. Lausuntopyyntö ratasuunnitelmasta ei korvaa lupahakemusta ja alueen työnaikaista käyttöä koskevaa sopimusta.

Lisätiedot

Jukka-Pekka Tarkkala, projektinjohtaja, puhelin: 310 37302
jukka.tarkkala(a)hel.fi
Mikko Suominen, projektinjohtaja, puhelin: 310 39232
mikko.suominen(a)hel.fi

Pelastuslautakunta 24.11.2015 § 131

HEL 2015-011229 T 08 00 02

Lausunto

Pelastuslautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon Pisara-radnan ratasuunnitelmasta:

Pelastustoimi pitää suunnitteluratkaisua, jossa osastoidut ratatunnelit yhtyvät yhdeksi tunneliksi tunnelin sisällä ennen suuaukkoa, riskialttiina ratkaisuna. Suunnitelmaa tulisi vielä tarkastella, löytyisikö vaihtoehtoa, jossa tunnelit olisivat osastoituja suuaukolle asti.

Asiaa on suunnitelmissa tarkasteltu simuloimalla, mutta se ei poista kaikkia riskejä savukaasujen leviämisestä puhtaaseen tunneliin.

Esittelijä

pelastuskomentaja
Simo Wecksten

Lisätiedot

Esko Rantanen, johtava palotarkastaja, puhelin: 310 31232



esko.rantanen(a)hel.fi

Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 23.11.2015

HEL 2015-011229 T 08 00 02

Kaupunginhallituksen lausuntopyyntö 23.10.2015

Kaupunginhallitus (Liikennevirasto) on pyytänyt kaupunginmuseon lausuntoa Liikenneviraston laatimasta Pissararadan ratasuunnitelmasta. Kaupunginmuseo tarkastelee hanketta kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta ja on päättänyt antaa seuraavan lausunnon.

Pissararata on Helsingin keskustan alle Pasilan eteläpuolella omalle rataosuudelleen suunniteltu ratalenkki, joka mahdollistaa Keravan ja Espoon suuntien sekä tulevan Kehäradan kaupunkiratajunien liikennöinnin ilman liikenteen päättämistä Helsingin päärautatieasemalle. Radalla on kolme uutta maanalaista asemaa: Töölö, Keskusta ja Hakaniemi.

Pissararadan alueella on useita kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäviä suojelukohteita.

Suunnitelmaselostuksen ympäristösuunnitteluluvussa kuvataan, miten rakentamisen vaikutukset otetaan huomioon. Katujen ja puistojen suunnittelun lähtökohtana on turvallinen, kestävä, toimiva, viihtyisä ja esteettön ympäristö. Kohteiden kaupunkikuvallinen ilme pyritään säilyttämään jokaisessa kohteessa pääasiassa ennallaan. Erityisesti asemien sisäänkäyntien ympäristön rakentamisessa noudatetaan kohteiden luonteeseen sopivaa hyvää laatutasoa.

Pissararadan 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 kaupunkinäkyelmiä.

Kaupunginmuseo pitää erityisen tärkeänä, että maanpäällisten uusien rakennusten ja rakenteiden suunnittelussa ja toteutuksessa pidetään yllä korkeaa laatutasoa koko rakentamisen ajan.

Kaupunginmuseolla ei ole muuta huomautettavaa ratasuunnitelmasta.

Lisätiedot

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



Liikennelaitos -liikelaitos (HKL) HKL-Infrapalvelut 19.11.2015

HEL 2015-011229 T 08 00 02

Kaupunginkanslia on esittänyt Liikennelaitos -liikelaitokselle (HKL) lausuntopyynnön Pissararadan ratasuunnitelmasta. Pissararata yhdistää pääradan ja rantaradan kaupunkiraiteet Helsingin kantakaupungin kiertävällä n. 7,5 kilometrin pituisella ratalenkillä. Rata on kaksiraiteinen ja sijoittuu n. kuuden kilometrin matkalla kalliotunneliin. Kalliotunneliosuus alkaa Pasilan aseman eteläpuolelta Eläintarhan ja Alppipuiston kohdalla. Radan kolme asemaa, Töölön, Helsingin keskustan ja Hakaniemen asemat sijoittuvat radan tunneliosuudelle. Ratasuunnitelma on laadittu samanaikaisesti asemakaavan kanssa.

Pissararadan tavoitteena on junaliikenteen palvelukyvyn, kapasiteetin ja toimintavarmuuden lisääminen vapauttamalla Helsingin päärautatieasemalta raiteita kauko- ja taajamaliikenteelle sekä lyhentää keskustaan tulevien kulkuvälinettä vaihtavien matkustajien matka-aikoja.

HKL on lausunut Kaupunkisuunnitteluvirastolle (26.1.2015) Pissararadan asemakaavan muutoksesta nro 12290 seuraavaa:

Toteutuessaan Pissararata parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä Helsingin keskustan alueella.

HKL muistuttaa, että Pissararadan tarvitsemien maanalaisten tilojen, pystykuilujen ja muiden teknisten tilojen varaukset tulee mahdollisuuksien mukaan yhteen sovittaa metroasemia ja tunneleita sivuavilla kohteilla.

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.

Pissararadan ratasuunnitelmassa on esitetty työnaikaisia vaikutuksia katutason liikenteelle. Näissä suunnitelmissa raitiotieliikenteen työaikaiset toimintaedellytykset on pyritty ottamaan huomioon.



25.01.2016

Kaj/1

HKL on osallistunut ja osallistuu jatkossa Pissararadan suunnittelutyöhön Liikennelaitoksen alueiden rajapintojen osalta.

Lisätiedot

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