



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

**PISARARADAN ASEMAKAAVA,
ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 12290**

Hankenro 3861_1
HEL 2012-010853

SISÄLLYS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 23.8.–14.9.2012

Viranomaisyhteistyö
– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet
– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Kaavaluonnos nähtävillä 21.10.–29.11.2013

Viranomaisyhteistyö
– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet
– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Kaavaehdotus nähtävillä (MRL 65 §) 19.12.2014–26.01.2015

Muistutukset
– Tiivistelmät muistutuksista ja vastineet

Kirjeet
– Tiivistelmät kirjeistä ja vastineet

Lausunnot
– Tiivistelmät lausunnoista ja vastineet

Julkisen nähtävilläolon jälkeinen vuorovaikutus

Viranomaisyhteistyö



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Kirjeet

– Tiivistelmät kirjeistä ja vastineet

LIITE

29.8.2012 tilaisuuden muistio
28.10.2013 tilaisuuden muistio
6.11.2013 tilaisuuden muistio
11.11.2013 tilaisuuden muistio

Mielipiteen tai muistutuksen esittäjät on ilmaistu koodein, kun kyseessä on yksityishenkilö. Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomaistoiminnan julkisuudesta, ei koodien selitystä yksityishenkilöiden osalta ole julkaistu vuorovaikutusraportin internet-versiossa.

Jäljennökset kaikista kannanotoista ja mielipiteistä sekä koodien selitys ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 23.8.–14.9.2012

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävänä kaupungintalon ilmoitustaululla, kaupunkisuunnitteluvirastossa, info- ja näyttelytila Laiturilla, Töölön kirjastossa, Pasilan kirjastossa ja Kallion kirjastossa 23.8.–14.9.2012 ja viraston internetsivuilla. Lehti-ilmoitukset julkaistiin 17.8.2012. Suunnitelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin 29.8.2012.

Viranomaisyhteistyö

Lausunnot

Lausunnot on toimitettu myös Liikennevirastoon, joka on toiminut suunnitteluvaiheessa hankkeesta vastaavana.

HSL on ilmoittanut, että Pisara on tarpeellinen hanke, joka sisältyy maankäytön ja liikenteen ohjelmiin. Kuntayhtymällä tulee olla hankkeessa mahdollisuus aktiiviseen rooliin.

Kaupunginmuseo - Keski-Uudenmaan maakuntamuseo (edustaa myös museovirastoa) on ilmoittanut, että Pissarakadan yleissuunnitelman mukaiset asemat ja tunnelien suuaukot sijoittuvat kaupunkikuvallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen kaupunkiympäristöön. Vaikutukset kohdistuvat myös merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin. Maanpäällisten rakennusten, rakenteiden, pystykuilujen, sisäänkäyntien rakentaminen tiiviiseen ja arvokkaaseen kulttuuriympäristöön



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

edellyttävät suunnittelulta erityistä huolellisuutta. Kaavoituksella on löydettävä sellaisia ratkaisuja, joilla voidaan lieventää kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia. Kaavamääräysten tulee olla punnittuja ja tarkkoja siten, että uudet rakenteet parhaalla mahdollisella tavalla sopeutuvat kaupunkikuvaan ja ottavat arvokkaan kulttuuriympäristön huomioon.

Vastine

Asemakaavamääräykset on laadittu näiden tavoitteiden mukaisesti.

Rakennusvirasto on ilmoittanut, että seuraavat toimet ovat tarpeen OAS-vaiheessa aikataulutettuina: ympäristö- ja kulttuurihistoriallinen selvitys, lisäselvityksiä rakentamisvaiheen ratkaisuksista, HLJ 2011:n tarkistus ja kehittäminen, yleissuunnitelmat maanpäällisistä muutosalueista, erilaisten rakenteiden paikat, Eläintarhan ja Alppipuiston menettäviin viheralueiden kompensoiminen, tunnelisuuaukkojen rakenteiden ja melusteiden ja Vauhtitien sillan suunnittelu kilpailumenettelynä tai vastaavana, betonikansien käsittelyt, maanpäällisten rakenteiden integrointi olemassa oleviin rakennuksiin, meluntorjunnan suunnittelu, pohjaveden hallinta, aluekuivatuksen muutokset, louhintaan liittyviä töitä ja louheen käyttöä on tarkennettava, poravesien käsittely on selvitettävä, työmaa-alueet ja työn aikaiset järjestelyt.

Vastine

Eläintarhan alueesta on laadittu ympäristöhistoriallinen selvitys. Ehdotusvaiheessa suunnittelu on tarkentunut ja selvityksiä on laadittu tarvittavilta osin. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkistaminen ja kehittäminen on HSL:n oma suunnitteluhanke. Asemakaavan muutosehdotuksessa on aluevaraukset ja määräykset maanpintaan nousevien yhteyksien ja myös mm. melun, pohjaveden hallinnan, aluekuivatuksen ja louhinnan osalta. Vauhtitien alueesta käydyin suunnittelukilpailun jatkotyön perusteella on kaavassa laatumääräykset kaupunkikuvan kannalta merkittävillä osa-alueilla. Työmaavaiheen väliaikaiset rakenteet ja järjestelyt on selvitetty asemakaavamuutoksen edellyttämällä tarkkuudella.

Ympäristökeskus on ilmoittanut, että YVA-vaiheessa korostuivat rakentamisen aikaiset ja pysyvät vaikutukset maan päällä. Vaikutuksia ja niiden lieventämismahdollisuuksia kartoitettiin alustavasti ja yleispiirteisesti. Suurinta haittaa aiheuttavat louhinnat ja rakentamisen liikenne. Suunnitelmia tulee tarkentaa niin, että asukkaille osataan kertoa vaikutuksista ja niiden kestosta mahdollisimman selkeästi. Louhintahaittojen lisäksi pohjavesien ja mahdollisten pilaantuneiden maiden hallinta vaatii jatkoselvityksiä.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Vastine

Suunnitelmia on tarkennettu ja selvityksiä on laadittu ehdotusvaiheessa. Rakentamisen haitat on pidetty esillä vuorovaikutuksessa ja viestinnässä.

HSY on ilmoittanut, että on otettava huomioon meren pinnan kohoaminen. Kaavan vaikutusten arvioinnissa tulisi laskea vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin. Vesihuolto tulee ottaa huomioon, suunnitelmat ja kustannusarviot esittää kaavan yhteydessä ja hankkeen tulee kustantaa muutostyöt.

Vastine

Tulvavaara on otettu huomioon suunnittelutyössä. Kasvihuonepäästövaikutukset, vesihuolto sekä suunnitelmat ja kustannusarviot on esitetty ehdotusvaiheessa.

Taidemuseo on ilmoittanut, että Pissararadan rautatieasemat soveltuvat erinomaisesti julkisen taiteen sijoituskohteiksi. Näissä kohteissa olisi suotavaa soveltaa kaupunginhallituksen 12.12.2011 hyväksymää periaatetta, jonka mukaan kaupunki toteuttaa prosenttirahahankkeita mm. julkisissa rakennuksissa. Taidemuseo esittää, että siihen otettaisiin yhteyttä Pisara-rata hankkeen hankesuunnitteluvaiheessa ja katsottaisiin taidehankkeen toteuttamisen edellytykset.

Vastine

Pissararadan julkisista tiloista tulee laatia yleissuunnitelma ennen rakennusluvan myöntämistä. Julkinen taide tulee ottaa huomioon näiden tilojen suunnittelussa ja toteutuksessa. Helsingin kaupunki ei ole tehnyt päätöstä osallistumisesta hankkeen toteuttamiseen. Länsimetron ja Kehäradan toteutuksessa julkinen taide on otettu huomioon.

Terveyskeskus on ilmoittanut, että hanke tulee toteuttaa siten, että se haittaa mahdollisimman vähän terveyskeskuksen toimintaa ja asiakkaita. Toimintaa on erityisesti Kallion virastotalon läheisyydessä useissa toimipisteissä, mutta myös Töölössä Kivelän sairaalassa ja HUS:n psykiatriakeskuksessa. Terveyspalveluiden toimijoita tulee kuulla ennakoon ja sopia tiedottamisen yhteyshenkilöistä, rakentamisen aikatauluista ja rakentamisen rajoituksista.

Vastine

Kannanotto on toimitettu hankkeelle otettavaksi huomioon rakennustöiden järjestelyissä.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Esitettyjen mielipiteiden yhteenveto ja vastineet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse 26 mielipidettä, jotka koskivat osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa ja puhelimitse.

Pisaran asemakaavaprosessin oasvaiheen hanketta kannattavissa mielipiteissä esitettiin, että hanke parantaa joukkoliikenneyhteyksiä ja että aseman yhteyksien sijoittuminen Kampin kauppakeskuksen ja hotellin väliin on hyvä ratkaisu.

Vastustavat mielipiteet koskivat laajemmin yleissuunnitelmavaiheen suunnitelmia, valitun vaihtoehdon valintaperusteita, nykyisen suunnitelman parannusehdotuksia, kaavan sisältöä ja liitteitä sekä tarvittavia selvityksiä, ympäristövaikutusten arvioinnin riittävyttä, liikennettä, työmaa-aikaisia häiriöitä, kustannuksia ja vuorovaikutusta. Esitettiin, että hankkeesta tulisi luopua, että Alppipuisto ja Eläintarha tuhoutuvat hankkeen toteutuessa, esitettiin päätöksentekoprosessin virheellisyys ja, että väärä yleissuunnitelmavaihtoehto on valittu eikä asiasta ole tiedotettu.

Mielipiteisiin on vastattu teemoittain.

Hankkeesta luopuminen:

- Esitetään hankkeesta luopumista
- Ratapihaongelma voidaan ratkaista muuten (pysäkkijärjestelyt, tekniset ratkaisut, suppeammat tunneliratkaisut, tiheimmät vuorovälit nykyisessä rataverkossa)

Vastine

Eduskunta ja hallitus tekivät vuonna 2012 liikennepoliittisen selonteon käsittelyn yhteydessä periaatepäätöksen radan rakentamisesta seuraavalla hallituskaudella.

Liikennevirasto on kuulutuksella 28.5.2012 päättänyt laatia Pisararadan ratasuunnitelman. Rata- ja rakentamissuunnitelman suunnittelupäätös on tehty 3.5.2013.

Pisararata on Liikenneviraston ja Helsingin kaupungin yhteistyössä suunnittelema hanke.

Kaavoitustyö on käynnistetty kaupunkisuunnitteluviraston aloitteesta. Pisararadan asemakaavoitus tehdään samaan aikaan rata- ja rakentamissuunnittelun kanssa. Näin saadaan riittävä tieto radan tarkasta si-



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

jainnista päätöksenteon pohjaksi. Toisaalta radan mahtuminen kaupunkirakenteeseen vaatii sen ennakoivaa huomioimista kaikessa kaavoituksessa.

Eduskunta voi tehdä rakentamispäätöksen Pissararadan rakentamisesta aikaisintaan vuoden 2014 lopulla. Helsingin kaupunginvaltuusto päättää osallistuuko kaupunki rakentamisen kustannuksiin ja millä osuudella.

Joukkoliikennejärjestelmän täytyy palvella yhä lisääntyvää matkustajamäärää. Helsingin seudulla on tällä hetkellä asukkaita lähes 1,4 miljoonaa. Asukasluvun ennustetaan lisääntyvän 40 000 hengellä vielä tämän vuosikymmenen aikana ja yli 400 000:lla lähivuosikymmenien aikana.

Pissararata varmistaa tehokkaan rautatieliikenteen laajalla alueella. Uuden rataosuuden myötä myös junavuorojen lisääminen on mahdollista, koska nykytilanteessa liian ahtaalle Helsingin ja Pasilan väliselle rataosuudelle vapautuu lisää tilaa.

Pissararata helpottaa samalla pääsyä kantakaupunkiin, kun myös Töölöön ja Hakaniemeen pääsee suoraan junalla. Rata lisää yhteyksiä muun muassa Olympiastadionille, jäähallille ja oopperatalolle sekä tuo asiakkaita alueen yrityksille.

Päätöksentekoprosessi:

- Liikenneviraston päätöksentekoprosessi ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen osallisuuden periaatteita
- Yleiskaava ei sisällä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa
- Ei ole lainvoimaista päätöstä koko liikennejärjestelmän vaikutusalueen huomioon ottamisesta tehtyjen valintojen osalta
- Kaavaehdotus on MRL 54§ vastainen, koska asemakaavoituksella tulee huolehtia elinympäristön terveellisyydestä, turvallisuudesta ja viihtyisyydestä

Vastine

Liikenneviraston päätöksentekoprosessi täyttää maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen osallisuuden periaatteita. Yleiskaava sisältää varauksen Pissararadalle. Uudenmaan maakuntakaava ja Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältävät varauksen Pissararadalle. Asemakaavan muutosehdotus on valmisteilla ja arvioitu valmistumisvuosi on 2015 syksyllä. Asemakaavan muutosehdotus ei ole MRL:n vastainen, koska se huolehtii elinympäristön terveellisyydestä, turvallisuudesta ja viihtyisyydestä.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

On valittu väärä yleissuunnitelman vaihtoehto. Suunnitelman järjestelmätason parannusehdotuksia:

- Esitetään Alppilan asema rakennettavaksi, alueella on myös ongelmaa bussien täyttymisestä (VE2)
- Tunneleiden suuaukot on sijoitettava välittömästi Pasilan aseman eteläpuolelle (VE3)
- Ehdotetaan ratalenkin viemistä etelämmäksi keventämään Länsisataman seudun kasvavaa liikennettä ja mahdollisesti yhteyttä Ruoholahden metroasemaan
- Rautatienasemien suurempi lukumäärä palvelisi käyttäjiä paremmin ja vähentäisi autoliikennettä.
- Asemien toiminnallisuuteen ja kauppapaikkojen suunnitteluun on panostettava
- Metrorata ja rautatie tulisi integroida paremmin
- Keskustan aseman sijoittaminen Kaisaniemeen palvelisi paremmin opiskelijoita
- Vaihtoehtoisia Pisara-ratalenkkejä tulisi tutkia vielä perusteellisemmin.
- Vaihtoehto 1 ei ole liikenteellisesti ja kehittämismahdollisuuksien puolesta paras
- Esitetään Pasilaan erilaisia eritasoratkaisuja ja laituriyhteyksiä

Vastine

Yleissuunnitelma hyväksyttiin helmikuussa 2012. Valittu vaihtoehto todettiin taloudellisesti ja teknisesti parhaaksi hankevaihtoehdoksi. Rautatielenkin pidentäminen ja asemien lisääminen vaikuttavat huomattavasti hankkeen kustannuksiin, mutta hankkeen hyödyt eivät kasva samassa suhteessa. Tällöin hankkeen kokonaiskustannukset kasvavat suuriksi samanaikaisesti kun yhteiskunnallinen kannattavuus heikkenee. Tunneleiden suuaukkojen sijoittamista on selvitelty välittömästi Pasilan aseman eteläpuolella. Ratkaisut ovat monessa mielessä huonompia ja vaikutukset haitallisempia kuin yleissuunnitelman hankevaihtoehtoisissa, joten ratkaisusta ei laadittu yleissuunnitelmaa. Yleissuunnitelma laadittiin toteuttamiskelpoiseksi arvioitujen vaihtoehtojen osalta. Pisararadan myötä yhteys rautatien ja metron välillä paranee huomattavasti keskustan ja Hakaniemen asemalla. Voidaan puhua selkeästä integroinnista. Pisaran kolmen aseman sijainnit on selvitetty tarkasti. Simuloinneilla ja liikenteen tutkimuksilla on arvioitu suurimmat risteyskohdat. Asemat on sijoitettu näihin pisteisiin.

Alppipuisto ja Eläintarha:

- Valittu ratkaisu tuhoaa Alppipuiston ja Eläintarhan alueen
- Historiallisia ja maisemallisia Suomen kulttuuriperinnön arvoja menetetään
- Virkistyskäyttömahdollisuuksia heikennetään ja maisemaa pilataan
- Lisää melua



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

- Liikenneviraston tulee löytää ratkaisut, joilla puistot säästetään tai vaihtoehtoisesti luopua suunnitelmasta
- Louheenkuljetukset aiheuttavat haittaa puistojen alueella

Vastine

Valittu yleissuunnitelmavaihtoehto ei tuhoa kuin pienen osan Alppipuistoa ja Eläintarhaa. Puistojen virkistyskäytön mahdollisuuksia ei rajoiteta. Muutokset melutasossa eivät ole merkittäviä ja niitä voidaan edelleen vähentää toteutussuunnittelussa. Suunnittelussa otetaan huomioon pohjoisen baanan kulkuyhteydet. Radan suuaukot, silta- ja ympäristörakenteet sovitetaan arvokkaaseen ympäristöön. Kaavamääräyksillä varmistetaan toteutuksen korkea laatu. Varsinaisia louheenkuljetuksia ei tehdä puistojen kautta, mutta puistojen reunoissa sijaitsee työkohteita, joihin liittyy jonkin verran maan- ja louheenkuljetusta.

Kaavan sisältö ja liitteet sekä selvitykset:

- Alppipuiston tarkasteluun tulee sisällyttää selvitys ympäristöhistoriasta
- Korttelissa halutaan rakentaa maanalainen pysäköintilaitos, minkä tilantarve ja kulkuyhteydet tulee ottaa huomioon Pissarakat asemakaavoitettaessa
- Hakaniementorin alueella uusi sisäänkäynti tulee ratkaista vähäeleisenä, metron nykyisen sisäänkäynnin ilmettä ja volyyymiä tulee tutkia ja luoda kevyt, arkkitehtonisesti mielenkiintoinen ratkaisu

Vastine

Eläintarhan ja Alppipuiston alueesta on laadittu ympäristöhistoriallinen selvitys. Pissarakat suunnittelussa on otettu huomioon tiedossa olevat maanalaiset suunnitelmat. Hakaniementorilla Pissarakat sisäänkäynnit ovat pääasiassa metron olevien sisäänkäyntien kautta. Uusi sisäänkäynti on suunniteltu Siltasaarekatu 10 - 8 kiinteistöön, eli entisen Elannon tavaratalon sisälle. Pissarakat asemakaavassa ei anneta määräyksiä metron nykyisten sisäänkäyntien arkkitehtuuriin.

Ympäristövaikutusten arviointi:

- Ympäristövaikutusten arviointi on puutteellinen, arvioinnissa ei ole otettu huomioon arviointiohjelman periaatetta ”olla vuorovaikutuksessa alueen asukkaisiin ja heidän yhdistyksiinsä”.
- Arviointia ei ole tehty MRL:n periaatteen mukaisesti ”...turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus sekä avoin tiedottaminen käsiteltävinä olevissa asioissa.”
- YVA-vaiheessa olisi tullut konsultoida Pissarakat alueen asukkaita.
- Suunniteltu vaikutusten arviointi on kuvattu liian suppeasti. Hankkeen vaikutukset myös ympäröivään asutukseen, lisärakentamisen, elinkeinoelämän ym. kannalta ovat tärkeitä.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

- Arvioinnit tulee tarkentaa mm. kaupunkikuvan, ympäristöhistoriallisten arvojen, liikenteen, turvallisuuden ja teknisten selvitysten osalta.
- Arviointeja tulee keskusteluttaa laajasti ja suunnitelmia muokata. Vaikutusten arvioinneista on järjestettävä oma tilaisuus.

Vastine

Asemakaavatyötä edelsi yleissuunnitelman laatiminen ja samanaikaisesti ympäristövaikutusten arviointi vuosina 2010–2011. Ympäristövaikutusten arviointiohjelma oli nähtävänä 3.5.–2.7.2010 ja esittelytilaisuus yleisölle pidettiin 24.5.2010. Radan yleissuunnitelmia esiteltiin yleisötilaisuudessa 2.12.2010 ja suunnitelmat olivat nähtävillä myös nettissä karttapalautejärjestelmässä. Ympäristövaikutusten arviointiselostus pidettiin nähtävillä 28.3.–27.5.2011 ja esittelytilaisuus järjestettiin 13.4.2011. Yleissuunnitelma pidettiin nähtävillä 13.5.–13.6.2011. Nähtävillä pitämistä kuulutettiin lehdissä. Sekä ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta että yleissuunnitelmasta pyydettiin lausunnot. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomaisena toiminut Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus antoi lausunnon arviointiohjelmasta 23.7.2010 ja arviointiselostuksesta 14.7.2011.

YVA-selostuksesta annetussa lausunnossa Uudenmaan ELY-keskus on todennut, että arviointiselostus on käsitelty riittävällä tavalla ja se on riittävän kattava, vaikutusten arviointi tarkentuu myöhemmissä vaiheissa, hanketta on käsitelty hallittuna kokonaisuutena, arviointiohjelmasta annettu lausunto on otettu huomioon, hanke tukee raideliikenteen kehittämistä valtakunnan tasolla, vaihtoehdot ovat selostuksen mukaisesti toteuttamiskelpoisia ja että jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota eri suunnitelmien yhteensovittamiseen ja aikatauluttamiseen sekä haitallisten vaikutusten minimoimiseen.

YVA-selostuksesta annettujen lausuntojen perusteella alla esitettyihin seikkoihin on kiinnitettävä huomiota jatkosuunnittelussa ja hankkeen vaikutusten arvioinnissa:

- suunnitelmien havainnollistaminen
- lisätietoa tarvitaan pohjavesien laadusta ja vuotovesien arvioinnista
- kemiallisten aineiden käsittelystä ja varastoinnista työmaalla tarvitaan lisää tietoa
- onko vaihtoehtoa asemaan sisäänkäynnin sijoittamisesta esimerkiksi katualueelle eikä Runeberginkadun ja Mannerheimintien risteyksessä sijaitsevaan rakennukseen
- Kolmen sepän aukion porrasyhteyden arviointi
- Lasipalatsinaukion ratkaisujen visualisointi
- louheen kuljetuksen meluhaitta yöaikana ja erityisesti ajotunneleiden läheisyydessä



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

- runkomelu ja tärinä
- aluerakenne ja maankäyttö
- ympäristövaikutusten seurantaohjelmaan on lisättävä runkomelu
- eri suunnitelmien yhteensovittaminen, aikataulutaminen ja haitallisten vaikutusten minimoiminen.

Koska Pissararata koskettaa laajaa määrää ihmisiä, lisättiin asemakaava oas- ja luonnosvaiheessa vuorovaikutusta edelleen. Yleisötilaisuuksia on järjestetty useita, Laiturilla oli suunnittelunäyttely, tietoja on pidetty ajantasaisina hankkeen internet-sivulla ja hankkeen projektitoimistolla on ollut kerran kuukaudessa tilaisuus kysyä suunnittelusta asiantuntijoilta.

Työmaa-aikaiset häiriöt:

- Tunneleiden louhintaa kritisoidaan, sillä mielipiteen esittäjän kotitalo on kestänyt sodan pommitukset, mutta ei eduskuntatalon louhintoja
- Runeberginkadun alueen talot eivät kestä louhintaräjähdyksiä
- Radan rakentamisen vaikutukset asukkaiden mielenterveydelle ja hyvinvoinnille on otettava huomioon.
- Pyydetään perusteluja radan rakentamisesta juuri esitettyyn paikkaan.
- Miten korvataan rakenteelliset vahingot taloyhtiöille? Tähänastisessa suunnitteluprosessissa ei ole kiinnitetty huomiota ratalinjauksen päällä sijaitseville kiinteistöille aiheutuviin riskeihin ja haittoihin, ne on otettava huomioon asemakaavoituksessa. Louhintavauriot tulee ennakoida, korjottaa ja korvata.
- Radan liikennöinnin runkomelu- ja tärinähaitat tulee selvittää ennakkoon.
- Työn aikana tulee polkupyöräliikenne järjestää kunnolla.

Vastine

Pissararadan edellyttämä rakentaminen on pääasiassa tavanomaista rakentamista, josta on runsaasti kokemusta kantakaupungin alueella. Louhinta ja sen haitat otettiin huomioon myös yleissuunnitteluvaiheessa. Louhintatöihin kuuluu katselmointi yhdessä rakennusten omistajien kanssa ennen töiden aloittamista ja töiden valmistumisen jälkeen. Herkiksi arvioiduissa kohteissa suoritetaan heilahdusnopeuden, heilahduksen suuruuden, tärinän tai muiden suureiden seuranta. Vahingon aiheuttaja on korvausvelvollinen. Runkomelusta ja liikennöinnin tärinästä on laadittu selvitykset ja suunnitelmat.

Radan sijainti esitetyssä paikassa perustuu asemien sijaintiin likimain esitetyissä paikoissa ja linjaukseen asemien välillä. Rautatien vaaka- ja pystygeometria edellyttävät suuria kaarresäteitä, joten esimerkiksi rai-tioteillä yleiset jyrkät kaartet ja mäet ovat mahdottomia. Linjaukseen



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

vaikuttavat myös nykyiset maanalaiset tilat, kallionpinnan korkeusase-
ma ja heikkousvyöhykkeiden sijainti.

Kustannukset:

- Suunniteltu ympäristörakentaminen on kallista
- Kustannus ei saa olla este eikä hyötykustannussuhde vertailuperuste
- Hanke on kallis
- Rahalliset budjetit ja rahoitusmenetelmät tulisi esittää.

Vastine

Kaikkeä rakentamista rakennetussa ja osin kulttuurihistoriallisesti ar-
vokkaassa ympäristössä voidaan pitää kalliina. Päätös hankkeen to-
teuttamisesta perustuu myös hankkeen vaikutusten arviointiin ja yh-
dyskuntataloudelliseen kannattavuuteen. Kustannukset esitetään ase-
makaavan selostuksessa suppeassa laajuudessa ja ratasuunnitelmas-
sa yksityiskohtaisemmin.

Vuorovaikutus:

- Esittely- ja keskustelutilaisuuksiin on panostettava ja avoimeen kan-
salaiskeskusteluun on avattava kanavat
- Liikenneviraston ja kaupunkisuunnitteluviraston yhteistyöhön on kiin-
nitettävä huomiota
- Tilaisuuksista on tiedotettava riittävästi ennakoon
- Yleissuunnitelman vaihtoehdon 1 toteuttamisella laiminlyödään MRL:n
periaatteet vuorovaikutuksesta
- Muistutetaan asunto-osakeyhtiöissä asioiden käsittelyyn tarvittavasta
pitkästä ajasta

Vastine

Yleissuunnitelmavaiheen vuorovaikutus oli riittävää sekä ratalain että
YVA-lain kannalta. Se oli myös maankäyttö- ja rakennuslain hengen
mukaista, vaikkakaan MRL ei sinänsä koske ratasuunnitelman laatimis-
ta. Edelleen asemakaavaprosessin vuorovaikutus on ollut riittävää
MRL:n kannalta. Koska Pissararadan työnaikaisten ja pysyvien vaikutus-
ten arvioidaan koskettavan suurta määrää asukkaita ja alueen toimijoi-
ta, on suunnitteluvaiheen viestintään ja vuorovaikutukseen panostettu.
Tavanomaisen suunnitteluhankkeen vuorovaikutuksen lisäksi on jul-
kaistu alueen talouksiin jaettu tiedotuslehti, suunnitelmanäyttely Laituril-
la, sen yhteydessä esittelytilaisuus ja mahdollisuus kommentoida
suunnitelmia netissä, Vauhtitien sillansuunnittelukilpailuun liittyvä tiedo-
tus ja vuorovaikutus, esittelytilaisuuksien lukumäärää on muutenkin li-
sätty huomattavasti ja hankkeen projektitoimistolla on ollut kerran kuu-
kaudessa tilaisuus kysyä suunnittelusta asiantuntijoilta. Tilaisuuksissa



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

on ollut useiden eri alojen asiantuntijoita. Lisäksi kuulutusvaiheista on huolehdittu maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti.

Liikenne:

- Syvälle rakennetulle radalle on hankala mennä, palvelee pidemmän matkan liikkumista.
- Kahden raskaan raidejärjestelmän kehittäminen ei ole järkevää.
- Onko henkilöautojen pysäköinti uusilla rautatieasemilla mietitty?
- Radan rakentaminen ei ratkaise liikenneongelmia vaan synnyttää lisää.

Vastine

Rautatieasemat on sijoitettu niin ylös kuin mahdollista, mutta nykyiset maanalaiset rakenteet hankaloittavat asiaa. Asemille on suunniteltu hyvät kulkuyhteydet. Tällä hetkellä näyttää siltä, että rannikon suuntaiseen liikkumista kannattaa edistää kehittämällä metroa ja sisämaahan suuntautuvaa liikkumista kehittämällä rautatietä. Asemakaavaan ei merkitä pysäköintipaikkoja ja asemille ei muodosteta pysäköintialueita. Asemien läheisyydessä on pysäköinti- ja pysähtymispaikkoja esimerkiksi vaikeasti liikkuvien asiakkaiden, huoltoajoneuvojen ja pyöräilijöiden tarpeisiin.

Radan rakentaminen on usean vuoden mittainen jakso. Rakentaminen aiheuttaa paljon erilaista haittaa, joka vaikeuttaa monin tavoin alueen asukkaiden ja toimijoiden arkipäivää. Pitkän ajan tavoitteena on lisätä seudun kasvavan väestön mahdollisuuksia joukkoliikenteen sujuvaan käyttöön.

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, kaavan lähtökohtia ja tavoitteita esiteltiin yleisötilaisuudessa 29.8.2012. Tilaisuudesta on laadittu muistio. Keskustelussa nousi esiin mm. YVA-vaiheessa tehdyn yleissuunnitelmavaihtoehdon ratkaisun valintaperusteet, suunnitelman kustannukset, liikenteellinen toimivuus raideliikenteen ja muun liikenteen sekä kevyen liikenteen näkökulmasta, suojelukohteiden ja kaupunkikuvan huomioiminen, työmaa-aikaiset häiriöt, matkustajamääräarviot ja Eläintarhan ja Alppipuiston ratkaisut.

Asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 21.10.–29.11.2013

Asemakaavan muutosluonnos oli nähtävänä kaupungintalon ilmoitustaululla, kaupunkisuunnitteluvirastossa, info- ja näyttelytila Laiturilla, Töölön kirjastossa, Pasilan kirjastossa ja Kallion kirjastossa 21.10.–29.11.2013 ja viraston internetsivuilla. Lisäksi suunnitteluhankkeen in-



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

ternet-sivulla oli vastaavat tiedotteet. Luonnokseen liittyvästä vuorovai-
kutuksesta julkaistiin lehti-ilmoitus 18.10.2013 kaupungin virallisissa il-
moituslehdissä. Luonnosta koskevia yleisötilaisuuksia pidettiin kolme
erillistä seuraavasti: Eläintarha ja Alppipuisto 28.10.2013, Töölö ja kes-
kusta 6.11.2013 sekä Hakaniemi ja Kallio 11.11.2013.

Viranomaisyhteistyö

Liikenteen turvallisuusvirasto (27.11.2013) ilmoittaa, että virastolla ei
ole huomautettavaa asemakaavaluonnokseen. Suunnittelussa on nou-
datettava EU lainsäädäntöä ja kansallisia määräyksiä. Lopullisen
suunnittelun käynnistyessä siitä tulee ilmoittaa virastolle rautatielain
mukaisesti.

Museovirasto (28.11.2013) ilmoittaa, että Helsingin kaupungin museo
antaa kaava-asiasta lausunnon.

Eduskunnan kanslia (21.11.2013) on ilmoittanut, että Eduskunnan lä-
heisyydessä nykyiset maanalaiset ja maanpäälliset rakenteet tulee
huomioida radan ja rautatieaseman suunnittelussa, mm. poistumistei-
den osalta. Jos toimenpiteillä on vaikutusta näihin, tulee neuvotella hy-
vissä ajoin.

Vastine

Rata ja asema sijaitsevat melko kaukana Eduskunnan tiloista. Suunnit-
telijat ovat olleet yhteydessä kiinteistöihin, joihin on odotettavissa muu-
toksia tai merkittäviä pysyviä vaikutuksia.

HSY:n vesihuolto (28.11.2013) on ilmoittanut, että kaavoituksessa tu-
lee huomioida vesihuollon johdot ja tunnelit, selvittää siirtojen tarve ja
varmistaa riittävät tila nykyisille ja siirrettäville johdoille. Asemakaa-
vaselostukseen tulee liittyä vesihuollon yleissuunnitelma ja sen kustan-
nusarvio. Johtosiirrot tulee toteuttaa Pissararata-hankkeen yhteydessä
ja kustannuksella yhteistyössä HSY:n kanssa.

Vastine

Asemakaavan muutosehdotuksessa ja hankkeen suunnittelussa on
otettu huomioon esitetyt seikat. HSY:n vesihuollolla on myös ollut mah-
dollisuus osallistua suunnittelun ohjaukseen ja suunnitelman ratkaisui-
hin.

Kaupunginmuseo (29.11.2013) on ilmoittanut, että se arvioi Pissarara-
dan asemakaavahanketta kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta
ja lausuu seuraavaa:



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Asemakaavamääräysten tulee turvata kulttuurihistoriallisesti, kaupunkikuvallisesti ja maisemallisesti arvokkaiden rakennusten, rakennuskonaisuuksien, aukoiden ja puistojen arvot.

8.11.2006 vahvistetun Uudenmaan maakuntakaavan mukaan alue on keskustatoimintojen aluetta, virkistysaluetta ja osa on merkitty kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi. 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. vaihe-maakuntakaavassa suunnittelualue on pääosin keskustatoimintojen aluetta, valtakunnan keskus ja osa alueesta on merkitty valtakunnallisesti merkittäväksi, kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi (RKY 2009).

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

Lausunnossa kerrataan Pisaran asemakaavan muutosluonnoksen selostustekstin otsikoiden "yleiskuvaus ja rakennettu ympäristö - maanpinnan yläpuoliset alueet ja asemien ympäristöt", "suojelukohteet", "asemakaavamuutoksen rakennussuojelukohteet" kuvaavia tekstiosuuksia muutamalla "kaupunkikuvallisesti ja kulttuurihistoriallisesti"-sanan tarkennuksella. Nämä tarkennukset on liitetty selostuksen tekstiin.

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

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.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Vastine

Asemakaavamääräykset on laadittu huomioiden kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmaa.

Pisaran asemakaavan muutosehdotus on 8.11.2006 vahvistetun Uudenmaan maakuntakaavan, Maakuntavaltuuston 20.3.2013 hyväksymän Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan sekä Helsingin yleiskaava 2002 mukainen.

Selostuksen tekstiosuuksiin on lisätty kaupunginmuseon muutamat tarkennukset. Ehdotusvaiheessa Kolmensepänaukion ylöstulo on siirretty pois aukiolta ja liittyy nyt viereiseen Stockmannin kiinteistöön. Eläintarhan alueesta on laadittu ympäristöhistoriallinen selvitys. Kaavamääräyksiä ja selostuksen tekstiosuuksia on tarkennettu kaupunginmuseon lausunnon mukaisesti.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on velvoittanut virastoa selkeyttämään ja karsimaan tarpeettomia suojelumääräyksiä. Virastossa on tämän johdosta mm. linjattu, ettei museoviranomaisen lausuntoa koskevaa kaavamääräystä enää käytetä. Rakennuslupaviranomainen pyytää lupaharkinnassa tarpeelliset lausunnot. Lausunnon pyytämistä koskeva asemakaavamääräys on näin ollen tarpeeton.

Kiinteistöviraston tilakeskus (27.11.2013) on ilmoittanut, että tilakeskus hallinnoi kaupungin edustajana useita rakennuksia radan alueella. Erityisesti Lasipalatsin ja kaupunginpuutarhan alueella on louhintatöissä noudatettava erityistä varovaisuutta. Savilan pumppaamon tontin alueella sijaitsevan työtunnelin käytöstä on neuvoteltava tilakeskuksen kanssa sillä se estää alueen käyttämisen muuhun tarkoitukseen. Tilakeskus toivoo, että Hakaniemen asemalta tutkitaan kulkuyhteyttä Kallion virastotalon alueelle, joka on vilkas työ- ja asiointipaikka. Kisahallin alueelle tulee säilyttää hyvät yhteydet massatapahtumien takia.

Vastine

Esitetyt näkökohdat on otettu suunnittelussa huomioon. Savilan työtunnelille on kaavaehdotuksessa osoitettu uusi ajoyhteys Vauhtitieltä. Savilan pumppaamon tontille on kaavaehdotuksessa jäänyt teknisen kuitun varaus, joka rajoittaa jonkin verran rakentamista tontin länsireunassa. Hakaniemen aseman kulkuyhteydet on integroitu metron kulkuyhteyksiin, joista pohjoisimmat sijaitsevat Kallion virastotalon läheisyydessä. Pissararadan kokonaan uusi sisäänkäynti on tulossa Siltasaarenkatu 10 - 8 kiinteistöön. Töölön aseman pohjoinen yhteys sijoittuu Eläintarhan urheilulaitosten läheisyyteen Kisahallin edustalle Mannerheimintien ja Helsinginkadun kulmaan, jossa on myös hyvät joukkoliikenteen vaihtoyhteydet.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Liikenneviraston lausunto ja liitteet 1-2 (20.1.2014) on ilmoittanut, että asemakaavassa tulee huomioida riittävän laajoina Pissararadan tilavaraukset ja asemakaavaan on sisällytettävä Pissararadan maanpäälliset rakenteet ja rakennukset. Maanpinnalle johtavien yhteyksien tilavaraukset suojavaikykkeineen on esitetty niukkoina ja niitä tulee välttää, jotta vältetään lopullisten rakenteiden sijoittaminen alueiden ulkopuolelle. Työtunneleiden tilavaraus tulee ulottua asemien päihin. Tilavarauksen tulee sallia pelastusauton kääntöpaikan rakentaminen. Asemien alueiden tulee olla riittävän pitkiä, jotta tekniset tilat mahtuvat niille. Tunnelin korkeusasema on määritetty liian tarkasti. Savonkadun YO-korttelialue ei kuulu Pissararadan asemakaavaan. Sisäänkäynteihin liittyvät map ja mai -merkinnät ovat virheellisiä (erillinen liite 1). Vauhtitien alikulkusilta on merkitty kaavaan, mutta Nordenskiöldinkadun alikulkusilta ei. Asemien saattoliikenteen järjestelyt, pyöräparkit, liiketilat ym. puuttuvat. Kaavamääräyksissä tulee välttää epämääräisyyksiä ja tulkinnanvaraisia ilmaisuja (erillinen liite 2). Kaavamääräyksissä on rakentamistöitä määritteleviä määräyksiä, jotka eivät ole välttämättömiä. Määräyksissä on virheellisiä termejä (rautatierata). Kaavaluonnoksessa otettu liiaksi kantaa yksityiskohtaiseen suunnitteluun ja materiaaleihin, mm. tukimuurien graniittiverhoilu. Kallioteknisten asioiden tulisi perustua kalliotekniseen suunnitteluun.

Vastine

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Pissararadan sovittaminen olemassa olevaan maanpäälliseen ja maanalaiseen kaupunkirakentamiseen on vaativa tehtävä. Pissaran eteläpuolen kaavaan liittyvät välttämättömät maanpäälliset osuudet tuovat lisähaasteen kaavoitusprosessiin. Pissaran asemakaavan muutosehdotuksen merkinnät ja määräykset ovat täsmentyneet rinnakkain ratasuunnitelman tarkentumisen myötä. Monet lausunnossa esitetyistä yksityiskohdista ovat muuttuneet suunnitteluprosessin myötä. Asemakaava on rakentamisen edellytys, mutta se myös vastaa kattavasti kaavoitukselle asetettavia kaupunkikuvallisia, kulttuurihistoriallisia, toiminnallisia, liikenteellisiä ja suojeluun liittyviä vaatimuksia sekä asettaa reunaehdot arvoympäristössä tapahtuville työmaa-aikaisille toimenpiteille. Kaavoituksella varmistetaan myös hallinnallisia, omistusoikeudellisia maankäytön muotoja sekä varmistetaan arvoympäristön ja RKY-alueiden Pissaran maanpäällisille rakenteille asetettavia ehtoja. Asemakaavan muutosehdotus on laadittu samalla tarkkuudella kuin aikaisemmat keskustan maanalaiset asemakaavat. Kaavateknisesti hankalat, kaavoitukseen turhaan viivästyksiä aiheuttavat alueet on pyritty sulkemaan tarvittavin osin kaavan ulkopuolelle. Rata-alueen leventäminen aiheuttaa kaavamutoksen tarpeen YO-korttelissa. Sisäänkäynteihin liittyvät merkinnät on tarkistettu kaavaehdotukseen. Asemakaava tai muutos laaditaan tarvittavalle osalle.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Nordenskiöldinkadun pohjoispuolella rautatiealue on asemakaavoittamatonta aluetta, jonka käyttötarkoitusta ei muuteta ja jolle tarvittaessa laaditaan asemakaava Keski-Pasilan kaavoituksen yhteydessä. Nordenskiöldinkadun alikulkusilta on sisällytetty asemakaavan muutosehdotukseen. Radan itäpuolella on voimassa oleva asemakaava ja sitä onkin tässä yhteydessä muutettu.

Asemakaavaan ei merkitä pysäköintipaikkoja ja asemille ei muodosteta pysäköintialueita. Osa siitä kallioteknisestä suunnittelusta, joka vaikuttaa tilavaraukseen, tehdään vasta rakentamissuunnitteluvaiheessa. Kaavassa on varauduttu tähän tilavaraukseen.

Opetusvirasto (8.1.2014) ilmoittaa, että Virasto edellyttää, että asemakaavamuutoksen yhteydessä kiinnitetään huomiota erityisesti turvalliseen liikkumiseen jalan. Pyöräilyverkoston tulee olla jatkuva ja esteettömät kulkureitit luontevia ja selvästi havaittavissa. Meluntorjuntaa koskevat määräykset tulee sisällyttää kaavaan. Virasto pitää tärkeänä, että Pesararadan lähellä sijaitsevia oppilaitoksia kuullaan ennakkoon ja heidän kanssaan sovitaan mm. aikatauluista ja rakentamisen häiriötekijöihin liittyvistä rajoituksista. Tällä taataan, ettei rakennustyö aiheuta kohtuutonta haittaa opetustoiminnalle.

Vastine

Asemakaavan muutoksessa on tarvittavat melumääräykset. Suunnittelussa on otettu esitetyt näkökohdat huomioon. Kannanotto on myös toimitettu Liikennevirastolle rakennustöiden järjestämistä varten.

Pelastuslaitos (28.11.2013) ilmoittaa, että yleissuunnittelussa on vain vähän otettu kantaa tunnelissa liikkuvaan kalustoon. Maanalainen rata edellyttää siihen soveltuvaa kalustoa. Tulipalon syttymisen tulee olla hyvin epätodennäköistä, sen leviäminen rakenteisiin vaikeaa ja muodostuvien palokaasujen vähäisiä ja mahdollisimman myrkyttömiä. Alkusanmutukseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Kokonaisturvallisuuden parantamiseksi pelastuslaitos esittää automaattisten sammuusjärjestelmien asentamista tunnelissa liikennöiviin juniin. Pyrkimys korkealaatuiseen turvallisuustasoon tulee esittää kaavassa. Työtunnelit tulee sijoittaa lähemmäs ratatunneleita, jotta niistä saadaan yhteys asemille ja ratatunneleihin ja työtunneleita voi käyttää jatkossa pelastus- ja hyökkäysreitteinä. Kaavaluonnosta varten ei ole riittävästi selvitetty ilmanvaihdon, savunpoiston ja poistumisteiden kuilujen mitoitus ja tilavaraukset voivat osoittautua riittämättömiksi. Maanalaisissa tiloissa liikkuville matkustajille tulee luoda selkeä osoitejärjestelmä joka liittyy maanpäälliseen kaupunkirakenteeseen. Onnettomuustapauksissa tai sairauskohtauksissa on tärkeätä pystyä ilmoittamaan paikka tarkasti. Sisäänkäynneille tulee luoda selkeät osoitteet. Pesararata ja asemat



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

sijaitsevat syvällä, 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.

Vastine

Pisararadan rata- ja rakentamissuunnittelun ja asemakaavoituksen yhteydessä on jatkettu yleissuunnitteluvaiheessa aloitettua säännöllistä yhteydenpitoa pelastuslaitoksen kanssa. Monet lausunnossa esitetyistä näkökohdista sisältyvät suunnitelmaan. Jotkin mitoitussasiat, kuten esimerkiksi ilmanvaihtoon liittyvät, eivät ole vielä selviä yksityiskohdiltaan. Osoitteistosta on keskusteltu laajasti, mutta Helsingin keskustan maanalaisen tilojen osoitteiston periaatteita ei ole kyetty ratkaisemaan lopullisesti tämänkään asemakaavan laatimisen yhteydessä.

Rakennusvirasto (28.11.2013) ilmoittaa, että asemakaavassa ei ole otettu huomioon maanpäällisen rakentamisen tilavarauksia ja kaupunkikuvallista ilmettä. Pisararata on mittava ja erittäin vaativa rakennushanke, joka vaatii huolellista suunnittelua ja riittävää sekä oikea-aikaista vuorovaikutusta rakennusviraston, kaupunkisuunnitteluviraston, liikenneviraston muiden osallisten kanssa. Asemakaavan ja rata-suunnittelun aikataulu on tiukka vaativalle hankkeelle. Mäntymäen lumenkulutuslaitos tulee huomioida kaavassa. Asemakaavan vaikutusten arvioinnin yhteydessä tulee tutkia sisäänkäyntien, ilmastoinnin, painetasauksen ym. teknisten laitteiden sijoittuminen maanpäällisille yleisille alueille sekä niiden vaikutusta kaupunkikuvaan ja viihtyvyyteen ja vaikutukset tulee tutkia. Uudet rakenteet tulisi integroida olemassa oleviin rakennuksiin ja maanalaisiin tiloihin. Asemakaavojen tueksi on laadittava yleissuunnitelmia. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on tarkistettava ja kehitettävä. Radan rakentamisen yhteydessä menetettävä puistopinta-ala tulee kompensoida korkeatasoisella toteutuksella. Betonikannet tulee tutkia huolellisesti. Meluvaikutukset tulee selvittää sekä esittää melunsuojaus Alppipuistossa sekä Eläintarhan puolella. Runkomelu tulee huomioida. Vaikutukset pohjavesiin ja kuivatustarpeet tulee selvittää. Kuljetusten osalta viitataan Ytlk 20/2011 lausuntoon. Maanalaiseen murskaukseen on varauduttava. Louhinnan vesien käsittely tulee selvittää. Työmaavaiheen väliaikaiset rakenteet ja järjestelyt tulee selvittää.

Vastine

Kaavassa esitetään mahdollisimman kattavat aluevaraukset ja laatumääräykset maanpäälliselle rakentamiselle, myös puistoalueille. Män-



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

tymäen lumensulatuslaitokselle suunnitellaan sijoituspaikkaa Vauhtitien puoleiseen Eläintarhan osaan Pissararadan tilantarpeet huomioon ottaen. Pissararadalla ei yritetä hankaloittaa alueen myöhempää käyttöä. Nämä asiat sisältyvät kaavan tavoitteisiin ja niistä on asemakaavan muutosehdotuksessa määräykset. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkistaminen ja kehittäminen on HSL:n oma suunnitteluhanke, kuten myös MAL-yhteistyö. Asemakaavan muutosehdotuksen määräyksillä on ohjeistettu Pissaran tulevien maanpäällisten rakenteiden toiminnallisia, kaupunkikuvallisia ja kulttuurihistoriallisia ehtoja. Puistoissa on tavoitteena kulttuuriympäristöön ja kaupunkikuvaan sopiva, toiminnallisesti hyvä ratkaisu. Teräsbetoniset maanalaiset rakennosat suunnitellaan 100 vuoden käyttöille. Suunnittelun aikana on laadittu selvitykset raideliikenteen ympäristömelusta, runkomelusta, asemien ja muiden tilojen ilmanvaihdon melusta sekä savunpoistolaitteiden melusta. Rakentamisen aikaisia ja pysyviä vaikutuksia pohjavesiin ja kuivatukseen on selvitetty suunnittelun aikana. Pissararadan tuottama louhemäärä on huomattava, siihen varaudutaan ja kuvataan asemakaavaselostuksessa käytettävissä olevien tietojen perusteella. Hanke ei rakenna erillisiä kallioiloja murskaustoimintaan, mutta käytettävissä olevia tiloja selvitetään rakentamisen lähestyessä ja asia pidetään esillä myös kaupungin asiantuntijoiden suuntaan. Kaupunki on alueen suurin kiviaineksen käyttäjä. Tunneleiden työnaikaiset kuivatusvedet selkeytetään työmaa-alueilla ja johdetaan jätevesiviemäriin sen haltijan kanssa sovittavalla tavalla. Työmaavaiheen väliaikaiset rakenteet ja järjestelyt on selvitetty kaavan edellyttämällä tarkkuudella ja tilavaraukset otetaan huomioon myös ratasuunnitelmassa.

Sosiaali- ja terveystoimisto (27.11.2013) ilmoittaa, että kaavan muutoksen yhteydessä tulee kiinnittää huomiota erityisesti matka- ja kuljetusketjujen toimivuuteen, eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiseen, jalankulun ja pyöräilyverkostojen jatkuvuuden, turvallisuuden ja laadun edistämiseen sekä esteettömien selkeästi havaittavien reittien järjestämiseen. Kallion virastotalon läheisyydessä tunneleiden ja kuilujen rakennustyöt tulee suunnitella ja toteuttaa huolella, jotta estetään louhimisen ja rakentamisen haitat virastotalon sosiaali- ja terveystoimistojen käyttäjille.

Vastine

Nämä ovat asemakaavan muutosehdotuksen tavoitteena.

Stara (29.11.2013) ilmoittaa, että Kaupunginpuutarhan alueella tulee välttää avokaivantoa ja mikäli sen rakentamiseen päädytään, ei se saa haitata päivittäistä toimintaa alueella. Alueella toimivien tahojen kanssa on tehtävä yhteistyötä suunnittelussa ja tiedottamisessa.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Vastine

Tavoitteena on välttää väliaikaisia kaivantoja ja turhia haittoja. Alueen toimijoita on tiedotettu suunnittelusta ja alustavasti rakentamisesta. Asemakaavaehdotuksessa on Kaupunginpuutarhan kohdalla tehtäviä rakennustöitä koskeva kaavamääräys (ma-LR /kp) Rautatietunneli suo- javyöhykkeineen Kaupunginpuutarhan alla. Tunnelin louhimisessa ja rakentamisessa tulee noudattaa erityistä varovaisuutta. Päältä avattava alue tulee rakentamisen yhteydessä kunnostaa hyväksytyin ympäristö- suunnitelman mukaisesti alueen kokonaisuutta ja arvoa vastaavalla ta- valla hyväksytyin ympäristösuunnitelman mukaisesti. Alueella sijaitseva historiallinen kivimuuri tulee dokumentoida ennen purkamista ja ennal- listaa alkuperäisistä kivistä alkuperäiselle paikalleen.

Taidemuseo (26.11.2013) ilmoittaa, että Pissararata parantaa Helsingin joukkoliikennettä ja Kampin alueen saavutettavuutta huomattavasti. Museo pitää tärkeänä, että keskustan asemalle olisi yhteys Tennispalatsin suunnasta Salomonkadun puolelta ja maan alta. Kampin alueella tulisi olla maanalainen kävely-yhteys, joka yhdistää Tennispalatsin ja Lasipalatsin yhteyteen rakennettavan taidemuseon. Lisäksi tulisi tutkia museoiden yhteisiä väliaikaisia varastotiloja synergiaetujen vuoksi. Louhintatöiden riskianalyysiä tehtäessä tulee olla yhteydessä museoon. Rakennustyöt saattavat aiheuttaa museon teoksille merkittävää vahinkoa. Museon on pystyttävä ennakoimaan ja eliminoimaan riskitekijät. Riskitekijät vaikuttavat näyttelyohjelmistoon. Museon tulee tietää aikataulut ja vaaratekijät ennakkoon. Museo esittää, että hankkeessa sovelletaan prosenttiraha-periaatetta taideteosten toteuttamiseksi.

Vastine

Yleissuunnitelmassa esitettyjä ratkaisuja on tutkittu ja tarkistettu rata- suunnitelmavaiheessa. Kampin suunnan yhteydet järjestetään linja- autoterminaalin ja kauppakeskuksen suuntaan. Museoiden välistä kä- vely-yhteyttä tai varastotiloja ei voida toteuttaa rautatien osana. Museo- toiminta on otettu huomioon louhinnan ympäristöselvityksessä. Kan- nanotto on myös toimitettu Liikennevirastoon otettavaksi huomioon ra- kentamissuunnittelussa ja rakentamisessa. Asemakaavan selostukses- sa korostetaan, että julkinen taide tulee ottaa huomioon julkisten tilojen suunnittelussa ja toteutuksessa.

VR-Yhtymä Oy (24.1.2014) ilmoittaa, että asemille tulee rakentaa su- juvat yhteydet jalankulkua pyöräilyä ja joukkoliikennettä varten ja ase- mien sisäänkäynneille reitit huolto- ja pelastusajoneuvoille. Junassa matkustaa lentoaseman käyttäjiä suurten matkatavaroiden kanssa ja reittien on oltava sujuvat ja esteettömät. Hissien tulee olla riittävän suu- ret etenkin keskustan asemalla. Selkeä ja hyvä opastus on tärkeä apu- välinen orientoitumisessa maan alla. Hyvään valaistukseen kannattaa



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

panostaa, sillä se luo myös turvallisuutta käyttäjille. Suunnittelun aikana tulee laatia esteettömyyssuunnitelma. Suunnittelun aikana tulee laatia turvallisuussuunnitelma. Erityisesti henkilöturvallisuus on tärkeää selvittää ja simuloida pelastautuminen junapalotilanteessa. Tämä tarkoittaa myös savunpoistokuiluja, hätäpoistumisteitä, uloskäytäviä ja pelastusyhteyksiä. Suunnittelun aikana on syytä laatia junakaluston liikennöintisuunnitelma ja selvittää junahenkilöstön vaihtopisteet. Käyttö- ja taukotilat tulee suunnitella. Joka tapauksessa keskustan asemalla tulee olla mahdollista vaihtaa sekä kuljettajia että konduktöörejä. Helsingin nykyinen asemarakennus on perustettu puupaaluille, pohjavettä ei saa päästää alenemaan ja orsivesi tulee pitää vähintään nykyisellä tasolla. Rautatiedirektiivi tulee ottaa huomioon suunnittelussa.

Vastine

Esitetyt kannanotot on otettu suunnittelussa huomioon. Kullekin asemalle on suunniteltu tavanomaisten hissien lisäksi parien kuljetusta varten iso hissi. Asemilla on myös vähäinen määrä taukotiloja. Suunnittelun aikana on tutkittu jalankulkuyhteyksien ja poistumistilanteen henkilövirtoja simuloinneilla. Suunnittelun aikana on laadittu liikennöinti-asiakirja, mutta useista toiminnallisista asioista on sovittava lisäksi liikenteen tilaajan ja tuottajan välillä. Kaavamääräyksillä pyritään turvaamaan pohjaveden muuttumattomuus myös rautatieaseman alueella. Liikennöintisuunnitelmaa ei ole laadittu ratasuunnitelmavaiheessa.

Ympäristökeskus (28.11.2013) ilmoittaa, että rakennusvaiheen meluhaittoja säännellään ympäristönsuojelumääräysten ja ympäristönsuojelulain mukaisten meluilmoitusten perusteella tehtävillä päätöksillä. Räjätysten, louhintojen ja kuljetusten mahdollisimman haitaton järjestäminen vaatii erityisen huolellista suunnittelua, koska työmaat sijoittuvat tiiveimpään ydinkeskustaan, jossa häiriöherkkiä kohteita on paljon. Meluntorjuntaa koskeva määräys on tarpeen sisällyttää kaavaan, kun meluselvitykset ovat valmistuneet. Tunnelin käytön aiheuttama melun (runkoääni) torjuntaan tulee kiinnittää erityistä huomiota, jotta asunnoissa ja muissa melulle herkissä kohteissa vältetään meluhaitat myös yöaikaan. Kaavamääräyksen mukaisena suositusarvona tulee käyttää tiukempaa runkoäänen suositusarvoa, koska maanalaisesta liikenteestä aiheutuva runkoääni koetaan usein häiritsevämmäksi kuin maanpäällisestä aiheutuva.

Vastine

Ympäristökeskuksen ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotuksessa. Kallioteknisen suunnittelun aikana on laadittu myös louhinnan ympäristöselvitys, joka tarkoittaa ympäristövaikutusten arviointivaiheessa tehtyä selvitystä. Suunnittelun yhteydessä on laadittu meluselvityksiä ja kaavassa on melumääräykset.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yhteensä 17 mielipidettä koskien asemakaavan muutosluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa ja puhelimitse.

Pisararataa kannattavassa mielipiteessä (**Mi27**) esitettiin, että hanke kannattaa työmatkailua ja koko Suomen junaliikennettä.

Vastustavat mielipiteet koskivat kiinteistöjen huolia rakennusaikaisen tärinän ja louhinnan kiinteistölle aiheuttamia vahinkoja. Puupaluille perustettujen taloyhtiöiden mielipiteissä pelättiin pohjaveden laskua, vaadittiin katselmustenjärjestelyjä, rakentamisenaikaista tiedottamista ja kysytään vastuutahoa sekä valitettiin isännöitsijöiden hidasta infon välittämistä taloyhtiöille. Yleisesti mielipiteissä nostettiin lisäksi esille louheenkuljetuksen aiheuttamat haitat ja yöaikainen melu, yleissuunnitelma-vaiheen suunnitelmat sekä valitun vaihtoehdon valintaperusteet, tuotiin esille parannusehdotuksia nykyiseen suunnitelmaan, kaavan sisältöön, liitteisiin sekä tarvittaviin selvityksiin, arvioitiin ympäristövaikutusten arvioinnin riittävyttä, liikennettä, työmaa-aikaisia häiriöitä, kustannuksia sekä vuorovaikutusta. Lisäksi mielipiteiden teemoina olivat Alppipuiston ja Eläintarhan riittävä melunsuojaus, tunnelisuuaukkojen maisemallinen vaikutus, suunnitelmien epäselvyys, radan kaupalliset mahdollisuudet, huoli hissien sijoittumisesta HYY:n kiinteistöön, ratatunneleiden suuaukkojen sijainnit, Siltavuorenrannan tuhoutuminen ja Kirjanpuiston tärkeys. Esitettiin, että hankkeesta tulisi luopua, että Alppipuisto ja Eläintarha tuhoutuvat hankkeen toteutuessa.

Mielipiteisiin on vastattu mielipiteitten esittäjien mukaisesti.

Alppila Seura ry (Mi30)

- Lisäraide Pasilan ja Nordenskiöldinkadulle toteutettava jo ensimmäisessä vaiheessa
- Itäinen tunnelihaara Hakaniemi-Pasila tulisi olla mukana asemakaavassa (VE2)
- Rata tulee voida rakentaa alemmalle korkeustasolle Pasilan aseman eteläpuolelle
- Uusien ratojen meluntorjunta
- Näköalakallion kohdalla suuri osa mäestä ja jalankulkuyhteyksistä on säilytettävä
- Alppipuiston kasvillisuus on huomioitava



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

- Pissararata ei vastaa alkuperäistä tarkoitustaan kaukoliikenteen kapasiteetin kasvattamiseksi

Vastine

Asemakaavassa on esitetty Pasilan ja Nordenskiöldinkadun välillä suunnitelmien mukainen aluevaraus. On mahdollista, että osuuden suunnittelua vielä tarkennetaan ja kaavakarttaan tarkistetaan tältä osin.. Yleissuunnitelman hyväksymispäätös koskee vaihtoehtoa 1. Koska ei ole erityistä syytä varata maanalaisille rautateille laajempia alueita, laaditaan asemakaavaluonnos vaihtoehdon 1 mukaisesti siten kuin sen pohjalta on valmisteltu ratasuunnitelmaa. Mikäli Liikennevirasto katsoo tarpeelliseksi liittää asemakaavaan mielipiteessä esitetty uusi maanalainen rautatiealue, tulee sen perustua riittävään yleissuunnitelmatasoiseen suunnitteluun, jossa otetaan huomioon myös muiden alueiden suunnittelu. Asemakaavassa esitetään tilavaraus ratasuunnitelman mukaiselle ratkaisulle riittävä väljyys huomioon ottaen. Ratasuunnitelman ja asemakaavan mukaisen ratkaisun ei katsota pilaavan Alppipuistoa vaikka se aiheuttaakin muutoksia puiston radan puoleisessa reunassa. Suunnittelun yhteydessä on laadittu meluselvitykset. Näköalakallio sekä jalankulkuyhteyksien säästäminen on tavoitteena. Alppipuiston kasvillisuutta on huomioitu suunnittelussa. Kaava-alueen sisällä on arvokkaita puita suojeltu. Kaavoituksessa varaudutaan tulevaisuudessa tapahtuvaan rakentamiseen eikä yleensä oteta kantaa toteutusajankohtaan.

Bostads Ab Auroragatan, Asunto-Oy Fredrikinkatu 77, Asunto Oy Ilmarisenkatu 14, Asunto Oy Dagmarinkatu 9a, Asunto Oy Runeberginkatu 33a, Asunto Oy Sandelsinkatu 4, Asunto Oy Töölöntori (Mi19, Mi20, Mi21, Mi22, Mi23, Mi24, Mi25)

- rakentamisen ja louhinnan katselmukset, riskikartoitukset ja mittaukset sekä muut louhinnan aiheuttamat haitat
- louheen kuljetuksen aiheuttamat haitat
- käytön aikaiset häiriöt ja tärinä rakenteissa
- liikennealueen laajuus
- Töölöntorin sisäänkäynnin siirtäminen torin itälaidalle.

Vastine

Liikenneviraston suunnittelussa on varauduttu katselmuksiin, tärinämittauksiin ja tiedottamiseen. Yleinen sääntö on, että vahingon aiheuttaja vastaa aiheuttamastaan vahingosta. Tämä otetaan huomioon myös Liikenneviraston ja urakoitsijoiden välisissä sopimuksissa. Korvauskysymykset käsitellään ratalain mukaisesti sekä Liikenneviraston ja kiinteistön kesken. Kannanotot on toimitettu Liikennevirastoon.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Myös asemakaavassa ja rakentamisen tarvitsemassa erilaisissa luvissa annetaan erilaisia määräyksiä, joista osa koskee näitä asioita. Louhinnassa ja rakentamisen kuljetuksissa pyritään mahdollisimman vähäisiin haitallisiin vaikutuksiin ja hyvään työtapaan. Pissarakennuksen tarvitsemat pysyvät maanalaiset ja maanpäälliset tarpeet otetaan huomioon asemakaavaa laadittaessa. Töölöntorilla aseman sisäänkäynti on tarkoitus sijoittaa torin länsilaidalle nykyisen kioskirakennuksen sijalle. Sijainti on kaupunkikuvallisesti parempi ja suojaa toria Runeberginkadun liikennemelulta torin viihtyisyyden lisäämiseksi.

Rakentamisen aikana toteutetaan sellaiset rakenteet, että radan liikennöinnin aikana tärinästä ja runkoäänestä ei aiheudu ohjeavot ylittävää haittaa asuintiloissa. Runkomelusta suurimmasta sallitusta määrästä annetaan asemakaavassa rajoittavia määräyksiä.

Maanalaisen rautatien tarvitsema alue on niin laaja, että nykyiset liikennealueet eivät riitä.

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry (Mi33)

- Riittävä meluntorjunta
- Eläintarhan alueen haitat rakentamisvaiheessa ja käytön aikana
- Geologisesti ja geomorfologisesti arvokkaiden alueiden arvoja ei saa heikentää
- Maan pintaan tulevien rakenteiden sijoitusten vaikutus maisemaan, kävelyyn ja pyöräilyyn
- Alppipuiston ja Eläintarhan alueen ympäristösuunnitelmien arvot ja uudelleen rakentamistapa ovat epäselviä.

Vastine

Suunnittelun yhteydessä on laadittu meluselvityksiä ja meluntorjunnan suunnittelua. Eläintarhan alueesta on tehty ympäristöhistoriallinen selvitys, jossa on myös kuvattu alueen arvot. Suunnittelussa pyritään noudattamaan selvityksessä esitettyjä suosituksia mahdollisimman pitkälle. Yleissuunnitelman suunnitelmia on tarkennettu edelleen rata-suunnitelma- ja asemakaavavaiheessa. Alueella ei ole geologisia rauhoitettuja kohteita. Eläintarhan ja Alppipuiston kallioselänteet ovat maisemallisesti merkittäviä kallioalueita, Pissarakennuksen ei katsota heikentävän alueen kallioselänteiden arvoa. Asemakaavaehdotuksessa on annettu määräykset maan pintaan tulevien rakenteiden laatutasosta ja sovittamisesta arvokkaaseen puistomaisemaan sekä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksistä.

Helsingin Yrittäjät ry (Mi32)

- Radan ja asemien kaupalliset mahdollisuudet ja toiminnallisuus palvelukeskittymin



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

- Asemien ja niiden läheisyyksien liike- ja palvelutilat
- Kulkuväylien riittävä väljyys ja sujuvat vaihtoyhteydet
- Tavarajunien käyttö tunnelissa poikkeustilanteissa
- Keskustan aseman maanalaisten yhteyksien riittävyys
- Hakaniemen aseman ja Töölöntorin aseman yhteyteen tarvitaan pysäköintilaitos.
- Yhteyksien riittävyys asemilta ympäröiviin toimintoihin

Vastine

Asemien hyvä toimivuus on tärkeä suunnittelun lähtökohta. Tilojen toiminnallinen suunnittelu sisältyy asemien pää- ja arkkitehtisuunnitteluun. Asemien maanalaisissa tiloissa ei ole porttialueen takana kaupallisia tiloja paloturvallisuuden takia ja asemille suunnitellaan matkustamisen kannalta välttämättömät tilat. Kaupallisia tiloja voi liittyä sisäänkäyntien läheisyyteen. Käyttäjämääriin ja niiden vaihteluihin perustuva tilamitoitus ja -suunnittelu sekä hyvät yhteydet ovat suunnittelun tärkeimpiä tehtäviä. Helsingin keskustaan ei ole tarvetta ohjata tavarajunia, koska keskustassa ei ole tavara-asemaa. Poikkeustilanteessa junia voi johtaa Pasilan ja Helsingin väliselle maanpäälliselle ratapihalle. Asemilta suunnitellaan mahdollisimman monipuoliset ja sujuvat yhteydet mm. muuhun joukkoliikenteeseen. Tavoitteena on, että kantakaupungin alueella liikkuminen perustuu kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Pysäköintilaitokset ovat omia kaavahankkeita. Hyvät yhteydet ympäröiviin toimintoihin ovat tavoitteena.

HYY Kiinteistöt (Mi28)

- Uuden ylioppilastalon kohdalle suunniteltu hissi ja sen vaihtoehtoinen sijoittaminen
- Kolmensepän aukion sisäänkäynti ja sen vaihtoehtoinen sijoittaminen
- Kiinteistön muut yhteydet maanalaisiin yhteyksiin ja niiden sujuvuus

Vastine

Keskustan aseman suunnitelmia on tarkistettu suunnitelman laatimisen yhteydessä. Asemakaavassa varaudutaan sisäänkäyntiyhteyksiin Kolmensepänaukion alueelta.

Kallio-Seura ry (Mi34)

- Ei ole tutkittu koko raideliikenteen (raitiotie, metro ja rautatie) sijoittamista samoihin tiloihin
- Pitää virheellisenä menettelytapana Liikenneviraston päätöstä karsia Alppilan asema tähän mennessä tehdyillä arvioinneilla ja pitää sitä kuntalain vastaisena
- Hakaniemen aseman rakentaminen tulee tehdä samanaikaisesti Hakaniemen kauppahallin, torin ja pysäköintilaitoksen kanssa jotta rakentamisen häiriöt kestävät mahdollisimman lyhyen aikaa.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

- Hakaniemen uudelleenjärjestely tulee tehdä kiinteässä yhteistyössä tori- ja hallikauppiaiden kanssa sekä uudelleen järjestellä ja monipuolistaa torin toimintoja.

Vastine

Nykyisissä raidejärjestelmissä on toisistaan poikkeavia teknisiä järjestelmiä. Samojen raiteiden käyttäminen tai raiteiden risteäminen tasoristeyksinä ei onnistu. Maanalaiset, monitasoiset asemat nykyisten rakennusten alla ovat myös kallioteknisesti erittäin vaativia. Sujuvat vaihtoyhteydet joukkoliikenteessä on tärkeämpää kuin eri järjestelmien sijainti samoissa tiloissa. Rautateiden suunnittelua ohjaa ratalaki, jota Liikennevirasto on velvollinen noudattamaan. Asemakaavoitusta ohjaa maankäyttö- ja rakennuslaki. Hankkeet toteutetaan kunkin hankkeen kannalta sopivana ajankohtana. Mikäli ajankohdat ovat lähekkäin, voivat osapuolet sopia keskenään yhteistyöstä haittojen vähentämiseksi. Hakaniemen alueen kehittäminen on erillinen Helsingin kaupungin ja alueen maanomistajien hanke, jossa Pissararata otetaan huomioon.

Mi18

- Mikäli kaukojunat siirretään Pasilaan, on Pissararata tarpeeton. Pasilan sillan vieressä nykyisen aseman länsipuolella on tilaa uudelle asemarakennukselle ja kaukoliikenteen busseille.
- Hanketta ei ole perusteltu riittävästi eikä valtion tulisi investoida hankkeeseen.
- Vaihtoyhteys metroon on riittävän hyvä keskustassa eikä Hakaniemen vaihtoyhteyttä tarvita.

Vastine

Asemakaavassa varataan riittävä tila maanalaista rautatietä ja asemia varten ja sovitetaan hanke nykyisen ja tulevan maankäytön ja liikennejärjestelmän kanssa siten, että positiiviset vaikutukset ovat mahdollisimman suuret ja haitalliset vaikutukset ovat siedettävät. Kaukoliikenne on syytä ulottaa jatkossakin päärautatieasemalle, koska tälle yhteydelle on tarve. Hankkeen toteuttamisesta päättää Liikennevirasto ja eduskunta.

Yliopiston Apteekki (Mi29)

- Jotta apteekki voisi toimia, ei sen tiloja voi pienentää nykyisestä sijoittamalla sinne uusi kulkuyhteys

Vastine

Kiinteistön omistaja on esittänyt saman huolen ja asia otetaan huomioon aseman suunnittelussa.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Kruununhaan asukasyhdistys (Mi31)

- Ratatunneleiden suuaukkojen sijainti
- Siltavuorenrannan työtunnelin suuaukko ja sen vaihtoehtoinen sijoittaminen

Vastine

Kantakaupungin alueella rakennettaessa kohdataan usein ristiriitaa erilaisten arvojen, arvostusten ja vaikutusten välillä. Samanaikaisesti yleissuunnitelman kanssa laadittiin ympäristövaikutusten arviointi, jossa esitetyt seikat olivat mukana.

Ratasuunnitelmaa ja asemakaavoitusta varten laadittiin vuonna 2012-13 ajotunneliselvitys, jossa selvitettiin vaihtoehtoisia työtunneleiden suuaukkoja ja vaikutuksia. Kantakaupungin alueella on vaikeaa löytää sopivia paikkoja ja tämä keskustatunnelin rampille kaavoitettu kohta osoittautui haitallisten vaikutusten kannalta sopivimmaksi. Sijaintivaihtoehtoja oli useita, joista keskustan alueella vaihtoehtoiset sijoituspaikat painottuivat Kaisaniemen puiston eri osiin. Asemakaavoituksen aikana on ajotunneleiden sijaintia tutkittu huolella yhdessä huolto- ja pelastustunneleiden kanssa.

Lisäksi kaupunkisuunnitteluvirastoon on toimitettu sähköpostilla mielipiteitä Vauhtitien suunnittelukilpailun kilpailuehdotuksista, Helsingin seudun erilaisista liikennejärjestelmävaihtoehdoista ja liikennöinnistä pääradalla. Mielipiteet on otettu huomioon siltä osin kuin ne koskevat asemakaavoitusta.

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

28.10.2013 järjestettiin Pissararadan maanpäällisten osuuksien ja Linnanmäen suunnitelmien yhteinen esittely- ja keskustelutilaisuus. Yhteiseen tilaisuuteen päädyttiin koska hankkeiden vaikutusalueet ja osalliset ovat samoja. Tilaisuudessa oli myös suunnitelmanäyttely. Tilaisuudessa ei tuotu esille uusia Pissararadan suhteen kielteisiä tai epäileviä näkökulmia.

6.11.2013 järjestettiin Pissararadan Töölön ja keskustan alueiden suunnitelmien esittely- ja keskustelutilaisuus. Tilaisuudessa ei tuotu esille uusia Pissararadan suhteen kielteisiä tai epäileviä näkökulmia. Eräissä mielipiteissä kritisoitiin sitä, että kaupungin lukuisista suunnitelmista ei tahdo saada kokonaiskuvaa, sillä kutakin suunnitelmaa esitellään itsenäisesti.

11.11.2013 järjestettiin Pissararadan Kruununhaan, Hakaniemen ja Kallion alueiden suunnitelmien esittely- ja keskustelutilaisuus. Tilaisuudes-



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

sa ei tuotu esille uusia Pissararadan suhteen kielteisiä tai epäileviä näkökulmia. Eräessä mielipiteessä nähtiin parantamisen tarvetta eri viranomaisten laatimien suunnitelmien yhteensovittamisen tarpeeseen ja joukkoliikenteen investoinneista otettavien hyötyjen maksimoimiseen.

27.5.2014 järjestettiin tarkentuneiden asemasuunnitelmien esittelytilaisuus Laiturilla.

Kaavaehdotus nähtävillä (MRL 65 §) 19.12.2014–26.1.2015

Asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä 19.12.2014–26.1.2015. Lisäksi kaupunkisuunnitteluvirasto pyysi lausuntoaikana 28.11.2014–4.2.2015 kannanottoja viranomaisilta ja maanomistajilta.

Ehdotuksesta tehtiin 1 yksityishenkilön muistutus ja seuraavat 3 yritysten muistutusta: Oy Kamppiparkki Ab/EuroPark Finland Oy, Keskinäinen vakuutusyhtiö Ilmarinen/EuroPark Finland Oy/Autoparkki Norden Oy, Sponda Oyj.

Lausuntoaikana kirjeen antoi 6 yhtiötä: Keskinäinen vakuutusyhtiö Ilmarinen, Kiinteistö Oy Helsingin Lasipalatsi Ab, Oy Mercator Ab, Stadion-säätiö, Stockmann Oyj Abp ja Oy Julius Tallberg Ab. Viimeksi mainittu ilmoitti, että ei jätä varsinaista muistutusta, johon haluaisivat kaupunkisuunnittelulautakunnan vastineen, mutta esitti kirjeessä mielipiteitä asiaan.

Asemakaavan muutosehdotuksesta saatiin kiinteistölautakunnan, pelastuslautakunnan, rakennusvalvontaviraston, taidemuseon johtokunnan, yleisten töiden lautakunnan, ympäristökeskuksen, kaupunginmuseon johtokunnan, liikennelaitos-liikelaitoksen johtokunnan, teknisen palvelun lautakunnan, Eduskunnan kanslian, Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän vesihuollon, Helen Oy:n ja Helen Sähköverkko Oy:n, Liikenneviraston, Puolustusvoimien sekä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunnot.

Asemakaavasta saadut lausunnot on toimitettu myös Liikennevirastoon, joka toteuttaa ratasuunnitelman kuulemisen.

Muistutusten tiivistelmät ja vastineet

Yksityishenkilön muistutuksessa esitetään, että asemakaavaehdotuksen valmistelussa on jätetty huomioimatta ratavaihtoehto, joka lyhentäisi tunneliradan ja tarjoaisi monipuolisemmat yhteydet joukkoliikenteeseen, ja pyöräilyn pääreitteihin. Junaliikenne muuttuisi yli 90 %



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

kauttakulkuliikenteeksi ja voitaisiin rakentaa katu- ja puistopinnan alle jo Taivaskalliolta ja Keskuspuistosta lähtien. Asemakaavoituksessa ei muistutuksen mukaan pidä edetä ennen kuin kaikki vaihtoehdot on asianmukaisesti tutkittu ja arvioitu. Lisäksi esitetään Pissararadan olevan nykyisessä muodossaan taloudellisesti kannattamaton ympäristöä turmeleva hanke.

Muistutuksessa esitetään laajaa raideliikenteen järjestelyä Ilmalan ja Käpylän asemien eteläpuolella sijaitseville rautateille ja asemille. Muistutuksen kartta kuvaa järjestelyn eteläosaa. Kokonaisuudessaan järjestelyyn sisältyy noin 10 km uutta rautatietä ranta- ja pääradan yhdistävälle lenkille, josta merkittävä osa tunnelissa ja 3 km ratapenkereellä Pasilan ja päärautatieaseman välillä. Järjestelyyn sisältyy kolme uutta maanpäällistä rautatieasemaa ja kuusi uutta maanalaista rautatieasemaa, joista yksi on Pasilassa nykyisen aseman länsipuolella. Ilmalan ratapiha ja varikko on suunnitelmassa esitetty siirrettäväksi, alueelle on esitetty kolmioraide ja silmukkarata pääradalle ja lentoradalle. Helsinginkadun kohdalle on esitetty uusi asema.

Vastine

Muistutuksessa esitetty järjestely on laaja ja ulottuu suurelta osin Pissararadan asemakaavan suunnittelualan ulkopuolelle. Järjestelyn vaikutukset ovat huomattavasti suuremmat kuin Pissararadalla. Pissararadan asemakaavoituksessa ei ole mahdollista tarkastella näin laajaa järjestelyä vaihtoehtona Pissararadalle. Asiaa olisi tarkasteltava maakuntakaavoituksessa, yleiskaavoituksessa ja/tai Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman osana.

Sponda Oyj Abp esittää muistutuksen (22.1.2015) yhtiön ja Kiinteistö Oy Helsingin Kaivokatu 8 ja Kiinteistö Oy Kaivokatu 12 edustajana. Kaivokatu 6-8 alueelle on toteutettu maanalainen huoltopiha, jonka lattian korkeustaso on noin -32 ja osalla aluetta pumppaamorakenteet sijaitsevat vielä alempana noin tasolla -37. Louhintatasot ovat vielä näiden alapuolella. Kaavaehdotuksessa esitetyt Pissararadan suojaetäisyysvaatimukset ovat ristiriidassa nykyisiin rakenteisiin nähden esitetyllä radan korkeusasemalla. Mikäli tämä aiheuttaa vahvistus- tai muutostarpeita, tulee nämä ottaa huomioon hankkeen suunnittelussa ja hanke toteuttaa ne kustannuksellaan. Huoltopihaa on suunniteltu laajennettavaksi Kaivokatu 12 alueelle voimassa olevan asemakaavan mukaisesti. Kaavaehdotus ei saa estää suunniteltua huoltopihan laajennusta.

Yhtiö pitää hyvänä ratkaisuna johtaa jalankulkuyhteys Mannerheimintien suuntaisesti etelään ja esittää selvitettäväksi jalankulkuyhteyden jatkamisen mahdollisuus edelleen etelään, Erottajan suuntaan. Ratkaisu palvelisi paremmin kantakaupungin eteläosien työpaikkoja ja asuk-



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

kaita. Myös yhteyden toteuttaminen Kaivokatu 12 tontille (kortteli 2096 tontti 10) tulisi jatkossa olla mahdollista.

Vastine

Muistutuksessa esitettyjen kalliotilojen ja rakenteiden mittaustiedot ovat olleet suunnittelijoiden käytössä ja ne on otettu huomioon selvityksissä ja rakenteiden suunnitelmissa. Tilojen ja Pissarakadan suojavyöhykkeet kallioperässä kohtaavat. Vahvistusrakenteet toteutetaan Pissarakadan yhteydessä ja hankkeen kustannuksella. Maanalaisen huoltopihan jatkamiseen Kalevan talon tontille on varauduttu. Kiinteistönomistajan tulee olla yhteydessä hankkeesta vastaavaan, mikäli tontille halutaan myös jalankulkuyhteys. Keskustan aseman maanalaisen jalankulkuyhteyden jatkamista Erottajalle saakka ei ole pidetty rautatiehankkeen kannalta tarpeellisena. Erottajalla on voimassa oleva asemakaava, jonka mukaan maanalainen käytöstä poistunut väestönsuojana toimiva sisäänajoramppi rakennetaan umpeen. Aukiolta poistuu myös linja-autopäätepyssäkit ja aukiosta on tarkoitus luoda julkinen aukiotila, jolla voi järjestää kaupunkitapahtumia. Rakennusvirasto valmistele Erottajan aukion toteutussuunnittelun.

Oy Kamppiparkki Ab ja EuroPark Finland Oy toteavat lausunnoissaan (26.1.2015), että Pissarakadan Helsingin keskustan aseman, Kampin keskuksen jalankulkuyhteyttä ei voida rakentaa kaavaluonnoksessa suunnitellun mukaisesti, koska se rajoittaisi ja estäisi ennen kaikkea rakennusaikana ajoväylän käyttämistä ja sulkisi kokonaan ainoan jalankulkuyhteyden P-Simonkentän pysäköintihalliin. Perusteluna on, että yhtiöiden hallinnoimaan pysäköintihalliin on ainoastaan yksi jalankulkuväylä, joka tässä luonnoksessa poistuisi käytöstä. Ajoväylä sekä P-Simonkentälle että P-CityForumiin kulkee Simonkadun puistikon kyljessä. Kaavaluonnoksessa maanpäälliset ja maanalaiset rakennustyömaat (havainnekuvat 24/47-25/47 ja 19/47 (liukuportaat kaiteineen) sekä 42/47 ja 23/47 (savunpoistokanavat)), sijoittuisivat nimenomaisesti pysäköintihallien jalankulkuväylien eteen ja ajoväylän välittömään läheisyyteen ulottuen mahdollisesti maanalaisesti myös pysäköintihallitiloihin. Rakennusaikaiset työmaat estäisivät asiakkaitamme käyttämästä pysäköintihallejamme ja vaikutukset yhtiöidemme toimintaan sekä taloudellinen tappio koituisivat ylivoimaisiksi.

Vastine

Lausunnon kuvattavat haitalliset vaikutukset ovat pääasiassa rakennustyön aikaisia. Lisäksi P-Simonkentän paikkamäärä vähenee ja jalankulkuyhteys sijoittuu uuteen paikkaan. Pysäköintilaitoksen, sen ajoyhteyden ja Simonpuistikon alueille sijoittuu rakennuskaivantoja, -kohteita ja työmaa-aluetta, jotka haittaavat pysäköintilaitoksen käyttöä. Ajoyhteyttä ei ole tarkoitus katkaista, muun muassa siitä syystä, että se johtaa vä-



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

estönsuojaan. Työnaikaisia rajoituksia syntyy. Pysäköintilaitoksiin on pääsy myös muiden ajoyhteyksien kautta ja pysäköintilaitos on suljettu klo 24-06. Mikäli P-Simonkenttää käytetään pysäköintiin rakennustyön aikana, voidaan uusi jalankulkuyhteys toteuttaa ennen nykyisen poistamista käytöstä. Lisäksi laitokseen voidaan rakentaa väliaikainen yhteys Narinkalta.

Keskinäinen vakuutusyhtiö Ilmarinen, EuroPark Finland Oy ja Autoparkki Norden Oy esittävät lausunnon (2.2.2015) P-Elielin ja P-WTC:n pysäköintihallien omistajana ja operoijana. Toteamme, että Pissararadan Helsingin keskustan Kaivokadulle sijoitettava työmaata ei voida hyväksyä kaavaluonnoksessa suunnitellun mukaisesti, koska autoilijoiden matkat pitenisivät kohtuuttomasti ja yhtiöidemme toiminta kärsisi huomattavaa taloudellista tappiota.

Perusteluna toteamme, että Pissararadan keskustan aseman toteuttaminen asemapiirroksen (Työyhteenliittymä CJNI-Arkkigraafin laatima alustava luonnos 14.10.2014) mukaisesti on yhtiöidemme toiminnan kannalta erittäin merkittävä ja haasteellinen. Kumpaankin yhtiöidemme pysäköintihalliin P-Elieliin ja P-WTC:hen ajoyhteys on Kaivokadulta/Kaivokadulle. Luonnoksen AR 009_007 KES sivu 3/9 mukaan näyttää siltä, että työmaa-alue tulee katkaisemaan liikenteen Kaivokadulla Mannerheimintieltä aina Rautatieasemalle saakka. Rakennusaikainen työmaa vaikeuttaisi näin ollen kohtuuttomasti idästä tulevien autoilijoiden mahdollisuuksia käyttää P-Elielin pysäköintihallia. Ainoa ajoväylä P-Elieliin ja sieltä ulos olisi Töölönlahden puoleinen pohjoinen ajoramppi, mikä tarkoittaisi, että idästä päin tulevat autoilijat joutuisivat kiertämään lähes koko kaupungin keskustan voidakseen pysäköidä P-Elielissä. Kaikki lännestä ja pohjoisesta tulevat asiakkaat, jotka käyttävät WTC:n pysäköintihallia joutuisivat puolestaan ajamaan Kruununhaan ja Kaisaniemen kautta voidakseen ajaa WTC:hen. Nähdäksemme ajoväylä idästä Kaivokadulta P-Elieliin (Sokoksen ja metroaseman jalankulun välissä) ei saa missään vaiheessa olla suljettuna liikenteeltä. Samoin P-WTC:n osalta lännestä tuleva liikenne ei saa olla suljettuna Mannerheimintien tai Posti-/Kaivokadun suunnalta.

Vastine

Pissararadan työnaikaisien liikennejärjestelyiden vaikutukset keskustan liikenteeseen ovat merkittävät. Työnaikaisten liikennejärjestelyiden suunnittelu kuuluu Pissararadan rakentajalle. Näiden liikennejärjestelyiden hyväksyminen ja valvonta kuuluu Helsingin rakennusvirastolle. Ydinkeskustan alueella on tärkeää turvata ensisijaisesti jalankulku, joukkoliikenne sekä yhteydet tonteille. Myös ajoyhteydet pysäköintilaitoksiin tulee järjestää. On todennäköistä, että kaikkia nykyisiä ajosuuntia ei voida jokaisessa Pissaran rakentamisvaiheessa säilyttää tai sallia.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Helsingin keskustan aluetta on tarve kehittää myös tulevaisuudessa monipuolisesti elinvoimaisuuden ja toimivuuden turvaamiseksi, mikä on pitemmän päälle myös näiden pysäköintilaitosten etu.

Ennen Pissarakadon toteutuksen käynnistymistä tullaan laatimaan tarkemmat suunnitelmat työnaikaisista liikennejärjestelyistä. Näiden suunnitelmien laadinnan yhteydessä tulee ottaa huomioon pysäköintilaitosten käytön turvaaminen.

Kirjeiden tiivistelmät ja vastineet

Ilmarinen on esittänyt muistutuksensa (27.11.2014) kaavaluonnoksen pohjalta. Pissarakadon eteläinen sisäänkäynti on sijoitettu Siltasaarenkatu 12 kiinteistön kohdalle ja pohjoinen sisäänkäynti Siltasaarenkatu 18 - 20 (Ympyrätalo) kiinteistöön. Molemmat ovat Ilmarisen omistamia. Suunnitellut porras-hissiyhteydet toteutuessaan veisivät merkittävän osan kiinteistöjen liiketilaa ilman kompensatiota, joka johtaisi tuotonvähennyksiin ja merkittäviin kiinteistöjen arvonalennuksiin. Ilmarisen ehdoton vaatimus on, että edellä mainittujen kiinteistöjen liiketilat säästetään ja yhteydet sijoitetaan muualle.

Vastine

Kaavaehdotuksessa sisäänkäynnit on sijoitettu Siltasaarenkatu 8 - 10 kiinteistöön sekä nykyisen metron sisäänkäyntien yhteyteen.

Kiinteistö Oy Helsingin Lasipalatsi Ab esittää lausunnossaan (28.1.2015), että se suhtautuu myönteisesti Pissarahankkeeseen ja esitettyihin suunnitelmiin. Toteutuessaan Pissarakada parantaa olennaisesti liikenneyhteyksiä Helsinkiin ja etenkin sen keskustaan sekä myös kaupungin sisäisiä kulkuyhteyksiä. Hanke on näin ollen omiaan vahvistamaan Helsingin keskustan asemaa maan absoluuttisena keskipisteenä, elävöittämään sitä sekä lisäämään keskustan kaupallisia toimintamahdollisuuksia ja näin ollen luomaan alueelle lisää työpaikkoja. Hanke suunnitelmat sisältävät kulkuyhteyden keskustan asemalta Lasipalatsiaukiolle, mikä on erittäin myönteinen asia koko Lasipalatsille, mutta etenkin aukion maanalaisiin tiloihin rakennettavan uuden Amos Anderson taidemuseon kannalta. Näin varsinkin jos kulkuyhteys, niin kuin ajatuksena on, mahdollistaa suoran maanalaisen sisäänkäynnin museon tiloihin. Korostamme tämän merkitystä ja painotamme, että suunnitelmia tältä osin tulee viedä eteenpäin hyvässä yhteistyössä museohankkeen suunnittelijoiden kanssa. Lasipalatsinaukion sisäänkäynnin osalta suunnitelmat tulee mielestämme sopeuttaa aukion uuden asemakaavan tavoitteisiin, jotta aukioista tulisi mahdollisimman toimiva kokonaisuus.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Vastine

Pisarahankkeen keskustan aseman Lasipalatsin aukion sisäänkäynti sisältyy asemakaavaan, koska se palvelee Salomonkadun suunnan liiketortteita ja muodostaa myös luontevan yhteyden Etu-Töölön asuntoalueelle sekä musiikkitalon suuntaan. Merkintä on ohjeellinen eikä pakota yhteyden toteuttamiseen. Lausunto on toimitettu hankkeesta vastaavalle.

Ab Mercator Ab esittää lausunnossaan (28.1.2015), että se suhtautuu myönteisesti Pisarahankkeeseen ja esitettyihin suunnitelmiin. Toteutuksessaan Pisarahankkeen parantaa olennaisesti liikenneyhteyksiä Helsinkiin ja etenkin sen keskustaan sekä myös kaupungin sisäisiä kulkuyhteyksiä. Hanke on näin ollen omiaan vahvistamaan Helsingin keskustan asemaa maan absoluuttisena keskipisteenä, elävöittämään sitä sekä lisäämään keskustan kaupallisia toimintamahdollisuuksia ja näin ollen luomaan alueelle lisää työpaikkoja.

Hankesuunnitelmat sisältävät kulkuyhteyden keskustan asemalta Forum kauppakeskukseen (liukuporras- ja hissiyhteys). Korostamme sen merkitystä ei vain kauppakeskuksen toiminnalle vaan tärkeänä jalankulkuväylänä tulevalta asemalta keskustan lounaisosiin. Forum uudistuksen myötä - varsinkin Kukontorin uudistuminen on tähän myötävaikuttanut - kauppakeskuksesta on muodostunut keskeinen kulkuväylä keskustan lounaisosiin. Juuri tämän asian huomioimista kaupunkisuunnitteluvirasto onkin suunnitteluvaiheessa meiltä vaatinut ja lopputulos on jalankulkijamäärien perusteella sangen hyvä. Alueelle on luonteenomaista suhteellisen pienien työnantajien korostunut rooli, joiden työntekijät todennäköisesti keskimääräistä enemmän käyttävät julkisia kulkuvälineitä (vrt. esimerkiksi Esplanadin alueeseen). Tämän vuoksi on tärkeää toteuttaa yhteys keskustan asemalta kauppakeskukseen siten, että se on sekä nopea, helposti löydettävissä että myös kooltaan riittävän iso, jotta matkustajien siirtyminen asemalta kauppakeskukseen ja siitä eteenpäin sujuisi mahdollisimman jouhevasti.

Vastine

Yhteys on huomioitu kaavoituksessa.

Stadion-säätiö korostaa mielipiteessään (2.2.2015) Olympiastadionin olevan rakennussuojelulailla suojeltu rakennus, jonka suojelunäkökohdat on otettava huomioon toteutettaessa Pisarahankkeen suunnitelmaa. Mikäli stadionin läheisyyteen merkitylle ma-LR -alueelle sijoitetaan huollon ja turvallisuuden vaatimia tiloja tai laitteita, eivät ne maanpinnalle sijoitettuna saa muuttaa Olympiastadionin rakennussuojelullista arvoa tai haitata sen toimintaa (maanpinnalla oleva merkintä vp-rky).



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Olympiastadionin perustusrakenteiden ja Pissararadan tunnelirakenteiden läheisyys edellyttää erityistä suunnittelua. Stadionin perustusrakenteille on varattava vähintään 5 metrin suojaetäisyys. Radan liikennöinti ei saa vahingoittaa stadionin rakenteita eikä häiritä toimintaa.

Rakennustyö aiheuttaa merkittävän häiriön Olympiastadionin toiminnalle ja suunnitelman toteutus tulee tehdä yhteistyössä Stadion-säätiön kanssa. Muilta osin ei ole huomautettavaa.

Vastine Pissararadan asemakaavan muutosehdotus on laadittu samanaikaisesti Olympiastadionin ja sen ympäristön asemakaavan muutosehdotuksen kanssa. Pissararadan Olympiastadionin asemakaava-alueelle suunnitellut tilat ja niitä koskevat Pissararadan kaavamääräykset on merkitty Olympiastadionin asemakaavaan. Pissararadan toteuttaminen edellyttää työnaikaisia kaivantoja asemakaavassa esitetyille teräsbetonitunneliosuuksille. Toteutuksen aikana niiden laajuus saattaa kuitenkin muuttua. Stadionia, kaupunginmuseota, rakennusvirastoa ja kaupunkisuunnitteluvirastoa on syytä kuulla muutosten osalta rakennuslupavaiheessa.

Stockmann Oyj Abp on jättänyt muistutuksen (3.2.2015) ja piirustusliitteen. Yhtiö pitää hanketta tärkeänä samoin kuin kaikkia muita Helsingin ydinkeskustan saavutettavuutta ja elinvoimaisuutta parantavia hankkeita. Yhtiö arvostaa pyrkimyksiä korkeatasoisen kaupunkikuvan säilyttämiseksi sekä viihtyisemmän ja asiakasystävällisemmän kaupunkirakenteen kehittämiseksi.

Keskustan aseman sisäänkäynnin esittäminen tavaratalon sisään on ymmärrettävää, vaikka se aiheuttaa tavaratalossa kolmen kerroksen osalta suuria ja vaikeita muutostöitä ja kaupallisen pinta-alan merkittävän supistumisen. Lausunnon liitteenä on alustavia viitesuunnitelmia, jotka soveltuvat asemakaavan perustaksi.

Stockmann edellyttää, että asemakaavamääräyksissä, asemakaavan selostuksessa ja hankkeen jatkosuunnittelussa otetaan huomioon alla esitettävät seikat.

Tavaratalo, Aleksanterinkatu ja Kolmensepänaukio tulee ottaa asemakaavassa huomioon näiden historiallisia arvoja ja merkitystä korostavin määräyksin.

Vuosina 2000–2010 toteutetussa tavaratalon suuressa muutostyössä kaikki maanalaisten tilojen poistumistie- ja tekniset yhteydet sekä tilat taloteknisille varauksille rakennuksen sisällä on käytetty. Pissararadan yhteyksien tekniikkaa ei voida sijoittaa tavarataloon ilman, että se vai-



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

keuttaisi kohtuuttoman paljon tavaratalon toimintaa ja sen kehitysmahdollisuuksia.

Pisarraradan työmaa on iso, vaativa ja pitkäaikainen. Mannerheimintien alueelle suunnitellut työt johtavat vuosia kestäviin työmaajärjestelyihin, jotka vaikuttavat voimakkaasti alueen kaupunkikuvaan ja saavutettavuuteen. Työmaiden huolellinen suunnittelu ja haittojen minimointi edistävät ydinkeskustan säilymistä asiakasystävällisenä ja viihtyisänä myös työn aikana. Asemakaavamääräyksiin on lisättävä merkintä, jolla korostetaan keskustan ympäristön olosuhteiden säilyttämistä korkeatasoisena myös rakennusvaiheen aikana.

Vastine

Stockmannin kiinteistöön sijoittuvaa Pisarraradan sisääntulon suunnitelua ohjaa voimassa olevan asemakaavan mukainen suojelu. Helsingin Aleksanterinkatu kuuluu valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön RKY 2009-alueisiin, joita on lueteltu Pisarraradan asemakaavan kaavamääräyksessä. Rakennusvalvontavirasto yhdessä kaupunginmuseon kanssa valvoo suunnitelmien sopivuutta hyväksyessään hankkeen lupakuvia mahdollisten Kolmensepän aukion ja Stockmannin tavaratalon rakennukseen kohdistuvien toimenpiteiden osalta.

Asemakaavan muutoksessa Stockmannin kiinteistöön sijoittuvaa sisäänkäyntiä koskevassa map-8- merkityssä määräyksessä on määrätty, että oleelliset maantason näyteikkunat on säilytettävä. Lisäksi on määrätty, että tarvittavat tekniset tilat on sijoitettava kiinteistön ulkopuolelle kadun alle.

Pisarraradan työnaikaisten liikennejärjestelyiden vaikutukset keskustan asiakasystävällisyyteen ja viihtyvyyteen ovat merkittävät. Työnaikaisten liikennejärjestelyiden suunnittelu kuuluu Pisarraradan rakentajalle. Näiden liikennejärjestelyiden hyväksyminen ja valvonta kuuluu Helsingin rakennusvirastolle. Ydinkeskustan alueella on tärkeää turvata ensisijaisesti jalankulku, joukkoliikenne sekä yhteydet tonteille. Helsingin keskustan aluetta on tarve kehittää myös tulevaisuudessa monipuolisesti elinvoimaisuuden ja toimivuuden turvaamiseksi, mikä on pitemmän päälle myös Kolmensepänaukion, Aleksanterinkadun sekä Mannerheimintien varren liiketilojen etu.

Ennen Pisarraradan toteutuksen käynnistymistä tullaan laatimaan tarkemmat suunnitelmat työnaikaisista liikennejärjestelyistä. Näiden suunnitelmien laadinnan yhteydessä tulee ottaa huomioon ydinkeskustan Mannerheimintien - Kolmensepänaukion - Aleksanterinkadun liittymäalueen säilyminen asiakasystävällisenä ja viihtyisänä.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Oy Julius Tallberg Ab ilmoitti (4.2.2015), että ei jätä muistutusta kaavasta. Yhtiö ilmoitti, että olisi halunnut saada lausuntopyyntönsä kaavaehdotuksesta, jolloin olisi ollut pidempi aika valmistella mielipidettä. Yhtiö näkee, että Pisanan aseman sisäänkäynnit on asemakaavaehdotuksessa esitetty tavalla, joka pienentää Citykäytävän jalankulkuvirtoja oleellisesti.

Lausuntojen tiivistelmät ja vastineet

Eduskunnan kanslian lausunnossa (16.1.2015) todetaan, ettei kaavaehdotukseen tai liitteiden aineistoon ole huomautettavaa. Mikäli kaavaehdotusta muutetaan jatkossa siten, että sillä voi olla vaikutusta eduskunnan kiinteistöihin, tulee asiasta hyvissä ajoin etukäteen neuvotella eduskunnan kiinteistötoimiston kanssa.

Kaupunginmuseon johtokunta esittää lausuntonaan (27.1.2015), että 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 kaupunkinäköymiä.

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 Pissararadan 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. Pissararadan 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



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

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.

Vastine

Kaupunginmuseon johtokunnan esittämä lausuntovaraus on lisätty kaavamääräyksiin.

Opetusvirasto ilmoittaa (4.2.2015), ettei sillä ole huomautettavaa aikaisempien kannanottojen lisäksi. Kaavaluonnoksesta antamassaan lausunnossa (8.1.2014) opetusvirasto on edellyttänyt, että asemakaavan muutoksen yhteydessä kiinnitetään huomiota erityisesti turvalliseen liikkumiseen jalan. Pyöräilyverkoston tulisi olla jatkuva ja esteettömien kulkureittien luontevia ja selvästi havaittavissa. Meluntorjuntaa koskevat määräykset on tarpeen sisällyttää kaavaan. Rakennustyön lähestyessä oppilaitoksiin tulee olla yhteydessä kohtuuttoman häiriön välttämiseksi.

Vastine

Opetusviraston esittämät seikat on otettu huomioon asemakaavan muutosta yhteydessä. Lausunto on toimitettu hankkeesta vastaavalle otettavaksi huomioon rakennustyössä.

Yleisten töiden lautakunta (27.1.2015) toteaa, että hankkeen rakennustyö aiheuttaa useiden vuosien ajan huomattavaa haittaa joukkoliikenteelle, ajoneuvoliikenteelle sekä jalankululle ja pyöräilylle. Liikenteen poikkeusjärjestelyt ovat välttämättömiä. Nämä tulee ottaa huomioon varhaisessa vaiheessa. Tiedottaminen ja yhteistyö eri tahojen kesken on tärkeää ja sen tulee olla riittävän laajaa ja ennakoivaa. Pitkäaikaisen työn edellyttämien järjestelyiden kaupunkikuvallinen ilme on otettava huomioon.

Avokaivantojen kohdalla maanpinta tulee palauttaa alkuperäiseen korkoon ja muotoon. On laadittava korkeatasoiset maisemasuunnitelmat ja lievennettävä maisemavaurioiden haittojen korkeatasoisella maisemarakentamisella.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Joukkoliikenteen asemat ympäristöineen ovat esteettömyyden erikoistason alueita. Esteettömyysasiantuntijan tulee olla mukana suunnittelussa. Jalankulkuyhteyksille on laadittava valaistuksen, joukkoliikenteen opastuksen, muun opastuksen sekä mainoslaitteiden yleissuunnitelma.

Pisaratilan toteuttaminen olemassa olevan kaupunkirakenteen sisällä vähentää mm. viheralueiden pinta-alaa ja tuo uusia elementtejä kaupunkiympäristöön. Jatkosuunnittelussa tulee pyrkiä mahdollisimman tehokkaasti vähentämään haittoja yleisillä alueilla ja niiden käyttäjille.

Vastine

Lausunnossa esitetyt näkökohdat on otettu huomioon suunnittelussa. Kaavamääräyksissä edellytetään myös esitetyjä yleissuunnitelmia.

Ympäristökeskuksella (30.1.2015) ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosehdotuksesta. Ympäristölautakunta on delegoinut kaavalausunnon ympäristökeskukselle 27.1.2015.

Kiinteistölautakunnalla (19.2.2015) ei ole huomauttamista itse kaavamutosehdotukseen.

Pelastuslautakunnan lausunnossa (24.2.2015) todetaan, että Pisaratilan suunnitelmien keskeneräisyyden takia ei voida varmistua kaavassa olevien Pisaran tilavarausten riittävydestä. Monet Pisaran 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 alla esitettyihin seikkoihin tulisi vielä kiinnittää huomiota.

Savunpoistoon tarvittavia tiloja ei ole huomioitu riittävällä tarkkuudella, esimerkiksi Keskustan aseman ja Kolmensepänaukion välisen jalankulkuyhteyden savunpoistoa ja sen vaatimia tilavarauksia. Savunpoiston äänenvaimennukseen tarvittavia tiloja ei ole otettu riittävästi huomioon. Savunpoiston vaikutusta yleisillä alueilla sijaitsevien savunpoistokuilujen ympäröivien alueiden turvallisuuteen ei ole tutkittu. Liian matalalla olevista savunpoistokuiluista poistuva savu on turvallisuusriski kuilujen läheisyydessä oleville kiinteistöille, liikenteelle ja liikkuvalla väestölle.

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



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

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

Pisararadan tulvavaroaltaiden sijainnit ja koot eivät ilmene kaava-aineistosta. Tulvariskit, myös vanhentuneen putkiverkoston aiheuttaman riskin osalta, on huomioitava ja niihin on varauduttava koko hankkeen laajuudelta. Tulvavarojärjestelyiden vaatimat tilavaraukset on esitettävä kaavassa.

Kaavaan tulisi lisätä huomio jatkotutkimustarpeesta Pisararadan vaikutuksista olemassa oleviin kohteisiin, muun muassa metroasemiin. Lisäksi tulisi lisätä huomio tilojen turvallisuusasioiden muutostarpeisiin, jonka Pisararadan yhteys aiheuttaa huomattavan henkilömäärän lisäyksen johdosta.

Vastine

Maanalaiseen asemakaavaan merkittävien tilavarausten riittävyys varmistetaan yleensä hankkeen laatimien teknisten yleissuunnitelmien perusteella. Pisararadan suunnitelmien keskeneräisyyden takia ei ole ollut mahdollista varmistua kaavassa olevien Pisaran tilavarausten riittävydestä. On mahdollista, että suunnittelun edetessä havaitaan asioita, joihin kaavoituksessa ei ole pystytty varautumaan käytettävissä olleiden viitesuunnitelmien keskeneräisyyden takia. Pelastuslautakunnan lausunto on toimitettu hankkeesta vastaavalle.

Kaavaehdotuksen laatimisen jälkeen on valmistunut joitakin ilmanvaihdon ja palotekniikan selvityksiä lisää, minkä perusteella on tarkistettu myös tilavarauksia. Savun leviämistä yksittäisistä kuiluista maanpinnalla ei ole tarkasteltu ja toimintaa tällaisissa tilanteissa maanpinnalla ei ole suunniteltu.

Asemakaavassa esitetty nimistö kohdistuu tunneliosuuden ulkopuolisille alueille. Suunnitelmaan sisältyville sisäänkäynneille, käytäville, kuiluille ja muille osille on laadittavissa nimistö ja osoitteisto yhteistyössä viranomaisten kanssa. Lisäksi tilojen haltija tarvitsee teknisen tilanumeroinnin. Kaavaan on lisätty määräys riittävän osoitteiston ja nimistön laatimisesta yhdessä viranomaisten kanssa.

Ilmanpaineen vaihtelut on otettu huomioon rakenteissa, tilavarauksissa ja maanalaisten tilojen ilmatilan hallinnassa. Tulvavaroaltaita voidaan sijoittaa kuivatuksen altainen tavoin rautatietunneleille ja asemille varatuille alueille. Altainen sijaintia ei voida esittää yksittäisten kohteiden



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

tarkkuudella kaavakartassa suunnitelmatarkkuuden riittämättömyyden takia.

Pelastuslain ja kaavassa pelastus- ja henkilöturvallisuuteen esitettyjen kaavamääräysten perusteella myös lausunnossa esitetyt jatkotutkimus- ja muutostarpeet on mahdollista selvittää.

Rakennusvalvontaviraston lausunnossa (6.2.2015) Pisararataa pidetään tarpeellisena hankkeena Helsingin ja pääkaupunkiseudun kehittymisen kannalta. Vaikea ja laaja hanke on kyetty kiitettävällä tavalla tuomaan esille kaava-aineistossa. Suunnittelualue on suurimmaksi osaksi kulttuurihistoriallisesti arvokasta aluetta, josta osa on myös valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Alueella on runsaasti myös yksittäisiä kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäviä rakennuksia ja puistoja.

Hankkeen toteuttamisella puututaan kaupunkimiljöön keskeisiin kohtiin, joihin on odotettavissa olennaisia muutoksia. Ympäristöä muuttavat näkyvästi rautatieasemien sisäänkäynnit, porras- ja hissiyhteydet sekä lukuisat ilmanvaihto-, paineentasaus-, savunpoisto- ja muut kuilut. Tunneleiden suuaukot puistoympäristössä aiheuttavat merkittäviä ruuheita kaupunkimaisemaan. Rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat kaupunkitilaan voimakkaasti ja pitkän aikaa.

Kukin asema ansaitsee yksilöllisen julkisen ilmeensä. Toisaalta asemilta vaaditaan mm. selkeätä ja yhdenmukaista opastusjärjestelmää sekä värityksen ja materiaalien yhdenmukaisuutta. Asemien sisäänkäyntirakennusten toivotaan olevan ilmeeltään keveitä, paviljonkimaisia. Maanpintaan johtavien porras- ja hissiyhteyksien vähäisempi lukumäärä välttäisi joihinkin kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin rakennuksiin ja ympäristöihin puuttumisen, kuten esimerkiksi yhteydet Stockmannin tavara-taloon, Kolmensepänaukiolle ja Lasipalatsinaukiolle havainneaineistossa esitetyllä tavalla. Töölöntorin rajaamista usealla rakennuksella ja rakennelmalla epäillään heikentävän paikan ominaisuutta avoimena kaupunkitilana.

Ilmanvaihtokuilujen suurta lukumäärää pidetään ongelmallisena. Asemakaavavaiheessa tulisi myös varmistaa kuiluille varattujen alueiden riittävä laajuus, jotta rakennelmien koko ei kasvaisi toteutusvaiheessa. Kuilujen integroiminen nykyisiin tai rakennettaviin rakennuksiin olisi suotavaa tai sijoittaminen korttelien sisäpihoille, mikäli mahdollista. Kallion virastotalon läheisyyteen esitetyt kuutiot nähdään epäsovivina ja liian talomaisina. Paasivuoren puistikon rakennelman sijainti ja koko ovat epäonnistuneita, kuilu tulisi siirtää pois puistosta. Samoin epäillään sitä peittävän puuston elinmahdollisuuksia. Varsapuiston laidalle



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

esitetty rakennelma on liian näkyvä ja kaupunkitilaan sopimaton. Se ja Sammonpuistikkoon esitetty kuilurakennelma ovat havainnekuvin sijoitettu keskelle puistoa. Rakennelmat tulisi kuitenkin sijoittaa eheän kaupunkitilan reunavyöhykkeelle eikä sen keskelle. Kampin hiljenty-miskappelin läheisyyteen esitetyn ilmanvaihtokuilurivistön vaikutus kaupunkitilaan on kyseenalainen. Ympäristötaiteen keinojen sijaan ilmanvaihtokuilut tulisi pyrkiä ratkaisemaan yksinkertaisin, huomiota he-rättämättömin muurirakentein. Teknisten rakennelmien tulisi olla mie-luummin vähäeleisiä kuin vahvoja itsenäisiä aiheita kaupunkitilassa. Jos kuiluja jossain haluttaisinkin käyttää ympäristötaiteena, tulisi suunnittelusta järjestää taidekilpailu.

Rakennettavat tunneleiden suuaukot tuottavat suuria muutoksia kaupunkimaisemaan ja kaventavat keskustan rajallisia vapaa- ja viheralueita. Eläintarhan alueella ja Alppipuistossa muutokset ovat näkyviä ja nykytilannetta heikentäviä. Jatkotyössä tulee visuaalinen vaurio minimoida hyvän ja asiantuntevan suunnittelun sekä tiukan mittakaavan keinoin. Diakoniapuiston tunnelin suuaukon läheisyydessä esitetty vehreys ei voi luultavasti tässä mittakaavassa säilyä. Siltavuorenrantaan esitettyä ajoaukkoa pidetään liian massiivisena. Erityisesti tunnelin ot-sapinnan ilme on tyyli. Sen mittasuhteisiin ja maisemointiin tulee jatko-työssä kiinnittää erityistä huomiota.

Hanke aiheuttaa useassa pisteessä isoja, väliaikaisia järjestelyjä. Myös näissä tulee kiinnittää huomiota kaupunkimiljöön ilmeeseen suunnittele-malla työmaa-aidat ja muut väliaikaiset rakenteet laadukkaiksi. jatko-suunnittelu tulee toteuttaa huolellisesti. On tarpeellista järjestää arkkitehtuurikilpailuja muidenkin keskeisten rakennelmien tarkemmasta suunnittelusta, kuten on tehty Vauhtitien sillan tapauksessa. Suunnitel-lijoiden pätevyyteen ja kelpoisuuteen on kiinnitettävä huomiota. Koke-mus ja ymmärrys kulttuurihistorialliseen ympäristöön suunnittelusta on edellytys hyvälle lopputulokselle.

Lausunnon mukaan kaavaselostuksessa tuodaan hyvin esiin ja puolus-tetaan myös kaupunkikuvallisia ja historiallisia arvoja. Tulee huolehtia, että jatkosuunnittelussa hyvät periaatteet toteutuvat kussakin yksittäis-sessä rakentamiskohteessa. Myös jatkosuunnittelun aikana tiivis viran-omaisyhteistyö on tärkeää.

Vastine

Lausunnossa esitetyt kaupunkiympäristöön liittyvät arvot ovat olleet suunnittelun lähtökohtina ja hankkeen aiheuttamat muutoskohteet ovat olleet selvillä yleissuunnitelman laatimisen ja ympäristövaikutusten arvioinnin kautta. Asemien sisäänkäyntien lukumäärä ja suuntautuminen on tehty asemien sujuvan käytön ja käytettävissä olevien tilojen näkö-



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

kulmasta. Maanalaiset tilat vaativat monen tyyppisiä pintayhteyksiä ja kuilujen yhdistäminen on usein hankalaa niiden käyttötarkoituksen tai laajuuden takia. Yleissuunnitteluvaiheessa joitakin kuiluja oli hankalasti kortteleiden sisäpihoilla, mutta tarkemmassa suunnittelussa niille löydettiin sopivimmat paikat. Rakennetussa kaupunkiympäristössä ei ole helppoa löytää sijoituspaikkoja kuiluille muiden toimintojen rajoitusten tai kaupunkikuvallisten seikkojen takia. Kuilujen massiivisuutta voidaan vielä lieventää jonkin verran rakenteiden laajojen pintojen jakamisella ja muun muotoilun keinoin. Suunnittelutyön edetessä on joistain kuiluvauruksista voitu luopua (Savilan pumppaamon tontti, Sammonpuistikko ja Varsapuistikko). Lausunto on toimitettu myös hankkeelle jatkosuunnittelua ja rakennustyötä varten.

Teknisen palvelun lautakunnan lausunnossa (5.3.2015) todetaan, että Pissararadan linjaus sijaitsee Kaupunginpuutarhan alueella, jossa toimii tällä hetkellä Staran kolme eri työyksikköä, kaupunkitekniikan rakentamisen projektimittaus, kaupunkitekniikan ylläpidon hoitopiiri ja ympäristönhoidon puutarhapalvelu. Alueella työskentelee useita kymmeniä vakituisia Staran työntekijöitä.

Tunnelinjaus kulkee kohdasta, jossa on todettu kallioperän painanne, jonka kohdalla tunneli rakennetaan avokaivantona. Kaivannon sijainti on alueen toimintojen kannalta erittäin keskeinen paikka. Todennäköisesti kaksi alueen kolmesta työyksiköstä joutuvat siirtymään väistötiloihin. Myös kolmannen, puutarhapalveluiden, toiminta häiriintyy erittäin merkittävästi tai estyy rakentamisen ajaksi.

Toiminnan ennakkoinnin vuoksi rakentamisen ajoitus, aloitus ja tarvittavat ennakkotoimet on pystyttävä sopimaan vähintään 12 kuukautta ennen rakentamisen aloitusta. Oikealla rakennustyömaan aloitusajankohdalla vuodenaikaan nähden voidaan myös vähentää haittoja ja erityistoimia. Kaikkia kaupunginpuutarhan alueen toimintoja ei voida pysäyttää Pissararadan rakentamisen ajaksi ja työmaa-alueen suunnittelussa on huomioitava alueella toimivien tarpeet. Työmaakaivannon tarvitsema tila tulee rajata niin pieneksi kuin mahdollista tai muutoin kaivannon vieressä olevat kasvihuoneet on purettava, jolloin kasvintuotanto estyisi täysin.

Räjätystyössä on huomioitava alueen rakennuskannan erityispiirteet sekä Talvipuutarhassa vierailevat. Räjätys ja kovaääninen työn ajoitus on sovittava ennakkoon tarkasti. Väistötilojen ja poikkeusjärjestelyjen aiheuttamat negatiiviset kustannusvaikutukset on rakennushankkeen korvattava täysimääräisesti Staralle ja sen työyksiköille.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Alueen ennallistamisen lähtökohtana on pidettävä alkutilannetta. Ennallistaminen on toteutettava välittömästi rakentamisen yhteydessä. Pisararadan maanpäälisiä rakenteita ei tule sallia alueelle. Työmaan ulkopuolinen liikennöinti ja järjestelyt on toteutettava niin, että myös Talvipuutarhassa vierailevat huomioidaan. Talvipuutarhan palvelut eivät saa häiriintyä rakentamisessa. Teknisen palvelun lautakunta puoltaa asemakaavan muutosta edellä esitetyin huomautuksin.

Vastine

Lausunto on toimitettu Liikennevirastoon toteuttamista varten.

Helsingin kaupungin **taidemuseon johtokunnan** lausunnossa (17.2.2015) todetaan Pisararadan parantavan Helsingin keskustan joukkoliikennettä ja Kampin alueen saavutettavuutta ja lisäävän asiakasvirtoja myös Tennispalatsin välittömässä läheisyydessä. Taidemuseon mielestä olisi tärkeää, että keskustan asemalle olisi suora kulkuyhteys myös Tennispalatsilta sekä Salomonkadun puolelta että maan alta.

Tennispalatsin peruskorjauksen suunnittelun yhteydessä on ollut esillä maanalaisen yhteyden louhiminen Tennispalatsin alta metroon ja Kampin kauppakeskukseen, mutta kaupunki luopui suunnitelmasta. Pisararadan tunneli tulee kulkemaan aivan Tennispalatsin rakennuksen alta ja taidemuseo toivoo, että Tennispalatsin ja Amos Andersonin Lasipalatsin tilan välille tulisi Pisararataa rakennettaessa luoda maanalainen kulkuyhteys ja samalla tutkia mahdollisuutta louhia museoille yhteisiä väliaikaisvarastoja. Synergiaedut olisivat huomattavat.

Lausunnossa korostetaan, että louhintatöiden riskianalyysiä tehtäessä tulee taidemuseoon olla suoraan yhteydessä. Louhinta- ja räjäytystyöt saattavat aiheuttaa Taidemuseossa oleville teoksille mittavia vahinkoja. Taidemuseon on pystyttävä ennakoimaan ja eliminoimaan riskitekijät ajoissa ja näyttelyohjelmiston suunnittelussa on ennakoon varauduttava kaikkiin mahdollisiin riskitekijöihin. Taidemuseon on ehdottomasti oltava tietoinen louhinnan aikatauluista ja niiden aiheuttamista vaaratekijöistä.

Taidemuseo esittää, että rakennushankkeen yhteydessä sovelletaan prosenttirahaperiaatetta taideteosten toteuttamiseksi. Tämän lisäksi taidemuseolla on mahdollisuus toteuttaa kaupungin hallinnoimiin tiloihin julkista taidetta omilla määrärahoillaan. Taidemuseon johtokunta esittää, että Pisararadan asemalle luodaan kullekin omaleimainen ilme julkisella taiteella ja että taidemuseo osallistuu asiantuntijana projektiin mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Vastine

Tennispalatsin läheisyyteen rakennetaan Pissararadan yhteydessä rautatietunneleita, mutta ei kuitenkaan yleisötiloja. Kulkuyhteys Tennispalatsin ja Amos Andersonin museon välillä ei ole Pissararadan kannalta tarpeellinen. Lausunto on toimitettu rakennushankkeelle jatkosuunnittelua ja rakennustyötä varten. Taidemuseolla on mahdollisuus osallistua suunnitteluun asiantuntijana.

Sosiaali- ja terveystieteiden viraston lausunnossa (2.3.2015) todetaan, että Pissararata parantaa palveluverkon saavutettavuutta. Ikääntyvän tai aiseltaan heikentyneen väestön tarpeet tulee ottaa suunnittelussa huomioon. Liikennejärjestelmässä tarvitaan selkeä opastusjärjestelmä ja lepopaikkoja. Hissien tarve on suurempi kuin metrossa. Liikkumisen apuvälineiden kuljettaminen on vaikeaa liukuportaissa.

Vastine

Esitetyt näkökulmat sisältyvät rautatiejärjestelmän esteettömyyden suunnitteluperiaatteisiin. Lausunto on toimitettu myös hankkeeseen ryhtyvälle.

Liikennelaitos-liikelaitoksen johtokunnan lausunnossa (26.1.2015) muistutetaan, että Pissararadan tarvitsemien maanalaisten tilojen, pysäköintipaikkojen ja muiden teknisten tilojen varaukset tulee mahdollisuuksien mukaan yhteen sovittua metroasemia ja tunneleita sivuavilla kohteilla. Koska Pissararadan tilat liittyvät mm. Rautatien ja Hakaniemen metroasemiin, ei Pissararadan liittymisestä saa aiheutua muutostarpeita nykyisille metroasemille.

Hankkeen toteuttaminen aiheuttaa useiden vuosien ajan huomattavia väliaikaisia liikennejärjestelyitä. Liikennelaitosta koskevat järjestelyt tulee tiedottaa ajoissa ja riittävän laajasti. Liikennelaitoksen joukkoliikenteen tulee pystyä toimimaan moitteettomasti Pissararadan rakentamisen aikana.

Vastine

Pissararadan tulee muodostaa muun joukkoliikenteen kanssa sujuva kokonaisuus. Kulkuyhteydet ja tekniset järjestelyt sovitetaan mahdollisimman hyvin ympäristön muiden tilojen kanssa. Mainituilla metroasemilla tulee tehtäväksi mm. väestönsuojarakenteiden ja kulkuyhteyksien muutoksia. Valtakunnallisissa alueiden käytön tavoitteissa ja Helsingin kaupungin eri strategioiden tavoitteissa on edellytetty joukkoliikenteen kehittämistä ja joukkoliikenteellä tehtävien matkojen osuuden kasvamista. Pissararadan suunnittelussa on otettu huomioon myös metron nykyiset tilat ja laadittu suunnitelmat yhteistyössä liikennelaitoksen edustajien kanssa siten, että haitalliset vaikutukset jäävät mahdolli-



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

simman vähäisiksi. Lausunto on myös toimitettu hankkeesta vastaavalle.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunnossa (30.1.2015) pidetään sisäänkäyntien ja kuilujen sijoittamista tiheään kaupunkirakenteeseen haasteellisena tehtävänä ja niille on oltava kaavassa riittävästi vaihtoehtoja. Esimerkiksi keskustan aseman eteläisen sisäänkäynnin sijoittaminen Stockmann Oyj:n kiinteistöön ei saa jäädä asemakaavassa ainoaksi vaihtoehdoksi. Myös Töölön aseman yhteydet Stadionin suunnalla tulee olla hyvät eivätkä muut alueen hankkeet saa aiheuttaa kohtuuttomia hankaluuksia.

Pisararadan asemakaava ei saa estää Töölön metroaseman ja Kampi–Töölö–Pasila -metron myöhempää toteutusta.

Rakentamissuunnittelussa tulee ottaa huomioon monivuotinen rakennustyö, jolla on keskeisen sijainnin vuoksi merkittäviä haittavaikutuksia raitio- ja bussiliikenteeseen. HSL:llä tulee olla mahdollisuus osallistua edelleen aktiivisesti suunnitteluun, jotta poikkeusliikenne ja jalankulku-yhteydet olisivat sujuvia ja turvallisia.

Vastine

Keskustan aseman sisäänkäynnit nykyisissä rakennuksissa ovat joiltakin osin hankalia. Asemakaavassa esitetyn lisäksi on tarvittaessa mahdollista laatia erillinen suppeampi asemakaavan muutos vaihtoehtoiselle sisäänkäynnille.

Taka-Töölön urheilu- ja muiden tapahtumien suuri yleisömäärä on tärkeä näkökulma. Töölön metrolle on esitetty asemakaavassa aluevaraus Hesperian esplanadin kohdalla, jossa metron ja rautatien tunnelit saattavat sijaita lähekkäin. Sen sijaan Kampin keskuksen kohdalla radat eivät sijaitse toistensa kaava-alueilla. Töölöntorin metroasemaa joudutaan siirtämään länteen vuoden 2008 alustavassa yleissuunnitelmassa esitettyyn nähden Pesararadan linjauksen tarkistamisen takia. Periaatepiirros on lisätty kaavaselostuksen liitteeksi.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä toteaa vesihuollon osalta, että Pesararadan rakentaminen ei aiheuta tarvetta vesihuollon uudisrakentamiselle ja uudet asemat on liitettävissä olevaan vesihuoltoverkkoon. Rakentamisen takia joudutaan siirtämään nykyisiä vesihuoltolinjoja. Nykyisiä vesihuolto- ja yhteiskäyttötunneleita joudutaan siirtämään tai vahvistamaan. Johtosiirroista on laadittu alustavat yleissuunnitelmat ratasuunnittelun yhteydessä. Johtosiirtojen kustannusarvio tulee esittää asemakaavaselostuksessa. Tarkempi suunnittelu ja toteutus tulee hoitaa keskitetysti ratahankkeen toimesta ja kustan-



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

nuksella. Siirroista ja suunnitelmista tulee sopia HSY:n kanssa. Louhinnan yhteydessä syntyviä porausvesiä ei saa johtaa viemäriin ilman selkeytystä. Selkeytys- ja tasausaltaiden tulee olla riittävän suuria louhinnassa syntyvien vesimäärien käsittelyyn. Eläintarhan urheilukentän kohdalla on kaavakartassa merkintä säilytettävästä puurivistä. Pasi-
lan alueen aluekuivatusta varten Vauhtitielle rakennetaan uusi hulevesiviemäri, joka maaperä- ja pohjavesiolosuhteiden takia tulee sijoittaa mahdollisimman kauas ratapenkereestä. Nykyinen puurivi joudutaan poistamaan rakentamisen takia ja uudistamaan työn valmistuttua.

Vastine

Kaavaselostukseen on lisätty johtosiirtojen ja vesihuolto- ja yhteiskäyttötunneleiden siirtojen kustannusarvio.

Helen Oy toteaa (2.2.2015) olleensa Helsingin Energia -liikelaitoksena yhteistyössä Pissararadan suunnitteluhankkeen kanssa kaukolämpö-, kaukojäähdytys- ja sähköverkkotoimistojensa osalta. Helen Oy:n ja Helen Sähköverkko Oy:n näkökohdat on huomioitu asemakaavamuutoksessa hyvin. Vuoden 2015 aikana perustetaan Helen Energiatunnelit Oy hallinnoimaan yhteiskäyttötunneleita. Helen Sähköverkko Oy antaa kaavamuutosehdotuksesta oman lausunnon.

Helen Oy:n toimintoja asemakaavan vaikutusalueella on useita: yhteiskäyttötunneli Salmisaari–Kamppi–Ruskeasuo pystykuiluineen, yhteiskäyttötunneli Töölö–Alppila pystykuiluineen, Töölön ja Kluuvin sähköasemat, Alppilan lämpökeskus yhteyksineen, maakaivantoihin rakennetut kaukolämpö-, kaukojäähdytys- ja sähkökaapelit.

Helen Oy:n kannalta on tärkeää päästä jatkossakin vaikuttamaan suunnitelmiin, jotka tulee hyväksyttävä yhtiöllä, samoin kuin aikataulut. Tunnelissa sijaitsee tärkeitä runkolinjoja. Käyttökatkokset tulee ajoittaa kulutuksen ja tuotannon kannalta hyvin ja työ tulee suunnitella riittävän ajoissa. Kohteita tulee katselmoida ja varustaa tärinämittauslaittein. Osassa tunneleita on kallionpinta näkyvissä ja tunnelissa olevat johdot tulee suojata yhtiön hyväksymällä tavalla. Liikkuminen tunneleissa on ohjeistettua ja yhtiö antaa tarvittavan koulutuksen ja luvat.

Yhteiskäyttötunneleita ei voi käyttää Pissararadan rakentamisen aikaisena huolto- tai työmaareittinä. Hankkeen rakentamisesta aiheutuvat välittömät ja välilliset kustannukset on kohdennettava hankkeelle toteutuneiden kustannusten mukaisesti. Välittömiin kustannuksiin luetaan järjestelmiin, rakenteisiin ja rakennelmiin kohdistuvat muutostyöt mukaan lukien suunnittelu- ja valvontatyöt. Välillisiin kustannuksiin luetaan mm. energian hankinnan ja toimituksen lisäkustannukset, jotka aiheu-



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

tuvat normaaleista poikkeavista järjestelyistä energian tuotannon ja siirron osalta.

Helen Oy kiittää hyvästä yhteistyöstä energiahuoltoon ja tunneli-infrastruktuuriin liittyvien tekijöiden hyvästä huomioimisesta asemakav-
van valmistelussa.

Vastine

Kaavamääräyksiin on kirjattu, että tehtäessä muutoksia tai korvaavia järjestelyjä olemassa oleviin maanalaisiin tiloihin, on muutos suunniteltava yhteistyössä olemassa olevan tilan omistajan ja haltijan kanssa. Muutosten suunnitelmat ja niiden toteutusaikataulu on hyväksyttävä ko. tilan omistajalla ja haltijalla. Lisäksi olemassa olevien maanalaisten tilojen läheisyydessä olevilla alueilla rakennettaessa tai louhittaessa on otettava huomioon maanalaisten tilojen sijainti ja rakenteiden suojaetäisyydet siten, ettei aiheuteta haittaa maanalaisille tiloille tai rakenteille. Yhteiskäyttötunneleita ei ole ajateltu käytettäväksi rakentamisen aikaisina reiteinä.

Lausunto on toimitettu hankkeelle otettavaksi huomioon rakentamisessa. Kaavamääräyksellä ohjataan yhteistoimintaa toteuttajan ja nykyisten tilojen haltijoiden kanssa. Hankkeen rakentamisen välittömät kustannukset on otettu huomioon kustannusarviossa. Välillisten kustannusten suuruus ja kohdentuminen riippuu toteuttamisen ajankohdasta ja järjestyksestä. Näihin voidaan vaikuttaa yhteistyöllä energiayhtiön kanssa. Ratkaisut tehdään rakentamisvaiheessa. Välillisiä kustannuksia sisältyy hankkeen kustannusarvion varauksiin, mutta niitä ei ole eritelty.

Helen Sähköverkko Oy toteaa (3.2.2015), että Pissararadalla on merkittäviä vaikutuksia sähköverkon rakenteisiin niin tunneleissa kuin katuverkossakin. Erityisen huomion arvoisia kohtia ovat pintayhteydet ja ratalinjaukset suunniteltujen juna-asemien kohdalla sähköasemien läheisyydessä. Ratatunneli kohtaa tärkeitä kaapelitunneleita, joissa on siirto- ja jakelukaapeleita. Korvaavat voimakapeliyhteydet on toteutettava niin, että yksi tunneliyhteys on aina käytettävissä. Jakeluverkon kaapeleiden osalta tunnelireitille korvaavaa kaapelireittiä tulee harkita rakennettavaksi kokonaan katuverkkoon. Ratalenkki sivuaa useita energia-tunneleita ja sähköasematiloja. Louhinnassa tulee noudattaa erityistä varovaisuutta ja tarvittaessa tehtävä varmistavia rakenteellisia toimenpiteitä sähkön toimintavarmuuden takaamiseksi. Kaikissa louhintatöissä tulee ottaa huomioon tärinäarvot, jotka sähköverkko ja sähköasemat on suunniteltu kestäväksi. HSV pitää tärkeänä, että myös jatkotyössä saa olla mukana sähköverkon rakenteisiin kohdistuvien muutosten suunnittelussa. Toteutus suunnittelu tulee tehdä riittävän ajoissa. HSV



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

toteuttaa omistamiensa rakenteiden siirrot ennalta suunniteltuun hyväksytyyn paikkaan ja laskuttaa tilaajaa toteutuneiden kustannusten mukaisesti.

Vastine

Helen Sähköverkko Oy:n lausunto on toimitettu hankkeelle.

Liikenneviraston lausunto (20.2.2015) on hyvin seikkaperäinen ja sisältää liitteineen 31 sivua. Tässä tiivistelmässä pyritään esittämään kaikki lausunnossa esille nostetut seikat, mutta tiivistelmässä painotetaan asemakaavoitusvaiheen kannalta tärkeitä asioita. Liikennevirasto pitää tärkeänä, että Pissararadan asemakaavassa huomioidaan mahdollisimman hyvin ratahankkeen suunnitteluvaiheessa tiedossa olevat tilatarpeet. Kaava tulisi laatia niin, että se mahdollistaa Pissararadan toteuttamisen ja muutoksia kaavaan tarvitaan vain mahdollisten suurempien muutosten osalta erityisesti maanpintaan tulevien rakenteiden osalta.

Asemakaavaehdotus ei kaikilta osin mahdollista Pissararadan toteuttamista. Kaavaehdotus on laadittu tiukasti tekeillä olevan ratasuunnitelman tämänhetkisten laajuustietojen pohjalta, ja osin ne myös alittaen, jättämättä riittäviä mahdollisuutta suunnitelmien kehittymiseen ja lopullisten tilatarpeiden vaatimiin tarkennuksiin. Asemakaavakartat on piirretty kauttaaltaan liian ahtaaksi ajatellen kalliotunneliin sijoittuvan Pissararadan toiminnan kannalta tarvittavia tiloja sekä ratalinjalla että asemilla.

Koska asemakaava laaditaan Pissararadan toteuttamista varten, tulee asemakaava tehdä lähtien Pissararadan tarpeista ja niistä vaatimuksista, joita mm. pelastusviranomaiset asettavat radan toiminnallisille ja teknillisille ratkaisuille. Johtuen suunnittelun ja kaavoituksen rinnakkaisesta etenemisestä, ei kaavaa kuitenkaan voida laatia tiukasti Pissaran luonnossuunnitelmien ja kaavoittajan omien näkemysten mukaisesti ottamatta huomioon jo luonnossuunnitteluvaiheessa määriteltyjä ja toteutussuunnittelun aikana tarkentuvia vaatimuksia. Asemakaavaehdotuksen ja valmisteilla olevan ratasuunnitelman välillä on jo nyt tiedossa suunnitelmien muutoksista aiheutuvia ristiriitoja.

Maanalaisessa rakentamisessa kaavan tulee olla väljä ja sallia lopullisten rakenteiden ja tilojen toteuttaminen ilman, että kaavasta tarvitsee poiketa. Liikennevirasto painottaa, että väljästi osoitetut kaava-alueet eivät johda yhtään sen laajempaan rakentamisen volyyymiin kuin mitä hanke tarvitsee.

Asemakaavamääräyksissä ja kaavakartalla on annettu lukuisia erilaisia mitta- ja ulottuvuustietoja, jotka eivät mahdollista Pissararadan toteutta-



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

mista. Esimerkiksi savunpoiston poikkileikkauspinta-alan minimiraja on kaavamääräykseen tulkittu savunpoistokuilurakennuksen maksimaalisena laajuutena. Tarvittavat tilavarauksen tulee osoittaa kaavassa riittävän laajoina ja epätarkoituksenmukaiset, kaavaan kuulumattomat mittatiedot, tulee poistaa tai osoittaa suuntaa-antavina. Lausunnossa annetaan ohjeita miten tunneleiden mitat tulisi kaavassa esittää ja pidentään maanalaisen rautatien ja sen vaatiman ratatilan mitoituksesta riippuvien tunnelimittojen esittämistä tarpeettomana.

Lausunnon mukaan asemakaavaehdotuksessa tavoitellaan uusien rautatieasemien kulkuyhteyksien sijoittaminen olemassa olevaan rakennuskantaan. Kaavalla pyritään näin välttämään erillisten sisäänkäyntirakennusten toteuttaminen kaupunkikuvaan sen sijaan, että niille annettaisiin kaupunkirakenteeseen sisältyvälle merkittävälle liikennemuodolle kuuluva toiminnallinen ja kaupunkikuvallinen arvo. Rakennuskantaan sijoitetut sisäänkäynnit ovat periaatteena kaavaselostuksessa mainittuja joukkoliikenteen tavoitettavuuden, sujuvuuden ja toimivuuden tavoitteita vastaan. Liikekiinteistöjen tasapuolisen kohtelun kannalta on etu, jos sisäänkäynnit voidaan pääosin sijoittaa katutilaan ja suoraan liiketiloihin tulevien sisäänkäyntien osalta kiinteistöt osallistuisivat toteuttamiskustannuksiin.

Asemakaavan tulisi mahdollistaa kulkuyhteyksien toteuttaminen myös ilman niiden sijoittamista olemassa olevaan rakennuskantaan koska suunnittelu on vielä kesken. Lisäksi olemassa oleviin rakennuksiin sijoitettavien kulkuyhteyksien toteutusedellytykset ovat teknisesti ja taloudellisesti epävarmoja.

Asemakaavan merkinnöissä ja määräyksissä olevaa terminologiaa esitetään tarkistettavaksi seuraavien termien osalta: ajotunneli ja työtunneli, suojavyöhyke, kuilu ja kuilurakennus, kuilun pinta-ala ja korkeus. Kaikkien kalliopulttien tulisi mahtua kaava-alueelle.

Kaavaselostuksen sisältöön esitetään huomautuksia. Termin ratasuunnitelman luonnos todetaan olevan virheellinen. Raiteenvaihtopaikkojen lukumäärä on kaksi. Selostuksessa kerrotaan Töölöntorin kaivantoon rakennettavasta ajoluiskasta vaikka sellaista ei ole esitetty lopullisen tilanteen suunnitelmissa eikä kaavakartassa. Havainneaineistossa on käytetty myös sellaisen suunnittelutoimiston laatimia havainnekuvia, joiden kanssa Liikennevirastolla ei ole sopimussuhdetta.

Lausunnossa nostetaan esille, että asemakaavan muutoksessa ei ole huomioitu lisäraiteiden vaatimaa tilaa nykyisen rata-alueen itäpuolella Nordenskiöldinkadun pohjoispuolella. Lisäraiteita ei ole tarkoitus toteuttaa Pissararadan rakentamisen yhteydessä, mutta niihin on syytä varau-



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

tua alueen maankäyttöä suunniteltaessa. Pissarakennuksen kaavassa lisärakennusten tilantarpeita ei tarvitse osoittaa, mutta ne tulee huomioida jatkossa.

Lisäksi Liikenneviraston lausunnon liitteissä on esitetty useita kohtia, joissa kaavaan merkintöjä olisi syytä tarkistaa.

Vastine

Asemakaava on laadittu käytettävissä olevien suunnitelmien pohjalta. Kaavan suunnittelussa on pyritty ottamaan huomioon nykyisten maanalaisten tilojen lisäksi myös asemakaavoihin ja muihin suunnitelmiin sisältyvät tilanvaraukset. Kantakaupungin alueella maanpäällinen ja maanalainen tila on niukka.

Kaavassa esitettyjä mittoja ja muita merkintöjä on tarkistettu tarkentuneiden suunnitelmien perusteella. Asemakaavan tilanvaraukset on laadittu suunnitelmien perusteella ja niin että kaava ottaa huomioon myös kaava-alueen muun maankäytön ja rakenteiden tilavaatimukset sekä tiedossa olevat alueelle suunnitellut tilantarpeet.

Helsingin keskustaa suunnitellaan jalankulkukeskustana, jossa katutila ja aukiot ovat tärkeä osa paitsi jalankulun ja pyöräilyn myös erilaisten kaupunkitapahtumien tilana. Sisäänkäyntien sijoittaminen olevaan rakennuskantaan ja erillisten sisäänkäyntirakennusten välttäminen on pitkäaikainen periaate, jota noudattamalla on pystytty välttämään esimerkiksi useiden kymmenien pysäköintilaitoksiin johtavien kulkuyhteyksien ja teknisten kuilujen sijoittaminen katu-, puisto- ja korttelialueille. Tällä periaatteella on ollut positiivinen vaikutus kaupunkikuvan ja miellyttävän kaupunkiympäristön kannalta.

Kaavaselostusta ja terminologiaa on tarkistettu lausunnossa esitetyn perusteella. Kaavan laajuus kattaa kalliotilojen normaalin suojavyöhykkeen ja koska kalliopulttien pituus päätetään louhintatyömaalla, on poikkeuksiin vaikeaa varautua asemakaavavaiheessa. Selostuksessa on nostettu Töölöntorin ajoluiska esille, koska se on kortteleiden välissä sijaitsevan työnaikaisen vaikutuksen kannalta merkittävää. Esimerkiksi Stadionin kaivannon osalta asiaa ei ole nostettu esille sillä kaivannon ympärillä ei ole asutusta. Kaavan havainneaineistossa voidaan käyttää muutakin kuin hankkeen laatimaa aineistoa, mikäli se kuvaa toimenpiteiden vaikutuksia.

Eläintarhan koulujen kohdalla, Nordenskiöldinkadun pohjoispuolella, Pissarakennuksen vaatima tila on otettu huomioon asemakaavassa, mutta Lentoratavaiheen lisärakennusten vaatimaa tilaa ei ole otettu huomioon. Tämä tilantarve on syytä kaavoittaa Pasilan tornialueen asemakaavan



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

yhteydessä. Koulujen ja nykyisten raiteiden välisestä alueesta tulee laatia suunnitelmat kaavan laatimisen pohjaksi.

Asemakaavan merkintöjä ja määräyksiä on tarkistettu runsaasti lausuntojen ja suunnitelmien tarkentumisen johdosta. Tarkistukset on listattu asemakaavan selostukseen.

Puolustusvoimien lausunnossa todetaan (19.1.2015), että asemakaavoituksen aikaisemmassa vaiheessa on annettu lausunto, johon ei ole lisättävää.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa (4.2.2015), että asemakaavaehdotus huomioi kulttuuriympäristön ja arvokennukset hyvin. Vanhan linja-autoaseman julkisivun ratkaisut on toteuttamisvaiheessa huolellisesti harkittava. Merivesitulvan huomiointien osalta kaavamääräyksissä mainittu yleinen mitoituskorkeustaso $N_{2000} +3,1$ on riittävä. Hankkeen luonteesta johtuen merivesi-, hulevesi- ja putkirikkotulvat on otettava huomioon tarpeelliselta osin kaikessa rakennussuunnittelussa. Tulvien hallinnan yleissuunnitelma on syytä laatia jo suunnittelun alkuvaiheessa, eikä vasta rakennuslupavaiheessa. Melu- ja runkomelu- sekä luontovaikutukset on otettu huomioon suunnittelussa riittävästi. Asemakaava edistää raideliikenteen varaan perustuvan joukkoliikenteen kehittämistä koskevan valtakunnallisen alueidenkäyttötavoitteen toteutumista. Hanke on tärkeä Helsinkiä laajemmän alueen raideliikenteen kehittämisen kannalta.

Vastine

Tulvien hallintaa on tehty yleissuunnitelmatarckuudella hankkeen alusta saakka. Riskit ovat suurimmillaan rakentamisen aikana ja rakentajan edustajien tulee olla mukana tulvariskien hallinnassa. Tästä syystä rakennuslupavaihetta on korostettu kaavamääräyksellä.

Julkisen nähtävilläolon jälkeinen vuorovaikutus

Asemakaavan muutoksen kaava-alue on laajentunut suunnitelmien tarkentumisen johdosta noin 0,1 %. Pääradan ja Pohjoisbaanan varteen on sijoitettu uusi savunpoistokuilu ja Töölöntorin sisäänkäynnin tekniikkakuilua on tarkistettu. Tarkistetut kaavamuutokset ovat vähäisiä, kaavaan ei esitetä uusia käyttötarkoituksia ja muutosten vaikutukset eivät poikkea negatiivisesti nähtävillä pidetyn aineiston vaikutuksista. Kaavasta on poistettu savunpoistokuilut Savilan pumppaamon tontilta, Sammonpuistikosta ja Varsapuistikosta. Muutokset eivät ole sen kaltaisia olennaisia muutoksia, joiden johdosta kaava tulisi asettaa uudestaan nähtäville. Maanalaiselle osuudelle on tehty muutoksia, jotka eivät



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

kuitenkaan aiheuta yleisen nähtävillä pidon ja erityisen vuorovaikutuksen tarvetta. Muutokset on eritelty asemakaavan selostuksessa.

Viranomaisyhteistyö

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja Helsingin kaupungin välisessä kokouksessa 11.3.2015 todettiin, että saatujen muistutusten ja lausuntojen johdosta ei ole tarpeen järjestää toista viranomaisneuvottelua.

Liikennevirasto ja kaupunkisuunnitteluvirasto pitivät 13.3.2015 yhteistyökokouksen, jossa käytiin läpi ja tarkennettiin Liikenneviraston lausunnon esittämiä seikkoja sekä suunnitelmien tarkentumisesta syntyviä asemakaavan tarkistustarpeita.

Kirjeet

Asemakaavaehdotusta on tarkistettu lausuntojen sekä suunnitelmien ja selvitysten tarkentumisen johdosta joidenkin tonttien alueella. Näiden tonttien omistajia on kuultu kirjeellä huhtikuussa 2015. (tähän kuulemisen tulokset)

HUS-Kuntayhtymä / HUS-Tilakeskus hallitsee Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin Töölön sairaalaa, jonka huoltopihan reunaan on esitetty savunpoistokuilu. Puhelimitse saadun lausunnon mukaan kuilu ei saa haitata sairaalan toimintaa. Suunnitelmien perusteella kuilun laajuus on niin suuri, että se haittaa huoltopihan käyttöä. Pidemmällä aikavälillä HUS:n tavoitteena on luopua kiinteistöstä, mutta uusi omistaja ei ole tiedossa. Mikäli Pissarakat toteutetaan useiden vuosien kuluttua, ei kuilu ja sen rakentaminen välttämättä haittaa HUS:a, mutta saattaa haitata uuden omistajan toimintaa. Lisäksi Pissarakat ja sen tarvitsemat rakenteet sekä savunpoistojärjestelmät eivät saa haitata rakennuksen ja tontin myyntiä.

Vastine

Kuilun rakentaminen aiheuttaa huomattavaa haittaa huoltopihan käytölle. Kuilun laajuus on sen verran suuri, että se rajoittaa huoltopihan käyttöä jonkin verran myös Pissarakat valmistuttua. Kuilusta ei sinänsä ole toiminnallista haittaa, mutta koekäyttö aiheuttaa äänihaittaa katutilassa. Pissarakat toteuttamisen ajankohdasta ei ole päätöstä.

Helsingin yliopiston ylioppilaskuntaa kuultiin asemakaavan maanalaisista muutoksista, joissa uuden rautatieaseman sisäänkäyntikäytävän raja ulotettiin kiinteistön rajaan saakka ja käytävästä tulee järjestää hätäpoistumistie ylioppilaskunnan kanssa yhdessä sovittavalla tavalla.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Ylioppilaskunta lausuu, että poistumistie ei saa vaikeuttaa liiketilojen käyttöä tai niiden yhdistämistä. Lisäksi ylioppilaskunta varaa oikeuden liittyä sisäänkäyntikäytävään Ylioppilasaukion kohdalla.

Vastine

Poistumistien järjestelyt ja ylioppilaskunnan varaama oikeus liittyä sisäänkäyntikäytävään Ylioppilasaukion kohdalla tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelun yhteydessä toteutussuunnitteluvaiheessa. Selostukseen on lisätty teksti: Kolmensepänaukion suuntaan johtavan jalankulkukäytävän hätäpoistumistie järjestetään yhteistyössä HYY:n kiinteistöjen kautta

Oy Stockmann Ab ilmoittaa, ettei yhtiöllä ole huomautettavaa esitettyihin muutoksiin. Muutokset koskivat hissien sijoittamista tavaratalon tontilla.

Kamppi Center Holdings Oy:ä, Oy Kamppiparkki Ab:a ja Simonkentän hotellikiinteistö Oy:ä kuultiin rautatieaseman sisäänkäynnin aiheuttamisen muutosten osalta. Maanalaisen jalankulun osuutta on lisätty, pysäköintilaitoksen porrasyhteyden tilaa on laajennettu hotellikiinteistön alueella ja Annanaukion kohdalla on lisätty sisäänkäynnin vaatimaa teknistä tilaa.

Kamppi Center Holdings Oy kiinnittää huomiota rautatieaseman liukuportaiden yläpään sijaintiin ja mahdolliseen ruuhkautumiseen Kampin ja Forumien kauppakeskusten välisellä yhdyskäytävällä. Käytävä on voimakkaasti kasvava jalankulun reitti. Liukuporrasaula vaikuttaa liiketilojen järjestelyihin ja vuokrattavien tilojen määrään. Yhtiö pitää nykyistä ulkoporrasyhteyttä Urho Kekkosen kadun ja Narinkkatorin välillä haastavana ja myös sitä olisi hyvä selvittää. Selvitettävä olisi myös liukuporrasaulan toteuttaminen kahden kerroksen korkuisena. Aulamaisen tilan lisääminen tässä vilkkaassa ja kasvavassa liikenteen solmukohdassa on perusteltua.

Vastine

Pisararadan asemakaavan muutosehdotuksen yhteydessä esitetty sisäänkäynti Kampin keskukselta Pissararadan keskustan asemalle on yksi mahdollinen ratkaisu. Jos Kampin kauppakeskus haluaa kehittää kyseistä kohtaa laajemmin, se hoidetaan omana asemakaavan muutoksena, johon tarvittaessa kytketään Pissararadan sisäänkäynnin aulatilajärjestelyt yhteistyössä liikenneviraston kanssa. Kampin keskuksen yhteys Pissararadan päärautatieasemalle parantaa sekä terminaalien että kauppakeskuksen saavutettavuutta ja on siten tärkeä sekä kauppakeskukselle että sen asiakkaille.



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

Oy Kamppiparkki Ab ja Europark Finland Oy lausuvat, että Pisararadan kaavan kohdalla tehdyt tarkennukset ovat edelleen yhtiöiden kannalta erittäin haasteelliset. Rakentamisen aikaisten ja lopullisten jalankulkuyhteyksien tulee toimia P-Simonkenttään katkoksitta. Ensiarvoisen tärkeää on, että käynti Narinkkatorilta toimii ja säilyy samanlaisena kuin tälläkin hetkellä. Aulatilassa on oltava niin paljon tilaa, että sinne pystyy sijoittamaan maksuautomaatin. Aulatilaa on päästävä hotellista sisäkautta. Pysäköintipaikat vähentyvät laitoksessa niin paljon, että se on laitokselle merkittävää toiminnallisesti ja taloudellisesti eikä vähenemistä voida hyväksyä. Suunnitelman aiheuttamat muutokset on pikimmiten käytävä yksityiskohtaisesti läpi kiinteistönomistajan kanssa. Pysäköintilaitoksen jokapäiväinen toiminta on pystyttävä turvamaan ilman minkäänlaisia katkoksia, mikä ei toteudu esitetystä asemakaavan muutosehdotuksessa.

Vastine

Oy Kamppiparkki Ab ja Europark Finland Oy ovat antaneet kaavaehdotuksen kuulemisvaiheessa osin saman sisältöisen muistutuksen, ks. vastine. Saadussa lausunnossa ei ole otettu erikseen kantaa kaavaehdotukseen tehtäviin muutoksiin. Kamppiparkin pysäköintipaikkojen määrässä menetettyjen 20-24 paikan määrä on melko vähäinen, mutta P-Simonkentän pienemmän laitoksen osalta menetys tuntuu kuitenkin suuremmalta. Rakentamisen aikaiset vaikutukset koskevat lisäksi koko laitosta. Pisararadan sisäänkäynnin järjestely Kampin keskuksen ja hotellikiinteistön suuntaan on oleellinen osa hyvin toimivan joukkoliikenteen järjestelyä. Pysäköintilaitoksen yleiselle alueelle sijoittuvan ajoyhteyden työnaikaisen liikennejärjestelyn suunnittelu kuuluu Pisararadan rakentajalle. Ajoyhteyttä häiritsee Pisararadan teknisten kuilujen ja kanavien rakentaminen. Järjestelyn hyväksyminen ja valvonta kuuluu Helsingin rakennusvirastolle. Ydinkeskustan alueella on tärkeää turvata ensisijaisesti jalankulku, joukkoliikenne sekä yhteydet tonteille. Helsingin keskustan aluetta on tarve kehittää myös tulevaisuudessa monipuolisesti elinvoimaisuuden ja toimivuuden turvaamiseksi.

Simonkentän hotellikiinteistö Oy toteaa, että hotellikiinteistön alueella tehtävien muutosten tekniset ja taloudelliset vaikutukset tulee tutkia ja vastuista sopia ennen suunnittelua. Tehtävät muutokset eivät saa alentaa kiinteistön tai sen osan teknistä tai taloudellista arvoa. Nykyiset kulkuväylät ja sisäänkäynnit tulee säilyttää ennallaan. Suunnitelmien mukaisesti yksi liiketila poistuu. P-Simonkentän sisäänkäynnin vieressä oleva hotellin pääsisäänkäynti tulee säilyttää. Suunnitelman toteuttaminen vähentää P-Simonkentän pysäköintipaikkoja, jotka palvelevat kiinteistössä toimivia yrityksiä ja väheneminen tulee minimoida. Kiinteistön ja Kampin keskuksen välinen kulkuyhteys tulee säilyttää avoimena. Ju-



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

naliikenteen aiheuttama mäntäilmiö ei saa ulottua kiinteistöön ja ilmiön huomioonottaminen tulee esittää suunnitelmissa.

Vastine

Kiinteistön ja Kampin keskuksen välinen kulkuyhteys on kaavamuutoksen tavoitteiden mukaan määritelty oleelliseksi jalankulkuyhteydeksi, joka tulee säilyttää. Mahdollisesti tilaa joudutaan jakamaan palo-osastoinnin takia. Pesararadan sisäänkäynnin järjestelyt Kampin keskuksen suunnassa ovat oleellinen osa joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä ydinkeskustan alueella, mikä parantaa elinkeinoelämän ja kauppan saavutettavuutta. Sisäänkäynti tarjoaa lisäksi suoran yhteyden hotellista Helsingin lentokentälle. Jatkosuunnittelun yhteydessä suunnitelmia tarkennetaan ja sovitetaan yhteen. Ilmanpaineen vaihtelut on otettu suunnittelussa ja suunnitelmissa huomioon.

Helsingin kaupungin kiinteistöviraston tilakeskusta ja Kiinteistö Oy Helsingin toimitiloja kuultiin Savilan pumppaamon tontilta poistettavan savunpoistokuilun ja -kanavan osalta, vanhan linja-autoaseman rakennuksen eteläpäätyyn esitetyn hissiyhteyden ja teknisten tilojen laajentumisen osalta, Toinen Linja 7 rakennukseen esitetyn hissiyhteyden suuremman tilantarpeen osalta sekä Eläintarhan koulun tontin pihaluueeksi liitettävän alueen muutoksen osalta.

Tilakeskuksen lausunnossa (7.5.2015) todetaan, että Savilan entisen pumppaamon muutoksen osalta ei ole kommentoitavaa ja Eläintarhan koulun aidan järjestely on aikanaan tehtävissä osana puistokäytävän toteuttamista. Vanhan linja-autoaseman eteläpäätyyn on vuokrattavissa tai myytävissä liikehuoneiston markkinalähtöisellä hinnalla tarvittavat tilat kunhan rakenteiden vastuut jäävät vuokralaiselle.

Toinen linja 7 osalta tilakeskus ilmoittaa, että kiinteistö Oy antaa asiaa oman lausunnon. Esitetyt tilajärjestelyt tarkoittavat tilojen uudelleen rakentamista ja vuokralaisen mahdollisesti vaatima vuokrasopimukseen perustuva korvausvaatimus riippuu töiden toteutusajankohdasta. Tilakeskus on valmis vuokraamaan tai myymään tarvittavat tilat liikehuoneiston markkinalähtöisellä hinnalla kunhan rakenteiden vastuut jäävät vuokralaiselle. Vuokralainen vasta myös em. korvauksista. Rakennuksen tulevaisuus on epävarma ja tästä syystä tulisi etsiä hissijärjestelylle jokin muu sijainti.

KOy Helsingin toimitilat lausuu osoitteessa Toinen Linja 7 hallitsemansa tontin ja omistamansa liike- ja toimistorakennuksen osalta. Rakennus on mainittu niiden tonttien luettelossa, joilla kaupunginhallituksen päätöksen mukaan saattaa tulla kyseeseen purkava saneeraus. Pesararadan suunnitelmissa esitetty hissi lohkaisee niin suuren osan



18.11.2014, muutettu 19.5.2015

yksityiselle ravintoloitsijalle vuokratusta ravintolatilasta, että jäljelle jäävässä tilassa ei voida enää harjoittaa ravintolatoimintaa. Hissin rakentamisen aiheuttamat taloudelliset seuraamukset tulee korvata asianosaisille. Kun purkavasta saneeruksesta ja kaavamutoksesta on päätöksiä, voidaan kaavasta riippuen neuvotella mahdollisesta markkinaehtoisesta tilavuokrauksesta Pissararadan tarpeisiin. Kadun toisella puolella on aluetta, jossa ei sijaitse rakennuksia. Asemakaavaa ehdotetaan kehitettävän siten, että olemassa oleville rakennuksille ei aiheudu rasitetta.

Vastine

Lausunnot on toimitettu myös Liikennevirastolle. Käyttöoikeus- ja korvauskysymykset käsitellään ratalain mukaisessa toimituksessa. Rata-suunnitelmasta pyydetään myös kaupungin lausunto ja kiinteistöviraston tilakeskuksen ja kiinteistö Oy:n on mahdollista tarkentaa lausuntoon, mikäli lausuntopyyntöä tarkennetaan Pissararadan toteuttamisen aikataulua.

Pissararadan suunnittelun kaupunkikuvallisena tavoitteena on sijoittaa uudet sisäänkäynnit mahdollisuuksien mukaan rakennuksiin. Purkavan saneerauksen ja kaavamutoksen myötä osoitteessa Toinen Linja 7 tähän on erinomaiset mahdollisuudet. Kadun toisella puolella sijaitsevalle alueelle on esitetty rautatieaseman teknisiä kUILUJA eikä alue ole myöskään aseman kulkuyhteyksien kannalta sopiva paikka.

**PISARARATA, asemakaava ja asemakaavan muutos
KESKUSTELUTILAISUUS****Paikka:** Kaupunkisuunnitteluvirasto, auditorio**Aika:** klo 18–20, projektipäällikkö ja suunnittelijat paikalla klo17 alkaen**Paikalla****Kaupunkisuunnitteluvirastosta**

Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutus, puheenjohtaja

Jukka Tarkkala, projektipäällikkö

Janne Prokkola, arkkitehti

Martin Bunders, arkkitehti

Kajsa Lybeck, arkkitehti

Markku Granholm, liikenneinööri

Mika Kaalikoski, liikenneinsinööri

Ami Hillberg, tilaisuuden sihteeri

Lisäksi paikalla

Jussi Lindberg, projektipäällikkö, Liikennevirasto

Osallistujia: n. 90 henkilöä yllämainittujen lisäksi**Tilaisuuden kulku**

Puheenjohtaja J-P Turunen avasi tilaisuuden esittelemällä paikalla olevat virkamiehet sekä kertomalla tilaisuuden sisällöstä. Lisäksi hän kertoi Pisararatahankkeen vaiheiden etenemisestä, mistä saa lisätietoa, sekä miten ja mihin mielipiteitä voi jättää.

Liikenneviraston projektipäällikkö Jussi Lindberg kertoi Pisararatahankkeen tavoitteista ja tarkoituksesta, missä mennään tällä hetkellä. Jatkosuunnittelun valmistelu sekä viestintä ja vuorovaikutus ovat nyt käynnissä. Jatkotutkimuksia ollaan tekemässä, maastomittaukset ja pohjatutkimukset käynnissä. Alueelle on suunnitteilla kolme maanalaista asemaa; Töölöön, keskustaan ja Hakaniemeen, tunneleiden suuaukot sijoittuvat Alppipuistoon ja Eläintarhan kentän tuntumaan.

Kaupunkisuunnitteluviraston projektipäällikkö Jukka Tarkkala kertoi vielä lisää hankkeen taustoista, tavoitteista sekä asemakaavan etenemisestä ja sisällöstä, lisäksi maankäytön ja liikenteen sisällöstä. Asemakaavaluonnos tehdään v. 2012 syksyllä ja v. 2013 keväällä.

Esitysten jälkeen käytiin yleistä keskustelua. Tilaisuudessa vastattiin esitettyihin kysymyksiin, mutta vastauksia ei ole kirjattu muistioon.

**Tilaisuudessa esitetyjä mielipiteitä ja kysymyksiä:**

- Pissarakat ei voi olla taloudellisesti kannattava hanke, siinä ei ole tervettä järkeä, hanke on fiktiivinen, ei realistinen, rakentaminen on kallista eikä siten kannattavaa. Hanke ei lisää helsinkiläisten asumismukavuutta vaan rahat menevät hyväveliverkoston taskuihin. Joukkoliikennedytykset tänä päivänä ovat tarpeeksi hyvät, kunhan vain ottaa selvää. Päätös hankkeesta ei ole lainvoimainen.
- Onko hanketta toteuttamassa suomalaiset vai onko mukana ulkomaisia tahoja?
- Vallilla-seura ottaa kantaa kokonaisuunnitteluun, ei itse Pissarakat. Keski-Pasilaan on suunnitteilla leveä nelikaistainen Veturitie. Pissarakat Vauhtitien ylittävää siltaa suunniteltaessa tulee huomioida että Veturitieltä tulevaa suurta liikennemäärää voitaisiin ohjata myös Vauhtitielle ja Pissarakat ei pitäisi toteuttaa niin, että tämä mahdollisuus estyy.
- Kuinka paljon Pissarakat on maan alla ja kuinka paljon maan päällä?
- Miksi on päädytty tähän vaihtoehtoon, tuleeko oikeasti halvimmaksi, mikä arvo on puistoilla, miksi muita vaihtoehtoja ei ole kelpuutettu?
- Mikä on kustannusero, jos maatunneli tai siltavaihtoehto Alppilanpuiston kohdalla?
- Kuinka paljon työmaanaikainen rakentaminen syö Alppipuistoa /Eläintarhan puistoa, paljonko se tuhoaa puistoa, voiko puiston ennallistaa
- Asemakaavan teko on pitkäjänteistä työtä, millainen on aikaperspektiivi jolla asiaa pohditaan? Miten on huomioitu esimerkiksi mahdollisia autoliikenteen tulevaisuuden tarpeita ja mahdollisuuksia. Estääkö Pissarakat esimerkiksi Keskustatunnelin toteutuksen?
- Ovatko tunnelin suu ja raiteet samassa tasossa kuin pyörätie Alppilanpuiston kohdalla? Miten melusteet on huomioitu? Voisiko betonitunnelia jatkaa maanpinnalla vielä pienen matkan?
- Yhtenä ratapihan kapasiteettiin vaikuttavana asiana on puhuttu Pendoliinon kaltaisista junista joita voi ohjata molemmista päistä. Onko tällaisten junien käyttönotolla merkitystä ratapihan kapasiteetin riittävyydelle? Kaupunkikuvasta vielä sen verran, että miksi Pissarakat haurautuu pääradasta sivuille jo maan pinnalla? miksei sukelta maan sisään pääradan suuntaisesti ja käännyttä sitten vasta maan alla jolloin vaikutukset kaupunkikuvaan olisivat pienemmät?
- Paljonko Pissarakat olisi matkustajia ja ketä ovat ne ihmiset, joita Pissarakat kuljettaa? Paljonko saadaan lisäkapasiteettia?
- Mitkä paikallisjunat kulkisivat Pissarakat?
- Miksi meillä täällä ei voisi olla sellainen ilman kuljettajaa oleva junavaunu kuin Frankfurtissa, joka suhaisi edestakaisin Pasilan ja päärautatieaseman väliä?
- Ottaisin esille erään yksityiskohdan, kustannukset. Nythän investointikustannuksia minimoidaan ja joudutaan tekemään kompromisseja. Kuulin myös että asemakaava sitoo tarkoin tunnelin paikan ja korkeuden. Hakaniemen aseman pohjoispäässä ei ole huomioitu energiasäätöjä kunnolla, asemalle tultaessa joudutaan jarruttamaan tasaisella rataosuudella ja lähdössä joudutaan heti kiihdyttämään ylämäkeen. Ei energiataloudellisesti kannattavaa vaan tämä järjestely maksaa lisääntyneenä energiankulutuksena muutaman tuhatta euroa vuorokaudessa. Miksi näin?
- Onko hankkeen yhteiskuntataloudellinen arviointi jossakin julkisesti saatavilla, jos ei niin se tulisi olla. Missään ei ole myöskään mainintaa siitä että miten pyörä- ja junaliikenteen yhdistäminen olisi otettu huomioon. Todelliset hyödyt matkustajille tulee vasta sitten jos pyörää voi kuljettaa helposti junalla ja asemilta pääsee maanpinnalle kätevästi
- Vähenevätkö päärautatieaseman laiturit Pissarakat myötä?
- Töölöläisenä kerrostaloasujana askarruttaa sellainen, kun rata kulkee raskaasti maan alla, miksi pitää tehdä koko Helsingin kalliosta ihan madonsyömä? Miten luonto reagoi radan/ tun-



nelin rakentamiseen, ja vaikka pääsääntöisesti luotankin insinööreihin, niin onko varmaa etteivät talot tule sortumaan ja tule tulvia tai vesivahinkoja, onko riskejä?

- Miksi keskustan Pisara-asemalta ei ole suoraa yhteyttä Kampin linja-autoasemalle? Lasipalatsin aukio kulttuuritapahtumien tapahtumapaikkana tulisi säilyttää eikä muuttaa sitä Narinkatorin kaltaiseksi pelkäksi läpikulkualueeksi
- Haluaisin ottaa esille rakennusaikaiset häiriöt, esim. tärinät, joita louhinnasta väistämättä tulee sekä montako työmaa-ajotunnelia tulee?
- Minulla on esittää uusi vaihtoehto, voisiko junien kantaradan ja rantaradan yhdistää?. Pisara-rata ei poista ongelmaa, että rata joka tulee Pasilasta rautatieasemalle, on jo nyt tukossa. Tarvittaisiin uusi Helsingin pohjoinen rautatieasema ja sitten kehämäinen metro joka yhdistäisi tämän uuden aseman keskustaan. Näin kaupungin rakentamiselle syntyisi uutta tilaa pohjoisemmaksi.
- Töölössä Stadionin eteläpuolella, jääkö rata maan pintaan, eikö rataa saada tarpeeksi alas?
- Kuka tekee Pisara-ratahankkeen toteutumisesta lopullisen päätöksen?
- Keskustan asema on aika syvällä maan alla, onko mahdollista että sitä nostettaisiin ylemmäs?

Postiosoite

PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite

Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>

Puhelin

+358 9 310 1673

Faksi

+358 9 310 37409

Tilinumero

800012-62637

Y-tunnus

0201256-6
Alv. nro
FI02012566

**Pisarrarata sekä Linnanmäen alueen suunnitelmat Tivolitie 1 ja 6****Paikka:** Linnanmäen poukama, seminaarisali, Tivolikuja**Aika:** 28.10.2013 klo 17–20**Paikalla kaupunkisuunnitteluvirastosta:**

Perttu Pulkka, arkkitehti, Linnanmäen alueen asemakaavoitus
Mika Kaalikoski, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu
Leena Makkonen, arkkitehti, rakennusuojelu
Maija Lounamaa, maisema-arkkitehti
Jukka Tarkkala, projektipäällikkö, Pisara
Martin Bunders, arkkitehti Pisaran asemakaavat
Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutus, juontaja
Maija Mattila, vuorovaikutus
Ami Hillberg, sihteeri

Paikalla kiinteistövirastosta:

Risto Niinimäki, projektipäällikkö, Helsingin kiinteistövirasto

Lisäksi paikalla:

Risto Räikkönen, Linnanmäen toimitusjohtaja
Anssi Tamminen, Linnanmäen tekninen johtaja
Carita Gil, Linnanmäen kaupallinen johtaja
Jaakob Solla, arkkitehtitoimisto Konkret Oy

Osallistujia: 55 henkilöä**Tilaisuuden kulku**

Tilaisuudessa esiteltiin Tivolitien suunnitelmien lisäksi Pisarraradan suunnitelmia Eläintarhan ja Alppipuiston alueen osalta sekä Linnanmäen alueen muita suunnitelmia. Lyhyiden tietoiskujen jälkeen osallistujilla oli mahdollisuus tustua näyttelyssä suunnitelmiin ja kertoa mielipiteitä ja keskustella suunnittelijoiden kanssa. Tivolitie 1:n Viipurintien varrella olevan tontin osallistumis- ja arviointisuunnitelma on nähtävillä 21.10.–8.11.2013. Mielipiteet viimeistään 8.11.2013.

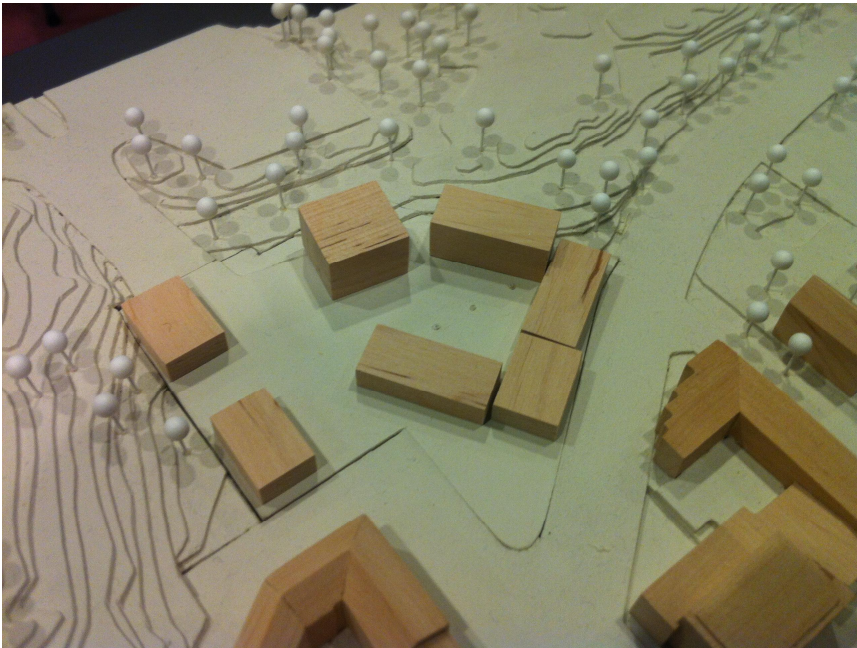
Tilaisuudessa lapuilla esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä:

Postiosoite PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Käyntiosoite Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	Puhelin +358 9 310 1673	Faksi +358 9 310 37409	Tilinumero 800012-62637	Y-tunnus 0201256-6 Alv. nro FI02012566
---	---	-----------------------------------	----------------------------------	-----------------------------------	--



- Varmistakaa, että Tivolitiellä säilyy sujuva pyöräyhteys radanvarteen
- Säilyttäkää kolmosen (3) ratikka Viipurinkadulla
- Tarkistettuna kolmosen raitiovaunun kohtalosta. HSL liikenne Brahen kentän ympäristössä.
- Rakennus Tivolikujan kulmassa on liian korkea. Ratikka kolmonen (3) on säilytettävä ja päätepysäkki siirrettävä vanhalle paikalle. Reittiä lyhennettävä.
- Rakennusmassojen (Tivolikatu) siirto: Suuret määrät Alppipuiston laidalle, 8-kerroksinen talo pois Leninipuiston laidalta.
- Tivolitien asuintalo: alueelle tarvitaan kunnan kokoinen ruokakauppa; sopisi tähän.
- Ei uutta sisäänkäyntiä Lintsille Kultsan vieritse, tekisi rauhallisen puistokeitaan levottomaksi.
- Hyvät talosuunnittelijat: Yleinen toivomus on, että Leninipuiston kallion näköala säilyisi. Korkeat osat talokompleksista voisi siirtää Alppipuistoon päin länteen.
- Ongelma: Vauhtitien ja vanhan Eltsun radan käyttö kaupungin elävöittämiseen. Vuoden mittaan paljon erilaista käyttöä.
- Vanhan vesitornin yläosa ei sovellu suojeltuun rakennukseen. Katososa pitää olla pienempi ja huomaamattomampi (esim. pienet aukot).

Osallistujien pienoismalliin tekemiä vaihtoehtoja asuinrakentamisesta Tivolitie 1:n tontille (Viipurinkadun varrella)





HELSINGIN KAUPUNKI

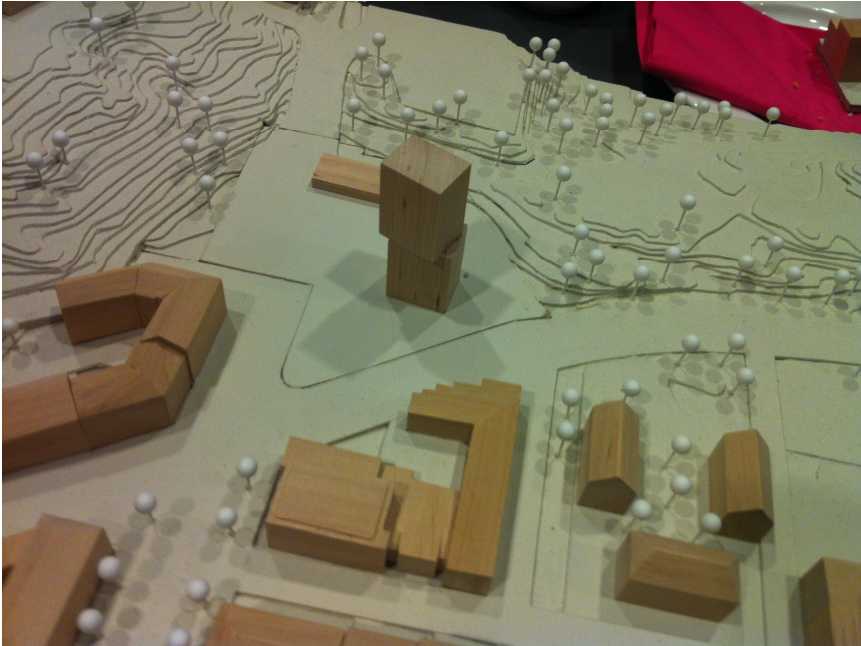
KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO

Asemakaavaosasto

ah

KESKUSTELUTILAISUUS
MUISTIO

28.10.2013



Postiosoite
PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite
Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>

Puhelin
+358 9 310 1673

Faksi
+358 9 310 37409

Tilinumero
800012-62637

Y-tunnus
0201256-6
Alv. nro
FI02012566

**PISARARATA, TÖÖLÖ JA KESKUSTA**ASEMAKAAVALUONNOS
KESKUSTELUTILAISUUS, NRO 2**Paikka:** Kaupunkisuunnitteluviraston näyttely- ja infotila Laituri, Narinkka 2
Aika: 6.11.2013 klo 18–20, projektipäällikkö ja suunnittelijat paikalla klo 17 alkaen**Paikalla****Kaupunkisuunnitteluvirastosta:**Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelija, puheenjohtaja
Jukka Tarkkala, projektipäällikkö
Janne Prokkola, arkkitehti
Kajsa Lybeck, arkkitehti
Markku Granholm, liikenneinsinööri
Ami Hillberg, sihteeri**Lisäksi paikalla:**

Juha Salomäki, Töölönkadun Pysäköintilaitos Oy:n edustaja

Osallistujia: 45 henkilöä yllämainittujen lisäksi**Tilaisuuden kulku**

Tilaisuudessa esiteltiin Pissararadan suunnitelmia Töölön ja keskustan osalta.

Puheenjohtaja J-P Turunen avasi tilaisuuden toivottamalla läsnäolijat tervetulleiksi ja esittelemällä paikalla olleet kaupungin työntekijät.

Kaupunkisuunnitteluviraston projektipäällikkö Jukka Tarkkala kertoi hankkeen vaiheesta, asemakaavan etenemisestä, Pissararadan taustoista, mitä on jo tehty, mitä jatkossa tullaan tekemään.

Pissaradan infotila on avattu syksyllä 2013, se on avoinna yleisölle arkisin klo 9–16, asiantuntijapäivystys järjestetään joka kuun ensimmäisenä keskiviikkona klo 15–17. Infotila sijaitsee Lasi-palatsin II kerroksessa, Mannerheimintie 22–24.

Arkkitehti Janne Prokkola (kaavoittaja, Töölön alue) kertoi Töölön alueelle sijoittuvista asemista, nyt on laadittu asemakaavaluonnos radan yleissuunnitelman perusteella, suunnitelmat tarkentuvat myöhemmin.

Arkkitehti Kajsa Lybeck (kaavoittaja, keskustan alue) kertoi keskustan alueelle sijoittuvista asemista. Keskustan aseman alueen yleissuunnitelma on samoin tehty kaksi vuotta sitten.



Asemakaavaluonnos on nähtävillä 21.10.–29.11.2013, mielipiteet viimeistään 29.11.2013 kirjaamoon.

Lisätietoa Pissaradasta on saatavilla kaupunkisuunnitteluviraston Suunnitelmat kartalla -palvelusta, liikenneviraston nettisivuilta (uutiskirje saatavilla) ja Pissaradan infotilasta.

Esitysten jälkeen käytiin yleistä keskustelua. Tilaisuudessa vastattiin esitettyihin kysymyksiin, mutta näitä vastauksia ei ole kirjattu muistioon.

Tilaisuudessa esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä:

- Miten Pissaradalta pääsee metroon, keskustassa?
- Mitkä junat kulkevat Pissaran kautta?
- Mikä on suunnitelmien aikataulu? Töölönkadun Pysäköinti ja Pissararata.
- Suunnitellaanko Töölöntorille ensin maanalainen kaava sitten vasta maanpäällinen.
- Töölöntorin pysäköintipaikkoja vähennetään.
- Olen juuri muuttanut alueelle, minua kiinnostaa mihin kohtaan pysäköintilaitos tulee?
- Paljonko autopaikkoja paikoitushalliin tulee?
- Miten pysäköintipaikat hallissa hinnoitellaan?
- Kuinka paljon liikenne lisääntyy alueella, tulevan paikoitushallin myötä?
- Kaupungin asukaspysäköinti epämääräistä, miten maksupolitiikka hoidetaan. Kaupunki myy asukaspaikkoja myös ulkopuolisille. Milloin paikoitushallin autopaikkoja tarjotaan myös muille tahoille? *Juha Salomäki kertoi, että lähiympäristön asukkaille on lähetetty keväällä 2013 kyselykirje, jossa kartoitetaan kiinnostusta autopaikkoihin. (Kyselykirje löytyy myös nettisivuilta)*
- Kaupungin lukuisista suunnitelmista ei tahdo saada kokonaiskuvaa. Muutoksia tehdään jatkuvasti, mutta niitä esitellään vain paikallisesta näkökulmasta.
- Harmittavaa ettei HSL ole mukana näissä tilaisuuksissa. Kun massatapahtumia järjestetään Töölössä, paikalle saattaa tulla 70 000–80 000 ihmistä, kauempaa tulevat käyttävät autoja, niille ei löydy paikoitustilaa, yksityisiin paikoitushalleihin ei mahdu, töölöläisten parkkipaikkoja viedään.
- Pissaradan Töölön asema on pienempi kuin keskustan, Hakaniemen asema suurin. Onko mietitty, kun ihmiset tulevat joukkotilaisuuksiin, miten mihin autot, miten joukkoliikenne.
- Yhdessä kuvassa näkyy, että Museokadun kohdalla on pätkä, jossa Pissaradan tunneliosuus menee kysyjän asuinrakennuksen alla, minkälainen työmaa-aikainen häiriö tästä seuraa asukkaille? Miten syvällä kuljetaan juuri tällä Museokadun kohdalla?
- Mitä aiheutuu käytännössä, jos esim. taloyhtiössä putkisaneeraus tehty, katualueet korjattu, viheralueet siistitty ja nyt sitten taas työmaa tulossa.
- Minulla on tämä Pissaradan louhintatöiden riskiselvityspaperi tässä edessäni, vastuuasias epäselvä, jos räjäytystöistä aiheutuvasta tärinästä koituu vahinkoja, vastuu ei voi olla kiinteistön omistajalla. Otettava huomioon tietokoneet, rakenteet yms.
- Mitä tarkoittaa kivenheiton hallinnan periaatteet?
- Hyvä, että Töölöntorille saataisiin elämää Pissaradan aseman myötä.
- Tehdäänkö rakennustyö kokonaan tunnelityönä vai tuleeko avokaivantoja?



- Miten kauan avokaivantojen työmaavaihe kestää suurin piirtein?
- Pitää saada asukasinformointia, esim. milloin alkaa, kauanko kestää jne. vaikkapa taloyhtiöiden ilmoitustauluille.
- Louhintojen myötä kertyy suuri määrä kiviainesta ym., mihin ja milloin se massa on tarkoitus kuljettaa? Otettava huomioon, että siitä aiheutuu häiriötä ympäristön asukkaille.
- Kun Lauttasaaren metron tunnelissa räjäyteltiin, oli kuin maanjäristysalueella olisi asunut. Informaatiota räjäytystöistä ym. kyllä tuli matkan varrella, mutta oli niitä vielä illalla myöhään.
- Miten ja mihin työmaa-aikainen kiviaineksen kuljetus järjestetään? Jos kuljetus tapahtuu pääväylillä, ruuhkat, ahtaumat. Esimerkkinä Mechelininkadun ruuhkat silloin kun matkustajalaivat saapuvat Länsiterminaaliin.
- Hankalin paikka kuljetuksille lienee Siltavuorenrannan kohta.
- Töölöntorin alueella on kahvilatraditio, joka halutaan säilyttää. Miten nyt käy, saadaanko 'kuoppakahvila'?
- Töölön asema on hyvä paikka, hyvät siirtymiset bussi- ja ratikkapysäkeille.
- Hakaniemen aseman kautta ajateltu liikkuvan 80 000 matkustajaa, onko se määrä päivässä, viikossa vai? Mikä on arvio Töölön aseman matkustajamäärästä?
- Meilahden alue tulee jäämään sivuun, alue kuitenkin kasvaa koko ajan, ihmismäärät lisääntyvät.
- Ilo kuunnella teitä, kuulostaa aivan kuin hanke lähtisi käyntiin jo pian. Hyvä, että on valtion hanke. Milloin tämä on ajoitettu valtion investointijärjestelmään? Tämä keskustelu on aiheellista vaikka vielä menisikin kymmenen vuotta.
- Tämä varmaan auttaa siihen, kun nyt yksi lähijuna seisoo, niin koko maan junaliikenne pysähtyy.
- Turvallisuusseikat otettava huomioon.

**Pisarakata (Kruununhaka, Hakaniemi ja Kallio)
Asemakaavaluonnos****Paikka:** info- ja näyttelykeskus Laituri, Narinkka 2**Aika:** 11.11.2013 klo 18–20, suunnittelijat tavattavissa klo 17 alkaen**Läsnä kaupunkisuunnitteluvirastosta:**

Jukka Tarkkala	diplomi-insinööri, projektipäällikkö
Taneli Nissinen	liikenneinsinööri
Janne Prokkola	arkkitehti
Markku Granholm	liikenneinsinööri
Leena Makkonen	arkkitehti
Juha-Pekka Turunen	vuorovaikutussuunnittelija, tilaisuuden puheenjohtaja
Teina Ryyänen	viestintäassistentti, tilaisuuden sihteeri

Läsnä muualta:

Jussi Lindberg	Liikennevirasto
----------------	-----------------

Osallistujia: n. 15 henkilöä**Tilaisuuden kulku:**

Tilaisuuden aluksi tilaisuuden puheenjohtaja Juha-Pekka Turunen esitteli paikallaolijat ja kertoi tilaisuuden tavoitteista.

Projektipäällikkö Jukka Tarkkala kertoi suunnittelun tilanteesta. Pisarakadan tärkeimpänä tavoitteena on lisätä junaliikenteen sujuvuutta. Kolmesta vaihtoehdosta laadittiin, joista vaihtoehto 1 hyväksyttiin jatkosuunnittelun pohjaksi. Tarkkala esitteli rahoituspäätöksiä, ja kertoi arvioita kustannuksista ja asemakaavan laadinnan lähtökohdista. Vauhtitien suunnittelukilpailu ratkesi keväällä 2013, jonka voitti Pöyry Oy. Heidän kanssaan on sovittu jatkosuunnittelusta. Asemakaavaluonnos on esillä marraskuun 2013 loppuun.

Arkkitehti Janne Prokkola on alueen kaavoittaja ja Pisara menee hänen alueensa läpi. Prokkola kertoi kaavoituksen prosessista. Kaavoitus lähti liikkeelle 2012. Hän kertoi lyhyesti millaisia mielipiteitä ja kommentteja oli tullut OAS-vaiheessa. Kaavaehdotus on tarkoitus valmistua 2014. Pisara on suurimmalta osalta maanalainen kaava, mutta siinä on joitakin osia maanpäällä (mm. ulostuloaukot, tuuletuskanavat ja hätätiet). Prokkola näytti kaavaa. Määräyksiä kaavassa on paljon mm. esteettömyydestä ja paloturvallisuudesta.

Rakentaminen vaikuttaa alueeseen niin hetkellisesti kuin pysyvästi. Prokkola esitteli eri asemat (keskusta ja Hakaniemi) ja näytti niiden suunnittelukuvia. Hakaniemestä tulee sujuvin vaihtopaikka, joten siitä oletetaan tulevan suosittu. Samalla toivotaan, että alueen liiketoiminta tulee paranemaan samalla. Prokkola kertoi lopuksi rakentamisen haitoista.



Jukka Tarkkala kertoi louhinnan riskianalyysistä, jonka aikana kiinteistön omistajan pitää vastata kartoitusvaiheen kyselyyn. Vastuu vahingoista on niiden aiheuttajalla, mutta kuitenkin vain silloin jos kysely on palautettu.

Tarkkala esitteli seuraavaa vaihetta, eli kuinka suunnittelu ja vaikutusten arviointi tulevat jatku-
maan. Hän kertoi miten ihmiset voivat vaikuttaa (palautelomakkeen kautta, käymällä tilaisuuk-
sissa, Facebook-sivuilla ja virallisesti kirjaamon kautta tai epävirallisesti sähköpostitse). Ensi
vuonna järjestetään asukastilaisuudet asemakaavasta ja ratasuunnitelmasta sekä kenties jois-
takin katu- ja puistosuunnitelmista. Ihmisten toivotaan toivovan miten he haluavat vaikuttaa
(esimerkiksi työpajat?). Pisararadan sivuilta voi tilata uutiskirjeen. Lasipalatsin infotila on auki
arkisin klo 9-16 ja joka kuukauden keskiviikko siellä on asiantuntija paikalla.

Asemakaavaluonnos on esillä marraskuun 2013 loppuun.

Tilaisuuden lopuksi ihmiset keskustelivat kasvatusten suunnittelijoiden kanssa suunnitelmien
ääressä.

Tilaisuudessa esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä:

**Muistioon on kirjattu tilaisuudessa esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä. Kysymyksiin vas-
tattiin tilaisuudessa, mutta vastauksia ei ole kirjattu muistioon.**

Miksi suunnittelun lähtökohdaksi valittiin ykkösvaihtoehto? Miksei valittu Alppilasta menevää
vaihtoehtoa?

Kuka tai ketkä siitä päättävät, että vaihtoehto yksi valittiin?

Jääkö työmaatunneli olemaan? Onko sille jotain hyötykäyttöä?

Jos kiistelty toriparkki etenee, tehdäänkö sille omat ulostuloaukot ja sisäänkäynnit vai hyödyn-
netäänkö samoja sisäänkäyntejä?

Louheenkuljetus, minne se tullaan sijoittamaan? Siitä tulee paljon rekkoja. Ei kai louheita vain
mereen ajeta?

Kalasadamassa, vasemmalla puolella on kyltti ja sen viereen on kerätty louhetta. Onko se odot-
tamassa ratkaisua mihin se vietäisiin?

Jos kaikki menee hyvin, milloin rataa oikeasti aloitetaan rakentamaan?

Kun työt alkavat, Hakaniemen torin myynti ei tule varmaan keskeytymään, mutta tuleeko metro-
liikenteeseen keskeytyksiä?

Kuntalaiselle näkyy ulospäin, että rakennusprojektit menevät aalloissa. Kun Porthaninkatua
uusittiin, niin raitiovaunut seisoivat. Sitten taas rakennettiin muualla ja taas raitiovaunut seiso-



vat. Eikö voisi suunnitella niin, ettei kuntalaisen elämä olisi niin hankalaa. Eikö projekteja voisi tehdä yhtä aikaa?

Kysymys arkkitehdille: mitä Hakaniemessä on suunnitteilla muutoin, se varmaan liittyy tähän projektiin olennaisesti?

Voisiko Hakaniemeä tiivistää? Voisiko Hakaniemenrantaan rakentaa asuinrakentamista? Silta Merihakaan, puretaanko se? Rakennetaanko torin itäpuoliseen puistikkoon?

Yksi virasto rakentaa ja yksi ottaa hyödyt. Verohyötyjä tulisi jos kauppahalli korjattaisiin ja parkkeeraus maan alle.

On valtavia joukkoliikennehankkeita meneillään kuten jokerit, metro ja sillat. Samaan aikaan keskustaan suunnitellaan lisää pysäköintilaitoksia, mm. Töölöön ja keskustatunnelia. Eivätkö nämä näy suunnitelmissa? Jos ne eivät vaikuta autoliikenteeseen niin onhan sen kummallista. Täytyyhän ne vaikuttaa suuriin linjauksiin. Jos ei muutu, niin menee liikaa rahaa ihan turhaan. On kaikenlaisia visioita, vuoteen 2050. Tieteelliset artikkelit osoittavat, että joukkoliikenne on ja pysyy. Helsinkiin tarvitaan ihan erilaista kaupunkitilaa tulevaisuudessa. Lahdessa tehdään jo nyt automaattista parkkipaikkaa. Eri virastot tekevät eri juttuja, mutta kuka nämä ajatukset tulee nitoimaan yhteen?