



10.12.2014

Kaj/8

§ 410

Detaljplan och detaljplaneändring för södra delen av Lokvägen i Mellersta Böle (nr 12230, södra delen av Lokvägen)

HEL 2013-013241 T 10 03 03

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag godkänna detaljplan för gatu- och järnvägsområden i 17 stadsdelen (Böle, Mellersta Böle) och detaljplaneändring för gatu- och järnvägsområden i 17 stadsdelen (Böle, Mellersta Böle och Västra Böle) enligt ritning nr 12230, daterad 26.11.2013 och ändrad 3.11.2014, och på de grunder som framgår av detaljplanebeskrivningen.

Behandling

Efter att ha förklarat diskussionen avslutad anförde ordföranden såsom redogörelse att ledamoten Yrjö Hakanen under diskussionen hade föreslagit att stadsfullmäktige skulle besluta återremittera ärendet till stadsstyrelsen för ny beredning utgående från att andelen för Lokvägens trafikledsprojekt görs lättare.

Ordföranden konstaterade att ledamoten Yrjö Hakanens förslag om återremiss inte hade understötts, varvid det förföll.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Katri Erroll, stf. stadssekreterare, telefon: 310 36024

katri.erroll(a)hel.fi

Anna Villeneuve, förvaltningsexpert, telefon: 310 36045

anna.villeneuve(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12230 kartta, päivätty 26.11.2013, muutettu 3.11.2014
- 2 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12230 selostus, päivätty 26.11.2013, muutettu 3.11.2014
- 3 Vuorovaikutusraportti 5.6.2012 liitteineen, täydennetty 3.11.2014
- 4 Osa päätöshistoriaa

Utdrag

Utdrag

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Bilagor till utdrag

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen



10.12.2014

Kaj/8

hyväksyminen
Förslagstext
Bilaga 1

Helen Sähköverkko Oy
Helsingin poliisilaitos
Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä
Helsingin seudun
ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Liikennevirasto
Museovirasto,
kulttuuriympäristön suojelu
Senaatti-kiinteistöt

Förslagstext
Kunnallisvalitus, yleiskaavan,
asemakaavan,
rakennusjärjestyksen
hyväksyminen
Bilaga 1

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Sammandrag

Området ligger söder om Bölebron i Mellersta Böle, mellan Bölegatan och Bangårdsvägen. Området gränsar i söder till lokstallarna och byggnaden Toralinna som utgör en värdefull byggd kulturmiljö av riksintresse. Området ligger på cirka tre kilometers avstånd från Helsingfors stadskärna.

Detaljplanen och detaljplaneändringen gör det möjligt att norr om Toralinna vända Lokvägen i riktningen mot Böle station. Industrigatan förlängs under stambanan och ansluts till Lokvägen söder om Bölebron genom en cirkulationsplats ovan jord.

I detaljplanen anges en reservering för södra avsnittet av Lokvägens tunnel och västra avsnittet av Industrigatans tunnel. Lokvägens tunnel kommer att byggas i detaljplaneområdet i fråga med undantag av den norra infarten som sträcker sig till centrumkvarteret som är under planering. Detaljplanen gör det möjligt att bygga tunneln i faser.

Industrigatans tunnels avsnitt väster om Bangårdsvägen hör till detta detaljplaneområde. Ett underjordiskt område mellan Industrigatans och Bölegatans anslutningar har reserverats under Lokvägen för en tunnel för genomfartstrafik. Ett gång- och cykelstråk (Lokstallsgränden) anvisas under järnvägen på platsen av den nuvarande gatan till



lokstallarna. Gång- och cykelstråket har en förbindelse till båda sidorna av Lokvägen och till gång- och cykelstråken vid stambanans östra kant.

Lokvägens linje har dragits genom det tornhusområde som ska planläggas senare. I den aktuella detaljplanen för det intilliggande centrumkvarteret för Mellersta Böle förlängs Lokvägens linje vidare norrut genom området väster om stationen.

För västra delen av detaljplaneområdet gäller avsiktsförklaringen som har ingåtts mellan Finska staten och Helsingfors stad år 2002. Byggavtalet för centrumkvarteren i Mellersta Böle, som undertecknades i januari 2014, omfattar total förnyelse av Böle station. Flyttningen av Lokvägen och förlängningen av Industrigatan skapar förutsättningar för att byggandet i detaljplaneområdena i Mellersta Böle kan inledas och genomföras enligt de planerade tidtabellerna och byggrätterna.

Föredragandens motiveringar

I huvudgatunätet som följer generalplanen 2002 är Lokvägen huvudgata i Mellersta Böle. Lokvägen kopplar ihop Tusbyledens förlängning och Skogsbackavägen med Nordenskiöldsgatan i söder och genom Industrigatans förlängning i riktningen mot öster. Lokvägen är dessutom en förbindelse för all trafik från Böle till det omgivande gatunätet.

I delgeneralplanen för Mellersta Böle (från 2006) svänger Lokvägens linje i området norr om Toralinna mot Böle station och fortsätter vidare norrut genom området väster om stationen. Centrumfunktioner får förläggas ovanför Lokvägen till båda sidorna av Bölebron. Industrigatans linje fortsätter under järnvägen och ansluter sig till Lokvägen söder om Bölebron. Huvudbaneområdet anges i delgeneralplanen som ett område för järnvägstrafik och centrumfunktioner får förläggas ovanför området.

Största delen av planområdet är oplanlagt. För ett område i planområdets västra kant gäller detaljplan nr 7850 från 1979 i vilken området anges som gatuområde. För området öster om planområdet gäller detaljplan nr 11505 från 2008 enligt vilken en gata får anläggas under Bangårdsvägen för att förlänga Industrigatan.

Området är i huvudsak i statens ägo. Staden äger området väster om Toralinna.

En avsiktsförklaring som ingicks mellan Finska staten och Helsingfors stad år 2002 gäller för västra delen av detaljplaneområdet. I avsiktsförklaringen har parterna kommit överens förutom



planeringsprinciperna och samarbetet för markanvändningen i Mellersta Böle också om fördelning av ny- och tilläggsbyggrätten, principerna för områdesöverlåtelse och bygg- och kostnadsansvaren i fråga om kommunalteknik. Staten äger cirka 84 % av avtalsområdet och staden cirka 16 %. Avtalsområdet utvecklas som en helhet oberoende av ägarförhållandena. Det har genomförts en planerings- och byggtävling för centrumkvarteren i Mellersta Böle och ett byggavtal undertecknades i januari 2014.

Detaljplanen bygger på trafikplanen för Lokvägen (stadsplaneringsnämnden 23.4.2013) och gatuplanen för Industrigatan (daterad 29.4.2013). I planeringen har man beaktat de av stadsfullmäktige i samband med behandlingen av delgeneralplanen godkända hemställningsklämmorna och stadsstyrelsens uppmaning från år 2007 om den fortsatta planeringen. Dessa framgår mer i detalj av detaljplanebeskrivningen.

Staden har förbundit sig att anlägga Lokvägen, som ligger i området för Mellersta Böle centrum, och Mellersta Böle centrum i dess omedelbara närhet i enlighet med byggavtalet. Enligt preliminära kostnadskalkyler för detaljplanen kommer de sammanlagda kostnaderna för byggandet enligt trafikplanerna att uppgå till cirka 81 miljoner euro (exklusive mervärdesskatt). Kostnadskalkylen för gatuområdena baserar sig på att Lokvägen anläggs i form av en lång tunnel på avsnittet Nordenskiöldsgatan–Centrumkvarteret och enligt gatualternativet på avsnittet Lokvägen–Jämsägatan i fråga om Industrigatans tunnel.

Kostnadskalkylen innehåller de föreslagna gatu- och tunnelkonstruktionerna i detaljplaneområdet. Kalkylen bygger på att Lokvägen anläggs på en gång enligt trafikplanen utan reserveringar för att senare genomföra tunnelalternativet. Kostnadskalkylen omfattar inte kostnaderna för de stamnät eller det gatubyggande som tjänar den planerade markanvändningen utanför detaljplaneområdet. Kostnadskalkylen omfattar inte heller kostnaderna för marksanering eller grundberedning eller eventuella kostnader för kollektivtrafiken under byggtiden. Under planeringen har underhandlingar förts om statens deltagande i byggandet av Lokvägens tunnel. I de kalkylerade kostnaderna har statens eventuella andel i tunnelbyggandet inte beaktats.

Planeringsfaser och växelverkan

Planläggningen inleddes på stadens och statens initiativ.

Deltagandet och växelverkan ordnades i enlighet med programmet för deltagande och bedömning för tornhusområdet i Mellersta Böle.



Om utkastet till detaljplan och detaljplaneändring för tornhusområdet i Mellersta Böle framfördes sammanlagt 11 åsikter, varav bl.a. förslaget om att bygga ett däck eller en gång- och cykelbro över banområdet gällde trafikområdena. Myndigheternas ställningstaganden gällde bl.a. detaljplaneområdets gränser och områdets enhetlighet, förbindelsernas tillgänglighet och säkerhet, tunnelloösningarnas tekniska krav, gatuområdenas gränser, underhållet, dagvattenhanteringen och beaktandet av vinterunderhållet och kollektivtrafiken. Åsikterna har beaktats i planläggningen till de delar som de motsvarar målen för detaljplanen.

Förslaget till detaljplan och detaljplaneändring hölls offentligt framlagt 10.1–10.2.2014. Inga anmärkningar gjordes mot förslaget.

Utlåtanden

Räddningsnämnden, Helsingfors Energi/Helen Elnät Ab, Trafikverket, polisinspektionen i Helsingfors, samkommunen Helsingforsregionens trafik, samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, nämnden för allmänna arbeten, miljönämnden, fastighetsnämnden och Museiverket gav utlåtande om förslaget.

NTM-centralen i Nyland fäster i sitt utlåtande uppmärksamhet vid funktionaliteten hos trafiknätet i Mellersta Böle och trafiknätet i större omfattning och vid tryggheten av tunnelsäkerheten. Också en bestämmelse om dagvattenhantering ska läggas till detaljplanen. Dessutom konstateras det i utlåtandet att buller- och luftkvalitetsolägenheterna från trafiken sträcker sig betydligt långt utanför detaljplaneområdet och att man därför ska ange bestämmelser i detaljplanen om hur olägenheter kan förebyggas eller minimeras. Både NTM-centralen och Museiverket betonar vikten att bevara värdena hos den kulturhistoriska miljön av riksintresse Toralinna och lokstallarna, vilka anses vara hotade med anledning av den ökade trafiken på Lokvägen.

Trafikverket konstaterar i sitt utlåtande att man ska beakta det utrymme som ett västra tilläggsspår och Flygbanan kräver när gränserna för järnvägsområdet bestäms. Fastighetsnämnden tillstyrker alternativet med en kortare tunnel av kostnadsskäl. I de övriga utlåtandena lyfts fram gång- och cykelledernas enhetlighet och ändamålsenlighet, möjligheten till en spårvägslinje direkt från Bölegatan till Bölebron, en lång tunnel som lösning till problemen med luftkvaliteten och planeringen av markanvändningen och gatulinjens avstånd från lokstallarna. Dessutom fästs det avseende vid bullerutredningarna och



tryggandet av luftkvaliteten, de höga kostnaderna för en lång tunnel och skyddandet av en kulturhistoriskt värdefull områdeshelhet.

Utlåtandena framgår i sin helhet av beslutshistorien. I den bifogade rapporten om växelverkan anges utlåtandena mer i detalj och genmälena till dessa.

Ändringar i förslaget till detaljplan och detaljplaneändring

Med anledning av utlåtandet från Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland har ett område för infiltrering av grundvatten och hängande grundvatten (po) anvisats i området norr om lokstallarna. Reserveringen baserar sig på en dagvattenutredning som hänför sig till byggbarhetsgranskningen i Mellersta Böle. Dessutom har detaljplanebeskrivningen kompletterats.

Med anledning av Trafikverkets utlåtande har gränserna för järnvägsområdet (LR) justerats.

Med anledning av NTM-centralens, miljöcentralens och Museiverkets utlåtanden har följande ändringar gjorts i förslaget till detaljplan:

- tillagda detaljplanebestämmelser:
 - o I planeringen av Lokvägen ska man fästa speciell uppmärksamhet vid skydd mot trafikbuller.
 - o Speciell uppmärksamhet ska fästas vid skydd mot trafikbuller som härrör från rondellerna och tunnlarnas öppningar.
- detaljplanebeskrivningen har kompletterats.

Med anledning av utlåtandena från NTM-centralen i Nyland och Museiverket har följande ändringar gjorts i förslaget till detaljplan:

- tillagda detaljplanebestämmelser:
 - o Mur som ska byggas. Muren ska vara stadsbildsmässigt högklassig och anpassad till miljön.
 - o I den fortsatta planeringen ska man säkerställa att miljöbyggandet är anpassat till kvaliteten av lokstallen och järnvägsmanhusen som är en betydelsefull byggd kulturmiljö av riksintresse.
- detaljplanebeskrivningen har kompletterats.

Stadsplaneringskontoret har strukit följande detaljplanebestämmelse med anledning av bullerutredningen: Rondellernas mittpartier ska huvudsakligen vara öppna. Dessutom har detaljplanebeskrivningen kompletterats.



10.12.2014

Kaj/8

På detaljplanekartan och i detaljplanebeskrivningen har det även gjorts vissa ändringar av teknisk karaktär som inte ändrar förslaget innehåll. Ändringarna är inte väsentliga och förslaget behöver därför inte läggas fram på nytt. Det har underhandlats om ändringarna med förvaltningarna i fråga, och de parter vars fördel ändringarna berör har blivit hörda separat.

Beslutsförslaget stämmer överens med framställningen tillstyrkt av stadsplaneringsnämnden. Stadsplaneringskontoret har gjort små justeringar i förslaget i enlighet med vad som anges ovan.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Katri Erroll, stf. stadssekreterare, telefon: 310 36024

katri.erroll(a)hel.fi

Anna Villeneuve, förvaltningsexpert, telefon: 310 36045

anna.villeneuve(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12230 kartta, päivätty 26.11.2013, muutettu 3.11.2014
- 2 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12230 selostus, päivätty 26.11.2013, muutettu 3.11.2014
- 3 Vuorovaikutusraportti 5.6.2012 liitteineen, täydennetty 3.11.2014
- 4 Osa päätöshistoriaa

Bilagematerial

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva 3.11.2014

Utdrag

Utdrag

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Helen Sähköverkko Oy
Helsingin poliisilaitos
Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä
Helsingin seudun
ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Liikennevirasto

Bilagor till utdrag

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen
Förslagstext
Bilaga 1



10.12.2014

Kaj/8

Museovirasto,
kulttuuriympäristön suojelu
Senaatti-kiinteistöt

Förslagstext
Kunnallisvalitus, yleiskaavan,
asemakaavan,
rakennusjärjestyksen
hyväksyminen
Bilaga 1

För kännedom

Kaupunkisuunnittelulautakunta
Kiinteistölautakunta
Yleisten töiden lautakunta
Ympäristölautakunta

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 24.11.2014 § 1231

HEL 2013-013241 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä 17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila) katu- ja rautatiealueiden asemakaavaehdotuksen ja 17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila ja Länsi-Pasila) katu- ja rautatiealueiden asemakaavan muutosehdotuksen 26.11.2013 päivätyn ja 3.11.2014 muutetun piirustuksen numero 12230 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Katri Erroll, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
katri.erroll(a)hel.fi
Anna Villeneuve, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045
anna.villeneuve(a)hel.fi

Kaupunkisuunnitteluvirasto 3.11.2014

HEL 2013-013241 T 10 03 03

Ksv:n hankenumero 0870_6



17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila) katu- ja rautatiealueita koskevasta asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksesta annetut lausunnot.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 3.12.2013 puoltaa 26.11.2013 päivätyn asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä.

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

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 10.1.–10.2.2014.

Ehdotuksesta ei ole tehty muistutuksia. Ehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa pelastuslautakunta, Helsingin Energia / Helen Sähköverkko Oy, Liikennevirasto, Helsingin poliisilaitos, Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä, Helsingin seudun ympäristöpalvelut - kuntayhtymä, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, yleisten töiden lautakunta, ympäristölautakunta, kiinteistölautakunta ja Museovirasto.

Pelastuslautakunta (21.1.2014) toteaa, että sillä ei ole huomautettavaa pelastustoimen osalta asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta.

Helsingin Energia / Helen Sähköverkko Oy:llä (12.2.2014) ei ole huomautettavaa asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksesta.

Liikennevirasto (9.1.2014) toteaa, että rautatiealueen (LR) rajojen määrittämisessä tulee huomioida läntisen lisäraiteen ja Lentoradan vaatimat tilat.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että LR-alueen rajojen määrittämisessä huomioidaan ratojen tilantarve Liikennevirastolta saatujen suunnitelmien mukaisesti.

Helsingin poliisilaitos (3.2.2014) toteaa, että pitkä tunnelivaihtoehto on liikenteellisesti paras vaihtoehto, erityisesti kevyen liikenteen näkökulmasta. Poliisilaitos korostaa edelleen, että niin



rakennusaikaisten kuin valmiin alueenkin liikenneväylien, erityisesti kevyen liikenteen väylien, tulee olla yhtenäisiä ja tarkoituksenmukaisia.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Veturitien suunnittelussa on otettu huomioon Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitetila 2025 sekä Pyöräliikenteen laatukäytävien verkkosuunnitelma.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (7.2.2014) toteaa, että kaavallisilla ratkaisulla ei pidä sulkea pois mahdollisuutta, että raitiotien linjaus kulkisi Pasilankatua suoraan Pasilansillalle.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Pasilankadun järjestelyt Veturitien ja Pasilansillan välillä esitetään myöhemmin tehtävässä liikennesuunnitelmassa. Tavoitteena on osoittaa tälle välille tilat raitiotielle sekä pohjoiseen että etelään.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (10.2.2014) toteaa, että pitkän tunneliin toteuttamisella on mahdollista saada sekä liikennettä, että liikenteen haittoja pois pahoin kuormittuneesta maanpintatasosta. Tällöin tunnelin suuaukkojen tulee toimia ilman sisäänottoaukkoina ja ilmanpoistokuilujen tulee ulottua riittävän korkealle. Jos tunneli ei toteudu, näin isot liikennemäärät maanpintatasossa aiheuttavat ilmanlaatuongelmia ja ne rajoittavat maankäytön suunnittelua ja eri toimintojen sijoittumista. Lisäksi lausunnossa kiinnitetään huomiota vesihuollon suunnitteluun ja toteutukseen.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Ilmatieteen laitos on vuonna 2014 tehnyt ilmanlaatuselvityksen Pasilan keskustakorttelin asemakaavaa varten. Vaikka mallinnuksessa oletettiin päästöjen purkautuvan kokonaan tunnelien päistä, jäivät raja-arvotason ylitykset vain pienelle alueelle tunnelin suuaukkojen kohdalle. Kaavamääräyksen mukaisesti tunnelin yhteyteen voidaan kuitenkin suunnitella ilmanpoistokuiluja, joiden korkeuden tulee olla vähintään 2 metriä maanpinnasta. Vesihuollon suunnittelussa ja toteutuksessa pyritään ensisijaisesti huomioimaan Veturitien lopputilanteen vaatimat ratkaisut.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (11.2.2014) kiinnittää lausunnossaan huomiota Keski-Pasilan ja laajemman liikenneverkon toimivuuteen sekä tunneliturvallisuuden varmistamiseen. Kaavaan tarvitaan myös hulevesien hallintaa koskeva määräys. Lisäksi lausunnossa todetaan liikenteen melu- ja ilmanlaatuvaikutusten ulottuvan huomattavasti kaava-alueen ulkopuolelle, joten kaavassa on annettava määräykset, joilla haittavaikutukset torjutaan tai minimoidaan. Toralinnan



valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön arvojen säilyminen on Veturitien kasvavan liikenteen myötä uhattuna.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Veturitiellä Toralinnan kohdalla liikennemäärien kasvusta 4/5 on arvioitu johtuvan muusta kuin Keski-Pasilaan tulevasta uudesta maankäytöstä. Veturitien ennustettuun liikennemäärään vaikuttaa yleiskaava 2002 mukaiset pääkatuverkon järjestelyt, kuten Tuusulanväylän käänntö sekä Hakamäentien jatkeet. Toralinnan kohdalla suunniteltujen liikenneratkaisujen vaikutusta melutasoon on tarkasteltu erillisessä selvityksessä. Selvityksen johdosta kaavaa on tarkistettu ja kaavaselostusta täydennetty. Kaavamääräyksillä on kiinnitetty erityistä huomiota myös tunnelin ilmanvaihtoratkaisuihin. Asemakaavaehdotuksessa on määräys tunnelien suunnittelusta kokonaisuutena ja lisäksi useita määräyksiä koskien tunnelien turvallisuutta. Kaavakarttaan on myös lisätty pohja- ja orsivesien imeyttämiseksi varattu alue. Kaavan valmistelussa on tunnistettu Toralinnan alueen arvot ja asemakaavaan on lisätty määräyksiä, joiden tavoitteena on kulttuuriympäristön arvojen säilyminen.

Yleisten töiden lautakunta (12.2.2014) toteaa, että katualueen rajausta tulee muuttaa veturitallien pohjoispuolella niin, että katu ei rajaudu suoraan veturitallirakennuksiin.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että kaava-alueen raja on 1 metrin etäisyydellä pohjoisemman Veturitallin julkisivupinnoista.

Ympäristölautakunta (12.2.2014) kiinnittää lausunnossaan huomiota tarvittaviin meluselvityksiin sekä ilmanlaadun turvaamiseen; erityisesti asukkaiden ja muiden alueella liikkuvien kävelijöiden, pyöräilijöiden ja pysäkkejä käyttävien olosuhteisiin. Ilmanlaadun turvaamiseksi tulee huolehtia, ettei katukuilumaisia olosuhteita muodostu. Lisäksi lausunnossa todetaan, että tunneloinnin ympäristöhyötyinä on katutason melu- ja pakokaasupäästöjen väheneminen. Ilmanlaadun kannalta kriittisiä ovat tunneleiden suuaukkojen ympäristöt.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Toralinnan kohdalla suunniteltujen liikenneratkaisujen vaikutusta melutasoon on tarkasteltu erillisessä selvityksessä. Selvityksen johdosta kaavaa on tarkistettu ja kaavaselostusta täydennetty. Lisäksi Ilmatieteen laitos on vuonna 2014 tehnyt ilmanlaatuselvityksen Pasilan keskustakorttelin asemakaavaa varten. Vaikka mallinnuksessa oletettiin päästöjen purkautuvan kokonaan tunnelien päistä, jäivät raja-arvotason ylitykset vain pienelle alueelle tunnelin suuaukkojen kohdalle. Kaavamääräyksen mukaisesti tunnelin yhteyteen voidaan kuitenkin suunnitella ilmanpoistokuiluja, joiden korkeuden tulee olla vähintään 2 metriä maanpinnasta.



Kiinteistölautakunta (13.3.2014) toteaa, että se puoltaa lyhyemmän tunnelivaihtoehdon toteuttamista kustannussyistä.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että pitkä tunneli vähentää huomattavasti pintaliikennettä Pasilankadun ja Teollisuuskadun välisellä osuudella ja mahdollistaa paremmat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet veturitallien suunnasta tornialueen ja keskustakorttelin suuntaan. Lisäksi tunneli mahdollistaa paremmat ajoyhteydet veturitalleille sekä Toralinnan seisontaraiteiden kohdalle mahdollisesti myöhemmin tulevalle muulle maankäytölle. Tunnelilla on myös selkeitä kaupunkikuvaa parantavia vaikutuksia.

Museovirasto (19.3.2014) toteaa, että kulttuurihistoriallisesti merkittävän aluekokonaisuuden suojele tulee varmistaa paitsi rakennukset myös lähiympäristö huomioon ottaen. Liikenne- ja kaavaratkaisut eivät saa estää tai heikentää valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön käyttöä ja arvojen säilymistä. Jatkosuunnittelussa on varmistettava ympäristörakentamisen soveltuvuus veturitallien ja rautatieläistalojen kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että kaavan valmistelussa on tunnistettu Toralinnan alueen arvot ja asemakaavaan on lisätty määräyksiä, joiden tavoitteena on kulttuuriympäristön arvojen säilyminen.

Lausunnot on referoitu tarkemmin ja niihin on annettu vastineet liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa.

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen tehdyt muutokset

Liikenneviraston lausunnon johdosta asemakaavaehdotukseen on tehty seuraavat muutokset:

- kaavakarttaan on rautatiealueen (LR) rajoja tarkistettu.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunnon johdosta asemakaavaehdotukseen on tehty seuraavat muutokset:

- kaavakarttaan on lisätty määräys: Pohja- ja orsivesien imeyttämiseksi varattu alue.
- kaavaselostusta on täydennetty.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä ympäristölautakunnan ja Museoviraston lausuntojen johdosta asemakaavaehdotukseen on tehty seuraavat muutokset:



- on lisätty kaavamääräykset:
Veturitien suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikennemelun torjuntaan.
Kiertoliittymien ja tunnelin suuaukkojen kautta kantautuvan liikennemelun torjuntaan tulee kiinnittää erityistä huomiota.
- kaavaselistusta on täydennetty.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä Museoviraston lausuntojen johdosta asemakaavaehdotukseen on tehty seuraavat muutokset:

- on lisätty kaavamääräykset:
Rakennettava muurin tulee olla kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja ympäristöön sopiva.
Jatkosuunnittelussa on varmistettava ympäristörakentamisen soveltuvuus veturitallien ja rautatieläistalojen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön ominaisuuteeseen.
- kaavaselistusta on täydennetty.

Tehdyn meluselvityksen perusteella kaupunkisuunnitteluvirasto on muuttanut asemakaavaehdotusta seuraavasti:

- on poistettu kaavamääräys: Kiertoliittymien keskiosien tulee olla pääosin avonaisia.
- kaavaselistusta on täydennetty.

Lisäksi kaavakarttaan ja kaavaselistukseen on tehty joitakin teknisuonteisia tarkistuksia, jotka eivät muuta ehdotuksen sisältöä.

Jatkotoimenpiteet

Kaava-alueeseen ei liity maankäytösopimusmenettelyä.

Kaupunkisuunnitteluviraston mielestä tehdyt muutokset eivät ole olennaisia, joten ehdotusta ei ole tarpeen asettaa uudelleen nähtäville. Muutoksista on neuvoteltu asianomaisten hallintokuntien kanssa ja niitä, joiden etua muutokset koskevat, on kuultu erikseen.

Lisätiedot

Ville Purma, arkkitehti, puhelin: 310 37261
ville.purma(a)hel.fi

Kiinteistölautakunta 06.03.2014 § 125



10.12.2014

Kaj/8

HEL 2013-013241 T 10 03 03

Kiinteistökartta G4 S3, Veturitie

Päätös

Lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnittelulautakunnalle seuraavan lausunnon:

Kiinteistölautakunta puoltaa Veturitien eteläosan asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä. Kaavassa esitetään nykyisen Veturitien kääntämistä kohti Pasilan asemaa Keski-Pasilan pääkatuna, josta se tulee jatkumaan Pasilansillan pohjoispuolelle toteutettavan Keski-Pasilan läpi kohti Hakamäentietä. Veturitien uusi linjaus mahdollistaa kaavoittaa Pasilansillan eteläpuolelle toimisto- ja asuntotornitaloja sekä Pasilansillan pohjoispuolelle uuden asunto- ja toimistoalueen. Lisäksi asemakaavan hyväksyminen mahdollistaa jatkaa pääradan itäpuolella olevaa nykyistä Teollisuuskatua radan alta ja yhdistää se uuteen Veturitien linjaukseen. Veturitien uusi linjaus luo Pasilansillan pohjoisreunaan toteutettavan Keski-Pasilan uuden yli 180 000 k-m²:n suuruisen keskuksen ajoyhteydet etelästä, pohjoisesta ja idästä. Kaupunki, valtio, Liikennevirasto ja keskuksen toteuttaja YIT Rakennus Oy allekirjoittivat sopimuksen lähes miljardi euroa maksavan keskuksen toteuttamisesta tämän vuoden tammikuussa.

Lopuksi kiinteistölautakunta toteaa, että se on jo antanut 13.6.2013 lausunnon kaupunginhallitukselle uuden Veturitien liikennesuunnitelmasta Nordenskiöldinkadun ja Hakamäentien välillä. Koko hankkeen alustava kustannusarvio on 140 miljoonaa euroa. Nyt lausuttava Veturitien eteläosan asemakaava mahdollistaa Veturitien ensimmäisen osan toteuttamisen asemakaava-alueella sekä pitkänä että lyhyenä tunnelina. Pitkä tunneli lienee kaupunkikuvallisesti parempi, mutta kaupungin taloustilanne ja erittäin kallis Veturitien toteuttaminen huomioon ottaen kiinteistölautakunta puoltaa lyhyemmän tunnelivaihtoehdon toteuttamista lausuttavalle asemakaava-alueelle.

Esittelijä

osastopäällikkö
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

Pasi Lehtiö, toimistopäällikkö, puhelin: 310 36448
pasi.lehtio(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 04.02.2014 § 37

HEL 2013-013241 T 10 03 03



Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa seuraavan lausunnon.

Veturitie kaavoitetaan aikataulusyistä ennen ympäröivien kortteleiden maankäyttösuunnitelmien valmistumista. Tämä merkitsee sitä, että Veturitien suunnitelmat tulee ottaa alueen muun maankäytön lähtökohdaksi. Veturitien liikennemäärän huomattava kasvu lisää melua ja pakokaasupäästöjä koko Keski-Pasilan alueella, jonne on tulossa myös runsaasti uutta asutusta. Ympäristölautakunta on 11.6.2013 antanut lausunnon Veturitien liikennesuunnitelmasta. Lausunnossa kiinnitetään huomiota ilmanlaatu- ja meluhaittojen lisäksi myös tulevien jalankulku-, pysäkki- ja pyöräily-ympäristöjen laadun huomioimiseen.

Aseman eteläpuoliselle alueelle, jota kaavaehdotus koskee, on suunnitteilla tornitaloja, joiden alimpia kerroksia on suunniteltu muuhun kuin asuinkäyttöön. Ympäristölautakunta pitää tätä hyvänä lähtökohtana kaavoitukselle. Osayleiskaavan meluselvityksen mukaan meluohjeavot ylittyvät laajalla alueella väylän ympäristössä. Jatkosuunnittelussa meluselvityksiä on tarpeen tarkentaa ja selvittää riittävät meluntorjuntakeinot myös niissä vaihtoehdoissa, joissa suunnitellut Veturitien tunneliosuudet eivät toteudu tai toteutuvat vaihteittain.

Ilmatieteen laitoksen vuonna 2009 tekemän ilmanlaatumallinnoksen mukaan katukuilutyypinen rakenne voi ennustetuilla liikennemäärillä tuottaa ilmanlaatutilanteen, jossa ilmanlaadun raja-arvot ylittyvät. Ilmanlaadun turvaamiseksi tulee siten huolehtia, ettei katukuilumaisia olosuhteita muodostu.

Ehdotetun tunneloinnin ympäristöhyötyinä on katutason melu- ja pakokaasupäästöjen väheneminen. Melutaso alenee noin 3 dB olettaen, että puolet liikenteestä ohjataan tunneliin. Tunnelointi pienentää myös ilman epäpuhtauspitoisuuksia verrattuna tilanteeseen, jossa kaikki päästöt purkautuvat katutasossa.

Ilmanlaadun kannalta kriittisiä ovat tunneleiden suuaukkojen ympäristöt, joissa pitoisuudet voivat paikallisesti nousta huomattavasti. Erityisen kriittinen on alueen eteläosassa olevan suojeltavan, asuinkäytössä olevan Toralinnan kiinteistö, joka sijoittuu eteläisimmän tunnelin suun lähistölle.

Kaavaehdotuksessa on määräys, jonka mukaan jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota tunnelien ilmanvaihtoratkaisuihin ilmansaasteiden aiheuttamien haittojen minimoimiseksi. Kaavassa on varauduttu sijoittamaan noin kahden metrin korkuiset ilmanvaihtohormit kiertoliittymien yhteyteen samoihin kohtiin, joihin tunnelien suuaukkojen



päästöt purkautuvat. Ympäristön ilmanlaadun kannalta riittävät hormikorkeudet ja hormien sijoituskohdat tulee selvittää erikseen leviämismalliselvitysten avulla. Alueen ilmanlaatu voi mahdollisesti edellyttää korkeampiakin poistopiippuja, mikä tulisi selvittää jo kaavoitusvaiheessa.

Pasilan aseman ympäristön merkitys joukkoliikenteen solmukohtana tulee jatkossa huomattavasti kasvamaan, kun Keski-Pasilan osayleiskaavan mukainen toimitila- ja asuinrakentaminen toteutuu ja Pisara-rata rakennetaan. Asukkaiden ja muiden alueella liikkuvien kävelijöiden, pyöräilijöiden ja pysäkkejä käyttävien olosuhteisiin tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota niin, että altistuminen liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaitoille on mahdollisimman vähäistä.

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Eeva Pitkänen, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 31517
eeva.pitkanen(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 04.02.2014 § 47

HEL 2013-013241 T 10 03 03

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

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

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



Kaava-alue rajautuu Pasilan veturitallirakennuksiin. Veturitallikujan rajausta tulee muuttaa veturitallien pohjoispuolella niin, että kuja ei rajaudu suoraan tallirakennuksiin. Suojeltujen rakennusten tarvitsemat mahdolliset tulevat rakenteet tulee pysytä sijoittamaan tontille, samoin rakennusten huolto tulee pystyä toteuttamaan tontilta.

Veturitien rakentaminen on aikataulullisesti sidoksissa Pasilan keskustakorttelin rakentamisen kanssa. Rakennusvirasto on käynnistänyt Veturitien liikennesuunnitelman ja tunnelin hankesuunnitelman pohjalta Veturitien yleissuunnitelman päivityksen, joka valmistuu keväällä 2014. Tämän jälkeen rakennusvirasto pyrkii aloittamaan katu- ja rakennussuunnitelmien laatimisen.

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

Veturitien toteuttamisen kustannukset ovat kokonaisuudessaan noin 140 miljoonaan euroa. Tämän asemakaavan osalta kustannukset ovat noin 81 miljoonaa euroa.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan ja asemakaavan muutosta nro 12230 edellä esitetyin huomautuksin.

Esittelijä

kaupunginarkkitehti
Jukka Kauto

Lisätiedot

Petri Arponen, aluesuunnittelija, puhelin: 310 38440
petri.arponen(a)hel.fi
Anni Tirri, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38335
anni.tirri(a)hel.fi

Pelastuslautakunta 21.01.2014 § 10

HEL 2013-013241 T 10 03 03

Päätös

Pelastuslautakunta päätti antaa Helsingin kaupungin 17. kaupunginosan Pasila (Keski-Pasila) katu- ja rautatiealueita koskevasta Veturitien asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta nro 12230 seuraavan lausunnon:

Lautakunta toteaa, että sillä ei ole huomautettavaa pelastustoimen osalta asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta nro 12230.



Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua. Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 91§.

Esittelijä

pelastuskomentaja
Simo Wecksten

Lisätiedot

Harri Laakso, vanhempi palotarkastaja, puhelin: 310 31234
harri.laakso(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 03.12.2013 § 403

HEL 2013-013241 T 10 03 03

Ksv 0870_6, karttaruutu G4

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää 26.11.2013 päivätyn 17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila) katu- ja rautatiealueita koskevan asemakaavaehdotuksen ja 17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila ja Länsi-Pasila) katu- ja rautatiealueita koskevan asemakaavan muutosehdotuksen nro 12230 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä.

Samalla lautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus asetetaan nähtäville 30 päiväksi maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaisesti.

26.11.2013 Pöydälle

Esittelijä

asemakaavapäällikkö
Olavi Veltheim

Lisätiedot

Ville Purma, arkkitehti, puhelin: 310 37261

ville.purma(a)hel.fi

Timo Lepistö, projektipäällikkö, puhelin: 310 37232

timo.lepisto(a)hel.fi

Raila Hoivanen, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37482

raila.hoivanen(a)hel.fi

Matti Neuvonen, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37311

matti.neuvonen(a)hel.fi

Peik Salonen, insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37248

peik.salonen(a)hel.fi

Niina Strengell, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37458

niina.strengell(a)hel.fi

Harri Verkamo, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu, puhelin: 310 37127

harri.verkamo(a)hel.fi