



### 3

#### Ilmoitusasiat

#### Päätösehdotus

Terveyslautakunta päättäneet merkitä tiedoksi jäljempänä luetellut ilmoitusasiat.

#### Esittelijä

1. Kaupunginhallituksen päätös 13.6.2011, 603 §: Linjaukset kerjäläisongelman käsittelemiseksi Helsingissä

Kaupunginhallitus päätti

1. todeta, että EU-kansalaisilla on Euroopan unionin kansalaisten vapaan liikkuvuuden direktiivin mukaisesti oikeus oleskella kolme kuukautta rekisteröitymättä. Kerjääminen ei ole laitonta eikä siihen voi puuttua, ellei se ole järjestys-laissa tarkoitettulla tavalla häiritsevää.
2. hyväksyä linjaukset kerjäämisestä syntyvien lieveilmiöiden vähentämiseksi ja ennaltaehkäisyksi Helsingissä seuraavasti:
  - lasten harjoittamaa kerjäämistä ei sallita, vaan siihen puututaan ja selvitetään tapauskohtaisesti
  - kaupungin alue on kokonaan kaavoitettua aluetta ja leiriytyminen on sallittu ainoastaan kaavaan merkityllä alueella
  - tilapäiseen leiriytymiseen tarvitaan maanomistajan lupa
  - luvattomiin leireihin puututaan välittömästi
  - kaupungin eri hallintokunnat toimivat oman toimialansa puitteissa ja yhteistyössä kaupungin muiden hallintokuntien kanssa romanikerjäläisiä koskevissa asioissa ja kerjäämisestä aiheutuvien lieveilmiöiden vähentämiseksi ja ennaltaehkäisemiseksi
  - sosiaalivirasto vastaa kaupungin viranomaisyhteistyön koordinoinnista sekä kolmannen sektorin toimijoiden ja eri viranomaistahojen kanssa tehtävästä yhteistyöstä
  - hallintokeskus seuraa kerjäläiskysymyksen kehittymistä valtakunnallisesti ja EU-tasolla.
1. tehdä seuraavan esityksen valtioneuvostolle:

"Kerjäläiskysymys nousi vuonna 2007 esille Euroopan laajuuisena ilmiönä ja myös Suomessa. Eri maissa kiertävien romanien liikkumisen taustalla vaikuttavat äärimmäinen köyhyys, näköalattomuus ja laaja-



alainen syrjintä. Romanien heikko asema on myös ihmisoikeusongelma ja yksi keskeisimmistä haasteista vähemmistöjen aseman ja yhdenvertaisuuden edistämiseksi. Romaneita on parhaiten autettavissa heidän omilla kotimaissaan. Ensisijainen toimija Suomessa kansainvälisissä asioissa on valtio ja sen yhteistyö EU-jäsenmaiden kanssa. Kaupunginhallitus katsoo, että valtion tulee ryhtyä toimiin romanikysymyksen hoitamiseksi EU:ssa ja Euroopan Neuvostossa sekä romanikerjäläisten lähtömaissa.

Kaupunginhallitus esittää samalla, että valtio laatii valtakunnalliset, keskeiset toimintalinjaukset kunnille romanikerjäläisten kohtaamisesta. Helsingin kaupunkia ei voi pitää järjestämis- ja kustannusvastuullisena yksittäisen kansanryhmän majoittamisesta ja muusta auttamisesta. Kaupungin ja valtion välistä kustannusvastuuta tulee tarkastella tältä osin edelleen.

Kaupunginhallitus toteaa lisäksi, että yleisen liikkuvuuden lisääntymisen myötä Suomeen on viime vuosina tullut romanien lisäksi muitakin EU-kansalaisia, jotka eivät ole tulleet toimeen omilla tuloillaan ja varoillaan EU-säädösten edellyttämällä tavalla. Näissä tilanteissa henkilöt ovat joutuneet turvautumaan viimesijaisena toimeentulon turvana toimeentulotukeen. Kunnissa ja erityisesti Helsingissä ilmiö on aiheuttanut erilaisia toimintakäytäntöjä ja valtion antama toiminnan ohjeistus on todettu riittämättömäksi. Samalla esimerkiksi kaikki romanien tilapäismajoituksista viime talvina aiheutuneet kustannukset ovat jääneet Helsingin kaupungin maksettavaksi.

Kaupunginhallitus kiirehtii sosiaali- ja terveysministeriön asettaman EU-kansalaisille maksettavan toimeentulotuen käsittelyä koskevien menettelytapojen selkiyttämistä selvittävän työryhmän toimintaa, jonka piti jättää esityksensä kuntaohjauksen selkeyttämisestä ja tarvittavista lainsäädäntömuutoksista ja ohjeistuksen uudistamisesta."

2. Kaupunginhallituksen päätös 13.6.2011, 620 §: Lausunto Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle PISARA-radon ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

Kaupunginhallitus päätti antaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle seuraavan lausunnon:

"Pisara-rata on tarkoitus rakentaa syvään tunneliin Helsingin kantakaupungin alle niin, että se voisi vapauttaa noin 8 laituriraidetta ja neljä linjaraidetta päärautatieasemalta. Hankkeen tavoitteena on junavuorojen ja junaliikenteen toimintavarmuuden lisääminen sekä häiriöherkkyyden vähentäminen. Näin Pisara-rata vaikuttaisi myönteisesti raideliikenteen, etenkin kaukoliikenteen toimivuuteen päärautatieasemalla ja mahdollistaisi nykyistä enemmän raideliikenteeseen tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta etenkin Helsinkiä



ympäröivällä Helsingin seudulla. Nopeimmat rakentamista koskevat aikataulut sijoittavat radan rakentamisen jo kymmenen vuoden päähän. Helsingin kaupunki suhtautuu myönteisesti hankkeeseen ja pitää sitä etenkin päärautatieaseman toimivuuden kannalta välttämättömänä valtion lähitulevaisuuden ratahankkeena.

Hankkeelle määrättiin laadittavaksi ympäristövaikutusten arviointi (YVA) vuonna 2009 ja kaupunki on antanut arviointiohjelmasta aiemmin lausunnon.

Vuoden 2035 ennustetilanteessa Pisara-rata lisää hankevaihtoehdosta riippuen arvioilta noin 12 000–14 000 seudullista joukkoliikennematkaa, mikä merkitsee noin puolen prosentin kasvua joukkoliikenteen kulkutapaosuuteen. Noin neljä viidesosaa päärautatieaseman käyttäjistä siirtyisi käyttämään muita kantakaupungin asemia, millä on suuri merkitys rautatieaseman jalankulkuvirroille. Selvitysten mukaan Pisara-rata kuitenkin korvaisi arvioilta vain noin 1000 yksityisautolla päivittäin tehtävää matkaa joukkoliikenteellä, minkä vuoksi vaikutukset kasvihuonekaasujen tai muiden haitallisten päästöjen vähentämiseen ovat varsin pienet.

Tämä johtunee osaksi siitä, että selvityksessä ei ole arvioitu Pisara-radan laskennallisia vaikutuksia kaukoliikenteeseen ja sen päästöihin. Kansallisesti pitkien henkilöautomatkojen korvautuminen junamatkoilla saattaa olla merkittävää, vaikka suuri osa päästöistä tapahtuisikin tämän arviointiselostuksen tarkastelualueen ulkopuolella. Nyt tämän henkilöauto- ja muun liikenteen välinen kulkutapaosuusmuutos ei näy käytettyjen laskennallisten mallien tuloksissa.

Uusia asemia on suunniteltu rakennettavaksi kolmesta neljään (Hakaniemi, Töölö, Keskusta ja mahdollisesti Alppila). Tarkemmin arvioidut vaihtoehdot VE 1–3 poikkeavat toisistaan paitsi asemien lukumäärän, myös tunneliosuuden pituuden suhteen.

Hankkeella on runsaasti erilaisia pysyviä ympäristövaikutuksia niin maan alla kuin maan päällä. Ne koskevat erityisesti kaupunkikuvallisia ja kulttuurihistoriallisia kohteita Helsingin kantakaupungissa uusien asemien ja tunnelien kulkuaukkojen ympäristössä. Juuri asemien sisäänkäyntien ja tunnelisuuaukkojen ympäristöt, samoin kuin Vauhtitien ylittävä silta vaativat erityisiä suunnitteluratkaisuja. Suurimmat vaikutukset tältä osin sijoittuvat Eläintarhan ja Alppipuiston ympäristöön.

Liian vähän huomiota on tähän mennessä kiinnitetty valtion ja kaupungin yhteishankkeena etenevän Keski-Pasilan suuren rakentamishankkeen ja Pisara-ratahankkeen keskinäiseen yhteen sovittamiseen ja ajoittamiseen sekä Pisara-radan maanpäällisten



raiteiden tilavarausten vaikutuksiin Keski-Pasilan tornialueen toteuttamiseen. Jotta hankkeet eivät häiritsisi toisiaan, tulisi itäinen tornialue rakentaa ennen Pisa-radan uusia maanpäällisiä raiteita tällä kohdin ja radan tärinästä aiheutuvat haitalliset vaikutukset pystyä mahdollisimman tarkoin ehkäisemään.

Pisaran 55–53 metrin syvyydessä sijaitseva Keskustan asema olisi syvimmälle maan alle sijoitettava julkinen kokoontumistila Suomessa. Pysyviä vaikutuksia ja kustannuksia syntyy erilaisten teknisten huoltotunneleiden ja johtojen siirroista sekä tulvariskien ja pelastusturvallisuuden huomioon ottamisesta. Myös näiden välttämättömien toimenpiteiden ja rakennelmien toteutustavat ja taloudelliset vaikutukset vaativat vielä lisäselvittelyä.

Paljon huomiota on kiinnitettävä myös radan rakentamisaikaisiin vaikutuksiin, kuten louhintatöiden ja räjäytysten tekotapaan ja ajoitukseen sekä louheen kuljetukseen ja hyväksikäyttöön logistisesti järkevällä tavalla. Melu ja tärinä on tarkoin otettava huomioon toimittaessa pääkaupungin tiiviisti rakennetulla ydinalueella. Seuraavassa esitetään tarkempia kommentteja YVA-selostuksen eri aihekokonaisuuksiin liittyen.

#### Yleisarvio selostuksesta

Pisara-radan ympäristövaikutusten arviointimenettely ja arvioinnista laadittu selostus täyttävät ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain vaatimukset ja tarkoituksen. Kuuleminen on järjestetty asiallisesti ja hankkeesta on tiedotettu hyvin. Suunnitelmia ja vaikutusten arvioinnin materiaalia on pidetty asiasta kiinnostuneiden saatavilla.

Suunnitelmassa on otettu huomioon luonnonolosuhteet, rakennettu ympäristö, kaavatilanne, maankäytön ja liikenteen suunnitelmat ja tavoitteet. Haitalliset vaikutukset on tunnistettu riittävästi ja niitä on pyritty välttämään ja lieventämään.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely on nyt loppuvaiheessa. Uudenmaan ympäristökeskuksen arviointimenettelypäätöksessä 25.9.2009 mainitut hankkeen arviointia koskevat seikat on otettu huomioon vaikutusten arvioinnissa.

Radan ja asemien suunnittelua on tehty sellaisella tarkkuudella, että se mahdollistaa vaihtoehtojen vertailun lisäksi myös ratakankkeen tilan ja toimintojen tarpeen huomioon ottamisen muiden hankkeiden yhteydessä.

Pisara-radan rakentamisen aikaiset vaikutukset on arvioitu ja ne ulottuvat laajalle alueelle kantakaupungissa. Vertailuvaihtoehdon



(Pasilan lähiliikenneterminaali, vaihtoehto 0+) rakentamisen aikaisia vaikutuksia ei ole selvitetty yhtä yksityiskohtaisesti, mutta ne eivät ulotu Pasilan aluetta laajemmalle.

#### Liikenteellisistä vaikutuksista

Pisara-radan vaihtoehtojen ja niiden vertailuvaihtoehtona olevan Pasilan lähiliikenneterminaalin liikenteelliset vaikutukset on selvitetty. Liikenteellisten vaikutusten vertailu on tehty vuoden 2035 ennustetussa tilanteessa, jolloin pääkaupunkiseudulla on käytössä muun muassa Länsimetro, Kehärata ja rautatieyhteys Lentoasemalle. Vertailuasetelma on sopiva Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2011 kannalta.

Tiettyinä puutteena voidaan kuitenkin pitää sitä, että todellisen 0-vaihtoehdon, eli sen ettei Pisara-rataa lainkaan toteuteta, vaikutuksia ei ole arvioitu ja vertailtu muihin, vaikka jo nyt on selvää, ettei Pasilan lähiliikenneterminaalivaihtoehto ole aitona vaihtoehtona jatkossa mukana vaan on enää teoreettinen.

Tutkittujen vaihtoehtojen vaikutukset Keski-Pasilassa ovat eri asemakaava-alueiden osalta erilaiset. Lyhyt tunneli (VE1) on keskustakorttelin asemakaava-alueen osalta selkeästi muita vaihtoehtoja parempi, koska siihen sisältyvät maanpäälliset raiteet tarjoavat lyhyemmät siirtymäajat ja -matkat Pasilan aseman muille raiteille, Pasilan aseman edustalle rakennettavan joukkoliikenneterminaalin pysäkeille ja tulevalle Pasilan metroasemalle. VE1 myös liittyy kiinteämmin osaksi keskustakorttelin liikekeskuksen palveluita. Tunnelivaihtoehdoissa VE2 ja VE3 maan-alainen osa Pisara-asemaa sijoittuu huomattavasti etäämmälle keskustakorttelin muista joukkoliikenneyhteyksistä ja keskustakorttelin palveluista. Vaihtoehtojen VE2 ja VE3 huonommat joukkoliikenteenvaihtoyhteydet vähentävät Pasilan aseman käyttöä vaihtoasemana, jolla on selvä vaikutus keskustakorttelin liikekeskuksen ja muun Keski-Pasilan kehitykseen.

Junaliikennettä ja joukkoliikennejärjestelmää koskevat vaikutusten arvioinnit ovat selkeät. Vertailuvaihtoehtoon nähden Pisara-rata lisää joukkoliikenteen käyttäjiä. Erityisen hyvin tämä näkyy Pasilan asemalla, jonka käyttäjämäärä kasvaa kolminkertaiseksi nykyiseen nähden alueen maankäytön ja junaliikenteen kasvun myötä. Pasilasta tulee tärkeä joukkoliikenteen vaihtoasema. Aluetta kehitettäessä on varmistettava liikennevirtojen sujuvuus erilaisin laitur-, tasonsiirtolaite- ja kulkuyhteysjärjestelyin. Muun muassa Pasilan aseman nykyinen liukuporraskapasiteetti on riittämätön.

Arviointiselostuksessa todetaan ratahankkeen vähentävän kantakaupungin sisäisiä pyörämatkoja, mitä tulee pyrkiä välttämään,



koska kaupungin taholta erityisesti pyöräilyä pyritään voimakkaasti edistämään ja reittejä parantamaan myös Helsingin kantakaupungissa.

Kantakaupungin uudet asemat vievät noin neljä viidesosaa päärauta-tieaseman nykyisestä käyttäjämäärästä ja tämä muuttaa olennaisesti myös alueen jalankulkuvirtoja. Mikäli Elielinaukion terminaalin busseja siirretään Kampin terminaaliin Länsimetron käyttöönoton jälkeen, muuttuvat joukkoliikenteen jalankulkuvirrat keskustassa merkittävästi. Hakaniemen aseman käyttäjämäärä puolestaan kasvaa moninkertaiseksi nykyiseen nähden erityisesti siitä syystä, että vaihtaminen rautatien ja metron välillä on sujuvaa.

Töölön asema tuo selvän parannuksen rautatieliikenteen käyttäjille. Aseman läheisyydessä pääsee vaihtamaan myös Mannerheimintien raitiolinjoille ja Topeliuksenkadun bussilinjoille. Mikäli Topeliuksenkadulle suunniteltu raitiolinja toteutuu, paranevat Meilahden yhteydet edelleen. Pisara-rata nopeuttaa jonkin verran myös yhteyksiä Töölön ja Hakaniemen alueiden välillä.

Rakennettu kulttuuriympäristö, kaupunkikuva ja maisema

Arvioinnissa on tuotu esiin se, että tulevan Pisara-radnan alueella on hyvin paljon asemakaavalla tai muutoin suojeltuja, erilaisissa inventoinneissa mainittuja tai potentiaalisia suojelukohteita, niin yksittäisiä rakennuksia tai aluekokonaisuuksia. Helsingin yleiskaava 2002:n ja alueen nykytilan kuvauksen yhteydessä mainitaan kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävät alueet, mutta vaikutusten arvioinnista tämä kuitenkin puuttuu kokonaan.

Asemien ympäristöissä, sisäänkäyntirakennelmia ja hätäpoistumisteitä koskien sekä kulttuurihistoriallisesti merkittävillä puisto- ja viheralueilla on useita kohteita, joiden kulttuurihistorialliset ja kaupunkikuvalliset arvot saattavat Pisara-radnan edellyttämien maanpäällisen rakenteiden toteuttamisen yhteydessä vaarantua. Selostuksessa näitä kohteita on arvioitu melko kattavasti mutta muutamissa kohdin vaikutuksia ei kuitenkaan ole tuotu esiin riittävässä määrin.

Yksi tällainen kohta on Töölön asemaan liittyen Töölöntorin ympäristö. Selostuksessa on kuvattu sisäänkäyntirakennelman vaikutuksia kyseiseen kohtaan varsin lakonisesti toteamalla, että palikkamainen rakennusmassa torin reunassa olisi alueen luonteeseen sopiva ja kaupunkikuvallisesti hyvä. Alueen keskeisenä toiminnallisena sekä historiallisena ja kaupunkikuvallisena aukiona sijaitseva Töölöntori vaatii kuitenkin erityisen huolellista suunnittelua ja vaihtoehtojen tutkimista.



Sammonpuistikon kuilusta todetaan, että mikäli hätäpoistumistie toteutettaisiin nykyistä pysäköintilaitoksen sisäänkäyntiä laajentamalla, olisivat kaupunkikuvalliset ja puistikoon kohdistuvat vaikutukset hyvin haitallisia. Tästä syystä suunnitelmassa onkin päädytty kytkemään hätäpoistumistie ja pysäköintilaitoksen sisäänkäynti maan alla niin, ettei maanpäällisiä rakenteita tarvitse suurentaa.

Keskustan aseman osalta selostuksessa on samoin kuvattu Kolmen-sepänaukion problematiikkaa ja tuotu esiin seikka, että mikäli paikan historialliset ja kaupunkikuvalliset arvot halutaan säilyttää, sisäänkäynnin sijoittaminen itse aukiolle ei olisi suositeltava vaihtoehto. Kyseisen paikan ongelmallisuutta tulisi korostaa vielä enemmän, sillä kaupungin keskeisen kokoontumispaikan ja kaupunkikuvan merkittävän solmukohdan arvojen säilyttäminen lienee yleisesti hyväksytty päämäärä. Siitä syystä paikka tulisi säilyttää koskemattomana ja etsiä aukiolle sijoitettavan portaan sijalle muu ratkaisu.

Mahdollisen Alppilan aseman osalta Siuntionkadun ja Aleksis Kiven kadun sisäänkäynti todetaan puutalomiljööseen sopimattomaksi. Sisäänkäynnille tulisikin tässä kohtaa etsiä toinen ratkaisu.

Kaupunginhallitus katsoo, että myös Vauhtitien siltavaihtoehdot vaativat vielä runsaasti lisähuomiota. Arviointiselostuksessa esitetyt Vauhtitien siltavaihtoehdot, vaikkakin luonnosmaisina esitettyinä, eivät ole arkkitehtonisesti riittävän korkeatasoisia. Tämä tuo jopa hyvää vaihtoehtoa paremmin esiin sillan suunnittelun problemaattisuuden. Kyseinen kohde edellyttää erittäin laadukasta ratkaisua. Yleisesti ottaen haitalliset vaikutukset ovat monin paikoin alueen maisema- ja kulttuurihistoriallisten arvojen kannalta niin merkittäviä, että erityisratkaisuihin ja tavanomaista suurempiin rakentamiskustannuksiin on sitouduttava. Tätä olisi voinut arviointiselostuksessa korostaa enemmän.

Vaikutusten arvioinnissa ei ole painotettu eri osatekijöiden vaikutuksia. Nähtävästi Alppipuiston merkitystä kaupunkilaisten kokoontumispaikkana ei pidetä kovinkaan tärkeänä, sillä rakentamisen vaikutus puistossa on nähty vain elinolojen vähäisenä heikennyksenä. Alppipuisto on kuitenkin tärkeä virkistys- ja kokoontumispaikka, mikä on otettava suunnittelussa huomioon. Maiseman kannalta muutokset on sitä vastoin todettu merkittäviksi.

Lopuksi kaupunginhallitus huomauttaa, että liitteessä 1 mainitut rakennussuojelulaki (60/1985) ja asetus valtion omistamien rakennusten suojelusta (480/1985) on kumottu. Rakennussuojelua koskee nykyään laki rakennusperinnön suojelusta (498/2010). Valtion omistamien rakennusten erityissäätelystä on luovuttu. Liite tulee tältä osin päivittää.



### Kiinteistö- ja kaavatalous

Valtio ja Helsingin kaupunki solmivat vuonna 2002 aiesopimuksen Keski-Pasilan tulevan maankäytön periaateratkaisuista. Aiesopimuksen mukaisesti Keski-Pasilan hankkeen toteutuksen koordinointi tapahtuu valtion ja Helsingin kaupungin Keski-Pasilan yhteistyöryhmän kautta.

Pisara-radalla on linjausvaihtoehdosta riippuen erilaisia vaikutuksia Keski-Pasilan alueen maankäyttöön. Keski-Pasilan asemakaavoituksen ja toteutuksen eteenpäin vieminen edellyttää, että Pisaran osalta tehdään päätös toteuttavaksi valittavasta vaihtoehdosta mahdollisimman pian.

Keski-Pasilan tornialueen asemakaava-alueella ja sen eteläpuolella lyhyt tunnelivaihtoehto (VE1) on pitkiä tunnelivaihtoehtoja huonompi. VE1:n edellyttämät kaksi uutta pintaraidetta vaikuttavat huomattavasti itäisimpien tornien toteutukseen, seudullisen kevyenliikenteen väylän järjestelyihin ja Eläintarhan ala-asteen piha-alueeseen. Vaihtoehdossa VE1 maanpäälliset raiteet sijaitsevat erittäin lähellä suunniteltua tornialuetta, mikä vaatii hyvän melun ja värinän torjunnan suunnittelun. Seudullinen kevyenliikenteen väylä siirretään kulkemaan yhden tornitalon alta. Myös koulun alueella joudutaan kulkuyhteydet pihalle järjestämään uudelleen. Liikennejärjestelyissä tulee ottaa huomioon myös koulun lähiympäristön liikenneturvallisuus sekä rakentamisaikana että pysyvissä järjestelyissä.

Laaditussa YVA-selostuksessa Pasilan tornialueen ja rautatieaseman seudun kiinteistötaloudellisia vaikutuksia ei ole perusteellisemmin arvioitu sillä toteamuksella, että Pisara-vaihtoehdon (VE1) ensimmäisessä toteutusvaiheessa ei ole vielä välttämätöntä rakentaa uusia maanpäällisiä lisäraiteita Nordenskiöldinkadun ja Pasilan aseman välille. Selostuksen mukaan riskit merkittävistä taloudellisista vaikutuksista jäävät tämän mukaisesti tornialueelle pieniksi. Lisäraiteet rakennetaan vasta Lentoradan liikennöinnin käynnistyessä, jolloin tornialueen itäiset rakennukset ovat jo valmiit.

Tällaisenaan järjestely pakottaa tornialueen itäosat VE1:ssä määrättyyn toteutusjärjestykseen ja aikatauluun, rakenteiden yhteensovitukseen, rakennevarauksiin ja rakenneratkaisuihin. Kiinteistötaloudelliset vaikutukset ovat vähäisempiä, mikäli radan viereen sijoittuvat tornit rakennetaan YVA-selostuksen oletuksen mukaisesti ennen lisäraiteita, ja mikäli eri rakenteiden etukäteen tehdyssä yhteensovituksessa on onnistuttu.

Tässäkin tapauksessa VE1, johon sisältyy maanpäällisten lisäraiteiden rakentaminen Keski-Pasilan alueelle, vaikeuttaa merkittävästi eräiden tornirakennusten rakentamista. Ympäristövaikutusten arvioinnissa olisi



tullut tarkastella Pisara-radon eri vaihtoehtojen vaikutuksia Keski-Pasilan tornien toteutettavuuteen, tornien rakentamiskustannuksiin ja kiinteistötalouteen. Nyt arvioinnissa ei ole otettu kantaa siihen vaihtoehtoon, että VE1:n Pasilassa edellyttämät raiteet toteutetaan kaikki kerralla ennen itäisen tornialueen toteutusta. Tällöin tornien toteutettavuus muuttuu huomattavasti heikommaksi ja tornien sijaintia jouduttaneen siinä tapauksessa muuttamaan ja pohjapinta-alaa mahdollisesti pienentämään.

Pasilan rautatieaseman osalta on tutkittu Pisara-radon eri vaihtoehtojen vaikutuksia asemarakennukseen ja aseman maanalaiseen tilaan. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta ei kuitenkaan käy ilmi, miten Pisara-radon ratkaisut ja toteutusaikataulu vaikuttavat asemarakennukseen ja sen maanalaisiin tiloihin ja mahdollisista muista syistä tehtävien muutostöiden kustannuksiin ja aikatauluihin. Pasilan asema sisältyy Keski-Pasilan keskustakorttelin asemakaava-alueeseen. Keskustakorttelin toteutus ja sen yhteydessä tehtävä aseman ensimmäisen vaiheen muutokset on tarkoitus aloittaa vuonna 2015.

Päärautatieaseman kiinteistön liiketaloudellinen arvo muuttuu, kun neljä viidesosaa aseman käyttäjistä siirtyy uusien asemien käyttäjiksi. Keskustan aseman jalankulku yhteyksien lopulliset ratkaisut edellyttävät vielä aikaa vieviä neuvotteluja kiinteistöjen kanssa ja vaihtoehtojen suunnittelua. Lasipalatsin aukiolle johtavan liukuporras-yhteyden ja siihen liittyvien sisäänkäyntitilojen ja muiden järjestelyjen sijoittaminen korttelialueelle tulee tehdä korttelin muiden kehittämissuunnitelmien ehdoilla siten, että Lasipalatsin korttelin tulevaisuuden kehitysmahdollisuudet säilyvät avoimina.

Nykyään kaupunkijunien aikataulut alkavat ja päättyvät päärautatieasemalla, jossa on myös henkilökuntatiloja. Pisara-ratalenkin junien aikataulujen täsmäys, kalustomuutokset, henkilökunnan taukotilat ja sellaiset toiminnot hoidetaan jatkossa kaupunkiratojen muissa osissa. Näitä ei ole tarkemmin eritelty suunnitelmassa tai vaikutusten arvioinnissa.

Käpylän aseman eteläpuolella rautatiealue laajenee Louhenpuiston pohjoisosaan. Tämän alueen maankäytöllisen ja kiinteistötaloudellisen arvon muutosta ei ole arvioitu.

#### Yhdyskuntarakentamisen talous

Pisara-radon linjausvaihtoehtojen vaikutusalueella sijaitsee merkittävässä määrin energiatunneleita sekä muita energiahuoltoa ja muuta yhdyskuntatekniikkaa palvelevia maanalaisia ja maanpäällisiä tiloja sekä niiden kulkuyhteyksiä. Teknisen huollon järjestelmien



muutostyöt ovat monimutkaisia ja järjestelmiä voi ottaa pois käytöstä vain lyhyiksi ajoiksi. Kallion sisällä tehtävät työt sisältävät myös suuria riskejä.

Muutostöitä on tunnistettu suunnittelun aikana, mutta kaikkia niitä ei näy johtosiirtojen kustannusarviossa. Joidenkin johtojen muutostöiden ratkaisut on alimitoitettu, mikä johtaa niiden osalta optimistiseen kustannusarvioon. Esimerkkinä voidaan mainita, että kaikki vaihtoehdot edellyttävät Eteläisen Hesperiankadun kohdalla noin 200 metrin pituisen kiertoreitin louhimista energiatunneliin ja lisäksi vaihtoehdoissa 2 ja 3 noin 150 metrin pituisen kiertoreitin louhimista Meilahti-Pasila-Käpylä energiatunneliin. Näiden tulisi olla valmiina ennen Pisara-radon rakennustöiden alkamista. Jatkosuunnittelussa on mahdollisten korvaavien ja/tai väliaikaisen väistöratkaisujen teknisen suunnittelun lisäksi kiinnitettävä erityistä huomiota rakentamisen aikataulutukseen ja johtokeskeytyssuunnitteluun.

Lisäksi on huomattava, että katu- ja raittijärjestelyjen kustannusarvion taso vastaa vain pelkän päällysrakenteen kustannuksia. Kunnallistekniikkaan liittyvien muutostöiden kustannusarvio on näin ollen selvästi liian pieni, joskaan koko hankkeen taloudellisuuteen tällä ei liene suurta merkitystä. Vielä on huomattava, että kaikissa asemien siirtymisissä ja muissa ratkaisussa huomioon otettavaksi tuleva esteettömyyden vaatimus lisää sekin osaltaan kustannuksia jonkin verran.

#### Melu- ja tärinähaitat

Kaupunginhallitus pitää tärkeänä tärinä- ja meluhaitan sekä pienhiukkaspäästöjen pysymistä viitearvojen alapuolella Pisara-radon rakentamisen aikana. Kaupunginhallitus korostaa lisäksi, että asukkaita tulee aktiivisesti informoida kulloisenkin korjaustyövaiheen aiheuttaman melu- ja pölyhaitan kestosta.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on luettelo tärinälle altistuvista ns. herkkien väestönsien terveydenhuollon kohteista. Luettelo terveydenhuollon kohteista vaatii seuraavia korjauksia ja tarkennuksia: Hesperian sairaala-alueella toimii Helsingin kaupungin Kivelän sairaala ja HUS/HYKS:n Psykiatriakeskus. Kivelän sairaalassa (Sibeliuksenkatu 12–14) toimii Töölön terveysasema, Töölön hammashoitola, Kivelän psykiatrian poliklinikka, kaupunginsairaalan fysioterapiayksikkö ja kotisairaala sekä sosiaaliviraston vanhustenkeskus. Kallion terveysasema sijaitsee Kallion virastotalossa (Toinen linja 4 A), jossa sijaitsee myös Kallion hammashoitola ja useita sosiaaliviraston palvelupisteitä.



On lisäksi tärkeää, että Pisara-ratatyömaan lähellä sijaitsevia terveyspalvelujen toimijoita kuullaan ennakkoon ja heidän kanssa sovitaan muun muassa tiedottamisen yhteyshenkilöistä, rakentamisen aikatauluista ja toiminnan edellyttämistä rakennustyön häiriötekijöihin liittyvistä rajoituksista. Tällä taataan, että rakennustyö ei aiheuta kohtuutonta haittaa terveyspalveluiden toimipisteille ja palveluiden käyttäjille.

YVA-selostuksen mukaan radan tärinä ja runkomelu vaimennetaan haitattomalle tasolle muun muassa radan rakenteisiin sijoitettavalla vaimennusrakenteella. Keski-Pasilan tornialueelle on suunniteltu yli 16 kerroksisia toimisto- ja asuinrakennuksia, joista korkeimmat ovat lähes 40-kerroksisia. Pisara-radnan toteutusvaihtoehdoista riippuen rakennusten välittömään läheisyyteen tulee joko maanpäällisiä tai maanalaisia raiteita. Vaihtoehdossa VE1 maanpäälliset raiteet sijoittuvat hyvin lähelle tornitaloja. Korkeissa rakennuksissa värähtelyjen ja runkomelun vaikutus on erilainen kuin matalissa ja tästä Suomessa ei ole kokemuksia.

Jatkosuunnittelussa on pyrittävä selvittämään tarkemmin tärinän ja melun vaikutukset korkeisiin rakenteisiin, muun muassa tekemällä meluun ja tärinään liittyviä mittauksia esimerkiksi Kehäradan rakentamisen yhteydessä tai Keski-Pasilan nykyisten raiteiden läheisyydessä. Meluhaittojen torjuminen ja tärinän vaimentaminen ei saa olla pelkästään tornitalojen rakennuttajien vastuulla. Tornit on tarkoitus rakentaa ennen Pisanan lisäraiteiden rakentamista, joten tornien rakennuttajilla ja Helsingin rakennusvalvontavirastolla on oltava hyvissä ajoin tieto toteutuvasta tärinästä ja melusta. Radan rakentaminen tulee tehdä siten, että liikennöinti radalla aiheuttaa mahdollisimman vähän tärinää ja melua. Etukäteen ilmoitettuihin tärinän ja melun raja-arvoihin on sitouduttava.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa ei ole arvioitu rakentamisesta ja raideliikenteestä aiheutuvan tärinän vaikutusta kaukolämpö- ja kaukojäähdytysputkien väsymislujuuteen eikä sähkökaapeleiden tärinäkestoisuuksiin. Alppilan lämpökeskuksen teknisten laitteiden ja siellä sijaitsevien kemikaalien vuoksi tärinän vaimentamiseen kohteen läheisyydessä on samoin kiinnitettävä erityistä huomiota. Töiden ajankohdat on sovitettava Helsingin Energian lämmöntuotannon mukaan ja varmistettava polttoaineen toimitus nykyisen polttoaineen purkupaikan ollessa pois käytöstä.

Rakentamisen vaikutukset keskustan alueella

Mikäli hankkeen toteuttamiseen päädytään, on se suurin ja kallein kantakaupungin alueen rakennushanke kautta aikojen. Rakentamisen suorat vaikutukset ulottuvat laajalle alueelle.



Keskustan aseman louhinta on esitetty tehtäväksi keskustan huoltotunnelin kautta. Se ei ole realistista, sillä huoltotunnelin tulee olla huolto- ja pysäköintiliikenteen käytössä. Aseman ja ratatunnelien louhinnan edellyttämiä ilmanvaihtokanavia ei voi asentaa huoltotunneliin. Näin suurta määrää louheenkuljetuksia ja muuta työmaaliikennettä ei voi ottaa huolto- ja pysäköintiliikenteen sekaan. Työmaaliikenne aiheuttaa huomattavaa pölyhaittaa, jolla on merkitystä huoltotunnelin käyttäjien terveyteen, viihtyvyyteen, näkyvyyteen liikenneverkossa ja tilojen kunnossapitoon.

Keskustan aseman pysyvän pelastus- ja huoltotien voi sen sijaan liittää keskustan huoltotunneliin. Rakentaminen vaatii oman ajotunnelin, jonka yhteyteen tulee varata riittävän laaja alue työtukikohdalle. Kantakaupungin alueella työmaa-alueet ovat niukat maan päällä ja maan alla. Töölön, Hakaniemen, Alppilan ja Pasilan asemien rakentamisen ajotunnelit on esitetty suunnitelmassa realistisella tavalla.

Pisaran rakentamisesta syntyy suuri määrä louhetta ja kaivumassoja. Työmaaliikenne aiheuttaa huomattavaa haittaa ja jatkosuunnittelussa on etsittävä ratkaisuja, joilla haittoja vähennetään. Louheen välivarastointiin, loppusijoitukseen ja louheen käsittelyyn olisi alettava etsiä ratkaisuja jo hankkeen varhaisessa vaiheessa. Kiviaines tulisi murskata paikalla, jotta sen välitön käyttökelpoisuus olisi mahdollisimman hyvä ja tarve tuoda kiviainesta muualta Uudeltamaalta vähenisi. Murskaaminen maan pinnalla kantakaupungissa ei onnistu meluhaitan ja kiviaineksen käsittelyn vaatiman tilan vuoksi.

Edellä olevan perusteella rakentamisen suunnittelua tulisi tehdä tarkemmin varsinkin keskustan alueella ennen asemakaavasuunnittelun vaihetta. Samalla tulee tutkia erilaisia kalliokiviaineksen käsittelymahdollisuuksia työmaan läheisyydessä, jotta sen käsittelyn haitat olisivat mahdollisimman pienet ja hyödyt suuret. Mikäli kiviaines saadaan keskustan alueelta suoraan käyttökohteisiin esimerkiksi vesitietä pitkin, vähentää se maansiirtoliikenteen haittoja keskustassa."

Kaupunginhallitus toteaa lopuksi, että hankkeen toteuttaminen ripeässä aikataulussa on toivottavaa, mutta hyvän lopputuloksen saavuttaminen edellyttää tiivistä yhteistyötä valtion ja Helsingin kaupungin, kiinteistön omistajien, erityisviranomaisten, radan suunnittelijoiden ja rakentajien kesken. Prosessin onnistumisen varmistamiseksi korkeatasoiseen jatkosuunnitteluun, neuvotteluihin ja sopimusten laatimiseen on varattava riittävästi aikaa."

3.Etelä-Suomen aluehallintoviraston valvontapäätös 17.10.2011 numero PU2636A, joka koskee hoitotakuun toteutumista terveyskeskuksen suun terveydenhuollossa



Päätöksessä todetaan mm. seuraavaa:

Etelä-Suomen aluehallintoviraston päätöksen 18.5.2011 mukaan hoitoon pääsy Helsingin terveystieteiden keskuksen suun terveydenhuollossa ei toteutunut lainsäädännön edellyttämällä tavalla. minkä vuoksi aluehallintovirasto antoi terveystieteiden keskukselle huomautuksen ja pyysi kaupunginhallitusta antamaan 31.8.2011 mennessä selvityksen toimenpiteistä, joilla hoitoon pääsy saatetaan lain mukaiseksi.

Kaupunginhallituksen 15.8.2011 antaman selvityksen mukaan kiireetöntä hammashoitoa jonottaneiden potilaiden määrä oli 25.7.2011 vähentynyt 3 248 potilaasta 1241 potilaaseen ja jono saataneen puretuksi vuoden 2011 aikana.

Terveystieteiden keskuksen toimitusjohtajan ja johtajahammaslääkärin 11.10.2011 allekirjoittaman selvityksen mukaan suun terveydenhuollon jonot on purettu.

Edellä esitetyn perusteella aluehallintovirasto toteaa, ettei asia enää anna aluehallintovirastolle aiheutta enempään.

#### 4. Kaupunginhallituksen päätös 31.10.2011

Kaupunginhallitus päätti, ettei se ota terveyslautakunnan 25.10.2011 tekemiä päätöksiä käsiteltäväkseen.

#### 5. Helsingin hallinto-oikeuden päätös 3.11.2011, numero 11/1173/2, joka koskee kunnallisvalitusta terveyslautakunnan 8.2.2011, 62 § päätöksestä terveystieteiden keskuksen maksun korvaamisesta

Hallinto-oikeus on jättänyt tutkimatta valituksen ja korvausvaatimuksen. Keskeisenä perusteluna, kyseessä ei ole hallinto-, vaan yksityisoikeudellinen asia. Vaatimukset perustuvat viranomaisten tuottamukseen menettelyyn. Kuitenkin hallinto-oikeus voi tutkia tällaisen asiassa tehdyn valituksen ainoastaan, kun se perusteena on, 1) että päätös on tehty virheellisessä järjestyksessä 2) että päätöksen tehnyt on ylittänyt toimivaltansa 3) että päätös on muuten lainvastainen.

#### 6. Terveystieteiden keskuksen viranhaltijoiden päätösten ottovalvonta

Toimitusjohtajan ja osastopäälliköiden sekä muiden viranhaltijoiden kaupungin kirjaamoon ja terveystieteiden keskuksen asiakirjakeskukseen 9.11.2011 mennessä saapuneiden päätösten osalta ei ole ilmoitettu otto-oikeuden käyttämisestä.

Esittelijä

toimitusjohtaja  
Matti Toivola

Postiosoite  
PL 6000,

terveystieteiden keskus@hel.fi

Käyntiosoite  
Siltasaarenkatu 13  
Helsinki  
<http://www.hel.fi/terveyskeskus>

Puhelin  
+358 9 310 5015  
Tilinro  
800012-52430

Faksi  
+358 9 310 42504

Y-tunnus  
0201256-6  
Alv.nro  
FI02012566