



§ 174

Detaljplaneändring för centrumslingan (nr 12290)

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag godkänna detaljplaneändring för områdena nedan och för underjordiska utrymmen i gatu-, park- och vattenområden i de angivna stadsdelarna enligt ritning nr 12290, daterad 18.11.2014 och ändrad 19.5.2015, och på de grunder som framgår av detaljplanebeskrivningen.

- underjordiska utrymmen på tomterna 45/4, 45/5 och 45/12 i 1 stadsdelen (Kronohagen),
- underjordiska utrymmen på tomterna 37/9, 37/14, 37/15, 37/18, 37/19, 37/20, 37/21, 37/23, 42/5, 97/1, 97/3, 97/6, 2002/2, 2002/3, 2002/4, 2002/5, 2002/6, 2002/7, 2002/10, 2002/11, 2007/1, 2096/9, 2096/10, 2096/32 och 2099/13 i 2 stadsdelen (Gloet),
- underjordiska utrymmen på tomterna 213/13, 217/1, 217/3, 217/4, 64/2, 64/24, 194/1, 4007/6, 4007/7, 4007/8, 4008/1, 4010, 4011/1, 4012/1 och 4212/1 i 4 stadsdelen (Kampen),
- underjordiska utrymmen på tomterna 297/1, 297/2, 297/5, 297/10, 297/12, 11299/1, 11299/2, 11299/3, 11299/4, 11299/5, 11299/10, 11299/12, 11001/5, 304/3, 307/1, 307/7, 307/11, 307/12, 307/13, 307/14, 307/15, 307/16, 308/7, 308/18, 308/20, 11309/28, 11309/30, 11309/31, 11309/32, 11310/33, 11310/34, 11310/35, 11310/36, 11314/17, 11315/19, 11315/21, 11315/23, 11315/25, 11315/27, 11316/1, 11316/4, 11316/29, 11316/33, 11317/35, 11317/37 och 11363/3 i 11 stadsdelen (Berghäll),
- gatu-, park- och järnvägsområde, tomterna 392/2, 392/8, och 392/22 samt underjordiska utrymmen på tomten 357/10 i 12 stadsdelen (Åshöjden),
- underjordiska utrymmen på tomterna 410/13, 410/15, 410/17, 410/19, 410/56, 412/1, 412/3, 412/6, 412/8, 412/22, 415/4, 419/2, 419/26, 427/2, 428/1, 431/1, 431/2, 431/3, 431/16, 432/1, 437/4, 437/17, 437/35, 437/36, 437/37, 437/39, 438/26, 442/4, 442/6, 442/7, 442/18, 442/21, 443/23, 443/41, 443/43, 448/15, 448/17, 448/19, 448/21, 448/22, 448/23, 448/24, 448/25 och 448/26 i 13 stadsdelen (Främre Tölö),
- gatu-, park-, och järnvägsområde samt underjordiska utrymmen på tomterna 463/1, 463/2, 463/3, 463/4, 463/5, 463/6, 463/8, 463/13, 464/4, 464/15, 464/19, 468/1, 468/2, 468/3, 470/1,



- 470/2, 470/4, 470/5, 470/6, 472/3, 473/3, 473/5, 473/8, 473/61, 473/63, 473/65, 473/67, 473/69, 474/1, 474/2, 474/9, 474/34, 474/59, 477/3, 477/5, 477/16, 477/32, 477/34, 477/36, 477/58, 477/60, 478/5, 478/7, 478/56, 479/5, 479/52, 514/3, 515/1 och 524/1 i 14 stadsdelen (Bortre Tölö),
– järnvägs- och gatuområde i 17 stadsdelen (Böle).

Behandling

Efter att ha förklarat diskussionen avslutad anförde ordföranden såsom redogörelse att ledamoten Yrjö Hakanen under diskussionen hade föreslagit att ärendet skulle återremitteras till stadsstyrelsen för ny beredning utgående från att ytterligare alternativ utreds.

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

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

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

Bilagor

- 1 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12290 kartta, päivätty 18.11.2014, muutettu 19.5.2015
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12290 selostus, päivätty 18.11.2014, muutettu 19.5.2015, päivitetty Kslk:n 19.5.2015 päätöksen mukaiseksi
- 3 Tehdyt muutokset, päivitetty Kslk:n 19.5.2015 päätöksen mukaiseksi
- 4 Tilastotiedot
- 5 Havainnekuva, 18.11.2014
- 6 Kaupunkiympäristössä näkyvät muutokset (korjattu 10.6.2015)
- 7 Vuorovaikutusraportti 18.11.2014 liitteinen, täydennetty 19.5.2015
- 8 Viranomaisneuvottelun 25.3.2013 muistio
- 9 Osa päätöshistoriaa

Sökande av ändring

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen

Utdrag

Utdrag

Bilagor till utdrag



Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Förslagstext
Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen
Bilaga 1
Bilaga 2
Bilaga 3
Bilaga 4
Bilaga 5
Bilaga 6

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

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Sammandrag

Centrumslingan som kopplar ihop stambanan och kustbanan är under planering i Helsingfors innerstad söder om Böle.

Detaljplaneändringen gör det möjligt att bygga centrumslingan, dess underjordiska järnvägsstationer och de avsnitt som är nödvändiga för att koppla ihop centrumslingan med stambanan i enlighet med Trafikverkets översiktsplan och de preciserande planerna. Enligt översiktsplanen blir centrumslingan ca 8 km lång och 6 km av banan kommer att byggas i tunnel.

Detaljplaneområdet omfattar en del av stambanan söder om Böle och spåravsnitt som löper under jord i form av en ögla genom stationer i Hagnäs, centrum och Tölö. Dessutom ingår de nödvändiga vertikala förbindelsena för tunneln och stationerna i detaljplanen. Detaljplaneområdet omfattar 57 ha. Det underjordiska järnvägsområdet omfattar 42,5 ha.

Syftet med detaljplaneändringen är att säkerställa förutsättningarna för järnvägstrafikens driftsäkerhet och utveckling och skapa



byggförutsättningar för ett effektivt och funktionellt järnvägssystem som ökar innerstadens livskraft, trivsel och tillgänglighet, förkortar resetiderna, möjliggör ökad tågtrafik också i ett större område än Helsingfors och utvidgar järnvägens driftområde i innerstaden.

I detaljplanen fastställs utrymmesreserveringarna för centrumslingans underjordiska tunnlar och ovanjordiska områden med skyddszoner. Samtidigt har tunnlar, de tekniska lokalerna, stationernas, ingångarnas, de vertikala schaktens och konstruktionernas läge i förhållande till grannfastigheterna, närmiljön och markytan fastställts.

I projektet för centrumslingan har bedömning av miljökonsekvenser tillämpats. Bedömningen utfördes samtidigt som översiktsplaneringen åren 2010–2011. Trafikverket godkände översiktsplanen genom sitt beslut år 2012.

Centrumslingan ingår i ett avtal mellan staten och huvudstadsregionens kommuner om stödande av stora infraprojekt och främjande av bostadsproduktionen som undertecknades år 2014. I Helsingforsregionens trafiksystemplan HLJ 2015 ingår projektet i projekten för utveckling av infrastrukturen 2016–2025.

Byggandet av centrumslingan förutsätter att staten fattar ett byggbeslut och att en järnvägsplan utarbetas i enlighet med banlagen.

Föredragandens motiveringar

Detaljplaneändringen stämmer överens med de riksomfattande målen för områdesanvändningen, Generalplan 2002 med rättsverkan och den underjordiska generalplanen med rättsverkan, och främjar att stadens strategiska mål uppnås i enlighet med stadsfullmäktiges beslut. Det normativa läge för en bana för regional trafik och de områden som är viktiga med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården som är betecknade i landskapsplanen har beaktats under beredningen.

Utgångspunkterna för och motiveringarna till detaljplanen framgår mer i detalj av den bifogade beskrivningen.

Syftet med detaljplaneändringen är att säkerställa förutsättningarna för järnvägstrafikens driftsäkerhet och utveckling, skapa byggförutsättningar för ett effektivt och funktionellt järnvägssystem som ökar innerstadens livskraft, trivsel och tillgänglighet, förkortar resetiderna, möjliggör ökad tågtrafik också i ett större område än Helsingfors och utvidgar driftområdet för järnvägen i innerstaden.

Detaljplanen har utarbetats på basis av Trafikverkets översiktsplan för centrumslingan och de preciserande planerna.



I detaljplanen fastställs utrymmesreserveringarna för centrumslingans underjordiska tunnlar och ovanjordiska områden med skyddszoner. Samtidigt har tunnarnas, de tekniska lokalernas, stationernas, ingångarnas, de vertikala schaktens och konstruktionernas läge i förhållande till grannfastigheterna, närmiljön och markytan fastställts.

Dessutom har följande justeringar gjorts i namnskicket i detaljplanen: genom stadsstyrelsens beslut har Fartvägen (Vauhtitie) som redan tidigare fått sitt namn betecknats och Stallgatan (Tallikatu) strukits i detaljplanen till följd av omreglerade gator. På Stallgatans plats har det planerats en cykelväg, som senare ska få namnet Norra banan.

Centrumslingan och dess järnvägsstationer

Centrumslingan blir en ca 8 km lång bana i form av en ögla i innerstaden söder om Böle. Sammanlagt 6 km av banan byggs i tunnel. Det underjordiska järnvägsavsnittet består av två parallella tunnlar och en service- och räddningstunnel vid dessa.

Utkasten till trafikplanerna för centrumslingan, översiktskartorna och längdsnitten för banan och arkitektplanerna för järnvägsstationerna har fogats till detaljplanebeskrivningen.

Den underjordiska järnvägen och dess tre järnvägsstationer under jord används för trafiken på stadsbanan men det är inte möjligt att använda banan för fjärr- eller godstrafik.

Tunnlarnas mynningar, järnvägsbroar och avsnitten ovan jord byggs vid huvudbanan i områdena Djurgården och Alpparken.

Nya stationer har planerats vid Tölötorg, i centrum mellan Kampen och järnvägsstationen och väster om Hagnäs metrostation.

Centrumslingan medför inga omedelbara behov att ändra Böle station. Stationens användarvolym kommer dock att öka, vilket innebär att förbindelserna mellan plattformarna och den omgivande markanvändningen ska förbättras. Projektet Tripla som är under arbete har samma målsättningar. Användarvolymen på Helsingfors centralstation kommer avsevärt att minska eftersom bara fjärrtrafiken och närtåg som trafikerar på längre avstånd såsom till Kyrkslätt, Riihimäki och Lahtis kommer att använda stationen. Av de nuvarande användarna kommer ca $\frac{3}{4}$ att övergå till innerstadens nya stationer i Tölö, centrum och Hagnäs.

Tölö järnvägsstation byggs i ett centralt läge vid kvartersområden och kollektivtrafik och med tanke på stora evenemang för allmänheten. I området finns också offentlig och kommersiell service, såsom operan,



ett sjukhus och stora hotell. Stationen har två huvudingångar. I området för Mannerheimvägen, Helsingegatan och Paavo Nurmis stig finns Paavo Nurmis ingång som används under de evenemang för allmänheten som ordnas i området och tjänar övrig kollektivtrafik och de näraliggande kvarteren. Hissförbindelser som kompletterar huvudingången anges i detaljplanen vid operan och i den nuvarande byggnaden vid Runebergsgatan 60. Stationens andra huvudingång byggs vid Tölötorg som är ett av de centralaste lägena i Bortre Tölö. Vid den här ingången är det möjligt att bygga förbindelser till Tölö metrostation eller spårvägen vid Topeliusgatan om man senare kommer fram till att bygga dessa.

Den nya underjordiska järnvägsstationen i centrum har ett bra läge med tanke på den offentliga och kommersiella servicen och kollektivtrafiken. Plattformen under jord har planerats vid köpcentret Kampen, hotellfastigheten vid Simonsplan, Glaspalatset och köpcentret Forum. Stationens västra huvudingång byggs mellan köpcentret Kampen och hotellfastigheten vid Simonsplan. Utöver dessa fastigheter får man smidiga förbindelser till Urho Kekkonens gata och kvarteren vid gatan, Narinken, metron och bussterminalerna för när- och fjärrtrafik. De nuvarande underjordiska utrymmena i området begränsar i viss mån möjligheterna till nya förbindelser och därför förläggs till exempel stora hissar till området mellan Kampen och Glaspalatset, vid den gamla busstationens södra gavel.

Det har planerats direkta förbindelser under jord från stationens östra del till plattformen på Järnvägstorgets metrostation, till västra ändan av Stationstunneln och till nedersta källarvåningen i köpcentret Forum. Man kom fram till att beteckna ingången till Tresmedersplatsen inne i varuhuset Stockmann i Mannerheimvägens och Alexandersgatans korsning. Som alternativa lösningar har också en separat ingång vid den öppna platsen och lägen i Helsingfors universitets studentkårs fastighet och Tallbergs affärsfastighet granskats.

Hagnäs järnvägsstation byggs väster om metrostationen. Metrostationens nuvarande ingångar tjänar även järnvägsstationen. Det kommer att bli mycket populärt att byta från tåget till metron och man har strävat att hitta de bästa lägena för korridorer och rulltrappor för att göra trafiken så smidig som möjligt. Omstigningsförbindelserna ska ha stor kapacitet och god tolerans för störningar. Det är nödvändigt att bygga en ny hiss i stationens norra ända. Enligt förslaget byggs hissen i den nuvarande byggnaden för verksamhetslokaler vid ingången till metron. En ny ingång byggs i norra delen av Hagnäs varuhus i hörnet av Broholmogatan och Paasivuorigatan i stationens södra ända. Man har i planeringen också berett sig på en gångförbindelse i riktningen mot Hagnäs torgparkering.



Centrumslingan avviker från Västmetron och Ringbanan i fråga om järnvägens och stationernas underhåll och räddningsarrangemang. Eftersom centrumslingan anläggs i ett redan bebyggt område blir körtunnlarna för stationsbyggande och räddningsverksamhet långa. Järnvägen har många tekniska system som ska fungera tillförlitligt. De stora underjordiska stationerna kräver mycket husteknik som inte kan förläggas till byggnader ovan jord. Centrumslingan kommer att ha ett stort passagerarantal och därför ska även nödutgångarna för undantagssituationer vara breda. Dessa behov har beaktats så att körtunnlarna har planerats som tunnlar för både underhåll och räddningsverksamhet under driftstiden. De har betecknats i närheten av järnvägstunnlarna och mellan de olika tunnlar byggts förbindelsekorridorer med 150 meters mellanrum. I stationsområdena kan en del av banans tekniska system byggas i samband med service- och räddningskorridoren. En stor del av underhållet kan genomföras när banan är i drift och underhållsobjekten kan nås med sedvanliga fordon. I undantagssituationer är det möjligt att använda service- och räddningstunneln som en nödutgång och för räddningsverksamhet.

Arrangemangen ovan har också lett till att de breda nödutgångar till bl.a. Glaspalatsplatsen och Banan som anges i översiktsplanen för centrumslingan inte längre är nödvändiga.

Konsekvenser av detaljplaneändringen för stadsmiljön och byggandet under jord

I detaljplanen reserveras en 70–120 meter bred zon under jord för centrumslingan. Detaljplaneområdet har 186 tomter och ca 250 fastigheter, i vilkas område detaljplaneändringen begränsar möjligheterna att bygga till exempel jordvärmebrunnar under jord i framtiden.

Konsekvenserna av detaljplaneändringen för den byggda miljön har granskats brett i detaljplanebeskrivningen och illustrationerna i beskrivningens bilagematerial.

De största ändringarna i stadsmiljön anges i den bifogade sammanställningen (bilaga 6).

De viktigaste ändringarna gäller Fartvägen i östra delen av Djurgården och området öster om banan i Alpparken där mynningarna för järnvägstunnlarna kommer att finnas. Järnvägs-, gatu- och parkområdena i de ovannämnda områdena kommer att genomgå flera arrangemang men de funktionella principerna för områdena kommer inte att ändras. Över Fartvägen byggs en järnvägsbro som slutar vid tunnelns mynning. I södra ändan av parkeringsområdet byggs en körtunnel med en förbindelse till service- och räddningstunneln för



centrumslingan och eventuella andra underjordiska utrymmen i området.

I Alpparkens västra kant genomförs arrangemang för järnvägstunnelns mynning, bl.a. Norra banan får en ny sträckning mellan Tivolivägen och skolorna i Djurgården. Vid Banan och järnvägen byggs ett nytt rökventilationsschakt för service- och räddningstunneln. Schaktet är mindre märkbart intill bergsnittet än ett separat schakttorn.

Den nuvarande tunnelmynningen i Diakoniparken förbättras för service- och räddningstunneln. Enligt nuvarande uppgifter är det bredvidliggande ventilationsschaktet inte nödvändigt för centrumslingan men reserveringen har lämnats i detaljplanen.

I södra delen av planeringsområdet för centrumslingan finns ett stort antal objekt som är synliga i stadsmiljön men objekten är av mindre volym. Objekten ligger i närheten av de nya järnvägsstationerna. Under byggarbetena kommer antalet objekt att vara större. I stadsträdgårdens område ska en del av funktionerna flyttas annanstans under tiden för byggarbetena och förutsättningarna för övrig verksamhet blir också avsevärt sämre.

Paavo Nurmi-ingången till Tölö station byggs i det nuvarande rekreationsområdet vid Paavo Nurmis stig söder om sporthallen. Området har goda förbindelser till spårvagnarna och bussarna på Mannerheimvägen, Helsingegatan och Runebergsgatan. Man har också förberett sig på en separat hissförbindelse vid operan. Väster om Mannerheimvägen har man också förberett sig på att bygga en hiss i den nuvarande byggnaden.

Ingången vid Tölötorget byggs intill spårvägs- och busshållplatserna vid Runebergsgatan. I östra delen av torget anges en liten byggnad med nödutgångstrappor och hissar. Det är möjligt att bygga en underjordisk tunnel från stationen till området vid Sandels byggnad på andra sidan Runebergsgatan.

Det finns flera tekniska schakt i anslutning till Tölö järnvägsstation. Intill Tölö elstation i kanten av Tölö sjukhus servicegård finns ett stort rökventilationsschakt. Ett annat rökventilationsschakt har betecknats i gatuområdets kant vid Tölögatan 30. I östra kanten av skvären vid Stengårdsgatan byggs ett nytt ventilationsschakt i två delar vid hotellets nuvarande schakt. Tekniska schakt byggs också i anslutning till stationens ingångar.

Den västligaste ingången till stationen i centrum byggs mellan köpcentret Kampen och hotellfastigheten vid Simonsplan. Läget är bra men trångt och förutsätter invecklade arrangemang. Hissar förläggs till



den gamla busstationens södra gavel vid Narinken och därifrån kommer man också till Glaspalatsplatsen. I detaljplanen finns en reservering för en rulltrappa och en ingångsbyggnad på Glaspalatsplatsen men dessa ingår inte i järnvägsplanen.

De övriga ingångarna till stationen i centrum syns inte som separata objekt i stadsmiljön. Enligt förslaget kommer underjordiska förbindelser att byggas till Järnvägstorgets metrostation, Stationstunneln och köpcentret Forum. Ingången på Tresmedersplatsen anges i hörnet av varuhuset Stockmann.

Rökventilationsschakten vid stationen i centrum leds till Banans södra vägg och Simonsskvärens kant, vid parkeringsanläggningens ramp. Rökventilationskonstruktionerna i skvären byggs i flera byggdelar i syfte att minska konstruktionens massiva karaktär. I norra kanten av skvären byggs ett ventilationsschakt vid det befintliga schaktet.

Körtunneln till stationen i centrum och till service- och räddningstunneln har betecknats på Brobergskajen. Här finns redan en tidigare planlagd körförbindelse. Förbindelsen är särskilt viktig för byggandet av centrumslingan. Vid behov kan man senare avstå från den eftersom en ersättande förbindelse kan anvisas för servicen och räddningsverksamheten.

Ingångarna till Hagnäs järnvägsstation byggs i befintliga byggnader och metroförbindelser. Rökventilations- och ventilationsschakten är nya, stora och synliga objekt i stadsbilden. Det sydligare schaktet byggs i Paasivuoriskvärens östra del. Schaktet längre i norr byggs i ett bergområde öster om Berghälls hälsostation. Hissarna till centrumslingan förläggs till samma byggnad som den nuvarande ingången till metron vid Andra linjen.

Konsekvenserna av centrumslingan för trafikarrangemangen och stadsstrukturen

De nuvarande huvudtrafiknäten byggs upp genom att bygga centrumslingan. Byggandet av centrumslingan följer trafiksystemplanen för Helsingforsregionen.

Byggandet av centrumslingan främjar utvecklingen av Helsingforsregionen som ett internationellt konkurrenskraftigt huvudcentrum på hela landets nivå och ett europeiskt områdescentrum. Helsingforsregionen ligger i korsningen av två trafikkorridorer i kärnätverket för Transeuropeiska nätverk för transporter (TEN-T). Centrumslingan kompletterar och effektiviserar samverkan hos de transeuropeiska trafikkorridorerna i kärnätverket.



Den centrala nyttan av centrumslingan är att nätet för spårtrafik förstärks och tillgängligheten förbättras vid järnvägarna och på Helsingforsudden, vilket främjar möjligheterna att uppnå en enhetligare samhällsstruktur som stöder sig på spårtrafiken.

Centrumslingan förbättrar kollektivtrafikens funktionsförutsättningar och frigör plattformsutrymme på Helsingfors centralstation. Förbindelserna till övriga kollektivtrafiksystem har beaktats i planeringen av de nya stationerna. Stationerna har planerats så smidiga och tillgängliga som möjligt med tanke på gångförbindelserna och infartsparkering för cyklar har planerats på stationerna.

Tillsammans med de nuvarande stadsbanorna och Ringbanan utvidgar centrumslingan omfattningen av området för ett linjenät med täta turintervaller. Trafiken på stadsbanorna separeras från järnvägarna för fjärr- och regionaltrafik för att undvika att störningssituationer ackumulerar lika lätt som i nuläget. Antalet knutpunkter för järnvägstrafik och övrig kollektivtrafik ökar, kollektivtrafikenätet och tillgängligheten förbättras och restiderna förkortas. Det blir möjligt att öka antalet regionalstågs- och fjärrtågstrurer och de spår som blir oanvända i kanterna gör det lättare att hantera undantagssituationer.

Eventuellt byggande av en andra metrolinje och en metrostation vid Tölötorget har också beaktats i planeringen av centrumslingan genom utrymmesreserveringar.

De trafikmässiga och områdesekonomiska effekterna av centrumslingan granskas närmare i detaljplanebeskrivningen.

Byggkostnaderna för centrumslingan

Byggkostnaderna för projektet centrumslingan uppgår till 956 miljoner euro exklusive mervärdesskatt (jordbyggnadskostnadsindex 152, 2005 = 100). Staden och staten kommer senare sinsemellan överens om kostnadsfördelningen. Kostnaderna för planeringen åren 2012–2016 beräknas uppgå till 40 miljoner euro. Helsingfors stad ansvarar för en andel på 17 % av planeringskostnaderna. Europeiska unionen har beviljat delfinansiering för järnvägsplanerna och -utredningarna till utgången av understödsperioden som slutar år 2014.

Europeiska unionen har år 2012 beviljat delfinansiering på 4,5 miljoner euro inom ramen för TEN-T för järnvägsplanerna och markutredningarna för centrumslingan. För byggplaneringen och första understödsperioden för byggandet har man planerat söka finansieringsstöd hos Europeiska unionens nya finansieringsinstrument Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility



CEF) som implementerades för att utveckla det transeuropeiska trafiknätet.

Hur detaljplaneändringen förverkligas

Centrumslingan ingår i ett avtal mellan staten och huvudstadsregionens kommuner om stödande av stora infraprojekt och främjande av bostadsproduktionen som undertecknades år 2014. Kommunerna har i avtalet förbundit sig att åren 2016–2019 öka antalet detaljplaner med ca 25 % jämfört med den gällande målsatta nivån med den förutsättningen att staten uppfyller sin del av avtalet bland annat genom att delta i finansieringen av centrumslingan. Avtalet kompletterar avsiktsförklaringen mellan staten och kommunerna om markanvändning, boende och trafik (MBT 2012–2015) och utgör grund för en överenskommelse om MBT-frågorna åren 2016–2019.

I Huvudstadsregionens trafiksystemplan HLJ 2015 ingår projektet i planerna för utveckling av infrastrukturen 2016–2025.

Trafikverket beslutar om byggandet av centrumslingan och riksdagen om finansieringen. Vid behov fattar de övriga parterna i projektet sina egna beslut om byggandet. Förutsättningen för projektet är en järnvägsplan i enlighet med banlagen. Planen får inte vara i strid med den gällande detaljplanen. Detaljplaneändringen för centrumslingan skapar därigenom förutsättningar för att centrumslingan kan förverkligas. Järnvägsplanen kan godkännas när detaljplanen har vunnit laga kraft.

Byggandet förutsätter dessutom bygglovsförfarande i enlighet med markanvändnings- och bygglagen och tillstånd i enlighet med miljöskyddslagen och vattenlagen. Byggarbetena beräknas ta ca 7 år.

Trafikverket skaffar äganderätten eller nyttjanderätten till de järnvägsområden under eller ovan jord som är nödvändiga för projektet genom inlösningsförfarandet i järnvägslagen.

Staden äger tomter och allmänna områden i influensområdet för detaljplanen. En del av tomterna har utarrenderats genom långfristiga arrendeavtal som vid behov kommer att kompletteras och ändras med servitutsliknande villkor eller andra villkor som gäller centrumslingan.

Planeringsfaser och växelverkan

Planläggningen inleddes på stadens initiativ.

Intressenterna underrättades om att frågan om en detaljplaneändring blivit väckt genom en skrivelse från stadsplaneringskontorets



detaljplaneavdelning. Samtidigt med skrivelsen fick de ett program för deltagande och bedömning (daterad 10.8.2012).

Deltagandet och växelverkan ordnades i enlighet med programmet för deltagande och bedömning. Under beredningen ordnades fem informationsmöten för allmänheten och beredningsmaterialet hölls framlagt också på Tölö, Böle och Berghälls bibliotek.

I projektet för centrumslingan har bedömning av miljökonsekvenser tillämpats. Bedömningen utfördes samtidigt som översiktsplaneringen åren 2010–2011. Trafikverket godkände översiktsplanen genom sitt beslut år 2012.

Myndighetssamarbete

I anslutning till beredningen av detaljplaneändringen har myndighetssamarbete bedrivits i stor omfattning med stadens förvaltningar, affärsverk och samkommuner och andra sakkunnigmyndigheter såsom Museiverket, Trafikverket, kommunikationsministeriet, trafiksäkerhetsverket Trafi, säkerhetsteknikcentralen Tukes, staben för Södra Finlands militärlän, polisinspektionen i Helsingfors härad samt kommunerna i Helsingforsregionen, Nylands förbund, riksdagens kansli, Senatfastigheter, Helsingfors församlingar, Stadionstiftelsen, Helsingfors universitet, Stiftelsen Barnens Dag, Nationaloperan och VR-Group Ab.

Myndigheternas ställningstaganden gällde planeringsområdets kulturhistoriska värde, antalet grönområden, områdesstrukturer, konsekvenserna av detaljplanen i den byggda gatu- och parkmiljön, olägenheterna från bygg- och schaktningsarbetena, konsekvenserna och informationen, höjningen av havsytan, planerna för vattenförsörjning och flyttning av ledningar, konst i området, det närmare innehållet i detaljplanebeteckningarna, brand- och räddningssäkerheten och verksamhetsförutsättningarna för stadsträdgården.

De frågor som myndigheterna tagit upp har beaktats i mån av möjlighet i den fortsatta planeringen och beredningen av förslaget till detaljplan.

I samband med beredningen av detaljplanen har myndighetsförhandlingar ordnats 25.3.2013 i enlighet med 66 § i markanvändnings- och bygglagen. Promemorian från mötet finns som bilaga. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland har ansett att det inte är behövligt att ordna nya myndighetsförhandlingar.

Åsikter



I anslutning till beredningen av detaljplaneändringen fick detaljplaneavdelningen 43 skrivelser med åsikter om programmet för deltagande och bedömning eller utkastet till detaljplaneändring. Dessutom framfördes det muntliga åsikter vid diskussionsmötet och per telefon.

Åsikterna om detaljplaneutkastet gällde planerna från översiktsplansfasen, grunderna för det valda alternativet, förslag till förbättring av den nuvarande planen, tillräckligheten av miljökonsekvensbedömningen, trafiken, miljöstörningarna under byggarbetena och drifttiden, kostnaderna och växelverkan.

Åsikterna har beaktats i planläggningen i mån av möjlighet i den fortsatta planeringen och beredningen av förslaget till detaljplan.

I den bifogade rapporten om växelverkan anges myndigheternas ställningstaganden och åsikterna i sammandrag och genmälena till dessa mer i detalj. En promemoria från diskussionsmötet har fogats till rapporten.

Förslaget till detaljplaneändring hölls offentligt framlagt 19.12.2014–26.1.2015.

Anmärkningar och markägarnas ställningstaganden

Fyra anmärkningar gjordes mot förslaget och sex skrivelser kom in. De markägare vars markområden kommer att ha förbindelser från centrumslingan till markytan bads att lämna in sina ställningstaganden om förslaget. Sammanlagt åtta sådana ställningstaganden kom in.

I en av anmärkningarna föreslår en privatperson en omfattande ändring i järnvägssystemet på avsnittet från Ilmala och Kottby stationer söderut ända till centrum och att Ilmala bangård och depå ska omdisponeras.

I anmärkningarna från fastighetsägare och innehavare av parkeringsanläggningar framförs oro över det korta avståndet mellan nya och befintliga bergutrymmen, underjordiska utrymmesreserveringar och särskilt de stora olägenheterna under byggtiden och den ekonomiska förlusten som de orsakar för företagsverksamheten.

Anmärkningarna har beaktats i planläggningen så att reserveringarna för bergutrymmen har preciserats i detaljplanen. Ändringarna i förslaget till detaljplaneändring är förtecknade i bilagan Tehdyt muutokset.

Skrivelser

I skrivelserna från innehavare till parkeringsanläggningar och affärsfastigheter framförs oro över det korta avståndet mellan nya och



befintliga bergutrymmen, underjordiska utrymmesreserveringar och särskilt de stora olägenheterna under byggtiden och den ekonomiska förlusten som de orsakar för företagsverksamheten. Stadionstiftelsen är likaså orolig för sammanfogningen av konstruktionerna. I två av skrivelserna anses projektet som positivt för områdets livskraft.

I en av skrivelserna ansåg avsändaren att ingångarna till centrumslingans station i centrum har betecknats på ett sätt som minskar fotgångarströmmarna i Citypassagen väsentligt. Avsändaren skulle ha velat få en begäran om utlåtande om detaljplanen men önskade inte att få något genmäle från stadsplaneringsnämnden till de punkter som togs upp i skrivelsen.

Utlåtanden

Fastighetsnämnden, räddningsnämnden, byggnadstillsynsverket, direktionen för konstmuseet, nämnden för allmänna arbeten, miljöcentralen, direktionen för stadsmuseet, direktionen för affärsverket Helsingfors stads trafikverk, nämnden för tekniska tjänster, social- och hälsovårdsverket, riksdagens kansli, samkommunen Helsingforsregionens trafik, vattenförsörjningen vid samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster, Helen Ab, Helen Elnät Ab, Trafikverket, Försvarmakten och Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland gav utlåtande om förslaget.

I utlåtandet från Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland konstateras det att kulturobjekten och de värdefulla byggnaderna har bra beaktats förslaget till detaljplan. Vissa fasadlösningar ska noggrant övervägas i byggfasen. I utlåtandet påminner man om att eventuella havsvatten-, dagvatten- och rörbrottsöversvämningar ska beaktas i all konstruktionsplanering. Bullret och stombullret och konsekvenserna för naturen har beaktats i planeringen i tillräckligt stor omfattning. Detaljplanen främjar verkställandet av det riksomfattande målet för områdesanvändningen att bygga upp ett kollektivtrafiksystem som stöder sig på spårtrafiken. Projektet är dessutom viktigt för utvecklingen av spårtrafiken i ett större område än bara Helsingfors.

I de övriga utlåtandena tar man ställning till frågor som tagits upp redan i ställningstagandena framförda under beredningen av detaljplanen. Till vissa delar har de också lett till att detaljplanebeteckningar och -bestämmelser har justerats. I flera utlåtanden konstaterade man att det finns värdefulla objekt i området, att byggarbetena i projektet orsakar stora störningar eller olägenheter för de nuvarande funktionerna i området och att man ska bedriva aktiv informationsverksamhet och samarbete med olika parter i samband med byggarbetena. I en



detaljplanebestämmelse har det reserverats möjlighet för stadsmuseet att ge utlåtande om planerna för den byggda kulturmiljön.

I räddningsverkets och Trafikverkets utlåtanden konstaterar man att utrymmesreserveringarna i detaljplanen är snäva särskilt med tanke på att när planerna ytterligare preciseras kommer utrymmesbehoven och de funktionella arrangemangen i planerna att ändras. Tillräckliga utrymmesreserveringar betonas även i byggnadstillsynsverkets utlåtande. I räddningsverkets och affärsverket trafikverkets utlåtanden påminner man också om att passagerarantalet inom den underjordiska kollektivtrafiken kommer att öka, vilket påverkar lokalernas funktionalitet och säkerhet. Detaljplanebestämmelserna har kompletterats med ett krav om att de underjordiska utrymmena ska förses med adresser.

Trafikverket har gett ett utförligt och detaljerat utlåtande i vilken man framhäver behovet av tillräckligt stora utrymmen och smidigheten att göra små ändringar i planen. Det anges i utlåtandet att detaljplanen har gjorts för snäv och att den delvis inte ens täcker alla lokalbehov för de konstruktioner som man redan har kännedom om. Större rymlighet är nödvändig också därför att man ännu inte har kännedom om alla myndighetskrav. De underjordiska utrymmena i detaljplanen ska dimensioneras så att man inte behöver avvika från detaljplanen och att detaljplanen inte leder till större byggvolym än nödvändigt. Det ska anges färre mått i detaljplanebestämmelserna. Det anses som motiverat att förlägga nya ingångar till allmänna områden och färre i nuvarande byggnader. Dessutom anges det tiotals justeringsbehov i utlåtandet och bilagorna.

Utlåtandena har beaktats så att förslaget till detaljplan har justerats i fråga om beteckningarna och områdesreserveringarna. Ändringarna och justeringarna är förtecknade i bilagan Tehdyt muutokset.

I rapporten om växelverkan anges anmärkningarna, skrivelserna och utlåtandena i sammandrag och genmälena till dessa mer i detalj.

Växelverkan efter framläggandet

Efter framläggandet har beredningen av järnvägsplanen för centrumslingan fortskridit. Planerna har precisrats, vilket har medfört ändringar i många delar av detaljplanen. Detaljplaneområdet har gjorts något större. Detaljplanebeteckningarna och områdesreserveringarna har precisrats i viss mån. Ändringarna anges i en bilaga.

Detaljplanebeskrivningen har justerats med anledning av utlåtandena, anmärkningarna och de preciserade planerna.



Efter framläggandet begärde man utlåtande av de intressenter vilkas områden justeringarna i förslaget till detaljplan gäller. I utlåtandena fästes det uppmärksamhet vid konsekvenserna för fastigheterna.

I rapporten om växelverkan anges utlåtandena i sammandrag och genmälena till dessa mer i detalj.

Detaljplaneändringen höjer inte avsevärt byggrätten på tomterna och därför behöver man inte föra markpolitiska underhandlingar i enlighet med stadsstyrelsens markpolitiska beslut 9.2.2004.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Katri Erroll, förvaltningsexpert, telefon: 310 36045

katri.erroll(a)hel.fi

Jukka Tarkkala, projektipäällikkö, telefon: 310 37302

jukka.tarkkala(a)hel.fi

Juha Viljakainen, projektchef, telefon: 310 36276

juha.viljakainen(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12290 kartta, päivätty 18.11.2014, muutettu 19.5.2015
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12290 selostus, päivätty 18.11.2014, muutettu 19.5.2015, päivitetty Kslk:n 19.5.2015 päätöksen mukaiseksi
- 3 Tehdyt muutokset, päivitetty Kslk:n 19.5.2015 päätöksen mukaiseksi
- 4 Tilastotiedot
- 5 Havainnekuva, 18.11.2014
- 6 Kaupunkiympäristössä näkyvät muutokset (korjattu 10.6.2015)
- 7 Vuorovaikutusraportti 18.11.2014 liitteinen, täydennetty 19.5.2015
- 8 Viranomaisneuvottelun 25.3.2013 muistio
- 9 Osa päätöshistoriaa

Bilagematerial

- 1 Sijaintikartta

Utdrag

Utdrag

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Bilagor till utdrag

Förslagstext
Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen
Bilaga 1
Bilaga 2



17.06.2015

Kaj/17

Bilaga 3
Bilaga 4
Bilaga 5
Bilaga 6

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

För kännedom

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

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 08.06.2015 § 605

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Postadress
PB 10
00099 HELSINGFORS STAD
kaupunginkanslia@hel.fi

Besöksadress
Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Telefon
+358 9 310 1641
Telefax
+358 9 655 783

FO-nummer
0201256-6

Kontonr
FI0680001200062637
Moms nr
FI02012566



Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä

1. kaupunginosan Kruununhaka maanalaisia tiloja tonteilla 45/4, 45/5, 45/12,
2. kaupunginosan Kluuvi maanalaisia tiloja tonteilla 37/9, 37/14, 37/15, 37/18, 37/19, 37/20, 37/21, 37/23, 42/5, 97/1, 97/3, 97/6, 2002/2, 2002/3, 2002/4, 2002/5, 2002/6, 2002/7, 2002/10, 2002/11, 2007/1, 2096/9, 2096/10, 2096/32, 2099/13,
4. kaupunginosan Kamppi maanalaisia tiloja tonteilla 213/13, 217/1, 217/3, 217/4, 64/2, 64/24, 194/1, 4007/6, 4007/7, 4007/8, 4008/1, 4010, 4011/1, 4012/1, 4212/1,
11. kaupunginosan Kallio maanalaisia tiloja tonteilla 297/1, 297/2, 297/5, 297/10, 297/12, 11299/1, 11299/2, 11299/3, 11299/4, 11299/5, 11299/10, 11299/12, 11001/5, 304/3, 307/1, 307/7, 307/11, 307/12, 307/13, 307/14, 307/15, 307/16, 308/7, 308/18, 308/20, 11309/28, 11309/30, 11309/31, 11309/32, 11310/33, 11310/34, 11310/35, 11310/36, 11314/17, 11315/19, 11315/21, 11315/23, 11315/25, 11315/27, 11316/1, 11316/4, 11316/29, 11316/33, 11317/35, 11317/37, 11363/3,
12. kaupunginosan Alppiharju katu-, puisto- ja rautatiealuetta, tontteja 392/2, 392/8, 392/22 sekä maanalaisia tiloja tontilla 357/10,
13. kaupunginosan Etu-Töölö maanalaisia tiloja tonteilla 410/13, 410/15, 410/17, 410/19, 410/56, 412/1, 412/3, 412/6, 412/8, 412/22, 415/4, 419/2, 419/26, 427/2, 428/1, 431/1, 431/2, 431/3, 431/16, 432/1, 437/4, 437/17, 437/35, 437/36, 437/37, 437/39, 438/26, 442/4, 442/6, 442/7, 442/18, 442/21, 443/23, 443/41, 443/43, 448/15, 448/17, 448/19, 448/21, 448/22, 448/23, 448/24, 448/25, 448/26,
14. kaupunginosan Taka-Töölö katu-, puisto- ja rautatiealuetta sekä maanalaisia tiloja tonteilla 463/1, 463/2, 463/3, 463/4, 463/5, 463/6, 463/8, 463/13, 464/4, 464/15, 464/19, 468/1, 468/2, 468/3, 470/1, 470/2, 470/4, 470/5, 470/6, 472/3, 473/3, 473/5, 473/8, 473/61, 473/63, 473/65, 473/67, 473/69, 474/1, 474/2, 474/9, 474/34, 474/59, 477/3, 477/5, 477/16, 477/32, 477/34, 477/36, 477/58, 477/60, 478/5, 478/7, 478/56, 479/5, 479/52, 514/3, 515/1, 524/1,
17. kaupunginosan Pasila rautatie- ja katualuetta sekä näiden kaupunginosien alueilla katu-, puisto- ja vesialueilla olevia maanalaisia tiloja koskevan asemakaavan muutosehdotuksen 18.11.2014 päivätyn ja 19.5.2015 muutetun piirustuksen nro 12290 mukaisena ja kaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

Katri Erroll, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045
katri.erroll(a)hel.fi



Jukka Tarkkala, projektipäällikkö, puhelin: 310 37302
jukka.tarkkala(a)hel.fi

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

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.05.2015 § 155

HEL 2012-010853 T 10 03 03

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

Esitys

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle esittelijän muutetun ehdotuksen mukaisesti

- 18.11.2014 päivätyn ja 19.5.2015 muutetun
 1. kaupunginosan Kruununhaka maanalaisia tiloja tonteilla 45/4, 45/5, 45/12,
 2. kaupunginosan Kluuvi maanalaisia tiloja tonteilla 37/9, 37/14, 37/15, 37/18, 37/19, 37/20, 37/21, 37/23, 42/5, 97/1, 97/3, 97/6, 2002/2, 2002/3, 2002/4, 2002/5, 2002/6, 2002/7, 2002/10, 2002/11, 2007/1, 2096/9, 2096/10, 2096/32, 2099/13,
 4. kaupunginosan Kamppi maanalaisia tiloja tonteilla 213/13, 217/1, 217/3, 217/4, 64/2, 64/24, 194/1, 4007/6, 4007/7, 4007/8, 4008/1, 4010, 4011/1, 4012/1, 4212/1,
 11. kaupunginosan Kallio maanalaisia tiloja tonteilla 297/1, 297/2, 297/5, 297/10, 297/12, 11299/1, 11299/2, 11299/3, 11299/4, 11299/5, 11299/10, 11299/12, 11001/5, 304/3, 307/1, 307/7, 307/11, 307/12, 307/13, 307/14, 307/15, 307/16, 308/7, 308/18, 308/20, 11309/28, 11309/30, 11309/31, 11309/32, 11310/33, 11310/34, 11310/35, 11310/36, 11314/17, 11315/19, 11315/21, 11315/23, 11315/25, 11315/27, 11316/1, 11316/4, 11316/29, 11316/33, 11317/35, 11317/37, 11363/3,
 12. kaupunginosan Alppiharju katu-, puisto- ja rautatiealuetta, tontteja 392/2, 392/8, 392/22 sekä maanalaisia tiloja tontilla 357/10,
 13. kaupunginosan Etu-Töölö maanalaisia tiloja tonteilla 410/13, 410/15, 410/17, 410/19, 410/56, 412/1, 412/3, 412/6, 412/8, 412/22, 415/4, 419/2, 419/26, 427/2, 428/1, 431/1, 431/2, 431/3, 431/16, 432/1, 437/4, 437/17, 437/35, 437/36, 437/37, 437/39, 438/26, 442/4, 442/6, 442/7, 442/18, 442/21, 443/23, 443/41, 443/43, 448/15, 448/17, 448/19, 448/21, 448/22, 448/23, 448/24, 448/25, 448/26,



14. kaupunginosan Taka-Töölö katu-, puisto- ja rautatiealuetta sekä maanalaisia tiloja tonteilla 463/1, 463/2, 463/3, 463/4, 463/5, 463/6, 463/8, 463/13, 464/4, 464/15, 464/19, 468/1, 468/2, 468/3, 470/1, 470/2, 470/4, 470/5, 470/6, 472/3, 473/3, 473/5, 473/8, 473/61, 473/63, 473/65, 473/67, 473/69, 474/1, 474/2, 474/9, 474/34, 474/59, 477/3, 477/5, 477/16, 477/32, 477/34, 477/36, 477/58, 477/60, 478/5, 478/7, 478/56, 479/5, 479/52, 514/3, 515/1, 524/1,

17. kaupunginosan Pasila rautatie- ja katualuetta sekä näiden kaupunginosien alueilla katu-, puisto- ja vesialueilla olevia maanalaisia tiloja koskevan asemakaavan muutosehdotuksen nro 12290 hyväksymistä ja etteivät tehdyt muistutukset ja annetut lausunnot anna aiheutta muihin toimenpiteisiin. Muutokset ilmenevät yksityiskohtaisesti esityslistan liitteestä ja kaavaselostuksesta

- ettei kaavan muutosehdotusta aseteta uudelleen nähtäville.

Lisäksi lautakunta päätti

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

Käsittely

19.05.2015 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

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

Pinta-alalukutarkistukset koskevat keskustan alueella:

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

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

18.11.2014 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Esittelijä



asemakaavapäällikkö
Olavi Veltheim

Lisätiedot

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

Rakennusvalvontavirasto 6.3.2015

HEL 2012-010853 T 10 03 03

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

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



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

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

Asemien sisäänkäynnit sekä muut porras- ja hissiyhteydet

Asemat ansaitsevat kukin yksilöllisen julkisen ilmeensä, mutta toisaalta niiltä vaaditaan yhtenäisiä, kaikkia asemia yhdistäviä tekijöitä, kuten selkeätä ja yhdenmukaista opastusjärjestelmää sekä värityksen ja materiaalien yhdenmukaisuutta. Asemien sisäänkäyntirakennusten neuvottelukunta toivoi olevan ilmeeltään keveitä, paviljonkimaisia.

Kaupunkikuvaneuvottelukunta näki tarpeelliseksi harkita maanpintaan johtavien porras- ja hissiyhteyksien lukumäärää. Niitä vähentämällä välttyttäisiin puuttumasta joihinkin kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin rakennuksiin ja ympäristöihin. Esimerkiksi Stockmannin tavaratalon arkkitehtuurin integriteettiä ja sen länsikulman asemaa kaupunkikuvassa ei tulisi rikkoa. Kolmensepänaukiolle yhteyden avaaminen ei myöskään istu. Siksi jatkossa tulisi vielä selvittää mahdollisuuksia sijoittaa sisäänkäynti viereisiin kiinteistöihin. Neuvottelukunta pohti, voisiko porras- ja hissiyhteyden sijoittaa vastapäiseen Tallbergin taloon. Samoin pidettiin mahdottomana Lasipalatsin aukiolle koneporrasyhteyden vaatimaa, havainnekuvan esittämää rakennelmaa. Mikäli aukiolle on tarpeen sijoittaa



sisäänkäynti, tulee se suunnitella yhdessä Amos Anderssonin taidemuseon rakenteiden kanssa, yhtä laadukkaaksi ja niihin yhteensopivaksi. Töölöntorin rajaamisen usealla rakennuksella ja rakennelmalla neuvottelukunta epäili heikentävän paikan ominaisluonnetta avoimena kaupunkitilana. Jatkosuunnittelun pohjaksi olisi syytä selvittää toriaukion ympäristön historiaa ja laatia torin erityispiirteet huomioon ottava kokonaissuunnitelma. Toisaalta ei kannata tinkiä siitä, että maan alta päästään nopeasti maan pinnalle, liukuportaiden ja hissien mitoituksen tulee olla riittävä.

Ilmanvaihtokuilut

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

Esimerkiksi Kallion virastotalon tietämille esitetyt kuutiot nähtiin paikkaan epäsopivina ja liian talomaisina. Paasivuoren puistikoon tulevan rakennelman sijaintia ja kokoa pidettiin epäonnistuneena ja epäiltiin havainnekuvassa esitetyn, rakennelmaa peittävän puuston elinmahdollisuuksia. Asemakaavavaraus tulisi pyrkiä siirtämään pois puistosta. Samoin Varsapuiston laidalle esitetty rakennelma on aivan liian näkyvä ja kaupunkitilaan sopimaton. Se, samoin kuin Sammonpuistikoon esitetty kuilurakennelma, on havainnekuivissa sijoitettu keskelle puistoa. Näissä ja muissa vastaavissa paikoissa rakennelmat tulisi sijoittaa eheän kaupunkitilan reunavyöhykkeelle eikä sen keskelle.

Todettiin, että Kampin hiljentymiskappelin läheisyyteen esitetyn ilmanvaihtokuilurivistön vaikutus kaupunkitilaan on kyseenalainen. Neuvottelukunta totesi, että kaavassa edellytettyjen ympäristötaiteen keinojen sijaan ilmanvaihtokuilut tulisi pyrkiä ratkaisemaan yksinkertaisin, huomiota herättämättömin muurirakentein. Taideteoksena kuilut kilpailisivat lähimiljööön arkkitehtuurin kanssa.



Myös muualla kyseisenlaisten teknisten rakennelmien tulisi olla mieluummin vähäeleisiä kuin vahvoja itsenäisiä aiheita kaupunkitilassa. Jos kuiluja jossain haluttaisinkin käyttää ympäristötaiteena, tulisi suunnittelusta järjestää taidekilpailu.

Tunnelien suuaukot

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

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

Rakentamisen aikaiset järjestelyt

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

Pisarahankkeen toteutusaikataulun nyt saatua lisäaikaa, tulisi se hyödyntää huolelliseen jatkosuunnitteluun. Neuvottelukunta totesi, että kuten aiemmin Vauhtitien sillasta, on tarpeellista järjestää arkkitehtuurikilpailuja muidenkin keskeisten rakennelmien tarkemmasta suunnittelusta. Suunnittelijoiden pätevyyteen ja kelpoisuuteen on



17.06.2015

Kaj/17

kiinnitettävä huomiota. Kokemus ja ymmärrys kulttuurihistorialliseen ympäristöön suunnittelusta on edellytys hyvälle lopputulokselle.

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

Teknisen palvelun lautakunta 05.03.2015 § 34

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Lausunto

Teknisen palvelun lautakunta antoi kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

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

Suunniteltu radan tunnelilinjaus kulkee kohdasta, jossa kalliossa on havaittu painanne ja tämän seurauksena painanteen kohdalla tunneli on rakennettava avokaivantona. Avokaivanto osuu Kaupunginpuutarhan alueelle toimintojen kannalta erittäin keskeiselle paikalle. Tästä syystä erittäin todennäköisesti kaksi kolmesta työyksiköstä, projektimittaus ja hoitopiiri, joutuvat siirtymään väistötiloihin. Puutarhapalveluiden toiminta myös häiriintyy tai estyy erittäin merkittävästi rakentamisen ajaksi.

Puutarhapalveluiden toiminnan ennakoinnin vuoksi rakentamisen ajoitus, aloitus ja tarvittavat ennakkotoimet on pystyttävä sopimaan vähintään 12 kuukautta ennen alueella aloitettavaa rakentamista. Vuosirytmien vuoksi Puutarhapalvelu joutuu toteuttamaan joitain ennakkotilauksia liki vuotta aiemmin ja seuraavan vuoden suunnittelu kulkee myös 12 kuukautta edellä. Myös rakennustyömaan aloituksen ajoitus vuodenaikaan nähden on merkittävä. Oikealla ajoituksella vuodenaikaan nähden rakentamisen aikaiset haitat ja erityistoimet voidaan minimoida. Toimintoja ei täysin Kaupunginpuutarhan alueella



voida pysäyttää rakentamisen ajaksi jo pelkästään Talvipuutarhan ylläpidon ja asiakaspalvelun vuoksi. Työmaa-alueen suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava alueella toimivien tarpeet, esimerkiksi työmaaparakkien ja autopaikkojen suhteen tulee hyödyntää viereistä Mäntymäen kentän suurempaa avokaivantotyömaata.

Kaupunginpuutarhan alueelle sijoittuvan työmaakaivannon tarvitsema työtila tulee rajata niin pieneksi kuin teknisesti on mahdollista tai muutoin kaivannon vieressä olevat kasvihuoneet on purettava, jolloin kasvintuotanto estyisi täysin.

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

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

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

Työmaan ulkopuolinen liikennöinti ja järjestelyt on toteutettava niin, että Talvipuutarhassa vierailevat huomioidaan, olkoon kyse koululaisryhmistä tai yksittäisistä kaupunkilaisista. Talvipuutarhan palvelut eivät saa häiriintyä rakentamisessa.

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

Esittelijä

toimitusjohtaja
Timo Martiskainen

Lisätiedot

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

Pelastuslautakunta 24.02.2015 § 32

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Lausunto



Pelastuslautakunta antoi seuraavan lausunnon Pissararadan asemakaavan muutoksesta nro 12290

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

Muun muassa seuraaviin kohtiin tulisi vielä kiinnittää huomiota:

Savunpoisto

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

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

Kaavassa ei ole tutkittu savunpoiston vaikutusta yleisillä alueilla sijaitsevien savunpoistokuilujen ympäröivien alueiden turvallisuuteen. Savunpoistotilanteessa liian matalalla olevista savunpoistokuiluista poistuva savu on turvallisuusriski kuilujen läheisyydessä oleville kiinteistöille, liikenteelle ja liikkuvalla väestöllä.

Osoitteisto

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

Paineentasaus

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



Tulvariskeihin varautuminen

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

Vaikutukset muihin olemassa oleviin kohteisiin

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

Esittelijä

pelastuskomentaja
Simo Wecksten

Lisätiedot

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

Kiinteistölautakunta 19.02.2015 § 70

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Lausunto

Kiinteistölautakunta antoi kaupunkisuunnittelulautakunnalle Pisanaradan asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12290 seuraavan lausunnon:

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

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



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

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

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

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

Valtion ja pääkaupunkiseudun 14 kunnan kesken on syksyllä 2014 solmittu sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi. Kunnat ovat sitoutuneet lisäämään asuntokaavoitusta vuosina 2016 - 2019 noin 25 % voimassa olevaan tavoitetasoon nähden edellyttäen, että valtio täyttää oman osansa sopimuksesta osallistumalla mm. Pisararadan rahoitukseen. Tämä sopimus täydentää valtion ja kuntien välistä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimusta (MAL 2012 - 2015) ja luo perustan Helsingin seudun MAL-asioista sopimiseen vuosina 2016 - 2019.

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



kannattavuusrajan. Vertailuvaihtoehto pohjautuu Helsingin ratapihan toiminnallisuuden kehittämissuunnitelmaan (HELRA).

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

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

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

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

Lautakunnalla ei ole huomauttamista itse kaavamuutosehdotukseen.

Esittelijä

virastopäällikkö
Jaakko Stauffer

Lisätiedot

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

Taidemuseon johtokunta 17.02.2015 § 8

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Lausunto



Taidemuseon johtokunta antoi seuraavan lausunnon Pisararadan kaavamuutoksesta.

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

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

Louhintatöiden aiheuttamat riskit:

Kun louhintatöiden riskianalyysiä tehdään, tulee taidemuseoon olla suoraan yhteydessä. Louhinta- ja räjäytystyöt saattavat aiheuttaa Taidemuseossa oleville teoksille mittavia vahinkoja. Taidemuseon on pystyttävä ennakoimaan ja eliminoimaan riskitekijät ajoissa, jotta esillä oleva taideomaisuus ei vaurioituisi. Näyttelyohjelmiston suunnittelussa on ennakkoon varauduttava kaikkiin mahdollisiin riskitekijöihin. Näyttelyiden vakuutusarvot liikkuvat sadoissa miljoonissa euroissa ja kansainväliset vakuutusehdot ovat äärettömän tiukat. Siksi Taidemuseon on ehdottomasti oltava tietoinen louhinnan aikatauluista ja niiden aiheuttamista vaaratekijöistä.

Julkista taidetta:

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

Taidemuseon johtokunta esittää, että Pisararadan asemille luodaan kullekin omaleimainen ilme julkisella taiteella ja että taidemuseo



osallistuu asiantuntijana projektiin mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.

Käsittely

17.02.2015 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Taidemuseon johtaja muutti esitystään lisäämällä seuraavan täydentävän kappaleen lausunnon loppuun:

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

Esittelijä

vs. taidemuseon johtaja
Erja Pusa

Lisätiedot

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

Yleisten töiden lautakunta 27.01.2015 § 33

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

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

Pisararadan toteuttamisesta ei ole vielä tehty päätöstä. Pisararadan rakennustyö aiheuttaa useiden vuosien ajan huomattavaa haittaa joukkoliikenteelle, ajoneuvoliikenteelle sekä jalankululle ja pyöräilylle.



Rakentaminen vaikuttaa liikenteeseen useissa kohdissa ja liikenteen poikkeusjärjestelyt ovat välttämättömiä.

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

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

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

Pisaratrata toteutetaan olemassa olevan kaupunkirakenteen sisällä. Valittu ratkaisu vähentää muun muassa viheralueiden pinta-alaa ja tuo uusia elementtejä kaupunkiympäristöön Suomen tiheimmin rakennetulla alueella. Jatkosuunnittelussa tulee pyrkiä mahdollisimman tehokkaasti vähentämään haittoja, joita radan toteutuminen aiheuttaa Helsingin yleisille alueille ja niiden käyttäjille.

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

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

Esittelijä

kaupunginarkkitehti
Jukka Kauto

Lisätiedot

Petri Arponen, aluesuunnittelija, puhelin: 310 38440
petri.arponen(a)hel.fi



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

Ympäristölautakunta 27.01.2015 § 36

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Päätös

Ympäristölautakunta päätti, että lausunnon asiasta antoi ympäristökeskus.

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

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

Kaupunginmuseon johtokunta 27.01.2015 § 5

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Lausunto

Kaupunginmuseon johtokunta päätti antaa seuraavan lausunnon:

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

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

Eläintarhan alue muodostuu useista osa-alueista, joilla kullakin on omanlainen identiteettinsä. Puistohistoriallisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävät alueet, historiallisesti ja rakennustaiteellisesti tärkeät urheilu- ja liikuntapaikat sekä perinteiset virkistysalueet limittyvät siellä toisiinsa. Maisemaa ja ympäristöä



muokataan rajulla ja peruuttamattomalla tavalla erityisesti, kun joudutaan avaamaan tunneliaukkoja, tekemään avokaivantoja Kaupunginpuutarhan ja Stadionin pysäköintikentän alueella ja rakentamaan uusi Pissaradan 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. Pissaradan rakentamisen seurauksena ne ovat runsaslukuisia, kookkaita ja monesti häiritseviä uusia elementtejä kaupunkikuvassa.

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

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

Kaupunginmuseon johtokunta puoltaa asemakaavaehdotusta edellä mainituin huomautuksin.

Esittelijä

yksikön päällikkö
Anne Mäkinen

Lisätiedot

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

Liikennelaitos -liikelaitos (HKL) HKL-Infrapalvelut 26.1.2015

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt HKL:ltä lausuntoa koskien Pissaradan asemakaavan muutosta nro 12290. Asemakaavan muutos



mahdollistaa kantakaupunkiin sijoittuvan Pissararadan (maalaisen rautatielenkin, sen maalaisen rautatieasemien ja nykyiseen rautatiehen liittymiseksi tarvittavien osien) rakentamisen. Kaavoitettavaan alueeseen kuuluu osa pääradasta Pasilan eteläpuolella sekä silmukkamaisesti Hakaniemen, keskustan ja Töölön alueella sijaitsevien asemien kautta kiertävänä tunnelina maan pinnan alapuolella sijaitseva rautatiealue.

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

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

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

Lisätiedot

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

Opetusvirasto 8.1.2014

HEL 2012-010853 T 10 03 03

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



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

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

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

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

Lisätiedot

Kaisa Nuikkinen, johtava arkkitehti, puhelin: 310 86291
kaisa.nuikkinen(a)hel.fi

Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 29.11.2013

HEL 2012-010853 T 10 03 03

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

Ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistamassa Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on keskustatoimintojen aluetta ja



virkestysaluetta. Osa alueesta on merkitty kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi. Pissararata on merkitty ohjeellisena seutuliikenteen ratana. Kaavan suunnittelumääräysten mukaan radan suunnittelussa on otettava huomioon seudulliset ulkoilu-, virkestys- ja viheryhteystarpeet, luonnonsuojelu, kulttuuriympäristö, pohjavesien suojelu sekä lajiston liikkuminen.

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

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

Maanpinnan yläpuoliset alueet ja asemien ympäristöt

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

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

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

Suojelukohteet

Pissararadan vaikutusalueella on runsaasti kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäviä suojelukohteita. Pissararadan kannalta olennaiset kohteet sijaitsevat



uusien rautatieasemien sisäänkäyntien läheisyydessä sekä Eläintarhan ja Alppipuiston alueella. Pissarakadan kaava-alueella ovat seuraavat RKY 2009 alueet: Pissan veturitallit, konepaja ja SOK:n teollisuuskorttelit, Olympiarakennukset, Taka-Töölön kerrostaloalue, Etu-Töölön kaupunginosa, Vakuutusyhtiö Pohjan talo, Lasipalatsi ja Rautatalo, Helsingin Aleksanterinkatu, Helsingin Rautatietori, Helsingin yliopiston rakennukset, Kaisaniemen puisto ja kasvitieteelliset puutarhat sekä Kallion kirkko.

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

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

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

Kulttuuriympäristön huomioon ottaminen

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



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

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

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

30.8.2012 Lausunto annettu

Lisätiedot

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

Pelastuskomentaja 28.11.2013 § 56

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Päätös

Pelastuslaitos päätti antaa seuraavan lausunnon

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

Yleissuunnitelmassa on hyvin vähän ja yleisluonteisesti otettu kantaa tunnelissa käytettävään kalustoon. Syvällä maan alla kulkeva junarata edellyttää maanalaisiin tiloihin erityisesti suunniteltua ja soveltuvaa junakalustoa, sen tulee täyttää tiukat turvallisuusvaatimukset mm. paloturvallisuusominaisuuksiensa osalta. Tulipalon syttyminen tulee olla hyvin epätodennäköistä, sen leviäminen rakenteisiin vaikeaa ja muodostuvien palokaasujen vähäisiä ja mahdollisimman myrkyttömiä.



Henkilökunnan ja matkustajien omatoimiseen alkusammutukseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Kokonaisturvallisuuden parantamiseksi pelastuslaitos esittää automaattisten sammutusjärjestelmien asentamista tunnelissa liikennöiviin juniin.

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

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

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

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

Pisarat ja sen asemat sijaitsevat syvällä maan pinnan alapuolella, jolloin sekä kohteesta poistuminen maan pinnalle että kohteen saavuttaminen sammutus-, pelastus- ja ensihoitotoimintaa varten on selvästi hitaampaa. Tämän vuoksi maanalaiset tilat tulee varustaa automaattisella sammutuslaitteistolla.

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

Lisätiedot

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

Rakennusvirasto 28.11.2013

HEL 2012-010853 T 10 03 03



Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää Pissararadan asemakaavaluonnoksesta rakennusviraston kannanottoa 29.11.2013 mennessä.

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

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

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

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

Asemakaavojen tueksi on laadittava yleissuunnitelmat, joissa ratkaistaan seuraavat suunnittelukysymykset:

- Suunnittelualueesta tulee laatia asemakaavoituksen pohjaksi ympäristö- ja kulttuurihistoriallinen selvitys niiltä osin kuin selvitys puuttuu. Avoimia kysymyksiä teknisistä ratkaisuksista ja liikenteen ohjauksesta on paljon, joten rakentamisvaiheen ratkaisuksista ja vaikutuksista tarvitaan lisäselvityksiä ja suunnitelmia.
- Liikennejärjestelmän vaatimat muutokset tulee ottaa huomioon. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa 2011 on tarkistettava ja kehittävä tarvittavin osin, ja siinä on huomioitava muuttuvat liikennevirrat. Tietoa tarvitaan arvioitaessa yleisten alueiden muutostarpeita, kuten ihmisten ja liikenteen kulkureittien muutoksia sekä vaikutuksia kaupallisiin ja muihin



toimintoihin. Muutokset saattavat vaatia ylläpidon painopisteiden muutamista tai lisäämisistä.

- Kaikkiin muutoskohteisiin (tunneleiden suuaukot, asemat, huoltoyhteydet, hätäpoistumistiet, betonikansirakenteet, tekniset laitteet ja ilmastointikanavat ynnä muut sellaiset) tulee asemakaavan muutosten pohjaksi laatia ensin riittävän tarkka yleissuunnitelma, jossa on tutkittu tarvittavien rakenteiden sijoittuminen ja niiden kaupunkikuvallinen ja toiminnallinen vaikutus. Tähän mennessä laadittujen yleispiirteisten suunnitelmien pohjalta ei voida tehdä näitä tarkasteluja.
- Kaikki tarpeet yleisillä alueilla tulee esittää jo kaavan laadinnan yhteydessä tehtävässä yleissuunnitelmassa. Sisäänkäyntien ja muiden kuilujen paikat sekä sisäänkäyntien vaatimat palvelut ja tilatarpeet tai muutokset tulee selvittää selvitysvaiheessa. Tällaisia tarpeita tai palveluita ovat esimerkiksi huoltoliikenne, kioskit, julkiset käymälät, opastus, polku- ja kaupunkipyöräpysäköinti, joukkoliikenteen pysäkit, saatto- ja jättöpaikat yksityisille autoille ja taksitolpat.
- Pisara-radon maanpäälliset rakenteet tulee pyrkiä ensisijaisesti integroimaan nykyisiin rakenteisiin ja rakennuksiin ja vasta toissijaisesti tutkia erillisratkaisuja.
- Merkittävimmät puistojen ympäristömuutokset osuvat Eläintarhan ja Alppipuiston alueelle, joka on tiiviisti asuttua kaupunkia. Radon rakentamisen yhteydessä menetetään asukkaille merkittävää puistopinta-alaa. Tämä tulee kompensoida korkeatasoisella puiston toteutuksella. Puistoalueiden meluntorjuntarakenteiden tulee olla korkeatasoista maisema-arkkitehtuuria.
- Betonikansien käsittely ja tekniset vaatimukset katu- ja puistoalueilla tulee tutkia kaavavaiheessa. Erityisesti Mäntymäen kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen maisemaan tulevat tunneleiden betonikannet ovat vaikeita ja kalliita puistorakentamisen kannalta. Kaava laadittaessa on esitettävä ratkaisuperiaatteet betonikansien katteista ja mahdollisesta kasvillisuudesta ottaen huomioon esimerkiksi isojen puiden rakenteiden kantavuudelle asettamat vaatimukset.
- Meluvaikutukset tulee selvittää sekä esittää melunsuojaus Alppipuistossa sekä Eläintarhanpuolella. Meluntorjunnassa tulee puistoalueiden lisäksi pyrkiä ratkaisuihin, jotka minimoivat runkomelun vaikutukset radan vaikutusalueella.



- Vaikutukset pohjavesiin ja kuivatustarpeiden muutokset yleisillä alueilla on oltava osana suunnittelumateriaalia. Pohjavedenpinnan muutokset on kyettävä suunnittelemaan ja toteuttamaan niin, ettei tästä aiheudu haittaa olemassa oleville rakenteille tai puustolle.
- Louhintamateriaalin käyttö, vaikutukset liikenteeseen, asuinympäristöihin ja sen kuljetus on suunniteltava alustavasti jo tässä vaiheessa yleisten töiden lautakunnan pöytäkirjan 20/2011 mukaisesti. Louheenajoreitit ja -kasauspaikat sekä pölynkäsittely ja muu tästä aiheutuva ylläpito on selvitettävä. Tunneleista tulevan louhekiven jatkojalostukseen ja murskaamiseen maan alla on varauduttava. Tämä tarkoittaa, että Pesararadan yhteyteen on louhittava riittävän laaja maanalainen tila, esimerkiksi pysäköintiluola, jossa murskaustoiminnot ovat mahdollisia.
- Louhinnasta syntyvät poravesien ja hulevesien käsittely ja johtaminen pitää selvittää. Tätä varten tarvitaan luotattavat arviot syntyvistä hule- ja poravesien määrästä, sopivista käsittelytavoista ja -tiloista ja riittävästä käsittelykapasiteetista. Vesien johtaminen on ratkaistava niin, että ne vaativat mahdollisimman vähän lisärakentamista yleisille alueille ja ilman viheralueille sijoitettavia väliaikaisia altaita.
- Työmaan huoltotilojen, kuten kaluston ja työmaakoppien, pitkäaikainen sijoittaminen vaikuttaa usean vuoden verran alueiden käyttöön. Viheralueiden, katuaukioiden ja kenttien käyttö työmaan huoltotilana vaatii erikoisratkaisuita ja päätöksiä ajoyhteyksien, ylläpidon, kulkureittien ja käytön osalta. Työmaa tuo pidempiaikaisia liikenteenohjauksen muutoksia. Tämän vuoksi liikennettä on tutkittava simulointien avulla etenkin, kun katuja voidaan joutua poistamaan yleisestä käytöstä tai rajoittamaan niillä kulkemista ja pysäköintiä töiden aikana. Erityisesti muutokset Mäntymäen kentän pysäköintikapasiteettiin on tutkittava.

Rakennusvirasto puoltaa kaavaluonnoksen hyväksymistä edellä esitetyin ehdoin.

14.9.2012 Lausunto annettu

Lisätiedot

Anu Kiiskinen, aluesuunnittelija, eteläinen suurpiiri, puhelin: 310 38419
anu.kiiskinen(a)hel.fi

Petri Arponen, aluesuunnittelija, puhelin: 310 38440
petri.arponen(a)hel.fi



Marko Jylhänlehto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38237

marko.jylhanlehto(a)hel.fi

Anni Tirri, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38335

anni.tirri(a)hel.fi

Sosiaali- ja terveystyö 27.11.2013

HEL 2012-010853 T 10 03 03

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

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

Sosiaali- ja terveystyön lausunto

Sosiaali- ja terveystyö pitää tärkeänä, että asemakaavan muutoksen yhteydessä kiinnitetään huomiota erityisesti matka- ja kuljetusketjujen toimivuuteen, eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiseen, jalankulun ja pyöräilyverkostojen jatkuvuuden, turvallisuuden ja laadun edistämiseen sekä esteettömien selkeästi havaittavien reittien järjestämiseen.

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

Yksi kolmesta asemakaavaan varatusta työtunnelista sijoittuu Diakoniapuistossa olevan väestönsuojan tunneliyhteyteen, joka voidaan laajentaa Hakaniemen asemalle johtavalle työtunnelille. Tämä Hakaniemen aseman yhteyteen rakennettava työ- ja huoltotunneli suojavaikokkeineen sijoittuu Kallion virastotalon välittömään läheisyyteen. Virastotalon, Porthaninkadun ja Toisen linjan väliselle viheralueelle on suunniteltu maanpintaan johtavia hätäpoistumisyhteyksiä suoja-alueineen. Näiden poistumisyhteyksien

Postadress

PB 10
00099 HELSINGFORS STAD
kaupunginkanslia@hel.fi

Besöksadress

Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Telefon

+358 9 310 1641

Telefax

+358 9 655 783

FO-nummer

0201256-6

Kontonr

F10680001200062637

Moms nr

F102012566



ja tunnelin rakentaminen pitää suunnitella ja toteuttaa huolella, jotta estetään louhimisen ja rakentamisen haitat virastotalon sosiaali- ja terveystalvelujen käyttäjille.

Lisätiedot

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

Talous- ja suunnittelukeskus Kehittämisosasto 19.10.2012

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Talous- ja suunnittelukeskuksen kehittämisosasto ei anna asiasta lausuntoa.

Lisätiedot

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

Taidemuseo 17.10.2012

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Ksv 3861_1

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

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

Kaupunginhallitus hyväksyi prosenttirahahankkeissa sovellettavat periaatteet 12.12.2011 § 1134. Niiden mukaisesti kaupunki toteuttaa



prosenttirahahankkeita mm. merkittävässä talonrakennushankkeissa, joilla tarkoitetaan yleisölle ja käyttäjille avoimia, julkisia rakennuksia. Pissararadan rautatieasemat soveltuvat erinomaisesti julkisen taiteen sijoituskohteiksi. Näissä kohteissa olisi suotavaa soveltaa prosenttiperiaatetta taideteosten hankinnassa, vahvistetun periaatepäätöksen mukaisesti.

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

Lisätiedot

Elina Leskelä, intendentti, puhelin: 310 87043

elina.leskela(a)hel.fi

Klas Fontell, suunnittelija/arkkitehti, puhelin: 310 87047

klas.fontell(a)hel.fi

Terveyskeskus 10.9.2012

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirastossa valmistellaan asemakaavaa Pissararadalle Pasilan eteläpuolella kantakaupungin alueella. Alueelle on suunnitteilla lähes kokonaan maanalainen rautatie, Pissararata, ja sen kolme maanalaista rautatieasemaa Töölöntorin läheisyyteen, Kampin ja Rautatieaseman väliin sekä Hakaniemen metroaseman länsipuolelle. Asemille suunnitellaan 1 - 3 sisäänkäyntiä ja lisäksi maanpäälle ulottuvia ilmanvaihtolaiteita.

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

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

Mielipiteenään terveyskeskus esittää seuraavaa:

Terveyskeskuksen kannalta on tärkeää, että Pissararata suunnitellaan ja toteutetaan siten, että se aiheuttaa mahdollisimman vähän häiriötä terveyskeskuksen toiminnalle ja asiakkaille. Suunnittelun kannalta erityisesti Hakaniemen alue on keskeinen, sillä tulevan aseman



välittömässä läheisyydessä on Kallion virastotalossa (Toinen linja 4 A) sijaitseva Kallion terveysasema, hammashoitola ja useita sosiaaliviraston palvelupisteitä. Suunnitteluratkaisujen tulee olla sellaisia, että terveysasema voi toimia ilman häiriöitä rakennustyömaan aikana.

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

Terveyskeskus pitää tärkeänä, että Pissararataa lähellä sijaitsevia terveystalujen 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 terveystalujen toimipisteille ja palveluiden käyttäjille.

Terveyslautakunta on antanut lausunnon 3.5.2011 (§ 128) Pissararadan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta kaupunginhallitukselle. Lausunnossaan terveyslautakunta tarkasteli Pissararadan vaikutuksia erityisesti terveysvaikutusten näkökulmasta.

Lisätiedot

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