



18.11.2014

**PISARARADAN ASEMAKAAVA,
ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 12290**

Hankenro 3861_1
HEL 2012-010853

SISÄLLYS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 23.8.–14.9.2012

- Viranomaisyhteistyö
 - Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet
- Mielipidekirjeet
 - Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet
- Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Kaavaluonnos nähtävillä 21.10.–29.11.2013

- Viranomaisyhteistyö
 - Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet
- Mielipidekirjeet
 - Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet
- Yhteenveto yleisötilaisuudesta

- LIITE**
- 29.8.2012 tilaisuuden muistio
 - 28.10.2013 tilaisuuden muistio
 - 6.11.2013 tilaisuuden muistio
 - 11.11.2013 tilaisuuden muistio



18.11.2014

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

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

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 23.8.–14.9.2012

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

Viranomaisyhteistyö

Lausunnot

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

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

Kaupunginmuseo - Keski-Uudenmaan maakuntamuseo (edustaa myös museovirastoa) on ilmoittanut, että Pisararadan yleissuunnitelman mukaiset asemat ja tunnelien suuaukot sijoittuvat kaupunkikuvallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen kaupunkiympäristöön. Vaikutukset kohdistuvat myös merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin. Maanpäällisten rakennusten, rakenteiden, pystykuilujen, sisäänkäyntien rakentaminen tiiviiseen ja arvokkaaseen kulttuuriympäristöön edellyttävät suunnittelulta erityistä huolellisuutta. Kaavoituksella on löydettävä sellaisia ratkaisuja, joilla voidaan lieventää kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia. Kaavamääräysten tulee olla punnittuja ja tarkkoja siten, että uudet rakenteet parhaalla mahdollisella tavalla sopeutuvat kaupunkikuvaan ja ottavat arvokkaan kulttuuriympäristön huomioon.

Vastine

y:\omat_ryhmät\pisararata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

Asemakaavamääräykset on laadittu näiden tavoitteiden mukaisesti.

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

Vastine

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

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

Vastine

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

HSY on ilmoittanut, että on otettava huomioon meren pinnan kohoaminen. Kaavan vaikutusten arvioinnissa tulisi laskea vaikutukset kasvi-

y:\omat_ryhmät\pisararata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

huonekaasupäästöihin. Vesihuolto tulee ottaa huomioon, suunnitelmat ja kustannusarviot esittää kaavan yhteydessä ja hankkeen tulee kustantaa muutostyöt.

Vastine

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

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

Vastine

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

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

Vastine

Kannanotto on toimitettu hankkeelle otettavaksi huomioon rakennustöiden järjestelyissä.

Esitettyjen mielipiteiden yhteenveto ja vastineet

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

Pissaran asemakaavaprosessin oasvaiheen hanketta kannattavissa mielipiteissä esitettiin, että hanke parantaa joukkoliikenneyhteyksiä ja

y:\omat_ryhmät\pissararata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

että aseman yhteyksien sijoittuminen Kampin kauppakeskuksen ja hotellin väliin on hyvä ratkaisu.

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

Mielipiteisiin on vastattu teemoittain.

Hankkeesta luopuminen:

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

Vastine

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

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

Pissararata on Liikenneviraston ja Helsingin kaupungin yhteistyössä suunnittelema hanke.

Kaavoitustyö on käynnistetty kaupunkisuunnitteluviraston aloitteesta. Pissararadan asemakaavoitus tehdään samaan aikaan rata- ja rakentamissuunnittelun kanssa. Näin saadaan riittävä tieto radan tarkasta sijainnista päätöksenteon pohjaksi. Toisaalta radan mahtuminen kaupunkirakenteeseen vaatii sen ennakoivaa huomioimista kaikessa kaavoituksessa.

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

y:\omat_ryhmät\pissararata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

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

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

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

Päätöksentekoprosessi:

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

Vastine

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

On valittu väärä yleissuunnitelman vaihtoehto. Suunnitelman järjestelmätason parannusehdotuksia:

- Esitetään Alppilan asema rakennettavaksi, alueella on myös ongelmaa bussien täyttymisestä (VE2)
- Tunneleiden suuaukot on sijoitettava välittömästi Pasilan aseman eteläpuolelle (VE3)



18.11.2014

- Ehdotetaan ratalenkin viemistä etelämmäksi keventämään Länsisataman seudun kasvavaa liikennettä ja mahdollisesti yhteyttä Ruoholahden metroasemaan
- Rautatienasemien suurempi lukumäärä palvelisi käyttäjiä paremmin ja vähentäisi autoliikennettä.
- Asemien toiminnallisuuteen ja kauppapaikkojen suunnitteluun on panostettava
- Metrorata ja rautatie tulisi integroida paremmin
- Keskustan aseman sijoittaminen Kaisaniemeen palvelisi paremmin opiskelijoita
- Vaihtoehtoisia Pisara-ratalenkkejä tulisi tutkia vielä perusteellisemmin.
- Vaihtoehto 1 ei ole liikenteellisesti ja kehittämismahdollisuuksien puolesta paras
- Esitetään Pasilaan erilaisia eritasoratkaisuja ja laituriyhteyksiä

Vastine

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

Alppipuisto ja Eläintarha:

- Valittu ratkaisu tuhoaa Alppipuiston ja Eläintarhan alueen
- Historiallisia ja maisemallisia Suomen kulttuuriperinnön arvoja menetetään
- Virkistyskäyttömahdollisuuksia heikennetään ja maisemaa pilataan
- Lisää melua
- Liikenneviraston tulee löytää ratkaisut, joilla puistot säästetään tai vaihtoehtoisesti luopua suunnitelmasta
- Louheenkuljetukset aiheuttavat haittaa puistojen alueella

Vastine

y:\omat_ryhmät\pisararata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

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

Kaavan sisältö ja liitteet sekä selvitykset:

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

Vastine

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

Ympäristövaikutusten arviointi:

- Ympäristövaikutusten arviointi on puutteellinen, arvioinnissa ei ole otettu huomioon arviointiohjelman periaatetta ”olla vuorovaikutuksessa alueen asukkaisiin ja heidän yhdistyksiinsä”.
- Arviointia ei ole tehty MRL:n periaatteen mukaisesti ”...turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus sekä avoin tiedottaminen käsiteltävinä olevissa asioissa.”
- YVA-vaiheessa olisi tullut konsultoida Pissarakadan alueen asukkaita.
- Suunniteltu vaikutusten arviointi on kuvattu liian suppeasti. Hankkeen vaikutukset myös ympäröivään asutukseen, lisärakentamiseen, elinkeinon elämän ym. kannalta ovat tärkeitä.
- Arvioinnit tulee tarkentaa mm. kaupunkikuvan, ympäristöhistoriallisten arvojen, liikenteen, turvallisuuden ja teknisten selvitysten osalta.
- Arviointeja tulee keskustelluttaa laajasti ja suunnitelmia muokata. Vaikutusten arvioinneista on järjestettävä oma tilaisuus.

y:\omat_ryhmät\pissarakata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

Vastine

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

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

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

- suunnitelmien havainnollistaminen
- lisätietoa tarvitaan pohjavesien laadusta ja vuotovesien arvioinnista
- kemiallisten aineiden käsittelystä ja varastoinnista työmaalla tarvitaan lisää tietoa
- onko vaihtoehtoa asemaan sisäänkäynnin sijoittamisesta esimerkiksi katualueelle eikä Runeberginkadun ja Mannerheimintien risteyksessä sijaitsevaan rakennukseen
- Kolmen sepän aukion porrasyhteyden arviointi
- Lasipalatsin aukion ratkaisujen visualisointi
- louheen kuljetuksen meluhaitta yöaikana ja erityisesti ajotunneleiden läheisyydessä
- runkomelu ja tärinä
- aluerakenne ja maankäyttö
- ympäristövaikutusten seurantaohjelmaan on lisättävä runkomelu
- eri suunnitelmien yhteensovittaminen, aikatauluttaminen ja haitallisten vaikutusten minimoiminen.

y:\omat_ryhmät\pisararata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

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

Työmaa-aikaiset häiriöt:

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

Vastine

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

Radan sijainti esitetyssä paikassa perustuu asemien sijaintiin likimain esitetyissä paikoissa ja linjaukseen asemien välillä. Rautatien vaaka- ja pystygeometria edellyttävät suuria kaarresäteitä, joten esimerkiksi raitiotieillä yleiset jyrkät kaartet ja mäet ovat mahdottomia. Linjaukseen vaikuttavat myös nykyiset maanalaiset tilat, kallionpinnan korkeusasma ja heikkousvyöhykkeiden sijainti.

Kustannukset:

- Suunniteltu ympäristörakentaminen on kallista
- Kustannus ei saa olla este eikä hyötykustannussuhde vertailuperuste

y:\omat_ryhmät\pissararata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

- Hanke on kallis
- Rahalliset budjetit ja rahoitusmenetelmät tulisi esittää.

Vastine

Kaikkea rakentamista rakennetussa ja osin kulttuurihistoriallisesti arvokkaassa ympäristössä voidaan pitää kalliina. Päätös hankkeen toteuttamisesta perustuu myös hankkeen vaikutusten arviointiin ja yhdyskuntataloudelliseen kannattavuuteen. Kustannukset esitetään asemakaavan selostuksessa suppeassa laajuudessa ja ratasuunnitelmasa yksityiskohtaisemmin.

Vuorovaikutus:

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

Vastine

Yleissuunnitteluvaiheen vuorovaikutus oli riittävää sekä ratalain että YVA-lain kannalta. Se oli myös maankäyttö- ja rakennuslain hengen mukaista, vaikkakaan MRL ei sinänsä koske ratasuunnitelman laatimista. Edelleen asemakaavaprosessin vuorovaikutus on ollut riittävää MRL:n kannalta. Koska Pisararadan työnaikaisten ja pysyvien vaikutusten arvioidaan koskettavan suurta määrää asukkaita ja alueen toimijoita, on suunnitteluvaiheen viestintään ja vuorovaikutukseen panostettu. Tavanomaisen suunnitteluhankkeen vuorovaikutuksen lisäksi on julkaistu alueen talouksiin jaettu tiedotuslehti, suunnitelmanäyttely Laiturilla, sen yhteydessä esittelytilaisuus ja mahdollisuus kommentoida suunnitelmia netissä, Vauhtitien sillansuunnittelukilpailuun liittyvä tiedotus ja vuorovaikutus, esittelytilaisuuksien lukumäärää on muutenkin lisätty huomattavasti ja hankkeen projektitoimistolla on ollut kerran kuu-kaudessa tilaisuus kysyä suunnittelusta asiantuntijoilta. Tilaisuuksissa on ollut useiden eri alojen asiantuntijoita. Lisäksi kuulutusvaiheista on huolehdittu maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti.

Liikenne:

- Syvälle rakennetulle radalle on hankala mennä, palvelee pidemmän matkan liikkumista.
- Kahden raskaan raidejärjestelmän kehittäminen ei ole järkevää.

y:\omat_ryhmät\pisararata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

- Onko henkilöautojen pysäköinti uusilla rautatieasemilla mietitty?
- Radan rakentaminen ei ratkaise liikenneongelmia vaan synnyttää lisää.

Vastine

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

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

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

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

Asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 21.10.–29.11.2013

Asemakaavan muutosluonnos oli nähtävänä kaupungintalon ilmoitustaululla, kaupunkisuunnitteluvirastossa, info- ja näyttelytila Laiturilla, Töölön kirjastossa, Pasilan kirjastossa ja Kallion kirjastossa 21.10.–29.11.2013 ja viraston internetsivuilla. Lisäksi suunnitteluhankkeen internet-sivulla oli vastaavat tiedotteet. Luonnokseen liittyvästä vuorovaikutuksesta julkaistiin lehti-ilmoitus 18.10.2013 kaupungin virallisissa ilmoituslehdissä. Luonnosta koskevia yleisötilaisuuksia pidettiin kolme erillistä seuraavasti: Eläintarha ja Alppipuisto 28.10.2013, Töölö ja keskusta 6.11.2013 sekä Hakaniemi ja Kallio 11.11.2013.

y:\omat_ryhmät\pissararata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

Viranomaisyhteistyö

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

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

Eduskunnan kanslia (21.11.2013) on ilmoittanut, että Eduskunnan läheisyydessä nykyiset maanalaiset ja maanpäälliset rakenteet tulee huomioida radan ja rautatieaseman suunnittelussa, mm. poistumisteiden osalta. Jos toimenpiteillä on vaikutusta näihin, tulee neuvotella hyvissä ajoin.

Vastine

Rata ja asema sijaitsevat melko kaukana Eduskunnan tiloista. Suunnittelijat ovat olleet yhteydessä kiinteistöihin, joihin on odotettavissa muutoksia tai merkittäviä pysyviä vaikutuksia.

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

Vastine

Asemakaavan muutosehdotuksessa ja hankkeen suunnittelussa on otettu huomioon esitetyt seikat. HSY:n vesihuollolla on myös ollut mahdollisuus osallistua suunnittelun ohjaukseen ja suunnitelman ratkaisuihin.

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

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

8.11.2006 vahvistetun Uudenmaan maakuntakaavan mukaan alue on keskustatoimintojen aluetta, virkistysaluetta ja osa on merkitty kulttuu-



18.11.2014

riympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi. Kaavan suunnittelumääräysten mukaan radan suunnittelussa on otettava huomioon seudulliset ulkoilu-, virkistys- ja viheryhteystarpeet, luonnonsuojelu, kulttuuriympäristö, pohjavesien suojelu sekä lajiston liikkuminen.

Maakuntavaltuuston 20.3.2013 hyväksymässä Uudenmaan 2. vaihe-maakuntakaavassa suunnittelualue on pääosin keskustatoimintojen aluetta, valtakunnan keskus ja osa alueesta on merkitty valtakunnallisesti merkittäväksi, kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi (RKY 2009).

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

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

Kaupunginmuseo korostaa, että Pisaran 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.

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

Vastine

Asemakaavamääräykset on laadittu huomioiden kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmaa.

Pisaran asemakaavan muutosehdotus on 8.11.2006 vahvistetun Uudenmaan maakuntakaavan, Maakuntavaltuuston 20.3.2013 hyväksy-

y:\omat_ryhmät\pisararata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

män Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan sekä Helsingin yleiskaava 2002 mukainen.

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

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

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

Vastine

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

Liikenneviraston lausunto ja liitteet 1-2 (20.1.2014) on ilmoittanut, että asemakaavassa tulee huomioida riittävän laajoina Pissarakadan tilavaraukset ja asemakaavaan on sisällytettävä Pissarakadan maanpäälliset rakenteet ja rakennukset. Maanpinnalle johtavien yhteyksien tilavaraukset suojavyöhykkeineen on esitetty niukkoina ja niitä tulee väl-

y:\omat_ryhmät\pissarakata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

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

Vastine

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

y:\omat_ryhmät\pissararata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

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

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

Vastine

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

Pelastuslaitos (28.11.2013) ilmoittaa, että yleissuunnittelussa on vain vähän otettu kantaa tunnelissa liikkuvaan kalustoon. Maanalainen rata edellyttää siihen soveltuvaa kalustoa. Tulipalon syttymisen tulee olla hyvin epätodennäköistä, sen leviäminen rakenteisiin vaikeaa ja muodostuvien palokaasujen vähäisiä ja mahdollisimman myrkyttömiä. Alkuseräilyyn tulee kiinnittää erityistä huomiota. Kokonaisturvallisuuden parantamiseksi pelastuslaitos esittää automaattisten sammuusjärjestelmien asentamista tunnelissa liikennöiviin juniin. Pyrkimys korkealaatuiseen turvallisuustasoon tulee esittää kaavassa. Työtunnelit tulee sijoittaa lähemmäs ratatunneleita, jotta niistä saadaan yhteys asemille ja ratatunneleihin ja työtunneleita voi käyttää jatkossa pelastus- ja hyökkäysreitteinä. Kaavaluonnosta varten ei ole riittävästi selvitetty ilmanvaihdon, savunpoiston ja poistumisteiden kuilujen mitoitus ja tilavaraukset voivat osoittautua riittämättömiksi. Maanalaisissa tiloissa liikkuville matkustajille tulee luoda selkeä osoitejärjestelmä joka liittyy maanpäälliseen kaupunkirakenteeseen. Onnettomuustapauksissa tai sairauskohtauksissa on tärkeätä pystyä ilmoittamaan paikka tarkasti. Sisäänkäynneille tulee luoda selkeät osoitteet. Pissararata ja asemat sijaitsevat syvällä, jolloin sekä kohteesta poistuminen maan pinnalle että kohteen saavuttaminen sammutus-, pelastus- ja ensihoitotoimintaa varten on selvästi hitaampaa. Tämän vuoksi maanalaiset tilat tulee varustaa automaattisella sammutuslaitteistolla. Kaikki ratatunneli- ja asema-alueet teknisine tiloineen tulee varustaa tarvittavalla sammutus- ja



18.11.2014

pelastustyötä mahdollistavilla ja tukevilla laitteilla maanalaisissa tiloissa.

Vastine

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

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

Vastine

Kaavassa esitetään mahdollisimman kattavat aluevaraukset ja laatumääräykset maanpäälliselle rakentamiselle, myös puistoalueille. Mäntymäen lumensulatuslaitokselle suunnitellaan sijoituspaikkaa Vauhtitien puoleiseen Eläintarhan osaan Pisara-radan tilantarpeet huomioon ottaen. Pisara-radalla ei yritetä hankaloittaa alueen myöhempää käyttöä. Nämä asiat sisältyvät kaavan tavoitteisiin ja niistä on asemakaavan

y:\omat_ryhmät\pisara-rata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

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

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

Vastine

Nämä ovat asemakaavan muutosehdotuksen tavoitteena.

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

Vastine

Tavoitteena on välttää väliaikaisia kaivantoja ja turhia haittoja. Alueen toimijoita on tiedotettu suunnittelusta ja alustavasti rakentamisesta. Asemakaavaehdotuksessa on Kaupunginpuutarhan kohdalla tehtäviä

y:\omat_ryhmät\pissararata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

rakennustöitä koskeva kaavamääräys (ma-LR /kp) Rautatietunneli suojavyöhykkeineen Kaupunginpuutarhan alla. Tunnelin louhimisessa ja rakentamisessa tulee noudattaa erityistä varovaisuutta. Päältä avattava alue tulee rakentamisen yhteydessä kunnostaa hyväksytyyn ympäristösuunnitelman mukaisesti alueen kokonaisuutta ja arvoa vastaavalla tavalla hyväksytyyn ympäristösuunnitelman mukaisesti. Alueella sijaitseva historiallinen kivimuuri tulee dokumentoida ennen purkamista ja ennallistaa alkuperäisistä kivistä alkuperäiselle paikalleen.

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

Vastine

Yleissuunnitelmassa esitettyjä ratkaisuja on tutkittu ja tarkistettu rata-suunnitelmavaiheessa. Kampin suunnan yhteydet järjestetään linja-autoterminaalien ja kauppakeskuksen suuntaan. Museoiden välistä kävely-yhteyttä tai varastotiloja ei voida toteuttaa rautatien osana. Museo toiminta on otettu huomioon louhinnan ympäristöselvityksessä. Kannanotto on myös toimitettu Liikennevirastoon otettavaksi huomioon rakentamissuunnittelussa ja rakentamisessa. Asemakaavan selostuksessa korostetaan, että julkinen taide tulee ottaa huomioon julkisten tilojen suunnittelussa ja toteutuksessa.

VR-Yhtymä Oy (24.1.2014) ilmoittaa, että asemille tulee rakentaa sujuvat yhteydet jalankulkua pyöräilyä ja joukkoliikennettä varten ja asemien sisäänkäynneille reitit huolto- ja pelastusajoneuvoille. Junassa matkustaa lentoaseman käyttäjiä suurten matkatavaroiden kanssa ja reittien on oltava sujuvat ja esteettömät. Hissien tulee olla riittävän suuret etenkin keskustan asemalla. Selkeä ja hyvä opastus on tärkeä apuväline orientoitumisessa maan alla. Hyvään valaistukseen kannattaa panostaa, sillä se luo myös turvallisuutta käyttäjille. Suunnittelun aikana tulee laatia esteettömyyssuunnitelma. Suunnittelun aikana tulee laatia turvallisuussuunnitelma. Erityisesti henkilöturvallisuus on tärkeää selvittää ja simuloida pelastautuminen junapalotilanteessa. Tämä tarkentaa

y:\omat_ryhmät\pissararata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

myös savunpoistokuiluja, hätäpoistumisteitä, uloskäytäviä ja pelastusyhteyksiä. Suunnittelun aikana on syytä laatia junakaluston liikennöintisuunnitelma ja selvittää junahenkilöstön vaihtopisteet. Käyttö- ja taukotilat tulee suunnitella. Joka tapauksessa keskustan asemalla tulee olla mahdollista vaihtaa sekä kuljettajia että konduktöörejä. Helsingin nykyinen asemarakennus on perustettu puupaaluille, pohjavettä ei saa päästää alenemaan ja orsivesi tulee pitää vähintään nykyisellä tasolla. Rautatiedirektiivi tulee ottaa huomioon suunnittelussa.

Vastine

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

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

Vastine

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



18.11.2014

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

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

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

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

Mielipiteisiin on vastattu mielipiteitten esittäjien mukaisesti.

Alppila Seura ry (Mi30)

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

y:\omat_ryhmät\pisaratata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

Vastine

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

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

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

Vastine

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

Myös asemakaavassa ja rakentamisen tarvitsemissa erilaisissa luvissa annetaan erilaisia määräyksiä, joista osa koskee näitä asioita. Louhinnassa ja rakentamisen kuljetuksissa pyritään mahdollisimman vähäisiin



18.11.2014

haitallisiin vaikutuksiin ja hyvään työtapaan. Pissararadan tarvitsemat pysyvät maanalaiset ja maanpäälliset tarpeet otetaan huomioon asemakaavaa laadittaessa. Töölöntorilla aseman sisäänkäynti on tarkoitus sijoittaa torin länsilaidalle nykyisen kioskirakennuksen sijalle. Sijainti on kaupunkikuvallisesti parempi ja suojaa toria Runeberginkadun liikennemelulta torin viihtyisyyden lisäämiseksi.

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

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

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry (Mi33)

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

Vastine

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

Helsingin Yrittäjät ry (Mi32)

- Radan ja asemien kaupalliset mahdollisuudet ja toiminnallisuus palvelukeskittymin
- Asemien ja niiden läheisyyksien liike- ja palvelutilat
- Kulkuväylien riittävä väljyys ja sujuvat vaihtoyhteydet
- Tavarajunien käyttö tunnelissa poikkeustilanteissa

y:\omat_ryhmät\pissararata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

- Keskustan aseman maanalaisten yhteyksien riittävyys
- Hakaniemen aseman ja Töölöntorin aseman yhteyteen tarvitaan pysäköintilaitos.
- Yhteyksien riittävyys asemilta ympäröiviin toimintoihin

Vastine

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

HYY Kiinteistöt (Mi28)

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

Vastine

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

Kallio-Seura ry (Mi34)

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

y:\omat_ryhmat\pisararata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

Vastine

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

Mi18

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

Vastine

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

Yliopiston Apteekki (Mi29)

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

Vastine

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

Kruununhaan asukasyhdistys (Mi31)

- Rata-tunneleiden suuaukkojen sijainti



18.11.2014

- Siltavuorenrannan työtunnelin suuaukko ja sen vaihtoehtoinen sijoittaminen

Vastine

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

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

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

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

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

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

11.11.2013 järjestettiin Pissararadan Kruununhaan, Hakaniemen ja Kallion alueiden suunnitelmien esittely- ja keskustelutilaisuus. Tilaisuudessa ei tuotu esille uusia Pissararadan suhteen kielteisiä tai epäileviä näkökulmia. Eräässä mielipiteessä nähtiin parantamisen tarvetta eri vi-

y:\omat_ryhmät\pissararata\asemakaavoitus 2014\6 vuorovaikutusraportti\3861_1_07_vuorovaikutusrap_ehdotusvaihe.doc

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



18.11.2014

ranomaisten laatimien suunnitelmien yhteensovittamisen tarpeeseen ja joukkoliikenteen investoinneista otettavien hyötyjen maksimoimiseen.

27.5.2014 järjestettiin tarkentuneiden asemasuunnitelmien esittelytilaisuus Laiturilla.

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

Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutus, puheenjohtaja

Jukka Tarkkala, projektipäällikkö

Janne Prokkola, arkkitehti

Martin Bunders, arkkitehti

Kajsa Lybeck, arkkitehti

Markku Granholm, liikenneinööri

Mika Kaalikoski, liikenneinsinööri

Ami Hillberg, tilaisuuden sihteeri

Lisäksi paikalla

Jussi Lindberg, projektipäällikkö, Liikennevirasto

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

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

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

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

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

**Tilaisuudessa esitetyjä mielipiteitä ja kysymyksiä:**

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



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

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

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

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

Paikalla kiinteistövirastosta:

Risto Niinimäki, projektipäällikkö, Helsingin kiinteistövirasto

Lisäksi paikalla:

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

Osallistujia: 55 henkilöä**Tilaisuuden kulku**

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

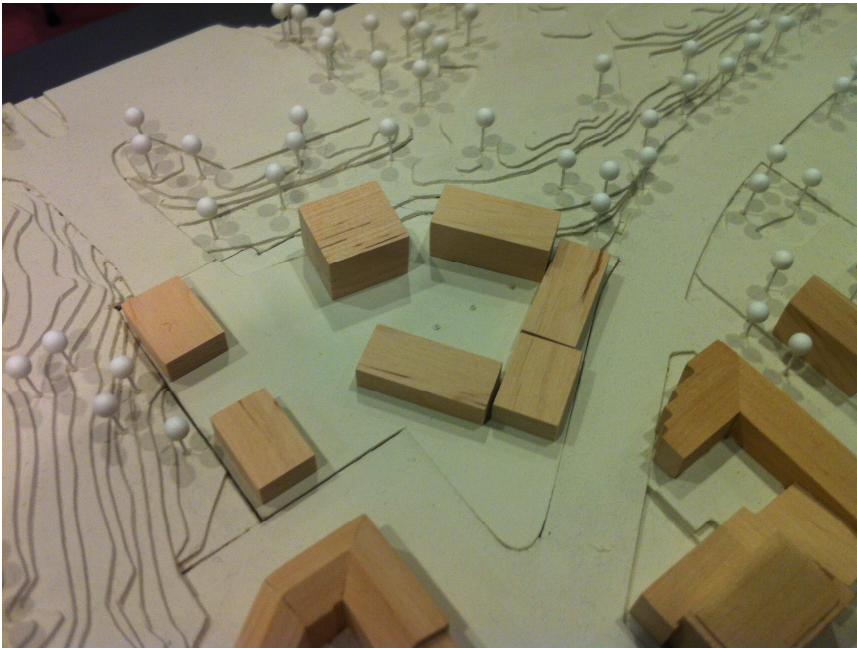
Tilaisuudessa lapuilla esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä:

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



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

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





HELSINGIN KAUPUNKI

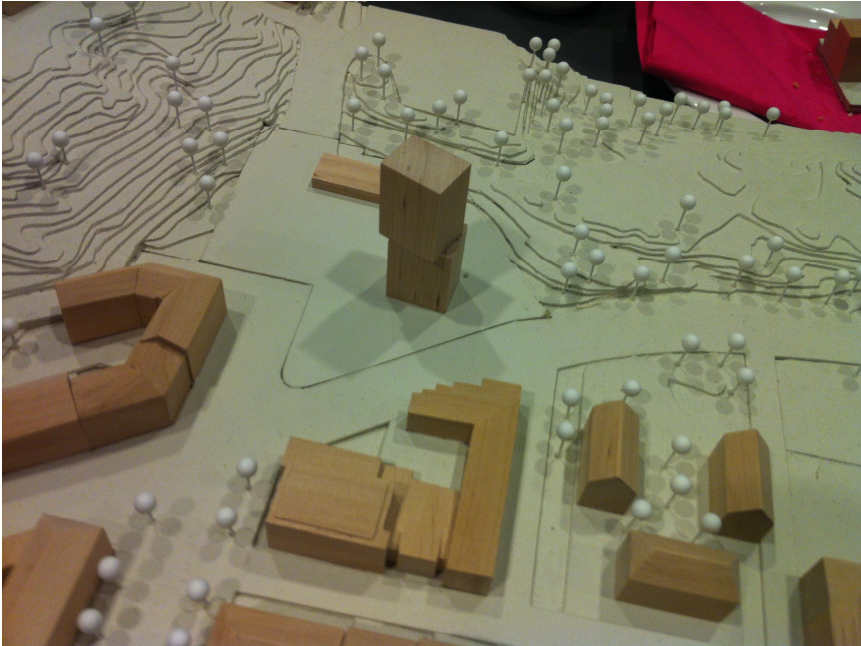
KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO

Asemakaavaosasto

ah

KESKUSTELUTILAISUUS
MUISTIO

28.10.2013



Postiosoite
PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

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

Puhelin
+358 9 310 1673

Faksi
+358 9 310 37409

Tilinumero
800012-62637

Y-tunnus
0201256-6
Alv. nro
FI02012566

**PISARARATA, TÖÖLÖ JA KESKUSTA**ASEMAKAAVALUONNOS
KESKUSTELUTILAISUUS, NRO 2**Paikka:** Kaupunkisuunnitteluviraston näyttely- ja infotila Laituri, Narinkka 2
Aika: 6.11.2013 klo 18–20, projektipäällikkö ja suunnittelijat paikalla klo 17 alkaen**Paikalla****Kaupunkisuunnitteluvirastosta:**

Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelija, puheenjohtaja
Jukka Tarkkala, projektipäällikkö
Janne Prokkola, arkkitehti
Kajsa Lybeck, arkkitehti
Markku Granholm, liikenneinsinööri
Ami Hillberg, sihteeri

Lisäksi paikalla:

Juha Salomäki, Töölönkadun Pysäköintilaitos Oy:n edustaja

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

Tilaisuudessa esiteltiin Pesararadan suunnitelmia Töölön ja keskustan osalta.

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

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

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

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

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



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

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

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

Tilaisuudessa esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä:

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



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

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

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

Läsnä muualta:

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

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

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

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

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

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



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

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

Asemakaavaluonnos on esillä marraskuun 2013 loppuun.

Tilaisuuden lopuksi ihmiset keskustelivat kasvotusten suunnittelijoiden kanssa suunnitelmien
ääressä.

Tilaisuudessa esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä:

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

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

Kuka tai ketkä siitä päättävät, että vaihtoehto yksi valittiin?

Jääkö työmaatunneli olemaan? Onko sille jotain hyötykäyttöä?

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

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

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

Jos kaikki menee hyvin, milloin rataa oikeasti aloitetaan rakentamaan?

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

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



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

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

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

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

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