

Kirjaamo Helsinki

Lähtettäjä: Marko Lassila <Marko.Lassila@kauniainen.fi>
Lähetetty: maanantai 1. maaliskuuta 2021 13:13
Vastaanottaja: Kirjaamo Helsinki
Kopio: Kirjaamo
Aihe: KYLK/ HEL 2017-001746

Hei

Kauniaisten kaupungilla ei ole huomautettavaa aiheesta.

Terveisin

*Marko Lassila
maankäyttöpäällikkö – markanvändningschef
Kauniaisten kaupunki – Grankulla stad*

Elisa Oyj
Mika Björkqvist

LAUSUNTO

1 (1)

KYLK/ HEL 2017-001746

4.3.2021

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristölautakunta

26.1.2021

Helsingin maanalaisen yleiskaava -ehdotus (nro 12704)

Elisa Oyj:llä ei ole huomautettavaa yleiskaavaan.

Alueella on Elisa Oyj:n tietoliikenne rakenteita joiden olemassaolo tarvitsee alueella toimijoiden tiedostaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta.

Mikäli tietoliikenne rakenteitamme joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto.

Siirrot ovat maksullisia (Maankäyttö- ja Rakennuslaki 89§).

Lisätietoja asiasta antaa verkontuki@elisa.fi

Ystävällisin terveisin
Elisa Oyj
Coverage and Availability Services

Mika Björkqvist
Projektipäällikkö





Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristölautakunta

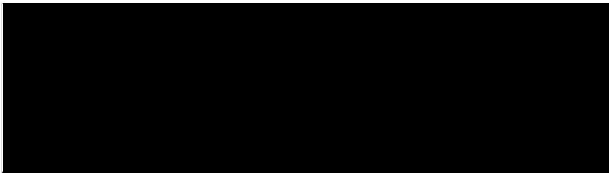
helsinki.kirjaamo@hel.fi

LAUSUNTO, HELSINGIN MAANALAINEN YLEISKAAVA 2021 -EHDOTUS

Helsingin kaupunkiympäristön toimialan maankäytön yleissuunnittelupalvelu on pyytänyt lausuntoa yleiskaavaehdotuksen nro 12704, Helsingin maanalainen yleiskaava 2021, asiakirjoista.

Eduskunnan kanslia toteaa lausuntonaan, että sillä ei ole huomautettavaa kaavaehdotukseen.

Helsingissä 8.3.2021



Pertti Rauhio
hallintojohtaja

Kirjaamo Helsinki

Lähettäjä: Heinimaa Tanja (Tukes) <Tanja.Heinimaa@tukes.fi>
Lähetetty: torstai 11. maaliskuuta 2021 10:10
Vastaanottaja: Kirjaamo Helsinki
Kopio: Ahonen Leena (Tukes)
Aihe: KYLK/ HEL 2017-001746 _Tukesin lausunto

Hei!

Tukesin lausunto (Tukes dnro: 144/36/2021):

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) on tutustunut kaavaehdotukseen. Tukes muistuttaa, että sivulta <https://tukes.fi/teollisuus/maankayton-suunnittelu> löytyy lista Tukesin valvonnassa olevista kemikaalikohteista ja niiden konsultointivaihtoehtoja. Kohteet löytyvät listasta kunnittain jaoteltuna.

Kemikaalikohteet tulee huomioida kaavoituksessa ja maanalaisessa rakentamisessa, esim.

- Maanalaista toimintaa suunniteltaessa tulee varmistaa, ettei kaivuita ja räjähdyksiä tehdessä heikennetä maanpäällä olevien kemikaalikohteiden turvallisuutta. Huomioitava mm. laitosten perustusten kantavuus sekä laitteistojen herkkyys värinälle ja räjähdyksille.
- Huomioitava kohteiden mahdollisten onnettomuuksien vaikutusalueet. Ilmaa raskaammat kaasut voivat päästötilanteissa kulkeutua maanalaisiin rakenteisiin ja tiloihin.
- Huomioitava kemikaalikohteiden toiminnan jatkumisen ja laajenemisen edellytykset.

Lisäksi pelastusviranomaisen valvonnassa on vähäisiä kemikaaleja varastoivia ja käsitteleviä laitoksia, joiden mahdollisilla onnettomuuksilla voi olla vaikutusta kaavoitukseen.

Tukesilla ei ole muuta huomautettavaa yleiskaavasta.

Lisätietoja: tanja.heinimaa@tukes.fi

yt, Tanja Heinimaa

Tanja Heinimaa

Ylitarkastaja, Teolliset prosessit | Senior Officer, Industrial Processes Unit

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) | Finnish Safety and Chemicals Agency

Yliopistonkatu 38, FI-33100 Tampere, FINLAND

Puh. 029 5052 657 | Tel. +358 29 5052 657

[\[etunimi.sukunimi@tukes.fi\]](mailto:etunimi.sukunimi@tukes.fi) |

[\[firstname.lastname@tukes.fi\]](mailto:firstname.lastname@tukes.fi)

Helsingin kaupunkiympäristölautakunta
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Päiväys/Datum

19.03.2021

Dnro/Dnr

TRAFICOM/219751/04.04.05.00/2020

Viite/Referens

Lausuntopyyntö KYLK/ HEL 2017-001746

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 - ehdotuksesta

Helsingin kaupunki on pyytänyt liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta lausuntoa Helsingin maanalaisesta yleiskaavasta. Maanalaisella yleiskaavalla ohjataan tilojen ja tunneleiden suunnittelua Helsingin kallioperään. Tässä uudessa maanalaisessa yleiskaavassa on vanhat tilavaraukset päivitetty ja tehty uusia varauksia.

Traficom lausuu asiassa seuraavaa

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n näkemys on, että maanalaisen yleiskaavan vaikutuksista tulee laatia laaja-alainen vaikutusten arviointi, jossa huomioidaan erityisesti liikennejärjestelmänäkökulma. Lisäksi Traficom kiinnittää huomiota erityisesti maanalaisessa yleiskaavassa esitetyn Satamatunnelin suunnitteluun ja hallinnolliseen asemaan. Kaavaselostuksessa todetaan: "Satamatunneli on sataman liikennettä varten varattu tila, jonka sijainti on ohjeellinen. Tunnelin toteuttamis- ja ylläpitovastuu on Helsingin Satama Oy:llä, eikä se ole osa tie- tai katuverkkoa. Satamatunneli on Länsiväylältä Jätkäsaareen kulkeva tunneli, jolle on tehty ohjeellisesti suunniteltu tunnelivaraus."

Satamatunneli johtaa liikennettä Länsiväylältä Länsisatamaan, joka on TEN-T ydinverkon satama ja Suomelle kansainvälisesti merkittävä satama. TEN-T-verkon tavoitteena on turvallinen ja kestävä EU:n liikennejärjestelmä, joka edistää tavaroiden ja ihmisten saumatonta liikkumista. Niin kutsutun TEN-T asetuksen (1315/2013) tavoitteena on, että kaikille liikennemuodoille rakennettaisiin korkeatasoinen ja tehokas liikenneinfrastruktuuri, Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämisessä olisi otettava huomioon henkilö- ja tavaraliikenteen turvallisuus ja varmuus, vaikutus ilmastonmuutokseen sekä ilmastonmuutoksen, mahdollisten luonnonkatastrofien ja ihmisten aiheuttamien onnettomuuksien vaikutus infrastruktuuriin ja infrastruktuurin saavutettavuus kaikkien liikenteen käyttäjien kannalta.

Kaavaselostuksen mukaan Satamatunneli ei ole osa tie- tai katuverkkoa. Helsingin satama on esittänyt kyseessä olevan satamaan liittyvä kiinteistö ja verrannut sitä ns. Keskustan huoltotunneliin, joka on suljettu yleiseltä liikenteeltä ja tarkoitettu kantakaupungin kiinteistöjen huolto- ja pysäköintiliikenteelle. Satamatunnelin on tarkoitus välittää maan rajat ylittävää henkilö- ja tavaraliikennettä, joka on valtakunnallisesti merkittävää. Tämä liikenne on sitä liikennettä, jonka turvallisuus ja sujuvuus pyritään turvaamaan TEN-T-verkkoa koskevilla vaatimuksilla. Mikäli TEN-T asetuksen uudistamisen yhteydessä tunnelin katsotaan kuuluvan TEN-T-verkkoon, sen tulee täyttää TEN-T-verkolle asetetut vaatimukset. Näitä vaatimuksia on kuvattu TEN-T asetuksessa sekä Satamatunnelin osalta olennaisissa ns. Tunnelidirektiivissä (Direktiivi 2004/54/EY Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien

turvallisuudesta) ja ns. Infraturvallisuusdirektiivissä (Direktiivi 2008/96/EY tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta). Tunnelidirektiivi asettaa ehdottoman minimitason tietunnelin turvallisuuteen vaikuttaville ratkaisuille. Tunnelidirektiivissä on asetettu useita turvallisuuden varmistamiseen liittyviä vaatimuksia sekä tunnelin geometrialle, turvavarusteille, evakuointiin, esteettömyyteen sekä hallintaan.

Satamatunnelin suunnittelun osalta huomioitavaa on myös valitun tunneliratkaisun vaikutukset ympäröivän tieverkon sujuvuuteen. Tunneliratkaisusta riippuen sen vaikutukset heijastuvat vähintään Kehä I:lle saakka. Esimerkiksi tunneliratkaisua, jossa kumpaankin suuntaan johtaa vain yksi kaista, voidaan pitää häiriöherkkänä huomioiden raskaan liikenteen määrät, tunnelin pituus ja todennäköisesti suuret pituuskaltevuudet. Vaikutukset ja muulle verkolle mahdollisesti tarvittavat toimenpiteet tulee selvittää laajasti jatkosuunnittelun yhteydessä. Vastaavasti muidenkin toteutuvien maanalaisten liikenneyhteyksien osalta tulee tehdä laajat vaikutustarkastelut.

Kaavaselostuksessa todetaan, että tunneliratkaisu vapauttaa maanpäällisiä alueita liikenteeltä muille toiminnolle. Tunneliyhteydelle on kuitenkin välttämätöntä suunnitella riittävän toimiva varareitti mahdollisia tunnelin häiriöitä sekä hoitoa ja ylläpitoa varten. Näissä tilanteissa tunneli tai toinen tunnelin suunnista voidaan joutua sulkemaan pitkäksi aikaa ja katuverkolle suuntautuu merkittävästi normaalia enemmän liikennettä. Toimivan varareitin varmistaminen on erityisen tärkeää huomioiden Sataman merkittävä asema TEN-T ydinverkon satamana, johon tulee johtaa myös tunnelille vaihtoehtoinen maaliikenneyhteys.

Kaavavakartan ja -selostuksen perusteella tunneli on tarkoitettu ainoastaan satamaliikenteelle. Se, miten tämä osoitetaan, tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa samoin satamaan suuntautuvien vaarallisten aineiden kuljetusreitit. On myös huomioitava, että mikäli tunneli on osa satamakiinteistöä ja tunnelin sataman pään suuaukko sijaitsee sataman turvatoimialueella, on turvatoimet (kuluvalvonta ja muut suojaustoimet) aloitettava jo Länsiväylän päässä ennen tunneliin ajoa, jotta turvatoimet saadaan suoritettua oikeassa paikassa niiden tarkoituksen kannalta. Näiden toimintojen sijoittaminen tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Liikennetunneliin liittyy myös maan päälle ulottuvia tiloja, kuten erilaisia ilmanvaihtokuiluja sekä laitetiloja. Näihin tiloihin sijoitettavien laitteiden aiheuttamat meluvaikutukset tulee selvittää suunnittelun edetessä. Erityisesti tunnelin todennäköisesti vaatima varavoimakone on meluvaikutuksiltaan pistemäisesti merkittävä.

Jarkko Saarimäki
Ylijohtaja, Liikennejärjestelmä

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 19.3.2021. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficom:n kirjaamosta.



MUISTUTUS HELSINGIN MAANALAISESTA YLEISKAAVASTA

Muistutuksena 19.3.2021 esillä olevasta ehdotuksesta Helsingin maanalaiseksi yleiskaavaksi ("MAYK") esitämme seuraavaa:

Tavoitteista

Yleis- ja asemakaavan on mahdollistettava ja ohjattava maanalaisten pysäköintihallien käyttötarkoituksia mahdollisimman joustaviksi siten että nyt ja tulevaisuudessa kaavoitus sallii tilojen joustavan käytön kaupallisina ympäristöinä, muuhunkin kuin pysäköintiin. Maanlaiseen pysäköintiin ja tiloihin on varauduttava yhä enemmän. Näin voidaan optimoida maanpäällisen maan käytön tilatarpeita ja säilyttää maan päällä kulttuuriarvoja viheralueineen, kävelyteineen, jne... Lisäksi todettakoon, että kaavoituksessa pitää katsoa tulevaisuuteen. On selvää, että kaupunkirakenteen tiivistyessä ja itseajavien autojen (AV) tullessa on mahdollista, että autojen kappalemäärät pienenevät niiden käytön tehostuessa.

Päästäksemme MAYK tavoitteisiin on siinä määrättävä oikeustehoisesti liike- ja palvelutilojen ja pysäköinnin toteuttamisedellytykset.

Käyttötarkoituseräykset on laadittava mahdollisimman väljästi maanalaisiin pysäköintihalleihin, ei ainoastaan pysäköintiin, vaan siellä voi olla esimerkiksi liike-, liikunta-, varasto- yms. tiloja, sähköautojen lataus farmeja, yms, hyvin joustavasti. Toisaalta myös maanpäällinen pysäköinti olisi kaavamääräyksiin tai -ohjauksiin rajoitettava tai kiellettävä kokonaan. Tätä tukee myös MAYK kuvaus, jonka mukaan sallitaan muutakin maanalaista rakentamista, mikäli siitä ei aiheudu olennaista haittaa alueen pääasiallisille, kaavoissa osoitetuille maanalaisille/-päällisille toiminnoille ja maanalaiset pysäköintilaitokset vapauttavat maanpäällistä tilaa muulle rakentamiselle ja maankäytölle.

MAYK:ssa on oltava edelleen varaus Pisara-radalle. Radalle on 3 maanalaista asemavarausta, mm. Töölö. Pisara on myös mainittuna raideliikenteen runkoyhteyden tunnelina sitä koskevassa yleissuunnitelmassa 2008.

Puollamme ja pidämme hyvänä, että pysäköintilaitoksemme kohdalla on MAYK:ssa merkintä "Maanalaisten julkisten ja kaupallisten palveluiden sekä kävely-ympäristön kehittämisen ja laajentamisen kohdealue" eli kyse on alueesta, jolla kehitetään maanalaisia julkisia ja kaupallisia palveluja, parannetaan joukkoliikenteen vaihtoyhteyksiä sekä maanalaista kävely-ympäristöä. Vaadimme, että yllä oleva muistutuksemme tältä osin vielä otetaan huomioon ja selkeä ohjaus kaavoittajalle annetaan jo MAYK:ssä, koska MAYK-kuvauksessa jo todetaan, että **MAYK ohjaa** maanalaista suunnittelua sekä maanalaisten ja maanpäällisen asemakaavan laadintaa.

Yhdymme Helsinginseudun kauppakamarin toteamukseen, että Helsingin ydinkeskustan saavutettavuus on turvattava ja sallittava kiinteistöjen joustava kehittäminen.

Vaikutusten arvioinnista

Toteamme, että yllä oleva muistutuksemme saa tukea MAYK vaikutusten arvioinnista. Arvioinnissa todetaan, että maanalaisten tilojen käyttöönotto mahdollistaa maanpäällisen alueen muun käytön alueilla, joihin kohdistuu paljon toiminnallisia paineita – usein maanpäällistä kaupunkitilaa voidaan rauhoittaa ja käyttöä priorisoida maanalaisten rakentamisen myötä. Tiivistyvä maankäyttö vaatii olemassa olevan liikennejärjestelmän tehokkaampaa hyödyntämistä, jossain tapauksissa tilaa voidaan saada lisää viemällä liikennettä maan alle – **pysäköinnin sijoittaminen maan alle vähentää kadunvarsipysäköinnin tarvetta**

ja voi vapauttaa katutilaa muille toiminnoille, kuten katujen kunnossapitoon sekä jätteiden poisvientiin ja muihin huoltotoimenpiteisiin vaadittavaan tilaan. Näin voidaan vähentää maan päälle rakennettavien tilojen määrää, koko ja kustannuksia ja edistää alueen viihtyisyyttä ja elinvoimaa - tämä on erityisen toivottavaa esimerkiksi Töölön toria ympäröivän alueen osalta. Tällaisen arvokohteen osalta voidaan siis paremmin säilyttää arvokas kaupunkikuva.

Uudet joukkuliikennedyhteyksien varaukset maanalaisessa yleiskaavassa lisäävät maanalaisten tilojen kulkuvirtoja sekä asiakasmääriä ja kasvattavat toteutuessaan maanalaisten tilojen potentiaalia kauppapaikkoina. Tämä on tärkeää ottaa huomioon, varsinkin jos ja kun Pisara-rata toteutuu. MAYK:ssa todetaankin, että Pisara-radon vaikutus Töölön ym. ympäristöön on suuri.

Muistutamme siis, että maanalaisella rakentamisella voidaan parantaa asukkaiden lähiympäristön ja elämisen laatua sijoittamalla maan alle toiminnot, jotka maanpinnalla aiheuttavat kielteisiä vaikutuksia. Maanalainen pysäköinti parantaa kaupunkiympäristöä, kun se poistuu päästöineen ja ruuhkineen kaduilta jne. ja korttelialueita voidaan kehittää monipuolisemmin.

Toiminnan läpinäkyvyys

Haluamme tuoda esille tavoitteet hallinnon läpinäkyvyydestä ja avoimuudesta. Esitämme, että yleis- ja asemakaavan jälkeisissä vaiheissa ja prosesseissa noudatettaisiin hyvää hallintotapaa ja toiminnan avoimuutta sekä läpinäkyvyyttä.

Tämän saavuttamiseksi ehdotamme, että prosessin tässä vaiheessa muodostetaan julkinen aikataulu ja suunnitelma. Aikataulussa kerrotaan tarkat päivämäärät, joihin mennessä mikäkin vaihe on toteutettu ja valmis. Lisäksi muodostetaan selkeä suunnitelma seuraavista vaiheista, valvonnasta ja seurannasta sekä nimetään osastot ja henkilöt, jotka ovat vastuussa tuloksista ja raportoinnista.

Yleisistä suunnitteluperiaatteista 2017

Yhdyimme suunnitteluperiaatteisiin, jonka mukaan pysäköinnin sijoittaminen maanalaisiin tiloihin mahdollistaa osaltaan kaupunkirakenteen tiivistymisen ja huoltovarmuuden. Lisäksi maanalaisten pysäköintilaitosten rakentamisella vapautetaan maanpäällistä tilaa muulle rakentamiselle ja maankäytölle ja pitää tarkastella alueen pysäköintimahdollisuuksia kokonaisuutena ja sen vaikutusta liikkumisen ohjaukseen. Tässä kohtaa on erityisesti huomioitava tilojen monikäyttöisyys ja yksityisien hankkeiden tilavarausten sijoittumista ja tilan tarpeita. Näin saadaan samaan tilaan useampia rinnakkaisia tai vaihtoehtoisia toimintoja.

Kaavan lähtökohdista

Vaadimme, että yllä olevat muistutuksemme otetaan huomioon. Muilta osin kannatamme kaavan lähtökohdista esitettyä eli että

- **Hyödynnetään maanalaisia tiloja** etenkin liikenne- ja energiainfrastruktuurin sijoittamiseen ja tässä on otettava huomioon maanalaiset mahdollisuudet järjestää ajoneuvojen **sähkölatausta**
- **Järjestetään joukkoliikenne, sen kulkeminen ja asemat, maan alle pysäköintilaitosten yhteyteen**
- **Pysäköinnin sijoittaminen maanalaisiin** tiloihin mahdollistaa osaltaan kaupunkirakenteen tiivistymisen ja huoltovarmuuden
- **Maanalaisella asemakaavalla voidaan osoittaa ja sallia** monikäyttöistä maanalaista rakentamista ja kaupallisten toimintojen toteuttamista (ml. ampumaradat, karting, varastot, kaupat jne), mikäli siitä ei aiheudu olennaisia haittaa alueen pääasialliselle maanalaiselle/-päälliselle toiminnalle

SIGNATURES**ALLEKIRJOITUKSET****UNDERSKRIFTER****SIGNATURER****UNDERSKRIFTER**

This documents contains 2 pages before this page

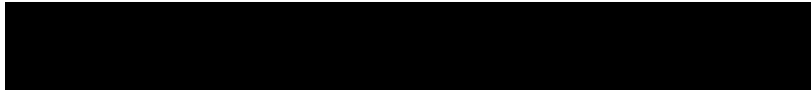
Tämä asiakirja sisältää 2 sivua ennen tätä sivua

Detta dokument innehåller 2 sidor före denna sida

Dokumentet inneholder 2 sider før denne siden

Dette dokument indeholder 2 sider før denne side

TEEMU ALEKSI NIKANDER



authority to sign

asemavaltuus

ställningsfullmakt

autoritet til å signere

myndighed til at underskrive

representative

nimenkirjoitusoikeus

firmitteckningsrätt

representant

repræsentant

custodial

huoltaja/edunvalvoja

förvaltare

foresatte/verge

frihedsberøvende

Helsingin kaupungin kirjaamo
Kaupunkiympäristön toimiala
PL 10 (Pohjoisesplanadi 11–13)
00099 Helsingin kaupunki
helsinki.kirjaamo@hel.fi

HELSINGIN SATAMA OY:N LAUSUNTO KOSKIEN HELSINGIN MAANALAISEN YLEISKAAVAN KAAVAEHDOTUSTA KYLK/ HEL 2017-001746

Maanalainen yleiskaava on kaupungin strateginen ja yleispiirteinen pitkän tähtäimen suunnitelma, joka ohjaa maanalaista suunnittelua sekä maanalaisen ja maanpäällisen asemakaavan laadintaa. Maanalainen yleiskaava tukee ja mahdollistaa osaltaan kaupunki rakenteen tiivistämisen ja viihtyisän ympäristön maan päällä.

Maanalaisen yleiskaavan tavoitteena on toimiva ja turvallinen kaupunki. Kalliotilaan sijoittuvat liikennehankkeet toteuttavat näitä tavoitteita turvaamalla kaupungin keskeisten toimintojen edellytyksiä. Maanalainen yleiskaava osoittaa maan alle kallioon sijoittuvien suurten ja merkittävien tilojen ja yhteyksien tilavaraukset sekä liikenteen ja teknisen huollon yhteystarpeet. Kaava turvaa näiden toteuttamisedellytykset ja varmistaa olemassa olevien ja suunniteltujen maanalaisten tilojen ja tunnelien toiminnan.

Helsingin maanalainen yleiskaava 2021 on oikeusvaikutteinen. Kaavassa esitetään Jätkäsaaren ja Länsiväylän välille ohjeellinen suunniteltu sataman liikenteelle varattu tunneli.

Helsingin kaupunginvaltuusto teki helmikuussa 2021 periaatepäätöksen satamatoimintojen keskittämisestä, ja kaupunginhallitus täytäntöönpanopäätöksen satamatunnelin suunnittelusta. Hanketta suunnitellaan yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa, ja Helsingin Satama Oy vastaa hankkeen toteuttamisesta omana investointinaan.

Maanalaisen yleiskaavan ehdotuksesta Helsingin Satama Oy toteaa lausuntonaan seuraavaa:

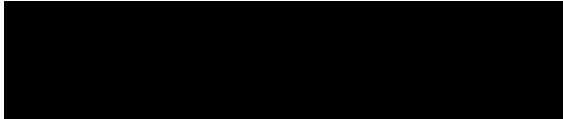
Maanalaisessa yleiskaavassa esitettyä merkintää ”*Ohjeellinen suunniteltu sataman liikenteelle varattu tunneli. Tunnelin toteuttamis- ja ylläpitovastuu on Helsingin Satama Oy:llä.*” tulisi täydentää seuraavasti: ”*Ohjeellisesti suunnitellun satamatunnelin toteuttamisedellytykset tulee turvata.*” Maanalaisen yleiskaavan täsmällinen merkintä mahdollistaa osaltaan satamatunnelin toteuttamista.

Perusteluna merkinnän täydentämiselle on kaupungin aikataulutavoite satamatoimintojen keskittämisestä Länsisatamaan. Satamatunneli on keskeisin ja merkittävin osa Helsingin Satama Oy:n keskittämisskenaariota, ja jotta satama voi osaltaan toteuttaa keskittämisskenaariota, on Länsisataman alue tunneliyhteyksineen saatava valmiiksi, minkä jälkeen satamatoimintojen vaiheistus, ja sataman ja varustamoasiakkaiden toimintojen uudelleenjärjestelyt voidaan toteuttaa.

Merkintä olisi myös linjassa *ohjeellisten suunniteltujen maanalaisia tiloja ja teknisen huollon tunneleita* esitettävän merkinnän kanssa.

Satamatunnelin yleissuunnitelma valmistuu vuoden 2021 aikana.

Lisätietoja Satu Aatra, puh. 09 310 33527, satu.aatra@portofhelsinki.fi.



Ville Haapasaari
toimitusjohtaja
Helsingin Satama Oy

Kirjaamo Helsinki

Lähettäjä: Inkinen Samu (STUK) <Samu.Inkinen@stuk.fi>
Lähetetty: tiistai 16. maaliskuuta 2021 13:33
Vastaanottaja: Kirjaamo Helsinki
Aihe: VS: Lausuntopyyntö: Helsingin maanalainen yleiskaava 2021 -ehdotus, KYLK/ HEL 2017-001746

Hyvä vastaanottaja,

Säteilyturvakeskus kiittää mahdollisuudesta lausua ja ilmoittaa, ettei sillä ole lausuttavaa lausuntopyyntöönne Helsingin maanalainen yleiskaava 2021 -ehdotuksesta, KYLK/ HEL 2017-001746.

Ystävällisin terveisin,

Samu Inkinen
Johdon assistentti

--

Samu Inkinen
Johdon assistentti
Säteilyturvakeskus
Ympäristön säteilyvalvonta
Laippatie 4, PL 14, 00811 Helsinki
Puh. 09-7598 8489, GSM 040 5218 700
Fax 09-7598 8498
E-mail: samu.inkinen@stuk.fi

Helsingin kaupungin kirjaamo
helsinki.kirjaamo@hel.fi

KYLK/ HEL 2017-001746

Senaatti-kiinteistöjen lausunto Helsingin maanalainen yleiskaava 2021 -ehdotus nro 12704 nähtävillä

Helsingin maanalaisen yleiskaavan ehdotus nro 12704 on ollut nähtävillä 25.2.-26.3.2021. Maanalaisen yleiskaavan valmistelun aikana Senaatti-kiinteistöjen kanssa on käyty erikseen läpi valtion/Senaatti-kiinteistöjen kiinteistöjen yksityiskohtaisia tarpeita, mm. turvallisuuteen liittyviä seikkoja ja niiden huomioon ottamista maanalaisessa yleiskaavassa.

Maanalaisessa yleiskaavassa ja kaavaselostuksessa on riittävällä tarkkuudella huomioitu turvallisuusnäkökulmat, kuten:

- Kaavamääräyksissä veloitetaan ottamaan huomioon valtionhallinnon maanalaiset tilat ja suunnitelmat.
- Maanalaisessa yleiskaavassa ei julkisteta luetteloa uusista maanalaisista teknisen huollon tiloista ja tunneleista, hankerekisteriä eikä maanalaisen teknisen huollon ja tilojen erillistä teema-karttaa, jotka ovat viranomaisten suunnittelukäytössä.
- Maanalaisia tiloja suunniteltaessa on varmistettava kallioperän rakennettavuus suojavaikuttavuuteen ja turvallisuusvaikutuksiin.

Senaatti-kiinteistöt korostaa, että yhteistyö Senaatin ja kaupungin välillä myös asemakaavoitustasolla on erittäin tärkeää. Asemakaavoituksessa tulee varmistaa, ettei valtion kiinteistöjen käyttöturvallisuutta heikennetä. Erityisesti on huomattava, ettei julkisia kulkuyhteyksiä tai ilmanvaihto- tms. rakenteita voida sijoittaa ministeriöiden eikä turvallisuudesta vastaavien organisaatioiden (esim. poliisi, rajavartiolaitos, puolustusvoimat) käytössä oleviin rakennuksiin tai niiden välittömään läheisyyteen, koska näissä kohteissa toiminnalle ja kululle on asetettu tiukkoja turvallisuusvaatimuksia.

Senaatti-kiinteistöjen yhteyshenkilö asiassa on turvallisuusjohtaja Tuomas Lehmusmetsä, puh. 040 504 1978, tuomas.lehmusmetsa@senaatti.fi.

16.3.2021

SEN/548/2021

Helsingissä 16.3.2021
Senaatti-kiinteistöt

Jari Sarjo
Konsernijohtaja

TIEDOKSI
SK EK, TO, KM
PK
SK Etelä-Suomi



helsinki.kirjaamo@hel.fi

Kymp/Maka/HEL 2017-001746

17.3.2021

Lausunto Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 ehdotuksesta ja siihen liittyvästä muusta aineistosta

Helsingin seurakuntayhtymä kiittää Helsingin kaupunkia maanalaisen kaavan hyvästä valmistelusta sekä seurakuntayhtymän mahdollisten tilatarpeiden huomioimista jo varhaisessa vaiheessa.

Helsingin seurakuntayhtymä toteaa, että sen maanalaiset tilatarpeet ovat edelleen valideja ja ne on selostuksessa mainittu huomioitavan myös kaavan jatkokäsittelyssä.

Helsingin seurakuntayhtymä toteaa edelleen, että mikäli kaavan edetessä on tarvetta, on seurakuntayhtymä valmis täsmentämään maanalaisia tilatarpeita niin pyydettyäessä.

Kai Heinonen
kiinteistöjohtaja
Helsingin seurakuntayhtymä

Maakuntahallitus

§ 33

22.03.2021

Lausunto Helsingin maanalaisen yleiskaavan ehdotuksesta

Maakuntahallitus 22.03.2021 § 33
161/06.02.00/2021

Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

- Maanalaisen yleiskaavan ratkaisut tukevat hyvin maakuntakaavojen tavoitteita ja täydentävät Helsingin yleiskaavan osoittamaa maankäytön kehitystä alueella.
- Kaavaselostusta tulee korjata maakuntakaavatilanteen osalta, koska Helsingin seudun vaihemaakuntakaava on täytäntöönpanokiellossa.

Asian vireilletulo

Helsingin maanalaisen yleiskaavaehdotuksen lausuntopyyntö on saapunut 24.2.2021. Helsingin kaupunkiympäristö pyytää Uudenmaan liitolta lausuntoa 19.3.2021 mennessä. Lausunnon on pyydetty ja myönnetty lisäaikaa niin, että lopullinen lausunto annetaan maakuntahallituksen kokouskäsittelyn jälkeen.

Uudenmaan liitto on antanut lausunnon Helsingin maanalaisen yleiskaavan luonnoksesta 25.8.2020.

Asian tausta

Helsingin uuden maanalaisen yleiskaavan suunnittelualue käsittää koko Helsingin alueen maanalaiset kallioon sijoittuvat ja suunnitellut tilat. Östersundomin osalta on ratkaistu ainoastaan vain ne varaukset, jotka eivät ole riippuvaisia maanpäällisestä maankäytöstä. Alueeseen kuuluvat myös vesistöjen ja merialueiden maanalaiset osuudet.

Maanalainen yleiskaava pohjautuu vuonna 2018 voimaan tulleen Helsingin yleiskaavan 2016 ratkaisuihin ja vaikutusarvioiteihin. Maanalainen yleiskaava täydentää yleiskaavan ratkaisuja ja turvaa osaltaan maanpäällisen maankäytön toteutumisen. Nykyisen, vuonna 2011 voimaan tulleen kaavan uusiminen on tarpeen, sillä osa siinä esitetyistä tilavarauksista on jo vanhentunut ja uusia tilantarpeita on noussut esiin.

Uusina erityisteemoina ja tavoitteina verrattuna voimassa olevaan maanalaiseen yleiskaavaan ovat maalämmön hyödyntäminen, maanalaisten kaupallisten ympäristöjen kehittäminen, kävely-ympäristöjen kehittäminen, viihtyisyyden parantaminen, toiminnallisten yhteyksien luominen maanalaisten raideliikenneasemien alueilla sekä liikennetunnelit.

Maakuntakaavatilanne

Helsingin alueella on voimassa useita maakuntakaavoja, jotka ovat ohjeena kuntakaavoitukselle. Uusimaa-kaava 2050 kokonaisuuteen kuuluva Helsingin seudun vaihemaakuntakaava on hyväksytty elokuussa 2020, mutta Helsingin hallinto-oikeus on

välipäätöksellään 22.1.2021 kieltänyt sen täytäntöönpanon. Täytäntöönpanokielto tarkoittaa, että kaava ei ole voimassa ennen kuin hallinto-oikeuden varsinaiset päätökset ratkaisevat asian. Tällä hetkellä voimassa olevat maakuntakaavat ohjaavat kuntakaavoitusta ja muuta viranomaistoimintaa.

Uudellamaalla voimassa olevissa maakuntakaavoissa on esitetty Pasila–keskusta–Laajasalo-raideyhteys, Pissararadan yhteys, Hakamäentien tunnelijatkheet Turunväylä–Hakamäentie ja Hakamäentie–Lahdenväylä sisältäen yhteyden Hermannin rantatielle, Kehä II tunneliosuus sekä keskusta-tunneli. 2. vaihemaakuntakaavassa on esitetty Pissararadan tunneli, lentoradan tunneli ja länsimetron tunneli. 4. vaihemaakuntakaavassa on esitetty Tallinna-tunneli.

Voimassa olevissa maakuntakaavoissa on esitetty myös seuraavat maanalaisessa yleiskaavassa olevat kohteet: Pitkäkosken ja Vanhankaupungin vedenpuhdistamot sekä Päijännetunneli ja em. vedenpuhdistamojen välinen raakavesitunneli, Viikinmäen jätevedenpuhdistamo tulo- ja poistotunneleineen, Östersundomin jätevedenpuhdistamo ja siihen liittyvä purkutunneli, siirtovesijohto sekä Kilpilahdessa tuotetun kaukolämmön yhteystarvenuoli. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmästä on liitteenä 1.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ratkaisut ovat liikenteen ja yhdyskuntateknisen huollon osalta pääosin yhdenmukaisia voimassa olevien maakuntakaavojen kanssa, mutta ratkaisuja on ajantasaistettu sekä esitystapaa ja kaavamerkintöjä on yleispiirteistetty suhteessa voimassa oleviin maakuntakaavoihin.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa esitetään liikennetunnelina maanalaiset osuudet Pissararadasta sekä liikennetunnelin ohjeellisena merkintänä Helsingin alueella maanalaiset osuudet Lentoradasta ja Tallinna-tunnelista. Lyhyitä tunneliosuuksia tai kokonaan Kehä I:n sisäpuolelle sijoituvia tietunneleita ei esitetä maakuntakaavassa, vaan niiden tarve ratkaistaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Maakuntakaavassa ei oteta kantaa yleiskaavassa esitettyihin, metroratoja alemman tasoihin ratoihin kuten pikaraitiotieverkostoon. Ote hyväksytystä Helsingin seudun vaihemaakuntakaavasta on liitteenä 2.

Uudenmaan liiton luonnosvaiheen lausunto

Uudenmaan liitto on valmisteluvaiheen lausunnossaan 25.8.2020 kiinnittänyt huomiota seuraaviin asioihin:

- Koko kaava-alueella koskevaan suunnittelumääräykseen on maalämmön hyödyntämiseen liittyvään kohtaan tarpeellista lisätä maininta pohjavesialueiden huomioimisesta.
- Jatkossa kannattaisi entisestään selkiyttää koko kaava-alueella koskevia määräyksiä päällekkäisyyksien osalta.
- Liikenteen osalta esitetty teemakartta on erityisen havainnollinen, ja jatkossa myös muista teemoista kannattaisi tarjota osallisille havainnollisempi kaavakartta-aineisto.

Maakuntahallitus

§ 33

22.03.2021

Uudenmaan liiton lausunto on otettu huomioon kaavaehdotuksessa seuraavasti:

- Kaava-aineistoa on täydennetty selvityksellä, joka koskee alueellisten maalämpöratkaisujen periaatteita maankäytön suunnittelussa ja toteutuksessa. Maalämpöä koskevaa määräystä on täydennetty selvitysten ja lausunnon johdosta.
- Vedenhankinnan kannalta tärkeitä pohjavesialueita koskeva lisäys on lisätty osaksi maalämpöä koskevaa määräystä.

Ehdotus lausunnoksi

Helsingin maanalainen yleiskaava tarjoaa kokonaiskuvan alueen maanalaisten tilojen ja verkostojen kehityksestä ja ennakoii tulevaisuuden tarpeita. Kaava turvaa liikenteen ja yhdyskuntateknisen huollon verkostojen maanalaisen kokonaisuuden pitkälle tulevaisuuteen.

Uudenmaan liitto katsoo, että maanalaisen yleiskaavan ratkaisut tukevat hyvin maakuntakaavojen tavoitteita ja täydentävät Helsingin yleiskaavan osoittamaa maankäytön kehitystä alueella. On ansiokasta, että Helsinki linjaa tämän kaavan avulla myös maanalaisia ratkaisuitaan pitkälle tulevaisuuteen ja tukee näin yleiskaavansa ja strategiansa tavoitteiden toteutumista.

Liikenne

Yleiskaava osoittaa olemassa olevat liikennetunnelit, suunnitellut liikennetunnelivaraukset ja liikenteen maanalaiset yhteystarpeet sekä maanalaisille raideliikenteen asemille varattavat tilat. Ratkaisu sisältää maanalaisen raideliikenteen, moottoriajoneuvoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun sekä pysäköinnin.

Kansainvälisesti, valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittävien raide-tunneleiden osalta yleiskaavassa osoitetaan suunniteltuna liikennetunnelina Pisara-rata ja ohjeellisena suunniteltuna liikennetunnelina Lento-rata sekä Tallinna-tunneli.

- Uudenmaan liitto katsoo, että liikenteen osalta yleiskaava toteuttaa maakuntakaavojen tavoitteita ja ratkaisuita kestävän liikkumisen tukemisesta joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parantaen. Maakuntakaavan kansainvälisen ja valtakunnallisen saavutettavuuden parantamisen tavoitteet on huomioitu maanalaisessa yleiskaavassa riittävässä määrin.
- Maakuntakaavassa ei oteta kantaa yleiskaavassa esitettyihin, metroratoja alemman tasoihin ratoihin kuten pikaraitiotieverkostoon.

Yhdyskuntatekninen huolto

Maanalaisen yleiskaavan tavoitteena on turvata suurten pääkaupunkiseudulle merkittävien vesi- ja energiahuollon hankkeiden toteuttamismahdollisuudet ja tarvittavien tilavarausten takaaminen pitkälle tulevaisuuteen. Merkittävimmät maanalaisessa yleiskaavassa osoitetut uudet

yhdyskuntateknisen huollon suunnittelukohteet ovat jätevedenpuhdistamot, sähköasemat, varikot ja tukikohdat, kaukojäähdytysasemat sekä lämpökeskukset, yhteiskäyttötunnelit, tasausaltaat sekä muut tunnelit tai tilat.

- Uudenmaan liitto katsoo, että olemassa olevaan verkostoon tukeutuva ja tulevaisuuden tarpeet huomioiva kaavaratkaisu vastaa hyvin maakuntakaavojen tavoitteita.

Maalämpö / Geoenergia

Maalämmön kaavamääräykset koskevat koko kaava-aluetta. Kaavassa edistetään maalämmön hyödynnettävyyttä alueilla, joissa se ei ole ristiriidassa muun maanalaisen tai maanpäällisen käyttötarkoituksen kanssa. Lisäksi kaavaehdotukseen sisältyy määräys liittyen alueellisen geoenergian edistämiseen.

- Uudenmaan liitto toteaa, että tavoitteet geoenergian osalta ovat kunnianhimoiset. Uusiutuvaa energiaa, kuten geoenergiaa, kannattaa hyödyntää siirryttäessä kohti hiilineutraalia Helsinkiä.
- Uudenmaan liitto pitää hyvänä, että ehdotusta on täydennetty alueellisen geoenergian edistämistä koskevalla määräyksellä sekä vedenhankinnan kannalta tärkeitä pohjavesialueita koskevalla määräyksellä.

Kehittämisen kohdealueet: Maanalaiset julkiset ja kaupalliset palvelut ja kävelyalueet sekä keskusta

Kaavassa on osoitettu maanalaisten julkisten ja kaupallisten palveluiden alueet kaupallisen selvityksen pohjalta. Nämä sijoittuvat Helsingin keskustan maanalaiselle alueelle pääosin nykyisten ja tulevien raideliikenteen asemien ympäristöön. Ohjeelliset merkinnät on osoitettu seuraaville yhdeksälle alueelle: Rautatieasema, Kamppi, Ruoholahti, Kaisaniemi, Hakaniemi, Sörnäinen, Kalasatama, Töölö ja Pasila. Kävely-ympäristöistä määrätään lisäksi koko kaava-aluetta koskevassa määräyksessä.

Kaavassa on annettu erikseen myös keskustan maanalaista aluetta koskevia kaavamääräyksiä. Keskustan maanalaiseen alueeseen kohdistuu suurin maanalaisen maankäytön ohjaamistarve. Keskustan maanalaista aluetta osoitetaan toiminnoille, jotka ensisijaisesti tukevat maanpäällisiä julkisia ja muita toimintoja, liikennettä ja huollon tarvetta. Tilojen soveltuvuus tutkitaan alueelle laadittavien maanalaisten asemakaavojen yhteydessä tarkemmin.

- Uudenmaan liitto katsoo, että maanalaisen yleiskaavan mahdollistama kestävään liikkumiseen tukeutuva, tiivis ja monipuolinen maankäyttö erityisesti keskusta-alueilla vastaa hyvin maakuntakaavojen tavoitteita.

Viherrakenne ja kulttuuriympäristöt

Viherrakenne, mukaan luettuna virkistys- ja luonnonsuojelun näkökulmat, sekä kulttuuriympäristöt on otettu huomioon yleiskaavan kaavamääräyksissä.

Maakuntahallitus

§ 33

22.03.2021

- Uudenmaan liitto katsoo, että viherrakenteen ja kulttuuriympäristöjen osalta yleiskaavan ratkaisu vastaa riittävällä tavalla maakuntakaavan ratkaisua. Näihin arvoihin kohdistuvat mahdolliset muutokset ovat pie-nialaisia ja voidaan ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnitte-lussa yleiskaavassa esitettyjen määräysten mukaisella tavalla.

Maakuntakaavatilanne

Kaavaselostusta tulee korjata maakuntakaavatilanteen osalta. Helsingin seudun vaihemaakuntakaava ei ole voimassa, joten se ei ole kuntakaavoitusta ohjaava kaava. Lisäksi Östersundomin maakuntakaava on voimassa Helsingin hallinto-oikeuden hylättyä kaavaa koskeneet valitukset marraskuussa 2019.

Päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Päätös:

Maakuntahallitus päätti

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Paula Autioniemi
Asiantuntija Ilona Mansikka

Täytäntöönpano:

Päätösote: Helsingin kaupunki

Liitteet

- 1 HKI maanalainen YK ehdotu liite 1
- 2 HKI maanalainen YK ehdotus liite 2

Otteen oikeaksi todistaa

22.03.2021



Petra Salmi
Arkistonhoitaja



Uudenmaan liitto
Nylands förbund

OTE PÖYTÄKIRJASTA

Maakuntahallitus

§ 33

22.03.2021

Muutoksenhakuohje/oikaisuvaatimus koskee pykälää: § 33

Muutoksenhakukielto

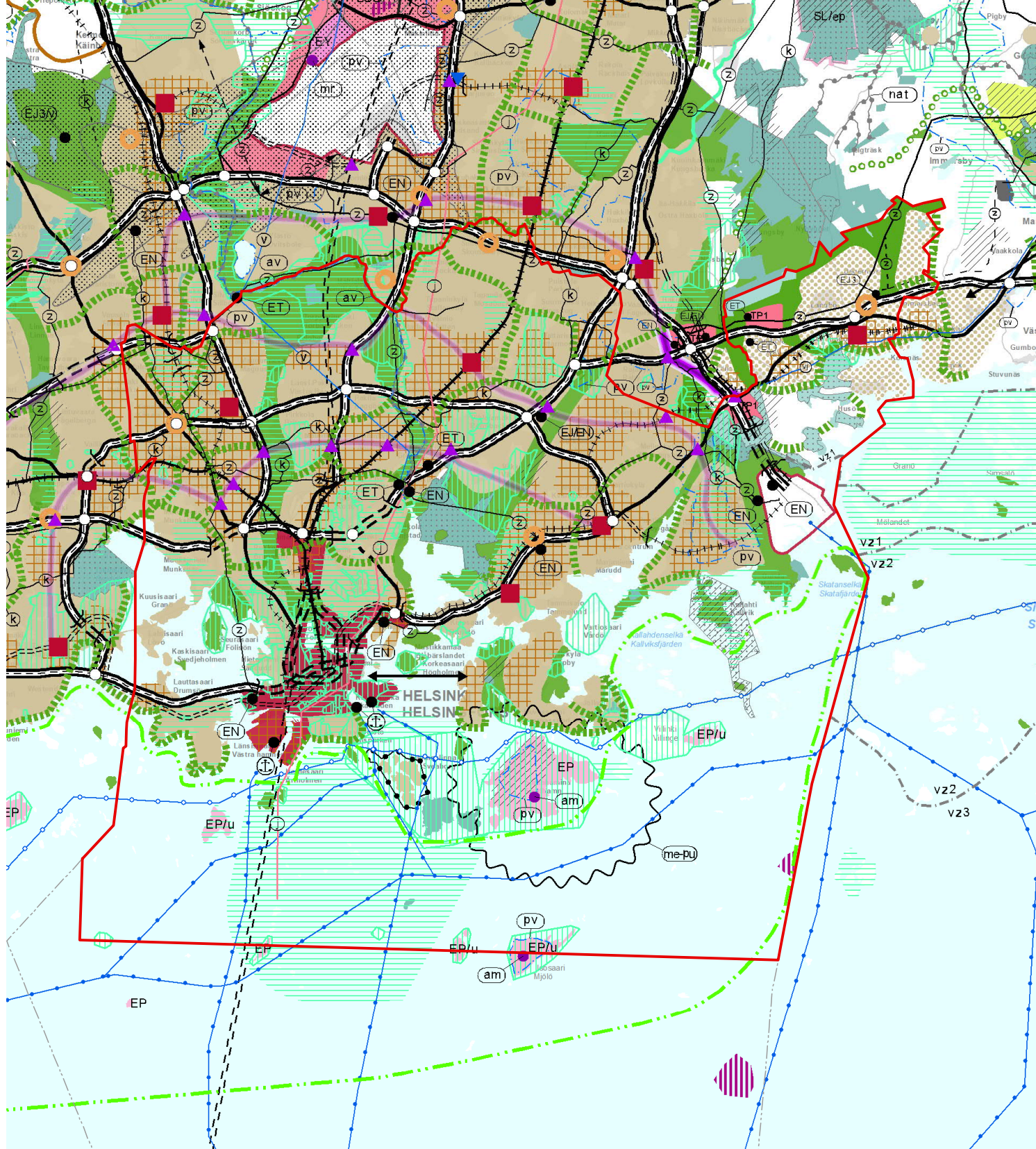
Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.

HELSINGIN MAANALAISEN YLEISKAAVAN EHDOTUS

Suunnittelualue

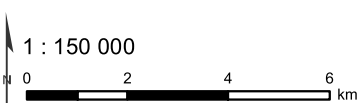
UUDENMAAN VOIMASSA OLEVIEN MAAKUNTAKAAVOJEN YHDISTELMÄ

- Taajamatoimintojen alue
Område för tätortsfunktioner
- Tiivistettävä alue
Område som ska förtätas
- Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue
Område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik
- Keskustamatoimintojen alue, valtakunnan keskus
Område för centrumfunktioner, rikscentrum
- Keskustamatoimintojen alue, kuntakeskus / pääkaupunkiseudun aluekeskus
Område för centrumfunktioner, kommuncentrum / områdescentrum i huvudstadsregionen
- EA
Ampumaradan alue tai kohde
Område eller objekt för skjutbana
- EN
Energiahuollon alue tai kohde
Område eller objekt för energiförsörjning
- ET
Yhdyskuntateknisen huollon alue
Område för samhällsteknisk försörjning
- EJ3
Ylijäämämaiden loppusijoitukseen varattu alue
Område reserverat för slutdeponering av överskottsjord
- EJ/EN
Jäte- ja energiahuollon alue
Område för avfallshandtering och energiförsörjning
- EP
Puolustusvoimien alue
Försvarsmaktens område
- EP/u
Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on virkistys-, matkailu- ja/tai koulutustoiminta
Försvarsmaktens område, vars sekundära användningsändamål är rekreation, turism och/eller utbildning
- Liikennealue
Trafikområde
- Luonnonsuojelualue
Naturskyddsområde
- Virkistysalue
Rekreatiomsområde
- TP1
Työpaikka-alue
Arbetsplatsområde
- Viheryhteystarve
Behov av grönförbindelse
- Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö
Stor detaljhandelsenhet av regional betydelse
- Satama
Hamn
- Eritasoliittymä
Planskild anslutning
- Moottoriväylä
Motorled
- Valtatie / Kantatie
Riksväg / Stamväg
- Seututie
Regional väg
- Päärata
Huvudbana
- Seutuliikenteen rata
Bana för regional trafik
- Yhdysrata
Förbindelsebana
- Liikennetunneli
Trafiktunnel
- Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehdoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen
Trafikled betecknad med streckad linje anger en alternativ lösning eller riktgivande sträckning
- Liikenteen yhteystarve
Behov av trafikförbindelse
- Laivaväylä
Fartygsled
- Veneväylä
Småbåtsled
- Joukkoliikenteen vaihtopaikka
Omstigningsplats för kollektivtrafik
- Pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli
Tvärgående kollektivtrafikförbindelse i huvudstadsregionen
- 400 kV voimajohto
400 kV kraftledning
- 400 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus
400 kV kraftledning, riktgivande sträckning
- 110 kV voimajohto
110 kV kraftledning
- 110 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus
110 kV kraftledning, riktgivande sträckning
- Maakaasun runkoputki
Naturgashuvudledning




- Raakavesitunneli
Rävattentunnel
- Runkovesijohto
Stamvattenledning
- Vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue
För vattenförsörjning viktigt ytvattensområde
- Pohjavesialue
Grundvattensområde
- Jätevesitunneli
Avloppstunnel
- Natura 2000 verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue
Område som hör till eller föreslagits höra till nätverket Natura 2000
- Arvokas harjualue tai muu geologinen muodostuma
Värdefull ås eller annan värdefull geologisk formation
- Alue, jolla sijaitsee merkittäviä kiviainesvarantoja
Område med betydande stenmaterialtillgångar
- Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009)
Byggt kulturmiljö av riksintresse (RKY 2009)
- Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue. (Valtioneuvoston päätös 1995)
Nationellt värdefullt landskapsområde (statsrådets beslut 1995)
- Maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö
Kulturmiljö av intresse på landskapsnivå
- Puolustusvoimien melualue (L_{Aeq} 7-22 yli 55 db)
Försvarsmaktens bullerområde (L_{Aeq} 7-22 över 55 db)
- UNESCO:n maailmanperintökohteita
Objekt som ingår i UNESCO:s världsarvslista
- Saaristovyöhykkeiden välinen raja
Gräns mellan skärgårdszoner
- Mantereen rantavyöhyke ja sisäsaaristo
Fastlandets strandzon och inre skärgården
- Pääkaupunkiseudun rannikko- ja saaristovyöhyke -rajaus
Avgränsning av huvudstadsregionens kust- och skärgårdszon


UUDENMAAN LIITTO
Lausunnon liite 1
204/06.02.00/2020





HELSINGIN MAANALAISEN YLEISKAAVAN EHDOTUS


 Suunnittelualue


HELSINGIN SEUDUN VAIHEMAAKUNTAKAAVA HYVÄKSYTTY MAAKUNTAVALTUUSTOSSA 25.8.2020


 Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
Utvecklingszon för tätortsfunktioner


 Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke
Huvudstadsregionens kärnan


 Keskustatoimintojen alue, valtakunnakeskus
Område för centrumfunktioner, rikscentrum


 Keskustatoimintojen alue, keskus
Område för centrumfunktioner, centrum


 Liikennealue, satama
Trafikområde, hamn


 Suojelualue
Skyddsområde


 Virkistysalue
Rekreationsområde


 Virkistyskäytön kohdealue
Målområde för rekreationsbruk


 Viheryhteystarve
Behov av grönförbindelse


 EP
Puolustusvoimien alue
Försvarsmaktens område


 EP-v
Puolustusvoimien alue, jolla on samanaikaista virkistys-,
matkailu- ja/tai koulustoitinnallista siviilikäyttöä
Försvarsmaktens område med samtidigt civilt bruk inom
rekreation, turism och/eller utbildning.


 EP/v
Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen käyttötarkoitus
on virkistys-, matkailu- ja/tai koulustoitinta
Försvarsmaktens område, vars sekundära
användningsändamål är rekreation, turism och/eller utbildning


 EP/sl
Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen
käyttötarkoitus on luonnonsuojelualue
Försvarsmaktens område, vars sekundära
användningsändamål är ett naturskyddsområde


 Natura 2000 alue
Natura 2000-område

 Arvokas geologinen muodostuma
Värdefull geologisk formation

 Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen
kannalta tärkeä alue
Område som är viktigt med tanke på
kulturmiljön eller landskapsvärden


 Puolustusvoimien melualue
Försvarsmaktens bullerområde


 Lentomelualue (Lden 55 - 60 dBA)
Flygbullerområde (Lden 55 - 60 dBA)

 Vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue
För vattenförsörjning viktigt ytvattenområde


 Pohjavesialue
Grundvattenområde

 Jätevesitunneli
Avloppstunnel


 Jätevesitunnelin ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för avloppstunnel


 Kaukolämmön siirron yhteystarve
Behov av överföringsförbindelse för fjärrvärme

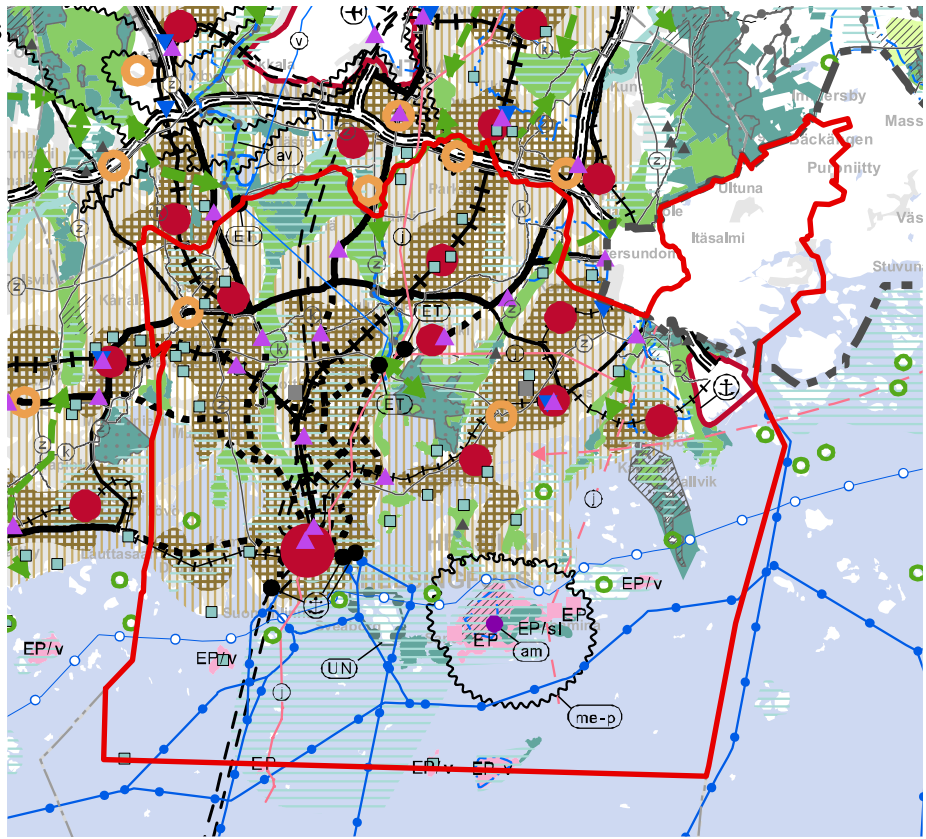
 Raakavesitunneli
Råvattentunnel

 Runkovesijohdon ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för huvudvattenledning

 Voimajohto
Kraftledning




















 Voimajohtojon ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för kraftledning

 Yhdyskuntateknisen huollon alue
Område för samhällsteknisk försörjning



1 : 250 000
0 2 4 6 km
Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitoksen
Maastokartta 1:250 000, 2018

UUDENMAAN LIITTO
Lausunnon liite 2
204/06.02.00/2020

-  Ampumarata-alue
Område för skjutbana
-  Kaupan alue
Område för handel
-  Satama
Hamn
-  Raskaan raideliikenteen varikko
Depå för tung järnvägstrafik
-  Liityntäpysäköintialue
Område för anslutningsparkering
-  Joukkoliikenteen vaihtopaikka
Omstigningsplats för kollektivtrafik
-  Valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie
Väg med två körbanor av betydelse på riksnivå
-  Maakunnallisesti merkittävä tie
Väg av betydelse på landskapsnivå
-  Seudullisesti merkittävä tie
Väg av betydelse på regional nivå
-  Joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta
merkittävä tie tai katu
Väg eller gata som är viktig med tanke på
kollektivtrafik och/eller godstrafik
-  Päärata
Huvudbana
-  Yhdysrata
Förbindelsebana
-  Metro
Metro
-  Metron ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för metro
-  Liikennetunneli
Trafiktunnel
-  Liikennetunnelin ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för trafiktunnel
-  Laivaväylä
Farled
-  Veneilyn runkoväylä
Basfarled för båttrafik
-  Maakaasun runkoputki
Naturgashuvudledning

Electronic signature

Signed by

JUHA-PEKKA WECKSTRÖM

(Identity verified with Finnish eID)



Date and time (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna

18.03.2021 11.59.59

Date of birth

1970-01-22

Signature method

Finnish eID

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Kaupunkiympäristölautakunta
helsinki.kirjaamo@hel.fi

KYLK/ HEL 2017-001746

HELEN OY:N JA HELEN SÄHKÖVERKKO OY:N LAUSUNTO HELSINGIN MAANALAISEN YLEISKAAVAN 2021 EHDOTUKSESTA

Helsingin kaupunkiympäristön toimialan maankäytön yleissuunnittelupalvelu on pyytänyt Helen Oy:ltä ja Helen Sähköverkko Oy:ltä lausuntoa Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 ehdotuksesta ja siihen liittyvästä muusta valmisteluaineistosta. Helen Oy ja Helen Sähköverkko Oy kiittävät mahdollisuudesta antaa lausunto ja toteavat lausunnossaan seuraavaa:

Kaupungin maankäyttö tiivistyy. Energiahuolto hajautuu entisestään ja tulee koostumaan nykyistä pienemmistä ja useammista yksiköistä, jotka kytkeytyvät verkon kautta kokonaisuudeksi. Verkko, sekä kaukolämpö- että sähköverkko, mahdollistaa myös pientuottajien liittymisen energiahuoltojärjestelmään ja on siten edistämässä yhteisvastuullista matkaa kohti hiilineutraalia tulevaisuutta.

Helsingin energiahuollon pääsiirtolinjat on jo kymmeniä vuosia sijoitettu tiiviin kaupungin alle tunneleihin. Tämä niin kutsuttu energiatunneliverkosto liittää lähes kaikki nykyiset energiantuotannon laitosalueet toisiinsa. Tunneleissa kulkevat sekä kaukolämpö- ja kaukokylmäputkistot että sähkönjakelun pääkaapelit. Näiden lisäksi useissa tunneleissa, joita kutsutaan yhteiskäyttötunneleiksi, kulkevat myös vesihuollon ja tietoliikenteen päälinjat. Tunnelisijainti antaa pääsiirtolinjoille häiriöttömän ja turvallisen sijainnin sekä vapauttaa maapinta-alaa muun maankäytön tarpeisiin.

Helen on sijoittanut kalliioon myös kylmäakkuja, polttoainevarastoja ja tuotantolaitoksia sekä tulevaisuudessa myös lämpöakkuja. Uutena tutkimus- ja kehityskohteenä maailmalaajuisesti ovat pienet joko pelkästään lämpöä tai sekä lämpöä että sähköä tuottavat ydinreaktorit SMR (small modular reactors). Lämpöä tuottavat reaktorit saattavat Helsingissä olla mahdollinen uusi lämmöntuotantotapa tehokkuutensa ja pienen tilantarpeensa ansiosta. Niiden sijoittamiseksi kallioperään energiatunneliverkoston piiriin voidaan hyödyntää jo rakennettuja tai käyttämättömiä kalliotiloja. Energiatunneliverkostoa voidaan myös laajentaa sopiville sijoituspaikoille. Nykyisiä ET merkinällä olevia alueita voidaan myös tutkia mahdollisina sijoituspaikkoina.

Merkittävä uusiutuvan lämpöenergian lähde tulee olemaan kallioperä. Maanlaisessa yleiskaavaehdotuksessa onkin hyvin esitetty Helenin nykyisten laitosalueiden sekä myös asemakaavasuunnittelussa olevien Hanasaaren ja Malmin energiakortteleiden kallioperän varaaminen energiahuollolle. Näille alueille rakennettuina tulevat lämpölaitokset ovat jo valmiiksi siirtoverkon äärellä.

18.3.2021

Toinen vahvasti kehittyvä energiateknologia on vedyn hyödyntäminen. Vedyn tilantarpeet ovat vielä iso kysymysmerkki, mutta maanalaisen yleiskaavan on hyvä tunnistaa näiden tulevaisuuden ratkaisuiden tilatarpeet ja on tärkeä varmistaa sekä Helenin hallinnoimien tonttien että niiden alla olevan kallioperän käyttömahdollisuudet.

Useissa kiinteistökehitys- tai aluerakennushankkeissa suunnitellaan kalliolämmön hyödyntämistä hankkeiden lämmönlähteenä. Kytkemällä nämä kalliolämpöhankkeet osaksi verkostoa, pystytään Helsingin energiantuotantoa ohjaamaan hiilineutraaliksi kokonaispäästöjen minimointiin perustuen. Lämmityskautena käytetään vähäpäästöistä kalliolämpöä ja lämmityskauden ulkopuolella verkoston kautta saatavaa muuta vähäpäästöistä lämpöä. Lämmityskauden ulkopuolella voidaan ladata kalliolämpölaitosten kallioperää kiinteistöjä jäädyttämällä kautta tai vain lopettamalla lämmön otto. Helen kehittää aktiivisesti alueellisia energiapalveluratkaisuja hiilineutraali Helsinki tavoitteen toteuttamiseksi.

Yleiskaava 2050 osoittaa kaupungin kasvun suunnat. Maankäyttö tulee edelleen tiivistymään. Paljon tilaa vieviä säteittäisiä liikenneväyliä tullaan muuttamaan bulevardikaupungeiksi. Uusien tiiviisti rakennettujen alueiden energiahuollon turvaamiseksi on syytä varata alueiden läheltä kallioresursseja uusia tuotantolaitoksia ja energiavarastoja varten myös tulevaisuudessa. Etenkin uusien lämpövarastojen sijoittaminen kallioon joko olemassa oleviin tai uusiin kalliotiloihin lämmönjakeluverkon ääreen on tärkeä tutkittava ratkaisu. Energiatunneliverkoston ja oikeastaan yhteiskäyttötunneliverkoston laajentamiselle uusien alueiden ääreen on myös syytä varautua. Helen Oy katsoo, että on aiheellista tehdä yhteiskäyttötunneliverkoston kehittämissuunnitelma, jolla vastattaisiin yleiskaava 2050 kasvutavoitteisiin.

Helen Oy:n ja Helen Sähköverkko Oy:n maanalaisen yleiskaavaluonnoksen suunnittelun yhteydessä esittämät tarpeet on hyvin huomioitu yleiskaavaehdotuksessa. Edellisestä lausuntovaiheesta suunnitteluhankkeet ovat edistyneet. Tästä johtuen Helen Oy ja Helen Sähköverkko Oy esittävät seuraavat tarkennusehdotukset yleiskaavaehdotukseen:

Kauppakartanonkadun liikunta- ja väestönsuojatilan (S2) yhteyteen esitetään varausta uudelle Helen Sähköverkko Oy:n Itäkeskuksen sähköasemalle.

Helen Sähköverkko Oy täsmentää tarvettaan Salmisaari-Suvilahti kaapeliyhteydelle siten, että kaapeliyhteys voidaan rakentaa joko keskustan maanalaisen kokoojakadun yhteyteen (L13) tai Hanasaari-Salmisaari energiatunnelivarauksen yhteyteen.

Helenin alustavasti suunnitteleman merivesilämpöpumppulaitoksen vaihtoehdot ovat tarkentuneet. Kyseessä on kaksi tunnelia, joista toinen on noin 20 km pitkä ottotunneli ja toinen lyhyempi purkutunneli. Tunneleiden rakentamiseksi tarvitaan rakennusaikainen ajotunneliyhteys Tammakarilta. Ajotunnelina voidaan mahdollisesti hyödyntää Tammakarilla olevaa vanhaa ja tulppattua ajotunnelia.

18.3.2021

Itse lämpöpumpulaitos tarvitsee kalliotilavarauksen Salmisaaren voimalaitostontin alta. Tunnelilinjausten sijainti ja laitosvaraus tulisi päivittää yleiskaavakarttaan. Linjaukset voisi merkitä yhteystarvemerkinä kuten Kilpilahden lämpö-/ yhteiskäyttötunneli.

Maanalaisen rakentamisen vaatima lupaprosessi tulisi esittää yleiskaavan selostuksessa.

Kaupunkiympäristön toimialan maankäytön yleissuunnittelupalvelu on suunnitellut maanalaista yleiskaavaa hyvässä ja kehittävässä vuorovaikutuksessa Helen Oy:n ja Helen Sähköverkko Oy:n kanssa. Helen ja Helen Sähköverkko Oy ovat mielellään kaupunkiympäristön toimialan kanssa yhteistyössä kehittämässä Helsingin kallioperän hyödyntämistä osana tulevaisuuden hiilineutraalia Helsinkiä.

Helen Oy

Juha-Pekka Weckström
toimitusjohtaja

Lisätiedot	Aki Hämäläinen Ilkka Ruutu	aki.hamalainen@helen.fi p. 050 5021334 ilkka.ruutu@helen.fi p. 040 7086767
------------	-------------------------------	--



Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristölautakunta

helsinki.kirjaamo@hel.fi

Viite: lausuntopyyntö 24.2.2021 (KYLK / HEL 2017-001746)

Lausunto Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 kaavaehdotuksesta

Väylävirasto on tutustunut yleiskaavaehdotukseen ja antaa lausuntonsa liikennejärjestelmän sekä rautateiden ja vesiväylien näkökulmasta.

Maanalaisen yleiskaavan suunnittelualueena on koko Helsingin kaupungin hallinnollinen alue. Suunnittelun tavoitteena on uudistaa vuonna 2011 voimaan tullut maanalainen yleiskaava. Voimassa oleva kaava on tilavarausten osalta osittain vanhentunut ja kaavan jälkeen on tullut tarpeita uusille varauksille. Maanalainen yleiskaava pohjautuu vuonna 2018 voimaan tulleen Helsingin yleiskaavan 2016 ratkaisuihin ja vaikutusarviointeihin. Maanalainen yleiskaava täydentää yleiskaavan ratkaisuja ja turvaa osaltaan maanpäällisen maankäytön toteutumisen. Uudessa kaavassa varaudutaan tuleviin maanalaisten toimintojen tarpeisiin ja kallioperän suunnitelmalliseen hyödyntämiseen. Maanalainen yleiskaava huomioi jo rakennetut tilat ja turvaa tilavaraukset yhteiskunnalle elintärkeille uusille hankkeille. Lähtökohtana kaavan valmistelussa on mm. maanalaisten tilojen turvallisuuden varmistaminen rakentamisen ja käytön aikana ja yhteistyö maanalaisten tilojen ja tilavarausten haltijoiden sekä eri viranomaistahojen kanssa.

Maantiet

Yleiskaavaehdotuksessa on osoitettu "Ohjeelliset suunnitellut liikennetunnelit" -merkinnällä tilavaraus Korppaan tunnelille, joka on ollut osa suunniteltua Pasilanväylää, joka yhdistäisi toisiinsa Turunväylän, Hakamäentien ja Lahdenväylän. Maanalaisen yleiskaavan luonnosvaiheessa kaavakartalla esitettiin myös Kumpulan tunneli, joka niin ikään oli osa suunniteltua Pasilanväylää. Tämä varaus on kaavaehdotuksesta poistettu. Väylävirasto totesi luonnosvaiheen lausunnossa, että näiden tunneliyhteyksien toteuttaminen ei ole valtion intressissä eikä valtio näin ollen osallistu niiden toteuttamisen kustannuksiin. Korppaan tunnelin toteutuskelpoisuuden varmistaminen kuitenkin edellyttää Turunväylän (vt1) kehittämisedellytysten turvaamista tunnelin suuaukon läheisyydessä siten, että voidaan varmistaa liikenteen sujuvuus ja turvallisuus. Nyt, kun yleiskaavaehdotuksesta on poistettu Pasilanväylän itäinen osuus, ovat perusteet Hakamäentien muuttamiseksi kaduksi korostuneet entisestään. Väylävirasto

18.3.2021

katsoo, että verkollisesta näkökulmasta Hakamäentien muuttaminen kaduksi olisi perusteltua ja asiassa tulisi käynnistää prosessi Hakamäentien muuttamiseksi maantiestä kaduksi. Tämän prosessin yhteydessä on huomioitava myös Fintraffic Tie Oy:n rooli nykyisen Hakamäentien tunnelin liikenteen hallintalaitteiden omistajana ja operoijana.

Yleiskaavaehdotuksessa on myös osoitettu merkinnällä "Ohjeellinen suunniteltu sataman liikenteelle varattu tunneli (Is-1)" tunneliyhteys Länsiväylältä (kt 51) Länsisatamaan. Merkinnän määräyksenä on: *"Sataman liikennettä varten varattu tila, jonka sijainti on ohjeellinen. Tunnelin toteuttamis- ja ylläpitovastuu on Helsingin Satama Oy:llä, eikä se ole osa tie- tai katuverkkoa"*. Väylävirasto pitää lähtökohtaisesti hyvänä, että maanalaisella yleiskaavalla pyritään turvaamaan Länsisataman yhteyksien kehittäminen ja toteuttamismahdollisuudet tulevaisuudessa. Väylävirasto pitää kuitenkin kaavan vaikutusten arviointia tunneliratkaisun liikenteellisten vaikutusten osalta varsin vaatimattomana eivätkä esimerkiksi tunnelin ja satamaliikenteen muutosten vaikutuksia Länsiväylän ja Kehä I:n liikenteeseen ole kuvattu kaava-aineistossa lainkaan. Yleiskaavan vaikutustenarviointia tulee vielä täydentää tunnelien seudullisten ja valtakunnallisten liikennejärjestelmävaikutusten osalta.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta kattavamman lausunnon antaa Uudenmaan ELY-keskus.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut osastonjohtaja Jaakko Knuutila ja esitellyt asiantuntija, maankäyttö Ville Vuokko.

Jakelu Helsingin kaupunki

Tiedoksi Anna Miettinen
Aimo Huhdanmäki
Jukka Peura
Anna Saarlo
Pekka Rajala
Liikenne- ja viestintäministeriö
Uudenmaan ELY-keskus, L-vastuualue
Uudenmaan ELY-keskus, Y-vastuualue



ASIAKIRJA

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa. Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

ALLEKIRJOITUKSET

Allekirjoittaja	Ville Vuokko
Allekirjoitusaika	19.03.2021 09:47
Allekirjoittaja	Jaakko Knuutila
Allekirjoitusaika	19.03.2021 10:11

ASIAKIRJAT

Asiakirja	Helsinki, Maanalainen yleiskaavaehdotus.pdf
-----------	---



Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristölautakunta
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Lausunto
19.03.2021

346/00.02.022.0220/2021

Lausunto Helsingin maanalainen yleiskaava 2021:n -ehdotuksesta

Helsingin kaupunki on pyytänyt 24.2.2021 lausuntoa Helsingin maanalainen yleiskaava 2021 -ehdotuksesta. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän hallitus on kokouksessaan 19.3.2021 päättänyt antaa asiasta seuraavan lausunnon:

HSY:n hallitus on 12.6.2020 (§70 antanut lausunnon Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 luonnoksesta ja siihen liittyvästä muusta valmisteluaineistosta.

Helsingin kaupunki ja HSY ovat tehneet laajaa yhteistyötä koko kaavavalmistelun ajan ja kaavaluonnoksesta annettu lausunto on käyty erikseen läpi kaavan laatijan kanssa. Kaavaselostusta ja kaavakarttaa on täydennetty ja täsmennetty HSY:n aiemman lausunnon mukaisesti.

Selostuksessa sivulla 12 esitellään vesihuollon tarpeita. Laitos, joka tuottaa talousvettä, tulisi olla vedenpuhdistamon sijaan vedenpuhdistuslaitos. Jätehuollon kannalta HSY:llä ei ole kaavaehdotukseen lausuttavaa.

HSY tarkasteli lausunnossaan kaavan luonnoksesta myös maanalaisen infrastruktuurin vaikutuksia ilmanlaatuun ja ilmastopäästöihin. Maanalaisten tilojen kulkuyhteyksien ja ilmanvaihdon poistopiippujen sijainnilla ja mitoituksilla on vaikutuksia ilmanlaatuun sekä rakentamisen että käytön aikana. HSY pitää hyödyllisenä kaavaehdotuksen kirjausta, jonka mukaan tunnelien ja tilojen yksityiskohtaiset vaikutukset arvioidaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Kantakaupungin jakeluliikenteen tuottamien lähipäästöjen ja melun vähentämiseksi olisi kannatettavaa parantaa keskustan huoltotunnelin käytettävyyttä ja käyttöastetta nykyisestä.

HSY pitää tärkeänä, että maanalainen yleiskaava luo edellytyksiä liikennesuunnittelulle, joka edistää kestävien kulkumuotojen osuuden kasvua sekä vähentää autoilun tarvetta ja autoliikenteen määriä. Kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen edistäminen tukevat kaupungin tavoitetta vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä sekä samalla liikenteen lähipäästöjä, mikä vähentää asukkaille aiheutuvia terveyshaittoja. Maalämmön käytön edistäminen on myös tärkeä lähtökohta maanalaiselle yleiskaavalle.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Raimo Inkinen
toimitusjohtaja

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Liitteet [Kirjoita liitteet]

Jakelu [Kirjoita jakelu]

Tiedoksi [Kenelle tiedoksi]

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

PL 100, 00066 HSY, Puh. 09 1561 2110, Y-2274241-9, www.hsy.fi

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster

PB 100, 00066 HSY, Tfn 09 1561 2110, FO-2274241-9, www.hsy.fi



19.3.2021

Helsingin kaupunkiympäristölautakunta

HELSINGIN MAANALAINEN YLEISKAAVA 2021 -EHDOTUS

Viite: KYLK/ HEL 2017-001746

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala on pyytänyt kauppakamarin lausuntoa Maanalainen yleiskaava 2021 -ehdotuksesta. Kauppakamari esittää lausuntonaan seuraavaa:

1. Yleistä Maanalainen yleiskaava on kaupungin strateginen maankäyttösuunnitelma, jolla varataan maanalaiset tilat kaupungin elintärkeisiin toimintoihin ja liikenteelle pitkällä aikatahtimella (2050). Nyt valmisteltava maanalainen yleiskaava on päällekkäin voimassa Helsingin yleiskaavan 2016 kanssa ja korvaa aikaisemman maanalaisen yleiskaavan. Kaava käsittää koko Helsingin alueen maanalaiset kallioon sijoittuvat ja suunnitellut tilat. Se on oikeusvaikutteinen ja ohjaa yksityiskohtaisempaa suunnittelua. Kaavan keskeisiä tehtäviä on uusien hankevaarausten ja jo rakennettujen tilojen yhteensovittaminen maan alla useassa eri korkeustasossa sekä maanpäällisen suunnittelun ja olemassa olevan rakenteen kanssa. Tavoitteena on, että Helsingin kaupunginvaltuusto voi hyväksyä kaavan vuonna 2021.

Maanalaisen tilan kysyntä on kasvanut voimakkaasti erityisesti Helsingin kantakaupungin alueella tällä vuosituhanella, mikä on lisännyt maanalaisen rakentamisen yhteensovittamisen ja ohjauksen tarvetta. Väestönkasvu ja yhdyskuntarakenteen tiivistyminen lisäävät kysyntää tulevaisuudessaakin.

Kauppakamari pitää maanalaisen yleiskaavan laatimista erittäin tärkeänä. Mahdollisimman ajantasainen kaava lisää kaupungin maankäytön ennustettavuutta ja yritysten toimintaympäristön vakautta. Vaikka tavoitteena on ennen kaikkea yhteiskunnan kannalta välttämättömien toimintojen turvaaminen, tulee kaavan myös parantaa yritystoiminnan edellytyksiä. Siltä osin kuin maanalaisia tiloja ei tarvita yhdyskuntateknisen huollon tai liikenteen tarpeisiin, tulee lähtökohtana olla joustavuus ja uusien maanalaisten toimintojen toteuttamismahdollisuus.

Vaikka maanalainen yleiskaava on laadittu koko kaupungin kattavaksi, on sen merkitys ylivoimaisesti suurin keskusta-alueella. Kaavan laatimisen yhtenä tärkeänä tavoitteena tulee olla keskusta-alueen vetovoiman ja kilpailukykyyn vahvistaminen. Jotta Helsingin ydinkeskusta pysyy houkuttelevana vaihtoehtona kannattavalle ja monipuoliselle yritystoiminnalle, on keskustan saavutettavuus turvattava ja sallittava kiinteistöjen joustava kehittäminen. Näin voidaan varmistaa mm. keskustan elinvoimalle olennaisten kauppaja vapaa-ajankeskusten säilyminen alueella.

2. Maanalaisen yleiskaavan sisältö

Maanalaisen yleiskaavan teemoina ovat tekninen huolto, liikenne, maanalainen kävely-ympäristö ja maalämpö. Siinä otetaan huomioon nykyiset ja suunnitellut laajat kallioperässä olevat maanalaiset tilat, merkittävimmät tunneliyhteydet ja maanalaiset tilanvaraukset sekä



maalaiseen rakentamiseen soveltuvat tilat. Kaavaehdotus sisältää noin 70 uutta tilavarausta. Kallioon osittain rajautuvat kellarikerrokset eivät kuulu kaavan piiriin. Maanalaisen kaupan, kävelyn ja joukkoliikenteen keskittymät on merkitty kaavaehdotukseen. Suunnitelmien tarkentumisen vuoksi on kumottu tai korvattu yleiskaavan 2016 vanhentuneita tai tarpeettomaksi jääneitä tunnelivaroituksia.

Kaavaehdotuksessa on useita yleiskaavaan 2016 perustuvia tunnelivaroituksia raide- ja moottoriajoneuvoliikenteelle. Keskustatunnelille on osoitettu uusi sijainti viimeisimpien suunnitelmien mukaisesti. Kaikki tunnelihankkeet eivät välttämättä toteudu, mutta niille on tässä vaiheessa varattava tila maan alta siitä huolimatta, että varauksesta saattaa aiheutua ylimääräisiä kustannuksia muulle rakentamiselle.

Kauppakamari pitää erittäin tärkeänä, että maanalaisessa yleiskaavassa osoitetaan tilavaraus Keskustatunnelille sekä Länsisataman ja Länsiväylän väliselle Satamatunnelille. Poikittaisliikenteen sujuvuuden turvaaminen tulevaisuudessa edellyttää myös ns. Pasilanväylän läntisen ja itäisen tunneliyhteyden varausten säilyttämistä. Kaavaehdotuksesta poistettu itäinen yhteys, Kumpulun tunneli, tulee palauttaa kaavaan.

Kauppakamari pitää hyvänä, että tavoitteeksi on otettu maanalaisten kaupallisten ja kävely-ympäristöjen kehittäminen sekä viihtyisyyden parantaminen. Olemassa olevat maanalaiset joukkoliikenneasemat sisältävät paljon hyödyntämättömiä kaupallista potentiaalia ja uusia asemia suunniteltaessa voidaan liiketoiminnan tarpeet ja viihtyisyys ottaa aiempaa paremmin huomioon.

On myös hyvä, että kaavaehdotuksessa on kiinnitetty erityistä huomiota maanalaisen pysäköinnin mahdollistamiseen.

Helsingin hiilineutraalisuustavoitteen saavuttaminen edellyttää uusien energiantuotantojärjestelmien käyttöön ottamista. Maalämmön hyödyntäminen lisääntyy, mutta on ongelmallista tiiviisti rakennetuilla alueilla. On tärkeää, että maanalaisessa yleiskaavassa linjataan maalämpökaivojen rakentamisen periaatteita, jotta maalämpöä voidaan tulevaisuudessa hyödyntää mahdollisimman paljon.

Kaavaan sisällytettävät yleishyödyllisten hankkeiden varaukset voivat olennaisesti rajoittaa kiinteistönomistajan oikeutta hyödyntää kiinteistönsä maanalaisia tiloja. Näin ollen on tärkeää, ettei kaavaan sisällytetä turhia varauksia.

Kiinteistöjen järkevän kehittämisen kannalta on välttämätöntä sallia maanalaisen rakentamisen vaatimien maanpäällisten rakennelmien, kuten ilmanvaihtokuilujen, sijoittaminen myös katutilaan. Vaatimus rakenteiden ensisijaisesta integroimisesta rakennuksiin voi johtaa kohtuuttoman kalliisiin ja epätarkoitukseenmukaisiin ratkaisuihin. Maanalainen rakentaminen on jo itsessään kallista ja maanpäällisten rakenteiden sijoittaminen esim. maanpäällisten vanhojen kortteleiden sisään erittäin haastavaa, mikä tulee ottaa huomioon määräystä sovellettaessa.



Ottaen huomioon yleiskaavan muuttamisen vaikeus ja hitaus, on tärkeää, että se laaditaan riittävän joustavaksi. Ehdotukseen on sisällytetty merkittävimmät nykyiset ja suunnitellut maanalaiset tilat sekä kaavoittajan tiedossa olevat hankkeet. Kaava tulee olemaan osittain vanhentunut jo hyväksymishetkellä, koska uusia hankkeita suunnitellaan jatkuvasti ja koska osa kiinteistöomistajista ei välttämättä vielä halua hankkeitaan merkittäväksi kaavaan. Siksi on hyvä, että kaavamääräyksissä on sallittu muunkin kuin kaavan osoittaman tilatarpeen mukainen rakentaminen, mikäli siitä ei aiheudu olennaista haittaa.

HELSINGIN SEUDUN KAUPPAKAMARI

Heikki J. Perälä
toimitusjohtaja

Tiina Pasuri
maankäyttö- ja liikenneasioiden päällikkö

Maankäyttö ja ympäristö

19.3.2021

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristölautakunta
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Lausuntopyyntö 24.1.2021
Kymp/Maka/HEL 2017-001746

Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 ehdotus

Kiitämme lausuntopyynnöstänne.

Olemme lausuneet Helsingin maanalaisen yleiskaava osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 12.6.2017 ja luonnoksesta 25.5.2020. Olemme tutustuneet kaavanlaatijan vuoropuheluraporttiin ja siinä esitettyyn vastineeseen Fingridin lausunnosta.

Olemme tuoneet lausunnoissamme esille, että kaavan laatimisessa otetaan huomioon Fingridin 400 kV maakaapelihanke Länsisalmi-Viikinmäki (<https://www.fingrid.fi/kantaverkko/suunnittelu-ja-rakentaminen/voimajohdot/helsingin-kaapeliyhteyden-ymparistoselvitys/>). Fingrid on käynnistänyt 400 kV kaapelihankkeen yleissuunnittelun vuoden 2021 alussa. Lisätietoja kaapelin suunnittelutilanteesta, tilavarauksesta ja paikkatiedoista antavat Fingridissä Risto Ryyänen, puh. 030 395 5219 ja Jussi Rantanen, puh 030 395 5274 (etunimi.sukunimi@fingrid.fi).

Vastineessa todetaan, että Fingridin 400kV maakaapelihankkeen Länsisalmi – Viikinmäki toteuttamisedellytykset turvataan, ja että maankäytön suunnittelussa otetaan myös huomioon nykyisen sähkönsiirtoverkon ohella sähkönsiirtoverkon laajenemisen edellyttämät tilavaraukset. Fingridillä ei ole siten maanalaisen yleiskaavan ehdotuksesta.

Fingridin voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. Tämä lausunto koskee Fingrid Oyj:n voimajohtoja.

Pyydämme lähettämään meille tietoa kaavan etenemisestä. Tätä kaavoitusasiaa Fingrid Oyj:ssä hoitaa Mika Penttilä puh. 030 395 5230.

Yleis- ja asemakaavat, joissa on Fingrid Oyj:n voimajohtoja tai muita toimintoja, pyydämme lähettämään lausunnonle mieluiten sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@fingrid.fi tai kirjallisena osoitteella Fingrid Oyj, Maankäyttö ja ympäristö, PL 530, 00101 HELSINKI.

Ystävällisin terveisin

Fingrid Oyj
Maankäyttö ja ympäristö



Mika Penttilä
vanhempi asiantuntija

Fingrid Oyj

Katuosoite
Läkkisepäntie 21
00620 Helsinki

Postiosoite
PL 530
00101 Helsinki

Puhelin
030 395 5000

Faksi
030 395 5196

Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
etunimi.sukunimi@fingrid.fi
www.fingrid.fi



19.03.2021

BR4836
2396/10.02/2020

Helsingin Kaupunki
Kirjaamo

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Helsingin Kaupungin kaupunkiympäristölautakunnan lausuntopyyntö **KYLK/ HEL 2017-001746**

HELSINGIN MAANALAINEN YLEISKAAVA 2021 EHDOTUSVAIHE

1. Yleistä

Helsingin kaupunkiympäristölautakunta on pyytänyt viitteenä olevalla asiakirjalla Puolustusvoimien lausuntoa Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 ehdotuksesta.

2. Puolustusvoimien lausunto

Puolustusvoimien hallintoyksiköt ovat tutustuneet maanalaisen yleiskaavan 2021 ehdotusvaiheen materiaaleihin ja Puolustusvoimat lausuu huomioinaan:

Vaikka kaava on yleispiirteinen ja kaavamerkinnot yleiskaavassa ovat periaatteellisia ja yleispiirteisiä, tulee kaavassa esitettävän materiaalin/kohteiden julkisuuteen kiinnittää erityistä huomiota muidenkin kuin valtionhallinnon tilojen osalta. Yksityiskohtaista maanalaista kaavoitusmateriaalia ei tulisi julkaista ollenkaan julkisesti, vaan materiaalin tulisi olla noudettavissa vain henkilökohtaisesti.

3. Yhteystiedot

Asiaa 1. Logistiikkarykmentissä hoitaa kiinteistöinsinööri Antti Erämo p. 0299571263 tai sp. Antti.Eramo@mil.fi

Komentaja
Eversti

Juha Kylä-Harakka

Sektorinjohtaja
Majuri

Jussi Kauppila

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

1. Logistiikkarykmentti
Esikunta
KOUVOLA

Lausunto

2 (2)
BR4836
2396/10.02/2020

LIITTEET

JAKELU

TIEDOKSI

PE
ILMAVE
MERIVE
KAARTJR
PVTIEDL
PVJJK

Kaupunkiympäristölautakunnalle

helsinki.kirjaamo@hel.fi

LAUSUNTO EHDOTUKSESTA MAANALAISEKSI YLEISKAAVAKSI

Helsingin Yrittäjät ry lausuu Helsingin maanalainen yleiskaava 2021-ehdotuksesta (nro 12704, HEL 2017-001746 T 10 03 02 00) seuraavaa.

Yleiskaavaehdotuksen tiivistelmässä todetaan ”*Maanalainen yleiskaava on kaupungin strateginen maankäyttösuunnitelma, jolla varataan maanalaiset tilat kaupungin elintärkeisiin toimintoihin ja liikenteelle pitkällä aikatahtimella. Maanalainen yleiskaava tukee ja mahdollistaa osaltaan kaupunkirakenteen tiivistämisen ja viihtyisän ympäristön maan päällä.*” Näkemyksemme mukaan maanalaisessa yleiskaavassa merkityksellistä on, että se mahdollistaa ennen kaikkea kaupungin keskeisen kantakaupungin tiivistämisen ja hyvän toimivuuden.

Voimassa olevaan maanalaiseen yleiskaavaan verrattuna ehdotuksessa ovat uusina tavoitteina maanalaisten kaupallisten ympäristöjen ja kävely-ympäristöjen kehittäminen, viihtyisyyden parantaminen, toiminnallisten yhteyksien luominen maanalaisten raideliikenneasemien alueilla sekä liikennetunnelit. Pidämme näitä uusia tavoitteita tärkeinä erityisesti kaupungin keskustan vetovoimaisuuden ja toiminnallisuuden kehittämisessä. Uusi maanalainen yleiskaava mahdollistaa Helsingin keskustan kehittämistä edistävien liikenneratkaisujen toteuttamisen ja maanalaisten tilojen kehittämisen yritystoiminnan käyttöön. Myös Helsingin keskustan infrastruktuurin turvaaminen ja kustannustehokas toteuttaminen on yritysten näkökulmasta tärkeää. Maanalaiset tilat ovat merkittävä potentiaali lisätä Helsingin keskustan ja muidenkin alueiden kaupallista vetovoimaa.

Liikennetunnelivaraukset ja maanalaiset yhteystarpeet

Helsingin keskustan kehittämisessä erilaiset liikenneratkaisut ovat keskeisessä asemassa keskustan saavutettavuuden kannalta. Tiivis rakentaminen keskustan alueella edellyttää yhä useammin maanalaisten ratkaisuvaihtoehtojen toteuttamista, ja maanalaisen yleiskaavan avulla voidaan sujuvoittaa erilaisten liikennehankkeiden toteuttamista. Yleiskaavassa mahdollistetaan raideliikenteen tarpeellisia kehittämishankkeita, kuten Lentoradan ja Helsinki-Tallinna -tunnelin toteuttaminen. Keskeistä on myös tehdä kaavaan varaukset Pissararata -hankkeelle jatkokehittämistarpeineen.

Pidämme tärkeänä mahdollistaa kaavoissa myös autoliikennetunnelien rakentaminen. Niillä voidaan helpottaa keskustan saavutettavuutta, liikenteen ruuhkautumista ja satamien toimivuutta. Yleiskaavaehdotuksessa vanha keskustatunnelin varaus korvataan uudella tunnelivarauksella. Katsomme, että keskustatunnelivaraus yhteysvarauksineen tulee sisällyttää yleiskaavaan laajana, jotta kaava mahdollistaa kaupungin kasvun tulevaisuudessa edellyttämiä tarpeita.

Keskeinen osa Helsingin keskustan saavutettavuutta ovat myös toimivat pysäköinti-järjestelyt. Maanalaisessa yleiskaavassa on asianmukaisesti varauduttu nykyisten maanalaisten pysäköintilaitosten laajennuksiin sekä uusiin laitoksiin. Uusilla pysäköintitiloilla edistetään keskustan saavutettavuutta ja toimivuutta, mikä parantaa keskustassa toimivien yritysten toimintaedellytyksiä tulevaisuudessa.

Uudet joukkoliikenneyhteyksien varaukset yleiskaavassa lisäävät maanalaisten tilojen kulkuvirtoja ja kasvattavat toteutuessaan maanalaisten tilojen merkitystä kauppapaikkoina. Maanalaisten tilojen kehittäminen nykyistä laajemmin palveluyritystoiminnan käyttöön on niin kaupunkilaisten kuin kaupunginkin etu.

Kaupungin tulisi tarkentaa, missä määrin on tarkoituksenmukaista kaupungin itse hoitaa maanalaisia palvelutoimintoja ja missä määrin kilpailuttaa niiden hoitoa yksityiselle sektorille. Kaupungin tulisi lähtökohtaisesti kilpailuttaa mm. auto- ja pyöräpysäköintilaitosten hallinnointi yksityisten toimijoiden kesken.

Maanalaisen huoltoliikenteen nykyisten varausten lisäksi on syytä selvittää myös mahdollisuudet lisätä maanalaisen huoltoa tulevaisuudessa. Keskusta-alueen huolto- ja jakeluliikenteen toiminnan kehittämistä on tarpeen tarkastella kokonaisuutena.

Muut liikennetunnelit ja yhdyskäytävät

Maanalaisessa yleiskaavassa on myös varauksia kevyen liikenteen tunneleihin ja jalankulun yhdyskäytäviin. Niillä tulee olemaan suuri merkitys keskustan sisäisten yhteyksien kehittämisessä ja liikkuvuuden parantamisessa. Katsomme, että varaukset tulisi saada toteutumaan muun kaupunkikehittämisen yhteydessä, jotta uudet kaupunkitilat saataisiin mahdollisimman hyvin ja oikea-aikaisesti toimiviksi.

Maanalaisen yleiskaavan lähtökohtana on, että erityisesti maanalaisten joukkoliikennevälineiden asemilla ja yhteyskäytävillä tulee tehdä varaukset erilaisille palvelutoiminnoille. Pidämme tärkeänä linjausta, jossa jo yleiskaavoituksella mahdollistetaan hyviä liikepaikkoja yrityksille ja näin myös parannetaan matkustajien mahdollisuutta saada helposti palveluita matkanteon yhteydessä.

Kevyen liikenteen tunneleiden ja yhdyskäytävien elävöittämiseksi ja niiden viihtyisyyden parantamiseksi olisi tärkeää rakentaa tunneleiden yhteyteen paikkoja erilaisille palvelutoiminnoille, jotka voisivat tuottaa lisäarvoa tunneleiden käyttäjille. Esimerkiksi Kaisan tunneliin on suunniteltu pyöräpysäköintiä, mutta samoihin tiloihin tulisi mahdollistaa myös yritystoimintaa.

Maanalaiset kaupalliset palvelut sekä kävelyalueet

Maanalaisten tilojen kehittämisessä on tarpeen luoda säältä suojattuja maanpäällisten ja maanalaisten kulkureittien verkostoja. Jalankulkijoiden tulisi voida kävellä sujuvasti ja miellyttävässä ympäristössä paikasta toiseen. Sujuvat reitit helpottavat asiointia ja mahdollistavat uusien palvelujen sijoittumisen kulkureittien varrelle, mikä lisää keskustan palvelutarjontaa ja vetovoimaa.

Yleiskaavassa on osoitettu Helsingin keskustan alueelle paljon tiloja ja tilavarauksia erilaisille palveluille ja kävelyalueille. Alueella on vielä hyödyntämätöntä ja ajan myötä

merkittävästi myös uutta kaupallista potentiaalia. Kaavoituksessa tulee myös varmistaa mahdollisuus käyttää tiloja joustavasti eri tarkoituksiin tarpeiden muuttuessa.

Tiiviin ydinkeskustan palvelut hakevat uutta tilaa niin kerroksista kuin maan alta. Maanalaiset tilat ovat useimmiten tiiviissä keskustassa toiminnallisesti parempia kuin katu- tasoa ylemmissä kerroksissa olevat tilat. Tähän vaikuttavat maanalaiset pysäköinti- laitokset ja maanalaiset joukkoliikennejärjestelmät, joiden toiminta keskustan alueella on laajentumassa.

Maanalaisesta yleiskaavasta mahdollistava

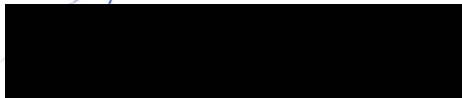
Maanalainen yleiskaava 2021-ehdotus luo edellytykset kehittää Helsinkiä toimivana kaupunkina. On hyvä, että jo yleiskaavoituksessa linjataan yritystoiminnan kasvavia mahdollisuuksia käyttää maanalaisia tiloja liiketoiminnassa.

Maanalaiset liikenneratkaisut ovat tärkeässä asemassa keskustan saavutettavuuden ja toimivuuden kannalta. Pidämme tärkeänä, että tehtyjä varauksia saadaan myös toteutettua niin, että keskeiset ongelmat tulevat ratkaistuksi mahdollisimman sujuvasti ja oikea-aikaisesti ja kaupungin keskustan vetovoimaisuus tulevaisuudessa kasvaa.

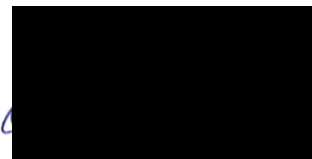
Maanalaisesta yleiskaavasta tulee tehdä mahdollisimman mahdollistava, jotta se elää ajassa tarpeiden muuttuessa. Maanalaisten tilojen myöhemmässä toteutuksessa on tärkeää tehdä laaja-alaiset yritysvaikutusten arvioinnit erilaisten toimintojen osalta.

Helsinki, 19.3.2021

HELSINGIN YRITTÄJÄT ry



Mari Laaksonen
Puheenjohtaja



Tiina Oksala
Toimitusjohtaja

Kaupunkiympäristölautakunta

Asia **KYLK/ HEL 2017-001746**

Suomen Omakotiliitto kiittää Kaupunkiympäristölautakuntaa mahdollisuudesta lausua näkemyksensä esityksestä KYLK/ HEL 2017-001746, joka koskee Helsingin maanalaista yleiskaavaehdotusta 2021

Suomen Omakotiliitto on maamme pientaloasukkaiden ja vapaa-ajan asunnon omistajien valtakunnallinen edunvalvonta- ja palvelujärjestö. Omakotiliitto on maamme 1,1 miljoonan pienkiinteistön omistajan ja 2,7 miljoonan asukkaan asialla. Lisäksi liitto ajaa maamme lähes 500 000 vapaa-ajan asunnon omistajan etua. Omakotiliittoon kuuluu 250 vapaaehtoisvoimin toimivaa omakotiyhdistystä ja vapaa-ajan asukkaiden yhdistystä, joiden yhteenlaskettu jäsenmäärä on 72 000 jäsentä.

Suomen Omakotiliitto esittää kirjallisena lausuntonaan esityksistä seuraavaa:

Suomen Omakotiliitto kiittää aikaisempien kommenttiansa huomioimisesta nykyisessä nähtävillä olevassa ehdotuksessa eikä esitä uusia kommentteja tai korjausesityksiä Helsingin maanalaisen yleiskaava 2021-ehdotukseen.

kunnioittavasti



Suomen Omakotiliitto ry

Janne Tähtikunnas
Toiminnanjohtaja, DI
Puhelin: 0400 893 583
Sähköposti: janne.tahtikunnas@omakotiliitto.fi
Osoite: Asemapäällikönkatu 12 B, 00520 Helsinki

www.omakotiliitto.fi
www.facebook.com/Omakotiliitto

Geologian tutkimuskeskus
Espoo

Helsingin kaupungin kirjaamo
Kaupunkiympäristön toimiala
PL 10
00099 Helsingin kaupunki

LAUSUNTO HELSINGIN MAANALAISEN YLEISKAAVAN 2021 EHDOTUKSESTA JA SIIHEN LIITTYVÄSTÄ AINEISTOSTA

Geologian tutkimuskeskus (GTK) kiittää mahdollisuudesta lausua Helsingin kaupungin maanalaisen yleiskaavan 2021 ehdotuksesta ja toteaa että ehdotuksessa on hyvin otettu huomioon aiempia GTK:n luonnosta koskevia lausuntoja. Kallioresurssien osalta GTK esittää kuitenkin vielä lausunnossaan seuraavaa:

Vuorovaikutusraportti

Kohta 3.3 Vastineet viranomaisten kannanottoihin / **Louheen käyttömahdollisuudet**

On totta, että kaavoituksen yhteydessä ei määritetä louheen laatua ja sijoituspaikkoja. Olisi kuitenkin hyvä kirjata ylös, että *kaavoituksen jälkeen tapahtuviin lisäselvityksiin sisällytetään myös kallioaineksen laadun inventointi*, koska tällä tuetaan kiertotalouden tavoitteita.

Aktiivinen hankkeiden aikainen kiviaineksen seuranta ei valitettavasti anna riittävää mahdollisuutta resurssiviisaaseen kallioainesten hyödyntämiseen. Kiertotalouden kannalta on keskeistä tavoitella pitkän tähtäimen hyötyjä projekti kohtaisten hyötyjen sijaan. Kun louhittavan materiaalin laatu kiviaineksena tunnetaan jo materiaalin louhintapaikalla, voidaan esimerkiksi heikompileatuiset kiviainekset ohjata täyttöihin ja korkeamman lujuuden kiviaineksia esimerkiksi kantavien rakenteiden materiaaleiksi.

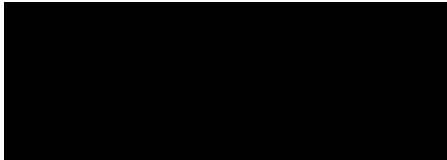
Esimerkiksi nykyisin on normaali käytäntö sekoittaa eri louhintapaikoilta peräisin olevia kiviaineksia keskenään, minkä seurauksena heikommat ja lujemmat kallioainekset sekoittuvat keskenään.

19.3.2021

Kohta 3.5 Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin/**Louheen käyttömahdollisuudet sekä kallio- ja maaperätiedon hyödyntäminen**

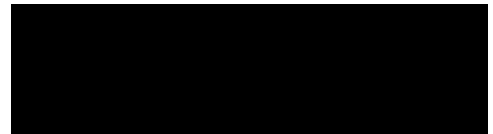
Kallioresurssialueiden inventointi ei kerro kallioainesten laadusta kiviaineksena ja soveltuvuudesta esimerkiksi kantaviin rakenteisiin. Kiviaineksen soveltuvuuden arviointi, edellyttää näytteiden ottoa ja kiviaineksen testaamista. Tämä korostaa myös, että *kaavoituksen jälkeen tapahtuviin lisäselvityksiin kannattaa sisällyttää myös kallioaineksen laadun inventointi.*

Espoossa 19.3.2021



Olli Breilin

Johtaja



Hannu Lahtinen

Päällikkö



helsinki.kirjaamo(a)hel.fi

Viite: KYLK/HEL 2017-001746

Lausunto yleiskaavan muutosehdotuksesta, Helsinki, maanalainen yleiskaava

Helsingin kaupunkiympäristön toimialan maankäytön yleissuunnittelupalvelu on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Helsingin maalaisen yleiskaavan 2021 ehdotuksesta (nro 12704).

Uudenmaan ELY-keskus lausui kaavasta edellisen kerran sen luonnosvaiheessa 26.6.2020. Luonnosvaiheessa Uudenmaan ELY-keskus kiinnitti erityistä huomiota riittävään liikennevaikutusten arvioinnin tarpeeseen. Luonnosvaiheessa lausutun lisäksi Uudenmaan ELY-keskus lausuu seuraavaa:

Ilmastovaikutukset

Uudenmaan ELY-keskuksessa on aloitettu 1.9.2020 kolmivuotinen hanke, jolla kehitetään ilmastovaikutusten arviointia ja huomioon ottamista kaavoituksessa sekä YVA- ja SOVA-menettelyssä. Hanke liittyy hallitusohjelman tavoitteeseen, että Suomi on hiilineutraali vuonna 2035.

Helsingin maalaisen yleiskaavan ehdotus vaikuttaa noudattavan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, maakuntakaavan ja kaupunkistrategian ilmastoon liittyviä linjauksia. Kaavaselostuksen sisältämä ilmastovaikutusten tarkastelu esittelee kaavaratkaisuihin kytkeytyviä ilmastonäkökohtia ja -vaikutuskanavia. Maanalainen yleiskaava näyttäisi tukevan Helsingin yleiskaavan 2016 myönteisten ilmastovaikutusten toteutumista. Maanalainen rakentaminen luo osaltaan mahdollisuuksia tiiviimmälle maanpäälliselle kaupunkirakenteelle, joka on oikein toteutettuna energiankäytön, rakentamisen, liikenteen sekä hiilinielujen ja -varastojen ilmastovaikutusten näkökulmasta parempi kuin vähemmän tiivis kaupunkirakenne.

Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali kaupunki vuonna 2035, jonka saavuttamiseksi on laadittu Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelma. Määräysten, selostuksen ja ilmastovaikutusten tarkastelun perusteella maanalainen yleiskaavaehdotus edistää asetettuja ilmastotavoitteita, vaikka kaavan vaikutusten peilaus toimenpideohjelman tavoitteisiin vaikuttaa vähäiseltä.

Maalämpöselvitykset ja niiden pohjalta tehdyt kaavamääräykset tukevat

erityisesti toimenpideohjelman uusutuvan energian tuotannon tavoitteita. Maanalainen yleiskaava ottaa kantaa maalämpökaivojen toteutukseen ja linjaa maalämpökaivojen suunnitteluperiaatteita Helsingissä. Kaava-aineisto tuo esiin maankäytön tehostumisen aiheuttamia haasteita kiinteistökohtaisille maalämpöjärjestelmille ja maalämpöpotentiaalin hyödyntämiseen tehokkaasti rakennetuilla alueilla. Kaavamääräyksissä ohjeistetaan edistämään ja selvittämään alueellisia maalämpöratkaisuja asemakaavoituksen ja kunnallisteknisen yleissuunnittelun yhteydessä. Tämä ohje edistää maalämpöpotentiaalin hyödyntämistä Helsingissä.

Hillinnän lisäksi kaavasunnittelussa on huomioitava ilmastonmuutokseen pitkällä aikavälillä tuomiin muutoksiin sopeutuminen ja sään ääri-ilmiöihin varautuminen kaava-alueella. Maanalaisen yleiskaavan määräykset edellyttävät, että maanlaisia tiloja ja niiden yhteyksiä suunniteltaessa ja toteuttaessa on huomioitava merenpinnan tason muutosten, hulevesien ja teknisen huollon verkostojen aiheuttama tulvariski. Selostuksen perusteella jää hieman epäselvää, miten systemaattisesti ja kattavasti tulvariskiä on tarkasteltu ilmastonäkökulmasta kaavatyön yhteydessä. Muita maanlaisiin tiloihin ja niiden rakentamiseen liittyviä ilmastonmuutoksen sopeutumisen tarpeita ja keinoja ei ole kaava-aineistossa käsitelty.

Kokonaisuudessaan maanalaisen yleiskaavaselostuksen ilmastovaikutusten arviointi on ylimalkainen. Pelkästään Helsingin maanalaisen yleiskaavan merkittävyyden vuoksi kaavaa varten olisi ollut syytä tehdä erillinen, mahdollisesti laskelmiin pohjautuva kattavampi ilmastovaikutusten arviointi. Sen avulla olisi voitu selkeämmin osoittaa, miten maanalaisen yleiskaavan toteutus vaikuttaa kaupungin alueen kasvihuonekaasupäästöihin ja miten kaavavaiheen ratkaisuilla vastataan Helsinginkin mittakaavassa merkittävän kaavan toteutumisen myötä syntyvien negatiivisten ilmastovaikutusten ja kaupungin ilmastotavoitteiden väliseen ristiriitaan. Eri ilmastonäkökohtien kokoluokka ja merkittävyys olisi pitänyt tuoda selkeämmin arvioinnissa esiin. Selostus ja sen ilmastovaikutusten arviointi ei kerro selkeästi, miten laadittava maanalainen yleiskaava ja Helsingin yleiskaavaa 2016 tukevat toisiaan ilmastonäkökulmasta.

Monet näkökohdat jäävät kaavaselostuksen ilmastovaikutusten arvioinnissa toteavalle tasolle. Arviointi sisältää runsaasti perustelemattomia väitteitä. Esimerkiksi sen mukaan maanalaisten tilojen käytöstä syntyy selvästi rakentamisvaihetta suurempi osa tilojen elinkaarenaikaisista kasvihuonekaasupäästöistä. Tällaisen väitteen pitäisi perustella, miksi maanalaisten tilojen louhinta- ja rakentamisvaiheen toimintojen, kuljetusten ja louheen jatkokäsittelyn aiheuttamat päästöt ovat pienemmät kuin pidemmällä aikavälillä energiatehokkuuden ja uusiutuvien energialähteiden osuuden kasvun myötä supistuvat tilojen käytönaikaiset päästöt. Samanlaisia perustelemattomiksi jääviä arviointeja liittyy myös esimerkiksi teknisen

huollon laitosprosessien keskittämiseen, energia- ja yhteiskäyttötunnelien vähähillistä energiantuotantorakennetta tukevaan toteutukseen sekä maanalaisten liikennehankkeiden mahdollistamiin huolto- ja logistiikkaliikenteen päästövähennyksiin.

Liikennejärjestelmä

Maanalainen yleiskaava käsittelee kaikkia liikenteen väylämuotoja. Kaavassa tavoitellaan laadukasta kävely-ympäristöä ja sen kytkemistä raideliikenteen solmukohtiin. Myös pyöräilyn olosuhteita edistetään osoittamalla pyöräilytunneleita ja kaavassa on useita tilavaroituksia raideliikenteelle ja radoille. Maanalaisella pysäköinnillä ja liikennetunneleilla voidaan myös lisätä katutilan viihtyisyyttä ja turvallisuutta, etenkin jos kestävä liikumisen kulkumuoto-osuus kasvaa ja maanpäällistä katutilaa saadaan rauhoitettua ajoneuvoliikenteeltä. Maanalainen yleiskaava antaa hyvät edellytykset varmistaa liikenteen toimivuus ja kehittää kestävää kaupunkiliikennettä Helsingissä.

Liikennetunnelimerkinnot

Kaavaselostuksessa todetaan, että maanalainen yleiskaava ei muuta yleiskaavan 2016 liikennejärjestelmäratkaisua, vaan täsmentää sitä liikennetunnelien osalta. Selostuksen mukaan maanalaisen yleiskaavan laatimisen yhteydessä on tullut esille pienehköjä tarkistustarpeita Yleiskaava 2016 liikennetunneliratkaisuihin. Muutamia liikennetunnelimerkintöjä tarkistetaan ja joitain merkintöjä kumotaan. Kumottavat merkinnät on todettu kaavakartan yhteydessä sekä perusteltu tarkemmin kaavaselostuksen liitteessä.

Uudenmaan ELY –keskuksella ei ole huomautettavaa Honkasuontunnelin (kehä II) eikä myöskään Kumpulantunnelin ja Hermannintunnelin tilavaroituksista luopumiseen. Kaavaehdotukseen sisältyvä Korppaantunneli kytkeytyy pääväyläverkkoon kuuluvalla valtatielle 1. Kaavaehdotukseen on osoitettu suuntaisliittymä (maanalainen eritasoliittymä) suunnitellun Korppaantunnelin länsipäähän, joka korvaa aiemmin voimassa olleen yleiskaavamerkinnän täydellisen eritasoliittymän merkinnän. Merkinnällä varaudutaan nyt vain läntisen suunnan rampeihin. Kaavamerkintään ei ELY-keskuksella ole huomautettavaa.

Pasilanväylän tunneliosuuksien, joista kaavaan on jäämässä vain läntinen Korppaantunneli, on jo aiemmin todettu rakentuvan katuina. Näiden väliin sijoittuvan Hakamäentien ottaminen kaduksi tulee laittaa vireille, sillä yhteydellä on lähinnä paikallista merkitystä.

ELY-keskuksen näkemyksen mukaan maanalainen yleiskaava muuttaa Yleiskaava 2016 liikennejärjestelmäratkaisua ja osa tehdyistä tarkistuksista on todennäköisesti merkittäviä. ELY-keskus on luonnosvaiheen lausunnossa todennut, että etenkin Pasilanväylään

kuuluvilla Kumpulantunnelilla ja Korppaantunnelilla sekä Hermannintunnelilla ja Keskustatunnelilla on todennäköisiä merkittäviä vaikutuksia myös valtakunnalliseen päätieverkkoon ja esittänyt tarpeen arvioida liikennetunnelien laajempia seudullisia ja valtakunnallisia liikennejärjestelmävaikutuksia. Näistä liikennetunnelivarouksista kumotaan nyt Kumpulantunneli ja Hermannintunneli, lisäksi keskustatunnelin ratkaisua on muutettu. Kaavaehdotuksessa osoitetaan uutena liikennetunnelimerkintänä Länsisatamaan johtava Satamatunneli. Liikennetunnelien seudullisia ja valtakunnallisia liikennejärjestelmävaikutuksia ei kuitenkaan ole vielä ehdotusvaiheessakaan arvioitu.

Liikenteellisten vaikutusten arviointi osana yleiskaavaa

ELY-keskus pitää hyvänä, että maanalaisessa yleiskaavassa varaudutaan tarvittaviin, mahdollisesti toteuttamatta jääviinkin, tilavarauksiin. On kuitenkin ongelmallista siirtää laajempien seudullisten ja valtakunnallisten liikennejärjestelmävaikutusten arviointi vasta hankesuunnittelu- ja asemakaavavaiheeseen. Luonnoksen vastineessa on mainittu, että *"Hankkeiden vaikutuksia on arvioitu jo yleiskaavan 2016 yhteydessä ja myös osana Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelman vaikutusten arviointia."* Yleiskaava 2016 yhteydessä ELY-keskus on huomauttanut samasta vaikutusten arvioinnin puutteesta. MAL 2019 suunnitelman vaikutusten arvioinnissa ei liikenneverkon kuvauksissa ole mukana pitkän aikavälin tilavarauksia, kuten nyt maanalaisessa yleiskaavassa osoitettavia liikennetunneliteita.

Länsisataman liikenteen ratkaisuksi on kaavaehdotuksessa esitetty tunneliyhteyttä sataman ja kt 51 (Länsiväylä) välille. Ratkaisu on todennäköisesti tarpeen. Kantakaupungin satamien (Länsisatama, Katajanokka, Eteläsatama) käytöstä on Helsingissä tehty päätöksiä, joiden mukaan Eteläsatamasta siirretään liikennettä Katajanokalle ja Länsisatamaan. Kaavassa esitettyä Länsisataman satamatunnelia tulee todennäköisesti käyttämään aiempaakin suuremmat liikennemäärät, mutta tietoa ennustetusta liikennemäärästä ei ole esitetty kaavan mukana toimitetusta aineistosta. Vaikutusten suuruusluokkaa valtakunnalliselle liikenneverkolle ei kaava-aineistosta pysty päättämään.

ELY-keskuksen saaman tiedon mukaan Helsingin satama on tehnyt vaikutusten arviointia eri skenaarioilla kaupungin periaatepäätöksen tueksi (2/2021 kaupunginvaltuuston pöytäkirja 3.2.2021). Selvityksessä on tuotu esiin vaikutukset vain kaupungin katuverkolle sekä keskustaluokalle. Sataman kehittämiseksi valitulla vaihtoehdolla on arvioitu olevan matkustaja- ja rahtiliikenteen määrän kasvua Länsisatamassa 2019 vuoteen 2040. Matkustajaliikenteen arvioidaan kasvavan 11.6 miljoonasta 14.1 miljoonaan sekä henkilöautoliikenteen 1.6 miljoonasta 1.9 miljoonaan ajoneuvon ja raskaan liikenteen määrän 600 000 ajoneuvosta 860 000 ajoneuvon vuoteen 2040 mennessä.

Satamatoimintojen muutosten laajempia vaikutuksia seudulliselle liikenteelle ja valtakunnalliselle liikenneverkolle ei ole selvitetty.

Länsisatama on osa Keski-Euroopasta Baltian kautta Suomeen ja pohjoismaihin tulevaa multimodaalista TEN-T ydinverkkokäytävää, eli korkeimman statuksen omaavaa Euroopan laajuista väyläverkkoa. Sataman toiminnan edellytyksenä on myös maaliikenneyhteyksien toimivuus muualle Suomeen. Länsisataman kasvavilla liikennemäärillä on väistämättä vaikutusta kantatien 51 (Länsiväylä) ohella seututielle 101 (kehä I ja sen tunnelit) ja siitä edelleen tavaraliikenteen keskeisille valtakunnallisille reiteille, etenkin päätieverkkoon ja TEN-T verkkoon kuuluville valtateille 1 (Turunväylä) ja 4 (Lahdenväylä). Myös suunniteltu Keskustatunneli kytkeytyisi kantatielle 51 (Länsiväylä). Kehittyvien satamatoimintojen lisäksi Länsiväylän kapasiteettiin tulee vaikuttamaan maankäytön kehittyminen Länsiväylän varrella esim. Koivusaassa ja Lauttasaassa. ELY-keskus korostaa, että Länsiväylän (kt 51) ja kehä I:n (mt 101) liikenteen tulee olla sujuvaa ja turvallista. Näillä väylillä on merkittävä rooli raskaan liikenteen valtakunnallisina reitteinä.

Ajoissa tehty vaikutusten arviointi, vaikkakin alustava ja yleispiirteinenkin, antaisi mahdollisuuden arvioida tarvetta jatkoselvityksiin ja tarvittaessa varautua kasvaviin liikennemääriin Helsingin aluetta laajemmalla liikenneverkolla. Onko liikenneverkon joissain osissa uhkana kapasiteetin riittämättömyys? Syntyykö liikennetunneleihin jonoja? Missä raskas liikenne odottaa satamaan pääsyä, kun jo nykytilassakin raskaan liikenteen taukopaikkojen ja ajantasauspaikkojen puute on pääkaupunkiseudulla akuutti ongelma. Näitä asioita ei voida ratkoa, kun liikennejärjestelmätason vaikutuksia ei ole selvitetty jo yleiskaavavaiheessa. Kaavaselostuksen mukaan laajemmat vaikutukset tullaan selvittämään hankesuunnittelussa ja asemakaavoituksessa, mutta tällöin kaava-alueella laajemmalla alueella tarvittavia toimenpiteitä ei välttämättä ehditä toteuttamaan.

Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan maanalaisen yleiskaavan liikenneratkaisujen laajempien seudullisten ja valtakunnallisten liikennejärjestelmävaikutusten arviointia tulee tehdä. Maankäyttö- ja rakennuslain 9 § edellyttää selvittämään kaavaa laadittaessa kaavan vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia. Erityisen selvityksen kohteena maanalaisessa yleiskaavassa tulee olla Länsisataman toiminta ja satamatunneli, jolla on selvästi kuntarajat ylittäviä vaikutuksia liikennejärjestelmään. Myös Korppaantunnelin vaikutukset valtatielle 1 (pääväylä) tulee vähintään kuvata hyödyntäen tehtyjä selvityksiä.

ELY-keskuksen liikennevastuualue on valmis yhteistyössä osallistumaan maanalaisen yleiskaavan vaikutusten arviointiin ja ehdottaa tämän vuoksi erillisen työneuvottelun järjestämistä varsinaisen viranomaisneuvottelun lisäksi. Selvitykset on hyvä tehdä ennen kaavan

eteenpäin viemistä, kuten ELY-keskus on jo aiemminkin todennut. Tarvittavat selvitykset on syytä laatia nopealla aikataululla, etenkin jos maanalainen yleiskaava on edellytys esimerkiksi asemakaavoituksen tai maanpäällisten liikenneratkaisujen suunnittelun etenemiselle.

Satamatunnelin liikennetekniset selvitykset hankesuunnittelussa

Länsisatamaan johtavan tunnelin jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon liikennetekniset vaatimukset mm. Länsiväylän kaistajärjestelyille ja erikoiskuljetusten ja vaarallisten aineiden kuljetuksille. Kasvavan liikenteen vaikutukset mm. meluun sekä ilmanlaatuun tulee myös selvittää. Kaava-aineistossa satamatunnelin todetaan olevan kiinteistö. Sitä, miten kiinteistönä toteuttava liikenneyhteys voitaisiin kytkeä maantieverkkoon, vaatii myös jatkoselvittämistä.

Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että satamatunnelilla on selkeä hankevastaava (Helsingin Satama Oy). Hanke saattaa edellyttää YVA-lain mukaista menettelyä.

Kaavamääräykset koskevat rakentamiseen koskevia seikkoja. Toteuttamistahosta ei voi antaa määräyksiä, kuten nyt on tehty.

Maanalainen yleiskaava ja rakennettu kulttuuriympäristö

Yleiskaavaehdotuksessa on tunnistettu sen vaikutukset arvokkaihin kulttuuriympäristöihin maanpäällisten rakenteiden osalta. Hankekohtainen arviointi tehdään hankekohtaisessa suunnittelussa. Myös Helsingin yleiskaavassa ja asemakaavoissa on annettu reunaehdotuksia, jotka tulee ottaa huomioon maanpäällisten rakenteiden tarkemmassa suunnittelussa. Myös maanalaisen yleiskaavan koko kaava-alueella koskevassa yleismääräyksessä määrätään kulttuuriympäristöjen huomioimisesta.

ELY-keskus toteaa, että erityisesti uusien maanpäällisten yhteyksien toteuttamisessa tulee noudattaa erityistä tarkkuutta ja laadukasta suunnittelua etenkin, milloin ne sijoittuvat kantakaupungin arvokohteisiin tai niiden lähetyville. ELY-keskuksen käsityksen mukaan kaavaratkaisu huomioi ja turvaa Helsingin arvokkaat kulttuuriympäristöt maanalaisen yleiskaavan mahdollistamien maanpäällisten rakenteiden osalta.

Rakentamisen aikaisten vaikutusten arviointi

Kaavaselostuksessa esitetään ”Vaikutukset rakentamisen ja käytön aikana” kohdassa 5.8 seuraavasti:

”Hankkeiden rakentamisen aikaiset vaikutukset verrattuna maanpäälliseen rakentamiseen ovat hyvinkin erilaisia. Maanalaisessa rakentamisessa vaikutukset ovat paikallisia, rakentaminen tehdään maan alla ja vaikutukset sijoittuvat vain maanalaisen hankkeen maanpäällisiin

liittymäkohtiin. Louhinnan aikaiset haitat rakentamisen alussa ovat hankkeen näkyvin osa. Rakentamisen edetessä haitalliset vaikutukset, kuten melu, pöly ja liikenteen määrä vähenevät suuaukoilla.”

Uudenmaan ELY-keskus arvioi, että rakentamisen aikana vaikutuksia syntyy eniten louheen poiskuljetuksesta. Tästä ei kuitenkaan ole esitetty mitään arviota. Liikennehaitat on melko helposti arvioitavissa liikennemäärinä, kun tiedetään kuinka paljon kalliota louhitaan ja paljonko kuljetetaan pois tunneleista.

Pohjavedet

Pohjavesi on otettu maanalaisessa yleiskaavassa riittävästi huomioon. Helsingin kaikki kaava-alueelle osuvat pohjavesialueet ovat vedenhankinnan kannalta tärkeitä pohjavesialueita (1 lk). Näin ollen maalämmön hyödyntämistä koskeva kaavamääräys ”Maalämmön käyttöä edistetään ja sitä voidaan käyttää kohteissa, joissa maalämpökaivojen poraaminen ei aiheuta merkittävää haittaa... vedenhankinnan kannalta tärkeille pohjavesialueille...” soveltuu käytettäväksi. Yleismääräys pohjaveden huomioimisesta on hyvä ja tarpeellinen.

Jatkotoimenpiteitä

Maanalaisesta yleiskaavasta on sovittu pidettäväksi maankäyttö- ja rakennuslain mukainen viranomaisneuvottelu. Uudenmaan ELY-keskus kokee lausuntonsa sisältö huomioon ottaen, että neuvottelulle on selvä tilaus. Neuvotteluissa on oltava käytettävissä alustavat vastineet, jotta viranomaiset voivat kertoa kantansa vastineen riittävydestä esitettyyn lausuntoon. Aineisto on oltava viimeistään viikkoa ennen neuvottelua osallistujien käytettävissä.

Luonnosvaiheen vastineissa liikennejärjestelmän vaikutuksia koskevassa osiossa kaupunki on viitannut hankkeiden vaikutusten arvioinnin olevan järkevämpää hanke kerrallaan. Uudenmaan ELY-keskus nostaa vielä kerran esille, että esim. erityisesti Länsi-Sataman tunneliratkaisulla on valtakunnanverkkoon heijastuvia vaikutuksia ja ratkaisulla on sen ohjeellinen luonnekin huomioiden jo tässä vaiheessa vaikutuksia, jotka tulee arvioida yleiskaavatasolla. Periaatetasolla hyväksytty tunneli on vaikuttanut jo nyt maanpäällisten asemakaavojen laadintaan kantakaupungin satamaterminaalien alueilla. Varsinaisen maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen viranomaisneuvottelun lisäksi Uudenmaan ELY-keskus esittää tältä osin vaikutusten arvioinnin rakentamisesta erillistä työneuvottelua liikenne- ja infrastruktuuri - vastuualueen kanssa, jotta tunnelivarauksen edellytyksille saadaan jo tässä vaiheessa varmempi pohja.

Asian on esiteltyt ylitarkastaja Tuomas Autere ja ratkaissut alueidenkäyttöpäällikkö Brita Dahlqvist-Solin. Merkintä sähköisestä hyväksynnästä on asiakirjan lopussa.

TIEDOKSI

UUDELY: Ilpo Huolman, Olli Jaakonaho, Eeva Kopposela, Heini Loikkanen, Marko Nurminen, Mona Sundman, Henrik Wager

Tämä asiakirja UUELY/4251/2017 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUELY/4251/2017 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Autere Tuomas 19.03.2021 11:05

Ratkaisija Dahlqvist-Solin Brita 19.03.2021 10:42

Helsingin kaupungin kaupunkiympäristölautakunta

kirjaamo@hel.fi

Lausuntopyyntö 24.2.2021, KYLK/ HEL 2017-001746

Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto Helsingin maanalaisesta yleiskaavaehdotuksesta 2021

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua Helsingin maanalaisesta yleiskaavaehdotuksesta. Ministeriö lausui kaavaluonnoksesta ja lausunto on huomioitu kaavaselostuksessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että kaavoituksessa ja kaavoihin liittyvissä hankekohtaisissa suunnitelmissa tunnistetaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä toteuttavat toimenpiteet sekä suunnitelman rahoitusohjelma, jotta alueelliset ja valtakunnalliset suunnitelmat voitaisiin parhaalla mahdollisella tavalla sovittaa yhteen. Liikennejärjestelmän kehittämistä koskevissa kysymyksissä on huomioitava myös toteuttajataho sekä kustannusvastuut ja -jaot.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistautuu parhaillaan lausuntokierroksen pohjalta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen viimeistelyyn ja toimeenpanoon. Liikenneverkon strateginen tilannekuva päivitettiin joulukuussa 2020 Liikenne- ja viestintäviraston johdolla, ja se päivitetään jatkossa kahdesti vuodessa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja liikenneverkon strategisen tilannekuvan perusteella Väylävirasto laatii investointiohjelman 6-8 vuodeksi valtion väyläverkon osalta. Uusi toimintamalli tarjoaa toivottavasti myös kunnille ja kaupungeille entistä paremman näkymän tulevaisuuden kehittämistarpeisiin ja -suuntiin.

Kaavoituksessa ja niihin liittyvissä hankesuunnitelmissa vaikutusten arviointi on olennainen osa valmistelua. Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että vaikutuksia on tarpeen arvioida laajasti, jotta päätöksenteon tueksi saadaan riittävän laadukkaat tiedot.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että sillä ei ole huomautettavaa ratatunneleihin liittyviin kaavavarauksiin ja merkintöihin ja jatkovalmistelua tehdään Tunnin juna ja Suomiradan hankeyhtöiden toimesta.

Raha-asian valiokunta puolsi, että EU-tukea haetaan CEF-rahoitusinstrumentista Helsingin Sataman liikenteen uudelleen järjestelemistä koskeviin esiselvityksiin, mikä sisältää myös selvitykset tunnelin rakentamisesta Länsisatamaan. Kaavaselostuksessa on todettu,

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

että tunneli on sataman liikennettä varten varattu tila, jonka sijainti on ohjeellinen. Tunnelin toteuttamis- ja ylläpitovastuu on Helsingin Satama Oy:llä, eikä se ole osa tie- tai katuverkkoa. Satamatunneli on Länsi-väylältä Jätkäsaareen kulkeva tunneli, jolle on tehty ohjeellisesti suunniteltu tunnelivaraus.

Satamatunnelin jatkosuunnittelussa ja yleisemmin Länsisataman maaliikenneyhteyksien suunnittelussa on tarpeen arvioida liikenneyhteyksien rooli osana TEN- T –verkkoa sekä suhteessa tunnelidirektiivin (2004/54/EY) vaatimuksiin ja liikenne- ja viestintäministeriön pääväyläasetukseen (Maanteiden ja rautateiden pääväylät ja niiden palvelutaso, 933/2018). Suunnitteilla olevan tunnelin status tulee arvioida osana käynnissä olevaa TEN-T suuntaviivojen päivitystä ja EU:n Verkkojen Eurooppa -ohjelman linjauksia.

Sabina Lindström
Ylijohtaja

Mervi Karhula
Liikenneneuvos

Jakelu
Tiedoksi

kirjaamo@hel.fi
Traficom
Väylävirasto
Uudenmaan ELY-keskus

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--



VALTIONEUVOSTO
STATSRÅDET
FINNISH GOVERNMENT

Asiakirjan sähköinen allekirjoitus
Elektronisk underskrift av dokument
Electronic signature of a document

Asia / Sak / Case:

VN/4969/2021

LVM; Helsingin kaupungin lausuntopyyntö, Helsingin maanalainen yleiskaava 2021
-ehdotus

Asiakirja / Dokument / Document:

VN/4969/2021-LVM-2

LVMlausuntoHKlmaanalainenyleiskaava.docx

Allekirjoitukset / Underskrifter / Signatures:

Allekirjoittaja Undertecknare Signed by	Allekirjoituspäivämäärä Datum för underskrift Date of signature	Varmenteen myöntäjä Certifikatutfärdare Certificate issued by
Karhula Mervi 91246606W	2021-03-22T10:03:42	C=FI, O=Vaestorekisterikeskus CA, OU=Organisaatiovarmenteet, CN=VRK CA for Organisational Certificates - G3\ OK
Lindström Sabina 91210911E	2021-03-22T10:40:12	C=FI, O=Vaestorekisterikeskus CA, OU=Organisaatiovarmenteet, CN=VRK CA for Organisational Certificates - G3\ OK

Sähköinen varmennetieto / Elektronisk certifikatuppgift / Electronic certificate information:

d9bd86ec224b632db58dc58bac8abcdb8bdeb39c5e8115d2bccbbe3ce8f9e0a9

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus ote pöytäkirjasta 22.03.2021

- Vantaan kaupungin lausunto Helsingin maanalainen yleiskaava 2021 -ehdotuksesta	1
--	---



VD/2133/00.04.03/2021

22.3.2021

Vantaan kaupungin lausunto Helsingin maanalainen yleiskaava 2021 -ehdotuksesta

Vantaan kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 ehdotuksesta, joka täydentää Helsingin yleiskaavan 2016 ratkaisuja ja turvaa osaltaan maanpäällisen maankäytön toteutumisen.

Vantaan kaupungin luonnosvaiheen lausunnossa esiin nostamat asiat on huomioitu hyvin Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 ehdotuksessa. Kaupunki pitää hyvänä ratkaisuna Tallinna-tunnelin osoittamista *Ohjeelliset suunnitellut liikennetunnelit* -merkinnällä. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi Vantaan uuden yleiskaavan (Vantaan yleiskaava 2020) 25.1.2021. Yleiskaavassa on varauduttu Lentoradan sekä Tallinna-tunnelin jatkumiseen Helsingistä Vantaalle ja edelleen lentoaseman kautta pohjoiseen niin ikään tunnelien ohjeellisella merkinnällä.

Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 ehdotuksessa on varauduttu uuden jätevedenpuhdistamon sijoittamiseksi Östersundomiin. Puhdistamon kaksi tulotunnelia ja pääpurkutunneli tulisivat HSY:n teettämän esiselvityksen mukaan sijaitsemaan osin Vantaan alueella. Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 ehdotuksessa tulotunnelit ja pääpurkutunnelit on esitetty teknisen huollon yhteystarpeina. Vantaan uuden yleiskaavan (sekä Länsisalmen alueelle voimaan jäävän yleiskaavan 2007) yleismääräysten mukaisesti kaava-alueelle on alueen pääkäyttötarkoituksen lisäksi mahdollista sijoittaa teknisen huollon laitteita, mikäli siitä ei aiheudu haittaa alueen pääasialliselle käyttötarkoitukselle. Tunnelien sijainnin ja teknisen ratkaisun täsmennyttyä niille voidaan laatia asemakaava.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS

30.3.2021

292/10.02.02/2020

Helsingin kaupunkiympäristölautakunta
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Viite: Lausuntopyyntöne 24.2.2021 KYLK/ HEL 2017-001746

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto Helsingin maanalaisesta yleiskaavaehdotuksesta 2021

Maanalainen yleiskaava on kaupungin strateginen suunnitelma, jolla sovitaan yhteen kallioon sijoittuva tehokas infrastruktuuri, liikenteen ja muiden toimintojen tila- ja tunnelivaraukset sekä näiden edellyttämät pintayhteydet. Kartan merkinnät ovat periaatteellisia ja yleispiirteisiä. Maanalainen yleiskaava on oikeusvaikutteinen ja se ohjaa asemakaavoitusta ja muuta yksityiskohtaisempaa suunnittelua. Maanalaisen yleiskaavan aikatahtain on vuodessa 2050.

Maanalainen yleiskaava 2021 korvaa vuonna 2011 voimaan tulleen Helsingin maanalaisen yleiskaavan. Se tulee olemaan myös päällekkäin voimassa Helsingin Yleiskaavan 2016 kanssa ja täydentää sitä osaltaan. Suunnitelmien ja selvitysten tarkentumisen vuoksi on kumottu tai korvattu Yleiskaavan 2016 vanhentuneita tai muuten tarpeettomaksi jääneitä tunnelivarauksia. Suunniteltuja tilavarauksia on merkitty kaavaan kolmella eri tarkkuusasteella; suunniteltu, ohjeellinen suunniteltu sekä yhteystarve. Maanalainen yleiskaava pohjautuu voimassa olevan Helsingin yleiskaavan ratkaisuihin ja vaikutusarviointeihin.

Materiaali löytyy osoitteesta: <https://kartta.hel.fi/?sukkalid=2017-001746#>

HSL on lausunut maanalaisen yleiskaavan 2021 luonnoksesta 2.7.2020.

Luonnosversiota on kaavaselostuksen mukaan muutettu liikennetunnelien osalta mm. lisäämällä ohjeellinen suunniteltu tunnelivaraus välille Länsiväylä-Jätkäsaaren satama, muuttamalla Lentoradan ja Tallinna-tunnelin merkinnät ohjeellisiksi suunnitelluiksi liikennetunneleiksi, muuttamalla ohjeellisesti suunniteltu liikennetunnelivaraus Kamppi-Katajanokka-Korkeasaari yhteystarpeeksi, sekä esittämällä, että kaavalla kumotaan Helsingin yleiskaavassa 2016 osoitetut tunnelivaraukset Keskustatunnelille, Honkasuontunnelille (Kehä II), Hermannin tunnelille, Kumpulantunnelille, Koskelantien jatkeen tunnelille sekä Viikintien suuntaiselle Kustaa Vaasan tien ja Pihlajiston väliselle tunneliosuudelle ja sen yhdyntunnelille Koskelantielle.

30.3.2021

292/10.02.02/2020

Lausuntopyynnön määräaika on 19.3.2021. HSL on saanut lisää lausuntoaikaa 30.3.2021 asti.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan Helsingin maanalaisesta yleiskaavaehdotuksesta 2021 seuraavaa:

Yleistä

Maanalainen yleiskaava on tärkeä suunnitelma erityisesti tulevaisuuden ratkaisuja varten tehtävien teknisten varausten kannalta. Siinä on hyvin varauduttu yleiskaavan 2016 ja sen jälkeen täsmentyneisiin tarpeisiin.

HSL on vastannut MAL 2019 -suunnitelman liikennejärjestelmäosasta. Lähtökohtana on ollut seudulle 2 miljoonaa asukasta vuonna 2050. Jotta noin 500 000 asukkaan kasvu olisi kestävästi toteutettavissa, myös liikennejärjestelmän tulee tukea kasvua. Se tarkoittaa esimerkiksi joukkoliikennejärjestelmän merkittävää kehittämistä, myös maanalaisten ratkaisujen osalta.

Maanalaiset raideliikenteen ja muut joukkoliikenteen yhteydet

MAL 2019 -suunnitelmassa Pissararata on ainoa Helsinkiin sijoittuva merkittäviä maanalaisia osuuksia sisältävä liikennehanke, jonka aloittaminen ajoittuisi ennen vuotta 2030. Pissararadan sijainti on yksiselitteisesti kuvattu kaavaehdotuksessa ”suunniteltuna liikennetunnelina” perustuen voimassa oleviin ratasuunnitelmiin. Pissararadasta valmistui vuonna 2019 LVM:n selvitys, jossa määriteltiin toimivan liikennöinnin mahdollistava Pissara+ -hankekokonaisuus. Helsingin seudun ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa 2020-2031 (8.10.2020) on sovittu, että päivitetään Helsinkiin suuntautuvan junatarjonnan merkittävän kasvattamisen mahdollistava liikennöintimalli sekä käynnistetään tarvittavien ratasuunnitelmien laatiminen uusimpien selvitysten mukaisesti. On siis mahdollista, että myös maanalaisten Pissararadan ratasuunnitelmiin ja asemakaavoihin tarvitsee tehdä muutoksia. Kaavaehdotuksen vuorovaikutusraportissa todetaan, että kaava ei ole esteenä Pissarahankkeen jatkokehittämiselle. Yleiskaavaselostuksessa olisi hyvä kuvata vielä tarkemmin, millaisia mahdollisuuksia yleiskaava antaa Pissararadan kehittämiselle varsinaisen ratasuunnitelman lisäksi. Myös Pissararadan, Helsinki-Pasila -välin ja Suomiradan (Lentorata) kokonaisuutta tullaan suunnittelemaan tarkemmin, ja yleiskaavan tulee mahdollistaa liikennöintikokonaisuuden kannalta toimivat ratkaisut.

MAL 2019 -suunnitelmassa vuoden 2030 jälkeen tunnistettuja muita maanalaisia Helsinkiin sijoittuvia kohteita ovat: Itämetro Mellunmäki–Majvik, Lentorata sekä Helsinki–Tallinna-tunneli. **HSL pitää hyvänä, että**

30.3.2021

292/10.02.02/2020

yleiskaavaehdotus mahdollistaa kyseiset hankkeet. On myös perusteltua, että Itämetron yhteystarvemerkitä Mellunmäki-Majvik ei merkitä kaavaan, koska Östersundomin joukkoliikennejärjestelmästä päätetään erikseen alueen kaavoituksen yhteydessä. On kuitenkin tärkeää, ettei suljeta pois mahdollisuutta metron jatkamiselle.

Ehdotuksessa on esitetty varaus Helsingin yleiskaavan mukaiselle raideliikenteen runkoyhteyden tunnelille Kampista Pasilaan. Yhteys olisi ehdotuksen mukaan mahdollista toteuttaa joko metrona tai pikaraitiotienä. Kampin ja Pasilan välillä on viisi asemavarausta: Kamppi, Töölö, Stadion, Meilahti ja Pasila. Yhteydellä ei olisi yhteistä linjaosuutta keskustassa nykyisten metrolinjojen kanssa. Metrovarauksesta olisi yhdysraidevaraus Töölön asemalta Kamppiin nykyisen ja uuden metrolinjan välille varikkoyhteyden ja kalustosiirtojen mahdollistamiseksi.

Ehdotuksessa on myös esitetty varaus kantakaupungin poikittaiselle pikaraitiotietunnelille Meilahti–Pasila–Vallila, joka voisi palvella ns. Jokeri 0 tai ns. Tiederatikan käytävässä. Varaus käyttäisi samaa asemavarausta Pasilassa kuin edellä mainittu Kampin ja Pasilan välinen raideliikenneyhteys.

HSL pitää hyvänä, että Kampin ja Pasilan väliselle raideliikenteen runkoyhteydelle esitetään varaus. Myös kantakaupungin poikittainen pikaraitiotietunnelivaraus Meilahden ja Vallilan välille on HSL:n näkemyksen mukaan kannatettava. Merkinnät näyttäisivät mahdollistavan joko metron Kampin ja Pasilan välille (kaavaehdotuksen liitteessä 4 esitetty L4) tai Pasilan poikittaisen pikaraitiotieyhteyden (L7), mutta samanaikaisesti sekä metroa että pikaraitiotieyhteyttä ei voi samaan Pasilan asemavaraukseen tehdä. Tätä ei ole kuitenkaan kaava-aineistossa selvästi ilmaistu. Kaavaselistuksessa ja suunnittelussa **tulee huomioida, että nämä yhteydet (L4 ja L7) ovat osittain toisensa poissulkevia tai ainakaan metro ja pikaraitiotie eivät voi hyödyntää samaa louhittua asemavarausta.** Jatkosuunnittelussa **kannattaisi tutkia sekä metroon pohjautuva kokonaisuus että pikaraitiotieihin pohjautuva kokonaisuus.** Tätä työtä on aloitettu ns. RAVELI-selvityksen yhteydessä, mutta aihe vaatii edelleen tarkempaa suunnittelua.

Ehdotuksessa on lisäksi esitetty yhteystarve keskustan poikittaiselle pikaraitiotietunnelille Kamppi–Katajanokka–Korkeasaari, joka voisi yhdistää Kruunusillat Kamppiin ja edelleen Pasilaan. Toisaalta Helsingin yleiskaavassa 2016 on esitetty yhteystarve Kampista Länsisataman suuntaan, mutta tätä yhteystarvetta ei ole mukana kaavaehdotuksessa. **Kaavaselistukseen olisi selkeyden vuoksi hyvä lisätä perustelut merkinnän pois jättämiselle.**

Jatkosuunnittelussa tulee tarkastella tulevia metron kapasiteettitarpeita riittävän pitkällä tähtäimellä, ja varmistaa myös liikennöinnin toimintaedellytykset. Samalla tulee tarkastella, miten liikennöinti

30.3.2021

292/10.02.02/2020

periaatetasolla toteutettaisiin ja onko Kampin yhdysraide riittävä yhteys nykyisellä metrolinjalla sijaitsevien varikoiden ja uuden metrolinjan välillä.

HKL, HSL ja Länsimetro Oy ovat selvittäneet mahdollisuuksia lisätä metron kapasiteettia. Tähän liittyen on valmistunut selvitys maankäytön ja liikennejärjestelmän kehitysskenaarioista 2060. Yhtenä teoreettisena skenaariona tutkittiin kysyntää kuvitteelliselle metrolinjalle Kampista Pasilan kautta Itäkeskuksen suuntaan. Myös ns. RAVELI-selvityksessä tarkastellaan yhtenä vaihtoehtona kyseistä suuntaa.

HSL toteaa yleisesti, että liikennetunneli- ja yhteystarvemerkitöjen perusteella maanalaisella yleiskaavaehdotuksella varaudutaan enemmän maanalaisiin pikaraitioteihin kuin metrojärjestelmän laajentumiseen. Se voi olla perusteltua mm. Yleiskaava 2016:n hengessä, mutta kaavan strategisen luonteen vuoksi **tätä tulkintaa tulisi käsitellä ja ratkaisua perustella kaavaselostuksessa. Yleiskaavaratkaisulla ei tule rajata pois metroverkon kehittämismahdollisuuksia pitkällä aikavälillä.**

Pikaraitioteiden ja muun raideliikenteen kehittyessä on muistettava, että Helsingin keskustassa ajetaan kuitenkin edelleen myös busseilla. HSL katsoo, että keskustan bussiterminalratkaisut ja niiden kytkeytyminen raideliikenteeseen säilyvät ajankohtaisina liikenteeseen ja kaavoitukseen liittyvinä kysymyksinä, ja **mahdolliset tarpeet bussiterminalien kehittämiseksi tai tilavarauksille kaavoituksessa tulee myös tunnistaa jatkosuunnittelussa.** Tämä tulee tehdä HSL:n kanssa yhteistyössä.

Maanalainen moottoriajoneuvoliikenne

Ehdotuksen mukaisella maanalaisella yleiskaavalla kumotaan Helsingin yleiskaavassa 2016 osoitetut ohjeelliset maanalaiset tunnelivaraukset Keskustatunnelille (korvattu uudella varauksella), Honkasuontunnelille (Kehä II), Hermannin tunnelille, Kumpulan tunnelille sekä Viikintien suuntaiselle Kustaa Vaasan tien ja Pihlajiston väliselle tunneliosuudelle ja sen Koskelantien yhdystunnelille.

Uutena tunnelivarauksena on kaavaehdotuksessa ns. Satamatunneli Länsiväylältä Jätkäsaareen. Tunnelin toteuttamis- ja ylläpitovastuu olisi Helsingin Satama Oy:llä, eikä se ole osa tie- tai katuverkkoa.

HSL pitää hyvänä, että tunnelivarauksissa on tarkistettu, mitkä varaukset ovat edelleen ajankohtaisia. Osan kohdalla tarve on poistunut ja osan kohdalla toteuttamiskelpoisuus on heikentynyt muiden suunnitelmien johdosta. Ylimääräisillä varauksilla on vaikutuksia muiden liikennemuotojen tai maankäytön kehittämismahdollisuuksiin maan päällä, erityisesti suuaukkojen kohdalla. On myös todettava, että jos kaikki kaavaehdotuksessa esitettävät moottoriajoneuvoliikenteen tunnelit toteutuisivat, niillä olisi selvä yhteisvaikutus liikkumiseen Helsingissä autoliikenteen suhteellisen

30.3.2021

292/10.02.02/2020

kilpailukyvyn kasvaessa. Myös niiden vaikutukset muuhun tie- ja katuverkkoon saattaisivat olla merkittäviä.

Jatkosuunnittelusta

Yleiskaavaehdotuksessa on useita merkintöjä ja liiteaineistoja, joiden ratkaisut täsmentyvät jatkosuunnittelussa. Kaavaselostukseen tulisi lisätä tietoa siitä, **miten jatkosuunnittelua tehdään esimerkiksi liikennetunneleiden ja muiden kehittämistarpeiden osalta ja mitkä maanalaisten tilojen ja yhteyksien suunnitteluprosessit ovat lähivuosina käynnissä tai käynnistymässä.**

On tärkeää, että HSL on mukana joukkoliikenteeseen tai seudullisiin liikennejärjestelmäratkaisuihin liittyvissä maanalaisissa suunnitteluprosesseissa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus

Lisätietoja:

toimitusjohtaja Mika Nykänen

osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362

Hallitus

§ 36

30.03.2021

6

Pöytäkirja on julkaistu yleisessä tietoverkossa (www.hsl.fi) 30.3.2021.

Tiedoksianto asianosaiselle

Lähetetty tiedoksi 30.3.2021 sähköisesti.

Todistan pöytäkirjanotteen oikeaksi

Helsingissä 30.3.2021

Pirjo Sailavuo-Asikainen
assistentti

Hallitus

§ 36

30.03.2021

Lausunnon antaminen Helsingin maanalaisesta yleiskaavaehdotuksesta

292/10.02.02/2020 [Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 luonnos HEL 2017-001746]

Hallitus § 36

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen
Valmistelijat Osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362,
ryhmäpäällikkö Aarno Kononen, p. 040 663 6744 ja
liikennesuunnittelija Heikki Palomäki

Helsingin kaupunki pyytää lausuntoa maanalaisesta yleiskaavaehdotuksesta 19.3.2021 mennessä. HSL on saanut lisää lausuntoaikaa 30.3.2021 asti.

Materiaali löytyy osoitteesta: <https://kartta.hel.fi/?sukkalid=2017-001746#>

Tiivistelmä

Maanalainen yleiskaava on tärkeä suunnitelma erityisesti tulevaisuuden ratkaisuja varten tehtävien teknisten varausten kannalta. Siinä on hyvin varauduttu yleiskaavan 2016 ja sen jälkeen täsmentyneisiin tarpeisiin. MAL 2019 -suunnitelmassa tunnistettuja hankkeita, joilla olisi maanalaisia osuuksia Helsingin puolella ovat: Pissararata, Itämetro Mellunmäki-Majvik, Lentorata sekä Helsinki-Tallinna -tunneli. HSL pitää hyvänä, että maanalainen yleiskaava mahdollistaa kyseiset hankkeet.

MAL-sopimuksessa 2020-2031 on sovittu, että päivitetään Helsinkiin suuntautuvan junatarjonnan merkittävän kasvattamisen mahdollistava liikennöintimalli sekä käynnistetään tarvittavien ratasuunnitelmien laatiminen uusimpien selvitysten mukaisesti. On siis mahdollista, että myös maanalaisen Pissararadan ratasuunnitelmiin ja asemakaavoihin tarvitsee tehdä muutoksia. Yleiskaavaselostuksessa olisi hyvä kuvata vielä tarkemmin, millaisia mahdollisuuksia yleiskaava antaa Pissararadan kehittämiselle varsinaisen ratasuunnitelman lisäksi. Myös Pissararadan, Helsinki-Pasila -välin ja Suomiradan (Lentorata) kokonaisuutta tullaan suunnittelemaan tarkemmin, ja yleiskaavan tulee mahdollistaa liikennöintikokonaisuuden kannalta toimivat ratkaisut.

HSL pitää hyvänä, että Kampin ja Pasilan väliselle raideliikenteen runkoyhteydelle esitetään varaus. Myös kantakaupungin poikittainen pikaraitiotietunnelivaraus Meilahti-Pasila-Vallila on kannatettava. Kaavaselostuksessa ja suunnittelussa tulee huomioida, että nämä yhteydet (L4 ja L7) ovat osittain toisensa poissulkevia tai ainakaan metro ja pikaraitiotie eivät voi hyödyntää samaa louhittua asemavarausta.

HSL toteaa yleisesti, että kaavamerkintöjen perusteella maanalaisella yleiskaavaehdotuksella varaudutaan enemmän maanalaisiin pikaraitiotieihin kuin metrojärjestelmän laajentumiseen. Se voi olla perusteltua mm. Yleiskaava 2016:n hengessä, mutta kaavan strategisen luonteen vuoksi tätä tulkintaa tulisi käsitellä ja ratkaisua perustella kaavaselostuksessa. Yleiskaavaratkaisulla ei tule rajata pois metroverkon kehittämismahdollisuuksia pitkällä aikavälillä.

Hallitus

§ 36

30.03.2021

HSL pitää hyvänä, että maanalaisten moottoriajoneuvoliikenteen tunnelivarauksissa on tarkistettu, mitkä varaukset ovat edelleen ajankohtaisia. On myös todettava, että jos kaikki kaavaehdotuksessa esitettävät tunnelit toteutuisivat, niillä olisi selvä yhteisvaikutus liikkumiseen Helsingissä autoliikenteen suhteellisen kilpailukyvyyn kasvaessa. Myös niiden vaikutukset muuhun tie- ja katuverkkoon saattaisivat olla merkittäviä.

Helsingin maanalainen yleiskaavaehdotus

Maanalainen yleiskaava on kaupungin strateginen suunnitelma, jolla sovitaan yhteen kallioon sijoittuva tehokas infrastruktuuri, liikenteen ja muiden toimintojen tila- ja tunnelivaraukset sekä näiden edellyttämät pintayhteydet. Maanalainen yleiskaava ohjaa pääosin kallioon sijoittuvia suuria ja merkittäviä tilavarauksia yleispiirteisesti. Osa kaavan tilavarauksista sijoittuu päällekkäin eri korkotasolle. Kartan merkinnät ovat periaatteellisia ja yleispiirteisiä. Oikeusvaikutteisen maanalaisen yleiskaavan aikatahtain on vuodessa 2050.

Maanalainen yleiskaava 2021 korvaa vuonna 2011 voimaan tulleen Helsingin maanalaisen yleiskaavan. Se tulee olemaan myös päällekkäin voimassa Helsingin Yleiskaavan 2016 kanssa ja täydentää sitä osaltaan. Maanalainen yleiskaava pohjautuu voimassa olevan Helsingin yleiskaavan ratkaisuihin ja vaikutusarviointeihin.

Joukkoliikenteen solmukohtien kävely-yhteyksien toiminnallisuuden ja viihtyvyyden parantaminen ja kaupan sijoittuminen maanalaisten liikenteen risteysalueiden yhteyksien varrelle on entisestään ajankohtaistunut. Maanalaisten tilojen toiminnot ja monipuolistuneet käyttötarkoitukset ovat myös lisänneet turvallisuuden vaatimuksia, ja turvallisuuden kokonaishallinnan tarve on kasvanut.

Luonnosversiota on kaavaselostuksen mukaan muutettu liikennetunnelien osalta mm. lisäämällä ohjeellinen suunniteltu tunnelivaraus välille Länsiväylä-Jätkäsaaren satama, muuttamalla Lentoradan ja Tallinna-tunnelin merkinnät ohjeellisiksi suunnitelluiksi liikennetunneleiksi, muuttamalla ohjeellisesti suunniteltu liikennetunnelivaraus Kamppi–Katajanokka–Korkeasaari yhteystarpeeksi, sekä esittämällä, että kaavalla kumotaan Helsingin yleiskaavassa 2016 osoitetut tunnelivaraukset Keskustatunnelille, Honkasuontunnelille (Kehä II), Hermannin tunnelille, Kumpulantunnelille, Koskelantien jatkeen tunnelille sekä Viikintien suuntaiselle Kustaa Vaasan tien ja Pihlajiston väliselle tunneliosuudelle ja sen yhdystunnelille Koskelantielle.

Ehdotus

Hallitus päättää antaa Helsingin maanalaisesta yleiskaavaehdotuksesta liitteen mukaisen lausunnon.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liite

Lausunto Helsingin maanalaisesta yleiskaavaehdotuksesta

Hallitus

§ 36

30.03.2021

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 36**Muutoksenhakukielto**

Päätöksiin, jotka koskevat vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.