

PITÄJÄNMÄEN ASEMANSEUTU

46. KAUPUNGINOSA (PITÄJÄNMÄKI, REIMARLA, PITÄJÄNMÄEN YRITYSALUE)

ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS



Kuva: Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit

ASEMAKAAVAN SELOSTUS
ASEMAKAAVAKARTTA NRO 12602
PÄIVÄTTY 12.5.2020

Asemakaavan muutos koskee:

Helsingin kaupungin
46. kaupunginosan (Pitäjänmäki, Reimarla, Pitäjänmäen yritys-
alue)
katu- ja liikennealueita
(muodostuvat uudet korttelit 46109, 46112, 46113, 46114 ja
46125)

Kaavan nimi:
Pitäjänmäen asemanseutu

Laatija:
Helsingin kaupungin asemakaavoituspalvelu

Vireilletulosta ilmoittaminen: 6.2.2019
Kaupunkiympäristölautakunta: 19.5.2020
Asemakaavoituspalvelu: muutettu 23.10.2020
Nähtävilläolo (MRL 65 §): 23.10.– 23.11.2020
Kaupunkiympäristölautakunta:
Hyväksyminen: kaupunginvaltuusto
Voimaantulo:

Alueen sijainti:



YHTEYSHENKILÖT KAAVAN VALMISTELUSSA

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala

Asemakaavoitus: Siv Nordström, arkkitehti, Tuomas Eskola, yksikön päällikkö

Kaavapiirtäminen: Samu Lehtolainen, suunnitteluavustaja

Liikenne- ja katusuunnittelu: Taina Toivanen, liikenneinsinööri,

Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu: Tiina Uusitalo, maisema-arkkitehti, Pihla Sillanpää, maisema-arkkitehti, Jere Saarikko, maisema-arkkitehti, Valtteri Lankiniemi, diplomi-insinööri

Rakennussuojelu: Sakari Mentu, arkkitehti

Teknistaloudelliset asiat: Jarkko Nyman, insinööri, Anu Haahla, ympäristöasiantuntija, Kati Immonen, insinööri, Helena Färkkilä-Korjus, diplomi-insinööri, Mikko Juvonen, projektipäällikkö, Kaarina Laakso, projektipäällikkö

Yleiskaavoitus: Heikki Salmikivi, yksikön päällikkö, Elina Luukkonen, suunnittelija

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit: Kirsi Federley, tiimipäällikkö

Rakennusvalvontapalvelut: Markku Lehtinen, arkkitehti, Ulla Vahtera, tiimipäällikkö

Ympäristöpalvelut: Juha Korhonen, ympäristötarkastaja, Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja

Pelastuslaitos: Esko Rantanen, palotarkastaja

Muut Helsingin kaupungin toimialat

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala: Carola Harju, erityissuunnittelija, (varhaiskasvatuksen tilapalvelut)

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala: Petteri Kummala, kaupunginmuseo, Heini Hämäläinen, tutkija, (kaupunginmuseo)

Kaupunginkanslia: Mari Randell, asunto-ohjelmapäällikkö

Muut viranomaistahot

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY: Saara Neiramo, aluepäällikkö

Helsingin seudun liikenne HSL: Petteri Kantokari, joukkoliikennesuunnittelu, Hanna Pund, liikennesuunnittelu

Museovirasto: Elisa El Harouny, intendentti

Väylävirasto: Ville Vuokko, maankäytön asiantuntija

Espoon kaupunkisuunnittelukeskus: Jukka Anttila, arkkitehti, Tiina Piironen, arkkitehti, Tarja Pennanen, liikennesuunnittelu

Helen Oy: Risto Seppänen

Hakijataho

Spoki Oy, Tapio Järvi

Hankesuunnittelu

Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit, Tom Cederqvist
WSP Finland Oy, Tommi Kärki, Saana Rönköharju

Kansikuva: Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ.....	6
ASEMAKAAVAN KUVAUS	8
Tavoitteet	8
Mitoitus.....	8
Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet	8
Liikenne.....	13
Palvelut	14
Esteettömyys.....	15
Luonnonympäristö.....	15
Ekologinen kestävyys.....	17
Suojelukohteet	18
Yhdyskuntatekninen huolto	25
Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen.....	26
Ympäristöhäiriöt	27
Pelastusturvallisuus / Rakennetekniikka	34
Nimistö	35
Vaikutukset.....	35
TOTEUTUS.....	40
SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	40
SUUNNITTELU- JA KÄSITTELYVAIHEET	43

LIITTEET

1 Tilastolomake

2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

3 Kuvat ja kartat

- Ilmakuva
- Asemakaavaluonnos (A4-koossa)
- Havainnekuva
- Maaperä
- Energia ja tietoliikenne
- Vesihuolto
- 2 havainnekuva maalitehtaan onnettomuuksien vaikutusten huomioon ottamisesta maankäytössä
- Maanomistuskartta
- Liikennemeluserveys, Akukon Oy 201034-01-A, 31.8.2020
- Runkomelu- ja tärinäselvitys, Akukon Oy, 190431-02-A, 25.8.2020
- Melumittaus asunnoissa, Akukon Oy, 190431-03, 12.6.2019
- Liikennesuunnitelma (piir nro 7057)
- Kuvia Pitäjärinteen viitesuunnitelmasta (Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit)
- Tiivistelmä Vanhan Turuntien arkeologisesta tutkimuksesta, (Kaupunginmuseo 4.3.2021)

LUETTELO MUUSTA KAAVAA KOSKEVASTA MATERIAALISTA

- Pitäjänmäen asema, Ympäristöhistoriallinen selvitys ja kehittämistavoitteet, Kaupunkiympäristön julkaisu 2018:17
 - Pitäjänmäen vanhan aseman täydennysrakentaminen, Collaboratorio arkkitehtuuri- ja suunnittelustudio 29.1.2018
 - Pitäjänmäentie 40 Kuntoarvio, Talokeskus oy 26.6.2018
 - Maaperän pilaantuneisuusselvitys, Jaakko Pöyry infra, 1.6.2006
 - Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, Teknos Oy:n Pitäjänmäen tehtaan onnettomuuksien vaikutusten arviointi, Pöyry, 7.12.2015.
 - Helsingin kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala, Hajunmäärittäminen kenttähavainnoilla Pitäjänmäen maalitehtaan ympäristössä 2017, VTT Expert Services Oy, 17.10.2017.
 - Museoviraston Senaatti-kiinteistöille antama lausunto Pitäjänmäen aseman suojelutavoitteista 1.3.2013 (001/601/2013)
 - Rautatiesopimus (YM 9.12.1998): Sopimus valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta.
 - Viitesuunnitelma: Pitäjärinne 2020, Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit
 - Pitäjärinne: Liikennejärjestelyt, Mitoitus ja tasaus, Hulevesisuunnitelma, Pihasuunnitelma, WSP, luonnos 18.3.2020
-

TIIVISTELMÄ

Asemakaavan muutos koskee Pitäjänmäen asemapuistoa vanhoine rakennuksineen sekä radan pohjoispuolen rakentamatonta aluetta asemapuiston länsipuolella. Lisäksi kaava-alueeseen kuuluu Pitäjänmäentien katualuetta.

Tavoitteena on kehittää alueen lähipalveluja ja kaupunkiympäristöä Pitäjänmäen keskeisimmällä paikalla rautatieaseman ja vilkkaiden runkolinjapysäkkien vieressä. Asemasillan kohdalle on suunniteltu uusi aukio päivittäistavarakauppoineen ja liiketiloineen sekä katosrakennelma yleisille polkupyöräpaikoille. Kaavamuutos mahdollistaa radan pohjoispuolelle asemasillan länsipuolelle uuden asunto- ja liikekorttelin rakentamisen vaihtelevan korkuisine asuinkerrostaloineen. Korkein, 12-kerroksinen asuinrakennus sijoittuu aukion viereen, muut rakennukset ovat 5–8-kerroksisia.

Arvokas asemapuisto asemasillan itäpuolella vanhoine rautatierakennuksineen suojellaan. Pitäjänmäen asemamiljööseen kuuluvat, nykyisin rautatien liikennealueella sijaitsevat puurakennukset osoitteessa Pitäjänmäentie 40 suojellaan ja niille muodostetaan omat tontit.

Uuden korttelin 46125 korttelitehokkuus on $e=1,7$. Asuntokerrosalaa on yhteensä 22 880 k-m² ja liikekerrosalaa 1 920 k-m². Asuinkerrostalotonttien tehokkuudet vaihtelevat välillä $e=2,0$ – $e=2,4$. Asukasmäärän lisäys on n. 570 asukasta.

Kaavaratkaisun yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelma, jonka mukaan Sulkapolun valo-ohjattu risteys muutetaan nelihaarisiteykseksi palvelemaan uutta radan ja Pitäjänmäentien väliin tulevaa asuinkorttelia. Pitäjänmäentien pyörätiejärjestelyt muutetaan yksisuuntaisiksi ja radanvarren baanaa levennetään ja sen laatu-
tasoa parannetaan.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että Pitäjänmäen asemanseutu kehittyy ja vilkastuu lisääntyvän palvelutarjonnan ja asukasmäärän myötä. Asemapuiston rakennuksille etsitään rakennusten kunnostamisesta kiinnostuneet omistajat ja arvokas puistomiljöö muutetaan yleiseksi puistoksi kaupunkilaisten käyttöön.

Kaavamuutosalue on tällä hetkellä yksityisten maanomistajien, Helsingin kaupungin sekä Suomen Valtion (Väylävirasto) omistuksessa. Kaavamuutos on tehty yksityisen maanomistajan hake-
muksen johdosta. Kaavaratkaisun sisältö on neuvoteltu maanomistajien kanssa.

Kaavaehdotus esiteltiin kaupunkiympäristölautakunnalle 12.5.2020 ja lautakunta päätti 19.5.2020 asettaa kaavaehdotuksen nähtäville. Lautakunnan päätöksessä esittämät asiat edellyttivät jatkosuunnittelua ja tehtyjen selvitysten tarkennuksia. Ne otettiin huomioon siten, että seuraavat muutokset tehtiin 23.10.2020 kaavakarttaan ja kaavaselostukseen ennen julkisesti nähtäville asettamista:

- Tontin 46125/1 läntisen asuinrakennuksen rakennusala on siirretty Pitäjänmäentien kadun varteen ja tehty vähäisiä muutoksia rakennuksen viereisille aluevarauksille siirron johdosta.
- Asemapuiston AL/s –tonttien käyttötarkoituksimääräykseen on lisätty kahvila- ja ravintolatoiminta.
- Pitäjänmäentien varren katuistutuksia koskeva kaavamääräys on lisätty kaavaehdotukseen.
- kaavaselostuksen havainnekuva, viitesuunnitelman kuvamateriaali sekä melu-, runkomelu- ja tärinäselvitykset on päivitetty muutosten johdosta.

Muutettu kaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä. Kaavaehdotuksesta tehtiin 3 muistutusta. Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat asemapuiston läpi kulkevan polkupyöräyhteyden tarkempaan suunnitteluun sen sopeuttamiseksi historialliseen puistoympäristöön sekä liikenneturvallisuuden lisäämiseksi asemapuistossa, kaksoisvahtituvan käyttämiseen alueelle tarpeellisenä asukastalona, Rantaradankallion reitin esteettömyyteen, uusien rakennusten suurten lasipintojen vaikutuksiin lintujen turvallisuuteen, yleisen pyöräkatoksen saavutettavuuteen sekä kattoterrassien mahdollistamiseen kaavassa.

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat historiallisen tielinjauksen tutkimustarpeeseen alueella, sr-merkittyjen kohteiden lisämääräyksen tarpeeseen, jalankulkusillan liikennealue-merkinnän (L) muuttamiseen katu- tai puistoalueeksi, radanvarren pyörä- ja jalankulkutien kaavamerkinnän muuttamiseen siten, että rautatien huoltoajo on sillä sallittu, yhteistyötarpeisiin Väyläviraston ja kaupungin välillä baanajatkosuunnittelussa, Teknoksen maalitehtaan onnettomuuksien vaikutusten arviointiselvityksen avaamiseen selostuksessa suhteessa suunniteltuun asuinrakentamiseen pahimman mahdollisen onnettomuuden tarkastelu mukaan lukien, maalitehtaan onnettomuusmahdollisuuksien huomioimiseen kaava-alueen evakuointisuunnitelmissa ja asuinrakennusten teknisissä ratkaisuissa, meluselvityksen tarkentamiseen ja tämän pohjalta ilmanlaatu-, parveke-, runkoääni- ja melumääräysten mahdolliseen tarkentamiseen sekä mahdollisten massoittelevaihtoehtojen esittämiseen kaavaselostuksessa.

Kaavaehdotukseen tehtiin muutoksia, jotka on esitetty yksityiskohtaisesti kaavaselostuksen viimeisessä luvussa.

ASEMAKAAVAN KUVAUS

Tavoitteet

Kaavaratkaisun tavoitteena on muodostaa Pitäjänmäen rautatieaseman yhteyteen omaleimainen paikalliskeskus täydennysrakentamalla asuntoja ja liiketiloja aseman viereen sekä suojella vanhan rautatieaseman kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas ympäristökokonaisuus.

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista siten, että vahvistetaan alueen tunnistettavaa identiteettiä ja edistetään asuntojen täydennysrakentamista hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä.

Mitoitus

Suunnittelualueen pinta-ala on 51 770 m². Tästä asuinkerrostalotonttien (AK ja AL) osuus on yhteensä 9 594 m², suojeltavan asemapuiston tonttien (AL/s ja A/s) 2 468+2 548 m², lähivirkistysalueen (VL) 10 154 m², suojeltavan puistoalueen (VP/s) 6 249 m², pysäköintitonttien (LPA-1 ja LPA-2) 3 469+406 m² sekä katu-, liikenne- ja aukioalueen 16 883 m². Asuinkerrostalotonttien tehokkuudet vaihtelevat välillä e=2,0–e=2,4. Uudisrakentamisen korttelitehokkuus on e=1,7.

Kaavaratkaisun myötä alueen rakennusoikeus kasvaa 24 800 k-m² (22 880 k-m² asuntokerrosalaa ja liiketilaa 1 920 k-m²). Vanhan asemarakennuksen tontille on osoitettu 70 k-m² rakennusoikeus puurakenteiselle talousrakennukselle.

Asukasmäärän lisäys on noin 570 henkilöä.

Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Kaavamuuotosalueella, rantaradan pohjoispuolella, on vanha asemamiljö ja sen jatkeena lännessä metsäinen mäki-alue, jolla on kevyen liikenteen reittejä. Radan vastakkaisella puolella on entistä ratapiha-alueita ja tavara-asemarakennus. Niiden eteläpuolella on Takkatien yritysalue, jonka keskeinen toimija on Teknos Oy:n maalitehdas.

Kaavamuutosalueen pohjoisreunalla kulkee vilkkaasti liikennöity Pitäjänmäentie runkolinjabusseineen. Pitäjänmäentien pohjoispuolella on asemanseudun ajallisesti kerrostunutta korttelirakennetta. Sulkapolun ympäristöön on rakenteilla uusia asuinkerrostaloja sekä kadunvarren liiketiloja aseman läheisyyteen.

Kaavaratkaisu

Korttelin 46125 tontit

Kortteli 46125 koostuu kolmesta asuinkerrostalotontista sekä niiden yhteisestä autopaikkojen korttelialueesta LPA-1, jonka kautta on ajoyhteydet Kaupunkiradankujalta asuntotonttien pysäköintikellareihin. Asuintontit sijoittuvat rinteeseen rakentamattomalle, nykyisen asemakaavan mukaiselle rautatien liikennealueelle Pitäjänmäentien ja junaradan väliin. Tonteille on jalankulkuyhteydet Pitäjänmäentieltä. Asuinkerrostalomassat koostuvat kahdesta rakennusosasta. Korkeammat osat ovat harjakattoisia ja matalammassa on tasakatot, jotka ovat viherkattoja. Talojen kerrosluvut vaihtelevat viiden ja kahdentoista välillä. Koska kortteli 460125 sijaitsee lähellä rautatieasemaa, asunnoille on autopaikkojen vähimmäisvaatimus 1 ap/140 k-m². Liike/toimitiloille on varattava vähintään 1 ap/100 k-m² ja enintään 1 ap/80 k-m².

Asuin, liike- ja toimistorakennusten kerrostalojen korttelialue (AL)

Korttelin itäisin tontti 46125/4 (AL) sijoittuu Pitäjänmäentien ja asemansillan jatkeena olevan Rantaradankujan kulmaan. Rakennuskokonaisuus koostuu kahdesta asuinkerrostalosta ja niiden välissä olevasta 1-kerroksisesta liiketilaosasta, johon on suunniteltu alueen uusi päivittäistavarakauppa. Kaupan katolle sijoittuu asukkaiden oleskelupiha. 12-kerroksinen pistetalo toimii aukion vieressä maamerkinä, ja sen maantasokerrokseen on suunniteltu aukiolle ja Pitäjänmäentielle avautuvia liiketiloja. 7–8-kerroksinen asuintalo sijoittuu Kaupunkiradankujan ja Pitäjänmäentien risteykseen, jonka kautta on ajo tontin huoltopihaan ja edelleen ajorampin kautta alas tontin pysäköintikellariin, jonne sijoittuvat asukaspaikkojen lisäksi myös liiketilojen asiakaspaikat. Tontille saa sijoittaa päivittäistavarakaupan myymälätilaa aukion tasoon. Vähintään 170 k-m² pienliiketilaa on sijoitettava aukion tai Pitäjänmäentien varteen. Kaavamääräyksellä edellytetään, että junaradan puoleisten pysäköintilaitosten ja ajoluiskan tukimuurien julkisivut LPA-1 -tontilla sekä AL-tontilla (46125/2 ja 4) on rakennettava viherseininä köynnösistutuksin, luonnonkivipintaisina tai tiilipintaisina ja ikkunoin varustettuina.

Asuinkerrostalojen korttelialue (AK)

Tontit 46125/1 ja 3 koostuvat kummatkin kahdesta asuinrakennusmassasta ja niiden väliin muodostuvasta pihakannesta, jonka alle sijoittuvat tonttien autopaikat. Yksikerroksiset, viherkattoiset talousrakennukset suojaavat pihakannen leikki- ja oleskelutiloja Pitäjänmäentien ja junaradan melulta. Asuinrakennukset ovat syvärunkoisia, niihin on viitesuunnitelmassa suunniteltu keskikäytäväratkaisu ja ne on jaettu kahteen erikorkuiseen osaan, jossa korkeammalla osalla on harjakatto. Näihin korkeampiin rakennusosiin on mahdollistettu ylimpiin kerroksiin kaksikerroksiset asunnot, kuitenkin niin, että ylin harjakaton alla oleva kerros saa olla vain puolet rakennusalan suurimman kerroksen alasta. Kerrosluvut vaihtelevat viiden ja yhdeksän välillä. Tontille 46125/3 on määrätty sijoitettavaksi vähintään 250 k-m² liiketilaa rakennuksen katutasoon. Pihakansien osat, joita ei käytetä leikkipaikkoina, oleskelualueina tai kulkuteinä, tulee istuttaa tai osoittaa asukkaiden viljelyalueeksi. Jos tontti jaetaan kahdeksi tontiksi, on tonttien piha-alueet pihakannella rakennettava yhteiskäyttöisiksi.

Autopaikkojen korttelialue (LPA-1)

Korttelin 46125 tontti 2 sijaitsee korttelin asuntotonttien eteläpuolella lähimpänä junarataa ja Pitäjänmäen baanaa. Ajo LPA-1 -alueelle ja edelleen asuntotonttien paikoituskellareihin tapahtuu Pitäjänmäentien ja Sulkapolun risteuksen kohdalla suunnitellun uuden kadun, Kaupunkiradankujan, kautta. Autopaikkojen tontti laskee kujan tasolta ajo- ja jalankulkuluiskan välityksellä radanvarren tasolle. Tälle tasolle saa sijoittaa maanvaraisia autopaikkoja tonttien 46125/1,3 ja 4 käyttöön. Tontilla on lisäksi varattu istutettavia alueita sekä yleiset jalankulkuyhteydet asuntotonttien välistä Pitäjänmäentieltä ja Kaupunkiradankujalta baanalle rakennettavalle jalakäytävälle. Kaavamääräyksellä edellytetään, että junaradan puoleisten pysäköintilaitosten ja ajoluiskan tukimuurien julkisivut LPA-1 -tontilla sekä AL-tontilla (46125/2 ja 4) on rakennettava viherseininä köynnösistutuksin, luonnonkivipintaisina tai tiilipintaisina ja ikkunoin varustettuina. Yleiselle jalankululle varatut yhteydet LPA-tontilla tulee rakentaa ajoyhteyksien toteuttamisen yhteydessä.

Lähivirkistysalue (VL)

Rakentamattoman liikennealueen korkein avokallioinen kukkula on merkitty lähivirkistysalueeksi (VL) uuden asuntokorttelin länsipuolella. Tämä Rantaradankallioksi nimetty alue on pääosin tarkoitus säilyttää nykyisellään.

Alueen halki kulkee nykyinen kevyen liikenteen raitti jyrkkänä mäkenä, joka jatkuu Pitäjänmäentien ylittävällä sillalla Ylityspolulle Reimarlan alueelle. Uudisrakentamisen myötä reitin eteläosa linjataan uudestaan siten, että se yhtyy radan varren baanaan loivalla osuudella.

Asema-alue

Vanhasta asema-alueesta on kaavaratkaisussa erotettu kolme asuintonttia, joiden väliin jää Pitäjänmäen asemapuiston puistoalue. Tonteille on ajoyhteys asemapuistoon nykyisen pysäköinti-alueen kohdalle muodostetun pysäköintitontin (LPA-2) ja Rantaradan puistokujan kautta. Alueen rakennukset suojellaan sr-2- ja sr-merkinnöin. Asemapuiston suojeltavien rakennusten kerrosala on yhteensä noin 1 070 k-m². Suojeltujen rakennusten kerrosaloja ei ole merkitty kaavaan. Asemarakennuksen tontille on merkitty rakennusala enintään 70 k-m² puurakenteiselle ja harjakattoiselle talousrakennukselle kohtaan, jossa on aikaisemmin sijainnut purettu rakennus. Rakennus tulee sopeuttaa suojeltuun asemaympäristöön.

Asemapuistoalueen ja uuden asuntokorttelin 46125 väliin on muodostettu uusi kaupunkiaukio, Rantaradanaukio, jonka kautta on kulku Pitäjänmäentieltä lähijunalaiturille ja jalankulkusiltaa pitkin edelleen Patterimäen ja Pajamäen suuntaan. Aukion kautta kulkee paljon päivittäistä jalankulkua ja pyöräliikennettä. Aukiolle voidaan sijoittaa polkupyörien liityntäpysäköintikatot.

Asemapuisto (VP/s)

Suojeltavasta rautatieasema-alueesta on muodostettu puistoalue, jota koskee lisämääräys: ”Puisto, joka on kaupunkikuvallisesti, maisemallisesti, kulttuurihistoriallisesti ja puistohistoriallisesti arvokas. Puistoa tulee käyttää, hoitaa ja kunnostaa siten, että sen kulttuurihistoriallinen ominaisluonne säilyy.” Puistoalueen pinta-ala on noin 6 250 m².

Asemapuiston lehmuskujan puurivit on merkitty säilytettäväksi. Lehmuskujan osuus Rantaradan puistokujasta on varattu jalankululle, jolla tontille ajo rivitalotontille 46114/1 on sallittu.

Puiston läpi kulkee yleinen jalankululle ja polkupyöräilylle varattu reitti, Rantaradan puistokuja, joka asematontin 46113/1 kohdalla on merkitty /s -merkinnällä: ”Alue, jolla ympäristö säilytetään. Pintamateriaalien tulee olla historialliseen puisto-ympäristöön soveltuvia. Alue on kaupunkikuvallisesti, maisemallisesti, kulttuurihistoriallisesti ja puistohistoriallisesti arvokas. Aluetta tulee käyttää, hoi-

taa ja kunnostaa osana asemapuistoa siten, että sen kulttuurihistoriallinen ominaisuus säilyy.” Tällä osuudella reitillä sallitaan tontille ajo asemapuiston kolmelle tontille, jalankulku sekä polkupyöräily osana Pitäjänmäen baanaa. Lehmuskujan eteläpuolella baanalle on linjattu erillinen polkupyöräkaista radan viereen. Jatkosuunnittelussa tutkitaan baanaosuuden liittymistä lehmuskujan teeseen siten, etteivät baanarakennekerrokset aiheuta vakavaa vahinkoa lehmusten juuristolle.

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue (AL/s)

Asemarakennuksen sekä kaksoisvahtituvan lähiympäristöstä piharakennuksineen on asemapuistossa muodostettu kaksi erillistä tonttia, joille saa sijoittaa myös monitoimitiloja ym. rakennusten suojelutavoitteita tukevaa toimintaa. AL/s -tontit ovat korttelialuetta, joka on kaupunkikuvallisesti, rakennustaiteellisesti, kulttuurihistoriallisesti ja puistohistoriallisesti arvokas.

Tonteilla tulee rakennuksia ja niiden pihapiiriä hoitaa osana asemapuistoa siten, että niiden kulttuurihistoriallinen ominaisuus säilyy. Tontteja ei saa aidata puiston suuntaan. Kuitenkin tonttia 46113/1 saa asemarakennuksen länsipuolella aidata matalalla pensasaidalla ja enintään 0,7 metrin korkuisella, ympäristöön sopivalla metalliaidalla Rantaradan puistokujan rajalla. Ratkaisulla halutaan rauhoittaa asemarakennuksen pihatoiminnot yleiseltä läpikulkualueelta. Vastaava matala aita sallitaan myös tontilla 46109/1 sen läntisellä rajalla Rantaradanaukion suuntaan.

Asuinrakennusten korttelialue (A/s)

Asemapuiston koillislaitaan on muodostettu asuintontti 46114/1 suojelumerkinnöin neljän perheen asuinrakennukselle piharakennuksineen ja maakellareineen. A/s -tontti on kaupunkikuvallisesti, rakennustaiteellisesti, kulttuurihistoriallisesti ja puistohistoriallisesti arvokasta korttelialuetta. Rakennukset on suojeltu merkinnöillä sr (maakellari) ja sr-2 (asuinrakennus ja kaksi piharakennusta). Tontilla tulee rakennuksia ja niiden pihapiiriä hoitaa osana asemapuistoa siten, että niiden kulttuurihistoriallinen ominaisuus säilyy.

Tontin pohjoisreunalle saa rakentaa tukimuurin perustuksineen ja istutuksineen Pitäjänmäentien uusimistöiden yhteydessä. Muuten tonttia ei saa aidata puiston suuntaan. Tontin 46114/1 pohjoisrajalla kasvava, alkuperäiseen puistosommitelmaan kuuluva ja asemapuistoa rajaava pensasaita häviää katualueen leventyessä. Aidanteen palauttaminen tulee tutkia jatkosuunnittelun yhteydessä.

Liikenne

Lähtökohdat

Pitäjänmäentie on alueen läpimenevä pääkatu, jonka liikennemäärä on Konalantien länsipuolella noin 12 500 ajoneuvoa vuorokaudessa ja itäpuolella 13 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Konalantie on puolestaan alueellinen kokoojakatu, jonka liikennemäärä on reilu 8 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Pitäjänmäentien liikennemäärän ennustetilanteessa vuonna 2040 on arvioitu olevan Konalantien länsipuolella noin 15 600 ajoneuvoa vuorokaudessa; itäpuolella noin 16 600 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Konalantiella vajaa 11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Ennusteessa on mukana Vihdintien muuttaminen bulevardiksi.

Pitäjänmäentie on Kaupintien ja Turkismiehentien välisellä osuudella 2+1 kaistainen ja Turkismiehentiestä länteen 2+2 kaistainen katu. Kadun pohjoisreunalla on osalla matkaa pelkkä jalkakäytävä ja osalla yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä. Eteläreunalla on kaipa yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä. Sulkapolun ja Turkismiehentien välisellä osuudella sijaitsevat runko-bussilinjan pysäkipari. Pysäkipari on erittäin vilkas joukkoliikenteen solmukohta vaihdettaessa junasta bussiin. Pysäkiparin välisillä suojateilla on vuosien aikana tapahtunut useita onnettomuuksia.

Pyöräliikenteen esikaupunkialueen tavoiteverkossa rantaradan pohjoispuolelle on osoitettu kaksisuuntainen baanayhteys ja Pitäjänmäentielle sekä Konalantielle yksisuuntaiset pyöräilyn pääreitit.

Kaavamuutosalueella on hyvät julkisen liikenteen yhteydet, sillä se sijaitsee Pitäjänmäen aseman välittömässä läheisyydessä ja Pitäjänmäentiellä sekä Konalantiella kulkee useita bussilinjoja. Runkolinja 200 Espoosta Helsingin keskustaan ajaa myös tulevaisuudessa Pitäjänmäentietä pitkin. Raide-Jokerin korvattessa runkolinjan 550, se ei enää käytä Pitäjänmäentien kaavamuutosalueen kohdalla olevaa osuutta.

Kaavaratkaisu

Asemakaavan liitteeksi on tehty Pitäjänmäen aseman ympäristön liikennesuunnitelma nro 7057, jossa muutetaan Pitäjänmäentien liikennejärjestelyjä välillä Konalantie–Kaupintie sekä levennetään ja linjataan paikoin uudelleen rantaradan varressa kulkevaa baanaa. Baanan suunnitteluratkaisua asemapuiston kohdalla tutkitaan asemakaavan pohjalta tarkemmin alueen katujen ja puistojen jatkosuunnittelun yhteydessä. Tavoitteena on säilyttää historiallinen puukujanne mahdollisimman hyvin. Jalankulun ja pyöräilyn

selkeä erottaminen baanalla on tärkeää liikenneturvallisuuden ja sujuvan liikenteen kannalta.

Pitäjänmäentien ja Konalantien risteystä tiivistetään poistamalla vapaat oikeat ja liittämällä ne valo-ohjauksen piiriin. Sulkapolun valoristeys muutetaan nelihaaraiseksi ja etelään johtava uusi haara (Kaupunkiradankuja) palvelee asemakaavakaavan mahdollistamaa uutta rakentamista. Pitäjänmäentielle tulee uudet vasemmalle kääntymiskaistat, joilta pääsee kääntymään Sulkapolulle ja Kaupunkiradankujalle.

Pitäjänmäentien pyöräjärjestelyt muutetaan yksisuuntaisiksi välillä Konalantie–Kaupintie. Kadun molemmille reunoille tulee yksisuuntaiset pyörätiet. Konalantiesta länteen Pitäjänmäentien eteläreunalla on jalkakäytävä ja pohjoisreunalla yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä kuten nykyään. Pitäjänmäentien yksisuuntaisia pyöräteitä on tarkoitus tulevaisuudessa jatkaa Kaupintien ja Takkatien välille sekä Konalantielta Henrikintielle.

Sulkapolun ja Turkismiehentien sekä Sulkapolun ja Konalantien väliselle osuudelle rakennetaan keskikoroke erottamaan vastakkaiset ajosuunnat toisistaan. Tarvittaessa keskikorokkeelle on mahdollista rakentaa myös aita, jotta kadun ylitys tapahtuisi ainoastaan suojateiden kohdalta. Kadun ylityskohdissa suojatiet rakennetaan vastaamaan suunnitteluohjeita.

Tonttien 46125/1 ja 3 pihakansien kunnossapidon edellyttämä välttämätön ajo on sallittu Pitäjänmäentieltä. Muu ajo Pitäjänmäentieltä tontille on asemakaavassa määrätty estettäväksi. Nämä kaksi ajoyhteyttä eivät saa sijaita risteysalueella tai tiemerkinnoin osoitetulla ryhmitysalueella.

Tontin 46125/4 pohjoisreunalle on varattu asemakaavassa yleiselle jalankululle vähintään 1,2 metriä leveä alue, joka rakennetaan katualueella olevan jalkakäytävän osaksi. Alueen vapaan korkeuden tulee olla vähintään 3,2 metriä.

Palvelut

Lähtökohdat

Alue sijaitsee hyvien julkisten ja kaupallisten palvelujen läheisyydessä. Junaradan ja tiheävuoroisen bussiliikenteen vuoksi myös kauempana sijaitsevat palvelut ovat hyvin saavutettavissa.

Kaavaratkaisu

Vanhan asemarakennuksen ja aukion vieressä sijaitsevan kaksoisvahtituvan monipuolista käyttöä mahdollistetaan kaavamuu-
toksessa. Rakennuksiin voi asumisen lisäksi sijoittaa liike-, toi-
misto- tai monitoimitilaa, jossa voidaan omistajan aloitteesta jär-
jestää myös yleisölle avointa toimintaa. Toiminnan tulee tukea ra-
kennusten suojelutavoitteita. Aseman omistaja tavoittelee kahvi-
lan perustamista, ja asukasyhdistys on tuonut esiin tarvetta asu-
kastalolle Pitäjänmäellä.

Uuteen asuntokortteliin on suunniteltu päivittäistavaramyymälä ja
muuta liiketilaa Rantaradanaukion ja Pitäjänmäentien varteen. Li-
ketilojen huolto järjestetään Kaupunkiradankujan kautta, ja asia-
kaspysäköinti on maanalaisessa pysäköintilaitoksessa.

Kaavamuutosalueen ympäristön palvelut säilynevät ennallaan ja
kehittynevät uusien lähistölle rakennettavien asuinkortteleiden
valmistumisen myötä.

Esteettömyys

Asemakaava-alueen keskiosassa Rantaradanaukion kohdalla
sekä kaava-alueen länsiosassa mäkisen maaston kohdalla tulee
kiinnittää erityistä huomiota esteettömien yhteyksien järjestämi-
seen. Muilta osin asemakaava-alue on esteettömyyden kannalta
normaalia aluetta.

Luonnonympäristö

Lähtökohdat

Kaava-alue koostuu kahdesta luonnonympäristöltään hyvin eri
tyyppisestä kokonaisuudesta. Pitäjänmäen asemasillan itäpuolella
sijaitsee vanha, 1900-luvun alussa rakentunut juna-asema ase-
mapuistoinen. Asemapuisto on käsitteenä suomalaisiin rautatie-
asemiin liittyvä erikoisuus, joka liitti asemaan kuuluvan rakennus-
kannan yhtenäiseksi ja usein hyvin vehreäksi, tarkoin sommitel-
luksi kokonaisuudeksi. Pitäjänmäen asemapuistossa on säilynyt
vuosikymmenten aikana mm. merkittäviä historiallisia kasvillisuus-
sommitelmia, pensasaidanteita sekä monipuolista pensaslajistoa.
Asemapuiston kehittymisvaiheita ja nykytilaa on kuvattu tarkem-
min kaavaselostuksen kappaleessa Suojelukohteet sekä alueelta
laaditussa erillisessä ympäristöhistoriallisessa selvityksessä.

Asemasillan länsipuolinen alue muodostuu Pitäjänmäentien ja ra-
dan väliin jäävästä, nykyisin metsäisestä rinnealueesta. Alueen

läpi kulkee vilkkaassa käytössä olevia kävelyn ja pyöräilyn reittejä. Alueen eteläreunassa, radan varressa on säilynyt osa vanhan Turun maantien alkuperäisestä tielinjauksesta. Nykyään kevyenliikenteen väylänä toimiva historiallisesti merkittävä tielinjaus on osa Suuren Rantatien Helsinkiin kulkevaa haaraa tai sivutietä. Kaupunginmuseo on keväällä 2021 suorittanut alueella vanhan Turun maantien arkeologisen tutkimuksen, jonka tiivistelmä on tämän selostuksen liitteenä. Alueella vaihtelee rehevät lehtipuuvaltaiset sekametsäkuviot sekä avokallioesiintymien ympärille kehittyneet kalliomänniköt. Alueella on sijainnut asemaan liittyviä vanhoja rakennuksia pihapiireineen 1900-luvun alusta aina 2000-luvun alkupuolelle saakka, jolloin viimeiset rakennukset on purettu alueelta.

Suurmaisemassa kaava-alue sijoittuu laakson ja selännealueen vaihtumisvyöhykkeelle. Alue on maastonmuodoiltaan kumpuilevaa ja topografialtaan vaihtelevaa. Kaava-alueen korkein kohta sijaitsee kaava-alueen länsipään avokalliolla, jonka lakialue nousee +30 mpy. Alavin kohta sijaitsee kaava-alueen itäpäässä, jossa katualueen korko on noin tasossa +17 mpy. Kaava-alue on lähes kokonaisuudessaan etelään aukeavaa rinnettä, jossa Pitäjänmäentien ja kaava-alueen eteläreunassa kulkevan baanatan tasoero on suurimmillaan lähes 6 metriä.

Kaava-alue sijoittuu kahden eri valuma-alueen vyöhykkeelle, alueen länsipään kuuluessa Mätäjoen valuma-alueeseen ja itäpään Espoon monikonpuron valuma-alueeseen. Kaava-alueella ei ole Helsingin kaupungin luontotietojärjestelmän mukaan arvokkaita luontokohteita tai uhanalaisia luontotyyppisiä. Alueen itäpuoli, asemapuisto, on tunnistettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi ja kaupungintasolla arvoympäristöksi, jonka läpi kulkee kaupungin viher- ja virkistysverkoston yhteys.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisulla turvataan alueen kulttuurihistoriallisten arvojen säilyminen, uuden kehittyvän asuinalueen viihtyisyys asuin- ja virkistysympäristönä sekä uuden rakentamisen sopeuttaminen alueen maisemakuvaan.

Pitäjänmäen asemapuistoksi nimetty alue on merkitty kaavassa kokonaisuudessaan alueeksi, joka on kaupunkikuvallisesti, maisemakuvallisesti, kulttuurihistoriallisesti ja puistohistoriallisesti arvokas. Aluetta tulee käyttää, hoitaa ja kunnostaa siten, että sen kulttuurihistoriallinen ominaisuus säilyy.

Kaavassa on annettu useita puistokokonaisuuden ja sen arvojen säilyttämiseen tähtääviä kaavamääräyksiä sekä VP/s -puistoalueelle että puistoon liittyville AL/s ja A/s tonteille. Asemapuiston maisemallinen kohokohta, yli 100 vuotta vanha lehmuskujanne on suojeltu kaavassa. Kaavassa on annettu myös määräyksiä alueen aitaamisesta. Kaavaratkaisun myötä asemapuistoa rajaava, puustoinen reuna-alue muuttuu rakennetuksi kaupunkiaukioksi, Rantaranaukioksi.

Historiallisesti arvokkaan asemapuiston jatkosuunnittelun pohjaksi laaditaan hankeohjelma, jossa otetaan kantaa kaavamääräyksiä tarkemmin puiston pinnoitteisiin, kalusteisiin, kasvillisuuteen ja alueen läpi linjattavan uuden reittiyhteyden toteuttamiseen. Hankeohjelman laatimisessa hyödynnetään alueen ympäristöhistoriallista selvitystä ja kaavavalmistelun yhteydessä sekä lausunnoissa ja mielipiteissä käsiteltyjä teemoja. Kaavaratkaisun myötä asemapuiston lisääntyvä virkistykseen käyttöpaine huomioidaan puiston jatkosuunnittelussa. Jatkosuunnittelussa on huomioitava myös kaavassa suojellun historiallisesti arvokkaan puukujanteen maisemallisten arvojen säilyttämisen kannalta vaalittavina ominaispiirteinä kujanteen yksilajisuus, rytmitys sekä maisemallisesti erityisen merkittävien puukujanteen ensimmäisten puiden rooli puistokokonaisuudessa.

Asemasillan länsipuolelle osoitetulle korttelialueelle on annettu kaavamääräyksiä mm. piha- ja pysäköintialueiden istuttamisesta ja alueella olevan puuston säilyttämisestä. Virkistyskäyttöäkin palvelevalle alueen läpi kulkevalle jalankulun ja pyöräilyn reitille on osoitettu ohjeellinen uusi sijainti korttelialueen länsipuolelle. Korttelin 46125 tonttien 1–4 muodostaman kokonaisuuden vihertehokkuuden tulee täyttää Helsingin viherkertoimen tavoiteluku. Kaavassa on myös annettu määräys alueen hulevesien hallinnasta ja käsittelystä.

Kaava-alueen länsipään maisemakuvallisesti merkittävä avokallioalue on osoitettu merkinnällä VL lähivirkistysalueeksi. Pitäjänmäentien varteen on osoitettu uusi istutettava katupuurivi.

Ekologinen kestävyys

Kaavatyön keskeisenä tavoitteena on tuoda uusia asukkaita tehokkaan joukkoliikenteen varrelle. Lisäksi kaava mahdollistaa kävely- ja pyöräilyverkoston parantamisen.

Kaavaratkaisu

Tiiviiksi suunnitellussa uudessa korttelissa 46125 tonteilla on sovellettava matalaenergiarakentamisen periaatteita ja tuotettava

uusiutuvaa energiaa. Uusiutuvan energian tuottamiseen tarkoitettut laitteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria. Korttelissa tulee tasakattoisiin rakennusosiin sekä piharakennuksiin ja katoksiin rakentaa viherkatto.

Suojelukohteet

Lähtökohdat

Pitäjänmäen asema on valtakunnallisesti merkittävistä asema-alueista solmitun rautatiesopimuksen tarkoittama kohde (YM:n päätös 9.12.1998). Päätöksen yhteydessä on suojeltu asemapuiston lisäksi kaikki alueella olevat rakennukset eli asemarakennus, asuinkasarmi, kaksoisvahtitupa, kaksi kellaria, kaksi liiteriä sekä sauna. Lisäksi Pitäjänmäen rautatieasema kuuluu Museoviraston RKY 2009-kohdeluetteloon.

Kaupunki on vuonna 2018 teettänyt selvityksen ”Pitäjänmäen asema, ympäristöhistoriallinen selvitys ja kehittämistavoitteet” asemakaavan valmistelutyön tueksi. Selvityksen on laatinut maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä.

Pitäjänmäen asemaympäristön historia alkaa 1900-luvun alusta, jolloin rantaradan Pasilan ja Karjaan välinen rataosuus valmistui. Pitäjänmäen asema-alue rakentui vaiheissa vuosien 1902–1915 aikana, jonka aikana asema-alue pitkälti sai nykyisen muotonsa. Asemapuisto korosti rakennusten hierarkiaa ja toimi käytävineen ja puuriveineen alueen sommitelmallisena selkärankana, jonka lomaan henkilökunnan asuinpihat sijoittuivat. Pitäjänmäen asema-aluetta hallitsevat yli satavuotiaat lehmukset, jotka muodostavat nykyään alueen merkittävimmän sommitelmallisen elementin, alueen läpi kulkevan kujanteen. Muuten alueen kasvillisuus on historiallisesti kerroksellista.

Asemapuiston kultakausi ulottui 1910-luvulta 1950-luvulle, mihin asti Pitäjänmäellä säilyi asema-alueille tyypillinen asemarakennuksen, tavaramakasiinin ja yleisökäymälän muodostama ”kolminaisuus”. Nykyään Pitäjänmäen asemapuisto ei enää toimi juna-matkustajia palvelevana viheralueena vaan on jäänyt sivuun asemalaiturille johtavista kulkureiteistä. Asema-alueen omistus on siirtynyt yksityisille ja sen myötä vastuu alueen hoidosta ja puiston tulevaisuudesta on jakautunut monelle taholle. Tästä huolimatta rakennukset ja puisto muodostavat edelleen poikkeuksellisen eheän rautatiemiljöön.

Pitäjänmäen aseman syntyvaiheet

Pitäjänmäen asema suunniteltiin alun perin vain pysäkiksi tai seisakkeeksi (haltpunkt), joka nimettiin paikkakunnan mukaan (Sockenbacka). Sockenbacka oli vuonna 1909 V luokan asema ja muutettiin III luokan asemaksi vuonna 1946. Vasta vuonna 1926 asema sai suomenkielisen nimen – Pitäjänmäki.

Sockenbackan pysäkille, radan pohjoispuolelle valmistui Bruno Granholmin suunnittelema pieni ja vaatimaton, mutta kansallisromanttisia piirteitä omaava asemarakennus vuonna 1902. Samoin piirustuksin rakennettiin useita rantaradan muitakin asemarakennuksia.



Asemarakennus 1903. Ote kirjasta V:R: Ratapihat ja pituusprofiilit, Långprofil öfver Fredriksberg-Karis Jernväg. SRMA.

Asemarakennusta laajennettiin neljällä huoneella ja keittiöllä jurgendvaikutteisesti vain 9 vuotta käyttöönoton jälkeen vuonna 1911, junaliikenteen vilkastuessa. Asemarakennuksen pihapiiriin kuului tavaramakasiini, junamatkustajia palveleva yleinen käymälä ja ulkorakennus.

Tontin korkeimmalle kohdalle, asemarakennuksen luoteispuolelle rakennettiin aseman ensimmäisessä rakennusvaiheessa myös kaksoisvahtitupa, joka toimi myöhemmin asemapäällikön talona. Sen pihapiirissä oli ulkorakennus, kellari, käymälä sekä sen länsipuolella kaivo ja saunarakennus. Radan varteen asemasta noin

250 metriä länteen oli rakennettu ilmeisesti jo radan rakentamisen aikana yksinkertainen vahtitupa (valmistui mahdollisesti 1901). Kaksoisvahtituvan pihapiirin länsipuolella olevat vahtituvat, sauna-rakennukset ja makasiinit ovat vuosien saatossa hävinneet alueelta.

Aseman itäpuolelle valmistui vuonna 1908 neljän asunnon kasarmi ja kellari, huussi sekä puuliiteri.



Asemarakennus ja tavaramakasiini vuonna 1963. Junaradan sähköistyksen myötä asemalaiturilla ollut tavaramakasiini purettiin ja sen tilalle rakennettiin pysäköintialue.

Asemarakennus

Asemarakennus hallitsee vanhaa asema-aluetta sijoittuen hyvin lähelle rata-aluetta. Asemarakennuksen pääsisäänkäynti on radan puolella, ja kaksi sisäänkäyntiä sijaitsevat puiston puolella. Rakennuksessa on sijainnut myös asemahenkilöstön asunto. Rakennus on muutettu toimistokäyttöön vuonna 1998, mutta osa rakennuksesta on asutokäytössä vuoden 2015 poikkeusluvan nojalla. Muutosten yhteydessä alkuperäiset kiinteät sisustukset on purettu pois. Alkuperäinen huonejako on kuitenkin pääosin säilynyt.

Muutoksista huolimatta asemarakennus on hyvin säilynyt ja on edustava pääkaupunkiseudun rautatien varren jugend-henkinen rakennus.

Kaksoisvahtitupa piharakennuksineen

Asemapuiston korkeimmalla kohdalla on entinen asemapäällikön asuintalo ulkorakennuksineen ja maakellareineen. Ulkoasultaan vahtitupa vastaa pääpiirteiltään kaksinkertaisen vahtituvan vuoden 1901 tyyppiirustusta, vaikkakin sen julkisivudetaljit ovat vähemmän koristeellisia. Piirustuksista poikkeavat myös kuistien katokset sekä ulko-ovet. Suorakaiteen muotoisen puurakennuksen koko on noin 8 m x 14 m, ja sillä on pihan puolella kaksi sisäänkäyntiä. Rakennus on edelleen tänä päivänä asuinkäytössä. Puurakenteinen talousrakennus ulkokäymälöineen ja tiilinen maakellari rajaavat vahtituvan pihapiiriä Pitäjänmäentielle.



Kaksoisvahtitupa



Kaksoisvahtituvan talousrakennus

Neljän asunnon rakennus piharakennuksineen

Aseman koillispuolella, puiston lehmuskujan ja Pitäjänmäentien välissä, sijaitsee neljän talouden arkkitehtuuriltaan jugendvaikutteinen asuinrakennus vuodelta 1908. Ulkoasultaan rakennus on hyvin säilynyt ja se on edelleen asuinkäytössä. Sisätiloja on uusittu myöhemmissä vaiheissa. Vuonna 2014 asuinrakennuksessa oli tulipalo, jossa kaksi asuntoa vaurioitui. Ne on sen jälkeen saaneerattu tarvittavilta osin. Asuinrakennuksen viemärijärjestelmä on 1960-luvulta. Pihapiiriin kuuluu pitkä puinen ulkorakennus, tiilinen maakellari sekä puinen yhdistetty sauna- ja varastorakennus samalta aikakaudelta. Saunan sisätilat on modernisoitu 1980-luvulla. Piharakennusten puujulkisivujen kunto on osittain välttävä.



Neljän asunnon rakennus 1908



Piharakennus



Sauna- ja varastorakennus

Kaavaratkaisu

Vanhasta asema-alueesta on kaavaratkaisussa erotettu kolme asuintonttia, joiden väliin jää Pitäjänmäen asemapuiston puisto-alue. Tonteille on ajoyhteys asemapuiston pysäköintitontin (LPA-2) ja Rantaradan puistokujan kautta. Asemarakennuksen ja kaksoisvahtituvan ja yhteyteen muodostettaville tonteille (AL/s) saa sijoittaa rakennuksien suojelutavoitteita tukevaa toimintaa, mukaan lukien asumista. Neljän asunnon asuinrakennuksen pihapiirille muodostettava tontti on asuintontti (A/s).

Alueen puiset asuin- ja talousrakennukset suojellaan sr-2 -merkinnällä. Rakennusta tai sen osaa ei saa purkaa eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus-, muutos- tai lisärakennustöitä, jotka muuttavat sen arkkitehtuurin ominaispiirteitä. Mikäli alkuperäisosa joudutaan uusimaan, tulee se tehdä alkuperäistoteutuksen mukaisesti. Asemapuiston tonttien rakennuksia ja niiden pihapiiriä tulee hoitaa osana asemapuistoa siten, että niiden kulttuurihistoriallinen ominaisluonne säilyy.

Alueen kaksi maakellaria suojellaan sr -merkinnällä. Maakellarit tulee säilyttää osana pihapiiriä ja asemapuistoa siten, että niiden kulttuurihistoriallinen ominaisluonne säilyy.

Pihapiirit ja asemapuisto on merkitty /s-merkinnällä, mikä edellyttää ympäristön säilyttämistä.

Lisäksi asemarakennuksen tontille on merkitty rakennusala 70 k-m² puurakenteiselle ja harjakattoiselle talousrakennukselle kohtaan, jossa on aikaisemmin sijainnut purettu rakennus. Rakennus tulee sopeuttaa suojeltuun asemaympäristöön.

Yhdyskuntatekninen huolto

Lähtökohdat

Kaava-alue on osittain yhdyskuntateknisen huollon verkoston piirissä. Pitäjänmäentiellä sijaitsee koko kaava-alueen osuudella vesijohto, kaukolämpöjohto sekä sähkö- ja tietoliikennekaapeleita, mutta jätevesiviemäri puuttuu kaava-alueen keskivaiheilta.

Hulevedet kulkeutuvat Pitäjänmäentien hulevesikaivoista osin hulevesiviemäriin, osin metsäiseen maastoon Pitäjänmäentien ja rantaradan väliselle alueelle. Tämän alueen hulevedet kulkeutuvat radanvarsiraitin sivuojan kautta putkitettuna rantaradan ali Takkatien suuntaan länteen.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisu edellyttää uuden jätevesiviemäriin rakentamista Pitäjänmäentien eteläreunaan korttelin 46125 ohjeellisia tontteja 2 ja 3 varten. Pitäjänmäentien pohjoisreunan vesijohto siirretään kiertämään kadun eteläreunan kautta näiden tonttien kohdalla.

Hulevesi

Pitäjänmäentien eteläreunaan rakennetaan uusi hulevesiviemäri muuttuvan maankäytön vuoksi. Viemäri liitetään Konalantien risteyksen länsipuolelta alkavaan nykyiseen hulevesiviemäriin. Osa uusien rakennusten hulevesistä on mahdollista johtaa tähän viemäriin.

Koska kaavaratkaisun mahdollistama uusi rakentaminen sijoittuu rinteeseen, tonttien hulevesien hallintaratkaisut on suunniteltu sijoitettavan rinteiden alaosaan LPA-1 -alueelle radanvarren baanayhteyden pohjoispuolelle. Sieltä hulevedet voidaan johtaa rantaradan alittavaan, nykyiseen viemäriin.

Muu tekninen huolto

Pitäjänmäntien DN500 kaukolämpöjohto joudutaan siirtämään uuden maankäytön vuoksi rakennettavien vesihuoltolinjojen kohdalla joko ajoradan alle tai kadun eteläreunaan jalkakäytävän/pyörätien alle.

Kaavaratkaisu edellyttää uuden 23 m² kokoisen Helen Sähköverkon kaksoismuuntamotilan rakentamista. Muuntamotilasta on annettu tonttia 46125/3 koskeva kaavamääräys. Muuntamo sijoitetaan rakennuksen maantasokerrokseen. Helen Sähköverkko rakentaa lisäksi keskijänniteverkkoa Pitäjänmäentiellä ja Konalantiellä kadunrakentamisen aikataulussa.

Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen

Lähtökohdat

Kaava-alue on maaperältään kallio- ja kitkamaata. Kitkamaakerroksen päällä on vanhoja täytemaakerroksia säilyvien rakennuksen alueella alueen itäosassa Pitäjänmäen asemapuistossa.

Kaavamuutosalueella on arvioitu maaperän pilaantuneisuuden mahdollisuutta käyttöhistorian ja olemassa olevien toimintojen pohjalta. Maaperän pilaantumisen kannalta oletetuilla riskialueilla on lisäksi tehty haitta-ainetutkimus (Jaakko Pöyry Infra, 1.6.2006). Tutkimus kohdistui vanhojen, asemakaavassa suojelluiksi osoitettujen rakennusten alueelle (korttelit 46109, 46113 ja 46114), eikä tutkimuspisteistä otetuissa näytteissä havaittu haitta-aineita. Uudisrakentamisen alueella (kortteli 46125) ei arvioitu olevan maaperän pilaantumisriskiä eikä tutkimuspisteitä osoitettu tälle alueelle.

Kaavaratkaisu

Kaava-alueen maaperä on rakennettavuudeltaan hyvää. Rakennukset voidaan perustaa kallionvaraisesti tai maanvaraisesti tiiviin pohjamaan varaan.

Kaava-alue on normaalia rakentamisaluetta eikä ennakoarvioiden perusteella ole riskiä maaperän pilaantuneisuudesta. Jos työnaikaisesti havaitaan normaalista poikkeavaa väriä tai hajua tai jätteitä maaperässä, on asiaan syytä kiinnittää huomiota ja selvittää syy sekä olla tarvittaessa yhteydessä kunnan ympäristönsuojeluviranomaiseen jatko-ohjeiden saamiseksi.

Ympäristöhäiriöt

Lähtökohdat

Liikenteen haitat

Kaava-alue sijoittuu Rantaradan ja Pitäjänmäentien väliin, joten alueella kantautuu melua sekä juna- että katuliikenteestä. Helsingin kaupungin meluselvityksen 2017 mukaan koko kaava-alueella ylittyy nykyisellään Vnp 993/1992 mukaiset melutason ohjearvot. Asemapuiston kolme kokonaan tai osittain asuinkäytössä olevaa rakennusta, jotka sijaitsevat voimassa olevassa asemakaavassa liikennealueella, sijoittuvat myös kauttaaltaan liikennemelualueella. Aluetta sivuavan rautatien raideliikenteestä aiheutuu maaperään värähtelyä, joka voi aiheuttaa alueelle suunniteltavissa tai siellä jo olevissa rakennuksissa suositusarvoihin nähden liiallista tärinää ja runkomelua.

Pitäjänmäentien liikenteestä aiheutuu kaava-alueelle myös ilman epäpuhtauksia. Ilmanlaadun vuosikartan mukaan typpidioksidin vuosikeskiarvo on Pitäjänmäentien ja Konalantien risteysalueella korkeimmillaan noin 20-22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ja heti katualueen ulkopuolella pitoisuudet ovat alle 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Vuosikeskiarvon perusteella typpidioksidin vuorokausiohjearvon ylittyminen kaava-alueen pohjoisosissakin on melko epätodennäköistä. Pienhiukkasten vuosikeskiarvo on enintään 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ja hengitettävien hiukkasten raja-arvot alittuvat ja ohjearvot ylittyvät vain harvoin.

Maalitehdas

Takkatiellä asemakaava-alueen eteläpuolella toimii maalitehdas, joka on käyttämiensä kemikaalien laadun ja määrän perustella määritellyt nk. toimintaperiaateasiakirjalaitokseksi. Merkittävin osa maalitehtaan kemikaaleista on erilaisia orgaanisia liuottimia. Tehdään kemikaalien käsittely on laajamittaista ja kemikaali- ja turvallisuusvirasto Tukes on asettanut sille 1 km laajuisen konsultointivyöhykkeen, jolla maankäytön suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota riittäviin suojaetäisyyksiin laitoksen ja ulkopuolisten toimintojen välillä. Merkityksellisimpiä suojattavia kohteita ovat herkäät toiminnot, kuten hoitolaitokset, päiväkodit ja asuinalueet. Konsultointivyöhyke kattaa laajan osan Pitäjänmäen ja Pajamäen alueista.

Tuotantolaitosten vaikutukset voivat aiheutua normaalitoiminnasta tai poikkeustilanteista, kuten onnettomuuksista. Pitäjänmäen tehtaalla on toiminnalleen tarvittavat ympäristö- ja kemikaalilainsäädännön mukaiset luvat, joilla ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia

ja turvallisuutta säädellään ja laitoksen toimintaa valvotaan. Teollisuuslaitosten normaalitoiminnan vaikutukset voivat olla esimerkiksi melua-, pölyämistä tai ilmapäästöjä. Kemikaalilaitosten poikkeustilanteissa vaikutuksia voi syntyä esimerkiksi kemikaalivuodoista, tulipaloista ja räjähdysten ylipaineesta.

Kaavaratkaisu

Liikenteen haitat

Alueelta on laadittu liikennemeluselvitys (Akukon Oy, 201034-01-A, 31.8.2020), jossa on otettu huomioon tontin 46125/1 läntisen asuinrakennuksen siirto pohjoisemmaksi Pitäjänmäentien kadun varteen. Selvityksessä on mallintamalla arvioitu katujen ajoneuvo-liikenteestä ja Rantaradan rautatieliikenteestä kaava-alueelle aiheutuvaa melua. Asemapuiston olemassa olevien kahden asuinrakennuksen osalta melulaskentaa on täydennetty pitkänajan ilmaäänimittauksilla (Akukon 190431-03, 12.6.2019). Pitäjänmäen asemarakennuksessa on tehty mittauksia jo aiemmin vuonna 2015 (Akukon 1431232-1).

AK- ja AL-kortteleihin sijoittuvien uusien rakennusten ääneneristävyyden mitoittavaksi tekijäksi muodostuu Pitäjänmäentien puolella katuliikenteen aiheuttama melu (keskiäänitaso) ja näille julkisivuille on annettu kauttaaltaan 32 dB ääneneristävyyden vähimmäisvaatimus tavanomaiseen tapaan liikennemelua vastaan. Kaikilla muilla julkisivuilla raideliikenteen melu on mitoittavampi. Raideliikenteen keskiäänitasot eivät aiheuta meluntorjuntavaatimuksia julkisivuille.

Keskiäänitason lisäksi on nähty tarpeelliseksi tarkastella myös raideliikenteen enimmäisäänitasoja (L_{Amax}), vaikkei Suomessa ole niitä koskien virallisia ohjearvoja maankäytön suunnitteluun. Enimmäisäänitason osalta äänitasoerovaatimuksen perusteena on ollut sisätiloissa tavoiteltava L_{Amax} 45 dB. Kaavassa annetut äänitasoerovaatimukset on laadittu selvityksen pohjalla, kuitenkin siten, että ne ovat vähän suuremmat kuin selvityksessä annetut suositukset. Tällä on haluttu varmistaa etenkin yöaikainen riittävän hyvä asuinviihtyisyys ottaen huomioon myös neljän kaukojuunan ohiajo ja se, että melutason ohjearvot ylittyvät julkisivuilla.

Kullekin tontille on kaavassa osoitettu ohjeellinen sijainti leikki- ja oleskelualueelle pihakannelle. Kahdella läntisimmällä pihakannella melutason ohjearvot ylittyvät selvästi ilman meluntorjuntatoimia. Meluselvityksessä on alustavasti esitetty umpinaiisiin katoksiin ja meluesteisiin perustuva meluntorjuntaratkaisu, jolla leikkiin ja oleskeluun tarkoitetut piha-alueet saadaan riittävällä tavalla suojattua. Jatkosuunnittelussa pihojen suojaamista tulee tutkia

tarkemmin. Kaavamääräyksellä ohjataan ulko-oleskelualueiden mukaan lukien oleskeluparvekkeet jatkosuunnittelua siten, että niillä tulee saavuttaa melutason ohjearvot ulkona (55/50 dB).

Melumittausten mukaan asemapuiston kaikissa kolmessa olemassa olevassa asuinkäytössä olevassa rakennuksessa alitetaan Vnp 993/1992 mukaiset asuintilojen sisämelun ohjearvot. Vanhassa asemarakennuksessa tehtyjen mittausten mukaan yksittäisten junien ohiajojen enimmäisäänitasot voivat joissain tapauksissa mahdollisesti ylittää nukkumiseen käytettäviin tiloihin tavoitteena pidettävän yöajan L_{Amax} < 45 dB suositusarvon muuttamalla desibelillä. Muissa asuinkäytössä olevissa rakennuksissa enimmäisäänitason suositusarvo alittuu mittausten perusteella. Laskennallisen meluselvityksen mukaan melutason ohjearvot ulkona ylittyvät Asemapuiston asuintonteilla myös tulevassa tilanteessa kuten nykyisinkin eikä melulta suojattuja piha-alueita ole mahdollista muodostaa suojellussa ympäristössä. Kaavamuutos ei kuitenkaan heikennä asuinkäytössä jo nykyisin olevien rakennusten piha-alueiden melutilannetta.

Alueelta on laadittu runkomelu- ja tärinäselvitys (Akukon190431-02-A, 25.8.2020), jossa on huomioitu tontin 46125/1 läntisen asuinrakennuksen siirto pohjoisemmaksi rautatiehen nähden. Selvityksen mukaan raideliikenteen aiheuttamaa pienitaajuisia tärinää ei ole tarpeen ottaa huomioon uudisrakennusten toteutuksessa.

AL-korttelialueella ei ole runkomelun eristystarvetta, koska alimman asuinkerroksen alle sijoittuu kaksi rakenteellista kerrosta, jotka molemmat tuottavat kerrosvaimennusta runkomelun kannalta.

AK-kortteleissa, lukuun ottamatta tontin 46125/1 läntistä asuinrakennusta, raideliikenteen runkomelu aiheuttaa kuitenkin eristystarpeen, jotta junaliikenteen runkomelutasot eivät ylitä 35 dB tavoitearvoa alimmissa asuinkerroksissa. Kaavamääräyksissä edellytetään, että rakennukset suunnitellaan siten, ettei raideliikenteen aiheuttama runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennuksen sisätiloissa. Tarvittava runkomelueristys voidaan toteuttaa rakennusten perustuksissa rakenteellisin ratkaisuin. Pysäköintikansirakenteet tulee runkomelualueilla toteuttaa rakenteellisesti erillään asuinrakennusten runkomelueristetyistä rakennusrungoista, jotta runkomeluheräte ei pääse kytkeytymään niiden välityksellä asuinrakennusten runkoihin. Vaihtoehtoisesti runkomelueristys voidaan sijoittaa vastaavasti myös kansirakenteiden perustuksiin. Eristykset tulee rakennuskohtaisesti suunnitella ja mitoittaa jatkosuunnittelussa akustikon ja rakennesuunnittelijan yhteistyönä.

Runkomelu- ja tärinäselvityksen mukaan asemapuiston vanhojen puurakennusten osalta raideliikenteen tärinä ja runkomelu eivät vaikuttaisi ylittävän tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja.

Asemapuiston alueella kaavamuutos ei merkittävästi vaikuta alueen ilmanlaatuun.

Liikennemäärien kasvu ja kaupunkimainen rakentaminen katuun rajautuen AK- ja AL-kortteleissa voivat hieman heikentää ilmanlaatua kaava-alueella verrattuna nykytilanteeseen. Kaavaratkaisun mukainen korttelirakenne on kuitenkin katuympäristön tuuletuvuuden ja epäpuhtauspitoisuuksien laimenemisen kannalta hyvä ja liikenteen päästökehityksen myötä pakokaasuperäisten epäpuhtauksien päästöt tulevat laskemaan. Kokonaisuutena tarkastellen ilmanlaadun ei siis arvioida merkittävästi heikkenevän kaava-alueella tai sen lähiympäristössä tulevaisuudessa.

Käytettävissä olevan mittaustiedon perusteella voidaan arvioida, etteivät ilmanlaadun raja-arvot ole vaarassa ylittyä kaava-alueella tai sen läheisyydessä. Typpidioksidin ja hengitettävien hiukkasten ohjearvotason ylittyminen on epätodennäköistä, mutta mahdollista Pitäjänmäentien välittömässä läheisyydessä etenkin epäedullisissa sääolosuhteissa, kuten muuallakin vilkkaissa liikenneympäristöissä.

Koska liikenteen aiheuttamat ilman epäpuhtauspitoisuudet ovat korkeimmillaan aivan Pitäjänmäentien välittömässä läheisyydessä, on hyvän sisäilman laadun varmistamiseksi kaavassa kielletty tuloilman sisäänotto Pitäjänmäentien puolelta. Tuloilman tehokkaalla suodatuksella vähennetään altistumista hiukkasille.

Maalitehdas

Hajuvaikutukset

Lähistöllä sijaitsevan maalitehtaan Teknos Oy:n hajuimmissiota on tutkittu useaan kertaan. Tutkimukset on tehty vuosina 1996, 1997 ja 2017. Uusimmat tutkimustulokset osoittavat, että selvää hajua koko kaava-alueella ei esiinny lainkaan tai maksimissaan 5 % kokonaistarkasteluajasta. Alueelle, jonne on suunniteltu uutta asumista, selvää hajua ei esiintynyt lainkaan tai vain vähäisesti eli 1 % kokonaistarkasteluajasta. Lievempää hajua kaava-alueella ei esiintynyt lainkaan tai maksimissaan 8 % kokonaisajasta. Alueelle, jonne on suunniteltu uutta asumista, lievempää hajua ei esiintynyt lainkaan tai 4 % kokonaisajasta.

Jokaisen havainnointikerran jälkeen laskettiin hajun esiintyminen %:na kokonaisajasta ja erikseen määritettiin hajun voimakkuus asteikolla 0–3. Selväksi hajuksi luokiteltiin, mikäli hajun voimakkuus oli 2–3. Lievemmäksi hajuksi luokiteltiin, mikäli hajun voimakkuus oli 0–1. Lisäksi arvoitiin hajun miellyttävyyttä. Tutkimuksessa havainnoitiin hajun olevan keskimäärin hieman miellyttävää.

Suomessa ei ole määritetty ohjearvoja hajuille vaan ympäristösuojelulaki kieltää toiminnan, josta aiheutuu ilman pilaantumista ja sen seurauksena merkittävää viihtyvyyden vähenemistä. Saksan, Tanskan ja Englannin selvän hajun viitearvot asuinalueille vaihtelevat välillä 1–10 %.

Hajuvaikutukset asemakaavan uuden asuinrakentamisen alueelle ovat vähäiset, selvää hajua ei esiintynyt lainkaan tai vain vähäisesti. Koska satunnainen hajun aistiminen on kuitenkin mahdollista, on viihtyvyyden kannalta eduksi ottaa mahdollisuus huomioida rakennusten tuloilmanottokohtien sijoittamisessa. Asemakaavassa on annettu määräys, jonka mukaan tonteilla 46125/3 ja 4 tuloilmaa ei saa ottaa eteläpuolelta.

Turvallisuusvaikutukset

Pitäjänmäen asuin- ja teollisuusalueet sijaitsevat suureksi osaksi Teknoksen maalitehtaan 1 km laajuisella konsultointivyöhykkeellä, jolla maankäytön suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota riittäviin suojaetäisyyksiin laitoksen ja vaikutuksille alttiin toiminnan välillä. Ympäristöministeriö on ohjeistanut kirjeessään (YM4/501/2015) pyytämään lausunnot Tukesilta ja pelastuslaitokselta konsultointivyöhykkeelle sijoittuvista asemakaavoista.

Helsingin kaupunki on Pitäjänmäelle tavoiteltujen maankäytön muutoshankkeiden vuoksi teettänyt ulkopuolisella asiantuntijakonsultilla Teknos Oy:n maalitehtaan onnettomuusvaarojen kartoituksen ja vaikutusten arvioinnin (Pöyry, 2015). Sen tavoitteena on ollut tunnistaa mahdolliset onnettomuudet, joiden vaikutukset voisivat ulottua tehdasalueen ulkopuolelle. Selvitys on laadittu Tukesin ”Tuotantolaitosten sijoittaminen” –ohjeen (2015) mukaisin periaattein.

Selvityksen kemikaaliturvallisuuden tutkimisen lähtökohtina ovat olleet laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta (390/2005 ja lain muutos 358/2015), asetukset kemikaalien teollisen käytön ja varastoinnin valvonnasta (VnA 856/2012 sekä asetuksen muutos VnA 686/2015).

Laitostyyppin mahdolliset riskit liittyvät etenkin liuottimien käsittelyyn. Laitoksen toimintaa on selvitetty mm. asiakirja-aineiston

avulla ja laituskäynnein. Lähtötiedot ja laitosta koskevan erityisasiantuntemuksen on antanut Teknos Oy, joka myös on osoittanut työhön tehtaan toiminnan erikoisasiantuntijat: tehdaspäällikön, turvallisuuspäällikön ja ympäristöasiantuntijan.

Tehtaan toiminta on käyty läpi mahdollisten vaaratilanteiden tunnistamiseksi potentiaalisten ongelmien analyysillä (POA). Tarkasteluun on otettu koko tehdasalue toimintoiheen rajaamatta mitään ongelmatyyppiä etukäteen pois. Tarkastellut kohteet olivat maanpäälliset ja maanalaiset ulkosäiliöt, kellarisäiliöt, säiliöiden täyttö säiliöautosta sekä tuotanto- ja varastotilat eri rakennuksissa. Tapausten todennäköisyyttä ja seurausten vakavuutta on arvioitu standardin SFS-IEC 60300-3-9 mukaisen riskimatriisin avulla.

Tunnistetuista mahdollisista vaaratilanteista (27 tilannetta) on tutkittu mallintamalla kaikki ne, joiden vaikutusten arvioitiin voivan ulottua laitosalueen ulkopuolelle. Tapaukset olivat todennäköisyysdeltään arvioitu suurimmillaan luokkaan 3, eli sanallisena kuvakseen "ei kertaakaan tehtaan elinkaaren aikana". Tunnistetuista vaaratilanteista tutkittiin mallintamalla ulkona sijaitsevan liuotinsäiliön vuotoa ja tulipaloa, kemikaalien ulkona kulkevien siirtoputkistojen vuotoa ja höyryn räjähdystä, maanalaisten ja ulkosäiliöiden säiliöiden täytön yhteydessä tapahtuvia vuotoja, nestekaasusäiliön täytön yhteydessä vuotavan kaasun paloa ja räjähdystä sekä tulipaloa tuotantotiloissa ja varastorakennuksessa. Seurausvaikutuksia voivat tämän kaltaisissa onnettomuuksissa aiheuttaa mm. altistuminen vuotojen liuotinhöyryille, tulipalojen savukaasuille, räjähdysten ylipainevaikutuksille sekä palojen lämpösäteilylle.

Mallinnukset on tehty käyttäen Tukesin oppaassa suositeltuja olosuhteita stabiili F, tuulen nopeus 3 m/s ja neutraali D tuulen nopeus 5 m/s. Sääolosuhteet kuvaavat myös leviämisen kannalta epäedullisia tilanteita. Palojen mallinuksissa on oletettu, ettei paloja sammuteta lainkaan. Kesälämpötilassa lämpöhäviäminen on voimakkainta ja päästön vapautuminen nopeinta, joten leviämismallinuksissa on käytetty ilman lämpötilana +25 °C. Päästöpilvien haitta-ainekomponenttien pitoisuuksien ja vaikutusten tarkastelussa on käytetty AEGL -kynnysarvoja (Acute Exposure Guidelines), jotka on tarkoitettu normaaliväestölle niin, että myös herkätkä yksilöt on otettu huomioon ja siten niiden ajatellaan suojaavan lähes kaikkia ihmisiä. AEGL-arvot kuvaavat asteikolla 1-3, mitä haittavaikutuksia ihminen voi saada altistuttuaan tietyn ajan kynnysarvon mukaiselle kemikaalipitoisuudelle.

AEGL 2-arvolla voidaan arvioida turvallista etäisyyttä esimerkiksi hoitolaitoksiin (sairaalat, vanhainkodit, päiväkodit), kouluihin

taikka kohteisiin, joissa voi olla kerralla suuria ihmismääriä (kerrostaloalueet, suuret urheiluhallit ja -kentät, ostoskeskukset, majoitusliikkeet, isot kokoontumistilat ja -alueet.

Mallinnustuloksista on maankäyttöarvioihin otettu aina suurimmat etäisyydet tuottaneet mallinnusolosuhteet. Mallinnusten perusteella pisimmälle ulottuvia vaikutuksia maantasolla (2 m tarkastelukorkeudella) todettiin nestekaasun purkupaikalla tapahtuvalla vuodolla. Mikäli vuodosta aiheutuu räjähdys, voivat sen ylipainevaikutukset ulottua tehdasalueen ulkopuolelle. Vammautumisen riskiä tai rakenteellisia vaurioita aiheuttava 5 kPa ylipaine ulottui enimmillään 89 metrin etäisyydelle täyttöpaiakasta. Rakennukset ja alueet, joissa normaalisti oleskelee ihmisiä, tulee sijoittaa kyseisin painerajan mukaista etäisyyttä kauemmaksi. Vaara-alue ei ulotu Pitäjänmäen asemanseudun asemakaava-alueelle. Kaavan mahdollistamat uuteen asuinkäyttöön varatut kerrostalokorttelit sijoittuvat lähimmillään yli 200 metrin etäisyydelle purkupaikasta.

Tuotantorakennuksen tulipalotilanteesta savukaasut poistuvat katolla sijaitsevista savunpoistoluukuista. Koska kuumat savukaasut kohoavat ylöspäin ja päästökohta on korkealla, eivät savukaasujen haitallisten komponenttien pitoisuudet ylittäneet AEGL-kynnyspitoisuuksia lainkaan tarkastelukorkeudella 2 m. Hiilimonoksidin CO (häkä) AEGL 2 -pitoisuus, jota sovelletaan asumiseen ja herkkään toimintaan, ylittyi 20 m korkeudella 152 metrin etäisyydelle päästökohdasta, joka sijaitsee tuotantorakennuksen katolla. Päästö ulottuu tällä korkeudella noin 50 metriä laitosalueen ulkopuolelle.

Asemakaava-alueen mahdollistama korkea rakentaminen sijaitsee lähimmilläänkin yli 180 metrin päässä savukaasujen päästökohdasta. Nykyinen olemassa oleva aseman vanha asemakaavalla suojeltava rakennuskanta sijaitsee lähimmillään noin 130 metrin päässä, mutta kaava ei mahdollista korkeaa rakentamista tälle alueelle. Kaava mahdollistaa asumisen jatkumisen suojeleissa asemanseudun rakennuksissa. Pientalojen etäisyyksien arviointiin soveltuva hiilidioksidin AEGL 3 pitoisuus ei ylity kaava-alueella.

Teknoksen maalitehtaan suurimmat tunnistetut mahdolliset onnettomuudet: nestekaasuräjähdys maantasoon ylipainevaikutuksineen ja tuotantorakennuksen tulipalon savukaasupäästön vaikutuskorkeudella 20 m on esitetty ja niiden suhdetta asemakaavan maankäyttöön on tarkasteltu asemakaavan selostukseen liitetyissä havainnekuviissa.

Laadittujen selvitysten perusteella ei ole todettu tarvetta ilmanvaihdon sulkemiseen Teknoksen tehtaan päästöpitaisuuksien perusteella. Varovaisuusperiaatteen mukaisesti koneellisen ilmanvaihdon helppoon sulkemismahdollisuuteen varautuminen on teollisuusalueen, rautatien ja liikenneväylien läheisyyden vuoksi kuitenkin edullista. Ym:n asetuksessa uuden rakennuksen sisäilmastosta ja ilmanvaihdosta todetaan, että ilmanvaihtojärjestelmä on suunniteltava siten, että järjestelmän toiminta voidaan kokonaisuudessaan pysäyttää. Koneellisessa järjestelmässä on oltava selvästi merkitty pysäytyskytkin, jonka on oltava helposti saavutettavassa paikassa. Painovoimaisessa järjestelmässä ilmanvaihtoventtiilien on oltava helposti suljettavissa. Koska asiasta säädetään asetuksella, ei siitä asemakaavassa ole tarpeen erikseen määrätä.

Kaavan valmistelussa on lähtökohdana otettu huomioon maalitehtaan tunnistetut turvallisuusvaikutukset. Tunnistetut mahdolliset suurimmat vaikutukset eivät ole ristiriidassa asemakaavan maankäytön kanssa. Kaavaratkaisu luo edellytykset terveelliselle ja turvallisuudelle asumiselle.

Pelastusturvallisuus / Rakennetekniikka

Lähtökohdat

Asemakaava-alueella sijaitsee rantaradan ylittävä Pitäjänmäen aseman ylikulkusilta.

Kaavaratkaisu

Uudisrakennuskorttelin ohjeellinen pelastuskaavio nostopaikkasuunnitelmineen esitetään viitesuunnitelmassa. Asuntojen hätäpoistumisjärjestelyt on tarkoitus hoitaa rakennusten parvekevyöhykkeillä poistumiskuiluperiaatteella. Nämä vuoden 2017 paloturvallisuusasetuksessa olevat varatiejärjestelyt avaavat mahdollisuuksia nostopaikkojen vähentämiselle mäkisessä maastossa.

Kaupunkiradankujan alle sijoittuvan pysäköintitilan suunnittelussa ja rakentamisessa tulee ottaa huomioon Helsingin kaupungin ohjeet *Yleisten alueiden alle tehtävien rakenteiden suunnitteluohjeet*.

Rakentamisen rajoituksissa Pitäjänmäen aseman nykyiseen ylikulkusillan, tulee suunnittelussa ja toteutuksessa ottaa huomioon olemassa olevat rakenteet ja niiden ylläpito, eikä niille saa aiheuttaa vahinkoa. Rakenteet tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että ne toimivat itsenäisinä rakenteina ja ratkaisu mahdollistaa ympäröivien olevien rakenteiden purkamisen.

Nimistö

Nimistötoimikunta päätti kokouksessaan 11.12.2019 esittää kaavan uudelle kadulle nimen Kaupunkiradankuja–Stadsbansgränden, puistoalueille nimet Pitäjänmäen asemapuisto–Sockenbacka stationspark ja Rantaradankallio–Kustbansberget, uudelle aukiolle nimen Rantaradanaukio–Kustbansplatsen sekä asemapuiston puistoraitille nimen Rantaradan puistokuja–Kustbansallén.

Vaikutukset

Yhteenveto laadituista selvityksistä

Maanomistaja on teettänyt viitesuunnitelman uudisrakennusten kortteliin nro 46125. Asemarakennuksen omistaja on laatinut viitesuunnitelman tämän rakennuksen ympäristöstä. Korttelin 46125 tonteille on teetetty alustava hulevesiselvitys sekä samaa korttelia ja asemapuiston tontteja koskeva liikenteen meluselvitys. Lisäksi asemapuiston rakennuksista on ollut käytössä omistajan teettämä kuntokartoitus ja asemarakennuksen sisätiloista on toimitettu valokuvia sisätilojen nykytilanteesta. Spokin aluetta koskeva maaperän haitta-aineselvitys, ympäristötekniinen selvitys sekä alustava kunnallistekniinen yleissuunnitelma on laadittu asemakaavan muutosta varten. Liikenteen meluselvitys on kaavaselostuksen liitteenä. Luettelo tehdyistä selvityksistä on selostuksen sivulla 5.

Kaupunki on teettänyt ympäristöhistoriallisen selvityksen Pitäjänmäen asemapuiston alueelle. Teknoksen maalitehtaan riskiselvitys ja hajuselvitykset on aikaisempien kaavamuutosten yhteydessä laadittu tehtaan lähialueelle.

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia ilman arvonlisäveroa seuraavasti:

- Johtosiirrot	0,25 milj.€
- <u>Kadut ja liikennealueet</u>	<u>2,3 milj.€</u>
- Yhteensä	2,5 – 3,0 milj.€

Asemakaavamuutoksen toteuttaminen edellyttää kaukolämpöjohdon siirtämistä. Mahdollisia tietoliikennekaapelien siirtokustannuksia ei ole huomioitu. Katualueiden kustannukset sisältävät Pitäjänmäentien levennyksen, baanin ja sen edellyttämät tukimuurit junaradan varrella sekä uudet julkiset aukiot ja katualueet.

Lisäksi kunnallistekniikan muutoksista ja rakentamisesta aiheutuu kustannuksia verkonhaltijoille. HSY on esittänyt vesijohdon siirtoa

tehtäväksi kadunrakentamisen yhteydessä ja siirron kustannuksiksi on arvioitu noin 350 000 €. Helen Sähköverkko Oy:lle kustannuksia aiheutuu sähköverkkojen ja muuntamotilan rakentamisesta.

Asemakaavamuutos nostaa alueen arvoa. Kaupungille kohdistuu yksityisessä omistuksessa olevien tonttien osalta maankäyttökorvauksia. Maankäyttökorvauksista sovitaan maanomistajan kanssa käytävissä maapoliittisissa neuvotteluissa.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että Pitäjänmäen asemanseutu uudisrakennuksineen ja asema-aukioineen sekä lisääntyvän palvelutarjonnan ja asukasmäärän myötä kehittyy ja vilkastuu. Rakentamismahdollisuuksien lisääminen rai-deliikenneaseman yhteydessä on yhdyskuntarakenteen kannalta tarkoituksenmukaista. Kaavan mukainen rakentaminen yhdistettynä Sulkapolun ympäristön uudisrakentamiseen luo Pitäjänmäen aseman kohdalle keskustamaisen kokonaisratkaisun liiketiloineen ja aukioineen. Yhdyskuntarakenteen kannalta kaavan mahdollistama asuntorakentaminen valmiin kaupunkirakenteen ja kunnallisten verkostojen piirissä edesauttaa monipuolisten palvelujen säilymistä alueella.

Kaavaratkaisun toteutuessa Pitäjänmäen vanha asema-alue tulee jälleen aktiivisempaan käyttöön: arvokkaat rakennukset ja historiallinen asemapuisto kunnostetaan ja alueen hoitovastuut täsmentyvät. Asemapuisto säilyy tunnelmaltaan julkisena mm. läpikulkevan puistokujan ja pyöräliikenteen reitin myötä.

Vaikutukset luontoon ja maisemaan

Kaava-alueen länsipään luonnonolosuhteet muuttuvat rakentamisen myötä. Pitäjänmäentien ja rautatien välisen alueen rakentaminen muuttaa Pitäjänmäentien katumaisemaa. Vehreä yhtenäinen puistojulkisivu muuttuu rakennetuksi ja Pitäjänmäentien katumaisema sen myötä urbaanimmaksi. Täydennysrakentaminen vähentää luonnontilassa olevaa aluetta ja biomassaa. Uudiskorttelin piha-alueille istutetaan puita ja puutarhakasvillisuutta. Suurin osalla pihoista on pysäköinnin kansirakennetta, mikä asettaa rajoituksia runsaan vehreyden toteuttamiselle tonteilla.

Kaavaratkaisu tukee kulttuurihistoriallisesti arvokkaan asemapuiston säilymistä ja kehittämistä. Uudet asukkaat ja kehittämistoimet lisäävät asemapuiston käyttöä, millä on toisaalta myös kuluttavaa

vaikutusta historialliseen puistoon. Puiston lisääntyvä käyttö huomioidaan alueen jatkosuunnittelussa. Kaava-alueen länsipään korttelin ja asemapuiston väliin rakentuva uusi aukiotila yhdistää eriluonteiset alueet yhtenäiseksi kaupunkirakenteeksi.

Osia Pitäjänmäen asemapuiston historiallisista kasvillisuussommitelmista uusitaan ja palautetaan kaavan toteutuessa. Pitäjänmäentien vanhat katupuut on todettu olevan huonokuntoisia ja ne uusitaan kadun uudistustöiden yhteydessä. Katualueen levenemisen myötä historiallisen sommitelman osa, asemapuistoa rajaava pensasaita häviää. Pensasaidan palauttaminen tulee tutkia alueen jatkosuunnittelun yhteydessä. Asemapuistoon osoitetulla uudella baanalinjauksella on myös vaikutuksia lehmuskujanteen länsipäähän, alueen historiallisesti avoimeen maisematilaan sekä aseman viereen sijoittuvaan puoliavoimena kehitettävään puistoalueeseen.

Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen

Asemakaavan mukainen rakentaminen tuottaa lähikatuverkkoon arviolta noin 1500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tämä liikenne ohjataan Pitäjänmäentielle Kaupunkiradankujan valo-ohjatun risteuksen kautta. Tämä Sulkapolun valo-ohjatun risteuksen uusi haara ja vasemmalle kääntymiskaistat vaikuttavat risteuksen valo-ohjaukseen niin, että Pitäjänmäentien välityskyky vähenee noin 20%.

Pitäjänmäentien ja Konalantien risteystä tiivistetään poistamalla vapaat oikeat ja liittämällä ne valo-ohjauksen piiriin. Tämä lisää viivästyksiä oikealle kääntyville, kun he joutuvat aiempaa useammin pysähtymään. Ruuhkautumisen ei kuitenkaan pitäisi lisääntyä oikealle kääntymiskaistoilla, sillä risteuksen välityskyky riittää nykyisille liikennemäärille. Risteuksen tiivistäminen tekee siitä kaupunkimaisemman ja kompaktimman sekä lisää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta.

Sulkapolun ja Turkismiehentien kohdalla olevien suojateiden turvallisuus paranee Pitäjänmäentiellä keskisaarekkeen rakentamisella. Erillisten yksisuuntaisten pyöriteiden rakentaminen ja baanantäminen sujuvoittaa ja selkeyttää pyöräilyjärjestelyjä.

Kaavaratkaisu aiheuttaa kaava-alueen ulkopuolelle ulottuvia sähköverkon ja muuntamotilojen järjestelytarpeita Pitäjänmäentien ja Konalantien katualueilla. Muutokset on esitetty kaavaselistuksen liitekartassa.

Vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön

Uudisrakentaminen eheyttää Pitäjänmäentien varren katukuvaa. Rakennusmassat on jaettu erikorkuisiin rakennusosiin, jotka osittain katetaan harjakatoilla, osittain terassein ja viherkatoilla. Uudiskorttelin kokonaishahmo on värikäs ja leikkisä.

Junaradan suuntaan nykyinen metsäinen rinne vaihtuu tiiviisti rakennetuksi kaupunkinäkymäksi uuden asuntokorttelin kohdalla. Radan vieressä levennetään baanayhteyttä ja asuinrakennusten päädyt sekä pysäköintilaitosten muurit ajoramppeineen muodostavat vaihtelevan julkisivun radalle.

Korkein uudisrakennus liiketiloineen sijoittuu junalaiturin ja kaupunginosan tärkeän jalankulkusillan kupeessa olevan uuden Rantaradanaukion viereen. Kaupunkirakenteessa tämä on keskeinen kohta, jossa on bussien runkolinjojen ja lähijunaliikenteen vaihtopaikka sekä polkupyörien liityntäpaikkoja. Aukio on liitetty sen länsipuolella olevaan historialliseen puistoon kaksitasoisen pyöräkatoksen välityksellä.

Kaava edistää paikallishistoriallisesti merkittävien rakennuksien säilymistä alueella ja rikastaa siten myös kaupunkikuvaa. Pitäjänmäentien ympäristö kehittyy kaavamutoksen myötä palveluiltaan monipuolisemmaksi ja aluetta kokoavaksi puistokaduksi.

Vaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen

Kaavaan kirjattu hulevesien viivytysvelvoite pienentää alueelta muodostuvien hulevesien huippuvirtaamia ja ehkäisee kapasiteettiongelmia alapuolisessa verkostossa. Kaavassa suositeltu hulevesien imeytys puolestaan vähentää muodostuvien hulevesien kokonaismäärää. Kaava-alueen eteläpuolella sijaitsee Väyläviraston hallinnoima rata-alue, jonka alta kulkeva rumpu toimii hulevesien purkureittinä. Kaavaratkaisu ei aiheuta muutostarpeita purkureitissä ja reitin kapasiteetti on riittävä myös harvinaisten sadetapahtumien tulvatilanteissa.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, turvallisuuteen sekä eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin ja palvelutarjontaan lähiympäristössä

Kaavaratkaisun melun- ja runkoäänentorjuntaa sekä ilmanlaatuhaittojen vähentämisestä koskevat määräykset luovat edellytykset terveellisen ja viihtyisän asuinympäristön toteuttamiselle.

Kaavaratkaisu ei heikennä Asemapuiston melutilannetta, joskaan vanhoille jo asuinkäytössä oleville ja nyt asemakaavalla suojeltaville rakennuksille ei ole muodostettavissa melulta suojattua ulko-oleskelutilaa. Rakennusten sisätiloissa kuitenkin alittuvat asuintilojen sisämelun ohjearvot, jolloin terveellisyyden ja viihtyisyyden vaatimusten voidaan arvioida täyttyvän alueen suojeluarvot huomioon ottaen.

Asemakaava-alueelle ei kohdistu tehtaan toiminnasta poikkeustilanteissakaan sellaisia välittömiä seurausvaikutuksia, jotka aiheuttaisivat vaaraa alueen ihmisille. Poistuminen alueelta on mahdollista myös onnettomuustilanteissa. Asemakaava luo riittävät edellytykset terveelliselle ja turvalliselle ympäristölle.

Uusi päivittäistavarakauppa sekä Pitäjänmäentien varteen suunnitellut liiketilat tuovat alueelle toivottuja ja tarvittavia lähipalveluita.

Pitäjänmäentien varren nykyisten asuntojen näköalat muuttuvat ja katutila tiivistyy kaavaratkaisun myötä, kun Pitäjänmäentien vastakkaiselle puolelle rakentuu kadunvarteen urbaani asuinrakennusrintama.

Kaupalliset ja muut yritysvaikutukset

Suunnittelualue sijoittuu Helsingin yleiskaavan 2016 C1-keskusta-alueelle, johon tavoitellaan sekoittunutta kaupunkirakennetta palveluineen. Alueelle on suunnitteilla päivittäistavarakauppaa ja jonkin verran muuta liiketilaa. Muuta toimitilaa ei ole osoitettu. Yleiskaavan C1-alue rajoittuu Pitäjänmäen aseman eteläpuolella Takkatien teollisuusalueeseen, joka on yleiskaavassa toimitila-alue. Kaupallisesta näkökulmasta ja asiakasvirtojen kannalta näin keskeiselle alueelle kannattaa osoittaa palvelurakentamista. Uusi päivittäistavarakauppa täydentää lähialueen palveluverkkoa.

Suunnittelualue sijaitsee keskeisellä ja näkyvällä paikalla Pitäjänmäen aseman yhteydessä ja Pitäjänmäentien sekä Konalantien risteyksessä. Nykyisellään lähes rakentamattoman alueen muuttuminen rakennetuksi kaupunkiympäristöksi parantaa koko alueen statusta myös uuden yritystoiminnan sijoittumisen näkökulmasta. Pitäjänmäen asemanseudun pohjoispuolen rakentuminen edistää yleiskaavan toteutumista ja vaikuttaa osaltaan koko asemanseudun kehittymiseen yleiskaavan osoittamaan suuntaan. Pitkällä aikavälillä myös Vihdintien bulevardikaupungin rakentuminen alueen itäpuolella vaikuttaa koko alueen kehittymiseen.

Kaavaratkaisu vaikuttaa nykyiseen yritystoimintaan myönteisesti siten, että Takkatien ja Arinatien yritykset hyötyvät asemanseudun lisääntyvistä kauppapalveluista. Kaavaratkaisu mahdollistaa

asemarakennuksessa toimivien palveluyritysten toiminnan jatkamisen ja toiminnan pienimuotoisen laajentumisen.

TOTEUTUS

Korttelin 460125 (viitesuunnitelmassa nimellä Pitäjärinne) toteutus tapahtuu vaiheittain, yksityisen maanomistajan ja rakennuttajan sekä kaupungin yhdessä määrittelemässä aikataulussa. Tonttien yhteisen LPA-alueen ajoramppi Kaupunkiradankujalta pysäköintitasolle aiheuttaa reunaehtoja toteuttamisjärjestykselle.

Asemapuiston tontinjako ja suojeltujen rakennusten kiinteistöjen myynti voi käynnistyä kaavan saatua lainvoiman.

SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Kaavaratkaisu vastaa valtakunnallisiin tavoitteisiin (valtioneuvoston päätös 14.12.2017). Näistä kaavaratkaisun valmistelussa on erityisesti painotettu seuraavia:

- luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen
- merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa
- huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta
- Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.

Kaavaratkaisu ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

Yleiskaava

Helsingin uudessa yleiskaavassa 2016 alue on osittain merkitty liike- ja palvelukeskustaksi C1, osittain asuntovaltaiseksi alueeksi A2. Nyt laadittu kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.



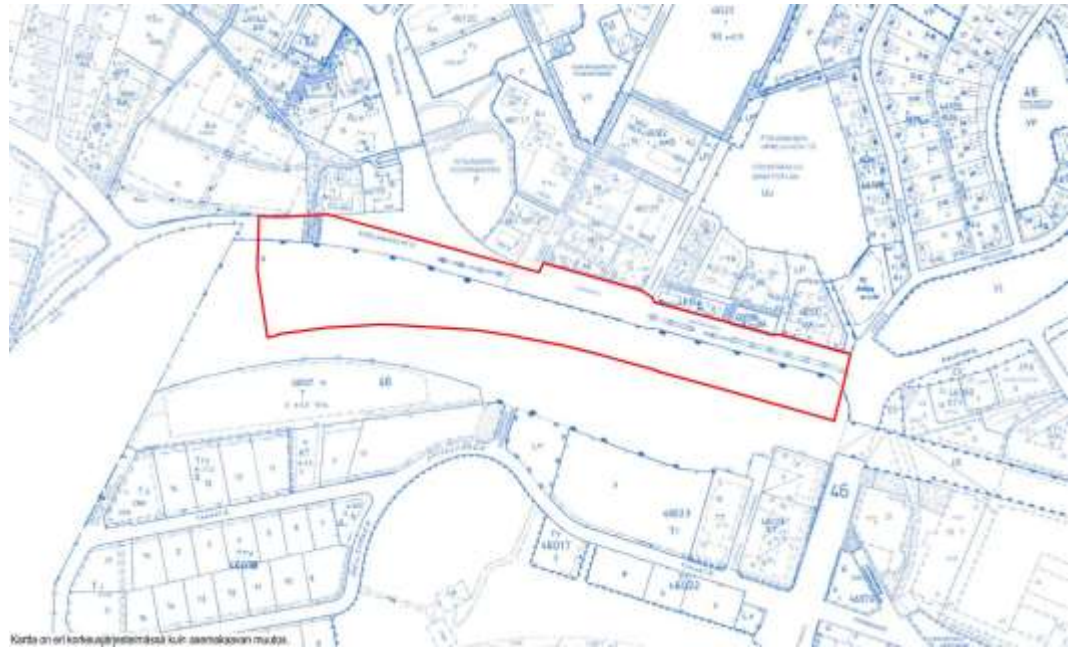
Helsingin hallinto-oikeus on päätöksellään 5.2.2018 kumonnut Helsingin uudesta yleiskaavasta mm. Teknos Oy:n valituksesta johtuen C1-alueen, jolla pieni osa asemakaavaehdotuksesta sijaitsee. Tälle asemapuistossa sijaitsevalle osa-alueelle jää voimaan yleiskaava 2002, jonka mukaan alue on keskustatoimintojen aluetta. Nyt laadittu kaavaratkaisu on yleiskaavan 2002 mukainen.



Helsingin maanalaisen yleiskaavan nro 11830 (tullut voimaan kokonaisuudessaan 18.11.2011) mukaan alue on pääosin esikau-pungin pintakallioaluetta. Nyt laadittu kaavaratkaisu on maanalaisen yleiskaavan mukainen.

Asemakaavat

Pääosalla kaava-alueella on voimassa asemakaavat nro 3669 (vahvistettu 7.3.1955) ja nro 5161 (vahvistettu 8.5.1962). Kaavan mukaan alue on liikennealuetta (L) ja rautatiealuetta (LR). Pitäjänmäentien katualueella ovat voimassa asemakaavat nro 6911 (vahvistettu 23.7.1974) ja nro 12349 (saanut lain voiman 27.4.2016).



Rakennusjärjestys

Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty 22.9.2010.

Pohjakartta

Helsingin kaupungin kaupunkimittausspalvelut on laatinut pohjakartan.

Maanomistus

Liikennealue on pääosin yksityisomistuksessa. Radan varren liikennealue on valtion omistuksessa. Helsingin kaupunki omistaa Pitäjänmäentien katualueen. Maanomistuskartta on selostuksen liitteenä.

Muut lähtökohdat

Selvitys alueen oloista, rakennuskannasta ja muista ympäristöominaisuuksista on kuvattu kaavaselostuksen kohdassa "Asemakaavan kuvaus" kunkin aiheen kohdalla.

SUUNNITTELU- JA KÄSITTELYVAIHEET

Vireilletulo

Kaavoitus on tullut vireille vuonna 2019 alueen maanomistajan hakemuksesta.

Viranomaisyhteistyö

Kaavaratkaisun valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä kaupunkiympäristön toimialan eri tahojen lisäksi seuraavien viranomaistahojen kanssa:

- Väylävirasto (ent. Liikennevirasto)
- Museovirasto
- Espoon kaupunki/ Kaupunkisuunnittelukeskus
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala / kaupunginmuseo
- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala / varhaiskasvatuksen tilapalvelut

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) mukaisesti.

Vireilletulosta ja OAS:n sekä valmisteluaineiston nähtävilläolosta on ilmoitettu osallisille kirjeillä ja verkkosivuilla www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi sekä lehti-ilmoituksella Helsingin Uutiset-lehdessä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä valmisteluaineistoa oli nähtävillä 25.2.–25.3.2019 seuraavissa paikoissa:

- Pitäjänmäen kirjastossa, osoite Jousipolku 1
- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat.

Asukastilaisuus pidettiin 6.3.2019 Pitäjänmäen kirjastossa.

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat selvitystarpeisiin koskien vesihuoltoa, RKY-kohteiden suojelun tavoitteiden tarkempaa määrittämistä sekä melu-, runkomelu- ja tärinätorjunnan tarvetta. Ilmoitettiin liityntäpaikkojen ja bussipysäkkisyvennyksen tarpeesta kaava-alueella. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että tarvittavia selvityksiä näistä mainituista asioista on teetetty, ja selvitysten tulokset on otettu huomioon kaavaehdotuksen ratkaisuisissa ja kaavamääräyksissä. Polkupyöräriiden liityntäpaikoille on varattu suojakatoksen rakennusala kaava-alueella.

Kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Museovirasto
- Väylävirasto
- Espoon kaupunkisuunnittelukeskus
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Helsingin seudun liikenne (HSL)

Vastineet kannanottoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat rakentumattoman metsäisen osan (kaava-alueen länsiosan) luontoarvoihin ja alueen luontotietopohjan puutteellisuuteen. Pyydettiin selvittämään alueen Metso-arvoja, uhanalaisia ja silmälläpidettäviä luontotyyppejä sekä keskeisiä lahottajalajeja. Pidettiin asuntojen sijoittamista Teknoksen tehtaan läheisyyteen vähemmän järkevänä turvallisuuden kannalta. Kritisoitiin aukion viereistä asuntotornia liian korkeana ja pidettiin asuntojen sekä kioski- päivittäistavarakaupan ja muiden liiketilojen sijoittamista jalankulkusillan aukion kohdalle huonona, koska tämä kohta nähtiin RKY-alueen suoja-alueena. Asemapuiston uutta kevyen liikenteen reittiä radan vieressä kannatettiin. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että kaavoituksen alkuvaiheessa esillä olleen suunnitelmaluonnoksen mukaisesta kioski/liikerakennuksesta on luovuttu ja se on kaavaehdotuksessa korvattu mittakaavallisesti sopivammalla pyöräkatoksella.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 3 kpl.

Vastineet mielipiteisiin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 23.10.– 23.11.2020

Kaavaehdotus esiteltiin kaupunkiympäristölautakunnalle 12.5.2020 ja lautakunta päätti 19.5.2020 asettaa kaavaehdotuksen julkisesti nähtäville 30 päiväksi.

Lisäksi lautakunta esitti kaupunginhallitukselle, että kaupunginhallitus päättää ryhtyä toimiin jotka tähtäävät asukastalon toteutumiseen Pitäjänmäellä.

Lisäksi lautakunta edellytti, että

- Pitäjänmäen Rantaradanaukiota ja sen yhteyttä Pitäjänmäen asemapuistoon kehitetään alueelliseksi vetovoimaiseksi keskukseksi tavalla, joka tuo paikallisia yhteen niin virallisissa kuin epävirallisissakin tapahtumissa
- lisäksi alueelle pyritään saamaan kahvila- tai ravintolatoimintaa
- tutkitaan, voidaanko edellyttää suunnittelukilpailua koskien tätä alueidentiteetin kannalta tärkeäksi muodostuvaa asemaaukiota ja sen yhteydessä olevien rakennusten arkkitehtuuria
- tutkitaan vaihtoehtoa, jossa myös läntisimmän AK-korttelin rakennukset tuodaan katuun kiinni
- tutkitaan mahdollisuuksia hyödyntää alueella nyt olevaa kasvillisuutta tai muuten kasvillisuutta korttelin sisäpihoja suojelevien melumuureina toimivien pyörävarastojen ja Pitäjänmäentien välissä (esim. pensaita tai puita) siten, että kadulle muodostuu luonteva ja viihtyisä raja

Toimenpiteet ennen julkisen nähtävilläolon asettamista

Lautakunnan päätöksessä esittämät asiat ovat edellyttäneet jatko-suunnittelua ja tehtyjen selvitysten tarkennuksia.

Ne on otettu huomioon ennen nähtävilläolon asettamista seuraavasti:

Kaavakartan merkintöihin tai määräyksiin tehdyt muutokset:

- Tontin 46125/1 läntisen asuinrakennuksen rakennusala on siirretty Pitäjänmäentien kadun varteen ja tehty vähäisiä muutoksia rakennuksen viereisille aluevarauksille siirron johdosta.
 - Asemapuiston AL/s -tonttien käyttötarkoituksien määräkseen on lisätty kahvila- ja ravintolatoiminta.
-

- Kaavaehdotukseen on lisätty Pitäjänmäentien varren katuistutuksia koskeva kaavamääräys: ”Pitäjänmäentien puoleisten piharakennusten edustalle tonteilla 46125/1, 3 ja 4 on katualueen rajalle varattava vähintään 1,5 metriä leveä istutuskaista pensaille ja/tai pienille puille.”

Aineistoon tehdyt täydennykset:

- kaavaselistusta on täydennetty tiivistelmän, ympäristöhäiriöiden sekä suunnittelu- ja käsittelyvaiheiden osalta.
- kaavaselistuksen havainnekuva, viitesuunnitelman kuvamateriaali sekä melu-, runkomelu- ja tärinäselvitys on päivitetty muutosten johdosta.
- kaavakartan nimiö on päivitetty.

Lautakuntapöytäkirjojen perusteella muutettu kaavaehdotus oli julkisesti nähtävillä 30 päivän ajan. Asemakaavoituspalvelu pyysi kaavaehdotuksesta lausunnot seuraavilta tahoilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Väylävirasto
- Museovirasto
- Uudenmaan ELY-keskus
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala

Muistutukset

Kaavaehdotuksesta tehtiin 3 muistutusta.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat asemapuiston läpi kulkevan polkupyöräyhteyden tarkempaan suunnitteluun sen sopeuttamiseksi historialliseen puistoympäristöön sekä liikenneturvallisuuden lisäämiseksi asemapuistossa, kaksoisvahtituvan käyttämiseen alueelle tarpeellisenä asukastalona, Rantaradankallion reitin esteettömyyteen, uusien rakennusten suurten lasipintojen vaikutuksiin lintujen turvallisuuteen, yleisen pyöräkatoksen saavutettavuuteen sekä kattoterassien mahdollistamiseen kaavassa.

Viranomaisten lausunnot

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat historiallisen tielinjauksen tutkimustarpeeseen alueella, sr-merkittyjen kohteiden lisämääräyksen tarpeeseen, jalankulkusillan

liikennealue-merkinnän muuttamiseen katu- tai puistoalueeksi, radanvarren pyörä- ja jalankulkutien kaavamerkinnän muuttamiseen siten, että rautatien huoltoajo on sillä sallittu, yhteistyötarpeisiin Väyläviraston ja kaupungin välillä baanauksen jatkosuunnittelussa, Teknoksen maalitehtaan onnettomuuksien vaikutusten arviointiselvityksen avaamiseen selostuksessa suhteessa suunniteltuun asuinrakentamiseen pahimman mahdollisen onnettomuuden tarkastelu mukaan lukien, maalitehtaan onnettomuusmahdollisuuksien huomioimiseen kaava-alueen evakuointisuunnitelmissa ja asuinrakennusten teknisissä ratkaisuissa, meluselvityksen tarkentamiseen ja tämän pohjalta ilmanlaatu-, parveke-, runkoääni- ja melumääräysten mahdolliseen tarkentamiseen sekä mahdollisten massoittelevaihtoehtojen esittämiseen kaavaselostuksessa.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala (kaupunginmuseo)
- Väylävirasto
- Uudenmaan ELY-keskus
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)
- Museovirasto
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helen Sähköverkko Oy

Toimenpiteet julkisen nähtävilläolon jälkeen

Vuorovaikutusraportissa on esitetty yhteenvedot kaavaehdotuksesta saaduista muistutuksista ja viranomaisten lausunnoista sekä vastineet niissä esitettyihin huomautuksiin.

Huomautuksissa esitetyt asiat on otettu huomioon, kaavan tavoitteet huomioon ottaen, tarkoituksenmukaisilta osin.

Kaavakartan merkintöihin tai määräyksiin tehdyt muutokset:

Muistutusten johdosta:

- Asemapuiston lehmuskujan puurivit on kaavakartassa merkitty säilytettäväksi kokonaisuutena. Säilytettävän puurivin määräykseen on lisätty lause: ” Historiallisesti arvokas puukujanne, joka tulee säilyttää ja tarvittaessa uudistaa niin, että sen maisemakuvallinen arvo säilyy.”
 - /s –merkinnän alue on kaavakartassa laajennettu itään ja etelään koskemaan myös polkupyöräosuuden (pp) ja lehmuskujan liittymäkohtaa ja /s -merkinnän määräykseen on lisätty lause ”Pintamateriaalien tulee olla historialliseen puistoympäristöön soveltuvia”.
-

ELY-keskuksen lausunnon johdosta:

- Kaavakartan ilmanottomääräys on muutettu muotoon: ”Rakennusten tuloilmanotto tulee järjestää tehokkaasti suodatettuna. Tuloilmaa ei saa ottaa Pitäjänmäentien puolelta liikenteen päästöjen vuoksi eikä tonteilla 46125/3 ja 4 eteläpuolelta”.

Väyläviraston lausunnon johdosta:

- Jalankulkusillan alue on kaavakartassa muutettu liikennealueesta (L) osaksi Rantaradanaukion aukioaluetta.
- Kaava-alueen läntisen baanaosuuden kaavamerkintöihin (pp ja pp/t) on lisätty merkintä /h, joka mahdollistaa junaradan huoltoliikenteen kyseisellä reittiosuudella.

Jatkosuunnittelun johdosta:

- Puistoalueen pp- ja istutusaluetta on vähäisesti (n. 8 m²) laajennettu pienentämällä tonttia 46109/1 sen luoteiskulmassa.
- Asemapuiston pysäköintialuetta (LPA-2) on levennetty yhdellä metrillä sen pohjoisreunalla.
- Kaavakartan määräys pihojen yhtenäisestä melun suojausrakenteesta on muutettu muotoon: ”Tontin pohjois- ja etelärajan rakennusten ja muiden melun leviämistä estävien rakenteiden tulee suojata pihan oleskelualueita rautatiealueen ja Pitäjänmäentien melulta.”

Aineistoon tehdyt täydennykset:

- kaavaselistusta on päivitetty maalitehtaan turvallisuusvaikutuksien, hajuvaikutusten sekä liikenteen haittojen osalta ELY-keskuksen lausunnon johdosta
 - selostukseen on lisätty kaksi havainnekuvaa maalitehtaan onnettomuuksien vaikutusten huomioon ottamisesta maankäytössä ELY-keskuksen lausunnon johdosta
 - selostuksen lause (s. 11) ”Baanaosuuden toteuttaminen edellyttää, että yksi lehmus kaadetaan lehmuskujan eteläisestä puurivistä” on muutettu muotoon ”Jatkosuunnittelussa tutkitaan baanaosuuden liittymistä lehmuskujanteeseen siten, etteivät baanan rakennekerrokset aiheuta vakavaa vahinkoa lehmusten juuristolle” muistutuksen johdosta
 - selostukseen on liitetty tiivistelmä arkeologisen tutkimuksen tuloksista kaupunginmuseon lausunnon johdosta.
-

- liikennesuunnitelma on päivitetty tarkistetun kaavaehdotuksen mukaiseksi ja selostuksen kohdat ”liikenne” ja ”luonnonympäristö” on täydennetty jatkosuunnittelun ja muistutuksen johdosta
- kaavaselostusta on tarkistettu ja päivitetty asemapuiston tonttien ja paikoitusalueen mitoituksen, liiteluettelon, uusien yhteyshenkilöiden, valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden ja asemapuiston hankeohjelman osalta
- kaavaselostusta on täydennetty suunnittelu- ja käsittelyvaiheiden osalta
- kaavakartan nimiö on päivitetty

Julkisen nähtävilläolon jälkeen tehdyistä muutoksista on neuvoteltu asianomaisten tahojen kanssa.

Kaavaehdotuksen esittäminen kaupunginhallitukselle

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle 12.5.2020 päivätyn ja 23.10.2020 sekä xx.x.2021 muutetun asemakaavan muutosehdotuksen nro 12602 hyväksymistä.

Helsingissä xx.x.2021

Marja Piimies
asemakaavapäällikkö

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	091 Helsinki Täyttämispvm	25.02.2021	
Kaavan nimi	Pitäjänmäen asemanseutu		
Hyväksymispvm	Ehdotuspvm	12.05.2020	
Hyväksyjä	Vireilletulosta ilm. pvm	06.02.2019	
Hyväksymispykälä	Kunnan kaavatunnus	09112602	
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	5,1770	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisien tilojen pinta-ala [ha]	0,3706	Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	5,1770

Ranta-asemakaava Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	5,1770	100,0	24870	0,48	0,0000	24870
A yhteensä	1,4610	28,2	24870	1,70	1,4610	24870
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	1,6403	31,7	0		1,6403	0
R yhteensä						
L yhteensä	2,0757	40,1	0		-3,1013	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,3890	7,5		0,3890	

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	8		8	

Alamerkinntät

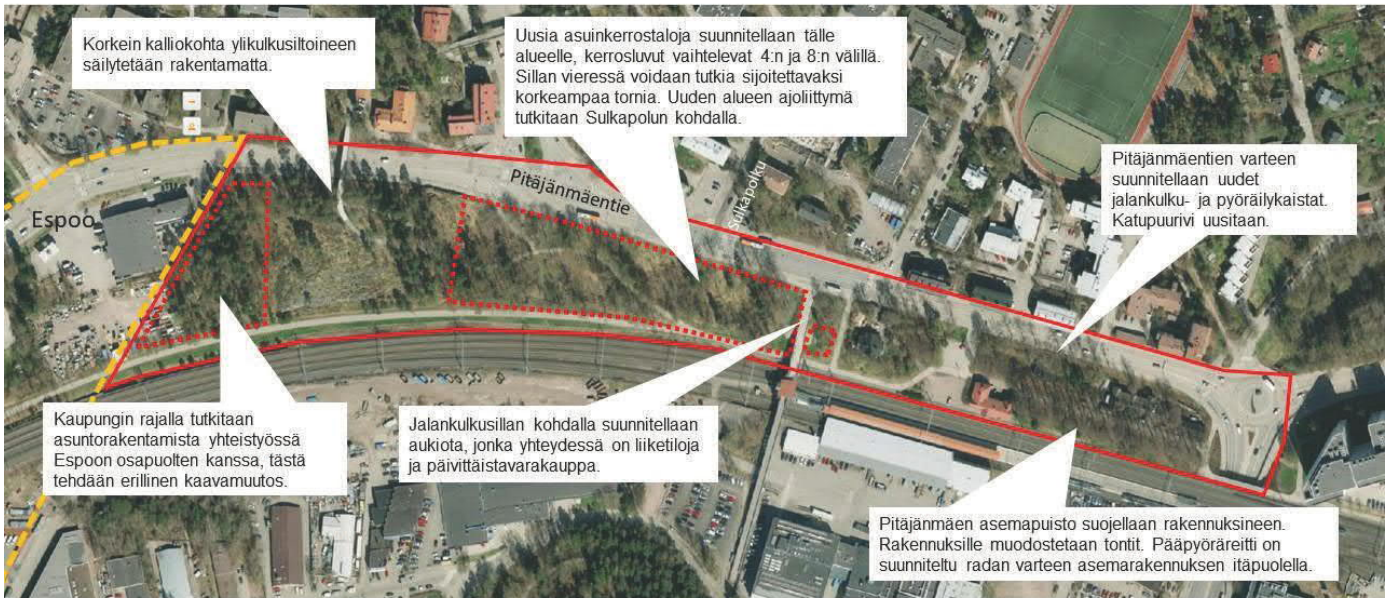
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	5,1770	100,0	24870	0,48	0,0000	24870
A yhteensä	1,4610	28,2	24870	1,70	1,4610	24870
AK	0,6933	47,5	15330	2,21	0,6933	15330
AL	0,2661	18,2	9470	3,56	0,2661	9470
A/s	0,2548	17,4	0		0,2548	0
AL/s	0,2468	16,9	70	0,03	0,2468	70
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	1,6403	31,7	0		1,6403	0
VL	1,0154	61,9	0		1,0154	0
VP/s	0,6249	38,1	0		0,6249	0
R yhteensä						
L yhteensä	2,0757	40,1	0		-3,1013	0
L	0,0000		0		-3,4370	0
Kadut	1,6228	78,2	0		-0,1172	0
Katuauk./torit	0,0654	3,2	0		0,0654	0
LPA-1	0,3469	16,7	0		0,3469	0
LPA-2	0,0406	2,0	0		0,0406	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,3890	7,5		0,3890	
map	0,3890	100,0		0,3890	

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	8		8	
Asemakaava	8		8	

Kaupunkiympäristön toimiala
Asemakaavoitus**PITÄJÄNMÄEN ASEMAN SEUDUN ASEMAKAAVAN MUUTOS****OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA**

Pitäjänmäentien varteen ja radan pohjoispuolelle suunnitellaan 4–8-kerroksisia asuinkerrostaloja. Asemasillan kohdalle suunnitellaan uutta aukiota liiketiloineen. Asuinkerrostalot sijoittuisivat rakentamattomalle määrälalle asemapuiston länsipuolella. Asemapuisto vanhoine rakennuksineen suojellaan. Hankkeen lähtökohdista ja tavoitteista keskustellaan suunnittelijoiden kanssa keskiviikkona 6.3. klo 15.30–18.30 Pitäjänmäen kirjastossa, osoite Jousipolku 1.

**Suunnittelun tavoitteet ja alue**

Asemakaavan muutos koskee Pitäjänmäen asemapuistoa vanhoine rakennuksineen sekä radan pohjoispuolen rakentamatonta aluetta aseman jalankulkusillan kohdalla Espoon rajalle asti. Lisäksi suunnittelualueeseen kuuluu Pitäjänmäentien katualue Espoon rajan ja Pitäjänmäentien ylittävän rautatiesillan välillä.

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMASSA (OAS) esitetään miksi kaava laaditaan, miten kaavoitus etenee ja missä vaiheessa siihen voi vaikuttaa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täydennetään tarvittaessa kaavaprosessin edetessä, jolloin OAS:n päivitetty versio löytyy Helsingin karttapalvelusta kartta.hel.fi/suunnitelmat.

Aseman jalankulkusillan länsipuolella Pitäjänmäentien varsi suunnitellaan kerrostaloin urbaanisti. Tavoitteena on luoda selkeä paikalliskeskus liiketiloineen ja kerrostaloasuntoineen Pitäjänmäen rautatieaseman viereen. Suunnittelussa tavoitellaan mielenkiintoista kaupunkiympäristöä, jossa on huomioitu myös alueen maisemalliset arvot ja kevyen liikenteen yhteydet. Korkein kalliokohta jalankulku- ja pyöräilytiloineen on tarkoitus säilyttää rakentamattomana. Ajoliittymä uudelle alueelle on suunniteltu sijoitettavaksi Sulkapolun ja Pitäjänmäentien valo-ohjatun risteyksen kohdalle.

Asemapuisto rakennuksineen on tarkoitus säilyttää puistomaisena aseman jalankulkusillasta itään. Tavoitteena on, että asemaan kuuluneet rakennukset suojellaan asemakaavalla ja niille muodostetaan tontit kuitenkin siten, että asemalaiturin saavutettavuus ja puistoalueen historialliset ja kaupunkikuvalliset arvot eivät heikkene. Radan reunaan suunnitellaan pääpyöräreitille uusi linjaus asemarakennuksen itäpuolella.

Kaupungin rajalla on tarkoitus suunnitella lisäksi asuntorakentamista yhteistyössä Espoon osapuolten kanssa. Kaupungin rajan molemmiin puolin muodostuvasta korttelista tehdään erillinen kaavamuuos osapuolten sovittua tarkemmin suunnitelmasta ja sen aikataulusta.

Osallistuminen ja aineistot

Asukastilaisuus pidetään keskiviikkona 6.3. klo 15.30–18.30 Pitäjänmäen kirjastossa, osoite Jousipolku 1.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja muuta aineistoa on esillä 25.2.–25.3.2019 seuraavissa paikoissa:

- Pitäjänmäen kirjastossa, osoite Jousipolku 1.
- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat.

Aineistoon voi käydä tutustumassa Kaupunkiympäristön asiakaspalvelussa (käyntiosoite Sörnäistenkatu 1, ala-aula, avoinna ma-to klo 9-16, pe 10-15), jossa saa henkilökohtaista neuvontaa. Suunnitteluun liittyvää aineistoa päivitetään Helsingin karttapalveluun kartta.hel.fi/suunnitelmat.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta pyydetään esittämään **viimeistään 25.3.2019**. Niille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa, lähetetään tieto lautakunnan päätöksestä.

Kirjalliset mielipiteet lähetetään osoitteeseen Helsingin kaupunki, Kirjaamo, PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI, (käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, avoinna arkisin ma-pe klo 8.15 – 16) tai sähköpostilla helsinki.kirjaamo@hel.fi.

Mielipiteet voi esittää myös suoraan suunnittelijalle. Tapaamisaika tulee sopia etukäteen. Viranomaisille ja muille asiantuntijoille järjestetään erillinen neuvottelu ja heiltä pyydetään tarvittavat lausunnot.

Kun mielipiteet on saatu, suunnittelu etenee ja laaditaan kaavaehdotus. Kaavoituksen etenemisen vaiheet ja osallistumismahdollisuudet on kuvattu viimeisellä sivulla.

Osalliset

Alueen suunnittelussa osallisia ovat:

- alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset
- seurat ja yhdistykset
 - Pitäjänmäki Seura ry
 - Pajamäki-seura ry
 - Pitäjänmäen Teollisuusyhdistys ry
 - Helsingin Yrittäjät
- asiantuntijaviranomaiset
 - Helen Oy
 - Helen Sähköverkko Oy
 - Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
 - Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
 - Väylä (ent. Liikennevirasto)
 - Museovirasto
 - Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
 - kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/ kaupunginmuseo
 - Espoon kaupunki/ Kaupunkisuunnittelukeskus
 - Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)

Vaikutusten arviointi

Kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia muun muassa kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja liikenteeseen ja laaditaan tarvittavat selvitykset kaavaratkaisun merkittävien vaikutusten arvioimiseksi. Vaikutusten arviointia suorittavat kaavan valmisteluun osallistuvat kaupungin asiantuntijat sekä tarvittaessa muut viranomaiset ja osalliset.

Suunnittelun taustatietoa

Suunnittelualue on pääosin yksityisomistuksessa sekä Väylän (ent. valtion liikenneviraston) omistuksessa. Kaavoitus on tullut vireille maanomistajan (Spoki Oy) hakemuksesta. Kaupunki valmistelee asemakaavan muutoksen perusteella mahdollisesti kyseeseen tulevan maankäytösopimuksen hakijan kanssa käytävissä neuvotteluissa.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja (vuosilta 1955-1974) ja niissä alue on merkitty liikennealueeksi, katualueeksi ja rautatiealueeksi.

Helsingin uudessa yleiskaavassa (2016) alue on osittain merkitty liike- ja palvelukeskustaksi C1, osittain asuntovaltaiseksi alueeksi A2.

Pitäjänmäen asema on valtakunnallisesti merkittävistä asema-alueista solmitun rautatiesopimuksen tarkoittama kohde (YM:n päätös 9.12.1998). Päätöksen yhteydessä on suojeltu asemapuiston lisäksi asemarakennus, asuinkasarmi, kaksoisvahtitupa, kaksi kellaria, kaksi liiteriä sekä sauna. Lisäksi Pitäjänmäen rautatieasema kuuluu Museoviraston RKY 2009-kohdeluetteloon.

Suunnittelualueella, radan pohjoispuolella, on vanha asemamiljö ja sen jatkeena metsäinen mäkialue, jolla on kevyen liikenteen reittejä ja silta yli Pitäjänmäentien. Radan pohjoisreunaa pitkin kulkee seudullinen pyörätie kohti Espoon Mäkkylän asemaa.

Suunnittelualuetta koskevia aikaisempia suunnitelmia ja selvityksiä

- Pitäjänmäen asema, ympäristöhistoriallinen selvitys ja kehittämistavoitteet, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2018:17 (Maisema-arkkitehtuuritoimisto Näkemä, 2018)
- Pitäjänmäen asemakeskus ja Pitäjänmäenkaari, asemakaavan muutoksen selostus nro 10972 (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto), palautettu kaupunkisuunnittelulautakunta 22.3.2001

Lisätiedot suunnittelijoilta

Maankäyttö

Siv Nordström, arkkitehti, p. (09) 310 37322, siv.nordstrom@hel.fi

Liikenne

Taina Toivanen, liikenneinsinööri, p. (09) 310 37433, taina.toivanen@hel.fi

Teknistoloudelliset asiat

Anu Haahla, ympäristöasiantuntija, p. (09) 310 28916, anu.haahla@hel.fi

Julkiset ulkotilat, maisema

Tiina Uusitalo, maisema-arkkitehti p. (09) 310 20764, tiina.uusitalo@hel.fi

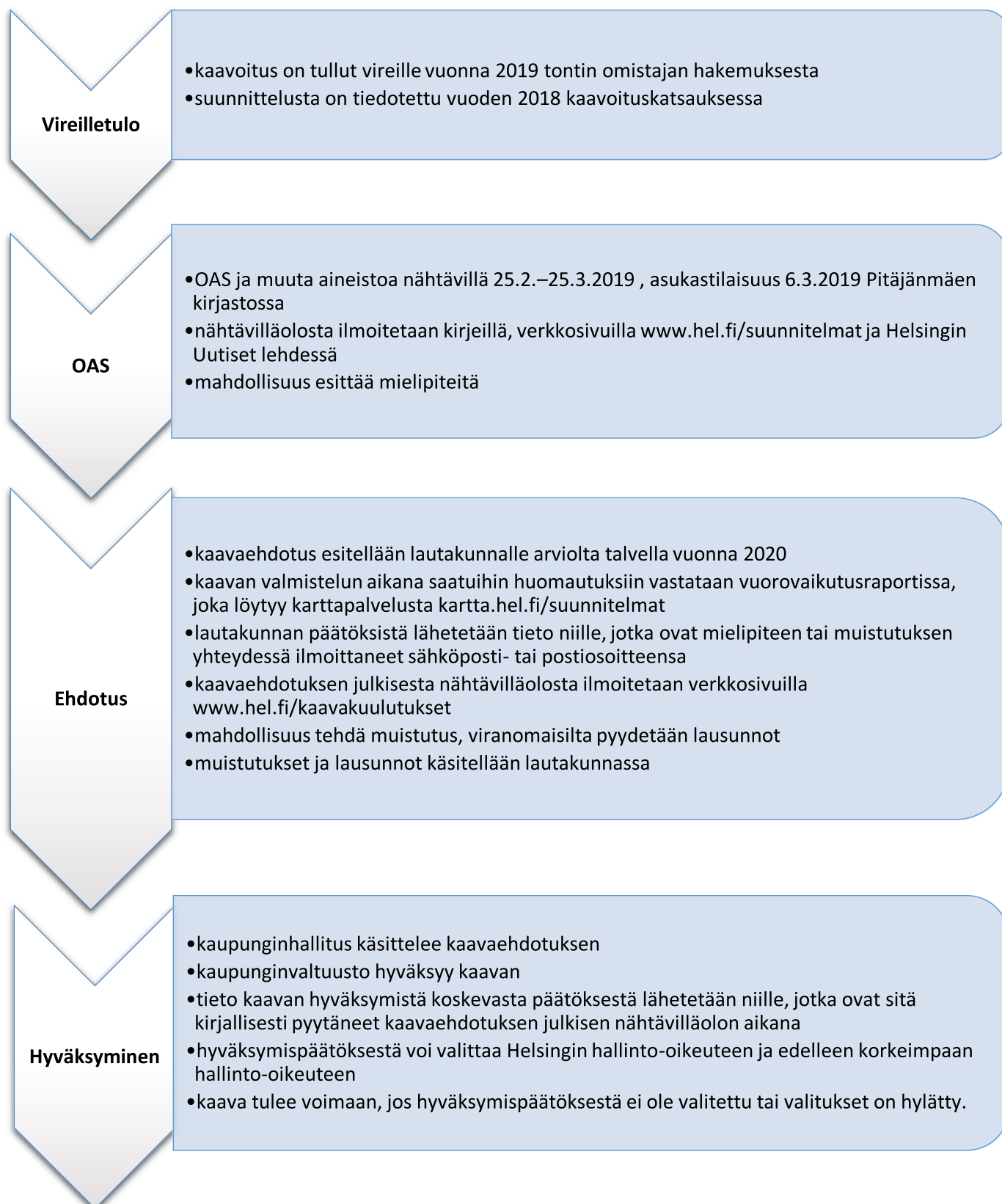
Rakennussuojelu

Sakari Mentu, arkkitehti, p. (09) 310 37217, sakari.mentu@hel.fi



Kaupunkisuunnittelua voi seurata sosiaalisen median kanavissa (facebook.com/helsinkikaupunkiymparisto ja twitter.com/helsinkikymp) sekä Suunnitelmavahti-palvelun avulla, jonka voit tilata osoitteesta www.hel.fi/suunnitelmavahti.

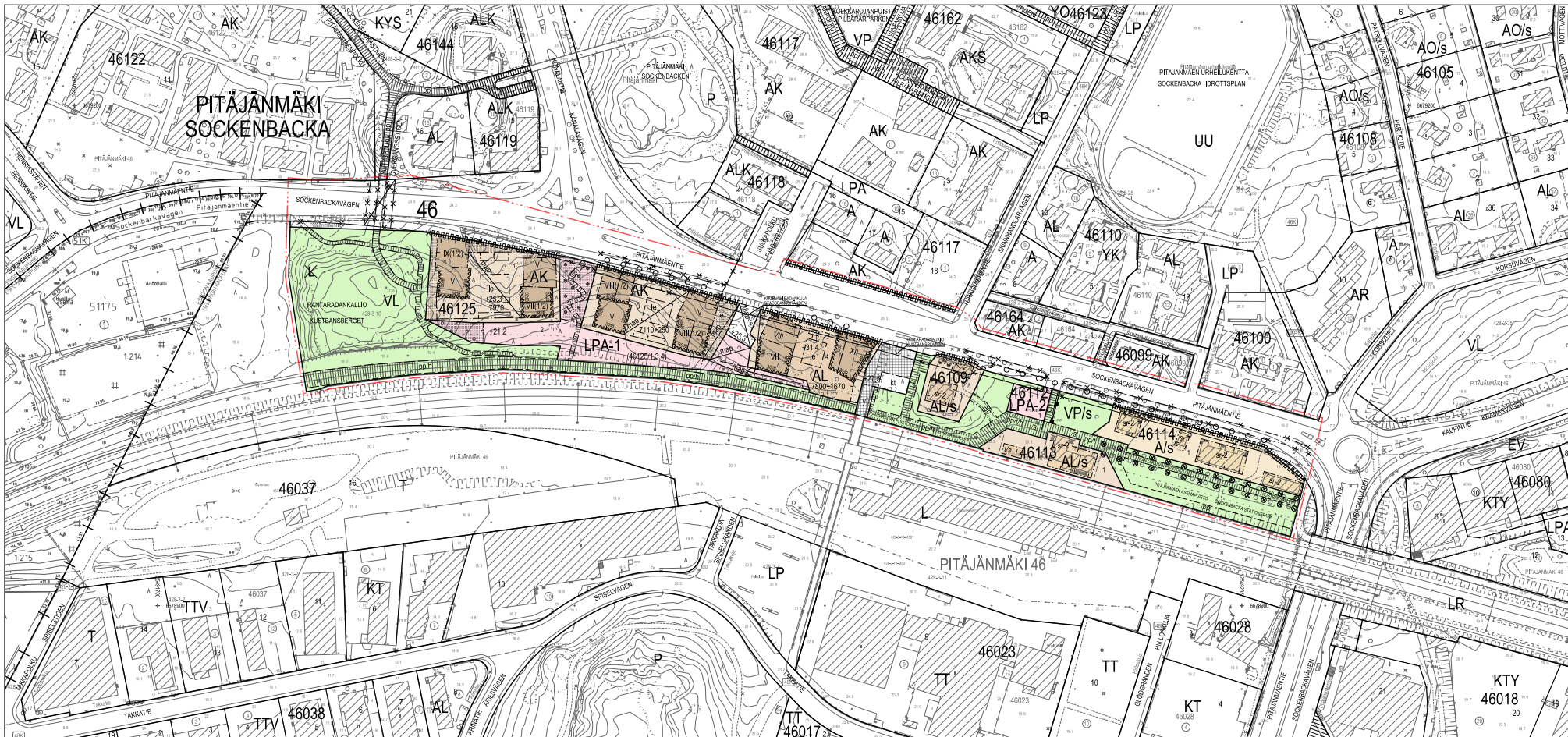
Kaavoituksen eteneminen





Ilmakuva
Pitäjänmäen asemanseutu

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Läntinen yksikkö



ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER

A/s

Asuinrakennusten korttelialue, joka on kaupunkikuvallisesti, kulttuurihistoriallisesti, paikallishistoriallisesti tai rakennustaiteellisesti arvokas. Tonttia ei saa aidata puiston suuntaan.

Kvartersområde för bostadshus. Området är arkitektoniskt, kulturhistoriskt, parkhistoriskt och för stadsbilden värdefullt. Området får inte inhägnas mot parken.

AK

Asuinkerrostalojen korttelialue.

Kvartersområde för flervåningshus.

AL

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.

Kvartersområde för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader.

AL/s

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue, joka on kaupunkikuvallisesti, rakennustaiteellisesti, kulttuurihistoriallisesti tai puistohistoriallisesti arvokas. Tontille saa sijoittaa monikäyttötiloja ja ravintola- tai kahvilatiloja ym. rakennuksien suojelutavoitteita tukevaa toimintaa. Tonttia ei saa aidata puiston suuntaan. Tonttia 46113/1 saa asemarakennuksen länsipuolella Rantaradan puistokujan rajalla ja tonttia 46109/1 saa tontin läntisellä rajalla aidata matalalla pensasaidalla ja enintään 0,7 metrin korkuisella, ympäristöön sopivalla metalliaidalla.

Kvartersområde för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader. Området är arkitektoniskt, kulturhistoriskt, parkhistoriskt eller för stadsbilden värdefullt. På tomten får förläggas allaktivitetsutrymmen och restaurang- eller kafe'utrymmen o.dyl. verksamhet som stöder skyddsmålen för byggnaden. Området får inte inhägnas mot parken. På tomten 46113/1 får väster om stationsbyggnaden på gränsen mot Kustbansalle'n och på tomtens 46109/1 västra gräns byggas ett högst 0,7 meter högt till omgivningen anpassat metallstaket samt en låg häck.

VP/s

Puisto, joka on kaupunkikuvallisesti, maisemallisesti, kulttuurihistoriallisesti tai puistohistoriallisesti arvokas. Puistoa tulee käyttää, hoitaa ja kunnostaa siten, että sen kulttuurihistoriallinen ominaisluonne säilyy.

Park som är landskapsmässigt, kulturhistoriskt, parkhistoriskt eller för stadsbilden värdefull. Parken ska användas, skötas och upprustas så att dess kulturhistoriska karaktär bibehålls.

VL

Lähivirkistysalue.

Närrekreationsområde.

LPA-1

Autopaikkojen korttelialue. Korttelin 46125 tonteille on ajoyhteys LPA-1 alueen kautta. LPA-1-alueelle merkitty yleiselle jalankululle varattu yhteys tulee rakentaa ajoyhteyksien toteuttamisen yhteydessä.

Kvartersområde för bilplatser. Tomterna i kvarter 46125 har sin körförbindelse via LPA-1 området. Den för allmän gångtrafik reserverade förbindelsen på LPA-1 området ska byggas samtidigt som körförbindelserna.

LPA-2

Autopaikkojen korttelialue. Tonteille 46109/1, 46113/1 ja 46114/1 on ajoyhteys LPA-2 alueen kautta. LPA-2-alue tulee hoitaa osana asemapuistoa siten, että sen kulttuurihistoriallinen ominaisluonne säilyy. Alueelle saa sijoittaa A/s- ja AL/s-korttelialueiden autopaikkoja.

Kvartersområde för bilplatser. Tomterna 46109/1, 46113/1 och 46114/1 har sin körförbindelse via LPA-2-området. LPA-2-området ska användas, skötas och upprustas som en del av stationsparken så att dess kulturhistoriska karaktär bibehålls. På området får placeras A/s-och AL/s-kvartersområdenas bilplatser.

— ··· —

2 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 2 m utanför planområdets gräns.

————

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

- · - · - · - · -

Osa-alueen raja.

Gräns för delområde.

- - - - -

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

————

Ohjeellinen tontin raja.

Riktgivande tomtgräns.

— x — x —

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

46

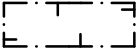


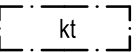

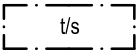
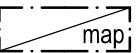
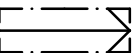
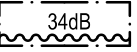
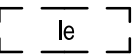
Kaupunginosan numero.

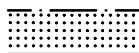
Stadsdelsnummer.

46125

Korttelin numero.

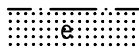
Kvartersnummer.

1	Ohjeellisen tontin numero.	Nummer på riktgivande tomt.
PITÄJÄNMÄEN	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park område.
7970	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
7110+250	Lukusarja, joka yhteenlaskettuna osoittaa rakennusoikeuden määrän kerrosalaneliömetreinä. Ensimmäinen luku osoittaa asuntokerrosalan enimmäismäärän ja toinen luku liike- ja/tai toimitilojen vähimmäismäärän.	Talserie som sammanräknad anger byggnadsrätten i kvadratmeter våningsyta. Det första talet anger den maximala bostadsvåningsytan och det andra talet minimivåningsytan för affärs- och/eller verksamhetsutrymmen.
I	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.
IX(1/2)	Suluissa oleva murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa ylimmässä kerroksessa käyttää kerrosalaan luettavaksi tilaksi.	Ett bråkital inom parentes efter en romersk siffra anger hur stor del av arealen i byggnadens största våning man får använda i byggnadens översta våning för utrymme som inräknas i våningsytan.
+ 21.2	Maanpinnan tai pihakannen likimääräinen korkeusasema.	Ungefärlig höjd för marknivå eller gårdsdäck.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
	Rakennusala, jolla katutasoon tulee rakentaa muusta julkisivusta sisäänvedetty arkadikäytävä.	Byggnadsyta där en från den övriga fasaden indragen arkadgång ska byggas.
	Rakennusala, jolle saa rakentaa polkupyörien suojakatoksen. Suojakatoksen tulee sopeuttaa rakennettuun ympäristöön asema-aukion täydentävänä osana.	Byggnadsyta där ett skyddstak för cyklar får byggas. Skyddstaket ska anpassas till den byggda miljön som en kompletterande del av stationsplatsen.
	Rakennusala, jolle saa rakentaa yksikerroksisen talourakennuksen.	Byggnadsyta där ekonomibyggnaad i en våning får byggas.
	Rakennusala, jolle saa rakentaa asemarakennuksen toimintaa palvelevan, enintään 70 k-m ² kokoisen talourakennuksen. Rakennuksessa tulee olla puujulkisivut ja harjakatto, ja se tulee sopeuttaa suojeltuun asemaympäristöön.	Byggnadsyta där en ekonomibyggnaad på högst 70 m ² vy får byggas. Byggnaden ska betjäna verksamheten i stationsbyggnaden, den ska ha träfasader och åstak och den ska anpassas till den skyddade stationsmiljön.
	Maanalainen pysäköintitila. Pysäköintitilojen poistoilmaa ei saa johtaa pihamaalle. Pihakansi on pääosin rakennettava ja istutettava leikki- ja oleskelualueeksi. Tilat saa rakentaa asemakaavaan merkityn kerrosalan lisäksi.	Underjordiskt utrymme för bilparkering. Evakueringsluft från parkeringsutrymmena får inte ledas ut på gården. Gårdsdäcket ska huvudsakligen byggas och planteras som område för lek och utevistelse. Utrymmena får byggas utöver den i detaljplanen angivna våningsytan.
	Maanalaisiin tiloihin johtava ajoluiska.	Körramp till underjordiska utrymmen.
	Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisen rakennuksen julkisivun kokonaääneneristävyuden raideliikenteen melua vastaan tulee asuin- ja majoitustilojen ja muiden vastaavien osalta olla vähintään luvun osoittama desibelimäärä.	Beteckningen anger att helhetsljudisoleringen mot spårtrafikbuller i byggnadens fasader ska vara minst det dB-tal som beteckningen anger mot denna sida av byggnaden för bostads-, inkvarterings- och motsvarande utrymmen.
	Leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa, sijainti ohjeellinen.	För lek och utevistelse reserverad del av område, riktgivande läge.



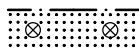
Istutettava alueen osa.

Del av område som är avsett för plantering.



Istutettava etupiha-alue. Alueelle tulee istuttaa pensaita ja/tai pieniä puita. Mahdolliset tukimuurit on rakennettava luonnonkivipintaisina.

Förgård som ska planteras. På området ska planteras buskar och/eller små träd. Eventuella stödmurar ska byggas i natursten.



Istutettava alueen osa, jolla kaupunkikuvallisesti merkittävä puusto tulee säilyttää ja tarvittaessa uudistaa.

Del av område som ska planteras och där för stadsbilden viktigt trädbestånd ska bevaras och förnyas vid behov.



Istutettava puurivi.

Trädrad som ska planteras.



Säilytettävä puurivi. Historiallisesti arvokas puukujanne, joka tulee säilyttää ja tarvittaessa uudistaa niin, että sen maisemakuvallinen arvo säilyy.

Trädrad som ska bevaras. Historiskt värdefull trädalle som ska bevaras och vid behov förnyas så att dess värde för landskapsbilden bevaras.



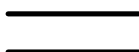
Tontin rajan osa, johon saa rakentaa asemapuiston ympäristöön sopivan tukimuurin perustuksineen ja istutuksineen.

Del av tomtgräns där en till stationsparkens miljö anpassad stödmur med grundkonstruktion och planteringar får byggas.



Säilytettävä tukimuri, aita ja porttipylväät.

Stödmur, staket och portstolpar som bevaras.



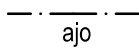
Katu.

Gata.



Katuaukio/Tori.

Öppen plats/Torg.



Ajoyhteys.

Körförbindelse.



Yleiselle jalankululle varattu alueen osa, sijainti ohjeellinen.

För allmän gångtrafik reserverad del av område, riktgivande läge.



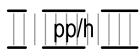
Yleiselle jalankululle varattu alueen osa, jolla tontille ajo on sallittu, sijainti ohjeellinen.

För allmän gångtrafik reserverad del av område där infart till tomt är tillåten, riktgivande läge.



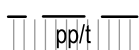
Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, sijainti ohjeellinen.

För allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område, riktgivande läge.



Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla junaradan huoltoajo on sallittu, sijainti ohjeellinen.

För allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område där servicetrafik till tågbanan är tillåten, riktgivande läge.



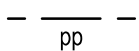
Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla tontille ajo on sallittu, sijainti ohjeellinen.

För allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område där infart till tomt är tillåten, riktgivande läge.



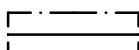
Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla tontille ajo ja junaradan huoltoajo on sallittu, sijainti ohjeellinen.

För allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område, där infart till tomt och tågbanans servicetrafik är tillåten, riktgivande läge.



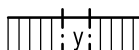
Polkupyöräilylle varattu alueen osa, sijainti ohjeellinen.

För cykeltrafik reserverad del av område, riktgivande läge.



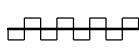
Rakennuksen harjansuuntaa osoittava viiva.

Linje som anger takåsens riktning.



Liikennealueen ylittävä jalankulun ja pyöräilyn yhteys.

Gång- och cykelförbindelse över trafikområde.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.

(46125/1,3,4)

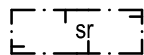
Suluissa olevat numerot osoittavat ne tontit, joiden autopaikkoja saa alueelle sijoittaa.

Siffrorna inom parentes anges de tomter vilkas bilplatser får placeras på området.

/s

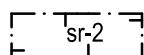
Alue, jolla ympäristö säilytetään. Pintamateriaalien tulee olla historialliseen puistoym-
päristöön soveltuvia. Alue on kaupunkiku-
vallisesti, maisemallisesti, kulttuurihistorial-
lisesti ja puistohistoriallisesti arvokas. Aluet-
ta tulee käyttää, hoitaa ja kunnostaa osana
asemapuistoa siten, että sen kulttuurihistori-
allinen ominaisuus säilyy.

Område där miljön bevaras. Ytmaterial ska
lämpa sig för den historiska parkmiljön.
Området är landskapsmässigt, kulturhis-
toriskt, parkhistoriskt och för stadsbilden
värdefullt. Området ska användas, skötas
och upprustas som en del av stationspar-
ken så att dess kulturhistoriska karaktär
bibehålls.



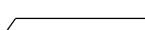
Suojeltava rakennelma. Maakellarit tulee
säilyttää osana pihapiiriä ja asemapuistoa
siten, että niiden kulttuurihistoriallinen omi-
naisuus säilyy.

Konstruktion som skyddas. Jordkällaren ska
bevaras som en del av gårdsmiljön och
stationsparken så att deras kulturhistoriska
särdrag bibehålls.



Kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti
arvokas rakennus. Rakennusta tai sen osaa
ei saa purkaa eikä siinä saa tehdä sellaisia kor-
jaus-, muutos- tai lisärakennustöitä, jotka muut-
tavat sen arkkitehtuurin ominaispiirteitä. Mikäli
alkuperäisosa joudutaan uusimaan, tulee se teh-
dä alkuperäistoteutuksen mukaisesti. Tonteilla
46109/1, 46113/1 ja 46114/1 tulee rakennuksia
ja niiden pihapiiriä hoitaa osana asemapuistoa
siten, että niiden kulttuurihistoriallinen ominais-
luonne säilyy.

Kulturhistoriskt och för stadsbilden värdefull
byggnad. Byggnaden eller delar av den får
inte rivas och i den får inte heller utföras så-
dana reparations-, ändrings- eller tillbyggnads-
arbeten som ändrar dess arkitektoniska sär-
drag. Ifall ursprungliga byggnadsdelar måste
förnyas, ska det ske i enlighet med det ursprung-
liga utförandet. På tomterna 46109/1, 46113/1
och 46114/1 ska byggnaderna och deras gårds-
miljö vårdas som delar av stationsparken så att
deras kulturhistoriska särdrag bibehålls.



Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.

Hänvisningslinjen visar området som beteckningen
gäller.

AL- JA AK-KORTTELIALUEILLA

Rakennusoikeus ja tilojen käyttö

Asumista palvelevia asunnon ulkopuolisia
varastoja, saunoja, talopesuloita, kuivaus-
ja jätehuoneita, teknisiä tiloja sekä harraste-,
kokoontumis- ja vastaavia yhteistiloja saa
rakentaa maanpäällisinä asemakaavaan
merkityn kerrosalan lisäksi.

Tontilla on rakennettava asukkaiden käyttöön
riittävät varastotilat ja talopesulat sekä vähin-
tään seuraavat maanpäälliset yhteistilat:
- harrastus- ja kokoontumistilat, vähintään 1 %
asemakaavaan merkitystä kerrosalasta,
- 1 kpl talosauna / 20 saunatonta asuntoa.
Kiinteistöt voivat rakentaa tiloja yhteisellä sopi-
muksella.

Tonteilla saa asemakaavassa osoitetun kerros-
alan lisäksi enintään kahteen kellarikerrokseen
rakentaa:
- pysäköintitilat,
- tekniset tilat ja niiden vaatimat hormit,
- tontin asuntojen sekä liike- ja toimitilojen
varasto- ja huoltotilat,
- porrashuoneetilat,
- väestönsuojat.

PÅ AL- OCH AK-KVARTERSOMRÅDEN

Byggnadsrätt och användning av utrymmen

För invånarna avsedda och utanför bostaden
belägna förråd, bastur, tvättstugor, tork- och
soprum, tekniska utrymmen samt hobby-,
samlings- eller motsvarande gemensamma
utrymmen får byggas ovan jord utöver den i
detaljplanen angivna våningsytan.

På tomten ska för invånarnas bruk byggas till-
räckliga förvaringsutrymmen samt minst följande
gemensamma utrymmen:
- hobby- och samlingsutrymmen minst 1 % av
den i detaljplanen angivna våningsytan,
- 1 gemensam bastu / 20 bostäder utan bastu.
Fastigheterna kan bygga utrymmen enligt gemen-
sam överenskommelse.

På tomterna får utöver den i detaljplanen angivna
våningsytan byggas i högst två källarvåningar:
- parkeringsutrymmen,
- tekniska utrymmen med kanaler,
- förråds- och serviceutrymmen för kvarterets bostäder
samt affärs- och verksamhetsutrymmen,
- trapphusutrymmen,
- befolkningskydd.

Tonteilla 46125/3 ja 4 on Pitäjänmäentien varteen rakennettava liike-, toimisto- ja/tai julkisia palvelutiloja rakennuksen katutasoon. Tontille 46125/4 saa aukion tasolle sijoittaa päivittäistavarakaupan myymälätilaa kuitenkin siten, että muille pienliiketilaille varataan vähintään 170 k-m² tontin liiketilojen vähittäiskerrosalasta.

Asuntojen huoneistoalasta tulee vähintään 50 % toteuttaa asuntoina, joissa on keittiön/keittotilan lisäksi kolme asuinhuonetta tai enemmän.

Ilmanvaihtokonehuoneita saa sijoittaa suurimman sallitun kerrosluvun yläpuolelle, ja ne tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria.

Kaupunkikuva ja rakentaminen

Rakennusten julkisivujen tulee pääosin olla paikalla muurattua tiiltä tai rapattua paikalla muurattua tiiltä. Vierekkäiset rakennukset eivät saa olla saman sävyisiä.

Asuntojen porrashuoneesta tulee olla yhteys vähintään kahdelta puolelta rakennusta.

Rakennusten ensimmäisen kerroksen julkisivuissa tulee olla ikkunoita ja ovia riippumatta sisätilojen käyttötarkoituksesta.

Pitäjänmäentien puoleisten piharakennusten edustalle tonteilla 46125/1,3 ja 4 on katualueen rajalle varattava vähintään 1,5 metriä leveä istutuskaisista pensaille ja/tai pienille puille.

Junaradan puoleisten pysäköintilaitosten ja tukimuurien julkisivut tonteilla 46125/2 ja 4 on rakennettava viherseininä köynnösistutuksin, luonnonkivipintaisina tai tiilipintaisina ja ikkunoin varustettuina.

Tasakattoisiin rakennusosiin sekä piharakennuksiin ja katoksiin tulee rakentaa viherkatto.

Jätehuoneet tulee sijoittaa rakennuksiin.

Tontin 46125/4 pohjoisreunalle on varattava yleiselle jalankululle vähintään 1,2 metriä leveä alue, jolle ei saa sijoittaa kiinteitä maanpäällisiä rakenteita. Alueen vapaan korkeuden tulee olla vähintään 3,2 metriä ja se tulee rakentaa katualueen puolella olevan jalkakäytävän leventymyksenä.

Tontille 46125/3 tulee yhden rakennuksen maantasokerrokseen rakentaa 23 m²:n kokoinen autolla saavutettava muuntamo-tila.

Katolle sijoitettavien teknisten tilojen ja laitteiden on sovittava koko rakennuksen ulkonäköön.

Parvekkeita saa ulottaa kaavan rakennusalan ulkopuolelle enintään 2,4 m.

På tomterna 46125/3 och 4 ska invid Sockenbackavägen byggas affärs-,kontors- och/eller offentliga serviceutrymmen i byggnadens gatunivå. På tomten 46125/4 får placeras butiksutrymme för dagligvaruhandel i gatunivå, dock så att minst 170 m² vy tomtens minimivåningsyta reserveras för småbutikslokaler invid den öppna platsen och Sockenbackavägen.

Minst 50 % av bostädernas sammanlagda lägenhetsyta ska byggas som bostäder som förutom kök/kökutrymme har minst tre bostadsrum.

Maskinrum för ventilation får byggas ovanför det tillåtna antalet våningar. Maskinrummen ska planeras som en del av byggnadens arkitektur.

Stadsbild och byggande

Byggnadernas fasader ska huvudsakligen vara platismurat tegel eller platismurat tegel med putsyta. Angränsande byggnader får inte ha samma nyans.

Bostadstrapphus ha utgångar från minst två sidor av byggnaden.

Byggnadernas fasader i första våningen ska vara försedda med fönster och dörrar oberoende av utrymmenas användningsändamål.

Framför gårdbyggnaderna mot Sockenbackavägen på tomterna 46125/1,3 och 4 ska invid gatuområdets gräns reserveras en minst 1,5 meter bred planteringsremsa för buskar och små träd.

På tomterna 46125/2 och 4 ska parkeringsanläggningarnas och stödmurarnas fasader mot tågbanan byggas som grönväggar med klängväxter eller med naturstens- eller tegelyta och ha fönster.

Byggnadsdelar med platt tak samt gårdsbyggnader och skärmtak ska förses med gröntak.

Soprum ska placeras i byggnader.

Längs tomtens 46125/4 norra gräns ska reserveras ett minst 1,2 meter brett område för fotgängare, där fasta konstruktioner inte får placeras. Områdets fria höjd ska vara minst 3.2 meter och det ska byggas som en breddning av gatuområdets intilliggande trottoar.

På tomt 46125/3 ska i en byggnads markplansvåning byggas ett 23 m² transformatorutrymme som kan nås med bil.

Tekniska utrymmen och anordningar som placeras på taket ska anpassas till hela byggnadens exteriör.

Balkonger får sträcka sig högst 2,4 m utanför byggnadsytan.

Pihat ja ulkoalueet

Korttelin 46125 tonttien 1-4 muodostaman kokonaisuuden vihertehokkuuden tulee täyttää Helsingin viherkertoimen tavoiteluku. Tonttien piha-alueet ja korttelin yhteiskäyttöinen LPA-1-alue on rakennettava korttelikohtaisesti laaditun kokonaissuunnitelman mukaan.

Jos kerrostalotontti jaetaan kahdeksi tontiksi, on tonttien piha-alueet pihakannella rakennettava yhteiskäyttöisiksi.

Rakentamatta jäävät tontinosat, joita ei käytetä kulkuteinä, leikki- ja oleskelualueina tai pysäköimiseen, tulee istuttaa.

Jokaisella asunnolla on oltava oma maantasopiha, parveke tai pääsy yhteiselle kattoterassille. Kansi-pihoilla ja pihoilla tulee osaan asunnoista liittyä matalla muurilla, pergolalla tai aidalla sekä istutuksin suojattu asuntopiha.

Tonttien 46125/1 ja 3 pihakansien kunnossapidon edellyttämä välttämätön ajo on sallittu Pitäjänmäentieltä. Muu ajo Pitäjänmäentieltä tontille on estettävä lukittavalla portilla.

Ympäristöhäiriöiden torjunta

Rakennusten Pitäjänmäentien varressa olevien asuinhuoneiden tai muiden vastaavien tilojen julkisivujen ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 32 dB.

Leikkiin ja oleskeluun tarkoitettut piha-alueet sekä asuntojen oleskeluparvekkeet ja -terassit tulee sijoittaa ja tarvittaessa suojata melulta siten, että niillä saavutetaan melutason ohjearvot ulkona päällä ja yöllä.

Rakennusten tuloilmanotto tulee järjestää tehokkaasti suodatettuna. Tuloilmaa ei saa ottaa Pitäjänmäentien puolelta liikenteen päästöjen vuoksi eikä tonteilla 46125/3 ja 4 eteläpuolelta.

Kerrostalotonttien pohjois- ja etelärajan rakennusten ja muiden melun leviämistä estävien rakenteiden tulee suojata pihan oleskelualueita rautatiealueen ja Pitäjänmäentien melulta.

Rakennukset tulee AK-korttelialueella suunnitella siten, että junaliikenteen aiheuttama runkoääni ei ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisätiloissa.

Gårdar och utomhusområden

I helheten som består av kvarterets 46125 tomter 1-4 ska gröneffektiviteten uppfylla Helsingfors grönytefaktors målsättningstal. Tomternas gårdar och kvarterets gemensamma LPA-1-område ska byggas enligt en helhetsplan uppgjord för hela kvarteret.

Om tomt för flervåningshus delas in i två tomter, ska tomternas gårdar på gårdsdäcket byggas för gemensamt bruk.

Obebyggda tomtdelar som inte används som gångvägar, lekplatser eller för parkering ska planteras.

Varje bostad ska ha egen uteplats i markplanet, balkong eller tillgång till takterrass. På gårdsdäck och gårdar ska en del av bostäderna ha en bostadsgård som är ingärdad med en låg mur, pergola eller staket och planteringar.

In- och utfart för nödvändigt underhåll av gårdsdäcken på tomterna 46125/1 och 3 är tillåten från Sockenbackavägen. Annan körning till tomten direkt från Sockenbackavägen ska förhindras med låsbar port.

Förebyggande av miljöstörningar

Byggnadernas fasader mot Sockenbackavägen ska ha en ljudisolerings ΔL mot vägtrafikbuller på minst 32 dB i bostads- eller andra motsvarande utrymmen.

Gårdar för lek- och utevistelse samt balkonger och terrasser som ansluter till bostäder ska placeras och vid behov skyddas mot buller så att man på dessa uppnår bullernivåns riktvärden dag och natt.

Byggnadernas friskluftsintag ska ha effektiv filtrering. Friskluftsintag får inte placeras mot Sockenbackavägen på grund av trafikemission och inte heller mot söder på tomterna 46125/3 och 4.

På tomter för flervåningshus ska byggnaderna vid tomtens södra och norra gräns och andra bullerdämpande konstruktioner skydda gårdens vistelseområden mot buller från järnvägsområdet och Sockenbackavägen.

Byggnaderna ska på AK-kvartersområde planeras så att stomljud som förorsakas av tågtrafiken inte överskrider de maxivärden som eftersträvas inomhus i byggnaderna.

Rakennettavuus

Korttelin 46125 tontilla 4 sekä tontin reunoilla yleisiä alueita vasten olevien rakenteiden yhteensovittamisesta, rakentamisesta ja ylläpidosta tulee sopia kaupungin kanssa kirjallisesti ennen rakennusluvan myöntämistä.

Ilmastonmuutos - hillintä ja sopeutuminen

Tonteilla on sovellettava matalaenergiarakentamisen periaatteita ja tuotettava uusiutuvaa energiaa. Uusiutuvan energian tuotamiseen tarkoitetut laitteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria.

Hulevesien määrää tulee vähentää kaava-alueella minimoimalla läpäisemättömien pintojen määrää mahdollisuuksien mukaan ja käyttämällä läpäiseviä pinnoitteita kulku- ja oleskelualueilla. Tarvittaessa hulevesiä tulee käsitellä ja viivyttaa painanteissa, säiliöissä ja muissa viivytysratkaisuissa sekä viherkaistoilla.

Vettä läpäisemättömiltä pinnoilta tulevia hulevesiä tulee korttelissa 46125 viivyttaa siten, että viivytyspainanteiden, altaiden tai säiliöiden mitoitustilavuuden tulee olla 1 kuutiometriä jokaista sataa vettä läpäisemätöntä pintaneliometriä kohden, ja niissä tulee olla suunniteltu ylivuoto. Hulevesien viivytys tulee järjestää samassa korttelissa sijaitsevien tonttien yhteisinä ratkaisuinä.

Kaupunkiradankujan hulevedet saa tulvatilanteessa ohjata LPA-1-alueen kautta radanviereiselle yleiselle jalankulku- ja polkupyöräraitille.

Byggarhet

Om samordnande, byggande och underhåll av på tomten 46125/4 samt längs tomtens kanter mot allmänna områden belägna konstruktioner ska avtalas skriftligen med staden innan bygglov beviljas.

Begränsning av och anpassning till klimatförändringen

På tomterna ska tillämpas principer för låg-energibyggande och produceras förnybar energi. Anordningar för utnyttjande av förnybar energi ska planeras som en del av byggnadernas arkitektur.

Dagvattenmängden ska minskas på planområdet genom att minimera antalet ogenomsläppliga ytor i mån av möjlighet och genom att använda genomsläppliga ytbeläggningar på gång- och vistelseområden. Vid behov ska dagvattnet behandlas och fördröjas i sänkor, magasin eller med andra fördröjningsmetoder samt med grön-tak.

Dagvatten från ogenomsläppliga ytor ska i kvarteret 46125 fördröjas så att fördröjningssänkor, -bassänger eller magasin är dimensionerade för en volym på 1 kubikmeter per varje hundra kvadratmeter ogenomsläpplig yta, och deras översvämning ska vara planerad. Dagvatten ska fördröjas på tomterna enligt en helhetslösning för hela kvarteret.

Dagvatten från Stadsbansgränden får vid översvämning ledas via LPA-1-området till det allmänna fotgångar- och cykelstråket invid järnvägen.

LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI

Tontille sijoitettavien autopaikkojen vähimmäismäärät:

- asunnot: 1 ap / 140 k-m²,
- liike- ja toimitilat: enintään 1 ap / 80 k-m².

Liikuntaesteisten paikat sijoitetaan porraskäytävien läheisyyteen. Näitä autopaikkoja varataan 1 ap 30 tavallista pysäköintipaikkaa kohden. Ne eivät lisää pysäköintipaikkojen kokonaismäärää.

Pyöräpaikkojen vähimmäismäärät:

asunnot 1 ppp / 30 k-m² ja liike- ja toimitilat 1 ppp / 40 k-m², joista vähintään 75 % rakennuksissa tai katoksissa. Pyöräpaikkojen tulee olla runkolukittavia.

Autopaikkojen kokonaismäärää voidaan vähentää kannustimien avulla kaupungin tai ARA vuokra-asuntojen osalta enintään 40 % ja muun asumisen osalta 25 %. Näitä kannustimia ovat:

- Jos tontilla on kaupungin tai ARA vuokra-asuntoja, voidaan autopaikkojen määrää näiden osalta vähentää 20 %:lla.

- Jos vähintään 50 autopaikkaa toteutetaan keskitetysti nimeämättöminä, voidaan kokonaispaikkamäärästä vähentää 10 %. Jos toteutetaan yli 200 autopaikkaa keskitetysti nimeämättöminä, voidaan kokonaispaikkamäärästä vähentää 15 %.

- Jos kerrostaloyhtiö liittyy pysyvästi yhteiskäyttöautojärjestelmään tai osoittaa muilla tavoin varaavansa asukkaille yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuuden, voi kokonaismäärästä vähentää 5 autopaikkaa yhtä yhteiskäyttöpaikkaa kohti, kuitenkin enintään 10%.

- Jos kerrostaloyhtiö osoittaa pysyvästi vaadittua suuremman ja laadukkaamman pyöräpysäköintiratkaisun, autopaikkojen vähimmäismäärästä voidaan vähentää 1 ap kymmentä pyöräpysäköinnin lisäpaikkaa kohden, kuitenkin enintään 5 %. Pyöräpaikkojen tulee sijaita pihasosassa olevassa ulkoiluvälinevarastossa.

TÄLLÄ ASEMAKAAVA-ALUEELLA:

Korttelialueelle on laadittava erillinen tonttijako.

TRAFIK OCH PARKERING

Bilplatsernas minimiantal på tomten:

- bostäder: 1 bp / 140 m² vy,
- affärs- och verksamhetsutrymmen: max 1 bp / 80 m² vy.

Bilplatser för rörelsehindrade ska reserveras i närheten av trapphusen. Dessa platser reserveras 1 bp per 30 vanliga bilplatser. De ökar ej helhetsmängden bilplatser.

Minimiantal cykelplatser:

bostäder 1 cp / 30 m² vy och affärs- och verksamhetsutrymmen 1 cp / 40 m² vy. Minst 75 % av dessa ska placeras i byggnaderna eller under skärmtak. Alla cykelplatser ska ha ramlåsningsmöjlighet.

Bilplatsernas helhetsmängd kan via incitament minskas med högst 40 % i stödd hyresproduktion (stadens och ARA-hyresbostäder) och i övrig bostadsproduktion högst 25 %. Dessa incitament är:

- Om det byggs stadens eller ARA-finansierade hyresbostäder på tomten får bilplatsernas antal för dessa minskas med 20 %.

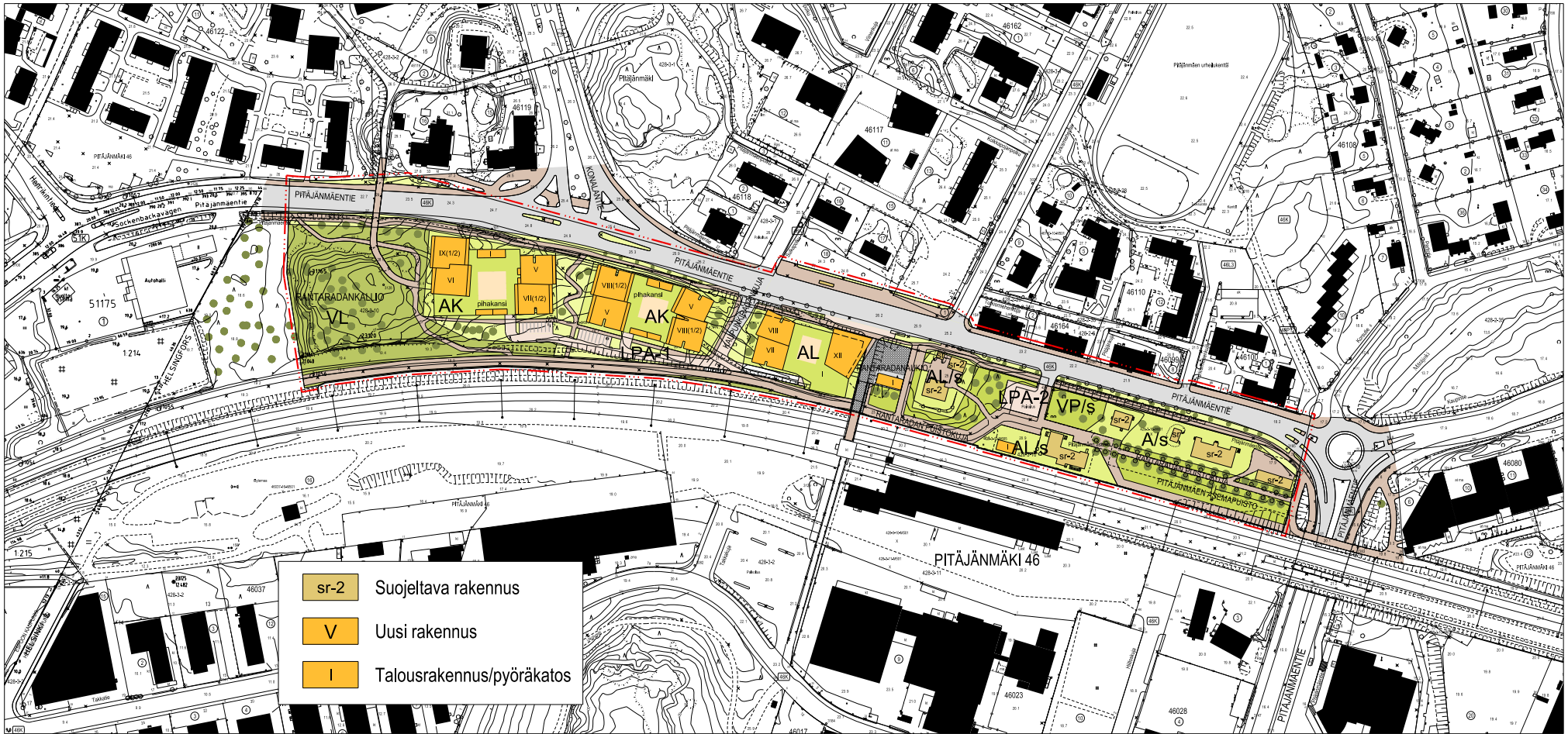
- Om man bygger minst 50 bilplatser som en helhet utan namngivna platser kan det totala antalet platser minskas med 10 %. Om man bygger över 200 bilplatser som en helhet utan namngivna platser kan det totala antalet platser minskas med 15 %.

- Om husbolaget varaktigt ansluts till ett sambruksbil-system eller på annat sätt påvisar att invånarna erbjuds motsvarande service kan bilplatsernas totala antal minskas med 5 bp per sambruksplats, sammanlagt dock max. 10 %.

- Om husbolaget varaktigt bygger en större och bättre cykelförvaringslösning än minimikravet, kan bilplatsernas antal minskas med 1 bp per 10 tilläggsplatser för cyklar, dock max. 5 %. Cykelplatserna ska placeras i ett förråd för friluftsutrustning i nivå med gården.

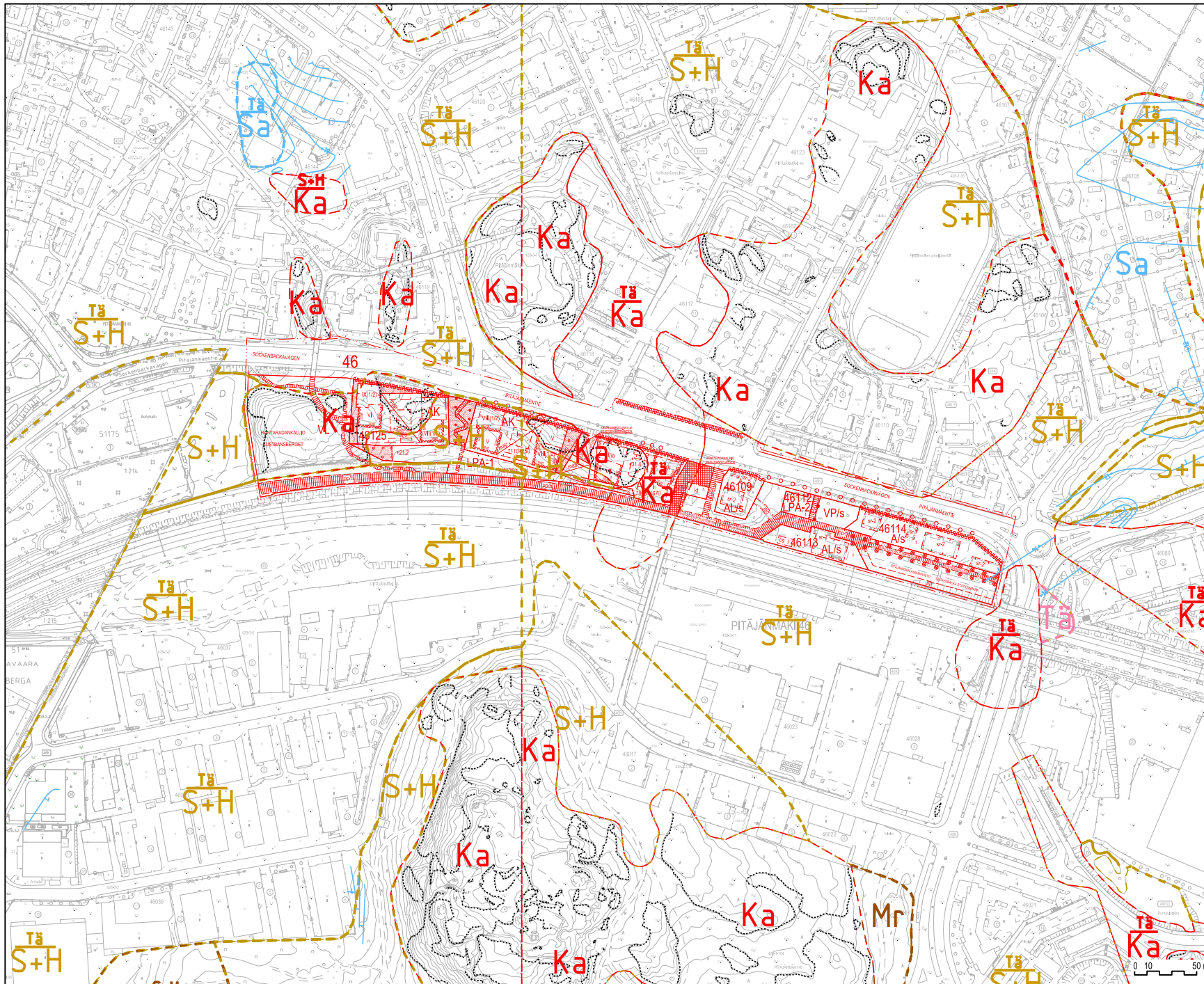
PÅ DETTA DETALJPLANEOMRÅDE:

För kvartersområdet ska utarbetas en separat tomtindelning.






Havainnekuva
Pitäjänmäen asemaseutu

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Läntinen yksikkö



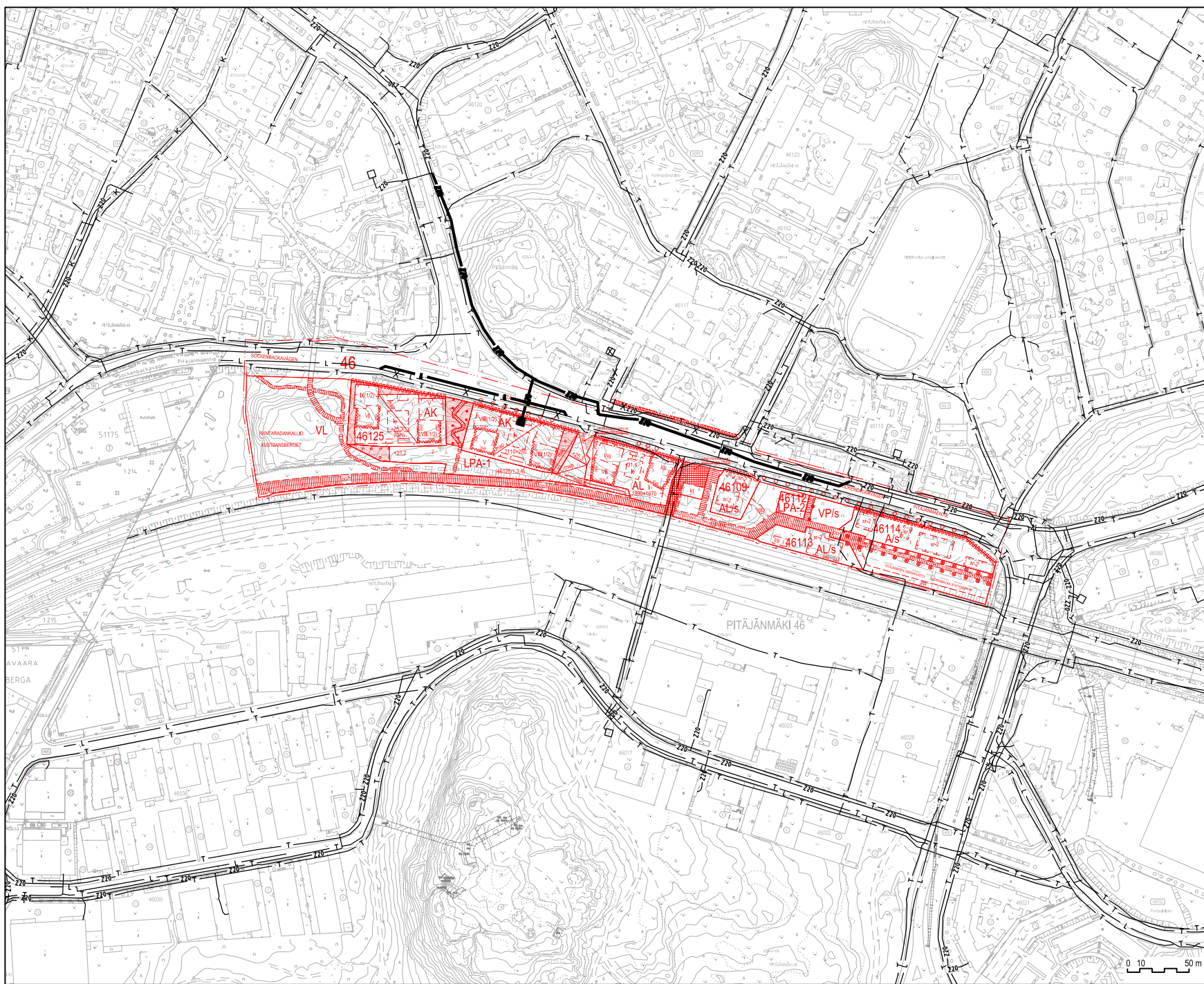
Pitäjänmäen asemanseutu Maaperä

1 : 3000

-  Kalliojalustama
-  Maalajalueen raja
-  5 Saven alapinnan arvioitu taso
- Ka** Kallion alue, joka aikaa 0-1m:n etäisyydellä maanpinnasta.
- Sa** Pääsivakerroksen paksuus 23m. Savi ulottuu maanpintaan tai sen lähisyyteen.
- Tä** Täytekerroksen paksuus 23m. Täyte ulottuu maanpintaan tai sen lähisyyteen.
- S+H** Silti+hiekkakerroksen paksuus on > 3m ja se ulottuu maanpintaan tai sen lähisyyteen.
- Tä Sa** Sivakerroksen päällä olevan täytekerroksen paksuus on 1-3m. Sivakerroksen paksuus on > 3m. Täyte on maanpinnassa tai sen lähisyydessä.
- Tä S+H** Silti+hiekkakerroksen päällä olevan täytekerroksen paksuus on 1-3m. Silti+hiekkakerroksen paksuus on > 3m. Täyte ulottuu maanpintaan tai sen lähisyyteen.
- Tä Ka** Kallion päällä olevan täytekerroksen paksuus on 1-3m. Täytekerros ulottuu maanpintaan tai sen lähisyyteen.
- S+H Ka** Kallion päällä olevan silti+hiekkakerroksen paksuus on 1-3m. Silti+hiekkakerros ulottuu maanpintaan tai sen lähisyyteen.

Pitäjänmäen asemansetu Energia ja tietoliikenne

1 : 3000



- T — NYKYINEN TIETOLIIKENNEKAAPPELI
- L — NYKYINEN KAUKOLÄMPÖJOHTO
- L — UUSI KAUKOLÄMPÖJOHTO
- K — NYKYINEN KAASUPUTKI
- Z20 — NYKYINEN 20 KV:n SÄHKÖMAAKAAPPELI
- Z20 — UUSI 20 KV:n SÄHKÖMAAKAAPPELI
- NYKYINEN MUUNTAMO
- ✕ NYKYINEN KÄYTÖSTÄ POISTUVA MUUNTAMO
- UUSI MUUNTAMO
- ✕✕ KÄYTÖSTÄ POISTUVA

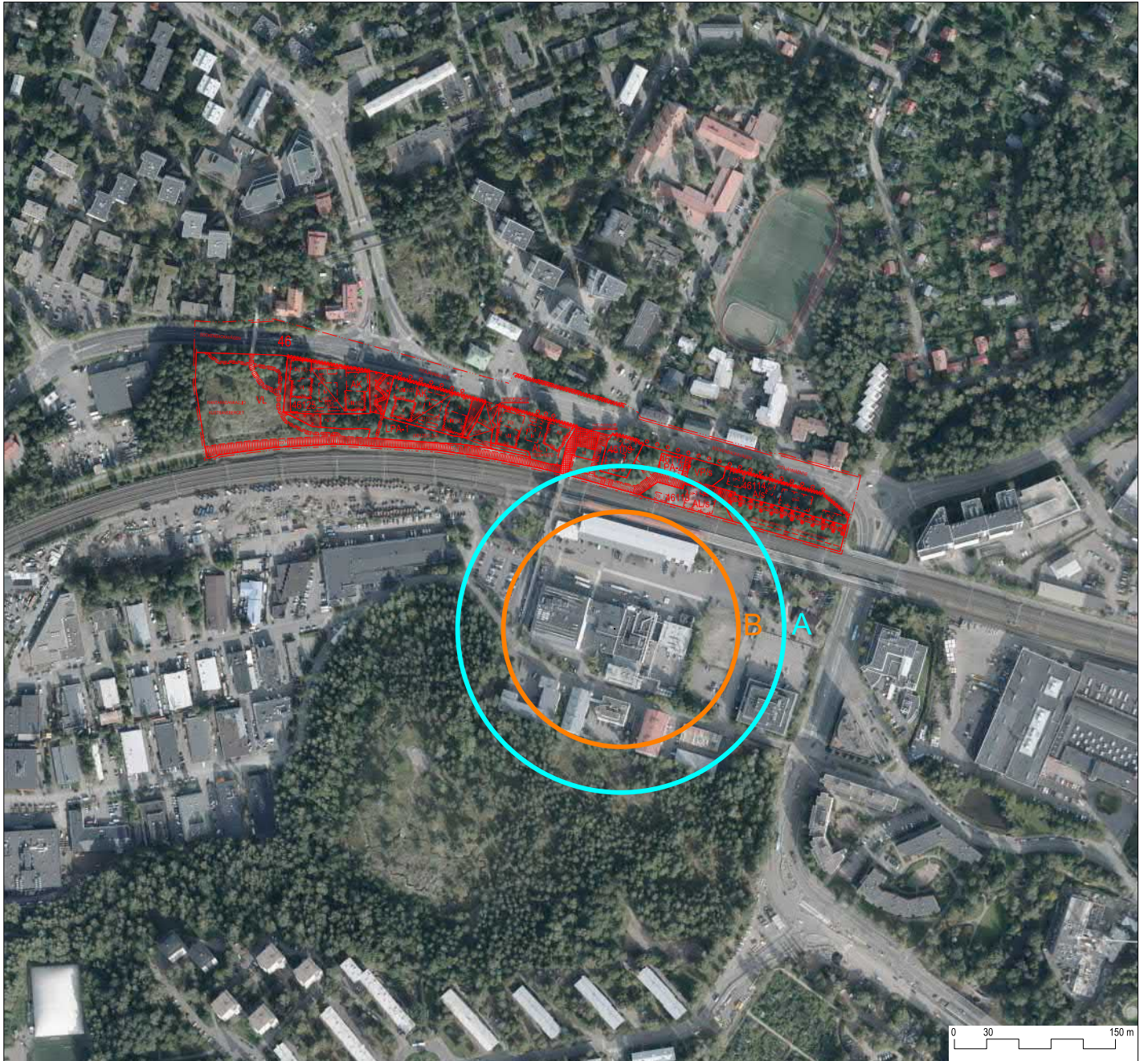


Pitäjänmäen asemansetu Vesihuolto

1 : 3000

- v — NYKYINEN VESIJOHTO
- V — UUSI VESIJOHTO
- > NYKYINEN JÄTEVESIEMÄRI
- > UUSI JÄTEVESIEMÄRI
- > NYKYINEN HULEVESIEMÄRI
- > UUSI HULEVESIEMÄRI
- x— KÄYTÖSTÄ POISTUVA





Skenaario: Tulipalo tuotantotiloissa
 Savukaasujen leviäminen
 CO-päästön kynnsarvot 20 m korkeudella
 Sääolosuhde F3

AEGL- 2 (30 min) 150 ppm

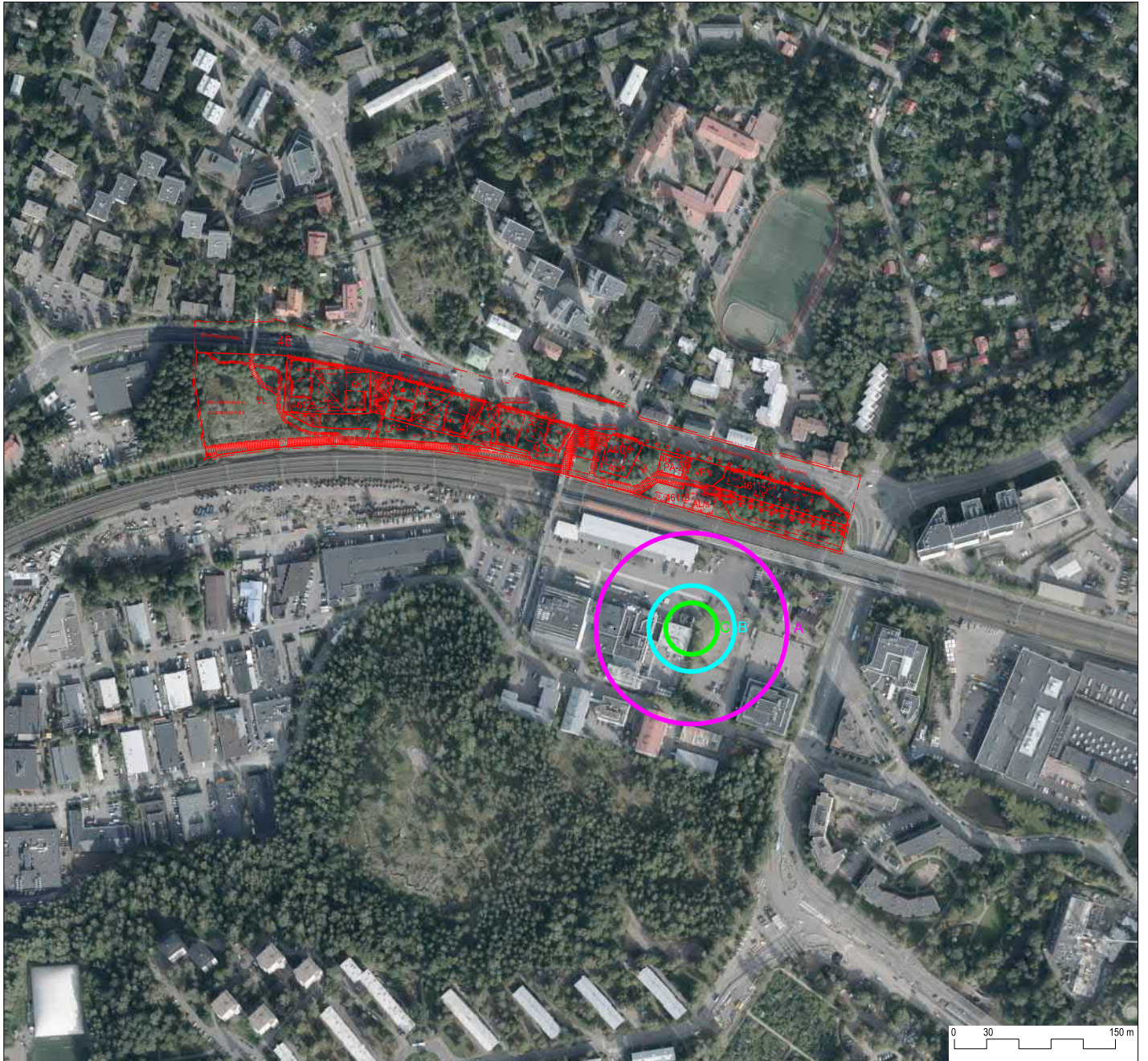
AEGL- 3 (30 min) 600 ppm

A
 Haavoittuvat toiminnot: kerrostaloalueet, palvelut, virkistysalueet.
 Herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa korkeisiin rakennuksiin tällä vyöhykkeellä.

B
 Pientaloasutus, työpaikat, konttorit ja toimistot, joissa ei ole merkittäviä asiakasvirtoja.

Maanpinnalla (tarkastelukorkeus 2 m) mallinnetut savukaasupäästöt eivät ylittäneet kynnsarvoja.

Havainnekuva pohjautuu aineistoon: Teknos Oy:n Pitäjänmäen tehtaan onnettomuuksien vaikutusten arviointi, Pöyry 2015 ja Tukes opas, Tuotantolaitosten sijoittaminen 2015.



Skenaario: Nestekaasuräjähdyksen purkupaikalla, ylipaineen vaikutukset

Vaikutukset rakennuksiin ja ihmisiin. Mahdollisia rakenne- tai rakennustyyppijä (Tukes 2015)

5 kPa: 89m

A
Vaikutuksia:
Pieniä vaurioita talojen rakenteille ja vammautumisen riski.

Mahdollisia rakenne- tai rakennustyyppijä:
Rakennukset ja alueet, joissa normaalisti oleskelee ihmisiä.

15 kPa: 40m

B
Vaikutuksia:
Talojen osittaisia romahtamisia, pysyvän vammautumisen riski.

Mahdollisia rakenne- tai rakennustyyppijä:
Rakennukset ja rakenteet, joille perustelluista syistä voidaan hyväksyä tämä yläraja, kuten painetta kestäväksi mitoitettut teollisuusrakennukset.

30 kPa: 24m

C
Vaikutuksia:
Kantavien rakenteiden romahtuksia ja onnettomuuden mahdollinen laajenemisriski.

Mahdollisia rakenne- tai rakennustyyppijä:
Teollisuuslaitteet ja -rakenteet.

Alueet ja toiminnot, joissa oleskelee paljon ihmisiä tai jotka ovat luonteeltaan herkkiä, tulee sijoittaa vaara-alueen 5 kPa ulkopuolelle.

Pitäjänmäen asemanseutu

Asiakas: Sponda Oyj

Tilaus: 14.8.2020

Yhteyshenkilö: Tapio Järvi

LIIKENNEMELUSELVITYS

Revisio A: Korjattu liitteiden sivut A1 ja A3.

1 TAUSTA

Helsingin Pitäjänmäen aseman läheisyyteen ollaan suunnittelemassa uusia asuin kerrostaloja. Kohde sijaitsee Rantaradan sekä Pitäjänmäentien välissä, niiden välittömässä läheisyydessä. Kohteeseen kantautuu melua sekä ohiajavista junista että tieliikenteestä. Akukon Oy on tehnyt kohteeseen meluselvityksen aiemmin ja nyt halutaan tehdä uusi meluselvitys vaihtoehtoisella massoittelulla.

Tässä raportissa esitetään kohteen asemakaavan muutosta varten laaditun, laskennallisen meluselvityksen tulokset sekä niiden vertailu viitearvoihin.

2 MELUTASON OHJE-, RAJA- JA SUOSITUSARVOT

Ympäristömelun yleiset eli valtioneuvoston päätöksen [1] ohje arvot sisällä varsinaisissa asuinhuoneissa (mm. olo- ja makuuhuone) ovat päivällä 35 dB ja yöllä 30 dB sekä ulkona päivällä 55 dB ja yöllä 50 dB.

Ympäristöministeriön julkisivujen äänieristyksen mitoitusoppaassa sekä asetuksessa ja sen perustelumuistiossa rakennuksen ääniympäristöstä [2, 3, 4] asunnoissa yöllä esiintyvälle enimmäistasolle suositellaan käytettäväksi tavoitearvoa $L_{Amax} \leq 45$ dB, jota sovelletaan tässä junaliikenteen ohiajojen osalta.

3 MELULASKENTA**3.1 Laskenta- ja maastomalli**

Ympäristömelun laskennat tehtiin Datakustik Cadna/A 2020 –tietokoneohjelmalla käyttäen yhteispohjoismaista tie- ja raideliikennemelun laskentamallia [5, 6].

Kolmiulotteinen tietokone malli sisältää alueen maaston korkeuskäyrät, rakennusten sijainnit ja korkeudet sekä liikenneväylien sijainnit ja korkeustiedot.

Suunniteltujen rakennusten korkeustiedot ja sijainnit syötettiin malliin käyttäen lähtötietoina arkkitehdilta saatua asemakaavapiirustusta (8/2020) sekä Maanmittauslaitoksen laserkeilausaineistoa (9/2018).

3.2 Laskentasuureet ja -pisteet

Laskentasuureena on A-keskiäänitaso L_{Aeq} päiväsaikaan klo 7-22 ja yöaikaan klo 22-7. Selvityksen tuloksina esitetään sekä julkisivuihin kohdistuvat keskiäänitasot, että piha-alueella esiintyvät päivä- ja yöajan keskiäänitasot.

Pihojen äänitasot ovat kokonaismelutasoja siinä mielessä, että ne sisältävät kaikki heijastukset kovi-
ta pystypinnoista kuten talojen ulkoseinistä. Tällainen laskentatulokset edustaa ulko-oleskelualueiden melua.

Seinän heijastusta ei oteta huomioon rakennuksen julkisivuun kohdistuvaa melutasoa arvioitaessa. Julkisivuihin kohdistuvan melun ohjearvot koskevat melua, josta heijastuksen osuus on poistettu. Siten aivan seinän lähellä ohjearvoihin verrattava äänitaso on n. 3 dB pienempi kuin mitä melukartta näyttää. Sen sijaan julkisivujen laskentapisteen tuloksissa äänitaso on suoraan julkisivulle kohdistuva melutaso.

Melukartan laskenta tehtiin käyttäen 5 m x 5 m suuruisia laskentaruutuja. Laskentapisteen sijainti oli 2 m korkeudella maanpinnasta. Rakennusten julkisivujen melutasojakautumat laskettiin siten, että laskentapistettä sijoitettiin kunkin kerroksen korkeudelle ja vaakasuunnassa enintään 10 m välein.

3.3 Melulähteet

3.3.1 Tieliikenne

Laskennassa otettiin huomioon kohdetta lähimpinä sijaitsevat tiet, sekä kauempana sijaitsevat suurien liikennemäärien tiet. Muiden teiden liikenteellä ei ole merkittävää vaikutusta kokonaismeluun suunnittelukohteen rakennusten ja pihojen kohdalla.

Laskennassa käytetyt tieliikennetiedot vastaavat ennustetilannetta vuodelle 2040, ja ne on saatu Helsingin kaupungin edustajalta (Anu Haahla, 14.2.2019) Tieliikennetiedot on esitetty *taulukossa 1*.

Taulukko 1. Laskennassa käytetyt tieliikenteen liikennemäärätiedot.

Tie	KAVL2040	raskas-%	nopeus [km/h]
Pitäjänmäentie, Konalantien länsipuoli	16200	7,0	50
Pitäjänmäentie, Konalantien itäpuoli	17200	9,0	40
Pitäjänmäentie, Kaupintien liittymästä etelään	19400	9,0	40
Konalantie	11200	7,0	40

Tieliikenteen jakauma päivä- ja yöajan välillä 90 % – 10 %.

Melutaso ei ole herkkä liikenteen vaihteluille. Esimerkiksi 50 % kasvu liikennemäärässä aiheuttaa melutasoon vain 1,8 dB lisäyksen.

3.3.2 Junaliikenne

Junaliikenne on mallinnettu Helsingin kaupungin meluselvitysohjelun mukaisesti, käyttäen Rantaradan tietoja. Junaliikenteen tiedot on esitetty *taulukossa 2*.

Taulukko 2. Laskennassa käytetyt junaliikenteen liikennemäärätiedot.

Junamäärät Helsinki-Kirkkonummi, ennuste 2035	päivä	yö	junan pituus [m]	nopeus [km/h]
Sm5 sähkömoottorijunat	298	50	75	120
Pendolino (Sm3)	10	-	160	120
Sr2-veturin vetämät kaksikerroksiset IC-junat (IC2)	22	4	177	120

4 LASKENTATULOKSET

Liitteessä A on esitetty liikennemelun päiväaikaiset (klo 7–22, liitteet A1 ja A2) ja yöaikaiset (klo 22–7, liitteet A3 ja A4) A-keskiäänitasot L_{Aeq} . Liitteissä B1 ja B2 on esitetty laskentatulokset tilanteelle, jossa pyörä- ja pihakatokset on toteutettu akustisesti tiiviinä ja umpinaisina kokonaisuuksina, päivä- ja yöajalle. Liitteissä B on esitetty myös muita meluntorjuntatoimenpiteitä, joilla uudisrakennusten pihojen melutaso saadaan alle ohjearvon. Näitä käsitellään kohdassa 5.2.

Pihoille on laskettu keskiäänitaso 2 m korkeudella maanpinnasta ja julkisivuille on laskettu kerroskohtaisesti suurimmat keskiäänitasot. Rakennusten seinillä olevat kahdeksankulmaiset tunnuksat ilmoittavat suurimman kyseisillä julkisivuilla esiintyvän keskiäänitason L_{Aeq} .

Laskennassa tarkasteltiin myös junien ohiajojen aiheuttamia enimmäisäänitasoja rakennuksen julkisivuille. Suurimmat kohdistuvat enimmäisäänitasot ovat radan puolella rakennuksia; suurin rakennuksen julkisivuun kohdistuva taso vaihtelee välillä $L_{Amax} = 78...83$ dB, riippuen rakennuksen etäisyydestä rataa. Läntisimmän rakennuksen julkisivulla suurin kohdistuva enimmäisäänitaso on 78 dB, läntisimmän korttelin itäisen rakennuksen julkisivulla suurin kohdistuva enimmäisäänitaso on 80 dB, keskimmäisen korttelin itäisen rakennuksen ja itäisimmän korttelin länsirakennuksen julkisivuille kohdistuu suurimmillaan 83 dB, ja itäisimmän rakennuksen sekä keskikorttelin läntisen rakennuksen julkisivuille kohdistuu suurimmillaan 81 dB.

Junien aiheuttama enimmäisäänitasotarkastelu tehtiin käyttäen Sm5 junien päästötasoa, sillä niiden ne liikennöivät yöaikaan kohtalaisen tiheästi. IC2-junia ja Pendolinoja kulkee yöaikaan harvoin, joten ohjeessa määritelmä usein toistuvasta melusta ei täyty kaukojunien kohdalla. Vertailu on siten luontevaa tehdä vain lähijunien osalta.

5 TULOSTEN TARKASTELU

5.1 Julkisivuihin kohdistuva melu ja äänieristysvaatimukset

Sisämelun keskiäänitason yleiset ohjearvot asuintiloille ovat 35 dB päivällä ja 30 dB yöllä [1]. Kaava-vaatimusta vastaava äänitasoerotus ΔL_A määritetään julkisivuun kohdistuvan melun keskiäänitason ja sisämelun keskiäänitason tavoitearvon erotuksena.

Junaliikenteen osalta on tarpeen tarkastella julkisivuun kohdistuvia enimmäisäänitasoja L_{Amax} . Sisämelun enimmäisäänitason tavoitearvona voidaan pitää yöaikaan 45 dB [4]. Tällöin kaava-vaatimusta vastaava ΔL_A määrytyy julkisivulle kohdistuvan enimmäisäänitason ja sisämelun enimmäisäänitason tavoitearvon erotuksena. Koska yöaikana kaukojunia kulkee vain harvakseltaan ja tavoitearvo on annettu usein toistuville tapahtumille, tehdään yöajan enimmäisäänitasovertilu käyttäen vain Sm5 junien ohiajoja.

Ympäristöministeriön asetuksen [2] mukaan asuinrakennuksen ulkovaipan ääneneristys on oltava vähintään 30 dB.

HUOM! Kaavavaatimus sekoitetaan usein epähuomiossa julkisivun eri osien äänieristysvaatimusten kanssa. ΔL_A (tai kaavavaatimus) ei ole sama suure kuin ulkoseinien tai ikkunoiden äänieristys liikennemelua vastaan, vaan se on arvo, mitä on käytettävä julkisivun eri osien äänieristyksen mitoituksessa. Julkisivun osien (esim. ulkoseinän tai ikkunan) äänieristysluku liikennemelua vastaan $R_{A,tr}$ ($=R_w+C_{tr}$) on tarkistettava huonetilakohtaisesti ja se on suurempi kuin ΔL_A . Esim. ikkunoiden äänieristysvaatimus riippuu mm. ikkunoiden suhteellisesta pinta-alasta ja huonetilavuudesta.

Rakennusten julkisivukohtaiset kaavavaatimusta vastaavat äänitasoerotukset ΔL_A on esitetty yksinkertaistetusti taulukossa 3 sekä julkisivukohtaisesti liitteessä C. Taulukoissa on esitetty myös kullekin julkisivulle kohdistuvat suurimmat keskiäänitasot L_{Aeq} ja enimmäisäänitasot L_{Amax} . Äänitasoerotuksen määrittävä äänitaso on lihavoitu ja merkitty punaisella, mikäli äänitasoerotus on suurempi kuin ympäristöministeriön asetuksen mukainen vähimmäisvaatimus 30 dB.

Julkisivun äänitasoerotus on 32 dB pohjoisilla julkisivuilla, jotka näyttävät Pitäjänmäentien suuntaan kauttaaltaan. Junaradan suuntaan äänitasoerotuksen vaihteluväli on merkittävä ja tarpeen huomioida jatkosuunnittelussa.

Taulukko 3. Julkisivujen kaavavaatimusta vastaavat äänitasoerotukset ΔL_A ja julkisivuille kohdistuvat keski- ja enimmäisäänitasot. Pohjoisen julkisivun äänitasoerotus on suositus tieliikennemelua vastaan, muilla julkisivuilla äänitasoerotus on suositus junamelua vastaan. Vaatimukset koskevat kaikkia rakennuksia.

julkisivun suunta	ΔL_A	L_{Aeq}	L_{Amax}
etelään (junaradan suuntaan)	30...35 dB	58...61 dB	73...80 dB
pohjoiseen (tien suuntaan)	32 dB	65...66 dB	-

5.2 Piha-alueet

Kaupan päälle suunnitellulla pihakannella melutaso alittaa ohjearvot osalla pihaa. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia pihan suojaamista laajemmin esim. melua torjuvien kaiteiden tms. avulla.

Mikäli muita pihakansia ei suojata melulta, (liitteet A1 ja A3) melutaso ylittää kahdella pihakannella melutason ohjearvot. Jos katokset toteutetaan umpinaisina rakennuksina, ne suojaavat piha-alueita melulta (liitteet B1 ja B2) jonkin verran. Suunniteltujen katosten lisäksi tulee joko rakentaa melueste tai jatkaa kyseisiä rakennuksia liitteessä osoitetun sinisen viivan matkalta. Läntisimmän pihan reunoilla meluesteen korkeuden tulee olla 2 m, keskimmäisen pihan reunalla meluesteen korkeuden tulee olla 2,8 m ja V-kerroksisen kattopihan ympäröivän meluesteen tulee olla vähintään 1,3 m korkea.

5.3 Parvekkeet

Parvekkeilla sovelletaan Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 ohjearvoja 55 dB päiväaikaan ja 50 dB.

Avoimilla parvekkeilla esiintyvä melutaso on yleensä enintään 3 dB suurempi kuin julkisivuun kohdistuva melutaso julkisivusta tulevan heijastuksen vuoksi.

Parvekelasitusrakenteen äänieristyksen mitoituksen lähtökohtana on julkisivuihin kohdistuvan keskiäänitason ja parvekkeilla sallitun keskiäänitason välinen äänitasoerotus ΔL_A .

Julkisivuille, joilla lasketut päiväaikaiset keskiäänitasot ylittävät **65 dB**, ei suositella suunniteltavan parvekkeita.

Julkisivuilla, joille kohdistuvat päiväaikaiset keskiäänitasot (ks. liite A1) ovat **63...65 dB**, parvekelasituksen äänieristysvaatimus ΔL_A on 8...10 dB. Tämän äänitasoerotuksen saavuttamiseksi suosittelemme lasittamaan ko. parvekkeet 10 mm karkaistulla parvekelasilla (yläosa, voi olla avattava, lasien

välissä välilistat) ja alaosa 5+5 mm laminoidulla lasilla. Parvekkeiden kattoihin tulisi asentaa 50 mm paksuja vaimennusverhouslevyjä kaiunnan vähentämiseksi.

Julkisivuilla, joille kohdistuvat päiväaikaiset keskiäänitasot (ks. *liite A1*) ovat **53...62 dB**, parvekelasituksen äänieristysvaatimus ΔL_A on enintään 7 dB. Näillä julkisivuilla tavallinen parvekelasitus (yläosa 6 mm karkaistu avattava lasi ja alaosa 4+4 mm laminoitu lasi) on riittävä.

Julkisivuilla, joille kohdistuvat päiväaikaiset keskiäänitasot (ks. *liite A1*) ovat enintään **52 dB**, ei vaadita lasitusta ainakaan melun kannalta.

Jukka Vesterinen
mittausteknikko

Oskar Lindfors
akustikko, DI

VIITTEET

1. Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista **993/1992**. Helsinki, 29.10.1992.
2. Ympäristöministeriön asetus rakennuksen ääniympäristöstä **796/2017**. Ympäristöministeriö, Helsinki 24.11.2017.
3. Perustelumuistio, Ympäristöministeriön asetus rakennuksen ääniympäristöstä. Ympäristöministeriö, Helsinki 24.11.2017.
4. Rakennuksen julkisivun ääneneristävyyden mitoittaminen. Ympäristöopas 108. Ympäristöministeriö, Helsinki 2003. 37 s.
5. Road traffic noise – Nordic Prediction Method. TemaNord 1996:525. Nordic council of ministers. 110 s.
6. Raideliikennemelun laskentamalli. Ympäristöopas 97. Ympäristöministeriö, Helsinki 2002. 58 s.

Pitäjänmäen asemanseutu Liikennemeluselitys

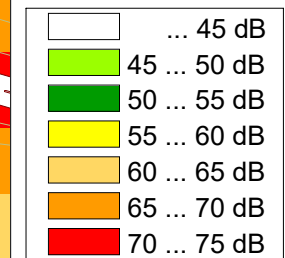
Tie- ja junaliikennemelu Ennuste 2040

Julkisivuilla ja piha-alueilla
esiintyvät suurimmat melutasot

uudisrakennusten alue

Päivä (klo 7-22)

A-keskiäänitaso L_{Aeq}



Uudisrakennukset ruskealla

AKUKON

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
JVe/LKi	31.08.20
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:1500	A4



Pitäjänmäen asemanseutu
Liikennemeluselitys

Tie- ja junaliikennemelu
Ennuste 2040

Julkisivuilla ja piha-alueilla
esiintyvät suurimmat melutasot

Aseman alue

Päivä (klo 7-22)
A-keskiäänitaso L_{Aeq}

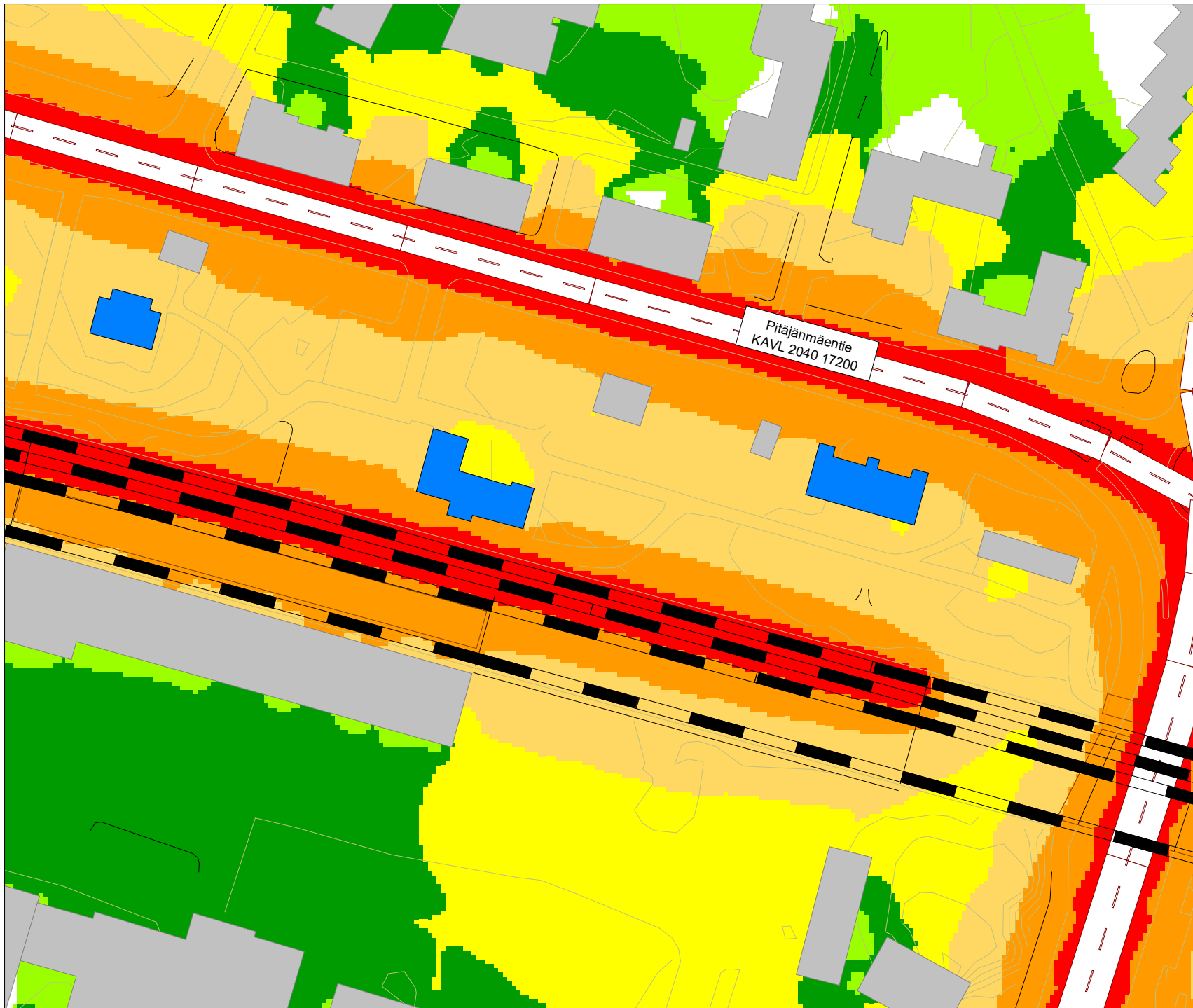
	... 45 dB
	45 ... 50 dB
	50 ... 55 dB
	55 ... 60 dB
	60 ... 65 dB
	65 ... 70 dB
	70 ... 75 dB

Asema-/asuinrakennukset
sinisellä

AKUKON

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
JVe/LKi	31.08.20
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:1200	A4



Pitäjänmäen asemanseutu Liikennemeluselvyitys

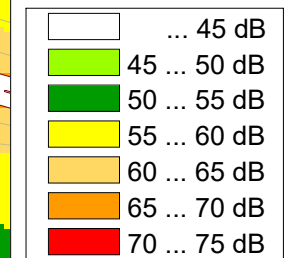
Tie- ja junaliikennemelu Ennuste 2040

Julkisivuilla ja piha-alueilla
esiintyvät suurimmat melutasot

uudisrakennusten alue

Yö (klo 22-7)

A-keskiäänitaso L_{Aeq}



Uudisrakennukset ruskealla

AKUKON

Akukon Oy

SUUN

PÄIVÄYS

JVe/LKi

31.08.20

MITTAKAAVA

PAPERIKOKO

1:1500

A4



Pitäjänmäen asemanseutu
Liikennemeluselitys

Tie- ja junaliikennemelu
Ennuste 2040

Julkisivuilla ja piha-alueilla
esiintyvät suurimmat melutasot

Aseman alue

Yö (klo 22-7)

A-keskiäänitaso L_{Aeq}

	... 45 dB
	45 ... 50 dB
	50 ... 55 dB
	55 ... 60 dB
	60 ... 65 dB
	65 ... 70 dB
	70 ... 75 dB

Asema-/asuinrakennukset
sinisellä

AKUKON

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
JVe/LKi	31.08.20
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:1200	A4



Pitäjänmäen asemanseutu Liikennemeluselitys

Tie- ja junaliikennemelu Ennuste 2040

Julkisivuilla ja piha-alueilla
esiintyvät suurimmat melutasot

uudisrakennusten alue

Päivä (klo 7-22)

A-keskiäänitaso L_{Aeq}

	... 45 dB
	45 ... 50 dB
	50 ... 55 dB
	55 ... 60 dB
	60 ... 65 dB
	65 ... 70 dB
	70 ... 75 dB

Uudisrakennukset ruskealla

AKUKON

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
JVe/LKi	31.08.20
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:1500	A4



Pitäjänmäen asemanseutu Liikennemeluselvyitys

Tie- ja junaliikennemelu Ennuste 2040

Julkisivuilla ja piha-alueilla
esiintyvät suurimmat melutasot

uudisrakennusten alue

Yö (klo 22-7)

A-keskiäänitaso L_{Aeq}

	... 45 dB
	45 ... 50 dB
	50 ... 55 dB
	55 ... 60 dB
	60 ... 65 dB
	65 ... 70 dB
	70 ... 75 dB

Uudisrakennukset ruskealla

AKUKON

Akukon Oy

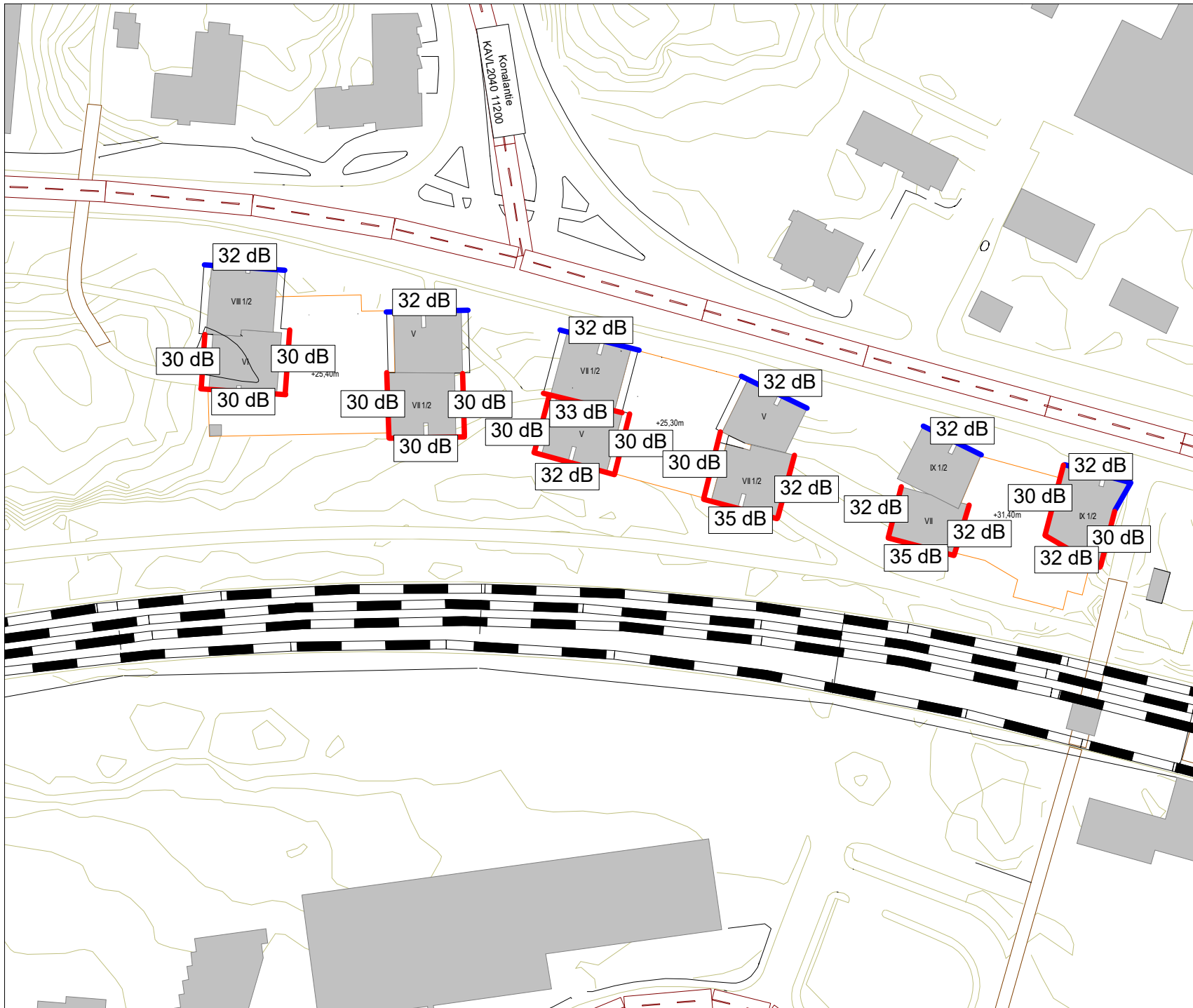
SUUN	PÄIVÄYS
JVe/LKi	31.08.20
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:1500	A4



Pitäjänmäen asemanseutu
Liikennemeluselvityksen päivitys

Äänitasoerotukset

sininen - tieliikennemelu
punainen - raideliikennemelu



AKUKON

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
JVe/LKi	27.08.20
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:1500	A4

Cadna/A 2019 (Nordic)

Pitäjänmäen asemanseutu

Asiakas: Sponda Oyj

Yhteyshenkilö: Tapio Järvi

revisio A, 25.8.2020: päivitetty rakennuksen 3A massoittelu ja eristystarve (kohta 7.3.5)

RUNKOMELU- JA TÄRINÄSELVITYS**1 TAUSTA**

Pitäjänmäen asemanseudulle ollaan suunnittelemassa uutta asuinrakentamista sekä liike- ja vähittäiskaupan tiloja. Uudisrakennusten lisäksi alueen itäosassa on Pitäjänmäen vanha asemarakennus ja kaksi muuta vanhaa puutaloa, joiden jatkoedellytyksiä asuinkäytössä halutaan selvittää. Kohde sijoittuu Leppävaaran kaupunkiradan ja Pitäjänmäentien väliselle alueelle.

Hankkeen kaavoitusta varten kohteesta on laadittu runkomelu- ja tärinäselvitys. Tässä selvityksessä arvioidaan junaliikenteen tärinä- ja runkomeluvaikutuksia asuinrakennusten ja alueen muun täydennysrakentamisen toteutuksen kannalta.

Tarkastelualueen maaperäolosuhteet ovat kallio- ja hiekkamaata. Rantaradan ja Pitäjänmäentien rajaama alueen länsiosa sijoittuu pääosin kallioalueelle. Alueen itäpäässä Pitäjänmäentien alikulun ympäristössä kalliopinta on selvästi syvemmällä, ja maaperä on hiekkamaata ja vanhaa täyttömaata.

Runkomelun ja tärinän kannalta tarkastelu kohdistuu rantaradan junaliikenteeseen. Tieliikenne ei aiheuta runkomelua, eikä tarkastelualueella ole tieliikenteen tärinän esiintymiselle ominaisia savimaita. Alueen länsiosaan suunnitellut asuinkerrostalot sijoittuvat lähimmillään noin 43 ja 25 metrin etäisyydelle, ja keskiosaan suunniteltu kauppa-/asuinkortteli lähimmillään noin 12 metrin etäisyydelle radan pohjoisraiteesta. Alueen itäosan kaksi vanhaa asuinkäytössä olevaa puutaloa sijoittuvat noin 30 m etäisyydelle radasta, ja vanha asemarakennus alle 10 metrin etäisyydelle radasta.

2 TULOSTEN YHTEENVETO

Kohteessa tehdyn mittausselvityksen perusteella raideliikenteen aiheuttamaa pientaajuista tärinää ei tarvitse huomioida uudisrakennusten toteutuksessa. Raideliikenteen runkomelu aiheuttaa kuitenkin eristystarpeen osassa uudisrakennuksia. Vanhojen puurakennusten osalta raideliikenteen tärinä ja runkomelu ei vaikuttaisi ylittävän ohjearvoja.

Nyt tehty selvitys perustuu alueella kolmessa tarkastelupisteessä tehtyihin värähtelymittauksiin, sekä laajan kokemuksen perusteella tehtyyn raideliikenteen runkomelun leviämismallinnukseen. Mittauksia tehtiin uudisrakennusten lähiympäristössä kallio- ja hiekka-siltti-alueilla. Vanhojen puutalojen osalta hyödynnettiin vuonna 2015 Pitäjänmäen vanhassa asemarakennuksessa tehtyjä runkomelu- ja tärinämittauksia.

Mittaustulosten ja runkomelun leviämisen laskentamallinnuksen perusteella tonteille 2 ja 3 sijoittuvat asuinrakennukset tulee paikoin runkomelueristä, jotta junaliikenteen runkomelutasot eivät ylitä 35 dB ohjearvoa alimmissa asuinkerroksissa.

Tarvittava eristys voidaan toteuttaa kyseisten rakennusten perustuksissa rakenteellisin ratkaisuin. Eristysratkaisuiden jatko suunnittelu ja mitoitus tulee tehdä akustikon ja rakennesuunnittelijan yhteistyönä.

3 RAIDELIIKENTEEN AIHEUTTAMA RUNKOMELU JA TÄRINÄ

3.1 Ilmiöt ja kytkeytyminen

Raideliikenteen aiheuttama värähtelyheräte kytkeytyy ratojen perustusten kautta maaperään ja maaperän kautta rakennuksiin. Ihmisen havaitsemasta maaperän kautta siirtyvästä värähtelystä käytetään kahta eri termiä. Maaperän kautta siirtyvän värähtelyn ollessa kuultavissa, se luokitellaan runkomeluksi, muussa tapauksessa se luokitellaan tärinäksi.

Useasti tärinä ilmenee pienillä taajuuksilla, jotka eivät ole kuultavissa. Tärinälle tyypillinen pienitaajuisen värähtely etenee pehmeässä maaperässä tehokkaasti, mutta vaimenee kitkamailla melko nopeasti. Runkomelulle ominaiset suuremmat taajuudet etenevät kalliossa ja myös kitkamaalajeissa tehokkaasti. Runkomelun kytkeytyminen rakennusrunkoon tapahtuu tyypillisesti rakennuksen perustusten kautta. Ratojen varsilla runkomeluhuheräte voi lähietäisyyksillä kytkeytyä rakennukseen myös sivusuunnassa radan ja rakennuksen väliin jäävän jäykän pintakerroksen välityksellä.

3.2 Tärinän tavoitearvot

Tärinän arviointi tehdään käyttäen Ympäristöministeriön ohjearvoja [6,7] sekä VTT:n esittämiä asuinviihtyvyyteen perustuvia suosituksia liikennetärinän tavoitearvoiksi [1,2,3]. Värähtelyn tavoitearvot ilmoitetaan W_m -painotetun värähtelyn nopeuden enimmäisarvoina $v_{w,95}$, joita rakennuksen rakenteissa esiintyvä liikenteen ohiajoista aiheutuva värähtelyn nopeus ei saa säännöllisesti ylittää [3].

Uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa on suosituksena, että asuintiloissa esiintyvä värähtely jää alle 0,30 mm/s, jolloin keskimäärin vain 15 % asukkaista pitää värähtelyä häiritsevänä. Hyvät asuinolosuhteet saavutetaan värähtelyn jäädessä alle 0,10 mm/s, jolloin ihmiset eivät yleensä havaitse tärinää. Oppilaitoksissa ja päiväkodeissa on suositeltavaa käyttää asuintilojen suositusarvoa. Toimistoissa ja liiketiloissa värähtelyn nopeuden ylärajan suositusarvona käytetään 0,60 mm/s.

3.3 Runkomelun tavoitearvot

Kohteen asuintiloissa tulee huomioida Ympäristöministeriön esittämät runkomelun ohjearvot [6,7]. Avoradailta asuin- ja majoitustiloihin kantautuvan raideliikenteen runkomelutason L_{pm} ei tule ylittää 35 dB. Mahdollisten opetus-, kokoontumis- ja neuvottelutiloissa runkomelun suositusarvo on 35 dB. Toimisto- ja liiketilojen osalta runkomelun suositusarvo on 45 dB.

4 LÄHTÖTIEDOT

Raideliikenteen aiheuttamaa tärinää ja runkomelua on arvioitu perustuen tilaajalta saatuihin suunnitelmiin kohteeseen tulevien rakennusten sijoittelusta, käyttötarkoituksista ja kerrosluvusta, alueelta käytävissä oleviin maaperätietoihin [5] sekä alueella aiemmin ja tätä selvitystä varten tehtyihin mittauksiin [8].

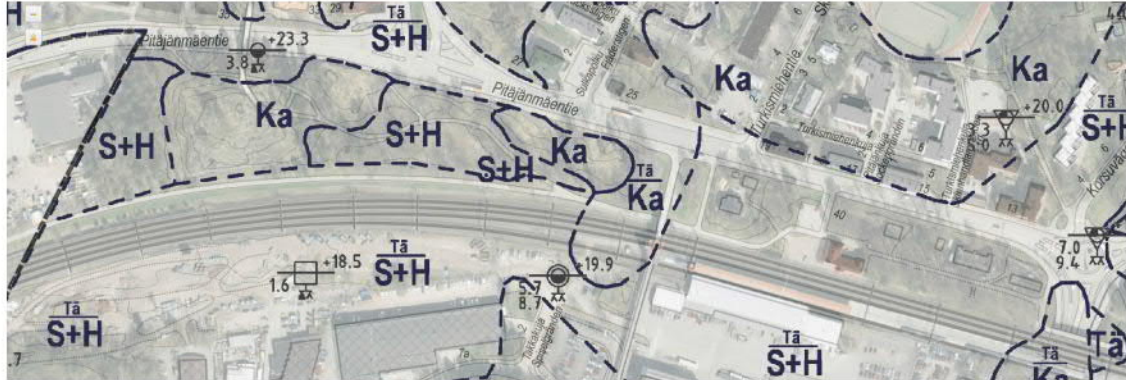
Tarkastelussa on hyödynnetty myös laajoihin mittauksiin perustuvia runkomelun leviämisen arviointimenetelmiä.

4.1 Maaperätiedot

Alueelta ei ollut tilaajan kautta vielä saatavissa pohjatutkimuksia eikä perustamistapalausuntoja. Helsingin kaupungin karttapalvelun maaperäkartassa tarkastelualue on vaihtelevasti kallioaluetta ja siltti-hiekkamaata. Alueen itäosa on siltti-hiekkamaata, jonka päällä on kerros täytemaata.

Tarkastelualueella on monin paikoin avokalliota. Alueen länsipuolella oleva avokallio on leikattu radan vierestä, joten myös pohjoispuolen raiteet on hyvin todennäköisesti perustettu lähelle kalliopintaa.

Asema-alueella maaperä on silttihiekkamaata, jonka päällä on täytemaata.



Kuva 1. Tarkastelualueen maaperäkartta [5].

4.2 Värähtelymittaukset

Tarkastelussa on hyödynnetty vanhassa Pitäjänmäen asemarakennuksessa vuonna 2015 tehtyjä juna-liikenteen värähtelymittauksia [8].

5 MITTAUKSET

5.1 Mittausajankohta

Värähtelymittaukset tehtiin kohteessa perjantaina 26.4.2019. Lähi- ja kaukoliikenteen junien ohiajoja mitattiin kello 10-16 välisenä aikana.

Mittauksen kesto valittiin raideliikenteen tiheyden mukaan niin, että mittaustulokset muodostavat tämän tarkastelun kannalta edustavan otoksen ohiajavasta lähi- ja kaukojunaliikenteestä. Kyseisellä rataosuudella ei ole tavaraliikennettä.

Mittauksista vastasivat DI Timo Peltonen ja TkT Sakari Tervo.

5.2 Mittauspisteet

Kohteessa mitattiin junaliikenteen värähtelyä Pitäjänrinteen alueella kolmessa pisteessä, jotka edustavat tulevia rakennuksia. Maaperän osalta tarkasteltiin sekä kallioalueita että näiden väliin jääviä silttihiekka-alueita.

Maaperässä esiintyvää värähtelyä ja runkomeluhäritettä mitattiin pisteessä 1 käyttäen kolmea kiihtyvyyssanturia (mittaus suunnat x, y, z). Avokallioille sijoitetuissa pisteissä 2 ja 3 mitattiin värähtelyn z-komponenttia.

Mittauspisteiden sijainnit on esitetty *liitteen B* kuvassa. *Liitteessä C* on valokuvia mittauspisteistä.

Mittauspisteiden 1, 2 ja 3 etäisyydet pohjoisraiteesta olivat noin 38 m, 38 m ja 33 m. Anturien ja niiden mittaamien värähtelykomponenttien suunnat on merkitty seuraavasti:

- x on radan suuntainen vaakakomponentti
- y on radan suhteen poikittainen vaakakomponentti
- z on pystysuuntainen komponentti

Mittauslaitteiston tiedot on eritelty *liitteessä D*.

5.3 Mitatut ohiajot

Kohteen mittausajankohtaan sisältyi 97 edustavaa junan ohiajoa. Tarkempaan analyysiin valittiin jokaisessa tarkastelupisteessä mitatut 15 värähtelyherätteeltään merkittävintä ohiajoa.

Junien kulkutiedot mittauksen ajalta haettiin Väyläviraston avoimen datan verkkopalvelusta.

Analyysiin sisällytettyjen merkittävimpien ohiajojen ajankohdat ja junanumerot on listattu mittauspistekohtaisesti *liitteen D* spektrikuvaajissa.

5.4 Mittaustulokset

Mittauspisteissä 1...3 maa- ja kallioperästä mitatut runkomeluhuherätteen tasot on esitetty *liitteen D1.3* kuvaajassa. Kuvaajaan on eritelty junakohtaisten ohiajojen vaihtelu sekä näistä laskettu 95 % fraktiili. Tulokset edustavat värähtelynä maanpinnassa esiintyviä nopeustasoja dB re 50 nm/s.

Runkomeluhuherätteen spektrit on esitetty mittauspistekohtaisesti *liitteen D1.4* kuvaajissa.

Maan pinnasta mitatut tärinäarvot on esitetty *liitteen D1.5* kuvaajassa. Kuvaajaan on eritelty junakohtaisten ohiajojen vaihtelu sekä tuloksista VTT:n ohjeiden mukaisesti lasketut Wm-painotetun tärinän tilastolliset vertailuluvut.

Tärinäspektrit on esitetty mittauspistekohtaisesti *liitteen D1.6* kuvaajissa. Kuvaajiin on merkitty myös VTT:n ohjeistuksen mukaisesti tulosten perusteella lasketut resonanssispektrit, joiden avulla tulevien rakennusten resonanssitarkastelu on tehty.

6 RAIDELIIKENTEEN TÄRINÄVAIKUTUSTEN TARKASTELU

6.1 Pitäjänrinteen alue

Pitäjänrinteen alueella maaperästä ja kallioperästä mitattu junaliikenteen pientaajuinen tärinä ei aiheuta torjuntatarvetta tai jatkotoimenpiteitä tarkastelualueelle sijoittuville uusille asuin- ja kauppakorttelialueille. Tärinä jää selvästi alle ihmisen havaintokynnyksen, eikä ylitä uusien asuinalueiden ohjearvoa.

Uudisrakennusten kohdalla maaperästä mitatuille tärinäspektreille tehdyn rakennusten resonanssitarkastelun perusteella tärinähaittoja ei ole oletettavissa myöskään rakennusrunkojen tai välipohjien rakenteellisten resonanssien vaikutuksesta. Kallioalueilla raideliikenteen pientaajuinen tärinä jää erittäin pieneksi, ja on selvästi alle ihmisen havaintokynnyksen.

6.2 Vanha asema-alue

Vanhan asemarakennuksen 1. kerroksen sisätiloissa tehtyjen värähtelymittauksen perusteella junaliikenteen tärinä voi olla ajoittain havaittavissa, mutta se ei ylitä asuintilojen 0,30 mm/s ohjearvoa [8].

Tulokset edustavat haittojen arvioinnin kannalta kohtuudella myös alueen kahta muuta vanhaa puurakennusta. Asemarakennus on rakennuksista selvästi lähimpänä rataa, ja maaperätietojen perusteella rakennukset ovat samankaltaisella maalajialueella. Asemarakennusta suuremman etäisyyden myötä tärinä ei todennäköisesti ole havaittavissa kahdessa muussa puurakennuksesta.

7 RAIDELIIKENTEEN RUNKOMELUVAIKUTUSTEN TARKASTELU

7.1 Tarkastelun lähtökohdat

Raideliikenteestä aiheutuvaa runkomelun riskialuetta on arvioitu käyttäen alueen maaperätietoja, runkomelun leviämisen laskennallista mallinnusta sekä alueella tehtyjen värähtelymittausten tuloksia. Laskentamallinnus perustuu samankaltaisissa ympäristöissä mittauksin todettuun lähi- ja kaukojunaliikenteen runkomeluberähteen leviämiseen.

Runkomelun tarkastelussa on arvioitu suunniteltujen uudisrakennusten alimpiin kerroksiin kohdistuvia junaliikenteen runkomelutasoja, ja verrattu näitä tilakohtaisten käyttötarkoitusten ohjearvoihin. Tarkastelussa on huomioitu tulevien rakennusten todennäköinen perustamistapa, etäisyydet radasta sekä rakennusrungossa perustuksista ylöspäin leviävän runkomeluberähteen kerrosvaimennus. Lähi- ja kaukojunien nopeudeksi on laskennassa oletettu 120 km/h, mikä vastaa hyvin mittaustuloksia.

Tarkastelun perusteella on tunnistettu ne tilat ja rakennusosat, joissa runkomelutasot voivat ylittää tilakohtaisten käyttötarkoitusten mukaiset ohjearvot.

7.2 Pitäjänrinteen alue

Kallioalueilla ja lähelle kalliopintaa perustettaessa junaliikenteen runkomelu aiheuttaa paikoin torjuntatarvetta Pitäjänrinteen asuinrakennusten osalta. Tarkastelussa on huomioitu Pitäjänrinteen rakennuskohtaiset suunnitelmat sekä rakennusosakohtainen alimpien asuintilojen sijoittelu eri kerroksiin.

Runkomelua tulee eristää liitteen 1 karttakuvaan punaisella merkittyjen uudisrakennusten osalta. Eristystarpeet kohdistuvat asuinrakennuksiin 2A, 2B, 3A ja 3B. Rakennuskohtaiset eristystarpeet on eristetty tarkemmin kohdassa 7.3. Runkomelun eristystarve on enimmillään noin 8 dB rakennuksen 2A alimmissa radanpuoleisissa asuintiloissa.

Runkomelun voimakkuus riippuu etäisyydestä lähimpään raiteeseen, kyseisen rakennusosan perustamistavasta alla olevaan kalliopintaan nähden sekä alimman asuintilan alapuolelle jäävien kerrosten lukumäärästä. Eristystarve on suurimmillaan rataa lähimmillä rakennusosilla, ja pienenee etäisyyden kasvaessa. Karttakuvaan merkittyjen eristysalueiden takareunassa runkomelun eristystarve pienenee etäisyysvaimennuksen myötä nolnaan.

Kauppakorttelissa runkomelun eristystarvetta ei ole, sillä alimmat asuintilat alkavat vasta 3. kerroksesta, jolloin kerrosvaimennuksella saavutetaan riittävä eristysvaikutus. Tuleviin liiketiloihin kohdistuvat runkomelutasot ovat enimmillään 38...40 dB. Nämä eivät aiheuta torjuntatarvetta.

7.3 Runkomelun rakennuskohtainen tarkastelu

7.3.1 Vanha asemarakennus

Vanhan asemarakennuksen sisätiloista ilmääänenä vuonna 2015 mitatut junaliikenteen keskiäänitasot eivät ylitä asuntojen sisämelun ohjearvoja. Osa mitatuista junien ohiajojen aikaisista enimmäistasoista ylitti kuitenkin nukkumiseen käytettävissä tiloissa sovellettavan yöajan $L_{AFmax} < 45$ dB suositusarvon muutamalla desibelillä.

Runkomelun esiintyminen on mahdollista vanhan asemarakennuksen sisätiloissa, koska rakennus on erittäin lähellä rataa. Runkomelun luotettava erittelemine julkisivujen kautta sisään kantautuvasta ilmääänestä ei ollut mittausten osalta mahdollista, koska junien ääni kuului sisään myös vanhojen julkisivujen kautta.

7.3.2 Asemanseudun muut vanhat asuinrakennukset

Muut kaksi vanhaa asuinrakennusta sijaitsevat hiekka-silttimaalla etäämmällä radasta. Asuintilojen ohjearvot ylittävän runkomelun esiintyminen ei ole todennäköistä näissä rakennuksissa.



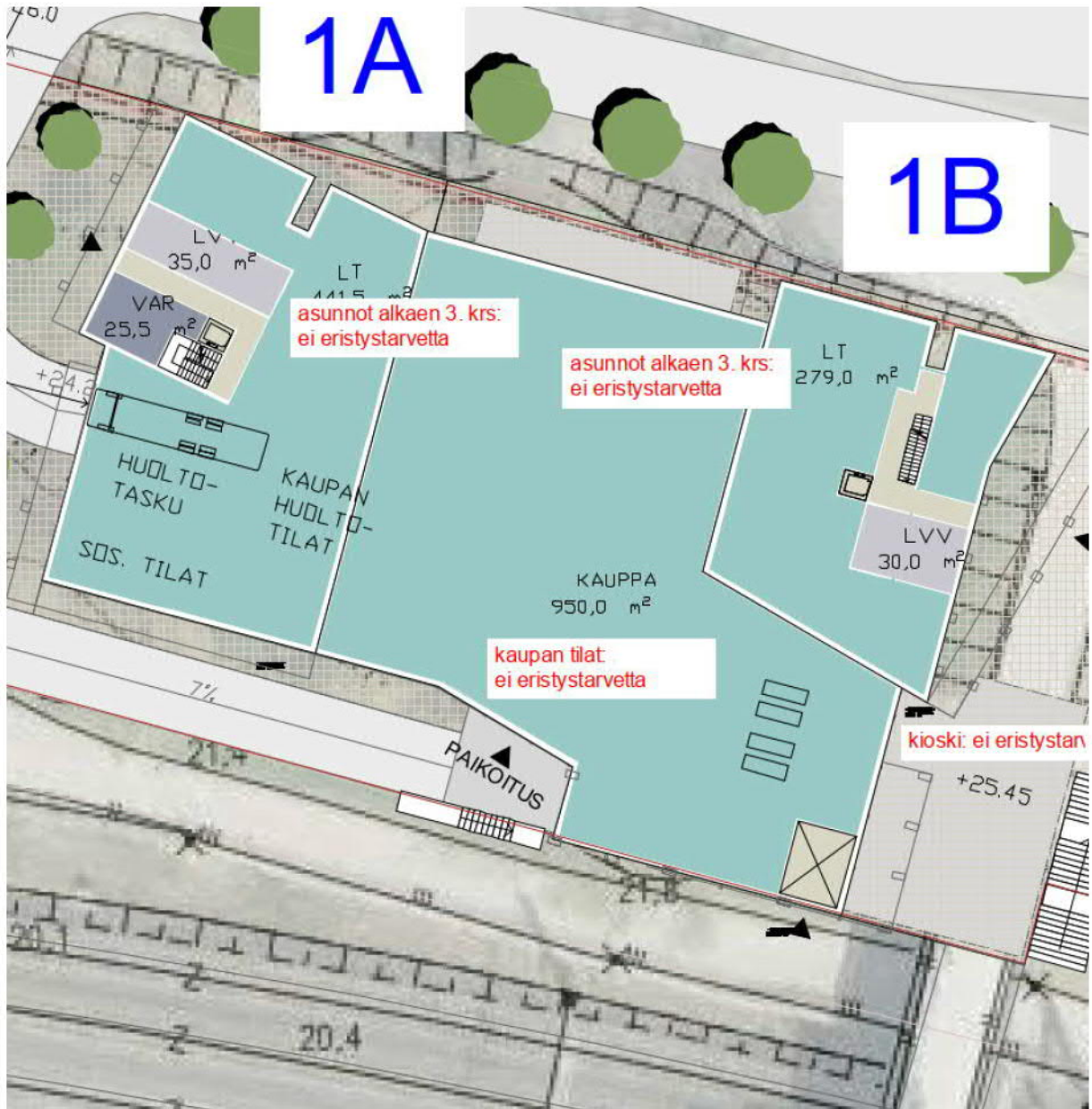
Kuva 2. Asema-alueen itäpäädyssä oleva vanha asuinrakennus.

7.3.3 Pitäjänrinne, rakennus 1: kauppa ja asuintornit

Runkomelulle ei ole eristystarvetta.

Asuntojen runkomelutaso jää alle 35 dB, koska ne sijoittuvat alkaen rakennuksen 3. kerroksesta, ja ovat kauempana radasta.

Kaupan tilojen runkomelutasot eivät ylitä 45 dB suositusarvoa. Tämä koskee myös korttelin viereen sijoittuvaa kioskia.



Kuva 3. Kauppakorttelissa ja asuinrakennuksissa 1A ja 1B ei ole runkomelun eristystarpeita.

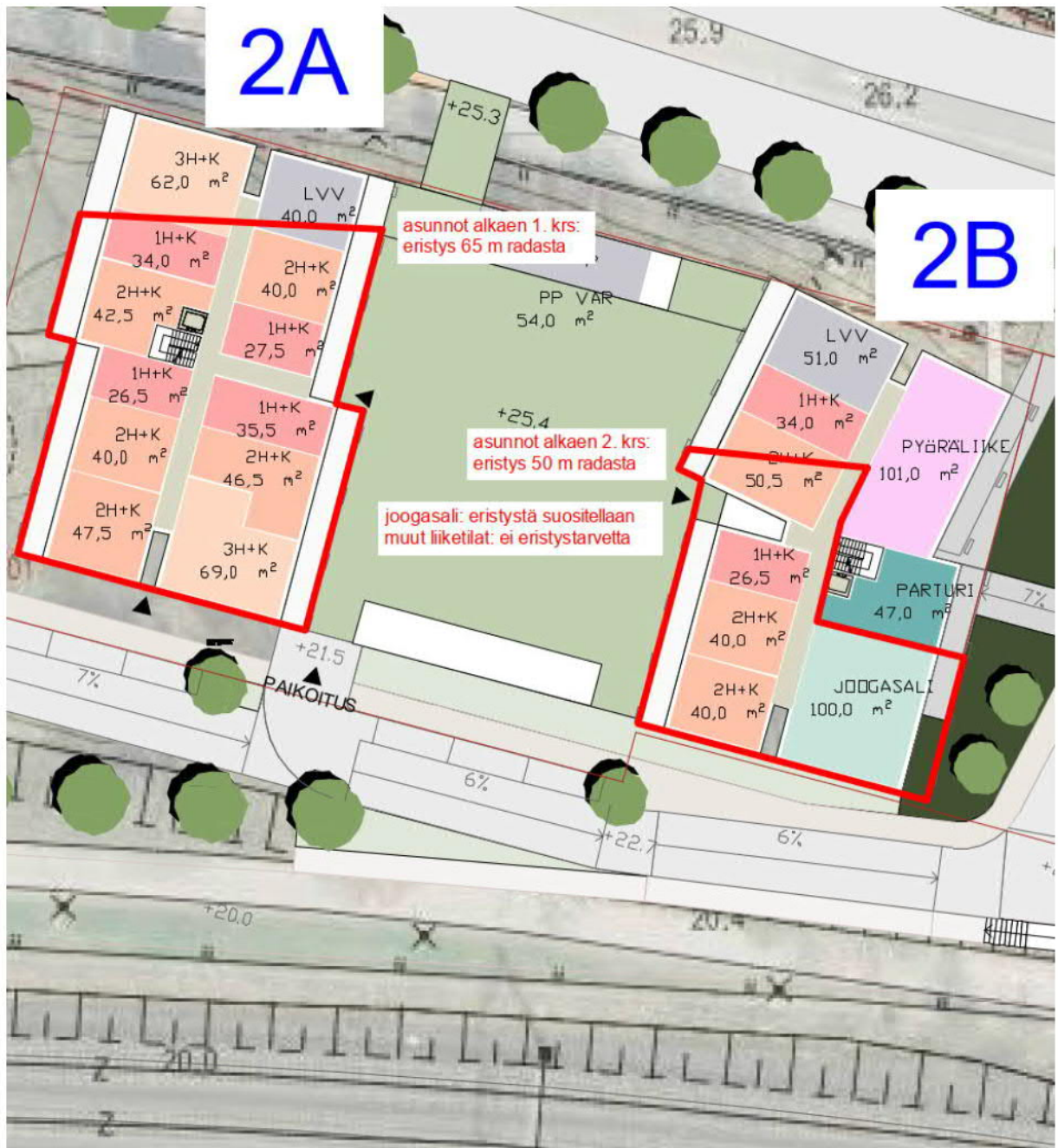
7.3.4 Pitäjänrinne, rakennus 2: asunnot

Asuinrakennusten osalta tarvitaan runkomelueristys kuvaan merkityille alueille.

Eristystarve on rataa lähimpien asuntojen kohdalla 8 dB (rakennus 2A) ja 5 dB (rakennus 2B).

Eristysalue ulottuu 65 m etäisyydelle pohjoisraiteesta (rakennus 2A), ja 50 m etäisyydelle (rakennus 2B). Ero rakennusosien eristystarpeissa johtuu alimpien asuntojen sijoittelusta eri kerroksiin.

Suosittelamme, että myös joogasalille merkitty liiketila runkomelueristetään. Muiden liiketilojen osalta eristystarvetta ei välttämättä ole. Rakenteellisesti voi kuitenkin olla selkeintä, että eristys viedään asuntojen edellyttämälle etäisyydelle koko rakennuksen 2B osalta.



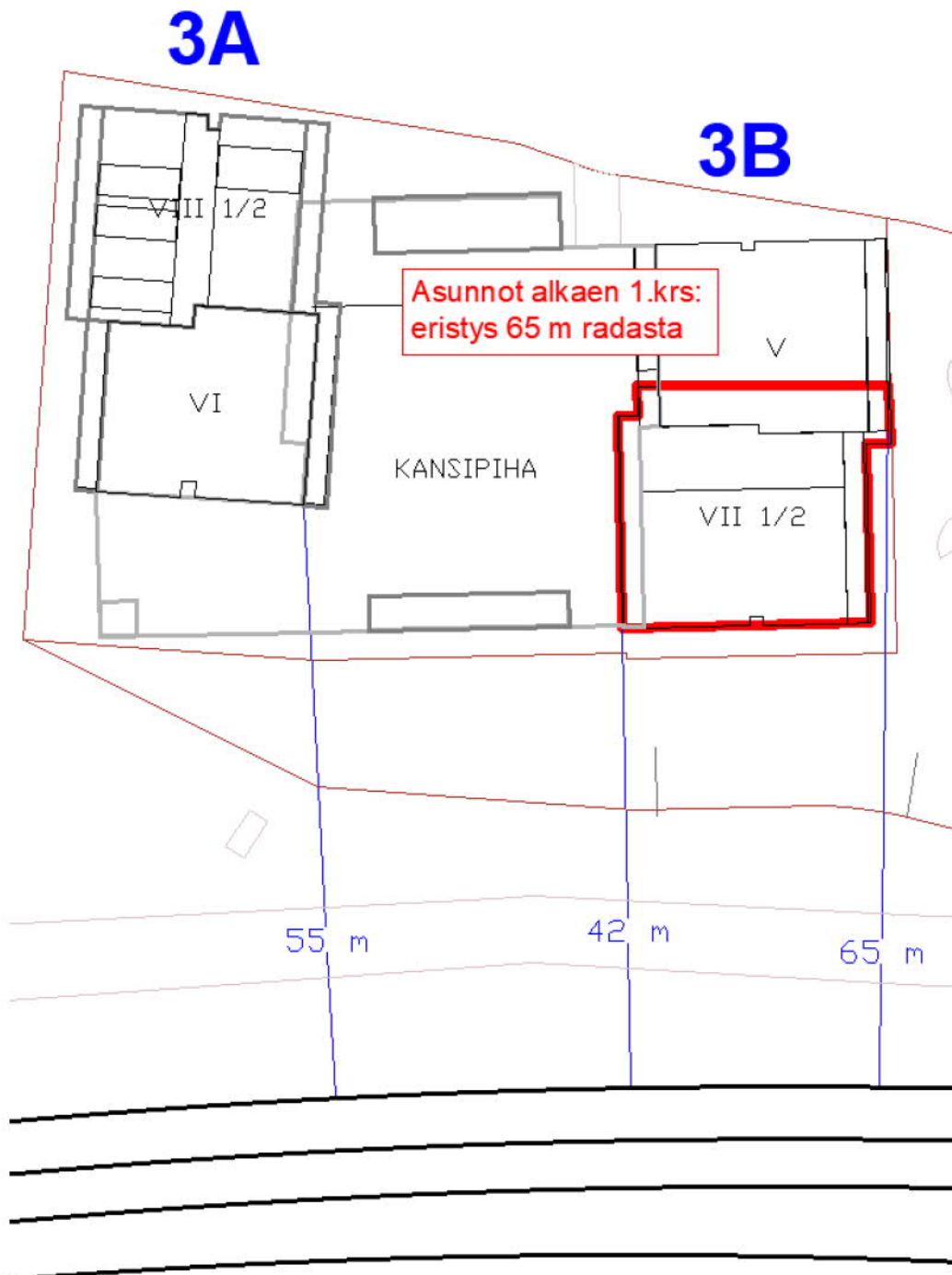
Kuva 4. Asuinkorttelissa 2 runkomelueristystarve kohdistuu molempiin asuinrakennuksiin.

7.3.5 Pitäjänrinne, Rakennus 3, asunnot

Asuinrakennusten osalta tarvitaan runkomelueristys alla merkityille alueille.

Rakennuksessa 3B eristystarve on rataa lähimpien asuntojen kohdalla 4 dB. Eristysalue ulottuu 65 m etäisyydelle pohjoisraiteesta.

Rakennuksessa 3A eristystä ei tarvita, koska se sijaitsee kauempana radasta ja alimmat asunnot sijoittuvat 2. kerrokseen. [9]



Kuva 5. Asuinkorttelissa 3 runkomelueristystarve kohdistuu vain asuinrakennukseen 3B.

8 RUNKOMELUERISTYKSEN TOTEUTUS

8.1 Uudisrakennukset

Asuinrakennusten runkomelualueille sijoittuviin perustuksiin suositellaan 10 dB lisäsvaimennukselle mitoitettua runkomelueristystä. Tämä täyttää vaimennustarpeet ja on teknisesti luotettavasti toteutettavissa. Eristys voidaan toteuttaa rakennuksen perustuksiin sijoittamalla käyttötarkoitukseen soveltuvat ja oikein mitoitettut runkomelueristeet halkaistujen anturoiden väliin. Mahdolliset maavaraiset seinälinjat ja väestösuojan lattiat täytyy eristää vastaavasti runkomelualueilla.

Rakennusten radanpuoleisille seinustoille tarvitaan runkomelualueilla mahdollisesti myös sokkelia vasten pystyyn sijoitettava eristyskaista.

Pysäköintikansirakenteet tulee runkomelualueilla toteuttaa rakenteellisesti erillään asuinrakennusten runkomelueristetyistä rakennusrungoista, jotta runkomeluhäiriö ei kytkeydy niiden välityksellä asuinrakennusten runkoihin. Vaihtoehtona on runkomelueristysten sijoittaminen vastaavasti myös kansirakennuksen perustuksiin runkomelualueella.

Eristykset tulee suunnitella ja mitoittaa rakennuskohtaisesti akustikon ja rakennesuunnittelijan yhteistyönä.

Jatkosuunnittelun yhteydessä eristysmitoitusta ja eristysalueita voidaan tarkentaa huomioiden rakennusosakohtaiset perustamistavat sekä kalliopinnan ja anturoiden väliin jäävät etäisyydet. Tätä selvitystä tehdessä perustamistapalausuntoja ja kalliopinnan syvyystietoja ei ollut vielä käytettävissä, joten oletuksena oli että uudisrakennukset perustetaan lähelle kalliopintaa.

8.2 Vanhat puurakennukset

Vanha asemarakennus ja itäpäädyssä oleva vanha asuinrakennus on perustettu kivilatomaperustusten varaan. Tämä perustamistapa eristää hyvin maaperästä rakennusrunkoon kytkeytyvää runkomeluhäiriötä. Ylikulkusillan päädyssä kukkulalla sijaitsevan vanhan asuinrakennuksen perustamistapa ei ole tiedossa.

Asemarakennuksessa aiemmin tehtyjen mittausten ja etäisyystarkastelun perusteella arvioimme, että junaliikenteen runkomelu ja värinä eivät todennäköisesti aiheuta ongelmia myöskään kahdessa muussa alueen vanhassa asuinrakennuksessa.

Maaperäisesti kytkeytyvän runkomelun eristäminen ei vaikuta teknistaloudellisesti toteutuskelpoiselta ratkaisulta vanhan asemarakennuksen osalta. Toisaalta sille ei välttämättä ole tarvittakaan, koska asuolosuhteiden arvioinnissa vanhan rakennuksen sisätiloihin kantautuvaa liikenteen ympäristömelua ja runkomelua on syytä tarkastella kokonaisuutena. Junaliikenteen aiheuttama runkomelu ja julkisivujen kautta ilmaaänenä sisään kantautuva melu esiintyvät sisätiloissa samanaikaisesti ja summautuvat toisiinsa, eikä niitä kykene aistinvaraisesti erottelemaan toisistaan.

Helsingissä 25.8.2020,

Timo Peltonen, DI
johtava konsultti, FISE PV (akustiikka)

LIITTEET

Liite A. Raideliikenteen runkomelun eristystarpeet alueen uudisrakentamisessa

Liite B. Mittauspisteet

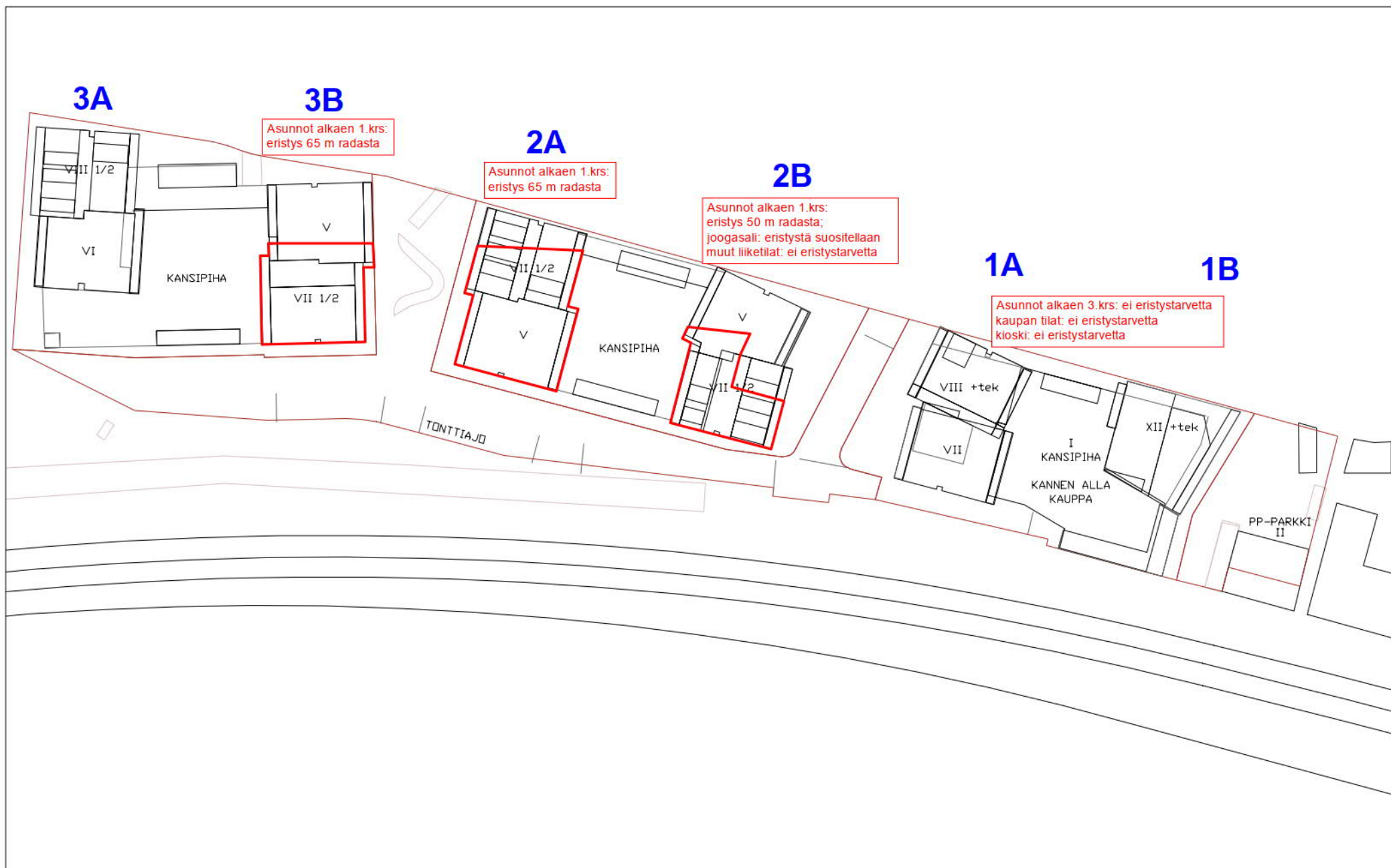
Liite C. Valokuvia mittauspisteistä

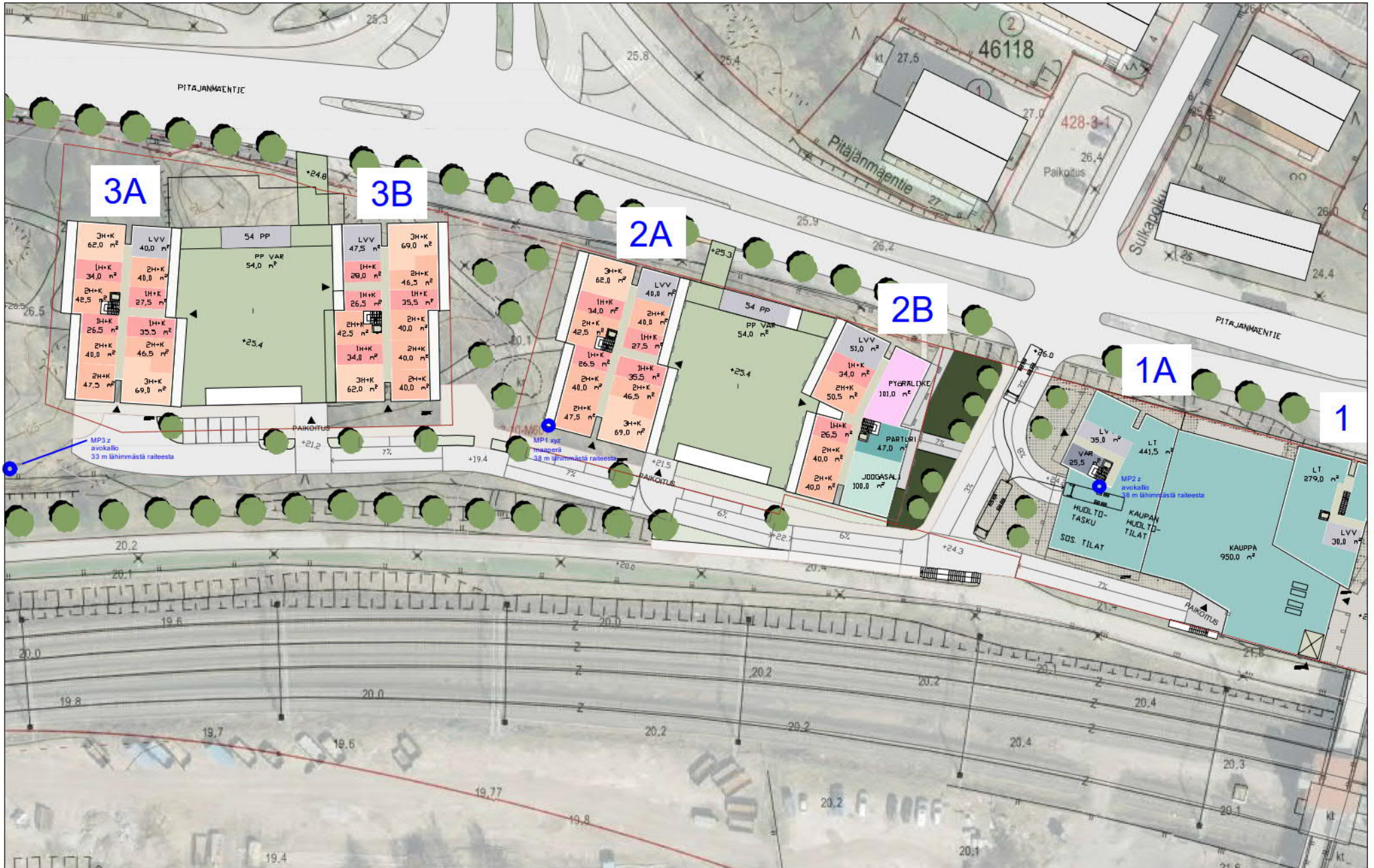
Liite D. Mitatut runkomelun ja tärinän kokonaistasot ja spektrit

VIITTEET

1. Talja A. Suositus liikennetärinän mittaamista ja luokitukselta. VTT Tiedotteita 2278. Espoo, 2004.
2. Talja A., ym. Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi. VTT Tiedotteita 2425. Espoo 2008.
3. Talja A. Ohjeita liikennetärinän arviointiin. VTT Tiedotteita 2569. Espoo, 2011.
4. Talja A, Saarinen A. Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi. Esiselvitys. VTT Tiedotteita 2468. Espoo, 2009.
5. Helsingin kaupungin karttapalvelu, kiinteistö- ja maaperäkartat. <http://kartta.hel.fi>, 17.5.2019
6. Ympäristöministeriön asetus rakennuksen ääniympäristöstä 796/2017.
7. Ääniympäristö, Ympäristöministeriön ohje rakennuksen ääniympäristöstä, Ympäristöministeriö 2018
8. Akukon raportti 143132-1. Pitäjänmäen asemarakennus, melu- ja tärinämittaukset. Akukon Oy, 5.2.2015.
9. Kohteen päivitetty asemapiirros, 14.8.2020. Cederqvist Jäntti Arkkitehdit Oy.

Raideliikenteen runkomelun eristystarpeet alueen uudisrakentamisessa





LIITE C. VALOKUVIA MITTAUSPISTEISTÄ

Kuva C1. Mittauspiste 1 notkelmassa hiekkamaalla tulevan asuinrakennuksen 2A nurkalla. Panoraamakuva.



Kuva C2. Mittauspiste 1, lähikuva radalle. Maaruuvien varaan asennetut anturit on sadesuojattu muovilla.



Kuvat C3 ja C4. Mittauspiste 2 avokalliolla tulevan liike-/asuinrakennuksen 1A kohdalla. Kuvan ottohetkellä anturia ei ole vielä asennettu.



Kuva C5. Mittauspiste 3 avokalliolla tulevan liike-/asuinrakennuksen 3A lähellä. Kuvan ottohetkellä anturia ei ole vielä asennettu.

D1 LIITE D: MITTAUSRAPORTTI

D1.1 Mittalaitteet

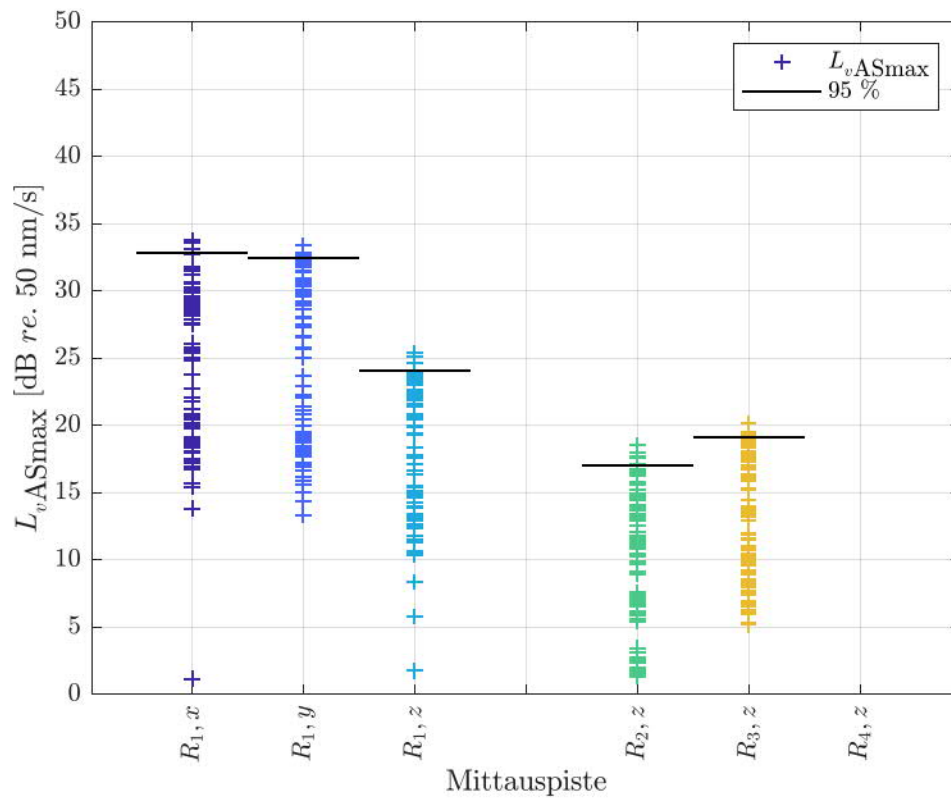
Taulukko 1. Mittalaitteet ja analyysiohjelmisto

laite	tyyppi	kalibrointi
kiihtyvyyssanturit	Bruel & Kjaer 4370	-
digitaalitallennin	Rion DA-21	-
analyysiohjelmisto	Mathworks, Matlab R2018a	N/A

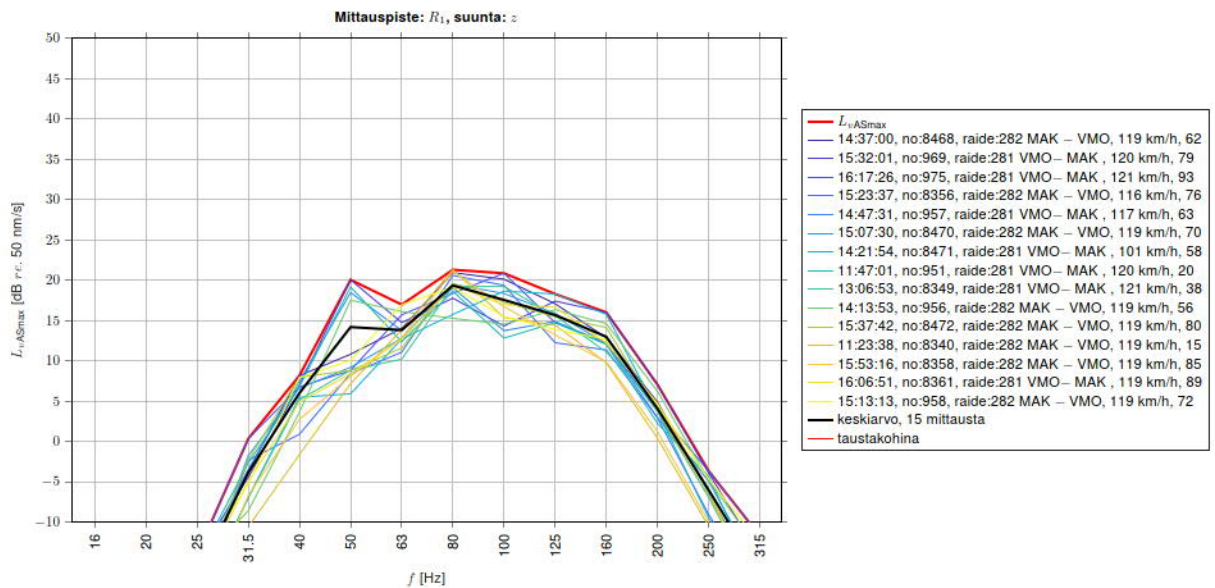
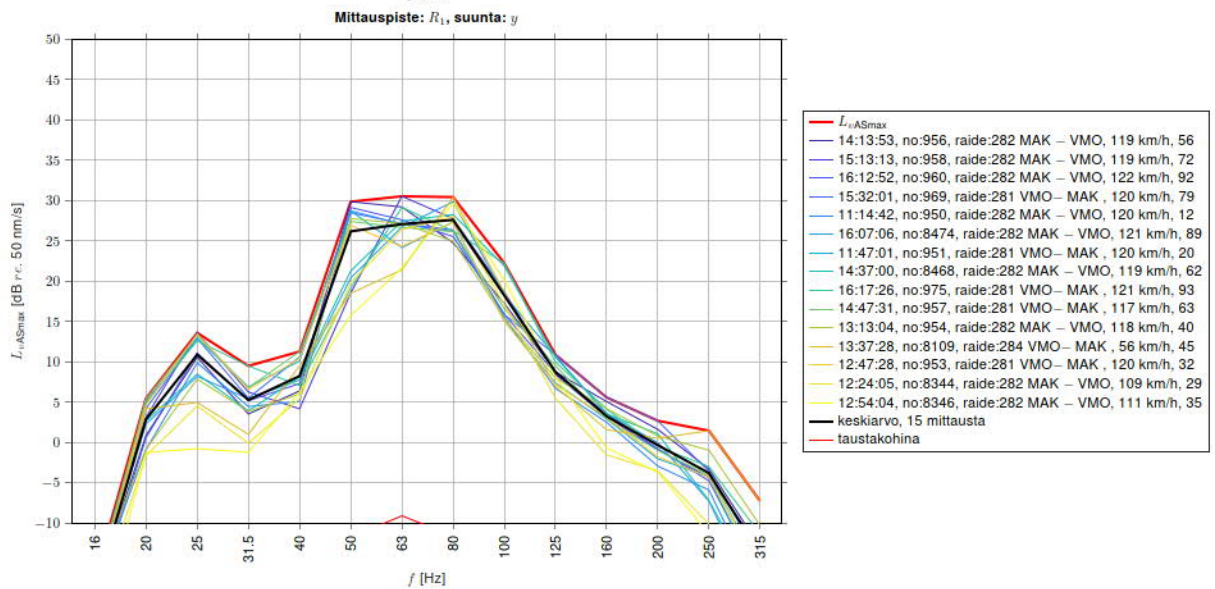
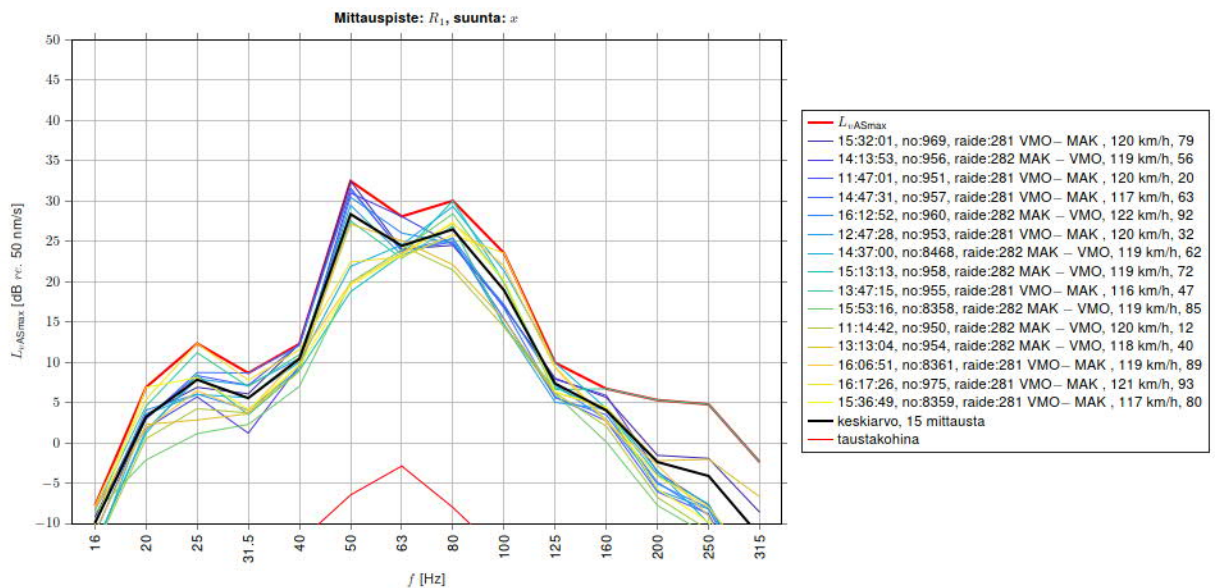
D1.2 Mittauspisteet

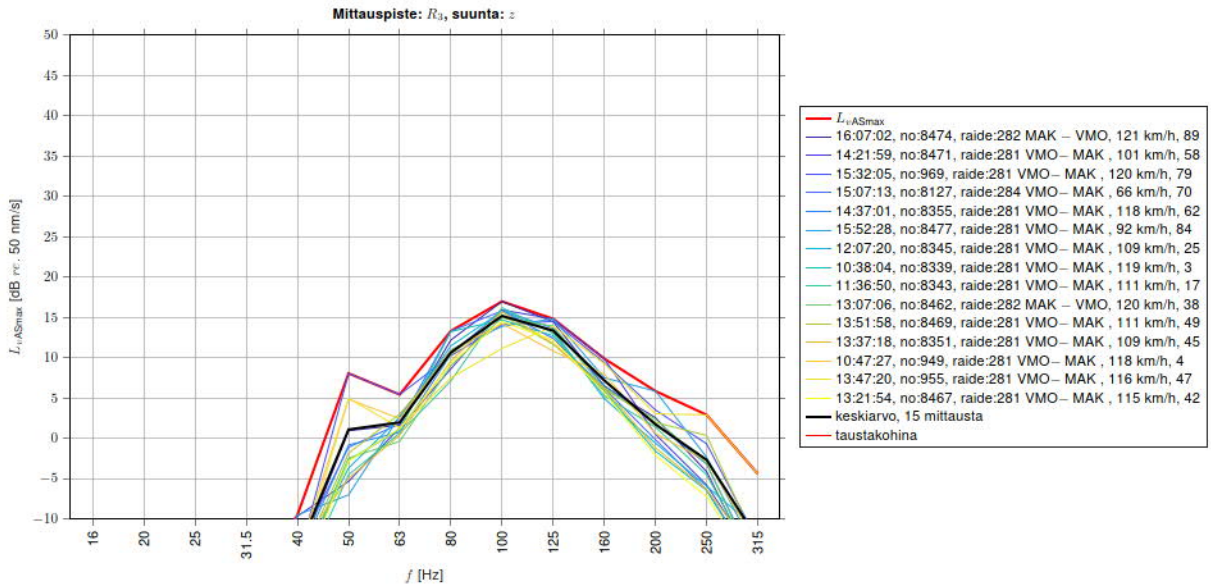
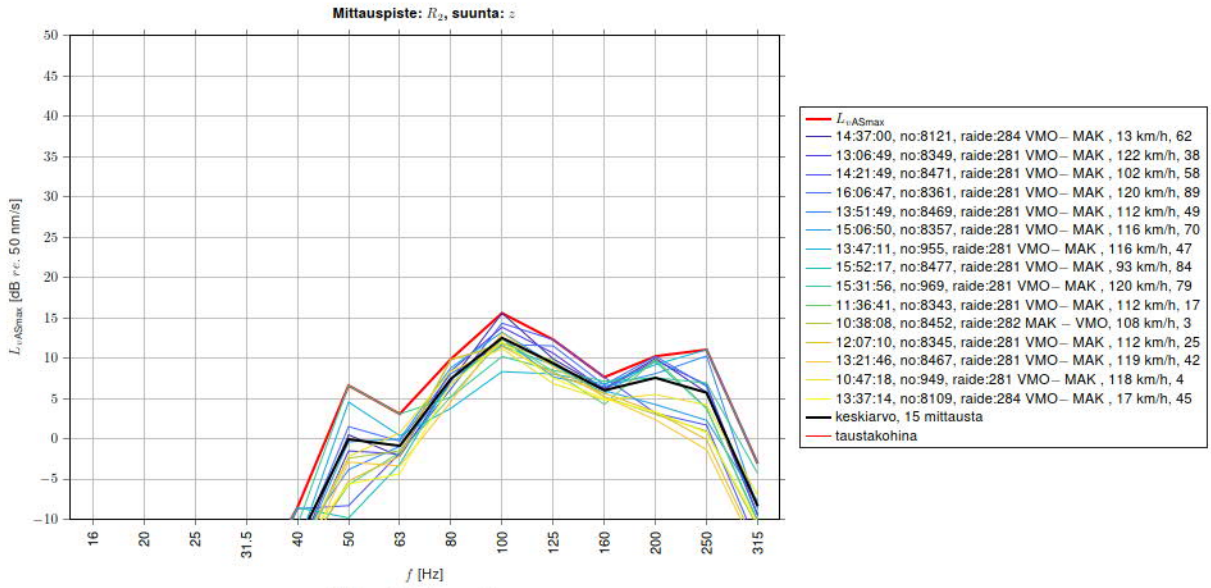
Taulukko 2. Mittauspisteet, anturien suunnat ja kiinnitystapa

nimi	suure	sijainti	kiinnitys	alusta	sensori	tallennin
R_1	a_x	R1	liimattu	maaruuvi	Bruel & Kjaer 4370	Rion DA-21 #2 ch1
R_1	a_y	R1	liimattu	maaruuvi	Bruel & Kjaer 4370	Rion DA-21 #2 ch2
R_1	a_z	R1	liimattu	maaruuvi	Bruel & Kjaer 4370	Rion DA-21 #2 ch3
R_2	a_z	R2	liimattu	kallio	Bruel & Kjaer 4370	Rion DA-21 #3 ch1
R_3	a_z	R3	liimattu	kallio	Bruel & Kjaer 4370	Rion DA-21 #4 ch1
R_4	a_z	R4	liimattu	kallio	Bruel & Kjaer 4370	Rion DA-21 #4 ch2

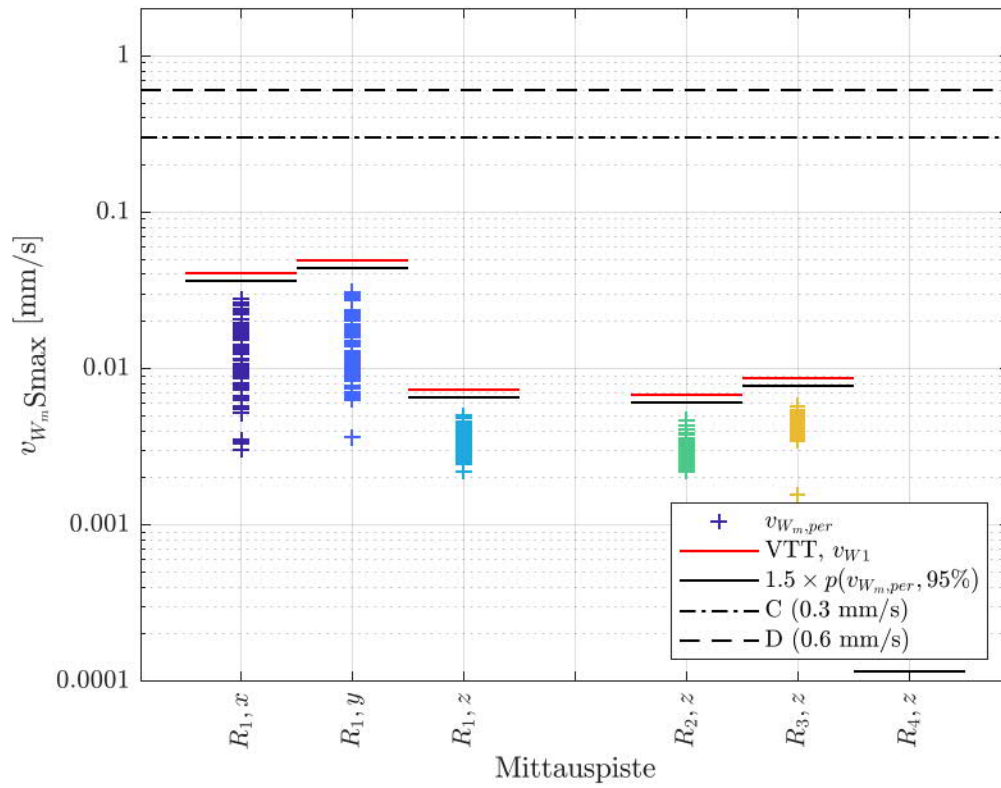
D1.3 Runkomeluherätetasot L_{vASmax} 

D1.4 Runkomeluhuherätetasojen tertsispektrit

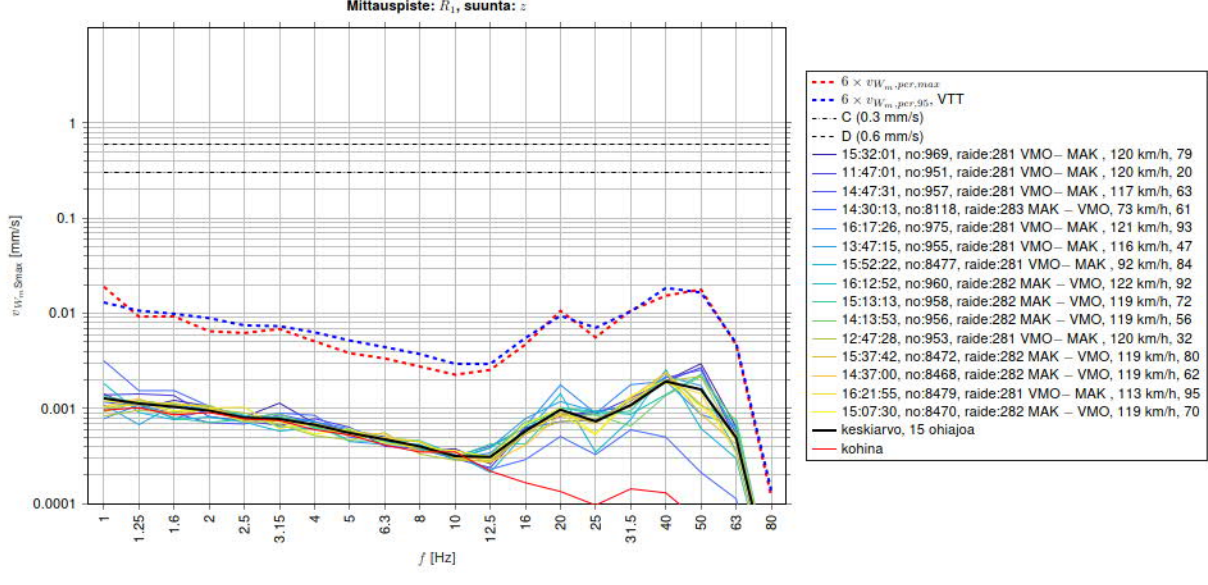
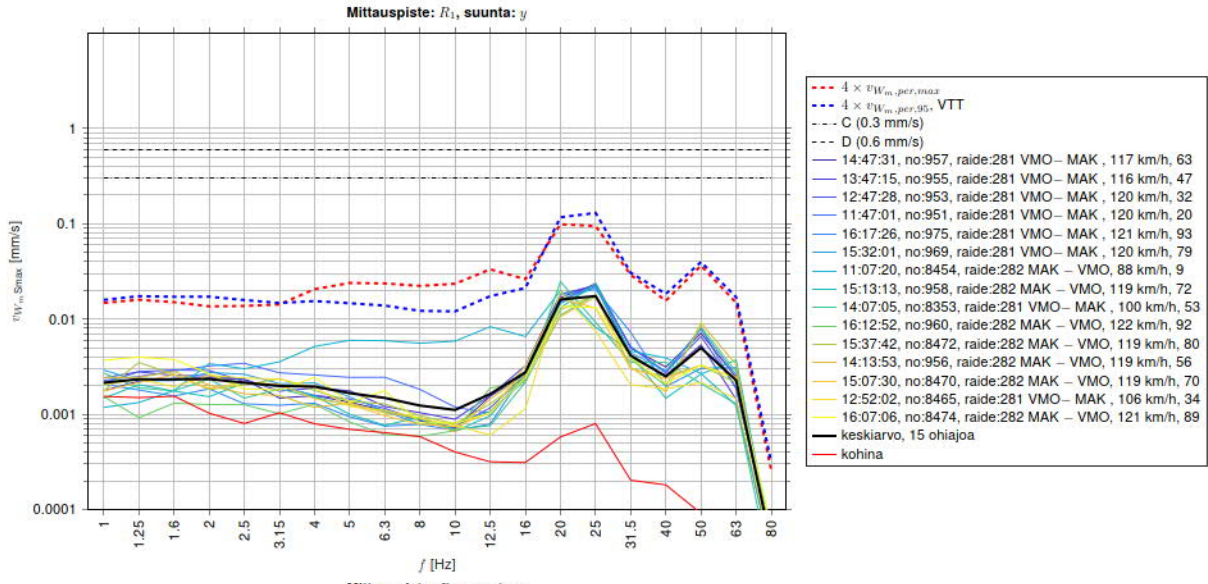
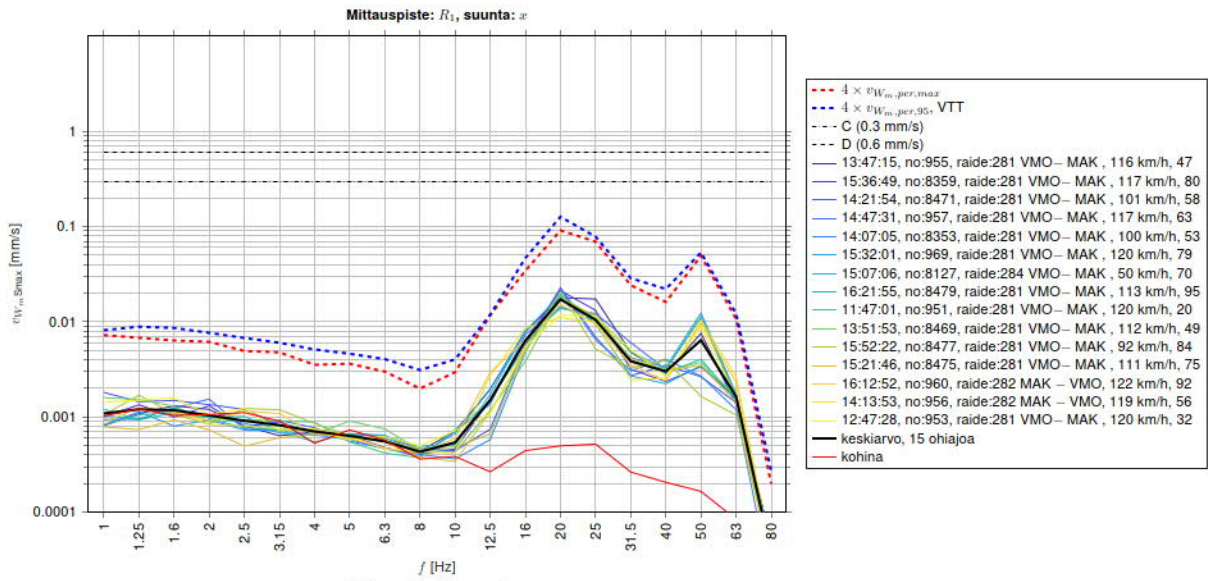


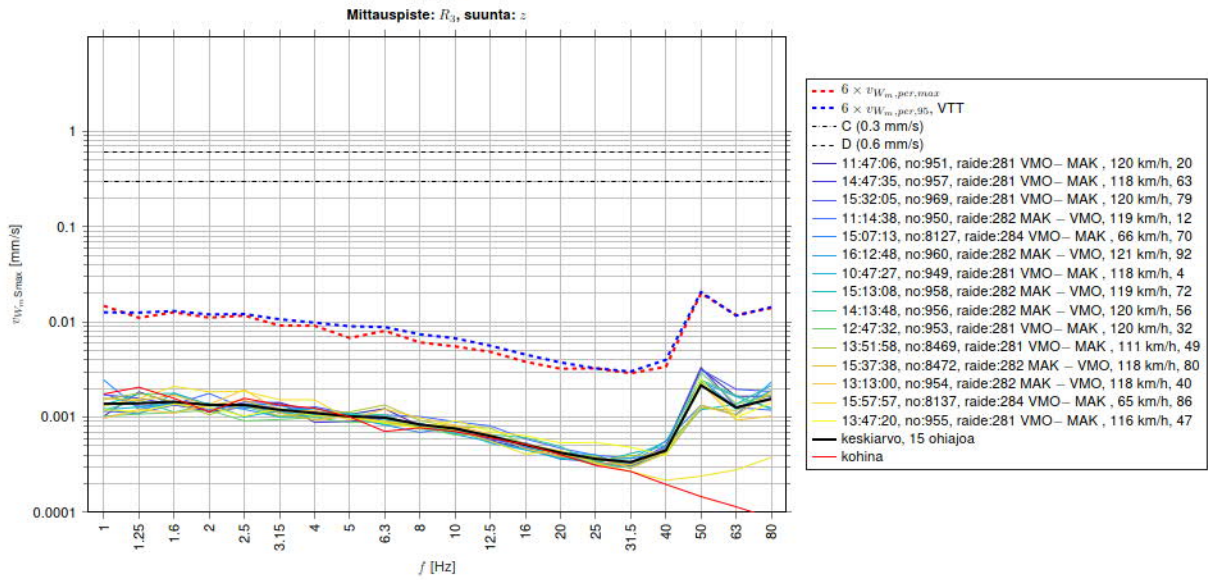
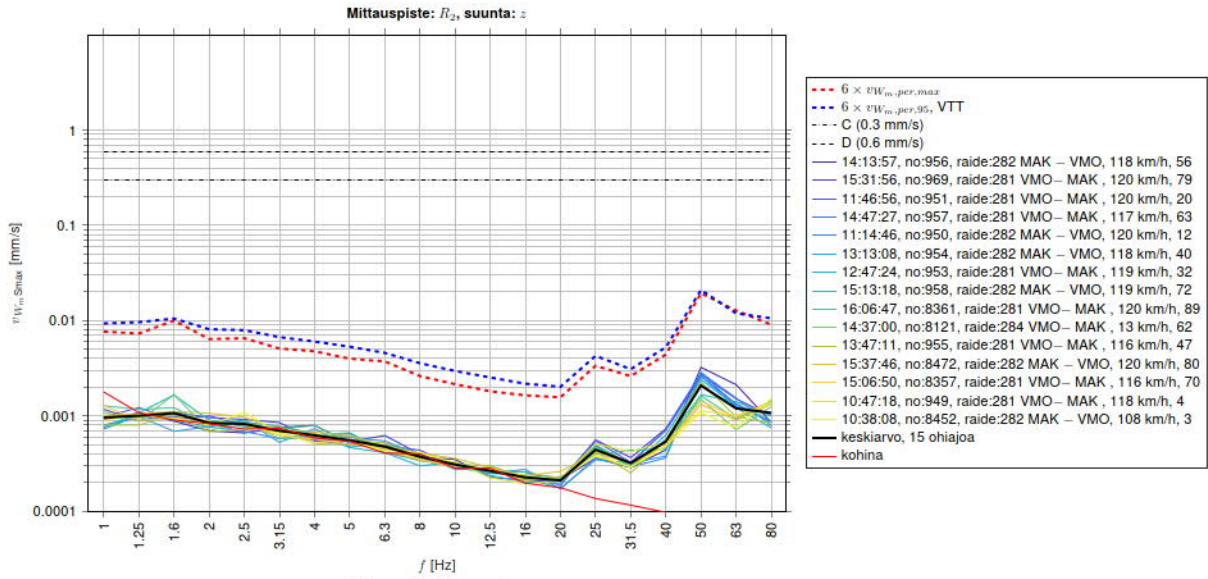


D1.5 Tärinätasot $v_{W_m, Smax}$



D1.6 Tärinätasojen tressispektrit





Pitäjänmäen asemanseutu

Asiakas: Sponda Oyj

Yhteyshenkilö: Tapio Järvi

MELUMITTAUS ASUNNOISSA**1 TAUSTA**

Pitäjänmäen asemansseudulle ollaan suunnittelemassa uutta asuinrakentamista sekä liike- ja vähittäiskaupan tiloja. Uudisrakennusten lisäksi alueen itäosassa on Pitäjänmäen vanha asemarakennus ja kaksi muuta vanhaa puutaloa, joiden jatkoedellytyksiä asuinkäytössä haluttiin selvittää. Kohde sijoittuu Leppävaaran kaupunkiradan ja Pitäjänmäentien väliselle alueelle.

Hankkeen kaavoitusta varten kohteesta on laadittu tietokoneavusteiset melulaskennat (AKUKON 190431-01) sekä runkomelu- ja tärinäselvitys (AKUKON 190431-02). Tässä selvityksessä on esitetty alueen kahdessa asuinrakennuksessa suoritettua pitkäajan (24h) ilmaäänimittaukset, joiden tulosten perusteella selvitettiin rakennuksiin kantautuvat junaliikenteen aiheuttamat melun äänitasot.

Pitäjänmäen asemarakennuksessa on tehty aiemmin mittauksia vuonna 2015 (AKUKON 143132-1), joiden asemarakennus ei sisälly tämän mittauksen piiriin.

2 TULOSTEN YHTEENVETO

Junien ohiajot on erotettavissa asuinrakennuksissa selvästi, mutta mitatut sisämelutasot alittavat sekä Valtioneuvoston päätöksen (993/92) mukaiset asuintilojen ohjearvot, että Ympäristöministeriön Ympäristöoppaassa 108/2003 ("Rakennuksen julkisivun ääneneristävyyden mitoittaminen") annetun suosituksen yöajan enimmäisäänitasosta nukkumiseen tarkoitetussa asuinhuoneistossa.

Pitäjänmäentie 40 as 1 mitattu päiväaikainen keskiäänitaso $L_{Aeq,7-22}$ on 26 dB, ja yöaikainen keskiäänitaso $L_{Aeq,22-7}$ on 24 dB. Pitäjänmäentie 40 A 3 mitattu päiväaikainen keskiäänitaso $L_{Aeq,7-22}$ on 27 dB, ja yöaikainen keskiäänitaso $L_{Aeq,22-7}$ on 24 dB. Yön aikaiset enimmäisäänitasot $L_{Amax,s}$ olivat kummassakin kohteessa 43 dB.

3 MITTAUSJÄRJESTELUT

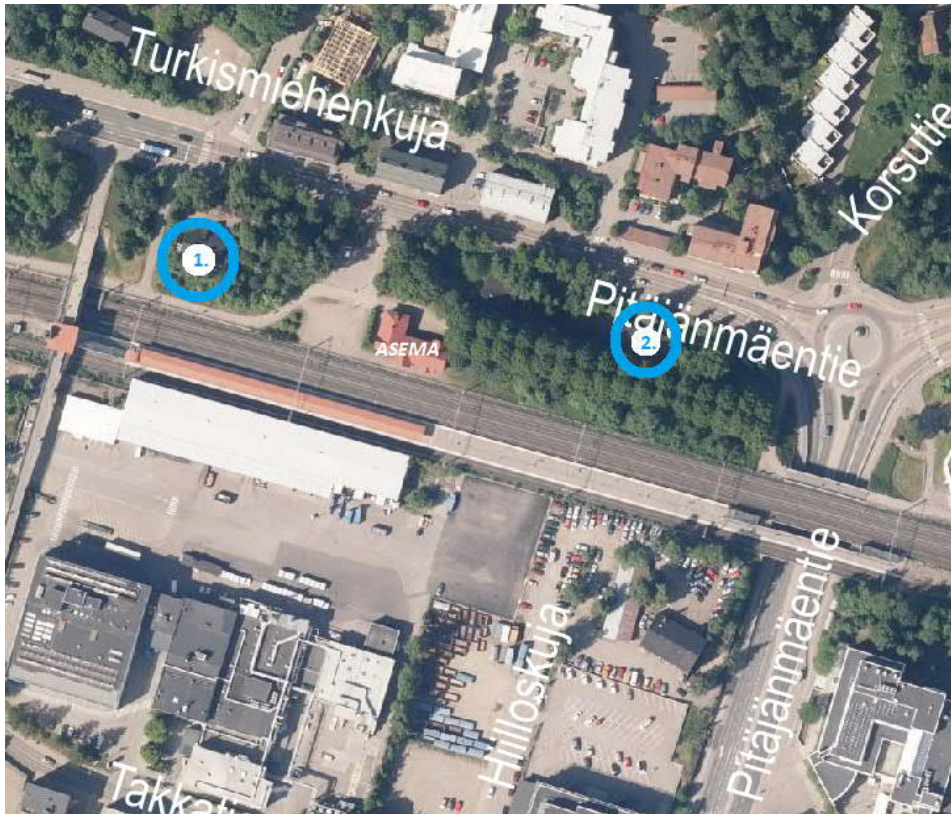
Mittaukset suoritti akustikko FM Pasi Myyryläinen, ja ne suoritettiin arkiviikolla seuraavasti:

- | | |
|---------------------------|---|
| 1) Pitäjänmäentie 40 as 1 | 16.5.2019 klo 8:05 – 17.5.2019 klo 7:28 (to-pe) |
| 2) Pitäjänmäentie 40 A 3 | 16.5.2019 klo 8:18 – 17.5.2019 klo 7:40 (to-pe) |

Mittaukset suoritettiin rakennuksissa radan puoleisissa asuinhuonetiloissa mikrofoni asetettuna noin 1,7 m korkeuteen. Sääolosuhteet mittaushetkellä olivat:

Lämpötila	+7... +16 °C
Pilvipeite	0/8
Tuuli	suunta etelästä, 0...5 m/s

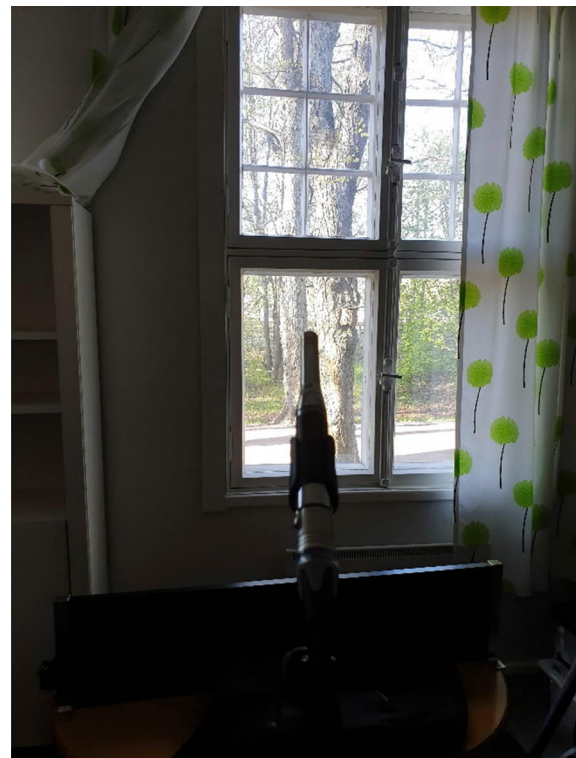
Mittausten sijainnit kartalla on esitetty kuvissa 1-3



Kuva 1. Mitattujen asuinrakennusten paikat.



Kuva 2. Mikrofonin mittauspisteessä 1.
Pitäjänmäentie 40 as 1



Kuva 3. Mikrofonin mittauspisteessä 2.
Pitäjänmäentie 40 A 3

4 MITTAUSLAITTEISTO JA -MENETELMÄT

Äänipainesignaali tallennettiin digitaalitalentimella ja signaalin äänitasot analysoitiin jälkepäin tietokoneella. Melun keskiäänitaso L_{Aeq} ja enimmäisäänitaso L_{Amax} määritettiin.

Äänitasomittalaitteistot kalibroitiin ennen ja jälkeen mittauksia äänitasokalibraattorilla. Mittauksissa ja analyysissä käytetty äänitasomittalaitteketju (mittari–tallennin–ohjelmisto) täyttää standardin IEC 61672-1 tarkkuusluokan 1 (precision) vaatimukset.

5 TULOKSET

Junaliikenteen aiheuttama melu välittyi kohteiden tiloihin julkisivun läpi ilmaäänenä ja runkoäänenä maaperää ja rakennuksen rakenteita pitkin. Sisätiloissa havaittavasta melusta näitä ei pysty aistinvaraisesti erottamaan toisistaan, vaan ne summautuvat yhteen. Ohjearvojen ja terveyshaittatarkastelun kannalta on näin ollen riittävää, että tarkastellaan kokonaismelua, eikä eroteta julkisivun läpi kantautuvan melun ja runkomelun osuutta toisistaan.

Päiväajan mittaus tehtiin kohteessa 1 klo 8:07 – 22:00 (13 h 53 min) ja kohteessa 2 klo 8:23 – 22:00 (13 h 53 min). Analyysissä tunnistettiin noin **290** ohiajoa

Yöajan analyysi tehtiin kummassakin kohteessa ajalta 22:00 – 07:00 (9 h), ja analyysissä tunnistettiin noin **40** ohiajoa. Nämä vastaavat melulaskentareportissa käytettyjä junaliikenteen tietoja, jossa ennustemäärät on arvioitu olevan noin 25 % suuremmat kuin nykytilanteessa.

Taulukko 1. Melulaskennassa (Akukon 190431-01) käytetyt junaliikenteen liikennemäärätiedot. Ilmoitetut ennustetiedot ovat noin 25 % suurempia, kuin nykyisen junaliikenteen määrä.

Junamäärät Helsinki-Kirkkonummi, ennuste 2035	päivä	yö
Sm5 sähkömoottorijunat	298	50
Pendolino (Sm3)	10	-
Sr2-veturin vetämät kaksikerroksiset IC-junat (IC2)	22	4

Ajoneuvoliikenteen, linnunlaulun yms. taustäänien aiheuttamat melutasot olivat kummassakin kohteessa hiljaisimmillaan **23 dB**. Kohde 1 oli kokonaisuudessaan hieman hiljaisempi, johtuen siitä, että oleskeluhuoneet olivat radan suuntaan ja kohde oli mäen päällä. Kohteessa 2 oleskeluhuone oli yhteydessä myös tien puoleiseen julkisivuun, joten autojen ohiajot kuuluivat hieman voimakkaampana. Kuitenkin taustamelu jäi molemmissa kohteissa selvästi alle ohjearvojen [1].

Junien ohiajot erottuivat kummassakin mitattavassa huoneistossa taustamelusta selvästi. Kuitenkin mitatut sisämelutasot alittivat Valtioneuvoston päätöksen (993/92) mukaiset asuintilojen ohjearvot. Päiväaikainen (klo 07-22) keskiäänitason ohjearvo $L_{Aeq,7-22}$ asuinhuoneissa on 35 dB, ja yöaikainen (klo 22-07) keskiäänitason ohjearvo $L_{Aeq,22-7}$ asuinhuoneissa on 30 dB [1].

Ohiajojen aiheuttamat enimmäistasot L_{Amax} eivät ylittäneet nukkumiseen tarkoitettujen asuinhuoneistojen suositusta 45 dB [2]; Sm5- junien aiheuttamat enimmäistasot ($L_{Amax,s}$) jäivät alle 40 dB:n ja IC- junat aiheuttivat yöaikana 4 kpl yli 40 dB:n enimmäistasoja, joista suurin mitattu enimmäistaso oli **43 dB**.

Mittausten tulokset on esitetty taulukossa 2.

Taulukko 2. Mitatut keskiäänitasot ja enimmäisäänitasot

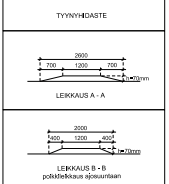
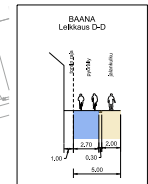
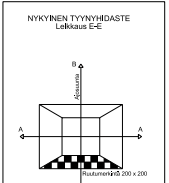
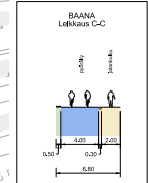
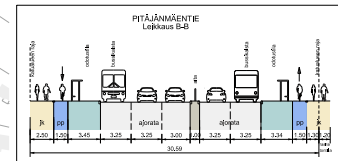
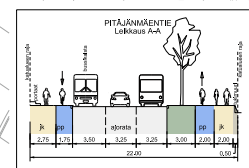
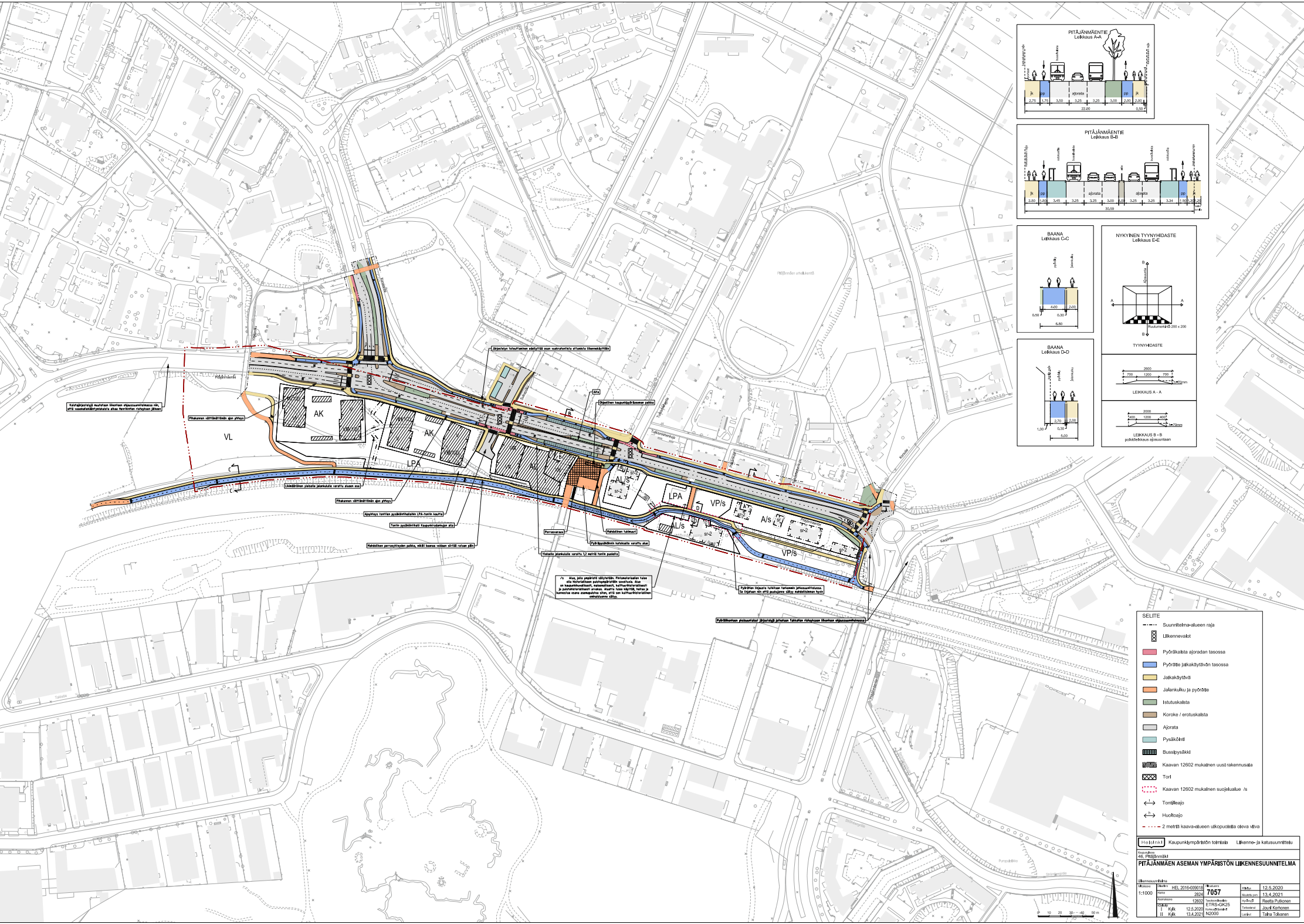
Kohde	$L_{Aeq,7-22}$ [dB]	$L_{Aeq,22-7}$ [dB]	L_{Amax} [dB]
Pitäjänmäentie 40 as 1	26	24	43
Pitäjänmäentie 40 A 3	27	24	43

Pasi Myyryläinen, FM
meluasiantuntija

Liisa Kilpilehto, DI
akustiikkasuunnittelija, tiimipäällikkö (melu)

VIITTEET

1. Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista (993/92). Helsinki 1992.
2. Rakennuksen julkisivun ääneneristävyyden mitoittaminen. Ympäristöopas 108. Ympäristöministeriö. Helsinki, 2003.



Asfalttipintä muuttuu tietyssä osassa asfaltiksi, jota keuhkokuoripinnoitetaan, jotta hienorakenteisempi pinta.

Maanpäällinen ajorata

VL

AK

AK

LPA

Asfalttipintä muuttuu tietyssä osassa asfaltiksi, jota keuhkokuoripinnoitetaan, jotta hienorakenteisempi pinta.

VL

Asfalttipintä muuttuu tietyssä osassa asfaltiksi, jota keuhkokuoripinnoitetaan, jotta hienorakenteisempi pinta.

VL

Asfalttipintä muuttuu tietyssä osassa asfaltiksi, jota keuhkokuoripinnoitetaan, jotta hienorakenteisempi pinta.

VL

Asfalttipintä muuttuu tietyssä osassa asfaltiksi, jota keuhkokuoripinnoitetaan, jotta hienorakenteisempi pinta.

VL

Asfalttipintä muuttuu tietyssä osassa asfaltiksi, jota keuhkokuoripinnoitetaan, jotta hienorakenteisempi pinta.

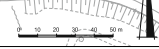
VL

- SELITE**
- Suunnitelma-alueen raja
 - ⊗ Liikennevälik
 - Pyöräkaista ajoradan tasossa
 - Pyörätie jalkakäytävän tasossa
 - Jalkakäytävä
 - Jalankäyttö ja pyörätie
 - Istutuskaista
 - Koroke / erotuskaista
 - Ajorata
 - Pysäköinti
 - Buskilyyrikki
 - Kaavan 12602 mukainen uustarjennus
 - Torli
 - Kaavan 12602 mukainen suojeleminen
 - Tonjilla
 - Huoltaja
 - 2 metriä kaava-alueen ulkopuolelta oleva viiva

ProLinnat Kaupunkiympäristön toteutus Liikenne- ja katusuunnittelu

PITÄJÄNMAEN ASEMAN YMPÄRISTÖN LIIKENNESUUNNITELMA

Maasto	HEI 2016-09-01	12.5.2020
1:1000	2024	13.4.2021
7057		
ETRS-GKJRS		
13.5.2020		
13.4.2021		





PITÄJÄRINNE PITÄJÄNMÄKI, HELSINKI

CEDERQVIST & JÄNTTI ARKKITEHDIT SALOMONKATU 17 A 00100 HELSINKI puh +358 40 8452159 www.cej.fi

JUNA-ASEMAN LAITURILTA LUONNOS 22/09/2020



PITÄJÄRINNE PITÄJÄNMÄKI, HELSINKI

CEDERQVIST & JÄNTTI ARKKITEHDIT SALOMONKATU 17 A 00100 HELSINKI puh +358 40 8452159 www.cej.fi

ILMAPERSPEKTIIVI KAAKOSTA LUONNOS 22/09/2020



PITÄJÄRINNE PITÄJÄNMÄKI, HELSINKI

CEDERQVIST & JÄNTTI ARKKITEHDIT SALOMONKATU 17 A 00100 HELSINKI puh +358 40 8452159 www.cej.fi

ILMAPERSPEKTIIVI LOUNAASTA LUONNOS 22/09/2020



PITÄJÄRINNE PITÄJÄNMÄKI, HELSINKI

CEDERQVIST & JÄNTTI ARKKITEHDIT SALOMONKATU 17 A 00100 HELSINKI puh +358 40 8452159 www.cej.fi

LUONNOS 22/09/2020



PITÄJÄRINNE PITÄJÄNMÄKI, HELSINKI

CEDERQVIST & JÄNTTI ARKKITEHDIT SALOMONKATU 17 A 00100 HELSINKI puh +358 40 8452159 www.cej.fi

KATUNÄKYMÄ PITÄJÄNMÄENTIELTÄ LUONNOS 22/09/2020

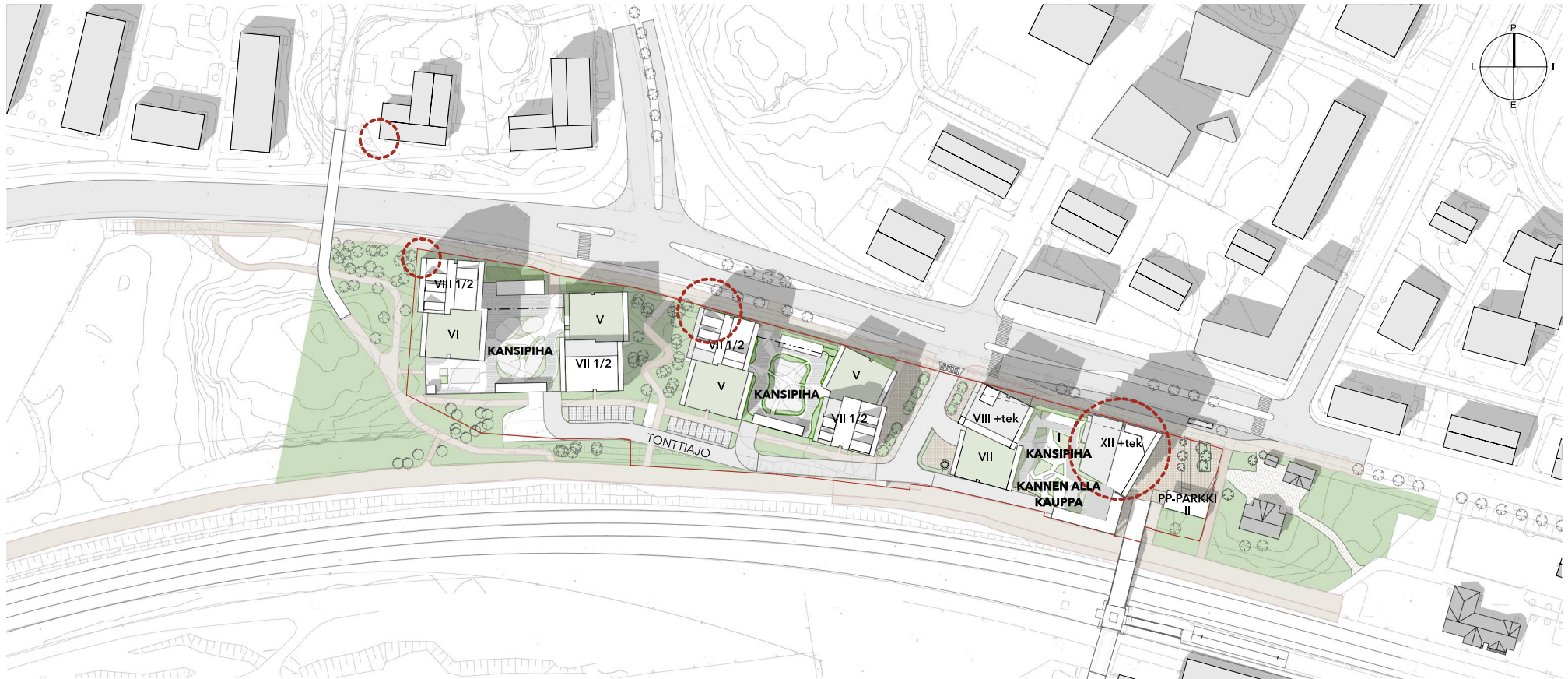


PITÄJÄRINNE PITÄJÄNMÄKI, HELSINKI

CEDERQVIST & JÄNTTI ARKKITEHDIT SALOMONKATU 17 A 00100 HELSINKI puh +358 40 8452159 www.cej.fi

LUONNOS 22/09/2020

SUUNNITELMA ALUESUUNNITELMA




KERROSALA

ASUINRAKENTAMISTA	22 880 k-m ²
LIIKETILOJA	1 920 k-m ²

KERROSALA YHT. 24 790 k-m²

ASUNTOJA	350-400 kpl
ASUNTOJEN KESKIKOKO	40-50 m ²

 SUUNNITTELUALUEEN PINTA-ALA	14 500 m ²
ALUETEHOIKKUUS e=1,7	

PYSÄKÖINTIPAIKAT

ASUMISELLE	1 AP / 140 k-m ²
LIIKETILOILLE max.	1 AP / 80 k-m ²

PYSÄKÖINTIHALLISSA	170 AP
MAANTASOSSA	18 AP

AUTOPAIKAT YHT. 188 AP

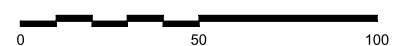
 KAUPUNKIKUVALLISTESTI TÄRKEÄT PISTEET	
---	--

PYÖRÄPAIKAT

ASUMISELLE	1 PPP / 30 k-m ²
LIIKETILOILLE max.	1 PPP / 40 k-m ²

PYSÄKÖINTIHALLISSA	685 AP
KANSIPIHOILLA	118 PPP

PYÖRÄPAIKAT YHT. 803 PPP
+JULKISTA PYÖRÄPYSÄKÖINTIÄ 100 PPP

	0 50 100
---	----------



SILTA ETELÄSTÄ



PIAZZETTA ETELÄSTÄ



PIAZZETTA POHJOISESTA



PIAZZETTA ETELÄÄN



KAUPINTIEN RISTEYS



PITÄJÄNMÄENTIeltä Lounaaseen



Konalantieltä etelään



Ilmaperspektiivi pohjoisesta

SUUNNITELMA ALUEJULKISIVUT

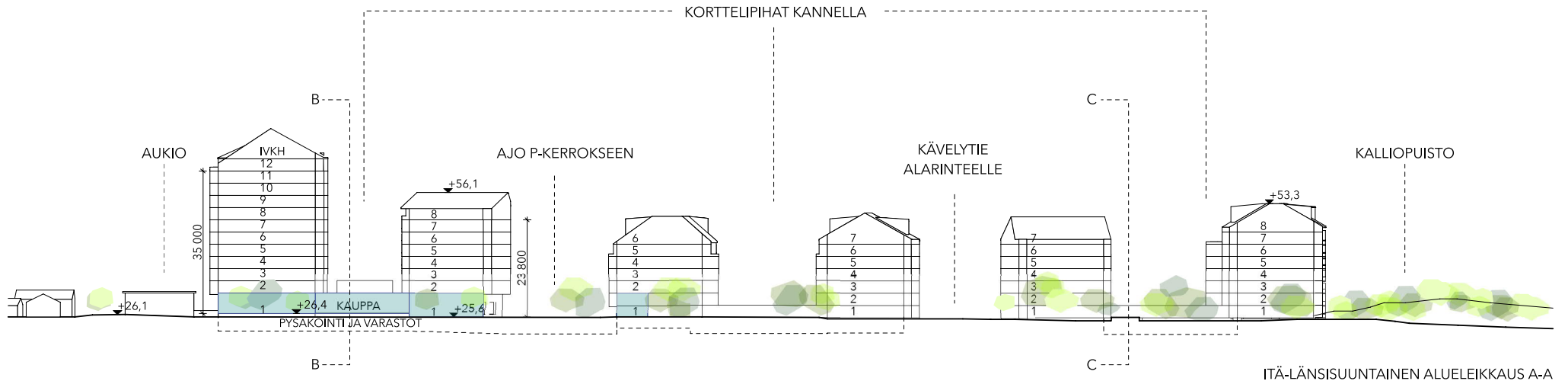


ALUEJULKISIVU POHJOISEEN

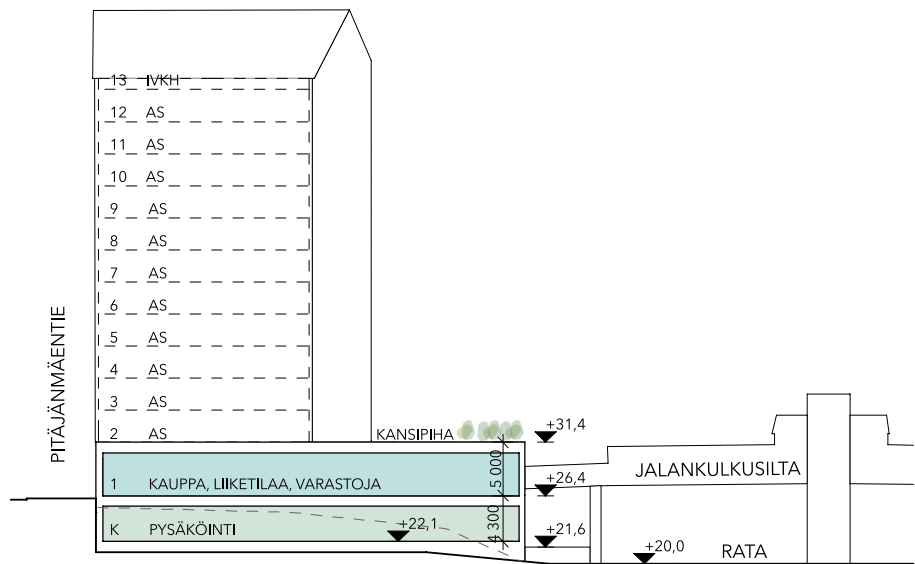


ALUEJULKISIVU ETELÄÄN

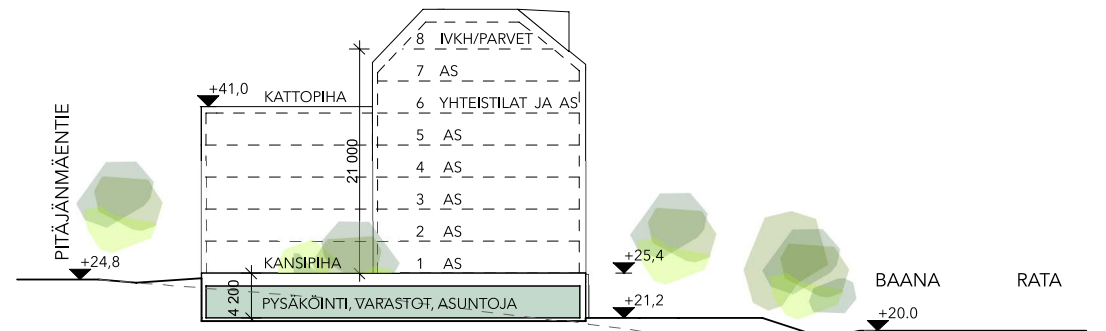
SUUNNITELMA ALUELEIKKAUKSET



ITÄ-LÄNSISUUNTAINEN ALUELEIKKAUS A-A



POHJOIS-ETELÄSUUNTAINEN LEIKKAUS B-B



POHJOIS-ETELÄSUUNTAINEN LEIKKAUS C-C

SUUNNITELMA ASEMAPIIRROS



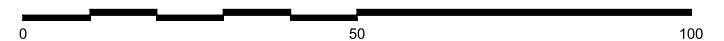
TONTTI 3

TONTIN PINTA-ALA 3 890 m²ASUINKERROSALAA 7 970 k-m²TONTTITEHOKKUUS e^t = 2,0

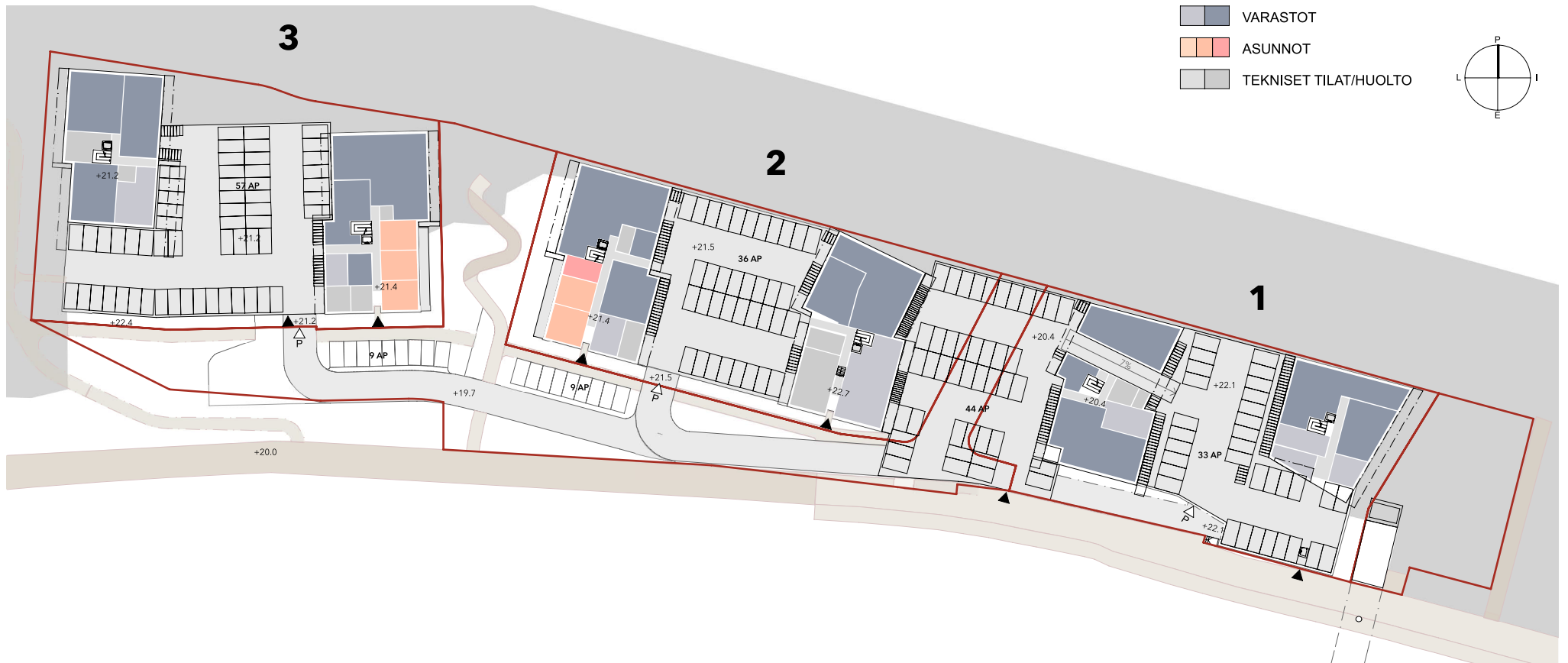
TONTTI 2

TONTIN PINTA-ALA 3 080 m²ASUINKERROSALAA 7 110 k-m²LIIKETILAA 250 hum²TONTTITEHOKKUUS e^t = 2,4

TONTTI 1

TONTIN PINTA-ALA 4 550 m²ASUINKERROSALAA 7 800 k-m²LIIKETILAA 1 670 hum²TONTTITEHOKKUUS e^t = 2,1TONTTITEHOKKUUDEN KESKIAARVO n. e^t = 2,15

SUUNNITELMA PYSÄKÖINTI



TONTTI 3

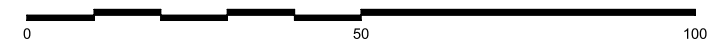
Asumista	AP-tarve	PPP-tarve
7 970 k-m ²	57 AP	265 PPP
P-hallissa	57 AP	209 PPP
Maantasossa		56 PPP
yht.	57 AP	265 PPP

TONTTI 2

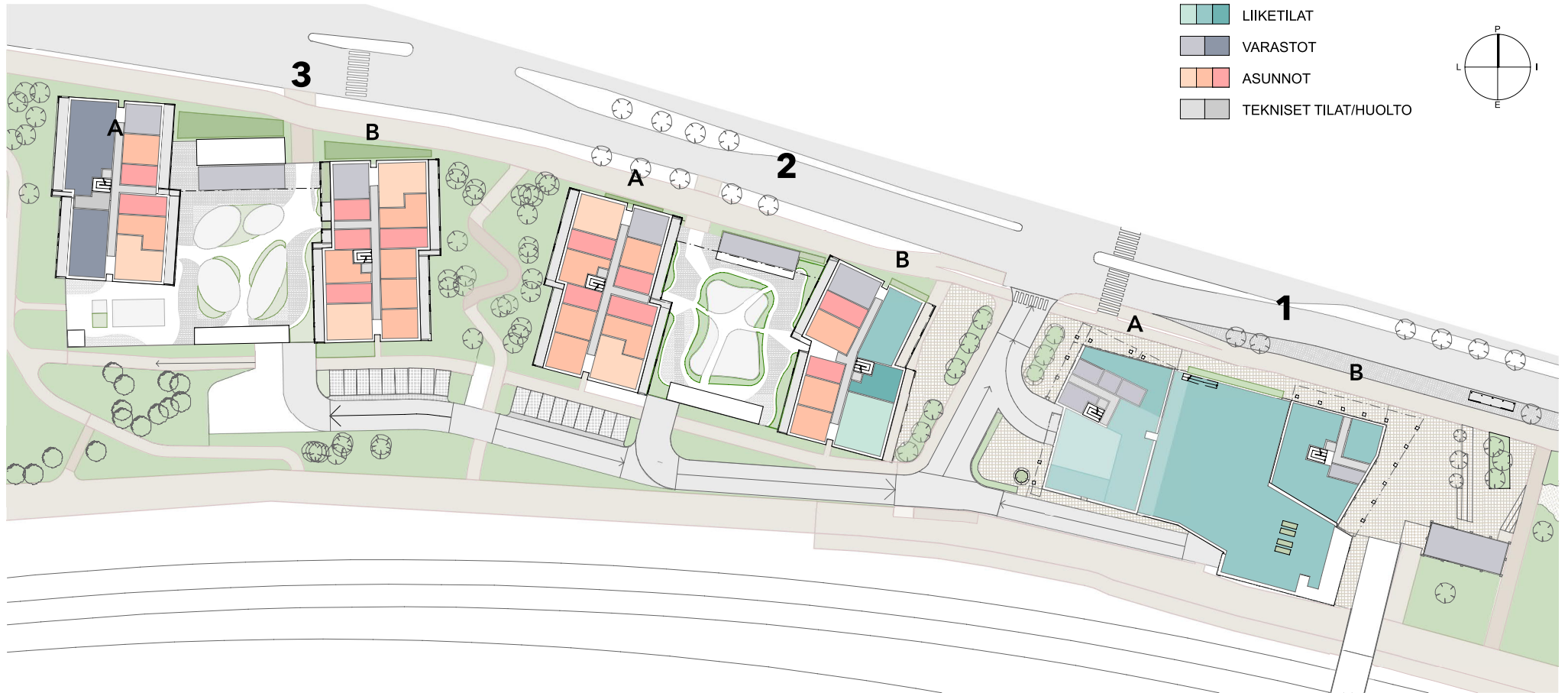
Asumista	AP-tarve	PPP-tarve
7 110 k-m ²	51 AP	236 PPP
Liiketilaa		
250 m ²	3 AP	6 PPP
tarve yht.	54 AP	242 PPP
P-hallissa	36 AP	180 PPP
Maantasossa	18 AP	62 PPP
yht.	54 AP	242 PPP

TONTTI 1

Asumista	AP-tarve	PPP-tarve
7 800 k-m ²	55 AP	254 PPP
Liiketilaa		
1 670 k-m ²	22 AP	43 PPP
tarve yht.	77 AP	297 PPP
P-hallissa	77 AP	297 PPP



SUUNNITELMA PIHAKANSITASO



TONTTI 3

TALO A
KERROSALAA 4 140 k-m²
ASUNTOJA 75 kpl

TALO B
KERROSALAA 3 830 k-m²
ASUNTOJA 72 kpl

TONTTI 2

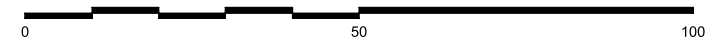
TALO A
KERROSALAA 3 990 k-m²
ASUNTOJA 72 kpl

TALO B
LIIKETILAA 250 hum²
KERROSALAA 3 120 k-m²
ASUNTOJA 57 kpl

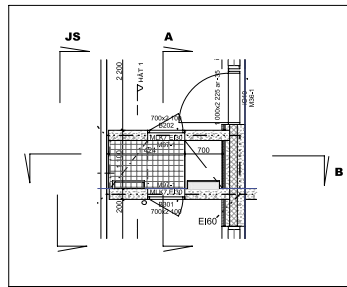
TONTTI 1

TALO A		
LIIKETILAA	420 hum ²	KAUPPA
KERROSALAA	3 400 k-m ²	JULKINEN PYÖRÄPYSÄKÖINTI
ASUNTOJA	70 kpl	165 hum ²

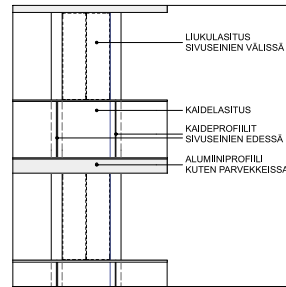
TALO B (TORNI)
LIIKETILAA 300 hum²
KERROSALAA 4 400 k-m²
ASUNTOJA 75 kpl



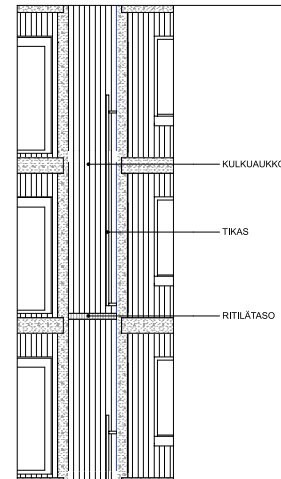
SUUNNITELMA PELASTUSKAAVIO



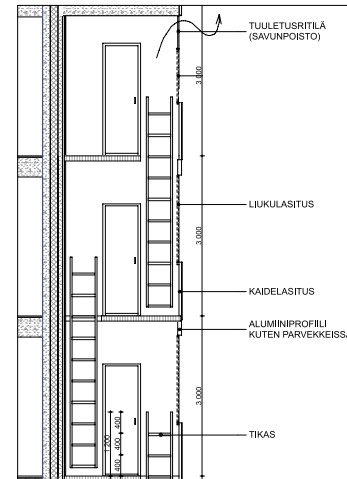
POISTUMISKULUPERIAATE



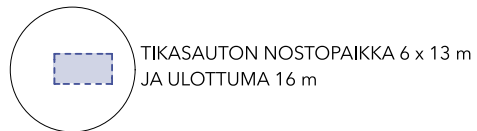
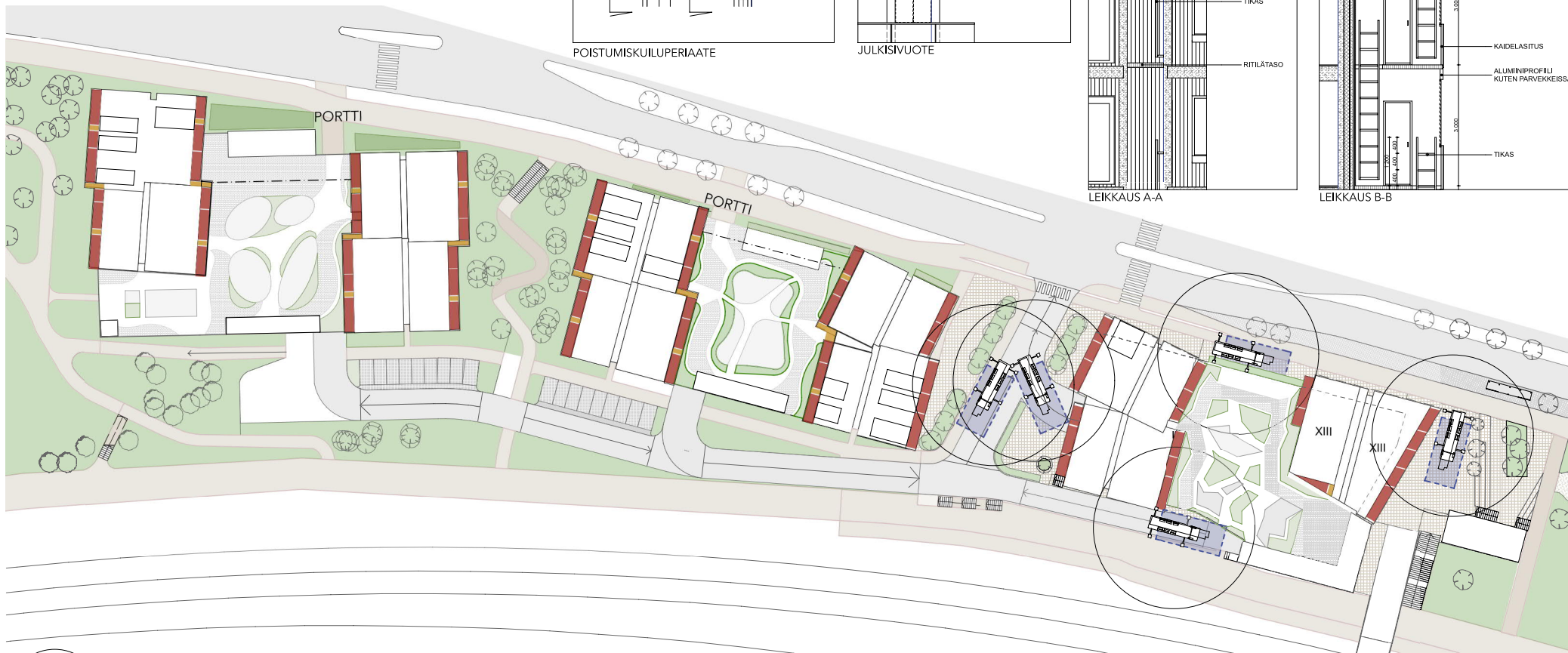
JULKISIVUOTE



LEIKKAUS A-A

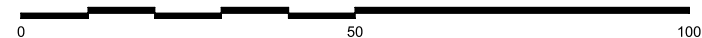


LEIKKAUS B-B

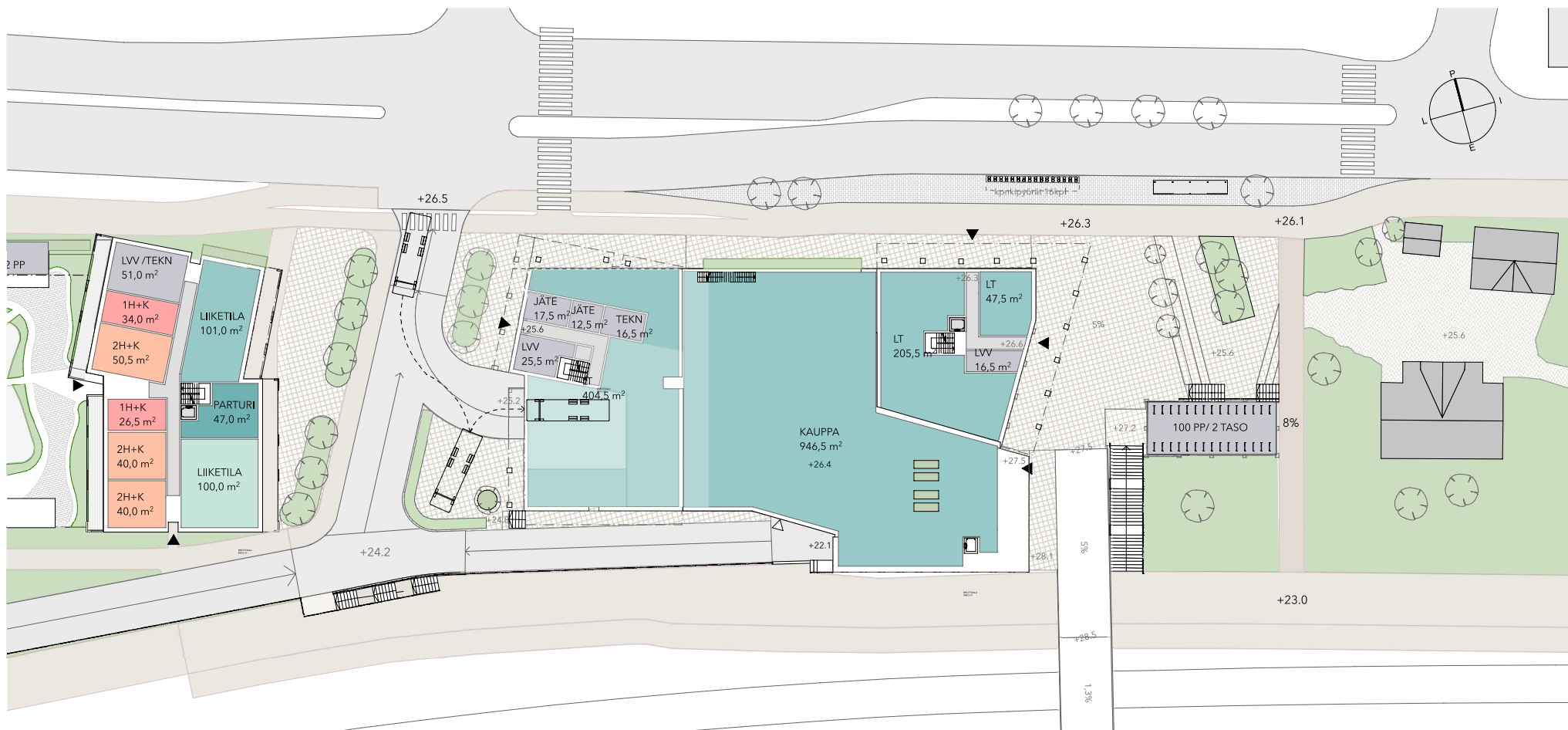


TIKASAUTON NOSTO-PAIKKA 6 x 13 m
JA ULOTTUMA 16 m

- POISTUMISKUILU TIKAPUILLA, OMATOIMINEN PELASTAUTUMINEN
- ASUINHUONEISTOJEN PARVEKKEET
- PIHAKANNET



SUUNNITELMA TORITASO 1A 1B



1A

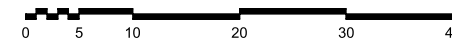
LASTENVAUNUVARASTOJEN
(LVV) TARVE

1-2H	19,5 m ²
3H	2,5 m ²
	22,0 m²

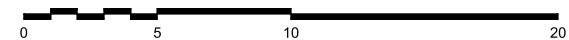
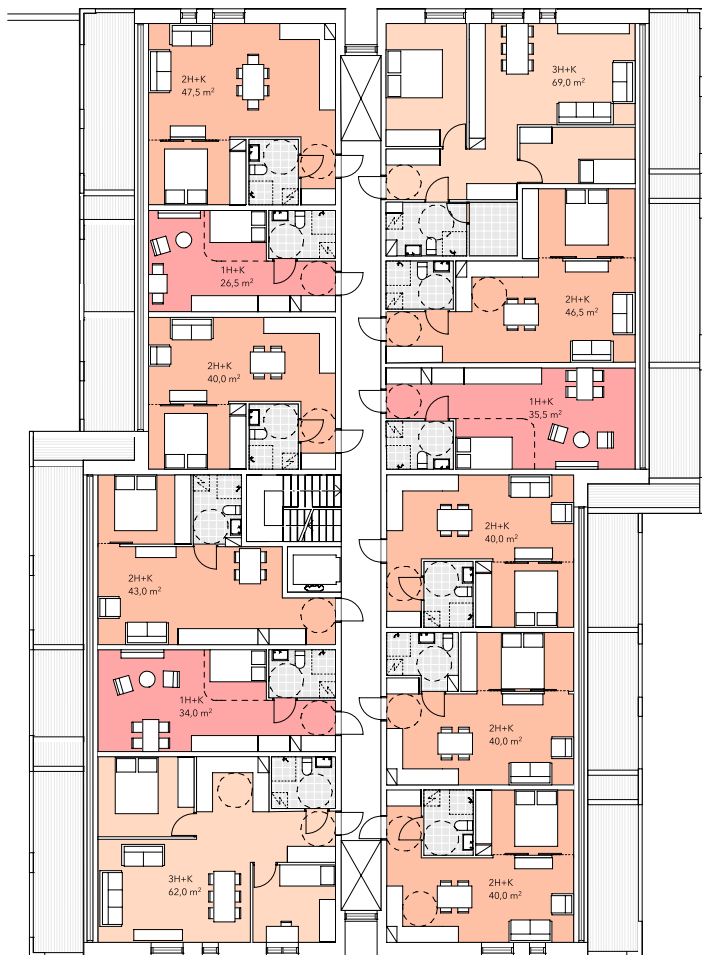
1B

LVV TARVE

1-2H	15,5 m ²
3H	11,5 m ²
	27 m²



SUUNNITELMA ASUNTOTYYPIT



PITÄJÄNMÄEN ASEMANSEUTU, ASEMAKAAVAN MUUTOS – ARKEOLOGISTEN TUTKIMUSTEN TULOKSET TIIVIISTI

Helsingin kaupungin asemakaavoituspalvelut on laatimassa Pitäjänmäen asemansseudulle asemakaavan muutosta, joka koskee 1900-luvun alussa rakentunutta Pitäjänmäen asemapuistoa vanhoine rakennuksineen sekä asemapuiston länsipuolella sijaitsevaa rakentamatonta rinnealuetta, joka jää rantaradan ja Pitäjänmäentien väliin. Rinnealueella kulkee kevyenliikenteen reittejä. Näiden kahden hyvin erityyppisen ympäristön rajalla on asemasilta. Lisäksi kaava-alueeseen kuuluu Pitäjänmäentien katualuetta.

Arvokas asemapuisto vanhoine rautatierakennuksineen suojellaan. Kaavamuutos mahdollistaa metsäiselle rinteelle asemasillan länsipuolelle uuden asunto- ja liikekorttelin rakentamisen, jonka on tarkoitus parantaa alueen lähipalveluja ja kaupunkiympäristöä Pitäjänmäen rautatieaseman ja vilkkaiden runkolinjapysäkkien vieressä. Asemakaavan muutosalueella ei sijaitse ennestään tunnettuja kiinteitä muinaisjäännöksiä, löytöpaikkoja tai muita arkeologisia kohteita Museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin perusteella.

Helsingin kaupunginmuseo on osallistunut kaavoitusprosessiin lausunnonantajana tarkastellen hanketta perustehtävänsä mukaisesti kulttuuriympäristön vaalimisen ja arkeologian näkökulmasta. Kaupunginmuseo on lausunnossaan tuonut esiin alueen arkeologisen tutkimustarpeen, joka kohdistuu erityisesti asemapuiston länsipuolella sijaitsevaan rakentamattomaan metsärinteeseen. Rinteen poikki on lähdetietojen perusteella mennyt Turun ja Viipurin välillä (tämä osuus Espoosta Helsinkiin) kulkenut Suuren Rantatien linjaus. Myöhemmin tiestä on käytetty nimiä Turun maantie, Turuntie tai vanha Turuntie.

Historiallisten karttojen perusteella tämä vanha tielinja on kulkenut Pitäjänmäentien ja Konalantien risteyksestä kaavamuutosalueen nykyään rakentamattoman metsärinteen läpi luode-kaakko-suuntaisesti asemapuiston lounaisosaan ja aikanaan jatkunut siitä kaakkoon.

Suuren Rantatien jo mahdollisesti 1500-luvulle takautuva tielinja on ollut käytössä pitkään ja palvelee nykyään kevyen liikenteen väylänä muutoin rakentamattomassa rinteessä. Osa metsärinteessä kulkeneesta vanhasta tiestä on viime vuosikymmeninä jäänyt pois käytöstä ja näkyy käyttämättömänä tienpenkkana rinteessä.

Tutkimusten tavoite oli saada lisätietoa vanhan tielinjan rakenteesta ja kerrostumista ja mahdollisuuksien mukaan pystyä ajoittamaan kohde. Historiallisen tielinjan koekaivauksen lisäksi oli syytä tarkastaa muuttuvan maankäytön alue mahdollisten arkeologisten kohteiden havaitsemiseksi. Riittävien arkeologisten tutkimusten suorittamisesta ennen kaavan vahvistamista sovittiin loppuvuonna 2020 kaupunginmuseon, kaavoittajan ja maanomistajan edustajien kesken käydyissä neuvotteluissa.

Tämä alustava yhteenveto tuloksista liitetään vahvistettavan asemakaavan aineistoksi. Pitäjänmäen asemansseudun (Hankenro 0563_7) kaavamuutosalueella katsotaan tehdyn riittävät

arkeologiset tutkimukset. Näin ollen alueen asemakaavaan ei tule merkintää suojeltavista arkeologisista kohteista. Tutkimuksista tullaan keväällä 2021 laatimaan kattava tutkimusraportti kartta- ja kuvallitteineen.

Arkeologiset tutkimukset alueella tehtiin kahdessa vaiheessa. Kaupunginmuseon tutkija Heini Hämäläinen inventoi virkatyönä muuttuvan maankäytön alueen Pitäjänmäen aseman länsipuolella 21.12.2020. Olosuhteet inventointiin olivat hyvät, sillä joulukuussa näkyvyys tiheässä lehtipuisessa rinteessä oli hyvä, mutta lunta ei vielä ollut maassa. Muuttuvan maankäytön alue metsärinteessä kuljettiin läpi ja maastosta pyrittiin tunnistamaan asumisen ja maankäytön jäljet, joita asematoimintaan liittynyt asuminen ja muu toiminta on jättänyt maastoon. Alueelta pyrittiin luonnollisesti havaitsemaan myös muita kohteita. Inventoinnissa ei tehty koekuoppia, vaan tarpeen mukaan paljastettiin kiinnostavia kohtia karikkeen tai pintamaan alta.

Kaava-alueen asumisen ja maankäytön vaiheita oli etukäteen selvitetty mm. historiallisten karttojen, valokuvien, ilmakuvien sekä kirjallisten ja sähköisten lähteiden kautta. Alueella kulkenut Suuren Rantatien linja näkyy jo 1700-luvun historiallisissa kartoissa. 1800-luvun jälkipuolella Talin historiallisen kylän pellot ovat levittäytyneet Pajamäen länsi- ja luoteispuolelle lähelle kaava-aluetta, mikä näkyy Senaatinkartalla 1870-luvulta ja vuoden 1901 kartalla (joka kuvaa valtion rautateiden tarpeisiin pakkolunastettua aluetta Pitäjänmäen aseman kohdalla) jo aivan vanhan tielinjan kupeeseen, sen lounaispuolelle. Metsärinne vaikuttaa kuitenkin pysyneen asumattomana, kunnes aseman perustamisen myötä alueelle rakennettiin ratavartijan mökki pihoiheen, ulkorakennuksineen, kellareineen sekä pihateineen. Havainnot maastossa liittyivät pääasiassa ratavartijan rakennuksien ja pihapiirin toimintoihin.

Muista havainnoista mainittakoon kaksoisvahtituvan länsipuolella ollut vanha asemahenkilökunnan käytössä ollut sauna. Tästä näkyi merkkejä maastossa, kuten rakennusjätettä. Sauna purettiin ilmeisesti 1970-luvulla. Pitäjänmäentien etelälaidalla metsärinteen yläosassa 1950-60-luvuilla olleen pyöreän kioskirakennuksen *Karusellin* paikka näkyi maastossa rakennettuna tasaisena alueena. Muuttuvan maankäytön alueen ulkopuolella, kaava-alueen luoteisosassa Pitäjänmäentien varrella sijaitsee vanha kilometripylväs. Kaava-alueen länsiosa on paikoin avokallioista polveilevaa maastoa ja täällä sijaitsee maaston korkein kohta.

Rinnealuetta tutkittaessa pidettiin kuitenkin avoinna mahdollisuus, että Suuren Rantatien linjaus olisi sijainnut jossain muualla. Tien linjalta vaikuttavia maastonmuotoja etsittiin rinteestä, mutta niitä ei havaittu. Rinne on avokallioista, kalliossa on harjanteita ja notkelmia. Metsärinteessä ei siis havaittu arkeologisia kohteita, lukuun ottamatta Suuren Rantatien vanhaa linjaa, jonka koekaivauksesta kerrotaan seuraavaksi.

Toisessa tutkimusvaiheessa Suuren Rantatien linjauksen poikkileikkaus tehtiin metsärinteen yläosaan 25.–26.1.2021 kaivinkonevalvontana. Suuren Rantatien linjauksen pystyi arvioimaan historiallisen kartta-analyysin perusteella toimistotyönä ja se vaikutti jäävän suunnitellun korttelin 46125 (asuinkerrostalotontin 3) alle. Osa tien linjauksesta oli ollut pois käytöstä parikymmentä

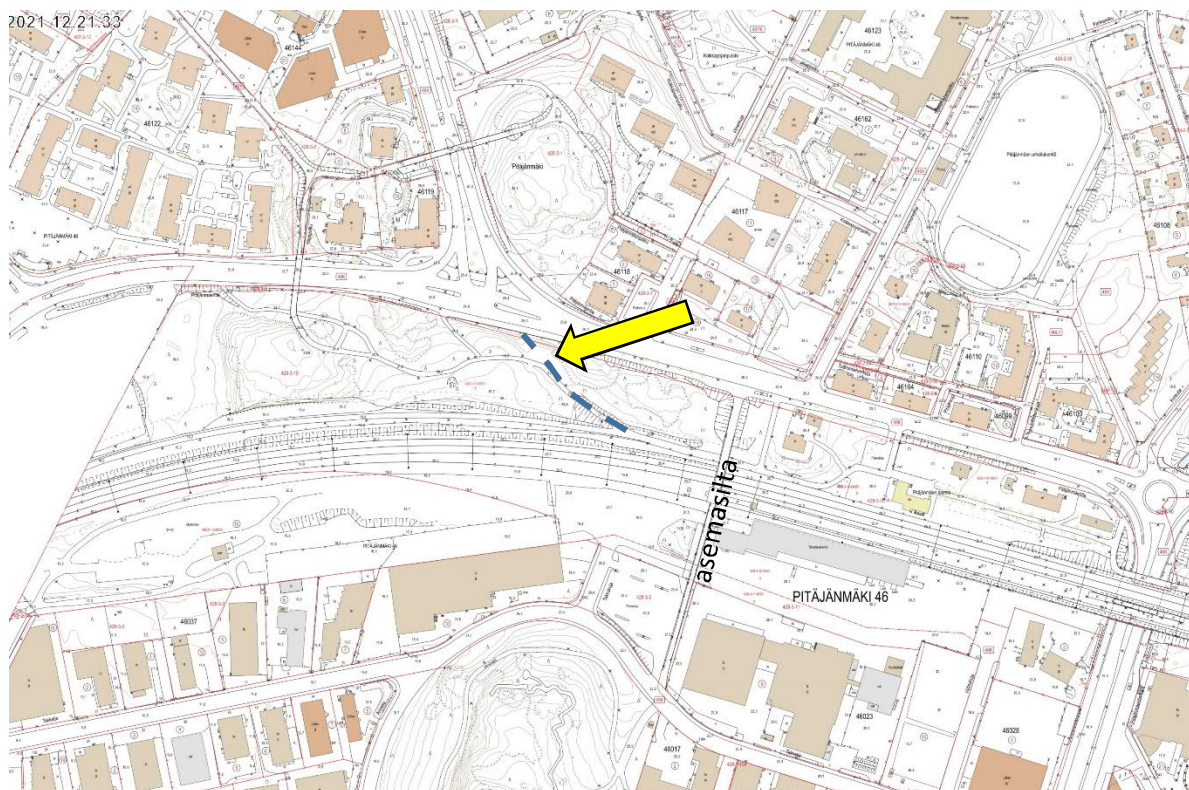
vuotta ja tienraunio näkyy maastossa penkereenä, joka kohoaa viistosti Pitäjänmäentietä kohti. Poikkileikkaus tehtiin kohtaan, missä se ei haitannut kulkemista kevyen liikenteen väylällä ja missä saattaisi olla jäljellä vanhoja kerrostumia. Tienraunion yläosassa lähellä Pitäjänmäentietä tien läpi on asennettu hulevesiputki. Kaivuuajankohtana jo muodostuneen paksuhkon lumikerroksen johdosta ympäristön vaaitukset eli korkeusmittaukset on viimeisteltävä keväällä lumen sulettua. Näin ollen tässä alustavassa raportissa kaivannon syvyydet ilmoitetaan suhteessa maanpinnan korkeuteen.

Tutkimuksen lähtökohta oli, että kaivaustutkimuksella on mahdollista saada lisätietoa vanhan historiallisen tielinjan rakenteesta ja saada ajoitettavaa materiaalia. Mikäli vanhaa tielinjaa on ylläpidetty tuomalla sen päälle uusia rakenne- ja täyttökerroksia, saattaa vanhempia kerroksia olla säilyneenä alempana.

Hankkeeseen ryhtyjän järjestämä kaivinkoneyrittäjä kaivoi puolentoista metrin levyisen ja kahdeksan metriä pitkän kaivannon tielinjan poikki arkeologin valvonnassa. Kaivanto oli suurinpiirtein itä-länsi-suuntainen ja lopulta lähes kolme metriä syvä. Pinnalle oli kertynyt kariketta ja syvemmillä oli erilaisia sora-, hiekka- ja silttikerroksia. Selkeästi ihmisen paikalle kasaamia kerrostumia oli kahden metrin paksuudelta. Noin 70 cm:n syvyyteen pinnasta oli kerrostumat ruskeaa ja harmaata karkeaa hiekkaa. Näiden alapuolella oli karkea sora ja louhetta. Tämän alla noin 35-80 cm paksu homogeenisen ruskean hiekan kerros. Tämän alla tien keskiosassa oli harmahtava kivinen hiekka, joka voisi liittyä jo varhaisempiin tien vaiheisiin. Em. ja luonnollisten kerrosten välissä oli vielä karkeampaa hiekkaa ja vaaleaa silttiä.

Kahden metrin syvyydellä tuli vastaan tasainen 5-9 cm paksu palokerros, joka kattoi länsiosan kaivannon pohjasta. Kerrostuma sisälsi pientä palanut puusilppua eikä siitä pystytty erottamaan suurempia tai paksumpia puurakenteita. Tien kerrostumissa ei havaittu mitään erityisiä (puisia, kivisiä tms) rakenteita. Palokerros oli mielenkiintoinen ja herättää kysymyksen saattaisiko se kuvastaa ihmistoiminnan alkuvaihetta alueella. Liittyykö se tien paikan raivaamiseen vai kenties paljon myöhempään peltoviljelyyn ympäristössä? Hiilestä otettiin näyte ja se on viety radiohiili-ajoitukseen Helsingin yliopiston Kumpulan Physicum-ajoituslaboratorioon. Palokerroksen alapuolella tuli vastaan luonnolliset kerrokset (huuhtoutumiskerros, rikastumiskerros) ja alinna oli silttiä.

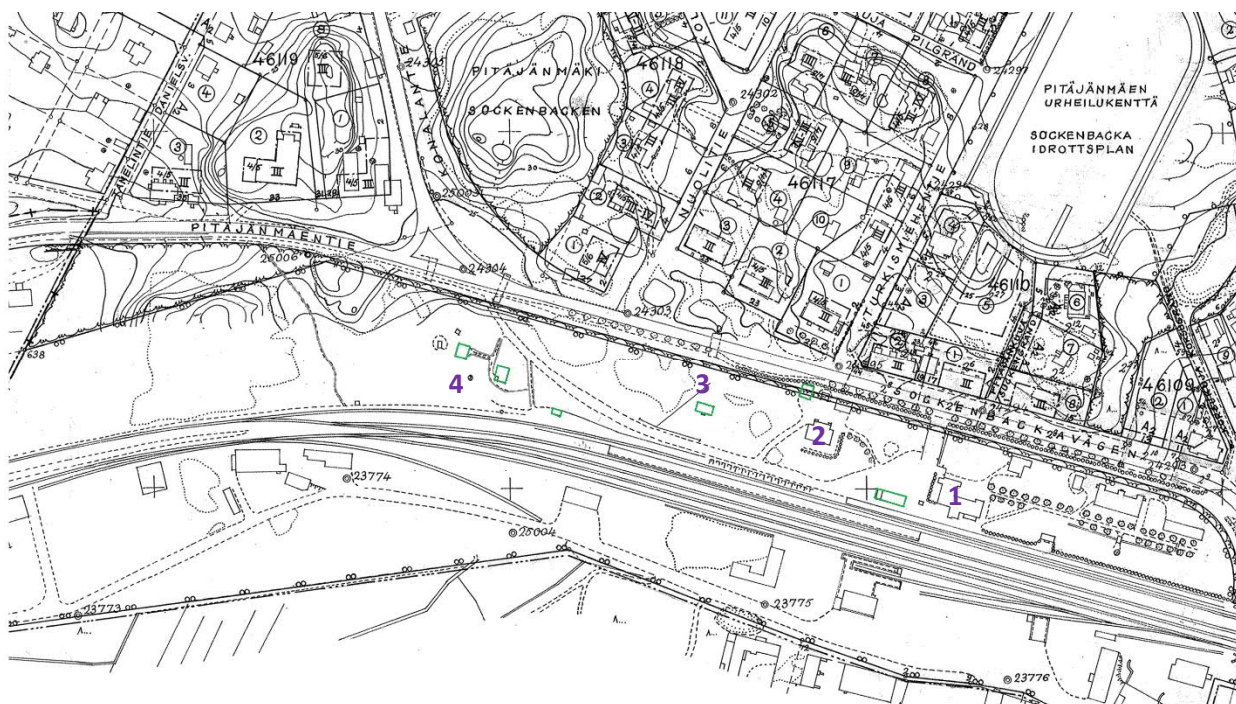
Myöhemmin laadittavassa laajemmassa raportissa tulee olemaan karttoja, havainnekuvia sekä dokumentointikuvia kohteen tutkimuksesta.



Yllä on Helsingin karttapalvelun kantakartta, jossa näkyy oikealla Pitäjänmäen aseman ympäristö rakennuksineen sekä asemasillan länsipuolinen metsärinne ja arvioitu Suuren Rantatien linjaus (sininen katkoviiva), joka on säilynyt pitkään käytössä ja palvellut pihatienä ja kevyen liikenteen väylänä rinteessä. Tienkatkelman pohjoisosaan (keltainen nuoli) tehtiin tutkimuksessa poikkileikkaus tien rakenteen selvittämiseksi. Tien pohjoispää metsärinteessä on jäänyt pois käytöstä viime vuosikymmeninä ja näkyy penkereenä maastossa.



Kuva tienraunion poikkileikkauksesta, kaivannon länsiosasta, missä alaosassa näkyy musta palokerros. Kuvaussuunta luoteeseen. Kuva Heini Hämäläinen/HKM 26.1.2021



Yllä olevassa kartassa on taustakarttana kaavakartta vuodelta 1955, jossa on vihreällä korostettuna rakennuksia, joita ei enää ole maisemassa. Viittaukset numeroihin kartalla:

- 1= asemarakennus. Sen länsipuolella on ollut tavaramakasiini vuoteen 1969
- 2= kaksoisvahtitupa, jonka pihapiiriin kuulunut kolmas talousrakennus ei ole säilynyt
- 3= rautatieläisiä palvellut saunarakennus nykyisen asemasillan länsipuolella ei ole säilynyt
- 4= rata-vartijan asunnon pihapiiri, rakennukset ovat palaneet 2000-luvulla autoitumisen jälkeen. Ilmeisesti heti pihapiirin itäpuolella oli pieni yksinkertainen vahtitupa.

Kirjannut 4.3.2021 Helsingissä
Heini Hämäläinen/Helsingin kaupunginmuseo