

HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTON
ASIAKIRJAT

HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGES
HANDLINGAR

KAUPUNGINHALLITUKSEN MIETINNÖT
STADSSTYRELSENS BETÄNKANDEN

27-1985

VUORIKADUN MAANALAISEN HUOLTOVÄYLÄN JA VANHAN VÄESTÖSUOJAN
PERUSKORJAUKSEN PERUSTAMISSUUNNITELMAN HYVÄKSYMINEN

GODKÄNNANDE AV ANLÄGGNINGSPLAN FÖR EN UNDERJORDISK FÖRSÖRJNINGSLED
OCH FÖR GRUNDLIG REPARATION AV DET GAMLA SKYDDSRUMMET VID BERGGATAN

S i s ä l l y s - I n n e h ä l l

sivu
sida

JOHDANTO

3

INGRESS

13

LIITTEET - BILAGOR

Liite A	3
Liite B	18
Liite B 1	21
Liite B 2	25
Liite C	26
Liite D	28
Liite E	30
Liite F	36
Liite F 1	39
Liite F 2	41
Liite G	43
Liite H	45
Liite I	46
Liite J 1	48
Liite J 2	60
Liite 9 Sopimus eräiden maanalaisten tilojen, niihin liittyvien rakenteiden sekä niitä palvelevien kulkuyhteyksien ja ilmastoinnin rakentamisesta ja käytöstä	71
Liite 10 Sopimus Vuorikadun alueellisen huolto- tunnelijärjestelmän ja siihen liittyvän väestönsuojan/pysäköintilaitoksen ra- kentamisesta ja käytöstä	78
Liite 11 Rasitesopimus	86
Liite 17 Kustannusennuste	90
Karttapiirros	

VUORIKADUN MAANALAISEN HUOLTOVÄYLÄN JA VANHAN VÄESTÖNSUOJAN PERUSKORJAUKSEN PERUSTAMISSUUNNITELMAN HYVÄKSYMINEN

Khs toteaa, että Vuorikadun ja Hallituskadun keskeisten osien jalankulkuolosuhteiden parantamiseksi on tarpeellista ohjata kiinteistöjen huoltoliikenteen pääosa uuteen maanalaiseen huoltotunneliin. Kysymystä on jo aikaisemmin selvitetty keskustan pysäköintilaitoksia koskevien selvittelyjen yhteydessä. Vuorikadun alueen ratkaisujen yksityiskohtainen suunnittelu on tullut ajankohtaiseksi, koska alueella tapahtuu voimakasta saneeraus- ja rakentamista kortteleiden sisällä. Toisaalta Vuorikadun vanhan sodanaikaisen vuonna 1943 rakennetun väestönsuojan peruskorjaus on välttämätöntä - kysymyksessä on kaupungin lakisääteisenä velvollisuutena oleva suojatila - ja samassa yhteydessä on ratkaistava kysymys Vuorikadun vanhan ajoluiskan käytöstä ja alueellisesta huoltoväylästä. Kaupungin ominkin toimenpitein pyritään Senaatintorin seudun ja Vanhan kaupunginosan kehitysedellytykset turvaamaan. Ottaen huomioon Kampissa tapahtuvan kehityksen, on Khs mielestä tasapuolisesti kehitettävä myös liikokeskuksen itäosaa. Khs korostaa, että esitetystä ratkaisusta on Kampin väestönsuoja-pysäköintilaitoksen (Kamppiparkki) tapaan päärahoitusvastuu yksityisillä ja kaupungin taloudellinen pysyvä rasitus kohdistuu lähinnä väestönsuojeluratkaisuun, jossa tällä hetkellä on puutteita.

Kysymystä on valmisteltu virkatyönä kaupunginkanslian, kiinteistöviraston, rakennusviraston, kaupunkisuunnitteluviraston ja väestönsuojelukeskuksen kesken. Selvittelyjen tuloksena on valmistunut 1.8.1985 päivätty huoltoväylän ja väestönsuojan peruskorjauksen perustamissuunnitelma. Suunnitelmaan on saatujen lausuntojen johdosta tehty eräitä korjauksia. Korjattu suunnitelma on merkitty 1.8.1985/I.

Mietinnön liitteenä A on perustamissuunnitelma. Liitteinä B-I ovat lautakuntien lausunnot. Lisäksi liitteinä ovat perustamissuunnitelman liitteet 9, 10, 11 ja 17 sekä tunnelisuunnitelmaa osoittava karttapiirros.

Hanke liittyy olennaisesti Aasi-korttelin saneeraustyöhön, jonka toteuttajana on Rakennuskunta Haka. Lisäksi hankkeessa toteutettava varsinainen urakkasopimusosuus huoltotunnelin 2. rakennusvaiheesta liittyy olennaisesti huoltotunnelin ensimmäisen vaiheen toteutukseen, jota ei käytännössä voitane sopia toteutettavaksi muutoin, kuin Aasi-korttelin urakointiin liittyen. Samalla kaupunkiympäristölle aiheutuvat häiriöt pystytään minimoimaan,

koska urakoitsijan työtukikohdat ovat kortteleiden rakennuskoh-teissa. Hakan tarjoamaa urakkasummaa on verrattu rakennusviras-tossa laadittuihin kustannusarvioihin ja todettu tältä osin suu-ruusluokaltaan oikeaksi ja kaupungille edulliseksi. Urakkakil-pailuja tulnaisiin järjestämään osa- ja alaurakoista. Khs kat-soo, että poiketen yleisestä pääsäännöstä urakkakilpailun jär-jestämisessä, olisi tässä tapauksessa kaupungin kokonaisedun kannalta asianmukaista Kampinparkin rakentamisessa toteutuneen menettelyn mukaisesti solmia neuvottelujen perusteella urakka-sopimus Rakennuskunta Hakan kanssa.

Kustannukset, jotka kaikkiaan kohoavat n. 15 700 000 mk:aan, tullaan esitetyn järjestelyn mukaan jakamaan käyttäjien kesken väestönsuojarakenteita lukuun ottamatta liikennemäärien suh-teessa, eikä tunnelijärjestelmä vaadi erityistä henkilökuntaa. Lisäksi suoraan tähän hankkeeseen liittyy Teollistamisrahaston jo toteuttama n. 3 500 000 mk:n Fabianinkadun tunneli ajoluis-kineen sekä Hakan sopimuksen mukainen Aasi-kortteliosuus, n. 9 300 000 mk. Kaupungin osuudeksi kustannuksista jäisi sopimus-ten perusteella lopuksi vain huoltoväylän vss-varustelu ja van-han kalliosuojan peruskorjauksen ensimmäisen vaiheen osuus, yhteensä n. 3 700 000 mk. Kalliotunnelista tulisi samalla väes-tönsuojelukeskuksen käyttöön n. 1 000 uutta suojapaikkaa, jonka perusteella talousarvioon esitettävät määrärahat osoitettaisiin yleisten töiden lautakunnalle väestönsuojarakentamiseen. Tunneli vapauttaisi Vuorikadulla nyt sijaitsevan vanhan ajoluiskan ajo-neuvoliikenteeltä.

Khs korostaa, että tunnelit palvelevat myös Helsingin yliopiston ja valtion tarpeita. Suunnitelma on laadittu siten, että se mah-dollistaa kaavaillun väestönsuoja-pysäköintilaitoksen toteutta-misen tulevaisuudessa. Khs korostaa, että nyt käsiteltävän tun-nelihankkeen toteuttaminen ei merkitse periaatepäätöstä tai kau-pungin sitoutumista pysäköintilaitoksen toteuttamiseen. Mahdol-linen pysäköintilaitoshanke tullaan käsittelemään kokonaan erik-seen asianmukaisessa järjestyksessä.

Vaikka kaupunkia pysyvästi rasittamaan jäävä rahoitusosuus on mainittu 3 700 000 mk, pitää kaupungin vastuiden ja rahoitusjär-jestelyiden vuoksi koko 15 700 000 mk kuitenkin budjetoida. Mui-den sopijaosapuolten rahoitusosuudet tulevat vastaavasti talous-arvion tulopuolelle. Huoltotunnelijärjestelmän käyttökustannuk-set voidaan arvioida $4\text{mk}/\text{m}^2/\text{kk}$ eli n. $50\text{mk}/\text{m}^2/\text{v}$. Vuotuiset käyttökustannukset olisivat siten n. $5\,000\text{m}^2$:n tunnelista n. 250 000 mk. Sopimusluonnosten mukaan tämäkään ei jäisi kaupungin

kannettavaksi vaan jaettaisiin huoltotunnelin käyttäjien vastatavaksi liikennemäärien suhteessa. Hallinto hoidettaisiin kuitenkin väestönsuojelukeskuksen toimesta.

Khs huomauttaa, että aikataulun kannalta on merkitsevää, että kaupungille Rakennuskunta Hakan taholta annettu urakkatarjous on voimassa 30.11.1985 saakka sellaisenaan ja sen jälkeen rakennuskustannusindeksiin sidottuna. Sopijaosapuolten tarkoituksena olisi käynnistää hankkeen louhintatyöt mahdollisimman kiireellisesti, eli mikäli päätöksenteko sen sallii, jo kuluvan vuoden aikana.

Kaupunkisuunnittelulautakunta puoltaa (19.9.1985, liite B) ehdotusta todeten mm., että huoltotunnelin ja väestönsuojan peruskorjaussuunnitelma on keskustan toiminnan kannalta perusteltu hanke, joka mahdollistaa jalankulkuolosuhteiden huomattavan parantamisen alueella. Kantakaupungin maanalaisten toimintojen tilanvaraus suunnitelmaluonnoksessa 29.8.1985 on esitetty mm. tarpeellinen tilanvaraus. Lautakunta antaa lausunnossaan lisäksi useita jatkosuunnitteluohjeita sekä suunnitelmien käsittelyjärjestyksen osalta toteaa, että hankkeesta on neuvoteltu ympäristöministeriön edustajien kanssa ja todettu, että poikkeuslupamettelyn edellytyksenä on, että suostumukset tontinomistajilta on saatu ja perustamissuunnitelma on käsitelty valtuustossa. Perustamissuunnitelman valtuustokäsittelyn yhteydessä tulee todeta, että päätös merkitsee samalla puoltavaa kannanottoa asiaa koskevan poikkeuslupan hakemiseen. Poikkeuslupa käsitellään koko hanketta koskevana kokonaisuutena. Lautakunnan lausunnossa on lisäksi esitetty laajasti hankkeen liikenteellisiä perusteluita.

Khs toteaa, että poikkeuslupan saaminen huoltotunnelin rakennuslupaa varten on aikataulun kannalta keskeinen ja tärkeä asia. Sen johdosta Khs ilmoittaa Kvstolle toteavansa, että Kvston hyväksymispäätös on samalla puoltava kannanotto koko hanketta koskevan poikkeuslupan hakemiseen. Khs arvioi mukaan tontinomistajien puolelta kaikki sopimukset ja suostumukset on saatu valtuustokäsittelyyn mennessä, sillä saadun tiedon mukaan Helsingin yliopiston konsistori on puolestaan hyväksynyt hankkeen ja valtion omistusten osalta rakennushallituksen lausunto on odotettavissa aivan lähiaikoina.

Väestönsuojelulautakunta puoltaa (23.8.1985, liite C) lausunnossaan työryhmän ehdotusta. Lautakunta toteaa suunnitelmien sisältävän kaikkiaan kolme itsenäistä väestönsuojayksikköä sekä käy-

tävätilojen muodostavan neljännes ns. suojatun tilan. Lausunnossa kiinnitetään lisäksi huomiota eräisiin lähinnä ilmanvaihtoon liittyviin teknisiin kysymyksiin, jotka voidaan ottaa riittävästi huomioon.

Kiinteistölautakunta pitää (17.9.1985, liite D) hanketta kaupungin kannalta hyväksyttävänä. Lautakunta toteaa kuitenkin, että ainakin korttelin 38b osalta rahoitusosuuksien laskelmiin saattaa sisältyä epävarmuutta. Lautakunnan mielestä sopimusluonnosten periaatteet tulisi saattaa Khn hyväksyttäväksi sopimusten aikanaan tapahtuvaa kiinteistölautakunnan käsittelyä varten. Lautakunta edellyttää lisäksi, että työselitykseen ja rakennuslain 124 §:n mukaiseen lupaan tulisi ottaa erityinen mittauksia koskeva ehto. Lautakunta toteaa vielä, että Vilhonkadun alitusta ei lautakunnan näkemyksen mukaan ole riittävästi tutkittu ja se vaatii näin geoteknisiä lisäselvityksiä ennen lopullisten sopimusten tekemistä. Lautakunta edellyttää myös Puutarhakadulle esitetyn luiskan sijainnin tarkistamista. Lautakunta huomauttaa vielä, ettei lausunto ole kannanotto uuden väestönsuojapysäköintilaitoksen osalta vaan siitä tullaan päättämään aikanaan erikseen.

Khs toteaa kiinteistölautakunnan lausunnon johdosta, että sopimusluonnoksia on lautakuntakäsittelyn aikana kehitetty edelleen niin pitkälle, että ne ovat solmittavissa perustamispäätöksen täytäntöönpanon yhteydessä. Koska periaatesopimus Helsingin yliopiston ja Suomen valtion kanssa sekä sopimus Rakennuskunta Hakan kanssa sisältävät useiden eri hallintokuntien toimialaan kuuluvia kysymyksiä, kuuluu niistä päättäminen Khn toimivaltaan. Mainittakoon, että myös aikaisemmin viitattu Kamppiparkki-sopimus on niin ikään solmittu Khn tasolla. Myös Hakan kanssa solmittava sopimus on käsiteltävä Khssa, koska sopimus mm. edellyttää, että yleisten töiden lautakunta solmisi yli 10 000 000 mk:n urakkasopimuksen pääosin ilman urakkakilpailua. Khs mainitsee vielä, että kiinteistölautakunnan edellyttämää Puutarhakadulle esitetyn ajoluiskan muuttamista on selvitelty erikseen mutta lisäselvitykset ja tarkemmanasteinen suunniteluukaan eivät ole tuoneet esille parempaa vaihtoehtoa. Ajoluiskan sijoittamisen tarkistusvaatimuksen ei tule kuitenkaan Khn näkemyksen antaa aiheutta suunnitelmien muuttamiseen. Vilhonkadun alituskohta on usin pohjatutkimuksin jo varmistettu.

Yleisten töiden lautakunta (5.9.1985, liite E) puoltaa ehdotusten hyväksymistä eräin huomautuksin ja kustannustietojen osalta tarkistettussa muodossa. Myös väestönsuojapaikkojen kokonaisarvio

on muuttunut alun perin kaavaillusta n. 4 000:sta n. 3 300 paikkaan, joskin sen lisäksi tulee n. 4 000 m²:n "suojattu tila". Vanhan väestönsuojan peruskorjauksen osalta perustamissuunnitelma säilyisi alkuperäisen esityksen mukaisena (2 000 000 mk) mutta huoltotunneliosan kustannustiedot on arvioitu uudelleen syksyn 1985 hintatasoon, kun alkuperäisessä ehdotuksessa hinnat pohjautuivat huhtikuun hintoihin. Huoltoväylän väestönsuojakustannukset ovat muuttuneet aikaisemman arvion 700 000 mk:sta 1 700 000 mk:ksi, joten kaupungin pysyväksi rasitukseksi jäävä osuus on noussut mainittuun 3 700 000 mk:aan ja koko määrärahan tarve on siis 15 700 000 mk. Myös yleisten töiden lautakunta pitää tarpeellisena mm. kallioperän lisätutkimuksia ja varautumista lämmityslaitteiden lisäämiseen ilmanvaihtojärjestelmään.

Khs toteaa yleisten töiden lautakunnan lausunnon johdosta, että lisätutkimukset on pääosin tehty ja muiltakin osin valmistuvat lähiaikoina. Lämmityslaitteiden tilavaraukset sekä muut lautakunnan huomautukset on otettu suunnitteluohjelmaan. Kustannustietojen tarkistukset sisältyvät korjattuun päätösehdotukseen, mutta käytyjen neuvottelujen perusteella siten ajoitettuna, että korotusosuus ei tule vuodelle 1986 vaan vuodelle 1987.

Rakennuslautakunta huomauttaa (24.9.1985, liite F), että hanketta on lähdetty suunnittelemaan kiireellisesti ja lautakunnan mielestä poiketen normaalista järjestyksestä. Lautakunta toteaa, ettei asiassa ole tehty aiemmin valtuustotasoisia päätöksiä. Ennen hankkeen toteuttamisen aloittamista tulee selvittää hankkeen liikenteelliset, juridiset ja kaupunkikuvalliset vaikutukset. Lautakunta katsoo, että näin mittavaa hanketta ei periaatteessa tulisi toteuttaa normaalista käsittelyjärjestyksestä poiketen.

Lautakunnan lausunnossa annetaan lisäksi useita yksityiskohtaisia jatkosuunnitteluohjeita. Lautakunta arvostelee esitettyjä liikenteellisiä perusteita ja mahdollisen tulevan pysäköintilaitoksen vaikutuksia arvokkaaseen, rakennettuun ympäristöön. Rakentamisen kaavallisista edellytyksistä lautakunta toteaa, että huoltoväylä samoin kuin pysäköintiluola on toiminnallisesti alueen uudis- ja korjausrakentamiseen kiinteästi liittyvä osa ja edellyttää rakennuslupaa. Suunnitelman tulee tällöin olla vahvistetun asemakaavan mukainen. Vaihtoehtona asemakaavalle on ympäristöministeriön poikkeuslupa. Mikäli väylän tai luolien louhintaa varten haetaan ennakolta rakennuslain 124 a §:n mukaista Khn lupaa, tullaan hakemus käsittelemään ja valmistelemaan rakennusvalvontavirastossa. Omaksutun käytännön mukaan ha-

kemusta on katsottu voitavan puoltaa, mikäli louhinta johtaa voimassa olevan asemakaavan mukaiseen tulokseen ja mikäli pääosin pääpiirustustasoisista suunnitelmista on todettavissa, että olennaisia esteitä lopullisen rakennusluvan myöntämiselle ei ole näkyvissä. Louhintaluvan myöntämisen edellytyksenä on, ettei toimenpide vaikeuta alueen käyttämistä kaavassa varattuun taroitukseen eikä turmele kaupunki- tai maisemakuvaa.

Khs ilmoittaa, että rakennuslautakunnan lausunnossa annetut ohjeet tullaan ottamaan mahdollisuuksien mukaan huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa. Khs ei myöskään näe, että perustamissuunnitelman käsittely Kvstossa näin esitettynä olisi normaalista päätöksentekojärjestyksestä poikkeavaa. Vasta Kvston hyväksytyä perustamissuunnitelman seuraavat voimassa olevien suunnitteluohjeiden mukaisesti Khn ja lautakuntien päätökset.

Terveyslautakunnan valvontajaosto puoltaa lausunnossaan (25.10.1985, liite G) suunnitelmien hyväksymistä todeten mm., että huoltotunnelin suunnittelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota tunnelin ilmanvaihtoon. Tunneli tulee koko pituudeltaan varustaa poisto- ja raitisilmakanavoinnilla ja ilma on jaettava tasaisesti tunnelin pituudelle. Ilmanvaihto tulee säätää automaattisten hiilimonoksidi-ilmaisimien avulla siten, ettei hiilimonoksiidipitoisuus ylitä tunnelitilassa arvoa 75 ppm. Huoltotunnelihankkeeseen liittyy myös hyöhemmin toteutettavan autojen pysäköintilaitoksen (420 - 650 autopaikkaa) rakentaminen huoltotunnelin yhteyteen. Huoltotunnelin poistoilmakuilu samoin kuin pysäköintilaitoksen poistoilmakuilu on suunniteltu rakennettavaksi Aasi-kortteliin. Aasi-korttelin poistoilmakuilu tulisi rakentaa heti pysäköintilaitosta varten ja johtaa siihen huoltotunnelin poistoilma. Näin huoltotunnelin poistoilma tulisi johdetuksi riittävän korkealle. Valvontajaosto edellyttää, että Kluuvin pysäköintilaitoksen poistoilman johtamisessa noudatetaan samoja suunnitteluperiaatteita kuin mitä Forum-korttelin (Kampiparkki Oy) pysäköintilaitoksen poistoilman johtamisessa on noudatettu ja näillä perusteilla pysäköintilaitoksen poistoilma tulee johtaa vähintään 10 m korkeammalle kuin lähellä olevien kattojen harjakorkeus.

Khs viittaa edellä väestönsuojelulautakunnan lausunnon johdosta mainittuun ja ilmoittaa, että suunnittelua koskevat näkökohdat otetaan huomioon jatkosuunnittelussa ja Aasi-korttelin tonttia 20 koskevassa rasitesopimuksessa.

Palolautakunta ilmoittaa lausunnossaan (29.10.1985, liite H), että suunnitelmista ei ilmene maanalaisen huoltoväylän varapoistumistiejärjestelyjä. Rakennettava huoltoväylä tulee varustaa automaattisella sammutusjärjestelmällä ja huoltoväylä on osastoitava erikseen muista maanalaisista tiloista sekä vanhasta Vuorikadun väetönsuojasta. Uloskäytävien tulee täyttää Suomen rakentamismääräyskokoelmassa El rakenteellinen paloturvallisuus, uloskäytävälle asetetut vaatimukset. Huoltoväylästä on järjestettävä tarkoituksenmukainen savunpoistomahdollisuus. Huoltoväylään on rakennettava palolaitoksen kalustoon sopiva viestintäkaapeliverkko. Lisäksi tulee huoltoväylä varustaa kuivalla palopostiverkolla.

Khs toteaa lausunnon johdosta, että varapoistumistiet täsmenytävät solmittavien rasitesopimusten perusteella naapurina olevien kiinteistöjen liittymien suunnittelun yhteydessä. Automaattinen sammutusjärjestelmä (kuivasprinkler) sisältyy suunnitelmaan, ja huoltoväylä on osastoitu erikseen muista tiloista sekä vanhasta väestönsuojasta, kuitenkin siten, että palolaitoksen kanssa käytöjen yksityiskohtaisten neuvottelujen perusteella tontilla 36/20 (Aasi) sijaitseva lastaustila luetaan huoltoväylään, jolloin huoltoväylän tarkoituksenmukainen savunpoisto voidaan järjestää sen kautta. Solmittava rasitesopimus sisältää poistumistien ja ilmanvaihtolaitoksen lisäksi myös huoltotunnelin savunpoiston. Viestintäkaapeli- ja palopostiverkko suunnitellaan palolaitoksen ohjeiden mukaisesti.

Khs katsoo, että Khn puolesta edellytykset rakennuslain 124 a §:n mukaiselle louhintaluvulle ovat olemassa. Koska louhintaluvan käsittelyyn kuitenkin liittyy rakennuslautakunnan lausunnossa mainittu ehto pääpiirustusten olemassaolosta, Khs toteaa, että sen tarkoitus on Kvston käsittelyn jälkeen oikeuttaa yleisten töiden lautakunta tekemään lausunnoissa edellytetyt tarkistukset luonnospiirustuksiin, jonka jälkeen lautakunnan toimivallassa on käsitellä pääpiirustukset ja muut suunnitelmat. Khs huomauttaa vielä, että Khn käsityksen mukaan rakennuslautakunnan lausunnossa mainitut liikenteelliset, juridiset ja kaupunkikuvalliset kysymykset on riittävästi selvitelty. Hanke ei ole minäkään alueella olevan vahvistetun asemakaavan vastainen, vaikka hanke ei toisaalta kaavoihin sisällykään, eikä tunneli myöskään vaikeuta alueen käyttämistä kaavassa varattuun tarkoitukseen, ei turmele kaupunkikuvaa eikä vaikeuta alueen tulevaa suunnittelua.

Khs toteaa, että mikäli Kvsto hyväksyy päätösehdotuksen, on samalla tehty kaupungin puoltava kannanotto asiaa koskevan poikkeuslupan hakemiseen, joten rakennusvalvontaviraston valmisteltua asian Khs tulee Kvston päätöksen jälkeen pyytämään ympäristöministeriöltä poikkeuslupaa hankkeelle.

Khs ilmoittaa edelleen, että sen tarkoituksena on hyväksyä perustamissuunnitelman mukaiset luonnospiirustukset.

Khn tarkoituksena on edelleen solmia perustamissuunnitelman edellyttämät kaksi periaatesopimusta ja kehottaa kaupunginkanslian lainopillista osastoa allekirjoittamaan ne kaupungin puolesta, toisen Helsingin yliopiston, Suomen valtion ja Kiinteistö Oy Vuorikatu 3:n kanssa sekä toisen Rakennuskunta Hakan kanssa.

Khs tulee niin ikään oikeuttamaan kiinteistölautakunnan solmimaan hankkeen edellyttämät sopimukset rakentamisesta, käytöstä ja rasite- ym. oikeuksista koskien Hakan uudisrakennusta, As. Oy Kaisaniemenkatu 3:a, KOP:n kiinteistöä 38a/10, Kiinteistö Oy Vilhonkatu 4:ää, SOK:n kiinteistöä 40/1 ja 7 sekä (kortteli 38b/1, 3, 7 ja 8) SHOP:n ym. kanssa.

Khs oikeuttaa vielä kiinteistölautakunnan tekemään muidenkin mahdollisten tunnelin käyttäjien kanssa samojen periaatteiden mukaiset sopimukset tunnelijärjestelmään liittymisestä. Khs osoittaa lisäksi yleisten töiden lautakunnalle tämän hankkeen toteuttamiseen vuoden 1986 talousarvioon 6 000 000 mk ja kuntasuunnitelmaan vuodelle 1987 9 700 000 mk.

Khs oikeuttaa niin ikään yleisten töiden lautakunnan solmimaan ilman urakkakilpailua Rakennuskunta Hakan kanssa puoli-indeksiin sidotun, lähtöarvoltaan 9 550 000 mk:n urakkasopimuksen huoltoväylän 2. rakennusvaiheen rakennusteknillisistä töistä sekä suunnittelu- ja rakennuttajatehtävistä. LVIS-tekniisten töiden kustannuksiin varataan lisäksi 920 000 mk, hankkeen valvontaan ja rakennuttamiseen 470 000 mk, johtosiirto- ja liikennejärjestelytöihin 770 000 mk ja tunneliin tuleviin 1. vaiheen väestönsuojarakenteisiin 1 700 000 mk ja vanhan luolan peruskorjauksen 1. vaiheeseen 2 000 000 mk eli yhteensä yleisten töiden lautakunta oikeutetaan käyttämään tarkoitukseen indeksivaraus mukaan lukien 15 700 000 mk. Mikäli päätöksenteko siirtyy myöhemmäksi kuin 30.11.1985, em. summia korotetaan rakennuskustannusindeksin nousun mukaisesti.

Khs tulee niin ikään, mikäli perustamissuunnitelma hyväksytään, oikeuttamaan yleisten töiden lautakunta tekemään lausunnoissa edellytetyt tarkistukset luonnospiirustuksiin, jonka jälkeen lautakunnan toimivallassa on käsitellä pääpiirustukset ja muut suunnitelmat.

Khn tarkoituksena on myöntää rakennusviraston rakennusvalvontavirastolle erikseen tekemästä hakemuksesta louhintatöiden aloittamiseksi rakennuslain 124 a §:n 1 kohdan mukainen toimenpidelupa rakennusvalvonnan edellyttämin ehdoin sekä määrätä päätöksessä ilman vakuusmenettelyä, että päätöstä saa noudattaa mahdollisista valituksista huolimatta, ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Khs tulee vielä kehottamaan kaupunkisuunnittelulautakuntaa tekemään tunnelisuunnitelman edellyttämät esitykset kaava- ja liikennesuunnitelmien tarkistamiseksi. Väestönsuojelulautakuntaa kehoitetaan huolehtimaan tunnelijärjestelmän hallinnosta. Samassa yhteydessä merkitään Vuorikadun mahdollisesti aikanaan eri päätöksellä toteutettavan uuden väestönsuoja-pysäköintilaitoksen suunnitelmaselostus tiedoksi.

Edellä olevan perusteella Khs esittää, että Kvsto päättäisi

hyväksyä Vuorikadun maanalaisen huoltoväylän ja vanhan väestönsuojan peruskorjauksen 1.8.1985/I päivätyn korjetun perustamissuunnitelman 5.8.1985 päivätyn sijaintipiirustuksen Ll/30d mukaisena edellyttäen, että hankkeen kaupunkia koskeva kokonaiskustannusvaikutus on 15 700 000 mk, josta kaupungin lopullisesti vastattavaksi jää 3 700 000 mk väestönsuojakustannuksena syyskuun 1985 hintatasossa.

Helsingissä 11.11.1985

V a k u u d e k s i :

Pentti Mäkelä

GODKÄNNANDE AV ANLÄGGNINGSPLAN FÖR EN UNDERJORDISK FÖRSÖRJNINGSLED OCH FÖR GRUNDLIG REPARATION AV DET GAMLA SKYDDSRUMMET VID BERGGATAN

Stn konstaterar att det med tanke på förbättrande av gångtrafikförhållandena på Berggatan och Regeringsgatan är behövt att leda huvuddelen av försörjningstrafiken till fastigheterna i en ny underjordisk försörjningstunnel. Frågan har redan tidigare utretts i anslutning till utredningarna om parkeringsanläggningarna i centrum. En detaljplanering av reglerna på området vid Berggatan har blivit aktuell eftersom det utförs omfattande saneringsarbeten inom kvarteren. Å andra sidan är en grundlig reparation av det gamla krigstida, år 1943 byggda, skyddsrummet vid Berggatan nödvändig - det gäller ett skyddsrum som ingår i stadens lagstadgade skyldigheter - och i samband med detta bör frågan om hur den gamla körrampen på Berggatan skall användas och om en lokal försörjningsled avgöras. Också stadens egna åtgärder syftar till att säkerställa förutsättningarna för en utveckling av området kring Senatstorget och den gamla stadsdelen. Med beaktande av utvecklingen i Kampen anser Stn att också den östra delen av affärscentrum bör utvecklas jämlikt. Stn betonar att det liksom i fråga om skyddsrummet-parkeringanläggningen i Kampen (Kamppiparkki) är privata som bär det huvudsakliga ansvaret för finansieringen av den föreslagna lösningen och att stadens bestående ekonomiska gravation främst gäller den för närvarande bristfälliga lösningen med avseende på befolkningskyddet.

Frågan har beretts såsom tjänsteåliggande vid stadskansliet, fastighetskontoret, byggnadskontoret, stadsplaneringskontoret och befolkningskyddscentralen. Utredningarna har resulterat i en 1.8.1985 daterad anläggningsplan för en försörjningsled och för grundlig reparation av skyddsrummet. Med anledning av de utlåtanden som avgetts om planen har vissa korrigeringar gjorts. Beteckningen för den korrigerade planen är 1.8.1985/I.

Bilaga A till betänkandet är anläggningsplanen och en kartritning som åskådliggör tunnelplanen. Bilagorna B - I är nämndernas utlåtanden. Dessutom ingår bilagorna 9, 10, 11 och 17 till anläggningsplanen som bilagor i betänkandet.

Projektet är i väsentlig grad anslutet till saneringen av kvarteret Åsnan, vilken genomförs av Byggnadslaget Haka. Dessutom är den i projektet ingående egentliga entreprenadavtalsandelen rör-

ande andra etappen i byggandet av försörjningstunneln väsentligt ansluten till första byggnadsetappen, som i praktiken knappast kan genomföras på något annat sätt än i anslutning till entreprenaden för kvarteret Åsnan. Samtidigt kan störningarna i stadsmiljön minimeras, eftersom entreprenörens arbetsstationer förläggs till byggobjekten inom kvarteren. Entreprenadsumman i Hakas anbud har jämförts med byggnadskontorets kostnadskalkyler och härvidlag befunnits vara av rätt storlek och förmånlig för staden. Om del- och underentreprenaderna ordnas det entreprenadtävlingar. Stn anser att det med avvikelse från den allmänna huvudregeln vid ordnande av entreprenadtävlingar i det här fallet skulle vara lämpligt med tanke på stadens helhetsintresse att på samma sätt som då parkeringsanläggningen i Kampen byggdes ingå ett entreprenadavtal med Byggnadslaget Haka på grundval av underhandlingarna.

Kostnaderna, som sammanlagt uppgår till ca 15 700 000 mk, kommer i enlighet med det föreslagna arrangemanget att med undantag för skyddsrumskonstruktionerna fördelas mellan användarna i förhållande till trafikmängden. Tunnelsystemet fordrar ingen särskild personal. Till projektet ansluter sig dessutom Teollistamisrahastos befintliga tunnel med körramper på Fabiansgatan, vilken har kostat ca 3 500 000 mk, och Hakas avtalsenliga andel i kvarteret Åsnan, för vilken kostnaderna uppgår till ca 9 300 000 mk. Stadens andel av kostnaderna skulle på basis av avtalen slutligen omfatta bara skyddsrumsinredningen i försörjningstunneln och första etappen av den grundliga reparationen av det gamla bergsskyddsrummet, sammanlagt ca 3 700 000 mk. I bergtunneln skulle samtidigt befolkningsskyddscentralen få ca 1 000 nya skyddsplatser till sin disposition, och på grundval av detta skulle budgetanslagen anvisas åt nämnden för allmänna arbeten för byggande av skyddsrum. Tunneln skulle befria den gamla körrampen på Berggatan från fordonstrafik.

Stn betonar att tunnlar också kommer att användas för Helsingfors universitets och statens behov. Planen har uppgjorts på så sätt att den gör det möjligt att i framtiden bygga skyddsrummet-parkeringsanläggningen i enlighet med planerna. Stn betonar att genomförandet av det nu aktuella tunnelprojektet inte innebär ett principbeslut eller en förbindelse av staden att bygga parkeringsanläggningen. Om parkeringsanläggningsprojektet konkretiseras kommer det att behandlas helt och hållet separat i vederbörlig ordning.

Trots att den finansieringsandel som bestående belastar staden har uppgetts bli 3 700 000 mk måste hela summan om 15 700 000 mk

upptas i budgeten till följd av stadens ansvar och finansieringsarrangemang. De övriga avtalsparternas finansieringsandelar kommer att ingå i budgeten på inkomstsidan. Driftkostnaderna för systemet med en försörjningstunnel kan beräknas bli 4 mk/m²/månad, dvs ca 50 mk/m²/år. De årliga driftkostnaderna skulle således för en tunnel om ca 5 000 m² uppgå till ca 250 000 mk. Enligt avtalsutkastet skulle inte staden svara för dessa kostnader utan de skulle delas mellan dem som använder försörjningstunneln i förhållande till trafikmängden. Förvaltningen skulle dock handhas av befolkningsskyddscentralen.

Stn påpekar att det med tanke på tidsschemat bör beaktas att Byggnadslaget Hakas entreprenadanbud till staden gäller oförändrat till 30.11.1985, och att det därefter är bundet vid byggnadskostnadsindex. Avtalsparterna har för avsikt att inleda sprängningsarbetena för projektet så snart som möjligt, redan under innevarande år om beslutsfattandet medger detta.

Stadsplaneringsnämnden tillstyrker (19.9.1985, bilaga B) förslaget och konstaterar bl a att den planerade ombyggnaden av försörjningstunneln och skyddsrummet är ett motiverat projekt vad verksamheten i centrum beträffar. Projektet innebär nämligen att fotgängarförhållandena kan förbättras avsevärt inom området. I utkastet 29.8.1985 till utrymmesreserveringsplan för underjordiska funktioner i innerstaden upptas bl a det utrymme som behövs. Nämnden ger i sitt utlåtande dessutom flera anvisningar rörande den fortsatta planeringen och konstaterar i fråga om handläggningsordningen för planerna att projektet har diskuterats med företrädare för miljöministeriet, varvid det konstaterats att undantagslovsförfarandet förutsätter att tomtägarna har gett sitt samtycke till saken och att anläggningsplanen har behandlats i fullmäktige. Då anläggningsplanen behandlas i fullmäktige skall det konstateras att ett positivt beslut samtidigt innebär att fullmäktige tillstyrker sökande av undantagslov. Undantagslovet behandlas som en helhet rörande hela projektet. I nämndens utlåtande ingår dessutom en omfattande trafikmässig motivering för projektet.

Stn konstaterar att det med tanke på tidsschemat är viktigt att undantagslov fås för byggnadslovet för försörjningstunneln. Med anledning av detta meddelar Stn Stge att Stge om de fattar ett positivt beslut samtidigt tillstyrker sökande av undantagslov för hela projektet. Stn har beräknat att alla avtal som skall träffas med tomtägarna blir klara och att tomtägarna ger sitt samtycke till saken före fullmäktigebehandlingen. Enligt uppgift

har Helsingfors universitets konsistorium nämligen redan godkänt projektet, och beträffande det som är i statens ägo väntas byggnadsstyrelsens utlåtande inkomma inom den allra närmaste framtiden.

Befolkningsskyddsnämnden tillstyrker (23.8.1985, bilaga C) i sitt utlåtande arbetsgruppens förslag. Nämnden konstaterar att planerna omfattar sammanlagt tre separata skyddsrumsenheter och att gångarna bildar en fjärde, s k skyddad lokal. I utlåtandet tas dessutom upp några tekniska omständigheter som närmast gäller ventilationen. Dessa kan beaktas i tillräckligt hög grad.

Fastighetsnämnden anser (17.9.1985, bilaga D) projektet vara godtagbart från stadens synpunkt. Nämnden konstaterar emellertid att kalkylerna rörande finansieringsandelarna kan vara något osäkra åtminstone i fråga om kvarteret 38b. Enligt nämnden borde principerna för avtalsutkastet föreläggas Stn för godkännande med tanke på behandlingen av avtalen, vilken blir aktuell för nämnden i sinom tid. Nämnden förutsätter vidare att arbetsbeskrivningen och det i 124 § i byggnadslagen avsedda tillståndet omfattar ett särskilt villkor rörande mätningarna. Nämnden konstaterar ytterligare att utredningarna beträffande underfarten under Vilhelmsgatan enligt nämndens mening inte är tillräckligt uttömmande och att det krävs geotekniska tilläggsutredningar innan de slutliga avtalen kan träffas. Nämnden förutsätter också att läget för den föreslagna rampen vid Trädgårdsgatan justeras. Nämnden framhåller slutligen att utlåtandet inte skall betraktas som ett ställningstagande beträffande det nya skyddsrummet - den nya parkeringsanläggningen. Denna fråga kommer att avgöras separat vid ett senare tillfälle.

Stn konstaterar med anledning av fastighetsnämndens utlåtande att avtalsutkastet under nämndbehandlings gång har utvecklats så mycket att avtalen kan träffas vid verkställigheten av anläggningsbeslutet. Eftersom principavtalet med Helsingfors universitet och finska staten och avtalet med Byggnadslaget Haka omfattar flera frågor som hör till olika förvaltningars verksamhetsområden, ankommer det på Stn att avgöra dessa. Det kan nämnas att avtalet rörande en parkeringsanläggning i Kampen, till vilket tidigare hänvisats, också träffats av Stn. Likaså måste det avtal som skall träffas med Haka behandlas av Stn, eftersom det bl a förutsätter att nämnden för allmänna arbeten träffar ett entreprenadavtal som överstiger 10 000 000 mk huvudsakligen utan att en entreprenadtävling anordnas. Stn anför vidare att frågan om den av fastighetsnämnden förutsatta änd-

ringen beträffande den föreslagna körrampen har utretts separat. Tilläggsutredningarna och en exaktare planering har emellertid inte resulterat i något bättre alternativ. Kravet på en justering av läget för körrampen borde enligt Stns mening inte föranleda en ändring av planerna. Stället för underfarten under Vilhelmsgatan har redan styrkts genom nya grundundersökningar.

Nämnden för allmänna arbeten tillstyrker (5.9.1985, bilaga E) godkännande av förslagen med vissa anmärkningar och på villkor att kostnadsuppgifterna justeras. Det beräknade totalantalet skyddsrumspatser har också förändrats, dvs minskat från ca 4 000 till ca 3 300, om ock därtill kommer en "skyddad lokal" om ca 4 000 m². Beträffande ombyggnaden av det gamla skyddsrummet följer anläggningsplanen den ursprungliga framställningen (2 000 000 mk), men uppgifterna om kostnaderna för försörjningstunneldelen har beräknats på nytt utgående från prisnivån hösten 1985. I det ursprungliga förslaget baserar sig priserna på priserna i april. Kostnaderna för skyddsrummen i försörjningstunneln har ökat från beräknade 700 000 mk till 1 700 000 mk, vilket innebär att den andel som staden är skyldig att bestrida har ökat till sammanlagt 3 700 000 mk. Totalt behövs det följaktligen ett anslag på 15 700 000 mk. Också nämnden för allmänna arbeten anser det bli vara nödvändigt att grunden undersöks ytterligare och att ventilationssystemet får fler värmeanordningar.

Stn konstaterar med anledning av utlåtandet från nämnden för allmänna arbeten att tilläggsundersökningarna huvudsakligen redan slutförts och att de som återstår slutförs inom den närmaste framtiden. Utrymme har reserverats för värmeanordningar och nämndens anmärkningar har blivit beaktade i planeringsprogrammet. Kostnadsuppgifterna är justerade i det korrigerade beslutsförslaget, men tidsförläggningen har efter underhandlingar bestämts så att höjningsandelen inte hänförs till år 1986 utan till år 1987.

Byggnadsnämnden framhåller (24.9.1985, bilaga F) att projektet har blivit föremål för en brådskande planering med avvikelser, enligt nämndens mening, från den normala ordningen. Nämnden konstaterar att några beslut på fullmäktigenivå inte tidigare har fattats i saken. Projektets inverkan på trafiken och stadsbilden, liksom dess juridiska aspekter bör utredas innan genomförandet inleds. Nämnden anser att ett projekt av denna omfattning i princip inte borde genomföras med avvikelser från den normala proceduren.

I nämndens utlåtande ges dessutom flera detaljerade anvisningar för den fortsatta planeringen. Nämnden kritiserar de grunder för trafiken som anförts och den eventuella parkeringsanläggningens inverkan på den värdefulla bebyggda miljön. I fråga om de stadsplanemässiga förutsättningarna för byggande framhåller nämnden att en försörjningsled, likaså en parkeringsgrotta, funktionellt ansluter sig nära till ny- och ombyggnad på området och kräver byggnadslov. Planen skall då stämma överens med den fastställda stadsplanen. Ett alternativ till detta är ett undantagslov från miljöministeriet. Om tillstånd för sprängning av en led eller grottor söks på förhand hos Stn i enlighet med 124a § i byggnadslagen, kommer ansökan att handläggas och beredas på byggnadstillsynsverket. Enligt praxis har det ansetts att en ansökan kan tillstyrkas om sprängningen leder till ett resultat som stämmer överens med den gällande stadsplanen och om planerna på huvudritningsplanet till stor del klarlägger att några väsentliga hinder för beviljande av ett slutgiltigt byggnadslov inte kan förutses. En förutsättning för att sprängningstillstånd skall beviljas är att åtgärden inte försvårar områdets disponering för det i stadsplanen avsedda ändamålet och inte förstör stads- eller landskapsbilden.

Stn meddelar att anvisningarna i byggnadsnämndens utlåtande i mån av möjlighet kommer att beaktas vid den fortsatta projekteringen. Vidare anser Stn att behandlingen i Stge av anläggningsplanen, presenterad på detta sätt, inte avviker från den normala ordningen vid beslutsfattande. Stns och nämndernas beslut följer i enlighet med gällande planeringsdirektiv först sedan Stge godkänt anläggningsplanen.

Hälsovårdsnämndens övervakningssektion tillstyrker (25.10.1985, bilaga G) i ett utlåtande godkännande av planerna och konstaterar bl a att det vid planeringen av försörjningstunneln bör ägnas särskild uppmärksamhet åt luftväxlingen i tunneln. Tunneln bör utmed hela sin längd förses med från- och tillluftskanaler och luften skall fördelas jämnt i tunneln. Luftväxlingen bör regleras genom automatiska kolmonoxiddetektorer så att kolmonoxidhalten i tunneln inte överstiger värdet 75 ppm. Projektet omfattar också det framtida byggandet av en bilparkeringsanläggning (420-650 bilplatser) i anslutning till försörjningstunneln. Det är meningen av försörjningstunnelns och parkeringsanläggningens frånluftsschakt skall byggas i kvarteret Åsnan. Det för parkeringsanläggningen avsedda frånluftsschaktet i kvarteret Åsnan bör byggas genast och frånluften från försörjningstunneln ledas till detta schakt, så att den leds tillräckligt högt upp.

Övervakningssektionen förutsätter att man vid ledandet av frånluften från parkeringsanläggningen i Gloet följer samma planeringsprinciper som vid ledandet av frånluften från parkeringsanläggningen i Forum-kvarteret (Kamppiparkki Oy). På dessa grunder bör frånluften från parkeringsanläggningen ledas minst 10 m högre än takåsen på de närbelägna taken.

Stn hänvisar till det som nämnts ovan med anledning av befolkningsskyddsnämndens utlåtande och meddelar att synpunkterna på planeringen tas i betraktande vid den fortsatta planeringen och i servitutsavtalet rörande tomt 20.

Brandnämnden meddelar (29.10.1985, bilaga H) i ett utlåtande att det inte framgår av planerna hur reservutrymningsvägen från den underjordiska försörjningsleden har ordnats. Den planerade försörjningsleden bör förses med ett automatiskt släcksystem och avdelas från de övriga underjordiska lokalerna och från det gamla skyddsrummet under Berggatan. Utgångarna skall uppfylla de i Finlands byggbestämmelsesamling, El, konstruktiv brandsäkerhet, uppställda kraven på utgångar. En ändamålsenlig rökavgångsmöjlighet bör ordnas från försörjningsleden och leden bör förses med ett för brandverkets materiel lämpligt signalkabelnät. Dessutom bör försörjningsleden förses med ett nät av torra brandposter.

Stn konstaterar med anledning av utlåtandet att reservutrymningsvägarna preciseras i samband med planeringen av anslutningen till de invidliggande fastigheterna på grundval av servitutsavtal. Ett automatiskt släcksystem (torrsprinkler) ingår i planen, och försörjningsleden har avdelats från de övriga lokalerna och det gamla skyddsrummet. På basis av detaljerade underhandlingar med brandverket har dock lastningsutrymmet på tomt 36/20 (Åsnan) hänförts till försörjningstunneln, varvid det går att ordna en ändamålsenlig rökavgång från försörjningstunneln via lastutrymmet. Det servitutsavtal som skall ingås omfattar förutom utrymningsvägen och luftväxlingsanläggningen också rökavgången från försörjningstunneln. Nätet av signalkablar och brandposter planeras i enlighet med brandverkets direktiv.

Stn anser att vad Stn beträffar finns det förutsättningar för att sprängningstillstånd i enlighet med 124a § i byggnadslagen kan beviljas. Eftersom det för handläggningen av sprängningstillståndet ändå fordras att huvudritningar föreligger, såsom nämns i byggnadsnämndens utlåtande, kommer Stn efter behandlingen i Stge att bemyndiga nämnden för allmänna arbeten att göra de

i utlåtandena förutsatta justeringarna i skissritningarna, var-
efter det är möjligt för nämnden att behandla huvudritningarna
och de övriga planerna. Stn påpekar vidare att enligt dess upp-
fattning är de i byggnadsnämndens utlåtande anförda frågorna om
trafiken, stadsbilden och de juridiska aspekterna tillräckligt
utredda. Projektet strider inte mot någon för området fastställd
stadsplan, trots att det inte heller finns upptaget i planerna.
En tunnel försvårar inte heller att området utnyttjas för det i
stadsplanen avsedda ändamålet, förstör inte stadsbilden och in-
verkar inte på framtida planering av området.

Stn konstaterar att om Stge godkänner förslaget till beslut har
staden samtidigt tillstyrkt att undantagslov införskaffas för
saken. Stn kommer därför, efter beredningen på byggnadstillsyns-
verket och sedan Stge fattat beslut, att hos miljöministeriet
anhålla om undantagslov för projektet.

Stn meddelar vidare att den har för avsikt att godkänna de med
anläggningsplanen överensstämmande skissritningarna.

Stn har vidare för avsikt att ingå de två principavtal som för-
utsätts i anläggningsplanen och uppmana stadskansliets juridiska
avdelning att för stadens räkning underteckna dem, det ena med
Helsingfors universitet, finska staten och Kiinteistö Oy Vuori-
katu 3 och det andra med Byggnadslaget Haka.

Stn kommer likaså att bemyndiga fastighetsnämnden att ingå de
avtal som krävs för projektet om byggande, disponering och
servituts- och andra rättigheter i fråga om Hakas nybygge,
As. Oy Kaisaniemenkatu 3, KOP:s fastighet 38a/10, Kiinteistö Oy
Vilhonkatu 4, SOK:s fastighet 40/1 och 7 samt (kvarteret 38b/1,
3, 7 och 8) med SHOP m fl.

Stn bemyndigar ytterligare fastighetsnämnden att med eventuella
andra användare av tunneln ingå på samma principer baserade
avtal om anslutning till tunnelsystemet. Stn anvisar dessutom
nämnden för allmänna arbeten 6 000 000 mk i budgeten för år 1986
och 9 700 000 mk i kommunplanen för år 1987 för genomförandet av
detta projekt.

Stn bemyndigar nämnden för allmänna arbeten att utan entrepre-
nadtävling med Byggnadslaget Haka ingå ett till hälften index-
bundet entreprenadavtal till ett utgångsvärde på 9 550 000 mk om
de byggnadstekniska arbetena på 2 etappen av försörjningsleds-
bygget och om planerings- och byggherreuppgifterna. Dessutom

reserveras 920 000 mk för kostnaderna för de VVSE-tekniska arbetena, 470 000 mk för övervakning och byggande, 770 000 mk för ledningsflyttning och trafikarrangemang och 1 700 000 mk för skyddsrumskonstruktioner som anläggs i den 1 etappen av tunneln samt 2 000 000 mk för upprustning i den 1 etappen av den gamla grottan, dvs sammanlagt bemyndigas nämnden för allmänna arbeten att för ändamålet använda 15 700 000 mk, indexreserveringen medräknad. Om beslutsfattandet uppskjuts till senare än 30.11.1985, höjs de ovannämnda summorna i enlighet med byggnadskostnads-indexens stegring.

Stn kommer likaså, om anläggningsplanen godkänns, att bemyndiga nämnden för allmänna arbeten att göra de i utlåtandena förutsatta justeringarna i skissritningarna, varefter det är möjligt för nämnden att behandla huvudritningarna och de övriga planerna.

Stn ämnar bevilja byggnadskontoret åtgärdstillstånd för inledande av sprängning enligt 124 a § 1 punkten i byggnadslagen på de villkor som byggnadstillsynen kräver och sedan byggnadskontoret separat ansökt om tillstånd hos byggnadstillsynsverket. Vidare ämnar Stn utan garantiförfarande i beslutet bestämma att beslutet får följas trots eventuella besvär innan det har fått laga kraft.

Stn kommer vidare att uppmana stadsplaneringsnämnden att göra de framställningar om justering av stads- och trafikplanerna som tunnelplanen fordrar. Befolkningsskyddsnämnden kommer att uppmanas att handha förvaltningen av tunnelsystemet. I detta sammanhang skall planredogörelsen för den nya skyddsrumsparkeringsanläggning som eventuellt i sinom tid genom separat beslut byggs i Berggatan antecknas till kännedom.

På grundval av det ovanstående hemställer Stn att Stge beslutar

godkänna den korrigerade anläggningsplanen, daterad 1.8.1985/I, till grundlig reparation av den underjordiska försörjningsleden och det gamla skyddsrummet i Berggatan i enlighet med lägesritning L1/30d, förutsatt att den totalkostnad för projektet som gäller staden uppgår till 15 700 000 mk, av vilket belopp staden slutgiltigt skall svara för 3 700 000 mk som skyddsrumskostnad enligt prisnivån i september 1985.

Helsingfors 11.11.1985

I n f i d e m:

Pentti Mäkelä

LIITTEET KAUPUNGINHALLITUKSEN MIETINTÖÖN
N:O 27 VUODELTA 1985

BILAGOR TILL STADSSTYRELSENS BETÄNKANDE
NR 27 FÖR ÅR 1985

1.8.1985/I

VUORIKADUN MAANALAINEN HUOLTOVÄYLÄ JA
VANHAN VÄESTÖNSUOJAN PERUSKORJAUS

Perustamissuunnitelma, luonnospiirustukset ja urakkasopimuksen periaatteet

Esityksen jaottelu ja pääkohdat ovat seuraavat:

1. Toiminnallinen suunnitelma, maanalaisen huoltojärjestelman edut
2. Tilasuunnitelma, laajuus sekä yhdistetty huolto- ja väestönsuojakäyttö
3. Toiminta-alue, sijainti Vuorikadun ja Fabianinkadun alla
4. Rakentamiskelpoisuus, riskit
5. Perustamis- ja käyttökustannukset, talousarvioon 6 Mmk v. 1986
6. Rakentamisaikataulu, työn kesto 2 vuotta
7. Yhteenvedo ja päätösehdotukset

1. Toiminnallinen suunnitelma

Liikekeskustan kaavarunkoluonnokseen sisältyy suositus, jonka mukaan useiden Kluuvin alueen kortteleiden huoltoliikenne on johdettu maanalaisen tunnelin kautta. Sisäänajo tapahtuisi Puutarhakadun ja Kaisaniemenkadun kulmasta ja ulosajo Fabianinkadulle Kaisaniemenkadun kulmaan. Huoltoliikenne ohjautuisi näin pois useilta keskeisiltä katuosuuksilta, joiden jalankulkuympäristöä toivotaan parannettavaksi.

Huoltotunneli parantaa myös mahdollisuuksia uuden väestönsuojan-pysäköintilaitoksen rakentamiseen. Siitä kuitenkin on tarkoitus päättää erikseen, hankkeen tullessa ajankohtaiseksi. Samoin tunneli edistäisi mahdollisuutta sijoittaa yliopiston kirjaston alle uusia kirjavarastoluolia kaavarunkoluonnoksen liitekartan tilavaraussuosituksen mukaisesti, mutta tästäkään hankeesta ei ole tarkoitus nyt esillä olevan perustamissuunnitelman yhteydessä päättää.

Toiminnalliselta kannalta keskeinen asia on, ettei Vuorikadulla nyt sijaitsevaan vanhan väestönsuojan ajoluiskaan ohjata kiinteistöjen huoltoliikennettä, vaan nykyinenkin pysäköintiliikenne (väestönsuojan pysäköintilaitoksessa on noin 100 autopaikkaa) voidaan hoitaa uuden tunneliyhteyden kautta ja Vuorikadun osuus Hallituskadun ja Kaisaniemenkadun välillä voidaan kunnostaa kävelykaduksi kävelykatukomitean 18.12.1981 tekemän ehdotuksen mukaisesti.

2

Tilasuunnitelma

Ulosajoluiska Fabianinkadulle on rakenteilla. Teollistamisrahasto rakentaa sen toimitalonsa (Kluuvin tontti 37/14) uudistamisrakentamisen yhteydessä. Fabianinkadun alle on samassa yhteydessä louhittu huoltotunnelia etelään päin niin pitkälle, että Vuorikadun vanhan väestönsuojan liikenne voidaan johtaa uuteen ulosajoluiskaan. Fabianinkadun ajoluiskaa saadaan Kh:n 25.2.1985 päätöksen mukaisesti käyttää molemminpuoliseen liikenteeseen toistaiseksi, kunnes koko alueen huoltoliikenteen järjestelyt on ratkaistu. Tilapäinen lupa on myönnetty viideksi vuodeksi ja suunnitelmia on korjattu siten, että ajoluiskaa parannetaan pysyväiskäyttöön paremmin sopivaksi. Kaupungin on tarkoitus laatia asemakaavan muutos, jolla tilapäislupa voitaisiin muuttaa pysyväksi.

- Ajoluiskan ja siihen liittyvän Fabianinkadun tunnelin pinta-ala on n. 1 000 m² ja tilavuus n. 5 500 m³. Suojaovin suojattua suojatilaa on tästä puolet eli n. 500 m².
- Vuorikadun vanhan 1940-luvulla rakennetun väestönsuojan pinta-ala on n. 1 800 m² ja tilavuus n. 7 500 m³.
- Vanhaan väestönsuojaan liittyy 1960-luvulla rakennettu n. 500 m² laajuinen yksityinen (KOP:n) väestönsuoja, sen tilavuus on 1 400 m³.
- Ehdotettu uusi yhdyskäytävä lisää suojatilaa vielä n. 400 m² niin, että vanhan suojan kokonaispinta-ala kasvaa 3200 m²:iin.

Vanhat väestönsuojatilat ovat vailla väestönsuoja-varusteita, vaikka ne aikoinaan on tähän tarkoitukseen louhittu. Ajoluiskaan johtavaan tunneliin osaan asennetaan kuitenkin suojaovet ja paineseinä Teollistamisrahaston toimitalon rakentamisen yhteydessä solmitun sopimuksen perusteella.

Luolia on käytetty pysäköintitarkoitukseen yksityiselle vuokrattuna, jos kohta niiden varustelu on

myös tähän tarkoitukseen erittäin puutteellinen. Nykyiset, lähinnä pitkäaikaiskäyttöön varatut 80 - 100 autopaikkaa aiheuttavat n. 800...1 000 ajokertaa vuorokaudessa Vuorikadun nykyiseen, lähellä Hallituskadun risteystä olevaan ajoluiskaan.

Vanhaan väestönsuojaan lisätiloineen voidaan sijoittaa n. 2 300 suojapaikkaa, ja uuteen huoltotunneliin Vuorikadun alle arvioidaan voitavan sijoittaa n.1 000 väestönsuojapaikkaa. Yhteensä nämä 3 300 paikkaa ovat vain osaratkaisu, koska po. itäisen liikekeskusta-alueen suojapaikkojen puute on luokkaa 17 000 - 24 000 runsaasta päiväväestöstä (työpaikkojen määrästä) johtuen.

Olemassa olevat tunnelitilat eivät kapeina ja yksiajorataisina sovellu kaksisuuntaiseen huoltoliikenteeseen. Niiden laajentaminen kaksiajorataiseksi ei ole osoittautunut tarkoituksenmukaiseksi. Laadittujen selvitysten mukaan edullisinta on täydentää yksiajorataista huoltotunnelia katuverkon pääsuuntia seuraavaksi renkaaksi, jonka uusi sisäänajoluiska sijoittuisi Puutarhakadulle Kaisaniemenkadun länsipuolelle. Rengasta täydentäisi vain lyhyt kaksiajoratainen osuus etelään, korttelin 36 ("Aasi") liittämiseksi järjestelmään. Vuorikadun alle louhittava uusi huoltotunneli mitoitetaan 4,2 m korkeaksi, jotta korkeatkin jätehuoltoajoneuvot voivat tunnelissa ajaa. Eteläpuolella sijaitsevasta urakkaosuudesta käytetään nimitystä 1. rakennusvaihe (ns. "Aasin" tunneli, korttelin 36 vanhan nimen perusteella) ja pohjoisosasta nimitystä 2. rakentamisvaihe (Puutarhakadulta johtava tunneli).

Fabianinkadun tunneli on nyt n. 200 ja uuden 1. vaiheen ajotunnelin pituus n. 200 m ja uuden 2. vaiheen ajotunnelin pituus n. 300 m, jonka lisäksi ajoluiska ja ilmakuilu n. 100 m.

1. vaiheen ala n. 3 000 m² ja tilavuus 18 000 m³
josta uutta louhittava n. 2500 m² ja 13 000 m³

2. vaiheen ala n. 2 000 m² ja tilavuus 13 000 m³.

Suunnitelman periaateratkaisut on esitetty Insinööri-toimisto Saanio & Riekkolan laatimissa sijainti-piirustuksessa Ll/30d, suunnitelmaselostuksessa 19.4.1985 ja asemapiirustuksessa Ll/87a, Arkkitehti-toimisto Jauhiainen-Nuuttilan laatimassa piirustuksessa A-O8d, Ins.tsto Viatekin laatimassa laatimassa alustavassa liikennesuunnitelmassa sekä Ekonon LVI- ja sähkötöiden suunnitelmaselostuksissa (liitteet 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 ja 8). Huoltotunnelit suunnitellaan väestönsuojelun kannalta myös SO-K ovin suojatuksi tilaksi, jotka ovat kaupunki hankkisi kaikkiin kiinteistöliittymiin.

Suunnitelmaselostusta täydennetään huomautuksella, että väestönsuojaovien rakennevaatimusta on sittemmin täsmennetty suunniteltujen suojatilojen pinta-alasta ja henkilömäärästä johtuen siten, että luokan SO-3 asemasta vanhan suojan ovien tulee olla luokkaa SO-6 ja että huoltokäytävään ja kiinteistöliittymiin suunnitellaan luokan SO-K ovet.

3

Toiminta-alue

Huoltotunnelijärjestelmä sijaitsee Vuorikadun ja Fabianinkadun alla paikoin merenpinnan tasossa tai jonkinverran sen alla, mutta kuitenkin metrotunnelien ja meriviemäritunnelin yläpuolella. Tunnelit alittavat korttelin 37 (yliopisto, Porthania) ja korttelin 38 b (Kaisaniemenkatu 3 kohdalla). Ilmanpoisto tulisi tontille 36/20. Tästä johtuen on valmisteltu sopimukset po. tonttien kanssa rasitteista ym. järjestelyistä (liitteet 9, 10, 11 ja 12. Edelleen tunneli sivuaa korttelia 42, jonne sijoittuisi ilmanottoaukko Metsätalon autotallin luokse, ja korttelia 38 a (sopimusluonnokset liitteet 13 ja 14) sekä korttelia 40 (SOK:n sopimusluonnos, liite 15). Niinikään on korttelin 38 b tonttien 1, 3, 7 ja 8 edustajien kanssa neuvoteltu yhteisestä liittymästä (liite 16).

Tunneli sivuaa lisäksi kortteleita 41 ja 41 a (koulutontti) ja 28 (yliopiston kirjasto). Korttelista 37 ja 38 b voivat ehkä nyt vielä tunnelista etäämmälläkin sijaitsevat kiinteistöt myöhemmin kiinnostua liittymisestä, mikäli nyt liittyvien kiinteistöjen alla tapahtuvat kellarijärjestelyt tuovat tähän mahdollisuuden. Myös korttelin 37 eräiden tonttien huoltoa saattaa olla myöhemmin tarkoituksenmukaista ohjata maanalaiseen tunnelijärjestelmään, vaikka ne on nykyisin huollettu katutasosta.

4

Rakentamiskelpoisuus

Vuorikadun-Fabianinkadun alueen kalliomäki on tunnelirakennuskohteena jo pitkään ollut ehdolla sekä kaupungin väestönsuojien lisärakentamiseen että yliopiston kirjavarastojen sijoittamiseen. Kallio-perän sijaintia ja laatua on selvitetty sekä tutkimuksin että useiden syvien uudisrakennuskohteiden yhteydessä. Kallioalueen reunavyöhykkeiden suurimpia riskejä sisältävät kohteet on suhteellisen hyvin voitu kartoittaa, ja suunnitelmaa onkin korjattu näiden riskien johdosta. Vanhan väestönsuojan kalliokaton vahvuus ei paikoin täytä S-6 väestönsuojan määräyksiä, minkä johdosta on haettava poikkeuslupa sisäasiainministeriön pelastusosastolta. Luvan saamisen edellytykset on neuvottelujen perusteella olemassa.

Aluetta rajoittaa lännessä ja lounaassa ns. Kluuvin ruhjevyöhyke. Sen vuoksi tunneli Vuorikadun eteläosassa joutuukin poikkeamaan katulinjasta Porthanian tontin puolelle. Fabianinkadun pohjoispäässä Metsätalon alueella on vastaavasti kalliopaljastuman koillisreunassa riskialue, jonka johdosta Teollistamisrahaston rakentama ajoluiska on ollut edullisempi sijoittaa katualueelle eikä asemakaavaan merkittyyn kohtaan korttelin 42 keskiosaan. Mikäli huoltotunnelijärjestelmään tulisi huomattavasti nyt kaavavaltua enemmän käyttäjiä, liikenne-ennusteen perusteella näyttäisi kuitenkin tarpeelliselta siirtää luiska katutilan ja Kaisaniemenkadun liittymän kapasiteetin loppumisen vuoksi pois katualueelta kortteliin 42. Tällöin olisi toisaalta myös kalliimmalle ratkaisulle useampia maksajia. Ainakin vuoteen 1992 saakka on katsottu voitavan käyttää nykyistä Fabianinkadun ajoluiskaa, joka valmistuu syksyllä 1985. Nykyinen ajoluiska on jyrkempi (n. 1:7) kuin rakentamismääräysten sallima uloskäytävien kaltevuus (1:10), mutta poikkeuksen myöntäminen tähän on rakennuslautakunnan päätösvallassa. Luiskan loiventamiselle ei ole Fabianinkadulla löydetty mitään mahdollisuuksia.

Erään riskialueen muodostaa Kaisaniemen metroaseman eteläinen lippuhalli. Huoltotunnelin ja metron ratatunnelien risteilykohta on louhittava erityisen varovaisesti niin metroliikenteen kuin pohjavesien vuotovaarankin takia. Ongelmana on kuitenkin se, ettei eteläisestä lippuhallista vielä ole toteutus-suunnitelmia eikä - aikataulua. Huoltotunnelin suunnittelussa on näin jouduttu varautumaan kahteenkin erilaiseen metroaseman mahdolliseen ratkaisuun. Toisaalta on mahdollista, että huoltotunnelin rakentamisen aikana myöskin Kaisaniemen metroaseman ratkaisu täsmentyy ja sen rakennustyötä voitaisiin aikanaan jopa helpottaa huoltotunnelia hyväksikäyttämällä. Työmaiden liikenteelle ja kaupunkikuvalle aiheuttamien häiriöiden kannalta on myös eduksi, jos huoltotunnelit voidaan rakentaa ennen metroasemaa.

Huoltotunneli ja tonttien keskitettyä maanalaista huoltoa koskeva suositus on merkitty kaupunkisuunnitteluvirastossa laadittavana olevan liikekeskustan kaavarunkoluonnoksen maanalaisten tilojen liitekarttaan. Samassa liitekartassa on tavoitteellinen merkintä myöskin Vuorikadun vanhan ajoluiskan poistamisesta liikennekäytöstä. Korttelin 36 ("Aasi") suunnitellut rakennukset on voimassa olevan asemakaavan mukaan mahdollista toteuttaa katusasta jalkakäytävän ylitse huollettavina, mutta po. kohteen rakentajan Rakennuskunta Hakan kanssa on neuvoteltu päätösehdotuksen mukai-

nen ratkaisu. Rakentaja on sitoutunut muuttamaan uudisrakennussuunnitelmansa maanalaiseen huoltoon perustuviksi, mikäli kaupunki päättää esitetyn huoltotunnelin rakentamisesta ja hyväksyy sopimusluonnokset.

5. Perustamis- ja käyttökustannukset

Huoltotunnelin uusien osien pinta-ala on n. 4 500 m² ja tilavuus n. 26 000 m³. Laatutasoksi on määritelty normaali ruiskubetonoitu ja maalattu kallioluolatila, jonka ainoat merkittävät pintakäsittelykohteet ovat ajoluiskan sivujen graniitti-verhoukset.

Huoltotunnelin uusien osien rakentamisen kustannukset ovat n. 20 Mmk, eli n. 800 mk/m³ ja n. 4 500 mk/m². Tästä jää 2 Mmk mahdollisen uuden väestönsuojan ja siihen sijoitettavan pysäköintilaitoksen kustannuksiksi, sopimuksen mukaan korttelin 36 tonttien 19, 20 ja 21 toistaiseksi kannettavaksi. Em. tontit kustantavat yhteisesti 1. rakennusvaiheesta eli 7,3 Mmk. Vanhan luolan korjausta ja vss-rakenteita lukuun ottamatta muut osat on tarkoitettu koota urakan edistymisen mukaan maksettavilla liittymismaksuilla.

Kustannusvastuut jakautuvat seuraavasti:

-	Teollistamisrahaston tunneliosuus ja ajoluiska (jo rakennettu)	n. 3,5 Mmk
-	Rakennusvaihe 1 (uusi tunneli, eteläosa)	n. 9,3 "1)
-	Rakennusvaihe 2 (pohjoisosaa ja Puutarhakadun luiska)	n.10,8 "1)
-	Johtosiirrot ja liikennejärjest.	n.0,8 "
-	1. vaiheessa tarpeelliset vs-rakenteet	n. 1,7 "2)
-	Vanhan luolan peruskorjaus pysäköintikäyttöön	n. 2,0 "
-	Valvonta, rakennuslupamaksut	n. 0,4 "
	<u>Huoltotunnelin hankintakustannukset</u>	<u>n.28,5 Mmk</u>

1) Sopimusluonnoksiin sisältyy neljä urakkahintaan vaikuttanutta olettamusta, alennuksina:

- Katutilasta ei urakoitsijalta peritä vuokraa, koska tunneli tulee kaupungin omistukseen
- Huoltotunnelin maanalaisesta tilasta ei myöskään puolien ja toisten peritä vuokraa
- Urakoitsija maksaa väestönsuojelukeskusselle vuokraa käyttöönsä tulevasta vanhan väestönsuojan osasta työmaakäytön ajalta.

- tunneleista urakassa syntyvä louhe, arvoltaan n. 200 000 mk, luovutetaan urakoitsijan omistukseen.

2) Väestönsuojan paineseiniä on välttämättä 1. vaiheessa tehtävä vain Teollistamisrahaston työn yhteydessä Fabianinkadun ajoluiskan alapäähän ja uuden 1. rakennusvaiheen yhdystunneliin. Muut väestönsuojarakenteet esitetään vanhaan suojaan hankittaviksi vasta sen perusteella millainen mahdollinen päätös uudesta alueellisesta suojaratkaisusta ja pysäköintilaitoksesta aikanaan tehdään. Vanhan suojan peruskorjaus väestönsuojana täydelliseksi maksaisi rakennusviraston arvion mukaan 12 Mmk, josta 2 Mmk:n perusosuus on nyt pysäköintikäytön jatkamisen kannalta välttämätöntä sisällyttää heti tehtäviin töihin. Peruskorjauksen loppuosa n. 10 Mmk ehdotetaan otettavaksi kuntasuunnitelmaan 90-luvun puolella.

Käyttäjien osuudet:

- Kortteli 37/tontti 14 (Teollistamisrahasto)	n. 3,5 Mmk
- Helsingin Yliopisto ja Suomen Valtio	-
- 36/19,20 ja 21 ("Aasi", Haka)	n. 7,3 Mmk
- 38a/6 ja 9 (Haka)	n. 2,5 "
- 38b/6 (As.Oy Kaisaniemenk.3)	-
- 38a/10 (KOP)	-
- 38a/11 (Kiint.Oy Vilhonkatu 4)	-
- 40/1 ja 7 (SOK)	n. 2,5 Mmk
- 38b/1,3,7 ja 8 (SHOP ym.)	n. 4,0 "
<u>Sopimuksiin perustuen</u>	<u>n.19,8 Mmk</u>

Tämän lisäksi työryhmä arvioi rakentamisen alkamisen jälkeen syntyvän uusia sopimuksia ennakoitujen liikennemäärien perusteella n. 3,0 Mmk
Ehdotetun uuden pysäköintiluolan liittymismaksu n. 2,0 "

Arvioidut liittymismaksut yhteensä n.24,8 Mmk

Huoltotunnelin hankintakustannuksista jäisi siis arvion mukaan tässä vaiheessa pysyvästi rasittamaan kaupungin taloutta vain vanhan luolan peruskorjauksen ja väestönsuojarakenteiden osuutta vastaava 3,7 Mmk.

Kaupungin vastuiden ja rahoitusjärjestelyiden vuoksi olisi kuitenkin 15,7 Mmk (10,8+0,8+1,7+2,0+0,4) osoitettava talousarviossa, vuodelle 1986 noin 6,0 Mmk ja vuodelle 1987 noin 9,7 Mmk. Koska tunneliin saadaan 1 000 uutta väestönsuojapaikkaa, määräraha voisi sisältyä Ytlk:n väestönsuojarakentamiseen. Vastaavat erät n. 6,0 Mmk vuonna 1986 ja n. 6,0 Mmk vuonna 1987 saataisiin sopimusluonnosten perusteella myös talousarvion tulopuolelle.

Huoltotunnelijärjestelmän käyttökustannukset voidaan arvioida n. 4 mk/m² kuukaudessa eli n. 50 mk/m² vuodessa. Vuotuiset käyttökustannukset olisivat siten noin 5000 m² tunneleista n. 250 000 mk. Sopimusluonnosten mukaan tämäkään ei jäisi kaupungin kannettavaksi, vaan jaettaisiin huoltotunnelin käyttäjien vastattavaksi liikennemäärien suhteessa.

Hallinto hoidettaisiin kuitenkin väestönsuojelukeskuksen toimesta.

6. Rakentamisaikataulu

Käyttäjähallintokunta on väestönsuojelukeskus, jonka hallinnassa Vuorikadun vanha väestönsuoja nykyisinkin on. Rakennustyön valvonta hoidettaisiin rakennusviraston toimesta. HKR myös vastaisi niistä rakennustöistä, jotka sopimusluonnoksen mukaan jäävät kaupungin huolehdittaviksi (johtosiirrot, liikennejärjestelyt ja osa väestönsuojelua palvelevista rakenteista). HKR valvoisi siten urakoitsijan toimesta tapahtuvan suunnittelun, huolehtisi urakoiden kustannusseurannasta, maksuliikenteestä, vakuuksien ja vastuiden osoittamisesta, rakennusluvan hakemisesta yms. kaupungin rakennuttajatehtävistä.

Suunnittelun ohjauksessa virastojen yhteistyöryhmänä on toiminut Kj:n aikanaan asettama pysäköintilaitostyöryhmä, jossa kiinteistöviraston päällikön lisäksi ovat rakennuttajapäällikkö, asemakaavapäällikkö, liikennesuunnittelupäällikkö ja kehittämissuunnittelupäällikkö. Väestönsuojelupäällikkö on myös osallistunut työryhmän työhön, jonka eräänä keskeisenä tehtävänä on vielä huoltotunnelijärjestelmää koskevan päätöksen jälkeen selvittää, millaisia mahdollisuuksia olisi myös uuden väestönsuojapysäköintilaitoksen rakentamiseen. Koska väestönsuojakokonaisuus näin määräytyisi vasta eri päätöksenteon yhteydessä, työryhmä on tässä vaiheessa päättänyt ehdottamaan myös huoltotunnelijärjestelmän väestönsuojelurakenteiden hankinnan rajoittamista vain niihin, joiden rakentaminen myöhemmin olennaisesti häiritsisi liikennettä. Nyt hankittavia rakenteita olisivat siten vain päätunnelin suoja-ovet, sivutunnelien asennukset voidaan siirtää myöhemmäksi.

Aikataulun kannalta on merkittävää, että kaupungille Rakennuskunta Hakan taholta annettu urakkatarjous on voimassa 30.11.1985 saakka sellaisenaan, ja sen jälkeen rakennuskustannusindeksiin syyskuu/85 sidottuna.

Kaupungin työssä tulee yleensä järjestää urakkakilpailu. Pysäköintilaitostyöryhmä, joka yhteistyössä virastojen ja laitosten kanssa on neuvotellut päätösehdotuksen mukaiset sopimusluonnokset, esittää kuitenkin neuvottelumenettelyn hyväksymistä tässä tapauksessa siitä syystä, että hanke liittyy olennaisesti Hakan toteuttamaan Aasi-korttelin työhön. Lisäksi hankkeessa toteutettava varsinainen urakkasopimusosuus 2. rakennusvaiheesta liittyy olennaisesti huoltotunnelin ensimmäisen vaiheen toteutukseen, jota ei käytännössä voitane sopia toteutettavaksi muuten kuin Aasi-korttelin urakointiin liittyen. Samalla kaupunkiympäristölle aiheutuvat häiriöt pystytään minimoimaan, koska urakoitsijan työtukikohdat ovat kortteleiden rakennuskohteissa. Urakkasumma on verrattu rakennusvirastossa laadittuihin kustannusarvioihin ja todettu tältä osin suuruusluokaltaan oikeaksi ja siten kaupungille edulliseksi. Urakkakilpailuja tullaan Hakan ilmoituksen mukaan käymään osa- ja alaurakoista.

Indeksiehdon osalta työryhmä esittää, että 3 kk voimassaoloaika tarjoukselle samoin katsottaisiin riittäväksi. Sitä pitempi päätöksentekokäsittelyjen aika tuo jo itse töidenjärjestelyynkin vuodenaikojen yms. vuoksi tarkistustarpeita, joten indeksiehto on tältä osin perusteltavissa. Toisaalta huoltotunnelin käyttäjien kanssa valmistellut sopimusluonnokset, joiden perusteella käyttäjät vastaisivat niin tunnelin rakentamisen investoinneista kuin käyttökustannuksistaakin eivät ole indeksiin sidottuja, vaan muodostavat urakkaa vastaavan nykyiseen kustannustasoon ja nopeahkoon rakentamisaikatauluun sidotun kokonaisuuden.

Louhintatöiden aloittamisen nopeuttamiseksi olisi syytä perustamissuunnitelman ja urakkasopimuksen yhteydessä käsitellä kaupunginhallituksessa luonnospiirustusten lisäksi myös mahdollisuus myöntää samalla yleisten töiden lautakunnalle Rakennuslain 124 a §:n 1.kohdan mukainen toimenpidelupa em. noin 4500 m² laajuisen ja tilavuudeltaan n. 25 000 m³ käsittävän huoltotunnelijärjestelmän uusien osien louhimiseksi. Työryhmä esittää samalla, että kaupunginhallituksen päätöksessä määrättäisiin ilman erityistä vakuusmenettelyä, että päätöstä on valitusmahdollisuudesta huolimatta noudatettava ennen kuin se on saanut lainvoiman, koska kysymyksessä ovat kaupungin omistukseen tulevat tunnelit.

Louhintatöiden arvoidaan kestävän noin vuoden ja koko rakentamisen noin kaksi vuotta. Jos päätöksenteko ja suunnittelu tekevät mahdolliseksi louhintatöiden aloittamisen marraskuussa 1985, louhinta päättyisi syksyllä 1986 ja huoltotunneli voitaisiin ottaa käyttöön syksyllä 1987.

7
Yhteenveto ja päätösehdotukset

Vuorikadun ja Hallituskadun keskeisten osien jalan- kulkuolosuhteiden parantamiseksi on tarpeellista ohjata kiinteistöjen huoltoliikenteen pääosa uuteen maanalaiseen huoltotunneliin. Kaupunginjohtajan asettama pysäköintilaitostyöryhmä (pj. virastopäällikkö Koivumäki) esittää, että kaupunki solmisi sopimukset, joiden perusteella Rakennuskunta Haka rakentaisi korttelissa 36 ("Aasi") omistamiensa tonttien uudisrakentamisen yhteydessä kaupunkia varten alueellisen huoltotunnelijärjestelmän. Tunnelit palvelisivat myös Helsingin yliopiston ja valtion tarpeita ja sijaitsisivat mm. Vuorikadun, Fabianinkadun ja Porthania-nimisen yliopiston laitosrakennuksen alla. Kustannukset, jotka kaikkiaan kohoavat noin 15,7 Mmk:aan, jaettaisiin käyttäjien kesken liikennemäärien suhteessa eikä tunnelijärjestelmä vaatisi erityistä henkilökuntaa. Lisäksi suoraan tähän hankkeeseen liittyy Teollistamisrahaston jo toteuttama n. 3,5 Mmk:n tunneli ajoluiskineen sekä Hakan Aasi-kortteliosuus n. 9,3 Mmk. Kaupungin osuudeksi jäisi sopimusten perusteella lopuksi vain huoltoväylän VSS-varustelu ja vanhan kalliosuojan peruskorjauksen 1. vaiheen osuus eli noin 3,7 Mmk. Kalliotunnelista tulisi samalla väestönsuojelukeskuksen käyttöön n. tuhat uutta suojapaikkaa, jonka perusteella talousarvioon esitettävät määrärahat osoitettaisiin Ytlk:lle väestönsuojien rakentamiseen. Tunneli vapauttaisi Vuorikadulla nyt sijaitsevan vanhan ajoluiskan ajoneuvoliikenteeltä.

Työryhmä esittää, että kaupunginhallitus hyväksyisi ja esittäisi edelleen kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi noin 5000 m² laajuisen, Vuorikadun maanalaisen huoltoväylän ja vanhan väestönsuojan peruskorjauksen 1.8.1985 päivätyn perustamissuunnitelman

- 5.8.1985 päivätyn sijaintipiirustuksen L1/30d ja
- liitteinä 3-8 oheistettujen asemapiirroksen, havainnepiirroksen sekä suunnitelmaselostusten periaatteiden mukaisena, ja että

- (7.1) kaupunginhallitus samalla ilmoittaisi kaupunginvaltuustolle, että sen tarkoituksena on, mikäli Kvsto hyväksyy perustamissuunnitelman, todeta, että Kvston hyväksyminen tarkoittaa kaupungin puoltavaa kannanottoa asiaa koskevan poikkeusluvan hakemiseen, joten kaupunginhallitus tulee Kvston päätöksen jälkeen pyytämään ympäristöministeriöltä poikkeuslupaa rakennusvirastolle.
- (7.2) hyväksyä mainitut liitteiden 1-8 ja 17 mukaiset piirustukset luonnospiirustuksina,
- (7.3) solmia liitteiden 9 ja 10 mukaiset periaatesopimuksen ja kehottaa kaupunginkanslian lainopillista osastoa ne kaupungin puolesta allekirjoittamaan
- Helsingin Yliopiston, Suomen Valtion ja Kiinteistö Oy Vuorikatu 3:n sekä
 - K 36/19, 20 ja 21 sekä 38a/6 ja 9 (Rakennuskunta Hakan) kanssa
- (7.4) oikeuttaa kiinteistölautakunta solmimaan liitteiden 11-16 mukaiset sopimukset rakentamisesta, käytöstä, rasite- ym. oikeuksista
- K 36/20 (Hakan uudisrakennus)
 - K 38b/6 (As. Oy Kaisaniemenkatu 3),
 - K 38a/ 10 (KOP),
 - K 38a/11 (Kiint. Oy Vilhonkatu 4)
 - K 40/1 ja 7 (SOK) sekä
 - K 38b/1, 3, 7 ja 8 (SHOP ym.) kanssa.
- (7.5) oikeuttaa lisäksi kiinteistölautakunta tekemään muidenkin mahdollisten tunnelin käyttäjien kanssa samojen periaatteiden mukaiset sopimukset tunnelijärjestelmään liittymisestä,
- (7.6) varata yleisten töiden lautakunnalle väestönsuojien rakentamiseen tarkoitettu lisämääräraha 15,7 Mmk, josta vuoden 1986 talousarvioon osoitetaan 6,0 Mmk ja kuntasuunnitelmaan vuodelle 1987 n. 9,7 Mmk,

- (7.7) oikeuttaa yleisten töiden lautakunta ilman urakkakilpailua solmimaan Rakennuskunta Hakan kanssa puoli-indeksiin sidottu lähtöarvoltaan 9,55 Mmk:n urakkasopimus huoltoväylän 2. rakennusvaiheen rakennusteknisistä töistä sekä suunnittelu- ja rakennuttajatehtävistä. LVIS-tekniisten töiden kustannuksiin lisäksi varataan 0,92 Mmk, hankkeen valvontaan ja rakennuttamiseen 0,47 Mmk, johtosiirto- ja liikennejärjestelytöihin 0,77 Mmk ja tunneliin tuleviin 1. vaiheen väestönsuojarakenteisiin 1,7 Mmk ja vanhan luolan peruskorjauksen 1. vaiheeseen 2,0 Mmk eli yhteensä Ytlk oikeutetaan käyttämään tarkoitukseen indeksivaraukset mukaan lukien 15,7 Mmk. Jos päätöksenteko siirtyy myöhemmäksi kuin 30.11.1985 edellä mainittuja summia korotetaan rakennuskustannusindeksin nousun mukaisesti,
- (7.8) oikeuttaa yleisten töiden lautakunnan käsittelemään ja tarpeelliset lausunnot hankittuaan hyväksymään Khn hyväksymiin luonnospiiruksiin perustuvat pääpiirustukset ja muut suunnitelmat, joissa lausunnoissa mainitut asiat on otettu huomioon,
- (7.9) myöntää HKR:n erikseen tekemästä hakemuksesta louhintatöiden aloittamiseksi RL 124a §:n 1. kohdan mukainen toimenpidelupa ja päätöksessä määrätä ilman vakuusmenettelyä, että päätöstä on valitusmahdollisuudesta huolimatta noudatettava ennen kuin se on saanut lainvoiman,
- (7.10) kehottaa kaupunkisuunnittelulautakuntaa tekemään tunnelisuunnitelman edellyttämät esitykset kaava ja liikennesuunnitelmien tarkistamiseksi,
- (7.11) kehottaa väestönsuojelulautakuntaa huolehtimaan tunnelijärjestelmän hallinnosta.
- (7.12) merkitä tiedoksi Vuorikadun uuden väestönsuojapysäköintilaitoksen suunnitelmaselostuksen 31.10.1984 (liite 18).

VUORIKADUN MAANALAINEN HUOLTOVÄYLÄ JA
VANHAN VÄESTÖNSUOJAN PERUSKORJAUS

Perustamissuunnitelman liiteasiakirjat, luettelo

Liite nro	Asiakirja	Päiväys
1.	Sijaintipiirustus L1/30 d	5.8 .1985
2.	Selitelmä muista liitteistä	1.8.1985
3.	Suunnitelmaselostus	19.4.1985
4.	Asemapiirustus L1/87 a 1:1000	5.8.1985
5.	Havainnepiirustus A-08d	5.8.1985
6.	Liikennesuunnitelma (alustava) (Viatek)	31.10.1984
7.	LVI-suunnitelmaselostus (EKONO)	11.4.1985
8.	Sähkötekninen suunnitelmaselostus (EKONO)	11.4.1985
9.	Periaatesopimus Helsingin Yliopiston ja Suomen Valtion kanssa	neuvotte- lutulos 10.6.1985
10.	Sopimus tonttien 36/19, 20 ja 21 sekä 38a/6 ja 9 kanssa (Hakan periaatesopimus)	neuvotte- tulos/II 27.8.1985
11.	Rasitesopimus tontin 36/20 kanssa (Haka)	neuvotte- tulos 27.8.1985
12.	Rasitesopimus tontin 38b/6 alittavasta tunnelista (As. Oy Kaisaniemenkatu 3)	neuvotte- tulos 10.4.1985
13.	Rasitesopimus tontin 38a/10 alittavasta tunnelista (KOP)	luonnos 6.2.1985
14.	Rasitesopimus tontin 38a/11 alittavasta tunnelista (Kiint. Oy Vilhonkatu 4)	yhtiön tarjous 7.5.1985
15.	Sopimus korttelin 40 liittymästä (SOK)	luonnos 8.5.1985
16.	Sopimus korttelin 38b tonttien 1, 3, 7 ja 8 yhteisestä liittymästä (SHOP ym.)	luonnos 23.8.1985
17.	Kustannusennuste huoltotunneleista (HKR)	5.9.1985
-	Em. vahvistettavien asiakirjojen lisäksi on <u>oheisaineistona</u>	
18.	Vuorikadun väestönsuojan ja pysäköinti- laitoksen suunnitelmaselostus	31.10.1984
19.	Aikataulukaaavio	26.9.1985

VUORIKADUN MAANALAINEN HUOLTOVÄYLÄ
JA VANHAN VÄESTÖNSUOJAN PERUSKORJAUS

LIITEASIAKIRJAT, SELITELMÄ

- Liite 1 Sijaintipiirustus L1/30d Insinööritoimisto Saanio & Riekkolan laatima kartta 1:500 ja huoltotunnelin leikkauskaaviot 1:100 (pienennettynä mittakaavat 1:1000 ja 1:200).
- Liite 2 Tämä selitelmä (liitteet 1...8 yhdessä liitteenä 17 olevan kustannusarvion kanssa muodostavat "luonnospiirustukset")
- Liite 3 Suunnitelmaselostus: Insinööritoimisto Saanio & Riekkolan laatima yleisselostus huoltotunnelin uusien urakkasopimuksien (1. ja 2. rakennusvaiheet) vaikutuksista ja muutoksista laajemman uuden väestönsuoja-pysäköintilaitoksen kokonaisuuden luonnokseen (ks. liite 19).
Teksti 8 sivua, ilman liitepiirustuksia L1/31.
- Liite 4 Asemapiirustus L1/87d. Kartta 1:500 (pienennettynä 1:1000) esittää mahdollisen laajemman väestönsuoja-pysäköintilaitoksen kokonaisuuden, jossa olisi n. 420 autopaikkaa ja n. 6000 väestönsuojapaikkaa.
- Liite 5 Havainnepiirustus A-08d: Arkkitehtitoimisto Jauhiainen & Nuuttilan laatima karttakaavio huoltotunnelin sijoittumisesta 1:500 ja katutason rakenteista ajoluiskien osalta 1:200 (pienennettyinä 1:1000 ja 1:300).
- Liite 6 Alustava liikennesuunnitelma: Insinööritoimisto Viatekin tarkastelu (8 sivua ja kaksi liitekaaviota) tunneleiden liikenteellisistä vaikutuksista, alustavat liikenne-ennusteet ja kapasiteetilaskelmat sekä mitoitusehdotukset (liitekuvia 3...6 ei ole oheisaineistossa).
- Liite 7 LVI-suunnitelmaselostus: EKONO Oy:n laatima huoltotunnelin 1. ja 2. rakennusvaiheiden ilmanvaihto-, putkijohto-, palonsammutus- ja savunpoistolaitteiden selostus, 9 lehteä (6 sivua, 1 liite).
- Liite 8 Sähkötekninen suunnitelmaselostus: EKONO Oy:n laatima huoltotunneleiden sähkötöiden laitteiden ja järjestelmien selostus, 7 lehteä (3 sivua ja 2 liitettä).
- Liite 9 Periaatesopimus Helsingin Yliopiston ja Suomen Valtion kanssa: Esisopimus, jossa ilmaistaan ne periaatteet, joita noudattaen tontit 37/3 ja 16 ("Porthania"), 37/21 (Kiinteistö Oy Vuorikatu 3 Ab), 28/4 (Yliopiston kirjasto) ja 42/5 (Sairaala ja Metsätalo) luovuttavat kaupungille uutta pysäköintikäyttöön sisustettavaa väestönsuojaa ja sitä palvelevia kulkuteitä mm. huoltotunnelijärjestelmää varten tarvittavat maanalaiset ja maanpäälliset tilat.

- Liite 10 Sopimus tonttien 36/19, 20 ja 21 sekä 38a/6 ja 9 kanssa: Rakennuskunta Hakan kanssa solmittava periaatesopimus huoltotunnelijärjestelmän suunnittelusta, rakentamisesta, rahoittamisesta, autopai-koista ja käytöstä. Huoltotunnelin 2. vaiheen rakennusurakasta solmitaan eri sopimus samoinkuin uuden väestönsuojapysäköintilaitoksen rakentamisesta ja siihen liittyvistä rasitteista, sen jälkeen kun tästä asiasta on erikseen päätetty. Korttelin 38a osalta sopimus tarjoaa periaatteellisen mahdollisuuden Hakalle rakentaa kellariyhteys omistamiensa tonttien 38a/9 ja 6 (Fennia) kautta muillekin naapuritonteille. Hakan liittymismaksua korotetaan tällöin liikennemäärän lisäyksen suhteessa.
- Liite 11 Rasitesopimus tontin 36/20 (Hakan "Aasin" uudisrakennus) tontti- ja rakennusrasitteista. Huoltotunnelia varten tontille rakennetaan poistoilma- ja savunpoistokuilu sekä kaksikaistainen porras. Uuden väestönsuoja-pysäköintilaitoksen hyväksi varataan em. kuilujen lisäksi väestönsuojan sisääntulorei-tit, kolmen kaistan porras sekä kolmen hissien käyt-
töoikeus.
- Liite 12 Rasitesopimus tontin 38b/6 (As. Oy Kaisaniemenkatu 3) alittavasta tunnelista.
- Liite 13 Rasitesopimus tontin 38a/10 (Kansallis-Osake-Pankki) alittavasta tunnelista.
- Liite 14 Rasitesopimus tontin 38a/11 (Kiinteistö Oy Vilhonkatu 4) alittavasta tunnelista.
- Liite 15 Sopimus korttelin 40 tonttien 1 ja 7 liittymästä (SOK). Liittymismaksu eli kustannusosuus on nyt arvioitu mahdollisen hotellikäytön perusteella. SOK voi kellarinsa kautta tarjota huoltoyhteyttä muillekin tonteille, liittymismaksun tällöin kohotessa liikennemäärän lisäyksen suhteessa.
- Liite 16 Sopimus korttelin 38b tonttien 1, 3, 7 ja 8 yhteisestä liittymästä (Kiinteistö Oy Mikonkatu 11, Oy Kaisaniemenkatu 1, Kiinteistö Oy Heimola ja Asunto Oy Liittola). Jatkoyhteyksimahdollisuus samoin ehdoin kuin liitteissä 10 ja 15.
- Liite 17 Kustannusarvio: Huoltotunnelin 1. ja 2. rakennusvaiheista urakkasopimusta ja muita sopimuksia varten laaditut laskelmat on tehty hintatasoon syyskuu/1985.
- Urakkasopimus: Rakennuskunta Hakan kanssa huoltotunnelin 2. rakennusvaiheesta solmittava sopimus laaditaan lomakkeelle RT 80183 ja sen liitteenä on RT 16-10193 YSE-1983 eli rakennusurakan yleiset sopimusehdot, jotka Khs on 27.2.1984 § 653 eräin ehdoin hyväksynyt.
- Liite 18 Oheisaineistoksi on otettu myös Vuorikadun mahdollisen uuden väestönsuojapysäköintilaitoksen suunnitelmaselostus.
- Liite 19 Aikataulukkaavio



Kaupunginhallitus

27/703-85
27.9.1985

Viite

Kkansln lähete nro 23/703-85/2.8.1985

Asia

PYSÄKÖINTILAITOSTYÖRYHMÄN ESITYS VUORIKADUN MAAN-
ALAISEN HUOLTOVÄYLÄN RAKENTAMISEKSI JA VANHAN VÄES-
TÖNSUOJAN PERUSKORJAUSTÖIDEN ALOITTAMISEKSI

Palauttaen viitekohdassa mainitun lähetteen asiakirjoineen kau-
punkisuunnittelulautakunta lausuntonaan esittää seuraavaa:

Hankkeen taustaa

Väestönsuojelun yleissuunnitelmissa vuosina 1963 ja 1966 on Vuo-
rikadun kallion alueelle merkitty yleinen väestönsuoja. Kantakaup-
pungin yleiskaavan (kaupunginvaltuusto 23.6.1976) liitekartassa
(7.3 Pysäköinti) alueelle on esitetty pysäköintilaitos.

Teollistamisrahaston tontin rakentamiseen liittyi huollon järjes-
tely Fabianinkadun alaisen huoltotunnelin kautta (asemakaavan
muutos nro 8597, vahvistettu 10.1.1983).

Korttelin 36 (Aasi-kortteli) rakennushankkeen yhteydessä alettiin
v. 1983 tutkia huoltoyhteyden järjestämistä maanalaisena Teol-
listamisrahaston huoltoväylään liittyen.

Liikekeskustan kaavarunkoluonnoksen 10.11.1984 maanalaisten
tilojen liitekartassa sekä kantakaupungin maanalaisten toiminto-
jen tilavaraussuunnitelmaluonnoksessa 29.8.1985 on Vuorikadun
alueelle esitetty varaukset huoltokadusta, väestönsuoja/pysäköin-
tiluolasta sekä yliopiston kirjavarastosta.

Hankkeen merkitys

Fabianinkadun ja Vuorikadun alainen rengasmainen huoltoväylä-
järjestely tarjoaa mahdollisuuden usean keskeisen korttelin maa-
nalaiselle huoltamiselle sekä mahdollistaa väestönsuoja/pysäköin-
tiluolan sekä yliopiston kirjavaraston rakentamisen alueelle.

Liikenne johdettaisiin sisään Puutarhakadulle rakennettavasta
rampista ja ulosajo tapahtuisi Fabianinkadun rampista. Näin huol-
to- ja pysäköintiliikenne voidaan ohjata keskusta-alueen laidalta

huoltotunneliin ja vastaavasti voidaan rauhoittaa katutilan huoltoyhteyksiä ja vapauttaa katutilaa jalankululle.

Maanalainen huoltoväylä palvelee liikekorttelien lisäksi yliopiston ja valtion tarpeita.

Huoltotunneli mahdollistaa jalankulkuolosuhteiden parantamisen Kluuvin alueella, joskin eräät muutokset, kuten Vuorikadun yläpään muuttaminen kävelykaduksi joka on jo toteutettu sekä Hallituskadun jalkakäytävien leventäminen ja Kluuvikadun muuttaminen kävelykaduksi on mahdollista toteuttaa siitä riippumatta. Huoltotunnelin rakentaminen mahdollistaa kuitenkin Vuorikadun nykyiseen autokellariin johtavan rampin poistamisen ja koko Vuorikadun muuttamisen kävelykaduksi.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan käsiteltävänä olevan liikekeskustan kaavarunkoluonnoksen katu ympäristösuunnitelmassa on tutkittu jalankulkuolosuhteiden parantamismahdollisuuksia. Korttelialueiden sisäosien kehittämismahdollisuuksia ja edellytyksiä on tutkittu liitekartassa 3. Korttelialueet, pihojen käyttö, pysäköinti ja huolto. Kaavarunkoluonnoksessa on otettu huomioon Vuorikadun tunnelin ja väestönsuoja/pysäköintiluolan vaikutukset katu- ja kortteliympäristön kehittämiseen.

Huoltotunnelin käytön ja suunnistettavuuden kannalta on tärkeää, että tunneli noudattaa katujen suuntia. Tunnelin sisätilan arkkitehtonisessa käsittelyssäkin tulee huomioida väylän käyttö katu- maisena tilana. Tontti- ja korttelikohtaiset liittymät tulee ratkaista siten, että ero huoltoväylän ja korttelialueen välillä selkeästi hahmottuu.

Pysäköintilaitostyöryhmän esityksen mukaan tunnelin ilmanottoaukko sijoittuisi Metsätalon viereen, ja ilman poisto korttelin 36 (Aasi) tontille 20. Ehdotetussa rasitesopimuksessa tontin 36/20 osalta (perustamissuunnitelman liite) sisältyy kohtaan 2.2.2 korvaus tontin rakennusoikeuden menetyksestä, jos katolle johtava ilmanvaihtokuilu vähentää muutoin käytettävissä olevaa rakennusoikeutta. Tämän rakennusoikeuden menetys on käydyissä neuvotteluissa arvioitu n. 1 miljoonan markan arvoiseksi.

Kaupunkisuunnittelulautakunta toteaa, että mikäli kaupunki tekee asiasta myönteisen päätöksen, kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto on valmis laatimaan hankkeen vaatimat asemakaavan muutokset. Samassa yhteydessä on tarkoitus muuttaa tontin 36/20 asemakaavaa siten, että ilmanvaihto- ja savunpoistokuilun saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.

Hankkeesta on neuvoteltu ympäristöministeriön edustajien kanssa ja todettu, että poikkeuslupamenettelyn edellytyksenä on, että suostumukset tontinomistajilta on saatu ja perustamissuunnitelma on käsitelty valtuustossa. Perustamissuunnitelman valtuustokäsittelyn yhteydessä tulee todeta, että päätös on samalla puoltava lausunto asiaa koskevan poikkeusluvan hakemiseen. Poikkeuslupa käsitellään koko hanketta koskevana kokonaisuutena.

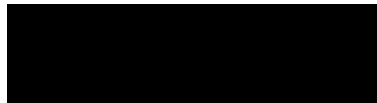
Kaupunkisuunnittelulautakunta toteaa, että Pysäköintilaitostyöryhmän esittämä yksityinen huoltotunneli ja väestönsuojan peruskorjaussuunnitelma on keskustan toiminnan kannalta perusteltu hanke, joka mahdollistaisi jalankulkuolosuhteiden huomattavan parantamisen alueella.

Kaupunkisuunnittelulautakunta korostaa, että esillä oleva huoltotunnelin rakentaminen ei vielä merkitse myönteistä päätöstä pysäköintiluolan rakentamisesta. Sitä tulee harkita myöhemmin erillisenä asiana kiinnittäen erityistä huomiota siihen, ettei liiallisella autopaikkojen rakentamisella ydinkeskustaan viedä pohjaa pois kaupungin noudattamalta varsin onnistuneelta pysäköintipolitiikalta, aiheuteta läpiajoliikenteen lisääntymistä etenkin kantakaupungin pohjoisosissa ja heikennetä joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Samalla tulee saada takeet jalankulkuolosuhteiden parantamisesta alueella.

Asiakirjoihin on liitetty lautakunnalle esitelty toiminnallinen tarkastelu huoltotunnelin vaikutuksesta huolto- ja pysäköintiliikenteeseen (liite 1) ja alustava tarkastelu pysäköintiluolan vaikutusalueen pysäköintipaikkavelvollisuuksista (liite 2).

Asian käsittelyssä pöytäkirjaan merkittiin, että jäsen Karvonen ehdotti ja ilmoitti myös eriävänä mielipiteenään, että lautakunnan olisi tullut esittää kaupunginhallitukselle suunnitelmasta luopumista. Ehdotusta ei kannatettu. Jäsen Karvonen ilmoitti jättävänsä pöytäkirjaan liitettäväksi kirjalliset perustelut. Jäljennös perusteluista on tämän kirjeen liitteenä.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan puolesta:



Harry Bogomoloff /
puheenjohtaja



Taisto Ruotsalainen
sihteeri

Liite

Jäsen Karvosen eriävän mielipiteen perustelut (ei painettu)

Liite B1

Kslk 19.9.1985

Liite 1 Asemakaavapäällikön asiaan nro 3

VUORIKADUN HUOLTOTUNNELI

Suunnitellun Vuorikadun huoltotunnelin vaikutusalueen katuverkon nykyinen liikennemäärä on esitetty kuvassa 1. Ko. alueen synnyttämän huolto- ja pysäköintiliikenteen arvioinnissa on käytetty seuraavia yksikkötuotoslukuja

- huoltoliikenne
 - . liikekerrosala 1,5 käyntiä x 100 kerros-m² vrk:ssa
 - . toimistokerrosala 0,5 - " -
 - . muu kerrosala 1,0 - " -
- pysäköinti 1,5 käyntiä x autopaikka vrk:ssa

Ko. alueen huolto- ja pysäköintiliikenteen sijoittelusta katuverkolla on laadittu kaksi vaihtoehtoa (VE A ja VE B), jotka on esitetty kuvissa 2 ja 3. Vaihtoehdossa A huolto- ja pysäköintiliikenne ohjataan Vuorikadun huoltotunnelin kautta. Vaihtoehdossa B ei ole huoltotunnelia.

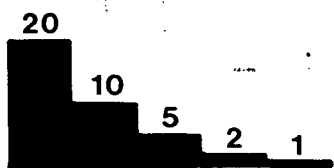
Tarkasteltavan liikenteen suuntajakauma vaihtoehdossa B on keskustan liikenteen päävirtojen mukainen eli 20 - 30 % pohjois- itäsuuntaan ja 80 - 70 % etelä-länsisuuntaan.

Vaihtoehdossa A suuntajakaumaksi on arvioitu 50 %/50 %.



LIKENNEMÄÄRÄ V. 1984

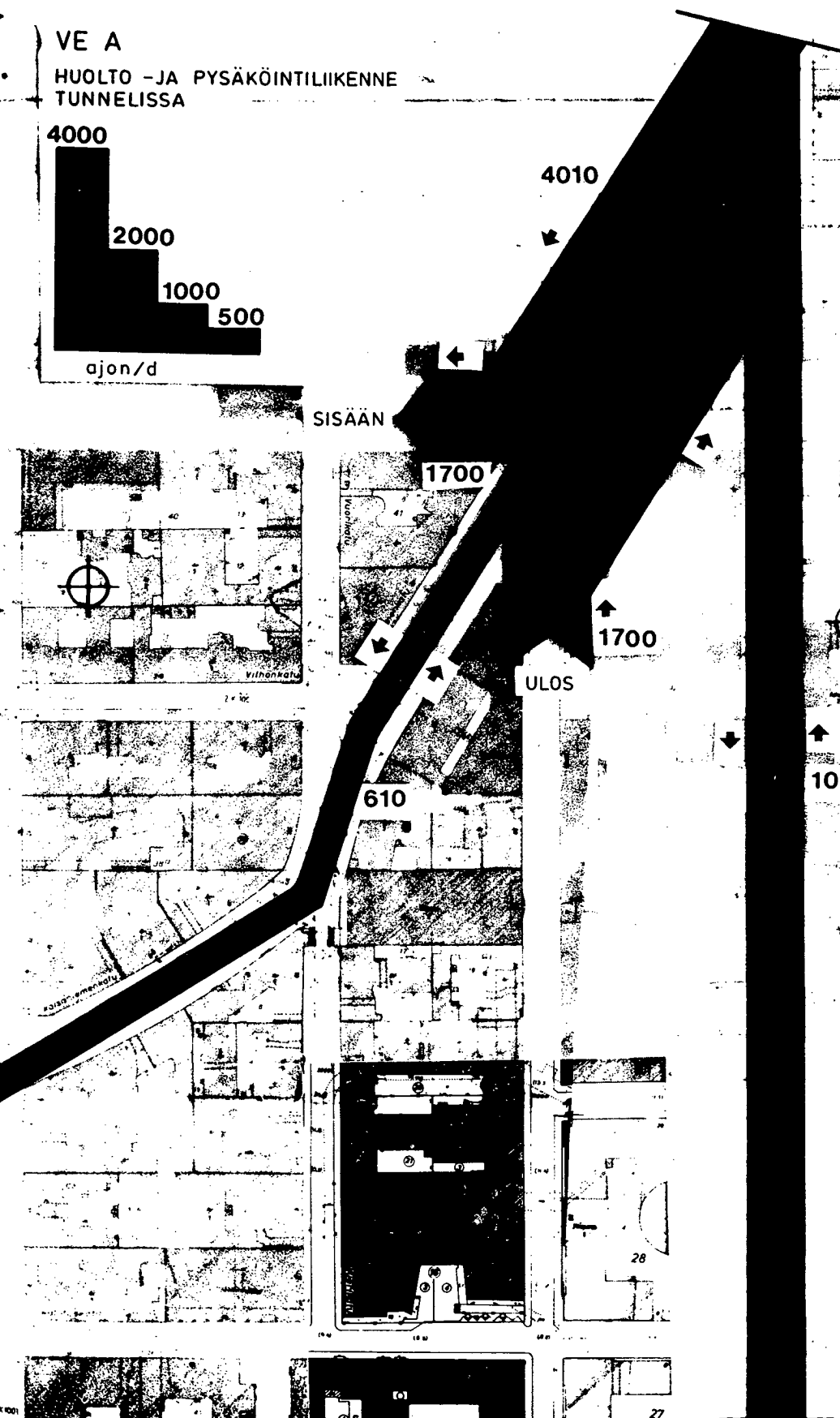
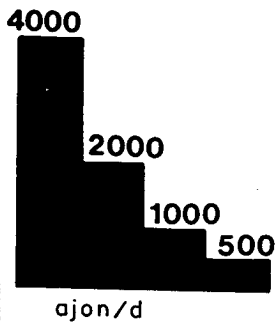
(KAVL, ei sisällä joukkoliike)



1000 ajon/d

VE A

HUOLTO - JA PYSÄKÖINTILIIKENNE
TUNNELISSA



SISAAN

1700

4010

2000

1000

500

1700

ULOS

610

1090

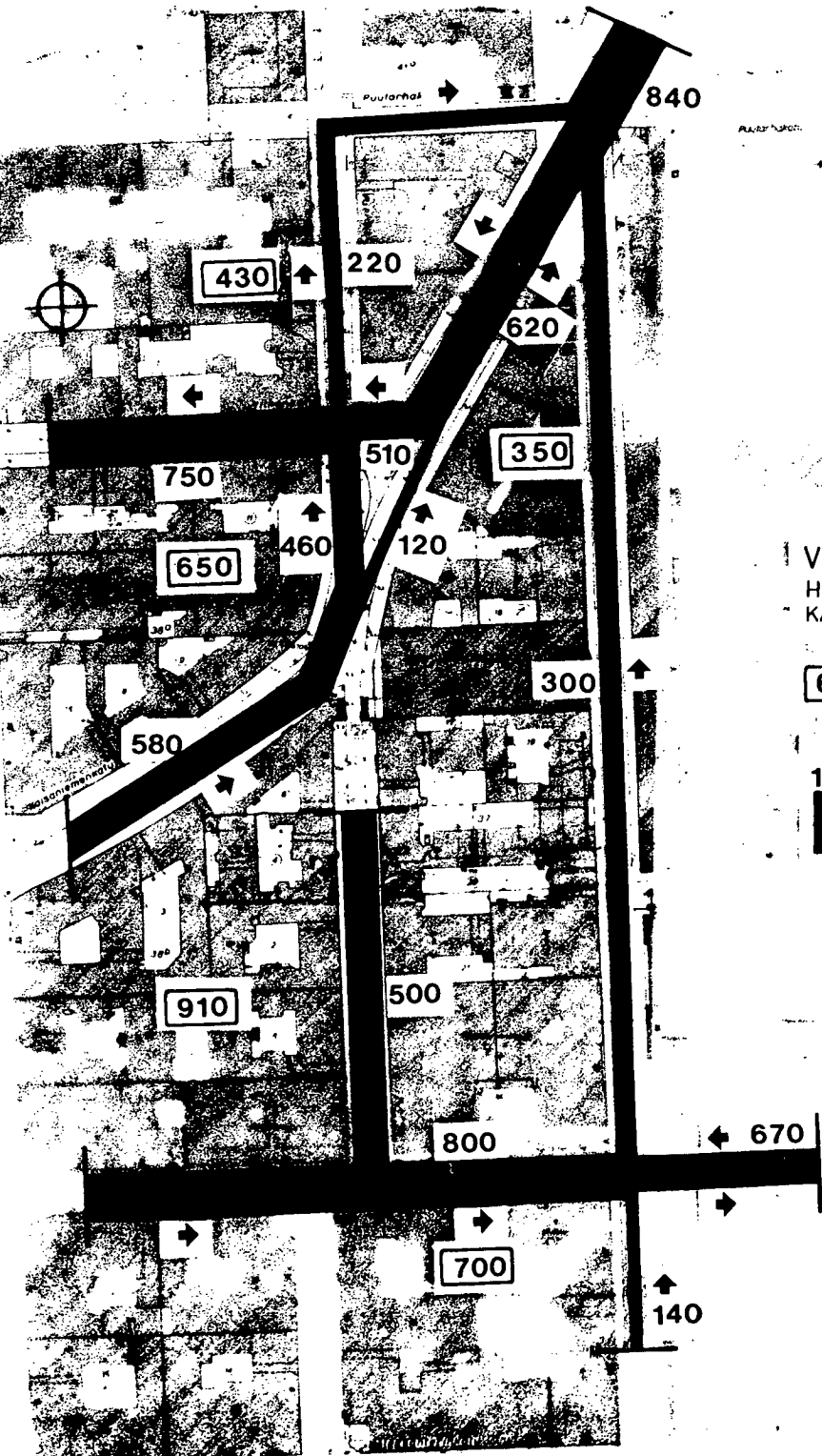
Viihdenkatu

21 02

KUUSIKKATU

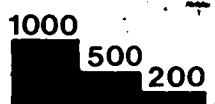
28

27



VE B
 HUOLTO - JA PYSÄKÖINTILIIKENN
 KATUVERKOLLA

650 koko tarkast. korttelin
 liikennetuotos



ajon / d

Kslk 19.9.1985

Liite 2 Asemakaavapäällikön asiaan nro 3

VUORIKADUN PYSÄKÖINTILUOLAN VAIKUTUSALUEEN (KLUUVI, KESKUSKADUN JA FABIANINKADUN VÄLILLÄ) ALUSTAVA PYSÄKÖINTIPAIKKAVELVOLLISUUSTARKASTELU (2.11.1984)

Autopaikkavelvollisuuslaskelma on laadittu siten, että tontin suojelutavoitteen (yleiskaavan rakennussuojeluliitekartta) alaisen kerrosalan osalta normina on käytetty 1 ap/800 k-2m sekä arvioidun uudisrakentamisen osalta 1 ap/150 m2 asiakaspalvelukerrosalaa ja 1 ap/350 m2 toimistokerrosalaa. Asemakaavoitettujen (1961 jälkeen) tonttien osalta on käytetty kaavanormia.

Tarkastelun pohjana pidetty suojeltavien rakennusten osalta nykyistä (eli pääosin yllirakennettua) kerrosalaa ja vajaasti rakennettujen osalta on käytetty teoreettista rakennusoikeutta.

Saneeraushankkeille on tyypillistä, että pihatilojen käyttöä muutetaan nykyisestä "täyteen pakatusta" pysäköinnistä sisäänkäynti-, kauppa- tai yhteyspihaksi. Tonttien ulkopuolelle sijoitettavat pysäköinti-paikat (yht. 456 ap) esitetty taulukossa.

On huomattava, että autopaikkavelvollisuudet astuvat voimaan asemakaavan muutoksia seuraavien uudisrakentamis- ja saneeraamishankkeiden myötä. Velvollisuuksien konkreettinen muodostuminen tapahtuu pitkän ajan kuluessa. Oheisessa taulukossa on arvioitu toteutumisaika eräiden hankkeiden osalta. x)

Katuympäristön ja jalankulkuolosuhteiden parantaminen (kävelykadut ja jalkakäytävän levennykset) katuverkossa vähentävät autopaikkoja pysäköintilaitoksen vaikutusalueella. Vähennys on yhteensä n. 80 pysäköintipaikkaa. Lisäksi on huomattava, että toteutuneiden parannusten vähentävä vaikutus on samaa luokkaa.

x) Taulukkoa ei painettu



HELSINGIN KAUPUNKI
VÄESTÖNSUOJELULAUTAKUNTA

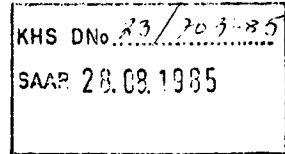
LAUSUNTO

Liite C

Päivämäärä
23.8.1985

Número
41/145-85 Lk

Kaupunginkanslia



Vite
Kkansl:n lähete 2.8.1985 ja
Asie
Vsslk:n päätös 21.8.1985, § 215

VUORIKADUN MAANALAISEN HUOLTOVÄYLÄN JA
VANHAN VÄESTÖNSUOJAN PERUSKORJAUKSEN
PERUSTAMISSUUNNITELMA, LUONNOSPIIRUSTUKSET
JA URAKKASOPIMUKSEN PERIAATTEET

Kaupunginkanslia on lähetteellä 2.8.1985 pyytänyt lautakunnan lausuntoa edellä olevasta asiasta 6.9.1985 mennessä.

Lautakunta toteaa, että Vuorikadun alueen suojien suunnittelu eri tasoisena ja sen eri suojajyksiköitä koskevana on ollut käynnissä jo pitkän aikaa ja on osittain toteutettuna Kaisaniemen metroaseman sekä vanhaan Vuorikadun suojaan liittyvän teollistamisra-
haston tunnelihankkeen osalta. Suunnitteluun ja muuhun valmistelutyöhön ovat väestönsuojelukes-
kuksesta osallistuneet väestönsuojelupäällikön lisäksi suojarakenneinsinööri Tapio Mäkinen ja osin hallinnollisen toimiston päällikkö Jouko Penttilä.

14.5.1985, kun rakennuskompleksin monitahoisuus sekä suojattavien suuri lukumäärä (17 000 - 24 000) ja suojien monimutkaisuus olivat käyneet selviksi väestönsuojelukeskus esitti rakennusvirastolle, että Vuorikadun vanha suoja rakennettaisiin S6-luokan vaatimusten mukaisesti ja, että tällä alueella suoritettaisiin väestönsuojeluteknillinen kokonais-
suunnittelu siten, että kaikki eri osina suunnitel-
tavat kohteet tulisi toteutetuksi määräysten mukai-
sesti ja suojien käytön kannalta hyvin hallittavina kokonaisuuksina. Väestönsuojelukeskus esitti lisäksi kantanaan, että vanha Vuorikadun suoja, Kaisaniemen metroasema ja mahdollinen uusi suoja olisivat kukin itsenäisiä suojajyksiköitä ja että rakennettavat käytävätilat varustettaisiin suojatuiksi tiloiksi S1-luokan ovin varustettuna.


Väestönsuojeluteknillisen tutkimustehtävän rakennusvirasto antoi insinööritoimisto Saarnio & Riakkolan tehtäväksi. Tutkimuksen alkuvaiheen selvitysten perusteella on tehty perustamissuunnitelman mukaiset ratkaisut. Ne vastaavat myös väestönsuojelukeskuksen näkemyksiä.


Laadittu perustamissuunnitelma, jonka päätösedotukset (kohta 7 sivu 10), noudattavat suoritetun tutkimuksen tuloksia ja väestönsuojelukeskuksen käsitystä on sellainen, että alueen suojat voidaan toteuttaa vaiheittain ja niistä on saatavissa suojaamismielessä käyttökelpoisia.

Huoltotunnelijärjestelmä tulee aiheuttamaan varsin vilkkaan liikenteen tunneleissa. Sen seurauksena ilmanvaihdon on oltava ja se tulee olemaan ajotunneleissa sangen suuri. Väestönsuojelukeskuksen näkemyksen mukaan ilmanvaidosta aiheutuvat kosteuspulmat voivat ajotunneleissa tulla suuriksi, ellei tähän seikkaan jo suunnitteluvaiheessa kiinnitetä riittävää huomiota.

Lautakunta hyväksyi edellä esitetyn kaupunginkanslialle annettavaksi lausunnokseen.

Väestönsuojelulautakunnan puolesta


Göran Ahman
puheenjohtaja


Jouko Penttilä
pöytäkirjanpitäjä



HELSINGIN KAUPUNKI
KIINTEISTÖLAUTAKUNTA

Käsittelijä

KAV

Numero

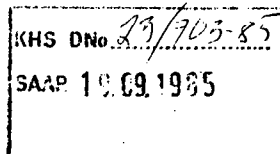
607

Liite D

Päivämäärä

17.9.1985

Kaupunginhallitukselle



Viite

Kkansln lausuntopyyntö n:o 23/703-85

Asia

LAUSUNTO VUORIKADUN MAANALAISEN HUOLTOVÄYLÄN JA VANHAN VÄESTÖNSUOJAN PERUSKORJAUKSEN PERUSTAMISUUNNITELMASTA, LUONNOSPIIRUSTUKSISTA JA URAKKASOPIMUKSEN PERIAATTEISTA

Palauttaen lausuntopyynnön asiakirjoineen kiinteistölautakunta esittää lausuntonaan seuraavaa:

Kiinteistölautakunnan mielestä hanketta voidaan kaupungin kannalta pitää hyväksyttävänä. Kyseinen hanke on tarkoitus toteuttaa osin kaupungin omistamien kätualueiden ja osin Helsingin yliopiston, Suomen Valtion ja yksityisten tontinomistajien tonttien alpuolella. Hankkeen toteuttamista varten on kiinteistöviraston tonttiosastolla neuvoteltu eri osapuolten kanssa sopimusluonnokset rakentamisesta, käytöstä, rasite ym. oikeuksista. Sopimusluonnokset huoltotunnelijärjestelmään liittymisestä on laadittu siten, että kutakin korttelia on käsitelty yhtenä yksikkönä vaikka lopulliset sopimukset joudutaankin ainakin korttelissa n:o 38 b tekemään tonttikohtaisina. Korttelin 38 b osalta kiinteistölautakunta toteaa lisäksi, että korttelin osuus toisen rakennusvaiheen kustannuksista on laskettu tällä hetkellä tiedossa olevien liittymishalukkaiden tonttien liikennetuotosten mukaan. Sen vuoksi on mahdollista, että mikäli jokin mainituista tonteista myöhemmin vetäytyy hankkeesta eivätkä korttelin muut liittyjät ota vastattavakseen sen osuudesta, kaupunki joutuu väliaikaisesti rahoittamaan mainitun osuuden siihen asti kunnes jo mainittu tai jokin muu tontti myöhemmin liittyy järjestelmään. Mainittujen sopimusluonnosten periaatteet tulisi saattaa kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi sopimusten aikanaan tapahtuvaa kiinteistölautakunnan käsittelyä varten.

Työselitykseen ja rakennuslain 124a §:n mukaiseen lupaan tulisi ottaa seuraava mittauksia koskeva ehto:

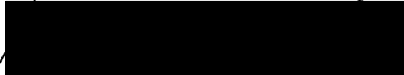
"Urakoitsija luovuttaa Helsingin kaupunkimittausosastolle maanalaisen tilan sijaintia ja muotoa


osoittavat kaupunkimittausosaston hyväksymän konsultin mittauksiin perustuvat piirrokset ja poikkileikkaukset, taikka tilaa sijaintimittauksen kaupunkimittausosastolta."

Kiinteistölautakunta toteaa lisäksi, että Vilhonkadun alitusta ei ole tarpeeksi tutkittu ja se vaatii näin olleen geoteknisiä lisäselvityksiä ennen lopullisten sopimusten tekemistä.

Edelleen kiinteistölautakunta toteaa, että lautakunnan mielestä Kaisaniemenkadun Puutarhakadun puoleisen sisäänajon sijoittamista toiseen paikkaan tulisi vielä tutkia. Lopuksi lautakunta ilmoittaa, ettei se ota tässä vaiheessa kantaa mahdollisesti myöhemmin tapahtuvaan pysäköintilaitoksen rakentamiseen.

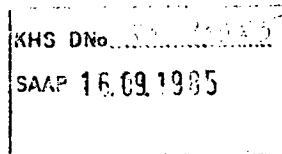
Kiinteistölautakunnan puolesta:


Erkki Heikkonen


Ilkka Kaartinen

Kaupunginhallitus

LAUSUNTO VUORIKADUN MAANALAISEN HUOLTOVÄYLÄN
JA VANHAN VÄESTÖNSUOJAN PERUSKORJAUKSEN
PERUSTAMISSUUNNITELMASTA, LUONNOSPIIRUSTUKSISTA
JA URAKKASOPIMUKSEN PERIAATTEISTA



Kkanslian lähete 2.8.1985 Dno 23/703-85

Kaupunginjohtajan asettama pysäköintilaitostyöryhmä on 1.8.1985 päivätyllä kirjeellään esittänyt kaupunginhallitukselle otsikossa mainitun hankkeen perustamissuunnitelman hyväksymistä liiteasiakirjoineen.

Huoltoväylän suunnitelma

Suunnitelma käsittää huoltoväylän L1-tason luonnospiirustukset (insinööritoimisto Saanio & Riekkola L1/30d 5.8.1985, L1/87a 5.8.1985 ja arkkitehtitoimisto Jauhainen-Nuuttila A-08d 5.8.1985) suunnitelmaselostuksineen maanalaisesta huoltoväylästä, joka alkaa Puutarhakadulta, kulkee Vuorikadun suunnassa etelään aina kortteliin 20 saakka ja tulee ulos Fabianinkadulla.

Huoltoväylän kautta voidaan hoitaa useiden Kluuvin alueen kortteleiden huoltoliikenne. Huoltoväylän suunnitelmassa on otettu huomioon myös uuden väestönsuojan-pysäköintilaitoksen rakentamismahdollisuus, mutta tästä hankkeesta ei tässä vaiheessa päätettäisi. Osa tunnelista on louhittu ja Fabianinkadun ajoluiskeän rakennusteknilliset työt ovat käynnissä Teolistamisrahasto Oy:n kanssa solmitun sopimuksen perusteella.

Perustamissuunnitelma sisältää rakennussuunnitelmien lisäksi sopimusluonnoksia, joilla selvitetään hankkeen toteuttamiseen, rahoitukseen sekä omistus- ja käyttöoikeuksiin liittyviä kysymyksiä.

Vuorikadun väestönsuojan peruskorjauksen suunnitelma

Vanhan väestönsuojan peruskorjaus on suunniteltu toteutettavaksi siten, että huoltoväylän rakentamisen yhteydessä suoja kunnostetaan pysäköintikäytön edellyttämään kuntoon. Vanhaan väestönsuojaan johtaviin huoltotunnelin osiin rakennetaan paineseinät. Muut paineseinät rakennetaan ja suoja varustetaan VSS-laitteilla myöhemmin.

Vuorikadun vanhan väestönsuojan pinta-ala lisätiloineen on n. 2350 m². Huoltoväylä lisää pinta-alaa n. 900 m²:llä. Osa tiloista jouduttaneen varaamaan kone teknisiksi tiloiksi, jolloin suojapaikkoja saadaan huoltoväylän paikat mukaanlukien yhteensä n. 3300 henkilölle.

Vuorikadun vanhan kalliosuojan peruskorjauksesta ei ole laadittu tarkkoja suunnitelmia, mutta hanketta on tutkittu mm. ilmanvaihdon ja painerakenteiden osalta.

Peruskorjauksen suurin ongelma on pysäköintitilojen poistoilman johtaminen riittävän etäälle ikkunoista ja katutasosta. Poistoilmakanavasta on esitetty eräitä alustavia vaihtoehtoisia suunnitelmia, mutta niiden toteuttamisedellytyksiä ei vielä ole tarkemmin selvitetty.

huoltoväylän toteuttaminen

Huoltoväylän suunnittelemisesta, rakentamisesta ja rahoittamisesta ehdotetaan solmittavaksi periaatesopimus Rakennuskunta Hakan ja kaupungin kesken. Väylähanke toteutettaisiin kahdessa ajallisesti toisiinsa kytkeytyvissä vaiheissa siten, että Haka rakentaa kustannuksellaan 1. vaiheen ja luovuttaa sen sopimuksen mukaisena kaupungille. Huoltoväylän 2. rakennusvaiheesta ehdotetaan tehtäväksi urakkasopimus Hakan ja kaupungin kesken.

Yleisten töiden lautakunta esittää lausuntonaan, puuttumatta kaavallisiin tai liikennesuunnittelukysymyksiin, että huoltoväylä pääosiltaan voidaan teknisesti toteuttaa suunnitellulla tavalla.

Kallioperän tutkimuksia on kuitenkin täydennettävä erityisesti Vuorikadun ja Vilhonkadun risteysalueella, missä kallion arvioidaan painuvan alas lähelle tunnelin kattoa.

Tämän alueen suunnittelussa on myös otettava huomioon Kaisaniemen metroaseman suunnitelmat ja metro-tunneleiden ylittäminen. Tunnelin vesitiiviyyteen on myös kiinnitettävä erityistä huomiota.

Huoltoväylän ilmanvaihto perustuu lämmittämättömän raittiin ilman käyttöön. Tästä voi aiheutua kesällä kosteusongelmia ja talvella jäätymisvaaraa. Kanavisto tulisikin suunnitella ja rakentaa siten, että siihen myöhemmin voitaisiin tarvittaessa lisätä lämmityslaitteet.

Pääosa huoltoväylän rakentamiseen liittyvistä töistä sisältyisi Hakan kanssa solmittavien sopimusten piiriin. Teollistamisrahasto Oy on jo kustannuksellaan tehnyt osan huoltoväylän louhinnasta ja rakennusteknillisistä töistä. Kaupungin osuudeksi jäisi johtoja ja kaapelisiirrot, eräät VSS-rakenteet, lupien hankinta ja rakennustyön valvonta sekä vanhan väestönsuojan kunnostaminen ensin pysäköintikäyttöön ja myöhemmin VSS-käytön edellyttämään kuntoon. Arvioidut kustannusosuudet on esitetty laskelmissa.

Rakennuskunta Haka teettää kustannuksellaan myös uuden väestönsuoja-pysäköintilaitoksen L2-tason luonnossuunnitelmat. Mikäli myöhemmin kyseisestä hankkeesta tehdään perustamispäätös, tulisi nämä suunnitelmat hankkia kaupungin tai pysäköintiyhtiön omistukseen. Lunastuksella varmistetaan suunnitelmien vapaa käyttöoikeus. Lunastushinta on mukana kustannusennusteessa.

Pysäköintilaitostyöryhmän esitys johtosiirtojen järjestelyistä poikkeaa aikaisemmista vastaavanlaisissa töissä noudatetusta periaatteesta. Johtosiirtojen suunnittelu ja rakentaminen ovat kuuluneet osana kokonaisurakkaan ja johtoja omistavat laitoksen ovat vain joko valvoneet omat johtotyönsä tai ovat kaivantotöitä lukuunottamatta tehneet omat johtotasennuksensa. Yleisten töiden lautakunta ehdottaa samaa menettelytapaa noudatettavaksi myös tässä hankkeessa. Esityksen mukaan louhe jäisi urakoitsijan omistukseen. Normaalisti katualueelta tuleva louhe kuuluu kaupungille ja sillä on käyttötarkoituksesta riippuen tietty laskennallinen arvo, mikä ei näy työryhmän esityksen kustannusjaottelussa. Louheen arvon tulisi kokonaisuudessaan kohdistua alennuksena kaupungin kustannusosuuteen.

Koska sisään- ulosajorampit sijoittuvat katualueille joudutaan näissä kaduissa aikanaan laatimaan uudet katupiirustukset kun asemakaavalliset edellytykset ovat olemassa.

Lausuntovaiheen aikana Hakan edustajien kanssa on käyty neuvotteluja, joiden perusteella suunnitelmia, sopimusluonnoksia ja hintatietoja on tarkistettu. Johtosiirtojen suunnittelussa ja rakentamisessa ehdotetaan meneteltävän siten, että Haka hoitaa nämä työnjohtourakkana rakennusviraston laskuun. Arvioidut kustannukset ovat mukana kustannuserittelyssä.

Louheen arvo on määritelty 200.000 markaksi. Hinta sisältyy Hakan tarjoukseen. Jos kaupunki haluaa pitää louheen, nousee Hakan tarjoushinta vastaavalla summalla. Louheen arvo tulee kaupungin hyväksi siten, että se vähentää rakennuskustannusten ja liittymismaksutulojen välistä eroa, mikä olisi kaupungin kustannusosuutta.

LVIS-tekniisten töiden osalta urakkahinnoista ei ole päästy yksimielisyyteen. Tämän johdosta on sovittu, että näiden töiden urakat kilpailutettaisiin myöhemmin yhteistyössä rakennusviraston kanssa. LVIS-tekniisten töiden suunnitelmat ovat tässä vaiheessa vasta periaatetasolla. Niiden perusteella annetut hinnat ovat ennakkohintoja, joten kaupungin edun mukaista on kilpailuttaa ne myöhemmin lopullisin sitovin suunnitelmin.

Osa tarjoushinnoista on sidottu arvioituihin määriin. Näiden osalta urakkasopimukseen tulee sisällyttää veloitus- ja hyvityspäätökset.

Hankkeiden kustannukset ja rahoitus

Talorakennusosasto on laatinut kustannussuunnitelman, joka sisältää huoltoväylän 1. ja 2. rakennusvaiheiden kustannukset, näihin liittyvien VSS-rakenteiden kustannukset ja Vuorikadun vanhan kalliosuojan peruskorjauksen kustannukset.

Huoltoväylän kustannussuunnitelma perustuu rakennusteknillisten töiden osalta Hakan esittämään tarjoukseen ja LVIS-tekniisten töiden osalta arvioihin. Hakan ilmoittamiin hintoihin sisältyvät suunnittelu- ja rakennustamiskustannukset myös LVIS-tekniisten töiden osalta.

kustannukset on ilmoitettu arvioidussa marraskuun 1985 hintatasossa.

Huoltoväylän 1. rakennusvaiheen kustannukset	9.351.000 mk
---	--------------

Huoltoväylän 2. rakennusvaiheen kustannukset	10.752.000 mk
---	---------------

Huoltoväylään liittyvät kaupungin
rahoittamat työt

- johtosiirrot ja liikennejärjestelyt	770.000 mk	
- lupamaksut ja valvonta	470.000 mk	<u>1.240.000 mk</u>

Huoltoväylän 1. ja 2. rakennus- vaiheiden kustannukset	21.343.000 mk
Teollistamisrahasto Oy:n tekemät työt	<u>3.500 000 mk</u>
Huoltoväylän kustannukset yhteensä	24.843.000 mk
Huoltoväylän VSS-kustannukset (kaupunki)	1.700.000 mk
Vuorikadun vanhan kalliosuojan kunnostaminen pysäköintikäyttöön (kaupunki)	2.000.000 mk
Uuden kalliosuojan-pysäköintilai- toksen suunnittelu (Haka, pysä- köintiyhtiö)	500.000 mk
Vuorikadun vanhan kalliosuojan peruskorjaus VSS-kuntoon 1990- luvulla (kaupunki)	10.000.000
mk	

Työryhmän rahoitusesityksen periaatteena on se, että kaupunki osallistuisi väylän rahoitukseen vain väestönsuojan osalta ja muu rahoitus saataisiin liittymismaksuista.

Työryhmä on arvioinut liittymismaksuja kertyvän yhteensä n. 24,7 Mmk. Huoltoväylän kustannukset ovat talorakennusosaston mukaan n. 24.85 Mmk, joten tämän laskelman mukaan kaupunki joutuisi rahoittamaan huoltoväylän rakentamista tilapäisesti 15.7 Mmk:lla ja pysyvästi n. 150.000 mk:lla.

Kaupungin muu rahoitusosuus koostuisi aluksi huoltoväylän VSS-varustelusta ja Vuorikadun vanhan kalliosuojan peruskorjauksen ensimmäisen vaiheen töistä. Näiden töiden kustannukset on arvioitu 3.7 Mmk:ksi.

Vuorikadun vanhan kalliosuojan peruskorjauksen toinen vaihe, joka on kustannuksiltaan 10,0 Mmk, esitetään toteutettavaksi 1990-luvulla.

Työryhmä esittää, että yleisten töiden lautakunnalle varattaisiin väestönsuojien rakentamiseen tarkoitettu lisämääräraha 14,9 Mmk. Talorakennusosaston arvi-
on mukaan määräraha on riittämätön.

Yleisten töiden lautakunta esittää, että rahoitusesitystä muutettaisiin päätösehdotuksessa mainitulla tavalla.

Kaupungin rahoitusosuutta voidaan pitää kohtuullisena. Huoltoväylä lisää vanhan kalliosuojan pinta-alaa n. 900 m²:llä ja tekee mahdolliseksi noin 1000 uuden suojapaikan rakentamisen vanhaan kalliosuojaan. Maanalainen ns. suojattu tila lisääntyy n. 4000 m²:llä ja uuden kalliosuojan rakentamismahdollisuudet paranevat oleellisesti.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa edellä esitetyin huomautuksin Vuorikadun maanalaisen huoltoväylän perustamissuunnitelman 1.8.1985 sekä siihen liittyvien luonnossuunnitelmien (liitteet 1-8 ja 17) ja urakkasopimuksen periaatteiden hyväksymistä. Lautakunta puoltaa myös Vuorikadun vanhan väestönsuojan peruskorjauksen perustamissuunnitelman hyväksymistä.


Pysäköintilaitostyöryhmän rahoitusesitystä lautakunta esittää muutettavaksi seuraavasti:

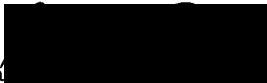
Yleisten töiden lautakunnalle varataan väestönsuojien rakentamiseen tarkoitettu lisämääräraha 15,7 Mmk, josta vuoden 1986 talousarvioon osoitetaan 6,8 Mmk ja kuntasuunnitelmaan vuodelle 1987 n. 8,9 Mmk.

Yleisten töiden lautakunta oikeutetaan ilman urakkakilpailua solmimaan Rakennuskunta Hakan kanssa puoli-indeksiin sidottu lähtöarvoltaan 9,55 Mmk:n urakkasopimus huoltoväylän 2. rakennusvaiheen rakennusteknillisistä töistä sekä suunnittelu- ja rakennuttajatehtävistä. LVIS-tekniisten töiden kustannuksiin esitetään varattavaksi 0,92 Mmk, hankkeen valvontaan ja rakennuttamiseen 0,47 Mmk, johtosiirto- ja liikennejärjestelytöihin 0,77 Mmk ja tunneliin tuleviin 1. vaiheen väestönsuojarakenteisiin 1,7 Mmk ja vanhan luolan peruskorjauksen 1. vaiheeseen 2,0 Mmk eli yhteensä käyttämään tarkoitukseen indeksivaukset mukaan lukien 15,7 Mmk. Jos päätöksenteko siirtyy myöhemmäksi kuin 30.11.1985 edellä mainittuja summia on korotettava indeksin nousun mukaisesti.

Samalla yleisten töiden lautakunta esittää, että sille myönnettäisiin louhintatöiden aloittamiseksi RL 124 a §:n 1. kohdan mukainen toimenpidelupa ja että lupapäätöksessä määrättäisiin ilman vakuusmenettelyä, että päätöstä on valitusmahdollisuudesta huolimatta noudatettava ennenkuin se on saanut lainvaioiman.

YLEISTEN TÖIDEN LAUTAKUNTA


Ensio Syrjänen
puheenjohtaja


Liisa Polón
sihteeri



HELSINGIN KAUPUNKI
RAKENNUSLAUTAKUNTA

LAUSUNTO

Numero

39

Liite F

Päivämäärä

24.9.1985

Sivu

1 (3)

AM/ap

Helsingin kaupunginhallitukselle

S D No

23/703-85
SAAP. 27. IX. 1985

Vilite

Helsingin kaupunginkanslian lausuntopyyntö 23/703-85
28.8.1985

VUORIKADUN MAANALAISEN HUOLTOVÄYLÄN JA VANHAN VÄESTÖN-
SUOJAN PERUSKORJAUKSEN PERUSTAMISSUUNNITELMA, LUONNOS-
PIIRUSTUKSET JA URAKKASOPIMUKSEN PERIAATTEET

Asiakohdassa mainitusta suunnitelmasta rakennuslau-
takunta esittää lausuntonaan kunnioittavasti seuraa-
vaa.

Asiakokonaisuus

Asiakirja-aineistosta ilmenee, että suunnitelma pysäköintilaitoksen rakentamiseksi huoltoväylän yhteyteen liittyy hankkeeseen siinä määrin kiinteästi, että lautakunta ei katso tarkoituksenmukaiseksi kosketella lausunnossaan pelkästään huoltoväylää vaan huoltoväylän ja pysäköintilaitoksen muodostamaa kokonaisuutta.

Liikenteelliset perusteet

Hankkeen liikenteellisenä pääperusteluna on esitetty pyrkimys katuverkon rauhoittamiseen ja siten jalan-
kultuuympäristön parantamiseen alueella huoltoliikenteen siirtyessä osittain tunneliin. Maanalaiset autopaikat mahdollistaisivat myös kadunvarsipysäköinnin vähentämisen lähiympäristössä.

Rakennuslautakunta toteaa, että järjestely sinänsä ei anna varmuutta ympäristön paranemisesta alueella. Pysäköintilaitoksen (420 - 650 paikkaa) rakentaminen lisää asiakas- ja työmatkaliikennettä muualla kanta-
kaupungissa ja huonontaa ympäristöä ao. kaduilla. Ainoastaan huoltoliikenne tulisi esitettyjen suunnitelmien mukaan vähenemään, kun sen sijaan pintapysäköinnin vähentämisestä, kävelykaduista jne. ei ole olemassa mitään päätöksiä. Asemakaavan edellyttämät autopaikat alueen vireillä olevia uudisrakennushankkeita (tontti 37/14, Teollistamisrahasto ja tontit 36/19, 20, 21, Aasi-kortteli) varten sijoitetaan suunnitelmien mukaan joka tapauksessa kellarikerrokseen eikä pysäköintilaitokseen, eikä erillinen pysäköintilaitos niiden vuoksi ole tarpeen. Tontilla 37/17 (Fabianinkatu 30, Pukeva) sijaitsevan pysäköintilaitoksen vajaakäyttö ei myöskään tue uuden laitoksen tarpeellisuutta.

Rakennuslautakunta katsoo, että Helsingin koon ja olosuhteet huomioon ottaen luontevin huoltoliikenteen järjestelytapa yleensä on ajo kadulta kullekin tontille. Liikennemäärien pysyttäminen kohtuullisina katutilan miellyttävyyttä ajatellen tulisi aikaansaada muilla asemakaavallisilla keinoilla, kuten tonttitehokkuuksia, käyttötarkoituksia ja autopaikkojen määriä säädellen.

Suunnitelmassa on ylipäättänsä selvitetty liikenteellistä kokonaisuutta puutteellisesti. Sisään- ja ulosajoliikenne tunneleihin tulisi vaikuttamaan koko keskusta-alueen liikenteeseen ja mahdollisesti puurouttamaan sen paikoitellen pahasti.

Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Esitetyt rakennustoimenpiteet kohdistuisivat Helsingin arvokkaimpaan alueeseen, jolla pääosin on pysyvä rakennuskanta sekä historiallisesti ja rakennustaitteellisesti erittäin arvokas kokonaisuusympäristö. Suunnitelma sisältää kaksi katualueille rakennettavaa ajoluiskaa, katu- ja puistoalueille sekä julkisluonteisille piha-alueille sijoitettavia jalankulkukäytäviä, varauloskäytäviä, ilmanvaihtokuiluja, -piippuja ja -säleiköitä.

Suunnitelman keskeneräisyydestä johtuen on ilmeistä, että kaikki todelliset tarpeet eivät ole vielä tiedossa. Liiteasiakirjoista ilmenevistä luolaston rakentamisen jatkovaiheista tulee seuraamaan lisää näkyviä rakennelmia ja laitteistoja, joita ei ole mahdollista sijoittaa ympäristöönsä arvokasta kaupunkikuvaa vakavasti turmelematta.

Laajan maanalaisen rakentamisen seurauksena on paitsi työnaikaisia, myös pysyviä teknisiä ja toiminnallisia ongelmia, jotka ovat vaikeasti ratkaistavissa. Maanalaisiin tiloihin sijoittuu työpaikkoja, jotka ovat RakA 80 § ja 84 § vastaisia ja terveydelliseltä kannalta vähemmän toivottavia. Suunnitelmien alustavuudesta johtuen asiakirjoista eivät kannanottoa varten käy riittävästi ilmi rakenteelliset seikat, varauloskäynnit, sammutus- ja hälytysjärjestelmät, savunpoisto eikä palo- ja pelastustoimen toimintamahdollisuudet.

Ilmanvaihto

Ilmanvaihdon kannalta kiinnittyy huomio eri asiapereista ilmenevään suureen eroon pysäköintipaikkojen lukumäärässä, 420 - 650 paikkaa. Ilmanvaihdon määrää ei pystytä arvioimaan ennen kuin paikkojen määrä, käyttötapa ja ajotunneleissa tapahtuva liikenne on tiedossa.

Aasi-kortteliin tulevasta poistoilmakuilusta lämpöeristyksineen tulee huomattavan suuri ja poistettavan ilman määrästä johtuen on se rakennettava ympäröiviä rakennuksia paljon korkeammaksi. Poistoilma on ilmeisesti myös suodatettava.

Rakentamisen kaavalliset edellytykset


Huoltoväylä (samoin kuin pysäköintiluola) on toiminnallisesti alueen uudis- ja korjausrakentamiseen kiinteästi liittyvä osa ja edellyttää rakennuslupaa. Suunnitelman tulee tällöin olla vahvistetun asemakaavan mukainen (RakL 42 §). Vaihtoehtona asemakaavalle on ympäristöministeriön poikkeuslupa.

Mikäli väylän tai luolien louhintaa varten haetaan ennakkolta RakL 124 a § mukaista kaupunginhallituksen lupaa, tullaan hakemus käsittelemään ja valmistelemaan rakennusvalvontavirastossa. Omaksutun käytännön mukaan hakemusta on katsottu voitavan puoltaa, mikäli louhinta johtaa voimassaolevan asemakaavan mukaiseen tulokseen ja mikäli pääosin pääpiirustustasoisista suunnitelmista on todettavissa, että oleellisia esteitä lopullisen rakennusluvan myöntämiselle ei ole. Louhintaluvan myöntämisen edellytyksenä kuitenkin on, ettei toimenpide vaikeuta alueen käyttämistä kaavassa varattuun tarkoitukseen eikä turmele kaupunki- tai maisemakuvaa.

Hankkeen toteuttamisjärjestys

Hanketta on lähdetty suunnittelemaan kiireellisesti ja ilman asianmukaisia, normaalissa järjestyksessä tehtyjä valtuuston päätöksiä. Ennen hankkeen toteuttamisen aloittamista tulisi perusteellisesti selvittää hankkeen liikenteelliset, juridiset ja kaupunkikuvalliset vaikutukset. Rakennuslautakunta katsoo, että näin mittavaa hanketta ei ylipäätensä tulisi toteuttaa normaalista päätöksentekojärjestelmästä poikkeavalla tavalla.


puheenjohtaja


Kirsti Kotaluoto
pöytäkirjanpitäjä

LIITTEENÄ

julkisivutoimikunnan ja tarkastustoimikunnan asiasta 11.9. ja 12.9.1985 antamat lausunnot.

11.9.1985

1 (2)

Esiteltiin seuraavat hakemukset ja lausuntopyynnöt:

466 §

Kaupunginkanslian lausuntopyyntö Vuorikadun maan-
alaisesta huoltoväylästä.

Merkittiin, että toimikunta käsitteli asiaa 4.9.1985 § 453, jolloin se päätti jättää asian pöydälle lausuntoluonnoksen laatimista varten.

Merkittiin lisäksi, että koska suunnitelma pysäköintilaitoksen rakentamiseksi huoltoväylän yhteyteen liittyi hankkeeseen kiinteästi, toimikunta katsoi tarkoituksenmukaiseksi käsitellä lausunnossaan hanketta myös sen osalta.

Toimikunta katsoi, että Helsingin oloissa luontevin huoltoliikennejärjestely on ajo kadulta kullekin tontille. Katuverkon rauhoittamiseen ja siten jalankulkuympäristön parantamiseen tulisi kiinnittää erityistä huomiota. Toimikunta totesi, että huoltoliikenteen siirtäminen osittain tunneliin saattaisi kuitenkin esitetyllä alueella tarjota hyvänkin lähtökohdan katu ympäristön edelleenkehittämiselle ja varsinkin uudelleenrakennettavien tonttien liikenteen järjestämiselle.

Toimikunta katsoi, että kadulle tehtävät ajoluiskat miltei poikkeuksetta ovat katukuvaa ja liikenteen sujuvuutta häiritseviä varsinkin niiden sijoituessa välittömästi jalankulku ympäristöön. Esitetyistä luiskista eritoten Fabianinkadulle suunniteltu oli toimikunnan mielestä paikkaan ja ympäristöön huonosti sopeutuva.

Suunnitelmat autopaikkaluolasta ja huoltotunnelin käytön ulottamisesta muunkin tonteille tarvittavan ajon käsittäväksi eivät toimikunnan mielestä edistä esitettyjen ympäristötavoitteiden toteutumista. Toimikunta katsoi, että väylän käyttö kaukaahakuisena ja vaikeasti ohjattavana olisi tonttien asiakasliikennettä huonosti palveleva. Suunnitelman mukaiset liittymiskohdat katuverkkoon lisäksi liikkene-paineita Liisankadun länsipään ympyrässä ja luolan purkautumiskohdassa Fabianin- ja Kaisaniemenkatujen liittymässä.

Lunastuksetta

Toimikunta totesi, että laajamittainen maanalainen hanke sijoittuu historiallisesti ja rakennustaitteellisesti arvokkaimpaan osaan kaupunkia ja että alueella on pääosin pysyvä rakennuskanta. Toimikunta katsoi, että maan pintaan ulottuvat, laitoksen toiminnalle tarpeelliset lukuisat rakennelmat ja laitteet olivat esitetyn mukaisiin paikkoihin huonosti sopeutuvat sekä kaupunkikuvaa ja ympäristöä häiritsevät.

Toimikunta totesi myös, että luolaston rakentamisen jatkovaiheista on odotettavissa lisää maanpäällisten rakennelmien ja laitteiden yhä kasvavaa tarvetta.

Huoltoväylän näkyviin tulevat osat, kuten ajoaukot, varauloskäytävät, ilmanvaihto- ja savunpoistoaukot tulisi ensisijaisesti sijoittaa uudisrakennuksiin tai tonttien toisarvoisille piha-alueilla huolellisesti ympäristöön sovittaen. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulisi toimikunnan mielestä kiinnittää erityistä huomiota luolatilojen visuaaliseen ilmeeseen, pintojen käsittelyyn ja valaistukseen sekä liikenteen opastusjärjestelmään.

Lausuntonaan toimikunta piti tärkeänä, että jatkossa maanlaisen rakentamisen laajuutta ja vaikutuksia harkitaan tarkoin.

Vakuudeksi


Pentti Ruuska
lakimies



Esiteltiin seuraavat hakemukset ja lausuntopyyntöt:

562 § Kaupunginkansliani lausuntopyyntö Vuorikadun maan-
alaisesta huoltoväylästä

Merkittiin, että toimikunta käsitteli asiaa 5.9.1985 § 544, jolloin toimikunta päätti jättää asian pöydälle lausuntoluonnoksen laatimista varten.

Toimikunta toteaa, että huoltoväylä (samoin kuin pysäköintiluola) on uudisrakennus, jonka toteuttaminen edellyttää rakennuslautakunnan luvan.

Suunnitelman tulee tällöin olla vahvistetun asemakaavan mukainen lukuunottamatta mahdollisia vähäisiä poikkeuksia. Vaihtoehtona asemakaavalle on ympäristöministeriön poikkeuslupa.

Suunnitelmien alustavuudesta johtuen asiakirjoista eivät käy kannanottoa varten riittävästi ilmi rakenteelliset seikat, varauuskäynnit, sammutus- ja hälytysjärjestelmät, savunpoisto eivätkä palo- ja pelastustoimen toimintamahdollisuudet.

Ilmanvaihdon kannalta kiinnitty huomio eri asiapapereista ilmenevään suureen eroon pysäköintipaikkojen lukumäärässä, 420 - 650 paikkaa. Ilmanvaihdon määrää ei pystytä arvioimaan ennen kuin paikkojen määrä, käyttötapa ja ajotunneleissa tapahtuva liikenne on tiedossa.

Aasi-kortteliin tulevasta poistoilmakuilusta lämpöeristyksineen tulee huomattavan suuri ja poistettavan ilman määrästä johtuen on se rakennettava ympäröiviä rakennuksia paljon korkeammaksi. Poistoilma on ilmeisesti myös suodatettava.

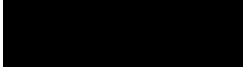
Poistoilmapuhaltimen konehuoneen sijaitessa ylimmässä kerroksessa vaatii poistoilmakuilu erityisiä järjestelyjä, jos sitä käytetään savunpoistoon ja savunpoistopuhallin sijoitetaan alas.

Lausuntopyyntöasiakirjassa mainitusta tulo- ja poistoilmapisteyden sijoittamista vähintään 1 kpl 100 m² kohden ei rakennusvalvontavirasto ainakaan toistaiseksi ole esittänyt tässä kohteessa vaatimusta, vaikkakin se saattaa olla hyväksyttävä ratkaisu.

Raittiin ilman ottaminen Puutarhakadulla sijaitsevan ajoluiskan seinästä ei ole mahdollista ulkoilman huonon laadun johdosta.

Ulosajon tapahtuessa valo-ohjatun liittymän kautta seuraa siitä, että ruuhka-aikana on ulosajotunnelissa paljon paikallaan seisovia autoja, joiden moottorit käyvät, ja tämä asettaa erityisiä vaatimuksia ulosajotunnelin ilmanvaihdolle.

Vakuudeksi



Pentti Ruuska
rakennuslakimies



...
Kaupunginhallitukselle

Viite Kaupunginkanslian lausuntopyyntö
15.10.1985, 23/703-85

Asia

LAUSUNTO KLUUVIN HUOLTOTUNNELIN PERUSTAMISSUUNNITELMASTA

Palauttaen yllämainitun lausuntopyynnön asiakirjoineen terveyslautakunnan valvontajaosto toteaa seuraavaa:

Huoltotunnelin suunnittelussa tulisi valvontajaoston mielestä kiinnittää erityistä huomiota tunnelin ilmanvaihtoon.

Tunneli tulee koko pituudeltaan varustaa poisto- ja raitisilmakanavoinnilla ja ilma on jaettava tasaisesti tunnelin pituudelle. Ilmanvaihtoa tulee säätää automaattisten hiilimonoksidi-ilmaisimien avulla siten, ettei hiilimonoksiidipitoisuus ylitä tunnelitilassa arvoa 75 ppm.

Ulosajon tapahtuessa valo-ohjatun liittymän kautta seuraa siitä, että ruuhka-aikana on ulosajotunnelissa paljon joutokäynnillä seisovia autoja ja tämä asettaa erityisiä vaatimuksia ulosajotunnelin ilmanvaihdolle.


Suunnitelman mukaan huoltotunnelin raitisilmakuulut tulevat sijoittumaan paikkoihin, joissa on kiinnitettävä erityistä huomiota puhallinmelujen vaimentamiseen.


Huoltotunnelihankkeeseen liittyy myös myöhemmin toteutettavan autojen pysäköintilaitoksen (420 - 650 autopaikkaa) rakentaminen huoltotunnelin yhteyteen. Huoltotunnelin poistoilmakuilu samoinkuin pysäköintilaitoksen poistoilmakuilu on suunniteltu rakennettavaksi Aasi-kortteliin. Valvontajaoston mielestä Aasi-korttelin poistoilmakuilu tulisi rakentaa heti pysäköintilaitosta varten ja johtaa siihen huoltotunnelin poistoilma. Näin huoltotunnelin poistoilma tulisi johdetuksi riittävän korkealle.

Valvontajaosto antaa perustamissuunnitelmasta edellä olevan lausunnon ja edellyttää, että Kluuvin pysäköintilaitoksen poistoilman johtamisessa noudatetaan samoja suunnitteluperiaatteita kuin Forumkorttelin (Kamppiparkki Oy) pysäköintilaitoksen poistoilman

johtamisessa on noudatettu ja näillä perusteilla
pysäköintilaitoksen poistoilma tulee johtaa vähintään
10 metriä korkeammalle kuin lähellä olevien kattojen
harjakorkeus.

Terveyslautakunnan valvontajaoston puolesta:


Inkeri Helin
puheenjohtaja


Juhani Räsänen
pöytäkirjanpitäjä



HELSINGIN KAUPUNKI
PALOLAUTAKUNTA

Liite H

KL/PH

Päivämäärä

29.10.1985

1 (1)

Kaupunginhallitukselle

Viite

Kkanslian lähete 23/703-85, 15.10.1985

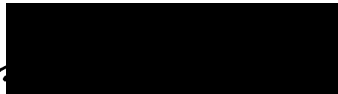
Asia

LAUSUNNON ANTAMINEN VUORIKADUN MAANALAISEN
HUOLTOVÄYLÄN JA VANHAN VÄESTÖNSUOJAN
KORJAUKSEN PERUSTAMISSUUNNITELMASTA

Palauttaen yllä mainitun lähetteen palolautakunta lausuntonaan ilmoittaa seuraavaa:

Palolautakunta ilmoittaa, että suunnitelmista ei ilmene maanalaisen huoltoväylän varapoistumistiejärjestelyjä. Rakennettava huoltotunneli tulee varustaa automaattisella sammutusjärjestelmällä ja huoltoväylä on osastoitava erikseen muista maanalaisista tiloista sekä vanhasta Vuorikadun väestönsuojasta. Uloskäytävien tulee täyttää Suomen rakentamismääräyskokoelmassa El rakenteellinen paloturvallisuus, uloskäytävälle asetetut vaatimukset. Huoltoväylästä on järjestettävä taroituksenmukainen savunpoistomahdollisuus. Huoltoväylään on rakennettava palolaitoksen kalustoon sopiva viestintäkaapeliverkko. Lisäksi tulee huoltoväylä varustaa kuivalla palopostiverkostolla.

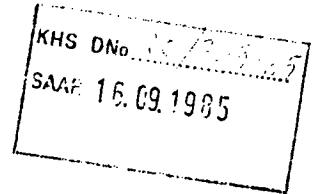
Rainer Partanen
puheenjohtaja


Kari Lehtokangas
sihteeri



6.9.1985

Kaupunginhallitukselle



Kaupunginkanslian lähete n:o 23/703-85

VUORIKADUN MAANALAISEN HUOLTOVÄYLÄN JA VANHAN VÄESTÖNSUOJAN
 PERUSKORJAUKSEN PERUSTAMISSUUNNITELMA, LUONNOSPIIRUSTUKSET
 JA URAKKASOPIMUKSEN PERIAATTEET

Talous- ja suunnitteluosasto toteaa liikekeskustan kaavarunko-
 luonnokseen sisältyvän suosituksen, jonka mukaan useiden
 Kluuvin alueen kortteleiden huoltoliikenne on johdettu maan-
 alaisen tunnelin kautta.

Esillä oleva huoltotunneliratkaisu ohjaa huoltoliikenteen pois
 useilta keskeisiltä katuosuuksilta parantaen niiden jalankul-
 kuympäristöä. Huoltotunneli parantaa mahdollisuuksia uuden
 väestönsuojapysäköintilaitoksen rakentamiseen ja kirjavarasto-
 luolien sijoittamiseen yliopiston kirjaston alle. Huoltotun-
 neli mahdollistaa katutasossa Vuorikadun rampin poistamisen,
 jalkakäytävien leventämisen ja kävelykatujen rakentamisen.

Osasto pitää hanketta perusteltuna.


Rakennusvirastosta saadun tiedon mukaan hankkeen kustannus-
 arvio on muuttunut perustamissuunnitelma-asiakirjoissa maini-
 tusta 14.9 milj. markasta (RI 4/85) 15.7 milj. markkaan ((RI
 11/85). Kustannusnousu johtuu lausunтовaiheen aikana Rakennus-
 kunta Hakan kanssa käytyjen neuvottelujen perusteella tehdyis-
 tä suunnitelma-, sopimusluonnos- ja hintatietotarkistuksista.

Eo. liittyen vss-keskus on neuvotellut vanhan väestönsuojan
 luovuttamisesta urakoitsijan rakennusaikaiseen käyttöön niin,
 että vss-keskuksen nykyisin väestönsuojan pysäköintilaitos-
 käytöstä saamat vuokratulot eivät alene.

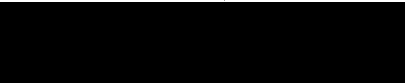
Osasto toteaa lisäksi, että nyt perustettavaksi esitettävä
 hanke liittyy 1990-luvulle ajoittuviin Vuorikadun vanhan
 kalliosuojan peruskorjaukseen ja uuteen kalliosuoja-pysä-
 köintilaitokseen. Em. hankkeiden tarvitsema kaupungin rahoitus
 tulee ohjelmaan n. 20 milj. markkaa, joka muodostuu vanhan
 kalliosuojan peruskorjauksesta 10 milj. markalla ja uuden
 kalliosuoja - pysäköintilaitoksen vss-varustelun kustan-
 nusosuudesta, joka suuruusluokaltaan on myös n. 10 milj.
 markkaa.

Vuoden 1986 talousarvioehdotusta ja vuosien 1986 - 1990 kuntasuunnitelmaa valmisteltaessa on hankkeen rahoitus otettu huomioon.

Osasto puoltaa perustamissuunnitelman, luonnospiirustusten ja urakkasopimuksen periaatteiden hyväksymistä edellä olevin tarkennuksin.



Erkki Kõkkonen
rahoitusjohtaja



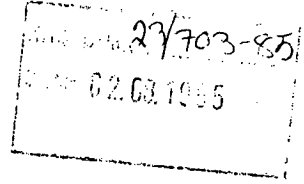
Pekka Hapuoja
pääsuunnittelija

HELSINGIN KAUPUNKI

Pysäköintilaitostyöryhmä

1.8.1985

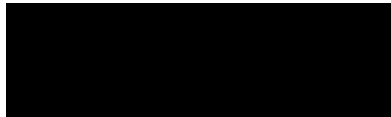
Kaupunginhallitukselle



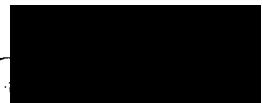
VUORIKADUN MAANALAISEN HUOLTOVÄYLÄN JA
VANHAN VÄESTÖNSUOJAN PERUSKORJAUKSEN
PERUSTAMISSUUNNITELMA, LUONNOSPIIRUSTUKSET
JÄ URAKKASOPIMUKSEN PERIAATTEET

Kaupunginjohtajan asettama Pysäköintilaitostyöryhmä on kokouksessaan 1.8.1985 käsitellyt Vuorikadun maanalaista huoltoväylää ja vanhan väestönsuojan peruskorjaustöiden aloittamista, joista on neuvoteltu väestönsuojelukeskuksen, kiinteistöviraston, rakennusviraston ja kaupunkisuunnitteluviraston edustajien kanssa. Työryhmä toteaa, että sopimus tontin 37/14 huoltoväylästä Fabianinkadun alla ja Vuorikadun väestönsuojien kautta on jo solmittu ja po. väylän ajoluiska rakenteilla.

Kun käytyjen neuvottelujen perusteella on voitu todeta vanhan väestönsuojan peruskorjaustöiden aloittaminen välttämättömäksi ja alueen kiinteistöjen laaja kiinnostus huoltoväylän jatkamiseksi Vuorikadun alle, työryhmä on koonnut oheisen perustamissuunnitelma-aineiston ja esittää sen yhteenveto-osassa mainittujen päätösehdotusten hyväksymistä.



Martti Koivumäki
puheenjohtaja



Timo Niini
sihteeri

HELSINGIN KAPUNKI
PYSÄKÖINTILAITOSTYÖRYHMÄ

1.8.1985

VUORIKADUN MAANALAINEN HUOLTOVÄYLÄ JA
VANHAN VÄESTÖNSUOJAN PERUSKORJAUS

Perustamissuunnitelma, luonnospiirustukset ja urakkasopimuksen periaatteet

Esityksen jaottelu ja pääkohdat ovat seuraavat:

1. Toiminnallinen suunnitelma, maanalaisen huoltojärjestelmän edut
2. Tilasuunnitelma, laajuus sekä yhdistetty huolto- ja väestönsuojakäyttö
3. Toiminta-alue, sijainti Vuorikadun ja Fabianinkadun alla
4. Rakentamiskelpoisuus, riskit
5. Perustamis- ja käyttökustannukset, talousarvioon 6 Mmk v. 1986
6. Rakentamisaikataulu, työn kesto 2 vuotta
7. Yhteenveto ja päätösehdotukset

1. Toiminnallinen suunnitelma

Liikekeskustan kaavarunkoluonnokseen sisältyy suositus, jonka mukaan useiden Kluuvin alueen korttelien huoltoliikenne on johdettu maanalaisen tunnelin kautta. Sisäänajo tapahtuisi Puutarhakadun ja Kaisaniemenkadun kulmasta ja ulosajo Fabianinkadulle Kaisaniemenkadun kulmaan. Huoltoliikenne ohjautuisi näin pois useilta keskeisiltä katuosuuksilta, joiden jalankulkuympäristöä toivotaan parannettavaksi.

Huoltotunneli parantaa myös mahdollisuuksia uuden väestönsuojan-pysäköintilaitoksen rakentamiseen. Siitä kuitenkin on tarkoitus päättää erikseen, hankkeen tullessa ajankohtaiseksi. Samoin tunneli edistäisi mahdollisuutta sijoittaa yliopiston kirjaston alle uusia kirjavarastoluolia kaavarunkoluonnoksen liitekartan tilavaraussuosituksen mukaisesti, mutta tästäkään hankeesta ei ole tarkoitus nyt esillä olevan perustamissuunnitelman yhteydessä päättää.

Toiminnalliselta kannalta keskeinen asia on, ettei Vuorikadulla nyt sijaitsevaan vanhan väestönsuojan ajoluiskaan ohjata kiinteistöjen huoltoliikennettä, vaan nykyinenkin pysäköintiliikenne (väestönsuojan pysäköintilaitoksessa on noin 100 autopaikkaa) voidaan hoitaa uuden tunneliyhteyden kautta ja Vuorikadun osuus Hallituskadun ja Kaisaniemenkadun välillä voidaan kunnostaa kävelykaduksi kävelykatukomitean 18.12.1981 tekemän ehdotuksen mukaisesti.

2

Tilasuunnitelma

Ulosajoluiska Fabianinkadulle on rakenteilla. Teolistamisrahasto rakentaa sen toimitalonsa (Kluuvin tontti 37/14) uudistamisrakentamisen yhteydessä. Fabianinkadun alle on samassa yhteydessä louhittu huoltotunnelia etelään päin niin pitkälle, että Vuorikadun vanhan väestönsuojan liikenne voidaan johtaa uuteen ulosajoluiskaan. Fabianinkadun ajoluiskaa saadaan Kh:n 25.2.1985 päätöksen mukaisesti käyttää molemminpuoliseen liikenteeseen toistaiseksi, kunnes koko alueen huoltoliikenteen järjestelyt on ratkaistu. Tilapäinen lupa on myönnetty viideksi vuodeksi ja suunnitelmia on korjattu siten, että ajoluiskaa parannetaan pysyväiskäyttöön paremmin sopivaksi. Kaupungin on tarkoitus laatia asemakaavan muutos, jolla tilapäislupa voitaisiin muuttaa pysyväksi.

- Ajoluiskan ja siihen liittyvän Fabianinkadun tunnelin pinta-ala on n. 1 000 m² ja tilavuus n. 5 500 m³. Panssariovin suojattua suojatilaa on tästä puolet eli n. 500 m².
- Vuorikadun vanhan 1940-luvulla rakennetun väestönsuojan pinta-ala on n. 1 800 m² ja tilavuus n. 7 500 m³.
- Vanhaan väestönsuojaan liittyy 1960-luvulla rakennettu n. 500 m² laajuinen yksityinen (KOP:n) väestönsuoja, sen tilavuus on 1 400 m³.
- Ehdotettu uusi yhdyskäytävä lisää suojatilaa vielä n. 400 m²-niin, että vanhan suojan kokonaispinta-ala kasvaa 3200 m²:iin.

Vanhat väestönsuojatilat ovat vailla väestönsuojavarusteita, vaikka ne aikoinaan on tähän tarkoitukseen louhittu. Ajoluiskaan johtavaan tunnelin osaan asennetaan kuitenkin suojaovet ja paineseinä Teolistamisrahaston toimitalon rakentamisen yhteydessä solmitun sopimuksen perusteella.

Luolia on käytetty pysäköintitarkoitukseen yksityiselle vuokrattuna, jos kohta niiden varustelu on

myös tähän tarkoitukseen erittäin puutteellinen. Nykyiset, lähinnä pitkäaikaiskäyttöön varatut 80 - 100 autopaikkaa aiheuttavat n. 800...1 000 ajokertaa vuorokaudessa Vuorikadun nykyiseen, lähellä Hallituskadun risteystä olevaan ajoluiskaan.

Vanhaan väestönsuojaan lisätiloineen voidaan sijoittaa n. 2 500 suojapaikkaa, ja uuteen huoltotunneliin Vuorikadun alle arvioidaan voitavan sijoittaa n.1 500 väestönsuojapaikkaa. Yhteensä nämä 4 000 paikkaa ovat vain osaratkaisuu, koska po. itäisen liikekeskusta-alueen suojapaikkojen puute on luokkaa 17 000 - 24 000 runsaasta päiväväestöstä (työpaikkojen määrästä) johtuen.

Olemassa olevat tunnelitilat eivät kapeina ja yksiajorataisina sovellu kaksisuuntaiseen huoltoliikenteeseen. Niiden laajentaminen kaksiajorataiseksi ei ole osoittautunut tarkoituksenmukaiseksi. Laadittujen selvitysten mukaan edullisinta on täydentää yksiajorataista huoltotunnelia katuverkon pääsuuntia seuraavaksi renkaaksi, jonka uusi sisäänjoluiska sijoittuisi Puutarhakadulle Kaisaniemenkadun länsipuolelle. Rengasta täydentäisi vain lyhyt kaksiajoratainen osuus etelään, korttelin 36 ("Aasi") liittämiseksi järjestelmään. Vuorikadun alle louhittava uusi huoltotunneli mitoitetaan 4,2 m korkeaksi, jotta korkeatkin jätehuoltoajoneuvot voivat tunnelissa ajaa. Eteläpuolella sijaitsevasta urakkaosuudesta käytetään nimitystä 1. rakennusvaihe (ns. "Aasin" tunneli, korttelin 36 vanhan nimen perusteella) ja pohjoisosasta nimitystä 2. rakentamisvaihe (Puutarhakadulta johtava tunneli).

Fabianinkadun tunneli on nyt n. 200 m ja uuden 1. vaiheen ajotunnelin pituus n. 200 m ja uuden 2. vaiheen ajotunnelin pituus n. 300 m, jonka lisäksi ajoluiska ja ilmakuilu n. 100 m.

1. vaiheen ala n. 3 000 m² ja tilavuus 18 000 m³
josta uutta louhittava n. 2500 m² 13 000 m³.

2. vaiheen ala n. 2 000 m² ja tilavuus 13 000 m³.

Yhteensä uutta louhintaa n. 4500 m² ja 26 000 m³.

Suunnitelman periaateratkaisut on esitetty Insinööri-toimisto Saanio & Riekkolan laatimissa sijaintipiirustuksessa L1/30, suunnitelmaselostuksessa 19.4.1985 ja asemapiirustuksessa L1/87, Arkkitehti-toimisto Jauhiainen-Nuuttilan laatimassa havainnepiirustuksessa A-08, Ins.tsto Viatekin laatimassa alustavassa liikennesuunnitelmassa sekä Ekonon LVI- ja sähkötoiden suunnitelmaselostuksissa (liitteet 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 ja 8). Huoltotunnelit suunnitellaan väestönsuojelun kannalta myös SO-1 ovin suojatuksi tilaksi, jotka ovat kaupunki hankkisi kaikkiin kiinteistöliittyimiin.

Suunnitelmaselostusta täydennetään huomautuksella, että väestönsuojaovien rakennevaatimusta on sittemmin täsmennetty suunniteltujen suojaovien pinta-alasta ja henkilömäärästä johtuen siten, että luokan SO-3 asemasta vanhan suojan ovien tulee olla luokkaa SO-6 ja että huoltokäytävään ja kiinteistöliittymiin suunnitellaan luokan SO-1 ovet.

3

Toiminta-alue

Huoltotunnelijärjestelmä sijaitsee Vuorikadun ja Fabianinkadun alla paikoin merenpinnan tasossa tai jonkinverran sen alla, mutta kuitenkin metrotunnelien ja meriviemäritunnelin yläpuolella. Tunnelit alittavat korttelin 37 (yliopisto, Porthania) ja korttelin 38 b (Kaisaniemenkatu 3 kohdalla). Ilmanpoisto tulisi tontille 36/20. Tästä johtuen on valmisteltu sopimukset po. tonttien kanssa rasitteista ym. järjestelyistä (liitteet 9, 10, 11 ja 12. Edelleen tunneli sivuaa korttelia 42, jonne sijoittuisi ilmanottoaukko Metsätalon autotallin luokse, ja korttelia 38 a (sopimusluonnokset liitteet 13 ja 14) sekä korttelia 40 (SOK:n sopimusluonnos, liite 15). Niinikään on korttelin 38 b tonttien 1, 3, 7 ja 8 edustajien kanssa neuvoteltu yhteisestä liittymästä (liite 16).

Tunneli sivuaa lisäksi kortteleita 41 ja 41 a (koulutontti) ja 28 (yliopiston kirjasto). Korttelista 37 ja 38 b voivat ehkä nyt vielä tunnelista etäämmälläkin sijaitsevat kiinteistöt myöhemmin kiinnostua liittymisestä, mikäli nyt liittyvien kiinteistöjen alla tapahtuvat kellarijärjestelyt tuovat tähän mahdollisuuden. Myös korttelin 37 eräiden tonttien huoltoa saattaa olla myöhemmin tarkoituksenmukaista ohjata maanalaiseen tunnelijärjestelmään, vaikka ne on nykyisin huollettu katutasosta.

4

Rakentamiskelpoisuus

Vuorikadun-Fabianinkadun alueen kalliomäki on tunnelirakennuskohteena jo pitkään ollut ehdolla sekä kaupungin väestönsuojien lisärakentamiseen että yliopiston kirjavarastojen sijoittamiseen. Kallio-perän sijaintia ja laatua on selvitetty sekä tutkimuksin että useiden syvien uudisrakennuskohteiden yhteydessä. Kallioalueen reunavyöhykkeiden suurimpia riskejä sisältävät kohteet on suhteellisen hyvin voitu kartoittaa, ja suunnitelmaa onkin korjattu näiden riskien johdosta. Vanhan väestönsuojan kalliokaton vahvuus ei paikoin täytä S-6 väestönsuojan määräyksiä, minkä johdosta on haettava poikkeuslupa sisäasiainministeriön pelastusosastolta. Luvan saamisen edellytykset on neuvottelujen perusteella olemassa.

Aluetta rajoittaa lännessä ja lounaassa ns. Kluuvin ruhjevyyöhyke. Sen vuoksi tunneli Vuorikadun eteläosassa joutuukin poikkeamaan katulinjasta Porthanian tontin puolelle. Fabianinkadun pohjoispäässä Metsätalon alueella on vastaavasti kalliopaljastuman koillisreunassa riskialue, jonka johdosta Teolistamisrahaston rakentama ajoluiska on ollut edullisempi sijoittaa katualueelle eikä asemakaavaan merkittyyn kohtaan korttelin 42 keskiosaan. Mikäli huoltotunnelijärjestelmään tulisi huomattavasti nyt kaavailtua enemmän käyttäjiä, liikenne-ennusteen perusteella näyttäisi kuitenkin tarpeelliselta siirtää luiska katutilan ja Kaisaniemenkadun liittymän kapasiteetin loppumisen vuoksi pois katualueelta kortteliin 42. Tällöin olisi toisaalta myös kalliimmalle ratkaisulle useampia maksajia. Ainakin vuoteen 1992 saakka on katsottu voitavan käyttää nykyistä Fabianinkadun ajoluiskaa, joka valmistuu syksyllä 1985. Nykyinen ajoluiska on jyrkempi (n. 1:7) kuin rakentamismääräysten sallima uloskäytävien kaltevuus (1:10), mutta poikkeuksen myöntäminen tähän on rakennuslautakunnan päätösvallassa. Luiskan loiventamiselle ei ole Fabianinkadulla löydetty mitään mahdollisuuksia.

Erään riskialueen muodostaa Kaisaniemen metroaseman eteläinen lippuhalli. Huoltotunnelin ja metron ratatunneleiden risteilykohta on louhittava erityisen varovaisesti niin metroliikenteen kuin pohjavesien vuotovaarankin takia. Ongelmana on kuitenkin se, ettei eteläisestä lippuhallista vielä ole toteutus-suunnitelmia eikä - aikataulua. Huoltotunnelin suunnittelussa on näin jouduttu varautumaan kahteenkin erilaiseen metroaseman mahdolliseen ratkaisuun. Toisaalta on mahdollista, että huoltotunnelin rakentamisen aikana myöskin Kaisaniemen metroaseman ratkaisu täsmentyy ja sen rakennustyötä voitaisiin aikanaan jopa helpottaa huoltotunnelia hyväksikäyttäen. Työmaiden liikenteelle ja kaupunkikuvalle aiheuttamien häiriöiden kannalta on myös eduksi, jos huoltotunnelit voidaan rakentaa ennen metroasemaa.

Huoltotunneli ja tonttien keskitettyä maanalaista huoltoa koskeva suositus on merkitty kaupunkisuunnitteluvirastossa laadittavana olevan liikekeskustan kaavarunkoluonnoksen maanalaisten tilojen liitekarttaan. Samassa liitekartassa on tavoitteellinen merkintä myöskin Vuorikadun vanhan ajoluiskan poistamisesta liikennekäytöstä. Korttelin 36 ("Aasi") suunnitellut rakennukset on voimassa olevan asemakaavan mukaan mahdollista toteuttaa katasosta jalkakäytävän ylitse huollettavina, mutta po. kohteen rakentajan Rakennuskunta Hakan kanssa on neuvoteltu päätösehdotuksen mukai-

nen ratkaisu. Rakentaja on sitoutunut muuttamaan uudisrakennussuunnitelmansa maanalaiseen huoltoon perustuviksi, mikäli kaupunki päättää esitetyn huoltotunnelin rakentamisesta ja hyväksyy sopimusluonnokset.

5. Perustamis- ja käyttökustannukset

Huoltotunnelin uusien osien pinta-ala on n. 4 500 m² ja tilavuus n. 26 000 m³. Laatutasoksi on määritelty normaali ruiskubetonoitu ja maalattu kallioluolatila, jonka ainoat merkittävät pintakäsittelykohteet ovat ajoluiskan sivujen graniitti-verhoukset.

Huoltotunnelin uusien osien rakentamisen kustannukset ovat n. 20 Mmk, eli n. 800 mk/m³ ja n. 4 500/m². Tästä jää 2 Mmk mahdollisen uuden väestönsuojan ja siihen sijoitettavan pysäköintilaitoksen kustannuksiksi, sopimuksen mukaan korttelin 36 tonttien 19, 20 ja 21 toistaiseksi kannettavaksi. Em. tontit kustantavat yhteisesti 1. rakennusvaiheesta 7 Mmk. Vanhan luolan korjausta ja vss-rakenteita lukuun ottamatta muut osat on tarkoitus koota urakan edistymisen mukaan maksettavilla liittymismaksuilla.

Kustannusvastuut jakautuvat seuraavasti:

-	Teollistamisrahaston tunneliosuus ja ajoluiska (jo rakennettu)	3,5 Mmk
-	Rakennusvaihe 1 (uusi tunneli, eteläosa)	9,0 "1)
-	Rakennusvaihe 2 (pohjoisosa ja Puutarhakadun luiska)	11,0 "1)
-	Johtosiirrot ja liikennejärjest.	0,8 "
-	1. vaiheessa tarpeelliset vs-rakenteet	0,7 "2)
-	Vanhan luolan peruskorjaus pysäköintikäyttöön	2,0 "
-	Valvonta, rakennuslupamaksut	0,4 "
<hr/>		
	Huoltotunnelin hankintakustannukset	27,4 Mmk

1) Sopimusluonnoksiin sisältyy neljä urakkahintaan vaikuttanutta olettamusta, alennuksina:

- Katutilasta ei urakoitsijalta peritä vuokraa, koska tunneli tulee kaupungin omistukseen
- Huoltotunnelin maanalaisesta tilasta ei myöskään puolin ja toisin peritä vuokraa
- Urakoitsija maksaa väestönsuojelukeskuskelle käyttöönsä tulevasta vanhan väestönsuojan osasta työmaakäytön ajalta 4000 mk/kk, mikä on noin puolet menettävästä nykyisen pysäköintilaitoskäytön vuokratulosta (n. 7500 mk/k).

- tunneleista urakassa syntyvä louhe luovutetaan urakoitsijan omistukseen.

2) Väestönsuojan paineseiniä on välttämättä 1. vaiheessa tehtävä vain Teollistamisrahaston työn yhteydessä Fabianinkadun ajoluiskan alapäähän ja uuden 1. rakennusvaiheen yhdyntunneliin. Muut väestönsuojarakenteet esitetään vanhaan suojaan hankittaviksi vasta sen perusteella millainen mahdollinen päätös uudesta alueellisesta suojaratkaisusta ja pysäköintilaitoksesta aikanaan tehdään. Vanhan suojan peruskorjaus väestönsuojana täydelliseksi maksaisi rakennusviraston arvion mukaan 12 Mmk, josta 2 Mmk:n perusosuus on nyt pysäköintikäytön jatkamisen kannalta välttämätöntä sisällyttää heti tehtäviin töihin. Peruskorjauksen loppuosa n. 10 Mmk ehdotetaan otettavaksi kuntasuunnitelmaan 90-luvun puolella.

Käyttäjien osuudet:

-	Kortteli 37/tontti 14 (Teollistamisrahasto)	3,5 Mmk
-	Helsingin Yliopisto ja Suomen Valtio	-
-	36/19,20 ja 21 ("Aasi", Haka)	7,0 Mmk
-	38a/6 ja 9 (Haka)	2,5 "
-	38b/6 (As.Oy Kaisaniemenk.3)	-
-	38a/10 (KOP)	-
-	38a/11 (Kiint.Oy Vilhonkatu 4)	-
-	40/1 ja 7 (SOK)	2,5 Mmk
-	38b/1,3,7 ja 8 (SHOP ym.)	4,0 "
<hr/> Sopimukseen perustuen		19,5 Mmk

Tämän lisäksi työryhmä arvioi rakentamisen alkamisen jälkeen syntyvän uusien sopimuksia ennakoitujen liikennemäärien perusteella 3,2 Mmk
Ehdotetun uuden pysäköintiluolan liittymismaksu 2,0 "

Arvioidut liittymismaksut yhteensä 24,7 Mmk

Huoltotunnelin hankintakustannuksista jäisi siis arvion mukaan tässä vaiheessa pysyvästi rasittamaan kaupungin taloutta vain vanhan luolan peruskorjauksen ja väestönsuojarakenteiden osuutta vastaava 2,7 Mmk.

Kaupungin vastuiden ja rahoitusjärjestelyiden vuoksi olisi kuitenkin 14,9 Mmk (11+0,8+0,7+2+0,4) osoitettava talousarviossa, vuodelle 1986 noin 6,0 Mmk ja vuodelle 1987 noin 8,9 Mmk. Koska tunneliin saadaan 1 500 uutta väestönsuojapaikkaa, määräraha voisi sisältyä Ytlk:n väestönsuojarakentamiseen. Vastaavat erät n. 6,0 Mmk vuonna 1986 ja n. 6,2 Mmk vuonna 1987 saataisiin sopimusluonnosten perusteella myös talousarvion tulopuolelle.

Huoltotunnelijärjestelmän käyttökustannukset voidaan arvioida n. 4 mk/m² kuukaudessa eli n. 50 mk/m² vuodessa. Vuotuiset käyttökustannukset olisivat siten noin 5000 m² tunneleista n. 250 000 mk. Sopimusluonnosten mukaan tämäkään ei jäisi kaupungin kannettavaksi, vaan jaettaisiin huoltotunnelin käyttäjien vastattavaksi liikennemäärien suhteessa.

Hallinto hoidettaisiin kuitenkin väestönsuojelukeskuksen toimesta kunnes mahdollinen pysäköintilaitosyhtiö on perustettu.

6.

Rakentamisaikataulu

Käyttäjähallintokunta on väestönsuojelukeskus, jonka hallinnassa Vuorikadun vanha väestönsuoja nykyisin on. Rakennustyön valvonta hoidettaisiin rakennusviraston toimesta. HKR myös vastaisi niistä rakennustöistä, jotka sopimusluonnoksen mukaan jäävät kaupungin huolehdittaviksi (johtosiirrot, liikennejärjestelyt ja osa väestönsuojelua palvelevista rakenteista). HKR valvoisi siten urakoitsijan toimesta tapahtuvan suunnittelun, huolehtisi urakoiden kustannusseurannasta, maksuliikenteestä, vakuuksien ja vastuiden osoittamisesta, rakennusluvan hakemisesta yms. kaupungin rakennuttajatehtävistä.

Suunnittelun ohjauksessa virastojen yhteistyöryhmänä on toiminut Kj:n aikanaan asettama pysäköintilaitostyöryhmä, jossa kiinteistöviraston päällikön lisäksi ovat rakennuttajapäällikkö, asemakaavapäällikkö, liikennesuunnittelupäällikkö ja kehittämispäällikkö. Väestönsuojelupäällikkö on myös osallistunut työryhmän työhön, jonka eräänä keskeisenä tehtävänä on vielä huoltotunnelijärjestelmää koskevan päätöksen jälkeen selvittää, millaisia mahdollisuuksia olisi myös uuden väestönsuojapysäköintilaitoksen rakentamiseen. Koska väestönsuojakokonaisuus näin määräytyisi vasta eri päätöksenteon yhteydessä, työryhmä on tässä vaiheessa päätenyt ehdottamaan myös huoltotunnelijärjestelmän väestönsuojelurakenteiden hankinnan rajoittamista vain niihin, joiden rakentaminen myöhemmin olennaisesti häiritseisi liikennettä. Nyt hankittavia rakenteita olisivat siten vain päätunnelin suojaovet, sivutunnelien asennukset voidaan siirtää myöhemmäksi.

Aikataulun kannalta on merkitsevää, että kaupungille Rakennuskunta Hakan taholta annettu urakkarjous on voimassa 3 kk eli 5.11.1985 saakka sellaisenaan, ja sen jälkeen rakennuskustannusindeksiin huhtikuu/85 (RI=144) sidottuna.

Kaupungin työssä tulee yleensä järjestää urakkakilpailu. Pysäköintilaitostyöryhmä, joka yhteistyössä virastojen ja laitosten kanssa on neuvotellut päätösehdotuksen mukaiset sopimusluonnokset, esittää kuitenkin neuvottelumenettelyn hyväksymistä tässä tapauksessa siitä syystä, että hanke liittyy olennaisesti Hakan toteuttamaan Aasi-korttelin työhön. Lisäksi hankkeessa toteutettava varsinainen urakkasopimusosuus 2. rakennusvaiheesta liittyy olennaisesti huoltotunnelin ensimmäisen vaiheen toteutukseen, jota ei käytännössä voitane sopia toteutettavaksi muuten kuin Aasi-korttelin urakointiin liittyen. Samalla kaupunkiympäristölle aiheutuvat häiriöt pystytään minimoimaan, koska urakoitsijan työtukikohdat ovat kortteleiden rakennuskohteissa. Urakkasumma on verrattu rakennusvirastossa laadittuihin kustannusarvioihin ja todettu tältä osin suuruusluokaltaan oikeaksi ja siten kaupungille edulliseksi. Urakkakilpailuja tullaan Hakan ilmoituksen mukaan käymään osa- ja alaurakoista.

Indeksiehdon osalta työryhmä esittää, että 3 kk voimassaoloaika tarjoukselle samoin katsottaisiin riittäväksi. Sitä pitempi päätöksentekokäsittelyjen aika tuo jo itse töidenjärjestelyynkin vuodenaikojen yms. vuoksi tarkistustarpeita, joten indeksiehto on tältä osin perusteltavissa. Toisaalta huoltotunnelin käyttäjien kanssa valmistellut sopimusluonnokset, joiden perusteella käyttäjät vastaisivat niin tunnelin rakentamisen investoinneista kuin käyttökustannuksistaakin eivät ole indeksiin sidottuja, vaan muodostavat urakkaa vastaavan nykyiseen kustannustasoon ja nopeahkoon rakentamisaikatauluun sidotun kokonaisuuden.

Louhintatöiden aloittamisen nopeuttamiseksi olisi syytä perustamissuunnitelman ja urakkasopimuksen yhteydessä käsitellä kaupunginhallituksessa luonnospiirustusten lisäksi myös mahdollisuus myöntää samalla yleisten töiden lautakunnalle Rakennuslain 124 a§:n 1.kohdan mukainen toimenpidelupa em. noin 4500 m² laajuisen ja tilavuudeltaan n. 26 000 m³ käsittävän huoltotunnelijärjestelmän uusien osien louhimiseksi. Työryhmä esittää samalla, että kaupunginhallituksen päätöksessä määrättäisiin ilman erityistä vakuusmenettelyä, että päätöstä on valitusmahdollisuudesta huolimatta noudatettava ennen kuin se on saanut lainvoiman, koska kysymyksessä ovat kaupungin omistukseen tulevat tunnelit.

Louhintatöiden arvoidaan kestävän noin vuoden ja koko rakentamisen noin kaksi vuotta. Jos päätöksenteko ja suunnittelu tekevät mahdolliseksi louhintatöiden aloittamisen marraskuussa 1985, louhinta päättyisi syksyllä 1986 ja huoltotunneli voitaisiin ottaa käyttöön syksyllä 1987.

Yhteenveto ja päätösehdotukset

Vuorikadun ja Hallituskadun keskeisten osien jalan- kulkuolosuhteiden parantamiseksi on tarpeellista ohjata kiinteistöjen huoltoliikenteen pääosa uuteen maanalaiseen huoltotunneliin.

Kaupunginjohtajan asettama pysäköintilaitostyöryhmä (pj. virastopäällikkö Koivumäki) esittää, että kaupunki solmisi sopimukset, joiden perusteella Rakennuskunta Haka rakentaisi korttelissa 36 ("Aasi") omistamiensa tonttien uudisrakentamisen yhteydessä kaupunkia varten alueellisen huoltotunnelijärjestelmän. Tunnelit palvelisivat myös Helsingin yliopiston ja valtion tarpeita ja sijaitsisivat mm. Vuorikadun, Fabianinkadun ja Porthania-nimisen yliopiston laitosrakennuksen alla. Kustannukset, jotka kaikkiaan kohoavat noin 27,4 Mmk:aan, jaettaisiin käyttäjien kesken liikennemäärien suhteessa. Kaupungin osuudeksi jäisi sopimusten perusteella lopuksi vain väestönsuojan osuus eli noin 2,7 Mmk. Kalliotunnelista tulisi samalla väestönsuojelukeskuksen käyttöön n. 1 500 uutta suojapaikkaa, jonka perusteella talousarvioon esitettävät määrärahat osoitettaisiin Ytlk:lle väestönsuojien rakentamiseen. Tunneli vapauttaisi Vuorikadulla nyt sijaitsevan vanhan ajoluiskan ajoneuvoliikenteeltä.

Työryhmä esittää, että kaupunginhallitus ja edelleen kaupunginvaltuusto hyväksyisivät noin 5000 m² laajuisen Vuorikadun maanalaisen huoltoväylän ja vanhan väestönsuojan peruskorjauksen perustamissuunnitelman

- 24.6.1985 päivätyn sijaintipiirustuksen L1/30C ja
- liitteinä 3-8 oheistettujen asemapiirroksen, havainnepiirroksen sekä suunnitelmaselostusten periaatteiden mukaisena, ja että

kaupunginhallitus hyväksyisi mainitut piirustukset luonnospiirustuksina, ja solmisi tai oikeuttaisi kiinteistölautakunnan solmimaan liitteiden 9-16 mukaiset sopimukset rakentamisesta, käytöstä, rasiteym. oikeuksista

- Helsingin yliopiston ja Suomen Valtion,
- K 36/19, 20 ja 21 sekä 38a/6 ja 9 (Rakennuskunta Hakan),
- K 36/20 (Hakan uudisrakennus)
- K 38b/6 (As. Oy Kaisaniemenkatu 3),

- K 38a/110 (KOP),
- K 38a/11 (Kiint. Oy Vilhonkatu 4)
- K 40/1 ja 7 (SOK) sekä
- K 38b/1, 3, 7 ja 8 (SHOP ym.) kanssa.

Lisäksi kiinteistölautakuntaa kehoitettaisiin valmistelemaan muidenkin mahdollisten tunnelin käyttäjien kanssa samojen periaatteiden mukaiset sopimukset tunnelijärjestelmään liittymisestä.

Edelleen työryhmä esittää, että yleisten töiden lautakunnalle varattaisiin väestönsuojien rakentamiseen tarkoitettu lisämääräraha 14,9 Mmk, josta vuoden 1986 talousarvioon osoitettaisiin n. 6 Mmk ja kuntasuunnitelmaan vuodelle 1987 n. 8,9 Mmk sekä että Ytlk oikeutettaisiin ilman urakkakilpailua solmimaan ~~mukainen~~ 11,0 miljoonan markan määräinen urakkasopimus huoltotunnelin 2. rakennusvaiheesta Rakennuskunta Hakan kanssa ja käyttämään tunnelihankkeen valvontaan ja rakennuttamiseen 0,4 Mmk, johtosiirto- ja liikennejärjestelytöihin 0,8 Mmk tunneliin tuleviin 1. vaiheen väestönsuojarakentamiseen 0,7 Mmk ja vanhan luolan peruskorjauksen 1. vaiheeseen 2,0 Mmk eli yhteensä käyttämään tarkoitukseen 14,9 Mmk.

- Jos päätöksenteko siirtyy myöhemmäksi kuin 5.11.1985 edellä mainittuja summia on korotettava rakennuskustannusindeksin (huhtikuu 1985 RI = 144) mukaisesti.

Samalla Ytlk:lle myönnettäisiin louhintatöiden aloittamiseksi RL 124a §:n 1. kohdan mukainen toimenpidelupa ja päätöksessä määrättäisiin ilman vaakuksenmenettelyä, että päätöstä on valitusmahdollisuudesta huolimatta noudatettava ennenkuin se on saanut lainvoiman.

Edelleen työryhmä esittää, että kaupunkisuunnittelulautakuntaa kehoitettaisiin tekemään tunnelisuunnitelman edellyttämät esitykset kaava- ja liikennesuunnitelmien tarkistamiseksi ja että väestönsuojelulautakuntaa kehoitettaisiin huolehtimaan tunnelijärjestelmän hallinnosta kunnes mahdollinen Vuorikadun pysäköintilaitosyhtiö on perustettu.

Kaupunginhallitus päättäneen samalla merkittä tiedoksi Vuorikadun uuden väestönsuoja-pysäköintilaitoksen suunnitelmaselostuksen 31.10.1984 (liite 18).

30.9.85

Kaupunginhallitukselle

DNo 23/703-85

VASTINE LAUSUNTOIHIN VUORIKADUN MAANALAISEN
HUOLTOVÄYLÄN JA VANHAN VÄESTÖNSUOJAN PERUS-
KORJAUksen PERUSTAMISSUUNNITELMASTA, LUONNOS-
PIIRUSTUKSISTA JA URAKKASOPIMUKSEN PERIAATTEISTA

Työryhmä on kokouksessaan 26.9.1985 käsitellyt
otsikkoasiaa tiedossa olleiden lausuntojen osal-
ta. Liiteasiakirjat palautetaan jäljempänä maini-
tuista kohdista korjattuina tai tarkistettuina.
Vastineenaan työryhmä esittää seuraavaa:

Kaupunginjohtaja asetti pysäköintilaitoksia kos-
kevien aloitteiden pohjalta 19.9.1978 § 4409 työ-
ryhmän laatimaan ehdotuksen pysäköintilaitosten
rakentamisen tarpeesta kaupungin alueella, kau-
pungin osuudesta laitoksen rakentamisessa ja yl-
läpidossa, tarvittavista rahoitusjärjestelyistä
ja muista toimenpiteistä. Esitys valmistui
30.6.1979. Sen pohjalta kaupunginjohtaja päätti
10.9.1979 § 4418 kehottaa työryhmää laatimaan
täsmennetty ehdotus. Se valmistui 4.12.1980 ja
taloudellinen jatkoselvitys 22.9.1981.

Kaupunginhallituksen suunnittelujaosto käsitte-
li kokouksissaan 11.1.1982 ja 25.1.1982 § 6 kysymys-
tä pysäköinnin järjestämisestä keskustan ja eri-
tyisesti Kampin alueella. Suunnittelujaosto päät-
ti hyväksyä Kampin kalliiosuojan pysäköintilaitok-
sen aikaisemmasta noin 1000 autopaikasta puolta
pienemmäksi supistetun ratkaisun siten, että lai-
tos toteutetaan enintään 450:n autopaikan ja vä-
hintään 2.500 yleisen väestönsuojapaikan suurui-
sena. Samalla suunnittelujaosto kehoitti selvit-
tämään hankkeen rahoitusta ensisijaisesti siten,
että kaupunki toteuttaa hankkeen väestönsuojana
yksityisen (perustettavan Kamppiparkki-yhtiön)
kanssa tehtävällä rakentamis- ja vuokrasopimuk-
sella, johon sisällytetään ehdot suojan pysäköin-
ti- ja kriisiajan käytöstä. Yksityinen ottaa
hankkeen rahoitus- ja rakentamisvastuun. Samalla
suunnittelujaosto päätti, että Vuorikadun pysä-
köintilaitoksen suunnittelusta luovutaan toistai-
seksi.

Vuorikadun alueen ratkaisujen yksityiskohtainen suunnittelu on nyt työryhmän mielestä tullut ajankohtaiseksi: Alueella tapahtuu voimakasta saaneerausrakentamista kortteleiden sisällä. Vanhan väestönsuojan peruskorjaus on välttämätöntä ja samassa yhteydessä on ratkaistava kysymys Vuorikadun vanhan ajoluiskan käytöstä ja alueellisesta huoltoväylästä. Kaupungin ominkin toimenpitein pyritään Senaatintorin seudun ja Vanhan kaupunginosaan kehitysedellytykset turvaamaan. Kampin kokonaisratkaisut odottavat keskustan aatekilpailun tulosta, mutta väestönsuoja ja "Kukko" korttelin (Forum) huoltoajo ja pysäköinti saadaan marraskuussa valmistuvan Kampin kalliosuojan avulla liikekeskustan länsiosassa pääosin hoidetuksi. Työryhmän mielestä nyt on tasapuolisesti kehitettävä liikekeskustan itäosaa. Ryhmä korostaa sitä, että esitetystä ratkaisusta on Kampin tapaan päärahoitusvastuu yksityisillä, kaupungin taloudellisen pysyvän rasituksen kohdistuessa lähinnä väestönsuojeluratkaisuun, jossa nyt on huomattavia puutteita.

Väestönsuojelulautakunta puoltaa lausunnossaan 21.8.1985 työryhmän ehdotusta. Vsslk toteaa suunnitelmien sisältävän kaikkiaan kolme itsenäistä väestönsuojayksikköä sekä käytävöiden muodostavan neljännen ns. suojatun tilan. Monimutkaisetkin suojat eli Vuorikadun vanha suoja, Kaisaniemen metroasema ja mahdollinen uusi suoja, saataneen toteutetuksi vaiheittain suojaamismielessä käyttökelpoisiksi. Lausunnossa kiinnitetään huomiota suuresta ilmanvaihdosta mahdollisesti aiheutuviin kosteuspulmiin.

Työryhmän vastine: Mahdollinen kosteus otetaan huomioon tunnelirakenteissa ja laitteistoissa. Jos tilaa joudutaan käyttämään kriisitilanteen suojana, ilmanvaihdon määrä vähennetään liikennetilannetta alhaisemmaksi. Raitisilman lämmitykselle suunnitellaan tilavaraus, mutta laitteisto ei sisälly suunnitelmaan.

Kiinteistölautakunta pitää hanketta kaupungin kannalta hyväksyttävänä lausunnossaan 17.9.1985. Klk toteaa ainakin korttelin 38b osalta rahoitusosuuksien laskelmiin sisältyvän epävarmuutta. Klkn mielestä pysäköintilaitostyöryhmän ehdotuksen liitteinä 9-16 olevien sopimusten periaatteet tulisi saattaa Khn hyväksyttäväksi sopimusten aikanaan tapahtuvaa Klkn käsittelyä varten. Hankkeen yksityiskohdista Klk edellyttää, että työselitykseen ja RakL 124 §:n mukaiseen lupaan tulisi ottaa seuraava

mittauksia koskeva ehto:

"Urakoitsija luovuttaa Helsingin kaupunkimittausosastolle maanalaisen tilan sijaintia ja muotoa osoittavat kaupunkimittausosaston hyväksymän konsultin mittauksiin perustuvat piirrokset ja poikkileikkaukset, taikka tilaa sijaintimittauksen kaupunkimittausosastolta".

Klk toteaa lisäksi, että Vilhonkadun alitusta ei ole tarpeeksi tutkittu ja se vaatii näin ollen geoteknisiä lisäselvityksiä ennen lopullisten sopimusten tekemistä. Lautakunta edellyttää myös Puutarhakadulle esitetyn luiskan sijainnin tarkistamista.

Klk toteaa vielä, ettei lausunto ole kannanotto uuden väestönsuoja-pysäköintilaitoksen osalta, vaan siitä päätetään aikanaan erikseen.

Vastine: Työryhmä on valmistellut esityksen liitteinä 9-16 olevia sopimusluonnoksia lautakuntakäsittelyn kuluessa edelleen niin pitkälle, että kaksi keskeistä periaatesopimusta olisi kaupunginhallituksen solmittavissa Kvston perustamissuunnitelmäkäsittelyn jälkeen khn toimeenpanopäätöksen yhteydessä. Periaatesopimus Helsingin yliopiston ja Suomen Valtion kanssa (liite 9) ja sopimus Rakennuskunta Hakan kanssa (liite 10) sisältävät useiden hallintokuntien toimialaan kuuluvia asioita ja kuuluisivat sentähden kaupunginhallituksen käsiteltäviksi. Esimerkkinä mainittu Kamppiparkki-sopimuskin on solmittu Khn tasolla. Hakan kanssa solmittava sopimus (liite 10) on myös hankintaperiaatteen vuoksi käsiteltävä khssa, koska sopimus mm. edellyttää, että Ytlk solmisi yli 10 miljoonan markan urakkasopimuksen pääosin ilman urakkakilpailua. Työryhmä näinollen tarkentaa esitystään siltä osin, että kaupunginvaltuuston käsiteltävä perustamissuunnitelman, khs hyväksyisi luonnospiirustukset ja itse solmisi liitteiden 9 ja 10 mukaiset periaatesopimukset

- Helsingin Yliopiston, Suomen Valtion ja Kiinteistö Oy Vuorikatu 3:n sekä
- K 36/19, 20 ja 21 sekä 38a/6 ja 9 (Rakennuskunta Hakan) kanssa,

ja että khs oikeuttaisi kiinteistölautakunnan solmimaan liitteiden 11-16 periaatteiden mukaiset sopimukset huoltotunnelin rakentamisesta, käytöstä, rasite- ym. oikeuksista.

Klk:n edellyttämästä Puutarhakadulle esitetyn ajoluiskan sijoituksen muuttamisesta työryhmä toteaa, että lisäselvitykset ja tarkemman asteinen suunnittelukaan eivät ole tuoneet esille parempaa vaihtoehtoa. Työryhmä katsoo näinollen, ettei ajoluiskan sijoittamisen tarkistusvaatimus anna aihetta perustamissuunnitelman ja liitepiirustusten muuttamiseen.

Klkn edellyttämä mittausehto on työryhmän toimesta saatettu suunnittelijoille tiedoksi työselvityksiä varten. Vilhonkadun alituskohta on uusien pohjatutkimuksin varmistettu. Vähintään 3 m:n kalliokatto arvioitu toteuttamiskelpoiseksi joskin kallirakenteiseksi paikaksi. Työryhmän mielestä ei näin ollen ole estettä lopullisten sopimusten tekemiselle.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa lausunnossaan 5.9.1985 ehdotusten hyväksymistä eräin huomautuksin ja kustannustietojen osalta tarkistetuissa muodossa. Myös väestönsuojapaikkojen kokonaisarvio on muuttunut n. 4000:sta n. 3300 paikaksi, joskin sen lisäksi tulee n. 4000 m² "suojattu tila". Vanhan väestönsuojan peruskorjauksen osalta perustamissuunnitelma säilyisi työryhmän esityksen mukaisena (2,0 Mmk), mutta huoltotunne liosan kustannustiedot on arvioitu uudelleen syksyn 1985 hintatasoon (ehdotuksessa huhtikuu -85) ja huoltoväylän väestönsuojakustannukset muuttuneet aikaisemman arvion 0,7 Mmk:sta 1,7 Mmk:ksi eli kaupungin pysyväksi rasitukseksi jäävä osuus on noussut 3,7 Mmk:aan ja koko määrärahan tarve on noussut 0,8 Mmk:lla 15,7 Mmk:aan (ent. 14,9 Mmk). Lisäksi Ytlk pitää tarpeellisena mm. kallioperän lisätutkimuksia ja varautumista lämmityslaitteiden lisäämiseen ilmanvaihtojärjestelmään.

Työryhmän vastine: Lisätutkimukset on käynnistetty ja lämmityslaitteiden tilavaraukset sekä muut lautakunnan huomautukset otettu suunniteluohjelmaan, kuten esim. vastineissa Vsslk:n ja Klkn lausuntojen kohdalla todetaan. Kustannustietojen tarkistukset ehdotetaan sisällytettäväksi korjattuun päätösehdotukseen Ytlk:n lausunnon mukaisesti korotettuna, mutta käytyjen neuvottelujen perustreella ajoitettuna siten, että korotusosuus ei tule vuodelle 1986, vaan vuodelle 1987.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 19.9.1985 annetussa lausunnossaan puoltaa ehdotusta todeten mm. että huoltotunneli ja väestönsuojan peruskorjaussuunnitelma on keskustan toiminnan kannalta perusteltu hanke, joka mahdollistaisi jalankulkuolosuhteiden huomattavan parantamisen alueella. Kantakaupungin maanalaisten toimintojen tilavaraussuunnitelmaluonnoksessa 29.8.1985 on esitetty mm. tarpeellinen tilavaraus.

Kslkn lausunnossa annetaan lisäksi useita jatkosuunnitteluohjeita, sekä erityisesti todetaan suunnitelmien käsittelystä, että

"Hankkeesta on neuvoteltu ympäristöministeriön edustajien kanssa ja todettu, että poikkeuslupamenettelyn edellytyksenä on, että suostumukset tontinomistajilta on saatu ja perustamissuunnitelma on käsitelty valtuustossa. Perustamissuunnitelman valtuustokäsittelyn yhteydessä tulee todeta, että päätös on samalla puoltava lausunto asiaa koskevan poikkeusluvan hakemiseen. Poikkeuslupa käsitellään koko hanketta koskevana kokonaisuutena." Kslk:n lausunnossa ja sen liitteessä (yht. 4 sivua) on lisäksi esitetty hankkeen liikenteellisiä perusteluita.

Työryhmän vastine: Poikkeusluvan saaminen huoltotunnelin rakennuslupaa varten on aikataulun kannalta keskeinen ja tärkeä asia. Sen vuoksi työryhmä täydentää päätösehdotusta Kslkn lausunnon tarkoittamalla tavalla, siten että Khs ilmoittaisi Kvstolle toteavansa, että Kvston hyväksymispäätös on samalla puoltava lausunto koko hanketta koskevan poikkeusluvan hakemiseen. Työryhmän arvion mukaan tontinomistajien kaikki sopimukset tai suostumukset on saatu valtuustokäsittelyyn mennessä, sillä saadun tiedon mukaan Helsingin yliopiston konsistori on puolestaan hyväksynyt hankkeen ja valtion omistusten osalta rakennushallituksen lausunto on odotettavissa lähiaikoina.

Rakennuslautakunta mainitsee lausunnossaan 24.9.1985 mm. että hanketta on lähdetty suunnittelemaan kiireellisesti ja ilman asianmukaisia, normaalissa järjestyksessä tehtyjä valtuuston päätöksiä. Ennen hankkeen toteuttamisen aloittamis-

ta tulisi perusteellisesti selvittää hankkeen liikenteelliset, juridiset ja kaupunkikuvalliset vaikutukset. Rakennuslautakunta katsoo, että näin mittavaa hanketta ei ylipäättänsä tulisi toteuttaa normaalista päätöksentekojärjestelmästä poikkeavalla tavalla.

Raklk:n lausunnossa annetaan lisäksi useita yksityiskohtaisia jatkosuunnitteluohjeita. Lautakunta arvostelee esitettyjä liikenteellisiä perusteita ja mahdollisen tulevan pysäköintilaitoksen vaikutuksia arvokkaaseen rakennettuun ympäristöön. Rakentamisen kaavallisista edellytyksistä Raklk toteaa, että huoltoväylä (samoin kuin pysäköintiluola) on toiminnallisesti alueen uudis- ja korjausrakentamiseen kiinteästi liittyvä osa ja edellyttää rakennuslupaa. Suunnitelman tulee tällöin olla vahvistetun asemakaavan mukainen (RakL 42 §). Vaihtoehtona asemakaavalle on ympäristöministeriön poikkeuslupa. Mikäli väylän tai luolien louhintaa varten haetaan ennakolta RakL 124 a § mukaista kaupunginhallituksen lupaa, tullaan hakemus käsittelemään ja valmistelemaan rakennusvalvontavirastossa. Omaksutun käytännön mukaan hakemusta on katsottu voitavan puoltaa, mikäli louhinta johtaa voimassa olevan asemakaavan mukaiseen tulokseen ja mikäli pääosin pääpiirustustasoisista suunnitelmista on todettavissa, että oleellisia esteitä lopullisen rakennusluvan myöntämiselle ei ole. Louhintaluvan myöntämisen edellytyksenä kuitenkin on, ettei toimenpide vaikeuta alueen käyttämistä kaavassa varattuun tarkoitukseen eikä turmele kaupunki- tai maisemakuvaa.

Vastine: Työryhmä tulee huolehtimaan siitä, että Raklk:n lausunnossa annetut ohjeet otetaan jatkosuunnittelussa huomioon mahdollisuuksien mukaan. Toteuttamisjärjestystä koskevasta huomautuksesta työryhmä toteaa, että perustamissuunnitelman ehdotettu käsittely Kvstossa on juuri tarkoitettu "asianmukaiseksi, normaalissa järjestyksessä" tehtäväksi päätöksenteoksi. Vasta Kvston käsittelyn jälkeen seuraavat (Khn 4.6.1984 hyväksymien tilahankkeiden suunnittelu- ja käsitteilyohjeiden mukaisesti) Khn ja lautakuntien päätökset. Käsittelyjärjestystä havainnollistetaan liittämällä oheisaineistoksi aikataulukaaivio

(liite 19). Suunnitelma-aineisto tuotiin hankkeen epätavallisen luonteen johdosta ennen pääpiirustusten laatimista tarkastustoimikunnan ja julkisivutoimikunnan tutkittavaksi, jolloin kävi ilmi että rakennuslautakunnankin kannanotto olisi suotavaa hankkia. Koska tunnelissa ei ole työpaikkoja, terveyslautakunnan käsittelyä ei pidetty välttämättömänä luonnosvaiheessa. Terveys-, palo- ja rakennuslautakunnan lausunnot oli kaavailtu pyydettäväksi vasta pääpiirustusvaiheessa, kun hanke päätös Kvston käsittelyssä on tehty. Samoin vesitiiviyyden ym. rakenteiden edellyttämä geoteknillisen osaston lausunto ja metrotunnelien ylityksen osalta liikennelaitoksen lausunto on tarkoitettu pyytää pääpiirustusvaiheen suunnittelusta.

Kvston päätöksen puuttuessa ei rakennusvalvontavirastolle ole voitu vielä jättää hakemuksia louhintaluvasta, poikkeusluvasta eikä rakennusluvasta, mutta työryhmän käsityksen mukaan virallisen hakemuksen puuttumisen ei tulisi estää asian ennakkokäsittelyä niiltä osin kuin liitteenä olevan piirustusaineiston sekä rasite- ym. sopimusluonnosten perusteella on mahdollista. Louhintalupa ja poikkeuslupa tarvitsevat karttaaineiston lisäksi vain sijainti- eli asemapiirroksen. Kun po. piirustus on kvston käsittelyn jälkeen khssa luonnospiirustusten osana käsitelty, kh voisi samalla myöntää louhintaluvan. Koska louhintaluvan käsittelyyn kuitenkin liittyy Raklk:n lausunnossa mainittu pääpiirustusehto, työmaateknillisiä ym. ehtoja ja nyt myös Klkn lausunnossa esitetty mittausehto, työryhmä pitää tarkoituksenmukaisena, että khs Kvston käsittelyn jälkeen oikeuttaisi Ytlkn käsittelemään khn hyväksymiin luonnospiirustuksiin perustuvat pääpiirustukset ja muut suunnitelmat pyydetään niistä vielä tarpeelliset lausunnot sekä käsittelee he ti sopimusten tai sitoumusten ja muiden asiakirjojen valmistuttua hakemuksesta kysymyksen RakL 124a § mukaisen louhintaluvan myöntämisestä rakennusvirastolle ilman vakuusmenettelyä.


Raklk:n lausunnossa edellytetty liikenteellisten, juridisten ja kaupunkikuvallisten vaikutusten selvittäminen on työryhmän mielestä täydennetty Kslkn ja Klkn lausuntojen perusteella tähän vaiheeseen riittävästi. Raklk:n nyt esitetty tulkinta rakennuslain 42 §:stä on työryhmän mielestä ankarra. Lautakunta lausuu, että "suunnitelman tulee...olla vahvistetun asemakaavan mukainen". RakL 42 §:n sanonta on "uudisrakennusta ei saa rakentaa vastoin asemakaavaa...", ja tunnelisuunnitelmaa valmisteltaessa on tutkittu, ettei suunnitelma

nitelma, eräitä yksityiskohtia kuten ilmakeiluja yms. lukuunottamatta, ole minkään alueella voimassa olevan vahvistetun kaavan vastainen, ei vaikeuta alueen käyttämistä kaavassa varattuun tarkoitukseen, ei turmele kaupunkikuvaa eikä vaikeuta alueen tulevaa suunnittelua. Edelleen työryhmä toteaa, yhtyen Kslkn lausunnossa esitettyihin aikaisempaa suunnittelua koskeviin mainintoihin, että alueen väestönsuojakysymys on ollut 1960-luvulta alkaen eri yhteyksissä esillä, ja "kiireellinen hankesuunnittelu" rajoittuu vain siihen, että kvston kannanottoa pyydetään nyt supistetusta ratkaisusta eli pelkästään huoltotun- neliluolastosta, johon sisältyy vanhan luolan korjaustyö.


Kaupunginkanslian talous- ja suunnitte-
luosasto puoltaa esitystä lausunnossa
esille tuoduin tarkennuksin, jotka työ-
ryhmä on ottanut huomioon tarkistetussa
ehdotuksessaan.

Lausuntojen perusteella korjattu tarkistettu yh-
teenveto ja päätösehdotus ovat liitteenä.

Pysäköintilaitostyöryhmän puolesta:



Martti Koivumäki
puheenjohtaja



Timo Niini
sihteeri

VASTINE (kirjeen korjattu loppuosa)

7

Yhteenvedo ja päätösehdotukset

Vuorikadun ja Hallituskadun keskeisten osien jalan- kulkuolosuhteiden parantamiseksi on tarpeellista ohjata kiinteistöjen huoltoliikenteen pääosa uuteen maanalaiseen huoltotunneliin. Kaupunginjohtajan asettama pysäköintilaitostyöryhmä (pj. virastopäällikkö Koivumäki) esittää, että kaupunki solmisi sopimukset, joiden perusteella Rakennuskunta Haka rakentaisi korttelissa 36 ("Aasi") omistamiensa tonttien uudisrakentamisen yhteydessä kaupunkia varten alueellisen huoltotunnelijärjestelmän. Tunnelit palvelisivat myös Helsingin yliopiston ja valtion tarpeita ja sijaitsisivat mm. Vuorikadun, Fabianinkadun ja Porthania-nimisen yliopiston laitusrakennuksen alla. Kustannukset, jotka kaikkiaan kohoavat noin 15,7 Mmk:aan, jaettaisiin käyttäjien kesken liikennemäärien suhteessa eikä tunnelijärjestelmä vaatisi erityistä henkilökuntaa. Lisäksi suoraan tähän hankkeeseen liittyy Teollistamisrahaston jo toteuttama n. 3,5 Mmk:n tunneli ajoluiskineen sekä Hakan Aasi-kortteliosuus n. 9,3 Mmk. Kaupungin osuudeksi jäisi sopimusten perusteella lopuksi vain huoltoväylän VSS-varustelu ja vanhan kalliosuojan peruskorjauksen 1. vaiheen osuus eli noin 3,7 Mmk. Kalliotunnelista tulisi samalla väestönsuojelukeskuksen käyttöön n. tuhat uutta suojapaikkaa, jonka perusteella talousarvioon esitettävät määrärahat osoitettaisiin Ytlk:lle väestönsuojien rakentamiseen. Tunneli vapauttaisi Vuorikadulla nyt sijaitsevan vanhan ajoluiskan ajoneuvoliikenteeltä.

Työryhmä esittää, että kaupunginhallitus hyväksyisi ja esittäisi edelleen kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi noin 5000 m² laajuisen, Vuorikadun maanalaisen huoltoväylän ja vanhan väestönsuojan peruskorjauksen 1.8.1985 päivätyn perustamissuunnitelman

- 5.8.1985 päivätyn sijaintipiirustuksen Ll/30d ja
- liitteinä 3-8 oheistettujen asemapiirroksen, havainnepiirroksen sekä suunnitelmaselostusten periaatteiden mukaisena, ja että

- kaupunginhallitus samalla ilmoittaisi kaupunginvaltuustolle, että sen tarkoituksena on, mikäli
- (7.1) Kvsto hyväksyy perustamissuunnitelman, todeta, että Kvston hyväksyminen tarkoittaa kaupungin puoltavaa kannanottoa asiaa koskevan poikkeuslupan hakemiseen, joten kaupunginhallitus tulee Kvston päätöksen jälkeen pyytämään ympäristöministeriöltä poikkeuslupaa rakennusvirastolle.
- (7.2) hyväksyä mainitut liitteiden 1-8 ja 17 mukaiset piirustukset luonnospiirustuksina,
- (7.3) solmia liitteiden 9 ja 10 mukaiset periaatesopimuksen ja kehottaa kaupunginkanslian lainopillista osastoa ne kaupungin puolesta allekirjoittamaan
- Helsingin Yliopiston, Suomen Valtion ja Kiinteistö Oy Vuorikatu 3:n sekä
 - K 36/19, 20 ja 21 sekä 38a/6 ja 9 (Rakennuskunta Hakan) kanssa
- (7.4) oikeuttaa kiinteistölautakunta solmimaan liitteiden 11-16 mukaiset sopimukset rakentamisesta, käytöstä, rasite- ym. oikeuksista
- K 36/20 (Hakan uudisrakennus)
 - K 38b/6 (As. Oy Kaisaniemenkatu 3),
 - K 38a/ 10 (KOP),
 - K 38a/11 (Kiint. Oy Vilhonkatu 4)
 - K 40/1 ja 7 (SOK) sekä
 - K 38b/1, 3, 7 ja 8 (SHOP ym.) kanssa.
- (7.5) oikeuttaa lisäksi kiinteistölautakunta tekemään muidenkin mahdollisten tunnelin käyttäjien kanssa samojen periaatteiden mukaiset sopimukset tunnelijärjestelmään liittymisestä,
- (7.6) varata yleisten töiden lautakunnalle väestönsuojien rakentamiseen tarkoitettu lisämääräraha 15,7 Mmk, josta vuoden 1986 talousarvioon osoitetaan 6,0 Mmk ja kuntasuunnitelmaan vuodelle 1987 n. 9,7 Mmk,

- (7.7) oikeuttaa yleisten töiden lautakunta ilman urakkakilpailua solmimaan Rakennuskunta Hakan kanssa puoli-indeksiin sidottu lähtöarvoltaan 9,55 Mmk:n urakkasopimus huoltoväylän 2. rakennusvaiheen rakennusteknisistä töistä sekä suunnittelu- ja rakennuttajatehtävistä. LVIS-teknisten töiden kustannuksiin lisäksi varataan 0,92 Mmk, hankkeen valvontaan ja rakennuttamiseen 0,47 Mmk, johtosiirto- ja liikennejärjestelytöihin 0,77 Mmk ja tunneliin tuleviin 1. vaiheen väestönsuojarakenteisiin 1,7 Mmk ja vanhan luolan peruskorjauksen 1. vaiheeseen 2,0 Mmk eli yhteensä Ytlk oikeutetaan käyttämään tarkoitukseen indeksivaraukset mukaan lukien 15,7 Mmk. Jos päätöksenteko siirtyy myöhemmäksi kuin 30.11.1985 edellä mainittuja summia korotetaan rakennuskustannusindeksin nousun mukaisesti,
- (7.8) oikeuttaa yleisten töiden lautakunnan käsittelemään ja tarpeelliset lausunnot hankittuaan hyväksymään Khn hyväksymiin luonnospiiruksiin perustuvat pääpiirustukset ja muut suunnitelmat, joissa lausunnoissa mainitut asiat on otettu huomioon,
- (7.9) myöntää HKR:n erikseen tekemästä hakemuksesta louhintatöiden aloittamiseksi RL 124a §:n 1. kohdan mukainen toimenpidelupa ja päätöksessä määrätä ilman vakuusmenettelyä, että päätöstä on valitusmahdollisuudesta huolimatta noudatettava ennen kuin se on saanut lainvoiman,
- (7.10) kehottaa kaupunkisuunnittelulautakuntaa tekemään tunnelisuunnitelman edellyttämät esitykset kaava ja liikennesuunnitelmien tarkistamiseksi,
- (7.11) kehottaa väestönsuojelulautakuntaa huolehtimaan tunnelijärjestelmän hallinnosta.
- (7.12) merkitä tiedoksi Vuorikadun uuden väestönsuojapysäköintilaitoksen suunnitelmaselostuksen 31.10.1984 (liite 18).

SOPIMUS

Neuvottelutulos

10.6.1985

LIITE 9

SOPIMUS ERÄIDEN MAANALAISTEN TILOJEN, NIIHIN
LIITTYVIEN RAKENTEIDEN SEKÄ NIITÄ PALVELEVIEN
KULKUYHTEYKSIEN JA ILMASTOINNIN RAKENTAMISES-
TA JA KÄYTÖSTÄ

Helsingin kaupunki (jäljempänä kaupunki), Helsingin yliopisto (jäljempänä yliopisto) 2. kaupungin-
osan korttelin n:o tontin n:o ja kortte-
lin n:o tontin n:o omistajana, ja Suomen
Valtio (jäljempänä valtio) 2. kaupungin-
osien korttelin n:o tontin n:o omistajana ovat tä-
nään solmineet seuraavan sopimuksen, jossa tonteil-
la tarkoitetaan Helsingin kaupungin 2. kaupungin-
osan kortteleissa n:ot
olevia tontteja n:ot , ja "kallio-
luolalla" maan alle rakennettavaa tai rakennettua
tilaa siihen liittyvine tai sitä palvelevine maan-
alaisine ja maanpäällisine rakenteineen.

1
Sopimuksen tarkoitus

1.1 Tässä sopimuksessa ilmaistaan ne periaatteet, joi-
ta noudattaen tontit luovuttavat oheistettuun
havainnepiirustukseen A-08d (5.8.1985) ku-
vattua kallioluolaa varten tarvittavat maanalaiset
ja maanpäälliset tilat.

Tarpeelliset rasitteet perustetaan sen jälkeen,
kun yliopisto ja valtio ovat antaneet tonttikoh-
taiset kirjalliset rasitesuostumukset siten kuin
jäljempänä 2.3.1 -kohdassa on sovittu.

1.2 Kaupunki, yliopisto ja valtio sopivat samalla py-
syvän kulkuyhteyden järjestämisestä kallioluolas-
sa yliopiston, 2. kaupungin-
osan korttelin n:o 42
rakennettavia kirjaluolia varten ja samoin val-
tion omia tai sen laitosten sellaisia luoc-
latiloja varten, joiden liikenne johdetaan yli-
opiston hallitseman alueen kautta.

2
Rasitteet

2.1 Rasitteet kaupungin hyväksi

2.1.1 Tonteille perustetaan kaupungin hyväksi KaavJL
85 §:n 1 momentin mukaiset pysyvät rasiteoikeudet
oheistetun luonnospiirustuksen (liite n:o) mu-

kaisen väestösuojan ja sitä palvelevien rakenteiden, laitteiden ja kulkuteiden rakentamista ja käyttöä varten tarvittaviin maanalaisiin tiloihin, joiden tarkka korkeusasema ja sijainti määritellään myöhemmin erikseen.

- 2.1.2 Kaupunki saa lisäksi oikeuden sijoittaa Helsingin kaupungin rakennusjärjestyksen 44 §:n 1 momentin 6-kohdan mukaisesti väestösuojaa ja sen kulkuteiden ilmanvaihtoa varten raitisilmakuilut 2. kaupunginosan kortteleihin n:ot 28 ja 42 ja korttelin n:o 37 tontilla n:o 16 olevaan rakennukseen oheisen havainnepiirustuksen A-08d (5.8.1985) osoittamalla tavalla.

2.2 Rasitteet ja käyttöoikeudet yliopiston ja valtion hyväksi

- 2.2.1 Korvauksena edellä 2.1.1 ja 2.1.2 -kohdissa mainittujen rasitteiden luovuttamisesta kaupunki luovuttaa yliopistolle pysyvän oikeuden johtaa ilman erillistä korvausta 2. kaupunginosan kortteleihin n:ot 27, 28 ja 42 rakennettavien kirjaluolien rakennusaikainen liikenne kallioluolan sisääntulo- ja poistumisaukkojen kautta sillä tavoin kuin kaupunki osoittaa. Lisäksi kaupunki luovuttaa yliopistolle pysyvän oikeuden johtaa, ilman eri korvausta, mainittujen kirjaluolien käyttöä ja teknistä huoltoa palveleva liikenne kallioluolan sisääntulo- ja poistumisaukkojen kautta edellä mainitulla tavalla.

- 2.2.2 Valtio saa sellaisen kulkuoikeuden kuin on sanottu kohdassa 2.2.1 yliopiston ja kaupungin hallitseman alueen kautta valtion tai sen laistosten tarpeisiin rakennettavia luolatiloja varten.

- 2.2.3 Yliopisto saa pysyvän oikeuden sijoittaa kirjaluolaa palvelevan kuljettimen kallioluolan kattoon ja johtaa yliopiston hallinnassa olevien kiinteistöjen tiedonvälitystä palvelevan kaapeliverkon kallioluolan kautta.

Likimääräinen sijoittelu ilmenee oheistetuista liitepiirustuksista.

Kuljettimen ja kaapelien asennuksen suorittaa yliopisto kustannuksellaan. Asennussuunnitelmat on esitettävä kaupungin ao. toimielimien hyväksyttäväksi ennen asennustyön aloittamista.

2.2.4 Siinä tapauksessa, että edellä mainittu rakennus-aikainen liikenne edellyttää erikoisjärjestelyjä, yliopisto ja valtio ovat velvolliset kustannuksellaan hoitamaan mainitut järjestelyt.

2.2.5 Mikäli 2.2.1, 2.2.2 ja 2.2.3 kohdissa, sovittua käyttöoikeutta joudutaan rajoittamaan, tai se kokonaan estyy sen vuoksi, että kallioluola on voimassa olevien määräysten mukaisesti otettu väestönsuojelukäyttöön, kaupunki ei ole velvollinen osoittamaan korvaavaa kulkuyhteyttä tai korvaamaan aiheutunutta vahinkoa.

2.3 Rasitteiden perustaminen

2.3.1 Yliopisto ja valtio antavat tämän sopimuksen mukaiset tonttikohtaiset kirjalliset rasitesuostumukset siinä vaiheessa kun kallioluolan lopulliset suunnitelmat ovat valmistuneet ja rakentaminen edellyttää tarvittavien rasitteiden perustamista.

2.3.2 Sen jälkeen, kun yliopisto ja valtio ovat antaneet asiarmukaiset rasitesuostumukset, kaupungilla on oikeus niitä kuulematta hakea rasitteen perustamista ja saada rasite merkityksi tonttirekisteriin siten kuin kulloinkin voimassa oleva lainsäädäntö määrää. Kulut suorittaa kussakin tapauksessa hakija.

2.3.3 Siltä osin kuin tässä sopimuksessa mainittuja rasitteita ei voida perustaa tai tonttikohtaisia rasitesuostumuksia ei ole annettu, sopimuspuolet sitoutuvat menettelemään siten, että tämä sopimus sitoo myös tonttien ja kallioluolan uutta omistajaa ja haltijaa.

3 Rakentaminen ja kunnossapito

3.1 Sopimuspuolet sitoutuvat kaikin tavoin myötävaikuttamaan siihen, että tämän sopimuksen mukaisten tilojen ja laitteiden rakentamiseen haetaan asianmukaiset rakennusluvut ja tarvittavat rasitteet saadaan perustettua.

Siinä tapauksessa, että kallioluolan lopulliset suunnitelmat poikkeavat oleellisesti nyt esitetyistä siten, että niihin sisältyy tämän sopimuksen ulkopuolisia sopimusosapuolten omistamia tontteja ja yleisiä alueita, sopimuspuolet ovat valmiit sopimaan tarvittavista rasitteista ja käyttöoikeuksista myös näiden osalta tämän sopimuksen periaatteita noudattaen.

- 3.2 Kohtien 2.1.1 ja 2.1.2 mukaiset tilat, laitteet ja rakenteet samoin kuin maanalaisista tiloista irroitettavan louheen omistaa Helsingin kaupunki. Kaupunki vastaa niiden kunnossapidosta kustannuksellaan. Tässä tarkoituksessa kaupungilla on vapaa pääsy kunnossapidon edellyttämiin tiloihin.
- 3.3 Yliopisto vastaa kallioluolaan asettamansa kuljettimen ja kaapeliverkon kunnossapidosta ja huollosta sekä näistä aiheutuvista kustannuksista. Rakennus- ja huoltotöitä sekä kunnossapitoa varten yliopistolla on vapaa pääsy näiden töiden edellyttämiin tiloihin.
- 3.4 Kortteliin n:o 28 sijoitetun kulkutien osalta yliopisto on velvollinen ottamaan huomioon kallioluolan väestönsuojakäytön korttelin maanpäällisiä kulkyhteyksiä järjestäessään.
- 3.5 Tonttien omistajat ovat korjaus-, jälleen- ja uudisrakentamisessa velvolliset tekemään tarpeelliset varaukset tämän sopimuksen kohtien 2.1.1 ja 2.1.2 mukaisille rakenteille. Rakenteiden tuhoutuessa jälleenrakentamisesta huolehtii kustannuksellaan kaupunki.

4 Vastuu vahingoista

- 4.1 Kaupunki vastaa yleisten vahingonkorvausperiaatteiden mukaisesti ensisijaisesti kaikesta välittömästä ja välillisestä vahingosta ja haitasta, joka väestönsuojan maanalaisten tilojen ja maanpäällisten rakennelmien rakennustyöstä valtiolle tai yliopistolle aiheutuu.
- 4.2 Edellisessä kappaleessa mainittu kaupungin ensisijainen velvollisuus suorittaa korvauksia tämän sopimuksen perusteella ei poista kaupungin ja urakoitsijan kesken erikseen sovittua tai lakiin perustuvaa urakoitsijan vahingonvastuuvollisuutta.
- 4.3 Ennen rakennustöiden aloittamista pidetään tontilla kiinteistökatselmus, jossa tarkastetaan tontin ja sillä olevien rakennusten ja laitteiden kunto. Rakennustöiden kestäessä pidetään tarvittaessa kiinteistökatselmuksia. Viimeistään kahden kuukauden kuluessa siitä kun louhintatyöt on suoritettu, pidetään kiinteistökatselmus mahdollisten vahinkojen toteamiseksi.

Kiinteistökatselmuksen ajankohdasta ilmoitetaan yliopistolle ja valtiolle todisteellisesti 14 päivää ennen po. tilaisuutta. Katselmuksessa pidetään katselmuspöytäkirjaa.

4.4 Pysäköintilaitoksen käytöstä yliopistolle ja valtiolle mahdollisesti aiheutuvan vahingon ja haitan korvaamisesta sovitaan erikseen sen jälkeen kun pysäköintilaitos on otettu käyttöön. Pysäköintilaitoksen käytöstä aiheutuva haitta on kaupungin toimesta pyrittävä ensisijaisesti poistamaan ja vasta toissijaisesti korvattava.

4.5 Kaupungin suoritettavat korvaukset on maksettava kuuden kuukauden kuluessa sen jälkeen kun korvauksen määrästä on sovittu. Mikäli suoritus viivästyy, kaupunki on velvollinen suorittamaan korvauksensaajalle 16 %:n vuotuisen viivästyskoron.

5 Muut ehdot

5.1 Tässä sopimuksessa mainittua kallioluolaa voidaan käyttää kaupungin tai sen osoittaman yhtiön toimesta yleisenä pysäköintilaitoksena. Kallioluolaa palvelevia kulkuteitä saadaan kaupungin osoituksesta käyttää myös yliopiston ja valtion omistamien sekä muiden kiinteistöjen huolto- ja pysäköintiliikenteen tarpeisiin sen jälkeen, kun mainitut kulkutiet on luovutettu kaupungin omistukseen ja hallintaan.

5.2 Kallioluolan käyttö- ja hoitokustannuksista vastaa ensisijassa kaupunki. Kaupungilla on oikeus periä edellä mainitut kustannukset käyttäjiltä. Tällöin kustannukset jaetaan liikennemäärien suhteessa ellei muusta jakoperusteesta päästä sopimukseen.

5.3 Kaupunki ryhtyy kustannuksellaan toimenpiteisiin tässä sopimuksessa mainittujen väestönsuoja- ja kirjaluolahankkeiden edellyttämien asemakaavan muutosten aikaansaamiseksi.

5.4 Tästä sopimuksesta tai sen nojalla tehdyistä sopimuksista johtuvat riidat ratkaistaan Helsingissä välimiesmenettelyssä. Jokainen sopijapuoli nimeää yhden välimiehen ja nämä valitsevat välimiesoikeudelle puheenjohtajan. Mikäli sopijapuoli kieltäytyy nimeämästä välimiestä tai mikäli välimiehet eivät pääse sopimukseen puheenjohtajasta, nimeää asianomaisen välimiehen tai puheenjohtajan sopijapuolen esityksestä Keskuskauppakamari.

Asianosaisen esittämästä vaatimuksesta kaikki tästä sopimuksesta ja sen nojalla tehdyistä sopimuksista johtuvat riidat käsitellään ja ratkaistaan Helsingin raastuvanoikeudessa. Vaatimus on esitettävä muille asianosaisille ja tarvittaessa Keskuskauppakamarin välityslautakunnalle ennen välimiesten nimeämistä.

6 Tämä sopimus on allekirjoitettu kolmena samansisällöisenä kappaleena, yksi kullekin sopimuspuolelle.

LUONNOS

RASITESOPIMUS 1 (2)

Helsingin kaupunki (jäljempänä kaupunki) ja Kiinteistö Oy Vuorikatu 3 (jäljempänä luovuttaja) Helsingin kaupungin kaupunginosan korttelin n:o tontin n:o omistajana ovat tänään tehneet seuraavan sopimuksen:

- 1 Kaupunki saa edellä mainitulta tontilta korvauksetta pysyvän käyttöoikeuden oheisen 31.10.1984 päivätyn luonnospiirroksen mukaisen väestönsuojan rakentamista varten tarvittaviin maanalaisiin tiloihin, jotka ovat vähintään metriä

kulmapisteen korkeusasematason alapuolella ja joita käytetään kulkemiseen, tai hissi ja LVIS-laitteiden sijoittamiseen.

Irroitettava louhe kuuluu korvauksetta kaupungille
- 2 Kaupunki vastaa pysäköintilaitoksen ja väestönsuojan maanalaisten tilojen ja maanpäällisten rakennelmien kunnossapidosta ja hoidosta.
- 3 Kaupunki vastaa yleisten vahingonkorvausperiaatteiden mukaisesti ensisijaisesti kaikesta välittömästi ja välillisesti vahingosta ja haitasta, mikä pysäköintilaitoksen maanalaisten tilojen ja maanpäällisten rakennelmien rakennustyöstä luovuttajille aiheutuu.

Edellisessä kappaleessa mainittu kaupungin ensisijainen velvollisuus suorittaa korvauksia tämän sopimuksen perusteella ei poista kaupungin ja urakoitsijan kesken erikseen sovittua tai lakiin perustuvaa urakoitsijan vahingonvastuuvellisuutta.
- 4 Ennen rakennustöiden aloittamista pidetään tontilla kiinteistökatselmus, jossa tarkastetaan tontin ja sillä olevien rakennusten ja laitteiden kunto. Rakennustöiden kestäessä pidetään tarvittaessa kiinteistökatselmuksia. Viimeistään 2 kk:n kuluessa siitä kun louhintatyöt tontin kohdalla tai sen läheisyydessä on suoritettu, pidetään tarviteistökatselmus mahdollisten vahinkojen toteutemiseksi. Korvausvaatimukset työn aikana ilmenneistä vahingoista on esitettävä kaupungille edellä mainituissa katselmuksissa.

27.8.1985 /II

1 (8)

SOPIMUS VUORIKADUN ALUEELLISEN HUOLTOTUNNELI-
JÄRJESTELMÄN JA SIIHEN LIITTYVÄN VÄESTÖNSUOJAN/
PYSÄKÖINTILAITOKSEN RAKENTAMISESTA JA KÄYTÖSTÄ

1

Sopimuspuolet

Helsingin kaupunki (jäljempänä kaupunki) 2. kaupunginosaan rakennettavan huoltotunnelijärjestelmän ja siihen liittyvän, pääosin kortteliin n:o 37 rakennettavan väestönsuojan/pysäköintilaitoksen, näitä palvelevien laitteiden ja laitetilojen ja perustettujen rasiteoikeuksien omistajana ja haltijana sekä perustettavan pysäköintilaitososakeyhtiön puolesta, ja Rakennuskunta Haka (jäljempänä Haka) 2. kaupunginosan Aasi-korttelin (n:o 36) tonttien n:o 36/19, 20 ja 21 omistajana ja rakentajana sekä tonttien 38a/6 ja 38a/9 omistajana omasta ja perustettavien yhtiöiden puolesta ovat solmineet seuraavan sopimuksen.

2

Sopimuksen kohde

2.1

Tämän sopimuksen kohteena on Helsingin kaupungin 2. kaupunginosaan rakennettavan huoltotunnelijärjestelmän ja siihen liitettävän pääosin kortteliin n:o 37 sijoittuvan väestönsuojan/pysäköintilaitoksen ja korttelia n:o 36 varten rakennettavan maanalaisen huoltotunnelin suunnittelu, rakentaminen, rahoitus ja käyttötoiminta. Sopimuksen kohteena ovat myös kaikki sellaiset rakenteet, johdot, kanavat, koneet, laitteet yms., jotka palvelevat mainittujen tunnelien tai tilojen käyttöä tai jotka osapuolet muutoin mainittuihin tiloihin asettavat tai antavat asettaa.

2.2

Uuden Vuorikadun väestönsuoja/pysäköintilaitostilan osalta tämä sopimus koskee ainoastaan suunnittelua ja 2. kaupunginosan korttelin n:o 38a tonttien n:o 6 ja 9 osalta ainoastaan Hakan oikeutta johtaa mainittujen tonttien huolto- ja pysäköintiliikenne tämän sopimuksen kohteena oleviin maanalaisiin kulkutunnelihin.

2.3

Tämän sopimuksen kohteena olevat maanalaiset kulkutunnelit muodostavat kaupungin omistaman, yksityisen, alueellisen huoltotunnelijärjestelmän.

2.4

Tämän sopimuksen sopimusalue on merkitty oheistettuun havainnepiirrookseen, liite A-08d 5.8.1985.

3

Suunnittelu

3.1

Tämän sopimuksen tarkoittamien hankkeiden suunnittelusta vastaa Haka, siten kuin jäljempänä on sovittu.

- 3.2 Suunnittelussa on lähtökohtana oheisessa suunniteluasiakirjaluetelossa, liite A/3.2, mainitut suunnitelmat, jotka määrittelevät hankkeen laatutason.
- 3.3 Tämän sopimuksen tarkoittamat huoltotunnelit suunnitellaan valmiiksi ja väestönsuoja/pysäköintilaitos suunnittelutasoon L 2.
- 3.4 Tämän sopimuksen tarkoittamasta suunnittelusta aiheutuva kopiointi sisältyy Hakan suunnitteluosuuteen.
- 3.5 Haka käynnistää jatkosuunnittelun välittömästi tämän sopimuksen tultua allekirjoitetuksi. Tarkemmas- ta suunnitteluajataulusta sovitaan erikseen.

4 Rakentaminen

4.1 Yleisperiaate

Haka huolehtii tämän sopimuksen tarkoittamien rakennustöiden suorittamisesta sen mukaan, kuin jäljempänä on sovittu. Rakennustyö suoritetaan vaiheittain siten,

- että ensimmäisen vaiheen muodostaa tunneli välille Aasi-kortteli - Vuorikatu - Fabianinkatu mukaan lukien Fabianinkadun alla olevien aiemmin rakennettujen tunneleiden syventäminen, ilmanvaihto ja valaistus ja
- että toisen vaiheen muodostaa ajotunneli välille Vuorikatu - Puutarhakatu ja Puutarhakadun ajoluiska; toinen vaihe rakennetaan ensimmäisen vaiheen yhteydessä.

Lisäksi sopimuspuolet toteavat, että kolmannessa vaiheessa rakennetaan sen jälkeen, kun siitä on erikseen päätetty, pääosin korttelissa 37 sijaitseva väestönsuoja/pysäköintilaitos, tarvittaessa kahdessa tai useammassa vaiheessa. Kolmannen vaiheen osalta tämä sopimus koskee ainoastaan suunnittelua ja sellaisten rakennustöiden suorittamista, joita ei voida vaikeuksista tai ilman kohtuuttomia kustannuksia toteuttaa vasta mahdollisen rakentamisen yhteydessä.

- 4.2 Haka huolehtii Aasi-korttelin rakennustöiden yhteydessä kortteliin 36 sijoitettavan, pysäköintilaitosta, väestönsuojaa ja huoltotunnelijärjestelmää palvelevan poistoilma- ja savunpoistokuilun, hissikuilujen, ja varapoistumistienä käytettävän portaikon rakennustöistä. Perustettavista rasitteista ja rakentamisesta aiheutuvien kustannusten korvaamisesta sovitaan erikseen siltä osin kuin niistä ei ole sovittu jäljempänä kohdissa 5.1.2 ja 5.2.2.

4.3

Ensimmäinen rakennusvaihe

- 4.3.1 Haka rakentaa omaan lukuunsa ensimmäisen rakennusvaiheen, joka aloitetaan välittömästi sen jälkeen kun tämä sopimus on allekirjoitettu ja kaupunki on hyväksynyt Hakan laatimat suunnitelmat ja tarvittavat luvat on hankittu.
- 4.3.2 Rakennustöiden valmistuttua sopimuspuolet pitävät loppukatselmuksen, jonka päätyttyä hyväksytysti ensimmäinen rakennusvaihe siirtyy välittömästi kaupungin omistukseen ja hallintaan. Kaupunki vastaa tämän jälkeen tunnelin omistajana sen käyttö- ja hoitokustannuksista ottaen kuitenkin huomioon kohdan 7 määräykset.

4.4

Toinen rakennusvaihe

- 4.4.1 Toisen rakennusvaiheen Haka suunnittelee samanaikaisesti ensimmäisen rakennusvaiheen suunnittelun kanssa.
- 4.4.2 Toisen vaiheen rakentamisesta kaupunki ja Haka solmivat urakasopimuksen Hakan antaman hyväksyttävän tarjouksen perusteella. Rakennustyöt suoritetaan kaupungin osoituksesta ensimmäisen vaiheen rakennustöiden yhteydessä.
- 4.4.3 Työn valmistuttua menetellään kuten kohdassa 4.3.2.

4.5

Kolmas rakennusvaihe

Kolmannen rakennusvaiheen yleissuunnitelma (L 1) ja luonnospiirustukset (L 2) laaditaan I-II vaiheiden yhteydessä. Tässä kohdassa tarkoitettujen yleissuunnitelman (L 1) kustannukset sisältyvät 1. ja 2. vaiheen kustannuksiin, puoliksi kumpaankin.

5

Kustannukset ja rahoitus

5.1

Ensimmäinen vaihe

- 5.1.1 Haka rakentaa ensimmäisen vaiheen kustannuksellaan ja luovuttaa sen sopimuksen mukaisena kaupungille.
- 5.1.2 Ensimmäisen vaiheen rakennuskustannuksiin sisältyy muun ohella $\frac{1}{2}$ kortteliin 36 sijoitettavan kohdassa 4.2 mainitun poistoilma- ja savunpoistokuilun ja $\frac{1}{2}$ varapoistumistieportaiden rakentamiskustannuksista ja ensimmäisen rakennusvaiheen osuus suunnittelukustannuksista.
- 5.1.3 Korvauksena sovittujen rakennustöiden suorittamisesta kaupunki luovuttaa Hakalle pysyvän oikeuden joutaa Aasi-korttelin n:o 36 tonttien n:o 19, 20 ja 21 huolto- ja pysäköintiliikenne tämän sopimuksen tarkoittamaan huoltotunnelijärjestelmään.
- Sen jälkeen kun on sitovasti päätetty edellä 4.1 -kohdassa mainitun väestönsuojan/pysäköintilaitoksen toteuttamisesta, Hakalla on lisäksi oikeus saada kohtuullinen korvaus ensimmäisen rakennusvaiheen aikana tehdyistä sovituista sellaisista rakennustöistä, jotka eivät yksinomaan palvele korttelin 36 tarpeita. Korvauksen suuruus määritellään siten, että Teollistamisrahasto Oy:n ja Aasi-korttelin (n:o 36) suorittamat liikennetuotoksiin perustuvat osuudet ensimmäisen rakennusvaiheen kokonaiskustannuksista muodostuvat yhtäsuuriksi keskenään.
- Edellä mainitulle korvaukselle suoritetaan kohtuullinen korko, jonka suuruudesta, samoin kuin itse korvauksen suuruudesta, osapuolet sopivat myöhemmin erikseen.
- 5.2 Toinen vaihe
- 5.2.1 Toinen vaihe rakennetaan Hakan ja kaupungin välillä rakennustietosäätiön lomakkeelle RT 80183 tehtävän urakkasopimuksen mukaisesti. Rakentamisessa noudatetaan rakennusurakan yleisiä sopimusehtoja YSE 1983 (RT 16-10193). Kaupungin niin vaatiessa, Haka myöntää kaupungille maksuaikaa urakkasopimuksen mukaisten työvaiheisiin liittyvien maksuerien suorittamiselle siihen saakka, kunnes kohdassa 4.4.3 mainittu vastaanottokatselmus on pidetty. Haka saa myöntämältään maksuajalta 14 % suuruisen vuotuisen koron urakkasopimuksen maksuerätaulukon mukaisten eräpäivien ja todellisten maksupäivien väliseltä ajalta.
- 5.2.2 Toisen vaiheen rakennuskustannuksiin sisältyy muun ohella toisen rakennusvaiheen osuus suunnittelukustannuksista sekä $\frac{1}{2}$ kortteliin 36 sijoitettavan poistoilma- ja savunpoistokuilun ja $\frac{1}{2}$ varapoistumistieportaiden rakennuskustannuksista. Jäljelle jäävä osuus ($\frac{1}{2}$) edellä mainitun kortteliin 36 sijoitettavan varapoistumistien suunnittelu- ja rakentamiskustannuksista kuuluu edellä mainitun korttelin kustannusvastuuseen.

5.2.3

Hakan korttelissa 38a omistamien tonttien maksettavaksi tuleva liittymismaksu tässä sopimuksessa tarkoitettujen tunneleiden käyttöoikeudesta määrätään pitäen lähtökohtana niitä ehtoja, joilla kaupunki myöntää käyttöoikeuden tässä sopimuksessa tarkoitettuun huoltotunnelijärjestelmään muille kiinteistöille.

Em. tonteilla on kuitenkin oikeus käyttää tarvittaessa vastikkeetta tässä sopimuksessa tarkoitettuja tunneleita, kunnes Hakan kohdan 5.2.1 mukaan saama korvaus on maksettu.

Hakalla on oikeus kaupunkia kuultuaan sopia myös muiden korttelissa 38a sijaitsevan kiinteistöliittymänsä vaikutusalueella olevien tonttien huolto- ja pysäköintiliikenteen johtamisesta mainitun liittymän kautta alueelliseen huoltotunnelijärjestelmään. Edellä tässä kohdassa mainittua liittymismaksua korotetaan tällöin liikennemäärän lisäyksen suhteessa.

Talokohtaisten väestönsuojapaikkojen sijoittamisesta Vuorikadun väestönsuojaan ja liittymisestä mahdollisen pysäköintilaitoksen osakkaaksi on sovittava kaupungin kanssa erikseen.

6

Autopaikat korttelissa n:o 36

Haka sitoutuu siihen, että se rakentaa Aasi-korttelissa omistamilleen tonteille vain asemakaavan vaatiman vähimmäismäärän omia tai naapuritonttien autopaikkoja. Tämä sitoumus on voimassa, mikäli sitova päätös kohdassa 2. tarkoitettujen pysäköintilaitoksen rakentamisesta on tehty viimeistään 31.12.1988 mennessä.

7

Käyttötalous

7.1

Yleistä

Kaupunki vastaa tämän sopimuksenmukaisten tilojen, rakenteiden ja niitä palvelevien laitteiden omistajana niiden käytöstä, hoidosta ja kunnossapidosta. Näihin tiloihin kuuluvat myös väestönsuojaa/pysäköintilaitosta palvelevat saapumis- ja poistumistiet mukaan lukien Puutarhakadun ja Fabianinkadun ajo-
luiskat. Kiinteistöliittymien osalta noudatetaan kuitenkin mitä 11-kohdassa on määrätty.

Edellä mainittu vastuu jää kaupungille siinäkin tapauksessa, että tilojen hallinta on siirretty ulkopuoliselle ja käyttö-, hoito- ja kunnossapitotehtävät on määrätty tämän suoritettaviksi.

7.2

Kustannusten jakaminen

Kaupungilla on oikeus periä kohdan 7.1 mukaiset kustannukset huoltotunnelijärjestelmän ja väestönsuojan/pysäköintilaitoksen käyttäjiltä.

Samalainen oikeus on myös kaupungin määräämällä, mikäli tämä huolehtii 7.1 -kohdassa mainitun vastuun edellyttämien tehtävien hoidosta. Tällöin edellä mainittuihin kustannuksiin sisältyy myös kaupungille tiloista suoritettava vuokra.

Kustannukset jaetaan huoltotunnelijärjestelmän käyttäjien kesken käytön perusteella, siten kuin myöhemmin tarkemmin sovitaan.

Ellei muusta kustannusten jakoperusteesta päästä sopimukseen, käytetään jakoperusteena ajoneuvoliikenteen määriä.

8

Väestönsuojelun huomioiminen

8.1

Kaikessa suunnittelussa ja rakennustyössä on pidettävä erityisesti silmällä tilojen ja rakenteiden tulevaa väestönsuojelukäyttöä kussakin eri kohteessa sovelletun luokituksen mukaisesti ja suunnittelussa ja rakenteiden mitoituksessa on noudatettava sisäasiainministeriön pelastusosaston julkaisemia teknillisiä määräyksiä tai ministeriön näistä määräyksistä myöntämien poikkeuslupien ehtoja. Kaupungilla tai sen määräämällä on oikeus suorittaa kaikkia vss-rakenteisiin liittyviä rakentamis-, korjaus-, huolto- ja kunnossapitotöitä tässä sopimuksessa mainituissa tiloissa. Mainitut tilat on tarpeen vaatiessa voitava viivytyksettä kunnostaa ja ottaa väestönsuojelukäyttöön ja niissä voidaan pitää vss-harjoituksia. Kaupunki ei ole velvollinen korvaamaan tästä aiheutuvaa haittaa käyttäjille.

8.2

Kaupungilla on oikeus ottaa tämän sopimuksen tarkoittamat kulkutiet väestönsuojelukäyttöön kulloinkin voimassa olevien väestönsuojelumääräysten mukaisesti. Mikäli edellä tässä sopimuksessa sovittua käyttöoikeutta tällöin joudutaan rajoittamaan osittain tai se lakkaa kokonaan, kaupunki ei ole velvollinen korvaamaan aiheutuvaa vahinkoa.

9

Rakentamiseen tarvittavat luvat ja kulkuyhteydet

9.1

Kaupunki hankkii kustannuksellaan Hakan avustamana ensimmäistä ja toista rakennusvaihetta varten mahdollisesti tarvittavat rasiteoikeudet sekä rakennusluvan.

Kaupunki huolehtii myös kustannuksellaan tarvittavista asemakaavan muutoksista.

Kaupunki vastaa niin muodoin myös siitä, että Hakalla on käytettävissään rakentamistaan tunneleista tarvittavat ulosmenotiet kaupungin tarkemman osoituksen mukaisesti.

9.2

Tarvittavat louhintaluvat ja työluvat hankkii kustannuksellaan Haka.

10

Valvonta

Kaikki tähän sopimukseen perustuvat suunnitelmat on ennen töiden aloittamista esitettävä kaupungin ao. toimielinten hyväksyttäväksi.

Kaupungilla on lisäksi oikeus kustannuksellaan nimetä valvoja tarkastamaan tässä sopimuksessa tarkoitettujen rakennustöiden suorittamista.

11

Omistus ja vastuu velvoitteista

Tämän sopimuksen 4.3, 4.4 ja 4.5 kohtien mukaiset tunnelit ja muut maanalaiset tilat, ei kuitenkaan kiinteistöjen tonteilla olevia liittymiä, omistaa kaupunki, joka vastaa niistä kolmansia kohtaan.

Tonteilla olevat kiinteistöliittymät omistaa ao. kiinteistön omistaja, joka myös vastaa kaikista niihin kohdistuvista velvollisuuksista ja velvoitteista.

12

Tilojen ja oikeuksien luovutus

Siinä tapauksessa, että tämän sopimuksen kohteena olevia tiloja tai niihin kohdistuvia oikeuksia tai velvollisuuksia ja velvoitteita siirretään kolmannelle, sopimuspuolet sitoutuvat menettelemään siten, että tämä sopimus sitoo myös siirronsaajaa, jolle myös kuuluvat tällä sopimuksella perustetut oikeudet.

Ennen kuin tämän sopimuksen 5.2.1 kohdassa mainittu korvaus on suoritettu Hakalle, ei kolmansilla ole oikeutta käyttää tässä sopimuksessa tarkoitettuja tunneleita ilman Hakan suostumusta.

13

Vahingonkorvausvelvollisuus

Tämän sopimuksen tarkoittamien rakennustöiden toteuttamisessa kolmannelle henkilölle ja tämän omaisuudelle mahdollisesti aiheutuvasta vahingosta ja haitasta vastaa Haka. Haka ei ole kuitenkaan vastuussa vahingosta ja haitasta, joka on tehtävän toteuttamisen väistämätöntä seurausta ja jota se ei ole voinut kaikkea mahdollista huolellisuutta noudattamalla välttää. Haka vastaa kuitenkin vahingosta, josta korvausvelvollisuus lain tai oikeuskäytännön mukaan syntyy tuottamuksesta riippumatta.

14

Välimiesmenettely

Kaikki tästä sopimuksesta tai sen nojalla tehdyistä sopimuksista johtuvat riidat ratkaistaan Helsingissä välimiesmenettelyllä. Välimiehet nimeää Keskukskauppakamarin välityslautakunta sääntöjensä edellyt-

tämässä järjestyksessä. Välimiesten on julistettava välitystuomionsa 6 kuukauden kuluessa siitä kun heidät on nimitetty, jolleivät riidan osapuolet myönnä pidennystä.

Kaupungin asianosaisena esittämästä vaatimuksesta kaikki tästä sopimuksesta ja sen nojalla tehdyistä sopimuksista johtuvat riidat käsitellään ja ratkaistaan Helsingin raastuvanoikeudessa. Vaatimus on esitettävä muille asianosaisille ja tarvittaessa Keskuskauppakamarin välityslautakunnalle ennen välimiesten nimeämistä.

Tämä sopimus on allekirjoitettu kahtena samansisällöisenä kappaleena, yksi kummallekin sopimuspuolelle.

Helsingin kaupunki

Rakennuskunta Haka

27.8.1985

1 (4)

RASITESOPIMUS

Helsingin kaupunki (jäljempänä kaupunki) 2. kaupunginosaan rakennettavan huoltotunnelijärjestelmän ja siihen liittyvän pääosin kortteliin n:o 37 sijoittuvan väestönsuojan/pysäköintilaitoksen omistajana ja sen rakentamista ja käyttöä varten perustettavien rasiteoikeuksien haltijana, ja

Rakennuskunta Haka (jäljempänä Haka) 2. kaupungin osan korttelin n:o 36 (Aasi) tontin n:o 20 omistajana ja rakentajana omasta ja perustettavan yhtiön puolesta ovat tehneet seuraavan sopimuksen, jossa tontilla tarkoitetaan edellä mainittua Helsingin kaupungin 2. kaupungin osan korttelin n:o 36 tonttia n:o 20 ja kallioluolalla havainnepiirustuksen A-08d (5.8.1985) mukaista maan alle rakennettua tai rakennettavaa tilaa siihen liittyvine tai sitä palvelevine maanalaisine ja päällisine tiloineen ja rakenteineen.

1 Sopimuksen kohde

- 1.1 Tämän sopimuksen kohteena ovat kallioluolan rakentamiseen ja käyttöön tarvittavat tontille sijoittuvat maanalaiset ja maanpäälliset sisäänkäynti- ja käytävätilat sekä porras-, hissi-, johto- ja ilmanvaihto/savunpoistokuulut tarvittavine laitetiloineen.
- 1.2 Sopimuksen välillisenä tarkoituksena on lisäksi kauttakulkuoikeuden järjestäminen edellä mainittuihin kohteisiin.

2 Rasitteet

2.1 Perustaminen

- 2.1.1 Tontin omistajana Haka luovuttaa kaupungille Helsingin kaupungin rakennusjärjestyksen 44 §:n 1 mom:n 5-kohdassa tarkoitetun pysyvän rasiteoikeuden kallioluolan tontille aukeavan kulkuaukon käyttämiseen yleisen jalankulun tarpeisiin.

- 2.1.2 Edelleen Haka luovuttaa kaupungille Helsingin kaupungin rakennusjärjestyksen 44 §:n 1 mom:n 5-kohdan mukaisen pysyvän oikeuden käyttää tontilla olevan rakennuksen hissejä ja portaikkoja 2.1.1 kohdassa mainittuun tarkoitukseen.
- 2.1.3 Vielä Haka luovuttaa kaupungille Helsingin kaupungin rakennusjärjestyksen 44 §:n 1 mom:n 6-kohdassa mainitun pysyvän oikeuden sijoittaa kallioluolan poistoilma/savunpoistokuilu tarvittavine johto- ja laitteistotiloineen tontilla olevaan rakennukseen.
- 2.1.4 Siltä osin kun edellä 2.1 ja 2.3 -kohdissa mainittujen rasitteiden perustaminen edellyttää joko rakennusteknisistä tai muista syistä myös KaavJL 85 §:n 1 mom:n mukaisen tonttirasitteen perustamista, Haka antaa suostumuksensa mainittuun toimenpiteeseen.

Kaupungilla on oikeus tontin omistajaa kuulematta hakea rasitteen perustamista rasitetoimituksessa ja saada rasite merkityksi tonttirekisteriin siten kuin kulloinkin voimassa oleva lainsäädäntö määrää. Toimituskulut suorittaa hakija.

Siltä osin kuin tässä sopimuksessa mainittuja rasitteita ei voida perustaa sopimuspuolet sitoutuvat menettelemään siten, että nyt sovittu sitoo myös tonttien tai kallioluolan uutta omistajaa ja haltijaa.

- 2.1.6 Tonttiin ja sillä olevaan rakennukseen kohdistuvat rasitteet siirtyvät ilman eri toimenpidettä hallinnan tai omistusoikeuden luovutuksen yhteydessä uudelle haltijalle tai omistajalle.

2.2 Korvaukset

- 2.2.1 Korvauksena edellä 2.1.2 kohdassa mainitusta oikeudesta kaupunki suorittaa Hakalle yhden hissien rakentamiskustannuksia vastaavan rahasumman. Lisäksi kaupunki korvaa varapoistumistieportaiden rakentamiskustannukset (1/2) siltä osin kuin portaat palvelevat ainoastaan pysäköintilaitoksen tai väestönsuojan tarpeita. Edellä mainittujen kustannusten korvaamisesta on sovittu tarkemmin erikseen Vuorikadun alueellisen huoltotunnelijärjestelmän ja siihen liittyvän väestönsuojan/pysäköintilaitoksen rakentamista koskevassa sopimuksessa.

2.2.2.

Mikäli 2.1.3 -kohdassa sovittu poistoilma/savunpoistokuilun sijoittaminen tontille tai sillä olevaan rakennukseen vähentää tontin rakentamisoikeutta pysyvästi, kaupunki korvaa aiheutuneen menetyksen Hakalle, kun poistoilma/savunpoistokuilu on otettu käyttöön. Siinä tapauksessa, että tontin asemakaavaa on mainittuun ajankohtaan mennessä muutettu siten, ettei mainitun poistoilma/savunpoistokuilun rakentaminen vähennä tontin rakentamisoikeutta, korvausta ei tässä kohdassa mainitusta menetyksestä ja aiheutuvasta haitasta suoriteta.

3

Rakentaminen

3.1

Haka rakentaa tämän sopimuksen 2.1.2 kohdassa mainitut hissit ja varapoistumistieportaikon samoin kuin näiden tarvitsemat kulkuaukot, aulat ovineen ja eteistilat tontilla tehtävien talonrakennustöiden yhteydessä. Aiheutuvista kustannuksista vastaa Haka ellei edellä 2.2.1 kohdasta muuta johdu.

3.2

Samoin Haka rakentaa tontille sijoittuvan kallioluolan poistoilma/savunpoistokuilun kaupungin lukuun tontilla tehtävien talonrakennustöiden yhteydessä. Kaupunki maksaa rakentamiskorvauksena puolet (1/2) kuilun suunnittelu- ja rakentamiskustannuksista siten kuin Vuorikadun alueellisen huoltotunnelijärjestelmän ja siihen liittyvän väestönsuojan/pysäköintilaitoksen rakentamista koskevassa sopimuksessa on tarkemmin sovittu.

4

Käyttö

4.1

Tontti ja kallioluola ovat velvollisia sallimaan vapaan pääsyn kallioluolaan korttelia n:o 36 ympäröiviltä katualueilta ja poistamisen kallioluolasta ja korttelista katualueille. Tontti on lisäksi velvollinen huomioimaan kallioluolan väestönsuojakäytön erikoisvaatimukset korttelin kulkuyhteyksiä järjestettäessä.

4.2

Kallioluolaan johtavia kulkuyhteyksiä voidaan arkisin ja pyhäpäivinä pitää suljettuina 23 - 06 välisenä aikana edellyttäen, että poistuminen hätätilanteessa on mahdollista. Eri sopimuksella voidaan kulkuyhteyttä tontilla pitää tarvittaessa muulloinkin suljettuna.

HELSINGIN KAUPUNGIN
RAKENNUSVIRASTO
Talorakennusosasto
Laskentatoimisto
M.Vertola<aa

KUSTANNUSENNUSTE
5.9.1985

LIITE 17

VUORIKADUN KÄLLIOSUOJA , hanke n:o 51310160

Insinööritoimisto Saanio & Riekkola
- luonnospiirustukset 1.4.1985
- suunnitelmaselostus 19.4.1985

Kustannustaso syyskuu 1985

Huoltoväylän 1. rakennusvaihe

KVR	7.502.000	
Indeksivaraus n. 3 %	<u>225.000</u>	7.727.000
LVI-työt		1.019.000
Sähkötyöt		<u>605.000</u>
YHTEENSÄ		<u>9.351.000</u>

Huoltoväylän 2. rakennusvaihe

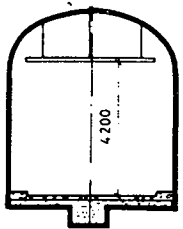
KVR	9.548.000	
Indeksivaraus n. 3 %	<u>286.000</u>	9.834.000
LVI-työt		515.000
Sähkötyöt		<u>403.000</u>
YHTEENSÄ		<u>10.752.000</u>

Huoltoväylän 1. ja 2. rakennusvaihe 20.103.000

Huoltoväylään liittyvät kaupungin rahoittamat työt:

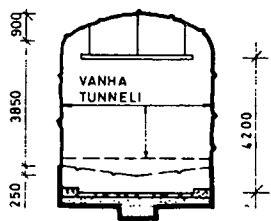
Johtosiirrot ja liikennejärjestelyt	770.000,-
Lupamaksut ja valvonta	<u>470.000,-</u>
Huoltoväylän 1. ja 2. rakennusvaiheen kust.	21.343.000,-
Teollistamisrahasto Oy:n tekemät työt	<u>3.500.000,-</u>
Huoltoväylän kustannukset yhteensä	<u>24.843.000,-</u>
Huoltoväylän VSS-kustannukset	1.700.000,-
Vanhan Vuorikadun kalliosuojan kunnostaminen pysäköintikäyttöön	2.000.000,-
Uuden kalliosuojan-pysäköintilaitoksen suunnittelu (Haka, pysäköintiyhtiö)	500.000,-
Vanhan Vuorikadun kalliosuojan peruskorjaus VSS-kuntoon 1990-luvulla	10.000.000,-

A — A 1:100



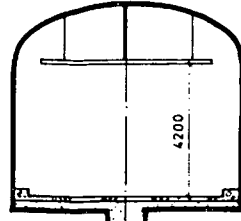
5000

B — B 1:100

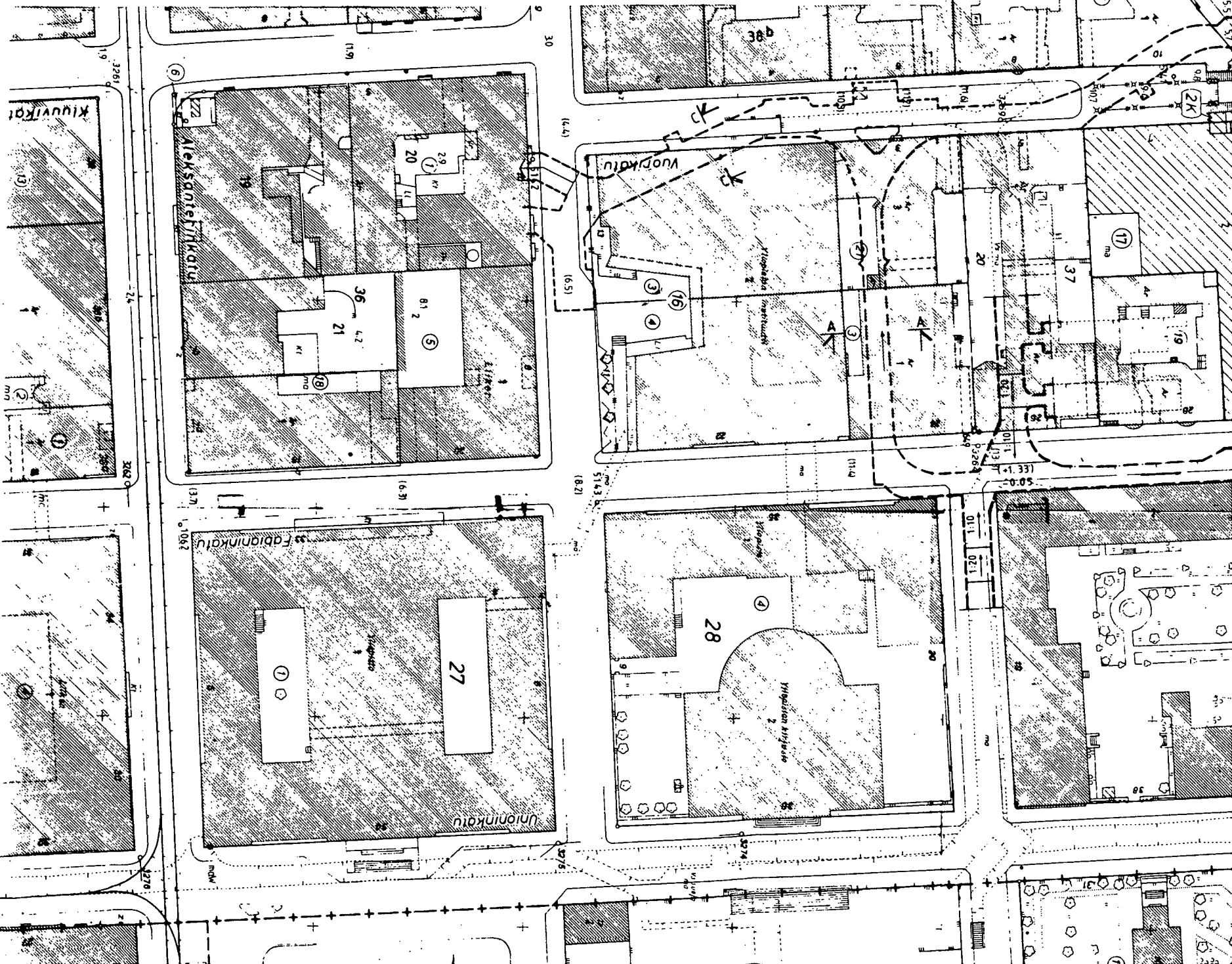


4700

C — C 1:100



7000



ISSN 0357-086X
Frenckellin Kirjapaino Oy, Espoo 1985