



HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTON ASIAKIRJAT

KAUPUNGINHALLITUKSEN MIETINNÖT

N:o 18 — 1966

Keskustan asemakaavatoimikunnan toinen mietintö.

Khs asetti 17. 4. 1958 keskustan asemakaavan edelleen kehittämistä varten toimikunnan. Sittemmin Khs päätti 10. 9. 1959 antaa akateemikko Alvar Aallon tehtäväksi mainitun toimikunnan johdolla ja valvonnassa keskustan asemakaavan edelleen kehittämisen. Lisäksi Khs päätti 2. 3. 1961 suunnittelutehtävän ulottamisesta käsittämään myös Pasilan alueen. Toimikunnan keskustaa koskeva suunnitelma valmistui 20. 3. 1961 (Khn mietintö n:o 27 vuodelta 1961). Kvsto hyväksyi 25. 10. 1961 (asia n:o 22) suunnitelman keskustaratkaisun edelleen kehittämisen pohjaksi.

Suoritettuaan sille annetun tehtävän toimikunta on jättänyt 23. 11. 1964 päivätyn toisen mietintönsä, joka koskee Pasilan ja Kampin alueita, linja-autoasemaa, keskustan terassitoria, Töölönlahden rannalle suunniteltuja julkisia rakennuksia ja päärautatieaseman aluekysymystä.

1. P a s i l a.

Toimikunta toteaa Pasilan alueen käytön suunnittelun liittyvän oleellisesti vaikeaksi osoittautuneeseen kysymykseen rautateiden vastedes tarvitseman alueen laajuudesta. Valtionrautateiden edustajien pidettyä välttämättömänä, että päärautatieasemalla olisi henkilöliikenteen lisäksi säilytettävä myös lähtevä ja tuleva kiitotavaraliikenne sekä lähtevän kappale-tavaran liikenne, toimikunta on tutkinut mahdollisuuksia keventää rautateiden aluetarvetta päärautatieaseman yhteydessä järjestämällä Pasilan alueelle tavara-asemia.

Toimikunta toteaa, että valtionrautateilla on Pasilassa n. 210 ha:n suuruinen alue. Rautatiehallituksen toimesta laaditun, Pasilan rautatiealueen

käyttöä koskevan suunnitelman mukaan rautatiet tarvitsevat ratapihaa, tavara-asemaa, varikkoja, konepajaa, varastoja, hallintorakennuksia ym. varten po. alueen kokonaisuudessaan sekä vielä jonkin verran lisäaluetta kaupungilta. Valtionrautateiden tarkoituksena on lisäksi rakentaa Huopalahdesta Käpylään uusi yhdysraide ja siirtää rantarata nykyistä etelämmäksi. Näistä syistä on Pasilassa suoritettava eräitä aluevaihtoja valtion kanssa. Toimikunta on eri vaihtoehtoja punnittuaan päätenyt mietinnön liitteenä 33 olevassa piirustuksessa merkittyjen aluevaihtojen suorittamiseen. Kaupunki luovuttaisi tällöin valtiolle 20,6 ha ja valtionrautatiet kaupungille 12,8 ha maa-aluetta.

Toimikunta toteaa edelleen, että Pasilassa olevien alueiden käyttöä arvosteltaessa on erityisesti huomattava niiden keskeinen sijainti kaupungissa. Jos suunnitellun Vapaudenkadun pohjoispäähän rakennetaan liittymät Pasilan kohdalle, paranevat keskustan ja Pasilan väliset liikenneyhteydet. Liittymät Pasilan alueelta eri moottori- ja muille teille olisivat tarpeen keskustatoiminnan sijoittamisen kannalta Pasilaan. Lisäksi olisi huolehdittava tehokkaan julkisen liikenteen järjestämisestä. Pasilan alueen tarkoituksenmukaisella käytöllä voidaan keventää ahtaalle Helsingin niemelle suuntautuvan liikenteen painetta. Siinä tarkoituksessa alueelle olisi pyrittävä saamaan tilaa keskustatoiminnan työpaikkareserviä varten. Yleisradio- ja televisiotoiminnan keskittämistä Pasilaan on tässä mielessä pidettävä tarkoituksenmukaisena.

Pasilan alueen ratkaisu liittyy välittömästi erääseen tärkeään liikennekysymykseen. Pasilan alueen lounaiskulmaan on maastoltaan edulliseen kohtaan suunniteltu liikenne-risteys, jossa idästä, pohjoisesta ja lännestä tulevat moottoritiet yhtyvät sekä josta lähtee kaupungin keskustaan Vapaudenkatu (mietinnön liite 4).

Pasilan nykyinen asuntoalue olisi toimikunnan mielestä varattava virasto- ja konttoritaloalueeksi tai muuhun vastaavaan tarkoitukseen. Alueelle voitaisiin rakentaa n. 160 000 m² kerrosalaa. Sen sijaan toimikunta katsoo, ettei po. alue sijaintinsa puolesta ole sopiva asuntoalueeksi (mietinnön liitteet 5 ja 7).

Pasilan aseman itäpuolella olevasta alueesta on moottoritien eteläpuolelle jäävä osa suunniteltu niin ikään liike- ja konttorirakennuksia varten, joita sinne voidaan rakentaa n. 90 000 kerrosneliometriä (mietinnön liitteet 6 ja 7).

Pasilasta Lahteen päin johtavan moottoritien pohjoispuolelta toimikunta ehdottaa varattavaksi riittävän suuren alueen messutoimintaa varten. Sen pohjoispuolella olevat Käpylän urheilupuiston alueet jäisivät edelleen nykyiseen käyttöönsä, mutta voisivat tarvittaessa tilapäisesti olla käytettävissä myös messutarkoituksiin. Suurten messujen aikana voitaisiin

näin ollen saada käytettäväksi alue, joka rajoittuisi idässä Mäkelänkatuun, pohjoisessa Koskelantiehen, lännessä rautatiealueeseen ja etelässä tulevaan Lahden moottoritiehen.

Toimikunta on käsitellyt myös mahdollisen tullinalaisen tavaran tavarakeskuksen sijoittamiskysymystä. Tarvittava alue, jonka suuruudeksi on ilmoitettu n. 15 ha, voitaisiin varata välittömästi Pasilan ratapiha-alueen pohjoispuolelta. Alueelle on tarkoituksenmukaisesti järjestettävissä raideyhteys.

Pasilan alueen suunnittelun yhteydessä toimikunta on käsitellyt niin ikään kysymystä tavaralinjaliikenteen asemien sijoittamisesta. Riittävän suurta yhtenäistä aluetta ei po. tarkoitukseen ole kuitenkaan voitu osoittaa. Toimikunnan mielestä mainittuja asemia olisi rakennettava useampia lähinnä pääteiden varsille. Ensimmäinen tavaralinjaliikenteen asema voitaisiin sijoittaa Pasilan rautatiealueen pohjoispuolelle, jonne tarkoitusta varten on merkitty n. 15 ha:n suuruinen alue.

2. K a m p p i.

Pasilan suunnitelman käsittelyn ohella toimikunta on pitänyt välttämättömänä edelleen tutkia ja kehittää ensimmäiseen mietintöönsä sisällynyttä ehdotusta Kampin alueen järjestelystä erityisesti rakennusten korkeutta, kerrosalan määrää, liikenneväyliä, pysäköimistöjä ja alueen rakentamiskustannuksia koskevien kysymysten osalta.

Akateemikko Alvar Aalto on ilmoittanut katsovalsansa mm., että Helsingin cityalue tarvitsee laajentumistilaa siitäkin huolimatta, että kaupallisia citynluonteisia ryhmytyksiä syntyy myös Pasilan alueelle. Tämän vuoksi on Kampin aluetta käytettävä nimenomaan city- ja liikennetarkoituksiin. Po. alue on keskustan luonnollisin jatke ja rakentamalla se oikealla tavalla saadaan alue liittymään sekä uusiin että vanhoihin liikenneväyliin. Lisäksi akateemikko Aalto on katsonut Helsingin uuden keskuksen, terrassitorin — Töölönlahden, toimivan oikealla tavalla vain silloin, kun sitä sivuaa kaupallinen cityalue. Näin ollen on uuden keskuksen kannalta välttämätöntä, että Kampin alue rakennetaan ehdotetulla tavalla. Kampin alueella on mahdollista saada aikaan ihanteellinen yhteys pysäköinti-, liikenne- ja toimistokerrosten välillä. Helsingin keskustan koko liikenne- ja liikennetarkoituksien ratkaisuperiaate, liikenteen johtaminen sen sydänosista suoraan pääväylille, on toteutettavissa Kampin alueen ja Mannerheimintien nivelkohdassa edullisten korkeussuhteiden vuoksi.

Toimikunta toteaa, että Kampin alueelle on suunniteltu tasot +3,1, +7,3, +12,2 ja +16,0. Näistä ensiksi mainittu taso olisi henkilö- ja paketti-

autojen pysäköimistä sekä taso $+7,3$ ajoneuvoliikennettä varten. Po. tasot tulisi pääosiltaan rakentaa yhtenäisin pilarijärjestelmin. Määräykset tästä olisi sisällytettävä asemakaavaan ja tonttien luovutusehtoihin.

Kampin alueella on tasossa $+3,1$ pysäköintitilaa n. 2 000—2 500 autoa varten. Mannerheimintien, Eteläisen Rautatiekadun, Runeberginkadun, Kampinkadun ja Simonkadun rajoittamalle alueelle on suunniteltu toimistotilaa n. 20 000 henkilön työpaikkoja vastaavat 257 000 kerrosneliömetriä. Mainitusta määrästä on n. 75 % eli n. 200 000 kerrosneliömetriä varsinaista huoneistotilaa. Toimikunnan mielestä olisi Kampin alueella pyrittävä autopaikkojen lukumäärä lisäämään ainakin 5 000 paikkaan. Mikäli pysäköimistöjä sijoitettaisiin myös tasoon $-0,5$, mikä on toimikunnan mielestä mahdollista, voitaisiin autopaikkoja saada lisää 3 000, jolloin niiden kokonaismääräksi tulisi 8 000. Autopaikkojen mainitun kokonaismäärän rakentaminen edellyttää luonnollisesti sitä, että alueelle nyt johtavat ja vastaisuudessa rakennettavat liikenneväylät pystyvät nielemään pysäköinnistä aiheutuvan liikenteen. Kustannussyistä toimikunta ei kuitenkaan pidä suotavana tason $-0,5$ rakentamista ainakaan sille Kampin alueen osalle, joka on rakennettava kaupungin kustannuksella.

Kampin alueen liikenteellinen kokonaissuunnitelma on säilynyt toimikunnan ensimmäisessä mietinnössä esitetyn keskustasuunnitelman mukaisena. Kuitenkin on väylien liikenteenvälityskykyä eräin muutoksin lisätty. Toimikunta edellyttää lisäksi, että Kampin alueen liikennesuunnitelman yksityiskohtia edelleen tutkitaan.

Kamppia koskevat suunnitelmat ovat mietinnön liitteinä 9—18.

3. Linja - a u t o a s e m a.

Toimikunta on katsonut tarpeelliseksi tarkistaa ja kehittää myös linja-autoasemaa koskevaa suunnitelmaa. Toimikunta pitää edelleen po. aseman parhaana sijaintipaikkana Malminkadun, Runeberginkadun ja Eteläisen Rautatiekadun välillä olevaa aluetta.

Linja-autoasema, joka voidaan rakentaa jo ennen Kampin alueen uudelleen järjestelyä, on suunniteltu tehtäväksi varsinaisesti tasoon $+7,3$. Tämän tason alapuolella oleva kerros voidaan heti rakentaa lopulliseen kuntoon ja käyttää pysäköimisalueena. Linja-autoaseman henkilöliikenteen laiturit voidaan myös heti rakentaa varsinaiseen paikkaansa. Tavaralaiturit, jotka lopullisessa suunnitelmassa on ajateltu Fredrikinkadun ja Runeberginkadun väliselle osalle maan alle, olisi aluksi sijoitettava Malminkadun ja Runeberginkadun välisen alueen kaakkoisnurkkaan maan alle.

Nykyisellä linja-autoasemalla on 31 lähtevän kaukoliikenteen laituripaikkaa, 12 saapuvan kaukoliikenteen laituripaikkaa ja 32 lähiliikenteen laituripaikkaa. Uudelle linja-autoasemalle on vastaavasti suunniteltu 49 lähtevän ja 13 saapuvan liikenteen laituripaikkaa. Uuden aseman laiturit on suunniteltu suorasivuisiksi pitkiksi saarilaitureiksi. Kuljetuskapasiteetin on laskettu nousevan yli 150 % suuremmaksi kuin nykyisen kaukoliikenteen aseman. Polttoaineenjakeleupisteet on suunniteltu sijoitettaviksi linja-autoaseman alueelle, mutta varsinainen huolto ja pitkäaikainen pysäköinti on järjestettävä Pasilaan suunnitellun tavaralinjaliikenteen aseman alueelle.

Mikäli jokainen linja-auto viipy keskimäärin 6 minuuttia laituripaikalla, pystyy suunniteltu asema syöttämään ulos n. 600 autoa tunnissa. Aseman lähtö- ja tulolaitureille saatavia tiloja on toimikunnan kuulemien asian tuntijain käsityksen mukaan pidettävä riittävinä. Lopullista suunnitelmaa tehtäessä on otettava huomioon linja-autojen huoltotilojen ja pysäköintipaikkojen järjestäminen, invalidien liikkumismahdollisuudet sekä laituritilojen mahdollisimman tehokas käyttö.

Linja-autoasemaa koskevat piirustukset ovat mietinnön liitteinä 20—21.

4. Keskustan terassitori.

Toimikunta on edelleen käsitellyt keskustaan suunniteltua terassitoria koskevia eräitä kysymyksiä akateemikko Aallon suorittamien lisätutkimusten pohjalla. Akateemikko Aalto pitää tärkeänä, että Helsingille luodaan uusi, sen nykyistä elämää palveleva keskus, joka samalla sitoo itseensä kaupungin kulttuuritoimintoja varten tarvittavat uudet julkiset rakennukset. Keskustan terassitori toimii välittävänä elementtinä Mannerheimintien ja Töölönlahden välillä. Po. toripinnalla on myös liikenteellisesti kokoava merkitys. Sinne voidaan sijoittaa tulevien pääliikenneväylien välittömään läheisyyteen kaupunkiin suuntautuvaa liikennettä palveleva pysäköintikeskus n. 3 500 autoa varten. Mainittuja pysäköintitiloja voitaisiin mahdollisesti käyttää myös Helsingin cityn vanhojen kiinteistöjen vaikean pysäköintipulman helpottamiseen siten, että po. kiinteistöjä varten lunastettaisiin kaupungilta pysäköintipaikkoja terassitorilta. Kun torin yhteyteen on lisäksi suunniteltu liikehuoneistoja n. 15 000 m², on niillä ja edellä mainitulla pysäköintipaikkojen lunastamisella yhdessä huomattava merkitys torin ja sitä ympäröivän liikennealueen rahoittamisen kannalta.

Avointa toripinta-alaa on suunniteltu yhteensä n. 94 500 m². Tori rajoittuu lännessä Mannerheimintiehen ja julkisten rakennusten linjaan, pohjoisessa Töölönlahteen, idässä Vapaudenkatuun ja viaduktin kannen

yläpuolisiin liikennetiloihin sekä etelässä Mannerheimintiehen, Postikatuun ja postitaloon.

Torin alle sijoitettavat pysäköintikerrokset ovat liikennöitävissä sekä Vapaudenkadulta että Mannerheimintieltä. Näiden kerrosten kautta voidaan hoitaa liikenne myös konsertti- ja kongressitaloon.

Toimikunta toteaa tori-idean olevan sekä pysäköinnin ja liike-elämän että kaupunkikuvan kannalta keskustasuunnitelman eräs oleellinen osa. Sitä varten on tältä pohjalta erikseen laadittava yksityiskohtaiset suunnitelmat. Terassitorin alin taso tulisi olemaan korkeudella $-0,5 - +2$. Torin rakentamisen edellytyksenä on valtionrautateiden tavara-aseman siirtäminen Pasilaan. Tämä kysymys kytkeytyy puolestaan aluevaihdon suorittamiseen valtion ja kaupungin välillä.

Terassitoria koskevat piirustukset ovat mietinnön liitteinä 22—27.

5. Töölönlahden rannalle suunnitellut julkiset rakennukset.

Toimikunnan ensimmäistä mietintöä Kvstossa käsiteltäessä huomautettiin mm. siitä, ettei Töölönlahden rannalle olisi syytä sijoittaa suunnitelman käsittämää määrää julkisia rakennuksia. Tällöin toivottiin lähinnä Hesperian puiston ja Töölönlahden avoimen näköalan säästämistä mahdollisimman suuressa määrin.

Toimikunta toteaa akateemikko Aallon pitävän po. julkisten rakennusten osuutta terassitorin ja Töölönlahden yhteydessä erittäin tärkeänä ja katsovan, että suunnitelman mukainen rakennusten sijoittelun rytmikka on oikea. Kun rakennukset on ajateltu tehtäviksi pilareille, on Töölönlahden vedenpinta vapaasti nähtävissä niiden alta. Lisäksi rakennukset on suunniteltu konsertti- ja kongressitalon korkeinta osaa lukuun ottamatta niin mataliksi, että puiston vihreys näkyy niiden ylitse esimerkiksi terassitorilta päin katsottaessa.

Toimikunta mainitsee, että suunnitelmassa on tältä osin pyritty osoittamaan ne mahdollisuudet, jotka Töölönlahden rannalle tulevien julkisten rakennusten sijoittamiseen nähden ovat käytettävissä. Po. rakennusten suunnittelemisesta on tehty päätös vain kaupunginmuseon pohjoispuolelle tulevan konsertti- ja kongressitalon osalta. Viimeksi mainitun tilavuudeksi on suunniteltu n. 120 000 m³ ja sen pohjoispuolella olevien muiden rakennusten yhteiseksi tilavuudeksi n. 190 000 m³.

Toimikunta on asiaa edelleen tutkittuaan sitä mieltä, että suunnitelmassa esitetty ohjelma olisi toteutettavissa. Tällöin on Töölönlahden länsiosaa

täytettävä 21 700 m². Konsertti- ja kongressitalon rakennusala on 8 100 m² ja sen pohjoispuolella olevien rakennusten rakennusalat yhteensä 16 200 m². Tästä on Töölönlahden nykyisen rantaviivan länsipuolella 4 400 m² sekä nykyisen ja uuden rantaviivan välisellä alueella 10 000 m². Loppuosa rakennusalaista eli 1 800 m² sijoitetaan veden päälle. Täytön avulla saadaan rakennusten väliin uutta puistoalaa yhteensä 11 700 m². Konsertti- ja kongressitalon pohjoispuolelle suunniteltujen rakennusten välimatkat ovat n. 35—75 m. Uutta rantaviivaa pitkin kulkee puistotie, joka alittaa rakennukset pilarikäytävänä (mietinnön liitteet 27—32).

Toimikunta korostaa erityisesti sitä seikkaa, että Töölönlahden rannalle voidaan sijoittaa vain kulttuurielämän tarpeita palvelevia rakennuksia. Kvston asiana on aikanaan päättää siitä, mitä rakennuksia alueelle sijoitetaan.

6. P ä ä r a u t a t i e a s e m a n a l u e k y s y m y s .

Rautatiehallitus on ilmoittanut toimikunnalle Helsingin päärautatieaseman tulevan aluetarpeen suhteen mm., että henkilöliikenteen laiturijaidetiloja määriteltäessä on varauduttu kuljettamaan yhteen suuntaan huipputunnissa 30 000 ja koko päivän aikana n. 100 000 matkustajaa. Rautateiden sähköistäminen on tällöin otettu huomioon. Ratapihan pituus määräytyy siten, että osalle peräkkäin sijoitettavista laiturijaidoteista tulee mahtua 440 m:n pituinen kaukojuna. Raideryhmiä yhdistävistä vaihekujista johtuu, että ratapihan tulee ulottua pohjoisessa Helsinginkadun sillalle saakka. Postin sekä kiito- ja matkatavaran käsittely tulee edelleen suorittaa pääasemalla. Postin mahdollisen lajittelukeskuksen sijoittaminen Pasilaan ei vaikuta oleellisesti raidetarpeeseen Helsingin ratapihalla. Henkilöjunien huolto ja asettelu voidaan sen sijaan kokonaisuudessaan siirtää tapahtuvaksi Pasilan ratapihalla. Päärautatieaseman aluetarve on määritelty mahdollisimman pieneksi, kuten kaupungin taholta on toivottu. Liikenteen määrän mahdollisen kasvamisen vuoksi on ratapihan itäpuolelta kuitenkin varattava rautateiden käyttöön lisäaluetta.

Rautatiehallitus on edelleen ilmoittanut hyväksyvänsä Vapaudenkadun suunnitellun sijaintipaikan edellyttäen, ettei rakennustyö tuota haittaa eikä vaaraa liikenteelle, että katusillan alle voidaan sijoittaa raiteita keskimäärin 5,3 m:n välein tarpeellisine vaihteineen, ettei lunta missään olosuhteissa aurata eikä luoda rautatien alueelle, ettei sadeveden anneta valua ratapihalle ja että silta varustetaan rautatien puolelta varmallalla suoja-kaiteella.

Lopuksi rautatiehallitus on ilmoittanut, että Helsingin ratapihan rakentaminen on aloitettava etelässä Kaisaniemen puiston puolelta.

Toimikunta toteaa, että rautatiehallituksen ehdottama ratapiha-alueen itäraja on Eläintarhanlahden kohdalla 30 m toimikunnan ensimmäisessä mietinnössä esitettyä itärajaa lännempänä, joten kaupunki joutuu Kaisaniemen pohjoisosasta ja Eläintarhasta luovuttamaan aluetta vastaavasti vähemmän. Valtionrautateiden omistaman maa- ja vesialueen nykyinen leveys supistuisi mainitulla kohdalla 242 m:stä 202 m:iin. Tähän tilaan voidaan sijoittaa myös alueen länsisivua pitkin raiteiden yläpuolella kulkeva Vapaudenkatu. Rautatiehallitus on lisäksi ilmoittanut pitävänsä välttämättömänä, että myös mainittu 30 m:n levyinen alue ratapihan itä-laidalla varataan lähiliikenteen mahdollisia myöhempiä tarpeita varten. Tälle alueelle ei tulisi rakentaa sellaisia rakennuksia tai laitteita, jotka olisivat esteenä alueen luovuttamiselle rautateiden käyttöön tai omistukseen. Toimikunnan mielestä tähän ei ole estettä, koska po. aluetta käytetään edelleen puistona.

Toimikunta on perusteellisten neuvottelujen ja selvitysten jälkeen päättänyt esittämään sellaisia rajoja, jotka noudattavat rautatiehallituksen taholta esitettyä tarkistettua ratapihasuunnitelmaa. Sen mukaan päärautatie-aseman alueella kaupunki joutuisi luovuttamaan maa- aluetta 6,1 ha valtionrautateiden luovuttaessa vastaavasti kaupungille 10 ha. Kun kaupungin nettoluovutuksen määrä Pasilan alueella on 7,8 ha, joutuisi kaupunki luovuttamaan valtiolle Pasilan ja päärautatieaseman alueella maata yhteensä 3,9 ha enemmän kuin valtio kaupungille. Edellä mainitun lisäksi valtionrautatiet luovuttaisivat kaupungille Töölönlahden vesialuetta 7,7 ha, kun taas kaupungin valtionrautateille Eläintarhanlahdesta luovuttaman vesi-alueen suuruus on 1 ha.

Aluevaihdon yhteydessä on lisäksi huomattava, että valtionrautatiet luopuvat eduskuntatalon ja kansallismuseon kohdalla olevasta 5,4 ha:n suuruisesta kaupungin omistamasta alueesta, joka on tähän saakka ollut rautateiden käytössä. Kaupunki luopuu vastaavasti Töölönlahden ja Eläintarhan kohdalla rautatiealueen länsireunalla hallinnassaan olevasta 4,7 ha:n suuruisesta alueesta, jonka valtionrautatiet omistavat. Näin ollen voidaan todeta, että kaupunki saa rautatien länsipuolelta suuremman alueen kuin se joutuu rautatien itäpuolelta luovuttamaan. Toimikunta kiinnittää huomiota myös riittävän suuren päärautatieaseman alueen merkitykseen rautateiden hoitaman paikallisliikenteen tehostamisen kannalta. Rautateiden osallistuminen mahdollisimman tehokkaasti Helsingin lähi- ja paikallisliikenteen hoitamiseen on kaupungin etujen mukaista.

Eräänä keskustasuunnitelman pääperiaatteena on varsinaisen matkus-

tajaliikenteen säilyttäminen päärautatieasemalla. Suurin osa matkustajaliikenteestä on paikallisliikennettä. Tämä seikka osaltaan määrää Pasilasta Helsinkiin tulevan rautatiekaistan leveyden.

Toimikunnan ensimmäisessä mietinnössä mainittiin vaihtoehtoisena mahdollisuutena Vapaudenkadun eteläpäästä itään suunnitellun maasillan (viaduktin) johtaminen Kaisaniemen puiston rannan ja Pitkänsillan eteläpään kautta Hakaniemen sillalle. Toimikunta pitää kuitenkin parhaana ratkaisuna viaduktin sijoittamista Kaisaniemen puiston etelälaitaan.

7. Toimikunnan ehdotukset.

Edellä esitetyn perusteella toimikunta esittää,

että akateemikko Alvar Aallon edelleen kehittämät Kampin aluetta, linja-autoasemaa, keskustan terassitoria ja Töölönlahden rannalle sijoitettavia julkisia rakennuksia koskevat, mietinnön liitteinä olevat ehdotukset hyväksyttäisiin keskustasuunnitelman sekä sen asemakaava- ja rakennusratkaisun pohjaksi,

että akateemikko Aallon laatimien, mietinnön liitteinä olevien piirustusten sisältämä Pasilan suunnitelma hyväksyttäisiin periaatteessa ja

että kiireellisesti ryhdyttäisiin toimenpiteisiin aluevaihdon suorittamiseksi valtionrautateiden kanssa mietinnön liitteen 33 mukaisesti.

Kaupunkisuunnittelulautakunta (liite B) mainitsee mietintöön sisältyvän ehdotuksen hyväksymisen merkitsevän keskustan osalta sitä, että seuraavana asteena tulee olemaan asemakaavan laatiminen ehdotuksen pohjalta. Mikäli asemakaava laaditaan vaiheittain, voidaan työ suorittaa kaupunkisuunnitteluvirastossa. Ensi kädessä tulisi asemakaava laadittavaksi linja-autoaseman sekä konsertti- ja kongressitalon osalta. Khs onkin 19. 12. 1963 kehottanut lautakuntaa ryhtymään toimenpiteisiin esityksen tekemiseksi konsertti- ja kongressitaloa varten tarvittavan asemakaavan muutoksen aikaansaamiseksi.

Asemakaavan laatimisen yhteydessä on mahdollista toimikunnan ehdotuksen pohjalta tutkia vielä avoinna olevia kysymyksiä kokonaisuuteen parhaiten soveltuvan ratkaisun löytämiseksi. Vaikka lautakunnalla onkin huomautettavaa suunnitelman useiden yksityiskohtien suhteen, eivät po. huomautukset ole sen laatuaisia, että ne estäisivät suunnitelman hyväksymistä keskustan asemakaavaratkaisun pohjaksi.

Pasilan alueen osalta lautakunta puoltaa akateemikko Alvar Aallon laatiman suunnitelman hyväksymistä periaatteessa. Aluevaihdon suorittaminen valtionrautateiden kanssa on keskustasuunnitelman pohjalla laadittavan asemakaavan välttämätön edellytys. Lautakunta pitää tärkeänä, että Kaisa-

niemen ja Eläintarhanlahden puistoalueita mahdollisimman suuressa määrin säästettäisiin.

Toimikunnan ehdotuksen toteuttaminen merkitsee keskustan laajenemista Kampin alueelle. Uudet sisääntuloväylät laajentavat puolestaan keskustan vaikutusaluetta itään, länteen ja pohjoiseen. Samalla helpottunee liikennepaine kaupungin vanhassa keskustassa ja Helsingin niemen eteläosissa. Kampin alue linja-autoasemineen muuttuu suunnitelman toteuttamisen johdosta todelliseksi jalankulkijain cityksi.

Pasilan suunnitelman osalta lautakunta toteaa, että suunnitelmassa siirretään Helsingin keskustatoimintoja tietoisesti keskikaupungin ulkopuolelle. Mainitun suunnitelman yhteydessä voidaan puhua jopa Helsingin toisesta keskuksesta. Joka tapauksessa kysymys on huomattavasta cityryhmittymästä, joka saattaa olla alkuna keskustan asteittaiselle desentralisoinnille päämääränä Suur-Helsingin city.

Lautakunta yhtyy toimikunnan käsitykseen siitä, että Pasilan nykyinen vuokra-alue ei ole asuntoalueeksi sopiva. Ehdotusta po. alueen käyttämiseksi toimisto-, liike- ja virastoalueena on pidettävä oikeaan osuneena.

Pasilan rautatiealueen osalta lautakunta toteaa, ettei konepajatoiminnan sijoittamista sille voida pitää suotavana, koska keskuspuiston viheralue sen vuoksi haitallisesti kapenisi. Toimikunnan esittämiä siltaratkaisuja nykyisen Haagan seisakkeen tienoilla on pidettävä välttämättöminä keskuspuiston katkeamisen estämiseksi.

Alueen varaamisesta tullinalaisen tavaratavarakeskusta varten rautatiealueen pohjoispuolelta on Khs jo tehnyt päätöksen 14. 10. 1965. Tavara-
linjaliikenteen yhden pääteasema-alueen sijoittamista tavarakeskuksen läheisyyteen voidaan edullisten liikenneyhteyksien vuoksi puoltaa. Niin ikään lautakunta pitää sopivana Pasilan idänpuoleisen alueen varaamista pääasiallisesti messualueeksi.

Esitettyä Pasilan alueen suunnitelmaa on pidettävä periaate-ehdotuksena, jota vielä on huolellisesti tutkittava mm. moottoriteiden paikan ja risteysjärjestelyjen osalta.

Kampin alueen suhteen lautakunta toteaa arkkitehtonisten syiden vaativan sen rakentamista rakennustaiteellisesti hallituksi kokonaisuudeksi ja luontevasti vanhaan liikekeskustaan liittyvänä. Alueen rakentaminen lisää tosin työpaikkojen määrää ja siten samalla keskustaan suuntautuvaa liikennettä, minkä vuoksi alueelle suunniteltua rakennusvolyymia olisi pienennettävä.

Kampin alueen rakentaminen siten, että ajoliikenne, pysäköinti ja jalankulku sijoitetaan eri tasoille, on lautakunnan mielestä oikea ja välttämätön toimenpide. Po. tasoeroista aiheutuu tosin myös haittoja, mutta mm.

koneportain ja hissein voitaneen niitä lieventää. Suunnitelmissa olisi lisäksi kiinnitettävä erityistä huomiota invalidien ja muiden liikuntaesteisten jalankulkijaryhmien liikkumiseen.

Kampin alueen liikennesuunnitelma noudattaa jo aikaisemmin hahmottuneita suuntaviivoja. Yksityiskohtaiset järjestelyt vaativat kuitenkin tutkimista ja tarkistamista. Vapaudenkadulta Rautatiekatujen alitse Ruoholahteen johtavan liikenneväylän liittäminen muuhun katuverkkoon ja Kampin alueen katujärjestelyt eivät ole liikenteellisessä mielessä täysin tyydyttäviä. Varsinkin liikenneyhteyksien parantamista Kaivokadulta Simonkadulle Yrjönkadun ja Annankadun risteyksiin sekä edelleen Ruoholahdenkadun seudulle olisi vielä tutkittava. Samalla olisi harkittava, olisiko tarkoituksenmukaisempaa johtaa Mannerheimintie satamaratatunnelin eteläpuolella alatasossa. Niin ikään Kampin pysäköintialueiden järjestelyt vaativat tarkistamista.

Linja-autoaseman ja rautateiden henkilöaseman välimatkaa lautakunta pitää verrattain pitkänä, vaikkakaan sillä seikalla ei liene suurta merkitystä. Sen sijaan olisi paikallisiikenteen, varsinkin metron, ja lähiliikenteen joustavaa niveltämistä linja-autoasemaan vielä tutkittava. Lisäksi olisi lautakunnan mielestä kaupungin itäosista varattava alue toista linja-autoasemaa varten palvelemaan myöhemmin itään ja pohjoiseen suuntautuvaa linjaliikennettä.

Keskustan terassitorin lautakunta toteaa poikkeavan tavanomaisesta suljetusta toriaukiosta. Suunnittelemalla torin osat eri tasoihin on tehty mahdolliseksi sijoittaa tasojen reunoihin toria elävöittäviä myymälä-, kahvila-, ym. liiketiloja, jotka ovat välttämättömiä, jottei varsin laaja ja vain jalankulkijoille tarkoitettu po. torialue muodostuisi aution ja yksitoikkoisen tuntuiseksi. Myös itse toritasojen elävöittämistä esim. pensailla tai muilla viherkasveilla on pidettävä tärkeänä. Terassitorin avulla saadaan aivan päätuloväylän tuntumaan suurehkot katetut pysäköintialueet, joilta voi kävellen päästä torille ja siitä edelleen keskustaan. Terassitori on kaupunkikuvassa yhdistävä tekijä ja se liittyy eduskuntatalon hallitsemaan kokonaisuuteen välttämättömänä osana, jonka pois jättäminen tai vain osittain rakentaminen ei ole mahdollista muuttamatta oleellisesti koko suunnitelmaa.

Lautakunta toteaa edelleen, että arkkitehtoniset syyt puoltanevat Kaisaniemen viaduktin sijoittamista Kaisaniemen puiston eteläosaan. Tällöin tulisi sen ja Vapaudenkadun risteys kuitenkin sijaitsemaan tunnelissa, mikä on liikenneturvallisuuden kannalta vaarallista. Tämän vuoksi olisikin tutkittava mahdollisuuksia po. liikenneväylän rakentamiseen tunnelina Kaisaniemen puiston ja rautatiealueen alitse.

Töölönlahden rannalle ja sen tuntumaan sijoitetut julkiset rakennukset kehystävät vaikuttavalla tavalla terassitoria ja lahden vesialuetta. Kuitenkin olisi vielä tutkittava, voitaisiinko Hesperian puisto osittain nyt ehdotettua avoimemmin liittää Töölönlahteen. Tässä mielessä lautakunta pitää Töölönlahden rannalle suunniteltujen rakennusten määrää liian suurena.

Ajoliikenteen järjestäminen varsinkin rivin keskiosissa oleviin rakennuksiin on vaikeasti ratkaistava tehtävä samoin kuin rakennusten pysäköintikysymys. Ehdotettu rantaa sivuava katettu ajoväylä lienee ainoa ratkaisu, jonka avulla puisto voidaan säilyttää.

Keskustan pysäköinti- ja liikennekysymysten osalta lautakunta toteaa lisäksi, että sen toimesta pyritään laatimaan keskusta-alueen liikenteellinen kokonaissuunnitelma, jonka yhteydessä selvitetään tarkemmin pääliikenneväylien liittäminen muuhun katuverkkoon ja viimeksi mainitun kohdalla mahdollisesti tarvittavat muutokset. Samalla olisi pysäköintikysymysten osalta otettava harkittavaksi, missä määrin kokopäiväpysäköintiä olisi yleensä sallittava kaupungin keskiosissa.

Lautakunta on tässä yhteydessä käsitellyt myös kysymystä keskustasuunnitelman toteuttamisen juridisista edellytyksistä. Lautakunta toteaa, että yhtenä suunnitelman pääperiaatteena on erilaisten toimintojen sijoittaminen eri tasoihin. Tämän johdosta ainakin Kampin alueella ja keskustan terassitorin osalla joudutaan samalla alueella eri tasoissa olevaa tilaa käyttämään tarkoituksiin, jotka ehkä eivät aina sisälly rakennuslain 36 §:ssä mainitun asemakaava-alueiden ryhmittelyn samaan ryhmään.

Asemakaavassa voidaan po. lainkohdan mukaan määrätä alueita rakennuskortteleiksi, katualueiksi, toreiksi ja katuaukioiksi, virkistysalueiksi, liikennealueiksi, vaara-alueiksi, erityisalueiksi ja vesialueiksi. Muihin tarkoituksiin ei asemakaavassa voida alueita määrätä.

Vaikka maanomistajan omistusoikeuden ulottuvuudesta maan sisään on esitetty erilaisia mielipiteitä, on keskustasuunnitelman mukainen eri tasoilla tapahtuva toiminta siinä määrin kiinteistön omistajan intressissä, että hänen omistusoikeutensa on lautakunnan mielestä katsottava ulottuvan kaikille suunnitelman edellyttämille tasoille. Näin ollen on myös katsottava, että rakennuslain edellyttämä aluekäsite ulottuu kaikille po. suunnitelman tasoille. Sen vuoksi ei liene mahdollisuutta rakennuslain alueryhmittelyn puitteissa määrätä eri tasoilla olevia saman alueen tiloja asemakaavassa mainitun lain 36 §:ssä tarkoitettuihin eri alueisiin kuuluviksi. Tästä huolimatta ei lautakunnan mielestä eri tasoilla olevien tilojen käyttöä toisistaan poikkeaviin tarkoituksiin voitane katsoa ehdottomasti kielletyksi. Mm. voidaan rakennusasetuksen 33 §:n mukaan asemakaavamääräyksiin ottaa tarpeelliset määräykset rakennuskorttelin rakentamisesta ja käyttämisestä

kuten rakentamisesta rakentamattoman tonttimaan alle sekä tunnelin ja muiden tilojen varaamisesta tontin alle. Vastaavasti voidaan mainitun asetuksen 34 §:n mukaan muiden alueiden kuin rakennuskorttelien käytöstä antaa asemakaavamääräyksiä kuten alueen alla ja sen yläpuolella olevan tilan käyttämisestä rakentamiseen.

Edellä esitetystä huolimatta saattaa olla mahdollista, että keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotuksen pohjalla valmistetun asemakaavan vahvistamisen edellytyksenä on lain muutos, jolla tehdään mahdolliseksi eri tasoilla olevien samaan alueeseen kuuluvien tilojen käyttäminen toisistaan poikkeaviin tarkoituksiin.

Kaupunkisuunnittelulautakunta puoltaa keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotusta keskustan osalta lopullisen asemakaavan ja rakennusratkaisun pohjaksi edellyttäen,

että Töölönlahden rannalle suunniteltujen rakennusten määrää vähennetään ja Hesperian puiston ehdotettua avoimempaa liittämistä Töölönlahteen vielä tutkitaan,

että teiden ja risteysten yksityiskohtaisessa suunnittelussa otetaan riittävästi huomioon liikenneteknilliset vaatimukset,

että pysäköintialueiden järjestelyssä otetaan huomioon pysäköintipaikkojen todellinen tarve suhteessa ympäröivän katuverkon kapasiteettiin ja että samalla otetaan harkittavaksi, missä määrin kokopäiväpysäköintiä olisi yleensä sallittava kaupungin keskiosissa,

että Kampin alueelle suunniteltujen rakennusten rakennusvolyymia pienennetään,

että Kampin alueen lopulliset suunnitelmat laaditaan niin, että Rautatientorilta saadaan Mannerheimintien järjestelyt huomioon ottaen tyydyttävä yhteys Kampin alueelle ja edelleen Ruoholahdenkadun seudulle,

että Töölönlahden rannalle suunniteltujen julkisten rakennusten liikenne- ja pysäköintijärjestelyt selvitetään sekä

että Kaisaniemen viaduktin lopullista paikkaa ja kaltevuussuhteita vielä tutkitaan ottaen samalla ensisijaisesti harkittavaksi liikenneväylän rakentaminen tunnelina.

Samalla lautakunta puoltaa akateemikko Alvar Aallon laatimien piirustusten sisältämän Pasilan suunnitelman hyväksymistä periaatteessa edellyttäen,

ettei konepajatoimintaa sijoiteta alueelle ja

että Pasilan alueen liikenteellinen kokonaissuunnitelma kiireellisesti laaditaan.

Tämän ohella lautakunta ilmoittaa tekevänsä Khlle kiireellisesti erillisen

esityksen messualueen varaamisesta keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotuksessa tarkoitettuun käyttöön.

Lisäksi lautakunta puoltaa toimikunnan ehdotusta aluevaihdon suorittamisesta valtionrautateiden kanssa edellyttäen, että Kaisaniemen ja Eläintarhanlahden puistoalueita mahdollisimman suuressa määrin säästetään.

Vielä lautakunta esittää, että mikäli toimikunnan ehdotus hyväksytään, lautakuntaa kehoitettaisiin ryhtymään toimenpiteisiin Kampin aluetta, linja-autoasemaa, keskustan terassitoria ja Töölönlahden rannalle sijoitettavia julkisia rakennuksia koskevien asemakaavojen laatimiseksi sekä akateemikko Alvar Aallon laatimien piirustusten sisältämän Pasilan suunnitelman kehittämiseksi.

Lopuksi lautakunta esittää, että kaupungin itäosista varattaisiin alue toista linja-autoasemaa varten, joka myöhemmin tarvittaessa palvelisi itään ja pohjoiseen suuntautuvaa linjaliikennettä.

Kiinteistölautakunta (liitteet C—D) pitää Pasilan aluetta koskevan suunnitelman osalta tarpeellisenä, että harkittaisiin alueen varaamista Pasilasta myös sivistyselämän eri tarpeita palvelevia ja muita julkisia rakennuksia varten. Lautakunnan mielestä Töölönlahden rannalle mahdollisesti rakennettavat julkiset rakennukset eivät yksinään tule riittämään tarkoitukseen.

Edelleen lautakunta pitää Pasilan idänpuoleista aluetta sijainniltaan varsin sopivana messukäyttöön. Suunniteltu alue on kuitenkin pienehkö ja kalliainen, minkä vuoksi sen rakentamiskustannukset nousevat melko korkeiksi. Parempaa aluetta po. tarkoitukseen ei kuitenkaan liene osoitettavissa.

Suurten alueiden varaaminen keskuspuistosta tullinalaisen tavarantavarakeskusta ja tavaralinjaliikenteen asemaa varten on puistoalueen pienenemisen vuoksi valitettavaa. Sopivaa paikkaa niitä varten ei kuitenkaan ole muualta löydetty. Po. tavarakeskus ja tavaralinjaliikenteen asema eivät sitä paitsi välttämättä vaadi niin kalliita rakennelmia, ettei niitä voitaisi jonkin vuosikymmenen kuluttua tarvittaessa siirtää kauemmaksi kaupungin keskustasta. Lisäksi voidaan todeta, että po. alueet sijaitsevat keskuspuiston leveimmällä kohdalla. Tätä vaikeampana kysymyksenä onkin pidettävä alueen luovuttamista rautateille tavarakeskuksen ja tavaralinjaliikenteen aseman lounaispuolella sijaitsevasta keskuspuiston kapeimmasta kohdasta. Tässä yhteydessä on lisäksi otettava huomioon, että keskuspuiston alueesta joudutaan Pasilan nykyisen asuntoalueen eteläpuolelta ehkä luovuttamaan liikenneneristystä varten toimikunnan ehdottamaa suurempi alue.

Kampille suunniteltujen rakennusten volyymin pienentämisen osalta lautakunta toteaa, että tilanne saattaisi päinvastoin huonontua, mikäli Kampille rakennettaisiin niin vähän, että liike- ja konttoritilojen tarpeen vuoksi myös Kampin ympäristössä olevia taloja ryhdyttäisiin rakentamaan liiketaloiksi. Kampin alueelle suunniteltujen pysäköintipaikkojen lukumäärää on niin ikään epäilty liian suureksi. Lautakunnan mielestä pysäköintipaikkoja ei kuitenkaan missään tapauksessa saisi rakentaa liian vähän, koska tässä suhteessa tehtävän virheen korjaaminen on myöhemmin mahdotonta. Pysäköintitilojen määrää suunniteltaessa olisi otettava huomioon myös linja-autojen pysäköintitarve. Toimikunnan mielestä linja-autoaseman alueelle olisi sijoitettava polttoaineen jakeluasemia, mutta varsinainen huolto ja pitkäaikainen pysäköinti olisi järjestettävä Pasilan alueen suunnittelun yhteydessä varatulle tavaralinjaliikenteen aseman alueelle. Keskuspuiston alueen käyttäminen tähän tarkoitukseen tuntuu lautakunnan mielestä kuitenkin tarpeettomalta mm. sen vuoksi, että alue olisi liikenteellisesti varsin epäkäytännöllinen.

Linja-autoaseman suuruuskysymyksen suhteen tuottanee parhaillaan käynnissä oleva liikennetutkimus lisäselvitystä. Vaikka kaukoliikenne ei ilmeisesti lisäännä läheskään samassa määrin kuin muu liikenne, lienee tarkoituksenmukaista jo tässä vaiheessa pyrkiä varaamaan alue kaupungin itä-, pohjois- ja luoteisosista toisia linja-autoasemia varten mm. lähiliikenteen tarpeita silmällä pitäen.

Lautakunnan mielestä keskustan terassitorin ainakin osittain puistomaiseksi tekeminen elävöittäisi toria. Samalla olisi ilmeisesti syytä harkita sen rakentamista osittain maapenkereinä. Terassitorin alle suunniteltuja pysäköintipaikkoja ei liene syytä paljoa vähentää. Yhteys leveältä Vapaudenkadulta voitaneen saada terassitorin alle niin sujuvaksi, että siellä olevia pysäköintipaikkoja voidaan käyttää etenkin kaupungin ulkopuolelta Helsinkiin saapuvien autojen pysäköintiin.

Lautakunta toteaa, että julkisuudessa on esitetty erään rakennusyhtiön suunnitelma n. 8 000—20 000 auton pysäköintipaikan rakentamisesta Töölönlahden alle. Po. rakennustyö on teknillisesti mahdollinen suorittaa. Autojen pääsyn suhteen tiloihin ja niistä pois voidaan tosin esittää samoja epäilyksiä kuin Kampille suunniteltujen pysäköintipaikkojen kohdalla. Kuitenkin olisi edellä mainittu mahdollisuus lautakunnan mielestä syytä ottaa huomioon ja samalla pyrkiä varaamaan tarvittavat alueet suunnitelman edellyttämiä sisääntuloväyliä ja tieliittymiä varten.

Töölönlahden rannalle suunniteltujen rakennusten lukumäärään ja niiden käyttötarkoitukseen vaikuttaa huomattavasti niiden käytön edellyttämien pysäköintipaikkojen tarve. Tässä suhteessa konsertti- ja kongressi-

talon sijainti on tyydyttävä. Sen sijaan muiden Töölönlahden rannalle suunniteltujen rakennusten pysäköintikysymyksen hoitaminen käy vaikeaksi. Hesperian puiston aluetta ei missään tapauksessa tulisi käyttää pysäköintiin. Käytännössä lienee mahdollista sijoittaa Töölönlahden pohjoispäähän ai-noastaan sellaisia rakennuksia, joiden käyttö vaatii vähän pysäköinti-tilaa.

Mikäli Töölönlahden rannalle suunniteltujen julkisten rakennusten määrää vähennetään, voi ajateltu kulttuurirakennusten ryhmä pienentyes-sään menettää osittain merkitystään. Tässä suhteessa voitaisiin osittaista parannusta saada aikaan käyttämällä ns. puhtaanapitolaitoksen tontti Mannerheimintien länsipuolella kulttuurielämän tarpeita palvelevia raken-nuksia varten. Samaan tarkoitukseen voitaisiin tarvittaessa ehkä käyttää myös Töölön sokeritehtaan alueen pohjoisosaan muodostettavaa tonttia.

Valtionrautateiden kanssa suoritettavaa aluevaihtoa koskevalta osalta lautakunta ilmoittaa ensinnäkin pitävänsä toivottavana, että tavaraliikenne voitaisiin siirtää kokonaan päärautatieasemalta Pasilaan. Sen avulla voitai-siin mm. vähentää rautateiden aluetarvetta päärautatieasemalla tai luoda paremmat mahdollisuudet henkilöliikenteen tehokkaaseen harjoittami-seen.

Valtionrautatiet ovat suunnitelleet Pasilassa omistamansa alueen länsi-osaan konepajan, joka siirrettäisiin sinne nykyiseltä paikaltaan Aleksis Kiven kadun ja Teollisuuskadun välissä olevalta alueelta. Kaupunki joutuisi luo-vuttamaan konepajaa varten lisäaluetta keskuspuiston kapeimmalta kohdalta. Nykyisen konepajan alue jäisi edelleen rautateiden omistukseen. Lautakunnan mielestä tuntuu epätarkoituksenmukaiselta siirtää po. kone-pajaa vain pari kilometriä kauemmaksi kaupungin keskustasta. Keskus-puiston kapenemista rantaradan kohdalla ei tulisi jättää riippuvaksi kone-pajan sijoitussuunnitelman toteuttamisesta, vaan po. kohta olisi säilytettävä mahdollisimman leveästi puistomaisena.

Päärautatieaseman aluekysymyksen järjestäminen on kaupungin kan-nalta vaikeata erityisesti Kaisaniemen alueen osalta. Aluevaihtoehdotus lienee syntynyt pääasiallisesti siten, että valtionrautatiet ovat ilmoittaneet tarvittavien alueiden määrän ja paikan kaupungin edustajien voimatta siinä suhteessa suuremmalti vaikuttaa ratkaisuun. Kaupunkikuvan kehittä-misen kannalta on ehkä tärkeintä, että rautatiet luopuvat eduskuntatalon ja kansallismuseon kohdalla olevasta 5,4 ha:n suuruisesta kaupungin omista-masta alueesta, joka nyt on rautateiden käytössä. Ennen kuin aluevaihto päärautatieaseman osalta suoritetaan, olisi syytä saada ainakin lisäselvitystä siitä, että valtiolle luovutettavat alueet todella käytetään sellaisiin tarkoi-tuksiin, jotka palvelevat tehostettua paikallisliikennettä.

Toimikunnan mietinnön liitteessä 33 esitetyssä aluevaihdossa ovat toisaalta valtionrautateille ja toisaalta kaupungille luovutettavien alueiden pinta-alat seuraavat:

I) Kaupunki luovuttaa valtionrautateille:

1. päärautatieaseman alueelta (O)		
maa-alueita	6,1 ha	
vesialueita (Eläintarhanlahtea)	<u>1,0 ha</u>	7,1 ha
2. Pasilan ratapihan kohdalta (H)		3,2 ha
3. Pasilan kaatopaikan pohjoisreunasta (B)		9,4 ha
4. Pasilan—Karjaanradan varrelta (F)		1,0 ha
5. Pasilan—Karjaanradan varrelta (G)		1,8 ha
6. Pasilan—Karjaanradan varrelta (K)		5,2 ha
	<u>Yhteensä</u>	27,7 ha

II) Valtionrautatiet luovuttavat kaupungille:

1. päärautatieaseman alueelta (N)		
maa-alueita	10,0 ha	
vesialueita (Töölönlahtea)	<u>7,7 ha</u>	17,7 ha
2. Pasilan ratapihan aluetta (P)		0,4 ha
3. Pasilan ratapihan aluetta (R)		0,2 ha
4. Pasilan—Karjaan radan aluetta (M)		1,8 ha
5. Pasilan kaatopaikan pohjoisreunasta (E)		1,6 ha
6. Käpylän pääradan varrelta (J)		8,8 ha
	<u>Yhteensä</u>	30,5 ha

III) Rautateiden käyttöön varataan Eläintarhanlahden kohdalta

maa-aluetta	1,0 ha	
vesialuetta	<u>0,7 ha</u>	1,7 ha
	<u>Yhteensä</u>	1,7 ha

IV) Rautatiet luopuvat eduskuntatalon ja kansallismuseon kohdalla hallinnassaan olevasta kaupungin omistamasta alueesta 5,4 ha

V) Kaupunki luopuu radan länsipuolella Töölönlahden ja Eläintarhan kohdalla hallinnassaan olevasta valtion omistamasta alueesta (Vauhtitien ja Eläintarhantien aluetta) n. 5,0 ha

XVIII

Valtionrautateille jäisi rautateiden omistuksessa ja hallinnassa ennestään olevia alueita Pasilassa (A₁) 203,3 ha ja päärautatieaseman alueella (A₂) 31,2 ha eli yhteensä 234,5 ha.

Mietinnön liitteessä 33 on J-kirjaimella merkityn, kaupungille luovutettavaksi tarkoitetun alueen koillisosassa Tuusulantien liikennealuetta n. 0,8 ha. Tämän alueen sisällyttäminen aluevaihtoon ei ole aiheellista. Asemakaavallisista syistä ei myöskään ole tarkoituksenmukaista luovuttaa mainitussa mietinnön liitteessä B -kirjaimella merkityn alueen koilliskärjessä olevaa itä-länsisuuntaista n. 0,8 ha:n suuruista aluetta, joka on tarpeen erottamaan Metsälän omakotialue Pasilan ratapiha-alueesta.

Lautakunta puoltaa toimikunnan ehdotusten hyväksymistä ehdolla, ettei Töölönlahden rannalle sijoiteta suurta ajoneuvoliikennettä vaativia rakennuksia,

että Pasilasta varataan alue julkisten rakennusten reservialueeksi,

että tutkitaan mahdollisuutta linja-autojen pysäköintitilojen varaamiseksi Kampin alueelta tarvittaessa vastaavasti vähentäen henkilöautojen pysäköintitiloja sekä

että mahdollisuuksien mukaan varataan tarvittavat sisääntuloväylien ja tieliittymien alueet Töölönlahden alle mahdollisesti rakennettavia pysäköintitiloja varten.

Lisäksi lautakunta ilmoittaa periaatteessa puoltavansa toimikunnan ehdottamaa aluevaihtoa valtionrautateiden kanssa ehdolla, että vaihdossa luovutetaan Haagan seisakkeen kohdalta vain rautatieväylien tarvitsemat alueet sekä ettei aluevaihtoon sisällytetä Tuusulantien liikennealueeseen kuuluvaa n. 0,8 ha:n suuruista aluetta eikä Metsälän omakotialueen ja Pasilan ratapiha-alueen välistä n. 0,8 ha:n suuruista puistovyöhykettä.

Metronsuunnittelutoimikunta (liite E) pitää keskustasuunnitelmaa kokonaisuutena katsoen julkisen henkilöliikenteen kannalta hyvänä. Suunnitelma rakentuu samoille kaupunkitoiminnan kehittämistä koskeville periaatteille kuin se liikenteen järjestämisen yleissuunnitelma, jonka yhdessä muodostavat yleiskaavaehdotuksen mukainen tuleva tieverkko, metro-ohjelmassa esitetty julkisen henkilöliikenteen kehittäminen ja valtionrautateiden kehityssuunnitelmat. Kampin alueelle ehdotetut liiketalot tarjoavat citytoiminnalle suotuisaa kasvutilaa nykyisen keskustan laajentumana. Po. laajennus on sijoitettu siten, että välttämättömät suuret henkilökuljetukset voidaan edullisesti hoitaa käyttämällä suunniteltuja metroratoja.

Metronsuunnittelutoimikunta toteaa keskustan asemakaavatoimikunnan ehdottaman Pasilan uuden cityalueen jakautuvan kahteen, ratapihan ym.

toisistaan erottamaan osaan. Pasilasta ei näin ollen muodostuisi Helsingin toista itsenäistä keskustaa, joka esimerkiksi julkisen liikenteen suunnittelussa olisi merkitykseltään rinnastettava nykyiseen keskustaan, vaan Pasilaan suunnitellut kaksi erillistä liikealuetta jäisivät toiminnassaan riippuvaisiksi pääcitystä. Tällaisilla erillisillä ryhmittymillä tulisi olla toisaalta erittäin hyvät julkiset liikenneyhteydet citytoiminnan muihin sijoittumispaikkoihin ja toisaalta hyvät yhteydet kaupunkiseudun ulkolohkoihin.

Pasilan alueen itäisen osan rakentaminen näyttää edellä selostetussa suhteessa olevan perusteltavissa. Sen sijaan Pasilan läntinen osa-alue sijaitsee liikenneyhteyksien järjestämisen kannalta vähemmän edullisessa paikassa. Po. alueen 17 000 työpaikan aiheuttaman julkisen liikenteen tarvetta ei voitane ajanmittaan hoitaa tyydyttävästi linja-autoilla. Jos Pasilan läntinen liikealue rakennettaisiin, olisikin nähtävästi aikanaan varauduttava rakentamaan sen läpi metrorata, josta kuitenkin tulisi kohtuuttoman kallis.

Metronsuunnittelutoimikunnan mielestä olisi citytoiminnan työpaikka-reservin sijoittamispaikoiksi etsittävä useampiakin alueita lähinnä tulevien metroasemien luota siten, että matka-aika niiden välillä ja pääkeskustan eri osiin olisi riittävän lyhyt, mutta samalla siten, että niistä olisi verraten väljät katuyhteydet tai metro- ja rautatieyhteydet mahdollisimman moneen esikaupunkisuuntaan. Sopivina sijoituspaikkoina voidaan mainita mm. Kumpula ja Munkkivuori. Aikanaan citytoimintaa voitaneen sijoittaa myös metron liityntäasemille sekä tulevien metroratojen ja rautatien risteyskohtiin, kuten esimerkiksi Pohjois-Haagan, Suursuon ja Puotinharjun liityntäasemille sekä Käpylän, Huopalahden ja Malmin rautatieliikennepaikkojen ja vastaavien metroasemien luokse.

Pasilan alueelle voitaisiin sijoittaa radio- ja televisiokeskuksen lisäksi lähinnä senlaatuista toimintaa, jolle rautatien tavara-aseman läheisyys olisi tärkeätä, mutta joka keräisi mahdollisimman vähän työntekijöitä ja asiakkaita.

Kampin alueelle suunniteltujen työpaikkojen aiheuttama lisäliikenne ei johda ylivoimaisiin vaikeuksiin, mikäli julkista henkilöliikennettä kehitetään tarkoituksenmukaisesti. Suunniteltu metrorata kulkisi Kampin alueen eteläreunaa Kaivokadun alta Ruoholahdenkadun alle. Yksi Kampin aluetta palveleva asema olisi Kaivokadun alla, aseman länsipää Mannerheimintien kohdalla, sekä toinen asema Annankadun ja Kampintorin välissä. Kampin alueen yksityiskohtaisessa suunnittelussa olisi otettava huomioon kävelijöiden ohjaaminen liiketaloista po. metroasemille samoin kuin se seikka, että Simonkadun kohdalla olisi säilytettävä mahdollisuus tehdä metrorata kallio-tunnelina.

Kampin alueen liikennejärjestelyjen osalta metronsuunnittelutoimikunta yhtyy kaupunkisuunnittelulautakunnan esittämiin näkökohtiin. Siihen saakka, kunnes metrorata voidaan rakentaa keskustasta ainakin Munkki-vuoreen saakka, on välttämätöntä järjestää keskustan eteläosan ja Reijolan välille Mannerheimintietä käyttäen tehokas julkinen henkilöliikenne. Kvsto onkin periaatteessa päättänyt Mannerheimintien kehittämisestä yleisen liikenteen tehokkaaksi pääväyläksi. Keskustasuunnitelman mukainen yleisen katuliikenteen johtaminen Mannerheimintien ja Kaivokadun risteyksessä samassa tasossa julkisen liikenteen kanssa haittaa pahasti Mannerheimintien liikennettä. Lisäksi postitalon ja Hankkijan välinen julkiselle liikenteelle varattu alue on liian kapea. Mannerheimintien alle rakennettavaksi ehdotettu ajotunneli haittaisi julkisiin kulkuneuvoihin liittyvän kävelyliikenteen järjestämistä.

Keskustan eri osien välisen välttämättömän liikenneyhteyden kannalta on suunnitelmassa se puute, että Kaivokadulta länteen Simonkadun asemesta johtava ajoväylä yhtyisi katuverkkoon vasta Fredrikinkadulla, jolloin po. kadun ja Mannerheimintien välisen alueen yhteyksiksi viimeksi mainitun poikki jäisivät vain Bulevardi ja yksisuuntainen Lönnrotinkatu.

Edellä mainitut puutteet voitaisiin välttää sijoittamalla Mannerheimintien julkinen liikenne Kaivokadun ja Postikadun kohdalla alempaan tasoon sekä poikittainen ja kääntyvä liikenne nykyiseen katutasoon. Tällaista järjestelyä olisi syytä vielä tutkia.

Kampin alueen suunnitelmassa on pantu suuri paino yhtenäisen kävelyalueen muodostamiselle. Vielä, olisi kuitenkin tutkittava kävelyliikenteen järjestämistä Kampin alueelta läheisiin kaupunginosiin sekä Mannerheimintien julkisen liikenteen ja metron asemille.

Linja-autoaseman osalta metronsuunnittelutoimikunta toteaa, että keskustan asemakaavatoimikunnan ensimmäisen mietinnön mukaan linja-autoasema oli tarkoitettu kaukoliikennettä varten. Sen mukaisesti oli asemalle silloin suunniteltu laituritilaa 15 saapuvalle ja 25 lähtevälle linja-autolle. Toimikunnan toisen mietinnön mukaan asemalle sijoitettaisiin aikaisemmasta suunnitelmasta poiketen 13 tulevan ja 49 lähtevän liikenteen laituripaikkaa. Harkittaessa linja-autoaseman laajuutta on metronsuunnittelutoimikunnan mielestä ratkaisevaa, rakennetaanko se sekä kauko- että lähiliikennettä vai vain kaukoliikennettä varten, kuinka kummankin liikennemuodon erikseen arvioidaan kasvavan ja kuinka pitkät seisomisajat laiturissa vaunuille varataan.

Kuten keskustan asemakaavatoimikunta ensimmäisessä mietinnössään esitti, on syytä erottaa linja-autojen kauko- ja lähiliikenne eri asemille liikenteen luonteen ja matkustajien tarpeiden erilaisuuden vuoksi. Kauko-

liikenteen tarpeiden mukainen asema on matkustajamäärään verrattuna huomattavasti enemmän tilaa vaativa ja kalliimpi kuin lähiliikenteen edellyttämä asema. Siten olisi epätaloudellista sijoittaa lähiliikennettä sellaisiin tiloihin, jotka rakennetaan kaukoliikenteen tarpeiden mukaisiksi.

Todellisenä kaukoliikenteenä voidaan metronsuunnittelutoimikunnan käsityksen mukaan pitää vain niitä autolinjoja, joiden reitti ulottuu kauemaksi kuin Kirkkonummelle, Vihtiin, Järvenpäähän ja Sipooseen. Linja-autoilla tapahtuvan kaukoliikenteen lisääntyminen lienee vastaisuudessa verraten vähäistä. Mikäli huipputuntina Helsingistä lähtevien kaukoliikennevaunujen määrän kasvu arvioidaan 10%:ksi ja mikäli vaunua kohden varataan 3 minuuttia seisomisaikaa tulo- ja 10 minuuttia lähtölaiturissa, tarvittaisiin tulevaisuuden kaukoliikenteelle 3 tulopaikkaa ja 10 lähtöpaikkaa. Jos vielä otetaan huomioon eräiden kaukoliikenteen luonteisten pitkäkköjen lähiliikennelinjojen paikkatarve, tarvittaisiin yhteensä 6 tulopaikkaa ja 20 lähtöpaikkaa. Tällöin ei ole otettu huomioon muutamia kertoja vuodessa sattuvia suurimpia liikenneuhkapäiviä, mutta linja-autoasemaa ei olekaan syytä mitoittaa niitä silmällä pitäen. Edellä olevan mukaisesti olisi kaukoliikenteen linja-autoasemalla aluetta tehokkaasti hyväksikäyttäen syytä varata tilaa 6 tulolaiturissa ja 20 lähtölaiturissa samanaikaisesti seisovalle linja-autolle. Asema olisi syytä alun perin rakentaa lopulliseen laajuuteensa. Verrattaessa po. ehdotusta nykyisen linja-autoaseman laajuuteen on otettava huomioon, että pääosa nykyisen aseman alueesta on lähiliikenteen käytössä ja pysäköintitilana sekä että aseman sisäinen järjestely on puutteellinen.

Varsinaisen lähiliikenteen tulo- ja lähtöpaikat olisi syytä alun perin sijoittaa erilleen kaukoliikenteestä. Metrosuunnitelmaan sisältyy useille metroasemille sijoitettuja autolinjojen liityntäasemia. Ohjelman ensimmäisen toteuttamisvaiheen yhteydessä sellaiset rakennettaisiin Puotinharjun, Hiihtäjätien, Kumpulan ja Ruoholahden metroasemille sekä Mannerheimintien pikaraitiotieliikenteen päätekohtaan Reijolaan. Lähiliikenteen linja-autojen lähtöpaikat voitaisiin metroasemien valmistumiseen saakka pitää väliaikaisesti nykyisillä paikoillaan ja Kampin alueen rakennustöiden niin vaatiessa sijoittaa suunnitellun Ruoholahden metroaseman alueelle tai Hietalahden torille.

Edellä mainitut liityntäasemat tyydyttänevät sen tarpeen, jota silmällä pitäen kaupunkisuunnittelulautakunta on esittänyt kaupungin itäosista varattavaksi alueen toista linja-autoasemaa varten. Todellista kaukoliikennettä ei metronsuunnittelutoimikunnan mielestä ole syytä jakaa useammalle asemalle.

Metronsuunnittelutoimikunta toteaa edelleen, että matka keskusta-

suunnitelmassa ehdotetun linja-autoaseman hallista rautatieaseman halliin olisi linnunteitse 800 m, Ruoholahden metroaseman halliin 300 m ja Kampin metroaseman halliin 200 m. Metrosuunnitelma on koetettu laatia siten, että keskustasuunnitelman mukaisen linja-autoaseman alle tai sen viereen voitaisiin sijoittaa metroasema. Se ei kuitenkaan ole osoittautunut mahdolliseksi. Tästä seikasta aiheutuisi linja-autoaseman käyttäjille hankaluuksia, minkä vuoksi Lapinrinteen ja Lastenkodinkadun risteyksen alle suunnitellulle Ruoholahden metroasemalle, joka jatkoyhteyksien puolesta parhaiten palvelisi matkustajia, olisi tehtävä linja-autoasemalta kävelytunneli koneportaitseen ja mahdollisine liikkuvine jalkakäytävineen. Po. järjestelyistä aiheutuvat lisäkustannukset olisivat huomattavan suuret.

Julkisen henkilöliikenteen yhteisjärjestelyn kannalta ei ole välttämätöntä sijoittaa kaukoliikenteen linja-autoasemaa keskustasuunnitelmassa esitetylle alueelle. Nytemmin onkin osoittautunut, että linja-autoasemaa varten olisi tilaa suunnitellun maanalaisen Ruoholahden metroaseman päällä kortteleissa n:o 166b ja 167a eli alueella, jota rajoittavat Ruoholahdenkatu, Lapinlahdenkatu, Lapinrinne, Lastenkodinkatu, satamarata ja Lauttasaarenkatu. Po. metroasema on ollut pakko suunnitella niin syvälle, että sen päälle jää katutasen alapuolelle 2 kerrosta, joista toiseen voitaisiin sijoittaa 30—40 linja-autojen lähtöpaikkaa. Toiseen kerrokseen mahtuisivat puolestaan lähiliikenteen laiturit siihen saakka, kunnes Munkkivuoren ja Lauttasaaren metroradat valmistuvat. Linja-autojen huolto- ja pysäköintitiloja voitaisiin sijoittaa n. 200 autolle. Noin puolet siitä louhinnasta, minkä po. linja-autotilat vaatisivat, on muutoinkin pakko suorittaa metron rakentamisen takia. Aseman mainittuun sijoituspaikkaan voitaneen saada hyvät ajoyhteydet Vapaudenkadulta, Jorvaksentieltä ja Mechelininkadulta sekä keskikaupungin katuverkosta.

Linja-autoaseman sijoittaminen Ruoholahden alueelle vapauttaisi Malminkadun, Runeberginkadun ja satamaradan välistä alueen, johon voitaisiin saada tilaa liikerakennuksille ja jolle olisi järjestettävissä hyvät tieliittymät Vapaudenkadun jatkeelta Fredrikinkadulle, Albertinkadulle, Runeberginkadulle ja Mechelininkadulle. Po. liittymät keventäisivät vastaavasti Mannerheimintien eteläosan liikennepainetta.

Linja-autoasema voidaan tarvittaessa rakentaa mainittuihin kortteleihin jo ennen kuin metro sillä kohdalla valmistuu, mikäli louhintatyöt ja eräät kantavat rakenteet tehdään kumpaakin varten.

Keskustan terassitorin osalta metronsuunnittelutoimikunta mainitsee, että jalkautuneiden automatkustajien mahdollisuuksiin jatkaa julkisin liikennevälinein matkaansa nykyiseen keskustaan torin pysäköintialueelta olisi kiinnitettävä erityistä huomiota. Samoin olisi terassitorin kävelyteiden

suunnitelmaa syytä kehittää järjestämällä sopivat yhteydet kansallismuseon kohdalle Mannerheimintielle suunnitellulle julkisen liikenteen asemalle.

Metronsuunnittelutoimikunta puoltaa keskustan asemakaavatoimikunnan mietinnössä tehtyjä ehdotuksia, kuitenkin siten,

että Pasilaan rautatien länsipuolelle suunnitellun liikealueen liikenteellisten heikkouksien vuoksi etsittäisiin citytoiminnan työpaikkareserviä varten myös toisia sijoituspaikkoja, joille olisi edullisemmin järjestettävissä citytoiminnalle välttämättömät hyvät yhteydet varsinaisen keskusta-alueen eri osiin ja esikaupunkialueille,

että Kampin alueen lopullisia suunnitelmia liikennejärjestelyineen laadittaessa tutkittaisiin keinoja, joilla voitaisiin edullisesti tehdä Mannerheimintiestä tehokas julkisen ja yleisen liikenteen pääväylä, varata kävelijöille hyvät kulkutiet myös alueen rajojen yli sekä julkisen liikenteen tuleville asemille, säilyttää ajoyhteys Kaivokadulta Simonkadulle ja sen poikkikaduille sekä ottaa maanalaisten tilojen suunnittelussa huomioon metro-tunnelin rakentaminen Simonkadun alle,

että linja-autoaseman suuruus tarkistettaisiin lähinnä kaukoliikenteen todennäköisiä tarpeita vastaavaksi ja että lähiliikenteen linja-autojen lähtöpaikat suunniteltaisiin siirrettäviksi vaihteittain tulevien metroasemien yhteyteen tai aluksi väliaikaisiin paikkoihin keskikaupungilla sekä että tutkittaisiin kaukoliikenteen linja-autoaseman sijoittamista kortteleihin n:o 166b ja 167a suunnitellun metroaseman yhteyteen sekä

että keskustan terassitorin suunnitelmaa kehitettäisiin järjestämällä pysäköintipaikkojen tehokkaan käytön edellyttämät lyhyet kävelymatkat julkisen henkilöliikenteen asemille.

Yleisten töiden lautakunta (liite F) mainitsee, että suunnitellun Pasilan alueen kautta kulkevia sisääntuloväyliä voidaan vain erittäin rajoitetusti käyttää Pasilan ja muun kaupungin välisissä katuyhteyksissä. Tältä kanalta katsoen uuden Pasilan katuyhteydet näyttävät vähäisiltä ja niiden tarvetta on syytä vielä tarkemmin tutkia.

Pasilan alueen rakentamisen johdosta on tulevaisuudessa rakennettava tunneliviemäri Kyläsaaren puhdistamoon, koska Savilan pumppaamon kautta Rajasaaren puhdistamoon johtava kokoojaviemäri ja mainittu puhdistamo eivät riitä Pasilasta tuleville jätevesimäärille.

Kampin alueen osalta lautakunta kiinnittää huomiota suureen ajoneuvotunnelien lukumäärään. Tunnelien käytön edullisuus on lautakunnan mielestä kyseenalaista, varsinkin silloin, kun maanalaiseen tilaan joudutaan sijoittamaan risteysia ja pääväylästä poikkeavia tai siihen liittyviä kaistoja, kuten Kampin alueelle on suunniteltu. Tunnelien suuaukkojen läheisyydessä

syntyy liikenteessä päiväsaikaan valaistuksen muuttumisen vuoksi vaarallisia tilanteita. Valaistuskysymystä olisikin tarkasti tutkittava yksityiskohtaisia suunnitelmia tehtäessä.

Lisätutkimuksia vaativia muita kysymyksiä Kampin alueella ovat mm. maanalaisten liikenneväylien ja pysäköintialueiden tuuletuksen järjestäminen sekä kuivatus-, viemärointi-, vesijohto-, kaukolämpö- ja kaapelointisuunnitelmien toteuttaminen. Kampin alueesta olisikin laadittava asemakaavatyön yhteydessä yhtenäinen ja yksityiskohtainen suunnitelma, jossa mainitut seikat selvitetään. Suunnitelman toteuttamisen täytynee tapahtua yhtenäisen aluerakentamisen puitteissa.

Yleisenä toteamuksena lautakunta katsoo, että olisi pyrittävä tutkimaan mahdollisuuksia maanalaisten liikenneväylien olennaiseen yksinkertaistamiseen mm. korkeiden rakentamis- ja ylläpitokustannusten vuoksi.

Linja-autoaseman osalta lautakunta pitää tärkeänä sen seikan selvittämistä, miten asema olisi rakennettava siinä tapauksessa, että rakentaminen tapahtuu erikseen ennen koko Kampia koskevan suunnitelman toteuttamista.

Keskustan terassitorin suhteen lautakunta katsoo samoin kuin Kampin ja linja-autoaseman osalta, että alimman tason rakentamisesta olisi viemärointi- ja kuivatuskysymysten helpottamiseksi luovuttava.

Töölönlahden rannalle suunniteltujen julkisten rakennusten ajoliikenne- ja pysäköintikysymykset ovat lautakunnan mielestä käytännöllisesti katsoen mahdottomat tyydyttävästi ratkaista, ilman että samalla muutetaan Hesperian puiston luonnetta tai että ratkaisu tulee suhteettoman kalliiksi. Po. liikenne voitaneenkin tyydyttävästi järjestää vain rakentamalla maanpäällinen katu rakennuksiin. Tällöin lienee kuitenkin suuri osa Hesperian puistosta uhrattava liikenteen tarpeiksi. Mainittujen rakennusten lukumäärän mahdollisen vähentämisen osalta lautakunta yhtyy kaupunkisuunnittelulautakunnan kantaan.

Keskustasuunnitelman toteuttamisesta aiheutuvien kustannusten lautakunta arvioi nousevan huomattavasti mietinnössä esitettyjä eräitä laskelmia korkeammiksi. Samalla lautakunta toteaa, ettei varsinaisia kustannusarvioita tässä vaiheessa ole mahdollista laatia.

Puhtaanapitokysymyksen kannalta Kampin alue, linja-autoasema ja keskustan terassitori muodostavat sellaisen rakenteellisen kokonaisuuden eriasteisine yleisine tiloineen, ettei niiden suhteen voitane soveltaa katujen ja yleisten paikkojen kunnossa- sekä puhtaanapitovelvollisuutta koskevia nykyisen rakennusjärjestyksen määräyksiä. Po. tehtävät on sen vuoksi joko otettava kokonaan kaupungin hoitoon tai annettava erityisen, tätä varten perustettavan yhtiön huoleksi.

Kulkuväylien talvihoitoa varten olisi ainakin kaikki tunnelien suut ja aukkokohdat sekä erilaiset risteys- ja mäkipaikat tehtävä katupinnaltaan lämmitettäviksi, koska tavanomaisin keinoin ei liikenteen sujuvuutta talvella pystytä takaamaan.

Liikennelaitoksen lautakunta (liite G) kiinnittää huomiota siihen, että Kamppia koskevan suunnitelman mukaan suorat poikittaisyhteydet Kaivokadulta Simonkadulle ja Arkadiankadulle jäisivät kokonaan pois. Kaivokadulta Fredrikinkadulle suunniteltu tunneliväylä Kampin kävelytason alitse ei ole riittävä julkisen liikenteen tarpeita silmällä pitäen. Myös Mannerheimintien ja Arkadiankadun välinen yhteys katkaistaisiin. Näin ollen raitioliikenne Arkadiankadulta ja Kaivokadulta jouduttaisiin lopettamaan. Haagan, Munkkiniemen ja Lauttasaaren suuntien linja-autoliikennettä varten olisi järjestettävä pääteasema, josta olisi hyvät kävely-yhteydet keskustan eri puolille.

Lautakunta puoltaa suunnitelman hyväksymistä asteittain laadittavan asemakaavan pohjaksi ja katsoo, että Kampin alueen liikenne- ja pysäköintijärjestelyjä olisi vielä tutkittava. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä Vapaudenkadulta ja asematorilta kaupungin läntisiin osiin suuntautuvan liikenteen järjestelyihin, jolloin julkista liikennettä varten olisi varattava riittävät mahdollisuudet. Lisäksi lautakunta esittää käsityksensä, että keskustan asemakaavan edelleen kehittämisessä olisi liikennelaitoksen saatava olla edustettuna.

Urheilu- ja ulkoilulautakunta (liite H) toteaa akateemikko Aallon toteutaneen keskustasuunnitelmassa sen periaatteen, että kaupunkilaisille on varattava mahdollisuus liikkua jalkaisin puistomaisessa ympäristössä keskustasta periferian laajoille ulkoilualueille saakka. Suunnitelma liittyy lähes kaikilta osiltaan keskuspuiston alueeseen. Vastedes suoritettavassa yksityiskohtaisessa suunnittelussa on tarkoin pidettävä silmällä mm. sitä, ettei jalankulkuliikennettä keskuspuiston millään kohdalla katkaista. Laakson ja Haltiavuoren välisen valaistun ulkoilureitin katkeamisen estämiseksi olisi Pasilaan johdettavan läntisen moottoritien tiepenkereeseen tehtävä risteävien kävelyteiden kohdalle tunnelit tai vietävä sopivissa kohdissa moottoritie sillalla maaston läpi. Valtionrautateiden konepajan sijoittaminen keskelle puistoaluetta olisi ulkoilun kannalta täysin epäonnistunut ratkaisu. Lisäksi olisi Käsikynhaltijantien ja Nurmijärventien risteuksen liikennealueen sijoitus ja tarpeellisuus tutkittava, koska alue esitetyssä muodossaan kaventaa huomattavasti keskuspuistoa.

Kaisaniemen puiston kautta kulkevan liikenneväylän suunnittelussa

olisi pyrittävä sellaiseen ratkaisuun, joka säästää puistoaluetta mahdollisimman suuressa määrin.

Toimikunnan ehdotuksen mukaan tarvitaan Vapaudenkatua varten Eläintarhan urheilukentän alueesta noin kolmannes. Tämän vuoksi olisi vielä tarkoin tutkittava mahdollisuuksia siirtää po. väylä lähemmäksi nykyistä rautatielinjaa.

Messualueen liittämistä Käpylän urheilupuiston yhteyteen lautakunta pitää periaatteessa oikeana ratkaisuna. Urheilupuiston alueesta ja laitteista voidaan osaa, ei kuitenkaan korkealuokkaisia nurmialueita, käyttää myös messutarkoituksiin.

Hesperian pesäpallokentän tullessa konsertti- ja kongressitaloa rakennettaessa käyttökelvottomaksi on Laakson ratsastusstadion muutettava pesäpallokentäksi ja vastaavasti Ruskeasuon kenttä ratsastuskentäksi sekä Ruskeasuon jousiampumaradan lähellä oleva kenttä palloilukentäksi.

Asemakaavan laatimisen yhteydessä on lautakunnan mielestä välttämätöntä määritellä keskuspuiston rajat ja sen alueella olevien ulkoilureittien liittyminen muihin liikenneväyliin.

Muilta osin lautakunta yhtyy kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunnossa esitettyihin näkökohtiin.

Terveystenhoitolautakunta (liite I) korostaa rakennuskorttelien ja asuinympäristön viihtyisyyteen sekä asuntojen asuttavuuteen ja terveydellisiin olosuhteisiin liittyvien eräiden tekijöiden merkitystä yhdyskuntasuunnittelussa. Kasvavan liikenteen aiheuttaman melurasituksen haittavaikutuksia olisi pyrittävä poistamaan. Tällöin on ainoa varma keino riittävän etäisyyden jättäminen asuntoalueiden ja liikenneväylien välille. Tässä mielessä voidaan moottoritien sijoitusta keskustasuunnitelmassa pitää onnistuneena. Myös ilman saastumisesta aiheutuvien haittojen vähentämisen kannalta keskustasuunnitelmaa on pidettävä onnistuneena väljyytensä ja avaruutensa ansiosta.

Lautakunta puoltaa Pasilan alueen varaamista toimisto-, liike- ja virastotalojen rakennusalueeksi. Konepajatoimintaa ei po. alueelle pitäisi kuitenkaan ehdotetulla tavalla järjestää, koska siten kavennettaisiin keskuspuiston viheraluetta. Suunnitelmaa toteutettaessa olisi huolehdittava siitä, että rautatiealueen ja asutuksen väliin jää riittävä suoja-alue.

Kampin aluetta lautakunta pitää toimikunnan ehdottamassa muodossa riittävän avarasti suunniteltuna. Sen sijaan tuhansien autojen pysäköinnistä maanalaisiin kerroksiin aiheutuu vaikeita ilmastointiteknisiiä ongelmia, joiden terveydelliseltä kannalta hyväksyttävä ratkaiseminen on suunnitelman hyväksymisen edellytyksenä. Nykyisin on hyvinkin suurten maanalaisten pysäköintialueiden ilmastointi ratkaistavissa niin, ettei terveydellisiä haittoja pääse syntymään.

Terassitori antaa keskustasuunnitelmalle avaruutta ja väljyyttä, mikä on eduksi myös ympäristöhygieeniseltä kannalta. Toritasojen reunoihin suunnitellut liiketilat on mahdollista rakentaa niin, että ne täyttävät työhuoneille asetettavat vaatimukset. Torin alla olevat pysäköintitilat on ilmastoitava kunnollisesti. Töölönlahti ja Eläintarhanlahti pääsevät suunnitelmaa toteutettaessa entistä näkyvämpään asemaan. Sen vuoksi on välttämätöntä, että näiden vesien liiallinen rehevöityminen hyvissä ajoin estetään, jotta hajuhaittoja ei tulevaisuudessa pääse syntymään.

Kun keskustasuunnitelman toteuttamisen ei voida katsoa aiheuttavan sellaisia hygieenisii ongelmia, joihin ennakolta ehkäisevässä mielessä olisi puututtava, lautakunta puoltaa toimikunnan ehdotusta asemakaavan laatimisen pohjaksi edellä mainituin huomautuksin.

Palolautakunta (liite J) selostaa antamassaan lausunnossa eräitä keskustasuunnitelmaan sisältyvän alueen palosuojeluun liittyviä näkökohtia ja ilmoittaa, ettei sillä ole huomauttamista toimikunnan ehdotuksiin nähden. Kuitenkin lautakunta edellyttää, että lopullisten suunnitelmien laatimisen yhteydessä lautakunnalle varataan tilaisuus esittää mielipiteensä paloturvallisuuteen liittyvistä kysymyksistä.

Khn mielestä on ollut välttämätöntä asian laajakantoisuuden vuoksi saattaa suunnitelma tässä vaiheessa Kvston käsiteltäväksi, vaikka sen monen yksityiskohdan osalta on vielä suoritettava lisätutkimuksia ja vaikka suunnitelman vaiheittain tapahtuva toteuttaminen edellyttää Kvston kannanottoa kussakin tapauksessa erikseen.

Khs ilmoittaa, että Pasilaan suunnitellun tavarakeskuksen osalta Kvsto päätti 23. 3. 1966 (asia n:o 16) mm., että Helsinkiin maitse kuorma-autoilla ja rautateitse saapuvan tullinalaisen tavarantoimittamiseen ja tullikäsittelyyn sekä vastaavasti vientiin menevien lähetysten hoitamiseen tarkoitetun tavarakeskuksen perustamiseksi rautatien Pasilan uuden rata-alueen pohjoisreunaan rajoittuvalle Metsälän asutusalueen länsipuolella sijaitsevalle alueelle muodostetaan osakeyhtiö sekä että kaupunki vuokraa yhtiölle maa-alueen käypään tontin hintaan perustuvasta vuokrasta pitkäaikaisella sopimuksella.

Töölönlahden ranta-aluetta ja Hesperian puistoa koskevan asemakaavan muutoksen, joka käsittelee myös konsertti- ja kongressitalon alueen, Kvsto hyväksyi 8. 6. 1966 (asia n:o 13). Sisäasiainministeriö ei ole kuitenkaan vielä ratkaissut asiaa, vaan on palauttanut kaavan rakennushallituksen sitä vastaan tekemien huomautusten johdosta.

Edelleen Khs ilmoittaa Kvston päättäneen 22. 6. 1966 (asia n:o 24)

oikeuttaa kiinteistölautakunnan myöntämään rautatiehallitukselle oikeuden aloittaa välittömästi Helsingin päärautatieaseman ratapihan laajentamistyöt ratapihan itäpuolella olevalla n. 20 000 m²:n suuruisella, valtionrautateiden ratateknillisen toimiston ratapihajaoston karttapiirrookseen n:o 152/4/25. 5.1966 merkityllä kaupungin omistamalla alueella ja sopimaan rautatiehallituksen kanssa alueen käyttöä mainittuun tarkoitukseen koskevista yksityiskohtaisista ehdoista.

Kh:n mielestä keskustasuunnitelma voidaan ehdotetussa muodossa hyväksyä asemakaava- ja rakennusratkaisun pohjaksi. Eri lautakuntien tekemät huomautukset olisi kuitenkin mahdollisuuksien mukaan pyrittävä ottamaan huomioon yksityiskohtaisia suunnitelmia lopullisesti laadittaessa. Erityisesti olisi tällöin vielä tutkittava linja-autoaseman sijoituspaikka- ja suuruuskysymystä metronsuunnittelutoimikunnan ja kaupunkisuunnittelulautakunnan esittämien näkökohtien valossa. Keskustasuunnitelman toteuttamisesta aiheutuvien kustannusten arvioiminen lienee mahdollista vasta yksityiskohtaisten suunnitelmien valmistuttua.

Khs ilmoittaa vielä, että sen tarkoituksena on, mikäli Kvsto hyväksyy jäljempänä olevan ehdotuksen,

1) kehottaa kaupunkisuunnittelulautakuntaa

ryhtymään toimenpiteisiin Kampin aluetta, linja-autoasemaa, keskustan terassitoria ja Töölönlahden rannalle sijoitettavia julkisia rakennuksia koskevien asemakaavojen laatimiseksi sekä akateemikko Alvar Aallon laatimien piirustusten sisältämän Pasilan suunnitelman edelleen kehittämiseksi ottaen mahdollisuuksien mukaan huomioon lautakunnan sekä kiinteistölautakunnan, metronsuunnittelutoimikunnan, yleisten töiden lautakunnan, liikennelaitoksen lautakunnan, urheilu- ja ulkoilulautakunnan sekä terveydenhoitolautakunnan lausunnoissa esitetyt huomautukset sekä

tutkimaan tässä yhteydessä erityisesti linja-autoaseman sijoituspaikkaa ja laajuutta koskevaa kysymystä sekä tekemään siitä kiireellisesti erillisen esityksen Khlle ja

2) kehottaa kiinteistölautakuntaa tekemään Khlle esityksen keskustan asemakaavasunnitelmaan liittyvien valtionrautateiden aluejärjestelyjen edellyttämien aluevaihtojen suorittamisesta valtion kanssa.

Edellä olevan perusteella Khs esittää, että Kvsto päättäisi

hyväksyä akateemikko Alvar Aallon laatimista piirustuksista ilmenevät Kampin aluetta, linja-autoasemaa, keskustan terassitoria ja Töölönlahden rannalle sijoitettavia julkisia rakennuksia koskevat ehdotukset Helsingin keskustan asemakaava- ja rakennus-

ratkaisun pohjaksi, kuitenkin siten, että kysymys linja-autoaseman mahdollisesta sijoittamisesta toiseen paikkaan erikseen kiireellisesti tutkitaan, sekä

hyväksyä akateemikko Alvar Aallon laatimien piirustusten sisältämän Pasilan suunnitelman sen edelleen kehittämisen pohjaksi.

Helsingissä 17. 11. 1966.

V a k u u d e k s i:

Sulo Hellevaara.

KESKUSTAN ASEMAKAAVATOIMIKUNTA

Liite A

Kaupunginhallitukselle.

Kaupunginhallitus asetti 17. 4. 1958 keskustan asemakaavan edelleen kehittämistä varten toimikunnan. Lisäksi päätti kaupunginhallitus 10. 9. 1959 antaa akateemikko Alvar Aallon tehtäväksi mainitun toimikunnan johdolla ja valvonassa keskustan asemakaavan edelleen kehittämisen. Kaupunginhallitus päätti 2. 3. 1961 suunnittelutehtävän ulottamisesta käsittämään myös Pasilan alueen. Toimikunnan keskustaa koskeva suunnitelma valmistui 20. 3. 1961 (kaupunginhallituksen mietintö n:o 27/1961). Kaupunginvaltuusto hyväksyi 25. 10. 1961 (asia n:o 22) suunnitelman keskustaratkaisun edelleen kehittämisen pohjaksi.

Toimikunnan puheenjohtajana on ollut ylipormestari Lauri Aho sekä jäsenenä kansliapäällikkö Klaus Häkkänen, pääjohtaja Erkki Aalto, diplomi-insinööri Aulis Junttila, varatuomari Heikki v. Hertzen, professori Olli Kivinen, apulaiskaupunginjohtaja J. A. Kivistö, kiinteistöviraston päällikkö Alpo Lippa ja asemakaavapäällikkö, sittemmin kaupunkisuunnitteluviraston vs. päällikkö Väinö Tuukkanen sekä kaupunginarkkitehti Lauri Pajamies 8. 8. 1959 saakka, kaupunginarkkitehti Jaakko Kontio 5. 4. 1962—10. 10. 1963 välisenä aikana ja vs. kaupunginarkkitehti Sakari Siitonen sen jälkeen. Toimikunnan työvaliokuntaan ovat kuuluneet puheenjohtajana ylipormestari Aho sekä jäsenenä kansliapäällikkö Häkkänen, diplomi-insinööri Junttila, professori Kivinen ja virastopäällikkö Tuukkanen. Toimikunnan sihteerinä on ollut apulaiskaupunginsihteerinä Pentti Lehto. Toimikunta on työssään kuullut useita asiantuntijoita.

Työnsä suorittuaan toimikunta esittää seuraavaa:

1. P a s i l a.

Edellä mainitussa toimikunnan ensimmäisessä mietinnössä mainittiin mm. seuraavaa: »Kysymys rautateiden vastedes tarvitseman alueen laajuudesta on osoittautunut hyvin vaikeaksi. Huomioon ottaen henkilöautojen lisääntymisen sekä siirtymisen tavarankuljetuksissa autokuljetuksiin, eivät kaikki toimikunnan jäsenet ole voineet pitää rautatieliikenteen laajentumismahdollisuuksia niin huomattavina kuin mitä rautateiden johdon taholta on esitetty, varsinkaan kun Pasilan alueen vaikutusta pääaseman ratapihaan ei ole vielä selvitetty.»

Toimikunta mainitsi tehtävänsä laajentamista koskevassa esityksessään päärautatieaseman aluekysymystä käsiteltäessä käyneen selville, että kysymyksen ratkaisu osaltaan riippui siitä, millä tavalla Pasilan alue tulee järjestettäväksi. Valtionrautateiden edustajien taholta oli pidetty välttämättömänä, että päärautatieasemalla olisi henkilöliikenteen lisäksi säilytettävä myös lähtevä ja tuleva kiitotavaraliikenne sekä lähtevän kappaletavaran liikenne. Toimikunnan käsityksen mukaan olisi tutkittava, voitaisiinko Pasilan alueen järjestämisellä sinne tulevien tavara-asemien avulla keventää valtionrautateiden

aluetarvetta päärautatieaseman yhteydessä. Jotta tästä seikasta sekä Pasilan alueen käytöstä yleensäkin voitaisiin saada yksityiskohtaista selvyyttä, oli toimikunnan mielestä sille ja akateemikko Aallolle annettua tehtävää laajennettava siten, että se käsittäisi myös Pasilan alueen suunnittelun.

Valtionrautateilla on Pasilassa n. 210 hehtaarin suuruinen alue (liite 1). Pasilan aseman ja ratapihan pohjoispuolella oleva osa siitä on nykyisin suurimmalta osaltaan luonnontilassa. Keskellä aluetta on ollut suuri kaatopaikka. Alueen itäreunalla ovat pohjoiseen menevän pääradan ja länsireunalla rantaradan raiteet. Sen poikki kulkee lisäksi pistoraide. Valtio omistaa Ilmalan vesisäiliön ympärillä olevan alueen. Pasilan nykyisen asuntoalueen pohjoispuolella oleva valtion alue, jonka kaakkoisosassa on vielä tällä hetkellä valtionrautateiden autovarikko, on pitkäaikaisella vuokrasopimuksella vuokrattu Oy Yleisradio Ab:lle, joka aikoo jatkaa siellä jo aloittamansa laajan rakennusohjelman toteuttamista. Valtionrautateiden alueen pohjoispuolella olevat alueet omistaa kaupunki. Rautatiealueen itäpuolella raviradan kohdalla on kaupungin omistamaa maata, osittain kalliota ja osittain niittyä. Pasilan aseman koillispuolella nykyisin olevan varastoalueen omistaa kaupunki. Sen eteläpuolella on valtionrautateiden Pasilan konepajan alue. Päärautatieasemalle etelään menevän radan itäpuolella on Alppilan kohdalla kaupungin omistamaa kallioaluetta.

Toimikunta on saanut rautatiehallitukselta Pasilassa olevan rautatiealueen käyttöä koskevan luonnospiirustuksen (liite 2), mikä perustuu lopullisen ratapihasuunnitelman pohjaksi hyväksyttyyn yleissuunnitelmaan. Piirustuksen mukaan alueen itäreunaan, pääraiteiden länsipuolelle tulevat tulo-raiteet, tavara-asema, varikko ja pikakorjaus, kaukojunien asetteluraiteet, junarunkojen huolto ja paikallisjunien asetteluraiteet yhteiseltä leveydeltään noin 870 metriä. Alueen lounaisreunaan rantaradan raiteiden pohjoispuolelle on sijoitettu hallintorakennusten, postin lajittelukeskuksen sekä rautateiden ja postin autovarikkojen alueet. Alueen länsikulmaan on rautatiehallituksen mainitun piirustuksen mukaan sijoitettu konepaja ja sen tarvitsema eturaiteisto pitkin pohjoisrajaa suunnitellun Käpylä-Huopalahti yhdysraiteen eteläpuolelle. Ratapiirin varasto sijaitsee alueen koillis-kulmassa.

Rautatiehallituksen suunnitelman mukaan valtionrautatiet näin ollen tarvitsevat Pasilassa omistamansa alueen kokonaisuudessaan sekä vielä jonkin verran lisäaluetta kaupungilta. Toimikunnan mielestä on asianmukaista, että Ilmalan vesisäiliön pohjoispuolella oleva, valtionrautateiden maan ympäröimä, kaupungin omistama pienehkö alue luovutetaan vaihdossa valtiolle. Raviradan länsipuolella oleva alue, jonka saamista valtionrautateiden taholta perustellaan lähinnä tarkoituksenmukaisen kaarteiden saamisella raiteistolle, voidaan toimikunnan mielestä myös luovuttaa valtiolle. Lisäalueiden luovuttaminen Pasilan ratapiha-alueen luoteiskulmasta on sen sijaan vaikeampaa. Rautatiehallituksen esitys näet tarkoittaa sitä, että Huopalahdesta Käpylään rakennetaan uusi yhdysraide. Samalla rantarataa siirretään nykyistä etelämmäksi. Tämä johtaisi siihen, että Ruskeasuon, Kivihaan ja Haagan asuntoalueiden itäpuolella oleva keskuspuiston alue tulisi katkeamaan nykyistä leveämmältä. Tämä epäkohta voidaan kuitenkin välttää, jos Pasilan alueelta rantaradan suuntaan johtavat rautatieväylät tehdään kapeiksi ja radat varustetaan ko. kohdalla puistomaastoon sopivilla avarilla siltajärjestelmillä. Rautatien keskuspuiston viheraluetta katkaiseva merkitys jää tällöin vähäiseksi (liite 3). Erityisesti on lisäksi huomattava, että valtionrautateiden Pasilan

alueelle suunnittelema uusi konepaja on tarkoitettu sijoitettavaksi valtionrautateiden alueen länsikulmaan. Jos konepajaa ei kuitenkaan kysymyksessä olevalle alueelle tulla rakentamaan, olisi alue voitava säilyttää puistomaisena tai metsänä.

Valtionrautateiden Pasilassa omistaman alueen nykyisen pohjoisrajan suunta on sellainen, että sitä raiteistojen sijoituksen vuoksi on joka tapauksessa syytä oikaista. Sen lisäksi valtionrautateiden taholta perustellaan vaatimusta ratapiha-alueen laajentamisesta pohjoiseen päin pääasiassa eri raiteistoryhmien tarvitsemalla hyötypituudella ja osittain lisätilan tarpeella mahdollista uutta konepajaa varten. Toimikunta on eri vaihtoehtoja punnittuaan päättänyt suositella liitteenä 33 olevassa piirustuksessa merkityn aluevaihdon suorittamista Pasilassa. Kaupunki luovuttaisi valtiolle sieltä 20,6 ha ja valtionrautatiet kaupungille 12,8 ha. Kaupunki joutuisi siis Nordenskiöldinkadun pohjoispuolella olevalla alueella luovuttamaan vaihdossa valtionrautateille 7,8 ha enemmän.

Pasilassa olevien alueiden käyttöä arvosteltaessa on erityisesti huomattava niiden keskeinen sijainti kaupungissa. Pasilan alue on vain 4 kilometrin päässä kaupungin keskustasta. Jos Vapaudenkadun pohjoispäähän voidaan saada liittymät Pasilan kohdalla, parantaisi tämä Pasilan ja kaupungin keskustan yhteyksiä. Liittymät Pasilan alueelta eri moottori- ja muille teille olisivat tarpeen keskustatoiminnan edulliselle sijoittamiselle Pasilaan. Lisäksi olisi huolehdyttävä tehokkaan julkisen liikenteen järjestämisestä. Pasilan alueen tarkoituksenmukaisella käytöllä voidaan keventää ahtaalle Helsingin niemelle suuntautuvan liikenteen painetta. Siinä tarkoituksessa sinne olisi pyrittävä saamaan tilaa keskustatoiminnan työpaikkareserviiä varten. Yleisradio- ja televisiotoiminnan keskittämistä Pasilaan on tässä mielessä pidettävä tarkoituksenmukaisena.

Pasilan alueen ratkaisu liittyy välittömästi myös erääseen kaupungin tärkeään liikennekysymykseen. Kuten aikaisemmissakin kaupunkisuunnitelmissa on Pasilan alueen lounaiskulmaan maastoltaan edulliseen kohtaan suunniteltu liikenne-risteys, jossa idästä, pohjoisesta ja lännestä tulevat moottoritiet yhtyvät ja josta lähtee kaupungin keskustaan Vapaudenkatu (liite 4).

Pasilan asuntoalue.

Pasilan 13 hehtaarin suuruisen nykyisen asuntoalueen omistaa kaupunki, joka on sieltä vuokrannut tontteja yksityisille vuokramiehille. Voimassa olevia asuntoalueiden vuokrasopimuksia on n. 80. Rakennusten kunto on muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta varsin heikko. Rakennuksissa on keittiöt mukaan luettuina kaikkiaan n. 1 000 huonetta. Voimassa olevien vuokrasopimusten mukaan sai kaupunki ko. alueelta vuokratuloja vuonna 1963 yhteensä n. 12 500 mk. Alueella on kaupungin vesijohto ja osittain viemäriverkko. Kadut ovat jyrkkä-nousuisia. Mikäli alue säilytettäisiin nykyisen tapaisena asuntoalueena, muodostuisivat kunnallisteknillisten töiden kustannukset suhteettoman suuriksi. Vuokra-alueiden järjestelystä 9. 3. 1962 annetun lain mukaan vuokramies voidaan siirtää, jos vuokra-alueella teollisuusalueena, liikerakennusten tai asuntokerrostalojen alueena taikka muutoin on huomattavasti suurempi arvo kuin mihin se voitaisiin arvioida, mikäli sitä edelleen käytettäisiin po. vuokramiehen asuntoalueena.

Pasilan nykyinen asuntoalue olisi toimikunnan mielestä varattava virasto- ja konttoritaloalueeksi tai muuhun samantapaiseen toimintaan, joka aikanaan katsotaan tarpeelliseksi, jolloin edellytetään, että liikenneyhteydet saadaan asianmukaisesti järjestetyiksi. Alueelle voitaisiin rakentaa n. 160 000 neliömetriä kerrosalaa. Sen sijaan toimikunta katsoo, ettei alue sijoituksensa puolesta ole sopiva asuntoalueeksi.

Pasilan länsiosaa koskeva suunnitelma on esitetty liitteissä 5 ja 7.

Idänpuoleinen alue.

Itäpuolella Pasilan asemaa olevasta alueesta on moottoritien eteläpuolelle jäävä osa suunniteltu niin ikään liike- ja konttorirakennuksia varten, joita sinne voidaan rakentaa 90 000 kerrosneliömetriä.

Tämän alueen käyttösuunnitelmaa harkittaessa on tutkittu mm. Suomen Messut Osuuskunnan aluetarvetta. Messujen käytettävissä nykyisin olevat tilat ovat osoittautuneet riittämättömiksi kansainvälistä tasoa olevaa näyttelytoimintaa ajatellen. Toisaalta ei kuitenkaan olisi toivottavaa, että näyttelytoiminta jouduttaisiin sijoittamaan liian kauas kaupungin keskustasta. Tässä suhteessa Pasilan alue olisi keskeisyydessään varsin sopiva.

Pasilasta Lahteen päin johtavan moottoritien pohjoispuolelta voidaan varata riittävän suuri alue messutoimintaa varten. Sen pohjoispuolella oleva alue, johon sisältyy myös nykyinen raviradan alue, jäisi edelleen urheilualueeksi, mutta voisi tarvittaessa olla tilapäisesti käytettävissä myös messutarkoituksiin. Messujen käyttöön voisi näin ollen tulla suurten messujen aikana alue, joka rajoittuisi idässä Mäkelänkatuun, pohjoisessa Koskelantien, lännessä rautatiealueeseen ja etelässä vastaiseen Lahden moottoritiehen.

Pasilan itäistä osaa koskeva suunnitelma on esitetty liitteissä 6 ja 7.

Tullinalaisen tavarantoimikunnan tavarakeskus ja tavaralinjaliikenteen asemat.

Toimikunta on joutunut käsittelemään myös mahdollisen tullinalaisen tavarantoimikunnan tavarakeskuksen aluetarvetta. Kaupunginhallituksen 14. 12. 1961 asettama vapaa-varastokomitea on pitänyt aluevarauksen tekemistä välttämättömänä. Tuontia on alettu harjoittaa huomattavassa määrin myös maitse sekä idästä että lännestä. Tullinalaisen tavarantoimikunnan aluetarpeeksi on ilmoitettu n. 15 hehtaaria. Keskustan asemakaavatoimikunnan mielestä voisi kysymyksessä olevaan tarkoitukseen, mikäli sellaisen järjestäminen osoittautuu tarpeelliseksi, tulla kysymykseen välittömästi Pasilan ratapiha-alueen pohjoispuolella oleva alue. Se sijaitsee itä-länsisuunnassa Metsälän asuntoalueen länsipuolella. Myös raideyhteys alueelle saadaan tarkoituksenmukaisesti järjestettyä.

Pasilan alueen suunnittelun yhteydessä on keskustan asemakaavatoimikunta käsitellyt myös kysymyksiä tavaralinjaliikenteen asemien sijoittamisesta. Kiitolinja-autojen käytössä nykyisin olevat tilapäisalueet ovat sekä riittämättömiä että sijainniltaan sopimattomia. Riittävän suurta aluetta, johon kaikilta suunnilta tuleva ja jatkuvasti lisääntyvä tavaralinjaliikenne voitaisiin keskittää, ei ole voitu

osoittaa. Parhaana mahdollisuutena on pidetty sitä, että tavaralinjaliikenteen asemia tehdään useampia, lähinnä eri suunnilta tulevien pääteiden varsille. Lisäksi on otettava huomioon, että tällä hetkellä ei ole täyttä kuvaa siitä, millaiseksi tavaralinjaliikenne tulee vastaisuudessa muodostumaan. Jos tavaralinjaliikenne keskittettäisiin vain yhteen paikkaan kaupungissa, aiheutuisi siitä myös turhaa ja haitallista sisäistä liikennettä. Ensimmäisenä tavaralinjaliikenteen asemana tulisi kysymykseen juuri Pasilan lähettäviltä määrättävä paikka.

Tällaiseen tarkoitukseen on toimikunta pitänyt sopivana itä-länsisuuntaista aluetta Pasilan rautatiealueen pohjoispuolella, liitteessä 33 merkityllä paikalla. Alueen pinta-ala on n. 15 hehtaaria. Näin sijoitettuna se ei haittaa suunnitellun keskuspuiston jatkuvuutta pohjoiseen. Toimikunnan mielestä olisi lisäksi tarpeellista ryhtyä ensi tilassa tutkimaan mahdollisuuksia aluevarausten tekemiseen myös muiden pääteiden varsille tulevia kiitolinja-asemia varten.

Osa tavaralinjaliikenteen kuljettamista tavaroista vaatii tullikäsitteilyä. Pasilaan tulevalle tavaralinjaliikenteen asemalle olisi vastaisuudessakin keskittävä kaikki tullikäsitteilyä vaativa tavaralinjaliikenne.

Kaupunginhallituksen 23. 1. 1964 asettama tavarakeskustoimikunta on 30. 6. 1964 kiirehtinyt tullinalaisen tavarantavarakeskuksen alueen varaamista. Toimikunta on lisäksi esittänyt, että tavarakeskuksen vastaista laajentamistarvetta ja tavaralinjaliikenteen asemaa varten varattaisiin yhteensä n. 10 hehtaarin suuruinen alue.

2. K a m p p i.

Pasilaa koskevan asian käsittelyn rinnalla on toimikunta pitänyt välttämättömänä edelleen tutkia ja kehittää ensimmäiseen mietintöönsä sisältyvää ehdotusta Kampin alueen järjestelystä, jonka kaupunginvaltuusto on 25. 10. 1961 (asia n:o 22) periaatteessa hyväksynyt. Kampin aluetta on tutkittu erityisesti rakennusten korkeutta, kerrosalan määrää, liikenneväyliä, pysäköimistöjä ja alueen rakentamiskustannuksia koskevien kysymysten kannalta.

Akateemikko Alvar Aalto on Kampin alueen toimisto- ja liikekeskukseksi muodostumisen asemakaavallisesta ja kaupunkitaiteellisesta taustasta esittänyt toimikunnalle seuraavaa:

»Helsingin cityalue tarvitsee joka tapauksessa laajentumisen siitäkin huolimatta, että kaupallisia cityn luontoisia ryhmyksiä syntyy myös Pasilan alueelle. Tämän luontoista cityaluetta ei käy siirtäminen suuremmassa määrin sen luonnollisen kasvialueen ulkopuolelle. Kampin alue sijaitsee juuri niissä »suistoissa», missä liikenneväylät hajoavat tavannumukaiseksi katuverkostoksi.

Kaupungin koko elimistön kannalta olisi Kampin alueen muu käyttö kuin city- ja liikennealueeksi epäorgaaninen idea. Kampin alue on luonnollisin mahdollinen jatko cityalueen laajentumiselle ja kuten edellä on sanottu, tämän alueen oikealla tavalla rakentamisella saadaan se liittymään sekä uusiin että vanhoihin liikenneväyliin.

Kaupungin kuvan kannalta ja niin ollen siis rakennustaiteelliselta kannalta olisi Kampin alueen tyhjäksi jättäminen tai puolittainen tai arkaileva rakentaminen

suoranainen katastrofi. Lisäksi eduskuntatalon läheisyys edellyttää täsmällisesti hallitun ja massoiltaan oikealla tavalla jäsennetyn kaupunginosan syntymisen nimenomaan tähän kohtaan. Tämän kaupunginosan yhtenä ominaisuutena tulee olla nykyisen cityalueen (Sokos-Forum) päättäminen arkkitehtoonisesti, sillä kun ei nykyisin ole lainkaan rakennustaiteellisesti hallittua päätöskohtaa. Tässä vaaditaan rakennuskorkeuksia, jotka pystyvät tähän harmooniseen päättämiseen, mutta toisaalta niin, että rakennusryhmät madaltuvat välittömästi eduskuntataloa kohden tämän rakennuksen rytmiin sopivalla tavalla.

Helsingin uusi keskus, »terassitorii»—Töölönlahti, toimii oikealla tavalla ainoastaan, jos sen yhtenä sivuavana elementtinä on kaupallinen cityalue. Näin ollen myöskin uuden keskuksen kannalta Kampin alueen rakentaminen nyt ehdotetulla tavalla on välttämätön yksityiskohta oikean ja elävän kokonaisuuden syntymiselle. Alueen sijainti, suhteessa sellaisiin liikenne-elementteihin kuin rautatieasema, linja-autoasema, pääväylät, on erinomainen ja Helsingin luonnollisen keskustaryhmituksen painopisteessä.

On myös selvää, että tuhansia autoja käsittävän paikoitusjärjestelmän täytyy sijaita pääliikenneväylien »suistoissa», jolloin liikenteen rasitus varsinaiseen katuverkkoon kevenee. Kampin alueella saadaan aikaan ideaalinen yhteys paikoitus-, liikenne- ja toimistokerrosten välillä. Kampin aluetta vastaavan paikoitusfrekvenssin aikaansaaminen jo nykyisin yksityisten hallussa olevissa kortteleissa kohtaa ylivoimaisia vaikeuksia, ellei se ole suorastaan mahdotonta.

Kysymyksessä ei ole tavanomainen tonttiasemakaava, vaan täydellinen kaupunginosamekanismin toteutus, joka saadaan yhtenä kokonaisuutena rakennetuksi. Kamppi on laajentuvan cityalueen ensimmäinen ja suhteellisen pitkäaikainen etappi.

Helsingin keskustan koko liikennerungon ratkaisuperiaate, liikenteen johtaminen sen sydänosista suoraan pääväylille, on toteutettavissa Kampin alueen ja Mannerheimintien nivelkohdassa edullisten korkeussuhteiden vuoksi.»

Toimikunta yhtyy akateemikko Aallon lausunnossa esitettyihin näkököhtiin.

Kampin alueen uudelleen järjestelystä on toimikunta pyytänyt Insinööri-toimisto Magnus Malmbergilta lausunnon, joka on mietinnön liitteenä 8. Jäljempänä esitetyt Kampia ja terassitoria koskevat kustannustiedot perustuvat sanotun lausuntoon.

Mannerheimintie on Hankkijan kohdalla tasossa + 8,0. Pohjoisen Rautatiekadun ja Runeberginkadun risteys on tasossa + 14,5, Fredrikinkadun ja Kampinkadun + 19,0, Kampinkadun ja Annankadun + 16,0 sekä Annankadun ja Simonkadun tasossa + 18,0. Nämä korkeuserot huomioon ottaen on Kampin alueelle suunniteltu tasot + 3,1, + 7,3, + 12,2 ja + 16,0. Näistä ensiksi mainittu taso olisi henkilö- ja pakettiautojen pysäköimistä varten ja taso + 7,3 ajoneuvoliikennettä varten. Nämä tasot olisi pääosiltaan rakennettava yhtenäisin pilarijärjestelmin. Määräykset tästä olisi sisällytettävä asemakaavaan ja tonttien luovutusehtoihin.

Piirustukset Kampin alueesta sekä liikenne- ja paikoitustasoista ovat mietinnön liitteenä 9—12.

Jo ensimmäisessä mietinnössään toimikunta mainitsi, että Kampin alueella

on tasossa + 4,0 (tarkistettuna taso + 3,1) pysäköimistilaa n. 2 000—2 500 autoa varten. Mannerheimintien, Eteläisen Rautatiekadun, Runeberginkadun, Kampinkadun ja Simonkadun rajoittamalle Kampin alueelle on suunniteltu toimistotilaa n. 20 000 henkilön työpaikkaa vastaavat 257 000 kerrosneliömetriä, johon on laskettu mukaan Kampin alueelle jo nyt rakennetut liiketalot. Mainitusta 257 000 kerrosneliömetrin määrästä on käytännön mukaan n. 75% eli n. 200 000 varsinaista huoneistotilaa. Rakennusasetuksen 55 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan tontilla tulee olla yksi autopaikka toimistojen, liikehuoneistojen ja niihin verrattavien tilojen yhteenlaskettua huoneistoalan 100—150 m² kohti. Tämän mukaan tulisi Kampin tonteilla olla n. 1 350—2 000 autopaikkaa. Rakennushallituksen antamien uusien ohjeitten mukaan vaaditaan nykyisin yksi autopaikka sataa kerrosneliömetriä kohti. Tämän mukaisesti paikkoja tarvittaisiin n. 2 700 autolle. Toimikunnan mielestä tämäkin määrä ilmeisesti osoittautuu Kampilla liian pieneksi. Toimikunnan mielestä olisi Kampin alueella pyrittävä järjestämään ainakin 5 000 autopaikkaa. Se autopaikkamäärä, joka Kampin alueelle voitaisiin tämän alueen lähiaikoina vaatiman autopaikkatarpeen lisäksi järjestää, palvelisi toistaiseksi myös lähiseutujen taloja. Kampin autopaikkojen vaikutus ulottuisi yli 500 m:n etäisyydelle joka suuntaan.

Myös taso — 0,5 voitaisiin rakentaa pysäköimistiloiksi. Sen rakentaminen on otettu huomioon myös liitteessä olevissa piirustuksissa (liite 13). Kaupungin kustannuksella rakennettavan alueen osalta tämä taso tulisi Insinööritoimisto Magnus Malmbergin laskelmien mukaan maksamaan n. 16 000 000 mk. Vesipaineeristuksen vuoksi kysymyksessä oleva taso tulee ylempiä kalliimmaksi. Tason — 0,5 rakentamisella voitaisiin mainitulle Kampin ja linja-autoaseman alueelle saada sijoitettua autopaikkoja lisää n. 3 000. Autopaikkojen kokonaismääräksi tulisi silloin 8 000. Näistä olisi n. 7 000 itse tonttien alueella ja loput niiden ulkopuolella eli sillä kaupungin omistukseen jäävällä alueella, jota ei tarvita liikenneväyläksi. Autopaikkojen mainitun kokonaismäärän edellytyksenä luonnollisesti on, että po. alueelle nyt johtavat ja vastaisuudessa rakennettavat väylät pystyvät nielemään pysäköinnin aiheuttaman liikenteen. Kustannussyistä toimikunta ei kuitenkaan pidä suotavana tason — 0,5 rakentamista ainakaan sille Kampin alueen osalle, joka on rakennettava kaupungin kustannuksella. Mikään ei kuitenkaan estä myös mainitun tason käyttämistä tonttien alueilla.

Kampin alueen liikenteellinen kokonaissuunnitelma on pysynyt toimikunnan ensimmäisessä mietinnössä esitetyn keskustasuunnitelman mukaisena. Kuitenkin on väylien liikenteenvälityskykyä eräin muutoksin lisätty ja liikenneväylien nousut tässä mielessä tarkistettu. Tällöin on todettu, että jyrkin nousu 1 : 20 (5%) tulisi olemaan laskeuduttaessa Rautatiekadulta ramppia myöten jalankulkutason alle. Muut nousut tulevat olemaan enintään 1 : 25 (4%). Vertailun vuoksi mainittakoon, että Simonkadun jyrkimmän osan kaltevuus on nyt n. 1 : 13 (7,7%). Toimikunta edellyttää lisäksi, että Kampin alueen liikenteellisen kokonaissuunnitelman yksityiskohtia edelleen tutkitaan. Sitä voi erityisesti vaatia esimerkiksi liittyminen ympäröivään katuverkkoon.

Kampin alueen liikennekaaviot ovat mietinnön liitteinä 14—17.

Kampin alueella olevien ja sinne suunniteltujen rakennusten kerrosalat ovat seuraavat (liite 18):

A Lasipalatsin kohdalle tuleva rakennus	60 450 m ²
B Simonkadun varrelle tuleva korkea rakennus	25 200 »
C Kampin nykyiselle kentälle tulevat kolme »tornia»	58 460 »
D Kampinkadun suuntainen »arkadirakennus»	10 950 »
E Sähkölaitoksen tontin uusi rakennus	14 500 »
	169 560 m ²
Hankkija + Maitokeskus	26 200 »
Sähkölaitos	4 400 »
Autotalon ja Pohjan kortteli	42 700 »
Valtioneuvoston kirjapaino	13 800 »
Kerrosalan kokonaismäärä	256 660 m ²

Mainittujen uusien korttelien pinta-alat ovat suunnilleen seuraavat: A 12 000 m², B 12 450 m², C 18 480 m², D 5 100 m², E 2 470 m², yhteensä 47 750 m². Rakennusten huoneyksikkömäärät ovat seuraavat: A 1 727 hy, B 720 hy, C 1 670 hy, D 313 hy, E 457 hy, yhteensä 4 887 hy.

Kampin alueen pinta-ala on 141 900 m². Siellä nyt olevien rakennettujen kortteleiden pinta-ala on 19 372 m² ja suunniteltujen 50 500 m². Kaupungin hallintaan ja rakennettavaksi jäävän liikennealueen yhteispinta-ala on näin ollen noin 7 200 m². Katualueelle rakennettavien liikenneväylien ulkopuolelle jää eri tasoissa yhteensä n. 36 000 m² kerrosalaa, jota voidaan esimerkiksi vuokrata. Kerrosalan suhde alueen pinta-alaan on 1,77. Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tonttialaan on 3,35. Kaupungin kustannuksella rakennettavan alueen louhinnan ja maankaivuun, rakennusteknillisten töiden sekä saniteetti-, sähkö- ja maalaustöiden on arvioitu tulevan maksamaan yhteensä n. 43 000 000 mk.

3. Linja-autoasema.

Toimikunta on pitänyt tarpeellisena myös tarkistaa ja kehittää linja-autoasemaa koskevaa suunnitelmaa. Toimikunta pitää edelleenkin linja-autoasemalle parhaana mahdollisena paikkana Malminkadun, Runeberginkadun ja Eteläisen Rautatiekadun välillä olevaa aluetta.

Kaupunginhallitus päätti 24. 5. 1962, että aikaisemmin suunnitellusta linja-autoaseman huonetilojen väliaikaisesta siirtämisestä Tennistaloon luovutaan. Sitten kaupunginhallitus 14. 3. 1963 kiinteistölautakunnan esityksestä päätti asettaa toimikunnan laatimaan uuden linja-autoaseman huoneohjelmaa. Toimikunta on saanut työnsä valmiiksi 17. 3. 1964.

Uuden linja-autoaseman rakentamiselle ovat edellytykset olemassa sen jälkeen kun jo päätetty, alueella olevien laitosten siirto on suoritettu, mikä tapahtunee vuoden 1965 loppuun mennessä. Toimikunta on pitänyt erittäin tärkeänä, että linja-autoasema voi liikenteellisesti toimia jo ennen Kampin alueen uudelleenrakentamista. Väliaikaisen ratkaisun on myös liityttävä lopulliseen suunnitelmaan.

Edellä mainittu linja-autoaseman huoneohjelman laatinut toimikunta on mietinnössään katsonut, ettei tason — 0,5 rakentaminen liity toiminnallisesti

varsinaiseen linja-autoasemaan. Tätä tasoa käytettäisiin henkilöautojen paikoitus-tilana ja sen rakentamisesta voitaisiin päättää erikseen. Keskustan asemakaava-toimikunta ei, kuten edellä on mainittu, ole kustannussyistä pitänyt suotavana tason — 0,5 rakentamista ainakaan sille Kampin alueen osalle, joka on rakennettava kaupungin kustannuksella. Mikään välttämätön tarve ei pakota ulottamaan mainittua tasoa myöskään linja-autoaseman alueelle. Sen pois jättäminen linja-autoaseman alueelta merkitsee tosin n. 1 000 henkilöautopaikan vähennystä.

Varsinaisena linja-autoaseman tasona tulisi jo heti alusta pitäen olemaan taso +7,3. Tämän tason alapuolella oleva kerros voidaan heti rakentaa lopulliseen kuntoon ja käyttää pysäköimisalueena. Linja-autoaseman henkilöliikenteen laiturit voidaan myös heti rakentaa varsinaiseen paikkaansa. Tavara-laiturit, jotka lopullisessa suunnitelmassa on ajateltu Fredrikinkadun ja Runeberginkadun väliselle osalle maan alle, tulisivat aluksi sijoitettavaksi Malminkadun ja Runeberginkadun välisen alueen kaakkoisnurkkaan maan alle. Ennen Kampin alueen väylien rakentamista joutuvat linja-autot tulemaan linja-autoasemalle Runeberginkadun nykyisen rautatiesillan kautta. Linja-autoasemalta lähtevät linja-autot joutuvat ylittämään satamaradan Malminkadun leikkausmuurin kohdalle rakennettavalla tilapäisellä ylikulkusillalla ja menemään sitten Leppäsuon alueen kautta Mechelininkadulle. Mainittu tilapäinen ylikulkusilta alkaa linja-autoaseman tasosta +7,3, ylittää nykyisessä tasossa olevan satamaradan korkeudella n. +14 ja laskeutuu satamaradan luoteispuolelle korkeudelle n. +9 tai +10. Jos suunniteltu satamaradan siirtäminen saadaan siihen mennessä toteutettua, pienenee sillan korkeus vastaavasti. Lopullisessa ratkaisussa ei sillassa tule olemaan suurta nousua.

Akateemikko Alvar Aalto on esittänyt toimikunnalle linja-autoaseman laiturijärjestyksestä ja mitoituksesta seuraavaa:

»Linja-autoliikenteen pääasiallinen jaotus:

Kaukoliikenne, jota varten nykyisellä linja-autoasemalla on 31 laituria, *lähiliikenne*, jonka laitureita varsinaisen linja-autoaseman välittömässä läheisyydessä on 32 ja rautatientorilla 18, sekä *paikallisliikenne*.

Lähi- ja paikallisliikennettä on pidettävä kaukoliikenteestä erillisenä tutkimuskohteena. Ne on täydellisesti sidottu kaupunkiorganismien muuhun kehitykseen ja niiden on oltava mahdollisimman joustavia tulevaisuuden kaikissa vaiheissa. Niitä ei ole sidottava kiinteisiin liikennejärjestelyihin. Tämän vuoksi niitä ei ole haluttu kytkeä nyt käsiteltävänä olevaan asiaan. Ratkaisuihin on kuitenkin otettu huomioon mahdollista metroa koskevat suunnitelmat.

Mitä tulee kaukoliikenteeseen, voidaan sen tulevaisuuden ominaisuuksia päätellä siitä kehityksestä, mitä on tapahtunut muissa autokannan kehityksessä edellä olevissa, mutta asutustiheydeltään samanlaisissa maissa. Kaukoliikenteen kasvuprosentti on ollut huomattavasti pienempi kuin vastaava kaupungin liikenteen lisääntymisprosentti.

Kyseisten esikuvien mukaan arvioituna esitetty linja-autoaseman kasvureservi tulee riittämään niin kauaksi, kuin asemakaavasuunnittelua yleensä voidaan ajatella, eli n. 25—30 vuotta.

Nykyisellä linja-autoasemalla on pinta-alaa likimäärin seuraavasti (laituri-alue = varsinaiset laiturikorokkeet + niihin välittömästi liittyvä liikennealue):

Kaukoliikenteen laiturialuetta	7 700 m ²
Lähiliikenteen laiturialuetta	5 300 »
Kappaletavara-aseman kuormausaluetta ilman varasto-	
pinta-alaa	1 500 »
Linja-autojen paikoitusaluetta	12 000 »

Vastaavat yksikköluvut:

- 31 lähtevän kaukoliikenteen laituripaikkaa
- 12 saapuvan kaukoliikenteen laituripaikkaa
- 32 lähiliikenteen laituripaikkaa

Suunnitellun linja-autoaseman vastaavat luvut:

Laiturialuetta	23 000 m ²
Kuormausaluetta katutasossa	3 000 »
» liikennetasossa	4 200 »
Lisäkuormausaluetta loppuvaiheessa	1 000 »
Paikoitusaluetta maanalaisessa kerroksessa, välivaiheessa	29 500 »

Vastaavat yksikköluvut:

- 49 lähtevän liikenteen laituripaikkaa
- 13 saapuvan liikenteen laituripaikkaa
- 220 paikoituspaikkaa busseille em. paikoituskerroksessa, välivaiheen aikana.

Nykyisen linja-autoaseman kaukoliikennelaiturit ovat pistolaiturityyppiä, joka on yleisön kannalta turvallinen erottaessaan auto- ja jalankulkuliikenteen toisistaan, mutta hidas liikenteen välityskyvyiltään.

Uuden aseman laiturit on suunnitelmassa esitetty suorasivuisina pitkinä saarilaitureina, joiden joustavuus on sekä ajan että paikkamäärän suhteen mahdollisimman suuri.

Yllä olevassa luettelossa yhdellä paikalla tarkoitetaan 17 juoksumetriä laiturilinjassa. Mukana on siis jo varaus autojen pituuden kasvamiseksi 13 metriksi. Jos lähtöjä tapahtuu samanaikaisesti sarjoina, on mahdollista paikkatiloja tiivistää ja lisätä niitä neljänneksellä. Tavarankuormausaseman ja odotuspaikoituksen sijoituksen ansiosta voidaan kunkin laituripaikan käyttömäärääkin lisätä. Huomioon ottaen edellä mainitut tekijät on uuden aseman kuljetuskapasiteetti yli 150% suurempi kuin nykyisen kaukoliikenteen aseman, ts. uusi asema on tehokkuudeltaan 2,5-kertainen nykyiseen verrattuna.

Valmiina on aseman bussipaikoitukselle varattu tilat (50—60 bussia) liikennetasolla + 7,3 alueen etelälohkolla. Tämä tarkoittaa lyhytaikaista bussien odotuspaikoitusta ennen niiden ajoa laiturialueelle. Bussien odotustilat varsinaisten laiturisiipien välissä ovat tarpeelliset autojen nopean ja joustavan siirtymisen vuoksi lähtöpaikoilleen.

Linja-autoaseman alueelle on sijoitettu polttoaineen jakelupisteet, mutta varsinainen huolto ja pitkäaikainen (yli 2 t.) paikoitus on järjestettävä Pasilan alueen suunnittelun yhteydessä varatulle tavaralinjaliikenteen aseman alueelle.

Laskettuna auton 6 minuutin keskimääräisellä viipymisajalla laituripaikalla, pystyy suunniteltu linja-autoasema syöttämään ulos n. 600 autoa tunnissa. Automäärä jakaantuu 3 kaistan osalle, jotka välittömästi ja risteysvapaasti liittyvät keskusväylän jatkeen ja Jorvaksentien ajoratoihin.»

Linja-autoaseman lähtö- ja tulolaitureille saatavia tiloja on toimikunnan kuulemien asiantuntijain mielipiteen mukaan pidettävä riittävinä. Toimikunta viittaa mietinnön liitteinä (liite 19) olevaan Oy Matkahuolto Ab:n toimitusjohtajan Y. Wänttisen lausuntoon. Lopullista suunnitelmaa tehtäessä on otettava huomioon linja-autojen huoltotilojen ja pysäköintipaikkojen järjestäminen, invalidien liikkumismahdollisuudet sekä laituritilojen mahdollisimman tehokas käyttö.

Linja-autoasemaa koskevat piirustukset ovat liitteinä 20 ja 21.

4. Keskustan terassitori.

Toimikunta on edelleen käsitellyt keskustaan suunniteltua terassimaista toria koskevia kysymyksiä. Akateemikko Alvar Aalto on suorittanut lisätutkimuksia ja antanut seuraavan lausunnon:

»Helsingin uuden keskustasuunnitelman tultua Helsingin kaupunginvaltuustossa periaatteessa hyväksytyksi, oli jo silloin keskustan asemakaavatoimikunnan taholta esitetty kaikki ne syyt, jotka vaativat Helsingille uuden, sen nykyistä elämää palvelevan keskuksen, joka samalla sitoisi itseensä kaupungin kulttuuri-toimintoja varten tarvittavat uudet julkiset rakennukset. Samalla alleviivattiin julkisten rakennusten keskinäistä yhteistoimintaa sekä sitä poikkeuksellista etua, joka Helsingissä voidaan aikaansaada ryhmittämällä nämä rakennukset yhdeksi kokonaisuudeksi, joka korostaisi Helsingin luonnetta maan pääkaupunkina.

Tähän on lisättävä vielä, että on olemassa luonnollinen avoimen tilan, toripinnan tarve Töölönlahden vesialueen ja kaupungin katuverkon välillä. Tori toimisi välittävänä elementtinä siinä tilasarjassa, jonka muodostavat Mannerheimintie — kyseinen toripinta — Töölönlahden vesipeili.

Cityn keskellä olevaa vesialuetta ei sitä ympäröivä puisto missään tapauksessa yksin pysty aktivoimaan kaupunkitaiteellisenä tekijänä. Vesialue ei siis saa jäädä rantaviivansa vangiksi, vaan se olisi arkkitehtonisesti yhdistettävä jo rakennettuihin katu- ja aukiotiloihin. Siten tämä tori on Mannerheimintien avaus Töölönlahdelle ja sitä kautta välttämätön ehto aukiotilojen (Erottaja, Asemakio, Kampintori) yhdistämiseksi pohjoiseen jatkuvaksi tilasarjaksi.

Toripinta on myöskin kokoava elementti liikenteellisesti. Sinne saadaan syntymään tulevien pääliikenneväylien välittömään tulokohtaan tälle liikenteelle välttämätön paikoituskeskus kohdalla, jossa päätuloväylät jakautuvat kaupungin cityalueelle. On luonnollista, että tällainen n. 3 500 paikoitettua autoa sisältävä torimuodostelma avaa mahdollisuudet toisenlaisiin menetelmiin kuin mitä paikoituksen järjestely tontti tontilta ahtaassa keskustassa voi aikaansaada. On ajateltavissa, että Helsingin cityn vanhojen kiinteistöjen vaikea paikoitusratkaisu voitaisiin osittain järjestää siten, että cityn ahtaalla alueella olevat kiinteistöt voisivat kaupungilta lunastaa itselleen paikoitusalueita tästä paikoitusjärjestelmästä.

Kampin alueen keskuksessa olevat paikoitusilat ovat lähinnä sinne tulevia suuria kiinteistöjä varten sekä yleisiä paikoitusiloja. Tällainen jako sopii parhaiten Kampin cityalueelle, jota vastoin tori olisi pääasiallisesti tarkoitettu muitten kiinteistöjen lunastamiksi paikoitusalueiksi.

Kun torin yhteyteen lisäksi tulee liikehuoneistoja n. 15 000 m², antavat paikoituslunastukset sekä liikehuoneistot yhdessä huomattavaa taloudellista pohjaa torin ja sitä ympäröivän liikennealueen finansioimisessa.

Toriin sisältyvät seuraavat käyttötarkoitukset:

1) Paikotusalue, johon sisältyy lisäksi liikenne kadulta toria reunustaville rakennuksille.

2) Liiketiloja, kuten myymälä-, ravintola- ja varastotiloja sekä mahdollisesti hotellihuoneita, viimeksi mainitut torin Töölönlahteen rajoittuvassa päässä.

Torirakennus liittyy sekä konstruktiivisesti että liikenteellisesti tiiviisti keskusravintolaan ja viaduktiin, näiden risteykseen ja yhteyksiin Mannerheimintiehen ja osaksi Asema-aukioon.

Pitkin torirakennuksen itäisivua ja ratapihaan liittyen on Töölön kappale-tavara-asema kuormaustiloinen.

Postitalon pohjoissiiven edessä sijaitsevat postiautoaseman tilat. Täältä samoin kuin kappale-tavara-asemalta ovat liikenneyhteydet keskusravintolalle, Man-nerheimintielle ja Asema-aukiolle.

Avointa toripinta-alaa on yhteensä n. 94 500 m² rajoittuen lännessä edus-kuntatalon kohdalla Mannerheimintiehen, pohjoisempana julkisten rakennusten itälinjaan. Pohjoisrajana on Töölönlahti, idässä Vapaudenkatu ja viaduktin kannen yläpuoliset liikennetilat sekä etelässä Mannerheimintie, Postikatu ja Postitalo.

Satamarata, joka kulkee pohjoisesta tullessa aluksi Vapaudenkadun alla, siir-tyy ennen kaartumistaan länteen sen sivulle (korkeudella ± 0). Tämä tunneli jakaa torin sekä toiminnallisesti että konstruktiivisesti varsinaisen toripinnan alla kahteen eri osaan. Pohjoisempi osa käsittää 120 500 m² kerrosalaa, josta paikoitusta on 105 900 m² sekä torirakennuksen pohjoispäässä ja terassien sivuilla sijaitsevia myymälä-, liike- ja varastotiloja 14 600 m². Tämä osa torirakennuk-sesta on sieniholvistoa ja jaettavissa tarpeelliseen määrään itä-länsisuuntaisia poikittaisia ilmastointiyksiköitä.

Satamaratatunnelin etelä- ja itäpuolisen torirakennuksen osa sisältää ajoväylät (n. 43 900 m²), Töölön kappale-tavara-aseman (varastotilaa n. 3 600 m², johon liittyy kuormausaluetta n. 18 500 m²), postiautoaseman (n. 2 700 m²) ja osan Mannerheimintien alittavasta jalankulkukerroksesta tasossa n. + 4,5 (n. 5 900 m²). Ylä mainitut tilat on suunniteltu rakennettaviksi teräsbetonipalkistoin ja suurien kerroskorkeuksien johdosta keskitetyin ilmastointijärjestelmin.

Torin alla olevat n. 3 500 henkilöauton paikoituskerrokset ovat liikennöitä-vissä sekä Vapaudenkadulta että Mannerheimintieltä. Näiden kerrosten kautta voidaan hoitaa liikenne myös konsertti- ja kongressitaloon.

Yhteenveto torirakennelmaan sisältyvistä pinta-aloista ja kuutiotilavuuksista:

Paikoituskerrosalaa	105 900 m ²
Liike- ym. kerrosalaa	14 600 »
Satamaradan pinta-ala torialueella	6 600 »
Liikennealuetta (pääväylät ja liittymät)	
maavaraisena	22 100 m ²
siltarakenteena	21 800 »
Kappalevaraston lattia-ala	43 900 »
sen kuormausaluetta	3 600 »
Postiautoaseman alue	18 500 »
Maanalaista kerrosta jalankululle (Postitalon ja Man-nerheimintien välissä)	2 700 »
	5 900 »
yhteensä	201 700 m ²

Torirakennuksen kuutiomäärät

Paikoitustilat	456 200 m ³
Liike- ym. tilat, vuokrattavat	54 800 »
Satamaratatunneli sekä sen etelän ja idän puoleiset tilat	548 000 »
	<u>yhhteensä 1 059 000 m³</u>

Karkeana kustannusarviona varsinaisten paikoitustilojen, ts. satamaratatunnelin pohjoispuolisen rakennuksen osalta, voidaan esittää 38 000 000 mk ja tunnelin etelä- ja itäpuolisten tilojen osalta vastaavasti 35 000 000 mk. Mainitut rakennukset peittävät yhteensä 129 500 m² pinta-alaa.»

Toimikunta toteaa, että kaupunginvaltuuston hyväksymässä periaatesuunnitelmassa tori-idea on sekä käytännön kannalta eräänä paikoitus- ja liike-elämän alueena että kaupunkikuvan kannalta liikennettä päättävänä, arkkitehtoonisena elementtinä eräs oleellinen osa. Siitä on erikseen tältä pohjalta laadittava yksityiskohtaiset suunnitelmat.

Terassitorin alin taso tulisi olemaan korkeudella $-0,5 - +2$. Siitä tulisi n. neljäsosa olemaan tason ± 0 alapuolella.

Torin rakentamisen edellytyksenä on valtionrautateiden tavara-aseman siirtäminen Pasilaan. Tämä kysymys kytkeytyy puolestaan aluevaihdon suorittamiseen valtionrautateiden ja kaupungin välillä.

Terassitoria koskevat piirustukset ovat liitteinä 22—27.

5. Töölönlahden rannalle suunnitellut julkiset rakennukset.

Toimikunnan ensimmäistä mietintöä kaupunginvaltuustossa käsiteltäessä tehtiin mm. huomautuksia siitä, että Töölönlahden rannalle ei olisi syytä sijoittaa suunnitelman sisältämää määrää julkisia rakennuksia. Tällöin toivottiin lähinnä Hesperian puiston ja Töölönlahden avoimen näköalan säästämistä mahdollisimman paljon.

Akateemikko Alvar Aalto on esittänyt asiasta toimikunnalle seuraavaa:

»Julkisten rakennusten osaa terassitorin ja Töölönlahden yhteydessä suunnitelman tekijä pitää erittäin tärkeänä sekä myös sitä, että tämä julkisten rakennusten sijoitus saa oikean rytmillisen järjestelmän — ovathan kysymyksessä todellisuudessa Helsingin uudet kasvot ja sen uusi kulttuurikeskus.

On erittäin tärkeää, että se myöskin oikealla tavalla sopeutuu vihreään taustansa, puistoon. Puisto kaupungin keskuksessa löysästi sijoitettuna ilman yhteyttä rakennuksiin, ei toimi täydellä teholla. Ilman rakennustaiteellista selkärankaa puistosta tulee vain eräänlainen jäte rakennuksien välissä, ilman orgaanista yhteyttä laajempaan yhteiskunnalliseen elämään. Rakennukset ovat suurelta osalta pilareilla niin, että vesipeili näkyy niinsanoakseni rakennusten läpi ja rakennusten alaosa muodostaa vapaan viheralueen jatkon eräänlaisina pilarihalleina suorassa yhteydessä vapaaseen vihreään.

Tekijä pitää sitä rytmikkaa, joka rakennuksilla suunnitelmassa nyt on, oikeana. Ne eivät saa olla liian harvassa eikä liian tiheässä.

Olen joskus kuullut mielipiteen ilmaisuja siitä, että puisto ja Töölönlahden ranta jätettäisiin tyhjäksi. Tällainen on lähinnä 1890-luvun ajattelua. Puistothan silloin syntyivät lähinnä eräänlaisen pelon vallassa siten, että ne välissä olevat osat, jotka keskuksissa vielä olivat ilman rakennuksia, jätettiin puistoiksi. Sellainen ajattelutapa ei voi nykyään luoda onnellista tulosta, vaan puiston ja rakennusten keskinäinen harmonia on katsottava oikeaksi tieksi.

Terassitorin kohdalla sisältää suunnitelma konsertti- ja kongressitalon. Lukuun ottamatta konserttitalon korkeinta osaa, ovat rakennukset niin matalia, että vihreä niiden takana kaartuu rakennusten yli torin vaikutuspiiriin. Seuraavan rakennuksen konsertti- ja kongressitalosta pohjoiseen tekijä on ajatellut Oopperataloksi ja siitä edelleen pohjoiseen Taidemuseon, jonka jälkeen jää reserviin vielä neljä julkisen rakennuksen paikkaa.»

Toimikunta ei aikaisemmassa mietinnössään ollut nimenomaan esittänyt, kuinka monta ja mitä sivistyselämän eri aloja palvelevia rakennuksia Töölönlahden rannalle sijoitettaisiin. Lopullisessa suunnitelmassa ja sen mukaisessa pienoismallissa olevat rakennukset on tarkoitettu suunnitelman mukaisten mahdollisuuksien osoittamiseksi. Näistä rakennuksista kaupunginmuseon pohjoispuolella oleva tulee olemaan konsertti- ja kongressitalo, jonka suunnittelemisesta kaupunginvaltuusto on tehnyt päätöksen 4. 4. 1962 (asia n:o 45). Kaupunginhallitus on 19. 12. 1963 kehottanut asianomaista lautakuntaa ryhtymään toimenpiteisiin esityksen tekemiseksi asemakaavamuutoksen aikaansaamiseksi. Muista Töölönlahden rannalle suunnitelluista rakennuksista ei vielä ole olemassa päätöstä. Konsertti- ja kongressitalon tilavuus on n. 120 000 m³ ja sen pohjoispuolella olevien rakennusten tilavuudet yhteensä n. 190 000 m³.

Toimikunta on kysymyksessä olevaa asiaa edelleen tutkittuaan sitä mieltä, että suunnitelman ohjelma olisi toteutettavissa, sekä viittaa edellä olevaan akateemikko Aallon lausuntoon. Töölönlahden länsiosaa tulisi täytettäväksi 21 700 m². Konsertti- ja kongressitalon rakennusala on 8 100 m² ja sen pohjoispuolella olevien rakennusten rakennusalat yhteensä 16 200 m². Tästä on Töölönlahden nykyisen rantaviivan länsipuolella 4 400 m². Nykyisen ja uuden rantaviivan väliselle alueelle jäävä rakennusala on 10 000 m². Loput 1 800 m² tulee olemaan veden päällä. Täytön tuloksena tulee rakennusten väliin uutta puistoalaa yhteensä 11 700 m². Konsertti- ja kongressitalon pohjoispuolelle tulevien rakennusten välimatkat ovat n. 35—75 m. Rakennukset on suunniteltu rakennettaviksi pilareille. Töölönlahden vesipinta näkyy täten puistoalueelta. Uutta rantaviivaa pitkin tulisi kulkemaan puistotie, joka alittaisi rakennukset pilari-käytävänä.

Toimikunta korostaa erityisesti sitä seikkaa, että Töölönlahden rannalle voidaan sijoittaa vain kulttuurielämän tarpeita palvelevia rakennuksia. Kaupunginvaltuuston asiana on aikanaan päättää, mitä nämä rakennukset ovat.

Hesperian puistoa ja sinne suunniteltuja rakennuksia koskevia piirustuksia on mietinnön liitteinä 27—32.

6. Päärautatieaseman aluekysymys

Toimikunnan ensimmäisessä mietinnössä mainittiin, että valtiorautateiden taholta oli esitetty rautatiealueen laajentamista Kaisaniemen puiston kohdalla itään päin. Toimikunnan mielestä päärautatieaseman aluekysymyksen ratkaise-

minen edellytti kuitenkin sitä ennen tapahtuvaa Pasilan alueen käyttömahdollisuuksien selvittämistä. Toimikunta ilmoitti voivansa ottaa lopullisen kannan rautatien aluekysymykseen vasta sen jälkeen, kun Pasilaa koskeva asia on selvitetty.

Rautatiehallituksen taholta on esitetty Helsingin päärautatieaseman aluetarpeesta seuraavaa:

»Henkilöliikenteen laituri- ja raidetarvetta selvitettyä on varauduttu kuljettamaan yhteen suuntaan huipputunnissa 30 000 ja koko päivän aikana n. 100 000 matkustajaa. Sähköistäminen on otettu huomioon ja junien on otaksuttu olevan pääasiassa omalla konevoimalla liikkuvia sekä molempiin suuntiin ajettavia. Selvittämällä tarkoin käyttösuunnitelmin kaikki junien tulot ja lähdöt, junarunkojen, vaunujen ja vaunuryhmien siirrot sekä vaihtoveturien liikkeet, on saatu määritellyksi laituri-, odotus-, pää-, kulku- ja vaihtoraiteiden vähimmäistarve.

Ratapihan pituus määräytyy siten, että osalle peräkkäin sijoitettavista laiturija odotusraiteista tulee mahtua 440 m:n pituinen kaukojuna. Raideryhmiä yhdistävistä vaihekujista johtuu, että ratapiha ulottuu pohjoisessa aina Helsinginkadun sillalle saakka. Ratapihalle varattua aluetta ei täten voida Eläintarhantien ja Helsinginkadun välillä kaventaa pienentämättä kaukojunien kokoonpanoa veto-voiman suhteen epätaloudelliseksi ja vaunuston kysynnän suhteen epätarkoituksenmukaiseksi. Junarunkojen lyhentäminen aiheuttaisi sitäpaitsi niiden lukumäärän lisääntymisen ja siten aluetarpeen kasvamisen leveyssuunnassa.

Postin sekä kiito- ja matkatavaran käsittely tulee edelleenkin suorittaa pääasemalla, sillä tavaran laadusta johtuen tulee kuljetus suoritettavaksi ainakin osaksi henkilöliikenteen junilla. Nämä lähtevät tavaran vastaanottamisen vielä jatkuessa ja välittömästi sen jälkeen, joten osa tavaroista joudutaan viime hetkellä kuormaamaan junaan jo liitettyyn vaunuun. Postin mahdollisen lajittelukeskuksen perustaminen Pasilaan ei edellämainitusta syystä ja siksi, että pääpostiin ilta-päivällä kertyvä tavaramäärä on suuri, vaikuta oleellisesti postin raidetarpeeseen Helsingin ratapihalla. Kaupungin keskusta on merkittävin kappale-tavaran lähetyksalueista, joten tavaran vastaanottoa ei voida kilpailullisista syistä lopettaa. Suunnitelmia laadittaessa on otettu huomioon tavaraliikenteen kasvua hidastavat tekijät sekä mahdollisuudet siirtää kuormitusta keskustasta muille tavara-asemille. Mitoitusperusteena onkin otaksuttu, että kappale- ja kiitotavaran sekä postin määrä kasvaisi yhteensä vain n. 50%, joten varatut tilat ovat ennusteiden yleisen epävarmuuden takia niukanlaiset. Arvioitua suurempi liikenne voidaan kuitenkin hoitaa liittämällä vaunuja useampiin juniin sekä pidentämällä purkaus- ja kuormausaikaa, jolloin samalla raiteella voidaan käsitellä useampia vaunuja. Tämän johdosta lisääntyvät vaihtotyökustannukset korvautunevat osittain kuljetusten nopeutumisesta saadun hyödyn kautta.

Vertailevat käyttösuunnitelmat ja rakentamiskustannuslaskelmat ovat osoittaneet mahdolliseksi sijoittaa henkilöjunien huolto ja asettelu kokonaisuudessaan Pasilan ratapihalle, vaikka se aiheuttaakin tarpeetonta junarunkojen edestakaista siirtoa Helsingin ja Pasilan välillä. Päärautatieaseman aluetarve on siten, tuleva todennäköinen kehitys huomioon ottaen, määritelty mahdollisimman pieneksi, kuten kaupungin taholta on toivottu. Koska kuitenkin uusien ratojen, kuten Huopalahti—Ojakkala ja Oulunkylä—Anttila, rakentaminen saattaa lisätä otaksutun lähiliikenteen määrää, on rautatiehallituksen mielestä varattava ratapihan

itäpuolelta rautatien käyttöön lisäaluetta piirustuksessa Rpj n:o 881/1. 9. 1964 osoitettuun rajaan saakka.

Vapaudenkadun sijoittaminen ratapiha-alueelle vaikeuttaa sillan rakentamista erittäinkin vaihteiden kohdalla ja siksi, että raiteet on todennäköisesti sähköistetty jo ennen katutyön alkamista. Rautatiehallitus hyväksyy Vapaudenkadun paikan edellyttäen, että rakentamistyö ei tuota haittaa tai vaaraa liikenteelle, että katusillan alle voidaan sijoittaa raiteita keskimäärin 5,3 m:n välein tarpeellisine vaihteineen, että lunta ei missään olosuhteissa aurata tai luoda rautatien alueelle, että sadevesi ei valu ratapihalle ja että siltä varustetaan rautatien puolelta varmalla suojakaiteella. Kaupungin tulee niinkään vastata kaikesta siitä vahingosta mitä katuliikenne mahdollisesti rautateille aiheuttaa.

Helsingin ratapihan rakentaminen on aloitettava etelässä Kaisaniemen puiston puolelta. Eläintarhanlahden pohjoispuolella voidaan työ aloittaa sen sijaan alueen länsireunasta, joten raidealueen levittäminen itään päin tapahtuu vain todellisen tarpeen mukaisena.»

Valtionrautateiden ehdottama ratapiha-alueen itäraja on Eläintarhanlahden kohdalla 30 metriä toimikunnan ensimmäisessä mietinnössä esitettyä itärajaa lännempänä, mikä merkitsee sitä, että kaupunki Kaisaniemen pohjoisosasta ja Eläintarhasta joutuu luovuttamaan vastaavasti vähemmän aluetta. Valtionrautateiden omistaman maa- ja vesialueen nykyinen yhteinen leveys tulisi supistumaan mainitulla kohdalla 242 metristä 202 metriin. Tähän tilaan voidaan sijoittaa myös alueen länsisivua pitkin raiteiden yläpuolella kulkeva Vapaudenkatu. Mainittu tila tulisi kokonaan käytettäväksi rata-alueena, mihin mahtuvat myös satamaradan raiteet. Rautatiehallitus pitää kuitenkin välttämättömänä, että mainittu 30 metrin levyinen alue ratapiha-alueen itälaidalla varattaisiin lähiliikenteen mahdollisia myöhempiä tarpeita varten. Tälle alueelle ei tulisi rakentaa mitään sellaisia rakennuksia tai muita laitteita, jotka voisivat olla esteenä alueen valtionrautateiden käyttöön tai omistukseen luovuttamiselle. Siihen ei ole mitään estettä, koska kaupungin tarkoituksena on käyttää ratapiha-alueen itäpuolella olevaa aluetta edelleen puistona.

Rautatiealueen aluejärjestelyt selviävät liitteestä 33.

Rautatiehallituksen taholta on ilmoitettu, että Kaisaniemestä tarvittava alue tulisi heti käyttöön, koska ratapihan uudelleenjärjestely edellyttää raiteistojen rakentamisen aloittamista uudelta itärajalta käsin. Jos ratapiha-alueen nykyistä itärajaa ei Kaisaniemessä katsota voitavan siirtää ehdotetulla tavalla idemmäksi, olisi rautateiden tarvitsema alue siirrettävä kokonaisuudessaan Töölön ratapihan suunnalla uudesta rajasta länteen. Eläintarhanlahden pohjoispuolisen alueen käyttöön ottaminen aloitetaan alueen länsireunasta, joten raidealueen leventäminen tällä kohdalla itään päin tapahtuu vain todellisen tarpeen mukaan.

Toimikunta on perusteellisten neuvottelujen ja selvitysten jälkeen päätenyt esittämään rajoja, jotka noudattavat valtionrautateiden taholta esitettyä tarkistettua ratapihasuunnitelmaa.

Päärautatieaseman alueella kaupunki joutuisi luovuttamaan maa-aluetta 6,1 hehtaaria ja saisi rautateiltä 10 hehtaaria. Kaupunki saisi näin ollen päärautatieaseman alueella maata 3,9 hehtaaria enemmän kuin joutuu luovuttamaan. Kun kaupungin nettoluovutus Pasilan alueella on 7,8 hehtaaria, luovuttaisi kaupunki

yhteensä Pasilan ja päärautatieaseman alueella maata rautateille 3,9 hehtaaria enemmän kuin saa.

Tämän lisäksi valtionrautatiet lisäksi luovuttaisivat kaupungille Töölönlahden vesialuetta 7,7 hehtaaria. Kaupungin valtionrautateille Eläintarhanlahdesta luovuttaman vesialueen suuruus on 1 hehtaari. Ero vesialueeseen nähden on näin ollen kaupungin hyväksi 6,7 hehtaaria.

Eläintarhanlahden kohdalla rautateiden käyttöön varattavaksi ehdotetun 30 metrin levyisen kaistan pinta-ala on 1,7 hehtaaria. Tästä on 1 hehtaari maata ja 0,7 hehtaaria vesialuetta.

Aluevaihdon yhteydessä on lisäksi huomattava, että valtionrautatiet luopuvat eduskuntatalon ja kansallismuseon kohdalla olevasta 5,4 hehtaarin suuruudesta kaupungin omistamasta alueesta, joka on rautateiden käytössä. Kaupunki luopuu vastaavasti Töölönlahden ja Eläintarhan kohdalla rautatiealueen länsireunalla hallinnassaan olevasta 4,7 hehtaarin suuruudesta alueesta, jonka valtionrautatiet omistavat. Vapaudenkadusta tulee rautatien alueen yläpuolelle yhteensä noin 5 hehtaarin suuruinen osa.

On syytä todeta, että kaupunki tulisi saamaan rautatien länsipuolelta (Töölönlahden vesialueen itäosa mukaan luettuna) suuremman alueen kuin mitä kaupunki joutuu rautatien itäpuolelta luovuttamaan. Toimikunta huomauttaa myös siitä merkityksestä, joka riittävän suurella päärautatieaseman alueella on rautateiden hoitaman paikallisliikenteen tehostamiselle. Valtionrautateiden taholta on ilmoitettu voitavan hoitaa 30 000 matkustajan huipputuntiliikenne. Kaupungin etujen mukaista on, että rautatiet osallistuvat mahdollisimman tehokkaasti Helsingin lähi- ja paikallisliikenteen hoitamiseen, koska siten voidaan keventää kaupungin toimesta suoritettavia toimenpiteitä ja niiden rahoitusta tämän jatkuvasti vaikeutuvan ongelman ratkaisemisessa.

Eräänä keskustasuunnitelmaan kuuluvana pääperiaatteena on varsinaisen matkustajaliikenteen säilyttäminen pääteasemalla. Suurin osa matkustajaliikennettä on paikallisliikennettä. Tämä seikka osaltaan määrää Pasilasta Helsinkiin tulevan rautatiekaistan leveyden. Pasilan ratapiha-alue on varsin edullisessa asemassa paikallisliikenteeseen nähden, toimien sen kokoavana ja jakavana tekijänä. Helsingin keskustan maankäyttösuunnitelmassa on liikenteellisesti oikein mitoitettun ratapiha-alueen varaaminen eräs sen oleellisista tekijöistä.

Toimikunnassa on kiinnitetty huomiota siihen, että rautatiealueen laajentaminen Eläintarhanlahden pohjoispuolisessa ns. Linnunlaulun kalliomaastossa merkitsisi alueen maisemallista vaurioittamista. Näin syntyvä epäkohta voidaan kuitenkin estää sillä, että rata-alue katetaan kysymyksessä olevalla kohdalla ja muodostetaan viheralueeksi. Tämä on mahdollista alueen sopivien korkeussuhteitten vuoksi. Vapaudenkatu tulisi kulkemaan katetun osan länsireunalla.

Toimikunnan ensimmäisessä mietinnössä mainittiin vaihtoehtoisesta mahdollisuudesta johtaa Vapaudenkadun eteläpäästä itään kulkeva maasilta Kaisaniemen puiston rannan ja Pitkän sillan eteläpään kautta Sörnäisten sillalle. Asiaa eri näkökannoilta harkittuaan on toimikunta kuitenkin pitänyt parhaana viaduktin sijoittamista Kaisaniemen puiston etelälaitaan. Syynä tähän ovat teknilliset vaikeudet liityntäyhteyksien järjestämisessä pohjoisempana kuin Vapaudenkadun eteläpäässä. Viaduktin ehdotettu paikka sopii paremmin myös rautatien ratapihasuunnitelmiin.

7. Toimikunnan ehdotukset.

Kaupunginvaltuusto on 25. 10. 1961 (asia n:o 22) hyväksynyt toimikunnan 20. 3. 1961 päivätyssä ensimmäisessä mietinnössä esitetyn suunnitelman keskustaratkaisun edelleen kehittämisen pohjaksi. Keskustatoimikunnan tässä loppumietinnössä edellä selostetut Kamppia, linja-autoasemaa, keskustan terrassitoria ja Töölönlahden rannalle sijoitettavia julkisia rakennuksia koskevat edelleen kehitetyt, oheisissa liitteissä esitetyt ehdotukset olisi hyväksyttävä keskustasuunnitelman ja sen asemakaava- ja rakennusratkaisun pohjaksi. Pasilan suunnitelma olisi hyväksyttävä periaatteessa. Lisäksi olisi ryhdyttävä toimenpiteisiin aluevaihtojen suorittamiseksi valtionrautateiden kanssa.

Edellä esitetyn perusteella toimikunta kunnioittaen esittää,
että akateemikko Alvar Aallon edelleen kehittämät Kampin aluetta, linja-autoasemaa, keskustan terrassitoria ja Töölönlahden rannalle sijoitettavia julkisia rakennuksia koskevat, liitteenä olevat ehdotukset hyväksyttäisiin keskustasuunnitelman ja sen asemakaava- ja rakennusratkaisun pohjaksi,

että akateemikko Alvar Aallon laatimien, liitteenä olevien piirustusten sisältämä Pasilan suunnitelma hyväksyttäisiin periaatteessa ja

että kiireellisesti ryhdyttäisiin toimenpiteisiin aluevaihdon suorittamiseksi valtionrautateiden kanssa mietinnön liitteen 33 mukaisesti.

Helsingissä marraskuun 23 päivänä 1964.

Lauri Aho

Erkki Aalto

Klaus Häkkänen

Olli Kivinen

Alpo Lippa

Väinö Tuukkanen

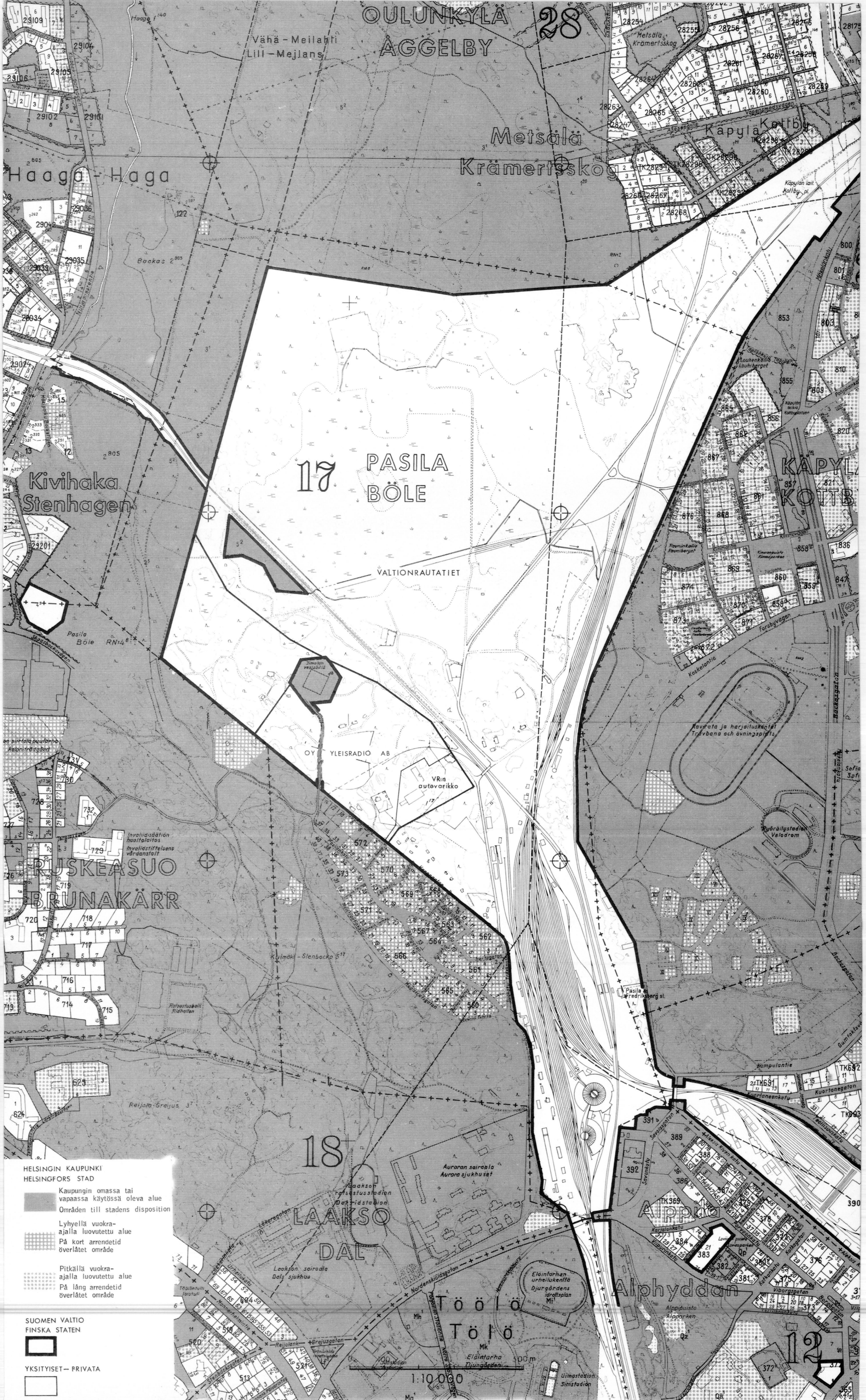
Heikki v. Herten

Aulis Juntila

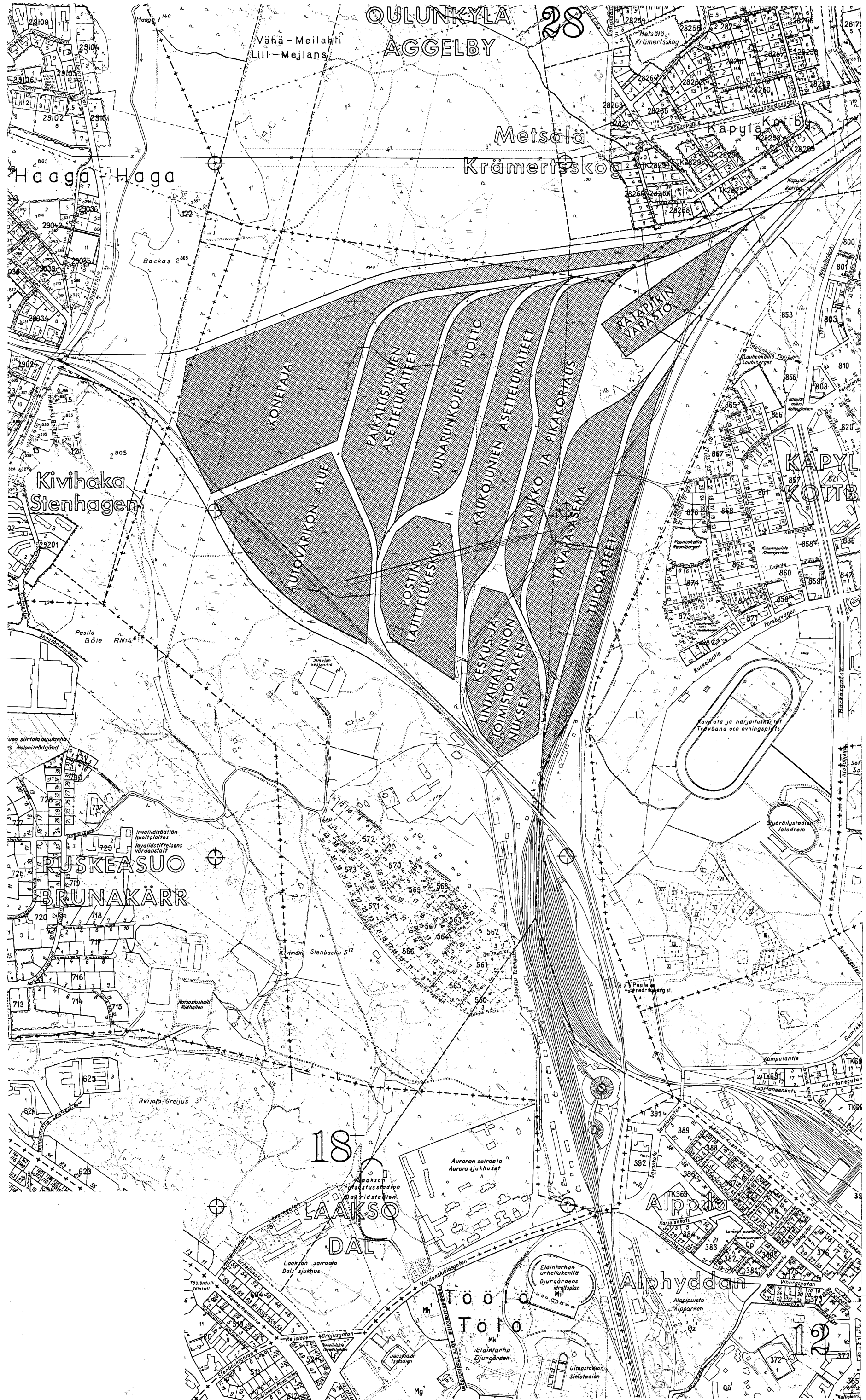
J. A. Kivistö

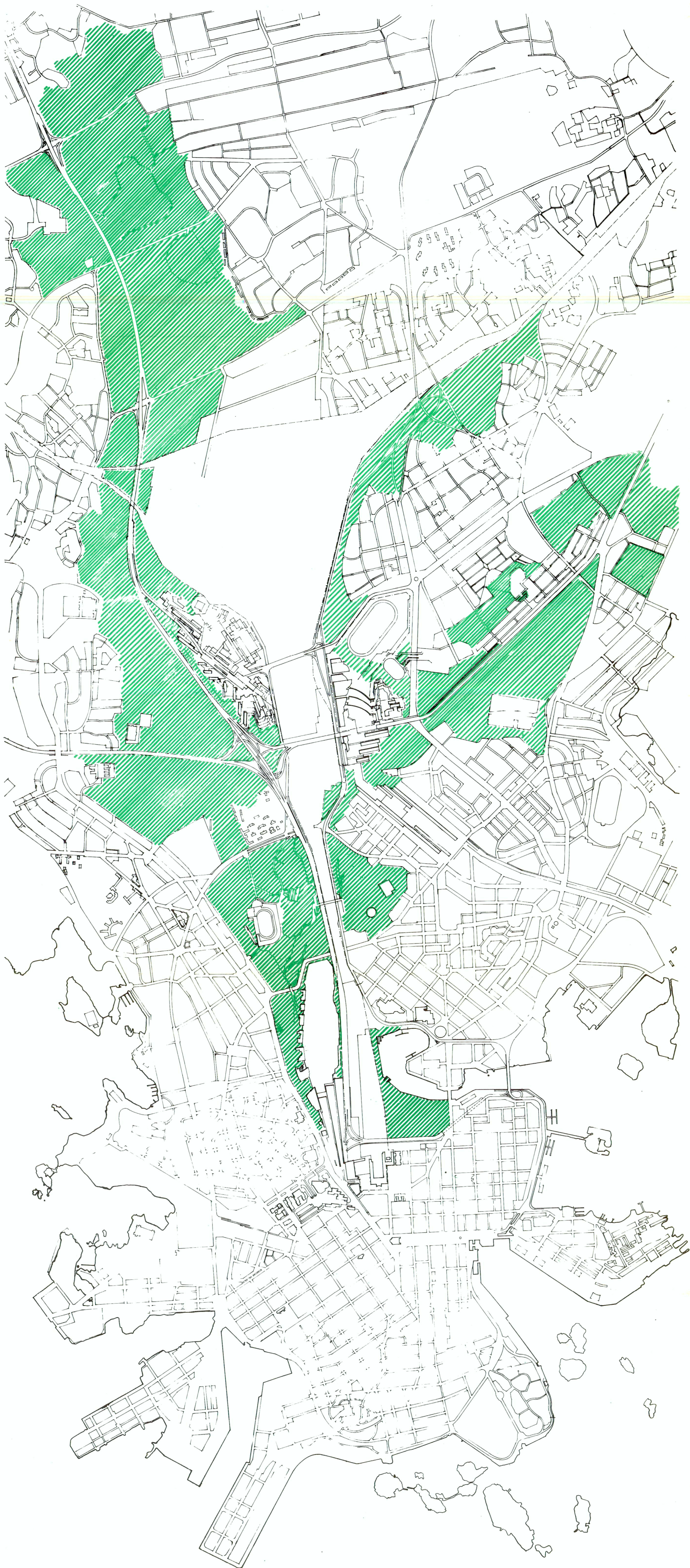
Sakari Siitonen

Pentti Lehto

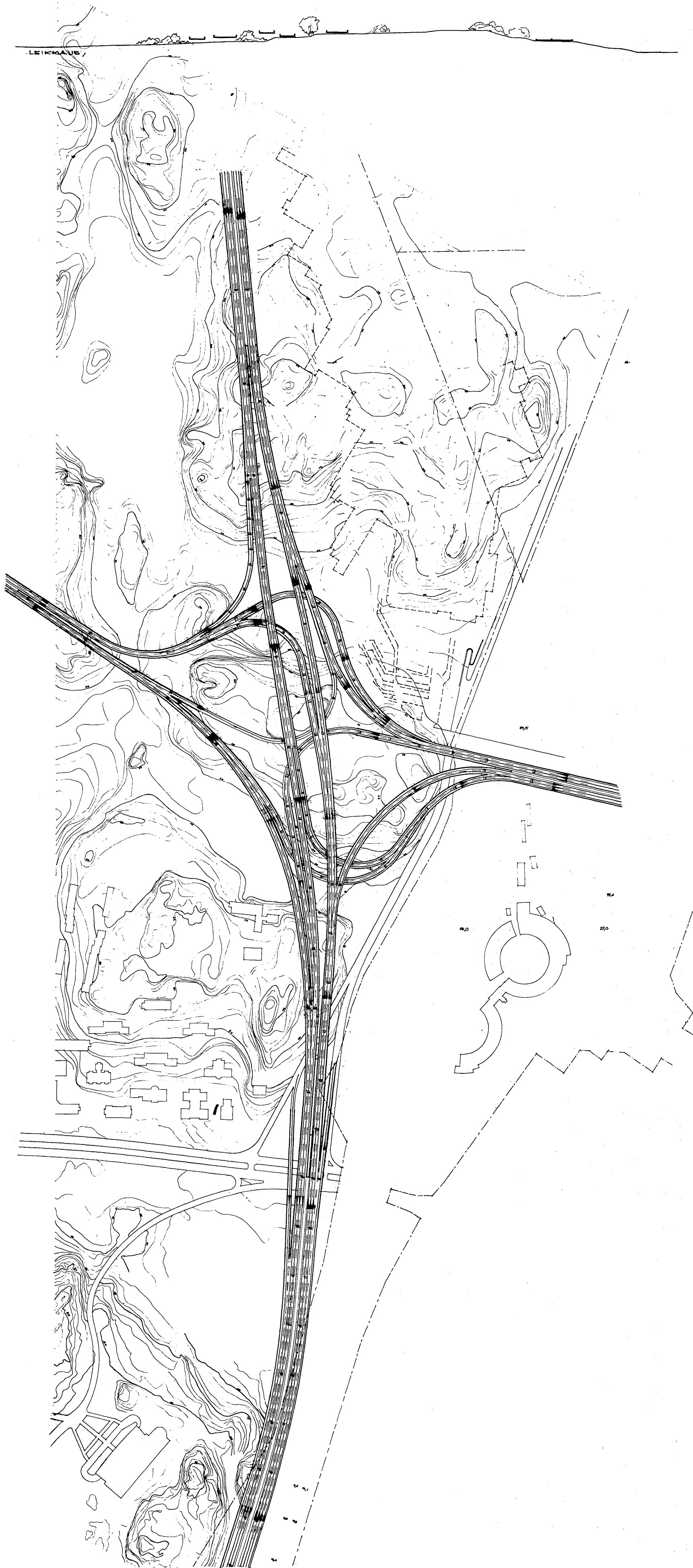


PASILA, maanomistussuhteet



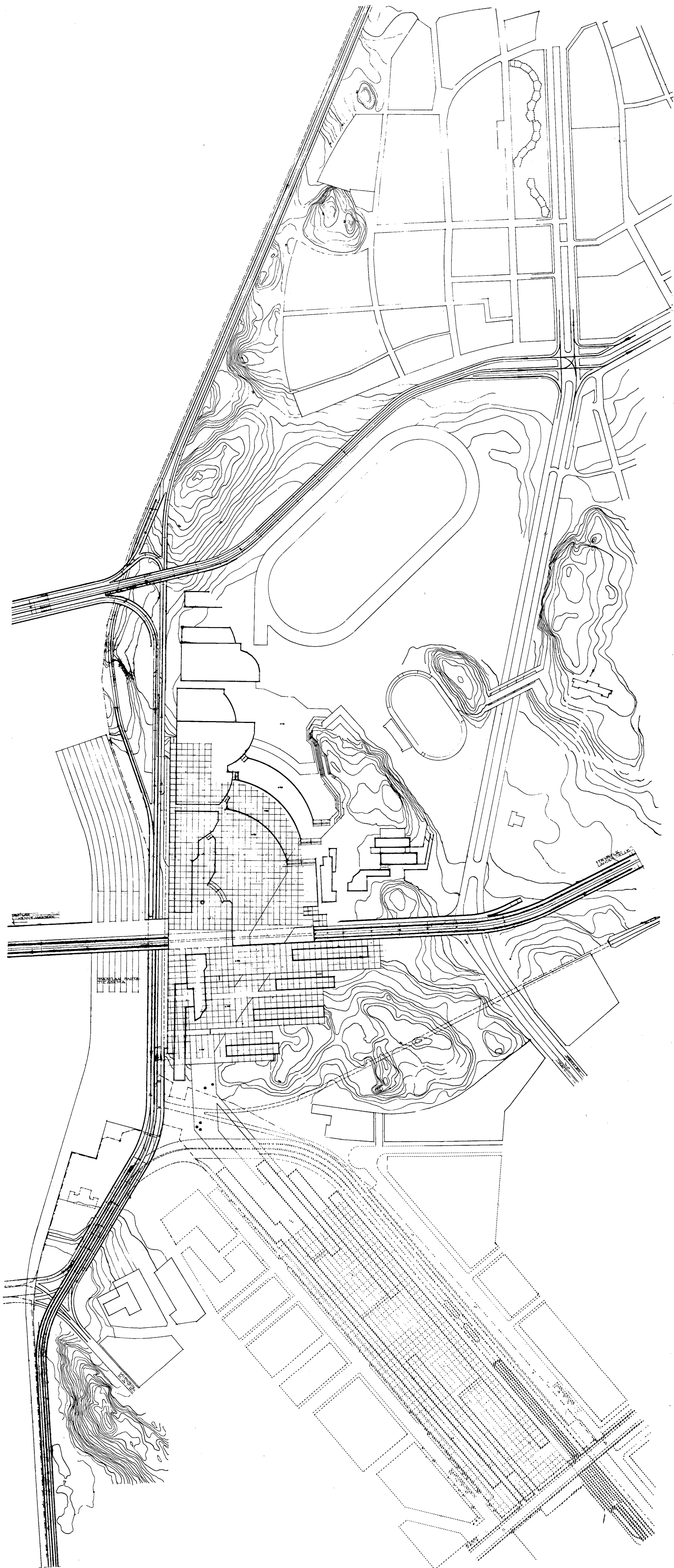


1/2000



HELSINKI 2,

1/1000 & 1/2000.
ALVARO AALTO,
ARKKITEHTI.

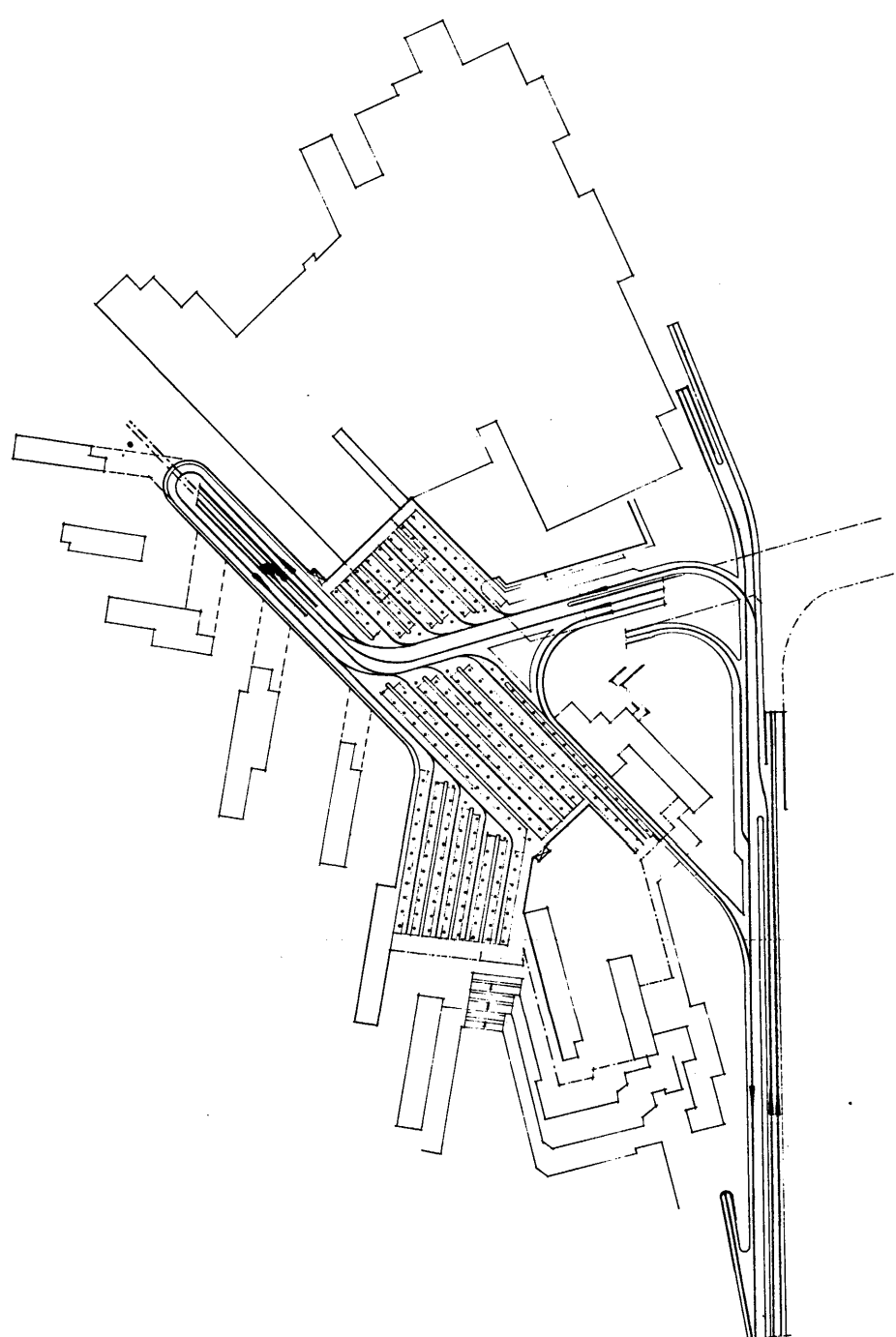


HELSINGIN KESKUSTA 2

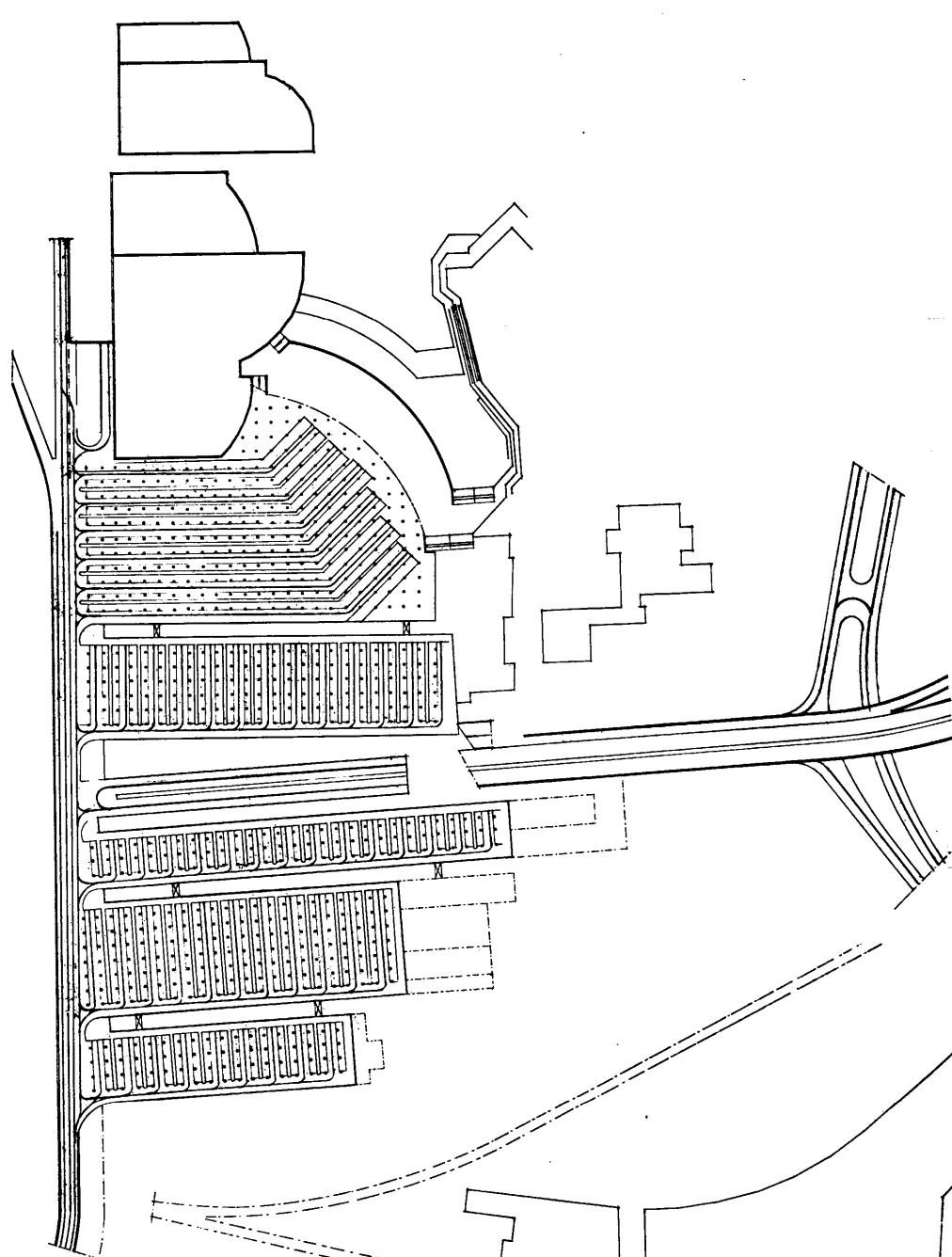
PASILA ITÄINEN

1/5000

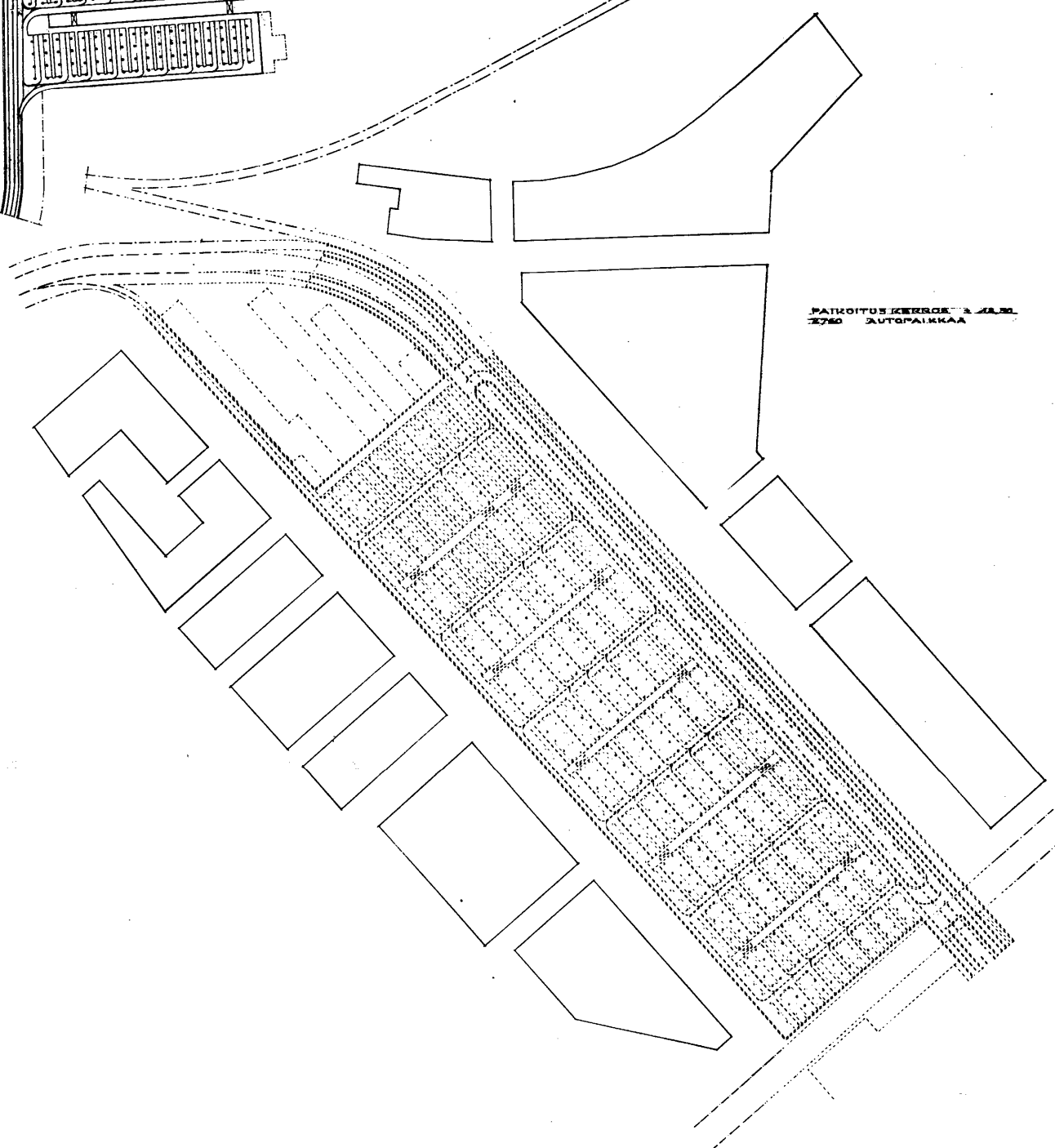
HELSINKI, 5.27.1964
ALVAR AALTO ARKITIT



PAIKOITUSKIERROS 1. 24.02.
900 AUTOPAIKKAA



PAIKOITUSKIERROS 2. 24.02.
2800 AUTOPAIKKAA



PAIKOITUSKIERROS 3. 24.02.
2750 AUTOPAIKKAA

HELSINGIN KESKUSTA 2

PAIKOITUS LIIKENTEET

1/5000

HELSINKI, 8.11.1964
ALVAR AALTO ARKKIT.

INSINÖÖRITOIMISTO MAGNUS MALMBERG

Helsinki 8. 4. 1964

Keskustan Asemakaavatoimikunta

Akateemikko Alvar Aallon pyynnöstä olemme vuonna 1963 suorittaneet alustavia rakennelaskelmia ja kustannusarvioita Kampin alueen katuosuuden ja Keskustan terassitorin rakennussuunnitelmista Keskustan asemakaavatoimikunnan toimeksiannosta olemme jatkaneet tätä työtä ja pyrkineet tarkistamaan aikaisemmat arviomme ottaen huomioon suunnitelmissa tapahtuneet rakennuskustannuksiin vaikuttavat muutokset, kuten muuttuneet tasokorkeudet, vesipaineeristykset ja kuormitusotaksumat.

Käytettävissä olleen ajan niukkuus, yksityiskohtaisten suunnitelmien ja pohjatutkimusten puuttuminen ovat asettaneet rajoituksia työlle, joka on ollut suoritettava varsin likimääräisin perustein. Tästä johtuen tulokset on edelleenkin katsottava alustaviksi ja on ne myöhemmin saatava täsmennetyiksi.

K a m p i n a l u e**Rakennustyön laajuus:**

— Kuutiotilavuus	550 000 m ³
— Katupinta-ala kerroksissa	140 000 m ²
— Varasto- ja autohallinpinta-alaa	35 000 » 175 000 m ²

Lattiatasot ja kuormitukset

— 0,50, vesipaine-eristys	
+ 3,10, hyötykuorma p = 1 000 kg/m ²	
+ 7,30, » p = 2 000 kg/m ² ,	
joka vastaa rakenteiden kuormitusmääräysten RKM:n ajoneuvo-	
kuormaa I, pyöräkuorma 7 000 kg, nauhakuorma 1 200 kg/jm.	
+12,20, hyötykuorma p = 1 000 kg/m ²	
+16,00, » p = 1 000 »	

Yksikköhintoja:

Maankaivu	6 mk/m ³	
Louhintaa	20 »	alin kerros louhintaa
Teräsbetoni	240 »	(betoni, teräs, laudoitus)
Sähkö- ja koneteknilliset työt ..	40 »	

Kustannusarvio

— Maanpoisto, louhinta	6,0	mmk
— 0,50 taso eristyksineen		
45 000 m ² à 200 mk	9,0	»
+ 3,10 45 000 » à 140 »	6,3	»
+ 7,30 45 000 » à 200 »	9,0	»
+ 12,20 30 000 m ² à 150,— (osa vesieristettävä)..	4,5	»
	<u>37,0</u>	mmk

Sähkö- ja koneteknilliset työt, sisustus

550 000 m ³ à 40 mk	22,0	»
Yhteensä	<u>59,0</u>	mmk

Alimman kerroksen (—0,50) osuus tästä on noin 16,0 mmk

Aikaisemmin laskemamme arvio oli 55 milj. mk. Se oli laskettu edellyttäen tasokorkeuksiksi +1,00, +4,25, +7,50, +12,00 ja 16,00. Edellä esitettyjen uusien korkeuslukujen —0,50, +3,10, +7,30, +12,20 ja 16,00 mukaan:

- »katurakennuksen» kuutiotilavuus kasvaa $1,5 \times 45\,200\,68\,000\text{ m}^3$:llä, eli 480 000 m³:stä noin 550 000 m³:iin,
- alin lattia —0,50 on vesipaine-eristettävä.

Syntyneitä lisäkustannuksia kompensoivat osittain kuormituksiin tekemämme muutokset. Aikaisemmassa laskelmassamme olimme edellyttäneet joillekin tasoille 5 000 kg/m² suuruisia katukuormia, joita kuitenkin ei tarvittane. Tasokorkeuksiin tehdyt muutokset katsomme aiheellisiksi, koska 10 × 10 m ruutuisin ajateltu sienikatto ei ole käsityksemme mukaan kaikkialla mahdollinen. Kortteli- ja katualue on ilmeisesti erotettava liikuntasaumalla toisistaan, jolloin sienikattorakennetta ei voida käyttää katualueen kapeilla osilla. Palkit vaativat rakennekorkeutta enemmän kuin laatta ja tehdyillä muutoksilla niiden käyttö on mahdollista vapaan korkeuden liikaa supistumatta.

Kustannuksiin vaikuttavia seikkoja, jotka myöhemmin on selvitettävä yksityiskohtaisesti ovat mm.:

- Pohjaolosuhteet, jotka vaikuttavat louhintaan tai maanpoistoon, perustamiskustannuksiin sekä vesipaine-eristyksen tekotapaan.
- Sähkö- ja koneteknillisten töiden kustannukset.
- Lopulliset kuormitukset, pilarijako ja välipohjarakenteen laatu.

Keskustan terassitori

Rakennustyön laajuus.

1. Paikoitustalo.

Kuutiotilavuus:

Paikoitustilat	455 000 m ³
Liiketilat	= 55 000 »

Yht. 510 000 m³

Pinta-alat:

Paikointuskerrosalaa	105 900 m ²
Liiketilaa	14 600 »
Toripinta-alaa	68 000 »
Yht.	188 500 m²

Lattiatasot ja kuormitukset.

- n. — 0,50 vesieristettävä
- n. + 3,50, hyötykuorma p = 1 000 kg/m²
- n. + 7,50, » p = 1 000 »
- n. + 11,50, » p = 1 000 »

Yksikköhintoja:

- Teräsbetonipaalaus 35 mk/jm otaksuttu 10 m keskipituus
- Teräsbetoni 240 mk/m³
- Tason —0,50 neliömetrikustannus vaihtelee yläpuolisten kerrosten määrästä riippuen paalutuskustannuksen muuttuessa.
- 1-kerroksinen osa 200 mk/m² 28 000 m²
- 2- » » 230 » 22 000 »
- 3- » » 260 » 18 000 »
- Välikerrosten kustannus .. 140 » 58 000 »
- Torin kustannus 220 » 68 000 »
- Sähkö- ja koneteknilliset työt 40 m³ 510 000 m³

Kustannukset**Taso — 0,50**

- 28 000 m² à 200 mk 5,60 mmk
- 22 000 » à 230 » 5,00 »
- 18 000 » à 260 » 4,70 » 15,30 mmk

Taso + 3,50

- 28 000 m² à 220 mk 6,10 mmk
- 40 000 » à 140 » 5,60 » 11,70 mmk

Taso + 7,50

- 22 000 m² à 220 mk 4,80 mmk
- 18 000 » à 140 » 2,50 » 7,30 mmk

Taso + 11,50

- 18 000 m² à 220 mk 4,00 mmk
- 38,30 mmk**

Sähkö- ja koneteknilliset työt

- 510 000 m³ à 40 mk 20,40 mmk

Liiketilasta lisäkustannus

- 55 000 m³ à 40 mk 2,30 mmk

Yhteensä 61,00 mmk

2. Liikennealue

Rakennustyön laajuus.

- Kuutio 550 000 m³
 - Pinta-ala 61 500 m² (129 500 — 68 000)
 - Rakennus on kuviteltu yksikerroksiseksi halliksi, jonka katon muodostavat joko siltarakenne tai toripinta.
 - Pohjataso 61 500 m²
laitureita, tukimuureja, liikenneväyliä
 - Kansitaso
 - Siltarakennetta 21 800 m²
 - Toria 39 700 »
-
- 61 500 m²

Kustannusarvio

— Pohjataso		
61 500 m ² à 100 mk		6,20 mmk
— Sillat perustuksineen		
21 800 m ² à 400 mk		8,80 »
— Toria perustuksineen		
39 700 m ² à 300 mk		12,00 »
— Sähkö- ym. sekalaiset kulut		
550 000 m ³ à 15 mk		8,00 »
		35,00 mmk

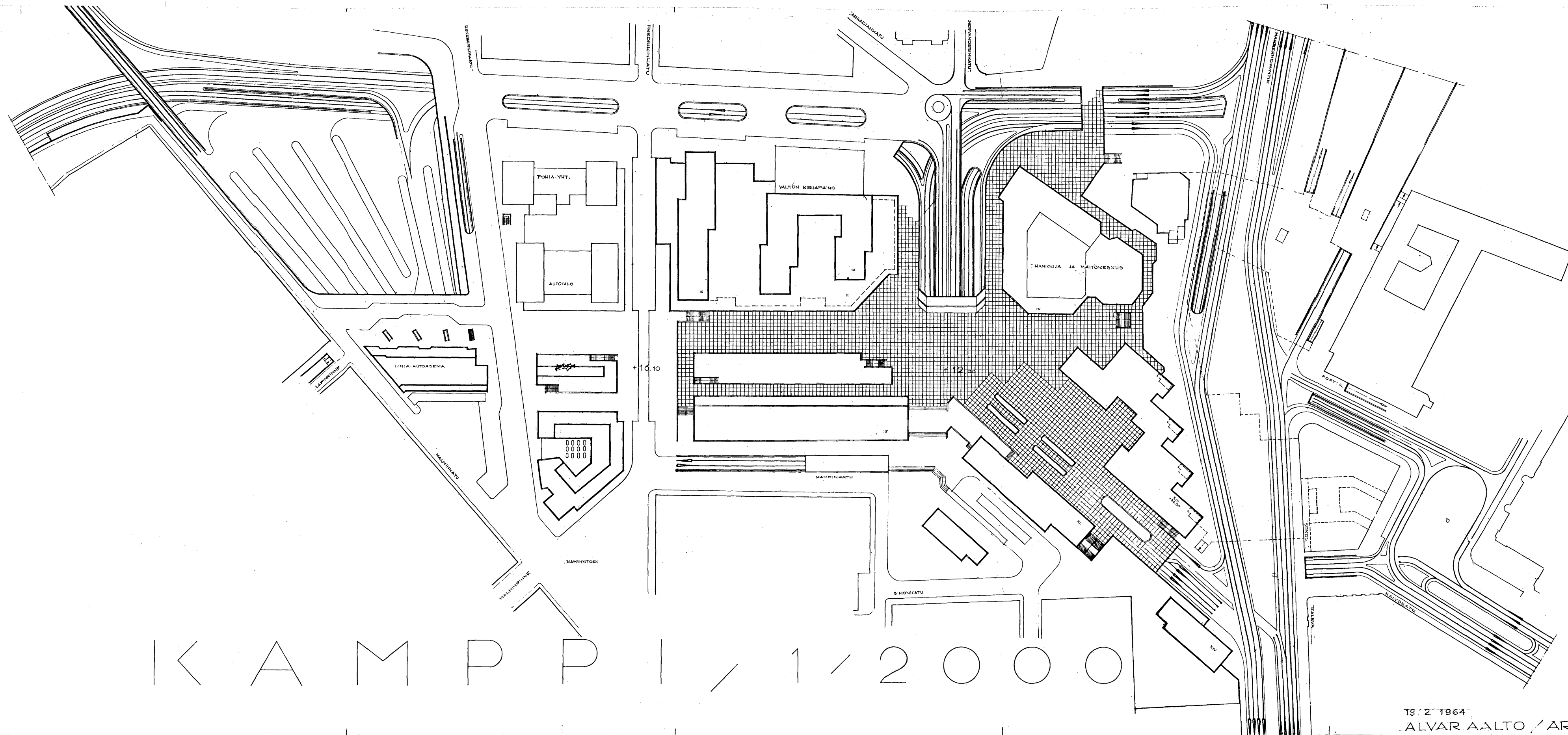
Keskustan terassitorin rakennusten kohdalta on pohjaolosuhteiden selvittämisen tärkeätä, minkä vuoksi tarkempi pohjatutkimus on suoritettava ennenkuin voidaan ratkaista lopullinen perustamistapa sekä vesipaine-eristykseen liittyvät kysymykset.

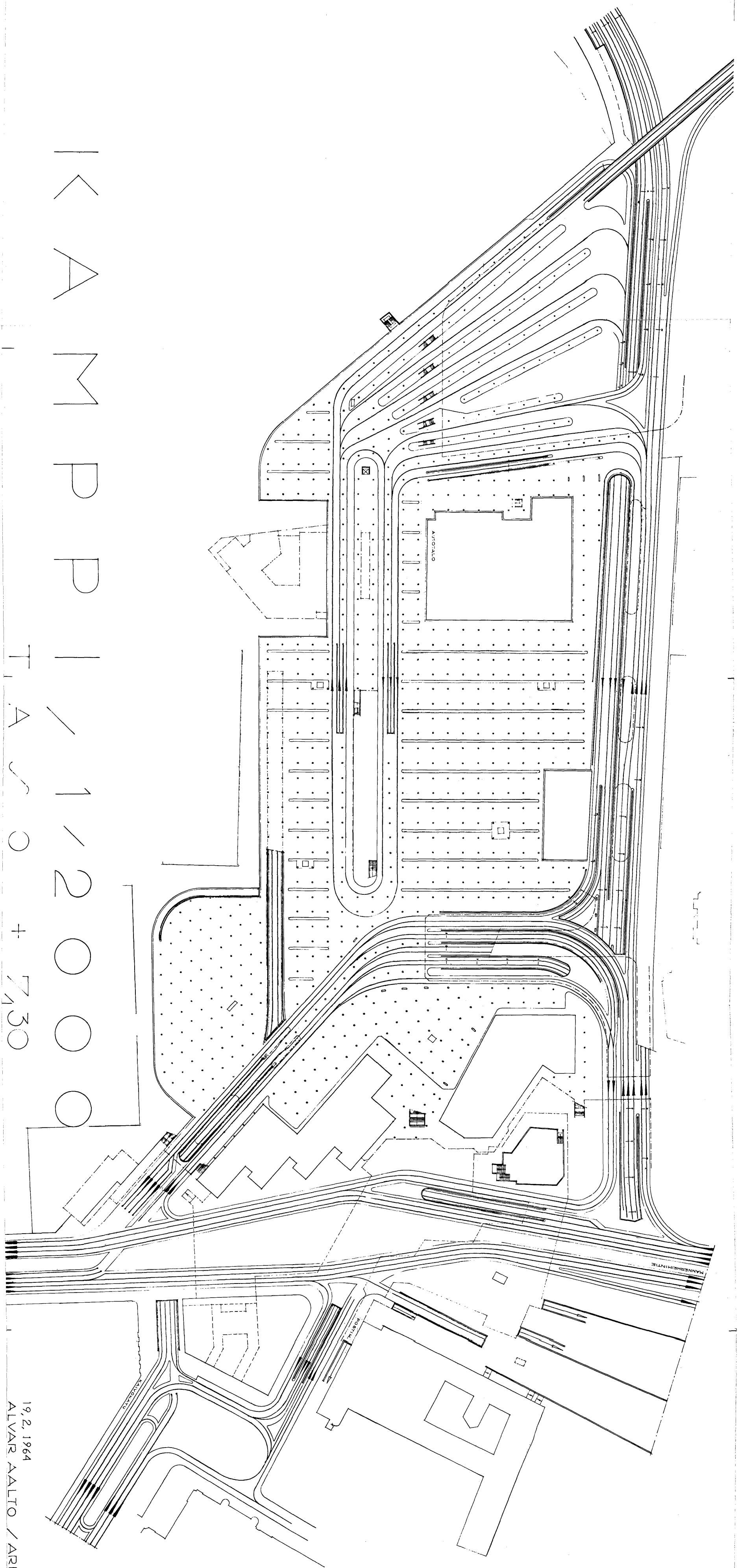
Myöhemmin tehtävässä yksityiskohtaisessa selvityksessä on ratkaistava sisustukseen kuuluva materiaalivalinta, sadevesien poisto, akustiset kysymykset, koneteknilliset laitteet ym.

Kunnioittaen

INSINÖÖRITOIMISTO MAGNUS MALMBERG

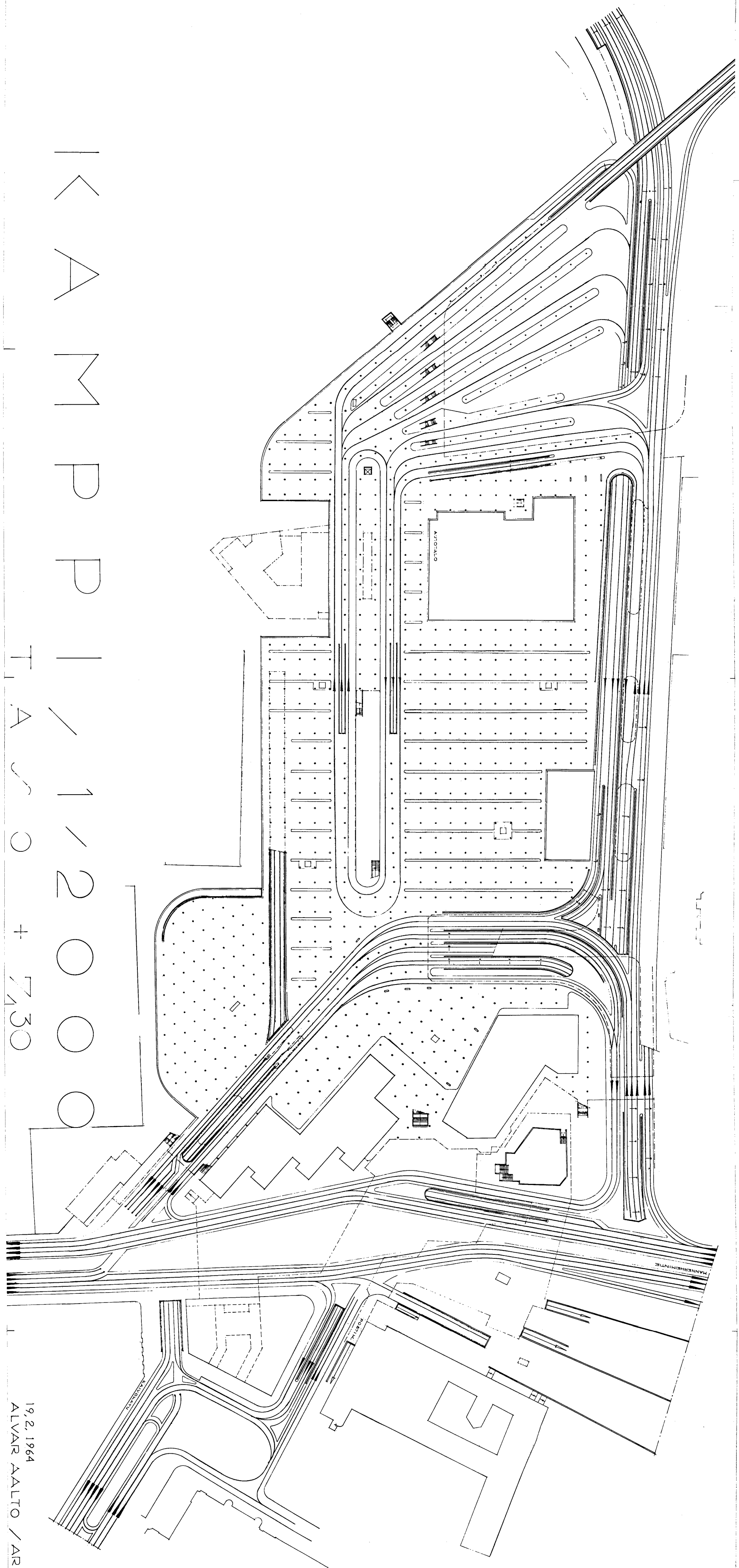
M. Malmberg





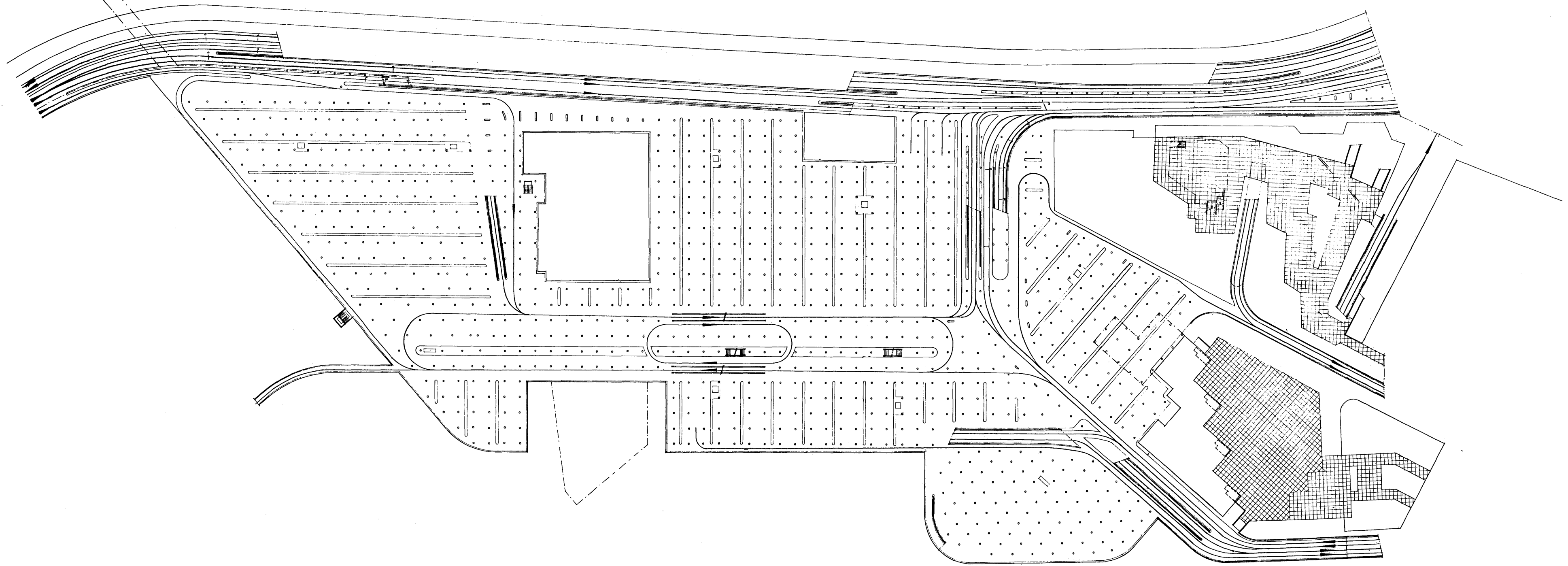
KAMPPI
1/2000
TASO + 7,30

19.2.1964
ALVAR AALTO / ARKKIT.



KAMPPI

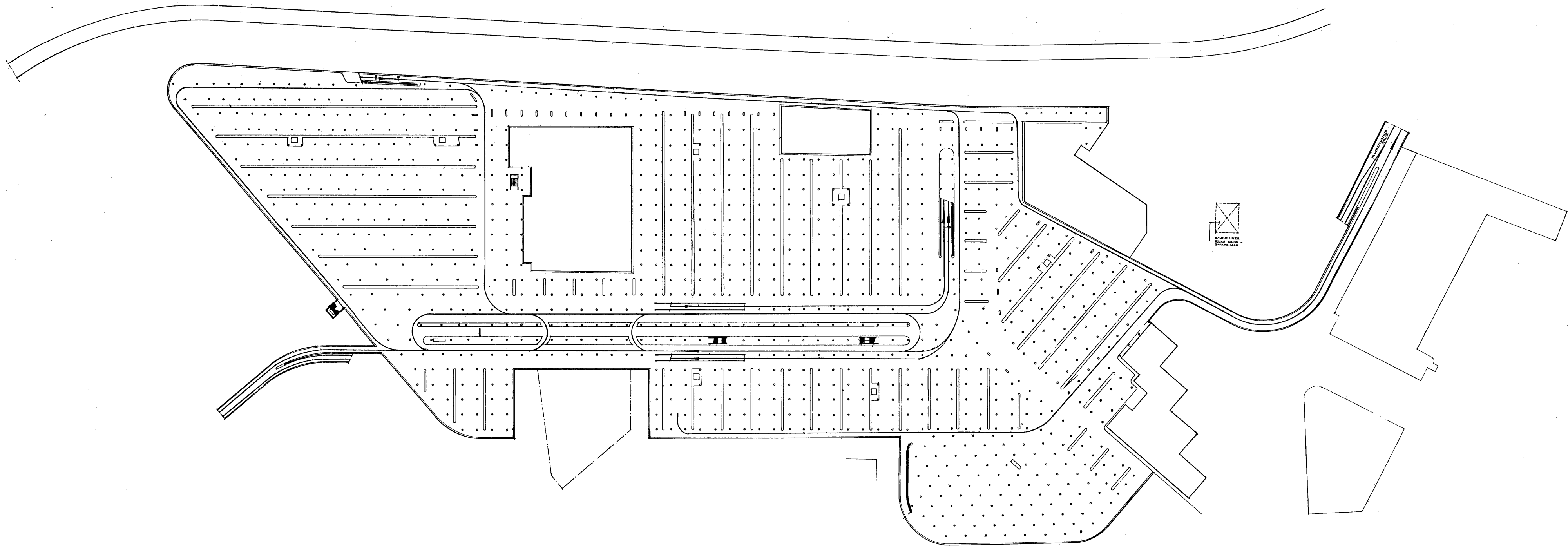
1/2000 + 7,30



KAMPPI / 1 / 2 ○ ○ ○
T. A. / 0 + 2,60 - + 3,10

19 2 1964
ALVARO AALTO / ARKITEHTI /

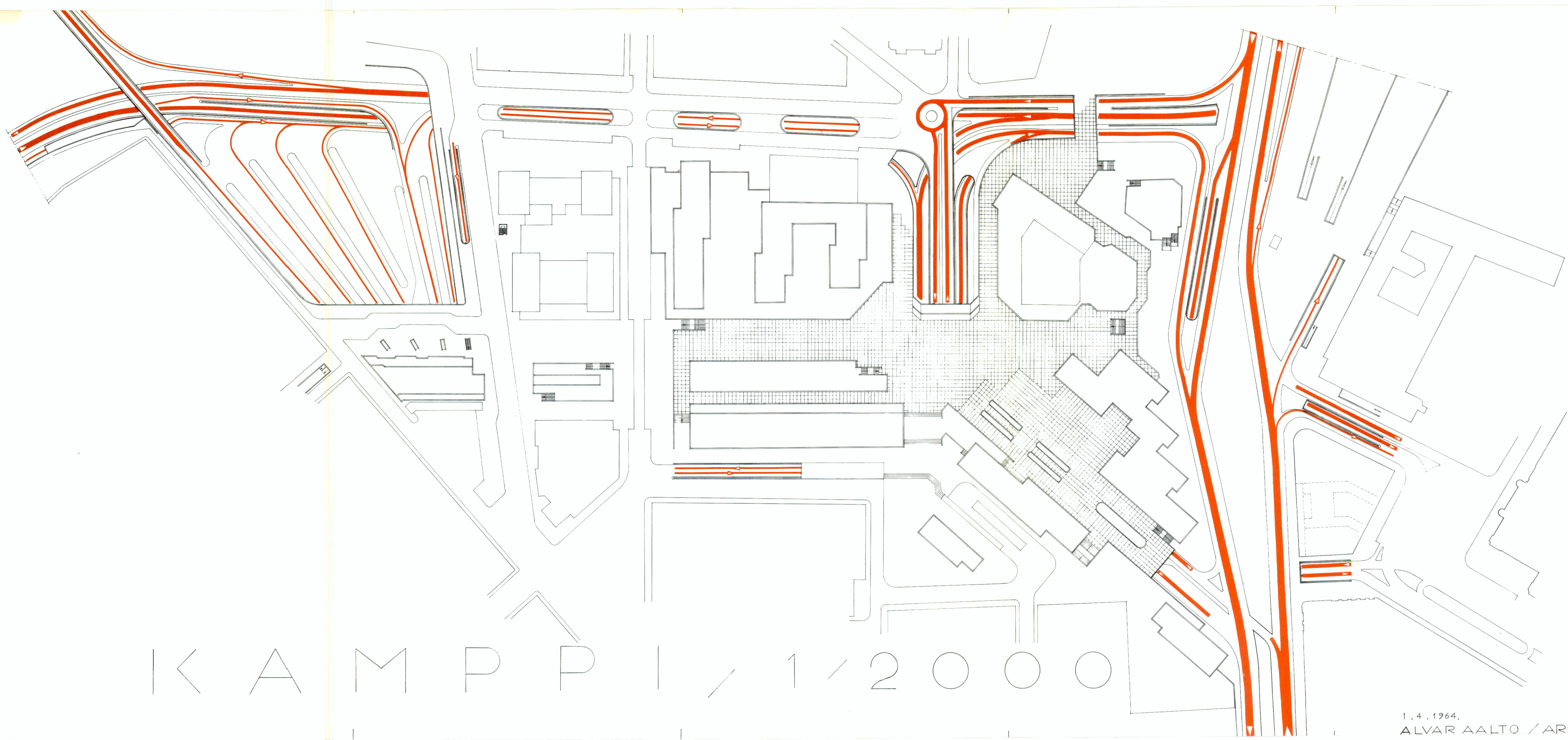
KAMPPI, paikoitustaso +2,60 — +3,10



K A M P P I / 1 / 2 O O O
 T A S O - 0,50 - - 1,00

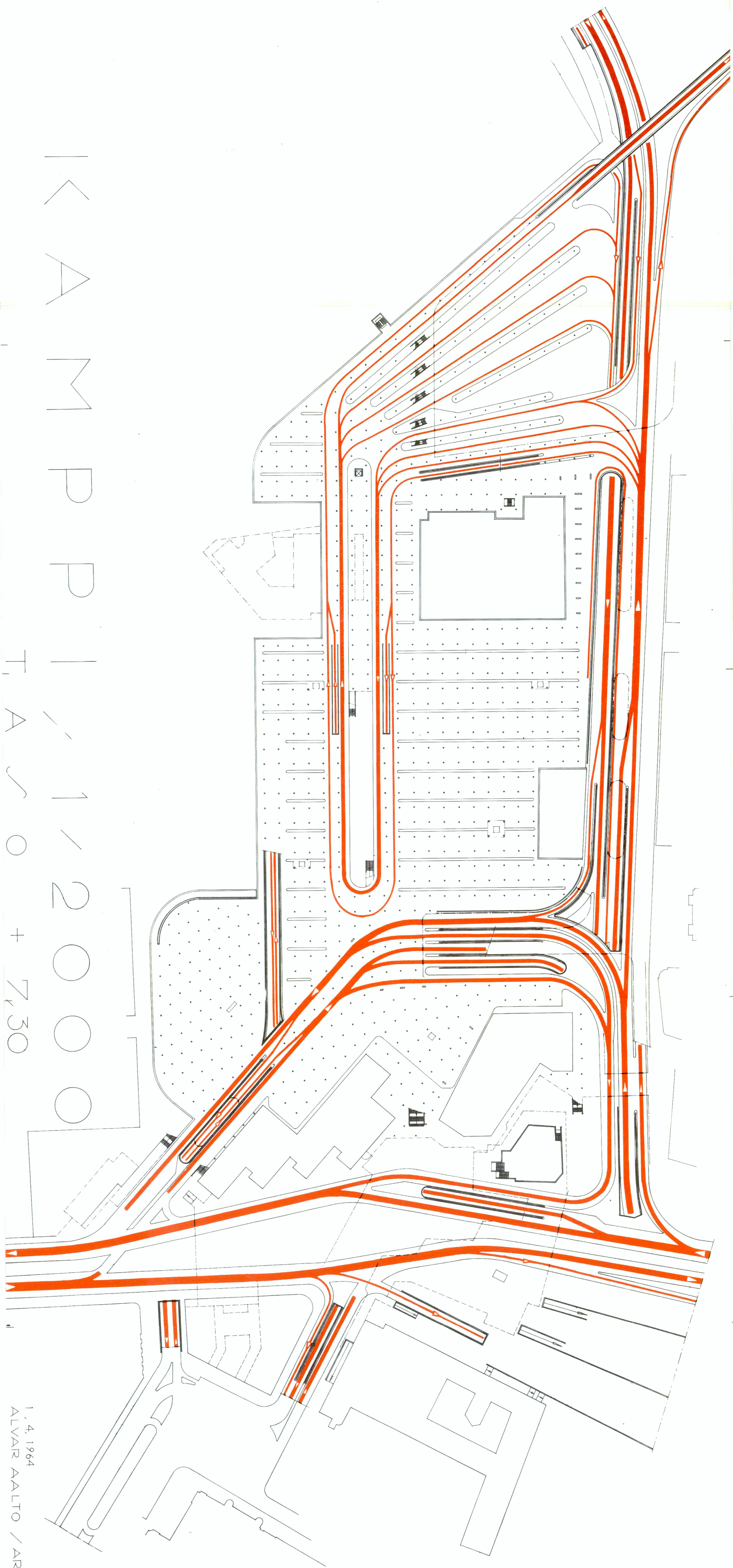
19.2.1964
 ALVAR AALTO / ARKITEITIT

KAMPPI,paikoitustaso -0,50 — -1,00



K A M P P I / 1 / 2 0 0 0

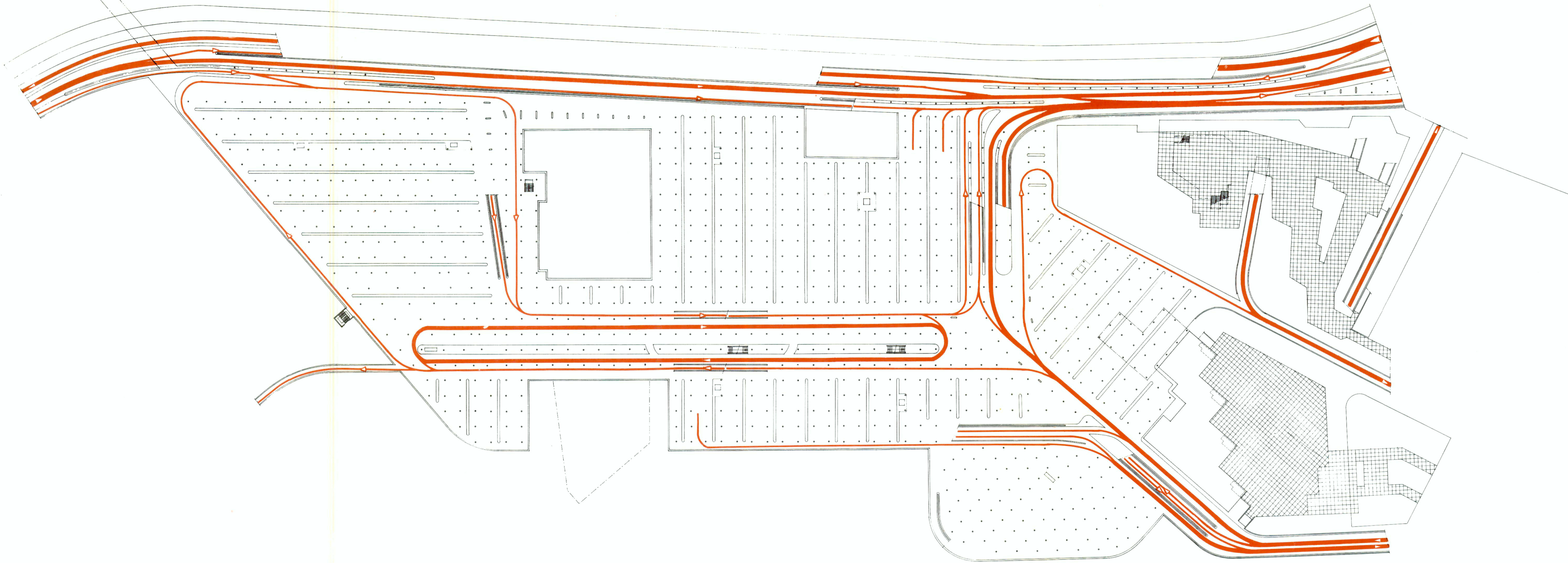
1,4,1964,
ALVAR AALTO / ARKKIT/



KAMPPI
TAAJOKO + 7,30

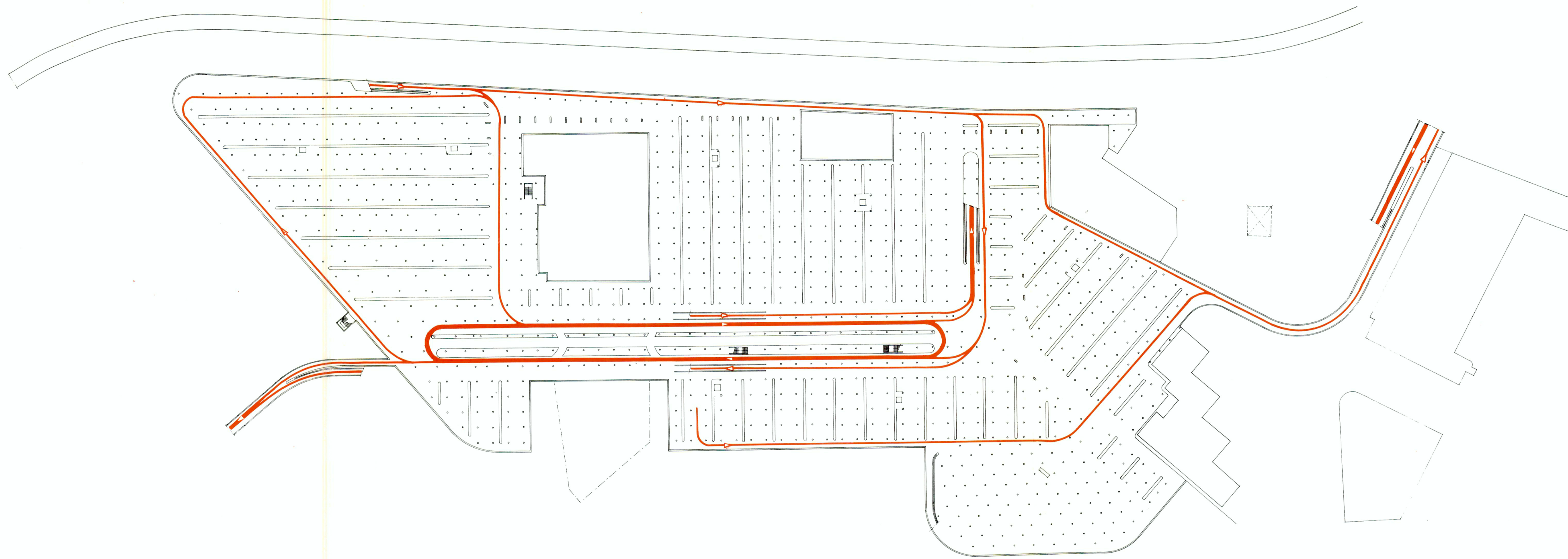
1.4.1964
ALVARO AALTO / ARKKIT.

K A M P P I / 1 / 2 O O O
T A / O + 2,60 - + 3,10



1, 4, 1964
ALVAR AALTO / ARKK

K A M P P I / 1 / 2 O O O
T A S O - 0,50 - - 1,00



1,4,1964,
ALVAR AALTO / ARKKIT /

Helsinki 29. 11. 1962

Helsingin Keskustakomitealle

Allekirjoittaneella on lähimpine apulaisineen ollut tilaisuus perehtyä akateemikko professori Alvar Aallon toimistossa niihin suunnitelmiin, mitä on laadittu uuden kaukoliikennelinja-autoaseman sisäisistä ajojärjestelyistä ja laitureista. Järjestelystä pyydettyä lausuntona saan asiasta esittää seuraavaa.

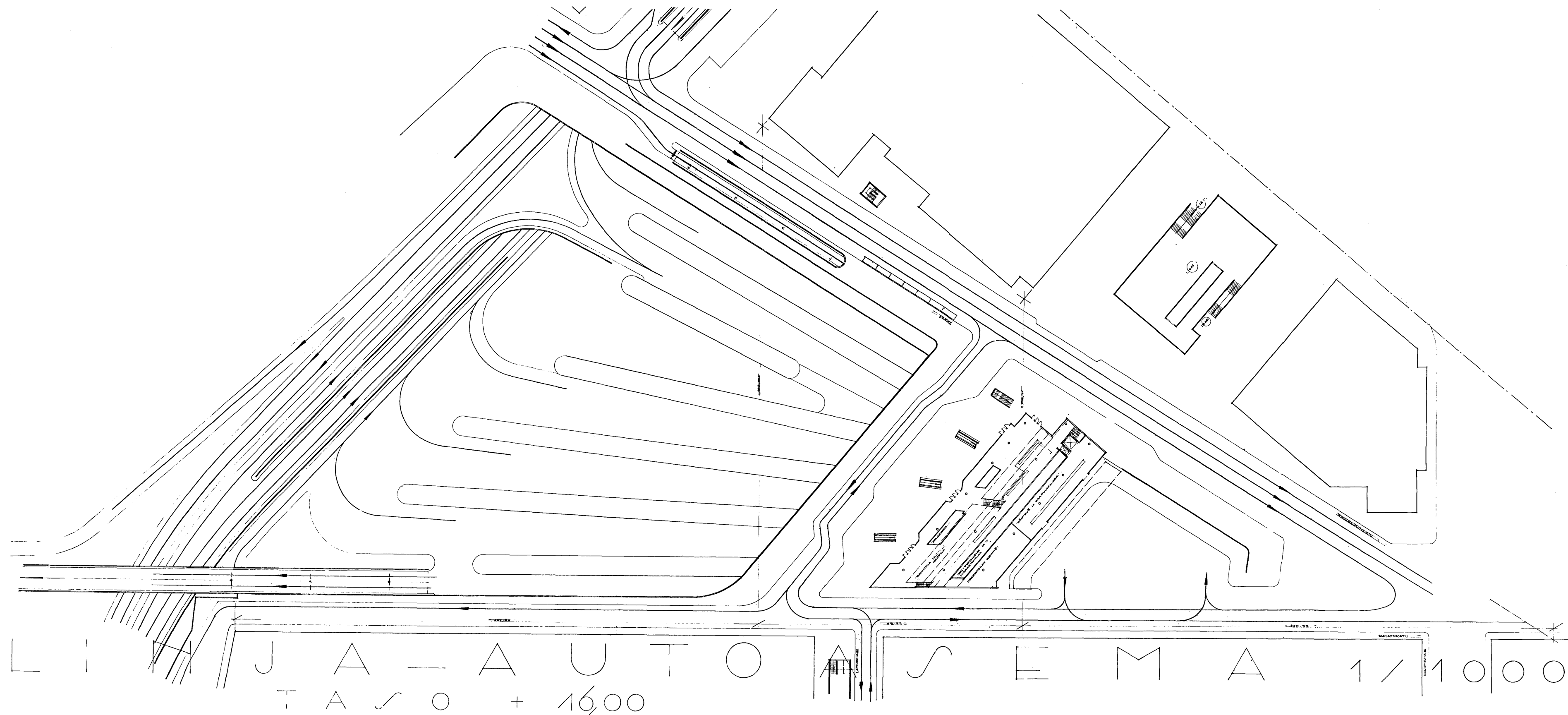
Kuten jo aikaisemmissa yhteyksissä olen käsityksenäni esittänyt, on linja-autoasemalle varattu liikennealue täysin riittävä nykyiselle ja lähimpinä vuosikymmeninä kehittyvälle varsinaiselle kaukoliikenteelle. Asemalle voidaan varata paitsi varmasti ja hyvin riittäviä tulolaitureita suunnitelman mukaan 48 lähtöpaikkaa. Tällöin on pitkien lähtölaitureiden vierelle varattu 17 metriä kutakin lähtöpaikkaa kohti, mikä on hyvin riittävä. Nykyisellä linja-autoasemalla, josta kaukoliikennelaitureista lähtee päivittäin 713 vuoroa, on lähtöjä varten varattu 32 lähtölaituria. Kun allekirjoittaneelle on esitetty kysymys, voitaisiinko ainakin toistaiseksi lähiaikoina 4—5 vuotena sijoittaa kaukoliikennettä varten suunnitellulle asemalle myöskin niin sanottua lähiliikennettä, olemme linja-autoaseman piirissä tutkineet asiaa ja tulleet siihen tulokseen, että huomioon ottaen nykyisen ja lähivuosina todennäköisesti erikoisesti lähiliikenteen osalta laajentuvan liikenteen voitaisiin kaukolinja-autoliikenneasemalle sijoittaa Jorvaksentielle suuntautuva lähiliikenne, mikä nykyään lähtee niin sanotulta Olavinkentältä. Tätä liikennettä varten on mainitulla kentällä käytössä tällä hetkellä 14 lähtölaituria. Edellä esittämäni numeroiden mukaan ei uudella, suunnitellulla asemalla jäisi käyttämättömäksi enää kuin 2 lähtölaituripaikkaa. On kuitenkin huomattava, että mikäli liikenne lähivuosina laajenee niin kuin se ilmeisesti tekee, ei se kuitenkaan ainakaan sanottavasti voi tulla vaatimaan lisää laituripaikkoja, vaan pääasiassa lisääntyvät vuoroluvut jo liikennöidyillä linjoilla ja tulevat nämä lähdöt tapahtumaan jo olevista laitureista. Mikäli Jorvaksentien lähiliikenne sijoitetaan suunnitellulle kaukoliikenneasemalle jää nykyään Kampinalueelta lähtevästä liikenteestä vielä ulkopuolelle Turuntielle Olavinkentältä suuntautuva liikenne, joka käyttää viittä laituria ja Shellin huoltoaseman edestä lähtevä, samaten Turuntielle pääasiassa suuntautuva liikenne, jonka käytössä tällä hetkellä on 10 lähtölaituria.

Yhteenvedona saan esittää, että suunniteltu kaukoliikenneasema riittää erinomaisen hyvin nykyistä ja lähimpien vuosikymmenien aikana mahdollisesti laajenevaa liikennettä varten, ja että sinne lähimpiä 4—5 vuotta ajatellen ilmeisesti voidaan myöskin sijoittaa Jorvaksentielle suuntautuva lähiliikenne.

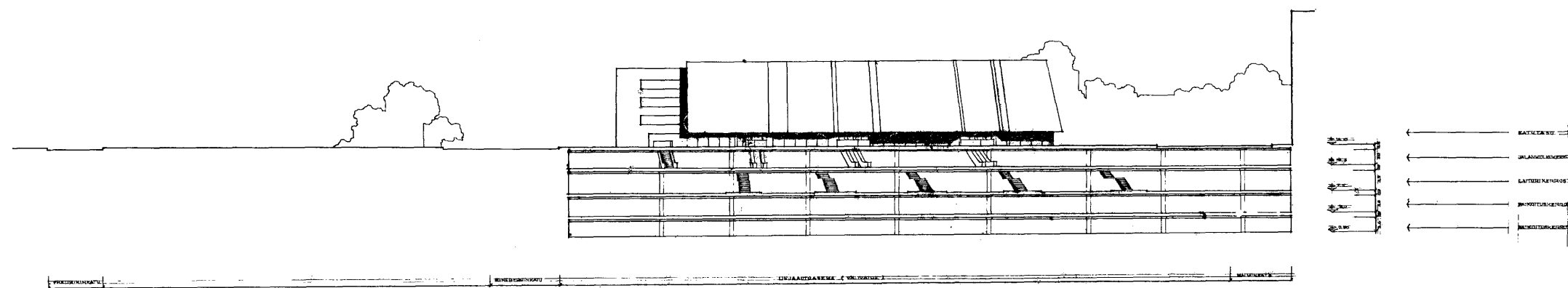
Y. Vänttinen

Diplomi-insinööri

Oy Matkahuolto Ab:n toimitusjohtaja



LEIKKAUS A - A

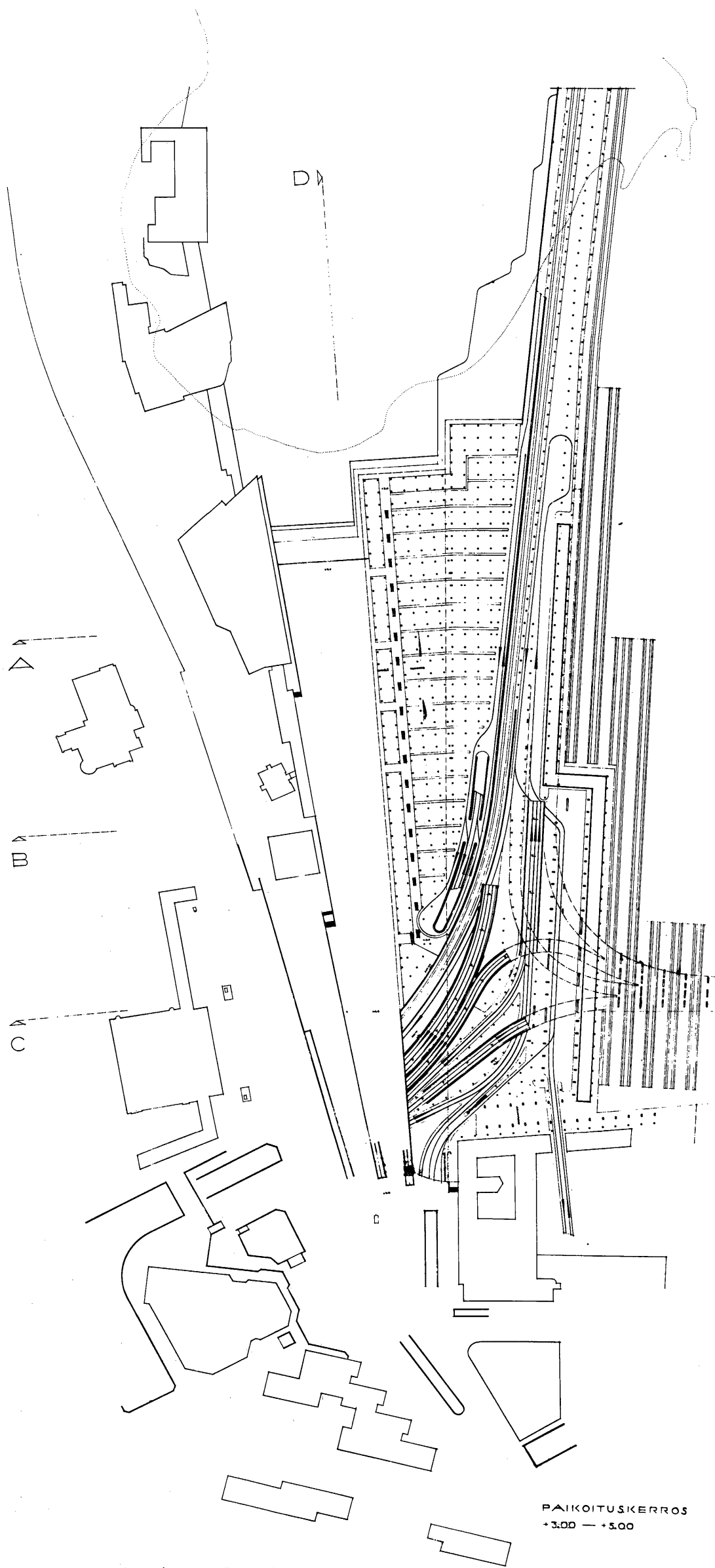


LEIKKAUS B - B



L I N J A - A U T O A S E M A 1 / 1 0 0 0

8.11.1962 ALVAR AALTO / ARKKITEHTI

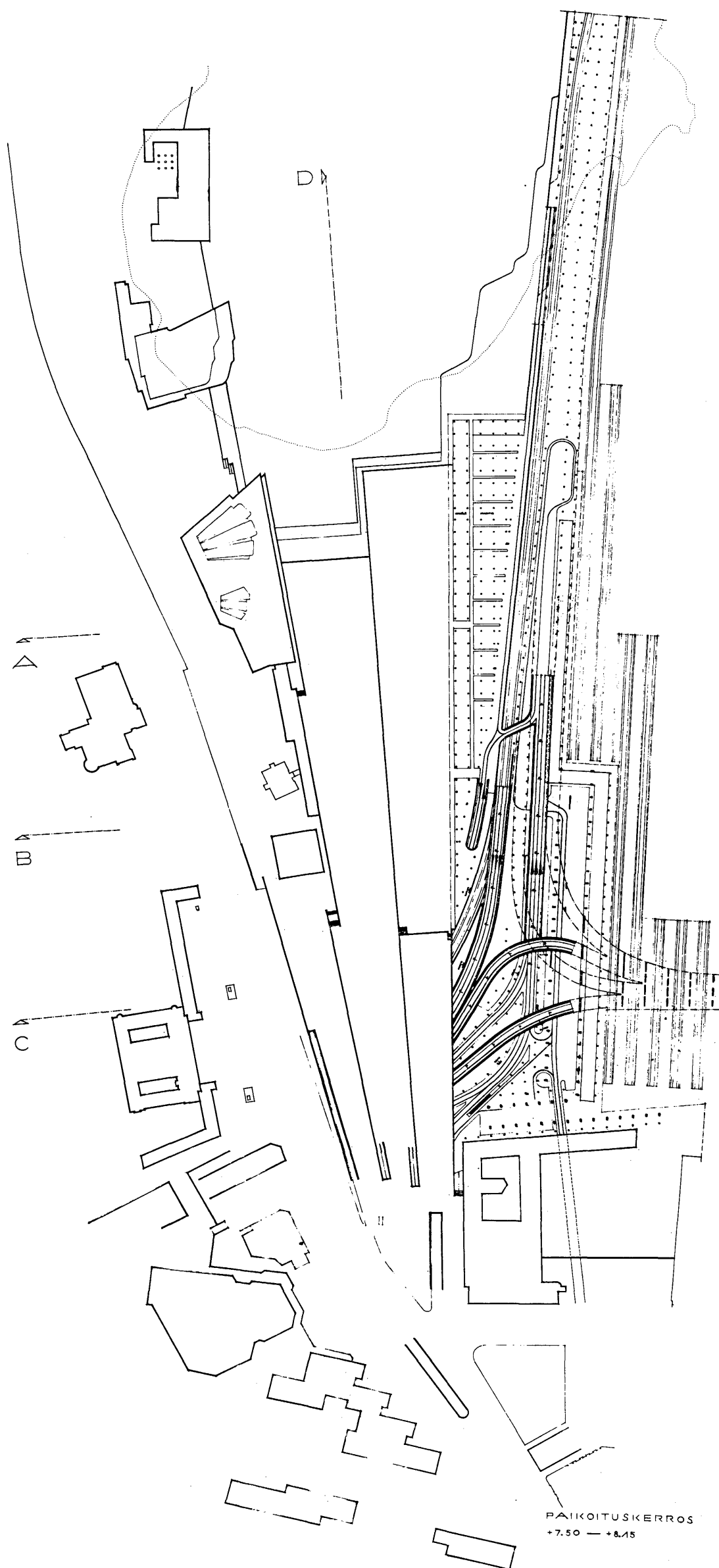


HELSINGIN KESKUSTA N 1/4000

HELSINGISSÄ 11/2 1963
ALVAR AALTO / ARKITEHTI

PAIKOTUSKERROS
+3.00 — +5.00

TERASSITORI,paikotuskerros +3,00 — +5,00

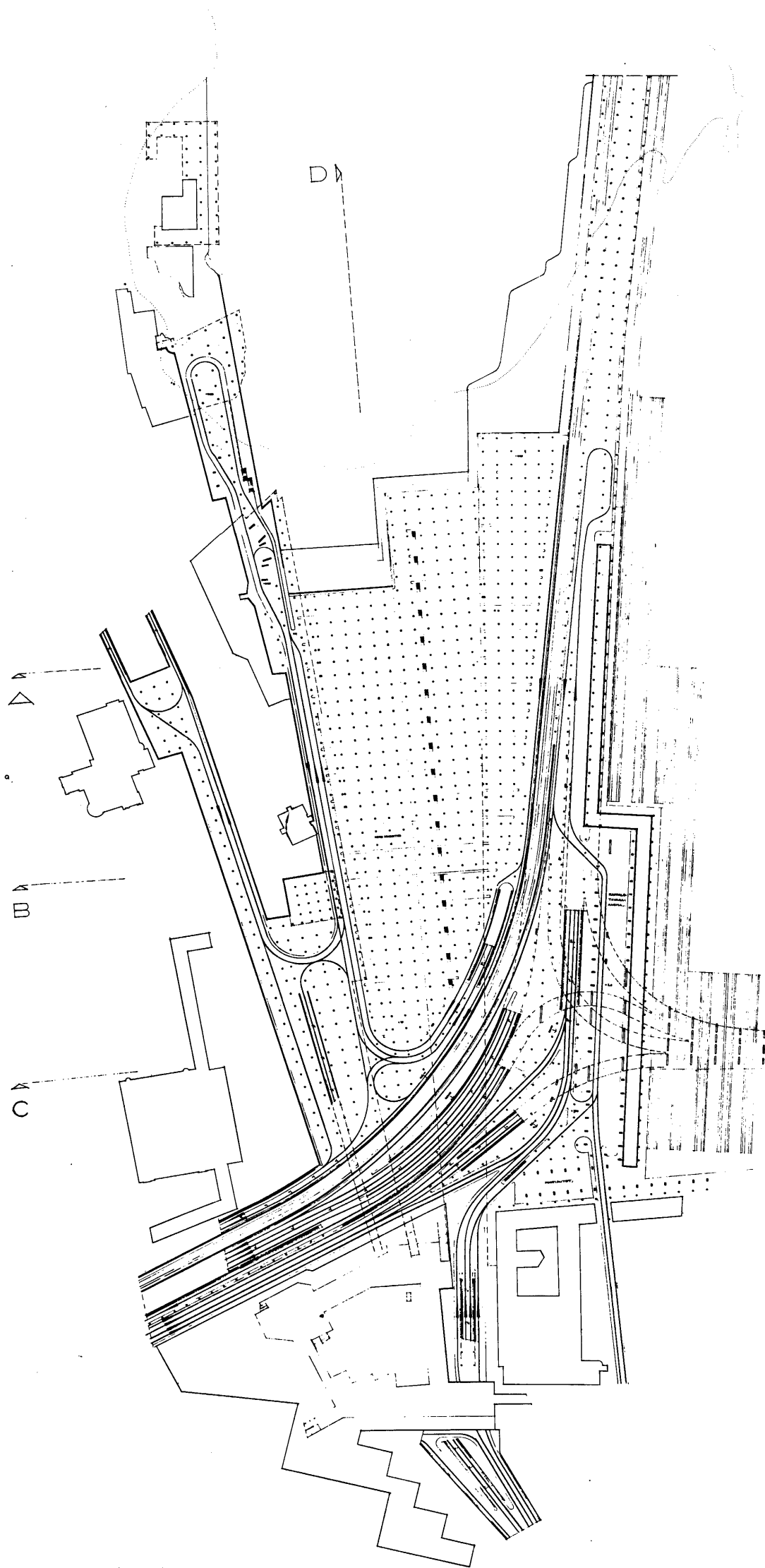


HELSINGIN KESKUSTA

N 1/4000

HELSINGISSÄ 11/2 1963
ALVARO ALTO / ARKITEHTI.

PAIKOITUSKERROS
+7.50 — +8.15

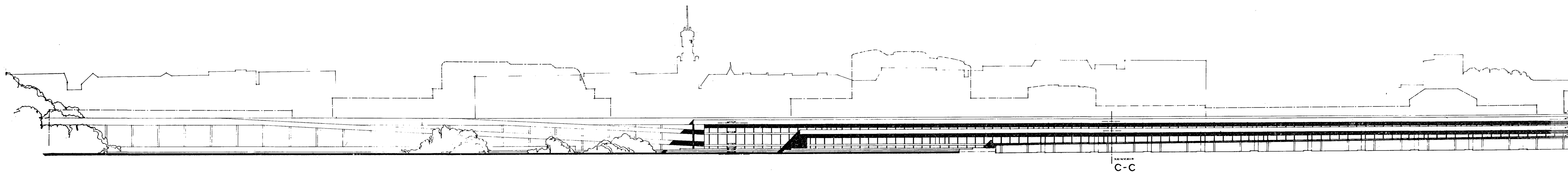


PAIKOITUSKERROS
-0.50 — +1.00

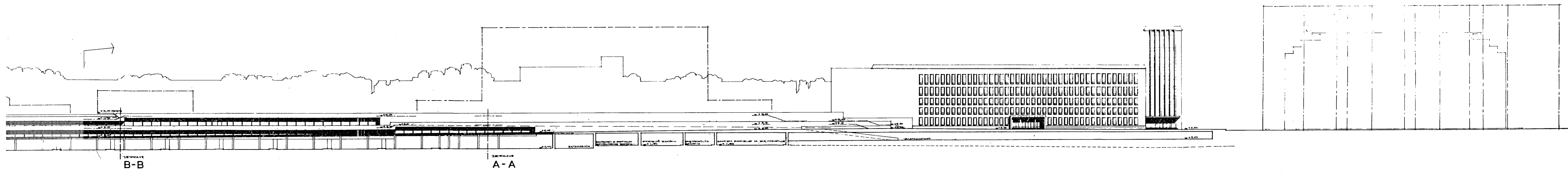
HELSINGIN KESKUSTA N 1/4000

HELSINGISSÄ 11/2 1963
ALVAR AALTO / ARKITEHTI

TERASSITORI, paikoituskerros -0,50 — +1,00

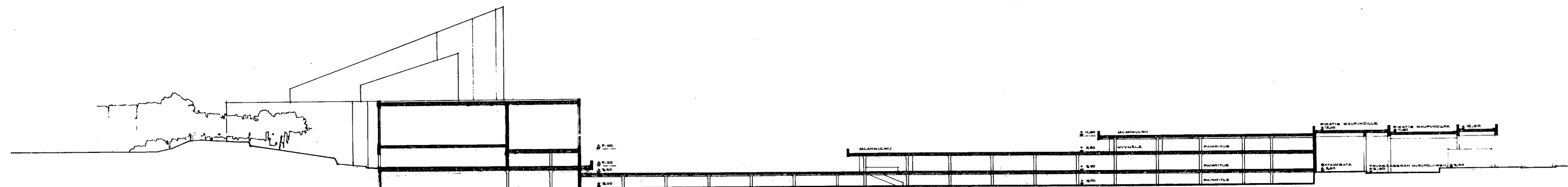


C-C

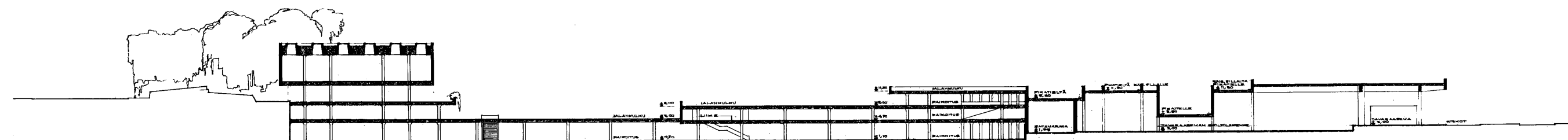


B-B

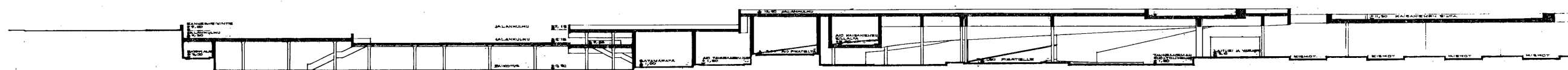
A-A



LEIKKAUS
C-C



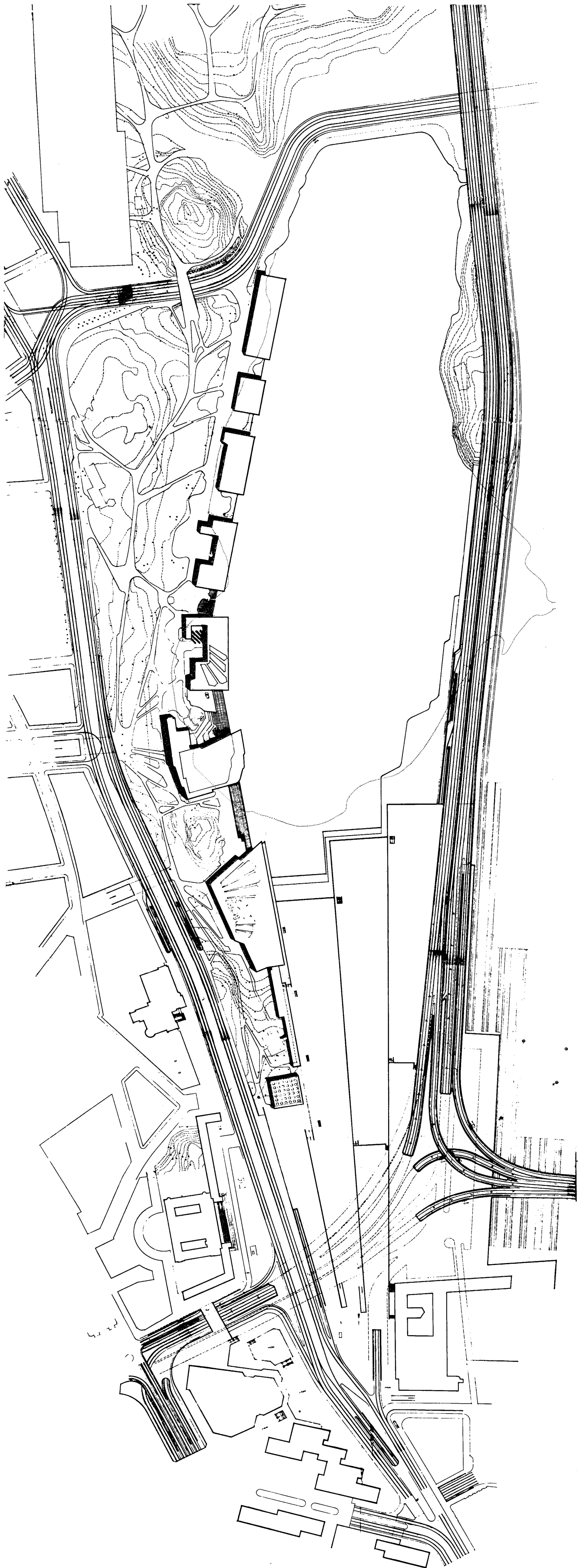
LIKKAUS
B-B



A-A

HEL SINGIN KESKUSTA

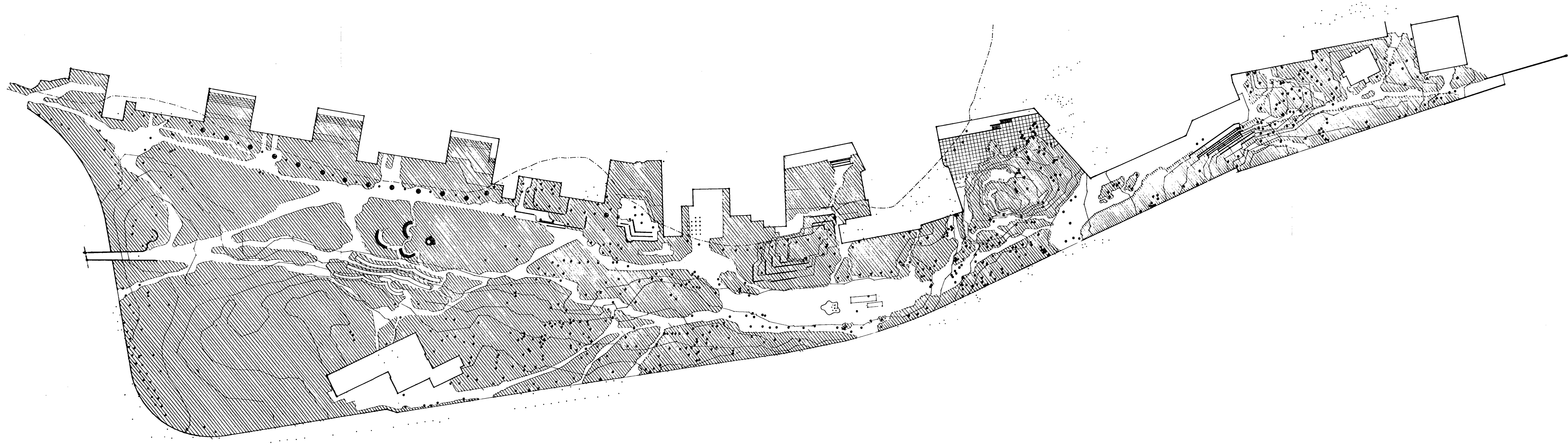
HELSINGISSÄ 11/2 1963
ALVAR AALTO / ARIKITEHTI



HELSINGIN KESKUSTA

1/4000

HELSINGISSÄ, 11/2, 1963
ALVAR AALTO / ARKITEHTI



MANNERHEIMINTIE

HESPERIAN PUISTO

TOULON LAMMI

A

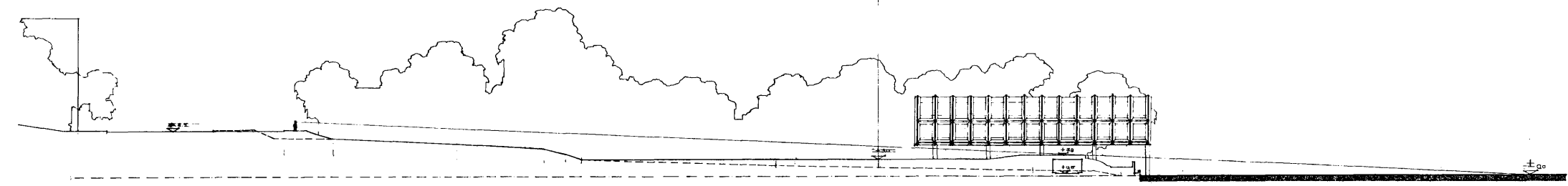
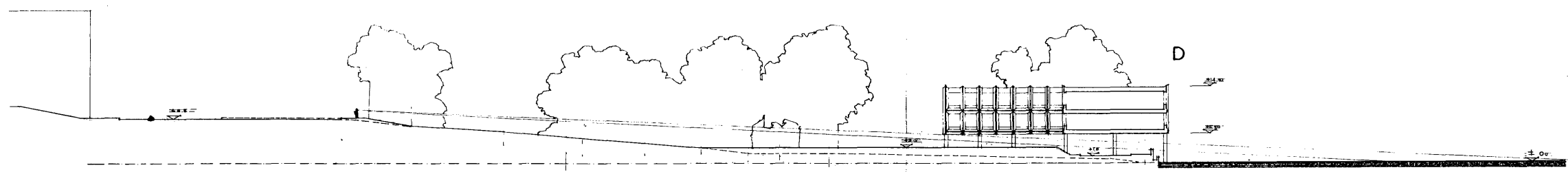
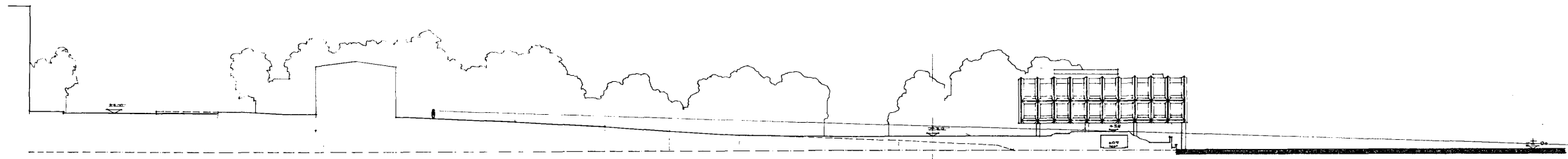
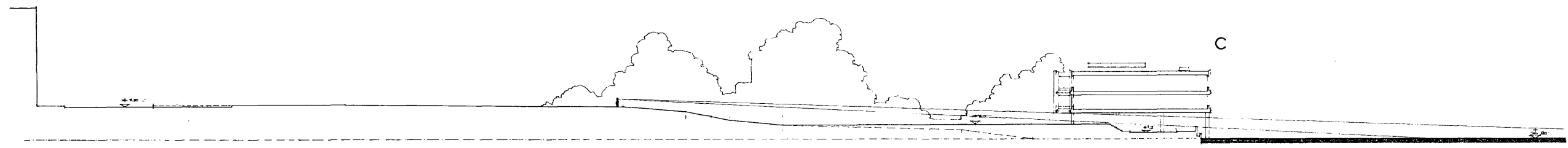
B

ALVARO AALTO ARKKIT
27.3.63 HSL

MANNERHEIMIN TIE

HESPERIAN PUISTO

TOULON LAHTI

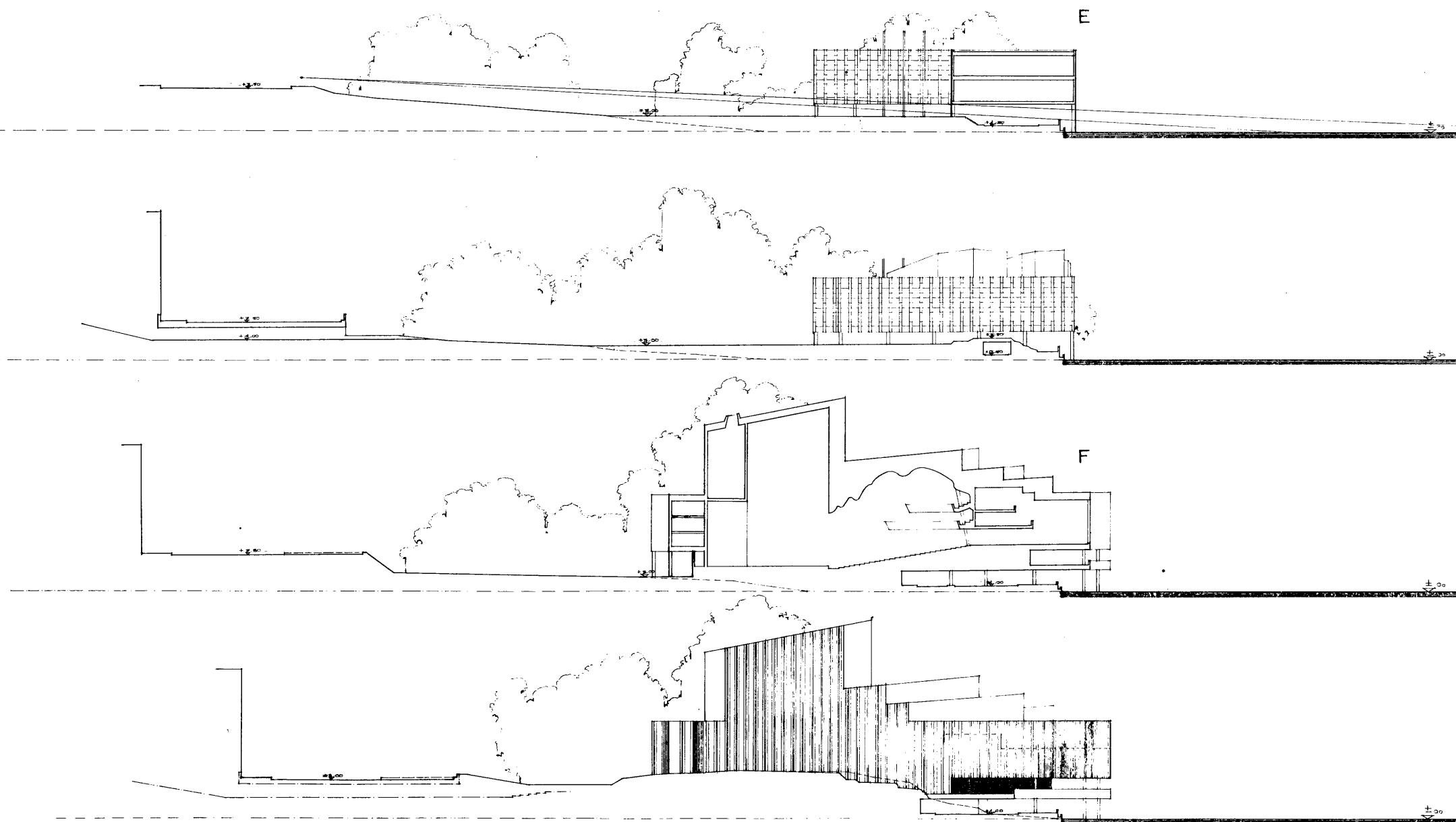


ALVARO AALTO / ARKKITIT
22.3.1963

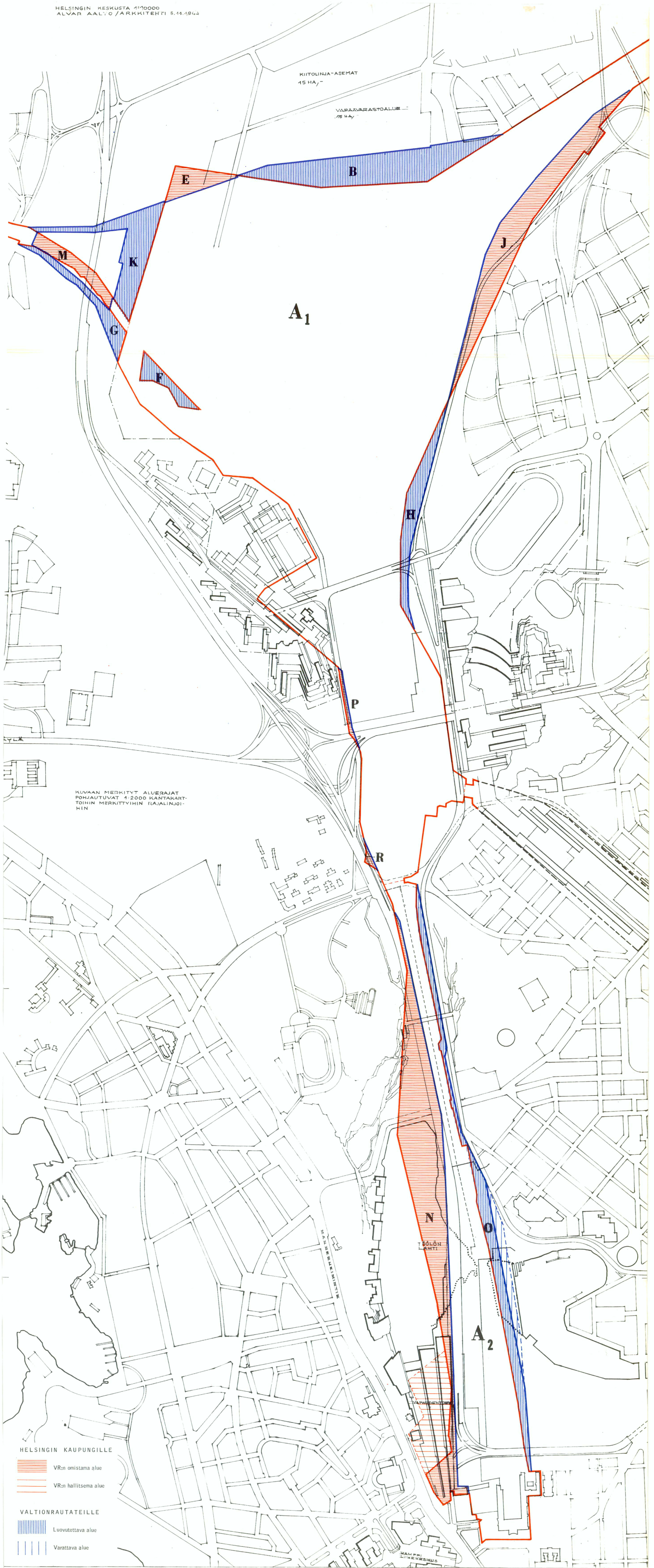
MANNERHEIMINTIE

HESPERIAN PUISTO

הספרייה החדשה



ALVARO ALTO, ARCHITECT
23.3.1935 HIKI



**KAUPUNKISUUNNITTELU-
LAUTAKUNTA**

19. 1. 1966.

No 37.

Kaupunginhallitukselle.**Asia:** Keskustan asemakaavatoimikunnan mietintö.

Palauttaen viitekohdassa mainitun lähetteen asiakirjoineen kaupunkisuunnittelulautakunta lausuntonaan esittää seuraavaa:

I. Keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotuksen hyväksymisen merkitys.

Mikäli toimikunnan mietinnössään tekemä ehdotus hyväksytään, tarkoittaa se keskustan osalta sitä, että seuraavana asteena tulisi olemaan asemakaavan laatiminen. Asemakaavaa ei kuitenkaan voitane ajatella laadittavaksi kerralla koko keskustan asemakaavatoimikunnan esityksen mukaista aluetta käsittävänä, vaan tulisi se ilmeisesti laadittavaksi, hyväksyttäväksi ja vahvistettavaksi vaiheittain. Tällöin tulisi asemakaavat laatia asemakaavatoimikunnan ehdotuksessa esitetyn asemakaava- ja rakennusratkaisin pohjalle, kuitenkin huomioonottaen jäljempänä esitetyt yksityiskohtia koskevat varaukset. Jos asemakaavan laatiminen suoritetaan tällä tavoin asteittain, voidaan se suorittaa kaupunkisuunnitteluvirastossa. Ensi kädessä tulisi asemakaava laadittavaksi linja-autoaseman sekä konsertti- ja kongressitalon rakentamiseksi. Kaupunginhallitus onkin jo 19. 12. 1963 kehottanut asianomaista lautakuntaa ryhtymään toimenpiteisiin esityksen tekemiseksi konsertti- ja kongressitaloa varten tarvittavan asemakaavamuutoksen aikaansaamiseksi.

Asemakaavan laatimisen yhteydessä on mahdollisuus nyt käsiteltävänä olevan ehdotuksen pohjalta lähtien tutkia vielä avoimna olevia kysymyksiä kokonaisuuteen parhaiten soveltuvan ratkaisun löytämiseksi. Vaikka lautakunnalla onkin huomautettavaa suunnitelman useiden yksityiskohtien suhteen, eivät huomautukset ole sen laatuaisia, että ne estäisivät suunnitelman hyväksymistä keskustan asemakaavaratkaisun pohjaksi. Näin ollen olisi keskustan osalta ryhdyttävä toimenpiteisiin asemakaavan laatimiseksi keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotuksen pohjalla. Keskustan asemakaavan tutkiminen siirtyisi täten uuteen vaiheeseen. Suuripiirteisen keskustan asemakaavan kokonaisuuden tutkimisen tilalle tulisi detaljeihin paneutuvan asemakaavoituksen vuoro.

Toimikunta esittää, että akateemikko Alvar Aallon laatima Pasilan suunnitelma hyväksyttäisiin periaatteessa. Suunnitelmaa voidaan lähinnä pitää Pasilan alueen maankäyttösuunnitelmana, jonka pohjalta Pasilan aluetta voidaan ryhtyä edelleen tutkimaan.

Aluevaihdon suorittamista valtionrautateiden kanssa voidaan pitää kustasuunnitelman pohjalla laadittavan asemakaavan välttämättömänä edellytyksenä. Kuitenkin lautakunta pitää tärkeänä, että Kaisaniemen ja Eläintarhan-

lahden puistoalueita mahdollisimman suuressa määrin säästettäisiin. Aluevaihdon käytännöllisen toteuttamisen edellyttämistä pinta-aloista, tilojen nimistä yms. antanee kiinteistölautakunta lausuntonsa ja ehdotuksensa.

II. Keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotuksen arvostelu.

Keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotuksen runko (pääliikenneverkosto, rautateiden tavara-aseman siirtäminen Pasilaan ja Kampin alueen käyttäminen liikekeskustan laajennusalueena) pohjautuu yleiskaavassa esitettyihin pääsuunta-viivoihin. On kuitenkin huomattava, että keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotus käsittää vain suhteellisen vähäinen osan Helsingin yleiskaavaehdotuksessa määritellystä keskusta-alueesta.

Suunnitelma käsittää seuraavat alueet ja osat:

1) Pasila, Pasilan asuntoalue, idänpuoleinen alue, tullinalaisen tavarantavarakeskus- ja tavaralinjaliikenteen asemat.

2) Kampi.

3) Linja-autoasema.

4) Keskustan terrassitori.

5) Töölön lahden rannalle suunnitellut julkiset rakennukset.

Kaupunkisuunnittelulautakunta esittää keskustan asemakaavatoimikunnan esityksestä seuraavaa:

Suurkaupunkimme samoin kuin niiden keskuksat ovat jatkuvan muutosprosessin alaisia. Jokainen aikakausi muovaa niitä omalla tavallaan. Myös itse city-käsite muuttuu ajan mukana. Kaupunkisuunnittelussa emme voi jäljitellä vanhoja historiallisia ratkaisuja, vaan meidän on kyettävä löytämään uusia, meille sopivia. Aikakaudellemme on tunnusomaista liikenne- ja tiedotustekniikan nopea kehitys, jonka ansiosta liikenneyhteydet ovat oleellisesti parantuneet ja välimatkat ajallisesti lyhentyneet. Kaupunkien keskustoisiin tämä on vaikuttanut lähinnä siten, että se on tuonut keskuksiin ennennäkemättömän liikennetungoksen. Toisaalta hyvät liikenneyhteydet ovat tehneet mahdolliseksi keskustoimintojen hajoittamisen entistä laajemmalle alueelle.

Eräs nykyisen kaupunkisuunnittelun tärkeimmistä tehtävistä on pyrkiä eliminoimaan edellinen vaikutus ja käyttämään hyväksi jälkimmäistä. Funktionaalisten seikkojen lisäksi kaupunkisuunnittelu kiinnittää kasvaavaa huomiota miljökysymyksiin. Keskustan tärkeyttä sekä symbolista merkitystä pyritään korostamaan sen erikoisessa arkkitehtonisessa käsittelyssä.

Helsinginkin keskustasuunnitelmaa on syytä tarkastella tätä taustaa vastaan. Tosiasia on, että Helsingin city, joka volyyminsä puolesta (yleiskaavan mukaan 2,5 milj. m² bruttokerrosalaa) kilpailee Tukholman ja Kööpenhaminan kanssa, on maantieteellisesti sijainniltaan niitä epäedullisemmassa asemassa. Keskusta sijaitsee niemellä, jonka vuoksi sen vaikutusalueita vähentävät ja liikenneyhteyksiä häiritsevät ympäröivät vesialueet. Samat vesialueet ulottuvat keskikaupungin sydämeen saakka aiheuttaen tyhjiön paikassa, joka muuten olisi efektiivistä keskustaa. Lähtökohdastaan Kauppatorin ympäristöstä kaupunki on laajentunut voimakkaasti pohjoiseen, jolloin city on jäänyt yhä kauemmaksi Helsingin alueellisesta keskipisteestä.

Keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotus merkitsee toteutettuna keskustan laajenemista Kampin alueelle. Uudet sisääntuloväylät laajentavat puolestaan keskustan vaikutusaluetta itään, länteen ja pohjoiseen. Samalla helpottunee liikennepaine kaupungin vanhassa keskustassa ja Helsingin niemen eteläosissa.

Töölön- ja Eläintarhanlahden alueelle tulee suunnitelman mukaan sijoitettavaksi uusia citytoimintoja, kuten kulttuurirakennukset Töölönlahden yhteyteen sekä liiketoiminta ja laajamittainen paikoitus terassitorin yhteyteen.

Kampin alue linja-autoasemineen, tällä hetkellä toiminnallisesti eräs kaupungin sekavimpia, muuttuu suunnitelmassa todelliseksi jalankulkijan cityksi.

Pasila.

Päärautatieaseman aluekysymystä käsitellessään keskustan asemakaavatoimikunta totesi, että kysymyksen ratkaisu osaltaan riippuu siitä, millä tavalla Pasilan alue tulee järjestettäväksi. Tämän vuoksi kävi tarpeelliseksi ulottaa keskustan suunnittelutehtävä myös Pasilan aluetta koskevaksi, mikä itseasiassa merkitsee aikaisemmin omaksutun keskuskäsitteen laajentumista. Helsingin yleiskaavassa vuodelta 1960 keskusta oli vielä ymmärretty vain määrätyn suppean ja yhtenäisen keskikaupungin alueena. Pasila-suunnitelmassa Helsingin keskustatoimintoja tietoisesti siirretään keskikaupungin ulkopuolelle. Tällöin kysymys ei ole vain yhden pääkonttorin tai teollisuuslaitoksen siirtämisestä pois keskustan altaudesta, sillä Pasilasuunnitelman yhteydessä voidaan puhua jopa Helsingin toisesta keskustasta. Joka tapauksessa kysymys on huomattavasta cityryhmittymästä, joka saattaa olla alkuna keskustan asteittaiselle desentralisoimiselle päämääränä Suur-Helsingin city.

Lautakunta yhtyy toimikunnan käsitykseen siitä, että Pasilan nykyinen vuokra-alue ei ole asuntoalueeksi sopiva, koska se jää moottoriteiden ja rautatien tavaraseman väliin. Ehdotusta po. alueen käyttämiseksi keskustasta pois siirtyvien toimistojen, liiketilojen ja virastojen rakennusalueena on pidettävä oikeaan osuneena, koska alue sijaitsee koko kaupunkia ajatellen varsin keskeisesti ja täten kevennettäisiin varsinaisen keskustan liikennepainetta.

Rautatiealueen pohjoisrajan oikaisemista ehdotetulla tavalla ja siitä johtuvaa aluevaihtoa on pidettävä asiallisina. Sen sijaan konepajatoiminnan sijoittamista tälle alueelle ei voida pitää suotavana, koska se tulevan moottoritien huomioon ottaen kaventaisi haitallisesti keskuspuiston viheraluetta. Toimikunnan esittämiä siltaratkaisuja nykyisen Haagan seisakkeen tienoilla on pidettävä välttämättöminä keskuspuiston katkeamisen estämiseksi.

Alueen varaamisesta tullinalaisen tavaratavarakeskusta varten rautatiealueen pohjoispuolelle on kaupunginhallitus tehnyt päätöksen 14. 10. 1965 (§ 2674). Tavaralinjaliikenteen yhden pääteasema-alueen sijoittamista tavarakeskuksen läheisyyteen voidaan myös edullisten liikenneyhteyksien vuoksi puoltaa. Näihin tarkoituksiin voidaan täällä varata riittävästi tilaa asutusta häiritsemättä.

Pasila idänpuoleisen alueen varaamista urheilupuiston lisäksi pääasiassa messualueeksi voidaan pitää sopivana. Koska messualueen saamista keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotuksessa tarkoitettuun käyttöön ennen Pasilan suunnitelman lopullista valmistumista voidaan pitää suotavana, tulee lautakunta ensi tilassa tekemään eri esityksen po. alueen varaamisesta sanottuun tarkoitukseen.

Esitettyä Pasilan alueen suunnitelmaa on pidettävä periaate-ehdotuksena, jota vielä on huolellisesti tutkittava. Alueelle tulevien moottoriteiden tarkat paikat ja yksityiskohtaiset risteysjärjestelyt on selvitettävä ennen lopullisten suunnitelmien tekemistä ja myöskin muut liikennejärjestelyt kuten Koskelantien ja Metsämäentien yhdistäminen, Aleksis Kiven kadun ja Teollisuuskadun mahdollinen jatkaminen Pasilaan jne. vaativat vielä yksityiskohtaista tutkimusta. Pasilaan voidaan järjestää parannettu liikenneyhteys rautateitse ja sinne tulevat myös hyvät linja- ja henkilöautoyhteydet. Lautakunta katsoo, että Pasilan suunnitelman hyväksymistä periaatteessa voidaan puoltaa.

K a m p p i.

Kamppi muodostaa cityn liikekeskukselle luonnollisen laajennusalueen. Arkkitehtoniset syyt vaativat myös Kampin alueen rakentamista siten, että siitä tulee rakennustaiteellisesti hallittu kokonaisuus ja että se liittyy luontevasti vanhaan liikekeskustaan. Alueen rakentaminen lisää tosin työpaikkojen määrää ja siten myös keskustaan suuntautuvaa liikennettä, joten alueelle suunniteltua rakennusvolyymia olisi pienennettävä. Ruuhka-ajan painetta voitaisiin kuitenkin myös lieventää sijoittamalla alueelle hotelli-, ravintola- ja huvitoimintaa, mikä samalla elävöittäisi sitä iltaisin.

Kampin alueen rakentaminen siten, että ajoliikenne, pysäköinti ja jalankulku sijoittuvat eri tasoille, on oikea ja välttämätönkin toimenpide. Erityisen ansiokkaana ratkaisuna voidaan pitää sitä, että alueen keskiosan ylätaso (+ 12,30) on varattu tilavaksi liikerakennusten rajoittamaksi ostos- ja tapaamisaukioksi sekä että jalankulkijoilla on samalla tasolla esteetön pääsy linja-autoasemalle asti suurimmaksi osaksi avonaisessa tilassa. Hankalampaa on jalankulku terassitorilta ja asema-aukiolta Kampin alueelle suurehkon korkeustasoeron takia. Mm. koneportain ja hissein voitaneen tasoerojen tuottamaa haittaa lieventää. Suunnitelmissa olisi tämän lisäksi kiinnitettävä erityistä huomiota invalidien ja muiden liikuntaesteisten jalankulkijaryhmien liikkumiseen.

Kampin alueen liikenteen kokonaisuunnitelma noudattaa jo aikaisemmin kiteytyneitä linjoja. Niinpä Vapaudenkadulta tuleva, Rautatiekatujen alta kulkeva ja Ruoholahteen johtava liikenneväylä, joka tulisi palvelemaan läpikulkuliikenteen lisäksi linja-autoaseman ja keskustan länsiosien liikennettä, noudattaa jo aikaisemmin periaatteessa hyväksyttyjä suuntaviivoja. Sen yksityiskohtaiset järjestelyt vaativat kuitenkin vielä tutkimista ja tarkistamista, jotta se pystyisi täyttämään sille asetettavat liikenteelliset vaatimukset.

Asemakaavatoimikunnan ehdotuksessa esitetty po. liikenneväylän liittäminen muuhun katuverkostoon sekä Kampin alueen katujärjestelyt, eivät ole liikenteellisessä mielessä täysin tyydyttäviä.

Varsinkin liikenneyhteyksien parantamista Kaivokadulta Simonkadulle Yrjönkadun ja Annankadun risteyskiin ja edelleen Ruoholahdenkadun seudulle olisi vielä tutkittava. Samalla olisi vielä harkittava, olisiko tarkoituksenmukaisempaa johtaa Mannerheimintie satamaratatunnelin eteläpuolella alatasossa.

Kampin alueelle esitettyjen pysäköintialueiden liikennejärjestelyt vaativat vielä tarkistamista, sillä ehdotuksen mukaan olisi esimerkiksi mahdollista ajaa pysäköintipaikoilta suoraan vilkkaasti liikennöidyille kaduille. Kun on kysymyksessä huomattavan suuret autojen pysäköintialueet, olisi kiinnitettävä erityistä

huomiota myös siihen, että ajo pysäköintialueille ja niiltä pois myös ruuhka-aikoina voi tapahtua joustavasti ja muuta liikennettä haittaamatta suunnitelmassa esitettyjen liikenneväylien kapasiteettien puitteissa. Tässä yhteydessä olisi myös harkittava, missä määrin po. pysäköintialueita olisi syytä käyttää henkilöautojen kokopäiväpysäköintiin ja missä määrin muihin tarkoituksiin, esim. linja-autojen pysäköintialueeksi.

Linja-auto asema.

Linja-autoaseman toimintojen sijoittaminen eri tasoihin mahdollistaa matkustajien turvallisen pääsyn suunnitelluille saari-laitureille. Linja-autoaseman ja rautateiden henkilöaseman välimatka on verraten pitkä, mutta tällä ei liene ratkaisevaa merkitystä, koska pääkaupunkiin tulijat verraten harvoin siirtyvät välittömästi toisesta kaukoliikennevälineestä toiseen. Sensijaan olisi paikallisliikenteen, varsinkin metron, ja lähiliikenteen joustavaa niveltämistä linja-autoasemaan vielä tutkittava matkustajia parhaiten palvelevan ratkaisun löytämiseksi.

Tässä yhteydessä lautakunta katsoo, että kaupungin itäosista olisi varattava alue toista linja-autoasemaa varten, joka tarvittaessa myöhemmin palvelisi itään ja pohjoiseen suuntautuvaa linjaliikennettä.

Keskustan terassitori.

Keskusta-alueen kokonaissuunnitelmassa on erikososuhteiden suomat edut, alueen avoin ja väljä luonne, taitavasti käytetty hyväksi. Täten kaupunkiin tulijalle tai alueella muuten kulkevalle avautuu yhdellä kertaa nähtäväksi koko laaja keskusta, jossa eduskuntatalon hallitseva asema on säilytetty ja jota rajoittavat Töölön ja Eläintarhan lahdet, Kallion kaupunginosan silhuetti, Kaisaniemen puisto sekä Rautatientorin seutu.

Alueen keskeisin osa, viuhkamainen terassitori, joka on aikaansaatu kattamalla nykyinen tavara-aseman alue, poikkeaa tavanomaisesta suljetusta toriaukoista. Suunnittelemalla torin osat eri tasoihin, on tehty mahdolliseksi sijoittaa tasojen reunoihin toria elävöittäviä myymälä-, kahvila-, ym. liiketiloja, jotka ovat välttämättömiä, jotta tämä varsin laaja ja vain jalankulkijoille tarkoitettu torialue ei muodostuisi aution ja yksitoikkoisen tuntuiseksi. Myös itse toritasojen elävöittämistä esim. pensailla tai viherkasveilla, torikivetyksen elävällä käsittelyllä jne. on pidettävä tärkeänä. Samalla on saatu aivan päätuloväylän tuntumaan suurehkot katetut pysäköintialueet, joilta voi kävellen päästä torille ja siitä muualle keskustaan.

Nykyinen tavara-ratapiha eristää pahasti Töölönlahden rannan rautatieaseman seudun liikekeskustasta. Terassitori sensijaan on kaupunkikuvassa yhdistävä nivel. Samalla tori rauhoittaa Eduskuntatalon edustan peittäen pysäköintitilat ja osittain myös Vapaudenkadun haarautumakohdan rampeineen. Ilman terassitoria saattaisi Eduskuntatalon edusta muodostua pelkäksi liikenne- ja pysäköintialueeksi eikä näkymä suurestikaan paranisi nykyisestään: rautatievaunujen tilalle tulisivat vain autot.

Torilla on siis moninainen tehtävä ja se liittyy Eduskuntatalon hallitsemaan kokonaisuuteen välttämättömänä osana, jonka poisjättäminen tai vain osittain rakentaminen ei ole mahdollista muuttamatta oleellisesti koko suunnitelmaa.

Terassitorin liikenteen järjestelyä ja pysäköintialueiden ajoyhteyksiä olisi vielä yksitoiskohtaisesti tutkittava. Jos pysäköintitiloja tullaan käyttämään pääasiassa kokopäiväpysäköintiin, sattuvat ruuhkat verrattain lyhyille ajanjaksoille. Lisäksi mainittakoon, että Kaisaniemen viaduktin ja terassitorin välillä ei olisi yhteyttä ollenkaan, kun sitä vastoin Mannerheimintien ja terassitorin välille on esitetty ajoyhteys.

Arkkitehtoniset syyt puoltanevat Kaisaniemen viaduktin sijoittamista Kaisaniemen puiston eteläosaan. Tällöin tulisi sen ja Vapaudenkadun risteys kuitenkin olemaan tunnelissa, joka on liikenneturvallisuuden kannalta vaarallista varsinkin silloin kun liittymä on välittömästi tunneliin menon jälkeen. Ehdotuksen mukaan tehtynä tulisi viaduktin kaltevuus Kaisaniemen puiston kohdalla olemaan noin 6%. Siirtämällä Kaisaniemen viadukti puiston pohjoisreunaan voitaisiin sen ja Vapaudenkadun risteys kokonaisuudessaan tehdä maanpinnan yläpuolelle. Puiston pohjoisreunaan, Eläintarhan rannalle, sijoitettuna viadukti kuitenkin katkaisisi vapaan näkymän ja saattaisi olla kaupunkikuvaa häiritsevää. Tämän vuoksi olisiakin tutkittava mahdollisuuksia liikenneväylän rakentamiseksi tunnelina Kaisaniemen puiston ja rautatiealueen alitse. Joka tapauksessa on pidettävä tärkeänä, etteivät mahdollisen viaduktin ja Vapaudenkadun liittymän rampit kohoa kaupunkikuvaa haittavasti terassitorin ylimmän tason yläpuolelle. Tämä onkin suunnitelmassa otettu huomioon.

Töölönlahden rannalle suunnitellut julkiset rakennukset.

Töölönlahden rannalle ja sen tuntumaan sijoitetut julkiset rakennukset kehystävät vaikuttavalla tavalla terassitoria ja lahden vesialuetta. Kuitenkin olisi vielä tutkittava, voitaisiinko Hesperian puisto ehkä osittain nyt ehdotettua avoimemmin liittää Töölönlahteen. Tässä mielessä lautakunta pitää Töölönlahden rannalle suunniteltujen rakennusten määrää liian suurena.

Ajoliikenteen järjestäminen varsinkin rivin keskiosissa oleviin rakennuksiin on vaikeasti ratkaistava tehtävä, samoin kuin rakennusten pysäköintikysymys. Ehdotettu rantaa sivuava katettu ajoväylä lienee ainoa hyväksyttävä ratkaisu, jotta puisto voitaisi säilyttää. Rakennusten liikenteen järjestely vaatii vielä yksityiskohtaista selvittelyä, jotta ajoyhteys saataisiin kitkattomasti hoidetuksi puisto- ja ranta-alueen kävelyliikennettä haittaamatta.

Keskustan pysäköinti ja liikenne.

Liikennesuunnitteluosastolla on parhaillaan tekeillä koko keskusta-alueen käsittävä pysäköintitutkimus, jossa pyritään selvittämään pysäköintipaikkojen tarve ja sen jakaantuminen kaupungin eri osiin. Tutkimuksen valmistuttua voidaan tarkemmin määritellä Kampin alueelle ja terassitorille sijoitettavien pysäköintipaikkojen määrä. Pysäköintitutkimuksesta saatujen tulosten perusteella, ottaen myös huomioon käynnissä olevan koko Helsingin alueen käsittävän liikennetutkimuksen, pyritään laatimaan keskusta-alueen liikenteellinen kokonaissuunnitelma, jossa yhteydessä tarkemmin selvitetään pääliikenneväylien liittäminen

muuhun katuverkostoon sekä katuverkostossa mahdollisesti tarvittavat muutokset ja parannukset.

Pysäköintialueiden suunnittelussa olisi otettava huomioon pysäköintipaikkojen todellinen tarve suhteessa ympäröivän katuverkon kapasiteettiin. Samalla olisi otettava harkittavaksi missä määrin, huomioon ottaen ajoneuvoliikenteen voimakkaan kasvutendenssin ja sen mukanaan tuomat taloudelliset ja liikenneteknilliset ongelmat, kokopäiväpysäköintiä olisi yleensä sallittava kaupungin keskiosissa.

Keskustasuunnitelman toteuttamisen juridiset edellytykset.

Yhtenä esitetyn keskustasuunnitelman pääperiaatteena on erilaisten toimintojen sijoittaminen eri tasoihin. Tämän johdosta tulisi ainakin Kampin alueella keskustan terassitorin osalla samalla alueella eri tasoissa olevaa tilaa käytettäväksi tarkoituksiin, jotka ehkä eivät aina sisältyisi rakennuslain 36 §:ssä annetun asema-kaava-alueiden ryhmittelyn samaan ryhmään.

Asemakaavassa voidaan rakennuslain 36 §:n mukaan määrätä alueita rakennuskortteleiksi, katualueiksi, toreiksi ja katuaukioiksi, virkistysalueiksi, liikenne-alueiksi, vaara-alueiksi, erityisalueiksi ja vesialueiksi. Muihin tarkoituksiin ei asemakaavassa voida alueita määrätä.

Mitä alueella tarkoitetaan lieene selvää, mikäli tarkoitetaan aluetta horisontaalisessa tasossa. Sensijaan alueen ulottuvaisuudessa vertikaalisessa tasossa on olemassa erilaisia mahdollisuuksia. Alueen ulottuvaisuuden tässä suhteessa voitaneen katsoa olevan identtisen omistusoikeuden ulottuvaisuuden kanssa.

Aikaisempina aikoina katsottiin kiinteistön omistusoikeuden ulottuvan aina maan keskipisteeseen saakka, josta vastaavasti alkoivat antipodien kiinteistöt. Toisena äärimmäisyytenä on mielipide, että omistusoikeus käsittää ainoastaan varsinaisen maan pinnan. Nytemmin lieene kuitenkin yleisimmin vallalla mielipide, että omistusoikeus ei rajoitu maan pintaan, mutta ei myöskään ulotu keskipisteeseen saakka, vaan kiinteistön omistusoikeus päättyy jossakin maapallon keskipisteen ja maan pinnan välillä.

Saksan oikeus (B.G.B. 905 §) katsoo, että kiinteistönomistajan omistusoikeus on rajaton sekä ylöspäin avaruuteen että alaspäin maan pinnan alle. Omistaja ei kuitenkaan voi kieltää toimenpiteitä, jotka tapahtuvat niin korkealla tai niin syvällä, etteivät ne loukkaa hänen intressejään. Tanskan tietoisopin (Fr. Vinding Kruse: Eiendomsretten I del, Kööpenhamina 1929, sivu 278) mukaan on kiinteistönomistajalla oikeus kiinteistön alla olevaan maahan ainoastaan niin pitkälle kuin omistusoikeuden tunnetut tavalliset käyttömuodot vaativat. Norjan tietoisopissa (Gjelsvik: Norsk tingerätt, Oslo 1926, sivut 42 ja 43) katsotaan, ettei omistusoikeus voi ulottua syvemmälle kuin siitä on hyötyä. Tosin Norjan tietoisopissa on esitetty eriäviäkin mielipiteitä asiasta. Ruotsissa katsotaan (Undén: Svensk sakrätt II: 1, sivu 90), että kiinteistön omistusoikeus ei esimerkiksi anna oikeutta estää johdon tai rautatietunnelin rakentamista eikä oikeutta vaatimaan siitä korvausta. Sveitsin siviililain (Z.G.B. 667 §) mukaan omistusoikeus maahan ulottuu niin syvälle kuin omistajan intressikin.

Suomen tieteisopissa on katsottu, että kiinteistön omistusoikeuteen kuuluu myös sen rajojen piirissä maan sisusta niin syvälle kuin omistaja voi sitä käyttää (Wrede—Caselius: Esineoikeuden pääpiirteet I).

Uudempi tieteisoppi kuitenkin katsoo, että kiinteistönomistajalla ei ole oikeutta maan sisustaan pitemmälle kuin mitä hänen tosiasiallinen valtansa ja oikeudellinen intressinsä ulottuvat (em. teos sivu 195).

Edellä olevan perusteella voidaan todeta, että vaikkakin omistusoikeuden ulottuvaisuudesta saatetaan ottaa eri mieltä, on kuitenkin keskustan asemakaava-suunnitelman mukainen eri tasoilla tapahtuva toiminta siinä määrin kiinteistön omistajan intressissä, että hänen omistusoikeutensa on katsottava ulottuvan kaikille suunnitelman edellyttämille tasoille. Näin ollen on myöskin katsottava, että rakennuslain edellyttämä aluekäsite ulottuu kaikille suunnitelman tasoille. Ei siis liene mahdollisuutta rakennuslain alueryhmittelyn puitteissa määrätä eri tasoilla olevia saman alueen tiloja eri alueisiin kuuluviksi.

Vaikkakaan ei olisi mahdollisuutta määrätä eri tasoilla olevia tiloja rakennuslain mukaisiin eri alueisiin, ei niiden käyttöä eri tarkoituksiin voitane katsoa ehdottomasti kielletyiksi. Voidaanhan rakennusasetuksen 33 §:n mukaan asemakaavamääräyksiin ottaa tarpeelliset määräykset rakennuskorttelin rakentamisesta ja käyttämisestä, kuten 8) kohdan mukaan rakentamisesta rakentamattoman tonttimaan alle sekä 9) kohdan mukaan tunnelin ja muitten tilojen varaamisesta tontin alle. Vastaavasti voidaan rakennusasetuksen 34 §:n mukaan muiden alueiden kuin rakennuskorttelien käytöstä antaa asemakaavamääräyksiä, kuten 1) kohdan mukaan alueen alla ja sen yläpuolella olevan tilan käyttämisestä rakentamiseen ja 2) kohdan mukaan eri tasoissa olevien katujen risteyksistä tai yleisen liikenteen järjestämisestä liikenne- tai vaara-alueen kautta.

Mainittakoon, että Ruotsin 30. 6. 1947 annetun rakennuslain selitysteoksessa (Bexelius ym.: Byggnadslagstiftningen, Stockholm 1948, sivu 182) katsotaan, ettei periaatteellisesti ole estettä sille, että asemakaavan sisällöstä annettuja määräyksiä tulkitaan siten, että on mahdollista asemakaavaan ottaa maanpinnan alla oleva tunneli, tai muu rakennus sekä järjestää asemakaava tavallaan useampaan kerrokseen, jolloin tarpeelliset määräykset voitaisiin ottaa asemakaavamääräyksiin.

Huolimatta edellä esitetystä saattaa olla mahdollista, että keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotuksen pohjalla valmistetun asemakaavan vahvistamisen edellytyksenä on lain muutos, jolla tehdään mahdolliseksi eri tasoilla olevien samaan alueeseen kuuluvien tilojen käyttö eri tarkoituksiin.

Keskustasuunnitelman yleisarvostelu.

Edellä on tarkasteltu keskustasuunnitelmaa lähinnä cityfunktioiden kannalta katsottuna. Kun on kysymyksessä maan pääkaupungin keskusta, on tietysti paljon muitakin tekijöitä otettava huomioon. Erityisesti on tässä korostettava kaupunkitaiteellisia näkökohtia. Tarkoituksenaan on uuden kaupunkimiljöön luominen kenties sadoiksi vuosiksi eteenpäin. Tässä mielessä akateemikko Alvar Aallon ehdotukset Helsingin keskustan kehittämiseksi ovat ennenkaikkea korkeimman luokan rakennustaiteellinen suoritus.

Ehdotus osoittaa vakuuttavalla tavalla, ettei kauneus ja mielekkyys synny itsestään, vaan hyvän arkkitehtuurin luomiseen vaaditaan tietoista kokonais-

muotoilua ja taiteellista näkemystä. Kaupungit ja niiden rakennukset ovat kuvia aikansa ihmisistä ja akateemikko Aallon suunnitelma osoittaa, että meidänkin aikanamme kyetään laatimaan ratkaisuja, joissa saadaan aikaan yhtenäinen tulos ilman, että alueesta muodostuu vain hyödyllisten tilojen rykelmä. Suunnitelmassa on kaukonäköisesti osoitettu, miten jo rakennetun kaupungin keskelle voidaan luoda yhtenäinen kaupunkimaisema.

Kaupunkisuunnittelulautakunta puoltaa keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotusta keskustan osalta lopullisen asemakaavan ja rakennusratkaisun pohjaksi edellyttäen,

— että Töölönlahden rannalle suunniteltujen rakennusten määrää vähenetään ja Hesperian puiston ehdotettua avoimempaa liittämistä Töölönlahteen vielä tutkitaan,

— että teiden ja risteysten yksityiskohtaisessa suunnittelussa otetaan riittävästi huomioon liikennetekniset vaatimukset,

— että pysäköintialueiden järjestelyissä otetaan huomioon pysäköintipaikkojen todellinen tarve suhteessa ympäröivän katuverkon kapasiteettiin sekä että samalla otetaan harkittavaksi missä määrin kokopäiväpysäköintiä olisi yleensä sallittava kaupungin keskiosissa,

— että Kampin alueelle suunniteltujen rakennusten rakennusvolyyymiä pienennetään,

— että Kampin alueen lopulliset suunnitelmat laaditaan niin, että Rautatien-
torilta saadaan Mannerheimintien järjestelyt huomioon ottaen tyydyttävä yhteys Kampin alueelle ja edelleen Ruoholahdenkadun seudulle,

— että Töölönlahden rannalle suunniteltujen julkisten rakennusten liikenne- ja pysäköintijärjestelyt selvitetään ja

— että Kaisaniemen viaduktin lopullista paikkaa ja kaltevuussuhteita vielä tutkitaan ottaen samalla ensisijaisesti harkittavaksi liikenneväylän rakentamisen tunnelina.

Samalla lautakunta puoltaa akateemikko Alvar Aallon laatimien piirustusten sisältämän Pasilan suunnitelman hyväksymistä periaatteessa edellyttäen,

— että konepajatoimintaa ei sijoiteta alueelle ja

— että Pasilan alueen liikenteellinen kokonaissuunnitelma kiireellisesti laaditaan.

Tämän ohella lautakunta ilmoittaa kaupunginhallitukselle tekevänsä kiireellisesti eri esityksen messualueen varaamisesta keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotuksessa tarkoitettuun käyttöön.

Lisäksi lautakunta puoltaa keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotusta aluevaihdon suorittamisesta valtionrautateiden kanssa edellyttäen,

— että Kaisaniemen ja Eläintarhanlahden puistoalueita mahdollisimman suuressa määrin säästetään.

Vielä lautakunta esittää, että mikäli keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotus hyväksytään, kaupunkisuunnittelulautakuntaa kehoitettaisiin ryhtymään toimenpiteisiin Kampin aluetta, linja-autoasemaa, keskustan terassitoria ja Töölönlahden rannalle sijoitettavia julkisia rakennuksia koskevien asemakaavojen laati-

miseksi sekä akateemikko Alvar Aallon laatimien piirustusten sisältämän Pasilan suunnitelman kehittämiseksi.

Lopuksi lautakunta esittää, että kaupungin itäosista varattaisiin alue toista linja-autoasemaa varten, joka myöhemmin tarvittaessa palvelisi itään ja pohjoiseen suuntautuvaa linjaliikennettä.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan puolesta:

Aarne K. Leskinen

Lauri J. Nordberg

Liite C

KIINTEISTÖLAUTAKUNTA

9. 5. 1966

N:o 477

Kaupunginhallitukselle

Asia: Keskustan asemakaavatoimikunnan mietintö.

Palauttaen lähetteen asiakirjoineen kiinteistölautakunta viittaa kirjelmässä n:o 398/18. 4. 1966 antamaansa lausuntoon alueen varaamisesta messutarkoituksiin ja kirjelmässä n:o 426/25. 4. 1966 antamaansa lausuntoon valtionrautateiden kanssa suoritettavasta aluevaihdesta sekä esittää lisäksi seuraavaa:

Pasilan asuntoalueella on n. 80 vuokramiestä. Siellä asuu n. 700 ruokakuntaa ja n. 2 000 asukasta. Asukkaiden pääosalle kaupungin on järjestettävä uudet asunnot vuokra-alueiden järjestelytoimitusten yhteydessä. Tähän mennessä on kaupunki lunastanut vapaaehtoisilla sopimuksilla n. 10 vuokraoikeutta. Kaupunginvaltuusto on 3. 11. 1965 (asia n:o 8) päättänyt asemakaavan laatimisesta Pasilaan, missä vuokra-alueiden järjestelytoimitukset on keskeytetty vuokra-alueiden järjestelylain 55 §:n 1 momentin perusteella. Kaupunginhallitus on 10. 3. 1966 (727 §) pyytänyt Uudenmaan lääninhallitukselta Pasilan asemakaavan laatimista varten pidennettyä aikaa 29. 7. 1970 saakka.

Pasilan nykyistä asuntoaluetta ei voida vastaisuudessa pitää asuntoalueena. Keskustan asemakaavatoimikunta esittää, että alue varattaisiin virasto- ja konttoritiloja varten tai muuhun samantapaiseen toimintaan. Liike- ja konttorirakennuksia varten on esitetty myös Pasilan aseman itäpuolella olevan alueen eteläosaa. Olisi kuitenkin myös syytä harkita alueen varaamista Pasilasta sivistyselämän erilaisia tarpeita palvelevia sekä muita julkisia rakennuksia varten. Tällaisia tarpeita on jo nyt paljon ja niitä tulee varmasti vastaisuudessaakin ilmaantumaan runsaasti. Töölönlahden rannalle mahdollisesti rakennettavat rakennukset eivät yksinään tule riittämään. Mikäli suurempaa aluetta ei kysymyksessä oleviin tarkoituksiin varata, joudutaan erilaiset kulttuuritarkoituksia palvelevat ja muut julkiset rakennukset myöhemmin sijoittamaan kauemmaksi keskustasta tai hajalleen.

Tällöin niiden toiminta saattaa monessa tapauksessa jäädä heikommaksi, kuin mitä keskitetyllä sijoituksella esimerkiksi Pasilassa voitaisiin saada aikaan.

Sopivan messualueen saaminen on kaupungin kannalta varsin tärkeätä. Nykyisin käytössä olevat messutilat ovat riittämättömät. Pasilan idänpuoleinen alue on sijainniltaan ilmeisesti varsin sopiva näyttelyalueeksi. Suunniteltu alue on kuitenkin pienenpuoleinen ja kallioinen. Alueen rakentamiskustannukset tulevat tämän vuoksi varsin suuriksi. Parempaa aluetta kysymyksessä olevaan tarkoitukseen ei kuitenkaan liene osoitettavissa. Keskustan asemakaavatoimikunnan mielestä edelleen urheilualueeksi jäävää raviradan aluetta voitaisiin tarvittaessa tilapäisesti käyttää myös messutarkoituksiin. Tämä saattaa olla mahdollista kuitenkin vain varsin rajoitetussa määrässä, koska messujen käytössä olevat ulkoalueet on yleensä kestopäällystettävä. Sanotun urheilualan merkitys messujen kannalta on suurin pysäköintialueena.

Suurten alueiden varaaminen keskuspuistosta tullinalaisen tavaratavara-keskusta ja tavaralinjaliikenteen asemaa varten on luonnollisesti puistoalueen pienenemisen vuoksi valitettavaa. Tavaralinjaliikenteen käytössä nykyisin olevat alueet ovat riittämättömiä ja sijainniltaan sopimattomia. Autokuljetuksin hoidettavan tavaraliikenteen suuri kasvaminen jo lähimmässä tulevaisuudessa on ilmeistä. Sekä tullinalaisen tavaratavarakeskus että ainakin yksi tavaralinjaliikenteen asema tarvitsee rautatieyhteyden. Muualta kuin nyt ehdotetulta paikalta ei sopivaa paikkaa tarkoitukseen ole löydetty. Lisäksi on otettava huomioon, että tullinalaisen tavaratavarakeskus enempää kuin tavaralinjaliikenteen asematkaan eivät välttämättä vaadi niin kalliita rakennelmia, etteivätkö ne olisi jonkin vuosikymmenen kuluttua ehkä siirrettävissä kauemmaksi kaupungin keskustasta, mikäli sitä silloin pidettäisiin mahdollisena ja tarkoituksenmukaisena.

Lisäksi on todettava, että kysymyksessä olevat alueet sijaitsevat keskuspuiston leveimmällä kohdalla. Paljon arempi kohta on niiden lounaispuolella sijaitseva keskuspuiston kapein kohta, josta keskustan asemakaavatoimikunta on pitänyt mahdollisena luovuttaa valtionrautateille aluetta.

On vielä otettava huomioon, että keskuspuiston alueesta joudutaan Pasilan nykyisen asuntoalueen eteläpuolella ehkä luovuttamaan liikenneneristeystä varten suurempi alue, kuin mitä keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotuksessa on esitetty. Kysymyksessä olevalla kohdalla on keskuspuisto onneksi melko leveä.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on pitänyt Kampille suunniteltujen rakennusten volyyymia liian suurena. Yhtenäisen suunnitelman puitteissa Kampin rakentaminen voidaan tosin suorittaa huomattavasti tarkoituksenmukaisemmin kuin pienissä erissä tehtynä. Yhtenäiset liikennetasot saattavat ratkaisevasti auttaa liikenteen järjestämisessä. Tilanne saattaisi joka tapauksessa tulla huonommaksi, jos Kampille rakennettaisiin niin vähän, että liike- ja konttoritilojen tarpeen vuoksi seuraisi myös Kampin ympäristössä olevien talojen liiketaloiksi rakentaminen. Tätä rakentamista olisi nimittäin varsin vaikea saada toteutettua yhtenäisten suunnitelmien mukaan.

Kampin alueelle suunniteltujen pysäköintipaikkojen lukumäärää on myös epäilty liian suureksi. On toivottavaa, että parhaillaan käynnissä oleva koko Helsingin alueen käsittävä liikennetutkimus pystyisi antamaan vihjeitä siitä, miten paljon pysäköintipaikkoja Kampilla tarvittaisiin ja miten autojen pääsy alueelle ja sieltä pois olisi järjestettävissä. Kampille järjestettävien pysäköintipaikkojen määrä ei missään tapauksessa saisi olla liian pieni, sillä tässä suhteessa tehtävän

virheen korjaaminen on myöhemmin mahdotonta. Kaikkien alueelle pysäköitävien ajoneuvojen ei välttämättä ole päästävä tulemaan alueelle ja menemään sieltä pois nimenomaan ruuhkatuntien aikana. Alueella tulee olemaan toimintoja, jotka vaativat liikennettä ja pysäköintiä muunakin aikana. Jos Kampin alueelle sijoitetaan esimerkiksi hotelli, on sen pysäköintitiloilla merkitystä ja käyttöä siinäkin tapauksessa, että hotellivieraiden autojen liikkuminen juuri ruuhkatunteina olisi hankalaa. Hotellien asukkaiden autojen liikennetarpeet kohdistuvat myös muihin ajankohtiin kuin ruuhkatunteihin.

Kampin pysäköintipaikkojen lukumäärän suhteen olisi otettava huomioon myös linja-autojen pysäköintitarve. Keskustan asemakaavatoimikunnan mielestä linja-autoaseman alueelle olisi sijoitettava polttoaineen jakeluasemia, mutta varsinainen huolto ja pitkäaikainen pysäköinti olisi järjestettävä Pasilan alueen suunnittelun yhteydessä varatulle tavaralinjaliikenteen aseman alueelle. Keskuspuiston alueen käyttäminen tähän tarkoitukseen tuntuu kuitenkin tarpeettomalta. Näin kauas linja-autoasemasta sijoitettu pysäköintipaikka olisi myös liikenteellisesti varsin epäkäytännöllinen. Mikäli osoittautuisi todennäköiseksi, ettei Kampin alueella tarvittaisi keskustan asemakaavatoimikunnan suunnitelman mukaista määrää henkilöautojen pysäköintipaikkoja, olisi syytä harkita mahdollisuutta käyttää kysymyksessä olevia ylijäämätiloja linja-autojen pysäköintiin.

Parhaillaan käymässä oleva liikennetutkimus saattanee tuottaa lisäselvitystä linja-autoaseman suuruuskysymykseen. Tutkimus voi mahdollisesti antaa tietoja linja-autojen käytöstä kaukoliikenteessä tulevaisuudessa. Henkilöautojen lisääntymisen vuoksi on todennäköistä, että linja-autoja käyttävä henkilöliikenne ei kaukoliikenteen osalta suurene läheskään samassa määrin kuin muu liikenne. Ilmeisesti on kuitenkin tarkoituksenmukaista jo tässä vaiheessa pyrkiä varaamaan alue kaupungin itä-, pohjois- ja luoteisosista toisia linja-autoasemia varten. Niitä tullaan tarvitsemaan ainakin lähiliikenteen puitteissa.

Keskustan asemakaavatoimikunta on ilmeisesti tarkoittanut, että keskustan terrassitori olisi pinnaltaan tavallisten torien kaltainen. Mahdollista kuitenkin on, että torin ainakin osittainen puistomaiseksi tekeminen elävöittäisi sitä. Mikäli tori jää vain kivetyksi terassiaukioksi, jää se pääasiassa vain näköalatekijäksi ilman, että kaupungin asukkaat useinkaan sillä kulkisivat. Ainakin jossakin määrin puistomaiseksi tehtynä tori sen sijaan saattaisi palvella kaupungin asukkaita tavallisten puistojen tapaan. Olisi ilmeisesti syytä myös harkita terrassitorin rakentamista osittain maapenkereinä.

Keskustan asemakaavatoimikunnan suunnitelman mukaan terrassitorin alle tulevia pysäköintipaikkoja ei kuitenkaan liene syytä paljoa vähentää. Yhteys leveältä Vapaudenkadulta voitaneen saada terrassitorin alle niin sujuvaksi, että siellä olevia pysäköintipaikkoja voidaan käyttää etenkin kaupungin ulkopuolelta Helsinkiin saapuvien autojen pysäköintiin.

Julkisuudessa on esitetty erään rakennusyhtiön suunnitelma n. 8 000—20 000 auton pysäköintipaikan rakentamisesta Töölönlahden alle. Kysymyksessä oleva rakennustyö on teknillisesti mahdollinen. Autojen pääsystä pysäköintitiloihin ja sieltä pois tosin voidaan esittää samoja epäilyksiä kuin Kampille suunniteltuihin pysäköintipaikkoihin nähden. Tilan käytön kannalta on mahdollisuus suuren pysäköintipaikkojen määrän järjestämiseen Töölönlahden alle syytä ottaa huomioon. Suunnitelman edellyttämiä sisääntuloväyliä ja tieliittymiä varten olisi

keskustasuunnitelman kehittämisen yhteydessä mahdollisuuksien mukaan varattava tarvittavat alueet.

Töölönlahden rannalle suunniteltujen rakennusten lukumäärään ja niiden käyttötarkoitukseen nähden vaikuttaa suuresti rakennusten pysäköintitarve sekä mahdollisuus tämän tarpeen tyydyttämiseen käyttää lähinnä terassitorin alla mutta tarvittaessa myös itse terassitorille ehkä saatavia tilapäisiä pysäköintipaikkoja. Tässä suhteessa konsertti- ja kongressitalon sijainti on varsin tyydyttävä. Kauempana pohjoisessa Töölönlahden rannalla sijaitsevien rakennusten pysäköintitarpeen tyydyttäminen käy sen sijaan vaikeaksi. Hesperian puiston aluetta ei missään tapauksessa tulisi käyttää pysäköintiin. Käytännössä lienee mahdollista sijoittaa Töölönlahden pohjoispäähän ainoastaan sellaisia rakennuksia, joiden pysäköintitarve on vähäinen. Esitettyä ajatusta pysäköintipaikkojen tekemisestä Töölönlahden alle ei voida ainakaan vielä tässä vaiheessa ottaa huomioon ratkaisumahdollisuutena sanotun lahden rannalle suunniteltujen rakennusten pysäköintikysymykseen.

Mikäli Töölönlahden rannalle suunniteltuja julkisia rakennuksia vähennetään keskustan asemakaavatoimikunnan ehdottamasta määrästä, voi ajateltu kulttuuri-rakennusten ryhmä pienentyessään menettää osittain merkitystään. Korjaus tässä suhteessa voitaisiin osittain saada aikaan, jos tässä tapauksessa myös ns. puhtaanapitolaitoksen tontti Mannerheimintien länsipuolella käytettäisiin kulttuurielämän tarpeita palvelevia rakennuksia varten. Samaa tarkoitukseen voitaisiin tarvittaessa ehkä käyttää myös Töölön sokeritehtaan alueen pohjoisosaan muodostettavaa tonttia.

Lautakunta ei tässä yhteydessä ole katsonut voivansa ottaa kantaa keskustasuunnitelman toteuttamisen vaatimiin suuriin kustannuksiin ja niiden rahoittamiseen.

Kiinteistölautakunta ilmoittaa puoltavansa keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotusten hyväksymistä ehdolla,

että Töölönlahden rannalle ei sijoiteta suurta ajoneuvoliikennettä vaativia rakennuksia,

että Pasilasta varataan alue julkisten rakennusten reservialueeksi,

että tutkitaan mahdollisuutta linja-autojen pysäköintitilojen varaamiseksi Kampin alueelta, tarvittaessa vastaavasti vähentäen sieltä henkilöautojen pysäköintitiloja sekä

että mahdollisuuksien mukaan varataan tarvittavat sisääntuloväylien ja tieliittymien alueet Töölönlahden alle mahdollisesti rakennettavia pysäköintitiloja varten.

Päätös on tehty äänestyksin 5 äänellä 3 ääntä (Itälä, Kalliala, Sivula) vastaan vähemmistön ehdottaessa kaupunginhallitukselle lähetettävässä kirjelmässä esitettäväksi, että Mannerheimintien varrella olevalle ns. puhtaanapitolaitoksen tontille voitaisiin sijoittaa mahdollisesti myös oikeustalo.

Kiinteistölautakunnan puolesta:

Kaarlo Pettinen

L. Kotiniemi

KIINTEISTÖLAUTAKUNTA

25. 4. 1966

N:o 426

*Kaupunginhallitukselle.**Asia:* Keskustan asemakaavatoimikunnan mietintö.

Kiinteistölautakunta esittää lausuntonaan asiassa valtionrautateiden kanssa suoritettavaa aluevaihtoa koskevalta osalta seuraavaa:

Olisi toivottavaa, että valtionrautatiet voisivat siirtää tavaraliikenteensä kokonaan päärautatieasemalta Pasilaan. Keskustan yhä kasvavien liikennevaikeuksien vuoksi voitaisiin autoyhteydet useimmista kaupunginosista saada paremmiksi Pasilaan kuin ahtaassa paikassa kaupungin keskustassa sijaitsevalle päärautatieasemalle. Tavaraliikenteen siirtämisen Pasilaan luulisi olevan myös valtionrautateiden oman edun mukaista. Sen avulla voitaisiin vähentää valtionrautateiden aluetarvetta päärautatieasemalla tai luoda paremmat mahdollisuudet henkilöliikenteen tehokkaaseen harjoittamiseen.

Valtionrautatiet ovat suunnitelleet Pasilassa omistamansa alueen länsiosaan konepajan, joka tulisi siirrettäväksi sinne nykyiseltä paikaltaan Aleksis Kiven kadun ja Teollisuuskadun välissä olevalta alueelta. Kaupunki joutuisi luovuttamaan konepajaa varten valtionrautateille lisäaluetta juuri keskuspuiston kapeimmalta kohdalta. Nykyisen konepajan alue jäisi edelleen valtionrautateiden omistukseen. Tuntuu tosin taloudellisesti ja myös tilankäytön kannalta epätarkoituksenmukaiselta siirtää valtionrautateiden nykyistä konepajaa vain pari kilometriä kauemmaksi kaupungin keskustasta. Keskuspuiston kapenemista rantaradan kohdalla ei tulisi jättää riippumaan valtionrautateiden uuden konepajan sijoitussuunnitelman toteutumisesta. Kysymyksessä oleva kohta olisi säilytettävä mahdollisimman leveältä puistomaisena.

Päärautatieaseman aluekysymyksen järjestäminen on kaupungin kannalta vaikea erityisesti Kaisaniemen alueen osalta. Aluevaihtoehdotus lienee syntynyt pääasiassa siten, että valtionrautatiet ovat ilmoittaneet tarvitsemiensa alueitten määrät ja paikat ilman, että kaupungin taholta siinä suhteessa olisi voitu suuremmalti vaikuttaa. Kaupungille tulisivat siirtymään sitten ne alueet, joita valtionrautatiet eivät tarvitse. Kaupunkikuvan myönteisen kehittämisen kannalta on ehkä tärkeintä, että valtionrautatiet luopuvat eduskuntatalon ja kansallismuseon kohdalla olevasta 5,4 ha:n suuruisesta kaupungin omistamasta alueesta, joka on rautateiden käytössä. Tämä alue sijaitsee eduskuntatalon edessä, joten sen nykyistä edustavampaan käyttöön ja kuntoon saattamisen luulisi olevan mitä suuremmassa määrin myös valtion intressissä. Kaupungin mahdollisessa aluevaihdossa saamalla vesialueilla ei liene ainakaan suurta taloudellista merkitystä, sillä niin Töölönlahden kuin Eläintarhanlahdenkin suurempi täyttäminen on vaikeasti ajateltavissa, olipa alueiden omistajana kuka tahansa. Ennen kuin päärautatieaseman alueiden vaihto suoritetaan valtionrautateiden kanssa olisi joka tapauksessa syytä saada takeita tai

ainakin lisäselvitystä siitä, että annettavat alueet tulevat todella palvelemaan tehostettua paikallisliikennettä.

Keskustan asemakaavatoimikunnan ehdottamassa, toimikunnan mietinnön liitteessä 33 esitetystä aluevaihdoista ovat valtionrautateiden ja kaupungin saamien alueiden pinta-alat seuraavat:

I) Valtionrautatiet saa Helsingin kaupungilta:

1. päärautatieaseman alueella (O) 2., 11. ja 12. kaupungin- osiin kuuluvista yleisistä alueista			
maa-alueita	6,1 ha		
vesialueita (Eläintarhanlahtea)	1,0 ha	7,1 ha	
2. Pasilan ratapihan kohdalla (H)			
Kumpulan kylän Kumpula-Gumtåkt -nimisestä tilasta RN:o 2 ..		3,2 ha	
3. Pasilan kaatopaikan pohjoisreunassa (B)			
Kumpulan kylän Kumpula-Gumtåkt -nimisestä tilasta RN:o 2	3,4 ha		
Vähä-Huopalahden kylän tiloista:			
Ut-Greijus RN:o 3 ¹	5,0 ha		
Kolmio RN:o 8 ja Militärens skjutbana RN:o 4 ¹	1,0 ha	9,4 ha	
4. Pasila—Karjaa-radan varrella (F)			
Vähä-Huopalahden kylän Skogsbacka -nimisestä tilasta RN:o 5 ²		1,0 ha	
5. Pasila—Karjaa-radan varrella (G)			
Vähä-Huopalahden kylän tiloista:			
Hemböle RN:o 4 ⁵	0,2 ha		
Skogsbacka RN:o 5 ²	1,1 ha		
Haagan kylän Backas -nimisestä tilasta RN:o 2 ⁸⁰⁵ ..	0,5 ha	1,8 ha	
6. Pasila—Karjaa-radan varrella (K)			
Vähä-Huopalahden kylän tiloista:			
Ut-Greijus RN:o 3 ¹	3,6 ha		
Skogsbacka RN:o 5 ²	1,0 ha		
Haagan kylän Backas -nimisestä tilasta RN:o 2 ⁸⁰⁵ ..	0,6 ha	5,2 ha	
	<u>Yhteensä</u>	<u>27,7 ha</u>	

II) Helsingin kaupunki saa valtionrautateiltä:

1. päärautatieaseman alueelta (N):			
maa-alueita	10,0 ha		
vesialueita (Töölönlahtea)	7,7 ha	17,7 ha	
2. Pasilan ratapihan aluetta (P)		0,4 ha	
3. Pasilan ratapihan aluetta (R)		0,2 ha	
4. Pasila—Karjaa-radan aluetta (M)		1,8 ha	
5. Pasilan kaatopaikan pohjoisreunassa (E)		1,6 ha	
6. Käpylän pääradan varrella (J)		8,8 ha	
	<u>Yhteensä</u>	<u>30,5 ha</u>	

III) Rautateiden käyttöön varataan

Eläintarhanlahden kohdalla

maa-alueetta	1,0 ha	
vesialuetta	0,7 ha	1,7 ha
	<u>Yhteensä</u>	<u>1,7 ha</u>

IV) Rautatiet luopuvat eduskuntatalon ja kansallismuseon kohdalla hallinnassaan olevasta kaupungin omistamasta alueesta 5,4 ha

V) Kaupunki luopuu radan länsipuolella Töölönlahden ja Eläintarhan kohdalla hallinnassaan olevasta valtion omistamasta alueesta (Vauhtitien ja Eläintarhantien aluetta) n. 5,0 ha

Valtionrautateille jäisi rautateiden omistuksessa ja hallinnassa ennestään olevia alueita Pasilan alueella (A₁) 203,3 ha ja päärautatieaseman alueella (A₂) 31,2 ha eli yhteensä 234,5 ha.

Mietinnön liitteessä 33 on J -kirjaimella merkityn, kaupungille luovutettavaksi tarkoitetun alueen koillisosassa Tuusulantien liikennealuetta n. 0,8 ha. Tämän alueen sisällyttäminen aluevaihtoon ei ole aiheellista. Asemakaavallisista syistä ei myöskään ole tarkoituksenmukaista luovuttaa valtionrautateilla mainitussa liitteessä B -kirjaimella merkityn alueen koilliskärjessä olevaa itä-länsisuuntaista n. 0,8 ha:n suuruista aluetta Kumpulan kylän Kumpula-Gumtåkt -nimisestä tilasta RN:o 2. Tämä kapea puistoalue on tarpeen erottamaan Metsälän omakoti-alueen Pasilan ratapiha-alueesta.

Kiinteistölautakunta ilmoittaa periaatteellisesti puoltavansa keskustan asema-kaavatoimikunnan ehdottamaa aluevaihtoa valtionrautateiden kanssa ehdolla, että aluevaihdossa luovutetaan Haagan seisakkeen kohdalla vain rautatieväylien tarvitsemat alueet sekä että aluevaihtoon ei sisällytetä Tuusulantien liikenne-alueeseen kuuluvaa n. 0,8 ha:n suuruista aluetta eikä Metsälän omakotialueen ja Pasilan ratapiha-alueen välistä n. 0,8 ha:n suuruista puistovyöhykettä.

Kiinteistölautakunta tulee myöhemmin antamaan lausunnon toimikunnan mietinnöstä muilta osin.

Kiinteistölautakunnan puolesta:

Kaarlo Pettinen

L. Kotiniemi

**METRONSUUNNITTELU-
TOIMIKUNTA**

17. 8. 1966

N:o 1034.

*Kaupunginhallitukselle**Asia:* Lausunto keskustan asemakaavatoimikunnan mietinnöstä.

Metronsuunnittelutoimikunta esittää pyydettyinä lausuntonaan keskustan asemakaavatoimikunnan 23. 11. 1964 päivätyn mietinnön ehdotuksista ja siihen liittyvistä suunnitelmista, niiltä osin kuin ne koskevat julkisen henkilöliikenteen kehittämistä pitkin tähtäyksiin, kunnioittavasti seuraavaa:

Yleistä

Kokonaisuutena katsoen keskustan asemakaavasuunnitelma on julkisen henkilöliikenteen kannalta hyvä ja Helsingille ominaisten kehitystendenssien mukainen. Se rakentuu samoille kaupunkitoiminnan kehittämistä koskeville periaatteille kuin se liikenteen järjestämisen yleissuunnitelma, jonka yhdessä muodostavat yleiskaavaehdotuksessa esitetty tuleva tieverkko, metro-ohjelmassa esitetty julkisen henkilöliikenteen kehittäminen ja VR:n kehityssuunnitelmat. Keskustasuunnitelmassa Kampin alueelle ehdotetut liiketalot tarjoavat citytoiminnalle suotuisaa kasvutilaa nykyisen keskustan laajentumana. Suunnitelma edistää citytoiminnan enemmän lisätilan tarpeen tyydyttämistä viereisiä kaupunginosia saneeraamalla. Cityn laajennus on sijoitettu niin, että sille välttämättömät suuret henkilökuljetukset voidaan edullisesti hoitaa käyttämällä suunniteltuja metro-ratoja.

1. Pasila

Tutkittaessa keskustan asemakaavatoimikunnan ehdotusta, että citytoiminnan työpaikkareserviä varten kaavoitettaisiin Pasilasta uusi cityalue, todetaan tämän jakautuvan kahteen, ratapihan ym. toisistaan erottamaan osaan. Niistä toinen olisi nykyisellä Pasilan asuntoalueella ratapihan länsipuolella, toinen nykyisen Pasilan rautatieaseman ja Mäkelänsadun välissä, rajoittuen pohjoisessa uuteen messu-alueeseen. Edelliselle alueelle ilmoitetaan sopivan 17 000 työpaikkaa, jälkimmäiselle 20 000, yhteensä siis 37 000 eli noin 15% Helsingin citytoiminnan arvioidusta tulevasta työpaikkojen luvusta ja noin kolmas osa citytoiminnan kasvutarpeesta. Pasila ei siis muodostuisi Helsingin toiseksi itsenäiseksi keskustaksi, joka esim. julkisen liikenteen suunnittelussa olisi merkitykseltään rinnastettava nykyiseen keskustaan, vaan Pasilaan suunnitellut kaksi erillistä liikealuetta kuuluisivat suurempaan lukuun toiminnassaan pääcitystä riippuvaisia citytoiminnan sijoittumispaiikkoja varsinaisen keskustan ulkopuolella. Tällaisilla erillisillä ryhmittymillä pitäisi olla toisaalta erittäin hyvät julkiset liikenneyhteydet (tiheät kulkuvuorot ja enintään ehkä 15—20 min:n matka-ajat) citytoiminnan muihin sijoittumis-

paikkoihin, toisaalta hyvät liikenneyhteydet kaupunkiseudun useimpiin ulkolohkoihin.

Pasilan liikealueen osa-alueista itäinen (20 000 työpaikkaa) näyttää edellä valaistuissa suhteissa puollettavalta. Se saisi hyvän rautatieyhteyden siihen osaan varsinaista keskustaa, joka on päärautatieaseman lähellä, sekä pää- ja rannikkoradan vaikutusalueisiin. Muita tarpeellisia yhteyksiä palvelisi aluksi Mäkelänkatu julkisine liikennevälineineen tyydyttävästi ja suunnitellut metroradat ottaisivat vaiheittain kasvavan osan tästä tehtävästä. Sensijaan olisi Pasilan läntinen osa-alue liikenneyhteyksien järjestämisen kannalta vähemmän edullisessa paikassa. Kävelymatka Pasilan nykyiselle rautatieasemalle olisi pitkä ja vaatisi epämukavan korkean sillan 250 m leveän ratapihan yli. Rautatiehallituksen taholta saadun tiedon mukaan voidaan ratapihan länsipuolelle tehdä toinen asema vain rannikkoradan junille. Se taas vähentäisi nykyisen aseman merkitystä itäisen alueen kannalta. Läntisen alueen 17 000 citytyöpaikan aiheuttaman julkisen liikenteen tarvetta ei voitane ajan mitaan hoitaa tyydyttävästi linja-autoilla; ei moottoriteitä käyttäen, vaikka tällaisen järjestelyn vaatimat tieliittymät sallittaisiin rakentaa, eikä myöskään johtamalla autolinjat kaupungin katuverkon kautta. Jos Pasilan läntinen liikealue toteutettaisiin, olisikin nähtävästi varauduttava aikanaan rakentamaan sen läpi metrorata. Sellainen voisi kulkea Vallilasta ratapihan alitse ja Ruskeasuon läpi Etelä-Haagaan, mutta se olisi kohtuuttoman kallis toisaalta vaikean maaston ja esteenä olevan ratapihan takia, toisaalta sen johdosta, että sen varrella olisi hyvin vähän muuta siitä hyötyvää asutusta kuin mainittu liikealue.

Metronsuunnittelutoimikunta viittaa tässä kohdassa siihen, mitä kh:n vuonna 1963 metrokysymystä tutkimaan kutsumat ulkomaalaiset asiantuntijat lausuivat Pasilan suunnitelmasta. Heidän yksityiskohtainen lausuntonsa on julkaistu kh:n mietinnön n:o 1 vuodelta 1965 sivulla 145 ja pontensa saman mietinnön sivulla 103. He lausuvat mm.: »Suunnitellun toisen liikealueen, Helsinki II:n sijainti ei ole liikenteen kannalta edullinen» — — — Siksi on syytä tutkia, eikä Helsinki II:n liikekeskus olisi paremminkin rakennettava jonkin muutenkin rakennettavaksi tulevan U-ratalinjan (= metroradan) lähistöön ja siten, että myös uuden keskuksen sisäinen liikenne sujuu hyvin. Erikoisen tärkeää on, että Helsinki II saa hyvän ja nopean yhteyden Cityyn, mihin joka tapauksessa tarvitaan U-rata.

Metronsuunnittelutoimikunnan mielestä olisi citytoiminnan työpaikkareservin sijoittamispaikoiksi etsittävä useampiakin paikkoja, jotka olisivat edullisempia kuin Pasilan läntinen osa-alue. Kun nykyisessä keskustassa, sen liepeillä ja erityisesti Kampin alueella on tilaa lähimmän ajan tarpeisiin, voitaisiin myöhemmät sijoittamispaikat varata todennäköisesti verraten läheisenä aikana rakennettaviksi tulevien metroasemien luota siten, että matka-aika näistä paikoista toisiinsa ja pääkeskustan eri osiin olisi riittävän lyhyt, mutta samalla siten, että niistä tulisi olemaan verraten väljät katuyhteydet tai metro- tai rautatieyhteydet mahdollisimman moneen esikaupunkisuuntaan. Nämä ovat tärkeämpiä kuin kaukoliikenneyhteydet. Tällaisina paikkoina voidaan mainita Kumpula ja Munkkivuori, mutta pienemmille citytoiminnan ryhmittymille voinee löytyä paikkoja lähempänäkin keskustaa. Aikanaan voitaneen sijoittaa citytoimintaa myös metron tärkeille liityntäasemille sekä tulevien metroratojen ja rautatien risteyskohtiin, vaikka ne olisivat jonkin verran etäämmällä, kuten Pohjois-Haagan, Suursuon ja Puotin-

harjun liityntäasemille sekä Käpylän, Huopalahden ja Malmin rautatieliikennepaikkojen ja vastaavien metroasemien luokse.

Sen nojalla, mitä Pasilan läntisen osa-alueen liikenne-edellytyksistä edellä on lausuttu, näyttäisi alueelle lähinnä voitavan sijoittaa — radio- ja televisiokeskuksen lisäksi — senlaatuista toimintaa, jolle rautatien tavara-aseman läheisyys olisi tärkeä, mutta keräisi mahdollisimman vähän työntekijöitä ja asiakkaita.

2. K a m p p i

Kampin alueelle suunnitellut 20 000 työpaikkaa ovat välttämätön ja jopa varsin vaatimaton keskustan laajentumisvara. Sen aiheuttama lisäliikenne ei johda ylivoimaisiin vaikeuksiin, mikäli julkista henkilöliikennettä kehitetään niin, ettei kohtuuttoman suuren osan keskustassa työssä olevista tarvitse tehdä työmatkojaan omalla autolla ja etsiä sille pysäköintipaikkaa koko työpäivän ajaksi. Jo kun metrorata on idästäpäin ulotettu Ruoholahteen, olisi liikenteellisesti edullisempaa sijoittaa enemmänkin työpaikkoja Kampin alueen länsiosaan ja sen lähettävälle kuin antaa citytoiminnan levittäytyä vastaavin työpaikkamäärin silloin vielä etäällä metrolta oleviin paikkoihin.

Suunniteltu metrorata kulkisi Kampin alueen eteläreunaa Kaivokadun alta Ruoholahdenkadun alle. Yksi Kampin aluetta palveleva asema olisi Kaivokadun alla, sen länsipää Mannerheimintien kohdalla, toinen asema Annankadun ja Kampintorin välissä. Kampin alueen yksityiskohtaisessa suunnittelussa olisi otettava huomioon kävelijöiden edullinen ohjaaminen Kampin alueen liiketaloista ja muiltakin suunnilta näille metroasemille samoin kuin se, että Simonkadun kohdalla olisi säilytettävä mahdollisuus tehdä metrorata kalliotunnelina.

Kampin alueen liikennejärjestelyjen osalta metronsuunnittelutoimikunta yhtyy niihin näkökohtiin, jotka kaupunkisuunnittelulautakunta esittää 19. 1. 1966 päivätyssä lausunnossaan. Siksi kunnes voidaan rakentaa metrorata keskustasta ainakin Munkkivuoreen saakka ja jälleen myöhemmässä vaiheessa, kun tämän radan kuljetuskyky käy niukaksi, on välttämätöntä järjestää keskustan eteläosan ja Reijolan välille Mannerheimintie hyvin tehokas julkinen henkilöliikenne. Kvsto onkin periaatteessa päättänyt Mannerheimintien kehittämisestä julkisen ja yleisen liikenteen tehokkaaksi pääväyläksi. Keskustasuunnitelmassa on Mannerheimintien ja Kaivokadun risteyksessä tätä liikennettä pahasti haittaava yleisen katuliikenteen johtaminen samassa tasossa julkisen liikenteen kaistojen poikki, julkiselle liikenteelle Postitalon ja Hankkijan välissä varattu alue on liian kapea ja Mannerheimintien alle ahdotettu ajotunneli haittaisi julkisiin kulkuneuvoihin liittyvän kävelyliikenteen järjestämistä.

Keskustan eri osien välisen välttämättömän liikenneyhteyden kannalta on suunnitelmassa se puute, että Kaivokadulta länteen Simonkadun asemesta johtava ajoväylä yhtyisi katuverkkoon vasta Fredrikinkadulla, jolloin tämän kadun ja Mannerheimintien välisen alueen yhteyksiksi viimeksimainitun poikki jäisivät vain Bulevardi ja yksisuuntainen Lönnrotinkatu.

Nämä puutteet vältettäisiin sijoittamalla Mannerheimintien julkinen ja yleinen liikenne Kaivokadun ja Postikadun kohdalla alempaan tasoon, poikittainen ja kääntyvä liikenne nykyiseen katutasoon. Tällaista järjestelyä olisi syytä vielä tutkia.

Kampin alueen suunnitelmassa on pantu suuri paino yhtenäisen kävelyalueen muodostamiselle. Vielä olisi kuitenkin tutkittava kävelyliikenteen järjestämistä Kampin alueelta läheisiin kaupunginosaan sekä Mannerheimintien julkisen liikenteen ja metron asemille.

3. Linja - auto asema

Keskustan asemakaavatoimikunta ilmoittaa pitäneensä tarpeellisenä myös tarkistaa ja kehittää linja-autoasemaa koskevaa suunnitelmaa, jonka se oli esittänyt ensimmäisessä, 20. 3. 1961 annetussa mietinnössään (Khn miet. n:o 27—1961). Mietinnön ja Khn siitä antaman lausunnon mukaan keskustasuunnitelman linja-autoasema oli tarkoitettu kaukoliikenteelle ja nykyisin linja-autoasemalla oleva lähiliikenne sijoitettaisiin eri puolille keskustan laitaosiin. Tämän mukaisesti oli linja-autoasemalle silloin suunniteltu laituritilaa 15 samanaikaisesti saapuvalla ja 25 lähtevälle linja-autolle. Mietintöön liitettyssä lausunnossa dipl.ins. Y. Wänttinen piti suunnitelmaa hyvin riittävänä.

Uuteen mietintöön sisältyvän akateemikko Aallon kirjoituksen mukaan nyt ehdotetulla asemalla olisi 13 tulevan ja 49 lähtevän liikenteen laituripaikkaa. Aseman lähtökapasiteetiksi ilmoitetaan 600 linja-autoa tunnissa, kun kukin auto seisoo 6 min. Sen mukaan lähtöpaikkoja olisi 60, mikä saavutetaan, kun osassa vuoroista ajaa useampia autoja kuin yksi. Piirustuksen mukaan laiturit ovat hyvin leveitä ja viuhkamaisesti sijoitettuin ne jättävät hukkatilaa. Alueen tehokkaalla käyttämisellä saataisiin sijoitetuksi ehkä jopa 18 tulo- ja 90 lähtöpaikkaa. Mietintöön liitettyssä dipl.ins. Wänttisen lausunnossa korostetaan, että ehdotettu kaukoliikenneasema erinomaisen hyvin riittää lähimpien vuosikymmenien aikana mahdollisesti laajenevaa liikennettä varten.

Keskustan asemakaavatoimikunta ei ole esittänyt linja-autoliikenteen tulevasta kehityksestä laskelmia, jotka ilmaisisivat, mitä liikenne-etäisyyksiä ja -suuntia palvelemaan toimikunnan edellisessä mietinnössä ehdotettua kaksin verroin suurempi linja-autoasema on tarkoitettu. Sensijaan on linja-autoaseman huoneohjelmatoimikunta 17. 3. 1964 antamassaan mietinnössä selostanut laskelman, että lähtevien kaukovuorojen luku, 1 050 autoa vuorokaudessa, kasvaisi vuoteen 2003 2,6-kertaiseksi ja vaatisi silloin 45 lähtöpaikkaa, jos kukin auto seisoisi lähtöpaikalla 10 min. Läntinen lähiliikenne tulisi saman laskelman mukaan kasvamaan vuoteen 2000 3,75-kertaiseksi ja tarvitsemaan 320 lähtöään varten tunnissa noin 54 laituripaikkaa, mikä merkitsee, että lähiliikenteenkin autot tungosaikana seisoisivat laiturissa keskimäärin 10 min.

Harkittaessa linja-autoaseman tarpeellista laajuutta on ratkaisevaa, rakennetaanko se ehkä kauko- että lähiliikennettä vai vain kaukoliikennettä varten, kuinka kummankin liikennemuodon erikseen arvioidaan kasvavan sekä kuinka pitkät seisomisajat laiturissa vaunuille varataan.

Kuten keskustan asemakaavatoimikunta ensimmäisessä mietinnössään esitti, on syytä erottaa linja-autojen kauko- ja lähiliikenne eri asemille. Tämä johtuu liikenteen ja matkustajien tarpeiden erilaisuudesta. Lähiliikenteen matkustajat ovat enimmäkseen toistuvasti päivittäin kulkevia, heillä on harvoin matkatavaroita lainkaan tai he pitävät ne hallussaan. Liikenne keskittyy vahvasti päivittäisiin tungosaikoihin, mutta linjoilla on tiheähköt vuorot koko päivän. Kaukoliiken-

teen matkustajat sensijaan ovat enimmäkseen satunnaisia, harvemmin kulkevia, ja he kuljettavat matkatavaroita linja-auton tavarasäiliössä. Liikenne jakautuu tasaisemmin päivän eri tunneille. Sensijaan esiintyy muutamia juhla-aikoina vuosittain moninkertainen liikennetarve. Kaukoliikenne tarvitsee runsaasti odotus- salitilaa ja lipunmyynti- yms. paikkoja, joita lähiliikenne tarvitsee hyvin vähän, sekä ravintoloita, tavarán vastaanotto-, säilytys- ja luovutuspaikkoja, joita lähiliikenne ei tarvitse. Lähiliikenteen suurten ja kiireisten matkustajajoukkojen johtaminen niihin laituri- ja hallitiloihin, joita kaukomatkustajat käyttävät, häiritsisi jälkimmäisiä. Kaukoliikenne harjoittaa tavarankuljetusta; lähiliikenteessä se on vähäistä ja tulee ilmeisesti yhä vähenemään asutuksen ja sen myymäläverkon kasvaessa lähiliikennealueella. Näiden kauko- ja lähiliikenteen laatuerojen takia on kaukoliikenteen tarpeiden mukainen asema matkustajamäärään verraten huomattavasti enemmän tilaa vaativa ja kalliimpi kuin lähiliikenteen tarpeiden mukainen asema. Kumpikin vaatii asemallaan erilaisen sisäisen järjestyksen. Siten olisi epätaloudellista sijoittaa lähiliikennettä tiloihin, jotka rakennetaan kaukoliikenteen tarpeiden mukaisiksi.

Todellisenä kaukoliikenteenä voidaan pitkällä tähtäyksellä pitää vain niitä autolinjoja, jotka ulottuvat kauemmas kuin Kirkkonummelle, Vihtiin, Järvenpään ja Sipooseen. Vuonna 1965 tällaisia kaukovuoroja lähti Helsingistä normaalina arkipäivänä 317 käyttäen 520 autoa; näistä huipputuntina 39 vuoroa käyttäen 55 autoa. Tämän liikenteen matkustajamäärän kehityksen voidaan otaksua riippuvan Helsingin kaukoliikennealueen väestökehityksestä. Valtakunnansuunnittelutoimiston ennusteen mukaan eteläisen Suomen (ns. väestöneräjäntymisalueen), Helsingin seutua lukuunottamatta, väestö kasvaisi vuoteen 2000 mennessä 1,16-kertaiseksi. Kaukomatkustajien jakautuminen henkilöautojen, valtionrautateiden ja linja-autoliikenteen kesken ei enää muuttune linja-autojen eduksi. Kun linja-autojen matkustajapaikoista nykyisin on käytössä vajaa kolmannes ja Helsingistä jo johtanee linja kaikille kaukolinjaa tarvitseville paikkakunnille, niin matkustajamäärän mahdollinen kasvu mahtunee hyvin nyt liikenteessä olevaan vaunumäärään. Varovaisuuden vuoksi olisi silti syytä varautua siihen, että kaukoliikenteen huipputuntina Helsingistä lähtevien vaunujen luku kasvaisi esim. 10%:lla eli noin 60:ksi. Varaten vaunua kohden 3 min. seisomisaikaa tulo- ja 10 min. lähtölaiturissa; mikä hyvin riittää, kun asema on tarkoituksenmukaisesti rakennettu; tarvittaisiin tulevaisuuden kaukoliikenteelle 3 tulopaikkaa ja 10 lähtöpaikkaa.

Nykyisen kaukoliikenteen ilmoittaa dipl.ins. Wänttisen lausunto olevan 713 vuoroa päivittäin ja huoneohjelmatoimikunnan selostama laskelma 525—600, ruuhkapäivinä 900. Poikkeama edellä ilmoitetusta (317 vuorosta, n. 520 autosta) johtuu etupäässä siitä, että edelliset lähteet lukevat kaukoliikenteeksi huomattavan määrän Helsingin seudulle päättyviä linjoja, jotka jo nyt palvelevat etupäässä päivittäisiä työssäkäyntiä ja siis pikemmin kuuluvat lähiliikenteeseen. Yksityiskohtaisessa tarkastelussa on havaittu, että nykyisin noin 110 lähtevää autoa päivässä eli noin 30 huipputuntina ajaa sellaisia pitkäköjiä lähiliikennelinjoja, jotka voivat pysyä jonkin verran kaukoliikenteen luonteisina niin kauan kuin niiden päätekohtien asukasmäärä ja siten linjan liikennetiheyskin pysyvät verraten pieninä. Jos kaukoliikenteeseen lisätään tällaista liikennettä esim. nykyisestään 2-kertainen määrä, saadaan huipputuntina lähtevien linja-autojen tulevaksi luvuksi noin 120 ja sen mukaan tarvittaisiin 6 tulopaikkaa ja 20 lähtöpaikkaa.

Todelliselle kaukoliikenteelle tämä merkitsee 100%:n reserviä — eli mahdollisuutta seisottaa vuoden 2000 liikenteessä linja-autoja 6 min. purettavina ja 20 min. kuormattavina. Yhtyen dipl.ins. Wänttisen aikaisempaan lausuntoon (Khn miet. n:o 27—1961 siv. 10) metronsuunnittelutoimikunta katsoo, että linja-autoasemaa ei ole syytä mitoitaa muutamia kertoja vuodessa sattuvia suurimpia liikenne-ruuhkapäiviä varten, vaan että tällöin, 10—30 vaunun ajaessa samaa vuoroa, seisomisaikaa voidaan supistaa ja osa lähdöistä sijoittaa linja-autojen seisontatiloihin yms.

Edellä selvitetyn mukaan olisi kaukoliikenteen linja-autoasemalla aluetta tehokkaasti hyväksikäyttäen syytä varata tilaa 6:lle tulolaitureissa samanaikaisesti seisovalle linja-autolle ja 20:lle samanaikaisesti lähtölaitureissa seisovalle linja-autolle. Tällainen asema olisi syytä alunperin rakentaa lopulliseen laajuuteensa. Kun tätä ehdotusta verrataan nykyisen linja-autoaseman laajuuteen, on otettava huomioon, että pääosa nykyisen aseman alueesta on lähiliikenteen käytössä ja pysäköintitilana ja että sen sisäinen järjestely on olojen pakosta puutteellinen.

Linja-autojen varsinaisen lähiliikenteen tulo- ja lähtöpaikat olisikin syytä alunperin sijoittaa erilleen kaukoliikenteestä. Metrosuunnitelmaan sisältyy useille metroasemille sijoitettuja autolinjojen liityntäasemia. Metro-ohjelman ensimmäisen toteuttamisvaiheen tuloksena sellaiset olisivat Puotinharjun, Hiihtäjätien, Kumpulan ja Ruoholahden metroasemilla sekä Mannerheimintien pikaraitioliikenteen päätekohtassa Reijolassa. Siksi kunnes nämä liityntäasemat ja niitä yhdistävät radat valmistuvat — vuosien 1966—1975 taloussuunnitelman mukaan vuosina 1974—1975 — voitaisiin lähiliikenteen linja-autojen lähtöpaikat, jotka nykyisin ovat linja-autoasemalla, aluksi pitää nykyisissä paikoissaan ja Kampin alueen rakennustöiden vaatiessa niiden poistamista etukäteen sijoittaa suunnitellun Ruoholahden metroaseman alueelle (kortteleihin 166b ja 167a) tai väliaikaisesti Hietalahdentorille. Metron mahdollisissa myöhemmissä kehitysvaiheissa lähiliikenteen liityntäasemia voisi tulla ulommas kuin ensimmäisessä vaiheessa, mm. Karhusaareen Jorvaksentien suunnalla sekä Munkkivuoreen, Pohjois-Haagaan ja Suursuolle.

Nämä liityntäasemat ilmeisesti tyydyttävät sen tarpeen, jota varten kaupunkisuunnittelulautakunta lausunnossaan esittää kaupungin itäosista varattavaksi alueen toista linja-autoasemaa varten. Todellista kaukoliikennettä ei näytä olevan syytä jakaa useammalle asemalle, koska se ilmeisesti käyttäisi keskustaan johtavia moottoriteitä eikä vaatisi suurempaa asemaa kuin edellä on selvitetty.

Kaupunkisuunnittelulautakunta kiinnittää lausunnossaan huomiota siihen, että keskustan asemakaavasuunnitelmassa ehdotetun linja-autoaseman ja rautateiden henkilöaseman välimatka on verraten pitkä. Matka keskustasuunnitelmassa ehdotetun linja-autoaseman hallista rautatieaseman halliin olisi linnunteitse 800 m, Ruoholahden metroaseman halliin 300 m ja Kampin metroaseman halliin 200 m. Kävelymatka muodostuisi ehkä 20% pitemmäksi ja matkustajien vaivoja ajatellessa on tähän vielä lisättävä 100—300 m kävelyä asemilla hallin ja vaunun välillä. Kummassakin päässä ja ehkä välilläkin olisi käytettävä portaita. Keski-kaupungin sisäisten julkisen liikenteen linjojen johtaminen ehdotetulle linja-autoasemalle tulee olemaan verraten hankalaa. Linja-autoaseman ehdotettu sijainti johtaa siihen, että suurin osa linja-autoilla tulevista matkustajista tulee linja-autoaseman ja rautatieaseman tai muun määräpaikkansa välillä käyttämään keski-

kaupungin sisäisiä auto- tai raitiolinjoja tahi, vallankin esikaupunkeihin menevät, aikanaan metroa.

Metrosuunnitelma on koetettu tehdä niin, että keskustasuunnitelman mukaisen linja-autoaseman alle tai viereen saataisiin metroasema. Tämä ei kuitenkaan ole osoittautunut mahdolliseksi, vaan kaupunkiseudun sisäisen liikenteen yleisen järjestelyn tarpeet, luonnon ja jo rakennettujen laitosten asettamat esteet sekä teknilliset vaatimukset ovat pakottaneet toisenlaiseen sijoitteluun. Sen mukaan olisivat lähinnä linja-autoaseman ehdotettua paikkaa Kampin metroaseman sisään-tulohalli Kampintorin alla ja Ruoholahden metro-risteysaseman halli Lapinrinteen ja Lastenodinkadun risteuksen alla. Linja-autoaseman käyttäjien kannalta on eduksi, että heitä palvelevalta metroasemalta on aikanaan suorat ja mahdollisimman tiheet metrojunayhteydet sekä keskustan eri osiin että kaikkiin esikaupunkien pääsuuntiin. Nämä vaatimukset täyttää metron suunniteltu Ruoholahden risteysasema paremmin kuin Kampin metroasema. Jos kaukoliikenteen linja-autoasema sijoitetaan keskustasuunnitelmassa ehdotettuun paikkaan, olisi siitä Ruoholahden metroasemalle tehtävä kävelytunneli koneportaineen ja mahdollisesti kuljetushihnoinen (ns. liikkuva jalkakäytävä). Lisäkustannukset olisivat huomattavan suuret.

Julkisen henkilöliikenteen kaikkien eri muotojen tarkoituksenmukainen yhteisjärjestely ei näytä vaativan, että kaukoliikenteen linja-autoasema välttämättä sijoitettaisiin juuri sille alueelle, joka oli etukäteen rajattu keskustasuunnitelman alueeksi. Nytemmin on osoittautunut, että linja-autoasemalle olisi tilaa suunnitellun maanalaisen Ruoholahden metroaseman päällä kortteleissa 166b ja 167a eli alueella, jota rajoittavat Ruoholahdenkatu, Lapinlahdenkatu, Lapinrinne, Lastenodinkatu, satamarata ja Lauttasaarenkatu. Metroasema on nimittäin ollut pakko suunnitella niin syvälle, että sen päälle jää katutason alapuolelle kaksi kerrosta. Yhteen kerrokseen saataisiin tällä alueella 30—40 linja-autojen lähtöpaikkaa eli runsaasti se määrä, minkä kaukoliikenne ja pitkäköt lähilinjat tarvinnvat vuonna 2000. Toisessa kerroksessa mahtuisivat lähiliikenteen laiturit olemaan siihen saakka, kunnes Munkkivuoren ja Lauttasaaren metroradat valmistuvat. Linja-autojen huolto- ja pysäköintitiloja saataisiin kumpaankin mainittuun kerrokseen ja eräisiin sivutiloihin n. 200 linja-autolle. Mm. niitä käyttämällä voitaisiin järjestää ruuhkapäivien ylimääräiset lähtöpaikat. Noin puolet siitä louhinnasta, minkä tällaiset linja-autotilat vaatisivat, on muutenkin pakko tehdä metron rakentamisen takia. Maanpäällisiin kerroksiin voitaisiin sijoittaa kauko-linja-autoaseman tarvitsemat ym. varsinaiset huonetilat.

Linja-autoaseman sijoituspaikkaan Ruoholahdessa voitaneen saada hyvät ajoyhteydet Vapaudenkadulta, Jorvaksentieltä ja Mechelininkadulta. Keski-kaupungin kaduilla kulkevan julkisen henkilöliikenteen yhteydet tähän paikkaan on jo metroasemankin takia järjestettävä hyviksi eikä se tuota suuria vaikeuksia.

Linja-autoaseman sijoittaminen Ruoholahden alueelle vapauttaisi Malminkadun, Runeberginkadun ja satamaradan välistä alueen, johon voitaisiin saada arvokasta tilaa liikerakennuksille ja myös hyvät tieliittymät Vapaudenkadun jatkeelta (Rautatiekatujen alta) Fredrikin- ja Albertinkaduille sekä Runebergin- ja Mechelininkaduille. Ne keventäisivät Mannerheimintien eteläosan liikennepainetta.

Linja-autoasema voidaan tarvittaessa rakentaa kortteleihin 166b ja 167a jo ennen kuin metro sillä kohdalla valmistuu, kunhan louhintatyöt ja eräät kantavat rakenteet tehdään kumpaakin varten.

4. Keskustan terassitori

Ehdotetulla terassitorilla olisi 3 500 pysäköintipaikkaa. Esim. 500 metrin kävelymatkan päässä terassitorista olisi vain verraten vähän sellaisia rakennuksia, jotka kaikkina työpäivinä aiheuttavat huomattavaa pysäköintitarvetta. Sen vuoksi olisi erityinen huomio kiinnitettävä jalkautuneiden automatkustajien mahdollisuuksiin jatkaa julkisin liikennevälinein matkaansa nykyiseen keskustaan, jossa on puute pysäköintitilasta. Suunniteltua kävelytieta olisi matka terassitorin eri osista julkisen liikenteen asemalle, nim. Mannerheimintien ja Postikadun risteykseen, 200—700 m. Tämä lienee liian pitkä, jotta koko terassitori saataisiin tehokkaaseen käyttöön. Mannerheimintien parantamissuunnitelmaan kuuluva julkisen liikenteen asema Kansallismuseon kohdalla olisi lähempänä, 70—400 metrin etäisyydellä. Terassitorin kävelyteiden suunnitelmaa olisi syytä kehittää järjestämällä sopivat yhteydet tälle asemalle.

Yhteenveto

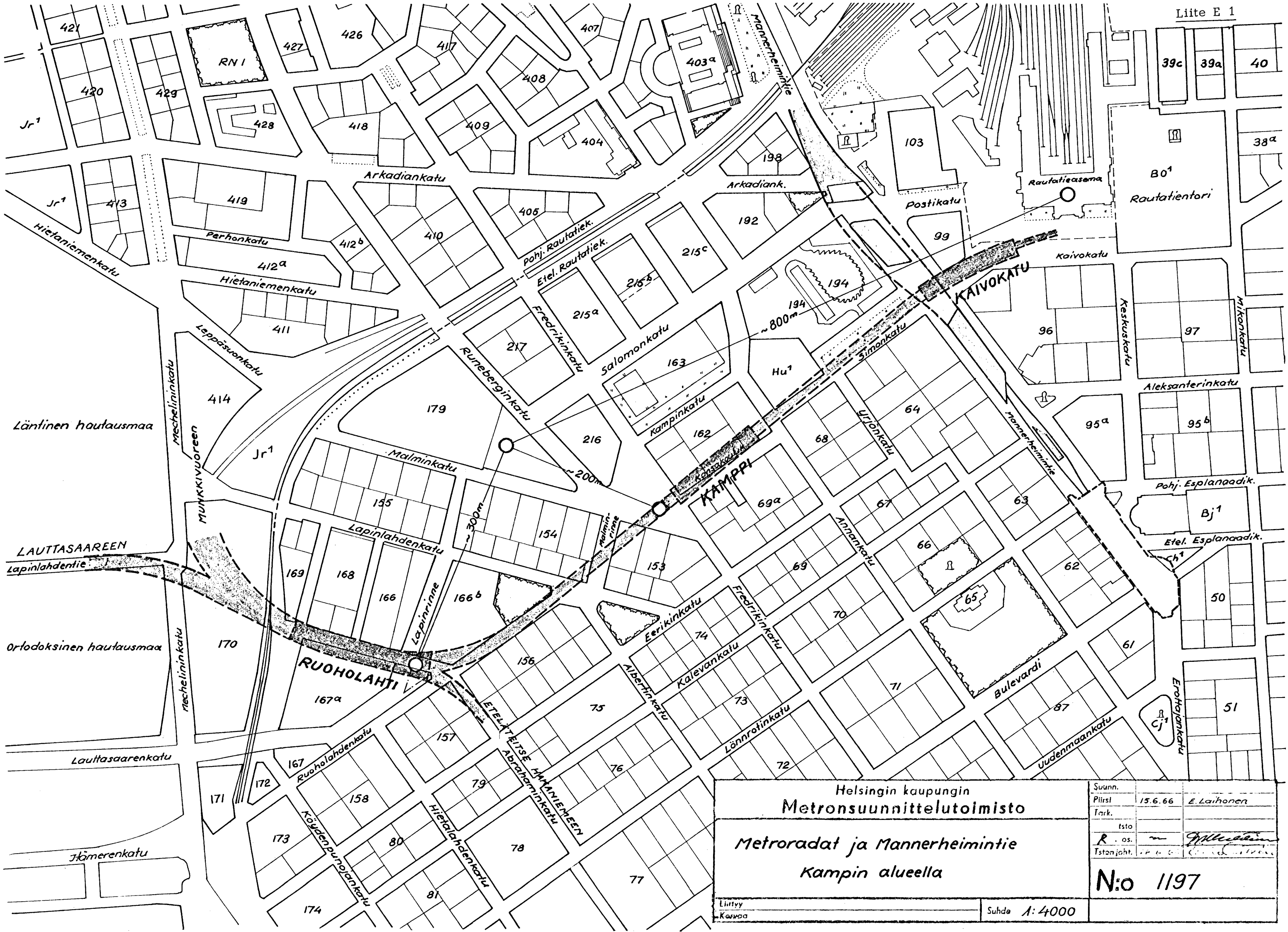
Metronsuunnittelutoimikunta puoltaa keskustan asemakaavatoimikunnan mietinnössään tekemiä ehdotuksia, kuitenkin siten:

— että Pasilan rautatien länsipuolelle suunnitellun liikealueen liikenteellisten heikkouksien vuoksi etsittäisiin citytoiminnan työpaikkareserviä varten myös toisia sijoituspaikkoja, joille olisi — käyttämällä kaupunkiseudun sisäisen liikenteen teitä ja julkisen henkilöliikenteen verkkoa — edullisemmin järjestettävissä citytoiminnalle välttämättömät hyvät yhteydet varsinaisen keskusta-alueen eri osiin ja eri esikaupunkialueille,

— että Kampin alueen lopullisia suunnitelmia liikennejärjestelyineen laadittaessa tutkittaisiin keinoja, joilla voitaisiin edullisesti tehdä Mannerheimintiestä tehokas julkisen ja yleisen liikenteen pääväylä, varata kävelijöille hyvät kulkutiet myös alueen rajojen yli ja julkisen liikenteen tuleville asemille, säilyttää ajoyhteys Kaivokadulta Simonkadulle ja sen poikkikaduille sekä ottaa maanalaisten tilojen suunnittelussa huomioon metrotunnelin rakentaminen Simonkadun alle,

— että linja-autoaseman suuruus tarkistettaisiin lähinnä vain kaukoliikenteen todennäköisiä tulevia tarpeita vastaavaksi ja lähiliikenteen linja-autojen lähtöpaikat suunniteltaisiin siirrettäviksi nykyisistä paikoistaan vaihteittain sopivien tulevien metroasemien yhteyteen tai ehkä aluksi väliaikaisiin paikkoihin keskikaupungissa; sekä tutkittaisiin kaukoliikenteen linja-autoaseman sijoittamista kortteleihin 166b ja 167a suunnitellun metroaseman yhteyteen, sekä

— että keskustan terassitorin suunnitelmaa kehitettäisiin järjestämällä pysäköintipaikkojen tehokkaan käytön edellyttämät lyhyet kävelymatkat julkisen henkilöliikenteen asemille.



Helsingin kaupungin Metronsuunnittelutoimisto		
Metroradat ja Mannerheimintie Kampin alueella		
Suunn.	15.6.66	E. Laihonon
Piirsi		
Tark.		
Tsto		
R. os.		
Tstojht.		
Liittyy Kartta		Suhde 1:4000
		N:o 1197

Lisäksi metronsuunnittelutoimikunta yhtyy kaupunkisuunnittelulautakunnan 19. 1. 1966 antamassaan lausunnossa tekemään ehdotukseen, että teiden ja risteysten yksityiskohtaisessa suunnittelussa otettaisiin riittävästi huomioon liikenneteknilliset vaatimukset.

Metronsuunnittelutoimikunnan puolesta:

Veikko O. Järvinen

Toivo Tuunanen

METRONSUUNNITTELU- TOIMISTO

Liite E 2

10. 6. 1966

PM n:o 23/1966

Keskustan asemakaavatoimikunnan mietintöä koskevaa aineistoa.

A. Ulkomaalaisten julkisen henkilöliikenteen asiantuntijoiden lausunto

Helsinki-II-suunnitelmasta

Kaupunginhallitus päätti 27. 6. 1963 pyytää Kööpenhaminan teknillisen korkeakoulun professoria, tekn.tri P. H. Bendtseniä, Hampurin kaupungin ylläpidon johtajaa, prof. Otto Silliä sekä Tukholman liikennelaitoksen liikennejohtajaa Erik Tengbladina antamaan asiantuntijalausunnot Helsingin kaupungin sisäisen sekä sen ja siihen liittyvän kaupunkiseudun välisen julkisen henkilöliikenteen tulevasta kehittämisestä lähinnä esittämällä mielipiteensä Helsingin kaupungin metrotoimikunnan mietinnössä esitetyistä selvityksistä, suunnitelmista ja ehdotuksista.

Asiantuntijat vierailivat Helsingissä syyskuussa 1963 tutkien oloja ja saaden etukäteen valmisteltuja ja erikseen pyytämiään tietoja lukuisilta kaupungin eri virastojen ja muilta ammattimiehiltä. Mm. he haastattelivat Keskustan asemakaavatoimikunnan jäseniä ja vierailivat akateemikko Alvar Aallon toimistossa, saaden selostuksen ja aineistoa keskustasuunnitelmasta ja siihen kuuluvasta Helsinki-II-suunnitelmasta.

Asiantuntijat antoivat 12. 3. 1964 yhteenvetolausunnon ja heinäkuussa 1964 yksityiskohtaisen lausunnon. Ne on kokonaisuudessaan painettu kaupunginhallituksen mietinnön n:o 1 vuodelta 1965 liitteinä.

Tässä esitetään otteina lausuntojen ne osat, jotka koskevat Helsinki-II-suunnitelmaa:

a) Ote asiantuntijoiden yhteenvetolausunnonsta

Liikerakennusten liiallinen keskitys keskustaan tulee pakosta johtamaan suuriin vaikeuksiin liikenteen hoitamisessa. Mikäli vuoden 1960 yleiskaavassa keskustan

edelleen tasaisena jatkuvan liikekeskuskehityksen olettaen varatut toimistorakennusalat eivät vast'edes riittä, on tarpeen toisen liikealueen rakentaminen keskustan ulkopuolelle, kuten esim. prof. Aalto ehdottaa Helsinki-II-suunnitelmassaan, tai paremmin keskikaupungin ulkopuolelle. Tosin sellaisen liikealueen tulee myös olla hyvin ja välittömästi kytkettynä tärkeimpien julkisten lähiliikennevälineiden (U-radan ja S-radan) verkkoon. Olisi väärin jättää liikennepalvelu, jonka ennenkaikkea tulee olla kunnolla mahdollinen kaikkiin Helsingin liikenneseudun osiin, vain moottoriajoneuvojen varaan, varsinkin jos sinne vieviä liikenneväyliä samalla käyttää koko keskikaupunkiin suuntautuva voimakas moottoriajoneuvoliikenne.

b) Ote asiantuntijoiden yksityiskohtaisesta lausunnosta

44. U-rata Helsinki II:n liikekeskukseen

Liiallinen liikerakennusten keskittyminen kaupungin keskustaan johtaa pakosta suuriin liikenteen hoitamisen vaikeuksiin. Mikäli vuoden 1960 yleiskaavassa kaupungin keskustan jatkuvan tasaisen liikekehityksen olettaen varatut toimistorakennusalat eivät vast'edes riittäisi, käy tarpeelliseksi toisen liikealueen rakentaminen kaupungin keskustan ulkopuolelle, kuten esim. prof. Aalto ehdottaa Helsinki-II-suunnitelmassaan, tai vielä paremmin keskikaupungin ulkopuolelle. Tosin sellaisen liikealueen on joka tapauksessa myös oltava hyvin välittömästi liitettyä tärkeimpien julkisten henkilöliikennevälineiden (U-radan ja S-radan) verkkoon. Olisi väärin jättää liikennepalvelu, jonka ennenkaikkea tulee käydä hyvin päinsä kaikkiin Helsingin liikennealueen osiin, vain autojen varaan, varsinkin, kun sinne johtavia liikenneväyliä myös käyttää koko keskikaupunkiin kulkeva voimakas autoliikenne.

Suunnitellun toisen liikealueen, Helsinki II:n sijainti ei ole liikenteen kannalta edullinen. Leveät ratapihat jakavat sen ja sen eri osien kesken on siten huono kosketus. Lisäksi on tarkoitus palvella aluetta vain autoin ja linja-autoin. On kyseenalaista, tuleeko tämä liikennepalvelu riittämään, koska katujen kuormitukset kaikista parannuksista huolimatta edelleen kasvavat.

Yksistään itäosasta tulee työpaikkojen luvun ollessa 26 000 vilkkaimman tunnin aikana Helsinki II:sta poistumaan $\frac{38}{90} 26\,000 = 11\,000$ henkilöä, joista suuren osan vain S-rata pystyy ottamaan vastaan ja sekin vasta kun pääradalle on rakennettu kolmas raide. Tälle alueelle on varattu 14 000 pysäköintipaikkaa. Tämä merkitsee 7 000 auton poisvirtausta tunnissa, jotka siis pystyvät ottamaan vastaan kaikki mainitut 11 000 henkilöä. Vaikkakin nämä jakautuvat kahden suunnan osalle, lienee kuitenkin 6-kaistaisen moottoritien rakentaminen yksistään tätä liikennettä varten tarpeen. Meidän mielestämme ei sentähden tunnu oikealta suunnitella uutta liikekeskusta ilman yhteyttä U-rataverkkoon. Sentakia on soveltaminen U-ratasuunnitteluun niveltäväksi tarpeen.

Toisaalta on erittäin vaikeaa johtaa U-ratalinja tämän suunnitellun liikekeskuksen läpi. Metrotoimikunnan mietinnössä vielä mainittu Vallilan—Sofianlehdon—Metsälän U-ratalinja voisi tosin antaa uuden keskuksen 26 000 työpaikkaa sisältävälle itäosalle messualueineen käyttökelpoisen yhteyden. Mutta länsiosaa,

jossa on vielä 17 000 työpaikkaa, tulee varmaan joka tapauksessa voimaan turvautua vain auto- ja linja-autoliikenteeseen.

Siksi on syytä tutkia, eikö Helsinki II:n liikekeskus olisi paremminkin rakennettava jonkin muutenkin rakennettavaksi tulevan U-ratalinjan lähistöön (kohdat 42 ja 43)¹⁾ ja siten, että myös uuden keskuksen sisäinen liikenne sujuu hyvin. Erikoisen tärkeää on, että Helsinki II saa hyvän ja nopean yhteyden Cityyn, mihin joka tapauksessa tarvitaan U-rata.

Tässä yhteydessä on aihetta viitata paraikaa Hampurissa 6 km pohjoiseen keskikaupungista syntyvässä olevaan Pohjoiseen liikealueeseen, jossa tulee olemaan 35 000 työpaikkaa ja jolla hyvien tieyhteyksien ohella tulee olemaan yksi S-rata- ja 2 U-ratayhteyttä, joiden ansiosta tämä uusi liikealue tulee olemaan hyvin luoksepäästävässä sekä kaupungin keskustasta että myös kaikista muista kaupunginosista käsin ei vain autoin vaan myös julkisin liikennevälinein.

Liite F

YLEISTEN TÖIDEN LAUTAKUNTA

29. 8. 1966 § 1356.

N:o 321.

Kaupunginhallitukselle.

Asia: Lausunnon antaminen keskustan asemakaavatoimikunnan mietinnöstä.

Palauttaen viitekohdassa mainitun lähetteen asiakirjoineen yleisten töiden lautakunta esittää asiasta lausuntonaan kunnioittaen seuraavaa:

P a s i l a.

Suunnitellun Pasilan liike- ja virastokeskuksen sekä messualueen osalta voidaan heti todeta, että sen kautta kulkevia sisääntuloväyliä voidaan vain erittäin rajoitetusti käyttää Pasilan ja muun kaupungin välisissä katuyhteyksissä. Tältä kannalta katsoen uuden Pasilan katuyhteydet näyttävät vähäisiltä. Pasilan katuverkon tarve ja liikenneyhteydet olisi siten syytä vielä tarkemmin tutkia.

Pasilan alueen rakentamisen johdosta on tulevaisuudessa rakennettava tunneli-viemäri Kyläsaaren puhdistamolle, koska nykyinen Savilan pumppaamon kautta Rajasaaren puhdistamolle johtava kokoojaviemäri sekä sanottu puhdistamo eivät riitä Pasilan alueen tuleville jätevesimäärille.

1) Lausunnon viitatu kohdat ovat:

42. Ensimmäinen U-radan rakennusvaihe: Ruoholahti—Hakaniemi—Puotila/Kumpula

43. Muiden U-ratojen suunnittelu ja rakentaminen

K a m p p i.

Tutkittaessa Kampin alueen suunnitelmaa tarkemmin toteuttamismahdollisuuksien ja käytännön kannalta kiintyy huomio suureen ajoneuvotunnelien lukumäärään. Nykyisin tehdään liikenneväylille kylläkin runsaasti tunneleita, jotka osittain ovat lyhyitä risteävän liikenneväylän alituksia tai pitempiä vesiväylien ja vuorien alituksia. Monessa liikenneväyläasiassa tunnelin rakentaminen onkin paras ratkaisu.

Asia tulee kuitenkin paljon vaikeammaksi ja tunnelin edullisuus kyseenalaiseksi, mikäli maanalaiseen tilaan joudutaan sijoittamaan risteys- ja pääväylästä poikkeavia tai siihen liittyviä kaistoja, niinkuin asian laita olisi Kampin alueella.

Suunnitelmassa liittyviä on lisäksi heti tunnelien suuaukon luona. Koska ajajan silmä vaatii aikansa tottuakseen päiväsaikaan valaistuksen muutokseen, on pelättävissä, että tunnelien suuaukkojen läheisyyteen muodostuu hyvin vaarallisia paikkoja. Valaistuskysymystä olisi joka tapauksessa yksityiskohtaisia suunnitelmia tehtäessä tarkasti tutkittava.

Toinen vaikeasti ratkaistava kysymys Kampin alueella tulee olemaan maanalaisten liikenneväylien ja paikoitusalueiden tuuletus. Tässä suhteessa on ensinnä selvitettävä tarvittava ilmamäärä, joka riippuu käynnissä olevien autojen määrästä ja ihmisten oleskeluajan pituudesta. On selvitettävä, minkälaisia ja kuinka pitkäaikaisia liikenneluuhkia alueelle voi syntyä ja mitä vaatimuksia tunnelien ilmalle tällöin on asetettava. Voidaan kuitenkin ilman muuta otaksua, että tarvittavat ilmamäärät ovat varsin suuria. Tähän tulokseen tullaan verrattaessa tilojen suuruutta väestönsuoja- ja autotallitiloihin, jollaisten ilmastointilaitoksia on viime aikoina tehty. Suuret ilmamäärät vaativat vastaavat tilat ilmanvaihtoa varten. Niitä ei suunnitelmassa vielä ole esitetty.

Kampin alueen osalta olisi edelleen selvitettävä kuivatus- ja viemäröintikysymykset sekä myös vesijohto-, kaukolämpö-, kaapeli- ym. suunnitelmat. Lautakunta puoltaa tässä yhteydessä toimikunnan kantaa, että alinta tasoa korkeudelle —0,50 ei ainakaan katujen osalta rakennettaisi, koska tällöin välttyttäisiin kalliista paine-eristyksestä sekä vähennettäisiin viemärivereden pumppaus-tarvetta. Johtokanavien sijoitus olisi myös tällöin helpompaa. Tarkistettava olisi myös alueen liikenneteknillinen suunnitelma, ajoväylien vapaat korkeudet, rakenteiden kuormitusvaatimukset jne.

Edellä olevan perusteella lautakunta toteaa, että Kampin alueesta olisi laadittava yhtenäinen ja yksityiskohtainen suunnitelma, jossa mainitut seikat selvitetään. Tämän tulisi liittyä asemakaavan laatimiseen. Myös itse rakentaminen, mikäli periaatesuunnitelmasta pidetään kiinni, vaatii suunnitelman toteuttamista yhtenäisenä aluerakentamisena. Sama koskee myös rakenteiden kunnossapitoa.

Yleisenä toteamuksena olisi lautakunnan mielestä pyrittävä tutkimaan mahdollisuuksia siihen, että maanalaisia liikenneväyliä voitaisiin olennaisesti yksinkertaistaa. Yksinomaan suuret rakennus- ja ylläpitokustannukset antavat aihetta tähän. On myös huomattava, että tämänlaatuista rakentamista ei voida tulevaisuudessa muuttaa muuten kuin suurin kustannuksin.

Linja - auto asema.

Tämä liittyy teknillisessä mielessä saumattomasti Kampin alueeseen. Niinpä olisikin erityisesti selvitettävä, miten linja-autoasema olisi rakennettava siinä tapauksessa, että se rakennetaan erillisenä ennen koko Kampin alueen rakentamista. Viemäroinnin ja kuivatuksen helpottamiseksi lautakunta esittää, että myös linja-autoaseman kohdalta luovuttaisiin alimman maanalaisen kerroksen rakentamisesta, koska sitä ei asiankirjojenkaan mukaan tarvita varsinaisen linja-auto liikenteen tarpeisiin.

Keskustan terassitori.

Keskustan terassitorin suhteen lautakunta esittää, kuten edellisissäkin kohdissa, luovuttavaksi alimmasta, merivedenpinnan tason alapuolella olevasta kerroksesta viemärointi- ja kuivatuskysymysten helpottamiseksi sekä suhteettoman suurten rakennuskustannusten alentamiseksi. Myöskin kuormitusvaatimukset sekä kerroskorkeudet olisi tarkistettava.

Töölönlahden rannalle suunnitellut julkiset rakennukset.

Töölönlahden rannalle suunniteltujen julkisten rakennusten ajoliikenne- ja pysäköintikysymykset ovat lautakunnan mielestä käytännöllisesti katsoen mahdollomat tyydyttävästi ratkaista ilman että samalla muutetaan Hesperianpuiston luonnetta tai että ratkaisu tulee suhteettoman kalliiksi.

Rakennusten toiminta kärsinee niiden läpi kulkevasta huolto-, taksi- ja henkilöliikenteestä, eikä maanalainen ajoväylä liene muutenkaan rakennusten luonteen huomioonottaen riittävä. Bussien pääsy julkisten rakennusten luo tulisi olla myös mahdollista. Liikennekysymykset voitaneen tyydyttävästi ratkaista vain rakentamalla maanpäällinen katu po. rakennuksiin. Tällöin lienee suuri osa Hesperianpuistosta uhrattava liikenteen tarpeisiin.

Lautakunnan mielestä on syytä harkita Töölönlahden rannalle suunniteltujen rakennusten vähentämistä tai poisjättämistä. Tässä mielessä yleisten töiden lautakunta yhtyy kaupunkisuunnittelulautakunnan kantaan.

Suunitelman kustannukset.

Suunnitelmaan liittyy eräitä arvioita sen vaatimista kustannuksista. Niinkuin edellä varsinkin Kampin alueen osalta mainittiin, on suunnitelmassa siksi paljon aukiolevia yksityiskohtia, ettei tarkempia kustannusarvioita ole mahdollista laatia. Todettakoon kuitenkin, että käytettyjä yksikköhintoja vertaamalla täytyy otaksua, että kustannukset esim. Kampin ja Terassitorin osalta nousevat huomattavasti mietinnössä ilmoitettuja korkeammiksi.

Lisäksi on huomattava, että mikäli periaatesuunnitelma tällaisenaan toteutetaan, aiheutuu siitä ilmaston, valaistuksen, viemäri- ja pumppauksen ym. johdosta vuotuisia sängen huomattavia kustannuksia, joiden arvioiminen ei nyt ole kuitenkaan mahdollista.

Puhtaanapitokysymyksen kannalta Kampin alue, linja-autoasema ja keskustan terassitori muodostavat sellaisen rakenteellisen kokonaisuuden eriaisteisine ylei-

sine tiloineen, ettei sen suhteen voida kohtuudella soveltaa nykyisen rakennusjärjestyksen katujen ja yleisten paikkojen kunnossa- ja puhtaanapitovelvollisuutta koskevia määräyksiä. Alueen yleisten paikkojen ja tilojen kunnossa- ja puhtaanapito on sen takia joko otettava kokonaan kaupungin tehtäväksi tai annettava erityisen varta vasten perustettavan yhtiön huoleksi. Tällainen huolto-organisaatio tarvitsee ollakseen toimintakykyinen myös joukon erilaista huonetilaa, mikä tarve olisi suunnitelmaa yksityiskohtaisemmin kehittäessä otettava huomioon.

Kaupallinen cityalue tuottaa erilaista jätettä enemmän kuin varsinaiset asumiskaupunginosat, joten varsin suureksi paisuvalle jätevirralle olisi varattava omat kulkutiensä ja välivarasto- ja kuormauspaikkansa.

Kulkuväylien talvihoitoa varten olisi ainakin kaikki tunnelien suut ja aukkohdat sekä erilaiset risteys- ja mäkipaikat tehtävä katupinnaltaan lämmitettäviksi, sillä tavanomaisin lapio- ja hiekoituskeinoin ei pystytä liikenteen sujuvuutta talvella takaamaan. Kesähoitoa varten olisi vastaaviin tiloihin sijoitettava vesipostiverkko ja viemärit riittävine kaivoineen.

Yleisten töiden lautakunnan puolesta:

T. Ravela

A. Himberg
vt.

Liite G

LIIKENNELAITOS

11. 3. 1966

N:o 119/66

Kaupunginhallitukselle

Asia: Lausunto keskustan asemakaavatoimikunnan mietinnöstä.

Palauttaen lähetteen asiakirjoineen ja keskittyen tarkastelemaan keskustan asemakaavatoimikunnan mietintöä vain paikallisen joukkokuljetusliikenteen kannalta liikennelaitoksen lautakunta lausuntonaan otsikkoasiassa kunnioittavasti ilmoittaa seuraavaa:

Mietinnössä on varsin niukalti käsitelty julkisen paikallisliikenteen tarpeita. Niinpä Pasilan aluetta käsiteltäessä on sivulla 3 mainittu vain: »Lisäksi on huolehdittava tehokkaan julkisen liikenteen järjestämisestä.»

Linja-autoasemaa käsiteltäessä on sivulla 9 mainittu seuraavaa: »Lähi- ja paikallisliikennettä on pidettävä kaukoliikenteestä erillisenä tutkimuskohteena. Ne on täydellisesti sidottu kaupunkiorganismien muuhun kehitykseen ja niiden on oltava mahdollisimman joustavia tulevaisuuden kaikissa vaiheissa. Niitä ei ole sidottava kiinteisiin liikennejärjestelyihin. Tämän vuoksi niitä ei ole haluttu kytkeä

nyt käsiteltävänä olevaan asiaan. Ratkaisuihin on kuitenkin otettu huomioon mahdollista metroa koskevat suunnitelmat.»

Mietinnön liitteissä 14—16, Kampin liikennekaavio, on esitetty tulevat liikenneyhteydet Asema-aukion ja Malminkadun välillä. Mannerheimintiestä tulee pääliikenneväylä Ylioppilastalolta pohjoiseen ja sen keskelle tulee raitiotiekaista. Runeberginkatu ja Fredrikinkatu säilyvät myös pohjois- eteläsuuntaisina liikenneväylinä.

Sitä vastoin suorat poikittaisyhteydet Kaivokadulta Simonkadulle ja Arkadiankadulle jäisivät kokonaan pois. Yhteys Kaivokadulta Fredrikinkadulle on suunniteltu tunneliväylänä Kampin kävelytason alitse nousten Fredrikinkadulle Kampinkadun kulmassa. Tämä yhteys ei ole riittävä julkisen liikenteen tarpeita silmälläpitäen. Myös suora yhteys Mannerheimintieltä Arkadiankadulle jäisi kokonaan pois ja liikenne on suunniteltu johdettavaksi kävelytason alitse Arkadiankadun ja Pohjoisen Rautatienkadun kulmaan. Tähän liittyy myös yhteys Kaivokadulta. Näin ollen raitioliikenne Arkadiankadulta ja Kaivokadulta tulisi päättymään, kun keskustasuunnitelmaa aloitetaan toteuttaa.

Kyseisiä reittejä kulkevat nyt raitiolinjat 5 ja 7, keskusta-autolinjat 13 ja 18 sekä esikaupunkilinjat 21, 55 ja 81. Myöskin on Kampin alueella, Simonkentällä, nyt esikaupunkilinjojen 32, 35, 38, 39 ja 45:n päätepysäkit, joille olisi saatava uusi pääteasema-alue läheltä Mannerheimintietä. Ehdotetulle uudelle linja-autoasemalle mahtuu vain kaukoliikenne ja mahdollisesti osa läntisestä lähiliikenteestä. Esikaupunkiliikenne tarvitsee keskustassa pääteasemat niin kauan kuin liikennettä hoidetaan linja-autoilla suoraan keskustasta. Pohjoisen, koillisen ja itäisen suunnan linja-autoliikenteelle saadaan pääteasemat Rautatientorille ja Hakaniemen torille, mutta Haagan, Munkkiniemen ja Lauttasaaren suuntien liikennettä varten olisi saatava mieluummin yksi ainoa pääteasema, josta olisi hyvät kävely-yhteydet keskustan eri puolille.

Koska Pasilan suunnitelma esitetään hyväksyttäväksi vain periaatteessa, ei sen suhteen ole muuta huomautettavaa kuin että suunnitelmia edelleen kehitettäessä olisi otettava riittävästi huomioon paikallisen linja-autoliikenteen tarpeet etenkin messualueen kohdalla.

Yllä esitetyn mukaisesti liikennelaitoksen lautakunta ilmoittaa yhtyvän keskustan asemakaavatoimikunnan mietinnöstä ilmaistuun kaupunkisuunnittelulautakunnan käsitykseen, jonka mukaisesti keskustan asemakaavatoimikunnan mietintö olisi hyväksyttävä asteittain laadittavan asemakaavan pohjaksi ja Kampin alueen liikenne- ja pysäköintijärjestelyjä vielä tutkittava.

Samalla lautakunta esittää, että erikoinen huomio olisi kiinnitettävä Vapaudenkadulta ja Asematorilta kaupungin läntisiin osiin suuntautuvan liikenteen järjestykseen, jolloin julkisen liikenteen palvelulle olisi varattava riittävät mahdollisuudet.

Lisäksi lautakunta esittää käsityksensä, että keskustan asemakaavan edelleen kehittäessä olisi liikennelaitoksen saatava olla edustettuna.

Liikennelaitoksen lautakunnan puolesta:

Carl-Gustaf Londen

Orvo T. Koskinen

URHEILU- JA ULKOILULAUTAKUNTA

6. 5. 1966

N:o 63

*Kaupunginhallitukselle**Asia:* Keskustan asemakaavatoimikunnan mietintö.

Keskustan asemakaavassa akateemikko Aalto on toteuttanut sen usein esittämänsä periaatteen, että kaupunkilaisille on varattava mahdollisuus liikkua jalkaisin puistomaisessa ympäristössä keskustasta periferian laajoille ulkoilualueille. Tämän ratkaisun on tehnyt mahdolliseksi Keskuspuiston vielä toistaiseksi suhteellisen väljä viherkäytävä, joka Kansallismuseolta jatkuu aina Haltiavuorelle saakka.

Keskustasuunnitelma liittyy lähes kaikilta osiltaan Keskuspuiston alueeseen ja on todettava, että suunnitelmassa alueelle sijoitetut muut asemakaavalliset elementit eivät missään täysin katkaise jalankulkuliikennettä, joskin eräät kohdat ovat vaarassa tukkeutua, ellei niiden yksityiskohtaisessa suunnittelussa tiukasti pidetä silmällä tätäkin näkökohtaa. Urheilu- ja ulkoilulautakunta yhtyy kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunnossa esitettyihin näkökohtiin ja esittää omasta puolestaan vielä seuraava:

Ulkoreitti Laakso — Haltiavuori. Tällä hetkellä jo erittäin runsaasti käytetty, valaistu ulkoilureitti uhkaa keskustasuunnitelman toteutuessa katketa ja kaventua seuraavissa kohdissa:

Pasilan—Tarvon tie. Tiepenkereeseen on jätettävä risteävien kävelyteiden kohdalle riittävän väljät tunnelit tai sopivilla kohdilla vietävä moottoritie sillalla maaston läpi.

Haagan seisake. Konepajan sijoittaminen keskelle puistoaluetta olisi ulkoilun kannalta täysin epäonnistunut ratkaisu.

Käskynhaltijantien ja Nurmijärventien risteys. Liikennealue esitetyssä muodossaan kaventaa huomattavasti Keskuspuistoa, joten sen sijoitus ja tarpeellisuus olisi ennen lopullista ratkaisua vielä tutkittava.

Kaisaniemen puisto on tällä hetkellä keskikaupungin ainoa laaja yleinen puistoalue, jota lisäksi kymmenet koululuokat käyttävät liikuntaharjoituksiinsa ja jossa iltaisin monet työpaikkaurheilun palloilusarjat pelataan. Kumpaakin tarkoitusta varten on puisto jo nykyisellään liian pieni eikä esim. läheskään kaikille halukaille voida kentiltä varata omia harjoitus- ja kilpailualueita. Puiston kautta kulkevan liikenneväylän suunnittelussa olisi pyrittävä ratkaisuun, joka säästää mahdollisimman paljon vapaata tilaa.

Eläintarhan urheilukenttä. Suunnitelman mukaisesti on Keskusurheilupuiston Pasilan puoleisesta kulmasta otettu Vapaudenkatua varten varsin huomattava osa, joka mm. leikkaa Eläintarhan urheilukentästä noin kolmanneksen.

Kun Keskusurheilupuisto ja erikoisesti Eläintarhan kenttä ovat kaupungin eniten käytettyjä urheilualueita, olisi yksityiskohtaisessa suunnittelussa tarkoin tutkittava, olisiko mahdollisuuksia siirtää tietä lähemmäksi nykyistä rautatielinjaa.

Käpylän urheilupuisto ja messualue. Messualueen liittäminen Käpylän urheilupuiston yhteyteen on periaatteessa oikea ratkaisu. Messualueen ja Raviradan välimaastoon voidaan sijoittaa yhteiskäyttöön soveltuva kenttä (vrt Messukenttä) ja urheilupuiston sisäurheilutilat voidaan suunnitella myös yhteiskäyttöisiksi kuten ns. Kansojen hallista saadut myönteiset kokemukset selvästi osoittavat. Sen sijaan ei ole ajateltavissa, että urheilupuiston korkealuokkaisia nurmikko-alueita edes tilapäisesti käytettäisiin messutarkoituksiin.

Laakson ratsastusstadion. Hesperian pesäpallokentän tullessa Konserttitaloa rakennettaessa käyttökelvottomaksi on Laakson ratsastusstadion muutettava pesäpallokentäksi ja vastaavasti Ruskeasuon kenttä ratsastuskentäksi sekä Ruskeasuon jousiampumaradan äärellä oleva kenttä palloilukentäksi.

Keskuspuiston asemakaava. Kun Keskuspuiston ympärillä olevien alueiden asemakaavatyöt alkavat keskustan asemakaavan toteuttamisen yhteydessä, on myös välttämätöntä määritellä Keskuspuiston rajat ja siinä kulkevien ulkoilureittien liittyminen muihin liikenneväyliin.

Lähteasiakirjat palautetaan oheisena.

Urheilu- ja ulkoilulautakunnan puolesta:

Väinö Soininen

Pentti Mäkelä

Liite I

TERVEYDENHOITOLAUTAKUNTA

6. 4. 1966

N:o 87

Kaupunginhallitukselle

Asia: Lausunto keskustan asemakaavatoimikunnan mietinnöstä

Palauttaen yllämerkityn lähetteen asiakirjoineen terveydenhoitolautakunta esittää lausuntonaan seuraavaa:

Yhdyskuntasuunnittelussa on terveydenhoitoviranomaisten toimesta lähinnä kiinnitettävä huomiota rakennuskorttelien ja asumaympäristön viihtyisyyteen sekä asuntojen asuttavuuteen ja terveydellisiin olosuhteisiin. Tässä mielessä on

terveydenhoitolainsäädännössä määräyksiä terveellisten asuntojen rakentamisesta, asuntojen tarkastuksesta ja sellaisten laitosten ja tehtaiden sijoittamisesta, jotka saattavat aiheuttaa terveydellistä haittaa lähellä asuville. Terveystenhoito-
viranomaisen toimesta on toisaalta myös valvottava, että rakennettavat työpaikat ja laitokset, joissa ihmiset oleskelevat, täyttävät terveydellisessä suhteessa asetetut vaatimukset. Kun on kysymyksessä kaupungin liike-, liikenne- ja kulttuurikeskustan suunnittelu, on siis toisaalta otettava huomioon sen laitosten asuntoalueille mahdollisesti aiheuttama haitta ja toisaalta näiden tilojen työpaikkojen ja yleisön käyttöön tarkoitettujen tilojen terveydelliset olosuhteet.

Vilkaasti liikennöityjä liikenneväyliä voidaan hyvällä syyllä pitää asunto-
alueita häiritsevinä, saattaahan liikenteen melu tällaisten väylien varrella kohota yli 90dB. Kaupunkisuunnittelussakin on siis otettava huomioon jatkuvan melu-
rasituksen haittavaikutuksien vähentäminen. Ainoa varma keino liikenteen melun vaimentamiseksi on riittävä etäisyys. Tässä mielessä voidaan moottoritien sijoitusta keskustasuunnitelmassa pitää onnistuneena.

Paisuva liikenne on myös suureksi osaksi syynä toiseenkin kaupunkien keskustoja kiusaavaan ongelmaan, ilman saastumiseen. Helsingissä viime vuosien aikana suoritettut ilman saastumistutkimukset ovat osoittaneet, että huolimatta aluelämmityksen yleistymisestä ilman likaantumista osoittavat tunnusarvot ovat jatkuvassa noususuunnassa. Erityisen selvänä ilman saastumisilmiöt ovat havaittavissa nykyisen keskustan ahtailla korkeiden kerrostalojen reunustamilla kaduilla, jopa ylimpien kerrostenkin tasolla. Helsingin keskustalla on ilman saastumismielessä erittäin edullinen sijainti niemellä meren rannalla, mutta aikoinaan harrastettu rakennustapa huonontaa suuresti luonnon ventilaatiota. Tässä suhteessa keskustasuunnitelma poikkeaa edukseen väljyytensä ja avaruutensa ansiosta.

Liikenteen kolmas ja vakavin vaara näkyy kuolin- ja tapaturmatilastoista, joiden kaunistamiseksi on paljon tehtävissä turvallisten liikenneteknillisten ratkaisujen avulla. Suunnitelmassa on tähänkin puoleen kiinnitetty huomiota ja kaupunkisuunnittelulautakunnan esittämiä lisätutkimuksia ja tarkistuksia voidaan pitää kannatettavana.

P a s i l a.

Pasila-suunnitelman toteuttaminen keventää huomattavasti Helsingin nykyiseen keskustaan kohdistuvaa painetta ja niin muodoin osaltaan vähentää myöskin edellä kuvattujen epäkohtien syntymistä. Moottoriteiden ja rautatiealueen puristukseen jäävä vuokra-alue ei maastonkaan puolesta ole ihanteellista asuma-
aluetta, joten alueen varaamista toimisto-, liike- ja virastotalojen rakennusalueeksi voidaan puoltaa. Terveystenhoitolautakunta yhtyy kaupunkisuunnittelulautakunnan lausuntoon myös siinä, että konepajatoimintaa ei alueelle pitäisi ehdotetulla tavalla järjestää, koska se kaventaisi keskustapuiston viheraluetta. Suunnitelmaa toteutettaessa olisi kuitenkin huolehdittava siitä, että rautatiealueen ja asutuksen väliin jää riittävä suoja-alue.

K a m p p i.

Rakennusvolyymin pienentämistä tällä alueella on kaupunkisuunnittelulautakunta perustellut työpaikkojen määrän ja siitä johtuvalla liikenteen lisää-

tymisellä. Vaikka Kampin alue rakennettaisiin ehdotetulla tavalla jää se kuitenkin riittävän avaraksi niin, että luonnon ventilaatiolle ei synny vaikeita esteitä, joten tältä kannalta ei ole estettä alkuperäisenkään suunnitelman toteuttamiselle. Turvallisuuden ja liikenteen joustavuuden kannalta lienee välttämätöntä hoitaa ajoneuvoliikenne, jalankulku ja paikoitus eritasoratkaisuin. Tuhansien autojen paikoittaminen maanalaisiin kerroksiin aiheuttaa vaikeita ilmastointitekniillisiä ongelmia, joiden terveydelliseltä kannalta hyväksyttävä ratkaiseminen tulee olemaan suunnitelman hyväksymisen edellytyksenä. Lähinnä ulkomaisiin kokemuksiin perustuen voidaan sanoa, että hyvinkin suurten maanalaisten paikoitusalueiden ilmastointi on mahdollista nykyisin ratkaista niin, että terveydellisiä haittoja ei pääse syntymään.

Terveydenhoitolautakunta yhtyy kaupunkisuunnittelulautakunnan esitykseen, jonka mukaan suunnitelmissa olisi kiinnitettävä erityistä huomiota invalidien ja muiden liikuntaesteisten jalankulkijaryhmien liikkumiseen ja että pysäköintialueiden liikennejärjestelyjä edelleen tutkittaessa kiinnitettäisiin huomiota siihen, että niiltä ulos ajettaessa liikenteeseen liittyminen tapahtuisi mahdollisimman turvallisesti ja joustavasti.

Terassitori.

Terassitori antaa keskustasuunnitelmalle avaruutta ja väljyyttä, mikä on eduksi myös ympäristöhygieeniseltä kannalta. Toritasojen reunoihin suunnitellut liiketilat on mahdollista rakentaa niin, että ne täyttävät työhuoneille asetetut vaatimukset. Torin alla olevat paikoitusilat on luonnollisesti ilmastoitava siten, että terveydellisiä haittoja ei pääse syntymään. Töölön- ja Eläintarhan lahti pääsevät suunnitelmaa toteutettaessa entistä näkyvämpään asemaan. On välttämätöntä, että näiden vesien liiallinen rehevöityminen hyvissä ajoin estetään, jotta hajuhaittoja tulevaisuudessa ei pääse syntymään.

Kun keskustasuunnitelma asiantuntijoiden mukaan on toiminnallisesti ja kaupunkitaiteellisesti onnistunut ja kun sen toteuttamisen ei voida katsoa aiheuttavan sellaisia hygieenisii ongelmia, joihin ennakolta ehkaisevässä mielessä olisi vakavasti puututtava terveydenhoitolautakunta puoltaa keskustan asemakaava-toimikunnan ehdotusta asemakaavan laatimisen pohjaksi edellä mainituin huomautuksin.

Terveydenhoitolautakunnan puolesta:

Erkki Leikola

Erik Wirén

PALOLAUTAKUNTA

26. 4. 1966

N:o 44

Kaupunginhallitukselle.

Asia: Lausunnon antaminen keskustan asemakaavatoimikunnan mietinnöstä.

Palauttaen kaupunginkanslian lähetteen asiakirjoineen palolautakunta pyydettyä lausuntona ilmoittaa seuraavaa:

Keskustan asemakaavan muutos ei vaikuta palolaitoksen palo- ja palovartioasemien rakentamiseen, mutta koska Pääpaloasema, Haagan, Kallion ja Käpylän paloasemat ovat sijoittuneet siten, että muuttuipa keskusta ja siihen liittyvät muutkin kaupunginosat miten vain, on paloasemien luku ja sijainti tyydyttävä. Keskustasuunnitelman kehittyessä on paloasemien sammutusvastuuta muutettava kehityksen mukaan ja mikäli sammutuskohteitten luonne muuttuu, on kaluston sijoitus muutettava vastaavasti.

Keskustan suunnitelmassa on Pasila hyvin suuren muutoksen edessä, entisestä puu-Pasilasta tulee rautatiealueen konttori- ja toimistorakennusten sekä ratapiha-alueen käsittävä osa, jossa palonvaara eri puolilla on erilainen. Mikäli rautatien alueelle tulee VR:n konepaja, kasvaa palonvaara siellä erikoisesti sekä tulenvaarallisen työskentelyn että teollisuuden tulevaisuudessa vaatiman sekä palavien nesteiden että nesteytettyjen kaasujen keskikokoisten varastojen kautta. Sammutusvastuu Pasilassa voidaan pitää entisellään Haagan paloasemalla tai siirtää osittain sitä Kallion paloasemalle, josta muodostuu toiminnallinen keskus sekä osittain Käpylän paloasemalle. Asemakaavan muutos ja kehitys ei vaikuta palolaitokselle lisätoimenpiteitä. Erään suuremman vaarakohteen muodostaa tuleva paikoitus-alue, autoja yhteensä yli 6 000, sillä jos alueella sattuu jostain syystä suurpalo, muodostavat autot bensiinivarastona esim. $50 \times 6\,000$ ltr bensiiniä = 300 000 ltr. Alueen lopullisen suunnittelun yhteydessä on tämä vaaramomentti huomioitava.

K a m p i n a l u e. Kampin alue tulee muodostumaan täydelliseksi toimisto- ja liikekeskukseksi, jossa palonvaara ei ole suuri, mikäli rakennettaessa otetaan huomioon palokunnan hälytysmahdollisuudet ja parannetaan hälytys- ja itse-sammutusmahdollisuuksia.

Linja-autoasema tulee esityksen mukaan +7,3 m kerrokseen, johon on hyvät ajotiet. Jos paikoitus-, kuormaus- ja purkausalueilla kiinnitetään huomio yleisön poistumisteihin, varastointiin jne. ei alue muodostune erikoisen vaaralliseksi. Samoin on alueen sprinklaus harkittava eräänä mahdollisuutena.

Tasolle +0,50 ja +3,10 m on suunniteltu laajat paikoitustilat. Kun kysymykseen tulee laajat yhtenäiset lattiapinta-alat, on sammutusmahdollisuudet huomioitava ja jokaisen osan lopullisesti muodostuessa on sammutus- ja rajoitusmahdollisuudet sekä nopea hälyttäminen järjestettävä.

Mietinnössä on esitetty alueelle sijoitetun polttoaineen jakelupisteet. Tässä suhteessa on palonvaaraan kiinnitettävä erittäin suurta huomiota ja ainakin nykyisen lain palavista nesteistä puitteissa ei rakennuksen sisäpuolelle voida jakelu-

pisteitä sijoittaa. Mikäli lainsäädäntöön saadaan muutoksia tai saadaan poikkeuslupia on paloviranomaisten saatava määrätä mahdollisimman tehokkaat suoja- ja sammutuslaitteet.

Keskustan terassitori ei muodostane mitään erikoista palovaaraa lisäävää kohdetta. Sammutusvastuu edelleen pääpaloasemalla.

Julkiset rakennukset ovat palovaarallisina kohteina normaaleita, ainoana lisätoimenpiteenä ehkä turvavartiointitoiminnan lisääminen ja lienee turvavartiointi keskitettävä jossakin vaiheessa erikoiselle palolaitoksen yhteydessä olevalle erilliselle organisaatiolle. Kussakin rakennusvaiheessa on palonvaaraan kiinnitettävä erillistä huomiota ja kukin kysymys ratkaistava erikseen. Sammutusvastuu edelleen pääpaloasemalla.

P ä ä r a u t a t i e a s e m a. Alue ei aiheuttane erillistä ratkaisua.

Palolautakunnalla ei siis ole keskustan asemakaavatoimikunnan mietintöön nähden huomautettavaa. Kuitenkin palolautakunta edellyttää, että alueiden ja eri rakennusten lopullisten suunnitelmien yhteydessä lautakunnalle varataan tilaisuus esittää mielipiteensä paloturvallisuuteen liittyvistä kysymyksistä.

Helsingin kaupungin palolautakunta:

O. Vanhala

Puheenjohtaja

Juhani Mäkelä

Sihtööri
