HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO

ASEMAKAAVAOSASTO

2016:12392

HUOPALAHDEN ASEMA YMPÄRISTÖINEEN

29. KAUPUNGINOSA HAAGA, ETELÄ-HAAGA

ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS

ASEMAKAAVAN SELOSTUS
ASEMAKAAVAKARTTA NRO 12392
PÄIVÄTTY 15.3.2016

Asemakaavan muutos koskee:

Helsingin kaupungin
29. kaupunginosan (Haaga, Etelä-Haaga)
katu-, liikenne-, rautatie- ja puistoalueita
(muodostuu uusi kortteli 29016)

Kaavan nimi:
Huopalahden asema ympäristöineen

Laatija:
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto
Vireilletulosta ilmoittaminen: 4.11.2014
Kaupunkisuunnittelulautakunta: 22.3.2016
Nähtävilläolo (MRL 65 §): 17.11.–5.12.2014
Kaupunkisuunnittelulautakunta: muutettu 11.10.2016
Hyväksyminen: kaupunginvaltuusto
Voimaantulo:

Alueen sijainti:

YHTEYSHENKILÖT KAAVAN VALMISTELUSSA

Helsingin kaupunki

Kaupunkisuunnitteluvirasto

Maankäyttö:

Tuomas Eskola, toimistopäällikkö
Nina Välkepinta-Lehtinen, arkkitehti

Liikenne:

Taina Toivanen, liikenneinsinööri

Teknistaloudelliset asiat:

Suvi Hokkanen, diplomi-insinööri (teknistal. suunn.)
Mikko Juvonen (kaavatalous)
Kaarina Laakso, diplomi-insinööri (pilaantuneet maat)
Matti Neuvonen, diplomi-insinööri (melu)

Julkiset ulkotilat, maisema:

Niina Strengell, maisema-arkkitehti

Rakennussuojelu:

Riitta Salastie, arkkitehti

Vuorovaikutus:

Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelija

Kaavapiirtäminen:

Marketta Takamäki, suunnitteluavustaja

Kaupunginmuseo

Johanna Björkman, tutkija

Rakennusvalvontavirasto

Paula Roine, arkkitehti
Leena Makkonen, arkkitehti

Rakennusvirasto

Jere Saarikko, aluesuunnittelija

Kiinteistövirasto

Valtteri Halla, maankäyttöinsinööri

Helsingin ympäristökeskus

Anu Haahla, ympäristötarkastaja

Hakijat

- KOY Huopalahden asema / Kylätie 25
- Angervotie 7 omistajat
- Tunnelitie 3 omistajat

SISÄLLYSLUETTELO

ASEMAKAAVAN KUVAUS 6
Tavoitteet 6
Mitoitus 6
Korttelialueet 6
Liikenne 8
Palvelut 10
Esteettömyys 10
Suojelukohteet 11
Luonnonympäristö 21
Ekologinen kestävyys 22
Yhdyskuntatekninen huolto 23
Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen 23
Ympäristöhäiriöt 24
Pelastusturvallisuus 25
Nimistö 25
Vaikutukset 25
SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT 28
SUUNNITTELU- JA KÄSITTELYVAIHEET 33

LIITTEET

1 Seurantalomake
2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
3 Kuvat ja kartat
    - Ilmakuva
    - Asemakaavakartta
    - Havainnekuva
    - Ote voimassa olevista asemakaavoista
4 Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY 2009), Huopalahden rautatieasema
5 Kuvaliite suojelukohteista
6 Huopalahden aseman ympäristösuunnitelma, MA-arkkitehdit 2014
7 Huopalahden aseman asuinalue, melu-, tärinä- ja runkomelumittaukset, Akukon Oy 9.7.2015
8 Raide-Jokeri liikennesuunnitelma PLV 16900–17700, 27.9.2016

LUETTELO MUUSTA KAAVAA KOSKEVASTA MATERIAALISTA

1 Vuorovaikutusraportti
2 Raide-Jokeri, hankesuunnitelma, Helsingin ja Espoon kaupungit 2015.
3 Pilaantuneen maan kunnostaminen Haagassa osoitteessa Kylätie 25. Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen lausunto 3.11.2014,
4 Kylätie 25, Helsinki. Pilaantuneen maan kunnostuksen loppuraportti, Tapio Strandberg Oy 23.10.2014
5 Tunnelitien vahtitupa, arkkitehtitoimisto Livady Oy 7.10.2014
6 Huopalahden aseman alueen rakennusvaiheet, arkkitehtitoimisto Li-davy Oy 25.9.2014
7 Huopalahden asemarakennuksen rakennusvaiheet, arkkitehtitoimisto Livady Oy 25.9.2014
8 Huopalahden aseman vahtituvan rakennusvaiheet, arkkitehtitoimisto Livady Oy 25.3.2014
9 Huopalahden aseman saunarakennuksen rakennusvaiheet, arkkitehti-toimisto Livady Oy 25.3.2014
10 Museoviraston Senaatti-kiinteistöille antama lausunto Huopalahden aseman suojelutavoitteista 1.3.2013 (002/601/2013)
11 Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma (HLJ), Helsingin seudun Liikenne (HSL) 2011
12 Huopalahden asema-alue, selvitys 2011, Arkkitehdit Mustonen Oy
13 Rautatiesopimus (YM 9.12.1998): Sopimus valtakunnallisesti merkittä-vien asema-alueiden suojelusta.
14 Haagan rakennukset ja arvotus, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1998:4
15 Rakennuskulttuuri-inventointi, 29. Haaga, Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 1/1996
16 Haagan kauppalan historia, John E. Roos 1950

TIIVISTELMÄ

Asemakaavan muutos koskee Huopalahden vanhaa asema-aluetta ympäristöineen. Alue sijaitsee Etelä-Haagassa rantaradan molemmin puolin.

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on suojella nykyisin rautatiealueella sijaitsevat Huopalahden vanhaan asemamiljööseen kuuluneet rakennukset osoitteissa Kylätie 25, Angervotie 7 ja Tunnelitie 3, ja muodostaa niistä asuintontit osaksi Etelä-Haagan asuntoaluetta. Tavoitteena on lisäksi mahdollistaa Huopalahden asemanseudun kehittyminen entistäkin toimivammaksi joukkoliikenteen solmukohdaksi tulevan pikaraitiotien myötä.

Kaavamuutosalue on tällä hetkellä Suomen Valtion (Liikennevirasto), Helsingin kaupungin sekä yksityisten maanomistajien omistuksessa.

Kaavamuutos on tehty kolmen yksityisen maanomistajan hakemuksen johdosta sekä kaupungin aloitteesta. Kaavaratkaisun sisältö on neuvoteltu hakijoiden kanssa.

Kaavaratkaisun toteutuessa Huopalahden vanha asemanseutu tulee jälleen aktiiviseen käyttöön: rakennukset ja historiallinen asemapuisto kunnostetaan ja alueen hoitovastuut täsmentyvät. Asemapuiston läpi tulee kulkemaan julkinen kevyen liikenteen reitti, johon liittyvälle aukiolle voidaan sijoittaa polkupyörien liityntäpysäköintiä. Vanhaan asemarakennukseen voidaan sijoittaa juhlatila, jossa voidaan omistajan aloitteesta järjestää myös yleisölle avoimia tilaisuuksia. Poikittainen, seudullinen pikaraitiotielinja – Raide-Jokeri – rakentuu Eliel Saarisen tielle ja Huopalahdesta tulee entistäkin tärkeämpi vaihtoasema siirryttäessä kulkuneuvosta toiseen.

Suojeltuihin vanhoihin rakennuksiin sijoittuu asuntokerrosalaa 855 k-m². Lisäksi alueelle on osoitettu rakennusoikeutta uudelle asuinrakennukselle 400 k-m².

Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä. Asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä ja siitä saatiin lausunnot sekä 4 muistutusta. Esitetyt huomautukset kohdistuivat pääosin läpikulkuyhteyden tarpeeseen sekä sen suunnitteluratkaisuihin asemakaavan muutosehdotuksessa. Ehdotukseen tehtiin muutoksia, jotka on esitetty yksityiskohtaisesti kaavaselostuksen viimeisessä luvussa.

ASEMAKAAVAN KUVAUS

Tavoitteet

Kaavaratkaisun tavoitteena on suojella Huopalahden vanhaan asemamiljööseen kuuluneet rakennukset ja muodostaa niistä pihapiireineen osa Etelä-Haagan asuntoaluetta siten, että juna-aseman laiturialueiden saavutettavuus säilyy, eivätkä alueiden historialliset ja kaupunkikuvalliset arvot heikkene.

Kaavaratkaisu parantaa mahdollisuuksia sijoittaa Huopalahden aseman läheisyyteen polkupyörien liityntäpysäköintiä sekä historiallista miljöötä täydentävää asuntorakentamista.

Lisäksi kaavaratkaisun tavoitteena on mahdollistaa tulevan pikaraitiotien (Raide-Jokeri) ja sen pysäkkien rakentaminen Eliel Saarisen tien joukkoliikennekadulle sekä parantaa kerrostalotontin ajoyhteyttä Artturi Kanniston tien päässä ja selkeyttää aseman ympäristön kevyen liikenteen yhteyksiä.

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista siten, että alueen tunnistettavaa identiteettiä vahvistetaan ja Helsinkiä kehitetään raideliikenteen verkostokaupunkina.

Mitoitus

Suunnittelualueen pinta-ala on 22 463 m^2.

Kaavaratkaisussa on suojeltuihin vanhoihin rakennuksiin sijoitettu asuntokerrosalaa 855 k-m². Lisäksi alueelle on osoitettu rakennusoikeutta uudelle asuinrakennukselle 400 k-m².

Suojelluissa talousrakennuksissa kerrosalaa on yhteensä 410 k-m². Asema-alueen kautta kulkevan kevyen liikenteen reitin lähistölle on osoitettu 40 k-m² rakennusoikeus kevytrakenteiselle kahvila- tai kioskirakennukselle.

Korttelialueet

<u>Alueen lähtökohdat ja nykytilanne</u>

Rakennuksia käsittävät kaavamuutosalueen osat ovat voimassa olevassa asemakaavassa rautatie- ja liikennealuetta. Olemassa oleville rakennuksille ei ole osoitettu rakennusaloja tai rakennusoikeuksia. Senaatti-kiinteistöt on myynyt vanhan asema-alueen sekä kaksi asemakokonaisuuteen aikoinaan kuulunutta pihapiiriä

(Angervotie 7, Tunnelitie 3) määräaloina yksityisille maanomistajille 2010-luvun alkupuolella. Asema-alueen kaupan yhteydessä myös alueen kautta asemalaiturien alikululle kulkevat kevyen liikenteen yhteydet ovat jääneet yksityisen omistamalle maalle. Epäselvä ja epäjohdonmukainen tilanne on aiheuttanut ongelmia sekä omistajalle että alueella liikkuville.

Asemapuistossa sijaitsee alkuperäisestä käytöstä poistuneet rakennukset (asemarakennus, sauna-pesutupa sekä vahtitupa talousrakennuksineen). Em. erillisissä pihapiireissä sijaitsevat vanha asuinkasarmi talousrakennuksineen sekä vahtitupa talousrakennuksineen. Uudet omistajat ovat kunnostaneet rakennuksia ja mm. päärakennukset on otettu asuinkäyttöön.

Kaavamuutosalueen läheisyyteen on viime vuosina rakentunut merkittävästi uutta asumista erityisesti Laajasuon alueella radan pohjoispuolella. Myös ns. Isonnevan alue radan eteläpuolella tulee vuonna 2013 voimaan tulleen asemakaavan myötä täydentymään uusilla asuinkerrostaloilla ja palveluasunnoilla. Ensimmäisten uusien asuinrakennusten on arvioitu rakentuvan alueelle vuonna 2017. Isonnevan alueen katu- ja puistosuunnitelmat sekä Eliel Saarisen sillan yleissuunnitelma on hyväksytty yleisten töiden lautakunnassa 17.5.2016. Uudessa, tarkistetussa yleiskaavaehdotuksessa (kaupunkisuunnittelulautakunta 14.6.2016) on kaavamuutosalueen vaikutusalueelle osoitettu täydentävää rakentamista Haagan liikenneympyrän ympäristöön, Vihdintien varteen sekä Eliel Saarisen tien eteläpäähän.

Asuinrakennusten korttelialue (A)

Asema-alue

Vanha asema-alue on kaavaratkaisussa jaettu kahteen tonttiin, joiden väliin jää Kylätieltä asemalaitureille suuntautuvaa kevyttä liikennettä palveleva katualue. Katualue koostuu katuaukiosta sekä jalankululle ja polkupyöräilylle varatuista kaduista. Aukiolle voidaan sijoittaa polkupyörien liityntäpysäköintipaikkoja. Alikululle johtavien portaiden viereen on suunniteltu rakennettavaksi jalankulkua ja pyöräilyä palveleva luiska esteetöntä kulkua varten. Vanhan asemapuiston ja Kylätien varren merkittävät puukujat suojellaan ja Kylätien varteen rakennetaan jalkakäytävä myös aseman puolelle. Angervotien ja Tunnelitien pihapiireistä on muodostettu asuintontit.

Vanhat rakennukset suojellaan sr-1-, sr-2- ja sr-3-merkinnöin ja vanhan vahtituvan tontille sijoitetaan rakennusala 400 k-m² uudisrakennukselle kohtaan, jossa on aikaisemmin sijainnut kaksi purettua rakennusta.

sr-3 -merkinnällä varustettu talousrakennus voidaan korvata uudella, mikäli oleva rakennus tuhoutuu tai joudutaan pakottavista syistä purkamaan. Talousrakennukseen voidaan sijoittaa asumista palvelevien aputilojen lisäksi työ- ja harrastetiloja.

Vanhalta asema-alueelle on osoitettu rakennusala asuinrakennukselle paikkaan, josta aikoinaan on purettu kaksi rakennusta. Asuinrakennus voi olla uudisrakennus tai muualta siirrettävä rakennus ja siinä saa olla enintään 5 asuntoa. Arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan, kattomuodoiltaan ja väritykseltään asuinrakennuksen tulee sopia olemassa olevaan rakennuskantaan ja miljööseen sekä olla kooltaan ja ulkoasultaan vanhalle asemarakennukselle alisteisia.

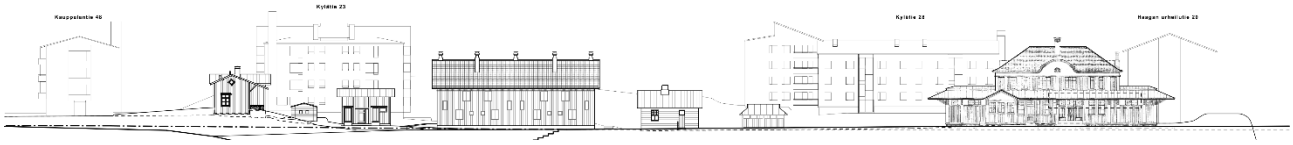
Asema-alueen uusi omistaja on teettänyt asuinrakennuksesta alustavan suunnitelman arkkitehtitoimisto Livady Oy:llä. Tämä nykypäivän asuinkasarmi on tarkoitus toteuttaa "lisäaineettomana" rakennuksena, jossa käytetäisiin mahdollisimman vähän synteettisiä materiaaleja ja joka rakennusfysikaalisesti toimisi samaan tapaan kuin aseman vanhat rakennukset. Ulkoseinät olisivat massiivipuuta ja ilmanvaihto painovoimainen. Rakennukseen on alustavasti suunniteltu neljä asuntoa.

Liikenne

Lähtökohdat

Huopalahden asema on tärkeä joukkoliikenteen solmukohta, jossa rantarata ja Eliel Saarisen tien joukkoliikennekatu kohtaavat. Vantaankosken rata erkanee rantaradasta aseman luoteispuolella. Kaavamuutosalueella radan alittavat Eliel Saarisen tie ja Tunnelitie.

Helsingin päärautatieasemalle matkaa Huopalahden asemalta on noin kuusi kilometriä. Aseman kohdalla raiteita on neljä. Kaksi eteläisempää ovat Leppävaaran ja Vantaankosken kaupunkiratoja ja kaksi pohjoisempaa ovat varsinaista rantarataa, jota käyttävät nopeat lähijunat, pysähtymättä ohi kulkevat lähijunat sekä kaukojunat (Helsinki–Turku). Kaukojunat eivät pysähdy Huopalahdessa.



Tonttileikkaus vanhasta asema-alueesta radalta päin katsottuna. Uusi asuinkasarmi sijoittuisi sauna-pesutuparakennuksen ja vahtituvan piharakennuksen väliin. Arkkitehtitoimisto Livady Oy 3.2.2016.

Ulommilta raiteilta liikennöidään Kirkkonummen ja Vantaankosken suuntiin, keskimmäisiltä Helsinkiin. Huopalahden aseman jälkeen Turun suuntaan mentäessä raiteiden määrä kasvaa kuuteen; näistä kaksi lähtee Vantaankoskelle alittaen rantaradan alikulkutunnelissa.

Eliel Saarisen tie on Isonnevankujan ja Ilkantien väliseltä osuudeltaan joukkoliikennekatua, johon sisältyy mm. radan alittava tunneli. Liikennemäärä tällä osuudella on noin 1 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Haagan liikenneympyrän ja Isonnevankujan välillä, joka ei siis ole joukkoliikennekatua, Eliel Saarisen tien liikennemäärä on noin 5 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tunnelitien liikennemäärä radan alikulun kohdalla on noin 8 200 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Eliel Saarisen tietä käyttävät bussilinjat 41 ja 552 sekä runkolinja 550, joilla on pysäkki Huopalahden asemalla. Runkolinja 550 on tarkoitus korvata tulevaisuudessa pikaraitiolinjalla, Raide-Jokerilla, joka on poikittainen seudullinen pikaraitiotieyhteys Helsingin Itäkeskuksen ja Espoon Keilaniemen välillä. Raide-Jokerista on tehty hankesuunnitelma vuonna 2015. Raide-Jokerin rakentumisen myötä Huopalahti muuttuu entistäkin tärkeämmäksi vaihtoasemaksi.

Kevyt liikenne alittaa rantaradan kaavamuutosalueella kolmessa kohdassa: Eliel Saarisen tiellä, Tunnelitiellä sekä varsinaisessa radan alikulussa vanhan asema-alueen kohdalla. Eliel Saarisen tien pyöräreitit yhdistyvät radan pohjoispuolella kulkevaan kevyen liikenteen reittiin, joka on osa tulevaa pyöräilyn nopeaa runkoverkkoa, ns. baanaverkkoa.

Radan pohjoispuolella on aseman kohdalla liityntäpysäköintipaikkoja noin 65 autolle ja aseman alikulussa on polkupyörien liityntäpysäköintiä. Huopalahden liityntäpysäköinti on luokaltaan paikallinen liityntäpysäköintialue. Paikalliset liityntäpysäköintialueet palvelevat pääasiassa lähiseudun asukkaita ja niissä pyöräpysäköinnillä on ensisijainen rooli, eikä liityntäpysäköintipaikkoja ole tarkoituksenmukaista sijoittaa alueelle niin paljoa, että ne palvelisivat kauempaa tulevien tarpeita. Autojen liityntäpysäköinnissä kehittämisen painopiste onkin jatkossa Kehä III:n ulkopuolella. Pyöräpysäköinnissä sen sijaan painopiste on keskusta-alueilla ja joukkoliikenteen runkoliikenteen varrella.

<u>Kaavaratkaisu</u>

Hankesuunnitelman mukaan Eliel Saarisen tien nykyistä betonitunnelia levennetään rantaradan länsipuolisella osalla raitiotien sekä tarvittavien bussipysäkkien vuoksi. Uusittava tunneliosuus tehdään

nykyisen kaltaiseksi. Pikaraitiotien sähkönsyöttöasema on suunniteltu sijoitettavaksi tunnelin viherkatolle. Sähkönsyöttöaseman kohdalle on kattorakenteiden vahvistamiseksi sijoitettava kantavat teräsrakenteet, jotka tukeutuvat tunnelin kantaviin seinärakenteisiin. Syöttöaseman ympäristö voidaan maisemoida nykyisen tunnelin viherkaton periaatteiden mukaisesti. Kaavaratkaisu mahdollistaa pikaraitotielinja Raide-Jokerin sijoittamisen Eliel Saarisen tielle.

Helsingin seudun liikenteen (HSL) tekemän Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian ja toimenpideohjelman (HLJ 2011) mukaan Huopalahden asemalle esitetään vuodelle 2020 tavoitteeksi 62 autojen liityntäpaikkaa ja 198 polkupyörien liityntäpaikkaa. Nykyinen aseman pohjoispuolinen liityntäpysäköintialue täyttää tavoitteen autojen osalta. Kaavaratkaisu mahdollistaa polkupyörien liityntäpysäköintipaikkojen lisäämisen vanhan asemarakennuksen viereiselle katuaukiolle sekä Eliel Saarisen tien tunneliin hankesuunnitelman mukaisesti.

Palvelut

Lähtökohdat

Alue sijaitsee hyvien julkisten ja kaupallisten palvelujen läheisyydessä. Junaradan ja Jokeri-linjan vuoksi myös kauempana sijaitsevat palvelut ovat hyvin saavutettavissa.

Kaavaratkaisu

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

Kaavamuutosalueella ratkaisu mahdollistaa vanhan asemarakennuksen entisen odotushallin käyttämisen juhlatilana, jossa voidaan omistajan aloitteesta järjestää myös yleisölle avoimia tilaisuuksia. Kulku juhlatilaan tapahtuu aukioalueen kautta. Asemarakennuksen talousrakennukseen on mahdollista sijoittaa harraste- ja työtiloja ja vanhan asema-alueen kautta kulkevan kevyen liikenteen yhteyden lähistölle on osoitettu rakennusala kevytrakenteiselle kahvila- tai kioskirakennukselle. Pienimuotoisia palveluja saattaa syntyä myös vanhan vahtituvan tontille, johon on suunnitteilla yhteisöllistä asumista, viljelypalstoja jne.

Esteettömyys

Julkinen kulku vanhan asemapuiston alueella on kaavaratkaisussa keskitetty Huopalahden laiturivaihde -nimiselle katualueelle

ja -aukiolle. Aukion ja laitureille johtavan alikulun välisen korkeuseron vuoksi Kauppalantien jatkeen päähän tulee olemassa olevien portaiden lisäksi rakentaa luiska esteetöntä kulkua varten. Kauppalantien jatke on kaavaratkaisussa mitoitettu niin, että esteettömyyden kannalta riittävän loiva ja leveä luiska mahtuu katualueelle. Muilta osin kaavamuutosalue on esteettömyyden kannalta normaalia aluetta**.**

Suojelukohteet

Lähtökohdat

Huopalahden aseman syntyvaiheet

Helsingin ja Karjaan välinen rataosuus avattiin säännölliselle liikenteelle vuonna 1903. Alkuvuosina Huopalahdessa oli vain Pitäjämäen aseman alainen laiturivaihde. Ensimmäinen asemarakennus (Platformskjul III -tyyppinen laiturirakennus) valmistui vuonna 1906. Rakennus jäi kuitenkin pian pieneksi ja purettiin nykyisen asemarakennuksen valmistuttua.

Vuonna 1914 Huopalahden aseman kohdalla alkoivat ratapenkereen korotustyöt: kasvava maantieliikenne johdettiin radan alitse kahden tunnelin kautta. Sodasta johtuen työ valmistui vasta 1920-luvun alkuvuosina. Myös uuden asemarakennuksen ja sen talousrakennuksen suunnittelu aloitettiin vuonna 1914, alkuperäiset piirustukset ovat vuodelta 1914 ja niitä on päivitetty vuonna 1920. Vuonna 1920 Huopalahti korotettiin kolmannen luokan asemaksi ja uusi asemarakennus valmistui ilmeisesti vuonna 1921.

Vanha asema-alue

Huopalahden asema-alueen muodostavat tyypilliseen tapaan kolme osaa: eduspuisto (asemarakennus ja sen välitön ympäristö), julkiseksi tarkoitettu varsinainen asemapuisto ja yksityinen asuinpiha.

Asemarakennus ja sen talousrakennus ovat valmistuneet 1920-luvun alussa. Asema-aluekokonaisuuteen kuuluvat lisäksi ilmeisesti rantaradan rakentamisen aikana (1900–1903) valmistuneet kaksinkertainen vahtitupa, maakellari, talousrakennus sekä sauna-pesutuparakennus. Sauna-pesutuparakennuksen ja vahtituvan talousrakennuksen välistä on purettu kaksi rakennusta. Myös vanha yleisökäymälä sekä ilmeisesti 1960-luvulla alueelle rakennettu kioski ovat hävinneet. Asema-alueen rakennusten piirustukset on allekirjoittanut Rautatiehallituksen pääarkkitehti Bruno F. Granholm.

Huopalahden asema-alue on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009, Museovirasto). Osa asemapihan rakennuksista on yksilöity valtakunnallisesti merkittävistä rautatiealueista tehdyssä rautatiesopimuksessa. Omistussuhteen muututtua tulee rautatiesopimuksen suojelutavoitteet siirtää asemakaavaan.

Huopalahden asema vuonna 1966. Kuva: Helsingin kaupunginmuseo, Eino Heinonen.

Myös nykyisin erilliset pihapiirit osoitteissa Angervotie 7 ja Tunnelitie 3 ovat kuuluneet vanhaan asema-aluekokonaisuuteen. Pihapiirien asuin- ja ulkorakennukset ovat valmistuneet 1900-luvun alussa ja ne ovat harvoja jäljellä olevia Haagan taajaväkisen yhdyskunnan ja Huopalahden kunnan aikaisia rakennuksia. Angervotie 7:ssä sijaitsee ns. asuinkasarmi ja Tunnelitie 3:ssa yksinkertainen vahtitupa.

Asemarakennus ja talousrakennus

Asemarakennus hallitsee vanhaa asema-aluetta sijoittuen hyvin lähelle rata-aluetta. Sen takana Kylätien varressa sijaitseva talousrakennus rajaa aseman eteläpuoleista piha-aluetta antaen sille yksityisemmän luonteen. Alun perin asemarakennukseen oli käynti myös pihan puolelta.

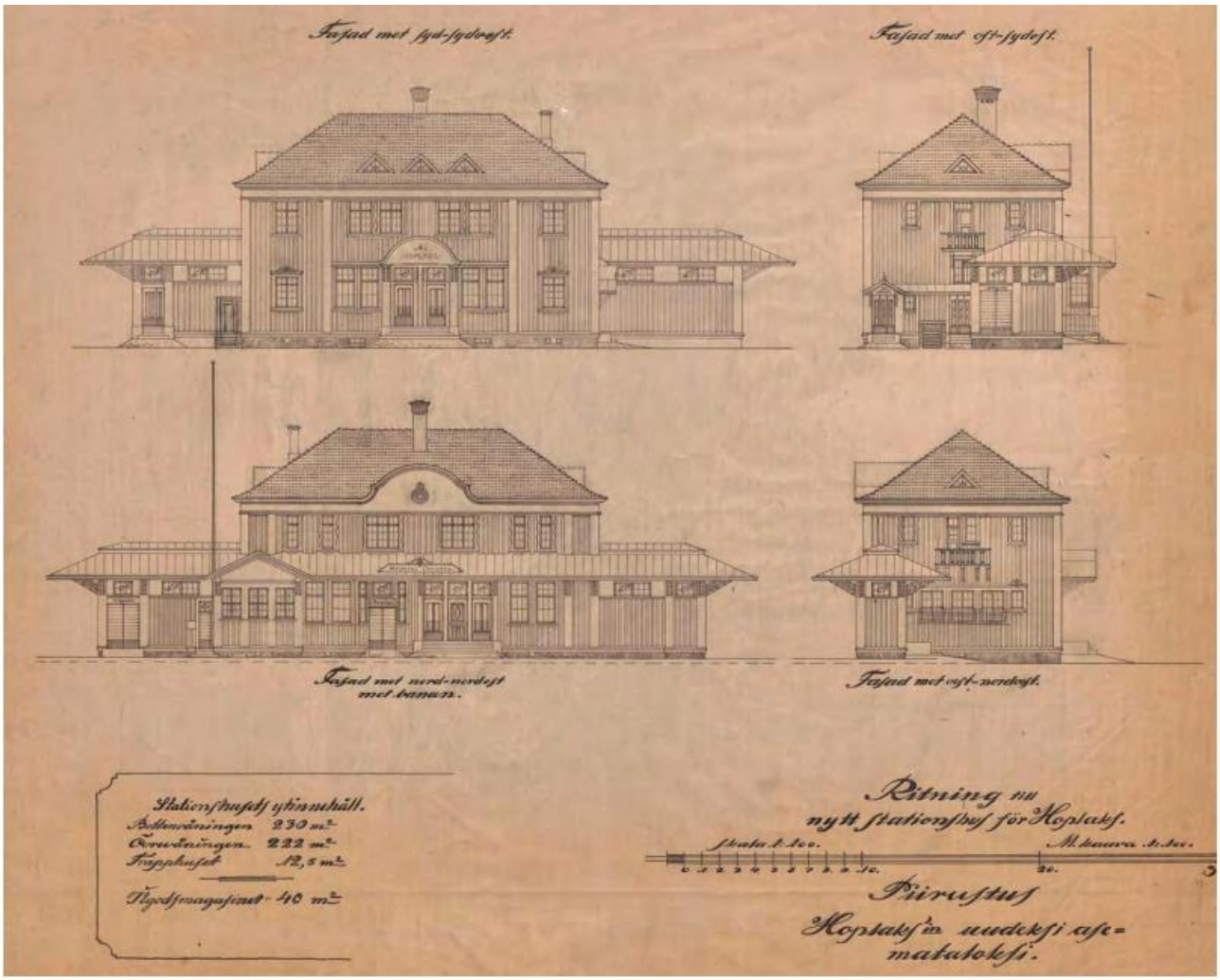
Asemarakennus on hirsirunkoinen, perushahmoltaan suorakulmainen laatikkomainen rakennus, jolle ilmettä antavat ensimmäisen kerroksen aumattu katos, kulmien pilasteriparit, sileä lista räystään alla sekä siihen liittyvä kaarevanmuotoinen frontoni. Frontonin keskellä on soikea lunetti-ikkuna.

Asemarakennuksen alakerta palveli alun perin kokonaisuudessaan matkustajien odotustiloina sekä henkilökunnan työtiloina. Suuri, läpikuljettava keskeistila oli III luokan odotushalli. Sen länsipuolella oli II luokan odotushalli sekä naistenhuone ja itäpuolella

matkatavaratila, toimisto ja rahtitavaran käsittely. Yläkerrassa sijaitsivat asemapäällikön ja kirjurin asunnot. Kellarissa oli alun perin ilmeisesti kaksi ruokakellaria, pannuhuone ja polttoainevarasto.

Alkuperäiset pohjapiirustukset eivät ole täysin yhtenevät alkuperäisten julkisivupiirustuksien kanssa: julkisivuissa esimerkiksi rakennuksen molemmissa päädyissä on parveke, mutta pohjapiirustuksessa sellainen on vain kirjurin asunnossa. Toteutunut julkisivu vastaa melko hyvin julkisivupiirustuksia, vaikkakin koristelut ovat pelkistyneet ja yksityiskohdat tarkentuneet, ja mm. vintin lunettiikkunaa on nostettu ylemmäksi.

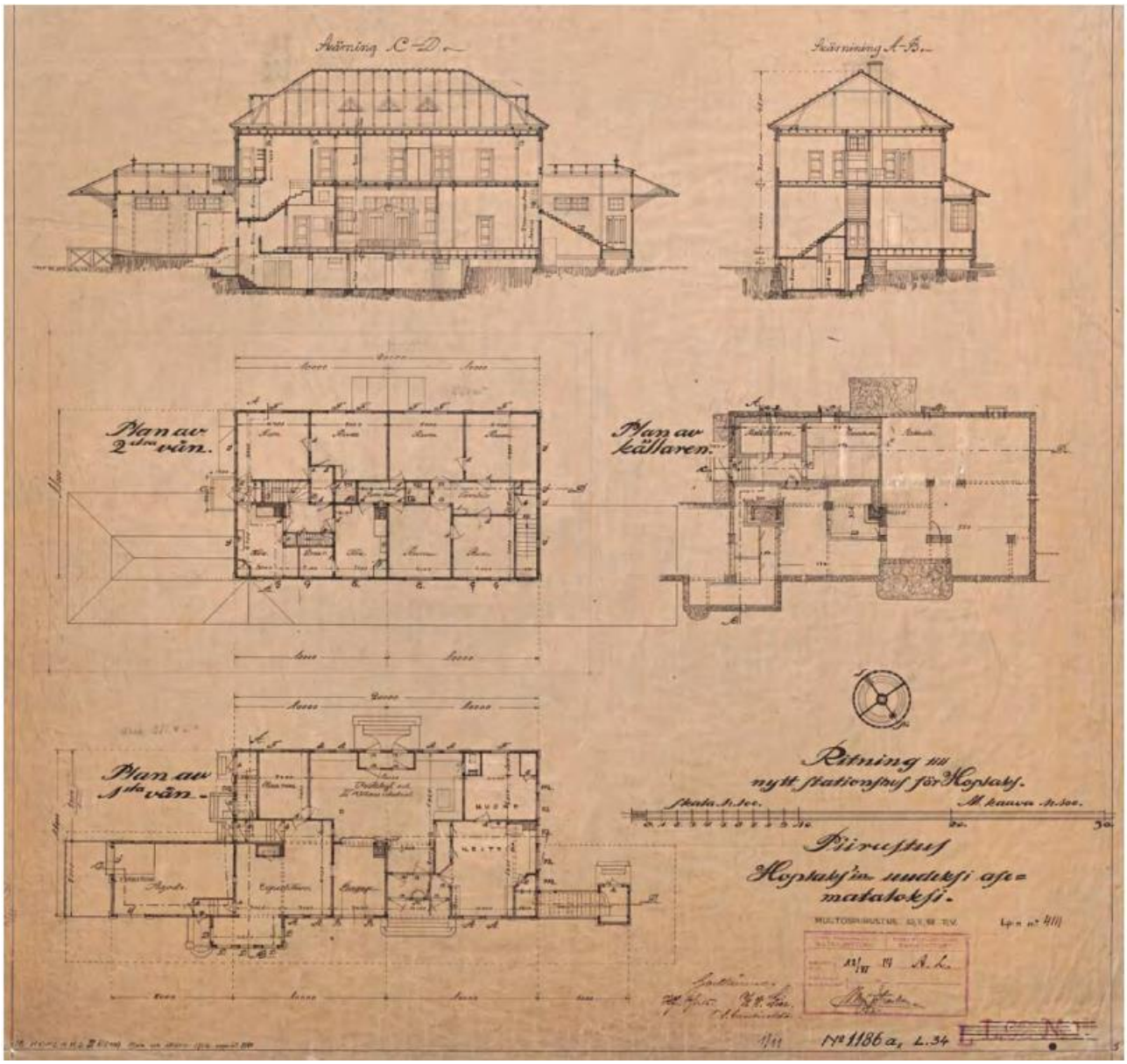
Vuonna 1976 rataa levennettiin ja lipunmyynti siirrettiin asemarakennuksesta alikulkuun. Alikulun vanhat, puurakenteiset porraskatokset purettiin. Asemarakennuksessa oli asematoimintoja vielä vuonna 1997, jolloin alakerran asuntoa laajennettiin.



Asemarakennuksen alkuperäiset julkisivupiirustukset vuodelta 1914. Kuva: Kansallisarkisto.

Asunnon ulkopuolelle jäivät enää pikarahti, asemamiesten huone, kahvio ja junailijanhuone. 2000-luvun alussa tiloissa toimi kampaamo ja vuonna 2013 koko alakerta oli käytännössä yhtä suurta asuntoa. Alikulun lipunmyynti lopetettiin pysyvästi vuonna 2001. Muutoksista huolimatta asemarakennus on hyvin säilynyt ja edustava pääkaupunkiseudun rautatien varren kaksikeroksisinen jugend-henkinen rakennus.

Asemarakennuksen takana sijaitseva talousrakennus on yksinkertainen puurakenteinen piharakennus, johon alkujaan on suunniteltu tilat puuvajalle, ruokavarastoille ja ulkokäymälöille. Rakennus on toteutettu hieman vuoden 1914 piirustuksia pidempänä.



Asemarakennuksen alkuperäiset pohjapiirrokset ja leikkaukset vuodelta 1914. Kuva: Kansallisarkisto.

Sauna-pesutupa

Alkuperäispiirustuksessa rakennuksen käyttötarkoitukseksi on kirjattu "bad-, tvätt- och bagarstuga". Samaa tyyppipiirustusta on käytetty Billnäsissä (1906) ja Huopalahdessa (1915). Rakennus on tiilirunkoinen ja harjakattoinen. Vaihtelevan kokoiset ruutuikkunat on sommiteltu julkisivujen tiilimuuriin vapaasti toimintojen mukaan.

Sisätiloiltaan rakennus poikkeaa alkuperäispiirustuksista mm. siten, ettei pesutuvassa ole lainkaan leivinuunia (ullakolta on kuitenkin löytynyt vanha leipälapio). Pesutuvan sisäkatto on kappaholvattu ja eteisessä sekä pukuhuoneessa on säilynyt vanhaa panelointia ja listoituksia. Tilajako on aikojen kuluessa hieman elänyt ja mm. alkuperäinen löylyhuoneesta pesutupaan johtanut oviaukko on muurattu umpeen. Ulkoasultaan sauna-pesutupa on hyvin säilynyt, ainoastaan ulko-ovi poikkeaa alkuperäispiirustuksista.

Sauna-pesutuparakennus kevättalvella 2015.

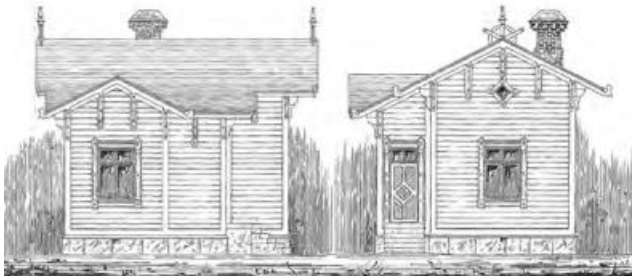
Vahtitupa, talousrakennus ja maakellari

Alkujaan aseman vahtitupa on ilmeisesti ollut vuoden 1896 tyyppipiirustuksen ns. yksinkertaisen vahtituvan peilikuva. Rakennusta on myöhemmin laajennettu ns. kaksinkertaiseksi vahtituvaksi, jolloin se on vastannut vuoden 1901 tyyppipiirustuksen kaksinkertaista vahtitupaa peilikuvana. Laajennus on ilmeisesti tehty asemarakennuksen rakentamisen aikoihin. Alkuperäinen osa on ainoa tyyppinsä edustaja Helsingin alueella.

Vahtitupa piharakennuksineen maaliskuussa 2015.

Suorakaiteen muotoisen puurakennuksen koko on noin 8 m x 12 m. Kuten kaksoisvahtituvissa yleensäkin, rakennuksessa on symmetrisesti kaksi samanlaista asuntoa vastakkain yhteisen sydänmuurin ympärillä. Katolle nousee yksi piippu. Julkisivuista pohjaratkaisun symmetriaa ei juuri huomaa.

Alkuperäiset leivinuunit on myöhemmin purettu pois ja korvattu puuliesillä. Tuvat on jaettu keittiöksi ja kamariksi rankaseinillä. Molemmissa kamareissa on jäljellä peltivaippaiset uunit. Ilmeisesti 1990-luvulla asunnot on yhdistetty. Ulkoasultaan vahtitupa vastaa pääpiirteiltään edelleen hyvin kaksinkertaisen vahtituvan tyyppipiirustusta (peilikuvana). Piirustuksista poikkeavat lähinnä kuistien katokset sekä ulko-ovet, jotka ovat keskenäänkin erilaisia.



Vasemmalla yksinkertaisen vahtituvan tyyppipiirustus vuodelta 1896 ja oikealla kaksinkertaisen vahtituvan tyyppipiirustus vuodelta 1901. Kuvat: Museovirasto, Rautatierakennusten korjausohjeet.

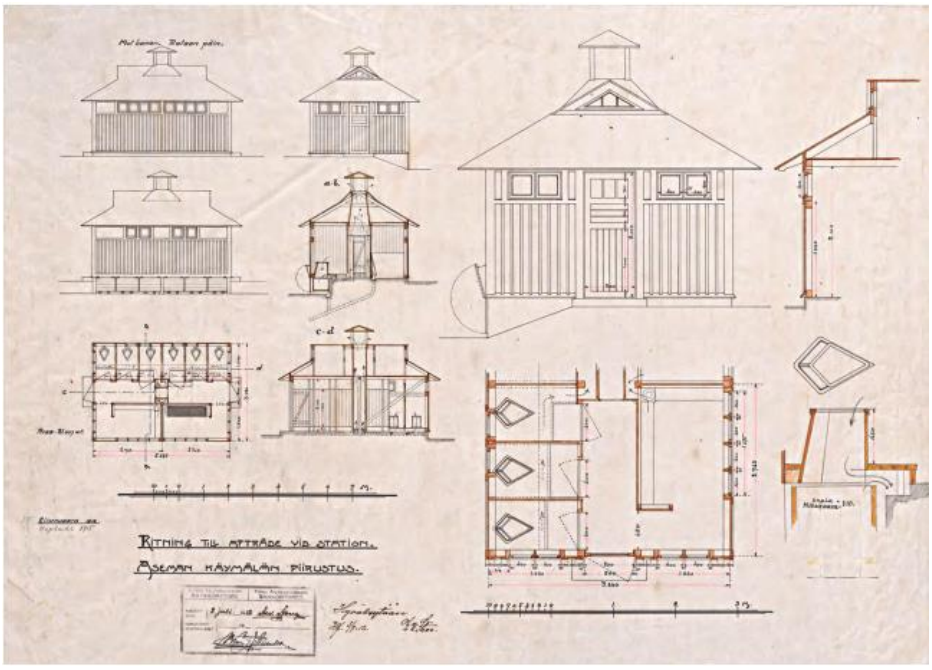
Puurakenteinen talousrakennus ja tiilinen maakellari rajaavat vahtituvan pihapiiriä. Talousrakennuksessa on sijainnut alun perin navetat, käymälät, liiterit sekä aitat molemmille tuville. Maakellarissa on ollut molemmille tuville omat säilytysosastonsa.

Alueelta puretut rakennukset

Asemaa vastapäätä radan toisella puolella on sijainnut tavaramakasiini, joka on ollut rakennettu samojen tyyppipiirustusten mukaan, kuin Kauniaisten, Oulunkylän ja Pitäjänmäen makasiinit, jotka niin ikään ovat hävinneet. Huopalahden makasiini kohdalle on piirustuksiin merkitty vuosi 1915. Makasiini näkyy vielä vuoden 1943 ilmakuvassa, mutta vuoden 1976 ilmakuvassa sitä ei enää ole.

Sauna-pesutuvan ja vahtituvan talousrakennuksen välistä on purettu kaksi rakennusta, joiden käyttötarkoituksesta ei ole löytynyt tietoa. Rakennukset näkyvät vielä Helsingin kaupungin kartassa vuodelta 1937.

Asemarakennuksen ja sauna-pesutuvan välisellä alueella sijainnut yleisökäymälä oli rakennettu aseman käymälän tyyppipiirustusten mukaan; Huopalahden kohdalla piirustuksessa on vuosiluku 1915. Sympaattisen oloinen käymälärakennus oli olemassa vielä 1960-luvun puolivälissä, mutta on sittemmin purettu pois.



Yleisökäymälän tyyppipiirustus vuodelta 1912. Kuva: Kansallisarkisto.

Tunnelitien vahtitupa

Tunnelitien vahtitupa talousrakennuksineen sijaitsee asema-alueeseen nähden radan toisella puolella noin 300 metriä Helsingin keskustaan päin. Yhteys asema-alueen ja vahtituvan välillä on hävinnyt radan levenemisen ja ympäristön rakentumisen myötä.

Vahtitupa on rakennettu vuoden 1909 yksinkertaisen vahtituvan tyyppipiirustuksen mukaisesti, mutta peilikuvana. Piirustuksesta poiketen vahtituvassa on avokuisti sekä kellari, jonka kattona on ratakiskoista ja tiilestä muurattu kappaholvi. Tyyppipiirustuksessa Huopalahden kohdalla on vuosiluku 1909. Ulkoasultaan rakennus on hyvin säilynyt, selkeäpiirteinen ja huolellisesti detaljoitu. Sisätiloja on muutettu mm. 1950-luvulla, jolloin keittiöön ja saliin on rakennettu komeroita ja mm. leivinuunin paikalle wc-tila. Alkuperäisiä kattolistoja on säilynyt komeroiden sisällä ja eteisessä on säilynyt alkuperäistä kiinteää sisustusta (mm. vintinportaat, ovet, listoitukset). Rakennus on nykyisin yksityisomistuksessa yhden perheen asuntona. Nykyiset omistajat ovat hakeneet rakennusluvan sisätilojen nykyaikaistamiselle vuonna 2015 ja muutostyöt ovat käynnissä. Julkisivuihin muutokset eivät vaikuta pieniä yksityiskohtia (mm. ilmasäleiköt) lukuun ottamatta.

Pihapiirin rakennukset ovat Haagan huvilayhdyskunnan aikaisia ja osa radanvarsimaisemaa. Haagan rakennukset ja arvotus -julkaisussa vahtitupa on merkitty arkkitehtonisesti, historiallisesti ja ympäristöllisesti merkittäväksi kohteeksi ja esitetty suojeltavaksi. Vahtituvan pihapiiriin kuuluvat talousrakennus ja saunarakennus on merkitty historiallisesti ja ympäristöllisesti merkittäviksi ja esitetty myös suojeltaviksi.

Tunnelitien vahtitupa vuonna 2014. Kuva: Juulia Mikkola.

Angervotien asuinkasarmi

Angervotien asuinkasarmi sijaitsee radan varressa, vanhan asema-alueen laidalla, rakentamattoman kallioalueen takana. Asuinrakennus sijaitsee lähellä rataa, samassa linjassa asemarakennuksen kanssa. Pihapiiri sijaitsee hieman ympäristöään korkeammalla.

Kasarmin julkisivupiirustukset ovat vuodelta 1914. Haagan asemakaavakartassa vuodelta 1924 asuinkasarmi talousrakennuksineen on selkeästi osa Huopalahden aseman seutua.

Mansardikattoinen asuinkasarmi on alun perin suunniteltu rautatieläisten asunnoiksi. Rakennuksessa on alkujaan ollut kolme asuntoa: alakerrassa kaksi huoneen ja keittiön asuntoa eteisineen ja yläkerrassa yksi kahden huoneen ja keittiön asunto. 1960-luvun muutospiirustuksessa alakerran asunnot on yhdistetty ja yksi ulko-ovi poistettu. Samalla molempien kerrosten asuntoihin on lisätty wc-tilat. Rakennus on nykyisin yksityisomistuksessa ja siinä asuu kaksi perhettä.

Pihapiirin rakennukset ovat Haagan huvilayhdyskunnan aikaisia ja asuinkasarmi osa radanvarsimaisemaa. Haagan rakennukset ja arvotus -julkaisussa asuinkasarmi ja sen piharakennus on merkitty historiallisesti ja ympäristöllisesti merkittäviksi kohteiksi ja ne on esitetty suojeltaviksi.

Angervotien asuinkasarmi talousrakennuksineen huhtikuussa 2015.

Kaavaratkaisu

Tonttien päärakennukset (asemarakennus, asemapuiston vahtitupa, Angervotien asuinkasarmi sekä Tunnelitien vahtitupa) on kaavaratkaisussa suojeltu **sr-1-merkinnällä** (Kulttuurihistoriallisesti, kaupunkikuvallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokas rakennus). Rakennusta tai sen osaa ei saa purkaa eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus-, muutos- tai lisärakentamistöitä, jotka heikentävät rakennuksen kulttuurihistoriallisia, kaupunkikuvallisia tai rakennustaiteellisia arvoja tai muuttavat arkkitehtuurin ominaispiirteitä. Rakennuksen sisätiloissa korjaamisen lähtökohtana tulee olla alkuperäisen huonejaon sekä kiinteän sisustuksen yksityiskohtien säilyttäminen. Mikäli alkuperäisiä rakennusosia joudutaan uusimaan, tulee se tehdä alkuperäistoteutuksen mukaisesti. Rakennusta ja sen pihapiiriä tulee hoitaa osana asemapuistoa ja käyttää siten, että niiden kulttuurihistoriallinen ominaisluonne säilyy.

Talousrakennukset on pääosin suojeltu **sr-2-merkinnällä** (Kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus). Rakennusta tai sen osaa ei saa purkaa eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus-, muutos tai sisärakentamistöitä, jotka muuttavat sen arkkitehtuurin ominaispiirteitä. Mikäli alkuperäisiä rakennusosia joudutaan uusimaan, tulee se tehdä alkuperäistoteutuksen mukaisesti. Rakennusta ja sen pihapiiriä tulee hoitaa osana asemapuistoa ja käyttää siten, että niiden kulttuurihistoriallinen ominaisluonne säilyy.

Asemarakennuksen sekä asuinkasarmin pihapiirien talousrakennukset on suojeltu **sr-3-merkinnällä** (Kulttuurihistoriallisesti ja aluekokonaisuuden kannalta arvokas talousrakennus). Rakennus tulee ensisijaisesti säilyttää. Rakennuksessa ei saa tehdä sellaisia korjaus-, muutos tai sisärakentamistöitä, jotka muuttavat sen arkkitehtuurin ominaispiirteitä. Mikäli rakennus tuhoutuu tai joudutaan pakottavista syistä purkamaan, voidaan sen tilalle rakentaa uusi talousrakennus. Uuden rakennuksen tulee arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan, kattomuodoiltaan ja väritykseltään sopia olemassa olevaan rakennuskantaan ja miljööseen. Rakennukseen voidaan sijoittaa asumista palvelevien aputilojen lisäksi työ- ja harrastetiloja. Sr-3-merkintä kyseisille rakennuksille on annettu niiden huonon kunnon vuoksi.

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

Luonnonympäristö

Lähtökohdat

Suomalaisiin rautatieasemiin liittyvä erikoisuus ovat olleet laajat asemapuistot, jotka liittivät asemaan kuuluvan rakennuskannan kokonaisuudeksi. Asemapuistot olivat usein alueensa ensimmäisiä avoimia, julkisia puistoja. Tyyliltään ne olivat melko vapaamuotoisia ja englantilaistyyppisiä kaartuvine hiekkateineen. Rautateiden ylipuutarhuri halusi edistää hedelmäpuiden ja marjapensaiden leviämistä Suomessa ja niitä istutettiin esimerkinomaisesti vahtitupien pihoille. Myös lehmusrivit ja syreeni-istutukset olivat rautatieasemien puistoille tyypillisiä.

Nämä kaikki asemapuistojen tyyppipiirteet ovat säilyneet Huopalahden asemapuistossa, jossa on vanha lehmusrivi, säilyneitä syreeni-istutuksia ja vanhoja hedelmäpuita sekä muita jäänteitä asemapuistosta. Kaupunkiympäristössä asemapuistot ovat usein tuhoutuneet, joten Huopalahden melko hyvin säilynyt asemapuisto ja miljöö rakennuksineen on erityinen.

Laajaan asemakokonaisuuteen kuului aiemmin myös Eliel Saarisen tien luoteispuolelle jäänyt osa, jossa on avokalliota ja jonkin verran luonnonpuustoa.

Kaava-alueella ei ole arvokkaita luontokohteita tai rauhoitettuja kohteita.

Kaavaratkaisu

Asemakaavassa koko vanha asemapuiston alue on merkitty alueeksi, jolla ympäristö säilytetään.

Aluetta tulee käyttää, kunnostaa ja hoitaa siten, että kulttuurihistoriallinen arvo säilyy. Asemapuiston alueella tulee laatia puutarhahistorialliseen selvitykseen perustuva kunnostus- ja hoitosuunnitelma. Alueen avoin luonne tulee säilyttää, mutta pihatiloja voidaan rajata esim. pensasaidoin. Alueen merkittävät puut ja pensaat tulee säilyttää. Täydentävät istutukset tulee tehdä perinteistä asemamiljöötä kunnioittaen ja perinteistä lajivalikoimaa hyödyntäen. Aluetta ei saa asfaltoida, vaan pinnoitteena on kivituhka. Puistovalaisimet ja muut kadunkalusteet ovat tyyliltään vähäeleisiä sopeutuen perinteiseen asemamiljööseen.

Kaavamääräykset edellyttävät nk. asemapuiston (tontit 29010/8 ja 29016/1 sekä Huopalahden laiturivaihde- nimiset katu- ja katuaukioalueet) kunnostamista, kehittämistä ja hoitoa. Huopalahden

asema-aluetta kehitettäessä ohjeita löytyy myös Museoviraston julkaisemasta "Asema-alueen hoito-ohjeesta".

Ekologinen kestävyys

Lähtökohdat

Rautatieaseman voidaan katsoa olevan lähtökohtaisesti ekologisesti kestävää rakentamista, onhan raideliikenne yksi ympäristöystävällisimmistä joukkoliikennemuodoista. Huopalahden asema on vilkasliikenteisen rantaradan tärkeimpiä solmukohtia Helsingin päässä. Huopalahden asemalla kohtaavat eri joukkoliikennemuodot (juna, bussi, tulevaisuudessa myös pikaraitiotie) ja alueelta löytyy liityntäpysäköintipaikkoja sekä autoille että polkupyörille.

Vanha asemapuisto historiallisine puurakennuksineen on osa Etelä-Haagan monipuolista puisto- ja kevyen liikenteen verkostoa.

Aseman vaikutusalueelle sijoittuu asumista sekä palveluja, jotka tulevaisuudessa tulevat lisääntymään.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisu edesauttaa autoriippuvuuden vähenemistä mahdollistamalla sujuvan joukkoliikenteen jatkumisen ja kehittymisen alueella sekä parantamalla kevyen liikenteen yhteyksiä. Kaavaratkaisu mahdollistaa pikaraitiotien (Raide-Jokeri) rakentamisen Eliel Saarisen tielle, mikä on perusteltua myös ekologisen kestävyyden kannalta. Raide-Jokeri on tärkeä osa valmisteilla olevan yleiskaavan verkostokaupunkia, jossa ns. intensiivisen joukkoliikenteen vyöhyke – jolla liikkumisen keskimääräiset päästöt ovat pienemmät kuin auton käyttöön perustuvalla liikkumisvyöhykkeellä – laajenee merkittävästi.

Pikaraitiotie on tehokas ja luotettava joukkoliikennemuoto ja sen käyttöönoton tiedetään lisänneen merkittävästi joukkoliikenteen käyttöä liikkumisessa. Pikaraitiotien käytön tuottama hiilijalanjälki on pieni. Pikaraitiotie ei tuota typpioksidipäästöjä eikä hiukkaspäästöjä, mikä auttaa parantamaan ilmanlaatua kaupunkialueella. Pikaraitiotiehen siirtyminen vähentää merkittävästi myös liikenteen CO_2 -päästöjä, joiden määrä on suoraan yhteydessä ajoneuvojen moottoreissa palaneen polttoaineen määrään eli ajokilometrien määrään.

Kaavaratkaisu tukee kävelyyn ja pyöräilyyn perustuvaa kaupunkirakennetta selkeyttämällä aseman ympäristön kevyen liikenteen

reitistöjä ja mahdollistamalla polkupyörien liityntäpysäköintipaikkojen lisäämisen asema-alueella.

Kaavaratkaisussa olemassa oleva rakennuskanta, joka ei enää palvele alkuperäisestä käyttötarkoitustaan, hyödynnetään uudessa käyttötarkoituksessa, mikä on myös ekologisesti kestävää.

Yhdyskuntatekninen huolto

Lähtökohdat

Kaava-alue on yhdyskuntateknisen huollon verkoston piirissä. Kaava-alueella sijaitsee muutamia olemassa olevia maalämpökaivoja.

Kaava-alueen puistossa sijaitsee masto, joka palvelee rautatieliikennettä.

Kaavaratkaisu

Alueella on olemassa oleva teknisen huollon verkosto. Korttelin 29010 uudisrakennus on liitettävissä nykyiseen yhdyskuntateknisen huollon verkostoon.

Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen

Lähtökohdat

Kaava-alueen maaperä on kantavaa kalliomoreenimaastoa. Avokalliopaljastumia on korttelin 29010 kaakkoisosassa.

Huopalahden entisen asemarakennuksen ja ympäristön muiden asematoimintaan kuuluneiden rakennusten alueelta maaperän pilaantuneisuus on tutkittu ja pilaantuneet osa-alueet on kunnostettu. Tutkimukset ja kunnostukset koskevat nykyisen kiinteistön 91-403-2-816 hallintayksikköä M0603. Asemakaavassa alueelle sijoittuvat korttelit 29016 ja 29010. Ympäristökeskus on lausunnossaan todennut, että kunnostus on tehty asiasta annetun päätöksen mukaisesti ja että se on riittävä nykyisen ja tulevan käytön kannalta.

Entisen asemarakennuksen ja radan väliin on puhtaan eristekerroksen alle jäänyt pieni alue, jossa kunnostuksen tavoitetasoa ei saavutettu. Alue ei aiheuta haittaa asemakaavan mukaiselle käytölle. Tämän alueen mahdollisesta kaivusta on oltava yhteydessä ympäristökeskukseen pilaantuneen maan oikean käsittelyn ja sijoittamisen varmistamiseksi.

Kaava-alueen asuinkortteleiksi muutettavilla alueilla 29030 ja 29037 ei ole tiedossa pilaavaa toimintaa. Alueiden nykyiset rakennukset suojellaan. Alueet ovat olleet pitkään käytössä ja ne sijaitsevat rata-alueen tuntumassa. Näillä alueilla on syytä kiinnittää huomiota maaperän laatuun mahdollisten kaivutöiden yhteydessä. Mahdollisesta maaperässä esiintyvästä pilaantuneisuuteen viittaavasta jätteestä tai muusta poikkeamasta on ilmoitettava ympäristökeskukselle.

Kaavaratkaisu

Korttelin 29010 uudisrakennus voidaan perustaa maanvaraisesti tai kallion varaan.

Ympäristöhäiriöt

Lähtökohdat

Kaava-alueelle kohdistuvaa raideliikenteen aiheuttamaa värähtelyä on arvioitu mittauksin (Melu-, tärinä- ja runkomelumittaukset, Akukon Oy 9.7.2015). Mittausten perusteella arvioitiin, että asuinrakennusten sisätiloissa sekä ulkona oleskelualueilla alitetaan melutason ohjearvot. Junien ohiajojen aiheuttamista hetkellisistä meluhuipuista ei myöskään arvioitu kohdistuvan sisätiloihin merkittävää yöaikaista häiriötä. Junaliikenteen aiheuttamat arvioidut runkomelutasot jäävät avoradan suositusarvon 35 dB tuntumaan tai sen alapuolelle. Mitatut suurimmat tärinäarvot jäivät alle havaintokynnyksen 0,1 mm./s.

Raide-Jokerin suunniteltu reitti kulkee Eliel Saarisen tietä pitkin ja sen aiheuttama runkomelu saattaa kantautua Huopalahden asemarakennukseen. Junaliikenteeseen verrattuna etäisyyttä Raide-Jokerin suunniteltuun raidealueeseen on enemmän ja ajonopeudet ovat pienempiä. Raide-Jokeri ei selvityksen mukaan tule merkittävästi vaikuttamaan päivä- tai yöaikaisiin keskiäänitasoihin eikä enimmäisäänitasoihin.

Kaavaratkaisu

Mittausten perusteella arvioitiin, ettei kaavassa ole tarvetta antaa melua, runkomelua tai tärinää koskevia määräyksiä.

Pelastusturvallisuus

Lähtökohdat

Kaava-alueen kaikki asuinrakennukset ovat enintään kaksi kerrosta korkeita.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisu ei edellytä pelastus- ja nostopaikkojen rakentamista.

Nimistö

Nimistötoimikunta päätti kokouksessaan 18.11.2015 esittää Huopalahden aseman seudulle uusia kadun- ja aukion nimiä, jotka tulevat tarpeellisiksi kaavaratkaisun myötä. Vanhan asemarakennuksen kaakkoispuolelle sijoittuvan katuaukion ja siihen yhdistyvän yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varatun kadun nimeksi esitettiin *Huopalahden laiturivaihde–Hoplax plattformsväxel*. Nimen taustalla on Huopalahden aseman alkuperäinen liikennepaikkaluokka, laiturivaihde. Laiturivaihteet olivat asemia ja pysäkkejä vähäisempiä, mutta seisakkeita suurempia rautatieliikennepaikkoja. Laiturivaihde oli epäitsenäinen eli läheisen pysäkin tai aseman alaisuudessa toimiva miehitetty liikennepaikka, joka oli avattu henkilö- ja tavaraliikenteelle. Huopalahti avattiin laiturivaihteena vuonna 1903 (jolloin rantarata Karjaalle avattiin) ja korotettiin asemaksi vuonna 1920.

Kaavaratkaisussa Kauppalantien jatkeeksi osoitetulle yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varatulle kadulle nimistötoimikunta esitti käytettäväksi samaa nimeä *Kauppalantie–Köpningsvägen*.

Vaikutukset

Vaikutukset luontoon ja maisemaan

Kaavaratkaisu tukee kulttuurihistoriallisesti arvokkaan asemapuiston säilymistä.

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia ilman arvonlisäveroa arviolta noin 800 000 euroa. Suurin osa kustannuksista muodostuu Huopalahden laiturivaihteen katuaukion ja siihen liittyvien jalankululle ja polkupyöräilylle varattujen

katujen rakentamisesta. Muut kustannukset muodostuvat pienemmistä katualueiden muutostöistä.

Raide-Jokerin toteuttaminen edellyttää alueella muutostöitä mm. Eliel Saarisen tien nykyiseen tunneliin, eikä raideyhteyden aiheuttamia kustannuksia ole kaavan yhteydessä arvioitu.

Huopalahden asemapuistoa laiturilalueelta nähtynä. Aidan taakse on tullaan rakentamaan Huopalahden laiturivaihde -aukio. Kuva: Juulia Mikkola.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Kaavaratkaisun toteutuessa Huopalahden vanha asemanseutu tulee jälleen aktiiviseen käyttöön: arvokkaat rakennukset ja historiallinen asemapuisto kunnostetaan ja alueen hoitovastuut täsmentyvät. Asemapuisto säilyy tunnelmaltaan julkisena mm. läpikulkevan kevyen liikenteen reitin, pyörien liityntäpysäköintiin kannustavan aukion sekä vanhan asemarakennuksen odotushalliin rakentuvan juhlatilan myötä. Poikittainen, seudullinen pikaraitiotielinja – Raide-Jokeri – rakentuu Eliel Saarisen tielle ja Huopalahdesta tulee entistäkin tärkeämpi vaihtoasema siirryttäessä kulkuneuvosta toiseen. Alueen kevyen liikenteen yhteydet selkeytyvät ja kehittyvät.

Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen

Kaavaratkaisun toteuttaminen ei muuta olemassa olevan teknisen huollon verkoston käyttöä.

Vaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen

Kaavaratkaisu edistää hulevesien paikallista hallintaa, koska kaava edellyttää läpäisevien pinnoitteiden käyttöä. Lähes koko kaava-alue on läpäisevää ja imeyttävää pintaa.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, turvallisuuteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin

Kaavaratkaisu tukee valtakunnallisesti sekä paikallisesti arvokkaan kulttuurihistoriallisen asemakokonaisuuden säilymistä.

Selkeästi osoitettu kevyen liikenteen yhteys asemapuiston kautta lisää liikkujien turvallisuutta sekä vähentää tarpeetonta liikkumista yksityisillä asuntopihoilla mm. parantamalla julkisten ja yksityisten alueiden rajojen hahmotettavuutta. Kauttakululle rakennettu oma alue ohjaa kevyen liikenteen virtoja, mikä oletettavasti vähentää päämäärätöntä oleskelua ja ilkivaltaa asemapuiston alueella. Rakennettava Huopalahden laiturivaihde -aukio tarjoaa tilaa polkupyörien liityntäpysäköintiin ja antaa mahdollisuuden nauttia historiallisesta asemapuistomiljööstä.

Vanhaan asemarakennukseen voidaan sijoittaa juhlatila, jossa voidaan omistajan aloitteesta järjestää myös erilaisia yleisölle avoimia tilaisuuksia. Kevyen liikenteen reitin varrelle voidaan sijoittaa kahvila/kioskirakennus. Tontille 29010/8 voidaan rakentaa yhteisöllistä asumista palveleva asuinkasarmi ja pihoille sijoittaa viljelypalstoja. Piharakennuksissa voi toimia harraste- ja työtiloja.

Huopalahden aseman lippuluukulla 21.10.1958. Kuva: Suomen rautatiemuseo.

SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Kaavaratkaisua koskee kolme erityistavoitetta. Kohdassa "Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat":

1. *Alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit otetaan huomioon alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtina.*

Huopalahden rautatieasema sisältyy Museoviraston laatimaan inventointiin "Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY)" vuodelta 2009.

Kohdassa "Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu":

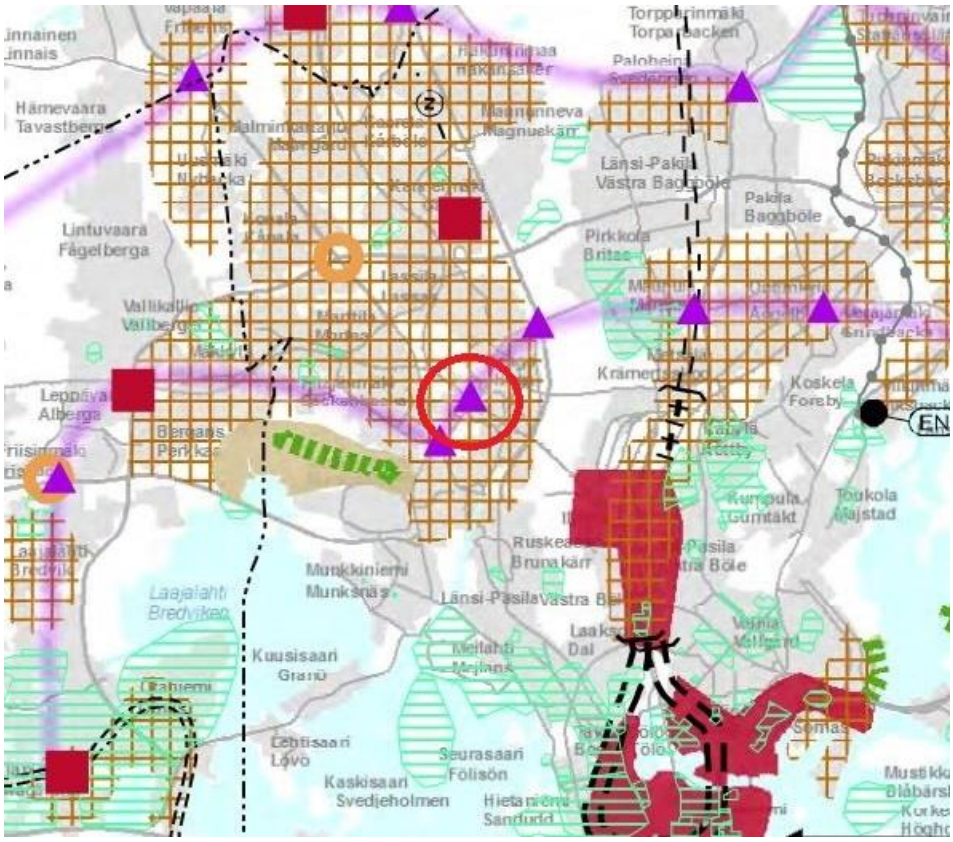
2. *Alueiden käytön suunnittelussa on edistettävä olemassa olevan rakennuskannan hyödyntämistä sekä luotava edellytykset hyvälle taajamakuvalle.*
3. *Erityisesti kaupunkiseudulla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä.*

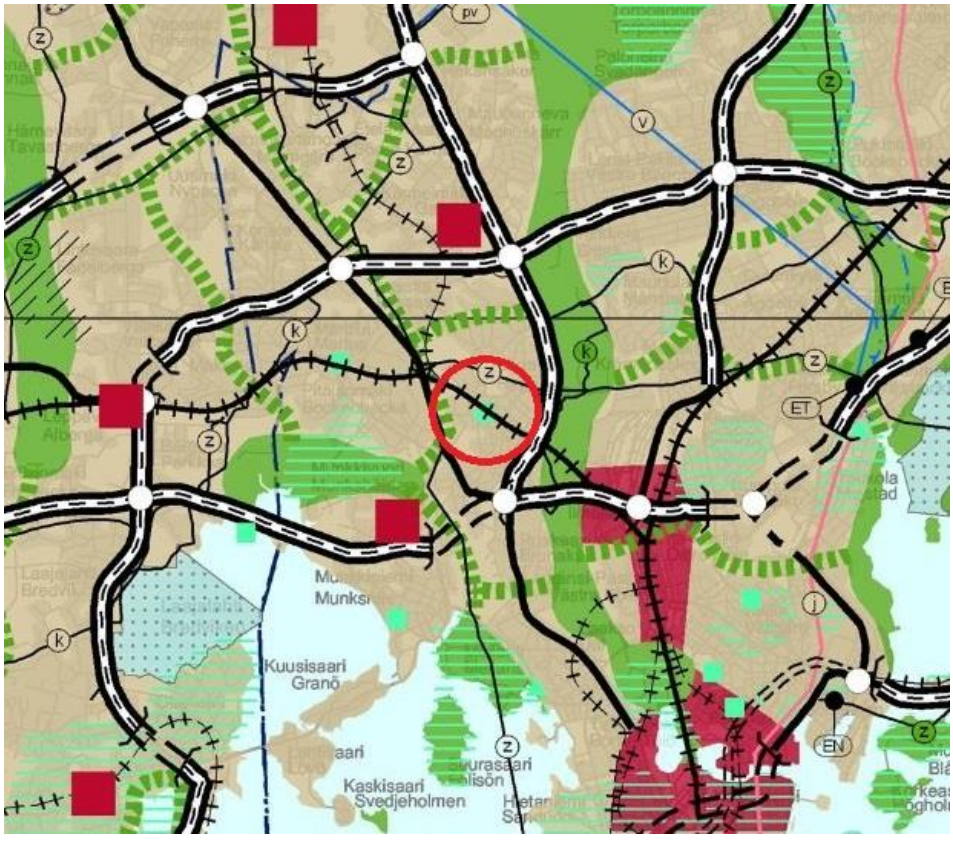
Kaavaratkaisu ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Tavoitteiden huomioonottamista selostetaan tarkemmin Asemakaavan kuvaus -luvussa mm. kohdissa "Liikenne", "Ekologinen kestävyys" sekä "Suojelukohteet".

Maakuntakaava

Ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistamassa Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on taajamatoimintojen aluetta. Alueen kautta kulkee päärata -merkintä (Rantarata) ja Huopalahden vanha asema-alue on merkitty kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi kohteeksi.

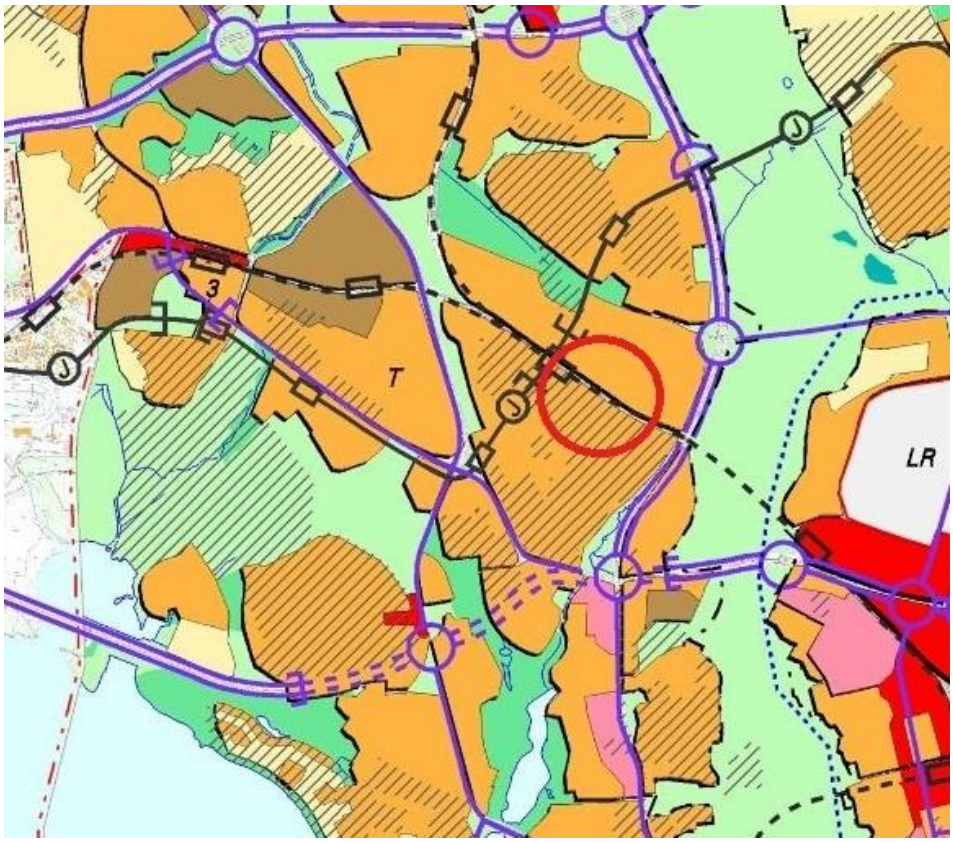
Ympäristöministeriön 30.10.2014 vahvistamassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa suunnittelualue on tiivistettävää taajamatoimintojen aluetta. Vanha asema-alue on merkitty kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi, joka on valtakunnallisesti merkittävä (RKY). Suunnittelualueen kautta kulkee sekä päärata -merkintä (Rantarata) että seutuliikenteen rata -merkintä (Vantaankosken rata). Huopalahden asema on merkitty joukkoliikenteen vaihtopaikaksi, jonka kautta kulkee pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteys.


Hämevaara
Tavastberg
Lintuvaara
Fågelberga
Vallikallio
Vallberga
Leppävaara
Alberga
Laajalahti
Bredvik
Munkkiniemi
Munksnäs
Länsi-Pasila
Västra Böle
Kuusisaari
Granö
Lehtisaari
Lövö
Seurasaari
Fölisön
Kaskisaari
Svedjeholmen
Pirkkola
Britas
Pakila
Baggböle
Koskela
Foreby
Ruskeasuo
Brunakärr
Laakso
Dal
Meilahti
Mejlans
Toukola
Majstad

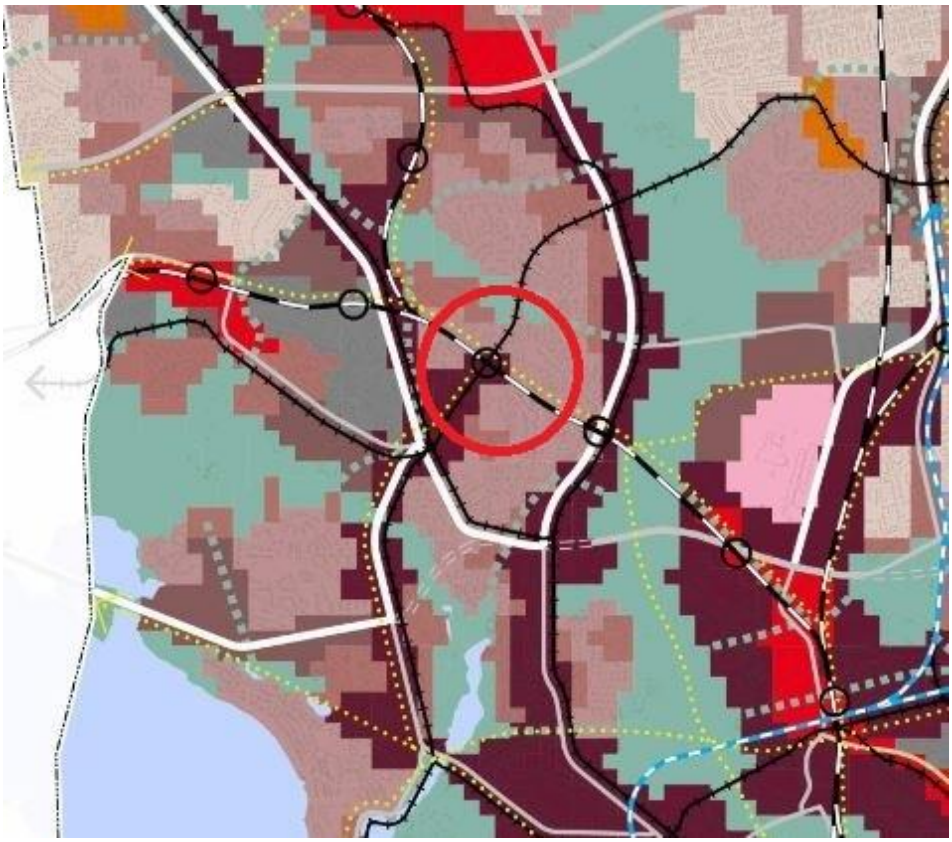

Kuusisaari
Granö
Kaskisaari
Svedjeholmen

Yleiskaava

Helsingin yleiskaava 2002:ssa (kaupunginvaltuusto 26.11.2003, tullut kaava-alueella voimaan 23.12.2004) alue on osoitettu kerrostalovaltaiseksi asuntoalueeksi. Pääosa alueesta (radan lounaispuoli) on merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi, jota kehitetään siten, että alueen arvot ja ominaisuudet säilyvät. Nyt laadittu kaavaratkaisu on yleiskaavan mukainen.



Helsingin uudessa, tarkistetussa yleiskaavaehdotuksessa (kaupunkisuunnittelulautakunta 14.6.2016) alue on asuntovaltaista aluetta A3, jota kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Radan ja Eliel Saarisen tien risteyksen, joka on radan sekä ns. Jokerilinjan (tällä hetkellä linja-autolla liikennöity, tulevaisuudessa suunnitteilla pikaraitiotie) solmukohta, alue on osoitettu kantakaupunki C2 -merkinnällä. Radan koillispuolella sekä Eliel Saarisen tien varressa kulkee ohjeellinen baanaverkon reitti. Nyt laadittu kaavaratkaisu on yleiskaavaehdotuksen mukainen.



Helsingin maanalaisen yleiskaavan nro 11830 (tullut voimaan kokonaisuudessaan 8.11.2011) mukaan alue on esikaupungin pintakallioaluetta. Alueella Eliel Saarisen tien luoteispuolella sijaitsee kallioresurssi, joka soveltuu maanalaisten tilojen rakentamiseen. Radan alittava tunneli Eliel Saarisen tiellä on myös merkitty maanalaiseen yleiskaavaan (Suunnitellut liikennetunnelit ja tilat). Nyt laadittu kaavaratkaisu on maanalaisen yleiskaavan mukainen.

Asemakaavat

Alueella on voimassa useita asemakaavoja vuosilta 1952 (ns. ensimmäinen asemakaava, vahvistettu 9.8.1952), 1960 (vahvistettu 1.7.1960), 1962 (vahvistettu 24.7.1962) ja 1974 (vahvistettu 17.9.1974). Voimassa olevissa asemakaavoissa kaavamuutosalue on liikenne- ja rautatiealuetta sekä puisto- ja katualuetta.

Rakennusjärjestys

Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty 22.9.2010.

Kiinteistörekisteri

Alue on merkitty valtion ylläpitämään kiinteistörekisteriin.

Rakennuskiellot

Osalla alueesta on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 53 §:n 1 momentin mukainen rakennuskielto asemakaavan laatimiseksi.

Pohjakartta

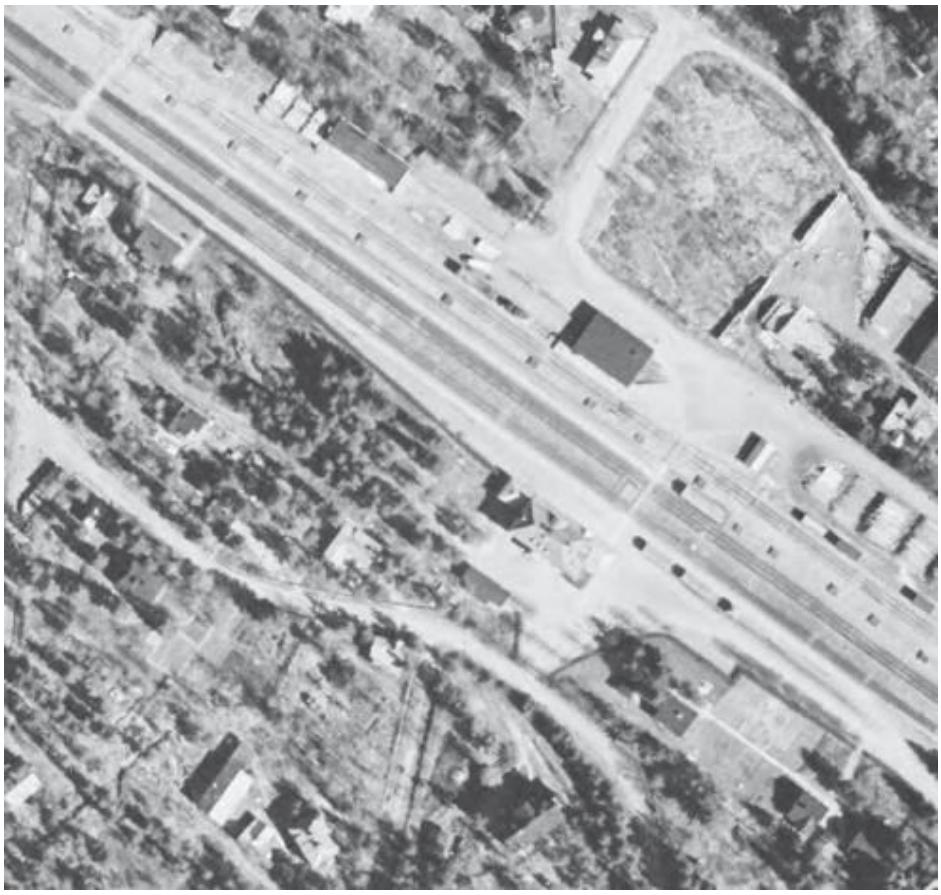
Helsingin kaupungin kiinteistöviraston kaupunkimittausosasto on laatinut pohjakartan, joka on tarkistettu 9.7.2015.

Maanomistus

Kaavamuutosalue on tällä hetkellä Suomen Valtion (Liikennevirasto), Helsingin kaupungin sekä yksityisten maanomistajien omistuksessa.

Muut lähtökohdat

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



Ilmakuva Huopalahden asemasta vuodelta 1943. Kuva: Helsinki Region Infoshare.

SUUNNITTELU- JA KÄSITTELYVAIHEET

Vireilletulo

Kaavoitus on tullut vireille vuonna 2014 Huopalahden vanhan asema-alueen maanomistajan hakemuksesta sekä kaupunkisuunnitteluviraston aloitteesta. Kaavamuutosalueeseen sisältyy myös kaksi vanhaa pihapiiriä osoitteissa Angervotie 7 ja Tunnelitie 3; hakemukset näistä saapuivat vuonna 2015. Kaavaratkaisun sisältö on neuvoteltu hakijoiden kanssa. Lisäksi kaavaa tarkistetaan Eliel Saarisen tien ympäristössä rautatiealueen molemmin puolin liittyen ns. Raide-Jokerin hankesuunnitteluun, sekä Artturi Kanniston tien länsipäässä.

Viranomaisyhteistyö

Kaavaratkaisun valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä seuraavien kaupungin viranomaistahojen kanssa:

- kaupunginmuseo
- kiinteistöviraston tonttiosasto
- rakennusvirasto
- rakennusvalvontavirasto
- ympäristökeskus

Osana Raide-Jokerin hankesuunnittelua on Huopalahden asema-alueen kaavaratkaisuun liittyen tehty yhteistyötä Helsingin kaupungin Liikennelaitos -liikelaitoksen (HKL) ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) kanssa.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (ELY-keskus) hanketta on esitelty 10.2.2016.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolo

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

Vireilletulosta ja OAS:n sekä nähtävilläolosta on ilmoitettu osallisille kirjeillä ja viraston verkkosivuilla www.hel.fi/ksv sekä lehti-ilmoituksella Helsingin Uutisissa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 17.11.–5.12.2014 seuraavissa paikoissa:

- info- ja näyttelytila Laiturilla, Narinkka 2
- kaupungin ilmoitustaululla Kaupungintalolla, Pohjoisesplanadi 11–13

- kaupunkisuunnitteluvirastossa, Kansakoulukatu 3, 1. krs
- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat.

Asukastapahtuma pidettiin 18.11.2014 Huopalahden asemalla (Kylätie 25).

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Helsingin Energia -liikelaitos (nyk. Helen Oy), **Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)**, **rakennusvirasto** ja **rakennusvalvontavirasto** toteavat kannanotoissaan, ettei niillä ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. **Museovirasto** toteaa, että asiasta lausuu Helsingin kaupunginmuseo. **Kaupunginmuseon** kannanotossa tuodaan esille, että Huopalahden asema-alue on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009). Osa asemapihan rakennuksista on yksilöity valtakunnallisesti merkittävistä rautatiealueista tehdyssä rautatiesopimuksessa; omistussuhteen muututtua tulee rautatiesopimuksen suojelutavoitteet siirtää asemakaavaan. Kaavassa tulee myös Haagan rakennusinventoinnissa (Haagan rakennukset ja arvotus, KSV 1998) arvokkaiksi määritellyt kohteet. Maltillinen täydennysrakentaminen on mahdollista asema-alueelta purettujen rakennusten paikalle. **Kiinteistöviraston tilakeskus** pitää myönteisenä alueen kehityksen kannalta, että Huopalahden asema-alue muodostuu osaksi Etelä-Haagan asuntoaluetta. **Kiinteistöviraston tonttiosaston** kannanotossa todetaan, että asemakaavan muutos korottaa asemarakennusten tontin arvoa merkittävästi, joten maanomistajan kanssa tulee neuvotella mahdollisesta maankäyttösopimuksesta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa koskevissa viranomaisten kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä. Vastineet kannanottoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Yhteenveto mielipiteistä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta esitettiin 14 kirjallista mielipidettä (**Mi1-Mi14**). Mielipiteistä kolme esitettiin taloyhtiöiden nimissä. Yhdessä mielipiteistä oli 35 allekirjoittajaa, muut mielipiteet oli allekirjoittanut yksi yksityishenkilö. Lisäksi mielipiteitä on esitetty kaavan valmistelijoille kaupungin palautejärjestelmän kautta (näihin mielipiteisiin on myös vastattu palautejärjestelmän kautta) sekä suullisesti asukastapahtumassa ja puhelimitse.

Mielipiteissä korostuivat seuraavat teemat:

- liityntäpysäköinti

- kevyen liikenteen yhteys Kylätieltä laiturialueen alikululle
- asema-alueelle suunniteltu toiminta
- Haagan täydennysrakentamisen ja palvelut sekä
- vanhojen rakennusten suojelu.

Mielipiteet ja niiden vastineet on esitetty aihepiireittäin vuorovaikutusraportissa.

Kaavaehdotuksen käsittely

Kaavaehdotus esiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnalle 15.3.2016, kaupunkisuunnittelulautakunta jätti asian pöydälle ja päätti 22.3.2016 esittää kaupunginhallitukselle asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 15.4.–16.5.2016

Muistutukset

Kaavaehdotuksesta tehtiin neljä muistutusta. Muistutuksissa mm. koettiin hankalaksi, että kulku Kylätieltä Huopalahden asemalle on suljettu kaavoitusprosessin ollessa kesken. Huopalahtea pidettiin yhtenä parhaista Helsingin lähijuna-asemista, jonka tulisi olla helposti saavutettavissa kaikista ilmansuunnista. Toisaalta mm. asema-alueelle muuttaneet asukkaat esittivät huolensa kaavaehdotuksessa esitetyn läpikulkuyhteyden suunnitteluratkaisuista. Seuraavassa on esitetty tiivistelmät sekä vastineet muistutuksittain.

Viranomaisten lausunnot

Kaavaehdotuksesta saatiin lausunnot seuraavilta tahoilta:

- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Liikennevirasto
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- Kaupunginmuseon johtokunta
- kiinteistövirasto
- pelastuslautakunta
- yleisten töiden lautakunta
- ympäristökeskus.

Yhteenveto lausunnoista

ELY-keskuksen lausunnossa todetaan, että suunnitelmassa on otettu huomioon Huopalahden aseman merkitys seudullisen joukkoliikenteen vaihtopaikkana. Lausunnossa todetaan myös, että asemakaavaehdotus huomioi ansiokkaasti valtakunnallisesti merkittävän rautatieaseman kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti arvokkaat rakennukset ympäristöineen ja on valtakunnallisia kulttuuriympäristöjä koskevan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteen erityistavoitteen mukainen. Lisäksi lausunnossa käydään läpi kaavaselostukseen liittyvän melu-, runkoääni- ja tärinäselvityksen (Akukon 9.7.22015) tulokset, joiden perusteella on arvioitu, ettei kaavassa ole tarvetta antaa melua, runkomelua tai tärinää koskevia määräyksiä. Lopuksi todetaan, että Uudenmaan ELY-keskus katsoo asemakaavaehdotuksen täyttävän maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) toteaa lausunnossaan, ettei asemakaavan muutos olennaisesti vaikuta Huopalahden aseman toiminnallisuuteen joukkoliikenteen solmukohtana. Asemakaavan muutos parantaa Huopalahden aseman lähisaavutettavuutta aiempaa laadukkaimmilla ja suoremmilla kävelyyhteyksillä aseman ympäristöstä. Lisäksi muutos mahdollistaa pyörien liityntäpysäköintipaikkojen lisäämisen Huopalahden asemalle, sekä Raide-Jokerin hankesuunnitelman mukaisten pyörien liityntäpysäköintipaikkojen ja sähkönsyöttöaseman toteutuksen. HSL:llä ei ole huomautettavaa asemakaavan muutokseen.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) toteaa lausunnossaan, että aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi, eikä kaavamuutosehdotus edellytä niiden siirtämistä.

Liikennevirasto toteaa lausunnossaan pitävänsä hyvänä, että asemakaavassa on Huopalahden asema-alueen kävely- ja pyöräily-yhteyksiä parannettu ja aseman pyöräpysäköintiä kehitetty. Lausunnossa todetaan edelleen, että asemakaavan alkuperäisenä tavoitteena oli tutkia myös autojen liityntäpysäköinnin kehittämistä ja että kaavaselostuksessa on todettu, että nykyinen paikkamäärä on riittävä Huopalahden asema-alueelle. Lausunnossa huomautetaan, että Huopalahden–Haagan alueen maankäytön tiivistyessä ja asukasmäärien kasvaessa tulevaisuudessa, tulisi ympäröivän alueen osalta tehdä kokonaisvaltainen tarkastelu paikallisesta autojen liityntäpysäköinnistä Huopalahden asemalla.

Lausunnon mukaan kaavaehdotuksessa on pääosin huomioitu Liikenneviraston tarvitsemat huoltotieyhteydet rautatiekohteisiin.

Asemakaavassa tulisi kuitenkin vielä sallia huoltoajo Huopalahden laiturivaihde -nimisen aukion ja Kauppalantien kevyen liikenteen väylän kautta.

Liikennevirasto pitää hyvänä, että kaavatyön yhteydessä on tehty melu- ja tärinäselvitys ja siten huomioitu rautatieliikenteestä aiheutuvat haitat.

Kaupunginmuseon johtokunnan lausunnossa todetaan, että Huopalahden asema-alue on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009). Asema-.alueen rakennuksia on koskenut rautatiesopimus (1998), joka on solmittu valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden säilyttämiseksi ja suojelemiseksi. Nämä määräyksen on siirretty asemakaavaan suojelumerkinnöiksi ja muiksi tarpeellisiksi määräyksiksi.

Lausunnossa todetaan edelleen, että asemapuistoon (kortteli 29010) voidaan rakentaa uusi asuinrakennus tai siirtää muualta vanha, asema-alueelle sopiva rakennus kohtaan, josta on purettu pois tunnistamaton rakennus, mutta kuitenkin sillä rajoituksella, että asemarakennuksen tulee olla asemapuiston dominanttirakennus. Lisäksi todetaan olevan tärkeää, että asemapuisto säilyy edelleen tunnistettavana ja kulttuurihistorialliset ominaispiirteensä säilyttäen ja avoimena niin, ettei sen eri osia rajata aidoin.

Kaupunginmuseon edustaja on ollut mukana asemakaavatyössä rakennussuojelun osalta, ja museota on kuultu kattavasti kaavatyön yhteydessä. Kaupunginmuseon johtokunta puoltaa asemakaavan muutosehdotusta.

Kiinteistöviraston lausunnossa todetaan, että asemakaavan muutoksen myötä julkisen ja yksityisen alueen välinen suhde selkiytyy Huopalahden vanhalla asema-alueella. Edelleen todetaan, että asemanseutuun liittyvät suojelutavoitteet toteutuva kaavaratkaisussa. Suojelutavoitteiden korostumisen takia ei alueelle ole lausunnon mukaan voitu esittää siinä määrin täydennysrakentamista, kuin alue muutoin keskeisyytensä vuoksi edellyttäisi.

Maanomistajille ei aiheudu kaavamuutoksen johdosta kaupunginhallituksen 9.6.2014 (685 §) tekemän maapoliittisen päätöksen mukaista merkittävää hyötyä, joten ko. päätöksen mukaisia neuvotteluja ei tarvita.

Yleisten töiden lautakunnan lausunnossa todetaan, että asemakaavan muutos mahdollistaa Raide-Jokerin sijoittamisen Eliel Saarisen tielle. Edelleen todetaan, että asemakaavaehdotuksessa asemapuiston läpi kulkeva kevyen liikenteen yhteys Kylätieltä Kauppalantielle ja aseman alikulkuun on osoitettu katualueeksi ja

katuaukioksi. Tämä selkeyttää ylläpitovastuuta. Aukiolle on tarkoitus sijoittaa pyörien liityntäpysäköintipaikkoja. Muodostetuille katualueille on laadittu varsin tarkat määritelmät käytettävistä materiaaleista, mitä voidaan pitää perusteltuna alueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaan miljöökokonaisuuden vuoksi. Jatkosuunnittelussa materiaalivalintoja voi olla tarpeellista täsmentää tai muuttaa.

Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu rakennusvirastolle kustannuksia noin 800 000 euroa, josta suurin osa muodostuu Huopalahden laiturivaihteen katuaukion ja siihen liittyvien portaiden, tukimuurien ja luiskan rakentamisesta. Muut kustannukset muodostuvat pienemmistä katualueiden muutostöistä. Raide-Jokerin toteuttamisesta aiheutuvien muutostöiden kustannuksia ei ole kaavan yhteydessä arvioitui.

Helen Sähköverkko Oy, **pelastuslaitos** ja **ympäristökeskus** totesivat lausunnoissaan, ettei niillä ole huomautettavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.

Rakennusvalvontavirasto ilmoitti, että asemakaavan muutosta on käsitelty kaavoittajan ja rakennusvalvontaviraston arkkitehdin välisessä neuvottelussa ja sovittu muutamista tarkennuksista, eikä sillä ole niiden ohella muuta lausuttavaa. **Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL)** totesi, ettei sillä ole lausuttavaa asemakaava muutosehdotuksesta.

Muistutuksissa ja lausunnoissa esitetyt asiat on otettu huomioon mahdollisuuksien mukaan. Vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Suunnittelijoiden päivystystilaisuus

Alueen asemakaavoittaja ja liikennesuunnittelija olivat tavattavissa 10.5.2016 Etelä-Haagan kirjastossa. Tilaisuudessa osalliset saivat tutustua kaavamuutosehdotuksen aineistoon ja esittää kysymyksiä suunnittelijoille. Keskustelu liittyi pääasiassa alueen kautta kulkevan kevyen liikenteen yhteyden ratkaisuihin. Tilaisuudesta ei ole laadittu erillistä muistiota.

Toimenpiteet julkisen nähtävilläolon jälkeen

Muistutuksissa ja lausunnoissa esitetyt asiat on otettu huomioon mahdollisuuksien mukaan. Vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Kaavaehdotukseen on tehty seuraavat muutokset:

Muistutusten johdosta:
- lisätty mahdollisuus rakentaa "perinteiseen asemamiljööseen sopiva, visuaalisesti keveä aita" myös katuaukioalueen länsireunalle sekä Kauppalantien katualuetta (luiskaa) vasten
- siirretty katuaukioalueen rajaa kauemmas vanhasta asemarakennuksesta
- sallittu tontille ajo ja huoltoajon myös katuaukiolla sekä Kauppalantien jatkeella (jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu)
- nostettu kahvila/kioskirakennuksen rakennusoikeus 30 k-m²:stä 40 k-m²:iin
- kokoontumistila-määritelmän tilalla käytetään juhlatila-määritelmää.

Liikenneviraston lausunnon johdosta:
- lisätty huoltoajon salliva merkintä katuaukiolle sekä Kauppalantien kevyen liikenteen väylälle.

Lisäksi kaavaehdotukseen on tehty joitakin pieniä teknisluonteisia tarkistuksia.

Kaavaselostusta on täydennetty suunnittelu- ja käsittelyvaiheiden sekä tarkennettu luvun "Tiivistelmä", luvun "Asemakaavan kuvaus" kohtien "Alueen lähtökohdat ja nykytilanne", "Mitoitus", "Korttelialueet", "Palvelut", "Luonnonympäristö" ja "Vaikutukset" sekä luvun "Suunnittelun lähtökohdat" kohdan "Yleiskaava" osalta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti 11.10.2016 kaupunginhallitukselle

- 15.3.2016 päivätyn ja 11.10.2016 muutetun 29. kaupunginosan (Haaga, Etelä-Haaga) katu-, liikenne-, rautatie- ja puistoalueiden (muodostuu uusi kortteli 29016) asemakaavan muutosehdotuksen nro 12392 hyväksymistä.

Helsingissä11.10.2016

Olavi Veltheim

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	091 Helsinki	**Täyttämispvm**	30.09.2016
Kaavan nimi	29. kaupunginosa Etelä-Haaga Huopalahden asema nro 12392		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	22.03.2016
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	04.11.2014
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	09112392
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	2,2463	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	2,2463

Ranta-asemakaava Rantaviivan pituus [km]

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**2,2463**	**100,0**	**1755**	**0,08**	**0,0000**	**1755**
A yhteensä	0,7811	34,8	1755	0,22	0,7811	1755
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,3887	17,3			0,0942	
R yhteensä						
L yhteensä	1,0765	47,9			-0,8753	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**10**	**1315**	**10**	**1315**

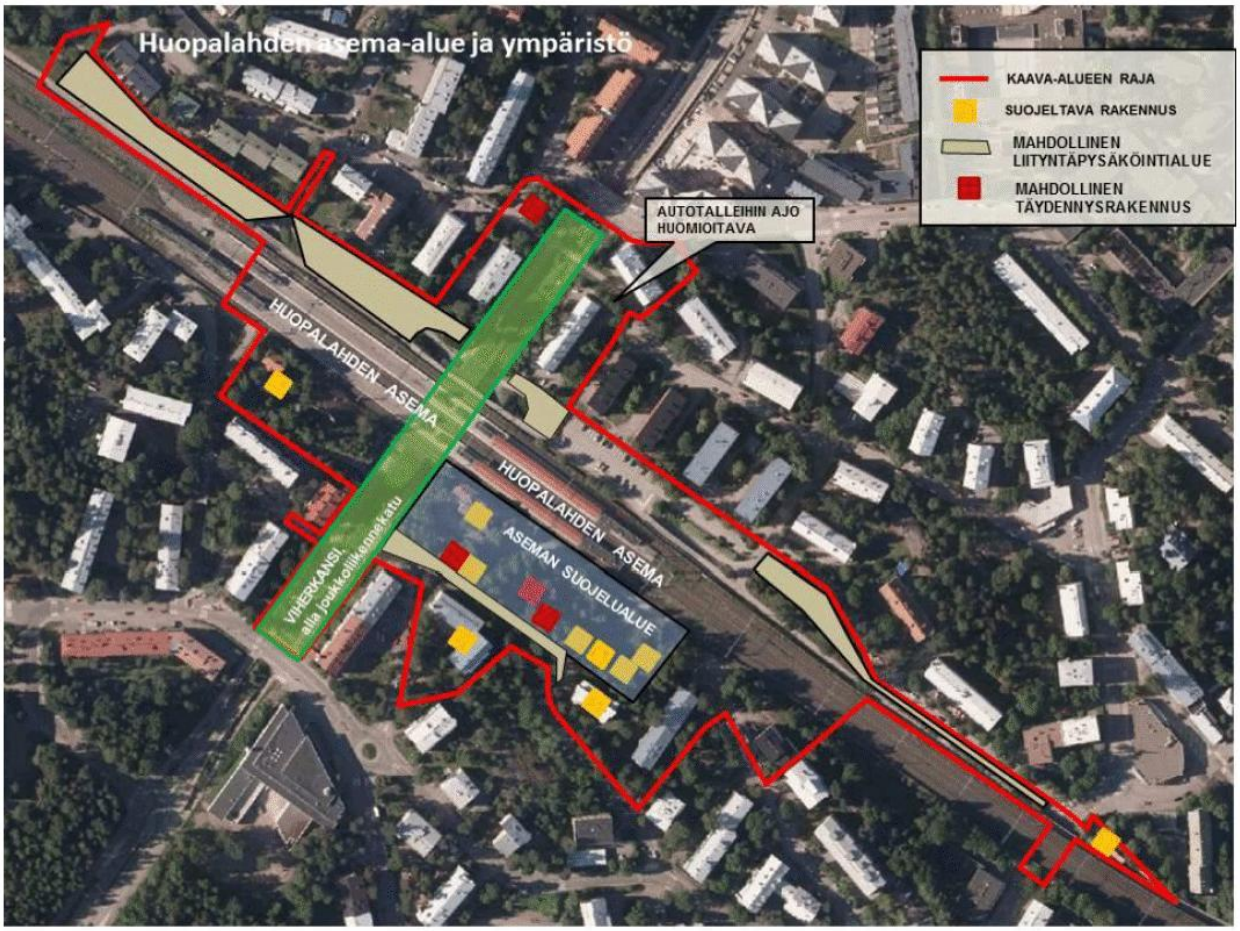
Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**2,2463**	**100,0**	**1755**	**0,08**	**0,0000**	**1755**
A yhteensä	0,7811	34,8	1755	0,22	0,7811	1755
A			440			440
A/s	0,7811	100,0	1315	0,17	0,7811	1315
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,3887	17,3			0,0942	
VP	0,3887	100,0			0,0942	
R yhteensä						
L yhteensä	1,0765	47,9			-0,8753	
L					-0,2748	
Kadut	0,2058	19,1			-0,1392	
Joukkol.kadut	0,7177	66,7			0,7177	
Katuauk./torit	0,0563	5,2			0,0563	
Kev.liik.kadut	0,0967	9,0			0,0967	
LR					-1,3320	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**10**	**1315**	**10**	**1315**
Asemakaava	10	1315	10	1315

HUOPALAHDEN ASEMA-ALUEEN JA YMPÄRISTÖN SUUNNITTELU KÄYNNISTYY

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA



Suunnittelun tavoitteet ja alue

Alueen suunnittelu on tullut ajankohtaiseksi, koska Huopalahden vanha asemarakennus ja muut asema-alueeseen kuuluneet rakennukset on myyty yksityisille yhtiöille ja henkilöille, joiden tarkoituksena on muuttaa rakennukset lähiympäristöineen asumiseen sekä asemahalli juhlatilaksi.

Tavoitteena on, että asemaan kuuluneet rakennukset suojellaan ja alueista muodostetaan osa Etelä-Haagan asuntoaluetta kuitenkin siten, että aseman saavutettavuus ja alueiden historialliset ja kaupunkikuvalliset arvot eivät heikkene.

Suunnittelutyön yhteydessä tutkitaan mahdollisuuksia osoittaa Huopalahden aseman läheisyyteen autojen ja polkupyörien liityntäpysäköintipaikkoja sekä pienehköä täydentävää asuntorakentamista.

Lisäksi kaavahankkeen tarkoituksena on kirjata nykytilanne Eliel Saarisen tien joukkoliikennekadun ja maisemakannen ja Tunnelitien tunnelin osalta sekä osoittaa suojelumerkinnät niille rakennuksille, jotka Haagan rakennukset ja arvotus -raportissa on esitetty suojeltaviksi.

Suunnittelualueeseen kuuluu myös asuinkerrostalotontti 29057/1 (Arturi Kanniston tie 11 - Laajasuontie 34), jonka omistaja on tehnyt aloitteen rakennuksen autotalleille ajon helpottamiseksi.

Valmistelun eteneminen

Kaupunkisuunnitteluvirasto laatii alueelle asemakaavan muutosehdotuksen tämän osallistumis- ja arviointisuunnitelman tavoitteiden sekä osallisilta, viranomaisilta ja asiantuntijoilta saadun palautteen pohjalta. Asemakaavan muutosehdotus esitellään kaupunkisuunnittelulautakunnalle syksyllä 2015, joten kaupunginvaltuusto voi hyväksyä kaavan arviolta aikaisintaan 2016.

Osallistuminen ja aineistot

Huopalahden asema-alueen ja ympäristön suunnittelusta järjestetään **asukastapahtuma tiistaina 18.11.2014 klo 17–19** Huopalahden asemalla (Kylätie 25).

Tämä osallistumis- ja arviointisuunnitelma on esillä **17.11.–5.12.2014:**

- kaupunkisuunnitteluvirastossa, Kansakoulukatu 3, 1. krs
- info- ja näyttelytila Laiturilla, Narinkka 2
- kaupungin ilmoitustaululla, Kaupungintalolla, Pohjoisesplanadi 11–13
- www.hel.fi/ksv kohdassa Nähtävänä nyt.

Kirjalliset mielipiteet suunnittelun lähtökohdista pyydetään toimittamaan **viimeistään 5.12.2014** osoitteeseen Helsingin kaupunki, Kirjaamo, Kaupunkisuunnitteluvirasto, PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI, (käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13), sähköpostilla helsinki.kirjaamo@hel.fi. Mielipiteen voi kertoa myös suullisesti kaavan valmistelijalle.

Asunto-osakeyhtiöiden osakkaille ja asukkaille kirjeet toimitetaan isännöitsijöiden välityksellä.

Asemakaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta tiedotetaan kuulutuksella, joka julkaistaan Helsingin Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa ja Metrossa sekä verkkosivuilla www.hel.fi/kaavakuulutukset.

Osalliset

Alueen suunnittelussa osallisia ovat alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset sekä seuraavat seurat, yhdistykset ja asiantuntijaviranomaiset:

- alueen asukasyhdistykset Pro Haaga ry ja Pohjois-Haaga-seura ry
- Helsingin seudun kauppakamari ry, Helsingin Yrittäjät
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Museovirasto, Liikennevirasto, Helsingin seudun ympäristöpalvelut/vesihuolto ja Helsingin seudun liikenne HSL
- kaupunginmuseo, kiinteistöviraston tonttiosasto ja tilakeskus, rakennusvalvontavirasto, rakennusvirasto, pelastuslaitos, Helsingin Energia.

Vaikutusten arviointi

Kaupunkisuunnitteluviraston asiantuntijat arvioivat kaavan toteuttamisen vaikutuksia muun muassa ihmisten elinoloihin, kaupunkikuvaan, maisemaan, talouteen, kulttuuriperintöön ja liikenteeseen.

Suunnittelun taustatietoa

Aloitteet

Kaavamuutos on tullut vireille kaupunkisuunnitteluviraston sekä asema-alueen maanomistajan hakemuksesta ja asuinkerrostalotontin 29057/1 (Artturi Kanniston tie 11 - Laajasuontie 34) omistajan kunnan jäsenenä tekemästä aloitteesta johtuen.

Maanomistus

Alueen omistavat kaupunki ja yksityiset maanomistajat.

Voimassa olevat asemakaavat

Alueella on voimassa useita asemakaavoja 1950–70-luvuilta. Kaavoissa rata- ja asema-alue ovat rautatie- ja liikennealuetta. Tontit on merkitty asunto- tai asuinliiketonteiksi. Lisäksi alueella on kapeita puistoalueita Eliel Saarisen tien, Orapihlajatien ja Kylätien varrella.

Kaavoissa ei ole suojelumääräyksiä.

Muut suunnitelmat, selvitykset ja päätökset

Huopalahden asema on valtakunnallisesti merkittävistä asema-alueista solmitun rautatiesopimuksen tarkoittama kohde (YM:n päätös 2/562/96 9.12.1998). Asema sisältyy myös Museoviraston inventointiin valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY 2009), joka on vahvistettu noudatettavaksi valtioneuvoston päätöksellä 22.12.2009.

Pääosa alueesta on ollut rakennuskiellossa 13.11.1996 lähtien asemakaavamuutosten laatimisen vuoksi. Alueelle on kaupunkisuunnittelulautakunta 16.4.1998 hyväksynyt Etelä-Haagan kaavoitusperiaatteet, Haagan viheralueet – kaupunkirakenteen tiivistämisen reunaehdot, (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1999:1) sekä Haagan rakennukset ja arvotus -selvityksen (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1998:4) ohjeellisina noudatettaviksi alueen asemakaavan muutosehdotuksia laadittaessa. Päätösten mukaan alueen arvokas rakennettu ja luonnon ympäristö suojellaan ja muille alueille osoitetaan ympäristöön sopivaa täydennysrakentamista.

Haagan rakennukset ja arvotus -selvityksessä on asema-alueen ja siihen liittyvien alueiden (Kylätie 27 ja Tunnelitie 3) rakennukset arvioitu 1. luokan suojelukohteiksi historiallisen ja ympäristöllisen arvonsa sekä asema- ja asuinrakennukset myös arkkitehtonisen arvonsa vuoksi. Asemapuutarhan on todettu olevan myös merkittävä ympäristö.

Asuinkerrostaloilla Kylätie 23, Kylätie 28 ja Artturi Kanniston tie 10 on todettu olevan arkkitehtonista tai ympäristöllistä arvoa sekä Haagan urheilutiellä ja Eliel Saarisen tiellä merkittävyyttä katutiloina.

Lisätiedot

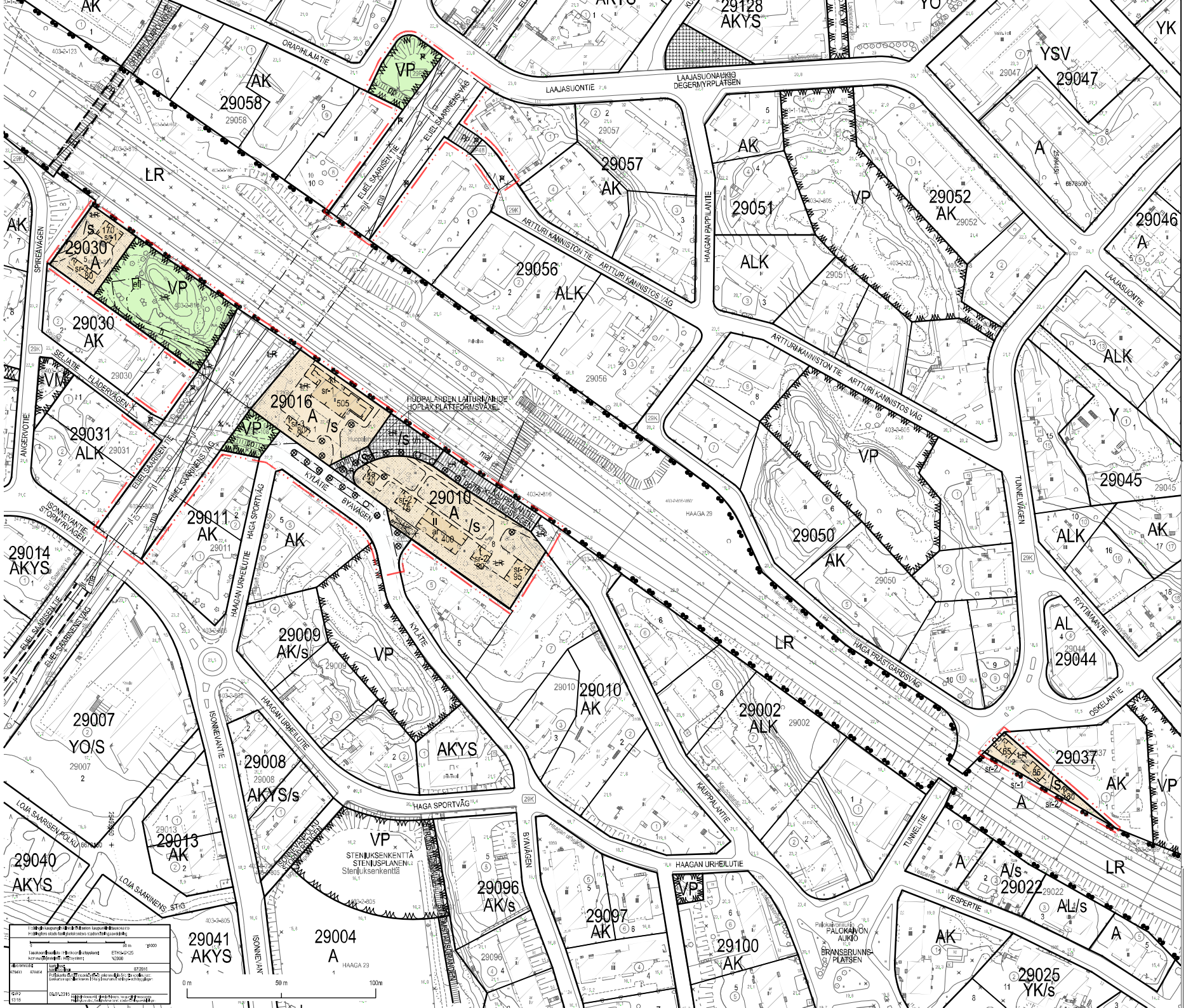
Päivi Sarmaja, puh. (09) 310 37279, paivi.sarmaja@hel.fi
arkkitehti, kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto

Leena Makkonen, puh. (09) 310 37262, leena.makkonen@hel.fi
arkkitehti TkT, kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto

Taina Toivanen, puh. (09) 310 37280, taina.toivanen@hel.fi
vs. liikenneinsinööri, kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto.

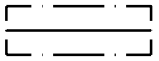
Ilmakuva
Huopalahden asema ympäristöineen
Kaava-alueen 12392 rajaus

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto
Läntinen toimisto



LAAJASUONTIE
LAAJASUONAUKIO
DEGERMYRPLATSEN
ORAPIHLAJATIE
ELIEL SAARISEN TIE
ELIEL SAARINENS VÄG
ARTTURI KANNISTON TIE
ARTTURI KANNISTOS VÄG
HAAGAN PAPPILANTIE
SPIREAVÄGEN
SELJATIE
FLÄDERVÄGEN
ANGERVOTIE
ISONNEVANTIE
STORMYRVÄGEN
HAGA SPORTVÄG
HAAGAN URHEILUTIE
KYLÄTIE
BYAVÄGEN
KAUPPALANTIE
HAGA PRÄSTGÅRDSVÄG
TUNNELVÄGEN
RYYTIMAANTIE
OSKELANTIE
TUNNELITIE
VESPERTIE
LOJA SAARISEN POLKU
LOJA SAARINENS STIG
HUOPALAHDEN LAITURIVÄHDE
HOPLAX PLATTFORMSVÄXEL
STENJUKSENKENTTÄ
STENJUSPLANEN
Stenjuksenkenttä
PALOKAIVON AUKIO
BRANSBRUNNS-PLATSEN
HAAGA 29
29058
29057
29051
29052
29046
29030
29016
29031
29011
29010
29050
29045
29014
29009
29007
29008
29002
29044
29037
29013
29040
29041
29004
29096
29097
29100
29022
29025
29128
29047
0 m
50 m
100m

	ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET	DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER
A	Asuinrakennusten korttelialue.	Kvartersområde för bostadshus.
VP	Puisto.	Park.
	2 metriä kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	Linje 2 meter utanför planområdets gräns.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
	Osa-alueen raja.	Gräns för delområde.
	Ohjeellinen tontin raja.	Riktgivande tomtgräns.
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	Riktgivande gräns för område eller del av område.
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
29016	Korttelin numero.	Kvartersnummer.
1	Ohjeellisen tontin numero.	Nummer på riktgivande tomt.
KYLÄTIE	Kadun tai katuaukion nimi.	Namn på gata eller öppen plats.
400	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
II	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
ar	Rakennusala, jolle saa sijoittaa asuinrakennuksen. Rakennus voi olla uudisrakennus tai muualta siirrettävä rakennus. Rakennuksessa saa olla enintään 5 asuntoa.	Byggnadsyta där ett bostadshus får placeras. Huset kan vara en nybyggnad eller en byggnad som flyttas från annan plats. I byggnaden får finnas högst 5 bostäder.
t	Talousrakennuksen rakennusala.	Byggnadsyta för ekonomibyggnad.
ka	Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa kevytrakenteisen kahvila- tai kioskirakennuksen.	Riktgivande byggnadsyta där ett kafé eller en kiosk med lätt konstruktion får placeras.
et	Yhdyskuntateknistä huoltoa varten varattu alueen osa, jolle saa sijoittaa myös telemaston.	För samhällsteknisk försörjning reserverad del av område, där även telemast får placeras.

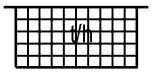


Rakennuksen harjan suuntaa osoittava viiva.

Linje som anger takåsens riktning.

Katu.

Gata.

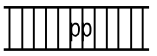


Katuaukio, jolla tontille ajo ja huoltoajo on sallittu ja jolle voidaan sijoittaa polkupyörien liityntäpysäköintiä.

Öppen plats där infart till tomt och servicetrafik är tillåten och där anslutningsparkering för cyklar får placeras.

Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu, jolla tontille ajo ja huoltoajo on sallittu.

Gata reserverad för allmän gång- och cykeltrafik där infart till tomt och servicetrafik är tillåten.



Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.

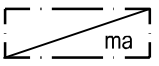
Gata reserverad för allmän gång- och cykeltrafik.

Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.

För allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område.

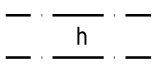
Joukkoliikenteelle varattu katu.

Gata reserverad för kollektivtrafik.



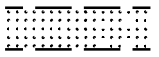
Maanalainen joukkoliikenteelle varattu katutunneli, johon voidaan sijoittaa joukkoliikennettä palvelevia toimintoja aputiloineen.

Underjordiskt utrymme reserverat för kollektivtrafik där funktioner som betjänar kollektivtrafiken och deras hjälputrymmen får placeras.



Alueen sisäiselle huoltoliikenteelle varattu alueen osa.

För områdets interna servicetrafik reserverad del av område.



Ohjeellinen istutettava alueen osa.

Riktgivande gräns för område som ska planteras..

Säilytettävä puu.

Träd som ska skyddas.

Istutettava puu.

Träd som ska planteras.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

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

/s

Alue, jolla ympäristö säilytetään. Aluetta tulee käyttää, hoitaa ja kunnostaa siten, että sen kulttuurihistoriallinen arvo säilyy.
Nk. asemapuiston alueelle (tontit 29010/8 ja 29016/1 sekä Huopalahden laiturivaihde- nimiset katu- ja katuaukioalueet) tulee laatia puutarhahistorialliseen selvitykseen perustuva kunnostus- ja hoitosuunnitelma.

Del av område där miljön bevaras. Området ska användas, vårdas och renoveras så att dess kulturhistoriska värde bibehålls.
På s.k. stationsparkens (tomter 29010/8 och 29016/1 samt gata och öppen plats med namnet Hoplax plattformsväxel) område ska uppgöras en renoverings- och skötselplan som baserar sig på en trädgårdshistorisk utredning.

Alueen avoimuus tulee säilyttää. Osa-alueita ei saa rajata kiintein aidoin, pensasaitoja voidaan käyttää harkitusti. Tontinrajat, jotka ovat rautatiealuetta tai Kylätien, Kauppalantien, Eliel Saarisen tien, Angervotien tai Tunnelitien katualuetta vasten tai katuaukion länsireunalla, voidaan rajata perinteiseen asemamiljööseen sopivalla, visuaalisesti keveällä aidalla.

Områdets öppenhet ska bevaras. Delområdena får inte avgränsas med fasta staket, häckar kan användas där det anses motiverat. Tomtgränser mot järnvägsområdet eller mot gatuområden vid Byavägen, Köpingsvägen, Eliel Saarinens vägen, Spireavägen eller Tunnelvägen eller längs den öppna platsens västra sida får avgränsas med visuellt lätta staket, som passar sig till den traditionella stadsmiljön.

Alueella olevat merkittävät puut ja pensaat tulee säilyttää ja tarvittaessa uudistaa siten, että niiden merkitys ympäristölle säilyy. Täydentävät istutukset tulee tehdä perinteistä asemamiljöötä kunnioittaen ja sen lajivalikoimaa hyödyntäen.

Områdets betydande träd och buskar ska bevaras och vid behov förnyas så att deras betydelse för miljön bibehålls. Kompletterande planteringar ska utföras med hänsyn till den traditionella stationsmiljön och med utnyttjande av dess växturval.

Aluetta ei saa asfaltoida. Pysäköintipaikat ja ajoväylät tulee toteuttaa kivituhkapintaisina. Alueiden jäsentämiseen voidaan käyttää luonnonkiveystä.

Området får inte asfalteras. Parkeringsplatser och körvägar ska beläggas med stenaska. Områdena kan indelas med användning av natursten.

Pihoilla, katuaukiolla sekä jalankululle ja polkupyöräilylle varatuilla kaduilla tulee käyttää yhteensopivia, vähäeleisiä sekä perinteistä asemamiljöötä kunnioittavia puistovalaisimia.

På gårdar och öppen plats samt gator reserverade för gång- och cykeltrafik ska användas enhetlig, okonstlad parkbelysning med hänsyn till den traditionella stationsmiljön.

sr-1

Kulttuurihistoriallisesti, kaupunkikuvallisesti ja rakennustaiteellisesti huomattavan arvokas rakennus.

Kulturhistoriskt, stadsbildsmässigt och arkitektoniskt anmärkningsvärd värdefull byggnad.

Rakennusta tai sen osaa ei saa purkaa eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus-, muutos- tai lisärakentamistöitä, jotka heikentävät rakennuksen kulttuurihistoriallisia, kaupunkikuvallisia tai rakennustaiteellisia arvoja tai muuttavat arkkitehtuurin ominaispiirteitä. Rakennuksen sisätiloissa korjaamisen lähtökohtana tulee olla alkuperäisen huonejaon sekä kiinteän sisustuksen yksityiskohtien säilyttäminen. Mikäli alkuperäisiä rakennusosia joudutaan uusimaan, tulee se tehdä alkuperäistoteutuksen mukaisesti.

Byggnaden eller delar av den får inte rivas och i den får inte heller utföras sådana reparations-, ändrings- eller tillbyggnadsarbeten, som försvagar byggnadens kulturhistoriska, stadsbildsmässiga eller arkitektoniska värde eller ändrar byggnadens arkitektoniska särdrag. I byggnadens interiör ska utgångspunkten för reparationsarbeten vara den ursprungliga rumsindelningen och bevarandet av den fasta inredningens detaljer. Ifall ursprungliga byggnadsdelar måste förnyas, ska det ske i enlighet med det ursprungliga utförandet.

Tonteilla 29010/8 ja 29016/1 tulee rakennusta ja sen pihapiiriä hoitaa osana asemapuistoa ja käyttää siten, että niiden kulttuurihistoriallinen ominaisluonne säilyy.

På tomterna 29010/8 och 29016/1 ska byggnaden och dess gårdsmiljö vårdas som delar av stationsparken och användas så att deras kulturhistoriska särdrag bibehålls.

sr-2

Kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus.

Kulturhistoriskt och stadsbildsmässigt värdefull byggnad.

Rakennusta tai sen osaa ei saa purkaa eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus-, muutos- tai lisärakentamistöitä, jotka muuttavat sen arkkitehtuurin ominaispiirteitä. Mikäli alkuperäisiä rakennusosia joudutaan uusimaan, tulee se tehdä alkuperäistoteutuksen mukaisesti.

Byggnaden eller delar av den får inte rivas och i den får inte heller utföras sådana reparations-, ändrings- eller tillbyggnadsarbeten, som ändrar dess arkitektoniska särdrag. Ifall ursprungliga byggnadsdelar måste förnyas, ska det ske i enlighet med det ursprungliga utförandet.

Tontilla 29010/8 tulee rakennusta ja sen pihapiiriä hoitaa osana asemapuistoa ja käyttää siten, että niiden kulttuurihistoriallinen ominaisluonne säilyy.

På tomten 29010/8 ska byggnaden och dess gårdsmiljö vårdas som delar av stationsparken och användas så att deras kulturhistoriska särdrag bibehålls.

sr-3

Kulttuurihistoriallisesti ja aluekokonaisuuden kannalta arvokas talousrakennus.

Kulturhistoriskt och för områdets helhet värdefull ekonomibyggnad.

Rakennus tulee ensisijaisesti säilyttää. Rakennuksessa ei saa tehdä sellaisia korjaus-, muutos- tai lisärakentamistöitä, jotka muuttavat sen arkkitehtuurin ominaispiirteitä. Mikäli rakennus tuhoutuu tai joudutaan pakottavista syistä purkamaan, voidaan sen tilalle rakentaa uusi talousrakennus. Rakennukseen voidaan sijoittaa asumista palvelevien aputilojen lisäksi työ- ja harrastetiloja.

Byggnaden ska i första hand bevaras. I byggnaden får inte utföras sådana reparations-, ändrings- eller tillbyggnadsarbeten, som ändrar byggnadens arkitektoniska särdrag. Ifall byggnaden förstörs eller av tvingande skäl måste rivas, kan en ny ekonomibyggnad byggas på dess plats. I byggnaden kan utöver hjälputrymmen som betjänar boendet placeras arbets- och hobbyutrymmen.

A-KORTTELIALUE

Uudisrakennusten ja muualta siirrettävien rakennusten tulee arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan, kattomuodoiltaan ja väritykseltään sopia olemassa olevaan rakennuskantaan ja miljööseen sekä olla kooltaan ja ulkoasultaan vanhalle asemarakennukselle alisteisia.

Tontilla 29016/1 voidaan vanhan asemarakennuksen ensimmäiseen kerrokseen sijoittaa juhlatiloja.

KATUAUKIO

Katuaukio tulee rakentaa korkeatasoisesti sekä jäsentää luonnonkiveyksin tai maatiilellä. Aukiota ei saa asfaltoida, pintamateriaalina tulee käyttää luonnonkiveä ja kivituhkaa. Aukion radanpuoleinen sekä asemarakennuksen puoleinen reuna tulee rajata viereisistä alueista esimerkiksi matalalla luonnonkivimuurilla, pensasistutuksilla tai hedelmäpuuriveillä. Istutukset tulee tehdä perinteistä asemamiljöötä kunnioittaen ja sen lajivalikoimaa hyödyntäen. Asemalaiturilta asemapuistoon avautuvaa näkymää ei saa peittää.

YLEISELLE JALANKULULLE JA POLKUPYÖRÄILYLLE VARATTU KATU

Katu tulee varustaa portailla sekä luiskalla, jonka kautta pääsee esteettömästi viereiseltä katuaukiolta rautatien alikulkuun. Portaat ja luiska tulee rakentaa korkeatasoisesti ja rajata asuinrakennusten korttelialueesta luonnonkivisellä tukimuurilla sekä perinteiseen asemamiljööseen sopivilla istutuksilla.

JOUKKOLIIKENTEELLE VARATTU KATUTUNNELI

Tunnelin kohdalla ei saa suorittaa kaivua tai louhintaa siten, että siitä aiheutuu tunnelille haittaa. Tunneli tulee kattaa viherkatolla. Katolle sijoitettavien rakennelmien ja laitteiden tulee sopia ympäristöön ja olemassa oleviin rakennelmiin katolla. Rakennelmien ja laitteiden tulee sijaita vähintään 40 metrin päässä rautatiealueesta. Katutunnelin suunnittelussa tulee huomioida Helsingin kaupungin rakennusviraston laatimat "Yleisten alueiden alle tehtävien rakenteiden suunnitteluohjeet".

AUTOPAIKKOJEN VÄHIMMÄISMÄÄRÄT:

- asunnot: 1 ap / 140 k-m²
- juhlatilat: 1 ap / 100 k-m²
- kahvilat ja ravintolat: 1 ap / 120 k-m²
- näyttelytilat: 1 ap / 160 k-m²

Lisäksi tulee varata asukkaiden vieraspysäköintiin 1 ap / 1000 k-m²

POLKUPYÖRÄPAIKKOJEN VÄHIMMÄISMÄÄRÄT:

- 1 pp / 30 k-m²

Tällä asemakaava-alueella korttelialueelle on laadittava erillinen tonttijako.

A-KVARTERSOMRÅDE

Nybyggnader och byggnader som flyttats från annan plats ska till sin arkitektur, material, takform och färg anpassas till det befintliga byggnadsbeståndet och den existerande miljön samt underkasta sig stationsbyggnaden till sin storlek och utformning.

På tomten 29016/1 kan placeras festutrymmen i stationsbyggnadens första våning.

ÖPPEN PLATS

Den öppna platsen ska byggas med hög standard och indelas med användning av natursten eller jordtegel. Platsen får inte asfalteras, beläggningen ska vara natursten och stenaska. Platsen ska på järnvägens och stationsbyggnadens sida avgränsas från de bredvidliggande områdena till exempel med en låg mur av natursten, med buskplanteringar eller med rader av fruktträd. Planteringarna ska utföras med hänsyn till den traditionella stationsmiljön och med

mot stationsparken får inte skymmas.

GATA RESERVERAD FÖR ALLMÄN GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Gatan ska förses med trappor och en tillgänglig ramp från den öppna platsen till järnvägsundergången. Trapporna och rampen ska byggas med hög standard och de ska avgränsas från kvartersområdet för bostadsbyggnader med en stödmur i natursten och planteringar som passar i den traditionella stationsmiljön.

GATUTUNNEL RESERVERAD FÖR KOLLEKTIVTRAFIK

Invid tunneln får inte utföras sådan grävning eller sprängning som förorsakar skador på tunneln. Tunneln ska täckas med gröntak. Konstruktioner och installationer som placeras på taket ska anpassas till omgivningen och de existerande konstruktionerna på taket. Konstruktioner och installationer ska placeras på minst 40 meters avstånd från järnvägsområdet. Vid planeringen av tunneln ska Helsingfors stadsbyggnadskontors anvisning "Planeringsinstruktioner för konstruktioner under allmänna områden" iakttas.

MINIMIANTAL BILPLATSER:

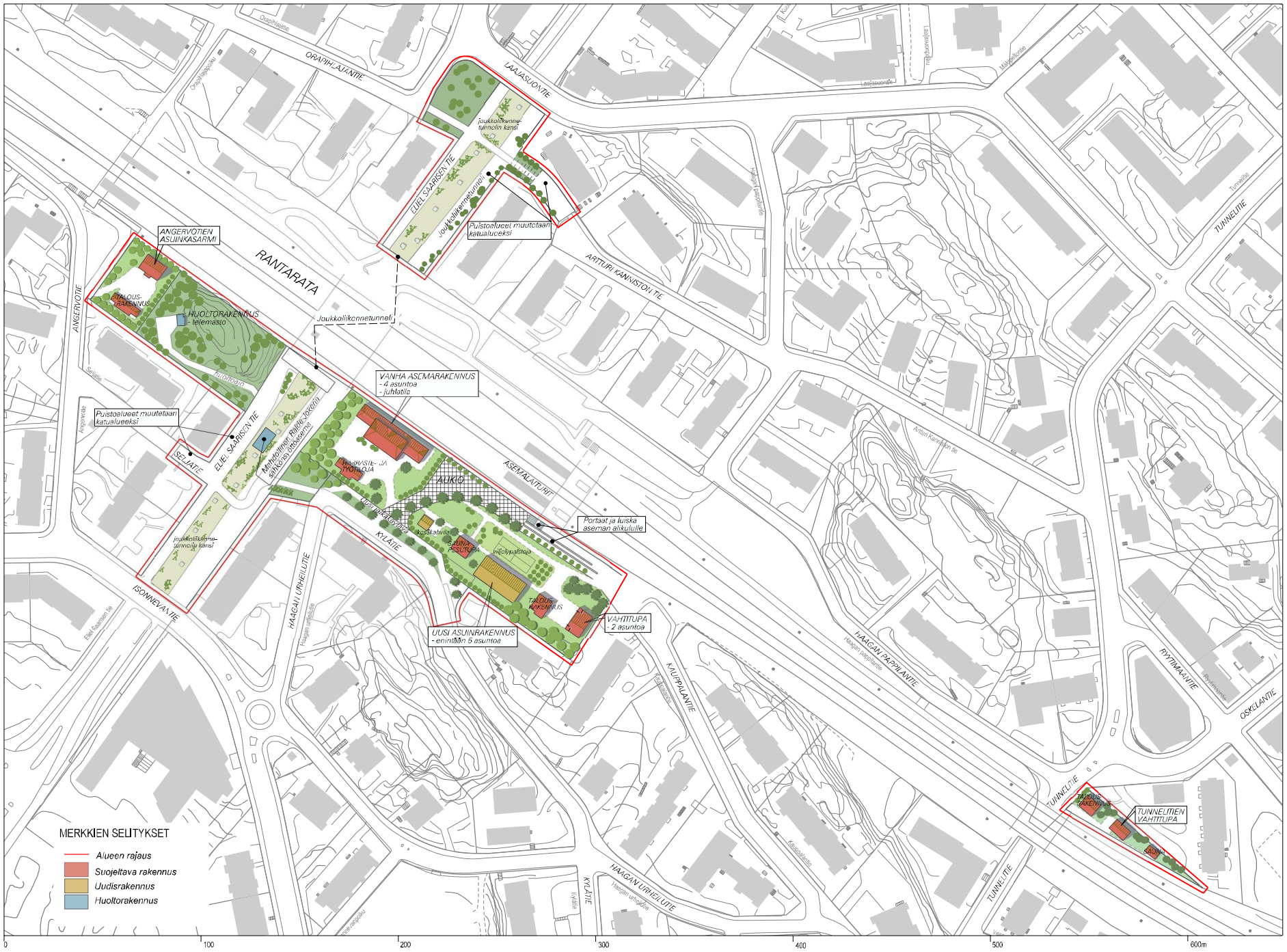
- bostäder: 1 bp / 140 m² vy
- festutrymmen: 1 bp / 100 m² vy
- kaféer och restauranger: 1 bp / 120 m² vy
- utställningsutrymmen: 1 bp / 160 m² vy.

Ytterligare reserveras 1 bp / 1000 m² vy för invånarnas gästparkering.

MINIMIANTAL CYKELPARKERINGSPLATSER:

- 30 cp / 30 m² vy

På detta detaljplaneområde ska för kvartersområdena utarbetas en separat tomtindelning.

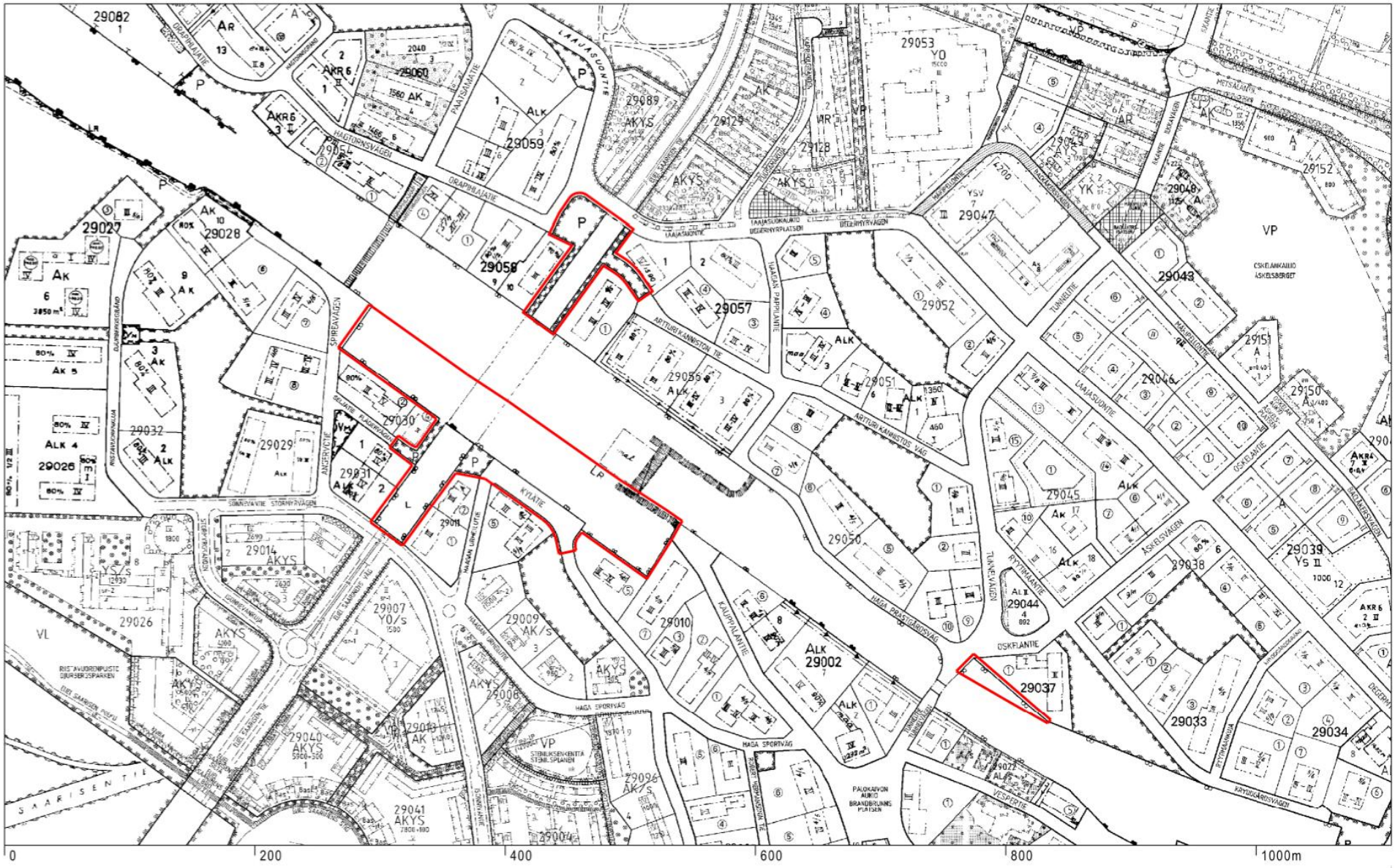


HAVAINNEKUVA

Huopalahden asema ympäristöineen

Kslk 15.3.2016, 4.10.2016 / 12392

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto / Läntinen toimisto
Nina Välkepinta-Lehtinen, Marketta Takamäki



Ote voimassa olevista asemakaavoista
Huopalahden asema ympäristöineen
Kartta on eri korkeusjärjestelmässä kuin asemakaavan muutos

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto
Läntinen toimisto

MUSEOVIRASTO

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY

Helsinki
Huopalahden rautatieasema

Kuvaus
Huopalahden rautatieasema on edustava, pääkaupunkiseudulle rautatien varteen syntyneen ja nopeasti kasvaneen alkuaan huvilapainotteisen taajaväkisen yhdyskunnan asema-alue 1920-luvun asemarakennuksineen.

Huopalahden rautatieaseman kokonaisuuteen kuuluu 1920-luvun alussa rakennettu, jugend-henkinen rautatieasema, tyypillinen vahtitupa talousrakennuksineen radan rakentamisvaiheesta 1900-luvun alusta sekä asemapuisto.

Asema-alueen rakennukset ovat harvoja jäljellä olevia Haagan taajaväkisen yhdyskunnan ja Huopalahden kunnan aikaisia rakennuksia Huopalahdessa. Kaksikerroksinen jugendasema on rakennettu III luokan asemaksi 1920-luvun alussa, kun kasvavan esikaupunkialueen pysäkki on korvattu asemalla asukasluvun ja liikennemäärien kasvettua. Vanhasta pysäkkivaiheesta 1900-luvun alusta on säilynyt tyypillinen yksinkertainen vahtitupa talousrakennuksineen asema-alueen eteläreunalla. Vahtitupa on ainoa tyyppinsä edustaja Helsingin kaupungin alueella.

Historia
Huopalahteen tuli 1902 Helsinki-Karjaa radan pysäkki ja ensimmäinen asema rakennettiin samana vuonna Bruno Granholmin suunnitelmin. Alueen asukasmäärän kasvaessa siitä muodostettiin taajaväkinen yhdyskunta Helsingin pitäjään 1906. Liikennemäärä kasvoi esikaupungin laajentuessa ja Huopalahden laiturivaihde muutettiin 1920 III luokan asemaksi. Uuden asemarakennuksen suunnitteli Thure Hellström 1914 ja asema valmistui 1921.

Lisätietoa
Sirkka Valanto, Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920- Museovirasto, rakennushistorian osasto. Julkaisu 11/1982.

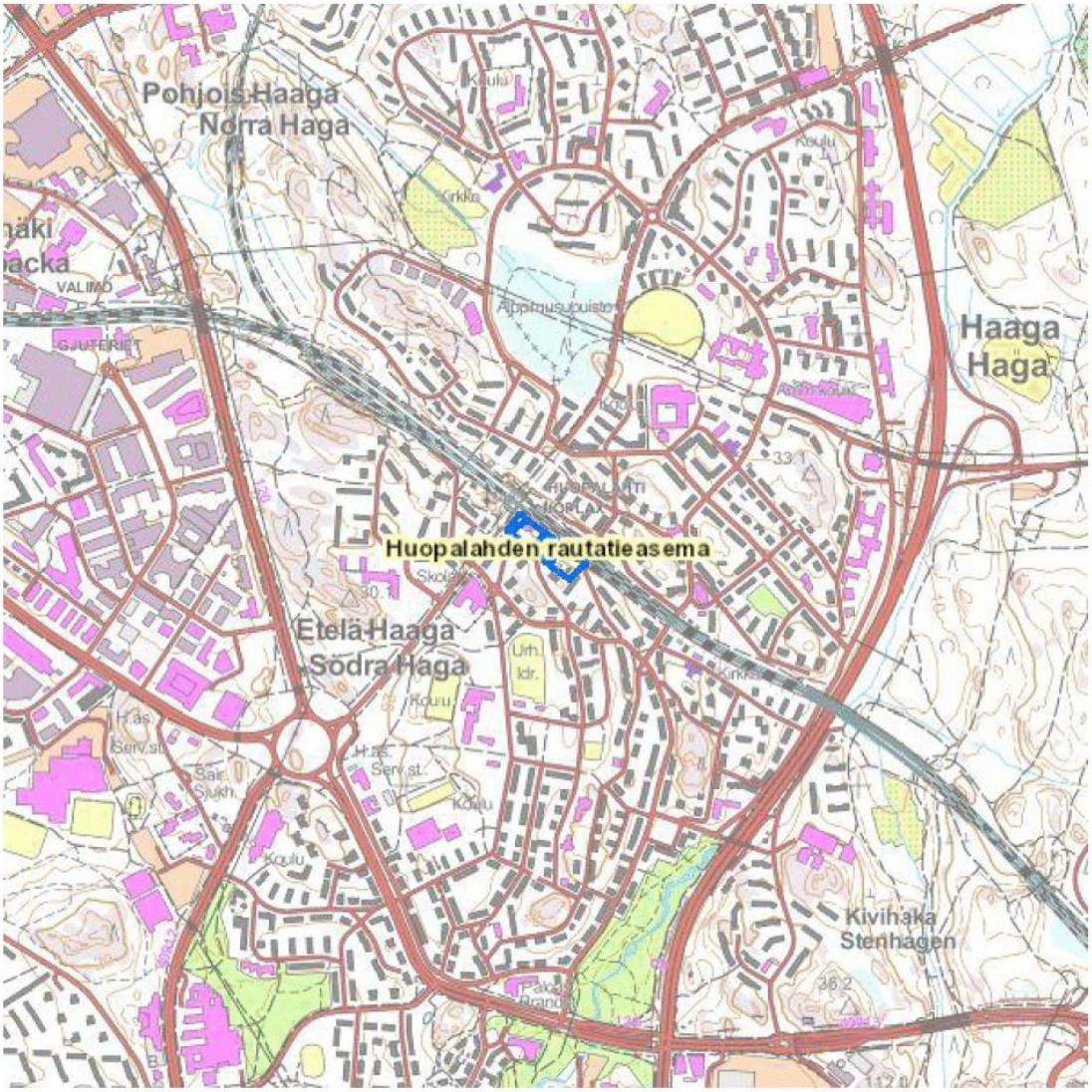
Sirkka Valanto, Rautateiden arkkitehtuuri. Asemarakennuksia 1857-1941. Suomen rakennustaiteen museo 1984.

Sopimus valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta (YM, päätös 9.12.1998 diarionro 2/562/96).

julkaisupäivämäärä 22.12.2009

MUSEOVIRASTO

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY



pohjakartta © Maanmittauslaitos lupanro MML/VIR/MYY/258/08

Kunta: Helsinki
Nimi: Huopalahden rautatieasema

julkaisupäivämäärä 22.12.2009

HUOPALAHDEN ASEMA YMPÄRISTÖINEEN
kuvaliite suojelukohteista

Kylätie 25

Asemarakennus pihapiireineen alikululta päin.

Asemarakennus, n. 1921 (tyyppipiirustus 1914). sr-1.

Asemarakennuksen talousrakennus, n. 1921 (tyyppipiirustus 1914). sr-2.

Sauna-pesutuparakennus, n. 1921 (tyyppipiirustus 1915). sr-2.

Vahtituvan pihapiiri radalta päin.

Vahtitupa, nykyasuun laajennettu n. 1921 (tyyppipiirustukset 1896 ja 1901). sr-1.

Vahtituvan talousrakennus, n. 1901. sr-2.

Vahtituvan maakellari n. 1901. sr-2.

HUOPALAHDEN ASEMA YMPÄRISTÖINEEN
kuvaliite suojelukohteista

Angervotie 7

Angervotien asuinkasarmin pihapiiri Angervotieltä päin.

Angervotien asuinkasarmi, 1914. sr-1.

Asuinkasarmi rautatieltä päin.

Asuinkasarmin talousrakennus, n. 1914. sr-3.

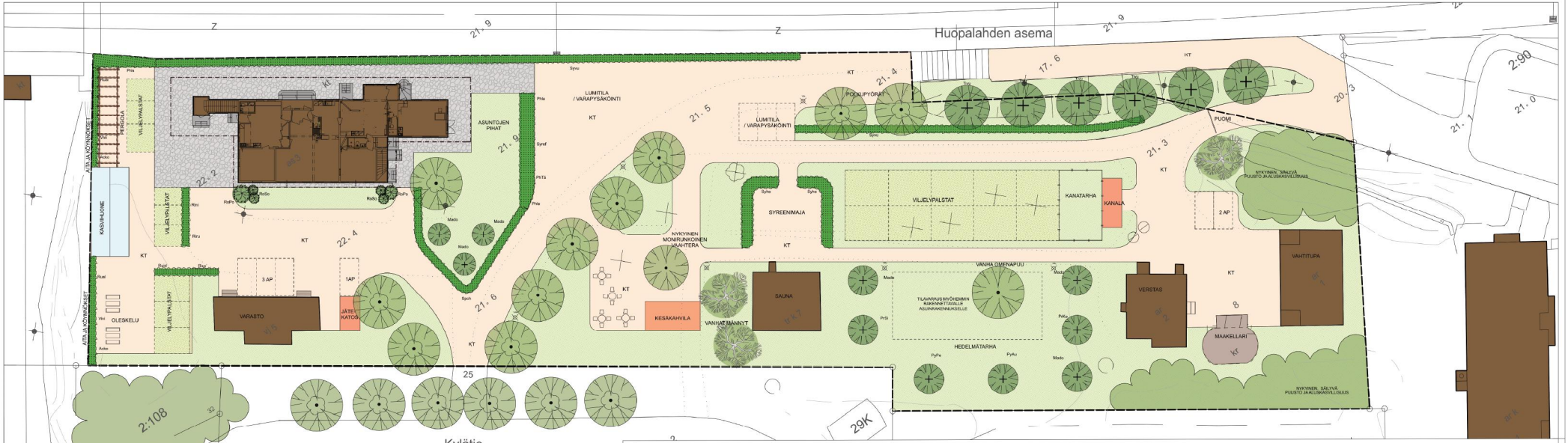
Tunnelitie 3

Tunnelitien vahtituvan pihapiiri Tunnelitieltä päin.

Tunnelitien vahtitupa, 1909. sr-1.

Vahtituvan talousrakennus, n. 1909. sr-2.

Vahtituvan sunarakennus, n. 1909. sr-2.



MERKINNÄT

- SUUNNITTELUALUEEN RAJAUS
- NYKYISET RAKENNUKSET
- UUDET RAKENNUKSET
- KT KIVITUHKA
- MUKULAKIVEYS
- NYKYISET, SÄILYVÄT PUUT
- POISTETTAVAT PUUT
- UUDET, ISTUTETTAVAT PUUT
- PENSASISTUTUS
- YKSITTÄISPENSAS, vapaasti kasvavat pensaat
- VILJELYPALSTAT
- NURMI

0 5 10 15

KASVILUETTELO

PUUT

Tivu	Tilia vulgaris, puistolehmus
Mado	Malus domestica, omenapuu
PrSi	Prunus domestica `Sinikka`, luumupuu
PrKo	Prunus domestica `Komet`, luumupuu
PyAu	Pyrus domestica `Aunen päärynä`, päärynäpuu
PyPe	Pyrus domestica `Pepi`, päärynäpuu

PENSAAT

Prin	Prunus domestica ssp. insititia, kriikuna
Phle	Philadelphus lemoinei, pikkujasmike
Rini	Ribes nigra, mustaherukka
Riru	Ribes rubrum, punaherukka
Riuv	Ribes uva-crispa, karviainen
RoPo	Rosa `Popplus`, suviruusu
RoSo	Rosa Rugosa-ryhmä `Sointu`, tarhakurtturuusu
Ruid	Rubus idaeus, puutarhavadelma
Spch	Spiraea chamaedrifolia, idänvirpiangervo
Syvu	Syringa vulgaris, pihasyreeni
Syhe	Syringa henryi, puistosyreeni
Syre	Syringa reflexa, nuokkusyreeni

KÖYNNÖKSET

Acko	Actinidia kolomikta `Annikki`, kiinanlaikkuköynnös
Rual	Rubus alleghensis, karhunvadelma
Vivi	Vitis vinifera, viinikköynnös

Kaupunki: 29 Haaga / Kartta/Tila: / Tontti/Rno:	Viranomaisen erikoismerkintöjä varten
Rakennuksen numero: muutos	Piirustuksen numero: pääpiirros / Joukko, nro:
Rakennuspaikan nimi ja osoite: HUOPALAHDEN ASEMA Kylätie 25, 00320 Helsinki	Piirustuksen otsikko: YMPÄRISTÖSUUNNITELMA, VÄRILLINEN / Mittakaava: 1:200
Suunnittelijan nimi, päivämäärä ja allekirjoitus: MA-ARKKITEHDIT HELSINKI/TU 10 A, 00510 HELSINKI PUH. (09) 697 155, FAX. (09) 697 333 8.10.2014 MM/ AKa	Suunnitelmalle, työn numeron ja piirustuksen numero: MARK 1075 - 002 / Muutos

TkT Henri Penttinen, DI Benoît Gouatarbès 9.7.2015

Huopalahden aseman -asuinalue

Tilaaja: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Yhteyshenkilö: Nina Välkepinta-Lehtinen, Asemakaavaosasto, Läntinen toimisto
Tilaus: 28.5.2015

MELU-, TÄRINÄ- JA RUNKOMELUMITTAUKSET

Yhteenveto

Huopalahden asema-alueen vanhoista puurakennuksista osa on asuinkäytössä ja toisia remontoidaan asuttavaan kuntoon. Tätä varten kohteissa suoritettiin mittauksia, joilla selvitettiin muutoksen kohteena oleviin rakennuksiin kantautuvat junaliikenteen aiheuttaman melun äänitasot sekä junaliikenteen mahdollisesti aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat.

Mittaukset suoritettiin viidellä alueella olemassa olevissa rakennuksissa ja niiden piha-alueilla. Mittauskohteet olivat Angervotie 7:n asuinrakennus (A1), Kylätie 25:ssä sijaitseva Huopalahden asemarakennus (A2), alue jolla on varaus asuinrakennukselle (A3), vahtitupa (A4) ja Tunnelitie 3:n asuinrakennus (A5). Angervotie 7 on asuinkäytössä. Muita rakennuksia remontoidaan parhaillaan, eivätkä ne ole tällä hetkellä asuinkäytössä.

Ympäristömelun yleiset ohjearvot oleskelualueilla ovat 55 dB päivällä ja 50 dB yöllä [2]. Mittaustulokset osoittavat, että oleskelualueilla junaliikenteen aiheuttamat päivä- ja yöaikaiset äänitasot alittavat ohjearvot.

Kaikissa mitatuissa kohteissa junaliikenteen sisätiloihin aiheuttamat keskiäänitasot täyttävät Valtioneuvoston päätöksen ohjearvot asuinhuoneiden melutasoista (VNp 993/92). Skaalatut päiväaikaiset (klo 07-22) keskiäänitasot L_{Aeq} ovat välillä 19…23 dB, jotka alittavat VNp:n päiväaikaisen ohjearvon 35 dB. Vastaavasti skaalatut yöaikaiset (klo 22-07) keskiäänitasot L_{Aeq} ovat välillä 12...17 dB, jotka alittavat VNp:n yöaikaisen ohjearvon 30 dB.

Asuinhuoneiden enimmäisäänitasolle ei ole Suomessa annettu ohjearvoa. Uusien asuntojen suunnittelussa on suositeltavaa, että yöaikaan toistuvien melupahtumien esiintyvän melun enimmäisäänitasot eivät ylitä 45 dB nukkumiseen käytetyissä asuinhuoneissa [3]. Huopalahden asemarakennuksessa junaliikenteen ohituksista sisätiloihin kantautuvan melun AS-enimmäisäänitasot L_{ASmax} olivat enintään 46 dB. Korjaustyöt olivat Huopalahden asemarakennuksessa (A2) vielä kesken. Arvio on, että AS-enimmäisäänitasot ovat valmiiksi remontoidussa Huopalahden asemarakennuksessa mitattuja pienempiä. Kaikissa muissa mitatuissa kohteissa vastaavat AS-enimmäisäänitasot L_{ASmax} olivat enintään 41 dB.

Kaikissa mitatuissa kohteissa junaliikenteen sisätiloihin aiheuttamat arvioidut runkomelutasot L_{pASmax} ovat avoradan suositusarvon 35 dB tuntumassa tai tätä pienempiä.

Raide-Jokeri ei tule heikentämään kohteiden melu- tai tärinäolosuhteita.

Junaliikenteen ohiajojen aikaiset mitatut suurimmat tärinäarvot jäävät havaintokynnyksen 0,1 mm/s alle. Rakennusten sisällä esiintyvä tärinä jää selvästi alle vanhojen asuinalueiden tärinäsuositusarvon 0,6 mm/s [6] kaikissa värähtelysuunnissa (x,y,z).

1 Tausta

Huopalahden asema-alueen vanhoista puurakennuksista osa on asuinkäytössä ja toisia remontoidaan asuttavaan kuntoon. Tarkasteltavat kohteet ovat:

- Angervotie 7 asuinrakennus (A1)
- Kylätie 25 Huopalahden aseman asemarakennus (A2) toteutettavat asunnot, varaus yhdelle asuinrakennukselle tontilla (A3) ja vahtitupa (A4)
- Tunnelitie 3 asuinrakennus (A5)

Angervotie 7 on asuinkäytössä. Muita rakennuksia remontoidaan parhaillaan, eivätkä ne ole asuinkäytössä. Aseman ja vahtituvan väliin on myös hahmoteltu mahdollista tulevaa asuinrakennusta.

Kohteissa vallitsevien meluun ja tärinään liittyvien riittävän hyvien asuinolosuhteiden varmistamiseksi kaavoitustyötä varten tehtiin selvitys asuintiloihin kantautuvista junaliikenteen melutasoista sekä runkomelu- ja tärinätasoista.

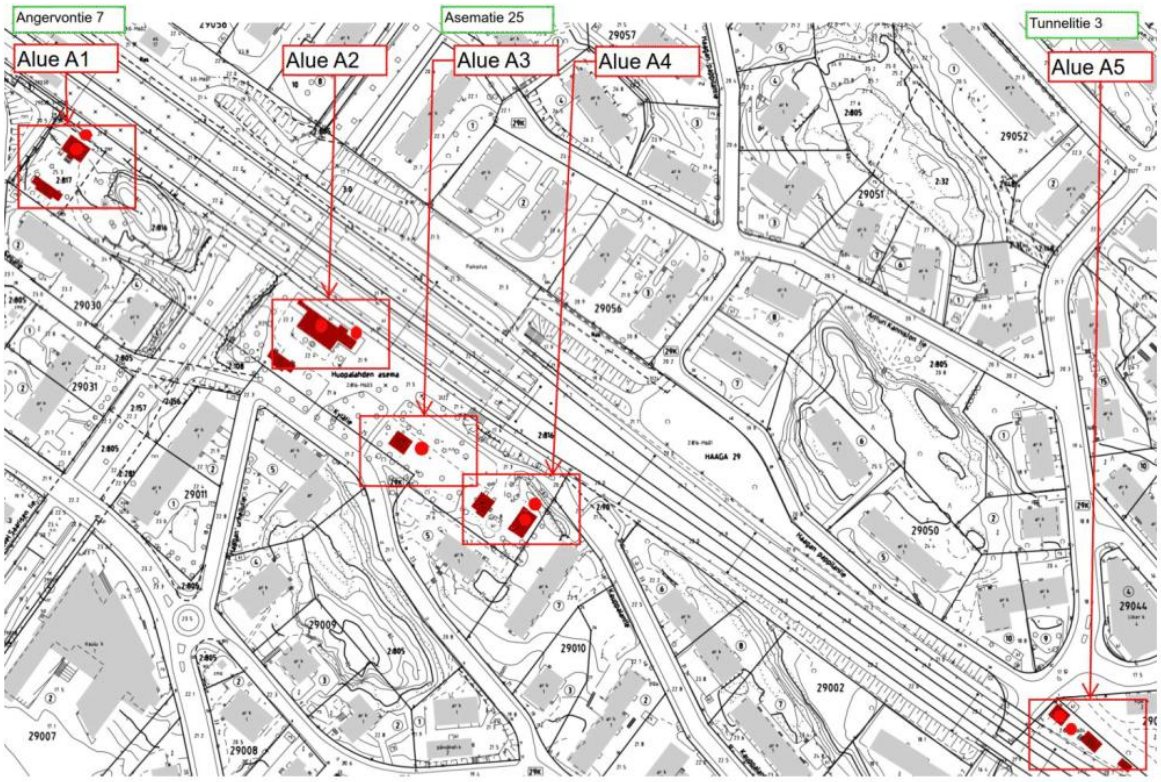
Tieliikenne ei ole kohteiden kannalta merkittävä häiriölähde. Selvityksen johtopäätöksissä huomioidaan myös suunniteltu Raide-Jokeri Eliel Saarisen tiellä.

2 Mittausjärjestelyt

Mittaukset suoritettiin 4.6.2015 klo 9.00-11.15 ja 12.6.2015 klo 13.30-15.15. Mittauksen kesto valittiin junaliikenteen tiheyden mukaan niin, että mitattujen ohiajojen lukumäärä muodostaa tämän tarkastelun kannalta edustavan otoksen. Mittaukset suoritti TkT Henri Penttinen ja DI Liisa Kilpi. 4.6.2015 mittauksissa olivat mukana myös Mikko Roininen ja Saku Peltonen.

Mittaukset tehtiin rakennusten pihoilla ja sisällä asuintiloissa. Mittausalueet ja -pisteiden sijainnit on esitetty *kuvassa 1*. *Liitteessä A* on valokuvia mittauspisteistä. Mittauspisteet ovat tieliikenteen ja junaliikenteen aiheuttaman melun, tärinän ja runkomelun kannalta edustavia. Mikrofonit asetettiin 1,7 m korkeuteen ja kiihtyvyysanturit kiinnitettiin lattiaan.

Junaliikenteen melua ja tärinää mitattiin kussakin kohteessa yhteensä yli 45 ohiajosta, joista n. 15 ohitusta valittiin tarkempaan tarkasteluun. Nämä ohitukset sisälsivät sekä lähijunien että kaukojunien liikennettä.



Kuva 1. Mittausalueet Huopalahden asema-alueella. Mittauspisteet on merkitty punaisilla pisteillä.

3 Mittauslaitteisto ja -menetelmät

Äänipainesignaalit tallennettiin digitaalitallentimilla ja signaalien äänitasot analysoitiin jälkeenpäin tietokoneella. Melun keskiäänitaso L_{Aeq}, AS-enimmäisäänitaso L_{ASmax} ja taajuussisältö määritettiin terssikaistoittain.

Tärinätarkastelua varten kiihtyvyyssignaalista laskettiin W_m-painotettu värähtelynopeus standardin ISO 2631-2 [1] mukaisesti.

Runkomelutarkastelua varten kiihtyvyyssignaalit suodatettiin kuulon herkkyyttä vastaavalla A-taajuuspainotuksella. Muilta osin analyysi tehtiin samalla tavalla kuin tärinätarkastelun tapauksessa.

Äänitasomittalaitteistot kalibroitiin ennen ja jälkeen mittauksia äänitasokalibraattorilla. Mittauksissa ja analyysissä käytetyt laitteet on lueteltu *taulukossa 1*. Äänitasomittalaiteketju (mittari–tallennin–ohjelmisto) täyttää standardin IEC 61672-1 tarkkuusluokan 1 (precision) vaatimukset.

Taulukko 1. Mittaus- ja analyysilaitteisto. Mittausalueet on merkitty (A1…5).

äänitasokalibraattori	Brüel & Kjaer	4231
kiihtyvyysanturit (6) (A1,A2,A4,A5)	Brüel & Kjaer	4370 + esivahvistin
mikrofonivahvistin (A2,A5, sisä)	G.R.A.S	12AA
mikrofoniesivahvistin (A2,A5, sisä)	G.R.A.S.	26AK
kondensaattorimikrofoni (A2,A5, sisä)	G.R.A.S.	40AE
tallennin (A1,A4)	Rion	DA-40
tallennin (A2,A5)	IMC	CronosFlex
äänitasomittari + mikrofoni (A1, sisä)	Brüel & Kjaer	2230 + 4155
äänitasomittari + mikrofoni (A2, ulko)	Brüel & Kjaer	2250 + 4189
äänitasomittari + mikrofoni (A3, ulko)	Brüel & Kjaer	2235 + 4176
äänitasomittari + mikrofoni (A1, A4, ulko)	Brüel & Kjaer	2260 + 4189
äänitasomittari (A5, ulko)	Norsonic	118
kondensaattorimikrofoni (A5, ulko)	G.R.A.S.	40AE
tallennin (A1-A5)	Olympus	LS-5
jälkikäsittelyohjelma	Adobe	Audition CS6 5.0
analyysiohjelma	IMC	Famos Professional 6.3

4 Mittaustulokset

Mittausten tulokset on koottu lukuarvoina *taulukkoon 2*.

Taulukko 2. Mittausalueiden päivä- ja yöaikaiset ulko- ja sisämelutasot, sisämelun AS-enimmäisäänitasot L_{ASmax} [dB], arvioidut runkomelutasot L_{pASmax} [dB] ja värähtelynopeuden suurimmat kokonaisarvot v_{wSmax} [mm/s].

mittaus-	pihamelu		sisämelu			runkomelu	tärinä
alue	$L_{Aeq,07-22}$	$L_{Aeq,22-07}$	$L_{Aeq,\ 07-22}$	$L_{Aeq,22-07}$	L_{ASmax}	[1)] L_{pASmax}	v_{wSmax}
A1	58[2)]	52[2)]	20	14	41	35	0,01
A2	55[2)]	49[2)]	23	17	46	30	0,03
A3	49	42	-	-	-	-	-
A4	33[2)]	27[2)]	20	13	37	29	0,02
A5	52	46	19	12	38	34	0,02

[1)] *arvioitu runkomelutason osuus kokonaismelusta*
[2)] *julkisivuun kohdistuva melutaso*

4.1 Melu

Ohittavien kauko- ja lähijunien ja asemalla pysähtyvän junaliikenteen äänitasojen vaikutukset summattiin yhteen ja tulos skaalattiin ottaen huomioon junien liikennemäärät. Pihamelulle ja sisämelulle laskettiin näin päivä- ja yöaikaiset keskiäänitasot. Sisämelulle laskettiin lisäksi AS-enimmäisäänitasot L_{ASmax}.

4.1.1 Pihamelu

Ympäristömelun yleiset ohjearvot oleskelualueilla ovat 55 dB päivällä ja 50 dB yöllä [2]. Mittaustulokset osoittavat, että oleskelualueilla junaliikenteen aiheuttamat päivä- ja yöaikaiset äänitasot alittavat ohjearvot. Kohteessa A1 mitattujen äänitasojen perusteella lasketut päivä- ja yöaikaiset keskiäänitasot ylittävät ohjearvot, mutta mittauspiste ei ollut varsinaisella oleskelualueella vaan se sijaitsi junaradan puoleisen julkisi-

vun edessä. Tämän kohteen pääasiallinen oleskelualue sijaitsee rakennuksen etelälounaispuolella, jossa päivä- ja yöaikaiset keskiäänitasot todennäköisesti alittavat VNp:n ohjearvot.

4.1.2 Sisämelu

Junaliikenteen aiheuttama melu välittyy kohteiden sisätiloihin kahdella tavalla: julkisivun läpi ilmaäänenä ja runkoäänenä maaperää ja rakennuksen rakenteita pitkin. Sisätiloissa havaittavasta melusta näitä ei pysty aistinvaraisesti erottamaan toisistaan, vaan ne summautuvat yhteen. Sisällä mitatun enimmäisäänitason L_{ASmax} ja värähtelymittausten perusteella on arvioitu runkomelun L_{pASmax} osuus kokonaismelusta. Runkomelutasoille on annettu vain suositusarvoja. Ohjearvojen ja terveyshaittatarkastelun kannalta olisi riittävää, että tarkastellaan kokonaismelua, eikä eroteta julkisivun läpi kantautuvan melun ja runkomelun osuutta toisistaan.

Yksittäisten kaukojunien ohiajojen aiheuttamat lyhytaikaiset keskiäänitasot L_{Aeq} olivat keskimäärin kaikissa kohteissa välillä 32…38 dB ohitusten keskimääräisen keston ollessa 11…16 sekuntia. Yksittäisten ohittavien lähijunien aiheuttamat lyhytaikaiset keskiäänitasot L_{Aeq} olivat keskimäärin 32…36 dB ohitusten keskimääräisen keston ollessa 13…19 sekuntia.

Kaikissa kohteissa mitatut sisämelutasot täyttävät VNp:n asuintilojen ohjearvot. Suurin skaalattu päiväaikainen (klo 07-22) keskiäänitaso L_{Aeq} on 23 dB (mittausalue A2), joka alittaa päiväaikaisen ohjearvon 35 dB [2]. Suurin skaalattu yöaikainen (klo 22-07) keskiäänitaso L_{Aeq} on 17 dB (mittausalue A2), joka alittaa yöaikaisen ohjearvon 30 dB [2].

Hetkellisten toistuvien liikennemelutapahtumien (ohiajot, ylilennot ym.) aiheuttaman melun enimmäisäänitasojen L_{Amax} ei tulisi ylittää 45 dB nukkumiseen käytettävissä asuinhuoneissa [3]. Lääketieteellisten altistus-vastesuhdetutkimusten perusteella vasta tämän enimmäisäänitason säännöllisesti ylittyessä meluvaikutukset alkavat johtaa unihäiriöiden ja mahdollisen terveyshaitan muodostumiseen [4]. Mittausalueella A2 sisätiloihin kantautuvan junaliikenteen kokonaismelun osalta tätä vastaavaa suurin mitattu AS-enimmäisäänitaso L_{ASmax} oli 46 dB. Korjaustyöt olivat rakennuksessa (A2) vielä kesken. Oletetaan, että valmiiksi korjatussa rakennuksessa julkisivun ääneneristävyys paranee hiukan mittausajankohtaan nähden. Lisäksi normaalisti kalustetussa huoneistossa äänitasot ovat yleensä hiukan pienemmät kuin kalustamattomassa. Näistä syistä johtuen arvioimme, että valmiiksi korjatussa rakennuksessa enimmäisäänitasot ovat mitattuja tasoja pienempiä.

Runkomelutason osuus kokonaismelusta arvioitiin mitatuista runkomeluherätetasoista L_{vASmax}. Junaliikenteen sisätiloihin aiheuttamat arvioidut runkomelutasot L_{pASmax} ovat 29…35 dB. Nämä ovat avoradan suositusarvon 35 dB [5] tuntumassa tai tätä pienempiä.

Raide-Jokerin suunniteltu reitti kulkee Eliel Saarisen tietä pitkin. Raide-Jokerin aiheuttama runkomelu saattaa kantautua Huopalahden asemarakennukseen (mittausalue A2). Tämä ei tule merkittävästi vaikuttamaan kohteen päivä- tai yöaikaisiin keskiäänitasoihin. Enimmäisäänitasot eivät todennäköisesti nouse Raide-Jokerin vaikutuksesta vaan jäävät junaliikenteen aiheuttamien enimmäisäänitasoja pienemmiksi. Junaliikenteeseen verrattuna etäisyyttä Raide-Jokerin suunniteltuun raidealueeseen on enemmän ja ajonopeudet ovat pienempiä.

4.2 Tärinä

Mitatuista värähtelysignaaleista analysoitiin mittauspisteissä esiintyvät värähtelynopeudet, jotka taajuuspainotettiin standardin ISO 2631-2 [1] mukaan. Mitattujen värähtelynopeuksien suurimmat kokonaisarvot on esitetty mittausalueittain *taulukossa 2*.

Suurimmat mitatut tärinäarvot jäävät havaintokynnyksen 0,1 mm/s alle. **Rakennusten sisällä esiintyvä tärinä jää selvästi alle vanhojen asuinalueiden tärinäsuositusarvon 0,6 mm/s [6] kaikissa värähtelysuunnissa (x,y,z).**

Henri Penttinen
TkT

Benoît Gouatarbès
DI, FISE AA

Viitteet

[1] ISO 2631-2:2003. Mechanical vibration and shock — Evaluation of human exposure to whole-body vibration — Part 2: Vibration in buildings (1 Hz to 80 Hz).
[2] Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista (993/92). Helsinki 1992.
[3] Rakennuksen julkisivun ääneneristävyyden mitoittaminen. Ympäristöopas 108. Ympäristöministeriö. Helsinki, 2003.
[4] Jauhiainen, T., Vuorinen, H.S. & Heinonen-Guzejev, M. Ympäristömelun vaikutukset. Ympäristöministeriö. Helsinki, 2007.
[5] Talja A, Saarinen A. Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi. Esiselvitys. VTT Tiedotteita 2468. Espoo, 2009.
[6] Talja A. Suositus liikennetärinän mittaamista ja luokituksesta. VTT Tiedotteita 2278. Espoo, 2004.

Liitteet

Liite A Valokuvia mittauspisteistä.

Valokuvia mittauspisteistä

Kuva 1. Mittausalueen A1 ulkomittauspiste.

a)

b)

Kuva 2. Mittausalueen A2 a) ulkomittauspiste ja b) sisämelu- ja värähtelymittauspisteet.

a)

b)

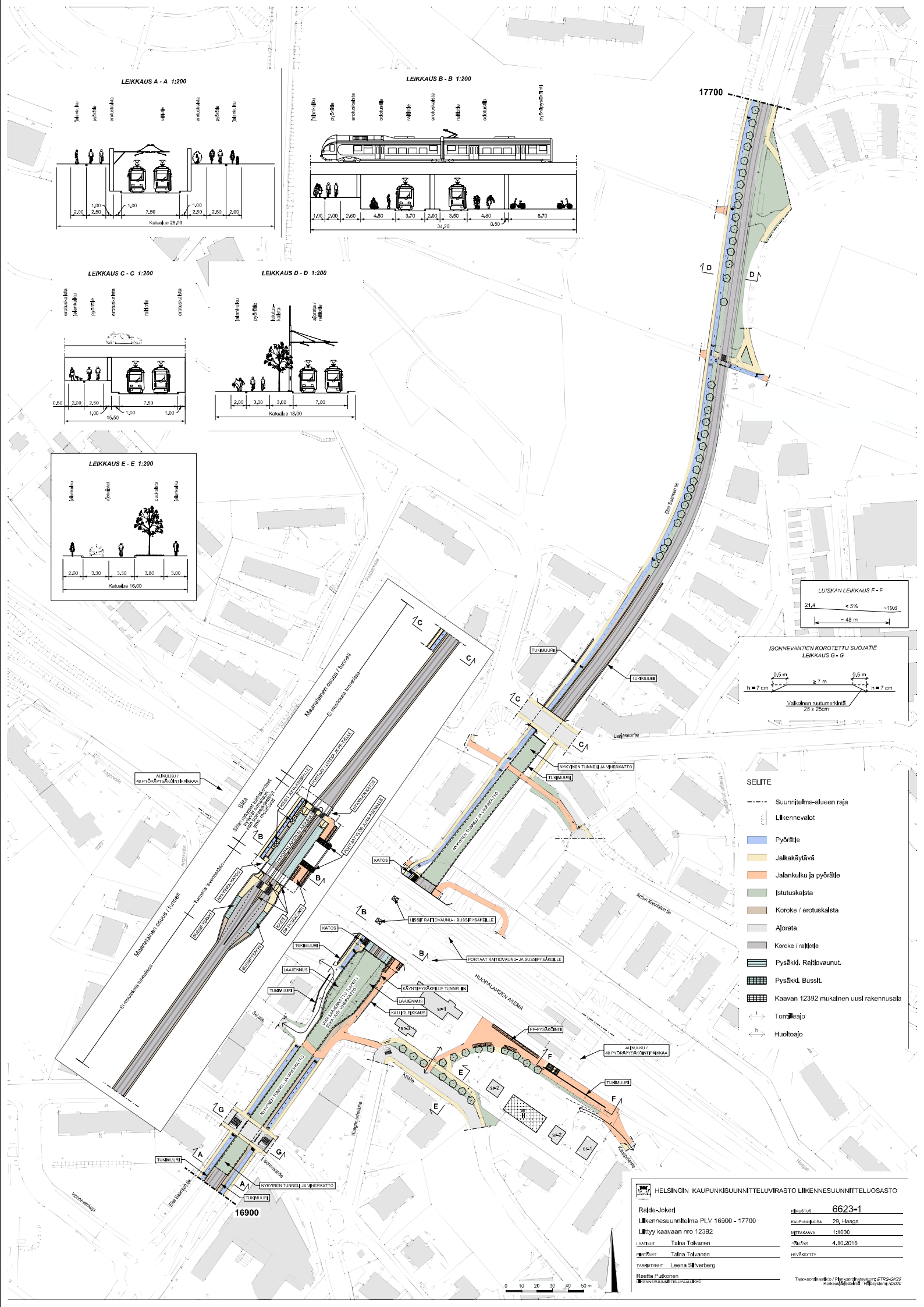
Kuva 3. Mittausalueen A4 a) ulkomittauspiste ja b) sisämelu- ja värähtelymittauspisteet.

a)

b)

c)

Kuva 4. Mittausalueen A5 a) ulkomittauspiste, b) sisämelupiste ja c) värähtelymittauspiste.


LEIKKAUS A - A 1:200
LEIKKAUS B - B 1:200
LEIKKAUS C - C 1:200
LEIKKAUS D - D 1:200
LEIKKAUS E - E 1:200
LUISKAN LEIKKAUS F - F
ISONNIEVANTIEN KOROTETTU SUOJATIE
LEIKKAUS G - G
17700
16900
Maanalainen osuus / tunneli
Ei-muutoksia tunnelissa
Tunnelia kevennetään
Erimuotoisia tunnelissa
Siltaa
Siltaan nykyiset tukipilarimuurit säilytetään ja niihin tehdään uusi muuraus
ALIKULKU / 40 PYÖRÄPYSÄKÖINTIPAIKKAA
PORTAAT LÄNSI-/KAAKKOSELLE
PORTAAT LÄNSI-/KAAKKOSELLE
LÄNSI-/KAAKKOSELLE
HUOPALAHDEN ASEMA
NYKYINEN TUNNELI JA YHDISTETTY KATTO
NYKYINEN TUNNELI JA YHDISTETTY KATTO
NYKYINEN TUNNELI JA YHDISTETTY KATTO
NYKYINEN TUNNELI JA YHDISTETTY KATTO
UUSI LAAJENNETTU TUNNELI JA YHDISTETTY KATTO
KATOS
KATOS
KATOS
KATOS
TUKIMUURI
TUKIMUURI
TUKIMUURI
TUKIMUURI
TUKIMUURI
TUKIMUURI
LAAJENNUS
LAAJENNUS
KÄYNTIPYSÄKÖINTI TUNNELIIN
KALLIOLEIKKAUS
PP-PYSÄKÖINTI
PP-PYSÄKÖINTI
UUSIA RAITIOVAUNU- / BUSSIPYSÄKEILLE
PORTAAT RAITIOVAUNU- JA BUSSIPYSÄKEILLE
Eläintarhantie
Laajasuonne
Arinin Kannuksen tie
Kylätie
Haagan puistotie
Hämeenkylä
Isonnevantie
Pakkalantie
Angervolle
Haagan puistotie
Eläintarhantie
Isonnevantie
SELITE
Suunnitelma-alueen raja
Liikennevalot
Pyörätie
Jalkakäytävä
Jalankulku ja pyörätie
Istutuskalsta
Koroke / erotuskalsta
Ajorata
Koroke / rataloite
Pysäkki. Raitiovaunut.
Pysäkki. Bussit.
Kaavan 12392 mukainen uusi rakennusala
Tontilleajo
Huoltoajo
HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO LIIKENNESUUNNITTELUOSASTO
Ralde-Joker!
Liikennesuunnitelma PLV 16900 - 17700
Liittyy kaavaan nro 12392
LAATINUT Taina Tolvanen
PIIRTÄNYT Taina Tolvanen
TARKISTANUT Leena Silfverberg
Reetta Putkonen
LIIKENNESUUNNITTELUPÄÄLLIKKÖ
HANKENUMERO 6623-1
KAUPUNGINOSA 29, Haaga
MITTAKAAVA 1:1000
PÄIVÄYS 4.10.2016
HYVÄKSYTTY
Tasokoordinaatisto / Plankoordinatsystem: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä / Höjdsystem: N2000
0 10 20 30 40 50 m