

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

**KESKI-PASILAN RATAPIHAKORTTELIT
ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 12360**

Hankenro 0870_5
HEL 2012-006709

SISÄLLYS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 14.5.–4.6.2012

- Viranomaisyhteistyö
- Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

- Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 14.10.–28.10.2014

- Viranomaisyhteistyö
- Tiivistelmät muistutuksista ja vastineet

- Mielipidekirjeet
- Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

- Yhteenveto yleisötilaisuudesta

**Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus nähtävillä (MRL 65 §)
8.4.–9.5.2016**

- Muistutukset
- Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

- Lausunnot
- Tiivistelmät lausunnoista ja vastineet

LIITE

Keskustelutilaisuuksien 30.5.2012, 3.9.2013 ja 14.10.2014 muistiot
sekä Ksv/Foorum, verkkopalautteen yhteenveto

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Mielipiteen tai muistutuksen esittäjät on tarvittaessa ilmaistu koodein, kun kyseessä on yksityishenkilö. Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomais toiminnan julkisuudesta, ei koodien selitystä yksityishenkilöiden osalta ole julkaistu vuorovaikutusraportin internet-versiossa.

Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluaikana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista sekä koodien selitys ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 14.5.–4.6.2012

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävänä kaupunkisuunnittelu-
virastossa, Pasilan kirjastossa ja viraston internetsivuilla 14.5.–
4.6.2012. Suunnitelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin 30.5.2012.

Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen, rakennusviraston, kiinteistöviraston tonttiosaston ja geoteknisen osaston, rakennusvalvontaviraston, opetusviraston, ympäristökeskuksen, Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSY), Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja Liikenneviraston rautatieosaston kanssa.

Hallintokeskus, rakennusvirasto, nuorisoasiainkeskus, Helsingin Energia -liikelaitos, pelastuslaitos, ja Helsingin kaupungin asuntotuotantotoimisto (ATT) ovat ilmoittaneet, että niillä ei ole lausuttavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Helsingin poliisilaitos ja kulttuurikeskus ovat lausuneet, että niillä ei ole huomautettavaa asiasta.

Helsingin kaupungin ympäristökeskus katsoo kannanotossaan, että kaavoituksen yhteydessä tulee selvittää ja ottaa huomioon katu- ja rai-
deliikenteen melu ja tärinä sekä liikenteen vaikutus ilmanlaatuun. Alus-
tavia maaperän pilaantuneisuusselvityksiä tulee täydentää kunnostus-
tarpeen arvioimiseksi.

Vastine

Kaavaprosessin edetessä tarkennetaan selvityksiä kannanotossa mainituista selvitettävistä seikoista.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Sosiaalivirasto on ilmoittanut, että päivähoidon tarvetta ja palveluverkkoa selvitetään alueella. Valmistelun toivotaan etenevän viranomaisyhteistyössä.

Liikennevirasto esittää kannanotossaan, että Ratapihakortteleiden asemakaavoituksessa on otettava huomioon rautatien läntinen lisäraide sekä Pissararadan suunnitelmat.

Rakenteilla olevalle autojen kuormausalueelle on turvattava pääsy virallisia kulkureittejä pitkin ja estettävä kulku muualta.

Radan viereen, päälle tai alle rakennettaessa on otettava huomioon Liikenneviraston vaatimukset koskien mm. parvekkeiden sijoittelua, rakenteiden kestävyyttä ja työnaikaisia menettelyjä.

Junaliikenteen aiheuttama melu, runkomelu ja tärinä on otettava asuinalueen suunnittelussa huomioon ja arvioitava melu- ja tärinävaikutukset.

Vastine

Rautatien läntinen lisäraide, Pissararadan suunnitelmat sekä yhteys väliaikaiseen autojunaterminaaliin Ratapihakorttelien kautta ovat lähtökohdina Ratapihakorttelien kaavoitukselle. Kaavoituksessa tullaan ottamaan huomioon Liikenneviraston vaatimukset radan läheisyyteen rakentamisesta. Melu- ja tärinäselvityksiä tarkennetaan kaavoituksen edetessä.

Taidemuseo esittää, että julkisen taiteen, teosten sijoittamisen ja taiteen eri prosessien soveltamisen osalta museo on mielellään mukana kaavoitusprosessissa. Julkisen taiteen osalta Ratapihakortteleiden alueella tulisi soveltaa prosenttihankeiden periaatetta kaupungin omistamilla mailla, kuten puisto- ja katualueilla.

On esimerkillistä, että alueen kaavoittajilla on jo tässä vaiheessa näkemys julkisen taiteen läsnäolosta alueella. Hyvällä yhteistyöllä virastojen kesken on mahdollista luoda alueen identiteettiä ja omaleimaisuutta korostavaa rakennettua ympäristöä, jossa julkisella taiteella on merkittävä kaupunginosan vetovoimaisuutta edistävä rooli.

Vastine

Alueelle on tarkoitus kehittää tontin arvoon kytketty taideprosenttiperiaate. Taidetta sijoitetaan pääosin julkiseen ulkotilaan.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Terveyskeskus toteaa kannanotossaan, että lähimmät Pasilan alueen terveyspalvelut sijaitsevat Laakson sairaala-alueella. Hyvät kevyen ja joukkoliikenteen yhteydet tarvitaan alueelle. Liikkumisympäristö tulee tehdä miellyttäväksi ja esteettömäksi. Keskuspuiston kautta kulkevaa lyhintä reittiä terveyspalveluihin tulisi parantaa. Vuoden 2014 alusta alkaen väestö voi vapaasti hakeutua haluamalleen terveysasemalle.

Uusia kunnallisia terveyspalveluja terveyskeskus ei ole esittänyt alueelle. Pasilan aluerakentamiskohteisiin arvioidaan tulevan vuosien 2010–2040 aikana 12 000 asukasta ja 40 000 työpaikkaa (Taske 22.9.2011, Kaupungin aluerakentamiskohteet), joka tulee edellyttämään laajennuksia muissa terveyspalvelujen toimipisteissä.

Vastine

Hyvät ja esteettömät kävely-, pyöräily- ja julkisen liikenteen yhteydet lähipalveluihin otetaan huomioon suunnittelussa.

Museovirasto toteaa kannanotossaan, että Museovirasto ei ole osallinen tässä kaavahankkeessa. Museoviraston ja maakuntaviraston välisen yhteistyösopimuksen perusteella Helsingin kaupunginmuseo eli Keski-Uudenmaan maakuntamuseo vastaa rakennetun ympäristön suojeluun liittyvistä viranomaistehtävistä omalla toimialueellaan.

Kaupunginmuseon lausunnossa todetaan asemakaavan toteuttamisen edellyttävän, että alueelta puretaan VR:n toimistotalo 50-luvulta, VR:n verstaas ja varasto sekä Veturitien varrella oleva yksittäinen talo. Veturitien itäpuolella sijaitsevan 1950-luvun VR:n huoltorakennuksen (entinen Suokatu 7) piirustukset on laadittu Valtion Ratateknillisen toimiston Huonerakennusjaostossa. Rakennuksessa on ollut henkilöstöravintola, puku- ja pesuhuoneita ja muita sosiaali-tiloja. Keltaiseksi rapattu kolmikerroksinen rakennus edustaa tyypillistä 1950-luvun arkkitehtuuria luonnonkivisokkeleineen ja julkisivukorostuksineen. Sen sijaitsee hyvin näkyvällä paikalla mäennyppylällä. Kaupunginmuseo arvioi vuonna 2004 alueella rakennusten suojelutavoitteita. Tuolloin alustavassa tarkastelussa kaupunginmuseo esitti rakennukselle suojelumerkintää. Alueen kokonaissuunnittelussa rakennuksen suojelua ei kuitenkaan ole pidetty mahdollisena.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Kiinteistöviraston geotekninen osasto painottaa kannanotossaan, että suunnittelualueen pohjavesien turvaamiseksi tulee kaavoituksessa ottaa huomioon seuraavat lähtökohdat:

- Kaavoituksen yhteydessä tulee osoittaa riittävän laajat alueet katoilla ja kansirakenteilla muodostuvien hulevesien imeyttämistä varten.
- Imeytysrakenteiden paikkoja voidaan osoittaa katu-, puisto- ja kansirakenteiden alle.
- Rakennusten alapohjien kuivatus tulee tarkastella yhdessä imeytysratkaisujen kanssa.
- Koko alueella tulee kattovesien ja kansirakenteiden hulevesien imeyttämisen olla suunnittelun ja toteutuksen lähtökohta.

Vastine

Keski-Pasilan alueelta on osayleiskaavavaiheessa tehty hulevesiselvitys (FCG, 2009), kaavahankkeen edetessä tarkennetaan hulevesisuunnitelmia. Suunnitteluperiaatteissa mm. viherkatoilla on osaltaan tarkoitus hallita hulevettä.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanotossaan, että Keski-Pasilaan suunniteltava tiivis ja urbaani asuin- ja työpaikka-alue tukee Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011:n kärkitavoitteiden toteuttamista. Suunniteltu täydennysrakentaminen tiivistää ja eheyttää yhdyskuntarakennetta ja poistaa Länsi- ja Itä-Pasilan toisistaan erottaneen laajan ja pitkään ratapihan käytössä olleen alueen. Suunnittelualueelle esitetyt asunnot ja toimitilat sijoittuvat luontevaan paikkaan Pasilan keskustakorttelin, rautatieaseman ja muun tiiviin kaupunkirakenteen yhteyteen.

Alueen keskeisestä sijainnista johtuen alueen kaavoituksessa on erityisen tärkeää kiinnittää huomiota sujuviin ja turvallisiin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin huomioiden myös viereiset suunnitteilla olevat alueet. HSL pitää kannatettavana kaavoituksen lähtökohtaa, jossa Keski-Pasilan eri osa-alueet kytketään toisiinsa alueen läpi kulkevalla kävelyreitillä. Pyörätieverkoston suunnittelussa on huomioitava laadukkaat alueelliset pyöräily-yhteydet.

Pasilan rooli keskeisenä joukkoliikenteen solmukohtana tulee kasvamään mm. Pissararadan käyttöönoton myötä. Helsingin kaupungin ja HSL:n strategisia tavoitteita tukevat liikennejärjestelyt kannattaa toteuttaa korkealaatuisina. Joukkoliikenteen käyttämällä reittikaduilla suunnitteluratkaisujen on mahdollistettava joukkoliikenteen sujuva ja viiveetön kulku.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Pasilankadulla Pasilansillalta Radiokadulle kulkevalle raitiolinjalle pitää suunnittelussa varata omat kaistat liikennöinnin luotettavuuden turvaamiseksi. Länsi-Pasilan kautta kulkevien raitiolinjojen 7A ja 7B liittymisen Pasilankadulle Kyllikinportin kohdalla tulee pitää lähtökohtana myös jatkossa. Raitioliikenteen ratkaisuja, joissa Pasilanraitiota kulkevasta raitiotiestä luovutaan, voidaan selvittää asemakaavoituksen kanssa rinnan.

Koska Pasilan merkitys työpaikka-alueena kasvaa nykyiseen verrattuna, voidaan osa Tuusulanväylän pitkämatkaisesta bussiliikenteestä suunnata keskustaan Veturitietä pitkin. Joukkoliikenteen pysäkkitarpeet Veturitiellä on hyvä tutkia suunnittelun ja asemakaavoituksen kanssa rinnan. Suunnittelualueen laajuudesta johtuen Veturitiellä on syytä varautua 1–2 pysäkkipariin suunnittelualueen kohdalla.

Vastine

Hyvät paikalliset ja alueelliset kävely- ja pyöräily-yhteydet otetaan huomioon suunnittelussa. Alueella tavoitellaan keskustan laatutasoa julkisessa katutilassa. Pyöräilyn suunnittelussa lähtökohtina on "Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitesuunnitelma" ja "Pyöräliikenteen laatukäytävien verkkosuunnitelma". Pasilankadulle, Pasilansillalle ja Radiokadulle tehdään liikennesuunnitelma, jossa joukkoliikenteelle ollaan osoittamassa omat kaistat. Veturitien liikennesuunnitelmassa (Kslk 23.4.2013) Veturitielle on osoitettu linja-autopysäkit Rantaradan ylittävälle sillalle, Pasilan aseman pohjoisen sisäänkäynnin kohdalle sekä Pasilan asemarakennuksen kohdalle.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) lausuu kannanotossaan seuraavaa:

Ilmanlaatu

HSY pitää aluetta ilmanlaadun kannalta ongelmallisena, koska Veturitien liikennemäärät kasvavat suunnitelmien mukaan merkittävästi tulevaisuudessa. Ilmatieteen laitoksen vuonna 2009 laatiman, Keski-Pasilan osayleiskaavan ilmanlaatuselvityksen mukaan typpidioksidin pitoisuudet ylittäisivät ennustetuilla liikennemäärillä paikoin ohjearvot. Pienhiukkasten pitoisuudet jäisivät vuosiraja-arvon alapuolelle, mutta ylittäisivät WHO:n ohjearvot.

HSY katsoo, että alueen jatkosuunnittelussa ilmanlaatuun liittyvät ongelmat tulee huomioida. Ilmansaasteille altistumista voidaan vähentää sijoittamalla asunnot sekä pyörä- ja kävelytiet sekä erityisesti herkät kohteet, kuten päiväkodit ja koulut riittävän etäälle vilkasliikenteisistä väylistä. Lisäksi altistumista voidaan vähentää tehokkaalla tuloilman

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

suodatuksella sekä sijoittamalla parvekkeet ja oleskelupihat rakennusten suojaan ja raittiin ilman sisäänottokohdat mahdollisimman korkealle maanpinnasta. Bussipysäkkien, pyörä- ja kävelyteiden tai muiden toimintojen sijoittamista tunneleihin tulee välttää, sillä tunneleissa ilman saasteiden pitoisuudet nousevat helposti hyvinkin korkeiksi.

Vesihuolto

Alueen asemakaava ja asemakaavan muutos edellyttää vesihuollon uudisrakentamista. Asemakaavaselostuksen vesihuoltoliitteessä tulee esittää vesihuollon täydennykset kustannusarvioineen.

Vastine

Jatkosuunnittelussa ilmanlaatuun liittyvät ongelmat otetaan huomioon. Herkät kohteet sijoitetaan riittävän etäälle Veturitiestä. Kaavahankkeen edetessä luonnosvaiheeseen tarkennetaan ilmanlaatuselvityksiä.

Opetusvirasto toteaa kannanotossaan, että on arvioitu vuonna 2009 kaupunkisuunnitteluviraston Pasila-projektin 30.4 2007 laatiman suunnitelman pohjalta tarvittavia peruskouluja. Pasilan aluetta on tarkasteltu noin 12 000 asukaan kokonaisuutena käsittäen Pohjois-Pasilan, Ilmalan, Keski-Pasilan ja Länsi-Pasilan. Keski-Pasilaan tulee varautua rakentamaan yhtenäinen peruskoulu n. 700–800 oppilasta varten. Pohjois-Pasilaan tarvitaan lisäksi noin 200 oppilaan alkuopetuskoulu päiväkodin kanssa samaan korttelitaloon. Opetusviraston arvio koulutilatarpeesta poikkeaa Keski-Pasilan ratapihakorttelien asemakaavan ja asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetystä.

Vastine

Suunnitteluperiaatevaiheessa tutkitaan koulun ja päiväkodin sijoittamista joko Ratapihakortteleihin tai muualle lähiympäristöön.

Helsingin kaupungin Liikennelaitos -liikelaitos toteaa kantanaan alueen suunnitteluun, että raitiovaunu 9:n liikenteelle varataan riittävästi tilaa häiriöttömään ja sujuvaan liikennöintiin. Raitioliikenne tulee Pasilankadulla sijoittaa omille kaistoilleen. Raitiolinja 9:n jatkaessa Pasilankadulle ja Ilmalaan tulee myös raitiolinjojen 7A ja 7B reittiä on mietittävä uudestaan. Luontevinta näillä linjoille olisi kulkea Pasilan sillalta suoraan Eläintarhaan. Tällöin Pasilankadulta ole enää välttämätöntä säilyttää yhteyttä Kyllikinporttiin ja Pasilanraitiolle. Raitiotieradan läheisyyteen rakennettavien asuintalojen ja toimitilojen rakentamisessa pitää huomioida raitioliikenteen aiheuttama melu riittävällä äänieristyksellä. Asuin- ja toimitilakortteleista on järjestettävä hyvä ja selkeä yhteys Pasilankadun raitiotiepysäkeille. Lisäksi Ratapihakortteleista on

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

oltava riittävät jalankulku- ja kevyen liikenteen väylät Pasilan keskusta-kortteliin ja sinne rakennettavalle metroasemalle. HKL haluaa olla mu- kana kaavan valmisteluvaiheessa etenkin raitiotieratoja koskevan suunnittelun yhteydessä.

Vastine

Pasilankadulle, Pasilansillalle ja Radiokadulle tehdään liikennesuunni- telma, jossa joukkoliikenteelle ollaan osoittamassa omat kaistat. Raide- liikenneratkaisuja tutkitaan liikennesuunnitelman yhteydessä. Kaava- hankkeen edetessä luonnosvaiheeseen tarkennetaan meluselvityksiä. Suunnitteluperiaatteissa varmistetaan luontevat jalankulkuyhteydet puistoakselin, palveluiden ja joukkoliikenteen pysäkkien välillä.

Yhteenveto yleisötilaisuuksista

Yleisötilaisuuksia on tähän mennessä ollut kaksi: OAS-vaiheen asukas- tilaisuus ja alustavien suunnitteluperiaatteiden esittelytilaisuus.

OAS-vaiheen asukastilaisuus järjestettiin Pasilan kirjastossa 30.5.2012. Paikalla oli n. 12 henkeä kaupunkisuunnitteluviraston suunnittelijoiden lisäksi. OAS-vaiheen asukastilaisuudessa käsiteltiin lähtökohtia alueen kaavoitukselle. Keskustelua herättivät raideliikenne, raitiovaunuyhtey- det, alueen sijainti alaratapihan "kuopassa", pysäköinti, melu ja tuuli- suusolosuhteet.

Pasila-ilta, eli Ratapihakortteleiden alustavien suunnitteluperiaatteiden esittely ja Keski-Pasilan tilannekatsaus järjestettiin Laiturilla 3.9.2013 osana Pasila-viikkoa. Paikalla oli yli 50 henkeä kaupunkisuunnitteluvi- raston suunnittelijoiden lisäksi. Tilaisuudessa kerrottiin Keski-Pasilan suunnittelutilanteesta, ajankohtaista oli keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailun ratkeaminen samana aamuna. Esiteltiin Ratapihakort- teleiden suunnitteluperiaatteiden taustaksi tehtyjä rakennemalleja ja alustavat suunnitteluperiaatteet. Keskusteltiin kantakaupunkimaisuus- desta, liikennemääristä, puistosta, kivijalkaliiketoista, toteutusyksiköi- den koosta, ryhmärakentamisesta ja hulevesistä.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 14.10.–28.10.2014

Asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos oli nähtävänä Info- ja näyttelytila Laiturilla, Pasilan kirjastossa, kaupungintalolla ja kaupungin verkkosivuilla 14.10.–28.10.2014. Suunnitelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin 14.10.2014.

Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä Helsingin kaupunginkanslian, rakennusviraston, kiinteistöviraston tonttiosaston, geoteknisen osaston ja tilakeskuksen, rakennusvalvontaviraston, opetusviraston, varhaiskasvatusviraston, nuorisoasiainkeskuksen, ympäristökeskuksen, Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSY), Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja Liikenneviraston rautatieosaston kanssa.

Kulttuurikeskus, Helsingin Energia -liikelaitos ja sosiaali- ja terveysvirasto ovat ilmoittaneet, että niillä ei ole huomautettavaa kaavaluonnoksesta

Pelastuslaitos on ilmoittanut, että asia ei ole varsinainen lausuntopyyntö vaan tiedonanto. Siksi asiaa ei käsitellä pelastuslaitoksessa enempää vaan lausuntopyyntö palautetaan pääasialle.

Kaupunginmuseo toteaa, että kaupunginmuseo ei lausu asiasta, vaan lausunnon antaja on Museovirasto.

Museovirasto toteaa kannanotossaan, että se on perehtynyt asemakaavan 14.–28.10.2014 nähtävillä olevaan valmisteluaineistoon ja toteaa kaavaratkaisun mahdollistavan alueen myönteisen kehityksen.

Helsingin kaupungin asuntotuotantotoimisto (ATT) pyytää huomioidaan kaavan valmistelussa kohtuuhintaisen asuntotuotannon tarpeet. Asuntorakentamisen kustannuksia ei tule kasvattaa ja toteutuskelpoisuutta heikentää.

Helsingin kaupungin ympäristökeskus katsoo kannanotossaan että, kaavoituksen yhteydessä on hyvin tunnistettu suunnitteluun liittyvät ympäristönäkökohdat, joista merkittävimmin suunnitteluratkaisuun vaikuttavat erityisesti Veturitien ja Pasilankadun liikenteen ilmanlaatu- ja meluhaitat sekä raideasemaan liittyvä junamelu sekä tärinä ja runkoäänet. Kaavaluonnosta ei voida vielä tarkemmin arvioida, ennen kuin tarkentavat ympäristöselvitykset ovat käytettävissä.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Autopaikkojen vuorottaiskäyttöä tulisi selvittää. Autopaikkamäärien mitoitusta ja kaavan autopaikkanormeja varten tulisi laatia erillinen pysäköintiselvitys.

Alueen maaperä on todettu paikoin voimakkaasti pilaantuneeksi ja se tulee vaatimaan kunnostustoimia. Kaavaan tulee liittää myös tiedot alueen hulevesien hallinnasta. Hulevesien käsittelyssä pääperiaatteena on kaupungin hulevesistrategian noudattaminen, jossa tavoitteena on vesien paikallinen imeyttäminen ja viivyttäminen myös tulvatilanteet huomioiden. Myös viherkattojen ja -kansien käyttömahdollisuus osana hulevesien hallintaa tulisi selvittää.

Vastine

Kaavaehdotuksen tueksi laaditaan melu- ilmanlaatu- ja tärinäselvitykset sekä pysäköintiselvitys. Kaava-alueella on käynnissä mm. pohja- ja orivesien imeytys -lisäselvitys sekä rakennettavuus ja pohjarakentamisen-selvitys.

Rakennusviraston mielestä kaavaluonnoskarttaan merkittyjen YL-1- ja YL-2-korttelialueiden välinen kapea VP-alue, jossa on le-merkinnät, tulee liittää osaksi YL-korttelialueita. Yleinen kulku koulu- ja päiväkotikäytön ulkopuolella voidaan osoittaa paremmin korttelien sisäisenä järjestelyinä.

Puistoalueen vaihtelevat pinnanmuodot tuovat haasteita esteettömyyden kannalta. Tämän vuoksi jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä huomiota esteettömien reittien suunnitteluun.

Alueen pelastusreitit ja nostopaikkoja ei ole esitetty luonnoksessa tai liikennesuunnitelmaluonnoksessa. Koulun ja päiväkodin saattoliikenne sekä riittävien lumitilojen syntyminen tulee huomioida jatkosuunnittelussa. Kaavamerkintä istutettavista puuriveistä on oltava ohjeellinen.

Radiokadun jatkeen alikulun / eritasoliittymän tarpeellisuutta tulee harkita. Mikäli alikulku on jatkotarkasteluiden jälkeen tarpeellinen, tulee alikulku osoittaa rasitteena C- ja C-1-korttelialueille.

Firdonkadun kiertoliittymässä on esitetty kaksi ajoyhteyttä, joista toinen kulkee puistoalueen läpi. Rakennusviraston mielestä tässä vaiheessa tulee harkita, ovatko molemmat ajoyhteydet tärkeitä.

Alueen hulevesien käsittelyä ja hulevesitulvatilanteita tulee tutkia jatkosuunnittelussa tarkemmin ja etsiä myös uusia mahdollisuuksia toteuttaa kaupungin hulevesistrategiaa Keski-Pasilan alueella.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Vastine

YL-1- ja YL-2-korttelialueiden rajauksia tutkitaan edelleen jatkosuunnittelun yhteydessä. Myös le-merkkittyjä alueita ja niiden käyttöä tarkennetaan. Puistoakselin pohjois-osan esteettömyyttä tutkitaan. Kaavan valmistelun yhteydessä selvitetään myös tarpeellisella tarkkuudella alueen pelastusreitit.

Firdonkadun kiertoliittymästä on mahdollisuus saada suora yhteys alueen eteläosan korttelin pysäköintilaitokseen, mikäli tämä on jatkosuunnittelun kannalta tarpeen. Toinen Firdonkadulta osoitettu yhteys on osoitettu polkupyörille. Kaava-alueella on käynnissä mm. pohja- ja orsi-vesien imeytyksen lisäselvitys.

Taidemuseo katsoo, että kaavasta ei ole erityistä lausuttavaa. On ansiokasta, että taide on otettu huomioon jo asemakaavavaiheessa ja että siihen panostetaan.

Kaavoituksen jälkeisessä suunnittelu- ja rakennusvaiheessa on tärkeää, että prosenttiperiaate- ja muiden taidehankkeiden jalkauttaminen alueelle tapahtuu tiiviissä yhteistyössä sekä virastojen että yksityisten toimijoiden kanssa. Taidemuseo on valmis toimimaan hankkeissa asiantuntijana roolinsa mukaisesti.

Opetusviraston aiemmassa lausunnossa 29.6.2012 todettiin, että tuolloisen arvion mukaan Keski-Pasilassa olisi tarvittu yhtenäinen peruskoulu noin 700–800 oppilasta varten. Pohjois-Pasilaan arvioitiin lisäksi noin 200 oppilaan alkuopetuskoulu päiväkodin kanssa samaan korttelitaloon.

Uusimpien kerrosala-arvioiden pohjalta on varauduttava noin 1000 oppilaan yhtenäiseen peruskouluun. Uutena asiana on tullut esille koulun liikuntatilojen sijoittaminen ensi vaiheessa Pasilan keskustakortteliin. Myös koulukäyttöön tarkoitettujen pysyvien liikuntatilojen rakentamiseen alueelle tulee kuitenkin varautua kaavassa.

Erityistä huomiota tulee kiinnittää koulun ja Käpylän liikuntapuiston väliin kulkuyhteyteen ja sen turvallisuuteen.

Vastine

Keski-Pasilassa varaudutaan enintään noin 10 000 k-m² kokoiseen kouluun, joka sijoitetaan Ratapihakortteleiden asemakaava-alueelle kaupungin omistukseen tulevalle tontille. Asemakaavaluonnosta ja kouluasiaa on käsitelty Helsingin kaupungin hankeohjausryhmässä 17.9.2014, kaupungin elinkeinoasioita koordinoivassa työryhmässä 30.9.2014 ja aluerakentamisen johtoryhmässä 9.10.2014.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Alueen suunnitteluperiaatteissa (hyväksytty Kslk 19.11.2013) on listattu palveluihin liittyen, että tutkitaan koulun ja päiväkodin sijoittamista joko Ratapihakortteleihin tai muualle lähiympäristöön. Länsi-Pasilan sijainnin tarkastelussa on tutkittu Maistraatintoria. Rakennusoikeuden lisäksi on vertailtu mm. toiminnallista sijaintia, teknistä toteutusta ja rakenteiden omistukseen liittyviä seikkoja sekä kaavoituksen sujuvuutta.

Nuorisoasiainkeskus

Itä- ja Länsi-Pasilan yhdistävälle Ratapihakortteleiden alueelle nuorisoasiainkeskus voisi sijoittaa keskikokoisen nuorten toimintakeskuksen. Se palvelisi Pasiloiden lisäksi kaikkia helsinkiläisiä nuoria keskitetysti. Periaatteena on, että toimintakeskuksen tilat sijoitetaan mahdollisuuksien mukaan kaupungin muiden palvelutilojen (YL-korttelit) yhteyteen.

Vastine

Nuorisoasiainkeskuksen toimintakeskuksen mahdollinen sijainti Keski-Pasilan Ratapihakortteleissa nähdään aluetta rikastuttavana ja monipuolistavana hankkeena. Asemakaavaluonnos luo hyvät edellytykset toimintakeskuksen sijoittamiselle Ratapihakortteleihin.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanotosaan, että Keski-Pasilan tiivis rakentaminen ja toimintojen sekoittuminen Ratapihakortteleiden alueella tukevat hyvin sekä maankäytön että liikennejärjestelmän seudullisia tavoitteita. Alueella on erinomaiset yhteydet junalaitureille aseman pohjoisen alikulun kautta. Alueen läpi kulkeva Kyllikinportin ja Rautatieäisenkadun yhdistävä uusi poikittaiskatu parantaa myös Itä- ja Länsi-Pasilan välisiä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä. Suunnittelualueen länsipuolella sijaitsevalta Pasilankadun yhdistetyltä raitio- ja bussiliikenteen pysäkiltä tulee varmistaa sujuvat ja luonteavat kävely- ja pyöräily-yhteydet myös suunnittelualueen pohjois- ja koillisosiin.

Suunnittelualueen pysäköintiä tulee tarkastella tonttikohtaisuuden sijaan kokonaisuutena. Pysäköintipaikkojen käyttöä voidaan tehostaa sekä vähentää pysäköintipaikkojen tarvetta, kun pysäköinti perustuu keskitettyihin ratkaisuihin. Pasilan nykyisistä asutokunnista noin 66 prosenttia ei omista autoa (SYKE 2014). Ratapihakortteleiden alue sijaitsee keskeisellä paikalla lähellä asemaa, joten uusienkin asukkaiden autonomistus jäänee hyvin alhaiseksi. Alueen erinomainen saavutettavuus kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä pitää ottaa huomioon alueen pysäköintipaikkamääriä suunniteltaessa. Autopaikkojen miniminormin lisäksi on perusteltua määrätä maksiminormi.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Pasilan sillalla ja radan varressa kulkee pyöräilyn laatureitit, joille on suunniteltu sujuvat yhteydet kaava-alueelta. Myös tulevien kaupunkipyörien pyöräasemien sijainnit ja yhteydet tulee ottaa tarkemmassa suunnittelussa huomioon.

Vastine

Pasilankadun yhdistetyltä raitio- ja bussiliikenteen pysäkiltä tutkitaan kävely- ja pyöräilyreitit tarkemmin kaavaehdotusvaiheessa. Kaavaluonnokseen on nyt merkitty vain tärkein kulkuyhteys. Tavoitteena on, että pysäköinti toteutetaan keskitetyissä laitoksissa tontti- tai korttelikohtaisesti. Veturitien varren usean toiminnon C-korttelialueilla voidaan tutkia myös vuorottaispysäköinnin mahdollisuuksia. Kaupunkipyörien pyöräasemia on suunniteltu alustavasti sijoitettavan Pasilan joukkoliikenneterminaalin yhteyteen sekä mm. Ratapihakortteleita halkovan poikittaiskadun yhteyteen Itä- ja Länsi-Pasilaan.

Liikennelaitos -liikelaitos (HKL) lausuu kannanotossaan, että koska Ratapihakortteleiden alueelle sijoitetaan asuinkiinteistöjä ja muuta melulle ja tärinälle häiriöherkkää toimintaa, tulee määräyksissä ja kiinteistöjen sijoittelussa huomioida raitioliikenteen melu- ja tärinähaitat. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset tulee huomioida alueen rakentamisvaiheessa työnaikaisissa järjestelyissä. Raitioteiden sijoittaminen Pasilankadulla omille kaistoille on kannatettavaa. Raitiovaunun radan, ajojohtimien ja pylväiden sekä ripustusten vaatima tila ja kiinnitysratkaisut tulee huomioida raitiotielinjauksen ympäristössä.

Ratapihakortteleissa on oltava riittävät kevyenliikenteenväylät Keski-Pasilan keskustakortteliin ja sinne rakennettavalle metroasemalle.

Vastine

Asemakaavoituksen yhteydessä Ratapihakortteleiden alueelta on laadittu erillinen ympäristömelu- ja runkomeluselvitys. Ympäristöhäiriöitä koskevat asemakaavamääräykset on luotu selvityksen johtopäätösten pohjalta.

Raitiovaunun radan, ajojohtimien ja pylväiden sekä ripustusten vaatimaan tilaan ja kiinnitysratkaisuihin kiinnitetään jatkosuunnittelussa huomioita.

Ratapihakortteleiden alueella on laaja jalankulkuverkosto. Raitiovauna- ja bussipysäkeiltä on luontevat yhteydet alueelle. Ratapihakorttelit sijaitsee aivan keskustakorttelin vieressä ja suunnittelussa on painotettu hyviä jalankulkuyhteyksiä erityisesti keskustakortteliin.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse 4 mielipidekirjettä koskien asemakaavaluonnosta ja havainnollistavaa aineistoa. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty yleisötilaisuudessa.

Senaatti-kiinteistöjen mielipide koostuu kahdesta mielipiteestä, joista toinen käsittelee kaavaluonnoskarttaa ja toinen kaavaluonnoksen havainneaineistoa.

Senaatti-kiinteistöt toteaa täydentävässä mielipiteessään (10.11.2014), että asemakaavan yleispiirteisyys on myönteistä. Yleispiirteisyys on hyvin perusteltua noudatettujen korttelitehokkuuksienkin johdosta sallien tonttijaon ja hankekohtaisen suunnittelun joustavasti.

Olisi toivottavaa, että koululle ja päiväkodille varatut korttelialueet YL-1 ja YL-2 voitaisiin yhdistää yhtenäiseksi alueeksi ja mahdollisia vaihtoehtoisia sijainteja alueen sisällä tutkittaisiin vielä.

Pidämme korttelikohtaista pysäköinnin järjestelyä perusteltuna. Joh-tuen julkisen liikenteen korkeasta palvelutasosta, asumista koskevan autopaikkanormin väljentämistä tulisi harkita ainakin valtion tukeman vuokra-asuntorakentamisen sekä pientasuntojen osalta.

Vastine

Jatkosuunnittelussa tutkitaan koulun ja päiväkodin mahdollista sijoittamista samalle korttelialueelle. Muut asiat, kuten alla oleva vastine.

Senaatti-kiinteistöt toteaa toisessa mielipiteessään seuraavaa:

Alueen mitoitus

Asemakaavaluonnoksessa on kohtuullisesti onnistuttu säilyttämään osayleiskaavan mitoitus, vaikka luonnos ei sisällä keskisen ratapihan liikennealueen päällä ollutta keskustatoimintojen aluetta LR II/C.

Käyttötarkoitukset

Asemakaavaluonnoksessa on esitetty kaava-alueen kerrosalasta 162 700 k-m² toimisto-, liike- ja palvelutiloille 38 00 k-m². Senaatti pitää tässä vaiheessa toimisto-, liike- ja palvelutiloille kaavailtua osuutta varsin suurena ja hajautettuna. Tavoiteltavaa on asuntorakennusoikeuden osuuden lisäämistä nykyisen kokonaisrakennusoikeusmitoituksen puitteissa tai hieman sitä nostaan.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Asemakaavaluonnoksen jatkokehittämisessä tulisi luoda joustavuutta, joka mahdollistaa rakentamisen tonttikohtaisesti kysynnän mukaan. Sekakiinteistöjä tulisi välttää, ja asemakaavan tulisi erityisesti käyttötarkoituksen osalta olla mahdollistava, ei pakottava.

Massoittelu

Veturitien varren C-kortteleissa on esitetty toimisto- ja liiketilojen osuudeksi 20–40 % rakennusoikeudesta. Eteläisimmässä hybridikorttelissa toimitilojen sijoittaminen on perusteltua johtuen Triplan korkeiden rakennusten varjostamisesta. Korttelin eteläreunaan on perusteltua sijoittaa toimitilarakentamista esim. KTY-merkinnällä.

Veturitien varteen on esitetty massoittelua, jossa 3–6 kerrosta korkean jalustan päältä nousisi tornimaisia asuinrakennuksia.

Asuntojen ja toimisto- ja liiketilojen sijoittaminen päällekkäin heikentää molempien tai toisen toteuttamisedellytyksiä. Jalustaosassa sijaitsevien toimisto- ja palvelutilojen vuokraaminen on erittäin haasteellista. Asemakaavassa ei tulisi olla merkintöjä, jotka pakottavat kuvattujen sekakiinteistöjen rakentamiseen.

Veturitien varteen hahmotellun jalustamaisen rakennusmassa pitäminen mahdollisimman matalana on asuntorakentamisen kannalta tavoiteltavaa. Asuntojen sijoittamisen reunaehdot tulisi perustua mm. Veturitien ilmanlaatu- ja meluselvitykseen.

Liikenne ja pysäköinti

Veturitien suuri liikennemäärä aiheuttaa melu- ja ilmanlaatuongelmia asumiselle. Melu on pitkälti mahdollista torjua rakenteellisin ratkaisuin ja suuntaamalla asuntoja sopivasti.

Liikenteen pienhiukkaspäästöt voivat muodostua merkittäväksi haitaksi hyvien asuntorakennuspaikkojen aikaansaamiselle. Melu- ja ilmanlaatuongelmien selvittäminen ajoissa ennen asemakaavaehdotuksen laadintaa onkin välttämätöntä.

Veturitien ennakoitu liikennemäärä aiheuttanee sen, että kadun varteen ei saada pysäköinti-paikkoja asiakas- ja vieraspysäköinnille. Kaava-alueelta ei ole osoitettu LPA-alueita. Tämä johtaa siihen, että lyhytaikaisia paikkoja asiakaspysäköinnille ja vieraille on erittäin vähän. Veturitien ennakoitu suuri liikennemäärä sekä raiteiden sijainti kadun vierustalla

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

tekevät kadusta viihtyvyydeltään heikon. Siksi Veturitien varren kivijalkatilat ja mahdollisesti toiseen kerrokseen sijoittuvat tilat ovat kaupalle ja palveluyrityksille erittäin vaikeat.

Alueen asukkaiden ja siellä työskentelevien pysäköinti tulisi ratkaista ensisijaisesti korttelikohtaisesti. Etäälle sijoitetut maanalaiset tai kadun alle rakennettavat pysäköintilaitokset ovat kalliita ja niiden käyttöarvo on heikompi kuin esim. pihakansien alle sijoitettujen laitosten. Tarkan pysäköintiselvityksen tekeminen suunnittelun rinnalla on tärkeää toteutuskelpoisen ratkaisun saamiseksi.

Yli-investointeja autopaikkoihin tulee välttää, jotta asumisen kustannuksia ei turhaan nosteta. Tulisi laatia selvitys siitä, voidaanko kaavaluonnoksen pysäköintimitoitusta muuttaa ja asumisen/ vuokra-asumisen osalta lieventää.

Asumisen yhteistilat

Useampien kiinteistöjen yhteisten kerho- ja vastaavien tilojen hallinnointi on osoittautunut vaikeaksi ja kalliiksi. Yhteistilojen osalta asema-kaavan tulisi olla mahdollistava, ei pakottava. Yhteistilojen normia tulisi totutusta tasosta laskea, mutta samalla olisi kaavamääräyksillä mahdollistettava erilaisten yhteisöllisyyttä painottavien hankkeiden valtavirasta poikkeavaa tilankäyttöä. Alueelle mahdollisesti tuleva koulu voinee jatkossa toimia myös asukkaita palvelevana monitoimitalona.

Koulu ja päiväkot

Esitämme, että koulun ja päiväkodin sijoitusvaihtoehtoja tutkittaisiin edelleen. Kaavaluonnoksessa ne on sijoitettu paikkoihin, jotka sopisivat myös asumiselle. Alueen toteutusvaiheistuksessa ei ole tutkittu koulun sijainnin ja rakentamisen alueelle luomia mahdollisuuksia.

Muuta

Valtio ei ole sitoutunut taideprosenttiperiaatteeseen alueella. Asiaa voidaan harkita edellyttäen, että alueesta saadaan taloudellisesti toteuttamiskelpoinen.

Vastine

Vuonna 2006 voimaan tullut Keski-Pasilan osayleiskaava ja sen mitoitus on asemakaavoituksen lähtökohtana. Kerrosala on kasvanut Keski-Pasilan osayleiskaavaan merkitystä asuinkerrostalojen alueen luvusta 80 000–110 000 k-m². Osayleiskaavaan merkitty asuinalueen reuna on laajentunut itään Liikenneviraston luovuttua 2-tasoisesta junien Pasila-

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

terminaalista. Sen sijaan Liikennevirasto on päättänyt varautua Pisara-rataan. Keskustakorttelin asemakaavoitus on myös muuttanut olennaisesti Ratapihakortteleiden lähtökohtia.

Keski-Pasilan rakennusoikeuksien kehitys:		
	Osayleiskaava 2006	Vuonna 2014
Keski-Pasila yhteensä	345 000–480 000 k-m ² (josta 40 000–60 000 k-m ² radan päällä)	yli 580 000 k-m ²
Asuminen	80–120 000 k-m ²	noin 194 000 k-m ²

Ratapihakortteleiden suunnitteluperiaatteet-vaiheessa (Kslk 19.11.2013) mitoitus oli 155 000 k-m². Kaavaluonnos sisältää kerrosalaa reilut 162 000 k-m² sisältäen koulun ja päiväkodin.

Ratapihakortteleiden kaupunkisuunnittelulautakunnan 19.11.2013 hyväksymissä suunnitteluperiaatteissa on toimisto-, liike- ja palvelutilojen osuus 38 000 k-m². Luku on pysynyt samana asemakaavaluonnoksessa, vaikka alueen kokonaiskerrosala on kasvanut.

Kaavaehdotuksen asuntorakennusoikeuden määrään tulevat vaikuttamaan heti kaavaluonnos-vaiheen jälkeen tehtävät selvitykset, jotka kohdistuvat mm. liikenteen haittoihin: meluun, tärinään ja ilmanlaatuun.

Asemakaavaluonnoksessa on pyritty lisäämään joustavuutta erityisesti Veturitien reunan kortteleissa. C-merkintä (keskustatoimintojen kortteli-alue) luo edellytykset asumisen ohella mm. toimitilarakentamiselle. Eri toimintojen keskinäistä suhdetta ei ole tarkoin määritelty. Asemakaavaluonnoksessa ei ole merkintöjä, jotka pakottaisivat määrätynlaisten kiinteistöjen rakentamiseen. Käynnissä olevissa kaavoituksen tueksi laadituissa korttelitutkielma- konsulttitöissä tutkitaan mm. asumisen sijoittumista kortteleissa ja laajuutta tarkemmin.

Liikenteen aiheuttamat haitat ohjaavat kortteleiden Veturitien puoleisen reunan rakentamista, mm. jalustaosan korkeutta. Jalustan ylempiin kerroksiin tutkitaan mm. asumista määrätyn reunaehdoin. Kaavaehdotuksen tueksi laaditaan melu-, ilmanlaatu- ja tärinäselvitykset.

Kaavaehdotuksen tueksi laaditaan em. selvitysten lisäksi koko suunnittelualuetta käsittävä pysäköintiselvitys.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Veturitie on vilkas pääkatu, jolle ei suunnitelmissa ole osoitettu pysäköintiä. Ratapihakortteleissa vieras- ja asiointipysäköintiä voidaan sijoittaa myös alueen sisäiselle katuverkolle. Laskentaohjeiden mukaan näitä paikkoja tarvitaan 1 ap/1 000 k-m² (as.).

Alue sijaitsee erinomaisten julkisten liikenneyhteyksien vierellä, jotka tulevat Triplan rakentumisen myötä edelleen parantumaan. Kaavan pysäköinti mitoitetaan (Kslk 2012) pysäköintipaikkojen laskentaohjeiden mukaan. Ohjeissa on huomioitu alueen erinomainen sijainti joukkoliikenteen suhteen määräämällä ympäröiviä alueita lievempi autopaikkojen minimimäärä, 1 ap/145 k-m². Autopaikkamäärien laskentaohjeesta voidaan poiketa vain erityisten perusteluiden avulla. Erityisesti Veturitien varren C-korttelialueilla voidaan tutkia vuorottaispysäköinnin mahdollisuuksia. Vuorottaispysäköinnissä samoja pysäköintipaikkoja voivat hyödyntää eri toiminnot eri vuorokaudenaikoina. Vuorottaispysäköinti suunnitellaan aina tapauskohtaisesti paikalliset olosuhteet huomioiden. Vuorottaispysäköinnin edellytyksenä on pysäköintipaikkojen nimeämättömyys, josta määrätään asemakaavassa. Tavoitteena on, että pysäköinti toteutetaan tontilla tai korttelissa keskitetysti laitoksissa.

Erityisesti alueen tiiviiseen eteläosaan on mahdollisesti tulossa runsaasti pieniä asuntoja, joissa yhteistilojen merkitys korostuu. Asemakaavalla on silloin luotava edellytykset yhteistilojen rakentamiselle. Koulun lopullinen konsepti ja iltakäyttö eivät kuulu asemakaavan sisältöön.

Keski-Pasilassa varaudutaan enintään noin 10 000 k-m² kokoiseen kouluun, joka sijoitetaan Ratapihakortteleiden asemakaava-alueelle kaupungin omistukseen tulevalle tontille. Asemakaavaluonnosta ja kouluasiasiaa on käsitelty Helsingin kaupungin hankeohjausryhmässä 17.9.2014, kaupungin elinkeinoasioita koordinoivassa työryhmässä 30.9.2014 ja aluerakentamisen johtoryhmässä 9.10.2014.

Pasilan koulun jatkosuunnittelun lähtökohtana pidetään urbaania monikerroksista koulua, joka sijoittuu Ratapihakortteleiden tiiviiseen kaupunkirakenteeseen. Tavoitteena on mm. sijoittaa osa koulun välituntipihasta koulurakennuksen katoille. Koulun ulkoliikuntapaikoissa tukeudutaan Käpylän liikuntapuistoon. Koulu ja päiväkotit ovat nk. herkkiä kohteita, joita koskee mm. ilmanlaadun ja melun osalta tiukat reunaehdot.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on yhteistyössä Kaupunginkanslian, Taide-museon, Rakennusviraston ja kiinteistöviraston kanssa kehittänyt koko

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Keski-Pasilaa koskevat taide%-periaatteet. Keski-Pasilan taiteen esikonseptointi ja etenemisprosessi on esitelty aluerakentamisen johtoryhmässä 7.2.2013.

Mielipiteen (Mi1) esittäjä toteaa että, nyt ehdotettu kerroskorkeus (6–15 krs.) on liian vähän eikä 3 000 asukasta ei ole tarpeeksi. Näin matalalla rakentamisella ei pystytä hyödyntämään alueen koko mahdollisuutta, vaikka tämä olisi ekologisesti liikenteen solmukohtaan sijoittuvana ja erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvana alueena järkevää.

Alueesta saa nyt sekavan vaikutelman ja talojen sijoittelulla pitäisi luoda tiiviimpi ja selkeämpi vaikutelma.

Ratapihakorttelit ei integroidu mitenkään viereiseen Itä-Pasilaan eikä tulevaan tornialueeseen vaan alue jää ikään kuin yksinäiseksi saarekkeeksi. Voisiko ennakkoluulottomasti pohtia mahdollisuutta rakentaa rautatien päälle? Näin alue yhdistyisi paremmin ympäristöön ja saataisiin lisää rakennusoikeutta.

Nykyisen Veturitien varrella oleva puutalo tulee ehdottomasti säilyttää kadun linjausta muuttamalla. Uuden asuinalueen laidalla oleva puutalo muodostaisi hienon vastakohdan uudelle nykyarkkitehtuurille.

Vastine

Ratapihakortteleiden suunnitteluperiaatteet-vaiheessa (Kslk 19.11.2013) mitoitus oli 155 000 k-m². Kaavaluonnos sisältää kerrosalaa reilut 162 000 k-m² sisältäen koulun ja päiväkodin. Osayleiskaavan voimaantumisen jälkeen Liikennevirasto on luopunut 2-tasoisesta junien Pasila-terminaalista, jonka päälle kaava mahdollisti keskustatoimintojen sijoittamista. Sen sijaan Liikennevirasto on päättänyt varautua Pisararataan. Puutalon säilyttäminen ei tue osayleiskaavan periaatteita. Asuinalueen tiivis korttelirakenne ei luo perusteita yksittäisen puutalon säilyttämiselle. Kyseistä taloa ei ole suojeltu.

Pasilan urheilu- ja liikuntaväki ehdottaa, että Keski-Pasilaan olisi fiksu rakentaa kunnon pelikenttä esim. koulun pihalle, jossa kesällä olisi tekonurmi ja talvella jää. Pienempikin kenttä toimisi hyvin. Koripallokenttä mahtuu pieneenkin tilaan. Jos tilaa ei millään löydy katutasosta, niin sitten kenttä pitäisi tehdä maanpinnan alle.

Urheilu-/liikuntakentän saaminen kaupunginosaan vaikuttaa merkittävästi positiivisen ja eläväisen paikallisen ilmapiirin syntymiseen. Jos kaupunginosassa ei ole urheiluolosuhteita, niin on mahdollista, että päihde- ja syrjäytymisongelmat kasvavat.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Kun Itä- tai Länsi-Pasilaan ei saada mahdutettua kunnan pelikenttää, niin Keski-Pasilan mahdollisella pelikentällä pelastettaisiin tilanne.

Onko siis mitään mahdollisuuksia saada Ratapihakortteleihin tai torni-alueelle kunnan pelikenttää? Vaihtoehtoisesti maanalainen liikuntapuisto olisi todella kiehtova ja omaleimainen myös sadesäällä.

Vastine

Ratapihakortteleissa lähivirkistys keskittyy kapeahkolle puistoakselille. Pistemäisiä toimintoja voidaan puistoon sijoittaa harkiten, jotta puiston vehreä ilme säilyy. Puiston kapeus tuo myös haasteita erilaisten toimintojen sijoittamiselle. Täysimittaista pallokenttää ei ole suunniteltu sijoitettavan Ratapihakortteleihin. Suunnittelualueen koulussa tukeudutaan kattopihoihin. Pelikentän sijoittamista koulun yhteyteen tutkitaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Itä-Pasilassa on rakentamattoman koulutontin yhteydessä varaus pallokentälle.

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Kaavaluonnos-vaiheen yleisötilaisuus järjestettiin näyttely- ja infotila Laiturilla 14.10.2014. Paikalla oli n. 20 henkeä kaupunkisuunnitteluviraston suunnittelijoiden lisäksi.

Keskustelu oli vilkasta. Ehkäpä eniten keskustelua herättivät alueen liikennejärjestelyt. Veturitie muodostuu vilkkaaksi läpiajoväyläksi ja aiheuttaa Ratapihakortteleiden alueelle haittaa. Sen varrelle on vaikeaa saada toteutumaan miellyttävää kaupunkiympäristöä. Veturitien tarve kyseenalaistettiin ja toivottiin kaupungin ja valtion panostavan muun muassa maan alla kulkevaan joukkoliikenteeseen, jolloin maan päältä vapautuisi alueita kaupunkielämälle.

Pyöräilyn ja kävelyn yhteydet kiinnostivat myös. Erityisesti pyöräyhteys keskeiseltä viherväylältä keskustakortteli Triplan läpi herätti keskustelua.

Pysäköintipaikkojen määrää toivottiin laskettavan entisestään.

Ratapihakortteleiden tiivistä kaupunkirakennetta ja rakennusten vaihtelevia korkeuksia pidettiin pääasiassa hyvinä. Tiiveys saattaa mahdollistaa joitain kivijalkapalveluita alueelle, vaikka Triplan läheisyys tuo tälle tavoitteelle suuria haasteita. Alueen keskelle suunniteltua viherakselia pidettiin keskeisenä suunnitteluideana, josta tulisi pitää kiinni. Kukkula-kaupunki tarjoaa hienoja näköaloja viherakselia hyödyntäen. Viherkattoja kannatettiin lämpimästi ja niitä toivottiin saatavan myös julkiseen käyttöön esimerkiksi näköalaravintoloiksi.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Asemakaavan muutosehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 8.4.–9.5.2016

Muistutukset

Kaavaehdotuksesta tehtiin 2 muistutusta.

Muistutukset kohdistuivat korttelin 17105 pihakannen korkotasoihin, aluetehokkuuteen, viheralueiden laajuuteen sekä siihen, että korttelirakenne ja katutila eivät ole tarpeeksi kaupunkimaisia.

Senaatti-kiinteistöt huomauttaa muistutuksessaan, että asemakaavassa esitetty korttelin 17105 pihakannen likimääräisellä korkeusasemalla +20 on tulevien rakennushankkeiden toteutettavuutta heikentäviä vaikutuksia. Esitetyn ratkaisun myötä luontevan ajoyhteyden saaminen kannen alaiseen pysäköintilaitokseen vaikeutuu, vaikeasti hyödynnettävä kellaritila lisääntyy korttelin pohjoispäässä ja pengerrysten ja tuentojen hallinta suhteessa Pasilankatuun vaikeutuu toteutusvaiheessa. Myös pelastusreittien järjestäminen rakentamisen vaiheistuksen mukaisesti vaikeutuu.

Yleisellä tasolla asemakaavaehdotus vastaa Senaatti-kiinteistöjen tavoitteita ja luonnosvaiheessa esitetyt mielipiteet on ehdotusvaiheessa otettu pääosin huomioon.

Vastine

Asemakaavaehdotusta on tarkistettu korttelin 17105 pihakannen osalta. Korttelin pihakannen likimääräiset korkeusasemat on tarkistettu 13.6.2016 päivätyn korttelin viitesuunnitelman mukaiseksi. Pihakannen nostettujen korkoasemien vuoksi pihakannen kaavamääräykseen (pka2) on lisätty maaperän vakavuutta varmistava vaatimus haasteellisten pohjaolosuhteiden vuoksi. Myös korttelin 17105 vesikattojen ylimpien kohtien korkoasemia on päivitetty johtuen pihakannen korkoasemien nostoista.

Lisäksi korttelin pohjoisosaan on lisätty uusi huoltoajoyhteys Höyrykadulta, joka toimii myös pelastusreitteinä.

Muistutuksen (Mi2) esittäjä toteaa että, Ratapihakortteleiden korttelitehokkuudet ovat kaavaehdotuksessa kohdillaan, mutta aluetehokkuus voisi olla hieman korkeampi. Alueen viheralueiden määrä on ylimitoitettu, eivätkä korttelirakenne ja katutila vaikuta kovin kaupunkimaisilta. Alueesta ei synny mielikuvaa Helsingin "toisesta keskustasta". Mikäli normit estävät oikean kaupungin rakentamisen, kannattaisi alue rakentaa tulevaisuudessa vasta sitten, kun kaupunkimainen tiivistäminen on mahdollista.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Pasilankatuun rajautuvan avokallion voisi yhdistää mielenkiintoisemmalla tavalla kaupunkirakenteeseen erityisesti kadun varressa. Kallion voisi rajata myös selkeämmin erilleen ympäröivistä taloista, jotta kallion osta ei synny vaikutelmaa asuintalojen sisäpihana.

Vastine

Ratapihakortteleiden kaavaehdotuksen kerrosala on yhteensä 179 500 k-m². Alueen kerrosala on kasvanut huomattavasti osayleiskaavaan merkitystä asuinkerrostalojen alueen luvusta 80 000–110 000 k-m².

Alue on varsin tehokas, kun ottaa huomioon tarvittavan katuverkon, palvelut ja puistoalueet. Ratapihakortteleiden ympäristö on liikenteen rajaama ja alueen keskelle on varattu lähivihreää asukkaiden viihtymiseksi ja hulevesien imeytysrakenteiden sijoittamiseksi.

Kapeasta Höyrypuistosta suunnitellaan vihreä keidas, joka koostuu sarjasta erilaisia kokemuksellisia tiloja, joita ovat esimerkiksi paikat levähdykseen, piknikille, kohtaamisille, leikille ja näköalojen katsomiselle. Ratapihakortteleiden puistoalueet eivät pysty korvaamaan keskuspuiston laajoja ulkoilu- ja virkistysmahdollisuuksia.

Avokallio (Halkopiipunkallio) on Keski-Pasilan osayleiskaavassa varattu virkistysalueeksi ja tämä ohjaa myös asemakaavoitusta. Lisäksi Halkopiipunkallion kallioselänne on osayleiskaavassa osoitettu maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi. Käytöstä poistetulla ratapiha-alueella ei ole juurikaan muita säilytettäviä luonnonarvoja.

Avokalliota kiertää yleiselle jalankululle varattu kävelyreitistö. Reitistö yhdistää myös Pasilankadun tulevan raitiovaunu 9:n pysäkin osaksi sujuvia julkisen liikenteen yhteyksiä. Kallion ympärillä olevat korttelit liittyvät julkiseen reitistöön kortteleiden pihakansien välityksellä. Kallio on haluttu jättää täysin julkiseksi ja välttää takapihamaisuus vailla sosiaalista kontrollia.

Viranomaisten lausunnot

Kaavaehdotuksesta saatiin lausunnot seuraavilta tahoilta:

- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Liikennevirasto
- museovirasto

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- kaupunginmuseo
- kiinteistölautakunta
- pelastuslautakunta
- opetusvirasto
- varhaiskasvatuslautakunta/varhaiskasvatusvirasto
- yleisten töiden lautakunta
- ympäristölautakunta

Yhteenveto lausunnoista

ELY-keskuksen lausunnossa todetaan, että asemakaavassa C-2-korttelialueen tarkoitus palvelurakenteessa jää selvittämättä selostuksessa. Selostusta tulee täydentää tältä osin ja kaavamääräystä on tarkennettava tarpeen mukaan. Meluntorjunnan ja ilmanlaadun osalta ELY katsoo tarpeelliseksi, että alueelle laadittu meluselvitys liitetään kaavaselostukseen. ELY myös huomauttaa, että rakennus, jonka julkisivuun kohdistuva melutaso ylittää 70 dB (Laeq) ei sovellu asuinkäyttöön. Mikäli julkisivuun uhkaa kohdistua yli 70 dB (Laeq) melutaso, tulee äänitasoon vaikuttaa kaavamääräysten lisäksi esim. liikennesuunnittelulla (nopeusrajoitukset, liikennemäärät). ELY pitää hyvänä, että asemakaavassa on määrätty, etteivät asunnot saa avautua vain Veturitien suuntaan. Kaavassa kielletään asuntojen parvekkeiden ja tuuletusikkunoiden sijoittaminen Veturitien puoleiselle julkisivulle. ELY huomauttaa, että parvekkeita ja tuuletusikkunoita ei ole syytä sijoittaa myöskään Veturitien risteysalueiden julkisivuille, jotka ovat lähellä Veturitietä. ELY toteaa, että Pasilan rautatieaseman läheisyydessä sijaitsevan alueen muuttaminen asuinkäyttöön on kannatettavaa.

Vastine

ELY:n lausunnossa esitetyn mukaisesti kaavaselostusta on täydennetty C-2-korttelin osalta. Keskustatoimintojen korttelialue C-2 on liike-, toimisto- ja palvelurakentamista varten, johon ei saa sijoittaa asumista. C-2-kortteli on asemakaavassa määritelty karkeasti periaatetasolla, jotta mahdollistetaan keskusta-alueelle tyypillinen erilaisten toimintojen kirjo. Korttelin eri käyttötarkoituksia ja niiden laajuuksia ei ole määritelty tarkemmin, koska tavoitteena on luoda joustoa lähitulevaisuuden tarpeisiin. Kortteli tulee rakentumaan Ratapihakortteleiden viimeisenä osana. C-2-kortteli, jonka laajuus on 20 000 k-m², nähdään Triplan palveluita täydentävänä.

C-2-korttelia koskeviin määräyksiin on tehty kaksi lisäystä:

- Korttelissa 17113 on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 58.4 §:n mukainen rakennuskielto. Kielto on voimassa kolme vuotta

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

kaavan voimaantulosta. Kunta voi erityisestä syystä pidentää kiellon voimassaoloaika enintään kolme vuotta kerrallaan.

- Korttelin jatkosuunnittelu edellyttää neuvottelua kaupungin maankäytön suunnittelusta vastaavan viranomaisen kanssa.

Korttelissa 17113 on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 58.4 §:n mukainen rakennuskielto. Korttelia 17113 ei voi rakentaa eikä se voi olla rakennettuna ennen kuin Veturitien, Pasilankadun, Radioportin ja Televisiokadun katu- ja kunnallistekniikkahankkeet ovat siinä vaiheessa, että tontin rakentaminen ei häiritse katu- ja kunnallistekniikkahankkeet rakentamista. Jotta voidaan taata korttelin rakentuminen toiminnoiltaan ja kaupunkikuvaltaan alueen ympäristöön sopivaksi, edellytetään korttelin jatkosuunnittelu tehtävän kaupungin maankäytön suunnittelusta vastaavan viranomaisen kanssa.

Veturitien puolen meluntorjuntaa varmistamaan on lisätty uusi kaavamääräys:

- C-, C-1-, C-2- ja Y-korttelialueilla tulee rakennusluvan yhteydessä laatia meluselvitys, joka osoittaa melutason ohjearvoihin (vanha alue) nähden riittävän meluntorjunnan rakennuksen sisätiloissa, oleskeluparvekkeilla sekä piha-alueilla.

ELY:n lausunnossa todetaan Veturitien reunaan sijoittuvien kortteleiden osalta, että Veturitien risteyskohtien julkisivuissa parvekkeiden ja tuuletusikkunoiden sijoittaminen on ongelmallista. Asemakaava kieltää parvekkeiden ja tuuletusikkunoiden sijoittamisen Veturitien puolen julkisivuille. ELY:n kanssa pidetyssä neuvottelussa todettiin, että katujen risteyskohdat vaativat erityisrakenneratkaisuja (titorakenteita) liikenteen haittojen torjumiseksi, jotka ratkaistaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Selostukseen on liitetty melu-, värinä- ja ilmanlaatuselvitykset.

ELY-keskuksen kanssa on neuvoteltu lausunnon antamisen jälkeen lausunnon sisällöstä.

Helen sähköverkko Oy:n lausunnossa todetaan, että asemakaavaehdotuksen pohjoisosan korttelissa 17113 on useita Helen Sähköverkon käytössä olevia keskijännitekaapeleita, joista kolme hylätään talvikauden aikana. Kortteliin jäljelle jäävän kaapelin siirto voidaan toteuttaa vasta Veturitien pohjoisosan viimeisimmän toteutusvaiheen aikataulussa.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) toteaa lausunnossaan, että maankäytön tehostaminen Helsingin kantakaupungin läheisyydessä tukee Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015 ja maankäyttösuunnitelman MASU 20150 tavoitteita seudun yhdyskuntarakenteen tiivistämisestä ja pohjautumisesta kestäviin kulkutapoihin. Suunnittelualue on saavutettavissa joukkoliikenteellä erinomaisesti. Pyöräily on myös matka-ajan ja matkan pituuden puolesta varteenotettava kulkumuoto keskustaan suuntautuvilla matkoilla (3 km:n etäisyys keskustasta). Suunnittelualueelle sijoittuva uusi radan allttava Rautatieläisenkadun tunneli parantaa Itä- ja Länsi-Pasilan välisiä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä. HSL:n 27.10.2014 antamassa lausunnossa esitetyt seikat on otettu riittävällä tavalla huomioon kaavaehdotuksen laadinnassa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) esittää lausunnossaan, että asemakaavan vesihuollon suunnitelmaa tulisi muuttaa siten, että vesijohto vietäisiin Tulistimenkujan päästä Radiokadun ja Pasilankadun risteykseen. Esitetty ratkaisu lisää vesihuollon toimitusvarmuutta.

HSY pitää suunnittelualueetta ongelmallisena ilmanlaadun kannalta, koska Veturitien liikennemäärät kasvavat merkittävästi tulevaisuudessa. Alueelle tehdyn ilmanlaatuselvityksen mukaan typpidioksidin vuosikeskiarvopitoisuus alittaa vuosiraja-arvon, mutta on korkeimmillaan hyvin lähellä raja-arvoa. HSY pitää positiivisena, että kaavaehdotuksessa on pyritty ottamaan ilmanlaatuun liittyvät tekijät huomioon mm. ohjaamalla asumisen sijoittumista Veturitien puolella erilaisin kaavamääräyksin. HSY katsoo, että jatkosuunnittelussa ilmansaasteiden aiheuttamien haittojen lieventämiseen tulee edelleen kiinnittää huomiota (erityisesti herkissä kohteissa kuten kouluissa ja päiväkodeissa). Veturitien liikennemäärien vähentäminen olisi tehokas keino liikenteen aiheuttamien haittojen ehkäisemiseksi.

HSY toteaa, että jatkosuunnittelussa on huomioitava jäteputkikeräysjärjestelmän ulkopuolella jäävän jätteen tiloista ja huollosta sekä tilojen hyvästä sijainnista käytettävyyden kannalta.

Vastine

Vesihuollon suunnitelmaa on päivitetty HSY:n esityksen mukaiseksi jatkamalla uuden vesijohdon linjausta Tulistimenkujan päähän Radiokadun ja Pasilankadun risteykseen.

Lausunnossa todetaan, että teetetyn ilmanlaatuselvityksen mukaan Veturitien varrella typpidioksidin vuosikeskiarvopitoisuus alittaa vuosiraja-arvon, mutta on korkeimmillaan hyvin lähellä raja-arvotasoa. Melu- ja

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

ilmanlaatuselvitysten lähtötietona olevat ajoneuvoliikenteen liikennemäärien ennusteet on laskettu ns. pahimman skenaarion mukaan vuodelle 2035, jossa Veturitie on yhdistetty Tuusulanväylään. Alueen rakentamisen vaiheistusta ajatellen liikennemäärät eivät yllä näin suurin lukuihin vielä useaan vuoteen, jolloin liikenteen haittavaikutukset eivät myöskään ole alkuvaiheessa selvityksen lopputilanteen mukaisia. Veturitien puolen kortteleiden erilaiset korkeusvaihtelut pyrkivät vaikuttamaan mahdollisimman tehokkaasti ilmansaasteiden tuulettumiseen. (Tämä on ilmanlaatuselvityksessä otettu huomioon ns. rosoisuusparametrissa). Asemakaavaehdotuksessa koulu ja päiväkotikortteli (Y-kortteli) on sijoitettu keskelle aluetta mahdollisimman etäälle Veturitiestä ja Pasilankadusta. Y-kortteli rajautuu kolmelta sivultaan Halkopiipunkallion puistomaiseen ympäristöön.

Lisäksi jätetiloja koskevaa määräystä on tarkennettu kattamaan myös jätteen putkikuljetusjärjestelmän keräyspisteiden ulkopuolelle jäävät muut jätehuollon tilat.

Liikennevirasto huomauttaa lausunnossaan, että asemakaavaehdotuksessa esitetty LR-alueen rajausta poikkeava liikenneviraston hyväksyntä ratasuunnitelmasta Veturitien ylikulkusillan ympäristössä radan länsipuolella. Liikennevirasto toteaa, että asemakaava-aineistoon ei ole liitetty kaavatyön yhteydessä laadittuja melu- ja tärinäselvityksiä. Liikennevirasto myös muistuttaa, ettei se osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinätorjunnan kustannuksiin.

Vastine

Kaavakarttaan on tarkennettu LR-alueen rajausta vastaamaan liikenneviraston hyväksytyä ratasuunnitelman linjausta. Asiasta on neuvoteltu liikenneviraston, rakennusviraston ja Veturitien katusuunnittelusta vastaavan konsultin kanssa.

Asemakaavaselostukseen on liitetty aluetta koskevat melu- ja tärinäselvitykset.

Museovirasto toteaa, että asemakaavaratkaisun mukainen alueen kehittäminen on mahdollista.

Kiinteistölautakunta toteaa, että tonttiosastolla on meneillään neuvottelut mm. Keski-Pasilan aiesopimuksen päivittämisestä ja Ratapihakortteleiden kaava-alueen yhteistyösopimuksesta. Asemakaava nostaa maan arvoa huomattavasti ja sopimusten yhteydessä on tarkoitus sopia myös alueen maanarvon nousun jakamisesta osapuolten kesken. Kaavaa ei tulisi saattaa kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi ennen kuin mainitut sopimukset on allekirjoitettu.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Asemakaavassa mahdollistetaan määrättyjen kortteleiden osalta auto-paikkojen toteuttaminen vaiheittain sijoittamalla osa autopaikoista tontille 17109/2 myöhemmin toteutettavaan pysäköintilaitokseen. Kiinteistövirasto ja Senaatti-kiinteistöt tulevat tukemaan tontinluovutusten keinoin vaiheittaisen pysäköinnin toteuttamista.

Kiinteistölautakunta toteaa, että viherkattomääräyksen tarpeellisuutta tulisi harkita. Suomessa ei ole toistaiseksi laajaa kokemusta viherpihojen ja viherkattojen toteutumisesta ja ylläpidosta asuntorakentamisessa. Viherkattoja tulisi vaatia ainoastaan vain, mikäli se on esim. hu-leviesien käsittelyn kannalta tarpeellista.

YL-merkintää (Julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue koulua ja lasten päiväkotia varten) ei tule rajata vain koulu- ja päiväkotikäyttöön, koska tulevaisuudessa lähipalvelut voivat olla muutakin kuin perinteinen koulu tai päiväkoti. Kaupunginvaltuuston päättämän strategiaohjelman mukaisesti tilojen yhteiskäyttöä tulee edistää. Kaavamerkinnän tulisi olla vain Y, koska koululaisten, päiväkotilasten ja mahdollisten muiden palveluiden käyttäjien tulee voida käyttää palvelua laajemmalla alueella.

Lisäksi tulisi varmistaa leikkialueen riittävyys (le-merkintä) ja tutkia leikkialueen rajaamista omaksi tontiksi tai omaksi hallinta-alueeksi, jotta kaupungin näkökulmasta ylläpidon järjestäminen ja rakennuttaminen helpottuisi.

Asemakaavaehdotusta ja asemakaavan muutosehdotusta on laadittu tiiviissä yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston, tonttiosaston ja Senaatti-kiinteistöjen sekä tämän valitsemien yhteistyökumppanien kanssa. Kaavassa esitetty tonttitehokkuus on korkea ($e = 2,6 - 4,0$) ja kaava luo monipuoliset edellytykset toteuttaa uusi mielenkiintoinen asuinalue keskeisellä paikalla ja erinomaisilla joukkoliikenneyhteyksillä. Kaavamutosta voidaankin pitää onnistuneena.

Vastine

Kestävän kaupunkikehityksen kannalta Ratapihakortteleiden alueen voidaan todeta noudattavan Helsingin tavoitteita tiiviistä joukkoliikenteeseen nojaavasta kaupungista, joka ottaa huomioon kaupunkiluonnon merkityksen niin virkistys- kuin ekosysteemipalveluidenkin kannalta.

Kaavamääräyksen mukaisesti vähintään 50 % korttelikohtaisesta kattopinta-alasta tulee toteuttaa monipuolisina viherkattoina. Kasvillisuuden

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

peittämät viherkatot pitävät yllä luonnon monimuotoisuutta sekä tuottavat ekosysteempipalveluja. Kasvillisuus ja maaperä pidättävät mm. sadetta ja auttavat näin hulevesien paikallisessa hallinnassa (mm. hulevesipiikit). Lisäksi viherkatot viilentävät niin ilmaa kuin rakennuksia-kin, suodattavat ilman epäpuhtauksia, sitovat hiiltä ja pidentävät katon käyttöikä. Kasvillisuus antaa näin ollen luontaisen vasteen tulevaisuuden muuttuvalle ilmastolle, toimien samanaikaisesti hiilinieluna. Ratapihakorttelit voidaankin nähdä ilmastokestävän kaupunkisuunnittelun pilottikohteena kantakaupungin alueella.

Helsingin ympäristötavoitteiden kannalta alueen monitorointi on jatkossa tärkeää. Ratapihakortteleissa suoritettavan seurannan avulla voidaan oppia muun muassa viherkattojen viilennyspotentiaalin vaikutuksesta rakennusten energiankäyttöön Suomen oloissa, sekä hulevesirakenteiden tehokkuudesta.

Kiinteistölautakunnan ehdotuksen mukaisesti asemakaavakarttaan on tehty muutos, jossa YL-kortteli on muutettu Y-kortteliksi. Asiasta on neuvoteltu myös opetusviraston ja varhaiskasvatusviraston kanssa. Yhteisesti todettiin, että Y-merkintä mahdollistaa paremmin tilojen yhteiskäytön ja jouston tulevaisuudessa. Lisäksi todettiin myös, että puistoalueella sijainnut päiväkotij- ja koulukäyttöön varattu leikkialue (le) voidaan liittää osaksi Y-korttelia omaksi tontikseen. Leikkialue on mitoitettu niin suureksi kuin se on ollut mahdollista huomioiden yleiselle ja lankululle varatut reitit.

Pelastuslautakunta toteaa, että rakennusten julkisivuja koskeva kaavamääräys mahdollistaisi puun käyttämisen pääasiallisena julkisivumateriaalina. Paloteknisten seikkojen vuoksi puuta tulisi käyttää julkisivuissa vain vähäisessä määrin. Kaavassa määrätään, että muuntamotilat tulee sijoittaa rakennuksiin. Muuntamotiloihin tulisi olla myös suora sisäänkäynti ulkoa. Pelastuslautakunta huomauttaa myös, että sammuusveden saanti tulisi järjestää rakennuspaloposteilla. Kaavassa on mahdollistettu viherhuoneiden rakentaminen AK-, C- ja C-1-kortteleissa maantasoon sisäpihan puolelle ja kattoterassien yhteyteen. Viherhuoneiden palo-osastointi on suunniteltava rakennuksen paloluokan mukaisesti.

Vastine

Asemakaavaehdotuksessa osaa rakennusten julkisivuja koskee määräys: "Julkisivujen on oltava pääosiltaan muurattua tiiltä, rapattuja, puuta tai lasia". Pelastuslautakunnan antaman lausunnon pohjalta määräyksestä on poistettu mahdollisuus käyttää puuta pääasiallisena julkisivumateriaalina.

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

Asemakaavassa määrätään muuntamotilojen osalta, että muuntamotilat tulee sijoittaa rakennukseen. Määräystä on pelastuslautakunnan lausunnon mukaisesti täydennetty vaatimalla muuntamotiloihin suoraa sisäänkäyntiä ulkoa.

Viherhuoneet ja niiden palo-osastointi suunnitellaan tarkemmin jatko-suunnittelussa ja ne rakennetaan voimassa olevien lakien, määräysten, ohjeiden mukaan ja hyvää rakentamistapaa noudattaen. Erilliselle viherhuoneita koskevalle kaavamääräykselle ei ole tarvetta.

Katujen ja kunnallistekniikan rakentamisen yhteydessä päävesijohdot varustetaan ohjeiden mukaisilla paloveden ulosotoilla. Rakennuslupa-vaihe mahdollistaa rakennuskohtaisen rakennuspalopostin suunnittelun. Jatkosuunnittelussa tehdään yhteistyötä pelastuslaitoksen kanssa.

Opetusvirasto toteaa, että Pasilan peruskoulu toimii tällä hetkellä kolmessa osoitteessa (entinen Eläintarhan-ala-aste, Länsi-Pasilan ala-aste ja Alppilan yläaste). Ratapihakortteleihin sijoitettava uusi yhtenäinen peruskoulu tulee olemaan Pasilan alueelle tärkeä.

Poiketen asemakaavaselostuksessa arvioidusta koulun rakentamisaikataulusta opetuslautakunta on 22.3.2016 esittänyt Keski-Pasilaan rakennettavan uuden peruskoulun valmistumisaikatauluksi vuotta 2022.

Uuden koulun ulkoliikuntapaikassa tukeudutaan Käpylän liikuntapui-
toon. Opetusvirasto korostaa, että liikennejärjestelyissä tulee huomioida koululaisten turvallinen siirtyminen alueelta Käpylän liikuntapui-
toon. Lisäksi koulu tarvitsee sisäliikuntapaikan lähietäisyydeltä tai tarvit-
tavan kaavavarauksen liikuntatilojen rakentamiseen.

Opetusvirasto on huolissaan katolla olevien piha-alueiden riittävästä melusuo-
jauksesta ja pihojen riittävästä koosta. Lisäksi tulisi huomioida
koulun saattoliikenne tilavarauksena.

Vastine

Koulun sijainnin tarkasteluissa on kaavaprosessin yhteydessä tutkittu kahta eri vaihtoehtoa: Keski-Pasilan Ratapihakortteleiden aluetta ja Länsi-Pasilan Maistraatintoria. Helsingin kaupungin hankeohjausryhmä (17.9.2014) ja aluerakentamisen johtoryhmä (9.10.2014) ovat esittä-
neet jatkosuunnittelun pohjaksi, että Keski-Pasilassa varaudutaan enin-
tään noin 10 000 k-m² kokoiseen kouluun, joka sijoitetaan Ratapiha-
kortteleiden alueelle. Koulun jatkosuunnittelun lähtökohtana pidetään
urbaania monikerroksista koulua, joka sijoittuu Ratapihakortteleiden tii-
viiseen kaupunkirakenteeseen. Tavoitteena on mm. sijoittaa osa koulun

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

välituntipihoista koulurakennuksen katoille. Koulun ulkoliikuntapaikoissa tukeudutaan Käpylän liikuntapuistoon.

Ratapihakortteleissa on varauduttu kaupungin investointiohjelmassa koulun rakentamiseen vuosina 2022–24.

Asemakaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon jälkeen on käyty keskustelua opetus- ja varhaiskasvatusviraston sekä Pasila-projektin välillä, jossa on todettu että, koulun- ja päiväkodin tilaohjelmiin olisi mahdollista sisällyttää pienempi liikuntasali, joka voisi olla koko korttelin yhteiskäytössä.

Y-korttelin välituntipihat rakennusten kattotasooilla ja maanpinnalla vaativat välivaiheessa melusuojausta, mikäli Veturitien puolen korttelit eivät ole vielä rakentuneet. Lopputilanteessa melusuojausta ei tarvita.

Alueen saattoliikenne ohjautuu Tulistimenkatua pitkin. Vieraspysäköintipaikat on sijoitettu kadun oikealle reunalle.

Yleisten töiden lautakunta huomauttaa, että YL-korttelin tarpeisiin osoitettu leikkialue (le-merkintä), joka on merkitty puistoalueen osaksi, tulisi muuttaa joko yleiseksi leikkialueeksi ilman erityismääräyksiä tai se tulisi liittää osaksi YL-korttelia.

Vastine

Kaavaehdotukseen on tehty muutos, jossa puistoalueella sijainnut päiväkotij- ja koulukäyttöön varattu leikkialue (le) on liitetty osaksi Y-korttelia omaksi tontikseen.

Ympäristölautakunta pitää positiivisena, että asemakaavaehdotuksessa on otettu huomioon Helsingin kaupungin viherkattolinjaus. Asemakaavassa määrätään rakennettavaksi viherkattoja vähintään 50 % kortteleiden kattopinta-alasta. Viherkattojen avulla voidaan lieventää monia ilmastonmuutoksesta ja kaupunkirakenteen tiivistymisestä aiheutuvia haittoja esim. rankkasateiden aiheuttamia tulvia ja lämpösäarekkeita. Kaavaehdotuksesta ei kuitenkaan käy ilmi, kuinka Ratapihakortteleiden alueella mm. rakennuskannan ja energiaratkaisujen osalta pyritään hillitsemään ilmastonmuutosta.

Ilmanlaatuselvityksen mukaan typpidioksidin vuosikeskiarvopitoisuus on hyvin lähellä raja-arvotasoa Veturitien varrella. Vaikka raja-arvotason ei arvioida ennustetilanteessa ylittyvän, on ilman epäpuhtauksien kuormitus voimakasta. Ilmanlaatuilanteen ja melutilanteen parantamiseksi, asumisterveyden ja -viihtyisyyden kohentamiseksi sekä toisaalta viihtyisemmän kävely- ja pyöräily-ympäristön aikaansaamiseksi

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

tulee ensisijaisena tavoitteena olla Veturitien liikennemäärää vähentäminen kokonaisvaltaisella maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelulla.

Ympäristölautakunta esittää, että julkisivuille kohdistuvien melutasojen tarkastelu on tärkeää päivittää, koska asemakaavaa varten tehdyn meluselvityksen mukainen rakennusten massoittelu ei täysin vastaa kaavaehdotusta. Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee varmistaa, että hiljaisia asuintiloja muodostuu kaikkiin asuntoihin.

Lausunnossa todetaan, että C-1-korttelin tontin 17109/2 pysäköintitalon katolle on kaavamääräyksen mukaan sijoitettava leikki- ja oleskelualueita. Sijainti Veturitien varrella on haastava, eikä se ollut tiedossa melu- ja ilmanlaatuselvitysten teon aikana. Piha-alueet tulee sijoittaa mahdollisimman etäälle Veturitiestä ilmanlaatuhaittojen vuoksi.

Ympäristölautakunta korostaa, että jatkosuunnittelussa tulee varmistaa että Töölönlahteen johdettavista hulevesistä aiheutuva kuormitus jää mahdollisimman pieneksi.

Ympäristölautakunta huomauttaa, että keskeiset ympäristövaikutusselvitykset tulee liittää kaava-asiakirjoihin.

Vastine

Ratapihakortteleiden asemakaavassa ei ole määräyksiä tai ohjeistusta rakennuskannasta tai energiaratkaisuista. Alue tulee rakentumaan pitkän ajanjakson aikana, jonka vuoksi tarkkoja energiaratkaisuihin kohdistuvia määräyksiä ei ole haluttu lyödä lukkoon asemakaavavaiheessa. Kuitenkin kestävän kaupunkikehityksen kannalta Ratapihakortteleiden alueen voidaan todeta noudattavan Helsingin tavoitteita tiivistä joukkoliikenteeseen nojaavasta kaupungista, joka ottaa huomioon kaupunkiluonnon merkityksen niin virkistys- kuin ekosysteemipalveluidenkin kannalta. Viheralueiden kattava sijoittelu alueelle kaavamääräyksen mukaisesti hillitsee ilmastonmuutosta ja auttaa naapurustoa siihen varautumisessa. Alueella on tehokas korttelirakenne, joka mahdollistaa hyvät lähipalvelut. Lisäksi Ratapihakortteleiden välittömässä läheisyydessä on rakenteilla laajat ja monipuoliset kaupat ja palvelut keskusta-kortteli Triplassa.

Lausunnossa todetaan, että teetetyn ilmanlaatuselvityksen mukaan typpidioksidin vuosikeskiarvopitoisuus on hyvin lähellä raja-arvotasoja Veturitien varrella. Vaikka raja-arvotason ei arvioida ennustetilanteessa ylittyvän, on ilman epäpuhtauksien kuormitus voimakasta. Melu- ja ilmanlaatuselvitysten lähtötietona olevat ajoneuvoliikenteen liikenne-

12.11.2013, täydennetty 2.12.2014, 1.3.2016 ja
17.1.2017

määrien ennusteet on laskettu ns. pahimman skenaarion mukaan vuodelle 2035, jossa Veturitie on yhdistetty Tuusulanväylään. Alueen rakentamisen vaiheistusta ajatellen liikennemäärät eivät yllä näin suurin lukuihin vielä useaan vuoteen, jolloin liikenteen haittavaikutukset eivät myöskään ole alkuvaiheessa selvityksen lopputilanteen mukaisia.

Ympäristölautakunta esittää, että julkisivuille kohdistuvien melutasojen tarkastelua tulisi päivittää. Asemakaavaehdotuksessa on meluselvityksen perusteella kehitetty suunnitteluratkaisuja mm: käännetty AK-korttelin 17111 suuntausta aukeamaan rauhallisempaan ilmansuuntaan avokalliota kohti sekä huomioitu AK-korttelissa 17110 oleva aukko, joka vaaditaan melulta suojattavaksi, mikäli Veturitien puoli ei ole vielä rakentunut. Myös Veturitien puolen korttelisuunnitelmia on ohjattu meluselvityksen lopputulokset huomioiden. Y-korttelin välituntipihat rakennusten kattotasoilla ja maanpinnalla vaativat välivaiheessa melusuojausta, mikäli Veturitien puolen korttelit eivät ole vielä rakentuneet. Kaavaehdotuksen tarkistamisen yhteydessä on Veturitien meluntorjuntaan liittyen lisätty uusi määräys:

- C-, C-1-, C-2- ja Y-korttelialueilla tulee rakennusluvan yhteydessä laatia meluselvitys, joka osoittaa melutason ohjearvoihin (vanha alue) nähden riittävän meluntorjunnan rakennuksen sisätiloissa, oleskeluvarvekkeilla sekä piha-alueilla.

C-1-korttelin tontin 17109/2 pysäköintitalon katolle sijoitettavat leikki- ja oleskelualueet tulee kaavamääräyksen mukaan sijoittaa ja suunnitella siten, että saavutetaan melutason ohjearvot ulkona. Em. lisäys kaavamääräykseen kattaa myös C-1-korttelin piha-alueet.

Selostukseen on liitetty melu-, värinä- ja ilmanlaatuselvitykset.

Kaupunginmuseo toteaa, että sillä ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotuksesta.

Seuraavat tahot ilmoittivat, ettei ole lausuttavaa: Kiinteistöviraston **geotekninen osasto**, **varhaiskasvatusvirasto**, **nuorisosiainkeskus** ja **liikennelaitos-liikelaitos (HKL)**

Julkisen nähtävilläolon jälkeinen vuorovaikutus

Kaavaehdotukseen tehdyistä tarkistuksista on keskusteltu ELY-keskuksen, liikenneviraston, opetusviraston, varhaiskasvatusviraston ja Senaatti-kiinteistöjen kanssa.



ASUKASTILAISUUS Keski-Pasilan ratapihakorttelit

Paikka: Pasilan kirjasto
Aika: ma 30.5.2012 klo 17.30 -19

Paikalla Elina Suonranta, arkkitehti
Anna-Maija Sohn, arkkitehti
Juha-Pekka Turunen, tilaisuuden puheenjohtaja
Harri Verkamo, liikenneinsinööri
Teina Ryyänen, tilaisuuden sihteeri
Timo Lepistö, projektipäällikkö
Ville Purma, arkkitehti

Osallistujia: n. 12 edellä mainittujen lisäksi

Tilaisuuden kulku

Tilaisuuden puheenjohtaja Juha-Pekka Turunen toivotti yleisön tervetulleeksi *Keski-Pasilan ratapihakorttelit asemakaava ja asemakaavan muutos* -tilaisuuteen ja kertoi illan kulusta. Turunen esitteli paikallaolijat sekä kertoi aikataulusta ja kaavoitusprosessista, jossa ollaan aloitus- eli OAS-vaiheessa. Kertoi, että tilaisuuden on tarkoitus olla aloitus keskustelulle ja, että mielipiteitä kannattaa jättää. Aloitusvaiheessa hahmotellaan suunnittelun periaatteita, jonka jälkeen periaatteet ja luonnos esitellään asukkaille ja viedään lautakuntaan. Tässä vaiheessa prosessia halutaan ajatuksia sekä ideoita suunnitelmaan. Turunen kertoi myös miten tulevista tilaisuuksista tiedotetaan lehtien, kirjeiden sekä internet-sivujen kautta. Lopuksi totesi, että suunnittelijat ovat paikalla keskustelun lopuksi vastaamassa yleisön kysymyksiin.

Arkkitehti Elina Suonranta näytti panoraamakuvia miltä suunnittelualue näyttää tällä hetkellä. Kertoi, että suunnitelmat pohjautuvat Pasilan osayleiskaavaan, joka on tullut voimaan vuonna 2006. Suonranta havainnollisti miten alue rajautuu sekä kertoi alueen kaavamerkinnoistä. Alue on suurimmalta osalta asemakaavoittamatonta (neljä aluetta on asemakaavoitettu). Maanomistusolosuhteet jakautuvat niin, että kaupunki omistaa pienen osan ja loput alueesta on valtion omistamaa. Alueella noudatetaan aiesopimusta vuodelta 2002, joka säätelee mm. maankäytön suunnittelua, lisärakentamista, alueluovutuksia, maanvaraista rakentamista (kansirakentamista mahd. vähän), kunnallistekniikkaa sekä raidejärjestelyjä. Yhteistyöryhmä valvoo tämän toteutumista. Julkista tilaa alueella pidetään tärkeänä kuten pääväyliä sekä jalankulkua. Alueelle kehitetään uusia asumisen muotoja kuten hybridi-ratkaisuja. Asuntoja suunnitellaan noin 3 000 asukkaalle ja toimitiloja noin 1 000 työntekijälle. Selvityksiä alueella on tehty paljon, kuten selvityksiä melusta ja ilmanlaadusta, raideliikenteestä, hulevesistä, tuulisuudesta, katuverkosta ja maaperästä jne.



Arkkitehti Anna-Maija Sohn totesi heti aluksi kuinka hyvällä ja keskeisellä paikalla alue sijaitsee. Lähiympäristöstä löytyy Pasilan tornialue ja keskustakortteli palveluineen sekä päiväkotit, kirjasto, kauppoja. Alue tulee kehittymään paljon tulevaisuudessa. Asuntojen ja työpaikkojen määrä alueella tulee olemaan korkeampi kuin esimerkiksi Länsi-Pasilassa saman kokoisella alueella. Tarkoituksena on rakentaa tiiviimpää kaupunkirakennetta. Pasilan alue on tarkoitettu kaavoittamaan helminauhamaisesti, lähtien tornialueesta liikkeelle. Tornialueen jälkeen kaavoitetaan keskustakortteli ja ratapihakorttelit.

Sohn kertoi suunnittelun lähtökohdista. Rakennuksiin kaavaillaan 5-12 kerrosta. Alue sijoittuu keskustakorttelin viereen ja eteläpuolella on Pasilan tornialue. Pasilankatua ollaan suunnittelemassa kaupunkibulevardiksi. Rautatieläisenkatua jatkettaisiin asemalaitureiden ali. Pohjois-eteläsuuntainen katu olisi alueelle tärkeä sekä erilaiset aukiot ja muu julkinen tila sekä palvelut kuten päiväkotit ja koulu. Keski-Pasilan eri osa-alueita yhdistävä jalankulkureitistö suunnitellaan kulkevan asuinalueelta keskustakorttelin lävitse tornialueelle ja edelleen Veturitalleille. Rakennusten korkeudet vaihtelisivat, eikä haluta liian "tasapaksua" asuntokantaa, mm. kattoarkkitehtuuri on hyvä ottaa huomioon. Asuinalueella alaratapihan ja Pasilankadun välillä on jopa 13 metrin korkeusero. Tämä tuo haasteita suunnitteluun.

Liikenneinsinööri Harri Verkamo kertoi liikenteeseen liittyvistä suunnittelun lähtökohdista sekä esitteli tämän hetkisen tilanteen alueella. Näytti kuvia liikennemääristä tällä hetkellä ja tulevaisuudessa. Suunnitelmissa on tehdä katuverkkoon muutoksia, joissa ohjattaisiin liikenne yhdelle pääkadulle (Veturitie). Tulevaisuudessa yhteyksiä radan ali. Muutosten tavoitteena on, että alueen sisällä liikenne rauhoittuu.

Verkamo kertoi Veturitiestä, joka on yksi plus yksi -kaistainen nykyisellään. Ratapihan reunaan suunnitella uusi kaksi plus kaksi -kaistainen katu. Veturitiestä kaksi vuotta sitten tehty liikennesuunnitelma, joka perustuu 2002 yleiskaavaan.

Suunnitelmissa on kehittää Pasilan siltaa ja sen lähiympäristöä. Nykytilassaan se on ahdas ja ankea. Siltaa levennetään jalankulkuun ja oleskeluun paremmin sopivaksi. Tällä hetkellä joukkoliikenne on samoilla kaistoilla kuin muut autot, johon pyritään saamaan muutos ohjaamalla joukkoliikenne omille kaistoilleen tien keskelle. Aseman edustalle on suunnitella joukkoliikenneterminaali, jossa paremmat tilat ja omat pysäkit eri kulkuvälineille. Verkamo esitteli luonnosta Pasilankadusta, joka olisi bulevardimainen katu puineen joukkoliikenteen ollessa sen keskellä. Tällä hetkellä alueen liittymävaihtoehtoja tutkitaan.

Esitteli raitiotie 9:n jatketta, joka menisi Asemapäällikönkatua ja Pasilansiltaa Pasilankadulle ja edelleen Radiokadulle. Tavoitteena on, että raitiolinja olisi vuoden 2018 alusta liikennöintikunnossa.

Anna-Maija Sohn kertoi vielä, että autopaikkamäärät on laskettu niin, että alueella on yksi paikka 145 kerrosneliötä kohden. Alueella noudatetaan samaa lukua kuin eteläisessä kanta-kaupungissa sen hyvien liikenneyhteyksien takia. Pasilasta on hyvät yhteydet ympäri kaupunkia sekä myös muihin kaupunkeihin, mikä antaa mahdollisuuden pendelöintiin. Alueella tulee olemaan helppo asua ilman autoa.

Ratapihakortteleihin tulisi myös toimistoja ja julkista tilaa. Lopuksi Sohn näytti kuvakollaasin keskustelun pohjaksi.



Tilaisuudessa esitetyjä mielipiteitä ja kysymyksiä ja vastauksia kysymyksiin:

Miksi veturitallit ja Toralinna ovat jääneet pois suunnitelmista?

Eikö pyöräteitä suunnitelmissa?

Messukeskus ja jääkiekko, miten nämä asiat on huomioitu? Alueet ovat tukossa aina kun järjestetään isoja tapahtumia

Meneekö ratikka 9 Hartwall-arenalle? Milloin raitiovaunu mene Hietalahteen?

Jääkö messukeskuksen pysäkki pois?

Arkkitehtuurin alueella pitäisi olla jotain kuten Yliopiston kirjaston suunnitelma. Sellainen on parempaa kuin Aalto. Mutta alueesta tulee liian kallis, siellä ei ole tavallisen ihmisen varaa asua.

Olen silmäillyt aluetta kun olen mennyt Pasilan siltaa pitkin. Haasteellinen paikka. Marraskuun räntäkeleillä ja syksyn valossa näyttää ankealta. Maapinnan taso on alle sillan ja syvällä notkossa. Onko sieltä mitään näkymiä? Keskustakortteli peittää viimeisetkin näkymät. Asunnoista ei tule näkemään, vaikka sinut kyllä nähdään. Kuinka paljon alueelle pitää rakentaa? Keskeinen paikka ja hyvät yhteydet. Ihmiset, jotka haluavat maksaa asumisestaan eivät muuta tänne, koska alueesta tulee mieleen slummi. Minuun alue ei ole tehnyt vaikutusta. Jännittävät asiat mistä puhuitte voivat olla hienoja nuorista. Ja tämä erillisuus kuulostaa hyvältä, mutta alue on kuitenkin tuolla matalassa laaksossa ja siellä on voimakas liikennemäärä. Keskeltä menee iso tie, joka on toisaalta hyvä, mutta liikenne tulee olemaan todella voimakasta. Asumien pitäisi nostaa maantasosta ylemmäs. Ihmiset laitetaan kuoppaan. Tuulisuus ja varjot, millainen varjo sinne tulee. Aurinko ei varmasti näy. Onko suhdetta työpaikkoihin ja liikenteeseen mietitty kunnolla?

- *Alue on haasteellinen, mutta mielenkiintoinen. Sinne voi suunnitella rohkeatakin arkkitehtuuria. Kuopassa ollaan, mutta korttelirakenne pitää tehdä sellaiseksi, että se toimii. Suunnittelemme hyvää asumista. Yläkerroksista näkyy varmasti ja pitää kehittää kenties akseleita, josta näkyy. Tutkimme "aktiivisia pintoja", joissa voi olla muita enemmän toimintaa ja palveluja.*

Onhan Toralinnakin siellä välissä. Siellä on miellyttävä ympäristö.

Arkkitehtuurisesti köyhää. Autoparkkipaikat voitaisiin laittaa alle. Naurettavaa puhua, että ei tarvitse autoa. Asumiskorkeutta saadaan lisää kun autot alakertaan.

- *Samaa lukemaa noudatamme kuin kantakaupungissa. Yksi paikka 145 kerrosneliötä kohden. Autopaikat vaikuttavat asuntojen hintoja nostavasti. Autoja tarvitaan, nyt ei puhuta autottomasta kaupunginosasta. Pyritään maavaraiseen rakentamiseen. Käytetään jonkin verran myös kansiratkaisuja.*

Huolto ja logistiikka kansien alle?



Miten jatko? Miten sitten kun valmis, Hartwall areena? Haarakallio, miten se liittyy näihin alueisiin? Pohjoiseen vielä tästä, mitä sinne tulee?

- *Haarakallio on vuorossa myöhemmin. Alue ei ole asumiselle kovin hyvä. Messukeskuksen liittyvää toimintaa kenties kehitetään. Alue odottaa vielä vuoroaan. Alueella mm. tekniikkaa kiven sisässä, loogista olisi antaa sen vanhentua ja korvata uusilla.*

Raitiovaunu ysin reitti pitäisi pitää messukeskuksen nurkalla. Hyvä reitti. Pääsee Kalliossa käymään.

Miten ysin lähtöpaikka, tuleeko korvaavaa liikennettä? Kolmikulma, meneekö vielä sinne?

Olen kiinnostunut tuulisuusmittauksista. Suunnitelmilla pitää vähentää tuulisuutta. Yleensä Pasilan mittauksista kiinnostunut.

- *On tehty tuulisuusselvitys, ratapihakortteleissa tuuli ei ole ongelma. Tilanne paranee itse asiassa kun rakennetaan. Sillalla ja tornialueella isompi ongelma.*
- *Pasilan malli ollut tuulitunnelitesteissä, sillan eteläreunassa suurin ongelma. Joukkoliikenneterminaali tulossa siihen, siihen pitää rakentaa jotakin suojaamaan. Korkeimman tornin pohjoiskulma on toinen ongelmakohta. Silloille kaiteita yms.*

Tuleeko junien pääteasema Pasilaan? Jos pääteasema tulee Pasilaan niin tulee paljon enemmän vielä ihmisiä alueelle. Tuleeko tunneli, joka kiertää keskustan?

- *Kyseessä Pisararata. Lähijunat ajavat Pisaran kautta. Pisara on tällä hetkellä hyvässä myötätulessa. Asemakaavoitus käyntiin. Suunnittelutyöt käynnissä.*
- *Kun Keski-Pasilan osayleiskaavaa tehtiin kymmenen vuotta sitten siinä oli vielä varaus päätelaitureille. Siitä on luovuttu. Rautatieliikenteen kasvu ratkaistaan Pisaralla.*

Eli raideliikenne maan alle?

Vaikuttaako se Pasilan asemaan jos tulee pisararata? Uputetaanko se?

- *Yksi lisäraide länsipuolelle. Liittyy Pasilan asemaan. Sillä järjestelyllä voidaan Pisara toteuttaa. Pasilan asemalle tulee joitakin muutoksia.*

Milloinkohan Pisararata tulisi? 20 vuotta vai mitä?

- *10 vuotta jos asiat menevät hyvin*

Rautatieläisenkatu: onko tarkoitus vetää tunnelista asuinalueen alta koko matkan? Pitääkö lämmittää?

- *ei koko matkaa tunnelissa, vaan pelkästään ratapenkereen ali.*



Miten liikenne suunnittelualueen ulkopuolella? Teollisuuskatusuunnitelmat?

- *Tänä vuonna alkaa Teollisuuskadun suunnittelu. Avataan liikenteelle myöhemmin, aluksi työmaaliikenteen käytössä. Tunneli tulee aikaisemmin.*

Mittaustuloksia? Melutuloksia? Millaista melu on alueella?

- *Ratojen osalta on tehty, katuverkon suunnittelun yhteydessä tehty.*
- *Ristikkosiltojen melusta tehty mittauksia. Miten junat kulkevat siitä ja millä nopeudella.*
- *Veturitien uusi linjaus tuo melua, ratapihakortteleiden reuna rakennetaan, joten silloin asuinalue ei ole meluisa.*
- *Melut tutkitaan, tehdään mallinnuksia jne.*
- *Osayleiskaavavaiheessa Veturitiestä mm. melumallinnuksia. Se on ylivoimaisesti suurin melun lähde alueella. Ei voi laittaa ihan viereen asumista.*

Raitiotie nostaa melua, ysin reitti

Lopuksi kiitokset siitä, että meistä pidetään näin hyvin huolta. Projektin johto on paikalla ja kaikki suunnittelijat.



PASILA-ILTA

Ratapihakortteleiden suunnitteluperiaatteet ja Keski-Pasilan tilannekatsaus

Laituri 3.9.2013 klo 17.30 - 20

Läsnä kaupunkisuunnitteluvirastosta:

Timo Lepistö
Elina Suonranta
Anna-Maija Sohn
Harri Verkamo
Ville Purma
Dan Mollgren
Niina Strengell
Tiina Antila-Lehtonen

Yleisöä oli paikalla yli 50 henkilöä

Tilaisuuden kulku

Osana Pasila-viikkoa järjestettiin Laiturilla Pasila-ilta. Esittäytymisen jälkeen Timo Lepistö kertoi Keski-Pasilan suunnittelutilanteesta. Erityisesti ajankohtaista oli keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailun ratkeaminen samana aamuna. Lepistö esitteli voittanutta ratkaisua. Keskustelun jälkeen Elina Suonranta ja Anna-Maija Sohn esittelivät Ratapihakortteleiden suunnitteluperiaatteiden taustaksi tehtyjä rakennemalleja ja varsinaiset suunnitteluperiaatteet. Keskustelu-osuuden jälkeen yleisötilaisuus päättyi ja suunnittelijat olivat tavattavissa klo 20 asti.

Kysymyksiä ja keskustelu keskustakorttelista

- Esitetyt kuvat vaikuttivat aluksi melko laatikkomaisilta ja tylsiltä. Esittelyn edetessä paljastui kiinnostavia yksityiskohtia.
- Puretaanko nykyinen asema? Laajennetaanko nykyisin ruuhkaista asemahallia?
 - o *Nykyisen aseman maanpäälliset osat puretaan ja tilalle rakennetaan uutta. Asemahallin koko pysyy jotakuinkin samana. Ruuhkaa aiheuttaneet puutteelliset liukuportaat ja hissit uusitaan kokonaan. (Lepistön vastaus)*
- Toteutuvatko suunnitelmat? Mikä on realistista?
- Miksi on vain yksi rakentaja, jolla on koko alue?
- Paljonko tulee pysäköintipaikkoja ja miten liikenne on järjestetty.
- Mistä tuli idea Tanssin talosta keskukseen?
- Jatkaako O.M.A. suunnittelua jatkossa?
- Oliko volyyymiä rajattu, voittajan mittakaava on suuri. Miten liittyminen asuinalueen kanssa onnistuu?
- Jääkö virastokeskus ennalleen?



Kysymyksiä ja keskustelu Ratapihakortteleista

- Onko tarkoitus tehdä kaupunkia vai nukkumalähiötä? Miten kaupunkimaisuus varmistetaan?
- Kantakaupunkimaisuus on hyvä periaate ("Soihtukuja"); "Oksa" on vaihtoehtoista lähiömäisin.
- Iso puisto alueen keskellä on hyvä ("Bumerangi").
- Kattoarkkitehtuuri on suunnitteluperiaatteena hyvä, erityisesti viherkatot.
- Kaavaan tulee laittaa liiketiloja; katutasokaupalle on kyllä kysyntää!
- Alue pitäisi suunnitella siten, että ihmisillä ajanviettomahdollisuuksia töiden jälkeenkin. Alueesta on tehtävä niin viihtyisä, että sinne tulee ravintoloita.
- Rakennuksiin ja rakenteisiin sijoittuva viherrakentaminen on hyvä idea.
- Ei pidä suunnitella yhtä suurta kommuunia, vaan tulee olla erillisiä taloyhtiöitä, jolloin huoltokustannukset voidaan jakaa oikeudenmukaisesti. Eri taloyhtiöiden tontit tulee rajata toisistaan aidoilla. Yhteistiloja asukkaille ei tarvita!
- Tontit tulisi tehdä mahdollisimman pieniksi, jotta muillakin kuin neljällä suurimmalla rakennusliikkeellä on mahdollisuus päästä rakentamaan.
- Ryhmärakennuttamishankkeille on varattava tontteja. Toteutusyksiköt oltava pieniä.
- Minne alueen hulevedet johdetaan?
- Onko selvitetty miten tuulet käyttäytyvät alueella?
- Mitä alueita Helsingissä tällaisen keskittymän rakentaminen autioittaa? Tulisi huomioida, mitä on jo olemassa. Tätä ei tarvita, ostovoima ei riitä! Paljonko Keski-Pasilan suunnitteluun on tähän mennessä käytetty veronmaksajien rahoja?
- Miten katuverkko vetää näin suuren rakentamisen volyymin aiheuttaman liikennemäärän? Hakamäentie on jo nyt Pasilan suurten yleisötapahtumien aikaan ruuhkainen. Onko liikenneyhteyden parantaminen (Hakamäentien tunnelin rakentaminen) koillisen suuntaan ajoitettu samanaikaiseksi Keski-Pasilan rakentamisen kanssa.
- Mihin kohtaan Mannerheimintielle Veturitien 52 000 ajoneuvoa/vrk liikennemäärä on verrattavissa?
 - o *Tullinpuomin eteläpuoli. (Verkamon vastaus)*
- Sisältyykö arvioihin Tuusulanväylän kääntö?
 - o *Kyllä. (Verkamon vastaus)*
- Milloin liikenne uudella Veturitiellä alkaa?

Virallisen osuuden jälkeen kirjattuja kommentteja suunnittelijoille

- Kivijalkaliiketilaa tarvitaan
- Taideprosentti hyvä periaate
- Kulkuyhteydet Itä- ja Länsi-Pasilan välillä tärkeitä
- Nuorille lisää urheilukenttiä, estävät syrjäytymistä: talvella luistelua ja kesällä palloilua
- vihreää luontoa jätettävä (alueella on mm. kettuja) ja ihmisille istuskelupaikkoja
- Itä-Pasila on huonosti suunniteltu, pysäköinti on hankalaa, liian vähän autopaikkoja Pasilan alueella tai ihmiset eivät löydä niitä.



KESKI-PASILAN RATAPIHAKORTTELIT, keskustelutilaisuus Asemakaavaluonnos

Näyttely- ja infotila Laituri, Narinkka 2
14.10.2014 klo 17.30 - 20.00

Paikalla kaupunkisuunnitteluvirastosta:

Elina Suonranta, arkkitehti, alueen suunnittelija
Maija Lounamaa, maisema-arkkitehti
Harri Verkamo, liikennesuunnittelija
Kimmo Kivisalo, suunnitteluavustaja, muistio
Tiina Antila-Lehtonen, vuorovaikutussuunnittelija

Paikalla keskustelemassa kaupunkilaisia noin 20

Tilaisuuden ja keskustelun kulku

Tilaisuuden aluksi Elina Suonranta ja Harri Verkamo esittelivät Ratapihakortteleiden suunnitelman ja siihen liittyvät jo aiemmin kaupunkisuunnitteluvirastossa päätetyt reunaehdot ja suunnitteluperiaatteet. Kaavaluonnos on nyt nähtävänä keskustelua ja kommentteja varten.

Suunnitelman esittelyn jälkeen keskusteltiin pöytäryhmittäin niin, että suunnitelmaan liittyviä positiivisia kommentteja ja toisaalta siihen liittyviä huolia kirjattiin post-it -lapuille. Lappuja ryhmiteltiin seinälle teemoittain ja niitä käytiin aika ajoin läpi yhteisesti.

Keskustelu oli vilkasta. Ehkäpä eniten keskustelua herättivät alueen liikennejärjestelyt. Veturitie muodostuu vilkkaaksi läpiajoväyläksi ja aiheuttaa ratapihakortteleiden alueelle haittaa. Sen varrelle on vaikeaa saada toteutumaan miellyttävää kaupunkiympäristöä. Veturitien tarve kyseenalaistettiin ja toivottiin kaupungin ja valtion panostavan muun muassa maan alla kulkevaan joukkoliikenteeseen, jolloin maan päältä vapautuisi alueita kaupunkielämälle.

Pyöräilyn ja kävelyn yhteydet kiinnostivat myös. Erityisesti pyöräyhteys keskeiseltä viherväylältä keskustakortteli Triplan läpi herätti keskustelua. Toiveena olisi, että viheryhteys voisi jatkua eikä tarvitsisi pyöräillä pimeässä ja meluisassa tunnelissa.

Pysäköintipaikkojen määrää toivottiin laskettavan entisestään.

Ratapihakortteleiden tiivistä kaupunkirakennetta ja rakennusten vaihtelevia korkeuksia pidettiin pääasiassa hyvinä. Tiiveys saattaa mahdollistaa joitain kivijalkapalveluita alueelle, vaikka Triplan läheisyys tuo tälle tavoitteelle suuria haasteita. Alueen keskelle suunniteltua viherakselia pidettiin keskeisenä suunnitteluideana, josta tulisi pitää kiinni. Kukulakaupunki tarjoaa hienoja näköaloja viherakselia hyödyntäen. Viherkattoja kannatettiin lämpimästi ja niitä toivottiin saatavan myös julkiseen käyttöön esimerkiksi näköalaravintoloiksi. Lopuksi keskusteltiin High Line -



ajatuksesta New Yorkin malliin, jossa viherkattoja silloilla yhdistelemällä saataisiin mielenkiintoinen kevyelle liikenteelle tarkoitettu korkealla kulkeva yhteys Ratapihakortteleiden läpi. Tällöin pyöräilykin olisi miellyttävämpää, kun voisi välttää ylä- ja alamäet. Uudella alueella tällaisen toteuttaminen ei olisi aivan mahdotonta.

Alle on kirjattu post it -lapuille saatu palaute.

Suunnitelmassa on hyvää (20 kpl):

- Viherkatoissa on potentiaalia: saisiko tästä eläväisen alueen kuten "Highline" New Yorkissa? Viherkatot yhdistetään toisiinsa poluin, kahviloita, kaupunkiviljelyä?
- Viherkatot! Toivottavasti toteutuvat mahdollisimman monipuolisesti, myös käytettävänä pihoina asukkaille ja yleisölle.
- Kattotilan hyödyntäminen auttaa valoisuuteen, näkymiin ja vapaa-ajan viettoon.
- Voisin asua alueella jos jalankulkua ja pyöräilyä priorisoidaan sen sijaan, että kotoa lähtiessään joutuu odottamaan liikennevaloissa.
- Jos junaliikenne painetaan maan alle ja autovirrat korvataan juna- ja raitioliikenteellä sekä hyötyliikunnalla muuttaisin alueelle, jos olisin asunnon tarpeessa.
- Hyvät liikenneyhteydet varsinkin, jos siirtymäväylät asemalle toteutetaan hyvin.
- Hyvät mahdollisuudet kaupunkimaiseen katutilaan: Pasilankatu, Kyllikinportin jatke, puistobulevardi, (Veturitie)
- Kallio, viherkatot, puisto, monipuolinen rakennuskanta.
- Toimintojen ja mittakaavojen sekoittuminen, vaihtelevat korkeudet ja näkymät.
- Pyrkimys tiiveyteen -lisää, jos mahdollista.
- "Kukkulakaupungissa" hienot mahdollisuudet näkymiin.
- Ravintola kukkulakaupungin katolle.
- Aika hyvä tehokkuus; pyöräily otettu huomioon; yhteistiloja katoille, ei liiketilojen paikalle, oikeaa kaupunkia, ei lähiötä; ylimmistä kerroksista hyvät maisemat; autopaikkanormi Ei voi olla suunnitteluprioriteetti nro 1.
- Veturitien reunan luova hyödyntäminen (hybridi); viherkatot; Veturitie osin tunnelissa; rakennukset eivät niin matalia kuin pelkäsin.
- Erityisesti länsiosan korttelipihat vaikuttavat mukavan kokoisilta.
- Voisin asua alueella, jos palvelut olisivat katujen varsilla kauppakeskuksen sijaan.
- Hyvät palvelut, -varsinkin jos maidon ja parturin saa omasta korttelista kuten kantakaupungissa.
- Hyvän näköistä tiiveyttä. Tornien rytmitys vaikuttaa myös hyvältä, nousevat kauniisti "jalustoistaan", umpikortteleista.
- Ei valmista asutusta: antaa mahdollisuuden eläväisiin ratkaisuihin, yhteisöllisyyden tukemista kokoontumispaikoin.
- (piirros) kävely+pyöräyhteys talojen katoille (torninostot sen länsipuolella). [Kuvassa piirretty jk/pp yhteys puistoakselin ja länsipuolen kortteleiden välissä/talojen katoilla tasolla n.+32](#)



Suunnitelmassa minua huolestuttaa (29 kpl):

- Pääseekö Triplan läpi 24h kohti etelää? Vai pitääkö kevyen liikenteen kiertää Pasilankadun tai Veturitien kautta?
- Alueen yhteys Itä-Pasilaan, onko tarpeeksi sujuvaa?
- Jalankulkuyhteys alueelta asemalle, kiertävätkö liikaa?
- Itä-länsi suuntaiset jalankulku- ja pyöräily-yhteydet.
- Alueen yhteys sillan eteläpuolelle (jalankulku, pyöräily)
- Jalankulkusaavutettavuus kaikista suunnista.
- Kaupunki halkeaa edelleen kahtia rata-alueella.
- Jäävätkö ratapihan talot pimeään monttuun ja muutenkin eristyksiin?
- Veturitien liikenne ohjaa kivijalkaliiketilat melusuojaksi Veturitien varteen, sen sijaan että ne olisivat kulkureittien äärellä (Kyllikinportin jatke, Pasilankatu, puistoakseli (vars. ravinolat)).
- Millainen Veturitien laidasta todella muodostuu? Vaarana, että siitä tulee "luotaantyyöntävä ränni".
- Veturitien aiheuttama melu ja saasteet.
- Autovirran kasvattamiseen ei kannata investoida: rahat ja maanpinta tuhlataan.
- Veturitien rakentamisessa varaudutaan jo moniin suunnitelmiin, jotka eivät mahdollisesti tai todennäköisesti toteudu (Tuusulanväylän käänntö, Hakamäentien tunneli). Tämä ohjaa autoliikennettä alueelle tarpeettoman paljon ja tarpeettoman aikaisin.
- Keski-Pasilaan tai Länsi-Pasilaan pitäisi saada liikuntapuisto ja/tai vähintään pienempiä liikuntapaikkoja.
- Koulun yhteys liikuntapuistoon.
- Kivijalkojen kohtalo - miten aiotaan elävöittää katukuvaa? Tiloja kulttuurille? Tiloja asukastoiminnalle?
- Jalankulkuvirtojen mallinnus puuttuu: mihin kivijalkatiloja kannattaa sijoittaa, missä riittävästi ohikulkijoita?
- Liian leveät kadut --> epäviihtyisä kävely-ympäristö.
- Kuoppa, josta tuuli ei pääse puhaltamaan puhtaaksi.
- Nykyinen liikennesuunnitelma tuottaa epäterveellisen hengitysilman ja melusaasteen, jonka takia alueella ei kannata asua eikä altistaa koululaisia ympäristöhaitoille.
- Tuleeko suljettuja kortteleita (tyyliin Ruoholahti) vai avoimia, puistomaisia pihvoja (kuten Arabia)? --> saadaanko elävä virkistys- ja käyskentelyalue?
- Aitoa maaperää ei jää jäljelle juuri lainkaan.
- Firdonkadun leveys --> kavennettava. Viheralueen käytettävyyys > keskuspuistoon lyhyt matka. Oltava tarpeeksi suuri kerroskorkeus, että asunnot saavat valoa.
- Viherkattojen käyttö? Onko taloyhtiöiden? Olisiko mahdollista, että olisivat julkista tilaa?
- Taiteen osuus arkkitehtuurissa/maisemasuunnittelussa? (esim Arabianrannan %-taideperiaate)



31.10.2014

- Ratikkalinja 9: onko vaara, että linja ruuhkautuu kasvavan käyttäjämäärän mukana?
- Autopaikkavaatimukset nostavat tarpeettomasti rakentamisen hintaa, kun a) alueella on niin hyvät julkisen liikenteen yhteydet ja b) alueen maaperä ei mahdollista helppoa autopaikkarakentamista.
- Itäosan sisäpihat näyttävät pienitä.
- Uudet rakennukset eivät kestä tarpeeksi kauan, jotta haluaisin asua täällä. Rakentamisen laatu.

Pasilan Ratapihakorttelit

Yhteenveto asemakaavaluonnokseen liittyvästä verkkopalautteesta

Verkkopalautteen pääpaino asumisen lisäämisessä

Ratapihakortteleiden asemakaavaluonnokseen liittyvää verkkopalautetta saatiin runsaasti, 42 kappaletta. Kommentointi oli auki osoitteessa www.ksv.hel.fi/keskustelut 8. - 28.10.2014. Kommentit olivat pääosin harkittuja ja perusteltuja. Saatu palaute on kokonaisuudessaan edelleen luettavissa verkossa.

Palautteen pääviesti oli, että Ratapihakortteleiden suunnittelussa on ollut oikean suuntaiset lähtökohdat, kun alueesta on tehty tiivistä ja kaupunkimaista. Rakennukset rajautuvat kiinni kadunvarsiin ja ovat sijoitetut lähes umpikortteleiksi. Lähes puolessa kommenteista kaivattiin kuitenkin vielä tiiviimpää ja korkeampaa asuinrakentamista esimerkiksi sijoittamalla alueelle nyt suunnitellun lisäksi muutamia korkeampia tornitaloja.

Veturitien moottoritiemäistä kokoa ja ilmettä kritisoitiin keskustelussa poikkeuksetta. Pidettiin epärealistisena tavoitetta, että tien varteen saataisiin miellyttävää katutilaa tai edes liiketiloja. Veturitien kirjoitettiin olevan koko Keski-Pasilan alueen kompassuskivi ja edustavan 70-luvun autoiluihanteita.

Palvelutarjonnan syntymistä tulevaisuuden Ratapihakortteleihin pidettiin haasteellisena, koska etelään rakentuu kauppakeskus Tripla. Osa kirjoittajista arveli, että jos alueen halki kulkevaa puistoakselia kavennettaisiin bulevardimaisemmaksi kaduksi, saattaisi sen varteen syntyä palveluita, kuten kahviloita. Samoin potentiaalisina paikkona pidettiin Kyllikinportin ja Rautatieläisenkadun välistä katutilaa sekä Pasilankadun vartta. Pasilankadun muuttumista katumaisemmaksi pidettiin hyvänä muutoinakin.

Alueen rakennuksiin ideoidut viherkatot saivat kiitosta, samoin kallioalueelle suunniteltu puisto. Toimistorakentamista haluttaisiin vähentää ja lisätä asuinrakentamista.

Yksi keino asuinrakentamisen lisäämiseksi oli monen kirjoittajan mielestä se, että alueen pysäköintinormia tarkastellaan edelleen siihen suuntaan, että liikkuminen alueelta tapahtuisi pyörällä tai joukkoliikenteellä tässä maan parhaassa joukkoliikenteen solmukohdassa.

Verkkokeskustelu aihepiireittäin

Kaupunkimaisuus ja korttelirakenne

Ratapihakortteleiden suunnittelussa on palautteen mukaan ollut oikean suuntaiset lähtökohdat, kun alueesta on tehty tiivistä ja kaupunkimaista. Rakennukset rajautuvat kiinni kadunvarsiin ja ovat sijoitetut lähes umpikortteleiksi. Alue sopii asuinalueeksi urbaania asumista ja hyviä kulkuyhteyksiä arvostaville ihmisille.

Kallion viereisiä kortteleita ja koulua kehutaan palautteessa onnistuneeksi vaikka toisen palautteen mukaan kallioaluetta voisikin kytkeä kaupunkimaisemmin korttelirakenteeseen.

Rakennusten vaihteleviin korkeuksiin ja suuntiin suhtaudutaan palautteessa kahdella tavalla. Osa pitää ideaa onnistuneena ja monimuotoisuutta ja mielenkiintoisuutta lisäävänä tekijänä kun taas osa pitää suunnitelmaa sekavana tästä syystä ja kaipaa lisää harmoniaa.

Mittakaavan todetaan yhdessä palautteessa olevan kaupunkiin liian iso - katuja voisi kaventaa ja kortteleita pienentää.

Tiiveys, korkeus ja asukasmäärät

Lähes puolet kommentoijista peräänkuulutti tiiviimpää ja korkeampaa asuinrakentamista esimerkiksi sijoittamalla alueelle muutamia korkeampia tornitaloja tai tiivistämällä taloja vielä lähemmäs toisiaan. Sopiva määrä kerroksia torneissa olisi 15 - 20, yli 20, yksittäiset jopa 30 kerrosta. Toimistoiksi suunniteltuja tiloja pitäisi muuttaa asuinrakentamiseen.

Palautteessa todettiin, että Helsinkiin tarvitaan lisää asuntoja. 3000 asukasta on alueelle liian vähän ja jopa 15000 asukkaan tavoitetta heitettiin keskusteluun. Lisää tilaa asumiseen saataisiin rakennuksia korottamalla, toimistotiloja asunnoiksi muuttamalla, pysäköintipaikkoja vähentämällä ja pysäköintinormista luopumalla sekä katuja ja puistoja kaventamalla ja pienentämällä.

Katutilat ja kulkuyhteydet

Katutilat pitäisi suunnitella miellyttäväksi ja kiinnostaviksi, jalankulkuun ja viipymiseen houkutteleviksi. Kadun varren taloissa voisi olla pieniä syvennyksiä ja talojen julkisivut olisivat vaihtelevia. Olisi tärkeää, että alue olisi jalankulkuystävällinen ja elävä, jolloin kivijalkaliiketilatkin voisivat kannattaa. Reitit pysäkeille ovat erityisen tärkeitä. Samoin hyvät pyöräväylät. Itä-Pasilan suuntaan toivottiin yhdessä palautteessa toistakin alikulkutunnelia.

Pasilankadun toisenkin puolen rakentuminen Ratapihakortteleiden myötä todettiin hyväksi ja kadun varteen arveltiin voivan syntyvä palveluitakin esimerkiksi pysäkkien läheisyyteen.

Puistot ja viheralueet

Ratapihakortteleiden keskellä on suunniteltu kulkemaan viheryhteys kohti Radiokadun rajaamaa kalliota. Useammassakin palautteessa viheryhteydestä ehdotettiin tehtävän kaupunkimaisempaa kävelykatua tai bulevardia; Esplanadia kapeamassa muodossa. Bulevardin ylittäessä katuja, ei tarvittaisi liikennevaloja tai suojaiteita vaan kadut ylitetään viheryhteyttä pitkin. Puistoakselin suunnitteluun kaivattiin rohkeampaan ideointia ja nähtiin, että siitä voisi muodostua vetovoimainen oleskelualue ja alueen sydän.

Kallioalueelle suunniteltu puisto sai niin ikään positiivista palautetta. Sieltä avautuviin näköaloihin voisi suunnittelussa kiinnittää enemmänkin huomiota. Huolta kannettiin siitä, että puisto tulee rakennettua ja pysyy huoliteltuna eikä jää hoitamattomaksi joutomaaksi. Yhdessä palautteessa ehdotettiin, että kalliopuiston Pasilankadun puoleiseen reunaan voisi rakentaa kapean asuintalon ja näin rajata edelleen puistoa sekä Pasilankatua.

Viherkatot

Viherkatot otettiin palautteessa vastaan innostuneesti. Niitä toivottiin saatavan myös julkiseen käyttöön esimerkiksi kahviloiksi. Niin ikään toivottiin korkealla kulkevaa kevyen liikenteen yhteyttä viherkattojen kautta. Yhdessä palautteessa tuotiin esiin viherkattojen aiheuttama vesivahinkoriski.

Pysäköinti ja autopaikkanormit

Pysäköinnissä alueelle suunniteltujen kansion todetaan tulevan pitkällä ajalla kalliiksi. Ne eivät ole myöskään viihtyisiä katutasosta katsottuna. Palautteessa toivotaan tarkasteltavan kriittisesti parkkipaikkojen määrää, tutkittavan pysäköintipaikkojen yhteiskäyttöä toimitilojen ja Triplan kanssa ja harkittavan autottomia kortteleita. Pasilaa, jos jotakin paikkaa Suomessa, voisi suunnitella jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoin jolloin autopaikkoja voisi olla minimaalisesti.

Veturitie

Veturitien moottoritiemäistä kokoa ja ilmettä kritisoitiin keskustelussa poikkeuksetta. Pidettiin epärealistisena tavoitetta, että tien varteen saataisiin miellyttävää katutilaa tai edes liiketiloja. Veturitiestä tulee helposti liikenneränni. Kadunvarsipysäköintiä ei ole ja tien toista laitaa reunustavat korttelien sijaan raiteet. Kulkureitit eivät kulje Veturitien kautta, paitsi ohiajavien autojen. Veturitietä reunustavien rakennusten alimmissa kerroksissa saattaisivat menestyä pienteollisuus ja pientoimistot. Veturien toivottiin muuttuvan kapeammaksi ja katumaisemmaksi.

Veturitien kirjoitettiin olevan koko Keski-Pasilan alueen kompastuskivi ja edustavan 70-luvun autoiluihanteita. Pasilan suunnittelun lähtökohtana todetaan olevan autoliikenteen sujuvuus ja pysäköintitilojen riittävyys. Toisaalta yhdessä kommentissa kritisoitiin sitä, että Veturitien risteykset on suunniteltu perinteisiksi valo-ohjatuiksi risteyksiksi.

Palvelut ja niiden kannattavuus ja sijainti

Alueen omien palveluiden syntyminen kannalta Pasilan sillan kupeeseen rakentuvan kauppakeskus Triplan todetaan olevan ongelmallinen.

Palveluita ja liiketiloja saattaa muodostua Pasilankadun varteen, puistoakselille sekä Kyllikinportin ja Rautatieläisenkadun väliseen katutilaan. Reittejä kävelee tulevaisuudessa suuri määrä ihmisiä juna-asemalta koteihinsa ja työpaikoilleen. Liiketiloja voi levittää laajemmallekin Veturitiellä ja alueen halki kulkevan puiston kohdalla.

Pasilankatu kulkee tulevaisuudessa Länsi-Pasilan ja Ratapihakortteleiden keskellä. Siellä on myös potentiaalia kaupallisille toiminnoille, eli liiketiloja myös tämän kadun varteen - erityisesti bussi- ja ratikkapysäkkien kohdalle.

Koulu, urheilukenttä ja asukastilat

Koulun todettiin olevan onnistunut. Sen yhteyteen toivottiin alueen pelikenttää. Palautteessa todettiin koulun suuren koon merkitsevän jo olemassa olevien lähialueiden koulujen lakkauttamista. Yhdessä palautteessa koulu ja päiväkodit sijoitettaisiin asumisen sekaan kortteleiden sisään.

Alueelle toivottiin urheilukenttää yhteisöllisyyttä lisäämään ja harrastusmahdollisuuksien takia. Kortteleiden yhteisistä asukastiloista tuli niukasti palautetta.