



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

**KESKI-PASILAN TORNIALUEEN
ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOSLUONNOS**

Hankenro 0870_2
HEL 1012-004121

**VETURITIEN ETELÄOSAN
ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 12230**

Hankenro 0870_6
HEL 2013-013241

SISÄLLYS

Keksi oma Keski-Pasila! -nettikysely marraskuussa 2006

- Tiivistelmä saaduista ehdotuksista

**Keski-Pasilan tornialueen osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä
27.9.–22.10.2010**

- Viranomaisyhteistyö
- Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

- Mielipidekirjeet
- Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Keski-Pasilan tornialueen kaavaluonnos nähtävillä 2.4.–23.4.2012

- Viranomaisyhteistyö
- Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

- Mielipidekirjeet
- Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Yhteenveto yleisötilaisuudesta



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Keski-Pasilan tornialueen kaava-alue on jaettu kahteen osaan asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen hyväksymisen jälkeen. Veturitien kaava-alueeseen kuuluvat tornialueen kaava-alueet Pasilankatua lukuun ottamatta.

Veturitien eteläosan kaavaehdotus nähtävillä 10.1.–10.2.2014

Lausunnot

– Tiivistelmät viranomaisten lausunnoista ja vastineet

LIITTEET

Keksi oma Keski-Pasila! 2.1.2007 muistio
Keskustelutilaisuuden 29.9.2010 muistio
Keskustelutilaisuuden 16.4.2012 muistio



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

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

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

Keksi oma Keski-Pasila! -nettikysely marraskuussa 2006

Kaupunkisuunnitteluvirasto järjesti vuonna 2006 kaupunkilaisille nettikyselyn Keksi oma Keski-Pasila, jolla kerättiin kaupunkilaisten ideoita Keski-Pasilan tulevasta keskuksesta ja sinne sopivista toiminnoista. Vastauksia tuli yli 150 henkilöltä seuraavista aiheista:

1. Keski-Pasilasta uusi urbaani keskus
2. Pilvenpiirtäjillä suurkaupungin tuntua
3. Uudenlaista ja rohkeaa arkkitehtuuria
4. Keski-Pasilaan on saatava hyvät kaupalliset palvelut
5. Viihde, vapaa-aika ja kulttuuri toisivat ihmisiä ja elämää Pasilaan
6. Pasilasta liikuntakulttuurin keskus
7. Pasilaan mahtuu virastoja ja laitoksia
8. Pasilasta urbaani toimistoalue
9. Monimuotoista asumista ja rohkeita asuntoratkaisuja
10. Viihtyisiä katuja, aukioita ja puistoja
11. Liikenteen täytyy pohjautua kevyt- ja joukkoliikenteeseen

(Muistio nettikyselystä on tämän raportin liitteenä.)

Keski-Pasilan tornialueen osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 27.9.–22.10.2010

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa, Pasilan kirjastossa ja viraston internetsivuilla 27.9.–22.10.2010. Suunnitelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin 29.9.2010.

Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen, rakennusviraston, kiinteistöviraston tonttiosaston ja geoteknisen osaston, rakennusvalvontaviraston, pelastuslaitoksen, ympäristökeskuksen, Helsingin

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

seudun ympäristöpalveluiden (HSY), Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja Liikenneviraston rautatieosaston kanssa.

Helsingin poliisilaitos (6.10.2010) on ilmoittanut, että sillä ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Kaupunginmuseon (7.10.2010) kannanotossa todetaan, että kaava-hankeen työnjaosta museoviraston ja kaupunginmuseon kesken on sovittu niin, että Museovirasto on hankkeessa lausunnonantajana kulttuuriympäristön vaalimiseen ja arvottamiseen liittyvissä kysymyksissä.

Terveyskeskus (6.10.2010) toteaa kannanotossaan, että sillä ei ole tarvetta uusille toimitiloille tällä asemakaava-alueella. Tuleva asukasmäärä määrittelee terveyspalvelujen tarpeen. Pasilan alueen palvelut tarjotaan Vallilan terveysasemalla, jonka toiminta siirtyy uudelle Kalasataman terveysasemalle sen valmistuttua. Kaava-alueen lähin terveysasema sijaitsee Laakson sairaala-alueella. Terveysasemien palvelualueita tullaan tarkastelemaan uudelleen. Tulevaisuudessa vapaan hakeutumisen myötä asukkaat voivat listautua haluamalleen terveysasemalle.

Museovirasto (18.10.2010) painottaa kannanotossaan, joka keskittyy kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmaan, että Keski-Pasilan torni-alue suunnitellaan kaupunkirakenteellisesti, kaupunkikuvallisesti ja rakennetun kulttuuriympäristön kannalta merkittävälle paikalle. Pasilan veturitallit asuinrakennuksineen on omaleimainen 1800–1900-lukujen vaihteessa syntynyt teollisuus- ja liikenneympäristö.

Museoviraston kannalta olennaisin kysymys on, miten veturitallin ja Toralinnan aluetta kehitetään sekä miten se toiminnallisesti nivoutuu uudisrakennettaviin alueisiin ja alueen liikennejärjestelyihin.

Museovirasto pitää lähtökohtana että kaikki alueen rakennukset - Toralinnassa, sen pihapiirin kaksi rakennusta, varikon päälliköiden asuintalo ja asetinlaiterakennus- tullaan huomioimaan kaavassa sr-merkinnällä.

Liikennejärjestelyiden tulisi yhdentää aluetta ja varmistaa sen kaikkien osien saavutettavuus. Kaava-alueen osat näyttävät vielä hyvin saavutettavina.

Veturitallit uhkaavat jäädä vilkkaan, nelikaistaisen Veturitien mottiin. Veturitallien alue tulee integroida toiminnallisesti tornitalojen yhteyteen. Tämä tarkoittaisi esim. kansiratkaisujen tutkimista Veturitien yli tai vaihtoehtoisesti tien laskemista ja tunnelointia veturitallien kohdalta.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Jalankulku- ja kevyen liikenteen yhteydet ovat nekin epäselvät varsinkin veturitalleihin nähden. Museovirasto ehdottaa tutkittavaksi veturitallien alueen liikennöintiä kevyen liikenteen väylällä myös etelästä, Nordenskiöldinkadulta.

Vaikutusten arvioinnissa aluetta tarkastellaan pitkälti omana yksikkönään, eikä tutkita mahdollisuuksia joita aluetta reunustavien kaupunkinosien suunnitteluperiaatteiden hyväksikäyttö ehkä mahdollistaisi.

Kolme alueen itäosassa sijaitsevaa tornitaloa uhkaavat jäädä irrallisiksi suhteessa kokonaissuunnitelmaan. Itäisten tornitalojen suunnitteluperiaatteissa voisikin tutkia miten kyettäisiin paremmin integroimaan ja käyttämään hyväksi viereisen Itä-Pasilan liikennöinnin eritasoperiaatteita.

Tornitaloista on syytä laatia suurmaisema-analyysi, jossa rakennuksia tarkastellaan eri näkymistä, myös maan tasalta.

Tekeillä oleva korkeiden rakennusten poikkeamisohje ei esillä olevien tietojen mukaan sisällä kaupunkikuvallista ja -rakenteellista tarkastelua siitä, mihin osiin yli 16-kerroksisia rakennuksia Helsingin kaupungissa voisi sijoittaa. Museovirasto pitää tärkeänä että poikkeamisohjeen oheen laaditaan tällainen kaavoitusta tukeva selvitys.

Vastine

Asemakaavaluonnoksen lähtökohtana on ollut Veturitien pitkä tunnelivaihtoehto. Tämä vaihtoehto mahdollistaa suoran jalankulkuyhteyden Torniaukiolta veturitallien alueelle. Myös ajoneuvoliittymän tekeminen Veturitieltä talleille ja Toralinnan pohjoispuolelta nykyisen alaratapihan alueelle on tässä vaihtoehdossa toteutettavissa. Radan ali on lisäksi osoitettu kevyen liikenteen yhteys Ratapihantieltä veturitalleille.

Kevyen liikenteen yhteydet Nordenskiöldinkadulta veturitalleille tutkitaan tuolle alueelle myöhemmin tehtävän asemakaavatyön aikana.

Voimassa olevassa Itä-Pasilan asemakaavassa on mahdollistettu kevyen liikenteen sillan rakentaminen Ratapihantien yli tornin T8 kohdalla. Alueen eteläosassa on Ratapihantien alittava kevyen liikenteen tunneli, jolta on osoitettu yhteys radan alittavalle kevyen liikenteen reitille.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa on vuonna 2011 laadittu *Korkea rakentaminen Helsingissä* -raportti, jossa Keski-Pasila on todettu yhdeksi mahdolliseksi korkeaan rakentamiseen soveltuvaksi paikaksi.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

HKL-liikelaitos (20.10.2010) esittää kannanotossaan, että kaavamuu-
toksen valmistelussa tulee huomioida raitiotiet ja niihin liittyvät sähkö-
järjestelmät:

- Alueelle, lähelle keskustakorttelia, tarvitaan uusi raitioteiden säh-
könsyöttöasema nykyisen Auroran sähkönsyöttöaseman lisäksi.
- Tulee huomioida ajojohtimet, niiden kannatinpylväät tai seinäkiinni-
tykset sekä ajojohtimien turva-etäisyydet rakennuksiin ja muihin ra-
kenteisiin sekä puihin.
- Sähkökeskukset vaihdealueilla.

Vastine

Raitiotiet ja niihin liittyvät sähköjärjestelmät huomioidaan jatkosuunnit-
telun yhteydessä.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) (12.10.2010) toteaa
kannanotossaan, että Pasila sijaitsee joukkoliikenteen näkökulmasta
hyvin keskeisesti sekä seudullisesti että valtakunnallisesti. Tämän
vuoksi on erittäin kannatettavaa, että Keski-Pasilan tornialueelle sijoite-
taan runsaasti asuntoja ja työpaikkoja. Maankäytön tiivistyminen hyvien
joukkoliikenneyhteyksien varteen tukee kestävästä yhdyskuntarakennet-
ta.

Tornitalot Pasilan sillan eteläpuolella sijaitsevat joukkoliikenneyhteyksi-
en kannalta keskeisesti. Pisara-radon ja lisäraiteiden sekä tornialueen
ja keskustakorttelin rakentaminen tulee kytkeä toisiinsa viihtyisillä ja
luontevilla kevyen liikenteen yhteyksillä, joissa otetaan huomioon reitit
Pasilan sillan itäpään raitiovaunu- ja bussipysäkeille sekä junalaitureille
ja myöhemmin rakennettavalle Pasilan metroasemalle. Veturitien uusi
reitti Pasilassa ei saa aiheuttaa estevaikutusta kulkuyhteyksille.

Vastine

Kaavaluonnoksessa on osoitettu jalankulku- ja kevyen liikenteen reitte-
jä Veturitien tasolta Torniaukion kautta keskustakortteliin ja Pasilansil-
lalle sekä tornien T6 ja T7 välistä Pasilansillalle ja radan itäreunassa
kulkevalta Pohjoisbaanalta sillan itäpäähän.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavan ja kaavamuu-
toksen valmisteluun liittyen on asemakaavaos-
astolle saapunut kirjeitse yhteensä 15 mielipidettä koskien 17.9.2010 päi-
vättyä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja sitä koskevaa yleisötilai-
suutta.

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Mielipiteen (Mi1) esittäjä (1.10.2010) ehdottaa, että Keski-Pasilan suunnitteluun tulisi saada ulkopuolisiakin kommentteja, jottei alue jää liian yksipuoliseksi. Lisäksi hän ehdottaa, että projektia tehtäisiin yhdessä Aalto-yliopiston kanssa ja kysyttäisiin ympäri maailman eri arkkitehtuurikorkeakouluista ideoita aluetta koskien.

Mielipiteen esittäjän mukaan Aalto-yliopisto etsii jatkuvasti uusia yhteisprojekteja ja pystyisi luultavasti organisoimaan asian laajan yhteistyökorkeakouluverkostonsa avulla. Projekti tuskin maksaisi juuri mitään ja toisi huomiota/mainosta alueelle ympäri maailman. Tällä tavalla kaupunki voisi houkutella "ilmaiseksi" uusia investoijia Pasilan tuleviin tornitaloihin. Tämä olisi ainutlaatuinen mahdollisuus alueen toimivuuden ja kansainvälisen kiinnostuksen saamiseksi.

Vastine

Teknillisen korkeakoulun arkkitehtiosaston kanssa on tehty yhteistyötä suunnittelun aiemmissa vaiheissa.

Mielipiteen (Mi2) esittäjä (19.10.2010) esittää idean yksityisautottomasta Pasilasta, joka helpottaisi monimutkaisen ja monikerroksisen alueen kaavoitus- ja rakentamisongelmia. Henkilökohtaisten autopaikkojen sijaan alue pitäisi rajoittaa joukkoliikenteen ja erilaisten vuokraajoneuvojen käyttöön tavaraliikenteen lisäksi. Joukkoliikenteen laitureille tarvittaisiin läpinäkyviä hissejä ja rullaportaita sekä kävelyhihnvoja sujuvien vaihtojen turvaamiseksi. Alueellinen autonvuokraus- ja taksiasema korvaisivat omat autot. Pasilan kaupalliset ja julkiset palvelut pitäisi kohdistaa nimenomaan väkeen, joka jo kulkee tai haluaa kulkea joukkovälineillä. Suomen parhaana joukkoliikennealueena Pasilasta pitää suunnitella joukkoliikenteen helmi ja kävelijäin ja pyöräilijäin viihtyisä keskusta-alue.

Toisena seikkana mielipiteen esittäjä mainitsee julkisten palveluiden kuten pääterveysaseman ja keskustakirjaston sijoittamisen asemakortteliin. Myös tanssin talolle asemakortteli olisi kaikkein keskeisin paikka.

Vastine

Kaupunkisuunnitteluvirasto on yhdessä talous- ja suunnittelukeskuksen, kiinteistöviraston ja eri rakennuttajatahojen kanssa käynnistänyt Kehittyvä kerrostalo -ohjelmaan liittyen kolme autotonta hanketta. Kaupunkisuunnitteluvirastossa on sovittu, ettei ns. autottomia kortteleita kaavoiteta ennen kuin hankkeitten toteuttamisesta saadaan riittävästi



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

kokemuksia. Kaavaluonnoksessa on alueelle esitetty rakennettavaksi autopaikkoja kantakaupungin hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueiden autopaikkojen laskentaohjeen mukaisesti.

Terveyskeskus on ilmoittanut, että alueen lähimmät terveystalot sijaitsevat Laakson sairaala-alueella, jonne tulee järjestää hyvät ja turvalliset kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteydet. Kaupunginkirjasto on ilmoittanut, ettei sillä ole toimitilarpeita Keski-Pasilan tornialueella. Nykyinen Itä-Pasilassa sijaitseva pääkirjasto säilyy pääkirjastona. Tanssin talon mahdollinen sijoittaminen kaava-alueen pohjoispuoliseen keskustakortteliin ei koske nyt esillä olevaa asemakaavaluonnosta.

Toralinnan pihayhteisö (18.10.2010) huomauttaa, että ehdotettu Toralinnan pihan poikki kulkeva pyörätie ei sovi suunnitellulle paikalle. Pyöräilijöitä varten on jo nyt tarkoituksenmukainen tieverkosto Eläintarhan Ala-asteen ja radan välissä sekä Veturitien laidassa. Tontilla ei ole nyt läpikulkevaa eikä häiritsevää liikennettä.

Suunnitelman toteutuessa: Pyörätie katkaisee pihapiirin. Mäen päällä sijaitsevan VR-talo 8 ajotie olisi risteävä pyörätien kanssa. Tästä seuraa todellinen vaaran paikka kaikille. Pyörätie ei lyhennä eikä nopeuta kenenkään matkantekoa kiertämällä puutalot ja palaamalla takaisin Veturitien pyöräverkostoon. Lapset eivät voi enää liikkua tontilla turvallisesti. Koko pihapiiriin ohjattu autoliikenne olisi myös risteävä pyörätien kanssa. Yleinen liikenne pihaan ohjattuna rikkoo yli satavuotisen saarekkeen rauhan ja turvallisuuden

Vastine

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman yhteydessä esitettyä pyörätien sijaintia on siirretty kulkeväksi Toralinnan länsipuolelta pysäköintialueen läpi. Pyöräilyreitien linjaus on osana pyöräilyn tavoiteverkkoa.

YIT Rakennus Oy (21.10.2010) esittää mielipiteessään, että Keski-Pasilan tornialueen asemakaava yhdessä ympäristön muiden uusien kaava-alueiden kanssa luovat tulevien vuosien aikana Suomen mitta-kaavassa poikkeuksellisen paljon rakennusoikeutta pienelle alueelle.

Pitkän toteutusajan ja rakennusoikeuden erittäin suuren määrän vuoksi on kaavatyön alusta saakka syytä ottaa huomioon, että asemakaavallisilla ratkaisulla ja yksittäisillä kaavamääräyksillä ei tarpeettomasti pidä luoda reunaehtoja, jotka omalta osaltaan vielä pidentävät alueen toteutusaikaa. Asemakaavamääräyksiltä odotetaan joustoa erityisesti asuntojen keskipinta-alaa ja tilojen käyttötarkoitusta ohjaavissa määräyksis-



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

sä, jotta asetetut ehdot eivät tukahduttaisi yksittäisten hankkeiden toteutusedellytyksiä markkinatilanteiden muutoksissa.

Kaava-alueella on tavoitteeksi asetettu erittäin tehokas maankäyttö, mikä sinällään on kannatettavaa. Tehokkuudesta huolimatta on asemakaavan valmistelussa vältettävä tarpeettoman suurien toiminnallisten kokonaisuuksien luomista. Asemakaavan joustavuus tarkoittaa myös sitä, että kaava-alueita voidaan mahdollisimman kivuttomasti toteuttaa vaiheittain niin, ettei yhden yksittäisen asemakaavaan otetun toiminnan tai käyttötarkoituksen toteutumatta jääminen vaikeuta tai jopa estä alueen muuta rakentamista. Kysymys vaiheistuksen edellytyksistä korostuu, mikäli kaavoituksessa pyritään sitovasti ohjaamaan eri käyttötarkoitusten vertikaalista yhdistämistä samoille rakennusaloille.

Oma kysymyksensä on kaava-alueen pysäköintiratkaisut, jossa tulisi välttää tarpeettoman etupainoiteista pysäköintipaikkojen rakentamista.

Vastine

Jotta tornialueesta muodostuisi osayleiskaavan tavoitteiden mukainen merkittävä työpaikka-alue, on asuinkerrosalan osuus rajoitettu enintään puoleen kokonaiskerrosalasta. Tornitalojen asuinkerrokset on määrätty sijoitettavaksi viereisten Länsi- ja Itä-Pasilan toimistokortteleiden katto-tason yläpuolelle. Monipuolisen asukaskunnan saamiseksi alueelle on kaavaluonnoksessa määrätty, että asuntojen lukumäärästä tulee vähintään 30 % olla kooltaan perheasunnoiksi soveltuvia.

Jalankulkutasojen viihtyisyyden ja mielenkiintoisuuden lisäämiseksi on alimpiin kerroksiin kaavaluonnoksessa määrätty rakennettavaksi liiketiloja. Pysäköintipaikat on määrätty toteutettavaksi kannen/maan alle, joko omille tonteille tai naapurikortteleihin.

Porvoon Museorautatie ry (20.10.2010) lausuu mielipiteenään, että tulevassa Keski-Pasilan asemakaavassa veturitallien ja ns. Toralinnan välinen alue on kokonaisuudessaan säilytettävä rautatieliikenteen käytössä. Erityisesti osa raiteista, vähintään kaksi raidetta, on varattava museojunakaluston seisontaraiteiksi museojunaliikennöitsijöille.

Junakalustoa voi säilyttää vain siellä, missä on raiteet. Junat ovat kuuluneet keskeisesti Pasilan maisemaan jo 148 vuotta ja näin on oltava jatkossakin.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Vastine

Veturitallien ja Toralinnan välinen alaratapiha on rajattu kaava-alueen ulkopuolelle, joten ainakin toistaiseksi se säilyy rautatiekäytössä. Alueen käyttöä tutkitaan myöhemmin tehtävän erillisen asemakaavatyön yhteydessä.

Höyryveturimatkat 1009 Oy (22.10.2010) pyytää mielipiteessään huomioimaan, että nostalgijunan paikka on vanhassa veturitallissa ja tämä vaatii seisontaraidetta. Seisontaraiteen pituuden tulisi olla 160 metriä.

Vastine

Veturitielle varattu alue on rajattu siten, että 160 metriä pitkä seisontaraidetta on mahdollinen tallien länsipuolella. Veturitallit ja Toralinna, sekä näiden välinen alaratapiha on rajattu kaava-alueen ulkopuolelle, joten ainakin toistaiseksi se säilyy rautatiekäytössä. Alueen käyttöä tutkitaan myöhemmin tehtävän erillisen asemakaavatyön yhteydessä.

Kanta-Helsingin omakotiyhdistys ry (22.10.2010) haluaa mielipiteessään kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin:

1. Kasvavien liikennemäärien aiheuttamien haittojen minimointi ja riittävä melusuojaus

Keski-Pasilan asemakaavamuutoksen yhteydessä tulee kiirehtiä tunnelin rakentamista Hakamäentieltä Lahdenväylälle. Tunnelin valmistuminen ennen Keski-Pasilan rakentamista vähentäisi liikennehaittoja merkittävästi.

Veturitien lisääntyvä liikenne kasvattaa liikennemeluhaittaa Länsi-Käpylässä. Keski-Pasilan rakentamisen yhteydessä on huolehdittava Veturitien melusuojuuksesta myös asemakaavamuutosalueen ulkopuolella.

2. Toimivat kevyen liikenteen yhteydet (myös rakennusaikana)
Radanvartha kulkeva kevyen liikenteen väylä on pääasiallinen reitti pohjoisesta keskustaan. Rakentamisen aikana kevyen liikenteen tilapäisyhteyksien tulee olla toimivia ja syntyvien kiertoreittien mahdollisimman lyhyitä. Helppo pääsy Pasilan asemalle ja alueen pysäkeille tulee taata koko rakentamisen ajan.

Keski-Pasilan rakentamisen yhteydessä Pasilansillan liikennejärjestelyjä tulee muuttaa siten, että kevyen liikenteen asema paranee.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

3. Toimiva julkinen liikenne

Alueen julkisen liikenteen tulee olla monipuolista ja palvelutason hyvää, jotta mahdollisimman suuri osa kasvavasta liikenteestä toteutuu julkisilla kulkuneuvoilla.

4. Toralinnan sekä Veturitallien säilyttäminen sekä viihtyisyys

Vanhojen rakennusten säilyttämisellä mahdollistetaan Keski-Pasilan kehittyminen eläväksi ja mielenkiintoiseksi alueeksi. Uusien rakennusten tulee olla arkkitehtuuriltaan tasokkaita ja vaihtelevia.

Ympäristön viihtyisyyteen ja turvallisuuteen on kiinnitettävä huomiota. Kaupunkivihreää on tuotava alueelle ja pimeiden katukuilujen syntyminen tornitalojen yhteydessä on estettävä.

5. Riittävä palvelutarjonta

Asukasmäärän ja työpaikkojen kasvu lisäävät mm. tasokkaan päivittäistavarakaupan tarvetta alueella. Riittävän palvelutarjonnan puuttuminen alueelta kasvattaa liikennettä. Palvelujen pitäisi syntyä alueelle vähintään samassa tahdissa kuin asunnot ja työpaikat.

6. Rata osana ympäristöä

Junarata luo alueelle oman leiman. Sen olemassaoloa ei pidä yrittää piilottaa (meluhaittaa kuitenkin minimoitava) vaan rakentaa alueelle paikkoja, josta radan liikennettä ja seisontaraiteilla olevia junia voi seurata turvallisesti.

7. Vuorovaikutus asukkaiden kanssa koko ajan

Viestinnästä alueen ja sen ympäristön asukkaille tulee huolehtia koko projektin ajan. Hakamäentien perusparannusprojekti on hyvä esimerkki viestinnällisesti onnistuneesta projektista.

Vastine

1. Hakamäentien jatkamisesta tunnelissa Lahdenväylälle on laadittu yleissuunnitelma, jonka pohjalta laaditaan tänä vuonna liikennekäytäväselvitys. Selvityksen perusteella arvioidaan jatkotoimenpiteet. Hankkeen toteutusaikataulua ei ole laadittu.

Nykyisin Länsi-Käpylän alueen merkittävimmät melulähteet ovat pääradan junaliikenne sekä Tuusulanväylän ja Hakamäentien moottoriajoneuvoliikenne. Veturitien liikenteen 55 desibelin melualue ei nykyisin ulotu Länsi-Käpylään asti, sillä etäisyys Veturitieltä Länsi-Käpylän länsiosan asuintontteihin on lyhimmillään noin 350 metriä. Liikenneennusteiden mukaan Keski-Pasilan toteuttaminen lisäisi Veturitien vuorokausiliikennettä nykyisestä 14 000 ajoneuvosta noin 25 000 ajoneu-



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

voon/vrk vuoteen 2030 mennessä. Tämä nostaisi päivän keskiäänitasoa nykyisestä noin 2,5 dB. Jos Tuusulanväylä käännetään Veturitielle, kasvaa liikenne ennusteiden mukaan noin 44 000 ajoneuvoon/vrk. Melusteet on hyvä toteuttaa kadun parantamisen yhteydessä, joten viimeistään tässä vaiheessa rakennetaan Veturitielle melusteet suojaamaan Länsi-Käpylän aluetta lisääntyvältä liikennemelulta.

2. Radanvarтта kulkeva kevyen liikenteen väylä säilyy pääasiallisena reittinä pohjoisesta keskustaan. Rakentamisen aikana tarvittavat kevyen liikenteen tilapäisyhteydet sekä pääsy Pasilan asemalle ja alueen pysäkeille suunnitellaan myöhemmin. Pasilansillalla kevyen liikenteen asema paranee kun siltaa levennettäessä kevyelle liikenteelle varataan tilat molemmin puolin sitä.

3. Kaava-alueen pohjoispuolelle, aseman edustalle on suunnitteilla joukkoliikenneterminaali ja Pasilansillalle on tarkoitus varata omat kaisat joukkoliikenteelle.

4. Asemakaava-alueen rajausta on asemakaavaluonnoksessa rajattu siten, että se sisältää vain tornialueen. Eteläosa kaavoitetaan myöhemmin. Osayleiskaavassa Toralinna ja veturitallit ympäristöineen on määrätty säilytettäväksi.

Asemakaavaluonnoksen lähtökohtana on ollut Veturitien pitkä tunnelivaihtoehto. Tämä vaihtoehto mahdollistaa suoran jalankulkuyhteyden Torniaukiolta veturitallien alueelle.

Kaavaluonnoksen määräyksillä on pyritty varmistamaan keskeisten kaupunkikuvallisten ja arkkitehtonisten laatekijöiden toteutuminen. Tornien alimpiin kerroksiin on määrätty sijoitettavaksi liiketiloja, kahviloita ja ravintoloita. Ulkotilojen viihtyisyyden lisäämiseksi kaavaluonnoksessa on määrätty rakennettavaksi tornien matalat rakennuksen osat. Lisäksi niiden katot on määrätty toteutettavaksi kattoterasseina ja/tai viherkattoina. Torniaukiota on myös jäsenneily istutuksin ja tasonvaihdoin sekä lisätty istutusalueiden määrää.

5. Keski-Pasilan rakentamisen myötä palvelut lisääntyvät ja monipuolistuvat Pasilassa. Kaava-alueen pohjoispuoleisen keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailu on käynnissä.

6. Päärata säilyy edelleen yhtenä hallitsevana elementtinä alueella. Ainakin toistaiseksi säilyy rautatiekäytössä myös veturitallien ja Toralinna välinen alaratapiha.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

7. Vuorovaikutukseen on panostettu järjestämällä mm. vuonna 2006 *Keksi oma Keski-Pasila* -nettikysely. Kaavoituksen edistymistä ja vuorovaikutusmahdollisuuksia on helpointa seurata kaupunkisuunnitteluviraston internetsivuilta. Lisäksi voi olla yhteydessä alueen kaavoittajaan.

Dodo ry (22.10.2010) keskittyy mielipiteessään seuraaviin pääkohtiin:

1. Väylistä reittejä, teistä katuja

Veturitiestä tulisi tehdä kaksikaistainen nelikaistaisen sijaan ja pikemmin kaupungin katuja kuin ohiajoväylää muistuttava reitti. Keski-Pasilan tulee luottaa asemaansa vahvana keskuksena, johon saavutaan, eikä alueen läpikulun volyyymia saa kasvattaa muun maankäytön (mahdollisesti suunnitelmiin lisättävät lisärakennukset, pyöräkaistat, viheralueet ym.) kustannuksella. Vaikka Helsingin seutu kasvaa kehyskunnissa sekä myös Helsingin kantakaupungissa, siihen ei tule vastata yksioikaisesti väyläkapasiteettia lisäämällä yksityisautoilua ruokkien. Onko Keski-Pasilan mahdollisuudet liikennevälineen vaihdon keskuksena esim. autosta junaan (liityntäpysäköinti) punnittu loppuun saakka? Vuonna 2030 Helsingin henkilöliikenne ei mitenkään voi perustua yksityisautoilulle.

Liikenteen vaikutukset: melu, ilmansaasteet, reittien katkaisu, ajoväylien viemä tila, katutilan luonne ja eteläisten tornien maantason liiketilojen houkuttelevuus huolestuttaa.

2. Yksi Pasila

Keski-Pasilan syntyminen Länsi- ja Itä-Pasilan väliin on erinomainen mahdollisuus kehittää alueesta kokonainen kaupunginosa ja "toinen keskusta", mutta tämä sisältää paljon haasteita. Pasilan vetovoiman ei tulisi olla ainoastaan uuden Keski-Pasilan varassa. Yhtenäisen kaupunginosan kehittämisen kannalta tulisikin tarkastella, mikä kaikille Pasilan alueille on ominaista ja rakentaa tälle pohjalle koko kaupunginosan yhteistä identiteettiä.

Tällä hetkellä Länsi- ja Itä-Pasilan julkista tilaa ylläpidetään hyvin pienin määrärahoihin. Uusia, alueen kokonaisvaltaisempaan kehittämiseen suunnattuja investointeja ei yllätykseksemme ole tulossa, joten ehdotammekin, että tulevan Keski-Pasilan kiinteistöjen myyntihinnoista korvamerkitään 1 % Länsi- ja Itä- Pasilan sekä koko Pasilan kaupunginosan yhtenäistävään kehittämiseen. Malli noudattelee 1 % taiteelle -esimerkkiä, joka on tuttu uudisrakennusten taidehankintojen rahoituksesta.

Molemmille puolille rataa kaivattaisiin lisää sekä julkisia että kaupallisia katutaso tiloja ja toimijoita. Tähän tarvitaan kohtuullisia investointeja,



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

jotka varmasti maksavat itsensä moninkertaisesti takaisin tulevaisuuden kaupunkikeskuksessa.

Pasilan kaupunginosan identiteetti voisi perustua julkisen liikenteen mallikaupunkiin ja jalankulkijan priorisointiin, rakennetun ympäristön ja viheralueiden asukaslähtöiseen suunnitteluun sekä monipuolisiin ja erikokoisiin julkisiin ja kaupallisiin palveluihin.

2.1

Uusi jalankulku- ja pyörätiesilta radan yli toimisi oikoreittinä Teollisuuskadulta tai Aleksis Kiven kadulta päin Pasilansillan suuntaan mennessä.

3. Jalankulkijan taso tornien juurella

Tornialueen yleisilmeen kannalta huomio kiinnittyy keskimittakaavan ja katumaisten tilojen puuttumiseen suunnitelmista. Tornien väliin jäävät tilat ovat mitoiltaan varsin väljiä, eivätkä matalat massat tornien juurella juuri tunnu auttavan tilan muodostamisessa. Muutamia jalustaosia voisi korottaa noin 3-4-kerroksisiksi tai lisätä tornien väliin muutama matala massa lisää. Tällainen matalampi rakennus voisi myös nojautua Pasilansillan laitaan. Luulisi, että tällaiset pienet täydennykset antaisivat myös paremman mahdollisuuden alueen elävöittämiseen kaupallisten palveluiden saadessa lisää katutason tuntumassa olevaa tilaa. Matalien osien yläkerroksissa voisi olla myös asuntoja.

4. Lisärakennus Veturitien kylkeen

Veturitien etelälaidalle seisontaraiteiden päähän voisi rakentaa Veturitallien ja Toralinnan tunnelmaan sopivan uudisrakennuksen. Se toisi osaltaan (kaksikaistaiselle) Veturitielle katumaista tuntua sekä mahdollistaisi katutason toimintoja kuten asukkaiden käyttämiä työpajoja, liiketiloja ja ravitsemusliikkeitä.

5. Jalankulku ja pyöräteiden linjaus

Pääradan ja ratapiha-alueen väliin voisi linjata uudet jalankulku- ja pyöräreitit. Se yhdistäisi etelästä Nordenskiöldinkadun ja Vauhtitien pyörätiet Veturitalleihin ja edelleen pohjoiseen. Nykyisellään kohteeseen on muodostunut pyöräilijöidenkin suosima oikopolku.

6. Kaupunkiviljely

Ehdotamme merkitylle alueelle vakiinnutettavaksi Kaupunkiviljelypuistoa.

Esitys Kaupunkiviljelypuistosta: <http://dodo.org/uutiset/keski-pasilan-radanvarren-kaupunkiviljelypuisto-2012>.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Keski-Pasilassa voisi ottaa mallia Kalasatamassa keväällä 2010 alkaneesta väliaikaiskäytöstä. Alueen saavutettavuutta voisi helpottaa jo ennen alueen rakentamisen aloittamista avaamalla pääsy ratapihalle Pasilan asemalta olemassa olevia käytäviä pitkin.

Vastine

1. Veturitiesuunnitelmalla toteutetaan yleiskaavan mukaista liikenneverkkoa. Liikennemääriä maan pinnalla on pyritty vähentämään esittämällä tornialueen kohdalla läpimenokaistat maan alle.

2. Keski-Pasilan rakentamisen myötä palvelut lisääntyvät ja monipuoliset Pasilassa.

2.1 Veturitallit on rakennus- ja rautatiehistoriallisesti arvokas kokonaisuus. Sillan rakentaminen radan yli veturitallien kattojen sekä radan sähkölinjojen yläpuolelle ja sen sovittaminen tähän arvokkaaseen kokonaisuuteen olisi varsin haastava tehtävä.

3. Matalat rakennuksen osat on pidetty matalina mm. siksi, että ne eivät varjostaisi liikaa tornien välisiä oleskelualueita. Matalien rakennuksen osien katot on kaavaluonnoksessa määrätty toteutettavaksi kattoterasseina ja/tai viherkattoina viihtyisyyden lisäämiseksi. Kaavaluonnoksessa torniaukiota on jäsennelly istutuksin ja tasonvaihdoin sekä lisätty istutusalueiden määrää.

4., 5., 6. Veturitien eteläpuolisen, Toralinnan ja veturitallien välisen alueen käyttö ja mahdollinen lisärakentaminen sekä kulkuyhteydet tutkitaan myöhemmin tehtävän erillisen asemakaavatyön yhteydessä.

Senaatti-kiinteistöt (22.10.2010) toteaa mielipiteessään että, Keski-Pasilan aluetta on kehitetty Helsingin kaupungin kanssa hyvässä yhteistyössä Suomen valtion ja Helsingin kaupungin välisen vuonna 2002 solmitun aiesopimuksen hengessä.

Senaatti-kiinteistöt pitää tornialueen asemakaavoituksen aloittamista yleisesti erittäin positiivisena asiana ja omalta osaltaan pyrkii edesauttamaan alueen kaavoituksen ja toteutumisen onnistumista yhteistyössä Helsingin kaupungin ja mm. Liikenneviraston kanssa.

Asemakaavan lähtökohdat

Pasilaan suunniteltu tornialue on täysin poikkeuksellinen ja erittäin haasteellinen uusi rakentamiskohde Suomessa, johon mm. erittäin vilkkaasti liikennöity päärata tuo omat lisähaasteensa. Arkkitehtitoimisto



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Cino Zucchin tekemä viitesuunnitelma antaa hyvät lähtökohdat yhteiselle tornirakentamiselle.

Asemakaavoituksessa tulee kuitenkin avoimesti tarkastella alueen toteutettavuutta myös markkinaehtoisuuden näkökulmasta. Jotta Helsingin kaupunki ja Senaatti-kiinteistöt pystyisivät yhteistyössä varmistamaan tornialueen toteutettavuuden ja rakentamisen asemakaavoituksen jälkeen, asemakaavan valmisteluun ja alueen kehittämiseen tulisi riittävän aikaisessa vaiheessa voida ottaa mukaan myös alueen tulevia rakennuttajia. Tämän tyyppinen etenemismalli on eri muodossa käytössä myös keskustakorttelin alueella.

Alueen rajaus

Tornialueen suunnittelualueen rajaus on osin päällekkäinen Keskustakorttelin suunnittelualueen kanssa Pasilan sillan kohdalta. Suunnittelu-alueita rajatessa ja asemakaavoitustyön aikana tulee varmistaa, etteivät erilliset kaavoitusprosessit aiheuta keskenään mm. aikataulu- tai toteutusriskiä.

Asemakaava-alueen eteläraja on esitetty kulkemaan osittain Nordenskiöldinkatua pitkin, siten että Veturitien ja Nordenskiöldinkadun kulma ei ole mukana tarkastelussa. Senaatti-kiinteistöt katsoo, että alue joka rajautuu pohjoisessa Toralinnaan, etelässä Nordenskiöldinkatuun, lännessä veturitiehen ja idässä päärataan tulisi tarkastella yhtenä kokonaisuutena. Senaatti-kiinteistöt esittää, että em. alueen asemakaava käsitellään erikseen yhtenä kokonaisuutena ja rajataan pois nyt valmis-teilla olevasta asemakaavasta.

Vastine

Asemakaava-alueen rajausta on supistettu oas-vaiheeseen verrattuna asemakaavaluonnoksessa siten, että Toralinna, veturitallit ja niiden väliin jäävä ratapiha-alue sekä Eläintarhan ala-aste ja Helsingin palvelulojen oppilaitoksen kauneudenhoitoalan yksikkö eivät kuulu kaava-alueeseen. Alue rajautuu eteläreunassa Veturitien uuden linjauksen mukaan. Kaava-alueen pohjoisreunaa, joka rajautuu Pasilansillan, on tarkennettu.

Alueella on tarkoitus järjestää tontinluovutus- sekä suunnittelu- ja toteutuskilpailu ennen asemakaavaehdotuksen laatimista vuonna 2013. Tässä vaiheessa tarkistetaan myös ehdotuksen yhteensopivuus kaava-alueen pohjoispuolisen keskustakorttelin suunnitelmiin.

Mielipiteen (Mi3) esittäjä (23.10.2010) pitää hienona, että Keski-Pasilan asemakaavoituksella aiotaan tehdä Helsingistä vielä hienempi



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

kaupunki, jossa tavoitellaan kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti korkeatasoisia suunnitteluratkaisuja. Suunnitelmat tuntuvat vaativan vielä säätöä ja visioita urbaanin kaupunginosan integroimisessa laajempaan ympäristöönsä. Tornitalojen sijoitusta maisemaan tulisi pohtia uudelleen.

Korkeat rakennukset sopivat Pasilaan, kunhan niiden suunnittelu ja toteutus ovat mahdollisimman korkealuokkaisia. Länsi-Pasilan puoleiset tornit (Zucchin luonnoksissa A-tornit) köyhdyttävät varjollaan niiden pohjoispuolelle mahdollisesti (toivottavasti) rakennettavan asuinalueen ympäristöarvoja. Kun tornit rakennetaan suhteellisen kauas toisistaan, ne myös jättävät väliinsä autioita tiloja, joidenka aktiivinen käyttö ja huolto koko vuoden ympäri ovat Suomen oloissa erittäin vaikeasti toteutettavissa. Kaukana toisistaan tornit saattavat myös muodostaa esteettisesti kyseenalaisen vaikutelman. Mielipiteessä ehdotetaan niitä rakennettavan pikemminkin aseman läheisyyteen ja mahdollisesti nykyisen suunnitelman mukaisen autotien valtaamalle maalle, eikä koko alueen poikki. Tulevaisuudessa, jos tornit osoittautuvat Helsinkiin sopivaksi ratkaisuksi, voisi miettiä tornitaloja raiteiden kupeeseen aseman pohjoispuolella kuten messukeskuksen korkeudella, missä niiden vaikutus olemassaoleviin asuinalueisiin ei tunnu niin voimakkaasti.

Nykyisessä muodossaan suunnitelmat eivät kuitenkaan tuo Itä- ja Länsi-Pasilaa osaksi laajempaa urbaania kokonaisuutta) eivätkä ne tue linkkien muotoutumista Alppilaan ja etelässä oleviin alueisiin. Suunnitelmista ei myöskään selviä, miten asukkaat työntekijät ja palvelujen käyttäjät kohtaavat sillä arkisia liikkumisen ja alueen käytön muotoja ei mainita. Palvelujen saavutettavuus sekä vanhoilla että uusilla asuinalueilla vaikeutuu, jos kaiken keskelle jää vilkkaasti liikennöity tie, ulkomaailmalle selkensä kääntävä kauppakeskus ja hajasijoitetut toimistotornit. Täysin uudella asuinalueella myös historiasta ja naapureista ammentava identiteetti tukee korkealaatuisen ja aidosti dynaamisen kaupunginosan kehittymistä.

Tornien, laajojen aukoiden, autoteiden ja museoitavien junahistoriallisten kohteiden (Toralinna ym.) yhteissummaa todennäköisempi kasvu-alue kaupungin tavoitteille olisi kudelma umpikortteleita, erikorkuisia toimisto- ja asuinrakennuksia ja ilmeikkäitä julkisia rakennuksia sekä puistoja, joita vahvistaa kudelma erilaisia kevyen ja julkisen liikenteen reittejä.

Kaavaehdotusten liikennejärjestelyt ovat öljy-huippua lähestyvässä taloustilanteessa hämmentävän vanhanaikaiset. Suuri läpikulkuväylä, joka näyttäisi tuovan alueelle muualla asuvien ja toimivien aiheuttamia liikennehaittoja (pohjois-etelä suuntainen iso tie) tuo mieleen Suomes-



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

sa toistaiseksi onneksi tuntemattoman eriarvoisuuden maiseman, missä köyhien asuinalueiden lävitse kulkevat isot tiet hankaloittava elämää ja alentavat tonttien arvoa.

Vastaavasti Pasila-suunnitelmista puuttuu robusti visio metron tai muiden uusien raideliikenteen muotojen rakentamisesta.

Suunnitelmissa ei myöskään käy ilmi, mitä pyöräilyä, kävelyä ja uusia julkisen liikenteen muotoja alueelle olisi luvassa. Töölönlahdelle, Keskuspuistoon, Kumpulaan, itään ja länteen vievät erilaiset kevyen ja joukkoliikenteen väylät ovat välttämättömiä sekä läheisille naapureille ja alueen käyttäjille. Raideliikenteen olemassaolevana solmukohtana alueella pitäisi ehdottomasti olla integroitava rooli. Vuonna 2010 käynnistettävän suunnitelman olettaisi pyrkivän tähän täysin ilman henkilöautoliikenteen lisäämistä.

Nykyisellään alueen toiminnallinen keskus näyttää rakentuvan perinteisen ja erittäin ongelmallisen kauppakeskuskonseptin varaan. Jos kokonaisuus ja sen sosiaalinen interaktiivisuus rakennetaan kauppakeskuksen varaan, ratkaisu vaikuttaa muuhun alueeseen ja olemassa oleviin toimijoihin pääasiassa köyhdyttävästi.

On hyvinkin mahdollista, että uudet rakennukset asettuvat osaksi kaupunkikuvassa peilautuvaa eriarvoisuuden rajua kasvua Helsingissä. Jos Keski-Pasila jää sisäänpäin orientoituneeksi ja muualta tulevan liikenteen läpikulkualueeksi, siitä hyvin suurella todennäköisyydellä tulee koti joko hyvin maksukykyisille asukkaille, jolloin asukastiheys voi jäädä hyvinkin matalaksi asuntojen ollessa pääsääntöisesti osa-aikaisessa käytössä. Jos taas alueen ylläpitoon ei varata riittävästi varoja ja sinne hakeutuu vähemmän maksukykyisiä asukkaita, eikä sen edustavuus nouse poliittiseksi prioriteetiksi, on vaarana, että se slummiutuu. Jonkin suuren koulu- tai taidelaitoksen, tai esimerkiksi jonkinlaisten palvelukeskusten sijoittaminen Pasilan alueelle olisi myös erinomainen tapa käyttää hyväksi sen sijaintia ja julkisia liikenneyhteyksiä.

Vastine

Asemakaavaluonnoksen kaavamääräyksillä on pyritty varmistamaan keskeisten kaupunkikuvallisten ja arkkitehtonisten laatutekijöiden toteutuminen.

Tornien kapearunkoisuus ja sijoittelu muutaman kymmenen metrin etäisyyksille toisistaan vähentää tornien varjostusvaikutuksen paikallista kestoa.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Ulkotilojen viihtyisyyden lisäämiseksi kaavaluonnoksessa on määrätty rakennettavaksi tornien matalat rakennuksen osat. Lisäksi niiden katot on määrätty toteutettavaksi kattoterasseina ja/tai viherkattoina. Torniaukiota on myös jäsennelty istutuksin ja tasonvaihdoin sekä lisätty istutusalueiden määrää.

Keski-Pasilassa varaudutaan metron, Pissararadan ja lentokentälle suoraan johtavan radan rakentamiseen.

Veturitiesuunnitelmalla toteutetaan yleiskaavan mukaista liikenneverkkoa. Liikennemääriä maan pinnalla on pyritty vähentämään esittämällä tornialueen kohdalla läpimenokaistat maan alle. Asemakaavaluonnoksen lähtökohtana on ollut Veturitien pitkä tunnelivaihtoehto. Tämä vaihtoehto mahdollistaa suoran jalankulkuyhteyden Torniaukiolta veturitallien alueelle.

Kaava-alueen pohjoispuolelle, aseman edustalle on suunnitteilla joukkoliikenneterminaali ja Pasilansillalle on tarkoitus varata omat kaistat joukkoliikenteelle.

Kaava-alueen pohjoispuoleisen keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailu on käynnissä. Kauppakeskuksen toteutuessa Pasilan palvelutarjonta monipuolistuu ja moninkertaistuu. Keski-Pasilan rakentamisen myötä myös koko Pasilan arvostus nousee.

Koulu- tai taidelaitoksen tai palvelukeskuksen mahdollinen sijoittaminen kaava-alueen pohjoispuoliseen keskustakortteliin tai Ratapihakortteleihin ei koske nyt esillä olevaa asemakaavaluonnosta.

Pasila-Seura (26.10.2010) korostaa mielipiteessään, että nykyisistä suunnitelmista puuttuvat kuitenkin kokonaan Pasilan alueen toimijoiden, kuten asukasyhdistysten ja järjestöjen käyttöön tarkoitetut monipuoliset kokoontumis- ja harrastustilat. Näiden tilojen tulisi olla kohtuuhintaisia ja kaikenikäisille soveltuvia. Tiloja tarvittaisiin muun muassa liikuntaan ja moninaiseen terveyttä ja hyvinvointia ylläpitävään kansalaistoimintaan sekä teatteriesityksiin, konsertteihin, kokouksiin ja seminaareihin. Tilassa voisi toimia myös kansainvälinen kohtaamispaikka ja monikulttuurikeskus.

Helsingin kaupungin yhteisstrategioissa on keskeisesti esillä yhteistyön kehittäminen, minkä tavoitteena on muun muassa asuinalueiden kehittäminen ja asukkaiden omatoimisuuden tukeminen. Päämääränä on asuinalueiden eriarvoistumiskehityksen ehkäiseminen. Myös sosiaaliviraston visio korostaa "luotettavaa kumppanuutta asiakkaiden, asukkaiden ja yhteistyökumppaneiden kanssa".



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Vastine

Kaavaluonnoksessa on määrätty tornien alimpiin kerroksiin sijoitettavaksi yleisölle avoimia tiloja. Kaava-alueen pohjoispuoleisen keskustakortteliin olisi ehkä helpommin mahdollista sijoittaa kokoontumis-, kulttuuri- ja liikuntatiloja.

Itä-Pasilan sosiaalinen nuorisotyö (1.11.2010) toivoo Keski-Pasilaan monikulttuuriselle ja kaiken ikäiselle asiakaskunnalle kokoontumis- ja liikuntatiloja Stoaan, Liikuntamyyllyn tai Vuotalon tapaan. Monitoiminnallinen Pasila-talo olisi kohtaamispaikka, joka vahvistaisi yhteisöllisyyttä ja ehkäisisi syrjäytymistä.

Hankkeen tiedotus ei ole saavuttanut ajoissa kaikkia alueen asukkaita ja toimijoita. Pahimmassa tapauksessa ideat, toiveet ja kysymykset jäävät täysin huomiotta. Kyse on todellisesta asukas- ja toimijälähtöisestä alueen kehittämisestä.

Vastine

Kaavaluonnoksessa on määrätty tornien alimpiin kerroksiin sijoitettavaksi yleisölle avoimia tiloja. Kaava-alueen pohjoispuoleisen keskustakortteliin olisi ehkä helpommin mahdollista sijoittaa kokoontumis- ja liikuntatiloja.

Asemakaavoituksen alkamisesta Keski-Pasilan tornialueella on ollut ilmoitus Helsingin Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa, Metro -lehdessä ja Helsingin Uutisissa (HU 25.9.2010, muut 27.9.2010). Lisäksi asunto- ja kiinteistöasakeyhtiöiden isännöitsijöille on lähetetty kirje, jossa kerrotaan kaavoituksen alkamisesta ja pyydetään toimittamaan tieto siitä asukkaille, osakkaille ja kiinteistössä toimiville yrityksille. Kaikki asema-kaavan valmistelun aikana lähetetyt mielipiteet huomioidaan.

Mielipiteen (Mi4) lähettäjä (24.11.2010 ja 6.3.2011) toivoo, että Helsingin keskustaan rakennettavista uusista rakennuksista tehtäisiin mahdollisimman korkeita asuntojen määrän lisäämiseksi ja että ne sijaitsevat hyvien kulkuyhteyksien varrelle. Ei haittaa, vaikka rakennettaisiin ryppäisiin hajautettu pääkaupunkiseutu. Metroradan varrelle tarvitaan vähintään Vuosaaren Cirruksen kokoisia rakennuksia, joissa vuokrat ja hinnat olisivat keskituloistenkin saavutettavissa. Radan varrelle tiheään rakentaminen vähentäisi keskustan autoja ja edesauttaisi metropolialueen syntymistä. Esteettömyyteen pitäisi kiinnittää myös huomioita.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Keskeisesti sijaitsevan Pasilan tornirakennuksiin kannattaa sijoittaa mm. seuraavista syistä: alueen ja tonttimaan kysyntä, suuret rakennukset nostavat kaupunkinäkömän arvoa, tulevaisuudessa keskustaympäristö tulee lisääntymään suurista rakennuksista, tonttimaa tulee hyödyntää rakennettaessa tehokkaasti, maaperä on Suomessa geologisesti vakaata, rakennukset on järkevä keskittää keskuksiin, nopea ja säännöllinen julkinen liikenne vähentää ihmisten auton tarvetta. (M4)

Vastine

Sähköpostitse mielipiteen esittäjälle 10.12.2010 lähetetty vastaus:

Keski-Pasilan tornialueen asemakaavoituksen pohjaksi on tehty ja tehdään useita selvityksiä. Yksi näistä on toteutettavuus selvitys. Siinä on arvioitu mm. tornitalojen rakentamiskustannuksia. Selvityksen mukaan 40-kerroksisen tornitalon rakentaminen on suhteessa n. 20 % kalliimpaa kuin alle 9-kerroksisen. Tämä johtuu pääasiassa siitä, että erilaiset tekniset ja turvallisuuteen liittyvät vaatimukset pienentävät tehollista käyttöpinta-alaa kerroksissa huomattavasti suunniteltaessa yli 8-kerroksisia rakennuksia. Oman pienen lisänsä kustannuksiin tuo myös se, että rakennettaessa kauas näkyviä torneja, on erityisesti syytä pyrkiä arkkitehtonisesti korkeatasoiseen ja kestäväan lopputulokseen.

Keski-Pasilan erityishaasteena on vielä maaperän huono rakennettavuus. Keski-alueen tornit joudutaan perustamaan paaluille, minkä on arvioitu lisäävän esim. korkeimman tornin rakentamiskustannuksia n. 3 miljoonalla eurolla. Näiden kustannuksiin vaikuttavien tekijöiden takia on valitettavasti vaikea uskoa, että torneissa asuminen olisi kaikille keskivertopalkansaajalle taloudellisesti aivan ongelmatonta. Em. haasteista huolimatta hyvien joukkoliikenneyhteyksien välittömään läheisyyteen on kuitenkin katsottu järkeväksi kaavoittaa mahdollisimman tehokas asuin-, palvelu- ja työpaikka-alue.

Mielipiteen (Mi5) esittäjä (17.1.2011) kysyy, miksi Itä-Pasila jätetään edelleen erilliseksi nyppyläksi Keski-Pasilan viereen. Mielipiteessä ehdotetaan, että Itä-Pasilaan varatut siltaliityntäaukot Kellosoilla ja Junailijanaukion kohdilla liitetään silloilla uuteen keskustaan. Nykyisin jalkakuli liikenne Itä-Pasilasta asemalle on ruuhkainen ja Asemapäällikönkadun ja Ratapihantien risteys on hidas ja tukkoinen.

Vastine

Sähköpostitse mielipiteen esittäjälle 21.2.2011 lähetetty ja 5.6.2012 tarkistettu vastaus:

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Pasilan yleiskaavaa 1970 valmisteltaessa ajatuksena oli Keski-Pasilan rakentaminen pääasiassa kannen päälle. Siltoihin varauduttiin, jotta Itä- ja Keski-Pasilan kannet voitaisiin yhdistää. Nyt tilanne on muuttunut niin, että kansiratkaisusta on Keski-Pasilassa luovuttu. Sillat tulisivat niin korkealle Keski-Pasilan maantasosta, että niiden käyttö ei olisi yhtä luontevaa kuin aikaisemmin oli ajateltu.

Siltojen viemistä pelkästään Ratapihantien yli harkitaan, mutta silloinkin ongelmana on kadun länsipuolen maantason alhainen korkeusasema. (Jos sillan länsipuolen voisi kytkeä johonkin rakennukseen ja/tai kevyen liikenteen reittiin, tilanne saattaisi helpottua.) Asiaa tutkitaan.

Keski-Pasilan asemakaavatyössä valmistellaan ehdotusta, jossa Asemapäällikönkadun ja Ratapihantien risteuksen automäärät vähenisivät huomattavasti: pääosa liikenteestä on tarkoitus siirtää Teollisuuskadulta radan ali uudelle pohjois-eteläsuuntaiselle Veturitielle.

Suunnitelmiin voi tutustua kaupunkisuunnitteluviraston kotisivuilla: <http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Etusivu> -> ajankohtaiset alueet -> Keski-Pasila.

Partiolippukunta Ilvesveikot ry (18.3.2011) esittää, että lippukunta merkitään osalliseksi.

Vastine

Lippukunta on merkitty esitetyn pyynnön jälkeen osalliseksi ja sille on lähetetty tieto asemakaavaluonnoksen valmistumisesta.

Yhteenveto yleisötilaisuudesta (29.9.2010)

Yleisötilaisuudessa esiteltiin liikennesuunnitelmia ja tornialueen suunnitteluperiaatteita. Tilaisuudessa esitettiin mielipiteitä ja kysymyksiä mm. liikennemääristä, Veturitieratkaisusta, alueen jalankulkuyhteyksistä, veturitallien asemasta, tuulisuuden lisääntymisestä, toimitilatarpeesta, asuntomäärästä ja kaikille avoimista tiloista. (Muistio tilaisuudesta on tämän raportin liitteenä.)

Keski-Pasilan tornialueen asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 2.4.–23.4.2012

Asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa, Pasilan kirjastossa ja kaupungintalolla 2.4.–23.4.2012 ja viraston internetsivuilla. Luonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 16.4.2012.

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Viranomaisyhteistyö

Hallintokeskus (2.4.2012) on ilmoittanut, että sillä ei ole huomautettavaa asemakaavan muutoksesta.

Kulttuurikeskus (23.4.2012) on ilmoittanut, että sillä ei ole huomautettavaa asiassa.

Kaupunginkirjasto (23.4.2012) on ilmoittanut, että sillä ei ole toimitilatarpeita Keski-Pasilan tornialueella.

Helsingin poliisilaitos (17.4.2012) on kannanotossaan todennut, että alueen liikenneyhteyksien rakentaminen aiheuttaa mittavia rakennusajkaisia erityisjärjestelyjä. Asemakaavaan ja sen alueen liikennejärjestelyihin liittyvät suunnitelmat koskevat varsinaista aluetta laajempaa kokonaisuutta, johon liittyy myös Hakamäentien ja Tuusulanväylän liikenteen ohjaaminen jatkossa Pasilan läpi.

Poliisilaitos yhtyy kaupunkisuunnitteluviraston näkemykseen koskien pitkää, noin 200 metrin pituista, tunnelivaihtoehtoa. Kyseinen vaihtoehto on liikenteellisesti paras vaihtoehto, erityisesti kevyen liikenteen näkökulmasta. Kevyt liikenne saadaan kyseisessä vaihtoehdossa ohjattua mahdollisimman helposti tunneliväylän ylitse.

Poliisilaitoksen näkemyksen mukaan myös Teollisuuskadun liikenteen ohjaamisella Veturitielle voidaan välttää melko hyvin Pasilan läpiajoliikennettä. Hyvänä ajatuksena pidetään myös liityntäliikenteen keskittämistä Pasilan aseman ympäristöön.

Poliisilaitos toivoo, että se voisi jatkossa osallistua myös uuden alueen kokonaisturvallisuuden osalta asiantuntijana asemakaavamuutosten varsinaisen toteutuksen suunnitteluun.

Vastine

Liikenneyhteyksien rakennusaikaisista erityisjärjestelyistä tehdään suunnitelma jatkosuunnittelun yhteydessä. Viranomaisyhteistyötä jatketaan koko suunnitteluprosessin ajan.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)
(17.4.2012) esittää kannanotossaan seuraavaa:

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

1. Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen
Keski-Pasilan täydennysrakentaminen raideliikenteeseen tukeutuen tukee erinomaisesti Pääkaupunkiseudun ilmastostrategian 2030 kestäväen yhdyskuntarakenteen kehittämisen tavoitteita.

Alueen jatkosuunnittelussa tulisi luoda hyvät mahdollisuudet uusiutuvan energian käytölle, kuten esimerkiksi aurinkoenergian hyödyntämiselle. Kasvihuonepäästöt olisi hyvä ottaa osaksi kaavan toteuttamisen vaikutusten arviointia.

Kasvavien sademäärien ja rankkasateiden riskit on syytä ottaa huomioon sadevesijärjestelmien suunnittelussa ja hulevesien hallinnassa.

2. Ilmanlaatu

HSY katsoo, että esitetty pitkä tunneli on ilmanlaadultaan lyhyitä vaihtoehtoja parempi. Ilmanlaatu heikkenee kuitenkin tunnelin eteläpäässä lähellä Toralinnaa.

Asukkaiden altistumista ilmansaasteille vähentää asuntojen sijoittaminen rakennusten ylimpiin kerroksiin ja rakennuksen tehokas tuloilman suodatus.

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota mm. jalankulun, pyöräilyn, kahviloiden tai muiden asiakaspalvelutilojen sijoittamiseen siten, että altistuminen ilmansaasteille jää mahdollisimman vähäiseksi. Tunneliin ei tulisi sijoittaa jalankulkua, pyöräilyä, bussipysäkkejä tms. huonon ilmanlaadun vuoksi.

3. Vesihuolto

Kaavoituksen jatkosuunnittelussa tulisi tehdä vesihuollon yleissuunnitelma, jonka pääsisällön tulisi olla liitteenä asemakaavaselostuksessa.

Viemäritunnelin Pasilan haaran pystykuilu on sovittu sijoitettavaksi uuden kaavan kortteliin 17045. Asemakaavaan tulee varata 8x8 metrinen tila pystykuilua varten kaavamerkinnällä "et". Tältä kaava-alueelta tulee poistaa varaukset kuten "ma". Suunniteltu viemäritunneli kulkee myös korttelin 17046 halki. Mahdollisten jätevedenpumppaamoiden tilantarve tulee myös esittää asemakaavassa.

Johtojen siirto tulee rahoittaa HSY:n ulkopuolisella rahoituksella.

Vastine

1. Kaavaluonnokseen on sisällytetty määräykset, että rakentaminen ja käyttö eivät saa alentaa orsi- ja pohjaveden pintaa, ja että alueelle on



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

tehtävä hulevesisuunnitelma. Paikallisiin energiaratkaisuihin kannustamista tutkitaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

2. Kaavaluonnoksessa on määräys asuntojen sijoittumisesta tornien yläkerroksiin. Veturitien tunneliin ei ole tarkoitus sijoittaa jalankulkua, pyöräilyä tai bussipysäkkejä.

3. Keski-Pasilan pääkatujen ja vesihuollon yleissuunnitelma tarkistetaan asemakaavan ehdotusvaiheeseen mennessä. Kaavaluonnokseen on lisätty varaus maanalaista jätevesitunnelia varten. Jätevesitunnelin pystykuilun ja pumppaamon sekä muiden rakenteiden sijoitus ja yhteensovitus tehdään jatkosuunnittelun yhteydessä.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) (20.4.2012) toteaa kannanotossaan seuraavaa:

Keski-Pasilaan suunniteltava tiivis ja urbaani työpaikka- ja asuinalue 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 toimisto- ja liiketilat sijoittuvat luontevaan paikkaan Pasilan keskustakorttelin, rautatieaseman ja muun tiiviin kaupunkirakenteen yhteyteen.

Suunnittelualuetta leimaavat suuret tasoerot. Sen vuoksi on erityisen tärkeää kiinnittää alueen kaavoituksessa yhdessä kaupallisen keskustakorttelin suunnittelun kanssa huomiota sujuviin ja turvallisiin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin. Alueen keskeisestä sijainnista johtuen pyörätieverkoston suunnittelussa on huomioitava laadukkaat ja sujuvan pyöräilyn mahdollistavat reitit alueen läpi sekä näihin luontevasti kytkeytyvät alueelliset pyöräily-yhteydet. Esteettömät kävely-yhteydet ja siirtymiset tasolta toiselle on suunniteltava hyvin tarkasti. Mahdollisuuksien mukaan tulisi harkita koneellisia tasonvaihtolaitteita merkittävimmillä kävely-yhteyksillä, joita ovat yhteydet tornialueelta rautatieasemalle, Pasilansillan joukkoliikenneterminaaliin ja Veturitielle.

HSL pitää kannatettavana kaavaluonnoksen ratkaisua, jossa täydennysrakennettavan alueen liikenteen kasvu ohjataan pääkaduille ja edistetään siten liikenteen sujuvuutta alueellisella katuverkolla. Veturitien linjauksen muuttaminen ja välityskyvyn parantaminen tunneliratkaisulla ja lisäkaistoin sekä Teollisuuskadun ulottaminen tunnelissa Veturitielle saakka muuttavat autoliikenteen määrää Pasilan alueellisella katuverkolla.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Pasila on keskeinen joukkoliikenteen solmukohta, ja Pasilan rooli joukkoliikennejärjestelmässä tulee kasvamaan Pisara-radnan käyttöönoton ja poikittaisen runkolinjaston kehittämisen myötä. HSL:n suunnitelmassa seudun runkobussilinjastoksi vuodelle 2022 poikittaisista runkolinjoista Pasilan kautta kulkisivat Jokeri 0 (Herttoniemi-Munkkiniemi) ja Tiedelinja (Viikki-Tapiola). Suunnittelualueella sijaitsevista kaduista Pasilankadun eteläpää ja Veturitien eteläpää ovat merkittäviä joukkoliikenteen reittikatuja, joita myös Pasilan kautta kulkevat runkobussilinjat käyttäisivät.

Tuusulanväylän suunnan bussiliikenne kulkee tällä hetkellä keskustaan Mäkelänkatua ja Hämeentietä pitkin. Tuusulanväylän suunnasta tuleva kaukoliikenne kulkee keskustan päässä Sturenkatua ja Helsinginkatua. Koska Pasilan merkitys työpaikka-alueena kasvaa nykyiseen verrattuna, voidaan osa Tuusulanväylän pitkämatkaisesta bussiliikenteestä suunnata keskustaan Veturitietä pitkin.

Ennusteiden mukaan juuri Veturitien eteläpään liikennemäärät kasvavat nykytilaan verrattuna. Sen vuoksi Veturitien eteläpään suunnitteluun on kiinnitettävä erityistä huomiota joukkoliikenteen luotettavuuden ja nopeuden turvaamiseksi. Parhaiten joukkoliikenteen sujuva ja viiveetön kulku varmistetaan joukkoliikennekaistoin ja liikennevaloetuksin.

Vastine

Asemakaavaluonnoksen lähtökohtana on ollut Veturitien pitkä tunnelivaihtoehto. Tämä vaihtoehto mahdollistaa suoran jalankulkyhteyden Torniaukiolta veturitallien alueelle. Radan ali on lisäksi osoitettu kevyen liikenteen yhteys Ratapihantieltä veturitalleille.

Voimassa olevassa Itä-Pasilan asemakaavassa on mahdollistettu kevyen liikenteen sillan rakentaminen Ratapihantien yli tornin T8 kohdalla. Alueen eteläosassa on Ratapihantien alittava kevyen liikenteen tunneli, jolta on osoitettu yhteys radan alittavalle kevyen liikenteen reitille.

Kaavaluonnoksessa on osoitettu jalankulku- ja kevyen liikenteen reitit Veturitien tasolta Torniaukion kautta keskustakortteliin ja Pasilansillalle sekä tornien T6 ja T7 välistä Pasilansillalle ja radan itäreunassa kulkevalta Pohjoisbaanalta sillan itäpäähän. Kevyen liikenteen yhteydet Nordenskiöldinkadulta veturitalleille tutkitaan tuolle alueelle myöhemmin tehtävän asemakaavatyön aikana.

Joukkoliikenteen sujuvuus pyritään varmistamaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Asuntotuotantotoimisto (23.4.2012) kiinnittää kannanotossaan huomiota tornirakennusten haastavuuteen rakenneteknisesti, asumisympäristönä, hallintamuotojen suhteen sekä taloudellisesti.

Keski-Pasilaan kaavoitetut Helsingin uudet maamerkkirakennukset ja ensimmäinen korkean rakentamisen keskittymä tuovat lisän asuinrakennustemme kirjoon, ja muodostavat myös kaupunkikuvallisesti uudenlaisen maamerkin. Tornirakennuksiin saa asuntotarjontaa ajatellen myös uudenlaista asuntoarkkitehtuuria, joka onnistuessaan tuo Helsingin kaupunkikuvaan vaihtelua.

Tornitalojen suunnittelu ja rakentaminen poikkeaa nykyisestä asuntotuotannosta merkittävästi. Pitkiä näkymiä hyödyntäviä tornitaloja ei ole Helsingissä liiemmin rakennettu. Pasila on niin kaupunkikuvallisesti kuin kaupunkirakenteellisestikin otollinen paikka korkealle rakentamiselle: Keski-Pasilan tornitalot rakennetaan liikenteelliseen solmukohtaan, jossa on loistavat joukkoliikenteen vaihtoehdot. Keski-Pasila onkin todellinen vaihtoehto autotonta elämäntapaan suosiville. Kaupunkirakenteen tiivistäminen sekä monipuolistaminen liikenteen vähentämiseksi ja siten ekologisuuden parantamiseksi on kestävää.

Asuntorakentamisen tehokas keskittäminen ko. alueella on myös tulevaisuuden ja kestäväen kehityksen kannalta kannatettavaa ja asumisen tulevaisuuden kannalta kestävä rakentaminen on välttämätöntä. Myös kaupunkikuvallisesti on perusteltua, että tornit muodostavat ryhmän; maamerkin, joka on kokonaisuutena harkittu ja luo Keski-Pasilasta omaleimaisen keskustan.

Kevyen liikenteen näkökulmasta itä-länsisuuntaisen reitin tulisi vahvistua. Tämä on oleellinen suunnittelullinen perusteema koko laajemman kaupunkirakenteen ja -yhteyksien kannalta (Keskuspuisto <-> Mäkelärinteen liikuntapuisto).

Asunympäristönä ja jalankulkuympäristönä tornialueen mittakaavaan tulee kiinnittää erityistä huomiota myös jatkosuunnittelussa. Jalankulijan kokema kaupunki onkin ollut yksi suunnittelun tavoitteista ja mittakaavan tarkennuttua sen suunnittelun ja mitoituksen merkitys kasvaa entisestään.

Tornitalot ovat haastavia jo siitäkin syystä, että vastaavan tyyppisiä rakennuksia samassa mitassa ei ole ennen rakennettu Suomessa ja nyky määräykset on tehty ennemminkin ns. perusasuntotuotantoa varten. Tornitalot ovat lisäksi rakennustyyppinä kalliita jo pelkästään runkorakenteidensa vuoksi.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Tornitalojen asuntosuunnittelu on vaativa tehtävä nykyisen rakennuslain määräysten puitteissa. Erityisiä haasteita tuovat mm. palomääräykset ja uudet energiamääräykset. Palomääräykset yli 8-kerroksiselle asuinrakennukselle merkitsevät mm. järeämpiä rakenteita, osastoivia porrashuoneita sekä kaksoispoistumisteitä. Uudisrakentamisen kokonaisenergiatarkastelu (1.7.2012 alkaen) vaikuttaa mm. rakennepaksumuksiin. Rakenteiden paksunnos sekä korkean rakentamiseen liittyvät tuuliolosuhteet ja tuulenpaine aiheuttavat rakenteissa erityistä yhteensovittamista mm. vedeneristyksen kanssa.

Korkea rakennus näkyy kauas, jonka takia kaupunkikuvallinen tutkiminen on erityisen tärkeää. Suunnittelun laadun jatkuminen toteutukseen asti on varmistettava. On ymmärrettävää, että kaavamääräyksissä rakennuksen arkkitehtuuria pyritään ”hallitsemaan” (kaavamääräykset ”valokatteinen viiste”, ”uloke”), ja näin ollen tavoitteena lienee taata mahdollisimman laadukas lopputulos. Samaan aikaan on kuitenkin huomioitava, että kaikki määräykset, joilla voidaan antaa joustoa näin haastavien rakennusten suunnitteluun, voivat myös parantaa lopputulosta. Siihen vaikuttavat arkkitehtuurin ja muodonannon lisäksi myös osakokonaisuudet kuten tekniset ratkaisut ja rakentamistalous.

Asuntomarkkinat ja tulevaisuuden kestävä rakentaminen vaikuttavat tornirakennusten suunnitteluun. Pitkälle tulevaisuuteen kestävä asuntosuunnittelu- ja rakentaminen vaatii huomioimaan mm. elämäntapojen erilaistumisen, ikääntyvien moninaiset asumistarpeiden, lapsiperheet ympäristön käyttäjinä, erilaiset perhemuodot ja muutokset työnteossa ja vapaa-ajassa. Nämä kaikki vaikuttavat suuresti monipuolisten ja tulevaisuuden tarjontaa vastaavien asuntotyyppeiden suunnitteluun.

Hybridirakentaminen tarjoaa yhden tavan luoda toiminnoiltaan sekoitettua kaupunkia. Liiketilöiden rakentaminen asuinkiinteistöön ei aina ole ongelmattonta, mm. ARA-säännökset ja asunto-osakeyhtiö liiketilän omistajana tuovat siihen haastetta. Tilöiden alkuvaiheen markkinointia voidaan osin helpottaa erilaisilla siirtymäkauden hallinnan ja markkinoinnin järjestelyillä. Myös kaupan ja asumisen kiinteistöjen sisäistä erottamista rakennusten vertikaalisuunnassa, kerroksittain, on hyvä tutkia hybridirakentamisessa.

Tornirakentamisen peruslähtökohta on jo ekologinen: mittava määrä uusia asuntoja ja palveluita sijoitetaan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, liikenteen ja infrastruktuurin tiivistymään. Paikallisia energiaratkaisuja tulee tutkia perusteellisesti teknologian tulevaisuuden mahdollisuudet huomioiden (aurinkopaneelit, sadevesien suodattaminen ja talteenotto ym.). Tornirakennusten muotoilussa tilöiden luonnon-



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

valo-olosuhteiden optimointi on oleellista. Sillä on myös välitön vaikutus rakennuksen energiatehokkuuteen.

Asemakaavan toteutuskelpoisuus on tärkeää selvittää vielä tarkemmin asuntosuunnittelun ja kokonaisuuden osalta. MA-ohjelman päämäärä lisätä monipuolista asuntotarjontaa, parantaa asumisoloja ja tasapainottaa asuntomarkkinoiden toimintaa koskee kaikkia aluekokonaisuuksia. Tornirakennuksiin on haastavaa toteuttaa kohtuuhintaista asuntotuotantoa.

Yksityiskohtana mainittakoon kaavamääräys ”viistot kattopinnot”, ja Suomen ilmasto-oloissa niiden aiheuttamat vaaratilanteet putoavan jään ja lumen takia. Olisi tarpeellista hahmottaa korkean rakentamisen tuomat erityiskysymykset ja saada näin selvyyttä rakennus- ja asemakaava-määräysten vaikutuksista juuri ko. Keski-Pasilan tornitaloihin, sekä rakentamisen kustannusvaikutuksiin.

Vastine

Pasilansiltaa on tarkoitus leventää ja varata sen kumpaankin laitaan alueet kevyttä liikennettä varten. Asemakaavaluonnoksen lähtökohtana on ollut Veturitien pitkä tunnelivaihtoehto. Tämä vaihtoehto mahdollistaa suoran jalankulkyhteyden Torniaukiolta veturitallien alueelle. Radan ali on lisäksi osoitettu kevyen liikenteen yhteys Ratapihantieltä veturitalleille.

Asemakaavaluonnoksen kaavamääräyksillä on pyritty varmistamaan keskeisten kaupunkikuvallisten ja arkkitehtonisten laatutekijöiden toteutuminen. Erilaisten toimintojen sijoittamisen tavoitteena torneihin on mahdollistaa kaikkina vuorokaudenaikoina toimiva ja elävä ympäristö.

Viistojen kattopintojen haasteet tutkitaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Kaavaluonnoksessa on määräys, joka mahdollistaa myös räystäslinjoiltaan ja silhuetiltaan pulpettikatolta näyttävän katon.

Ulkotilojen viihtyisyyden lisäämiseksi kaavaluonnoksessa on määrätty rakennettavaksi tornien matalat rakennuksen osat. Lisäksi niiden katot on määrätty toteutettavaksi kattoterasseina ja/tai viherkattoina. Torniaukiota on myös jäsennelty istutuksin ja tasonvaihdoon sekä lisätty istutusalueiden määrää.

Kohtuuhintaisen asuntotuotannon sijoittamisen vaikeudet tornitaloihin on tiedostettu kaavatyön aikana. Tästä syystä Keski-Pasilan asuntotarjonnan monipuolisuus on tarkoitus huomioida kaava-alueen pohjoispuoleisella Ratapihakortteleiden alueella.

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Paikallisiin energiaratkaisuihin kannustamista tutkitaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Liikennevirasto (18.4.2012) toteaa rautateiden näkökulmasta antamassa kannanotossaan, että rautatiealue on kaavassa rajattava ja merkittävä LR -merkinnällä.

Rautatiealueen viereen rakentamisesta on tehtävä sopimus Liikenneviraston kanssa, jotta junaliikenteen työaikainen ja työn jälkeinen turvallisuus voidaan varmistaa. Tämä vaatimus tulee ottaa jo kaavamääräyksiin.

Korkean rakennuksen sijoittaminen rautatien viereen voi aiheuttaa mm. asemalaiturien kattamistarpeen. Rakentaminen raiteiston vieressä voi aiheuttaa raiteiden siirtymiä ja siihen liittyy mm. työaikaa koskevia rajoituksia ja raiteiston kunnon lisääntynyt seurantarve.

Asemakaavalla ei saa estää riittäviä ajo- ja kulkuyhteyksiä vanhoille veturitalleille kaava-alueen eteläpuolella.

Vastine

Rautatiealue on merkitty LR -merkinnällä asemakaavaluonnokseen. Junaliikenteen työaikainen ja sen jälkeinen turvallisuus huomioidaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Kaavaluonnoksen lähtökohtana on Veturitien pitkä tunnelivaihtoehto, mikä mahdollistaa hyvät ajo- ja kulkuyhteydet veturitalleille.

Museovirasto (24.4.2012) pitää kannanotossaan hyvänä itse uudisrakennuskortteleiden yhdenmukaista ja yhtäaikaista suunnittelua, mutta ongelmana sitä, että veturitallien ja Toralinnan alueet on rajattu luonnosvaiheessa kaavan suunnittelualueen ulkopuolelle. Tornialueen asemakaavoituksessa on ehdottomasti varmistettava se, että ratkaisut eivät estä tai heikennä valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön tulevaa käyttöä ja kehittämistä sekä arvojen säilymistä. Tornialueen ja liikennejärjestelyjen liittyminen kulttuurihistoriallisesti merkittävään Pasilan veturitallien ja rautatieläistalojen alueeseen on tutkittava yksityiskohtaisesti piha-, katu- tms. kaupunkitilojen tasolla, jotta kaavaratkaisu edistäisi niiden luontevaa käyttöä tulevaisuudessa. Alueen korkeatasoisen arkkitehtonisen laadun saavuttamiseksi on tärkeää laatia jo kaavoituksen yhteydessä rakennustapa- ja lähiympäristön suunnittelua koskevaa ohjeistusta. Kaava-aineistoon liittyvät Keski-Pasilan tornialueen ympäristösuunnitelma sekä Katuympäristön ja valaistuksen yleissuunnitelma luovat pohjan lähiympäristön suunnitte-



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

lulle, mutta kaipaavat tarkennusta etenkin siirtymävyöhykkeellä asema-
kaavan suunnittelualueelta veturitallien ja Toralinnan korttelialueille.

Asemakaavan jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä huomiota myös siihen, minkälaiset liikennejärjestelyt ovat alueelle tarpeellisia ja soveltuvia siten, ettei liikenne- ja palveluratkaisu muodostu alueille osoitettua käyttöä häiritseviksi sekä miljöön suunnittelu- ja suojelutavoitteita heikentäviksi. Rautatieläisten asuinkasarmina toiminut ns. Toralinna on rajattu asemakaava-alueen ulkopuolelle, mutta asemakaavalla on rakennukseen kuitenkin erityisen suuri vaikutus sen viereen esitetyn ajotunnelin suuaukon ja sitä reunustavien melumuurien vuoksi. Ratkaisu heikentää rakennuksen käyttömahdollisuuksia kyseenalaistaen mm. osayleiskavassa osoitetun asuinkäytön, mikä vaarantaa myös sen kulttuurihistoriallisten arvojen säilymistä turvaavan kehityksen.

Veistokselliseksi rakennusryhmäksi suunnittelusta tornialueesta saatava muodostua Pasilan kaupunginosan identiteetille tärkeä, kaupunkirakennustaiteellisesti merkittävä kokonaisuus. Alueen historialliset rakennukset sitoutuvat maisemallisesti ratamiljööseen, ja Veturitallien ja Toralinnan miljöö on alisteinen pääradan ja ajoneuvoliikenteen solmukohdan rakenteille sekä Itä- ja Länsi-Pasilaa radan varressa reunustaville toimistotaloille. Tämän vuoksi voidaan pitää mahdollisena, että RKY-alue ja sen rakennukset rinnastuisivat myös uuteen, kooltaan ja kaupunkirakenteelliselta merkitykseltään aiemmasta rakentamisesta suuresti poikkeavaan tornitaloryhmään.

Tornitaloryhmän rakentaminen vaikuttaa voimakkaasti myös kauempana suunnittelualueesta sijaitsevien RKY-kohteiden vakiintuneeseen asemaan maisemassa, esimerkiksi Stadionin tornin ja Tuomiokirkon luonteeseen maamerkinä. Tämän vuoksi kaavan jatkotyöskentelyssä on äärimmäisen huolellisesti ja vaihtoehtotarkastelujen avulla arvioitava, millaisia ovat ne uudisrakennusten ylimmät korkeusasemat, joihin kaavaehdotusvaiheessa on perusteltua päätyä.

Päätöksenteossa tulee ottaa huomioon, että Keski-Pasilan tornihankkeen, kuten muunkin kantakaupungin läheisyyteen esitettävän korkean rakentamisen, toteutuminen muuttaisi pysyvästi kaupungin identiteettiä ja ominaisluonnetta. Helsingin historiallinen vahvuus ja kansainvälisestikin ainutlaatuisena arvostettu ominaispiirre on matalahkoon rakentamiseen perustuva mittakaavallinen eheys. Sijainniltaan tornialue jää Helsingin kantakaupungin taustalle, mutta näkyvyys kaupungin silhuetissa eri puolilta on kuitenkin huomattava. Tornialueen maisemallisista vaikutuksista on kaavaprosessin edetessä tehtävä kattavat selvitykset kuvasovituksineen ottaen huomioon sisäiset näkymät tornialueelta lähikortteleineen, Pasila läheisine kaupunginosineen sekä suur-



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

maisema. Tornien vaikutus on suuri Helsingin merellisessä maisemassa, joka on yksi ympäristöministeriön listaamista kansallismaisemista.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvitys "Korkea rakentaminen Helsingissä" käsittelee kokoavassa raportissa väistämättä suurpiirteisellä tasolla Keski-Pasilaa, joka sijoittuu suunnittelua ohjaavien periaatteiden osalta vyöhykkeelle B. Vyöhykkeellä on mahdollista yli 16 krs korkuinen rakentaminen, jos se edistää kaupunkirakenteen hahmottavuutta ja alueen positiivista imagoa, hahmottuu luontevaksi osaksi kaupungin uutta korkean rakentamisen kokonaisuutta eikä vaikuta kielteisesti Helsingin merellisen kansallismaiseman näkymiin. Lisäksi edellytetään tapauskohtaista vaikutusten arviointia ja vaihtoehtotarkastelua osoittamaan suunnitelman toteuttamiskelpoisuus ja em. kriteereiden täytyminen. Toisaalla raportissa todetaan mm., että suurimittakaavaiset, harkitsemattomasti sijoitetut rakennukset vaikuttavat Helsingin ikonisiin näkymin ja perinteisten maamerkkien hierarkkiseen asemaan, mikä tarkoittaa muutoksen kohdistuvan koko kaupungin imagoon. Korkealla rakentamisella saavutettavan uuden omaileimaisen paikallisidentiteetin käänttöpuoleksi todetaan Helsingin silhuetin samankaltaistuminen muihin kansainvälisiin kaupunkeihin nähden.

Museoviraston näkemyksen mukaan em. raporttikin tuo hyvin esille sen, että vallitsevasta mittakaavasta radikaalisti poikkeava korkea rakentaminen merkitsee käännteentekevää muutosta Helsingin identiteetille ja kaupunkimaisemille. Korkean rakentamisen hankkeissa on siten tuotettava riittävän monipuolinen aineisto, jonka perusteella osallisten on mahdollista arvioida kulttuuriympäristöön kohdistuvia vaikutuksia suhteessa korkean rakentamisen etuihin, tarpeellisuuteen ja taloudellisiin edellytyksiin.

Asemakaavaan liittyvässä selostuksessa tulee esitellä kaavan tavoitteiden, eri vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten sekä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi tarpeelliset tiedot. Siinä tulee esittää suunnitellun maankäytön vaikutukset mm. rakennettuun ympäristöön ja maisemaan, yhteenveto selvityksistä sekä selvitys siitä, miten vaikutus selvitysten tulokset on otettu huomioon. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Museovirasto esittää Keski-Pasilan tornialueen asemakaavan ja asemakaavamutoksen jatkokehittämistä edellä mainitut seikat huomioon ottaen.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Vastine

Tornialue on suunniteltu veistosmaiseksi rakennusryhmäksi, joka muodostaa kauas näkyvän maamerkin. Tornitalojen korkeuksia suunniteltaessa on tutkittu mm. korkeuden vaikutusta kaupunkikuvaan, varjoihin ja tuulisuuteen. Torniryhmän näkyvyys kaupungin silhuetissa eri puolilta on huomattava; se jää kuitenkin Helsingin kantakaupungin taustalle.

Asemakaavaluonnoksen lähtökohtana on ollut Veturitien pitkä tunnelivaihtoehto. Tämä vaihtoehto mahdollistaa suoran jalankulkuyhteyden Torniaukiolta veturitallien alueelle.

Rautatieläisten asuinkasarmina toiminut ns. Toralinna rajautuu asemakaava-alueeseen. Veturitien liikennetarkaisulla on suuri vaikutus rakennukseen ja sen lähiympäristön puustoon sekä korkeustasoihin. Lisääntyvän liikenteen ilmanlaatu- ja meluhaittojen vaikutukset kohdistuvat myös asuinkäytössä olevaan Toralintaan. Osayleiskaavavaiheessa on selvitetty katuliikenteen aiheuttamia ilman epäpuhtauksia ja ympäristömelua. Näiden häiriötekijöiden huomioimista käsitellään ennen ehdotusvaihetta tehtävissä tarkentavissa selvityksissä.

Veturitien suunnittelu liittyy kaava-alueen pohjoispuoleisen keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutussopimukseen. Veturitien rakentaminen on tarkoitus aloittaa vuonna 2014. Teollisuuskadun ja Veturitien liittymän toteutussuunnitelmat ovat jo käynnistyneet.

Toralinnan ja veturitallien välinen alue ja sen liittyminen tornialueeseen ja muuhun ympäristöönsä suunnitellaan myöhemmin yhtenä kokonaisuutena.

Rakennusvirasto (2.5.2012) toteaa kannanotossaan, että Veturitien, Teollisuuskadun ja Veturitallikujan tunneliratkaisut on esitetty kaavaluonnoksessa yleispiirteisesti. Eri suunnitteluvaihtoehtojen tarkastelu ei ole mahdollista luonnoksen perusteella. Tunneliratkaisujen tekniset vaatimukset puuttuvat kaavaluonnoksesta. Tunnelivaihtoehtojen jatko-suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota valaistukseen, valvottavuuteen ja ylläpidettävyyteen. Rakennusvirasto ei voi ottaa ratkaisuihin enempää kantaa tässä vaiheessa.

Pasilansillan leventäminen ja rakennuksien T5 ja T6 rajautuminen Pasilansilta tulee tutkia tarkemmin jatkosuunnittelussa. Veturitien ja Teollisuuskadun kiertoliittymä ja Pasilansilta muodostavat monitasoisen ja poikkeuksellisen liikennealueen. Liikennealueiden jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota talvikunnossapitoon.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon siltarakenteiden ja kansien vaatima ylläpito ja siihen liittyvät huoltotilat osana toimivaa ympäristöä. Siltarakenteiden alapuolisten huoltotilojen tulee olla helposti saavutettavissa. Silta- ja kansirakenteiden alle rakennettaessa tulee ottaa huomioon tekninen toimivuus ja toteutettavuus, kuten rakenteiden vedenpoistojärjestelmät ja niistä mahdollisesti aiheutuvat haitat alapuolisille rakenteille.

Keski-Pasilan alueen maanpäällisten ja maanalaisten rakenteiden vertikaaliset ja horisontaaliset hallintorajat tulee määrittää selvästi, ja vastuukysymykset tulee ratkaista suunnittelun edetessä. Hallintorajojen tarkastelussa tulee ottaa huomioon myös tulevat peruskorjaustarpeet, jotta vältytään esimerkiksi Itä-Pasilan kaltaisilta, hallinnollisesti hankalilta tilanteilta.

Tornialueelle ja Pasilansillan pohjoispuolelle johtava ajoyhteys Veturitieltä (a-KUJA) tulee liittää kortteliin 17044 tai osaksi Pasilansillan pohjoispuolen kortteleita.

Luonnoksessa on esitetty Veturitielle rakennusten T3 ja T4 välille katutilan laajentumaa eli aukiomaista tilaa istutuksineen. Rakennusviraston mielestä tämä katutila osa tulee liittää kortteliin 17044 määräyksensä yleiselle jalankululle varattu alueen osa. Myös rakennusten T4 ja T5 välillä tulee katualueen ja korttelin rajausta tarkistaa niin, että kaikki istutukset katutilan reunassa kuuluvat kortteliin 17044.

Veturitallikujan rajausta tulee tarkastella Veturitallien pohjoispuolella niin, että kuja ei rajaudu suoraan tallirakennuksiin. Veturitallikujan ja Savonkadun risteys tulee ottaa mukaan alueen jatkosuunnitteluun.

Keski-Pasilan tornialueen ja siihen liittyvien yleisten alueiden kaupunkikuvallinen ilme tulee asemakaavassa määrittää korkeatasoiseksi. Jatkosuunnittelussa tulee huolehtia riittävästä aluevarauksista lumen väliaikaista varastointia varten. Koko Pasilan projektialueelle tulee laatia lumilogistinen selvitys.

Vastine

Veturitien, Teollisuuskadun ja Veturitallinkujan tunnelisuunnitelmat sekä Pasilansillan suunnitelmat tarkentuvat jatkosuunnittelun aikana.

Tornikuja on merkitty katualueeksi siltä lyhyeltä matkalta kun se on yhteinen ajoyhteys tornialueen kortteliin 17044 ja sen pohjoispuoliseen keskustakortteliin. Veturitiellä oleva ma-merkinnällä varustettu alue kuuluu katutasossa saumattomasti katualueeseen ja siten myös sen



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

hoito ja huolto luontevasti kadunhoidon piiriin. Katualueen rajauksista voidaan neuvotella ja niitä tarkistaa vielä asemakaavaehdotusta laadittaessa.

Terveyskeskus (20.4.2012) toteaa kannanotossaan, että asemakaava-alueen käyttäjien ja asukkaiden terveyteen vaikuttavat raaka kova tuulinen ympäristö, melu, tärinä ja ilman epäpuhtaudet. Näihin vaikutuksiin tulee kiinnittää huomiota alueen jatkosuunnittelussa. Terveellisen ja turvallisen lopputuloksen aikaansaamiseksi toimenpiteiden vaikuttavuus tulee arvioida ennen toteutusta.

Asemakaavaluonnoksen mukaan asuntoihin ei saa rakentaa parvekkeita, mutta niihin tulee rakentaa viherhuoneet. Koska asuntojen välitön ulko-oleskelutila puuttuu, on tärkeää, että ulko-oleskelu ja ulkoilu tulee tehdä helpoksi ja houkuttelevaksi sekä poistaa ympäristön terveyteen vaikuttavat ongelmat. Liikkumisympäristö tulee tehdä miellyttäväksi, kevyttä liikennettä korostavaksi ja esteettömäksi.

Alueen paikoitus järjestetään kannen alla. Kulkureitit tulee olla turvalliset, selkeät ja hyvin valaistut.

Alueen lähimmät terveystalvelut sijaitsevat Laakson sairaala-alueella, jonne tarvitaan Pasilan alueelta hyvät ja turvalliset kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteydet. Lyhyin reitti terveystalveluihin kulkee keskuspuiston kautta. Reitin tulee olla helposti löydettävä, esteetön ja turvallinen.

Vastine

Keski-Pasilan osayleiskaavavaiheessa on selvitetty raideliikenteen aiheuttamaa runkomelua ja tärinää sekä katuliikenteen aiheuttamia ilman epäpuhtauksia ja ympäristömelua. Näiden häiriötekijöiden huomioimista käsitellään ennen ehdotusvaihetta tehtävissä tarkentavissa selvityksissä.

Pyöräily- ja jalankulkuyhteyksiin, liikkumisympäristön viihtyisyyteen ja esteettömyyteen sekä turvallisuuteen on kiinnitetty erityistä huomiota tornialueen ympäristösuunnitelmaa ja asemakaavaluonnosta laadittaessa.

Ympäristökeskus (23.4.2012) on ilmoittanut, että kaavoituksessa tulee ottaa huomioon Veturien lisääntyvän liikenteen ilmanlaatu- ja meluhaitat asumiselle. Asuinympäristön riittävä meluntorjunta tulee suunnitella tarkentavien meluselvitysten jälkeen. Myös osayleiskaavavaiheessa aloitettuja tärinä- ja runkoääniselvityksiä tulee täydentää vai-



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

mennustarpeiden ja torjuntatoimien määrittelemiseksi. Alueella on alustavissa selvityksissä todettu maaperän pilaantuneisuutta. Selvityksiä tulee jatkaa kunnostustarpeen arvioimiseksi.

Kaavaratkaisulla on vaikutuksia myös kaava-alueen ulkopuolelle. Veturitien osittainen tunneloiminen lisää päästökuormitusta asuinkäytössä olevan Toralinnan alueella. Ilmatieteen laitoksen vuonna 2009 tekemän selvityksen mukaan typpidioksidin vuorokausiohjearvo ylittyy Toralinnan kohdalla jo liikenne-ennusteen mukaisessa tilanteessa, jossa tunnelia ei ole. Tunnelin suun läheisyyden vuoksi epäpuhtauspitoisuudet tulevat vielä nousemaan arvioidusta. Ilmanlaatuilannetta Toralinnan kohdalla huonontaa edelleen Veturitien länsipuolella nouseva mäki, joka heikentää epäpuhtauksien laimenemisolosuhteita. Myös melutilanne kiinteistön alueella on osayleiskaavaan tehdyn selvityksen mukaan huono. Ympäristökeskuksen mielestä Toralinnan käyttötarkoituksen muutos asumisesta esimerkiksi toimisto- tai hotellikäyttöön tulisi tämän vuoksi selvittää jo tornien kaavoituksen yhteydessä.

Vastine

Lisääntyvän liikenteen ilmanlaatu- ja meluhaittojen vaikutukset kohdistuvat mm. asuinkäytössä olevaan Toralintaan. Keski-Pasilan osayleiskaavavaiheessa on selvitetty raideliikenteen aiheuttamaa runkomelua ja tärinää sekä katuliikenteen aiheuttamia ilman epäpuhtauksia ja ympäristömelua. Näiden häiriötekijöiden huomioimista käsitellään ennen ehdotusvaihetta tehtävissä tarkentavissa selvityksissä.

Pilaantuneet maa-alueet tulee tutkia ja kunnostaa ennen rakentamiseen ryhtymistä.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavan ja kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yhteensä 11 mielipidettä koskien asemakaavaa ja asemakaavan muutosluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa ja puhelimitse.

Mielipiteen (Mi6) esittäjä (15.4.2012) toteaa, että aseman parkkipaikoja ei ole esitetty kaavakartassa. Parkkipaikkojen tulisi sijaita asemaa vastapäätä ratapihan päällä. Laivanrakentajilta löytyisi taitoa kerrostalojen rakentamiseen, eikä tämä haittaisi junaliikennettä.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Vastine

Tornialueen tarvitsemat pysäköintipaikat on määrätty toteutettavaksi kannen/maan alle, joko omille tonteille tai naapurikortteleihin. Aseman parkkipaikat on tarkoitus sijoittaa kaava-alueen pohjoispuolelle.

Aseman edessä on kaavaluonnoksessa mahdollistettu Pasilansillan huomattava leventäminen. Levennyksen toteuttaminen toiminnassa olevan radan päälle on kuitenkin teknisesti ja aikataulullisesti haastavaa.

Elisa Oyj (20.4.2012) kiinnittää huomiota siihen, että sen kaupungilta vuokraamat maanalaiset tilat ulottuvat Ratapihantien länsipuolelle "Kolmen tornin alueen" torni T9:n välittömään läheisyyteen. Tiloissa sijaitsevan varavoimalaitteiston sijoittaminen muualle on käytännössä mahdotonta mm. laitteistojen koon, huoltotarpeen, käyttööniien ja pakokaasujen vuoksi. Varavoimalaitteisto on välttämätön teleliiketoimintaa ohjaavan Viestintäviraston määräysten perusteella.

Yhtiö esittää tornin T9:n sijainnin tarkistamista em. seikat huomioon ottaen sekä tarvittaessa siirtoa etäämmälle Elisa Oyj:n käytössä olevista maanalaisista tiloista.

Vastine

Kaavaluonnokseen on merkitty alue, jonka kohdalla tulee ottaa huomioon varattu kallioresurssi. Alueen sisällä rakennuksen mahdolliset perustavat ja -paikat tutkitaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Varavoimalaitteistoon liittyviä mahdollisia muutostarpeita tarkastellaan myös jatkosuunnittelun yhteydessä.

Mielipiteen (Mi7) esittäjän (20.4.2012) mielestä kaavaehdotus ei ole tarpeeksi tehokas eikä ympäristön kannalta paras mahdollinen. Tornin T5 korkeutta olisi syytä korottaa 148 metristä 152,4 metriin, jolloin saavutettaisiin kansainvälinen pilvenpiirtäjien epävirallinen raja. Edullisin keino korottaa tornia olisi T5 rakennuksen päätuloaulan siirtäminen silan tai kannen asemasta katutasoon.

Muiden tornien korkeutta voisi myös lisätä 2-3 kerroksella asuntotuotannon, rakennuttajien mielenkiinnon ja imagon kohottamisen vuoksi.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Vastine

Tornitalojen korkeuksia suunniteltaessa on tutkittu mm. korkeuden vaikutusta kaupunkikuvaan, varjoihin ja tuulisuuteen. Korkeus on osin myös kustannuskysymys.

Senaatti-kiinteistöt (20.4.2012) ilmaisee mielipiteessään, että Helsingin kaupungin ja Senaatti-kiinteistöjen tilaamien useiden taloudellisten selvitysten perusteella kaavaluonnoksen sallimien tornien rakentaminen voi taloudellisesti olla erittäin haastavaa. Tornialueiden taloudelliseen toteuttamiseen tulee jatkossa kiinnittää huomiota ilman, että mm. kaupunkikuvaa, toiminnallisuutta tai viihtyvyyttä oleellisesti heikennetään. Kokonaisvaltainen toteutuskilpailu alueesta on yksi malli, jolla tähän tavoitteeseen voidaan päästä.

Alueen toteutettavuuden kannalta on oleellista, että tornien toteutukselle annetaan mahdollisimman väljä toteutustapa. Tämä ei ole täysin toteutunut kaavaluonnoksessa. Rakennusten pohjapinta-alaa tulisi myös voida kasvattaa. Esimerkiksi tornien määrää pienentämällä rakennusten väliin olisi mahdollista jättää suurempia julkisia tai puolijulkisia tiloja.

Pysäköinnin toimivuuteen ja taloudellisuuteen tulee em. lisäksi keskittyä jatkossa.

Vastine

Kaavaluonnoksen toteutettavuuden varmistamiseksi tornialueella on tarkoitus järjestää tontinluovutus- sekä suunnittelu- ja toteutuskilpailu. Kilpailuehdotukset arvioidaan ennen asemakaavaehdotuksen laatimista vuonna 2013. Pysäköintiratkaisuja tutkitaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Mielipiteen (Mi8) esittäjän (22.4.2012) mielestä esitetyt suunnitelmat Keski-Pasilan kehittämiseksi hämmentävät. Autoistumista suosivat tuhoiset suunnitteluperiaatteet ovat muualla jo väistymässä.

Häkellyttävää on, miten suunnitelmat rapauttavat vahvistamisen sijaan Helsingin olemassa olevia valtteja: hyvinvointivaltiota ja kaupungin keskusta toimivuutta.

Yli sadan vuoden ajan kertyneen potentiaalin ja Keski-Pasilan asemakaavaluonnoksen välillä on ristiriita. Pääkaupunkiseudun sydämeen visioidaan nykyistä suurempia liikennemääriä ja se tuottaa erittäin korkeaa rakentamista, joka taas tuottaa pimeyttä ja tuulisuutta ja mahdollisesti pahentaa eristyneisyyttä.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Keskustan tuntumassa ja julkisen liikenteen ääressä Pasilassa olisi mahdollisuus viedä kaupunki- ja aluesuunnittelu kestäville raiteille jälkipolvet huomioiden. Esitetyssä asemakaavassa ylimitoitettut tornitalot ja niiden väliin jäävät epämääräiset tilat sekä aluetta halkova moottoritien kokoinen autotie kohtelevat aluetta kuin esikaupunkia. Myös tuleva kauppakeskus ohjaa rakentamista kulutusta edistävien tahojen ehdoilla. Kenen etua Veturitie ajaa? Miten Veturitie ja tulevien asuntoalueiden (Kalasatama, Jätkäsaari...) infrastruktuuri liittyy toisiinsa? Onko kallisten tunnelivaihtoehtojen tuoma hyöty näennäistä vai palveleeko se oikeasti helsinkiläisiä yleensä? Olisi poliittisesti perusteltua, ekologisesti mielenkiintoista sekä suomalaisen demokratian kannalta oleellista tietää, miten päätökseen on saavuttu?

Asemakaava ei millään eheyttäisi Pasilan aluetta. Jotta alue voisi kehittyä kestäväksi ja rakastetuksi kaupunginosaksi se vaatisi idän ja lännen integroimista.

Vastine

Veturitiesuunnitelmalla toteutetaan yleiskaavan mukaista liikenneverkkoa. Liikennemääriä maan pinnalla on pyritty vähentämään esittämällä tornialueen kohdalla läpimenokaistat maan alle. Asemakaavaluonnoksen lähtökohtana on ollut Veturitien pitkä tunnelivaihtoehto. Tämä vaihtoehto mahdollistaa suoran jalankulkuyhteyden Torniaukiolta veturitallien alueelle.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa on vuonna 2011 laadittu *Korkea rakentaminen Helsingissä* -raportti, jossa Keski-Pasila on todettu yhdeksi mahdolliseksi korkeaan rakentamiseen soveltuvaksi paikaksi.

Ulkotilojen viihtyisyyden lisäämiseksi kaavaluonnoksessa on määrätty rakennettavaksi tornien matalat rakennuksen osat. Lisäksi niiden katot on määrätty toteutettavaksi kattoterasseina ja/tai viherkattoina. Torniaukiota on myös jäsenelty istutuksin ja tasonvaihdoin sekä lisätty istutusalueiden määrää. Tornien kapearunkoisuus ja sijoittelu muutaman kymmenen metrin etäisyyksille toisistaan vähentää tornien varjostusvaikutuksen paikallista kestoaa.

Mielipiteen (Mi9) esittäjä (23.4.2012) ehdottaa, että asuntotuotannon kannalta olisi tärkeää lisätä jokaiseen torniin lisää kerroksia. Ainakin viiden tornin tulisi olla yli 30-kerroksisia ja korkein T5 rakennus yli 160 metriä korkea. Pasilaan olisi tärkeää saada enemmän asukkaita, jottei alue jää yhtä kuolleeksi kuin esim. Itä-Pasila.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Lisäämällä rakennusoikeutta kaupunki saisi myös lisää tuloja tonteista.

Vastine

Tornitalojen korkeuksia suunniteltaessa on tutkittu mm. korkeuden vaikutusta kaupunkikuvaan, varjoihin ja tuulisuuteen. Korkeus on osin myös kustannuskysymys.

Mielipiteen (Mi10) esittäjä (23.4.2012) painottaa, että alue tulisi toteuttaa kaupunginhallituksen vaatimalla korkealaatuisella tasolla niin rakennusten, viheralueiden ja katutilan osalta. Jalankulkuympäristön tulisi olla mahdollisimman luonnollinen ilman portaita ja hissiratkaisuja. Myös Veturitien tunneli tulee toteuttaa pitkän vaihtoehdon mukaan ja liikenneväylystä tulee tehdä esteettisesti mahdollisimman miellyttävät ja viihtyisät jalankulkijaa ajatellen. Suhteellisen pienen säästön takia ei ole varaa turmella Keski-Pasilaa kymmeniksi vuosiksi.

Veturitielle ohjattu liikenne supistaa liikennemääriä mm. Savonkadulla ja Ratapihantiellä. Epämiellyttävää Ratapihantietä voisi tällöin kaventaa ja muuttaa inhimillisemmäksi. Ratapihantie sijaitsee aivan tulevan asema-aukion vieressä.

Jos alue halutaan linkittää luontevasti Itä- ja Länsi-Pasilaan, tulisi myös näitä ehottaa vastaamaan paremmin tornialueen tavoiteltua korkealaatuisuutta tasoa. Paikoin julkinen tila ja kiinteistöt ovat todella rapistuneita Itä- ja Länsi-Pasilassa.

Vastine

Veturitiesuunnitelmalla toteutetaan yleiskaavan mukaista liikenneverkkoa. Liikennemääriä maan pinnalla on pyritty vähentämään esittämällä tornialueen kohdalla läpimenokaistat maan alle. Asemakaavaluonnoksen lähtökohtana on ollut Veturitien pitkä tunnelivaihtoehto. Tämä vaihtoehto mahdollistaa suoran jalankulku yhteyden Torniaukiolta veturitallien alueelle.

Pyöräily- ja jalankulku yhteyksiin, liikkumisympäristön viihtyisyyteen ja esteettömyyteen sekä turvallisuuteen on kiinnitetty erityistä huomiota tornialueen ympäristösuunnitelmaa ja asemakaavaluonnosta laadittaessa. Ulkotilojen viihtyisyyden lisäämiseksi kaavaluonnoksessa on määrätty toteutettavaksi tornien matalat rakennuksen osat sekä niiden katot kattoterasseina ja/tai viherkattoina. Torniaukiota on myös jäsennetty istutuksin ja tasonvaihdoin sekä lisätty istutusalueiden määrää.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Asemakaavaluonnoksen kaavamääräyksillä on pyritty varmistamaan keskeisten kaupunkikuvallisten ja arkkitehtonisten laatutekijöiden toteutuminen.

Mielipiteen (Mi11) esittäjä (23.4.2012) ehdottaa, että korkeimman tornin pitää olla pohjoismaiden korkein eli yli 190 metriä. Asuntoja on tulossa vähemmän kuin luvattiin, minkä vuoksi torneja pitäisi olla ainakin yksi enemmän ja ainakin viiden tornin yli 30-kerroksisia. Myös aukiota pitää pienentää lisärakentamisella.

Vastine

Tornitalojen korkeuksia suunniteltaessa on tutkittu mm. korkeuden vaikutusta kaupunkikuvaan, varjoihin ja tuulisuuteen. Korkeus on osin myös kustannuskysymys.

Ulkotilojen viihtyisyyden lisäämiseksi kaavaluonnoksessa on määrätty toteutettavaksi tornien matalat rakennuksen osat sekä niiden katot katoterasseina ja/tai viherkattoina. Torniaukiota on myös jäsenelty istutuksin ja tasonvaihdoin sekä lisätty istutusalueiden määrää. Suunnittelutyön aikana on tutkittu yhden tornin lisäämistä alueelle ja on päädytty nykyiseen tornien lukumäärään. Tornien sijoittelu muutaman kymmenen metrin etäisyyksille toisistaan vähentää tornien varjostusvaikutuksen paikallista kestoa.

Mielipiteen (Mi12) esittäjä (23.4.2012) toteaa seuraavaa:

1. Riittävät olosuhdesimuloinnit osaksi havainnemateriaalia: Asemakaavaluonnoksen esittelyaineistoon pitäisi saada havainnolliset ja kattavat olosuhdesimulaatiot ehdotuksen mukaisen rakentamisen vaikutuksista ympäristöön eri vuodenaikoina ja vuorokauden aikoina. Varjoanalyysit tulisi laatia videoina esittäen ennen ja jälkeen rakentamisen. Aineistossa puuttuu kokonaan pienhiukkasten ja melun analyysi.
2. Kaava-alueen eteläpuolinen ratapiha varattava Keski-Pasilan puistolle:
Koko Keski-Pasila on jäämässä ilman omaa puistoa. Tornialueen asemakaavan jatkokäsittelyn yhteydessä tulee varmistaa, että asemakaava-alueen eteläpuolinen Veturitallien ja Torakkalinnan välinen ratapiha-alue varataan korkeatasoiseksi puistoalueeksi, "Keski-Pasilan puistoksi".



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Puisto parantaisi maanpinnan pienilmastoa ja tuuliolosuhteita. Keski-Pasilan puisto olisi puuttuva solmukohta Helsingin kantakaupungin viheralueiden verkossa

3. Tornien sijoittelun ja korkeuksien uudelleen arviointi olosuhdeanalyysien perusteella.

Tornitalot muodostavat aamu- ja ilta-auringon eli matalan auringonpaiseen suuntiin yhtenäisen massan, joka heittää laajan ja pitkän varjon ympäristöön. Kannattaisiko esimerkiksi T8, T9 ja T10 talot yhdistää yhdeksi matalammaksi kortteliksi, joka pysyisi Itä-Pasilan korttelirintamassa ja varjostaisi näin vähemmän.

4. Autopaikkainormien uudelleen harkitseminen

Keski-Pasilan tornialue sijaitsee loistavien joukkoliikenneyhteyksien äärellä. Suurimman osan asuntorakentamisesta ja kaiken toimistorakentamisen pitäisi perustua joukkoliikenteen ja jaettujen autojen käyttöön. Rakentamisen liikennehaitat vähenisivät.

5. Veturitien liikennemäärät etelään ja kattaminen viherkannella

Onko tornialueelta kautta Nordenskiöldinkadulle ohjautuvalle liikenteelle tarkoituksenmukaista rakentaa kaavaluonnoksessa esitetyn kaltaista kaksikerroksista moottoritien omaista ratkaisua?

Onko mahdollista luoda ratkaisua, jossa Tornialue rajautuisi liikenneväylän sijasta etelässä Veturitallien ja Torakkalinnan väliseen "Keski-Pasilan puistoon"?

6. Miten suunnitelmissa on huomioitu nopean poikittaisen raitiolinjan ("Tiederaitiolinja") edellyttämä mahdollisuus nykyisen raitiolinjan numero 7 reitin oikaiseminen Pasilan sillalta suoraan etelään Nordenskiöldinkadulle?

7. Miten varmistetaan asemakaavaluonnoksen mukaisen rakentamisen taloudellinen toteutettavuus?

Tornitalot ovat taloudellisesti erittäin haastavia toteutettavia, koska hyötyalaa syntyy matalampaan rakentamiseen verrattuna vähän ja kalliisti. Vaarana on, että rakennusoikeuden tultua määritellyksi kunnianhimoisin tavoittein, ympäristö toteutuukin aivan toisenlaisena. Miten varmistetaan, että päätöksenteko perustuu realistisiin suunnitelmiin?

8. Olemassa olevien kevyen liikenteen akseleiden parempi huomioiminen:

Itä-Pasilan tärkeän jalankulkuraitin jatkumista Keski-Pasilaan ei ole huomioitu. Mikäli T8, T9 ja T10 tornitalojen konseptia harkitaan uudelleen, ratkaisun yhtenä osana pitäisi olla Resiinakujan ja Junailijanauki-



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

on akselin jatkuminen Ratapihankadun yli uuteen kortteliin ja sen sisällä suojattu yhteys Pasilan asemalle.

9. Keski-Pasilan rakentaminen korostaa Kumpulanlaakson ja Vallilanlaakson yhtenäisen viheralueen arvoa tehokkaasti rakennettavan Keski-Pasilan virkistysalueena. Vallilanlaaksoon ei pidä rakentaa katua vaan Keski-Pasilan suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa poikittaisen joukkoliikenneyhteyksien rakentuminen olevaa katuverkkoa hyödyntäen.

Vastine

1. ja 3. Tornitalot aiheuttavat ympäristön varjostuksen lisääntymistä. Päivällä tornien varjoista pääosa lankeaa Pasilansillalle ja tulevan kauppakeskuksen katolle. Aamuisin ja iltaisin tornitalot varjostavat osittain myös Länsi- ja Itä-Pasilan kortteleita, joista lähimmät ovat toimistokäytössä. Tornien varjoja ulottuu ajoittain Länsi- ja Itä-Pasilan asuin-kortteleihin asti. Iltaisin tornien varjoja lankeaa osittain myös Sähköttäjänpuistoon. Veistokselliseksi rakennusryhmäksi suunniteltujen tornien varjostusvaikutuksen paikallista kestoja vähentää tornien kapearunkoisuus ja sijoittelu muutaman kymmenen metrin etäisyyksille toisistaan. Aurinkoiset / varjoiset paikat vaihtuvat nopeasti. Varjostusta on käsitelty erillisessä *Keski-Pasilan tornialueen ympäristösuunnitelma* -raportissa.

Osayleiskaavavaiheessa on selvitetty raideliikenteen aiheuttamaa runkomelua ja tärinää sekä katuliikenteen aiheuttamia ilman epäpuhtauksia ja ympäristömelua. Näiden häiriötekijöiden huomioimista käsitellään ennen ehdotusvaihetta tehtävissä tarkentavissa selvityksissä.

2. Veturitien eteläpuolisen, Toralinnan ja veturitallien välisen alueen käyttö ja mahdollinen lisärakentaminen sekä kulkuyhteydet tutkitaan myöhemmin tehtävän erillisen asemakaavatyön yhteydessä.

4. Kaupunkisuunnitteluvirasto on yhdessä talous- ja suunnittelukeskuksen, kiinteistöviraston ja eri rakennuttajatahojen kanssa käynnistänyt Kehittyvä kerrostalo -ohjelmaan liittyen kolme autotonta hanketta. Kaupunkisuunnitteluvirastossa on sovittu, ettei ns. autottomia kortteleita kaavoiteta ennen kuin hankkeitten toteuttamisesta saadaan riittävästi kokemuksia. Kaavaluonnoksessa on alueelle esitetty rakennettavaksi autopaikkoja kantakaupungin hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueiden autopaikkojen laskentaohjeen mukaisesti.

5. Veturitiesuunnitelmalla toteutetaan yleiskaavan mukaista liikenneverkkoa. Liikennemääriä maan pinnalla on pyritty vähentämään esittämällä tornialueen kohdalla läpimenokaistat maan alle.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

6. Raitiovaunulinjan oikaisemista etelään tutkitaan osana tekeillä olevaa Pasilankadun liikennesuunnitelmaa ja Pasilansillan liikennesuunnitelman tarkistusta.

7. Kaavaluonnoksen toteutettavuuden varmistamiseksi tornialueella on tarkoitus järjestää tontinluovutus- sekä suunnittelu- ja toteutuskilpailu ennen asemakaavaehdotuksen laatimista vuonna 2013.

8. Voimassa olevassa Itä-Pasilan asemakaavassa on mahdollistettu kevyen liikenteen sillan rakentaminen Ratapihantien yli tornin T8 kohdalla. Alueen eteläosassa on Ratapihantien alittava kevyen liikenteen tunneli, jolta on osoitettu yhteys radan alittavalle kevyen liikenteen reitille.

9. Vallilanlaaksontien joukkoliikennekatuyhteys parantaa joukkoliikennejärjestelmän toimivuutta ja palvelutasoa. Tiedelinjan lisäksi joukkoliikennekadun kautta on suunniteltu myös muita bussi- ja raitiovaunuyhteyksiä. Nykyisen raitiotieverkon kautta kulkeva yhteys kiertää liikaa olakseen houkutteleva ja toimiva joukkoliikenteen runkoyhteys. Joukkoliikennekadun kautta kulkeva linja tarjoaa olennaisesti parempaa palvelua ja tuottaa huomattavat hyödyt matkojen nopeutumisen kautta.

Mielipiteen (Mi13) esittäjä (23.4.2012) toteaa, että kaavaluonnoksen suurin mahdollinen ongelma on katutason toteutus. Tärkeää olisi saada katutilasta eloisaa kaupunkitilaa. Havainnekuivissa tornien välinen alue näyttää hieman autiolta ja kolkolta. Mielipiteen esittäjä toivoo torneille laajempia ja korkeampia jalustoja, joihin sijoittuisi paljon liikkeitä, ravintoloita ja kahviloita. Laajemmat jalustat ehkäisisivät myös katujen tuulisuutta.

Mielipiteen esittäjä toivoo alueelle enemmän urbaanimpaa katumiljöötä. Länsi-Pasilan ja keskustakorttelin tieverkon jatkuminen ruutukaavana tornialueelle olisi ollut parempi vaihtoehto. Tällöin Veturitien sijoittuminen tulisi toki ratkaista muulla tavalla. Alueen suuret korkeuserot ovat myös ongelma katutason viihtyisyydelle. Olisiko ollut syytä tutkia Keski-Pasilan katutason nostamista kauttaaltaan Itä- ja Länsi-Pasilan tasolle. Tällöin Veturitallit jäisivät tosin kannessa olevaan kuoppaan.

Alueen kaksi suurinta miinusta ovat sitä halkovat kiskot ja ehdotettu laajennettu Veturitie. Näillä on aluetta pirstoututtava vaikutus, joka näkyy siluetissa tyhjinä kohtina. Eikö kiskoja päälle ole mahdollista rakentaa Tampereen keskusareenan tapaan?



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Korkeimman tornin lisäksi voisi toinen tai kolmaskin torni olla yli 30-kerroksinen. Korkein rakennus voisi myös olla 150 metrin rajan ylittävä.

Kauas näkyvien rakennusten korkea laatu olisi syytä varmistaa kaavassa (ulkomuodot, pintaratkaisut).

Vastine

Kaavaluonnoksessa on määrätty tornien alimpiin kerroksiin sijoitettavaksi liiketiloja, kahviloita ja ravintoloita. Ulkotilojen viihtyisyyden lisäämiseksi kaavaluonnoksessa on määrätty rakennettavaksi tornien matalat rakennuksen osat. Lisäksi niiden katot on määrätty toteutettavaksi kattoterasseina ja/tai viherkattoina. Torniaukiota on myös jäsennelty istutuksin ja tasonvaihdoin sekä lisätty istutusalueiden määrää.

Veturitiesuunnitelmalla toteutetaan yleiskaavan mukaista liikenneverkkoa. Liikennemääriä maan pinnalla on pyritty vähentämään esittämällä tornialueen kohdalla läpimenokaistat maan alle. Asemakaavaluonnoksen lähtökohtana on ollut Veturitien pitkä tunnelivaihtoehto. Tämä vaihtoehto mahdollistaa suoran jalankulkuyhteyden Torniaukiolta veturitallien alueelle.

Veturitallit on rakennus- ja rautatiehistoriallisesti arvokas kokonaisuus. Kannen rakentaminen Veturitien yli veturitallien kattojen tasalla aivan tallien välittömään läheisyyteen ja kannelta esteettömän luiskan soveltaminen tähän arvokkaaseen kokonaisuuteen olisi varsin haastava tehtävä.

Aseman edessä on kaavaluonnoksessa mahdollistettu Pasilansillan huomattava leventäminen. Levennyksen toteuttaminen toiminnassa olevan radan päälle on kuitenkin teknisesti ja aikataulullisesti haastavaa.

Tornitalojen korkeuksia suunniteltaessa on tutkittu mm. korkeuden vaikutusta kaupunkikuvaan, varjoihin ja tuulisuuteen. Korkeus on osin myös kustannuskysymys. Asemakaavaluonnoksen kaavamääräyksillä on pyritty varmistamaan keskeisten kaupunkikuvallisten ja arkkitehtonisten laatutekijöiden toteutuminen. Tornien muodot on määritelty tarkasti ja julkisivut on määrätty toteutettavaksi pääosin lasisina. Tornien kapearunkoisuus ja sijoittelu muutaman kymmenen metrin etäisyyksille toisistaan vähentää tornien varjostusvaikutuksen paikallista keskoa.

Mielipiteen (Mi14) esittäjä (24.4.2012) pitää hyvänä asiana, että Keski-Pasila rakennetaan tehokkaasti yhdistäen asumisen ja työpaikat,



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

hyödyntäen hyvän infrastruktuurin ja yhdistäen varsin erilaiset itä- ja Länsi-Pasilan alueet.

Kriittiset kommentit liittyen suunnitelmiin kohdistuvat seuraaviin seikkoihin:

1. Suunniteltu Veturitie vaikuttaa ylimitoitetulta

Keskustan katuverkon välityskyvyn ei tarvitse kasvaa, kun suositaan pyöräilyä ja jalankulkua lyhyillä matkoilla. Raskaalle kapasiteetille mitoitettu tie ei luo kutsuvaa ympäristöä ja suojavyöhykkeet tuhlaavat rakennusmaata. Pasilan asema kokoaa yhteen kaikki Helsingin julkisen liikenteen muodot. Moottoritiemäisten väylien muuttamista kaupunkilevardeiksi on tutkittu. Uuden väylän rakentamisessa ei pitäisi toistaa vanhoja virheitä.

2. Liittyminen ympäröivään katutilaan

Veturitie olisi suunniteltava katumaiseksi ja kadun eteläreunan rakentamiseen tulisi varautua. Tällöin kadulla olisi molemmat reunat. Rakentaminen oletettavasti torjuisi myös tuulta maantasossa. Suunnitelmissa esitetyt pitkät näkymät tornien juurella tulevat rakentamisen myötä häviämään, mutta tärkeämpiä ovat pitkät näkymät Pasilansillalta. Kansien alapuolisten tilojen viihtyisyys on haastava työ.

Poikittaisen jalankulku- ja pyöräliikenteen sujuvuuteen on kiinnitettävä huomiota. Tulisi huomioida Teollisuuskadun suunnasta tulevien luonteva yhteys uuden Keski-Pasilan läpi Länsi-Pasilan puolelle. Teollisuuskadusta on Keski-Pasilan ja Kalasataman yhdistävänä väylänä tulossa entistä tärkeämpi reitti, joten leveämpi kansi tornien T5 ja T6 välissä ei tuntuisi huonolta ratkaisulta.

3. Alueen sisäinen rakenne

Alueelle on suunniteltu tornien juurelle pienimittakaavaista 1-2 -kerroksista liiketilaa, joka on ehdoton minimi. Alueesta on kuitenkin vaarana tulla pikemmin lähiö- kuin keskustamainen. Tornien juurella voisi olla tiiviimpääkin kaupunkitilaa, kujia ja tiukemmin rajattuja aukioita ja liiketilaa. Vihreys ei saa olla itseisarvo, jos se tarkoittaa vain liikenneväylien varren leveitä vihreitä suojavyöhykkeitä.

Tornien omat pihat vaikuttavat hieman karsinamaisilta. Pihat voitaisiin lähes kokonaan korvata laadukkaalla yhteistilalla, jota on suunniteltu tornien väliin, sekä tornien sisään suunnitelluilla viherhuoneilla. Tämä antaisi myös tilaa laajentaa tornien maantasokerroksia.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Vastine

1. ja 2. Veturitiesuunnitelmalla toteutetaan yleiskaavan mukaista liikenneverkkoa. Liikennemääriä maan pinnalla on pyritty vähentämään esitämällä tornialueen kohdalla läpimenokaistat maan alle. Asemakaavaluonnoksen lähtökohtana on ollut Veturitien pitkä tunnelivaihtoehto. Tämä vaihtoehto mahdollistaa suoran jalankulkyhteyden Torniaukiolta veturitallien alueelle.

Tornien T5 ja T6 välissä on kaavaluonnoksessa mahdollistettu Pasilansillan huomattava leventäminen.

Veturitien eteläpuolisen, Toralinnan ja veturitallien välisen alueen käyttö ja mahdollinen lisärakentaminen sekä kulkuyhteydet tutkitaan myöhemmin tehtävän erillisen asemakaavatyön yhteydessä.

3. Kaavaluonnoksessa Torniaukiota on jäsennelty istutuksin ja tasonvaihdoin sekä lisätty istutusalueiden määrää. Tornien asukkaille on katsottu tarpeelliseksi osoittaa viherhuoneiden ja yhteistilojen lisäksi pihalueet.

Yhteenveto yleisötilaisuudesta (16.4.2012)

Yleisötilaisuudessa esiteltiin tornialueelle tehtyjä selvityksiä, viitesuunnitelmia ja asemakaavaluonnosta. Tilaisuudessa esitettiin mielipiteitä ja kysymyksiä mm. liikennemääristä, Veturitien tunnelista, radan osittaisesta kattamisesta, siltayhteyksistä, alueen jalankulku- ja pyöräilyyhteyksistä, esteettömyydestä, tornialueen viihtyisyydestä, veturitallien asemasta, varjostuksen lisääntymisestä, liiketiloista, tornien sijainnista ja korkeuksista sekä suunnitelmien realistisuudesta. (Muistio tilaisuudesta on tämän raportin liitteenä.)

Keski-Pasilan tornialueen kaava-alue on jaettu kahteen osaan asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen hyväksymisen jälkeen. Veturitien kaava-alueeseen kuuluvat tornialueen kaava-alueet Pasilankatua lukuun ottamatta.

Veturitien eteläosan kaavaehdotus nähtävillä 10.1.–10.2.2014

Veturitien eteläosan asemakaava- ja asemakaavan muotosehdotus oli nähtävänä kaupungintalolla ja kaupunkisuunnitteluvirastossa 10.1.–10.2.2014 sekä viraston internetsivuilla. Ehdotuksesta saatiin 11 lausuntoa. Muistutuksia ei esitetty.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Lausunnot

Pelastuslautakunta (21.1.2014) toteaa, että sillä ei ole huomautettavaa pelastustoimen osalta asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta.

Helsingin Energia / Helen Sähköverkko Oy (12.2.2014) on ilmoittanut, että sillä ei ole muutosehdotukseen huomautettavaa.

Liikennevirasto (9.1.2014) toteaa lausunnossaan, että LR-alueen länsipuolisen rajan määrittämisessä ei ole otettu huomioon Pasilan läntisen lisäraiteen vaatimaa tilaa. LR-alueen raja tulee määrittää kaavaan Pasilan läntisen lisäraiteen laadittavana olevan ratasuunnitelman mukaisesti. LR-alueen itäpuolisen rajan määrittämisessä ei ole huomioitu Lentoradan tilantarvetta. Kaavassa tulee huomioida Lentoradan tilantarve ja määrittää LR-alueen raja Lentoradan ratayhteysselvityksen alustavan linjauksen perusteella.

Vastine

LR-alueen länsipuolisen rajan määrittämisessä otetaan huomioon Pasilan läntisen lisäraiteen vaatima tila ja LR-alueen itäpuolisen rajan määrittämisessä huomioidaan Lentoradan tilantarve Liikennevirastolta saatujen suunnitelmien mukaisesti.

Helsingin poliisilaitos (3.2.2014) toteaa lausunnossaan, että asema-kaavaan ja sen alueen liikennejärjestelyihin liittyvät suunnitelmat koskevat varsinaista aluetta laajempaa kokonaisuutta, johon liittyy myös Hakamäentien ja Tuusulanväylän liikenteen ohjaaminen jatkossa Pasilan läpi.

Poliisilaitos yhtyy kaupunkisuunnitteluviraston näkemykseen koskien pitkää, noin 200 metrin pituista, tunnelivaihtoehtoa. Kyseinen vaihtoehto on liikenteellisesti paras vaihtoehto, erityisesti kevyen liikenteen näkökulmasta. Poliisilaitoksen näkemyksen mukaan myös Teollisuuskadun liikenteen ohjaamisella Veturitielle voidaan välttää melko hyvin Pasilan läpiajoliikennettä. Kuten ehdotuksessa on mainittu, liityntäliikenne tulee keskittää Pasilan aseman ympäristöön.

Poliisilaitos korostaa edelleen, että niin rakennusaikaisten kuin valmiin alueenkin liikenneväylien, erityisesti kevyen liikenteen väylien, tulee olla yhtenäisiä ja tarkoituksenmukaisia. Pyöräilyn suosio on edelleen jatkanut kasvuaan ja pyöräilyn edistäminen kuuluu osaltaan Helsingin tavoitteeseen kehittyä kestävä liikenteen kaupungiksi.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Poliisilaitos toivoo, että se voisi jatkossa osallistua myös uuden alueen kokonaisturvallisuuden osalta asiantuntijana asemakaavamuutosten varsinaisen toteutuksen suunnitteluun.

Vastine

Veturitien suunnittelussa on otettu huomioon Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitetila 2025 sekä Pyöräliikenteen laatuikävi- en verkkosuunnitelma.

Rakennusvirastolle on esitetty poliisin edustajan kutsumista Veturitien suunnittelua käsitteleviin kokouksiin jatkossa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) (7.2.2014) haluaa aiempien kannanottojensa ja lausuntojensa lisäksi lausua seuraavaa:

Suunnittelualueella Pasilankadun ja Veturitien etelälaidalla kulkee Nordenskiöldinkadun ja Pasilan välinen raitiotie. Raitiotietä käyttävät tällä hetkellä raitiolinjat 7 A ja 7B. Kyseessä olevat linjat tarjoavat yhteyden Pasilan ja Töölön välille. HSL on laatimassa kevään 2014 aikana raitio- liikenteen linjastosuunnitelmaa, jossa painotetaan nykyistä enemmän myös poikittaisia raitio- liikenteen yhteyksiä nk. Pasilan tasolla. Raitiolin- jien reittejä Pasilassa on arvioitava huomioimalla Pasilan kasvaminen kaupunkikeskuksena. Tämä tulee muuttamaan matkojen suuntautumista nykyisestä.

Käsillä olevan kaavaehdotuksen liikenteellisessä ratkaisussa on lähdet- ty siitä, että raitiotien linjaus kulkee nykyistä linjausta mukaillen Pasi- lankadulta Pasilanraitiolle. HSL pitää tärkeänä, että kaavallisilla ratkai- suilla ei nyt suljeta pois myöskään mahdollisuutta, että raitiotien linjaus kulkisi Pasilankatua suoraan Pasilansillalle. Tämän linjauksen pääpiir- teisinä etuina on poikittaisten matkojen nopeutuminen Pasilan ja Töö- lön sekä Meilahden suuntiin. Haittana on raitiolinjojen saavutettavuus- den heikentyminen Länsi-Pasilan alueella.

Joukkoliikennettä koskevat suunnitelmat on laadittava tiiviissä yhteis- työssä HSL:n kanssa. HSL osallistuu mielellään joukkoliikennettä kos- kevien ratkaisujen suunnitteluun kun kaavan liikenteellistä ratkaisua suunnitellaan yksityiskohtaisemmin.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Vastine

Pasilankadun järjestelyt Veturitien ja Pasilansillan välillä esitetään myöhemmin tehtävässä liikennesuunnitelmassa. Tavoitteena on osoittaa tälle välille tilat raitiotielle sekä pohjoiseen että etelään.

HSL on ollut Pasilan liikennesuunnittelussa aktiivisesti mukana. Tätä käytäntöä on myös tarkoitus jatkaa tulevissa suunnitteluvaiheissa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (10.2.2014) kiinnittää lausunnossaan huomiota ilmanlaatuun ja vesihuoltoon.

Ilmansuojelu

Keski-Pasilan alue sijaitsee laaksomaisessa painanteessa, mikä osaltaan heikentää alueen tuulettuvuutta ja ilmanlaatua. Tulevan rakentamisen myötä alue on entistä tärkeämpi asuin-, työpaikka-, asiointi- ja vaihtopaikka, jolla ilmanlaadun merkitys korostuu.

Keskittämällä liikennettä Keski-Pasilan uudelle pääkadulle voidaan liikenteen kuormitusta muilla pääkaduilla vähentää, ja tämä on tärkeää toteuttaa muiden suunnitelmien yhteydessä. Veturitien eteläosan asemakaavamuutoksessa on varauduttu liikenteen maanpintajärjestelyiden lisäksi läpiajoliikenteen tunneliin. Tunnelin toteuttamisella on mahdollista saada sekä liikennettä että liikenteen haittoja pois pahoin kuormittuneesta maanpintatasosta, mikäli tunnelista ei ole Pasilan alueella muuta yhteyttä maanpintatasoon kuin tunnelin päistä.

Ilmanlaatuun voidaan vaikuttaa myönteisesti, jos tunnelissa syntyvät pakokaasut eivät pääse purkautumaan tunnelin suuaukkojen ja kierto liittymien aukoista vaan ne johdetaan hallitun ilmanvaihdon avulla korkeiden (rakennuksiin sijoitettavien) poistohormien kautta tulevien tornitalojen kattotason yläpuolelle. Asemakaavassa esitetyt runsaat 2 metriä korkeat ilmanpoistokuilut eivät riitä ilmanlaadun parantamiseen maanpintatasossa. Tunnelin ajoluiskat sijaitsevat eteläpäässä Toralinan kohdalla ja tunnelin ilmanvaihto tuleekin mitoittaa niin, että suuaukoilta ei purkaudu pakokaasuja ulospäin vaan ne toimivat ilman sisäänottoaukkoina.

Aiemmin tehtyä ilmanlaatuselvitystä ei voida muuttuneiden lähtötietojen vuoksi nyt sellaisenaan käyttää eikä siinä ole tarkasteltu tunnelivaihtoehtoa. Ilmanlaatuselvityksessä on kuitenkin todettu ilmanlaadun maanpintatasossa olevan ongelmallisen huono, mikäli liikennemäärät ovat suurempia kuin noin 30000 ajoneuvoa/vuorokaudessa ja erityisesti, jos tuleva rakentaminen muodostaa huonosti tuulettuvia kuilumaisia



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

rakenteita. Ennusteiden mukaan liikenne maanpintatasossa olisi noin 30000 ajoneuvoa/vrk, mikäli tunneli toteutetaan ja runsaat 50000 ajoneuvoa/vrk, mikäli tunnelia ei toteuteta. Jos tunneli ei toteudu, näin isot liikennemäärät maanpintatasossa aiheuttavat ilmanlaatuongelmia ja ne rajoittavat maankäytön suunnittelua ja eri toimintojen sijoittumista.

Ilmanlaatu tunnelissa on huomattavasti huonompi kuin maanpintatasossa, joten tunneliin ei tule sijoittaa jalankulkua, pyöräilyä, bussipysäkkejä tms.

Vesihuolto

Asemakaavan muutosehdotus aiheuttaa mittavat vesihuollon uudisrakentamiset ja johtosiirrot Veturitien tunnelin rakentaminen vaiheittain ja rakentamisen aloittaminen alueen keskeltä aiheuttaa lisähaasteita vesihuollon suunnitteluun ja toteutukseen. Rakentamisjärjestys saattaa aiheuttaa mittavia vesihuollon väliaikaisratkaisuja. Tunnelin vaiheittaisesta rakentamisesta johtuvat väliaikaiset vesihuollon ratkaisut tulee rahoittaa HSY:n ulkopuolisella rahoituksella.

Pasilankadun johtosiirrot tulee suunnitella yhteistyössä HSY:n kanssa ja toteuttaa HSY:n ulkopuolisella rahoituksella.

Vastine

Keski-Pasilan jatkosuunnittelussa tullaan kiinnittämään huomiota liikenteestä aiheutuviin ympäristöhäiriöihin kuten meluun ja ilman epäpuhtauksiin. Ilmatieteen laitos on vuonna 2014 tehnyt ilmanlaatuselvityksen Pasilan keskustakorttelin asemakaavaa varten, jossa Veturitietä tarkasteltiin molemmissa toteutusvaiheissa. Vaikka mallinnuksessa oletettiin päästöjen purkautuvan kokonaan tunnelien päistä, jäivät raja-arvotason ylitykset vain pienelle alueelle tunnelin suuaukkojen kohdalle. Kaavamääräyksen mukaisesti tunnelin yhteyteen voidaan kuitenkin suunnitella ilmanpoistokuiluja, joiden korkeuden tulee olla vähintään 2 metriä maanpinnasta.

Tunnelin toteuttamisella ei ole arvioitu olevan vaikutusta Veturitien liikenne-ennusteeseen, mutta valtaosan Veturitien liikenteestä arvioidaan suuntautuvan tunneliin, mikä mahdollistaa liikenteen tuottamien ympäristöhäiriöiden vähenemisen maanpintatasosta.

Vesihuollon suunnittelussa ja toteutuksessa pyritään ensisijaisesti huomioimaan Veturitien lopputilanteen vaatimat ratkaisut.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (11.2.2014) kiinnittää lausunnossaan huomiota liikenneverkon toimivuuteen, hulevesien hallintaan, meluun ja ilmanlaatuun sekä kulttuuriympäristöön.

Liikenne

Asemakaavassa esitetty Veturitien siirto ja Teollisuuskadun jatkaminen ja liittäminen kiertoliittymällä Veturitiehen palvelevat Keski-Pasilan maankäytön kehittämistä. Veturitie toimii Keski-Pasilan pääkatuna yhdistäen Hakamäentien ja suunnitellun Tuusulanväylän jatkeen etelään Nordenskiöldinkadun ja itään Teollisuuskadun jatkeen kautta. Ympäristön katuverkon liikennettä siirtyy Veturitielle, jonka liikennemäärät arvioidaan suuriksi Keski-Pasilan rakentuessa. Veturitietä ja Teollisuuskatua suunniteltaessa on tärkeää varmistaa ratkaisut, jotka turvaavat parhaiten laajemman liikenneverkon toimivuuden.

Veturitien alle on esitetty läpiajavaa liikennettä varten tunnelia ja Teollisuuskatu on osoitettu osin tunneliin. Tunneliturvallisuuden varmistaminen on olennaista. Tunnelien jatkosuunnittelussa niiden liikenteen ohjauksesta on oltava yhteydessä Liikenneviraston liikennekeskukseen, jonne pääkaupunkiseudun tunnelien liikenteen ohjaus aiotaan keskitää.

Hulevedet

Kaavaselostukseen on kirjattu rakentamisen vaikutukset alueen vesitasapainoon ja kerrottu, että hulevesien käsittelyyn ja pohjavedenpinnan ja virtauksien säilymiseen kiinnitetään rakennettaessa erityistä huomiota, ja hallintarakenteet suunnitellaan siten, että ympäröiville alueille ei koidu haittaa. Kaavassa on orsi- ja pohjaveden hallintamääräys. Kaavassa on myös määräys tulvatilanteisiin varautumisesta (suunnitteluvaihe).

Hulevesien hallintaan liittyvää ohjeistusta on syytä viedä kaavamääräykseksi. Alue tulee rakennettua täyteen, joten tilaa luonnonmukaiselle hulevesien hallinnalle ei tule olemaan. Katualueen alle rakennettavien hulevesien viivytysrakenteiden toteuttaminenkin tulee olemaan haasteellista erilaisten tunneli- ja päällekkäisten katutilojen vuoksi. Hulevesien hallintasuunnitelmaa tulee tehdä ja ottaa huomioon kaava-alueella. Mahdollisuuksien mukaan tulee suosia paikallista hulevesien viivyttämistä ja imeyttämistä.

Melu ja ilman laatu

Kaava-asiakirjoissa on todettu yleisesti, että riittävän hyvän ilmanlaadun ja ohjearvot täyttävän melutason saavuttaminen Keski-Pasilan alueella on vaikeaa.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Kaava koskee vain liikennealueita. Liikenteen melu- ja ilmanlaatuvaikutukset ulottuvat huomattavasti sen ulkopuolelle. Haitat korostuvat Veturitien eteläpään ympäristössä. Selostuksessa todetaan vaikutusten arvioinnissa: "Edellytykset jo rakennettuun ja säilyväksi tarkoitettuun ympäristöön kohdistuvien vaikutusten huomioon ottamiseksi ovat kaavassa varsin rajalliset"

Toralinna on tarkoitus säilyttää asuinkäytössä. Asemakaavaratkaisusta seuraa haitallisia ympäristövaikutuksia. Kaavassa on annettava määräykset, joilla ne torjutaan tai minimoidaan. Tarvittaessa kaava-alueita on laajennettava. Koska tällä kaavalla luodaan melu- ja ilmanlaatuvaikutuksia, on ne myös tällä kaavalla ratkaistava.

Kulttuuriympäristö

Asemakaavan vaikutusalueelle sijoittuu valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön kuuluvat Toralinnan asuintalo ja veturitallit Ne sisältyvät myös valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta solmittuun sopimukseen. Veturitallit sijaitsevat ratapihalla ja niiden kaupunkikuvallinen asema kestää paremmin asemakaavaratkaisun kuin Toralinna.

Asemakaavaehdotuksessa Toralinnan eteen on merkitty rakennettava muuri. Kaava-asiakirjoista ei käy ilmi muurin materiaali tai korkeus. Tätä osin sen vaikutusta Toralinnan asemaan kaupunkikuvassa ei voi ottaa kantaa. Yleisellä tasolla voi todeta, että massiivisilla ja korkeilla muureilla on negatiivinen vaikutus maisemassa ja kaupunkikuvassa niitä voimakkaasti muuttavina elementteinä. Tunnelin eteläpäässä on noin 120 metriä pitkä tunneliin kaukalorakenteena laskeva ajoluiska. Muurin ja kaukaloluiskan kaupunkikuvallisesta yhteisvaikutuksesta valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön välittömässä läheisyydessä ei ole tarkempaa analyysiä kaava-asiakirjoissa. Kaavaselostuksessa todetaan yleisellä tasolla, että Toralinnan pihatasa korkeammalle sijoittuvan Veturitien liikenne- ja ratatien rakennuksen näkyvyyteen ja sen lähiympäristöön. Lisäksi Veturitien levennyksen ja sen reunaan tarvittavan tukimuurin myötä Toralinnan kohdalla kahdessa rivissä kasvavista puuriveistä kadunpuoleinen poistuu.

Tällä hetkellä mainittujen rakenteiden kohdalla hallitsevana kaupunkikuvallisena elementtinä on valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön kuuluvan Toralinnan pitkä puhtaaksi muurattu tiilijulkisivu aukotuksineen. Kaava-aineiston perusteella ei voi ottaa kantaa, onko kaavalla valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastaisia vaikutuksia kulttuuriympäristön osalta.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Vastine

Veturitien eteläosan asemakaava mahdollistaa Keski-Pasilassa Tornialueen, keskustakorttelin sekä Ratapihakortteleiden maankäytön suunnitellulla tavalla. Näiden alueiden arvioitu uusi maankäyttö on yhteensä noin 0,5 miljoonaa k-m². Yleiskaava 2002 mukainen maankäyttö ja pääkatuverkko tuottavat nykyisiin liikennemääriin kasvua kaupungin laajuisesti erityisesti pääkatuverkolle. Veturitiellä Toralinnan kohdalla liikennemäärien kasvusta 4/5 on arvioitu johtuvan muusta kuin Keski-Pasilaan tulevasta uudesta maankäytöstä.

Veturitien ennustettuun liikennemäärään vaikuttaa yleiskaava 2002 mukaiset pääkatuverkon järjestelyt, kuten Tuusulanväylän käänntö sekä Hakamäentien jatkeet. Tuusulanväylän käänntö ohjaa liikennettä pois Mäkelänkadulta, joka ei yleiskaavassa ole enää osana pääkatuverkkoa. Keski-Pasilassa pääkatuverkon uudet järjestelyt (Veturitie ja Teollisuuskadun jatke) vähentävät liikennettä Ratapihantiellä, Pasilansillalla ja Pasilankadulla.

Toralinnan kohdalla suunniteltujen liikennekorjausten vaikutusta melutasoon on tarkasteltu erillisessä selvityksessä (Toralinna, Liikennemeluselvitys, Akukon 30.9.2014). Selvityksen johdosta kaavaa on tarkistettu ja kaavaselostusta täydennetty.

Uusimpien liikenne-ennusteiden mukaan Veturitien liikennemäärän kasvu ennustevuodelle 2035 on aiemmin arvioitua pienempi. Veturitien eteläosassa Toralinnan kohdalla nykytilanteen liikennemäärä on noin 22 400 ajoneuvoa/vrk ja ennusteen mukaan noin 5 200 ajoneuvoa/vrk suurempi. Liikennemäärän kasvun vaikutuksen melutasoon arvioidaan tällä kohdalla olevan noin 1 dB, mistä noin 0,2 dB arvioidaan johtuvan Keski-Pasilan maankäytön aiheuttamasta liikenteen kasvusta. Pasilankadun pohjoispuolella Veturitien liikennemäärän kasvu nykytilanteeseen verrattuna on noin 8 900 ajoneuvoa/vrk. Pasilankadun liittymän pohjoispuolella valtaosa Veturitien liikenteestä tulee ohjautumaan tulevaisuudessa ensimmäisessä vaiheessa Teollisuuskadun liittymän alitetaan kaukaloon ja lopullisessa tavoitetilanteessa tunneliin, mikä vähentää siltä osin selvästi melun leviämistä ympäristöön. Tunneliratkaisu mahdollistaa tarvittaessa myös tunnelissa syntyvien ilman epäpuhtauksien johtamista pois maanpintatasosta ilmanpoistokuilujen kautta. Kaavamääräyksillä on kiinnitetty erityistä huomiota tunnelin ilmanvaihtoratkaisuihin.

Asemakaavasta poistetaan määräys: Kiertoliittymien keskiosien tulee olla pääosin avonaisia.

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Asemakaavaan lisätään meluntorjuntaa koskevat määräykset: Kiertoliit-
tymien ja tunnelin suuaukkojen kautta kantautuvan liikennemelun tor-
juntaan tulee kiinnittää erityistä huomiota. Veturitien suunnittelussa tu-
lee kiinnittää erityistä huomiota liikennemelun torjuntaan.

Tunneliturvallisuuteen on kiinnitetty huomiota asemakaavaehdotuksen
pohjana olleessa Veturitien tunnelin hankesuunnitelmassa sekä Teolli-
suuskadun tunnelin suunnittelussa. Näiden tunnelien sekä Pasilansillan
allittavan osuuden suunnitteluratkaisuja on käyty läpi myös Helsingin
pelastuslaitoksen asiantuntijoiden kanssa. Asemakaavaehdotukseen
on laitettu määräys tunnelien suunnittelusta kokonaisuutena ja lisäksi
useita määräyksiä koskien tunnelien turvallisuutta. Tarve sijoittaa tun-
nelin liikenteen hallintaan sekä turvatekniikkaan liittyvien seuranta- ja
käyttölaitteet valvomotilaan on tunnistettu tunnelien suunnittelussa ja
tarve on dokumentoitu hankesuunnitelmaan. Hankesuunnitteluvaihees-
sa valvomon sijoittamisesta Liikenneviraston liikennekeskukseen ei oltu
vielä tehty sopimusta. Olennaisena osana tunnelien jatkosuunnittelua
on valvomoon liitettyjen toimintojen suunnittelu ja valvomon toiminnan
suunnittelu erilaisissa normaaliajan tilanteissa sekä poikkeustilanteissa.

Pohja- ja orsivesien imeyttämiseksi varattu alue lisätään kaavaan Vetu-
ritallien pohjoispuolelle. Keski-Pasilan rakennettavuustarkasteluun liit-
tyvä hulevesiselvitys on laadittu v. 2009.

Veturitien siirto ja Teollisuuskadun jatkaminen luovat edellytykset sille,
että Keski-Pasilan asemakaava-alueiden rakentaminen voidaan aloit-
taa ja toteuttaa suunniteltujen aikataulujen ja rakennusoikeuksien mu-
kaisesti. Toralinnan ja Veturitallien sekä niiden väliselle alueelle on tar-
koitus valmistella myöhemmin oma asemakaava ko. alueen yhtenäis-
yyden varmistamiseksi.

Kaavan valmistelussa on tunnistettu Toralinnan alueen arvot ja asema-
kaavaan on lisätty määräyksiä, joiden tavoitteena on kulttuuriympäris-
tön arvojen säilyminen. Asemakaavaan lisätään määräys: Jatkosuun-
nittelussa on varmistettava ympäristörakentamisen soveltuvuus veturi-
tallien ja rautatieläistalojen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun
kulttuuriympäristön ominaisuuteen. Asemakaavaan lisätään mää-
räys: Rakennettavan muurin tulee olla kaupunkikuvallisesti korkeata-
soinen ja ympäristöön sopiva.

Yleisten töiden lautakunta (12.2.2014) toteaa lausunnossaan, että
kaava-alue rajautuu Pasilan veturitallirakennuksiin. Veturitallikujan ra-
jausta tulee muuttaa veturitallien pohjoispuolella niin, että kuja ei rajau-
du suoraan tallirakennuksiin. Suojeltujen rakennusten tarvitsemat mah-



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

dolliset tulevat rakenteet tulee pystyä sijoittamaan tontille, samoin rakennusten huolto tulee pystyä toteuttamaan tontilta.

Veturitien rakentaminen on aikataulullisesti sidoksissa Pasilan keskustakorttelin rakentamisen kanssa. Rakennusvirasto on käynnistänyt Veturitien liikennesuunnitelman ja tunnelin hankesuunnitelman pohjalta Veturitien yleissuunnitelman päivityksen, joka valmistuu keväällä 2014. Tämän jälkeen rakennusvirasto pyrkii aloittamaan katu- ja rakennussuunnitelmien laatimisen.

Veturitien siirto ja Teollisuuskadun jatkaminen luovat edellytykset sille, että Keski-Pasilan asemakaava-alueiden rakentaminen voidaan aloittaa ja toteuttaa suunniteltujen aikataulujen ja rakennusoikeuksien mukaisesti.

Veturitien toteuttamisen kustannukset ovat kokonaisuudessaan noin 140 miljoonaa euroa. Tämän asemakaavan osalta kustannukset ovat noin 81 miljoonaa euroa.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan ja asemakaavan muutosta edellä esitetyin huomautuksin.

Vastine

Kaava-alueen raja on 1 metrin etäisyydellä pohjoisemman Veturitallin julkisivupinnoista.

Ympäristölautakunta (12.2.2014) toteaa lausunnossaan, että Veturitie kaavoitetaan aikataulusyistä ennen ympäröivien kortteleiden maankäyttösuunnitelmien valmistumista. Tämä merkitsee sitä, että Veturitien suunnitelmat tulee ottaa alueen muun maankäytön lähtökohdaksi. Veturitien liikennemäärän huomattava kasvu lisää melua ja pakokaasupäästöjä koko Keski-Pasilan alueella, jonne on tulossa myös runsaasti uutta asutusta. Ympäristölautakunnan aiemmassa lausunnossa Veturitien liikennesuunnitelmasta kiinnitetään huomiota ilmanlaatu- ja meluhaittojen lisäksi myös tulevien jalankulku-, pysäkki- ja pyöräilyympäristöjen laadun huomioimiseen.

Ympäristölautakunta pitää hyvänä lähtökohtana kaavoitukselle, että aseman eteläpuoliselle alueelle on suunnitteilla tornitaloja, joiden alimmat kerrokset olisivat muussa kuin asuinkäytössä. Osayleiskaavan meluselvityksen mukaan meluohjearovot ylittyvät laajalla alueella väylän ympäristössä. Jatkosuunnittelussa meluselvityksiä on tarpeen tarkentaa ja selvittää riittävät meluntorjuntakeinot myös niissä vaihtoehdoissa,



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

joissa suunnitellut Veturitien tunneliosuudet eivät toteudu tai toteutuvat vaihteittain.

Ilmatieteen laitoksen vuonna 2009 tekemän ilmanlaatumallinnoksen mukaan katukuilutyypinen rakenne voi ennustetuilla liikennemäärillä tuottaa ilmanlaatutilanteen, jossa ilmanlaadun raja-arvot ylittyvät. Ilmanlaadun turvaamiseksi tulee siten huolehtia, ettei katukuilumaisia olosuhteita muodostu.

Ehdotetun tunneloinnin ympäristöhyötyinä on katutasen melu- ja pako- kaasupäästöjen väheneminen. Melutaso alenee noin 3 dB olettaen, että puolet liikenteestä ohjataan tunneliin. Tunnelointi pienentää myös ilman epäpuhtauspitoisuuksia verrattuna tilanteeseen, jossa kaikki päästöt purkautuvat katutasossa.

Ilmanlaadun kannalta kriittisiä ovat tunneleiden suuaukkojen ympäristöt, joissa pitoisuudet voivat paikallisesti nousta huomattavasti. Erityisen kriittinen on alueen eteläosassa olevan suojeltavan, asuinkäytössä olevan Toralinnan kiinteistö, joka sijoittuu eteläisimmän tunnelin suun lähistölle.

Kaavaehdotuksessa on määräys, jonka mukaan jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota tunnelien ilmanvaihtoratkaisuihin ilmaansaasteiden aiheuttamien haittojen minimoimiseksi. Kaavassa on varauduttu sijoittamaan noin kahden metrin korkuiset ilmanvaihtohormit kiertoliittymien yhteyteen samoihin kohtiin, joihin tunnelien suuaukkojen päästöt purkautuvat. Ympäristön ilmanlaadun kannalta riittävät hormikorkeudet ja hormien sijoituskohdat tulee selvittää erikseen leviämismalliselvitysten avulla. Alueen ilmanlaatu voi mahdollisesti edellyttää korkeampiakin poistopiippuja, mikä tulisi selvittää jo kaavoitusvaiheessa.

Pasilan aseman ympäristön merkitys joukkoliikenteen solmukohtana tulee jatkossa huomattavasti kasvamaan, kun Keski-Pasilan osayleiskaavan mukainen toimitila- ja asuinrakentaminen toteutuu ja Pisara-rata rakennetaan. Asukkaiden ja muiden alueella liikkuvien kävelijöiden, pyöräilijöiden ja pysäkkejä käyttävien olosuhteisiin tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota niin, että altistuminen liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaitoille on mahdollisimman vähäistä.

Vastine

Toralinnan kohdalla suunniteltujen liikenneratkaisujen vaikutusta melutasoon on tarkasteltu erillisessä selvityksessä (Toralinna, Liikennemeluselvitys, Akukon 30.9.2014). Selvityksen johdosta kaavaa on tarkis-



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

tettu ja kaavaselostusta täydennetty. Asemakaavasta poistetaan määräys: Kiertoliittymien keskiosien tulee olla pääosin avonaisia. Asemakaavaan lisätään määräykset: Kiertoliittymien ja tunnelin suuaukkojen kautta kantautuvan liikennemelun torjuntaan tulee kiinnittää erityistä huomiota. Veturitien suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikennemelun torjuntaan.

Keski-Pasilan jatkosuunnittelussa tullaan kiinnittämään huomiota liikenteestä aiheutuviin ympäristöhäiriöihin kuten meluun ja ilman epäpuhtauksiin. Ilmatieteen laitos on vuonna 2014 tehnyt ilmanlaatuselvityksen Pasilan keskustakorttelin asemakaavaa varten, jossa Veturitietä tarkasteltiin molemmissa toteutusvaiheissa. Vaikka mallinnuksessa oletettiin päästöjen purkautuvan kokonaan tunnelien päistä, jäivät raja-arvotason ylitykset vain pienelle alueelle tunnelin suuaukkojen kohdalle. Kaavamääräyksen mukaisesti tunnelin yhteyteen voidaan kuitenkin suunnitella ilmanpoistokuiluja, joiden korkeuden tulee olla vähintään 2 metriä maanpinnasta.

Kiinteistölautakunta (13.3.2014) toteaa lausunnossaan, että se puoltaa Veturitien eteläosan asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä. Veturitien uusi linjaus mahdollistaa kaavoittaa Pasilansillan eteläpuolelle toimisto- ja asuntotornitaloja sekä Pasilansillan pohjoispuolelle uuden asunto- ja toimistoalueen. Lisäksi asemakaavan hyväksyminen mahdollistaa jatkaa pääradan itäpuolella olevaa nykyistä Teollisuuskatua radan alta ja yhdistää se uuteen Veturitien linjaukseen. Veturitien uusi linjaus luo Pasilansillan pohjoisreunaan toteuttavan Keski-Pasilan uuden yli 180 000 k-m²:n suuruisen keskuksen ajoyhteydet etelästä, pohjoisesta ja idästä. Kaupunki, valtio, Liikennevirasto ja keskuksen toteuttaja YIT Rakennus Oy allekirjoittivat sopimuksen lähes miljardi euroa maksavan keskuksen toteuttamisesta tämän vuoden tammikuussa.

Lopuksi kiinteistölautakunta toteaa, että se on jo antanut lausunnon kaupunginhallitukselle uuden Veturitien liikennesuunnitelmasta Nordenskiöldinkadun ja Hakamäentien välillä. Koko hankkeen alustava kustannusarvio on 140 miljoonaa euroa. Nyt lausuttava Veturitien eteläosan asemakaava mahdollistaa Veturitien ensimmäisen osan toteuttamisen asemakaava-alueella sekä pitkänä että lyhyenä tunnelina. Pitkä tunneli lienee kaupunkikuvallisesti parempi, mutta kaupungin taloustilanne ja erittäin kallis Veturitien toteuttaminen huomioon ottaen kiinteistölautakunta puoltaa lyhyemmän tunnelivaihtoehdon toteuttamista lausuttavalle asemakaava-alueelle.



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

Vastine

Keski-Pasilan tornialueen kohdalla Veturitien alle on mahdollista rakentaa betonitunneli Pasilankadun ja Teollisuuskadun välille, johon ohjattaisiin etelä-pohjoissuuntainen läpiajava liikenne. Tunneli vähentää huomattavasti pintaliikennettä Pasilankadun ja Teollisuuskadun välisellä osuudella ja mahdollistaa paremmat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet veturitallien suunnasta tornialueen ja keskustakorttelin suuntaan. Lisäksi tunneli mahdollistaa paremmat ajoyhteydet veturitalleille sekä Toralinnan seisontaraiteiden kohdalle mahdollisesti myöhemmin tulevalle muulle maankäytölle. Tunnelilla on myös selkeitä kaupunkikuvaa parantavia vaikutuksia.

Museovirasto (19.3.2014) toteaa lausunnossaan, että se on ottanut kantaa alueen asemakaavojen valmisteluun 2010 – 2012. Kulttuuriympäristölle olennaista on, miten veturitallien ja rautatieläistalojen aluetta kehitetään suhteessa uudisrakentamiseen ja liikennejärjestelyihin. Yhteensovittamisen onnistuminen on hyvin epävarmaa, koska kaava-alueen vieressä sijaitsevan historiallisen ympäristön kaavallinen käsittely on siirretty tuonnemmaksi.

Kulttuurihistoriallisesti merkittävän aluekokonaisuuden suojelu tulee varmistaa paitsi rakennusten sr-merkinnöin myös lähiympäristö huomioiden. Ratkaisut eivät saa estää tai heikentää valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön käyttöä ja arvojen säilymistä. Liikennejärjestelyjen on erillisten saarekkeiden luomisen sijasta tuettava jo rakennettujen ja uudisrakennettavien alueiden keskinäistä yhteyttä. Veturitallien pohjoispuolelle onkin osoitettu kevyenliikenteen yhteys sekä istutettavaa aluetta. On kuitenkin epäselvää, minkälaiseksi ympäristö muodostuu Teollisuuskadun ja Veturitien yhdistävän kiertoliittymän läheisyydessä.

Pasilan veturitallien ja rautatieläistalojen alueen sovittamista liikennealueisiin ja uudiskortteleihin on aihetta selvittää yksityiskohtaisesti piha-, katu- tms. kaupunkitilojen tasolla, jotta kaavaratkaisu edistäisi niiden luontevaa käyttöä. Lisäksi on harkittava rakennustavan ja lähiympäristön suunnittelun ohjeistamista jo kaavoitusvaiheessa.

Keski-Pasilan ympäristö- ja liikennesuunnitelmat luovat pohjan lähiympäristön suunnittelulle. Ne kaipaavat tarkennusta etenkin siirtymävyöhykkeellä asemakaavan suunnittelualueelta veturitallien ja Toralinnan korttelialueille.

Toralinnaan asemakaavan liikenneratkaisu ajoluiskineen ja kiertoliittymineen vaikuttaa kielteisesti. Meluselvityksessä todetaan, että tunne-



5.6.2012, täydennetty 3.11.2014

leiden suuaukot ja kiertoliittymien avoimet keskiosat ovat liikennemelun lähteitä. Tämä voi vaikuttaa kielteisesti jo olevien rakennusten käytettävyyteen. Jos muuttuva liikenne vaikeuttaa Toralinnan käyttöä asumiseen, ovat sen kulttuurihistorialliset arvot uhattuina. Vaikutuksia ei ole asemakaava-aineiston perusteella vielä riittävästi tutkittu.

Kaavamääräyksiin tulee lisätä, että jatkosuunnittelussa on varmistettava ympäristörakentamisen soveltuvuus veturitallien ja rautatieläistalojen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön ominaisuuteen.

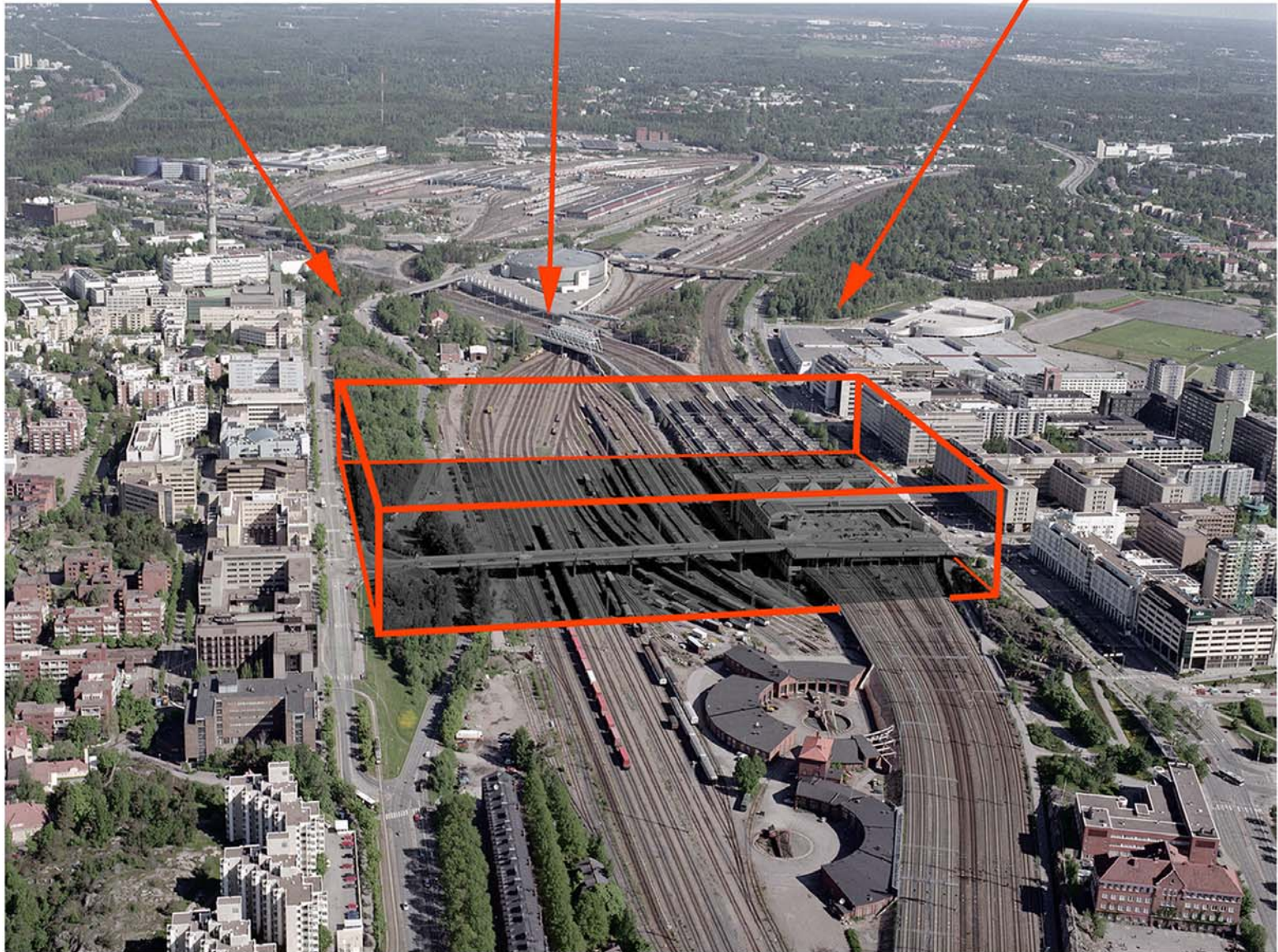
Vastine

Veturitien siirto ja Teollisuuskadun jatkaminen luovat edellytykset sille, että Keski-Pasilan asemakaava-alueiden rakentaminen voidaan aloittaa ja toteuttaa suunniteltujen aikataulujen ja rakennusoikeuksien mukaisesti. Toralinnan ja Veturitallien sekä niiden väliselle alueelle on tarkoitus valmistella myöhemmin oma asemakaava ko. alueen yhtenäisyyden varmistamiseksi.

Veturitien eteläosan kaavan valmistelussa on tunnistettu Toralinnan alueen arvot ja asemakaavaan on lisätty määräyksiä, joiden tavoitteena on kulttuuriympäristön arvojen säilyminen. Asemakaavaan lisätään määräys: Jatkosuunnittelussa on varmistettava ympäristörakentamisen soveltuvuus veturitallien ja rautatieläistalojen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön ominaisuuteen. Asemakaavaan lisätään määräys: Rakennettavan muurin tulee olla kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja ympäristöön sopiva.

Uusimpien liikenne-ennusteiden mukaan Veturitien liikennemäärän kasvu ennustevuodelle 2035 on aiemmin arvioitua pienempi. Veturitien eteläosassa Toralinnan kohdalla nykytilanteen liikennemäärä on noin 22 400 ajoneuvoa/vrk ja ennusteen mukaan noin 5 200 ajoneuvoa/vrk suurempi. Liikennemäärän kasvun vaikutuksen melutasoon arvioidaan tällä kohdalla olevan noin 1 dB, mistä noin 0,2 dB arvioidaan johtuvan Keski-Pasilan maankäytön aiheuttamasta liikenteen kasvusta.

Toralinnan kohdalla suunniteltujen liikennekorjausten vaikutusta melutasoon on tarkasteltu erillisessä selvityksessä (Toralinna, Liikennemeluselvytys, Akukon 30.9.2014). Selvityksen johdosta kaavaa on tarkistettu. Asemakaavasta poistetaan määräys: Kiertoliittymien keskiosien tulee olla pääosin avonaisia. Asemakaavaan lisätään määräykset: Kiertoliittymien ja tunnelin suuaukkojen kautta kantautuvan liikennemelun torjuntaan tulee kiinnittää erityistä huomiota. Veturitien suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikennemelun torjuntaan.



Keksi oma Keski-Pasila!

Keski-Pasila vapautuu rakentamiselle tulevaisuudessa. Aseman ympäristö on sen ydin. Mitä sinä haluat sinne? Galleriaa, glamrockia vai gourmeeta? Kappelia, kuppilaa vai keilahallia?

Kaupunkisuunnitteluvirasto toivoo kaupunkilaisilta ideoita siitä, minkälaisia palveluja tai toimintoja Pasilassa voisi olla. Mitä kaipaisi kaupunkilainen, joka viettää vapaa-aikaa, asuu tai käy töissä tai on läpikulkumatkalla? Mitä Pasilassa pitäisi olla, että menisit sinne ihan vaan sitä varten? Millaisia kauppoja, liiketiloja, yrityksiä tai julkisia palveluja siellä voisi olla? Tarvitaanko kulttuuria tai harrastustiloja?

Tulevaisuudessa Pasilan aseman ympäristö on urbaani keskus, jossa on monenlaisia palveluja ja toimintaa. Osayleiskaavassa uutta rakentamista on osoitettu suunnilleen saman verran kuin Kampin keskukseen. Mutta se, mitä sinne lopulta rakennetaan, ratkaistaan vasta myöhemmin alueen asemakaavoituksessa. Nykyisin asema on Helsingin toiseksi tärkein rautatieasema. Tulevaisuudessa alueen merkitys liikenteen solmukohtana korostuu, kun alueelle tulee metro keskustasta Töölön kautta lentoasemalle.

Ehdotuksia ja ideoita otetaan vastaan marraskuun loppuun asti. Vastaa osoitteessa www.hel.fi/ksv



Ehdottomasti tanssipaiikka!!! Rakastan tanssia!!

"Metroasema, josta voisi nähdä aikaisin aamulla ensimmäisten auringonsäteiden leikittelevän pilvenpiirtäjien kiiltävillä julkisivuilla."

"Älkää unohtako nuoria, vaan rakentakaa keskeiselle paikalle skeittirata, katukorispaikka, kunnan nuorisotilat kahviloineen jne. Vanhuksille esteetön liikkuminen ja paljon puistonpenkkejä. Työikäisille sujuvat joukkoliikenneyhteydet ja isoja perheasuntoja."

"PASILASTA URBAANI TOIMISTOALUE!"

Rohkeita asuntoratkaisuja

"Antaisin koko paikalle taianomaisen fiiliksen"

"Helsinki on ihana ja lähes täydellinen kaupunki. Mutta miksi tyytyä vain ilmaisuun "lähes täydellinen", kun "täydellinen täydellisyyskin" olisi täysin toteuttavissa?"

"Vehreä puisto jossa olisi konsertteja, puita, kukkaistutuksia, taidetta sekä ohjelmaa esim. Taiteiden yönä ja Helsinkipäivänä."

"neonvalomainosten runsas käyttö voisi tuoda kaivatun maagisen urbaanitunnelman"

"olisi todella hienoa jos keski-pasila sulautuisi pyörä- ja kävelyreiteiltään mahdollisimman kauniisti ja saumattomasti tähän alueeseen muodostaen entistä viihtyisemmän ulkoilu ympäristön"

"Kaivataan lisää tilaa etenkin uutta kulttuuria luoville tanssiryhmille, itämaisille lajeille, jumpparyhmille, sirkustaiteilijoille..."

"kunnan ruokakauppa puuttuu Pasilasta"

"kaivattaisiin katettuja tiloja - ja miksei voisi olla myös muutama tuulivoimala?!"

"toivoisin Keski-Pasilaan kävelykatuja ja metroa."

ruutukaavasta poikkeavia katuratkaisuja

"asuntohotelli" EU-virkamiehille

Avaruutta ja vihreyttä.

"Korkeuksiin kohoavia arkkitehtuurin jalokiviä"

Kulttuuri- ja urheilurakentamista koko Suomea varten. Park+ride pysäköintiä

"PASILASTA JOUKKOLIIKENTEEN, LIIKUNTAKULTTUURIN JA MEGATAPAHTUMIEN KESKUS "

opiskelijoiden kulttuurikeskus

leveät pyörätiet

"mahdollisuus harrastaa rullaluistelua"

EI OLISI PAHITTEEKSI MAUSTAA KESKI-PASILAA "LOVE" TEEMALLA

"tyylikästä ja jopa futuristista arkkitehtuuria -- Älkää tyrikö tilaisuutta!"

"ympäri vuoden auki oleva valaistu ja tarvittaessa myös lämmitetty iltatori, jossa kahviloita, ravintoloita, esiintymislavoja, lapsille karuselleja"

"Kahviloita, leipomo, askartelu- ja kangaskauppa, sisustustavaraliike, rautakauppa, elokuvateatteri, liikunta- ja harrastetoimintaa"

"miniatyyri Las Vegas. vetovoimaa ja viihdettä Pasilaan."

Esitän siis kunnollista kauppakeskusta paikoitusalueineen Keski-Pasilaan

"ravintoloita, kahviloita, taidetta, suihkulähteitä"

kannatan alueelle suunniteltuja viestintään ja visuaaliseen teknologiaan liittyviä toimintoja sekä muita kulttuuriin sekä kädentaitoihin liittyvien harrastustaitojen keidasta.

Näköalatorni

"yhdistelmä jutut on in"

sairaala, vanhainkoti, treenikämppejä, taidegallerioita, ateneumin satelliittimuseo, kukkakauppa, kevyttä tuotantoa: painotaloja, viestinnän ja viihteen teknologiaa, tutkimusta, laboratorioita, nanoteknologiaa ja puhelinpalveluja da-takeskuksia, suutari, suurlähetystöjä, kansainvälisen politiikan konferenssikeskus

Kielikylpypäiväkoti

Kiitoksia ehdotuksista Keski-Pasilaan!

Kaupunkisuunnitteluvirasto toivoi kaupunkilaisilta ehdotuksia ja ideoita siitä, mitä palveluja ja toimintoja Keski-Pasilassa voisi olla. Marraskuun aikana saimme 122 hyvää ja perusteellista ehdotusta. Laadimme niistä tiivistelmän, johon voi käydä tutustumassa vuoden vaihteen jälkeen viraston nettisivuilla www.hel.fi/ksv kohdassa Projektit > Pasila. Ehdotukset ovat mukana Keski-Pasilan asemakaavan valmistelussa.

Kiitoksia osallistuneille!



Keksi oma Keski-Pasila! – Kaupunkilaisten ideoita ja ehdotuksia Keski-Pasilan suunnitteluun

Keski-Pasila on vapautumassa rakentamiselle. Alueen osayleiskaava sai lainvoiman kesäkuussa 2006 ja alueen tarkempaa suunnittelua ollaan vasta aloittamassa. Sillan ympäristöstä tulee alueen ydin, johon voidaan sijoittaa aseman ja palveluiden lisäksi toimistoja ja asumista. Alueen asemakaavoitusta varten kaupunkisuunnitteluvirasto halusi kysyä myös kaupunkilaisilta ideoita siitä, minkälaisia palveluja ja toimintoja Keski-Pasilan keskustakorttelissa ja aseman ympäristössä pitäisi olla.

Marraskuun aikana saatiin ehdotuksia 154 kaupunkilaiselta. Lähes kaikki vastaajat olivat yksityishenkilöitä, sillä vain muutama mainitsi edustavansa jotain yhdistystä tai yritystä. Mukana oli niin lähialueen asukkaita, Pasilassa töissä käyviä kuin alueen suunnittelusta muuten vain kiinnostuneita kaupunkilaisia. Suunnittelun ammattilaisia mukana näytti olevan vain muutama. Asiasta tiedotettiin median lisäksi sähköpostilla noin 50 yhdistykselle ja taholle, joiden uskottiin olevan kiinnostuneita Keski-Pasilan suunnittelusta ja välittävän tietoa eteenpäin. Sähköpostilistalla oli kaupunginosayhdistyksiä, kansalaisjärjestöjä, opiskelijayhdistyksiä, kaupunkitutkijoita ja yritysten yhdistyksiä. Se olikin varsin tehokas tiedonvälitystapa, sillä asia sai hyvin vähän julkisuutta.

Ehdotuksia ja ideoita toivottiin ennen kaikkea alueelle tulevista toiminnoista ja palveluista. Näitä saatiinkin varsin runsaasti. Pasilaan kaivattiin monenlaisia kaupallisia palveluja, liikunta- ja harrastustiloja sekä kulttuuriin ja viihteeseen liittyviä toimintoja. Näiden lisäksi vastauksissa käsiteltiin esimerkiksi alueen arkkitehtuuria, katutilaa, aukioita, puistoja, kevyen liikenteen yhteyksiä, pysäköintiä ja joukkoliikennettä. Ylivoimaisesti käsiteltyä yksittäistä aihe oli kuitenkin pilvenpiirtäjät. Joka kolmas vastaaja toivoi, että Keski-Pasilaan tulisi pilvenpiirtäjiä tai ainakin tavanomaista paljon korkeampaa rakentamista.

Tähän yhteenvedoon on ensinnäkin koottu kaikki Pasilaan toivotut palvelut ja toiminnot ”muistilistoiksi”. Lisäksi mukana on paljon vastauksista suoria lainauksia. Tavoitteena oli kerätä mahdollisimman edustavia kuvauksia ehdotuksista, joilla oli useita kannattajia kuin myös yksittäisten kaupunkilaisten esittämistä omaperäisistä ajatuksista. Ehdotukset ja ideat esitellään ryhmiteltyinä seuraavien otsikoiden alle:

1. Keski-Pasilasta uusi urbaani keskus
2. Pilvenpiirtäjillä suurkaupungin tuntua
3. Uudenlaista ja rohkeaa arkkitehtuuria
4. Keski-Pasilaan on saatava hyvät kaupalliset palvelut
5. Viihde, vapaa-aika ja kulttuuri toisivat ihmisiä ja elämää Pasilaan
6. Pasilasta liikuntakulttuurin keskus
7. Pasilaan mahtuu virastoja ja laitoksia
8. Pasilasta urbaani toimistoalue
9. Monimuotoista asumista ja rohkeita asuntoratkaisuja
10. Viihtyisiä katuja, aukioita ja puistoja
11. Liikenteen täytyy pohjautua kevyt- ja joukkoliikenteeseen.



1. Keski-Pasilasta uusi urbaani keskus

Keski-Pasilalla nähtiin olevan monia erilaisia mahdollisuuksia kehittyä kiinnostavaksi, eläväksi ja vetovoimaiseksi keskustaksi. Alueella toisi elämää ja ihmisiä esimerkiksi harrastusmahdollisuudet, kulttuuripalvelut sekä ravintolat, kahvilat ja klubit. Pasilan keskeinen sijainti, lyhyt matka kantakaupunkiin ja hyvät joukkoliikenneyhteydet antavat vastaajien mielestä hyvät mahdollisuudet Pasilalle kehittyä uudeksi urbaaniksi keskukseksi, joka voisi olla esimerkiksi talouselämän ja kansainvälisen kaupan keskus, toimistokeskittymä tai joukkoliikenteen, liikuntakulttuurin ja megatapahtumien keskus.

"Hyvien kulkuyhteyksien varteen sijoittuvasta Keski-Pasilasta tulee rakentaa näyttävä ja urbaani uusi keskusta Helsingille. Alueelle tulee sijoittaa monenlaisia vapaa-ajan palveluja leffateattereista keilahalleihin. Alueelle tulee myös saada pieniä kauppaliikkeitä ja runsaasti katukahviloita. Paikan pitäisi hehkua Keski-Eurooppalaista tunnelmaa."

"Pasilan sijainti on erinomainen, pyöräily- tai jopa kävelyetäisyydellä ympäröivistä vanhoista esikaupunkialueista. --- Pasilan ympäristössä olisi paljon potentiaalisia Pasilassa kävijöitä, jotka nyt asioivat Helsingin keskustassa tai Espoon ja Vantaan kauppakeskuksissa, Jos Pasilan halutaan oikeasti kehittyvän urbaaniksi keskukseksi ja kilpailevan keskustan ja kauppakeskusten kanssa siellä on oltava laajat palvelut, toimiva ympäristö ja liikenneyhteydet sekä rohkeasti korkea ja näyttävä Pilvenpiirtäjä city."

"Uusi urbaanisti rakennettu toinen keskusta, josta eivät palvelut kesken lopu. Jotta alue olisi muutakin kuin pelkkää business-districtiä, tulisi sinne saada ravintoloita, kahviloita, taidetta, suihkulähteitä ja muuta liiketilaa talojen alempiin kerroksiin, jotta se olisi viihtyisä ja eloisa myös työaikojen ulkopuolella."

"Jos Keski-Pasilasta aiotaan tehdä urbaani keskus, siellä pitäisi tietenkin olla kunnan kauppakeskus. Lisäksi sinne voisi rakentaa leffateattereita, mukavia pubeja, hyviä ruokapaikkoja, kuntosali, kirjasto, lapsille toimintaa esim. jonkin puiston tms. --- Jos Pasilasta halutaan "toinen kaupunkikeskus" niin kadut näyteikkunoineen kuuluvat asiaan."

"Hartwall-areenan kaveriksi festari- ja urheilukeskuskeskittymä. Paikalle on hyvät yhteydet lähikunnista ja kauempaakin eli seuduilta jossa asuu nuorisoa ja liikuntaa harrastavaa väkeä."

"Keski-Pasilasta ei saa tulla markkinahenkistä aluetta, vaan vapaan kaupunkitilan tyyssija. Kampin Keskus on hyvä esimerkki siitä, miten kaupunkilaisten tilaa rajoitetaan. Me tarvitsemme lisää tilaa, jossa saa olla rauhassa ja välttyä mainoksilta ja silmittömästi avoimen aukioalueen läpi ajaviilta citymaastureilta."

2. Pilvenpiirtäjillä suurkaupungin tuntua

Pasilaan haluttiin pilvenpiirtäjiä. Joka kolmas vastaaja toivoi alueelle tavanomaista paljon korkeampaa rakentamista. Pasilaa pidettiin Helsingissä parhaana paikkana tällaiselle rakentamiselle ja pilvenpiirtäjien uskottiin luovan alueelle "urbaania tunnelmaa" ja "suurkaupungin tuntua". Yksittäisten korkeiden rakennusten lisäksi toivottiin myös pilvenpiirtäjäryppäitä. Rakennusten yläkerroksiin esitettiin toimistoja ja asuntoja ja katukerroksiin kauppoja, ravintoloita, kahviloita yms.

"Helsingille ei avaudu lähivuosisikymmeninä toista mahdollisuutta rakentaa ensimmäistä ja toistaiseksi ainoaa tornikeskittymää näin upealle paikalle."

"Itse toivoisin kovasti, että nykyisen melko ankean Pasilan imagoa nostettaisiin oikeasti tyylikkällä pilvenpiirtäjillä ja tornitaloilla. --- Urbanit pilvenpiirtäjät liittäisivät alueen paremmin keskustaan ja tekisivät Pasilasta vähemmän lähiömäisen. Torneissa voisi olla sekoitettu asuntoja ja toimistoja, ja miksei vaikkapa ostoskeskuksia, keilahalleja, kuntosaleja jne. Kauniit ja keveät tornit kehystäisivät mereltä katsottuna upeasti empire-Helsingin, ja lähelle keskustaa saataisiin paljon lisää asuntoja upeilla maisemilla. Mielestäni Pasila on kauneimmillaan auringon noustessa, ja mikä olisikaan kauniimpi näky, kuin nousevan auringon heijastus korkeissa lasitorneissa."

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 1691	+358 9 169 4484	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



2.1.2007

"Pasilan skyline näkyisi hienosti merelle laivalta katsottuna ja lentokentältä tullessa tullaan mahdollisesta tulevasta lentokenttämestosta"

"Yhdestä pilvenpiirtäjästä todellinen Helsingin ylle kohoava kruunu - asialle maailman parhaat arkkitehdit! Muut, hieman matalammat pilvenpiirtäjät tukisivat sitten tätä kruunua. Sitten Helsinki olisi täydellinen."

"Korkeuksiin kohoavia arkkitehtuurin jalokiviä. Korkea rakentaminen olisi alueelle ehdottoman sopivaa.--- Euroopassa pilvenpiirtäjien rakentaminen on vauhdissa ja ne ovat pönkittäneet kaupunkien mainetta ja imagoa rankalla kädellä. Hyvänä esimerkkinä vaikkapa Malmön Turning Torso."

"Tornitalot loisivat uuden komean ja erilaisen keskustan nykyisen Helsingin keskustan vastapainoksi. Katutasolla voisi olla erilaisia liikkeitä ja tornien yläkerrokset asuin- ja toimistokäytössä."

"Korkeisiin rakennuksiin voidaan rakentaa modernit, omavaraiset pienoiskaupunkinsa. Mukaan tulisi saada myös kulttuuria (monipuolisuutta) ja puutarhoja."

"Isoja pilvenpiirtäjiä, joihin mahtuisi huvittelu-keskuksia (esim. elokuvateattereita ja tivoli), ravintoloita (esim. yksi pilvenpiirtäjän kerros niin kuin esim. Bangkokissa on monessa isossa talossa) ja yleisiä palveluita. Kunnan (KORKEA) kirkkokin sopisi pilvenpiirtäjien väliin. Mukaan tulisi saada myös kulttuuria (monipuolisuutta) ja puutarhoja."

"Jonkin pilvenpiirtäjän huipulle tulee ehdottomasti rakentaa näköalatasanne kahviloineen."

3. Uudenlaista ja rohkeaa arkkitehtuuria

Kaupunkilaisten mielestä pilvenpiirtäjien tulisi olla näyttäviä, moderneja, laadukkaita, hoikkia, ilmeikkäitä, lasipintaisia, rohkeita, tyylikkäitä tai futuristisia. Ehdotukset rakennusten korkeuksista vaihtelivat 40 metristä 200 metriin ja 15 kerroksesta 60 kerrokseen. Pilvenpiirtäjien lisäksi tehtiin myös muita ehdotuksia alueen arkkitehtuurista, jonka tulisi olla kiinnostavaa, korkealaatuista, näyttävää, modernia, uudenlaista, rohkeaa ja kokeilevaa. Rakennusmateriaaliksi ehdotettiin esimerkiksi lasin ja punatiilen sekä lasin ja puun yhdistelmiä.

"Yhdistelkää lasia ja punatiiltä. Punatiili sopii hyvin yhteen alueen historiallisten rakennusten (Toralinna ja konehallit) sekä Länsi-Pasilan kanssa. Itä- ja Länsi-Pasilan järkyttävien toimistokolossien kanssa samankaltaisuuteen perustuvaa yhteensopivuutta ei mielestäni kannata etsiä."

"Paikallaan muurattuja tiilitaloja (punatiilisiä). Mallia voi ottaa vaikka Katajanokan merikadettikoulusta, eli koristeita ja pyöreitä muotoja. Punatiiliset rakennukset sopisivat Pasilan vanhaan ratapihaympätistöön. Taloissa olisi hyvä olla korkeat (3-4 m.) huoneet ja harjakatot."

"Ei italialaisarkkitehdin kylmää lasiarkkitehtuuria Keski-Pasilaan! Keski-Pasilassa ei pidä toistaa vanhoja virheitä vaan tehdä siitä lämmin, miellyttävä ja viihtyisä alue!"

"Erialaisten tyylien yhdistäminen (laajoja nurmikkokenttiä ja lasisia pilvenpiirtäjiä, korkeita rakennuksia ja matalia vanhoja rakennuksia). Kylä ja pilvenpiirtäjä tyylien yhdistäminen."

"Arkkitehtonisesti moni-ilmeinen alue, jossa on muotoja ja värejä. Jokainen katu saa olla erilainen, kadun varren taloissa pitää käyttää vähintään viittä eri väriä, nauhaikkunat sekä kaikki mustat, valkoiset ja harmaat sävyt ovat kiellettyjä ---Käyttäkää siis eri värejä, eri rakennusmateriaaleja, kohtuullisen kokoisia erimallisia ikkunoita."

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 1691	+358 9 169 4484	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



4. Keski-Pasilaan on saatava hyvät kaupalliset palvelut

Keski-Pasilaan kaivattiin hyviä kaupallisia palveluja, koska nykyisin palvelut ovat ”todella niukat”. Erityisesti toivelistalla oli kunnan ruokakauppoja, ravintoloita ja kahviloita. Näkemykset siitä, tulisiko palveluiden sijaita kauppakeskuksessa vai kadunvarsilla, sai suurin piirtein yhtä paljon kannattajia. Kymmenkunta vastaajaa toivoi kantakaupunkimaista ja elävää kaupunkitilaa, jossa ravintolat, kahvilat ja putiikit sijaitsevat katujen varsilla rakennusten ensimmäisissä kerroksissa. Kun taas kauppakeskuksen kannattajat uskoivat, että Kampin tai Cellon kaltainen kauppakeskus tekisi Pasilasta urbaanin keskuksen.

”Kauppakeskuksen sijasta tila toreille, pienille liikkeille ja putiikeille, kahviloille ja ravintoloille, teattereille, ihmisten harrastuksille, ruohonjuuritason kulttuurille.”

”Kadun varsille kauppaliikkeitä ja runsaasti katukahviloita. Paikan pitäisi hehkua Keskieurooppalaista tunnelmaa!”

”Eurooppalaistyyliä katukahviloita katetulla terassilla. Kahvilan terasseissa olisivat kadun puolelle lasiseinät jotka olisivat auki kesäisin ja suljettuna talvella.”

”Jos Keski-Pasilasta aiotaan tehdä urbaani keskus, siellä pitäisi olla kunnan kauppakeskus, jossa on kaikenlaisia putiikkeja ja kauppatuotteita.”

”Ehdotan alueelle ostoskeskusta kuten Kamppi, Cello, Iso Omena tms., jossa olisi esim. market-tyyppisiä elintarvikkeita ja erikoisliikkeitä sekä ruokapaikkoja.”

”Iso, näyttävä ja vetovoimainen kauppakeskus nykyisen asemarakennuksen tilalle.”

Alueelle toivottiin seuraavia kaupallisia palveluja:

- ruokakauppoja (hyvä, iso market -tyyppinen ruokakauppa, erikoisherkkukauppa, 24-h kauppa)
- ravintoloita (ei liian hienoja, laadukkaita (halpoja kebabpizzerioita on jo tarpeeksi), mielenkiintoisia, ohjelmallisia iltaravintoloita, halpoja kebab- ja kasvisravintoloita, terassityyppinen ravintola tornitaloon, nakkioskio, kasvisravintola)
- pubeja, klubeja (jazzklubi), yökerho
- kahviloita (katukahviloita, maisemakahvila tornitalon huipulle)
- alko, apteekki
- erikoismyymälöitä, tasokas kukkakauppa, vaate- ja sisustuskauppa, askartelu- ja kangaskauppa, sisutustavaraliike, rautakauppa, vaateliikkeitä, kirjakauppa, levykauppoja, musiikki- liikkeitä, autoliike, karkkikauppa, räätäli, suutari, leipomo, big box retailiä, butiikkeja, askartelukauppa, uusia yksityisyrittäjiä (että jotta alueelta ei löytyisi vain samoja liikkeitä, jotka ovat jo jokaisessa suomalaisessa kauppakeskuksessa)
- tori
- pankkeja
- matkatoimisto, lentokentän check-in piste



5. Viihde, vapaa-aika ja kulttuuri toisivat ihmisiä ja elämää Pasilaan

Useiden mielestä elämää ja ihmisiä Pasilaan toisivat kulttuuritilat, harrastusmahdollisuudet sekä erilaiset tapahtumat ja tilaisuudet. Pasilaa myös pidettiin keskeisen sijaintinsa ja hyvien joukko-liikenneyhteyksien vuoksi hyvänä paikkana näille toiminnoille. Erityisesti nuorille toivottiin kulttuuri- ja harrastustiloja sekä paikkoja, joissa viettää aikaa.

"Pasilassa tulisi olla etenkin palveluita joita käytetään iltaisinkin, esim. multiplex-elokuvateatteri, urheilutiloja, teatteri, Caisa -tyyppinen julkinen kulttuurikeskus tai keskisuuri rock-areena voisi tuoda elämää alueelle. Muuten alue tyhjenee kahdeksan jälkeen."

"Kaikki mahdollinen harrastustoiminta (musiikkikoulu, tanssipaiikka/tanssikoulu, elokuvateatteri/leffakerho, tilat mihin vaan urheilun harrastamiseen, edullinen tila jossa eri tahot voisivat järjestää bileitä yms tapahtumia) toisi ihmisiä Pasilan kaduille."

"Mikä saisi sitten lähtemään kaupungin toiselta laidalta varta vasten Keski-Pasilaan? Varmimmin erilaiset tapahtumat ja tilaisuudet. Näitä varten kaupunginosaan tulisi olla varattuna tarpeeksi sekä ulkonäyttämötiloja että rakennuksia, jotka muuntuvat erilaisten tilaisuuksien käyttöön. Myös erikoisliikkeet ja harrastepaikat tai jokin erikoinen nähtävyydeksi luokiteltava tila (esim. vilkas tori tai patsas puisto) houkuttaisivat paikalle."

"Viestintään ja visuaaliseen teknologiaan liittyviä toimintoja (elokuvateattereita, alan koulutuskeskus, harjoittelupaikkoja, näyttämöitä...) sekä muita kulttuuriin sekä kädentaitoihin liittyvien harrastustaitojen keidasta."

"Pasila on taide- ja taideteollisen kulttuurin tuntumassa. Arabiaan ei ole matka eikä mikään, Kalliossa ja Sörnäisissä toimii valtavasti taidealojen toimijoita."

"Hyvien liikenneyhteyksien vuoksi esim. työväenopiston toimintoja voisi keskittää Keski-Pasilaan."

Pasilaan ehdotettiin seuraavia viihteeseen, vapaa-aikaan ja kulttuuriin liittyviä toimintoja:

- taidemuseo, taidenäyttelytiloja, taidegallerioita, Ateneumin satelliittimuseo, näyttelytila nuorille, rautatietunnelit näyttelykäyttöön graffitimaalauksille
- teatteritiloja ja muita esiintymistiloja (vierailunäytöksille, harrastelijateattereille, nuorisoteattereille, Indie-teatteriryhmille, kesäteatteri, ulkonäyttämö, siirretään Itä-Pasilasta)
- museoita (valokuvamuseo Pasilan historiasta ja Puu-Pasilasta, rautatiemuseo, elokuva-, tv- ja radiomuseo)
- avointa kulttuuritilaa (uudet Maksiiinit), rakennuksia, jotka muuntuvat erilaiseen käyttöön
- elokuvateatteri (pieniä, suuria, multiplex-elokuvateatteri, 3 D -elokuvakeskus)
- kasino, pelihalli, vedonlyöntikeskus
- studioita
- konserttisali, rock-areena (keskisuuri), treenikämppeä
- huvittelukeskus, jossa on esim. elokuvateatteri ja tivoli, teemapuisto, sisähuvipuisto
- kirjasto (kirjasto-nettikahvila)
- kulttuurikeskus (musiikki-illoja, taidenäyttelyitä, erilaisia tapahtumia, kahvila/baari, kasvisravintola, Caisa -tyyppinen julkinen kulttuurikeskus)
- työväenopiston toimintoja
- nuorisotalo, nuorten taidetalo (kuten Narri), kunnan nuorisotilat kahviloineen



- eri järjestöjen toimipaikkoja, Marttajärjestöille tilat, asukastalo (nuorisoasiankeskuksen, sosi-aaliviraston, liikuntaviraston, vanhustenpalveluiden ja päivähoidon palveluja)
- kielikylpypäiväkoti (ruotsinkielinen), päiväkoti, leikkipaikkoja
- medialukio, arkkitehtiosasto, taideyliopisto, lukio tai ammatillinen oppilaitos, musiikkikoulu
- viestinnän ja visuaalisen teknologian toiminnot (alan koulutuskeskus, harjoittelupajat ja -näyttämöt)
- kylpylä
- hotelli, halpa ho(s)telli, retkeilymaja, asuntophotelli" EU-virkamiehille
- mattopesupaikkaa, minivarastoja, kirpputori
- koirille ja omistajille toivottiin katoksellista isoa puistoa sekä agility-väelle kohtaustaikkaa
- eläintila, jossa asustaa viehättävässä pihapiirissä perinteisiä suomalaisia eläimiä

6. Pasilasta liikuntakulttuurin keskus

Joku ehdotti, että Pasila voisi olla liikuntakulttuurin keskus. Erilaisia liikuntatiloja toivottiin esimerkiksi alueella työssäkäyville, nuorille, "väliin putoaja lajeille" sekä "uutta kulttuuria luoville tanssiryhmille, itämaisille lajeille, jumpparyhmille ja sirkustaiteilijoille".

"Hartwall-areenan kaveriksi festari- ja urheilukeskuskeskittymä. Paikalle on hyvät yhteydet lähikunnista ja kauem-paakin seuduilta, joissa asuu nuorisoa ja liikuntaa harrastavaa väkeä."

"Pasilaan on haettava toimintoja, jotka poikkeavat keskustasta. Näitä voisivat olla urheiluun ja viihteeseen (vrt. Hartwall-areena) liittyvät toiminnot ja palvelut sekä uudet virtuaalikokemukset (vrt. Perkkeen lasketteluhalli) vasta-kohtana keskustan vanhan ja raskaan kulttuurin toiminnoille. Myös parkour ja muu nuorisokulttuuri voisi elää voi-makkaana."

"Ehdottomasti tanssipaikka!!! Rakastan tanssia!! Pasila tarvitsee iloista menoa!!"

"Helsingissä on paljon rullaluistelun harrastajia ja kuitenkin talviharjoittelumahdollisuudet puuttuvat nykyisin täysin."

Pasilaan ehdotettiin seuraavia liikunta- ja urheilutiloja:

- sisäliikuntahalli ja urheilutiloja (seinäkiipeily, squash, sulkapallo, kuntosali, tanssi, capueira, parkour)
- rullaluisteluhalli (rullaluisteluvuokraus, rullalautailu ja polkupyöräakrobatia)
- luistinrata, jonka paikalla voisi talvella toimia sisähuvipuisto
- jäähalli, keilahalli, uimahalli
- skeittirata
- katukorispaikka
- liikuntaputki" Stadikalta Hartwall Areenalle
- tanssipaikka, tanssikoulu



7. Pasilaan mahtuu virastoja ja laitoksia

Muutamien mielestä Pasilaan pitäisi siirtää kantakaupungista virastoja, jolloin sieltä vapautuisi tilaa asumiselle. Pasilaan ehdotettiin seuraavia kaupungin virastoja ja laitoksia:

- uusi kaupungintalo mieluusti sellainen WOW-tyylinen, kaupunkisuunnitteluvirasto, suurkaupunginkehittämiskeskus ja tulevaisuusvirasto,
- kaikki Senaatintorin seudun virastojen uudet rakennukset
- samanlainen neuvontapiste kuin Lasipalatsissa
- Pasilan alueen terveyskeskus, sairaala, vanhainkoti
- vastaanottokeskus

Lisäksi ehdotettiin muutamia muita virastoja ja laitoksia:

- seurakuntakeskus, luostari, hautausmaa, kirkko
- putka, keskusvankila
- kansainvälisen politiikan konferenssikeskus
- Eu-virasto
- verovirasto
- suurlähetystöjä

8. Pasilasta urbaani toimistoalue

Monen mielestä Pasila on sijainniltaan hyvä paikka toimistoille. Monet, jotka olivat ehdottaneet alueelle pilvenpiirtäjiä, toivoivat niiden yläkerroksiin mm. toimistoja. Pasilaan ehdotettiin yritysten pääkonttoreita, toimistotiloja etenkin isommille yrityksille, kustannusfirmoja, tv-studioita sekä ”kevyttä tuotantoa”, kuten painotaloja, viestinnän ja viihteen teknologiaa, tutkimusta, laboratorioita, nanoteknologiaa ja puhelinpalvelu- ja datakeskuksia.

”Keski-Pasilaan tulisi sijoittaa paljon työpaikkoja, koska sinne on niin hyvät kulkuyhteydet kaikkien ratojen varsilta lähi- ja kaukojunilla.”

”Rakentakaa erittäin korkeita taloja, jopa pilvenpiirtäjiä, jotta erinomaisten kulkuyhteyksien varrella olevalle alueelle saadaan paljon työpaikkoja. Tämä olisi monelle yritykselle houkutteleva vaihtoehto Kehä 3 varren sijaan.”

”Rakennetaan Keski-Pasilasta Pariisin La Defensen kaltainen moderni liikekeskus.”

”Kadunvartta lukuun ottamatta Pasilan talot tulisi kaavoittaa toimistokäyttöön, erityisesti isojen toimistojen tarpeita ajatellen. --- Pasilan houkuttelevuutta toimistotilaksi lisää hyvät junaliikenneyhteydet.”

9. Monimuotoista asumista ja rohkeita asuntoratkaisuja

Muutamit kaipasivat Pasilaan suunniteltua enemmän asukkaita. Asuntoja toivottiin opiskelijoille, nuorille, sinkuille, nuorille pareille, perheille, diplomaateille, EU-virkamiehille ja vanhuksille. Asunnoiksi ehdotettiin korkealaatuisia, tasokkaita omistusasuntoja (talojen yläkerroksista upeat urbaanit merinäköalat), kalliita ja suuria luksusasuntoja lapsiperheille, vuokra- ja omistusasuntoja, isoja perheasuntoja, monimuotoista asumista sekä urbaaneja asuntoja (opiskelijasoluja, taiteilijahuoneistoja, studioita jne.). Jonkun mielestä alue olisi täydellinen lofteille ja toinen toivoi rohkeita asuntoratkaisuja. Pasilassa voitaisiin esimerkiksi kokeilla ”Palvelualueita, joissa kehi-



tetään nykyasumista palvelevaa uutta teknologiaa ja tutkitaan myös 2000 -luvun asumispalveluratkaisuja esim. uusine delivery-palveluineen.”

10. Viihtyisiä katuja, aukioita ja puistoja

Katujen viihtyisyyteen kiinnitettiin paljon huomiota. Pasilaan toivottiin kävelykatuja, aukioita ja jalankulkijoille miellyttävää ympäristöä. Katujen varsille toivottiin liikkeitä, ravintoloita, pieniä työtiloja, kahviloita, katuelämää sekä niiden yhteyteen katettuja tiloja ja viihtyisiä aukioita suihkulähteineen. Valaistus ja kadut olisi suunniteltava niin, että ne lisäävät turvallisuutta.

”Kadut ja aukeat ”täytetään” taiteella: veistoksia ja maalauksia jotka sulautuisivat alueen arkkitehtuuriin sekä viheralueisiin täydentäen niitä.”

”Kadunvarsien ensimmäiset kerrokset varaisin mahdollisimman suurissa määrin toimistossa työskentelevien ihmisten palveluille –lounasravintoloille, kuntosaleille, baareille jne.”

”Katutason elävyys ja viihtyisyys olisivat julkisen tilan kehittämistavoite. Katutasoon tulisi pieniä työtiloja, kahviloita, katuelämää. Tämä edellyttäisi katutason suunnittelussa tarkastelua jalankulkijoiden näkökulmasta.”

”Ympäri vuoden auki oleva valaistu ja tarvittaessa myös lämmitetty iltatori, jossa kahviloita, ravintoloita, esiintymislavoja, lapsille karuselleja (Ranskan mallin mukaan), leikkipaikkoja yms.”

”Kävelylle tulisi luoda rauhallisia katutiloja pois vilkkaiden liikenneväylien varrelta.”

Pasilaan kaivattiin avaruutta, vihreyttä, puita, kukkia, nurmikkoja ja paikkoja, jossa voisi turvallisesti istuskella. Puistoja toivottiin esimerkiksi aurinkoisille paikoille kesäistä ajanviettoa varten. Puistoissa voisi olla konsertteja, taidetta sekä ohjelmaa esimerkiksi Taiteiden yönä tai Helsinki-päivänä.

”Puita ja pieniä soppeja, joissa on aikaa rauhoittua ennen astumista seuraavaan joukkoliikennevälineeseen.”

”Vapaan kaupunkitilan tyyssija, jossa saa olla rauhassa.”

”Romanttinen kutupaikka rakastavaisille.”

”Tuulisuuden vuoksi katettuja tiloja - ja miksei muutama tuulivoimala?! ”

”Ei olisi pahitteeksi maustaa Keski-Pasilaa ”love” teemalla. Kaunoluistelua illan hämärissä, paljon erikoisia puita ja istutuksia, vettä kaikkea missä ihminen voisi kokea rakkauden tunteen tiiviisti rakennetun asuinalueen keskellä. Malli voisi olla vaikka New yorkista!”

”Ulottaisin Keskuspuistoa kohti Keski-Pasilaa. Tämä tapahtuu paitsi poikkeuksellisen runsailla istutuksilla, niin aidolla metsämäisellä tunnelmalla. Antaisin koko paikalle taianomaisen fiiliksen Narnian tai Harry Potterin hengessä.”

”Pasilan linkittää keskustaan Töölönlahden, Alppipuiston ja Eläintarhan muodostama laaja viheralue. Liikennejärjestelyjen uudelleen miettiminen olisikin keskeinen asia viheralueen yhtenäistämiseksi yhdeksi puistoksi.”

”Keski-Pasila sulautuisi pyörä- ja kävelyreiteiltään mahdollisimman kauniisti ja saumattomasti Töölönlahden ympäristöön muodostaen entistä viihtyisemmän ulkoiluympäristön. --- Mahdollisimman paljon vihreyttä ja avaruutta hävittämään nykyistä mielikuvaa/tunnelmaa Pasilasta.”

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 1691	+358 9 169 4484	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



Asemapäällikönkadun siltaa esitettiin katettavaksi ja levennettäväksi niin, että kadun varteen voisi tulla katettuja toimintatiloja esimerkiksi kaupoille ja kahviloille. Lisäksi Pasiloiden välille ehdotettiin rakennettavaksi uusi silta Hakamäentien ja Asemapäällikönkadun siltojen välille.

"Pasilansilta tarjoaa erinomaiset mahdollisuudet hyödyntää alueen korkeuseroja: kevyelle liikenteelle varattu katus-taso voisi olla monella eri tasolla porrastuen ja risteytyen."

"Ratapiha on jalankulkijan todella kurjaa ylittää kävellen – tuulee, autot nuolevat kylkiä. Silta pitää kattaa ja ottaa muuten haltuun. --- Siltaa, voisi reunustaa suuret, valoisat liikuntasalit, joissa olisi tilaa uutta kulttuuria luoville tanssiryhmille, itämaisille lajeille, jumpparyhmille, sirkustaitelijoille. Näky olisi upea - salit voisivat olla lasiseinäisiä, sillä ratapihan päällä, liikenteen soljuessa ohi treenaajan olo tuntuisi kuitenkin riittävän yksityiseltä."

11. Liikenteen täytyy pohjautua kevyt- ja joukkoliikenteeseen

Useat muistuttivat, että alueen pyörätiet ovat nykyisin kovassa käytössä, mutta liian kapeita ja vaarallisia. Kevyen liikenteen väylien suunnitteluun tehtiin seuraavia ehdotuksia:

- Keski-Pasilan tulisi sulautua pyörä- ja kävelyreiteiltään mahdollisimman kauniisti ja saumattomasti Töölönlahden ympäristöön
- jalankulkutunnelit radan alla ym. pitäisi maalata kauniiksi
- tällä hetkellä kävelymatka Alppilasta kohti Paavalin kirkkoa on yhtä tuskaa
- katettuja pyöräilyputkia ja jalankulkuputkia
- Pasilan ja keskustan välille tulee tehdä viehättävä kävely- ja pyöräilyreitti

"Torontossa, jossa on yhtä karut kelit kun täällä, on visioitu katettuja pyöräilyputkia – Pasilassa visiot voisi ottaa käyttöön."

"Keskuspuiston ja Pasiloiden kautta pyöräillään paljon, esim. työmatkaliikennettä. Asemapäällikönkadun sillan ja koko alueen pyörätiet ovat liian kapeita, pyöräilijät sujahtelevat jalankulkijoiden seassa."

Joukkoliikenteen kehittämisestä tehtiin seuraavanlaisia ehdotuksia:

- aseman viereen bussi/raitiovaunu/takstiterminaali, jossa olisi 12 laituria
- uusi juna-asema ja kaukoliikenteen liikennekeskus kaikille muille paitsi Espoon busseille
- junaan odottaville pitäisi olla liiketiloissa, elokuvateattereissa yms. monitoreja, joista näkee junien lähtöajat
- alueen pitää olla esteetön, niin että rollaattorilla ja rullatuolilla pääsee helposti myös raitiovaunuun, junaan ja busseihin
- metro, tai aluksi shuttle-juna Pasilan ja Rautatientorin väliin 5 min välein myös iltaisin ja viikonloppuisin.

Pysäköintitilaa toivottiin alueen pohjoisosiin, kannelle nykyisten raiteiden päälle ja maanalle. Lisäksi toivottiin park+ride pysäköintiä juna-aseman kylkeen. Muistutettiin, että reitit pysäköintipaikoista raitiovaunuille ja busseille pitää olla toimivat.

"Hartwall Areenan ja Messukeskuksen pysäköintitiloja pitää parantaa."

"Kauppojen ja aseman yhteisillä paikoitusjärjestelyillä ja niihin liittyvillä helpoilla yhteysreiteillä raitiovaunuille ja busseille saataisiin toimimaan myös aseman seudun surkea liikenteellinen matkustajalogistiikka."

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 1691	+358 9 169 4484	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



KESKUSTELUTILAISUUS

Keski-Pasilan tornialue, osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Paikka: infopiste Laituri, Narinkka 2
Aika: ke 29.9.2010 klo 17.30 - 19.15

Paikalla

Kaupunkisuunnitteluvirasto:

Tiina Antila-Lehtonen, vuorovaikutussuunnittelija, tilaisuuden puheenjohtaja
Anne Kangasniemi, arkkitehti (keskustakorttelin suunnittelu)
Anu Lamminpää, maisema-arkkitehti
Timo Lepistö, projektipäällikkö
Ritva Luoto, arkkitehti (keskustakorttelin suunnittelu)
Ville Purma, arkkitehti (tornialueen suunnittelu)
Harri Verkamo, insinööri, liikennesuunnittelu
Katja Virta, tilaisuuden sihteeri

Osallistujia: 18 henkilöä edellisten lisäksi

Tilaisuuden kulku

Tiina Antila-Lehtonen avasi tilaisuuden ja kertoi lyhyesti kaavaprosessin kulun. Ville Purma esitteli alueen nykytilannetta, suunnittelun tavoitteita ja suunnitteluperiaatteita. Anu Lamminpää kertoi alueen katu ympäristö- ja valaisusuunnittelusta. Harri Verkamo esitteli alueen liikennesuunnitelmia.

Mielipiteitä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta toivotaan 22.10. mennessä.

Tilaisuudessa esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä, vastaukset lyhyesti ranskalaisella viivala:

Yleisiä kysymyksiä ja kommentteja

Miten viitesuunnitelman tehnyt italialainen arkkitehti Cino Zucchi on mukana jatkosuunnittelussa?

- Tilanteen mukaan tarvittaessa.

Lisäävätkö tornit tuulisuutta jo ennestäänkin tuuliseksi koetussa Pasilassa?

- Tuulisuusselvitys on kesken, mutta alustavien tulosten mukaan tuulisuus kasvaa. Keinoja tuulisuuden hallitsemiseksi jalankulkutasoilla selvitetään.



Liikennesuunnittelu ja kevyt liikenne

Ovatko tornialueella Veturitien ylittävät jalankulkuyhteydet suojateitä, vai miten tien ylitys tapahtuu?

- Veturitien reunakaistat ovat maanpinnan tasossa ja ne voidaan ylittää suojatiellä. Keski-kaistat sukeltavat kaukalossa kiertoliittymän alle. Mahdollisuutta jatkaa keskikaistat ylittävää kantta etelään päin tutkitaan.

Kuinka pitkälle Veturitie jatkuisi?

- Tulevaisuudessa Tuusulanväylän liikenne käännetään Veturitielle Mäkelänkadun sijaan.

Minkälaiset kävely-yhteydet tornialueelta on Pasilansillalle?

- Porras- ja hissiyhteyksiä. Pasilankadun ja Ratapihantien kautta sillan päistä on myös yhteydet.

Jäävätkö Veturitallit Veturitien taakse loukkoon? Miten kevyen liikenteen yhteydet Veturitien alueelle ja sen yli toimivat? Eikö niiden pitäisi parantua nykyisestä?

- Mahdollisuutta jatkaa Veturitien keskikaistat ylittävää kantta kiertoliittymän kohdalla etelään päin tutkitaan.

Voiko Veturitien laittaa esimerkiksi kannen alle, jotta saataisiin alueen jalankulku yhtenäiseksi viereisten alueiden kanssa, eikä veturitallit tai itäreunan tornit jäisi mottiin?

- Mahdollisuutta jatkaa Veturitien keskikaistat ylittävää kantta etelään päin tutkitaan. Pasilansillan leventäminen / kannen rakentaminen toiminnassa olevan pääradan päälle on myös hintakysymys.

Mistä syystä liikennemäärät kasvavat? Eikö kaupungin strategiana ole lisätä joukkoliikennettä?

- Liikenteen kasvu ohjataan Veturitielle.

Voiko kulkuyhteyttä Veturitien yli leventää, jotta tilasta tulisi aukiomainen, ja alue yhdistyisi viereisiin alueisiin edes 'henkisesti' enemmän?

- Mahdollisuutta jatkaa Veturitien keskikaistat ylittävää kantta etelään päin tutkitaan.

Linnunlaulun tapainen kevyen liikenteen silta Veturitallien pohjoispuolelta? Silta voisi rakenteellisesti yhtyä torneihin.

- Tutkitaan suunnittelun yhteydessä.

Mitä Nordenskiöldinkadun liittymässä tapahtuu?

- Valo-ohjattu risteys, joka simuloinneissa on saatu toimimaan.



Asuminen / rakentaminen

Onko tarpeen rakentaa Helsinkiin tällainen määrä toimistotilaa? Onko asuntojen ja toimistojen suhde (asumista 40 % / toimistotilaa 60 %) oikea? Voiko tornitalojen kustannuksista saada tietoa vertailemalla muissa maissa tehtyä torni- ja muuta rakentamista?

- Prosentit ovat suuntaa antavia. Tekeillä olevassa tornien totetutettavuusselvityksessä tutkitaan mm. näitä kysymyksiä.

Tämä on melko 60-lukulainen suunnitelma raiteiden, vilkkaasti liikennöityjen katujen ja massiivisten tornien dominoivassa. Mikä on se visio mitä tässä myydään? Miten suunnitelma olisi kestävämpi?

- Suunnittelualueen keskeinen sijainti aiheuttaa monenlaisia paineita ja haasteita, jotka vaikuttavat myös tavoitteiden asetteluun ja ratkaisuihin. Alueen ympäristösuunnittelu on alkamassa.

Onko asumisen ja työtilojen suhde lyötävä lukkoon jo tässä vaiheessa suunnittelua?

- Ei, mutta asumisen ja toimistotilan suhde vaikuttaa esimerkiksi pysäköintinormien käyttöön.

Eikö tornien huipulla voisi olla kahviloita ja muita julkisia tiloja?

- Näköalakahvila /-ravintola on tarkoitus kaavoittaa ainakin yhteen torniin.

Paljonko asukkaita torneihin mahtuisi?

- Yli tuhat asukasta, riippuen hotellikäytön määrästä



ASUKASTILAISUUS Keski-Pasilan tornialueen asemakaavaluonnos

Paikka: Laituri
Aika: ma 16.4.2012 klo 17.30 - 19-30

Paikalla Juha-Pekka Turunen, tilaisuuden puheenjohtaja
Ville Purma, arkkitehti
Harri Verkamo, liikenneinsinööri
Anu Lamminpää, maisema-arkkitehti
Teina Ryyänen, tilaisuuden sihteeri

Osallistujia: n. 25 edellä mainittujen lisäksi

Tilaisuuden kulku

Tilaisuuden puheenjohtaja Juha-Pekka Turunen toivotti yleisön tervetulleeksi *Keski-Pasilan tornialueen asemakaavaluonnos* -tilaisuuteen ja kertoi illan kulusta. Turunen esitteli paikallaolijat sekä kertoi aikataulusta ja kaavoitusprosessista, jossa ollaan luonnosvaiheessa. Kehotti yleisöä keskusteluun ja antamaan mielipiteitä luonnoksesta. Kertoi kuulijoille, että luonnos on keväällä lautakunnassa käsittelyssä, ja että tavoitteena on kaavan hyväksyminen 2014.

Pasila-projektin arkkitehti Ville Purma esitteli suunnittelualueen. Purma kertoi eri selvityksistä, jotka ohjaavat asemakaavasunnittelua. Esitteli arkkitehti Cino Zucchin viitesuunnitelmia ja havainnekuvia, ja kuinka tornialue sijoittuu suhteessa ympäröiviin alueisiin. Näytti myös kuvia Veturitien ja Pasilan sillan liikennesuunnitelmasta sekä esitteli suunnitteluperiaatteita: 2010 OAS-alue suurempi kuin nykyinen. Esitteli listaa selvityksistä, joita on tehty OAS:in jälkeen, mm. tuulisuus-selvitys ja varjo-selvitykset, sekä näytti havainnekuvia maisemasuunnitelmista, liikennemääräkaaviosta ja Veturitien eri tunnelivaihtoehdoista. Kertoi kaavamerkinnoista, ja mitä alueva-rauksia alueella on sekä esitteli hybriditornien rakennetta: kannenalainen pysäköinti, liiketilat, toimistotilat ja ylimpänä asuminen. Hybridirakennetta Purma perusteli sillä, että tällä taataan alueen pysyminen elävänä eri vuorokauden aikoina. Lopuksi esitteli vielä suunnitelmia viherhuoneista sekä kattoterasseista sekä havainnekuvia torneista eri suunnista kaupunkia.

Alustuksen ja esittelyn jälkeen yleisöllä oli mahdollisuus esittää mielipiteitä ja kysymyksiä suunnittelijoille. Tilaisuudessa esitettiin kysymyksiä keskustakorttelin pohjoispuoleisen asuinalueen rakentamisesta, josta on tilaisuus 30.5. Pasilan kirjastossa. Tämä informoitiin yleisölle. Kerrottiin, että mielipiteitä tornialueen asemakaavaluonnoksesta voi lähettää 23.4. mennessä.

Tilaisuudessa esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä, vastaukset lyhyesti ranskalaisella viival-la:



Itä- ja Länsi-Pasila ovat liikenteen pullonkauloja. Onko suunnitelmissa useampia siltoja, jotka yhdistävät Itä- ja Länsi-Pasilaa?

- Pasilansiltaa levennetään. Teollisuuskatua jatketaan tunnelissa radan ali uudelleen linjatulle Veturitielle. Pohjoisempana, Rautatieläisenkadun kohdalle kaavaillaan lisäksi ajoneuvotunnelia radan ali.

Onko tunneleissa autoliikennettä?

- On: Veturitien, Teollisuuskadun ja Rautatieläisenkadun jatkeen tunneleissa.

Itä-Pasilassa ei nähdä puoleen vuoteen aurinkoa niissä suunnissa missä aurinko tulee alhaalta. Mikään ei ole tyystin varjossa tasaisessa kaupungissa, mutta tornialueella ja sen lähetyillä klo 16 lähtien ei puoleen vuoteen nähdä aurinkoa. Sähköttäjän puiston tulee varjostamaan täysin, sekä Konepajan alueen. Torneista tulee kauhea varjoefekti, niitä ei saisi rakentaa klöntteinä. Perustellaan aina, että eihän täällä Suomessa paista aurinko muutenkaan paljon. Tämän takia olisi tärkeää, että sitä tulisi edes vähän. Aurinko tulee matalalla juuri Itä-Pasilan suuntaan. Varjostuminen koskee siirtolapuutarhaa, konepajaa ja Itä-Pasilan harvoja puistoalueita. Vähätkin puistot peitetään näin huonolla suunnittelulla. Tällaisen esitteen kannessa ei ole ollenkaan varjoja. (näyttää Pasilan esitettä)

- Tornit aiheuttavat jonkin verran varjostuksen lisääntymistä. Päivällä tornien varjoista pääosa lankeaa kuitenkin Pasilan sillalle ja tulevan kauppakeskuksen katolle. Aamuisin ja iltaisin varjoja lankeaa myös Länsi- ja Itä-Pasilaan, mutta niissä lähimmät korttelit ovat toimistokäytössä. Näytetty esite on muutenkin vanhentunut; uutta ollaan tekemässä.

Tuleeko Veturitielle pitkä vai lyhyt tunneli?

- Päätöstä ei ole vielä tehty. Kaavaluonnoksen havainnekuvassa on esitetty pitkä tunneli.

Onko pyöräily-yhteys? Liikenneympyrästä tulee samalla tasolla?

- Pyörätiet on suunniteltu Veturitien molemmin puolin maantasoon. Radan ali veturitalleille kulkeva katu muutetaan kevyenliikenteen raitiksi. Radan itäpuolella säilyy pitkän matkan pyörätie.

Mitä tapahtuu kun liikenne ohjautuu Nordenskiöldinkadulle Tuusulasta sekä Kalasatamasta?

- Ennusteiden mukaan Nordenskiöldinkadun liikenne ei lisäännä merkittävästi nykyisestä.

Ovatko nämä liikennesimulaatiot jonkin tahon tarkastettavissa? Onko tuollaisten liikennemäärien ohjaaminen edes mahdollista ilman että katuja rakennetaan päällekkäin?

- Simulaatiot ovat viraston sisäiseen käyttöön. Veturitien ja Teollisuuskadun liittymä on suunniteltu kaksitasoiseksi riittävän välityskyvyn takaamiseksi. Muut liittymät on tarkoitus toteuttaa yksitasoisina.

Nordenskiöldinkadun liikenne ei lisäännä kuin tuhannella? Miten se voi olla mahdollista?

- Veturitiellä pohjoisesta tulevasta liikenteestä kääntyy merkittävä osa Teollisuuskadulle. Lisäksi nykyistä Savonkadun Nordenskiöldin kadun välillä kulkevaa liikennettä siirtyy huomattavasti Veturitielle.



Esillä oli yökuvia valaistuksesta. Onko siinä todellisesti otettu jotain huomioon? Onko valaistuksessa taiteellista otetta? Onko torneihin lisätty jotain persoonallista? Valaistussuunnittelijaa voitaisiin käyttää, voitaisiin mm. vuodenaikojen mukaan suunnitella. Suunnitelmat eivät saisi olla liian räikeitä. Toinen asia: talviolosuhteita ajatellen, onko kansilla ja terasseilla lämmitystä vai pitääkö lumet luoda lapioiden? Miten yhteys sillalle, onko kunnossapito kenen vastuulla?

- Valaistusta on tutkittu tehtyjen ympäristösuunnitelmien osana. Valaistuksen ja lämmityksen tarkempi suunnittelu tehdään rakennussuunnitteluvaiheessa. Luiska- ja porrasyhteydet Torniaukiolta sekä Veturitalleilta Pasilansillalle tulevat korttelin omistajien hallintaan.

Onko niin, että Pasilan sillan alla olevat alueet ovat liiketiloja? Jos kuvittelee itsensä kadulle, niin mittakaava on kauhean suuri, puhun nyt vaakasuuntaisista mittakaavoista. Ykköskerroksen liiketiloja, niitä voisi olla vähän enemmänkin. Esityksissä ei ole kauheasti avattu miten rakennukset on massoiteltu katutasossa. Mitkä ovat rajaavat tilat? Onko pyrkimys, että alue on kenttämainen ratapihaa muistuttava, tornit itsenäisinä massoina, vai voisiko ajatella, että olisi enemmän katutilamaista aluetta? Mitä Veturitien eteläpuolella voisi olla, onko sillä kaksi laitaa? Tulisi-ko sinne rakentamista? Minusta olisi hyvä, että sinne tulisi rakentamista! Katua saisi kapeamaksi ja sille saisi kaksi laitaa. Mikä on suuri idea? Onko se avoin kenttä? Joissakin suunnitelmissa oli piirretty kolmiomainen viheralue. Miten tätä pystyy tulkitsemaan? Onko päätetty, että siihen tulee viheraluetta? Kaava-alueen sisään mahtuisi kapea Toralinnan kaltainen rakennus, Veturitien toiselle puolelle.

- Sillan alle tulee liiketiloja ainakin Torniaukion kohdalle, josta on yhteys keskustakortteliin kauppakeskukseen. Kaikkiin tornien sisäänkäyntikerroksiin on tarkoitus tulla liiketiloja. Torniaukiota on pienennetty istutuksin ja jäsennelty eri tasoihin ympäristösuunnitelmissa. Veturitien eteläpuoli on tulevaisuudessa varmasti houkutteleva rakentamisalue; alueen kehittämistä tutkitaan.

Tuli vaan raha mieleen. On tehty kaikenlaisia hienoja suunnitelmia, kuinka realistinen on tällainen rakentaminen? Jos se kestääkin kymmenen vuotta, että nämä saadaan rakennettua.

- Realistisuutta on tarkoitus selvittää järjestämällä tornialueesta tai sen osasta tontinluovutuskilpailu.

Minulla on toimitilaa oikeanpuoleisten tornien vieressä. Mikä peruskorkeus rakennuksissa on? Maksimikorkeus?

- Tornien huippujen korkeusasema ja kattomuoto on merkitty kaavakarttaan.

Korkeuksista: millä nämä on määritelty? Keskeinen sijainti. Miksi korkeuksissa on säästelty? Tornit voisivat olla korkeampia. Miksei olla rohkeampia näiden korkeuksien kanssa?

- Tornien korkeutta pohdittaessa on tutkittu sen vaikutusta mm. kaupunkikuvaan, varjoihin ja tuulisuuteen. Korkeus on osin myös kustannuskysymys.

Hyvää keskustelua. Jatkossa tämän tilaisuuden anti on, että on mahdollista keskustella. Ihmisten täytyy ymmärtää mitä korkea rakentaminen on, se ei ole taloudellista. Seuraavassa vaiheessa voi olla, että tehdään sama kerrosala, mutta vain viidellä tornilla. Mitä eteläpuolella tapahtuu? Perinteinen suunnittelu on, että suunnitellaan kokonaisuutta. Ratapihan alue, jos ajatellaan kohtuutta, niin siinä pitäisi olla puisto. Siinä pitäisi olla puistojen sarja, Sähköttäjän puiston yhdistäminen jalankululla Ratapihan puistoon olisi tärkeätä. Siitä ei saa perinteistä katua millään. Se tulee olemaan omanlaisensa katu. Maisemasuunnittelijat ovat suositelleet kolmiomais- ta puistoa. Rakennuksilla ei estetä tuulta. Tuosta tulee tuulisempi kuin se on avoimena, se joh-



tuu rakentamisesta. Toralinnan ja veturitallien välinen alue pitäisi jättää puistoksi. Ei saa myydä rakentajille vain rakentamisen vaihtoehtoa, ettei menisi developpari-moodilla loppuun asti.

Minkälaista rakennuskantaa veturitallien ja Toralinnan väliselle alueelle?

- Alueelle on esitetty ideoita, jotka vaihtelevat hyvin tehokkaasta rakentamisesta puistosuunnitelmiin ja näiden välimuotoihin. Ideointi jatkuu.

Kun ensimmäisen kerran näin tämän suunnitelman, oli se häkellyttävä. Häkellyttää se, että keskustaan tuodaan moottoritie. Onko joku halunnut tuoda kovaa kaupunkimaisemaa? Mikä on filosofinen ajatus tämän taustalla? Kukaan ei ole viitannut asiaan, että etelänpuoleisessa liikenneympyrässä on yhteys itään. Tuoko lisää autoja ja kovuutta? Asuin Lontoossa 50 kerrosta korkean rakennuksen vieressä (Shard), jossa ei ollut kuin muutama autopaikka. Jos tänne kovuutta lisää, pitääkö muuttaa takaisin sinne?

- Veturitiesuunnitelmalla toteutetaan yleiskaavan mukaista liikenneverkkoa. Liikennemääriä maan pinnalla on pyritty vähentämään esittämällä läpimenokaistoja maan alle.

Mäkelänkadun liikennemäärä, laskeeko se?

- Pysynee ennallaan tai saattaa hieman laskea. Tuusulanväylän liikenteen kääntämisen Veturitielle ansiosta Mäkelänkadun liikenne ei kasva nykyisestä.

Helsingissä onkin pysäköinnissä vähimmäisstandardit eikä enimmäisstandardit. (kuten Lontoossa) - Rakennettaessa pysäköintipaikat kannen/maan alle paikkojen hinta tulee niin kalliksi, että vähimmäisnormi on käytännössä myös enimmäisnormi.

Koko Helsingin liikenne-ennuste on poliittinen. Keski-Pasilan ympäristöhaitat leviävät laajalle. Einielometriäkään luonnonmukaista puistoa. Lisäksi halutaan tehdä Vallilanlaaksoon katu. Postimerkkikaavalla tällaisten asioiden edistäminen on typerää.

Siltayhteys Ratapihantien yli?

- Kävelysiltamahdollisuus on voimassa olevassa kaavassa.

Ei myöskään suunniteltu, että radan yli on jatketta sillalle? Onko havainnemateriaalia miltä teollisuuskadulta näyttää kävelijän näkökulmasta? Tulevatko kävelijät ratapihan kautta ylös? Tehdäänkö Teollisuuskadusta kävelijälle viehättävä? Miten kolme tornia liittyvät muihin torneihin kun ratakuilu on välissä?

- Teollisuuskatua jatketaan entisessä ratakuilussa radan ali uudelleen linjatulle Veturitielle. Radan ali veturitalleille kulkeva katu muutetaan kevyenliikenteen raitksi.

Päärata: raiteet katettaisiin, onko siitä ollut puhetta?

- Junaliikenteen käytössä olevan radan päälle rakentaminen on aikataulullisesti ja teknisesti haastavaa. Kaavalla voidaan kyllä mahdollistaa sillan leventäminen.

Kolmen tornin alue: sisäinen liikenne, miten siellä liikutaan jos mennään autolla?

- Alueen eteläosasta olisi ajoyhteys kannenalaiseen pysäköintilaitokseen.

Miten esteettömyys on otettu huomioon? Alue on monessa tasossa ja pitää liikkua portaita pitkin yms. Suurin osa on aika iäkkäitä tällä alueella. Miten rullatuolit, rollaattorit yms?

- Alueelle on lisätty luiskayhteyksiä alatasolta välitasojen kautta siltatasolle.



16.4.2012

Kannen laajentamisesta radan yli: Jos kantta laajennetaan, niin se laajentaa oleskelualueetta, mutta onko se tärkeintä? Tärkeintä on, että päästään sillan toiselle puolelle. Siltavaihtoehto olisi paljon halvempi. Pyörätie on alla, mutta tulisi vaihtoehtoisia reittejä sillan avulla.

- Veturitallit on rakennus- ja rautatiehistoriallisesti arvokas kokonaisuus. Sillan rakentaminen radan yli veturitallien kattojen ja radan sähkölinjojen yläpuolelle ja sen sovittaminen tähän arvokkaaseen kokonaisuuteen olisi varsin haastava tehtävä.

Asun Länsi-Pasilan pohjoisosassa. Länsi-Pasila näytti tältä alussa (näyttää kuvaa). Jokaisella talolla oli oma viheralueensa, en näe tätä suunnitelmaa koskaan valmiina. Upeitahan nämä havainnekuvat ovat, mutta kysymys on siinä, että löytyykö tähän rahoittajia? Koska alue näyttää tuolta? Mikä on tilanne sitten kun päästään rakentamaan? Paljonko on kaupungilla rahaa satsata tähän alueeseen? Mikä on se mahdollisuus, että alue näyttää tältä mitä havainnekuviissa? Onko teillä virastossa yksimielisyys, että se tulee olemaan tällainen? Miten valtuusto, ovatko he tätä mieltä?

- Kaavaluonnos on tarkoitus viedä kaupunkisuunnittelulautakunnan käsiteltäväksi touko- kesäkuun vaihteessa. Kaavaluonnokseen on sisällytetty paljon määräyksiä, joilla pyritään varmistamaan viitesuunnitelmissa ja havainnekuviissa esitetty korkea laatutaso. Viitesuunnitelmien realistisuutta on tarkoitus selvittää järjestämällä tornialueesta tai sen osasta tontinluovutuskilpailu. Lopullisen kaavan hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto arviolta vuonna 2014.

Miksi on välttämätöntä, että Veturitie laajennetaan?

- Veturien suunnitelmissa toteutetaan yleiskaavan mukaista pääkatuverkkoa. Veturien tekeminen riittävän sujuvaksi rauhoittaa liikennettä Pasilankadulla, Pasilan sillalla ja Ratapihantiellä.

Miksi tornit tulevat eteläpuolelle siltaa? Miksei pohjoispuolelle? Sillan pohjoispuolelle korkeat tornit? Olisivat parempia varjostamisenkin puolesta?

- Tornien varjoista pääosa lankeaa Pasilan sillalle ja tulevan kauppakeskuksen katonalle. Jos tornit olisivat sillan pohjoisreunalla, varjostaisivat ne tulevaa pohjoista asuinalueetta.

Kuinka korkeita ovat pohjoispuolella olevat rakennukset?

- Alueen suunnittelu on vasta alkamassa. Alustavasti on arvioitu rakennusten kattojen asettuvan viereisten Itä- ja Länsi-Pasilan kortteleiden kattojen tasolle.

Onko tällainen julkisempi pohja-aineiston esillä pitäminen tulossa? Tunneli-idea ja oleellisten ympäristötekijöiden simulointi, että ne olisivat esillä vielä kun voidaan jotain tehdä. Pitäisi olla video, joka olisi Youtubessa nähtävillä.

- Kaavoituksen pohjaksi tehtyä aineistoa on nähtävillä netissä ksv:n sivuilla Keski-Pasilan kohdalla.

Liikennemäärien ennustaminen ja siinä käytettävät parametrit pitäisi olla myös julkisesti nähtävillä. Ei voi olla vain liikennesuunnittelijoiden tiedossa, tämä on riski koko yhteiskunnalle. Pitää olla kaikkien nähtävillä.

Varjojen simuloinnista: Pitäisi saada myös talvipäivän tasaus. Pitäisi saada pimeimmän ajan simulaatiot.



16.4.2012

Sillan kautta yms. tulee valoa myös Itä-Pasilaan.

Arvokeskustelua tarvitaan. Me toimittajat yritetään pitää keskustelua yllä, mm. valtuustovaalien alla. Vaikuttaa kun vaikuttajia lobataan.

Millaista elämää on tulossa veturitalleille?

- Ksv:n Paslia-projektin toiveena on, että veturitallien toiminta pysyisi mahdollisimman paljon nykyisen kaltaisena, aktiivisena ja monipuolisena, vaikka ympäristön kehittyessä tilojen vuokrataso todennäköisesti nouseekin.

Kaupunki ostamaan veturitallit valtiolta. Senaatti myy varmasti sen. Voisi tulla vähän samanlainen kuin Suvilahdesta.

Guggenheim veturitalleille!