



5.6.2012

Akp/1

## 1

### Keski-Pasilan tornialueen asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos (a-asia)

HEL 2012-004121 T 10 03 03

Ksv 0870\_2, karttaruutu G4

#### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneenä

- hyväksyä 5.6.2012 päivätyn Keski-Pasilan tornialueen asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen laadittavan asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen pohjaksi.

Asemakaavaluonnos koskee 17. kaupunginosan (Pasila, Itä-Pasila ja Länsi-Pasila) osaa korttelista 17044, korttelia 17045, osaa kortteleista 17046 ja 17047, katu- ja rautatiealueita. Asemakaavan muutosluonnos koskee 17. kaupunginosan (Pasila, Länsi-Pasila) puisto-, katu- ja rautatiealueita sekä kaupunginosan rajaa.

- antaa vuorovaikutusraportin mukaiset vastineet esitettyihin mielipiteisiin.

#### Tiivistelmä

Tavoitteena on luoda Pasilaan uusi toiminnallisesti monipuolinen keskus, joka toimii myös kaupunkikuvallisena maamerkinä. Keskuksen muodostavat tornialue ja välittömästi kaava-alueen pohjoispuolelle suunnitteilla oleva keskustakortteli yhdessä Pasilan aseman ja -sillan kanssa. Keskustakorttelista on käynnissä suunnittelu- ja toteutuskilpailu, joka on tarkoitus ratkaista alkuvuonna 2013.

Tornialueen asemakaavaluonnoksessa on mahdollistettu kymmenen noin 20–40-kerroksisen tornitalon rakentaminen Pasilansillan eteläpuolelle. Tornitaloihin saa sijoittaa toimisto-, asuin- ja liiketiloja. Asuinkerrokset sijoittuvat viereisten Länsi- ja Itä-Pasilan toimistokortteleiden kattotason yläpuolelle. Sisäänkäyntikerroksien elävöittämiseksi on niihin määrätty rakennettavaksi myymälä-, kahvila tai muita asiakaspalvelutiloja. Korkeimman tornin (T5) huipulle tulee rakentaa yleisölle avoin kahvila/ravintola. Keskimmäiset kaksi tornia (T6 ja T7) saa rakentaa myös hotelleiksi. Pysäköinti on sijoitettu osin kannen alle omaan kortteliin, osin ympäristön pysäköintihalleihin. Alueen kokonaisrakennusoikeus on noin 182 000 k-m2.



Veturitie on käännetty Toralinnan pohjoispuolella kulkemaan tornialueen halki Pasilan aseman länsipuolitse kohti pohjoista. Teollisuuskatua jatketaan radan ali ja se liitetään kiertoliittymällä Veturitiehen.

## Esittelijä

Alueen sijainti

Alue sijaitsee Keski-Pasilassa Pasilansillan eteläpuolella Pasilankadun ja Ratapihantien välissä. Etelässä alue rajautuu veturitalleihin ja Toralintaan.

Lähtökohdat

### Kaavoitustilanne

#### Osayleiskaava

Keski-Pasilan osayleiskaavassa (saanut lainvoiman 2006) alue on varattu keskustatoimintojen alueeksi, jota kehitetään hallinnon, kaupan ja julkisten palvelujen, asumisen ja virkistyksen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön. Tornialueelle on merkitty ohjeellisesti rakennusoikeutta 100 000–130 000 k-m<sup>2</sup>. Osayleiskaavan oikeusvaikutteisuus ei kuitenkaan koske kerrosalamääritystä.

Päärata-alue on osayleiskaavassa varattu rautatieliikenteen alueeksi.

#### Asemakaavat

Pääosa suunnittelualueesta on asemakaavoittamatonta.

Kaava-alueen halki, aivan sen kaakkoiskulmassa kulkee kaupunginosan raja.

Alueen itälaidalla on voimassa asemakaava nro 8400 (vahvistettu 1982). Kaavan mukaan alueen koilliskulma on rautatiealuetta. Pasilan siltaa varten on varattu radan ylittävä alue. Suunnittelualueeseen rajautuvan Ratapihantien yli saa rakentaa kevyen liikenteen sillan Junailijanaukion kohdalle ja osittain kadun alle saa rakentaa maanalaisen väestönsuojan. Ratapihantiellä Teollisuuskadun päässä on voimassa asemakaava nro 11505 (saanut lainvoiman 2008). Kaavan mukaan Ratapihantien alle Teollisuuskadun jatkeeksi saa rakentaa kadun.

Kaava-alueen länsilaidalla on voimassa asemakaava nro 7850 (vahvistettu 1979). Kaavan mukaan alueen luoteiskulma on katu- ja puistoaluetta. Osittain puiston ja Pasilankadun alle saa rakentaa maanalaisen väestönsuojan.



## Muut suunnitelmat ja päätökset

Suomen valtion ja Helsingin kaupungin solmimassa aiesopimuksessa vuodelta 2002 on sovittu Keski-Pasilan maankäytön suunnitteluperiaatteiden ja yhteistyön lisäksi muun muassa alueelle tulevan uudis- ja lisärakennusoikeuden jakamisesta, alueluovutuksissa noudatettavista periaatteista ja kunnallistekniikan toteuttamis- ja kustannusvastuusta. Valtio omistaa sopimusalueesta noin 84 % ja kaupunki noin 16 %. Asemakaava-alueesta aiesopimukseen kuuluu vain länsiosa. Aluetta kehitetään kokonaisuutena omistusrajoista riippumatta.

Keski-Pasilan jatkosuunnitteluun on kaupunginvaltuusto hyväksynyt osayleiskaavan käsittelyn yhteydessä vuonna 2006 seuraavat toivomusponnet:

- osayleiskaavaa toteutettaessa selvitetään mahdollisuudet myös metron laajentamiseen Pasilasta Sörnäisiin ja Pasilasta lentokentälle
- jatkosuunnittelun ja toteuttamisen kuluessa ei tingitä korkeiden rakennusten ja koko alueen arkkitehtuurisesta tasosta, kuten esimerkiksi Vuosaaren asuintornin yhteydessä tapahtui.

Kaupunginhallitus on kehottanut vuonna 2007 huomioimaan jatkosuunnittelussa muun muassa seuraavaa:

- julkisen tilan kaupunkikuvallisen laatutason tulee olla korkea sekä pääväylillä että jalankulkuympäristössä
- tulee selvittää mahdollisuudet lisätä asuntojen määrää Keski-Pasilassa ja etsiä ennakkoluulottomasti uusia asumisen sekä toimisto- ja asuinkäytön yhteensovittamisen muotoja.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on kehottanut vuonna 2006, että jatkosuunnittelussa tutkitaan kaikki asumisen mahdollisuudet, jotta asukasmäärää voidaan lisätä alueella. Lisäksi on tutkittava yli 20-kerroksisten tornien rakentamisen mahdollisuudet.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on laatinut korkean rakentamisen raportin, jonka kaupunkisuunnittelulautakunta merkitsi tiedoksi 13.12.2011 ja hyväksyi eräitä korkeaa rakentamista koskevia suosituksia otettavaksi huomioon kaavoituksessa. Keski-Pasila on raportissa vyöhykkeellä B, jolla korkea, yli 16-kerroksinen rakentaminen on mahdollista keskeisillä paikoilla, mikäli

- rakentaminen edistää kaupunkirakenteen hahmotettavuutta ja alueen positiivista imagoa



- rakentaminen ei vaikuta kielteisesti Helsingin merellisen kansallismaiseman muodostamaan näkymään
- rakentaminen hahmottuu luontevaksi osaksi kaupungin uutta korkean rakentamisen kokonaisuutta
- tapauskohtainen edellytysten ja vaikutusten arviointi sekä vaihtoehtotarkastelu osoittavat rakentamisen olevan toteuttamiskelpoista ja täyttävän edellä mainitut kriteerit.

Veturitiestä ja Pasilansillasta on tehty liikennesuunnitelmat (kaupunkisuunnittelulautakunta 26.8.2010). Näitä on tarkoitus tarkistaa syksyn 2012 ja kevään 2013 aikana. Yleiskaava 2002:n mukaisessa pääkatuverkossa Veturitie on Keski-Pasilan pääkatu, joka yhdistää Hakamäentien ja Tuusulanväylän jatkeen etelään Nordenskiöldinkadulle ja Teollisuuskadun jatkeen kautta itään. Samalla Veturitie toimii koko Pasilan liikenteen yhteytenä ympäröivään katuverkkoon.

#### Maanomistus

Kaava-alue on pääosin valtion omistuksessa. Kaupunki omistaa alueen länsireunalla katu- ja puistoalueita.

#### Alueen yleiskuvaus

Kaava-alue sijaitsee Keski-Pasilassa Pasilansillan eteläpuolella. Alueella on päärata, käytöstä poistunut ratapiha, Veturitie sekä kallioita.

#### Kaupunki- ja maisemakuva

Suunnittelualue sijaitsee avoimessa pohjois-eteläsuuntaisessa laaksopainanteessa kaupunkirakenteellisesti ja -kuvallisesti merkittävällä paikalla. Pitkänomaista maisematilaa rajaavat laaksoa reunustaville selänteille rakennetut Itä- ja Länsi-Pasilan toimistorakennukset, joiden julkisivut avautuvat muurimaisesti avoimeen tilaan ja muodostavat alueelle rakennetun reunan. Selänteet rajautuvat alavaan ratapiha-alueeseen jyrkkäreunaisina, länsipuolella luonnonmuodostumana ja itäpuolella kallioleikkauksena. Maisemakuvassa hallitsevina ovat liikennealueet, Pasilansilta ja laaja ratapihamiljö.

Alueen reunoilta sekä Pasilan sillalta avautuu pitkiä kaupunkinäkymiä yli rautatiealueen keskustan suuntaan kaupunginosasta toiseen. Pasilankatuun ja Pasilansillan rajautuu avokallio ja puuryhmiä. Se on osa laajempaa, lähes rakentamattomana säilynyttä nauhamaista pohjois-eteläsuuntaista reunavyöhykettä ratapihan ja Länsi-Pasilan välissä. Vihreä vyöhyke jatkuu alueen eteläosassa



suunnittelualueeseen rajautuvan Toralinnan pihapiirinä suurikokoisine lehmusriveineen.

#### Rakennettu ympäristö

Pasilansillan pohjoislaidalla sijaitsee Pasilan asema. Etelässä kaava-alue rajautuu rakennus- ja rautatiehistoriallisesti merkittäviin veturitalleihin ja Toralinnan asuinkerrostaloon. Alue sisältyy valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY 2009, Pasilan veturitallit). Lisäksi suunnittelualue rajautuu Itä- ja Länsi-Pasilan 1970- ja 1980-luvuilla rakennettuihin toimistotalokortteleihin, joiden takana on asuinkerrostalokortteleita.

Veturitallien itäpuolella on päärata. Pääradan varressa sen itäpuolella kulkee seudullinen kävely- ja pyöräilyraitti. Alue rajautuu idässä Ratapihantiehen, jolta on yhteys Vallilan suuntaan Teollisuuskadulle ja Aleksis Kiven kadulle. Radan alitse johtaa käytöstä poistunut satamarata ja ajoyhteys Savonkadulta Veturitalleille. Alueen länsilaidalla kulkee Pasilankatu ja alempana Veturitie, joka on Hakamäentieltä Nordenskiöldinkadulle johtava vilkasliikenteinen pääkatu.

#### Maaperä

Alueen maaperä on alueen itä- ja länsireunoilla kalliota ja kitkamaa-alueita. Alueen keskiosassa vanhan ratapihan alueella maaperän ylin kerros on 2–6 metriä paksu ratarakenne- ja täyttökerros, jonka alapuolella on 8–13 metriä paksu savikerros, jonka pintakerroksessa on turvetta. Savikerroksen alapuolella on löyhästä keskitiiviiseen vaihteleva kiviä sisältävä kerros silttiä, hiekkaa ja moreenia. Tämän kerroksen alapuolella on kallion päällä tiivis moreenikerros. Kallion pinta on syvimmillään tasolla n. -12,5.

Pohjaveden pinta kaava-alueella on lähellä nykyistä alaratapihan tasoa välillä n. +13,1...+14,6 ja pohjaveden virtaussuunta on pohjoisesta etelään. Orsiveden pinta on tasolla +13,0...+14,5. Keski-Pasilan rakentamishojjeiden mukaan rakentaminen ei saa muuttaa olemassa olevia pohjavesisuhteita työnaikaisesti eikä pysyvästi. Veturitallien perustuksissa on käytetty puupaaluja.

#### Ympäristöhäiriöt

Alueen merkittävimmät melulähteet ovat läheisten katujen ajoneuvoliikenne. Lisäksi pääradan junaliikenne aiheuttaa melua. Alueen liikennemelua on tarkasteltu Keski-Pasilan osayleiskaavan yhteydessä (Keski- ja Pohjois-Pasilan meluselvitys, Akukon Oy, 2004).



Pääradan junaliikenne aiheuttaa runkomelua ja tärinää. Ilman laatuun vaikuttaa eniten läheisten katujen ajoneuvoliikenteen päästöt.

Alueella on todettu maaperän pilaantuneisuutta.

#### Asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen sisältö

Asemakaavalla luodaan edellytykset kymmenen tornitalon rakentamiselle. Veturitie on linjattu tornialueen halki ja siltä on osoitettu yhteys pääradan alittavalle Teollisuuskadun jatkeelle.

Asemakaavaluonnoksen pohjana on milanolaisen Cino Zucchi Architeti -toimiston vuonna 2009 laatima tornialueen viitesuunnitelma. Pihakansi- ja katu ympäristöä on kehitetty edelleen Loci Maisema-arkkitehdit ja Masu Planning -toimistojen vuonna 2011 laatimien ympäristösuunnitelmien pohjalta. Pysäköinti- ja huoltoratkaisuja on kehitetty Vahanen-yhtiöiden keväällä 2012 laatimien alustavien suunnitelmien mukaan.

Kaupunginosan raja on linjattu alueen kaakkoiskulmassa uuden korttelin rajan mukaisesti.

#### Mitoitus

Keski-Pasilan tornialueen kaava-alueen pinta-ala on 7,1 ha. Korttelialueiden pinta-ala on yhteensä 2,56 ha. Alueelle osoitettu rakennusoikeus on 181 930 k-m<sup>2</sup>. Alueen keskimääräinen korttelitehokkuus ek = 7,1.

#### Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue (AL)

Asemakaavassa on mahdollistettu kymmenen noin 20–40-kerroksisen tornitalon rakentaminen. Rakennusten korkeus on määritelty kerroslukujen sijaan vesikattojen korkeusasemana. Tornitaloihin saa sijoittaa toimisto-, asuin- ja liiketiloja. Asuinkerrokset on määrätty sijoitettavaksi viereisten Länsi- ja Itä-Pasilan toimistokortteleiden kattotason yläpuolelle. Jotta tornialueesta muodostuisi osayleiskaavan tavoitteiden mukainen merkittävä työpaikka-alue, on asuinkerrosalan osuus rajoitettu enintään puoleen kokonaiskerrosalasta. Tornitalojen ylimpiin kerroksiin tulee rakentaa kattoterasseja ja alimpiin kerroksiin tulee sijoittaa liike- tai muita yleisölle avoimia, jalankulku ympäristöä elävöittäviä tiloja. Oleskelu- ja sisäänkäyntialueiden tuuliolosuhteiden parantamiseksi ja viihtyisyyden lisäämiseksi on myös määrätty rakennettavaksi matalia rakennusten osia ja niiden katot toteutettavaksi terasseina ja/tai viherkattoina.

Rakennusten sijainnit, muodot ja korkeudet on määritelty noudattamaan Cino Zucchi Architeti -toimiston laatimia viitesuunnitelmia. Rakentamisen tulee olla arkkitehtonisesti ja



kaupunkikuvallisesti sekä materiaaleiltaan keskustarakentamisen laatutason mukaista. Tornitaloista avautuu hienoja näkymiä joka suuntaan ja tornit näkyvät laajalle alueelle, joten rakennusten julkisivumateriaalina on määrätty käytettäväksi pääosin lasia.

Korttelien kansialueet on pääosin varattu yleiselle jalankululle ja oleskelulle ja ne on rakennettava korkeatasoisin materiaalein ja järjestettävä viihtyisäksi istutuksin. Ympäristön laadun vaatimukset on otettava huomioon kansirakenteiden suunnittelussa. Alueet, joille istutetaan puita, on suunniteltava siten, että puiden vaatimat massat otetaan huomioon kerrospaksuuksissa ja lujuuslaskelmissa rakenteita suunniteltaessa.

Koska asukkaille varatut piha-alueet ovat kooltaan rajalliset, tornitaloihin on määrätty rakennettavaksi asukkaiden yhteiskäyttöön viherhuoneita. Asunnoista vähintään 30 % tulee olla perheasunnon kokoisia.

#### Rautatiealue (LR)

Päärataa varten on varattu rautatiealue, jonka rajauksessa on otettu huomioon Pisara-radon ja lentoasemalle suoraan johtavan radan vaatima tila. Rautatiealueen alapuolelle saa sijoittaa Teollisuuskadun jatkeen, kevyen liikenteen raitin ja rakennukseen T6 liittyviä tiloja. Rata-alueen yläpuolelle saa rakentaa Pasilansillan levennyksen, joka edesauttaisi itäisten tornikortteleiden parempaa liittymistä osaksi Keski-Pasilaa.

#### Liikenne

Veturitiestä tulee alueen pääkatu ja se on käännetty Toralinnan pohjoispuolella kulkemaan tornialueen halki Pasilan aseman länsipuolitse kohti pohjoista. Pasilan sillan eteläpuolella Veturitie on rakennettava kahteen tasoon siten, että suoraan jatkuvat läpimenokaistat sijaitsevat kiertoliittymän alittavassa tunnelissa. Maanpäällisestä kiertoliittymästä on osoitettu yhteys pääradan alittavalle Teollisuuskadun jatkeelle sekä Torniaukion ja sillan pohjoispuolelle rakennettavan keskustakorttelin alaisiin pysäköinti- ja huoltotiloihin. Tornien tarvitsema pysäköinti on sijoitettu osin kannen alle omiin kortteleihin, osin viereisen keskustakorttelin pysäköintihalliin sekä muihin mahdollisiin ympäristön pysäköintitiloihin.

Pasilansillan leveys on tarkoitus kaksinkertaistaa ja sijoittaa sillan keskelle joukkoliikennekaistat, niiden ulkopuolelle muu ajoneuvoliikenne ja kevyt liikenne molemmin puolin siltaa. Veturitien ja Teollisuuskadun kiertoliittymän yläpuolelle saa rakentaa Pasilansillan levennyksen, joka edesauttaisi tornikortteleiden parempaa liittymistä toisiinsa. Teollisuuskadun pään yläpuolelle on varattu alue korttelit



17045 ja 17046 yhdistävälle pihakannelle sekä kannella olevalle yleiselle jalankulkureitille.

Kaavaluonnoksen havainnekuvassa on esitetty Veturitien pitkä tunnelivaihtoehto, joka ulottuisi Toralinnan pohjoispäästä Teollisuuskadun kiertoliittymän ali. Tunneli mahdollistaa veturitallien ja Torniaukion välisen suoran jalankulkuyhteyden järjestämisen sekä ajoneuvoliittymien rakentamisen Veturitieltä kaava-alueen eteläpuoliselle alaratapihalle, jonka tulevaa käyttöä on tarkoitus suunnitella myöhemmässä vaiheessa. Pitkä tunnelivaihtoehto on esitetty ohjeellisin merkinnöin.

Pohjois-eteläsuuntainen kevyen liikenteen pitkänmatkan pääreitti (Pohjoisbaana) kulkee edelleen radan itäreunalla. Radan ali on osoitettu kevyen liikenteen reitti nykyisen veturitalleille johtavan kadun kohdalle. Tältä Veturitallinkujalta on yhteys Veturitien molemmin puolin kulkeville kevyen liikenteen reiteille. Korttelialueille on myös osoitettu aluevarauksia tarpeellisia yleisiä jalankulkuyhteyksiä varten. Julkisen tilan käsittely tehdään siten, että tornialue on luonteva osa olevaa jalankulku- ja pyöräilyverkostoa ja johdattaa osaltaan kulkua Keskuspuiston ja muiden ympäristöviheralueiden välillä.

Autopaikkojen vähimmäismäärät: 1 ap/145 k-m<sup>2</sup>, kuitenkin vähintään 0,4 ap/asunto on asuintonttien autopaikkamäärien laskentaohjeen mukainen (kaupunkisuunnittelulautakunta 7.2.2012).

#### Palvelut

Tornien eri tasoilla oleviin sisäänkäyntikerroksiin on määrätty rakennettavaksi myymälä-, kahvila tai muita asiakaspalvelutiloja. Korkeimman tornin (T5) huipulle tulee rakentaa yleisölle avoin kahvila/ravintola. Keskimmäiset kaksi tornia (T6 ja T7) saa rakentaa myös hotelleiksi.

#### Yhdyskuntatekninen huolto

Asemakaavan toteuttaminen edellyttää mittavaa teknisen huollon verkoston rakentamista huomioiden samalla koko Keski-Pasilan rakentaminen.

#### Vesihuolto

Alue kuuluu Ilmalan painepiiriin ja painetaso on 62 mvp. Vesijohtoverkosto rakennetaan uuden Veturitien ja Teollisuuskadun linjauksien mukaan ja liitetään Ratapihantiellä ja Pasilankadulla runkojohtoihin sekä pohjoisessa Pasilankadun ja Veturitien risteysalueen kohdalla vesijohtotunneliin, jolloin muodostuu myös





käyttö- ja sammutusveden saannin turvaava rengasyhteys. Tornitalot tulee varustaa kiinteistökohtaisella paineenkorotuksella.

#### Jätevesi

Jätevesien johtamiseksi Viikin jätevesipuhdistamolle alueelle rakennetaan jätevesitunnelin haaratunneli välille Pasila–Vallilla. Haaratunneli rakennetaan radan ali ja sen pystykuilu sijoittuu kalloresurssista johtuen korttelin 17045 kohdalle. Pystykuilusta pihakannelle johdettavat putket on tarkoitus linjata rakennettavan pysäköintihallin lattian alapuolella lähelle korttelin eteläreunaa. Alueelle rakennetaan myös jätevesiviemäriverkosto uudelle Veturitielle ja Teollisuuskadulle. Kiinteistöviraston geotekninen osasto on laatinut esisuunnitelman jätevesitunnelin rakentamisesta.

#### Hulevesi

Alueen hulevesien johtamiseksi tulee Keski-Pasilasta rakentaa uusi hulevesiviemäri Töölönlahteen.

#### Kaukolämpö

Kaukolämpöverkosto rakennetaan Pasilankadulla ja Ratapihantiellä olemassa olevasta verkostosta.

#### Kaukojäähdytys

Veturitielle ja Radiokadulle rakennetaan kaukojäähdytysverkosto Pasilankadulla ja Ratapihantiellä olemassa olevasta verkostosta.

#### Sähkö

Alueen sähkönsyöttö tapahtuu Pasilan sähköasemalta, sähkönjakelua varten alueelle asennetaan uusia keskijännitekaapeleita.

#### Jätehuolto

Alueen rakennusten jätehuolto toteutetaan pääkaupunkiseudun yleisten jätehuoltomääräysten mukaisesti.

#### Maaperän rakennettavuus ja puhtaus

Rakennukset perustetaan kallio ja kitkamaa-alueella anturoilla kallion tai maan varaan, muualla tukipaaluin kantavan kerroksen varaan. Maanalaiset tilat tulee rakentaa vesitiiviinä rakenteina.

Keski-Pasilan rakentamishojjeiden mukaan rakentaminen ei saa muuttaa olemassa olevia pohjavesisuhteita työnaikaisesti eikä pysyvästi.



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

#### Ympäristöhäiriöt

Keski-Pasilan tuulisuuskartoituksen tulosten mukaan tornit lisäävät paikallista tuulisuutta. Tarkastelut ennakoivat, että tuulisuus vaikuttaa ainoastaan viihtyvyystekijään. Tuulisuus ei ole niin suurta, että se voisi vaikuttaa esim. alueella liikkumisen ja oleskelun turvallisuuskysymyksiin. Tuulisuus ja rakennusten aiheuttama tuulen kanavointivaikutus tulee ottaa huomioon oleskelualueiden ja rakennusten sisäänkäyntialueiden jatkosuunnittelussa. Pasilansillan etelälaitaan tulee rakentaa tuulikaide.

Rakennukset tulee suunnitella siten, ettei raideliikenteen aiheuttama runkoäänen tavoitetaso ylity.

Alueelle rakennettavien kansirakenteiden ja muiden meluntorjunnan kannalta keskeisten rakenteiden suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota riittävän meluntorjunnan aikaansaamiseksi erityisesti alueelle suunniteltujen asuinrakennusten ja piha-alueiden osalta. Meluntorjunnasta ja ilman epäpuhtauksien huomioon ottamisesta tulee tehdä suunnitelma.

Meluselvitys, runkomelu- ja värinäselvitys sekä ilmanlaatuselvitys tehdään asemakaavan jatkovalmistelun yhteydessä.

#### Nimistö

Nimistötoimikunta on käsitellyt kaava-alueen nimistöä ja käsittely on kesken. Nimistönä kaavaluonnoksessa on käytetty katujen, siltojen ja aukoiden suunnitteluvaiheen työnimiä: Veturitie, Teollisuuskatu, Veturitallinkuja, Pohjoisbaana, Tornikuja ja Torniaukio. Nimistötoimikunta päättää asemakaavan ehdotusvaiheeseen mennessä mahdollisista uusista nimistä.

#### Asemakaavamuutoksen vaikutukset

##### Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Kaavan toteuttaminen eheyttää merkittävästi yhdyskuntarakennetta ja tuo toimistotilojen osuudesta riippuen noin 1 500 asukasta elävöittämään Keski-Pasilaa. Tornialue muuttuu asumisen, työnteon ja palvelut yhdistäväksi keskustamaiseksi alueeksi. Tornitalot muodostavat kauas näkyvän maamerkin ja palvelutarjonta lisääntyy ja monipuolistuu Keski-Pasilan rakentumisen myötä.

##### Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen



Valtaosa alueen pohjois-etelä- ja pohjois-itäsuuntaisesta läpiajoliikenteestä siirtyy Veturitielle ja Teollisuuskadulle, mikä vähentää Pasilankadun, Pasilansillan, Ratapihantien ja Savonkadun sekä Mäkelänkadun liikennemääriä.

Sekä ajoneuvo- että kevyen liikenteen yhteydet veturitalleille paranevat, mikäli Veturitie tunneloidaan pitkän vaihtoehdon mukaisesti. Jalankulkuyhteydet Pasilan sillan ja veturitallien tason välillä paranevat.

Veturitien ja Pasilankadun rakentaminen aiheuttaa joukkoliikenteelle sekä pyöräily- ja kävelyreitteihin työnaikaisia muutoksia.

Alueen teknisen huollon verkoston toteuttaminen palvelee tulevaisuudessa myös kaava-alueen pohjoispuolelle tulevaa maankäyttöä.

#### Vaikutukset luontoon ja maisemaan

Tornialue on suunniteltu veistosmaisiksi rakennusryhmäksi, joka muodostaa kauas näkyvän maamerkin. Torniryhmän näkyvyys kaupungin silhuetissa eri puolilta on huomattava, se jää kuitenkin Helsingin kantakaupungin taustalle. Asiaa on tutkittu selvityksessä Korkea rakentaminen Helsingissä, Ksv 2011.

Avoin laaksomainen maisematila muuttuu rakennetuksi. Näkymät Pasilan sillalta etelään muuttuvat suljetummiksi. Joitakin näköalakohtia säilytetään.

Alueen luonnonympäristöä ei rakentamisen myötä juurikaan säily, siten luonnon monimuotoisuus alueella heikkenee. Pasilankadun varren kallio- ja puustovyöhyke poistuu Pasilansillan ja Toralinnan väliseltä osuudelta ja siten pohjois-eteläsuuntainen ekologinen käytävä heikkenee.

Rakentaminen muuttaa alueen vesitasapainoa, koska kaavanmukaisessa tilanteessa vettä läpäisevät pinnat rakennetaan vettä läpäisemättömiksi. Hulevesien käsittelyyn ja pohjaveden pinnan ja virtauksien säilymiseen kiinnitetään rakennettaessa erityistä huomiota ja ne suunnitellaan siten, että ympäröiville alueille ei koidu haittaa.

Rautatieläisten asuinkasarmina toiminut ns. Toralinna rajautuu asemakaava-alueeseen. Toralinnan pihatasoa korkeammalle sijoittuvan Veturitien liikenneratkaistu vaikuttaa rakennuksen näkyvyyteen ja sen lähiympäristöön. Veturitien levennyksen ja sen reunaan tarvittavan tukimuurin myötä Toralinnan kohdalla kahdessa rivissä kasvavista puuriveistä kadunpuoleinen poistuu.



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

Lisääntyvän liikenteen ilmanlaatu- ja meluhaittojen vaikutukset kohdistuvat mm. asuinkäytössä olevaan Toralintaan.

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

Keski-Pasilan tuulisuuskartoituksen tulosten mukaan tornit lisäävät paikallista tuulisuutta. Tuulisimmat kohdat ovat Pasilansillalla tornin T5 koilliskulmassa ja aseman kohdalla sillan etelälaidassa.

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 asuinkortteleihin asti. Iltaisin tornien varjoja lankeaa osittain myös Sähköttäjänpuistoon. Varjostusvaikutuksen paikallista kestoa vähentää tornien kapearunkoisuus ja sijoittelu muutaman kymmenen metrin etäisyyksille toisistaan. Aurinkoiset / varjoiset paikat vaihtuvat nopeasti.

Alueen maaperä kunnostetaan rakentamisen yhteydessä, joten pilaantuneisuudesta ei aiheudu haitallisia vaikutuksia ihmisten terveydelle.

#### Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Asemakaavan toteuttaminen edellyttää mittavia investointeja teknisen huollon verkoston ja liikennealueiden toteuttamiseen. Tässä esitetty kustannusarvio sisältää myös kaava-alueen ulkopuolisten tulevien alueiden maankäytön toteuttamista palvelevien runkoverkostojen ja katurakentamisen kustannuksia. Katualueiden kustannusarvio perustuu Veturitien toteuttamiseen välillä Nordenskiöldinkatu- Maistraatinportti pitkänä tunnelivaihtoehtona. Asemakaavan toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia ilman arvonlisäveroa yhteensä 81 miljoonaa euroa. Kustannukset jakaantuvat seuraavasti:

Kadut ja yleiset alueet	70,0 Me
Vesihuolto	3,0 Me
Jätevesitunneli	2,0 Me
Sähkö	2,0 Me
Kaukolämpö	1,0 Me
Kaukojäähdytys	1,0 Me



---

Johtosiirrot	1,0 Me
Työnaikaiset liikennejärjestelyt	1,0 Me
Yhteensä	81,0 Me

Kustannusarvio ei sisällä maaperän kunnostamisesta ja esirakentamisesta aiheutuvia kustannuksia eikä joukkoliikenteelle mahdollisesti aiheutuvia työnaikaisia kustannuksia.

#### Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on käynnistetty kaupungin ja valtion aloitteesta.

Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston kirjeellä, jonka mukana lähetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma (päiväty 17.9.2010). Vireilletulosta ilmoitettiin myös vuoden 2010 kaavoituskatsauksessa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Sitä sekä kaavan lähtökohtia ja tavoitteita esiteltiin yleisötilaisuudessa 29.9.2010.

Osallisille lähetettiin asemakaavaluonnoksen havainnekuva (kirje päiväty 15.3.2012). Asemakaavaluonnos ja havainnekuva ovat olleet nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa, kaupungintalolla ja Pasilan kirjastossa 2.4.–23.4.2012. Luonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 16.4.2012.

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.

#### Viranomaisyhteistyö

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

Kaavan valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta Helsingin poliisilaitokselta, kaupunginmuseolta, terveystieteiden keskukselta,



Museovirastolta, HKL-liikelaitokselta ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä.

Kaavan valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse kannanotot asemakaavaluonnoksesta Helsingin kaupungin asuntotuotantotoimistolta, hallintokeskukselta, kulttuurikeskukselta, kaupunginkirjastolta, rakennusvirastolta, terveyskeskukselta, ympäristökeskukselta Helsingin poliisilaitokselta, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymältä, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä, Liikennevirastolta ja Museovirastolta.

Viranomaisten kannanotot kohdistuivat mm. Veturitien ympäristövaikutuksiin (melu ja ilmanlaatu varsinkin Toralinnan kohdalla), kaava-alueen rajaukseen ja alueen yhtenäisyyteen, Toralinnan ja veturitallien alueiden huomioimiseen, kaupunkikuvaan ja Helsingin silhuettiin, huoltoon, liikkumisreittien turvallisuuteen ja esteettömyyteen, katualueiden rajauksiin, hulevesien hallintaan, vinojen kattopintojen lumi- ja jääongelmiin, asemalaiturien mahdolliseen kattamistarpeeseen sekä kaavamääräysten riittävään joustoon. Veturitien pisintä tunnelivaihtoehtoa pidettiin yleisesti kevyen liikenteen ja ympäristön kannalta parhaana vaihtoehtona.

#### Esitetyt mielipiteet

Kaavan valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse 27 mielipidettä, joista 16 koski osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja 11 asemakaavaluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuuksissa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet kohdistuivat mm. Veturitien suuriin liikennemääriin ja väylämäisyyteen, veturitallien saavutettavuuteen, ympäristön viihtyisyyteen, arkkitehtuurin kovuuteen, Toralinnan ja veturitallien alueiden huomioon ottamiseen, Länsi- ja Itä-Pasilan tornialueeseen yhdistämisen tarpeeseen sekä tornialueen eri osien yhdistämiseen. Veturitietä esitettiin katettavaksi.

Kaavaluonnoksesta saadut mielipiteet kohdistuivat edellisten lisäksi mm. tornien varjoihin, ylimitoitettuihin autopaikkamääriin, puistojen puutumiseen ja olemassa oleviin kallioresursseihin. Myös kannen tai kevyen liikenteen sillan rakentamista rata-alueen yli ja rakennusten korottamista muutamilla kerroksilla toivottiin; korkeimman tulisi olla pohjoismaiden korkein. Toisaalta esitettiin myös alueen itäosan tornien madaltamista varjostuksen vähentämiseksi. Esitettiin myös tornikohtaisen rakennusalan kasvattamista ja aukoiden suurentamista, mutta myös pienentämistä.

Mielipiteet on kaavoitustyössä otettu huomioon siten, että kaavaluonnokseen on lisätty määräys: rakennuksen T9 kohdalla tulee



suunnittelussa ja rakentamisessa ottaa huomioon varattu kallioresurssi. Luonnokseen on myös merkitty maanalainen jätevesitunneli. Pasilansillalle varattua aluetta on myös laajennettu rautatiealueen yläpuolella. Kaavaluonnoksessa on mahdollistettu Veturitien osittainen tunnelointi. Hulevesisuunnitelma on määrätty tehtäväksi.

Liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa esitetään tiivistelmät mielipiteestä (27 kpl) ja viranomaiskannanotoista (18 kpl) sekä niiden vastineet laajemmin.

Kannanotot ja mielipidekirjeet ovat liitteinä.

## Tilastotiedot

### Asemakaavaluonnos

Käyttötarkoitus	Pinta-ala m <sup>2</sup>	Kerrosala k-m <sup>2</sup>
Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue (AL)	25 551	181 930
Rautatiealue (LR)	9 779	
Kadut	35 219	
<b>Yhteensä</b>	<b>70 549</b>	<b>181 930</b>

## Esittelijä

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

## Lisätiedot

Ville Purma, arkkitehti, puhelin: 310 37261  
ville.purma(a)hel.fi  
Anu Lamminpää, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37258  
anu.lamminpaa(a)hel.fi  
Timo Lepistö, projektipäällikkö, puhelin: 310 37232  
timo.lepisto(a)hel.fi  
Peik Salonen, insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37248  
peik.salonen(a)hel.fi  
Harri Verkamo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37127  
harri.verkamo(a)hel.fi

## Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Keski-Pasilan tornialueen asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen kartta, päivätty 5.6.2012
- 3 Keski-Pasilan tornialueen asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen selostus, päivätty 5.6.2012
- 4 Havainnekuva 5.6.2012



5.6.2012

Akp/1

- 
- |   |   |
|---|---|
| 5 | Vuorovaikutusraportti 5.6.2012 sekä keskustelutilaisuuksien 29.9.2010 ja 16.4.2012 muistiot |
| 6 | Mielipidekirjeiden lähettäjät -luettelo   |
| 7 | Viranomaisten kannanotot  |
| 8 | Mielipidekirjeet  |

## Otteet

### Ote

Ne mielipiteensä esittäneet,  
jotka ovat ilmoittaneet  
osoitteensa

### Otteen liitteet

Esitysteksti  
Muutoksenhakukielto, valmistelu  
Liite 5