



HELSINGIN YLEISKAAVA

Esikaupunkien asemanseutujen kehittämisen edellytykset



Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:3

HELSINGIN YLEISKAAVA

Esikaupunkien asemanseutujen kehittämisen edellytykset

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2013

Teksti: Salla Ahokas

Graafinen suunnittelu: Tsto

Taitto: Salla Ahokas

Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 021/2013

Sisältö

s. 5-6.....	Johdanto
s. 7 -11.....	1. Asemanseudut asuinympäristöinä
s. 12 - 15.....	2. Asemanseudut palveluympäristöinä
s. 16 - 17.....	3. Asemanseudut yritys ympäristöinä
s. 18 - 27.....	4. Liikennehankkeiden vaikuttavuus nykyisiin asemaseutuihin
s. 28 - 29	5. Ympäristön laadun merkitys
s. 30 - 64	6. Asemakohtaiset tarkastelut
s. 65.....	7. Johtopäätökset ja jatkoselvitystarpeet
s. 67.....	Lähdeluettelo

1. Johdanto

Asemanseutujen rooli Helsingin verkostokaupungissa

Asemanseudut ovat historiallisesti tärkeitä päivittäisiä kulkureittejä, kohtaamispaikkoja ja palvelukeskittymiä. Suurin osa esikaupunkialueilla asuvista työssäkäyvistä ja opiskelevista asukkaista käyttävät asemanympäristöä päivittäin. Verrattaessa useisiin muihin Euroopan kaupunkeihin, (esim. Kööpenhamina, Tukholma, Lontoo), asemanseudut ovat Helsingissä väljästi rakennettuja, eikä niiden välittömässä läheisyydessä ole palveluja. Kohtuullisen suurtenkin asuin- ja työpaikka-alueidenkin asemat ovat useimmiten vain katettuja seisakkeita, joista laskeudutaan pimeisiin alikulkutunneleihin ja jatketaan matkaa läpi pysäköintialueiden sen sijaan, että ne toimisivat keskeisinä noodeina, jotka olisivat alueensa keulakuvia ja vireitä palvelukeskittymiä.

Asemanseutujen kehittämiseen on viime aikoina kiinnitetty paljon huomiota. Radanvarsien tiivistäminen ja poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen on tavoiteltava, johon verkostokaupungin idea nojautuu. Väestönkasvua ohjataan ensisijaisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien läheisyyteen. Uudenmaan maakuntakaava määrittelee kasvun suunnaksi pääradan ja rakenteilla olevan Kehäradan asemanseudut sekä itään ja länteen laajentuvan metroverkon kasvuvyöhykkeen. Kilpailukykyä vahvistavia kaavan asiakokonaisuuksia ovat myös poikittaisten ja säteittäisten liikenneyhteyksien vahvistaminen. Myös trendiä, jossa kaupan keskittymät sijoitetaan yhdyskuntarakenteen reunoille, pyritään rajoittamaan ja ohjamaan kaupallisia toimintoja osaksi keskustatoiminnoille osoitettuja paikkoja ja kaupan kokoa pyritään ohjaamaan ympäristöönsä sopivaksi. Helsingin maankäytön - ja asumisen ohjelmassa arjen sujuvuus sekä palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuus nostetaan verkostokaupungin tärkeiksi ominaisuuksiksi. Palveluverkon pysyvyys ja joustavuus ovat asioita, joita voidaan tukea kohdennetulla ja riittävällä täydennysrakentamisella.

Aluekeskusten kytkeminen toisiinsa raideyhteyksin on tärkeä osa seudun arjen sujuvuutta, joka avaa mahdollisuuksia esikaupunkivyöhykkeen tiivistämiselle ja sen houkuttelevuudelle asumisen ja työpaikkojen sijoittumisen kannalta. Joukkoliikenteen rinnalla on tärkeää muistaa myös sujuvan ja turvallisen jalankulku- ja pyöräilyverkon kehittäminen. Asemanseudut ovat keskeisiä, erilaisten kulkuvälineiden vaihtopisteitä ja niiden tulee vastata näihin tarpeisiin. Pyörille tulee osoittaa turvallisia säilytyspaikkoja, jalankulkijoiden ympäristön tulee olla esteetön ja vaihdon kulkuvälineestä toiseen tulee olla mahdollisimman helppoa.

Palveluiden menestymisen kannalta on tärkeää kiinnittää huomiota niiden sijaintiin suhteessa asemaan ja ihmisvirtoihin. Lyhyet kävelyetäisyydet, hyvä orientaatio ja kulku asemalaitureilta toimivaan palvelukeskittymään, jonka varrella ihmiset voivat hoitaa monia asioita saman reitin varrella, ovat ratkaisevia asioita palvelujen kannattavuuden osalta. Myös ympäristön viihtyisyys ja turvallisuus ovat tärkeitä. Siisti, helposti luettava ja toiminnallinen ympäristö nostaa myös turvallisuuden tunnetta ja tukee ympäristön käytettävyyttä.

Asemanseutujen tulevaisuutta on pohdittu monessa eri selvityksessä. Helsingin maankäytön kehityskuvassa 2040 on pohdittu joukkoliikenteen ja matkakäyttäjien sujuvuuden merkitystä ihmisten arjessa sekä työ-, opiskelu- tai asuinpaikan vaivattoman saavutettavuuden merkitystä asuinpaikan valinnan määrittäjänä. Esikaupunkien renessanssi- töissä asemanseudut nousevat esiin keskeisenä teemana.

Poikittaisliikenteen leikkauskohtien maankäyttöä on tutkittu mm. Jokerinvarsien sekä Kehäradan maankäytön selvityksissä. Kaupunkisuunnitteluvirasto teetti vuonna 2011 selvityksen yritystoiminnan edellytysten parantamisesta Helsingin esikaupunkialueiden asemanseuduilla (ELPE-selvitys). Työn tavoitteena oli selvittää yritysten sijoittumismahdollisuudet ja toimitilarajonnan lisäämisen edellytykset Helsingin esikaupunkialueilla. Lähtökohdiana selvitykselle oli HLJ 2011 mukaiset raideliikenneverkon kehittämistavoitteet sekä tilastollista tietoa asemanseutujen väestöstä, matkustajamääristä sekä liike - ja toimistotilojen käyttöasteista ja vuokrista. Selvityksessä asemanseudut ovat rajattu 600m säteellä raideliikenteen asemasta, mutta myös asemanseudun sijaintia osana esikaupunkialuetta tai laajempaa kokonaisuutta on pohdittu.

Tämän raportin tarkoituksena on koota yhteen jo selvitettyä tietoa toimivaksi tietopakettiksi, joka tarjoaa selkeän katsauksen Helsingin esikaupunkialueen rautatieasemien ja niiden lähiympäristön tämänhetkiseen tilaan ja tulevaisuuden kehittämismahdollisuuksiin. Selvityksessä on keskitytty Helsingin esikaupunkialueen rautatieasemiin. Helsingin päärautatieasema, Pasila, Ilmala ja metroverkoston asemat ovat jätetty tarkastelun ulkopuolelle. Pääradan varteen on kaavoitettu viime vuosikymmeninä vain vähän, kun taas 1970 ja 1980 - luvuilla kaavoituksen painopiste sijoittui radan varteen. Suurin osa jo tehdyistä selvityksistä on tarkastellut asemanseutuja 600 m säteellä, joka on mekaaninen määritelmä tilastollista tarkastelua varten. Alue, joka todellisuudessa voidaan määritellä kuuluvaksi asemanseutuun voi olla laajempi tai suppeampi, riippuen asemanseudun luonteesta. Raportissa on katsottu jokaista esikaupunkien rautatieasemaa sen omista lähtökohdista ja tuotu esiin nykypäivän näkökulmasta sen haasteet ja kehittämismahdollisuudet. On syytä muistaa, että jokaisella asemalla on oma historiansa, kuten myös eri radoilla.



Helsingin esikaupunkialueiden rautatieasemat

1. Asemanseudut asuinympäristöinä

Useimmilla Helsingin lähijuna-asemilla on 600 metrin säteellä 5000 - 6500 asukasta. Jotkut asemanseudut profiloituvat lähes pelkästään asumiseen, toisilla taas toiminnallisuus on monipuolisempaa. Salmikivi (2011) on tutkiessaan asemanseutujen sosioekonomista erilaistumista luokitellut asemia niiden toiminnallisuuden perusteella kuuteen eri luokkaan.

Asemanseutujen luokittelu toiminnallisuuden perusteella

LUOKKA	ASEMA
1. Kantakaupungin tiiviit asemanseudut	Rautatientori
2. Työpaikkapysäkit	Pasila, Valimo, Käpylä, Ilmala, Pitäjänmäki
3. Väljät seisakkeet	Oulunkylä, Huopalahti, Tapanila
4. Esikaupunkien aluekeskukset	Malmi
5. Kerrostalovaltaisten alueiden keskukset	Pukinmäki, Puistola
6. Asemat, joissa maankäyttö- ja raidesuunnittelu ovat toteutettu yhtäaikaan	Malminkartano, Kannelmäki, Pohjois-Haaga

Luokat 1 ja 2 ovat kaupunkirakenteeltaan tiiviitä asemanseutuja. Kantakaupungin- ja työpaikkapysäkkien varrelle on keskittynyt vahvasti suurin osa Helsingin työpaikoista. Työpaikkapysäkeillä asuntojen omistussosius on hieman keskimääräistä pienempi. Näille asemanseuduille sijoittuu eri vuosikymmeninä rakennettuja alueita, joista osa on hyvinkin kerrostalovaltaista ja osa linkittyy myös vanhempiin pientaloalueisiin. Toiminnallisesti työpaikkapysäkit ovat monipuolisia ja niiden varteen sijoittuu runsaasti toimitiloja ja pienteollisuutta, sekä usein myös julkisen sektorin palveluja ja asumista. Väljät seisakkeet ovat pientalovaltaisempia, lukuun ottamatta Huopalahtea. Näillä asemanseuduilla myös omistusasuntojen määrä on keskimääräistä korkeampi ja työpaikkoja on suhteellisen vähän. Toiminnallisesti ne ovat jokseenkin yksipuolisia. Malmilla, joka on tarkastelluista asemanseuduista ainoa luokan 4 asema, työpaikkojen osuus on suhteellisen suuri. Aluetehokkuuden perusteella tarkasteltuna se on myös tiiveimpiä asemanseutuja kantakaupungin ulkopuolella. Malmi on alueensa tärkeä keskus, josta löytyy monia erityispalveluja. Se toimii myös liityntäliikenteen keskuksena. Luokan 5 esikaupunkien keskukset ovat vuorostaan aluerakentamiskauden tuottamia kerrostalovaltaisia keskittyimiä, joissa asemanseutu muodostaa toisistaan erillisten asuinalueiden keskelle palvelukeskuksen, joka yleensä keskittyy ostoskeskuksen ympärille. Näillä asemanseuduilla kaupungin vuokra-asuntojen osuus on merkittävä ja myös muita vuokra-asuntoja on runsaasti.

Työpaikkoja on melko vähän. Viimeisenä luokkana on eritelty asemanseudut, joissa raideliikenne ja sitä ympäröivä yhdyskuntarakenne on suunniteltu käsi kädessä toiminnallisena kokonaisuutena. Näillä asemanseuduilla asuntokanta on kerrostalovaltaista ja pääosin rakennettu 1970-luvulta alkaen ja niille on keskittynyt paljon tuettua asumista. Toiminnallisuuden toteuttaminen on tavallaan onnistunut ja peruspalvelut löytyvät aseman läheisyydestä, mutta asemien ympäristöt ovat usein luonteeltaan levottomia, toimitiloja on jäänyt tyhjäksi ja julkinen ympäristö on kulunut.

1.1 Asemanseutujen kaavavaranto ja aluetehokkuus

Asuinkerrostaloteilla todellista kaavavarantoa ei juuri ole. Varantoluvut kuvaavat rakentamisprosessiin liittyvää aikaa ja kitkaa asemakaavan vahvistumisesta rakennuksen valmistumiseen. Vanhoilla pientaloteilla sen sijaan on jonkin verran todellistakin kaavavarantoa, myös asemanseuduilla. Toimitiloteilla on runsaasti kaavavarantoa. Valimon asemanseudun suuri kaavavaranto kuvaa vuosikymmeniä sitten vallinneita kaavoitusperiaatteita, jolloin suurelle toimijalle (Valio) osoitettiin hyvin suuri määrä rakennusoikeutta ja näin luotiin yrityksen toimintaedellytykset. Sallittu rakennusoikeus ei ole koskaan kuitenkaan toteutunut. Jokeri II - käytävän varrella raideliikenteen kanssa risteävistä asemanseuduista Oulunkylässä ja Pitäjänmäellä on eniten valjastamatonta täydennysrakentamispotentiaalia.

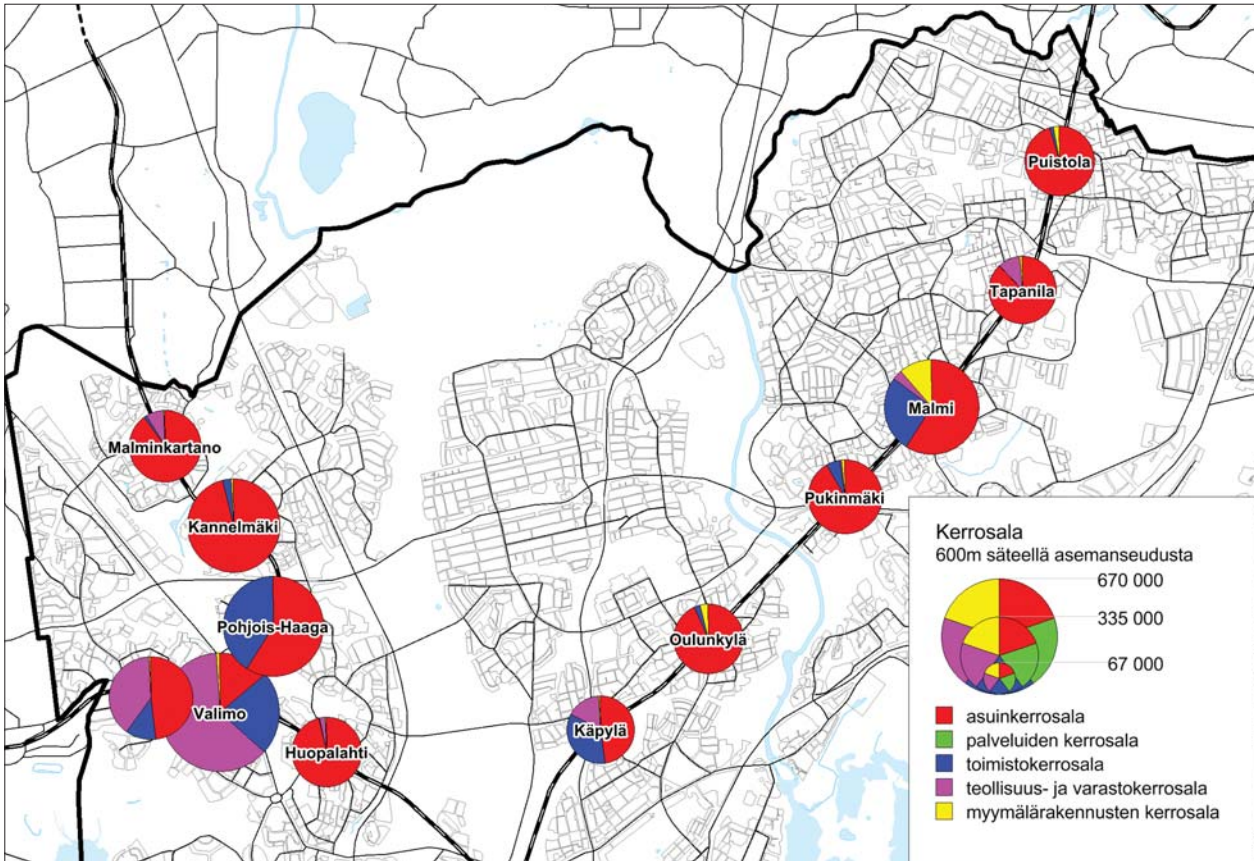
Raskaan raideliikenteen asemanseudut ovat kehittyneet aluetehokkuudeltaan väljemmin ja kaupunkirakenteen kehitys on ollut muutenkin väljempää kuin metron asemanseuduilla. Metron lähialueilla vuosina 1980- 2009 aluetehokkuus kasvoi n. 30% enemmän kuin Vantaankosken radalla (HSL, 2010: 59). Tämä johtuu tietenkin myös siitä, että Vantaankosken asemanseudut ovat olleet keskimäärin valmiimmin rakennettuja kuin metron asemat.

Kantakaupungin ulkopuolisilla asemanseuduilla aluetehokkuus ei nouse yli 1 (ea), metron asemia lukuun ottamatta. Tehokkaimpina nousevat esiin Pasila ja Valimo, joissa on suuria teollisuus- ja varastorakennuksia sekä keskeisimmät asemanseudut, kuten Pohjois- Haaga, Kannelmäki ja Malmi, (Salmikivi 2011: 54-55).

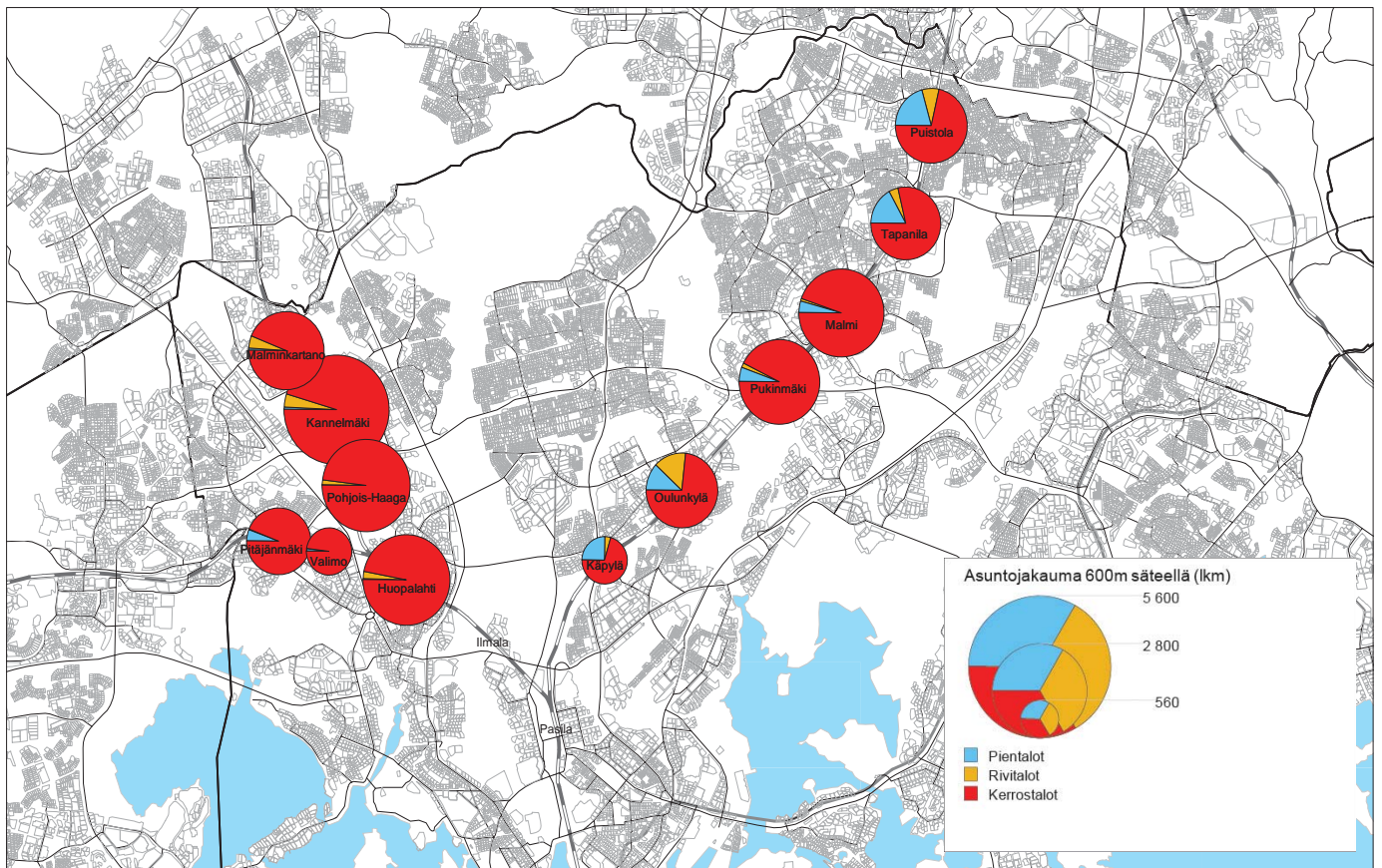
1.2 Hallintajakauma

Asemanseutujen rakennusten ja huoneistojen hallintatapa mukailee muun kaupungin rakennetta. Pääosa sekä koko Helsingin että kaupungin asemanseutujen rakennuskannasta koostuu asunto-osakeyhtiöistä. Kaupungin vuokrahuoneistojen suhteellinen lukumäärä on asemanseuduilla noin kaksi prosenttiyksikköä suurempi kuin koko Helsingissä keskimäärin. Yksityisomistuksessa olevia kiinteistöjä on suhteellisen vähän, (Salmikivi 2011: 59-60). Suhteellisesti eniten kaupungin vuokra-asuntoja on Martinlaakson radan varressa Malminkartanossa, Kannelmäessä ja Pohjois-Haagassa ja pääradan varressa Pukinmäessä, Malmilla, Tapanilassa ja Puistolassa.

Käpylän, Oulunkylän, Tapanilan ja Puistolan asemanseuduilla asunnoista yli neljäsosa on pientaloja. Tulevaisuuden kannalta asemanseutujen hallintajakauman tasapainottamiseen pätee asumisen suhteen samankaltaiset kehittämistoimenpiteet kuin muuallekin. Omistusasumista tulisi lisätä vuokra-asuntovaltaisille alueille ja tuettua vuokra-asumista lisätä alueilla, joilla sitä on olemassa suhteellisesti vähemmän.



Asemanseutujen kerrosalat tyypeittäin



Asemanseutujen asuntojakauma

1.3. Asuminen ja asemanseudut tulevaisuudessa

Helsingin rautatieverkoston asemanseudut ovat suurilta osin potentiaalisia lähinnä asuntokehitykselle. Kiinteistösijoittajat- ja kehittäjät ovat olleet enemmän kiinnostuneita uusista asemanseuduista työpaikka- ja toimitilakehittämisessä. Vanhoilla asemanseuduilla on harvemmin vapaita tontteja, jotka mahdollistaisivat laajemman kiinteistökehittämisen. Myös vanhojen toimitilojen kysyntä ja käyttöaste on huolestuttavaa joillakin asemanseuduilla. Mikäli käyttöastetta ei saada nostetuksi alhaisillakaan neliövuokrilla, on uhkana, että tilat jäävät tyhjilleen ja heikentävät edelleen alueen imagoa ja vetovoimaisuutta. Kehitystä voitaisiin kääntää positiivisempaan suuntaan täydennysrakentamisella, joka lisäisi alueen väestöpohjaa tai kehittämällä työpaikka-alueita voimakkaasti.

Keskittämällä asumista asemanseutujen yhteyteen voidaan saavuttaa toivottua yhdyskuntarakenteen tiivistämistä, joka nojautuu jo olemassa oleviin palveluihin, infrastruktuuriin ja joukkoliikenneverkostoon. Se mahdollistaa myös alueen asuntokannan ja väestörakenteen monipuolistumista. Asuminen asemanseuduilla mahdollistaa myös autotonta tai vähä-autoista asumista keskeisillä sijainneilla. Näin pysäköintijärjestelyt eivät olisi esteenä uuden asuntokannan rakentamiselle. Erityisesti opiskelijoille, nuorille ja vanhuksille suunnattu asuminen voisi olla suosittua. Asuminen luo sosiaalista kontrollia ja mikäli palvelujen ja asumisen tarjonta ja kysyntä kohtaavat, pitävät asukkaat alueita vireinä myös iltaisin ja viikonloppuisin. Asuminen luo myös tiettyjä paineita ympäristön ehostamiselle. Valaistuksen, orientaation, kulkureittien ja esteettömyyden vaatimukset nousevat, jos ympäristö on aktiivisesti käytettyä. Asumisen myötä myös maan arvon nousu asemanseuduilla voi nousta, koska hyvin saavutettavat alueet muodostuvat yleensä halutuiksi asuinalueiksi, mikäli muu ympäristö ja asuminen, sekä palveluiden monipuolisuus tukevat alueen kehitystä.



Liljeholmen, Tukholma



South Hayward Transit oriented development, Canada
© 2012 bar architects



Uutta asuinrakentamista radanvarressa Lontoossa, West Hamsteadin aseman vieressä © Duccan Morris Architects



Havainnekuva Stratford upon Avon uudesta asemansseudusta,
© BBLB Architects



Havainnekuva radanvarrasiatuksesta Bregenz, Itävalta
© Oskar Leo Kaufmann | Albert Rűf



Lahden radanvarren kilpailuvoittaja "Vihreä Krokotiili"
© Arkkitehtitoimisto AJAK Oy

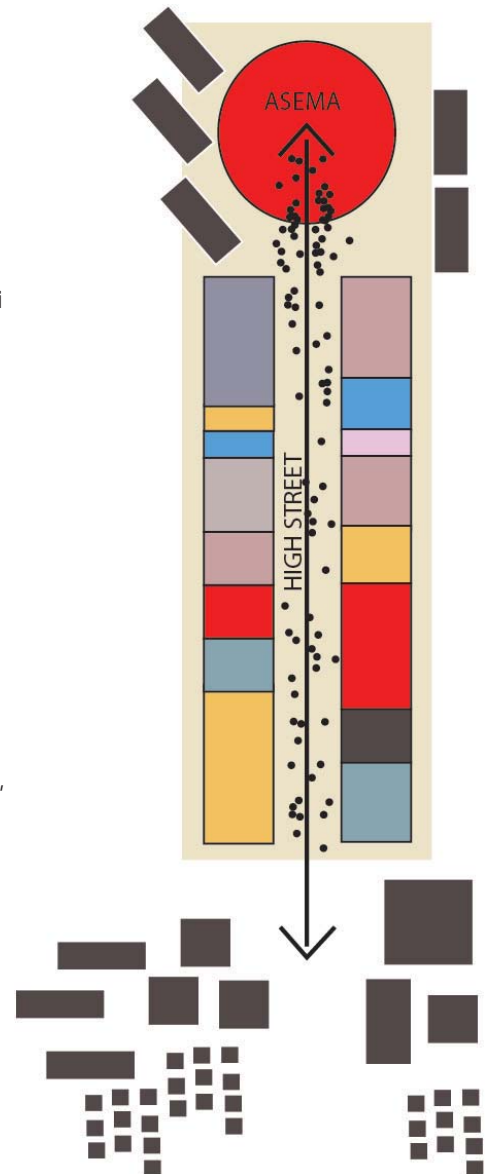
2. Asemanseudut palveluympäristöinä

Useille asemaseuduille voisi väestöpohjan perusteella syntyä alue, joka palvelee ympäröivää esikaupunkialuetta ostoskeskuksen idealla. Asiakkaita olisivat pääosin lähitöillä asuvat tai työssäkäyvät. Alueita kannattaisi lähteä kehittämään ensisijaisesti asuntorakentamisen kautta tai jo olemassa olevasta palvelurakenteesta lähtien. Eri toimijoiden voimavaroja yhdistämällä voidaan luoda riittävän vahva, monipuolinen ja keskitetty palveluvalikoima mahdollisimman tiiviisti asemaan kytketyksi. Sekä yksityisten että julkisten lähipalvelujen sijoittaminen kehitettävälle ja tiivistettävälle asemaseudulle samoihin tai viereisiin kiinteistöihin sujuvien jalankulkuyhteyksien varaan lisää kysyntää niin sijoittajien, rakentajien kuin kaupankin näkökulmasta. Asemanseudut ovat nykyisillä palvelukonsepteilla vireinä vain toimistojen aukioloaikoihin. Palvelurakennetta tulee kehittää siten, että asemat säilyvät elävinä myös iltaisin ja viikonloppuisin. Esikaupunkien asemanseudut tulisi profiloita niiden nykyisen elinkeino- ja väestörakenteen pohjalta ja perustaa kehittämistoimet kunkin aseman luontevaan profilliin seudun kaupunkirakenteessa.

Kaupan mitoitus perustuu alueen väestöpohjaan ja odotettavissa olevaan väestönkehitykseen. Kauppa hakeutuu useimmiten liikenteellisiin solmukohtiin. Asemanseudut ovat kaupalle houkuttelevia ympäristöjä erityisesti jos muut toiminnot, kuten työpaikat ja asuminen tukevat niiden menestystä. Pelkästään asemien kautta kulkevat matkustajavirrat eivät automaattisesti tuo lisämyyntiä, mistä esimerkkinä on Pasilan asema, jossa erityisesti toisen kerroksen liiketilat ovat menestyneet huonosti, vaikka asema on varsin vilkas. Riittävä asukaskehitys ja täydennysrakentamisella aikaansaatu asuntojen monipuolistaminen luovat edellytyksiä palvelutarjonnan laajentamiselle. Täydennysrakentamisen tuoma asukasmäärän kasvu voi lisätä päivittäistavarakaupan kysyntää ja synnyttää uusia lähikauppoja tai mahdollistaa nykyisten myymälätilojen laajentamista. Täydennysrakentaminen voi vähintäänkin turvata nykyisten palvelujen säilymistä. Hyvä asuminen on perusta kaikkien asemanseutujen kehittämiselle.

Kaupan menestykseen vaikuttaa ratkaisevasti asiakasvirtojen lisäksi saavutettavuus. Näyttää siltä, että pääkaupunkiseudulla on meneillään kaupan rakennemuutos. Kauppa ei välttämättä enää pyri keskittämään toimintojaan suuriin keskittymiin vaan tuomaan lähipalveluja asukkaiden keskuuteen. Tässä kaavoitus voi tukea kehitystä siten, ettei kaupan suuryksiköille enää osoiteta tontteja reuna-alueilta vaan se ohjataan joukkoliikenneyhteyksien ja muiden keskustatoimintojen läheisyyteen.

Tällä hetkellä joidenkin asemanseutujen ostovoimaa heikentää lähiseudun palveluiden parempi tarjonta ja saavutettavuus henkilöautoilla. Esimerkiksi Malminkartanon ostovoimaa/houkuttelevuutta syövä Vihdintien varren automarketit. Oulunkylän ostovoimaan tulevaisuudessa vaikuttavat Käpylän aseman yhteyteen sekä Tuusulanväylän varteen kasvavat toimisto- ja palvelukeskittymät. Kannelmäessä Prisma, joka on noin kilometrin etäisyydellä asemasta, on synnyttänyt uuden palvelukeskittymän sivuun raideliikenteestä ja osaltaan heikentänyt Kannelmäen asemanseudun kehittämispotentiaalia. Ensisijainen kysyntä asemaseuduilla kohdistuu lähipalveluihin ja päivittäisasiointiin. Erityisesti vanhat asemanseudut soveltuvat tulevaisuudessakin lähinnä lähipalveluille (lähikauppa, ravintolat, pankki(automaatti), kampaamo, leipomo, suutari, pesula jne.), joten niiden toimintaedellytyksiä tulee parantaa edelleen.



High-Street mallissa keskeinen asiontikatua sijoittuu joukkoliikenneaseman välittömään yhteyteen, jolloin asiointivirrat ohjautuvat keskitetysti.

Helsingin asemanseuduilla on usein ongelmana tyhjat- tai vajaakäyttöiset toimitilat, jotka luovat ankeaa kaupunkikuvaa. Asemanseutujen katutasen liiketilojen tulisi sijaita keskeisesti ja tiiviisti asiakasvirtojen luontevien kulkuyhteyksien varrella. Niihin sijoittuvat yritykset elävät pääasiassa lähialueen asukkaiden kysynnän turvin. Kaupallisten ja julkisten palvelujen keskittäminen aseman välittömään läheisyyteen on myös monipuolisen palvelurakenteen edellytys. Liiketiloja voitaisiin pyrkiä keskittämään luomalla nk. "High Street - malli". Tällaisilla kaduilla asiakkaan on mahdollista hoitaa useampi asia yhden asiointimatkan aikana. High Street - malli tarjoaa myös elävää kaupunkikuvaa, koska liiketilat avautuvat kivijalkatasossa suoraan kadulle. Kauppojen päällä voi olla lisää toimitilaa tai asuntoja, jotka luovat "silmit" kadulle ja pitävät alueen aktiivisena. Asuminen tukee alueen toimintamahdollisuuksia myös iltaisin ja viikonloppuisin, jolloin työmatkoihin perustuvaa asiakasvirtaa ei ole. Tällaisenkin mallin toteuttamisessa on kuitenkin erityisen tärkeää, että yhteys asemalta high-streetille on suora ja helppokulkuinen. Myös liityntäpysäköinnin ja kaupan sijoittuminen täytyy sitoa toiminnallisesti yhteen. Liityntäpysäköintipaikkojen ja kaupan pysäköintipaikkojen yhdistämisellä voidaan realisoida raideverkon hyödyt kaupalle ja sen yhteyteen sijoittuville muille lähipalveluille. Toimi- ja liiketilojen omistuksen keskittäminen on yleistyvä trendi, joka tehostaa tilojen vuokraamista ja helpottaa palvelutarjonnan suunnittelua, sekä tilojen kehittämistä ja ylläpitoa.

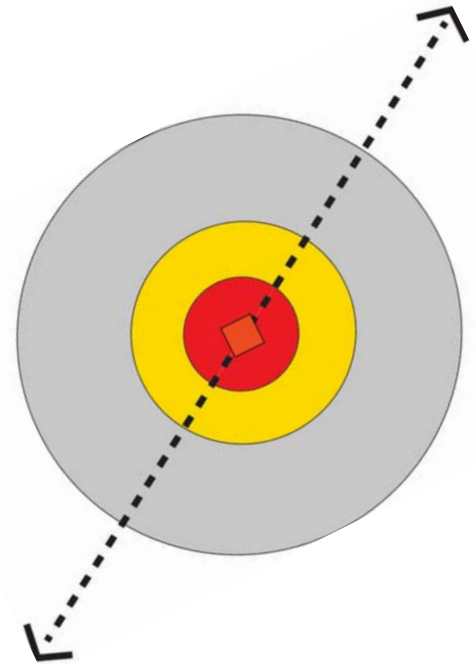
Amerikassa 1980- luvulla kehitetty "transit oriented development" - teoria tukee julkisen liikenteen solmukohtien kehittämistä siten, että asemanseutujen ympärille sijoittuu kävelykaupunkirakennetta, josta löytyy asumisen lisäksi myös työpaikkoja, puistoja ja palveluja. Ympäristön laatuun kiinnitetään näillä seuduilla erityisesti huomiota. Teorian mukaan tällaisesta kehityksestä syntyy joukkoliikennekäytäviä, jotka edistävät tiiviimmän kaupunkirakenteen syntymistä. Aseman ympärillä rakenne on hyvinkin tiivistä ja sinne sijoittuvat myös alueen palvelut ja suurin osa työpaikoista. Ympäröivät vyöhykkeet ovat enemmän asumiseen painottuneita, mutta silti rakenteeltaan tiiviitä alueita joilta on hyvät yhteydet keskukseen.

Kun Helsingin ja seudun poikittaisliikenne kehittyy ja uudet raideliikenneyhteydet muodostavat enemmän keskinäistä verkostoa, voidaan ajatella, että asemanseudut toimisivat keskeisinä noodeina ja niiden välialueet tiivistyisivät pikkuhiljaa muodostaen toisiinsa verkostoituvia liikennekäytäviä. Mikäli keskeisiä solmukohtia saataisiin kehitettyä kaupunkimaisemmin, voisi syntyä uusia keskuksia, jotka houkuttelisivat muitakin kävijöitä kuin alueella työssä käyviä tai siellä asuvia. Helsingin haasteena on erityisesti se, että asemanseudut ovat jo rakentuneet ja tarvittaisiin laajempia uudistamishankkeita, jotta niiden rakennetta voitaisiin järjestää uudelleen toimivampaan suuntaan. Vantaalla ja Espoossa hankkeita on toteutettu julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyössä ja uusia asemia on ollut huomattavasti helpompaa toteuttaa.

Asemien tiivistäminen on hankalaa myös rakennussäännöksistä johtuen. Melu- ja värinä välittömästi radan vieressä tarkoittavat sitä, että nämä alueet soveltuvat parhaiten toimisto- ja kaupalliseen rakentamiseen. On kuitenkin muistettava, että teknisin ratkaisuin melun haittavaikutuksia voidaan vähentää.



Jyväskylän kävelykatu



Transit Oriented Development (TOD) perusidea. Asemanseudut ovat tiiveimmin rakennettuja keskuksia palveluineen ja työpaikkoineen. Seuraavat vyöhykkeet ovat enemmän asumiseen keskittyviä, mutta edelleen kaupunkimaisia alueita, joista on hyvä joukkoliikennesaavutettavuus. Yksi "TOD" on säteeltään n. 400 - 800 m.

Asemanseutujen sekavat omistussuhteet kaipaivat selkeyttämistä. Tällä hetkellä suurimmat omistajat ovat VR-konserni, Senaattikiinteistöt, Liikennevirasto ja Helsingin kaupunki. Kun omistussuhde on pirstallaan monen eri tahon vastuulla, ei asemien kehittäminen ole kovin yksinkertaista. Vaikka KSV:n teettämässä yrityskyselyssä asemanseuduille toivottiin selkeästi lisää palveluja ja niihin sijoittumisesta oli kiinnostuttu, käytännössä tarvittaisiin eri omistajien yhteinen tahtotila aseman kehittämiseen. Haastattelujen perusteella asemanseutujen kehittämistä vastuu ja julkisen tilan parantamisen rahoitus on kaupungilla, mutta rakennus- ja kiinteistösijoittajat ovat valmiita osallistumaan asemanseutujen kehittämiseen, mikäli heille tarjotaan riittävät toimintaedellytykset toteuttaa omia suunnitelmiaan sekä harjoittaa kannattavaa liiketoimintaa. Kiinteistöjen hajanainen omistajapohja on usein jarruna myös asemien viereisten ostoskeskusten ja liikeilojen kehittämiselle. Onnistuneitakin esimerkkejä kuitenkin on, kuten Espoon Keskus ja Myllypuro, jonne on onnistuttu luomaan täysin uudenlaista ympäristöä yhteistyössä omistajien ja rakennuttajien sekä julkisen sektorin välillä.

Kaupan kannalta kehittämiskelpoisimmat asemanseudut ovat Malmi ja Oulunkylä. Näillä asemilla kaavavaranto, joka mahdollistaa täydennysrakentamisen on riittävän suuri tukemaan uuden kaupan perustamista tai palvelurakenne on jo ennestään niin vahva, että sen kehittämiseksi on edelleen mahdollisuuksia. Selvityksessä ei otettu kantaa Pitäjänmäen, Pasilan, Käpylän ja Ilmalan kehitykseen. Tulevaisuudessa Ilmalan, Pasilan ja Käpylän palvelut kehittyvät, kun alueille nousee huomattavasti lisää asumista ja toimitiloja. Oulunkylä, Pitäjänmäki ja Huopalahti ovat potentiaalisia asemanseutuja palveluiden kehittymiselle, koska niiden saavutettavuus ja linkittyneisyys paranee Jokeri II - linjan toteutumisen myötä. Näillä asemanseuduilla on myös eniten täydennysrakentamispotentiaalia. Yleisesti, väestönkasvusta ja kaavavarannon lisäämisestä riippuen, saattaa tulevaisuudessa muillakin esikaupunkialueen asemilla olla potentiaalia esimerkiksi kauppojen nykyisten toimitilojen laajentamiseen.



Lontoossa 2010 valmistuneen Shoreditch High Street - juna-aseman yhteyteen on rakentunut menestyksekkäs "Box Park" konttirakennelma, jossa ideana ovat pienet vaihtuvat "pop-up" liikkeet ja ravintolatoiminta. Box Park on onnistunut elävöittämään aluetta ja nostanut sen profiilia. Asemasta on tullut muutakin kuin läpikulkupaikka.

Liljeholmen on Tukholman ensimmäinen esikaupunkialue. Metroaseman ympäristöä on hiljattain uudistettu ja tiivistetty. Uuden aukion vierellä kohoavat asuinrakennukset ja kauppakeskus sekä pienempiä kivijalkaliikkeitä.



Espoon keskuksen laajamittainen uudistaminen on tuottanut radanvarteen paljon asumista ja palveluja.



Niittykummun kehityksen tavoitteena on mahdollistaa Niittykummun tulevan metroaseman ympäristön rakentuminen keskustamaiseksi palvelujen ja asumisen alueeksi. Uutta asuinkerrosalaa rakentunee noin 60 000 k-m² ja liiketilaa noin 7500 k-m².



3. Asemanseudut yritysympäristöinä

Tällä hetkellä esikaupunkivyöhykkeen asemanseuduilla ei ole kunnollista toimistoimagoa lukuun ottamatta Valimon asemaa. Yritysten suosiessa enemmän ja enemmän "business"-keskittymiä niiden tuoman synergiaetujen vuoksi, ei Helsingin esikaupunkialueiden asemanseutujen kilpailuasema yritysten sijoittumispaikkoina ole kovin vahva. Toimitilan ylläpitoa pääkaupunkiseudulla johtuu osin juuri siitä, että yritykset haluavat keskittää toimintojaan ja minimoimaan tilankäyttöään. Etätyön yleistyessä tilantarve voi edelleen laskea tulevaisuudessa. Uudet toimitilat houkuttelevat yrityksiä enemmän kuin vanhat ja asemanseutujen toimitilat ovat usein paitsi vanhoja, myös erillään toisistaan heikentäen täten keskittämisetuja. Vanhoille toimitiloille on kysyntää lähinnä pienemmillä yrityksillä, joiden sijoittumisessa vuokratasolla on muita tekijöitä suurempi merkitys.

Usealla asemanseudulla toimitilavarantoa on runsaasti ja merkkejä heikkenemiskehityksestä on havaittavissa. Toimi- ja liiketilojen käyttöasteet ovat pudonneet viime vuosina. Vuokratason huono tilanne vetovoimaisimpiin alueisiin verrattuna voi johtaa siihen, että toimitilojen vuokraaminen alhaisillakaan neliövuokrilla ei jatkossa onnistu. Tämä voi näkyä koko tarkastelualueen vetovoimaisuuden ja imagon heikkenemisenä sekä vaikeuttaa asemanseutujen toimitilojen kehittämismahdollisuuksia. Heikkenemiskehitystä pitää ehkäistä alueiden kehittämistoimenpiteillä ja mahdollisuuksien mukaan muuttamalla toimitiloja muuhun käyttöön. Tämä ei aina ole kovin yksinkertaista, koska käyttötarkoituksen muuttamista rajoittaa runsaasti säännöksiä.

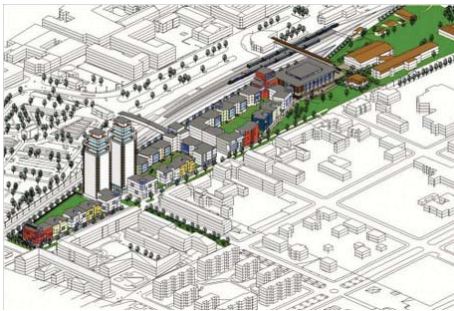
Työpaikkojen kehitys tulevaisuudessa ei kohdistu tarkastelluille alueille, vaan suurin työpaikkarakentaminen tulee sijoittumaan pääkaupunkiseudulla Keski-Pasilaan, Kalasatamaan, Jätkäsaareen sekä Helsingin ulkopuolella Aviapoliksen alueelle, Keilaniemeen ja Leppävaaraan, jotka jo nyt ovat vetovoimaisia toimitilakeskittymiä. Näiden alueiden tuleva kehittyminen voi jopa heikentää nykyistä tilannetta asemanseuduilla.

Veturiryörytysten houkuttelu kehitettävälle asemanseudulle takaisi hyvät edellytykset myös muiden, pienempien yritysten menestykselle. Tämänkaltaisen kehitys vaatii kuitenkin tarpeeksi jo olemassa olevaa yritys- ja palvelurakennetta. Selvityksen perusteella nousivat ensisijaisiksi kehittämiskohteiksi yritystoiminnan näkökulmasta Malmin, Oulunkylän ja Pohjois-Haagan asemanseudut. Selvityksessä ei huomioitu Pitäjänmäen, Valimon ja Käpylän asemia, jotka ovat myös merkittäviä työpaikkakeskittymiä. Näiden alueiden kehittämistä tullaan tarkastelemaan kaupunkisuunnitteluvirastossa suhteessa muihin asemanseutuja koskeviin selvityksiin ja kehittämistavoitteisiin. Kaupan ja muun yritystoiminnan näkökulmasta kehitettävien asemanseutujen suunnittelua on syytä viedä eteenpäin muiden toimijoiden kanssa tehtävänä yhteistyönä.

Raideliikenteen yhteydet ovat huomattavasti tärkeämpiä toimistojen sijoittumisen kuin kaupan sijoittumisen kannalta. Työmatkat ja työaikana tapahtuva asiointi ovat helpompia hoitaa joukkoliikenteellä, mikäli raideliikenteen asema on toimiston läheisyydessä. Tulevaisuudessa Helsingin rautatieasemat ovat myös Kehäradan, Raidejokerin ja Jokeri II:n vaikutuspiirissä. Myös työvoiman saatavuus paranee uusien joukkoliikenneyhteyksien myötä. Raideliikenne ei välttämättä suuresta joukkoliikennekapasiteetistaan huolimatta houkuttele toimistoja työpaikkoineen.

Osaltaan tätä selittää se, että raideliikenteen varsilla on varattu vähemmän tilaa paikoitukseen ja myös se, että asemanseudut mielletään usein asumispainotteisiksi alueiksi, (HSL, 2010: 62). Raideverkon kehittämishankkeet kuitenkin vaikuttavat myönteisesti asemanseutujen vetovoimaan. Erityisesti liikenteen solmukohdat, joissa joukkoliikenneväylät risteävät, nähdään liiketoiminnan keskittämisen kannalta houkuttelevina paikkoina.

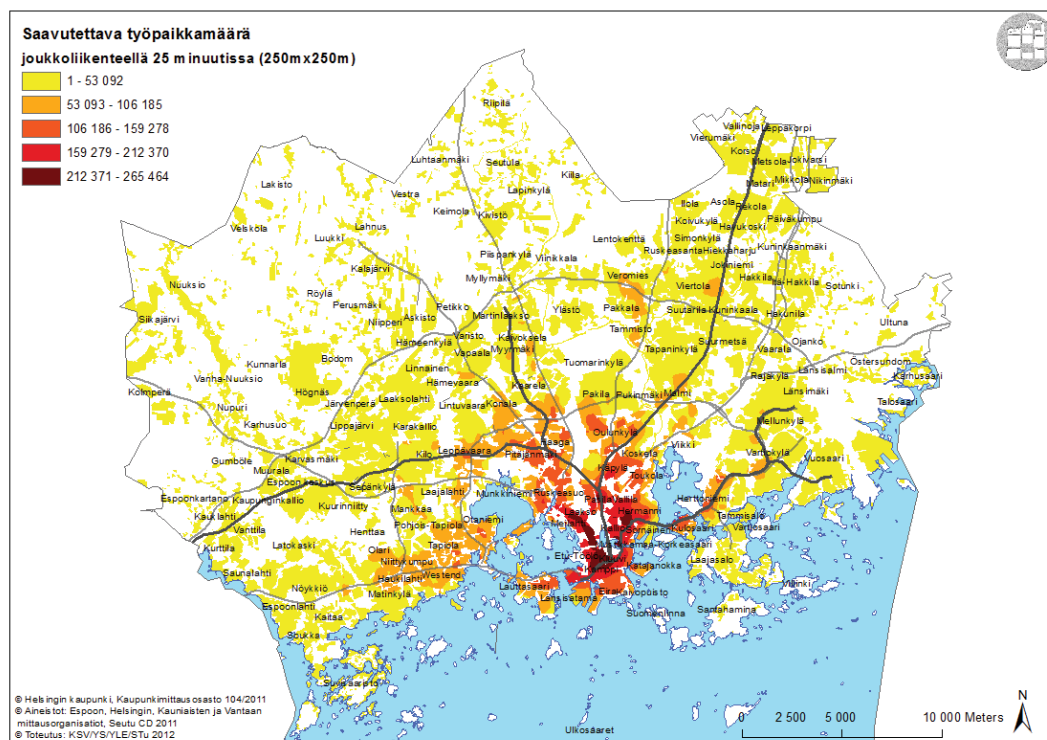
Asemanseutujen rooli yritysympäristönä saattaa kohentua sen myötä, kun syntyy uusia poikittaisia liikenneyhteyksiä ja tiiviimpää rakentamista. Toimitilarajonnan tulisi useimmilla asemanseuduilla kohdentua enemmän pienyritysten tarpeisiin ja tukea paikallisia palveluja, jotka tarvitsevat kohtuuhintaista toimitilaa ja joille sijainti ei ole kaikista ratkaisevin tekijä.



Havainnekuva Växjön uudesta asemanseudusta.



Vällingby Centrum



Radanvarsiin on keskittynyt huomattava määrä työpaikkoja ja ne ovat hyvin saavutettavissa

4. Liikennehankkeiden vaikuttavuus nykyisiin asemanseutuihin

Yleisesti raideverkon kehittämishankkeet vaikuttavat myönteisesti asemanseutujen vetovoimaan. Erityisesti liikenteen solmukohtat, joissa joukkoliikenneväylät risteävät, nähdään liiketoiminnan keskittämisen kannalta houkuttelevina paikkoina. Esikaupunkien asemanseutujen saavutettavuus ja vetovoima paranevat raideverkon ja erityisesti Kehäradan toteutumisen myötä. Raidejokeri verkottaa esikaupunkialueet poikittaisliikenteessä, mutta sen vaikutukset kohdistuvat tarkastelualueesta vain Oulunkylään, Pitäjänmäkeen ja Huopalahteen. Pesararadan tuoma junaliikenteen tihtyminen ja täsmällisyyden parantuminen lisäävät raideliikenteen houkuttelevuutta ja siten sen vaikutukset asemanseutuihin ovat myönteiset. Liikenneyhteyksien kehityksessä asemanseutujen keskinäinen linkittyminen kaupunkirakenteessa nousee ajankohtaiseksi. On syytä tarkastella, minkälaisia uusia solmukohtia syntyy sekä tiedostaa mitä yhteyksiä vielä puuttuu.

Jokeri I (Raide- Jokeri)

Raide-Jokerilinjan myötä kaupunkirakenteen poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien täsmällisyys ja kapasiteetti voi edelleen parantua. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käyttöä edistetään tehokkaimmin mm. suunnittelemalla reittien pysäkit sekä asuinalueilta että lähipalveluista keskeisiin ja helposti saavutettaviin paikkoihin. Jokeri I leikkaa rantaradalla Pitäjänmäen ja Huopalahden ja pääradalla Oulunkylän asemanseudut. Esimerkiksi Oulunkylän asemanseudulla pääradan ja Raide- Jokerilinjan yhteinen vaihtoasema voisi lisätä molempien yhteyksien hyödynnettävyyttä ja tuoda asemanseudulle lisäarvoa.

Maankäyttöä tulee tehostaa Raide-Jokeri-kehityskäytävällä merkittävästi. Vyöhykkeen tärkeimpinä rakentamis- ja kehittämiskohteina voidaan nähdä tulevaisuudessa Haaga-Pitäjänmäki, Pohjois-Haaga-Lassila, Maunula-Oulunkylä, Viikki-Pihlajisto ja Roihupelto-Myllypuro-Länsi-Herttoniemi.

Raide- Jokeri voi osaltaan jouduttaa asemakaavojen toteutumista ja sen johdosta mahdollistaa maankäytön muutoksia. Mikäli Jokerilinjan ympärillä hyväksytään tarve tiiviimpään ja kaupunkimaisempaan rakenteeseen, voisivat nykyiset joukkoliikenneasemat ja Raide-Jokerin varret kuroutua paremmin toiminnallisiksi kokonaisuuksiksi, (HSL, 2010: 76). Raideliikennehankkeiden pysyvyys luo myös varmuutta kaupunkirakenteeseen panostettaviin investointeihin.

Jokeri II

Jokeri II tukee sujuvaa arjen liikkumista Kehä III ja Kehä I välisellä vyöhykkeellä. Jokeri II tulee kulkemaan reitillään merkittävien raideyhteyksien ja sisääntuloväylien läpi. Nykyisestä rautatieverkostosta Helsingin puolella vain Malmi on suoranaisesti yhteydessä Jokeri II linjaan. Jokeri II:n myötä Malmin asema Helsingin verkostokaupungissa nousee keskeisemmäksi ja paineet sen kehittämislle kasvavat. Toisaalta linjaus kulkee Malmin läheisten asuinalueiden (Tapaninvainio, Pakila) laitamilla, joten sen merkitys hyvänä joukkoliikenneyhteytenä työpaikkamatkojen ulkopuolella voi pahimmillaan jäädä vähäiseksi. Pääosin kuitenkin Jokeri II:n myötä koko kehienvälisen vyöhykkeen sijainti paranee ja sitä myötä myös koko alueen kehittämispotentiaali kasvaa.

Malmin lentokentän merkitys korostuu myös Jokeri II:n linjauksessa. Mikäli kenttää ei kaavoiteta asumiseen, täytyy Jokerinvarren maankäytössä huomioida olemassa olevat melualueet ja asumista ei voida kaavoittaa yhtä runsaasti, kuin jos melualueita ei tarvitsisi ottaa huomioon. Mikäli kenttä siirretään ja kaavoitetaan asumiseen, tutkitaan Jokeri II:n reitin linjausta Malmin lentokentän kautta. Tällöin myös uusi Ormuspellon asuinalue tulisi kytkeytyä sujuvaan joukkoliikenneyhteyteen. Myös Malmin keskustan joukkoliikenneterminaalin rooli korostuu Jokerinlinjauksen myötä. Malmin keskustaa tulisi kehittää merkittävänä joukkoliikennenoona ja samalla kaupunkirakennetta tiivistää huomattavasti. Malmin jo olemassa olevat monipuoliset palvelut luovat hyvät edellytykset kaupunkimaisemman ympäristön luomiseen.

Kehärata

Kehärata on pääkaupunkiseudun tärkeä poikittainen raideyhteys. Se on samalla raideyhteys ydinkeskustasta lentoasemalle sekä kaupunkirata. Kehärata yhdistää Vantaankosken radan pääraataan. 18 kilometriä pitkä Kehärata tuo raideliikenteen piiriin uusia alueita Vantaalla ja liityntäliikenne mahdollistaa raideliikenteen hyödyntämisen kauempaakin Uudeltamaalta. Kehäradan varteen rakentuvat Marja-Vantaan uudet asuin- ja työpaikka-alueet laajentavat seudun kaupunkirakennetta ja nostavat myös Helsingin luoteisosien palvelutasoa. Helsingin asemanseutujen houkuttelevuus hyvien yhteyksien ja parantuvan palvelutason asuinalueina kasvaa, kun pääkaupunkiseutu laajenee pohjoiseen. Matkustajamäärien kasvu tukee asemanseuduille sijoittuneiden palveluiden kasvua ja generoi myös täydennysrakentamispainetta. Kehäradan asemien yhteyteen on suunniteltu ensimmäisessä vaiheessa rakennettavaksi viitisensataa liityntäpysäköintipaikkaa sekä lisäksi polkupyörien pysäköintipaikkoja.

Kehäradan junat liikennöivät ruuhka-aikoina 10 minuutin vuorovälillä molempiin suuntiin ja pysähtyvät kaikilla asemilla. Nopein matka-aika Helsingistä lentoasemalle on noin 30 minuuttia. Pohjoisen suunnan lentomatkatustajat vaihtavat kaukojunista Kehäradan juniin Tikkurilassa, josta matka-aika lentoasemalle on 8 minuuttia. Kehärata tihentää junaliikenteen vuorovälejä pääradan liityntäasemilla pysähtyen kaikilla tarkasteluun kuuluvilla juna-asemilla. Kehärata parantaa kaikkien tarkasteltavien juna-asemien saavutettavuutta Vantaan suunnasta ja lentoasemalta. Se tarjoaa myös uuden mahdollisuuden matkustaa vaihdotta pääradan ja Vantaankosken radan asemien välillä.

Pisaratata

Pisaratata yhdistää toteutuessaan pääradan ja rantaradan kaupunkiradat Helsingin kantakaupungin alla kiertävällä 7,5 kilometrin pituisella tunneliradalla. Uudella radalla tulee olemaan kolme asemaa: Töölössä, ydinkeskustassa sekä Hakaniemessä. Pisara-hankkeen tavoitteena on parantaa seudullisen kaupunkirataliikenteen jakelua ja vaihtoyhteyksiä Helsingin kantakaupungin alueella sekä vapauttaa kapasiteettia Helsingin ratapihalla kauko- ja taajamaliikenteen kehittämisen mahdollistamiseksi. Toteutuessaan Pisara-rata muuttaa ydinkeskustan arkiliikkumisen dynamiikkaa huomattavasti, kun kaikki liikenne ei enää kulje vain Pasilan tai Rautatieaseman kautta.

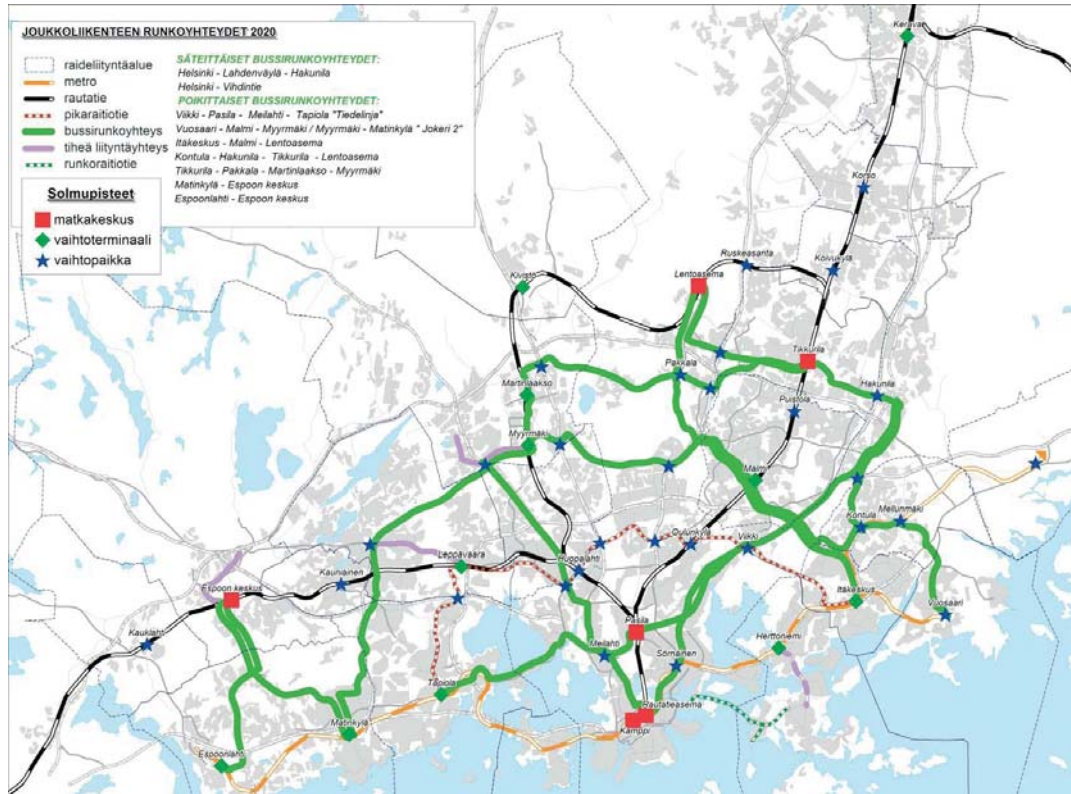
Nykyisin Pasilan ja päärautatieaseman välille ei ruuhka-aikaan mahdu juurikaan uusia junavuoroja. Pisara mahdollistaa junien läpiajon Helsingin keskustan ali, mikä lisää merkittävästi junaliikenteen kapasiteettia ja toimintavarmuutta. Pisara-radalle siirtyvät Espoon, Keravan ja Kehäradan kaupunkirataliikenne ja päärautatieasemaa käyttäviä kaukoliikenne ja taajamaliikenne.

Kehäradan ja Pisaratatan yhteisvaikutukset

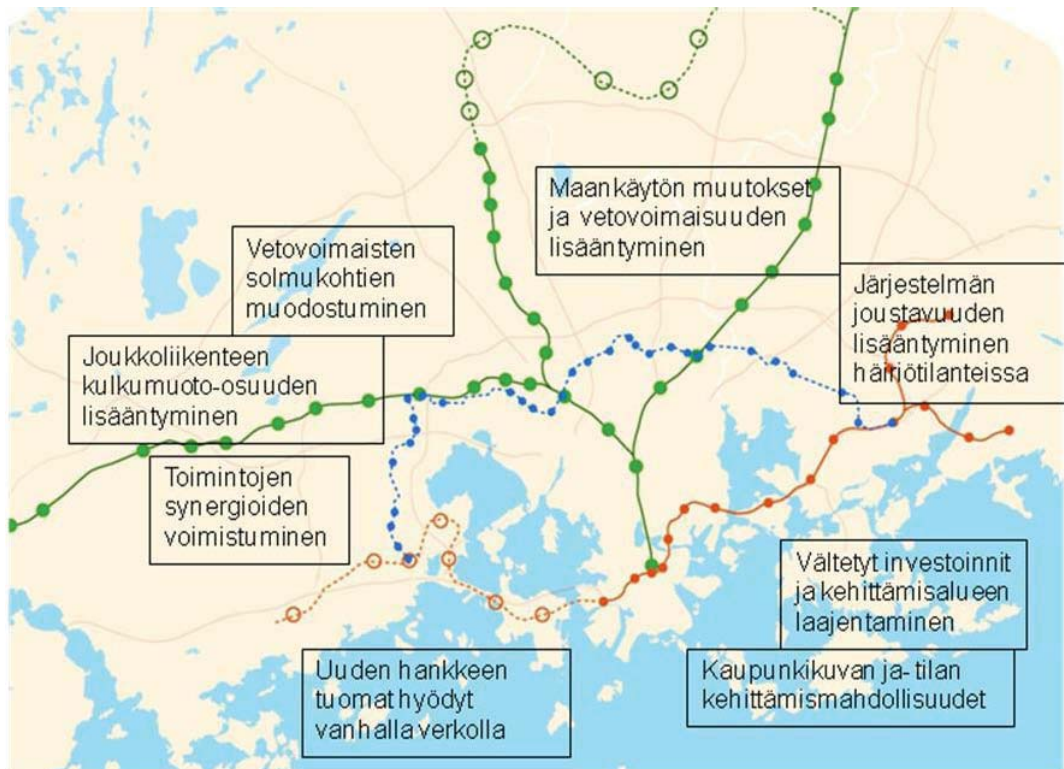
Kehäradan vaikutus korostuu muiden pääkaupunkiseudulla vireillä olevien raidehankkeiden myötä. Erityisesti Pisara-radalla merkitys on suuri. Sen rakentaminen muodostaa kaksisuuntaisen raideliikenneyhteyden, jossa lähijunat kiertävät Kehäradan ja Pisaran kautta mahdollistaen vaihdottoman matkustamisen suureen osaan kaupunkiseudun keskeisistä sijainneista.

Lentorata

Suunnitelmassa oleva lentorata on Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoterminaalien kautta pääradalle kulkeva, lähinnä kaukojunaliikenteelle tarkoitettu kaksiraiteinen, noin 30 kilometrin pituinen rata. Lähes kokonaan tunnelissa kulkevalle radalle mahtuu liikennöimään myös muutamia taajamajunia. Lentoradalla olisi yhteinen asema vuonna 2014 liikenteelle valmistuvan Kehäradan kanssa joko nykyisen tai Viinikkalaan kaavaillun uuden lentoterminaalien kanssa. Lentorata yhtyisi rata- ja liikenneteknisistä syistä päärautaan nykyisen Keravan aseman pohjoispuolella siten, että radalta on yhteys myös Lahden oikoradalle. Lentorata luo vaihdottomat raideliikenneyhteydet maakunnista Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Lentorata vapauttaisi merkittävästi lisäkapasiteettia taajamaliikenteen ja tavaraliikenteen käyttöön pääradalla Keravan eteläpuolella. Taajamaliikenteen voimakas kehittäminen puolestaan mahdollistaisi maankäytön luontevan kehittämisen nykyisten asemien yhteydessä sekä loisi mahdollisuudet avata kokonaan uusia asemayhdyskuntia nykyisillä ratakäytävillä. Erityisesti Puistola-Tapanila-Malmin alueen maankäytön kehittäminen helpottuisi, jos lentoradan toteuttaminen vapauttaisi pääradan varren raidevarauksille varatun tilan ja pääradan luonne muuttuisi kaupunkiradaksi. Lentoradan toteutuminen on ajoitettu vuoden 2020 jälkeen.



Joukkoliikenteen runkoverkosto 2020 (HLJ 2011)



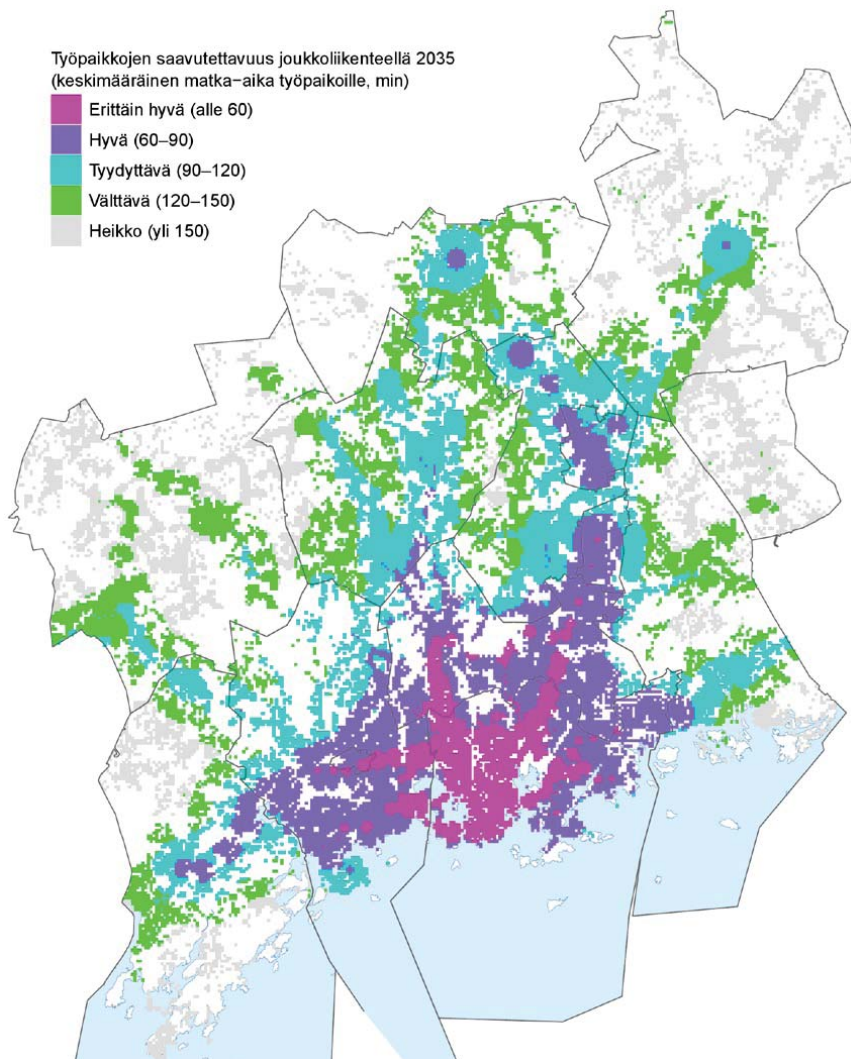
Joukkoliikenneverkoston tuomia etuja (HLJ 2011)

4.1. Liikenneverkon kehittymisen vaikutukset asemanseutujen saavutettavuuteen

ELPE- selvityksessä on tutkittu kehittyvän joukkoliikenneverkoston vaikutuksia asemanseutujen saavutettavuuteen. Asemanseutujen menestyminen saavutettavuusvertailuissa riippuu selvityksen mukaan myös paljolti siitä, kehitetäänkö liikennejärjestelmää HLJ2011 - vaihtoehdon mukaisesti ilman ruuhkamaksuja. Tällöin Kehä III vetovoima kasvaa ja Vantaan kasvupaineet lisääntyvät. Helsingin puolella esikaupunkialueiden vetovoimaisuus paranisi työpaikkojen suhteen, mutta ei juurikaan asemanseutujen ympäristöissä. Mikäli ruuhkamaksut otettaisiin käyttöön, vahvistuisi olemassa olevien työpaikka-alueiden rooli entisestään ja kasvupaineet kohdistuisivat lähinnä kantakaupunkiin sekä Kehä I:n ja Aviapoliksen varrelle. Työpaikkojen saavutettavuuden osalta asemanseudut, sekä Kehä I sisään jäävä alue ovat selkeästi parhaita.

Yleensäkin ruuhkamaksuilla on odotettavasti maankäyttöä tiivistävä vaikutus pitkällä aikavälillä. Alueilla, joilla aikasäästöt ovat suuria ja päiväkohtaiset maksut alhaisia, myös asumisen kysyntä kasvaa. Tällaisia alueita ovat erityisesti joukkoliikennekäytävien varret, (Laakso, 2011).

Työpaikkojen saavutettavuus
joukkoliikenteellä 2035



4.2. Saavutettavuuden merkitys

Saavutettavuuden paranemisen yhtälö kumuloituu asumisen kannalta siihen, että hyvin saavutettava sijainti muuttuu houkuttelevammaksi asuinpaikaksi. Tästä johtuen taas ihmiset ovat valmiita maksamaan enemmän asumisesta alueella, jossa saavutettavuus paranee. Tämä johtaa asuntojen hintojen ja vuokrien nousuun kyseisillä alueilla. Koska kehitys perustuu sijaintiin, eikä asuinkiinteistöjen rakenteellisiin ominaisuuksiin, asuntojen hinnannousu pääomittuu asuinkiinteistöjen maan arvoon (HSL, 2010: 41-42).

Yrityksetkin hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta. Hyvät ja sujuvat yhteydet lisäävät työvoiman saatavuutta sekä yritysten asiakaskäyntien, kokousmatkojen jne. sujuvuutta. Kaupan yrityksillä asiakkaiden saavutettavuus paranee ja potentiaalinen markkina-alue laajenee. Tästä johtuen yritykset ovat halukkaita maksamaan hyvästä sijainnista ja vastaavasti tämä johtaa toimitilojen vuokrien ja hintojen nousuun samalla tavalla kuin asumisen suhteen, (HSL, 2010: 42). Joukkoliikenteen saavutettavuuden paraneminen johtaa pitkällä aikatahtimella siihen, että toimialat, jotka hyötyvät saavutettavuuden muutoksesta hakeutuvat hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden sijainteihin ja toimialat, joille joukkoliikennesaavutettavuudesta on suhteellisesti vähemmän hyötyä väistyvät muille alueille, (HSL 2010:42).

Kun maan arvo on yhteydessä maankäytön tehokkuuteen, maan arvon nousu johtaa siihen, että kannattavan rakentamisen tehokkuusvaatimus kasvaa. Mikäli raideliikenteen ja uusien joukkoliikenteen solmukohtien alueilla maankäytön tehostamisen paineet kasvavat ja myös rakentamisen markkinakysyntä kaupunkimaiselle rakentamiselle laajenee kauemmaksikin asemanseuduista. Maankäyttö tiivistyy ja laajenee vyöhykemäisesti asemien ympärille.

Alueen kilpailukyvyyn kannalta tärkeintä on kuitenkin toimivan liikennejärjestelmän kokonaisuus, eivätkä yksittäiset liikennehankkeet. On myös muistettava että raskaan raideliikenteen hyödyt keskittyvät lähinnä noin kilometrin etäisyydelle asemista ja aivan radan lähietäisyydellä sijaitsevien kiinteistöjen hinnat saattavat jopa laskea, koska asemat koetaan usein meluisiksi ja rauhattomiksi.

Raideliikenne on pysyvä investointi, joka motivoi kaavoittamaan ja investoimaan voimakkaasti ja tehokkaasti asemien ja seisakkeiden lähiympäristöön ja näin parantavat myös joukkoliikenteen houkuttelevuutta paremman käyttäjäkokemuksen kautta (HSL, 2010: 54). Suunnitteilla olevat Kehärata, Raide -Jokeri sekä metron laajentaminen parantavat asemanseutujen saavutettavuutta ja vetovoimaa. Tulevan Raide-Jokerin ja Jokeri II:n maankäyttövyöhykkeet ovat tärkeässä roolissa kun haetaan maankäytön tiivistämisen painopistealueita Helsingissä. Erityisinä kehittämiskohteina voidaan nähdä raideliikenteen solmukohtat.

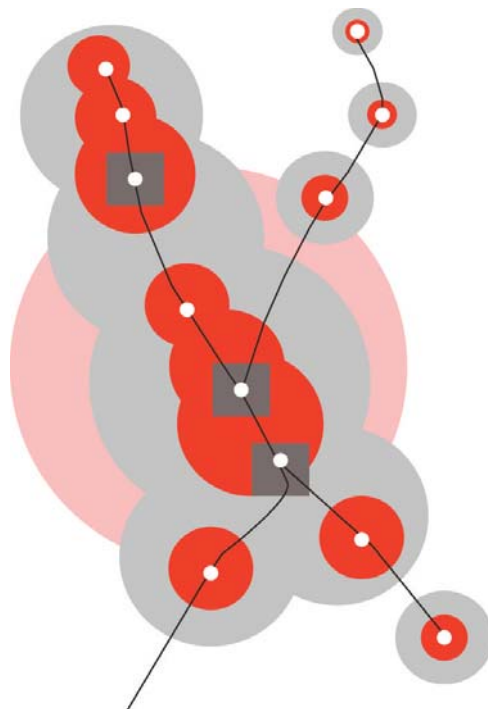
4.3 Saavutettavuus pyöräillen ja kävelleen

Asemanseutujen tarkastelussa käytetty 600 m säde on pääsääntöisesti saavutettavissa kymmenen minuutin kävelymatkalla. Pyöräillen viidessä minuutissa saavutetaan 600 m säde helposti ja kymmenessä minuutissa pystytään jo saavuttamaan muutamien kilometrienkin matka juna-asemilta.

Kun tarkastellaan kuinka monta asemaa on saavutettavissa 10 minuutin pyöräilymatkan aikana, korostuu läntisten asemien saavutettavuus huomattavasti. Huopalahti, Pohjois-Haaga, Valimo ja Pitäjänmäki muodostavat alueen, jossa kaikki asemat ovat saavutettavissa pyöräillen kymmenessä minuutissa. Toiseksi parhaiten saavutettava vyöhyke sijoittuu pääradan varteen Käpylä - Pukinmäki akselille ja vastaavasti Vantaankoskenradan Kannelmäki ja osittain Malminkartano. Näiltä asemilta kymmenessä minuutissa pyöräillen saavuttaa kolme asemaa. Heikoin saavutettavuus on Malmi - Puistola akselilla, joista pyöräillen saavuttaa kymmenessä minuutissa vain kaksi asemaa.

Valimo - Pitäjänmäki akseli korostuu myös tarkastellessa saavutettavuutta kävelleen. Näiltä asemilta kolme asemanseutua on saavutettavissa viidentoista minuutin kävelymatkan sisällä. Vantaankosken radan pysäkeiltä Kannelmäki ja Malminkartano ovat kymmenen minuutin kävelymatkan päässä toisistaan. Pääradalla varsinaisilta juna-asemilta ei miltyään saavuta toista asemaa kävelleen. Luonnollisesti tässä tarkastelussa korostuvat asemien väliset vyöhykkeet, joilta on samanpitäinen matka kahdelle asemalle.

Kevyen liikenteen reittien hyvä ylläpito, esteettömyys ja helppolukuisuus luovat hyvät edellytykset pyöräilylle ja kävellylle. Pyöräilyä ajatellen, erityisesti asemanseuduilla tulee varmistaa turvallinen pysäköinti pyörille. Hyviä esimerkkejä Euroopasta ovat matkakorteilla toimivat lukitut "pyörätallit". Mikäli pääkaupunkiseudulla otetaan käyttöön laajemmin kaupunkipyörien lainauspisteitä, tällaiset tulisi löytyä jokaisen asemanseudun yhteydestä. Erityisesti pyöräilyn edistämistä tukeviin toimintoihin tulee kiinnittää huomiota asemanseuduilla, jotka korostuvat muutenkin joukkoliikenteen vaihtoasemina ja risteävät myös pyöräilyn laatukäytävien kohdalla.



TOD - ajatusmallin mukaan esikaupunkien asemanseudut voisivat olla toiminnallisesti sellaisia, että 15 minuutissa pääsee ilman autoa hoitamaan kaikki päivittäiset asiat. Paikalliset toiminnot sijoittuisivat 5 minuutin kävelymatkan päähän asemasta, laajemmat palvelut olisivat 15 minuutin kävely- tai pyöräilymatkan päässä ja paikalliskeskukset sijoittuisivat n. 15 minuutin joukkoliikennematkan päähän toisistaan.

- Paikalliset toiminnot, n. 5 min kävelymatka
- 15 minuutin kävelymatka
- 15 minuutin pyöräilymatka
- 15 minuutin matka julkisella liikennevälineellä



Pyörävuokraamo ja kahvila aseman kupeessa Freiburg, Saksa



Rakennetta Hauptbahnhof Freiburgin vieressä

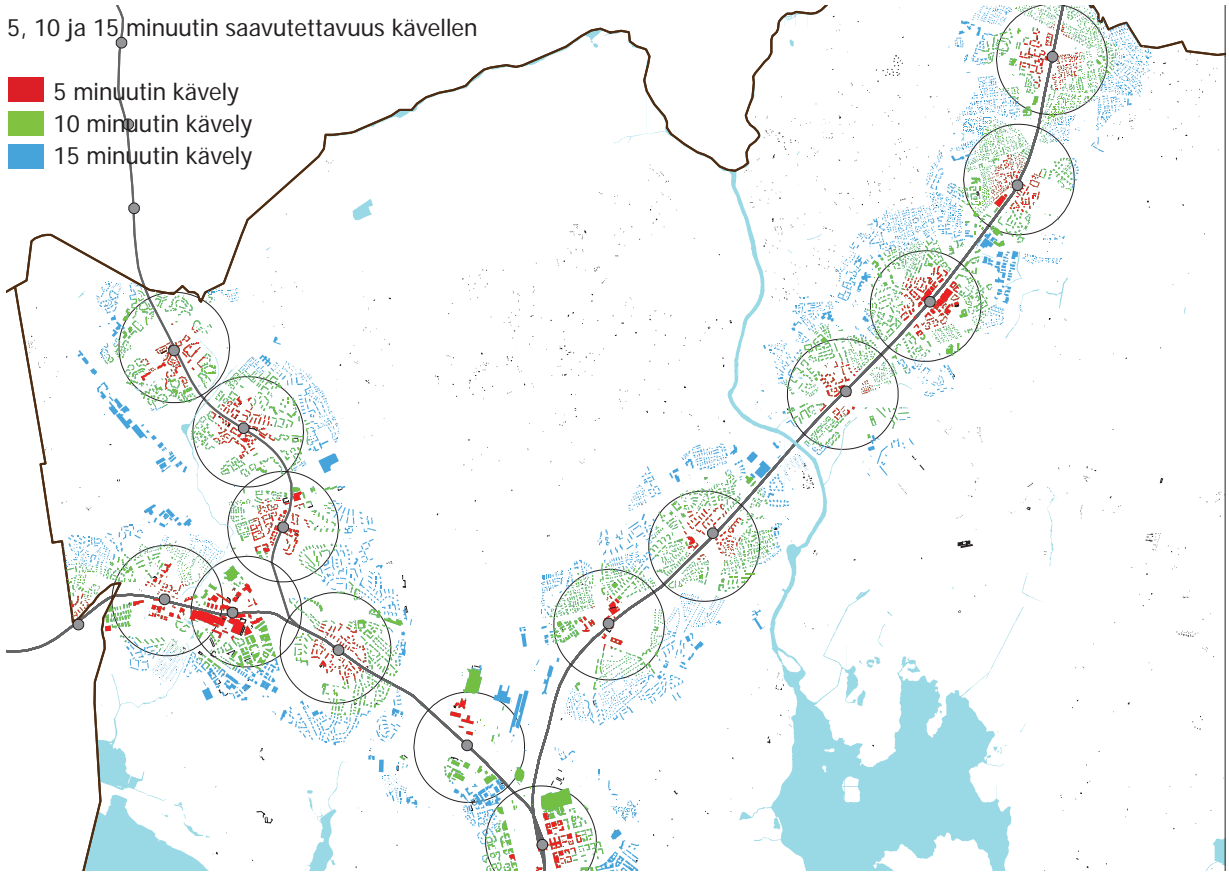


Parkkitalo ja pyöräparkki Strasbourg, Ranska



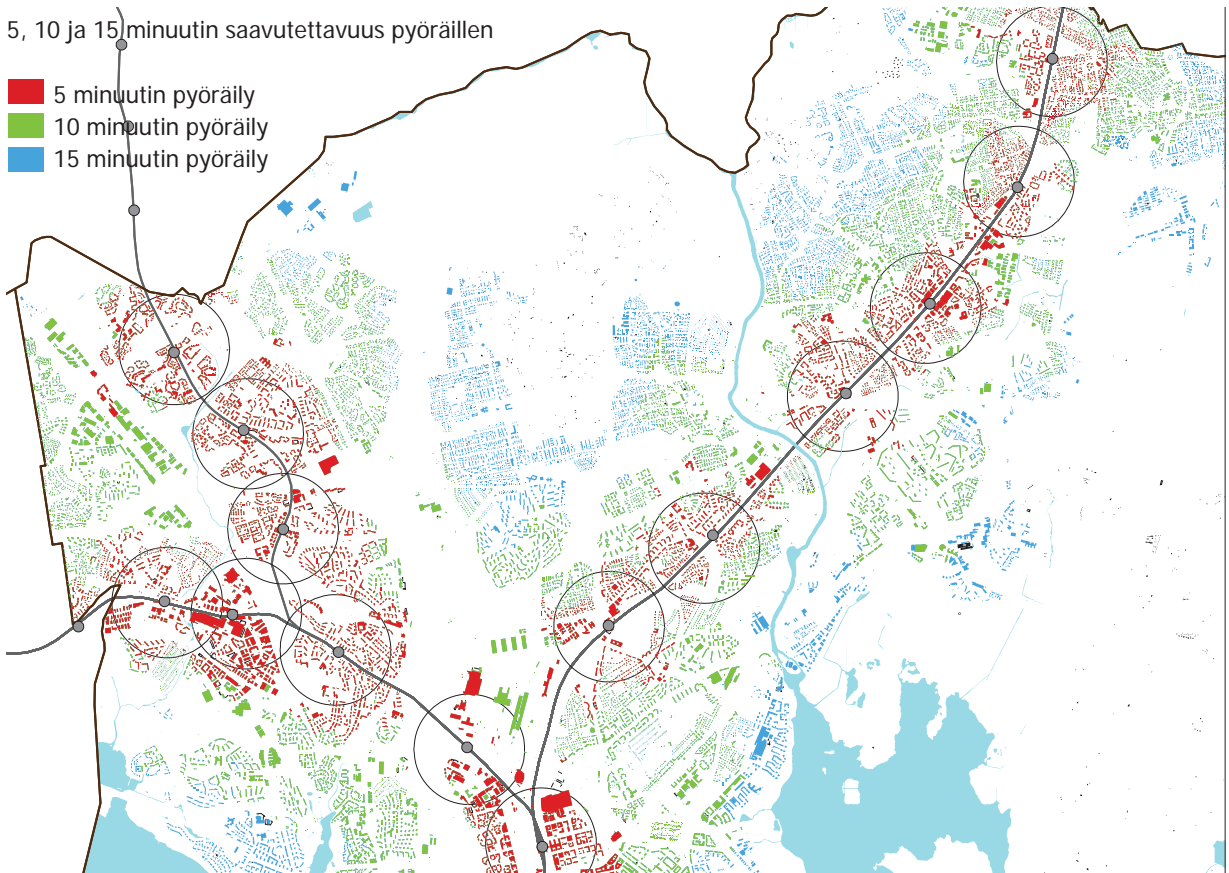
5, 10 ja 15 minuutin saavutettavuus kävelleen

- 5 minuutin kävely
- 10 minuutin kävely
- 15 minuutin kävely



5, 10 ja 15 minuutin saavutettavuus pyöräillen

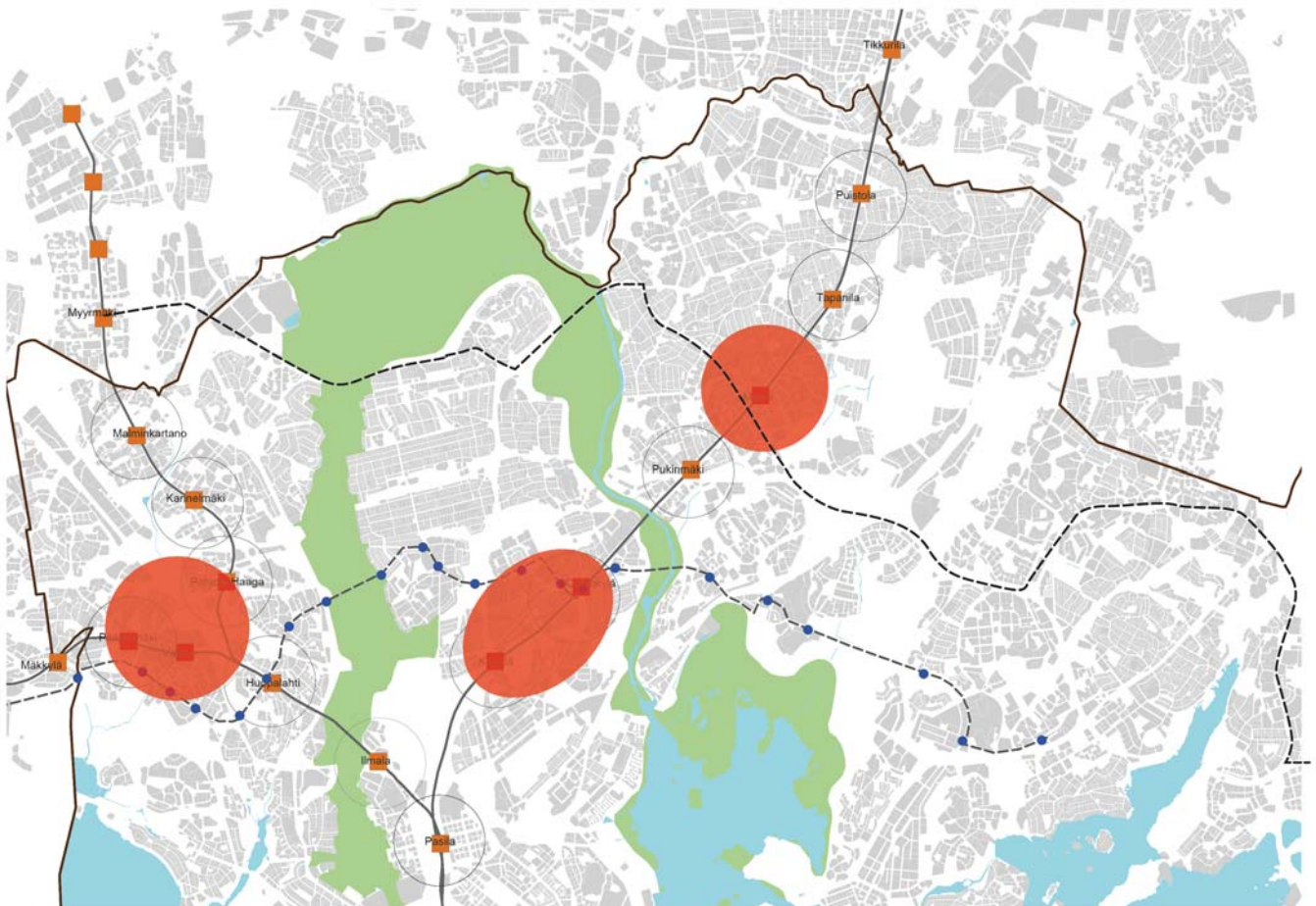
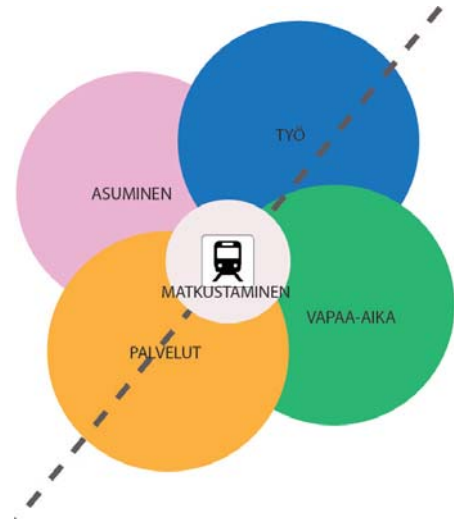
- 5 minuutin pyöräily
- 10 minuutin pyöräily
- 15 minuutin pyöräily



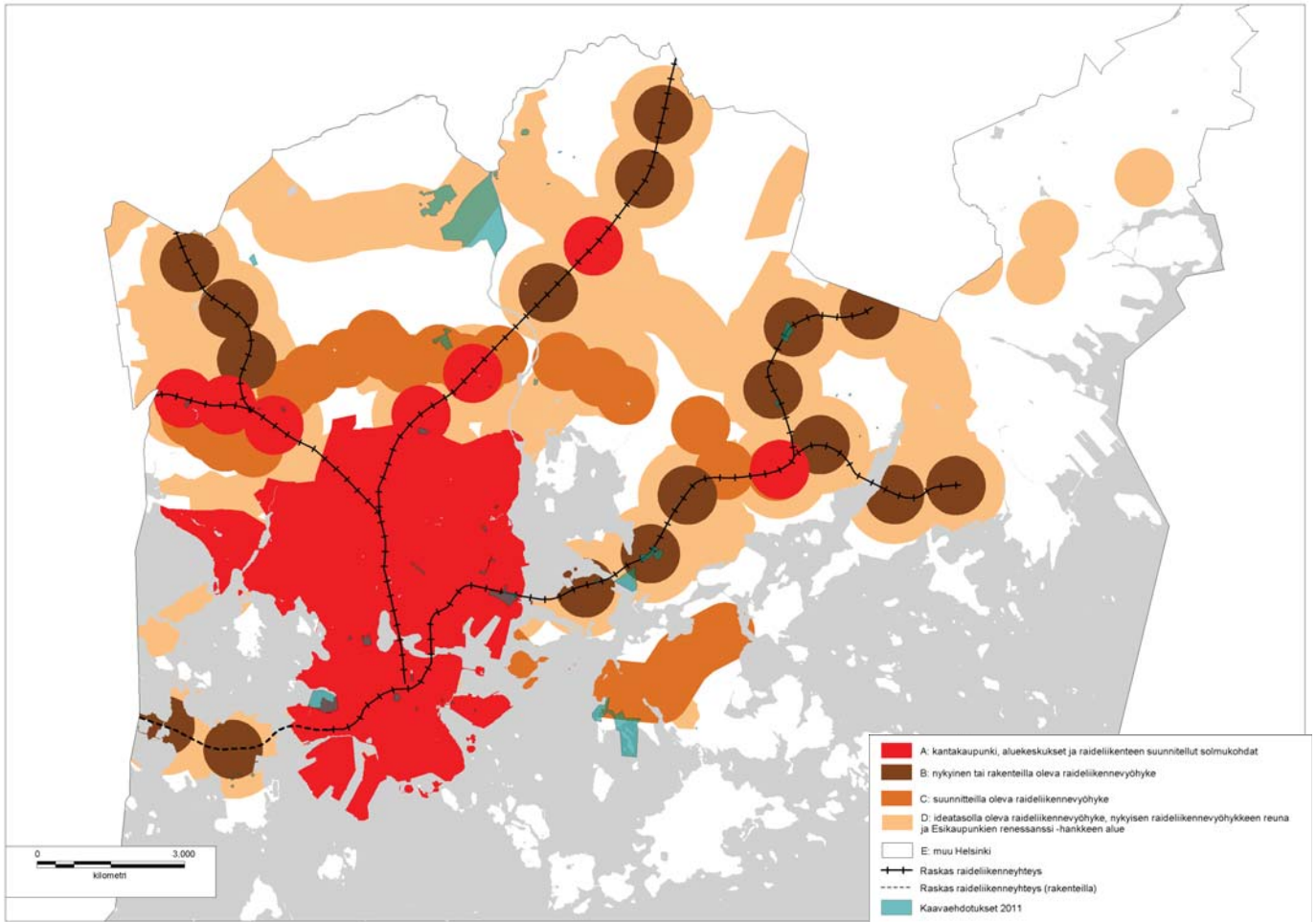
4.4 Joukkoliikenteen uudet solmukohtat Helsingissä

Poikittaisen joukkoliikenteen kehitys johtaa uusien solmukohtien, tai noodien muodostumiseen. Tällä hetkellä vahvimmin alueina rautatieasemien yhteydessä nousevat Huopalahti - Pitäjänmäki, Käpylä - Oulunkylä akselit, sekä Malmin alue. Näillä asemilla on paljon potentiaalia tiiviiden, kaupunkimaisten paikalliskeskusten kehittämiseen ja monipuolisen kaupunki - ja elinkeinoelämän tuottamiseen. Tarkempia analyyseja erityisesti näiden asemanseutujen kohdalla olisi hyvä käydä Jokerinvarsien maankäyttötarkasteluissa, uuden yleiskaavan laatimisen yhteydessä ja muiden hallintokuntien kesken. Helsingin elinkeinostrategian sisältämässä elinkeinopolitiikan kehittämisvalinnoissa (toimenpide 9.) todetaan, että: "Tulevat raideliikenteen solmukohtat luokitellaan liikenne- ja asiakasvirtojen näkökulmasta. Merkittäviä solmukohtia kehitetään monipuolisen yritystoiminnan alueina ja muita asemanseutuja paikallisten lähipalveluiden keskittymänä yhteistyössä elinkeinoelämän ja muiden toimijoiden kanssa".

Asemanseudut korostuvat myös KSV:n kehittämässä KARVI - kaavoituksen arviointi- ja seurantajärjestelmässä. Kantakaupungin jälkeen parhaina kehittämisalueina nousevat juuri esikaupunkialueiden raideliikenteen solmukohtat. Raideliikennevyöhykkeen sekä asemanseutujen kaavoitusta tulee jatkossa tehostaa, jotta kaupun- gin strategisiin tavoitteisiin voidaan paremmin vastata.



Esikaupunkien rautatieasemien "hot spotit". Punaisten lämpäreiden alle jäävät asemat profiloituvat tärkeinä asumisen ja työnteon keskittyminä, joilla on paljon kehityspotentiaalia pikkukaupunkimaisina alueina.



Kaavoituksen arviointi- ja seurantajärjestelmän (KARVI) avulla arvioidaan kuinka Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa valmistellut kaavat toteuttavat kaupungin strategisia tavoitteita kaupunkirakenteen eheyttämiseksi, ilmastonmuutokseen vastaamiseksi ja kestävien liikennemuotojen edistämiseksi. Arviointijärjestelmä painottaa Helsingin strategisten tavoitteiden mukaisesti kaupunkirakenteen eheyttämistä tukevaa asemakaavoitusta. Tämä on toteutettu muodostamalla vyöhykkeitä kaupungin keskuksiin ja raiteliikenteeseen tukeutuen.

5. Ympäristön laadun merkitys

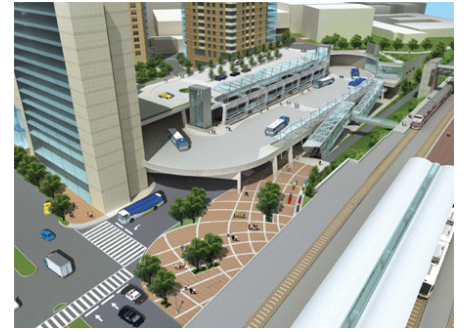
Ympäristön laadun parantamisen tarve on mainittu useasti monessa eri asemanseutuja koskevassa selvityksessä ja asukaskyselyissä.

Asemanseutujen tulisi toimia alueensa keulakuvina, portteina alueen palveluille ja päivittäiselle liikkumiselle kodin, palvelujen ja joukkoliikennevälineiden välillä. Tällä hetkellä Helsingin asemanseudut koetaan usein levottomiksi, turvattomiksi ja epäsiisteiksi. Lisäksi ne ovat usein irrallaan kaupunkirakenteesta tai rakenne niiden ympärillä on huonosti jäsentynyttä ja väljää. Asemanseutujen imagotekijöiden pohdinta ja vähintäänkin perusparannusten tekeminen on erityisen tärkeää, mikäli niistä halutaan luoda houkuttelevia asuin-, työssäkäynti- ja asiointipaikkoja. Korkealaatuiset ympäristöt ovat tutkitusti tuottavampia - niissä halutaan asua ja yrittää ja niistä myös maksetaan enemmän.

Hyvän arjen asemakeskustyöympäristöön kuuluvat toimivat, turvalliset ja laadukkaat reitit, jotka houkuttelevat niiden aktiiviseen käyttöön. Hyvät yhteydet ja liikkumisen helppous tukevat myös palveluiden käyttöä sekä yritystoiminnan edellytyksiä asema-alueilla. Viihtyisä asemakeskus on urbaanin ja aktiivisen kaupunginosan tärkeä menestystekijä, (Lähiöprojekti 2012).

Liityntäpysäköinnin ratkaiseminen on tärkeä osa myös asemien imagon kehittämisessä. Laajat pysäköintialueet vievät tilaa siellä, missä muutoin olisi järkevää tiivistää kaupunkirakennetta. On tarpeen arvioida tuleeko liityntäpysäköintiä lisätä joillain asemilla ja vastaavasti vähentää toisten asemien kohdalla, voidaananko pysäköintilaitoksia tai uusia hybridiratkaisuja kehittää siihen suuntaan, että pysäköinti veisi vähemmän maa-alaa ja vapauttaisi sitä toisiin toimintoihin? Pysäköintiä tulee pohtia yhdessä asemanseudun muiden toimijoiden kanssa, jotta sen tuomat potentiaaliset asiakasvirrat saataisiin parhaiten hyödynnettyä.

Asemien toiminnallisuutta voitaisiin nostaa myös väliaikaistoiminnoilla. Kioskit, pienet liikkeet ja jopa työtilat voivat toimia esimerkiksi konttirakenteissa. Tilapäisillä käytöillä voidaan avata mielenkiintoisia uusia mahdollisuuksia haastavissa rakentamiskohteissa tai tyhjillä olevissa tiloissa ja parhaimmillaan niillä voidaan saavuttaa alueelle jokin erityinen vetovoimatekijä, joka generoi uutta imagoa ja kääntää kehitystä positiiviseen suuntaan.



Paul S Sarbanes transit centre, Silver Springs

Osittain katettua rautatietä

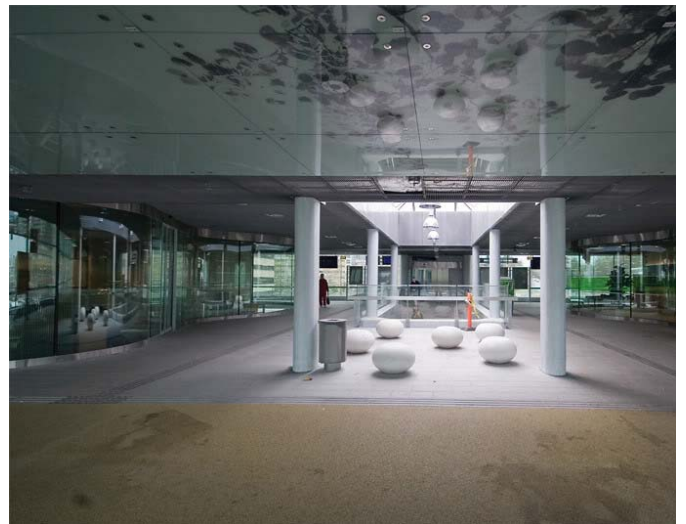




Strasbourg, Ranska



Strasbourg, Ranska



Espoon keskus



Tikkurila, Vantaa

6. Asemakohtaiset tarkastelut

6.1 Pääradan asemat

KÄPYLÄ

Käpylässä pysähtyvät paikallisjunat I, T ja N, joiden vuoroväli on ruuhka-aikana noin 7 minuuttia ja muina aikoina noin 20 minuuttia, (HSL). Liityntäpysäköintiin on varattu autopaikkoja 20 ja myös pyöräpaikkoja on n. 20.

Kaupunkisuunnitteluviraston tekemässä Pääkaupunkiseudun työpaikka-alueiden saavutettavuus joukkoliikenteellä - selvityksessä tutkittiin 12 pääkaupunkiseudun työpaikkatiheydeltään suurinta aluetta sekä kuutta Helsingin seudun aluekeskusta ja yleiskaavan 2002 työpaikka-alueita. Näistä alueista Käpylän ja Malmin asemilla todettiin olevan paras saavutettavuus, kun hyvän saavutettavuuden mittarina käytetään saavutettavuusvyöhykkeen pinta-alaa. Lisäksi Käpylän asemalta on joukkoliikenteellä saavutettavissa Helsingin keskustan jälkeen suurin väestömäärä 10 - 40 minuutin matkan sisällä.

Käpylän asema asettuu keskelle kiireistä Panuntietä, mutta on samalla täysin irrallaan kaupunkirakenteesta. Jalankulkureitit Metsälän työpaikka-alueelle ovat heikot ja YTV:n toimistotaloille reitti kulkee epämiellyttävää väylänvartta päätyen keskelle Mäkitorpantien liikenneympyrää. Alue on puristuksessa Tuusulanväylän ja radan välissä. Radan, väylien ja suurien toimistorakennuksien luoma kaupunkikuva ei ole kutsuva kevyen liikenteen käyttäjille. Reitit koetaan hankalakäyttöisiksi, vaikeasti hahmotettaviksi, epäsiisteiksi ja pelottaviksi (Oulunkylän renessanssi, kerro kartalla kysely). Käpylän ja Oulunkylän väliselle rataosuudelle on toivottu ylikulkusiltaa helpottamaan kevyen liikenteen sujuvuutta. Saavutettavuudeltaan Käpylän asema on erinomainen ja runsaasti kehittyy Keski-Pasila sen vieressä luo paineita myös Käpylän kehittymiselle.

Käpylän aseman välittömässä ympäristössä ei ole palveluja. Lähin ruokakauppa on Mäkitorpantie 1: ssä sijaitseva K-market Mustapekka, joka toimii eräänlaisena vetovoimatekijänä.

Asemanseudulla ei tällä hetkellä ole meneillään suurempia asemakaavamuutoksia. Viimeisin suuri muutos oli YIT pääkonttorirakennuksen laajentuminen aseman viereen.

Ratkaisevaa Käpylän tulevaisuuden kannalta ovat päätökset Tuusulantien kääntämisestä sekä Pisara-radnan toteutumisesta. Pisara-radnan toteutuessa useimmat seudulliset bussit päättäisivät matkansa Käpylän asemalle rakennettavaan bussiterminaliin josta ihmiset voisivat vaihtaa lähijuniin tai ykkösen ratikkalinjaan, mikäli sitä jatkettaisiin Käpylän asemalle asti. Ratikkalinja 9 tulee jatkamaan Keski-Pasilan valmistuessa Iimalantorille, josta on kävelymatka Käpylän asemalle.

Käpylän tulevaisuutta mietittäessä olisi tärkeää pohtia sen roolia esikaupunkivyöhykkeen pääteasemana, ennen Pasilan uutta kantakaupunkia ja suhteessa Oulunkylän pienimuotoisempaan esikaupunkikeskustaan. Mikäli Käpylän



kaupallista palvelutasoa kehitetään voimakkaasti, ei taas Oulunkylällä ole edellytyksiä parantaa lähipalvelutasoa huomattavasti. Käpylässä olisi luontevaa keskittyä voimakkaaseen työpaikka-aluekehittämiseen ja laajamittaisempaan rakentamiseen, joka jatkaisi Keski-Pasilan myötä syntyvää kantakaupunkimaista kaupunkirakennetta.

Lyhyen aikavälin kehittämistoimenpiteiden tulisi kohdentua ainakin jalankulkuympäristön parantamiseen ja orientaation helpottamiseen. Pidempiaikaisten, laajamittaisten kehittämistoimenpiteiden yhteydessä aseman kattaminen tulee ajankohtaiseksi.

Metsälän teollisuus - ja työpaikka-alue

Tällä hetkellä Metsälän pienteollisuusalueen reunalla tapahtuu jo toimistokehittämistä. Metsälän Lakkisepätien päähän nousee uusia toimistotaloja. Mikäli toimistovyöhykettä kehitetään jatkossakin, tulee alueelle paineita myös riittävän pysäköinnin järjestämiselle. Koko teollisuusalueen tulevaisuuden pohdinta on paikallaan, sillä väljästi rakennettu alue ei välttämättä tulevaisuudessa vastaa hyvin asunto- ja toimitilakehittämisen paineisiin näin keskeisellä paikalla. Pohdinnassa on hyvä kuitenkin pitää mielessä kaupungin kerroksellisuuden ja monipuolisuuden säilyttäminen ja miettiä, onko Metsälässä mahdollisuus tiivistää ilman, että alueen nykyisten toimijoiden täytyy väistyä.

Laajempikin toimitilakehittäminen olisi mahdollista Käpylän aseman välittömässä läheisyydessä. Radan ja kallioisen maaperän tuottaman tärinän ja runkoasemelun takia asemanympäristö ei sovellu asumiselle. Käpylän aseman peruskorjaus tulee pikkuhiljaa ajankohtaiseksi, jolloin myös sen ympäristön kohentaminen on luontevaa. Mahdollisen toimitilakehittämisen ja liikennesuunnitelmien tuomien muutosten myötä Käpylän asemanseudulle olisi mahdollista tuoda myös lisää työntekijöitä ja asukkaita palvelevia palveluja.

Meneillään olevat tai lähitulevaisuudessa käynnistyvät kaavahankkeet

Maunulan eteläosa

Asemakaavan muutos, jossa tutkitaan Maunulan 1950-luvun aluekokonaisuuden kulttuurihistoriallisten ja rakennustaiteellisten arvojen säilyttäminen ja täydennysrakentamisen mahdollistaminen kaupunkikuvallisesti sopiviksi arvioituihin paikkoihin.

Koskelan sairaala ja pesula-alueet

Aseman läheisyydessä sijaitsevan Koskelan sairaalan alue on asemakaavoittamaton. Kiinteistöviraston tilakeskus on kevästä 2010 alkaen selvittänyt pääkäyttäjinä toimivien sosiaali- ja terveysviraston kanssa pitkän aikajänteen tilantarpeita Koskelassa. Asemakaavatyö on käynnistynyt vuonna 2012.

Käpylä, Osmontie (34)

Käpylän aseman läheisyydessä Osmontien ja Panuntien kulmauksessa sijaitsevalle ammattikoulun tontille suunnitellaan asuinkerrostaloja.

Asuntokaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 20 033

Toimitilakaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 28 837

Aluetehokkuus: 0,25

Keskimääräinen korttelitehokkuus: 0,57

Keskimääräinen tonttitehokkuus: 0,60

Kytkeytyneisyys: 22 pysäkkiä, 4518 matkustajaa/arkivuorokausi

Asukkaita 600m säteellä 2432

Työpaikkoja 4589

Ympäriällä tapahtuvaa kehitystä:

Ilmala

- + 1500 asukasta
- + 7000 työpaikkaa

Keski-Pasila

- + 3000 asukasta
- + 10000 työpaikkaa

Konepaja

- + 2500 asukasta
- + tuhansia työpaikkoja

Pohjois-Pasila

- + 4000 asukasta
- toimitilat kaksinkertaistuvat

Pisara-rata

Pisara-radalla on merkittävä vaikutus Käpylän eteläpuolisten kantakaupungin kaupunginosien saavutettavuudelle. Uusia maanalaisia asemia tulee kolme: Hakaniemi, ydinkeskusta ja Töölö. Asemien myötä suuri osa liityntätarpeesta Käpylän eteläpuolella poistuu. Pisara-radan mahdollistamia muutoksia pintaliikenteeseen tutkitaan parhaillaan HSL:n vetämässä selvityksessä. Käpylän aseman osalta tutkitaan vaihtoehtoa, jossa ainakin osa Tuusulanväylän suunnan seutulinoista ja Helsingin sisäisistä bussilinoista päättyy Käpylän asemalle rakennettavaan liityntäterminaaliin. Samassa yhteydessä Mäkelänkadun suunnan raitiotietä kehitettäisiin siten, että rakennettaisiin kiskoyhteys Pohjolankadun ja Mäkelänkadun risteyksestä terminaaliin. Terminaali edellyttäisi kansirakennetta radan päälle jolloin hankkeen kustannustehokkuutta olisi mielekästä nostaa myös muulla, tehokkaalla rakentamisella radan päälle ja reuna-alueille, (Oulunkylän renessanssi, lähtötiedot ja kehittämistavoitteet)

Tuusulanväylän kehittäminen

Tuusulanväylältä Pasilan suuntaan rakennettavan yhdyskadun osalta on tehty alustavia suunnitelmia. Tuusulanväylältä muodostuu voimakas liikennekysyntä henkilöautoille tulevaisuudessa Pasilan suuntaan. Liikennemäärien ennakoitaan kasvavan Mäkelänkadulla Hakamäentien pohjoispuolella merkittävästi. Yhdyskadun erkaneminen Tuusulanväylästä tapahtuisi Käpylän aseman kohdilla. Ratkaisuvaihtoehtoja on useita, joiden keskuudesta ei ole valittu lopullista vaihtoehtoa. Yhteyden suunnittelussa tulee ottaa huomioon yhtenä lähtökohtana mahdollisuus rakentaa liityntäliikenneterminaali Käpylän asemalle ja hyvät bussiyhteydet terminaalista pohjoiseen, (Oulunkylän renessanssi, lähtötiedot ja kehittämistavoitteet).



Farringdon Station- aseman uudistus ja osittainen kattaminen, Lontoo

Yhteenveto

Käpylän asemanseudun kehityspaineet tulevat ajankohtaiseksi Keski-Pasilan ja Ilmalan kehittyessä osaksi kantakaupungin uutta työpaikka- ja asumisaluetta.

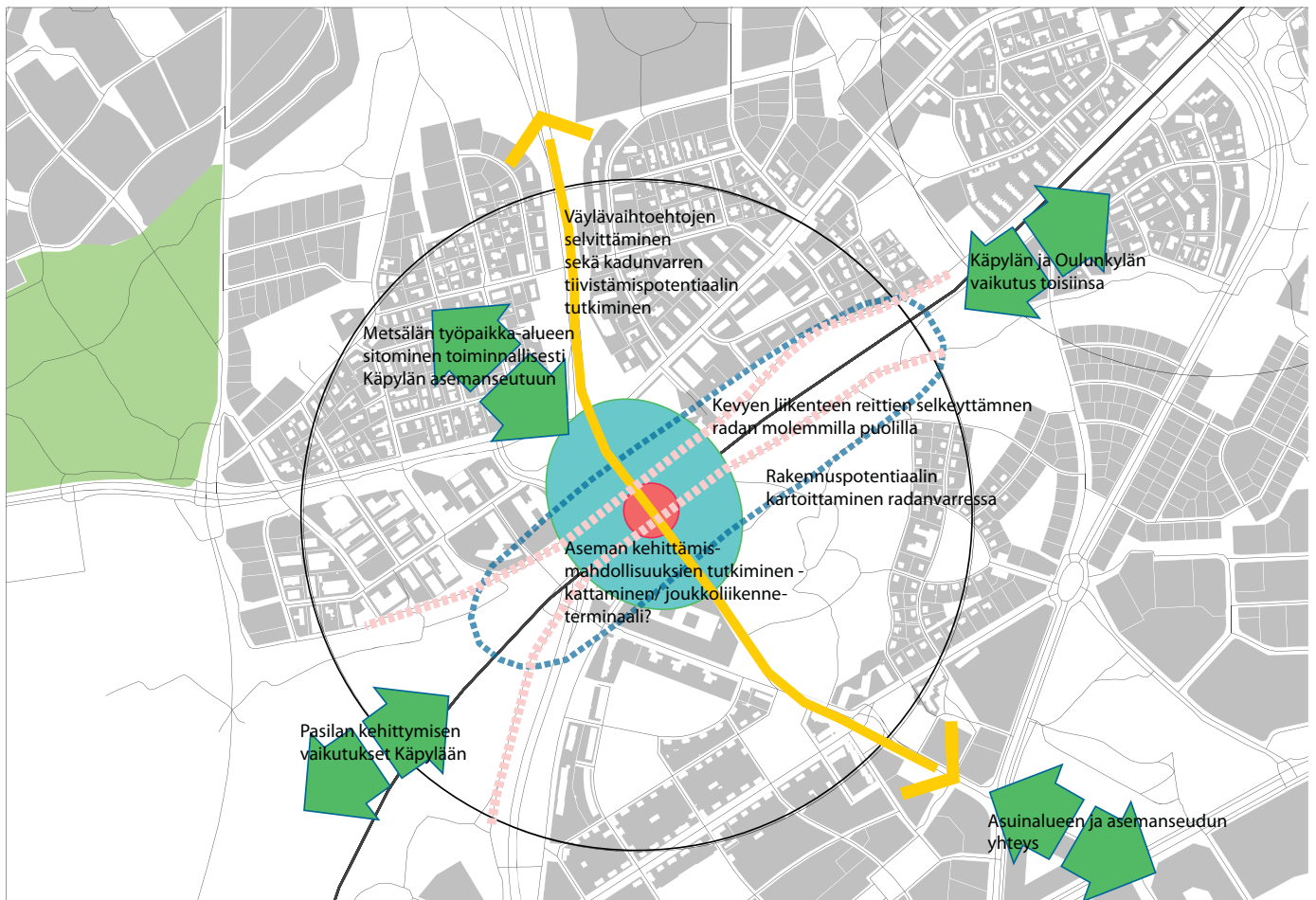
Käpylä toimii liityntäkohtana esikaupunkialueelle ja tulevaisuudessa Tuusulanväylän kehittäminen sekä Pisara-radan tuomat muutokset mahdollistavat Käpylän aseman kehittämisen joukkoliikenteen liityntänä.

Käpylä on lähiliikenteen asema, joka kestäisi runsaampaakin rakentamista. Rajoittava tekijä on aseman kupeessa sijaitseva Taivaskallio, joka on määritelty geologisesti arvokkaaksi kohteeksi.

Kallioalueella on runsaasti luonto- ja virkistysarvoja. Käytännössä sen päälle rakentaminen ei ole mahdollista radanvarsivarausta lukuunottamatta.

Metsälän työpaikka-alueen ja Käpylän aseman kehittämishankkeiden tulisi kulkea käsi kädessä siten, että nyt erillään oleva Metsälä kuroutuu toiminnalliseksi osaksi Käpylän asemanseutua.

Käpylän ympäristöä tulee kehittää myös laadullisesti ja luoda kevyen liikenteen reitistölle sujuvat ja selkeät puitteet.



Käpylän asemanseudun kehittämisen lähtökohtia

OULUNKYLÄ

Lähijunat K, I, T ja N pysähtyvät Oulunkylässä 7 - 12 minuutin vuorovälein ja matka Helsingin keskustaan sujuu noin kymmenessä minuutissa. Tällä hetkellä liityntäpysäköintiin on varattu 88 autopaikkaa ja noin 95 pyöräpaikkaa.

Oulunkylä sai rautatiepysäkin vuonna 1873, joka korotettiin asemaksi vuonna 1881. Nykyinen asemarakennus on vuodelta 1919. Oman aseman myötä Oulunkylään alkoi muodostua huvilayhdyskunta. Aseman läheisyydessä puuhuvilarakentamisen ajasta muistuttavat Oulunkylän puukirkko ja seurahuone, jonka ympäristö on yleiskaavassa 2002 merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi. Oulunkylän asema oli vilkas tavaraliikenteen asema ja toimi 1920-luvulta lähtien liityntäliikenneasemana, jonka kautta bussit kulkivat kohti Pukinmäkeä ja Pakilaa. Oulunkylän vanha asemarakennus ei ole palvellut asemarakennuksena 1990-luvun jälkeen, jolloin Oulunkylän kautta kulkeva Keravan kaupunkirata levennettiin neliraiteiseksi ja lähiliikenteen junat siirrettiin kahdelle itäisimmälle raiteelle. Vanha asemarakennus jäi tällöin lähiliikenteen kannalta väärälle puolelle rataa. Asemarakennuksessa toimii nykyisin yksityinen yritys. Asemaa on ehostettu hiljattain uudella maalipinnalla, mutta tällä hetkellä aseman toiminta ja sen ympäristö eivät elävöitä Oulunkylän kaupunkikuvaa.

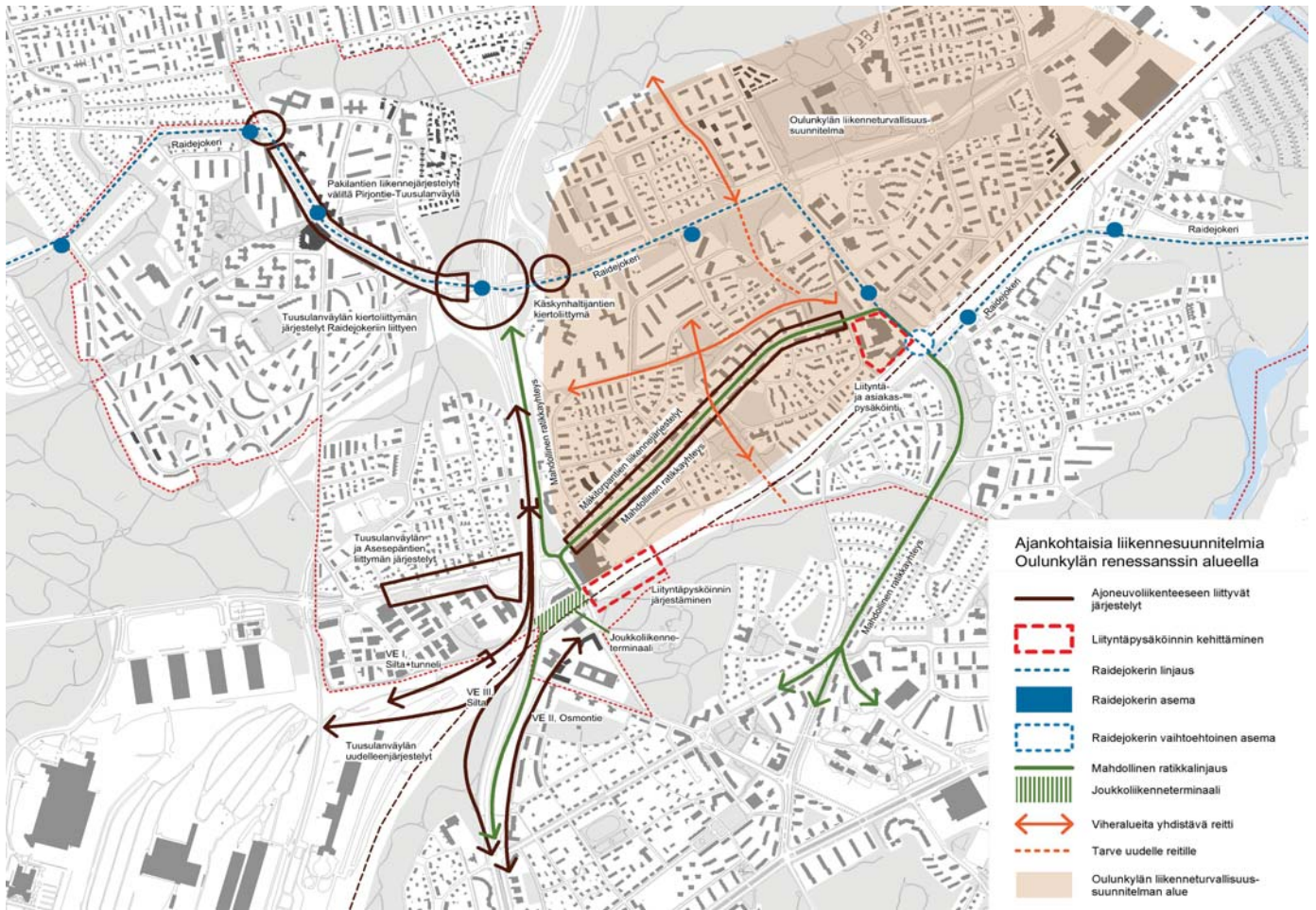
Oulunkylän asemaa ympäröivät asuinalueet ovat suurimmaksi osaksi rakentuneet 1960-luvulla, mutta lähistöllä on myös suosittu Veräjämäen 1940-luvun rintamamiestaloalue.

Oulunkylän väestönkehitys on ollut pitkään laskusuuntaista ja alueen palvelut ovat keskittyneet ja vähentyneet. Rakennuskannan kasvava peruskorjaustarve ja ympäristön paikoittainen rapistuminen vaikuttavat Oulunkylän vetovoimaisuuteen asuin- ja työpaikka-alueena. Kaupunkimaisia, selkeästi rajautuvia katutiloja on vähän.

Asemanseutu voisi toimia alueen kannalta tärkeänä imagotekijänä, mutta maankäyttö on tällä hetkellä tehotonta ja ympäristö ei toimi alueen keulakuvana. Liityntäpysäköinti, laajat parkkipaikka-alueet ja leveät katutilat luovat hajanaista kaupunkikuvaa. Oulunkyläntien varrelle tutkitaan täydennysrakentamista, jolla saataisiin siitä katumaisempi ympäristö. Rakentaminen mahdollisuuksien mukaan tukisi asemanseudun ja Oulunkylän keskuksen palveluiden kehittymistä kestävän kaupunkirakentamisen periaatteiden mukaisesti. Raidejokerin maankäyttösuunnitelmat vaikuttavat osaltaan tiivistämisen tarpeeseen. Muita kehitettäviä katutiloja Oulunkylän aseman läheisyydessä ovat Mäkitorpantien ja Siltavoudintien ympäristöt, sekä Käskynhaltijantien varsi.

Oulunkylässä asemakaavamuutokset liittyvät suurilta osin Raide-Jokeri linjan tuomiin mahdollisuuksiin. Raide-Jokeri tulee kulkemaan Oulunkyläntietä aseman alitse, jolloin syntyy suora vaihtoyhteys lähijuniin. Aseman kehittäminen on ajankohtaista, koska siitä on syntyessä tärkeä raideliikenteen solmukohta osana Helsingin verkostokaupunkia.





Ajankohtaisia liikennesuunnitelmia Oulunkylän renessanssin alueella

Oulunkylä on voimassa olevassa yleiskaavassa (2002) osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Kuitenkin sen roolia suhteessa viereiseen Käpylän asemaan ja läheiseen keskustasijaintiin, sekä kauppakeskus Jumboon tulee pohtia tarkasti. Palvelut sijaitsevat suurimmaksi osin Ogelin kauppakeskuksessa, joka on juna-aseman läheisyydessä. Kauppakeskus on menettänyt vetovoimaisuuttaan ja kaipaa kehittämistä. HOK- Elanto on toivonut voivansa rakennuttaa Oulunkyläntien varteen uuden päivittäistavarakaupan ja asuntoja. Suunnitelmaa ei pidetä kannatettavana, koska olemassa oleva kauppakeskus kaipaisi ensisijaisesti kehittämistä ja jos uusi päivittäistavarakauppa avattaisiin tien toiselle puolelle, söisi se edelleen sen ostovoimaa. Tällä hetkellä kauppakeskuksen laajentamiseen mietitään mahdollisia ratkaisuja. Oulunkyläntielle, aseman yhteyteen on tarkoitus kaavoittaa asumista. Samalla olisi hyvä tutkia voitaisiinko voimassa olevan yleiskaavan puistoalueen merkintää muuttaa, jotta asumista saataisiin enemmän tärkeän ja hyvin saavutettavan liikenteen solmukohtaan.

Kaupunkirakenteellisesti Oulunkylän ongelmana on se, että juna-asemalle ja asemalta kulkevat ihmisvirrat eivät luontaisesti ohjaudu kauppakeskukseen. Monet potentiaaliset asiakkaat siirtyvät suoraan junasta takaisin autoihinsa ja ajavat kenties suurempiin marketteihin asioimaan. Aseman pohjoispuolelta on suora kevyenliikenteen yhteys kauppakeskukseen, mutta jalankulkuympäristönä se ei ole kovin houkutteleva. Muut reitit kulkevat joko Oulunkyläntien alikulkutunnelin kautta pitkin yksitoikkoista kadunvarrtta tai kiertäen Oulunkylän torin takaa läpi pysäköintialueen ja liikenneympyrän ylittäen.

Oulunkylää tulisi kehittää vahvana esikaupunkialueen paikalliskeskukseksi, joka tarjoaa hyviä kaupallisia palveluja. Mikäli Käpylään ei tulevaisuudessakaan tule yhtä vahvaa asumisen keskittymää kuin Oulunkylä ja sitä ympäröivät asuinalueet, on Oulunkylällä paremmat edellytykset kaupallisten palvelujen kehittämiseen. Yleiskaavan merkintä keskustatoimintojen alueeksi sallisi vähittäiskaupan suuryksiköidenkin sijoittumisen Oulunkylän asemansuudelle.

Meneillään olevat tai lähitulevaisuudessa käynnistyvät kaavahankkeet

Asemansuudun ympäristössä merkittävin asemakaavanmuutos sijoittuu Patolaan, jossa on suunnitteilla yhteensä 25 355 k-m² asumista ja 1900 k-m² liiketilaa. Suunnitteilla on kerros- rivi- ja erillispientaloja sekä uutta päivittäistavarakauppaa ja muuta myymälätilaa Käskynhaltijantien varteen.

Oulunkylän asemansuudun ympäristössä tutkitaan tällä hetkellä kauppakeskus Ogelin laajentamista, kulkureittien parantamista, mahdollisuutta rakentaa uusia asuntoja ja parantaa pysäköintiä.

Merkittävin liikkumiseen vaikuttava muutos lähitulevaisuudessa tulee olemaan Raide-Jokeri, joka kasvattaa erityisesti Oulunkylän asemansuudun merkitystä. Yleisesti on tavoitteena, että Raide-Jokerin varsille jäävien alueiden maankäyttöä tiivistetään. Oulunkylän ja Maunulan alue on yksi tärkeimmistä maankäytön kehitysvyöhykkeistä Raide-Jokerin varrella. Raide-Jokerin linjaus on suunniteltu kulkevan pitkin Oulunkyläntietä, jolloin luonteva paikka pysäkillä on radan alittavassa tunnelissa, joka mahdollistaa saumattoman vaihdon junaliikenteeseen.

Oulunkylän liikenneturvallisuussuunnitelma on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa syksyllä 2012. Suunnitelman tarkoituksena on edistää Oulunkylän liikenneturvallisuutta ja erityisesti kävelyn ja pyöräilyn

Asuntokaavavaranto (asema- ja yleiskaavat): 27 037 k-m²

Toimitilakaavavaranto (asema- ja yleiskaavat): 18 229 k-m²

Aluetehokkuus: 0,26

Korttelitehokkuus: 0,44

Tonttitehokkuus: 0,43

Kytkeytyneisyys: 32 asemaa, 10101 matkustajaa/arkivuorokausi

Asukkaita 600m säteellä 4848

Työpaikkoja 1156

edellytyksiä kaupungin asettamien tavoitteiden mukaan. Suojatiejärjestelyjä selkeytetään, kävely ja pyörällä erotetaan toisistaan rakenteellisesti liittymissä ja bussipysäkkien kohdalla ja pyörätieyhteyksiä täydennetään erityisesti Käskynhaltijantien varrella. Lisäksi suunnitelmassa esitetään rakenteellisia toimenpiteitä ajonopeuksien hillitsemiseksi ja Mäkitorpantien läpiajoliikenteen vähentämiseksi. Suunnitelmassa on otettu huomioon tuleva Raide-Jokeri, jonka reitin varrelle on suunniteltu vain vähäisiä toimenpiteitä.

PUKINMÄKI

Pukinmäen asema (Boxbacka) avattiin 1886 viereisen Boxbackan kartanon maille. Suomenkielisen nimen, Pukinmäki, asema sai vuonna 1925. Nykyinen asema sijaitsee pohjoisempana kuin vanha asema ja on ollut käytössä vuodesta 1982. Pukinmäki sijaitsee sekä pääradan että Kehä I:n risteyskohdassa. Nämä kaksi valtavaa infrastruktuuria pilkkovat Pukinmäen kaupunkirakenteen neljään osaan, joiden keskinäiset yhteydet ovat heikkoja.

Pukinmäessä pysähtyvät I, T ja N- junat, joiden vuoroväli on 10 minuuttia. Helsingin keskustaan matka-aika on 12 minuuttia.

Pukinmäki on pääosin rakentunut 1970- ja 1980-luvuilla ja on kerrostalovaltainen asuinalue. Pukinmäen vanhasta asuntokannasta ei jätetty voimakkaana rakentamiskautena paljoakaan jäljelle. Joitain huvilakauden rakennuksia, sekä jälleenrakentamiskauden omakotitaloja on jäljellä esimerkiksi Sunilantien varrella, (KSV/Tuominen, 2001). Pukinmäen kupeessa sijaitseva Savelan kerrostaloalue rakennettiin myös 1980-luvulla. Viimeinen aluekokonaisuus, nk. Pukinmäenkolmio, valmistui 1990-luvulla. 2000-luvulta nykypäivään rakentaminen Pukinmäessä on ollut pienimuotoista. Ruotorpan pientaloalue edustaa uutta kaupunkipientalorakentamista radan itäpuolella.

Pukinmäen liikekeskus on uusittu hiljattain. Laajempi keskustan yleissuunnitelma on laadittu 2000-luvun puolivälissä (Sarlin + Sopanen, 2006), mutta kehitys ei ole lähtenyt liikkeelle. Suunnitelmien toteutumisen esteenä ovat haastavat rakennusolosuhteet, maapohjan heikko kantavuus, liikenteen melu ja pääradan ratavaraus. Radan länsipuolelle on kaavoitettu toimitilaa, joka ei ole toteutunut. Kehä I:n aiheuttaman melun takia tontteja ei voida myöskään muuttaa asumiseen.

Pukinmäen keskustaa leimaa edelleen keskeneräisyys ja kuluneisuus. Erityisesti radan eteläinen puoli on keskeneräistä - siellä sijaitsee ABC-huoltoaseman lisäksi tyhjä tontti. Yhteys Malmille sekä Ruotorpan asuinalueelle on periaatteessa sujuva, mutta kaupunkikuvallisesti epämääräinen. Pukinmäen keskusta ei näy Kehätielle eikä junaradalle, joten sen sijaintia on vaikea hahmottaa. Useimmat rakennukset kääntävät selkensä rautatielle. Lähiliikenteen laiturit sijaitsevat keskustasta katsottuna väärällä puolella, niiden väliin jäävät pikajunien raiteet. Radan alikulku keskustaan tuntuu ahtaalta ja pimeältä. Polkupyöräparkki sijaitsee tunnelin keskellä ja tukkii tunnelia entisestään, aiheuttaen myös visuaalisen esteen. Myös 1970-luvun vanha asemarakennus alikulutunnelin vieressä on ränsistynyt, eikä tuo keskustaan saapumiselle positiivista vaikutelmaa. Lisäksi se estää radan alikulun kehittämisen.

Kuten muuallakin, radan varsien maankäyttöä rajoittaa ratahallintokeskuksen vanha ratavaraus, josta se ei ainakaan tähän mennessä ole ollut valmis luopumaan.

Liityntäpysäköinti jakautuu Pukinmäessä moneen eri alueeseen. Suurin osa liityntäpysäköinnistä sijoittuu Lupiinipolun varteen. Autopaikkoja liityntäpysäköintiin on 102 kpl ja pyöräpaikkoja noin 120. Vuonna 2006 tehdyn selvityksen mukaan tarve liityntäpysäköinnille oli noin 200 autopaikkaa. Nykyisen ABC-aseman tontille (entinen Esso) on olemassa viitesuunnitelma 400 autopaikan pysäköintilaitoksesta joka ei kuitenkaan ilmeisesti ole toteutumassa. Pukinmäen keskustasuunnitelmassa ehdotetaan liityntäpysäköintiin hyödynnettäväksi nykyisen ratapenkereen aluetta Eskolantien ja Kehä I:n välillä. ABC:n vieressä olevalle tyhjälle tontille on suunnitelma nelikerroksiselle 2000 k-m²:n suuruiselle liikerakennukselle, joka ei edelleenkään ole toteutunut.



Pukinmäen palvelutaso on kohtuullinen. Peruspalvelut sijoittuvat lähinnä liikekeskukseen ja sen ympäristöön, mutta joitain kivijalkaliiketiloija löytyy myös kauempaa Eskolantien varresta. Alueen palvelutasoa on parantanut muutama vuosi sitten avattu päivittäistavarakauppa. Läheinen Malmin aluekeskus toimii myös pukinmäkeläisten suurempana asiointikeskittymänä. Asemanseudun kaupallisia edellytyksiä olisi mahdollista kehittää, mikäli kiinteistösijoittajan ja kaupan toimijan kanssa löytyisi yhteisiä tavoitteita. Sijoittajan näkökulmasta olisi tärkeintä kehittää alueen asukasprofiilia, eli monipuolistaa asuntotarjontaa sekä järjestää riittävät pysäköintimahdollisuudet. Hyvien tieyhteyksien takia Pukinmäki soveltuisi myös autoiluun liittyvien palvelujen kehittämiseksi, mutta on eri asia onko tällainen kehitys toivottavaa asemanseudulla.

Malminkaaren ja Kehä I:n risteysalue on huonosti hahmotettavista. Ramppirakenteet ovat valtavia ja niiden ympäristöön jäävät suojavaohykkeet ja väljät, tyhjät tontit tekevät reitistä, jonka tulisi toimia porttina niin Pukinmäelle, kuin Malmillekin vaikeaselkoisen. Pukinmäen aseman, Ruotutorpan asuinalueen ja Malminkaarta Malmille johtavan reitin varsilla ei tapahdu mitään mielenkiintoista. Pukinmäen keskustan yleissuunnitelmassa ehdotetaan pitkällä tähtäimellä koko risteysalueen maankäytön uudelleen arviointia ja Kehä I:n kattamista Malminkaaren sillan ja radan välisellä alueella.

Pukinmäen monien haasteiden seassa on myös nähtävissä positiivista kehitystä. Pukinmäen uudistunut liikekeskus on hyvin onnistunut ja osaltaan siistinyt keskustan yleisilmettä. Oleellista olisi, että aseman alikulun välittömään yhteyteen jäävää Pukinmäenaukiota kehitettäisiin julkisena tilana tai sille rakennettaisiin rakennus joka toimisi alueen keulakuvana ja keskustan maamerkinä raideliikenteen suuntaan. Pukinmäen keskustassa on myös Eskolantien varteen hiljattain valmistunut uusi asuintalo, jossa on kivijalkaliiketilaa Säterintien suuntaan. Eskolantie 4:n kohdalle on rakentumassa uutta kerrostaloasutusta. Nämä viimeaikaiset muutokset ovat luoneet uutta, positiivista ilmettä Pukinmäen keskustalle.

Asuntokaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 13 825 k-m²

Toimitilakaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 13 796 k-m²

Aluetehokkuus: 0,27

Korttelitehokkuus: 0,57

Tonttitehokkuus: 0,60

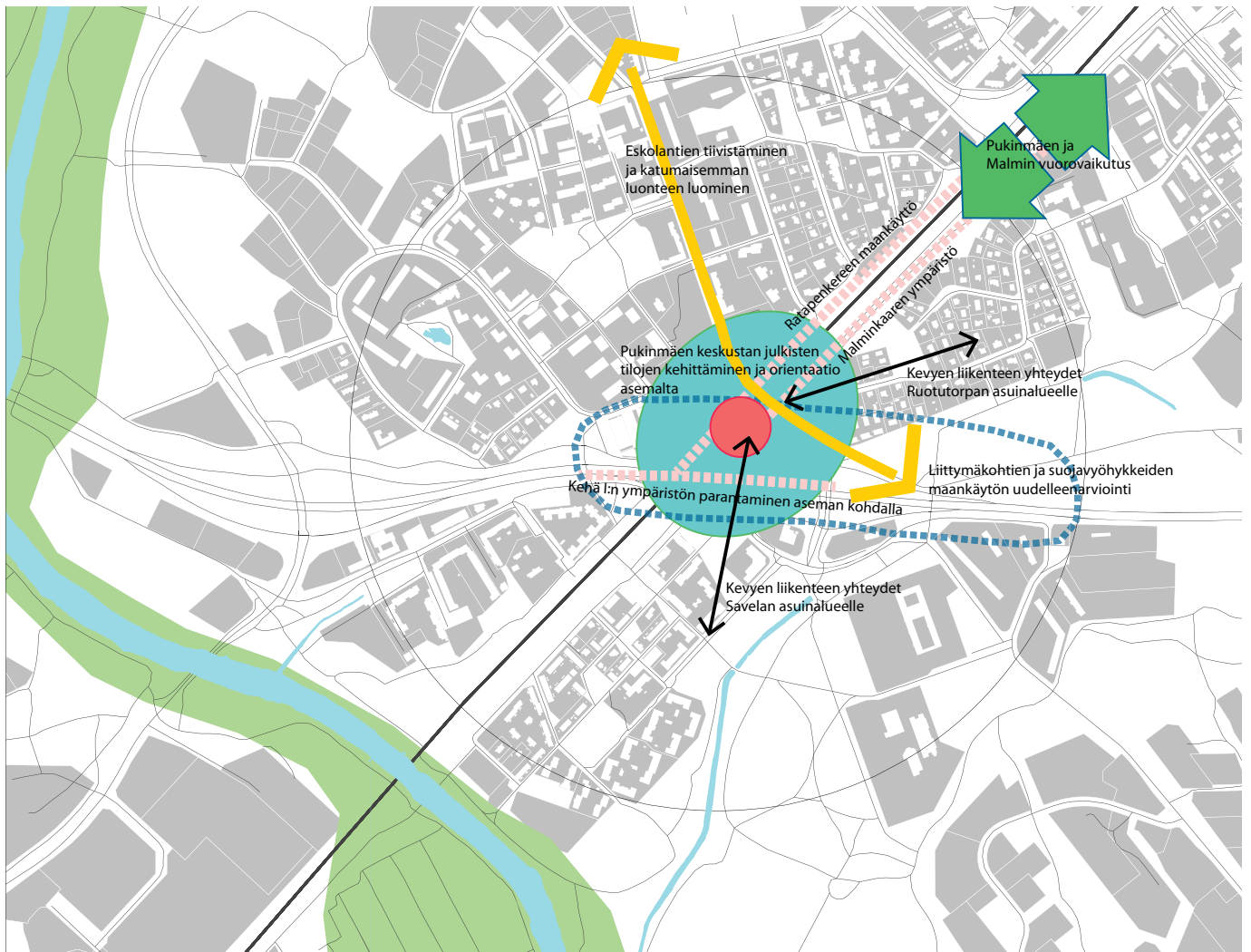
Kytkeytyneisyys: 22 asemaa, 7674 matkustajaa/arkivuorokausi

Asukkaita 600m säteellä 6186

Työpaikkoja 1038

Pukinmäen keskustan kehittämisraportissa on nostettu esiin vaihteittaisia parannussuunnitelmia.

- Kaupunkirakenteen esiinnosto, esim maamerkkirakennuksella
- Pukinmäen aukion elävöittäminen
- Malminkaaren ja Pukinmäenkaaren risteysten vajaakäyttöisten ja tyhjien tonttien kehittämienn
- Puistoalueiden eristäminen melulta
- Asuntokannan monipuolistaminen
- Kevyen liikenteen yhteydet Kehä I:n poikki
- Radan ylitysten ja alitusten selkiyttäminen
- Kehä I:n korkeustason laskeminen ja painaminen katettuun kaukaloon suurimuotoisten parannustöiden yhteydessä
- Raitiovaununlinjaus Malmille päin
- Liityntäbussipysäkin elävöittäminen
- Pyöräilyn laatuikäytävä Malmille
- Yhteydet Savelaan
- Liityntäpysköinnin keskittäminen pysäköintilaitokseen
- Asiakasvirtojen ohjaaminen viereisiltä asuinalueilta Pukinmäen keskustaan
- Ympäristön viihtyisyyden kehittäminen - erityisesti Pukinmäen aukio
- Polkupyörän pysäköinnille oma, katettu paikka
- Eskolantien muuttaminen katumaisemmaksi ympäristöksi



MALMI

Malmilla pysähtyvät I, K, N ja T - junat joiden vuorotiheys on arkisin 7 - 12 minuuttia ja matka-aika keskustaan n. 12 - 14 minuuttia. Liityntäpysäköintiin on autopaikkoja 114 kpl ja pyöräpaikkoja noin 520 kpl. Liityntäpysäköintiä varten tarvitaan aikuisen matkakortti ja pysäköinti-aika on 12 tuntia. Pysäköintipaikkojen määrä ei ole Malmilla ollut ongelma. Liityntäpysäköinnissä on yleensä tilaa, kuten myös muissa Malmin pysäköintihalleissa.

Malmille juna saapuu keskelle kaksijakoista keskusta-alueetta, jota halkoo paitsi rata, myös monikaistainen autotie molemmin puolin. Siitä, mitä kahden suuren liikekeskuksen takana on, ei saapujalla ole mitään käsitystä. Kulku kauppakeskuksiin käy kävelyputken kautta, joka ei ympäristönä luo vireää kuvaa Malmista. Aseman laiturialueet ovat kohtuullisen hyvässä kunnossa, mutta siellä on myös huonokuntoisia kylttejä ja käyttämättömät laiturit (3 & 4) kasvavat rikkaruohoa. Liityntäliikenteen bussipysäkit jakautuvat kahteen eri paikkaan, toinen radan päälle Latokartanontielle ja toinen Ala-Malmin puolelle Pikkalankadulle. Siirtymistä junasta bussiin tai matkan jatkaminen jalan ei ole tehty helpoksi. Esimerkiksi matka juna-asemalta Ala-Malmin torille vaatii ensin nousemisen ylikulkuputken ja kauppakeskuksen läpi kulkemisen tai sitten portaita nousemisen ylös bussiterminaaliin ja sieltä epäselvien reittien kautta pujotellen. Paikoin kulkeminen on liikuntaesteisille mahdotonta. Esimerkiksi Latokartanontieltä alas Malminkaarelle Malmin Novan puoleiselle jalkakäytävälle on käytännössä mahdotonta päästä pyörätuolilla. Liikennevirastolla ei kuitenkaan ole asemaa koskevia suuria kehityshankkeita tällä hetkellä. Tarkastelu olisi aiheellista - asema olisi ilman kauppakeskuksia täysin esteellinen ympäristö, liityntäpysäköinti ja pyörien säilytys, sekä opastus asemaseudulla kaipaisi pohdintaa.

Asemalla on useita kiinteistönomistajia, joka monimutkaistaa aseman suunnittelua ja ylläpitovastuiden jakamista. Tilanne vaatisi selkiyttämistä esimerkiksi HSL:n kehittämiselvytyksen päivittämisen kautta. HSL on teettänyt vuonna 2007 Helsingin lähijuna-asemien kehittämiselvytyksen, jossa on todettu tarve Malmin asemaseudun kohentamiseen ja esitetty jatkotoimenpidetarpeita sekä "ideakortti", jossa esitetään pidempiaikaisia toimenpiteitä aseman kehittämiseen. Mm. tässä on esitetty idea Malmin aseman kattamisesta betonikannella, jolloin Malmin kaksijakoisuutta olisi mahdollista lieventää ja kehittää Malmille todellista verkostokaupungin liityntäliikenteen solmukohtaa. Kattaminen mahdollistaisi myös asuin - ja liiketilan rakentamista aseman päälle. Aseman kattamista on tutkittu monissa eri selvityksissä vuosien varrella. Se olisi suurin yksittäinen muutos Malmilla ja mahdollistaisi sekä kaupunkirakenteen yhteenkuromisen sekä runsaamman täydennysrakentamisen keskusta- alueella.

Malmin keskusta ei täysin vastaa käsitystä elinvoimaisesta ja viihtyisästä aluekeskuksesta, vaan toimii enemmänkin välttämättömänä läpikulku- ja asiointipaikkana. Aluekeskuksen alkuperäinen idea oli perustaa Malmin sydän sen aseman ja siihen liittyvän kevyenliikenteen sillan yhteyteen. Kuitenkaan esimerkiksi idea asemasta toiminnallisena keskipisteestä ei ole kantanut vaan lähinnä korostanut Malmin fyysistä kaksijakoisuutta. Ajan saatossa julkiset tilat ja keskustan yleisilme ovat kuluneet väröttömäksi ja julkiset tilat muodostuneet lähinnä läpikulkupaikoiksi.



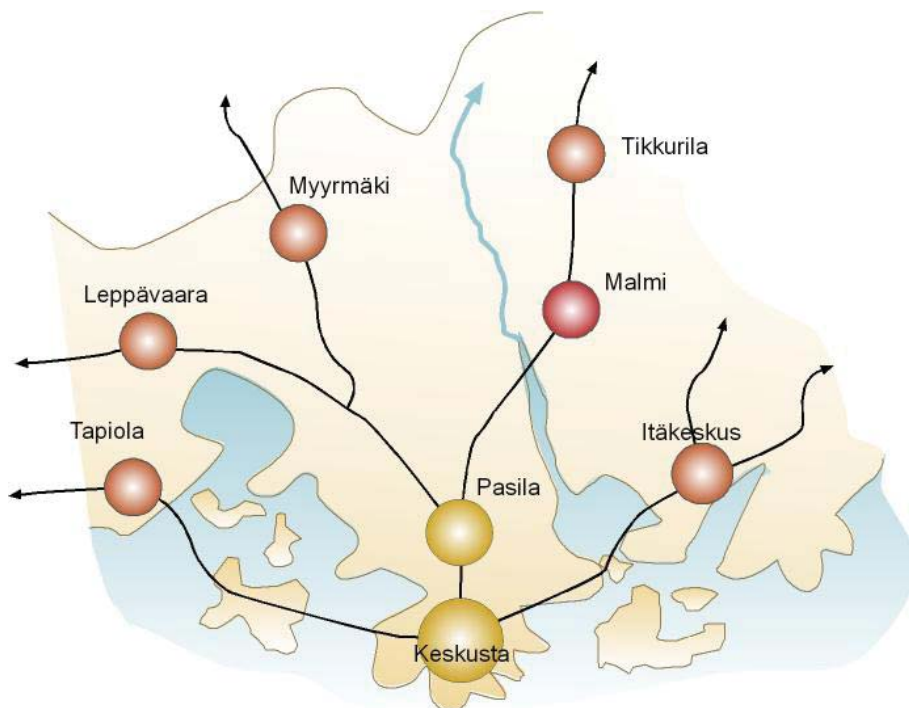
Yleisesti Malmin kaupunkirakenteellisena ongelmana voidaan pitää heikkoa kaupunkitilan jäsentyneisyyttä. Sitä korostaa keskustan kaksijakoisuus, ajoväylien ja rakennusten heikko mittasuhte, kaupunkitilan kuluneisuus, selkeiden kiintopisteiden puuttuminen ja paikasta toiseen siirtymisen vaikeus. Tässä onkin Malmin paradoksi. Toisaalta se on esikaupunkiympäristönä hyvin monipuolinen, siellä on hyvät palvelut, ajallista kerrostuneisuutta, aukioita, puistoja ja loistavat kulkuyhteydet moneen suuntaan.

Malmin palvelut painottuvat pääosin ostoskeskusten välittömään yhteyteen, kuitenkin kauempanakin asuinrakennusten seassa ja niiden kivijaloissa on runsaasti pienyrityksiä ja muita keskustamaisia toimintoja. Varsinkin Kirkonkyläntielle on keskittynyt pieniä paikallisia liikkeitä aina Malmin kirkolle asti. Myös Ala-Malmilla sijaitsevat palvelutalot, sekä Haaga-Instituutti kuuluvat keskustamaiseen rakenteeseen.

Malmin läheisimmät kilpailijat kaupallisen tarjonnan kannalta ovat kauppakeskus Jumbo sekä Tammiston muut palvelut ja Itäkeskus monipuolisine palveluineen. Täten Malmin palvelutarjonnan kehittämiseksi olisi edelleen potentiaalia. Pienyritysten ja erikoisliikkeiden on helpompi sijoittua Malmille, koska siellä on jo olemassa oleva palvelurakenne, (Elpe 2011). Malmilla on viime aikoina tapahtunut epäsuotuisiakin muutoksia toimijarakenteessa. Elisa Oyj siirtyi Malmilta uusiin tiloihin ja jätti jälkeensä tyhjän toimitilan. Poliisi muuttaa suurilta osin pois Malmilta kuusikerroksisesta radan länsipuoleisesta toimistotalosta.

Malmin työpaikkamäärä ei ole kasvanut enää 2000-luvun jälkeen vaikka se erottuikin edelleen vahvana työpaikkakeskittymänä. Työpaikkamäärän ylläpitämiseen ja nostamiseen on syytä asettaa tavoitteita. Myös toimitilojen käyttöasteen heikkenemiskehitystä on ehkäistävä.

Uuden yleiskaavan yhteydessä ja yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa on tärkeää luoda Malmille tavoitetila, joka tähtää Malmin pitkäaikaiseen kehittämiseen siten, että sen asema aluekeskuksena vahvistuu ja palvelu- ja työpaikkarakenne kehittyy vahvasti edelleen.



Asuntokaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 21 157 k-m²

Toimitilakaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 19 635 k-m²

Aluetehokkuus: 0,49

Korttelitehokkuus: 0,76

Tonttitehokkuus: 0,8

Kytkeytyneisyys: 38 pysäkkiä, 25 610 matkustajaa/arkivuorokausi

Asukkaita 600m säteellä 6452

Työpaikkoja 4691

Omistus: Asema-alue on VR:n omistuksessa, raidealue on ratahallintokeskuksen (RHK) omistuksessa (kuten myös osa ylikulusta ja esimerkiksi uudet ristikkoportaat), liityntäpysäköinti on Helsingin kaupungin omistuksessa.

Malmi suhteessa muihin keskuksiin

Meneillään olevat tai lähitulevaisuudessa käynnistyvät kaavahankkeet

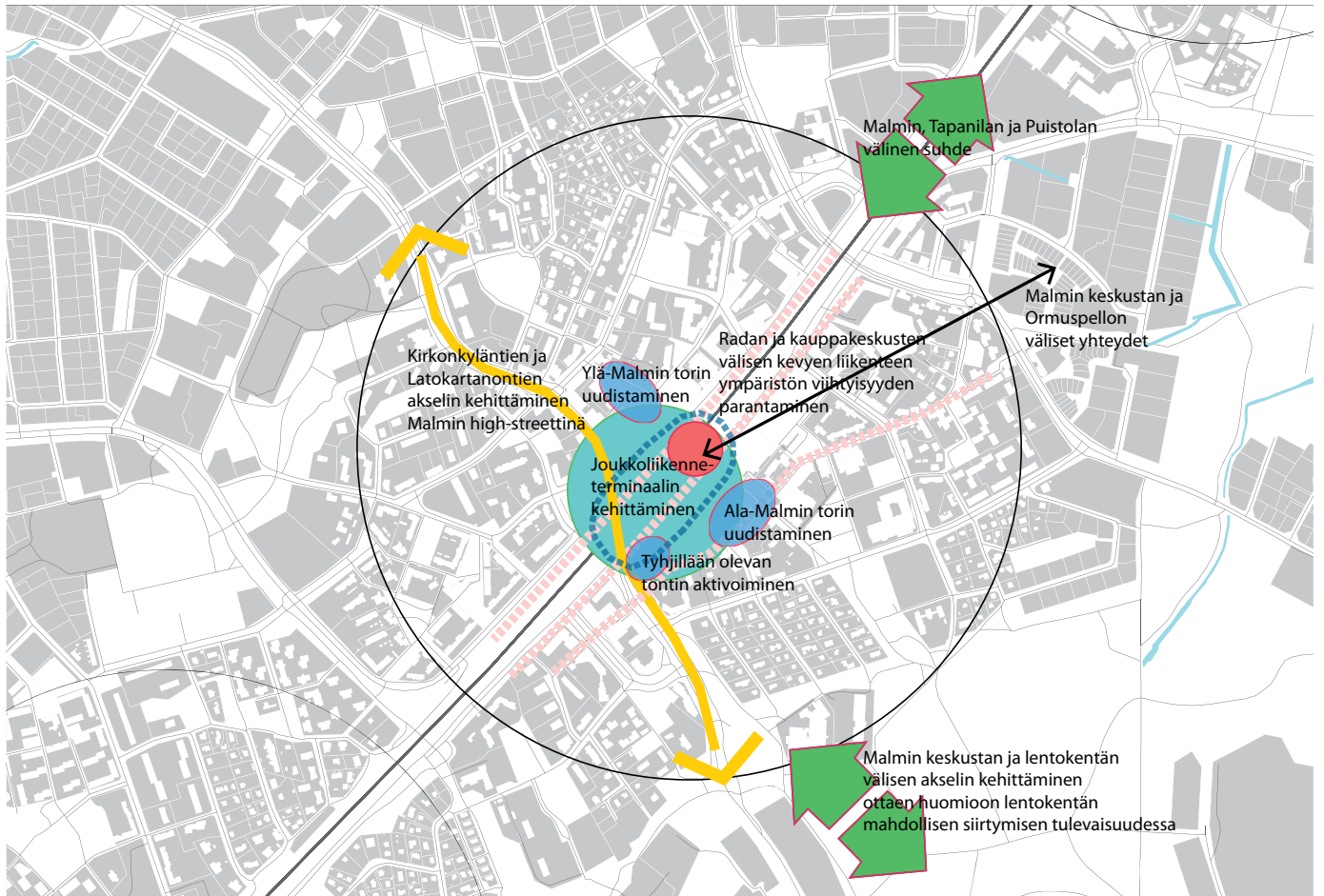
Malmin aseman läheisyydessä suurin yksittäinen muutos on ollut Ormuspellon asuinalueen rakentuminen. Alueelle tulee, sen valmistuttua, olemaan yhteensä n. 1000 asukasta. Lisäksi yksittäisiä täydennysrakennushankkeita ja kaavamuutoksia on tulossa. Vanhan Helsingintien ympäristöön tullaan tutkimaan uutta asuinrakentamista. Tullivuorentien eteläpuolelle on kaavoitettu n. 25 000 k-m² asumista, joka tarkoittaa n. 600 - 700 asukkaan lisäystä. Kellaritien pientaloalueen asemakaava päivitetään, ottaen huomioon rakennussuojelunäkökulmat ja rakentamaton koulutontti muutettaneen asumiseen. Latokartanontien varressa sijaitsevalle nk. "Tillikan korttelille" tutkitaan uutta asuinrakentamista. Tontilla sijaitsevat ravintola - ja liikerakennukset on kaavamuutoshakemuksessa ehdotettu purettavaksi. Samalla tutkitaan täydennysrakennusmahdollisuuksia Latokartanontien ja Paavolantien väliin ja bussiterminaalin viereen tyhjälle liikerakennustontille.

Suuri kysymysmerkki Malmin tulevaisuuden kannalta on lentokentän tulevaisuus. Lentokentän vuokrasopimus raukeaa vuonna 2034. Helsingin uuden yleiskaavan laatimista varten lentokentän rakennuskielto uusitaan. Malmin asuntokannan monipuolistaminen on tervetullutta. Varsinaisesti asemanseudulla (600m säteellä) asumiseen ei ole kaavoitettua varantoa kuin reilu 10000 k-m². Toimitilavarantoa on noin 18000 k-m².

Helsingin kaupungin Lähiöprojekti tarkastelee tällä hetkellä Malmin keskustan tilannetta ja on käynnistänyt Malmin elinkeinoselvityksen, jonka pitkäaikaisena tavoitteena on luoda Malmille kehitysyhdistys. Lähiöprojekti tutkii myös Aalto-yliopiston kanssa pyöräkeskuksen sijoittumismahdollisuuksia Malmille. Helsingin rakennusvirasto on tehnyt yleissuunnitelmat Pekanraitin kunnostamisesta. Lisäksi Malmin aseman kehittämistä on vuonna 2012 Helsingin World Design Capital hankkeen yhteydessä ollut kansainvälinen ideakilpailu yksityisen Cembrit Oy:n toimesta.

Uusi poikittainen bussiliikenteen runkolina Jokeri II tulee aikanaan kulkemaan Malmin läpi. Sen liikennöinti alkaa syksyllä 2015. Linjan reitti kulkee Vuosaaresta Myyrmäkeen Malmin aseman ja Paloheinän kautta. Jokerilinjan toteutus vaatii Malmin aseman bussiterminaalin ja katuverkon perusparannustoimia.

Kevyeen liikenteen kannalta ajankohtaiseksi tulee Kirkonkyläntien- ja Latokartanontien pyöräkaistojen pinnoitteiden uusiminen sekä pyöräilyn laatukäytävän tutkiminen pääradan varten. Malmilla liikutaan paljon pyöräillen, joten sen edistäminen ja tukeminen on aiheellista.



TAPANILA

Tapanilassa pysähtyvät I, T ja N junat, vuoroväli on noin 15–20 minuuttia. Matka-aika keskustaan on 17 minuuttia. Autopaikkoja liityntäpysäköintiin on 137 kpl. Pyöräpaikkoja alueella on noin 90. Asema on otettu käyttöön vuonna 1903.

Tapanila on seisakemainen pitkä asema, jonka pohjoispäässä on alikulku viereisille alueille ja eteläpäässä ylikulku Falkullantielle ja Tapanilan pienteollisuusalueelle. Tapanilan eteläpuolinen pientaloalue on arvostettua asuinalueetta, josta osa on rakentunut jo vuosisadan vaihteessa. Tapanila säästy 1960- ja 70-luvun lähiörakentamismuutokselta 1930 - luvulla asetetun rakennuskiellon takia. Voimakkaampaa uudisrakentamista tapahtui vasta 1980-luvulla kaavojen valmistuttua. Samoihin aikoihin Malmin palveluiden kehittyessä voimakkaasti, Tapanila alkoi profiloitua entistä selkeämmin asuinalueeksi. Tyhjiä toimitiloja on paljon. Suurin yksittäinen muutos on ollut Falkullan kerrostaloalueen rakentuminen Tapanilan kupeeseen 2000-luvun alkupuolella. Tapanilalaiset itse mieltävät alueen edelleen kylämäisenä ja rauhallisena ympäristönä.

Tapanilan vanhan raitin, Päivölantien, palvelut ovat suureksi osaksi hävinneet. Muutama kivijalkaliike on edelleen olemassa Päivölantien sekä Liiketien varressa.

Tapanilan henki ja kaupunkimiljöö ovat ainutlaatuisia ympäristöltään. Alueella on vanhaa puutaloilyllä ja vanhat teollisuusrakennuksetkin tuovat sille tietynlaista urbaania rosoisuutta ja monipuolisuutta. Toisaalta vanhat teollisuusrakennukset myös vievät paljon maa-alaa, jota voitaisiin asemanseudulla tehokkaammin hyödyntää vaikkapa asumiseen. Kysymys on arvovalinnoista - yrittäjät ovat huolissaan työpajamaisten tilojen vähenemisestä, joita Tapanilassa vielä on tarjolla. Tapanilassa olisi potentiaalia kyläkeskusmaisen toiminnan kehittämiseksi ja pienyrittäjille soveltuvaan toimintaan. Tapanilan imagoa olisi syytä vaalia myös tulevaisuuden rakentamisen yhteydessä ja luoda siitä vetovoimainen käyntikortti alueelle.

Asuntokaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 11 891 k-m²

Toimitilakaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 29 961 k-m²

Aluetehokkuus: 0,23

Korttelitehokkuus: 0,39

Tonttitehokkuus: 0,39

Kytkeytyneisyys: heikko: 8 asemaa, 4512 matkustajaa/arkivuorokausi

Asukkaita 600m säteellä: 5038

Työpaikkoja 600m säteellä: 444



PUISTOLA

Puistolassa pysähtyvät I, K, N ja T junat. Junien vuoroväli on arkipäivisin 8-12 minuuttia ja matka-aika keskustaan on 16–19 minuuttia. Liityntäpysäköintiin on autopaikkoja 305 kpl ja pysäköinti-aika on 24 tuntia. Liityntäpysäköintipaikat jakautuvat radan molemmille puolille. Pyöräpaikkoja alueella on noin 360. Puistolassa liityntäpysäköintiä käyttävät myös Vantaan puolelta saapuvat autoilijat, jotka nousevat junaan Helsingin puolella säästääkseen seutulipun oston.

Puistolan asema perustettiin vuonna 1910. Nykyiselle sijainnilleen se siirrettiin vuonna 1975 kun Tapulikaupunki rakennettiin rautatien länsipuolelle.

Asema on kohtalaisen hyväkuntoinen, valoisa ja selkeä seisake. Aseman alikulku on hiljattain kunnostettu. Opastus asemalta on kohtalaisen hyvä ja liityntäliikenne bussien vaihtoterminaalista on helppo löytää. Polkupyörien pysäköintipaikkoja on radan alikulkutunnelissa riittävästi. Puistolan puolella kevyen liikenteen yhteys on korkealaatuisesti rakennettu ja hoidettu. Puistolan puolella on myös meluaita asutuksen ja kevyen liikenteen yhteyden suuntaan. Tapulikaupungin puolella kevyen liikenteen reitit ovat epäsiistejä. Esteetön yhteys asemalle on pitkä ja vaikeasti löydettävissä.

Puistola on tonttitehokkuudeltaan (0,39) tehottomimpia asemanseutuja. Aseman läheisyydestä löytyy pieni palvelukeskus, josta löytyy mm. kaksi päivittäistavarakauppaa ja R-kioski, muutama pikaruokaravintola, kiinteistövälytoimisto ja julkisia palveluja, kuten kirjasto, nuorisotila ja terveysasema. Palvelurakennukset jäävät joko bussien kääntöpaikan tai parkkipaikan taakse, eivätkä muodosta asemalle päin rajattua katutilaa. Radan ja palvelujen väliin jää myös Tapulikaupungintie. Aseman länsipuolinen 1970-luvulla rakennettu Tapulikaupungin alue on rakentunut noppamaisesti ja kerrostalovaltaisesti jättäen rakennusten väliin paljon väljää, määrittelemätöntä tilaa ja laajoja pysäköintikenttiä.

ELPE - raportissa Puistola nähdään asemanseutuna, jolla olisi kyllä kehityspotentiaalia kaupallisten palveluiden suhteen mikäli löydetään siihen halukas yksityinen taho ja asuntotuotanto toteutuu kaavavarantojen mukaisesti. Asiaa voitaisiin edistää myös nostamalla Puistolan profiilia asuinalueena, panostamalla ympäristön laatuun ja kevyen liikenteen reitistöön. Pidemmällä aikatahtimella olisi järkevää pohtia asemanseudun liikennejärjestelyjä ja kaupallisten palvelujen sijoittumista mahdollisesti purkamalla ja rakentamalla uutta. Ongelmana Puistolan liikekeskuksen uudistamiselle on, kuten monella muullakin alueella, monilukuinen omistajapohja. Tarvitaan yksityinen kehittäjä, joka olisi kiinnostunut ostamaan omistajien osakkeet ja kehittämään uusia tiloja. Asiakasvirtojen suhteen olisi kannattavampaa, jos palvelut sijaitsisivat paremmin aseman yhteydessä. Liityntäpysäköintiä tulisi myös kehittää kaupallisten palvelujen yhteydessä. Mikäli VR joskus luopuu raidevarauksestaan, olisi radan varteen mahdollista rakentaa uusia rakennuksia. Yrittäjäkyselyssä nousi ilmi mm. tarve työpajatiloihin.

Puistolan asemanseutua heikentää Tikkurilan aluekeskuksen ja sen kattavien palvelujen läheisyys. Toisaalta Vantaalta tulevien matkustajien ostopotentiaalia voitaisiin nimenomaan Puistolan asemalla hyödyntää, mikäli kaupalliset toiminnot olisivat sujuvasti yhteydessä esim. liityntäpysäköintiin.

Asuntokaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 17 914 k-m²

Toimitilakaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 25 444 k-m²

Aluetehtokkuus: 0,24

Korttelitehtokkuus: 0,38

Tonttitehtokkuus: 0,39

Kytkeytyneisyys: 18 pysäkkiä. 9400 matkustajaa / arkivuorokausi

Asukkaita 600m säteellä: 5672

Työpaikkoja 600m säteellä: 557

Omistus: Asema-alue on RHK:n omistuksessa, raidealue RHK:n omistuksessa, liityntäpysäköinti ja alikulku ovat Helsingin omistuksessa.

Meneillään olevat tai lähitulevaisuudessa käynnistyvät kaavahankkeet

Tapulikaupunkiin on tehty täydennysrakentamisen yleissuunnitelma, jossa täydennysrakentamisalueille on mitoitettu asuntokerrosalaa n. 25 000 k-m², joka tarkoittaa n. 600 uutta asukasta. Yleissuunnitelman pohjalta on alueelle tehty osa-alueittain useita asemakaavanmuutoksia, joista viimeisessä Maatullinpuiston etelälaitaan sijoitetaan suunnitelman mukaisesti erillispientaloja. Uusia pientalotontteja on kaavamuutoksessa esitetty kaikkiaan 44. Kaavamuutoksen yhteydessä mitoitetaan myös liikuntapuiston kenttä- ja pysäköintijärjestelyt. Yhteensä uutta asuinkerrosalaa tulee noin 6 500 k-m².



6.2 Rantaradan asemat

VALIMO

Valimon asema oli ennen nimeltään Strömbergin seisake, joka avattiin vuonna 1949 Strömbergin tehtaan työntekijöitä varten. Nimi muutettiin Valimoksi vuonna 1976. Vielä 1980-luvulla lähijunat pysähtyivät Valimossa vain tarvittaessa. Sittenkin Valimosta on kehittynyt merkittävä työpaikkakeskittymä. Nykyään siellä pysähtyvät lähijunat A ja L. Ruuhka-aikana junien vuoroväli on 10 minuuttia ja muina-aikoina n. 20 - 30 minuuttia.

Valimo on radanvarsien tehokkaimmin rakennettu asemanseutu, jossa tonttitehokkuus on 1,36. Valimo on myös alue- ja korttelitehokkuuden suhteen tarkasteltuna tehokkaimmin rakennettu junaliikenteen asemanseutu.

Valimon asemanseutu kuuluu esikaupunkivyöhykkeen keskeisimpään työpaikka-alueeseen. Ainoastaan 14 % sen kerrosalasta on asuinrakennuksissa ja lähes kaksi kolmasosaa teollisuus- ja varastorakennuksissa. Valimon asemanseudun väkiluku on tutkimusalueen alhaisin – noin 2400 henkilöä. Valimolle on ominaista laajojen hallimaisten rakennusten suuri osuus, joka nostaa tehokkuuslukuja.

Valimon ja Pitäjänmäen työpaikkakeskittymän välille on vaikea piirtää tarkkaa maantieteellistä rajaa. Molemmat rautatieasemat sijoittuvat Pitäjänmäen teollisuusalueelle. Valimon puolella on mm. Valion pääkonttori ja tehdasalue, ABB Oy:n ja Fujitsu Finland Oy:n Suomen pääkonttorit. Lisäksi alueelta löytyy vielä vanhaa valmistavaa teollisuutta, kuten Halvan makeistehdas ja Karl Larkin kauneustuotteita valmistava tehdas. Valimon alue onkin hauska sekoitus uutta ja vanhaa. Muutamat kivijalkaliikkeitä tuovat eloa kaduille ja aseman läheisyydessä menestyvät myös kahvila. Valimoon on sijoittunut myös korkeakouluoppilaitos Amiedu.

Sibelius-Akatemian kesällä 2011 tyhjilleen jättämät suuret tilat Kutomotie 9:ssä ovat edelleen ilman vuokralaista. Tämä viestii mm. siitä, että kysyntää vanhoille toimitiloille on vähän. Alueella on paljon tyhjää toimitilaa, jota on vaikea saada vuokrattua eteenpäin. Alueelta tulee runsaasti kyselyjä käyttötarkoituksen muutosmahdollisuuksista toimistoista asunnoiksi. Kokonaisuudessaan Valimon alue halutaan säilyttää työpaikka-alueena, mutta muutospainee tuottanevat tulevaisuudessa alueelle myös lisää asumista. Toisaalta asukasluvun lisääntyminen Valimossa voisi vahvistaa sen palvelurakennetta ja tuottaa mielenkiintoista, sekoitunutta kaupunkirakennetta. Vanhoille teollisuus- ja varastotonteille voisi tulevaisuudessa tutkia täydennysrakentamismahdollisuuksia. Alueeseen vaikuttaa tulevaisuudessa myös Isonnevan asuinalueen rakentuminen Vihdintien kupeeseen, Vihdintien kehittämissuunnitelmat sekä Haagan liikenneympyrän mahdolliset kehittämissuunnitelmat. Valimon saavutettavuus paranee Raide-Jokerin liikennöidessä. Valimon alueelle sijoittuu Takomotien ja Valimotien pysäkit ja yhteys Pitäjänmäen puolelle sekä edelleen Haagaan päin vahvistuvat.

Helsingin kaupungin elinkeinotoimen toimeksiannosta perustettu Piimäen syke -klinikka keskittyi Pitäjänmäen ja Valimon seutujen yritystoiminnan edellytysten parantamiseen. Se nosti esiin erityisesti Valimon asemanseudun elävöittämissä tarpeeseen. Loppuraportin suosituksiin sisältyi esimerkiksi tyhjän ja vajaakäyttöisen toimitilan muuttaminen muihin toimintoihin, kuten asumiseen. Riittävä ja monipuolinen asuntokanta luo mahdollisuuksia aluetta palvelevan

Asuntokaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 3045 k-m²

Toimitilakaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 501 863 k-m²

Aluetehokkuus: 0,70

Korttelitehokkuus: 1,31

Tonttitehokkuus: 1,36

Asukkaita 600m säteellä: 2390

Työpaikkoja 600m säteellä: 11 455



lähipalvelukeskuksen muodostumiselle liikkumisvirtojen solmukohtassa. Lisäksi suositeltiin viihtyisän jalankulkuraitin rakentamista Pitäjänmäentien eteläpuolisen asuntoalueen ja Valimon seisakkeen välille. Raportissa esitettiin tavoitteeksi myös työpaikkojen lisäämistä 20%:lla viiden vuoden sisällä sekä yleisesti toimitilan vajaakäyttöasteen laskemista.

Meneillään olevat tai lähitulevaisuudessa käynnistyvät kaavahankkeet

Kutomotie 14

Elisan nykyiselle TY-tontille suunnitellaan n. 11 000 k-m² asuntorakentamista Talinreunan asuntoalueen jatkeeksi. Tontilla säilytetään ja muutetaan asunnoiksi entinen kutomotehdas ja pukutehdas. Liikuntapuiston reunalla oleva 1980-luvun teollisuusrakennus puretaan. Autopaikat sijoitetaan maan alle. Kaavahanke käynnistyy syksyllä 2012.

Haagan liikenneympyrä ympäristöineen

Raide-Jokeri tulee kulkemaan liikenneympyrän halki. Reuna-alueille tutkitaan rakentamista.



PITÄJÄNMÄKI

Pitäjänmäki on rantaradan viimeinen Helsingin puoleinen asema. Siellä pysähtyvät A ja L- junat, joiden vuoroväli on ruuhka-aikana n. 15 minuuttia ja muina aikoina 15 - 30 minuuttia. Matka- aika Helsingin keskustaan on 12-13 minuuttia. Liityntäpysäköintiin on varattu radan molemmille puolille yhteensä 72 autopaikkaa on . Pyöräpaikkoja asemalla on 95.

Pitäjänmäen aseman lähiympäristössä on sekä asumista, että teollisuutta ja muutamia palveluja. Asemanseudun rakennuskannasta noin 40% on asuinrakennuksia ja noin 40% toimitilarakennuksia, (KSV/Oikarinen, 2011). Takkatien teollisuusalue profiloituu pienteollisuusalueena ja on hyvin toimiva työpaikkakeskittymä. Teknos Oy:n tehdas dominoi aseman eteläpuolta suurilla tehdashalleillaan. Sen vuokrasopimus ulottuu vuoteen 2020 asti ja tähän asti se myös rajoittaa sitä ympäröivän alueen kehittymistä. Takkatien asemanpuoleisessa päässä on myös suuri tyhjä teollisuudelle merkitty tontti jonka tulevaisuutta on syytä pohtia Helsingin uuden yleiskaavan yhteydessä.

Bussi- Jokeri kulkee Pitäjänmäen aseman ohi ja toimii yhteytenä Leppävaaran kautta Tapiolaan ja vastaavasti myös Itäkeskukseen päin. Tulevaisuudessa Raide-Jokeri kasvattaa Pitäjänmäen aseman merkitystä liikenteellisenä solmukohtana. Tällä hetkellä Raide-Jokerin pysäkkisuunnitelmissa lähin pysäkki sijoittuu aseman eteläpuolelle Pajamäkeen.

Asemanseudun aktivoimiseksi on jo olemassa suunnitelmia. Esimerkiksi aseman viereistä pohjoispuolella olevaa tonttia on tarjottu kaupalle, mutta tähän mennessä sijoittumisintressejä ei ole ollut. Tämän tontin viereistä tyhjää aluetta voisi tulevaisuudessa ajatella toimistorakentamiselle, mutta tällä hetkellä paineita toteuttamiseen ei ole. Asemanseudulle laadittiin 2000 - luvun alussa asemakaava liikekeskukselle, joka olisi sijainnut aseman yhteydessä. Samalla pohdittiin Pitäjänmäenkaaren linjausta, mutta nämä suunnitelmat eivät ole edenneet. Yleiskaava 2002:ssa on merkintänä Pitäjänmäenkaaren linjaus, mutta tämän tarkoituksenmukaisuutta on syytä pohtia uuden yleiskaavan valmistelussa. Turunväylän uusi liittymä Vermon kohdalla on keventänyt Pitäjänmäentien kuormitusta, eikä tien jatkamiselle ole välttämätöntä tarvetta.

Pitäjänmäen peruspalvelut ovat keskitasoa paremmat. Alueelta löytyvät päiväkodit ja koulut sekä mm. terveysasema, apteekki, yläaste, kirjasto, kirkko, posti ja lukuisat virkistyspalvelut Talin liikuntapuistossa. Asukkaiden mielestä alueelta puuttuu vain uimahalli. Aseman läheistä asuinalueeta edeltävä pieni palvelukeskittymä on elpymässä. Tiloissa on ollut suurta vaihtuvuutta ja viime vuosina lähinnä kirpputoritoimintaa, mutta nyt yhteen kivijalkaliiketiloihin on avattu ruokakauppa M-market. Tämä on positiivista kehitystä ajatellen sekä asuinalueen lähipalvelutarjontaa ja aukion aktivoimista ihmisvirroilla. Pitäjänmäkeen vaikuttaa kauppakeskus Sellon läheisyys Leppävaarassa sekä Konalan Vihdintien varren kaupallinen keskittymä.

Kehittämissuunnitelmia tarvitaan myös kerrostalojen yhteydessä, palvelukeskittymän takana sijaitsevalle betonikannelle ja sen ympäristöön. Paikka toimii ikään kuin porttina Pitäjänmäen asuinalueelle. Kiinteistöillä on monta omistajaa, eikä heillä ole yhteistä tahtotilaa alueen kehittämiselle.

Pitäjänmäen ja Valimon työssäkäyntialueiden väliin on vaikea piirtää rajaa. Pitäjänmäen eteläpuolelta alkava teollisuusalue jatkuu Valimon asemalle asti ja yhdessä ne muodostuvat Helsingin esikaupunkialueiden rautatienvarsien

Asuntokaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 11 769 k-m²

Toimitilakaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 212 597 k-m²

Aluetehokkuus: 0,35

Korttelitehokkuus: 0,65

Tonttitehokkuus: 0,69

Asukkaita 600m säteellä: 3405

Työpaikkoja 600m säteellä: 5109



vahvimman työpaikkakeskittymän. Alueella on pitkä historia. Ensimmäisenä teollisuuskeskittymänä toimi Strömbergin tehdas ja sittemmin 1940-luvulla teollisuusalue laajeni voimakkaasti. 1980 - luvulla alue alkoi profiloitua enemmän myös toimistokeskittymänä ja sinne on sijoittunut kansainvälisesti merkittäviä yrityksiä, kuten ABB, Elisa ja Fujitsu. Valimon puolella sijaitsevaa IT-alojen työpaikkakeskittymää kutsutaan myös Piimäeksi. Pitäjänmäen aseman puolella näkyvin teollisuusyritys on Teknoksen maalitehdas.



Asemanseudun historiallinen ympäristö tulisi elvyttää. Tällä hetkellä puutaloissa asutaan, mutta puistoaluetta ei ole pidetty hyvässä kunnossa ja siellä on mm. hylättyjä autoja. Puiston puukujanne toimisi viihtyisänä reittinä asemalle päin ja puurakennuksiin voisi tulevaisuudessa sijoittua esimerkiksi artesaanitoimintaa ja mahdollisesti pienimuotoista liiketoimintaa, joka elävöittäisi aluetta. Tällä hetkellä kokonaisuus on Spondan omistuksessa.

Pitäjänmäentien kaupalliset palvelut jäävät tällä hetkellä sivuun aseman ihmisvirroista. Ihmiset vaihtavat suoraan asemansillalta tai alikulusta busseihin tai jatkavat matkaansa ympäröiville asuinalueille. Pitäjänmäentiellä ei varsinaisesti ole mitään "ankkuria" joka vetäisi ihmisiä asioimaan liikkeissä. Suurimmaksi osaksi tilat ovat joko toimistoja ja pikaruokaravintoloita.



Pitäjänmäellä teetettiin vuonna 2008 nettikysely alueen asukkaille, työntekijöille ja yrittäjille, (Pitskua paremmaksi, 2008). Kyselyyn vastasi yli 600 ihmistä. Pitäjänmäen vahvuksina pidettiin sen kerrostuneisuutta, rakennuskannan monipuolisuutta, hyviä viheralueita ja kevyen liikenteen reittejä, hyviä kulkuyhteyksiä, pikkukaupunkimaista tuntua ja toisaalta kansainvälisten yritysten näkyvyyttä. Joidenkin mielestä Pitäjänmäeltä puuttuu selkeä imago ja se profiloituu enemmän läpikulkukaupunginosana. Pitäjänmäellä ei vastaajien mukaan ole varsinaista "sydäntä". Kyselyssä suurimmat rakentamishdotukset keskittyivät juuri asemanseudulle. Hyvin yleinen toive oli radan ja Pitäjänmäentien välisen epämääräisenä pidetyn alueen rakentaminen. Rakentamistoiveita kohdentui paljon myös asemalta länteen jatkuvalle kapealle kaistaleelle. Asemanseudun lisäksi uutta rakentamista toivottiin myös Sulkapolun varteen sekä Konalantien ja Pitäjänmäentien risteykseen. Rakentamisesta toivottiin apua myös Pohjois- Reimarlan kehä I:ltä kantautuvan meluongelman ratkaisuun. Alueelle soveltuvana rakentamisena mainittiin matalat pienkerrostalot, pien- ja omakotitalot, kerrostalot, liikerakentaminen, liikuntatilat, toimistotalot sekä etenkin asemanseudulle perinnerakentaminen. Esimerkkinä hyvästä täydennysrakentamisesta mainittiin useassa vastauksessa Kornetintien- Pitäjänmäentien varren pienkerrostalot (Ksv, 2008).



Pitäjänmäki on sosioekonomisesti vahva asemanseutu, jonka lähiympäristöön on sijoittunut vahva ja toimiva toimitila- ja teollisuuskeskittymä. Suuri osa asemanseudun asumisesta on omistusasumista. Pitäjänmäki voidaan luokitella korkean profiilin asemanseuduksi, jolla on tulevaisuudessa paljon potentiaalia kehittyä vilkkaaksi ja tiiviiksi asemaksi. Pitäjänmäki toimii jo tällä hetkellä sekoittuneena, kerrostuneena kaupunkiympäristönä. Tulevaisuuden haasteisiin kuuluvat asumisen monipuolisuuden ylläpitäminen, työpaikkojen - ja teollisuuden sekä asumisen yhteensovittaminen ja palvelurakenteen kehittäminen. Tasapaino eri toimijoiden kanssa on tärkeää, sillä Pitäjänmäen tulee tulevaisuudessakin toimia vetovoimaisena työpaikka-alueena yhdessä Valimon alueen kanssa. Pitäjänmäen historiallinen asemaympäristö ja pikkukaupunkimainen Pitäjänmäentie voisivat toimia imagollisina vetovoimatekijöinä.



Meneillään olevat tai lähitulevaisuudessa käynnistyvät kaavahankkeet

Patterimäen varikko ja raidejokeri

Raide-Jokerille kaavoitetaan varaus Patterimäen läpi. Samalla tutkitaan asuntorakentamisen mahdollisuuksia Pitäjänmäentien ja Pajamäentien risteyksen kohdalla. Asemakaavassa mahdollistetaan HKR:n työtukikohdan rakentaminen pääosin maan alle. Kaavahanke käynnistyy keväällä 2013.

Pitäjänmäen teollisuusalueen maankäytön periaatteet

Periaatetarkastelussa määritellään alueet, jotka pidetään edelleen työpaikkakäytössä, ja alueet, joilla käyttötarkoitus saadaan muuttua asumiseen kokonaan tai osittain.

Pitäjänmäki, Sulkapolun ympäristö

Pitäjänmäen asemanseutua tarkastellaan alueen kohentamisen ja kehittämisen kannalta. Asemakaavan muutoksia tehdään tarpeen mukaan. Ensimmäiseksi tutkitaan Sulkapolun ympäristön olemassa olevaa rakennuskantaa ja sen säilymisedellytyksiä sekä alueen asuntorakentamismahdollisuuksia.

Länsi-Reimarlan täydennysrakentaminen

Länsi-Reimarlan pientaloalueella on tulossa tontikohtaista rakennusoikeuden nostoa, joka korottaa tehokkuuslukua nykyisestä $e = 0,25$:stä $e = 0,28$:aan. Pieni korotus mahdollistaa monella tontilla toisen rakennuksen rakentamisen vapaana olevalle tontinosalle. Uusia pientalotontteja on osoitettu kaksi, joissa on kerrosalaa yhteensä 920 k-m². Yhteensä kerrosala lisääntyy kaava-alueella 7 722 k-m². Asemakaavan muutos on tullut vireille jo vuonna 2009 ja hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa keväällä 2012.





HUOPALAHTI

Huopalahdessa pysähtyvät lähijunat S, U, L, E ja A. Liityntäpysäköintipaikkoja on 62 ja pyöräpaikkoja noin 110. Ruuhka-aikoina junien vuoroväli on keskimäärin 4 min ja muina aikoina 10 - 15 minuuttia. Matka-aika Helsingin keskustaan kestää 8 - 9 minuuttia.

Huopalahti on rantaradan vilkas lähijunien risteytysasema Helsingin Etelä-Haagassa. Se sijaitsee Iimalan ja Valimon asemien välillä. Asemalta haarautuu Vantaankosken rata Pohjois-Haagaan päin. Huopalahti on neljänneksi vilkkaimmin liikennöity asemanseutu Helsingissä. Vuonna 2010 alueella oli nousijoita ja poistujia yhteensä n. 12 300/ vrk. Aseman matkustajämäärä on kasvanut välillä 2004- 2010 noin 20 prosenttia.

Huopalahden asemanseutu on yleisilmeeltään siisti ja toimiva. Liityntäliikenneyhteydet ovat sujuvat - bussipysäkit sijaitsevat aseman alikulkutunnelissa Eliel Saarisen tiellä. Aseman rakenteet ja värit on sovitettu vanhaan asemarakennukseen ja rakennusmateriaaleissa on kiinnitetty huomiota esteettisyyteen ja kokonaisuuteen. Aseman kannella olevat istutukset ovat hyvin hoidettuja ja pehmentävät ympäristöä. Reitit asemalla ovat hyvin valaistuja ja miellyttäviä. Kevyen liikenteen yhteyksiä on riittävästi ja laiturialueelta pääsee poistumaan useasta kohdasta. Pyörille on osoitettu riittävästi pysäköintipaikkoja ja radan vartta kulkeva pyörätie on hyvässä kunnossa. Liityntäpysäköintipaikat sijoittuvat radan pohjoispuolelle aseman välittömään yhteyteen. Sekä pyörien, että autopaikkojen täyttöaste on ollut verrattain hyvä.

Saavutettavuusanalyysin perusteella Huopalahden asema on yksi parhaiten saavutettavissa olevia asemia esikaupunkialueella. Huopalahden kautta kulkee Martinlaakson radan, kaupunkiradan, rantaradan ja kaukoliikenteen junat.

Huopalahden asema sijoittuu keskelle Etelä-Haagan kerrostaloaluetta, mutta aseman vieressä ei kuitenkaan ole palvelukeskittymää. Muutamia kivijalkaliikkeitä löytyy, mutta lähin ruokakauppa on kuitenkin vasta muutaman sadan metrin päässä asemasta. Uutta päivittäistavarakauppaa aseman yhteyteen on tuskin tulossa, sillä Hämeenlinnanväylän ja Eliel Saarisen tien risteykseen on suunnitteilla 1000 - 1500 m²:n päivittäistavaraliike, joka syö potentiaalisia ostajia asemanseudulta. Huopalahden aseman välittömään läheisyyteen ei ole suunniteltu uutta rakentamista. Museovirasto on luokitellut alueen valtakunnallisesti merkittäväksi suojelukohteeksi, joka käytännössä tarkoittaa, että ainakaan suurimuotoista rakentamista tälle alueelle ei ole mahdollista toteuttaa. Vihdintien liikenneympyrän eteläpuolella oleva ns. Haagan kultareunan arvokas rakennuskanta suojellaan, mutta lisäksi täydennysrakentamismahdollisuuksia selvitetään.

Asuntokaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 10 592 k-m²

Toimitilakaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 16 024 k-m²

Aluetehokkuus: 0,28

Korttelitehokkuus: 0,60

Tonttitehokkuus: 0,55

Kytkeytyneisyys: 18 pysäkkiä. 9400 matkustajaa / arkivuorokausi

Asukkaita 600m säteellä: 5722

Työpaikkoja: 925



Meneillään olevat tai lähitulevaisuudessa käynnistyvät kaavahankkeet

Elie Saarisén tien vartta on viime vuosina täydennetty melko runsaalla rakentamisella. Runsain asuinrakentaminen lähivuosina kohdentuu asemanseudun läheisyyteen Orapihlajatielle sekä Isonnevan alueelle. Orapihlajätien lounaispuolelle on laadittu alustava suunnitelma tiiviiksi pientaloalueeksi noin 250 asukkaalle. Nykyisin alue on rakentamaton, osittain entistä rautatiealuetta. Isonnevan, Rasturinlehdön ja Haagan liikenneympyrän alueella on käynnissä laaja asemak- aavatyö, joka toteutuessaan mahdollistaa alueelle noin 63 000 k-m² asuinrakentamista ja noin 89 000 k-m² toimitilarakentamista. Asukkaita alueelle tulisi lisää noin tuhat. Haagan liikenneympyrän alueelle on tehty myös alustavia kaupunkirakennetarkasteluja kesällä 2011. Aseman pohjoispuolelle Laajasuon puiston reunalle on rakenteilla pien- ja kerrostaloja.

Raide - jokeri tulee kulkemaan Huopalahden aseman alta kulkevaa Elie Saarisén tietä. Raide-Jokerin pysäkki on suunniteltu alikulkutunneliin ja lähimmät pysäkit ovat Ilkantie ja Vihdintie. Nähtäväksi jää houkutteleeko Raidejokeri matkustajia käyttämään Huopalahden asemaa enemmän tulevaisuudessa kun raideyhteys tuo nopean vaihtoyhteyden verrattuna bussiliikenteeseen.



POHJOIS-HAAGA

Pohjois-Haagassa pysähtyvät M- junat, joiden vuoroväli on 10 minuuttia. Matka-aika keskustaan on 11 minuuttia. Autopaikkoja liityntäpysäköintiin on 85 kpl ja pyöräpaikkoja alueella on noin 55. Pohjois-Haagasta on junayhteyden lisäksi hyvät poikittaiset liikenneyhteydet. Merkittävin niistä on Jokeri - linja, jolla on kaksi pysäkkiä Pohjois-Haagan puolella. Poikittaisia linjoja kulkee Pohjois-Haagan kautta myös Konalaan, Vanhaankaupunkiin ja Hakaniemeen. Kannelmäen ja Lassilan välissä Kehä I: tä pitkin kulkee myös poikittainen seutulinja (512) Malmin ja Leppävaaran asemien välillä. Seudullisen joukkoliikenteen palvelutaso paranee kokonaisuudessaan, kun liikennöinti Jokeri II runkolinjalla ja Kehäradalla alkaa. Sujuvimmat liityntämahdollisuudet Jokeri II linjalle tulevat olemaan Myyrmäen aseman kautta. Esikaupunkien renessanssi - työssä nostettiin jatkosuunnitteluoheiksi uusien joukko- ja kevyen liikenteen yhteyksien tutkiminen Kannelmäen ja Lassilan välille.

Pohjois-Haagan asema valmistui vuonna 1975 ja sen kupeeseen rakentui Lassilan toimistotalovyöhyke ja liikekeskustamainen alue. Asemanseutu on Helsingin mittakaavassa poikkeuksellisen tiiviisti rakennettu ja sen ympäristöstä löytyy sekä toimisto- että asuinrakennuksia. Aseman läheisyydestä löytyy julkisia palveluita, toimitiloja, päivittäistavarakauppa, erikoisliike, kampaamo ja kuntosali. Radan itäpuolella on vanhusten palvelukeskus asuntoineen. Lassilan koilliskulmassa Kehä I:n varrella on suuria toimistorakennuksia. Pohjoisesta Lassilaa rajaa Kehä I, jonka toisella puolella on Kannelmäki. Idässä raja kulkee Hämeenlinnanväylässä ja etelässä Kaupintieessä. Etelässä sijaitsee Pohjois-Haaga ja Etelä-Haaga. Pohjois- Haagan juna- asema asettuu puoliväliin Lassilaa ja Pohjois-Haagaa. Asemanseudun toimisto- ja kerrostalojen nauha on rakentunut tehokkaasti radan tuntumaan. Pohjois-Haaga koostuu 1950- ja 1970 - luvuilla rakennetuista kerrostaloista ja Lassilan kerros- ja rivitaloalueet ovat rakentuneet pääosin 1980- ja 1990- luvuilla.

Lassila erottuu asemalta ja Kaupintieltä tunnusomaisella punatiilirakentamisella. Toimisto- ja liikerakennusten väliin jäävät Kuparipolku ja Hopeapolku ovat epämääräistä parkkipaikka - ja piha-alueita. Kaupintie toimii Lassilan liikekatuna ja se rajautuu toimistorakennuksiin, mutta ympäristö on jokseenkin yksitoikkoista ja leveä autotie tekee siitä väljän oloisen. Asemalta suunniteltaessa orientaatio on heikkoa. Aseman kulkuyhteydet sijoittuvat radan alle ja sieltä lähtevät reitit eivät ole kovin jäsenyntyneitä. Asema ei juuri hahmotu Kaupintielle päin. Opastus sekä liityntäliikenteen yhteyksiin, että liityntäpysäköintiin on heikkoa. Aseman näkyvyyttä voisi parantaa sekä selvittää Kaupintien varren täydennysrakentamismahdollisuuksia Vihdintieltä Lassilaan tultaessa.

Kannelmäki- Lassila- Pohjois-Haaga renessanssityön yhteydessä toteutetusta PehmoGIS - kyselystä ilmeni, että asemanseudut koetaan alueilla erityisen epämiellyttäviksi. Niiden ympäristöt koettiin laadultaan heikoksi ja ne olivat vastaajien mielestä levottomia. Pohjois-Haagan asemalla ei ole palveluja ja se erottuu kaupunkirakenteesta irrallisena siltarakennelmana. Asemalla on lämpimät odotustilat, jotka kuitenkin suuruutensa vuoksi saavat aseman vaikuttamaan hieman autiolta. Asemalla on aikoinaan toiminut kioski, mutta sen lopettaessa uutta toimijaa ei ole tullut.

Asuntokaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 3 648 k-m²

Toimitilakaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 15 087 k-m²

Aluetehekkuus: 0,47

Korttelitehekkuus: 1,18

Tonttitehekkuus: 1,25

Kytkeytyneisyys: 18 pysäkkiä. 9400 matkustajaa / arkivuorokausi

Asukkaita 600m säteellä: 6462

Työpaikkoja 600m säteellä: 2867

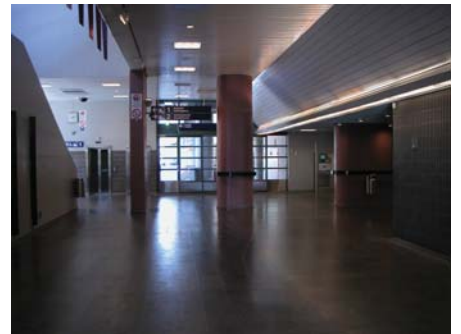
Omistus: Laituri - ja asema-alue on Helsingin omistuksessa, raidealue RHK:n omistuksessa, liityntäpysäköinti on Helsingin omistuksessa.



Pohjois-Haagan puolella kaupalliset palvelut ovat kauempana asemasta vanhassa ostoskeskuksessa sekä Thalian aukiolla. Aseman läheisyyteen on sijoittunut vanhusten palvelukeskittymä ja läntinen sosiaaliasema. Radan välitön ympäristö on väljää ja metsämaista. Alueella on kaksi isoa puistoa - Aino Acktén puisto sekä Runar Schildtin puisto. Vanhasta 1950-luvun Pohjois-Haagasta on pitkä matka juna-asemalle pitkin metsäisiä reittejä. Pohjois-Haagan palvelukokonaisuus sijoittuu asemaan nähdessä väärtä puolelle ja hahmottuu paremmin osaksi Etelä-Haagaa. Raide-Jokerin aloittaessa liikennöinnin, Pohjois-Haagasta pääsee helpommin Huopalahden asemalle käyttäen Ilkantien pysäkkiä.



Kannelmäki- Lassila- Pohjois-Haaga renessanssityön yhtenä keskeisenä kehittämisalueena nostetaan esiin Pohjois-Haagan asemaseudun ja vanhan kauppakeskuksen välinen vyöhyke. Toinen merkittävä, renessanssityössä esille nostettu kohde on Kehä I:n ja Hämeenlinnanväylän risteykseen rajautuva alue, jolle tutkitaan tehokasta toimisto ja asuntorakentamista, osana Pohjois-Haagan itäosan osayleiskaavatyötä. Tämä täydennysrakentaminen on Pohjois-Haagan kannalta toivottavaa kehitystä ja tuo myös asemaseudulle potentiaalisia uusia käyttäjiä. Se myös monipuolistaa toteutuessaan Pohjois-Haagan asuntotarjontaa. Täydennysrakentamisen rinnalla vyöhykkeelle ehdotetaan lähiympäristön kehittämistoimenpiteitä, kävely - ja pyöräilyreittien parantamista ja yleisesti alueen sisäisen hierarkian selkeyttämistä.



Pohjois-Haagan toimitilat ovat keskimäärin isompia kuin esim. viereisessä Kannelmäessä. Yritykset ovat tyytyväisiä sijaintiinsa ja sijoittumiseen on vaikuttaneet hyvät joukkoliikennedytykset, pysäköintitilan riittävyys sekä sopiva sijainti pääkaupunkiseudulla suhteessa asiakkaisiin ja liikenteen pääväyliin. Yritysten näkökulmasta asemaseudun kehittäminen koettiin joko myönteisenä tai merkitykseltään vähäisenä yritystoiminnan kannalta. Asemarakennukseen ehdotettiin lounasravintolaa tai kahvilaa ja asemaseutua voisi vastaajien mielestä siistiä ja sinne voisi lisätä pysäköintipaikkoja, palveluja ja vartiointia. Pohjois-Haagan asemalla täydennysrakentamisen mahdollisuudet ovat pienialaisia, mutta kaupunkikuvaa voitaisiin elävöittää luomalla parempia yhteyksiä ympäröiviin alueisiin.



Pohjois-Haagalla on todettu olevan enemmän potentiaalia työpaikkakeskitymänä kuin muilla pienemmillä asemaseuduilla. Suosituksena on, että sen kehittämismahdollisuuksia pohdittaisiin yhdessä Pitäjänmäen asemaseudun ja Kehä I:n toimisto- ja työpaikkavyöhykkeen kanssa. Alueet kilpailevat samoista yrityksistä keskenään ja on tehtävä valintoja siitä, mihin kehittämisen painopiste halutaan sijoittaa ja mihin milläkin alueella keskitytään - viihtyisään asumiseen vai houkuttelevaan työpaikkarakentamiseen.

Pohjois-Haagan ja Lassilan kaupallista potentiaalia heikentää viereiseen Kannelmäkeen sijoittuva Prisma ja sen yhteyteen noussut palvelukeskittymä. Lassilan puolella olisi mahdollista toteuttaa High Street -mallista liike- ja katutilaa, mutta tämä vaatisi yhteistä tahtotilaa ja näkemystä kiinteistöjen omistajien kanssa.



Meneillään olevat tai lähitulevaisuudessa käynnistyvät kaavahankkeet

Lassila, Hopeapolun ympäristö

Pohjois-Haagan aseman lähellä tutkitaan kiinteistönomistajien aloitteesta kahden korttelin käyttötarkoituksen muutosta. Kaupintien varrella kahteen liike- ja asuinkerrostaloon on tarkoitus sallia asuntojen rakentaminen aiempiin toimistokerroksiin. Toiseen näistä rakennuksista on jo rakennettu asuntoja poikkeamispäätöksen perusteella. Tinatie 5:n asuntolatontilla selvitetään sen soveltumista tavanomaiseen asumiseen



Pohjois-Haaga, Aku Korhosen tien ympäristö

Aku Korhosen tien eteläreunaan tutkitaan tehokasta toimitilakorttelia. Asemakaava liittyy meneillään olevaan Pohjois-Haagan itäosan osayleiskaavatyöhön, jossa suunnitellaan tiiviit asunto- ja toimitilakorttelit Aku Korhosen tien ja Walentin Chorellin tien ympäristöön.



Laurinniityntien alue

Asemakaavan muutos mahdollistaa tiiviin pientalorakentamisen lähelle Pohjois-Haagan juna-asemaa, Laurinniityn leikkipuistorakennuksen laajentamisen ja polkupyöräilyn leikkipuiston reunoilla kulkevilla alueellisesti tärkeillä reiteillä. Kaupunkisuunnittelulautakunta puolsi asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä 7.10.2010.

Kannelmäki - Lassila - Pohjois-Haaga alueellinen kehittämissuunnitelma

Pohjois-Haagan alueelle on laadittu myös Kannelmäki - Lassila - Pohjois-Haaga alueellinen kehittämissuunnitelma joka on laadittu osana esikaupunkien renessanssi -työtä.



Havainnekuva Pohjois-Haagan itäosan osayleiskaavasta



Kannelmäki - Lassila - Pohjois-Haaga alueellinen kehittämissuunnitelma

KANNELMÄKI

Kannelmäessä pysähtyvät M-junat, joiden vuoroväli on arkisin 10 minuuttia ja matka-aika keskustaan noin 13 minuuttia. Autopaikkoja liityntäpysäköintiin on varattu 89. Pyöräpaikkoja on noin 70 kpl.

Kannelmäen asemanseutu on rakentunut pääosin 1980-luvulla ja radanvarren kerrostalot 1970-luvulla. Vanha Kannelmäki on jäänyt irralleen uudesta rakenteesta ja myös asemasta. Asemanseudun ydin rakentuu Sitratorin ympärille. Radanvarren ympäristö on muutoin pääosin osoitettu pysäköinnille ja hajanaisille liikerakennuksille. Alueen on katsottu kestävä isompiakin muutoksia ja rakentamista erityisesti Kantelettarentien varrella. Kannelmäen ja Sitratorin välinen alue sekä radan itäpuolen aluekokonaisuus ovat kohteita, joissa tonttikohtaista lisärakentamista voisi tutkia kokonaisuutena.

Kannelmäen julkiset palvelut ovat hajaantuneet useampaan ryppääseen. Asemanseutu on kaupan palvelujen kannalta vaatimattomin. Sitratorilta löytyvät päivittäistavarakauppa, kioski ja ravintola. Lähikortteleissa on pieniä liikkeitä, kuten kampaamo, pizzeria, kirpputori ja huoltoliike. Sitra-torin laidassa sijaitsee Länsi-Helsingin kulttuurikeskus Kanneltalo, jossa järjestetään paljon kulttuuritapahtumia. Prismakeskuksen laajentuminen erikoiskauppoineen noin kilometrin päähän asemasta on osaltaan heikentänyt asemanseudun kehittämispotentiaalia. Myös Kannelmäen vanha ostoskeskus sijoittuu kauas asemasta.

Asemanseudun toimitilat ovat tällä hetkellä vajaakäytössä. Kannelmäen houkuttelevuutta yritysalueena heikentää Lassilan läheinen toimitila-alue, jota pidetään Kannelmäkeä vetovoimaisempana. Kannelmäkeen on sijoittunut pienempiä yrityksiä, mutta varsinaista yrityskeskittymäprofiilia ei ole nähtävissä. Myös yritysten vaihtuvuus on noussut.

Kannelmäen yrityskyselyyn vastanneet ovat kuitenkin kaikki tyytyväisiä sijaintiinsa. Yritysten sijoittumiseen on vaikuttanut hyvät joukkoliikenneyhteydet ja edullinen toimitila. Lisätarvetta toimitiloille on vähän ja sekin kohdentuu kadunvarsiliiketiloihin. Vastajaat kokivat, että asemanseudun ympäristön kehittämistä voisi olla paljon hyötyä yritysten toiminnalle. Asemarakennukseen tai sen lähiympäristöön kaivattiin esimerkiksi lounasravintoloita ja kauppoja. Asemanseudun siistimistä ja olutkuppiloiden poissiirtämistä toivottiin. Parkkitilojen puute, rauhattomuus ja ilkeä koettiin asemanseudun huonoimmiksi puoliksi. Asemanseutu ja Sitratori koetaan turvattomiksi ja levottomiksi.

Kannelmäen asemanseutua tulisi ensisijaisesti parantaa laadullisesti. Jo yrityskyselyn pienessä otoksessa ilmeni neljä yritystä, jotka olisivat kiinnostuneita sijoittumaan Kannelmäen asemarakennukseen. Rakennuksen toiminta voisi osaltaan elävöittää aluetta ja luoda sosiaalista kontrollia. Aseman viereisiä pysäköintijärjestelyitä voitaisiin pyrkiä keskittämään yhteen pysäköintilaitokseen. Pysäköinti nykyisellään vie valtavasti tilaa, eikä luo asemanseudulle vireää kaupunkitilaa.

Positiivisena kehityksenä voidaan pitää radan varteen viime vuosikymmenenä nousseita kerrostaloja. Ne rajaavat asemanseutua hyvin ja Kaustisentien puolesta kerrostaloa voidaan pitää jopa maamerkkimäisenä.

Asuntokaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 9 263 k-m²

Toimitilakaavavarantoa (asema- ja yleiskaavat): 30 026 k-m²

Aluetehtokkuus: 0,41

Korttelitehtokkuus: 0,80

Tonttitehtokkuus: 0,88

Kytkeytyneisyys: 18 pysäkkiä. 9400 matkustajaa / arki vuorokausi

Asukkaita 600m säteellä: 9602

Työpaikkoja 600m säteellä: 1029

Omistus: Laituri- ja asema-alue sekä ylikulku ovat Helsingin omistuksessa, raidealue RHK:n omistuksessa ja liityntäpysäköinti Helsingin omistuksessa.



Kannelmäen, Pohjois-Haagan ja Lassilan alueen liikenteen ja liikkumisen tärkeimpiä kehittämisen tavoitteita on joukkoliikenteen vahvistaminen. Kannelmäen ja Pohjois-Haagan asemat kytkeytyvät heikosti muihin joukkoliikenneverkostoihin. Yhteydet paranevat Kehä-radon ja Jokeri II:n runkolinjan valmistuttua. Kannelmäestä Lassilaan ja Malminkartanoon tutkitaan uusien liikenneyhteyksien muodostamista helpottamaan alueen sisäistä liikkuvuutta.



Meneillään olevat tai lähitulevaisuudessa käynnistyvät kaavahankkeet

Kannelmäki, Halsuantie ja Vetelintien alue

Halsuantien varressa olevat kaksi toimistotaloa puretaan ja Vetelintien huonokuntoisen päiväkodin purkamista harkitaan. Alueen uudelleenrakentamisesta hieman nykyistä tehokkaammin on kesän ja syksyn 2012 järjestetty arkkitehtuurikilpailu. Kilpailua järjestämässä ovat Ksv:n lisäksi toimistotonntien maanomistaja Helsingin Yliopisto, toisen toimistorakennuksen omistava Vahanan Yhtiöt sekä rakennusliike Hartela yhtiöt Oy. Asemakaavan muutos laaditaan kilpailun tuloksen pohjalta.



MALMINKARTANO

Malminkartanoon avattiin raideyhteys vuonna 1975 osana Vantaankosken rataa. M – juna kulkee Helsingin ja Vantaankosken suuntaan arkisin n. 10 minuutin välein. Matka Helsingin rautatieasemalle kestää 15 minuuttia. Martinlaaksosta Helsingin keskustaan kulkevat myös bussilinjat 39 ja 45, joilla matka kestää 30-50 minuuttia. Myös Vihdintietä Konalaan päin kulkevat bussit (esim. 363A ja 315) tulevat lähelle Malminkartanoa. Liityntäpysäköintipaikkoja on 45. Pyöräpaikkoja alueella on noin 85. Henkilöautoille ei ole mahdollista rakentaa lisää pysäköintitilaa aseman välittömään läheisyyteen.

Malminkartanon alue on osa Martinlaakson radan varteeseen sijoittuvasta Haaga – Vantaan alueesta, jonne pääkaupungin kasvupaineita 1970-luvun alussa suunnattiin. Suunnittelun päätavoitteena oli sekoittuneen kaupunkirakenteen aikaansaaminen ja ympäristön monipuolisuus. Työpaikat haluttiin tuoda lähelle asutusta ja liiketiloja sijoitettiin asuintalojen pohjakerroksiin sekä keskustakorttelin raittien varrelle elävöittämään katukuvaa. Myös palveluiden ja ravintoloiden arveltiin lisääntyvän työpaikkojen myötä. Tällöin myös yleiskaavan tavoitteena oli siirtää työpaikkoja pois kantakaupungista seudun rakenteen tasapainottamiseksi. Ympäristön viihtyvyyteen haluttiin panostaa rakentamalla korttelipihoja, kevyen liikenteen raitteja sekä yhteistiloja asukkaille. Yhteisöllisyyden merkitys korostuu sekä ympäristön suunnittelussa että arkkitehtuurissa.

1990- ja 2000-luvuilla Malminkartanon alue on kehittynyt ja muuttunut edelleen uusien asutuskorttelien rakentamisen ansiosta. 1990-luvulla ovat valmistuneet Vantaan rajan tuntumaan rakennetut pientalo- ja pienkerrostaloalueet sekä 2000-luvulla Vuorenjuuren viereinen, suojaava muurimainen kerrostalokokonaisuus.

Nykyisin yli 8 000 asukkaan Malminkartano on Helsingin ensimmäinen metsäkaupunki-ideologian jälkeinen uusi esikaupunkialue. Malminkartanosta ei koskaan kehittynyt niin työpaikkaomavaraista kaupunginosaa kuin aluksi suunniteltiin. Tämä on vaikuttanut siihen, etteivät alueen palvelutkaan ole kehittyneet alkuperäisten suunnitelmien mukaiselle tasolle. Alueella on kuitenkin kohtuulliset palvelut ja se sijaitsee lähellä kahta monipuolista keskustaa, Kannelmäkeä ja Myyrmäkeä. Malminkartanon asemanseudulla on yksi päivittäistavaramyymälä ja pohjoisosassa on pieni valintamyymälä. Malminkartanontien ja Vihdintien risteysalueella sijaitsee iso supermarket. Julkisia palveluita alueella ovat mm. peruskoulut, neuvola, hammashoito ja terveysasema, useita päiväkoteja ja leikki-puistoja sekä nuorisotalo ja kirjasto.

Malminkartano kuuluu Vantaan Myyrmäen aluekeskuksen vaikutuspiiriin. Myyrmäki on merkittävä kaupallinen keskittymä ja helpon kulkuyhteyden päässä Malminkartanosta, joten osaltaan se syö myös Malminkartanon asiakasvirtoja ja ostovoimaa. Kannelmäkeen valmistunut ostoskeskus Prisma vetää asiakkaita myös vastakkaiseen suuntaan. Vantaankosken rataa jatketaan tulevaisuudessa Vantaan Kivistöön ja edelleen kohti Helsinki-Vantaan lentokenttää, jolloin yhteydet Vantaalle paranevat entisestään. Tällä hetkellä seudulliset poikittaisyhteydet ovat heikohkot. Jokeri II tulee osittain parantamaan yhteyksiä malminkartanolaisille, mutta sen käyttäminen edellyttää kuitenkin siirtymistä junalla Myyrmäkeen. Malminkartanossa ei tällä hetkellä ole potentiaalia suurelle kaupan keskittymälle. Myös Malminkartanon kaupunkirakenne kevyen liikenteen kaupunkina vaikeuttaa pysäköinti- ja huoltotilaa vaativan liiketoiminnan sijoittumista alueelle.

Asuntokaavavarantoa: 2 887 k-m²

Toimitilakaavavarantoa: 35 568 k-m²

Aluetehokkuus: 0,28

Korttelitehokkuus: 0,60

Tonttitehokkuus: 0,55

Kytkeytyneisyys: 22 asemaa, 7674 matkustajaa/arkivuorokausi

Asukkaita 600m säteellä: 6539

Työpaikkoja 600m säteellä: 1195

Omistus: Laituri - ja asema-alue on Helsingin omistuksessa, raidealue RHK:n omistuksessa, liityntäpysäköinti ja alkukulku on Helsingin omistuksessa.



Pyöräilyreitit kulkevat läpi Malminkartanon, joten liikkuminen on vaivatonta. Paikallisreitit yhdistyvät pääreitteihin, jotka kulkevat Vihdintien vartta ja Malminkartanontietä pitkin yhdistyen Luutnantinpolkuun ja von Glanin puiston kautta Kaarelanpuistoon.

Malminkartanon keskusta on pääosin rauhoitettu autoliikenteeltä. Kevyen liikenteen raitti kuljettaa kävelijän läpi keskustakorttelin jatkaen useita polkuja pitkin keskustaa ympäröiville asuinalueille. Radan itäpuolellakin korttelit rakentuvat kevyen liikenteen raittien äärelle. Läpiajoliikennettä ei ole, sillä säteittäisesti Kartanonkaarelda kääntyvät kadut eivät ole läpiajettavia.

Malminkartanossa on paljon yhden ja kahden ihmisen talouksia ja alue on hyvin kerrostalovaltaista. Suurin osa asunnoista on vuokra-asuntoja. Malminkartanoon on keskittynyt suhteessa enemmän vuokra-asuntoja ja hitas-asuntoja kuin muualle Helsinkiin. Kaupungin vuokratatolot ovat myös keskittyneet lähinnä Parivaljakontien varteen, eivätkä sekoittuneesti ympäri Malminkartanoa.

Erityisesti juna-asema ja Malminkartanon aukio koetaan rauhattomiksi ympäristöiksi. Malminkartanossa on keskimäärin alemmat neliöhinnat ja vuokrataso. Kuitenkin monet pitävät alueen ominaisuuksia, kuten vihreyttä ja hyviä liikenneyhteyksiä suuressa arvossa ja viihtyvät alueella erinomaisesti. Malminkartano on esikaupunkialueeksi poikkeuksellisen monipuolinen ympäristö, jolla on paljon mahdollisuuksia kehittyä.

Malminkartanon asemanseutu jakaantuu kaupunkirakenteellisesti kahtia pitkän kalliottunnelin takia. Varsinainen palvelukeskittymä sijaitsee Malminkartanonaukion ja Puustellinpolun varrella. Kevyen liikenteen yhteys tunnelista Malminkartanonaukion puolelta on luonteva ja helppo. Aseman, Malminkartanonaukion ja Puustellinaukion välinen tilasarja on kaupunkirakenteellisena ideana lähempänä "high-street" mallia, kuin perinteiset lähiöostarit, mutta sen tämänhetkinen tilassa ei ole kehumista. Huono valaistus sekä umpeen teipatut ikkunat luovat turvattomuuden tunnetta ja huonontavat reitin viihtyisyyttä. Lähiöprojektin laatimassa Malminkartanon rakennusten ja lähiympäristön korjaustapaohjeissa mainitaan, että Puustellinpolun korjaaminen on rakennusviraston katu- ja puisto-osaston kartoituksessa valittu yhdeksi Helsingin arvoympäristökohteeksi, (Lähiöprojekti, 2011). Malminkartanonaukion perusparannus toimisi koko alueen imagoa kohottavana toimenpiteenä.

Rautatiesillan alikulkutunneli on koristeltu maalauksilla, mikä hieman piristää sen tunnelmaa. Asematunneli toimii kevyen liikenteen reittinä tunnelin läpi. Varsinaiseen asematunneliin ei ole mahdollista toteuttaa minkäänlaista liiketoimintaa tilanpuutteen vuoksi. Tunnelia on viime vuosina siistitty ja graffitit poistettu sen seiniltä. Aseman pohjoispäässä Puustellinaukio on peruskorjattu ja on ilmeeltään siisti. Sitä ympäröivät asuintalot luovat aukiolle "silmit", mutta aukiolla ei tapahdu mitään, joten tila jää kuolleeksi.

Malminkartanoa tulisi ensisijaisesti kehittää laadullisesti tukemaan sen alkuperäistä ideologiaa kävely- ja pyöräilykaupunkina. Viimeaikainen asuntokehitys on tuonut Malminkartanoon positiivista ympäristön laadun parantamista ja tätä kehitystä tulee jatkaa. Kadunvarsiliiketiltojen aktivoiminen palveluilla, jotka ylläpitävät asiakasvirtoja sekä keskeisten aukioiden viihtyisyyden parantaminen ovat tavoitteita, joihin tulee lähitulevaisuudessa panostaa.



Meneillään olevat tai lähitulevaisuudessa käynnistyvät kaavahankkeet

Lutnantinpolku

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on täydentää Malminkartanossa olevat vielä pääosin rakentamattomat korttelit alueen kaupunkikuvaan sopivalla asuntorakentamisella. Koska alue on erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varrella, pyritään rakentamismahdollisuudet käyttämään tehokkaasti hyväksi. Kaavan yhteydessä suunnitellaan ensimmäinen osa Vantaankosken rataa seurailevasta kevyen liikenteen väylästä, jonka on tarkoitus palvella erityisesti työmatkapyöräilyä.

Alueelle kaavoitetaan melko tiivistä kerrostalorakentamista. Kortteleiden koko yhteensä on noin 3 hehtaaria. Uutta kerrosalaa kaavoitetaan noin 12 600 k-m².

Asemakaavan rakentamisen myötä Malminkartanoon on mahdollista muuttaa noin 750 uutta asukasta. Uudet asukkaat ylläpitävät alueen väestöpohjaa ja edesauttavat siten sen palvelutason säilymistä. Kaupunkikuva täydentyy ja hoitamattomat alueet poistuvat, kun pitkään rakentamatta olleet korttelit tulevat rakennetuiksi. Asemakaavan muutos on hyväksytty Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnassa.

Malminkartanontien länsipuolen ympäristö

Malminkartanontien länsipuolen ympäristöön tutkitaan täydennysrakentamista.

Malminkartanon liikennesuunnitelma

Malminkartanontien ja Kartanonkaaren liittymään on suunnitteilla kiertoliittymä ja Kartanonmetsäntien liittymään keskikoroke sekä kaistajärjestelyjä. Parivaljakontien länsireunalle on tarkoitus

tehdä pyörätie ja sivusuunnan suojateitä korotetaan. Vuorenjuureen on suunnitteilla ajonopeuksia hidastavia toimenpiteitä.

7. Johtopäätökset ja jatkoselvitystarpeet

Asemanseutujen tulevaisuuden kannalta ratkaisevia tekijöitä ovat tiivistäminen riittävällä ja monipuolisella asuntorakentamisella. Keskeistä on myös ympäristön laadun kehittäminen (perusparantaminen, toiminnallisuuden tukeminen), yritystoiminnan edellytysten parantaminen sekä työpaikka-alueiden vahvistaminen. Saavutettavuuden parantaminen sekä eri kulkumuotojen ja pysäköinnin yhteensovittaminen tukevat myös osaltaan asemanseutujen toimivuutta. Asemanseutujen tulee toimia alueensa portteina, koska useimmat niistä sijoittuvat alueen keskustaan ja toimivat tärkeinä, päivittäisinä liikkumis- ja kohtaamispaikkoina.

Kaupunkisuunnitteluviraston teettämässä Yritystoiminnan edellytysten parantaminen Helsingin esikaupunkialueiden asemanseuduilla (ELPE) - selvityksessä nostettiin esiin yritystoiminnan kehittämisen kannalta ensisijaisina kehittämiskohteina Malmin, Oulunkylän ja Pohjois-Haagan asemanseudut, joihin raportissa on annettu asemakohtaisia suosituksia. Näiden lisäksi asemanseutuja sekä Jokerinvarsia koskevissa tarkasteluissa nousevat vahvoiksi asemanseuduiksi myös Käpylä, Huopalahti, Valimo ja Pitäjänmäki. Vaikka on tärkeää tiedostaa, mille alueille tulevaisuudessa syntyvät uudet liikenteelliset solmukohtat, ei ole tarkoituksenmukaista ajatella, että vain näitä asemanseutuja kehitettäisiin ja vahvistettaisiin. Jokaista Helsingin esikaupungin asemanseutua on tarpeellista tiivistää ja kehittää ottaen huomioon sen ominaispiirteet ja vahvuudet, mutta tiedostaen myös minkälainen kehitys on realistista.

Asemanseutujen kehittämisen yhtenä keskeisenä haasteena on se, että niiden toimintaympäristöt muuttuvat jatkuvasti. Erityisesti toimitilakehitystä on vaikeaa visioda pitkälle tulevaisuuteen, kun yrityksille jo kymmenenkin vuoden tähtäin on pitkä aika. Siksi olisikin tärkeää laatia asemakohtaisesti lyhyen ja pitkän aikavälin kehitystavoitteet, jotka eivät kuitenkaan ole toisiaan poissulkevia. Peruspilareina yritystoiminnalle ja hyvälle asumiselle toimivat yleensäkin riittävä ja oikein kohdennettu tarjonta, liikennejärjestelmän kehittäminen, pysäköintijärjestelyjen toimivuus sekä ympäristön laadun ylläpito ja parantaminen.

Jatkoselvityssuosituksia ovat erilaiset saavutettavuusanalyysit, jotka tutkivat arjen liikkumista. Lisäksi voidaan tutkia aluekohtaisia käyttäjätottumuksia, jotka antavat tietoa siitä, miten ihmiset tällä hetkellä käyttävät aluetta ja mitä parannustarpeita he näkevät tarpeelliseksi. Asemanseutujen yksityiskohtaisempi toimijakartoitus voi myös olla tarpeen, mikäli lähdetään asemakohtaisesti muodostamaan yhteistyöhankkeita paikallisten toimijoiden kanssa.

Asemanseuduilla on usein monia toimijoita ja omistussuhteet ovat haastavia. Aluekohtaisten kehitysyhtiöiden muodostamisesta on jo olemassa muutama kannustava esimerkki ja niiden pohjalta voidaan tulevaisuudessa soveltaa toimintamalleja myös asemanseutujen kehittämiseen ja asemakohtaisten kehittämissuunnitelmien laatimiseen.

Lähdeluettelo:

- ELPE- Yritystoiminnan edellytysten parantaminen Helsingin esikaupunkialueiden asemanseuduilla (KSV, 2011)
- Esikaupunkien asemanseudut - kaupunkirakenteellinen analyysi (KSV/ Oikarinen, 2011)
- Esikaupunkien renessanssi, esikaupunkien kehittämisen toimintatapoja, (Ksv, 2008)
- Helsingin lähijuna-asemien kehittämisselvitys (HKL, SUY, Ramboll, 2007)
- Helsingin sosioekonominen erilaistuminen - tapauksena asemanseudut (Salmikivi, 2011)
- Henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelma, väliraportti (Liikennevirasto 2011)
- Kannelmäki - Lassila - Pohjois- Haaga, alueellinen kehittämissuunnitelma (Ksv, 2011)
- Malminkartano - rakennusten ja lähiympäristön korjaustapaohjeet (Ksv/Hellman, Orrenmaa, 2011)
- Oulunkylän renessanssi - lähtötiedot ja kehittämistavoitteet (Ksv, 2011)
- Piimäen syke - klinikka, tulosraportti (RAKLI, 2011)
- Pitskua Paremmaksi - kyselyn tulokset (Ksv, 2008)
- Pitäjä - Lähiö - Kaupunginosa (Ksv/Tuominen 2001)
- Pääkaupunkiseudun työpaikka-alueiden saavutettavuus joukkoliikenteellä (Ksv/ Karlsson, Mäkinen, Tulikoura, 2011)
- Raideliikenteen hyödyt (HSL, 2010)
- Raide - Jokeri - Alustava yleissuunnitelma 2009 (Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki, WSP, LVM, YTV, 2009)
- Raide-Jokerin kehityskäytävän maankäyttö ja toiminnot (Ksv/Keisanen, 2011)
- Ruuhkamaksujen vaikutukset maankäyttöön Helsingin seudulla (Liikenne- ja viestintäministeriö/Laakso, 2011)
- Seutu CD2011/Ramava (HSY, 2011)

