



3.6.2014

**POSTIPUISTON POHJOISOSA, MAALIKENNEKESKUKSEN ALUE
SUUNNITTELUPERIAATTEET**

HEL 2014-003386
Hankenumero 0874_4

SISÄLLYS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 25.3.–15.4.2014

- Viranomaisyhteistyö
 - Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet
- Mielipidekirjeet
 - Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet
- Yhteenveto yleisötilaisuudesta

LIITTEET

- Keskustelutilaisuuden 25.3.2014 muistio
- Yhteenveto verkkokeskustelusta 25.3. -15.4.2014



3.6.2014

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

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

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 25.3.–15.4.2014

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa, Pasilan kirjastossa, kaupungin ilmoitustaululla, näyttelytila Laiturilla ja viraston internetsivuilla 25.3.–15.4.2014. Suunnittelualueetta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 25.3.2014 Laiturilla.

Viranomaisyhteistyö

Suunnitteluperiaatteiden valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä kaupunginkanslian, kiinteistöviraston ja rakennusviraston kanssa.

Kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosastolla ei ole lausuttavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. **Opetusvirastolla, nuori-soasiainkeskuksella ja sosiaali- ja terveysvirastolla** ei ole kommentoitavaa asiasta.

Kiinteistöviraston geotekninen osasto on todennut, että alueella on kaksi kalliotunnelia: Konala-Hermannin viemäritunneli ja Vuosaari-Pasila energiatunneli. Viemäritunnelin katto on korkeustasolla noin +7. Se tulee huomioida syvien kellareiden suunnittelussa. Energiatunneli puolestaan on niin syvällä, että se ei käytännössä rajoita syvien kellareiden rakentamismahdollisuutta. Suunnittelualueelle sijoittuu myös kyseisen tunnelin sisäänajo, ns. Metsälän ajotunneli. Ajotunneli rajoittaa yläosastaan syvien kellareiden rakentamista. Lisäksi tulee huomioida, että ajoyhteys maanpinnalla säilyy.

Vastine

Viemäritunneli ja ajotunneli huomioidaan kellareiden osalta alueen jatkosuunnittelussa.

Kiinteistöviraston tilakeskus ilmoittaa, että alueelle tulevat julkiset rakennukset on suunniteltava yhteistyössä tilakeskuksen kanssa. Muilta osin ei tilakeskuksella ole osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan huomauttamista.

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



3.6.2014

Vastine

Alueen lounaisosaan tutkitaan yleisten rakennusten korttelialuetta päiväkodille ja ala-asteen luokkien koululle. Yleisten rakennusten korttelialueen lopullinen sijainti määritellään kun koko Pohjois-Pasilan nauha-kaupungin maankäyttö on tarkentunut. Rakennukset suunnitellaan yhteistyössä tilakeskuksen kanssa.

Kiinteistöviraston tonttiosastolla ei ole suunnitelman tässä vaiheessa huomautettavaa. Suunnittelualuetta esitetään kevään aikana varattavaksi kumppanuuskaavoitushanketta varten.

Vastine

Kumppanuuskaavoituksen liittyvää yhteistyötä jatketaan tonttiosaston kanssa 2014–2015 aikana.

Rakennusvirasto lausuu kannanottonaan, että jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota suunnittelualueeseen rajautuvien alueiden luontoarvojen sekä ekosysteemipalveluiden säilymiseen. Rakennusvirastolla ei ole tällä hetkellä muuta huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Vastine

Luontoarvojen säilymiseen kiinnitetään jatkosuunnittelussa huomiota. Suunnittelualue ei ulotu Keskuspuiston alueelle. Suunnitteluperiaatteissa asuinalueen keskeltä johdetaan vehreitä pihakatu- ja kävely-yhteyksiä Keskuspuistoon. Keskuspuisto polveilee reunastaan alueen sisälle työntyviksi puistotaskuiksi.

Helsingin Energia -liikelaitos toteaa, että Maanalaisessa yleiskäytävällä on määritetty tila erillislämmöntuotannolle. Tämä alue sijoittuu suunnittelualueen itäosan alle. Lämmöntuotannon vaikutukset alueen suunnittelulle on otettava huomioon alueen jatkosuunnittelussa.

Vastine

Tilat erillislämmöntuotannolle ja niiden vaikutukset rakentamiselle huomioidaan alueen jatkosuunnittelussa

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) toteaa kannanottonaan, että suunnittelualue sijaitsee noin 1–1,5 kilometrin etäisyydellä kaupunkiratojen Käpylän ja Ilmalan asemista. Alueen laidalla Veturitienä kulkee pääpyöräilyverkoston (PÄÄVE) mukainen pohjois-eteläsuuntainen seutureitti.



3.6.2014

Suunnittelualue sijaitsee noin 5-6 kilometrin etäisyydellä Helsingin keskustasta, jolloin pyöräily on matka-ajan ja matkan pituuden puolesta varteenotettava kulkumuoto keskustaan suuntautuvilla matkoilla. Myös useat muut työpaikkakeskittymät kuten Pasila, Vallila ja Meilahti ovat pyöräilyn kannalta houkuttelevalla etäisyydellä.

Suunnittelualan läheisyydestä kulkee useita bussilinjoja. Linja 22 Sörnäinen—Pasila—Suursuo korvataan syksystä 2014 alkaen hieman tiheämmin kulkevalla linjalla 50 Herttoniemi-Pasila—Suursuo. Linja 50 kulkee suunnittelualan ohi Postintaivalta ja Metsäläntietä tarjoten vaihtoyhteyden muun muassa runkolinjalle 550 Maunulassa sekä juniin Ilmalassa ja Pasilassa. Metsäläntietä kulkeva linja 56 Kalasatama—Käpylä—Kannelmäki tarjoaa yhteyksiä muun muassa Haagaan ja Käpylän asemalle. Linjat 50 ja 56 liikennöivät arkisin. Keskustayhteyksiä tarjoavat arkisin päiväsaikaan liikennöivä linja 62 sekä iltaisin ja viikonloppuisin liikennöivä linja 66, jotka kulkevat suunnittelualan ohi Rajametsäntietä ja Asesepäntietä

Länsimetron liityntälinjastosuunnitelman yhteydessä on luonnosteltu muutoksia myös Maunulan ja keskustan välisiin bussiyhteyksiin. Suunnitelmaluonnoksen mukaan vähän käytetty linja 62 korvattaisiin siirtämällä linjan 51 Hakaniemi-Kallio-Maunula-Malminkartano reitti kulkemaan Asesepäntien ja Rajametsäntien kautta. Samassa yhteydessä linjan 66 reitti siirtyisi kulkemaan Tuusulanväylältä suoraan Pakilantielle. Suunnitelman toteutuessa suunnittelualan keskustayhteys muuttuisi vaihdolliseksi tai edellyttäisi kävelyä Käpylän tai Ilmalan asemalle. Matka-aika keskustaan matkustettaessa olisi kuitenkin lyhyempi kuin nykyisin vaihdottomalla bussiyhteydellä.

Linjastosuunnitelmaluonnoksen mukaan linja 51 liikennöisi joka päivä. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa on samanaikaisesti käynnissä myös Pohjois-Pasilan alueen suunnittelu Ilmalan aseman tuntumassa. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) toteaa asemakaavamuutoksen valmistelusta seuraavaa:

Maankäytön tehostaminen Helsingin kantakaupungin läheisyydessä tukee Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011 :n kärkitavoitteiden toteutumista erinomaisesti. Suunnittelualue ei kuitenkaan sijaitse aivan raideliikenteen asemien vieressä, joten alueen suunnittelussa tulee varmistaa korkeatasoisten ja mahdollisimman suorien kävely- ja pyöräily-yhteyksien toteuttaminen noin 1-1.5 kilometrin etäisyydellä sijaitseville Ilmalan ja Käpylän asemille. Myös yhteys suunnittelualueelta Veturitien PÄÄVE-seutureitille tulee toteuttaa laadukkaana.

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



3.6.2014

Alueen suunnittelussa tulee varautua bussiliikenteeseen sekä sen vaatimiin pysäkkijärjestelyihin uudella Lähetinkadulla. Bussiliikenteen tarjontaa erityisesti viikonloppuliikenteessä on mahdollista hieman lisätä tulevaisuudessa, kun alueelle tulee asutusta. Arkisin suunnittelualan palvelutaso on jo nykyisellään hyvä. Maaliikennekeskuksen alueen keskustayhteys tullaan todennäköisesti toteuttamaan vaihdollisena Ilmalan ja/tai Käpylän asemankautta.

Suunnittelussa tulee pyrkiä varmistamaan, etteivät Pohjois-Pasilan suunnittelualueelle mahdollisesti toteutuvat hankkeet aiheuta kohtuutonta kuormitusta (esimerkiksi joukkoliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta heikentävät ruuhkat) maaliikennekeskuksen suunnittelualan katuverkolle.

Kyseessä on alue, jonka suunnittelu on alkamassa. Alueen liikennejärjestelyt on suunniteltava yhteistyössä HSL:n kanssa. HSL:llä on oltava mahdollisuus lausua kaavasta myös luonnos- ja ehdotusvaiheessa.

Vastine

Alueen laidalla kulkevalta PÄÄVE-seutureitiltä rakennetaan sujuvat ja turvalliset yhteydet kaava-alueelle. Myös alueen kokoojakadulle (nyk. Lähetinkatu) toteutetaan laadukas etelä-pohjoissuuntainen pyöräyhteys. Samoin yhteyksistä kaava-alueen sisältä keskuspuiston reiteille pidetään huolta jatkosuunnittelussa. Hyvien kävely- ja pyöräilyyhteyksien toteuttaminen Ilmalan ja Käpylän asemille on kirjattu suunnitteluperiaatteisiin.

Kokoojakadulla varaudutaan bussiliikenteeseen. Joukkoliikenteen sujuvuuteen kiinnitetään huomiota jatkosuunnittelussa.

Liikennejärjestelyjä suunnitellaan yhteistyössä HSL:n kanssa, jotta alueen joukkoliikenteen palvelutasoa on mahdollista parantaa maankäytön kehittyessä.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä toteaa seuraavaa: asemakaavaselostuksen vesihuoltoliitteessä tulee esittää vesihuollon täydennykset ja johtosiirrot kustannusarvioineen.

Vastine

Suunnitelmat ja kustannusarvio laaditaan asemakaavatyön aikana.

Kaupunginkanslian elinkeino-osasto toteaa lausuntonaan Oulunkylän ja Pasilan Maaliikennekeskuksen aluetta koskevan asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta seuraavaa:

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



3.6.2014

Oulunkylään ja Pohjois-Pasilan Maaliikennekeskuksen alueelle esitetävän asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan alueen länsiosaan, lähelle Keskuspuistoa suunnitellaan asuntorakentamista, kun taas uusi toimitiloja voisi sijoittua alueen itäpäähän ja eteläreunaan, missä ne muodostavat jatkoa Käpylän asemanseudun työpaikka-alueelle.

Käpylän työpaikka-alue on erittäin hyvin saavutettavissa sekä joukkoliikenteellä että henkilöautolla. Alueesta onkin viimeisten vuosien aikana muodostunut merkittävä työpaikkakeskittymä. Asemakaavan muutos mahdollistaa seudullisesti keskeisesti sijaitsevan työpaikka-alueen laajentumisen kysynnän mukaan, mikä on elinkeinopoliittisesti perusteltua.

Valitessaan sijaintipaikkaa yritykset korostavat entistä enemmän alueen hyvää saavutettavuutta myös joukkoliikenteellä henkilöautoliikenteen lisäksi. Tästä syystä työpaikkarakentaminen tulee osoittaa oikeasti hyvin saavutettaville alueille; toimistorakentamista ei enää tulisi sijoittaa alueille, jonne ei sallita asumista. Jatkosuunnittelussa onkin syytä harkita huolella, kuinka paljon toimistorakentamista Lähetinkadun varrelle on tarkoituksenmukaista osoittaa.

Vastine

Jatkosuunnittelussa tutkitaan ratapihan aiheuttamiin häiriöihin sopivia malleja, jotta asumista saadaan mahdollisimman laajalle alueelle, toimistorakentaminen pyritään sijoittamaan Käpylän hyvin saavutettavissa olevan työpaikka-alueen jatkoksi.

Ympäristökeskus lausuu, että alueen kaavoituksessa tulee arvioida ja ottaa huomioon aluetta reunustavien väylien, Postintaipaleen, Metsäläntien ja Veturitien meluja ilmanlaatuhaitat. Myös alueen eteläpuolella sijaitsevan Pasilan järjestelyratapihan päivä- ja yöaikainen toiminta ja mahdollisten haittojen torjuminen tulee selvittää.

Alue on ollut pitkään terminaalikäytössä ja alueella sijainneen polttoaineen jakeluaseman kohdalla on tehty osittaisia kunnostustoimia. Koko alueen maaperän pilaantuneisuus ja kunnostustarve tulee selvittää käyttöhistoriakartoituksen pohjalta. Selvitysten suunnittelussa tulee huomioida myös alueen eteläpuolisen entisen Pasilan kaatopaikan mahdollinen vaikutus.

Kaavoituksen yhteydessä tulisi laatia hulevesisuunnitelma, jossa pyritään vesien luonnonmukaiseen hallintaan. Suunnitelmassa tulisi huomioida myös alueen rakentamisaikaisten vesien puhdistus. Ympäristökeskuksessa on vireillä suunnitelma hulevesien biosuodatusmenetelmän rakentamisesta ja siihen liittyvän ojan muokkauksesta alueella.



3.6.2014

Menetelmä soveltuu sekä rakentamisaikaiseen että sen jälkeiseen hulevesien puhdistukseen. Toivottavaa olisi, että tämä huomioitaisiin suunnittelussa.

Alueen suunnittelussa tulee huomioida myös suurjännitejohdon sijoitus asumiseen nähden noudattaen terveysperusteisia suojaetäisyyksiä.

Vastine

Asemakaavatyössä otetaan huomioon liikenneväylien melu- ja ilmanlaatuhaitat sekä järjestelyratapihan toiminnasta aiheutuvat haitat. Alueen maaperän pilaantuneisuuteen ja kunnostustarpeeseen liittyviä selvityksiä tehdään vuonna 2015. Kaavoituksen yhteydessä laaditaan hulevesisuunnitelma. Myös suurjännitejohdon sijoitus huomioidaan suunnittelussa.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse kaksi mielipidettä koskien osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja asemakaavan muutosluonnosta.

Keskustelupalstalla osoitteessa www.ksv.hel.fi/keskustelut on esitetty lisäksi 18 mielipidettä. Nettikeskustelussa alueelle kaivattiin suunniteltua tiiviimpää ja tehokkaampaa kantakaupunkimaista asuntorakentamista, jonka liikenneratkaisut perustuvat raitiovaunuun ja jonka palvelut sijaitsevat kauppakeskuksen sijaan kivijalkamyymälöissä. Yhteenveto nettikeskustelusta on liitteenä.

Mielipiteitä on esitetty myös suullisesti keskustelutilaisuudessa.

Helsingin keskuspuiston puolesta ry (Mi1) ilmoittaa, ettei heillä ole suunnittelun tässä vaiheessa huomautettavaa.

Metsälä-seura ry (Mi2) kannattaa mielipiteessään hanketta ja uutta kaavaa. Metsäläntie on jo nyt hyvin ruuhkainen. Vaikka rekkaliikenne poistuu, tulee henkilöautoliikennettä tilalle hyvin paljon. Metsälä-seura toivoo, että alueen kaavaa suunniteltaessa otetaan huomioon ja suunnitellaan myös kaava-alueen pohjoispuolen liittymät ja kadut uusille liikennemäärille sopiviksi.

Metsäläntie jatkuu itään Tuusulanväylälle Asesepäntienä. Asesepäntien ruuhkat ovat pahentuneet vuosi vuodelta, kun uusia toimistorakennuksia on teollisuusalueelle valmistunut. Asesepäntie aiheuttaa myös Metsälän asuntoalueelle meluhaittoja. Meluidat eivät ole koko matkalla, vaan Asesepäntie Uunisepäntieltä Rajametsäntielle on täysin ilman



3.6.2014

meluaitoja. Myös meluaitojen rakentaminen tulisi hankkeen yhteydessä toteuttaa.

Jotta liikenne saadaan sujuvaksi, pitäisi sekä Asesepäntielle että Metsäläntielle rakentaa lisäkaistoja. Niiden rakentamisen yhteydessä 110 kV ilmajohto tulisi vaihtaa maakaapeliksi. Metsälä-seuran mielestä koko alueen ja sen liikenteen suunnittelu tulee tehdä Pohjois-Pasilan kaavoituksen yhteydessä. Mahdollinen Tuusulantien kääntö ei ole peruste kokonaisuuden suunnittelun myöhäistämiseksi. Metsälän alue tulisi kärsimään lisääntyneestä liikenteestä kohtuuttomasti. Pohjois-Pasila toteutunee huomattavasti nopeammassa aikataulussa kuin epävarma Tuusulantien kääntö.

Vastine

Alueen asemakaavoituksen yhteydessä suunnitellaan Metsäläntien ja alueellisen kokoojakadun liittymä, Metsäläntien ja Veturitien liittymä sekä alueen sisäiset katuyhteydet. Raskas ajoneuvoliikenne haittoineen poistuu maaliikennekeskuksen muuton myötä alueelta ja jäljelle jäävä liikenne on asukkaiden, työpaikkojen ja jossain määrin Ilmalan aseman tuntumaan sijoittuvan tilaa vaativan kaupan asiakkaiden liikennettä. Kokonaisuuden liikenteellistä toimivuutta tarkastellaan sekä maaliikennekeskuksen alueen että tilaa vaativan kaupan alueen kaavamuutosten yhteydessä.

Melua selvitetään asemakaavatyön aikana.

110 kV ilmajohtoa ei ole mahdollista vaihtaa lyhyeltä matkalta maakaapeliksi, vaan ilmajohtosta luopuminen tarkoittaisi Helen Sähköverkon mukaan koko Pitäjänmäki–Viikinmäki linjan maakaapelointia.

Laajempi liikennesuunnittelu, johon liittyy Tuusulantien ja Veturitien linjaukset, on yleiskaavatasoinen asia. Tämänhetkisen arvion mukaan uusi yleiskaavaehdotus on kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyssä vuonna 2015 ja kaupunginhallituksen sekä kaupunginvaltuuston käsittelyssä vuoden 2016 aikana.

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

OAS-vaiheen keskustelutilaisuus järjestettiin Laiturilla 25.3.2014. Keskustelutilaisuudessa oli paikalla n. 30 henkeä kaupunkisuunnitteluviraston suunnittelijoiden lisäksi. Samassa tilaisuudessa käsiteltiin Pohjois-Pasilan tilaa vaativan kaupan aluetta, jota myös suurin osa keskustelusta koski. Maaliikennekeskuksen alueen osalta tilaisuudessa käsiteltiin lähtökohtia ja alustavia suunnitteluperiaatteita. Keskustelua herättivät liikenneyhteydet, liikennemäärät, suhde Keskuspuistoon, toimitilan



3.6.2014

toteutuminen ja 110 kV:n ilmajohto. Samaan aikaan Laiturilla oli Pasila 3.0 -näyttely Keski-Pasilan keskustakorttelista, johon tutustuttiin myös osana tilaisuutta.

**Pohjois-Pasilan tilaa vaativan kaupan alue ja maaliikennekeskuksen alue
Keskustelutilaisuus****Paikka:** Laituri**Aika:** 25.3.2014 17.30 – 20:00**Paikalla****Kaupunkisuunnitteluvirastosta:**

Tiina Antila-Lehtonen, vuorovaikutussuunnittelija, puheenjohtaja

Dan Mollgren, arkkitehti

Anna-Maija Sohn, arkkitehti

Harri Verkamo, liikenneinsinööri

Ami Hillberg, sihteeri

Aki Antinkaapo, vuorovaikutusharjoittelija

Lisäksi paikalla:

Paju Asikainen, Realprojekti Oy

Tom Cederqvist, Cederqvist & Jäntti Architects

Osallistujia: 23 henkilöä viraston ulkopuolelta**Tilaisuuden kulku**

Puheenjohtaja avasi tilaisuuden toivottamalla läsnäolijat tervetulleiksi. Tilaisuuden tarkoituksena on kuulla mielipiteitä, toiveita ja ajatuksia alueen alustavista suunnitelmista, joihin voi vielä vaikuttaa mielipiteillään.

Dan Mollberg aloitti esittelemällä Pasilan alueen kehittämisen pääpiirteet. Pohjois-Pasilan kaavoituksesta vastaava Anna-Maija Sohn kertoi osa-alueen taustasta, ideoista ja tavoitteista. Tom Cederqvist esitteli tilaa vaativan kaupan alueen tämänhetkisen viitesuunnitelman. Paju Asikaisen mukaan tilaa vaativan kaupan alue on taloudellisesti kannattava. Sohn jatkoi kaavan taustoittamista, ja kertoi kaavoitusprosessin aikataulusta. Harri Verkamo esitteli tilaa vievän kaupan alueen liikennesuunnitelman alustavan luonnoksen. Sohn esitteli lopuksi maaliikennekeskuksen alueen lähtökohtia.

Tilaa vaativan kaupan alueen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta voi esittää mielipiteen viimeistään **1.4.2014** ja maaliikennekeskuksen alueesta **15.4.2014** mennessä.

Tilaisuudessa esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä

Esitysten jälkeen keskusteltiin yleisesti. Tilaisuudessa vastattiin esitettyihin kysymyksiin, mutta näitä vastauksia ei ole kirjattu muistioon. Viikkainta keskustelu oli koko suunnittelualueen liikennejärjestelyistä yleisesti ja tilaa vaativan kaupan alueen sijoittumisesta kantakaupunkimaiselle alueelle.

PostiosoitePL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi**Käyntiosoite**Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>**Puhelin**

+358 9 310 1673

Faksi

+358 9 310 37409

Tilinumero

800012-62637

Y-tunnus0201256-6
Alv. nro
FI02012566



Alueen liikennejärjestelyjä koskevat kysymykset ja mielipiteet

- Onko Tuusulanväylän suunniteltu oikaisu muuttunut? Onko se vielä tulossa?
- Jos ratikkasiltaa ruvetaan rakentamaan, millaisista rahasummista puhutaan?
- Liikenteen lisääntyminen suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsevilla pientaloalueilla huolettaa, mikäli yleiskaavaan ei saada kunnollista liikennesuunnitelmaa. Miten lisääntyvä liikenne saataisiin hoidettua niin, ettei se menisi Asesepäntien kautta vaan ohjautuisi Hämeenlinnanväylälle ja Tuusulantielle? Nykyinen suunnitelma lisää liikennettä em. alueille.
- Liikennesuunnitelmat päättyvät juuri siihen, mihin suunnittelualuekin. Tylsää, ettei tätä mietitä juuri ollenkaan, sillä liikenne tulee lisääntymään älyttömästi. Vaikka kuinka halutaan, niin kaikki eivät tule alueelle kuitenkaan julkisella liikenteellä. Kun kyseessä on näin iso hanke, niin liikenneasiaa pitäisi miettiä laajemmin, sillä autoliikenne lisääntyy joka tapauksessa.
- Alueelle jää Itellan raskasta liikennettä.
- Tulevan liikennemuodon pitää olla pääosin ratikka. Liikennepuoli voisi tutkia mikä olisi linjaus, sen varteen saisi myös rakentamista. Tämä on koko hankkeen näkökulmasta oleellista, siltarakentaminen ei ole tarpeellista. Bussilinja on mahdollista säilyttää rakentamisen ajan.
- Osoitteeseen Niittylänpolku 7 on tulossa parkkihalli, joka olisi hyvä ottaa huomioon suunnittelussa.
- Kaavoihin suunnitellut aikataulut eri vuosina - miten infran toteutus meinataan suunnitella, lähtevätkö kadut suunnitteluun ja tuotantoon jo aikaisemmin?
- Miksei Metsäläntien ilmajohtoa voi laittaa maan alle? Kysymys vain rahasta. Pitäisi saada tilaa kasvavalle liikenteelle, ja ilmajohto estää leventämisen.
- Liikennejärjestelyt on esitetty vaatimattomalla tavalla, eikä tällä aikataululla pysty antamaan kunnollista mielipidettä. Liikennesuunnittelun pitäisi olla hankkeessa paljon tehokkaammin mukana.
- Onko arviota, missä vaiheessa saataisiin ratikka 9 Ilmalantorille asti?

Tilaa vaativan kaupan alueen sijoittumista koskevat kysymykset ja mielipiteet

- Esiteltyjen liiketoimintojen tulo alueelle on sinänsä järkevää, mutta tiva-konsepti on haitallinen koko kaupunkiseutua ajatellen, sillä kaupallisten toimintojen voimakas keskittyminen yksipuolistaa työ-, palvelu- ja asuma-alueita. Mitä tapahtuu muille Ikea-myymöleille? Mittakaava on suunniteltava sen mukaisesti, että yleiskaavaan merkityt muut keskusta-alueet eivät kuihdu. Kaupunkiseudun tihentäminen vaatii monia keskusta- ja palvelualueita.
- Mittasuhdetta kannattaa miettiä, sillä loppupeleissä markkinatalous päättää kaupunkisuunnittelusta. Esimerkiksi Lanternaan ei ehkä tulevaisuudessa enää pääse helposti julkisella liikenteellä (bussi nr. 58) tilaa vaativan kaupan alueen vietyä alueen elinvoimaisuuden.
- Kuinka monta ihmistä tälle alueelle kulkee päivittäin, kuinka moni heistä saapuu autolla, kuinka moni kävellen tai pyörällä, kuinka moni julkisella liikenteellä?
- Sijaitsevatko kauppojen varastot myös näissä kohteissa? Esimerkiksi pesukonetta tuskin otetaan junaan mukaan.



- Velodromille ei ole löytynyt tähän asti tilaa eikä rahoitusta pk-seudulta. Millaista velodromia keskukseen on suunniteltu, ja kuka sen maksaa? Havainnekuvat vastaavat harvoin todellisuutta. Sanahelinää.
- Keskeinen asia on pysäköintipaikkojen määrä, joka säätelee, kuinka monta henkilöautoa alueelle tulee. Nyt suunnitelmiin on kirjattu 2300 pysäköintipaikkaa. Pitää olla joukkoliikenteen ostospaikka, ainoastaan välttämättömät paikat henkilöautoille. Tavaraliikennepalvelu pitäisi sitoa liikkeiden velvollisuudeksi.
- Alueen liikennesuunnittelu on 1900-luvulta. Toiminnoissa ei mitään vikaa, mutta mikäli 65 prosenttia asiakkaista saapuu paikalle omalla autolla, alue on väärällä paikalla ja kestävä kehityksen konseptin vastainen. Kauppakeskuksen suunnitteleminen alueelle on vain keino saada Pasilantunneli perustelluksi. Hakamäentiestä ja Koskelantiestä tulee tulevaisuudessa pikaraitiotie- ja kävelykatuja. Ollaanko kiinnostuneita keskustelemaan älyjakeluliikenteestä niiden kaupunkilaisten kanssa, jotka eivät halua lisätä autoliikenteen määrää keinotekoisesti?
- Säästönä nähty saastuneen maan peittäminen betonilla on ympäristörikos.
- Nyt olisi mahdollisuus poistaa saastunut jätemaa.
- Ei haluta takaisin Impivaaraan, hyvä että suunnitellaan. Jättemaasta on jo tehty selvitykset 1970-luvulla postikeskuksen rakentamisen yhteydessä. Kehittämisessä on niin paljon hyvää, ettei kannata kritisoida kaikkea. Ei Hakamäentietä ole tehty pelkästään pyöräilyyn.
- Myös kodinkonekauppa on menossa verkkoon, Itella toimitti oman pesukoneen kahden päivän kuluttua. Kodinkoneita ei tarvi hypistellä kuten vaatteita. Ikean konsepti ei perustu tähän - jo mainonta lähtee siitä, että tavarat pitää tulla hakemaan itse. Muuttaako Ikea toimintamalliaan?
- Mikä kiinteistösijoittaja on taustalla, kuka tulee omistamaan kiinteistöt jatkossa?

Muita aiheita koskevat kysymykset ja mielipiteet

- Alueelle on suunniteltu aivan liikaa toimitilaa, kaupunkiseudulta löytyy jo nykyään paljon käyttämätöntä toimitilaa. Haluan huomauttaa Helsingin kaupunkia Espanjan ja Portugalin kaltaisista kiinteistöbuumeista, ja toimitilat olisikin suunniteltava niin, että vanhat ja epävalidit tilat pystyttäisiin muuttamaan asunnoiksi.
- Onko mietitty linjauksia, minkälainen alueen asuntokanta tulee olemaan? Huoli, että maanomistajat kuten Itella ovat vain kiinnostuneita rahastamaan alueellaan.
- Kuinka paljon alueelle on suunniteltu yhteensä työpaikkoja?
- Tulevatko asukaslukuarviot nähtäville? Vahvemmin joukkoliikenteeseen perustuvassa mallissa tulisi olemaan huomattavasti enemmän asukkaita.
- myöhemmin muistioon lisätyt arvioidut kokonaismäärät asukkaiden ja työpaikkojen osalta:

Tilaa vaativa kauppa: asukkaita 250

Itellan ympäristö: asukkaita 650

Maaliikennekeskus: asukkaita noin 2500-3000

Postinlajittelukeskus (myöhemmin): asukkaita noin 2000

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



HELSINGIN KAUPUNKI

KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO

Asemakaavaosasto

AA

KESKUSTELUTILAISUUS
MUISTIO

25.3.2014

yht. Pohjois-Pasilassa asukkaita 5400-6000

Tilaa vaativa kauppa: työpaikkoja 1200

Itellan ympäristö: työpaikkoja 1200

Maaliikennekeskus: työpaikkoja 1000

Postinlajittelukeskus (myöhemmin): työpaikkoja 600

yht. Pohjois-Pasilassa työpaikkoja noin 4000

Postiosoite

PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite

Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>

Puhelin

+358 9 310 1673

Faksi

+358 9 310 37409

Tilinumero

800012-62637

Y-tunnus

0201256-6
Alv. nro
FI02012566

YHTEENVETO MAALIIKENNEKESKUKSEN ALUEEN NETTIKESKUSTELUSTA

Maaliikennekeskuksen asemakaavamuutosta koskeva keskustelupalsta avattiin kaupunkisuunnitteluviraston Internet-sivuille Ksv Forumiin 21.3. - 15.4. Viestiketjuun tuli yhteensä 18 viestiä. Keskustelua käytiin myös *Lisää kaupunkia Helsinkiin* Facebook-ryhmässä, jonka viestiketjuun tuli 56 kommenttia aikavälillä 21.3. - 25.3.

Lisää kaupunkia Helsinkiin on julkinen Facebook-ryhmä, jossa jokainen ryhmään liittynyt pystyy kommentoimaan viestiketjuja omalla nimellään. Ryhmä ajaa kantakaupunkimaisen kaupunkitilan rakentamista Helsinkiin, ja sen ylläpitäjinä toimivat Mikko Särelä, Otso Kivekäs, Teemu Pyy-luoma, Jiri Salin, Hannu Oskala, Tuomas Saloniemi ja Juhana Rantavuori. Valtaosa 56 kommentista oli kirjoittajien keskinäistä kommentointia ja pohdintaa, lisäksi joukossa oli muutama aiheen ulkopuolelta kirjoittanut. Ryhmän luonteesta johtuen Ksv Forumiin ja Facebook-ryhmään jätetyt kommentit käsitellään yhteenvedossa erikseen toisistaan.

Ksv Forumissa asemakaavamuutokseen suhtauduttiin toiveikkaasti. Pääosa kommentoijista kaipasi alueelle suunniteltua tiiviimpää asuinrakentamista ja umpikortteleihin perustuvaa kaupunkiympäristöä. Keskustelijat kommentoivat myös maaliikennekeskuksen eteläpuolelle suunniteltavaa tilaa vievän kaupan aluetta, ja kaipasivat palveluiden sijoittamista kivijalkaliikkeisiin kauppakeskuksen sijaan. Myös alueen liikenne ratkaisut puhuttivat, ja yksityisautoilun kasvusta TIVA-alueelle oltiin huolissaan.

Lisää kaupunkia Helsinkiin -ryhmässä käyty keskustelu noudatteli samoja linjoja Ksv Forumiin jätettyjen mielipiteiden kanssa. Alueelle kaivattiin huomattavasti enemmän asuntoja, ja pienien puistikkojen sijoittaminen alueelle kyseenalaistettiin Keskuspuiston läheisyydestä johtuen. Osa keskustelijoista kaipasi alueen sitomista umpikorttelimaisen rakentamisen ja raitiovaunuliikenteen kautta kantakaupunkiin. Alueesta ei haluta muodostuvan erillistä saarekettä, jollaiseksi sen pelätään muotoutuvan pistetaloja rakentamalla. Iso osa viestiketjun kommentteista liittyi raitiovaunujen reittivaihtoehtojen pohtimiseen.

Asumistiheys

Alueelle kaavailtua 2500 - 3000 asukasta pidettiin molemmilla keskustelupalstoilla täysin alimitoituina. Ksv Forumissa tiiviimpi rakentaminen mainittiin 11 kertaa, Facebook-ryhmässä 6 kertaa. Aluetehokkuus nousi esille kolmesti Ksv Forumissa ja kerran Facebookissa. Keskustelijat viittasivat 6 kertaa Ksv Forumissa asutopulaan, Facebook-ryhmässä siitä mainittiin kerran. Yksiöiden ja kaksioiden kova kysyntä mainittiin kerran Ksv Forumissa. Puistikkojen mielekkyyttä Keskuspuiston läheisyyden johdosta mainittiin Ksv Forumilla kahdesti, Facebookissa kolmesti. Mielipiteiden yhteydessä huomautettiin myös isojen kaupunkimaisten puistojen olevan tarpeellisempia kuin pienten lähipuistikkojen.

Korttelirakenne

Umpikortteleihin perustuva katutila kivijalkoineen mainittiin Ksv Forumilla 4 kertaa, Facebookissa kahdesti. Pistetalot nähtiin hyvän kaupunkitilan vastakohtana, ja niitä vastustettiin Ksv Forumilla kolmessa kirjoituksessa ja Facebookissa kerran. Korkeaa rakentamista ei sinänsä vastus-

tettu, kunhan se tehdään katutila huomioiden. Korkean rakentamisen puolesta esitettiin Ksv Forumilla neljä mielipidettä, Facebookissa kerran. Facebook-ryhmässä painotettiin ns. perinteisenä pidetyn kaupunkitilan kivijalkaliikkeineen ja raitiovaunuineen mahdollistavan kantakaupunkina pidetyn alueen laajenemisen aina Maaliikennekeskukseen asti.

Toiminnot

Toimitilojen määrää pidettiin liian korkeana molemmilla keskustelupalstoilla yhdessä kommentissa. Kauppakeskuksen sijaan neljä Ksv Forumin keskustelijaa haluaisi nähdä vastaavat palvelut kivijalkamyymälöissä, toimintojen sekoittuneisuus mainittiin molemmilla keskustelupalstoilla kerran.

Katutilaan panostaminen eri muodoissa mainittiin Ksv Forumilla 4 kertaa. Tällä tarkoitettiin esimerkiksi sitä, että korttelit muodostavat pääkaduille seinät ja kaavoittamalla toimitilaa katu-tasoon.

Liikenneratkaisut

Raitiovaunuverkoston laajentaminen Maaliikennekeskukseen asti nähtiin positiivisena asiana molemmilla keskustelupalstoilla. Ksv Forumilla tämän mainitsi kaksi keskustelijaa, Facebookissa kolme. Facebook-ryhmässä keskusteltiin raitiovaunujen mahdollisista reittivaihtoehdoista, ja yhdessä kommentissa muistutettiin raitiovaunulinjan vaiheittaisen rakentamisen mahdollisuudesta. Ksv Forumilla yksi keskustelija näki Metsäläntie - Mäkitorpantie -välin sopivan poikittaiseksi runkolinjaksi tulevaisuudessa.

Henkilöautoliikenteen kasvusta oltiin huolissaan. Kaksi Ksv Forumille kommentoinutta katsoi Pohjois-Pasilan nykyisen suunnitelman lisäävän henkilöautojen määrää, ja Facebook-ryhmässä yksi kommentoija pohti, miten pohjoisesta ja lännestä saapuvat autot ohjautuisivat TIVA-alueelle. Ksv Forumilla yksi kirjoittaja oli sitä mieltä, että alueen tieverkosto on jo nyt ylittänyt kapasiteetin. Sama kommentoija kaipasi lisäkaistoja Metsäläntielle ja Lähetinkadulle. Yksi kommentoija taas piti Maaliikennekeskusta hyvänä paikkana mahdollisen metrolinjan pysäkkinä joukkoliikenteen solmukohtana.