

Kaupunkiympäristön toimiala
Asemakaavoitus

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Eteläisen Postipuiston asemakaavan muutosluonnos



Vuorovaikutusraportin sisältö ja siinä käytetyt koodit

Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot asemakaavan ja asemakaavan muutoksen (kaavaratkaisu) valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista (huomautukset) sekä vastineet niihin.

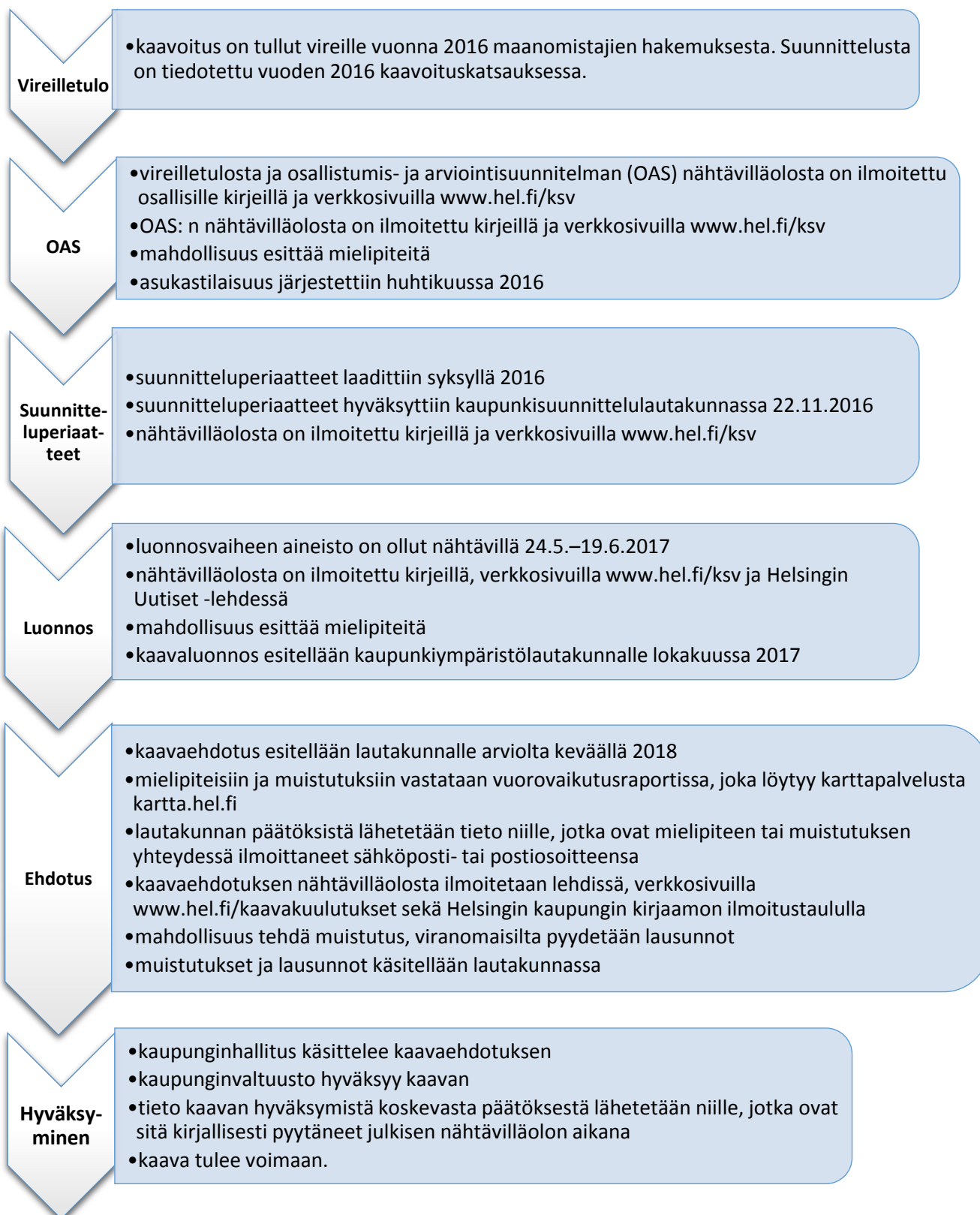
Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista sekä koodien selitys ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

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

LIITE

Asukastilaisuuden 21.4.2016 muistio

Kaavoituksen eteneminen



YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA JA VASTINEET NIIHIN

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolo 22.2.–18.3.2016

Viranomaisten kannanotot

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin kannanotot seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesi- ja jätehuolto
- Liikennevirasto
- kiinteistöviraston pohjarakennustoimisto
- rakennusvirasto
- ympäristökeskus

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän kannanotossa todetaan, että alueen kehittäminen tukee HLJ 2015 ja MASU 2050 -suunnitelmien tavoitteita yhdyskuntarakenteen tiivistämisestä. Aseman saavutettavuutta heikentää aseman sisäänkäyntien sijainti Hakamäentien silta-rakenteiden alla ja Ilmalan varikon sisäänajoraiteiden vieressä. Myös ympäristön suuret korkeuserot ja Hakamäentien estevaikutus huonontavat saavutettavuutta kävellessä. Pääpyöräverkon laatukäytävä rantaradan varressa on otettava huomioon alueen suunnittelussa. Myös pyöräliikenteen liityntäpysäköintiin aseman seudulla pitää kiinnittää huomiota. HSL pitää tärkeänä, että koko Pohjois-Pasilan nauhakaupunkia suunnitellaan tiiviinä kokonaisuutena, jotta joukkoliikenneyhteyksien suunnittelu olisi kokonaisvaltaista ja yhtenäistä. Raitioliikenteeseen varautuminen on alueen asukasmäärän ja sijainnin vuoksi perusteltua. Joukkoliikenneyhteys tarvitaan etelään lisäksi Maunulan (Raide-Jokeri) ja Käpylän (päärata) suuntiin. Raitioliikenteen osalta on tarpeen selvittää tarkoituksenmukaiset yhteydet. OASissa kuvatussa teemakartassa oleva raitiotielinjaus on haasteellinen mutkaisuutensa vuoksi. Lisäksi HSL suosittelee, että joukkoliikennepysäkkien sijainti laajemmalla alueella esitetään alueen rakennetta havainnollistavassa aineistossa. Mikäli Postiljooninkadulle toteutetaan raitiotie, tulee kadulla varautua autokaistoilla kulkevaan bussiliikenteeseen. Ensi vaiheessa bussiliikenne voi käyttää raitiotien tilavarausta kadun keskellä, jolloin mitoituksessa on otettava huomioon sekä raitio- että bussiliikenteen tarpeet.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää kannanottonaan, että kaavoituksessa tulee selvittää uuden vesihuollon tarve ja kustannukset sekä huomioida riittävät tilavaraukset. Vesihuoltolinjat tu-

lee pyrkiä sijoittamaan yleisille alueille ja mahdollisten johtokuja-alueva-
rausten tarve selvittää. Alustava vesihuollon yleissuunnitelma kustan-
nusarvioineen tulee laatia kaavoituksen yhteydessä. Jatkosuunnitte-
lussa tulee huomioida alueelle aiemmin tehty katujen ja kunnallistekni-
ikan rakennussuunnitelma ja sitä tulee hyödyntää mahdollisimman pal-
jon. Ilmalanrinteen rakentaminen on aiheuttanut sen, että suunnitellun
toimistorakennuksen lähellä olevasta esijohdon pystykuilusta joudutaan
rakentamaan yhteys Lähetinkadun (p.o.Postiljooninkadun) vesijohtoon
vuoden 2017 loppuun mennessä.

Jätehuollon osalta HSY muistuttaa raskaan liikenteen vaatimuksista ti-
lan ja turvallisuuden suhteen.

Liikenneviraston kannanotto kohdistui raideliikenteen melu-, runko-
melu- ja tärinähaittoihin, jotka on selvitettävä kaavatyön yhteydessä riit-
tävällä tarkkuudella ja joiden torjumiseksi on osoitettava tarvittavat kaa-
vamääräykset. Liikennevirasto muistuttaa, ettei se osallistu uudesta
maankäytöstä aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinätorjunnan kus-
tannuksiin.

Kiinteistöviraston pohjarakennustoimiston kannanotossa todettiin
alueella olevat pilaantuneet maat, korkeusasemat, maaperätiedot, orsi-
ja pohjavesiin liuenneet yhdisteet ja pohjavedenpinta.

Rakennusviraston kannanotossa huomautettiin raitiotievarauksen sil-
tojen kustannuksista (OAS-vaiheessa raitiotielinjaus Ilmalankadulta).
Postintaipaleen nykyisen Ilmalan varikolle johtavan yksityisen sillan hal-
linta-, rakentamis- ja ylläpitovastuut tulee selvittää ennen asemaehdo-
tuksen laatimista. Alueelle tuleville julkisille palveluille tulee tehdä riittä-
vät tilavaraukset kortteleissa. Maankäytön kehittämisen epäsuorat vai-
kutukset ympäröivien alueiden luontoarvoihin ja ekosysteemipalveluihin
tulee selvittää ja ohjata. Koko Pohjois-Pasilan alueelle tulee laatia jul-
kisten ulkotilojen yleissuunnitelma asemakaavatyön pohjaksi yhteis-
työssä rakennusviraston ja liikuntaviraston kanssa.

Ympäristökeskuksen kannanotossa todetaan Ilmalan aseman seudun
tiivistämisen olevan kannatettavaa. Jotta alue voidaan ottaa asuinkäyt-
töön, on pilaantunut maaperä kunnostettava. Kaavoituksen yhteydessä
on varmistettava, ettei kaatopaikasta aiheudu haittaa tulevilla maan-
käytölle, etenkin asumisterveydelle. Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin
tulee panostaa suunnittelussa. Välillisiä vaikutuksia Keskuspuistoon
mm. lisääntyvän virkistyskäytön kautta tulee arvioida. Ratapihan ja ju-
naliikenteen aiheuttamien melun ja tärinän torjuntaan tulee suunnitte-
lussa kiinnittää erityistä huomiota ja selvityksiä tulee täydentää suunnit-
telun edetessä. Mahdollinen tuleva raitiolinja tulee myös ottaa vaikutus-
ten arvioinnissa huomioon.

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Yhteydet alueelle

Pääpyöräverkon laatukäytävä (baana) on osa suunnitteluperiaatteita samoin kuin alueen sisäiset ja ulkoiset kävely-yhteydet. Suunnitteluperiaatteissa on OAS:n jälkeen kehittynyt raitioliikenteen linjaus Televisiokadulta. Linjan myöhemmät yhteydet Maunulan tai Käpylän suuntaan tullaan selvittämään myöhemmin. Joukkoliikennejärjestelmä ja sen vaatimat pysäkit ja tilavaraukset suunnitellaan osana koko nauhakaupungin kokonaisuutta ja raitiotien vaiheistus suunnitellaan erikseen.

Yhdyskuntatekniikka

Jatkosuunnittelussa selvitetään tarvittavat yhdyskuntatekniset aluevaraukset ja niiden kustannukset sekä hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan aiemmin laadittua katujen ja kunnallistekniikan rakennussuunnitelmaa.

Melu-, runkomelu ja tärinä

Melu-, runkomelu ja tärinähaitat selvitetään kaavatyön yhteydessä. Alustavia selvityksiä tie- ja junaliikenteen sekä ratapihan aiheuttamasta melusta, tärinästä ja häiriövalosta Pohjois-Pasilan alueella on laadittu maaliikennekeskuksen kaavamuutoksen yhteydessä ja näitä selvityksiä tullaan päivittämään Eteläisen Postipuiston osalta kaavoitustyön edetessä.

Julkiset ulkotilat

Koko Pohjois-Pasilan alueen julkisista ulkotiloista laaditaan yleissuunnitelmat kaavoituksen edetessä. Maaliikennekeskuksen alueella katujen ja puistojen yleissuunnitelman laatii konsulttina Ramboll, rakennusviraston tilaaman työn ohjausryhmässä on KSV:n edustus. Tätä työtä voidaan käyttää referenssinä Eteläisen Postipuiston julkisia ulkotiloja suunniteltaessa, sillä molempia alueita halkovan Kustinpolun laatutaso määrittyy ensin pohjoisosastaan. Maankäytön vaikutuksia Keskuspuiston luontoarvoihin ja ekosysteemipalveluihin arvioidaan. Siltojen tekniset ratkaisut ja kustannusvaikutukset selvitetään kaavoituksen edetessä.

Pilaantuneet maat

Jatkoselvityksissä varmistetaan maaperän kunnostukseen liittyvät asuimisterveysnäkökohdat.

Yhteenveto mielipiteistä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa koskevia mielipidekirjeitä saapui 2 kpl. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty asukastilaisuudessa ja puhelimitse.

Mielipide 1 kohdistui Helsinki-Tallinna-rautatietunnelin vaihtoehtoiseen skenaarioon, jossa ajetaan päärautatieasemalle nykyistä rantarataa seuraten maan alla ja nouseaan pinnalle ennen Ilmalan seisaketta. Lisäksi rantaradan ja pääradan mahdollinen yhdistäminen uudella asemalla on mielipiteen jättäjän mukaan turvattava.

Mielipide 2 kohdistui OASissa Ilmalantorilta lähtevään kävelysiltaan ja sen sijaintiin Ilmalantorin laidalla.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavatyössä siten, että suunnitteluperiaatteissa Ilmalantorilta ei johda Eteläiseen Postipuistoon johtavaa kävelysiltaa.

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Rautatiejärjestelyt

Asemakaavamuutoksen lähtökohtana käytetään toistaiseksi tiedettyjä Liikenneviraston ratahankkeita.

Ilmalantorin kävelysilta

Suunnitteluperiaatteissa Ilmalantorilta ei lähde Eteläiseen Postipuistoon johtavaa kävelysiltaa.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 21.4.2016

Asukastilaisuus uudesta OAS:sta ja asemakaava-alueen tilanteen kehittymisestä järjestettiin 21.4.2016 Ilmalassa Palmia Horisontissa. Osallistujia oli noin 25 henkilöä minkä lisäksi kaupunkisuunnitteluviraston ja alueesta selvityksiä tehneiden konsulttien edustajia. Esittelyjen jälkeen jakaannuttiin ryhmiin pohtimaan alueen tulevaisuutta. Keskustelu oli runsasta, alueen hankaliin reunaehtoihin päästiin hyvin käsiksi ja oleellisia kaupunkirakennetta parantavia asioita pohdittiin monessa ryhmässä.

Luonnosaineiston nähtävilläolo 24.5.–19.6.2017

Viranomaisten kannanotot

Luonnosaineistosta saatiin kannanotot seuraavilta tahoilta:

- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
 - Liikennevirasto
 - Kaupunkiympäristön toimiala / Ympäristönsuojelu
 - Kaupunkiympäristön toimiala / Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu
 - Kaupunkiympäristön toimiala / Maa- ja kallioperäyksikkö
 - Helsingin kaupungin Pelastuslaitos (s-posti)
-

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Liikenneviraston kannanotto oli tehty rautateiden näkökulmasta ja kohdistui radan läheisyyteen rakentamiseen. Suunnitteluperiaatevaiheessa annetun lausunnon lisäksi Liikennevirasto huomautti, että radan välittömään läheisyyteen rakennettaessa tulee huomioida vaikutukset radan liikennöintiin, stabiliteettiin ja kuivatukseen. Lähellä rataa sijaitsevien rakennustöiden pohjarakennesuunnitelmat tulee hyväksyttäväksi Liikennevirastossa. Tulee huomioida, ettei radalle aiheudu painaumia tai penkereen vakavuus vaarannu. Tarvittavat tutkimukset kustantaa rakennuttaja. Mikäli rautateiden läheisyydessä louhitaan, edellyttää se junaliikenteen järjestelyistä sopimista jopa vuotta tai kahta ennen töiden aloittamista. Hulevesiä ei saa johtaa radan kuivatusrakenteisiin. Liikennevirasto esittää, että Ilmalan aseman ympäristöön tulee kaavassa osoittaa varaus polkupyörien ja ajoneuvojen liityntäpysäköinnille sekä saatto-pysäköinnille.

HSY vesihuolto lausui, että kaavamuutos aiheuttaa alueella vesihuollon lisärakentamista. Alustava vesihuollon yleissuunnitelma kustannusarvioineen tulee laatia kaavoituksen yhteydessä.

Ympäristönsuojeluyksikön kannanotto kohdistui hulevesien hallintaan. Suunnitteluperiaatevaiheessa esitetyt kannanotot ovat edelleen ajankohtaisia. Lisäksi lausunnossa todetaan, että mikäli hulevesien viivytysratkaisut kohdistuvat Keskuspuiston puolelle, tulee selvittää metsäiseen luonteeseen sopivia ratkaisuja. Tässä yhteydessä tulee tutkia myös voisiko Pohjois-Pasilan lähteikköä hyödyntää hulevesien viivyttämiseen.

Maa- ja kallioperäyksikön lausunto kokosi perustamistapaan vaikuttavia seikkoja yhteen. Lausunnossa todettiin, että alueella rakennusten arvioitu perustamistapa on paaluperustus, etelässä ja lännessä pienellä alueella anturaperustus. Maan pilaantuneisuus tulee ottaa huomioon ja mm. alapohjat tulee toteuttaa koneellisesti tuuletettuina.

Pelastuslaitos toteaa sähköpostilausunnossaan, että lounaiskulmassa oleva ”baana” tulisi merkitä myös pelastustiereitiksi. Tämä monipuolistaisi pelastustoiminnan edellytyksiä alueella. Alueen sammutusvesijärjestelyissä tulisi tukeutua pääsääntöisesti maanpäällisiin paloposteihin/vesiasemiin (ei katupaloposteja). Pelastuslaitoksen nostopaikkojen sijoittelussa tulee huomioida puiden ja raitiovaunun ajolankojen vaikutukset.

Muilla viranomaisilla ei ollut huomautettavaa.

Luonnosaineistoa koskevien viranomaisten kannanottojen osalta suunnitelma tarkentuu ehdotusvaiheessa.

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Radan välittömään läheisyyteen rakennettaessa huomioidaan vaikutukset radan liikennöintiin, stabiliteettiin ja kuivatukseen. Yhteistyötä Liikenneviraston kanssa jatketaan kaavaehdotusvaiheessa.

Ilmalan asema on osa laajenevaa kantakaupunkia ja elinkeinoelämän kannalta hyvin vetovoimaista Pasila-Vallila-Kalasadama -akselia. Ajoneuvojen liityntäpysäköinnissä kehittämisen painopiste on Kehä III:n ulkopuolella. Kaava-alue ei näin ollen ole ajoneuvojen liityntäpysäköinnille sopiva paikka.

Alustava vesihuollon yleissuunnitelma kustannusarvioineen laaditaan kaavaehdotuksen yhteydessä.

Maan pilaantuneisuus otetaan huomioon kaavaa laadittaessa.

Baanaa on tarkoitus käyttää pelastustiereittinä, kaavamerkinnot mm. pelastusasioiden suhteen tarkentuvat vielä kaavaehdotusvaiheessa.

Yhteenveto mielipiteistä

Luonnosaineistoa koskevia mielipidekirjeitä saapui 1 kpl.

Mielipide kohdistui kaavatalouteen. Rakennusoikeuden ja kaatopaikan puhdistuskustannusten suhde sekä investointien ja tuottojen jakaantuminen useiden maanomistajien kesken tuovat haasteita. Palvelukeskustan hybridirakentamista ja päällekkäisiä rakenneratkaisuja pidettiin vaikeina. Liiketilän määrää pidettiin liian suurena. Työpaikkojen pysäköintiä toivottiin lisättävän ja päivittäiskaupan huoltoa tarkasteltavan uudestaan.

Asemakaavaluonnosta oli mahdollista kommentoida myös Kerrokan-tasi.hel.fi -palvelussa 24.5.–19.6.2017. Nettisivulle tuli yhteensä 30 mielipidettä.

Kehuvia mainintoja tuli yhdeksän kappaletta. Kehitysehdotukset liittyivät alueen tehokkuuteen, liikenneyhteyksiin, palveluihin, pysäköintiin. Korkeampaa ja tiiviimpää rakentamista toivoi 10 kommentoijaa. Raitiotien sijaintia alueen reunassa kummasteltiin. Kommentoijat pitivät kadunvarsiliiketilän määrää liian vähäisenä. Umpikortteleista toivottiin täysin umpinaisia. Baanan jatkuminen ja yhdistyminen muuhun pyöräliikenteen laatukäytävien verkkoon mietitytti kommentoijia. Pysäköintipaikkojen määrä kirvoitti kahdensuuntaisia kommentteja: toisissa alueen pysäköintipaikkojen määrää olisi vähennetty ja toisissa puolestaan lisätty. Kaatopaikan puhdistustöistä muistutettiin.

Mielipiteet otetaan huomioon kaavatyössä siten, että jatkosuunnittelussa kaavataloutta maaperän puhdistuskustannuksineen selvitetään tarkemmin erikseen.



ILMALAN ASEMANSEUTU Suunnitteluperiaatteet

Ideointi- ja keskustelutilaisuus

Paikka: Palmia Horisontti, Ilmalankuja 2 L
Aika: 21.4.2016 klo 18 - 20

Paikalla kaupunkisuunnitteluvirastosta:

Anna-Maija Sohn, arkkitehti
Timo Karhu, arkkitehti
Sakari Pulkkinen, arkkitehti
Dan Mollgren, Pasilan -projektin projektipäällikkö
Harri Verkamo, liikennesuunnittelija
Tiina Antila-Lehtonen, vuorovaikutus, puheenjohtaja

Muut paikalla olleet suunnittelijat:

Tom Cederqvist / C&J Architects
Riikka Österlund / SITO, liikenneselvitys
Jukka Tengvall / Ramboll, selvitykset pilaantuneista maista ja vesienhallinnasta
Olli Kovanen / Realprojekti, kaupallinen selvitys

Osallistujia: noin 25 henkilöä

Tilaisuuden kulku

Tilaisuuden aluksi Dan Mollgren esitteli Pasilan suunnittelutilannetta. Keski-Pasilassa rakennetaan Pasilan siltaa, uutta asemakeskusta ja Tripla -keskusta. Tornialueesta on käynnissä kan-



sainvälinen suunnittelukilpailu. Itä-Pasilassa tehdään tonttikohtaisia muutoksia kun toimistorakennuksia puretaan tai muutetaan asumiseen. Triplan pohjoispuolella ratapihakortteleiden alueen kaavoitus on jo pitkällä. Alueen asuintaloihin tulee viherkatot, 1000 oppilaan koulu, päiväkoti sekä puisto. Pohjois-Pasilaan muodostuu tulevaisuudessa noin 12 000 asukkaan nauha-kaupunki Ilmalasta ja Maaliikennekeskuksen alueesta. Kaavoitusta voi seurata verkosta: kartta.hel.fi/suunnitelmat ja toteutusta uuttahelsinki.fi/pasila.

Anna-Maija Sohn esitteli Ilmalan asemanseudun eli Eteläisen Postipuiston aluetta. Alueelle ei enää ole tulossa IKEA:a vaan aluetta suunnitellaan asumiseen ja työpaikka-alueeksi. Myös palveluita on tulossa jonkin verran. Vanhan kaatopaikan alueelta vaihdetaan maat ennen rakentamista. Parhaillaan alueelta tehdään kaavoituksen taustaksi monia selvityksiä ja suunnitteluperiaatteita ollaan pohtimassa.

Esittelyjen jälkeen jakaannuttiin ryhmiin pohdittimaan aluetta tulevaisuudessa - mitä asioita alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon ja millainen alue voisi tulevaisuudessa olla. Kesusteluissa nousi esiin seuraavaa:

Radan, Hakamäentien ja korkeuserojen pirstomalla alueella tarvitaan hyvät kulkuyhteydet ja alueiden yhdistämistä myös visuaalisesti toisiinsa

- Olisi tärkeää, että ratikka saataisiin kulkemaan Ilmalan aseman kautta, jolloin asemasta muodostuisi liikennekeskus. Siinä olisi helppoa ja miellyttävää vaihtaa ratikkaan, junaan ja Hakamäentien busseihin.
- Ratikan tulisi kulkea asemalle suoraa, nopeaa reittiä, ei maisemareittiä kaarrellen
- Voisiko ratikka kulkea tunnelissa Radiokadun kautta ja korkeuserot saataisiin näin ratikaistua?
- Ilmalantorilta pitää tulevaisuudessa päästä luvatus mukaisesti suoraan keskustaan ratikalla
- Yhteydet Triplaan ovat tärkeitä.



- Alue on "lähellä, mutta kaukana", se pitää joko yhdistää ympäristöönsä hyvin tai sen pitää toimia itsenäisesti omilla lähipalveluillaan
- Kävely-yhteydet nykyiseltä Ilmalan asuinalueelta itään asemalle pitää saada miellyttäviksi, sujuviksi ja esteettömiksi
- Ilmalan alueella kohtaa nyt ja tulevaisuudessa kaikki mahdollinen liikenne: vilkas henkilöautoliikenne, raskas liikenne, kaukoliikenne ja paikallisliikenne sekä pyöräily ja jalan-kulku. Kaikki tämä pitää saada sujumaan ja aiheuttamaan mahdollisimman vähän häiriötä.

Ilmalan asema kutsuvaksi

- Ilmalan asema pitää saada kutsuvaksi nykyisen kolkkouden sijaan
- Siitä tulee muodostaa merkittävä liikenneterminaali, jossa on sujuvaa ja miellyttävää vaihtaa kulkuvälineestä toiseen
- Palveluita voisi sijoittaa Ilmalan aseman päälle

Toimistorakentaminen väylien yhteyteen ja korkeuksien madaltuminen kohti Keskuspuistoa

- Toimistorakentaminen väylien varressa suojaa asumista melulta
- Alueen keskellä voisi olla hiljainen ja vehreä kävely-ympäristö
- Rakennusten korkeudet voisivat madaltua länteen kohti Keskuspuistoa

Pohjois-Pasilan vahvuus on Keskuspuisto - yhteydet puistoon tärkeät

- Koko Pohjois-Pasilan alueelta tulee olla hyvät yhteydet Keskuspuistoon
- Puiston laitaan päin voisi rakenne madaltua
- Toisaalta Keskuspuiston laidan olisi hyvä olla selkeäreunainen, voisi jopa rakentaa korkeaa, josta on hienot näkymät puistoon

Palvelut tulevaisuudessa - alueelle tarvitaan ruokakauppa ja tilaa olisi myös kaupungin terveys- ja hyvinvointikeskukselle

- Ilmalasta puuttuu nykyisin kunnan ruokakauppa, sitä tarvitaan
- Kivijalkaliiketilojen haasteena on se, saadaanko niihin yrittäjiä. Palvelut keskittyvät Triplaan, riittääkö asuinalueiden vetovoima katutilaa elävöittävien palveluiden saamiseen? Esimerkiksi Länsi-Pasilasta ovat kadonneet aluetta elävöittävät kivijalkapalvelut.
- Ilmalan aseman lähistöllä olisi tilaa kaupungin isolle terveys- ja hyvinvointikeskukselle. Kulkuyhteydet alueelle ovat loistavat, joten sijainti olisi hyvä vaikeammin liikkuvillekin kunhan asemanseutu saadaan esteettömäksi.

Asuinalueelle yhteisöllisiä pienalueita ja sekoittunutta rakennetta

- Ilmalan aseman seutu sopii asuinalueeksi kenelle vain, lapsiperheille, eläkeläisille ja työikäisille.



- Ison alueen sisällä voisi olla yhteisöllisyyden muodostumisen mahdollistavia pienalueita.
- Asuinalueella tarvitaan yhteisöllisiä työtiloja.
- Perhetalot, joita ennen oli, ovat loistava keksintö jonka voisi palauttaa. Niissä olisi tilaa kaikenikäisille lapsille 1 vuotiaista 9-vuotiaisiin eli päivähoito ja ensimmäiset peruskoulun luokat olisivat samassa rakennuksessa. Pienet yksiköt lähellä.
- Omistusmuotojen sekoittuminen alueella on hyvä, kunnallista vuokra-asumista tarvitaan myös.
- Yhteisöllisyyttä ryhmärakentamisella
- Riittävästi vuokra-asuntoja
- Pitää varmistaa monipuolinen asukasrakenne ja ikärakenne