



3.6.2014, täydennetty 1.12.2015

MAALIKENNEKESKUKSEN ALUEEN ASEMAKAAVAN MUUTOS

HEL 2014-003386
Hankennumero 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

Asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 12.10.–30.10.2015

- Viranomaisyhteistyö
 - Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet
- Mielipidekirje
 - Tiivistelmä mielipidekirjeestä ja vastine

LIITTEET

Keskustelutilaisuuden 25.3.2014 muistio
Yhteenveto verkkokeskustelusta 25.3.–15.4.2014



3.6.2014, täydennetty 1.12.2015

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.



3.6.2014, täydennetty 1.12.2015

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 yleiskäytössä on määritetty tila erillislämmöntuotannolle. Tämä alue sijoittuu suunnittelualueen itäosan alle. Lämmöntuotannon vaikutukset alueen suunnitellulle 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 Veturitienlä kulkee pääpyöräilyverkoston (PÄÄVE) mukainen pohjois-eteläsuuntainen seutureitti.



3.6.2014, täydennetty 1.12.2015

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.

Suunnittelualueen läheisyydestä kulkee useita bussilinjoja. Linja 22 Sörnäinen–Pasila–Suursuo korvataan syksystä 2014 alkaen hieman tiheämmin kulkevalla linjalla 50 Herttoniemi–Pasila–Suursuo. Linja 50 kulkee suunnittelualueen 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 suunnittelualueen 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 suunnittelualueen 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.



3.6.2014, täydennetty 1.12.2015

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 suunnittelualueen 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 suunnittelualueen 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 (HSY) 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:



3.6.2014, täydennetty 1.12.2015

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, täydennetty 1.12.2015

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 suunnitteluperiaatteita.

Keskustelupalstalla osoitteessa www.ksv.hel.fi/keskustelut on esitetty lisäksi 18 mielipidettä. Nettikeskustelussa alueelle kaivattiin suunniteltua tiiviimpää ja tehokkaampaa kantakaupunkimaista asuntorakentamista, jonka liikennesuunnitelmat 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, täydennetty 1.12.2015

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 ilmajohdosta 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, täydennetty 1.12.2015

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

Asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 12.10.2015–30.10.2015

Asemakaavan muutosluonnos ja selostusluonnos ovat olleet nähtävänä Pasilan kirjastossa, info- ja näyttelytila Laiturilla, kaupungintalon ilmoitustaululla ja osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat 12.10.2015–30.10.2015. Avoin verkkokeskustelu alueen suunnitelmista oli auki samaan aikaan osoitteessa www.ksv.hel.fi/keskustelu.

Viranomaisyhteistyö

Nuorisoasiainkeskuksella, sosiaali- ja terveysvirastolla, pelastuslaitoksella ei ollut lausuttavaa luonnoksesta.

Liikennevirasto toteaa (26.10.2015) lausuntonaan, että Maaliikennekeskuksen aluetta kaavoitettaessa tulee huomioida Ilmalan varikkoalueen toiminnasta aiheutuvat häiriötekijät. Varikon ympärivuorokautisesta toiminnasta aiheutuu ympäristöön melu-, tärinä- ja runkomeluhaittoja sekä alueen valaistuksesta ympäröiviä alueita häiritsevää valosaastetta. Liikennevirasto pitää hyvänä, että asemakaavatyön yhteydessä on tehty selvitykset edellä mainituista häiriötekijöistä. Selvitykset eivät sisältäneet nähtävillä olevaan kaava-aineistoon, joten Liikennevirasto ei pysty ottamaan kantaa niiden sisältöön. Melun, tärinän ja runkomelun osalta kaavaselostuksessa on avattu selvitysten johtopäätöksiä, mutta häiriövaloselvityksen osalta ne vielä puuttuvat. Liikennevirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine

Ympäristömeluselvitys, runkomelu- ja tärinäselvitys ja häiriövaloselvitys valmistuivat kaavaluonnoksen lautakuntakäsittelyyn mennessä. Selvitykset liitetään kaavaselostukseen. Selvityksiä tarkennetaan tarvittaessa kaavaehdotusta laadittaessa. Kaavaehdotuksesta pyydetään vielä lausunnot.

Selvitysten mukaan tavanomainen katuliikenne on hallitsevaa Metsäläntien varressa ja melutason ohjearvoihin verrannollisina keskiäänitasona tarkasteltuna myös Veturitien ja Postiljooninkadun varrella. Ilmalan varikkoalueen melulähteiden luonteesta johtuen melua on tarkasteltu ohjearvoja monipuolisemmin lyhytaikaisten melutapahtumien keskiäänitasojen ja enimmäisäänitasojen avulla. Varikkoalueen merkittävimmiksi melulähteiksi arvioitiin veturin vihellinopaste sekä alueen lu-



3.6.2014, täydennetty 1.12.2015

miaurauksessa käytettävät kuormaat. Suosituksena pidettävä runkomelun enimmäistaso asuinrakennusten osalta ylittyy suurimmillaan noin 100 metrin etäisyydellä varikkoalueesta.

Häiriövaloselvityksessä mallinnettiin kaksi eri valaistustilannetta, Ilmalan ratapihan valaistus sekä ratapihan valaistus ja tavanomainen katuvalaistus Postiljooninkadulla ja Kuormakadulla. Pelkällä ratapihan valaistuksella ei ole vaikutusta alueen rakentamisjärjestykseen eikä valaistus aiheuta häiriövalon viitearvojen ylittymistä asuinrakennusten ikkunoissa. Ratapihan ja katuvalaistuksen yhteisvaikutuksen aiheuttama häiriövalo ylittää suositellut yön viitearvot kortteleiden AK 17120 ja 17122 asuinrakennuksien ikkunoissa.

Kaavassa on annettu määräykset arvioitujen ympäristöhäiriöiden huomioon ottamiseksi jatkosuunnittelussa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) esittää (28.10.2015) kannanottonaan, että kaavamuuotos aiheuttaa vesihuollon uudisrakentamista. Nykyinen ja rakennettava vesihuolto tulee ottaa huomioon suunnittelussa. Rakennettava vesihuolto ja mahdolliset johdot siirrot kustannusarvioineen tulee esittää kaavaselostuksen osana alustavassa vesihuollon yleissuunnitelmassa. Vesihuollolle tulee varata tarvittava tila kadun poikkileikkauksessa. Lisäksi kadun tulee olla riittävästi leveä kaikki kunnallistekniset verkostot huomioon ottaen. Vesihuollon päälle ei voi sijoittaa puita tai kiinteitä rakenteita.

Vastine

Asemakaavan muutosta vasten on laadittu alustava vesihuollon yleissuunnitelma. Kustannusarviot laaditaan asemakaavatyön aikana.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), toteaa kannanotossaan (28.10.2015), että Maankäytön tehostaminen Helsingin kantakaupungin läheisyydessä tukee Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman MASU 2050 tavoitteita seudun yhdyskuntarakenteen tiivistämisestä ja pohjautumisesta kestäviin kulkutapoihin.

Postiljooninkatu, kulkee keskeisesti alueen läpi, minkä ansiosta kadulle keskitetty joukkoliikenne on helposti saavutettavissa. Alueen nykyisiä bussilinjoja kehittämällä ja tihentämällä voidaan joukkoliikenteen palvelua parantaa nykytilanteesta.

Raideliikenteeseen varautuminen on perusteltua. Raitioliikenteellä on HSL:n näkemyksen mukaan mahdollista korvata bussiliikenne Pasilan suuntaan, mutta linjaston yhdistävyyden kannalta alueelta pitäisi olla



3.6.2014, täydennetty 1.12.2015

joukkoliikenneyhteys myös Maunulan keskusta, jonka kautta kulkee runkobussilinja 550 (myöhemmin Raide-Jokeri).

Mikäli raitioliikenteestä tehtävä hankepäätös tai raitiotiehankkeen toteutus viivästyisi, voidaan raitiotievarausta käyttää aluksi bussiliikenteen väylänä. Tämä mahdollisuus on silloin otettava huomioon joukkoliikenneväylän mitoituksessa. Postiljooninkadun kaarevaa linjausta on vielä syytä harkita, sillä joukkoliikenteen pysäkkien tulee sijaita kadun suoralla osalla.

HSL suosittelee, että alueen rakennetta havainnollistavassa aineistossa esitettäisiin joukkoliikenteen pysäkkien sijainti suunnittelualueella sekä Postiljooninkadun että Metsäläntien osalta.

Mikäli Postiljooninkadulle toteutetaan raitiotie, tulee kadulla varautua autokaistoilla kulkevaan bussiliikenteeseen sekä sen vaatimiin pysäkkeihin.

Vastine

Kaavaluonnoksen selostuksen liitteeksi on laadittu liikennesuunnitelmaluonnos, jossa varaudutaan mahdolliseen raitiotiehen tilavarauksena Postiljooninkadun keskelle. Ratkaisu mahdollistaa raitiotiereitin alueen läpi. Jos raitiotie toteutetaan, voi se jatkaa alueelta Maunulan suuntaan. Raitiotien tilavaraus suunnitellaan istutusalueeksi. Bussien on suunniteltu kulkevan ajoradalla. Alueen bussipysäkki sijoittuu liikennesuunnitelmaluonnoksessa Postiljooninkadun ja Kollikadun/Rullakkokadun risteyksen kohdalle heti risteyksen jälkeen. Sijainti on keskeinen ja hyvin joka suunnasta saavutettavissa. Pysäkin lähellä sijaitsevat kauppa, suunniteltu palvelutalo ja Rullakkotorin muut palvelut. Toinen pysäkki on suunniteltu sijaitsevan Postiljooninkadun ja Pakettikadun risteyksen kohdalla lähellä mahdollisen koulun ja päiväkodin tonttia. Pysäkkien välinen etäisyys on noin 440 metriä. Pohjoisempi pysäkki sijaitsee loivassa kaarteessa, jonka säde on 300 metriä. Pysäkki voidaan rakentaa suorareunaiseksi.

Helsingin kaupungin Liikennelaitos -liikelaitos (HKL) toteaa (15.10.2015) lausuntonaan, että raitiotien ulottaminen Hakamäentien yli sillalla tms. ratkaisulla Maaliikennekeskuksen suuntaan on teknisesti kallis ratkaisu, joka pitää huomioida raitiotien suunnittelussa ja kustannuksissa. Alueen osayleiskaavan yhteydessä pitäisi tehdä suunnitelma raitiotien toteuttamisesta ja tehdä periaatepäätös raitiotien toteuttamisesta.

Jos suunnittelualue liitetään raitotieverkostoon ja raitiotielinja päättyy Maaliikennekeskuksen alueelle, tulee suunnittelualueelle sijoittaa rai-



3.6.2014, täydennetty 1.12.2015

tiovaunun kääntöpaikka. HKL pitää tärkeänä, että kiinteistöjen suunnittelussa ja rakennusmääräyksissä huomioidaan mahdollisen raitiotielikenteen aiheuttamat melu- ja värinähaitat. HKL:n kantana on, että mahdollinen raitiotie tulee sijoittaa omalle ajoradalle. Raitiotien suunnittelussa tulee huomioida raitiovaunuradan, ajojohtimien ja pylväiden sekä ripustusten vaatima tila.

Kaavoituksen raitiotiesuunnittelussa tulee jatkossa käyttää raitioteiden suunnitteluohjetta, jossa määritellään raitiotien katutilasta vaatima tilantarve, jonka toteutumisesta tulee kaavoituksessa huolehtia.

Vastine

Ilmalan aseman pohjoispuoleisella alueella (Eteläinen Postipuisto) on yksityisten maanomistajien toimesta vireillä luonnossuunnittelu asuntojen rakentamiseksi alueelle. Kaupunkisuunnitteluvirasto pitää ideaa hyvänä ja on varautunut tekemään alueelle asemakaavan muutoksen asumiseen. Kaavamuutos edellyttää Pohjolan Liikenteen varikon siirtämistä. Asuinalue suunnitelmissa otetaan huomioon raitiolinja 9 jatkaminen Ilmalantorilta ja vaihtoyhteys raitiovaunusta junaan Ilmalan asemalla.

Postinlajittelukeskuksen on suunniteltu poistuvan noin 10–15 vuoden kuluttua, jolloin sen tilalle voitaisi rakentaa asuntoja. Tällöin koko Hakamäentien ja Metsäläntien välisellä alueella voisi asua jopa 12 000 ihmistä. Koko alue tukeutuu samaan junavarikon reunassa kulkevaan Postiljooninkadun kokoojakatuun, jota pitkin alueen joukkoliikenneyhteys tulee.

Maaliikennekeskuksen alue rakentuu ensimmäisenä. Postiljooninkadun mitoituksessa varaudutaan mahdollisen raitiotien rakentamiseen. Alustavissa raitiotiesuunnitelmissa linja on jatkanut Maaliikennekeskuksen alueelta Käpylän aseman suuntaan. Kääntöpaikka tulisi lähemmäs Käpylää Metsälän työpaikka-alueelle. Toinen mahdollisuus olisi jatkaa raitiotietä Metsäläntien yli Maunulanpuistoon uudelle yleiskaavaluonnoksessa esitetylle asuinalueelle ja Maunulan keskukseen.

Raitiotien meluhaitat otetaan huomioon rakennusten ulkovaippojen ääneneristävyysvaatimuksissa. Runkomelu tulee vaimentaa raitiolinjan rakenteissa. Mahdollinen raitiotie sijoittuisi omalle ajoradalle kadun keskelle ja suunnitellaan raitioteiden suunnitteluohjeen mukaisesti. Katusuunnitelma laaditaan niin, että alueen joukkoliikenne hoidetaan bussein niin kauan, kun raitiotietä ei ole rakennettu. Raitiotielle varattu alue rakennetaan aluksi istutusalueena.



3.6.2014, täydennetty 1.12.2015

Kiinteistöviraston geotekninen osasto toteaa (30.9.2025) lausuntoon, että Pohjois-Pasilan alue on pääosin kitkamaa-alueita. Alueelle sijoittuvat uudet asuin- ja toimistorakennukset voidaan pääosin perustaa maanvaraisesti. Alue on helsinkiläisittäin pohjarakentamisen näkökulmasta helppo. Alueella sijaitsevan yhteiskäyttötunnelin suuaukon lähelle, tunnelin päälle sijoitettaviin rakennuksiin ei voi tehdä kellarikerrosta. Geotekninen osasto teettää alueelle tarkentavia pohjatutkimuksia kaupunkisuunnitteluviraston teknistaloudellisen toimiston toimeksiantona vuosina 2015–2016.

Vastine

Alueella on olemassa olevia maanalaisia tiloja ja lisäksi maanalaiseen yleiskaavaan merkitty säilytettävä yhteys teknisen huollon tunneliin. Nämä huomioidaan asemakaavan valmistelussa. Tarvittaessa maanalaisten tilojen kohdalle asetetaan rajoituksia päälle sijoitettavan rakennuksen alimmalle sallitulle louhintatasolle.

Ympäristökeskus toteaa kannanotossaan (30.10.2015), että jää epäselväksi, miten asemakaava edistää ekologista kestävyyttä. Asemakaavan avulla tulisi mm. pyrkiä edistämään uusiutuvien energialähteiden käyttöä. Ilmastovaikutusten arviointia tulisi täydentää.

Pohjois-Pasilaan Maunulanpuistoon on rakennettu Helsingin ensimmäinen biosuodatuksen perustuva luonnonmukainen hulevesien hallintaratkaisu. Maaliikennekeskuksen kaava-alueen hulevesien hallinnan suunnittelussa ja käsittelyssä kannattaa hyödyntää uutta hulevesiratkaisua.

Alueen suunnitteluperiaatteiden mukaan ratapiha-alueen yöaikainen toiminta rajoittaa asumista aivan ratapihan reunassa ja reunaman asunnot eivät voi avautua pelkästään ratapihalle päin. Kaavaluonnoksen mukaan uusi asuminen rajoittuu kuitenkin suoraan ratapiha-alueeseen, kun suunnitteluperiaatteiden mukaisesta toimitilavyöhykkeestä on luovuttu.

Merkittävin yksittäinen melulähde on veturin vihellinopaste ja meluselvityksen mukaan sitä käytetään pääosin järjestelyalueella varikon pohjoisosassa. Pelkästään vihellinopasteen aiheuttamia melutapahtumia on yöaikaan 80. Vaihtelevien ja voimakkaiden melutapahtumien takia olisi suunnitteluperiaatteiden mukaisesti suositeltavaa, etteivät asunnot avautuisi pelkästään ratapihalle päin. Kaavamääräyksiin tulee varmistaa hiljaisten asuintilojen muodostuminen kaikkiin asuntoihin, jotta asukkaiden uni ja lepo eivät häiriinny.



3.6.2014, täydennetty 1.12.2015

Kaavaluonnoksen selostuksessa todetaan, että 110 kV:n sähkölinjaa siirretään Metsäläntien keskelle niin, että sen suoja-alueet eivät rajoita uutta asumista. Sosiaali- ja terveysministeriön asetus (294/2002) ei edellytä kaavoituksessa jättämään suoja-aluetta johtoalueen ulkopuolelle. Kuitenkin asumista kaavoitettaessa olisi hyvä ottaa huomioon ihmisten huoli terveysvaikutuksista. Säteilyturvakeskus on antanut suosituksia rakentamisen sijoittumiselle. Mikäli suositukset täyttyvät, tulisi Säteilyturvakeskukselta pyytää lausunto.

Vastine

Ekologista kestävyttä kaavaluonnos edistää sillä, että alue sijoittuu kiinteästi olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Suunniteltu tehokas maankäyttö joukkoliikenteen palvelualueella tukee osaltaan joukkoliikenteen kehittämistä. Keväällä 2016 kiinteistövirasto ja kaupunkisuunnitteluvirasto käynnistävät tontinluovutuskilpailun, jolla haetaan toteuttajia ja projektisuunnitelmia kumppanuuskaavoitusprosessiin. Kaavaluonnos on kilpailun lähtökohta. Kilpailun yhtenä tavoitteena ovat rakentamisen energia- ja ekotehokkuutta lisäävät innovatiiviset ratkaisut.

Hulevesien hallinnan suunnittelussa ja käsittelyssä hyödynnetään uutta Maunulanpuiston hulevesiratkaisua. Hulevedet johdetaan viettoviemärisissä keskuspuistoon sekä Haaganpuroon. Korttelissa ei ole asfaltoituja pysäköintialueita, eikä suurimmassa osassa pihakansia. Pihat voidaan rakentaa maanvaraisesti istutettuina ja niillä voidaan imeyttää ja käsitellä hulevesiä.

Kaavamääräykset on meluselvityksen perusteella annettu siten, että rakennuksissa saavutetaan sisämelun ohje- ja suositusarvot, mutta kuitenkin mahdollistetaan huonetilojen vapaa sijoittelu rakennusten sisällä. Vihellinopasteiden melutapahtumat jakautuvat koko varikkoalueelle, jolloin voimakkaiden melutapahtumien määrän arvioidaan jäävän pieneksi, minkä lisäksi niiden kesto on hyvin lyhyt. Meluntorjunnassa on pyritty siihen, että häiriötä ei aiheutuisi edes satunnaisten voimakkaiden melutapahtumien vuoksi. Häiriövaloselvitys osoitti, että pelkällä Ilmalan ratapihan valaistuksella ei ole vaikutusta alueen rakentamisjärjestykseen eikä valaistus aiheuta häiriövalon viitearvojen ylittymistä asuinrakennusten ikkunoissa.

Ilmalan ratapihan ja katuvalaistuksen yhteisvaikutuksen aiheuttama häiriövalo ylittää suositellut yön viitearvot kortteleiden AK 17120 ja 17122 asuinrakennuksien ikkunoissa. Katuvalaistuksen suunnittelussa edellytetään kiinnitettävän huomioita häiriövalon rajoittamiseen niin, että po. kortteleiden asuinrakennusten ikkunoihin kohdistuva valaistusvoimakkuus noudattaa häiriövalon viitearvoja.



3.6.2014, täydennetty 1.12.2015

Metsäläntien varteen tulevat asuinrakennukset ovat tien suoralla osuudella 15–18,5 metrin etäisyydellä sähkölinjan keskikohdasta.

Kiinteistöviraston tilakeskus toteaa kannanotossaan (5.11.2015), että tulevassa alueessa tilakeskuksen omistajahallintoon tulee alueen eteläpäässä olevat koulun ja päiväkodin rakennukset. Toinen tarkasteltava rakennus on alueen keskelle rakennettava palvelurakennus. Koulun ja päiväkotirakennuksien osalta pyydetään jatkosuunnittelussa turvaamaan riittävät turvalliset piha-alueet koululaisten ja lasten ulkoiluun. Edelleen pyydetään varmistamaan rakennusten vierellä olevan ratapihan aiheuttaman melun torjunta.

Palvelurakennuksen kaavoituksessa toivotaan tulevan kaavan sallivan rakennuksen mahdollisimman monipuolisen käytön. Liian tiukat kaavamääräykset haittaavat rakennuksen käyttötarkoituksen tai omistussuhteen muuttamista tulevaisuudessa. Muilta osin ei tilakeskuksella ole tässä vaiheessa huomautettavaa kaavaluonnoksesta.

Vastine

Koulu voidaan toteuttaa vasta, kun postinlajittelukeskus on poistunut alueelta ja sen paikalle rakennettu asuntoja noin 10 vuoden kuluttua. Kaavaehdotuksessa koulun tontti tullaan rajaamaan pois ja aluetta käyttämään postikeskuksen tilapäisenä ajoyhteytenä, kun Postintaival rakennetaan puistoksi. Koulurakennuksen suunnittelulle lähtökohta on, että pihat avautuvat länteen Keskuspuiston suuntaan pois päin junavarikosta. Meluselvityksessä tutkittiin junavarikon aiheuttama meluhäiriö koulun tontille, ja saatiin ääneneristävyysvaatimukset koulurakennukselle. Ne on merkitty asemakaavan muutosluonnokseen.

Palvelurakennus ei välttämättä tule kaupungin hallintaan. Jatkosuunnittelussa pyritään selvittämään, mitä palveluita rakennukseen voisi tulla ja miten ne toteutettaisiin. Rakennus voi olla yksityinen tai taloyhtiöiden yhteisomistuksessa. Toiminta voisi olla hyvin monipuolista ja yhteisöllistä. Tavoite on, että talosta tulisi aluetta profiloiva imagorakennus.

Asuntotuotantotoimisto (ATT) toteaa lausunnossaan (6.11.2015), että kiinteistölautakunta on 29.10.2015 varannut asuntotuotantotoimistolle alueen itäpuolelta tontteja noin 36 500 k-m² toteutettavaksi välimuodon asuntotuotantoon. Kun lisäksi lasketaan asuntotuotantotoimistolle vuonna 2014 varattu noin 30 000 k-m² rakennusoikeus Ara-vuokraan, voi todeta, että kyseessä on yksi merkittävimmistä viime vuosien asuntotonttivarauksesta ATT:lle. Varaukset sisältävät yhteensä noin 800 asuntoa.



3.6.2014, täydennetty 1.12.2015

Suurille korttelipihoille voidaan tuoda vehreyttä ja puita, kun pysäköinti on keskitetty kahteen erilliseen pysäköintitaloon. Mikäli eteläosan pysäköintitalo palvelee myös toimitiloja, tulee vaiheistus mieltä. Pitkän-tähtäyksen kunnossapidon kannalta ratkaisu on myös perusteltu, kun pihakansirakenteiden kunnostustoimia ei tule tulevaisuudessa tehtäväksi.

Maaperää alueella pidetään helsinkiläisittäin arvioiden hyvänä, mutta haitta-aineita on havaittu. Lisäksi alueella on tunnelistoa, jonka mahdollisesta vaikutuksesta rakentamiseen tarvitaan lisätietoa. Perushyvistä lähtökohdista huolimatta mahdollisimman kattavat maaperätutkimukset kaavavaiheessa ovat ensiarvoisen tärkeitä.

Kaava-alueen eteläreuna on reunustettu nyt suojaavalla vyöhykkeellä toimitilaa sekä pysäköintitalolla; mutta onko dB-vaatimukset asetettu ikään kuin ilman toimitilarakennuksia. Ilmansuunnallisesti ratapiha on eteläpuolella, joten asuntoja ja parvekkeita tulisi voida avata siihen suuntaan. Korkeimmilla dB-arvoilla tavalliset lasitetut parvekkeet eivät ole mahdollisia, mikä nostaa rakentamisen kustannuksia.

Postiljooninkadun varrelle sijoittuvien rakennusten pohjakerroksiin on esitetty monikäyttötilaa vähintään 10 % rakennusosalta sijoittuvasta rakennusoikeudesta. Yksittäisen rakennuksen pohjakerroksen alasta liiketilaa 10 % rakennusoikeudesta on varsin paljon ja liiketila täyttäisi valtaosan pohjakerroksen alasta. Asumiselle välttämättömät aputilat jo itsessään lähestulkoon täyttävät tavanomaisen kuusikerroksisen talon pohjakerroksen. Tätä tavoitetta tulisi tutkia tarkemmin jatkossa esimerkiksi viitesuunnitelmin.

Tontit on tontinvarausehtojen mukaan varattu kumppanuuskaavoitusta ja asuntohankkeiden suunnittelua varten. Kaavaluonnoksen valmistuttua on yhteistyön tiivistäminen paikallaan aloittamalla tähän hankkeeseen soveltuva kumppanuuskaavoitusyhteistyö toteutuskelpoisuuden varmistamiseksi.

Vastine

Maaliikennekeskuksen rakennusten purun jälkeen tehtävistä maaperän pilaantuneisuuden lisätutkimuksista saadaan lisätietoa, jonka perusteella tullaan arvioimaan alueen maaperän kunnostustarve. Pilaantunut maaperä kunnostetaan siten, että alue soveltuu suunniteltuun maankäyttöön.

Tunnelit ovat niin syvällä, että ne eivät estä rakentamista päälle. Tunnelin kohdalla ei saa suorittaa kaivua tai louhintaa siten, että siitä aiheutuu tunnelille haittaa. Melu- ja häiriövaloselvitykset on tehty niin, et-



3.6.2014, täydennetty 1.12.2015

tä on mallinnettu tilanteet ilman toimitilarakentamista ja toimitilarakennusten kanssa. Asuinrakennusten ympäristöhäiriöiden torjuntakeinot on mitoitettu tilanteeseen, jossa toimitilarakennuksia ei ole toteutettu. AK-korttelialueelle 17129 ei saa myöntää rakennuslupaa enne kuin pihalueen riittävä meluntorjunta on varmistettu. Muut asuinrakennukset on mahdollista toteuttaa ilman, että niiden eteen tulevia toimitilarakennuksia on toteutettu. Ratapihan puolelle on melun kannalta mahdollista suunnitella ja toteuttaa parvekkeita. Meluselvityksessä on annettu tarkempia suosituksia parvekelasituksista.

Monikäyttötilamääräyksellä pyritään varmistamaan liiketiloiksi sopivien tilojen toteutus rakennusten ensimmäisiin kerroksiin keskeisimmillä alueilla kokoojakadun ja torin varressa. Määräys kohdistuu rakennusalaan, ja se sijainti tarkentuu toteutussuunnittelussa. Kerrosalan lisäksi toteutettavia yhteistiloja voi sijoittaa myös kellariin. Tilojen sopivaa määrää ja käytettävyyttä on hyvä tutkia viitesuunnitelmin yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston ja asuntotuotantotoimiston kanssa. Kaavaluonnoksen pohjalta jatketaan suunnitteluprosessia kumppanuuskaavoituksena ATT:lle varatulla alueella.

Kiinteistöviraston tonttiosasto toteaa lausuntonaan (9.11.2015), että kaava-alueen nykyiset maanvuokrasopimukset päättyvät pääosin 31.12.2015 loppuun mennessä. Toimistorakennuksen ja pysäköintialueen maanvuokrasopimukset päättyvät 31.12.2025.

Kaupunginhallitus on 25.8.2014 (836 §) päättänyt varata Maaliikennekeskuksen alueen luovutettavaksi erillisellä idea- ja konseptikilpailulla kumppanuuskaavoitukseen. Kilpailu on tarkoitus toteuttaa ilmoittautumis- ja neuvottelumenettelynä kaavaluonnokseen merkityissä kortteleissa 17114–17117 sekä 17120–17122. Kiinteistöviraston tonttiosasto valmistelee ilmoittautumis- ja neuvottelumenettelyn hakuohjeen ja tarkoitus on, että menettely käynnistyisi talvella 2016.

Maaliikennekeskuksen alueen korttelit 17123 ja 17125–17129 on esitetty varattavaksi ATT:lle (kiinteistölautakunta 29.10.2015) valtion tukeman vuokra-asuntotuotannon ja välimuodon asuntotuotannon rakentamista varten.

Tonttiosasto esittää kaavaluonnoksesta seuraavat huomiot:

- Alueen maaperässä on todettu öljyhiilivetyjä ja alueen tuleva käyttö edellyttää lisätutkimusten tekemistä. Tutkimukset on tarkoituksenaan toteuttaa rakennusten purkamisen jälkeen, jolloin riskikohdat päästään tutkimaan tarkemmin. Alueella on varauduttava pi-



3.6.2014, täydennetty 1.12.2015

laantuneen maaperän puhdistamiseen. Tarvittavien toimenpiteiden laajuus on arvioitavissa lisätutkimusten jälkeen.

Pilaantuneen maaperän puhdistamisesta vastaa ensisijaisesti pilaantumisen aiheuttaja ja toissijaisesti alueen haltija. Kaava-alue on ollut suurelta osin vuokrattuna yksityisille toimijoille. Vuokrasopimusten päättyessä näiden alueiden maaperän puhdistusvastuut määräytyvät sopimusehtojen mukaisesti. Kaava-alueelle sijoittuu kuitenkin myös kaupungin hallinnassa olleita alueita. Kaavaselostuksessa esitetty toteamus, jonka mukaan pilaantuneisuuden kunnostuksesta johtuvat kustannukset tulevat vuokralaisten maksettavaksi, ei siten anna oikeaa kuvaa kustannusten määräytymisestä. Se voidaan tulkita myös virheellisesti, että tulevat vuokralaiset vastaisivat maaperän puhdistamiskustannuksista.

- Korttelin 17118 (PL) osalta ehdotetaan kaavamerkinnän PL korvaamista merkinnällä C, joka antaisi myöhemmin järjestettävää tonttien ilmoittautumis- ja neuvottelumenettelyä ajatellen paremmat mahdollisuudet suunnitella ja ideoida korttelin ja myös sitä ympäröivän aukion käyttöä osana hakumenettelyä.
- Puistoon rajautuvien kortteleiden osalta (korttelit 17114, 17116 ja mahd. myös kortteli 17120) tulee varmistua siitä, että mikäli parvekkeet sijoitetaan puiston puolelle, on pelastautuminen puiston puolelta mahdollista.
- KTY-korttelialueella saa rakentaa liike- ja toimistotilaa ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastorakennuksia.

Vastine

Alueen maaperän pilaantuneisuutta on tutkittu vuonna 2015. Alueella havaittiin paikoin kohonneita öljyhiilivetypitoisuuksia. Rakennusten purun yhteydessä tullaan tekemään lisätutkimuksia, joista saadaan lisätietoa, jonka perusteella tullaan arvioimaan alueen maaperän kunnostustarve. Pilaantunut maaperä kunnostetaan siten, että alue soveltuu suunniteltuun maankäyttöön. Kaavaselostukseen on tarkennettu, että mahdolliset maaperän pilaantuneisuuden kunnostuksesta johtuvat kustannukset tulevat maa-alueen nykyisten toimijoiden maksettaviksi.

PL-korttelialueelle saa rakentaa palvelu- liike- ja toimistotiloja. Tontinluovutuskilpailussa voidaan korostaa monipuolista ideointia, millaisella konseptilla keskustamainen palvelurakennus voidaan toteuttaa. Pelastusreittien sijoittaminen puistoon selvitetään jatkosuunnittelussa. Samoin KTY-alue vaatii vielä tarkennusta, mitä toimialoja alueelle sopisi, jos sallitaan myös liiketilojen rakentaminen.



3.6.2014, täydennetty 1.12.2015

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yksi mielipide koskien asemakaavan muutosluonnosta.

Helsingin Yrittäjät - Keski-Helsinki ry (Mi3) toteaa lausuntonaan (30.10.2015), että se pitää huolestuttava Helsingin kaupungin trendiä keskittyä pelkästään asuntorakentamisen kaavoituksen. Maaliikennekeskuksen alueella toimivat logistiikkayritykset ovat merkittävä työllistäjä kaupungissa ja siihen verrattuna toimitilat alueen eteläpuolella eivät välttämättä korvaa nykytilaa.

Alueen pysäköintijärjestelyt ovat melko hyvät, joskin keskeisen torin liiketilat tulisi huomioida esimerkiksi kadunvarsipysäköinnillä, jotta siellä olevat liikkeet voisivat myös palvella myös alueen ulkopuolisia asiakkaita sekä liikuntarajoitteisten asiointi helpottuisi.

Vastine

Alueella toiminut logistiikkayhtiö DB Schenker siirtää toimintansa van-
taalle. Vapautuva alue on tarkoituksenmukaista muuttaa pääosin asun-
torakentamiseen. Kaavaluonnoksessa esitetään 25 000 kerrosne-
liömetriä työpaikkarakentamiseen alueen eteläreunassa. Kadunvarsi-
pysäköintiä on suunniteltu kaikkialle alueen kaduille.

**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 kiihdy. 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 liikenneratkaisut 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 saareketta, 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 mielekkyys 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.

Liikenne ratkaisut

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.