



12.11.2013

**KESKI-PASILAN RATAPIHAKORTTELIT
SUUNNITTELUPERIAATTEET**

Hankenro 0870_5
HEL 2012-006709
SISÄLLYS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 14.5.–4.6.2012

Viranomaisyhteistyö
– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

LIITE Keskustelutilaisuuksien 30.5.2012 ja 3.9.2013 muistiot



12.11.2013

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 14.5.–4.6.2012

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa, Pasilan kirjastossa ja viraston internetsivuilla 14.5.–4.6.2012. Suunnitelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin 30.5.2012.

Viranomaisyhteistyö

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

Hallintokeskus, rakennusvirasto, nuorisoasiainkeskus, Helsingin Energia -liikelaitos, pelastuslaitos, ja Helsingin kaupungin asuntotuotantotoimisto (ATT) ovat ilmoittaneet, että niillä ei ole lausuttavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Helsingin poliisilaitos, kulttuurikeskus ja kaupunginmuseo ovat lausuneet, että niillä ei ole huomautettavaa asiasta.

Helsingin kaupungin ympäristökeskus katsoo kannanotossaan, että kaavoituksen yhteydessä tulee selvittää ja ottaa huomioon katu- ja rai-
deliikenteen melu ja tärinä sekä liikenteen vaikutus ilmanlaatuun. Alustavia maaperän pilaantuneisuusselvityksiä tulee täydentää kunnostustarpeen arvioimiseksi.

Vastine

Kaavaprosessin edetessä tarkennetaan selvityksiä kannanotossa mainituista selvitettävistä seikoista.

Sosiaalivirasto on ilmoittanut, että päivähoidon tarvetta ja palveluverkkoa selvitetään alueella. Valmistelun toivotaan etenevän viranomaisyhteistyössä.

Liikennevirasto esittää kannanotossaan, että Ratapihakortteleiden asemakaavoituksessa on otettava huomioon rautatien läntinen lisäraide sekä Pisararadan suunnitelmat.

Rakenteilla olevalle autojen kuormausalueelle on turvattava pääsy virallisia kulkureittejä pitkin ja estettävä kulku muualta.



12.11.2013

Radan viereen, päälle tai alle rakennettaessa on otettava huomioon Liikenneviraston vaatimukset koskien mm. parvekkeiden sijoittelua, rakenteiden kestävyyttä ja työnaikaisia menettelyjä.

Junaliikenteen aiheuttama melu, runkomelu ja tärinä on otettava asuinalueen suunnittelussa huomioon ja arvioitava melu- ja tärinävaikutukset.

Vastine

Rautatien läntinen lisäraide, Pisararadan suunnitelmat sekä yhteys väliaikaiseen autojunaterminaaliin Ratapihakorttelien kautta ovat lähtökohtina Ratapihakorttelien kaavoitukselle. Kaavoituksessa tullaan otamaan huomioon Liikenneviraston vaatimukset radan läheisyyteen rakentamisesta. Melu- ja tärinäselvityksiä tarkennetaan kaavoituksen edetessä.

Taidemuseo esittää, että julkisen taiteen, teosten sijoittamisen ja taiteen eri prosessien soveltamisen osalta museo on mielellään mukana kaavoitusprosessissa. Julkisen taiteen osalta Ratapihakortteleiden alueella tulisi soveltaa prosenttihankeiden periaatetta kaupungin omistamalla mailla, kuten puisto- ja katualueilla.

On esimerkillistä, että alueen kaavoittajilla on jo tässä vaiheessa näkemys julkisen taiteen läsnäolosta alueella. Hyvällä yhteistyöllä virastojen kesken on mahdollista luoda alueen identiteettiä ja omaleimaisuutta korostavaa rakennettua ympäristöä, jossa julkisella taiteella on merkittävä kaupunginosan vetovoimaisuutta edistävä rooli.

Vastine

Alueelle on tarkoitus kehittää tontin arvoon kytketty taideprosenttiperiaate. Taidetta sijoitetaan pääosin julkiseen ulkotilaan.

Terveyskeskus toteaa kannanotossaan, että lähimmät Pasilan alueen terveyspalvelut sijaitsevat Laakson sairaala-alueella. Hyvät kevyen ja joukkoliikenteen yhteydet tarvitaan alueelle. Liikkumisympäristö tulee tehdä miellyttäväksi ja esteettömäksi. Keskuspuiston kautta kulkevaa lyhintä reittiä terveyspalveluihin tulisi parantaa. Vuoden 2014 alusta alkaen väestö voi vapaasti hakeutua haluamalleen terveysasemalle.

Uusia kunnallisia terveyspalveluja terveyskeskus ei ole esittänyt alueelle. Pasilan aluerakentamiskohteisiin arvioidaan tulevan vuosien 2010-2040 aikana 12 000 asukasta ja 40 000 työpaikkaa (Taske 22.9.2011,



12.11.2013

Kaupungin aluerakentamiskohteet), joka tulee edellyttämään laajennuksia muissa terveystalusten toimipisteissä.

Vastine

Hyvät ja esteettömät kävely-, pyöräily- ja julkisen liikenteen yhteydet lähipalveluihin otetaan huomioon suunnittelussa.

Museovirasto toteaa kannanotossaan, että Museovirasto ei ole osallinen tässä kaavahankeessa. Museoviraston ja maakuntaviraston välisen yhteistyösopimuksen perusteella Helsingin kaupunginmuseum eli Keski-Uudenmaan maakuntamuseo vastaa rakennetun ympäristön suojeluun liittyvistä viranomaistehtävistä omalla toimialueellaan.

Kaupunginmuseum lausunnossa todetaan asemakaavan toteuttamisen edellyttävän, että alueelta puretaan VR:n toimistotalo 50-luvulta, VR:n verstaas ja varasto sekä Veturitien varrella oleva yksittäinen talo. Veturitien itäpuolella sijaitsevan 1950-luvun VR:n huoltorakennuksen (entinen Suokatu 7) piirustukset on laadittu Valtion Ratateknillisen toimiston Huonerakennusjaostossa. Rakennuksessa on ollut henkilöstöravintola, puku- ja pesuhuoneita ja muita sosiaali-tiloja. Keltaiseksi rapattu kolmikerroksinen rakennus edustaa tyypillistä 1950-luvun arkkitehtuuria luonnonkivisokkeleineen ja julkisivukorostuksineen. Sen sijaitsee hyvin näkyvällä paikalla mäennyppylällä. Kaupunginmuseum arvioi vuonna 2004 alueella rakennusten suojelutavoitteita. Tuolloin alustavassa tarkastelussa kaupunginmuseum esitti rakennukselle suojelumerkintää. Alueen kokonaissuunnittelussa rakennuksen suojelua ei kuitenkaan ole pidetty mahdollisena.

Kiinteistöviraston geotekninen osasto painottaa kannanotossaan, että suunnittelualueen pohjavesien turvaamiseksi tulee kaavoituksessa ottaa huomioon seuraavat lähtökohdat:

- Kaavoituksen yhteydessä tulee osoittaa riittävän laajat alueet katoilla ja kansirakenteilla muodostuvien hulevesien imeyttämistä varten.
- Imeytysrakenteiden paikkoja voidaan osoittaa katu-, puisto- ja kansirakenteiden alle.
- Rakennusten alapohjien kuivatus tulee tarkastella yhdessä imeytysratkaisujen kanssa.
- Koko alueella tulee kattovesien ja kansirakenteiden hulevesien imeyttämisen olla suunnittelun ja toteutuksen lähtökohta.



12.11.2013

Vastine

Keski-Pasilan alueelta on osayleiskaavavaiheessa tehty hulevesiselvitys (FCG, 2009), kaavahankkeen edetessä tarkennetaan hulevesisuunnitelmia. Suunnitteluperiaatteissa mm. viherkatoilla on osaltaan tarkoitus hallita hulevettä.

Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanotossaan, että Keski-Pasilaan suunniteltava tiivis ja urbaani asuin- ja työpaikka-alue tukee Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011:n kärkitavoitteiden toteuttamista. Suunniteltu täydennysrakentaminen tiivistää ja eheyttää yhdyskuntarakennetta ja poistaa Länsi- ja Itä-Pasilan toisistaan erottaneen laajan ja pitkään ratapihan käytössä olleen alueen. Suunnittelualueelle esitetyt asunnot ja toimitilat sijoittuvat luontevaan paikkaan Pasilan keskustakorttelin, rautatieaseman ja muun tiiviin kaupunkirakenteen yhteyteen.

Alueen keskeisestä sijainnista johtuen alueen kaavoituksessa on erityisen tärkeää kiinnittää huomiota sujuviin ja turvallisiin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin huomioiden myös viereiset suunnitteilla olevat alueet. HSL pitää kannatettavana kaavoituksen lähtökohtaa, jossa Keski-Pasilan eri osa-alueet kytketään toisiinsa alueen läpi kulkevalla kävelyraililla. Pyörätieverkoston suunnittelussa on huomioitava laadukkaat alueelliset pyöräily-yhteydet.

Pasilan rooli keskeisenä joukkoliikenteen solmukohtana tulee kasvaamaan mm. Pisararadan käyttöönoton myötä. Helsingin kaupungin ja HSL:n strategisia tavoitteita tukevat liikennejärjestelyt kannattaa toteuttaa korkealaatuisina. Joukkoliikenteen käyttämillä reittikaduilla suunnitteluratkaisujen on mahdollistettava joukkoliikenteen sujuva ja viiveetön kulku.

Pasilankadulla Pasilansillalta Radiokadulle kulkevalle raitiolinjalle pitää suunnittelussa varata omat kaistat liikennöinnin luotettavuuden turvaamiseksi. Länsi-Pasilan kautta kulkevien raitiolinjojen 7A ja 7B liittymien Pasilankadulle Kyllikinportin kohdalla tulee pitää lähtökohtana myös jatkossa. Raitioliikenteen ratkaisuja, joissa Pasilanraitiota kulkevasta raitiotiestä luovutaan, voidaan selvittää asemakaavoituksen kanssa rinnan.

Koska Pasilan merkitys työpaikka-alueena kasvaa nykyiseen verrattuna, voidaan osa Tuusulanväylän pitkämatkaisesta bussiliikenteestä suunnata keskustaan Veturitietä pitkin. Joukkoliikenteen pysäkkitarpeet Veturitiellä on hyvä tutkia suunnittelun ja asemakaavoituksen kanssa



12.11.2013

rinnan. Suunnittelualueen laajuudesta johtuen Veturitiellä on syytä varautua 1-2 pysäkipariin suunnittelualueen kohdalla.

Vastine

Hyvät paikalliset ja alueelliset kävely- ja pyöräily-yhteydet otetaan huomioon suunnittelussa. Alueella tavoitellaan keskustan laatutasoa julkisessa katutilassa. Pyöräilyn suunnittelussa lähtökohtina on "Kanta-kaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitesuunnitelma" ja "Pyöräliikenteen laatukäytävien verkkosuunnitelma". Pasilankadulle, Pasilansillalle ja Radiokadulle tehdään liikennesuunnitelma, jossa joukkoliikenteelle ollaan osoittamassa omat kaistat. Veturitien liikennesuunnitelmassa (Kslk 23.4.2013) Veturitielle on osoitettu linja-autopysäkit Rantaradan ylittävälle sillalle, Pasilan aseman pohjoisen sisäänkäynnin kohdalle sekä Pasilan asemarakennuksen kohdalle.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) lausuu kannanotossaan seuraavaa:

Ilmanlaatu

HSY pitää aluetta ilmanlaadun kannalta ongelmallisena, koska Veturitien liikennemäärät kasvavat suunnitelmien mukaan merkittävästi tulevaisuudessa. Ilmatieteen laitoksen vuonna 2009 laatiman, Keski-Pasilan osayleiskaavan ilmanlaatuselvityksen mukaan typpidioksidin pitoisuudet ylittäisivät ennustetuilla liikennemäärillä paikoin ohjearvot. Pienhiukkasten pitoisuudet jäisivät vuosiraja-arvon alapuolelle, mutta ylittäisivät WHO:n ohjearvot.

HSY katsoo, että alueen jatkosuunnittelussa ilmanlaatuun liittyvät ongelmat tulee huomioida. Ilmansaasteille altistumista voidaan vähentää sijoittamalla asunnot sekä pyörä- ja kävelytiet sekä erityisesti herkätkohteet, kuten päiväkodit ja koulut riittävän etäälle vilkasliikenteisistä väylistä. Lisäksi altistumista voidaan vähentää tehokkaalla tuloilman suodatuksella sekä sijoittamalla parvekkeet ja oleskelupihat rakennusten suojaan ja raittiin ilman sisäänottokohdat mahdollisimman korkealle maanpinnasta. Bussipysäkkien, pyörä- ja kävelyteiden tai muiden toimintojen sijoittamista tunneleihin tulee välttää, sillä tunneleissa ilman-saasteiden pitoisuudet nousevat helposti hyvinkin korkeiksi.

Vesihuolto

Alueen asemakaava ja asemakaavan muutos edellyttää vesihuollon uudisrakentamista. Asemakaavaselostuksen vesihuoltoliitteessä tulee esittää vesihuollon täydennykset kustannusarvioineen.



12.11.2013

Vastine

Jatkosuunnittelussa ilmanlaatuun liittyvät ongelmat otetaan huomioon. Herkät kohteet sijoitetaan riittävän etäälle Veturitiestä. Kaavahankkeen edetessä luonnosvaiheeseen tarkennetaan ilmanlaatuselvityksiä.

Opetusvirasto toteaa kannanotossaan, että on arvioitu vuonna 2009 kaupunkisuunnitteluviraston Pasila-projektin 30.4 2007 laatiman suunnitelman pohjalta tarvittavia peruskouluja. Pasilan aluetta on tarkasteltu noin 12 000 asukaan kokonaisuutena käsittäen Pohjois-Pasilan, Ilmalan, Keski-Pasilan ja Länsi-Pasilan. Keski-Pasilaan tulee varautua rakentamaan yhtenäinen peruskoulu n. 700–800 oppilasta varten. Pohjois-Pasilaan tarvitaan lisäksi noin 200 oppilaan alkuopetuskoulu päiväkodin kanssa samaan korttelitaloon. Opetusviraston arvio koulutilatarpeesta poikkeaa Keski-Pasilan ratapihakorttelien asemakaavan ja asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetystä.

Vastine

Suunnitteluperiaatevaiheessa tutkitaan koulun ja päiväkodin sijoittamista joko Ratapihakortteleihin tai muualle lähiympäristöön.

Helsingin kaupungin liikennelaitos toteaa kantanaan alueen suunnitteluun, että raitiovaunu 9:n liikenteelle varataan riittävästi tilaa häiriötömään ja sujuvaan liikennöintiin. Raitioliikenne tulee Pasilankadulla sijoittaa omille kaistoilleen. Raitiolinja 9:n jatkaessa Pasilankadulle ja Ilmalaan tulee myös raitiolinjojen 7A ja 7B reittiä on mietittävä uudelleen. Luontevinta näillä linjoille olisi kulkea Pasilan sillalta suoraan Eläintarhaan. Tällöin Pasilankadulta ole enää välttämätöntä säilyttää yhteyttä Kyllikinporttiin ja Pasilanraitioille. Raitiotieradan läheisyyteen rakennettavien asuintalojen ja toimitilojen rakentamisessa pitää huomioida raitioliikenteen aiheuttama melu riittävällä äänieristyksellä. Asuin- ja toimitilakortteleista on järjestettävä hyvä ja selkeä yhteys Pasilankadun raitiotiepysäkeille. Lisäksi Ratapihakortteleista on oltava riittävät jalankulku- ja kevyenliikenteen väylät Pasilan keskustakortteliin ja sinne rakennettavalle metroasemalle. HKL haluaa olla mukana kaavan valmisteluvaiheessa etenkin raitiotieratoja koskevan suunnittelun yhteydessä.

Vastine

Pasilankadulle, Pasilansillalle ja Radiokadulle tehdään liikennesuunnitelma, jossa joukkoliikenteelle ollaan osoittamassa omat kaistat. Raide-



12.11.2013

liikennematkaisuja tutkitaan liikennesuunnitelman yhteydessä. Kaava-hankkeen edetessä luonnosvaiheeseen tarkennetaan meluselvityksiä. Suunnitteluperiaatteissa varmistetaan luontevat jalankulkuyhteydet puistoakselin, palveluiden ja joukkoliikenteen pysäkkien välillä.

Yhteenveto yleisötilaisuuksista

Yleisötilaisuuksia on tähän mennessä ollut kaksi: OAS-vaiheen asukastilaisuus ja alustavien suunnitteluperiaatteiden esittelytilaisuus.

OAS-vaiheen asukastilaisuus järjestettiin Pasilan kirjastossa 30.5.2012. Paikalla oli n. 12 henkeä kaupunkisuunnitteluviraston suunnittelijoiden lisäksi. OAS-vaiheen asukastilaisuudessa käsiteltiin lähtökohtia alueen kaavoitukselle. Keskustelua herättivät raideliikenne, raitiovaunuyhteydet, alueen sijainti alaratapihan "kuopassa", pysäköinti, melu ja tuulisuusolosuhteet.

Pasila-ilta, eli Ratapihakortteleiden alustavien suunnitteluperiaatteiden esittely ja Keski-Pasilan tilannekatsaus järjestettiin Laiturilla 3.9.2013 osana Pasila-viikkoa. Paikalla oli yli 50 henkeä kaupunkisuunnitteluviraston suunnittelijoiden lisäksi. Tilaisuudessa kerrottiin Keski-Pasilan suunnittelutilanteesta, ajankohtaista oli keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailun ratkeaminen samana aamuna. Esiteltiin Ratapihakortteleiden suunnitteluperiaatteiden taustaksi tehtyjä rakennemalleja ja alustavat suunnitteluperiaatteet. Keskusteltiin kantakaupunkimaisuudesta, liikennemääristä, puistosta, kivijalkaliiketiloista, toteutusyksiköiden koosta, ryhmärakentamisesta ja hulevesistä.



ASUKASTILAISUUS Keski-Pasilan ratapihakorttelit

Paikka: Pasilan kirjasto
Aika: ma 30.5.2012 klo 17.30-19

Paikalla Elina Suonranta, arkkitehti
Anna-Maija Sohn, arkkitehti
Juha-Pekka Turunen, tilaisuuden puheenjohtaja
Harri Verkamo, liikenneinsinööri
Teina Ryyänen, tilaisuuden sihteeri
Timo Lepistö, projektipäällikkö
Ville Purma, arkkitehti

Osallistujia: n. 12 edellä mainittujen lisäksi

Tilaisuuden kulku

Tilaisuuden puheenjohtaja Juha-Pekka Turunen toivotti yleisön tervetulleeksi *Keski-Pasilan ratapihakorttelit asemakaava ja asemakaavan muutos* -tilaisuuteen ja kertoi illan kulusta. Turunen esitteli paikallaolijat sekä kertoi aikataulusta ja kaavoitusprosessista, jossa ollaan aloitus- eli OAS-vaiheessa. Kertoi, että tilaisuuden on tarkoitus olla aloitus keskustelulle ja, että mielipiteitä kannattaa jättää. Aloituspäivä vaiheessa hahmotellaan suunnittelun periaatteita, jonka jälkeen periaatteet ja luonnos esitellään asukkaille ja viedään lautakuntaan. Tässä vaiheessa prosessia halutaan ajatuksia sekä ideoita suunnitellaan. Turunen kertoi myös miten tulevista tilaisuuksista tiedotetaan lehtien, kirjeiden sekä internet-sivujen kautta. Lopuksi totesi, että suunnittelijat ovat paikalla keskustelun lopuksi vastaamassa yleisön kysymyksiin.

Arkkitehti Elina Suonranta näytti panoraamakuvia miltä suunnittelualue näyttää tällä hetkellä. Kertoi, että suunnitelmat pohjautuvat Pasilan osayleiskaavaan, joka on tullut voimaan vuonna 2006. Suonranta havainnollisti miten alue rajautuu sekä kertoi alueen kaavamerkinnoista. Alue on suurimmalta osalta asemakaavoittamatonta (neljä aluetta on asemakaavoitettu). Maanomistulosuhteet jakautuvat niin, että kaupunki omistaa pienen osan ja loput alueesta on valtion omistamaa. Alueella noudatetaan aiesopimusta vuodelta 2002, joka säätelee mm. maankäytön suunnittelua, lisärakentamista, alueluovutuksia, maanvaraista rakentamista (kansirakentamista mahd. vähän), kunnallistekniikkaa sekä raidejärjestelyjä. Yhteistyöryhmä valvoo tämän toteuttamista. Julkista tilaa alueella pidetään tärkeänä kuten pääväyliä sekä jalankulkua. Alueelle kehitetään uusia asumisen muotoja kuten hybridi-ratkaisuja. Asuntoja suunnitellaan noin 3 000 asukkaalle ja toimitiloja noin 1 000 työntekijälle. Selvityksiä alueella on tehty paljon, kuten selvityksiä melusta ja ilmanlaadusta, raideliikenteestä, hulevesistä, tuulisuudesta, katuverkosta ja maaperästä jne.



Arkkitehti Anna-Maija Sohn totesi heti aluksi kuinka hyvällä ja keskeisellä paikalla alue sijaitsee. Lähiympäristöstä löytyy Pasilan tornialue ja keskustakortteli palveluineen sekä päiväkotit, kirjasto, kauppaja. Alue tulee kehittymään paljon tulevaisuudessa. Asuntojen ja työpaikkojen määrä alueella tulee olemaan korkeampi kuin esimerkiksi Länsi-Pasilassa saman kokoisella alueella. Tarkoituksena on rakentaa tiiviimpää kaupunkirakennetta. Pasilan alue on tarkoitus kaavoittaa helminauhamaisesti, lähtien tornialueesta liikkeelle. Tornialueen jälkeen kaavoitetaan keskustakortteli ja ratapihakorttelit.

Sohn kertoi suunnittelun lähtökohdista. Rakennuksiin kaavaillaan 5-12 kerrosta. Alue sijoittuu keskustakorttelin viereen ja eteläpuolella on Pasilan tornialue. Pasilankatua ollaan suunnittelemassa kaupunkibulevardiksi. Rautatieläisenkatua jatkettaisiin asemalaitureiden ali. Pohjois-eteläsuuntainen katu olisi alueelle tärkeä sekä erilaiset aukiot ja muu julkinen tila sekä palvelut kuten päiväkotit ja koulu. Keski-Pasilan eri osa-alueita yhdistävä jalankulkureitistö suunnitellaan kulkevan asuinalueelta keskustakorttelin lävitse tornialueelle ja edelleen Veturitalleille. Rakennusten korkeudet vaihtelisivat, eikä haluta liian "tasapaksua" asuntokantaa, mm. kattoarkkitehtuuri on hyvä ottaa huomioon. Asuinalueella alaratapihan ja Pasilankadun välillä on jopa 13 metrin korkeusero. Tämä tuo haasteita suunnitteluun.

Liikenneinsinööri Harri Verkamo kertoi liikenteeseen liittyvistä suunnittelun lähtökohdista sekä esitteli tämän hetkisen tilanteen alueella. Näytti kuvia liikennemääristä tällä hetkellä ja tulevaisuudessa. Suunnitelmissa on tehdä katuverkkoon muutoksia, joissa ohjattaisiin liikenne yhdelle pääkadulle (Veturitie). Tulevaisuudessa yhteyksiä radan ali. Muutosten tavoitteena on, että alueen sisällä liikenne rauhoittuu.

Verkamo kertoi Veturitiestä, joka on yksi plus yksi -kaistainen nykyisellään. Ratapihan reunaan suunnitteilla uusi kaksi plus kaksi -kaistainen katu. Veturitiestä kaksi vuotta sitten tehty liikennesuunnitelma, joka perustuu 2002 yleiskaavaan.

Suunnitelmissa on kehittää Pasilan siltaa ja sen lähiympäristöä. Nykytilassaan se on ahdas ja ankea. Siltaa levennetään jalankulkuun ja oleskeluun paremmin sopivaksi. Tällä hetkellä joukkoliikenne on samoilla kaistoilla kuin muut autot, johon pyritään saamaan muutos ohjaamalla joukkoliikenne omille kaistoilleen tien keskelle. Aseman edustalle on suunnitteilla joukkoliikenneterminaali, jossa paremmat tilat ja omat pysäkit eri kulkuvälineille. Verkamo esitteli luonnosta Pasilankadusta, joka olisi bulevardimainen katu puineen joukkoliikenteen ollessa sen keskellä. Tällä hetkellä alueen liittymävaihtoehtoja tutkitaan.

Esitteli raitiotie 9:n jatketta, joka menisi Asemapäällikönkatua ja Pasilansiltaa Pasilankadulle ja edelleen Radiokadulle. Tavoitteena on, että raitiolinja olisi vuoden 2018 alusta liikennöintikunnossa.

Anna-Maija Sohn kertoi vielä, että autopaikkamäärät on laskettu niin, että alueella on yksi paikka 145 kerrosneliötä kohden. Alueella noudatetaan samaa lukua kuin eteläisessä kanta-kaupungissa sen hyvien liikenneyhteyksien takia. Pasilasta on hyvät yhteydet ympäri kaupunkia sekä myös muihin kaupunkeihin, mikä antaa mahdollisuuden pendelöintiin. Alueella tulee olemaan helppo asua ilman autoa.

Ratapihakortteleihin tulisi myös toimistoja ja julkista tilaa. Lopuksi Sohn näytti kuvakollaasin keskustelun pohjaksi.



Tilaisuudessa esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä ja vastauksia kysymyksiin:

Miksi veturitallit ja Toralinna ovat jääneet pois suunnitelmista?

Eikö pyöräteitä suunnitelmissa?

Messukeskus ja jääkiekko, miten nämä asiat on huomioitu? Alueet ovat tukossa aina kun järjestetään isoja tapahtumia

Meneekö ratikka 9 Hartwall-arenalle? Milloin raitiovaunu mene Hietalahteen?

Jääkö messukeskuksen pysäkki pois?

Arkkitehtuurin alueella pitäisi olla jotain kuten Yliopiston kirjaston suunnitelma. Sellainen on parempaa kuin Aalto. Mutta alueesta tulee liian kallis, siellä ei ole tavallisen ihmisen varaa asua.

Olen silmäillyt aluetta kun olen mennyt Pasilan siltaa pitkin. Haasteellinen paikka. Marraskuun räntäkeleillä ja syksyn valossa näyttää ankealta. Maapinnan taso on alle sillan ja syvällä notkossa. Onko sieltä mitään näkymiä? Keskustakortteli peittää viimeisetkin näkymät. Asunnoista ei tule näkemään, vaikka sinut kyllä nähdään. Kuinka paljon alueelle pitää rakentaa? Keskeinen paikka ja hyvät yhteydet. Ihmiset, jotka haluavat maksaa asumisestaan eivät muuta tänne, koska alueesta tulee mieleen slummi. Minuun alue ei ole tehnyt vaikutusta. Jännittävät asiat mistä puhuitte voivat olla hienoja nuorista. Ja tämä erillaisuus kuulostaa hyvältä, mutta alue on kuitenkin tuolla matalassa laaksossa ja siellä on voimakas liikennemäärä. Keskeltä menee iso tie, joka on toisaalta hyvä, mutta liikenne tulee olemaan todella voimakasta. Asumien pitäisi nostaa maantasosta ylemmäs. Ihmiset laitetaan kuoppaan. Tuulisuus ja varjot, millainen varjo sinne tulee. Aurinko ei varmasti näy. Onko suhdetta työpaikkoihin ja liikenteeseen mietitty kunnolla?

- *Alue on haasteellinen, mutta mielenkiintoinen. Sinne voi suunnitella rohkeatakin arkkitehtuuria. Kuopassa ollaan, mutta korttelirakenne pitää tehdä sellaiseksi, että se toimii. Suunnittelemme hyvää asumista. Yläkerroksista näkyy varmasti ja pitää kehittää kenties akseleita, josta näkyy. Tutkimme "aktiivisia pintoja", joissa voi olla muita enemmän toimintaa ja palveluja.*

Onhan Toralinnakin siellä välissä. Siellä on miellyttävä ympäristö.

Arkkitehtuurisesti köyhää. Autoparkkipaikat voitaisiin laittaa alle. Naurettavaa puhua, että ei tarvitse autoa. Asumiskorkeutta saadaan lisää kun autot alakertaan.

- *Samaa lukemaa noudatamme kuin kantakaupungissa. Yksi paikka 145 kerrosneliötä kohden. Autopaikat vaikuttavat asuntojen hintoja nostavasti. Autoja tarvitaan, nyt ei puhuta autottomasta kaupunginosasta. Pyritään maavaraiseen rakentamiseen. Käytetään jonkin verran myös kansiratkaisuja.*

Huolto ja logistiikka kansien alle?

Miten jatko? Miten sitten kun valmis, Hartwall areena? Haarakallio, miten se liittyy näihin alueisiin? Pohjoiseen vielä tästä, mitä sinne tulee?



- *Haarakallio on vuorossa myöhemmin. Alue ei ole asumiselle kovin hyvä. Messukeskukseen liittyvää toimintaa kenties kehitetään. Alue odottaa vielä vuoroaan. Alueella mm. tekniikkaa kiven sisässä, loogista olisi antaa sen vanhentua ja korvata uusilla.*

Raitiovaunu ysin reitti pitäisi pitää messukeskuksen nurkalla. Hyvä reitti. Pääsee Kalliossa käymään.

Miten ysin lähtöpaikka, tuleeko korvaavaa liikennettä? Kolmikulma, meneekö vielä sinne?

Olen kiinnostunut tuulisuusmittauksista. Suunnitelmilla pitää vähentää tuulisuutta. Yleensä Pasilan mittauksista kiinnostunut.

- *On tehty tuulisuusselvitys, ratapihakortteleissa tuuli ei ole ongelma. Tilanne paranee itse asiassa kun rakennetaan. Sillalla ja tornialueella isompi ongelma.*
- *Pasilan malli ollut tuulitunnelitesteissä, sillan eteläreunassa suurin ongelma. Joukkoliikenneterminaali tulossa siihen, siihen pitää rakentaa jotakin suojaamaan. Korkeimman tornin pohjoiskulma on toinen ongelmakohta. Silloille kaiteita yms.*

Tuleeko junien pääteasema Pasilaan? Jos pääteasema tulee Pasilaan niin tulee paljon enemmän vielä ihmisiä alueelle. Tuleeko tunneli, joka kiertää keskustan?

- *Kyseessä Pisararata. Lähijunat ajavat Pisan kautta. Pisara on tällä hetkellä hyvässä myötätulessa. Asemakaavoitus käyntiin. Suunnittelutyöt käynnissä.*
- *Kun Keski-Pasilan osayleiskaavaa tehtiin kymmenen vuotta sitten siinä oli vielä varaus päätelaitureille. Siitä on luovuttu. Rautatieliikenteen kasvu ratkaistaan Pisaralla.*

Eli raideliikenne maan alle?

Vaikuttaako se Pasilan asemaan jos tulee pisararata? Upotetaanko se?

- *Yksi lisäraide länsipuolelle. Liittyy Pasilan asemaan. Sillä järjestelyllä voidaan Pisara toteuttaa. Pasilan asemalle tulee joitakin muutoksia.*

Milloinkohan Pisararata tulisi? 20 vuotta vai mitä?

- *10 vuotta jos asiat menevät hyvin*

Rautatieläisenkatu: onko tarkoitus vetää tunnelista asuinalueen alta koko matkan? Pitääkö lämmittää?

- *ei koko matkaa tunnelissa, vaan pelkästään ratapenkereen ali.*

Miten liikenne suunnittelualueen ulkopuolella? Teollisuuskatusuunnitelmat?

- *Tänä vuonna alkaa Teollisuuskadun suunnittelu. Avataan liikenteelle myöhemmin, aluksi työmaaliikenteen käytössä. Tunneli tulee aikaisemmin.*

Mittaustuloksia? Melutuloksia? Millaista melu on alueella?

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



- *Ratojen osalta on tehty, katuverkon suunnittelun yhteydessä tehty.*
- *Ristikkosiltojen melusta tehty mittauksia. Miten junat kulkevat siitä ja millä nopeudella.*
- *Veturitien uusi linjaus tuo melua, ratapihakortteleiden reuna rakennetaan, joten silloin asuinalue ei ole meluisa.*
- *Melut tutkitaan, tehdään mallinnuksia jne.*
- *Osayleiskaavavaiheessa Veturitiestä mm. melumallinnuksia. Se on ylivoimaisesti suurin melun lähde alueella. Ei voi laittaa ihan viereen asumista.*

Raitiotie nostaa melua, ysin reitti

Lopuksi kiitokset siitä, että meistä pidetään näin hyvin huolta. Projektin johto on paikalla ja kaikki suunnittelijat.



PASILA-ILTA

Ratapihakortteleiden suunnitteluperiaatteet ja Keski-Pasilan tilannekatsaus

Laituri 3.9.2013 klo 17.30 - 20

Läsnä kaupunkisuunnitteluvirastosta:

Timo Lepistö
Elina Suonranta
Anna-Maija Sohn
Harri Verkamo
Ville Purma
Dan Mollgren
Niina Strengell
Tiina Antila-Lehtonen

Yleisöä oli paikalla yli 50 henkilöä

Tilaisuuden kulku

Osana Pasila-viikkoa järjestettiin Laiturilla Pasila-ilta. Esittäytymisen jälkeen Timo Lepistö kertoi Keski-Pasilan suunnittelutilanteesta. Erityisesti ajankohtaista oli keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailun ratkeaminen samana aamuna. Lepistö esitteli voittanutta ratkaisua. Keskustelun jälkeen Elina Suonranta ja Anna-Maija Sohn esittelivät Ratapihakortteleiden suunnitteluperiaatteiden taustaksi tehtyjä rakennemalleja ja varsinaiset suunnitteluperiaatteet. Keskusteluosuuksen jälkeen yleisötilaisuus päättyi ja suunnittelijat olivat tavattavissa klo 20 asti.

Kysymyksiä ja keskustelu keskustakorttelista

- Esitetyt kuvat vaikuttivat aluksi melko laatikkomaisilta ja tylsiltä. Esittelyn edetessä paljastui kiinnostavia yksityiskohtia.
- Puretaanko nykyinen asema? Laajennetaanko nykyisin ruuhkaista asemahallia?
 - o *Nykyisen aseman maanpäälliset osat puretaan ja tilalle rakennetaan uutta. Asemahallin koko pysyy jotakuinkin samana. Ruuhkaa aiheuttaneet puutteelliset liukuportaat ja hissit uusitaan kokonaan. (Lepistön vastaus)*
- Toteutuvatko suunnitelmat? Mikä on realistista?
- Miksi on vain yksi rakentaja, jolla on koko alue?
- Paljonko tulee pysäköintipaikkoja ja miten liikenne on järjestetty.
- Mistä tuli idea Tanssin talosta keskukseen?
- Jatkaako O.M.A. suunnittelua jatkossa?
- Oliko volyyymiä rajattu, voittajan mittakaava on suuri. Miten liittyminen asuinalueen kanssa onnistuu?
- Jääkö virastokeskus ennalleen?



Kysymyksiä ja keskustelu Ratapihakortteleista

- Onko tarkoitus tehdä kaupunkia vai nukkumalähiötä? Miten kaupunkimaisuus varmistetaan?
- Kantakaupunkimaisuus on hyvä periaate ("Soihtukuja"); "Oksa" on vaihtoehtoista lähiömäisin.
- Iso puisto alueen keskellä on hyvä ("Bumerangi").
- Kattoarkkitehtuuri on suunnitteluperiaatteena hyvä, erityisesti viherkatot.
- Kaavaan tulee laittaa liiketiloja; katutasokaupalle on kyllä kysyntää!
- Alue pitäisi suunnitella siten, että ihmisillä ajanviettomahdollisuuksia töiden jälkeenkin. Alueesta on tehtävä niin viihtyisä, että sinne tulee ravintoloita.
- Rakennuksiin ja rakenteisiin sijoittuva viherrakentaminen on hyvä idea.
- Ei pidä suunnitella yhtä suurta kommuunia, vaan tulee olla erillisiä taloyhtiöitä, jolloin huoltokustannukset voidaan jakaa oikeudenmukaisesti. Eri taloyhtiöiden tontit tulee rajata toisistaan aidoilla. Yhteistiloja asukkaille ei tarvita!
- Tontit tulisi tehdä mahdollisimman pieniksi, jotta muillakin kuin neljällä suurimmalla rakennusliikkeellä on mahdollisuus päästä rakentamaan.
- Ryhmärakennuttamishankkeille on varattava tontteja. Toteutusyksiköt oltava pieniä.
- Minne alueen hulevedet johdetaan?
- Onko selvitetty miten tuulet käyttäytyvät alueella?
- Mitä alueita Helsingissä tällaisen keskittymän rakentaminen autioittaa? Tulisi huomioida, mitä on jo olemassa. Tätä ei tarvita, ostovoima ei riitä! Paljonko Keski-Pasilan suunnitteluun on tähän mennessä käytetty veronmaksajien rahoja?
- Miten katuverkko vetää näin suuren rakentamisen volyymin aiheuttaman liikennemäärän? Hakamäentie on jo nyt Pasilan suurten yleisötapauhtumien aikaan ruuhkainen. Onko liikenneyhteyden parantaminen (Hakamäentien tunnelin rakentaminen) koillisen suuntaan ajoitettu samanaikaiseksi Keski-Pasilan rakentamisen kanssa.
- Mihin kohtaan Mannerheimintielle Veturitien 52 000 ajoneuvoa/vrk liikennemäärä on verrattavissa?
 - o *Tullinpuomin eteläpuoli. (Verkamon vastaus)*
- Sisältyykö arvioihin Tuusulanväylän kääntö?
 - o *Kyllä. (Verkamon vastaus)*
- Milloin liikenne uudella Veturitiellä alkaa?

Virallisen osuuden jälkeen kirjattuja kommentteja suunnittelijoille

- Kivijalkaliiketilaa tarvitaan
- Taideprosentti hyvä periaate
- Kulkuyhteydet Itä- ja Länsi-Pasilan välillä tärkeitä
- Nuorille lisää urheilukenttiä, estävät syrjäytymistä: talvella luistelua ja kesällä palloilua
- vihreää luontoa jätettävä (alueella on mm. kettuja) ja ihmisille istuskelupaikkoja
- Itä-Pasila on huonosti suunniteltu, pysäköinti on hankalaa, liian vähän autopaikkoja Pasilan alueella tai ihmiset eivät löydä niitä.