



Keski-Pasila osayleiskaava

osayleiskaavaehdotuksen selostus



Asemakaavaosasto

**KESKI-PASILA,
OSAYLEISKAAVA**
osayleiskaavaehdotuksen
selostus

Tekijät:

KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO

ASEMAKAAVAOSASTO

projektipäällikkö Timo Lepistö

Eeva-Liisa Hamari, Leena Heino, Jyri Hirsimäki, Eira Järvinen,
Kerttu Kurki, Veli-Pekka Kärkkäinen, Mikko Reinikainen, Riitta
Salastie

YLEISSUUNNITTELUOSASTO

Sirpa Kolu, Marja Mäkelä, Peik Salonen, Timo Vuolanto

LIIKENNESUUNNITTELUOSASTO

Kalevi Wahlsten, Marja-Liisa Viikilä

Pohjakartan julkaisulupa: © Kaupunkimittausosasto,
Helsinki 019/2006

Tillstånd för publicering av baskartan: © Stadsmättningsavdelningen,
Helsinfors 019/2006

Keski-Pasilan suunnittelua koskevia päätöksiä

Kaupunginvaltuusto päätti 14.6.2006 kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä 17. kaupunginosan Keski-Pasilan osayleiskaavan maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena oikeusvaikutteisena yleiskaavana kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston 9.12.2004 päivätyn ja 2.3.2006 muutetun piirustuksen nro 11356 mukaisena kuitenkin niin, että oikeusvaikutteisuus ei koske keskustatoimintojen alueiden kerrosalamäärityksiä.

Lisäksi kaupunginvaltuusto hyväksyi seuraavat kaksi toivomuspontta:

Kaupunginvaltuusto edellyttää, että osayleiskaavaa toteutettaessa selvitetään mahdollisuudet myös metron laajentamiseen Pasilasta Sörnäisiin ja Pasilasta lentokentälle. (Hannele Luukkainen)

Kaupunginvaltuusto edellyttää, ettei jatkosuunnittelun ja toteuttamisen kuluessa tingitä korkeiden rakennusten ja koko alueen arkkitehtuurisesta tasosta, kuten esimerkiksi Vuosaaren asuintornin yhteydessä tapahtui. (Tuomas Rantanen)

Kaupunginhallitus päätti 27.3.2006 seuraavista Keski-Pasilan jatkovalmistelukohdista:

- kehottaa kaupunkisuunnitteluvirastoa yhteistyössä joukko-liikennelautakunnan kanssa käynnistämään metron/raideyhteyden yleissuunnitelman laatimisen Helsingin kaupungin osalta välillä lentoasema - Pasila,
- kehottaa yleisten töiden lautakuntaa selvittämään katuverkon ja muiden kunnallisteknisten rakenteiden uudelleenjärjestelyn ajoitusta Keski-Pasilan osayleiskaavaehdotuksen pohjalta, Veturitien siirto ja muut tarvittavat tulevan rakentamisen edellyttämät katujärjestelyt tulee olla välittömästi tehtävissä sen jälkeen, kun edellytykset rautateiden tavara-liikenteen siirtämiseksi Keski-Pasilan alueelta muualle ovat olemassa (2009-2010),
- kehottaa yleisten töiden lautakuntaa ja kaupunkisuunnittelulautakuntaa asettamaan tavoitteeksi, että Keski-Pasilan julkisen tilan kaupunkikuvallisen laatutason tulee olla korkea sekä pääväylillä että jalankulkuympäristössä koska kysymys on identiteetiltään voimakkaasta keskusta-alueesta ja
- kehottaa kaupunkisuunnittelulautakuntaa selvittämään mahdollisuudet lisätä asuntojen määrää Keski-Pasilassa ja etsimään suunnittelussa ennakkoluulottomasti uusia asumisen sekä toimisto- ja asuinkäytön yhteensovittamisen muotoja.

Tekijä(t)

Timo Lepistö, Kerttu Kurki

Nimeke

KESKI-PASILA, OSAYLEISKAAVA
Osayleiskaavaehdotuksen selostus

Sarjan nimeke

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja

Sarjanumero 2007:14

Julkaisuaika

Marraskuu 2007

Sivuja

76

Liitteitä

2

ISBN 978-952-223-002-7 (nid.)

ISSN 0787-9024

ISBN 978-952-223-003-4 (PDF)

Kieli koko teos

FIN

Yhteenveto

FIN

Tiivistelmä

Suomen valtion ja Helsingin kaupungin kesken solmitun aiesopimuksen perusteella Keski-Pasilasta vapautuu tulevana vuosina yhteensä noin 18,3 ha suuruiset alueet asuin-, liike-, toimisto-, ja yleisten rakennusten käyttöön. Alueet vapautuvat raideliikenteeltä satamatoimintojen siirtyessä Vuosaareen. Tämä on käynnistänyt laajemman, koko Keski-Pasilan alueen osayleiskaavatyön.

Osayleiskaava-alueen pinta-ala on 59,3 ha. Alueelle tulee uutta rakentamista yhteensä noin 345 000–480 000 k-m². Tästä vähintään 250 000 k-m² sijoittuu sopimusalueelle. Asukasmäärä tulee olemaan noin 2000 ja työpaikkoja on noin 10 000. Suunnittelun lähtökohtana on maanvarainen rakentaminen.

Keski-Pasilan rakentamisen tavoitteena on Helsingin ja koko pääkaupunkiseudun kilpailukyvyn parantaminen mahdollistamalla uuden identiteetin omaavan keskusta-alueen syntyminen. Alueen rakentaminen eheyttää yhdyskuntarakennetta ja parantaa Pasiloiden välistä yhteyttä. Tavoitteena on muodostaa Pasilan alueesta kokonaisuus, jonka keskusta sijaitsee Keski-Pasilassa.

Osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena. Osayleiskaavaan kuuluu osayleiskaavakartta, selostus ja vaikutusselvitysraportti.

Asiasanat

Kaupunkisuunnittelu

Yleiskaavoitus

Helsinki

Pasila

Keski-Pasila

Keskustatoiminnot

Työpaikka-alueet

Toimipaikat

Työpaikat

SISÄLLYSLUETTELO

1	OSAYLEISKAAVA-ALUE	8
1.1	Suunnittelualueen raja	8
1.2	Tausta	10
2	TAVOITTEET	12
3	SUUNNITTELUTILANNE	14
3.1	Suunnitelmat ja päätökset	14
3.11	Valtakunnalliset alueidenkäyttö-	
	tavoitteet	14
3.12	Maakuntakaava ja seutukaava	16
3.13	Yleiskaava	17
3.14	Asemakaavat	19
3.15	Rakennuskiellot	19
3.16	Muut suunnitelmat ja päätökset	19
3.17	Maanomistus	20
3.2	Suunnittelualue	20
3.21	Alueen yleiskuvaus	20
3.22	Rakennettu ympäristö ja	
	suojelukohteet	22
3.23	Liikenne	24
3.24	Palvelut	25
3.25	Luonnonympäristö	25
3.3	Tekniikka ja talous	26
3.31	Yhdyskuntatekninen huolto	26
3.32	Maaperä	26
3.33	Ympäristöhäiriöt	27
4	SUUNNITTELU	28
4.1	Viitesuunnitelmat	28
4.11	Cino Zucchi Architettin	
	viitesuunnitelma	28
4.12	Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitosen	
	viitesuunnitelma	35
4.2	Maankäyttökaavio	42
5.	OSAYLEISKAVAEHDOTUS	43
5.1	Kokonaisrakenne	43
5.2	Kokonaismitoitus	46
5.3	Osa-alueet	47
5.4	Suojelukohteet	53
5.5	Liikenne	54
5.6	Palvelut	58
5.7	Luonto, maisema, kasvi- ja eläinlajit	58
6.	VAIKUTUKSET JA NIIDEN ARVIOINTI	60
7.	JATKOSUUNNITTELU JA TOTEUTUS	62
8.	SUUNNITTELUN VAIHEET	64
9.	KÄSITTELYVAIHEET	68
LIITTEET	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja tilastotiedot	

OSAYLEISKAAVA- JA MUU SUUNNITTELUKÄINEISTO

KESKI-PASILAN OSAYLEISKAAVA

Osayleiskaavaan kuuluu:

- **Osayleiskaavakartta**
- **Keski-Pasila, Osayleiskaavan selostus, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto**
- **Keski-Pasila, Osayleiskaava, Vaikutusselvitykset, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto**

KESKI-PASILAN SUUNNITTELUKÄ KOSKEVAA KÄINEISTOA:

Osayleiskaavaa koskevaa tai sen valmistelua palvelevaa (ajankoh-
taista) äineistoa:

- Keski-Pasila, Osayleiskaava, Historia ja nykyäika. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, lokakuu 2003, raportti, 74 s.
- Keski-Pasilan ratapihaselvitys, Henkilöliikenteen tarpeet 2003. Ratahallintokeskus, SITO-konsultit, huhtikuu 2003, raportti, 47 s.
- Keski-Pasilan toiminnallinen selvitys 2002. Ratahallintokeskus, SITO-konsultit Oy, toukokuu 2002, raportti 41 s.
- Pasilan veturitallit, Rakennushistoriallinen tarkastelu. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1995:10, 33 s.
- Central Pasila Outline Plan, ZCA-Cino Zucchi Architeti, Systematica, City of Helsinki, March 2004, raportti 92 s.
- Keski-Pasilan kaupunkirakenteen viitesuunnitelma, Osa-alue B, Pasilankadun varren korttelit. Arkkitehti-toimisto Tuomo Siitonen, maaliskuu 2004, raportti 37 s.

Aiempia suunnitteluvaiheita käsittelevää äineistoa, joka on edelleen jossain määrin merkityksellistä:

- Keski-Pasilan kaupunkirakennemallit 2002. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2002:1, 74 s.
- Keski-Pasilan kaupunkirakennemallit 2002, teknistaloudellinen tarkastelu. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2002:2, 53 s.
- Keski-Pasilan kaupunkirakennemallit 2002, Liikenesuunnitelmat. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2002:3, 34 s.

- Keski-Pasilan kaupunkirakennemallit 2002, Maisemallinen tarkastelu. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2002:4, 16 s.
- Keski-Pasilan teknis-taloudellinen selvitys, maanvaraiset vaihtoehdot. Helsingin kaupunki, Liikenneministeriö, Oy Vesi-Hydro Ab ja Paloheimo & Ollila, Helsinki 1994, raportti, 37 s. + liitt.

1. OSAYLEISKAAVA-ALUE

1.1 Suunnittelualueen rajaus

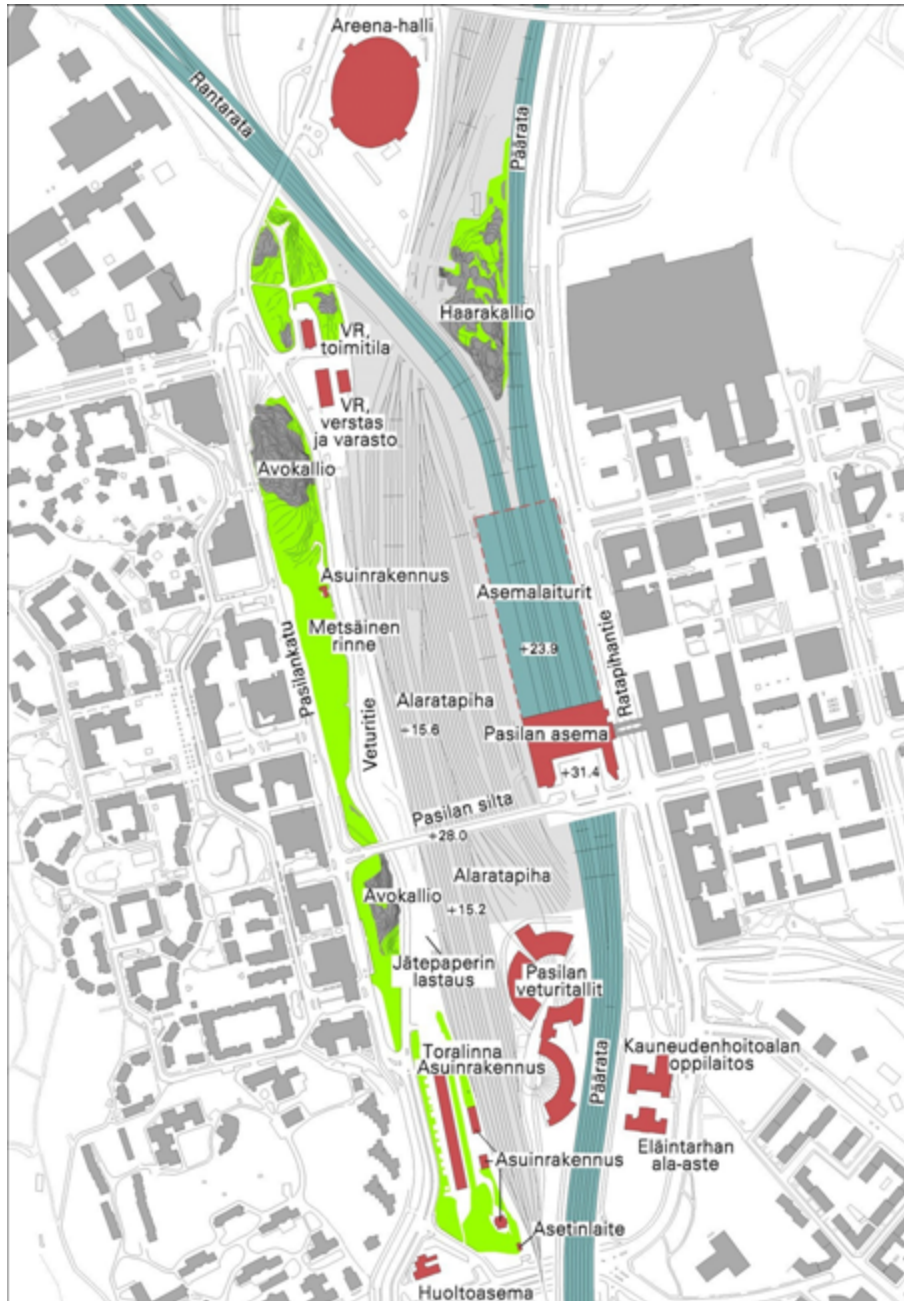
Suunnittelualueen rajana ovat etelässä Nordenskiöldinkatu, lännessä Pasilankatu, pohjoisessa Hakamäentie ja areenahalli sekä idässä Ratapihantie. Suunnittelualueen pinta-ala on 59,3 ha.



Keski-Pasilan osayleiskaava-alueen rajaus.

Osayleiskaava-alue käsittää pääasiassa aluetta 17. kaupungin-osassa (Pasila). Suunnittelualueeseen kuuluu myös pieni alue

12. kaupunginosasta (Alppiharju). Suunnittelualue rajautuu Itä- ja Länsi-Pasiloiden korttelirakenteiden väliin. Alueen eteläosassa Savonkadun varrella sijaitsevien oppilaitosten tontit eivät kuulu osayleiskaava-alueeseen. Alueen pohjoisosassa suunnittelualue noudattaa Yleisradion tontin koillisrajaa. Hakamäentien yleisen tien alue on rajattu suunnittelualueen ulkopuolelle samoin kuin areenahallin tontti.



Suunnittelualueen nykytilanne.

Suunnittelualue sijaitsee noin kolmen ja puolen kilometrin päässä Helsingin keskustasta pohjoiseen. Alue on laaksomainen maisematila kahden kaupunginosan, Länsi-Pasilan ja Itä-

Pasilan välissä. Toimistorakennusten rivistö muodostaa tälle Keski-Pasilan maisematilalle selvästi rajatun länsi- ja itäreunan, etelässä alue rajautuu Nordenskiöldinkatuun ja pohjoisessa väylämäiseen Hakamäentiehen. Alue on suurimittakaavaista rautatie- ja liikenneympäristöä, jonka reunoilta avautuu pitkiä komeita kaupunkinäkymiä keskustan suuntaan rautatiealueen yli kaupunginosasta toiseen. Avoimessa maisematilassa on joi-takin rakennusten tai luonnonelementtien muodostamia yksit-täisiä saarekkeita ratojen keskellä.

Suunnittelualueen tarkempi kuvaus sekä suunnittelun lähtökoh-dat on esitetty erillisessä osayleiskaavan selostuksen liiterapor-tissa: Keski-Pasila, osayleiskaava- historia ja nykyaika, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2003:9.

1.2 Tausta

Pasila on sisältynyt erilaisiin Helsingin maankäyttöselvityksiin 1900-luvun alkupuolelta lähtien. Pasilan yleiskaavan 1970 val-mistuttua Itä- ja Länsi-Pasilan rakentaminen käynnistyi. Keski-Pasilan osalta selvittelytyö on jatkunut. Suurimmassa osassa selvityksiä lähtökohtana on ollut Keski-Pasilan rakentamisen sijoittuminen kannelle. Osassa lähtökohtana on ollut maanva-raisuus siten, ettei rakentamisalueiden alle sijoiteta ratapihatoi-mintoja.

Helsingin yleiskaava 2002:ssa Keski-Pasila on pääosin keskus-tatoimintojen aluetta. Sitä kehitetään hallinnon, kaupan ja julkis-ten palvelujen, asumisen ja virkistykseen sekä alueelle tarpeelli-sen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön. Keskus-tatoimintojen alueen keskelle on merkitty asumiseen ja toimiti-loille varattu kerrostalovaltainen alue.

Alue on pääosin asemakaavoittamatonta. Keski-Pasilan länsi-reuna Pasilankadun varressa on kaavoitettu puistoksi (puistoa yhteensä 2,9 ha). Pasilan asemalla ja aseman laiturialueella samoin kuin Pasilankadulla ja Ratapihantiellä on voimassa asemakaavat. Haarakallion alueella ja Radiokadun päään koh-dalla on myös asemakaava. Keski-Pasila on rakennuskiellossa asemakaavan laatimista ja muuttamista varten.

Helsingin kaupunginvaltuusto teki 9.10.2002 päätöksen sata-man rakentamisen aloittamisesta. Vuosaaren sataman valmis-tuttua vuonna 2008 nykyisille tavarasatamien käytössä oleville alueille Jätkäsaarella ja Sompasaarella rakennetaan asuntoja ja toimitiloja. Uudet kaupunginosat lisäävät keskustan elinvoi-maisuutta ja parantavat kaupungin kehittämisedellytyksiä.

Töölönlahdella satamaradan poistuminen mahdollistaa sen suunnittelun osaksi keskustan kaupunkirakennetta.

Satamajunien poistuessa Keski-Pasilasta vapautuu uusia alueita rakentamiselle. Rautateiden toiminnoissa suunniteltujen muutosten jälkeen Keski-Pasilassa vapautuu tulevana vuosina yhteensä n. 18,3 ha:n suuruiset maa-alueet muille toiminnoille. Suomen valtio ja Helsingin kaupunki ovat solmineet Keski-Pasilaa koskevan aiesopimuksen 30.12.2002. Aiesopimuksen perusteella kaupunki käynnistää alueella osayleiskaavan ja asemakaavojen valmistelun. Aiesopimuksessa on sovittu maankäytön suunnitteluperiaatteiden ja yhteistyön lisäksi mm. alueelle tulevan uudis- ja lisärakennusoikeuden jakamisesta, alueluovutuksissa noudatettavista periaatteista, kunnallistekniikan toteuttamis- ja kustannusvastuusta sekä kansirakentamisesta. Valtio omistaa sopimusalueesta noin 84 % ja kaupunki noin 16 %. Aluetta kehitetään kokonaisuutena omistusrajoista riippumatta.

2. TAVOITTEET

Keski-Pasilan rakentamisen tavoitteena on Helsingin ja koko pääkaupunkiseudun kilpailukyvyn parantaminen mahdollistamalla uuden, identiteetiltään voimakkaan keskusta-alueen syntymisen. Keski-Pasilan tulisi olla laadukas ja toimiva, ympäristöönsä liittyvä, kestävän kehityksen mukainen eheä kokonaisuus.

Alueen rakentaminen liittyy yleiseen kehitykseen, jossa kaupunkien liikenne- ja teollisuusalueita vapautuu uuteen käyttöön. Keski-Pasila jatkaa Pasilan alueen kehitystä keskustan laajenemispaineiden vastaanottajana ja vastaa Helsingin kasvupaineisiin. Tulevaisuudessa on varauduttava asuntojen ja toimintojen tarpeen sekä liikenteen kasvuun. Liikenteen toimivuutta parannetaan erityisesti poikittaisia tieyhteyksiä ja joukkoliikennettä kehittämällä. Liikenteen painopiste on kevyessä ja joukkoliikenteessä. Keski-Pasilaa on tavoitteena voimistaa seudullisesti merkittävänä joukkoliikenteen keskuksena, josta on hyvät vaihto-olosuhteet eri liikennevälineisiin. Rautateiden henkilöliikenteen kasvumahdollisuudet turvataan Pasilan asemaa kehittämällä.

Raideliikenteellä on erityisasema alueen suunnittelussa. Sen hallitseva asema muokkaa alueen identiteettiä. Keski-Pasilan kaupunkikuvaa tulee muokkaamaan modernin ja vanhan rautatieympäristön kohtaaminen. Sen korostaminen tuo alueelle omaleimaisen, tunnistettavan piirteen. Pasilan asemasta tulee lähiliikenteen pääteasema ja kaupunkimainen osa Pasilan keskustaa.

Keski-Pasilan rakentamisen tavoitteena on eheyttää yhdyskuntarakennetta parantaen Pasiloiden välistä yhteyttä ja luoda niille uusi urbaani keskusta. Tavoitteena on lisätä koko Pasilan vetovoimaa ja yhdistää raideliikenteen erottamat alueet kokonaisuudeksi. Keski-Pasila on osa tiivistyvää kaupunkirakennetta, joka liittyy myös tulevaan Pasilan konepaja-alueen sekä Pohjois-Pasilan rakentamiseen. Kaupungin tiivistäminen on kestävän kehityksen mukaista, koska olemassa olevaa infrastruktuuria voidaan hyödyntää.

On tärkeää sijoittaa mahdollisimman paljon asumista Itä- ja Länsi-Pasiloiden toimistorintamien rajaamalle alueelle. Elävän kaupunkiympäristön saavuttaminen edellyttää toimintojen sekoittamista ja riittävää asukasmäärää. Alue tarjoaa asumiselle monipuolisia vaihtoehtoja. Hyvien kulkuyhteyksien varrella sijaitsevaan Keski-Pasilaan voi sijoittua seudullisia erityispalveluja.

Suunnittelun tavoitteena on sovittaa yhteen topografia, toiminnot ja alueen erityisominaisuudet liikenteen haitat huomioon ottaen. Kokonaisuuden tulisi olla tiivis ja eheä kaupunkiympäristö, joka on selkeästi artikuloitu ja muodostaa hahmotettavan kokonaisuuden. Tavoitteena on myös mahdollisimman laaja maanvarainen rakentaminen, toimintojen sekoittaminen muun muassa sijoittamalla asuntoja myös toimistotalojen yhteyteen, kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen ja uusien julkisten tilojen luominen.

Ympäristön tulisi olla luonteeltaan urbaania, korkeatasoista ja olemassa olevaan rautatieympäristöön kytkeytyvää. Alueelle on mahdollisuus tehdä voimakasta mittakaavojen vaihtelua. Pasilan siltaa tulee kehittää kaupunkimaiseksi tilaksi, joka toimii monipuolisia toimintoja sisältävänä yhdyslenkinä Pasilan eri osa-alueiden välillä. Keski-Pasilasta avautuu pitkiä näkymiä muihin kaupunginosiin. Näkymäakseleiden huomioiminen ja säilyttäminen alueen rakentamisessa alleviivaa Pasilan ominaislaatua ja keskeistä sijaintia sekä sitoo sen ympäristöönsä.

3 SUUNNITTELUTILANNE

3.1 Suunnitelmat ja päätökset

3.11 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Osayleiskaavaa koskevat seuraavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Kunkin tavoitteen yhteydessä on luonnehdittu tavoitteen huomioon ottamista osayleiskaavassa.

Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu - erityistavoitteet

Tavoite	Huomioon ottaminen
uusia huomattavia asuin, työpaikka tai palvelutoimintojen alueita ei sijoiteta irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta	alue sijoittuu kiinteästi olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen sitä eheyttäen
riittävien alueiden varaaminen jalankulun ja pyöräilyn verkostojen varten sekä verkostojen jatkuvuuden edistäminen	pääkatuverkkoluonnoksessa verkostoihin ja niiden jatkuvuuteen alueen ulkopuolella on varauduttu, osayleiskaavan mitoitus mahdollistaa pääkatuverkkoluonnoksen toteutuksen
riittävän suuren etäisyyden jättäminen haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille	Pohjois-Pasilan tavaraliikenteen terminaalien etäisyys asutuksesta on riittävä, Keski-Pasilan rautateiden tavaraliikenne poistuu
alueen maa ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön	maaperäselvitys on tehty, erityisongelmia tai riskejä ei ole todettu
pilaantuneen maa alueen puhdistustarpeen selvittäminen ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin	puhdistustarvetta on jo selvitetty, selvityksiä tarkennetaan jatkosuunnittelussa
melusta aiheutuvan haitan ehkäiseminen ja jo olemassa olevien haittojen vähentäminen	meluselvitykseen on erityisesti paneuduttu ja sitä selvitetään myös jatkosuunnittelussa
riittävän meluntorjunnan varmistaminen, kun uusia asuin-	osayleiskaavaan on merkitty liikenteen ympäristöhaittojen

alueita tai muita melulle herkkiä toimintoja sijoitetaan melu-alueille	erityinen torjuntatarve sekä meluntorjuntaa koskeva määräys
--	---

Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat - erityistavoitteet

Tavoite	Huomioon ottaminen
valtakunnallisesti merkittävien kulttuuri- ja luonnonperinnön arvojen säilymisen varmistaminen	alueen eteläosan rautatieympäristön säilyminen on otettu suunnittelun lähtökohdaksi
viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit, valtakunnallisesti arvokkaat rautatiehistorialliset ympäristöt	Museoviraston inventointi ja suositukset on otettu suunnittelussa huomioon

Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto - erityistavoitteet

Tavoite	Huomioon ottaminen
olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuuden ja kehittämismahdollisuuksien turvaaminen sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien kehittämismahdollisuuksien turvaaminen	rautateiden henkilöliikenteen kehittämismahdollisuudet Pasilassa turvataan päärautatieaseman kapasiteetin tultua täysimääräisesti käyttöön
eri liikennemuotojen yhteistyön ja joukkoliikenteen edistämisen varaamalla riittävät alueet solmupisteinä toimivien tavaraliikenneterminaalien ja henkilöliikenteen matkakeskusten toimintaa ja kehittämistä varten	Keski-Pasilaa kehitetään erityisesti eri liikennemuotojen matkakeskustyyppisenä kohtaamis- ja vaihtopaikkana
Lähiliikenteen toimintaedellytysten säilymisestä huolehtiminen nopean liikenteen juna-ratayhteyksiä toteutettaessa	pääkaupunkiseudun lähiliikennettä varten tehdään merkittäviä tilavarauksia
valtakunnallisesti merkittävien viestintäjärjestelmien tarpeiden turvaaminen hyödyntämällä rakennelmien yhteiskäyttöä ja edistämällä maankäytön tehokkuutta	osayleiskaava-alueen luoteisosassa aluetta kehitetään osana yleisradion korttelialuetta

Helsingin seudun erityiskysymykset - erityistavoitteet

Tavoite	Huomioon ottaminen
varautuminen Helsinki-Vantaan lentoaseman kytkemiseen osaksi raideliikenneverkostoa, metron laajentamiseen ja Vuosaaren satamaan siten, että otetaan huomioon ympäröivä maankäyttö ja lähiympäristö, erityisesti asutus, arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet ja -alueet sekä maiseman erityispiirteet	alueella varaudutaan metron laajentamiseen, alueen kautta voivat tulevaisuudessa liikennöidä Marja-radon junat

Osayleiskaava ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

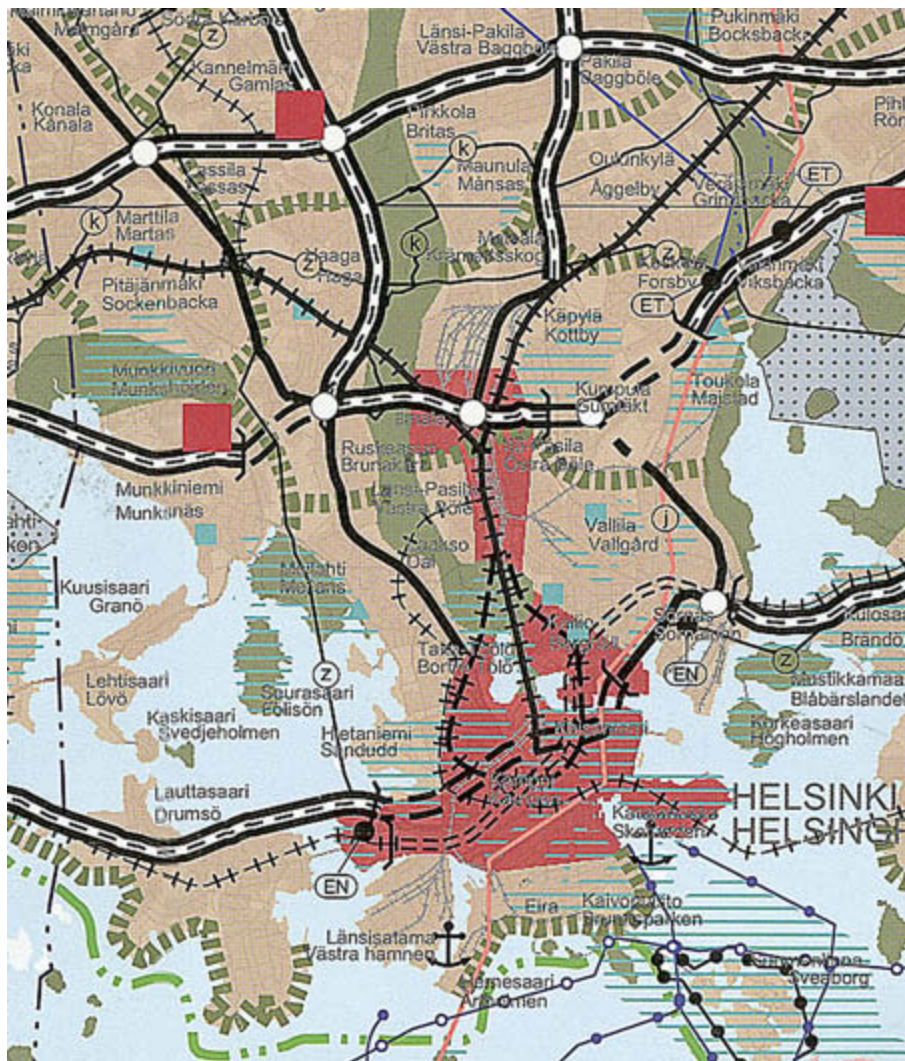
3.12 Maakuntakaava ja seutukaava

Maakuntavaltuusto hyväksyi Uudenmaan maakuntakaavan 14.12.2004. Parhaillaan (tammikuu 2006) se on ympäristöministeriössä vahvistettavana. Nykyiset seutu- ja maakuntakaavat ovat voimassa siihen asti, kunnes tekeillä oleva koko maakunnan kattava Uudenmaan maakuntakaava vahvistetaan ja tulee lainvoimaiseksi.

Maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleis- eikä asemakaavan alueella muutoin kuin näitä kaavoja muutettaessa. Alueilla, joilla on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain mukainen yleis- tai asemakaava, maankäyttöä ja rakentamista ohjaavat nämä kaavat.

Keski-Pasilan osayleiskaavaehdotus on maakuntakaavan mukainen.

Merkittävin voimassa oleva seutukaava on: Taajama-alueet, liikenneväylät ja -alueet. Keski-Pasilan osayleiskaavaehdotus poikkeaa tästä lähtökohdiltaan siten, ettei seutukaavassa ole esitetty Tuusulantien kääntöä Veturitielle.



Ote Uudenmaan maakuntakaavasta.

3.13 Yleiskaava

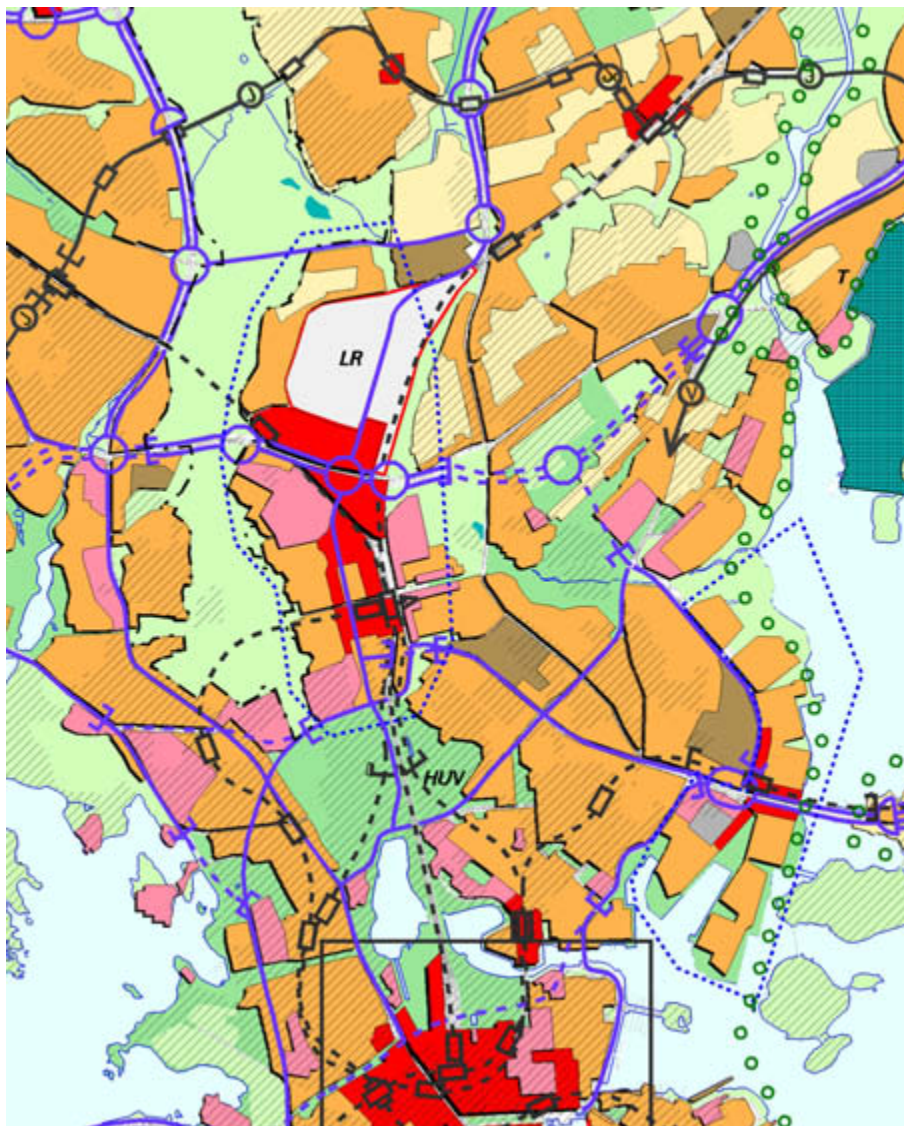
Keski-Pasila on Helsingin yleiskaavassa 2002 (kaupunginvaltuusto 26.11.2003) merkitty keskeisiltä osiltaan keskustatoimintojen alueeksi, jota kehitetään hallinnon, kaupan ja julkisten palvelujen, asumisen ja virkistysalueen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön. Osalla aluetta on kerrostalovaltaisen alueen asuminen/toimitila merkintä. Pasilan veturitallien ja Toralinnan alueet Keski-Pasilassa on merkitty kulttuurihistoriallisesti merkittäviksi.

Itä-Pasilan länsireuna Ratapihantien varressa ja Messukeskuksen tontti on yleiskaavassa hallinnon ja julkisten palvelujen aluetta. Kämpylän liikuntapuisto Messukeskuksen ja Mäkelänkadun välissä on merkitty virkistysalueeksi. Suurin osa Itä-Pasilaa on kerrostalovaltaiseksi merkittyä aluetta, joka ulottuu etelässä Kumpulantiehen ja lännessä Mäkelänkatuun.

Länsi-Pasila on yleiskaavassa suurimmaksi osaksi kerrostalovaltaista aluetta. Länsi-Pasilan eteläpuolinen Laakson sairaala-alue on merkitty hallinnon ja julkisten palvelujen alueeksi, joka on kulttuurihistoriallisesti merkittävä.

Ilmalanrinne ja Yleisradion alue on merkitty pääosin hallinnon ja julkisten palveluiden alueeksi, mutta myös kerrostalovaltaiseksi alueeksi asunto- ja työpaikkarakentamista varten.

Yleiskaavassa päärata pohjoiseen ja rantarata länteen on merkitty nykyisille kohdilleen samoin kuin Pasilan ja Ilmalan asemat. Pasilasta Hakaniemen, ydinkeskustan ja Töölön kautta takaisin Pasilan asemalle kiertävälle ns. Pisara-raiteelle on merkitty varaus yleiskaavaan samoin kuin uudelle metrolinjalle, joka kulkee Pasilan asemalta Töölön, keskustan ja Katajanokan kautta aina Kruunuvuorenrantaan asti.



Ote Helsingin yleiskaavasta 2002.

Tuusulantien liikennettä on suunniteltu ohjattavaksi Keski-Pasilan kautta Veturitietä pitkin Nordenskiöldinkadulle ja Teollisuuskadulle. Hakamäentie, joka kulkee Pasilan alueen läpi itä-länsisuuntaisena, on merkitty moottorikaduksi.

Keski-Pasilan osayleiskaavaehdotus on yleiskaava 2002:n mukainen.

3.14 Asemakaavat

Suunnittelualueen länsireunassa Pasilankadulla ja sen ratapihaan rajoittuvalla metsäisellä kaistaleella on voimassa 9.4.1979 vahvistettu asemakaava nro 7850, jossa metsäkaistaleesta suurin osa on merkitty puistoalueeksi ja Länsi-Pasilan kaupunkirakenteen katujen jatkeet katualueiksi.

Pasilan asemalla ja asemalaiturialueella on voimassa 7.1.1982 vahvistettu asemakaava nro 8400, jossa alue on merkitty rautatiealueeksi, jolle saadaan rakentaa rautatieasema ja sitä palvelevia teknisiä - ja huoltotiloja sekä katoksia.

Alaratapiha on suurimmalta osin kaavoittamatonta aluetta.

3.15 Rakennuskiellot

Suurimmalla osalla Keski-Pasilan aluetta on voimassa rakennuskielto.

3.16 Muut suunnitelmat ja päätökset

Suomen valtion ja Helsingin kaupungin kesken on solmittu aiesopimus Keski-Pasilan maankäytön periaateratkaisuista.

Aiesopimuksessa on sovittu Keski-Pasilan maankäytön suunnitteluperiaatteiden ja yhteistyön lisäksi muun muassa alueelle tulevan uudis- ja lisärakennusoikeuden jakamisesta, alueluovutuksissa noudatettavista periaatteista ja kunnallistekniikan toteuttamis- ja kustannusvastuusta. Valtio omistaa sopimusalueesta noin 84 % ja kaupunki noin 16 %. Aluetta kehitetään kokonaisuutena omistusrajoista riippumatta.

Aiesopimuksen perusteella Keski-Pasilassa vapautuu tulevina vuosina yhteensä n. 18,3 ha:n suuruiset alueet muille toimintoille. Sopimuksen mukaan kaupunki ryhtyy toimenpiteisiin asemakaavan laatimiseksi ja muuttamiseksi siten, että sopi-

musalueet osoitetaan asuin-, liike-, toimisto ja yleisten rakennusten korttelialueeksi tarvittavine yleisine alueineen.

Sopimusalueen suunnittelun lähtökohtana on korttelirakenne, jossa maanvaraisen rakentamisen osuus on mahdollisimman laajaa. Tavoitteena on, että koko sopimusalueella on kaavarunkotasoinen maankäytön suunnitelma ja aloitusalueeksi myöhemmin valittavalla osa-alueella voimassa oleva asemakaava siinä vaiheessa, kun edellytykset tavaraliikenteen siirtämiselle muualle ovat olemassa.

3.17 Maanomistus

Valtio omistaa lähes kokonaan Keski-Pasilan maa-alueet. Alueen hallinta kuuluu Ratahallintokeskukselle ja pieneltä osin Senaatti-kiinteistöille. Myös Helsingin kaupunki omistaa pienen alueen, joka rajautuu Länsi-Pasilan puoleiseen reunaan.

3.2 Suunnittelualue

3.21 Alueen yleiskuvaus

Pasila sijaitsee noin kolmen ja puolen kilometrin päässä Helsingin keskustasta pohjoiseen. Pasila syntyi 1800-luvulla rautatien, varikon ja aseman ympärille. Aluetta halkova päärata avattiin v. 1862 ja rantarata v. 1903. Nopean kaupungistumisen aiheuttama asuntopula 1800-luvun lopulla synnytti Fredriksbergin esikaupungin, nk. Puu-Pasilan, joka purettiin 1960 -70 – luvuilla tehokkaamman rakentamisen tieltä.

Helsingin kaupunkisuunnittelussa Pasilan aluetta on 1960-luvulta lähtien ajateltu Helsingin keskustan laajentumisalueena. Keskustassa hajallaan sijainneita julkisen hallinnon virastoja ja yksityisiä yrityksiä on siirtynyt yhden katon alle Pasilaan. Pasilan rakentaminen on aikanaan vapauttanut ydinkeskustassa tiloja asumiselle ja pientoimistoille ja säästänyt vanhaa kaupunkirakennetta purkamiselta.

Pasilan kaksi ensimmäistä osaa, Itä-Pasila ja Länsi-Pasila ovat rakentuneet 1970- ja 80-luvuilla oman aikansa suunnitteluideologioiden mukaisiksi työpaikka- ja asuinalueiksi. Itä-Pasilan puolella sijaitsee Pasilan rautatieasema, jossa kaikki Helsinkiin saapuvat ja Helsingistä lähtevät junat pysähtyvät.

Keski-Pasila on laaksomainen maisematila Länsi-Pasilan ja Itä-Pasilan välissä. Toimistorakennusten rivistö muodostaa tälle Keski-Pasilan maisematilalle selvästi rajatun länsi- ja itäreunan,



Keski-Pasila etelästä, 2003.

etelässä alue rajautuu Nordenskiöldinkatuun ja pohjoisessa väylämäiseen Hakamäentiehen. Alue on suurimittakaavaista rautatie- ja liikenneympäristöä ja sen reunoilta avautuu pitkiä komeita kaupunkinäkymiä keskustan suuntaan ja yli rautatiealueen kaupunginosasta toiseen. Avoimessa maisematilassa on joitakin rakennusten tai luonnonelementtien muodostamia yksittäisiä saarekkeita.

Rautatieaseman laitureiden länsipuolella sijaitsee n. 12 ha suuruinen ratapiha-alue, ns. alaratapiha. Se toimii tällä hetkellä mm. Jätkäsaaren ja Sompasaaren satamaan saapuvien ja sieltä lähtevien junien järjestelyratapihan osana. Alaratapihan kautta on raideyhteys Vallilassa sijaitsevalle Pasilan konepajan alueelle.

Keski-Pasilan länsireunalla kulkee Pasilankatu ja mutkitteleva Veturitie alhaalla ratapihan reunassa. Keski-Pasilan itäreunalla kulkee Ratapihantie, johon liittyy Vallilan suunnasta Teollisuuskatu ja Aleksis Kiven katu. Ratapiha-alueen yli johtaa Pasilan aseman kohdalla maisemaa hallitseva Pasilansilta. Hakamäentien sillat muovaavat voimakkaasti maisemaa alueen pohjoisreunalla.

Keski-Pasilan alaratapiha-alueen aktiivisin käyttö liittyy nykyisin Jätkäsaaren ja Sompasaaren satamien rautatieliikenteeseen. Satamaan saapuvat ja sieltä lähtevät junat järjestellään uudelleen Pasilan tulo- ja alaratapihoilla. Tulorataapiha on Hakamäentien pohjoispuolella, pääradan vieressä. Areenahallin vieressä on laskumäki ja Keski-Pasilan alaratapihalla järjestelyraiteita.

Kun Vuosaaren satama toteutuu, järjestelyratapihaa ei enää tarvita nykyiseen käyttöön.

3.22 Rakennettu ympäristö ja suojelukohteet

Suunnittelualueella on historiallisesti arvokkaita rakennuksia. Pasilan rautatieaseman eteläpuolella pääradan varressa sijaitsevat muodoltaan kaarevat Pasilan veturitallit. Veturitalleja on rakennettu monessa vaiheessa vuodesta 1899 lähtien, laajimmillaan tallit olivat 1950-luvun alkupuolella. Sitten rakennuksia on esimerkiksi ratapenkan leventämisen takia jouduttu osittain purkamaan. Punatiilestä rakennetut veturien pilttuut kiertyvät rakennuksen keskellä olevan kääntölavan ympärille. Kahta talliysikköä yhdistää kolmikerroksinen konttorirakennus. Vastaavantyyppisiä tiilisiä veturitallirakennuksia on säilynyt maassamme usealla paikkakunnalla, mutta Pasilan veturitallit ovat Suomen suurin ja arkkitehtonisesti arvokkain veturitallikonaisuus. Pasilan veturitalleissa on tällä hetkellä monipuolista toimintaa pajasta toimitilaan. Ajoyhteys veturitalleille on järjestetty Aleksis Kiven kadun päästä pääradan alitse.

Pasilankadun varressa sijaitsee pitkä kolmikerroksinen punatiilirakennus, Toralinna. Toralinna on rakennettu v. 1899 rautatieläisten asunnoiksi ja se on arkkitehti Bruno Granholmin suunnittelema. Rakennus on edelleen v. 1987 tehdyn peruskorjauksen jälkeen asuinkäytössä. Toralinnan pihapiirissä sijaitsee kaksi pienempää asuinrakennusta, nikkarityylinen v.1896 rakennettu yksikerroksinen puinen asuinrakennus (arkkit. Granholm) sekä hirsirakenteinen rakennus, jossa on neljä asuntoa. Ratapihan lounaispuoleisella mäennyppylällä on puinen, alun perin varikon päälliköiden asunnoksi rakennettu huvila, jonka piirustukset on päivätty v. 1908 (arkkit. Granholm). Varikkoalueen eteläreunalla sijaitsee vuonna 1911 rakennettu kaksikerroksinen tiilinen asetinlaiterakennus.

Suunnittelualueen uudisrakennuksista toiminnallisesti merkittävimpin on v. 1989 valmistunut Pasilan asema laiturirakennelmineen (arkkitehtitoimisto CJN). Rakennuksessa on asematoimintojen lisäksi liiketiloja ja sen päähalli liittyy jalankulkusillalla Itä-Pasilan Opastinsillan kevyen liikenteen raittiin.

Alueen pohjoisosassa Hakamäentien ja Veturitien risteyksen tuntumassa sijaitsee v. 1997 valmistunut ovaalinmuotoinen monitoimihalli, areenahalli (arkkitehtitoimisto Kontio-Kilpiä-Valjento). Hallissa järjestetään urheilu-, viihde-, ja kulttuuritapahtumia ja sen katsomoon mahtuu noin 13 000 ihmistä.



Keski-Pasilan keskeistä osaa.

Alaratapihan luoteiskulmassa sijaitsevalla metsäsaarekkeella sijaitsee 1950-luvulla rakennettu nykyisin Valtionrautateiden toimitiloina oleva nelikerroksinen rapattu rakennus ja kaksi vers-
tas- ja varastokäytössä olevaa hallia. Aleksis Kiven kadun ja Savonkadun risteyksen tuntumassa Savonkadun ja pääradan
väliin jäävällä vyöhykkeellä on kaksi oppilaitosta, v. 1914 ra-
kennettu Eläintarhan ala-aste ja v. 1992 rakennettu kauneu-
denhoitoalan oppilaitos. Ne eivät sijaitse osayleiskaava-
alueella.

Veturitallit, Toralinna, puiset asuinrakennukset ja asetinlaite
muodostavat merkittävän rakennus- ja rautatiehistoriallisen ko-
konaisuuden ja luovat ajallista kerrostuneisuutta alueelle. Koko
Pasila syntyi aikoinaan rautatien, varikon ja aseman ympärille.
Kaupunginmuseo ja Museovirasto ovat esittäneet rakennusten
suojelua asemakaavalla. Pasilan ratapihan rautateiden histori-
aan liittyvistä rakennuksista on tehty kaupunkisuunnitteluviras-
tossa rakennushistoriallinen selvitys (Helsingin kaupunkisuun-
nitteluviraston julkaisuja 1995:10). Ympäristöministeriö, Museo-
virasto, Ratahallintokeskus, VR-yhtymä ja Valtion kiinteistölaitos
ovat syyskuussa 1998 solmineet sopimuksen asema-alueiden
säilyttämiseksi ja suojelemiseksi. Keski-Pasilassa ko. sopimuk-
sen piiriin kuuluvat veturitallit ja konttori-vesitorni, asuintalo To-
ralinna, varikonhoitajan asunto ja kaksi muuta asuinrakennusta.

Pasilan varikko ja VR:n asuintalot pihapiireineen ovat valtakun-
nallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen kokonaisuus, johon
liittyy teollisuus- ja paikallishistoriallisia arvoja. Sillä on myös
suuri kaupunkikuvallinen merkitys.

Veturitalit talousrakennuksineen ja niiden kanssa samanikäinen asuntokasarmi Toralinna pihapiirin puisine asuinrakennuksineen kuuluvat museoviraston ja VR:n laatiman Valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden säilyttämisestä ja suojelusta laaditun sopimuksen piiriin. Museovirasto vastaa niiden suojelusta.

Alueen pohjoisosassa Veturitien itäpuolella sijaitseva huoltorakennus (entinen Suokatu 7) on ilmeisesti suunniteltu vuonna 1951. Rakennuksen piirustukset on laadittu Valtionrautateitten ratateknillisen toimiston huonerakennusjaostossa. Rakennuksessa on ollut henkilöstöravintola, puku- ja pesuhuoneita ja muita sosiaalitiloja. keltaiseksi rapattu kolmikerroksinen rakennus edustaa tyypillistä 1950-luvun arkkitehtuuria luonnonkivisokkeleineen ja julkisivukorostuksineen. Rakennuksen säilyttäminen ei ole ollut kuitenkaan osayleiskaavan lähtökohtana.

Rakennuksen ympäristö korkeusasemineen tulee muuttumaan merkittävästi, jolloin rakennuksen maamerkinomainen luonne väistämättä katoaa. Rakennusta ei ole nähty arkkitehtoniselta kannalta myöskään niin merkittävänä tai sen säilyttämisen tuomaa ajallista kerrostumaa niin myönteisenä, että sen säilyttämisen asetettaisiin muodostettavan uuden kaupunkirakenteen lähtökohdaksi.

Harakallion alla on varavoimalaitos, joka toimii suurilla meridieleillä. Voimalaitos syöttää poikkeustapauksissa virtaa Ilmalan varikolle ja koko ratapihalle päärautatieasemalle saakka. Maan päällä on ratajohdon syöttöasema. Se syöttää virtaa sekä pääettä rantaradalle. Aiesopimuksen alueiden rakentaminen edellyttää molempien laitosten poistamista alueelta.

3.23 Liikenne

Pasila on liikenteen solmukohta. Pasilan asema on Helsingin toiseksi tärkein rautatieasema. Keski-Pasilan suunniteltu rakentaminen nojautuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen Pasilan rautatieaseman tuntumassa. Myös Ilmalassa on jo olemassa oleva rautatieasema.

Vilkaan junaliikenteen lisäksi Pasila on hyvin tavoitettavissa raitiovaunulla (linja 7).

Messukeskukselta Kallion ja Hakaniemen kautta Eiraan kulkee bussilinja 17, jonka raitiolinja 9 tulevaisuudessa korvaa. Pasilan aluetta palvelevat lisäksi bussilinjat 22,23,50 ja 59 ja 69.

Pasilan kautta kulkee suuria pääkatuja. Keski-Pasilan pohjoisreunalla Hakamäentie on tärkeä itä-länsi-suuntainen yhteys ja

Veturitie ja Ratapihantie ovat osa pääliikenneverkkoa kohti pohjoista.

Rautatie ja ratapiha erottavat nykyisin Itä- ja Länsi-Pasilan voimakkaasti toisistaan. Nykytilanteessa kevyen liikenteen yhteys on ainoastaan vilkkaasti liikennöidyn Pasilansillan kautta. Pasilan alueen kevyen liikenteen yhteyksistä eniten parannusta kiovataan itä-länsi-suuntaisiin kulkureitteihin Itä-Pasilasta Keski-Pasilan kautta Länsi-Pasilaan.

Pääradan itäpuolella kulkee pyörätie, jota käytetään paljon mm. työmatkapyöräilyyn reitin suoruden ja nopeuden vuoksi. Pyöräily-yhteydet Keski-Pasilan ja Ilmalan kautta rantaradan suuntaan länteen tulee ottaa huomioon alueita suunniteltaessa.

3.24 Palvelut

Suunnittelualueen palveluista merkittävimmät ovat Pasilan aseman tarjoamat liikennepalvelut. Asemarakennuksessa on myös kaupallisia palveluja ja liikuntapalveluja.

Veturitallien monipuolinen käyttö tarjoaa myös joitain erityispalveluja. Alueen välittömässä läheisyydessä on Itä- ja Länsi-Pasilan kaupalliset ja kunnalliset peruspalvelut.

3.25 Luonnonympäristö

Alueella on kaiken kaikkiaan varsin vähän koskemattomia luonnonelementtejä. Suunnittelualueen Länsi-Pasilan puoleisessa osassa Pasilankadun varressa on n. 30 - 60 metrin levyinen metsäinen rinne, joka on voimassa olevassa asemakaavassa puistoaluetta. Samalla puistovyöhykkeellä on myös joitakin kohteita avokallioita. Pasilan aseman pohjoispuolella on ratojen välissä metsäinen ja kallioinen saareke, Haarakallio. Toralinnan asuinrakennuksen lähiympäristö alueen eteläosassa on vehreä suurikokoisine lehmusriveineen.

Metsiköiden aluskasvillisuus on pääosin lehtomaista, mutta myös lehdon ja mustikkatyypin kangasmetsän piirteitä on havaittavissa.

Ratapihan ylittävän sillan länsipäässä sen pohjois- ja eteläpuoleisella kumpareella kasvaa yksittäisiä viljelyperäisiä ruotsinpihlajia (*Sorbus intermedia*). Alun perin luonnonvarainen ruotsinpihlaja on luokiteltu uhanalaiseksi.

Alueelta on löytynyt myös jalokiurunkannus (*Corydalis nobilis*), joka on luokiteltu Helsingissä vaarantuneeksi kulttuurikasviksi.

Helsingin luontotietojärjestelmän mukaan koko alueella on ollut kaksi arvokkaaksi kasvillisuus- ja kasvistokohteeksi luokiteltua kohdetta:

Pasilankadun pohjoispään kalliolla on sijainnut kalliotuhkapensas (*Cotoneaster scandinavicus*): nro 40/90, arvoluokka III. Kalliotuhkapensasta kasvaa koko maailmassa vain suppealla alueella Itämeren ympäristössä. Kesän 2004 aikana tehtyjen kasvillisuuskohteiden tarkistusinventointien mukaan edellä oleva kohde on hävinnyt.

Ratapihan kaakkoispuolisilla kallioilla, peruskoulun pihan eteläreunalla, on pienialainen, noin 70 m² kokoinen kohde (46/90, arvoluokka III), jossa kasvaa venäläistulokkaiksi luokiteltuja kasvilajeja, kuten idänhierakka, idänkattara ja kahtaissara. Näiden kasvuympäristö on säilytettävä.

Alueelta ei ole tavattu muita arvokkaita kasvillisuuskohteita, kuten suojeltuja luontotyyppejä tai perinnemaisematyyppejä.

Pasilan asema – nimisellä neliökilometriruudulla (148) on suhteellisen monipuolinen metsä- ja kulttuurilintukanta. Silmälläpidettävät pikkulepinkäinen ja kivitasku ovat mahdollisesti myös pesineet alueella, samoin Suomen vastuulaji leppälintu ja lintudirektiivin liitteen I laji kirjokerttu. Silmälläpidettävän kottaraisen pesintä on melko varmaa. Ruudussa Jäähalli - Länsi-Pasila (170) ovat eri syistä tärkeimpinä mainittuja lajeja mm. pikkusieppo, käenpiika, naurulokki, kivitasku, varpunen, leppälintu ja kottarainen.

3.3 Tekniikka ja talous

Keski-Pasila sijoittuu kaupunkirakenteellisesti jo valmiiden Itä- ja Länsi-Pasilan läheisyyteen. Keski-Pasilan teknisen huollon verkostot on helposti liitettävissä olemassa oleviin verkostoihin.

3.31 Yhdyskuntatekninen huolto

Yhdyskuntateknisen huollon verkostojen nykytilanne on selvitetty raportissa: Keski-Pasila, osayleiskaava - historia ja nykytila.

3.32 Maaperä

Maanpinta vaihtelee alaratapihalla välillä +13,9 - +16,9. Kallion pinnan syvyys vaihtelee alueen pohjois- ja itäosassa 1 – 6 metrin syvyydessä. Paksuimmat maakerrokset ovat Pasilan sillan

pohjois- ja eteläpuolella noin 300 metrin etäisyydellä sillasta. Syvimmillään kallion pinta on 29 metrin syvyydessä.

Alueella on yleensä ylimpänä kerroksena sepeliä sekä hiekan ja soran sekaista täytettä noin 2 – 3 metrin syvyydelle. Alla on savea sekä silttiä enimmillään noin 15 metriä. Paksuimmat savikot sijaitsevat Pasilan sillan pohjoispuolella. Keskialueella on paikoitellen ohut turvekerros.

Pohjasuhteet vaihtelevat alueella huomattavasti.

Osayleiskaava-alue ei sijaitse vedenhankinnan kannalta tärkeällä pohjavesialueella eikä sen läheisyydessä ole vedenottamoita.

Pohjaveden pinta mitattiin kahdeksalla pohjavedenpinnan tarkkailuputkella 15.4.2003. Veden pinta vaihteli putken päästä noin 1,8 metrin syvyydestä noin 2,4 metrin syvyyteen.

Keväällä 2003 orsivesi tutkittiin 11 orsivesiputkesta. Orsiveden pinta oli putken päästä mitattuna noin 1,5 - 3,5 metrin syvyydessä.

3.33 Ympäristöhäiriöt

Keski-Pasilan ympäristöhäiriöt aiheutuvat ja ovat aiheutuneet pääosin liikenteestä, sekä ajoneuvo- että rautatieliikenteestä. Melu ja alaratapihan maaperän osittainen pilaantuminen ovat niistä merkittävimmät. Ympäristöhäiriöitä on tarkemmin selvitetty osayleiskaavan vaikutusselvitysraportissa.

4. SUUNNITTELU

4.1 Viitesuunnitelmat

Keski-Pasilan alueelle on osayleiskaavan pohjaksi laadittu kaksi viitesuunnitelmaa. Toisen suunnitelman on tehnyt arkkitehtitoimisto Cino Zucchi Architetti Milanosta, Italiasta. Toisen suunnitelman on tehnyt arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen Oy Helsingistä. Molemmissa suunnittelutöissä tehtävänä on ollut yleispiirteisen suunnitelman esittäminen koko Keski-Pasilan alueelle. Cino Zucchi Architetti -toimiston tehtävänä on ollut tämän jälkeen tarkentaa työtään Pasilan sillan ja Pasilan aseman ympäristössä alueella, jota on ajateltu ensi sijassa alueen keskustaksi liike-, ja toimistotilojen, julkisten palvelujen ja kulttuurin käyttöön. Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen Oy:n tehtävänä on ollut yleispiirteisen suunnittelun jälkeen tarkentaa suunnitelmaansa Pasilankadun varren alueella, jota on ajateltu lähinnä asunkäyttöön. Konsulttien töiden erilaisella painopisteen määrittelyllä on haettu myös töiden muodostamalle kokonaisuudelle lisäsisältöä.

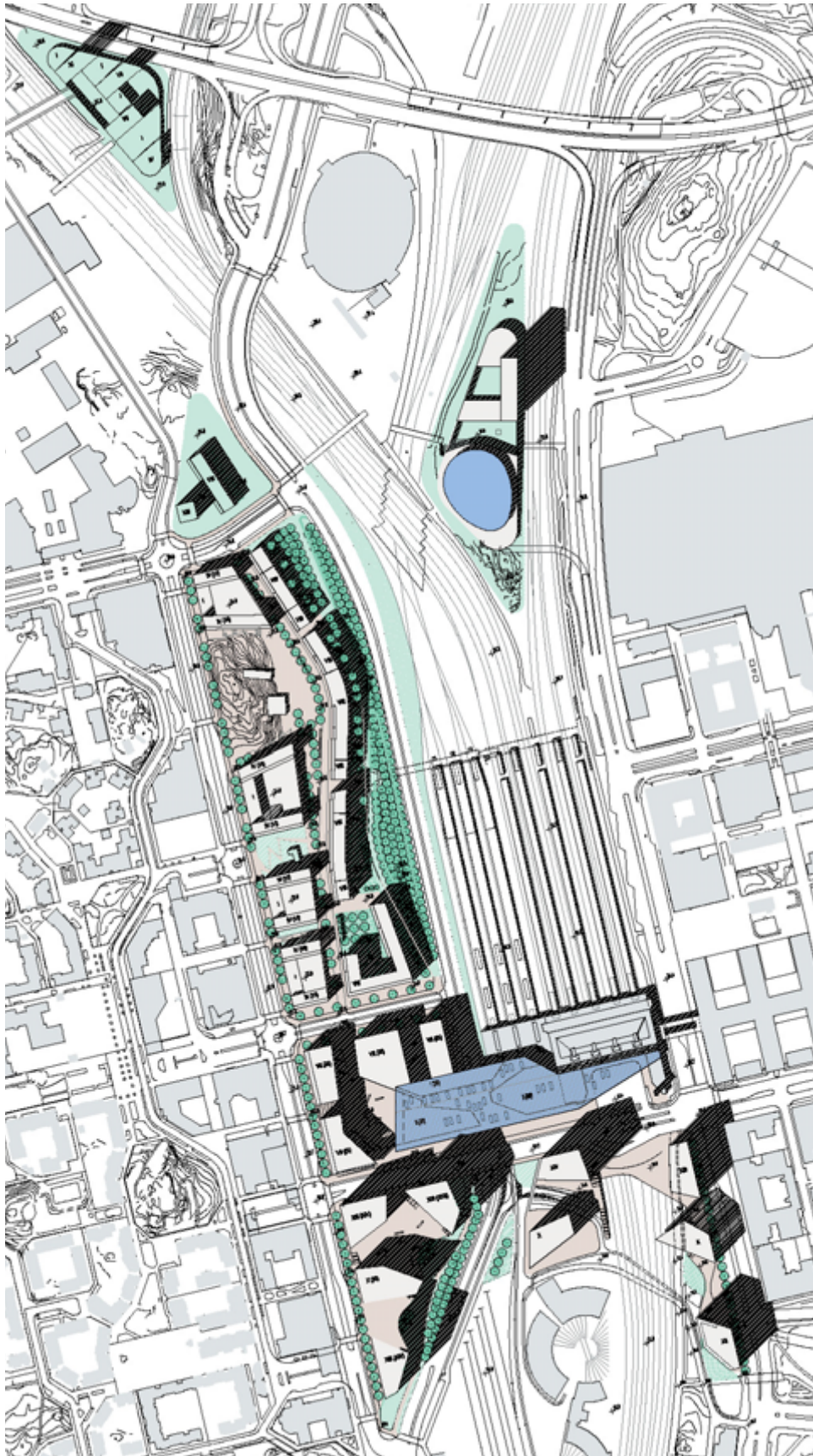
4.11 Cino Zucchi Architettin viitesuunnitelma

Cino Zucchin tavoitteena on tiivis, urbaani rakenne, joka loisi Helsinkiin monimuotoisen, omavaraisen uuden keskustan. Suunnitelman tavoitteena on myös vahvistaa Pasilankadun ja aseman ympäristön urbaania luonnetta ja luoda paikan tunnetta jalankulkijan mittakaavassa.



Cino Zucchi Architettin viitesuunnitelman osa-alueet.

Suunnitelma jakaantuu neljään osa-alueeseen (A-D): sillan eteläpuolen veistokselliset liiketornit, sillan ympäristö pääaukioineen, asuinalue Pasilankadun varressa sekä erilliset saarekkeet kulttuuri-, urheilu- ja liiketoimintaa varten alueen pohjoispuolella. Osat on pyritty yhdistämään jatkuvalla julkisten tilojen sarjalla, joiden tasot vaihtelevat maaston mukaan. Pohjakerrok-



Keski-Pasilan viitesuunnitelma, Cino Zucchi Architeti, Systematica.

set on suurelta osin tarkoitettu kaupalliselle ja puolijulkiselle toiminnalle. Suunnitelman osat ilmentävät eri toimintoja. Rakennusten funktioita on pyritty tuomaan esille yksittäisiä rakennuksia korostamalla.

Suunnitelma liittyy ympäröivään kaupunkiin näkyvän, muuttuvan siluettinsa avulla. Sillan ympäristö ja asuinalue jatkavat Länsi-Pasilan kaupunkirakennetta.



Cino Zucchi Architeti, viitesuunnitelman leikkaus etelästä.

Pasilankatu yhdistyy Veturitiehen yhden uuden poikkikadun sekä Radiokadun välityksellä. Asuinalueen liikenne tapahtuu aluetta halkovan tonttikadun avulla. Uusi kevyenliikenteen silta muodostaa kulkuyhteyden areenahallille ja sitä kautta Haarakalliolle. Pysäköinti on sijoitettu pihojen ja rakennusten alle kahteen kerrokseen.

Toimitila-alue sijoittuu Pasilan sillan molemmin puolin. Pasilan sillan eteläpuolella sijaitsevat 10–21 (22)-kerroksiset vinokulmaiset tornit muodostavat maamerkin Keski-Pasilalle (A). Ne vastaanottavat raide- ja ajoneuvoliikenteen keskustaan päin mentäessä ja sieltä poistuttaessa alleviivaten liikenteen merkitystä.



Cino Zucchi Architeti, viitesuunnitelma lounaasta.

Zucchi on laatinut kaksi ehdotusta Veturitien linjaamisesta, joiden vaikutus näkyy tornien sijoittelussa. Vaihtoehto A:ssa maanvaraiseen rakentamiseen pohjautuvat rakennukset on sijoitettu liikenteen väliin jääville alueille siten, että ne pääosin rajautuvat aina yhdeltä sivultaan katuun. Vaihtoehto B:ssä länsipuolella on useampia pienempiä torneja, jotka sijoittuvat osittain liikennealueen keskelle. Zucchi pitää suunnitelma A:ta päävaihtoehtona kaupunkikuvallisista syistä. Pasilan asemaa vastapäätä oleva rakennus on ajateltu hotelliksi.

Sillalle ja sen pohjoispuolelle (B) sijoittuvat matalammat toimisto- ja liiketilat, palvelut sekä kulttuuritoimintoja. Pasilan asemalta jatkuu leveä, katettu taso liikerakennusten ympäröivälle pääaukiolle, jolle se muodostaa terassin.

Katettu taso, sekä sillä sijaitsevat rakennukset sisältävät aseman laajennuksen, palveluja ja puolijulkisia tiloja. Kannen päällä olevien yksikerroksisten rakennusten väliin muodostuu julkista jalankulkutilaa.



Cino Zucchi Architeti, viitesuunnitelman näkymä sillalta

Länsi-Pasilan puolella, asemalta alkavalta tasolta laskeudutaan 6 metriä matalammalla sijaitsevalle 7-kerroksisten rakennusten ympäröimälle pääaukiolle. Monikulmaiselta aukiolta avautuvat pitkät näkymät pohjoiseen päin, asuinalueelle sekä etelään liiketorneihin. Pääaukio on sijoitettu siten, että se keräisi mahdollisimman paljon kevyttä kauttakulkuliikennettä. Aukio yhdistyy siltaan terassitason alta.

Asuinalue (C) rajautuu poikkikadulla toimitila-alueesta. Asuinalueelta on yhteys sillan eteläisiin osiin liiketiloja sisältävän kävelytunnelin avulla.

Tonttikatu leveine kevyenliikenteen yhteyksineen jakaa asuinalueen kahteen osaan. Länsipuolella korttelirivistöt sijoittuvat Pasilankadun varteen jatkaen Pasilan korttelirakennetta. Eteläpuolta rajaa luoteeseen avautuva kortteli, joka jatkuu pitkänä 8-kerroksisena nauhamaisena rivistönä pohjoiseen yleisradion alueelle saakka. Asuinalue on erotettu Veturitiestä ja ratapihas-
ta vihervyöhykkeen avulla.

4-5-kerroksiset itään päin avautuvat korttelit sijaitsevat rinteessä muodostaen korotetun pihan (viiden metrin korkeudella kevyenliikenteen väylästä), jonka alle on sijoitettu pysäköintiä kah-
teen kerrokseen siten, että kadun puoleisille sivuille jää liiketi-
laa. Pasilankadun puolelta korttelit rajautuvat tiestä yhden ker-
roksen korkuisten liikerakennusten avulla.

Suunnitelmassa pohjoiseen syntyy **kaksi toimitiloja ja kulttuuri-
toimintoja sisältävää saareketta (D)** – toinen Haarakalliolle
ja toinen Hakamäentien varteen, areenahallin viereen.



Cino Zucchi Architeti, viitesuunnitelman näkymä asuinalueen läpi etelään päin

katutilat ja julkiset ulkotilat

Pasilankatua leimaa eri osa-alueiden luoma voimakas mitta-
kaavojen vaihtelu – 13-kerroksisista liiketorneista yksikerroksi-
siin liiketiloihin asuinalueen kohdalla. Katu on esitetty muutetta-
vaksi bulevardimaisemmaksi istutuksin.

Pasilan sillan katutilaa on levennetty ja se on pyritty muuttamaan katumaisemmaksi ympäröivien rakennusten avulla. Asemalta jatkuva taso rajaa sillan pohjoisreunaa. Katteen alla oleva tila palveluineen on tarkoitettu jalankulkijoille.

Veturitie erottuu rakennusalueista vihervyöhykkeiden avulla.

Liiketornien väliin jää avoimia ulkotiloja. Tasoero sillan ja rata-
pihan välillä on noin 15 metriä. Tilat muodostavat eri tasoissa olevan sarjan aukioita ja kevyenliikenteen reittejä, jotka laskeutuvat Pasilan aseman kohdalta vanhoille veturitalleille - tarkoituksena on, että tornien pohjakerroksissa olisi myös kaupallista ja puolijulkista tilaa. Väljien ulkotilojen suunnitteluun tulisi kiinnittää erityistä huomiota viihtyvyyden takaamiseksi.

Sillan eteläpuolinen korkeiden tornien rajaama aukio Länsi-Pasilan puolella on ajateltu erilaisiin kaupunkimaisiin harraste-toimintoihin. Esikuvana on Rockefeller Center.

Leveä kevyen liikenteen väylä toimii asuinalueen julkisena selkärankana. Näkymää hallitsee pitkien, kaarevien rakennusten muodostama seinämä ja korotettujen pihojen kivijalassa olevat toiminnot. Asuinalueella kortteleiden väliin jää lisäksi Pasilankatuun rajautuvia itään päin viettäviä puistoalueita. Avokallio on jätetty virkistysalueeksi, jolle voi sijoittaa muun muassa päiväkodin.



ALUEET

alue	pääasiallinen toiminto	kerrosala
A	toimitilat	129 150 kem ²
B	palvelut, toimistot	68 910 kem ²
C	asuminen	81 190 kem ²
D	kulttuuri ja toimistot	48 130 kem ²
yhteensä		327 380 kem ²

TOIMINNOT

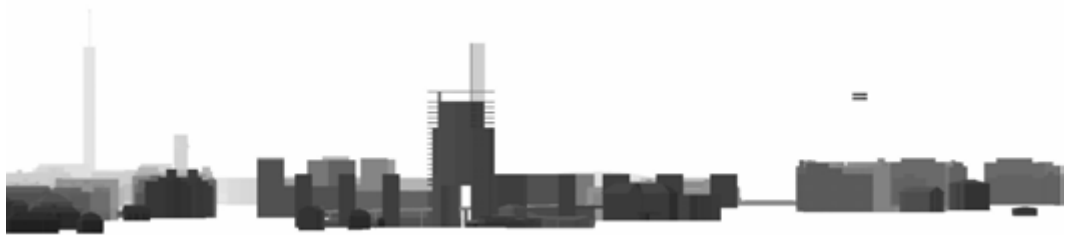
asuminen	alue A, C	77 240 kem ²
toimitilat	alueet A-D	250 140 kem ²

4.12 Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitosen viitesuunnitelma

Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitosen laatimassa suunnitelmassa on käytetty sekä maanvaraista että kansirakenteen päällä rakentamista. Suunnittelualue jakaantuu viiteen varsinaiseen vyöhykkeeseen (A-E), joiden lisäksi Veturitien itäpuolelle on osoitettu varaus toimistotilojen rakentamisesta kannen päälle myöhemmässä vaiheessa (F).



Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen, viitesuunnitelman osa-alueet.

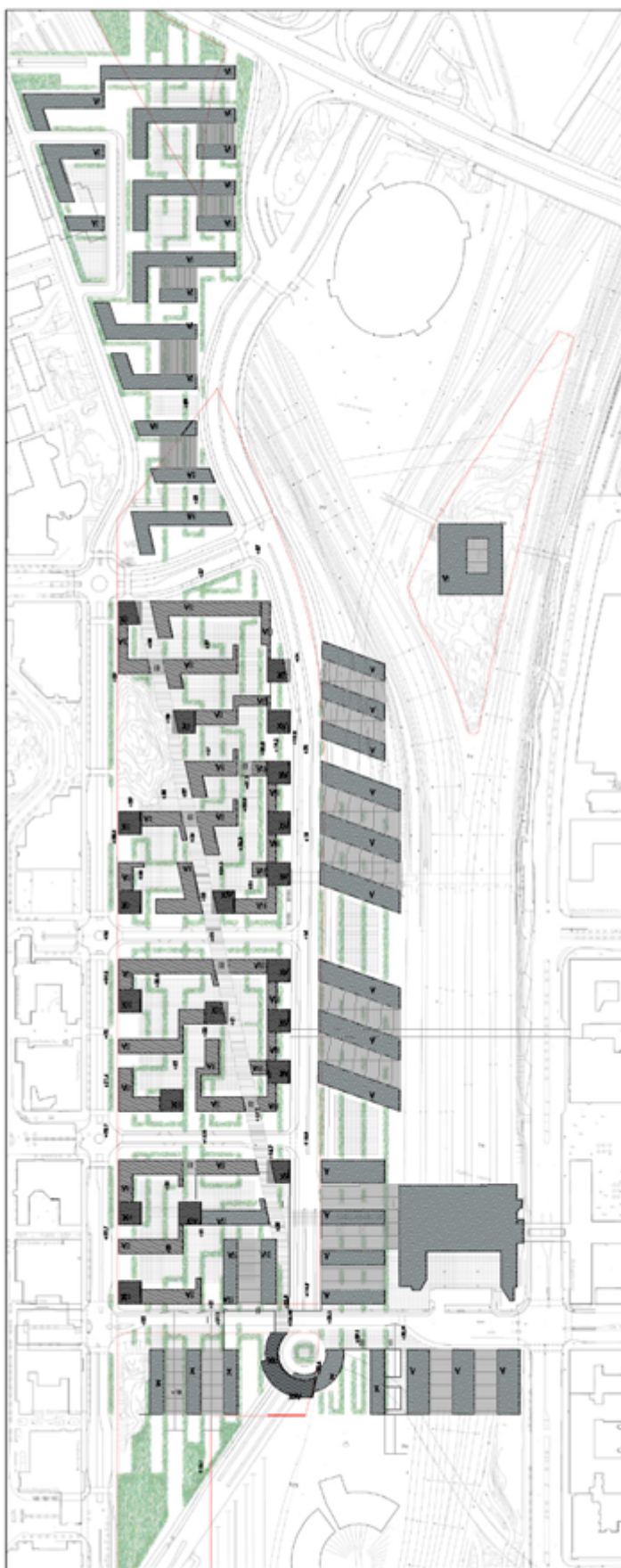


Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen, viitesuunnitelman siluetti etelästä päin.

Veturitie yhdistyy Radiokadun lisäksi kahdella poikkikadulla Pasilankatuun. Kadut sijoittuvat Länsi-Pasilan kaupunkirakenteen mukaisesti.

Helsingin Kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston pääkatuverkkosuunnitelmissa Veturitien liikennemäärän enustetaan nousevan 57000 ajoneuvoon vuorokaudessa vuoteen 2020 mennessä. Siitosen suunnitelmassa todetaan, että Keski-Pasilan kortteleiden asuntokäyttöä ajatellen liikennemääriä tulisi pyrkiä tasaamaan suunniteltua tehokkaammin Veturitien ja muiden etelä-pohjoissuuntaisten pääväylien kesken.

Pysäköinti on sijoitettu pihakansien alle siten, että piha-alueet jäävät samaan tasoon katujen kanssa



Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen, Keski-Pasilan viitesuunnitelma.

Pasilan silta jakaa pääasiallisesti toimisto- ja kaupallisia tiloja sisältävän vyöhykkeen (A-B) kahteen osaan.

Sillan eteläpuolelle muodostuu radansuuntaisesti sijoitettujen **toimistotalojen rakennusrintama** (A). Länsi-Pasilan puolelle on sijoitettu kolme 10-kerroksista toimistotaloa, jotka on yhdistetty pareittain lasikatteella toisiinsa. Veturitien ja Teollisuuskadun liittymän päälle, sillan yhteyteen, on rakennettu kaareva maamerkkimäinen tornitalo (10–25-kerrosta). Pasilan asemaa vastapäätä suunnitellut toimistotalot on sijoitettu kannen päälle 5-kerroksisina massoina. Ajo toimistoihin tapahtuu Veturitien ja Teollisuuskadun liittymästä paikoitustilojen kautta. Jalankulku toimistoihin tapahtuu osin sillalta, osin sillan alta.

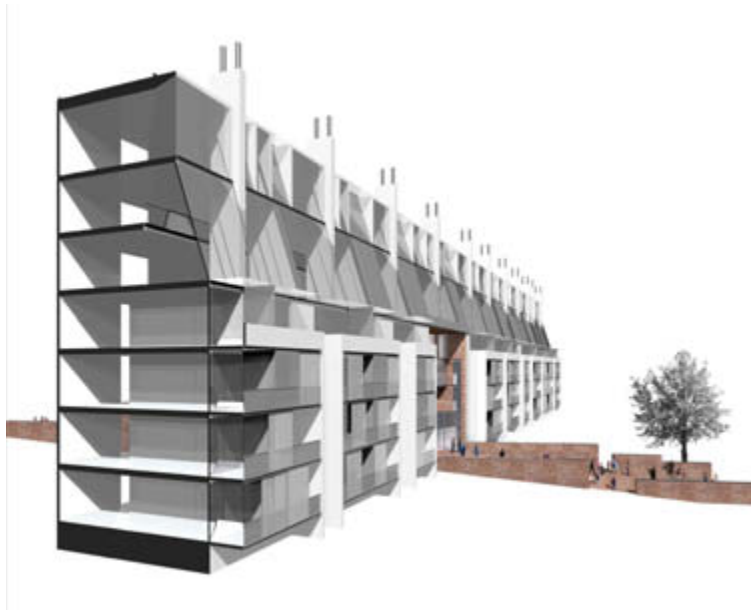
Sillan ja asuinalueen väliin jäävä kortteli (B) on **muuntumis-vyöhyke**, jossa sekoittuvat toimitilat, palvelut ja asuminen. Korttelirakenne (7-15 krs) on samankaltainen kuin asuinvyöhykkeellä. Sillan etelä- ja pohjoispuolen tasot yhdistyvät sillan alapuolella – mahdollistaen kevyenliikenteen kulun.



Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen, viitesuunnitelman julkisivu Länsi-Pasilan suunnasta.

Asumisvyöhyke (C) koostuu Pasilankadun varteen sijoitetuista kortteleista, jotka rajautuvat toiselta puolelta Veturitiehen. Asuinalueen korttelikoon määrittävät valitut katulinjat. Rakenne jatkaa olemassa olevaa tiivistä kaupunkirakennetta. Kortteleita halkoo diagonaalinen, kaakkois-lounaissuuntainen kevyenliikenteen väylä, joka ulottuu Pasilan sillalta Radiokadulle.

7-8-kerroksinen korttelirakenne jakaantuu pienempiin piha-alueisiin ja pohjakerroksissa on pieniä toimistotiloja. Kansien päälle rakennetut piha-alueet on erotettu kevyenliikenteen väylästä muuri- ja porttirakentein.



Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen, viitesuunnitelman sisäänvedettyjä ylempiä kerroksia.

Ylempiin kerroksiin on sijoitettu vaihtelevia asuntotyyppejä korttelisiluetin varioimiseksi, perheasunnot on sijoitettu alimpiin kerroksiin. Tonttitehokkuutta ja korttelirytmitystä on lisätty korkeammilla 12–15-kerroksisilla tornimaisilla osilla.



Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen, viitesuunnitelman näkymä kevyenliikenteen raitilta.

Vilkkaasti liikennöidyn Veturitien puolelle alimpiin kerroksiin ei ole mahdollista sijoittaa asuintiloja. Kadun varren rakennuksissa asunnot on sijoitettu yläkerroksiin ja suunnattu länteen päin. Kadun varteen on suunnitelmassa sijoitettu osittain toimitiloja.

Pohjoisen toimitiloja sisältävä vyöhyke (D) on sijoitettu osittain kannen päälle Yleisradion tontin itäpuolelle rajautuen pohjoisessa Hakamäentiehen. Vaihtoehtoinen ehdotus Yleisradion tontin reunan uudelleenjärjestelystä on esitetty suunnitelmassa. Pitkillä itä-länsi-suuntaisilla toimitomassoilla on jatkettu samankaltaista korttelirakennetta kuin asuinalueella.

Haarakallion alueelle (E) on sijoitettu rakennusvolyymi kulttuurij- ja urheilutoimintaa varten.

Veturitien itäpuolelle (F) on tehty varaus 5-kerroksisten toimitilojen rakentamisesta aikaisintaan Pasilan aseman laajentamisen ja toisen laituritason rakentamisen yhteydessä. Toimistorivistö alkaa Pasilan asemalta ja jatkuu Haarakallion edustalle asti. Aseman pohjoispuolelle sijoitetut lasikatteiden alle ryhmitetyt rakennusmassat poikkeavat viitesuunnitelmassa peruskoordinaatistosta.

katutilat ja julkiset ulkotilat

Pasilankatua reunustavat istutukset. Erikorkuiset rakennukset ja pihanäkymät rytmittävät katutilaa. Sivukaduilla tilaa rajaavat istutukset, rakennukset on vedetty kauemmas katulinjasta. Veturitiestä muodostuu toimistojen rakentamisen myötä kuilumainen tila. Veturitien ja Teollisuuskadun risteys on kaarevan tornirakennuksen alla.

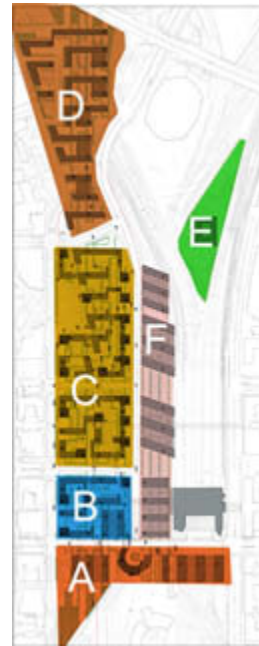


Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen, viitesuunnitelman maamerkimäinen tornirakennus liittymän päällä.

Julkisena ulkotilana toimivat Pasilan aseman edusta, sillan levennys, kaarevan tornin alle sijoittuva näköalatasanne, sekä asuinalueen kevyenliikenteen reitti.

Kevyenliikenteen raittia kehystävät kadun yläpuolelle sijoitetut asunnot. Reitin korkeus on vaihteleva ja sen päätteessä etelässä on kaareva tornirakennus. Reitiltä on kulku Pasilan asemalle ja sillalle toimistorakennuksen valopihan kautta portaita pitkin. Näköalatasanteen muodostaa sillan tasossa oleva kaarevan massan rajaama tila ja tornirakennuksen eteläpuolelle puhkottu kuuden kerroksen korkuinen aukko, josta avautuu näkymä Länsi-Pasilan eteläosiin. Avokalliot asuinalueella sekä Pasilan sillan eteläpuolella on jätetty virkistyskäyttöön.

Veturitalleille ei ole luotu yhteyttä alueen keskeisistä osista.



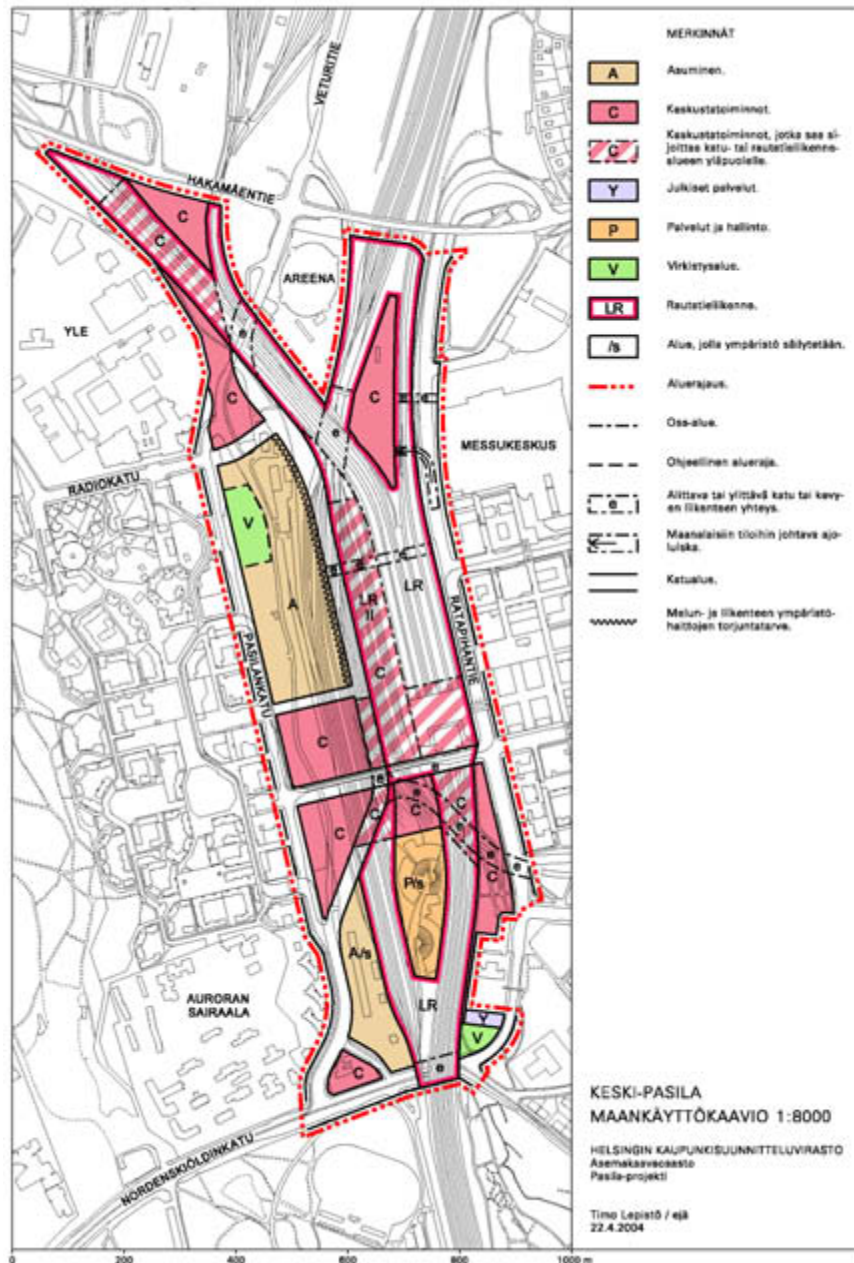
ALUEET

alue	pääasiallinen toiminto	ala
A	toimitila	69 995 kem ²
B	sekoitetut toiminnot	47 480 kem ²
C	asuminen	149 097 kem ²
D	toimitila (sisältää YLEN:n tonttiin kuuluvia alueita)	88 718 kem ²
E	kulttuuri ja urheilu	16 390 kem ²
F	toimitila (sijoittuu asemalaiturien tulevan 2. tason yläpuolelle)	75 287 kem ²
yhteensä		446 967 kem ²

TOIMINNOT

asuminen	alueet B-C	179 700 kem ²
toimitilat	alueet A-F	267 267 kem ²

4.2 Maankäyttökaavio



Viitesuunnitelmien pohjalta laadittiin Keski-Pasilan maankäyttökaavio. Kaavioon merkittiin tilavaraukset korttelialueille, rautatiealueiden henkilöliikenteen laajennuksille ja katuverkolle.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 29.4.2004 merkitä tiedoksi Keski-Pasilan suunnittelutilanteen ja hyväksyä 22.4.2004 päivätyn Keski-Pasilan maankäyttökaavion jatkosuunnittelun pohjaksi.

Lisäksi lautakunta päätti, että maankäyttökaavion lähtökohdaksi tulisi ottaa Cino Zucchi Architetin ehdotus.

5. OSAYLEISKAVAEHDOTUS

5.1 Kokonaisrakenne

Keski-Pasilasta vapautuu tilaa raideliikenteen toimintojen osittaisen siirtymisen vuoksi. Merkittävä osa alueesta jää edelleenkin raideliikenteen käyttöön.

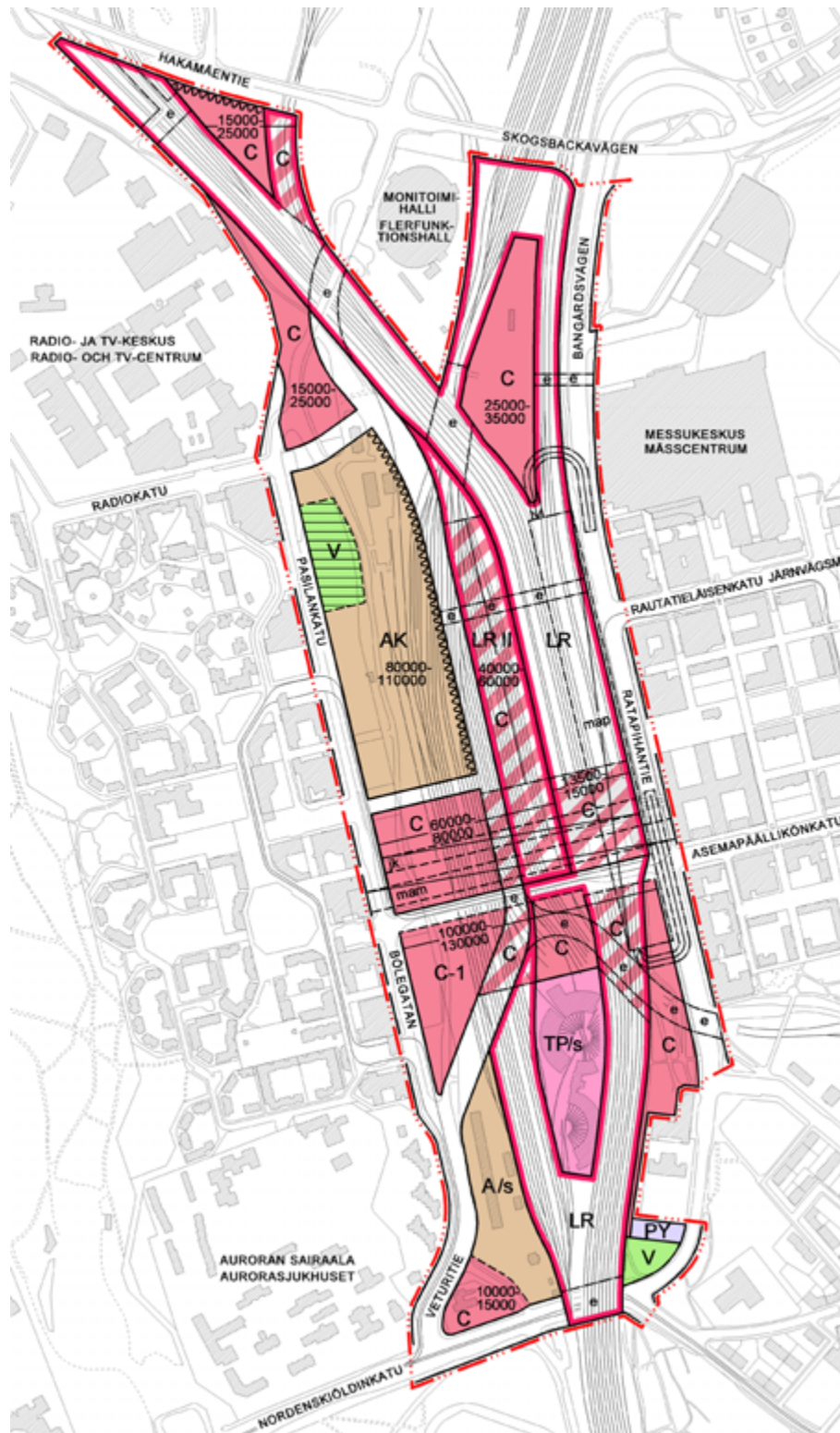
Keski-Pasilasta muodostetaan monipuolinen keskustatoimintojen ja asumisen alue, joka yhdistää raideliikenteen erottamatta Itä- ja Länsi-Pasilan toisiinsa ja eheyttää yhdyskuntarakennetta.

Keski-Pasilan osayleiskaava-alue jakaantuu keskusta-, asuin- ja virkistysalueisiin sekä liikennealueisiin. Alue rakennetaan mahdollisimman pitkälle maanvaraisesti. Keskustatoiminnot on sijoitettu Pasilan sillan ympäristöön sekä alueen pohjoisosaan, liikenteen rajaamille alueille. Uusi asuinalue Länsi-Pasilan puolella rajautuu Pasilankatuun. Asuinalueen keskelle jäävä avokallio jätetään virkistysalueeksi.

Keski-Pasilan kaupunkirakenteen on tarkoitus olla tiivistä ja toimintojen sekoittua. Itä- ja Länsi-Pasilan toimitilavyöhykkeiden väliin jäävällä Keski-Pasilan alueella asumista on pyrittävä rakentamaan mahdollisimman paljon monipuolisen, kaupunkimaisen ympäristön aikaansaamiseksi sekä alueen pitämiseksi elävänä kaikkina vuorokauden aikoina. Keskustatoiminnoista erityisesti toimitilojen, palvelujen ja kulttuuritoimintojen on tarkoitus sijoittua liikenteelliseen solmukohtaan Pasilan aseman ympäristöön sekä alueille, jossa melu- ja päästöhaitat eivät mahdollista asumisen sijoittamista.

Alueen visuaalista ilmettä muokkaa voimakkaimmin Pasilan sillan eteläpuolelle sijoittuva vyöhyke, joka painottuu toimituskäyttöön. Keski-Pasilan toiminnallinen painopiste on sillan pohjoispuolella, jossa yhdistyvät eri toiminnot ja reitit muodostaen alueen keskeisen julkisen ulkotilan.

Keski-Pasilaa leimaa liikenteen voimakas rooli sekä läpikulun että saapuvan liikenteen osalta. Ajoneuvoliikenteen pääasialliset saapumisreitit alueelle ovat pohjoisessa Veturitie ja Ratapihantie, etelässä Pasilankatu ja idässä Teollisuuskatu. Veturitie on linjattu kulkemaan välittömästi Pasilan aseman ja laiturialueen länsipuolella ja liitetty Hakamäentiehen uuden eritasoliittymän avulla. Eritasoliittymä sisältyy Hakamäentien parannussuunnitelmaan. Liikennealueiden niputtamisen avulla asuin- ja toimitilavyöhykkeet jäävät mahdollisimman ehjiksi alueiksi. Pasilan sillan eteläpuolella Veturitie haarautuu Teollisuuskadun suuntaan sekä Pasilankadulle, josta liikenne ohjautuu Norden-skiöldinkadulle.



Keski-Pasila, osayleiskaavaehdotus (lausuntojen ja muistutuksen johdosta muutettu)

OSAYLEISKAAVAMERKINNÄT JA
-MÄÄRÄYKSET

AK	Asuinkerrostalojen alue. Aluetta kehitetään asumisen ja virkistyk- sen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskun- tateknisen huollon ja liikenteen käyt- töön. Asemakaavassa rakennusten poh- jakerroksiin saa osoittaa liike-, työ- ja pal- velutiloja. Alueen Veturintien puoleiseen osaan voidaan melumuunksi sijoittaa myös toimistotiloja.	LR	Rautatieliikenteen alue.
A/s	Asuntoalue, jolla ympäristö säilytetään. Kulttuurihistorian, kaupunkikuvan ja rau- tatieliikenteen historian kannalta arvokas rakennuskanta säilytetään. Ympäristöön sopeutuva vähäinen täydennysrakenta- minen on mahdollista. Alue on valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta solmitun so- pimuksen (YM:n päätös 9.12.1998, dia- rionumero 2/562/96) tarkoittama kohde.	LR II	Rautatieliikenteen alue, jolla rautatieli- kennettä voidaan sijoittaa kahteen ta- soon.
C	Keskustatoimintojen alue. Aluetta kehitetään hallinnon, kaupan ja julkisten palvelujen, asumisen ja virkis- tyksen sekä alueelle tarpeellisen yhdys- kuntateknisen huollon ja liikenteen käyt- töön.		Maisemallisesti arvokas alue. Alueella on säilytettävä ympäristöarvoja. Alueen rajan sijainti asuntoalueita vas- taan määräytyy asemakaavoituksessa.
C-1	Keskustatoimintojen alue. Aluetta kehitetään hallinnon, kaupan ja julkisten palvelujen, asumisen ja virkis- tyksen sekä alueelle tarpeellisen yhdys- kuntateknisen huollon ja liikenteen käyt- töön. Alueella on asemakaavassa sijoit- ettava asumista joko toimistorakennus- ten ylimpiin kerroksiin tai omaan raken- nukseensa. Maantasokerros tai yleisen jalankulun tasoon liittyvä kerros on varat- tava osittain toiminnoille, jotka ovat ylei- sölle avoimia (kahvila, ravintola tms).		5 m osayleiskaava-alueen ulkopuolella oleva viiva.
	Liikennealueen osa, jonka yläpuolelle saa sijoittaa keskustatoimintoja. Asemakaavoituksessa on sovellettava viereistä keskustatoimintojen aluetta (C, C-1) koskevia osayleiskaavamääräyk- siä.		Alueen raja.
PY	Julkisten palvelujen ja hallinnon alue. Aluetta kehitetään viereisen koulun tar- peisiin. Alueen vähäinen rakentaminen on mahdollista.		Osa-alueen raja.
TP/s	Työpaikka-alue, jolla ympäristö säilyte- tään. Rautatieliikenteen historian ja kaupunki- kuvan kannalta merkittävä alue, jolla ar- vokas rakennuskanta säilytetään. Alue on valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta solmitun so- pimuksen (YM:n päätös 9.12.1998, dia- rionumero 2/562/96) tarkoittama kohde.		Ohjeellinen alueen raja.
V	Virkistysalue.		Ohjeellinen aluekokonaisuuden raken- nusoikeuden vaihteluväli kerrosalaneliö- metreinä.
			Maanallisen pysäköintilaitosta varten varattu tila.
			Maanallinen metroa varten varattu tila.
			Maanallisiin tiloihin johtava ajoluiska.
			Katualue.
			Kadun nimi.
			Eritasoristeys tai -yhteys.
			Ohjeellinen korttelialueen läpäisevä ja- lankuluyhteys. Jalankuluyhteys on myös osa seudullista poikkitaista viher- yhteyttä. Asemakaavassa yhteyden Länsi-Pasilan puoleiseen päähän on sijoitettava julkis- en aukiota.
			Liikenteen ympäristöhaittojen erityinen torjuntatarve. Torjunnan keinot osoite- taan tarkemmin asemakaavoituksessa.
			Asumisen osalta on A/s, C ja C-1 aluei- la asemakaavoituksessa selvittettävä meluntorjunnan tarve. Valtioneuvoston antamat melutaso-ohjeet on otetta- va huomioon.
			Pysäköinti on sijoitettava maanallisiin tiloihin kallioluolaan tai kellaritiloihin.
			Pysäköintipaikkoja on varattava: - keskustatoiminnoille 1 ap / 250 k-m2 - asumiselle 1 ap / 125 k-m2 - asukkaiden vieraille 1 ap / 1000 k-m2

Keski-Pasila, osayleiskaavaehdotus, osayleiskaavamerkinnot ja
-määräykset (lausuntojen ja muistutuksen johdosta muutettu)

Keski-Pasilassa raideliikenteen uudelleenjärjestelyn avulla va-
pautuu tilaa uusien matkustajaliikenteen laiturien rakentamisel-
le, joka mahdollistaa erityisesti pääkaupunkiseudun lähiliiken-
teen kasvun Pasilan toimiessa pääteasemana. Keski-Pasila
voimistuu merkittävänä joukkoliikenteen solmukohtana, jossa
tulevaisuudessa kohtaavat juna-, metro-, linja-auto- ja raitio-
vaunuliikenne.

Pasilan asema toimii pääteasemana osalle lähiliikenteestä rai-
deliikenteen määrän kasvaessa ja päärautatieaseman raideka-
pasiteetin tultua täysin käyttöön. Pasilan asemalle rakennetaan
kahdessa vaiheessa yhteensä 12 uutta laituriraidetta. Pasilan

asemalta on toimivat vaihtoyhteydet eri joukkoliikennevälineisiin.

Kevyen liikenteen reitit, puistot ja aukiot muodostavat julkisten ulkotilojen verkoston, joka luo toimivat yhteydet osa-alueiden välille, ympäröiville alueille ja virkistysalueille. Kevyenliikenteen yhteys Itä-Pasilasta aseman kautta Länsi-Pasilaan johtaa alueen pääasialliselle toriaukiolle, joka sijaitsee Pasilan sillan pohjoispuolisella keskustatoimintojen alueella.

Pasilan sillan aluetta kehitetään monipuoliseksi palvelujen ja kulttuuritilojen vyöhykkeeksi. Sillan muokkaaminen katumaisemmaksi parantaa yhteyttä Pasiloiden välillä.

Keski-Pasila liittyy osaksi ympäröivää tiivistä kaupunkirakennetta.

Pasilan konepaja-alueen tuleva asuntorakentaminen sekä Yleisradion tontin ja Hakamäentien pohjoispuolen kehittäminen tiivistävät Keski-Pasilaa ympäröivää rakennetta.

Asuinalue liittyy Länsi-Pasilan korttelirakenteeseen ja käyttää hyväksi sen palveluja. Yleisradion tontin koillisreunaan suunniteltu katu mahdollistaa reunavyöhykkeen täydentämisen uusilla toimitilarakennuksilla.

Ympäröivien suunnittelualueiden rajapinnat Keski-Pasilaan tulee erityisesti huomioida jatkosuunnittelussa kulkuyhteyksien toimivuuden takaamiseksi.

Osayleiskaavan vaikutuksia tarkastellaan erillisessä vaikutus selvitysraportissa.

5.2 Kokonaismoitus

Keski-Pasilan osayleiskaava-alueen pinta-ala on yhteensä 59,3 ha.

Alueelle tulee uutta rakentamista yhteensä noin 345 000–480 000 k-m². Tämän lisäksi suunnitelmassa on varauduttu Pasilan aseman ja Toralinnan alueen vähäisiin muutoksiin ja lisärakentamiseen. Toimitilarakentamista on yhteensä noin 265 000–360 000 k-m², josta noin 75 000 k-m² sijoittunee kannelle. Uutta asuntorakentamista tulee olemaan noin 80 000–120 000 k-m². Asukasmäärä tulee olemaan noin 2000 ja työpaikkoja on noin 10 000.

Kaupallisten palvelujen kokonaismoitukseen vaikuttavat arvioidun tulevan väestön lisäksi, työpaikat, päivittäinen matkusta-

jaliikenne ja seudulliset erityistarpeet. Alueelle tuleva väestö edellyttää vain noin 400–600 k-m² kaupallisia palveluja, joista osa sijoittuu Pasilan sillan yhteyteen ja osa asuinalueelle katu-tasoon. Asukasmäärän perusteella alueelle voidaan sijoittaa päivittäistavarakauppa sekä päiväkotitiloja.

Pientoimitilat luovat tarpeen palvelujen syntymiselle. Matkusta-jien ja työntekijöiden vaatimat palvelut sekä erityispalvelut sijoit-tuvat Pasilan aseman ja sillan yhteyteen. Alueen päivittäisen matkustajaliikenteen tukipalvelut sijaitsevat pääasiassa asema-rakennuksessa.

Erikoistuotteita ja -palveluja tarjoavat toimijat voivat hyödyntää Keski-Pasilan sijaintia liikenteen solmukohdassa.

Pasilaan sijoittuvien kaupallisten palvelujen määrän ratkaisevat muut tekijät kuin Keski-Pasilan tuleva asukasluku.

5.3 Osa-alueet

Keskustatoimintojen alue Nordenskiöldinkadun varressa (C)

Nykyisen huoltoaseman aluetta kehitetään keskustatoimintojen alueena selvittäen huoltoaseman sijoittumista edelleen alueelle osana tiivistyvää kaupunkirakennetta. Vauhtitien jatkeen liittä-minen osaksi keskustatoimintojen aluetta parantaa tontin kehittä-mismahdollisuuksia. Kerrosala 10 000–15 000 k-m².



Hahmotelma mittarikatokseksi.



Nykyisen huoltoaseman alueen kehittäminen voi tapahtua Toralinnan alueen hengessä.

Asuntoalue – Toralinna (A/s)

Pasilankadun varressa sijaitseva Toralinna (1899), sen pihapiiri pienempine puisine asuinrakennuksineen sekä puinen huvila (1908) säilytetään ennallaan. Alueelle on mahdollista sijoittaa vähäistä, alueen hengessä rakennettua täydennysrakentamista.

Julkisten palvelujen ja hallinnon alue (PY) ja virkistysalue (V)

Aluetta kehitetään Eläintarhan ala-asteen tarpeisiin. Koulun pihaluettua on mahdollista laajentaa nykyisestä. Eteläpuolella sijaitsevat avokalliot (V) jätetään rakentamatta. Niiden merkitys on maisemallinen eikä niitä kehitetä oleskeluun.

Työpaikka-alue - Pasilan veturitallit (TP/s)

Alue rajautuu pohjoisessa keskustatoimintojen alueeseen. Alue on kävelyverkoston osa ja kaikille avointa julkista ulkotilaa. Veturitallit ympäristöineen säilytetään ja tilat pidetään nykyisen kaltaisen monipuolisen toiminnan käytössä. Veturien korjaukseen käytettävät harrastustilat on mahdollista säilyttää. Raideliikenneyhteys alueelle säilytetään.

Pasilan sillalta on suunniteltu terassimaisesti laskeutuva kevyen liikenteen reitti veturitalleille. Alue liittyy Vallilan ja Itä-Pasilan suuntaan pääradan alta ajo- ja kevyen liikenteen yhteyden avulla.

Keskustatoimintojen alue Pasilan sillan eteläpuolella (C, C-1)

Pasilan silta jakaa varsinaisen keskustatoimintojen kokonaisuuden toiminnallisesti kahtia. Keskustatoimintoja sisältäviä alueita

kehitetään hallinnon, kaupan, julkisten palvelujen, asumisen ja virkistysten sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.

Pasilan sillan eteläpuolista keskustatoimintojen aluetta rajaa Ratapihantie sekä etelässä raideliikenne, vanhat veturitallit ja kauneudenhoitoalan oppilaitos.

Alue muodostaa Keski-Pasilalle tunnusomaisen sisääntulovyöhykkeen ja siluetin Pasilan asemaa lähestyttäessä. Alue sisältää pääasiassa toimistorakentamista mahdollistaen erikoisten yritysten asettumisen Keski-Pasilaan. Maantasokerroksen käsittelyyn tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota.

Alueelta on jalankulkuyhteydet Pasilan sillalle ja asemalle, asuinalueelle sekä veturitalleille. Ajoneuvoliikenne järjestetään suoraan Veturitien/Teollisuuskadun kiertoliittymän kautta maanalaisiin tiloihin. Pysäköinti sijoitetaan maan alle. Kerrosala – siltaan liittyvät eteläpuoliset keskustatoimintojen alueet yhteensä 100 000–130 000 k-m².



Ote Keski-Pasilan pääkatuverkkoluonnoksesta.

Keskustatoimintojen alue (C-1), erityistavoitteet

Pasilankatuun ja siltaan rajautuvalla keskustatoimintojen vyöhykkeellä rakennusten ylimpiin kerroksiin on sijoitettava asumista. Asunnot voivat sijaita myös omassa rakennuksessaan. Maantasokerroksessa on oltava myös yleisölle suuntautuneita toimintoja. Kerrosala sisältyy sillan eteläpuoliseen keskustatoimintojen alueeseen.

Keskustatoimintojen alue Pasilan sillan pohjoispuolella (C)

Sillan pohjoispuolella keskusta-alueen vyöhyke rajautuu Pasilankatuun, Ratapihantiehen, uuteen poikkikatuun sekä Pasilan siltaan.

Pasilan sillan kehittäminen monipuoliseksi, katumaisemmaksi tilaksi yhdistää kaupunkirakennetta. Palvelut, puolijulkiset tilat ja kulttuuritoiminnot keskitetään sillan yhteyteen julkisen liikenteen solmukohtaan ja hyvien kevyen liikenteen yhteyksien varrelle. Alueen toimistotilat soveltuvat pienille ja keskisuurille yrityksille. Noin neljäsosa rakennusalaista on kannen- tai maanalaista tilaa, johon voi sijoittua esimerkiksi kaksi 3000 k-m² vähittäiskaupan yksikköä sekä muita liiketiloja. Alue toimii muuntumisvyöhykkeenä asuinalueen ja toimistoalueen välissä sisältäen toimitilojen lisäksi asumista ja Keski-Pasilan keskeisen julkisen ulkotilan. Korttelialueen läpi tulee järjestää kevyen liikenteen yhteys asuinalueelta sillan eteläpuolelle sekä Itä-Pasilasta Länsi-Pasilaan – keskeinen aukiotila sijoittuu näiden reittien yhteyteen.

Aseman aluetta kehitetään ja laajennetaan. Osa vyöhykkeestä sijoittuu rautatiealueen ja tulevien laitureiden yläpuolelle. Koko Pasilan aseman ja Pasilankadun välistä aluetta tulisi kehittää julkisten, kaupallisten ja kulttuuritoimintojen alueena. Keski-Pasilan toimivuuden kannalta on tärkeää, että Pasilankadun puoleinen osa-alue sekä aseman ympäristö rakentuvat mahdollisimman samanaikaisesti. Suunnittelussa on otettava huomioon tulevaisuudessa rakennettavat laituritasot. Kahteen tasoon sijoittuvien laitureiden eteläosat tulisi voida rakentaa samassa vaiheessa kuin muu keskusta-alue.

Kerrosala 60 000–80 000 k-m².

Keskustatoimintojen alue laiturialueen yläpuolella (LR II, C)

Laiturialuetta laajennetaan aluksi kuudella päätyvällä raiteella välittömästi nykyisten laituriraiteiden länsipuolelle – ensimmäisen vaiheen raiderakentaminen on maanvaraista. Toisessa vaiheessa laiturialue laajenee ylemmälle laituritasolle, joka on samassa tasossa nykyisten Pasilan aseman läpi kulkevien raiteiden kanssa. Molemmissa vaiheissa laiturialue katetaan.

Ylemmän laituritason päälle on merkitty varaus kannen päälle rakennettavista keskustatoiminnoista. Tämän alueen eteläinen osa liittyy monipuoliseen palvelujen ja kulttuurin keskusta-alueeseen ja suunnitellaan sen osana. Aseman pohjoispuolinen osa-alue on pääasiassa toimistorakentamista ja toteutetaan aikaisintaan toisen laituritason valmistuttua. Kerrosala aseman pohjoispuolella 40 000–60 000 k-m²

Asuinkerrostalojen alue Pasilankadun varressa (AK)

Pasilankadun ja Veturitien väliin sijoittuva asuinalue rajautuu pohjoisessa Radiokadun jatkeeseen ja etelässä Pasilankadun ja Veturitien väliseen poikkikatuun. Rakentaminen on maanvaraista. Asuntokorttelit pihoineen, yhteistiloineen, katuineen ja aukioineen muodostavat eheän kokonaisuuden. Pasilankadun reunaan jäävä kallioinen mäki on omaleimainen osa aluetta ja se jätetään virkistyskäyttöön. Veturitiehen rajautuvaa puolta täytty erityisesti suojata liikenteen melu- ja päästöhaitoilta joko suojaavalla, rakentamattomalla reunavyöhykkeellä tai rakenteellisin keinoin, melumuurina voi olla myös toimistotiloja. Veturitien puoleisten rakennusten tulisi muodostaa rakennusrintama suojaamaan asuntoja ja piha-alueita liikenteen haitoilta.

Korttelirakenne muodostaa suojaisia piha-alueita. Itään päin viettävässä rinteessä sijaitsevalla asuinalueella on kiinnitettävä huomioita pihojen valoisuuteen. Alueelle rakennetaan erityyppisiä asuntoja ja alimpiin kerroksiin voidaan sijoittaa palveluja sekä toimistotiloja.

Mittakaava on vaihteleva sekä Pasilankadun varressa että asuinalueen sisällä. Räystäslinjojen vaihtelulla voidaan vaikuttaa jalankulkijan mittakaavaan.

Itä-Pasilan puolelta asemalaitureille johtavaa tunnelia jatketaan asuinalueelle asti. Tunnelista on pääsy myös uusille junalaitureille ja Haarakallion suuntaan. Pysäköinti sijoitetaan maan alle. Kerrosala 80 000–110 000 k-m²

Keskustatoimintojen alue – Haarakallio (C)

Keskustatoimintoja sisältävän Haarakallion alueelle voidaan sijoittaa kulttuuri-, urheilu- ja toimitilaa, joka ei aiheuta ympäristöhaittoja. Alueelle on mahdollista sijoittaa esimerkiksi 3000-paikkainen monikäyttöhalli. Alueelta on suorat yhteydet areenahallin ja Messukeskuksen suuntiin sekä junalaitureille. Kerrosala 25 000–35 000 k-m²

Keskustatoimintojen alue – Yleisradion reuna-alue (C)

Radiokadun pohjoispuolella Yleisradion tontin ja ratakuilun välissä on keskustatoiminnoille varattu alue. Tulevaisuudessa Yleisradion tontin kehittäminen ja tontin koillisreunaan suunniteltu uusi katu mahdollistavat rakentamisen Pasilankadun jatkeen ja ratakuilun välillä. Alue sisältää pääasiassa toimistotilaa. Kerrosala 15 000–25 000 k-m²

Keskustatoimintojen alue – Hakamäentiehen rajautuva kolmio-alue (C)

Ratakuilun pohjoispuolella Hakamäentiehen rajautuva alue on myös merkitty keskustatoiminnoille. Alueelta on suora yhteys Ilmalan asemalle. Alue sisältää lähinnä toimistotilaa liikenteen

voimakkaiden meluhaittojen vuoksi. Erityisesti Hakamäen puoleista reunaa tulee suojata liikenteen haitoilta. Radan yli muodostetaan ajo- ja kevyenliikenteenyhteys tulevan Ilmalan torin suuntaan. Kerrosala 15 000–25 000 k-m²

Tulevaisuudessa rakentaminen jatkuu osayleiskaava-alueen ulkopuolella Hakamäentien pohjoispuolella Yleiskaava 2002:n mukaisena nauhamaisena vyöhykkeenä Metsäläntielle asti Pohjois-Pasilan länsiosan alueiden vapauduttua muusta käytöstä.

Rautatieliikenteen alue (LR) ja eritasoyhteydet

Pasilan veturitallien länsipuolella olevat raiteet säilyvät ja varataan lähiliikennekaluston pikahuollolle ja seisontrasteille. Veturitallien eteläpuolelle sijoitetaan radan kunnossapidon alatuki-kohta.

Pasilan asemalla lähiliikenteelle rakennetaan uusia raiteita, joilta on yhteydet pääradan ja rantaradan suuntiin. Toisessa toteutusvaiheessa liittyminen pää- ja rantaradoille tapahtuu eritasossa.

Nykyisen aseman ja laituri-alueen alle kalliotiloihin sijoitetaan pysäköintitilaa, siten että ajo tapahtuu sekä Pasilan sillan eteläpuolelta että Ratapihantieltä. Pysäköinti sijaitsee osittain useammassa tasossa ja palvelee aseman ja keskusta-alueen asiakkaita, toimien tarvittaessa myös väestönsuojana.

Radan ali on olemassa oleva kulkuyhteys Ratapihantieltä asemalaitureille – reittiä jatketaan tulevalle asuinalueelle asti. Toinen alikulku johtaa Messukeskuksen kohdalta Haarakallion läpi Areena-hallille.

Veturitie ylittää rantaradan ja liittyy areenahallin tontin reunalla Hakamäentiehen. Hakamäentiehen rajautuva kolmiomainen alue on yhdistetty sillan avulla Yleisradion puolelle. Radiokadun jatkeen päätteeksi selvitetään kevyen liikenteen sillan rakentamista areenahallille.

Ilmalan varikolle on suunniteltu uutta seisontarasteistoa sähkö-talon viereen Hakamäentien pohjoispuolelle. Näille johtavien yhteysraiteiden vuoksi sopimusaluetta ei ole voitu sisällyttää kokonaan keskustatoimintojen maanvaraiseen alueeseen.

Katutilat

Pasilankadun kevyen liikenteen kulkua ja viihtyvyyttä parannetaan ja liikennemäärät vähenevät Veturitien muutosten myötä. Pasilankadun itäreuna rajautuu uuteen asuinalueeseen ja avokallioihin, keskusta-alueisiin ja Toralinnaan. Kadun visuaalisena päätteenä etelässä on keskustatoiminnoille varattu tontti. Ra-

kentämisen rytmitys ja korkeusvaihtelut määrittävät katutilan luonteen.

Pasilan siltaa kehitetään joukkoliikennepainotteiseksi, katumaiseksi tilaksi, jonka yhteydessä on toimiva kevyenliikenteen yhteys. Uusi keskustarakentaminen muokkaa sillan katutilaa.

Veturitie kulkee uuden laiturialueen vieressä ja haarautuu maanalaisessa kiertoliittymässä Pasilan sillan eteläpuolella Teollisuuskadulle ja Pasilankadulle. Veturitietä reunustaa uusi asuinalue, jonka puolelle kevyen liikenteen reitti on järjestetty. Veturitien itäpuolelle sijoittuvat uudet laituriraiteet kahteen tasoon sekä niiden päälle mahdollisesti rakentuva toimistovyöhyke.

Julkiset ulkotilat

Kadut, aukiot ja puistot muodostavat julkisten ulkotilojen verkoston, jotka yhdistyvät kevyen liikenteen reittien avulla ympäröiviin virkistysalueisiin ja reitteihin. Keski-Pasilan sijainti lähellä Keskuspuistoa takaa monipuoliset ulkoilumahdollisuudet.

Pasilan sillalta on yhteydet myös veturitalleille ja edelleen Vallilan suuntaan. Veturitallien muodostamat aukiot toimivat kaikille avoimena julkisena ulkotilana. Pasilan sillan ympäristöä kehitetään kevyenliikenteen varassa toimivaksi palvelujen ja kulttuurin alueeksi. Sillan läheisyyteen sijoittuu myös alueen pääasiallinen toriaukio kevyenliikenteen risteämiskohtaan. Monipuolista toimintaa sisältävä aukio yhdistää asuin- ja keskustatoimintojen alueet toisiinsa. Aukiolta on hyvät yhteydet sekä Pasilan sillalle ja asemalle että asuinalueelle.

Asuinalueen rungon muodostaa sitä halkova kevyen liikenteen reitti, joka johdattaa kulkijoita Pasilan sillalle ja asemalle. Pasilankadun reunaan rajautuva avokallio jätetään alueen virkistyskäyttöön. Sen ympäristöön on mahdollista sijoittaa esimerkiksi päiväkotia. Lähivirkistysalueet sijoittuvat korttelirakenteeseen.

Osayleiskaava-alueen ulkopuoliselle Leijona-aukiolle on kevyen liikenteen yhteydet Yleisradion suunnasta, asemalta sekä Itä-Pasilan puolelta.

5.4 Suojelukohteet

Pasilan Veturitallit ja konttori-vesitorni (1899), Toralinna (1899), sen pihapiiri asuinrakennuksineen (1896) ja ratapihan lounaispuolella sijaitseva puinen huvila (1908) on osayleiskaavaluonnoksessa merkitty alueeksi, jolla kulttuurihistorian, kaupunkikuvan ja rautatieliikenteen historian kannalta arvokkaan rakennuskannan perusluonne on säilytettävä. Toralinnan alueen vä-

häinen täydennysrakentaminen yllä mainitussa hengessä on mahdollista.



Toralinna ja veturitallit.

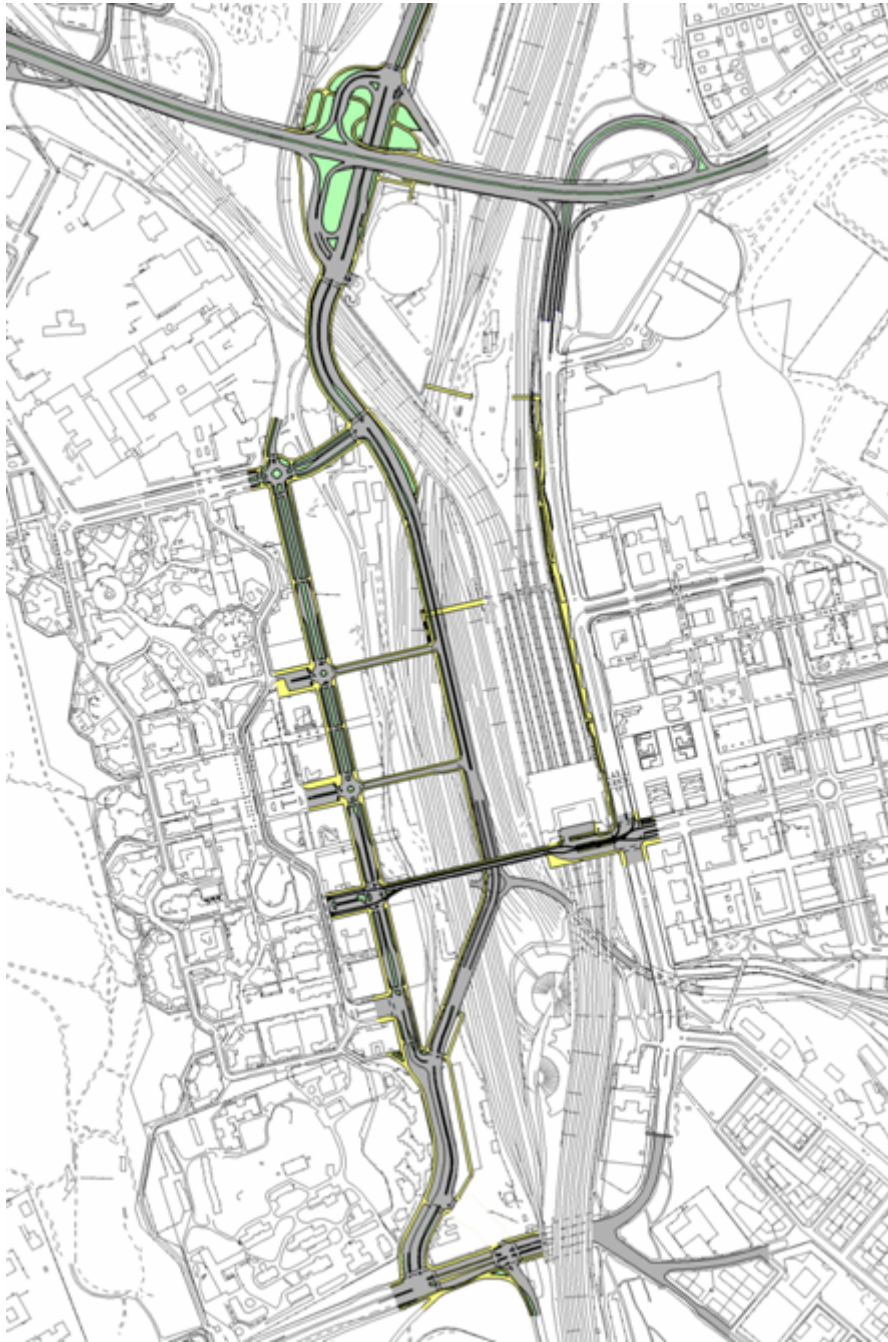
5.5 Liikenne

Ajoneuvoliikenne ja pysäköinti

Osayleiskaavaa sivuava, yleiskaavan mukainen Hakamäentien rakentaminen Pasilanväyläksi (2+2 kaistaa) Turunväylältä Lahdenväylälle yhdistää Helsingin kaksi merkittävää sisääntuloväylää. Yhteydet Pasilasta kaupungin itä- ja länsiosiin paranevat. Uudella Hakamäentien ja Veturitien välisellä eritasoliittymällä parannetaan risteyksen toimivuutta ja turvallisuutta. Veturitie (2+2 kaistaa) on merkitty yleiskaavassa osaksi pääkatuverkkoa.

Keskustaan suuntautuva liikennemäärä jakautuu säteittäisten katujen kesken. Mäkelänkadun liikennettä on suunniteltu ohjattavaksi Veturitielle. Nykytilanteessa liikennemäärä Hakamäentienellä on noin 30 000 ajoneuvoa, Mäkelänkadulla 45 000 ajoneuvoa, Veturitiellä 20 000 ajoneuvoa ja Pasilankadulla 15 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Hakamäentien liikennemäärien on arvioitu kaksin- tai kolminkertaistuvan vuoteen 2020 mennessä. Veturitien liikennemäärä voi maksimiennusteen mukaan jopa lähes kolminkertaistua, kun liikennettä ohjataan pois Pasilanka-

dulta ja Mäkelänkadulta. Tehdyissä meluselvityksissä on tarkasteltu liikennemäärien, nopeusrajoitusten ja erilaisten meluesteratkaisujen vaikutuksia melutasoon.



Keski-Pasilan katuverkkoluonnos.

Veturitie on linjattu kulkemaan uuden asuinalueen ja raideliikenteen välissä, jolloin liikenteen aiheuttamat haitat saadaan minimoitua ja korttelialue pidettynä mahdollisimman yhtenäisenä. Pasilan sillan eteläpuolella Veturitie haarautuu maanalaisessa kiertoliittymässä Teollisuuskadun suuntaan sekä Pasilankadulle, josta liikenne ohjautuu Nordenskiöldinkadulle. Ajo toimitilarakennuksiin on ohjattu maanalaisten pysäköintitilojen kautta.

Sillan ympäristössä liikenne ohjautuu kiertoliittymän kautta. Pysäköintinormi keskustatoiminnoille on 1 ap/250 k-m².

Asuinalueelle ajo tapahtuu Pasilankadun tai Veturitien suunnista. Pysäköinti on sijoitettu maan alle. Pysäköintinormi asumiselle on 1ap/125 k-m² ja vieraille 1 ap/1000 k-m².

Pasilankatu rauhoitetaan vilkkaimmalta liikenteeltä ja muutetaan puistokatumaisemmaksi. Pohjoisessa Radiokadun ja Pasilankadun risteys on järjestetty uudelleen. Yleisradion tontin koillispuolitse on suunniteltu uusi katu (Pasilan osayleiskaava-alueen ulkopuolella), joka jatkaa Pasilankadun liikenneyhteyttä suunnitellulle uudelle Ilmalan torille.

Osayleiskaava-alueen eteläosassa Vauhtitien jatke muuttuu osaksi keskustatoimintojen osa-aluetta.

Joukkoliikenne

Tulevaisuudessa lisääntyvä pääkaupunkiseudun lähiliikenteen vuoromäärä ohjataan Pasilaan, koska Helsingin ratapihan kapasiteetti on Ratahallintokeskuksen mukaan lähiliikenteen osalta täydessä käytössä. Ensimmäisessä vaiheessa Pasilan aseman länsipuolelle rakennetaan kuusi maanvaraista päätyvää laituriraidetta. Uudet raiteet takaavat raideliikenteen toimivuuden Keravan kaupunkiradan, Lahden oikoradan, Espoon kaupunkiradan ja Marja-radan valmistuttua. Kaikilta raiteilta on yhteys sekä rantaradan että pääradan suuntaan. Raiteiden väliin rakennetaan kolme laituria, joilta on ylikulkusillan kautta kulkuyhteys Pasilan asemalle. Laiturit katetaan.

Toisessa vaiheessa (aikaisintaan 2025), pääkaupunkiseudun asukasmäärän lisääntyessä ja uusien ratahankkeiden myötä, kuuden laituriraiteen päälle rakennetaan betonikansi, jolle sijoitetaan toiset kuusi laituriraidetta. Kansi tulee samaan tasoon kuin Pasilan aseman nykyiset laiturit.

Pasilan asema on merkittävä julkisen liikenteen vaihtoterminaalili, jossa liikenteen rungon muodostavat junat, tuleva metro ja pizararata sekä raitiovaunu ja linja-autoliikenne. Asemaa laajennetaan laiturien rakentamisen yhteydessä. Pasilan asemalta on katettu yhteys uusille laitureille – samoin vaihtoliikenteen yhteys raitiovaunu- ja bussipysäkeille. Maanvaraisilta laitureilta on suora yhteys metron lipunmyyntitasolle sekä pohjoisessa kevyenliikenteen alikulkutunnelin kautta Messukeskuksen, Haarakallion ja uuden asuinalueen suuntiin. Pasilan asemasta muodostuu tulevaisuudessa nykyistä enemmän usean eri joukkoliikennemuodon risteyskohta, asemakeskus.

Yleiskaava 2002 sisältää metrovarauksen linjasta, joka kulkisi Pasilasta Töölön, keskustan ja Katajanokan kautta Kruunuvuo-

ren rantaan asti. Keskusta–Pasila metroyhteys palvelee erityisesti junaliikenteen käyttäjiä. Metroasema sijaitsee Pasilan aseman vieressä parantaen julkisen liikenteen jatkoyhteyksiä. Sillan suuntaisesti sijoitetulle metroasemalle on kulkuyhteydet sillan molemmista päistä.

Yleiskaavassa on varaus ns. Pisara-raiteelle. Pisara-radana tarkoituksena on yhdistää Pasilan asemalle tulevat pääradan ja rantaradan lähiliikenneraiteet toisiinsa keskustan kautta kiertävällä maanalaisella junaradalla. Lenkki kiertäisi Pasilasta Hakaniemen, keskustan ja Töölön kautta takaisin Pasilaan.

Liikennelaitoksen tavoite on lisätä raideliikenteen määrää reitistöä kehittämällä ja kalustoa uusimalla. Suunniteltu uusi raitiotie-linja 9 kulkee väliä Ullanlinna-Ilmala. Ensimmäisen vaiheen reitti (perustamissuunnitelma hyväksytty, kvsto 26.1.2005) kulkee Tarkk'ampujankadulta Itä-Pasilaan ja toisessa vaiheessa Pasilan aseman kautta Ilmalaan. Alueen kautta on myös suunniteltu ns. joukkoliikenteen tiedelinjaa Otaniemi – Meilahti – Pasila – Kumpula – Arabianranta – Viikki.

Pasilankatua liikennöivät linja-autot palvelevat asuinalueen tarpeita.

Ratapihantiellä aseman pohjoispuolelle on järjestettävissä lisätilaa linja-autojen pysäkeille.

Kevyt liikenne

Luodaan hyvät kevyen liikenteen yhteydet eri osa-alueiden välille. Aseman alueelta on toimivat vaihtoyhteydet ja kevyen liikenteen reitit asuinalueelle, Keskuspuistoon, Messukeskukseen ja Eläintarhan ala-asteelle.

Pääradan itäpuolella kulkevaa pyörätietä sekä pyöräilyreittejä Keski-Pasilan ja Ilmalan kautta länteen päin kehitetään. Pasilan asemalle järjestetään pyöräpysäköinti jatkoyhteyksien käyttäjille.

Ilmalan rinteiden alueelta kevyen liikenteen siltaa jatketaan Hakamäentien reunan kolmioalueelle. Radiokadun jatkeelta areenahallin tontille selvittää mahdollisuutta rakentaa kevyen liikenteen silta.

Huoltoliikenne

Huoltoliikenne hoidetaan keskustatoimintojen alueella pääsääntöisesti maan tai kannen alla.

Pelastusliikenne

Alueen pelastusliikenteeseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Kaikille osa-alueille, myös laiturin- sekä raidealueelle tulee olla riippumaton pääsy kahdesta eri suunnasta.

5.6 Palvelut

Julkiset palvelut

Peruspalvelut ovat saatavissa lähialueilta. Asukasmäärän perusteella on tarve uudelle päivittäistavarakaupalle ja päiväkodille. Ala-asteen oppilaat käyttävät ensisijaisesti Länsi-Pasilan kouluja. Asukkaille suunnatut julkiset palvelut sijoittuvat asuinalueen yhteyteen.

Kaupalliset palvelut

Pasilan alueella sijaitsee tällä hetkellä runsaasti suuria toimipaikkoja. Keski-Pasilan rakentamisella voidaan monipuolistaa toimitilarakennetta. Pienet liiketilat luovat keskustamaista ympäristöä. Kauttakulkuliikennettä palvelevat kaupalliset palvelut sijoittuvat luontevasti Pasilan aseman ja sillan yhteyteen. Veturitallit säilytetään monipuolisen toiminnan paikkana.

Sijainti liikenteellisessä solmukohdassa mahdollistaa myös erikoispalvelujen kuten viihde-, kulttuuri-, urheilu- ja opetuspalvelujen tarjoamisen. Seudullisesta näkökulmasta erikoistuotteita ja -palvelua tarjoavat myymälät (esimerkiksi harrastusvälinekaupat) voivat hyödyntää Keski-Pasilan sijaintia joukkoliikenteen solmukohdassa. Myös esimerkiksi elokuvateatterit, urheilusalit, galleriat, konserttisalit ja elävän musiikin klubit hyötyisivät Keski-Pasilan hyvästä saavutettavuudesta. Hyvien kulkuyhteyksien lisäksi, näkymät sekä sijainti lähellä messukeskusta ja Areenahallia mahdollistavat hotellin ja sen oheispalvelujen sijoittamisen sillan ympäristöön.

Puolijulkiset toimijat (esimerkiksi työväenopisto, kansalaisjärjestöt, mediapaja, päivätoimintakeskus) voivat saada edullisemmin käyttöönsä vapautuvia tiloja Itä- ja Länsi-Pasilan puolelta, jos osa siellä olevista yrityksistä siirtyy keskeisemmälle paikalle Pasilan sillan ympäristöön. Toimintojen monipuolisuus ja hajajointitus tekisi koko Pasilan alueesta elävämmän.

Palveluja ja niiden mitoittamista käsitellään lähemmin Keski-Pasilan osayleiskaavan vaikutusselvityksessä.

5.7 Luonto, maisema, kasvi- ja eläinlajit

Komea avokallio on lähes ehjä ja maisemallisesti merkittävä kokonaisuus, joka säilyessään muistuttaa Pasilan rakentamista edeltäneestä luonteesta. Sitä luonnehtivat laajat ja kauniit kal-

liokielokasvustot muodostavat olennaisen osan säilytettävää kokonaisuutta.

Pasilankadun ja ratapihan välisen, erityisesti maisemassa tärkeän suojametsä- ja avokallio-alueen menetys on korvattava viherrakentamisen keinoin.

Osayleiskaavassa ympäristöineen säilytettäväksi merkityn Toralinnan vanhat lehmusrivit kuuluvat oleellisena osana rakennusten ja pihan muodostamaan kokonaisuuteen samoin kuin veturitallien läheisyydessä olevat muutamat lehmukset.

Venäläistulokaskasvit kasvavat virkistysalueeksi merkityllä kallioalueella. Siten niiden kasvuympäristö säilyy.

Ruotsinpihlajan ja jalokiurunkannuksen esiintymät tulisi huomioida alueen suunnittelussa ja pyrkiä mahdollisuuksien mukaan turvaamaan niiden säilyminen. Ruotsinpihlaja tulisi mahdollisuuksien mukaan säilyttää koristekasvina alueella. Jalokiurunkannus on lehtokasvi, jonka säilyttäminen edellyttäisi lehdon/lehtomaisen metsän säilymistä kasvuympäristönä, joten sen kasvuedellytysten turvaaminen alueella on vaikeaa.

Metsä- ja myös kulttuurilintulajiston pysyminen alueella edellyttäisi metsiköiden säilyttämistä.

6. VAIKUTUKSET JA NIIDEN ARVIOINTI

Osayleiskaavan vaikutuksia tarkastellaan erillisessä vaikutus selvitysraportissa, jossa on esitetty yleispiirteisesti tehdyt vaikutus selvitykset. Joistakin vaikutus selvityksistä on tehty myös omia raporttejaan. Tiedot näistä erillis selvityksistä löytyvät em. vaikutus selvitysraportista.

Osayleiskaavatyössä arvioidaan suunnitelman toteuttamisen vaikutuksia:

– ihmisten elinoloihin, elinympäristöön ja terveyteen
Tie- ja raideliikenne ratkaisun aiheuttamaa melutasoa osayleis kaavan alueella ja sen aiheuttamia vaatimuksia alueen suunnit teluun on selvitetty. Raideliikenteen osalta on selvitytetty myös meluhuippujen ja tärinän vaikutus ympäristössä. Väestöennuste on laadittu, sekä arvio siitä millaiseksi alue muodostuu väestö rakenteeltaan ja millaisia yksityisten tai julkisten palvelujen tar peita alueella on.

– ympäristöön
Viitesuunnitelmissa, niihin pohjautuvissa 3d-mallinnuksissa, pienoismalleissa sekä Yleiskaava 2002:ssa (ARVIO 7) on tutkit tu vaikutuksia kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön sekä alueen suhdetta sen lähialu eisiin.

– maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon
Eri perustamisratkaisujen käyttömahdollisuuksia maaperän ominaisuuksien mukaan on selvitetty alueellisesti. Maaperän pilaantuneisuus ja sen laajuus on selvitetty sekä tehty arvio maaperän kunnostustarpeesta. Liikenteen päästöjen vaikutus rakennettavan alueen ilmanlaatuun on tarkasteltu. Alueesta on tehty massatarkastelu ja selvitetty korkotasojen muutokset. Tuulisuudesta on tehty viitesuunnitelmien perusteella selvitys.

– kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luon nonvaroihin

Nykyään pääosin raideliikenteen käytössä oleva alue sisältää vain vähän luonnonmukaista ympäristöä. Luontoarvoja on selvi tetty luontotietojärjestelmän avulla, ja niihin on tehty tarkennuk sia kesällä 2004 tehtyjen maastokäyntien perusteella.

– alue- ja yhdyskuntarakenteeseen
Yleiskaava 2002 laatimisen yhteydessä on tehty vaikutus selvi tys, *ARVIO 5, Alue- ja yhdyskuntarakenne, virkistysalueverkos to*. Siinä on esitetty arvio Pasilan aluerakenteellisista vaikutuk sista valtakunnallisesti ja maakunnallisesti sekä arvioitu paikal

lisiä vaikutuksia.

– elinkeinoihin

Elinkeinojen kehitystä suhteessa ydinkeskustaan sekä Helsingin seudun kehittyviin elinkeinoalueisiin on arvioitu.

– liikenteeseen

Yleiskaava 2002 laatimisen yhteydessä tehtyä vaikutusselvitystä, *ARVIO 2, Liikenne*, on täydennetty paikallisesti Keski-Pasilan alueeseen tarkentuvilla selvityksillä. Rautatieliikenteestä Ratahallintokeskus on tehnyt työraportit: Keski-Pasilan toiminnallinen selvitys ja Keski-Pasilan ratapihaselvitys.

– teknisen huollon järjestämiseen

Selvitys perusratkaisuista uuden teknisen huollon verkostojen sijoittumisesta ja liittymisestä nykyisiin verkostoihin on laadittu.

– yhdyskuntatalouteen

Selvitys alueen toteuttamiskustannusten suuruudesta ja kaupungille kohdistuvista kokonaiskustannuksista on tehty.

Ympäristövaikutusten arvioinnista on erillinen raportti.

7. JATKOSUUNNITTELU JA TOTEUTUS

Viitesuunnitelmien ja niistä saadun palautteen pohjalta valmistettiin osayleiskaavaluonnos ja sen pohjalta osayleiskaavaehdotus.

Osayleiskaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävänä 25.2.2005 - 31.3.2005. Osayleiskaavaehdotuksesta annettiin 24 lausuntoa ja yksi muistutus.

Osayleiskaavaehdotuksen on määrä edetä kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi kevään 2006 aikana.

Osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena. Siihen kuuluu osayleiskaavakartta, selostus ja vaikutusselvitykset.

Osayleiskaava ohjaa alueen yksityiskohtaisempaa asemakaavoitusta. Asemakaavat laaditaan osa-alueittain.

Jatkosuunnittelun ja toteutuksen aikataulu kytkeytyy kaupungin oman päätöksenteon lisäksi valtion eli käytännössä liikenne- ja viestintäministeriön ja Ratahallintokeskuksen rautatieliikennettä koskevaan valmisteluun.

Yhteenvedon omaisesti voidaan todeta lausunnoissa ja viranomaisneuvottelussa esitetyt jatkosuunnitteluun keskeisimmin kohdistuvat painotukset:

- kaikkien liikennemuotojen yhteen toimivuus Pasilassa ja myös laajemmalla alueella, liikenteellisten palvelujen ja seutua palvelevan maankäytön kokonaisuuden huolellinen ratkaisu
- jalankulkuympäristön suunnittelun erityinen painottaminen
- liikenteen häiriöihin vaikuttaminen, Tuusulantien käännön vaikutukset
- ilmanlaadun arviointiin paneutuminen ja melunsuojauksen tärkeyden painottaminen
- terminaalien oikea mitoitus
- Keski-Pasilaa puolletaan yleisesti korkean rakentamisen paikkana, reunahuomautuksella lähiympäristön rautatiehistoriallisen rakennuskannan arvot huomioon ottaen
- pilaantuneiden maiden jatkoselvityksistä huolehtiminen
- jätehuollon menetelmien selvittäminen

- kustannusten tarkentaminen ja kaupungille aiheutuvien kustannusten kytkeminen kaupungin taloussuunnitelmiin
- pelastustoiminnan edellytysten varmistaminen
- toteuttamisjärjestyksen suunnittelu
- suunnittelukilpailujen järjestäminen eri osa-alueilla

Erityisesti muodostuvien katukuilujen ilmanlaatua ja melutasoja koskevien kriteereiden hyväksyttävä saavuttaminen asettaa asumisen toteutumiselle riskejä.

8. SUUNNITTELUN VAIHEET

Keski-Pasilan osallistumis- ja arviointisuunnitelma (liite 1) on ollut esillä 22.12.2003–30.1.2004. Suunnittelun eri vaiheissa on järjestetty vuorovaikutustilaisuuksia, kuten näyttelyitä ja keskustelutilaisuuksia.

Suunnitteluun liittyen tai osallistumis- ja arviointisuunnitelman pohjalta viranomaislausuntoja saatiin 5 ja mielipiteitä 6. Esitetyt asiat käsittelivät pääasiassa pelastustoiminnan edellytyksiä, ympäristö- ja suojelukysymyksiä ja rakentamisen tiiveyttä ja korkeutta sekä liikennettä.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 29.4.2004 merkitä tiedoksi Keski-Pasilan suunnittelutilanteen ja hyväksyä 22.4.2004 päivätyn Keski-Pasilan maankäyttökaavion jatkosuunnittelun pohjaksi. Lisäksi lautakunta päätti, että maankäyttökaavion lähtökohdaksi tulisi ottaa Cino Zucchi Architetin ehdotus. Lisäksi lautakunta päätti, että jatkossa selvitetään myös asumisen ja toimistorakentamisen lomittaista toteuttamista.

Laadittujen viitesuunnitelmien esittely- ja keskustelutilaisuus on järjestetty kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa 27.4.2004 klo 17.30. Asiantuntijakeskustelu, johon yleisö voi myös osallistua, järjestettiin samassa paikassa 11.5.2004 klo 17.00. Suunnitelmat olivat esillä kaupunkisuunnitteluviraston näyttelytilassa 23.4–31.5.2004 (osoitteessa Kansakoulukatu 3) sekä suppeammin kaupunginkirjaston toimipisteessä Pasilan rautatieasemalla (2. kerros), Ratapihantie 6. Suunnitelmat ovat olleet esillä myös internetissä, jossa on myös Keski-Pasilan suunnittelua koskeva keskustelupalsta. Tavoitteena on, että osalliset ja muut kiinnostuneet saavat tietoa suunnittelun etenemisestä ja tuovat valmisteluun näkemyksiä ja kehittämis ehdotuksia. Vuorovaikutustilaisuuksiin liittyy mahdollisuus palautteen antamiseen. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on selvitetty myös suunnittelun yhteydessä laadittavia arviointeja.

Edellä mainittujen kaupunkisuunnitteluviraston järjestämien tilaisuuksien lisäksi laadittuja viitesuunnitelmia on esitelty Helsingin Rakentajien yhdistyksen tilaisuudessa 26.4.2004 Tieteiden talolla (Kirkkokatu 6) ja Pasila-Seuran järjestämässä tilaisuudessa Pasilan pääkirjastossa 17.5.2004. Keski-Pasilan suunnittelu on myös ollut Yhdyskuntasuunnittelun seura ry:n ja Suomen kaupunkitutkimuksen seura ry:n Tieteiden talolla järjestämien kaupunkitutkimuspäivien paneelikeskustelun ”Kuka tarvitsee Keski-Pasilaa” aiheena, johon liittyen suunnitelmia on myös esitelty 27.5.2004.



Osalliset, joille on lähetetty kirjellistä informaatiota (alueella olevat ja alueeseen rajautuvat kiinteistöt tms.).

Osayleiskaavaluonnos on ollut nähtävillä 2.-27.8.2004. Nähtävillä oloon liittyen osayleiskaavaluonnoksesta on järjestetty esitely- ja keskustelutilaisuus yleisölle kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa 18.8.2004. Osayleiskaavaluonnoksesta jätettiin 7 mielipidekirjettä. Mielipidekirjeissä käsiteltiin mm. liikennettä, rakentamisen tiiviys- ja korkeuskysymyksiä sekä suunnittelualueen aluerajautusta ja asumisen ja toimitilojen sekoittumista.

Viranomaisille on järjestetty erillisiä neuvotteluja, josta merkittävimpänä voidaan mainita Uudenmaan ympäristökeskuksen ja Helsingin kaupungin järjestämä maankäyttö- ja rakennuslain 66§:n mukainen viranomaisneuvottelu 11.6.2004.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 30.9.2004 hyväksyä 23.9.2004 päivätyn Keski-Pasilan osayleiskaavaaluonnoksen laadittavan osayleiskaavaehdotuksen pohjaksi.

Osayleiskaavaan on eri tahoilta saatujen mielipiteiden pohjalta tehty useita, luonteeltaan kuitenkin pienehköjä tarkistuksia ja täydennyksiä.

Osayleiskaavaehdotus esiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnalle 9.12.2004. Kaupunkisuunnittelulautakunta jätti asian pöydälle ja päätti 16.12.2004 lähettää Keski-Pasilan osayleiskaavaehdotuksen nro 11356 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena oikeusvaikutteisena yleiskaavana.

Osayleiskaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävänä 25.2.2005 - 31.3.2005. Osayleiskaavaehdotuksesta annettiin yksi muistutus (Veturitie 3:n asukkaat, 44 allekirjoitusta ja Toralinnan asukas-toimikunta yhteisesti).

Espoon ja Vantaan kaupungit, Sipoon kunta, liikenne- ja viestintäministeriö (sisältäen Ratahallintokeskuksen ja Uudenmaan tiepiirin lausunnon), VR-Yhtymä Oy, Helsingin Kaupungin-osayhdistysten Liitto ry HELKA, Helsingin Yrittäjät ry, Senaatti-kiinteistöt, Helsingin kauppakamari, Uudenmaan liitto, Uudenmaan ympäristökeskus, Museovirasto, Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV), valtiovarainministeriö, asuntotuotantotoimikunta, talous- ja suunnittelukeskus, kaupunginmuseon johtokunta, kiinteistölautakunta, joukkoliikennelautakunta, pelastuslautakunta, rakennuslautakunta, yleisten töiden lautakunta, ympäristölautakunta ja tekninen lautakunta antoivat lausuntonsa ehdotuksesta.

Vain osa lausunnoissa esitetyistä kannanotoista on osayleiskaavaa koskevia, osa koskee jatkosuunnittelua tai osayleiskaavan ulkopuolista suunnittelua. Lausunnoissa on käsitelty seuturakennetta, Keski-Pasilan roolia, liikenteen ja pysäköinnin toimivuutta, rakentamistehokkuutta, kortteli- ja yleisiä alueita, palvelujen mitoitusta, rakentamisen korkeutta, terminaalien mitoitusta, metron suunnittelua, autopikajunatoimintaa, joukkoliikenteen kehittämistä, rakennussuojelua, Tuusulantien kääntämistä, meluselvityksiä, pilaantunutta maaperää, teknistä huoltoa, yhdyskuntataloutta, pelastustoiminnan edellytyksiä, vaihteittain toteutusta, ympäristöselvityksiä ja jatkosuunnittelua. Jätetyssä

muistutuksessa kiinnitetään huomio Toralinnan melusuojaukseen ja lisääntyvän liikenteen häiriöihin.

Osayleiskaavakarttaan ja -määräyksiin on lausuntojen ja muis-
tutuksen johdosta tehty seuraavat muutokset:

- Toralinnan ja veturitallien alueiden merkintöjä ja määräyksiä on täsmennetty Museoviraston esittämällä tavalla
- Pasilankadun varren asuinkerrostalojen alueen määräyksiin on lisätty määräys, jonka mukaan alueen Veturitien puoleiseen osaan voidaan melumuuriksi sijoittaa myös toimistotiloja

Osayleiskaavakarttaan ja -määräyksiin on viranomaisneuvottelussa (18.1.2006) sovitun johdosta tehty seuraavat muutokset:

- Pasilan aseman ja Länsi-Pasilan välille osayleiskaavaan merkityn jalankulkuyhteyden määräyksen yhteyteen on lisätty maininta, että jalankulkuyhteys on myös osa seudullista poikittaista viheryhteyttä
- Keskusta-asumisen melumääräystä on täydennetty lisäämällä viittaus, että valtioneuvoston antamat melutason ohjearvot on otettava huomioon

Lisäksi osayleiskaavakarttaan ja -määräyksiin on tehty asemakaavoitusvaiheen joustojen varmistamiseksi seuraavat muutokset:

- Metrolinjan sijainti, Pasilansillan katualueen eteläpuolisen katulinjan/aluerajausten sijainti ja Toralinnan alueen ja osayleiskaavassa sen eteläpuolelle merkityn keskustatoimintojen alueen välinen raja on merkitty ohjeelliseksi alueen rajaksi, jolloin niiden sijainti täsmentyy asemakaavoituksessa.

Osayleiskaavaehdotuksen selostusta ja osayleiskaavaehdotuksen vaikutusselvityksiä on täydennetty lausuntojen ja kaavakarttaan tehtyjen muutosten edellyttämällä tavalla.

Osayleiskaavaehdotukseen tehdyt muutokset eivät ole olennaisia, joten ehdotusta ei ole tarpeen asettaa uudelleen nähtäväksi.

8. KÄSITTELYYVAIHEET

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.3.2006 lähettää 9.12.2004 päivätyin ja 2.3.2006 muutetun Keski-Pasilan osayleiskaavaehdotuksen nro 11356 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä oikeusvaikutteisena yleiskaavana ja esittää, etteivät lausunnot ja muistutus anna aihetta enempiin toimenpiteisiin.

Lisäksi lautakunta kehottaa, että jatkosuunnittelussa tutkitaan kaikki asumisen mahdollisuudet, jotta asukasmäärää voidaan lisätä alueella. Lisäksi on tutkittava yli 20 kerroksisten tornien rakentamisen mahdollisuudet.

Puheenjohtaja Anttila teki varapuheenjohtaja Rauhamäen kannattamana päätösehdotukseen yllä mainitun lisäysehdotuksen, jonka lautakunta päätti hyväksyä yksimielisesti.

Jäsen Helistö teki ehdotuksen asian palauttamisesta uudelleen valmisteltavaksi siten, että huoltorakennus vuodelta 1951 säilytetään. Ehdotus raukesi kannattamattomana.

Helsingissä . . .2006

Anneli Lahti

15.12.2003

KESKI-PASILAN OSAYLEISKAAVA OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Liite 1

Suunnittelualue

Suunnittelualueen rajana ovat etelässä Norden-skiöldinkatu, lännessä Pasilankatu, pohjoisessa Hakamäentie ja Areenahalli sekä idässä Ratapihantie. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 59 ha.



15.12.2003

Mitä alueelle suunnitellaan

Keski-Pasilaa kehitetään liike-, toimisto-, hallinto- ja palvelualueeksi sekä asuntoalueeksi. Alueen ydinosa kehitetään Helsingin keskustan osana. Paikallisesti tavoitteena on kehittää aluetta Pasilan keskustana ja yhdistää rata-alueen jakama Itä- ja Länsi-Pasila. Pasilan aseman ja Pasilan sillan aluetta kehitetään jalankulkuyhteysien painopisteenä. Rautateiden henkilöliikenteen kehittämismahdollisuudet turvataan.

Suunnitteluun vaikuttavat kaavat ja päätökset

Helsingin yleiskaava 2002:ssa Keski-Pasila on pääosin keskustatoimintojen aluetta. Sitä kehitetään hallinnon, kaupan ja julkisten palvelujen, asumisen ja virkistykseen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön. Keskustatoimintojen alueen keskelle on merkitty asumiseen ja toimitiloille varattu kerrostalovaltainen alue.

Yleiskaavassa on suunniteltu pohjoisesta Tuusulanväylältä pääkatu etelään nykyisen Veturitien paikalle. Pääkadulle on merkitty liittymä moottorikaduksi merkitylle Hakamäentielle. Liittymän eteläpuolella pääkatu on ohjattu Keski-Pasilan kautta etelään Helsinginkadulle.

Alue on pääosin asemakaavoittamatonta.

Keski-Pasilan länsireuna Pasilankadun varrella on kaavoitettu puistoksi (puistoa yhteensä 2,9 ha). Pasilan asemalla ja aseman laiturialueella samoin kuin Pasilankadulla ja Ratapihantiellä on voimassa asemakaavat. Haarakallion alueella ja Radiokadun päässä kohdalla on myös asemakaava. Keski-Pasila on rakennuskiellossa asemakaavan laatimista ja muuttamista varten.

Suomen valtio ja Helsingin kaupunki ovat solmineet aiesopimuksen 30.12.2002. Sopimuksessa on sovittu Keski-Pasilan maankäytön suunnitteluperiaatteiden ja yhteistyön lisäksi

muun muassa alueelle tulevan uudis- ja lisärakennusoikeuden jakamisesta, alueluovutuksissa noudatettavista periaatteista ja kunnallistekniikan toteuttamis- ja kustannusvastuusta. Valtio omistaa sopimusalueesta noin 84 % ja kaupunki noin 16 %. Aluetta kehitetään kokonaisuutena omistusrajoista riippumatta.

Suunnittelun eteneminen ja aikataulu

Osayleiskaavan laatiminen ja aikataulu kytkeytyy kaupungin oman päätöksenteon lisäksi valtion eli Liikenne- ja viestintäministeriön ja Ratahallintokeskuksen rautatieliikennettä koskevaan valmisteluun.

Osayleiskaavan pohjaksi valmistellaan suunnitteluvaihtoehtoja eli *viitesuunnitelmia* vuonna 2003. Aineisto esitellään kaupunkisuunnittelulautakunnalle alkuvuonna 2004.

Viitesuunnitelmien ja niistä saadun palautteen pohjalta valmistellaan *osayleiskaavaluonnos*. Se esitellään kaupunkisuunnittelulautakunnalle alkusyksyllä 2004. Osayleiskaavaluonnoksen ja siitä saadun palautteen pohjalta valmistellaan *osayleiskaavaehdotus*.

Tavoitteena on, että kaupunkisuunnittelulautakunta voisi päättää osayleiskaavasta kaavaluonnoksen, siitä tehtyjen arviointien ja esitettyjen mielipiteiden pohjalta vuoden 2004 aikana.

Osayleiskaava ohjaa alueen yksityiskohtaisempaa asemakaavoitusta. Asemakaavat laaditaan osa-alueittain. Rakentaminen voi alkaa asemakaavan perusteella.



15.12.2003

Miten voit osallistua

Suunnittelun eri vaiheissa järjestetään vuorovaikutustilaisuuksia, kuten näyttelyitä ja keskustelutilaisuuksia. Suunnitelmat esitellään myös Internetissä. Tavoitteena on, että osalliset ja muut kiinnostuneet saavat tietoa suunnittelun etenemisestä ja tuovat valmisteluun näkemyksiä ja kehittämis ehdotuksia. Vuorovaikutustilaisuuksiin liittyy aina mahdollisuus palautteen antamiseen. Osalliset voivat myös ottaa yhteyttä asian valmistelijoihin suunnittelutyön kaikissa vaiheissa.

Viranomaisille järjestetään erillisiä neuvotteluja.

Aloitusvaihe: osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja viitesuunnitelmat

Lähtökohdat, tavoitteet ja vuorovaikutus

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma esillä 22.12.2003–30.1.2004
- Viitesuunnitelmat esillä näyttelyssä huhtikuussa 2004
- Keskustelutilaisuus
- Internetissä lisätietoa ja keskustelupalsta

Luonnosvaihe

- Kaavaluonnos ja valmisteluaineisto nähtävillä ennen kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyä alkusyksyllä 2004
- Keskustelutilaisuus
- Mielipiteet esitellään kaupunkisuunnittelulautakunnalle luonnoksen esittelyn yhteydessä

Ehdotusvaihe

- Lautakunnan puoltama kaavaehdotus on julkisesti nähtävillä muistutuksia ja viranomaisten lausuntoja varten
- Lausuntojen ja muistutusten käsittelyn jälkeen osayleiskaavaehdotus etenee kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi

Ketkä ovat osallisia

Osallisia ovat kaavoitettavan alueen maanomistajat, naapurit ja asukkaat, yritykset ja työntekijät eli kaikki ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa. Osallisia ovat myös viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa kaava koskee. Keski-Pasilan suunnittelussa osallisia ovat mm.:

Suunnittelun vaikutusalueen asukkaat ja maanomistajat

Yhdistykset ja seurat:

Helsingin Kaupunginosayhdistysten liitto ry (HELKA), Pasila-seura, Käpylä-seura, Alppila-seura, Helsinki-Seura ry, Helsingin kaupunkisuunnitteluseura ry, Helsingin kauppakamari, Helsingin yrittäjät ry

Kaupungin hallintokunnat ja asiantuntijatahot: Asuntotuotantotoimisto, kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosasto sekä kehittämistoimisto, kaupungin museo, liikennelaitos, nuorisosiainkeskus, ympäristökeskus, kiinteistövirasto, rakennusvirasto, rakennusvalvontavirasto, opetusvirasto, sosiaalivirasto, terveysvirasto, kulttuuriasiainkeskus, liikuntavirasto, Helsingin Vesi, Helsingin Energia, pelastuslaitos ja Helsingin kaupungin elinkeinoneuvottelukunta

Asiantuntijaviranomaiset ja muut yhteistyötahot: Liikenne- ja viestintäministeriö, Ratahallintokeskus, VR-Yhtymä Oy, Uudenmaan tiepiiri, Senaatti-kiinteistöt, Kapiteeli Oy, Museovirasto, Uudenmaan ympäristökeskus, Helsingin kihlakunnan poliisilaitos



15.12.2003

Vaikutusten arviointi

Suunnittelun taustaksi selvitetään teknisiä reuna-ehdoja, kuten maaperän rakennettavuutta ja puhtautta. Tehtyjä selvityksiä tarkistetaan tarvittaessa myös asemakaavoituksen aikana. Osayleiskaavan valmistelun osana arvioidaan suunnitelman toteuttamisen vaikutuksia:

- *ihmisten elinoloihin, elinympäristöön ja terveyteen.* Arvioidaan tie- ja raideliikennetarkaisun aiheuttama melutaso osayleiskaavan alueella ja sen aiheuttamat vaatimukset alueen suunnitteluun. Raideliikenteen osalta selvitetään myös meluhuippujen ja tärinän vaikutus ympäristössä. Asuintonttivarausten perusteella laaditaan väestöennuste tai ennustevaihtoehtoja. Arvioidaan millaiseksi alue muodostuu väestörakenteeltaan ja millaisia yksityisten tai julkisten palvelujen tarpeita alueella on. Arvioidaan alueen suhdetta lähialueisiin (Itä- ja Länsi-Pasila, Vallilla, Alppila) sekä kantakaupunkiin.
- *kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.* Muutoksia arvioidaan pienoismallin, alueleikkauksien ja perspektiivikuvien avulla.
- *maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon.* Selvitetään alueellisesti eri perustamisratkaisujen käyttömahdollisuuksia maaperän ominaisuuksien mukaan. Tutkitaan alueen maankäytön suunnittelun yhteydessä korkotasojen muutokset. Laaditaan massatarkastelu alueesta. Jatketaan maaperän pilaantuneisuuden ja sen laajuuden selvittämistä sekä tehdään arvio maaperän kunnostustarpeesta. Arvioidaan liikenteen päästöjen vaikutus rakennettavan alueen ilmanlaatuun.
- *kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin.* Keski-Pasilan luontoarvot ja niiden huomioonottaminen selvitetään kaupunkisuunnitteluviraston sel-

vityksessä, joka pohjautuu Helsingin luontotietojärjestelmään.

- *alue- ja yhdyskuntarakenteeseen.* Yleiskaava 2002 laatimisen yhteydessä on tehty vaikutus selvitys, *ARVIO 5, Alue- ja yhdyskuntarakenne, virkistysalueverkosto*. Siinä on esitetty arvio Pasilan aluerakenteellisista vaikutuksista valtakunnallisesti ja maakunnallisesti sekä arvioitu paikallisia vaikutuksia.
- *elinkeinoihin.* Arvioidaan elinkeinon kehitystä suhteessa ydinkeskustaan sekä Helsingin seudun kehittyviin elinkeinoalueisiin.
- *liikenteeseen.* Yleiskaava 2002 laatimisen yhteydessä tehtyä vaikutus selvitystä, *ARVIO 2, Liikenne*, täydennetään paikallisesti Keski-Pasilan alueeseen tarkentuville selvityksillä. Rautatieliikenteestä Ratahallintokeskus on tehnyt selvitykset: Keski-Pasilan toiminnallinen selvitys ja Keski-Pasilan ratapihaselvitys.
- *teknisen huollon järjestämiseen.* Selvitetään perusratkaisut uuden teknisen huollon verkostojen sijoittumisesta ja liittymisestä nykyisiin verkostoihin.
- *yhdyskuntatalouteen.* Selvitetään alueen toteuttamiskustannusten suuruus ja kaupungille kohdistuvat kokonaiskustannukset. Arvioidaan korttelikohtaisten lisäkustannusten suuruutta.

Ympäristövaikutusten arvioinnista laaditaan yhteenveto kaavaselostukseen.



15.12.2003

Tiedottaminen

Suunnittelun etenemisestä sekä osallistumismahdollisuuksista tiedotetaan:

- Kirjeet: Helsingin kaupungin hallintokunnat, muut viranomaiset, alueella nykyisin toimivat yritykset, asukkaita edustavat yhdistykset, muut seurat ja yhdistykset sekä suunnittelualueeseen rajautuvien kortteleiden asuin-osakeyhtiöt (kirjeet isännöitsijöille)
- Ilmoitukset: Helsingin Sanomat, Hufvudstadsbladet, Uutispäivä Demari, Kansan Uutiset, Alueuutiset, Metro ja Uutislehti 100
- www.hel.fi/ksv (Nähtävänä nyt! ja Mitä Helsingissä suunnitellaan > Projektialueet > Pasila)
- Helsingin kaavoituskatsaus

Osayleiskaavaehdotuksen julkisesta nähtävillä olosta tiedotetaan:

- kuulutus em. lehdissä (ei Metro ja Uutislehti 100)
- www.hel.fi/ksv (Mitä Helsingissä suunnitellaan > Kaavakuulutukset)

Anna mielipiteesi

Suunnittelusta voi kertoa mielipiteensä kirjallisesti tai suullisesti. Kirjalliset mielipiteet toimitetaan osoitteeseen:

kaupunkisuunnitteluvirasto, kirjaamo,
PL 2100 (Kansakoulukatu 3),
00099 Helsingin kaupunki

faksi: 169 4484

sähköposti: kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Kaavaa valmistelevat

Maankäytön suunnittelu

Timo Lepistö, projektipäällikkö
puhelin 169 4255

Veli-Pekka Kärkkäinen, arkkitehti
puhelin 169 4205

Mikko Reinikainen, arkkitehti
puhelin 169 4225

Liikennesuunnittelu
Kalevi Wahlsten, DI
puhelin 169 3520

Teknistoloudellinen suunnittelu

Peik Salonen, insinööri
puhelin 169 4272

Maisemasuunnittelu

Jyri Hirsimäki, arkkitehti
puhelin 169 4232

Sähköpostiosoitteet ovat muotoa:
etunimi.sukunimi@ksv.hel.fi



Käyttötarkoitus	Pinta-ala m ²	Kerrosala k-m ²	Kerrosalan lisäys k-m ²
Asuinkerrostalojen korttelialue (AK, A/s)	75 800	80 000 – 110 000 +säilyvät rak.	80 000 – 110 000
Keskustatoimintojen alue (C, C-1), rautatieliikenteen alue, jonka yläpuolelle saa sijoittaa keskustatoimintoja (LR/C, LRII/C) ja kadun yläpuolinen rakentaminen/C)	174 000	278 500 - 385 000	266 500 – 371 500
Julkisten palvelujen ja hallinnon alue (PY)	1 700	vähäinen lisäys	vähäinen lisäys
Työpaikka-alue (TP/s)	19 500	säilyvät rak.	-
Virkistysalue	11 000	-	-
Rautatieliikenteen alue (ei oleellista rakentamista) (LR, LRII)	172 600	-	-
Katualue (päällä ei rakentamista)	136 500	-	-



Sarjassa aikaisemmin julkaistu:

- 2007:1 Kaupunkisuunnitteluviraston
toimintasuunnitelma 2007–2009,
Toiminnan perusta ja keskeiset
tehtävät
- 2007:2 Liikenteen kehitys Helsingissä 2006
- 2007:3 Maunula – Arjen kestävää
arkkitehtuuria
- 2007:4 Lähiöprojektin toimintakertomus 2006
- 2007:5 Helsinkiläinen kerrostalopiha
- 2007:6 Matosaaren puutarhahistoriallinen
selvitys ja alueen kehittämistavoitteet,
2. uudistettu painos
- 2007:7 Hanasaaren asemakaavallinen
ideakilpailu,
- 2007:8 Liikenteen sujuvuus Helsingissä 2007,
- 2007:9 Ramsinniemen rakennukset,
- 2007:10 Kerrostalojen kehittäminen
– talotyyppiselvitys
- 2007:11 Pihlajamäen korjaustapaohje
- 2007:12 Naapurilähiö: Siltamäen inventointi ja
arvot
- 2007:13 Liikenneonnettomuudet Helsingissä
vuonna 2006
- 2007:14 Keski-Pasila, osayleiskaava
– osayleiskaavaehdotuksen selostus
- 2007:15 Keski-Pasila, osayleiskaava
– osayleiskaavaehdotus,
vaikutusselvitykset

ISSN 0787-9024

ISBN 978-952-223-002-7 (nid.)

ISBN 978-952-223-003-4 (PDF)

