

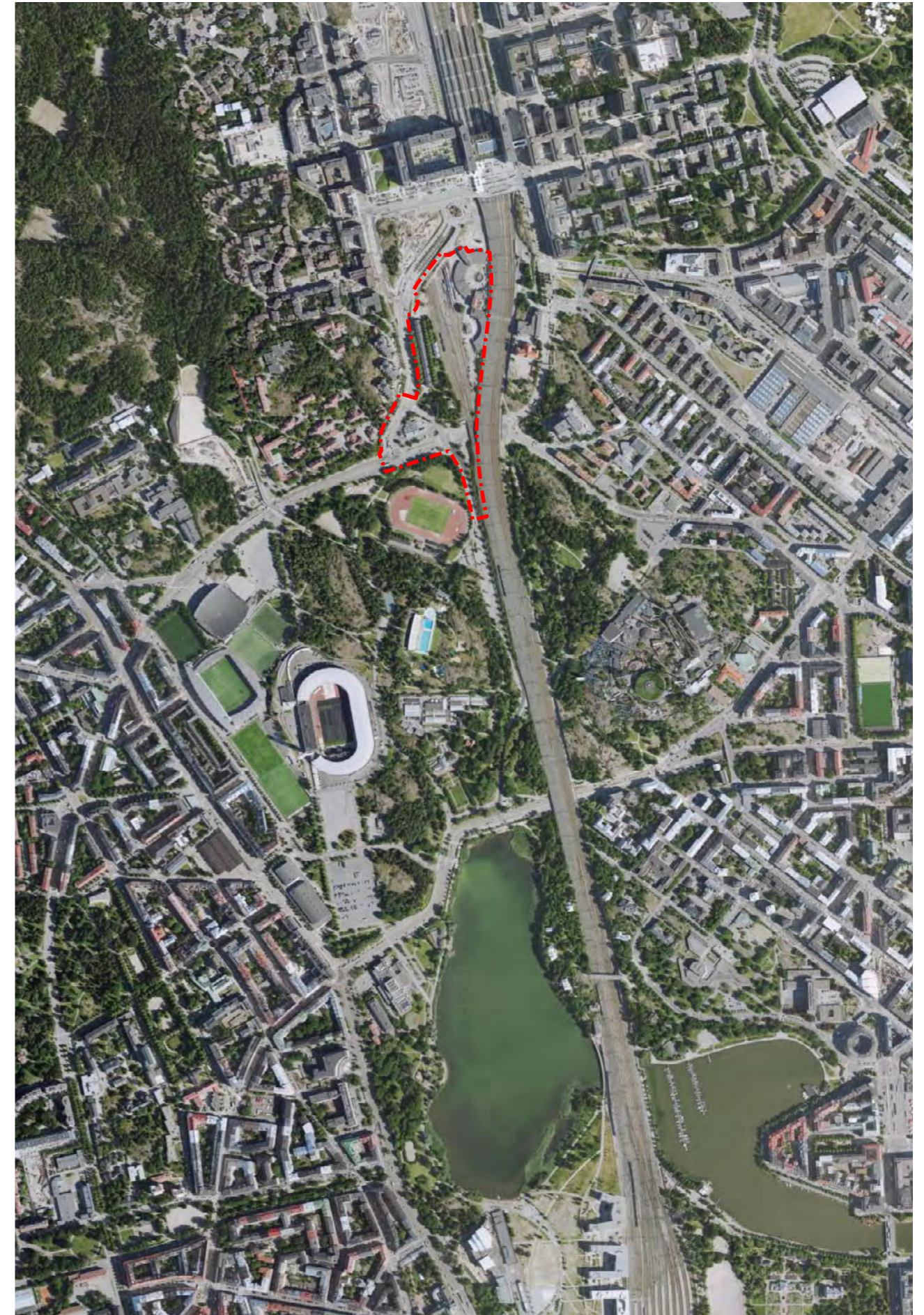
VETURITALLINPIIHAN SUUNNITTELUPERIAATTEET 2024



Helsingin kaupunki 21.5.2024
PÄIVITETTY KYLK 28.5.2024
PÄÄTÖKSEN MUKAISEKSI

Sisältö

Johdanto	1
Alueen kuvaus	3
Ympäristö tulevaisuudessa	5
Suunnitteluperiaatteet	7
Yleiset tavoitteet (1-11)	8
Osa-alueittain	13
Yhteydet	15
Viitemateriaali	16
Edellytykset alueen kehittämiselle	17
Kuvitelma tulevaisuudesta	18
Rakentamisen määrä	20
Lähtötietoja	21
Yleiskaava	21
Osayleiskaava	22
Maanomistus ja aluerajaus	23
Kulttuuriympäristö	24
Veturitie	25
Väyläviraston tilatarpeet ratapihalla	26



Sijainti kaupunkirakenteessa ja aluerajaus

Johdanto

Muuttuva Keski-Pasila



Menneisyys.
Vapautuneita ratapiha-alueita ja Pasilan entinen asema

Keski-Pasila on suuressa muutoksessa. Ratapiha-alueita on poistunut, Veturitie on rakennettu, keskustakortteli (Tripla) on valmistunut, Ratapihakortteleita rakennetaan, keskitornin rakentamista valmistellaan, läntistä tornialuetta kaavoitetaan kuten myös radan toisella puolella olevaa Savonkadun aluetta. Kontrastina kaikelle uudelle huomion kohteeksi nousee Pasilan historiaa henkivä Veturitallinpiha, jossa on edelleen laaja alue varattuna ratapihatoiminnoille.



Tulevaisuus.
Kuvassa tulevaa Keski-Pasilan tornialuetta. Kuva ALA-arkkitehdit.



Näkymä ratapiha-alueelta, taustalla Tripla

Veturitallinpihan suunnitteluperiaatteiden tarkoituksena on osoittaa suuntaa alueen käytölle pitkällä aikavälillä. Tavoitteena on suunnitella tehokkaan Keski-Pasilan eteläosaan toiminnallisesti monipuolista aluetta, joka sisältää myös Pasilan asukkaita sekä muita kaupunkilaisia palvelevan kaupunginosapihan.

Historiallisesti arvokkaiden veturitallien ja niiden piha-alueiden monipuolinen käyttö on suunnittelun lähtökohtana.

Rakentaminen keskitetään tehokkaaksi soveltuville paikoille Veuritien ja Nordenskiöldinkadun reunoille.

Veturitallinpihalla on kaikki edellytykset olla Keski-Pasilan elosa sydän ja vetovoimainen alue myös kauempaa saapuville.

Suunnittelussa huomioidaan alueen kulttuurihistoria rakennuksineen. Raideliikenteen huollon tarpeet selvitetään, ja samalla etsitään aktiivisesti myös uusia ratkaisuja ja paikkoja huollon tilatarpeiden ratkaisemiseksi tulevaisuudessa siten, että alueen monipuolista ja avointa käyttöä voidaan parhaiten edistää.

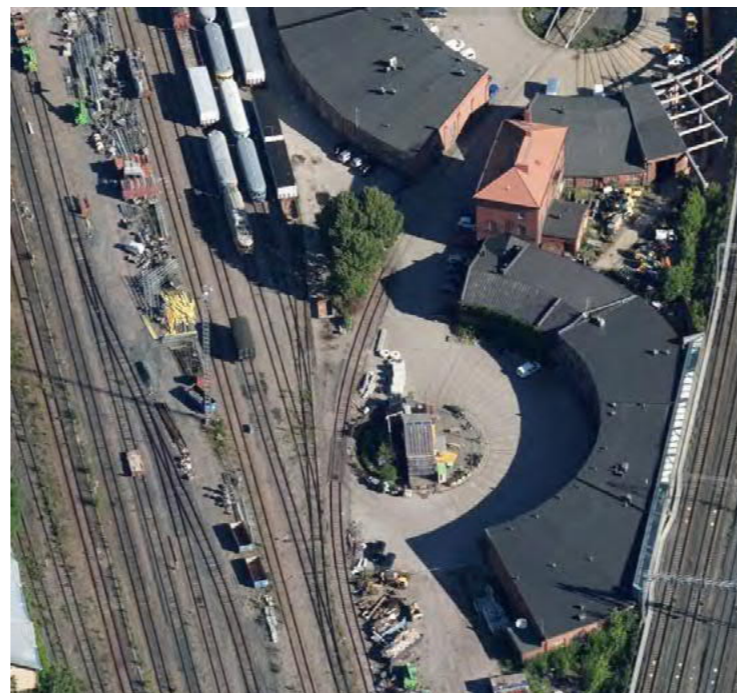
E erityisen tärkeänä pidetään alueen luonnetta. Rouheaa Veturitallinpiha nojaa karheasti historiaan, maanläheisyyteen ja toiminnallisuuteen.

Suunnitteluperiaatteiden laatimista on edeltänyt osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolo, lausuntojen ja mielipiteiden pyytäminen, verkkopohjainen työpaja ja verkkokysely. Näiden tuloksia on hyödynnetty suunnitteluperiaatteiden laatimisessa.

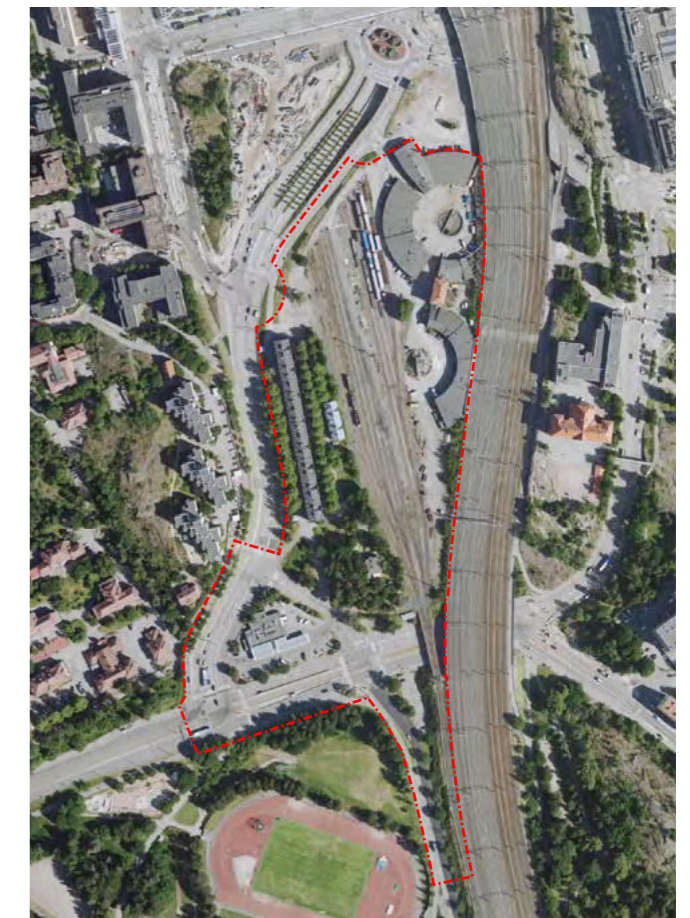
Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukainen suunnittelualueen rajaus kattaa pinta-alaltaan 8,8 hehtaarin kokoisen alueen. Tässä on mukana myös Veuritien ja Nordenskiöldinkatualueista. Varsinainen Veturitallinpihan alue on kooltaan 6,8 hehtaaria.



Alueen ja ympäristön mittakaavaa havainnollistava näkymä. Kuvassa Tripla ja rakentamisvalmistelussa oleva keskitorni Veturitallien vieressä. Kuva JKMM.



Veturitallit



Aluerajaus

Alueen kuvaus



Alueen keskellä sijaitseva ratapiha on aluetta hallitseva toiminto, joka jakaa suunnittelualueen kahteen osaan.

Alue on pääosin valtion omistuksessa, lounaisosan huoltoasemarakennus sijaitsee kaupungin omistamalla maalla ja katualueet ovat kaupungin omistuksessa. Kaavoitus on tullut vireille kaupungin aloitteesta.

Suunnittelualue on pääosin asemakaavoittamatonta. Voimassa olevia asemakaavoja on lähinnä Veturitien ja Nordensköldinkadun katualueilla. Voimassa olevassa Helsingin yleiskaavassa (2016) alue on merkitty kanta-kaupunki C2 alueeksi.

Suunnittelua ohjaa lainvoimainen Keski-Pasilan osayleiskaava (2006). Nordenskiöldinkadun ja Veturitien kulmaan nykyisen huoltamorakennuksen paikalla on C-merkintä (keskustatoimintojen alue). Osayleiskaavassa on myös merkitty työpaikka-alue (TP/s) ja asuntoalue (A/s) niiden ympäristö säilyttäen sekä rautatieliikenteen alue (LR).

Alueella on historiallisesti arvokkaita rakennuksia. Pasilan rautatieaseman eteläpuolella pääradan varressa sijaitsevat muodoltaan kaarevat Pasilan veturitallit. Punatiilestä rakennetut veturien pilttuut kiertyvät rakennuksen keskellä olevan käänvälavan ympärille. Kahta talliyksikköä yhdistää kolmikerroksinen konttorirakennus. Pasilan veturitallit ovat Suomen suurin ja arkkitehtonisesti arvokkain veturitallikokonaisuus. Pasilan veturitalleissa on tällä hetkellä monipuolista työpaikka- ja harrastustoimintaa.



Suunnittelualue on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Alue kuuluu Museoviraston RKY 2009-kohdeluetteluun Pasilan veturitallit, konepaja ja SOK:n teollisuuskorttelit.

Pasilankadun varressa sijaitsee pitkä kolmikerroksinen punatiilirakennus, Toralinna.



Toralinna on rakennettu v. 1899 rautatieläisten asunnoiksi. Toralinnan pihapiirissä sijaitsi kaksi pienempää asuinrakennusta, mutta toinen niistä paloi vuonna 2014. Ratapihan lounaispuoleisella mäennyppylällä on puinen, alun perin varikon päälliköiden asunnoksi rakennettu huvila. Ympäristöministeriö, Museovirasto, Ratahallintokeskus, VR-yhtymä ja Valtion kiinteistölaitos ovat syyskuussa 1998 solmineet sopimuksen asema-alueiden säilyttämiseksi ja suojelemiseksi. Keski-Pasilassa ko. sopimuksen piiriin kuuluvat veturitallit ja konttori-vesitorni, asuintalo Toralinna, varikonhoitajan asunto ja kaksi asuinrakennusta, joista yksi on jäljellä tulipalon tuhattua toisen.

Suunnittelualue on osa Pasilan ratapiha-alueita. Veturitallien ja alarata-pihan käytöstä, junaliikenteen ja raiteiden huollon tilatarpeista on laadittu selvitys Väyläviraston toimesta.

Alueen lounaisnurkassa on huoltoasemarakennus, joka sijaitsee Helsingin kaupungin omistamalla maalla.

Alueen länsipuolella oleva Veturitie on nykyisellään lyhyen tunnelin versioon perustuva. Veturitien mahdollinen muutos on esitetty sivulla 25.

Suunnittelualueita koskevia selvityksiä

- Riitta Salastie, Pasilan veturitallit. Rakennushistoriallinen tarkastelu. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1995:10.
- Tuomas Raikamo, Pasilan veturitallit. Raportti historiallisten Pasilan veturitallien roolista Keski-Pasilan kyljessä ja erilaisista käyttömahdollisuuksista. Kaupunkisuunnitteluvirasto 2009.

Lähtötietona on myös Tuomo Näräsen laatima diplomityö ”Fredikan uusi ratapiha”, joka sisältää monipuolisen ja kattavan koosteen lähtötiedoista sekä runsaasti ideointia alueen käytölle.

https://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2020_kaava/0870_12_diplomityo.pdf



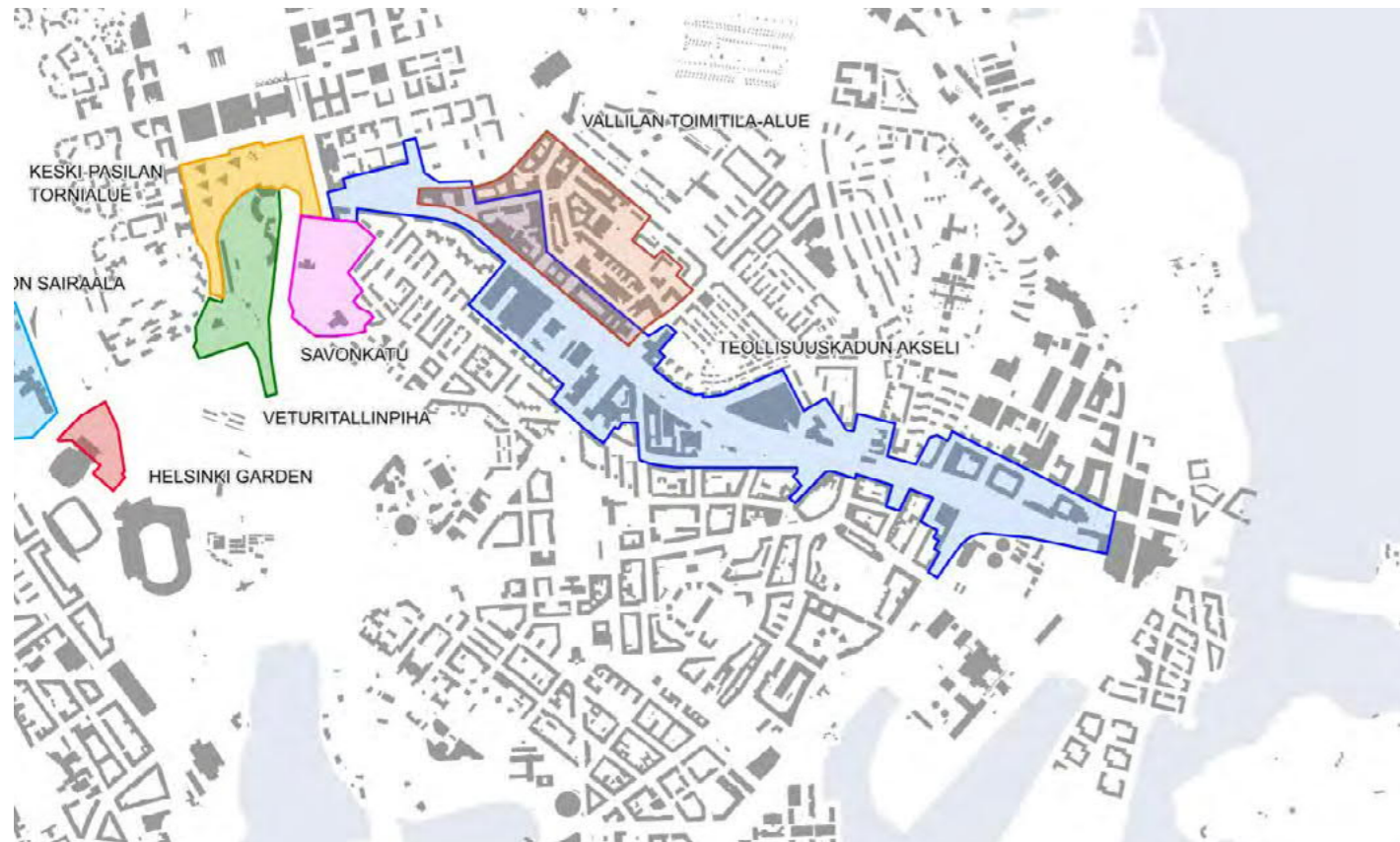
Ympäristö tulevaisuudessa

Veturitallinpiha on keskellä voimakkaasti rakentuvaa Keski-Pasilaa: Keskisen tornin rakentamista valmistellaan. Läntiselle tornialueelle laaditaan asemakaavaa. Alppilassa Savonkadun alueelle laaditaan asemakaavaa.

Lähiympäristön asukas- ja työpaikkamäärä kasvaa voimakkaasti, joten Veturitallinpihan merkitys ympäröivien alueiden ja koko Pasilan suhteen voimistuu.

**Kaupunkirakenne ympärillä tiivistyy.
Työpaikka- ja asukasmäärä lisääntyy.
Toiminnallisen vapaa-alueen tarve kasvaa.**

Veturitallinpiha sijoittuu Teollisuuskadun akselin jatkeelle.





kuva JKMM

Mittakaavaa ja rakentamisen määrää havainnollistava mallinnos Pasilan tornialueesta, jonka edustalla Veturitallinpihan alue sijaitsee. Etualalla Savonkadun alueelle suunniteltuja kortteleita.

SUUNNITTELUPERIAATTEET

Suunnitteluperiaatteet muodostuvat yleisistä tavoitteista 1 - 11 ja osa-alueiden A - H, sekä yhteyksien kuvailusta.

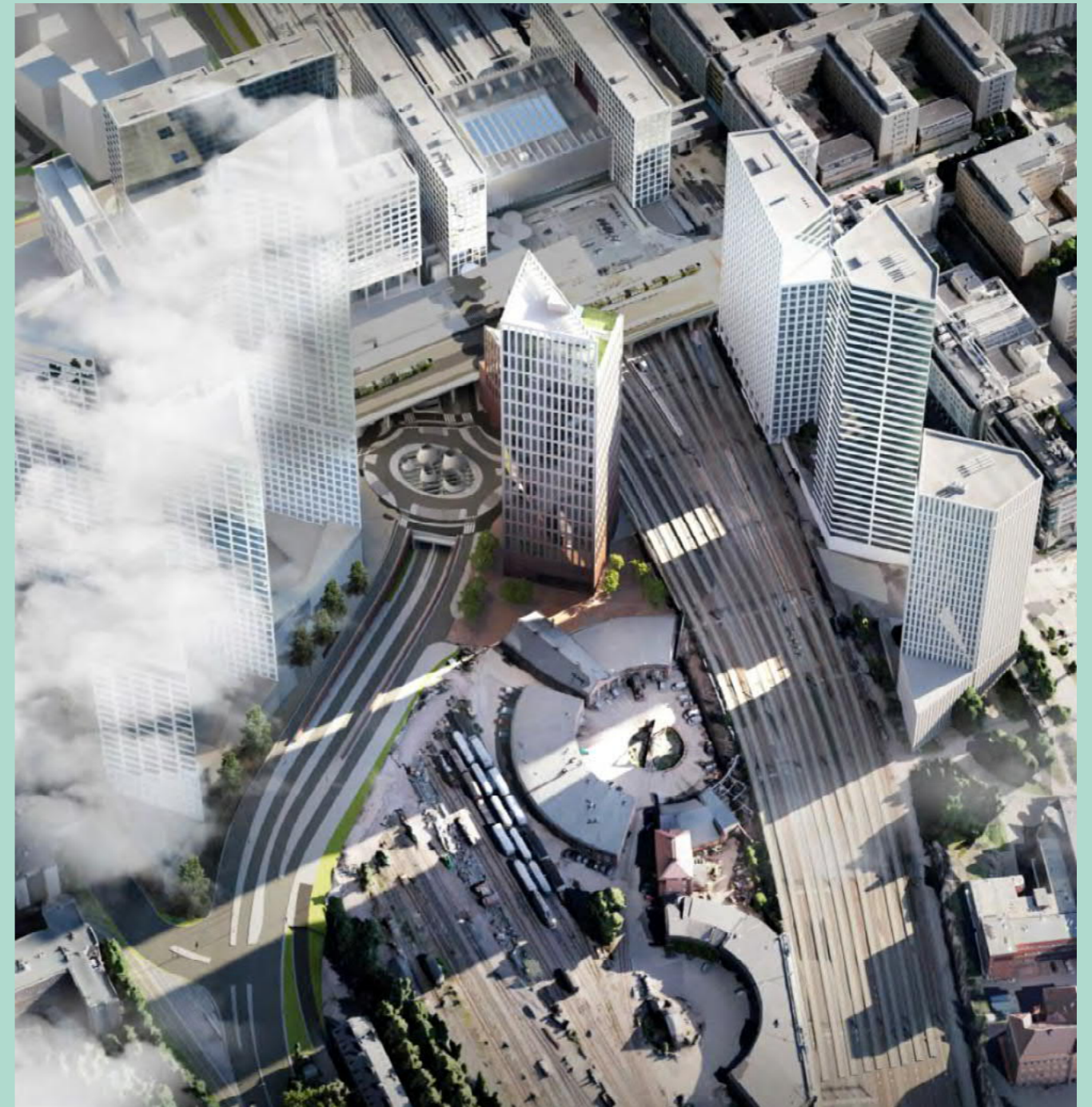
Suunnitteluperiaatteissa määritellään alueen tulevan käytön yleiset tavoitteet. Niiden pohjalta laaditaan myöhemmin asemakaavoja ja asemakaavan muutoksia, julkisten ulkotilojen suunnitelmia ja liikennesuunnitelmia. Alue tulee rakentumaan ja toteutumaan pitkällä aikavälillä vaiheittain, joten suunnitteluperiaatteissa hahmotetaan alueen tulevaa identiteettiä ja ominaispiirteitä niin yleispätevällä tasolla, että periaatteet ovat käyttökelpoisia myös kaukana tulevaisuudessa.

Olellisimpana edellytyksenä muutokselle on ratapihatoimintojen supistaminen nykyistä pienemmälle alueelle. Tämä tulee tapahtumaan pitkällä aikavälillä ja vaatii monien toimijoiden yhteistä tahtotilaa.

Suunnitteluperiaatteiden tarkoituksena on luoda strateginen visio ja esittää suuntaviivat vetovoimaisen, urbaanin ja monipuolisen keskusta-alueen luomiseksi tornialueen edustalle.

Uutta rakentamista alueelle voitaneen suunnitteluperiaatteisiin nojautuen tulevissa asemakaavoissa osoittaa noin 58 000 kem². Olemassa oleva ja säilyvä rakennuskanta on noin 13 000 kem². Suunnitteluperiaatteissa esitetyt kerrosalamäärät ovat vain mittakaavaa havainnollistavia vertailulukuja. Rakentaminen ja tehokkuuden määrittely tapahtuu asemakaavoitukseen perustuen.

Lähtökohtaisesti Veturitallinpiha on ytimeltään avara ja mittakaavaltaan intiimi korkean tornialueen äärellä. Tehokkaampi rakentaminen suunnittelualueella sijoittuu Veturitien ja Nordenskiöldinkadun reunoille.



Keskitorni ja Veturitallien pohjoisosa.
Kuva JKMM

SUUNNITTELUPERIAATTEET

YLEISET TAVOITTEET (1-11)

1. Veturitallinpiha on pääosin julkista ja kaikille avointa tilaa.



Pääosa ulkotiloista on läpikuljettavia lukuunottamatta rata- ja laitehuoltoon tarkoitettuja alueita.

Alueen sijainti ja luonne mahdollistavat tapahtumat, jotka tiiviin asuinalueen keskellä voisivat olla häiriöksi. Alueelle sijoittuvien toimintojen tulee mukautua tähän periaatteeseen. Alue tulee toimimaan tapahtumien, työpaikkojen ja oleskelun paikkana kaikkina vuorokauden aikoina.

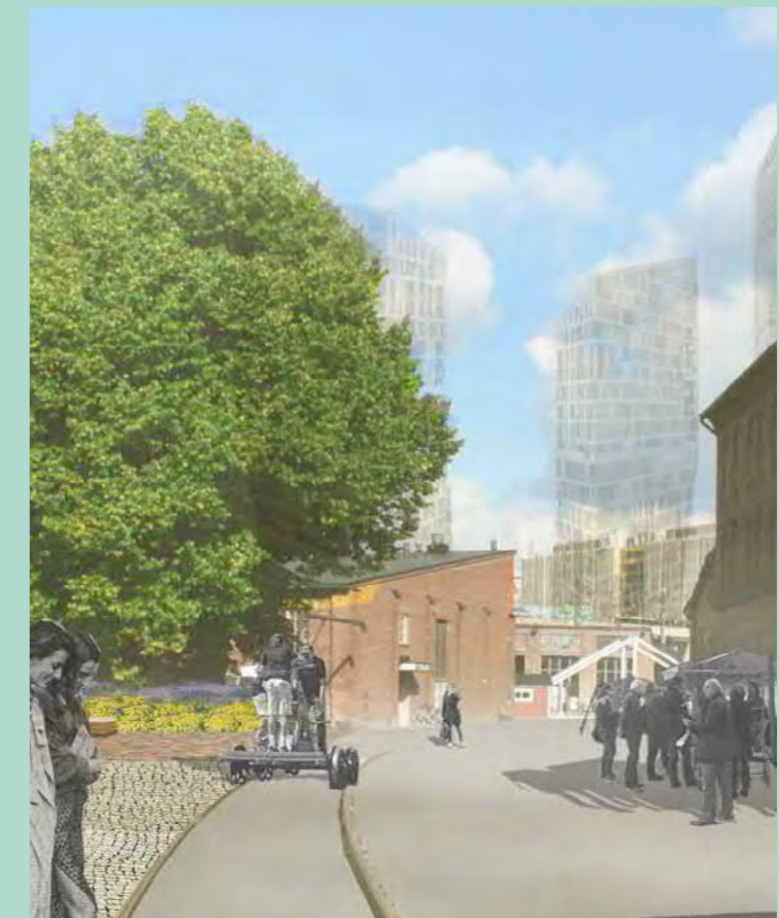


Veturitallinpihan saavutettavuus on etu, jonka vuoksi alueesta voi tulla laajemminkin vetovoimainen kaupunkikulttuurin ja kulttuurihistorian keskittymä.

2. Alueen keskeinen osa on toiminnallisesti ja fyysisesti monimuotoinen kaupunginosapiha, jota käytetään aktiivisesti osana arkielämää. Kaupunginosapiha muodostuu Veturitallin ja Toralinnan ulkoalueista sekä siihen liittyvästä puisto-alueesta.



Alue tarjoaa mahdollisuuksia elinkeinotoimintaan, oleskeluun, liikuntaan, tapahtumiin, ruokailuun, grillaamiseen, leikkimiseen, kaupunkijuhliin, konserttien ja tapahtumien järjestämiseen myös yöaikaan. Alueesta järjestetään yleinen suunnittelukilpailu, jolla haetaan laadukasta toiminnallista konseptia ja fyysisen maisematiilan suunnitelmaa.

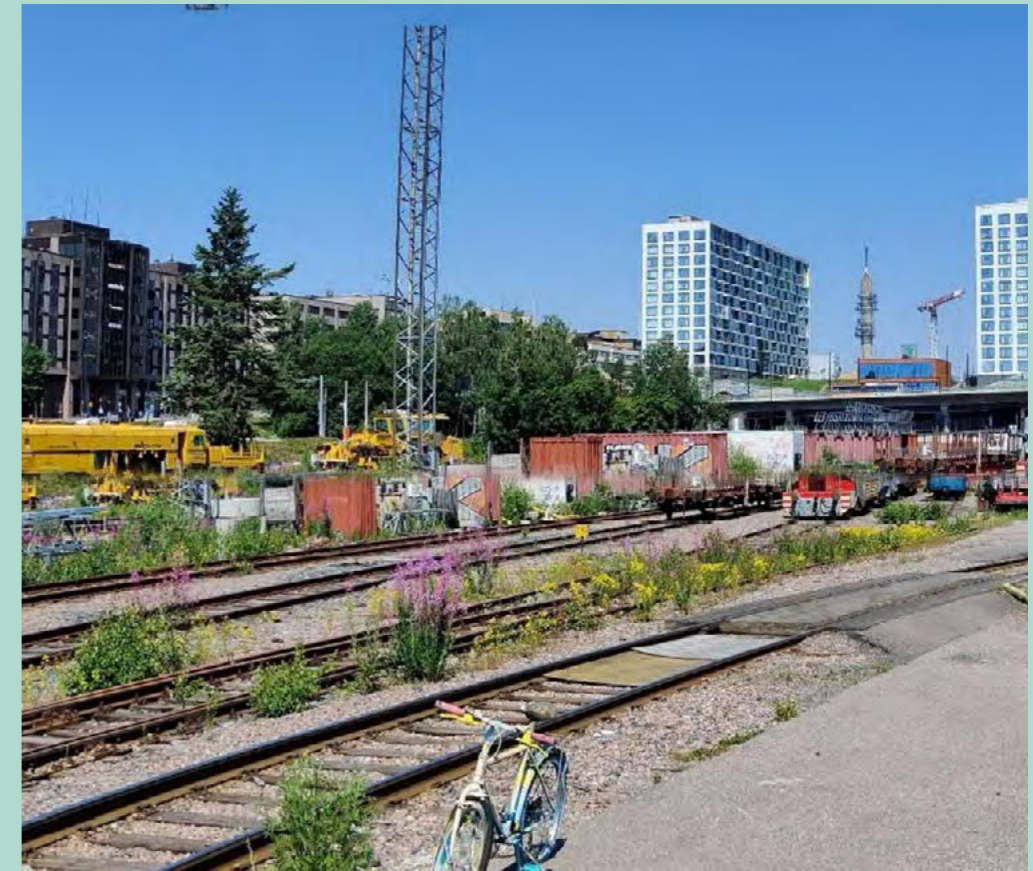


3. Ratapiha- ja huoltotoiminnot suunnitellaan toiminnan kannalta riittävinä, mutta nykyinen aluevaraus ja tekniset ratkaisut päivitetään vastaamaan keskustamaiseksi muuttuvaa keski-Pasilaa.

Ratapiha- ja huoltotoiminnot hallitsevat alueen käyttöä vahvasti.

Raideliikenteen huollon tarpeet selvitetään ja samalla etsitään aktiivisesti innovatiivisia ratkaisuja ja paikkoja huollon tilatarpeiden ratkaisemiseksi tulevaisuudessa siten, että alueen monipuolista ja avointa käyttöä voidaan parhaiten edistää.

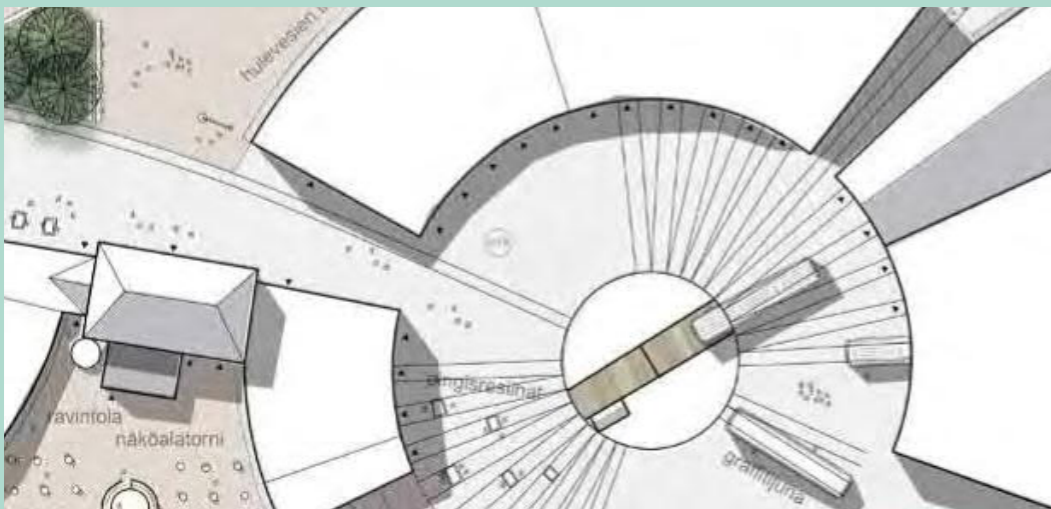
Kaupunginosapiha ja siihen kuuluva puisto-alue tulee olemaan ratapihatoimintoja korvaava päämäärä, mutta ajallinen ulottuvuus sen toteutumiselle on pitkä.



4. Rakennettu kulttuuriympäristö huomioidaan suunnittelussa ja rautatiehistorian tulee näkyä ja olla koettavissa konkreettisesti alueella.

Alueen tunnelma muodostuu rakennetusta ympäristöstä, jossa rautatiehistoria on vahvasti läsnä.

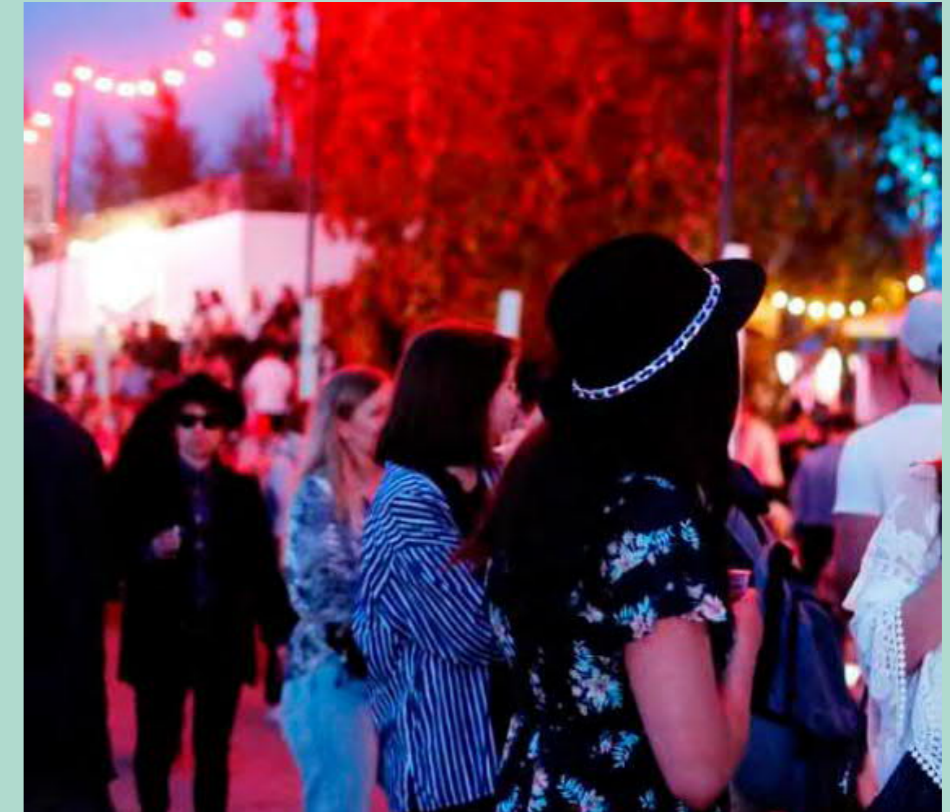
Juniin ja rautateihin liittyvät toiminnot jatkuvat tulevaisuudessakin alueella ja tämä muodostaa vahvan fyysisen ja toiminnallisen identiteetin Veturitallinpihalle.



5. Veturitallinpiha on turvallinen, sekä sosiaalisesti ja kulttuurisesti monipuolinen eri ikäryhmille sopiva paikka.



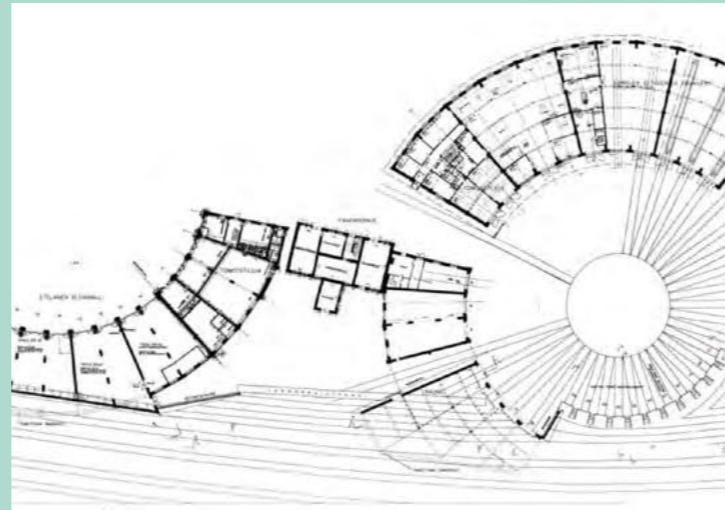
Paikan henki, tunnelma ja toimintatavat muodostuvat ympäristön asukkaiden ja alueen toimijoiden yhteistyöllä. Suunnittelulla vahvistetaan edellytyksiä siihen, että Veturitallinpihalle muodostuu positiivinen, salliva, huolenpitoa ylläpitävä sekä häiriökäyttäytymistä ehkäisevä ilmapiiri.



6. Alueen olemassa olevaa sosiaalista pääomaa, joka koostuu kansalais- ja harrastustoiminnasta sekä kulttuurin ja luovan työn keskittymästä, tulee vahvistaa ja monipuolistaa harkiten rakennuksia ylikorjaamatta.

Pasilan keskustassa kauppakeskus Tripla on omanlaisensa, kokonaan kaupallinen tila ja moderni kiillotettu ympäristö. Vastapainona tälle Veturitallinpiha profiloituu erilaisen ja omaehtoisemman toiminnan alueeksi, jossa huomitaan olemassa olevien toimintojen vahvuudet ja potentiaali.

Kulttuuria, koulutustiloja, vapaata ulkotilaa, rouheutta, ajallista kerrostumaa, pienempiä toimijoita, hotelli- ja ravintolatilaa, vapaa-ajan toimintaa.



7. Veturitallinpiha on ydinosaltaan pienimittakaavainen ja matalaksi hahmottuva paikka Pasilan tulevan tornialueen edustalla.

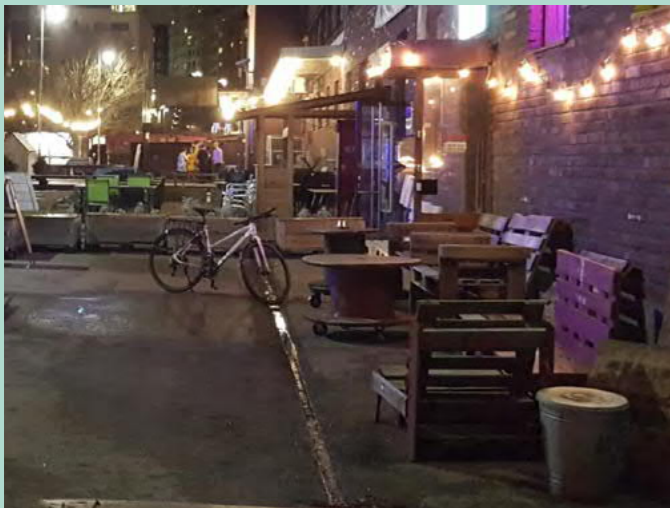
Veturitallinpihalta ei kohoa suurmaisemaa muuttavia rakenteita.



Näkymä Töölönlahdelta tornialueelle
Kuva ALA-arkkitehdit



8. Veturitallinpiha on orgaaninen ja vaiheittain kehittyvä, karheasta teollisesta identiteetistä ammentava, sitä säilyttävä ja tulevaisuuden toimintojen suhteen muuntautumiskelpoinen.



Veturitallinpihan kehittyä ja muuttua ajan kuluessa. Alueella voi säilyä rouheutta ja keskeneräisyyttä, tilat voivat olla osittain "alimäärittyneitä". Teollisen perinteen mukaisesti uusille tai muuttuville toimintoille keksitään ratkaisut luovasti nykytilannetta soveltaen sekä mennyttä kunnioittaen.



9. Veturitallinpihalla tulee huomioida alueen monipuolinen tilallisuus, johon kuuluu sekä avaruus että rakennusten väleihin jäävien paikkojen vaihtelevuus ja pienimittakaavaisuus. Intiimien kohtaamis- oleskelu- ja tapahtumapaikkojen lisääminen alueelle on suotavaa.



Veturitallinpihalla on avoin ja avara sydän, sen vastapainona Veturitalleilla on tilallisesti jännittäviä paikkoja pienimuotoisemmalle olemiselle ja tekemiselle.



10. Alueelle ei tule hierarkista katuverkkoa ja liikennemuotojen erottelua, ajoneuvoliikenne on pelkästään huoltoajoa. Liikkuminen tapahtuu pääosin jalan ja polkupyörällä (shared space).

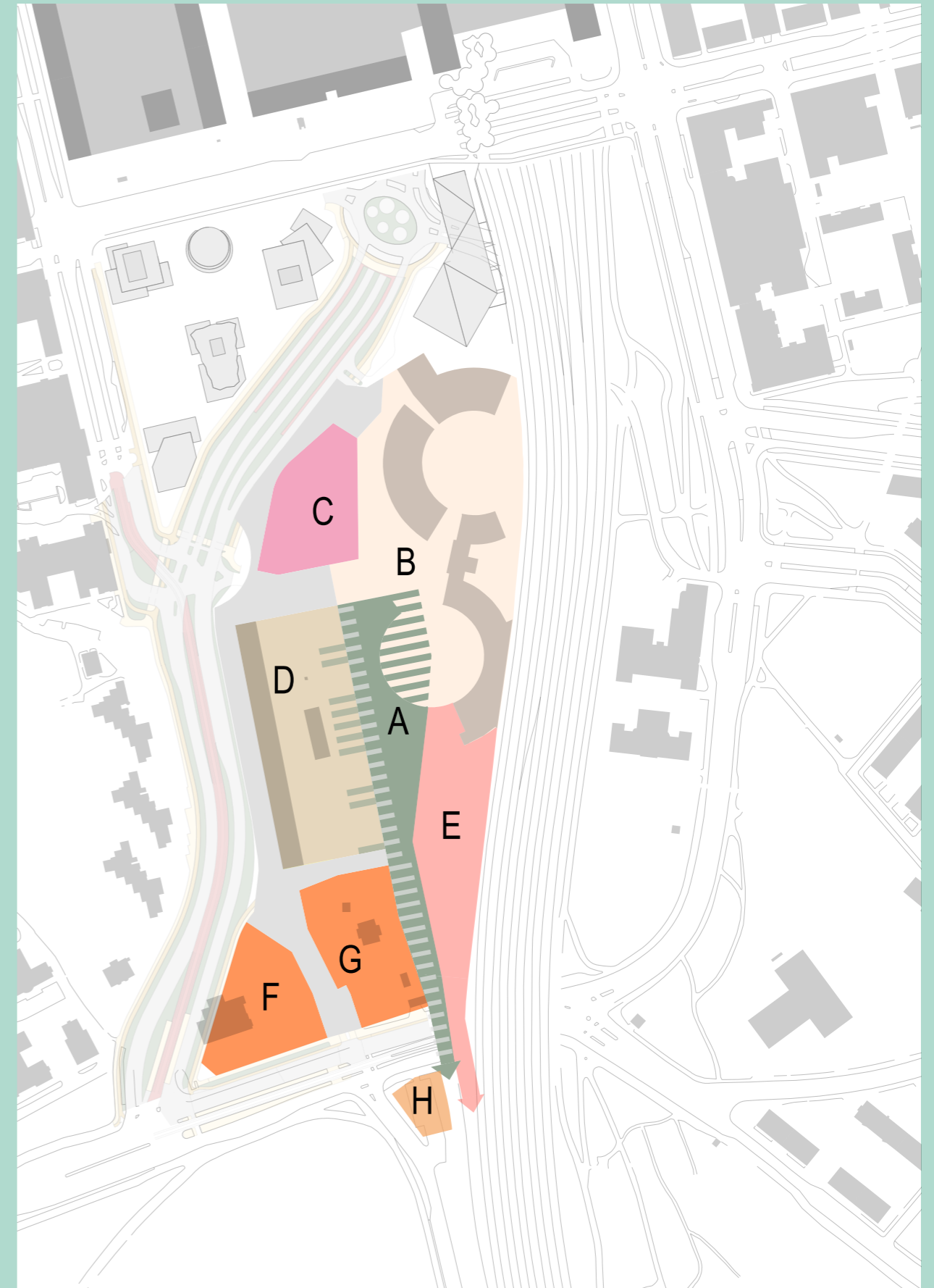
11. Orsi- ja pohjavesien säilyminen turvataan

KYLK 28.5.2024 lisäys: Alueen halki kulkee keskeinen kävelyreitti Nordenskiöldinkadun eteläpuolen tapahtumakeskusten ja urheilupuiston sekä Pasilan aseman välissä. Jalankululle varataan riittävä tila ja selkeästi ohjattu reitti, jonka varrella voi olla palveluita, tapahtumia ja oleskeluun houkuttelevia tiloja.

SUUNNITTELUPERIAATTEET

OSA-ALUEITTAIN

- A Puistopiha**
on avoin ja vihreä alue, jonka toteutuksessa monipuolinen käytettävyys varmistetaan historiaa kunnioittaen. Nykyisen ratapihan avaruus ja näkyvät ovat puistopihaan tilallisen suunnittelun lähtökohtana. Raiteita säilytetään mahdollisuuksien mukaan ja tutkitaan, voiko puistoalueella säilyttää poikkeustapauksia varten huoltoraiteita siten, että niitä ei tarvitse aidata. Puistopihaan sekä Veturitallien ja Toralinnan alueen ulkotilat muodostavat toisiinsa limittyvän ja sulautuvan monipuolisen ja vihreän tilasarjan. Kokonaisuuden suunnittelusta järjestetään yleinen suunnittelukilpailu, jolla haetaan laadukasta toiminnallista konseptia ja fyysisen maisematilan ja rakenteen suunnitelmaa.
- B Veturitallit**
suojellaan asemakaavalla ja ne säilyvät toiminnoiltaan monipuolisina paikkoina ja mahdollisimman suuressa määrin avoimina vierailijoille. Raidedyhteys pohjoisemmalle veturitallille säilytetään. Pienimuotoinen lisärakentaminen alueella on mahdollista. Uuden rakentamisen laajuus määrittyy tulevissa asemakaavoissa.
- C Hybridikortteli**
sijoittuu alueen pohjoisosaan Veturitien varrelle. Kortteli muodostuu monitoimitilasta ja sen yhteyteen rakentuvasta toimisto-osasta, jonka korkeus monitoimitilan kattopinnasta alkaen voi olla likimäärin kuusi kerrosta. Monitoimirakennus on tarkoitettu monipuoliseksi kulttuurin ja harrastustoiminnan paikaksi, jossa voi olla esiintymis-, tapahtuma-, näyttely-, ravintola-, kahvila-, liikunta-, työpaja-, opetus- ja muita vastaavia tiloja. Kattopinta on oleskelun mahdollistava viherkatto. Hybridirakennuksen laajuuden voi alustavasti arvioida olevan enimmillään 13 000 kem². Maaperän pohjaolosuhteiden ja keskeisen sijainnin vuoksi pysäköintiä korttelissa ei ole ollenkaan tai hyvin rajoitetusti.

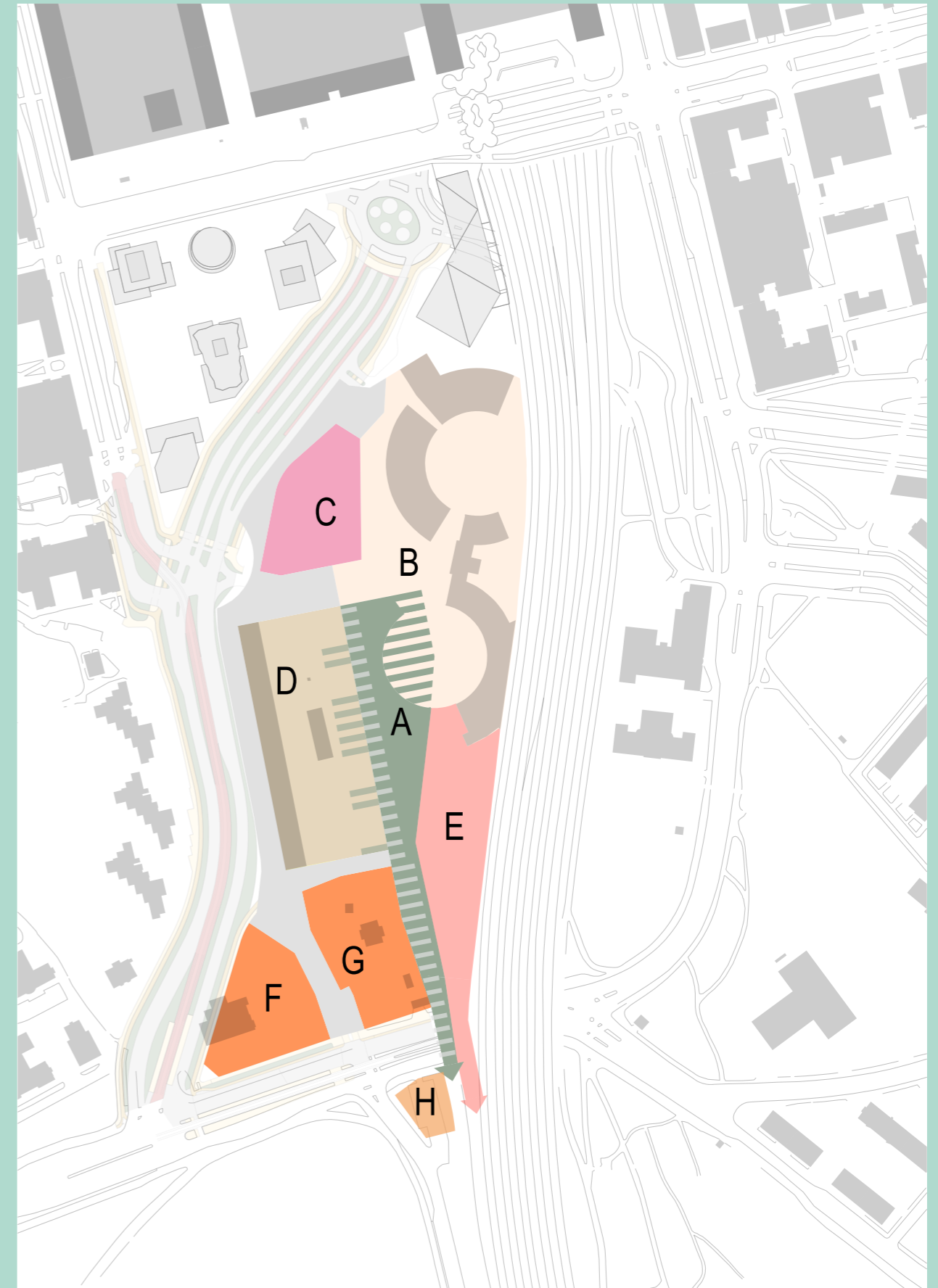


KAAVIOMAINEN ALUEKARTTA ON PERIAATTEELLINEN JA SUUNTAANTAVA

SUUNNITTELUPERIAATTEET

OSA-ALUEITTAIN

- D Toralinnan alue**
Toralinna suojellaan asemakaavalla ja sen käyttö asuinrakennuksena mahdollisuuksien mukaan jatkuu. Miljööseen, historiaan ja alueen toiminnallisiin periaatteisiin sopiva täydennysrakentaminen talon itäpuolella on mahdollista; esimerkiksi kaupunkitalot, joiden pohjakerros on liiketilaa ja piha-alueet toiminnallisesti liiketiloihin liittyvinä.
Täydennysrakentamisen määrän arvioidaan olevan noin 5 400 kem².
- E Ratahuoltovarikko**
Ratapiha-alue ja tekniset ratkaisut päivitetään vastaamaan keskustamaisesti muuttuvaa Keski-Pasilaa.
Alue suunnitellaan välttämättömien toimintojen kannalta riittävän kokoiseksi pääradan viereiselle alueelle, jonka laajuus puistoalueen suuntaan määritty jatkosuunnittelussa.
Mahdollisen hallirakennuksen pinta-alaksi arvioidaan noin 6 500 kem².
- F Veturitien ja Nordenskiöldinkadun kulma**
Nykyinen huoltoasematontti laajennettuna osoitetaan tehokkaan rakentamisen alueeksi. Käytötarkoitus voi olla toimistoa, liiketilaa ja asumista, sisältäen mahdollisesti jopa energianjakeluaseman.
Rakentamismäärän arvioidaan olevan enimmillään 18 000 kem²
KYLK 28.5.2024: Mikäli alueelle merkittyä ratahuollon hallia tulevaisuudessa ei tarvita, sille varattua aluetta voidaan käyttää muuhun rakentamiseen.
- G Eteläisen huvilan ympäristö ja kadunvarsi**
muodostaa korttelialueen, jossa kadunvarressa on korkeampaa, 8-kerroksista rakentamista ja säilyvän huvilan ympärillä matalampaa.
Rakentamismäärän arvioidaan olevan 10 000 kem².
Käytötarkoitus voi olla toimistoa, liiketilaa ja asumista.
- H Nordenskiöldinkadun eteläpuoleinen osa-alue**
Nordenskiöldinkadun eteläpuolella oleva pysäköintialue voi muuntua korttelialueeksi, jonka rakentamistehokkuus viisikerroksisena rakennuksena voi olla 3 500kem².



Alueen F vaihtoehtoinen käyttö

Helsingin pelastusasemaverkon tiivistämistarpeita kartoiteaan parhaillaan ja tämä alue on mukana yleistarkastelussa. Pelastusaseman sijoittaminen alueelle on mahdollista.

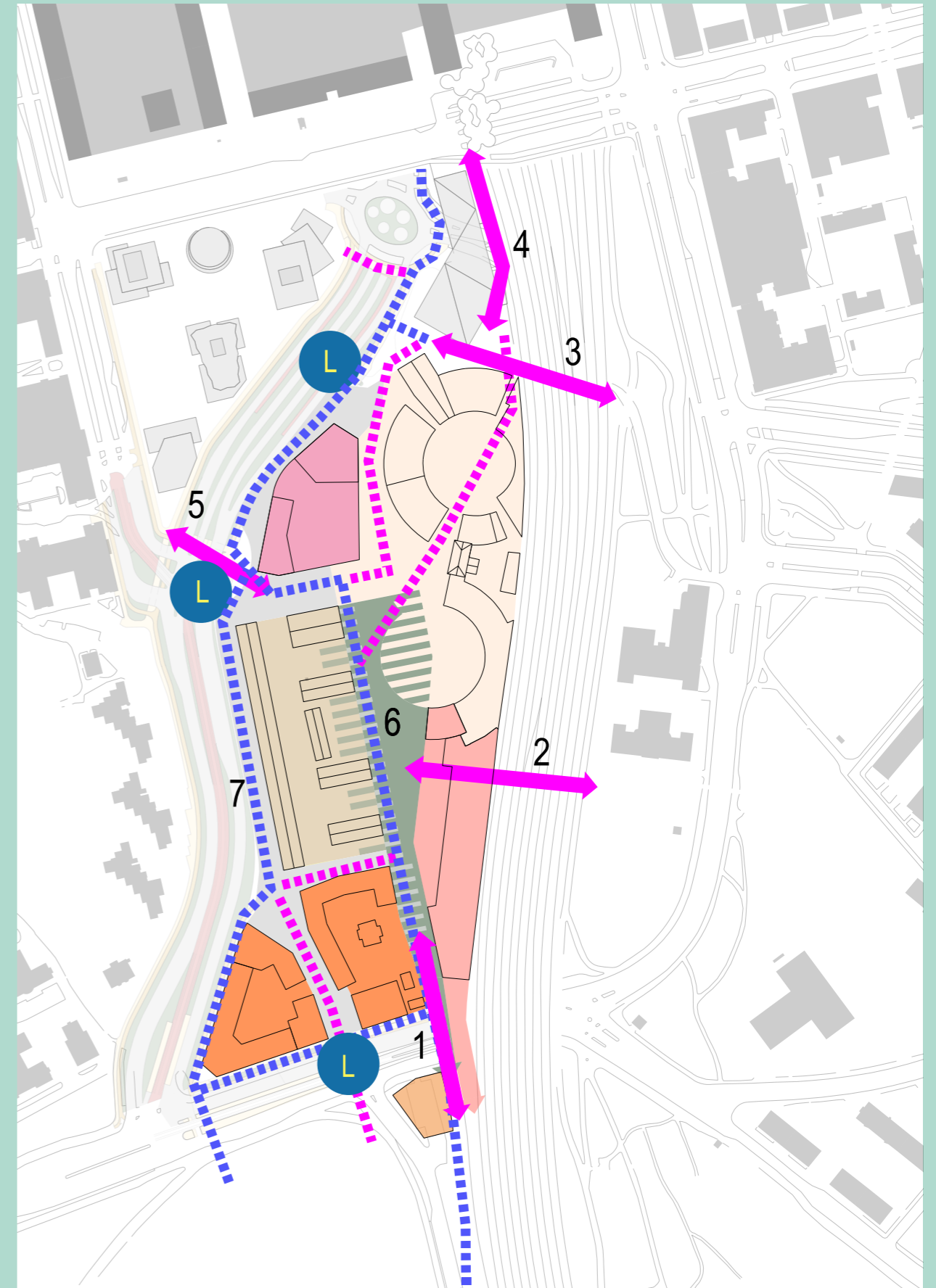
SUUNNITTELUPERIAATTEET

YHTEYDET

- 1 Eläintarhan suuntaan** suunnitellaan jalankulku- ja pyöräilyyhteys, joka ylittää Nordenskiöldinkadun radan vieritse
- 2 Radan yli Savonkadun alueelle** tutkitaan jalankulku- ja pyöräilyyhteiden rakentamista.
- 3 Radan alla** oleva yhteys rakentuu turvalliseksi jalankulun ja pyöräilykenteen alueeksi keskitornin rakentamisen yhteydessä
- 4 Fredikan terassille ja Pasilan asemalle** muodostuu luonteva jalankulkyhteys keskitornin rakentamisen yhteydessä.
- 5 Länteen**
Jalankulkyhteidet keskuspuiston suuntaan Länsi-Pasilan kautta huomioidaan alueen suunnittelussa
- 6 Alueen läpi** osoitetaan keskeinen jalankulku- ja pyöräilyreitireitti. Pyöräilyliikenne suunnitellaan soputuvaksi alueen jalankulkuuonteeseen ja monipuolisen kaupunginosapihan toimintoihin .
- 7 Alueen länsireunaan** osoitetaan polkupyöräily/jalankulkureitti.

L-merkinnät ovat mahdollisia ajoneuvoliittymiä

Varaudutaan liittymiin Veturitieltä, Pasilankadun kohdalta ja Nordenskiöldinkadulta.



KAAVIOMAINEN YHTEYSKARTTA ON PERIAATTEELLINEN JA SUUNTAANTAVA

Nuolimerkinnot 1 - 5 kuvaavat yhteyksiä alueelta ulos
Sininen katkoviiva kuvaa pyöräilyä pääreittiä

VIITEMATERIAALI JA LÄHTÖTIETOJA

SUUNNITTELUPERIAATTEISIIN LIITTYVÄÄ LISÄMATERIAALIA

Edellytykset alueen kehittämiseksi

Ratapiha-alueen laajuus on aluetta voimakkaasti määrittävä asia. Tulevaisuuden tavoitteena tulee olla raidealueiden vaihteittainen supistaminen. Tämä voi tapahtua raiteiden lyhentämisellä pohjoispäästä alkaen, jolla luodaan mahdollisuuksia avata julkista tilaa Veturitallien yhteyteen hyvin saavutettavaan paikkaan. Raiteiden pituuksien riittävyys luo omat haasteensa, vaikka huoltokalusto voinee toimia lyhyemmilläkin raiteilla.



Nykytilanteessa ratapiha-alueen ulkopuolisia alueita voidaan kehittää, mutta aidattu raide/huoltoalue katkaisee kulkuyhteyden itä- ja länsiosien välillä. Kulku Veturitalleilta Toralinnan suuntaan voi tapahtua vain Veturitien reunaa pitkin.



Jos raiteita lyhennetään pohjoispäästä, saadaan hyvälle paikalle väliaikainen puisto/ tapahtuma-alue tai rakentamispaiikka ja itä-länsisuuntainen liikkuminen helpottuu. Raiteita voidaan sijoittaa lisää pääradan viereen vaikkakin raidepituudet jäävät lyhyeksi.



Tulevaisudessa raiteita supistetaan entisestään, toimintoja siirtämistä Ilmalan suuntaan tutkitaan ja alueen kehittämiseksi muodostuu näin lisää edellytyksiä. Loputilanteessa raiteet ovat pääosin pääradan viereisellä alueella.

Kuvitelma tulevaisuudesta

Alue on keskeneräinen ja muuttuva niinkuin elämä on.

Veturitallinpihasta on muodostunut elävän kaupunkikulttuurin paikka ja koko Pasilan yhteinen kaupunginosapiha.

Fyysisesti todennettavia asioita:

Veturitien varrelle on rakennettu tapahtumarakennus, jonka kattopinta on oleskelukattona.

Nordenskiöldinkatu ylitetään sillalla Eläintarhaan suuntaan ja Pasilan sillalle, ratikkapysäkeille ja asemalle pääsee luontavasti keskisen tornin kautta.

Ratapihan huoltotoiminnot ovat supistuneet radan varressa olevaan uuteen veturitalliin. Hallin reunassa olevaa ramppia pitkin nouseaan radan ylittävälle sillalle, joka johtaa Savonkadun alueelle. Hallin katto on oleskelu/viherkattona. Raideyhteys pohjoiseen Veturitalliin on säilytetty.

Veturitallit ja niiden ulkotilat ovat aktiivisessa käytössä.

Toralinnan itäpuolelle on rakentunut perinteisiä kaupunkitaloja, joiden alakerassa on ravintoloita, kahviloita, gallerioita, työpajoja, myymälöitä. Omistajat asuvat liiketilojensa yläkerroksissa. Piha-alueet ovat julkisessa käytössä.

Eteläosaan on Nordenskiöldinkadun varrelle on rakennettu kerrostaloja.

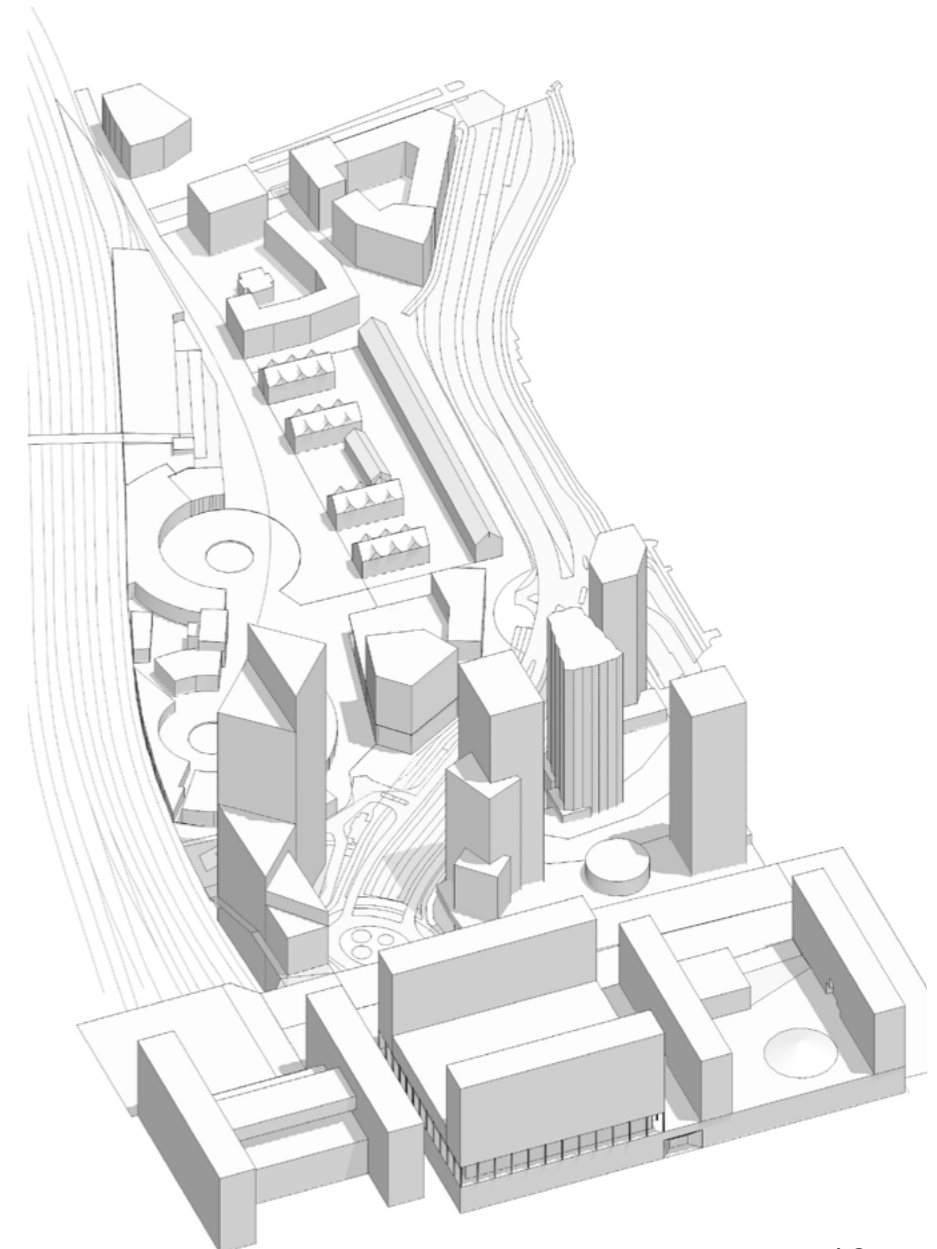
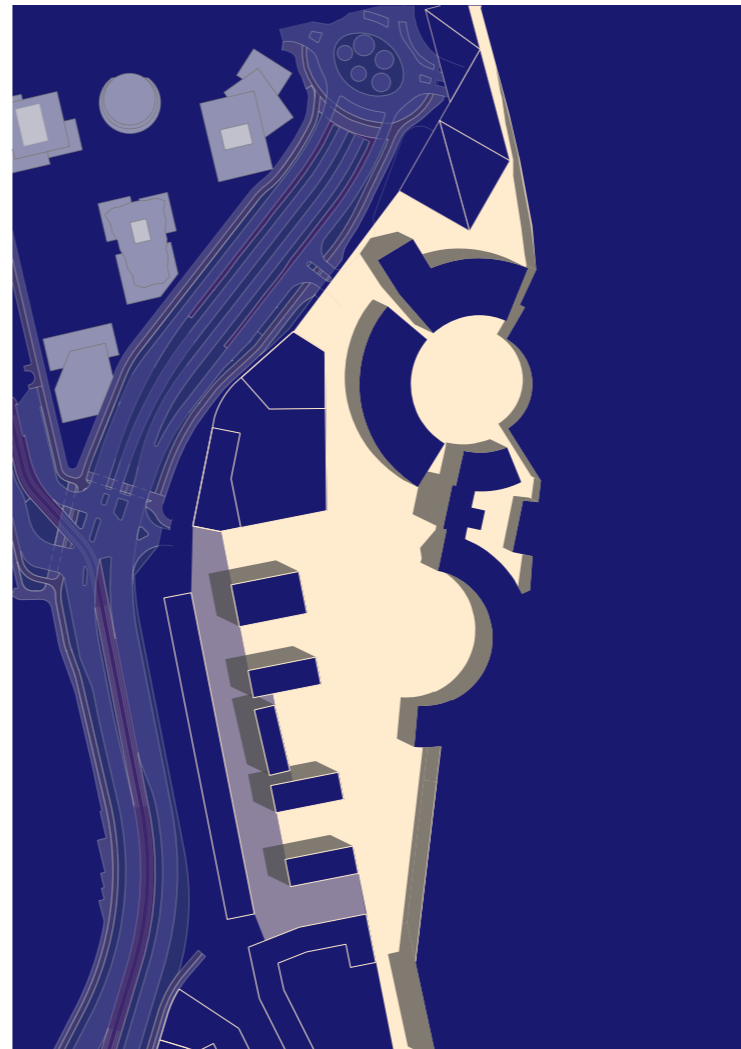
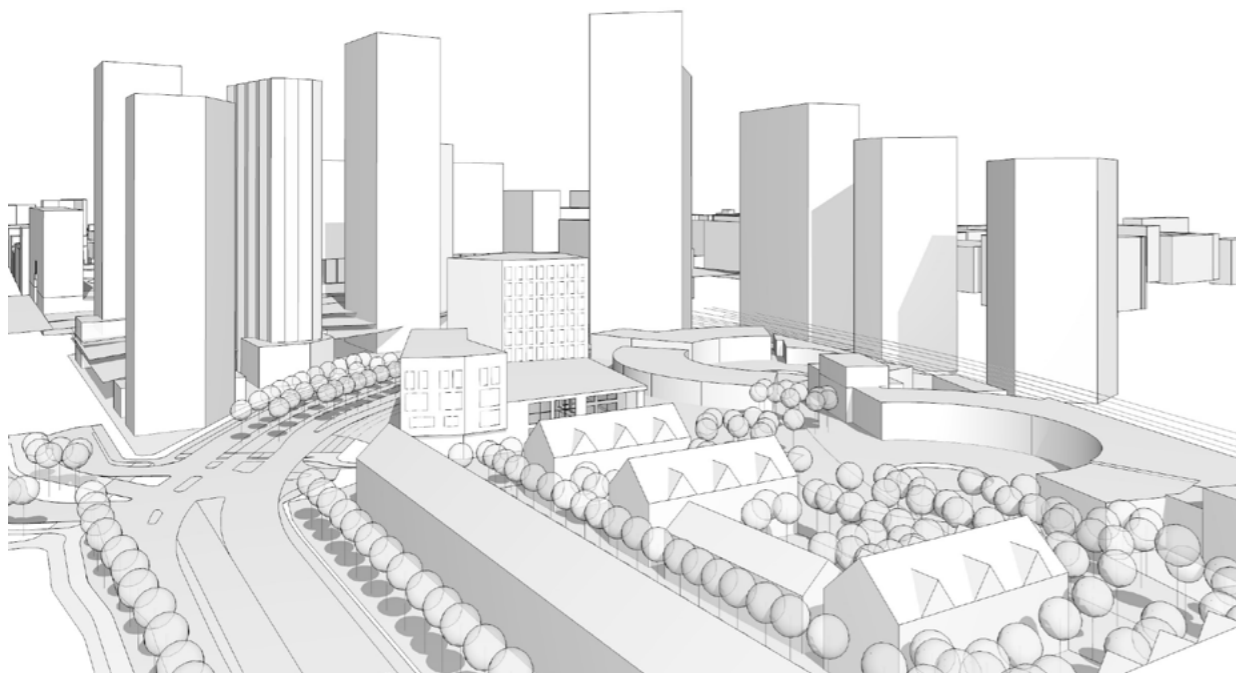
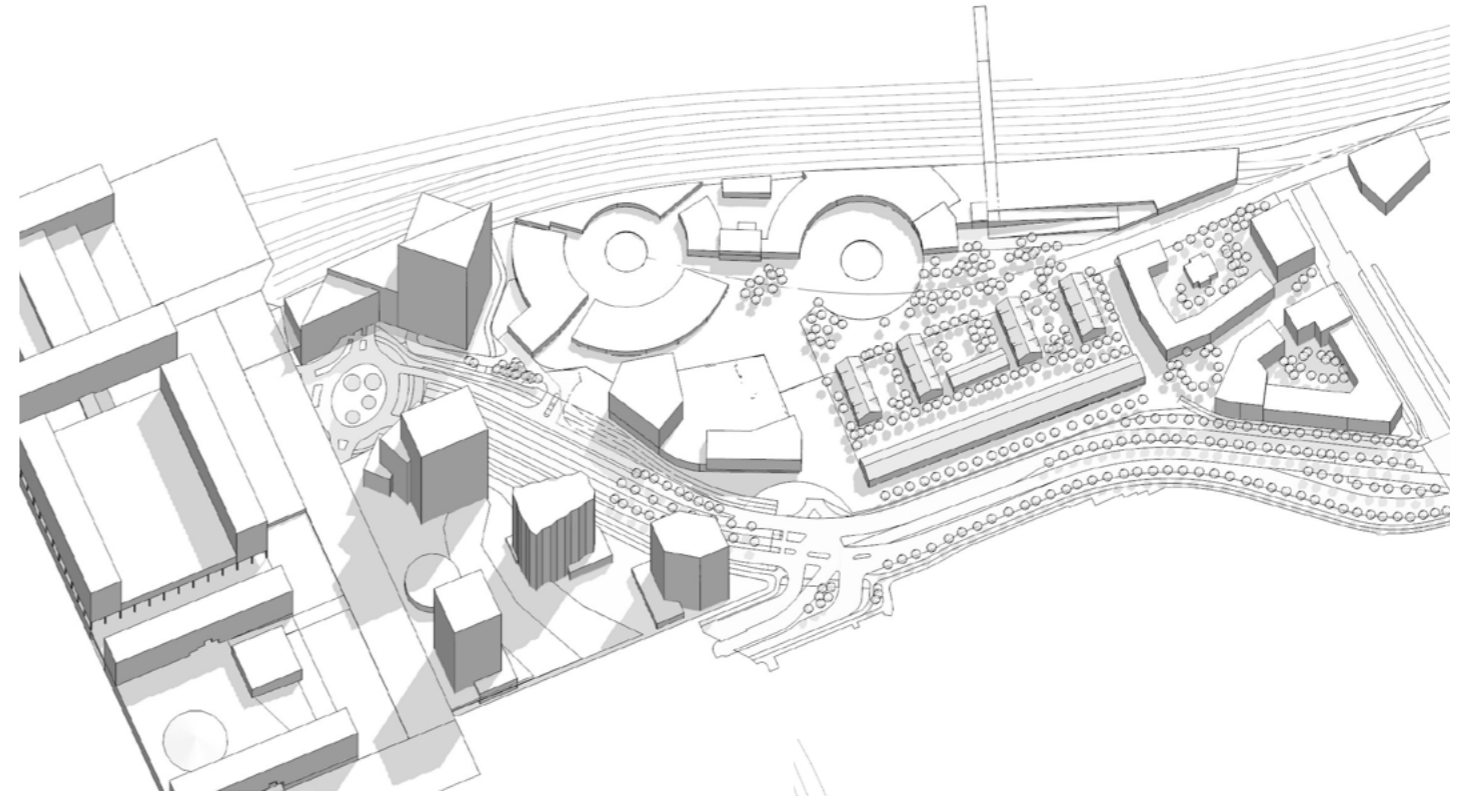
Yökaupunki keikkapaikka hengailupaikat
karhea marginaali ruokakulttuuri joutomaa, ruderaatti muuntuva
katukeittiö romanttinen Veturitallit esiintyminen jatkuvuus juhlatilat
luistelu erikoistapahtumat vesitoimitilat rautatiehistoria huolto puisto
alakulttuuri boutiquehotelli liikuntapaikat yhteydet ravintolat ratakiskot
museojunat Kulttuuripuisto mielentila lähiviljely
korjaamo aukiot insiproiva keskeneräisyys työ
moni-ilmeinen työtilat paja eloisa hiomaton salaperäinen

Havainnekuva on periaatteellinen ja ainoastaan yksi näkökulma suunnitteluperiaatteiden mahdollistamaksi kokonaisuudeksi. Veturitallinpihan alueen lisäksi kuvassa on esitetty keskitori, Länsitornit, Itätornit ja Savonkadun alue.



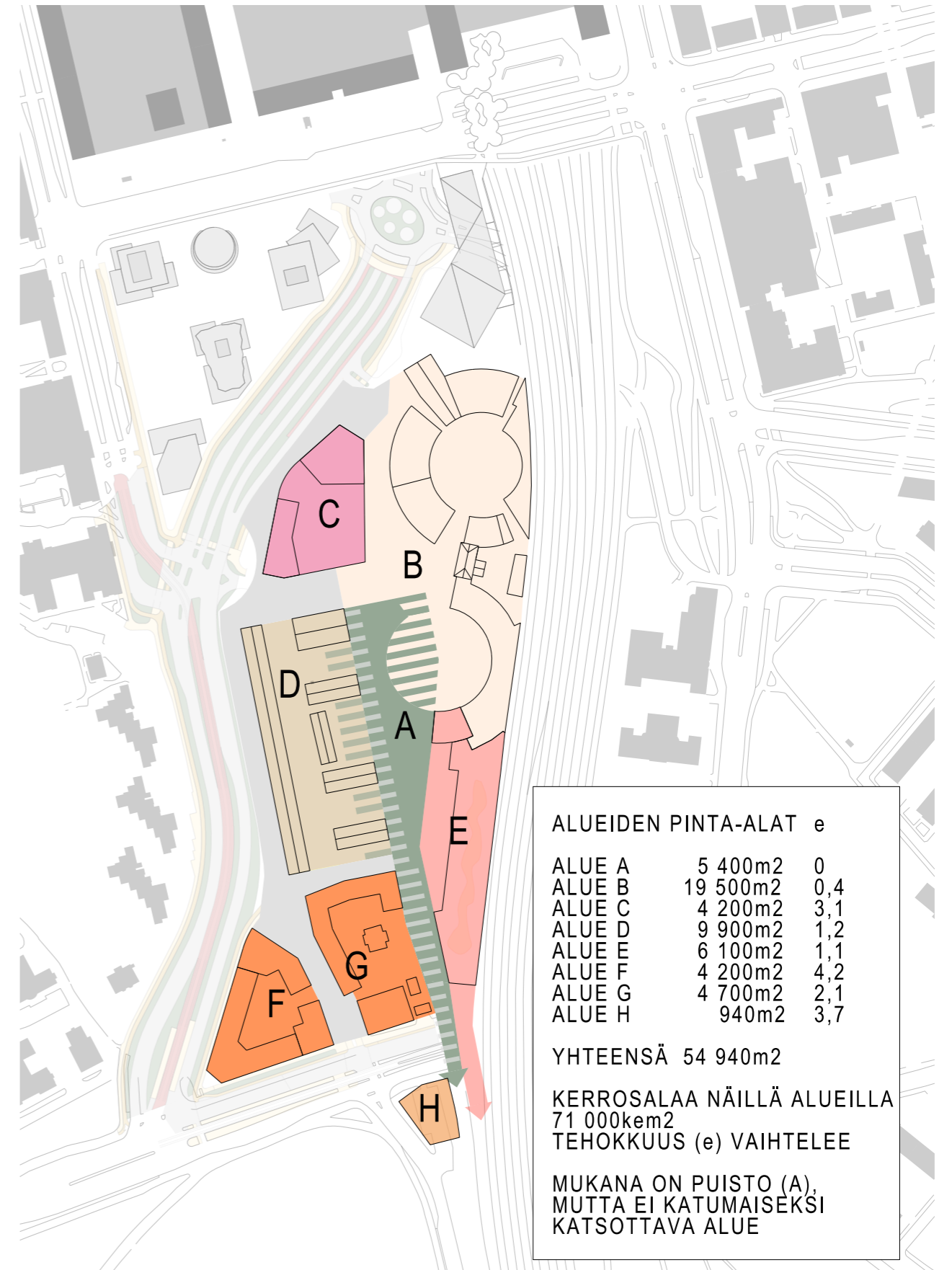
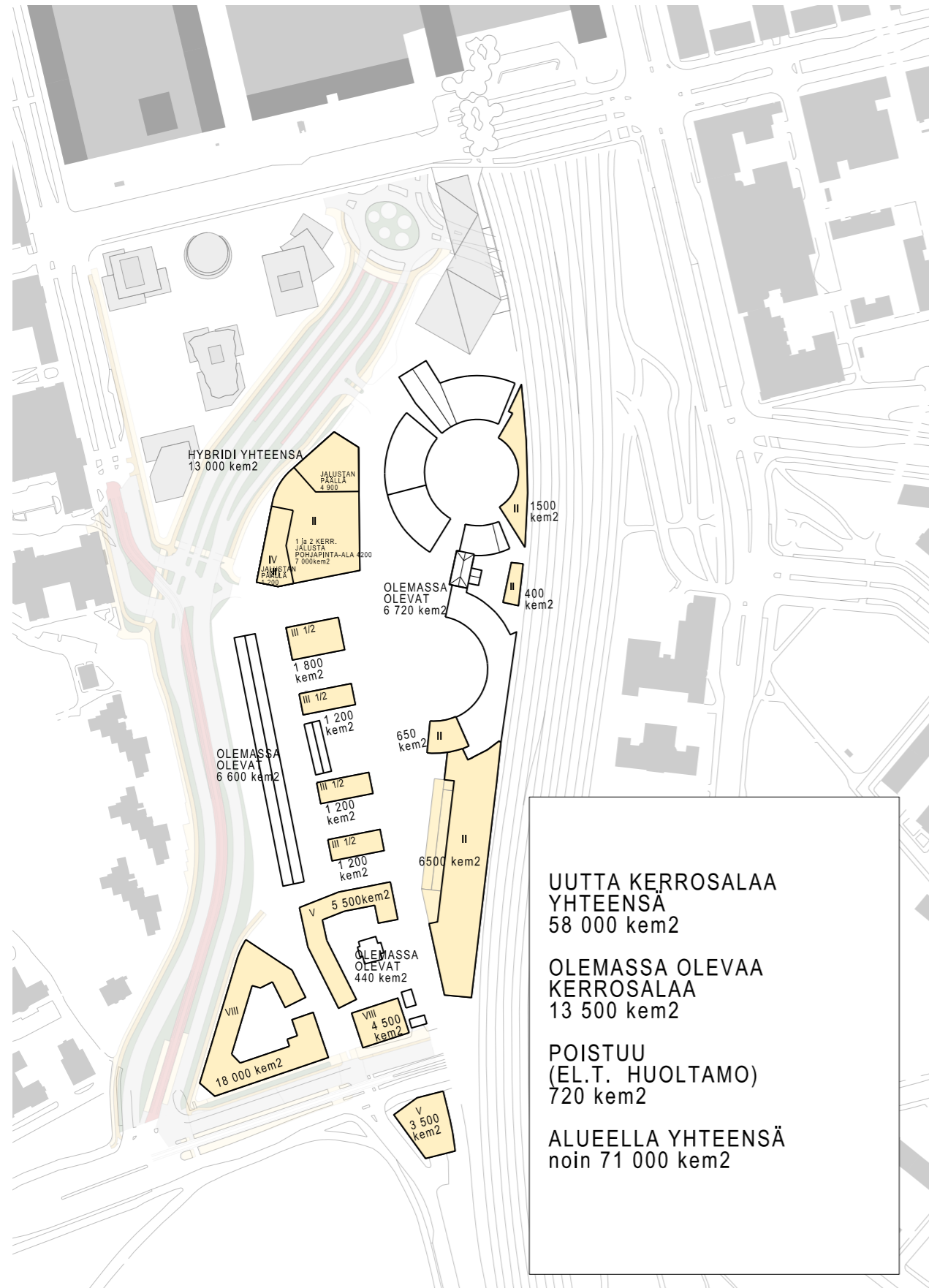
Kuvitelma tulevaisuudesta

Suunnitteluperiaatteita mukailevia sekä mittakaavaa ja tilallisuutta havainnollistavia luonnoksia



Rakentamisen määrä

Rakentamisen määrä ja rakennusten korkeudet määrittävät asemakaavavaiheessa. Näissä kaavioissa on esitetty suuripiirteiset arviot siitä, minkälainen rakentamisen määrä suunniteluperiaatteita noudattamalla voitaisiin saavuttaa. Kaaviossa on esitetty aluekohtaiset tehokkuusluvut. RKY-alueen historiallisesti olennaisimpia paikkoja ei ole esitetty tehorakentamisen alueiksi. Tehokkaimmat rakennusalueet ovat katujen varsilla.



Lähtötietoja

Lähtötiedot on esitetty suppeasti vain pääpiirteissään.

Laajempi ja kattavampi esitys alueesta, sen historiasta sekä ominaisuuksista löytyy Tuomo Näräsen diplomityöstä ”Fredikan Uusi Ratapiha”, joka oli myös osallistumis- ja arviointisuunnitelman liitteenä.

https://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2020_kaava/0870_12_diplomityo.pdf



Yleiskaava 2016



Kantakaupunki C2

Keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava kantakaupungille ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen sekä liike- ja toimitilojen riittävä määrä. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä alueellinen tarkastelu. Aluetta kehitetään kestävien kulkumuotojen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn, ehdoilla. Kaupunkibulevardeihin rajautuvilla alueilla

korttelitehokkuus tulee olla pääsääntöisesti yli 1,8 ja keskeisten katujen varsilla kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi.

Lähtötietoja

Osayleiskaava

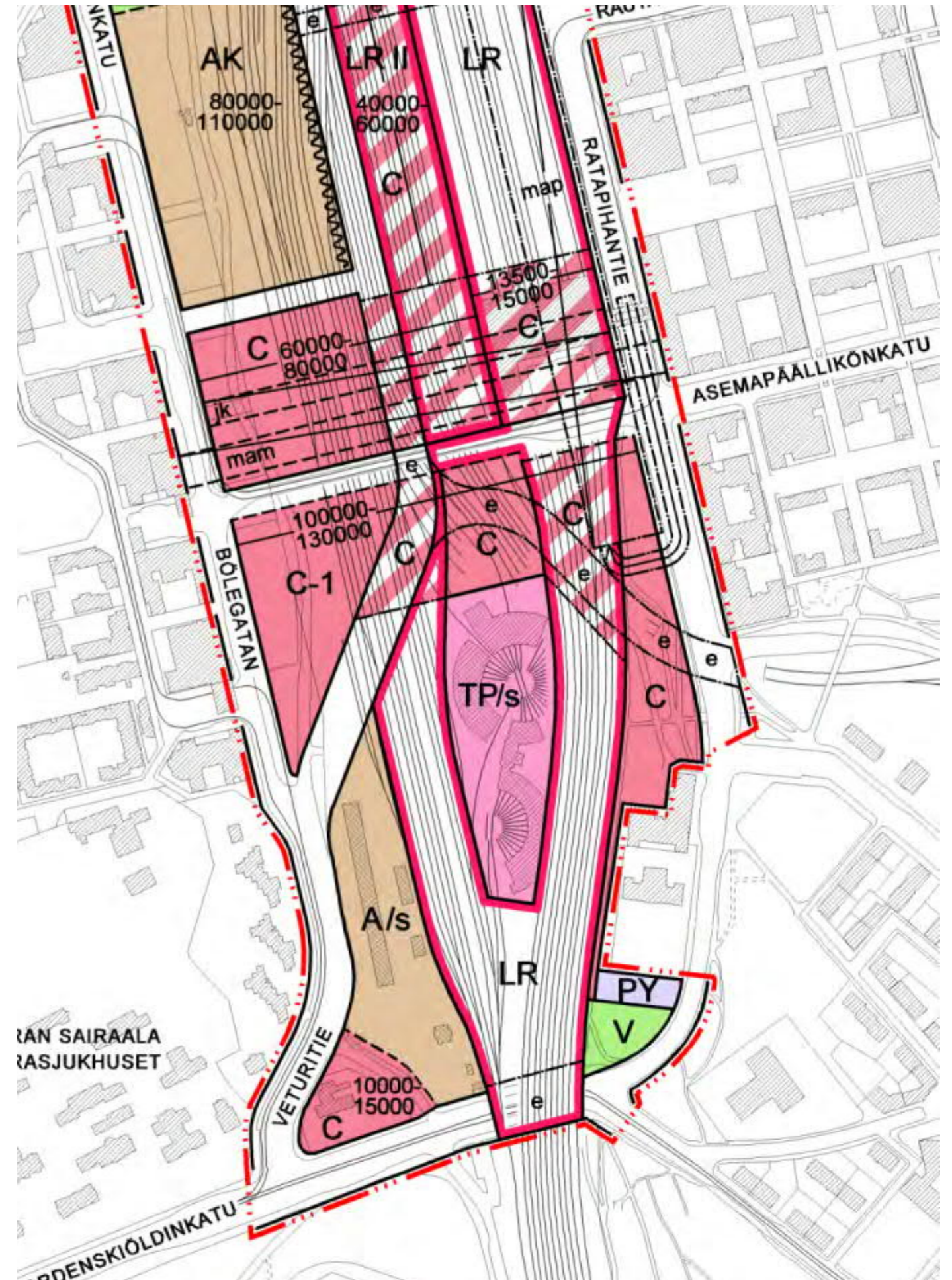
Alueella on voimassa osayleiskaava vuodelta 2006, toimintoja on määritelty suuripiirteisesti seuraavalla tavalla:

Keskustatoimintojen alue Nordenskiöldinkadun varressa (C)
Nykyisen huoltoaseman aluetta kehitetään keskustatoimintojen alueena selvittäen huoltoaseman sijoittumista edelleen alueelle osana tiivistyvää kaupunkirakennetta. Vauhtitien jatkeen liittäminen osaksi keskustatoimintojen aluetta parantaa tontin kehittämismahdollisuuksia. Kerrosala 10 000–15 000 k-m².

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 piha-alue 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.

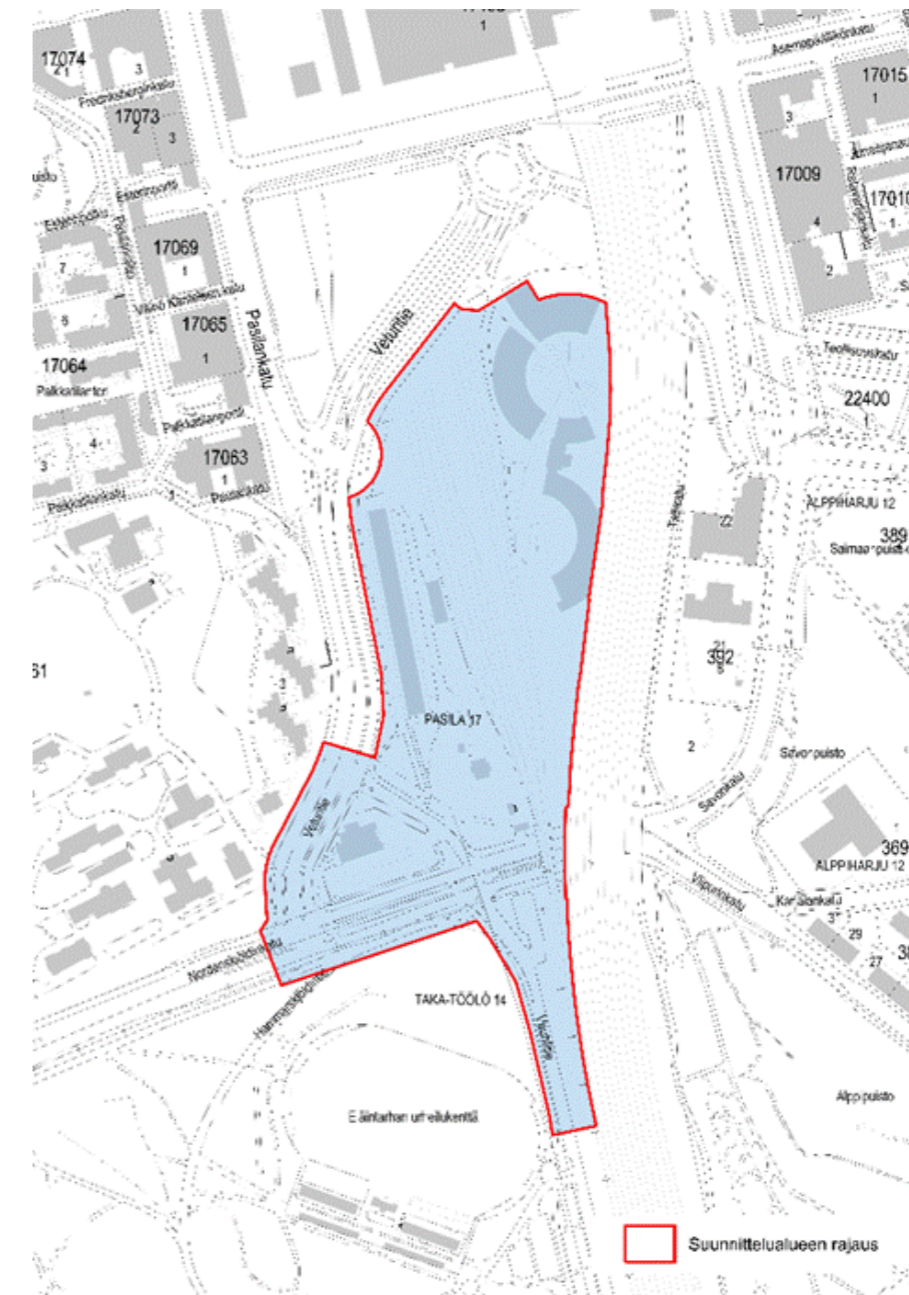
Pasilan sillalta on suunniteltu terassimaisesti laskeutuva kevyen liikenteen reitti veturitalleille. Alue liittyy Vallilan ja Itä-Pasilan suuntaan pääradan alta ajo- ja kevyen liikenteen yhteyden avulla.



Lähtötietoja

Maanomistus ja aluerajaus

Alue on pääosin valtion omistuksessa, lounaisosan huoltoasemarakennus sijaitsee kaupungin omistamalla maalla ja katualueet ovat kaupungin omistuksessa.



Lähtötietoja

Kulttuuriympäristö

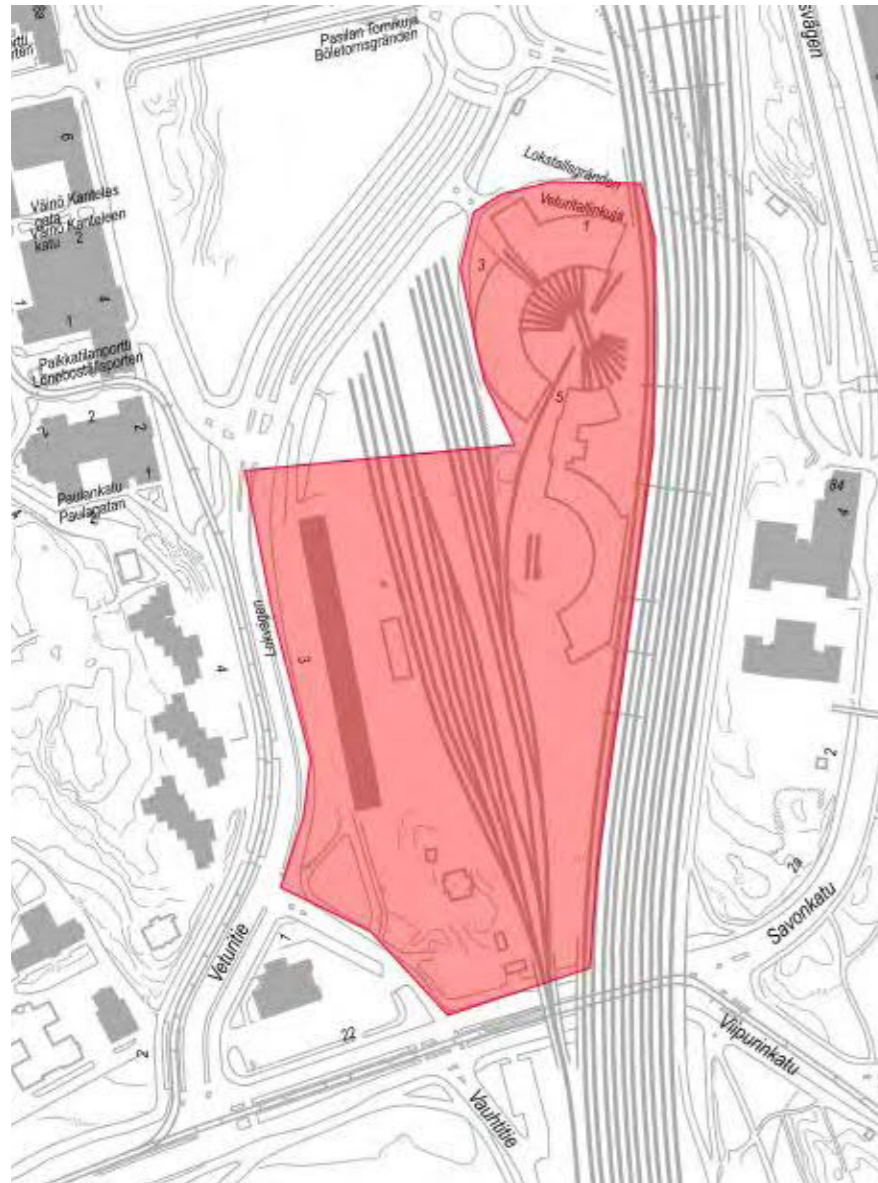
Suunnittelualue on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Alue kuuluu Museoviraston RKY 2009-kohdeluetteloon Pasilan veturitalit, konepaja ja SOK:n teollisuuskorttelit.



Huoltohalli



Toralinna ja puukuja



RKY-rajaus



Veturitalit

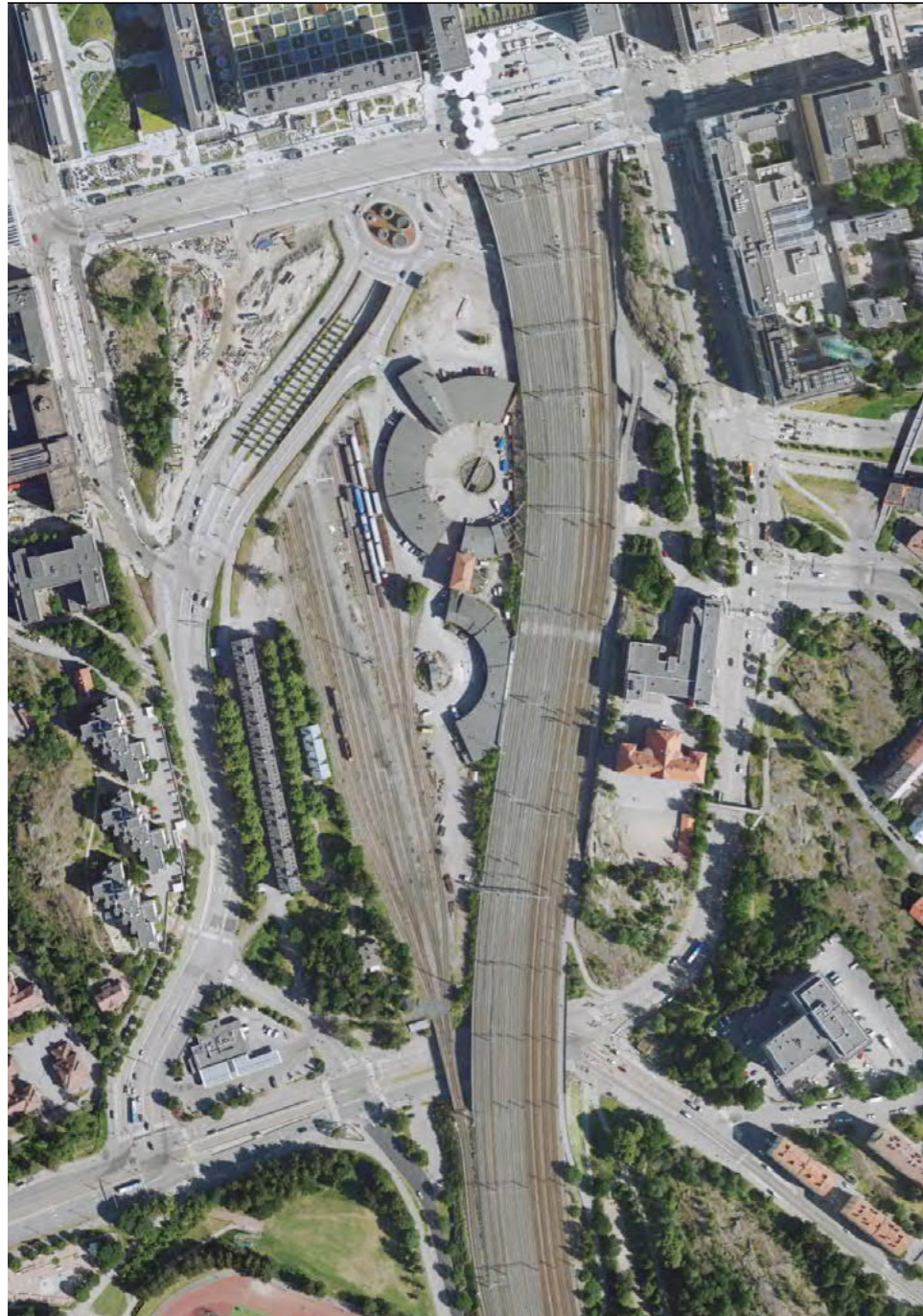


Veturitalit ja kääntöpöytä

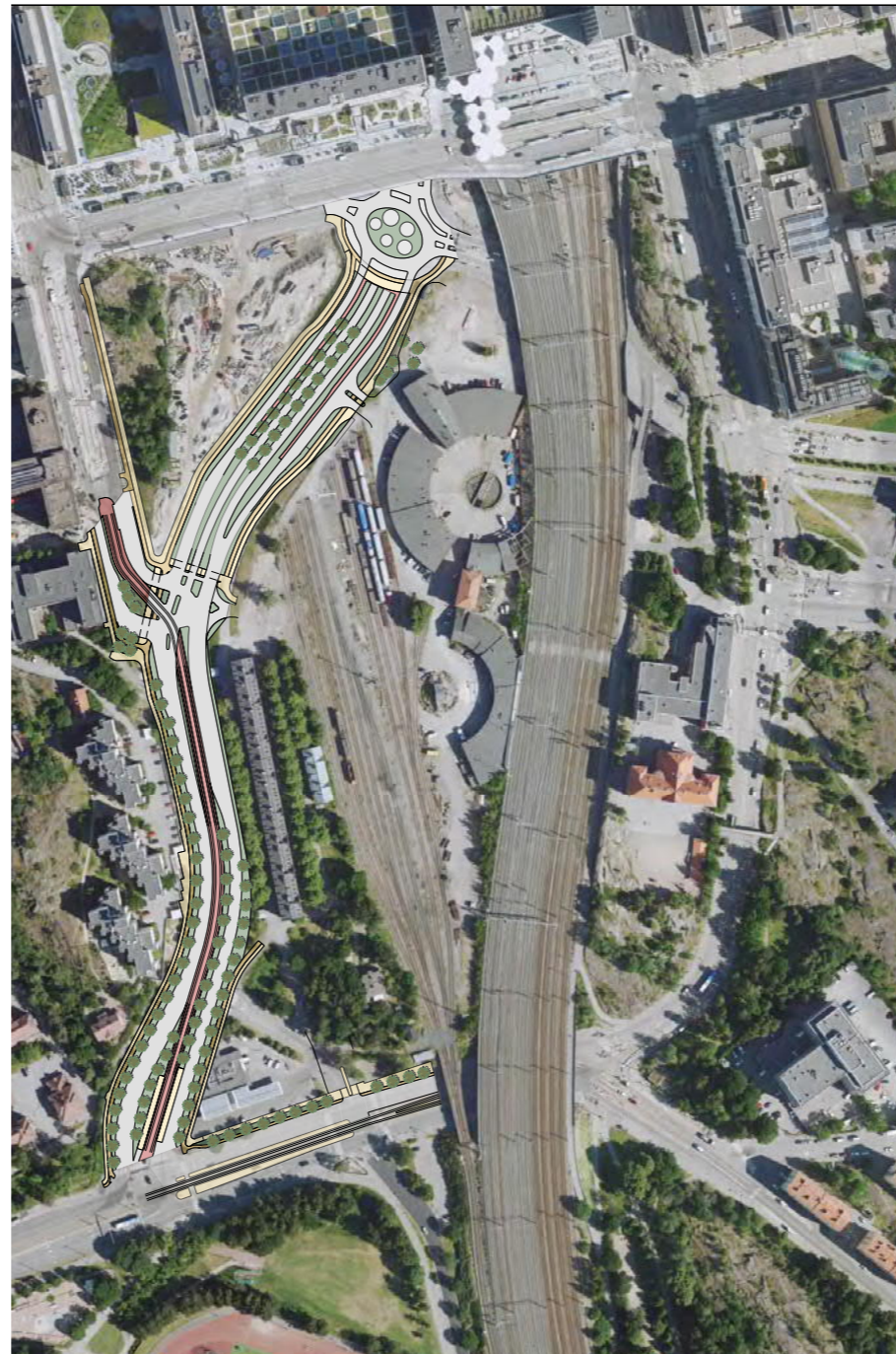
Lähtötietoja

Veturitie

Alueen länsireuna rajautuu Veturitiehen, josta nyt on toteutettu ensimmäisen vaiheen suunnitelma lyhyellä tunnelilla. Toiseen vaiheen ns. pitkän tunnelin vaihtoehtoon toteuttaminen ei vaikuta todennäköiseltä vaan sijaan Veturitielle on laadittu suunnitelmaa, jossa raitiovaunu on siirretty kadun keskelle ja Pasilankadun päätteessä on varauduttu liityntään Veturitallinpihalle.



Veturitien toteutettu versio



Veturitien viimeisin suunnitelmaluonnos



Näkymä Veturitielle.

Lähtötietoja

Väyläviraston tilatarpeet ratapihalla

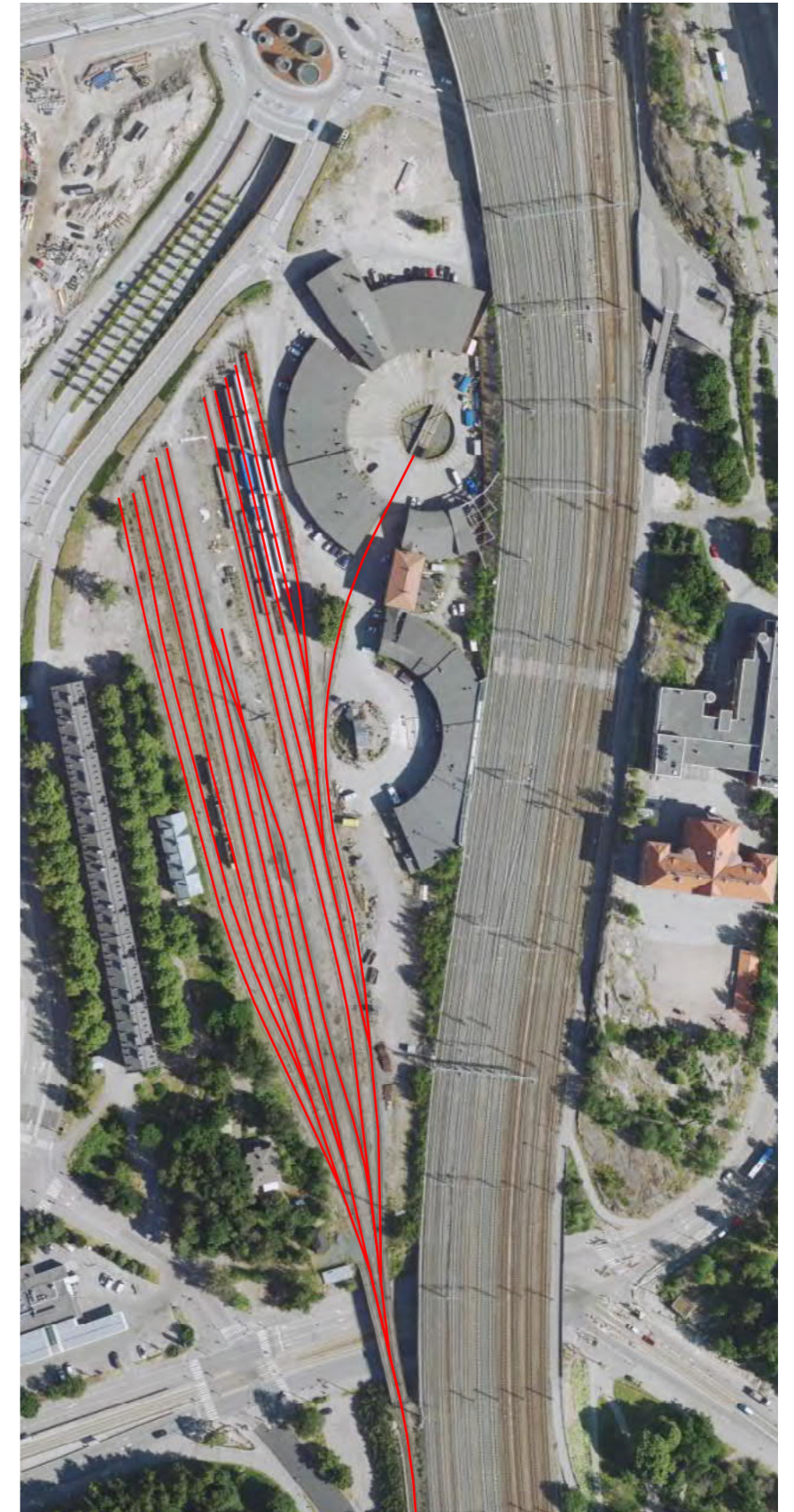
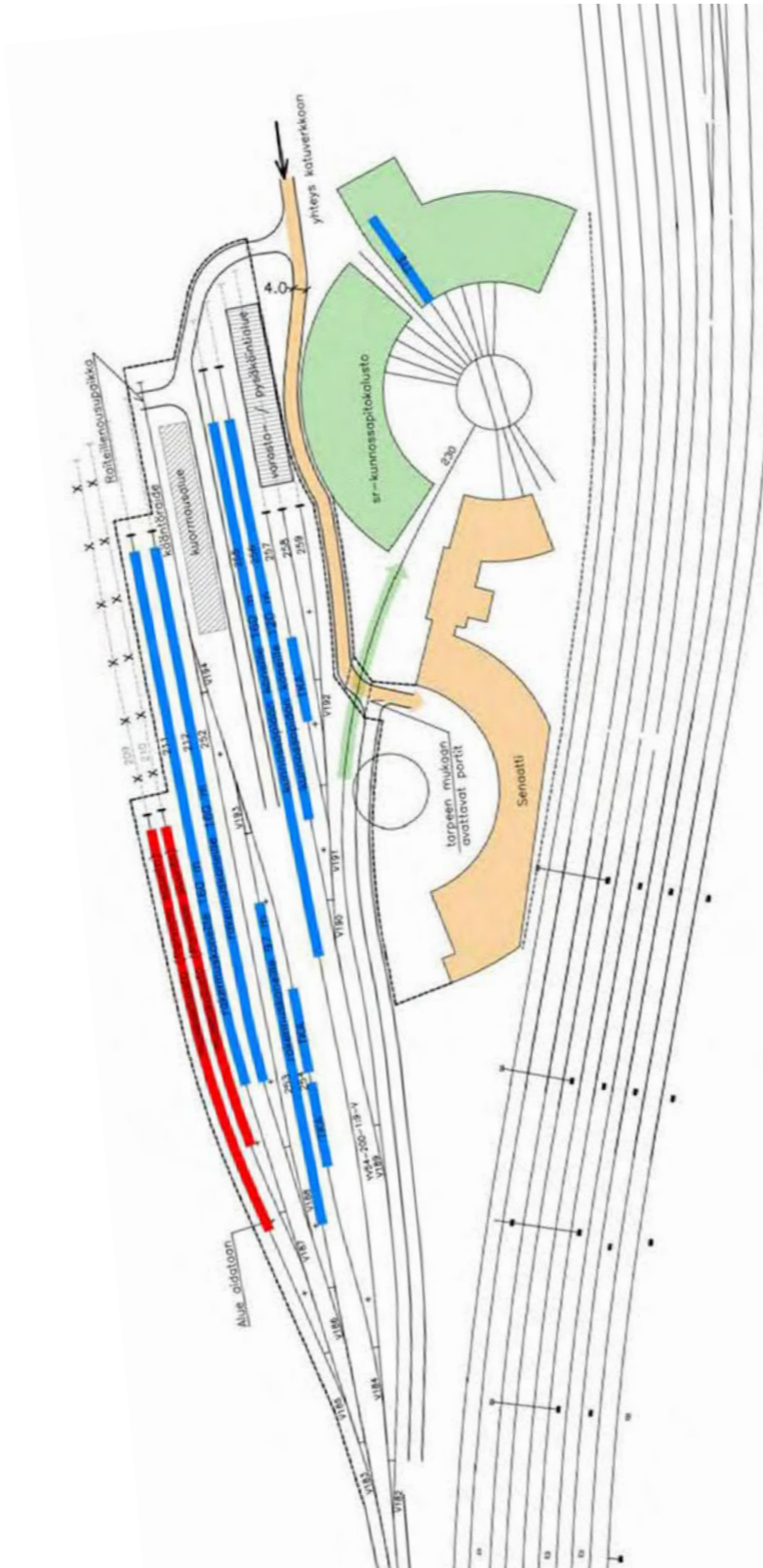
Suunnittelualue on osa Pasilan ratapiha-alueita.

Väylävirasto tunnistaa alueen näkyvyyden ja statuksen muuttumisen, mutta raide- ja huolto- tarpeet eivät ehkä ole vähenemässä lähiaikoina. Ainoastaan kahden läntisimmän raiteen lyhentämistä tai poistamista käytöstä harkitaan. Muut olemassa olevat raiteet säilyisivät ennallaan. Alue on aidattu.

Käytännössä puistoaluetta ei saada nykytilanteessa rakenteille ja poikittainen kulkuyhteys alueen länsi- ja itäpuolten välillä on mahdollista vain pohjoisosassa Veturitien reunassa.

Yhteys alueelle etelästä päin on kenties mahdollista järjestää Nordenskiöldinkadulta portaiden kautta Veturitallien suuntaan jos tavaroiden säilytysalueena toimiva alue radan vieressä voidaan jättää aitaamatta. Toisaalta tuo alue voitaisiin osoittaa raiteille joka ehkä auttaisi vähentämään niitä muualta.

Lähtökohdat alueen kehittämiseksi ovat haastavat. Raideliikenteen huollon tarpeet tulee turvata, mutta samalla on aktiivisesti etsittävä uusia ratkaisuja ja paikkoja huollon tilatarpeiden ratkaisemiseksi tulevaisuudessa siten, että arvokkaan alueen monipuolista ja avointa käyttöä voidaan parhaiten edistää.



LUONNOS, VÄYLÄVIRASTO 2.10.2020