

29.5.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Koskelantien ja Mäkelänkadun risteyksen ympäristön kehittäminen: verkkoasukastilaisuus 8.5.2023 klo 17.00–18.15

Osallistajat

Helsingin kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijat:

Anu Hämäläinen, projektipäällikkö / maaomaisuuden kehittäminen ja tontit

Eeva Pirhonen, johtava arkkitehti / asemakaavoitus

Aleksi Räisänen, liikenneinsinööri / liikenne- ja katusuunnittelu

Anna-Maija Sohn, tiimipäällikkö / asemakaavoitus

Hankkeen edustajat:

Mikko Nuolioja, kiinteistökehityspäällikkö / Jatke Uusimaa Oy (kehittämismääräyksen hakija)

Vesa Oiva, arkkitehti / Anttinen Oiva Arkkitehdit Oy (hankkeen arkkitehti)

1 Osallistuminen

Tilaisuus järjestettiin verkossa Teams-kokouksena. Tapahtumatiedot julkaistiin kaupungin tapahtumakalenterissa, kaupunkiympäristön verkkouutisissa, hankkeen verkkosivuilla, STT:n tiedotteessa ja sosiaalisessa mediassa. Hankkeen asiantuntijoiden lisäksi tilaisuuteen osallistui yhteensä 34 henkilöä. Tilaisuuden tallenne oli katsottavissa kaupunkiympäristön Youtube-kanavalla kahden viikon ajan, katsojia oli 169.

2 Tilaisuuden ohjelma

- Anu Hämäläinen esitteli tilaisuuden ohjelman, esiintyjät ja pelisäännöt sekä kehittämismääräyksen prosessin aikatauluineen.
- Eeva Pirhonen esitteli kaupunkiympäristön lähtökohdat ja tavoitteet suunnittelulle asemakaavoituksen osalta ja Aleksi Räisänen liikennesuunnittelun näkökulmasta.
- Mikko Nuolioja kertoi Jatke Uusimaa Oy:n tavoitteista Koskelantie 5 alueen kehittämiselle.
- Vesa Oiva esitteli suunnittelun lähtökohtia ja reunaehtoja sekä alustavia tutkielmia kehittämismääräysalueelle.

Tilaisuuden osallistajat esittivät kysymyksiä ja kommentteja keskustelupalstalla eli chatissa. Osallistujilla oli myös mahdollisuus pyytää puheenvuoroa. Kysymykset ja kommentit on koottu teemoittain. Tilaisuudessa esitettyjä vastauksia on joiltain osin täydennetty jälkikäteen.

3 Kysymykset ja keskustelu

Keskustelupalsta

Liikenne

- Raitiovaunun pysäkinväli vain kasvaisi, kun se nykyin on jo aika pitkä. Ei hyvä.
-

29.5.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

- Pysäkkien sijoittelulla tähdätään pikaraitiotien vaatimuksiin. Pysäkkien on tarpeen olla riittävän suosittuja ja niiden välinen etäisyys sopiva. Periaatteena on pyrkiä noin 500 metrin pysäkkiväliin, mutta väli voi olla myös pidempi, mikäli maankäyttö ei ole tiivistä pysäkin kohdalla.
 - Jos sekä 65:n reitti poistuisi Sofianlehdon alueelta ja Velodromin pysäkki poistetaan, Sofianlehdon asukkaiden julkiset yhteydet heikkenevät varmaan liikaa? Jos Kättilöopiston rakennukselle tuleekin tulevaisuudessa käyttöä, tarvitaan sinne kuitenkin yhteys?
 - On tärkeää miettiä tätä kokonaisuutta. Toisaalta Kättilöopiston sairaalalta ei muodostu mahdollisesti pitkää kävelymatkaa myöskään Mäkelänkadun varteen. Käsiteltävä suunnitelmaluonnos mahdollistaa 65:n kulkemisen edelleen lähes nykyistä reittiä, jos siihen päädytään.
 - Bussin 65 reitti Sofianlehdokatua pitkin on tärkeä varsinkin Senioritalon asukkaille ja vieraille. Toiseksi on tulossa paljon lisää asukkaita ja jo nyt on.
 - Linja 65 on tärkeä lapsiperheille, huonosti liikkuville ja vanhuksille sekä joilla ei ole autoa.
 - Sofianlehdon suunnasta tulisi päästä pyörällä ja jalan Amerintalolle/kirjastoon, ilman että joutuu kiertämään uuden alueen.
 - Kättilöopiston alueelle on tulossa merkittävää asuinrakentamista, jonka aiheuttama liikennevirta lienee suurempi kuin kättilöopiston aiheuttama oli. Kuinka tämä liikennevirta on yhdistettävissä Vähänkyröntien liikennevaloliittymän kautta ilman, että Mäkelänkadun liikenne ei tämän johdosta ruuhkaudu?
 - Asuinrakentaminen on mahdollista, vaikka liittymämuutos tehtäisiin. Mäkelänkadulle pääsee lisäksi kahta kautta, koska myös Isonniitynkatu on käytössä.
 - Liikennesuunnittelussa koululaisten kulun turvallisuus on tärkeä näkökohta.
 - Hyvä, että pysäköinti tulee kannen alle.
 - Hieman huolestuttaa, että Sofianlehdon suunnasta Koskelantielle/Itään tuleva liikenne ohjautuu Kalervonkadulle, jossa kulkee paljon lapsia Käpylän peruskouluun.
 - Tämä tulee huomioida suunnittelussa.
 - Koskelantien liikennettä olisi ylipäätään hyvä vähentää/rajoittaa. Vanhat rakennukset eivät pidä hyvin melua.
 - Ei kuulu tämän suunnittelun aiheeseen ainakaan suoraan, mutta kun autoliikenteestä puhutaan: harmillista jos tunnelivaraus (nk. Pasilanväylä) on kumottu, kuten alussa tuli ilmi. Sillä olisi saatu läpiajoliikennettä pois kaduilta.
 - Toivoisin, että Sofianlehdonkadulta pääsisi jalan ja pyörällä jatkossakin Koskelantielle, vaikka autoliikenne tästä risteyksestä poistuukin. Muuten (jalan-)kulkeminen Amerille,
-

29.5.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

kirjastolle ym. hankaloituu ja matka pidentyy.

- Tämä huomioidaan jatkosuunnittelussa.
 - Samaa mieltä, että Sofianlehdon suunnasta tulisi päästä pyörällä ja jalan Amerintalolle/kirjastoon, ilman että joutuu kiertämään uuden alueen.
 - Autoliikennettä Käpylän läpi saisi mielellään rajoittaa.
 - Onko suunnitelmissa tarkoitus rajoittaa autoliikennettä Käpylän läpi?
 - Mäkelänkadun bulevardikaupungin suunnittelun yhteydessä osa Tuusulanväylän autoliikenteestä on tarkoitus ohjata Veturitielle. Tämä vähentäisi Mäkelänkadun autoliikennemääriä. Hankkeen etenemistä voi seurata kaupungin sivuilla.
 - Onko Mäkelänkadun hiljentymisen Veturitien leventämisen/Tuusulantien bulevardisoimisen jälkeen otettu jo huomioon melu/hiukkasongelmien kanssa vai onko suunnittelun lähtökohtana ollut nykytilanne?
 - Mäkelänkadun bulevardikaupungin suunnittelu on vielä alkuvaiheessa. Kun liikennemääriä arvioidaan, on hyvä huomioida molemmat skenaariot eli muutokset pohjoisessa tai ei.
 - Kätilöopiston alue on merkittävä uuden kaavoituksen kohde ja Sofianlehdonkatu sen johdosta myös koululaisten reitti Käpylän kouluihin.
 - Liikennevirta Mäkelänkadulta länteen ei ole aivan vähäinen - tämän liikennevirran tuominen Kalervonkadun liittymän kautta ohjattavaksi ei ole hyvä, Koskelantiellä on vanhaa asuntokantaa, jonka ääneneristävyys ei ole nykyrakentamisen tasolla.
 - Kääntyvä liikennevirta länteen on verrattain vähäinen ja liittymän toimivuuden kannalta tulee pohtia juuri tätä kysymystä. Jos ryhmittymiskaista tulee Mäkelänkadulle, tarkoittaa se liittymän leventymistä ja välityskyvyn heikentymistä. Jatkamme työtä muun muassa liikennelaskentojen muodossa.
 - Ei lisää liikennettä Kalervonkadun kautta.
 - Liikennesuunnittelussa tulisi huomioida, ettei Sofiankadulta itään suuntaava läpiajoliikenne siirry Mäkelänkadun sijaan Vähänkyröntielle ja Kalervonkadulle.
 - Kevyt liikenne tulisi sallia Sofianlehdonkatua aina Koskelantielle saakka.
 - Tämä on yksi asia, jonka suunnittelua jatketaan.
 - Onko tankkauspisteelle korvaavaa paikkaa suunnitteilla? Kantakaupungin bensikset ovat uhanalaisia.
 - Tankkauspisteiden tarve on vähentynyt yleisestikin viime vuosina, autot kuluttavat vähemmän ja autojen sähköistyminen on vaikuttanut tankkauspisteiden tarpeeseen. Varsinaista korvaavaa sijaintia ei ole tiedossa.
-

29.5.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Jakeluverkko suunnitellaan kattamaan kysyntä ja tästä pisteestä voidaan luopua.

- Säilyykö Vähäkyröntiellä pysäköinti mahdollisuus? T. Sofianlehdon kukkatalon kauppias
 - Asiakaspysäköinnin järjestäminen huomioidaan tarkemmassa suunnittelussa.
- Jalankulku ja pyöräily Mäkelänkadun kuilua pitkin Sofianlehdonkadun ja Koskelantien välillä on aika nuivaa: kova melu, loska lentää jne. Voisiko siihen suunnitella jotain parannuksia?
- Alueen eteläreunassa on yleiskaavassa 2016 tunnelivaraus, mikä oli se teksti, joka vilahti liikennesuunnitelmassa ”poistettu”? Tuo em. tunneli oli oleellinen perustelu Pasilan täydennysrakentamisen liikennevirtojen ohjaamiseen siten, ettei Koskelantien liikennemäärät kasva tolkkottomasti.
 - Helsingin maanalaisella yleiskaavalla (vuodelta 2021) on kumottu Helsingin yleiskaavassa 2016 osoitetut ohjeelliset maanalaiset tunnelivaraukset Keskustatunnelille, Honkasuontunnelille (Kehä II), Hermannin tunnelille, Kumpulantunnelille, Koskelantien jatkeen tunnelille sekä Viikintien suuntaiselle Kustaa Vaasantien ja Pihlajiston väliselle tunneliosuudelle. Kumotut osat löytyvät Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 selostuksen [lopusta](#).

Rakentaminen

- Ehdotan että se Kelan keskiosa säästetään mistä mentiin sisään, ja se lasikatto joka pyramidimainen. Muut saa purkaa, ABC:n koko rakennuksen ja Bensiksen.
 - Määräytyykö sallittava suurin kerrosluku jo tässä vaiheessa vai vasta joskus myöhemmin. Mikä on nyt suurin sallittavana pidettävä kerrosluku?
 - Mikä rakennuskorkeus suunnittelualueelle on määritelty?
 - Rakennusten korkeuksien suhteen on hyvä huomioida myös nykyiset korkeammat kerroskorkeudet.
 - Rakennusten korkeuksia ei ole vielä määritelty. Suunnittelun kautta haetaan ratkaisua, joka sopeutuu kulttuuriympäristöön ja rakennuskantaan. Korkeudet määritellään lopullisesti sitten vasta asemakaavan muutoksessa.
 - Mikä on tavoiteltava kerrosalamäärä?
 - Kerrosala sijoittuu noin 10 000-15 000 kerrosneliometriä, käytännössä se tarkoittaisi asuntoja noin 300 ihmiselle. Vertailuna Kelan rakennuksen kerrosala on 5000 k-m².
 - Ei tasakattoja.
 - Ei mitään rumia rakennuksia, paljon viherkattoja jne.
 - Viherkattoja ei välttämättä tule, sillä tulevat rakennukset ovat todennäköisesti harjakattoisia alueen hengen mukaisesti. Mutta jos tulee tasakattoisia osuuksia,
-

29.5.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

niin silloin tulisi viherkattoja.

- Pikaisesti katsottuna kaksi vasemmanpuoleisinta vaihtoehtoa näyttävät myös Koskelantie 7 ja 9 osalta siedettävimmältä.
 - Kuinka paljon liiketilaa näihin tulisi? Olisiko isompi ruokakauppa mahdollinen, jollaista alueella ei ollenkaan ole.
 - Olisiko tähän yhteyteen mahdollista suunnitella alueelta puuttuva isompi ruokakauppa (S-market -kokoluokkaa)?
 - Suuremman ruokakaupan tilavaatimuksiin asuinkerrostalojen perusrunkosyvyys ei riitä, haasteena on myös kaupan tuoma liikenne, tarvittavat pysäköintipaikat ja huoltoalue. Asuinrakennusten kivijalkaan kaavoitetaan kuitenkin liiketilaa, johon voidaan tutkia muunlaisia mahdollisuuksia kaupan suhteen.
 - Korttelin Mäkelänkadun puoleisen seinän ”koordinaatiston muuttaminen” vaikuttaa potentiaalisesti tilan tuhaamiselta. Kadun ja talojen väliin jää paljon tilaa, mutta ei niin paljoa tai niin rauhallista, että siitä syntyisi hirveästi iloa asukkaille tai ohikulkijoille. Yhtenäinen seinämä on ehkä massiivinen mutta luulisi että mahdollisuuksia olisi pintojen elävöittämisessä, erkereissä tms. ja sisäpihalle jäisi enemmän ja kunnollista (viher)tilaa. Katupuiden lisääminen aina risteykseen saakka on hyvä idea!
 - Noin 140 metriä pitkä lamelli on liian raju, kyllä sitä pitää jäsentää pienempiin osiin. Liikenneosiin tulee vihervälivyöhyke, on asukkaidenkin kannalta hyvä, ettei olla suoraan kadussa kiinni.
 - Onko kyseisellä alueella miten paljon pilaantunutta maata?
 - Meillä ei vielä ole tarkempaa tietoa maan pilaantuneisuudesta, mutta asia toki selvitetään. Oletettavaa on, että huoltoaseman tontilla on pilaantunutta maata. Tämä selviää jatkosuunnittelun aikana.
 - Miksi minigolfrata ja kukkakauppa on pois suunnittelualuevarauksesta? Ne ovat väliaikaisia ja kaupunkikuvan kannalta merkityksellisiä.
 - Mahtuisiko minigolf esim. tien toiselle puolelle Käpylän liikuntapuistoon?
 - Minigolf-radan paikkaa Käpylän liikuntapuistoon on kyllä mietitty. Minigolf-radan ja taimimyymälän kohdalla on yleiskaavaan merkitty viheryhteys sekä ekologisesti merkittävä puustoisien ja metsäisen verkoston yhteys, jonka tulisi säilyä jossain muodossaan. Alue on jätetty kehittämisvarausalueen ulkopuolelle eikä sitä olla tässä yhteydessä suunnittelemassa.
 - Massoitelu välisin on alueelle luonteenomainen tapa – hienoa!
 - Jos 150 m pituinen Mäkelänkadun korttelipituus on liian massiivinen yhtenäiselle seinämälle, voisiko tutkia korttelin puolittamista – välistä kulkisi puistoinen (kevyen liikenteen-) katu/kuja?
 - Ei ole poissuljettu ajatus. Suunnittelussa tulee arvioida, saavutetaanko sillä tarpeeksi hyviä vaikutuksia. Se liittyy myös alueen liikennejärjestelyyn.
-

29.5.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Korttelirakenne on vielä auki.

- Miten väestönsuoja - Kelan ent. kiinteistöissä on?
 - Väestönsuoja pitää rakentaa.
- Mainittu "katseenkiinnittäjä" Koskelantien ja Mäkelänkadun kulmaan kuulostaa hyvältä. Voisiko tämä tarkoittaa esim. jonkinlaista tornimaista korkeampaa osaa korttelissa vai tulee ko tässäkin seurata Kisakylän esimerkkejä massoittelussa?
 - Tämä ei ole korkean rakentamisen paikka. Jos johonkin kohtaan tutkisi korkeampaa rakentamista, voisi se olla korkeintaan jonkinlainen korostus. Torneja ei ole tulossa.
- Tuo suorakulmainen ilmastointitunneli tehtiin vähän aikaa sitten, sillä merkittävä idea kai, joten sitä ei saa purkaa.
 - Hyvä huomio, tämä tunneli on yksi reunaehto alueen suunnittelussa ja sitä ei voi purkaa.
- Henk. koht. toivon että alueelle ei tule isompia marketteja, vaan asuintaloihin kivijalkapalveluja. Lähellä on jo Tripla ja Käpylän aseman läheinen marketti. Näin nämä näkemykset asukkailla eroaa :)
- Kehuja: puiden lisääminen Mäkelänkadun varteeseen ja Koskelantielle erittäin hyvä asia. Myös hahmotelmista kahdessa oli sopivan väljää rakentamista suhteessa Koskelantien naapuritaloihin.
- Ei torneja Käpylään!
- Näyttää liian tiiviiltä rakentamiselta. Esimerkkinä voisi käyttää Sofianlehdonk 7-9.
- Liikennevirta Mäkelänkadulta länteen ei ole aivan vähäinen - tämän liikennevirran tuominen Kalervonkadun liittymän kautta ohjattavaksi ei ole hyvä, Koskelantiellä on vanhaa asuntokantaa, jonka ääneneristävyys ei ole nykyrakentamisen tasolla.

Muut teemat

- Häviääkö taas yksi puisto toimenpidealueelta, kuinka käy viherkertoimen kanssa?
 - Asemakaavassa edellytetään, että kortteleiden tulee täyttää Helsingin viherkertoimen tavoiteluku.
 - Onko jo kysytty Hesburgerin takan olevista istutuksista ja niiden mahdollisesta säilyttämisestä?
 - Varmastikaan kaikkia puita ei voida säilyttää, mutta pyrkimys on säilyttää parhaimmat yksilöt.
 - Kalliit tonttivuokrat! Ujutetaanko asukkaiden maksettavaksi
-

29.5.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

- Hyvä informaatio. Pitäkää sama selkeä ja kattava linja myös jatkossa.
- Saisiko hankkeen aikataulusta jonkinlaisen arvion? Minä vuonna voi ajatella, että olisi valmista?
- Milloin rakentaminen voi alkaa aikaisintaan?
 - Kehittämisvaraus esitellään alkusyksystä 2023 kaupunkiympäristö-lautakunnalle. Kaupunginhallitus tekee lopullisen päätöksen kehittämisvarauksen myöntämisestä vuoden 2025 loppuun asti. Varausaikana Jatke Uusimaa Oy laatii tarkempia suunnitelmia, selvityksiä ja vaihtoehtoisia tarkasteluja. Kaupunki käynnistää asemakaavan muutosprosessin ja järjestää siihen liittyvän vuorovaikutuksen yhdessä Jatkeen kanssa. Rakentamisen käynnistymisen ajankohta olisi aikaisintaan vuonna 2026 ja rakentamisen kesto noin 1-2 vuotta.

Puheenvuoro

- Hesburgerin varatoimitusjohtaja Jari Vuoti kertoi, että alueen drive-in -ravintola palvelee alueen kulkevaa liikennettä. Löytyykö Hesburgerille korvaavaa liikepaikkaa? Rakennus on siirrettävissä. Voisiko Hesburger olla jonkin talon kivijalassa autokaistoineen tai ilman?
 - Kaupungin puolesta voidaan neuvotella korvaavasta liikepaikasta ennen kehittämisvarausta.
 - Hesburgerin mahdollisuudesta pysyä alueella esim. kivijalassa toisenlaisella konseptilla saattaisi myös olla mahdollista. Asia käydään läpi varauksenhakijan kanssa, kun suunnittelu etenee.
 - Millä aikataululla rakennus tulee siirtää ja mihin? Ravintola viedään mielellään uusille perustuksille, ei väliaikaissäilytykseen.
 - Siirto ei ole vielä ajankohtainen. Kehittämisvarausta haetaan vuoden 2025 loppuun asti, jonka aikana käynnistyy asemakaavan muutos. Asemakaava on lainvoimainen noin 1–2 vuoden kuluessa. Sen jälkeen vasta käynnistyy rakentaminen.
 - Chatissa ehdotettiin Hesburgeria Pohjolankadulle, Alekski Toivosen kentälle tai Pohjolankadun Shellin yhteyteen.
-