

## **VUOROVAIKUTUSRAPORTTI**

Postipuiston (Metsäläntie 2-4) tarkistettu asemakaavaehdotus (nro 12475)

### **SISÄLLYS**

#### **Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 25.3.–15.4.2014**

Viranomaisyhteistyö

- Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet

- Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

#### **Asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 12.10.–30.10.2015**

Viranomaisyhteistyö

- Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirje

- Tiivistelmä mielipidekirjeestä ja vastine

Yhteenveto verkkokeskustelusta 12.10. – 30.10.2015

#### **Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 17.11.–18.12.2017**

Muistutukset

- Tiivistelmä muistutuksista ja vastineet

Viranomaisyhteistyö

- Tiivistelmät viranomaisten lausunnoista ja vastineet

Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

Mielipiteen tai muistutuksen esittäjät on tarvittaessa ilmaistu koodein, kun kyseessä on yksityishenkilö. Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki

viranomaistoiminnan julkisuudesta, ei koodien selitystä yksityishenkilöiden osalta ole julkaistu vuorovaikutusraportin internet-versiossa. Koodien selitys on nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa.

#### LIITTEET

Keskustelutilaisuuden 25.3.2014 muistio  
Yhteenveto verkkokeskustelusta 21.3.–15.4.2014  
Säteilyturvakeskuksen lausunto 26.4.2016  
Viranomaisneuvottelun muistio 26.4.2017

---

## Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 25.3.–15.4.2014

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa, Pasilan kirjastossa, kaupungin ilmoitustaululla, näyttelytila Laiturilla ja viraston internetsivuilla 25.3.–15.4.2014. Suunnittelualueetta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 25.3.2014 Laiturilla.

### Viranomaisyhteistyö

Suunnitteluperiaatteiden valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä kaupunginkanslian, kiinteistöviraston ja rakennusviraston kanssa.

**Kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosastolla** ei ole lausuttavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. **Opetusvirastolla, nuori-soasiainkeskuksella ja sosiaali- ja terveysvirastolla** ei ole kommentoitavaa asiasta.

**Kiinteistöviraston geotekninen osasto** on todennut, että alueella on kaksi kalliotunnelia: Konala-Hermannin viemäritunneli ja Vuosaari-Pasilaenergiatunneli. Viemäritunnelin katto on korkeustasolla noin +7. Se tulee huomioida syvien kellareiden suunnittelussa. Energiatunneli puolestaan on niin syvällä, että se ei käytännössä rajoita syvien kellareiden rakentamismahdollisuutta. Suunnittelualueelle sijoittuu myös kyseisen tunnelin sisäänajo, ns. Metsälän ajotunneli. Ajotunneli rajoittaa yläosastaan syvien kellareiden rakentamista. Lisäksi tulee huomioida, että ajoyhteys maanpinnalla säilyy.

### Vastine

Viemäritunneli ja ajotunneli huomioidaan kellareiden osalta alueen jatkosuunnittelussa.

**Kiinteistöviraston tilakeskus** ilmoittaa, että alueelle tulevat julkiset rakennukset on suunniteltava yhteistyössä tilakeskuksen kanssa. Muilta osin ei tilakeskuksella ole osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan huomauttamista.

### Vastine

Alueen lounaisosaan tutkitaan yleisten rakennusten korttelialuetta päiväkodille ja ala-asteen luokkien koululle. Yleisten rakennusten korttelialueen lopullinen sijainti määritellään, kun koko Pohjois-Pasilan nauha-kaupungin maankäyttö on tarkentunut. Rakennukset suunnitellaan yhteistyössä tilakeskuksen kanssa.

**Kiinteistöviraston tonttiosastolla** ei ole suunnitelman tässä vaiheessa huomautettavaa. Suunnittelualuetta esitetään kevään aikana varattavaksi kumppanuuskaavoitushanketta varten.

#### **Vastine**

Kumppanuuskaavoituksen liittyvää yhteistyötä jatketaan tonttiosaston kanssa 2014–2015 aikana.

**Rakennusvirasto** lausuu kannanottonaan, että jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota suunnittelualueeseen rajautuvien alueiden luontoarvojen sekä ekosysteemipalveluiden säilymiseen. Rakennusvirastolla ei ole tällä hetkellä muuta huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

#### **Vastine**

Luontoarvojen säilymiseen kiinnitetään jatkosuunnittelussa huomiota. Suunnittelualue ei ulotu Keskuspuiston alueelle. Suunnitteluperiaatteissa asuinalueen keskeltä johdetaan vehreitä pihakatu- ja kävely-yhteyksiä Keskuspuistoon. Keskuspuisto polveilee reunastaan alueen sisälle työntyviksi puistotaskuiksi.

**Helsingin Energia -liikelaitos** toteaa, että Maanalaisessa yleiskäytävällä on määritetty tila erillislämmöntuotannolle. Tämä alue sijoittuu suunnittelualueen itäosan alle. Lämmöntuotannon vaikutukset alueen suunnittelulle on otettava huomioon alueen jatkosuunnittelussa.

#### **Vastine**

Tilat erillislämmöntuotannolle ja niiden vaikutukset rakentamiselle huomioidaan alueen jatkosuunnittelussa

**Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)** toteaa kannanottonaan, että suunnittelualue sijaitsee noin 1–1,5 kilometrin etäisyydellä kaupunkiratojen Käpylän ja Ilmalan asemista. Alueen laidalla Veturi-tiellä kulkee pääpyöräilyverkoston (PÄÄVE) mukainen pohjois-eteläsuuntainen seutureitti.

Suunnittelualue sijaitsee noin 5–6 kilometrin etäisyydellä Helsingin keskustasta, jolloin pyöräily on matka-ajan ja matkan pituuden puolesta varteenotettava kulkumuoto keskustaan suuntautuvilla matkoilla. Myös useat muut työpaikkakeskittymät kuten Pasila, Vallila ja Meilahti ovat pyöräilyn kannalta houkuttelevalla etäisyydellä.

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

kulkee suunnittelualueen ohi Postintaivalta ja Metsäläntietä tarjoten vaihtoyhteyden muun muassa runkolinjalle 550 Maunulassa sekä juniin Ilmalassa ja Pasilassa. Metsäläntietä kulkeva linja 56 Kalasatama–Käpylä–Kannelmäki tarjoaa yhteyksiä muun muassa Haagaan ja Käpylän asemalle. Linjat 50 ja 56 liikennöivät arkisin. Keskustayhteyksiä tarjoavat arkisin päiväsaikaan liikennöivä linja 62 sekä iltaisin ja viikonloppuisin liikennöivä linja 66, jotka kulkevat suunnittelualueen ohi Rajametsäntietä ja Asesepäntietä

Länsimetron liityntälinjastosuunnitelman yhteydessä on luonnosteltu muutoksia myös Maunulan ja keskustan välisiin bussiyhteyksiin. Suunnitelmaluonnoksen mukaan vähän käytetty linja 62 korvattaisiin siirtämällä linjan 51 Hakaniemi-Kallio-Maunula-Malminkartano reitti kulkemaan Asesepäntien ja Rajametsäntien kautta. Samassa yhteydessä linjan 66 reitti siirtyisi kulkemaan Tuusulanväylältä suoraan Pakilantielle. Suunnitelman toteutuessa suunnittelualueen keskustayhteys muuttuisi vaihdolliseksi tai edellyttäisi kävelyä Käpylän tai Ilmalan asemalle. Matka-aika keskustaan matkustettaessa olisi kuitenkin lyhyempi kuin nykyisin vaihdottomalla bussiyhteydellä.

Linjastosuunnitelmaluonnoksen mukaan linja 51 liikennöisi joka päivä. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa on samanaikaisesti käynnissä myös Pohjois-Pasilan alueen suunnittelu Ilmalan aseman tuntumassa. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) toteaa asemakaavamuutoksen valmistelusta seuraavaa:

Maankäytön tehostaminen Helsingin kantakaupungin läheisyydessä tukee Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011:n kärkitavoitteiden toteutumista erinomaisesti. Suunnittelualue ei kuitenkaan sijaitse aivan raideliikenteen asemien vieressä, joten alueen suunnittelussa tulee varmistaa korkeatasoisten ja mahdollisimman suorien kävely- ja pyöräily-yhteyksien toteuttaminen noin 1–1.5 kilometrin etäisyydellä sijaitseville Ilmalan ja Käpylän asemille. Myös yhteys suunnittelualueelta Veturitien PÄÄVE-seutureitille tulee toteuttaa laadukkaana.

Alueen suunnittelussa tulee varautua bussiliikenteeseen sekä sen vaatimiin pysäkkijärjestelyihin uudella Lähetinkadulla. Bussiliikenteen tarjontaa erityisesti viikonloppuliikenteessä on mahdollista hieman lisätä tulevaisuudessa, kun alueelle tulee asutusta. Arkisin suunnittelualueen palvelutaso on jo nykyisellään hyvä. Maaliikennekeskuksen alueen keskustayhteys tullaan todennäköisesti toteuttamaan vaihdollisena Ilmalan ja/tai Käpylän aseman kautta.

Suunnittelussa tulee pyrkiä varmistamaan, etteivät Pohjois-Pasilan suunnittelualueelle mahdollisesti toteutuvat hankkeet aiheuta kohtuutonta kuormitusta (esimerkiksi joukkoliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta heikentävät ruuhkat) maaliikennekeskuksen suunnittelualueen katuverkolle.

Kyseessä on alue, jonka suunnittelu on alkamassa. Alueen liikennejärjestelyt on suunniteltava yhteistyössä HSL:n kanssa. HSL:llä on oltava mahdollisuus lausua kaavasta myös luonnos- ja ehdotusvaiheessa.

### **Vastine**

Alueen laidalla kulkevalta PÄÄVE-seutureitiltä rakennetaan sujuvat ja turvalliset yhteydet kaava-alueelle. Myös alueen kokoojakadulle (nyk. Lähetinkatu) toteutetaan laadukas etelä-pohjoissuuntainen pyöräyhteys. Samoin yhteyksistä kaava-alueen sisältä keskuspuiston reiteille pidetään huolta jatkosuunnittelussa. Hyvien kävely- ja pyöräily-yhteyksien toteuttaminen Ilmalan ja Käpylän asemille on kirjattu suunnitteluperiaatteisiin.

Kokoojakadulla varaudutaan bussiliikenteeseen. Joukkoliikenteen sujuvuuteen kiinnitetään huomiota jatkosuunnittelussa.

Liikennejärjestelyjä suunnitellaan yhteistyössä HSL:n kanssa, jotta alueen joukkoliikenteen palvelutasoa on mahdollista parantaa maankäytön kehittyessä.

**Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)** toteaa seuraavaa: asemakaavaselvityksen vesihuoltoliitteessä tulee esittää vesihuollon täydennykset ja johtosiirrot kustannusarvioineen.

### **Vastine**

Suunnitelmat ja kustannusarvio laaditaan asemakaavatyön aikana.

**Kaupunginkanslian elinkeino-osasto** toteaa lausuntonaan Oulunkylän ja Pasilan Maaliikennekeskuksen aluetta koskevan asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta seuraavaa:

Oulunkylään ja Pohjois-Pasilan Maaliikennekeskuksen alueelle esitetävän asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan alueen länsiosaan, lähelle Keskuspuistoa suunnitellaan asuntorakentamista, kun taas uusi toimitiloja voisi sijoittua alueen itäpäähän ja eteläreunaan, missä ne muodostavat jatkoa Käpylän asemanseudun työpaikka-alueelle.

Käpylän työpaikka-alue on erittäin hyvin saavutettavissa sekä joukkoliikenteellä että henkilöautolla. Alueesta onkin viimeisten vuosien aikana muodostunut merkittävä työpaikkakeskittymä. Asemakaavan muutos mahdollistaa seudullisesti keskeisesti sijaitsevan työpaikka-alueen laajentumisen kysynnän mukaan, mikä on elinkeinopoliittisesti perusteltua.

Valitessaan sijaintipaikkaa yritykset korostavat entistä enemmän alueen hyvää saavutettavuutta myös joukkoliikenteellä henkilöautoliikenteen lisäksi. Tästä syystä työpaikkarakentaminen tulee osoittaa oikeasti hyvin saavutettaville alueille; toimistorakentamista ei enää tulisi sijoittaa alueille, jonne ei sallita asumista. Jatkosuunnittelussa onkin syytä harkita huolella, kuinka paljon toimistorakentamista Lähetinkadun varrelle on tarkoituksenmukaista osoittaa.

### **Vastine**

Jatkosuunnittelussa tutkitaan ratapihan aiheuttamiin häiriöihin sopivia malleja, jotta asumista saadaan mahdollisimman laajalle alueelle, toimistorakentaminen pyritään sijoittamaan Käpylän hyvin saavutettavissa olevan työpaikka-alueen jatkoksi.

**Ympäristökeskus** lausuu, että alueen kaavoituksessa tulee arvioida ja ottaa huomioon aluetta reunustavien väylien, Postintaipaleen, Metsäläntien ja Veturitien meluja ilmanlaatuhaitat. Myös alueen eteläpuolella sijaitsevan Pasilan järjestelyratapihan päivä- ja yöaikainen toiminta ja mahdollisten haittojen torjuminen tulee selvittää.

Alue on ollut pitkään terminaalikäytössä ja alueella sijainneen polttoaineen jakeluaseman kohdalla on tehty osittaisia kunnostustoimia. Koko alueen maaperän pilaantuneisuus ja kunnostustarve tulee selvittää käyttöhistoriakartoituksen pohjalta. Selvitysten suunnittelussa tulee huomioida myös alueen eteläpuolisen entisen Pasilan kaatopaikan mahdollinen vaikutus.

Kaavoituksen yhteydessä tulisi laatia hulevesisuunnitelma, jossa pyritään vesien luonnonmukaiseen hallintaan. Suunnitelmassa tulisi huomioida myös alueen rakentamisaikaisten vesien puhdistus. Ympäristökeskuksessa on vireillä suunnitelma hulevesien biosuodatusmenetelmän rakentamisesta ja siihen liittyvän ojan muokkauksesta alueella. Menetelmä soveltuu sekä rakentamisaikaiseen että sen jälkeiseen hulevesien puhdistukseen. Toivottavaa olisi, että tämä huomioitaisiin suunnittelussa.

Alueen suunnittelussa tulee huomioida myös suurjännitejohdon sijoitus asumiseen nähden noudattaen terveysperusteisia suojaetäisyyksiä.

## Vastine

Asemakaavatyössä otetaan huomioon liikenneväylien melu- ja ilmanlaatuhaitat sekä järjestelyratapihan toiminnasta aiheutuvat haitat. Alueen maaperän pilaantuneisuuteen ja kunnostustarpeeseen liittyviä selvityksiä tehdään vuonna 2015. Kaavoituksen yhteydessä laaditaan hulevesisuunnitelma. Myös suurjännitejohdon sijoitus huomioidaan suunnittelussa.

### Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse kaksi mielipidettä koskien osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja suunnitteluperiaatteita.

Keskustelupalstalla osoitteessa [www.ksv.hel.fi/keskustelut](http://www.ksv.hel.fi/keskustelut) on esitetty lisäksi 18 mielipidettä. Nettikeskustelussa alueelle kaivattiin suunniteltua tiiviimpää ja tehokkaampaa kantakaupunkimaista asuntorakentamista, jonka liikenneratkaisut perustuvat raitiovaunuun ja jonka palvelut sijaitsevat kauppakeskuksen sijaan kivijalkamyymälöissä. Yhteenveto nettikeskustelusta on liitteenä.

Mielipiteitä on esitetty myös suullisesti keskustelutilaisuudessa.

**Helsingin keskuspuiston puolesta ry (Mi1)** ilmoittaa, ettei heillä ole suunnittelun tässä vaiheessa huomautettavaa.

**Metsälä-seura ry (Mi2)** kannattaa mielipiteessään hanketta ja uutta kaavaa. Metsäläntie on jo nyt hyvin ruuhkainen. Vaikka rekkaliikenne poistuu, tulee henkilöautoliikennettä tilalle hyvin paljon. Metsälä-seura toivoo, että alueen kaavaa suunniteltaessa otetaan huomioon ja suunnitellaan myös kaava-alueen pohjoispuolen liittymät ja kadut uusille liikennemäärille sopiviksi.

Metsäläntie jatkuu itään Tuusulanväylälle Asesepäntienä. Asesepäntien ruuhkat ovat pahentuneet vuosi vuodelta, kun uusia toimistorakennuksia on teollisuusalueelle valmistunut. Asesepäntie aiheuttaa myös Metsälän asuntoalueelle meluhaittoja. Meluaidat eivät ole koko matkalla, vaan Asesepäntie Uunisepäntieltä Rajametsäntielle on täysin ilman meluaitoja. Myös meluaitojen rakentaminen tulisi hankkeen yhteydessä toteuttaa.

Jotta liikenne saadaan sujuvaksi, pitäisi sekä Asesepäntielle että Metsäläntielle rakentaa lisäkaistoja. Niiden rakentamisen yhteydessä 110 kV ilmajohto tulisi vaihtaa maakaapeliksi. Metsälä-seuran mielestä koko alueen ja sen liikenteen suunnittelu tulee tehdä Pohjois-Pasilan



kaavoituksen yhteydessä. Mahdollinen Tuusulantien kääntö ei ole peruste kokonaisuuden suunnittelun myöhäistämiseksi. Metsälän alue tulisi kärsimään lisääntyneestä liikenteestä kohtuuttomasti. Pohjois-Pasila toteutunee huomattavasti nopeammassa aikataulussa kuin epävarma Tuusulantien kääntö.

### **Vastine**

Alueen asemakaavoituksen yhteydessä suunnitellaan Metsäläntien ja alueellisen kokoojakadun liittymä, Metsäläntien ja Veturitien liittymä sekä alueen sisäiset katuyhteydet. Raskas ajoneuvoliikenne haittoineen poistuu maaliikennekeskuksen muuton myötä alueelta ja jäljelle jäävä liikenne on asukkaiden, työpaikkojen ja jossain määrin Ilmalan aseman tuntumaan sijoittuvan tilaa vaativan kaupan asiakkaiden liikennettä. Kokonaisuuden liikenteellistä toimivuutta tarkastellaan sekä maaliikennekeskuksen alueen, että tilaa vaativan kaupan alueen kaavamuutosten yhteydessä.

Melua selvitetään asemakaavatyön aikana.

110 kV ilmajohtoa ei ole mahdollista vaihtaa lyhyeltä matkalta maakaapeliksi, vaan ilmajohtosta luopuminen tarkoittaisi Helen Sähköverkon mukaan koko Pitäjänmäki–Viikinmäki linjan maakaapelointia.

Laajempi liikennesuunnittelu, johon liittyy Tuusulantien ja Veturitien linjaukset, on yleiskaavatasoinen asia. Tämänhetkisen arvion mukaan uusi yleiskaavaehdotus on kaupunkisuunnittelulautakunnan käsitellyssä vuonna 2015 ja kaupunginhallituksen sekä kaupunginvaltuuston käsittelyssä vuoden 2016 aikana.

### **Yhteenveto yleisötilaisuudesta**

OAS-vaiheen keskustelutilaisuus järjestettiin Laiturilla 25.3.2014. Keskustelutilaisuudessa oli paikalla n. 30 henkeä kaupunkisuunnitteluviraston suunnittelijoiden lisäksi. Samassa tilaisuudessa käsiteltiin Pohjois-Pasilan tilaa vaativan kaupan aluetta, jota myös suurin osa keskustelusta koski. Maaliikennekeskuksen alueen osalta tilaisuudessa käsiteltiin lähtökohtia ja alustavia suunnitteluperiaatteita. Keskustelua herättivät liikenneyhteydet, liikennemäärät, suhde Keskuspuistoon, toimitilan toteutuminen ja 110 kV:n ilmajohto. Samaan aikaan Laiturilla oli Pasila 3.0 -näyttely Keski-Pasilan keskustakorttelista, johon tutustuttiin myös osana tilaisuutta.

## Asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 12.10.2015–30.10.2015

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

### Viranomaisyhteistyö

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

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

### Vastine

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

Selvitysten mukaan tavanomainen katuliikenne on hallitsevaa Metsäläntien varressa ja melutason ohjearvoihin verrannollisena keskiäänitasona tarkasteltuna myös Veturitien ja Postiljooninkadun varrella. Ilmalan varikkoalueen melulähteiden luonteesta johtuen melua on tarkasteltu ohjearvoja monipuolisemmin lyhytaikaisten melutapahtumien keskiäänitasojen ja enimmäisäänitasojen avulla. Varikkoalueen merkittävimmiksi melulähteiksi arvioitiin veturin vihellinopaste sekä alueen lumi-aurauksessa käytettävät kuormaajat. Suosituksena pidettävä runkomelun enimmäistaso asuinrakennusten osalta ylittyy suurimmillaan noin 100 metrin etäisyydellä varikkoalueesta.

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

Kaavassa on annettu määräykset arvioitujen ympäristöhäiriöiden huomioon ottamiseksi jatkosuunnittelussa.

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

### **Vastine**

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

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

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

Raideliikenteeseen varautuminen on perusteltua. Raitioliikenteellä on HSL:n näkemyksen mukaan mahdollista korvata bussiliikenne Pasilan suuntaan, mutta linjaston yhdistävyyden kannalta alueelta pitäisi olla joukkoliikenneyhteys myös Maunulan keskustaan, jonka kautta kulkee runkobussin linja 550 (myöhemmin Raide-Jokeri).

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

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

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

### **Vastine**

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

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

Jos suunnittelualue liitetään raitiotieverkostoon ja raitiotielinja päättyy Maaliikennekeskuksen alueelle, tulee suunnittelualueelle sijoittaa raitiovaunun kääntöpaikka. HKL pitää tärkeänä, että kiinteistöjen suunnittelussa ja rakennusmääräyksissä huomioidaan mahdollisen raitiotieliikenteen.

teen aiheuttamat melu- ja värinä Haitat. HKL:n kantana on, että mahdollinen raitiotie tulee sijoittaa omalle ajoradalle. Raitiotien suunnittelussa tulee huomioida raitiovaunuradan, ajojohtimien ja pylväiden sekä ripustusten vaatima tila.

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

### Vastine

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

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

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

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

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

### **Vastine**

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

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

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

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

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

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

### **Vastine**

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

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

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

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

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

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

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

### **Vastine**

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

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

**Asuntotuotantotoimisto (ATT)** toteaa lausunnossaan (6.11.2015), että kiinteistölautakunta on 29.10.2015 varannut asuntotuotantotoimistolle alueen itäpuolelta tontteja noin 36 500 k-m<sup>2</sup> toteutettavaksi väli-muodon asuntotuotantoon. Kun lisäksi lasketaan asuntotuotantotoimistolle vuonna 2014 varattu noin 30 000 k-m<sup>2</sup> rakennusoikeus Ara-vuokraan, voi todeta, että kyseessä on yksi merkittävimmistä viime vuosien asuntotonttivarauksesta ATT:lle. Varaukset sisältävät yhteensä noin 800 asuntoa.



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

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

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

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

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

### **Vastine**

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

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

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

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

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

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

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

Tonttiosasto esittää kaavaluonnoksesta seuraavat huomiot:

- Alueen maaperässä on todettu öljyhiilivetyjä ja alueen tuleva käyttö edellyttää lisätutkimusten tekemistä. Tutkimukset on tarkoituksenmukaista toteuttaa rakennusten purkamisen jälkeen, jolloin riskikoh-

dat päästään tutkimaan tarkemmin. Alueella on varauduttava pilaantuneen maaperän puhdistamiseen. Tarvittavien toimenpiteiden laajuus on arvioitavissa lisätutkimusten jälkeen.

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

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

### **Vastine**

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

PL-korttelialueelle saa rakentaa palvelu- liike- ja toimistotiloja. Tontinluovutuskilpailussa voidaan korostaa monipuolista ideointia, millaisella konseptilla keskustamainen palvelurakennus voidaan toteuttaa. Pelas-

tusreittien sijoittaminen puistoon selvitetään jatkosuunnittelussa. Samoin KTY-alue vaatii vielä tarkennusta, mitä toimialoja alueelle sopisi, jos sallitaan myös liiketilojen rakentaminen.

#### Esitetyt mielipiteet ja vastineet

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

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

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

#### **Vastine**

Alueella toiminut logistiikkayhtiö DB Schenker siirtää toimintansa vanhaalle. Vapautuva alue on tarkoituksenmukaista muuttaa pääosin asuntorakentamiseen. Kaavaluonnoksessa esitetään 25 000 kerrosneliometriä työpaikkarakentamiseen alueen eteläreunassa. Kadunvarsipysäköintiä on suunniteltu kaikkialle alueen kaduille.

#### Yhteenveto verkkokeskustelusta 12.10. – 30.10.2015

Asemakaavan muutosluonnosta koskevaan verkkokeskustelun viestiketjuun tuli 30 viestiä. Keskustelua käytiin myös Lisää kaupunkia Helsinkiin Facebook-ryhmässä

KSV Forumissa nettikeskustelussa esitettiin taloihin lisää korkeutta, tehokkaampaa rakentamista, torneja, korkeusvaihtelua, pienempiä kortteleita ja pihvoja, umpinaisempia kortteleita, suurempia katuja, puistoa alueen keskelle, yhteyksien jatkumisen miettimistä alueen ulkopuolelle, koulua kaupunkimaiseen kortteliin, palvelurakennuksen poistamista ja poistuvan Postintaipaleen käyttämistä asuinrakentamiseen puiston sijasta.

Autopaikkoja toivottiin vähemmän, pysäköinnin ratkaisemista muuten, esim. kadunvarsilla parkkitalojen sijaan, autojen ja polkupyörien auto-

matisoituja tiiviimpiä pysäköintivarastoja, ei pihakansia. Epäiltiin toimitilojen toteutumista, että alueella on ollut kaatopaikka ja että kaavan tavoitteena ei ole kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen, vaan autoilun lisääminen.

Puistoon toivottiin polkupyörätekniiKKarataa ja kuntoilulaitteita. Alueelle toivottiin työpaikkoja ja teollisuutta. Esitettiin Metsäläntien madaltamista ja viherkantta Keskuspuiston kohdalle. Esitettiin, että ei rakenneta liian korkeita kerrostaloja. Toivottiin ekorakentamista, viljelypalstoja, liiketiloja pienyrityksille, luontoa, asukkaiden yhteistä tekemistä, energiaomavaraisuutta maa- ja ilmalämpöpumpuin ja aurinkokennoin, sähköautojen latauspisteitä, valvontakameroita ja liiketunnistimia.

Esitettiin hyvien pyöräily-yhteyksien varmistamista, koulua ja päiväkotia lähemmäs Metsälää ja joukkoliikenteeseen panostamista. Torista esitettiin alueen keskusta ja sydäntä, jolle tulisi palveluja, terasseja, istutuksia, vesiaihe, lava ja maamerkki. Puistotaskut voisi kalustaa leikki-paikoiksi ja oleskeluun. Toivottiin paljon pienehköjä asuntoja, monipuolista katettua talvitoria, jossa oleskella, syödä, tehdä etätöitä, kuntoilla, käydä näyttelyissä tms. ja kaupunkiviljelyä. Keskuspuiston kulumisesta ja ympäristön katujen ruuhkautumisesta oltiin huolissaan.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavatyössä siten, että rakentamista on entisestään tehostettu ja rakennusten korkeutta lisätty. Korttelista on tehty selkeämmin umpikortteleita. Epävarmasti toteutuvat toimitilatontit, joihin ei saada järjestettyä suoraa liittymää pääkatuverkosta ajamatta asuinalueen läpi, on poistettu. Toria alueen keskuksena on kehitetty muuttamalla lähipalvelurakennusten alue asumista palvelevan yhteisrakennuksen tontiksi.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 17.11.–18.12.2017

### Muistutukset

Kaavaehdotuksesta tehtiin 2 muistutusta. Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat sähkölinjansiirtoon ja kaupunginosan rajan siirtoon.

Muistutuksessa (**Mu1**) todettiin lähemmäksi Niittyläntie 10 tontin rajaa siirtyvän ilmajohdon olevan merkittävä arvoa alentava näkymähaitta tontille rakennettavan toimitalon kannalta. Sähköpylväiden korotus aiotusta vähentäisi näkymähaittoja. Pylväs voisi olla ristikkopylvästä tyylikkäämpi malli, joka olisi eduksi kaupunkikuvalle myös Postipuiston pohjoisreunalla. Voimajohdon linjaus Asesepän eteläpuolella Veturitiehen

asti olisi ratkaisu, josta olisi vähiten haittaa ja vastaisi nykyistä tilannetta.

Toisessa muistutuksessa (**Mu2**) todettiin, että ei ole perusteltua siirtää aluetta Oulunkylästä Pasilaan, kun suurin osa alueesta kuuluu Oulunkylään ja Maunulanpuistoon. Oulunkylän palvelut ovat helpommin saatavissa kuin Pasilan. Alueelta on suora yhteys Oulunkylään, mutta huomattavasti pitempi matka Pasilaan. Jos alue siirretään Pasilaan, tulisi se rajata suoraviivaisesti eikä sahalaitaisena yli Veturitien. Sähkölinjan siirto Metsäläntien yläpuolelle on vaarallinen ja johtaa siihen, että parin vuoden kuluttua johdot siirretään Keskuspuistoon.

## Vastineet aihepiireittäin

### 110 kV:n ilmajohdon siirtäminen

Asemakaavan toteutuminen edellyttää voimajohdon uuden linjauksen siten, että johtoalueen vieressä olevat tontit olisivat kaavan mukaisesti rakennuskelpoisia. Tontin Niittyläntie 10 läheisyydessä olevan pylvään paikka on määritelty siten, että se sijoittuu nykyisen voimajohdon linjalle. Ko. pylvään sijoittaminen etelämmäksi ei olisi mahdollista, koska johtoalueelle sijoittuisi tällöin sähköturvallisuusmääräysten vastaisesti olemassa olevia rakennuksia. Pylvään säilyttäminen nykyisessä sijainnissaan estäisi rakentamisen Metsäläntien reunaan.

Voimajohtoa korotetaan kaavamuutosalueella. Korotuksen vaikutuksesta johtimet ovat normaalia korkeammalla myös tontin Niittyläntie 10 kohdalla siten, että alimpien johtimien riippuma on alimmillaankin + 40 m tason yläpuolella. Alimmat johtimet ovat tällöin ylempänä kuin Niittyläntie 10 tontilla voimassa olevan asemakaavan mukainen rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema + 36,0 m. Tontille saa rakentaa enintään neljä kerrosta. Näin ollen sähköjohdot eivät aiheuta näkymähaittaa tulevasta rakennuksesta katsoen. Johtosiirto ei estä asemakaavan mukaista toimitalon rakentamista osoitteessa Niittyläntie 10.

Uudet pylvääet toteutetaan normaalein ristikkorakenteisin pylvään, kuten olemassa olevat saman sähkölinjan pylvääet. Ristikkorakenteinen pylväs on kevyt ja maisemassa huomaamattomampi kuin design-pylväs. Kaavatyön yhteydessä katsottiin, ettei ole tarpeen korostaa sähkölinjan tätä kohtaa erityisesti muotoilluin pylvään. Varsinkin, kun ne toteutetaan tavallista korkeampina. Metsäläntien keskelle tulevasta pylvääistä aiheutuva vaara voisi olla ajoneuvon törmääminen pylvääeseen. Sen estämiseksi pylvääet suojataan törmäyskaitein riittäväällä etäisyydellä pylväästä ja ajoradasta. Keskuspuistoon pylvääitää ei olla siirtämässä.

### **Kaupunginosan rajan siirtäminen**

Oulunkylän kaupunginosan Maunulanpuiston osa-alueeseen kuulunut Maaliikennekeskus siirtyy uuden maankäytön myötä osaksi Pasilan kaupunginosaa ja Pohjois-Pasilan osa-aluetta. Kaupunginosan rajan siirtäminen on perusteltua, koska uusi asuinalue on osa tulevaa Ilmalan asemalta alkavaa nauhamaista kaupunkikokonaisuutta Keskuspuiston ja Ilmalan junavarikon välissä. Koko aluetta palvelee aikanaan uusi alueellinen kokoojakatu (Postiljooninkatu), joka liittyy pohjoisessa Metsäläntiehen ja etelässä Hakamäentiehen. Metsäläntie on luonteva uusi raja Pohjois-Pasilan ja Maunulanpuiston välissä. Kaupunginosien raja Metsälän teollisuusalueen suuntaan on linjattu muistutuksen ehdottamalla tavalla suoraviivaisesti Veturitien länsireunaan. 24.10.2017 päätöksessä kaavaehdotuksessa raja noudatti Maunulanpuiston ja Metsälän osa-alueiden rajaa.

Kaupunginosarajalla ei ole käytännön vaikutusta asukkaiden elämään. Rajasiirto ei estä uusia asukkaita käyttämästä Oulunkylässä sijaitsevia palveluja. Piirijaon osa-alueita ja niitä pienempiä pienalueita käytetään kaupungin tilastojen laadinnassa. Tilastoalueilla on merkitystä, koska näiltä alueilta saadaan paljon sellaista valmista tilastotietoa mitä ei ole muuten saatavissa. Yhtenäisenä parin vuosikymmenen sisällä rakentavana alueena Pohjois-Pasilan on hyvä olla yhdessä paitsi suunnittelun, myös tilastojen takia. Suunnitteluun sopivia alueita on käytetty joidenkin palvelujen pohjana, mutta nykyään terveysasemien, koulujen ja päiväkotien piirirajat ja vastaavat määritellään erikseen. Kaupallisiin palveluihin aluerajoilla ei ole mitään vaikutusta. Mitä alueen nimiin tulee, ovat sekä Maunulanpuisto että Pohjois-Pasila tätä asemakaava-aluetta paljon laajempia kokonaisuuksia, ja Maunulan alue kytkeytyy vähemmän kuin Pasilan tai Patolan suuntaan. Alueen Helsinkiin liittämisen jälkeen on kaupunginosarajoja siirretty ennenkin, esim. 1959 ja 1970 kaupunginosaraja on vielä kulkenut viistoon alueen poikki eri kohdasta kuin nyt.

### **Viranomaisten lausunnot**

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Liikennevirasto
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- pelastuslautakunta

Seuraavat tahot ilmoittivat, ettei ole lausuttavaa: Liikennevirasto, sosiaali- ja terveystoimiala, kulttuuri- ja vapaa-ajan toimiala, kasvatuksen ja koulutuksen toimiala ja Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (HKL).

**Helen Sähköverkko Oy:n (HSV)** lausunnossa esitetyt huomautukset kohdistuivat 110 kV:n avojohdon 30 m leveän johtokujan lunastukseen, rakentamisrajoituksiin ja mahdollisiin vaikutuksiin alueella pesiville liito-oraville. Asemakaavan toteutuminen edellyttää, että HSV saa uudelle johtokadulle vastaavat oikeudet kuin nykyisellä johtokadulla on huomioiden alueen kaikki ympäristölliset ja asemakaavalliset seikat. Kaavatalouden tulee maksaa kaikki johtosiirrosta tulevat kustannukset. Johtokujan reunoilla on 10 metriä leveät reunavyöhykkeet, joilla puuston kasvua on rajattu. Alueella pesii liito-oravia, joita varten puuston pysymiselle tulee vaatimuksia, jotka voivat olla ristiriidassa sähköturvallisuuslain ja markkinalain kanssa. Johtokadulle ei saa rakentaa mitään kahta metriä korkeampia rakenteita ilman HSV:n lupaa. Johtoalueelle tulevat valaisimet tulee tarkistuttaa erikseen HSV:n edustajalla. Pylväsrakenteiden ja tien, kadun tms. tulee jäädä vähintään 2 metriä.

Nykyisen voimajohdon aiheuttaman magneettikentän todettiin olevan 15 metrin päässä johdon keskilinjasta normaalikuormitustilassa noin 0,5 – 2,5  $\mu$ T ja suurimmillaan toisen johdon ollessa pois käytöstä 7,5  $\mu$ T. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksessa (2002) magneettivuon väestöaltistukselle on asetettu suositusarvoksi 100  $\mu$ T akuuttien terveysvaikutusten perusteella. Akuutteja terveysvaikutuksia havaitaan vasta suositusarvoon nähden 1000-kertaisilla kentänvoimakkuuksilla. Vaikka raja-arvot ovat kaukana, aiheuttavat nämä aina huolta ihmisissä, kun he ovat ostamassa asuntoa voimajohtojen läheisyydestä. Erillismuuntamoiden todettiin mahdollistavan osaltaan luotettavamman sähköjakelun ja kustannustehokkaamman sähköverkon rakentamisen kuin asuinrakennuksiin sijoitetut muuntamot. HSV ehdotti, että muuntamoille esitetään asemakaavassa määrääloja rakennusten ulkopuolelta huomioiden sähköalan standardit ja rakentamismääräykset.

### Vastine

Helsingin kaupungin liikenne- ja katusuunnittelu on teettänyt selvityksen Metsäläntien voimajohdon siirrosta johtuvan puuston poiston vaikutuksista liito-oravien ydinalueisiin ja kulkuyhteyksiin. Arviointi tehtiin puustoa koskevien maastotarkastelujen ja mittauksien perusteella. Työssä arvioitiin mm. menetettävän puuston merkitys lähimmälle liito-oravien ydinalueelle sekä Metsäläntien ylittävän kulkuyhteyden mahdollisen heikkenemisen merkitys Helsingin liito-oravakannalle.

Johtopäätöksenä selvityksen raportissa todetaan, että ilmajohdon siirtosuunnitelman myötä uudelta voimajohtoalueelta ja siihen liittyvältä



reunavyöhykkeeltä poistettavalla puustolla ei arvioida olevan ratkaisevaa merkitystä keskuspuiston liito-oravan ydinalueiden liito-oravayksilöiden ravinnonhankinnan ja selviämisen kannalta. Liito-oravalle mahdollisesti sopiva Metsäläntien ylitysalue arvioidaan nykytilassa heikosti toimivaksi ja olevan voimajohtoalueella olevien puiden varassa. Kun voimajohtoa siirretään ja voimajohtoalueen puut kaadetaan, ylitettävä alue kasvaa 47-50 metriä leveäksi, jonka seurauksena kulkuyhteys ei ole todennäköisesti enää toimiva. Yhteyden katkeaminen ei laajemmassa mittakaavassa välttämättä ole sellainen merkittävä heikentäminen, joka eristäisi Maunulanpuiston alueen ydinalueita tai eteläisempiä ydinalueita muusta liito-oravien elinympäristöverkostosta.

Esitetty suunnitelma ilmajohdon siirtämisestä ja sen mukanaan tuomasta asemakaavan johtokujasta ei arvion mukaan ylitä poikkeuslupahakemuksen mukaista merkittävän heikentämisen kynnystä. Toteutuessaan suunnitelma kuitenkin heikentäisi alueellista lajin kulkuyhteyksien verkostoa. Jatkosuunnittelussa liito-oravien ylitysmahdollisuuden säilyttämiseksi voidaan tehdä yhteyttä tukevia toimenpiteitä. Tällaisia toimenpiteitä voivat olla esimerkiksi ns. hyppypylväiden asennus. Liito-oravan kulkumahdollisuuksia Metsäläntien yli voidaan tukea myös puustutusten avulla ylitysalueen länsipuolella – niillä kohteilla missä se voimajohtoon liittyvien reunaehtoju pohjalta on mahdollista.

Katusuunnittelussa otetaan huomioon riittävä etäisyys pylväisiin ja valaisimien sijoittuminen. Säteilysurvakeskuksen 26.4.2016 kaavaluonnoksesta antaman lausunnon (liitteenä) mukaan pitkäaikainen magneettivuon tiheyden keskiarvo ei ole säteilysurvallisuuden kannalta merkittävä edes voimajohtoja lähimpänä sijaitsevilla asuintaloissa. Säteilysurvallisuussyyt eivät siten estä asemakaavan muutoksen toteuttamista esitetyn luonnoksen mukaisesti. Asemakaavan mukaan muuntamot tulee sijoittaa AK-kortteleiden rakennuksiin. Muuntamotiloihin tulee olla suora sisäänkäynti ulkoa. Muuntamoita tulee kymmenen kappaletta ja ne on sijoitettu Helen Sähköverkko Oy:n ohjeiden mukaisesti. Muuntamoiden sijainnit näkyvät kaavaselostuksen liitteessä Sähkö- ja tietoliikenne.

**Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)** toteaa, että maankäytön tehostaminen tukee tavoitteita seudun yhdyskuntarakenteen tiivistämisestä ja pohjautumisesta kestäviin kulkutapoihin. Alueen poikki kulkevan pyöräilyn laatuikäytävän laatuun ja sujuvuuteen tulee kiinnittää huomiota. Joukkoliikenne voi perustua alkuvaiheessa nykyisiin bussilinjoihin, joita kehittämällä ja tihentämällä voidaan joukkoliikenteen palvelua vaiheittain parantaa nykytilanteesta. Bussiliikenteen tihentäminen edellyttää, että kaava-alueella sijaitsevat pysäkit on mitoitettu kahden

telibussin pituisiksi. Raitiotieliikenteeseen varautuminen on koko Pohjois-Pasilan asukasmäärän ja sijainnin vuoksi perusteltua. Raitiotieliikenteen osalta tarkoituksenmukaisia yhteyksiä on tarpeen vielä selvittää Helsingin kaupungin ja HSL:n yhteistyönä.

### **Vastine**

Liikennesuunnitelmaa laadittiin yhteistyössä HSL:n kanssa ja silloin ei nähty tarvetta kahden telibussin pysäkeille. HSL totesi, että alueelle tulee ennen raitiotievaihetta korkeintaan kaksi linja-autolinjaa, jolloin yhden telibussin mitoitus pysäkeille on riittävä. Näin ollen liikennesuunnitelma on laadittu tästä lähtökohdasta.

**Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)** toteaa, että vesihuollon rakentamisen kustannuksiksi on asemakaavan selostuksessa arvioitu noin 1,5 miljoonaa euroa. Lisäksi kaavan muutos aiheuttaa DN 600 mm vesijohdon siirtoja Metsäläntiellä. Alueesta on tehty vesihuollon yleissuunnitelma yhteistyössä HSY:n kanssa.

### **Vastine**

Vesihuollon yleissuunnitelma on asemakaavaselostuksen liitteenä.

**Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)** toteaa, että kaavakartassa määrätään mm., että kortteleissa 17128–17130 on rakennusluvan yhteydessä laadittava meluselvitys riittävän meluntorjunnan varmistamiseksi. Määräystä on hyvä tarkentaa maininnalla asuntojen ja ulko-oleskelualueiden valtioneuvoston päätöksen enimmäisohjearvoista kuvaamaan em. riittävää meluntorjuntaa. Enimmäisäänitasojen osalta yleisenä ohjeena sisätiloissa on, ettei enimmäismelutaso saa ylittää 45 dB LA<sub>max</sub> tasoa. Tässä tapauksessa, jossa melutapahtumia on runsaasti (80 kpl yössä) tulisi harkita jopa tiukempaa arvoa. Korttelin 17129 kohdalla melutasot ylittyvät rakennuksen lähes kaikilla julkisivuilla. Osalle asunnoista ei oleskelualueiden suojaamisella saavuteta hiljaista julkisivua. Olisi eduksi vielä miettiä, miten tilannetta kaavallisin ratkaisuin saataisiin paremmaksi. Parvekkeilla on myös yöaikana saavutettava valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset ulkomelun ohjearvot. Runkoäänien tavoitteena pidettävät enimmäisarvot on yksilöitävä kaavakartassa.

ELY-keskus toteaa, että kaava-alue on nykyisellään lähes kauttaaltaan asfaltoitua ja rakennettua logistiikka-aluetta, jolloin rankkasateella alueella muodostuvien hulevesien määrä sekä alapuolisen vesistön virtaamat ovat suuret. Oikeaoppisella hulevesien käsittelyn huomioivalla rakentamisella (mm. viheralueiden lisääminen sekä imeytys-/viivytysohjainten ja -rakenteiden toteuttaminen) voidaan hillitä hulevesivirtaamien äärevöitymistä ja vähentää alapuolisen Haaganpuron tulvimista.

Kaavassa on annettu hulevesiä koskevat oikeansuuntaiset yleismääräykset AK-korttelialueille sekä VP-alueelle. Hulevesien viivytyksen mitoitusperiaatteet on kuitenkin syytä tuoda esiin. Siltä osin kuin hulevesien imeyttäminen maaperään ei ole mahdollista, tulee korttelikohtaisten ja alueellisten hulevesien viivytysjärjestelmien yhteistilavuuden olla 1 m<sup>3</sup> jokaista sataa vettä läpäisemätöntä neliometriä kohti. Viivytysjärjestelmien tulee tyhjentyä 12–24 tunnin kuluessa ja niissä tulee olla suunniteltu ylivuoto. Kaavamääräykseen on syytä lisätä kehoitus kortteli-/rakennuspaikkakohtaisen hulevesisuunnitelman laatimisesta rakennuslupavaiheessa.

### Vastine

Kaavaratkaisussa asuinkortteleiden edellyttämät oleskeluun tarkoitetut melulta suojaisat piha-alueet voidaan toteuttaa maantasoon korttelien sisäosiin. Kaavamääräyksissä ei ole tarpeellista viitata erikseen valtioneuvoston päätökseen melutason ohjearvoista. Parvekkeiden osalta kaavassa nähtiin perustelluksi ohjata oleskeluun suunniteltavien parvekkeiden meluntorjuntaa päiväajan osalta. Myös vuoden alusta voimaan tullessa ympäristöministeriön asetuksessa rakennuksen ääniympäristöstä on virkistykseen käytettäviä piha- ja oleskelualueita koskeva vaatimus esitetty ainoastaan päiväajalle klo 7-22. Runkoäänen tavoitteena pidettävät enimmäisäänitasot riippuvat rakennuksiin sijoittuvien tilojen käyttötarkoituksista ja osin myös tilan sijainnista rakennuksessa suhteessa melulähteeseen. Runkoäänen torjuntatarve ja sen tavoitetaso tulee arvioida tarkemmin rakennusten jatkosuunnitteluvaiheessa, jolloin voidaan soveltaa VTT:n esittämiä suunnittelun tavoitearvoja.

Metsäläntien pohjoispuolelle Keskuspuistoon on hulevesiä varten rakennettu kivetty viivytyksallas ja puhdistavia biosuodatusaltaita, joissa on tulvaniittyä ja hiekkasuodatuskerros. Kaavamuutosalueen hulevedet johdetaan viettoviemäriässä pääosin olemassa olevien hulevesirakenteen kautta Haaganpuroon. Hulevesirakenne on alun perin suunniteltu Maaliikennekeskuksen alueelle, joka oli pääosin läpäisemätöntä asfalttipintaa. Valuma-alueen koko on noin 14,7 ha. Laskeutus- ja biosuodatusaltaan mahdollistama tilavuus on noin 200 m<sup>3</sup>. Kaavamuutoksessa vettä läpäisevän pinnan osuus kasvaa korttelipihoilla, katujen istutusalueilla ja puistossa. Lisäksi maanvaraisille korttelipihoille tulee rakentaa kuivatusvesien maahanimeytys-, hyötykäyttö- ja haihdutusratkaisuja, jotka poistavat vettä pintakuivatusjärjestelmästä. Hulevesien hallinnan periaatteet kirjataan rakennuslupan asemapiirroksen rakennusvalvonnan ohjeen mukaisesti Helsingissä noudatettavan hulevesijärjestelmän prioriteettijärjestystä noudattaen. Rakennuslupapäätöksessä

voidaan edellyttää hulevesisuunnitelman toimittamista erityissuunnitelmana, mikäli hankkeen laajuus sitä vaatii. Kaavassa ei ole tarvetta antaa enempää hulevesien viivytystä koskevia määräyksiä.

**Pelastuslautakunta** toteaa, että mikäli kaava-alueen rakennuksiin suunnitellaan lämpimiä, asuintiloihin rinnastettavia viherhuoneita, tulee niiden kantavat rakenteet ja palo-osastointi toteuttaa muun asunnon kaltaisena. Alueen sammutusvesijärjestelyjä sekä rakennusten paloturvallisuutta koskeva jatkosuunnittelu tulee käydä yhteistyössä pelastusviranomaisen kanssa tarvittavin erillisneuvotteluin. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida pelastuslaitoksen julkaisemat erilliset ohjeistukset koskien rakentamisen paloturvallisuutta. Alueen palovesijärjestelyt tulee huomioida kokonaisuutena, ja yksittäiset palopostit tulee toteuttaa maanpäällisinä paloposteina, maanpäällisinä palovesiasemina, rakennuspaloposteina, tai laajoissa maanalaisissa tiloissa paineellisina rengasvesilinjoina. Kaavan tulee mahdollistaa tarvittavien savunpoisto- ja poistumiskuilujen, sammutusvesialtaiden, ja muiden välttämättömien palo- ja pelastusturvallisuutta tukevien järjestelyiden sijoittamisen rakennusmassan sisään tai tarvittaessa kansialueille. Kansialueilta maanalaisiin tiloihin tulee huomioida tarvittavat pelastushenkilöstön sammutusreitit.

### Vastine

Asemakaavamääräyksen mukaan ulkoseinien eteen saa rakentaa kerosalan lisäksi viherhuoneita, lasikuisteja, lasitettuja parvekkeita ja luhetikäytäviä. Mahdollisten viherhuoneiden palotekniset ratkaisut ovat osa jatkosuunnittelua, jossa huomioidaan voimassa olevat määräykset ja ohjeet. Sammutusvesiverkosto suunnitellaan alueen vesijohtoverkoston suunnittelun yhteydessä. Asemakaavan muutos ei estä maanpäällisten palopostien, maanpäällisten palovesiasemien tai rakennuspalopostien toteuttamista. Asemakaavan muutoksessa ei esitetä uusien varsinaisten maanalaisten tilojen sijoittamista alueelle. Asemakaavan muutos mahdollistaa kortteleissa 17114, 17115 ja 17131 toteuttamaan pihakannen, jonka alapuolelle saa sijoittaa autopaikkoja ja teknisiä tiloja. Pihakannen alaisten tilojen tarvitsemat yhteydet esimerkiksi savunpoistoa, hätäpoistumista ja pelastuslaitoksen sammutusreittiä varten on mahdollista integroida pihakannen ympärille rakennettaviin rakennusmassoihin. Asemakaavan muutoksen mukainen rakentaminen ei edellytä sammutusvesialtaisen toteuttamista. Jatkosuunnittelussa tehdään yhteistyötä pelastuslaitoksen kanssa.

**Pohjois-Pasilan tilaa vaativan kaupan alue ja maaliikennekeskuksen alue  
Keskustelutilaisuus****Paikka:** Laituri**Aika:** 25.3.2014 17.30 – 20:00**Paikalla****Kaupunkisuunnitteluvirastosta:**

Tiina Antila-Lehtonen, vuorovaikutussuunnittelija, puheenjohtaja

Dan Mollgren, arkkitehti

Anna-Maija Sohn, arkkitehti

Harri Verkamo, liikenneinsinööri

Ami Hillberg, sihteeri

Aki Antinkaapo, vuorovaikutusharjoittelija

**Lisäksi paikalla:**

Paju Asikainen, Realprojekti Oy

Tom Cederqvist, Cederqvist &amp; Jäntti Architects

**Osallistujia:** 23 henkilöä viraston ulkopuolelta**Tilaisuuden kulku**

Puheenjohtaja avasi tilaisuuden toivottamalla läsnäolijat tervetulleiksi. Tilaisuuden tarkoituksena on kuulla mielipiteitä, toiveita ja ajatuksia alueen alustavista suunnitelmista, joihin voi vielä vaikuttaa mielipiteillään.

Dan Mollberg aloitti esittelemällä Pasilan alueen kehittämisen pääpiirteet. Pohjois-Pasilan kaavoituksesta vastaava Anna-Maija Sohn kertoi osa-alueen taustasta, ideoista ja tavoitteista. Tom Cederqvist esitteli tilaa vaativan kaupan alueen tämänhetkisen viitesuunnitelman. Paju Asikaisen mukaan tilaa vaativan kaupan alue on taloudellisesti kannattava. Sohn jatkoi kaavan taustoittamista, ja kertoi kaavoitusprosessin aikataulusta. Harri Verkamo esitteli tilaa vievän kaupan alueen liikennesuunnitelman alustavan luonnoksen. Sohn esitteli lopuksi maaliikennekeskuksen alueen lähtökohtia.

Tilaa vaativan kaupan alueen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta voi esittää mielipiteen viimeistään **1.4.2014** ja maaliikennekeskuksen alueesta **15.4.2014** mennessä.

**Tilaisuudessa esitetyjä mielipiteitä ja kysymyksiä**

*Esitysten jälkeen keskusteltiin yleisesti. Tilaisuudessa vastattiin esitettyihin kysymyksiin, mutta näitä vastauksia ei ole kirjattu muistioon. Viikkainta keskustelu oli koko suunnittelualueen liikennejärjestelyistä yleisesti ja tilaa vaativan kaupan alueen sijoittumisesta kantakaupunkimaiselle alueelle.*

**Alueen liikennejärjestelyjä koskevat kysymykset ja mielipiteet**

- Onko Tuusulanväylän suunniteltu oikaisu muuttunut? Onko se vielä tulossa?
- Jos ratikkasiltaa ruvetaan rakentamaan, millaisista rahasummista puhutaan?
- Liikenteen lisääntyminen suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsevilla pientaloalueilla huolettaa, mikäli yleiskaavaan ei saada kunnollista liikennesuunnitelmaa. Miten lisääntyvä liikenne saataisiin hoidettua niin, ettei se menisi Asesepäntien kautta vaan ohjautuisi Hämeenlinnanväylälle ja Tuusulantielle? Nykyinen suunnitelma lisää liikennettä em. alueille.
- Liikennesuunnitelmat päättyvät juuri siihen, mihin suunnittelualuekin. Tylsää, ettei tätä mietitä juuri ollenkaan, sillä liikenne tulee lisääntymään älyttömästi. Vaikka kuinka halutaan, niin kaikki eivät tule alueelle kuitenkaan julkisella liikenteellä. Kun kyseessä on näin iso hanke, niin liikenneasiasia pitäisi miettiä laajemmin, sillä autoliikenne lisääntyy joka tapauksessa.
- Alueelle jää Itellan raskasta liikennettä.
- Tulevan liikennemuodon pitää olla pääosin ratikka. Liikennepuoli voisi tutkia mikä olisi linjaus, sen varteen saisi myös rakentamista. Tämä on koko hankkeen näkökulmasta oleellista, siltarakentaminen ei ole tarpeellista. Bussilinja on mahdollista säilyttää rakentamisen ajan.
- Osoitteeseen Niittylänpolku 7 on tulossa parkkihalli, joka olisi hyvä ottaa huomioon suunnittelussa.
- Kaavoihin suunnitellut aikataulut eri vuosina - miten infran toteutus meinataan suunnitella, lähtevätkö kadut suunnitteluun ja tuotantoon jo aikaisemmin?
- Miksei Metsäläntien ilmajohtoa voi laittaa maan alle? Kysymys vain rahasta. Pitäisi saada tilaa kasvavalle liikenteelle, ja ilmajohto estää leventämisen.
- Liikennejärjestelyt on esitetty vaatimattomalla tavalla, eikä tällä aikataululla pysty antamaan kunnollista mielipidettä. Liikennesuunnittelun pitäisi olla hankkeessa paljon tehokkaammin mukana.
- Onko arviota, missä vaiheessa saataisiin ratikka 9 Ilmalantorille asti?

**Tilaa vaativan kaupan alueen sijoittumista koskevat kysymykset ja mielipiteet**

- Esiteltyjen liiketoimintojen tulo alueelle on sinänsä järkevää, mutta tiva-konsepti on haitallinen koko kaupunkiseutua ajatellen, sillä kaupallisten toimintojen voimakas keskittyminen yksipuolistaa työ-, palvelu- ja asuma-alueita. Mitä tapahtuu muille Ikea-myymöleille? Mittakaava on suunniteltava sen mukaisesti, että yleiskaavaan merkityt muut keskusta-alueet eivät kiihdy. Kaupunkiseudun tihentäminen vaatii monia keskusta- ja palvelualueita.
- Mittasuhdetta kannattaa miettiä, sillä loppupeleissä markkinatalous päättää kaupunkisuunnittelusta. Esimerkiksi Lanternaan ei ehkä tulevaisuudessa enää pääse helposti julkisella liikenteellä (bussi nr. 58) tilaa vaativan kaupan alueen vietyä alueen elinvoimaisuuden.
- Kuinka monta ihmistä tälle alueelle kulkee päivittäin, kuinka moni heistä saapuu autolla, kuinka moni kävellen tai pyörällä, kuinka moni julkisella liikenteellä?
- Sijaitsevatko kauppojen varastot myös näissä kohteissa? Esimerkiksi pesukonetta tuskin otetaan junaan mukaan.



- Velodromille ei ole löytynyt tähän asti tilaa eikä rahoitusta pk-seudulta. Millaista velodromia keskukseen on suunniteltu, ja kuka sen maksaa? Havainnekuvat vastaavat harvoin todellisuutta. Sanahelinää.
- Keskeinen asia on pysäköintipaikkojen määrä, joka säätelee, kuinka monta henkilöautoa alueelle tulee. Nyt suunnitelmiin on kirjattu 2300 pysäköintipaikkaa. Pitää olla joukkoliikenteen ostospaikka, ainoastaan välttämättömät paikat henkilöautoille. Tavaraliikennepalvelu pitäisi sitoa liikkeiden velvollisuudeksi.
- Alueen liikennesuunnittelu on 1900-luvulta. Toiminnoissa ei mitään vikaa, mutta mikäli 65 prosenttia asiakkaista saapuu paikalle omalla autolla, alue on väärällä paikalla ja kestävä kehityksen konseptin vastainen. Kauppakeskuksen suunnitteleminen alueelle on vain keino saada Pasilantunneli perustelluksi. Hakamäentiestä ja Koskelantiestä tulee tulevaisuudessa pikaraitiotie- ja kävelykatuja. Ollaanko kiinnostuneita keskustelemaan älyjakeluliikenteestä niiden kaupunkilaisten kanssa, jotka eivät halua lisätä autoliikenteen määrää keinotekoisesti?
- Säästönä nähty saastuneen maan peittäminen betonilla on ympäristörikos.
- Nyt olisi mahdollisuus poistaa saastunut jätemaa.
- Ei haluta takaisin Impivaaraan, hyvä että suunnitellaan. Jättemaasta on jo tehty selvitykset 1970-luvulla postikeskuksen rakentamisen yhteydessä. Kehittämisessä on niin paljon hyvää, ettei kannata kritisoida kaikkea. Ei Hakamäentietä ole tehty pelkästään pyöräilyyn.
- Myös kodinkonekauppa on menossa verkkoon, Itella toimitti oman pesukoneen kahden päivän kuluttua. Kodinkoneita ei tarvi hypistellä kuten vaatteita. Ikean konsepti ei perustu tähän - jo mainonta lähtee siitä, että tavarat pitää tulla hakemaan itse. Muuttaako Ikea toimintamalliaan?
- Mikä kiinteistösijoittaja on taustalla, kuka tulee omistamaan kiinteistöt jatkossa?

### Muita aiheita koskevat kysymykset ja mielipiteet

- Alueelle on suunniteltu aivan liikaa toimitilaa, kaupunkiseudulta löytyy jo nykyään paljon käyttämätöntä toimitilaa. Haluan huomauttaa Helsingin kaupunkia Espanjan ja Portugalin kaltaisista kiinteistöbuumeista, ja toimitilat olisikin suunniteltava niin, että vanhat ja epävalidit tilat pystyttäisiin muuttamaan asunnoiksi.
- Onko mietitty linjauksia, minkälainen alueen asuntokanta tulee olemaan? Huoli, että maanomistajat kuten Itella ovat vain kiinnostuneita rahastamaan alueellaan.
- Kuinka paljon alueelle on suunniteltu yhteensä työpaikkoja?
- Tulevatko asukaslukuarviot nähtäville? Vahvemmin joukkoliikenteeseen perustuvassa mallissa tulisi olemaan huomattavasti enemmän asukkaita.
- myöhemmin muistioon lisätyt arvioidut kokonaismäärät asukkaiden ja työpaikkojen osalta:

Tilaa vaativa kauppa: asukkaita 250

Itellan ympäristö: asukkaita 650

Maaliikennekeskus: asukkaita noin 2500-3000

Postinlajittelukeskus (myöhemmin): asukkaita noin 2000  
yht. Pohjois-Pasilassa asukkaita 5400-6000

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 <a href="http://www.hel.fi/ksv">http://www.hel.fi/ksv</a>	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



HELSINGIN KAUPUNKI

KESKUSTELUTILAISUUS  
MUISTIO

KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO

Asemakaavaosasto

AA

25.3.2014

---

Tilaa vaativa kauppa: työpaikkoja 1200  
Itellan ympäristö: työpaikkoja 1200  
Maaliikennekeskus: työpaikkoja 1000  
Postinlajittelukeskus (myöhemmin): työpaikkoja 600  
yht. Pohjois-Pasilassa työpaikkoja noin 4000

---

**Postiosoite**

PL 2100  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

**Käyntiosoite**

Kansakoulukatu 3  
HELSINKI 10  
<http://www.hel.fi/ksv>

**Puhelin**

+358 9 310 1673

**Faksi**

+358 9 310 37409

**Tilinumero**

800012-62637

**Y-tunnus**

0201256-6  
Alv. nro  
FI02012566



## YHTEENVETO MAALIIKENNEKESKUKSEN ALUEEN NETTIKESKUSTELUSTA

Maaliikennekeskuksen asemakaavamuutosta koskeva keskustelupalsta avattiin kaupunkisuunnitteluviraston Internet-sivuille Ksv Forumiin 21.3. - 15.4. Viestiketjuun tuli yhteensä 18 viestiä. Keskustelua käytiin myös *Lisää kaupunkia Helsinkiin* Facebook-ryhmässä, jonka viestiketjuun tuli 56 kommenttia aikavälillä 21.3. - 25.3.

*Lisää kaupunkia Helsinkiin* on julkinen Facebook-ryhmä, jossa jokainen ryhmään liittynyt pystyy kommentoimaan viestiketjuja omalla nimellään. Ryhmä ajaa kantakaupunkimaisen kaupunkitalan rakentamista Helsinkiin, ja sen ylläpitäjinä toimivat Mikko Särelä, Otso Kivekäs, Teemu Pyy- luoma, Jiri Salin, Hannu Oskala, Tuomas Saloniemi ja Juhana Rantavuori. Valtaosa 56 kommentista oli kirjoittajien keskinäistä kommentointia ja pohdintaa, lisäksi joukossa oli muutama aiheen ulkopuolelta kirjoittanut. Ryhmän luonteesta johtuen Ksv Forumiin ja Facebook-ryhmään jätetyt kommentit käsitellään yhteenvedossa erikseen toisistaan.

Ksv Forumissa asemakaavamuutokseen suhtauduttiin toiveikkaasti. Pääosa kommentoijista kaipasi alueelle suunniteltua tiiviimpää asuinrakentamista ja umpikortteleihin perustuvaa kaupunkiympäristöä. Keskustelijat kommentoivat myös maaliikennekeskuksen eteläpuolelle suunniteltavaa tilaa vievän kaupan aluetta, ja kaipasivat palveluiden sijoittamista kivijalkaliikkeisiin kauppakeskuksen sijaan. Myös alueen liikenneratkaisut puhuttivat, ja yksityisautoilun kasvusta TIVA-alueelle oltiin huolissaan.

*Lisää kaupunkia Helsinkiin* -ryhmässä käyty keskustelu noudatteli samoja linjoja Ksv Forumiin jätettyjen mielipiteiden kanssa. Alueelle kaivattiin huomattavasti enemmän asuntoja, ja pienien puistikkojen sijoittaminen alueelle kyseenalaistettiin Keskuspuiston läheisyydestä johtuen. Osa keskustelijoista kaipasi alueen sitomista umpikorttelimaisen rakentamisen ja raitiovaunuliikenteen kautta kantakaupunkiin. Alueesta ei haluta muodostuvan erillistä saarekettä, jollaiseksi sen pelätään muotoutuvan pistetaloja rakentamalla. Iso osa viestiketjun kommentteista liittyi raitiovaunujen reittivaihtoehtojen pohtimiseen.

### Asumistiheys

Alueelle kaavailtua 2500 - 3000 asukasta pidettiin molemmilla keskustelupalstoilla täysin alimitoitettuina. Ksv Forumissa tiiviimpi rakentaminen mainittiin 11 kertaa, Facebook-ryhmässä 6 kertaa. Aluetehokkuus nousi esille kolmesti Ksv Forumissa ja kerran Facebookissa. Keskustelijat viittasivat 6 kertaa Ksv Forumissa asuntopulaan, Facebook-ryhmässä siitä mainittiin kerran. Yksiöiden ja kaksioiden kova kysyntä mainittiin kerran Ksv Forumissa. Puistikkojen mielekkyys Keskuspuiston läheisyyden johdosta mainittiin Ksv Forumilla kahdesti, Facebookissa kolmesti. Mielipiteiden yhteydessä huomautettiin myös isojen kaupunkimaisten puistojen olevan tarpeellisempia kuin pienten lähipuistikkojen.

## Korttelirakenne

Umpikortteleihin perustuva katutila kivijalkoineen mainittiin Ksv Forumilla 4 kertaa, Facebookissa kahdesti. Pistetalot nähtiin hyvän kaupunkitilan vastakohtana, ja niitä vastustettiin Ksv Forumilla kolmessa kirjoituksessa ja Facebookissa kerran. Korkeaa rakentamista ei sinänsä vastustettu, kunhan se tehdään katutila huomioiden. Korkean rakentamisen puolesta esitettiin Ksv Forumilla neljä mielipidettä, Facebookissa kerran. Facebook-ryhmässä painotettiin ns. perinteisenä pidetyn kaupunkitilan kivijalkaliikkeineen ja raitiovaunuineen mahdollistavan kantakaupunkina pidetyn alueen laajenemisen aina Maaliikennekeskukseen asti.

## Toiminnot

Toimitilojen määrää pidettiin liian korkeana molemmilla keskustelupalstoilla yhdessä kommentissa. Kauppakeskuksen sijaan neljä Ksv Forumin keskustelijaa haluaisi nähdä vastaavat palvelut kivijalkamyymälöissä, toimintojen sekoittuneisuus mainittiin molemmilla keskustelupalstoilla kerran.

Katutilaan panostaminen eri muodoissa mainittiin Ksv Forumilla 4 kertaa. Tällä tarkoitettiin esimerkiksi sitä, että korttelit muodostavat pääkaduille seinät ja kaavoittamalla toimitilaa katutasoon.

## Liikenneratkaisut

Raitiovaunuverkoston laajentaminen Maaliikennekeskukseen asti nähtiin positiivisena asiana molemmilla keskustelupalstoilla. Ksv Forumilla tämän mainitsi kaksi keskustelijaa, Facebookissa kolme. Facebook-ryhmässä keskusteltiin raitiovaunujen mahdollisista reittivaihtoehtoista, ja yhdessä kommentissa muistutettiin raitiovaunulinjan vaiheittaisen rakentamisen mahdollisuudesta. Ksv Forumilla yksi keskustelija näki Metsäläntie - Mäkitorpantie -välin sopivan poikittaiseksi runkolinjaksi tulevaisuudessa.

Henkilöautoliikenteen kasvusta oltiin huolissaan. Kaksi Ksv Forumille kommentoinutta katsoi Pohjois-Pasilan nykyisen suunnitelman lisäävän henkilöautojen määrää, ja Facebook-ryhmässä yksi kommentoija pohti, miten pohjoisesta ja lännestä saapuvat autot ohjautuisivat TIVA-alueelle. Ksv Forumilla yksi kirjoittaja oli sitä mieltä, että alueen tieverkosto on jo nyt ylittänyt kapasiteetin. Sama kommentoija kaipasi lisäkaistoja Metsäläntielle ja Lähetinkadulle. Yksi kommentoija taas piti Maaliikennekeskusta hyvänä paikkana mahdollisen metrolinjan pysäkinä joukkoliikenteen solmukohtana.

26.4.2016

15/0202/2016  
JulkinenHelsingin kaupunki  
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Lausuntopyyntö 9.3.2016, Kaupunkisuunnitteluvirasto – STUK diaari, HEL 2014-003386

**Maaliikennekeskuksen alueen (Metsäläntie 2-4) asemakaavan muutosluonnos**

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston (KSV) asemakaavaosasto on laatinut Maaliikennealueen asemakaavan muutosluonnoksen, joka esitetään kaupunkisuunnittelulautakunnan päätösi asiakirjan 29/01.12.2015 kohdassa § 367 Asemakaavaosasto/5. Muutos koskee Helsingin kaupungissa osoitteessa Metsäläntie 2 – 4 sijaitsevaa aluetta. Metsäläntien eteläreunassa nykyisin sijaitseva Helen Sähköverkko Oy:n 2 x 110 kV voimajohto suunnitellaan siirrettäväksi Metsäläntien keskelle. Asuintalot suunnitellaan rakennettaviksi kiinni Metsäläntiehen sen eteläpuolelle aivan johtoaukean reunaan, jolloin niiden lähimpien osien etäisyys voimajohdon keskilinjasta olisi noin 15 m. Säteilyturvallisuuksa koskevina lausuntonaan STUK toteaa seuraavan:

Voimajohto aiheuttaa ympärilleen sähkö- ja magneettikentän, jotka pienenevät nopeasti voimajohdosta kauemmaksi mentäessä. Asuintalojen rakenteet vaimentavat sähkökentän, joten vain magneettikenttä tunkeutuu asuintaloihin. Voimajohdon aiheuttama magneettivuon tiheys on arvioitu asuintaloissa laskelmilla, joissa on käytetty voimajohdon haltijalta Helen Sähköverkko Oy:ltä saatuja teknisiä tietoja. Laskelmien mukaan pitkäaikainen magneettivuon tiheyden keskiarvo ei ole säteilyturvallisuuksa kannalta merkittävä edes voimajohtoja lähimpänä sijaitsevilla asuintaloilla.

Säteilyturvallisuuksa eivät siten estä asemakaavan muutoksen toteuttamista esitetyn luonnoksen mukaisesti.

Laboratorionjohtaja

Tommi Toivonen

Ylitarkastaja

Lauri Puranen

Tämä asiakirja on sähköisesti varmistettu Säteilyturvakeskuksen asianhallintajärjestelmässä, asiakirjan alkuperäisyyden voi tarvittaessa tarkistaa [kirjaamo@stuk.fi](mailto:kirjaamo@stuk.fi).



## MAANKÄYTTÖ- JA RAKENNUSLAIN 66 §:N MUKAINEN VIRANOMAISNEUVOTTELU KOSKIEN POHJOIS-PASILAN ASEMAKAAVOJEN MUUTOKSIA.

**KOKOUSAIKA:** Keskiviikko 26.4.2017 kello 15:00–15:50

**KOKOUSPAIKKA:** Kaupunkisuunnitteluvirasto, lautakuntasali, Kansakoulukatu 3

**LÄSNÄOLIJAT:** kts. liite1

### KÄSITELLYT ASIAT:

#### 1. Kokouksen järjestäytyminen ja esittely

Puheenjohtaja Marja Piimies avasi kokouksen ja toivotti läsnäolijat tervetulleiksi. Osallistujat esittäytyivät. Sovittiin että neuvottelun sihteerinä toimii Sakari Pulkkinen Ksv:n Pasila-projektista.

#### 2. Pohjois-Pasilan nauhakaupunkikokonaisuus

Projektipäällikkö Dan Mollgren

- Kaava-alueiden sijainti Pohjois-Pasilan tulevassa kaupunkikokonaisuudessa sekä liittyminen Keski-Pasilaan.
- Nykytilanteen esittely, voimassa olevat asemakaavat, uusi yleiskaava ja maakuntakaava.
- Maanomistus, kumppanuuskaavoitusasiat.
- Hakamäktion esittely ja raitiotielinjan kuvaus  
Televisiokadulta radan yli ja edelleen Hakamäentien ali Eteläiseen Postipuistoon.

#### 3. Eteläinen Postipuisto

Anna-Maija Sohn / KSV kertoi alueen kaavoituksesta ja kaavan sisällöstä

- Sijainti yleiskaavan suhteen, alueella on merkinnät kantakaupunki C1 ja kantakaupunki C2.
- Voimassa oleva toimitila-asemakaava.
- Suunnitteluhistorian ja vuorovaikutuksen kuvaus.  
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 2.2.2016, suunnitteluperiaatteet KSLK 11/2016
- Maanomistus.
- Alueelle sijoittuu asumista yhteensä n.142 000kem<sup>2</sup>, toimitilaa KTY-alueella n. 35 000 kem<sup>2</sup>, toimisto- tai



hotellitilaa n. 25 000 kem<sup>2</sup>, päivittäistavarakauppa 2200 kem<sup>2</sup> sekä päiväkotia.

- Voimassa olevasta kaavasta poistuu toimitilaa n. 90 000 k-m<sup>2</sup>, mutta uusi sijoittuu halutuimmalle alueelle aivan aseman tuntumaan
- Kaavaratkaisua koskee kuusi erityistavoitetta:
  - riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on alueiden käytössä varmistettava tonttimaan riittävyys
  - alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle
  - alueidenkäytön mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia
  - alueidenkäytön suunnittelussa tulee varautua raideliikenteen laajenemiseen yhdyskuntarakentamisen ja asuntotuotannon niin edellyttäessä
  - melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvan haitan ehkäiseminen ja jo olemassa olevien haittojen vähentäminen sekä riittävän meluntorjunnan varmistaminen
  - pilaantuneen maa-alueen puhdistustarpeen selvittäminen ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin
- Kuvaus kaavan sisällöstä ja kaavaratkaisusta.
- Kuvaus ympäristöhaitoista ja tehdyistä selvityksistä
- Vaikutusten arviointi
- Kaavaluonnos nähtävillä 24.5. - 19.6.2017, KSLK lokakuussa 2017, Kaavaehdotus KSLK 5/2018

### Viranomaisten puheenvuorot

#### Helen Oy:

- Kaukolämpöverkko tuodaan alueelle, ei tuota ongelmaa.
- Sähköasema on valmistunut 2015, sähkölinjat ovat nykyisessä katuverkossa. Sähkölinjat siirretään Helen Oy:n toimesta kaavamuutoksen toteutuessa.

#### HSL Helsingin seudun liikenne kuntayhtymä:

- Alueen kävelysaavutettavuus askarruttaa.
- Joukkoliikenteen saavutettavuus on hyvä.

#### HSY:

-ei edustajaa paikalla.



### **Liikennevirasto:**

- Varikkoalue tulee huomioida siten, että kulkuyhteydet varmistetaan ja kaikki varikkotoiminnasta syntyvät meluhaitat selvitetään ja otetaan huomioon kaavoituksessa.
- Joukkoliikenteen saavutettavuus on hyvä kunhan jalankulkuyhteydet Ilmalan asemalle ratkaistaan luontevasti.

**Kiinteistövirasto:** -ei edustajaa paikalla.

**Rakennusvirasto:** -ei edustajaa paikalla.

### **Kaupungin kanslia:**

- Kustannus selvityksiä ei vielä ole ollut käytettävissä.
- Noudatetaan AM-ohjelmaa.
- Toimitilan riittävä määrä tulee turvata.
- Rakentamisen vaiheistettavuus on oletuksena

### **Ympäristökeskus:**

- Meluselvitykset on päivitettävä kaavan ehdotusvaiheeseen.
- Kaatopaikan kunnostussuunnitelma v. 2012 perustui toimitilakaavaan. Ratkaisumallin tulee olla nyt erilainen.
- Hulevesien aiottu kosteikkorakenne keskuspuiston puolella vaatii maastotarkastelua ja harkintaa kosteikon soveltuvuudesta ympäristöön.
- Korttelialueilla hulevesiä tulee viivyttää ja imeyttää mahdollisimman paljon.
- Asemakaava-alueen ulkopuolisella lajittelukeskuksen alueella on havaittu luontodirektiivin mukainen lahokaviosammal.

### **Pelastuslaitos:**

- Raitiotielinja edellyttää neuvotteluja pelastuslaitoksen kanssa, jotta riittävät tilat pelastusajoneuvoille voidaan osoittaa katualeilta.
- Tilavaraukset nostolavakalustolle tulee huomioida.
- Maanalaisia paloposteja ei sallita, palovesiasemat tulee toteuttaa maanpäällisinä ratkaisuin.
- Vuonna 2018 tulee voimaan uusi asetus rakennusten paloturvallisuudesta (E1). Koska kaavaehdotus laaditaan samana vuonna, on syytä pitää erillisneuvottelu pelastuslaitoksen kanssa.

**Rakennusvalvontavirasto:** -ei edustajaa paikalla.



**HKL Helsingin kaupungin liikennelaitos :**

-ei edustajaa paikalla.

**Sosiaali- ja terveystoimisto:**

-ei edustajaa paikalla.

**Opetustoimisto:**

-ei edustajaa paikalla.

**Liikuntatoimisto:**

-ei edustajaa paikalla.

**Nuorisotoimisto:**

-ei edustajaa paikalla.

**Talvakeskus:**

-ei edustajaa paikalla.

**Uudenmaan ELY-keskus:**

- Kaavaluonnos toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita sekä noudattaa maakuntakaavaa ja yleiskaavaa.
- Ympäristöterveyskysymykset on kaavassa tunnistettu ja ne tulee viedä kaavamääräyksiin.
- Asumisen tulee melun osalta olla terveellistä, joka johtaa vahvoihin ääneneristysvaatimuksiin. Asuntojen tulisi tämän lisäksi myös avautua suojan puolelle pois melulähteistä.

#### 4. Pohjoinen Postipuisto

Timo Karhu / KSV kertoi alueen kaavoituksesta

- Sijainti yleiskaavan suhteen, alueella on merkintä asuntovaltainen alue A1.
- Nykytilanne, Maaliikennekeskus on poistunut, teminaalirakennukset on purettu ja pilaantuneet maat poistettu.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma kevät 2014,
- Suunnitteluperiaatteet KSLK 6/2014
- Helsingin kaupunki omistaa maan pääosin.
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja Helsingin seudun erityistavoitteet:
  - jalankulun ja pyöräilyn verkostojen jatkuvuuden, turvallisuuden ja laadun edistäminen
  - pilaantuneen maa-alueen puhdistustarpeen selvittäminen ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin
  - melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvan haitan ehkäiseminen jo olemassa olevien haittojen vähentäminen
  - riittävän meluntorjunnan varmistaminen
  - tonttimaan riittävyyden varmistaminen riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi



- varautuminen raideliikenteen laajenemiseen yhdyskuntarakentamisen ja asuntotuotannon niin edellyttäessä
- Asemakaavan muutosluonnos KSLK 1.12.2015
- Kaavaluonnosta varten tehdyt selvitykset:
  - runkomelu- ja tärinäselvitys
  - ympäristömeluselvitys
  - häiriövaloselvitys
  - maaperän pilaantuneisuustutkimus ja toimenpideraportti
  - Maaperän rakennettavuusselvitys
- Ilmoittautumis- ja neuvottelumenettely 2016, haettiin toteuttajia kumppanuuskaavoitusprosessiin kolmelle eri hakualueelle.
- Suunnittelutilanne nyt:
  - asukkaita noin 5 800, asuinkerrosalaa noin 235 000 m<sup>2</sup>
  - tehokkaasti rakennettu, urbaani ja toiminnallisesti sekoittunut kerrostaloalue
  - katutilaa selkeästi rajaavia monimuotoisia umpikortteleita, avoimia ja yhtenäisiä sisäpihoja
  - hyvät yhteydet Keskuspuistoon
  - yhteisöllisyyttä tukeva naapurustokeskus
  - päivittäistavarakauppa, kivijalkaliiketilaa, yksityinen päiväkotia
  - kaksi kaupungin päiväkotia ja alakoulu 500 oppilaalle
  - pysäköintitalot
  - toimitilatonteista luovuttu
- Sähkölínjan siirto:
  - sähkölínja siirretään pohjoisemmaksi keskelle Metsälántietä
  - uusitaan neljä pylvástä
  - sähkölínjohton keskílínjan etáisyys asurakennuksista vaihtelee välillä noin 16 – 23 metriä
  - johtoja korotetaan asuinkortteleiden kohdalla ylimmán kerroksen katon yläpuolelle
- Meluselvityksen päívitys:
  - runkomelu tulee huomioida rakennusten ja niiden perustusten suunnittelussa 100 m etáisyydellä varikkoalueesta
  - junaliikenne ei aiheuta tärínáhaittaa pohjoisella alueella
  - pitkäaikaisen keskiiánitason lisäksi varikkoalueen meluláhteitá tarkasteltiin lyhytaikaisten melutapahtumien keskiiánitasojen ja enimmáisáánitasojen avulla
  - merkittávimmát melunláhteet ratapihan puolella ovat veturin vihellínopaste ja lumiaurauksessa





- käytetyt kuormajat
  - ratapihan puoleisilla julkisivuilla äänieristysvaatimukset ovat poikkeuksellisen suuria (40 dB)
  - rakennusmassat suojaavat piha-alueita melulta
  - päiväkodin pihalla päiväkoti-ikäisen keskiäänitaso alittaa 55 dB
- Häiriövaloselvitys:
  - Liikenneviraston ohje Maantie- ja rautatiealueiden valaistuksen suunnittelu
  - häiriövalon viitearvot ulkovalaistusasennuksille illalla 25 lx ja yöllä 5 lx
  - ratapihan valaistus yksin ei aiheuta häiriövalon viitearvojen ylittymistä asuinrakennusten ikkunoissa
  - katuvalaistuksen suunnittelussa tulee ottaa huomioon Ilmalan ratapihan valaistuksen tuottamat valaistusvoimakkuudet katualueelle niin, että asuinrakennusten ikkunoihin kohdistuva valaistusvoimakkuus noudattaa häiriövalon viitearvoja
- Asemakaavan muutosehdotus KSLK syksyllä 2017.

## Viranomaisten puheenvuorot

### Helen Oy:

- Kaukolämpöverkko tuodaan alueelle.
- Alueelle rakennetaan kokonaan uusi sähköverkko.

### HSL Helsingin seudun liikenne kuntayhtymä:

- Alue ei sijaitse raskaan raideliikenteen vieressä. Joukkoliikenteen kokonaisuutta tulee tutkia laajemmin kuten yhteyksiä Käpylän asemalle ja Maunulan suuntaan.
- Raitiotie suositeltava, pysäkki Postiljooninkadun kaarevalla osalla on haasteellinen.

**HSY:** -ei edustajaa paikalla.

### Liikennevirasto:

- Viitattiin puheenvuoroon Eteläisen Postipuiston osalta. Meluasioiden huomioiminen on tärkeää.

**Kiinteistövirasto:** -ei edustajaa paikalla.

**Rakennusvirasto:** -ei edustajaa paikalla.



### **Kaupungin kanslia:**

- Osalla alueista on tehty kumppanuuskaavoitusta. Sopimukset käsitellään kiinteistölautakunnassa 18.5.2017, jonka jälkeen isoja muutoksia ei kaavaan enää tule tehdä.
- Yhteisöllisyyttä muodostava AH-korttelialue on hyvä ratkaisu.
- Radan varren KTY-kortteleiden muuttuminen asumiseen on toteutumisen kannalta hyvä ratkaisu.

### **Ympäristökeskus:**

- Ääneneneristävyysvaatimukset ovat tarpeellisia voimakkaiden ja yksittäisten huippumelujen takia. Asunnoissa tulisi olla myös hiljaiseen suuntaan avautuvia asuintiloja.
- Voimalinjan etäisyysuosituksesta asumiseen tulee saada lausunto Säteilyturvakeskukselta.

### **Pelastuslaitos:**

- Ei huomautettavaa, viitattiin Eteläisen Postipuiston kohdalla käytettyyn puheenvuoroon.

**Rakennusvalvontavirasto:** -ei edustajaa paikalla.

**HKL Helsingin kaupungin liikennelaitos:**  
-ei edustajaa paikalla.

**Sosiaali- ja terveystieteiden virasto:** -ei edustajaa paikalla.

**Opetusvirasto:** -ei edustajaa paikalla.

**Liikuntavirasto:** -ei edustajaa paikalla.

**Nuorisosiainkeskus:** -ei edustajaa paikalla.

**Tilakeskus:** -ei edustajaa paikalla.

### **Uudenmaan ELY-keskus:**

- Voimalinjasta on pyydetty Säteilyturvakeskuksen lausunto, muutoin viitattiin puheenvuoroon Eteläisen Postipuiston kohdalla

## **5. Jatkotoimenpiteet.**

- turvallisuus ja terveellisyys otetaan huomioon.



## 6. Kokouksen päättäminen.

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 15:50.

Muistion laati Sakari Pulkkinen.

### TIEDOKSI:

Osanottajat ja kutsutut  
Kaupunkisuunnitteluviraston toimisto- ja projektipäälliköt  
Ksv:n Helmi



**LIITE 1:**

**Läsnäolijat:**

Uudenmaan ELY -keskus	Brita Dahlqvist-Solin
Uudenmaan ELY -keskus	Marjo Vuola
Ympäristökeskus	Eeva Pitkänen
Liikennevirasto	Ville Vuokko
Talous- ja suunnittelukeskus	Niina Puumalainen
Pelastuslaitos	Pekka Ronkainen
HSL Helsingin seudun liikenne kuntayhtymä	Sakari Metsälampi
Helen Oy	Tero Korhonen
Kiinteistövirasto/tonttiosasto	Johanna Hytönen
Asuntotuotantotoimisto	Tuuli Huhtala
VR-Yhtymä	Kai Perhola
KSV / Asemakaavaosasto.	Marja Piimies (puheenjohtaja)
KSV / Yleissuunnitteluos.	Matti Neuvonen
KSV / Hallinto-os.	Irene Varila
KSV / Asemakaavaos.	Dan Mollgren
KSV / Asemakaavaos.	Sakari Pulkkinen (sihteeri)
KSV / Asemakaavaos.	Anna-Maija Sohn
KSV / Asemakaavaos.	Timo Karhu



**LIITE 2: KUTSUTUT:**

Kutsutut	
· Posti Group Oyj	Antti Pitkänen, Jarkko Ämtö
· VR-Yhtymä Oy	Janne Seeste
· Senaatti kiinteistöt	Antti Kari
· Liikennevirasto	Heidi Mäenpää, Antti Castrén, Ville Vuokko
<b>Helsingin kaupunki:</b>	
· kiinteistövirasto	Aaltonen Ilkka, Sami Haapanen, Johanna Hytönen, Esko Patrikainen, Asko Aalto, Risto Niinimäki
· rakennusvirasto	Markku Riekko, Laura Yli-Jama, Aki-Pekka Tammilehto, Petri Arponen
· kaupunginkanslia	Niina Puumalainen, Petri Hoppula
· ympäristökeskus	Anu Haahla, Eeva Pitkänen
· pelastuslaitos	Ronkainen Pekka
· rakennusvalvontavirasto	Antti Autio
· liikennelaitos (HKL)	Simo Karjalainen, Artturi Lähdetie
· sosiaali- ja terveystyövirasto	Jaana Lunnela, Pirjo Sipiläinen
· varhaiskasvatusvirasto	Carola Harju
· opetusvirasto	Mia Kuokkanen
· liikuntavirasto	Hanna Lehtiniemi
· nuorisosiainkeskus	Heidi Hällman
· tilakeskus	Ismo Aalto, Jarmo Raveala, Pekka Panhelainen
<b>Muut asiantuntijaviranomaiset:</b>	
· Helen Oy	Jouni Kivirinne, Mark Kämpe, Kari Jäske
· Helen Sähköverkko Oy	Risto Seppänen, Reetta Ahola, Petteri Nieminen, Jarkko Ruotsi
· Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus	Aimo Huhdanmäki Brita Dahlqvist-Solin Marjo Vuola Ilpo Huolman Henrik Wager Johanna Järvinen Anna Puolamäki
· Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)	Lauri Räty, Miska Peura
· Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY -kuntayhtymä	Tarmo Hyvärinen