

09.06.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Koskelantien ja Mäkelänkadun kulman ympäristöä kehitetään

Kerro kantasi -kyselyn kooste

1 Kehittämisvaraus

Jatke Uusimaa Oy hakee kaupungilta kehittämisvarausta Käpylässä sijaitsevalle Kelan tontille osoitteessa Koskelantie 5 sekä tontin länsipuolella sijaitsevalle huoltoaseman alueelle. Varauksenhakijan tavoitteena on kehittää Koskelantien ja Mäkelänkadun risteysalueen ympäristöä sekä muodostaa Kelan ja huoltoaseman tonteista yhtenäinen kortteli. Kaupunki tutkii ajojhteyden järjestämistä Sofianlehdonkadulle Vähänkyröntien kautta Koskelantien sijaan.

Varauksen hakija esittää alueen muuttamista asuinrakentamiseen kivijalkaliiketiloihin. Suunnittelussa tulee huomioida erityisesti ympäröivän alueen valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö sekä suunnittelun sijainti liikenteellisessä solmukohtassa. Risteysalueen liikennejärjestelyjen kehittämistä tutkitaan laajemmin kaupungin toimesta.

2 Kysely

Koskelantien kehittämisvarauksen vuorovaikutusvaihe käynnistyi alueen asukkaille ja toimijoille suunnatun verkkotilaisuuden myötä 8.5.2023. Tilaisuudessa esiteltiin suunnittelun lähtötiedot sekä vastattiin osallistujien esittämiin kysymyksiin. Tilaisuuden lisäksi avattiin [Kerro kantasi -kysely](#), joka oli avoinna 3 viikkoa 8.–28.5.2023. Kyselystä tiedotettiin STT:n ja kaupungin tiedotteella sekä kaupungin verkkosivuilla ja sosiaalisessa mediassa. Kysely on edelleen verkossa katsottavissa, vaikka vastaamisaika on sulkeutunut.

Kyselyssä vastaajia pyydettiin kertomaan oma näkemyksensä suunnittelun lähtötiedoista: mitä hyvää ja kehittämiskelpoista niissä on sekä mihin erityisesti tulisi kiinnittää huomiota. Vastaajilla oli mahdollisuus katsoa kehittämisvarauksesta järjestetyn verkkotilaisuuden tallenne.

Mielipiteitä kyselyyn saatiin 85 kappaletta. Pääosin mielipiteet esitettiin anonyymeinä tai nimimerkeillä. Vastaajien lukumäärä ei siis välttämättä ole sama kuin mielipiteiden määrä, sama henkilö on voinut esittää useampia, yksittäisiä mielipiteitä. Vastaajien määrä ei kuitenkaan ole kyselyn kannalta oleellinen tieto, vaan saadut näkökulmat suunnittelun lähtötietoihin. Useat vastaajat vaikuttavat perehtyneen hyvin aiheeseen ja heiltä saatiin perusteltuja näkemyksiä ja ehdotuksia. Muutama vastaaja on lisännyt kommentteihin omia suunnitelmakuvia sekä valokuvia. Jokainen kommentti on sellaisenaan julkaistu tässä koosteessa, jotta niitä voidaan hyödyntää jatkosuunnittelussa.

Moni vastaaja on käsitellyt mielipiteessään useaa aihetta kuten liikennettä, rakentamista, liiketiloja ja Kelan rakennusta. Näistä mielipiteistä on jaettu useimmiten mainitut teemat omien otsikoidensa alle koosteen luettavuuden vuoksi. Kohtaan 3 listattuja kommentteja ja näkemyksiä on siis tästä syystä enemmän kuin kyselyyn tulleita yksittäisiä mielipiteitä.

Vastaamisen tukena on kuvakooste, jonka pohjalta pyydettiin näkemyksiä lähtötietoihin:

Yläkuvissa (asemapiirroksset) kehittämisvarausalue on rajattu punaisella. Keltaisella on hahmoteltu mahdollisia uusia asuinrakennuksia. Oranssi väri kuvaa osia entisestä Kelan rakennuksesta.

09.06.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Alakuvissa (perspektiivikuvat) on kuvattu erilaisia korttelimalleja. Keltaisella on hahmoteltu mahdollisia uusia asuinrakennuksia. Oranssi väri kuvaa osia entisestä Kelan rakennuksesta. Kehittämiskaava-alueen ulkopuolella olevat rakennukset näkyvät valkoisella.

Kuvat ovat alustavia hahmotelmia rakennusten sijoittumisesta alueelle. Ne eivät ole vaihtoehtoisia suunnitelmia, vaan tutkielmia asunorakentamisen mahdollisesta määrästä, pihatiiloista, rakennusten suhteesta Mäkelänkadun ja Koskelantien reunoihin ja Kelan rakennuksen mahdollisesta osittaisesta säästämisestä.



3 Kyselyn tulokset teemoittain

Yksittäisiä mielipiteitä kyselyyn saatiin 85 kappaletta. Vastaajien mielipiteet koskivat eniten rakentamista. Rakentaminen -otsikon alle on yleisten rakentamisen teemojen lisäksi koottu erikseen entisen Kelan rakennukseen sekä tuleviin liiketiloihin liittyvät kommentit.

Toiseksi eniten vastaajien mielipiteet koskivat liikennettä. Eniten kommentteja saivat Mäkelänkadun ja Koskelantien risteysalue, Sofianlehdonkadun katkaisu ja bussilinja 65 reitti. Nämä teemat ovat omina osiinaan koosteessa.

Puita ja viheralueita käsiteltiin muutamissa mielipiteissä, jotka on koostettu omaksi teemaksi. Loput, sekalaiset mielipiteet on koottu muut teemat -otsikon alle.

09.06.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

RAKENTAMINEN

Rakentamista koskevia mielipiteitä saatiin kyselyssä runsaiten (68 kommenttia).

Yleisiä näkemyksiä rakentamiseen annettiin 36 kommentissa. Näiden lisäksi omiksi teemoikseen on koottu Kelan rakennusta ja liiketiloja koskevat kommentit.

Vastaajien suhtautuminen Koskelantie 5 alueen kehittämiseen ja rakentamiseen oli pääosin myönteistä (12 kommenttia). Useat vastaajat kuitenkin painottivat arkkitehtuurin laatua ja sen sopimista nykyiseen ympäristöön ja ns. Käpylän henkeen. Vastauksissa toivottiin niin tiivistä kaupunkirakentamista kuin myös painotettiin väljyyden merkitystä, kerroskorkeudet myös puhututtivat.

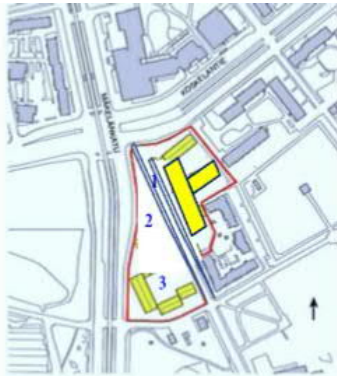
- Hyvä että aluetta suunnitellaan. Nyt liian epämääräinen.
- Hyvä, että tuota kulmaa kehitetään paremmaksi. Nykytila on aika ankea kaikille.
- Nyt huoltiksen ja b-kingin hallinnoima tonttima käy hyvin rakentamiseen.
- Loistava paikka rakentaa. Kaikki vaihtoehdot vaikuttavat hyviltä – keskimmäisen ja oikeanpuoleisen risteytys olisi paras (mikäli KELAn rakennuksesta saa korjaamalla energiaviisaan myös käyttöiän ajalta).
- Alueen kehittäminen on lähtökohdiltaan hyvä. Keskimäinen vaihtoehto sopisi paikkaan hyvin, rakennusten sijoittelu muistuttaa Mäkelänkadun loppupään kaavaa. Rakennuskorkeus max 4 kerrosta, kuten Käpylässä onkin. Yhtenäisyys on +.
- Kiva että tulee lisää asuntoja vähän tyhjään ja kolkoksoon kulmaan.
- Ihan järkevä oloinen suunnitelma.
- Oikein hyviltä vaikuttavat suunnitelmat. Ehkäpä voisi viedä vielä enemmän umpikorttelien suuntaan, eli kytkeä rakennukset selkeästi toisiinsa.
- Tervetullut tiivistys keskeiselle paikalle! Korttelilla tulisi olemaan keskeinen maamerkkipaikka kahden keskeisen tien risteyksessä. Rakentamislupaa tulisikin myöntää enemmän (1,5–2,0 korttelitehokkuus) ja kiinnittää huomiota rakennusten arkkitehtuuriin. Vaatimuksina kivijalkaan liiketilaan, jalankulku- ja pyöräily-yhteydet korttelin ympärille (ja mielellään myös korttelin läpi Sofianlehdonkadun mukaisesti), kaupungin tulisi lisäksi ottaa Koskelantien risteys suunnitteluun ja esittää liikenneatkaisua, jossa liikenneympyrästä voidaan luopua.
 - Helsingin ydinkeskusta laajenee ja siirtyy Pasila-Kallio-Vallila-akselilta seuraavaksi Käpylään. Alueen omaleimaisuus, historia ja max 4-kerroksinen rakentaminen tulee säilyttää ja rakentaa uutta tämä huomioiden.
- Alueen täyteen rakentaminen heikentää huomattavasti alueella jo asuvien ihmisten asuinmukavuutta sekä rakennustoimen aiheuttavat kohtuuttomasti haittaa lähiasukkaiden elämään. Alue ei kestä noin laajoja uudistuksia ja asukasmäärän kasvattamista. Vanhojen 1985 vuonna rakennettujen talojen asukkaat tulee huomioida, sillä rakennustoimet vaikuttavat suoraan heidän elinolosuhteisiinsa.
- Alue tulee olemaan jatkossa lähes ydinkeskustaa, joten tiiviisti kiinni Mäkelänkatuun, jotta saadaan kerrankin kaupunkimaista ympäristöä. Lisäksi siten katutasoon ikkunoita ja kauppia. Mielestäni myös mahdollisimman tiheä mutta ei kovin korkea rakennus sopii. Lähiöissä voi sitten jättää tilaa ja viheralueita mutta kaupunkiin tiheää.
- Rakentaminen tulisi rajata Koskelantien ja Mäkelänkadun varrta mukailevaksi, ei ole mitään syytä miksi talojen eteen jätettäisiin paljon tilaa "koristeeksi". Pieni etupiha (2–3 m) on ok jos istutetaan, tämä toimii samalla lumitilana ja helpottaa talvikunnossapitoa. Hesburgerin takana olevat puut tulisi säilyttää ja antaa olla

09.06.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

luonnonmukaisena /avoimena puistona.

- ABC bensa-aseman ja King-burgerin alueelle ei uusia rakennuksia, jotta jäisi avointa ja vihreää kulmaukseen – hengittävä. Tulisi aivan liian tunkkainen ja täyteen rakennettu osuus.
- Ihän ei hahmotu, miksi uudessa massoittelussa on pykällystä. Vanhan replikaa ei tarvita, entisen SYP:n konttorin tilalle tehty "täydennys" on talona vähän hassu, kun uusilla detaljeilla ei päästä kuitenkaan 50-luvun tunnelmaan. Hyvänä mallina "nykyaikaisuudessaan" pitäisin ykkösen päättärin posteljoonikorttelia.
- Jos uusia rakennuksia tehdään niiden pitää sopia ympäristöönsä. Harjakattoiset talot näyttävät kivoilta. Kela aika ruma, ykkösvaihtoehto hienoin näistä vaihtoehtoista.
- Asuintalot – ehdotus



Sijoitus niin, että ne ei ole vastakkain Sofianlehdonkatu 11 – yksityisyyttä. Sofianlehdonkadun 11–13 kadunvarsi paikoitus jätettäisiin rakentamatta. Tätä tarvitsee jatkuvasti mm. työssäkäyvät, jalkapallokenttien käyttäjät, lukiolaisia. Uuden asuinkiinteistön osakkaat/vuokralaiset - myyntivalttina paikoitus. Onko laskelmia, kuinka väestösuojan tilat riittävät asukkaille, jos Sofianlehdonkadun kumpikin pää rakennetaan?

- Kiitos kaupungille kyselyn otsikkovalokuvasta, joka on otettu kesällä ylälmoista. Siitä näkee hyvin, että tuon rakennettavaksi aiotun kiilan eteläpää ei ole mitään joutomaata, vaan täynnä isoja tammia ja muita lehtipuita. Jos siellä puiden siimeksessä on yksi hampurilaismyymälä, niin ei sen luulisi kenenkään mielenrauhaa vievän ja jos vie, niin parempi sitten poistaa tuo myymälä kuin ruveta sinne asuntoja rakentamaan.
- Tärkeintä on rakentaa alueelle tyypillisesti riittävän väljästi ja säästää Käpylän hengelle niin tärkeät puistot ja puutarhat sellaisenaan. Uusien puskien istuttaminen ei korvaa kunnon rehevyyttä! Suunnittelualueeltakin sitä löytyy Kelan takaa ja Hesén takaan.
- Mäkelänkadun reunaan tulevat kerrostalot voisivat olla 6-8 krs
 - Ei missään nimessä noin korkeita! Alueen muut rakennukset 4-kerroksisia, sama korkeus uusille.
- Uskon, että suunnittelijat ymmärtävät, että liian tiukkaan ja yli 5-kerroksisia ei voi rakentaa..

09.06.2023

Kaupunkiympäristön toimiala Maankäyttö ja kaupunkirakenne

- Uusien rakennusten sijoittelulla en näe olevan merkitystä, kunhan tilaa jää leveälle pyörätielle ja jalkakäytävälle, sekä tilavaraus katutasoon mahdollisesti tulevien ravintoloiden terasseille. Rakennusten ulkonäön sen sijaan tulee sopia ympäristöön ja sen historiaan, mihin olympiakylän rakennustyyli on paras. Aivan risteyksen tuntumaan voisi sopia pieni puistomainen levähdysalue, jossa olisi muutamia penkkejä, pensaita ja taideteos. Nykyisellään tällaista pientä levähdystä tarjoavaa paikkaa ei ole risteyksessä, vaikka ohikulkijoita on paljon.
- Käpylän matalat harjakattoiset talot ja tarpeeksi tilaa viheralueille tulisi ottaa huomioon suunnitelmissa, ei tukkoon ängettyä rakentamista, vaan oikeasti tarkkaan mietitty ja alueen henkeen suunniteltu kokonaisuus. Puisto ja viheralueiden lisäys vähentämisen sijaan uusien rakennusten vastapainoksi olisi myös toivottavaa.
- Rakennusten tulisi sopia Käpylän alueen muuhun ilmeeseen. Kotien hinnat tulisi pitää inhimillisinä ja saavutettavina. Yhtenäinen näkymä Mäkelänkadulta kuin Koskelantien risteyksen jälkeenkin, ei "sahaavaa" talorykelmää. Talojen piha-alueet ja parvekkeet sisäpihalle (ei kadulle) päin lisää rauhallisuuden tuntua. Ei mitään betonikatettuja pihoja vaan vehreyttä, kuten alueella muutenkin on.
- Tässä vaiheessa on osaavat arkkitehdit mukana! toivottavasti loppuun saakka. Odotamme hyvää ratkaisua. Mäkelänkadun varrella talo/talot voisivat olla pidempiäkin ja kannattaisi miettiä myös loivasti kaareilevaa tai särmikkäästi taittuvaa rakennusta kadun varteen niin, että pohjoispää kuitenkin avautuu vähän risteykseen. Esitetyt sahaavat massat eivät taida olla kaupunkikuvallisesti parhaat Mäkelänkadun nykyjatkumossa. Jos edellinen ei jostain syystä kävisi, voisi hakea innoitusta Mäkelänkadulla pohjoisempana olevien talojen sijoittelusta vinoittain (vanhemmat rakennukset=perinne) tai poikittain (uudempi tulkinta perinteestä). Liiketilat toivottavasti saada, jos vähän niin ensisijaisesti Koskelantielle. Katutason julkisivut kiinnostavaksi. Kerrosluvu näyttää maltilliselta, pysyäkää siinä. Risteyksessä voi olla korostus. Näkymät länteen Ravikselle on huomioitu, ehkä voisi vielä tehostaa suuntausta sinne. Olympiakisojen historiasta muistuttava rakennus tai jokin muu (urheilu-)rakenne esim. korttelipihalle tai suurempana läpimenevänä kokonaisuutena, (nytkin on jotakin vaatimatonta). Esim. punaisella tiilimurskalla katetut kevyenliikenteen reitti (juoksurata), keksitte varmaan lisää. Vanhoja valokuvia kisakylän porttirakenteista on myös ideoinnin pohjaksi. Historiallista jatkumoa on kerrankin tarjolla, eikä maksa paljon.
- Uusien rakennusten tulee istua Käpylän maisemaan ja rakennuskantaan. Eli ei jättikerrostaloja vaan max. 4-kerroksisia rakennuksia ja 1930–50 -lukujen tyyliin. Kiva, että tulee lisää koteja ihmisille!
- Jos rakennukset osataan suunnitella inhimillisessä mittakaavassa istumaan Käpylän alkuperäiseen 50-luvun henkeen, niin hyvä. Emme tähän kohtaan tarvitse rumaa Lidliä, emme Amerin talon kaltaista täysin ympäristöönsä istumatonta arkkitehtuuria, muu katutason liiketila on tervetullutta. Harjakattoisella ilmeellä saavutetaan paljon. Tästä hahmotelmasta ei selviä suunnitelmien kerroskorkeudet, toivottavasti osataan pysyä alueen hengessä tässäkin, eli maksimikorkeus olisi Mäkelänkatu 95:n talot. Suunnitelma, jossa talomassa on kadun suuntaisesti, on asukkaiden kannalta ehkä kätevin, sillä kadun melun saa blokattua pois, mikäli rappukäytävät sijoitetaan kadun puolelle (vrt. Hoasin talot Kustaa Vaasa tiellä). Toisaalta tällainen rakennus on kadun puolelta tyly. Liian iso rakennusmassa on myöskin vastenmielistä, esim. Koskelan sairaala-alueen isoimmat kadun varressa kiinni olevat talot ovat liian isoja ja ahtaasti (ja AHNEESTI) tontille suunniteltuja. Talot eivät saa liikaa varjostaa olemassa olevaa (Koskelantien) varren asutuskantaa.
- Valitettavasti hahmotelmat ovat surullisen kunnianhimoittomia. Näkyvä, keskeinen "tervetuloa Helsinkiin" -paikka kyseessä, johon saisi innovoimalla rohkeasti omaleimaista, hillittyä, maamerkkimäistä. Suunnittelukilpailu?
- Tää on tätä nykyrakentamista - niin monta taloa kuin vaan saa ikkuna mahtumaan... Minusta siihen riittäisi vähän vähemmänkin uusia taloja, että jäisi vähän väljyyttä.
- Miksi ihmeessä pitäisi rakentaa uusia katukuiluja kaventamalla katuja ja rakentamalla talot katuun kiinni? Mitä haittaa on kenellekään siitä, jos vilkkaasti liikennöidyssä risteyksessä on vähän avaruutta ja vihreyttä ympärillä?
- Rohkeasti kiinni Mäkelänkatuun, sahalaitaista lähiöteemaa ei tarvitse toistaa. Jos rakentaminen jatkuu tuosta etelään, minigolfiin, Sofianlehdon ja uimahallin alueella talojen tulee olla kiinni kadussa. Liikennealueet kannattaa vetää minimiin, Koskelantien ja Mäkelänkadun risteys on nykyisellään hervottoman laaja alue ollakseen vain risteys kantakaupungissa. Sille ei liene mitään estettä, että talot Mäkelänkadun varressa

09.06.2023

Kaupunkiympäristön toimiala Maankäyttö ja kaupunkirakenne

olisivat korkeampia 5-6 krs. Vanhoja isoja puita kannattaa säästää huoltamon ja kukkakaupan väliseltä alueelta.

- Onko jokin ideologinen syy sille miksi talojen pitää olla kiinni kadussa? Ihminen kaipaa väljyyttä ja tilan tuntua. Aurinkokaan ei pääse näillä leveysasteilla kaikkiin väleihin, joten talvella erityisen ankea. Alueen nykyinen valtti on mielestäni juuri tilan tunne, väljyys ja vehreys. Sitä paitsi kuka haluaa asua aivan kiinni vilkkaassa tiessä. Kyseessä ei kuitenkaan ole mikään pikkukatu. Liikennealueita ei voi noin vain vetää minimiin, kun ihmisten pitää päästä liikkumaan myös pois kaupungista.
- Amerin talo on kosmisen ruma, likainen ankea. Voiko sille tehdä mitään?
- Toisaalta ei ole syytä jättää mitään kummempaa ohjelmoimatonta aukiotilaa kuitenkin meluisan kadun varteen, eli taloa vain lähemmäksi risteyspistettä!
- Tyhjän panttina nyt ko alue. Yliavaraa hampurilaispaikoille, joiden ympärillä leijuu äglöttävä rasvan lemu, roskapaperit tuulen mukana jatkuvassa liikkeessä ja rotat juhlii. Risteykseltä puuttuu kunnan rajaukset; täydennysrakentaminen nivoisi neljänsuunnan risteuksen yhteen ryhdikkäästi.

Kelan rakennus

Kelan rakennus mainittiin 18 kommentissa. Yhtä lukuun ottamatta kaikissa näissä kommentteissa tuotiin esille toive rakennuksen säästämistä kokonaan tai osittain mm. ympäristösyistä ja paikkaan jo sopivana maamerkinä. Osa vastaajista ehdotti rakennuksen muuntamista esimerkiksi asuin- ja palvelukäyttöön.

- Kelan rakennusta sinänsä en silti itse pidä kovin arvokkaana tai kauniina, enkä panisi pahakseni, jos tilalle rakennettaisiin hyvällä maulla ympäristöön sopeutuvia harjakattoisia asuintaloja. Niiden kuitenkin pitäisi sopia alueelle myös katuverkon kannalta, sekä suhteessa viereisiin Koskelantie 7:n ja 9:n rakennuksiin ja pihoihin. On tärkeää, että alueen asukkaita kuunnellaan ja huomioidaan suunnittelussa.
 - Kelasta saisi tehtyä esim. palveluasumisen talon ikäihmisille. Keittiökin valmiina. Ja saisi vaikka mitä muutakin, kunhan halua löytyy. Tyhjille länteille rakentamista kannatan mutta turha purkaminen on typerää.
 - KELAn talo tulee säilyttää.
 - Kelan talo kannattaa säilyttää jo ympäristösyistä, jos talo on korjattavissa asuin/liikerakennuskäyttöön. Uuden rakentaminen kuluttaa enemmän luonnonvaroja.
 - Kelan talo tulisi säilyttää ja remontoida sekä asuin- että palvelukäyttöön.
 - Kelan voi entisöidä asunnoiksi, mutta muuten alueen puistot tulee säilyttää.
 - Entinen Kelan talo tai ainakin osa siitä on säilyttämisen arvoinen ja sopinee hyvin asunnoiksi.
 - Se Kela sopii hyvin paikalleen. Tuntuu hirveältä haaskuulta, että käyttökelpoinen, ei siis esim. homeongelmainen, talo purettaisiin.
 - Toivon lämpimästi, ettei ehjiä taloja pureta. Kelan nykyisen talon saa varmasti sovitettua skeemaan ja muutettua tarvittaessa asuinkäyttöön.
 - Kelan rakennus sopii hyvin Käpylään, olisin mieluummin nähnyt "kehitettävän" Amerin taloa. Jos pitää ottaa jostain mallia, niin Posteljoonin talo sopii laadukkaasti ympäristöön. Nämä kuvan laatikot eivät tule kysymykseen.
 - Vaihtoehtoista puuttuu versio, jossa Kela säilyy, mutta rakennettaisiin kunnolla kiinni Koskelantien risteykseen. Kela on syytä säästää hyvänä ja paikkaansa sopivana talona, josta voi runkosyvyyden puolesta helposti tehdä asuntojakin. Ei ole mitään järkeä purkaa toimivaa taloa.
-

09.06.2023

Kaupunkiympäristön toimiala Maankäyttö ja kaupunkirakenne

- Kela kannattaisi säästää esim. tuossa yhdessä esimerkissä näkyvällä tavalla. Se on ottanut jo paikkansa katukuvassa ja juurtunut osaksi Koskelantien "porttia". Siten alue olisi kiva esimerkki eri aikakausien kerrostumaa, kun 50-luvun, 80-luvun ja 2020-luvun rakennukset muodostaisivat eheän kokonaisuuden.
- Kelan vanhaa toimitaloa ei ole tarpeen purkaa. Sen runkosyvyys on pieni ja se on sitenkin hyvin saatavissa muuhun käyttöön. Amerin pääkonttorin uusi käyttö ostoskeskuksena tms. on hieno esimerkki vanhan rakennuksen uudesta elämästä, miksei Kelan taloonkin?
- Purkuvimmainen kaupunki ja rakennusliikkeet haluavat hävittää Kelan rakennuksen uudisrakentamisen tieltä. Rakennusta ei kuitenkaan pidä purkaa eikä edes ruveta pilkkomaan. Jotta kiinteistösijoittajat pidetään tyytyväisinä, rakentakoot taloon niitä asuntojaan. Loppuosa tontista voi olla puistona.
- Toive on, että Kelan rakennus säilytetään, koska maisemassa, katukuvassa täytyy olla myös niitä maamerkkejä.
- Asukasinfossa esiteltiin erilaisia hahmotelmia. Kannatan Kelan rakennuksen osittaista säilyttämistä. Rakennus edustaa aikansa arkkitehtuuria. Myös esimerkiksi Puu-Käpylä on aiottu purkaa 1960-luvulla, mikä tuntuu nykyvalossa absurdilta. Näen eri aikakausien rakennusten säilyttämisen perusteltuna historiallisessa kaupunginosassa. Lisäksi säilyttäminen olisi rakennusmateriaalien käytön näkökulmasta kestävämpi ratkaisu. Uudisrakennusten suhteen on tärkeää, että ne istuvat Käpylän kaupunkikuvaan. Hyvä esimerkki katukuvaan istuvasta on uudisrakennuksesta Mäkelänkatu 93.
- Kelan komea valkoinen katulinjasta sisäänvedetty rakennus hallitsee risteuksen maisemaa suvereenisti kaiken vihreyden keskellä. Se on Käpylän sisääntulon maamerkki. Älkää ruvetko rakentamaan mitään kerrostalokotteroitaa talon eteen!
- Hienoa jos Kelan rakennusta voidaan korjaamalla saada uuteen käyttöön.

Liiketilat

Liiketilat ja palvelut mainittiin 14 kommentissa. Kaikissa kommentteissa paria lukuun ottamatta toivottiin ruokakauppaa. Myös kioski, ravintola ja apteekki nousivat esiin toiveissa. Liiketilaja ehdotettiin uusien asuintalojen kivijalan lisäksi myös entiseen Kelan rakennukseen.

- Uusiin taloihin varmaan tuolla sijainnilla kaavoitetaan liiketila, joka tuo toivottavasti myös uusia palveluja alueen asukkaille.
- Olisi hienoa, että aluetta kehitettäisiin myös viheralueiden, palveluiden ja muun viihtyvyyden näkökulmasta. Rakennettaisiin tilaa esimerkiksi päiväkodille sekä viihtyisille ravintoloille ja kahviloille (ei pikaruokaloille). Iso, edullinen ruokakauppa olisi myös oikein mieluinen.
- Olisi myös kiva, jos näihin taloihin tulisi jotain palveluita, kauppaa, kioskia, kahvilaa, apteekkia jne.
- Vois siihen jotain kauppoja tulla.
- Eikö Amerin kulmassa olisi potentiaalia remontoida siihen enemmän palveluja? Suurempi ruokakauppa, apteekki, Lidl, Alko tms.? Kelan arkkitehtuuri sopii ympäröiviin rakennuksiin ja alueeseen, eikä sitä voisi entisöidä asunnoiksi ilman kokonaan purkamista? Luulisi, että siihenkin rakennukseen hyvällä suunnittelulla saisi kivijalkaliikkeitä.
- Entä paikalliskauppa? Lisääntyvä asukasmäärä edellyttäisi ehkä laadukkaampaa päivittäistavarakauppaa.
- Pienintä market kokoa suurempi ruokakauppa ja jokunen ruokapaikka kasvavalle alueelle ehdottomasti tarvitaan ja jolle lienee kysyntää riittävästi.
- Alustava suunnitelma vaikuttaa lupaavalta. Ehdottoman hyvä, että asuinrakennusten yhteyteen suunnitteilla liiketiloja. Toivon mukaan elävöittävät nykyistä menneisyyteen jämähtänyttä kivijalkatarjontaa. Esimerkiksi

09.06.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Lidlin kaltaiselle isommalle ruokakaupalle olisi kysyntää – saattaisi jopa vähentää liikennettä Triplan, Oulunkylän ja Arabian suuntiin.

- Hese ja burger king, pitää saada kivijalkaan!
- Käpylässä ja Koskelassa alkaa olemaan asukkaita todella paljon, mutta palvelut laahaavat perässä. Ravintoloita, kahviloita, apteekki, kunnon ruokakauppa jne olisi erittäin kiva. Houkuttelisi varmasti myös muista kaupunginosista vierailijoita ja miksei uusia asukkaitakin Käpylään.
- Minkä takia pitää häätää Burgerking ja hese? Mieluummin purkakaakaan kelan talo, se on ruma.
- Olisi hyvä, jos tähän saataisiin enemmän liiketilaa alueelle. Alueelta puuttuu kokonaan vähän isompi ruokakauppa ja esim. Alko, lähimmät Tripla, Arabia, Käpylän asema, joihin on kävellen pitkät matkat.
 - Ei todellakaan tarvita Alkoa. Mustalta Pekalta löytyy ja Triplasta, aivan riittävän lähellä. Ja kohtahan ne on viinit ruokakaupoissa!

LIIKENNE

Liikennettä koskevia kommentteja saatiin 33 kappaletta.

Mäkelänkadun ja Koskelantien risteysalue

Liikenneaiheista eniten nousi esiin Mäkelänkadun ja Koskelantien risteysalue sekä katualueet (17 kommenttia). Vastauksissa esitettiin huoli alueen viihtyisyyden ja turvallisuuden säilymisestä. Huomiota kiinnitettiin erityisesti risteysjärjestelyihin, liikennemääriin, ajonopeuksiin, meluun sekä eri kulkumuotoihin.

- Eniten kiinnittäisin huomiota Käpylän valtavyöhykkeen liikennemääriin. Nyt alueen halkoo kaksi valtavaa väylää, Mäkelänkatu ja Koskelantie. Liikennettä kaupunkiin tulisi rajoittaa ja ajonopeuksia laskea, se lisäisi alueen asukkaiden turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Nyt suunnitellut rakennukset tulevat todella meluisaan paikkaan, mikä ei ole viihtyvyyden kannalta hyvä. Parvekkeet voi unohtaa.
 - Mäkelänkatu on sisääntuloväylä lentoasemalta kaupunkiin, ja Koskelantie ja Hakamaentie ovat tärkeitä poikittaisväyliä. Koska kadut ovat kovin ruuhkaisia, Helsingin liikennesuunnittelijat aikovatkin muuttaa kadut pyöräteiksi ruuhkien välttämiseksi.
 - Lentokentältä/-lle kuljetaan jo nyt enimmäkseen junalla, tulevaisuudessa raideliikenne minimoi autoliikenteen tarpeen välillä lentokenttä-päärautatieasema.
- Julkinen liikenne ja pyöräily sopivat liikkumismuodoiksi keskustassa. Eli pian myös Käpylässä. Kannattaa ottaa mallia Kööpenhaminasta ja Amsterdamista, joissa vanhaa arvostetaan, uutta rakennetaan vanha huomioiden. Autojen aika jäi 1900-luvulle.
- Nykytilanteessa pyöräily kyseisessä risteyksessä on hidasta ja hankalaa (verrattuna autoiluun), koska voi joutua ylittämään jopa kolmet liikennevalot päästäkseen monimutkaisen risteyksen yli. Toivon että nähdään paljon vaivaa, että saadaan risteyksestä hyvin toimiva ja nykyaikainen myös pyöräilijöille. Nopeusrajoitus Mäkelänkadulla täytyisi melutason ja turvallisuuden vuoksi olla 40 km/h alkaen Pohjolankadun risteyksestä etelään päin. Liikenteen suuren määrän ja liikennevalojen vuoksi nopeuden alentaminen ei hidasta liikennettä käytännössä yhtään. Tämän muutoksen voi tehdä heti.
- Olette ehkä jo huomanneetkin, mutta Mäkelänkadun kaistat ovat olosuhteisiin nähden törkeän leveitä, jotain 3,7 m kiple. Esim. Koskelantiellä riittää 3,2 m. Ajonopeus on laskettava 40 km/h tai alle ja kaistoja kavennettava. Lisäksi yhdestä kaistasta voidaan luopua, kuten viitesuunnitelmassa on jo taidettu esittää. Liikennemäärät ovat vähäisiä, lähinnä Vallila-muu maa-akselilla. Vallilasta pääsee jatkossa hyvin Veturitien kautta Tuusulaan jne, eli kolme kaistaa tässä on turhaa. Samoin bussit hyppäävät Käpylän asemalle nekin. Tämä taitaa olla kantakaupungin ainoita jäljellä olevia 50 km/h katuja, joiden nopeutta ei laskettu. Katu mm. halkoo koulupiirejä ym. eli olisi totisesti syytä laskea sen nopeuksia ja kaventaa profiilia.

09.06.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

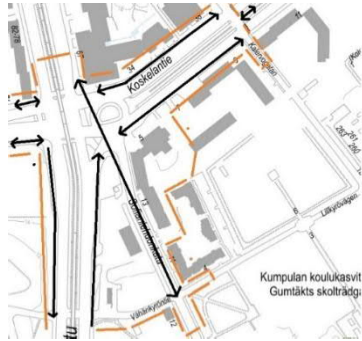
- Kun autojen nopeusrajoitusta lasketaan, tarkoittaa se myös väistämättä raitiovaunuliikenteen hidastumista, tämä ei missään tapauksessa voi olla tavoiteltava asia.
 - Helsingin raitiovaunuliikenne on tosiaan jo nyt ongelmallisen hidasta eikä pärjää kansainvälisessä vertailussa kovinkaan hyvin. Keskinopeuden ollessa alle 15 km/h ei kuitenkaan ole olennaista merkitystä sillä onko nopeusrajoitus jollakin osuudella 40 vai 50 km/h.
 - Liikennemäärät Mäkelänkadulla ei todellakaan ole vähäisiä. Kyseessä on yksi pääväylistä Sturenkadun kautta pohjoiseen. Ajonopeuksia pitäisi silti kontrolloida ja eiköhän tuohon saada pyöräkaista mahtumaan.
- Kaupunki aikoo autokaistoja poistamalla ja katupuita kaatamalla muuttaa Mäkelänkadun pyörätieksi. Olemassa olevien ajoväylien kaventaminen on ihan hullua. Mäkelänkatu on kaupungin vilkkaimpia sisääntuloväyliä lentokentältä kaupunkiin.
 - Vallilastapa eteenpäin vain ei pääse enää. Kohta alkava Mäkelänkadun katuremontti kaventaa katua uimahallista eteenpäin ja Hämeentie onkin jo pois käytöstä.
 - Hyvä suunta Helsingin kaupungilla, kohti kestävästä kasvun mukaista kaupunkisuunnittelua kuten muualla Euroopassa. Ajoväylät kapeiksi, raideliikennettä ja pyöräilykaistoja kattavasti.
- Mäkelänkadun kaventaminen 2+2-kaistaiseksi tulee huomioida. Kavennus tulee tekemään kadun jo eteläosassa pian alkavassa remontissa, eikä kolmelle kaistalle ole jatkossa tarvetta. Vallilan liikenne pääsee hyvin uuden Veturitien kautta pois, samoin Mäkelänkadulta etelästä Koskelantielle länteen ei tarvita liikenneympyrää.
 - Olemassa olevien ajoväylien kaventaminen huvin vuoksi on ihan hullua. Mäkelänkatu on kaupungin vilkkaimpia sisääntuloväyliä lentokentältä kaupunkiin.
 - Myös ajoväylien leventäminen huvin vuoksi on ihan hullua, näin on toimittu Veturitiellä, jossa neukkuhallin kohdalla uutta siltaa pääsee pian seitsemää kaistaa pitkin. Eli: ympäristöä häiritsevää liikenne pois asuinalueilta, jotka ovat rakentuneet pääosin ennen autoliikennettä.
- Ajomäärät raitiovaunukiskojen yli tulevat lisääntymään merkittävästi Vähänkyröntie - Mäkelänkatu risteyksessä, risteykseen tulee siis rakentaa liikennevalot raitioliikenteen turvallisuuden ja häiriöttömyyden varmistamiseksi. Parasta olisi, jos ajoyhteys kiskojen yli katkaistaisiin ja ajo ohjattaisiin muuta kautta (esim. Kalervonkatu tai Isonniitinkatu-Sofianlehdonkatu).
 - Kalervonkadun kautta? Ihan pätkähullu idea.

Vastaajia kiinnosti erityisesti myös Sofianlehdonkadun mahdollinen katkaisu (12 kommenttia). Yleinen näkemys asiaa kommentoineilla on, että Sofianlehdonkatua ei tulisi katkaista. Tätä perusteltiin mm. lisääntyvällä liikenteellä, kun Kättilöopistolle tulee tulevaisuudessa asuntoja, kiinteistölle ajon vaikeutumisena ja muualle, kuten Mäkelänkadulle siirtyvällä liikenteellä, jossa liikennemelu ja pöly vaikeuttavat kävelyä ja pyöräilyä.

- Alue on erinomainen rakentamisen kannalta ja kannatan Sofianlehdonkadun katkaisua, mutta siten että jalankulku ja pyöräily-yhteys säilyisi Sofianlehdonkatua pitkin. Itse asiassa kannatan paljon suurempia liikennejärjestelyjä alueella, jotta saataisiin liikenteen varaamia alueita pienemmäksi ja samalla parannettua jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä. Kuvassa huomioitavat yhteydet jalankulkua ja pyöräilyä ajatellen mihin mielestäni tulisi pyrkiä. Kalervontien risteyksessä olisi luontevaa siirtää pyöräily pois puukujanteelta ajoradan sivuille, jotta tämä olisi mahdollista kääntyvät kaistat autoille tulisi kääntää kulkemaan puukujannetta. Tämä poistaisi myös hankalat sivusiirtymiset ajoradalla.

09.06.2023

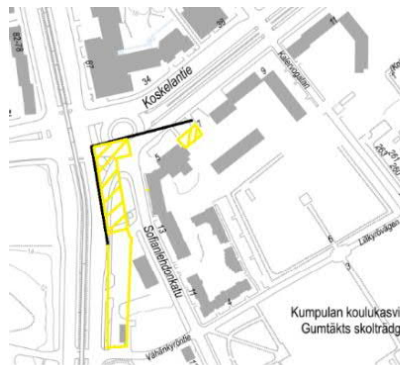
Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne



paikallisena katuna ja mitoittaa siten että järjestelyt ovat sopivat uusille liikennemäärille Kättilöopiston rakentamisen jälkeen. (kts. kuvat)

Mäkelänkadun ja Koskelantien risteysjärjestelyjä ja ajoratojen leveyttä tulisi kaventaa merkittävästi, ja vasta tämän jälkeen tulisi rajata suunnitteluvarauksen aluetta. Koskelantie voisi tehdä mutkan heti Olympiakylän talojen jälkeen, ja uudet talot tulisi viedä mahdollisimman lähelle Koskelantietä. Jos lisäksi Kela säilytetään tämän eteen, jäisi hieno sisääntulopiha, jonka voisi istuttaa. Vähänkyröntie riittää erinomaisesti palvelemaan alueelle rakentuvia taloja. Siksi ehdotan, että Sofianlehdonkatu katkaistaisiin myös Vähänkyröntien eteläpuolella ja muodostettaisiin Vähänkyrönpuiston jatkuva Sofianlehdonkadun toiselle puolelle.

Isonniitynkadun liikennejärjestelyjä tulisi kehittää



- Näen (usean muun kommentoijan tavoin) suunnitelmissa ongelmia liikennejärjestelyiden kannalta. Sofianlehdonkadun katkaiseminen tarkoittaa, että sieltä tuleva liikenne siirtyy muille kaduille. Uskon, että itään suuntaava liikenne ei siirry suunnittelijan toiveen mukaisesti Vähänkyröntien kautta Mäkelänkadulle, vaan osaksi myös Vähänkyröntien kautta päinvastaiseen suuntaan ja Kalervonkadulle. Näin Koskelantietä itään jatkava säästää kahdet liikennevalot. Kalervonkatu on nykyisellään hyvin hiljainen katu, jossa kulkee paljon koululaisia. Toki voidaan laittaa läpiajokieltoimerkit, mutta ne eivät estä ajamista eikä valvontaan ole resursseja.

Sofianlehdonkadun katkaiseminen ei varmasti voi olla itsetarkoitus eikä lähtökohta suunnittelussa. Kehittämisvarauksen hakijan toive se voi tietenkin olla, koska näin saadaan enemmän hyödynnettävää rakennusmaata, mutta kaupungin täytyy huolehtia alueen kehittämisestä sen toimivuuden ja myös ympäristön asukkaiden kannalta. Kaupunki asettaa rajat ja reunaehdot, joiden sisällä suunnittelija toimii.

Katuverkon säilyttävää vaihtoehtoa ei valittavasti (edes hahmotelmien tasolla) sisälly kuvista yhteenkään. Keskimäinen on silti lähellä, jos luovutaan siltamaisesti tien yli ulottuvista rakennuksen osista.

Rakennusala näyttäisi silti jäävän varsin kohtuullisesti. Tältä osin kaupungin tulisi palauttaa lähtöoletukset suunnittelupöydälle ja edellyttää, että myös Sofianlehdonkadun säilyttävä vaihtoehto selvitetään huolellisesti. Liikennettä Sofianlehdonkadulta kuitenkin tulee, koska sen varrella on jo nyt paljon asuintaloja, ja ilmeisesti Kättilöopiston alueelle suunnitellaan lisää asuinrakentamista. Nämä asukkaat liikkuvat (ja heidän tulee voida liikkua) myös autolla. Sofianlehdonkatu palvelisi tietenkin myös tämän kehittämisalueen tulevia rakennuksia ja asukkaita.

Toinen liikennevaikutus seuraa Mäkelänkadun ja Koskelantien risteysmuutoksista. Etelästä länteen kääntyvä liikenne käyttää nykyisin ympyrämallista liittymää, joka on kuvissa poistettu, ja asukastilaisuudessa pohdittiin uutta reittiä tälle. Esitetty vaihtoehto, jossa liikenne kiertäisi Kalervonkadun risteyskautta, aiheuttaisi ylimääräistä melua Koskelantie 9:n, sekä Koskelantie 11:n ja Untamontie 1:n päätyasuntojen asukkaille.

Tässä on huomattava, että kuvista keskimmaisessä olisi hyvin tilaa myös nykyisen kaltaisille risteysjärjestelyille, vaikka ne on (jälleen itsetarkoituksellisesti?) poistettu. Mielestäni suunnittelun lähtökohta ei tässä voi olla, että kehittämisvarauksen hakija poistaa toimivia liikennejärjestelyjä kartalta.

09.06.2023

Kaupunkiympäristön toimiala Maankäyttö ja kaupunkirakenne

- Koululaisten käyttämä Jyrängöntie-Kalervonkatu ei sovellu isommalle liikenteelle, ei ole reilu kaksisuuntaiseen autoliikenteeseen. Huomioitava mm. jätekuljetukset. Sofianlehdonkatu on pidettävä autoliikenteelle kaksisuuntaisena, läpi Sofianlehdosta Koskelantielle. Pelastustoiminta on taattava kiinteistöille mm. senioritalolle, kehitysvammaisten hoivakotiin - ajatellen etenkin haasteellista lumista talvikautta. Mäkelänkadulta saapuminen hidastaa pelastustoimintaa huomattavasti. Vähäkyröntielle kääntyminen Mäkelänkadulta ei ole turvallinen.
- Mäkelänkatu on epämiellyttävä pyöräillä tai liikkua jalan. Liikennemelu ja pöly on järkyttävää. Myös autoliikenne alkaa olla mahdotonta suuren osan päivästä. Bussithan eivät aina mahdu pysäkillekään. Sofianlehdonkatu on tärkeä pitää auki. Siellähän pysäköidään myös, kun asioidaan uimahallilla tai Mäkelänrinteen koululla :).
 - Liikenne on tosiaan vilkasta ja bussit eivät aina mahdu pysäkeille. Kohta ruuhkat helpottuvat, kunhan kaupunki saa poistettua toisen ajokaistan.
- Sofianlehdonkadun poikkileikkaus vaikeuttaa liikkumista, liikennejärjestelyjä ja ihmisten (varsinkin Sofianlehdonkadun asukkaiden ja palveluiden esim. senioritalo elämää kohtuuttoman paljon).
- Aivan tuhoon tuomittu suunnitelma leikata Sofianlehdonkatu poikki! Siitä aiheutuu todella kauaskantoisia ongelmia. Järkyttävä ehdotus! Tällaista ei pidä missään nimessä hyväksyä!
- Sofianlehdonkadun uudistusajatukset vaikeuttavat liikenteen kulkua ja tekevät risteysalueesta ja lähikaduista vaikeasti saavutettavia.
- Sofianlehdonkatu tulee säilyttää, koska tarvitaan selkeä reitti Koskelantien ja Käpylän palvelujen suuntaan. Myös Kättilöopiston tontille tuleva rakentaminen ja asukkaiden määrän kasvu vaatii lähiliikkumista parantavia kulkureittejä. Korttelimallit ovat liikkumisen kannalta sekavia ja vaikeuttavat asukkaiden elämää.
- Sofianlehdonkatu tulisi säilyttää, vähintään julkisille kulkuneuvoille ja kevyelle liikenteelle.
- Tien sulkeminen mietityttää. Sofianlehdon/Kättärin/Isonniityn koululaiset kulkevat tätä Sofianlehdonkatua kouluun, toivoisin että reitin voisi jättää heille auki. Kättärille ollaan rakentamassa asumista= lisää kulkijoita, lisää joukkoliikenteen tarvisijoita (yhteydet tällä hetkellä aika kurjat). Amerinkulman K-market on yksi alueen "lähi"kaupoista, sinnekin olisi kiva päästä kävellen ja pyörällä suoraan, ilman ennenaikaisia kääntymisiä vilkkaasti liikennöidylle Mäkelänkadulle.
- Sofianlehdonkatua ei kannata sulkea. Talot mahtuvat olemaan kadun varrella. Kättärillekin on tulossa merkittävä määrä asuntoja niin liikenne menee liian hankalaksi.

Bussilinja 65:n säilyttäminen kulkemaan Sofianlehdonkadun kautta nousi myös muutamissa vastauksissa esiin (4 kommenttia). Asiaa perusteltiin erityisesti alueen koululaisten, vanhusten ja kehitysvammaisten sujuvalla liikkumisella.

- Bussilinja 65:n kulkeminen Sofianlehdonkatua pitkin: palvelee Kumpulan, Isonniityn ja Sofianlehdon asukkaita ja palveluja käyttäviä: Vanhukset, koululaiset ja muut, autottomat, päiväkotien lapset ja vanhemmat, perhepäiväkotilaiset, palstaviljelijät, Metropolia ammattikorkeakoululaiset, Kumpulan siirtolapuutarhalaiset, koulukasvitarhalaiset, ja kasviteellisen puutarhan kävijät, seinoritalon asukkaat, kehitysvammaisten päivätoimintalaiset, Kättilöopiston alueen kiint. uudet asukkaat.
 - Sofianlehdonkadun sulkeminen Koskelantielle erittäin huono. Bussiliikenne Vähäkyröntiellä aivan sairas ajatus. Kun kuka tahansa sen ymmärtää niin nousee esiin ajatus linjan 65 reitin muuttamisesta. Ei kiitos! Samalla suunnitellaan Kättilöopiston muuttamista asuinkäyttöön sekä sen viereen tulevaa uudisrakentamista. Bussilinjaa kait nämäkin tulevat asukkaat tarvitsevat!
 - Bussireitti tulee säilyttää mm. vanhusten asuintalojen, kehitysvammaisten palvelujen ja koulujen vuoksi.
-

09.06.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Bussin 65 reitti Sofianlehdonkadun kautta on ehdottomasti säilytettävä. Kadun varrella on mm. senioritalo, jonka asukkaille reitin siirtäminen Mäkelänkadulle aiheuttaisi kohtuutonta haittaa liikkumiselle. Ainakin kävely-yhteys Sofianlehdonkadulta Koskelantielle on myös ehdottomasti oltava.

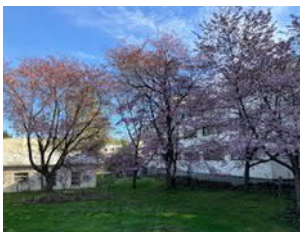
PUUT JA VIHERALUEET

Viheralueisiin liittyen vastaajat nostivat esiin toiveen entisen Kelan rakennuksen puutarhan säilyttämisestä sekä pikaruokaravintolan ympärillä olevien puiden säästämisestä (5 kommenttia).



Pidän tärkeänä, että projektissa säilytetään Kelan rakennuksen puutarha. Kaupunginosaa leimaavat upeat puutarhat ja puistot. Kelan puutarha sopii nykyiseen kaupunginosakuvaan. Jos hankkeessa kaadetaan Kelan puutarhan puusto, uusien kasvaminen vaatii vuosikymmeniä eikä piha enää istu ympäristöön. Tämä koskee esimerkiksi kirsikkapuita, että itäpuolen tuomipihlaja (tms.) rivistöä. Ne kukkivat upeasti keväisin, tuovat vehreillä lehdeillään luonnollista varjostusta kesän paahteessa ja syksyllä puhkeavat kauniiseen ruskaan.

- Keskimmäinen ehdotus paras, mutta Hesburgerin ympärillä olevat puut sekä muu alueen puutarha ym. tulee säilyttää paremmin kuin nyt suunnitelmissa.
- HESEn takana olevat vanhat puut pitää säilyttää. Siihen taloille yhteinen sisäpihakorttelipuisto.
- Siperianlehtikuusien suojele/säästäminen. Jatke Oy:n intressit tiedetään, mutta tämän kaltaista kehittämisvarausta kaupunginkin tulisi katsoa tarkemmin. Maltillisempaa rakentamista toivottavasti kaupunkiympäristölautatulee esittämään päätöksessään. Vanhaa asuinalueita tulisi kunnioittaa, eikä lähteä näin tiiviisiin rakennussuunnitelma-ehdotuksiin. Kättilöopiston rakentaminen soveltuu, koska siinä on ollut iso rakennuskanta ja tämäkin on tuomassa uutta asukaskuntaa alueelle.



Käpylän ja Kumpulan ominaispiirre on puistomaisuus. Tämä tulee ottaa huomioon kaikessa suunnittelussa. Liitteenä toukokuussa 2023 otettu kuva Kelan rakennuksen takaa. Sieltä löytyy useita kirsikkapuita ja muutoinkin viihtyisiä ja omaleimainen puutarha. Uusien rakennusten pihat ovat tavallisesti varsin klinisiä verrattuna vuosikymmenten saatossa muotoonsa kasvaneisiin pihoihin. Toivon siis lämpimästi, että Kelan puutarhan arvo ymmärretään ja se säilytetään. Myös 80-luvulla rakennettu Kelan rakennus sopii hyvin ympäristöönsä. Sen purkaminen olisi valitettava esimerkki tuhlailevasta ja lyhytnäköisestä kaupunkisuunnittelusta.

MUUT TEEMAT

Muita kommentteja kyselyyn tuli 11 kappaletta. Ne koskivat mm. täydennysrakentamista, asukasosallistumista, kehittämisvarausalueeseen kuulumatonta urheilukenttää ja linnuille vaarallisia lasipintoja.

- Näihinkin on ilmeisesti jo lähtökohdissa varattu rakennusten väliin linnuille vaarallisia läpinäkyviä lasikäytäviä. Elinympäristöjen häviämisen jälkeen lasi on suurimpia ihmisen linnuille aiheuttamia kuolinsyitä, eikä illuusio tyhjistä tilasta tai elettävän ympäristön heijastus myöskään käy elinympäristöksi, lähinnä ihmisten hallinnolliseen pakkaamiseen. Rakennukset täytyy toteuttaa linnuille turvallisina, ja siten että rakennetun ympäristön linnuille jää elettävää ympäristöä rakennusten pesäpaikkoineen osana ihmiselle mielekäästä

09.06.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

asuttavaa ympäristöä. Linnut pitävät puista. Ne varmaan toivoisivat, että tuota vihreätä puiston kulmaa ei rakennettaisi ollenkaan.

- Noh - tämä on sitä samaa jatkumoa, jota nyt on jo vuosien ajan ajettu kuin käärmettä pyssyyn ja kuuntelematta ASIANTUNTIJOITA. Olen menettänyt toivoni jo aikaa sitten siihen, että kaupungin virka- ja poliitikkokoneistosta löytyisi edes yhtä ainoaa täyspäistä ihmistä. Helsinki on jo pilattu peruuttamattomasti.
- Urheilukentän säilyminen alueella on ehdottoman tärkeää!
- Kolmas vaihtoehto parhain.
- Kaupungin täydennysrakentajat ovat havainneet joutomaata Koskelantien risteyksessä. Kunhan tämä puoli Mäkelänkadusta saadaan rakennettua umpeen, joutomaiden rakentamista varmaan jatketaan kadun toisella puolella olevaan Käpylän Urheilupuistoon. Sinnehän saisi paljon lisää asuntoja.
 - Tämä olisi suurin virhe ikinä. Urheilijoiden, lasten harrastusten ja vapaa-ajan potkijoiden logistiikan kannalta kenttä on täydellisessä paikassa, keskellä hyviä liikenneyhteyksiä koko pääkaupunkiseudulta. Inklusion kannalta kaikilla pitää olla oikeus liikuntaan kohtuullisen matkan päässä kotoa, hyvien julkisen liikenteen yhteyksien varrella. Laajaa avointa aluetta tarvitaan myös huoltovarmuuden ja turvallisuuden kannalta, kun liikutellaan isoja tavara- tai ihmismassoja.
- Myös pyöräilijöille pitäisi keksiä joku inhimillisempi nimitys. Eihän pyöräteitäkään enää kutsuta pyöräteiksi, vaan baanatasoisen tavoiteverkon mukaisiksi laatukäytäviksi.
- Sanalla "kehittäminen" on nykyisin niin negatiivinen kaiku, että kaupungin propagandatoimiston kannattaisi vähän päivittää kielenkäyttöään. Toisaalta sana "päivittää" aiheuttaa myös negatiivisen reaktion. Puhumattakaan "tiivistämisestä" ja "elävöittämisestä". Kaikki ovat LKH-jargonia ja tarkoittavat että lopputuloksena on ahtaasti rakennettua huonolaatuista koppihelvettiä, puuttomia kiitoradan levyisiä fillaribaanoja ja terassijuottoloita.
- Onpa taas huono ja tarpeeton kehittämissuunnitelma ja hahmotelma. Alue on nykyisellään hyvä. Kyllä pitää olla myös avaraa tilaa ja siinä on ihan tarpeelliset palvelut nyt. Sitä paitsi miksi kysytte ihmisten mielipiteitä, jos niillä ei ole mitään merkitystä? Jos olisi, peruuttaisitte nuo typerät hahmotelmat, anteeksi vaan.
- Kaupunki on tehnyt tutkimuksia asuntorakentamisen mahdollisesta määrästä, pihatiloista ja rakennusten suhteesta Mäkelänkadun ja Koskelantien risteuksen reunoihin. Kiva tutkielma. Tutkielma näyttää ihan kaupunkibulevardilta ja hillittömältä täydennysrakentamiselta. Myös rakennusliikkeen omistama Kelan valkoinen rakennus saa väistyä tehokkaamman rakentamisen alta.
- Alueen nykyiset asukkaat tulee pitää kehitysprojektissa kaikissa vaiheissa mukana ja kuulla heidän näkemyksiään.