

Helsingissä 22.10.2010

## **Kommentteja ja ehdotuksia Keski-Pasilan tornialueen suunnitteluun**

Tämä on Dodo ry:n kaupunkisuunnittelua seuraavien aktiivien keskustelunavaus Keski-Pasilan tornialueen asemakaavaan. Nostamme esille sekä kriittisiä kysymyksiä ja kyseenalaistuksiakin, mutta myös ehdotuksia ja uusia ratkaisuja hankkeelle (osin kyseistä asemakaavaa laajemmin), joka kokonaisuutena kiehtoo meitä kestäväälle kaupunkikehitykselle, kaupunkikulttuurille ja kaupunkielämälle omistautuneita. Osa kirjoittajista myös asuu ja työskentelee Pasilassa.

Toivomme että kiinnostuksenne vuorostaan herää ja että löydätte uusia näkökulmia sekä kehitysideoita seuraavasta esityksestä. Tekstissä on viitattu numeroin asemakaavaan merkittyihin kohteisiin.

Parhain yhteistyöterveisin,

Kirmo Kivelä  
Päivi Raivio  
Inari Penttilä  
Aleksi Neuvonen  
Jaakko Lehtonen  
Dodo ry

Yhteydenotot:

[jaakko.lehtonen@dodo.org](mailto:jaakko.lehtonen@dodo.org)

0400606313

## **Design kaupunkisuunnittelussa**

Dodo ry on kiinnostuksella seurannut Keski-Pasilan suunnitelmia uuden komean keskusta-alueen kohoamisesta. Alueen kehittäminen onkin ajankohtaista kaupungin kasvaessa. Arvostamme suunnitelmien tavoitteita intensifoida Keski-Pasilan alueen käyttöä osana kiinnostavaa ja monimuotoista Pasilan aluetta, joka näin kiinnittyy kantakaupunkiin. Kiinnitimme huomioita erityisesti alueen käytettävyyteen asukkaiden ja muiden käyttäjien näkökulmasta. Tällainen kaupunkisuunnittelun design-näkökulman integroiminen on puuttunut tähänastisista suunnitelmista. Alueen menestyksekkään toteutuksen kannalta käyttäjäkokemuksen kehittäminen on kuitenkin avainasemassa.

Haluamme ehdotuksillamme vahvistaa Keski-Pasilan identiteettiä ”paikkana” eikä vain pakollisena läpikulkuväylänä. Mielestämme näin keskeisen alueen suunnittelussa lähtökohtana tulisi olla motto: ”Ei neliometriäkään epäkiinnostavaa tilaa”.

## **Väylistä reittejä, teistä katuja (1)**

Autoliikenteen järjestelyiden osalta heräsi vakavia kysymyksiä. Yleiskaavatasollakin suunnittelun tulee vastata koko seudun nykyisiin ja tulevaisuuden haasteisiin. Keski-Pasilan kehittäminen on sen kokoluokan hanke, jolla olisi vipuvartta koko seudun kehitykseen – myös liikenteen osalta.

Mielestämme Keski-Pasilan tulee luottaa asemaansa vahvana keskuksena (johon saavutaan), eikä alueen läpikulun volyyymia saa kasvattaa muun maankäytön (mahdollisesti suunnitelmiin lisättävät lisärakennukset, pyöräkaistat, viheralueet ym.) kustannuksella. Vaikka Helsingin seutu kasvaa kehyskunnissa sekä myös Helsingin kantakaupungissa, siihen ei mielestämme tule vastata yksioikoisesti väyläkapasiteettia lisäämällä yksityisautoilua ruokkien.

Nykyaikainen liikennesuunnittelu lähtee ymmärtääksemme siitä yksinkertaisesta oletuksesta, että ajoväylien lisääminen lisää yksityisautoilua ja päinvastoin. Helsingissä yksityisautoilunkin poikittaisliikennettä voi tuki järkeistä, muttei kasvattamalla kapasiteettia. Kasvavassa ja tiivistyvässä kaupungissa olisi mahdollista ohjata liikennejärjestelyt ja kulkuneuvon valinnat uusille raiteille pidättäytymällä suurimittaisista väylähankkeista. Onko Keski-Pasilan mahdollisuudet liikennevälineen vaihdon keskuksena esim. autosta junaan (liittymäpysäköinti) punnittu loppuun saakka? Yksityisautoilun vähentäminen on haaste, johon tulee tarttua nyt – ei vähiten siksi, että öljy hupenee ja kallistuu vääjäämättä. Vuonna

2030 Helsingin seudun henkilöliikenne ei mitenkään voi perustua yksityisautoilulle.

Huomiomme keskittyy nimenomaisesti uuteen Veturitiehen niin liikennesuoritteen kuin myös liikenteen ulkoisvaikutusten (melu, ilmansaasteet, reittien katkaisu, ajoväylien viemä absoluuttinen tila) osalta. Eteläisten tornien juurelle (kts. myös kohta 4) syntyisi kiinnostavaa katutilaa sekä houkuttelevampia liiketiloja, jos vieressä (tai yllä?) ei kulkisi nelikaistainen ajoväylä. Tässäkään kohdin ei ole varaa uhrata tilaa pelkästään läpikululle, muun kaupunkitilan mahdollisuuksien, kaupan ja keskustatoimintojen kustannuksella.

Vaikka Hakamäentien liittymä Ruskeasuon varikon kohdalla on leveämpi kuin suunniteltu Veturitie, antaa se tuntumaa vastaavanlaisen väylän vaikutuksista keskeisessä kohdassa tiivistä kaupunginosaa.

Ehdotamme että uudesta Veturitiestä tehdään *kaksikaistainen* nelikaistaisen sijaan ja pikemmin *kaupungin katua* kuin ohiajoväylää muistuttava reitti.

## **Yksi Pasila (2)**

Keski-Pasilan syntyminen Länsi- ja Itä-Pasilan väliin on erinomainen mahdollisuus kehittää alueesta kokonainen kaupunginosa ja "toinen keskusta". Näiden yhdistämisessä ja nivouttamisessa on kuitenkin paljon haasteita. Jos nämä haasteet ja mahdollisuudet jäävät huomiotta suunnitteluvaiheessa, riskinä on, että syntyy kolme toisistaan sekä identiteeteiltään että toiminnallisesti liian irrallista Pasilan osaa.

Kansainvälisesti tunnetun Placemaking -idean prosesseja hyödyntäneet hankkeet asettuvat käytettävyydessään ja viihtyisyydessään kärkisijoille. Pasilan kaupunginosan suunnittelussa tulisi siis hyödyntää olemassa olevia käyttökokemuksia, verkostoja ja rakenteita.

Pasilan vetovoiman ei tulisi olla ainoastaan uuden Keski-Pasilan varassa. Uudetkin asukkaat haluavat tulla asumaan Pasilaan, jos alueella jo nyt asuvat ihmiset viihtyvät siellä, sama koskee palveluita ja yrityksiä.

Länsi- ja Itä-Pasila ovat identiteeteiltään hyvin erilaisia ja rinnakkain tulevan Keski-Pasilan

kanssa ero vielä korostuu. Yhtenäisen kaupunginosan kehittämisen kannalta tulisikin tarkastella, mikä kaikille Pasilan alueille on ominaista ja rakentaa tälle pohjalle koko kaupunginosan yhteistä identiteettiä. Sekä Länsi- että Itä-Pasilaa on suunniteltu osittain autottomiksi ja tätä ominaisuutta tulee hyödyntää myös Keski-Pasilassa. Autottomuus ei kuitenkaan yksinään takaa kiinnostavaa ja ihmisläheistä kaupunkia. *Jalankulkijan näkökulma* tulee ottaa indikaattoriksi koko Pasilan kiinnostavuudelle ja elinvoimalle. Mikä saisi minut, sinut, lapsen, liikemiehen tai mummon viettämään päivän Pasilassa kierrellen? Rahakamarintorilta Torniaukiolle ja sieltä Kumpulantien kallioille! Messukeskukselta Palkkatorille ja sieltä Veturitalleille! Tämä tavoite asettaa haasteita myös infrastruktuurille (kts. kohta 2.1.)

Tällä hetkellä Länsi- ja Itä-Pasilan julkista tilaa ylläpidetään hyvin pienin määrärahoihin, jotka riittävät vain välttämättömpiin korjaustöihin. Uusia, alueen kokonaisvaltaisempaan kehittämiseen suunnattuja investointeja ei yllätykseksemme ole tulossa, joten ehdotammekin, että tulevan Keski-Pasilan kiinteistöjen myyntihinnoista *korvamerkitään 1 %* Länsi- ja Itä-Pasilan sekä koko Pasilan kaupunginosan yhtenäistävään kehittämiseen. Malli noudattelee 1 % taiteelle -esimerkkiä, joka on tuttu uudisrakennusten taidehankintojen rahoituksesta.

On selvää, että Pasilan eri osien kaupunkikuva on ja tulee olemaan erilainen. Kaupunkikuvallinen kerroksellisuus on kaupungeille luontaista – Pasilassa se tulee toteutumaan vain hyvin isoissa mittakaavoissa. Kaupunkikuvaa voidaan yhtenäistää ja ennen kaikkea tehdä mielenkiintoisemmaksi sekä asukkaiden että ammattilaisten kädenjäljellä – mahdollisia paikkoja ja kohteita on lukemattomia.

Molemmille puolille rataa kaivattaisiin lisää sekä julkisia että kaupallisia katutaso-tiloja ja toimijoita. Tähän tarvitaan kohtuullisia investointeja – jotka varmasti maksavat itsensä moninkertaisesti takaisin tulevaisuuden kaupunkikeskuksessa.

Pasilan kaupunginosan identiteetti voisi perustua julkisen liikenteen mallikaupunkiin ja jalankulkijan priorisointiin, rakennetun ympäristön ja viheralueiden asukaslähtöiseen suunnitteluun sekä monipuolisiin ja erikokoisiin julkisiin ja kaupallisiin palveluihin.

## **Jalankulku ja pyörätiesilta radan yli (2.1.)**

Nykyisessä suunnitelmassa jalankulkuyhteys radan kahta puolta olevien tornien välillä Pasilansillan eteläpuolella kulkee maanalaista tunnelia myöten. Tämän lisäksi voitaisiin rakentaa jalankulkusilta radan yli Linnunlaulun tapaan. Silta toimisi oikoreittinä Teollisuuskadulta tai Aleksis Kiven kadulta päin Pasilansillan suuntaan mennessä ja siitä voisi olla yhteydet tornien katutasoa ylempiin kerroksiin (mahdollinen hissiyhteys). Jos pyörätien järjestäminen on tasoerojen vuoksi vaikeaa, jalankulkuyhteyskin riittää. Alueen elävyyden kannalta on tärkeää, että jalankulkijoille on tarjolla useampia vaihtoehtoisia ja houkuttelevia reittejä alueen läpi.

## **Jalankulkijan taso tornien juurella (3)**

Tornialueen yleisilmeen kannalta huomio kiinnittyy keskimittakaavan ja katumaisten tilojen puuttumiseen suunnitelmista. Tornien jalustaosat ovat kauttaaltaan hyvin matalia, pääsääntöisesti kerroksia oli joko yksi tai sitten parikymmentä. Havainnekuvista näkee, että tornien väliin jäävät tilat ovat mitoiltaan varsin väljiä, eivätkä matalat massat tornien juurella juuri tunnu auttavan tilan muodostamisessa. Lopputulos saattaa muistuttaa kalseaa tasannetta, josta sinänsä veistokselliset tornit nousevat. Muutamia jalustaosia voisi korottaa noin 3–4-kerroksisiksi tai lisätä tornien väliin muutama matala massa lisää. Tällainen matalampi rakennus voisi myös nojautua Pasilansillan laitaan. Nyt silta on koko etelälaidaltaan avoin ja suojatton, eivätkä komeat pitkät näkymät poista lähimittakaavan tarvetta. Lisäksi silta on sen verran pitkä, ettei sen koko pituudelta ole edes välttämätöntä avata näkymiä. Luulisi että tällaiset pienet täydennykset antaisivat myös paremman mahdollisuuden alueen elävöittämiseen kaupallisten palveluiden saadessa lisää katutason tuntumassa olevaa tilaa. Matalien osien yläkerroksissa voisi olla myös asuntoja.

## **Lisärakennus Veturitien kylkeen (4)**

Veturitien etelälaidalle seisontaraiteiden päähän voisi rakentaa Veturitallien ja Toralinnan tunnelmaan sopivan uudisrakennuksen. Se toisi osaltaan (kaksikaistaiselle) Veturitielle katumaista tuntua sekä mahdollistaisi katutasen toimintoja. Rakennuksen voisi rakennuttaa esimerkiksi taiteilijayhdistyksen ja muiden kansalaisryhmien osuuskunta. Katutasossa voisi molemmin puolin olla asukkaiden käyttämiä työpajoja, liiketiloja ja ravitsemusliikkeitä. Alueelle saataisiin paljon kaivattua kulttuuritoimintaa sekä tuettaisiin Veturitallien ainutlaatuisen tunnelman sekä vireiden työyhteisöjen säilymistä.

## **Jalankulku ja pyöräteiden linjaus (5)**

Pääradan ja ratapiha-alueen väliin voisi linjata uudet jalankulku- ja pyöräteitit (5). Se yhdistäisi etelästä Nordenskjöldinkadun ja Vauhtitien pyörätiet Veturitalleihin ja edelleen pohjoiseen. Nykyisellään kohteeseen on muodostunut pyöräilijöidenkin suosima oikopolku.

## **Kaupunkiviljelypuisto (6)**

Dodon kaupunkiviljelijät aloittivat toimintansa Keski-Pasilan ratapihalla Veturitallien kupeessa vuonna 2009. Kaupunkiviljely on sittemmin levinnyt nopeasti aidoksi kansalaisyhteiskunnan ilmiöksi Helsingissä ja muuallakin Suomessa. Ehdotamme merkitylle alueelle vakiinnutettavaksi Kaupunkiviljelypuistoa.

Esitys Kaupunkiviljelypuistosta: <http://dodo.org/uutiset/keski-pasilan-radanvarren-kaupunkiviljelypuisto-2012>

Lisää aiheesta: <http://www.kaupunkiviljely.fi>

## **Väliaikaiskäyttö**

Keski-Pasilassa voisi ottaa mallia Kalasatamassa keväällä 2010 alkaneesta laajamittaisesta, hyvin liikkeelle lähteneestä väliaikaiskäytöstä. Alueen saavutettavuutta voisi helpottaa jo ennen alueen rakentamisen aloittamista avaamalla pääsy ratapihalle Pasilan asemalta olemassa olevia käytäviä pitkin.

