



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

**MALMINKARTANON LUUTNANTINPOLUN ALUE,
ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 12104**

Hankenro 0103_1
HEL 2011-004777

SISÄLLYS

Viranomaisyhteistyö

Aloituskokous

Yhteistyötahot

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 17.5.–4.6.2010

Viranomaisyhteistyö

– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet

– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Yhteenvedo yleisötilaisuudesta

Kaavaluonnos nähtävillä 8.2.–4.3.2011

Viranomaisyhteistyö

– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista, liikennevirastolta pyydetyistä lausunnoista ja vastineet

Mielipidekirjeet

– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Yhteenvedo yleisötilaisuudesta

Kaavaehdotus nähtävillä (MRL 65 §) 9.3.–10.4.2012

Lausunnot

– Tiivistelmät lausunnoista ja vastineet

LIITTEET

Keskustelutilaisuuden 24.5.2010 muistio

Keskustelutilaisuuden 16.2.2011 muistio



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

Mielipiteen tai muistutuksen esittäjät on 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.

Jäljennökset kaikista kannanotoista ja mielipiteistä sekä koodien selitys ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

Viranomaisyhteistyö

Aloituskokous

Kaavamuutoksen aloituskokous järjestettiin 24.9.2008. Kokoukseen osallistuivat maanomistajat, kaupunkisuunnitteluviraston ja kiinteistöviraston edustajat. Aktiivisemmin kaavamuutoksen valmistelu alkoi vuonna 2010 maanomistajien, arkkitehtikonsulttien ja muiden yhteistyötahojen kanssa yhteistyössä.

Yhteistyötahot

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä ympäristökeskuksen (erityisesti meluasiantuntijan), kiinteistöviraston tonttiosaston, sosiaaliviraston, rakennusviraston katu- ja puisto-osaston, rakennusvalvontaviraston, kaupunginmuseon ja Liikenneviraston rataosaston kanssa. Kaavan valmistelun aikana on järjestetty kuukausittain kokouksia, joihin yhteistyötahojen osallistujat ovat aina olleet kutsuttuja ja tarpeen mukaan osallistuneet.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 17.5.–4.6.2010

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä vaihtoehtoisia alustavia suunnitelmia alueesta oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa, Malminkartanon kirjastossa ja viraston internetsivuilla 17.5.–4.6.2010. Suunnitelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin 24.5.2010.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävillä oloon liittyen asema-kaavaosastolle on saapunut kolme viranomaisten kannanottoa ja kaksi mielipidekirjettä. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty asukastilaisuudessa ja puhelimitse.



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

Viranomaisten kirjalliset kannanotot

Sosiaalivirasto (11.4.2010) ilmoittaa, että se osallistuu suunnitteluun viranomaisyhteistyössä. Sillä ei ole huomautettavaa suunnitteluun osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävillä olo vaiheessa.

Ympäristökeskuksella (3.6.2010) ei ole huomautettavaa kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) toteaa (3.6.2010), että lisääntyvä maankäyttö vahvistaa aluetta palvelevaa bussi- ja juna-liikennettä. Alueella olemassa oleva bussi- ja lähijunaliikenne riittää kattamaan alueen lisääntyvän joukkoliikennekysynnän. Korttelin 33254 ajo on huomioitava siten, ettei se aiheuta vaaraa Luutnantinpolun risteyksessä liikennöivälle bussiliikenteelle.

Vastine

Luutnantintielle tulevan ajoliittymän tarkempi suunnittelu tehdään rakennussuunnitteluvaiheessa. Liittymän suunnittelussa joudutaan ottamaan huomioon myös ajoliittymän kohdalla oleva säilytettäväksi määrätty luonnonkivimuuri. Luonnonkivimuurista on kaavaehdotuksessa määrätty seuraavasti: "Säilytettävä luonnonkivimuuri. Muuriin saa tehdä ajoaukon, joka tulee suunnitella ja rakentaa osaksi muurikokonaisuutta." Kaavaehdotukseen ajoyhteys on merkitty likimääräisenä, jolloin sen tarkka sijainti voidaan määrittää siten, että niin suojelumääräys kuin turvallisuusnäkökohdatkin tulevat mahdollisimman hyvin huomioon otetuiksi.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Asunto Oy Beckerintie 9 toteaa (9.6.2010) yhtiön sijaitsevan Beckerintien päässä Luutnantinpolun varressa ja katsoo asemakaavan muutoksen koskevan yhtiön asukkaiden asuinympäristöä varsin oleellisesti. Malminkartanoa on markkinoitu luonnonläheisenä, vihreänä ja nuorekkaana kaupunginosana ja tämä yleisilme olisi syytä säilyttää. Alueen rakentamisessa on korostettu hyvää suunnittelua ja yhtenäisyyttä ja alueen eteläosa onkin rakentunut yhtenäisesti 1980-luvun ihanteiden mukaisesti. Rakennukset ovat pääasiassa punaisen eri sävyihin väritettyä matalaa kerrostaloa tai erilaisia puu- ja tiiliverhottuja rivitaloja. Asemakaavan muutosalueella sijaitsee alueen näkyvin vanhasta Malminkartanosta kertova rakennus eli Maatalouden tutkimuslaitos, joka viheralueineen muodostaa todella tyylikkään ja viihtyisän puistoalueen kerrostalojen keskelle. Olisi todella vahinko mikäli kyseinen alue hävi-



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

tettäisiin uusien kerrostalokolossien tieltä. Sen sijaan alueella sijaitseva vanha suurikokoinen varastorakennus voitaisiin purkaa pois.

Beckerintie 9:ää vastapäätä Luutnantinpolun pohjoispuolella on sijainnut lasten leikkikenttä ja alue olisikin syytä varata vastaavaan käyttöön myös tulevaisuudessa. Beckerintie 9:ssä toimii Kannelmäen seurakunnan päiväkerhoja ja nuorisotiloja, joiden ansiosta eri-ikäisiä nuoria liikkuu alueella paljonkin.

Juustenintien länsipuolella ratavarressa on hoitamaton kosteikko- ja metsikköalue, jonka voisi ottaa asuntokäyttöön. Alueen rakentamisessa pitäisi kuitenkin noudattaa Malminkartanossa käytettyjä esikuvia eli alueen eteläreunaan rivitaloja ja siitä asemalle päin matalia tiiliverhoiltuja kerrostaloja. Malminkartanossakin on uusia alueita, joilla olisi syytä jatkaa asuntorakentamista. Myös aseman viereinen mäki on jäänyt kokonaan rakentamatta. Taloyhtiön näkemyksen mukaan ei ole aiheellista antaa suunnitellulle alueelle näin paljon rakennusoikeutta eikä muuttaa ratavarren väljää näkymää tukkoiseksi slummiksi. On vaikeaa kuvitella miten ratavarteen voitaisiin sijoittaa asunnot 700 asukkaalle. Yhtiön 24 asunnon talossa on 40 asukasta ja tämän mallin mukaan vastaavan kokoisia taloja pitäisi rakentaa lähes 20.

Alueen liikenneväylät ovat kapeita ja mutkaisia pussikatuja Kartanonkaarta lukuun ottamatta ja asukaspysäköinnissä on jo nykyisin suuria ongelmia. Aseman liityntäpysäköintipaikat ovat lähes aina täynnä ja Juustenintietä on vaikea kuvitella uuden asuntoalueen pääliikenneväyläksi. Uusi asutus vaatisi vielä satoja uusia parkkipaikkojakin.

Yhtiön mielestä alueelle voisi rakentaa väljästi, hyvin suunniteltuja korkealuokkaisia omistusasuntoja, jotka sopisivat alueen vanhaan ilmeeseen. Maa- ja elintarviketalouden tutkimuskeskus puistoympäristöineen tulisi säilyttää. Malminkartanon vanhojen ja uusien asukkaiden viihtyisä asuminen tulisi asettaa etusijalle alueen suunnittelussa. Tehorakentaminen ei nostaisi Malminkartanon profiilia vaan päinvastoin.

Vastine

Asunto-osakeyhtiön mielipiteessään mainitsema ja suojeltavaksi ehdotama maatalouden tutkimuslaitoksen rakennus on suojeltu asemakaavassa merkinnällä sr-2. Rakennuksen edessä oleva ympyrän muotoon istutettu ja nyt jo täysikokoiseksi kasvanut koivuryhmä on määrätty säilytettäväksi ja tarvittaessa uudistettavaksi.

Asemakaavan muutoksessa uusien rakennusten ulkoasusta on annettu määräyksiä, joilla pyritään ohjaamaan rakentamista samanhenkiseksi



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

kuin Malminkartanon nykyinen omaperäinen ja onnistunut arkkitehtuuri. Rakennuksista määrätään, että niiden pääasiallisen julkisivumateriaalin katu- ja rata-alueille päin tulee olla punatiiltä. Lisäksi kaavassa määrätään samoin kuin nykyisin vielä voimassa olevassa alueen ensimmäisessä asemakaavassa, että rakennusten ylimpien kerrosten tulee arkkitehtuuriltaan poiketa rakennusten muista kerroksista.

Mielipiteessä mainitaan, että Asunto Oy Beckerintie 9 vastapäätä olevassa korttelissa 33254 olisi leikkialue. Korttelissa ei sijaitse kaupungin ylläpitämiä leikkialueita, sillä kortteli ei ole kaupungin hallinnassa. Mahdollisesti spontaanisti syntynyt leikkialue ei kaavamuutoksen yhteydessä ole säilymässä. Malminkartanossa on sekä rakennetun alueen sisällä, että etenkin sen ympärillä, reilusti leikki-, puisto- ja viheralueita. Lisäksi Kartanonkaaren varteen rajoittuvassa Malminkartanon liikuntapuiston ja Kaarelan tallin asemakaavan muutoksessa on varattu aluetta lähiliikuntapaikkaa ja leikkialuetta varten. Liikuntapuistoalueen rakentumisesta ei toistaiseksi kylläkään ole tietoa.

Kaavamuutoksen korttelialueet on kokonaisuudessaan osoitettu asuin-kerrostalorakentamiseen, mutta malminkartanomaiseen tapaan rakennusten korkeudet laskevat keskustasta reunoille siirryttäessä.

Korttelialueilla pysäköintipaikat on osoitettu radan varteen, korttelissa 33250 yhteen tasoon ja korttelissa 33254 kaksitasoiseen pysäköintitaloon. Pysäköintitalolle on määrätty rakennettavaksi viherkatto. Ajoyhteys eteläisempään kortteliin 33250 tulee Juustenintien kautta. Pohjoisempaan kortteliin 33254 on mahdollista ajaa sekä Juustenintien että Luutnantintien kautta. Pysäköintipaikkoja eteläisempään kortteliin tulee noin 100 ja pohjoisempaan noin 200.

Asunto-osakeyhtiö esittää, että alue tulisi rakentaa väljästi. Nyt tehdysä asemakaavan muutoksessa alueelle on osoitettu melko tehokasta rakentamista.

Kaava-alue sijaitsee hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä, jolloin on tarkoituksenmukaista saada niille lisää käyttäjiä. Helsingin kaupungin maankäyttöä osaltaan ohjaavassa Laadukkaan asumisen Helsinki -ohjelmassa (kohta 20) painotetaan, että: "Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen takia olemassa olevaa ja tulevaa raideliikenneverkkoa on käytettävä tehokkaasti hyväksi asuntoalueiden toteuttamisessa." Tämä on myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista. Korttelin 33250 eteläosaan olisi muuten ollut luontevaa esittää rivitalorakentamista, mutta koska koko korttelialue on rataa alempana, on korkeampi rakentaminen korttelin asuttavuuden kannalta perusteltua.



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

Asemakaavan valmisteluvaiheessa kortteleiden rakentamisesta on tehty melko pitkälle viedyt viitesuunnitelmat, joiden avulla on tarkistettu, että uusi rakentaminen sopii vanhemman yhteyteen.

Aseman viereisen Kartanonmetsän mäen länsipää on Yleiskaava 2002:ssa osoitettu rakentamiseen.

Asunto Oy Luutnantintie 1 toteaa (26.5.2010), puoltavansa liikenteen kulkua molempiin kortteihin nimenomaan Juustenintien kautta ja vastustavansa liikenteen kulkua Luutnantintien kautta. Luutnantintien kautta kulkevaa liikennettä yhtiö vastustaa, koska katu on jo nyt varsin vilkkaasti liikennöity. Siinä kulkevat bussilinjat 39A, 45 sekä 39N. Luutnantintien ja Parivaljakontien välisen tunnelin liikenne on rajattu vain busseille ja takseille, mutta tunneli on sen verran ahdas, että bussit kulkevat siinä kohdatessaan "vuorotellen". Liikenteen lisääminen tällä alueella olisi sietämätöntä, tie on muutenkin kapea ja mutkikas. Lisäksi Luutnantintien kahta läheistä suojatietä pitkin kulkee paljon lapsia radan toisella puolella olevaan kouluun ja takaisin. Liikenteen lisääntyminen on turvallisuusriski.

Vastine

Malminkartanon asuinalueet on suunniteltu ulkosityöttöisellä liikennejärjestelmällä. Alueen sisäosassa olevien kortteleiden autoliikenteen järjestäminen on siten aina haastavaa, koska autoliikenne risteää alueen keskellä kulkevien kevyen liikenteen väylien kanssa. Asemakaavan muutoksessa päädyttiin siihen, että ajo kortteliin 33254 sallitaan sekä Luutnantintien että Juustenintien kautta. Molemmat kadut ovat mitoitukseltaan kapeahkoja ja ajoyhteys jossain määrin häiritsee tärkeitä jalankulkuyhteyksiä. Sallimalla liikenne molempien katujen kautta kuormitus kullekin kadulle jää pienemmäksi. Rakentamalla Luutnantintien ja Parivaljakontien liittymään ajoradan keskikoroke erotetaan erisuuntainen liikenne ja parannetaan liittymäalueen toimivuutta ja myös kadunylityksen liikenneturvallisuutta. Korttelissa 33254 tulee olemaan kaksitasoinen pitkä ja kapea pysäköintitalo. Myös sen joustavan käytön kannalta on hyvä, että taloon voidaan ajaa sen molemmista päädyistä. Pysäköintitalon keskellä olevan luiskan kautta on mahdollista vaihtaa pysäköintitalossa tasolta toiselle.

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläoloon liittyen järjestettiin keskustelutilaisuus Malminkartanon kirjastossa 24.5.2010, klo 18–19.30. Tilaisuuden osallistujamäärä oli harvinaisen vähäinen, osallistujia oli vain kuusi. Tilaisuudessa ei virinnyt kovin vilkasta keskustelua,

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



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

mutta siellä keskusteltiin kuitenkin mm. rakentamisen korkeudesta ja Juustenintien varressa olevan alueen linnustosta.

Muistio asukastilaisuudesta on tämän raportin liitteenä.

Asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 8.2.–4.3.2011

Asemakaavan muutosluonnos oli nähtävänä Malminkartanon kirjastossa, kaupungintalon ilmoitustaululla sekä kaupunkisuunnitteluvirastossa ja sen internetsivuilla.

Luonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin keskiviikkona 16.2.2011 Malminkartanossa Apollon yhteiskoulun kirjastossa.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavaluonnoksen nähtävillä oloon liittyen asemakaavaosastolle on saapunut kaksi viranomaisten kannanottoa, yksi pyydetty lausunto ja viisi asukkaiden mielipidekirjettä. Lisäksi suullisia mielipiteitä esitettiin asukastilaisuudessa.

Kannanotot, lausunto ja mielipiteet on jaettu esityslistan liitteenä.

Viranomaisten kirjalliset kannanotot

Terveyskeskus (3.3.2011) toteaa kannanotossaan, että asemakaavan muutosalueen välittömässä läheisyydessä alueen luoteispuolella sijaitsee Malminkartanon terveysasema korttelissa 33256. Terveysasema palvelee Malminkartanoa laajempaa aluetta, esimerkiksi neuvola palvelee myös Kannelmäen aluetta. Terveysasemalle tulee johtaa hyvät, selkeät ja esteettömät liikenne yhteydet. Tämä pitää ottaa huomioon suunniteltaessa asemakaavan muutosalueen kevyen liikenteen yhteyksiä Kannelmäen suunnasta.

Vastine

Kevyen liikenteen yhteydet Kannelmäen suuntaan paranevat kaavaehdotuksen myötä oleellisesti. Kaavassa osoitetaan radan varteen uusi suora kevyen liikenteen raitti Kannelmäestä juuri terveysaseman kohdalle saakka (myöhemmin Luoteisbaanaksi nimettävä raitti). Rakennusteknisistä syistä raitti tullaan rakentamaan samaan aikaan kortteleiden rakentamisen kanssa. Malminkartanon puolella raitti rakennetaan ratapenkalle radan kanssa suurin piirtein samaan tasoon. Mätäjoen ylitys rakennetaan aluksi maantasoon, mutta kaavassa varaudutaan myös siihen, että raittia varten on myöhemmin mahdollista rakentaa Mätäjoen



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

ylittävä silta radan kanssa samalle tasolle, jolloin sillä saadaan mahdollisimman suora yhteys mm. Kannelmäen asemalle.

Malminkartanon ja Kannelmäen välille on harkittu suoraa palvelulinjayhteyttä. Palvelulinjan reitti osoitettaisiin lähelle rataa sen länsipuolelle. Yhteyden rakentaminen vaatii asemakaavan muutoksen.

Muutoin asemakaavan muutoksessa olemassa olevat katualueet eivät muutu. Terveysaseman ohi kulkeva Luutnantinpolun katualue säilyy entisellään kevyen liikenteen katuna ja etelämpänä Juustenintie vähäliikenteisenä katuna. Juustenintien varressa jalankulkijoille on varattu jalkakäytävä.

Kaupunginmuseo (15.2.2011) esittää kannanotossaan, että kaavassa MTT:n entiselle toimistorakennukselle osoitettu suojelumerkinnän määräysosa muutettaisiin muotoon: "Kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus." AL (tarkoitettu AK) merkintä ei anna mahdollisuutta suojellun rakennuksen käyttöön toimitilana, kuten se aiemmin on ollut. Toimistokäytön jatkaminen rakennuksessa vähentäisi huomattavasti rakennuksen suuria muutostarpeita verrattuna asuinkäyttöön. Kaupunginmuseo toteaa olevan hyvä, että kaavamääräykseen on kirjattu rakennushistoriaselvityksen teettäminen laajempien korjaustöiden yhteydessä. Museo katsoo että tähän määräykseen tulisi vielä lisätä, että rakennushistoriaselvityksen tulisi olla riittävän perusteellinen tai esim. kaupunginmuseon hyväksymä.

Vastine

MTT:n entisen toimistorakennuksen rakennusalalle on lisätty merkintä al - rakennusala asuin-, liike- ja toimistorakennukselle. Tällöin myös nykyisen käytön jatkaminen rakennuksessa on mahdollista.

Rakennushistoriaselvityksestä mainitaan määräyksessä, että sen tulee olla asiantuntijan laatima.

Ennakkolausunto

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyysi 29.3.2011 Liikennevirastolta lausuntoa kaava-alueen liikennesuunnitelmasta ja siinä rata-alueelle sijoitusta pitkämatkalaisten pyörätiestä.

Liikennevirasto (31.5.2011) toteaa, että se ei voi ottaa lopullista kantaa pyörätien sijoittamiseen ennen kuin siitä on tehty stabiliteettitarkastelut B15 ohjeen mukaisesti. Lisäksi pyörätien sijoittamisesta tulee teh-



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

dä sijoitussopimus, joka perusteella kaikki pyörätiehen liittyvät vastuut ja velvoitteet kuuluvat kaupungille.

Seuraavat asiat tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

- Pyörätien sillat tulee suunnitella ja toteuttaa omina rakenteinaan riippumattomina rautatiesiltojen rakenteesta.
- Pyörätien ja radan väliin, meluaidan päälle, tulee toteuttaa riittävä aita estämään mahdollista kulkua rautatie-alueelle. Aita tulee tehdä Liikenneviraston ohjeiden mukaisesti.
- Kannelmäen aseman läheisyydessä (II vaihe), laiturilta on suora yhteys pyörätielle. Liikenneviraston näkemyksen mukaan kohteeseen muodostuu tällöin junamatkustajille ja pyörätien käyttäjille törmäysvaara. Jatkosuunnittelussa tulee miettiä tätä kohtaa jalankulkijoiden turvallisuuden kannalta.

Muutoin Liikennevirastolla ei ole huomautettavaa pyörätien sijoittamisesta.

Vastine

Kaupunkisuunnitteluvirastossa on syksyn 2011 aikana selvitetty radan perustamistapa ja pyörätien rakennettavuus radan varressa. Korttelin 33250 kohdalla ja korttelin 33254 eteläosalla rata on perustettu paaluhatturakenteella, korttelin 33254 pohjoisosalla ja korttelin 33256 kohdalla rata on perustettu massanvaihdolla. Luutnantinpolun ja Luutnantintien alikulut on perustettu kallion varaan. Radan vakavuus on varmistettu perustusrakenteilla.

Pyörätie on suunniteltu radan viereen noin 3–4 metrin penkereelle. Näin korkeaa pengertä ja siihen liittyvää tukimuurirakennetta ei pehmeikköalueella voi perustaa ilman pohjanvahvistusta. Selvitysten perusteella todettiin, että pyörätien penger ja tukimuurirakenne tulevat perustettavaksi siten, ettei se vahingoita radan rakenteita eikä vaaranna radan vakavuutta. Pohjanvahvistustarpeen perusteet on esitetty Suomen rakentamismääräyskokoelmassa "B3 SUOMEN RAKENTAMISMÄÄRÄYSKOKOELMA, Pohjarakenteet, Määräykset ja ohjeet 2004" annetuissa rakentamisen vaatimuksissa (mm. kohdat: 2 RAKENNUSPOHJAN JA LÄHIYMPÄRISTÖN TUTKIMUKSET / 2.10.1 Ennen rakentamista on selvitettävä, että rakentaminen **ei aiheuta haitallisia muutoksia** ympäristön luonnonolosuhteissa, maa- ja kalliopohjassa, pohjavedessä eikä **rakennusalueen tai ympäristön rakennuksissa ja rakenteissa** ja 4 POHJARAKENTEIDEN SUUNNITTELU / 4.1.2 Pohjarakenteet on suunniteltava ottaen huomioon ilmasto, maa-perä, pohja-, pinta- ja avovedet sekä **lähellä olevien rakennusten ja rakenteiden perustukset ja muut pohjarakenteet**).



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

Kaavaehdotukseen ei ole ollut tarpeen antaa kaavamääräystä pyörätien perustamisen osalta, koska olevien määräysten ja ohjeiden mukaan pyörätie tulee suunnitella siten, ettei radalle aiheudu vaaraa.

Jatkosuunnittelussa tullaan ottamaan huomioon liikenneviraston lausunnossaan 31.5.2011 (Dnro 1550/061/2011) esittämät asiat. Jatko-suunnittelusta tulee huolehtimaan Helsingin kaupungin rakennusvirasto.

Liikennevirastolle toimitetaan perustelut tiedoksi ja siltä pyydetään vielä uusi lausunto asemakaavan muutosehdotuksesta.

Muut Liikenneviraston mielipiteessään mainitsevat asiat otetaan huomioon tarkemmassa jatkosuunnittelussa.

Mielipidekirjeet ja vastineet

Mielipide (M1)

Mielipiteessä katsotaan, että radan vartta pitkin kulkevaa pyörätietä ei tule nostaa radan tasalle vaan sen tulee kulkea alhaalla kadun tasolla. Syy tähän on, että on epämiellyttävää, jos toisella puolen rataa pyörätien varrella oleviin asuntoihin avautuu suora näköyhteys pyörätieltä. Ihmisten makuuhuoneet ovat kuin tarjottimella. Singaporessa jopa junienkin ikkunat pimennetään, kun ne kulkevat riittävän lähellä asuntoja.

Rakennussuunnitelma itsessään on kannatettava. On hyvä, että lähinnä sotkijoiden tukikohtana käytetty autiotalo poistuu tämän suunnitelman myötä. Suunnitellulla alueella ei ole ollut käyttökelpoista puisto/metsäaluetta vaan huonokuntoista roskamaata.

Alueelle ei tule rakentaa vuokra-asumiseen pääasiallisesti tarkoitettuja asuntoja. Syy tähän on se, että Malminkartanon palveluiden, viihtyisyyden ja asukasrakenteen kannalta olisi suotavaa saada alueelle lisää ostovoimaista väkeä. Malminkartanohan on alue, jossa asuu sekä heikkotuloisia että paremmin toimeentulevia. Kaupunginosan liikennesuunnittelun vuoksi alue ei ole soveltuva asuinpaikka ihmisille, jotka haluavat autoilla itsensä kauppaan. Sen vuoksi hyvin toimeentulevien asukkaiden määrän kasvattamisen pitäisi saada Malminkartanon torin alueelle uusia kauppoja ja palveluita, joita se kipeästi tarvitsisi.

Rakennettavien talojen korkeutta tulee miettiä tarkkaan. Malminkartanon ideologia on se, että mitä lähempänä toria ollaan, sitä korkeammat talo ovat suotavia. Uusien talojen ei tule rikkoa tätä "keskustassa korkeaa" ajattelumallia. Uusien talojen ei myöskään tule rikkoa Parivaljakonkujan suojeltujen kerrostalojen asemaa Malminkartanon maamerkinä.



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

Uusien talojen ja meluaitojen suunnittelussa tulee ottaa huomioon Malminkartanon töhryongelma.

Kaavaehdotuksen yhteydessä esiteltiin Jouko-lähibussilinja Malminkartanosta Kannelmäen Prismaan. Mikäli Jouko halutaan Malminkartanolaisille tehdä, sen tulisi mennä Ristikoon, jossa on sentään jotain muutakin kuin yksittäinen pieni ruokakauppa. Joukon reitin on tarkoitus kulkea radan vartta pitkin Kannelmäkeen. On erittäin epäsuotavaa että millekään moottoriliikenteelle avataan reitti Malminkartanon ja Kannelmäen välisen puistoalueen läpi. Ajokieltoja kyseisellä reitillä ei kuitenkaan noudatettaisi ja kyseinen reitti olisi vain pohjustus Malminkartanon liikennesuunnitelman tuhoamiselle.

Vastine

Pyörätietä esitetään jatkossakin radan tasoon. Pitkän tähtäimen tavoitteena on, että pyörätie jatkuu alueen eteläosasta sillalla samassa tasossa Mätäjoen yli. Näin pyöräily-yhteys saadaan mahdollisimman nopeaksi ja hyväksi.

Kevyen liikenteen raitti ja kortteleiden alimmat asuinkerrokset ovat melko samassa korkeusasemassa, joten näkymät raitilta asuntoihin ovat mahdollisia. Välimatka kevyen liikenteen raitilta tuleviin asuntoihin jää kuitenkin kohtuullisen pitkäksi. Raitin ja korttelissa 33254 olevien asuintalojen väliin jää viherkattoinen pysäköintitalo. Etäisyyttä raitilta asuntoihin tulee noin 24 metriä ja lisäksi pysäköintitalon katolle on mahdollista istuttaa kasvillisuutta näköesteeksi. Eteläisemmässä korttelissa 33250 raitin etäisyys lähimmistä asunnoista on noin 17 metriä. Väliin tulee näkösuojaksi kasvillisuutta, sillä korttelin 33250 lounaisrajalle on määrätty istutettavaksi puurivi. Joistakin ihmisistä voi myös olla mielenkiintoista seurata ohi menevää liikennettä ja ulkoilevia ihmisiä, joten näkymät raitille eivät välttämättä ole huono asia.

Kaava-alueen korttelit ovat yksityisessä omistuksessa. Omistusasuminen on kaavan puitteissa mahdollista.

Kaavaehdotuksen rakennusten korkeuksissa on noudatettu malminkartanolle tyypillistä laitamille laskevaa periaatetta. Kortteleihin on osoitettu melko tehokasta rakentamista edellä Asunto Osakeyhtiö Beckerintie 9 mielipiteeseen annetussa vastineessa kerrotuin perustein. Parivaljakontien korkeat maamerkkimäiset rakennukset eivät ole asemakaavalla suojeltuja. Rakennukset tulevat varmasti jo omintakeisen arkkitehtuurinsa vuoksi säilyttämään tärkeän aseman kaupunkikuvassa.



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

Valitettavasti kaikessa kaupunkiin suunniteltavassa rakentamisessa joudutaan nykyisin ottamaan huomioon mahdollinen töhriminen. Näin tullaan varmasti toimimaan myös tässä tapauksessa, joskin töhryjen täydellinen estäminen on lähes mahdotonta.

Malminkartanon ja Kannelmäen välisen Jouko-linjan mahdollistava asemakaavan muutoksen tekemisestä ei ole vielä päätetty. Jouko-linjan tarpeellisuus ja reitti ovat edelleen harkittavana.

Mielipide (M2)

Mielipiteessä toivotaan, että Malminkartanoon saataisiin lisää uusia Hitas-asuntoja.

Vastine

Kaavaehdotuksessa mukana olevat tontit ovat yksityisten tahojen omistuksessa. Elleivät korttelit tai osat niistä myöhemmin vaihdu kaupungin omistukseen, niille ei ole mahdollista rakentaa Hitas-kohteita.

Mielipide (M3)

Mielipiteessä todetaan, että kaupunkirakenteen tiivistäminen Helsingissä on täysin hyväksyttävää Helsingin kehittämisen kannalta.

Nyt suunniteltu kaavamuutos saattaa kuitenkin johtaa Malminkartanossa kaupunkirakenteen epätasapainoon siinä, että vuokra-asuntojen suhteellinen osuus kasvaa huomattavan suureksi moniin muihin kaupunginosiin nähden. Kaavamuutosta toteutettaessa on syytä pitää huolta siitä, että rakennettavassa talokannassa on tasapuolisesti edustettuina sekä vuokra-, asumisoikeus- että omistusasunnot. Ilmeisesti Hitas-asuntoja suunnittelualueelle ei voida rakentaa (mikä olisi toivottavaa), koska maapohja ei ole kaupungin omistuksessa.

Jos kaavamuutosalueelle kuitenkin tulee pelkästään vuokra-asuntoja, on kaupungin syytä pitää erityistä huolta siitä, että Malminkartano säilyy terveenä ja kehitys, jonka päätepisteessä saattaa olla alueen slummiutuminen, estetään. Malminkartanossa on ollut nähtävissä monia epätoivottavia kehityspiirteistä: kauppakuolemat, uhkat kirjaston, terveyskeskuksen, Apollon lukion sulkemisesta, alueen epäsiisteys ja rakennuskannan rappeutuminen, häiriökäyttäytymisen lisääntyminen aseman seudulla.



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

Vastine

Kuten mielipiteessä mainitaan, nykyisissä maanomistusolosuhteissa alueelle ei ole ohjattavissa Hitas-tuotantoa. Mielipiteessä mainitut ongelmat Malminkartanon alueen kehittämisessä ovat huolestuttavia ja ovat kaupungilla tiedossa.

Mielipide (M4)

Mielipiteessä vastustetaan asemakaavan muutosta seuraavilta osin:

Kortteliin 33254 on suunnitteilla parkkihalli, johon olisi ajoyhteys sekä Luutnantintien että Juustenintien kautta. Ajoyhteys Juustenintien kautta olisi paitsi tarpeeton, myös vaarallinen. Luutnantintien varrella ei ole asuntoja aivan tien vieressä ja täältä ajoyhteys tontille olisi vain ajotietä pitkin. Juustenintiellä sen sijaan on asuntoja hyvin lähellä tietä ja lisää tulee uuden asemakaavan myötä. Arvioitu automäärän lisäys Juustenintielle olisi huikeat 360 autoa/vuorokausi. Tämä on aivan järjetön määrä niin pienelle tielle, jossa tällä hetkellä kulkee vain joitain kymmeniä autoja päivässä (tien varrella olevissa rivitaloissa ei ole kuin puolella asunnoista auto, tien päässä olevilla HOASin opiskelijoilla todennäköisesti vielä harvemmillä eivätkä heidän parkkipaikkansa ole Juustenintien varrella). Ajoyhteys Juustenintien kautta olisi myös vaarallinen jalankulkijoille, tien päässä olisi ajettava Luutnantinpolun yli, joka on kävelytie. Miten varmistatte lastemme ja muiden jalankulkijoiden turvallisuuden, jos sadat autot päivässä saavat sallitusti ajaa kävelytielle?

Suunniteltujen kerrostalojen korkeus olisi jopa kahdeksan kerrosta. On tarpeetonta rakentaa näin korkeita taloja Malminkartanoon, jossa ei ole missään yhtä korkeita taloja. Malminkartanon viehätys ja kodikkuus piilee juuri suhteellisen matalassa rakentamisessa ja tätä olisi sääli pilata uusilla, korkeilla kerrostaloilla. Juustenintien varrella oleva kortteli 33250 on kaavoitettu kaksikerroksisille taloille ja ympäristön huomioon ottaen tämä vaihtoehto olisi paras, onhan Juustenintien päässä jo valmiiksi kaksikerroksisia rivitaloja tien toisella puolella. Tämä idyllinen arkkitehturaalisesti persoonallinen ja kaunis rivitaloalue tuhoutuisi täysin mikäli suunnitelmat toteutuvat nykyisen esityksen mukaisesti.

Vastine

Malminkartanon asuinalueet on suunniteltu ulkosyöttöisellä liikennejärjestelmällä. Alueen sisäosassa olevien kortteleiden autoliikenteen järjestäminen on siten aina haastavaa, koska autoliikenne risteää alueen keskellä kulkevien kevyen liikenteen väylien kanssa. Asemakaavan muutoksessa päädyttiin siihen, että ajo kortteliin 33254 sallitaan sekä



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

Luutnantintien että Juustenintien kautta. Molemmat kadut ovat mitoitukseltaan kapeahkoja ja ajoyhteys jossain määrin häiritsee tärkeitä ja lankulkuyhteyksiä. Sallimalla liikenne molempien katujen kautta kuormitus kullekin kadulle jää pienemmäksi. Korttelissa 33254 tulee olemaan kaksitasoinen pitkä ja kapea pysäköintitalo. Myös sen joustavan käytön kannalta on hyvä, että taloon voidaan ajaa sen molemmista päädyistä. Pysäköintitalon keskellä olevan luiskan kautta on mahdollista vaihtaa pysäköintitalossa tasolta toiselle.

Ajoyhteys kortteliin 33254 ylittää tosiaankin Luutnantinpolun kevyen liikenteen väylän. Ylityskohdan turvallisuutta on mahdollista parantaa liittymäkohdan korottamisella. Tällöin pysäköintilaitokseen ajavien autoilijoiden sekä kevyenliikenteen väylää kulkevien pyöräilijöiden on pakko hidastaa nopeuksiaan risteämäkohdassa. Ajonopeudet alueella jäävät joka tapauksessa hyvin alhaisiksi ja tarvittaessa myös Juustenintielle voidaan rakentaa hidasteita.

Mielipiteessä mainitaan että alueen viihtyisyys on suhteellisen matalan rakentaminen ansiota. Nyt tehdyssä asemakaavan muutoksessa alueelle on kuitenkin osoitettu melko tehokasta rakentamista.

Kaava-alue sijaitsee hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä, jolloin on tarkoituksenmukaista saada niille kohtuullisesti lisää käyttäjiä. Helsingin kaupungin maankäyttöä osaltaan ohjaavassa Laadukkaan asumisen Helsinki -ohjelmassa (kohta 20) painotetaan, että: "Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen takia olemassa olevaan ja tulevaa raideliikenneverkkoa on käytettävä tehokkaasti hyväksi asuntoalueiden toteuttamisessa." Tämä on myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista. Korttelin 33250 eteläosaan olisi muuten ollut luontevaa esittää rivitalorakentamista, mutta koska koko korttelialue on rataa alempana, on korkeampi rakentaminen korttelin asuttavuuden kannalta perusteltua.

Asemakaavan valmisteluvaiheessa kortteleiden rakentamisesta on tehty melko pitkälle viedyt viitesuunnitelmat, joiden avulla on tarkistettu että uusi rakentaminen sopii vanhemman yhteyteen.

Kaavaluonnoksen nähtävillä olon jälkeen korttelin 33250 rakennusoi-keutta vähennettiin jonkin verran. Luonnoksessa ollut korkein kahdeksankerroksinen rakennus madallettiin seitsemänkerroksiseksi. L-muotoisten rakennusten korkeudet olivat 3, 4, 5 ja 6 kerrosta. Nyt asemakaavan muutosehdotuksessa on kaksi neljäkerroksista ja kaksi viisikerroksista rakennusta. Muutos tehtiin siksi että maanomistaja piti kolme-kerroksisen asuinkerrostalon rakentamista taloudellisesti kannattamat-



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

tomana ja siksi, että kuusikerroksinen rakennus tuli melko lähelle nykyistä HOASin rakennusta ja katutila näytti sillä kohden ahtaalta.

Mielipide (M5)

Mielipiteessä vastustetaan korkeiden rakennusten rakentamista alueelle. Malminkartano on arkkitehtuuriltaan matalaa rakennusta. Siellä on käytetty paljon punaista tiiltä ja useissa taloissa on erikoisia piirteitä. Malminkartano on varsinkin keväällä ja kesällä näiden seikkojen ja runsaan puu-pensas kasvuston takia kaunista seutua. Korkeat 6–8-kerroksiset talot pilaavat tämän arkkitehtonisen ilmeen.

Mielipiteessä vastustetaan vuokra-asuntojen rakentamista alueelle. Malminkartanon kuuluu entuudestaan alueeseen, jossa tehdään paljon kotihälytyksiä poliisille. Ei ole järkevää tuottaa alueelle lisää ongelmia, joita kuitenkin tulee enemmän vuokra-asuntojen kuin omistusasuntojen myötä.

Mielipiteessä pidetään sinänsä hyvänä kortteliin 33254 suunniteltua parkkitaloa, mutta sen liittymää erittäin vaarallisena. Parkkitalon sisäänkäynti näyttää tulevan mutkaan, joka muodostuu junasillan alle. Tätä tietä käyttää linja-autoliikenne. Näkemät Parivaljakontieltä tullessa Luutnantintielle ovat nolla. Jos tähän kohtaan tehdään liittymä parkkitaloon, on varma, että se tietää liikenneonnettomuuksia. Koska vastapuolena on suuren todennäköisyyden mukaan linja-auto, ovat vammat helposti vakavia. Tämä liittymäsuunnitelma on erittäin vaarallinen ja liikenteellisesti turvaton.

Vastine

Perusteluja rakentamisen määrälle ja rakennusten korkeudelle on edelliselle mielipiteeseen (M4) annetussa vastineessa.

Kaava-alueen korttelit ovat yksityisessä omistuksessa. Omistusasuminen on kaavan puitteissa mahdollista.

Luutnantintielle tulevan ajoliittymän tarkempi suunnittelu tehdään rakennussuunnitteluvaiheessa. Liittymän suunnittelussa joudutaan ottamaan huomioon myös ajoliittymän kohdalla oleva säilytettäväksi määrätty luonnonkivimuuri. Luonnonkivimuurista on kaavaehdotuksessa määrätty seuraavasti: "Säilytettävä luonnonkivimuuri. Muuriin saa tehdä ajoaukon, joka tulee suunnitella ja rakentaa osaksi muurikonaisuutta." Kaavaehdotukseen ajoyhteys on merkitty likimääräisenä, jolloin sen tarkka sijainti voidaan määrittää siten, että niin suojelumääräys kuin



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

turvallisuusnäkökohdatkin tulevat mahdollisimman hyvin huomioon otetuiksi.

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Kaavaluonnoksen nähtävillä olon aikana pidettyyn asukastilaisuuteen osallistui yhteensä 11 alueen asukasta. Tilaisuuden pääpuheenaiheiksi nousivat rakennusten korkeus ja hallintamuoto. Asukkaat olivat huolissaan siitä että vuokratalovaltaisuus Malminkartanossa lisääntyisi. Lisäksi keskusteltiin palvelulinjaliikenteen tarpeellisuudesta.

Muistio asukastilaisuudesta on tämän raportin liitteenä.

Kaavaehdotus nähtävillä (MRL 65 §)

Asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä 9.3.–10.4.2012.

Asemakaavan muutosehdotuksesta antoivat lausunnon kaupunginmuseo, pelastuslautakunta, Helsingin Energia ja Helen Sähköverkko Oy, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä, kiinteistölautakunta, ympäristölautakunta, yleisten töiden lautakunta, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- sekä ympäristökeskus ja Liikennevirasto. Muistutuksia ei esitetty.

Pelastuslautakunnalla, Helsingin Energialla ja Helen Sähköverkko Oy:llä ei ollut huomautettavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.

Lausuntojen tiivistelmät ja vastineet

Helsingin Energia ja Helen Sähköverkko Oy toteavat (24.4.2012), ettei niillä ole huomautettavaa asemakaavan muutosehdotukseen.

Pelastuslautakunta toteaa (17.4.2012), että sillä ei ole huomautettavaa pelastustoimen osalta.

Kaupunginmuseo toteaa (8.3.2012), että korttelissa 33254 oleva Valtion maatalouskoneiden tutkimuslaitoksen koulutus- ja asuinrakennus rakennettiin vuosina 1947–50. Rakennus on ollut tyhjiillään vuodesta 2010 lähtien. Rakennuksen suunnitteli arkkitehti Jalmari Peltonen. Rakennus tulee säilyttää sen kulttuurihistoriallisten arvojen vuoksi. Asemakaavan muutosluonnoksessa annettu suojelumerkintä sr-2 ja sitä koskevat suojelumääräykset ovat asianmukaiset. Toinen korttelissa oleva 1950-luvun rakennus on varastorakennus. Kaupunginmuseo ei ole katsonut sillä olevan sellaisia kulttuurihistoriallisia arvoja, joiden vuoksi sen suojelu olisi tarpeen. Museon aiemmat kommentit asema-



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

kaavan muutosluonnoksesta on otettu huomioon, eikä museolla ole asemakaavan muutosehdotuksesta huomautettavaa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) toteaa (30.4.2012), että alueita palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi. Korttelin 33254 länsireunalla radan vieressä kulkevan alueellista kuivatusta palvelevan yleisen hulevesiviemäriin DN 800 kohdalle on kaavaan merkitty rakennusala pysäköintitaloa varten. Hulevesiviemäri tulee siirtää korttelin 33254 keskelle merkitylle johtokujajalueelle, kuten asemakaavaselostuksen vesihuoltoliitteessä on esitetty. Jotta siirrettävälle hulevesiviemäriin saadaan riittävä pituuskaltevuus, tulee hulevesiviemäriä uusia tarvittavilta osin myös katualueelta. Siirron pituus ja kustannusarvio tarkentuvat suunnittelun yhteydessä. Hulevesiviemäriin siirto tulee suunnitella ja toteuttaa osana korttelin rakennushanketta ja sen kustannuksella. Suunnitelmat tulee hyväksyttäväksi HSY:llä.

Kiinteistölautakunta toteaa (3.5.2012), että kaavoitustyö on tullut viereille maanomistajien, Senaatti-kiinteistöjen ja Sponda Oyj:n aloitteesta.

Kaavamuutosalue on Malminkartanon viimeisiä suurempia rakentuvia alueita. Kaavan toteutuessa alueen kaupunkikuva täydentyy ja mahdollistaa noin 750 uuden asukkaan muuttamisen alueelle.

Kaavamuutos korottaa Senaatti-kiinteistöjen omistaman korttelin nro 33254 sekä Sponda Oyj:n omistaman korttelin nro 33250 arvoa merkittävästi, joten kaupunginhallituksen 9.2.2004 tekemän maapoliittisen päätöksen mukaiset neuvottelut tulee käydä Senaatti-kiinteistöjen ja Sponda Oyj:n kanssa erikseen. Sopimuksissa tullaan sopimaan kaupungille maksettavan maankäyttösopimuskorvauksen lisäksi kaavamuutosalueen toteutukseen liittyvistä asioista, kuten kevyen liikenteen väylän ja meluaidan toteutuksesta, aikataulusta ja kustannuksista.

Kaavamuutoksen käsittelyä ei tulisi jatkaa ennen kuin omistajien kanssa on tehty sopimukset.

Kevyen liikenteen väylä ja meluste sijaitsevat Sponda Oyj:n omistamalla kaavamuutoksen mukaisella raideliikennealueella (LR), jota hallinnoi Liikennevirasto. Kaavan toteuttaminen rautatiealueella edellyttää maanomistajan antamia sijoituslupia sekä rakenteiden toteuttamiseen, ylläpitoon, huoltoon ja kustannusten jakautumiseen liittyviä sopimuksia. Rakennusvirastolla ei ole budjetoituna tällä taloussuunnittelukaudella (2012–2016) rahoitusta edellä mainitun kevyen liikenteen väylän tai meluaidan rakentamiseen.



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

Kaavamääräysten mukaan asuinkerrostalotontin 33250/5 asuinrakennusten rakennuslupien myöntämisen edellytyksenä on, että raideliikenteen aiheuttama meluntorjunta on toteutettu. Tontin 33250/5 rakennusluvan myöntämisen kytkeminen kaupungin vielä avoinna olevaan toteutusaikatauluun saattaa merkittävästi lykätä yksityistä rakentamishanketta ja kaavan toteuttamista. Kaavamääräyksiä tulisi siten tarkistaa niin, että tontin 33250/5 asuinrakennuksia ei saa hyväksyä käyttöönotettaviksi ennen kuin kyseinen meluste on toteutettu. Lautakunta puoltaa asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä edellä esitetyin huomautuksin.

Vastine

Kaavamääräystä ei ole muutettu kiinteistölautakunnan esityksen mukaiseksi. Koska meluesteen ja pyörätien toteutusaikataulua ei voida täydellä varmuudella tietää, on varmintä käyttää myös muissa melun suhteen vastaavissa tilanteissa käytettyä kaavamääräystä, jolla viihtyisä asuinympäristö voidaan varmistaa. Rakennusluvan myöntäminen ennen meluesteen rakentamista voisi johtaa tilanteeseen, jossa valmiita rakennuksia ei voitaisi käyttää. Siinä vaiheessa, kun meluesteen rakentaminen varmistuu, kaupunkisuunnitteluvirasto on valmis puoltamaan poikkeamista ehdotuksen mukaisesta määräyksestä.

Ympäristölautakunta toteaa (27.3.2012), että uudet asuinkorttelit sijoittuvat Vantaankosken radan varteen Malminkartanon keskustaan hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen. Kaavoituksen yhteydessä on laadittu raideliikenteen melu- ja tärinäselvitykset sekä katumelun leviämisseelvitys. Kaavassa on annettu määräykset runkoäänien ja tärinän enimmäistasoille, seinien ääneneristävyydelle, radan puoleisten parvekkeiden lasitukselle ja pihojen suojaukselle.

Asuinrakennusten junaradan puoleisilla sivuilla melun keskiäänitasot LAeq ylittävät yöllä (7–22) valtioneuvoston päätöksen (993/92) mukaisen ohjearvotason 50 dB. Muilla rakennussivuilla ohjearvot alittuvat. Helsingissä vuonna 2007–2008 tehdyssä asukaskyselyssä lähes puolet vastaajista koki melun häiritsevän paljon tai erittäin paljon ikkunoiden auki pitämistä. Erityisesti yöaikainen melu häiritsee lepoa ja nukkumista. Tämän vuoksi tulisi asuntojen makuuhuoneet ohjata kaavamääräyksellä sijoitettaviksi rakennusten hiljaisemmille sivuille.

Vastine

Kaavaehdotuksen mukaisilla määräyksillä on melun suhteen luotu edellytykset hyvälle asuinympäristölle sekä sisä- että ulkomelua ajatel-



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

len. Ääneneristävyysvaatimus on kaavassa poikkeuksellisesti annettu enimmäisäänitasojen perusteella eli tiukemmin kuin melutason ohje-
vot edellyttävät. Tällä on haluttu varmistaa myös yöaikainen rauhallinen
ääniympäristö asunnoissa, jotka sijoittuvat radan puolelle. Helsingissä
ei ole realistista suunnitella asuinrakennuksia siitä lähtökohdasta, että
melutason ohjevot sisällä saavutettaisiin myös silloin, kun ikkuna on
auki.

Yleisten töiden lautakunta toteaa (17.4.2012), että asemakaavan
muutosehdotuksessa on osoitettu rata-alueen itäreunaan pääasiassa
pitkämatkalaista pyöräilyä palvelemaan tarkoitettu kevyen liikenteen
raitti. Tavoitteena on tulevaisuudessa rakentaa rantaradan jo olemassa
olevan raitin lisäksi myös Vantaankosken radan ja pääradan varren rai-
tit.

Asemakaavan muutosehdotuksen mukaisen kevyen liikenteen raitin
kustannukset ovat yhteensä noin 3,78 milj. euroa, mikä sisältää väylän
pohjanvahvistuksineen (2,7 milj. euroa), kaksi kehäsiltaa (0,36 milj. eu-
roa) ja tukirakenteet (0,72 milj. euroa).

Kortteliin 33254 on osoitettu rautatiealueen viereen kaksikerroksinen
pysäköintitalo. Pysäköintitalo ja rautatiealueelle rakennettava kevyen
liikenteen raitti jouduttaneen tilan vähyyden vuoksi rakentamaan yhtä
aikaa. Pysäköintitalon rakenteissa tulee ottaa huomioon kevyen liiken-
teen raitin penkereen aiheuttama maanpaine.

Kevyen liikenteen raitin ja radan väliin rakennetaan melueste ja suoja-
aita. Korttelin 33250 toteuttaminen edellyttää rata-alueelle tehtävää
meluestettä. Korttelin 33250 kohdalla meluntorjunnasta aiheutuvat kus-
tannukset tulee osoittaa kiinteistölle. Meluntorjunta- ja suojarakenteiden
kustannukset ovat noin 0,35 milj. euroa.

Korttelin 33254 rakentaminen edellyttää alueellista kuivatusta palvele-
van hulevesiviemärin siirtoa.

Yleisille alueille sijoittuvien pelastuspaikkojen rakentamisesta ja ylläpi-
dosta vastaa kiinteistöt.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan muutosehdotuksen
hyväksymistä edellä esitetyin huomautuksin.

Vastine

Asemakaavaehdotukseen on pysäköintitalon kaavamääräykseen on li-
sätty lauseet: Rakennuksen LR-alueeseen rajautuva seinä tulee raken-



14.2.2012, täydennetty 21.9.2012

taa siten, että se toimii myös radanvarren pyörätien tukimuurina. Suunnitelmat tulee tehdä yhteistyössä rakennusviraston ja Liikenneviraston kanssa.

Kaavaselostusta on lausunnon johdosta tarkistettu kaupungille koituvien kustannusten osalta.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa (19.4.2012), että asemakaavan muutosehdotus täyttää sille maankäyttö- ja rakennuslaissa asetetut vaatimukset eikä sillä ole huomauttamista kaavasta.

Liikennevirasto toteaa (14.5.2012), että se on antanut pyörätien ja meluaidan sijoittamisesta Vantaankosken radan varteen aiemmin 31.5.2011 lausunnon, jonka vaatimukset ovat edelleen voimassa.

Lisäksi Liikennevirasto huomauttaa että, kun osa pyörätiestä on tarkoitettu sijoittaa paaluperustuksille, on Vantaankosken radan siirtymiä tarkkailtava työn aikana ja tarvittaessa korjattava muutokset. Työskentely rautatiealueella edellyttää Liikenneviraston lupaa.

Pyörätien ja meluaidan suunnittelun tulee tapahtua yhteistyössä Liikenneviraston suunnitteluyksikön kanssa.

Vastine

Liikenneviraston aiemman lausunnon johdosta pyörätien perustamista-paa ja rakennettavuutta selvitettiin tarkemmin. Näin korkeaa pengertä ja siihen liittyvää tukimuurirakennetta ei voida alueelle perustaa ilman pohjanvahvistusta. Lisäksi todettiin, ettei kaavaehdotukseen ole tarpeen antaa kaavamääräystä pyörätien perustamisen osalta, koska olevien määräysten ja ohjeiden mukaan pyörätie tulee suunnitella siten, ettei radalle aiheudu vaaraa. Jatkosuunnittelussa tullaan ottamaan huomioon Liikenneviraston aiempi lausunto 31.5.2011 sekä uudempi 14.5.2012 lausunto. Jatkosuunnittelusta tulee huolehtimaan Helsingin kaupungin rakennusvirasto.

LUUTNANTINPOLUN ASEMAKAAVAN MUUTOS ASUKASTILAISUUS

Aika 24.5.2010 klo 18.00 - 19.30

Paikka Apollon yhteiskoulu

Läsnä Anu Kuutti, Ksv, kaavoittaja
Maija Mattila, Ksv, vuorovaikutussuunnittelija
Sampo Perttula, Pöyry Finland Oy
Perttu Pulkka, Pöyry Finland Oy
Erkki Vaalasaranta, Senaatti-kiinteistöt
6 asukasta

Muistion sisältö

Anu Kuutti esitteli alueen historiaa ja asemakaavan muuttamisen perusteita.

Esityksen aikana tehtiin seuraavia huomautuksia:

- Kaarelan tallin laajennuksen pelättiin aiheuttavan hajuhaittoja.
- Tollinpolusta pelättiin muodostuvan rallipolun.
- Anun esityksen ensimmäiset arkkitehtuurikuvat miellyttivät.

Sampo Perttula, Senaatti-kiinteistöjen konsultti, Pöyry Finland Oy:stä esitteli tontille tehtyä esisuunnitelmaa. Suunnitelma herätti seuraavanlaisia kommentteja:

- Radan varren melusteet askarruttivat.
- 12-kerroksista tornitaloa pidettiin erikoisena, eikä sitä osattu mieltää Malminkartanoon kuuluvaksi.
- Tornitalon sijaintia von Glanin puiston länsipäädyssä, ilta-aurion suunnassa, arvosteltiin.
- kuusikerroksista taloa pidettiin liian korkeana.
- Puoliavoimet korttelit miellyttivät osallistujaa, toisaalta umpikortteleiden sisäpihat saivat myös kannatusta.

Anu Kuutti esitteli Optiplanin tekemät esisuunnitelmat Spondan tontille.

Suunnitelmasta lausuttiin:

- Tontilta häipyy satakielien pesimäpaikat. Pensaiden karsimisen vuoksi alueelta on häipynyt paljon lintuja.
- Toivotaan, että alueesta tulisi yhtenäinen.



16.2.2011

LUUTNANTINPOLUN ASEMAKAAVAN MUUTOS Asukastilaisuus kaavaluonnoksesta

Aika: ke 16.2.2011 klo 18-20
Paikka: Apollon yhteiskoulu, kirjastohuone 2 krs

Läsnä kaupunkisuunnitteluvirastosta:

Anu Kuutti, arkkitehti
Pirjo Koivunen, liikennesuunnittelija
Maija Mattila, tilaisuuden puheenjohtaja
Paula Mäki, tilaisuuden sihteeri

Osallistujia:

11 henkilöä

Osallistujien esittämiä mielipiteitä ja kysymyksiä:

Asumismuodosta

- Malminkartanossa on nykyisin 70 % vuokra-asuntoja. Alueelle ei pitäisi tulla enää vuokra-asumista. Voiko kaupunki määritellä mitä asumismuotoa alueelle tulee?
- Malminkartanon kannalta on ratkaisevaa ovatko asunnot vuokra- vai omistusasuntoja.
- Vuokra-asuminen on huono vaihtoehto.
- Kannatetaan Hitas-rahoitteista omistusasumista.
- Mitä keinoja kaupungilla on puuttua asumismuotoon?
- Olen asunut täällä 35 vuotta ja minulla ei ole kokemuksia, että vuokra-asumisessa olisi ongelmia. Helsinki tarvitsee myös vuokra-asumista kaupunkiin tuleville työntekijöille.
- Vuokra-asujat eivät välitä eivätkä huolehdi ympäristöstään. Toteutus ei ole niin laadukasta kuin muissa asumismuodoissa.
- Haluamme, että kaupunki ostaa valtion tontin ja toivomme Hitas-asumista.
- Tontin hankkimista kaupungille pidetään oleellisena Malminkartanon hyvinvoinnille.
- Aluetta ei pidä kaavoittaa, jos ei voida varmistaa, että alueelle ei tule vuokra-asumista.
- Mikäli kaupunki käy neuvotteluja Senaatin kanssa, milloin tonttien vaihdosta päätetään: ennen lomia, tänä vuonna? Missä se päätetään ja miten siihen voi vaikuttaa?

Suunitelmasta

- 8-kerroksiset rakennukset ovat alueelle liian korkeita.
- Miksi tehdään näin korkeaa (8 krs), eihän Malminkartanossa muuallakaan ole näin korkeaa?
- Miksi alue on suunniteltu niin tehokkaaksi?
- Malminkartano on aika hauska rakennettu. Täällä on paljon punatiilirakennuksia ja kiivoja kattomuotoja. Toivottavasti uudet rakennukset ovat samanhenkisiä. Miltä uudet talot tulisivat näyttämään? Havainnekuviissa tasakattoiset rakennukset näyttivät tylsiltä, mutta



16.2.2011

vaihtelevat kattomuodot näyttivät hauskoilta ja tiilivuoraus on hyvä vaihtoehto. Sellaiset rakennukset sopivat Malminkartanoon.

- Onko maapohja savikkoa?
- Minkälaisia energiamääräyksiä kaavaan tulee?
- Kannatan rakentamista, sillä tontti on tällä hetkellä sotkuinen.
- Uudet asukkaat tuovat myös palveluja.
- Onko päiväkoteja tulossa lisää, jos tulee näin paljon uusia asukkaita? Nykyiset päiväkodit ovat jo aivan täynnä.

Meluaidasta radan varrella

- Tuleeko toisellekin puolelle rataa meluaita?
- Onko kysytty asukkailta, jotka asuvat toisella puolella, onko heillä meluhaittaa? En ole kuullut, että melu olisi aiheuttanut haittaa toiselle puolelle.
- Meneekö melu tuplana toiselle puolelle, kun rakennetaan melusuoja?

Liikenteestä ja pysäköinnistä

- Kuinka estetään, että Luutnantintieltä ei ajeta luvattomasti junaradan alitse? Alikulku on nykyisin todella ahdas ja siitä nykyäänkin ajaa paljon muita autoja kuin busseja.
- Mitä tehdään alueen luvattomalle pysäköinnille?
- Kunnostetaanko rataa Malminkartanossakin, kun kehärata tulee?
- Mistä pyörätie kulkee aseman kohdalla?
- Luutnantinpolun ja Juusteenintien kohdasta tulee todella vaarallinen jalankulkijoille, kun ajo tontille tulee Juusteenintien kautta ja autoja tulee 200 vuorokaudessa. Kuinka turvataan jalankulku Juusteenintieltä parkkihalliin kulkevilta autoilta?
- Jos parkkihalliin kulku sallitaan vain pohjoisesta se tuo kilometrin lisää matkaa, jos tulee Kehältä Ruosilantien suunnasta.
- Voiko mennä kävelytien alitse parkkihalliin Juusteenintieltä?
- Eikö joku sellainen tunneli olisi turvallinen vai onko se liian monimutkainen?
- Ollaan huolissaan rakentamisen aikaisista haitoista mm. rakentamisen aikaisesta kuorma-autoliikenteestä.

Jouko -linjasta

- Sallitaanko muuta autoliikennettä Mätäjoen yli?
- Aikamoinen mopoliikenne on jo nykyisin.
- Junalla pääsee Kannelmäen asemalle. Tarvitaanko Jouko -linjaa?
- Tarvitaan, sillä vanhoille ihmisille juna-asemalta on pitkä matka esimerkiksi Prismalle.
- Voiko Jouko -linjaa kuka tahansa käyttää?
- Olisi hirmu hyvä, koululaisillekin.



16.2.2011

- Kunhan vain estetään, ettei Mätäjoen sillan yli tule muutakin liikennettä.
- Menisikö Joukolinja koko Malminkartanon ympäri?
- Huomattiin, ettei kukaan ole Malminkartanon pohjoispuolelta läsnä
- Olisi varmasti hyödyllistä, että menisi myös pohjoispuolelle
- Terralle asti

Miten asukkaiden näkemyksiä Jouko -linjasta voitaisiin saada?

- Ihmiset tavoitetaan parhaiten lähettämällä paperi kaikille kotiin. Lomakkeeseen pitäisi voida vastata paperilla, jonka voi jättää esimerkiksi kauppaan tai kirjastoon. Vastata voisi netissä.

Yleistä liikenteestä

- Omalla autolla täytyy kiertää melkein 7 km päästäkseen Kannelmäkeen
- Toivotaan henkilöautoyhteyttä Mätäjoen yli
- Toivotaan liikenneyhteyttä Myyrmäestä Malminkartanoon Korutie-Ojamäentien kautta.
- Jos Kehä I:ltä pääsisi suoraan Ruosilantielle, säästyttäisiin kaksilta liikennevaloilta.
- Nyt kun asukkaita tulee lisää, niin Ruosilantielle syntyy ruuhkaa.
- Toisen mielestä Ruosilantiellä ei ole koskaan ruuhkaa, toisen mielestä ruuhka-aikoina jo nyt

Muuta

- Miksi kaupunki ei pidä huolta Malminkartanon ympäristöstä?
- Aseman lähelle olevalle Malminkartanonaukiolle on tehty suunnitelma, jota ei ole vielä toteutettu? Miksi hankkeelle ei tapahdu mitään? Olimme mukana kommentoimassa suunnitelmaa ja tunnemme tulleet petetyiksi, kun kaupunki ei tee hankkeelle mitään.