



## VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Veräjämäen Maaherrantien ympäristön asemakaavan muutos (nro 12440)

Vuorovaikutusraportin sisältö

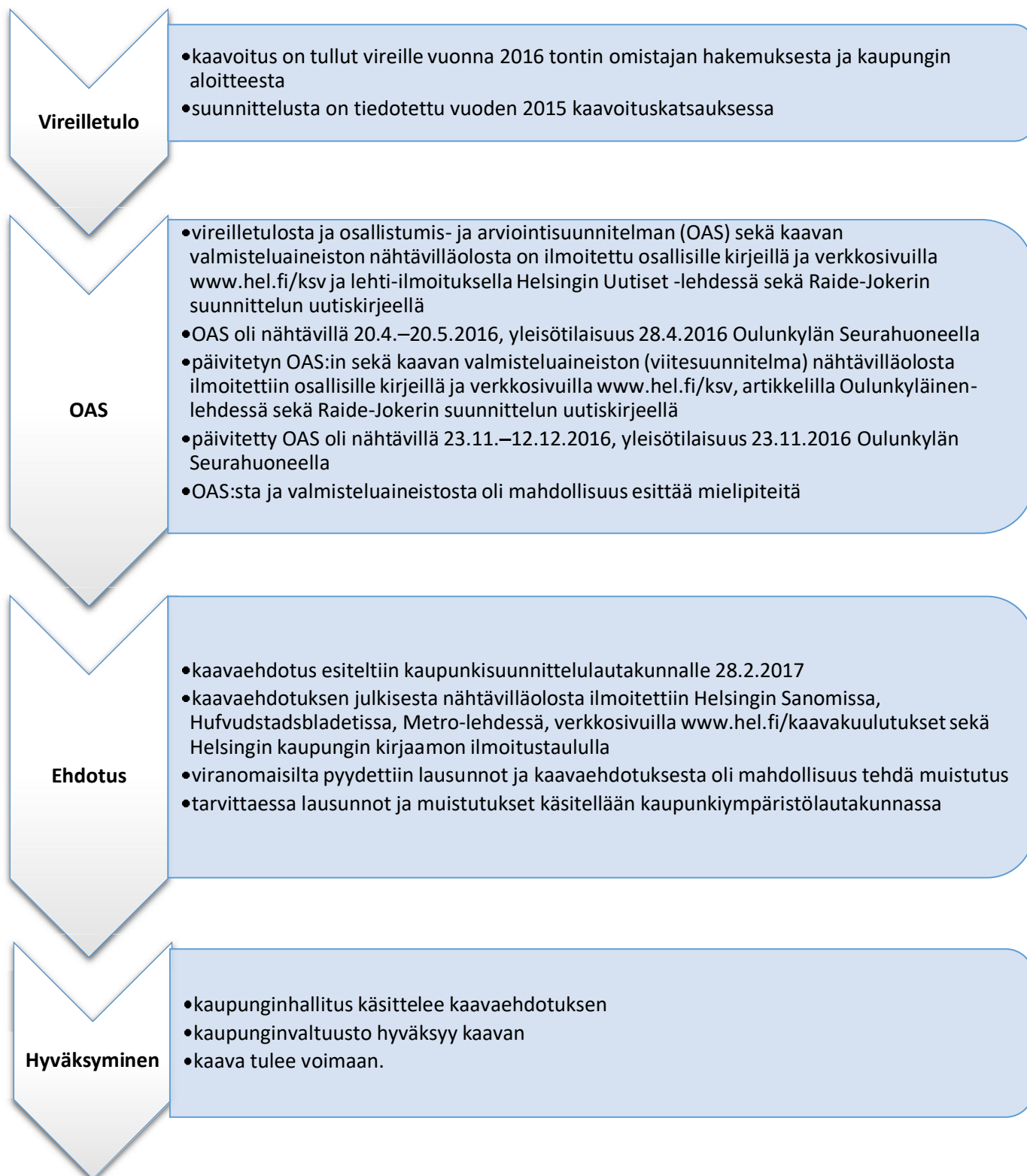
Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot asemakaavan muutoksen (kaavaratkaisu) valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä ja lausunnoista (huomautukset) sekä vastineet niihin.

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

LIITE

Asukastilaisuuden 28.4.2016 muistio

## Kaavoituksen eteneminen



## YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA JA VASTINEET NIIHIN

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo 20.4.–20.5.2016

Päivitetyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo 23.11.–12.12.2016

### Viranomaisten kannanotot

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin kannanotot seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helen Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- asuntotuotantotoimisto (ATT)
- Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL)
- kaupunginkirjasto
- kaupunginmuseo
- kiinteistöviraston geotekninen osasto
- kiinteistöviraston tilakeskus
- kiinteistöviraston tonttiosasto
- nuorisoasiainkeskus
- pelastuslaitos
- rakennusvirasto
- sosiaali- ja terveystieteiden virasto
- suomenkielinen työväenopisto
- varhaiskasvatusvirasto
- ympäristökeskus

### Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 14 ja sen päivitetystä versiosta 14 viranomaisten kannanottoa.

**Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)** toteaa, että Raide-Jokerin reitin täydennysrakentaminen tukee hyvin Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015:n kärkitavoitteiden toteutumista. Raide-Jokerin ja pääradan väliin rakennettavien asuintalojen tonttiliikenne on huomioitava suunnittelussa. Raide-Jokerin linjauksen pitää periaatteiltaan ja mitoitukseltaan perustua linjasta tehtyyn hanke-suunnitelmaan. HSL pitää tärkeänä, että uudet pyöräilyn pääreitit suunnitellaan ja rakennetaan korkealaatuisiksi, turvallisiksi ja nopeiksi.

**Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto** ilmoittaa, että nykyinen ja rakennettava vesihuolto tulee ottaa huomioon suunnittelussa. Rakennettava vesihuolto ja mahdolliset johtosiirrot kustannusarvioineen tulee esittää kaavaselostuksen osana.

**Asuntotuotantotoimisto (ATT)** esittää, että kaavaratkaisun tulisi mahdollistaa myös pienet asuntokoot siten, että niiden avautuminen ja pelastaminen on kohtuudella järjestettävissä.

**Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaite (HKL)** kannattaa kaavahankkeen toteuttamista ja toteaa, että Raide-Jokerin linjauksen pitää periaatteiltaan ja mitoitukseltaan perustua linjasta tehtyyn hankesuunnitelmaan. Raitiotien mitoitus on huomioitava alueen liikennesuunnitelmaluonnoksessa. Raitiotiestä aiheutuva tärinä ja runkomelu on huomioitava kiinteistöjen rakentamisessa.

**Kaupunginmuseo** on koonnut kannanottoonsa tietoa Oulunkylän asemanseudun ja Oulunkylän Seurahuoneen rakentamisen ja käytön historiasta. Seurahuoneen edustan ja lähiympäristön suunnittelu koetaan tärkeäksi kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta. Aluetta tulee arvioida osana Veräjämäen huvilayhdyskunnan kulttuurihistoriallisesti arvokasta kokonaisuutta. Kaupunginmuseo esittää, että Seurahuoneen edustan puistoalueen vaiheet selvitetään asemakaavan muutoksen lähtöaineistoksi. Kaava-alueelle suunnitellun uudisrakentamisen mitta-kaavassa ja sijoittelussa tulee ottaa huomioon lähiympäristö ja sen olemassa oleva ja säilyvä rakennuskanta. Lisäksi kaupunginmuseo korostaa, että katualueiden ja reittiverkostojen sekä rakennettujen alueiden laajetessa kaavamääräyksillä tulee myös varmistaa Oulunkylälle ominaisen vehreyden säilyminen.

**Kiinteistöviraston geotekninen osasto** erittelee savikerroksen paksuutta suunnittelualueen eri osissa. Olemassa olevan katualueen perustamistapa on saven esiintymisalueilla arvioitava Raide-Jokerin vaatimusten mukaisesti. Tulevan Maexmontaninpuiston luiskien kohdalla on savea todennäköisesti syvästabiloitava. Suunnittelualueen lounaisosassa sijaitsee Larin Kyöstin tie–Pikkukoski -viemäritunneli ja pohjoisosassa Pitkäkoski–Vanhakaupunki -raakavesitunneli. Alueella tehtävissä maarakennustöissä tulee ottaa huomioon radan ja ratapenkereen läheisyys, ratapenkereen perustamistapa ja stabiliteetti. Junaradan mahdollisesti aiheuttamat tärinävaikutukset asuinrakennuksiin tulee arvioida ja ottaa huomioon rakenteiden suunnittelussa.

**Kiinteistöviraston tonttiosaston** mukaan kaavamuutos korottaa alueen tonttien arvoa merkittävästi, joten kaupunginhallituksen 9.6.2014 tekemän maapoliittisen päätöksen mukaiset maankäyttösopimusneuvottelut tulee mahdollisesti käydä. Suunnittelualueen pienentäminen päivitetyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti on kannatet-

tava lähtökohta, sillä Raide-Jokerin rakentamisaikataulua ei tule vaarantaa tonteille ulottuvilla katualueiden laajennuksilla. Sellaiset Raide-Jokerin mukanaan tuomat katujärjestelyt, jotka vaativat katualueiden leventämistä tonttialueille, olisi syytä käsitellä erillisinä täydennysrakentamista edistävinä asemakaavan muutoshankkeina.

**Pelastuslaitos** toteaa, että suunniteltavien rakennusten palotekniset asiat tulee ratkaista yhteistyössä pelastuslaitoksen kanssa.

**Rakennusvirasto** esittää, että alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida nykyisen puiston alueella sijaitseva koira-aitaus tai tutkia sille uutta sijaintia. Seurahuone tulisi saada kiinteäksi osaksi puistokokonaisuutta esimerkiksi katkaisemalla Larin Kyöstin tie.

**Varhaiskasvatusvirasto** toteaa osallistuneensa keskusteluun alueen muutoksesta. Mahdollinen varhaiskasvatuksen lisääntyvä palvelutarve tulee ottaa huomioon alueen muiden osien suunnittelun edetessä.

**Ympäristökeskus** pitää hyvänä, että suunnittelun lähtökohtana on nykyisten ja tulevien kestävien liikenneyhteyksien sekä jo rakennetun ympäristön hyödyntäminen. Suunnittelualueelle kohdistuva merkittävin ympäristöhaitta on junaliikenteestä ja pikaraitiotiestä aiheutuva melu. Suunnittelualan koillisosassa meluhaittojen torjuminen uudessa asuntokohteessa on haasteellista, koska kortteliin suunnitellut rakennukset sijaitsevat aivan pääradan vieressä ja Raide-Jokerin linjan välitörmässä läheisyydessä. Varsinkin pääradasta aiheutuvat melutasot ovat niin suuret, että radan puolelle avautuvien julkisivujen suunnittelussa pitää tehdä tavanomaisesta poikkeavia meluntorjunta- ja suunnitteluteknisiä ratkaisuja. Lisäksi lähimpänä Raide-Jokerin linjaa sijaitsevat rakennukset altistuvat voimakkaalle melulle, jolloin osalle rakennuksista muodostuu kaksi meluisaan suuntaan avautuvaa julkisivua. Lähtökohtana uusien asuinalueiden toteuttamisessa tulee olla, että asukkaille turvataan mahdollisuus asuinhuoneisiin, jotka avautuvat myös hiljaiseen suuntaan. Melun lisäksi raideliikenteestä aiheutuu tärinää ja runkomelua, joista tulee laatia selvitys ja vaikutukset tulee ottaa huomioon suunnittelussa.

Raide-Jokerin toteutuessa autoliikennettä ohjautuu alueen muuhun katuverkkoon, jolla voi olla meluvaikutuksia myös suunnittelualan ulkopuolella. Liikennemeluvaikutukset tulee arvioida ja esittää tarvittavat meluntorjuntatoimenpiteet. Liikennemäärien kasvusta tulee laatia selvitys, josta käy ilmi muutos nykytilanteeseen verrattuna.

Suunnittelualan koillisosassa on aiemmin harjoitettu konepaja- tai vastaavaa toimintaa, joten maaperän voidaan olettaa olevan pilaantunutta. Maaperän pilaantuneisuus tulee selvittää ja mahdollisesti pilaantunut maaperä pitää kunnostaa ennen rakentamista. Luontotietojärjestelmän perusteella suunnittelualan alueella ei ole arvokkaita luontokohteita.

Ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutuminen voidaan ottaa huomioon muun muassa hyödyntämällä viherkerrointa.

Muilla viranomaisilla ei ollut huomautettavaa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa koskevissa viranomaisten kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä. Viranomaisten kanssa on tehty yhteistyötä ja kaavaratkaisuun on tehty täsmennyksiä mahdollisuuksien mukaan.

### **Vastineet viranomaisten kannanottoihin**

Kaavaehdotuksen selostuksen liitteessä esitetään vesihuollon yleisuunnitelma. Kaavaselostuksessa esitetään arvio vesihuollon kustannuksista.

Oulunkylän seurahuoneen ympäristöstä on laadittu ympäristöhistoriallinen selvitys, joka on kaavaselostuksen liitteessä.

Suunnittelualueella sijaitsevat tunnelit on esitetty kaavamerkinnällä ja siihen liittyvällä määräyksellä. Kortteliin 28044 on määritelty alin sallittu louhintataso.

Kaavaselostuksen liitteessä on korttelin 28044 alustava pelastusajokaavio. Uudisrakennuskohteen jatkosuunnittelun aikana tehdään tarvittava yhteistyötä pelastuslaitoksen kanssa.

Kaavamuutosalue ei ulotu nykyisen koira-aitauksen kohdalle. Tulevaisuudessa vireille tulevat muut täydennysrakentamishankkeet saattavat edellyttää nykyisen koira-aitauksen siirtoa. Neuvotteluissa rakennusviraston kanssa on todettu, että suunnittelualueella ei ole uudelle koira-aitaukselle sopivaa paikkaa. Rakennusvirasto kartoittaa muita vaihtoehtoja aluesuunnitelmatyön yhteydessä. Seurahuone on mahdollista liittää visuaalisesti kiinteämmin puistoon esimerkiksi Seurahuoneen edustan uudella katukiveyksellä. Tällaiset muutokset ovat mahdollisia puisto- ja katusuunnittelun keinoin muuttamatta asemakaavallista tilannetta. Kaupunkisuunnitteluviraston käsityksen mukaan Larin Kyöstin tien ajoneuvoliikennettä ei ole syytä katkaista Seurahuoneen kohdalla.

Ympäristökeskuksen, kaupunkisuunnitteluviraston, maanomistajan ja maanomistajan konsulttien kesken käydyt neuvottelut ovat hyvin tuoneet esille korttelin 28044 päärataan ja raitiotiehen rajautuvien osien meluolosuhteiden poikkeuksellisen haastavuuden. On todettu, että voimakkaalle melulle altistuvien julkisivujen ja parvekkeiden suunnittelu ja toteutus edellyttää tavanomaisesta poikkeavia ratkaisuja. Pääradan juna-liikenteestä aiheutuu maa- ja kallioperään värähtelyä, joka voi aiheuttaa runkomeluna tai tärinänä koettavaa häiriötä korttelin rakennuk-

sisä. Kaavaratkaisu on valmisteltu näistä lähtökohdista käsin ja kaavaehdotuksessa on näitä asioita koskevat määräykset. Korttelista 28044 on laadittu liikenteen meluselvitys sekä runkomelu- ja tärinäselvitys. Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuvat liikennemäärien arvioidut muutokset on esitetty kaavaselostuksen kohdassa "Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen" olevassa kaaviossa. Korttelin 28044 maanomistaja on teettänyt tarkempia selvityksiä maaperän pilaantuneisuudesta. Kortteliin 28044 on laadittu maaperän pilaantuneisuuden selvittämistä ja pilaantuneiden alueiden kunnostamista koskeva kaavamääräys.

## **Yhteenveto mielipiteistä**

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa sekä valmisteluaineistoa koskevia mielipidekirjeitä saapui 13 kpl. Päivitettyä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa sekä valmisteluaineistoa koskevia mielipidekirjeitä saapui 2 kpl. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty kahdessa asukastilaisuudessa. Mielipiteet kohdistuivat Raide-Jokeriin, liikennejärjestelyihin ja -turvallisuuteen, uudisrakentamiseen, maiseman muuttumiseen, kulttuurihistoriaan ja vuorovaikutukseen.

Mielipiteissä esitetyt seikat on pyritty ottamaan huomioon kaavatyössä. Kaupunginvaltuuston hyväksymän Raide-Jokerin hankesuunnitelman mukaan Maaherrantie varataan raitiotieliikenteelle, jotta voidaan taata pikaraitiotien häiriötön kulku. Tästä syystä kaavaratkaisussa ei ole sellaisenaan voitu ottaa huomioon useissa mielipidekirjeissä esiintyvää toivetta henkilöautoliikenteen säilyttämisestä Maaherrantiellä.

## **Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin**

### **Raide-Jokeri**

Pikaraitiotiehanketta pidetään kannatettavana. Vaihtopysäkeille tarvitaan riittävät pysäköintimahdollisuudet polkupyörille. Toisaalta mielipidekirjeissä esitetään, että jokeriliikenne hoituisi yhtä hyvin ja halvemmin nivelbusseilla. Useassa mielipidekirjeessä todetaan, että henkilöautoliikenne Maaherrantiellä tulee säilyttää.

### **Vastine**

Raide-Jokerin pysäkkien yhteyteen järjestetään pyöräpysäköintipaikoja. Jokerin ennustettu matkustajakysyntä ylittää nivelbussien käytännön kapasiteetin viimeistään 2020-luvun kuluessa, ellei busseille rakenneta merkittävästi uutta infrastruktuuria. Koska raitiotien rakentaminen kestää joka tapauksessa useita vuosia ja tavoitteena on tukea kaupungin tiivistymistä linjan varrella, ei ole mielekästä investoida enää uuteen nivelbusseihin perustuvaan välivaiheeseen.

Maaherrantie muutetaan joukkoliikennekaduksi, koska sujuva ja täsmällinen raitioliikenne vaatii muusta liikenteestä erotellun oman kaistan. Katutilan leveys ei mahdollista erillisten henkilöautokaistojen rakentamista raitiotien viereen. Katutilan merkittävä leventäminen yksityisten tonttien alueelle ei ole tarkoituksenmukaista raitiotien varren tehokkaan maankäytön edistämisen kannalta.

### **Liikennejärjestelyt ja -turvallisuus alueella**

Mielipiteissä ilmaistaan huolta siitä, että liikennemäärän kasvu heikentää mm. lasten ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta Otto Brandtin tiellä, Jokiniementiellä ja Kirkkoherrantiellä. Ajonopeuksia tulisi hillitä Otto Brandtin tiellä, Jokiniementiellä ja Oulunkyläntiellä. Kirkkoherrantien-Oulunkyläntien liittymä tulisi muuttaa kiertoliittymäksi.

Mielipiteissä tiedustellaan, onko uuden asuntorakentamisen aiheuttama lisäys huomioitu liikenne-ennusteissa. Veräjämäen teitä pidetään kapeina ja kuormittuneina.

Veräjälakson alueen mainitaan olevan sellainen, että henkilöautoja tarvitaan. Veräjälakson liikenneyhteyksiä ja saavutettavuutta ei saa heikentää eikä pelastusajoa vaikeuttaa. Veräjämäen ja Veräjälakson koetaan jäävän pussinperälle, jolloin tulisi järjestää uusi korvaava katu-yhteys Maaherrantien tilalle esimerkiksi liittämällä Jokiniementie etelässä muuhun katuverkkoon. Yleiskaavan aiheuttamat muutokset katuverkkoon Lahdenväylän bulevardisoinnin yhteydessä mahdollistaisivat Jokiniementien jatkamisen etelän suuntaan.

Huolestuneisuutta on esitetty myös Larin Kyöstin tie 9:n kohdalla kadun turvattomuudesta. Katu kaartuu jyrkästi kiinteistön kohdalla eikä kadun varressa ole jalkakäytävää.

### **Vastine**

Maaherrantien varaaminen vain joukkoliikenteelle kasvattaa henkilöautojen liikennemääriä Kirkkoherrantiellä, Jokiniementiellä ja Otto Brandtin tiellä. Maaherrantieltä ennustetaan siirtyvän noin 1 300 ajoneuvoa vuorokaudessa Jokiniementielle ja Otto Brandtin tielle. Näiden katujen nykyinen liikennemäärä vuorokaudessa vaihtelee laskentapisteestä riippuen 1 000–3 700 välillä. Tästä seuraa, että kaavan toteutuessa suurin liikennemäärä tulee ennusteen mukaan olemaan Kirkkoherrantiellä, noin 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuvat liikennemäärien arvioidut muutokset on esitetty kaaviokuvana kaavaselostuksen kohdassa "Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen".

Ajoneuvoliikenteen kokonaismäärä ei kasva kohtuuttoman suureksi liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta. Pikaraitiotien



rakentuminen saattaa osaltaan myös vähentää auton käytön tarvetta ja siten liikennemäärien kasvu voi jäädä vähäisemmäksi kuin on ennustettu. Jokiniementielle on esitetty pyöräliikenteen esikaupunkialueiden tavoiteverkossa yksisuuntaisia pyöräliikenteen järjestelyitä, joiden toteutusaikataulu ja -tapa tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Ennen Raide-Jokerin rakentamista tehdään liikenteen rauhoittamistoimenpiteiden tarveselvitys Otto Brandtin tien ja Jokiniementien alueella.

Oulunkyläntien ja Kirkkoherrantien risteys on onnettomuusrekisterin mukaan turvallinen. Oulunkyläntie on yksi vaihtoehto Raide-Jokerin ja Koskelan raitiovaunuvarikon väliseksi yhteydeksi. Mahdollisen raitiotieyhteyden toteuttaminen ei puolla liittymätyypin muuttamista kierto-liittymäksi. Oulunkyläntien liikennejärjestelyitä tarkastellaan tarkemmin tulevaisuudessa Oulunkyläntien varren täydennysrakentamissuunnittelun yhteydessä.

Kaavaratkaisun mukaisen täydennysrakentamisen arvioidaan lisäävän alueen henkilöautoliikenteen määrää noin 100 ajoneuvolla vuorokaudessa. Jokiniementien liikennemäärä Kirkkoherrantien liittymän kohdalla tulee olemaan noin 5 100 ajon/vrk, jolloin uuden asuntorakentamisen aiheuttama lisäys on noin 2 % kadun liikenteestä. Vastaavanlainen paikallinen kokoojakatu on esimerkiksi Jollaksentie, jolla on 5 400 ajon/vrk. Liikennemäärä Jokiniementiellä ei kasva niin suureksi, että katu ruuhkautuisi.

Henkilöauton käyttö on tulevaisuudessakin mahdollista Veräjälakson asukkaille ja alueella asioiville. Veräjälakson yhteys tulee kulkemaan Jokiniementietä ja Otto Brandtin tietä pitkin. Kierto lisää Veräjälakson ja Oulunkyläntien välistä matka-aikaa 1–3 minuuttia.

Helsingin esikaupunkialueilla on useita alueita, joiden ajoneuvoliikenne on keskitetty yhdelle kokoojakadulle, kuten Laajasalossa Jollaksentie tai Katajanokalla Kanavakatu. Yhden yhteyden varassa oleminen on siis normaalia. Lahdenväylän bulevardisointi ei todennäköisesti ole ajankohtainen pitkään aikaan. Sen tullessa ajankohtaiseksi, tarkastellaan lähialueen liikenneyhteyksiä ja -tarpeita kokonaisuutena.

Ajoneuvoliikenteen ei katsota juurikaan lisääntyvän kaavan johdosta Larin Kyöstin tiellä. Kadun liikenneturvallisuuksilannetta sekä mahdollisia toimenpiteitä tarkastellaan lähemmin tulevien kaavahankkeiden yhteydessä.

### **Uudisrakentaminen**

Mielipidekirjeissä kaupunginosan kehittämistä pidetään kannatettavana. Varsinkin asemanseudun elinvoimaisuutta tulee lisätä uudisrakentamalla. Uudisrakentaminen radan eteläpuolelle ei ilmansuunnista johtuen tulisi varjostamaan naapureita. Tämän takia ei tarvitse tyytyä

matalaan rakentamiseen. Maaherrantien Veräjälakson puoleisessa päässä uudisrakentamista pidetään mahdollisena, koska siellä on muitakin korkeita rakennuksia. Toisissa mielipidekirjeissä todetaan, että Helsingin liialta tiivistämiseltä välttyttäisiin parantamalla liikenneyhteyksiä kehyskuntiin. Asemanseudun täydennysrakentaminen ei saa olla liian tehokasta siten, että se kadottaa alueen olemuksen ja uhkaa viihtyisyyssarvoja. Uusien katujen pelätään jäävän varjoisiksi.

### **Vastine**

Kaupungin tavoitteena on lisätä asuntoja ja työpaikkoja erityisesti alueilla, jotka tukeutuvat hyviin joukkoliikenneyhteyksiin. Oulunkylän sijainti pääradan ja Raide-Jokeri -pikaraitiotien risteyksessä on tässä suhteessa ihanteellinen. Kun joukkoliikenteen laatutasoa aiotaan nostaa raideinvestoinnin kautta, on tarkoituksenmukaista mahdollistaa tehokasta täydennysrakentamista sen varten. Kuten eräissä mielipidekirjeissä todetaan, ilmansuunnat ovat pääradan varressa otolliset tehokkaalle rakentamiselle, koska uudisrakentaminen ei tule varjostamaan olemassa olevia naapuritontteja. Radan ja Maaherrantien varsi muodostaa myös uuden ratamelulta suojaavan vyöhykkeen, jolla rakentamisen ei ole tarvetta toistaa nykyisen Veräjämäen väljää rakentamista. Täydennysrakennettavien tonttien ja korttelien sisällä voi kuitenkin ottaa huomioon liittymisen viereiseen pienkerrostalo- ja rivitaloympäristöön porrastamalla rakennusten korkeutta tontin eri osissa. Kaavaratkaisun mukaan korttelin 28044 kaakkoisosaan saa rakentaa enintään kaksikerroksisia rakennuksia. Maaherrantie on jatkossakin leveä katu, joten varjoisuus ei muodostu ongelmaksi.

### **Maiseman muuttuminen ja kulttuurihistoria**

Mielipidekirjeissä painotetaan, että Seurahuoneen näkyvyyttä tai muita arvokkaita näkymiä, esim. Larin Kyöstin tie 13:n ja aseman välillä, ei saa peittää. Uudisrakentaminen ei saa olla ristiriidassa alueen kulttuurihistorian ja maisemakulttuurin kanssa. Uusien rakennusten tulisi olla enintään nelikerroksisia. Alustavissa viitesuunnitelmissa esitetty umpikorttelimainen uudisrakentaminen Larin Kyöstin tien varteen koetaan alueelle vieraaksi. Larin Kyöstin tien varteen ehdotetaan rakennettavaksi puukerrostaloja. Eräissä mielipidekirjeissä ehdotetaan, että Larin Kyöstin tien nykyisiä toimistorakennuksia purkamisen sijaan korotettaisiin yhdellä kerroksella ja muutettaisiin asunnoiksi.

### **Vastine**

Mielipidekirjeistä ilmenee, että kaikki maiseman muuttumiseen ja kulttuurihistoriaan liittyvät mielipiteet kohdistuvat Larin Kyöstin tie 4–8 -tonttien uudisrakentamiseen. Nämä tontit olivat osa suunnittelualuetta kaavan tullessa vireille. Nyt valmistellussa kaavaratkaisussa kyseiset

tontit on rajattu kaavamuutosalueen ulkopuolelle Raide-Jokerin suunnittelun aikataulusta johtuen. Näiden tonttien suunnittelun reunaehtoihin palataan myöhemmin erillisen kaavahankkeen myötä. Kulttuurihistoriallisin tai maisemallisin argumentein ei mielipiteissä vastustettu Maaherrantien mutkaan esitettyä uutta korttelia 28044.

Alueen kulttuurihistorialliset arvot liittyvät Seurahuoneen lähiympäristöön. Ympäristöhistoriallinen selvitys on selostuksen liitteenä. Seurahuoneen edustalla oleva puisto säilyy kaavaratkaisussa avoimena maisematilana. Myöhemmin tapahtuvassa puistosuunnittelussa voidaan harkita erilaisten historiallisten viitteiden sisällyttämistä puiston ilmeeseen. Ympäristöhistoriallisen selvityksen mukaan tarkkaa dokumentaatiota Seurahuoneen puiston aiemmista vaiheista ei ole eikä varsinainen ennallistaminen siksi voi olla puistosuunnittelun lähtökohtana.

### **Vuorovaikutus**

Mielipidekirjeessä mainitaan asukkaiden tiedonsaannin olleen puutteellista. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ei löytynyt kirjastosta. Asukastilaisuudessa esitettyjä tietoja piti erikseen pyytää nettiin nähtäville. Nähtäville tulisi saada yksityiskohtaisempaa tietoa, jotta asukkaat pääsevät vaikuttamaan.

### **Vastine**

Kaavan valmisteluun liittyvä vuorovaikutus ja tiedotus on toteutettu monipuolisella tavalla hyödyntäen uutiskirjettä, sanomalehtiä, internetiä, sosiaalista mediaa ja alueen kiinteistönhaltijoille postitettuja kirjeitä. Asukastilaisuuksissa on ollut runsas osanotto. 28.4. pidetyn asukastilaisuuden muistio ja kummassakin asukastilaisuudessa esitetyt kuva-ai-neistot on muutaman päivän viiveellä viety verkkosivuille [www.hel.fi/suunnitelmat](http://www.hel.fi/suunnitelmat). On valitettavaa, jos kirjastossa nähtävillä olevat asiakirjat ovat olleet vaikeita havaita.

### **Yhteenveto asukastilaisuudesta 28.4.2016**

Asukastilaisuuteen osallistui noin 40 henkilöä. Tilaisuus alkoi kaavakävelyllä reittiä Maaherrantie–Veräjä–Jokiniementie–Kirkkoherrantie. Tämän jälkeen kokoonnuttiin Oulunkylän Seurahuoneelle. Kaupunkisuunnitteluviraston edustajat esittelivät hankkeen lähtökohtia, alustavia lisärakentamissuunnitelmia, nykyisiä liikennemääriä ja liikenteen kehitysnäkymiä sekä Raide-Jokerin suunnittelua. Keskustelusta suuri osa käsittelee Jokiniementien ja Kirkkoherrantien liikenteen lisääntymistä ja siihen liittyviä ongelmia. Radan varteen suunnitellun lisärakentamisen koettiin sopivan alueelle, joskin 6–7 -kerroksista rakentamista pidettiin hieman liian korkeana.

## **Yhteenveto asukastilaisuudesta 23.11.2016**

Päivitetyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman sisältöä ja Maaherrantien mutkaan suunniteltavan uuden korttelin 28044 viitesuunnitelmaa esiteltiin alueen muiden kehittämishankkeiden ohella Oulunkylä-Seuran järjestämässä asukasillassa Oulunkylän Seurahuoneella 23.11.2016. Eniten keskustelua syntyi Maaherrantien varaamisesta joukkoliikenteelle ja siitä johtuvasta liikenteen kasvusta Jokiniementiellä ja Otto Brandtin tiellä. Tilaisuuteen osallistui noin 60 henkilöä.

Asemakaavan muutosehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 7.4.–8.5.2017

### **Muistutukset**

Ehdotuksesta ei tehty muistutuksia.

### **Viranomaisten lausunnot**

Kaavaehdotuksesta saatiin lausunnot seuraavilta tahoilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Liikennevirasto
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL)
- kaupunginmuseo
- kiinteistölautakunta
- pelastuslautakunta
- rakennusvalvontavirasto
- yleisten töiden lautakunta
- ympäristölautakunta

### **Yhteenveto lausunnoista**

**Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)** toteaa, että suunniteltu täydennysrakentaminen on perusteltua joukkoliikenteen korkean palvelutason vuoksi. Raide-Jokeri on huomioitu asemakaavassa hankesuunnitelman mukaisesti. Uusien asuintalojen tonttiliikenne on huomioitu varautumalla liittymän valo-ohjaukseen. HSL pitää erittäin hyvänä, että Maaherrantie varataan joukkoliikenteelle. Pyöräilyn pääreitit tulee suunnitella ja rakentaa korkealaatuisiksi, turvallisiksi ja nopeiksi.

**Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)** ilmoittaa asemakaavan muutoksen edellyttävän jätevesiviemäriin ja vesijohdon rakentamista noin 200 metriä kumpaakin. Lisäksi kaavamuuotos edellyttää hulevesiviemäriin siirtoa noin 900 metriä.

**Liikennevirasto** ilmoittaa, että Pasila–Kerava -rataosalla tulee pitkällä tähtäimellä varautua kahteen lisäraiteeseen, jotka sijoittuvat nykyisen radan molemmille puolille. Asemakaavaehdotuksessa esitetty rautatiealueen rajausta mahdollistaa yhden lisäraiteen toteuttamisen rautatien itäpuolelle. Mikäli lisäraide tulevaisuudessa toteutuu, kaavassa osoitettu rautatiealue jää yksinomaan radanpitäjän käyttöön eikä alueella voi sijaita muita kuin rataan liittyviä rakenteita. Rautatiealueelle ei siinä tapauksessa voi enää sijoittua yleisiä kulkuyhteyksiä tai korttelin 28044 huoltoon ja käyttöön liittyviä kulkuyhteyksiä.

Rakentamisesta radan välittömään läheisyyteen ei saa aiheutua turvallisuusriskejä, haittaa radan stabiiliteetille ja kuivatukselle tai muuta haittaa rautatielle tai junaliikenteelle. Rautatien läheisyyteen osoitettujen rakennusten ja rakenteiden pohjarakennesuunnitelmat tulee hyväksyttäväksi etukäteen Liikennevirastossa. Korttelialueen hulevesiä ei saa johdattaa radan sivuojaan.

Pyöräilyn laatuikävä, ns. baana, ei voi sijoittua rautatiealueelle lisäraidevarauksen kohdalle ilman Liikennevirastossa hyväksyttyä tarkempaa suunnitelmaa ja baanaa koskevaa sopimusta. Mikäli baanante toteuttaminen rautatiealueelle todetaan Liikenneviraston puolelta mahdolliseksi, tulee baanante sijoittamisesta, rakentamisesta ja kunnossapidosta laatia Liikenneviraston ja Helsingin kaupungin välillä erillinen sopimus. Baanante ei saa aiheutua mitään haittaa radante vakavuudelle tai kuivatukselle ja sen tulee toimia myös rautatien huoltotienä. Lisäraiteente toteutuessa Helsingin kaupungin tulee vastata baanante siirrosta uuteen sijaintiin. Mahdollinen tarve korvaavalle yhteydelle tulee huomioida jo tässä vaiheessa. Nykyisten rautatierakenteiden, mukaan lukien radante kuivatuksen ja rata-aidante, tulee baanante toteutuessakin säilyttää nykyinen toiminnallisuutensa. Muutokset radante nykyiseen sivuojaan eivät välttämättä ole mahdollisia ja Liikenneviraston puolelta hyväksyttävii, mikä on huomioitava baanante sijoittumisessa ja korttelialueente rajauksessa ennen kaavante hyväksymistä.

Liikennevirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radante läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteente aiheuttamat melu-, runkomelu- ja värinähaitat, kiinnittäen erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn. Kaavateyönte yhteydessä laadittujen melu- ja värinäselvitysten tulokset tulee huomioida rakennusten yksityiskohtaisessa suunnittelussa. Melunte osalta kaavoituksessa on noudatettava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melunte ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihante toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melunte ja värinätorjunta maankäytönte suunnittelussa (2/2013) mukaisesti. Runkomelunte osalta on noudatettava VTT:nte laatimante esiselvityksen Maaliikenteente aiheuttamante runkomelunte arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositusta runkomelunte tason

raja-arvosta (L<sub>pr</sub>m) 30/35 dB. Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Asuinkortteleiden osalta kaavoituksessa tulee noudattaa VTT:n selvityksen Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278) mukaisia suosituksia tärinästä. Liikennevirasto muistuttaa, ettei se osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinätorjunnan kustannuksiin.

**Uudenmaan ELY-keskus** katsoo, että laadittu asemakaavaratkaisu poikkeaa voimassa olevasta oikeusvaikutteisesta yleiskaavasta. Uusi AK-kortteli 28044 on suunniteltu Maaherrantien ja pääradan väliin yleiskaavassa osoitetulle liikennealueelle. Meluselvityksen perusteella ympäröivän alueen liikenteestä aiheutuu alueen rakennusten julkisivuille yli 70 dB:n melutaso pääradan puolella ja rakennusten toisella puolella enimmillään 66 dB:n melutasot. Kaava-alue ei korkeiden melutasojen vuoksi sovellu melulle herkille toiminnoille, kuten asumiselle. Kaava-alueella Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjeet ylittyvät merkittävästi rakennusten julkisivuilla. Runkomelu- ja tärinämittaustulokset osoittavat, että raideliikenteen aiheuttamat tärinä- ja runkomeluhaitat ovat tarkastelualueella merkittäviä ja ne muodostavat selvityksen mukaan selkeän riskin alueen asuinrakentamiselle.

ELY-keskus toteaa, että otettaessa huomioon kortteliin 28044 sijainti pääradan ja tulevan Raide-Jokerin liikennemelun vaikutusalueella, liikenteen meluselvitykset, runkomelu- ja tärinäselvitykset, ei asemakaava täytä maankäyttö- ja rakennuslain 54 § sisältövaatimuksia elinympäristön viihtyisyyden ja terveellisyyden osalta. Lisäksi yleiskaava ei ole ollut riittävästi ohjeena asemakaavaa laadittaessa siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:ssä säädetään.

**Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitoksen (HKL)** kantana on, että pikaraitiotie tulee sijoittaa omalle väylälleen ja sille tulee taata esteetön kulku. Valo-ohjaamaton ajoneuvoliikenteen kulku raitiotien yli tulee estää. Jalankulkijoiden suojateitä tulee osoittaa harkiten raitiotieradan yli ja vain sellaisiin kohtiin, jossa se ei hidasta raitiovaunun kulkua. Raitiotiekatujen suunnittelussa tulee käyttää valmistumassa olevaa Ksv:n ja HKL:n yhteistä raitioteiden suunnitteluohjetta. HKL toteaa, että pikaraitoliikenne aiheuttaa melu- ja tärinähaittoja, jotka tulee huomioida raitiotien lähialueen kiinteistöjen suunnittelussa.

**Pelastuslautakunta** ilmoittaa, että uudisrakennusten yhteyteen sijoittuvan pelastustien tulisi olla läpiajettava. Onnettomuustilanteessa rakennuksia tulisi päästä lähestymään kahdesta eri suunnasta.

**Rakennusvalvontavirasto** toteaa, että uuden kapean asuinkorttelin sijoittuminen kahden melulähteen, pääradan ja Raide-Jokerin, väliin tekee suunnittelusta erittäin haastavan. Rakennusvalvontavirasto esittää muutoksia tai täsmennyksiä kaavamerkintöihin ja -määräyksiin, jotka

koskevat pihakannen rakentamista ja istuttamista, parvekkeiden lasittamista sekä asuntojen yllämpenemisen estämistä.

**Kiinteistölautakunta** toteaa, että asemakaavaehdotuksessa esitetty tontti nro 28044/1 on yksityisomistuksessa ja voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu rata-alueeksi (LR). Kyseisen kerrostalotontin esitetty rakennusoikeus tarkoittaa maanomistajan kannalta merkittävää arvonnousua, minkä takia kaupungin on käytävä maanomistajan kanssa maankäytösopimusneuvottelut ennen asemakaavamuutoksen hyväksymiskäsittelyä.

**Yleisten töiden lautakunta** toteaa, että suunnittelualan länsipäähän muodostuu nykyistä eheämpi puistoalue.

**Ympäristölautakunta** pitää AK-korttelialueen 28044 meluhaittojen torjumista poikkeuksellisen haastavana, koska rakennukset sijaitsevat aivan pääradan vieressä ja Raide-Jokerin linjan välittömässä läheisyydessä, jolloin voimakasta melua tulee kahdesta suunnasta. Pääradan junaliikenteen melu aiheuttaa radan puoleisille kerrostalojen julkisivuille huomattavan korkean 42–43 dB äänitasoerovaatimuksen. Tämä on saavutettavissa, mutta se vaatii todennäköisesti tavanomaisesta poikkeavia suunnitteluteknisiä ratkaisuja. Kun melutaso meluisimman julkisivun puolella on todella korkea, tulee kaikkien asuntojen avautua myös ns. hiljaisen julkisivun puolelle, eli suuntaan, jossa melutason ohjearvot alittuvat. Tässä kohteessa kaikkiin kerrostaloihin ei kuitenkaan muodostu lainkaan tällaista ns. hiljaista julkisivua useammasta suunnasta tulevasta voimakkaasta melusta johtuen.

Melutilanne on ympäristölautakunnan mielestä heikko AK-korttelialueella ja etenkin läntisimmän kerrostalon soveltuvuus asumiseen on huono. Vaikka kaupunkirakennetta tiivistetään, on paikkoja ja tontteja, joilla hyvän ääniympäristön saavuttaminen ei ole mahdollista hyvilläkään suunnitteluratkaisuilla.

Kaavamääräyksellä yhtenäisistä melua torjuvista parvekevyöhykkeistä pyritään varmistamaan mahdollisimman hiljainen julkisivu ja parveke kaikkiin kerrostaloihin. Määräystä on syytä täsmentää siten, että oleskeluparvekkeilla tulee saavuttaa melutason ohjearvotasoksi 55 dB.

Raideliikenteen aiheuttamat tärinä- ja runkomeluhaitat ovat myös merkittäviä AK-korttelialueella. Tärinä- ja runkomeluhaitat on mahdollista hallita teknisillä ratkaisuilla, vaikka kortteli onkin hyvin haastava myös näiden haittojen torjunnan kannalta. Kohteen jatkosuunnittelussa ei tule tinkiä asuin ympäristön melun-, tärinän- tai runkoäänentorjuntavaatimuksista, vaikka toteutus vaatisi erityisratkaisuja. Myös asuntoihin muodostuviin lämpöolosuhteisiin tulee kiinnittää erityistä huomiota kaavamääräyksen mukaisesti.

**Kaupunginmuseon** lausunnossa ei ollut huomautettavaa.

**Helen Oy** ilmoitti, ettei ole lausuttavaa.

Huomautuksissa esitetyt asiat on otettu huomioon, kaavan tavoitteet huomioon ottaen, tarkoituksenmukaisilta osin.

### **Vastineet viranomaisten lausuntoihin**

Nyt laadittu kaavaehdotus sopeutuu Helsingin yleiskaava 2002:n kokonaisuuteen. Alueella, jolle asemakaavaehdotuksessa on merkitty uusi kortteli 28044, on voimassa oleva yleiskaava 2002 ilmeisen vanhentunut (MRL 42 §, 4. mom.). Yleiskaava 2002:ssa alue on merkitty liikennealueeksi, mikä heijastaa yleiskaavan laatimisajankohtana vallinnutta tilannetta alueen toimiessa rautatiealueeseen liittyvänä varikkona. Valtio on sittemmin luopunut alueesta, jolla ei enää ole junaliikenteeseen tai liikennealueiden ylläpitoon liittyvää roolia. Alueella harjoitetaan sekalaista varastointia ja se poikkeaa negatiivisesti ympäröivästä tiivistävästä kaupunkirakenteesta. Laadittu kaavaehdotus on valmisteilla olevan uuden yleiskaavan tavoitteiden mukainen. Kaupunginvaltuuston 26.10.2016 hyväksymässä yleiskaavassa alue on merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi.

Kaavaa laadittaessa on hyvin tunnistettu asuinkorttelin 28044 sijoittuminen liikenteen aiheuttamien ympäristöhäiriöiden osalta haastavalle paikalle. Tämän vuoksi korttelin suunnitteluun liittyen laadittiin erillinen liikennemeluserveys sekä runkomelu- ja tärinäselvitys kokeneilla akustiikkasuunnittelijoilla. Selvitysten perusteella kaavassa on annettu monipuoliset ja riittävät määräykset, joilla luodaan edellytykset terveellisen ja viihtyisän asuinympäristön toteuttamiselle. Asemakaavoituspalvelu ei näe välttämättömänä kaavassa määrittää oleskeluparvekkeilla saavutettavaa melutasoa tiukasti lukuarvoon 55 dB, vaikka melun kannalta sitä on syytä pitää suunnittelun tavoitearvona.

Pyöräilyn laatuikäytävän, ns. baanan, tilantarpeesta ja poikkileikkauksesta on kaavaehdotusvaiheen jälkeen laadittu luonnoksia, joista on neuvoteltu Liikenneviraston kanssa. Liikenneviraston alueelle sijoitulta osalta baanaa koskevat suunnitelmat tullaan hyväksyttämään Liikennevirastossa. Liikenneviraston ja Helsingin kaupungin välillä solmitaan baanaa koskeva käyttöoikeussopimus. Lisäraiteen toteutuessa Liikenneviraston rata-alueen ja korttelin 28044 väliin jää edelleen tilaa, jolloin baana voidaan toteuttaa tarpeellisilta kohdilta kapeampana yhteytenä. Tämä tila mahdollistaa myös korttelin 28044 radan puoleisten julkisivujen kunnossapidon. Korttelissa 28044 rautatien läheisyyteen osoitettujen rakennusten ja rakenteiden pohjarakennesuunnitelmat tullaan hyväksyttämään Liikennevirastossa osana rakennuslupavaiheen yhteistä suunnitteluprosessia.



Raitiotien suunnitteluun liittyvät näkökohdat on huomioitu kaavan valmistelussa, alustavassa liikennesuunnitelmassa ja tullaan myös huomioidaan alueen jatkosuunnittelussa. Asemakaavoituspalvelu huomauttaa, että pikaraitiotiestä aiheutuva runkomelu ja tärinä tulee lähtökohtaisesti torjua radan rakenteissa. Tarkistettuun kaavaehdotukseen on selkeytetty määräystä, jossa edellytetään suunnittelemaan raitiotie siten, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisätiloissa. Suunnittelun tavoitearvoina tärinän ja runkomelun osalta voidaan käyttää VTT:n esittämiä suosituksia. Raitiotieliikenteen aiheuttaman runkomelun tai tärinän torjuntatarvetta ja laajuutta arvioitaessa tulee ottaa huomioon raitiotien ympäristössä olevan nykyisen sekä nyt asemakaavoitettavan rakennuskannan lisäksi myös tuleva yleiskaavan mahdollistama rakentaminen radan läheisyyteen. Maaherrantien varteen, kadun itäpuolelle, ollaan jatkossa kaavoittamassa uutta asumista.

Pelastustiekaavio on viitteellinen ja tarkentuu jatkosuunnittelun aikana. Pelastustiejärjestelyt on suunniteltu noudattaen Helsingin pelastuslaitoksen ohjetta "Pelastustien suunnittelu ja toteutus", jossa ei edellytetä pelastustien läpiajettavuutta. Tarkistetussa kaavaehdotuksessa kortteli-alueen itäreunaa on vähäisesti laajennettu katualueen suuntaan. Kaavassa määrätään, että pihan ja pihakannen tulee korkeusasemaltaan liittyä mahdollisimman saumattomasti viereiseen Jokiniementien katualueeseen. Tällöin korttelin koilliskärjen nostopaikka voi ulottua Jokiniementien katualueen puolelle, mikä antaa mahdollisuuksia pelastusajon sujuvan ajolinjan suunnitteluun. Nostopaikan sijoittaminen tontin ulkopuolelle edellyttää tontinhaltijan ja kaupungin välistä yhteistyötä jatkosuunnitteluvaiheessa. Pelastusajokaavio on päivitetty.

Pihakannen rakentamista ja istuttamista koskevia määräyksiä ja merkintöjä on selkeytetty siten, että niiden pohjalta voidaan jatkosuunnitteluvaiheessa sovittaa yhteen pihan pelastusajotarpeet, autohallin sijainti ja pihan viihtyisyyden kannalta tarpeellinen puiden istuttaminen.

Kaavaan on lisätty määräys asuntojen koneellisesta viilennyksestä AK-korttelialueen läntisimmässä rakennuksessa.



## **MAAHERRANTIEN YMPÄRISTÖ Osallistumis- ja arviointisuunnitelma**

### **Kaavakävely sekä esittely- ja keskustelutilaisuus**

**Paikka:** Oulunkylän Seurahuone, Larin Kyöstin tie 7  
**Aika:** 28.4.2016 klo 17 - 20

#### **Paikalla kaupunkisuunnitteluvirastosta:**

Sari Ruotsalainen, arkkitehti  
Aleksi Räisänen, liikennesuunnittelija  
Lauri Kangas, projektipäällikkö, Raide-Jokeri  
Maija Lounamaa, maisema-arkkitehti  
Simo Kärkkäinen, suunnittelija  
Tiina Antila-Lehtonen, vuorovaikutus, puheenjohtaja

**Osallistujia:** noin 40 henkilöä

#### **Tilaisuuden kulku**

Ilta aloitettiin kiertämällä suunnittelualue Seurahuoneelta Maaherrantietä Veräjään. Paluumatka kuljettiin Jokiniementietä ja Kirkkoherrantietä pitkin takaisin Seurahuoneelle. Tällä osuudella liikenne lisääntyisi tulevaisuudessa jos Maaherrantie katkaistaisiin ajoneuvoliikenteeltä Raide-Jokerin toteutuessa.

Seurahuoneella Sari Ruotsalainen esitteli hankkeen lähtökohdat ja alueen lisärakentamissuunnitelmat. Aleksi Räisänen esitteli lasketut nykyiset liikennemäärät ja niiden kehittymisen lähivuosina ja pidemmällä tähtäimellä Kirkkoherrantiellä ja Jokiniementiellä. Lauri Kangas kertoi poikittaisesta pikaratikkalinjasta, Raide-Jokerista, jonka keskeinen vaihtopysäkki olisi Maaherrantien varrella Oulunkylän aseman kohdalla. Raide-Jokerin suunnitteluista saa lisätietoa verkosta: [raidejokeri.info](http://raidejokeri.info) -sivuilta.

Keskustelu alkoi noin klo 18.40 piirissä, jossa jokainen sai vuorollaan tuoda esiin näkemyksiä ja kysymyksiä. Suunnittelijat vastasivat kysymyksiin omilla vuoroillaan. Keskustelusta suuri osa käsittelee Jokiniementien ja Kirkkoherrantien liikenteen lisääntymistä ja siihen liittyviä ongelmia Veräjämäessä. Radan varteen suunnitellun lisärakentamisen koettiin sopivan alueelle, joskin 6-7 kerrosta pidettiin hiukan korkeana.



## **Yhteenveto keskustelussa esiin nousseista kommentteista**

### **Jokiniementien ja Kirkkoherrantien liikennemäärien kasvu lisää Veräjämäen liikennemelua ja heikentää turvallisuutta. Se myös lisää tärinää kadunvarsirakennuksissa.**

Liikennemäärän kasvu aiheuttaa alueelle lisääntyvää liikennemelua. Osa asuintaloista on iäkkäitä, eikä vanhoja puurakenteisia taloja ole helppo tiivistää melun pitäviksi. Alueella talojen pihat aukeavat kadulle, jolloin melu pihoilakin kasvaa ja viihtyisyys piholla heikkenee. Meluhaittoja liikenteestä on jo nyt.

Katujen jalkakäytävät ovat kapeita ja kuitenkin Jokiniementien varressa sijaitsee lapsillekin tärkeitä paikkoja kuten korttelikoulu. Koulumatkojen turvallisuus heikkenee, jos liikenne lisääntyy. Myöskin se, jos kadulle tulee erilliset pyörätiet, aiheuttaa lapsille vaaraa. Pitäisi pohtia sitä miten turvallisuutta Jokiniementiellä voisi parantaa.

Liikenteen lisääntyminen Jokiniementiellä aiheuttaa tärinää alueen vanhoille rakennuksille.

### **Liikenteen sujuvuus heikkenee liikennemäärän kasvaessa**

Jokiniementien liikenteen lisääntyessä sille on vaikea tulevaisuudessa päästä kadun pienemmillä poikkikaduilta. Myös joiltain tonteilta on vaikea liittyä erityisesti talvella, kun jyrkät kadut ovat liukkaita.

Jokiniementieltä voi olla tulevaisuudessa entistä haastavampaa kääntyä Oulunkyläntielle.

Rauhanyhdistyksen pysäköinti tukkii kadut jo nyt Veräjämäessä.

Miten tulevaisuudessa varmistetaan hälytysajoneuvojen pääsy Veräjämäkeen ja Veräjäläaksoon, jos Jokiniementie on tukossa jostain syystä? Alueille olisi tulevaisuudessa vain tuo yksi reitti. Olisi syytä tinkiä Raide-Jokerin -radan nurmipinnasta, jotta voidaan taata hälytysajoneuvojen pääsy alueelle.

Voisiko selvittää sellaista mahdollisuutta, että liikenne voisi kulkea Liukumäentien kautta alueelta pois, jolloin päästäisiin suoraan lähelle Kehä I:n liittymää?

### **Liityntäpysäköinnin loppuminen Larin Kyöstin tien pysäköintipaikalla on ongelmallista**

Kaupungin tonttia Larin Kyöstin tien varrella on käytetty liityntäpysäköintiin. Aluetta käyttävät Veräjämäessä asuvat sekä mm. pakilalaiset. Löytyykö korvaavia paikkoja jostain jos tontti otetaan asuinkäyttöön?



Larin Kyöstin tien varrella olevista nykyisistä asuintaloista osassa ulko-ovet avautuvat lähelle katua. Pitäisi ratkaista se, miten oven etäisyys kadusta on kohtuullinen, ettei sisältä tullessa heti astu auton alle.

### **Uusien asuintalojen rakentaminen alueelle voisi tuoda mukanaan vaikkapa lähikaupan**

On hyvä juttu, että alueelle tulee uusia asuintaloja. Radan tälle puolelle ei ole tullut pitkään aikaan uusia asuntoja ja asukkaita. Ehkäpä alueen palvelutkin voisivat parantua. Nyt radan tällä puolella ei ole esimerkiksi elintarvikekauppaa.

6-7 kerroksiset rakennukset ovat korkeampia, kuin mihin alueella on totuttu. Nelikerroksiset voisivat sopia alueelle paremmin. Tuleeko kaikki rakentaminen tulevaisuudessa olemaan yhtä korkeaa?

### **Alueen suunnittelu tehdään Raide-Jokerin ehdoilla, asukkaiden etua ei oteta huomioon**

Kaupunki ajaa Raide-Jokeria voimakkaasti eteenpäin eikä ota huomioon asukkaiden olojen huononemista. Sinänsä pikaratikka on hyvä hanke, mutta liikenteen ohjaaminen Jokiniementien kautta ei ole asukkaiden etujen mukainen ratkaisu. Liikenneturvallisuus pitäisi asettaa ensisijalle. Voisiko Maaherrantien katkaisua testata etukäteen siten, että testimielessä jo katkaistaan ko. katu ja katsotaan millaisia vaikutuksia ratkaisulla on Veräjänmäkeen. Esimerkiksi lisääntyvästä melusta saa näin paremman käsityksen.

Asukastilaisuuksissa pitäisi voida keskustella alueen tulevasta kehityksestä kokonaisuutena. Nyt esimerkiksi olisi pitänyt voida keskustella yleiskaavassa suunnitellusta rakentamisesta.

Pyöräilijöiden laatukäytävä baanalla ajonopeuden nousevat suuriksi. Voisiko uusien asuintalojen kohdalla baana ollakin tavallinen pyörätie, jolloin pyörätie voisi olla kapeampi ja ajonopeudet olisivat hitaammat ja jalankulkijoille turvallisemmat. Tällöin ajoneuvoliikennekin saattaisi mahtua Maaherrantielle.