



§ 176

Detaljplan för gatuområde i Degerö (Hundholmsvägen mellan Silvergruvsvägen och Stansviken) (nr 11910)

HEL 2011-001179 T 10 03 03

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag godkänna detaljplan för gatuområde (Hundholmsvägen mellan Silvergruvsvägen och Stansviken) i 49 stadsdelen (Degerö) enligt stadsplaneringskontorets detaljplaneavdelnings ritning nr 11910, daterad 13.11.2008 och ändrad 10.9.2009, 30.9.2009 och 1.2.2010.

Behandling

Efter att ha förklarat diskussionen avslutad anförde ordföranden såsom redogörelse att ledamoten Yrjö Hakanen under diskussionen hade föreslagit att stadsfullmäktige skulle besluta återremittera ärendet till stadsstyrelsen för ny beredning utgående från att alternativa planer utreds, likaså alternativa lösningar till broprojektet i Kronbergsstranden.

Ordföranden konstaterade att ledamoten Yrjö Hakanens förslag om återremiss inte hade understötts, varvid det förföll.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Tanja Sippola-Alho, stadssekreterare, Telefon: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Asemakaavakartta nro 11910
- 2 Päättöshistoria
- 3 Oheismateriaali

Utdrag

Utdrag

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Muistutuksen tekijät

Bilagor till utdrag

Förslagstext
Kunnalisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen vahvistaminen
Bilaga 1
Bilaga 2
Förslagstext



Kunnalisvalitus, yleiskaavan,
asemakaavan,
rakennusjärjestyksen
vahvistaminen
Bilaga 1
Bilaga 2

Beslutsförslag

Stadsfullmäktige beslutar godkänna detaljplan för gatuområde (Hundholmsvägen mellan Silvergruvsvägen och Stansviken) i 49 stadsdelen (Degerö) enligt stadsplaneringskontorets detaljplaneavdelnings ritning nr 11910, daterad 13.11.2008 och ändrad 10.9.2009, 30.9.2009 och 1.2.2010.

Sammandrag

Detaljplaneförslag nr 11910 gäller Hundholmsvägen mellan Silvergruvsvägen och Stansviken. Stadsplaneringsnämnden tillstyrkte förslaget 10.9.2009. Nämnden behandlade under samma sammanträde Hundholmsvägen mellan Stansviken och Reihersvägen som ett separat ärende.

Stadsplaneringsnämnden beslutade 20.11.2008 tillstyrka ett förslag till detaljplan för gatuområde och detaljplaneändring för tomterna 49057/3 och 49074/2 och parkområden (Hundholmsvägen mellan Silvergruvsvägen och Reihersvägen) i 49 stadsdelen (Degerö), nr 11820, daterat 13.11.2008, och sända det till Stn. Nämnden röstade om ett förslag om återremittering.

Detaljplanen för Hundholmsvägen tudelades senare. Detaljplanen för avsnittet mellan Stansviken och Reihersvägen, vilket ingår i en markanvändningsplan, godkändes av Stge 17.3.2010. Beslutet har överklagats.

Det aktuella avsnittet av Hundholmsvägen ingår i delgeneralplanen för Kronbergsstranden, och detaljplanen för det kan behandlas av Stge först nu då delgeneralplanen har trätt i kraft.

Syftet med detaljplanerna för Hundholmsvägen är att den nuvarande gatan i praktiken ska kunna byggas om helt och hållet från korsningen med Reihersvägen västerut för att gatan ska få kapacitet för trafiken i det planerade området Kronbergsstranden. Hundholmsvägen är lokal matargata för Kronbergsstranden och blir i framtiden huvudtrafikled från Degerö dit.

Detaljplanerna för Borgströmsbacken och Gunillaberget, vilka är under arbete, ger Hundholmsvägen en viss rytm genom de bebyggda och



obebyggda delarna och höga skogbevuxna backar och kala berg som syns från gatan. Gatuområdet har dimensionerats utifrån den planerade spårtrafiken och gång- och cykeltrafiken mot centrum och den lokala gång- och cykeltrafiken, busstrafiken och fordonstrafiken mot Degerö. Dessutom är utrymme reserverat för framtida kollektivtrafik. För stadsbildens skull finns det också plats för trädplanteringar inom gatuområdet.

Föredragande

Initiativ

Planläggningsarbetet har inletts på initiativ av staden själv.

Utgångspunkter

Generalplaner

I Generalplan 2002 för Helsingfors löper en spårväg från Skatudden till Kronbergsstranden och vidare längs Hundholmsvägen till Uppby och mot Hästnässund. Detaljplaneområdet går mellan Stansvikslunden och naturskyddsområdet inom gruvområdet, genom det område i Degerö oljehamn som är reserverat som område dominerat av flervåningshus och småhus och vidare till området dominerat av flervåningshus vid Hundholmsvägen.

I delgeneralplanen för Kronbergsstranden (Stge 10.12.2008) finns ett normativt område där det får dras en spårväg som löper till huvudgatan i området, Hundholmsvägen.

Detaljplaner

Nästan hela området saknar detaljplan.

Övriga planer och beslut

Stadsplaneringsnämnden beslutade 14.2.2008 tillstyrka ett förslag till delgeneralplan för Kronbergsstranden och sända det till Stn. Delgeneralplanen trädde i kraft 23.6.2011. Nämnden godkände 14.2.2008 en markanvändningsplan för områden vid Hundholmsvägen (Borgströmsbacken och Gunillaberget).

Stge beslutade 12.11.2008 anteckna rapporten med granskningen av alternativa spårssystem för Degerö 2008 och som underlag för det fortsatta arbetet på en spårlösning för kollektivtrafiken till Degerö godkänna spårvägs- och broalternativet på avsnittet Degerö–Högholmen–Sumparn–Kronohagen.



Trafikplanen för Hundholmsvägen (stadsplaneringskontorets trafikplaneringsavdelnings ritning nr 5701-44) har beretts samtidigt som förslaget till detaljplan för Hundholmsvägen och har också behandlats samtidigt av stadsplaneringsnämnden.

Ägandeförhållanden

Staden äger marken i hela detaljplaneområdet.

Allmän områdesbeskrivning, bebyggd miljö

Området är delvis beläget inom det befintliga gatuområdet för Hundholmsvägen. Det börjar i öster vid korsningen Henrik Borgströms väg/ Reihersvägen/Hundholmsvägen. Vid östra ändan av gatan, i hörnet av Hundholmsvägen och Reihersvägen, finns fyravånings punkthus med tegelementyta från decennieskiftet 1970/1980. Vid Stansviken, norr om Hundholmsvägen, finns gamla villor som skyddas.

Naturmiljö

Topografin i omgivningen är omväxlande. Hundholmsvägen löper i en dalsänka. På båda sidorna om gatan finns stora bergryggar med ställvis synnerligen branta sluttningar. Växtligheten varierar mellan tallar på bergkrönen och frodiga växter typiska för dalsänkor. Mellersta delen av detaljplaneområdet ligger nära Stansviken med dess vass. Mellan den vassbevuxna innersta delen av Stansviken och Hålviken löper en smal dal. Västra delen av detaljplaneområdet omfattar Degerö oljehamn.

Samhällsteknisk försörjning

En 300 mm vattenledning och telefonjordkablar löper i Hundholmsvägen, 20 kV luftledningar för eldistribution delvis nära gatan och 20 kV jordkablar inom området för oljeförsörjningsfunktioner.

Grund

Hundholmsvägen ligger huvudsakligen i en sänka mellan bergsområden. Delar av sänkan har också finkorniga jordarter. Grunden i oljeförsörjningsområdet består främst av fyllnadsjord ovanpå finkorniga jordarter. I vilken mån marken i detta område är förorenad har slagits fast genom att den tidigare användningen utretts och prover undersökts.

Miljöstörningar

Trafiken på Hundholmsvägen orsakar störande buller i bostadskvarteren närmast gatan. Dessutom förorenar den luften, vilket beaktas då omgivningen planeras.



Målsättning

Syftet med detaljplanen är att nuvarande Hundholmsvägen i praktiken ska kunna byggas om helt och hållet från korsningen med ReiherSVägen västerut för att gatan ska få kapacitet för trafiken i det planerade området Kronbergsstranden. Trafikvolymen på Hundholmsvägen beräknas då Kronbergsstranden är utbyggt vara 15 000 fordon per dygn i östra ändan av gatan och 10 000 fordon per dygn vid parken. Hundholmsvägen är lokal matargata för Kronbergsstranden och blir i framtiden huvudtrafikled från Degerö dit. Gatan är det som avgör hurdant första intryck folk får av området.

Enligt markanvändningsplanen ska det byggas nya bostadshus på båda sidorna om Hundholmsvägen. De brantaste bergen vid gatan förblir dock obebyggda. Gatuområdet har dimensionerats utifrån den planerade spårtrafiken och gång- och cykeltrafiken mot centrum och den lokala gång- och cykeltrafiken, busstrafiken och fordonstrafiken mot Degerö. Dessutom är utrymme reserverat för framtida kollektivtrafik. För stadsbildens skull finns det också plats för trädplanteringar inom gatuområdet.

Förslag till detaljplan och detaljplaneändring

Allmän motivering och beskrivning

Nuvarande Hundholmsvägen förlängs till västra ändan av nuvarande Håkansviksvägen. Hundholmsvägens sträckning följer i öster, från korsningen med ReiherSVägen, i stort sett den nuvarande gatans sträckning. Vid de två skyddade villorna löper gatan söder om dessa, förbi den innersta delen av Stansviken. Sträckningen från korsningen med Stansviksvägen västerut baserar sig på kvartersstrukturen i delgeneralplanen.

Trafikplanegränserna är nu sådana att de nya gatorna i anslutning till Hundholmsvägen och förlängningarna till de nuvarande gatorna Silvergruvsvägen och Gunillavägen med säkerhet har kunnat dimensioneras ändamålsenligt i förslaget och att trafikplanen är oberoende av enskildheterna i fråga om hur kollektivtrafikleden till Degerö ska anslutas till gatunätet.

Dimensionering

Området omfattar 4,52 ha, varav ca 2 ha ingår i det aktuella detaljplaneförslaget. Trafikplanen för Hundholmsvägen baserar sig på en symmetrisk tvärprofil med ett separat 7 m brett körfält för kollektivtrafik (bussar och spårvagnar). Mellan detta körfält och de 3,75 m breda körbanorna på vardera sidan finns gröna remsor med trädplanteringar. Det finns dessutom en 2 m bred bana för cykeltrafik



och en 2 m bred bana för gångtrafik på vardera sidan om gatan. Gång- och cykeltrafiken och fordonstrafiken skiljs åt med en 1 m bred stenlagd remsa. Gatuområdet är sammanlagt 30,5 m brett. Det omfattar inga gröna remsor vid parken, tack vare vilket viktiga landskapsvyer syns från gatan och mindre schaktning behövs i och med att tvärprofilen är smalare.

Trafik och parkering

Hundholmsvägen har en hastighetsbegränsning på 40 km i timmen. Parkering är förbjuden. Alla korsningar är dimensionerade för boggibussar, och rondellerna går att köra igenom för spårvägstrafikens skull. Dessutom är ett område i trafikplanen reserverat med tanke på att en snabbspårvägstunnel som går österut bör kunna anslutas till Hundholmsvägen söder om korsningen med Jurmogränden.

De tre buss- och spårvagnshållplatserna på det aktuella avsnittet av Hundholmsvägen är belägna i anslutning till korsningarna, och de väntande står då på de gröna remsorna. Gående och cyklister korsar gatan på övergångsställen vid korsningarna och hållplatserna, vid vilka behovet är störst. Dessutom finns det en tunnel för gång- och cykeltrafik där gatan korsar huvudfriluftsstråket i det stora rekreatiomsområdet.

Principer för stadsbilden

Körningen till Kronbergsstranden från Degerö sker via Hundholmsvägen. Gatan löper i en dalsänka, och höjdnivån sjunker med ca 15 m från korsningen med Reihersvägen till Stansviken. Detaljplanerna för Borgströmsbacken och Gunillaberget, vilka är under arbete, ger gatan en viss rytm genom de bebyggda och obebyggda delarna och höga skogbevuxna backar och kala berg som syns från gatan. De historiska byggnaderna, terrängformerna och de stora gamla träden vid silvergruvan bildar ett slags port till området. Från silvergruvan syns Stansviks gårds park och Stansviken och från ändan av gatan Domkyrkans torn i innerstaden.

En allé planteras på vardera sidan om spårvägen på Hundholmsvägen. Alléerna delar upp det breda gatuområdet och får en att tänka på närheten till Stansviken. Det är meningen att de berg som syns från gatan ska belysas och att en för gatan speciell, stilig typ av lyktstolpar ska användas.

Samhällsteknisk försörjning

De 20 kV luftledningar för eldistribution som redan finns i Hålvik och Kronbergsstranden kablas in och flyttas delvis. Hundholmsvägen får en vattenledning, en dagvattenledning och en tryckledning för



avloppsvatten och nära byggnadskvarteren också en avloppsledning. Gatan får dessutom en fjärrvärmeledning, 20 kV jordkablar för eldistribution och kablar för röst- och telekommunikation.

Mark; byggbarhet och renhet

Största delen av Hundholmsvägen byggs om nära den nuvarande gatulinjen. Inom området för oljeförsörjningsfunktioner är det fråga om ett helt nytt gatuavsnitt. Sex gatuavsnitt består av mjuk mark, och hur bottnen ska förstärkas blir klart då gatuplanen utarbetas. Marken inom gatuområdet istandsätts på så vis efter den gamla användningen att den blir minst så bra som mark inom gatuområde måste vara.

Miljöstörningar

Spårtrafiken kan orsaka buller och vibrationer om banan är ojämn eller annars i dåligt skick och anlagd direkt på berg eller på ett annat underlag som leder ljud bra, hastigheterna är stora eller materielen defekt. Det är mest ändamålsenligt att störningarna lindras då banan anläggs, om detta är möjligt. Störande vibrationer kan bekämpas med en ordentlig underbyggnad och störande buller med konstruktioner i banan som förhindrar att bullret sprider sig. Finland har tills vidare inte för trafikvibrationer fastställt riktvärden som ska tillämpas på markanvändningen. I fråga om stomljud i bostäder är LASmax= 35 dB ett lämpligt maximalt planeringsvärde och i fråga om vibrationer LVSmax= 0,30 mm/s.

Luftföroreningarna och bullret från trafiken på Hundholmsvägen beaktas då bostadskvarteren vid gatan planeras och detaljplanebestämmelserna formuleras.

Konsekvenser då detaljplanen genomförs

Konsekvenser för samhällsstrukturen och den bebyggda miljön

Detaljplanen följer delgeneralplanen och markanvändningsplanen, och Hundholmsvägen har huvudsakligen sin nuvarande sträckning.

Konsekvenser för trafiken och den tekniska försörjningen

Enligt prognosen ökar trafikvolymen i Degerö med ca 15 000 fordon per dygn då Kronbergsstranden (området i delgeneralplanen och området i markanvändningsplanen) byggs ut. Den ökande trafiken belastar det befintliga gatunätet då den löper från Österleden till Borgbyggarvägen, Degerövägen och Hundholmsvägen, som är huvudtrafikled i Kronbergsstranden. I och med att Hålvik ska utvidgas enligt delgeneralplanen och nuvarande Silvergruvsvägen förlängs fås



det en alternativ körväg i Kronbergsstranden,
Huvudvägen–Silvergruvsvägen–Hundholmsvägen.

Den eventuella framtida spårvägen till centrum orsakar gradvis förändringar i de nuvarande bussrutterna då byggandet i Kronbergsstranden framskrider. Det är medtaget i beräkningen att en snabbspårväg ska kunna få en gren som löper i en bergstunnel mot Sandhamn söder om Hundholmsvägen, inom bergsområdet mellan det nya bostadsområdet Gunillaberget och den befintliga strukturen. Att trafiken ökar beaktades redan då körfält och korsningar i det nuvarande gatunätet planerades. Omläggningarna i korsningen Österleden/Borgbyggarvägen har planerats med utgångspunkt i att kapaciteten ska räcka till för den trafikökning som byggandet i Kronbergsstranden för med sig. De kommunaltekniska ledningarna dras huvudsakligen under körbanorna och stråken. Att bostadsområdena Gunillaberget och Borgströmsbacken ska byggas ut beaktas vid östra delen av Hundholmsvägen, och att områdena Silverdalen, Håkansvik och Kronberget ska byggas ut beaktas vid västra delen. Alla höjdnivåer och konstruktioner inom gatuområdet har ännu inte gjorts bindande under planläggningen.

Konsekvenser för naturen och landskapet

Hundholmsvägens sträckning följer den nuvarande gatans sträckning och löper i en dalsänka. Gatuområdet har två trädrader utom på mittavsnittet vid Stansviken.

Hundholmsvägen är nu 7 m bred, och gatuområdet blir ca 30,5 m brett då detaljplanen genomförs. Östra delen av gatan har i detaljplanen huvudsakligen samma sträckning som det befintliga gatuavsnittet. Bergskanterna norr om gatan måste skäras bort på ett avsnitt av ca 150 m. Höjdskillnaden mellan gatuytan och bergsytan kommer att vara högst 5 m. Bergsområdet bredvid gatuområdet är upptaget som park i detaljplanen. Den andra ändringen i naturlandskapet görs söder om gatan, vid Gunillaberget, mittemot den smala dalen i nordlig riktning. Berg måste där skäras bort på så sätt att höjdskillnaden är högst 3 m. En tunnel genom vilken huvudfriluftsstråket i nordsydlig riktning leds är angiven vid dalen. Lutningskraven på huvudfriluftsstråket till tunneln ökar mängden berg som måste sprängas bort på platsen. Detta område ingår inte i detaljplanen för Hundholmsvägen. I övrigt kommer östra delen av gatuområdet att gränsa direkt till hus, och den nuvarande naturmiljön blir urban.

Hundholmsvägen löper nu mellan Gruvvillan och Schaumanska villan (Tornvillan). I detaljplanen är den dragen söder om Gruvvillan. Då gatan blir bredare finns det inte utrymme för den mellan villorna, som får skyddsbeteckning. Gatan påverkar landskapet och naturmiljön



avsevärt. Förändringen resulterar i en fungerande helhet och förbättrar den kulturhistoriskt värdefulla Gruvvillans status tack vare att villan bildar en helhet tillsammans med Schaumanska villan. Avståndet från Gruvvillan till gatuområdet har tidigare varit ca 7 m och är ca 5 m i trafikplanen, men villans höjdnivå i förhållande till gatans förbättras, och avståndet till fordonstrafiken ökar.

Västra delen av Hundholmsvägen får en annan sträckning än den har nu. Gatan löper i huvudsak i jämn terräng, och bergryggskanterna skärs bort där det blir bostadsområden. Sträckningen påverkar inte i väster landskapet eller naturmiljön i särskilt hög grad.

Hundholmsvägen blir mycket bredare än den är nu. Gatuområdet omfattar i detaljplaneförslaget 3 m breda områden för alléer. Alléerna gör gatuområdet mer slutet och tilltalande. Bergskärningarna smälter bättre in i naturlandskapet då höga vertikala skärningar undviks och bergskanterna formas så att de buktar sig. Branta vertikala skärningar bör också undvikas av den orsaken att de kräver skyddsräcken.

Konsekvenser för den mänskliga hälsan, säkerheten och de sociala förhållandena

Trafiken kommer att öka på Hundholmsvägen. Området är inte utsatt för stort buller, och bullerbekämpningen kan beaktas i konstruktionerna i ytterväggarna nära gatan. Om husen är parallella med gatan skyddas gårdsplanerna mot buller.

Bullret från trafiken på Hundholmsvägen beaktas på så sätt i detaljplanerna för Gunillaberget och Borgströmsbacken, vilka är under arbete, att gårdsplanerna för utevistelse i bostadskvarteren nära gatan ligger i en ljudskugga bildad av husen. En viss ljudreduktion bestäms för konstruktionerna i fasaderna mot gatan.

Eventuella vibrationer från spårvägen beaktas då banan planeras. Rälsen kan läggas på gatan på ett sätt som motverkar vibrationer som uppstår då hjulen får kontakt med rälsen (lerjord), likaså stomljud (berggrund). Under rälsen kan exempelvis separata dämpande skivor användas.

De konsekvenser som hänför sig till luftföroreningar från trafiken minskas genom en detaljplanebestämmelse enligt vilken luftintag för maskinell ventilation ska placeras på innergårdssidan i bostadshus vid gatan.

Konsekvenser för samhällsekonomi

Kostnaderna för Hundholmsvägen uppgår till ca 8,4 mn euro och fördelar sig på nedanstående sätt (kostnadsnivå november 2008,



exklusive moms): gatukonstruktioner 7,2 mn euro, vattentjänster och dränering 0,5 mn euro och fjärrvärme 0,7 mn euro.

Kostnaderna för spårvägen ingår inte i kostnadskalkylen. Kostnaderna för de kommunaltekniska ledningarna vid Gunillaberget och Borgströmsbacken hör till de kostnader som hänför sig till detaljplanerna för dessa bostadsområden.

Genomförande

Tidpunkt för byggandet

Byggstarten sker så fort som möjligt efter att detaljplanen och gatuplanerna vunnit laga kraft. Byggandet börjar vid korsningen ReiherSVägen/Henrik Borgströms väg och fortsätter vid Håkansviken.

Genomförande- och tillämpningsanvisningar

En sådan belyningsplan som krävs för offentliga rum utarbetas för området med omgivning.

Planeringsfaser

Frågan om en detaljplan och en detaljplaneändring väckt, program för deltagande och bedömning, växelverkan

Planläggningsarbetet inleddes på initiativ av staden själv.

Intressenterna underrättades om att frågan om en detaljplan och en detaljplaneändring blivit väckt genom en skrivelse från stadsplaneringskontorets detaljplaneavdelning. Samtidigt med skrivelsen fick de ett program för deltagande och bedömning (daterat 14.3.2008).

Att frågan om en detaljplan och en detaljplaneändring blivit väckt framgår också av planläggningsöversikten för år 2007.

Deltagandet och växelverkan arrangerades i enlighet med programmet för deltagande och bedömning.

Detaljplaneutkastet och utkastet till detaljplanebeskrivning hölls framlagda på stadsplaneringskontoret och Degerö bibliotek 6–20.10.2008. De var också utlagda på stadsplaneringskontorets internetsidor. Ett öppet möte om utkasten hölls 8.10.2008.

Myndighetssamarbete



Myndighetssamarbete bedrevs under detaljplaneberedningen med Helsingfors Vatten, Helsingfors Energi, byggnadskontoret och trafikverket.

Åsikter och utlåtanden

Stadsplaneringskontorets detaljplaneavdelning fick under detaljplaneberedningen tjugoen skrivelser med åsikter och utlåtanden om det gemensamma programmet för deltagande och bedömning rörande Gunillaberget, Borgströmsbacken, Hundholmsvägen och kvarteret 49056. Åtta skrivelser med åsikter gällde Hundholmsvägen.

Avdelningen fick sjutton skrivelser med åsikter om detaljplaneutkastet. Dessutom framfördes åsikter muntligt vid diskussionsmötet och per telefon.

Åsikterna och utlåtandena om programmet för deltagande och bedömning gäller tidsschemat för det som har att göra med trafiken, dimensionerna på gaturummet och bullret.

Åsikterna och utlåtandena om detaljplaneutkastet gäller trafikvolymen på Hundholmsvägen, gatans bredd och sträckning, bullret från gatan, spårsträckningen och tidsschemat för det som har att göra med trafiken.

Åsikterna har beaktats på så sätt under planläggningsarbetet att Hundholmsvägen blivit 1,5 m smalare.

Åsikterna, utlåtandena och genmälena relateras mer ingående på sidorna 20–34 i beslutshistorien (bilaga 2).

Förslaget framlagt, anmärkningar och utlåtanden

Förslaget hölls offentligt framlagt 30.1–2.3.2009, vilket hade kungjorts i enlighet med markanvändnings- och byggförordningen. Elva anmärkningar gjordes mot förslaget. Det kom också en skrivelse.

Förslaget har dessutom sänts för utlåtande till fastighetsnämnden, direktionen för affärsverket HST, nämnden för allmänna arbeten, miljönämnden, affärsverket Helsingfors Vatten, affärsverket Helsingfors Energi och Helen Elnät Ab.

Anmärkningar och skrivelse

Anmärkningarna och skrivelsen gäller planläggningsprocessen, växelverkan, buller och andra utsläpp, Hundholmsvägens sträckning, trafiken, naturen, kulturobjekt och de riksomfattande målen för områdesanvändningen.



Stn hänvisar till 65 § 2 mom. (trädde i kraft 1.1.2009) i markanvändnings- och bygglagen: "De som gjort en anmärkning och som uppgett sin adress ska underrättas om kommunens motiverade ställningstagande till den framförda åsikten." Med ett undantag har alla som gjort en anmärkning uppgett sin adress.

Rätten att på stadens vägnar komma med ett motiverat ställningstagande har delegerats till stadsplaneringsnämnden räknat från 1.1.2011. Stn har ingenting att tillägga till nämndens genmälen, vilka i form av ett protokollsutdrag skickats till dem som gjort en anmärkning.

Anmärkningarna och skrivelsen har beaktats på så sätt under planläggningsarbetet att Hundholmsvägen blivit 2 m smalare där det planeras bebyggelse och 5 m smalare vid rekreatiomsområde.

Anmärkningarna, skrivelsen och genmälena relateras mer ingående på sidorna 3–14 i beslutshistorien (bilaga 2).

Utlåtanden

Miljöcentralen, affärsverket Helsingfors Energi och Helen Elnät Ab har ingenting att invända mot detaljplaneförslaget.

Direktionen för affärsverket HST betonar att förslaget till detaljplan för Hundholmsvägen skapar goda förutsättningar för kollektivtrafik på denna huvudgata i Kronbergsstranden. Separata körfält är reserverade för spårvagnar och bussar. En eventuell snabbspårväg till Sandhamn beaktades också under detaljplanearbetet. Direktionen har ingenting att invända mot detaljplaneförslaget.

Fastighetsnämnden konstaterar att staden äger marken i hela detaljplaneområdet Hundholmsvägen. Västra ändan av nya Hundholmsvägen är belägen inom oljeförsörjningsområdet i Degerö, delvis inom områden som är utarrenderade till oy Shell ab.

Oljeförsörjningsområdet i Degerö förvaltas av Helsingfors Hamn. Hamnnämnden har utarrenderat delar av området till oljebolag. Efter att oljebolagens arrendeavtal gått ut (31.12.2010) och staden fått tillbaka sin mark utan byggnader och konstruktioner och i sanerat skick överförs förvaltningen av marken på fastighetskontoret.

Nämnden har ingenting att invända mot själva detaljplaneförslaget.

Helsingfors Vatten tillstyrker detaljplaneförslaget och påpekar att ordningsföljden i vatten- och avloppsarbetena bör beaktas då Hundholmsvägen planeras. Om ordningsföljden kräver tillfälliga ledningar bör dessa finansieras med andra medel än sådana som är



avsedda för vattenverksfunktioner. Hundholmsvägen måste mellan Silverdalsvägen och Reihersvägen få en ny allmän vattenledning på ca 1 600 m och en avloppsledning på ca 2 000 m. Kostnaderna för vattentjänsterna uppgår till ca 1,2 mn euro exklusive moms.

Nämnden för allmänna arbeten tillstyrker detaljplaneförslaget och anser att storleken på och läget för det som byggs bör bedömas enligt förslaget till delgeneralplan, nr 11756, om vilket beslut fattades 14.2.2008, och att materialet i fråga borde ha ingått som bilaga. Gaturummet har så strama dimensioner att de överenskomna riktvärdena för gatuplanering och tillgänglighet inte uppnås, och tillräckligt mycket spelrum har inte lämnats för gatuplaneringen. Att gaturummet är smalt och inget utrymme finns för snö kommer att orsaka underhållsproblem.

Avståndet mellan spårvagnar och trädstammar ska vara minst 6 m. Växtligheten och trädslagen på de gröna remsorna och det exakta läget bestäms i samband med gatuplaneringen, med beaktande av de begränsningar som hänför sig till underhållet.

Huruvida korsningarna är säkra och tillräckligt stora kan inte bedömas utifrån förslaget till detaljplan och detaljplaneändring, eftersom det inte i samband med förslaget redogjorts för gatorna i anslutning till Hundholmsvägen, dessas dimensioner och anslutningsvinkel eller de byggmassor som gränsar till gatan och väsentligt påverkar exempelvis frisiktsområdena. Detta kan anses vara en allvarlig brist i detaljplanen.

Genmäle

I och med att Hundholmsvägen totalt är upp till 28,5 m bred har det behövliga utrymmet för olika trafikformer dimensionerats enligt minimimåtten för fungerande trafik. Det har kommits överens om att frågan om utrymme för snö ska beaktas då tomterna intill gatan planläggs, på så sätt att husen inte uppförs vid tomtgränsen utan att det lämnas ett 0,5 m brett område som naturligt ansluter sig till den övriga zonen mellan gatan och husen och kan användas för snö. En 0,5 m bred slänt- och snöremsa har fogats till gatuområdet intill den nuvarande tomten vid Reihersvägen 1.

Starka stadsbildsmässiga grunder kräver att det finns gröna remsor mitt på gatan, bredvid spårvagnsfälten, och att gatan är så smal som möjligt. Det exceptionella avståndet mellan de gröna remsorna och spårvagnsfälten diskuterades med trafikverket under planeringen. Underhållet av spårvägen kan påverkas genom att det väljs ett trädslag som är lämpligt med tanke på närheten.



Detaljplanen har som bilaga en trafikplan för Hundholmsvägen mellan Silvergruvsvägen och Reihersvägen. Korsningarna och deras dimensioner framgår av trafikplanen, också i fråga om gatorna i anslutning till Hundholmsvägen. Sikten beaktas i detaljplanerna, i vilka det bestäms hur byggmassorna intill Hundholmsvägen ska uppföras.

Ändringar i förslaget till detaljplan och detaljplaneändring

- Gatuområdet för Hundholmsvägen mellan Silvergruvsvägen och Stansviken ingår inte längre i förslaget till detaljplan och detaljplaneändring nr 11820 utan i ett separat detaljplaneförslag, nr 11910.
- Detaljplaneområdet har blivit 1 m smalare på vardera sidan om Hundholmsvägen i och med att cyklisterna fått körfält för cykeltrafik i stället för cykelbanor. Hundholmsvägen har blivit 0,5 m smalare på vardera sidan där gatan gränsar till rekreationsområde. Dimensionerna har justerats också vid korsningarna.
- Hundholmsvägens sträckning har justerats i någon mån vid Silvergruvsvägen.
- Gatuområdet har blivit 6 m smalare i västra ändan av detaljplaneområdet i och med att trädraden strukits där gatan på båda sidorna gränsar till rekreationsområde.

Ändringarna är inte väsentliga och förslaget behöver därför inte läggas fram på nytt.

Stadsplaneringskontoret justerade detaljplaneförslaget på nedanstående sätt 30.9.2010, efter nämndbehandlingen.

Det har vid ett möte med byggnadskontoret och belysningskonsulten efter beslutsfattandet kommit fram att Hundholmsvägen måste breddas med sammanlagt 2,4 m i östra delen av detaljplaneområdet, vid rekreationsområdet, för genomförandeplaneringens skull.

I det detaljplaneförslag som förelades stadsplaneringsnämnden 27.8.2009 är gatuområdet 23,5 m brett vid rekreationsområdet. Remsorna mellan körfältet för kollektivtrafik och körfälten för annan motorfordonstrafik är 0,5 m breda. De bör vara 1,7 m breda för att ledningsstolparna för spårvagnstrafiken och de därtill hörande belysningsanordningarna ska få rum och ett sådant skyddsavstånd som hänför sig till spår- och fordonstrafik vara möjligt. Båda skiljeremsorna har därför breddats med 1,2 m. Gatuområdet är nu 25,9 m brett vid rekreationsområdet.



Den del av gaturummet som gränsar till rekreationsområde är trots det ovanstående nu 3,6 m smalare än i det förslag till detaljplan och detaljplaneändring som hölls framlagt 30.1–2.3.2009 (nr 11820).

Det har vid möten med byggnadskontoret efter att genomförandeplanerna preciserats kommit fram att Hundholmsvägen måste breddas med sammanlagt 2 m i västra delen av detaljplaneområdet.

Stadsplaneringskontoret justerade följaktligen 1.2.2010 detaljplaneförslaget ytterligare:

I det detaljplaneförslag som stadsplaneringsnämnden tillstyrkte 10.9.2009 är gatuområdet 28,5 m brett i västra ändan av Hundholmsvägen och skiljeremsorna 3 m breda. För att de planerade raderna av lindar ska få rum på skiljeremsorna och kunna fortsätta obrutna också på parkeringsplatserna måste skiljeremsorna vara 4 m breda. Båda skiljeremsorna har därför breddats med 1 m. Gatuområdet är efter att ha breddats 30,5 m brett i västra ändan av Hundholmsvägen. Gatubredden vid rekreationsområdet förblir oförändrad. Stadsplaneringskontoret korrigerade 30.9.2009 detaljplaneförslaget i fråga om gatuavsnittet i öster vid rekreationsområdet.

I och med att bredden på gaturummet på de korrigerade avsnitten fortfarande är densamma som i det förslag till detaljplan och detaljplaneändring som hölls framlagt 30.1–2.3.2009 (nr 11820) och som då omfattade det aktuella detaljplaneområdet, behöver förslaget inte läggas fram på nytt. (Området i detaljplaneförslaget separerades 10.9.2009 från förslaget till detaljplan och detaljplaneändring nr 11820.)

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Tanja Sippola-Alho, stadssekreterare, Telefon: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Asemakaavakartta nro 11910
- 2 Päättöshistoria

Utdrag

Utdrag

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Bilagor till utdrag

Förslagstext
Kunnalisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan,



Muistutuksen tekijät

rakennusjärjestyksen
vahvistaminen
Bilaga 1
Bilaga 2
Förslagstext
Kunnalisvalitus, yleiskaavan,
asemakaavan,
rakennusjärjestyksen
vahvistaminen
Bilaga 1
Bilaga 2

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 19.09.2011 § 811

Pöydälle 12.9.2011

HEL 2011-001179 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto päättäisi seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättäneen hyväksyä 49. kaupunginosan (Laajasalo) katualueen (Koirasaarentie välillä Hopeakaivoksentie–Tahvonlahti) asemakaavan kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston 13.11.2008 päivätyn ja 10.9.2009, 30.9.2009 ja 1.2.2010 muutetun piirustuksen nro 11910 mukaisena.

12.09.2011 Pöydälle

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi