



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

**VALLILANLAAKSON JOUKKOLIIKENNEKADUN
ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 11978**

Hankenro 0949
Kslk dnro 2006-67, 2006-1567

SISÄLLYS

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavaluonnos
nähtävillä 12.4.–30.4.2010**

Viranomaisyhteistyö

– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet

– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet asiakohdittain

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Kaavaehdotus nähtävillä (MRL 65 §) 13.8.–13.9.2010

Muistutukset

– Tiivistelmät muistutuksista ja vastineet

Kirjeet

– Tiivistelmä kirjeistä ja vastineet

Lausunnot

– Tiivistelmät lausunnoista ja vastineet

LIITE

Keskustelutilaisuuden 20.4.2010 muistio



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 12.4.–30.4.2010

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavaluonnos olivat nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa sekä Pasilan, Vallilan ja Arabianrannan kirjastoissa 12.4.–30.4.2010 ja viraston internetsivuilla. Luonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 20.4.2010.

Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaistyötä Helsingin kaupungin liikennelaitoksen, Helsingin seudun liikenteen ja rakennusviraston kanssa.

Helsingin seudun liikenne (27.4.2010) toteaa, että suunniteltu joukkoliikennekatu mahdollistaisi hyödyllisen ja joukkoliikenteelle hyvin soveltuvan poikittaisen yhteyden. Katu lyhentäisi ja nopeuttaisi yhteyksiä joukkoliikenteen keskeisenä solmupisteenä toimivaan Pasilaan.

HSL toteaa, että eri oppilaitoksia Viikistä Tapiolaan yhdistävä bussiyhteys, tiedelinja, on strategisesti tärkeä. Samalla se esittää, että Kumpulan kampusalueelta tulee järjestää koneellinen yhteys joukkoliikennekadulle, jotta joukkoliikennekadusta saataisiin täysi hyöty yhteyksien lyhentymisenä.

HSL ilmoittaa kannattavansa joukkoliikennekadun toteuttamista.

Kaupunginmuseo (29.4.2010) toteaa, että avoin viherympäristö, joka muodostuu vanhaan kartanoympäristöön sijoitetusta tieteellisestä puutarhasta, siirtolapuutarhasta ja niitä yhdistävästä ja ympäröivästä julkisesta viheralueesta tulee säilyttää sen kulttuurihistorialliset arvot huomioiden. Entisen satamaradan muuttaminen joukkoliikennekaduksi ja autoliikenteen tuominen Kumpulan kartanon ja Vallilan siirtolapuutarhan väliselle vyöhykkeelle vaarantaa koko miljöö.

Kaupunginmuseo ei puolla kaavamuutosta.

Vastine

Puistoalueen halki kulkeva joukkoliikennedyhteys aiheuttaa maisemallisia haittoja. Kumpulan kartanon ja Vallilan siirtolapuutarhan välistä johdettu joukkoliikennekatu heikentää kulttuurihistoriallisesti merkittävän ympäristön arvoa, vaikkakin suunnitelmassa on pyritty maisemallisten haittojen minimointi.

t:\ksv-aos\esikunta\virasto\listalle\ksk 05052011\11978 joukkoliikennekadun vuorovaikutusraportti kskl 05052011.doc

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



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

Kartanon ja siirtolapuutarhan välinen yhteys on huomioitu sijoittamalla joukkoliikennekadun ylittävä suojatie siirtolapuutarhan pohjoisen portin kohdalle.

Joukkoliikennekadun käyttö pelkästään raitiovaunuille olisi maisemallisesti vähiten haitallinen muutos, mutta pelkkä raitiotieyhteys ei palvelisi Viikin ja Otaniemen kampusalueita yhdistävää tiedelinjaa.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yhteensä 18 mielipidettä koskien osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja kaavaluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa ja puhelimitse.

Kumpula-Seura ry (30.4.2010) toteaa, että asemakaavan muutoksella poistetaan lopultakin varaus joukkoliikennekadulle Kumpulanmäeltä Kumpulanlaakson puistoalueen halki Isonniitynkadulle.

Kumpula-seura kritisoi kaavan korkeaa hintaa ja toteaa, että tulevaisuudessa reittiä pitkin johdettaisiin tiedelinjan lisäksi myös muita poikittaisia linja-autoyhteyksiä.

Kaavaluonnoksessa esitetty katettu silta Kumpulan kampukselta Kusta Vaasan tien ja Hämeentien yli Arabian kauppakeskukseen lisäisi liikenneturvallisuutta ja helpottaisi siirtymistä kampukselta joukkoliikenteen pysäkeille.

Kumpula-seura esittää, että Kumpulan kartanon laaksolle laadittaisiin suojeleva asemakaava, jossa liikenneväylien tarvetta tarkasteltaisiin alueen suojelun ja kulttuurihistoriallisten sekä maisemallisten arvojen näkökulmasta.

Mäkelänrinteen Uintikeskus (30.4.2010) kiinnittää huomioita siihen, ettei Uintikeskuksen liittymistä Vallilanlaakson puistomaiseen virkistysalueeseen estetä jatkossakaan ja toteaa, että joukkoliikennekadun ja uimahallin laajentamisen suunnitelmat tulee tehdä yhteistyössä.

Helsingin yliopisto ja Ilmatieteen laitos (30.4.2010) toteaa, että hyvät julkisen liikenteen yhteydet ovat todella merkittävä asia yliopistoalueella. Alueen asemakaava laadittiin jo 1980-luvulla, mutta asemakaavan mukaista joukkoliikenneyhteyttä ei ole vielä toteutettu.

Helsingin yliopiston maantieteen laitoksen selvityksessä todettiin, että Kumpulassa on muihin kampuksiin verrattuna huonoimmat joukkoli-

t:\ksv-aos\esikunta\virsto\listalle\kskl 05052011\11978 joukkoliikennekadun vuorovaikutusraportti kskl 05052011.doc

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



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

kennepalvelut. Lisäksi ne kiinnittävät huomiota laajempiin joukkoliikenteen kehittämistarpeisiin. Arabianrantaan ja Viikkiin on viime vuosina rakentunut merkittävät asuin- ja työpaikka-alueet ja reitin nopeutuminen välillä Pasila-Kumpula nopeuttaisi merkittävästi matka-aikoja.

Helsingin yliopisto ja Ilmatieteen laitos toteavat, että kaavaluonnoksessa esitetty Kustaa Vaasan tien ylittävä silta parantaisi liikenteen sujuvuutta sekä jalankulkuyhteyksiä kampukselta bussipysäkeille ja Arabian kauppakeskuksen palveluihin.

Helsingin yliopisto ja Ilmatieteen laitos toivovat, että asiassa saataisiin lopulta aikaan päätös toimivasta suunnitelmasta.

Vallilan siirtolapuutarhayhdistys r.y. (30.4.2010) vastustaa jyrkästi joukkoliikennekadun rakentamista Vallilanlaakson halki. Yhdistys toteaa, että joukkoliikennekatu aiheuttaa melua, tärinää, saasteita ja epäpuhtauksia, heikentää alueen kulttuurihistoriallisia arvoja, heikentää alueen kaupunkikuvallisia ja maisemallisia arvoja, pirstaloi viheraluekonaisuuden, on maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n sisältövaatimusten vastainen ja on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden sekä Helsingin yleiskaava 2002 vastainen.

Sammatintie 7, Sammatintie 10 sekä Karstulantie 10 talotoimikunnat (30.4.2010) kannattavat joukkoliikenteen kehittämistä, mutta vastustavat suunniteltua joukkoliikennekatua Vallilanlaaksossa. Joukkoliikennekadun liikenne huonontaisi puiston arvoja ja ominaispiirteitä, eikä alue tarjoaisi enää nykyisenlaisia virkistysmahdollisuuksia. Talotoimikunnat ehdottavat alueen kaavoittamista puistoksi.

Talotoimikunnat toteavat, että lainvoimaisen asemakaavan mukainen joukkoliikennedyhteys, Pietari Kalmin kadun jatke Isonniitynkadulle on haittavaikutuksiltaan sekä kustannuksiltaan pienempi kuin kaavaluonnoksen mukainen yhteys.

xxx xxx (3.5.2010) vastustaa jyrkästi suunniteltua joukkoliikennekatua, koska se aiheuttaa tärinää, melua, saasteita, epäpuhtauksia siirtolapuutarhaan ja puistoon sekä pirstaloi viheralueen ja heikentää alueen kulttuurihistoriallisia arvoja. **xxx** ehdottaa, että ratapohjalle sijoitettaisiin pyörätie.

xxx xxx (22.4.2010) vastustaa joukkoliikennekatua sen aiheuttamien melu- ja saastehaittojen takia. Hänen mielestään 1,2 m korkea aita joukkoliikennekadun ja siirtolapuutarhan välissä on riittämätön.



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

xxx xxx (30.4.2010) vastustaa jyrkästi joukkoliikennekadun rakentamista Vallilanlaakson, koska se pilaa oleellisesti alueen viihtyvyyttä ja rikkoo kulttuurimaiseman sekä kyseenalaistaa siirtolapuutarhatoiminnan jatkamisen. Suunnitelman on ristiriidassa Helsingin kaupungin vuonna 2008 julkaistujen suunnitelmien kanssa, jossa kaupunki haluaa selvittää uusien siirtolapuutarha-alueiden muodostamista ja nykyisten laajentamista. Lisäksi **xxx** toteaa, että asukkaita on johdettu harhaan väittämällä joukkoliikennekadun jäävän vain Tiedelinjan käyttöön.

xxx xxx (29.4.2010) toteaa, että joukkoliikennekadun rakentaminen keskelle hyvin toimivaa virkistysaluetta ei ole kestävä ja ilmastotietoisien suunnittelun eikä ylipäättänsä hyvien suunnitteluperiaatteiden mukainen ratkaisu. Katuverkoston vieminen vanhaan kulttuurimaisemaan hävittää sen keskeiset arvot. Kevyen liikenteen reittien katkaiseminen hankaloittaa ja hidastaa nyt sujuvien pyörämatkojen tekoa. Lisäksi lähiympäristön lasten omaehtoinen liikkuminen hankaloituu ja tulee turvattommaksi.

xxx xxx (30.4.2010) toteaa, että Vallilan- ja Kumpulanlaakson muodostama kaupunkipuisto on itäisen kantakaupungin laajin virkistysalue, joka on kulttuurihistoriallisesti arvokas kokonaisuus. Jos joukkoliikennekatu palvelee bussiliikenteen tulevaisuuden visioita, se pitäisi näyttää tässä vaiheessa. Katu on kallis toteuttaa ja perusteeksi Tiedelinjan nopeuttaminen parilla minuutilla on riittämätön. **xxx xxx** toteaa myös, että tulisi myös selvittää perusteellisesti, mitä haittaa suunnitelman aiheuttaisi Vallilan- ja Kumpulanlaakson kaupunkipuiston virkistyskäytölle ja mitä näiden haittojen torjumiseksi voi tehdä. Nyt asiaa on selvitetty puutteellisesti.

xxx xxx (30.4.2010) toivoo, että päättäjät tekisivät lopultakin hyvän, aluetta suojelevan päätöksen, jotta tulevaisuudessakin ihmiset voisivat nauttia kävely- ja pyöräilyreiteistä kohti keskustaa ja ulkoliikunta-väylistä yleensä. Ratikka tai bussi pilaa kauniin maiseman. **xxx** esittää myös parannusehdotuksia nykyisiin liikennereitteihin.

xxx xxx (22.4.2010) ihmettelee, miksi joukkoliikennekatua ajetaan itsepäisesti Vallilanlaakson viheralueen läpi. Keskellä kaupunkia sijaitsevaa viheraluetta ei voida tuhota yhden bussilinjan tarpeisiin. Hän toteaa, että yliopiston joukkoliikenneyhteyksiä voitaisiin helposti parantaa ottamalla käyttöön uusi raitiotielinja Arabiasta ja yliopiston kampuksen nurkalta Pasilan asemalle olemassa olevia raiteita pitkin.

xxx xxx (27.4.2010) vastustaa voimakkaasti joukkoliikennekatua, koska se on erittäin kallis ja rikkoo suuren kulttuurihistoriallisesti arvokkaan yhtenäisen puistoalueen, jonka virkistyskäyttö on merkittävä

t:\ksv-aos\esikunta\virasto\listalle\ksk 05052011\11978 joukkoliikennekadun vuorovaikutusraportti kskl 05052011.doc

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



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

Joukkoliikennettä ja yhteyksiä pitää parantaa, mutta ei uhraamalla välttämättömiä virkistys-, viher- ja puistoalueita.

xxx xxx (26.4.2010) pyytää kaupunkisuunnitteluvirastoa viemään kaupunkisuunnittelulautakuntaan laaksoa koskevan suojelukaaavan, jossa olisi kuitenkin varaus myöhemmin toteutettavalle maisemoidulle raitiotielinjaukselle, mikäli se on tarpeellinen Kalasataman ja Pasilan välille. Joukkoliikennekatu olisi ympäristörikos. **xxx xxx** toteaa, että Tiedelinjan ajoaika ei ole ongelma, vaan aikataulujen paikkaansapitämättömyys, mikä voitaisi ratkaista raitiotielinjalla Hämeen-tieltä Pasilaan nykyisiä raiteita pitkin. Lisäksi hän esittää, että Kumpulanmäenraittia jatketaan Jyrängöntieltä Kumpulantaipaleelle niitylle spontaanisti syntynyttä polkua pitkin.

xxx xxx (15.4.2010) vastustaa joukkoliikennekadun rakentamista, koska kadun rakentaminen yhtä bussilinjaa varten on verovarojen tuhlausta, on tehty kokeilu, joka osoittaa toimivaksi ratkaisuksi liikenteen hoitamisen pienoisbusseilla nykyisiä katuja pitkin, kadun rakentaminen rikkoo virkistysalueen, joka palvelee suurta määrää Keski-Helsingin asukkaita. Lisäksi hän ihmettelee, miksi alueen läpi ei voi rakentaa raitiolinjaa Kalasatamasta ja /tai Viikistä länteen. Raideliikenne ei aiheuta samanlaista melu- ja saastehaittaa kuin autoliikenne.

xxx xxx (19.4.2010) mielestä joukkoliikennekatu on huono ajatus. Hän toivoo, että kadulle löydettäisiin joku muu toimivampi ratkaisu. Joukkoliikenteen sujuvuutta tulee tehostaa, mutta harvojen virkistysalueiden säilyminen on tärkeämpää.

xxx xxx (28.4.2010) toteaa, että kuntalaisnäkökulmasta kaupungin päättäjien toiminta tuntuu erityisen paheksuttavalta, koska asia tuodaan käsittelyyn aina uudelleen ja uudelleen. Joukkoliikennekadun rakentamissuunnitelmasta tulisi lopullisesti luopua. Lisäksi hän esittää joitakin kommentteja selostusluonnoksesta.

xxx xxx (29.4.2010) vastustaa jyrkästi kallista, ympäristöä tuhoavaa ja Kumpulan kampuksen liikenneyhteyttä huonontavaa joukkoliikennekadun suunnitelmaa. Hän toteaa, ettei voimassaolevan asema-kaavan mukaista Pietari Kalmin kadun jatketta tule poistaa.

Vastineet mielipiteisiin asiakohdittain

Melu, ilmanlaatu ja tärinä

Joukkoliikennekadun liikenteen päiväajan melupäästön on laskennallisesti arvioitu olevan alle 60 dB, kun kadun liikennemäärä on noin 300

t:\ksv-aos\esikunta\virasto\listalle\ksk 05052011\11978 joukkoliikennekadun vuorovaikutusraportti kskl 05052011.doc

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



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

bussia vuorokaudessa. Bussiliikenteen aiheuttama päiväajan yli 55 dB melualue ei ulotu juurikaan katualueita laajemmalle siirtolapuutarhan puolelle. Ylivoimaisesti merkittävin melulähde siirtolapuutarhan kannalta on Hämeentien liikenne, jonka aiheuttama yli 55 dB melualue kattaa lähes puolet siirtolapuutarhan alueesta.

Joukkoliikennekadun liikennemäärä on niin vähäinen, ettei sillä arvioida olevan oleellista vaikutusta ilmanlaatuun alueella.

Joukkoliikennekatu tulee suunnitella ja perustaa siten, ettei liikenteestä aiheudu ympäristöön liiallista värähtelyä.

Maisema, kulttuurihistoriallinen ympäristö ja virkistysalue

Puistoalueen halki kulkeva joukkoliikennedyhteys aiheuttaa maisemallisia ja toiminnallisia muutoksia. Joukkoliikennekatu mahdollistaa sekä raitiovaunu- että bussiyhteyden. Joukkoliikennekadun käyttö pelkästään raitiovaunuille olisi maisemallisesti vähiten haitallinen muutos, mutta raitiotieyhteys ei palvele Viikin ja Otaniemen kampusalueita yhdistävää tiedelinjaa.

Alue ei tarjoa enää joukkoliikennekadun rakentamisen jälkeen samantyyppisiä mahdollisuuksia virkistykseen ja joukkoliikennekatu rikkoo viher- ja virkistysalueen yhtenäisyyttä. Joukkoliikennekadun aiheuttama haitta alueen virkistysmahdollisuuksiin on kuitenkin satamarataan verrattavissa, eikä muutos tältä osin ole merkittävä.

Joukkoliikennekadun rakentaminen satamaradan paikalle Vallilanlaaksoon aiheuttaa visuaalisesti satamarataa näkyvämmän haitan maisematilaan. Lisäksi Kumpulan kartanon ja Vallilan siirtolapuutarhan välillä johdettu joukkoliikennekatu heikentää kulttuurihistoriallisesti merkittävän ympäristön arvoa. On kuitenkin muistettava, että Hämeentien sillan rakentaminen katkaisi aikanaan kartanon suhteen Vanhankaupunginselälle ja siihen verrattuna joukkoliikennekadun kielteinen vaikutus on vähäinen.

Radan vieressä kulkevan kevyen liikenteen reitin luonne muuttuu jalkakäytävämäiseksi, mikä heikentää sen virkistysarvoa. Etelä-pohjoissuuntaisia kevyen liikenteen reittejä ei voida rakentaa Vallilanlaaksossa ilman, että ne risteisivät joukkoliikennekadun kanssa. Näissä paikoissa kevyen liikenteen määrä on kuitenkin selvästi pienempi kuin Kumpulanlaakson ja Pasilan välinen liikenne, joka saadaan tunnelin ansiosta kulkemaan ilman joukkoliikennekadun katkaisevaa vaikutusta.



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

Viranomaisten kannanotot ja mielipidekirjeet on jaettu lautakunnan jäsenille esityslistan liitteenä.

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Yleisötilaisuudessa keskusteltiin samoista asioista kuin kirjallisissa mielipiteissä esitettiin. Yleisesti joukkoliikennekatua vastustettiin ja sen kannattavuutta epäiltiin. Voimassaolevan asemakaavan mukaista joukkoliikenneyhteyttä kannatettiin ja Vallilanlaaksoa haluttiin suojella. Lisäksi keskusteltiin asemakaavan merkityksestä yleisellä tasolla.

Julkisen nähtävilläolon jälkeinen vuorovaikutus (MRL 65 §)

Asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä 13.8.–13.9.2011.

Asemakaavan muutosehdotuksesta saatiin pelastuslautakunnan, kiinteistölautakunnan, ympäristölautakunnan, yleisten töiden lautakunnan, kaupunginmuseon johtokunnan, Helsingin yliopiston ja ilmatieteen laitoksen, HSL Helsingin seudun liikenteen, Helsingin kaupungin HKL-liikelaituksen, HSY veden, Helsingin energian ja Helen sähköverkko oy:n ja Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnot. Ehdotuksesta tehtiin 10 muistutusta. Lisäksi ehdotuksesta saatiin nähtävilläoloajan ulkopuolella kaksi kirjettä.

Lausuntojen ja muistutusten perusteella asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostukseen on lisätty seuraavat asiakirjat:

- Katuliikenteen melukartat
- Vallilanlaakson joukkoliikennekadun vaikutukset joukkoliikenteeseen
- Vallilanlaakson joukkoliikennekadun yleissuunnitelma
- Kustaa Vaasan tien ylikulkusillan maisemalliset vaikutukset
- Ylikulkusillan viitesuunnitelma.

Muistutusten tiivistelmät ja vastineet asiakohdittain

Osallistuminen ja mielipiteet

Kumpula-Seura ry (13.9.2010) muistuttaa, että se on keväällä ksv:lle ja kslk:lle jättämässään kannanotossa esittänyt, että Kumpulan kartanon laaksole laadittaisiin suojeleva asemakaava, jossa liikenneväylien tarvetta tarkasteltaisiin yksinomaan alueen suojelun ja kulttuurihistoriallisten sekä maisemallisten arvojen näkökulmasta. Ksv/kslk ei ole millään tavoin kommentoinut tätä eikä antanut siihen osallistumis- ja arviointisuunnitelman edellyttämää vastausta.

t:\ksv-aos\esikunta\virasto\listalle\kslk 05052011\11978 joukkoliikennekadun vuorovaikutusraportti kskl 05052011.doc

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



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

Vastine

Vuorovaikutusraportissa (10.6.2010) vastineet mielipiteisiin on laadittu asiakohdittain. Kohdassa maisema, kulttuurihistoriallinen ympäristö ja virkistysalue on vastattu siihen mitä muutoksia joukkoliikennekadulla on alueen kulttuurihistoriallisiin ja maisemallisiin arvoihin.

Asemakaava- ja asemakaavan muutos on laadittu alueen suojelu sekä joukkoliikenteen kehittämistarpeet yhteen sovittaen. Yleiskaavassa Vallilan siirtolapuutarha sekä Kumpulan kasvitieteellisen puutarhan alue ovat kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäviä alueita eikä niille ole osoitettu katualuetta nyt laaditussa asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa. Joukkoliikennekatu on linjattu vanhan ratapohjan paikalle.

Puistoalueen halki kulkeva joukkoliikenneyhteys aiheuttaa maisemallisia ja toiminnallisia muutoksia. Joukkoliikennekatu mahdollistaa sekä raitiovaunu- että bussiyhteyden. Joukkoliikennekadun käyttö pelkästään raitiovaunuille olisi maisemallisesti vähiten haitallinen muutos, mutta raitiotieyhteys ei palvele Viikin ja Otaniemen kampusalueita yhdistävää tiedelinjaa.

Alue ei tarjoa enää joukkoliikennekadun rakentamisen jälkeen samantaisia mahdollisuuksia virkistykseen ja joukkoliikennekatu rikkoo viher- ja virkistysalueen yhtenäisyyttä. Joukkoliikennekadun aiheuttama haitta alueen virkistysmahdollisuuksiin on kuitenkin satamarataan verrattavissa, eikä muutos tältä osin ole merkittävä.

Joukkoliikennekadun rakentaminen satamaradan paikalle Vallilanlaaksoon aiheuttaa visuaalisesti satamarataa näkyvämmän haitan maisematilaan. Lisäksi Kumpulan kartanon ja Vallilan siirtolapuutarhan välistä johdettu joukkoliikennekatu heikentää kulttuurihistoriallisesti merkittävän ympäristön arvoa. On kuitenkin muistettava, että Hämeentien sillan rakentaminen katkaisi aikanaan kartanon suhteen Vanhankaupunginselälle ja siihen verrattuna joukkoliikennekadun kielteinen vaikutus on vähäinen.

Radan vieressä kulkevan kevyen liikenteen reitin luonne muuttuu jalkakäytävämäiseksi, mikä heikentää sen virkistysarvoa. Etelä-pohjois-suuntaisia kevyen liikenteen reittejä ei voida rakentaa Vallilanlaaksossa ilman, että ne risteäisivät joukkoliikennekadun kanssa. Näissä paikoissa kevyen liikenteen määrä on kuitenkin selvästi pienempi kuin Kumpulanlaakson ja Pasilan välinen liikenne, joka saadaan maisemoinnin ansiosta kulkemaan ilman joukkoliikennekadun katkaisevaa vaikutusta.

t:\ksv-aos\esikunta\virasto\listalle\ksk 05052011\11978 joukkoliikennekadun vuorovaikutusraportti kskl 05052011.doc

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



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

Joukkoliikennekatu palvelee lähtökohtaisesti kaupunkilaisten tarvetta liikkua julkisilla kulkuvälineillä, eikä sitä lähtökohtaisesti voida tarkastella pelkästään alueen suojelun ja kulttuurihistoriallisten sekä maisemallisten arvojen näkökulmasta. Kaavaehdotus palvelee ensisijaisesti julkisen liikenteen kehittämistarpeita, kuitenkin siten, että ympäristön suojelliset ja kulttuurihistorialliset sekä maisemalliset arvot säilyisivät mahdollisuuksien mukaan.

Asunto-osakeyhtiö Pasilan Trio (7.7.2010) huomauttaa, ettei se ole saanut tietoa kaavaehdotuksesta eikä sen vaikutuksista Radanrakentajantien liikenteeseen tai asunnon läheisyydessä sijaitsevaan viheralueeseen. Radanrakentajantietä ei pitäisi avata bussiliikenteelle, sillä se vaatisi tien huomattavaa kunnostamista ja leventämistä, toisi melua ja liikennepäästöjä. Lisäksi bussiliikenne Vallilanlaaksossa heikentäisi alueen virkistysarvoa. Jos julkisen liikenteen toimivuus vaatii liikenneyhdyden rakentamisen, olisi raitiovaunuliikenne parempi vaihtoehto. Se vastustaa jyrkästi kaavan toteuttamista nyky muodossaan.

Vastine

Kaavaluonnoksesta on tiedotettu Helsingin Uutiset -lehdessä 10.4.2010. Lisäksi osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavaluonnoksen nähtävillä olosta on tiedotettu kuulutuksella, joka on julkaistu Helsingin Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa ja Metrossa sekä viraston Internet-sivuilla (www.hel.fi/ksv).

Käsiteltävänä oleva kaavaehdotus ei koske Radanrakentajantietä, joka on jo voimassa olevan asemakaavan mukaan joukkoliikenteelle varattu katu. Linja-autoliikenteen tuominen Radanrakentajantielle edellyttää ajoradan muutostöitä sekä liikennejärjestelyjä Mäkelänkadun liittymäalueella, mutta ei katutilan leventämistä. Radanrakentajantien liikenne lisääntyy linja-autoliikenteen myötä samassa määrin kuin Vallilanlaakson joukkoliikennekadulla. Vallilanlaakson virkistysarvoa on käsitelty raportin kohdassa, Vallilanlaakson virkistyskäyttö, maisema ja melu.

xxx xxx (13.9.2010) ilmoittaa, että hänen esittämiään mielipiteitä ei ole millään tavalla otettu huomioon kaavaluonnoksessa. Lisäksi hän toteaa, että kulttuuriympäristön raikaussuunnitelma on esimerkki lähi-seudun asukkaiden mielipiteiden täydellisestä mitätöimisestä. Kaupunkisuunnittelulautakunnalle on muutama vuosi sitten luovutettu lähes 4 000 nimeä sisältävä kansalaisadressi, jossa vastustettiin Vallilanlaaksoon suunniteltua joukkoliikennekatua.

t:\ksv-aos\esikunta\virasto\listalle\ksk 05052011\11978 joukkoliikennekadun vuorovaikutusraportti kskl 05052011.doc

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



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

xxx xxx (12.9.2010) toteaa, että kaavasuunnitelman vieminen väkisin eteenpäin ohittaen paikallisten asukkaiden näkökanta, liki 4 000 asukasta vetosi laakson viheralueen säilyttämisen puolesta, on demokratian sekä maankäyttö- ja rakennuslain hengen vastaista.

xxx xxx (13.9.2010) mielestä on valitettavaa, että asukkaiden ja asianosaisten moneen kertaan esittämiä kielteisiä kantoja ei ole päätöksenteossa tähän mennessä otettu huomioon.

Vastine

Kaavaehdotus on esitys kaupunginvaltuustolle, joka päättää asemakaavan hyväksymisestä. Asukkaiden vastustavat mielipiteet on otettu asemakaavan valmistelussa mahdollisuuksien mukaan huomioon. Mielipiteet ovat olleet päätöksentekijöiden käytettävissä.

Yleiskaava, maakuntakaava, maankäyttö- ja rakennuslaki, valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Kumpula-Seura ry (13.9.2010) muistuttaa, että vuoden 2002 yleiskaavassa suuri osa laaksosta on merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurisesti merkittäväksi alueeksi. Yleiskaavan selostuksen mukaan kantakaupungin koillisosaan Vallilanlaaksoon ja Kumpulaan luodaan uusi laaja kaupunginosapuisto. Yleiskaavassa todetaan, että alueelle voidaan rakentaa *tarpeellisia liikenneväyliä*. *Tarpeellisuudesta* ei ole käyty riittävää keskustelua. Näkökulma, jonka mukaan tarpeellisella tässä tarkoitettaisiin alueen omia tarpeita palvelevia liikenneväyliä kuten kahden laajan ja merkittävän puutarhan huoltoväyliä on jäänyt täysin huomioita. Kumpulan kartanon laakson asemakaavoja olisi pitänyt tarkastella kokonaisuutena. Kaavoitus on aiheuttamassa suojelutavoitteen murenemisen. Luonnollisinta olisi laatia suojeleva asemakaava koko alueelle ja käyttää satamaradan penkka kevyen liikenteen väylänä.

xxx xxx (12.9.2010) huomauttaa, että kaavasuunnitelma on ristiriidassa voimassa olevan Helsingin yleiskaavan tavoitteiden kanssa ja se rikkoo maankäyttö- ja rakennuslain § 54, jossa säädetään asemakaavan sisältövaatimuksia.

xxx xxx ja **xxx xxx** (13.9.2010) muistuttavat, että asemakaavaehdotus on vastoin vuoden 2002 yleiskaavaa, jossa katua ei ole.

Vallilan siirtolapuutarhayhdistys (12.9.2010) vastustaa jyrkästi asemakaavaa ja asemakaavan muutosta, koska se on maankäyttö- ja ra-



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

kennuslain 54 §:n sisältövaatimusten vastainen, valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastainen ja Helsingin yleiskaavan 2002 vastainen.

Vastine

Yleiskaava

Nyt laadittu asemakaavan muutos on yleiskaavan mukainen.

Helsingin yleiskaava 2002 on oikeusvaikutteisena yksityiskohtaisempaa kaavoitusta ohjaava asiakirja Helsingissä.

Helsingin yleiskaava 2002:ssa (kaupunginvaltuusto 26.11.2003, tullut kaava-alueella voimaan 23.12.2004) alue on kaupunkipuistoa. Yleiskaavamääräyksen mukaan keskustan kulttuuripuistoa ja alueellisia kaupunkipuistoja kehitetään monipuolisina toiminta-, kohtamis-, kulttuuri- ja luontoympäristöinä. Alueelle saa rakentaa tarpeellisia yhdyskuntateknisen huollon tiloja ja liikenneväyliä.

Joukkoliikennekadun ympäristössä sijaitsevat Vallilan siirtolapuutarha sekä kasvitieteellinen puutarha ovat yleiskaavassa kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäviä alueita. Kaavaehdotus pyrkii huomioimaan alueiden erityispiirteet ja vahvistamaan niitä. Lisäksi ympäröivien alueiden saavutettavuus paranee asemakaavan toteutumisen myötä.

Yleiskaavaan on merkitty moottorikadut ja pääkadut. Kaavaehdotuksessa esitetyn joukkoliikennekadun kaltaisia yhdys- ja kokoojakatuja ei ole erikseen esitetty yleiskaavassa, vaan niiden tarve ja sijainti ratkaistaan asemakaavan laatimisen yhteydessä.

Joukkoliikennekadun tarpeellisuudesta on käyty keskustelua yli kymmenen vuotta ja se on todettu laajasti joukkoliikenteen kehittämisen kannalta tarpeelliseksi hankkeeksi. Asemakaava ja asemakaavan muutos on laadittu kaupunginhallituksen päätöksen pohjalta. Kaava on laadittu koko kaupunkia palvelevan joukkoliikenteen kehittämistarpeet huomioon ottaen. Vallilanlaakson suojelutavoitteet ja paikalliset virkistystarpeet on otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon ja joukkoliikennekatu on sijoitettu vanhan ratapohjan paikalle jotta asemakaavassa osoitettu puistoalue ei pienene.

Vallilanlaakson asemakaavojen valmistelu on hoidettu joukkoliikennekadun ja siirtolapuutarhan osalta samanaikaisesti, jotta alueen kokonai-



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

suuden hahmottaminen olisi selkeämpää. Kaavaehdotukset ovat kuitenkin erillisiä asiakirjoja suuren sisällöllisen eron takia.

Maankäyttö- ja rakennuslaki

Maankäyttö- ja rakennuslain §:ssä 54 esitetään asemakaavan sisältövaatimuksista seuraavaa:

Asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon siten kuin laissa säädetään.

Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia, eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.

Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.

Jos asemakaava laaditaan alueelle, jolla ei ole oikeusvaikutteista yleiskaavaa, on asemakaavaa laadittaessa soveltuvin osin otettava huomioon myös mitä yleiskaavan sisältövaatimuksista säädetään.

Laissa edellytetään, että asemakaava laaditaan siten, että luodaan edellytykset liikenteen järjestämiselle.

Laissa edellytetään lisäksi, että luonnonympäristöä tulee vaalia, eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavaehdotuksessa esitetään joukkoliikennekadun rakentamista ensisijaisesti nykyisin asemakaavoittamattomalle alueelle, jolla on sijainnut sataman rautatie. Osittain kaava-alue sijaitsee puistoalueella, joka maisemoidaan ympäristön arvoja kunnioittaen ja vahvistaen.



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

Laissa edellytettyjen alueella tai sen lähiympäristössä sijaitsevien riittävien puisto- tai lähivirkistykseen soveltuvien alueiden määrä ei vaaranna asemakaavaehdotuksen toteutumisen myötä.

Joukkoliikennekadun asemakaavan muutosehdotus on kokonaisuudessaan maankäyttö- ja rakennuslain § 54 mukainen.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Joukkoliikennekadun asemakaavaehdotusta koskee seitsemän valtakunnallista alueidenkäyttötavoitetta:

- on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.
- pilaantuneen maa-alueen puhdistustarve on selvitettävä ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin
- on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja
- on edistettävä matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta ja turvattava edellytykset julkiselle liikenteelle sekä eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiseksi.
- Helsingin seudun liikennejärjestelmää tulee kehittää koko seudun kattavan liikennejärjestelmäsuunnitelman avulla siten, että se hillitsee ilmastonmuutosta sekä tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja riittävän asuntotuotannon järjestämistä.
- alueidenkäytön suunnittelussa tulee varautua raideliikenteen laajenemiseen yhdyskuntarakentamisen ja asuntotuotannon niiden edellyttäessä.
- raideliikenneverkostoa laajennettaessa on otettava huomioon ympäröivä alueidenkäyttö ja lähiympäristö, erityisesti asutus, arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet sekä maiseman erityispiirteet.

Näistä kaavan valmistelussa on erityisesti painotettu julkisen liikenteen, jalankulun ja pyöräilyn verkostojen kehittämistä siten, että hanke hillitsee ilmastonmuutosta sekä tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.

t:\ksv-aos\esikunta\virsto\listalle\ksk 05052011\11978 joukkoliikennekadun vuorovaikutusraportti kskl 05052011.doc

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



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

Asemakaavaehdotus on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen.

Vallilanlaakson virkistyskäyttö, maisema ja melu

Kumpula-Seura ry (13.9.2010) huomauttaa, että bussiliikenne aiheuttaa meluhaittoja kasvitieteelliseen puutarhaan ja siirtolapuutarhaan ja rikkoo äänimaisemaltaan rauhallisen alueen, jollaisten olemassaolo ja saavutettavuus on kaupungissa tärkeää.

Vallilan siirtolapuutarhayhdistys ry (12.9.2010) muistuttaa, että joukkoliikennekadun aiheuttaa viheralueen pirstaloitumisen, kulttuurihistoriallisten, kaupunkikuvallisten ja maisemallisten arvojen merkittävää heikentymistä sekä melua, tärinää, saasteita ja epäpuhtauksia.

xxx xxx (13.9.2010) toteaa, että Vallilanlaakso on ensimmäinen laaja puisto- ja virkistysalue keskustasta tultaessa ja sen merkitys lähiympäristön asukkaille on huomattava. Sen uhraaminen liikenteen käyttöön tuntuu käsittämättömältä. Meluongelmaa on vähätelty. Suunnitelmassa tulisi huomioida melun ja tärinän torjunta.

xxx xxx ja xxx xxx (13.9.2010) vastustavat joukkoliikennekadun sijoittamista Vallilanlaaksoon, koska se tuhoaa yhtenäisen kaupunkipuiston mahdollisuuden ja Kumpulan kartanon ja Vallilan siirtolapuutarhan välisen yhteyden sekä lisää melua puistoalueella.

xxx xxx (12.9.2010) esittää, että Kumpulan kartanon kulttuurihistorian ymmärtämiseksi tulee siirtolapuutarha (=Gudmundin viljelmät) yhdistää Kumpulan kartanoon, joka toimii nyt kasvitieteellisenä puutarhana eikä erottaa niitä toisistaan kuten kaavasunnitelmassa. Satamaradan alue tulee kaavoittaa puistoalueeksi ja kehittää maisema-arkkitehtonisesti näyttävä laaksokokonaisuus. Lisäksi bussiliikenteestä aiheutuu päästöjä puutarhaviljelmille, vaaraa ulkoilijoille, jatkuvaa melua, veden ja loskan roiskumista ja visuaalista vahinkoa.

xxx xxx (12.9.2010) muistuttaa, että Vallilanlaakso on monelle kaupunginosalle tärkeä suosittu ja turvallinen viher-ulkoilualue, jolla on maisemallista ja kulttuurihistoriallista arvoa. Siitä nauttivat lenkkeilijät, koirien ulkoiluttajat, viljelijät, piknikillä istuskelevat ja muut ulkoilijat. Viheralueet puhdistavat kaupunkia ja niitä pitäisi suojella.

xxx xxx (13.9.2010) toteaa, että joukkoliikennekadun muutosvaihtuksia alueen kulttuurimaisemaa ja virkistyskäyttömahdollisuutta kohtaan on vähätelty. Viheralue on elintärkeä lähialueen asukkaille; lähistölle rakennettavien uusien asuinalueiden asukkaille on Vallilanlaakso



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

valmis puistomainen virkistysalue. Kadun rakentaminen kyseenalaistaa siirtolapuutarhatoiminnan jatkamisen Vallilassa ja on ristiriidassa Helsingin kaupungin suunnitelmien kanssa uusien siirtolapuutarha-alueiden muodostamisen ja entisten laajentamisen kanssa. Katusuunnitelmassa ei ole huomioitu syötäväksi tarkoitettujen kasvien tarvitsemaa suoja- aluetta.

Sammatintie 7 talotoimikunta (13.9.2010) toteaa, että joukkoliikennekadun rakentaminen ja siihen liittyvä liikenne huonontavat huomattavasti puiston arvoja ja ominaispiirteitä, tuhoavat kulttuurimaiseman lopullisesti eikä alue tarjoaisi enää samanlaisia mahdollisuuksia ulkoiluun, lasten leikkeihin ja muuhun virkistykseen. Entisellä rautatiellä tavarajunat kulkivat noin kaksi kertaa päivässä, joten haittavaikutuksia nyt suunniteltuun joukkoliikennekatuun ei voi rinnastaa. Hanke on myös varsin kallis. Joukkoliikenteen kehittäminen on myönteistä, mutta joukkoliikennekatu ei ole intressien punninnassa tarkoituksenmukainen ei lähiympäristön eikä yhteisen edunkaan kannalta. Alue tulee kaavoittaa puistoksi.

Vastine: Melu, ilmanlaatu ja tärinä

Uuden joukkoliikennekadun liikenteen aiheuttamaa meluhaittaa on arvioitu mallintamalla. Joukkoliikennekadun liikennemäärän on mallinnuksessa oletettu olevan korkeintaan noin 500 bussia vuorokaudessa. Tällöin sen päiväaikaisesta liikenteestä aiheutuva 55 dB keskiäänitason raja ulottuisi noin 20 metrin päähän kadusta. Hämeentien liikennemelun vaikutusalueella päiväajan 55 dB melualueen raja ulottuu vähintään noin 150 metrin päähän Hämeentiestä. Melun leviämislaskentoja on havainnollistettu kaavaselostukseen ehdotusvaiheen jälkeen lisätyissä liitekuivissa.

Ylivoimaisesti merkittävin melulähde siirtolapuutarhan kannalta on Hämeentien liikenne, jonka aiheuttama yli 55 dB melualue kattaa lähes puolet siirtolapuutarhan alueesta.

Joukkoliikennekadun liikenteen aiheuttamaa meluhaittaa torjutaan kadun suuntaisella meluesteellä. Lisäksi kaavassa osoitetaan Hämeentien reunaan rakennettaviksi meluntorjunnan toimintasuunnitelman mukaiset meluesteet, jotka vähentävät jo olemassa olevia meluhaittoja Vallilan siirtolapuutarhassa ja Vallilanlaaksossa. Kaavan mukaisilla meluntorjuntaratkaisilla liikenteen aiheuttama meluhäiriö saadaan rajattua suppealle alueelle katujen välittömään läheisyyteen.

Joukkoliikennekatu tulee suunnitella ja perustaa siten, ettei liikenteestä aiheudu ympäristöön liiallista värähtelyä.

t:\ksv-aos\esikunta\virasto\listalle\ksk 05052011\11978 joukkoliikennekadun vuorovaikutusraportti kskl 05052011.doc

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



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

Vastine: Maisema, kulttuurihistoriallinen ympäristö ja virkistysalue

Puistoalueen halki kulkeva joukkoliikenneyhteys aiheuttaa maisemallisia ja toiminnallisia muutoksia. Joukkoliikennekatu mahdollistaa sekä raitiovaunu- että bussiyhteyden. Joukkoliikennekadun käyttö pelkästään raitiovaunuille olisi maisemallisesti vähiten haitallinen muutos, mutta raitiotieyhteys ei palvele Viikin ja Otaniemen kampusalueita yhdistävää tiedelinjaa.

Alue ei tarjoa joukkoliikennekadun rakentamisen jälkeen samanlaisia mahdollisuuksia virkistykseen ja joukkoliikennekatu rikkoo joiltakin osin viher- ja virkistysalueen yhtenäisyyttä. Joukkoliikennekadun aiheuttama haitta alueen virkistysmahdollisuuksiin on kuitenkin satamarataan verrattavissa, eikä muutos tältä osin ole merkittävä.

Joukkoliikennekadun rakentaminen satamaradan paikalle Vallilanlaaksoon on maisematilassa näkyvämpi kuin satamarata. Lisäksi Kumpulan kartanon ja Vallilan siirtolapuutarhan välistä johdettu joukkoliikennekatu heikentää osittain kulttuurihistoriallisesti merkittävän ympäristön arvoa. Joukkoliikennekatu on kuitenkin toiminnallisesti tärkeä ja sen kielteiset vaikutukset on pyritty minimoimaan mm. käyttämällä satamaradan entistä linjausta.

Radan vieressä kulkevan kevyen liikenteen reitin luonne muuttuu jalkakäytävämäiseksi, mikä heikentää sen virkistysarvoa. Etelä-pohjois-suuntaisia kevyen liikenteen reittejä ei voida rakentaa Vallilanlaaksossa ilman, että ne risteäisivät joukkoliikennekadun kanssa. Näissä paikoissa kevyen liikenteen määrä on kuitenkin selvästi pienempi kuin Kumpulanlaakson ja Pasilan välinen liikenne, joka saadaan maisemoinnin ansiosta kulkemaan ilman joukkoliikennekadun katkaisevaa vaikutusta.

Joukkoliikennekadun maisemallisia vaikutuksia on tutkittu tarkemmin talvella 2010–2011 laaditussa yleissuunnitelmassa, joka on lisätty selostuksen liiteasiakirjaksi. Yleissuunnitelmassa on kiinnitetty erityisesti huomioita kadun liittymiseen ympäristöönsä reuna-alueiden käsittelyn, pintamateriaalien, valaistuksen ja kadun korkeusaseman osalta.

Liikenteelliset vaikutukset

Kumpula-Seura ry (13.9.2010) toteaa, että yliopiston kampuksen liikennetarve on jo hoidettu ja että bussi 506, joka jättäisi Koskelantien väliin, käy todennäköisesti pian kannattamattomaksi. Raitiolinjan käyttäjämäärä on arvioitu liian pieneksi ja Kalasataman-Hermanninrannan rakentaminen muuttaa tilannetta. Joukkoliikennekatu on erillisenä kaava-

t:\ksv-aos\esikunta\virasto\listalle\ksk 05052011\11978 joukkoliikennekadun vuorovaikutusraportti kskl 05052011.doc

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



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

ratkaisuna ennenaikainen ja irrallinen ja sen tuottama hyöty kyseenalainen.

Vastine

Tiedelinjan lisäksi joukkoliikennekadun kautta on suunniteltu ohjattavan myös muita bussi- ja raitiovaunuyhteyksiä. Pasila on seudullisesti keskeinen joukkoliikenteen solmupiste, jonka merkitys kasvaa edelleen. Joukkoliikennekadun avulla pystytään tarjoamaan sujuvia ja luotettavia joukkoliikenneyhteyksiä idästä Pasilan solmukohtaan ja edelleen länteen. Joukkoliikennekatu palvelee yhteyksiä mm. Kalasatamaan, Kumpulankampukselle, Arabiaan, Viikkiin ja koko Lahdenväylän sektorille. Joukkoliikennekadulle ennustetaan kymmeniä tuhansia päivittäisiä käyttäjiä.

Tiedelinjan osalta joukkoliikennekatu lyhentäisi matka-aikaa ja parantaisi luotettavuutta merkittävästi. Koskelantietä palvelevat muilla linjoilla. Mainittu runkoyhteys Kalasataman, rakentuvan Hermanninrannan ja Pasilan välillä on suunniteltu raitiovaunuyhteytenä joukkoliikennekadun kautta.

xxx xxx (13.9.2010) toteaa, että joukkoliikennekatua suunnitellaan vain näennäisesti Tiedelinjaa varten, vaikka tarkoituksena on tehdä siitä merkittävä valtaväylä keskelle suosittua virkistysaluetta. Hän kysyy myös, miksi joukkoliikennekatua ei laiteta tunneliin jo kasvitieteellisen puutarhan ja siirtolapuutarhan välissä, joka on herkkä kohta.

Vastine

Joukkoliikennekatu on nimensä mukaisesti tarkoitettu vain joukkoliikenteen käyttöön eikä siitä olla tekemässä yleistä katualuetta. Kadun rakentaminen tunneliin kasvitieteellisen puutarhan ja siirtolapuutarhan välissä olisi maaperän heikon rakennettavuuden ja maanpinnan matalan korkeusaseman takia hyvin raskas operaatio, joka muuttaisi ympäristöä esitettyä vaihtoehtoa laajemmin ja olisi kustannuksiltaan erittäin kallis.

xxx xxx (12.9.2010) toteaa, että jos jotain uutta liikenneväylää on välttämätöntä rakentaa, voitaisiin Sörnäisistä jatkaa metrolinjaa Pasiin. Se kuljettaisi Kalasataman uutta väkeä. Yliopistojen välillä ei liiku niin paljon ihmisiä, että Tiedelinjan reitti puiston kustannuksella olisi perusteltu.



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

Vastine

Metrolinjan jatkaminen Sörnäisistä Pasilaan ei ole liikenteellisesti eikä teknisesti realistinen vaihtoehto. Metron koko kapasiteetti tarvitaan päälinjalla keskustaan, joten liikennettä ei voida jakaa. Lisäksi metrolinjan rakentamiskustannukset olisivat kohtuuttoman suuret kysyntään nähden. Runkoyhteys Kalasatamasta ja Hermanninrannasta Pasilaan on metron sijaan suunniteltu raitiolinjana joukkoliikennekadun kautta. Tiedelinja palvelee yliopistojen välisten matkojen lisäksi laajasti linjan varrella olevia kaupunginosia ja yhteyksiä Pasilaan. Tiedelinjaa ei voida lähitulevaisuudessa liikennöidä muuten kuin bussiyhteytenä. Tiedelinjan lisäksi joukkoliikennekadulle on suunniteltu ohjattavan muita Pasilaan suuntautuvia bussilinjoja.

xxx xxx (13.9.2010) toteaa, että olemassa olevia raitioliikenneväyliä voisi käyttää tehokkaammin. Ottamalla käyttöön Sturenkadun raitiotie saataisiin yksi reitti Arabianrannasta Pasilaan.

xxx xxx (13.9.2010) toteaa, että joukkoliikennekatuvaihtoehdot on poistettava ja Kumpulanmäen raitti rakennettava valmiiksi. Maantieteen laitoksen teettämän tutkimuksenkin mukaan suurin osa kampuksella toimivista ihmisistä halusi kehittää kevyen liikenteen väyliä. xxx muistuttaa, että lähivuosina tarvitaan Pasilasta itään päin raitioliikenneväylyä, jonka liikennöinti olisi kuitenkin mahdollista aloittaa heti käyttämällä olemassa olevaa raitiotieverkostoa ja siirtää myöhemmin maisemointuna Vallilanlaaksoon käytöstä poistuneen satamaradan pohjalle.

Vastine

Nykyisen raitiotieverkon kautta kulkeva yhteys kiertää liikaa ollakseen houkutteleva ja toimiva joukkoliikenteen runkoyhteys. Joukkoliikennekadun kautta kulkeva linja tarjoaa olennaisesti parempaa palvelua ja tuottaa huomattavat hyödyt matkojen nopeutumisen kautta.

Raitioliikenteenä on kannattavaa toteuttaa vain suurille matkustajamäärille tarkoitettuja runko- ja keskustalinjoja. Yhteys nykyisiä kiskoja pitkin ei palvele tarpeeksi laajaa joukkoa, vaan ensimmäinen mielekäs kokonaisuus on yhteys Kalasatamaan. Tiedelinjan mahdollinen raideliikenne on vielä varsin kaukana tulevaisuudessa, joten liikennöinti linja-autoilla on tässä vaiheessa perusteltua.

Kumpulan kampuksen kävely- ja pyöräily-yhteyksiä on kehitetty ja tullaan kehittämään edelleen.



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

Kestävä kehitys

xxx xxx (12.9.2010) huomauttaa, että liikenneväylän rakentaminen noin 300 bussin vuorokausittaista liikennöintiä varten keskelle Vallilanlaaksoa ei ole kestävän ja ilmastotietoisien suunnittelun mukais- ta.

Vastine

Joukkoliikennekatu on strategisesti merkittävä joukkoliikenteen yhteys, jolle ennustetaan kymmeniä tuhansia päivittäisiä käyttäjiä. Joukkoliikennekatu ei palvele ainoastaan tiedelinjaa, vaan useita bussilinjoja ja raitioliikennettä. Helsingin kaupunki on sitoutunut edistämään kestäviä ja ympäristöystävällisiä liikennemuotoja, kuten joukkoliikennettä. Katuyhteys parantaa olennaisesti joukkoliikennejärjestelmän toimivuutta ja kilpailukykyä.

Saapuneet kirjeet ja vastineet

xxx xxx (13.4.2009) pyytää kaupunginhallitusta päätöstä tehdessään ottamaan huomioon Hermanni-Vallila seura ry:n, Vallilan asukasyhdistys ry:n ja Vallilan siirtolapuutarhayhdistys ry:n 13.9.2007 lähettämän aloitteen. Aloitteessa vastustetaan satamaradan paikalle tulevaa tietä ja esitetään, että Pietari Kalmin katu on rakennettava tällä hetkellä voimassa olevan asemakaavan mukaisesti, mikäli tiedelinjaa ei voida reitittää jo olemassa olevaa katuverkostoa pitkin. Yllä mainitut seurat ovat jättäneet kaupunkisuunnittelulautakunnalle samansisältöisen kansalaisadressin, jonka ovat allekirjoittaneet 3730 henkilöä.

Vastine

Kaavaehdotus on esitys kaupunginvaltuustolle, joka päättää asemakaavan hyväksymisestä. Asukkaiden vastustavat mielipiteet on otettu asemakaavan valmistelussa mahdollisuuksien mukaan huomioon. Aloite ja kansalaisadressi ovat päätöksentekijöiden tiedossa ja käytettävissä.

xxx xxx (24.6.2010) mielestä iki-ihana Kumpula pitäisi säilyttää ennallaan ilman liikennettä ja rakentamista.

Vastine

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus on laadittu alueen suojelutavoitteet sekä joukkoliikenteen kehittämistarpeet yhteen sovittaen.

t:\ksv-aos\esikunta\virasto\listalle\kskl 05052011\11978 joukkoliikennekadun vuorovaikutusraportti kskl 05052011.doc

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



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

Pyrkimyksenä on ympäristöarvojen säilyttäminen sekä Vallilanlaakson kehittäminen yhä suurempien käyttäjämäärien virkistysalueena.

Lausuntojen tiivistelmät ja vastineet

Helsingin yliopisto ja Ilmatieteen laitos (15.10.2010) katsovat, että asemakaavaehdotus parantaa monin tavoin Kumpulan liikenneyhteyksiä. Uusi joukkoliikennekatu nopeuttaa poikittaislinjan 506:n reittiä, mikä on ollut yksi yliopiston ja muiden oppilaitosten toivoista. Sujuva yhteys helpottaa myös Arabianrannan ja Viikin asukkaiden, opiskelijoiden ja työssä käyvien liikkumista Pasilaan ja siitä eteenpäin esimerkiksi junalla. Pysäkki kasvitieteellisen puutarhan luona parantaa julkisen liikenteen yhteyksiä sinne. Kävelysilta mahdollistaa esteettömän reitin rakentamisen ja helpottaa huomattavasti liikkumista yliopistoalueelta kauppakeskukseen.

HSL Helsingin seudun liikenne (27.9.2010) kannattaa seudun joukkoliikennejärjestelmän kannalta merkittävän Vallilanlaakson joukkoliikennekadun toteuttamista. Se mahdollistaa useiden uusien vaihdottomien bussiyhteyksien luomisen sekä nykyisten yhteyksien nopeuttamisen. Nykyisin hyvin kuormittuneita linjoja voitaisiin keventää ja saada helpotusta Rautatien torin jatkuvasti tungostuvaan bussiterminaaliin. Bussiliikenteen määrä olisi kuitenkin rajallinen, sillä sitä kautta johdettaisiin vain strategisesti tärkeitä bussilinjoja. Katu parantaisi myös nopeiden poikittaisten raitioliikenneyhteyksien kehittämismahdollisuuksia. Samalla joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan merkittävästi lisätä ja vahvistaa Pasilan roolia liikkumisen solmupisteenä. Raitioliikenteen osalta noin vuosia 2020–2030 kuvaavassa linjastojärjestelyssä yhteys mahdollistaisi noin 1 milj. euron vuosittaisen liikennöintikustannussäästön ja toisi matkustajille aikahyötyjä yli 2 milj. euron edestä vuosittain. Bussiliikenteessä vaihtojen määrä vähenisi noin miljoonalla vuosittain ja palvelutasohyödyt matkustajille olisivat arviolta vähintään 3 milj. euroa vuodessa. Liikennöintikustannusten kasvu olisi korkeintaan muutamia satoja tuhansia euroja vuodessa.

Helsingin kaupungin HKL-liikelaitoksella (8.10.2010) ei ole huomautettavaa asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen.

HSY Vesi (14.10.2010) esittää vesihuollosta, että Jyrängöntielle on rakennettava uutta sadevesiviemäriä noin 180 metriä. Uuden sadevesiviemäriin rakentamiskustannukset ovat noin 90 000 euroa. Nylanderipuiston länsipuolella Kumpulanpuron ylittävä silta joudutaan uusimaan, jota varten joudutaan siirtämään vesijohtoa ja sekavesiviemäri. Muut asemakaavan muutoksen vaatimat johtosiirrot tulee selvittää jatkosuunnittelussa. Siirrot tulee tehdä HSY veden ulkopuolisella rahoituksella ku-

t:\ksv-aos\esikunta\virsto\listalle\ksk 05052011\11978 joukkoliikennekadun vuorovaikutusraportti kskl 05052011.doc

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



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

ten myös joukkoliikennekadun vaatimat kuivatusjärjestelmät, koska ne palvelevat ainoastaan kadun kuivatusta. Kumpulanpuro kuuluu HKR:n vastuulle.

Pelastuslautakunta (12.10.2010) toteaa, että katetulla katuosuudella tulee huomioida pelastuslaitoksen toimintaedellytykset, paloteknisille laitteille mm. savunpoistolaitteille tulee varata riittävästi tilaa joukkoliikennetunnelista sekä poistumisreitit tulee huomioida tunnelia mitoitettaessa.

Helsingin Energia ja Helen Sähköverkko Oy:llä (11.10.2010) ei ole huomautettavaa muutosehdotuksesta. Kaava-alueen ja Mäkelänkadun risteyksessä on käytössä oleva 110 kV öljypaperieristeinen kaapeliyhteys, joka tulee huomioida suunnittelussa ja rakennustöissä. Etenkin raitiotien ja 110kV risteilykohdassa tulee varmistaa, että niiden välillä jää riittävä turvaetäisyys.

Vastine Helsingin yliopiston, Ilmatieteen laitoksen, HSL Helsingin seudun liikenteen, Helsingin kaupungin HKL-liikelaitoksen, HSY Veden, pelastuslautakunnan, Helsingin Energian ja Helen Sähköverkko Oy:n lausuntoihin

Helsingin yliopistolla, Ilmatieteen laitoksella, HSL Helsingin seudun liikenteellä, Helsingin kaupungin HKL-liikelaitoksella, HSY Vedellä, pelastuslautakunnalla, Helsingin Energialla ja Helen Sähköverkko Oy:llä ei ollut kaavaehdotuksesta huomautettavaa.

Katetun katuosuuden toteutussuunnittelu tullaan aikanaan tekemään pelastuslaitoksen toimintaedellytykset huomioiden ja tiiviissä yhteistyössä pelastuslaitoksen kanssa.

Kaapeliyhteys sekä vaadittavat turvaetäisyydet tullaan huomioimaan jatkosuunnittelussa.

Kiinteistölautakunta (16.11.2010) ei puolla joukkoliikennekadun rakentamista alueelle, vaan puoltaa raitiovaunureitin toteuttamista alueen kautta. Maakuntakaavan suunnittelumääräyksen mukaan viheryhteyden tulee toimia ekologisen verkoston osana ja virkistysalueena. Sen leveys on vain noin 30 metriä, jolloin kadun rakentaminen kaventaisi sitä oleellisesti ja olisi ristiriidassa virkistysalueen kehittämisen kanssa. Lautakunta edellyttää, että esitetty suunnitelma tarkistetaan suhteessa maakuntakaavaan. Raitioliikenneyhteyden rakentamista olisi aikaistettava.

Ympäristölautakunnan (5.10.2010) mukaan linja-autoliikenteeseen perustuvan joukkoliikennekatuvaihtoehdon jatkosuunnittelusta on syytä

t:\ksv-aos\esikunta\virsto\listalle\ksk 05052011\11978 joukkoliikennekadun vuorovaikutusraportti kskl 05052011.doc

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



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

luopua. Joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen on tärkeää, mutta uusi katuysteys sijoittuu itäisen kantakaupungin merkittävimpiin virkistysalueisiin. Raideyhteysvaihtoehdon Kalasatamaan suuntautuvine jatkoyhteyksineen tulee olla ensisijainen vaihtoehto. Selostusta tulee täydentää käyttäjäryhmä ja -määrä tiedoilla eri etappien välillä sekä tiedoilla matka-ajan nopeutumisesta. Puisto- ja siirtolapuutarha-alueelle aiheutuvan meluhaitan ja meluntorjuntatoimenpiteiden riittävyyden arvioimiseksi tulee esittää meluselvitys. Kaava-alueen eteläosa on savialuetta, jolloin bussiliikenteen aiheuttama tärinähaitta on siirtolapuutarhan pohjoisosissa mahdollinen.

Yleisten töiden lautakunta (26.10.2010) ei puolla joukkoliikennekadun rakentamista alueelle, vaan puoltaa raitiovaunureitin toteuttamista alueen kautta. Suunnitelman suhde maakuntakaavaan on tarkistettava. Raitioliikenneyhteys on rakennettava etupainotteisesti. Kevyen liikenteen sillan linjausta ja reittiä tulee muuttaa siten, että arvokas Kumtähden kentän alue säilyy yhtenäisenä kokonaisuutena. Sillan toinen pää tulee sijoittaa kampuksen toiminnalliseen ja liikenteelliseen painopisteeseen ja toinen suoraan kauppakeskukseen, jolloin aukiolle muodostuisi tehokas ja hyvin palveleva joukkoliikenteen matkakeskus.

Vastine kiinteistölautakunnan, ympäristölautakunnan ja yleisten töiden lautakunnan lausuntoihin

Helsingin yleiskaava 2002 on oikeusvaikutteisena yksityiskohtaista asemakaavoitusta ohjaava asiakirja Helsingissä.

Helsingin yleiskaava 2002:ssa (kaupunginvaltuusto 26.11.2003, tullut kaava-alueella voimaan 23.12.2004) alue on kaupunkipuistoa. Yleiskaavamääräyksen mukaan keskustan kulttuuripuistoa ja alueellisia kaupunkipuistoja kehitetään monipuolisina toiminta-, kohtamis-, kulttuuri- ja luontoympäristöinä. Alueelle saa rakentaa tarpeellisia yhdyskuntateknisen huollon tiloja ja liikenneväyliä. Nyt laadittu asemakaavan muutos on yleiskaavan mukainen. Asemakaavan muutoksessa on sovitettu yhteen ympäristön arvot ja välttämättömät joukkoliikenteen tarpeet.

Maakuntakaavassa osoitettu viheryhteystarve on otettu asemakaavan laadinnassa huomioon.

Puistoalueen halki kulkeva joukkoliikenneyhteys aiheuttaa maisemallisia ja toiminnallisia muutoksia. Joukkoliikennekatu mahdollistaa sekä raitiovaunu- että bussiyhteyden. Joukkoliikennekadun käyttö pelkästään raitiovaunuille olisi maisemallisesti vähiten haitallinen muutos, mutta raitiotieyhteys ei palvele Viikin ja Otaniemen kampusalueita yhdistävää

t:\ksv-aos\esikunta\virsto\listalle\ksk 05052011\11978 joukkoliikennekadun vuorovaikutusraportti kskl 05052011.doc

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



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

tiedelinjaa. Tavoitteena on rakentaa Pasilan ja Kalasataman välinen raitiotieyhteys mahdollisimman pian. Rakentamisen edellytyksenä on Hermanninrannan ja Kalasataman liikenteellisten suunnitelmien valmistuminen.

Joukkoliikennekatu tulee suunnitella ja perustaa siten, ettei liikenteestä aiheudu ympäristöön liiallista värähtelyä.

Suunnitelmissa on mahdollisuus rakentaa kevyen liikenteen silta Kustaa Vaasan tien yli ja jatkaa sitä Arabianrannan kauppakeskukseen.

Ehdotusta on muutettu siten, että kevyen liikenteen siltayhteyden jatkamisesta Arabian kauppakeskukseen on luovuttu Kumtähden kentän kansallishistoriallisen ympäristön suojelemiseksi. Kaavaehdotus mahdollistaa edelleen kevyen liikenteen sillan rakentamisen Kustaa Vaasan tien yli Kumpulän mäelle. Joukkoliikenteen solmukohdassa liikennevälineistä toiseen vaihdon tulee olla jouhevaa, mutta lähin varsinainen matkakeskus tullaan sijoittamaan Kalasataman keskuksen yhteyteen.

Selostusta on täydennetty seuraavilla liitteillä:

- Vallilanlaakson joukkoliikennekadun yleissuunnitelma
- Katuliikenteen melukartat
- Vallilanlaakson joukkoliikennekadun vaikutukset joukkoliikenteeseen
- Vallilanlaakson joukkoliikennekadun yleissuunnitelma
- Kustaa Vaasan tien ylikulkusillan maisemalliset vaikutukset.

Kaupunginmuseon johtokunta (13.8.2010) ei puolla asemakaavan muutosehdotusta. Vallilanlaakso on avoin viherympäristö, joka muodostuu entiseen Kumpulän kartanomiljööseen sijoitetusta tieteellisestä puutarhasta, Vallilan siirtolapuutarhasta ja niitä yhdistävästä ja ympäröivästä julkisesta viheralueesta. Se tulee säilyttää kulttuurihistorialliset arvot huomioiden. Entisen satamaradan muuttaminen joukkoliikennekaduksi ja autoliikenteen tuominen Kumpulän kartanon ja Vallilan siirtolapuutarhan väliselle vyöhykkeelle vaarantaa koko miljöön. Vallilan siirtolapuutarhan asemakaavaehdotuksessa esitetyt tavoitteet siirtolapuutarha-alueen kulttuurihistoriallisten arvojen säilyttämiseksi ovat ristiriidassa joukkoliikennekadun sijoittamisen kanssa.

Vastine

Puistoalueen halki kulkeva joukkoliikenneyhteys aiheuttaa maisemallisia ja toiminnallisia muutoksia. Joukkoliikennekatu mahdollistaa sekä raitiovaunu- että bussiyhteyden.

t:\ksv-aos\esikunta\virsto\listalle\ksk 05052011\11978 joukkoliikennekadun vuorovaikutusraportti kskl 05052011.doc

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



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

Joukkoliikennekadun rakentaminen satamaradan paikalle Vallilanlaaksoon on maisematilassa näkyvämpi kuin satamarata. Lisäksi Kumpulan kartanon ja Vallilan siirtolapuutarhan välistä johdettu joukkoliikennekatu heikentää osittain kulttuurihistoriallisesti merkittävän ympäristön arvoa. Joukkoliikennekatu on kuitenkin toiminnallisesti tärkeä ja sen kielteiset vaikutukset on pyritty minimoimaan mm. käyttämällä satamaradan entistä linjausta.

Joukkoliikennekadun maisemallisia vaikutuksia on tutkittu tarkemmin talvella 2010–2011 laaditussa yleissuunnitelmassa, joka on lisätty selostuksen liiteasiakirjaksi. Yleissuunnitelmassa on kiinnitetty erityisesti huomioita kadun liittymiseen ympäristöönsä reuna-alueiden käsittelyn, pintamateriaalien, valaistuksen ja kadun korkeusaseman osalta.

Uudenmaan ELY-keskuksen (13.10.2010) mukaan asemakaava ei riittävästi huomioi oikeusvaikutteisen yleiskaavan sisältöä. Vaikutusten arviot osoittavat, että yleiskaavassa osoitetun alueen arvot ja ominaisuudet eivät säily. Käytöstä jo poistunut ja purettu rata ei ole perusteltu syy rakentaa joukkoliikennekatu kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävälle kaupunkipuistoalueelle ja ekologiselle käytävälle ja virkistysyhteydelle. Virkistykseen käytettävä alue pienentyy huomattavasti ja kevyen liikenteen reitti muuttuu jalkakäytävämäiseksi, mikä heikentää sen virkistysarvoa. Yleiskaavassa on osoitettu joukkoliikenteen keskeiset väylät; asemakaavassa suunniteltua joukkoliikennekatua ei ole osoitettu. Selostuksessa ei ole esitetty vaihtoehtoja joukkoliikenteen järjestämiseksi eikä huomioitu Länsimetron vaikutuksia. Kevyen liikenteen sillan maisemavaikutukset Kumtähden kentän ympäristöön tulee esittää.

Vastine

Helsingin yleiskaava 2002:ssa (kaupunginvaltuusto 26.11.2003, tullut kaava-alueella voimaan 23.12.2004) alue on kaupunkipuistoa. Yleiskaavan määräyksen mukaan keskustan kulttuuripuistoa ja alueellisia kaupunkipuistoja kehitetään monipuolisina toiminta-, kohtaamis-, kulttuuri- ja luontoympäristöinä. Alueelle saa rakentaa tarpeellisia yhdyskuntateknisen huollon tiloja ja liikenneväyliä.

Joukkoliikennekatu kulkee yleiskaavassa kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävien alueiden, Vallilan siirtolapuutarhan sekä kasvitieteellisen puutarhan saumakohdassa. Ympäristön arvojen säilyminen on otettu suunnittelun lähtökohdaksi ja joukkoliikennekadun kielteiset vaikutukset on minimoitu.

t:\ksv-aos\esikunta\virasto\listalle\ksk 05052011\11978 joukkoliikennekadun vuorovaikutusraportti kskl 05052011.doc

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



10.6.2010, täydennetty 5.5.2011

Nyt laadittu asemakaavan muutos on yleiskaavan mukainen. Alueen arvot ja ominaisuuden muuttuvat osittain. Muutos pyritään toteuttamaan ympäristön arvoja kunnioittaen.

Entinen sataman rautatielle varattu alue on nykyisin asemakaavoittamaton aluetta. Asemakaavaehdotuksessa sataman rautatielle varattu alue muutetaan joukkoliikenteelle varatuksi katualueeksi ja puistoalueeksi. Osa nykyisestä puistoalueesta muutetaan joukkoliikenteelle varatuksi katualueeksi. Nykyisin voimassaolevassa kaavassa oleva Pietari Kalmin kadulle varattu katualue muutetaan puistoalueeksi, mikä parantaa virkistysalueen käytettävyyttä Kumpulan mäen läheisyydessä. Kaava-alueella virkistykseen käytettävä puistoksi varatun alueen laajuus pysyy ennallaan.

Yleiskaavan joukkoliikennemerkinnot koskevat raskasta ja seudullista raideliikennettä. Yleiskaavan merkintöjen tarkoitus on varmistaa seudullisesti tärkeiden raidehankkeiden tilavaraukset. Tälle joukkoliikenteen poikittaisyhteydelle oli jo asemakaavoissa osoitettu tilavaraus, joten sen osoittaminen yleiskaavassa ei ollut tarpeen. Nyt laaditussa asemakaavan muutoksessa osoitettu linjaus korvaa aiemmin osoitetun yhteyden.

Vallilanlaakson joukkoliikennekatua koskevissa liikennemallitarkasteluissa ja suunnitelmissa on huomioitu Länsimetro ja muut voimassa olevan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaiset hankkeet. Vaihtoehtoja joukkoliikenteen järjestämiseksi on selvitetty useissa eri suunnitteluvaiheissa, joita on selostettu asemakaavaselostuksen kohdassa "Muut suunnitelmat ja päätökset".

Kaavaehdotusta on muutettu siten, että kevyen liikenteen siltayhteyden jatkamisesta Arabian kauppakeskukseen on luovuttu Kumtähden kentän kansallishistoriallisen ympäristön suojelemiseksi. Kaavaehdotus mahdollistaa edelleen kevyen liikenteen sillan rakentamisen Kustaa Vaasan tien yli Kumpulan mäelle. Kevyen liikenteen sillan vaikutuksia Kumtähden kentän maisemaan on havainnollistettu valokuvasovituksella, joka on asemakaavaselostuksen liitteenä.



19.5.2010

VALLILANLAAKSON JOUKKOLIIKENNEKATU, KESKUSTELUTILAISUUS 20.4.

Paikka: KSV Auditorio
Aika: 20.4.2010, klo 18–19.00

Läsnä: Mikael Sundman, projektipäällikkö
Matti Kivelä, toimistopäällikkö
Johanna Iivonen, liikennesuunnittelija
Juha-Pekka Turunen, tilaisuuden puheenjohtaja
Katja Virta, tilaisuuden sihteeri

Muut osallistujat: noin 40 naapuruston asukasta

Tilaisuuden kulku

Juha-Pekka Turunen avasi tilaisuuden ja esitteli kaupungin edustajat, illan ohjelman sekä kaavaprosessin kulun.

Mikael Sundman kertoi suunnitelman taustasta ja tarpeesta ja esitteli voimassa olevaa yleiskaavaa. Alueelle on suunniteltu aiemmin maanalaista liikenneväylää. Liikenneväylän suunnittelussa on ollut monia vaiheita. Reitillä on ollut paljon vastustusta, se on kuitenkin tarpeellinen joukkoliikenteen sujuvuuden kannalta. Sundman esitteli myös havainnekuvia joukkoliikennereitistöä.

Toimistopäällikkö Matti Kivelä esitteli voimassa olevaa asemakaavaa ja selvitettyjä asioita, mm. raitioyhteys ja joukkoliikennedyhteys käytöstä poistettua rataa pitkin. Raitiolinjan perustaminen ei tehtyjen selvitysten mukaan tällä hetkellä olisi taloudellisesti kannattavaa. On tutkittu myös nykyisten olemassa olevien liikenneväylien käyttöä, sekä koneellista tasovaihtoa (hissillinen siltayhteys) yliopiston mäelle.

Liikennesuunnittelija Johanna Iivonen esitteli raitiovaihtoehtoja ja Kumpulan raitin yhteyttä.

Tilaisuudessa esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä:

Miksei voi käyttää olemassa olevaa Jyrängön tietä?

Kumpulan siirtolapuutarhayhdistys vastustaa ehdotusta ja puoltaa nykyisen kaavan mukaista mallia.

Taustalla Kalasataman rakentaminen ja muita hankkeita, pysyykö tämä todella vain tiedelinjan käytössä?

Nykyinen reitti on riittävä (Kumpulan mäen kautta), Vallilan laakso olisi ennemminkin suojeltava, ei joukkoliikennekatua.



19.5.2010

Asemakaavaaluonnoksen selostus eroaa tässä tilaisuudessa kerrotusta.

Onko tämä kaupungin pakkomielle johtaa liikenne laakson läpi? Nyt on jo käyttämätön raitioväylä olemassa Paavalinkirkon kautta yliopistolta Pasilaan.

- tätä vaihtoehtoa on tutkittu, mutta matkustajia ei olisi tarpeeksi takaamaan linjan kannattavuutta

Tulevaisuudessa myös Vallilan terveysasema on siirtymässä Kalasatamaan, miten yhteydet toimivat silloin?

Selvitys tiedelinjan matka-ajasta ja Raitioliikenteen kehitys 2005-2019 poikkeaa kaavaaluonnoksen selostuksesta, esim. meluhaittojen ja liikenteen määrän osalta. Onko tarkoitus tehdä mahdotonta siirtolapuutarhatoiminnasta, jotta alue saadaan muuhun käyttöön?

Olemassa oleva raide on rakennettu kosteikolle, siihen rakentaminen on kallista.

Paljonko tämä tulee maksamaan?

- 10 milj. suuruusluokkaa, joukkoliikennekadun rakentamisen osalta

Kumpulan kampusta helpotti linjojen tuonti mäelle. Tämä pätkä palvelee kuitenkin pitkää linjaa. Poikittaisyhteyksien parantamista tarvitaan, ja yleensäkin Pasilan joukkoliikennesyhteyksien parantamista. Tämä keventäisi myös Helsingin keskustan liikennepaineita.