



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

**MALMI, LATOKARTANONTIEN ALUEEN
ASEMAKAAVAN MUUTTAMINEN
MUUTOSEHDOTUS NRO 12274**

Hankenro 4003_1
HEL 2012-009217

SISÄLLYS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 8.10.–28.10.2013

Viranomaisyhteistyö
– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet
– Yhteenveto osallisten mielipiteistä ja vastineet

**Tarkistettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä
asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 21.10.–10.11.2014**

Viranomaisyhteistyö
– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet
– Yhteenveto osallisten mielipiteistä ja vastineet

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Kaavaehdotus nähtävillä (MRL 65 §) 7.8.–7.9.2015

Muistutus
– Tiivistelmä muistutuksesta ja vastine

Kirje
– Tiivistelmä kirjeestä ja vastine

Lausunnot
– Tiivistelmät muistutuksista ja vastineet

LIITE

Keskustelutilaisuuden 28.10.2014 muistio



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Mielipiteen tai muistutuksen esittäjät on ilmaistu koodein, kun kyseessä on yksityishenkilö. Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomaistoiminnan julkisuudesta, ei koodien selitystä yksityishenkilöiden osalta ole julkaistu vuorovaikutusraportin internet-versiossa.

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

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 8.10.–28.10.2013

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävänä Malmin kirjastossa, kaupungintalon ilmoitustaululla sekä info- ja näyttelytila Laiturilla 8.10.–28.10.2013 ja viraston internetsivuilla. Suunnitelmaa koskeva kaava-päivystys pidettiin 16.10.2013.

Viranomaisyhteistyö

Helsingin Energia -liikelaitos on ilmoittanut, ettei sillä ole huomautettavaa asiaan.

Talous- ja suunnittelukeskus (nyk. kaupunginkanslia) on ilmoittanut, ettei se anna asiasta lausuntoa.

Kiinteistöviraston tilakeskus on ilmoittanut, ettei sillä ole kommentoitavaa lausuntopyyntöön.

Helsingin kaupungin rakennusvirasto kehottaa kannanotossaan otamaan Latokartanontien katutilan kehittämisessä huomioon riittävät tilavaraukset jalankululle, pyöräilylle, joukkoliikenteelle, katupuille ja kunnallistekniikalle. Lisäksi on otettava huomioon ylläpidon ja lumitilan tarpeet.

Tavoitteena on esteetön jalankulkyhteys Pekanraitilta bussiterminaaliiin. Reitin suunnittelussa on otettava huomioon ylläpidon selkeät vstuurajat ja ympärivuorokautisen käytön mahdollisuus.

Longinojan puistoalueella sijaitsevan sr-1b -suojellun talon lähiympäristö pyritään kaavoittamaan korttelialueeksi. Kun tulevaa tonttia kehitetään, on samalla otettava huomioon, että Longinojan varren ulkoilureitivaraus on mahdollista toteuttaa. Lisäksi tulee tutkia uusi turvallisempi ajoyhteys tontille. Yrjölänpuiston kehittämisessä tulee tehdä tiivistä yhteistyötä rakennusviraston kanssa.

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



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Terminaalialuetta kehitettäessä tulee suunnittelu tehdä yhteistyössä HSL:n ja HKL:n kanssa rakennusviraston lisäksi. On tärkeää, että HSL ja HKL ovat varautuneet tarvittavalla rahoituksella kaavassa esitettävien kehittämistoimenpiteiden toteuttamiseen.

Vastine

Rakennusviraston ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. Kaavaselostuksen liitteenä olevassa liikenteen yleisuunnitelmassa esitetään katutilojen riittävät tilavaraukset.

Nykyiset ympärivuorokautiset kulkureitit Pekanraitilta Vanhan Helsingintien (nyk. Latokartanontie) kautta joukkoliikenneterminaaliin säilyvät. Kaavaehdotuksessa on varattu kortteliin 38222 rakennusalaan likimääräinen osa, jossa tulee sijaita yleisen jalankulun yhteydet jalankulun perustasoissa. Uuteen lyhyempään kulkureittiin liittyvät ratkaisut tehdään tarkemmin kortteliin toteutussuunnitteluvaiheessa. Ylläpitovastuut määritellään myöhemmin keskinäisin sopimuksin kiinteistönomistukseen perustuen.

Longinojan pohjoispuolelle asemakaavassa numero 11710 osoitettu ulkoilureittivaraus ei sisällynyt kaavamuuotosalueeseen, eikä kaavamuutoksella ole vaikutuksia sen toteuttamismahdollisuuksiin. Turvallisempi ajoyhteys suojellun talon yhteyteen muodostettavalle tontille on osoitettu kaavaehdotuksessa autopaikkojen korttelialueen 38061/5 kautta.

Kaavaehdotusta on valmisteltu yhteistyössä rakennusviraston, Helsingin kaupungin Liikennelaitos-liikelaitoksen (HKL) ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) kanssa.

Opetusvirasto korostaa kannanotossaan, että on tärkeää ottaa kaavamuutoksessa huomioon osoitteessa Latokartanontie 12 sijaitsevan Liiketalousopisto Helmen tulevaisuuden laajennus- ja pysäköinnin järjestämismahdollisuudet.

Vastine

Opetusviraston ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. Liiketalousopisto Helmen tontti 38067/5 on lisätty kaavamuutosalueeseen 19.5.2014 päivätyn kaavamuutoshakemuksen mukaisesti.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) toteaa kannanotossaan, että Malmin asema Koillis-Helsingin keskuksena ja joukkoliiken-



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

teen solmukohtana vahvistuu syksystä 2015 alkaen, jolloin Kehäradan junaliikenne käynnistyy ja uuden runkobussilinjan 560 (Jokeri 2) liikennöinti alkaa. Uudet joukkoliikenneyhteydet parantavat merkittävästi Malmin saavutettavuutta laajalta alueelta eri puolilta pääkaupunkiseutua. Malmin aseman ja bussiterminaalin merkitys vaihtopaikkana kasvaa, mikä luo edellytyksiä esimerkiksi kaupallisten palveluiden kehittymiselle aseman ympäristössä.

Malmin aseman liityntäbussiterminaali on rakennettu 1990-luvun puolivälissä. Malmin alueella siirryttiin liityntäliikenteeseen vuonna 1996, jolloin Tikkurilan kaupunkirata valmistui ja junaliikennettä voitiin lisätä. Nykytilanteessa Malmin keskustassa on kaksi erillistä bussiterminaalia, joista toinen sijaitsee Ala-Malmin torilla muutaman sadan metrin etäisyydellä liityntäterminaalista. Nykytilanne terminaalien suhteen ei ole optimaalinen, koska alueen bussiliikenne on hajautettu kahteen erilliseen terminaaliin ja erityisesti liityntäterminaali on ajoittain hyvin ruuhkautunut. Nykytilanteessa esimerkiksi vaihtoyhteydet joidenkin linjojen välillä edellyttävät siirtymistä terminaalista toiseen. Liityntäterminaalissa ei myöskään voi kääntyä ympäri, minkä takia sinne ei ole voitu sijoittaa Malmille päättyvien linjojen päätepysäkkejä. Asemakaavan muutoksen yhteydessä selvitetään mahdollisuutta laajentaa liityntäterminaalia vieriselle nykyisellään rakentamattomalle tontille.

HSL toteaa, että Malmin keskustan kaupunkikuvan kohentaminen ja maankäytön tiivistäminen Latokartanontien varressa on erittäin kannattavaa. Kyseessä on hyvin keskeinen alue, jonka jo nykyisellään erinomaiset joukkoliikenneyhteydet ovat paranemassa lähitulevaisuudessa Kehäradan ja runkobussilinjan myötä. Täydennysrakentaminen keskeisellä paikalla tukee joukkoliikenteen käyttöä ja kestävä kehityksen sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) tavoitteita.

HSL pitää tärkeänä Malmin liityntäterminaalin toimivuuden parantamista ja varautumista liityntäterminaalin laajentamiseen, koska se turvaisi jatkossa hyvät joukkoliikenteen toimintaedellytykset keskeisessä solmukohdassa. Joukkoliikenteen keskittäminen nykyistä enemmän yhteen terminaaliin on vaihtojen kannalta parempi ratkaisu.

Tulee selvittää, voisiko liityntäterminaalissa nykyisin sijaitsevan taksiaseman sijoittaa muualle Malmin aseman ja kauppakeskusten ympäristöön, jolloin terminaalista vapautuisi hieman lisää tilaa bussiliikenteen käyttöön. Samalla tulee varmistaa, että Malmin keskustan alueella on riittävästi tilaa Malmille päättyville bussilinjoille sekä bussien pikapysäköinnille kuljettajien taukojen ajaksi. Malmin aseman seudulla tarvitaan jatkossakin kuljettajien sosiaalililat, joten niihin tulee varautua jatkosuunnittelussa.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Malmin asematien mitoituksessa tulee varautua joukkoliikenteeseen, jos Pikkalankatu ei ole enää läpiajettavissa, koska osa alueen bussiliikenteestä kulkee jatkossakin Latokartanontieltä Malminkaaren suuntaan. Latokartanontielle sijaitsevien Ala-Malmin linja-autopysäkkien mitoituksessa tulee varautua bussiliikenteen määrän kasvuun. Bussiliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi pysäkit tulisi mitoittaa vähintään kolmelle telibussille. HSL on mielellään mukana kaavamuutosalueen joukkoliikenteen toimivuuteen liittyvien pysäkki- ja terminaaliratkaisujen sekä kevyen liikenteen yhteyksien suunnittelussa.

Asemakaavan muutoksella pyritään tehostamaan maankäyttöä Haaga-Helia ammattikorkeakoulun nykyisen pysäköintialueen ympäristössä. HSL pitää tärkeänä, että tässä yhteydessä selvitetään, voisivatko ammattikorkeakoulun ja kaavoitettavien uusien asuinrakennusten pysäköintipaikat olla ainakin osittain vuorottaiskäytössä, jolloin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varressa sijaitsevan alueen pysäköintiä saataisiin tehostettua.

Latokartanontietä pitkin kulkee Helsingin seudun pääpyöräilyverkon (PÄÄVE) mukainen seuturaitti, ja junaradan viertä Malminkaarella kulkee PÄÄVE:n mukainen pyöräilyn laatukäytävä. HSL katsoo, että Malmin aseman ympäristö on myös seudullisen pääpyörätieverkoston kannalta keskeinen alue.

Malmin asemalle tulee varata riittävä määrä runkolukittavia polkupyöräpaikkoja esimerkiksi bussiterminaalien laajennuksen yhteyteen tai mahdollisesti Malmin vanhalle asemalle, jossa voisi tulevaisuudessa olla pyöräilyyn kytkeytyviä palveluita. Polkupyöräpysäköintiä voitaisiin sijoittaa myös esimerkiksi Malminkaaren varteen Latokartanontien sillan ja bussiterminaalien laajennuksen alle, jolloin pyöräpysäköinti olisi helpposti saavutettavissa PÄÄVE:n mukaista laatukäytävää pitkin.

Vastine

HSL:n ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa ja joukkoliikenteen sujuvuutta on suunniteltu yhteistyössä eri osapuolien kesken. Taksiasemalle on esitetty terminaalijärjestelyihin liittyvä uusi sijoituspaikka kaavaselostuksen liitteenä olevassa liikenteen yleisuunnitelmassa.

Pikkalankadulla sijaitseva Malmin toinen bussiterminaalialue ei kuulu kaavamuutosalueeseen, joten siihen liittyvät päätökset ja mitoitukset tehdään tarvittaessa erikseen myöhemmin. Latokartanontien sillalla sijaitsevalle joukkoliikenneterminaalialueelle on kaavaehdotuksessa esitetty

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



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

mahdollisimman suuri laajennusvara, jotta riittävät tilavaraukset myös Malmin tuleville bussilinjoille sekä tarvittavalle maankäytölle saadaan turvattua.

Malmin aseman seudulle muodostuu kaavamuuoksella paljon uutta toimitilaa. Lisäksi asemanseudulla on jo nykyisin paljon kuljettajien sosiaali- ja taukutiloiksi soveltuvia rakennuksia, joten niiden sijoittamista kaavaehdotuksen uudisrakennuksiin ei ole kaavamääräyksin erikseen velvoitettu.

Kaavamuutokseen perustuen autopaikkojen määrää voidaan vähentää myös autopaikkojen korttelialueella 38061, mikäli niitä osoitetaan keskitetysti vähintään 100 kpl ja autopaikat ovat nimeämättömiä. Kaavaehdotusta laadittaessa on huomioitu myös riittävien polkupyöräpaikkojen edellyttämät tilavaraukset. Kaavassa määrätään tonttien käyttötarkoitusten mukaiset veloitteet polkupyöräpaikkojen varaamiseen. Malmin vanhalle asemalle on kaavatyön yhteydessä tutkittu pyöräkeskuksen sijoittamista. Lisäksi polkupyöräpaikkoja tullaan sijoittamaan uuden laajennetun joukkoliikenneterminaalin yhteyteen. Kaavaehdotuksessa ei ole erikseen velvoitettu yleisille alueille sijoitettavien polkupyöräpaikkojen lukumääriä. Polkupyöräpaikkojen tarpeesta ja sijoittamisesta sovietaan jatkosuunnittelussa yhteistyössä eri toteuttajatahojen kanssa.

Sosiaali- ja terveysvirasto ilmoittaa kannanotossaan, että sillä on toimintaa asemakaavan muutosalueella Latokartanontie 5:ssä. Asemakaavan muutosta pitää valmistella yhteistyössä sosiaali- ja terveysviraston kanssa.

Vastine

Sosiaali- ja terveysviraston ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa.

Ympäristökeskus toteaa kannanotossaan, että alueen kaavoituksessa tulee selvittää ja ottaa huomioon katuliikenteen ja bussiterminaalin melu- ja ilmanlaatuhaitat sekä pääradan junaliikenteen melu-, runkoääni- ja tärinähaitat. Asumisen sijoittaminen bussiterminaalin välittömään läheisyyteen ei ole terveyden ja viihtyisyyden kannalta suositeltavaa.

Vastine

Ympäristökeskuksen edellyttämät melu-, runkoääni-, tärinä- ja ilmanlaatuasiat on selvitetty ja otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on SITO Oy:ssä laadittu meluselvitys ja Akukon Oy:ssä tärinäselvitys. Sijoittamalla rakennukset



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

kaavaehdotuksen mukaisesti on pihoja mahdollisuus suojat hyvin liikenteen aiheuttamilta haitoilta. Melu-, runkoääni-, värinä- ja ilmanlaatuasioita on selostettu tarkemmin kaavaselostuksen kohdassa 4. alaotsikolla "Ympäristöhäiriöt".

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY toteaa, että asemakaavaselostuksen vesihuoltoliitteessä tulee esittää vesihuollon täydennykset ja johtosiirrot kustannusarvioineen.

Vastine

HSY:n ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. Kaavaselostuksen liitteeksi on lisätty vesihuollon viitesuunnitelma alueen teknisen huollon jatkosuunnittelua varten.

Helsingin kaupunginmuseo toteaa kannanotossaan, että se tarkastelee hanketta rakennetun kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta.

Kaavamuutosalue rajautuu Malmilla pääradan ja Longinojan väliselle Latokartanontien katuosuudelle ja siihen liittyviin tontteihin. Kyseinen katuosuus lienee osa Helsingin keskiajalta periytyvää historiallisesti arvokasta tieverkkoa, mikä on jo huomioitu Latokartanontien itäosien kehittämistyössä 1970-luvulta alkaen. Tien linjausta on 1970-luvulla nykyaikaistettu huomioiden alueen kulttuurimaiseman arvot, säilyttämällä historiallinen tielinjaus kevyen liikenteen väylänä ilman uusia leikkauksia tai levennyksiä. Kaupunginmuseo on antanut tiehankkeesta lausuntonsa (v. 1974). Myös Longinojan laakson asemakaavamuutoksessa 1999-2000 sekä Ala-Malmin koulun asemakaavamuutoksessa 2009 on alueen kulttuurimaiseman piirteitä edelleen pyritty vahvistamaan. Yleiskaavassa 2002 Longinojanlaakson ympäristö säilyneine kylätontteineen on merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi, jota tulee kehittää sen arvot ja ominaisuudet säilyttäen.

Helsingin keskiaikaisten ja uuden ajan alun kyläpaikkojen inventoinnissa 2011 on tarkasteltu käsillä olevaan kaavamuutosalueeseen kuuluvaa Sonaby Malmin Storbyn kylän aluetta ja sen historiaa (kohde 53). Paikalla sijainnut keskiaikainen kylä on nimistön perusteella asutettu 1100-luvulla, ja se esiintyy ensimmäisen kerran historiallisissa dokumenteissa 1400-luvun alkupuolella. Alue edustaa Helsingin rautakauden jälkeisen asutushistorian varhaisimpia vaiheita. Keskiajalta periytyvän asutuksen tontteja on edelleen käytössä Latokartanontien itä- ja länsipuolella. Kyseinen kyläpaikka on merkitty Museoviraston muinaisjäännösrekisteritunnuksella 1000001715 ja se on muinaismuistolain mukainen kiinteä muinaisjäännös, keskiaikainen kylä. Museoviraston



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

rauhoituluokituksessa kohde on sijoitettu Luokkaan II: Kohteen arvon selvittäminen vaatii tarkempia tutkimuksia. Örskin ja Philpuksen tonttimaan osat ovat edelleen käytössä Latokartanontien länsipuolella. Vanhoja kulttuurikerroksia on saattanut säilyä puistossa, rakennusten välissä ja pihamaalla. Latokartanontien itäpuolella Pehrsin tontilla sijaitsee vanha puutalo, jonka tontilla saattaa olla fragmentteja varhaisemmasta asutuksesta. Mikäli alueelle tulee kohdistumaan rakentamista, pitää muinaismuistolain mukainen rauhoitusluokitus huomioida hankkeessa yhteistyössä kaupunginmuseon kulttuuriympäristöyksikön arkeologin kanssa. Sonaby Malmin Storbyn alue on merkittävä Helsingin keskiaikaisten kyläpaikkojen joukossa, myös nykytilansa osalta, ja alue voi täydentää merkittävällä tavalla Helsingin asutuksen ja rakentamisen historian tuntemusta.

Säilyneiden vanhojen puurakennusten sekä maakellarin osalta nykyisin voimassa olevien asemakaavojen suojelumerkinnot (v. 2000 ja 2009) ovat kaupunginmuseon arvion mukaan riittävät vaalimaan kohteiden rakennushistoriallisia arvoja sekä ulkoasun että sisätilojen osalta. Suojelumerkintöjä voidaan täsmentää nykyisen rakennussuojelukäytännön mukaisin merkinnöin, jolloin kaupunginmuseo osallistuu arvotukseen. Suojelumerkinnot eivät kuitenkaan kohdistu ympäristöön, jossa alueen agraarin kulttuurimaiseman säilyneitä ominaispiirteitä tulisi edelleen vaalia.

Latokartanontie jatkuessa pohjoiseen kohti rataa, on rakentamisen tapa tiivistynyt. Alueen rakennuskannasta erottuu vanhaa kirkonkylänraittia leimaavan liike- ja julkisen rakentamisen perinne, joka viestittää esikaupunkialueen historiasta. Tähän perinteeseen kiinnittyy kaavamuu-tosalueelle sijoittuva Latokartanontie 5 liikekiinteistö. Arkkitehti Niilo Kokon vuonna 1961 suunnittelema rakennus käsittää yksikerroksisen liiketilasiiven Latokartanontien varrella sekä kolmikerroksisen alun perin Malmin poliisitalona toimineen tontin sisään jäävän rakennusosan. Kokon suunnittelema rakennus edustaa arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan suunnitteluaikeensa korkeatasoista liiketaloarkkitehtuuria, ja liike- ja toimistorakennuksena sillä on myös paikallishistoriallista arvoa. Tontin täydennysrakentaminen on tapahtunut vuonna 1989, jolloin arkkitehti Simo Järvisen suunnittelema elementtirakenteinen liikerakennus toteutettiin tontin luoteisosaan.

Kaupunginmuseon arvion mukaan Latokartanontien raitin miljööseen sekä rakennuskantaan sisältyy suojeluarvoja, joita tulisi selvittää erillisen rakennus- ja ympäristöhistoriallisen selvityksen muodossa. Malmia halkovan Latokartanontien/Kirkonkyläntien on museon arvion mukaan tulevaisuudessakin tärkeää säilyttää historiallisesti rakentunut ominaisuutensa sekä siihen liittyvät eri-ikäiset kerrostumat ehjänä jatkuvana



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

kokonaisuutena. Käsillä oleva kaavamuutosalue liittyy laajempaan Latokartanontien/Kirkonkyläntien ympäristökokonaisuuteen. Rakennettuun kulttuuriympäristöön liittyviä suojelutavoitteita on mahdollista arvioida tarkoituksenmukaisesti rajatun, kulttuurimaiseman arvoja tarkastelevan selvityksen pohjalta, jonka laatimista kaupunginmuseo pitää tärkeänä. Selvitystyö tukee alueen ominaispiirteiden säilymistä ja omaleimaisen korkeatasoisen liikekatuympäristön kehittymistä.

Kaavamuutosalueen kohteista huomattavan arvokas rakennus- ja kulttuurihistoriallinen rakennus on Malmin vanha asemarakennus, joka on listattu Museoviraston kokoamaan Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen joukkoon, kohde Malmin rautatieasema (RKY 2009). Malmin rautatieasemaa koskee sopimus valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta, jolloin antikvaarisena viranomaisena toimii Museovirasto. Malmin rautatieaseman historiallisten arvojen säilymisellä on merkittävä asema osana Latokartanontien/Kirkonkyläntien raittia.

Kaupunginmuseo seuraa asemakaavamuutoksen jatkosuunnittelua.

Vastine

Kaupunginmuseon ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on myös laadittu kaupunginmuseon kannanoton mukaisesti Vanhan Helsingintien eli entisen Latokartanontien ympäristön historia ja arvot -selvitys, joka on kaavaselostuksen liitteenä.

Vanha Helsingintie linjataan Vilppulantien ja Malmin asematien välillä uudelleen mutkalle, joka viittaa kadun alkuperäiseen kylänraittimaiseen luonteeseen.

Historialliset kyläpaikat ja suojeltavat rakennukset on otettu kaupunginmuseon kannanoton mukaisesti huomioon kaavakartassa määräyksin, joita on kuvailtu tarkemmin kaavaselostuksen kohdassa 4 alaotsikolla "Suojelukohteet".

Malmin poliisitalona toimineen liikekiinteistön osittaista säilyttämisvaihtoehtoa tutkittiin. Kokonaisuuden kannalta katsottiin kuitenkin parhaaksi ratkaisu, jossa sisäpihalle ulottuva rakennus poistuu ja nykyinen tontti jaetaan kahteen eriluonteiseen osaan. Osittain uudisrakennettavan korttelin sisään on mahdollista järjestää uutta asumista sekä sille riittävän suuri piha-alue ja pihakannen alle sijoittuvat pysäköintitilat. Tontin uudistamisen toivotaan parantavan Vanhan Helsingintien kaupunkikuvallista, toiminnallista ja kaupallista asemaa. Huonokuntoisten liiketilo-



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

jen korvautuminen uusilla monipuolistaa keskusta-alueen tarjontaa ja tasapainottaa niiden kysyntää kokonaisuutena. Tontin luoteisosassa sijaitseva rakennus säilyy.

Museovirasto antaa Malmin aseman osalta seuraavan kannanoton: Malmin vanha asemarakennus on valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö (RKY2009). Lisäksi asemarakennus on suojeltu ns. rautatiesopimuksella (Sopimus valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta, YM, päätös 9.12.1998 dno 2/262/96), mikä tulee mainita osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa.

Malmin vanha asema edustaa 1930-luvun alun rautatiefunktionalismia. Arkkitehti Thure Hellströmin suunnittelema asemarakennus on Riihimäen, Kuopion ja Hangon funkisasemiin nähden poikkeuksellinen, koska se on kaksikerroksinen ja ulottui silloisen radan yli. Asema palveli Helsingin ja Hämeenlinnan välisen pääradan sekä Malmin hautausmaan pistoradan liikennettä. Asemarakennus on valtakunnallisesti merkittävä esimerkki asema-arkkitehtuurista ja sillä on ympäristössään myös huomattava paikallishistoriallinen merkitys.

Asemarakennuksen ja sen lähiympäristön suojeluaste ja kohdentuminen tulee selvittää asemakaavamuutoksen yhteydessä. Asemakaavalla on hyvä myös edistää asemakäytöstä poisjääneen rakennuksen uusia käyttömahdollisuuksia ja liittymistä ympäristöönsä.

Muilta osin kaava-asiasta antaa lausunnon Helsingin kaupunginmuseo.

Vastine

Museoviraston ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. Vanhan asemarakennuksen historiallisia arvoja on selvitetty tarkemmin kaavoituksen yhteydessä tehdyn pyöräkeskushankkeen valmistelussa sekä Vanhan Helsingintien ympäristön historia ja arvot -selvityksessä. Tehdyt selvitykset ovat kaavaselostuksen liitteenä. Asemarakennuksen muuttamista pyöräkeskukseksi on valmisteltu yhteistyössä eri viranomaistahojen kanssa. Kaavaselostukseen on lisätty viittaus kannanotossa mainittuun asemarakennuksen suojelemaan ns. rautatiesopimukseen.

Mielipidekirjeet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yhteensä 28 mielipidettä koskien osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty kaavapäivystyksessä ja puhelimitse.

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



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

- **Mi4** lähetti kymmenen kirjettä
- **Mi5** lähetti kaksi kirjettä
- **Mi14** lähetti kaksi kirjettä
- **Mi11, Mi12 ja Mi13** lähettivät lähes samansisältöiset kirjeet

Saaduissa kirjallisissa mielipiteissä on tuotu esiin kriittisen palautteen lisäksi useita suunnitelmasta löydettyjä positiivisia seikkoja. Asemanseudun täydentämisen koettiin tukevan Malmin keskuksen kehittymistä mm. julkisen liikenteen ja palveluiden osalta. Mielipiteissä kannatettiin myös sitä, että Malmin vanha asema saataisiin jälleen yleiseen käyttöön. Eniten mielipiteissä vastustettiin Paavolantien erillispientalojen länsipuolen nykyiselle puisto- ja suojaviheralueelle ehdotettua uutta asumista. Mielipiteet on otettu pääosin huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. Suurin osa mielipiteistä tuli Paavolantien varren pientaloalueelta. Johtuen mielipiteiden suuresta lukumäärästä ja usein toistuneista samansuuntaisista näkökulmista ja teemoista, on niissä esitettyihin asioihin vastattu seuraavassa koostetusti aiheoryhmittäin.

Vastineet aiheoryhmittäin

Täydennysrakentamisen periaatteet; suhde yleiskaavoitukseen sekä paikallisiin erityispiirteisiin

Mielipiteen mukaan suurin osa nykyisistä helsinkiläisistä ei halua keskustamaista asumista. Jatkossa kuitenkin merkittävä määrä uudesta rakentamisesta ja siten myös väestönkasvusta suuntautuu metropoli-alueen keskeisimpiin sijainteihin. Tällöin liikkumistarve vähenee ja samalla vähenevät liikkumisesta aiheutuvat ilmastopäästöt. Olemassa olevaa infrastruktuuria tulee käyttää tehokkaasti hyväksi.

Kuten joissakin mielipiteissä todettiin, on kaavaehdotus periaatteiltaan yhdenmukainen vireillä olevan uuden yleiskaavan tavoitteiden kanssa. Kaavamuutos on myös voimassaolevan nykyisen yleiskaavan mukainen, joten uuden yleiskaavan ei tarvitse tulla voimaan ennen tämän asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä.

Mielipiteissä arvioidun mukaisesti täydennysrakentamisella voidaan vaikuttaa sekä kaupunginosien fyysiseen rakenteeseen että asukasrakenteeseen. Täydennysrakentamiseen sisältyy ajatus jatkuvasta kehittämisestä tarpeesta alueilla. Kaupunginosat muuttuvat ja edellyttävät erilaisia toimia eri aikakausina. Tavoitteena on, että kaikki asuinalueet säilyttävät kilpailukykyä suhteessa toisiinsa ja naapurikuntien alueisiin.

Useassa mielipiteessä korostunut Malmin alueen monipuolinen historia ja paikallispiirteet on tunnistettu suunnittelussa vahvuuksina, joita ko-



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

rostaamalla ja kehittämällä aluetta voidaan kehittää. Kaavaehdotuksen valmistelun yhteydessä on lähiympäristön historiasta ja arvoista laadittu myös erillinen selvitys, joka on kaavaselostuksen liitteenä.

Malmin keskustan elinkeinotoiminnan ja palvelujen kehittäminen

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä tehtiin Helsingin kaupungin Lähiöprojektin toimeksiannosta Malmin asemakeskuksen toimijakartoitus (Ramboll Finland Oy / 2013). Kartoituksen tavoitteena oli selvittää yhteistyössä alueen kaupallisten toimijoiden ja kiinteistönomistajien kanssa Malmin asemakeskusalueen toimijarakenne ja kaupallinen rakenne sekä analysoida lähtökohdat alueen elinkeinojen kehittämiseksi jatkossa. Yrittäjien, järjestöjen ja muiden toimijoiden tahtotilaa Malmin asemakeskusalueen kehittämisen osalta selvitettiin kahden työpajan sekä haastatteluiden avulla. Kaavamuutoksen liiketilöiden mitoituksessa on hyödynnetty toimijakartoituksen tuloksia.

Kaavamuutos mahdollistaa uusien asukkaiden, liiketilöiden ja toimintojen tuomisen keskeiselle paikalle tukemaan Malmin keskusta-alueelle ominaista kivijalkakauppaa, kuten mielipiteissä toivottiin.

Keskusta-alueelle varataan jatkossakin riittävästi pysäköintipaikkoja yleiseen käyttöön. Jokaisen tontin omat pysäköintipaikat on osoitettu asemakaavoissa tontikohtaisesti erikseen. Katualueille on osoitettu lisäksi uusia ohjeellisia pysäköintipaikkoja yleiseen vieras- ja asiointikäyttöön. Kadunvarsipaikkojen käyttöä voidaan tehostaa tarvittaessa myöhemmin esim. aikarajoituksin. Pysäköinnin aikarajoituksia ei kuitenkaan määrätä asemakaavassa.

Juna-aseman laiturialue ei pääosin sisälly kaavamuutosalueeseen. Mielipiteissä ehdotettua laiturialueen laajempaa kattamista voidaan tarvittaessa tutkia myöhemmin eri kaavamuutoksella yhteistyössä siihen liittyvien kiinteistöjen omistajien kanssa.

Helmi-opiston tonttia on mielipiteiden esittämisen jälkeen kehitetty yhteistyössä opiston edustajien kanssa. Liiketalousopisto Helmen tontti 38067/5 on lisätty kaavamuutosalueeseen 19.5.2014 päivätyn kaavamuutoshakemuksen mukaisesti.

Muualle rakentaminen

Mielipiteissä ehdotetuista uusista täydennysrakentamispaikoista Lato-kartanontie 2:n tyhjä tontti on lisätty kaavamuutosalueeseen ja siihen on osoitettu uutta rakennusoikeutta sekä uusi käyttötarkoitusmerkintä.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Mielipiteissä ehdotettiin täydennysrakentamista myös osoitteisiin Lato-kartanontie 11 ja 12. Täydennysrakentamisen mahdollisuuksia paikalle selvitettiin kaavan valmistelun yhteydessä, mutta arvioitiin Longinojan varren kulttuurimaiseman kannalta parhaaksi ratkaisu, jossa kyseisen kohdan kadunvarsinäkymät säilyvät avarina. Ehdotettu kohta on yleiskaavassa merkitty kulttuuri- ja maisemahistoriallisesti merkittäväksi alueeksi. Samasta paikasta esitettiin myös täydennysrakentamista vastustavia mielipiteitä.

Muut ehdotetut täydennysrakentamisalueet eivät sisälly tämän kaavamuutoksen kokonaisuuteen ja niitä arvioidaan tarvittaessa myöhemmin erillisinä kaavamuutoshankkeina tai vireillä olevan uuden yleiskaavatyön yhteydessä.

Uudisrakentamisen suhde Paavolantien–Hietakummuntien–Pietiläntien pientaloalueeseen

Lukuisat uudisrakentamista vastustavat mielipiteet kohdistuivat alustaviin osallistumis- ja arviointisuunnitelman tavoitteisiin, joita on tarkennettu ja sopeutettu ympäristöönsä kaavaprosessin edetessä.

Asemakaavojen tavoitteena on sovittaa yhteen kaupungin tavoitteet sekä yksityisten tontinomistajien, alueen asukkaiden ja muitten toimijoiden tarpeet mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla. Vierekkäisten tonttien kaavamääräykset ja tonttitehokkuudet voivat olla hyvin erilaisia riippuen mm. siitä, mitä kaupungin rakentamisen vaihtelut edustavat ja mihin tarkoitukseen ne on laadittu. Täydennysrakentaminen erityisesti suunnitteluvaiheessa ei yleensä ole lähimpiä naapureita miellyttävä ratkaisu, mutta sen katsotaan pitkällä tähtäimellä olevan aluekokonaisuuden kannalta hyvä ratkaisu. Kaavamuutoksen tavoitteena on Malmin asemanseudun alueen kehittäminen kokonaisuutena nykyistä paremmaksi. Tässä asemakaavan muutoksessa valittu ratkaisu on luonteva tapa täydentää olemassa olevaa korttelirakennetta. Sen ei myöskään voi katsoa aiheuttavan alueeseen rajautuville naapureille kohtuutonta haittaa. Longinojan varren puistoalueet säilyvät jatkossakin avarina ja niiden virkistysarvot säilyvät. Viihtyisyys on arvostuskysymys ja erilaisilla asukkailla on siitä erilaisia näkemyksiä. Myös tiiviimmin rakennettu ympäristö voi olla viihtyisää. Nykyiset kestävänsä kehitykseen perustuvat suunnittelutavoitteet eivät puolla väljää rakentamistapaa varsinkaan Helsingin asemanseuduilla. Uuden AKR-korttelin rakentaminen tuottaa viihtyisää ympäristöä, jossa tonteille jää asuinrakentamisen lisäksi mahdollisuus järjestää suojaisaa piha-alueita sekä tarvittavat huollon ja pysäköinnin järjestelyt.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Myös mielipiteissä toivottua pientalomaista vaihtoehtoa tutkittiin AKR-korttelin paikalle. Välittömästi kadun varteen sijoittuva paikka ei kuitenkaan sovellu erillispientalotonteiksi nykyisen Latokartanontien melutasojen johdosta. Kokonaisuuden kannalta katsottiin parhaaksi ratkaisu, jossa Vanhan Helsingintien reunaan sijoitetut yhtenäiset rakennusmas-
sat muodostavat taakseen suojaisat piha-alueet.

Latokartanontien itäpuolisen puisto- ja suojaviheralueen muuttaminen asuinkortteliksi tuo muutoksia muutamien asuintonttien lähiympäristöön, niiden yhteyksiin ja asunnoista avautuviin näkyymiin. Uudisrakentaminen on kuitenkin ohjattu rakennusaloin suhteellisen etäälle nykyisestä asutuksesta, joten näkymät säilyvät varsin väljinä. Liikennemelua torjuva rakentaminen parantaa meluolosuhteita myös jo rakennetuilla alueilla. Uudisrakennusten rakennusala on sijoitettu vähintään oman enimmäiskorkeutensa etäisyydelle lähimmistä pientalotonteista, joten niiden varjostava vaikutus ei ole kohtuuttoman suuri.

Kuten mielipiteessä mainittiin, oli kaupunkisuunnitteluvirastossa vireillä myös aiemmin Latokartanontien ympäristöä koskeva kaavamuutos. Sitä koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin osallisille 27.8.2003 ja asiaa koskeva yleisötilaisuus järjestettiin Malmitalossa 18.9.2003. Kaavahankkeesta ja sen tavoitteista esitettiin tuolloin useita kriittisiä mielipiteitä. Asiasta mielipiteen jättäneille lähetettiin 24.3.2010 kaupunkisuunnitteluviraston kirje, jossa kerrottiin alueen suunnittelun keskeytyneen. Samalla kerrottiin, että mikäli alueen kaavoitus käynnistetään uudelleen, laaditaan myös uusi osallistumis- ja arviointisuunnitelma, joka lähetetään osallisille. Aiempaan kaavamuutoshankkeeseen verrattuna rakentamisaluetta on nyt vireillä olevassa kaavaehdotuksessa pienennetty ja rakentamisen korkeutta on Paavolantien pientaloalueen reunalla hieman madallettu.

Mielipiteessä mainittu pientalo, joka on rakennettu kaavaprosessin aikana tontille 38071/11 (Paavolantie 16), on lisätty kartta-aineistoon ja se on otettu kaavamuutoksen valmistelussa huomioon.

Latokartanontie 2–9:n ja Malmin asematie 5:n uudisrakentaminen

Asemanseudun tonttien suunnittelussa on otettu mielipiteiden mukaisesti huomioon niiden keskeinen sijainti kaupunkirakenteessa. Ympäristöä aluetta korkeampi tornimainen rakennus ja sen läheisyyteen tulevat asteittain korottuvat kerrostalot luovat kokonaisuutena alueelle mielenkiintoisen maamerkin, joka sijoittuu alueen keskeiseen joukkoliikenteen solmukohtaan.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Milja-hoitokodin käytössä olevat tontit 38320/7 ja 8 on lisätty kaava-muutosalueeseen saadun hakemuksen perusteella vuoden 2013 osallistumis- ja arviointisuunnitelman jälkeen. Mielenpitoessa ympäristönsä sopimattomaksi koettu nykyinen rakennus on sille myönnetyn rakennusluvan mukainen. Myös voimassaolevassa asemakaavassa tontille varattu käyttämätön rakennusoikeus lisäkerroksille säilyy. Tontti sijaitsee kaupunkirakenteessa keskeisellä paikalla, joten sen kehittäminen keskustamaisemmaksi on kaavaehdotuksen tavoitteiden mukaista.

Rakennussuojelu

Mielenpitoissa korostuneet Malmin kulttuurihistorialliset arvot ja niihin liittyvät kehitysmahdollisuudet on kaavaehdotuksessa tunnistettu. Rakennussuojelu tukee alueen historiallista luonnetta ja omaleimaisuutta. Rakennussuojeluun ja uudisrakentamiseen kohdistuvat määräykset edistävät myös uusien toimintojen sijoittumista rakennuksiin. Suojelumääräyksiä on kaavaehdotuksessa merkitty vanhan rautatieaseman ja Longinojan varrella sijaitseviin Pehrsin pihapiiriin rakennuksiin.

Historiallisesti arvokkaan ja jo aiemmin kaavalla suojellun Örskin päärakennuksen tontille 38320/6 (Latokartanontie 11) 28.4.2014 myönnetty poikkeamislupa on tullut lainvoimaiseksi, joten se on poistettu kaava-muutosalueesta vuoden 2013 osallistumis- ja arviointisuunnitelman jälkeen. Myös mielenpitoessa mainittu rakennuksen myynnistä tehty valitus on jo käsitelty hallinto-oikeudessa.

Mielenpitoessa Pehrsin talon takapihan puistoalueelle ehdotettuja uusia toimintoja tutkittiin jatkosuunnittelussa. Pysäköintikentän laajennus ei kuitenkaan sovellu Longinojan jokivarren välittömään läheisyyteen.

Liikennejärjestelyt

Bussiterminaalin nykyisiin käytettävyysongelmiin liittyvä mielipide on otettu huomioon siten, että kaavaehdotus mahdollistaa joukkoliikenneterminaalin laajentamisen ja laiturialueiden suoristamisen. Kaavamuu-
toksen toteutuessa Malmin asemanseudun käytettävyyden ja esteettö-
myys paranee.

Kaavaehdotuksen mukaiset uudet liikennejärjestelyt eivät arvioiden mukaan aiheuta ajoneuvoliikenteen tukkeutumista. Alueellisella kokoo-
jakadulla Latokartanontieellä liikennemäärät ovat nykyisin noin 13 000
ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärien ei odoteta kasvavan mer-
kittävästi. Latokartanontie, jonka nimi kaava-alueella muuttuu Vanhaksi
Helsingintieksi, linjataan Malmin asematien kohdalla uudestaan, muu-
tokset heijastuvat myös Vilppulantien länsipään katulinjaukseen. Ase-



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

makaavan muutosalueella Vanha Helsingintietä kavennetaan hieman Vilppulantien pohjoispuolella. Kadulla säilyvät nykyisenmukaiset kaistamäärät. Malmin asematien katualuetta kavennetaan ja linjataan uudelleen Pekanraitin ja Malminkaaren välillä niin, että kaistajärjestelyt säilyvät ennallaan.

Malmin vanhalle rautatieasemalle suunniteltu uusi pyöräkeskus parantaa ja aktivoi pyöräilyn edellytyksiä koko Malmin vaikutusalueella. Pitkän matkan pyöräilyä palvelee tulevaisuudessa pääradan varteen sijoitettava baana, jonka tarkoitus on olla nopea ja laadukas yhteys pyöräilyverkossa.

Malmin asematien ja Malminkaaren liittymäjärjestelyiden osalta varaudutaan Malminkaaren varteen sijoittuvaan radanvarsibaanaan. Jalankulun ja polkupyöräilyn väyliä siirretään kaavamuuksessa uusille reiteille. Kaavan myötä Vanhan Helsingintien ja Malmin asematien pyöräilyjärjestelyt on tarkoitus yksisuuntaistaa. Kaikkien kulkuväylien välityskyky ja hierarkia säilyy kuitenkin nykyisen kaltaisena. Nykyinen Paavolantien suuntainen puistokäytävä linjataan osittain uudelleen jalankululle ja polkupyöräilylle varatuksi katualueeksi (Helge Nymanin kuja). Reitin itäreunalla oleva kasvillisuus säilytetään istutusalueen osoittavalla kaavamerkinnällä. Uuden asuinkorttelin 38324 eteläpuolelle rakennetaan uusi jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katuyhteys Vanhan Helsingintien bussipysäkin ja Paavolantien käänköpaikan välille. Uuden AKR-korttelin 38324 pysäköinti ja huoltoliikenne on ohjattu kaavamääräyksiin korttelin eteläpuolella sijaitsevalle autopaikkojen korttelialueelle (LPA) 38061/4. Huoltoliikenne on sallittu osittain myös rakennuksen takana sijaitsevalla Helge Nymanin kujalla.

Pysäköintijärjestelyihin liittyvät mielipiteet on otettu kaavamuuksista valmisteltaessa huomioon. Kaavamuuksien myötä kasvava tonttikohdainen tehokkuus edellyttää nykyisten maantasosten pysäköintijärjestelyjen sijoittamisen pihakansien alle usealla eri tontilla. Alueen vieras- ja asiointipysäköinnille on liikenteen yleissuunnitelmassa osoitettu uusia ohjeellisia pysäköintipaikkoja Vanhan Helsingintien ja Malmin asematien varsille yhteensä noin 40 kpl. Pysäköinnin vähimmäismäärien mitoituksessa on huomioitu alueen poikkeuksellisen hyvä sijainti aluekeskuksen ja raideliikenteen pysäkin välittömässä läheisyydessä. Kaavamääräyksillä on mahdollistettu myös vuorottaispysäköintiin perustuva 10 %:n lievennys pysäköintipaikkamääriin, mikäli toteutetaan yli sadan nimeämättömän pysäköintipaikan keskitetty järjestely. Tällainen järjestely on mahdollista toteuttaa kortteleissa 38060, 38061 ja 38222. Kaavassa on myös muita määräyksiä, joilla mahdollistetaan pysäköinnin yhteisjärjestelyjä vierekkäisten tonttien välille keskinäisin sopimuksin.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Hietakummun ala-aste ja sen pysäköinti- ja liikennejärjestelyt eivät sisälly kaavamuutosalueeseen. Esitettyjen mielipiteiden mukaisesti Paa-
volantielle, Hietakummuntielle ja Pietiläntielle ei ole osoitettu merkittä-
vää uutta liikennekuormitusta. Kaavaehdotus mahdollistaa uuden si-
säänkäynnin toteuttamisen Helmi-opiston liikuntatiloihin autopaikkojen
korttelialueen puoleiselle julkisivulle. Uuden järjestelyn arvioidaan vä-
hentävän liikennöintitarvetta rakennuksen eteläreunan sisäänkäynnille
ja parantavan siten alueen turvallisuutta.

Malmin lentokenttäalue ei kuulu kaavamuutosalueeseen. Siitä mahdol-
lisesti tehtäviin tulevaisuuden ratkaisuihin ja liikennejärjestelmän mitoi-
tuksiin otetaan kantaa valmisteilla olevassa uudessa yleiskaavassa.
Kaavaehdotus ei aiheuta esteitä lentokenttäalueesta ja sen liikennejär-
jestelmistä myöhemmin tehtäville ratkaisuille.

Puisto- ja viheralueet

Toisin kuin joissakin mielipiteissä arveltiin, ei kaavaehdotuksessa ole
esitetty Yrjölänpuistoon uusia rakennuksia ja se säilyy kokonaisuudes-
saan puistoalueena. Nykyisin tontin 38320/8 läpi rasiitteena kulkeva
ajoyhteys siirretään Yrjölänpuistoon jalankulun ja polkupyöräilyn reitiki-
si, jolla tontilleajo on sallittu. Tämä mahdollistaa nykytilannetta parem-
min myös pelastusajoneuvojen pääsyn tontille 38320/6.

Virkistysalueiden hyvä saavutettavuus on tärkeä suunnittelutyön lähtö-
kohta. Alueen virkistysreitit säilyvät suurimmalta osin nykyisen kaltaisi-
na. Alue soveltuu osin rakennettunakin edelleen ulkoiluun, leikkimi-
seen, koiranulkoilutukseen jne. Suunnittelualueella ei ole sellaisia ar-
vokkaita luontokohteita, jotka olisivat esteenä kaavamuutoksen toteut-
tamiselle.

Malmin liikuntakeskittymä, alueen eri opistoista mahdollisesti kehittyvä
kampusalue ja Longinjan varren puistoalueet eivät suurelta osin sisäl-
ly kaavamuutosalueeseen. Kaavamuutos kuitenkin osaltaan tukee
mainittujen toimintojen kehittymistä Malmin alueella.

Vuorovaikutus ja tiedottaminen

Kaupunkisuunnittelun luonteeseen kuuluu eri tahojen mielipiteiden ja
asiantuntijankemysten kokoaminen laajasti yhteen suunnitteluratkai-
sija pohdittaessa. Lisäksi otetaan huomioon koko kaupunkia koskevat
tavoitteet (esim. asuntotuotanto- ja palveluverkkotavoitteet). On selvää,
että kaikkia prosessin aikana eri mielipiteissä esitettyjä asioita ei voida
ottaa osaksi lopullista suunnitteluratkaisua eli asemakaavaehdotusta,
joita prosessin tuloksena syntyy vain yksi.

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



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan liittynyt kaavapäivystys järjestettiin Malmitalolla osana laajempaa Malmin messut -tapahtumaa. Lähiöprojektin organisoimassa tapahtumassa oli esillä erilaisia ajankohtaisia suunnitelmia ja tavanomaista laajemmin kaupungin asiantuntijoita vastailemassa asukkaiden kysymyksiin. Messuilla järjestettiin myös lyhyitä 10 minuutin tietoiskuja ennakkoon ilmoitetun aikataulun mukaisesti. Tässä yhteydessä esiteltiin myös Latokartanontien varren kaavahanke. Tilaisuuden luonteesta johtuen asukkaiden kysymykset pyydettiin esittämään aulatilassa jälkeinpäin kaavapäivystyksessä hankkeen valmistelijalle, eikä julkisesti kuten mielipiteen esittäjä olisi halunnut. Tämän tyyppisen tilaisuuden kehittämistä koskenut mielipide otetaan huomioon jatkossa, mikäli samalla periaatteella järjestetään uusia tilaisuuksia. Kaavatyön edetessä luonnosvaiheeseen pidettiin myös julkista keskustelua sisältävä asukastilaisuus.

Yhteenveto kaavapäivystyksestä

Kaavapäivystys pidettiin kaupungin eri hallintokuntien järjestämien Malmi-messujen yhteydessä Malmitalolla. Tilaisuudessa kerrottiin suunnittelun lähtökohdista ja keskusteltiin kaavamuuostyön vaihtoehtoista. Tilaisuuteen osallistui noin 50 henkilöä. Kaavapäivystyksessä mielenkiinto kohdistui erityisesti Paavolantien pientaloalueen länsipuolelle suunniteltavaan uuteen asuinkortteliin. Muita esillä olleita teemoja olivat mm. liikennejärjestelyt, puisto- ja viheralueiden riittävyys sekä uudisrakentamisen suhde Malmin nykyisiin ominaispiirteisiin.

Tarkistettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 21.10.–10.11.2014

Asemakaavan muutosluonnos oli nähtävänä Malmin kirjastossa, kaupungintalon ilmoitustaululla sekä info- ja näyttelytila Laiturilla 21.10.–10.11.2014 ja viraston internetsivuilla. Luonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 28.10.2014.

Viranomaisyhteistyö

Helsingin Energia -liikelaitoksella ei ole asiaan huomautettavaa

Sosiaali- ja terveysvirasto on ilmoittanut, ettei sillä ole huomautettavaa. Kaavaluonnoksen YSA-1 tontilla 38320 sijaitsee Milja ry:n palvelutalo.

Kiinteistöviraston tilakeskus on ilmoittanut, ettei sillä ole kommentoitavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

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



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Opetusvirasto on ilmoittanut, ettei opetustoimella ole kommentoitavaa.

Kiinteistöviraston tonttiosasto on ilmoittanut, että sen kanssa on neuvoteltava maankäyttösopimukset asemakaavoitusprosessin aikana. Kiinteistövirasto toivoo alueelle, etenkin kaupungin omistamalle tontille 38222/1, tehokasta kaupunkirakentamista.

Vastine

Kiinteistöviraston tonttiosaston ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. Nykyisen tontin 38222/1 alueelle on osoitettu kaavaehdotuksessa korkeaa rakentamista kaavamerkinnällä "C = keskustatoimintojen alue". Maankäyttösopimuksia koskevat neuvottelut on käynnistetty ja maankäyttösopimukset tulee olla tehty ennen asemakaavan muutosehdotuksen etenemistä kaupunginvaltuuston päätöksentekoon.

Helsingin kaupungin pelastuslaitos on ilmoittanut kannanotossaan yleisellä tasolla, että kaavamuutoksessa on huomioitava nykyisten kiinteistöjen käyttöön jäävät pelastustiet ja uusien rakennusten pelastustiet.

Rakennusten suunnitelmat ja turvallisuusratkaisut käsitellään rakennuslupavaiheessa. Liitteenä olevista suunnitelmista on hyvä huomioida seuraavat asiat kaavavaiheessa ja itse rakennusten suunnittelussa.

Seuraavat huomiot Latokartanontie 4 alustavien suunnitelmien osalta:

- Rakennuksen ympärillä on huomioitava, että pelastusajoneuvot pääsevät riittävän lähelle rakennusta, porrashuoneiden sisäänkäyntejä ja kuivanousujen syöttöpisteitä.
- Rakennuksen läheisyydessä on sammutusveden ottopaikat (palopostit).
- Rakennusten välinen etäisyys tulee olla riittävä ettei palo leviä helpos- ti viereiseen rakennukseen. Suunnitelmasta arvioiden rakennukset näyttäisi olevan alle 8 m etäisyydellä toisistaan, jolloin palon leviäminen rakennuksesta toiseen tulee estää rakenteellisin keinoin tai rakennukset tulee siirtää riittävän etäälle toisistaan.
- Kellaritilojen ja autohallin savunpoistoratkaisun vaatimat tilavaraukset huomioitava (mahdolliset kuiluvaraukset ja niiden turvallinen sijoitus).
- Kerrosten käytävien savunpoiston mahdolliset tilavaatimukset huomi- oitava (mahdolliset kuiluvaraukset)
- Yli kahdeksankerroksisen rakennuksen parvekkeiden sisäpinnoissa ei voida käyttää normaalia puuta, vaan rakennuksen ulkoseinän pintaluok- kan tulee olla vähintään B-s1, d0.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

- Rakennuksille esitetyt eri käyttötarkoitukset on otettava huomioon tilaja paloturvallisuusratkaisuissa (muuntojoustavuus eli suunniteltu ratkaisu ei estä tilojen käyttöä mahdollisissa muissa aiotuissa käyttötarkoituksissa).

Vastine

Pelastuslaitoksen ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. Tonttikohtaiset hankesuunnitelmat tarkentuvat kaavaprosessin aikana ja sen jälkeen. Kuten pelastuslaitos kannanotossaan toteaa, käsitellään rakennusten lopulliset suunnitelmat ja turvallisuusratkaisut rakennuslupavaiheessa. Latokartanontie 4:n suunnitelmista tehdyt pelastuslaitoksen huomiot on toimitettu edelleen tiedoksi kaavamuutoksen hakijalle ja kyseessä olevan hankkeen suunnittelijoille.

Rakennusvirasto toteaa kannanotossaan, että Latokartanontien katu-tilan määrittelyssä on otettava huomioon riittävät tilavaraukset jalankululle, pyöräilylle, joukkoliikenteelle, katupuille ja kunnallistekniikalle. Lisäksi on otettava huomioon ylläpidon ja lumitilan tarpeet. Katupuut tulee merkitä kaavaan ohjeellisina ja niiden sijainnit tarkistetaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Myös istutusalueiden tulee olla ohjeellisia.

Tavoitteena on esteetön jalankulkuyhteys Pekanraitilta joukkoliikenneterminaaliin. Reitin suunnittelussa on otettava huomioon jalankulkuyhteyden ylläpidon selkeät vastuurajat ja ympärivuorokautisen käytön mahdollisuus.

Täydennysrakentamista osoitetaan myös nykyisen kaavan puistoalueille. Poistuvat viheralueet eivät ole virkistyskäytön tai kaupunkikuvan kannalta kovin merkittäviä ja alueen välittömässä läheisyydessä on runsaasti viheralueita. Jalankulun ja pyöräilyn väyliä linjataan uudelleen asemakaavan muutosluonnoksessa. Niiden hierarkia ja toimivuus kuitenkin säilyvät.

Terminaalialuetta kehitettäessä tulee jatkosuunnittelu tehdä yhteistyössä rakennusviraston, HSL:n ja HKL:n kanssa. On tärkeää, että HSL ja HKL ovat varautuneet tarvittavalla rahoituksella kaavassa esitettäviin kehittämistoimenpiteiden toteuttamiseen.

Rakennusvirasto on osallistunut asemakaavan valmisteluun. Rakennusvirastolla ei ole huomauttamista asemakaavan muutosluonnoksesta.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Vastine

Rakennusviraston ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. Katupuut on esitetty rakennusviraston kannanoton mukaisesti merkinnällä puurivi, jonka sijainti on likimääräinen. Yksittäisten puiden tarkka sijoitus ratkaistaan toteutusvaiheessa tapauskohtaisesti. Asemakaavaehdotuksessa Latokartanontie, jonka nimi kaava-alueella muuttuu Vanhaksi Helsingintieksi, linjataan Vilppulantien ja Malmin asematien väliseltä osaltaan uudestaan. Asemakaavan muutosalueella Vanha Helsingintie vastaa kuitenkin ajorataleveydeltään nykytilanteen mukaista leveyttä. Kadulla säilyvät nykyiset kaistajärjestelyt. Malmin asematien katualuetta kavennetaan ja linjataan uudelleen Pekanraitin ja Malminkaaren välillä niin, että kaistojen leveydet ja lukumäärä säilyy ennallaan. Liikenteen yleissuunnitelmassa on osoitettu, että uusitulle katualueelle saadaan mahtumaan uudet pyöräkaistat, kadunvarsi-pysäköinti sekä riittävät lumitilat.

Muilta osin kannanotossa esitettyihin asioihin on vastattu edellä ensimmäisen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen kannanottojen vastineissa.

Liikenneviraston kannanotossa todetaan, että Liikennevirasto on tutustunut kaavaluonnokseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta. Kaavaluonnoksessa on laajennettu rautatien yläpuolisen siltarakenteen aluetta Malmin vanhan rautatieaseman yhteydessä (y1-merkintä). Sillan laajennuksen osalta tulee huomioida rautatieliikenteen aiheuttamat rajoitukset rakenteen toteuttamiseen. Siltarakenteen laajennuksen toteuttamisesta tulee olla hyvissä ajoin yhteydessä Liikennevirastoon. Tämän kaltaisissa hankkeissa junaliikenteen järjestelyistä (liikennekatkot yms.) on myös tarpeen sopia liikenneoitsijan kanssa hyvissä ajoin (n. 1-2 vuotta) ennen rakentamistöiden aloittamista.

Kaavaluonnoskartalla Malmin vanha asemarakennus on osoitettu suojeltavaksi sr-1 -merkinnällä. Kaavaselostuksessa asemarakennus kerrotaan suojeltavan sr-2 -merkinnällä. Suojelumerkinnän oikeellisuus tulee tarkistaa.

Liikennevirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine

Liikenneviraston ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. Kaavamääräyksessä "y1" edellytetään, etteivät rautatiealueen yläpuolisen rakentamisen vaatimat kantavat rakenneosat hait-



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

taa radan rakentamista tai käyttöä. Asemarakennuksen suojelumääräys on korjattu kaavaehdotukseen Liikenneviraston kannanoton mukaisesti muotoon "sr-2". Asemakaavan muutosalueeseen ei sisälly maantien alueita.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kaavaluonnoksesta kannanottonaan, että kyseessä on hyvin keskeinen alue, jonka jo nykyisellään erinomaiset joukkoliikenneyhteydet ovat paranemassa lähitulevaisuudessa Kehäradan ja runkolinjan myötä. Kannanotossa toistetaan edellisen osallistumis- ja arviointisuunnitelman yhteydessä lausutut asiat. Lisäksi kannanotossa tuodaan esille seuraavat uudet asiat:

Joukkoliikenteen keskittäminen nykyistä enemmän yhteen terminaaliin on matkaketjujen toimivuuden kannalta parempi ratkaisu. Samalla tulee varmistaa, että Malmin keskustan alueella on riittävästi tilaa Malmille päättyville bussilinjoille sekä bussien pikapysäköinnille. Malmin aseman alueelle on jatkossakin järjestettävä kuljettajien sosiaalitila, mihin tulee varautua jatkosuunnittelussa. Nykyinen sosiaalitila sijaitsee liityntäterminaalin yhteydessä.

Terminaalin liityntäosan pituuskaltevuus on arvioitu olevan vajaa 4 %. Yli 3 % pituuskaltevuus edellyttää tehostettua liukkaudentorjuntaa pysäkeillä ja vastaaventyypisillä alueilla. HSL:n mielestä tulisi varautua siltakannen katulämmitykseen kaavavaiheen kustannussuunnittelussa, koska silta on talviolosuhteissa helposti jäätyvä ja liukkauden kannalta kriittinen pinta. Lopullinen ratkaisu voidaan tehdä sillan rakennussuunnitteluvaiheessa.

Latokartanontielle ei voida järjestää lännen suuntaan runkolinjan pysäkkiä siltarakenteista johtuen. Pysäkkitalaa korvaavaksi ratkaisuksi esitetään tutkittavaksi terminaalin ja Kirkonkyläntien välisen silta-aukon pienentämistä terminaalin puolelta. HSL pitää ratkaisuesitystä tutkimisen arvoisena ja kannatettavana. HSL esittää koko silta-aukon kattamisen tutkimista lisätilan saamiseksi sekä busseille, että kevyelle liikenteelle.

Mikäli Helsingin valmisteilla olevassa yleiskaavassa osoitetaan Malmin lentokentän alueelle asuinrakentamista, tulee Malmin aseman terminaalikapasiteetin riittävyys tarkistaa. Alkuvaiheessa laajennetun terminaalin kapasiteetti todennäköisesti riittäisi kasvavalle bussiliikenteelle, mutta pitkällä tähtäimellä voidaan tarvita nyt esillä olleen laajennuksen lisäksi muitakin ratkaisuja.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Pikkalankadun ympäristö, missä nykyinen Ala-Malmin terminaali sijaitsee, ei sisälly suunnittelualueeseen. HSL haluaa kuitenkin muistuttaa, että Pikkalankadulla tulee varautua jatkossakin bussiliikenteeseen, mutta liityntäterminaalin laajennuksen myötä ainakin osa Pikkalankatua nykyisin kulkevasta tai sinne päättyvästä bussiliikenteestä voidaan ohjata liityntäterminaaliin tai Malmin asematien kautta Malminkaarelle. Runkolinjan 560 pysäkki lännen suuntaan joudutaan sijoittamaan terminaaliin, mikä vähentää terminaalin kapasiteettia ja lisää tarvetta muihinkin päätepysäkkiratkaisuihin pitkällä aikavälillä. HSL on mielellään mukana kaavamuutosalueen ja Ala-Malmin joukkoliikenteen toimivuuteen liittyvien pysäkki- ja terminaaliratkaisujen sekä kevyen liikenteen yhteyksien suunnittelussa.

Vastine

HSL:n ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa.

Bussireittien suunnittelusta vastaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), eikä niitä merkitä asemakaavoihin. Laajennettavaan joukkoliikenneterminaalin suunnitellut uudet pysäkkijärjestelyt on esitetty liikenteen yleissuunnitelmassa, joka on selostuksen liitteenä. Terminaalin laajennettavista siltarakenteista on laadittu erillinen selvitys (A-insinöörit), joka on kaavaselostuksen liitteenä. Kustannusarviossa on varauduttu kaltevan osan lämmitykseen. Lopulliset rakenteelliset toteutusratkaisut ja siltaan jätettävät aukotukset tehdään sillan rakennussuunnitteluvaiheessa, joten niitä ei ole kirjattu kaavamääräyksiin.

Muilta osin kannanottoon on vastattu edellä ensimmäisen osallistumis- ja arviointisuunnitelman vastineessa HSL:lle.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) toteaa kannanotossaan, että kaavoituksessa tulee huomioida rakennetut vesijohdot ja viemärit sekä selvittää uuden vesihuollon tarve. Vesihuoltolinjat tulee pyrkiä sijoittamaan yleisille alueille ja mahdollisten johtokujal-aluevarausten tarve tulee selvittää. Asemakaavoituksessa on huomioitava riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Rakennettava vesihuolto kustannusarvioineen tulee esittää kaavaselostuksen osana vesihuoltoliitteessä.

Vastine

HSY:n ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. Kaavaselostuksen liitteeksi on lisätty vesihuollon viitesuunnitelma alueen teknisen huollon jatkosuunnittelua varten.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Ympäristökeskus toteaa kannanotossaan, että tiivistäminen joukkoliikenneyhteyksien varrella ja erityisesti raideliikenteen palvelualueella on hyvä tavoite. Alueen merkitys joukkoliikenneverkoston solmukohtana tulee edelleen kasvamaan Jokeri 2 aloittaessa liikennöinnin.

Malmin vanhalle rautatieasemalle suunniteltu pyöräkeskus on hyvä idea, se aktivoi ja parantaa pyöräilyn edellytyksiä koko Malmin vaikutusalueella. Pyöräkeskus sopii erityisen hyvin tällaiseen joukkoliikenteen solmukohtaan. Samalla jatkosuunnittelussa kannattaa panostaa mm. pyöräpaikoituksen mitoittamiseen ja toimiviin pyörien liityntä-pysäköintiratkaisuihin. Kaavaluonnoksessa on jo esitetty useita hyviä liikenteen haittojen vähentämiseen liittyviä kaavamääräyksiä mm. ilmanvaihtoon, ääneneristävyyteen, asuntojen suuntaamiseen, parvekeisiin ja piha-alueisiin liittyen. Kaavaselostusluonnoksen mukaan asemakaava-alueelle on laadittu meluselvitys ja lisäksi pääradan läheisyyteen suunnitelluille uusille asuinkorttelialueille runkoääni- ja tärinäselvitys. Koska selvitysten tulokset eivät vielä ole käytettävissä, ei esitettyjen torjuntatoimien riittävyyttä voida vielä täysin arvioida. Opiskelija-asuntoja varten varatun korttelialueen (AK-1) meluntorjunta tulee olemaan haastavaa, sillä asuntoja ei todennäköisesti voida suunnata yksinomaan pääradan suuntaan. Kaavaluonnoksessa varataan vanhusten hoitokodille mahdollisuus toiminnan laajentamiseen. Tälle YSA-1-korttelialueelle luonnoksessa annettuja liikenteen haittojen torjuntaan liittyviä määräyksiä voi olla tarpeen muuttaa vastaaviksi kuin muilla asumiseen suunnitelluilla korttelialueilla.

Alueen suunnittelussa tulee selvittää ja ottaa huomioon erityisesti bussiterminaalin laajentamisen melu- ja ilmanlaatuhaitat. Asumisen sijoittaminen bussiterminaalin välittömään läheisyyteen ei ole terveyden ja viihtyisyyden kannalta suositeltavaa. Kaavaluonnoksessa on muutamille korttelialueille annettu määräys puhtaiden katto- ja pihavesien imeytämisestä tontilla. Tässä on hyvin otettu huomioon kaupungin hulevesistrategia, jonka mukaan hulevedet käsitellään ja hyödynnetään ensisijaisesti syntypaikallaan. Kaava-alue sivuaa eteläosistaan kahta linnustollisesti arvokasta aluetta (LTJ-kohteet 196/99 ja 308/99). Vaikutusten linnustoon voidaan kuitenkin arvioida olevan vähäisiä.

Vastine

Ympäristökeskuksen ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. Alueesta on laadittu asemakaavaehdotuksen valmistelua varten melu- ja tärinäselvitykset, jotka ovat kaavaselostuksen liitteenä. Kaavassa on annettu ympäristöhäiriöitä koskevia määräyksiä.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Vanhusten hoitokodin nykyisiä asuntoja ei haluta kaavamuutoksen yhteydessä kieltää. Nykyisten asuntojen parvekkeita voidaan tarvittaessa suojata paremmin lasittamalla. Tarkemmat toteutusratkaisut tehdään myöhemmin rakennuslupavaiheessa. Hakijan tekemän viitesuunnitelman ja laaditun meluselvityksen perusteella voidaan osoittaa, että tontille saadaan järjestetyksi riittävästi suojaisia piha-alueita.

Polkupyörien pysäköinnin mitoituksiin on vastattu aiemmin vastineessa HSL:n kannanottoon.

Kaupunginmuseo kertoo kannanotossaan, että se on tutustunut suunnitteluasiakirjoihin sekä osallistunut alueen katselmukseen. Kaupunginmuseo tarkastelee hanketta rakennetun kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta. Kaupunginmuseo on antanut aikaisemman kaavahankkeen oas-vaiheesta lausunnon 21.10.2013.

Kaupunginmuseo kertaa kannanotossaan Malmin historiaa. Lähtökohdiltaan alue on vanhaa kulttuurimaisemaa, jota ovat leimanneet laajat peltoaukeat, Longinojan virta ja talonpoikainen kyläasutus. Kylää halkoi Helsingin vanhimpiin historiallisiin maantielinjoihin kuulunut Vanha Hämeentie, joka toimi Helsingin pohjoisena maantienä aina 1930-luvun puoliväliin saakka. Vanha Hämeentie oli pohjana nykyisen Latokartanontien/Kirkonkyläntien linjaukselle. Elämään vaikuttanut suuri mullistus koitti vuosina 1858–62, kun alueen läpi rakennettiin Helsinki-Hämeenlinna –rautatieyhteys. Ensimmäinen asemarakennus rakennettiin vuonna 1878, jonka jälkeen paikallisjunaliikenne kaupunkiin alkoi.

Latokartanontien alue oli saanut ensimmäisen asemakaavan jo vuonna 1961. Tuolloin kadun ympäristöön sijoitettiin uutta liiketilaa ja julkisen rakentamisen tontteja (vanhat huvilat purettiin paikalta), samalla kun Latokartanontien linjausta muutettiin ja oikaistiin. Katulinjauksen muutos ei kuitenkaan ole toteutunut, vaan mm. kaupunginmuseo on lausunnossaan 14.11.1974 pitänyt edelleen tärkeänä historiallisen linjauksen ja kulttuurimaiseman piirteiden säilymistä. 1980-luvulla Latokartanontien ympäristön liikerakentaminen on edelleen tiivistynyt, samalla osia alueen arvokkaimmasta säilyneestä puutalokannasta on suojeltu rakennussuojelumerkinnöin.

Latokartanontien kulttuuriympäristön arvot: 1900-luvun alussa muodostuneen keskusraitin kaupunkikuva oli katkelmallista, ja se on myöhemmin uudistunut monin kerrostumin. Modernien liikerakennusten suhde kaupunkitilaan on jäänyt avoimeksi ja autoiluun perustunut malli etupihaparkkialueineen on avannut kaupunkitilaa hallitsemattomasti. Raitin varren arkkitehtuurista on löydettävissä joukko eriaikaisia pyrkimyksiä kaupunkikuvan eheyttämiseksi, jotka kui-



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

tenkin törmäävät toisiinsa vailla jatkuvuutta. Liikennealueiden suhde korttelirakenteeseen ja erityisesti vanhimpaan rakennuskantaan on murtunut ja epäjatkuva. Monista kaupunkikuvallisista puutteista huolimatta Latokartanontie/Kirkonkyläntien katuosuus muistuttaa edelleen historiallisista juuristaan, muutosvaiheista ja muutoksia ohjanneista kerrostumista. Latokartanontie on esimerkki helsinkiläisestä kulttuurimaisemasta, perinteisen kylänraitin kehityksestä nykyaikaan. Kaavan tavoitteisiin tulisi lisätä kaupunkikuvan kohentamisen rinnalla myös kulttuuriympäristön tunnistaminen ja arvojen huomioiminen alueen kehittämisessä.

Kaupunkikuvan perusteet ovat rakentuneet alueella fragmentaarista rinnastuksista ja leikkauksista, ja sellaisena tilanne tulee säilymään myös uuden asemakaavan myötä. Esimerkiksi terminaalikannelle suunniteltujen 13-kerroksisten maamerkkien rinnalle jää 1900-luvun alussa rakennettu sr-2 merkinnällä varustettu puuhuvila, ns. Salmisen huvila. Rinnakkaisten kohteiden ja kerrostumien yksittäisten ominaispiirteiden säilyttäminen riittävän painokkaasti on tärkeää. Samanaikaisesti kun alueen identiteettiä vahvistetaan uudisrakentamisella, tulee se tehdä kulttuuriympäristön historialliset arvot ja ominaispiirteet tunnistamalla.

Kaupunginmuseon huomiot erilliskohteista:

- Malmin vanha keskiaikainen kyläpaikka on kaavassa huomioitu asianmukaisin suojelumerkinnöin sm.
- On tärkeää varustaa historiallisesti arvokas Pehrsin talo sen arvot turvaavalla rakennussuojelumerkinnällä. Kohteessa on myös arvokkaita sisätiloja. Pienimittakaavaista uudisrakentamista voidaan sopeuttaa hallitusti tontille kohteen yhteyteen, mikäli se edesauttaa Pehrsin talon ylläpitoa ja säilyttämistä.
- Malmin vanha asema kuuluu Museoviraston listaukseen valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY 2009). Museovirasto toimii kohteen rakennussuojeluviranomaisena.
- Väistyväksi esitetty Latokartanontie 5 kiinteistö on arkkitehti Niilo Kokon vuonna 1961 suunnittelema modernistinen liiketalo, jolla on elävä yhteys kylänraitin mittakaavaan ja rakeisuuteen. Rakennus on ainoa Latokartanontien liikerakennuksista, joka edeltää 1980-luvun kaavavaihetta, ja sillä on historiallista arvoa. Rakennuksen arkkitehtuuri on rakennusajalle tyypillistä ja korkeatasoista. Rakennukseen sisältyy pitkä horisontaalinen liiketilasiipi, joka on kaupunkikuvallisesti vahva elementti ja omaa selkeän identiteetin. Alun perin rakennuksessa ovat toimineet kyläkuvaan perinteisesti kuuluneet julkiset toiminnot: Poliisitalo, Alko sekä tanssi- ja ruokaravintola Tillikka. Kohde on paikallishistoriallisesti merkittävä.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

- Kaava-alue on helsinkiläistä kulttuurimaisemaa, nykyaikaan kehittynyt perinteinen kylänraitti. Kaavoituksen tueksi tulee täydentää alueen kulttuurimaisemaa kartoittava ympäristöhistoriallinen selvitys. Uudisrakentamisen tulee olla korkeatasoista sekä luoda yhteys rakennuspaikkaan ja sen kerrostumiin.

Vastine

Kaupunginmuseon ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa.

Kaavamuutos pyrkii kohentamaan Vanhan Helsingintien keskusraittimaista katukuvaa ja kaupunkirakenteellista merkitystä. Kaupunginmuseon kannanotossa esiintuodut tavoitteet on lisätty myös kaavaselostukseen. Kulttuuriympäristön historialliset arvot ja ominaispiirteet on tunnistettu suunnitelmassa ja niistä laadittu erillinen selvitys on kaavaselostuksen liitteenä.

Pehrsin talon yhteyteen esitetty lisärakentaminen on poistettu kaavaehdotusvaiheessa.

Muilta osin kannanotossa esitettyihin asioihin on vastattu edellä ensimmäisen osallistumis- ja arviointisuunnitelman vastineessa kaupunginmuseolle.

Museovirasto on perehtynyt Malmin Latokartanontien pohjoisosan asemakaavamuutoksen 6.10.2014 päivättyyn osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan, asemakaavan muutosluonnokseen nro 12774 sekä sitä koskevaan selostukseen (alustava luonnos, 21.10.2014) ja antaa siitä Malmin aseman osalta lausuntonaan seuraavan.

Malmin vanha asemarakennus on valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009). Lisäksi asemarakennus on suojeltu ns. rautatiesopimuksella (Sopimus valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta, YM, päätös 9.12.1998 dno 2/562/96), mikä tulee mainita osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa sekä kaavaselostuksessa.

Malmin vanha asema edustaa 1930-luvun alun rautatiefunktionalismia. Arkkitehti Thure Hellströmin suunnittelema asemarakennus on Riihimäen, Kuopion ja Hangon funkisasemiin nähden poikkeuksellinen, koska se on kaksikerroksinen ja ulottui silloisen radan yli. Asema palveli Helsingin ja Hämeenlinnan välisen pääradan sekä Malmin hautausmaan pistoradan liikennettä. Asemarakennus on valtakunnallisesti



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

merkittävä esimerkki asema-arkkitehtuurista ja sillä on ympäristössään myös huomattava paikallishistoriallinen merkitys.

Asemakaavan yhtenä tavoitteena on Malmin vanhan asemarakennuksen suojelutarpeen selvittäminen sekä edistää kaavamääräyksiin sen hyödyntämistä palvelukäyttöön. Asemakaavaluonnoksessa rautatiealueella (LR) sijaitseva Malmin vanha rautatieasema on osoitettu suojeltavaksi kaavamääräyksellä sr-2.

Kaavaselostuksen mukaan kaupunkirakenteellisesti keskeisesti sijaitseva rakennus on tarkoitus palauttaa osittain yleisökäyttöön ja rakennukseen on suunniteltu uuden pyöräkeskuksen sijoittamista. Rakennuksessa sijaitsevat junaliikenteen ohjauslaitteet ja tilat olisi tarkoitus säilyttää ennallaan. Näitä ei ole mainittu kaavamääräyksessä.

Museovirasto pitää hyvänä, että asemakaavalla edistetään asemakäytöstä poisjääneen rakennuksen uusia käyttömahdollisuuksia ja liittymistä toiminnallisesti ympäristöönsä. Kaikki rakennukseen liittyvät suojelutavoitteet on kuitenkin syytä selvittää ja ottaa selostuksen ohella huomioon myös kaavamääräyksessä.

Muilta osin kaava-asiasta antaa lausunnon Helsingin kaupunginmuseo.

Vastine

Museoviraston ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa.

Rakennuksen sisätiloja on vuosikymmenien käytön varrella muutettu niin paljon, ettei sisätiloissa ole juurikaan jäljellä alkuperäisiä sisätiloja. Kaavamääräykset ovat rakennussuojelun kannalta riittävät ja ne mahdollistavat myös rakennuksessa sijaitsevien junaliikenteen ohjauslaitteiden säilyttämisen ja käytön. Latokartanontien ympäristön maisemahistoriallinen selvitys ja asemarakennuksesta rakennusvirastossa laadittu selvitys on lisätty kaavaselostuksen liitteisiin.

Muilta osin kannanotossa esitettyihin asioihin on vastattu edellä ensimmäisen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen kannanottojen vastineissa.

Helsingin kaupungin Liikennelaitos-liikelaitos (HKL) toteaa kannanotossaan, että alueelle suunnitellaan uutta keskustatyyppistä rakentamista, joka tiivistää hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella olevaa aluetta. Tulevaisuudessa Malmin terminaalin kautta tulee kulkemaan uusi poikittainen bussiliikennelinja Jokeri 2 (linja 560). Linja-autolla lii-



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

kennöitävä Jokeri 2 -linja on suunniteltu korvattavan myöhemmässä vaiheessa pikaraitiotiellä.

Malmin nykyistä bussiterminaalia suunnitellaan laajennettavaksi jatkamalla siltarakennetta Malminkaaren yli ja yhdistämällä se viereiseen kiinteistöön. Tavoitteena on siirtää osa nykyisin Pikkalankadun pysäkilä tulevista bussilinjoista radan päälliseen terminaaliin ja siten vapauttaa Pikkalankadun bussiterminaali ja pysäköintilaitosalue asuinrakentamisen käyttöön. HKL haluaa huomauttaa, että kaavaa laadittaessa on tämän siltarakenteen suunnittelu, toteutus- ja kustannusvastuusta määrättävä liittyvän viereisen kiinteistön (Latokartanontie 2) kanssa. Bussiterminaali tarvitsemien palveluiden (mm. kuljettajien taukotiilojen sijoittuminen) kiinteistöön on myös huomioitava kaavassa.

Malmin Latokartanontien pohjoisosan kaavoittaminen merkittävälle lisärakentamiselle on kannatettavaa, koska alueen saavutettavuus on hyvä monipuolisten joukkoliikenneyhteyksien ansiosta. Tiivis kaupunkirakennetukee jatkossa linja-autolla liikennöitävän Jokerilinjan nostamista raitteille. Raide-Jokeri 2:n linjaus kulkee tulevaisuudessa mahdollisesti suunnittelualueen lävitse Latokartanonttiellä. Kaavoituksessa huomioitavaa on, että Malmin aseman seudun linja-autoliikenteen terminaalin bussit aiheuttavat melu- ja päästöhaittoja läheisiin rakennuksiin. Tulevaisuudessa myös mahdollisesti toteutuva raitioliikenne aiheuttaa melu- ja värinähaittoja, jotka tulee huomioida kiinteistöjen sijoittelussa ja rakennusmääräyksissä. Latokartanonttien rajausta tarkistettaessa tulee huomioida joukkoliikenteen edellyttämät tilavaraukset.

Vastine

HKL:n ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa.

Siltarakenteiden toteutusvastuut ja kustannusten jakautuminen määräytyy maanomistuksen ja myöhemmin tehtävien vuokra- ym. sopimusten mukaisesti. Uusia siltarakenteita ja niiden kustannuksia on arvioitu selostuksen liitteenä olevassa selvityksessä (A-insinöörit).

Kuljettajien taukotiilojen sijoittumista ei ole osoitettu kaavamääräyksiin, vaan ne tulee sopia vuokrasopimuksiin tarkoituksenmukaisiin tiloihin, joita on lähiympäristössä tarjolla runsaasti.

Mielipidekirjeet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yhteensä 29 mielipidettä koskien tarkistettua osallistumis-



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

ja arviointisuunnitelmaa sekä asemakaavan muutosluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa, kaavoittajatapaamisessa ja puhelimitse.

- **Mi23** lähetti kaksi kirjettä
- **Mi24** lähetti kahdeksan kirjettä
- **Mi36 ja Mi37** lähettivät lähes samansisältöiset kirjeet

Mielipiteet keskittyivät samoihin teemoihin kuin ensimmäisessä osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa. Joukkoliikenneterminaalin laajennus, uusi pyöräkeskus sekä asemanseudun korkeammat rakennukset saivat kannatusta useassa mielipiteessä. Alueen täydennysrakentaminen herätti voimakasta vastustusta erityisesti alueen kaakkoispuolisen pientaloalueen asukkaissa. Suurin osa mielipiteistä tuli edelleen Paavolantien varren pientaloalueelta. Mielipiteet on otettu pääosin huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. Johtuen mielipiteiden suuresta lukumäärästä ja usein toistuneista samankaltaisista näkökulmista ja teemoista, on niissä esitettyihin asioihin vastattu seuraavassa koostetusti aiheryhmittäin.

Vastineet aiheryhmittäin

Täydennysrakentamisen periaatteet; suhde yleiskaavoitukseen sekä paikallisiin erityispiirteisiin

Samaan aikaan tätä kaavaehdotusta valmisteltaessa on ollut vireillä myös Helsingin uuden yleiskaavan luonnoksen laatiminen. Uuden yleiskaavan perusteluja, periaatteita ja suunnitteluratkaisuja käsitellään päätöksenteossa omana erillisenä prosessina, eivätkä ne suoraan liity tähän kaavaehdotukseen.

Täydennysrakentamisen edistäminen on yksi Helsingin kaupungin keskeisiä strategioita. Tulevan rakentamisen sijainti, tehokkuus ja muut ominaispiirteet määritellään asemakaavoituksella. Strategioista ja niihin perustuvista kaavoista päättää kaupunginvaltuusto.

Muilta osin mielipiteisiin on vastattu edellä ensimmäisen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen mielipiteiden vastineissa.

Malmin keskustan elinkeinotoiminnan ja palvelujen kehittäminen

Suunnittelun tavoitteena on kohottaa asemanseutu ympäristöineen arvoonsa asuttuna keskusta-alueena tunnistaen ja huomioiden Malmin historiallisen kulttuuriympäristön ominaispiirteet ja arvot. Kaupunkirakenteen tiivistäminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella ja erityisesti raideliikenteen palvelualueella tukee joukkoliikenteen käyttöä ja



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

kestävän kehityksen tavoitteita. Lähialueella on runsaasti puistoja, joista erityisesti Longinojan varren puistoalueet ovat varsin korkeatasoisia. Uuden asuinkorttelin 38324 ja Paavolantien pientaloalueen väliin jätetty jalankulun ja pyöräilyn reitti kytkee Longinojan varren virkistysalueet jatkossakin osaksi keskusta-alueetta.

Nykyisten liikeyritysten toiminnan toivotaan jatkuvan Malmin alueella. Uudisrakennusten myötä alueen liiketilojen tarjonta monipuolistuu. Malmin keskusta-alueelle jää runsaasti myös vanhempia vuokratasoltaan edullisempia liiketiloja.

Muilta osin mielipiteisiin on vastattu edellä ensimmäisen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen mielipiteiden vastineissa.

Muualle rakentaminen

Mielipiteissä ehdotetut täydennysrakentamisalueet eivät sisälly tämän kaavamuutoksen kokonaisuuteen ja niitä arvioidaan tarvittaessa myöhemmin erillisinä kaavamuutos Hankkeina tai vireillä olevan uuden yleiskaavatyön yhteydessä.

Muilta osin mielipiteisiin on vastattu edellä ensimmäisen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen mielipiteiden vastineissa.

Uudisrakentamisen suhde Paavolantien–Hietakummuntien–Pietiläntien pientaloalueeseen

Nykyinen suojaviheralue soveltuu hyvin kaavaehdotuksen mukaiseen rakentamiseen. Asumisen viihtyisyyden turvaamiseksi on kaavaehdotukseen kirjattu useita rakentamista ohjaavia kaavamääräyksiä. Liikenteen aiheuttamista haitoista johtuen ei korttelin 38324 parvekkeita voida avata kadun puolelle länteen, kuten mielipiteessä ehdotettiin.

Uuden ja nykyisen korttelialueen väliin on kaavaehdotuksessa jätetty jalankululle ja pyöräilylle varattu Helge Nymanin kuja. Katualueen reunalle on myös osoitettu puilla ja pensailla istutettava alueen osa, jolla olemassa olevia ja istutettavia puita tulee hoitaa siten, että ne säilyvät elinvoimaisina ja tarvittaessa uudistaa siten, että alueen maisemallinen merkitys säilyy.

Kaavamuutoksen mukaisen uuden rakentamisen vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksen kohdassa 5 "asemakaavan toteuttamisen vaikutukset". Paavolantien pientaloalue ei sisälly kaavamuutosalueeseen, joten alueen yhteisöllisyys, arvot ja toiminnot eivät oleellisesti muutu. Alueen kehittymisestä aiheutuvia vaikutuksia ennalleen jäävien naapu-



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

rikiinteistöjen rahalliseen arvoon ei voida yksiselitteisesti arvioida. Ta-
voitteena on kuitenkin parantaa kokonaisuutena alueen olosuhteita ny-
kyiseen verrattuna. Kaavamuutoksesta ympäristöön aiheutuvista muu-
toksista ei voida myöskään osoittaa siihen rajautuville naapureille mie-
lipiteessä esitettyjä verohuojennuksia tai muita korvauksia.

Uudisrakentamisen ominaisuuksia koskevat mielipiteet on otettu kaa-
vaehdotuksessa huomioon siten, että AKR-korttelin kaavamääräyksiin,
rakennusaloihin, kerroskorkeuksiin, ja rakennusoikeuteen on luonnos-
vaiheen jälkeen tehty pieniä ympäristöön sopeuttavia tarkennuksia.

Alueen hulevesiä koskeva mielipide on otettu kaavaehdotuksessa
huomioon siten, että AO-, AKR- ja ALP-tonteilla on kaavamääräyksellä
veloitettu imeyttämään puhtaat katto- ja pihavedet tontilla.

Latokartanontie 2–9:n ja Malmin asematie 5:n uudisrakentaminen

Asemanseudun uudisrakennuksista toivottiin joissakin mielipiteissä vie-
lä korkeampia ja toisissa matalampia. Luonnosvaiheen jälkeen keskus-
tatoimintojen korttelialueella rakennusten suurinta kerroslukua on hie-
man lisätty 16 kerrokseen, edellyttäen että Malmin lentokentän lentoes-
te ylitettäessä tulee olla lentoestelupa.

Kuten mielipiteessä todetaan, voi pääradan junaliikenne voi aiheuttaa
hetkellisiä meluhuippuja. Alueelle on laadittu melulaskelmat (SITO Oy)
sekä runkomelu- ja tärinäselvitys (Akukon Oy). Keskustakorttelin katto-
pihoilla ja asuintalojen piha-alueilla alitetaan melutason ohjearvot. Kaa-
vassa on annettu määräyksiä rakennusten ääneneristävyyksistä siten,
että ohjearvot asuinrakennusten sisällä täyttyvät.

Kaavaehdotusta on valmisteltu yhteistyössä Milja-vanhustenhoitokodin
edustajien kanssa. Rakennus sijaitsee Yrjölänpuiston reunalla, jota
voidaan tarvittaessa hyödyntää vanhusten ulkoilu- ja virkistystoimin-
nassa.

Muilta osin mielipiteisiin on vastattu edellä ensimmäisen osallistumis- ja
arviointisuunnitelmavaiheen mielipiteiden vastineissa.

Rakennussuojelu

Kulttuurihistorialliset rakennukset on kaavaehdotuksessa suojeltu kaa-
vamääräyksin.

Suojellun Pehrsin talon toimintaan liittyvä mielipide on otettu huomioon
siten, että kaavassa sille muodostettavan korttelialueen käyttötarkoitus



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

(ALP) mahdollistaa Niemikotisäätiön nykyisen toiminnan jatkumisen ti-loissa. Kaavaehdotuksella halutaan mahdollistaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaan pihapiirin monipuolinen käyttö. Nykyiset rakennukset on suojeltu kaavamääräyksin ja päärakennuksen taakse osoitetaan rakennusala 1½-keroksiselle uudisrakennukselle. Noin 30 metrin etäisyydelle sijoittuvaan uudisrakennukseen on mahdollista laajentaa Niemikotisäätiön nykyistä toimintaa. Vaihtoehtoisesti siihen voi sijoittua myös muuta toimintaa tai uutta asumista. Korttelialueelle osoitetaan ajoyhteys Vanhalta Helsingintieltä pohjoispuolella sijaitsevan autopaikkojen korttelialueen (LPA) 38061/5 kautta.

Muilta osin mielipiteisiin on vastattu edellä ensimmäisen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen mielipiteiden vastineissa.

Liikennejärjestelyt

Uudet tontit muodostavat kokonaisuuden, joka edellyttää investointeja alueen nykyisen katujen ja teknisen verkoston osittaiseen muuttamiseen ja parantamiseen. Suunnitelmaratkaisu perustuu kaupunkikuvallisesti ja kaavataloudellisesti toimivimmaksi arvioituun vaihtoehtoon. Kaavamuutoksen liikenneratkaisut tukevat koko Malmin aluekeskuksen kehittymistä nykyistä sujuvammin toimivaksi liikenteen solmukohtaksi. Suuria aiemmin tehtyjä investointeja ei ole valumassa hukkaan.

Mielipiteessä ruuhkaiseksi todettuun Malminkaaren ja Malmin asematien risteykseen on kaavaehdotuksessa ja selostuksen liitteenä olevassa liikennesuunnitelmassa esitetty uudet järjestelyt. Liittymässä varaudutaan myös mahdollisiin liikennevaloihin.

Pyörätien riittävä mitoitus myös Latokartanontie 7:n kohdalla on huomioitu kaavaehdotuksessa ja selostuksen liitteenä olevassa liikennesuunnitelmassa. Kaavaehdotus mahdollistaa uusien asiakaspysäköintipaikkojen rakentamisen Latokartanontie 7:ssä pihakannen alle sekä katualueille uusina kadunvarsipaikkoina tukemaan tontin liiketoimintaa.

Kaavaehdotus ei estä saastuttavien ajoneuvojen korvaamista sähköautoilla, kuten mielipiteessä esitettiin. Myös joukkoliikenneterminaalin suunnittelussa on varauduttu laitureiden varustamiseen latauspisteillä myöhemmin. Ajoneuvojen käyttövoimaan liittyviä järjestelyjä ei ole kuitenkaan tarkoituksenmukaista kirjata kaavamääräyksiin.

Muilta osin mielipiteisiin on vastattu edellä ensimmäisen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen mielipiteiden vastineissa.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Puisto- ja viheralueet

Mielipiteessä esitettyä ajatusta skeittipuiston sijoittamisesta terminaali-sillan alle voidaan arvioida kaavamuutoksesta riippumatta. Asiaa arvioi-taessa on huomioitava myös mm. rata-alueen maanomistukseen, me-luun ja turvallisuuteen liittyviä näkökohtia. Rullalautailuun liittyviä raken-teita ei kuitenkaan tarvitse merkitä erikseen asemakaavoihin. Myös sil-lalle suunniteltu uusi pyöräkeskus tukee osaltaan tavoitetta aseman-seudun aktiivisempaan käyttöön sekä siihen liittyvää luontaista valvon-taa ja turvallisuuden tunnetta.

Muilta osin mielipiteisiin on vastattu edellä ensimmäisen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen mielipiteiden vastineissa.

Vuorovaikutus ja tiedottaminen

Asemakaavan valmistelusta on tiedotettu laajasti alueen asukkaille, yhdistyksille ja muille toimijoille. Kaavoituksen vireilletulosta on tiedotet-tu vuosien 2013 ja 2015 kaavoituskatsauksissa ja siitä on ilmoitettu osallisille syyskuussa 2013 kaupunkisuunnitteluviraston kirjeellä. Kau-punkisuunnitteluviraston normaalikäytännön mukaan vireilletulosta ja valmisteluaineiston nähtävilläolosta ilmoitetaan kaava-alueen ja siihen rajautuvien tonttien omistajille. Asunto- ja kiinteistöyhtiöiden kyseessä ollessa kaupunkisuunnitteluvirasto tiedottaa asiasta isännöitsijöille, joita pyydetään toimittamaan tieto yhtiön asukkaille ja yrityksille. Valmistelu-aineisto on ollut esillä kaupungintalon ja kaupunkisuunnitteluviraston li-säksi suunnittelualueella Malmin kirjastossa. Valmistelun aikana on jär-jestetty kaksi avointa yleisötilaisuutta (24.10.2013 ja 28.10.2014).

Jotta mahdollisimman suuri osa alueen asukkaista ja muista osallisista olisi tavoitettu, valmisteluaineiston nähtävilläolosta ja yleisötilaisuudes-ta on ilmoitettu lehti-ilmoituksin. Mielipiteitä on voinut myös esittää koko kaavoitusprosessin ajan kaavan valmistelijoille. Kaikkiin kaavan valmis-telussa käytettäviin lähtötietoihin on päässyt ja pääsee tutustumaan ot-tamalla yhteyttä kaavan valmistelijaan kaupunkisuunnitteluvirastossa.

Malmitalolla 28.10.2014 pidetyssä yleisötilaisuudessa käytiin vilkasta ja monipuolista keskustelua asemakaavan muutokseen liittyen. Yleisöti-laisuudessa haluttiin välittää asukkaille tietoa esillä olleesta kaavaluon-noksesta sekä saada samalla valmisteluun ja päätöksentekoon tietoa asukkaiden näkökulmista. On valitettavaa, mikäli tilaisuus aiheutti jois-sakin asukkaissa ärtymystä ja pettymystä. Helsingin kaupungin strate-giasta ja täydennysrakentamisen tavoitteista puhuminen on osa asiaan liittyvää keskustelua, eikä asukkaiden kiristämistä tai uhkailua kuten mielipiteessä oli koettu.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä tutkittiin myös AKR-kortteliin 38324 mielipiteissä toivottuja vaihtoehtoisia suunnitelmia. Kokonaisuuden kannalta katsottiin parhaaksi kaavaehdotuksessa esitetty ratkaisu, joka mahdollistaa korttelissa joko pienkerrostalon, rivitalon tai muiden kytkettyjen asuinrakennusten toteuttamisen. Mielipiteet on otettu valmistelussa huomioon ohjaamalla tulevan rakentamisen luonnetta ja sopevuutta ympäristöönsä kaavamääräyksin. Tilaisuuksissa esille tuodut näkökohdat on otettu kaavan valmistelussa huomioon ja vaihtoehtoja on tarkasteltu suunnittelun eri vaiheissa. Kaavaehdotus perustuu kokonaisuutena toimivimmaksi arvioituun vaihtoehtoon.

Muilta osin mielipiteisiin on vastattu edellä ensimmäisen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen mielipiteiden vastineissa.

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Yleisötilaisuus pidettiin Malmitalolla 28.10.2014. Tilaisuudessa esiteltiin luonnossuunnitelmia ja keskusteltiin alueen kaavamuutostyön vaihtoehtoista. Tilaisuuteen osallistui noin 50 henkilöä. Tilaisuuden muistio on vuorovaikutusraportin liitteenä.

Kaavaehdotus nähtävillä (MRL 65 §) 7.8.–7.9.2015

Asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä 7.8.–7.9.2015.

Asemakaavan muutosehdotuksesta saatiin Museoviraston, Helen Oy:n, Helen Sähköverkko Oy:n, Helsingin seudun ympäristöpalvelut - kuntayhtymän (HSY), Helsingin seudun liikenteen (HSL), Helsingin kaupungin Liikennelaitos -liikelaituksen (HKL), kaupunginmuseon johtokunnan, kiinteistölautakunnan, yleisten töiden lautakunnan, pelastuslautakunnan ja ympäristölautakunnan sekä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunnot. Ehdotuksesta tehtiin 1 muistutus ja saatiin muistutusajan ulkopuolella 1 kirje.

Muistutuksen tiivistelmä ja vastine

Muistutuksen (Mu1) lähettäjä ilmoitti (7.9.2015), että hän ei ollut löytänyt kaavamuutoksen aineistoa kaupunkisuunnitteluviraston internet-sivuilta. Muistutuksessa väitettiin, että asiassa edetään sammutetuilla lyhdyillä, eikä ihmisten haluta kommentoivan kaavaa.

Muistutuksen tekijän mielestä kyseessä on alueellisesti merkittävä hanke joka on paitsi kallis, se myöskin sinetöi lopullisesti pois yhden



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

raidejokerilinjan tulosuunnista Malmille. Valmiiksi rakennettuun ympäristöön ei ole jälkepäin helppo löytää tilaa raideratkaisuille.

Latokartanontien siirtäminen juuri ennen Malmin asemaa ei muistutuksen mukaan pelkästään siirrä tietä vaan se aiheuttaa liikkumiselle lukuisia ongelmia. Samaan aikaan kun kilometrin päässä tehdään Kehäykkösen kohdalla Latokartanontiehen mittavia levennystöitä, tietä kaennetaan toisesta päästä. Aika moista hölmöläisten hommaa!

Muistutukseen oli myös liitetty kaavaan tehtyjä edellisten vaiheiden mielipiteitä sekä lehtileike Koillis-Helsingin Lähitiedosta (yhteensä 22 sivua), koska niistä käy muistutuksen tekijän mukaan hyvin selville ne ongelmat, jotka tien siirto alueelle aiheuttaa.

Muistutuksen tekijä toteaa myös, että jos pelkkä tien siirto maksaa miljoonan, sillä poistetaan samalla tulevaisuuden kärkihankkeelta raidejokerilta sisääntuloväylä Malmille ja lisäksi vaikeutetaan tavallisten ihmisten jokapäiväistä liikkumista alueella (mm. yksisuuntaiset pyörätiet) ei näiden muutaman lisäneliön hinta, mikä näillä järjestelyillä saavutetaan, ole todellakaan missään suhteessa hyötyyn.

Muistutuksessa kysytään miksi k.o. kohdalla ei toteutettaisi Helsinkitalo-idea ja sovellettaisi tien varteen talomallista räätälöitävää paikalle sopivaa rinneversiota kyseisestä talomallista? Olisiko se suunnittelijoille liikaa aikaa vievä ajatus?

Vastine

Asemakaavan valmistelusta on tiedotettu laajasti alueen asukkaille, yhdistyksille ja muille toimijoille. Kaavaehdotus ja siihen liittyvää valmisteluaineistoa on ollut esillä kaupungintalon ja kaupunkisuunnitteluviraston lisäksi kaupunkisuunnitteluviraston nettisivuilla. Kaikkiin kaavan valmistelussa käytettäviin lähtötietoihin on päässyt ja pääsee tutustumaan myös ottamalla yhteyttä kaavan valmistelijaan kaupunkisuunnitteluvirastossa.

Kesällä 2015 liikennöinnin aloittaneen runkolinja 560:n mahdollinen muuttaminen pikaraitiotieksi (Jokeri II) liittyy valmisteilla olevan uuden yleiskaavan suunnitteluratkaisuihin. Joukkoliikenteen nykyiset ja tulevat vaihtoehtoiset reittivaraukset on otettu kaavan valmistelussa huomioon. Asemakaavan muutos ei estä kaavamuuosalueella Malmin keskustan läpi suunniteltuja tulevaisuuden raideliikeneratkaisuja. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) toteaa lausunnossaan (25.8.2015) täydennysrakentamisen keskeisellä paikalla tukevan joukkoliikenteen käyttöä ja kestäväen kehityksen sekä Helsingin seudun liikennejärjes-



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

telmän tavoitteita. HSL katsoo, että keskeiset asiat on otettu huomioon hyvässä yhteistyössä kaavoittajan kanssa. HSL on tyytyväinen myös kaavassa osoitettuihin yksisuuntaisiin pyöräteihin, jotka edistävät pyöräilyn sujuvuutta ja turvallisuutta.

Pyöräilyjärjestelyjen yksisuuntaistamista puoltaa mm. järjestelyjen turvallisuus, tilatehokkuus, sujuvuus ja esteettömyysjärjestelyt. Lisäksi eri kulkumuodot pystytään erottamaan paremmin toisistaan ja toisaalta yksisuuntaisilta pyöräteiltä pystytään aina liittymään muuhun liikennevirtaan. Yksisuuntaisilla järjestelyillä pystytään lisäksi tuottamaan laadukkaampaa katutilaa pienemmässä tilassa ja risteysjärjestelyt ovat selkeämpiä ja turvallisempia kuin kaksisuuntaisissa järjestelyissä.

Koko kaavamuutosalueen katusiirtojen hinnaksi on arvioitu tulevan noin 700 000 euroa ja johtosiirtojen kokonaishinnaksi noin 140 000 euroa. Arvioituun hintaan sisältyy myös muita katusiirtoja kaavamuutosalueella. Latokartanontien, Pekanraitin ja Malmin asematien uudelleen linjaamisella luodaan tilaa kaavaehdotuksen mukaiselle täydennysrakentamiselle. Katumuutoksista aiheutuvien kustannusten tarkoituksenmukaisuutta on arvioitu suhteessa uudesta rakennusoikeudesta saavutettavaan hyötyyn jo asemakaavan valmisteluvaiheessa. Tehtävät muutokset on arvioitu taloudellisesti kannattaviksi ja toteutuskelpoisiksi. Vilppulantien ja Vanhan Helsingintien risteykseen muodostetaan kaavaehdotuksessa uusi 5 000 kerrosneliömetrin asuinkortteli. Uudet tontit muodostavat kokonaisuuden, joka edellyttää investointeja alueen nykyisten katujen ja teknisen verkoston osittaiseen muuttamiseen ja parantamiseen. Suunnitelmaratkaisu perustuu kaupunkikuvallisesti ja kaavataloudellisesti toimivimmaksi arvioituun vaihtoehtoon. Kaavamuutoksen liikennepuolelta tukevat koko Malmin aluekeskuksen kehittämistä nykyistä sujuvammin toimivaksi liikenteen solmukohdaksi.

Myös muistutuksessa toivottua pientalomaista vaihtoehtoa tutkittiin AKR-korttelin paikalle. Välittömästi kadun varteen sijoittuva paikka ei kuitenkaan sovellu erillispientalotonteiksi nykyisen Latokartanontien melutasojen johdosta. Kokonaisuuden kannalta katsottiin parhaaksi ratkaisu, jossa Vanhan Helsingintien reunaan sijoitetut yhtenäiset rakennusmassat muodostavat taakseen suojaisat piha-alueet.

Muistutuksen liitteeksi kopioituihin edellisten vaiheiden mielipiteisiin on vastattu edellä aiempien suunnitteluvaiheiden mielipiteiden vastineissa.

Saapunut kirje ja vastine

Malmin Liiketalo Oy (Ki1) esittää, että AK-tontti 38060/9 muodostettaisiin siten, että tontin pysäköintihalliin ajo tapahtuisi ilman, että Pe-

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



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

kanraitti -nimisestä katualueesta tarvitsisi liittää osaa AK-tonttiin. Järjestely vastaisi siis yhtiön kesällä 2012 tekemän asemakaavan muutosesityksen viitesuunnitelmaa.

Malmin Liiketalo Oy toteaa, että asiaa on käsitelty sähköpostikeskustelussa 18.3.2015 ja myöhemmin kesän 2015 aikana keskusteluissa.

Vastine

Kaavakarttaa on muutettu saadun kirjeen perusteella siten, että Pekanraitin katualueesta liitettävää tontinosaa on pienennetty 352 neliötä. Muutetussa kaavakartassa tontin 38060/9 maanalaisiin tiloihin johdettava ajoluiska sijoittuu Pekanraitin katualueelle ja yleiselle jalankululle varattu alueen osa sijoittuu katualueesta erotetulle tontinosalle.

Lausuntojen tiivistelmät ja vastineet

Helen Oy:llä (17.8.2015) ja **Helen Sähköverkko Oy:llä** ei ole (13.8.2015) muutosehdotukseen huomautettavaa.

Pelastuslautakunnalla ei ole (1.9.2015) lausunnossaan huomautettavaa asemakaavan muutoksesta. Lausunnossa todetaan myös, että asuinkerrostalojen rakennusalojen sijoittelussa on varattu mahdollisuus palokunnan tikasauton tuomiseen rakennusten sisäpihoille. Kaavamutoksessa on huomioitu nykyisten kiinteistöjen käyttöön jäävät pelastustiet sekä uusien rakennusten pelastustiet. Muut palotekniset järjestelyt, kuten pelastuslaitoksen operatiiviset toimintaedellytykset ja asuntojen varatiejärjestelyt määritellään tarkemmin rakennuslupavaiheessa.

Kaupunginmuseon johtokunnan lausunnossa (25.8.2015) todetaan Malmin Latokartanontien kaupunkikuvan muodostuneen pitkän kehityksen tuloksena. Lähtökohtana toiminut kulttuurimaisema ja pääkaupungin kasvu ovat jättäneet merkkinsä rakennettuun kulttuuriympäristöön. Latokartanontien ominaispiirteet kylänraittina ovat kokeneet monia murroksia, joissa kaupunkikuvan jatkuvuus ja yhtenäisyys on heikentynyt. Latokartanontien/Kirkonkyläntien katuosuus muistuttaa kuitenkin edelleen historiallisista juuristaan, muutosvaiheista ja muutoksia ohjanneista kerrostumista. Latokartanontie on esimerkki helsinkiläisestä kulttuurimaisemasta, perinteisen kylänraitin kehityksestä nykyaikaan.

Malmin vanha keskiaikainen kyläpaikka on kaavassa huomioitu asianmukaisin suojelumerkinnöin sm. Kyläasutukseen liittyvä historiallisesti arvokas Pehrsin talo on varustettu sen arvot turvaavalla rakennussuojelumerkinnällä sr-2. Kohteessa on myös arvokkaita sisätiloja ja niihin liittyviä kiinteitä rakennusosia, joihin suojelumerkintä kohdistuu. Pieni-



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

mittakaavaista uudisrakentamista on sopeutettu tontille, edesauttaen Pehrsin talon ylläpitoa ja säilyttämistä.

Kaava-alueeseen kuuluva Malmin vanha asema sisältyy Museoviraston listaukseen valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY 2009). Museovirasto toimii kohteen rakennussuojeluviranomaisena.

Kaavoituksen tueksi on laadittu alueen kulttuurimaisemaa kartoittava ympäristöhistoriallinen selvitys.

Kaupunginmuseon kommentit on huomioitu Latokartanon alueen kaavan valmistelutyössä. Kaupunginmuseon johtokunta puoltaa Malmin Latokartanontien asemakaavan muutosehdotusta.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa (17.8.2015) lausunnossaan, että yhdyskuntarakenteen tiivistäminen raideliikenteen aseman ympäristössä toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Malmin asema on merkittävä joukkoliikenneverkoston solmukohta, joten asemakaavan mahdollistama bussiliikenteen joukkoliikenneterminaalin laajennus junaradan ylittävällä sillalla on tärkeä toimenpide. Samalla parannetaan myös pyöräilyn edellytyksiä.

Kaavaratkaisu huomioi kulttuuriympäristön ja rakennussuojelun verrattain hyvin. Alueelta on laadittu kattava kulttuuriympäristöselvitys (KSV, 2015). Siinä paikallista merkittävyyttä omaavaa, suunnitteluajankohdalleen ominaista korkeatasoista arkkitehtuuria edustavaa, arkkitehti Niilo Kokon vuonna 1961 suunnittelemaa liiketaloa ei ole suojeltu. Kaupunki on perustellut ratkaisua kaupunginmuseolle antamassaan vastineessa mm. rakennuksen kunnolla sekä uusien rakennusten mahdollistamalla kaupunkikuvan sekä toiminnallisen ja kaupallisen aseman paranemisella. Ottaen huomioon kaavoituksen luonteeseen kuuluvan eri intressien yhteensovittamisen näkökulman, ELY-keskus katsoo perustelun olevan tässä tapauksessa riittävä, vaikka paikallisesti merkittävä rakennus menetetään.

Melu on selvitetty ja ongelmakohteet on löydetty. Kaavamerkinnot ja määräykset ovat pääosin asialliset. On hyvä, että uudisrakentamisella (kortteli 38324) saadaan suojattua melulta sellaisia alueita, jotka ovat tällä hetkellä melualueita.

Meluselvityksessä ei ole vuorovaikutusraportissa mainitusta raitiotielinjauksesta mitään mainintaa eikä myöskään tärinä ja runkomeluselvityksessä.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

AK-1 -kortteli on meluisimpia alueita. Piha-alueen kunnolla suojaaminen on erityisen tärkeää.

Tärinä ja runkoääni on selvitetty hyvin.

Vastine

ELY-keskuksen lausunnossaan esittämät asiat on otettu huomioon kaavasunnittelun yhteydessä.

Kesällä 2015 liikennöinnin aloittaneen runkolinja 560:n mahdollinen muuttaminen pikaraitiotieksi (Jokeri II) liittyy valmisteilla olevan uuden yleiskaavan suunnitteluratkaisuihin. Joukkoliikenteen nykyiset ja tulevat vaihtoehtoiset reittivaraukset on otettu kaavan valmistelussa huomioon. Asemakaavan muutos ei estä kaavamuuosalueella Malmin keskustan läpi suunniteltuja tulevaisuuden raideliikennetarkaisuja. Uudet raidelinjaukset olevan yhdyskuntarakenteen läpi suunnitellaan rakenteellisesti niin, etteivät ne aiheuta lähiympäristönsä kohtuutonta melua, runkomelua tai tärinää.

Saadun lausunnon perusteella on kaavakarttaan lisätty AK-1 •korttelialueen pihalle talousrakennuksen rakennusala, joka meluselvityksen mukaan vaimentaa ympäristöhäiriöitä korttelin sisäpihan oleskelualueella.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) toteaa (26.8.2015), että kaava aiheuttaa vesihuollon uudisrakentamista noin 40 000 eurolla ja johtosiirtoja noin 100 000 eurolla. Vesihuollon siirrot ja uudisrakentaminen suunnitellaan yhdessä rakennusviraston kanssa kaavasuunnittelun yhteydessä.

Johtosiirtojen kustannusjako toteutetaan KT-sopimuksen mukaan.

Vastine

HSY:n lausunnossaan esittämät asiat on otettu huomioon kaavasunnittelun yhteydessä. HSY:n arvioimat investointikustannukset on täsmennetty kaavaselostuksen kohtaan "Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset".

Museovirasto toteaa (4.8.2015) lausunnossaan, että Malmin vanha asemarakennus on valtakunnallisesti merkittävä esimerkki asemarakkitehtuurista ja sillä on ympäristössään myös huomattava paikallis-historiallinen merkitys.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Asemakaavaehdotuksessa Malmin asemarakennus sijaitsee rautatiealueella LR ja se on suojeltu sr-2 määräyksellä, joka ulottuu myös sisätilojen alkuperäisiin rakenteisiin. Kaavaselostuksessa todetaan lisäksi, että asemarakennuksessa olevat junaradan ohjauslaitteet on tarkoitus säilyttää. On hieman tulkinnanvaraista, käsittääkö rakenteet myös tekniset laitteet, ja kaavamääräyksen sisältöä on hyvä tältä osin vielä tarkentaa.

Rakennukseen on suunniteltu kaavan valmistelun yhteydessä uutta pyöräkeskusta. Museovirasto pitää hyvänä sitä, että asemakäytöstä poistuneen rakennuksen hyödyntämistä julkiseen käyttöön edistetään.

Muilta osin kaava-asiasta antaa lausunnon Helsingin kaupungin museo.

Vastine

Museoviraston lausunnossaan esittämät asiat on otettu huomioon kaavasuunnittelun yhteydessä. Junaradan ohjauslaitteet säilyvät asemarakennuksessa liittyen junaliikenteen järjestämiseen. Niiden erikseen mainitsemiseen suojelumääräyksissä ei ole perusteita, mutta lausunnossa mainittua kaavaselostuksen kohtaa on täsmennetty tulkinnan helpottamiseksi.

Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL) viittaa (22.6.2015) lausunnossaan aiemmin antamaansa lausuntoon ko. kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (21.11.2014). Kaupunkisuunnitteluvirasto on ilmoittanut huomioineensa HKL:n lausunnon kaavaehdotuksessaan seuraavasti:

Siltarakenteiden toteutusvastuut ja kustannusten jakautuminen määräytyy maanomistuksen ja myöhemmin tehtävien vuokra- ym. sopimusten mukaisesti. Uusia siltarakenteita ja niiden kustannuksia on arvioitu selostuksen liitteenä olevassa selvityksessä (A-insinöörit). Kuljettajien taukotilojen sijoittumista ei ole osoitettu kaavamääräyksiin, vaan ne tulee sopia vuokrasopimuksiin tarkoituksenmukaisiin tiloihin, joita on lähiympäristössä tarjolla runsaasti.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys Malmin Latokartanontien alueen asemakaavan muutokseksi (nro 12274) -pöytäkirjassa mainitaan joukkoliikenneterminaalin kustannusten kohdistumisesta seuraavaa:

Joukkoliikenneterminaalin laajennuksen kustannuksiksi on arvioitu 6.000.000 euroa, jonka jakaantumisesta sovitaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) ja Helsingin kaupungin Liikennelaitos



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

•liikelaitoksen (HKL) välille tehdyn joukkoliikenteen infrasopimuksen mukaisesti.

HKL tarkentaa edellä mainittua rahoitusjärjestelyä niin, että Liikennelaitokselle kohdistuvista terminaalin kustannuksista HKL perii infrasopimuksen perusteella HSL:n kautta 50 % ja Helsingin kaupungin infra-korvauksena 50% hankkeen rahoituksesta.

Vastine

HKL:n lausunnossaan esittämät asiat on otettu huomioon kaavasuunnittelun yhteydessä. Lausunnossa esitetty tarkennus rahoitusjärjestelyihin on täydennetty kaavaselostuksen kohtaan "Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset".

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) lausunnossa (25.8.2015) todetaan, että Malmin asema Koillis-Helsingin keskuksena ja joukkoliikenteen solmukohtana vahvistui heinä-elokuussa 2015, jolloin Kehäradan junaliikenne käynnistyi ja uuden runkobussilinjan 560 Rastila–Vuosaari–Mellunmäki–Kontula–Malmi–Paloheinä–Kuninkaantammi–Myyrmäki liikennöinti alkoi. Uudet joukkoliikenneyhteydet paransivat merkittävästi Malmin saavutettavuutta laajalta alueelta eri puolilta pääkaupunkiseutua. Malmin aseman ja bussiterminaalin merkitys vaihtopaikkana on kasvanut, mikä luo edellytyksiä esimerkiksi kaupallisten palveluiden kehittymiselle aseman ympäristössä. HSL:ssä on valmistunut keväällä 2015 Koillis-Helsingin linjastosuunnitelma, joka edelleen vahvistaa Malmin roolia joukkoliikenteen keskeisenä solmukohtana syksystä 2017 alkaen.

HSL toteaa lausunnossaan, että kyseessä on hyvin keskeinen alue kehittyvien joukkoliikenneyhteyksien solmukohdassa. Täydennysrakentaminen keskeisellä paikalla tukee joukkoliikenteen käyttöä ja kestävä kehityksen sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmän tavoitteita. HSL katsoo, että keskeiset asiat on otettu huomioon hyvässä yhteistyössä kaavoittajan kanssa.

HSL pitää tärkeänä Malmin liityntäterminaalin toimivuuden parantamista ja varautumista liityntäterminaalin laajentamiseen, koska se turvaa jatkossa hyvät joukkoliikenteen toimintaedellytykset keskeisessä solmukohdassa. Joukkoliikenteen keskittäminen nykyistä enemmän yhteen terminaaliin on matkaketjujen toimivuuden kannalta parempi ratkaisu. Samalla tulee varmistaa, että Malmin keskustan alueella on riittävästi tilaa Malmille päättyville bussilinjoille sekä bussien pikapysäköinnille. Malmin aseman alueelle on jatkossakin järjestettävä kul-



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

jettajien sosiaalitila, mihin tulee varautua jatkosuunnittelussa. Nykyinen sosiaalitila sijaitsee liityntäterminaalin yhteydessä.

HSL pitää hyvänä asiana, että terminaalin laajennus mahdollistaa mo-lemmissa suunnissa bussien ympäri ajon terminaalissa ja linjojen päät-tämisen terminaaliin sekä erilaisten linjastoyhdistelmien muodostami-sen. Suunniteltu taksiasema mahtuu kaavan viitesuunnitelman mukai-sesti terminaaliin, mutta sen vaihtoehtoiseen sijaintiin Kirkonkyläntien varteen tulisi myös varautua riippuen terminaalin lopullisista tilasuunni-telmista. HSL pitää hyvänä asiana myös, että terminaalin sisääntulossa on huomioitu katulämmitys.

HSL pitää tärkeänä, että bussiterminaalin viereiseen C-kortteliin toteu-tetaan liiketiloja, jotka mahdollistavat esimerkiksi kuljettajien sosiaali-tilan ja pienimuotoisen liiketoiminnan (esimerkiksi kioski) sijoittumisen bussiterminaalin välittömään läheisyyteen. Liiketilojen tulee olla muun-neltavia, jotta ne mukautuvat joustavasti muuttuviin tarpeisiin. Nykyisel-lään Malmin aseman eteläpään ja bussiterminaalin yhteydessä ei ole vaihtotapahtuman miellyttävyyttä tukevia palveluita kuten kioskia tai pientä päivittäistavarakauppaa.

Mikäli Helsingin valmisteilla olevassa uudessa yleiskaavassa osoite-taan Malmin lentokentän alueelle asuinrakentamista, tulee Malmin aseman terminaalikapasiteetin riittävyys tarkistaa. Alkuvaiheessa laa-jennetun liityntäterminaalin ja Ala-Malmin terminaalin kapasiteetti to-dennäköisesti yhdessä riittävät kasvavalle bussiliikenteelle, mutta pit-källä tähtämellä voidaan tarvita nyt esillä olleen laajennuksen lisäksi muitakin ratkaisuja, joista yhdeksi vaihtoehdoksi voi nousta Ala-Malmin terminaalin kehittäminen.

Pikkalankadun ympäristö, missä nykyinen Ala-Malmin terminaali sijait-see, ei sisälly suunnittelualueeseen. HSL haluaa kuitenkin muistuttaa, että Pikkalankadulla tulee varautua jatkossakin bussiliikenteeseen, mutta liityntäterminaalin laajennuksen myötä ainakin osa Pikkalankatua nykyisin kulkevasta tai sinne päättyvästä bussiliikenteestä voidaan oh-jata liityntäterminaaliin tai Malmin asematien kautta Malminkaarelle. Runkolinjan 560 pysäkki lännen suuntaan joudutaan sijoittamaan ter-minaaliin, mikä vie kapasiteettia muulta bussiliikenteeltä ja lisää osal-taan tarvetta muihinkin päätepysäkkiratkaisuihin pitkällä aikavälillä. HSL on mielellään mukana kaavamuuotosalueen ja Ala-Malmin joukko-liikenteen toimivuuteen liittyvien pysäkki- ja terminaaliratkaisujen sekä kevyen liikenteen yhteyksien suunnittelussa.

Asemakaavan muutoksella pyritään tehostamaan maankäyttöä Haaga-Helia -ammattikorkeakoulun nykyisen pysäköintialueen ympäristössä.

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



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

HSL:n aiemmissa kaavavaiheissa esittämä vuoropysäköinti on huomioitu kaavassa. HSL pitää pysäköinnin tehostamista vuorotaiskäytön avulla tärkeänä hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueilla.

Nykyistä Latokartanontietä (tuleva Vanha Helsingintie) pitkin kulkee Helsingin seudun pääpyöräilyverkon (PÄÄVE) mukainen seururaitti ja junaradan viertä Malminkaarella kulkee PÄÄVE:n mukainen pyöräilyn laatukäytävä. HSL katsoo, että Malmin aseman ympäristö on myös seudullisen pääpyöräverkoston kannalta keskeinen alue. Kaava-alueelle on osoitettu riittävä määrä polkupyöräpaikkoja, jotka voivat sijoittua esimerkiksi Malmin vanhalle asemalle toteutettavan pyöräkeskuksen ja bussiterminaalin yhteyteen. HSL on tyytyväinen myös kaavassa osoitettuihin yksisuuntaisiin pyöräteihin, jotka edistävät pyöräilyn sujuvuutta ja turvallisuutta.

Suunnittelualue on esteettömyyden näkökulmasta ongelmallinen, koska ratakäytävän estevaikutus on merkittävä. Lisäksi alueen kadut ja maankäyttö sijaitsevat osin eri tasoissa, mikä edellyttää paikoin tasonvaihtoa pitkäkköä kiertoreittiä pitkin (esimerkiksi yhteydet Malminkaareltä Latokartanontielle / Vanhalle Helsingintielle). Korkeuserojen estevaikutusta on pyritty kaavassa vähentämään C-korttelin sisään sijoittuvan kulkuyhteyden avulla. HSL korostaa, että tämä yhteys tulee toteuttaa sellaisena, että se mahdollistaa liikkumisen myös sähköpyörätuulilla. Mikäli rakennuksen läpi kulkeva yhteys on käytettävissä vain tiettyinä aikoina, tulee varmistaa, että vaihtoehtoiset kulkureitit ulkokautta eivät kohtuuttomasti pidennä matkaa.

Vastine

HSL:n lausunnossaan esittämät asiat on otettu huomioon kaavasunnittelun yhteydessä.

Kuten HSL lausunnossaan toteaa, ei Pikkalankadun ympäristö eikä Malmin lentokenttäalue kuulu kaavamuutosalueeseen. Niistä mahdollisesti tehtäviin tulevaisuuden ratkaisuihin ja liikennejärjestelmän mitoituksiin otetaan kantaa mm. valmisteilla olevassa uudessa yleiskaavassa. Kaavaehdotus ei aiheuta esteitä lentokenttäalueesta ja sen liikennejärjestelmistä myöhemmin tehtäville ratkaisuille. Alueen liikenne- ja kulkusuunnitelmien jatkossakin yhteistyössä HSL:n ja muiden asianosaisten tahojen kanssa.

Terminaalialueen pohjoispuoleiselle katualueelle Kirkonkyläntien varteen on katutilan tilankäytön puitteissa mahdollista tutkia taksiaseman sijoittamista. Tässä vaiheessa kaavaan liittyvässä liikennesuunnitelmassa taksiasemaa ei ole kuitenkaan esitetty Kirkonkyläntielle, sillä taksiasema-



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

man sijoittaminen katualueelle terminaalisillan pohjoispuolelle on haasteellista taksien liikennöinnin näkökulmasta. Taksiasemalle vastakkaisesta suunnasta saapuminen ja taksiasemalta vastakkaiseen suuntaan kääntyminen vaatisi taksin kiertoajoa terminaalin tai Malmin raitin risteuksen kautta. Asemakaavaan liittyvässä liikennesuunnitelmassa terminaalin taksiasema on sijoitettu ajosuunnassa terminaalin vasempaan laitaan, jota ei voida muutoinkaan käyttää bussipysäkkialueena, sillä bussien ovet sijaitsevat bussin oikealla puolella.

Kuten HSL lausunnossaan toteaa, on korkeuserojen estevaikutusta pyritty kaavassa vähentämään korttelin 38222 sisään sijoittuvan kulkuyhteyden avulla. Asemakaavassa C-korttelin läpi on osoitettu likimääräinen rakennusalan osa (~jk), jossa tulee sijaita yleisen jalankulun yhteydet jalankulun perustasoissa. Lisäksi vaihtoehtoiset esteettömät kulkureitit ulkokautta säilyvät kaavamuuoksessa ennallaan. Tonttikohtaiset hankesuunnitelmat tarkentuvat kaavaprosessin aikana ja sen jälkeen. Rakennusten lopulliset suunnitelmat ja esteettömyysratkaisut käsitellään rakennuslupavaiheessa, eikä niitä ole tarpeen määritellä asemakaavassa. Latokartanontie 4:n suunnitelmista tehdyt HSL:n huomiot on toimitettu edelleen tiedoksi kaavamuuoksen hakijalle ja kyseessä olevan hankkeen suunnittelijoille.

Yleisten töiden lautakunnan lausunnossa (18.8.2015) todetaan, että nykyisen Latokartanontien, tulevan Vanhan Helsingintien, muutokset katulinjausten ja johtosiirtojen osalta tulevat olemaan merkittäviä korttelin 38324 kohdalla. Katulinjauksen muutoksella saadaan korttelin 38324 tonteille ja rakennuksille lisää tilaa. Tällä tavoitellaan Latokartanontien vanhaa tielinjausta mukailevaa reitistöä. Yleisten töiden lautakunta esittää selvitettäväksi, ovatko kaupungille tulevat, näiden muutosten aiheuttamat kustannukset tarkoituksenmukaisia suhteessa sillä saavutettavaan korttelin 38324 pohjoisemman rakennusmassan rakennusoikeuden määrään.

Yleisten töiden lautakunta esittää, että katupuurivit ja muut yleisten alueiden istutusalueet merkitään kaavaan ohjeellisina. Puurivien kohdalle on liikennesuunnitelmassa esitetty kadunvarsipysäköintipaikkoja, jolloin puiden ja pysäköintiruutujen jaksotus on hyvä tarkentaa vasta jatkosuunnitteluvaiheessa. Myös säilytettävien puiden merkintöjen käyttöä tulee tarkentaa: onko kyseessä tarve säilyttää juuri kyseiset puuyksilöt vai osoittaa puille jatkossakin maisemallisesti tärkeä paikka.

Kaupunkisuunnitteluviraston tekemän arvion mukaan kaavamuuoksesta aiheutuu kaupungille kustannuksia 840 000 euroa (alv. 0 %). Kustannusarviossa ei ole mukana joukkoliikenneterminaalien laajennuksesta aiheutuvia kustannuksia.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan muutoksen nro 12274 hyväksymistä edellä mainituin huomautuksin.

Vastine

Yleisten töiden lautakunnan lausunnossaan esittämät asiat on otettu huomioon kaavasuunnittelun yhteydessä.

Koko kaavamuutosalueen katusiirtojen hinnaksi on arvioitu tulevan noin 700 000 euroa ja johtosiirtojen kokonaishinnaksi noin 140 000 euroa. Arvioituun hintaan sisältyy myös muita katusiirtoja kaavamuutosalueella. Latokartanontien, Pekanraitin ja Malmin asematien uudelleen linjaamisella luodaan tilaa kaavaehdotuksen mukaiselle täydennysrakentamiselle. Katumuutoksista aiheutuvien kustannusten tarkoituksenmukaisuutta on arvioitu suhteessa uudesta rakennusoikeudesta saavutettavaan hyötyyn jo asemakaavan valmisteluvaiheessa. Tehtävät muutokset on arvioitu taloudellisesti kannattaviksi ja toteutuskelpoisiksi. Vilppulantien ja Vanhan Helsingintien risteykseen muodostetaan kaavaehdotuksessa uusi 5 000 kerrosneliömetrin asuinkortteli. Uudet tontit muodostavat kokonaisuuden, joka edellyttää investointeja alueen nykyisten katujen ja teknisen verkoston osittaiseen muuttamiseen ja parantamiseen. Suunnitelmaratkaisu perustuu kaupunkikuvallisesti ja kaavataloudellisesti toimivimmaksi arvioituun vaihtoehtoon. Kaavamuutoksen liikennematkaisu tukevat koko Malmin aluekeskuksen kehittämistä nykyistä sujuvammin toimivaksi liikenteen solmukohdaksi.

Puurivien ja istutusalueiden merkinnät kaavakartalla osoittavat kasvillisuuden kaupunkikuvallisen sijainnin likimääräisesti. Saadun lausunnon perusteella on kaavakartan katualueille sijoittuvia puurivejä tarkennettu yhdenmukaisemmaksi liikennesuunnitelman kadunvarsipysäköinnin kanssa. Kuten yleisten töiden lautakunta lausunnossaan esittää, tarkentuu puurivien puiden ja liikennesuunnitelman pysäköintiruutujen jaksoitus vasta katusuunnitteluvaiheessa. Kaavakartasta on poistettu saadun lausunnon perusteella puistossa sijaitsevien puiden säilyttämismerkinnät. Kyseisten puiden säilyttämistä tai mahdollista korvaamista uusilla arvioidaan toteutusvaiheessa tapauskohtaisesti.

Joukkoliikenneterminaalin laajennuskustannuksia ohjaavan infrasuunnitelman sisältöä on tarkennettu selostuksen kohdassa "Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset".

Kiinteistölautakunnan lausunnossa (20.8.2015) todetaan, että asemakaavan muutosalue on osittain kaupungin omistuksessa. Tontti 38222/2 on Kiinteistö Oy Latokartanontie 4:n ja tontti 38060/6 Malmin



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Liiketalo Oy:n omistuksessa. Kaupunki omistaa 56,42 % Malmin Liiketalo Oy:n osakekannasta.

Tontti 38060/6 jaetaan kahteen osaan tonteiksi 38060/8 ja 9. Tontin koillisosasta muodostetaan uusi asuinkerrostalojen tontti (AK) loppuosan jäädessä edelleen toimistokäyttöön. Tontin arvo ei asemakaavan muutoksen johdosta oleellisesti nouse, mutta tontin omistajan kanssa on kuitenkin käytävä neuvottelut muodostettavien tonttien aluejärjestelyistä.

Tontin 38222/2 arvo nousee merkittävästi asemakaavan muutoksen yhteydessä, joten kaupunginhallituksen 9.6.2014 tekemän maapoliittisen päätöksen mukaiset neuvottelut tulee käydä tontin omistajan kanssa.

Kaavamuutoksen käsittelyä ei tulisi jatkaa ennen kuin tontin 38222/2 omistajan kanssa on tehty sopimus.

Kiinteistölautakunnalla ei ole huomauttamista itse asemakaavan muutosehdotukseen.

Vastine

Neuvottelut kiinteistöviraston tonttiosaston ja kiinteistön omistajan kesken on aloitettu ja kaavaan liittyvä maankäytösopimus tulee olla tehty ennen asemakaavan muutosehdotuksen etenemistä kaupunginvaltuuston päätöksentekoon.

Kaavakarttaa on muutettu kiinteistölautakunnalta saadun lausunnon ja kirjeen (Ki1) perusteella siten, että Pekanraitin katualueesta liitettävää tontinosaa on pienennetty 352 neliometriä. Muutetussa kaavakartassa tontin 38060/9 maanalaisiin tiloihin johtava ajoluiska sijoittuu Pekanraitin katualueelle ja yleiselle jalankululle varattu alueen osa sijoittuu tontille.

Ympäristölautakunnan lausunnossa (4.8.2015) todetaan, että alueelle suunniteltu uusi keskustatyyppinen rakentaminen tiivistää kaupunkirakennetta hyvien joukkoliikennetyhteyksien varrella ja raideliikenteen palvelualueella. Tämä tukee joukkoliikenteen käyttöä ja liikkumisen energiatehokkuudelle asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Kuitenkin asumisen sijoittaminen erityisesti pääradan varrelle ja vilkkaan bussiterminaalin välittömään läheisyyteen asettaa haasteita liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaittojen torjumiselle.

Kaavaselostuksessa mainitaan, että radan läheisyydessä on haluttu



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

kiinnittää erityistä huomiota junaliikenteen aiheuttamiin hetkellisiin melutasoihin ja tällä perusteella on joiltain osin korotettu julkisivujen ääneneristysvaatimuksia melutasojen ohjearvoista. Kaavaehdotuksessa annetut äänitasoerovaatimukset täyttävät kuitenkin vain juuri melutason ohjearvot, eikä hetkellisiä meluhiippuja ole huomioitu. Myös bussiliikenteestä voi aiheutua hetkellisesti voimakkaita melutasoja. Etenkin yöaikaisten meluhaittojen ehkäisemiseksi kaavaehdotusta on syytä tarkistaa ääneneristysvaatimusten osalta.

Kaavaehdotuksessa on annettu AK-, AK-1, AKR- ja C-korttelialueille määräys, jonka mukaan asuntoja ei saa suunnata yksinomaan kadun puoleiselle julkisivulle. AK-1-korttelialueelle kohdistuu voimakasta melua sekä Malminkaaren että Malmin asematien suunnasta, eikä rakennukselle juurikaan muodostu hiljaisia julkisivuja radan puolelle sijoittuvan rakennusalan alhaisemman kerrosluvun vuoksi. Asuntojen avaaminen myös ns. hiljaisen julkisivun puolelle ei siten ole mahdollista. Kaavamääräyksen tulee kuitenkin varmistaa, että hiljaisia asuintiloja muodostuu kaikkiin asuntoihin. Tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi viherhuoneilla, kaksoisjulkisivurakenteella tai julkisivun lisäosien avulla tai yhdistelemällä eri keinoja.

Myös keskustatoimintojen korttelialueelle aiheutuu melua sekä Latokartanontien että pääradan suunnalta. Myös tässä korttelissa tulee asumisen osalta varmistaa, etteivät asunnot avaudu yksinomaan edellä mainittuihin suuntiin tai muutoin varmistaa hiljaisten asuintilojen muodostuminen.

Vastine

Ympäristölautakunnan lausunnossaan esittämät asiat on otettu huomioon kaavasuunnittelun yhteydessä. Laadittujen melu- runkomelu- ja tärinäselvitysten perusteella kaavassa on annettu määräyksiä rakennusten ulkovaippojen ääneneristävyydelle liikennemelua vastaan, jotka täyttämällä varmistetaan ohjearvoihin nähden riittävän alhainen melutaso rakennusten sisällä siten, että ne soveltuvat asuinkäyttöön. Ympäristölautakunnan lausunnossa mainittu lause melutasojen ohjearvot ylittävistä ääneneristysvaatimuksista on poistettu kaavaselostuksesta. Tehdyn meluselvityksen mukaan Malminkaaren ja Malmin asematien risteyksessä olevan kerrostalon rautatien puoleisella julkisivulla yöajan melutilanne on ollut mitoittavampi raideliikenteen päivä-yöjakautumasta johtuen. Korttelin 38222 osalta päivä- ja yötilanne ovat olleet äänitasoerovaatimuksen määrittämisen kannalta yhtä mitoittavia. Melutarkastelu on tehty kahdella eri tilanteella, joista toisessa bussiterminaali on nykyisen kaltainen ja toisessa on toteutettu bussiterminaalin laajennus.



2.6.2015, täydennetty 24.11.2015

Junaradan ja bussiterminaalien välittömään läheisyyteen sijoittuu keskustatoimintojen (C) kortteli 38222 ja asuinkerrostalojen tontti 38322/4 opiskelija-asuntoja varten (AK-1). Kaavamääräysten mukaan tulee näiden kortteleiden osalta ennen rakennusluvan myöntämistä osoittaa meluselvityksellä melutason ohjearvoihin nähden riittävä meluntorjunta oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla. Mikäli rakennussuunnitteluvaiheessa esitetään yksinomaan kadun puoleiselle julkisivulle avautuvia asuntoja, kyse on kaavapoikkeamasta joka käsitellään poikkeamismenettelyn mukaisesti.

Saadun lausunnon perusteella on kaavakarttaan lisätty AK-1 kortteli-alueen pihalle talousrakennuksen rakennusala, joka meluselvityksen mukaan vaimentaa ympäristöhäiriöitä korttelin sisäpihan oleskelualueella.

MALMI LATOKARTANONTIEN ALUEEN ASEMAKAAVAMUUTOS (NRO 12774) ASUKASTILAISUUDEN MUISTIO

HEL 2012-009217

Paikka: Malmitalo, kokoushuone 3
Aika: 28.10.2014 klo 17-19.15
Järjestäjä: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Läsnä kaupunkisuunnitteluvirastosta:

Elias Rainio, arkkitehti, kaavoitus
Juuso Helander, liikennesuunnittelu
Anu Lämsä, maisema-arkkitehti
Maija Mattila, vuorovaikutus, tilaisuuden puheenjohtaja

Osallistujia:

noin 50 henkilöä, joista noin 20 suunnittelualueeseen rajautuvan omakotialueen asukkaita

MUISTIINPANOT ASUKKAIDEN KOMMENTEISTA

Tornitalo aseman vieressä (C-kortteli 38222)

- Voisiko kaupungissa olla yksi aluekeskus, jossa ei ole peikonhammasta. Noita vinksahtaneita torneja on pitkin Vuosaarta ja Tikkurilaa, ne ovat surullisen näköisiä.
- Miksi kaikki paikat pitää tuhota Kerroskorkeus liian suuri, ei korkeaa rakentamista kaikkialle kaupunkiin
- Asuntoihin kohdistuu paljon melua
- mistä tasosta lasketaan kerroskorkeus
- mikä on asuntokoko
- tärinä pitää huomioida suunnittelussa
- tähän kohtaan sopii korkea rakentaminen

Uusi asuinkortteli Latokartanontien varrella (AKR-kortteli 38324)

- Luonnoksen rakennusmassa on liian korkea, omakotitalojen puolelta jopa 3 kerrosta
- Rakennusmassa tulee liian lähelle nykyisiä omakotitaloja > naapurien pihojen yksityisyys kärsii, varjostaa pihaa
- Uudisrakennuksen L-sakara Vilppulantien varrella tulee liian lähelle viereistä rakenteilla olevaa omakotitaloa, liian kapea paikka, lumenauraus hankalaa: mihin lumet aurataan? Miten huoltoajo hoidetaan?
- Uuden rakennuksen piha-alueet riittämättömät, tontti on liian kapea, miten sinne mahtuu huoltoajo, leikkipaikat yms.
- Kuka haluaa asua melumuurissa? Asuntoihin tulee melua Latokartanontieltä
- Miten hoidetaan hulevedet? Onko tilaa hulevesien käsittelylle?
- Kaavan pohjakarttaan ja havainnekuvaan tulee lisätä uusi rakennettu/rakenteilla oleva talo
- Miksi talot ovat noin leveitä havainnekuvuissa?

Milja palvelutalo (YSA-1-kortteli 38320) ja Yrjölänpuisto

- Ajoyhteys puiston kautta ei ole hyvä idea, koska pienentää puistoa. Voisiko ajoyhteys olla mahdollisimman lähellä puiston reunaa tai käyttää olevaa länsipuolen reittiä? Antaako oikeuden jatkossakin käyttää naapurin maata tai puistoa ajamiseen?
- Varmistettava että toteutuu historialliseen puistoon sopivana sorapintaisena reittinä

Helmi -opisto (YO-kortteli 38067) ja paikoitusalue (38061)

- Huoltoajo opistolle kulkee Hiekkakummuntien kautta. Lisäksi käyttäjät pysäköivät Hiekkakummuntien varteen ja estävät talvella kadun kunnossapitoa.
- Paikoitusalueen viereinen kevyenliikenteen väylä tulee ohjata puistoa pitkin, ei ohjata käänköpaikalle.
- Miksi pysäköintipaikalle ei rakenneta asuntoja kuten viereiselle tontille?

Katualue ja yhteydet

- Latokartanontien katutilan kavennus vie autopaikkoja ja tilaa raidejokerilta? Raidejokeri ei tule mahtumaan tähän, jos katutilaa kavennetaan. Onko järkeä taas siirtää linjausta?
- Jalankulkuyhteydet tulee tarkastella laajemmin esim. Strömsin suuntaan