



VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Veräjämäen Maaherrantien ympäristön asemakaavan muutos (nro 12440)

Vuorovaikutusraportin sisältö

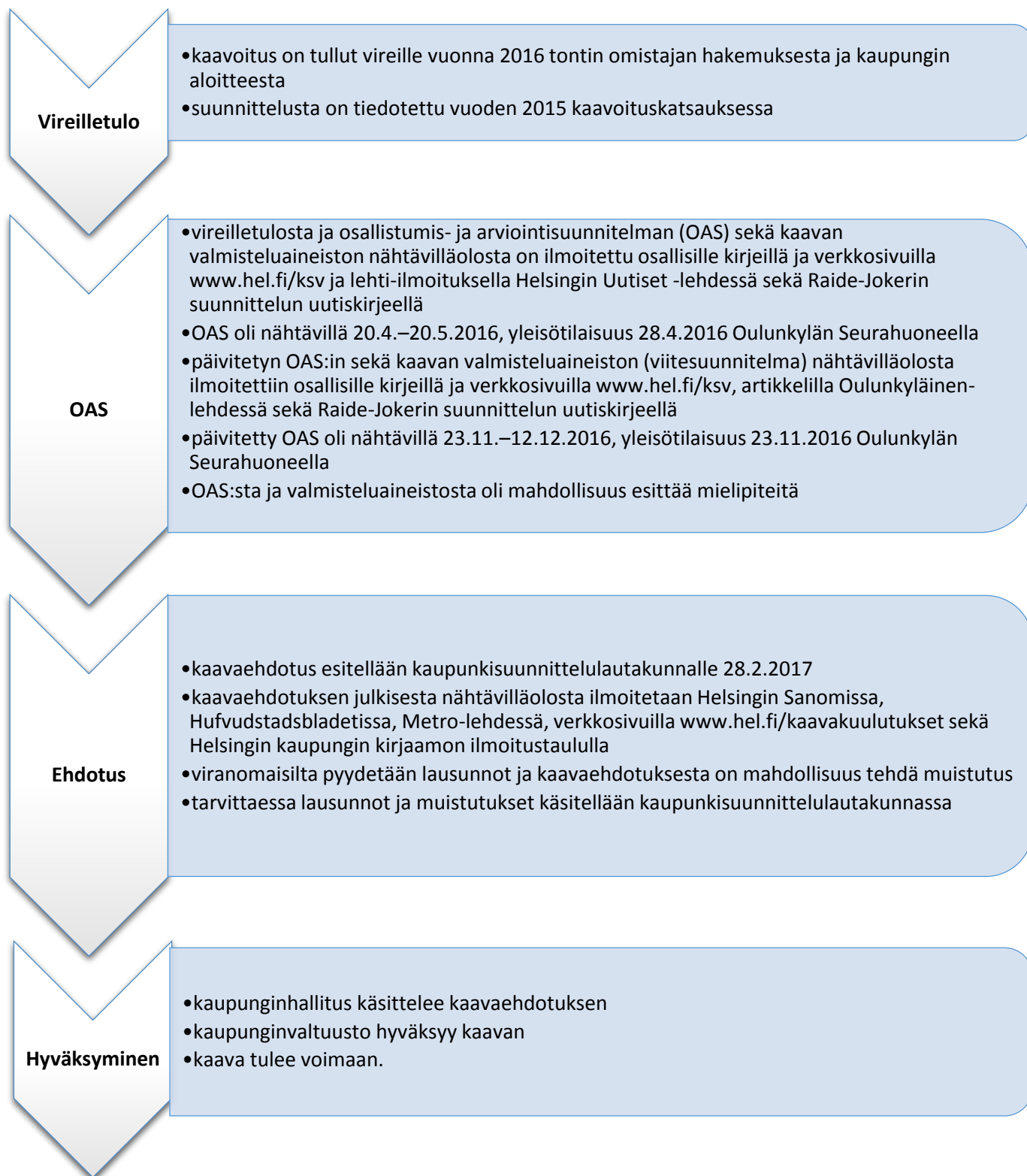
Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot asemakaavan muutoksen (kaavaratkaisu) valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista (huomautukset) sekä vastineet niihin.

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

LIITE

Asukastilaisuuden 28.4.2016 muistio

Kaavoituksen eteneminen



YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA JA VASTINEET NIIHIN

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

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

Viranomaisten kannanotot

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

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

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Muilla viranomaisilla ei ollut huomautettavaa.

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

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

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

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

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

Kaavaselostuksen liitteenä on korttelin 28044 alustava pelastusajokälvio. Uudisrakennuskohteen jatkosuunnittelun aikana tehdään tarvittava yhteistyötä pelastuslaitoksen kanssa.

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

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

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

Yhteenveto mielipiteistä

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

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

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Raide-Jokeri

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

Vastine

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

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

Liikennejärjestelyt ja -turvallisuus alueella

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

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

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

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

Vastine

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

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

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

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

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

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

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

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

Uudisrakentaminen

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

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

Vastine

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

Maiseman muuttuminen ja kulttuurihistoria

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

Vastine

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

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

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

Vuorovaikutus

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

Vastine

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

Yhteenveto asukastilaisuudesta 28.4.2016

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

Yhteenveto asukastilaisuudesta 23.11.2016

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



MAAHERRANTIEN YMPÄRISTÖ Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Kaavakävely sekä esittely- ja keskustelutilaisuus

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

Paikalla kaupunkisuunnitteluvirastosta:

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

Osallistujia: noin 40 henkilöä

Tilaisuuden kulku

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



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

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



Yhteenveto keskustelussa esiin nousseista kommentaiteista

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

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



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

Liikenteen lisääntyminen Jokiniementiellä aiheuttaa tärinää alueen vanhoille rakennuksille.

Liikenteen sujuvuus heikkenee liikennemäärän kasvaessa

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

Jokiniementieltä voi olla tulevaisuudessa entistä haastavampaa kääntyä Oulunkyläntielle.

Rauhanyhdistyksen pysäköinti tukkii kadut jo nyt Veräjämäessä.

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

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

Liityntäpysäköinnin loppuminen Larin Kyöstin tien pysäköintipaikalla on ongelmallista

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

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

Uusien asuintalojen rakentaminen alueelle voisi tuoda mukanaan vaikkapa lähikaupan

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



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

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

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

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

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