

Meri-Rastilan kaavaluonnos ja liikennesuunnitelma

Yhteenveto verkkokeskustelusta, joka oli auki 18.11.–19.12.2016 osoitteessa

<https://kerrokantasi.hel.fi/hearing/meri-rastila3>

Meri-Rastilaan suunnitellaan kaupunkiuudistusta, joka toisi alueelle uusia asukkaita ja palveluita, parannetut kadut ja puistot sekä uuden liikekeskuksen. Osana uudistusta alueelle on tehty täydennysrakentamisen mahdollistavaa asemakaavaa. Suunnittelun aikana keskustelua on käyty vilkkaasti tilaisuuksissa, kaavakävelyillä ja verkossa. Nyt verkkokeskustelussa oli kommentoitavana asemakaavaluonnos sekä liikennesuunnitelman luonnos. Näitä suunnitelmia esiteltiin myös esittely- ja keskustelutilaisuudessa (kuva) Meri-Rastilan ala-asteella 29.11. Tilaisuudesta on erillinen muistio.

Verkkokeskusteluun tuli yhteensä 146 kommenttia, joista 121 koski kaavaluonnosta ja 25 liikennesuunnitelmaa.



Yhteenveto verkkokeskustelusta

Täydennysrakentamisen määrää pidettiin kommenteissa yleisesti liian suurena ja se sijoittuu liian usein viheralueille.

Alle kymmenessä kommentissa asemakaavaluonnoksen mahdollistamaa rakentamismäärän lisäystä pidettiin sopivana tai liian vähäisenä. Kommenteissa ei kuitenkaan tyrmätty täydennysrakentamista täysin, mutta määrän pitäisi olla maltillisempi. Suurin osa myös toivoi, ettei uutta rakentamista tulisi luonto- tai viheralueille. Sen sijaan sitä voisi tulla erityisesti ostarin alueelle. Yli kahdessakymmenessä kommentissa toivottiin rakentamista sijoitettavan ensisijaisesti muualle kuten Rastilaan metroradan päälle, Kulosaaren metroaseman läheisyyteen tai Östersundomiin.

Viheralueet ja luonto on palautteen mukaan keskeinen Meri-Rastilan vetovoimatekijä, joiden takia alueelle on muutettu. Viheralueiden väheneminen vaikeuttaa asuntokauppaa, laskee hintoja ja lisää riskiä alueen slummiutumiseksi. On myös tärkeää, että uusi rakentaminen olisi laadukasta, jotta Meri-Rastilasta ei tule standardilähiötä jossa rakennetaan samanlaista kuin muualla.

Pohjavedenpuistoon erityisesti oli palautteen mukaan suunniteltu liikaa rakentamista. Kaivonkatsojantien varren nykyisten asuinrakennusten todetaan jäävän uudisrakentamisen varjoon. Nykyiset vehreät näkymät ikkunoista muuttuvat liian lähelle tulevien kerrostalojen seinänäkyviksi. Välimatkan nykyisiin asuintaloihin toivottaisiin olevan leveämpi.

Kommenteissa todettiin, että puiston läpi on osoitettu valtuuston hyväksymässä yleiskaavassa kehitettävä metsäverkostoyhteys Kallahdenharjulle. Tätä yhteyttä pitäisi vaalia. Lisäksi Pohjavedenpuisto on tärkeä lähivirkistysalue lähialueen vanhus- ja lapsiväestölle, joille Haruspuisto on liian kaukana.

Ullaksenpuistoon kaavailtuun rakentamiseen kohdistui niin ikään kritiikkiä. Ullaksenpuiston todettiin olevan osa Kallahdenharjulle johtavaa metsäverkostoyhteyttä ja siksi sen säilyminen leveenä olisi tärkeää. Ullaksenpuiston ja Pohjavedenpuiston välimaaston, jossa on kävely- ja pyöräliikenteen alikulku, todettiin olevan lepakoille tärkeä saalistusalue jolle ei tulisi rakentaa.

Harbonkadun varteen suunnitellut 5 kerroksiset talot herättivät muutamia kriittisiä kommentteja samoin kuin **Rysäpuistoon** sijoitetut rakennukset. Rakennusten katsotaan kaventavan viheryhteyttä Meri-Rastilan länsipuolen rantametsäalueelta Ison Kallahden puistoon. Rysäpuistoon kaavailtujen asuintalojen ajoyhteyden todettiin olevan hankala. Rakentaminen tuhoaisi lisäksi Rysäpuistossa olevat siirtolohkareet.

Haruspuiston lisärakentamiseen ei tullut juurikaan palautetta. Yhdessä kommentissa katsottiin leikkipuiston jäävän uuden rakentamisen takia pimentoon.

Yleisellä tasolla huolta herätti se, että nykyistä rakennuskantaa korkeammat rakennukset varjostavat nykyisiä asuintaloja silloin kun rakennetaan nykytalojen läheisyyteen. Esimerkiksi tällainen kohta on uuden Fokkapolun kohdalla Meri-Rastilan tien toiselle puolelle kaavailut 5 ja 4 kerroksiset talot sekä Märssykuja 1.

Sjökullan torpan ympäristön säilymistä nykyisellään arvostetaan ja aluetta toivotaan kehitettävän avoimena, syötävien kasvien kasvatukselle varattuna niittynä.

Uuden liikekeskuksen suunnitelmiin ja sen yhteyteen tuleviin korkeisiin asuinrakennuksiin tuli pääosin positiivista palautetta. Meri-Rastilan tien linjauksen muuttaminen tuossa kohdin tuntui niin ikään hyvältä ratkaisulta. Vain yhdessä kommentissa kritisoiitiin sisääntulon Meri-Rastilaan muuttuvan liian tiiviiksi. Bensa-aseman toivottiin siirtyvän muualle parissa kommentissa. **Meri-Rastilan torin** toivottiin elävöityvän esimerkiksi katupuilla tai vesiaiheella. Torin viihtyisyyteen olisi saadun palautteen mukaan jatkosuunnittelussa kiinnitettävä huomiota.

Pysäköintiä alueelle haluttaisiin mahdollisimman vähän ja uusi rakentaminen toivottaisiin tehtävän ilman tai vähäisellä autopaikkamäärällä. Nykyisten pysäköintipaikkojen käyttöaste olisi hyvä selvittää ennen kuin uutta pysäköintiä suunnitellaan - jospa pysäköinti ei tarvitsisikaan niin paljon tilaa.

Uusien asuntojen toivottiin täydentävän Meri-Rastilan asuntokantaa. Kohtuuhintaisia rivi- ja paritaloasuntoja ei alueella ole ja niitä ehdotetaan rakennettavaksi puistojen reunamille, mm. Kallahden koulun ympäristöön (ehdotettujen kerrostalojen kohdalle) osaomistusmuotoisina. Uuden rakentamisen tulisi korjata muutenkin alueen vinoutunutta omistusjakaumaa. Kaavamääräyksissä ollut puun käytön suositus rakennusten julkisivuissa ehdotettiin muutettavan sitovaksi määräykseksi. Muutamassa kommentissa toivottiin alueen uusiin rakennuksiin lisää väriä - ei jatkettaisi nykyistä vaaleaa linjaa.

Tonttien täydennysrakentamista tehostaakseen kaupungin pitäisi kehittää paremmat kannustimet. Olisi hyvä, jos taloyhtiön saamaa tuloa voisi käyttää nykyasukkaiden tontinvuokran alennuksiin. Myös se, että kertakorvauksen voisi jättää odottamaan isoja remontteja, kuten putkiremonttia, voisi olla hyvä kannustin.

Uusien asukkaiden myötä olisi tärkeää saada alueelle myös **työpaikkoja sekä palveluja**. Esimerkiksi riittävästä päiväkotipaikkamäärästä sekä ruotsinkielisistä päiväkotipalveluista oltiin

huolissaan. Kaavailtuihin isoihin päiväkodeihin suhtauduttiin varauksella. Terveyskeskuspalveluiden saamisen nykyisillekin asukkaille todettiin olevan haastavaa. Riittääkö metron kapasiteetti tai alueen infrastruktuuri kasvavalle asukasmäärälle?

Liikennesuunnitelma

Liikennesuunnitelmassa eniten kommentteja keräsi Kallahden koulun ympäristön liikenneturvalisuus, runkolinja 560 pysäkkien vähentäminen ja suunnitellut yksisuuntaiset pyörätiet.

Palautteen mukaan alueella pyöräilläään usein lyhyitä matkoja, jolloin kiusaus välttää kadun ylitys oikaisemalla yksisuuntaista pyörätietä väärään suuntaan lisääntyy. Myös se, että yksisuuntaisen pyörätien leveys olisi vain 1,5 metriä suuntaansa, herätti hämmennystä ja tilaa pidettiin kapeana. Nykyiset (kaksisuuntaiset) pyörätiet ovat 2 metrisiä. Lasten todettiin olevan vaikea oppia käyttämään yksisuuntaisia pyöräteitä.

Kalvikinniementien kohdalta on suunniteltu poistettavaksi pyörä- ja jalankulkuliikenteen käytämä alikulku. Tämän ja alueelle suunnitellun lisärakentamisen koetaan lisäävän liikenteen riskejä. Myös Ison Kallahden puiston pohjoisosaan suunniteltujen asuintalojen liikenneyhteys tulisi risteämään koulureittien kanssa.

Runkolinja 560 pysäkkien määrän vähentämistä kritisoitiin niin ikään. Matkat pysäkeille pitenevät. Palvelulinja ei välttämättä mahdu kääntymään Harbonkadun päässä tai mahdu kiertämään Hiidenmaankadun ja Saarenmaankadun kautta, jolloin palvelutaso heikkenee.

Uusille päiväkodeille suunniteltu saattoliikenne ja lyhytaikaisen pysäköinnin mahdollisuudet herättivät palautteenantajien kiitosta.

Liikekeskuksen alueen ehdotettiin yhdistyvän metroaseman alueeseen saumattomasti, jolloin alueelle muodostuu yhtenäinen jalankulkualue kuten Kalasatamassa.

Harustien pelätään tukkeutuvan uuden asuinrakentamisen myötä, samoin ruuhkien lisääntyvän Meri-Rastilan tiellä. Risteysalueilla näkyvyyksiä pitää tarkastella huolellisesti jatkosuunnittelussa. Samoin varmistaa, etteivät lisääntyvät pysäköintipaikat Meri-Rastilan tien varrella estä näkyvyyttä. Talvikunnossapitoa Hiidenmaankadun alueelta Ramsinniementielle vievällä reitillä pidettiin tärkeänä.