



29.5.2012, täydennetty 28.9.2012

**VALLILA, KORTTELIN 22532 JA KATUALUEEN
ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 12090**

HEL 2011-003960 (KsIk 2011-175)
Hankenumero 2981_1

SISÄLLYS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 24.5.–14.6.2011

Viranomaisyhteistyö

Mielipidekirjeet

– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Kaavaluonnos nähtävillä 19.3.–10.4.2012

Viranomaisyhteistyö

– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet

– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Asemakaavan muutosehdotus nähtävillä 3.8.–3.9.2012

– Tiivistelmät viranomaisten lausunnoista ja vastineet

LIITE

Keskustelutilaisuuden muistio 19.3.2012



29.5.2012, täydennetty 28.9.2012

Mielipiteen tai muistutuksen esittäjät on ilmaistu koodein, kun kyseessä on yksityishenkilö. Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomais toiminnan 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 24.5.–14.6.2011

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa, kaupungintalolla ja Vallilan kirjastossa 24.5.–14.6.2011 ja viraston internetsivuilla

Viranomaisyhteistyö

Viranomaisyhteistyötä on tehty kaupungin museon, kiinteistöviraston tonttiosaston ja rakennusvalvontaviraston kanssa.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

(Mi 1) framför (15.6.2011) att planeringen av en underjordisk parkeringsgrotta, schaktning av berggrund och den ökande trafiken ger upphov till en risk för Trä-Vallgård, som är en av de fåtaliga bevarade historiska miljöerna i Helsingfors. För att demokratin ska fungera måste de delaktiga få veta, vilka argument eller påtryckning mot staden som har utövats för planens stöd.

Genmäle

Planering av alternativet som omfattar en underjordisk parkeringsgrotta har lagts ner. I förslaget till detaljplaneändring har kvarterets parkeringsplatser anvisats till kvarterets underjordiska utrymmen och LPA-området.

(Mi 1) esittää (15.6.2011) että maanalaisen pysäköintiluolan suunnittelu, peruskallionkallion louhinta ja lisääntyvä liikenne vaarantaa Puu-Vallilaa, joka on eräs harvoista Helsingin säilyneistä historiallisista ympäristöistä. Toimivan demokratian kannalta täytyy osallisten saada tietää, mitä argumentteja tai painostusta kaupunkia kohtaan on suunnitelman tueksi esitetty.



29.5.2012, täydennetty 28.9.2012

Vastine

Maanalaisen pysäköintiluola -vaihtoehdon suunnittelusta on luovuttu. Asemakaavan muutosehdotuksessa korttelin pysäköintipaikat on määrätty sijoitettavaksi korttelin alueelle maanalaisiin tiloihin ja LPA-alueelle.

(Mi 2) Kaupunginosayhdistys Puu-Vallilalaiset ry ym. (15.6.2011) vastustaa parkkiluolan louhintaa OP-Pohjolan korttelin 22532 ja Puu-Vallilan korttelin 22531 väliselle alueelle ja korttelin 22531 alueelle, koska se on vastoin kaupungin virallista liikennepoliittista strategiaa ja vie uskottavuutta kaupungin poliittiselta ohjaukselta. Parkkiluolahankkeen käynnistäjää ei ole osallistumis- ja arvioimissuunnitelmassa nimetty, eikä siinä ole mukana kaikkia alueen osallistumisprosessin tahoja eikä selkeästi ilmoitettu mihin muistutukset tulee toimittaa.

Julkisen liikenteen matkustajamäärät ovat laskussa ja on odotettavissa, että Vallilan parkkiluola heikentää omalta osaltaan julkista liikennettä viemällä siltä asiakkaita. Ei ole esitetty perusteluja miksi tarvitaan autopaikkoja lisää saman verran kuin korttelissa jo nyt on ja miksi kaupunki sallii tässä korttelissa normitasoa suuremman määrän autopaikkoja. Kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymän autopaikkamäärien laskentaohjeen mukaan työpaikoille varataan autopaikkoja 1/280–1/220 k-m² mukaisesti ja 12 000 k-m² lisäkerrosalan hyväksyttävä lisätarve on noin 43–45 autopaikkaa. Suunnitelmassa esitetty 450 paikan lisäys ylittää jopa kymmenkertaisesti tämän enimmäismäärän. Tämä johtaa liikenteen lisääntymisen Vallilassa ja huonontaa jo valmiiksi huonoa ilmanlaatua ja houkuttelee yhä useampia autoilijoita, mikä johtaa liikenteen lisääntymiseen Vallilassa, missä joukkoliikenneyhteydet ovat poikkeuksellisen hyvät, lisää Helsingin keskusta-alueen autoistumista ja kiihdyttää ilmastonmuutosta. Parkkiluolan portti Vääksyntielle tai Vääksynkujalle voi epäonnistuneen Hakasalmen huvilan tapauksen tapaan johtaa peruuttamattomiin menetyksiin. Kallion louhinta tulee vahingoittamaan rakennushistoriallisesti kaavalla suojellun Puu-Vallilan arvokkaita rakennuksia, kaakeliuuneja ja savupiippuja. Louhinta voi myös aiheuttaa geopaattista stressiä rakennusten asukkaille.

Vastine

Asemakaavatyö on käynnistetty OP-Pohjolan hakemuksesta. Osallistumis- ja arvioimissuunnitelmassa on esitetty suunnittelijoiden yhteystiedot ja kirjeessä osallisille yhteystiedot mielipiteen jättämiseksi. Korttelin 22532 ulkopuolelle suunnitellun maanalaisen pysäköintiluolan vaihtoehdosta on luovuttu. Asemakaavan muutosehdotuksessa pysäköintipaikat on määrätty sijoitettavaksi korttelin alueelle. Helsingin kaupun-



29.5.2012, täydennetty 28.9.2012

ginvaltuuston hyväksymän strategiaohjelman (2009–2012) mukaisesti Helsinki luo mm. kaupunkisuunnittelun keinoin sijoittumisedellytyksiä yrityksille monipuolisen elinkeinorakenteen turvaamiseksi. Väljentämällä autopaikkavaatimusta nykyisestä turvataan elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja korttelin toiminnan kannalta riittävä autopaikkamäärä.

Nykyisen asemakaavan autopaikkavaatimuksen enimmäisnormiin nähden korttelissa on rakentamatta yli 200 autopaikkaa. Kun huomioidaan rakennusoikeuden lisäys ja uuden autopaikkavaatimuksen mukainen autopaikkojen enimmäismäärä 900 autopaikkaa, voidaan rakentaa 178 autopaikkaa enemmän kuin nykyisen enimmäisnormin 1 ap/120 k-m² mukaan. Liikennemäärän lisäyksen vaikutus meluihin ja päästöihin on vähäistä.

Kellaritilojen toteuttaminen edellyttää louhintaa korttelin alueella. Ennen rakennusluvan myöntämistä hakijan on esitettävä hyväksyttävät selvitykset louhinnan vaikutuksista ympäristöön mm. pohjavesien osalta. Ennen räjäytystöiden aloitusta tehdään kiinteistökatselmuksset ja ATK-laitteiden yms. tärinäeristykset. Katselmuksen yhteydessä saatujen tietojen perusteella määritellään sallitut tärinäarvot rakennuksille, rakenteille ja laitteille. Koko louhintatyön ajan tehdään jatkuvaa tärinämittausta. Louhintatyön päätyttyä tehdään jälkikatselmuksset, jossa varmistetaan, että työ ei ole aiheuttanut vaurioita ympäristölle. Mahdolliset syntyneet vauriot korjataan hankkeeseen ryhtyvän kustannuksella.

(Mi 3) esittää (16.6.2011), että OP-Pohjolan rakennuksissa on tehty ilmastonmuutoksia jotka ovat lisänneet melua alueella. Desibelirajat luultavasti alittuvat, mutta jatkuva humina tuntuu sietämättömältä. Suunnitellun pysäköintilaitoksen mahdolliset ilmastointilaitteet huolestuttavat ja suunnitelmissa tulisi huomioida melun vaimennus. Rakentamisen ehdoksi tulisi määrätä että melua alueella ei saa lisätä ja mieluiten niin että nykyiseen tilanteeseen saadaan parannus.

Vastine

Asemakaavan muutosehdotukseen on lisätty määräys ilmanvaihtolaitteiden aiheuttaman melun vaimennuksesta.

(Mi 4) (16.6.2011) vastustaa kaavamuutosta ja parkkihallia puiston ja korttelin alle. Helsinkiä ei saa kehittää autoystävällisempään suuntaan. Joukkoliikenteen käyttö sopii alueelle parhaiten. Suojellun Puu-Vallilan asuntoalueen maaperän tulisi myös olla suojeltua aluetta.



29.5.2012, täydennetty 28.9.2012

Vastine

Korttelin 22532 ulkopuolelle suunnitellun maanalaisen pysäköintiluolan vaihtoehdosta on luovuttu. Asemakaavan muutosehdotuksessa pysäköintipaikat on määrätty sijoitettavaksi korttelin alueelle.

Asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 19.3.–10.4.2012

Asemakaavan muutosluonnos oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa, kaupungintalolla ja Vallilan kirjastossa 19.3.–10.4.2012 ja viraston internetsivuilla. Luonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 19.3.2012.

Yleisötilaisuuden muistio on liitteenä.

Viranomaisyhteistyö

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto toteaa (10.4.2012), että Teollisuuskadun rinnakkaiskadulle suunnitellun LPA-alueen kohdalle tulee kaavaan merkitä johtokuja.

Vastine

Asemakaavan muutosehdotuksessa on KT-korttelialuetta, LPA-aluetta ja koko kaava-aluetta koskevat määräykset, joiden mukaan kunnallistekniikan johdoille eikä korkeajännitteisen sähköverkon kaapeleille saa aiheuttaa vahinkoa eikä rakentaminen saa aiheuttaa vahinkoa yhdyskuntatekniikan verkostoille. Kaavakartalla ei siten tarvita erikseen johtokujamerkintää.

Helsingin kaupunginmuseo (30.3.2012) toteaa, että Helsingin kaupunginmuseon julkaisu Vallilan teollisuusalueen suojelutavoiteselvitys (2000) esitti korttelista suojeltavaksi rakennukseksi Vääksynkuja 2–Vääksyntie 4:ssä sijaitsevan entisen tehdasrakennuksen, joka on valmistunut vuonna 1939 ja jota on korotettu kahdella kerroksella nelikerroksiseksi vuonna 1951. Muutoksista huolimatta rakennus on säilynyt alkuperäisen tyylin mukaisena. Kaavaluonnoksessa esitetty suojelumerkintä ja -määräys ovat asianmukaiset. Kaupunginmuseolla ei ole kaavaluonnoksesta sen muilta osin lausuttavaa.

Helsingin ympäristökeskus toteaa (28.3.2012), että kaavamuutosluonnos mahdollistaa 900 autopaikan pysäköintiluolan rakentamisen. Suunniteltu pysäköintinormi poikkeaa selvästi kaupunkisuunnittelulautakunnan työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeen mukaisesta normituksesta. Selostusluonnoksesta ei ilmene, mitkä ovat au-



29.5.2012, täydennetty 28.9.2012

topaikkamäärän väljennyksen perusteet ja miten luolaratkaisu vaikuttaa maantasopysäköinnin määrään ja sijoittumiseen korttelin lähialueella.

Vastine

Korttelin nykyisessä asemakaavassa autopaikkavaatimuksen enimmäisnormi on 1ap/120 k-m², joka on kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymien Vallilan teollisuusalueen rakennuskieltoalueen asemakaavan muuttamisperiaatteiden mukainen. Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymän strategiaohjelman (2009–2012) mukaisesti Helsinki luo mm. kaupunkisuunnittelun keinoin sijoittumisedellytyksiä yrityksille monipuolisen elinkeinorakenteen turvaamiseksi. Väljentämällä autopaikkavaatimusta nykyisestä turvataan elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja korttelin toiminnan kannalta riittävä autopaikkamäärä.

Teollisuuskadun rinnakkaiskadulla asiointiin varattujen pysäköintipaikkojen määrä vähenee jonkin verran nykyisestä. Vääksynkujan jalkakäytävän puoleisia asukaspysäköintipaikkoja joudutaan poistamaan pysäköintikellarin ajoaukon sijoituessa Vääksynkujalle. Korvaavia asukaspysäköintipaikkoja voidaan järjestää Päijänteentieltä puiston itäpuolelta. Tällöin ilmaiset rajoittamattomat pysäköintipaikat Päijänteentieltä poistetaan.

Helsingin rakennusviraston arkkitehtuoriosasto toteaa (30.3.2012) että autopaikkojen korttelialueella tulee jatkosuunnittelussa tarkistaa alueen Teollisuuskadun reunan mitoitus niin, että viherkaista katupuuistutuksineen on mahdollista toteuttaa rakennusviraston mitoituksen mukaisesti. Teollisuuskadun pohjoispuolen pääpyöräilyreitille tulee myös varata riittävän leveä tilanvaraus. Autopaikkojen korttelialueen kaavamääräyksessä on määrätty, että alueen kautta tulee Päijänteentien ja Vääksyntien välillä osoittaa yleisen jalankulun yhteys. Jatkosuunnittelussa tämä määräys tulee esittää myös asemakaavassa korttelin sisäisenä yleiselle jalankululle varattuna alueena.

Vastine

Asemakaavaehdotuksen autopaikkojen korttelialuetta (LPA) koskevan määräyksen mukaan alueella tulee Päijänteentien ja Vääksyntien välillä olla yleisen jalankulun yhteys. Kaava-alueeseen kuuluvan Teollisuuskadun osan mitoitus on tarkistettu niin, että pyörätie voidaan suunnitella rakennusviraston mitoitusohjeen mukaisesti. Kaavakarttaan on lisätty nykyisen puurivin istutusmerkintä.



29.5.2012, täydennetty 28.9.2012

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yhteensä 5 mielipidettä koskien osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja asemakaavan muutosluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa ja puhelimitse.

Alppila Seura ry (Mi5) katsoo (5.4.2012), että alueen pysäköintiongelmat voitaisiin parhaiten ratkaista kehittämällä julkista liikennettä. Pissaran Alppilan kolmas vaihtoehto ja asema palvelisi myös Vallilaa ja maanalaisen pysäköintiluolan rakentaminen kävisi tarpeettomaksi. Hankkeella ei ole vaikutusta Alppiharjuun paitsi (Vallilan) maiseman osalta. Seura on samaa mieltä Pro Vanha Vallila -seuran lausunnon kanssa ja yhtyy huoleen puutalojen kestämisestä louhinta- ja räjäytystöissä.

Vastine

Liikennevirasto on hyväksynyt Pisara-radon yleissuunnitelman. Yleissuunnitelmassa olleista kolmesta hankevaihtoehdosta jatkosuunnittelun pohjaksi valittiin vaihtoehto 1, jossa radalla on kolme maanalaista asemaa: Töölö, keskusta ja Hakaniemi. Vaihtoehto 3, jossa olivat asemat myös Pasilassa ja Alppilassa, hylättiin.

Kellaritilojen toteuttaminen edellyttää louhintaa korttelin alueella. Ennen rakennusluvan myöntämistä hakijan on esitettävä hyväksyttävät selvitykset louhinnan vaikutuksista ympäristöön mm. pohjavesien osalta. Ennen räjäytystöiden aloitusta tehdään kiinteistökatselmuksia ja ATK-laitteiden yms. tärinäeristykset. Katselmuksen yhteydessä saatujen tietojen perusteella määritellään sallitut tärinäarvot rakennuksille, rakenteille ja laitteille. Koko louhintatyön ajan tehdään jatkuvaa tärinämittausta. Louhintatyön päätyttyä tehdään jälkikatselmuksia, jossa varmistetaan, että työ ei ole aiheuttanut vaurioita ympäristölle. Mahdolliset syntyneet vauriot korjataan hankkeeseen ryhtyvän kustannuksella.

Helsingissä on paljon kokemusta ja osaamista vaativien kalliotilojen ja syvien kellaritilojen rakentamisesta eikä ole tapahtunut mitään isoja vahinkoja.

Asunto Oy Keuruuntie 3-13 (Mi6) esittää (10.4.2012), että kaava-hankkeen autopaikkamäärä 900 autopaikkaa on ristiriidassa kaupungin liikennepoliittisten linjausten kanssa. Kun kaupunkilaisten usko demokraattisesti sovittujen yhteisten pelisääntöjen noudattamiseen horjuu, ei siitä voi seurata muuta kuin anarkiaa ja kapina. Kaupunkisuunnittelu-lautakunnan hyväksymän autopaikkamäärien laskentaohjeen mukaan



29.5.2012, täydennetty 28.9.2012

työpaikoille varataan autopaikkoja 1/280–1/220 k-m² mukaisesti ja 12 000 k-m² lisäkerrosalan hyväksyttävä lisätarve on noin 43–45 autopaikkaa. Suunnitelmassa esitetty 450 paikan lisäys ylittää jopa kymmenkertaisesti tämän enimmäismäärän. Kaava-alueen sijainti joukkoliikenteen palvelujenkeskittymässä huomioonottaen ei ole perusteltua lisästä alueen ennestään suurta moottoriajoneuvoliikenteen määrää ja asuntoalueille aiheutuvaa melu- ja ilmansaastekuormitusta. Kaavaluonnoksen liikenteelliset perusteet tulisi tutkia uudelleen ja autopaikkamäärä määritellä kaupunginvaltuuston liikennepoliittisten linjausten mukaisesti. Hankkeen rakennustyöt tulee toteuttaa niin, ettei Puu-Vallilan rakennusten perustuksille, savupiipuille tai muille rakenteille aiheudu vahinkoa eikä pohjaveden pinta muutu haitallisella tavalla. Asunto Oy Keuruuntie 3–13. toivovat rakennuttajalta vakuudet, että katselmukset ja mahdolliset rakentamisesta johtuvat haitat korvataan täysimääräisesti ilman eri käsittelyn tarvetta asuntoyhtiöille ja että pohjaveden pinnan säilymisen varmistamiseksi teetetään lisätutkimuksia.

Vastine

Korttelin nykyisessä asemakaavassa autopaikkavaatimuksen enimmäisnormi on 1 ap/120 k-m², joka on kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymien Vallilan teollisuusalueen rakennuskieltoalueen asemakaavan muuttamisperiaatteiden mukainen. Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymän strategiaohjelman (2009–2012) mukaisesti Helsinki luo mm. kaupunkisuunnittelun keinoin sijoittumisedellytyksiä yrityksille monipuolisen elinkeinorakenteen turvaamiseksi. Väljentämällä autopaikkavaatimusta nykyisestä turvataan elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja korttelin toiminnan kannalta riittävä autopaikkamäärä

Nykyisen asemakaavan autopaikkavaatimuksen enimmäisnormiin nähden korttelissa on rakentamatta yli 200 autopaikkaa. Kun huomioidaan rakennusoikeuden lisäys ja uuden autopaikkavaatimuksen mukainen autopaikkojen enimmäismäärä 900 autopaikkaa, voidaan rakentaa 178 autopaikkaa enemmän kuin nykyisen enimmäisnormin 1 ap/120 k-m² mukaan. Tämä vastaa noin 1 ap/96 k-m².

Kellaritilojen toteuttaminen edellyttää louhintaa korttelin alueella. Ennen rakennusluvan myöntämistä hakijan on esitettävä hyväksyttävät selvitykset louhinnan vaikutuksista ympäristöön mm. pohjavesien osalta. Ennen räjäytystöiden aloitusta tehdään kiinteistökatselemukset ja ATK-laitteiden yms. tärinäeristykset. Katselemuksen yhteydessä saatujen tietojen perusteella määritellään sallitut tärinäarvot rakennuksille, rakenteille ja laitteille. Koko louhintatyön ajan tehdään jatkuvaa tärinämittausta. Louhintatyön päätyttyä tehdään jälkikatselemukset, jossa varmistetaan



29.5.2012, täydennetty 28.9.2012

taan, että työ ei ole aiheuttanut vaurioita ympäristölle. Mahdolliset syntyneet vauriot korjataan hankkeeseen ryhtyvän kustannuksella.

Helsingissä on paljon kokemusta ja osaamista vaativien kalliotilojen ja syvien kellaritilojen rakentamisesta eikä ole tapahtunut mitään isoja vahinkoja.

Kiinteistöviraston geotekninen osasto seuraa pohjavedenpinnan tason mahdollisia muutoksia korttelin lähistöllä sijaitsevista olemassa olevista pohjavedenpinnan havaintoputkista ja tarpeen mukaan voi lisätä havaintoputkiverkostoa.

Asunto Oy Kulmarinne (Mi7) esittää (13.4.2012), että kaavamuutoksen perustelut tutkitaan, kaavan tarve harkitaan uudelleen ja kestävä kehityksen periaatteiden vastainen kaavamuutos perutaan. Kaavamuutos lisää huomattavasti liikennettä ja on ristiriidassa kaupungin kestävä kehityksen tavoitteiden kanssa. Mikäli kaava kuitenkin toteutetaan, tulee selvittää miten rakennusaikaisia haittoja hallitaan ja miten mahdolliset vahingot korvataan. Asunto Oy Kulmarinne esittää, että yhteistyössä rakennusviraston kanssa tehdään rakennusaikainen pölyntorjuntasuunnitelma, ja että rakennusjätteen käsittelyssä tulee kierrättää mahdollisimman suuri osa. Uudet rakennukset ovat purettavia korkeammat ja varjostavat Asunto Oy Kulmarinteen pihaa merkittävästi, mikä vähentää pihan käyttöarvoa. Rakennusoikeuden määrää tulee tutkia ja sen vaikutus ympäristöön tulee selvittää. Vääksynkujan ja Päijänteen tien kulmarakennuksen korkeutta tulee madaltaa. Kapealle ja ahtaalle Vääksynkujalle suunniteltua luiskaa ei tule toteuttaa ja liikkumisen turvallisuus Päijänteentiellä on tutkittava. Kaavamuutoksella on merkittäviä haittavaikutuksia sekä lähiympäristöön että kaupungin tasolla ja sitä pitää tarkastella laajempänä kokonaisuutena, liittää siihen viheralue-suunnitelma ja selvittää miten alueella turvataan jalankulku- ja pyöräilyreitit ympäristön muuttuessa entistä vaarallisemmaksi.

Vastine

Vääksynkujan jalkakäytävän puoleisia asukaspysäköintipaikkoja poistetaan pysäköintikellarin ajoaukon sijoituessa Vääksynkujalle. Tämä järjestely luo lisää tyhjää tilaa katualueelle ja parantaa siten näkemiä sekä lisää liikenneturvallisuutta. Ajoaukon sijoittamisessa ja siihen liittyvien rakenteiden suunnittelussa huomioidaan riittävät näkemät katualueelle kaikkiin suuntiin, niin ettei liikenneturvallisuus vaarannu.

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet Teollisuuskadun varressa paranevat niiden erottelun myötä. Jalankulku säilyy rinnakkaiskadulla rakennusten vieressä ja kaksisuuntainen pyörätie siirretään Teollisuuskadun varteen

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



29.5.2012, täydennetty 28.9.2012

istutuskaistan ja LPA-alueen väliin. Jalankulun turvallisuus rinnakkaiskadulla paranee myös rinnakkaiskadun autoliikenteen vähentyessä. Muilla korttelia ympäröivillä kaduilla jalkakäytävät säilyvät ennallaan ja pysäköintikellareiden ajoaukot suunnitellaan näkemien kannalta siten, ettei jalankulkijoiden turvallisuutta vaaranneta.

Rakennusaikaisia työmaajärjestelyjä, jätteiden käsittelyä ja pölyntorjuntaa koskevat kysymykset kuuluvat rakennusvalvonnan toimivaltaan. Kaavalla ei ole vaikutusta viheralueeseen. Kortteliin suunnitellut ajoneuvoliikenteen neljä ajoaukkoa tasoittavat liikennevaikutusta lähikaduilla. Asemakaavan muutosehdotuksessa tontille 12 suunniteltujen uusien rakennusten kattokorkeus Päijänteentien ja Vääksynkujan kulmassa on +48,0, mikä vastaa voimassa oleva asemakaavan räystäskorkeuden +44,2 kyseisessä kulmassa mahdollistamaa harjakorkeutta noin +48. Tontin nykyinen, purettavaksi suunniteltu kulmarakennus on kattokorkeudeltaan tätä hieman matalampi.

Asemakaavaehdotuksen mukaisesta uudisrakentamisesta ja lähiympäristöstä on tehty varjotarkastelu, joka osoittaa mm. että Asunto Oy Kulmarinteen pihan varjostuneisuudessa tapahtuu vähäinen muutos syyspäiväntasauksen tilanteessa iltapäivän tunteina. Muutosta on pidettävä kohtuullisena.

Kallio-Seura ry:n (Mi8) mielestä (11.4.2012) Kaavaluonnoksessa keskitetään työpaikkoja suhteellisen pienelle alueelle. Ratkaisussa korostuu henkilöautoliikenteestä huolehtiminen. Sen rinnalla tulee selvittää ja varautua joukkoliikenteen edellytyksiin työmatkaliikenteen hoidossa. Jatkotyössä tulisi varautua raideliikenneyhteyteen Teollisuuskadulla väliillä Kalasatama–Pasila sekä bussiliikenteen pysäkkivarauksiin Teollisuuskadun rinnakkaiskadulla.

Vastine

Edellytykset joukkoliikenteen käytön lisäämiselle työmatkaliikenteessä ovat hyvät alueen sijaitessa erinomaisten joukkoliikenteen yhteyksien läheisyydessä. Teollisuuskadun raideliikenneyhteys saattaa toteutua tulevaisuudessa. Seuraava Teollisuuskadun akselin suuntainen joukkoliikenneinvestointi tulee kuitenkin luultavasti olemaan Jokeri 0 -bussilinja, joka kulkee mm. Kalasataman ja Pasilan kautta. Todennäköisesti tämän runkolinja tulee kulkemaan Aleksis Kiven katua pitkin. Bussiliikenteen pysäkkijärjestelyjen kannalta korttelin sijainti on hyvä jo nykyisinkin. Lähellä Teollisuuskadun varressa sijaitsevat paikallisliikenteen bussipysäkit korttelin molemmin puolin.



29.5.2012, täydennetty 28.9.2012

Kaupunginosayhdistys Puu-Vallilalaiset ry (Mi9) (10.4.2012) toteaa, että parkkivuolasta luopuminen on hyvä päätös ja kiittää virkamiehiä ja OP-Pohjolan hankeväkeä toimivan ja rakentavan vuoropuhelun järjestämisestä. Kaavaa tulee vielä kehittää useilla selvityksillä. Kaavamuu-
tos on vastoin kaupungin virallista liikennepoliittista strategiaa ja vie uskottavuutta kaupungin poliittiselta ohjaukselta. Julkisen liikenteen matkustajamäärät ovat laskussa ja on odotettavissa, että Vallilan parkki-
luola heikentää omalta osaltaan julkista liikennettä viemällä siltä asiakkaita. Ei ole esitetty perusteluja miksi tarvitaan autopaikkoja lisää saman verran kuin korttelissa jo nyt on ja miksi kaupunki sallii tässä korttelissa normitasoa suuremman määrän autopaikkoja. Kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymän autopaikkamäärien laskentaohjeen mukaan työpaikoille varataan autopaikkoja 1/280–1/220 k-m² mukaisesti ja 12 000 k-m² lisäkerrosalan hyväksyttävä lisätarve on noin 43–45 autopaikkaa. Suunnitelmassa esitetty 450 paikan lisäys ylittää jopa kymmenkertaisesti tämän enimmäismäärän. Tämä johtaa liikenteen lisääntymisen Vallilassa ja huonontaa jo valmiiksi huonoa ilmanlaatua.

Puu-Vallilalaiset ehdottavat Päijänteentien puistoalueen kohentamista mm. rakentamalla melumuuria ja istutuksia, jota rajaavat suunniteltua ajoaukkoa ja lisäävät puiston viihtyisyyttä, selvittämällä Vääksyntien ajoportin kohdalla erillisen rinnakkaiskadun mahdollisuutta, Mäkelänkadun kautta saapuvan liikenteen täydellistä rajoittamista, Päijänteentien itä- ja länsipuolen erottamista yhtenäisellä puistolla ja puistovyöhykkeen kehittämistä rajaamaan selkeämmin Puu-Vallilaa ja liikekorttelia ja puiston kohottamista eteläpäässä muodostamaan "alusta" Puu-Vallilan taloille. Suunnitellun uudisrakennuksen massoitte-
lun ja sisäänvedettyä ylintä kerrosta tulee tutkia ja parantaa rakennuksen vuoropuhelua katutason kanssa. Hankkeesta pitäisi tehdä rakentamistapa-ohje. Pitäisi tutkia mitä vaikutuksia parkkihallin kaivamisella vielä 5 m syvemmälle olisi Puu-Vallilan hirsi- ja arinaperusteisten rakennusten, kaakeliuunien ja savupiippujen säilymiselle ja selvittää kesäaikaan vajaakäyttöisen parkkihallin monikäytölle ajatellen myös myöhempää pienenevän autopaikkatarpeen tilannetta

Vastine

Korttelin nykyisessä asemakaavassa autopaikkavaatimuksen enimmäisnormi on 1 ap/120 k-m², joka on kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymien Vallilan teollisuusalueen rakennuskieltoalueen asemakaavan muuttamisperiaatteiden mukainen. Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymän strategiaohjelman (2009–2012) mukaisesti Helsinki luo mm. kaupunkisuunnittelun keinoin sijoittumisedellytyksiä yritysille monipuolisen elinkeinorakenteen turvaamiseksi. Väljentämällä auto-



29.5.2012, täydennetty 28.9.2012

paikkavaatimusta nykyisestä turvataan elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja korttelin toiminnan kannalta riittävä autopaikkamäärä.

Nykyisen asemakaavan autopaikkavaatimuksen enimmäisnormiin nähden korttelissa on rakentamatta yli 200 autopaikkaa. Kun huomioidaan rakennusoikeuden lisäys ja uuden autopaikkavaatimuksen mukainen autopaikkojen enimmäismäärä 900 autopaikkaa, voidaan rakentaa 178 autopaikkaa enemmän kuin nykyisen enimmäisnormin 1 ap/120 k-m² mukaan.

Pysäköintikellareihin järjestetään ajoaukot Päijänteentien eteläpäästä, Vääksyntieltä ja Vääksynkujalta. Tällä järjestelyllä helpotetaan läheisten risteysalueiden liikennettä ja vähennetään yksittäisen ajoaukon kuormitusta, jolloin pysäköinnin aiheuttama liikenne voidaan ohjata sujuvasti pääkatuverkolle. Päijänteentien pohjoispään ja Vääksynkujan liikennemäärien ennustetaan lisääntyvän vain n. 300 ajon./vrk pysäköintipaikkojen lisäämisen ja uusien ajoaukkojen rakentamisen myötä. Suurin osa pysäköinnin tuottamasta liikenteestä käyttää Päijänteentien eteläpään ajoaukkoa Vääksyntien ja Vääksynkujan ajoaukkojen jäädessä vähäisemmälle käytölle varsinkin saapuvan liikenteen osalta. Vain arviolta 15 % pysäköinnistä aiheutuvasta liikenteestä saapuu/lähtee Mäkelänkadun ja Päijänteentien liittymän kautta. Myöskään Vääksyntien liikennemäärän ei ennusteta kasvavan merkittävästi, joten erillisen rinnakkaiskadun rakentamiselle ei ole liikenteellisiä perusteita. Katutilaa tällaiselle järjestelylle ei myöskään ole riittävästi.

Maanalaiset pysäköintitilat osoitetaan asemakaavassa korttelin käyttöön. Pysäköintipaikat ovat siten korttelin toimijoiden hallinnassa. Teoriassa osa pysäköintipaikoista on mahdollista osoittaa moni-/vuorottaiskäyttöön, mutta korttelin toiminnat huomioiden tämä on epätodennäköistä.

Päijänteentien puistoalue ei kuulu on kaavaehdotuksen alueeseen. Puiston ja katualueen kehittäminen ja suunnittelu on rakennusviraston toimialaa. Kortteliin 22532 suunnitellun uudisrakennuksen massoittelu perustuu viitesuunnitelman veistokselliseen arkkitehtuuriin. Teollisuuskadun puoleinen katutasokerros on aula- ja asiakaspalvelutilaa. Hankekaavoissa rakentamisen laatua ohjataan rakentamistapaohjeen sijasta mm. kaupunkikuvaneuvottelukunnassa, jossa kaupunkisuunnitteluvirastolla on edustaja. Pysäköintitilojen louhiminen vielä 5 metriä syvemmälle vaikuttaa Puu-Vallilan rakennuksiin samalla tavalla kuin suunniteltu neljän kellarikerroksen rakentaminen.



29.5.2012, täydennetty 28.9.2012

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Tilaisuudessa kerrottiin miten kaavaprosessi etenee, OP-Pohjolan historiasta ja yrityksestä työpaikkana, kaavaluonnoksesta, maanalaisesta pysäköinnistä ja asiakaspysäköinnistä, polkupyöräpaikoista ja pysäköintilaitoksen vaikutuksesta ajoliikenteen määriin. Lähtökohdat suunnitteluun on saatu kaupunkisuunnittelulautakunnalta.

Suunnitelmasta esitettiin keskustelun aikana kysymyksiä, jotka koskivat suunniteltujen rakennusten korkeutta ja varjostusvaikutuksia, rakennusten arkkitehtuuria, rakentamisen vaikutusta tuulisuuteen, kellarien lukua, autopaikkamäärää, kaupungin liikennepoliittikkaa, OP-Pohjolan työmatkaliikenteen järjestelyjä, kadunvarsipysäköintiä, liikennemäärien muutoksia lähikaduilla, mahdollisuutta rajoittaa liikennettä, pyörätiejärjestelyä, valaistussuunnitelmia, rakentamisen ja louhinnan kestoa, rakennusaikaisia haittoja ja vaurioita rakennuksille ja niiden hirsiarinaperustuksille ja muille rakenteille, vaikutuksia puiston puustoon, työmaan sallittuja työaikoja, rakennusjätteiden kierrätystä, yksityisen mielipiteen huomioimista ja tiedottamista rakentamisen vaiheista. Kysymyksiin vastattiin tilaisuudessa suullisesti.

Tilaisuudessa oli läsnä 12 asukasta.

Kaavaehdotus nähtävillä (MRL 65 §)

Asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä 3.8.–3.9.2012.

Asemakaavan muutosehdotuksesta saatiin Helsingin Energia -liikelaitoksen ja Helen Sähköverkko Oy:n, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän, kaupunginmuseon, kiinteistölautakunnan, yleisten töiden lautakunnan, pelastuslautakunnan ja ympäristölautakunnan sekä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunnot.

Ehdotuksesta ei ole tehty muistutuksia.

Lausuntojen tiivistelmät ja vastineet

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa lausunnossaan (17.8.2012), että asemakaava on hyvin laadittu ja täyttää sille maankäyttö- ja rakennuslaissa asetetut vaatimukset.

Kaupunginmuseolla (15.6.2012) ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.



29.5.2012, täydennetty 28.9.2012

Kiinteistölautakunta toteaa lausunnossaan (6.9.2012), että kaavamuu-
tuus korottaa korttelin nro 22532 tonttien arvoa merkittävästi, joten
kaupunginhallituksen 9.2.2004 tekemän maapoliittisen päätöksen mu-
kaiset neuvottelut tulee käydä tonttien omistajan kanssa. Kaavamuu-
tuksen käsittelyä ei tule jatkaa ennen kuin OP-Pohjolan kanssa on teh-
ty sopimus. Lautakunnalla ei ole huomauttamista itse kaavamuutoksen
johdosta.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä toteaa
(30.8.2012), että Teollisuuskadun varressa yleinen jätevesiviemäri ja
vesijohto sijoittuvat kaavassa merkitylle LPA-alueelle, jonka alapuolelle
saa sijoittaa pysäköintitiloja neljään kerrokseen. Johtosiirrot tulee
suunnitella osana rakennushanketta ja sen kustannuksella. Suunnitel-
mat tulee hyväksyttävä HSY:llä.

Vastine

Johtosiirrot suunnitellaan osana rakennushanketta ja sen kustannuk-
sella. Suunnitelmat on myös hyväksyttävä HSY:llä.

Helsingin Energia ja Helen Sähköverkko Oy esittävät (20.8.2012)
kaavakarttaan johtoaluemerkintää muutosalueella olevien sähköverkon
rakenteiden oikeuttamiseksi sijaintitiedon mukaisesti. Helsingin Energi-
alla ja Helen Sähköverkko Oy:llä ei ole muutosehdotukseen huomau-
tettavaa.

Vastine

Asemakaavan muutosehdotuksessa on toimistorakennusten kortteli-
aluetta (KT) koskeva kaavamääräys, jonka mukaan korttelialueella saa
olla neljä kellarikerrosta, joiden alin lattiataso saa olla tasolla +1.0. Kel-
larikerrokset saa ulottaa myös LPA-alueelle. Tällöin tulee varmistaa, et-
tä rakentaminen ei aiheuta vahinkoa kunnallistekniikan verkostoille. Au-
topaikkojen korttelialuetta (LPA) koskee muutosehdotuksen kaavamää-
räys, jonka mukaan alueelle saadaan sijoittaa kunnallistekniikan johtoja
ja sähkökaapeleita. Rakentaminen ei saa aiheuttaa vahinkoa kunnallis-
tekniikan johdoille eikä korkeajännitteisen kaapeleille. Lisäksi asema-
kaavan muutosehdotuksessa on määräys, jonka mukaan rakentaminen
ei saa aiheuttaa vahinkoa rakennuksille, maanalaisille tiloille, rakenteil-
le, yhdyskuntatekniikan verkostoille tai kaduille. Ennen rakennusluvan
myöntämistä hakijan on esitettävä hyväksyttävät selvitykset louhinnan
ja kaivamisen vaikutuksista ympäristöön.

Kaupunkisuunnitteluviraston mielestä nämä kaavamääräykset riittävät
alueella sijaitsevan sähköverkon rakenteiden turvaamiseen.



29.5.2012, täydennetty 28.9.2012

Pelastuslautakunta toteaa (21.8.2012) lausunnossaan, että LPA-korttelialueen tilankäyttö ei saa muodostua esteeksi korttelissa 22532 mahdollisesti suoritettaville pelastustöille.

Vastine

Asemakaavan muutosehdotuksessa korttelin pysäköintikäyttöön osoitetun LPA-alueen kautta tulee Päijänteentien ja Vääksyntien välillä osoittaa yleisen jalankulun yhteys. Alue tulee suunnitella julkisen ulkotilan tapaan. Alueen liittyminen katualueeseen tulee suunnitella yhteistyössä rakennusviraston kanssa.

Kaupunkisuunnitteluviraston mielestä kaavamääräys antaa tarvittavat lähtökohdat pelastuslautakunnan vaatimusten mukaiselle LPA-alueen toteutukselle.

Yleisten töiden lautakunnan lausunnossa (14.8.2012) todetaan, että Teollisuuskadun pyörätie, joka kuuluu pyöräilyn pääreitiverkostoon, siirtyy nykyisen paikoitusalueen reunaan. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikenneturvallisuuteen eri liikkumismuotojen risteämiskohdissa katualueilla sekä LPA-alueella ja ottaa huomioon pyöräliikenteen jouheva jatkuvuus Päijänteentien ja Vääksyntien risteysalueilla sekä orientoitavuus. Uudet liikennejärjestelyt ja pyörätien siirto sekä katupuurivistön täydentämisen suunnittelu- ja rakennuskustannukset tulee osoittaa hankkeeseen ryhtyvän velvoitteeksi rakennusviraston ohjauksessa. Asemakaavamääräykseen tulee lisätä, että LPA-alueen suunnitelmat tulee hyväksyttäväksi rakennusvirastossa. Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan muutosehdotusta edellä esitetyin huomautuksin.

Vastine

Asemakaavan muutosehdotuksessa LPA-aluetta koskee asemakaavamääräys, jonka mukaan alue tulee suunnitella julkisen ulkotilan tapaan pintamateriaaleiltaan korkealuokkaisena kaupunkitilana. Alueen liittyminen katualueeseen tulee suunnitella yhteistyössä rakennusviraston kanssa.

Kaupunkisuunnitteluviraston mielestä määräys antaa riittävät lähtökohdat rakennusviraston ohjaukselle. Tarvittavien liikennejärjestelyjen ja ympäristörakentamisen kustannukset voidaan kohdentaa LPA-alueen maanvuokra- tai myyntisopimuksella.



29.5.2012, täydennetty 28.9.2012

Ympäristölautakunnan lausunnon (7.8.2012) mukaan kaavaehdotus mahdollistaa 900 autopaikan pysäköintiluolan rakentamisen. Suunniteltu pysäköintinormi poikkeaa selvästi kaupunkisuunnittelulautakunnan työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeen mukaisesta normituksesta. Kaavaselostuksesta ei ilmene, mitkä ovat autopaikkamäärän väljennyksen perusteet ja miten luolaratkaisu vaikuttaa maantasopysäköinnin määrään ja sijoittumiseen korttelin lähialueella. Ympäristölautakunnan mielestä kaavassa tulisi noudattaa kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymiä laskentaohjeita.

Vastine

Korttelin nykyisessä asemakaavassa autopaikkavaatimuksen enimmäisnormi on 1 ap/120 k-m², joka on kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymien Vallilan teollisuusalueen rakennuskieltoalueen asemakaavan muuttamisperiaatteiden mukainen. Nykyisen asemakaavan autopaikkavaatimuksen enimmäisnormiin nähden korttelissa on rakentamatta yli 200 autopaikkaa. Kun huomioidaan rakennusoikeuden lisäksi ja asemakaavan muutosehdotuksen autopaikkavaatimuksen mukainen autopaikkojen enimmäismäärä 900 ap, voidaan rakentaa 178 autopaikkaa enemmän kuin nykyisen enimmäisnormin 1 ap/120 k-m² mukaan.

Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymän strategiaohjelman (2009–2012) mukaisesti Helsinki luo mm. kaupunkisuunnittelun keinoin sijoitumisedellytyksiä yrityksille monipuolisen elinkeinorakenteen turvaamiseksi. Tällä asemakaavan muutosalueella on käytyjen neuvottelujen ja tapauskohtaisen harkinnan perusteella todettu, että valtuuston hyväksymän strategiaohjelman noudattaminen edellyttää kaavamuutoksen mukaista poikkeamista kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymistä laskentaperusteista. Näin turvataan elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja korttelin toiminnan kannalta riittävä autopaikkamäärä.

Teollisuuskadun rinnakkaiskadulla asiointiin varattujen pysäköintipaikkojen määrä vähenee jonkin verran nykyisestä. Vääksynkujan jalkakäytävän puoleisia asukaspysäköintipaikkoja joudutaan poistamaan pysäköintikellarin ajoaukon sijoittuessa Vääksynkujalle. Korvaavia asukaspysäköintipaikkoja voidaan järjestää Päijänteentieltä puiston itäpuolelta. Tällöin ilmaiset rajoittamattomat pysäköintipaikat Päijänteentieltä poistetaan.