

Vuorovaikutusraportti

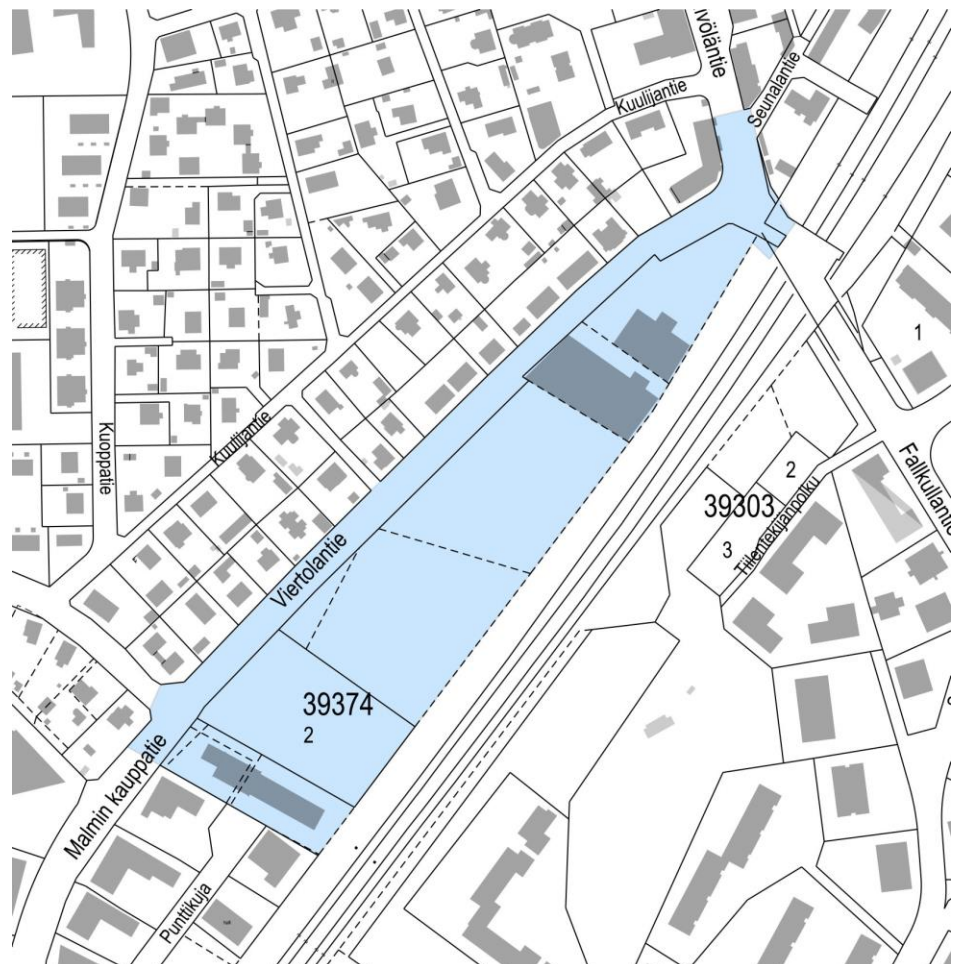
Tapanilan asemanseudun eteläosan asemakaavan muutos

Päiväty 11.4.2019, täydennetty 15.3.2022

Diaarinumero HEL 2012-003142

Hankenumero 1563_1

Asemakaavakartta nro 12710



Kuva 1. Suunnittelualueen rajaus.

Vuorovaikutusraportin sisältö

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

Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluaikana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, puhelimitse 09 310 13700 ja sähköpostilla helsinki.kirjaamo@hel.fi.

Liitteet

Asukastilaisuuden 19.5.2018 muistio

Yhteenveto kerro kantasi –kyselystä 6.5.-3.6.2019

Yhteenveto kaavakävelystä 16.5.2019

Asukastapaamisen 22.11.2021 muistio

Kaavoituksen eteneminen

Vireilletulo

- kaavoitus on tullut vireille vuonna 2018 tontin omistajan hakemuksesta
- suunnittelusta on tiedotettu vuoden 2018 kaavoituskatsauksessa



OAS

- OAS nähtävillä 7.5.–28.5.2018, asukastilaisuus 19.5.2018 Malmitalolla
- nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat sekä Koillis-Helsingin Lähitiedossa.
- mahdollisuus esittää mielipiteitä
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille mielipiteen jättäneille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä erikseen ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa



Luonnos

- luonnosvaiheen aineisto nähtävillä 6.5.-3.6.2019, kaavakävely suunnittelualueella 16.5.2019
- nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat sekä Koillis-Helsingin Lähitiedossa.
- mahdollisuus esittää mielipiteitä
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille mielipiteen jättäneille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä erikseen ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa



Ehdotus

- kaavaehdotus esitellään lautakunnalle arviolta alkuvuodesta 2021
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>
- kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla <https://www.hel.fi/kaavakuulutukset>
- mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- muistutukset ja lausunnot käsitellään lautakunnassa
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksestä lähetetään tieto niille muistutuksen jättäneille, joiden sähköposti- tai postiosoite ilmenee muistutuksesta



Hyväksyminen

- kaupunginhallitus käsittelee kaavaehdotuksen
- kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan
- tieto kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon aikana
- hyväksymistä koskevaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan
- kaava tulee voimaan, jos hyväksymispäätöksestä ei ole valitettu tai valitukset on hylätty.

Yhteenvedot esitetyistä huomautuksista ja vastineet niihin

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolo 7.–28.4.2018

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kohdistuivat rautatiealueen rajaukseen ja tuleviin tilavarauksiin, melun ja tärinän huomioimiseen, bussipysäkkiverkostoon, vesihuollon järjestelyihin, uuden rakentamisen mittakaavaan sekä nykyisen rakennuskannan säilyttämiseen.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavoitustyössä seuraavasti:

- Pyöräilybaanan sijoittamisessa on huomioitu nykyiset raideliikenteen järjestelyt sekä mahdollisten lisäraiteiden vaatima tilavaraus.
- Melun, tärinän ja runkomelun osalta ollaan laatimassa selvityksiä, joiden tulokset tullaan huomioimaan suunnittelussa, ja jotka liitetään tulevan kaavaehdotuksen aineistoihin.
- Uusien rakennusten sijoittamisessa on huomioitu nykyisten vesihuollon putkien sijainnit, ja huomioitu tarvittavilta osin uudet paikat siirrettäville putkille.
- Viertolantien varteen on osoitettu paikka uudelle bussiliikenteen verkostoa täydentävälle pysäkille.
- Valmisteluaineistossa on tutkittu Viertolantien nykyistä rakennuskantaa säilyttävää vaihtoehtoa.
- Uusien kerrostalojen sijoittelua ja massoittelua on pyritty jäsentämään niin, että ne huomioivat Viertolantien vastapuolisen pientalorakentamisen mittakaavan.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Liikennevirasto
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- kaupunginmuseo

Seuraavat tahot ilmoittivat, ettei ole lausuttavaa: sosiaali- ja terveystoimiala.

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Raideliikenteen järjestelyt, melu ja tärinä

Liikennevirasto toteaa, että suunnittelussa tulee huomioida lisäraiteiden aluevaraus selvityksessä osoitetut ratkaisut (*selvitys 2016, tarkennus 2018*), ja että nykyisen asemakaavan mukainen rautatiealueen laajuus tulee säilyttää. Nykyinen aluevaraus mahdollistaa lisäraiteiden toteutta-

misen radan molemmin puolin, jonka lisäksi tulee varautua uuteen reunalaituriin radan itäpuolella. Samoin jatkossa tulee varautua Fallkullantien ylikulkusillan muutoksiin ja sillan jatkamiseen.

Liikennevirasto toteaa myös, että kaavan yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä, ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. Suunnittelussa tulee huomioida melua, runkomelua ja tärinää koskevat määräykset ja ohjeistukset.

Vastine

Suunnittelualueen kautta kulkevan pyöräilybaanan suunnittelun lähtötietona on käytetty pääradan lisäraiteiden aluevaraus selvitystä (2016) sekä siihen tehtyjä tarkennuksia (2018). Pyöräilybaana on osoitettu kulkemaan pääosin asemakaavan rautatiealueen puolella niin, että se ei estä mahdollisten lisäraiteiden sijoittumista. Tapanilan aseman kohdalla reitin toteuttaminen vaatisi tukimuurien rakentamista. Seuraavassa vaiheessa laadittavassa asemakaavaehdotuksessa tutkitaan mitä muutoksia baana mahdollisesti aiheuttaa voimassa oleviin asemakaavoihin nähden.

Suunnitelmavaihtoehtoissa ei ole puututtu lisäraiteiden aiheuttamiin muutoksiin radan ylittävällä Fallkullantien sillalla tai muualla sitä ympäröivässä katuverkostossa. Suunnittelussa on todettu, että kaava-alueen pohjoispuolella ns. Fallkullan kiilan alueella pyöräilybaana ei mahdu jatkumaan lisäraiteiden rakentuessa. Mikäli lisäraiteiden rakentamisesta tehdään päätös, baana linjataan vaihtoehtoiselle reitille Tapanilan kohdalla. Samassa yhteydessä tehdään tarkempi suunnittelu mm. katuverkon muuttuvien korkeusasemien osalta, sekä tehdään mahdolliset tarvittavat muutokset alueen asemakaavoihin.

Maankäyttöön ja suunnitteluun vaikuttavia ympäristöhäiriöitä arvioidaan suunnittelun edetessä ja selvitysten tulokset ohjaavat osaltaan jatko-suunnittelua. Selvitysten tulokset liitetään osaksi asemakaavan ehdotusvaiheen aineistoa. Suunnittelussa tullaan huomioimaan melua, runkomelua ja tärinää koskevat määräykset ja ohjeistukset.

Kävely, pyöräily ja joukkoliikenne

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL) toteaa, että Tapanilan aseman ympäristön kehittäminen ja täydennysrakentaminen tukevat HSL:n liikennejärjestelmäsuunnitelman (2015) tavoitteiden toteuttamista. Pyöräilybaana parantaa jo ennestään hyviä jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä.

HSL nostaa esiin tarpeen selvittää olemassa olevan bussipysäkkiverkoston kehittämistarpeet erityisesti linjan 74 varrella. Nykytilanteessa Viertolantiellä ei ole pysäkkejä, mistä johtuen suunnittelualueen kohdalla pysäkkiväli on yli 500 metriä.

Vastine

Laadituissa suunnitelmissa on Viertolantien puoliväliin tutkittu uutta bussipysäkkiparia, joka korvaa noin 200 metrin päässä Vanhalla Tapanilantiellä sijaitsevan pysäkkiparin (pysäkit 3384 ja 3385). Tehdyn muutoksen myötä pysäkkiväli linjan 74 varrella tasaantuu ja bussilinjan saavutettavuus paranee kokonaisuudessaan.

Vesihuolto

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) toteaa, että entisen tapetti-
tehtaan tontilla sijaitsee käytössä olevia yleisiä vesihuoltolinjoja, jotka tulee huomioida kaavoituksessa. Kaavoituksen yhteydessä tulee selvittää johtosiirtojen ja mahdollisen uuden vesihuollon tarve ja kustannukset, sekä huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille.

Vastine

Viertolantien katualueella sekä alueen lounaiskulman tontilla osoitteessa Viertolantie 6 sijaitsee vesihuoltolinjoja, joiden uudelleenjärjestelyt otetaan huomioon jatkosuunnittelun yhteydessä. Tarvittavat johtokujat esitetään ehdotusvaiheessa laadittavassa asemakaavakartassa.

Rakennettu ympäristö

Kaupunginmuseo toteaa, että kaavamuutoksessa keskeinen tavoite on sopeuttaa uusi rakentaminen olemassa olevaan Tapanilan pientaloasutuksen muodostamaan kulttuuriympäristöön. Museo katsoo, että alueelle esitetty uuden rakentamisen mittakaava poikkeaa alueen pientalorakentamisesta huomattavasti, ja että Viertolantien varteen tulee tutkia myös kerroskorkeudeltaan matalampaa rakentamista.

Viertolantie 2 tontin osalta kaupunginmuseo esittää, että tulee selvittää vaihtoehto, jossa nykyinen teollisuuskiinteistö säilytetään. Tontille on tästä huolimatta mahdollista tutkia lisärakentamista.

Vastine

Kuten kaupunginmuseo toteaa, on alueen suunnittelussa keskeistä, että uusi rakentaminen liittyy luontevasti alueen nykyisen pientalovaltaisen aluekokonaisuuden osaksi. Valmisteluaineiston erillisen nähtävillä olon kautta halutaan saada alueen asukkaiden ja muiden toimijoiden näkemyksiä siitä, miten uuden kerrostalovaltaisen rakentamisen mitta-
kaavaa haluttaisiin jäsentää etenkin Viertolantien varrella.

Suunnittelualueen läpi kulkee päärata, mistä johtuen etenkin rautatieliikenteestä aiheutuvat ympäristöhäiriöt ovat keskeisiä suunnitteluun vaikuttavia lähtökohtia. Muita lähtökohtia ovat mm. alueen eteläpuolelle sijoittuva pienteollisuustoiminta, maaperän ominaisuudet ja maanperän osittainen pilaantuneisuus.

Alustavien arvioiden mukaan ympäristön melulähteet ja pääradan juna-liikenteen aiheuttama tärinä ja runkomeluberäte asettavat haasteita etenkin asuinrakentamisen suunnittelulle. Ympäristövaikutukset voivat asettaa reunaehtoja mm. alueen rakennustypeille, rakennusten perustamistavoille ja rakenteellisille ratkaisuille. Teknitaloudellisesta näkökulmasta kerrostalorakentaminen vaikuttaa alustavasti haastavien ympäristöhäiriöiden torjumiseksi toteuttamiskelpoisimmalta vaihtoehdolta.

Kerrostalojen korkeuksia ja tarkempaa massoittelun jäsentämistä tutkitaan kaavasuunnittelun edistyessä samalla kun rakentamisen teknisiin reunaehtoihin saadaan lisää tietoa valmistuvien selvitysten myötä.

Valmisteluaineistossa on tutkittu mahdollisuutta säilyttää osa olemassa olevista Viertolantien varren rakennuksista samalla, kun tontteja täydennetään. Tontin maanomistaja on laatimassa selvityksiä nykyisten kiinteistöjen kulttuurihistoriallisen arvon ja kunnon selvittämiseksi. Selvitykset tullaan liittämään osaksi seuraavassa vaiheessa laadittavan asemakaavaehdotuksen aineistoja.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kohdistuivat Viertolantien uuden rakentamisen toimintoihin, mittakaavaan ja tyyliin sekä olemassa oleviin rakennuksiin, radan itäpuolen rakentamiseen ja viher-alueisiin; meluun, tärinään, maaperän pilaantuneisuuteen ja rakennustekniikkaan; pyöräilybaanaan ja muihin liikenteen järjestelyihin sekä kaavoitusprosessiin ja vuorovaikutukseen. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että:

- Valmisteluaineistoon on sisällytetty kolme vaihtoehtoista suunnitelmaa, joissa on tutkittu Viertolantie 2:n tontin rakentamisen vaihtoehtoja sekä mahdollisuuksia säilyttää osa nykyisistä rakennuksista.
- Kaikissa vaihtoehtoissa on tutkittu myös muun kuin asumisen sijoittamista uudisrakennuksiin.
- Uusien kerrostalojen sijoittelua ja massoittelua on pyritty jäsentämään niin, että ne huomioivat Viertolantien vastapuolisen pientalorakentamisen mittakaavan.
- Radan itäpuolen pieni puistoalue on poistettu suunnittelualueesta.
- Melun, tärinän ja runkomelun osalta ollaan laatimassa selvityksiä, joiden tulokset tullaan huomioimaan suunnittelussa, ja jotka liitetään tulevan kaavaehdotuksen aineistoihin.
- Pyöräilybaanalle on pyritty löytämään tavoitelinjaus, jossa mahdollisimman vähän nykyisestä puustosta joudutaan kaatamaan.
- Valmisteluaineiston nähtävillä olon aikainen asukasvuorovaikutus on suunniteltu pidettäväksi Tapanilassa.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 16 kpl.

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Viertolantien uuden rakentamisen toiminnot

Mielipiteissä tuotiin esille, että alueella tulee olla asuinrakentamisen lisäksi myös mahdollisuuksia erilaiselle yritys- ja kulttuuritoiminnalle sekä yhdistyksille ja kaupallisille toimijoille. ”Tapanilan henki” muodostuu monenlaisista pienyrityksistä ja kulttuurin toimijoista. Tapanila ei ole nukkumalähiö, vaan sen pitkät perinteet ovat aktiivisessa kansalais- ja kulttuuritoiminnassa, jota ei saa ajaa alas. Kysyntä työpaikka- ja teollisuustonteille on lisääntynyt alueella, eikä laadittu suunnitelma ole alueen nykyistä yritystoimintaa tukeva. Tapanilan työpaikkaomavaraisuuden todettiin vuonna 2015 tehdyn selvityksen perusteella olevan huolestuttavan matala.

Mielipiteissä toivottiin, että alue varataan ensisijaisesti työpaikka- ja teollisuusalueeksi. Mielipiteissä tuotiin esiin, että Kaupunkisuunnitteluvirasto on katsonut vuonna 2012 olevan tärkeää, että esikaupunkialueet eivät muutu yksipuolisesti asuinalueiksi, vaan työpaikka-alueita halutaan säilyttää myös asuntoalueiden läheisyydessä.

Mahdollinen asuinrakentaminen voisi olla vanhusten palveluasumista tai opiskelija-asuntoja, jotka monipuolistaisivat asukaskantaa. Nykyisten rakennusten eteläpuolelle toivottiin uudisrakennusta, joka laajentaisi yritys- ja kulttuuritoimintaa. Nykyisen tehtaan piha-alueelle visioitiin myös pientä toria tai puistoaukeamaa, sekä alueen eteläosaan kevyttä lavaa, joka palvelisi asukastanssien ja piknikkien pitopaikkana.

Vastine

Helsingin yleiskaavassa (tullut voimaan 5.12.2018) Tapanilan asemanseudun alue on lähikeskusta (C3) –aluetta, toimitila-aluetta sekä asuntovaltaista aluetta. Yleiskaava mahdollistaa aiempaan tilanteeseen nähden myös asumisen sijoittamisen Viertolantien varren nykyisille teollisuustonteille. Asuntojen sijoittamisella pyritään vahvistamaan Tapanilan asemanseudun roolia tuomalla merkittävä määrä uusia asuntoja raideliikenteen seisakkeen välittömään läheisyyteen. Samalla monipuolistetaan Tapanilan alueen asuntotarjontaa.

Uuden asumisen sijoittamisesta huolimatta on tärkeää, että uusi rakentaminen sisältää myös muita toimintoja. Valmisteluaineiston suunnitelmassa on tutkittu eri vaihtoehtoja muiden toimintojen sijoittumiseen. Vaihtoehdoissa ei ole vielä otettu kantaa asumisen luonteeseen mm. mahdollisen erityisasumisen osalta.

Suunnitelmavaihtoehdossa, jossa nykyisistä Viertolantie 2:n teollisuusrakennuksista osa säilytetään, on rakennusten nykyisistä toiminnoista suuri osa mahdollista säilyttää. Vaihtoehdoissa, jossa nykyiset Viertolantie 2:n rakennukset puretaan, on uusiin rakennuksiin osoitettu liiketiloja rakennusten maantasokerrokseen. Purkavissa vaihtoehdoissa muuhun kuin asumiseen osoitettujen tilojen määrä on pienempi, kuin

säilyttävässä versiossa. Kaikissa vaihtoehdoissa on sijoitettu uusia liiketiloja Viertolantien varteen jo puretun teollisuuskiinteistön tontille.

Viertolantien olemassa olevat rakennukset

Mielipiteissä pidettiin tärkeänä, että alueella säilytetään Tapanilan tehtaan tapaisia historiallisia kerrostumia. Uuden asemakaavan tulisi mahdollistaa aiemman kaltainen monipuolinen kaupunkirakenne ja säilyttää tärkeimmät jäänteet vanhoilta ajoilta. Tapanilan tehtaan todettiin tuovan alueelle urbaania rosaa, joka on toimintoineen juuri sitä elävää kaupunkikulttuuria, jota kaupunki kovasti kaivaa. Teollisuusrakennukset ovat olennainen osa Tapanilan omaleimaista miljöötä, ja niiden purkaminen ja korvaaminen uusilla asuintaloilla muuttaisi alueen ilmettä merkittävästi.

Mielipiteissä tuotiin esiin, että Viertolantie 2:n nykyisiä rakennuksia ei saa purkaa, ja että rakennukset tulisi suojella asemakaavassa. Rakennuksia pidettiin ovat suhteellisen hyväkuntoisina, ja kevyellä kunnostuksella käyttömukavuutta voitaisiin parantaa. Rakennukset on päästetty varsin huonoon kuntoon jättämällä ne huoltamatta. Ensisijaisena vaihtoehtona tulee selvittää perinpohjaisesti nykyisten rakennusten säilyttämismahdollisuudet. Laajennusta kokonaisuudesta voisi muodostaa ”Koillisen Kaapelin”, joka palvelisi käyttäjiä laajaltakin alueelta.

Olemassa olevien rakennusten todettiin tarjoavan kohtuuhintaista toimintatila mm. taiteilijoille sekä monipuolisen kulttuurielämän, yritystoiminnan ja harrastustoiminnan toimijoille. Tiloissa toimii mm. kiiteltä ammattiteatteri sekä ilmaisukoulu, joiden toimintamahdollisuudet vaarantuisivat, jos rakennukset puretaan. Nykyisin rakennuksissa olevien toimintojen osalta todettiin, että ne eivät voi toimia uudisrakennuksen kivijalkamyymälässä, ja niiden voi olla vaikea löytää ympäristöstä vastaavia ja hintaluokaltaan edullisia tiloja.

Mielipiteissä pidettiin tärkeänä, että kaupunki tarjoaa edullisia tiloja taiteen ja kulttuurin ammattilaisille sekä pienyrittäjille. Asemakaavan tavoitteita ei pidetty alueen nykyistä yritystoimintaa tukevana.

Vastine

Valmisteluaineistossa on tutkittu mahdollisuutta säilyttää osa olemassa olevista Viertolantien varren rakennuksista samalla, kun tontteja täydennetään. Tontin maanomistaja on laatimassa selvityksiä nykyisten kiinteistöjen kulttuurihistoriallisen arvon ja kunnan selvittämiseksi. Selvitykset tullaan liittämään osaksi seuraavassa vaiheessa laadittavan asemakaavaehdotuksen aineistoja.

Olemassa olevat rakennukset eivät ole nykyisin suojeltuja. Viertolantien varren vanhoista pienteollisuusrakennuksista suurin arvo on ollut Sanduddin tapettitehtaan tulipalossa vaurioituneilla ja sittemmin puretuilla rakennuksilla. Kaupunginmuseon osallistumis- ja arviointisuunnitel-

masta antamassa kannanotossa on todettu, että säilyneiden pienteollisuuskiinteistöjen kulttuurihistoriallinen arvo liittyy ennen kaikkea Tapanilan paikallishistoriaan.

Kuten mielipiteissä todetaan, eivät täysin uudisrakentamiseen perustuvat vaihtoehdot tulisi mahdollistamaan rakennuksissa nykyisin olevien toimintojen jatkumista.

Viertolantien uuden rakentamisen mittakaava ja tyyli

Mielipiteissä pidettiin radan länsipuolen osittaista asuinrakentamista kannatettavana, kunhan kerrostalot suhteutetaan alueen muuhun rakennuskantaan. Viertolantien reunan suunnittelussa tulee huomioida kadun jo rakennettu puoli, jotta kokonaisuudesta muodostuu viihtyisä ja tasapainoinen. Samalla toivottiin, että alueelle varataan riittävästi pysäköintitilaa.

Tapanilan arkkitehtuurin todettiin olevan perinteisesti matalaa. Alkuperäisen kaavamuutoshakemuksen mukaisen raskaan rakentamisen ja suurten rakennusmassojen pelättiin olevan jyrkässä ristiriidassa nykyisen rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan ympäristön kanssa. Uuden korkean rakentamisen ei mm. haluttu peittävän näkymiä terasseilta.

Viertolantien varressa hyvänä ratkaisuna pidettiin kaksikerroksisten rivitalojen, omakotitalojen tai kaupunkivillojen rakentamista. Osassa mielipiteitä uuden rakentamisen kerroslukujen ja rakennusmassojen toivottiin olevan nykyisen kaavan mukaisia tai maksimissaan 3-4 kerroksisia. Yleisesti pidettiin hyvänä, että Viertolantien varrella voisivat olla matalimmat talot, ja korkeudet voisivat nousta radan suuntaan. Toisaalta toivottiin myös, että uudessa rakentamisessa ei saa olla enempää kerroksia kuin radan vastapäätä olevissa kolmikerroksisissa rakennuksissa. Viertolantie 2:n tontin toivottiin aikoinaan palaneen rakennuksen tilalle uutta vastaavaa suuruista puista rakennusta, ja mahdollisesti toista vastaavaa radan puolelle.

Uusien rakennusten haluttiin olevan tyyliltään vanhaan rakentamiseen sopivia, ja todettiin, että niiden toteuttaminen puurakenteisena kytkisi ne luontevasti olemassa olevaan rakennuskantaan. Korkeiden perustusten ja kansirakenteiden ei katsottu sopivan Tapanilan rakennettuun ympäristöön.

Mielipiteissä pidettiin tervetulleina energiatehokkaita ja hiiltä sitovat ratkaisuja kuten viherkattoja, puurakentamista, runsasta viherrakentamista sekä aurinko- ja tuulivoiman hyödyntämistä.

Vastine

Kuten myös kaupunginmuseo kannanotossaan toteaa, on alueen suunnittelussa keskeistä, että uusi rakentaminen liittyy luontevasti alueen

nykyisen pientalovaltaisen aluekokonaisuuden osaksi. Valmisteluaineiston erillisen nähtävillä olon kautta halutaan saada alueen asukkaiden ja muiden toimijoiden näkemyksiä siitä, miten uuden rakentamisen mittakaavaa haluttaisiin jäsentää etenkin Viertolantien varrella.

Suunnittelualueen läpi kulkee päärata, mistä johtuen etenkin rautatieliikenteestä aiheutuvat ympäristöhäiriöt ovat keskeisiä suunnitteluun vaikuttavia lähtökohtia. Muita lähtökohtia ovat mm. alueen eteläpuolelle sijoittuva pienteollisuustoiminta, maaperän ominaisuudet ja maanperän osittainen pilaantuneisuus.

Alustavien arvioiden mukaan ympäristön melulähteet ja pääradan juna liikenteen aiheuttama värinä ja runkomeluberäte asettavat haasteita etenkin asuinrakentamisen suunnittelulle. Ympäristövaikutukset voivat asettaa reunaehtoja mm. alueen rakennustyypeille, rakennusten perustamistavoille ja rakenteellisille ratkaisuille. Teknistaloudellisesta näkökulmasta kerrostalorakentaminen vaikuttaa alustavasti haastavien ympäristöhäiriöiden torjumiseksi toteuttamiskelpoisimmalta vaihtoehdolta.

Kerrostalojen korkeuksia ja tarkempaa massoittelun jäsentämistä tutkitaan kaavasuunnittelun edistyessä samalla, kun rakentamisen teknisiin reunaehtoihin saadaan lisää tietoa valmistuvien selvitysten myötä. Suunnitelmissa on pyritty sijoittamaan korkeimmat rakennukset pääsääntöisesti niin, että ne ovat joko radan puolella tai uuden korttelin keskellä.

Uuden rakentamisen pysäköintipaikat mitoitetaan kaupungin voimassa olevan asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen mukaan, niin että paikkoja on riittävästi niin asukkaiden, asiakkaiden kuin vieraiden tarpeisiin. Kannen alaiset korttelien pysäköintitilat on suunnitelmassa ratkaistu niin, etteivät ne muodosta näkyvää seinää Viertolantien puolelle. Jatkosuunnittelussa pyritään myös välttämään korkeiden sokkeleiden syntymistä Viertolantien puolelle.

Jatkosuunnittelun yhteydessä tutkitaan mitä asemakaavassa määrätään rakennusten kantavien rakenteiden ja pintaverhoilun osalta. Kaavassa tullaan asettamaan uusille rakennuksille selkeät tavoitteet energiatehokkuuden osalta, ja kaavassa tullaan mm. määrittämään, että tontin vihertehokkuuden tulee täyttää Helsingin viherkertoimen tavoiteluku.

Radan itäpuolen rakentaminen ja viheralueet

Mielipiteissä pidettiin radan itäpuolen suunniteltua täydennysrakentamista kannatettava hankkeena, kunhan se suhteutetaan alueen muuhun rakennuskantaan. Jäkälätie 2:n liikerakennuksen paikalle ehdotettiin sijoitettavaksi asuinrakennusta, jonka alakertaan voisi tulla liiketilaa. Tontin länsireunan isojen puiden toivottiin säilyvän. Yhdessä mielipiteessä ehdotettiin, että Fallkullantien eteläpuolelle voisi sijoittaa uuden asuinrakennuksen nykyisten parkkipaikkojen paikalle. Toisessa mielipiteessä parkkipaikat haluttiin säilyttää koskemattomana.

Tiilentekijänpuisto haluttiin mielipiteissä säilyttää nyky muodossaan virkistysalueena. Baanan pelättiin kaatavan melulta suojaavaa puustoa radan varresta. Puiston sorapintaisen kävelytien toivottiin säilyvän, ja sen miljööön pelättiin kärsivän baanan sijoittamisesta. Puistossa sijaitseva Franzenin torppa haluttiin suojella kaavassa, ja sitä ympäröivä viheryhteys säilyttää nykyisellään. Toisaalta todettiin myös, että alue on umpeenkasvanut, ja hyötyisi voimakkaasta puuston harventamisesta. Torpan ympärille haluttiin jättää avointa tilaa, sillä sen luonne tulisi muuttamaan sen jäädessä asutuksen puristukseen.

Jäkälätie 2:n eteläpuolella sijaitsevasta pienestä puistoalueesta todettiin, että sitä ei saa rakentaa ja se tulee säilyttää virkistyskäytössä.

Vastine

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyssä suunnittelualueen rajauksessa mukana ollut asuin- ja liikerakennusten tontti osoitteessa Jäkälätie 2 on jätetty pois suunnittelualueesta tontin maanomistajan pyynnöstä. Suunnittelualueesta on jätetty lisäksi pois edellä mainitun tontin eteläpuolella sijaitseva pieni puistoalue. Edellä mainituista asioista johtuen valmisteluaineiston suunnitelmissa ei ole esitetty lisärakentamista radan itäpuolelle.

Tiilentekijänpuisto on tarkoitus säilyttää asemakaavamuutoksessa pääosin ennallaan. Mahdolliset muutokset koskevat asemakaavakartassa merkityjä puiston kulkureittejä sekä Franzenin torpan tonttijärjestelyjä. Puiston järjestelyjä muuttaa suurimpana asiana radan varren suunniteltu pyöräilybaana, jolla on mahdollisesti pieniä vaikutuksia puiston nykyiseen reittiverkostoon etenkin radan puoleisessa osassa puistoa. Pyöräilybaana on valmisteluaineiston suunnitelmissa pyritty sijoittamaan mahdollisimman lähelle päärataa niin, että baanan ja sen itäpuolisten pysäköintialueiden väliin jää riittävästi tilaa suojaavalle puustolle. Baanan tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa pyritään säästämään mahdollisimman paljon olemassa olevia puita. Suunnittelun yhteydessä tutkitaan, laaditaanko puistoon kaavan valmistelun yhteydessä erillinen puistosuunnitelma.

Tiilentekijänpuistossa sijaitseva Franzenin torppa on nykyisessä asemakaavassa suojeltu sr-2 –merkinnällä, eikä suojeluun ole tarkoitus tehdä muutoksia. Kaavassa tutkitaan mahdollisuutta osoittaa rakennukselle asemakaavakartassa oma tontti, joka mahdollistaisi torpan paremman käytettävyyden asumiseen.

Melu, värinä, maaperän pilaantuneisuus ja rakennustekniikka

Mielipiteissä todettiin, että Viertolantien varren teollisuustonttien pihalle on mittauksissa todettu tapahtuvan vajoamista, ja tietyissä kohdissa pintapohjavesi on lähellä maanpinnan tasoa. Aasukkaat olivat huolissaan massiivisen rakentamisen edellyttämän perustamistyön vai-

kutuksista maaperän kuivumiseen. Massiivisen rakentamisen aiheuttama maaperän tiivistymisen pelattiin aiheuttavan merkittäviä vaurioita vanhalle ja arvokkaalle rakennuskannalle sekä puille.

Mielipiteissä toivottiin, että radan varteen tulisi saada jo ennen uutta rakentamista meluvalli, sillä teollisuuskiinteistöjen purku on jo nyt lisännyt merkittävästi junaliikenteen aiheuttamaa melua. Samoin todettiin, että räjäytystöitä tehtäessä ei taloille saa aiheuttaa vaurioita.

Mielipiteissä tuotiin esiin, että mikäli melu- ja värinätkimuksia on tehty, ne on analysoitava ennen kaavamuutoksen valmistelun jatkamista. Samoin maaperän pilaantuneisuus ja sen puhdistaminen täytyy selvittää ennen etenemistä. Alueen arveltiin olevan soveltumaton asuntorakentamiseen melun ja värinän takia, toisin kuin kaavamuutoksen hakija on kertonut. Viertolantie 2:n tontin todettiin olevan eteläosan tontteja kaapeampi, mistä johtuen radan läheisyys on asuinrakentamisen kannalta haitallista. Olemassa olevissa rakennuksissa on suoritettu helmikuussa 2018 värinämittauksia, joiden tulosten perusteella tilat soveltuvat vain muuhun kuin asumiseen.

Vastine

Alueen rakennuskaivannot suunnitellaan siten, että kaivantojen ulkopuolisen pohjavedenpinnan korkeusasema turvataan sekä työn aikana, että sen jälkeen.

Alueella mahdollisesti suoritettavat räjäytystyöt suunnitellaan ja toteutetaan siten, että ne eivät lähtökohtaisesti aiheuta tavanomaista enempää häiriötä ympäristön rakennuksille tai rakenteille.

Pääradan junaliikenteen aiheuttamia melu-, runkomelu- ja värinävaikutuksia arvioidaan suunnittelun edetessä ja selvitysten tulokset otetaan huomioon jatkosuunnittelussa. Mahdolliset meluntorjuntaratkaisut määritellään asemakaavoituksen yhteydessä. Selvitysten tulokset liitetään osaksi asemakaavan ehdotusvaiheen aineistoa.

Liikenteen järjestelyt

Mielipiteissä tuotiin esiin, että Viertolantien molemmin puolin tulee rakentaa jalankulun ja pyöräilyn väylät mahdollisimman pian. Tämän lisäksi tarvitaan myös useampi suojatie turvallisuuden lisäämiseksi. Ajoneuvojen hallitsemiseksi ehdotettiin harkittavaksi erilaisia keinoja, kuten keskikorokkeita, hidasteita ja liikennevaloja.

Yhdessä mielipiteessä todettiin, että Jäkälätieltä näyttää menevän Tapanilan asemasillalle päin uusi tie. Mielipiteessä kysyttiin, onko suunnittelussa huomioitu liikenteen määrää sekä sen aiheuttamaa melua, saastetta ja turvattomuutta kadulla liikkuville lapsille ja aikuisille. Nykyisten liityntäpysäköinnin alueiden todettiin olevan jo nykyisin täynnä, eikä niitä tule vähentää.

Vastine

Viertolantien itäreunaan on osoitettu uusi jalkakäytävä. Kadun länsireunan yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä pysyvät suurin piirtein ennallaan. Viertolantien puoliväliin on tutkittu uutta bussipysäkkiparia, joka korvaa noin 200 metrin päässä Vanhalla Tapanilantiellä sijaitsevan pysäkkiparin. Kuulijankujan kohdalle ja Vanhan Tapanilantien risteykseen on ehdotettu uutta suojatieylytystä. Viertolantien katualue on suunniteltu niin, että pyöräilyverkoston kehittyessä on mahdollista toteuttaa yksisuuntaiset pyöräkaistajärjestelyt Viertolantielle. Toistaiseksi pyöräilyjärjestely on kuitenkin esitetty nykyisenkaltaisena, sillä yksisuuntaisuutta ei voida toteuttaa pelkästään yhdeltä katuosuudelta.

Kaavan yhteydessä ei olla osoittamassa uusia katuja. Ainoa kokonaan uusi kulkuyhteys on radan varteen suunniteltu pyöräilybaana. Olemassa olevia pysäköintipaikkoja ei ole tarkoitus vähentää radan itäpuolella. Viertolantie 2:n yksityisen teollisuustontin pysäköintijärjestelyt tulevat muuttumaan kaavan toteutuessa.

Pyöräilybaana

Pyöräilybaanasta todettiin mielipiteissä, että sitä ei saa rakentaa ehdotetulla linjauksella. Baanan tieltä jouduttaisiin kaatamaan nykyinen puusto, joka suojaa asuinrakennuksia radan melulta. Baanaa ehdotettiin myös jätettäväksi pois asemakaavamutoksesta. Baanaa pidettiin toisaalta osassa mielipiteitä positiivisena asiana, joka hyödyttäisi Tapanilaa.

Baanan rakentamista pidettiin tarpeettomana, sillä nykyinen pyörätieverkosto kattaa nykyiset ja tulevat tarpeet hyvin. Baanalle ehdotettiin selvitettäväksi vaihtoehtoisia reittejä, jotka hyödyntävät nykyistä pyöräilyverkostoa. Mielipiteissä ehdotettiin baanaa linjattavaksi Fallkullan kautta Malminkaarelle Longinojan varressa, mitä kautta kulkiessaan se palvelisi myös Malmin lentoaseman alueelle suunniteltua asuinalueetta.

Muista vaihtoehtoisista reiteistä todettiin Tiilentekijänpolun ja sen jatkeena olevan Tiilentekijänpuiston toimivan jo nyt pyöräilyväylänä. Reitti jatkuu Saniaistielle, siitä Malminkaarelle ja edelleen kohti Käpylää ja Pasilaa.

Baanan laajamittaista toteutumista pidettiin mahdottomana, ja sen toteuttamisen todettiin vaativan joko nykyisen pienteollisuuden tai raiteiden siirtämistä. Baanasta arveltiin saavan vain 100 metrin mittaisen, koska sille ei ole etelämpänä tilaa toimitilakiinteistöjen kohdalla. Radanvarren linjauksessa ongelmallisena pidettiin risteävää liikennettä Tapanilan aseman pohjoispäässä samoin kuin puutavaraliike Koivusen kohdalla etelämpänä.

Baanan rakentamisesta saatavan hyödyn arvioitiin olevan olematon verrattuna sen aiheuttamiin huomattaviin haittoihin asuinympäristölle ja

luonnolle. Säästyneet varat toivottiin käyttävän pyöräparkkien rakentamiseen asemille ja pyöräteiden opasteiden parantamiseen.

Mielipiteissä tuotiin esiin, että toteutuessaan baanan reunat tulee maaisemoida rakentamisen jälkeen niin, että baanan ja asuinrakennusten välissä säilytetään riittävästi puita radan meluhaittojen minimoimiseksi. Baana tulee lisäksi suunnitella niin, että pyöräilijöiden ei ole mahdollista siirtyä siltä suoraan asuinrakennusten piha-alueelle. Baanan rakentaminen radan varteen arveltiin vaativan myös Jäkälätien alueen nykyisen kaavan muuttamista.

Vastine

Pääradan suuntaisen pyöräilybaanan toteuttaminen on pitkän aikavälin tavoite. Pyöräilybaanaverkoston luomisella pyritään tukemaan kestävien kulkumuotojen käyttöä sekä kehittämään sujuvan pyöräilyn verkostoa koko Helsingin tasolla. Pyöräilybaanaa ei ole mahdollista toteuttaa kerralla, vaan se rakentuu vaihe kerrallaan useiden vuosien saatossa. Kaavoituksessa pyritään luomaan baanan rakentumiselle kaavallisia edellytyksiä osa kerrallaan.

Tapanilan asemanseudun eteläosan kaavamutoksen yhteydessä tutkitaan, minkälaisia muutoksia voimassa oleviin asemakaavoihin mahdollisesti tarvitaan suunniteltu baanan tavoitelinjaus huomioiden. Kaavamutoksella luodaan edellytyksiä baanan rakentumiselle tulevaisuudessa, eikä baanan toteutus tule käynnistymään suoraan asemakaavamutoksen vahvistuessa.

Ennen täysimittaista toteutumistaan baanan kautta kulkeva pyöräili-
kenne tulee kulkemaan osittain olemassa olevia pyöräilyreittejä pitkin, joita mielipiteissä on nostettu esiin. Kaavan suunnitteluprosessin yhteydessä on tutkittu myös vaihtoehtoisia reittejä pyöräilybaanalle, ja mielipiteissä esitetty baanan linjaus Longinojan varressa Fallkullan kautta on yksi mahdollisista reiteistä.

Pääradan mahdollisilla tulevilla lisäraiteilla on suuri vaikutus reitin linjauksen valintaan. Asemakaavamutoksen alueella baana on mahdollista rakentaa radan varteen lisäraiteiden toteutuessa, vaikkakin tämä vaatii Tapanilan asemalla todennäköisesti tukimuurien rakentamista. Toisaalta on todettu, että kaava-alueen pohjoispuolella ns. Fallkullan kiilan alueella pyöräilybaana ei mahdu jatkumaan lisäraiteiden rakentamisessa. Mikäli lisäraiteiden rakentamisesta tehdään päätös, baana linjataan vaihtoehtoiselle reitille.

Pyöräilybaana on valmisteluaineiston suunnitelmissa pyritty sijoittamaan mahdollisimman lähelle päärataa niin, että baanan ja sen itäpuolisten pysäköintialueiden väliin jää riittävästi tilaa suojaavalle puustolle. Baanan tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa pyritään säästämään mahdollisimman paljon olemassa olevia puita.

Kaavaprosessi ja vuorovaikutus

Mielipiteissä todettiin, että ehdotettu asemakaavamuutos on voimassa olevan yleiskaavan vastainen, eikä rakentamiselle ei ole perusteita. Yleiskaavassa linjataan, että kulttuurihistorialliset, rakennustaiteelliset ja maisemakulttuuriset arvot tulee ottaa huomioon alueiden kehittämisessä. Mielipiteissä esitettiin, että asemakaavaehdotus tällaisenaan on peruttava, ja tutkittava alueen kehittämistä voimassa olevan kaavan mukaisesti.

Mielipiteissä tuotiin esiin, että alueelle on aikanaan suunniteltu jopa 4-8 -kerroksisia asuinrakennuksia ja massiivisia pihakansia tontinomistajan suunnitteluluonnoksissa. Lisäksi todettiin, että kaupunkisuunnitteluvirasto- ja lautakunta eivät ole aikanaan puoltaneet asemakaavamuutosta. Mielipiteessä esitettiin näkemys, että kaupunginhallitus on palauttanut aikanaan esityksen valmisteluun ilman, että on otettu tarpeeksi huomioon alueen erityismerkitystä ja ominaispiirteitä. Suunnittelualueen rajauksen osalta arvosteltiin, että kaupunginhallituksen palauttamaa ehdotusta on laajennettu perusteettomasti koskemaan koko radanvarren aluetta ilman kaavamuutoshakemuksia, ja että kaavoitus on rajattava alun perin ehdotetulle alueelle.

Mielipiteissä kritisoitiin vuorovaikutuksen järjestelyjä ja sitä, että asukastilaisuus järjestettiin vain Malmilla eikä Tapanilassa, jonka asukkaisiin asia vaikuttaa. Mielipiteissä todettiin, että kaavahankkeesta on järjestettävä kunnolliset esittelytilaisuudet Tapanilassa ennen hankkeen etenemistä seuraavaan vaiheeseen.

Vastine

Asemakaavamuutoksessa esitetty asumisen sijoittaminen radan varteen Tapanilan aseman eteläpuolelle perustuu Helsingin uuden yleiskaavan mukaisiin tavoitteisiin. Suunnittelun lähtökohtana on ollut, että asemakaavamuutoksen hyväksyminen vaatii uuden yleiskaavan voimaantumisen. Helsingin yleiskaavassa (tullut voimaan 5.12.2018) Tapanilan asemanseudun alue on lähikeskusta (C3) –aluetta, toimitila-aluetta sekä asuntovaltaista aluetta. Laaditut asemakaavan valmisteluaineiston suunnitelmat ovat Helsingin yleiskaava 2016:n mukaisia.

Kaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetty suunnittelualue on rajattu niin, että siinä voidaan huomioida laajemmalla alueella esiin tulleita maankäytön kehittämisen tarpeita. Varsinainen asemakaavakartalla esitettävä kaavamuutosalueen rajaus tullaan laatimaan siinä vaiheessa, kun asemakaavamuutos tulee ehdotuksena nähtäville. Ehdotusvaiheen kaava-aluerajaus voi olla suunnittelualueen rajausta pienempi riippuen siitä, mitkä hankkeen osa-alueet ovat tuossa vaiheessa mukana, ja ketkä tontin omistajat ovat tuohon mennessä jättäneet asemakaavamuutoshakemuksen. Kaavan valmisteluaineistossa esitetystä aluerajauksesta on jätetty pois osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ollut Jäkälätie 2:n tontti sekä sen eteläpuolinen pieni puistoalue.

Kaupunkiympäristön toimialalla on voimassa käytäntö, jonka mukaan toisiaan lähellä olevien hankkeiden asukastilaisuudet pitämään mahdollisuuksien mukaan yhteisjärjestelyin. Hankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon aikainen tilaisuus pidettiin 19.5.2018 yhtä aikaa usean muun Malmia ja sen lähialuetta koskevan tilaisuuden kanssa.

Valmisteluaineiston nähtävillä olon aikana tullaan järjestämään kaavan suunnittelualueella kaavakävely, jonka lisäksi aineistosta voi esittää mielipiteen Kerro Kartalla –verkkopalvelussa, sähköpostitse tai kirjeitse. Kaavakävelystä ja aineiston nähtävillä olosta ilmoitetaan kirjeitse, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat sekä Koillis-Helsingin lähitiedossa.

Luonnosaineiston erillinen nähtävilläolo 6.5.–3.6.2019

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Luonnosaineiston nähtävilläolo järjestettiin erikseen, jolloin viranomaisten kannanotot kohdistuivat vesihuollon järjestelyihin ja hulevesien hoitoon, sekä uuden rakentamisen mittakaavaan ja nykyisen rakennuskannan säilyttämiseen.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavoitustyössä seuraavasti:

- Uusien rakennusten sijoittamisessa on huomioitu nykyisten vesihuollon putkien sijainnit, ja huomioitu tarvittavilta osin uudet paikat siirrettäville putkille.
- Asemakaavaehdotuksessa on osoitettu mahdollisuus säilyttää Viertolantien nykyistä rakennuskantaa.
- Uusien kerrostalojen sijoittelua ja massoittelemia on jäsennetty niin, että ne huomioivat Viertolantien vastapuolisen pientalorakentamisen mittakaavan.

Luonnosaineistosta saatiin kannanotot seuraavilta tahoilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Liikennevirasto
- kaupunginmuseo

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Vesihuolto

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) toteaa, että suunnittelualueen olemassa olevat yleisen vesihuollon verkostoyhteydet sijaitsevat Viertolantiellä ja Fallkullantiellä. Lisäksi radan länsipuolella Viertolantie 6:n kiinteistöllä kulkee yleinen jäte- ja hulevesiviemäri. Näitä varten tulee asemakaavaan merkitä vähintään 8 metriä leveä johtokuja. Kaavamääräyksenä tulee lisäksi mainita, että johtokuja-alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä tai raskaita rakenteita eikä istuttaa puita tai pensaita.

HSY jatkaa, että asemakaavan laatimisen johdosta muodostuvien uusien tonttien kytkentä vesihuoltoon tarkastellaan kustannusarvioineen kaavoituksen edetessä ja esitetään kaavaselostuksen osana vesihuollon esisuunnitelmassa. Mikäli jatkosuunnittelussa todetaan, että asemakaavamuutos edellyttää yleisen vesihuollon siirtoa, tulee johtosiirrot suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa. Suunnitelmat hyväksytetään HSY:llä.

HSY toteaa lisäksi, että kaupungin hulevesistrategian mukaisesti tulee selvittää alueella muodostuvien hulevesien imeytys- ja viivytysmahdollisuudet ja huomioida niiden vaatimat tilavaraukset.

Vastine

Asemakaavaehdotuksessa on osoitettu nykyisen Viertolantie 6:n kiinteistöllä sijaitsevalle yleiselle jäte- ja hulevesiviemäriksi 8 metriä leveä johtokujalle merkitsemään viemärin uutta sijaintia. Johtokujalle ei saa lähikohtaisesti sijoittaa pysyviä rakenteita tai suuria istutuksia.

Viemäri on linjattu Viertolantie 6:n kiinteistöltä nykyisin radan varteen, jossa se kulkee Malmin kauppatie 43:n sekä Punttikuja 9:n ja 11:n kiinteistöjen kautta, ja yhdistyy lopuksi Punttikujalle. Asemakaavaehdotuksessa johtokujalle kulkee nykyisten Viertolantie 6:n ja Malmin kauppatie 43:n kiinteistöjen alueelle sijoittuvien tonttien 39374/24 ja 25 yhdistävän ajoyhteyden alla, joka etelässä liittyy Punttikujan päähän. Muutoksen myötä Punttikuja 9:n ja 11:n läpi ei ole enää tarvetta johtaa viemäriyhteyttä, vaan ne saavat nykytilanteen mukaisesti tonttiliittymät Punttikujalta.

Jäte- ja hulevesiviemärin siirto parantaa teknisen huollon varmuutta. Uusi reitti sijoittuu tonteilla ajoreittien alle ja katualueelle, ja poistuu kokonaan osasta yksityisiä tontteja.

Asemakaavassa on hulevesien hallintaan liittyen määrätty, että asuin-kerrostalojen korttelialueella tulee välttää vettä läpäisemättömiä materiaaleja sekä suosia hulevesiä pidättäviä rakenteita.

Rakennettu ympäristö

Kaupunginmuseo toteaa lausunnossaan, että kaavassa tulee ottaa huomioon Tapanilan asuinalueen merkitys ja sille ominainen rakennustapa ja rakennusten mittakaava. Museon näkemyksen mukaan esitetyt uudet rakennuskorkeudet ovat kadun varressa liian korkeat ja paikalle tulisi tutkia matalampaa rakentamista. Kerroskorkeuksia voidaan nostaa radan viereisessä rakentamisessa.

Kaupunginmuseo toteaa Tapanilan asuinalueen olevan maakunnallisesti merkittävä 1900-luvun alusta rakentunut esikaupunkirakentamista edustanut pientalojen muodostama kulttuuriympäristö. Vielä jäljellä olevat osat Tapanilan teollisuusperinnöstä tulee säilyttää. Tapettitehtaan tulipalo tuhosi merkittävän osan radan viereistä teollisuusrakentamista, joten on tärkeää, että entisen autokoritehtaan punatiiliset rakennukset säilyvät muistumina Tapanilan teollisuusmenneisyydestä. Ne myös luovat viihtyisää ja monipuolista kaupunkitilaa.

Vastine

Valmisteluaineiston erillisen nähtävillä olon aikana esillä olleisiin suunnitelmiin nähden uuden rakentamisen mittakaavaa on sopeutettu huomioimaan paremmin ympäristön olemassa oleva rakennuskanta. Viertolantien varrella rakennuksia on madallettu ja kaavassa on määrätty niiden räystäskorosta ja kattomuodoista.

Asemakaavaehdotuksessa on määrätty, että asuinkerrostalojen korttelialueella Viertolantiehen kiinni rajautuvat rakennukset ovat enimmillään nelikerroksisia ja niiden räystääslinja saa olla korkeintaan 1,3 metriä ylimmän kerroksen lattiakoron yläpuolella. Määräyksellä varmistetaan, että suoraan Tapanilan maakunnallisesti arvokkaan pientaloalueen suuntaan liittyvät rakennukset ovat enimmillään nelikerroksisia, ja niiden räystääslinja on kolmannen kerroksen korkeudella.

Lähimpänä asemaa sijaitsevilla korkeimmissa asuinkerrostaloissa räystääslinja saa olla korkeintaan 1.3 metriä toiseksi ylimmän kerroksen lattiakoron yläpuolella, jolloin tontin rautatiealueen puoleiseen osaan sijoitettujen rakennusten räystääslinja sijoittuu viidennen kerroksen korkeudelle.

Viertolantien varren rakennusaloille on merkitty rakennuksen harjansuuntaa osoittava viiva, joka yhdessä räystäämääräyksen kanssa muodostaa rakennuksille viistetyn kattomuodon, joka liittää rakennukset hahmoltaan vastapäiseen Tapanilan pientaloalueen rakennuskantaan. Kaavassa on lisäksi erikseen kielletty tasakatot.

Asuinkerrostalojen julkisivuista on määrätty, että niiden on oltava keskenään erisävyisiä, mikä liittää rakennukset pientaloalueen monipuoliseen ja vaihtelevaan värimaailmaan. Julkisivujen materiaaliksi on määrätty pääosin paikalla muurattu tiili, muurauksen päälle tehty rappaus tai puuverhous, mikä myös heijastaa pientaloalueen ja autonkoritehtaan nykyisiä materiaaleja. Lämpörappaus on erikseen kielletty.

Laadittu asemakaavaehdotus mahdollistaa Viertolantie 2:ssa sijaitsevista teollisuusrakennuksista suuremman säilyttämisen muodostamalla sille oman liike- ja toimistorakennusten korttelialueen. Aluetta koskevissa asemakaavamääräyksissä tontin käyttötarkoitus, rakennusoikeus, rakennusala, kerrosluvut sekä rakennuksen julkisivumateriaali on määriteltävä vastaamaan mahdollisimman lähelle olemassa olevaa rakennusta ja sen toimintoja. Tontilla voimassa oleva asemakaava ei nykyisellään mahdollista autonkoritehtaan rakennusten säilymistä. Asemakaavassa tontin rakennusoikeus, kerrosluvat ja rakentamisalueiden rajat on määriteltävä aikanaan uudisrakennusta varten.

Rakennusta ei ole esitetty suojeltavaksi johtuen siitä, että rakennuksessa on tiedossa kokoluokaltaan suuria peruskorjausta vaativia toimenpiteitä. Kunnostusta on tarpeen tehdä erityisesti rakennusten perustuksiin sekä kantavaan seinään, joka rajautuu puretun tapettitehtaan kiinteistön suuntaan. Osa rakennuksen tiloista on tällä hetkellä käyttökiellossa turvallisuussyistä.

Rakennuksen säilymistä on tuettu yllä mainittujen kaavamääräysten ja merkintöjen lisäksi korttelialueen pysäköintimääräyksen kautta. Mikäli nykyinen rakennus säilyy, pysäköinnin paikkavaatimus perustuu nykyisten rakennuksen käyttäjien tarpeisiin, ja autopaikkoja vaaditaan tar-

veselvitykseen perustuen vain viisi kappaletta. Mikäli rakennusta esitetäisiin korvautuvaksi uudella, on paikkavaatimus merkittävästi korkeampi mitoituksella 1 ap/100 k-m².

Koska pysäköinti on kaavan perusteella mahdollista vain rakennuksen edustalla ja sen maantasokerroksessa, muodostuisi uuden rakennuksen toteutunut kerrosala merkittävästi kaavassa esitettyä pienemmäksi pysäköinnin viedessä tilaa varsinaisen pääkäyttötarkoituksen mukaisilta toiminnoilta.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet luonnosaineistosta kohdistuivat Viertolantien uuden rakentamisen toimintoihin, mittakaavaan ja tyyliin sekä olemassa oleviin rakennuksiin, radan itäpuolen rakentamiseen ja viheralueisiin; meluun, tärinään, maaperän pilaantuneisuuteen ja rakennustekniikkaan; pyöräilybaanaan ja muihin liikenteen järjestelyihin sekä kaavoitusprosessiin ja vuorovaikutukseen. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että:

- Asemakaavaehdotuksessa on osoitettu mahdollisuus säilyttää Viertolantien nykyistä rakennuskantaa.
- Asemakaavassa on osoitettu liike- ja toimistotilojen korttelialue, joka mahdollistaa pääosan Viertolantie 2:n nykyisten toimintojen säilymisestä.
- Uusien kerrostalojen sijoittelua ja massoittelua on jäsennetty niin, että ne huomioivat Viertolantien vastapuolisen pientalorakentamisen mittakaavan.
- Uusien rakennusten julkisivumateriaaleista ja väryksestä on annettu määräykset, jotka sopeuttavat rakentamista ympäristön olemassa olevaan rakennuskantaan nähden.
- Asemakaava-aineistoon on korjattu tiedot Viertolantie 2:n rakennusten valmistumisajankohdasta.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 20 kpl. Yhdessä mielipiteistä allekirjoittajia oli 19 kpl.

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Viertolantien uuden rakentamisen toiminnot

Mielipiteissä korostettiin, että Tapanilan asema ja keskusta muodostavat kulttuurihistoriallisesti arvokkaan ja omaleimaisen kokonaisuuden, jota tulee kehittää Helsingin yleiskaavan ohjaamana toiminnoiltaan monipuolisena asumista sekä erilaista yritys-, yhdistys-, kulttuuri- ja virkistystoimintaa yhdistävänä alueena. Nukkumalähiöksi muuttamisen sijaan elävällä ja vireällä asemanseudulla tulee olla monipuolisia mahdollisuuksia yritystoiminnalle sekä tiloja taiteelle ja kulttuurille. Tervetulleena pidettiin sitä, että asemanseutua tarkastellaan kaavassa kokonaisuutena ja pyritään suunnittelemaan toiminnot tukemaan toisiaan.

Mielipiteissä todettiin, että suunnittelualueen vanhat teollisuusrakennukset voisivat olla ”Koillisen Kaapeli”, jonka elävää kaupunkikulttuuria ja kulttuurin saavutettavuutta kaupungin tulisi tukea. Malmi tarjoaa runsaasti palveluja yhden junapysäkin päässä, eikä Tapanilasta ole tarvetta luoda ”modernia liikekeskusta”. Alueelle voisi syntyä synergian myötä lisää käsityöläistoimintaa, antiikkiliikkeitä, kahviloita yms., jolle vanhat rakennukset luovat luontevan toimintaympäristön.

Osassa mielipiteitä esitettiin, että suunnittelualueelle ei tule kaavoittaa asuintaloja. Viertolantie 2:n tontti tulisi säilyttää nykyisenkaltaisessa käytössä voimassa olevan asemakaavan mukaisesti. Suunnittelualueen eteläosa on yleiskaavassa teollisuusrakentamisen piirissä, minkä nähtiin asettavan rajoitteita asumiselle. Eteläosan vyöhykkeelle esitettiin sijoitettavaksi nykyisen asemakaavan mukaista työpaikka- ja teollisuustoimintaa, joka ei häiriinny viereisten teollisuustonttien ympäristöhäiriöistä.

Osassa mielipiteistä pidettiin hyvänä, että Tapanilaan saadaan uusia asukkaita ja taloja. Juna-aseman läheisyyden nähtiin puoltavan uusien asuntojen rakentamista suunnittelualueelle. Teollisuustonttien muuttamista asuinkäyttöön pidettiin järkevänä, kun huomioidaan toimitilojen ylikapasiteetti kaupungissa sekä julkisten liikenneyhteyksien läheisyys.

Mielipiteissä toivottiin uuden asumisen olevan erityisesti ikäihmisille suunnattua. Alueella olisi tarvetta vanhusten osakemuotoiselle asumiselle sekä palveluasumiselle, jota ei tällä hetkellä ole riittävästi Tapanilan alueella. Tämän todettiin johtaneen siihen, että monet ikääntyvät ihmiset ovat joutuneet muuttamaan pois alueelta sopivan asunnon puutteessa. Alueelle toivottiin lisäksi lisää 2-4 huoneen perheasuntoja, ei vain pieniä yksiöitä.

Vastine

Laaditussa asemakaavaehdotuksessa on osoitettu yleiskaavan ohjaamana niin liike- ja toimitilaa kuin asumista Tapanilan aseman tuntumaan. Alueen elinvoiman kannalta on tärkeää, että aseman läheisyydessä oleva maankäyttö on monipuolista, ja se mahdollistaa nykyisen kaltaista monipuolista yhdistys- ja yritystoimintaa.

Liike- ja toimitilan painopiste on alueen pohjoisosassa, joka on yleiskaavassa lähikeskusta (C3) -aluetta. Asemaa lähinnä olevalla Viertolantie 2:n kiinteistöllä on mahdollistettu nykyisistä olemassa olevista autonkoritehtaan rakennuksista suurimman säilyminen muodostamalla tälle uusi liike- ja toimistorakennusten K-korttelialue. Nykyisen Viertolantie 2:n alueen rakennusoikeudesta on tulevassa asemakaavassa liike- ja toimitilaa noin 51 % ja asumista noin 49 %.

Asemakaavaehdotus poikkeaa Helsingin yleiskaavasta 2016 siten, että Tapanilan asemaan viereiseen lähikeskusta C3 –alueeseen liittyvä asuminen ulottuu etelässä yleiskaavan toimitila-alueen puolelle noin Vanhan Tapanilantien linjaan asti.

Poikkeamisella on haluttu muodostaa yhtenäisempi asumispainotteinen alue Viertolantien eteläosassa vastapäätä Tapanilan maakunnallisesti arvokasta pientaloaluetta. Pääradan aseman kupeeseen sijoittuvassa pientalovaltaisessa Tapanilassa on hyvin rajoitetusti täydentävän asuinrakentamisen paikkoja, joilla tasapainottaa alueen asumisen typologioita ja hallintamuotoja, ja sitä kautta mahdollistaa asukkaille eri elämäntilanteisiin nykyistä monipuolisempia asumisen polkuja alueen sisällä.

Asemakaavassa esitetty maankäyttö tukee asemanseudun kehittymistä kaupungin kestävän kehityksen tavoitteiden mukaisesti. Kaava-alueen eteläosan toimitilatonteilla ei ole ollut kysyntää, vaan voimassa olevan asemakaavan mukaisista teollisuusrakennusten tonteista osa on ollut rakentumattomana koko 2000-luvun ajan, eikä alue ole missään vaiheessa rakentunut vuonna 1989 voimaan tulleen asemakaavan mukaisesti. Alueen eteläosassa sijaitsevan puuhöylämön lähteminen poistaa merkittävän paikallisen melun lähteen pientaloalueen vierestä.

Asemakaavaehdotuksessa on määrätty, että asuinkerrostalojen korttialueella asuntojen huoneistoalasta vähintään 40 % tulee toteuttaa asuntoina, joissa on keittiön/keittotilan lisäksi kolme asuinhuonetta tai enemmän. Kaavassa ei ole osoitettu erityisesti ikäihmisille kohdennettua asumista, mutta uudet asunnot ovat lähtökohtaisesti esteettömiä ja soveltuvat mm. niin lapsiperheiden kuin ikäihmistenkin käyttöön.

Viertolantien olemassa olevat rakennukset

Mielipiteissä korostui vahvasti Viertolantie 2:n rakennusten merkitys alueen asukkaille. Monipuolisessa käytössä olevat nk. autonkoritehtaan rakennukset kertovat alueen teollisuushistoriasta ja kehityksestä, ja niiden toivottiin säilyvän osana ajallisesti kerrostunutta kaupunkimaisemaa. Tehdasrakennukset koettiin tärkeiksi koko kaupunginosan elävyyttä ja viihtyvyyttä ajatellen. Mielipiteissä toivottiin niiden säilyttämistä ja korjaamista ajanmukaisiksi sekä Tapanilan kaupunkikuvaan sopiviksi.

Mielipiteissä todettiin, että vanhat tehdasrakennukset tarjoavat luontevia toimintamahdollisuuksia eri ikäisten ihmisten yhteisölliselle toiminnalle sekä monille koillisen kulttuurin alan yrittäjälle ja harrastajalle, joiden on vaikea löytää tiloja muualta kohtuulliseen hintaan. Luova sektori on tulevaisuuden ala ja Tapanilan tehdas on alueellinen toimija, ja suunnitelmien pelättiin tuhoavan toimivan kokonaisuuden, joka voisi saada asiakaskuntaa ja uusia toimintamahdollisuuksia alueelle lisärakentamisen myötä. Pienkulttuurin ja –yrittäjyyden arvosteltiin häviävän tehokkaan asuntorakentamisen tieltä.

Vanhojen tehdasrakennusten purkamisen todettiin vaarantavan muun muassa Ilmaisukoulu Tuikkeen ja Teatteri Tuikkeen toimintamahdollisuudet, jotka ovat arvostettuja ja palkittuja kulttuuripalvelujen tuottajia

eri ikäisille kaupunkilaisille. Yhdistys on kunnostanut ja investoinut laajentuneisiin tiloihin, ja ilmaisukoulun oppilasmäärä on ollut jatkuvasti kasvava. Harrastusmaksut ovat olleet edullisia ja saavutettavia kaikille sosioekonomisesta asemasta riippumatta. Palvelut ovat merkittävä työllistäjä teatterialan ammattilaisille, ja tiloja vuokrataan vieraileville ammattilaisryhmille, jonka lisäksi niissä järjestetään myös taidenäyttelyitä ja yksityisjuhlia. Helsingin kaupungin kulttuurilautakunta on kokenut erityisen tärkeäksi Teatteri Tuikkeen ja Ilmaisukoulu Tuikkeen sijainnin juuri Tapanilan alueella, jossa ne ovat hyvin tavoitettavissa julkisilla liikennevälineillä ympäröivistä kaupunginosista.

Mielipiteissä tuotiin esiin, että mikäli nykyiset rakennukset purettaisiin, toiminnot tarvitsisivat uudet toimitilat, jotta työskentely ja taideopetus voisivat jatkua. Koillis-Helsingin alueella on hyvin vähän tarjolla olevia samanlaisia esitys- ja harjoitustiloja, jotka vastaisivat ammattilaisryhmien tarpeita. Uuden rakentamisen katutason liiketilojen ei nähty soveltuvan hintatasoltaan ja tyyliltään esimerkiksi teatteritoimintaan, taiteilijoiden työtiloiksi tai käsityöläisten työpajoiksi.

Osassa mielipiteitä vaadittiin, että kaikki vanhat rakennukset tulisi säilyttää, sillä ne muodostavat historiallisen kokonaisuuden, jota ei voi laittaa puoliiksi. Osassa mielipiteitä esitettiin, että olisi tärkeää säästää ainakin toinen kahdesta vanhasta teollisuusrakennuksesta. Myös kaikkien nykyisten rakennusten suojelemista esitettiin harkittavaksi. Tulipalossa vaurioituneen Sanduddin tapettitehtaan purkamista pidettiin virheenä, jonka johdosta on entistä tärkeämpää säilyttää jäljelle jääneet tehdasrakennukset.

Vastine

Laadittu asemakaavaehdotus mahdollistaa Viertolantie 2:ssa sijaitsevista autonkoritehtaan rakennuksista suuremman säilyttämisen muodostamalla sille oman liike- ja toimistorakennusten korttelialueen. Tontilla voimassa oleva asemakaava ei nykyisellään mahdollista autonkoritehtaan rakennusten säilymistä. Asemakaavassa tontin rakennusoikeus, kerrosluvat ja rakentamisalueiden rajat on määritelty aikanaan uudisrakennusta varten.

Aluetta koskevissa asemakaavamääräyksissä tontin käyttötarkoitus, rakennusoikeus, rakennusala, kerrosluvat sekä rakennuksen julkisivumateriaali on määritelty vastaamaan mahdollisimman lähelle olemassa olevaa rakennusta ja sen toimintoja. Viertolantien 2:n nykyisistä toiminnoista suurin osa keskittyy rakennukseen, jonka säilyminen mahdollistetaan. Pienempi rakennuksista on esitetty purettavaksi, mikä mahdollistaa tontin kapean pohjoisosan uudisrakentamisen huomioiden pysäköinnin ja oleskelupihojen asettamat tilavaatimukset.

Rakennusta, jonka säilyminen on mahdollistettu, ei ole esitetty suojeltavaksi johtuen siitä, että rakennuksessa on tiedossa kokoluokaltaan suuria peruskorjausta vaativia toimenpiteitä. Kunnostusta on tarpeen tehdä erityisesti rakennusten perustuksiin sekä kantavaan seinään,

joka rajautuu puretun tapettitehtaan kiinteistön suuntaan. Osa rakennuksen tiloista on tällä hetkellä käyttökiellossa turvallisuussyistä. Tulevilla suurilla peruskorjauksilla on todennäköisesti vaikutusta tilojen vuokratasoon.

Rakennuksen säilymistä on tuettu yllä mainittujen kaavamääräysten ja merkintöjen lisäksi korttelialueen pysäköintimääräyksen kautta. Mikäli nykyinen rakennus säilyy, pysäköinnin paikkavaatimus perustuu nykyisten rakennuksen käyttäjien tarpeisiin, ja autopaikkoja vaaditaan tarveselvitykseen perustuen vain viisi kappaletta.

Mikäli rakennusta esitettäisiin korvautuvaksi uudella, on paikkavaatimus merkittävästi korkeampi mitoituksella 1 ap / 100 k-m². Koska pysäköinti on kaavan perusteella mahdollista vain rakennuksen edustalla ja sen maantasokerroksessa, muodostuisi uuden rakennuksen toteutunut kerrosala merkittävästi kaavassa esitettyä pienemmäksi pysäköinnin viedessä tilaa varsinaisen pääkäyttötarkoituksen mukaisilta toiminoilta.

Viertolantien uuden rakentamisen mittakaava ja tyyli

Mielipiteissä korostettiin, että Tapanilaa kehitettäessä ja uudisrakennuksia suunniteltaessa tulee kunnioittaa alueen ainutlaatuista miljöötä ja luoda ratkaisuja, jotka sopivat yhteen historiallisen ympäristön kanssa. Uuden rakentamisen ei haluttu muodostavan erillistä saarekettä, vaan sen toivottiin sidottavan osaksi Tapanilan historiallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä. Radan varteen rakentamista pidettiin mahdollisena, kunhan uusi rakentaminen sopeutetaan mittakaavaltaan alueen muuhun rakennuskantaan. Mielipiteissä todettiin, että suunnitelman lähtökohtana ei voi vain olla hankkeen hyvä tuotto ja asuntopinta-alan maksimointi, jos se ei ole kaupunkikuvallisesti perusteltua.

Laadittuja suunnitelmien ei nähty huomioivan riittävästi viereisen Viertolantien länsipuolisen pientaloalueen ominaispiirteitä. Kerrostalojen rajautumista suoraan kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen puutalomiljööseen pidettiin kaupunkikuvallisesti ongelmallisena. Suunnitelmavaihtoehtoja arvosteltiin liian raskaiksi ja ympäristöönsä sopimattomiksi – kerrostaloja pidettiin massiivisina ja korkeina, ja suunnitelmista nähtiin puuttuvan ilmapuutusta ja vehreyttä. Liian tehokkaan rakentamisen nähtiin muodostavan riskin alueen vanhalle rakennuskannalle, kun matalia rakennuksia vastapäätä rakennetut korkeat kerrostalot luovat outoa katutilaa ja jyräävät pienet talot alleen.

Nähtävillä olleita suunnitelmavaihtoehtoja pidettiin keskenään hyvin samankaltaisina, eikä niiden nähty huomioivan paikallisuutta, minkä nähtiin uhkaavan Tapanilan omaleimaisuutta. Vaihtoehtoista nähtiin puuttuvan kunnianhimoa ja näkemyksellisyyttä, mitä tarvitaan alueen käyntikorttina toimivalla asemansseudulla. Vaihtoehtoa A pidettiin osassa mielipiteistä parhaana vaihtoehtona, koska siinä osa alueen nykyisistä rakennuksista on säilytetty. Purkavia suunnitelmavaihtoehtoja B ja C ei

pidetty hyväksyttävänä. Osassa mielipiteistä vaadittiin kaikista nähtävillä olleista vaihtoehdoista luopumista.

Mielipiteissä ehdotettiin, että Viertolantien varteen esitettyä uutta rakentamista tulee vähentää, ja talojen korkeutta ja mittasuhteita sovittaa paremmin olemassa oleviin pientaloihin nähden. Uuden rakentamisen ehdotettiin madaltuvan pientaloalueen suuntaan niin, että korkein rakentaminen sijoittuisi radanpuoleiselle reunalle. Viertolantie 2:n mahdolliset uudisrakennukset ehdotettiin sijoitettavaksi tontin laidoille ja sopiviksi vanhoihin rakennuksiin. Uusia kerrostaloja ei haluttu rakennettavan liian lähelle toisiaan. Korkeiden perustuksien ja kansirakenteiden ei nähty sopivan Tapanilan rakennettuun ympäristöön.

Uusien rakennusten haluttiin olevan korkeintaan nelikerroksisia ja pääsääntöisesti tätä matalampia. Useassa mielipiteessä esitettiin, että rakennusten kerrosluvun tulisi olla Viertolantien varressa korkeintaan 2-3 ja radan vieressä korkeintaan 4. Osassa mielipiteitä toivottiin kaksikerroksisia rivi- tai omakotitaloja tai ympäristön kanssa yhteen sopivia ns. kaupunkivilloja. Kadun varteen sijoittuvien rakennusten madaltamisen myötä pienenevää rakennusoikeutta ehdotettiin siirrettäväksi radan puolen rakennuksiin, mikä parantaisi taaimmaisten talojen näkymiä ja parantaisi viihtyisyyttä.

Uusien rakennusten laadun ja esteettisen ulkonäön toivottiin mielipiteissä olevan korkeatasoisia. Uudisrakennusten pintamateriaaleihin, väritykseen ja kattomuotoihin kaivattiin huvilakaupunginosan ilmeeseen sopivaa monimuotoisuutta. Tapanilan olemassa olevista rakennuksista ja estetiikasta toivottiin otettavan mallia esimerkiksi käyttämällä rakennuksissa materiaalina puuta alueen yleisilmeen mukaisesti. Viertolantie 2:n vanhojen rakennusten jatkoksi ehdotettiin saman tyylistä uutta osaa, Kaapelitehtaan tai vanhan kauppahallin tyylistä tiilirakennusta, jossa olisi isot ikkunat.

Mielipiteissä vaadittiin, että suunnittelussa on huomioitava nykyisten ja uusien asukkaiden asumisviihtyvyys. Uuden rakentamisen varjostusvaikutus haluttiin selvitetävän, eikä laadittujen havainnekuvien nähty antavan oikeaa kuvaa uusien rakennusten varjostamisesta. Korkeiden talojen pelättiin varjostavan viereistä pientaloaluetta, mikä heikentää asukkaiden elinolosuhteita ja puutarhojen kasvillisuuden elinvoimaa. Vanhojen tehdasrakennusten ateljeetilojen valaistus haluttiin huomioidavan, jotta tiloihin saadaan luonnonvaloa. Lisäksi pelättiin, että uusien talojen ylimmistä kerroksista on esteettömät näkymät vanhojen talojen pihoille.

Osassa mielipiteistä haluttiin, että uusi rakentaminen noudattaisi voimassa olevien asemakaavojen määräyksiä. Viertolantie 2:n tontilla kaatuun rajautuva rakennusala haluttiin säilyttää, samoin määräykset umpiaidan rakentamisesta rautatiealueeseen rajautuen, istutusalueesta sijoittamisesta tontin länsireunalle sekä rakennusten enimmäiskorkeuksista. Tontin rakennusten julkisivuiksi ehdotettiin kaavan mukaisesti vaaleaa tiiltä, rappausta tai muuta kiviainesta ja vaaleaksi maalattua

puuta. Mielipiteissä todettiin, että alueen nykyisillä tonteilla on yksityiskohtaisia ja rajoittavia kaavamääräyksiä mm. aidan laudoituksesta ja sisääntuloporteista, ja että tuntuisi kohtuuttomalta, jos kadun toisella puolella sallittaisiin väljemmin ohjattavaa rakentamista tehokkuuden nimissä.

Tapanilan alueelta todettiin löytyvän hyviä toteutuneita esimerkkejä uudisrakentamisesta mm. Päivöläntien varrella sekä Hiisikujan-Kuoppatien alueella, jonne on rakennettu puutalokorttelien viereen viihtyisiä 2-4 –kerroksisia pien- ja kerrostaloja. Tämän alueen tonttitehokkuutta toivottiin käytettävän vertailukohtana kaavan mitoituksessa. Samoin hyvinä esimerkkeinä pidettiin vanhoja rakennuksia radan varrella aseman pohjoispuolella sekä Kuulijantiellä.

Yleisesti alueelle todettiin tarvittavan enemmän viheralueita. Tapanilassa, kuten muuallakin Koillis-Helsingissä, arveltiin olevan vähemmän virkistys- ja ulkoilualueita kuin muissa Helsingin kaupunginosissa. Samoin uusien talojen välisille pihuille haluttiin varattavan riittävästi vihertilaa.

Mielipiteissä toivottiin, että jokin kohta alueesta voitaisiin jättää luonnontilaan lintujen ja hyönteisten tukikohdaksi sekä ihmisten piristykseksi. Viertolantie 2:n tontin nähtiin palvelevan parhaiten vehreänä puistona tai torina, jota esim. kahvilayrittäjät voisivat hyödyntää alueen asukasmäärän kasvaessa. Puretun Mosabackan lavan aluetta ehdotettiin käytettävän virkistyskeitaana, jolla olisi lavamainen huvimaja.

Vastine

Valmisteluaineiston erillisen nähtävillä olon aikana esillä olleisiin suunnitelmiin nähden uuden rakentamisen mittakaavaa on sopeutettu huomioimaan paremmin ympäristön olemassa oleva rakennuskanta. Viertolantien varrella rakennuksia on madallettu ja kaavassa on määrätty niiden räystäskorosta ja kattomuodoista.

Asemakaavaehdotuksessa on määrätty, että asuinkerrostalojen korttelialueella Viertolantiehen kiinni rajautuvat rakennukset ovat enimmillään nelikerroksisia ja niiden räystäslinja saa olla korkeintaan 1,3 metriä ylimmän kerroksen lattiakoron yläpuolella. Määräyksellä varmistetaan, että suoraan Tapanilan maakunnallisesti arvokkaan pientaloalueen suuntaan liittyvät rakennukset ovat enimmillään nelikerroksisia, ja niiden räystäslinja on kolmannen kerroksen korkeudella.

Lähimpänä asemaa sijaitsevilla korkeimmissa asuinkerrostaloissa räystäslinja saa olla korkeintaan 1.3 metriä toiseksi ylimmän kerroksen lattiakoron yläpuolella, jolloin tontin rautatiealueen puoleiseen osaan sijoitettujen rakennusten räystäslinja sijoittuu viidennen kerroksen korkeudelle.

Viertolantien varren rakennusaloille on merkitty rakennuksen harjansuuntaa osoittava viiva, joka yhdessä räystäsmääräyksen kanssa muodostaa rakennuksille viistetyn kattomuodon, joka liittää rakennukset hahmoltaan pientaloalueen rakennuskantaan. Kaavassa on lisäksi erikseen kielletty tasakatot. Rakennusten Viertolantien puoleiset kattomuodot vastaavat periaatteiltaan Päivöläntie 17:ssä sijaitsevaa, vuonna 2018 valmistunutta rakennusta, johon saaduissa mielipiteissä on viitattu hyvänä esimerkkinä.

Asuinkerrostalojen julkisivuista on määrätty, että niiden on oltava keskenään erisävyisiä, mikä liittää rakennukset pientaloalueen monipuoliseen ja vaihtelevaan värimaailmaan. Julkisivujen materiaaliksi on määrätty pääosin paikalla muurattu tiili, muurauksen päälle tehty rappaus tai puuverhous, mikä myös heijastaa pientaloalueen ja autonkoritehtaan nykyisiä materiaaleja.

Kaavaehdotuksessa ei muodostu Viertolantien varteen korkeita perustuksia. Nykyisen Viertolantie 2:n tontin pihakansi on hyvin lähellä kadun olemassa olevia korkeusasemia. Tontin reunassa on kadun puolella paikalla muuratusta tiilestä rakennettavaksi määrätty aita, jonka edusta tulee istuttaa puin ja/tai pensain käytettävissä oleva tila huomioiden.

Kaavaehdotuksen liitteenä on esitetty alueen uudisrakentamisen osalta laaditut varjostustutkielmat. Rakentaminen ei muodosta nykytilanteeseen nähden merkittävästi uutta varjostusta olemassa olevien pientalojen oleskelupihoille. Varjot ovat pisimmillään aamupäivisin, ja keskipäivään mennessä varjojen suunta on kääntynyt pois olemassa olevan asuinalueen suunnasta kohti rata-aluetta.

Nykyisen Viertolantie 2:n tontin osalta asemakaavaehdotuksessa on elementtejä voimassa olevasta asemakaavasta. Kaavassa muodostuvan tontin 39374/17 pohjoisosaan Viertolantien varteen on osoitettu rakennusala talousrakennukselle, joka sijoittuu samalla alueen kuin paikalla aikoinaan sijainnut vanha puurakennus. Samoin nykyistä asemakaavaa peilaten rautatiealueen puolelle on osoitettu paikka tukimuurille, jonka lisäksi tontin länsilaidalle on kaavakartassa osoitettu alue, joka tulee istuttaa puin ja/tai pensain.

Valmisteluvaiheessa nähtävillä olleisiin kolmeen vaihtoehtoon nähden laadittu asemakaavaehdotus perustuu eniten suunnitelmavaihtoehtoon A, jossa suurempi Viertolantie 2:n nykyisistä rakennuksista on säilytetty. Kokonaisuutena kaavaratkaisu on kehittynyt suunnittelun ja saadun palautteen myötä niin, että se ei muuten vastaa suoraan mitään aiemmin laadituista vaihtoehdoista.

Radan itäpuolen rakentaminen ja viheralueet

Mielipiteissä pidettiin positiivisena, että radan itäpuolen puistoalueet ja kulttuurihistoriallisesti arvokas Franzenin torppa säilyvät osana kulttuu-

rimaisemaa ja paikallista historiaa. Olemassa olevaa kasvillisuutta haluttiin säilyttää mahdollisimman paljon, kun radan itäpuolelle rakennetaan uutta pyöräily- ja kävelyreittiä.

Tiilentekijänmäen metsä haluttiin säilytettävän luonnonmetsänä. Puis-ton metsänhoidon osalta todettiin, että se ei ole toiminut kunnolla ja tehdyissä toimenpiteissä on ollut viivästyksiä. Metsän ei nähty tarvitsevan erillistä puistosuunnitelmaa, vaan kaupungin metsienhoidon mukaista vesikon oikea-aikaista raivausta. Isoja puita ei ole tällä hetkellä tarvetta kaataa. Mielenpiteissä arveltiin, että esitetyillä toimenpiteillä Franzenin torpan ja tien välissä oleva kaunis koivikko pääsee oikeuksiinsa ja torppa paremmin näkyviin.

Vastine

Pääradan itäpuolelle on kaavan valmisteluvaiheessa tutkittu toteuttamismahdollisuudet pyöräilyn Pohjoisbaanalle sekä oman tontin osoittamista Tiilentekijänmäen puistossa sijaitsevalle suojellulle nk. Franzenin torpalle.

Valmisteluaineiston nähtävilläolon jälkeen radan itäpuolinen osa suunnittelualuetta rautatiealueineen on jätetty pois kaava-alueesta. Pyöräilybaanan osalta on liikennesuunnittelun avulla selvitetty, että baanan rakentaminen ei vaadi muutoksia olemassa oleviin asemakaavoihin nähden. Tämän lisäksi Franzenin torppaa koskeneen melu- ja tärinäselvityksen tulosten perusteella on todettu, että torpan sisätilat eivät mahdollista itsenäisen tontin osoittamista asuinkäyttöön.

Asemakaavaehdotuksen rajauksesta on jo ennen valmisteluaineiston nähtävilläoloa jätetty pois osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mukana ollut mahdollinen radan itäpuolen täydennysrakentaminen, jota oli esitetty mm. Jäkälätien ja Fallkullantien risteuksen tuntumassa sijaitsevalle pienelle viheralueelle.

Melu, tärinä, maaperän pilaantuneisuus ja rakennustekniikka

Mielenpiteissä todettiin, että rakentamisessa on otettava huomioon melu- ja tärinähaittoja aiheuttava radan läheisyys sekä vanhan teollisuusalueen mahdollisesti haitallisia aineita sisältävä heikko maaperä. Teknista-loudellisten rajoitteiden arvioitiin tuottavan ongelmia ja kustannuksia asuntorakentamiseen, joita ei ole teollisuuskiinteistöissä. Kaavoituksessa tulisi varautua siihen, että Viertolantie 2:n tontti saattaa olla soveltumaton asuinrakentamiseen. Rakentamisen edellytykset melun ja tärinän suhteen haluttiin selvitettävän ennen tarkemman kaavoituksen jatkumista.

Mielenpiteissä vaadittiin, että uuden rakentamisen paaluttaminen ja maanperän kuivaminen eivät saa aiheuttaa vaurioita nykyiseen rakennuskantaan. Rakentajan on sitouduttava rakentamisen aikana seura-

maan ja ehkäisemään nykyiseen rakennuskantaan ulottuvia vaikutuksia. Nykyisiä asuinrakennuksia haluttiin myös suojata melulta rakentamalla radan molemmin puolin junaradan viereen meluvallit.

Mielipiteissä tuotiin esille, että vanhan Sanduddin tehtaan purkuvaiheessa on ollut havaittavissa huomattavaa tärinää vanhoissa rakennuksissa. Rakennettavan tontin välittömässä läheisyydessä olevien talojen kunto tulisi kartoittaa, jotta mahdolliset rakentamisesta johtuvat vauriot voidaan todentaa jälkikäteen. Lisäksi tärinän suuruutta tulisi mitata tärinämittarein. Palaneen teollisuusrakennuksen purkamisen todettiin jätetyn viimeistelemättä, minkä vuoksi alue on vaarallinen mm. orsi- ja sadevedestä muodostuneiden syvien altainen takia. Vaikka asia on rakennusvalvonnan vastuulla, tulee kaavoituksen edistää tontin turvalliseksi saattamista.

Tehdasrakennusten kuntoarvion laatimisessa haluttiin käytettävän vanhaan rakennustekniikkaan perehtyneitä asiantuntijoita. Kunnostuksessa tulee käyttää perinteisiä menetelmiä ja materiaaleja, ja kunnostus tulee tehdä vanhaa kunnioittaen. Mielipiteissä todettiin, että kuntoarviota ei saa lähtökohtaisesti käyttää purkamisen perusteena, sillä kaikki rakennukset ovat tavalla tai toisella kunnostettavissa.

Vastine

Asemakaavan suunnittelun tueksi on laadittu useita selvityksiä, joiden avulla on tutkittu ympäristöhäiriöiden ja maaperän suunnittelulle asettamat reunaehdot alueella. Selvitykset on listattu asemakaavaselostuksen "Vaikutukset"-kohdassa.

Selvityksiin pohjautuen kaava-alueen uudet rakennukset on sijoitettu ja massoiteltu niin, että ne huomioivat radan ja Viertolantien ajoneuvoliikenteen aiheuttamat ympäristöhäiriöt. Lisäksi kaavassa on annettu määräyksiä ympäristöhäiriöiden torjumiseksi mm. rakennusten julkisivujen ääneneristävyyden, melulta suojaavien aitojen, melusteiden ja lämpimien sivukäytävien sekä oleskeluparvekkeiden sijoittamisen osalta. Tärinä- ja runkomeluselvityksen tulosten ohjaamana kaava-alueen eteläosassa ei ole sijoitettu asuinrakennuksia rautatiealueeseen rajautuen. Lisäksi erillisen laaditun melu- ja tärinäselvityksen tulosten perusteella kaava-alueelle sijoitettavia suojeltuja puurakennuksia ei ole osoitettu asuinkäyttöön, mistä osittain johtuen pääradan itäpuoliset osat alkuperäisestä suunnittelualueesta on jätetty pois kaavasta.

Kaavassa on määrätty, että maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on selvitettävä ennen rakentamiseen ryhtymistä, ja tarvittaessa maaperä on puhdistettava ennen alueen ottamista kaavan käyttötarkoitukseen.

Asemakaavamääräyksissä on kielletty orsi- ja pohjavedenpinnan alentaminen työnaikaisesti tai pysyvästi. Tähän liittyen kaavassa on määrätty myös, että rakennuksiin ei saa rakentaa kellarikerrosta. Tontilla

39374/17 kellarin rakentaminen on sallittua orsi- ja pohjavedenpinnasta annettu määräys huomioiden.

Varsinaisen asemakaavan laatimisen yhteydessä ei ole mahdollista osoittaa kaava-alueen ulkopuolelle kohdistuvia määräyksiä esimerkiksi rakennusten nykykunnan selvittämiseksi. Asemakaavan valmistuttua tontille on mahdollista hakea rakennuslupaa, mikä kuuluu prosessina rakennusvalvonnan alaisuuteen. Tässä vaiheessa velvoitetaan, että rakennushankkeeseen ryhtyvän on toteutettava hanke niin, että siitä ei aiheudu välitöntä vaaraa ympäristölle eikä rakentaminen vaurioita alueella jo sijaitsevia rakenteita.

Laadittu asemakaavaehdotus mahdollistaa Viertolantie 2:ssa sijaitsevista autonkoritehtaan rakennuksista suuremman säilyttämisen. Vanhan rakennuksen osalta on kaavan valmisteluvaiheessa todettu sen säilyttämisen olevan mahdollista. Rakennusta, jonka säilyminen on mahdollistettu, ei ole esitetty suojeltavaksi johtuen siitä, että rakennuksessa on tiedossa kokoluokaltaan suuria peruskorjausta vaativia toimenpiteitä. Rakennuksen kunnostuksen toteutus on yksityisomistaisella tontilla omistajan vastuulla.

Liikenteen järjestelyt

Mielipiteissä todettiin, että Viertolantielle tulisi varata tilaa niin jalankulkijoille, pyöräilijöille kuin autoilijoillekin. Asuntojen läheisyyteen haluttiin mielipiteissä varata riittävästi pysäköintitilaa, jotta vältetään holtiton pysäköinti katujen varsilla. Uusien kadun varren pysäköintipaikkojen arveltiin helpottavan alueen pysäköintitilannetta.

Yhdessä mielipiteessä kritisoitiin kävelyille varattavien alueiden kasvatamista, sillä sen pelättiin vaikeuttavan kadulla kulkemista bussin vastaan tullessa etenkin talvisin. Yhtenä ideana esitettiin, että lisääntyvä autoliikenne olisi loogista ohjata radan varteen, koska siellä on jo valmiiksi radasta aiheutuvaa melua ja tärinää.

Mielipiteissä todettiin, että Viertolantielle tarvitaan bussipysäkki, mutta sen myötä rakennettavien pysäkkilevennyksen pelättiin vievän tilaa yksityisiltä tonteilta. Tapanilantiellä lähellä Rajatien kulmausta sijaitseva pysäkki haluttiin säilyttää, sillä sen poistamisen pelättiin luovan uusia ongelmia. Rajatie on tärkeä kulkuyhteys Hiidenkiventien koululle ja lukuisiin asuntoihin. Jos pysäkki poistuisi, koululaiset alkaisivat kulkea tonttien läpi koululle.

Mielipiteissä tuotiin lisäksi esille, että Rajatie on remontin tarpeessa ja että sen toista ajokaistaa käytetään kaiken aikaa parkkipaikkana. Ideana esitettiin, että autoja voisi pysäköidä esimerkiksi katupuiden toiselle puolelle suhteellisen leveälle kävely- ja pyörätielle, ja autoja mahtuisi myös poikittain "taskuihin". Tällöin nykyisen kadun molemmat kaislat olisivat autojen käytettävissä. Rajatien kääntöpaikan todettiin olevan koululaiskuljetusten kovassa käytössä, ja katu on myös tärkeä jalankulkuväylä Erän Urheilutalolle ja kirjastoon.

Vastine

Viertolantien itäreunaan on asemakaavan selostuksen liitteenä olevassa liikennesuunnitelmassa osoitettu uusi jalkakäytävä leventämällä katualuetta Viertolantien itälaidalla. Kadun länsireunan yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä pysyvät suurin piirtein ennallaan. Katutila on mitoitettu Helsingin kaupungin suunnitteluohjeiden mukaan, joissa on huomioitu eri kulkumuotojen tilavaatimukset eri vuodenaikoina. Liikennesuunnitelmassa esitetyt Viertolantien ratkaisut eivät vaikuta yksityisten tonttien rajoihin kadun länsilaidalla.

Asemakaavassa osoitettu rakennusoikeuden lisäys kasvattaa Viertolantien ajoneuvoliikennettä arviona noin 10 prosentilla, mikä ei lisäyksenä vaikuta merkittävästi kadun luonteeseen paikallisena kokoojakauna. Liikennesuunnitelmassa esitetyt korotetut risteysalueet sekä selkeämmät kävelyn ja pyöräliikenteen järjestelyt parantavat kadun turvallisuutta liikennemäärien kasvaessa.

Viertolantie on bussikatu, jolle ei ole mahdollista osoittaa eri kulkumuotojen tilavaatimuksen huomioon ottaen pysäköintiä laajamittaisesti. Liikennesuunnitelmassa on osoitettu tilaa muutamalle kadunvarren pysäköintipaikalle Viertolantien risteykseen lähelle Päivölantien risteystä kohtaan, jossa katualue on hieman muuta osuutta leveämpi.

Viertolantien puoliväliin on osoitettu paikka uudelle bussipysäkkiparille, joka korvaa noin 200 metrin päässä Vanhalla Tapanilantiellä sijaitsevan pysäkkiparin. Tehdyn muutoksen myötä pysäkkiväli linjan 74 varrella tasaantuu, mikä parantaa bussilinjan saavutettavuutta.

Rajatie ei kuulu asemakaavamuutoksen alueeseen, eikä sille voida esittää kaavaprosessin yhteydessä muutoksia.

Pyöräilybaana

Mielipiteissä esitettiin, että baanän tilavarauus tulisi jättää pois kaavasta.

Kaavan osana tutkittua pyöräilybaanaa ei pidetty perusteltuna eikä sille nähty osoitetun riittävää tarvetta. Baanan toteuttamisedellytyksenä pidettiin nykyisen teollisuustoiminnan poistumista kaava-alueen eteläpuolella, minkä ei nähty olevan näköpiirissä. Samoin todettiin, että kaava-alueen pohjoispuolelle rakentuva Fallkullan kiilan alue estää baanän vetämisen esitettyä reittiä pitkin.

Maaston tasoerojen nähtiin vaikeuttavan baanän kriteerit täyttävän reitin rakentamista. Baana tulisi joko syvän kuiluun tai korkean penkereen päälle, ja lisäksi kuilun muodostuminen Jäkälätie 2-8:n rakennusten vierelle johtaisi reunan puiden kaatoon. Yleisesti pelättiin, että leveydeltään seitsemänmetristä baanaa on mahdotonta rakentaa mahdollisimman paljon puustoa säästäten toisin kuin kaavan havainnekuva ja se-

lostus antavat ymmärtää. Imarretien parkkipaikan taakse arveltiin jäävän pystyyn vain muutaman puun, jotka nekin saattaisivat kuolla rakennustöiden vuoksi.

Yhdessä mielipiteessä ehdotettiin, että ainoa mahdollinen vaihtoehtoinen baanalinjaus voisi kulkea Smoltinkujan kautta Longinojan vartta Malminkaarelle, johon johtavat myös Fallkullantien/Saniaistien pyörätie sekä Tiilentekijänpolulta alkava radan suuntainen kävelytie. Yleisesti nähtiin positiivisena, että pyöräliikenne huomioidaan suunnittelussa, mutta alueen pyöräilyolosuhteita pidettiin jo tälläkin hetkellä hyvänä.

Vastine

Pääradan itäpuolelle on kaavan valmisteluvaiheessa tutkittu toteuttamismahdollisuudet pyöräilyn Pohjoisbaanalle sekä oman tontin osoittamista Tiilentekijänmäen puistossa sijaitsevalle suojellulle nk. Franzenin torpalle.

Valmisteluaineiston nähtävilläolon jälkeen radan itäpuolinen osa suunnittelualuetta rautatiealueineen on jätetty pois kaava-alueesta. Pyöräilybaanan osalta on liikennesuunnittelun avulla selvitetty, että baanarakentaminen ei vaadi muutoksia olemassa oleviin asemakaavoihin nähden. Tämän lisäksi Franzenin torppaa koskeneen melu- ja tärinäselvityksen tulosten perusteella on todettu, että torpan sisätilat eivät mahdollista itsenäisen tontin osoittamista asuinkäyttöön.

Pääradan suuntaisen pyöräilybaanan toteuttaminen on yleisesti ottaen pitkän aikavälin tavoite. Pyöräilybaanaa ei ole mahdollista toteuttaa kerralla, vaan se rakentuu vaihe kerrallaan useiden vuosien saatossa. Ennen täysimittaista toteutumistaan baanankautta kulkeva pyöräiliikenne tulee kulkemaan osittain olemassa olevia pyöräilyreittejä pitkin.

Pääradan mahdollisilla tulevilla lisäraiteilla on suuri vaikutus reitin linjauksen valintaan. Asemakaavamuutoksen yhteydessä on tutkittu, että baana on mahdollista rakentaa radan varteen lisäraiteiden toteutuessa, vaikkakin tämä vaatii Tapanilan asemalla todennäköisesti tukimuurien rakentamista. Toisaalta on todettu, että kaava-alueen pohjoispuolella ns. Fallkullan kiilan alueella pyöräilybaana ei mahdu jatkumaan lisäraiteiden rakentuessa. Näin ollen mikäli lisäraiteiden rakentamisesta tehdään päätös, baana linjataan vaihtoehtoiselle reitille.

Kaavaprosessi ja vuorovaikutus

Mielipiteissä kritisoitiin, että aiemmassa vaiheessa mielipiteissä esitetyt näkemyksiä ei ole huomioitu suunnitelmia laadittaessa. Nähtiin tärkeänä, että paikalliset asukkaat voivat vaikuttaa alueensa suunnitteluun, ja että kaupunki ei voi viedä asukkailta heille merkityksellisiä paikkoja. Samoin tuotiin esiin, että kaavakävelyn keskusteluja ja mielipiteitä ei kirjattu tilaisuuden aikana muistiin palautteina.

Mielipiteissä todettiin lisäksi, että aineistossa on kerrottu vanhojen teollisuusrakennusten valmistuneen vuonna 1952, vaikka todellisuudessa ne ovat valmistuneet jo 1930-luvulla. Tämä nähtiin tärkeäksi asiaksi, kun rakennusten arvoa määritellään.

Vastine

Asemakaavaehdotusta on muutettu valmisteluvaiheen jälkeen saadun palautteen pohjalta etenkin rakennusten mittakaavan ja massoitte-
lun osalta. Kaavassa on lisäksi otettu keskeiseksi lähtökohdaksi se, että suunnitelmat eivät voi perustua ratkaisuun, jossa kaikki olemassa olevat teollisuuskiinteistöt puretaan.

Eri asemakaavojen yhteydessä järjestettävien kaavakävelyjen päätarkoituksena on antaa hankkeen osallisille mahdollisuus keskustella suoraan kaavan laatijoiden kanssa, ja saada paikan päällä mahdollisimman hyvin tietoa alueen suunnitteluun liittyvistä kysymyksistä. Kaavakävelyt järjestetään ulkoilmassa, ja niihin osallistuu usein suuri määrä ihmisiä. Tämän lisäksi mukana olevien eri asiantuntijoiden kanssa käytyjä keskusteluja käydään monesti useassa eri paikassa samanaikaisesti kävelykierroksen aikana.

Tapahtuman luonteesta ja sen käytännön olosuhteista johtuen ei ole olemassa luotettavaa keinoa saada kaikkien osallisten kysymyksiä ja vastauksia niihin kirjattua ylös, mistä syystä pääpaino on ollut avoimessa keskustelussa. Kaavakävelystä on laadittu yhteenveto vuorovai-
kutusraportin liitteeksi.

Asemakaava-aineistoon on korjattu olemassa olevien teollisuusrakennusten valmistumisajankohdat. Kaupungin karttatietopalvelussa on ollut virheellinen tieto rakennusten alkuperäisen valmistumisajankohdan osalta.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 16.4.–17.5.2021

Muistutukset ja kirjeet

Kaavaehdotuksesta tehtiin 113 muistutusta, joista yhdessä oli yhteensä 35 allekirjoittajaa. Nähtävilläoloajan ulkopuolella saapui kolme kirjettä.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat Viertolantien uuden rakentamisen toimintoihin, mittakaavaan ja tyyliin sekä olemassa oleviin rakennuksiin, viheralueisiin; meluun, tärinään, maaperän pilaantuneisuuteen ja rakennustekniikkaan; liikenteen järjestelyihin, kierrätyspisteeseen sekä kaavoitusprosessiin ja vuorovaikutukseen.

Kirjeissä esitetyt huomautukset kohdistuivat meluun ja liikenteen järjestelyihin.

Vastineet aihepiireittäin

Uuden rakentamisen toiminnot

Muistutuksissa korostettiin, että Tapanilan asemanseudun eteläosa on Tapanilan ydinaluetta, hyviin liikenneyhteyksiin tukeutuvaa monimuotoista kaupunkirakennetta, johon kuuluvat olennaisena osana erilaiset tehdasrakennukset, harrastusmahdollisuudet, työtilat ja työpaikat. Kaava-alueen todettiin olevan identiteetiltään pientaloasutusta suojaava työpaikka- ja teollisuusalue, ja myös Kaupunginmuseo pitää asuminen ja pienteollisuuden sekoittumista Tapanilalle ominaisena.

Liian yksipuolisen ja asuinpainotteisin uudistamisen pelättiin muodostavan alueesta tulevaisuudessa nukkumalähiön, ja heikentävän perinteistä monimuotoisuutta ja elinvoimaisuutta. Toiminnoiltaan monipuolisten asemanseutujen todettiin olevan myös kaupungin oma tavoite. Uutta asuinrakentamista pidettiin osassa mielipiteitä hyvänä asiana, osassa haluttiin puolestaan kehittää aluetta ensisijaisesti voimassa olevan asemakaavan mukaisesti pienteollisuuskäytössä. Joissain palautteissa kritisoitiin kaava-alueella sijaitsevan puuhöyläamön poistumista.

Työpaikkojen todettiin olevan yksi alueen vetovoimatekijöistä, ja kysyttiin, onko niiden tarvetta selvitetty riittävästi. Alueen logistisia yhteyksiä pienteollisuusyrittämiselle pidettiin hyvinä ja yrittäjille kaivattiin lisää tiloja pidemmällä vuokrasopimuksilla. Tapanilan työpaikkaomavaraisuuden todettiin olevan huolestuttavan matala. Työpaikka-alueiden elinmahdollisuuksien takaamista myös tulevaisuudessa pidettiin tärkeänä etenkin, jos koronaviruksen vaikutukset yhteiskuntaan edellyttävät työpaikkojen sijoittelussa uutta ajattelua ja hajauttamista. Osa toivoi suunnitelmaa palautettavaksi valmisteluun arvioimalla uudestaan kaavan käyttötarkoituksia asunto- ja työpaikkarakentamisen kesken.

Palautteessa tuotiin esiin, että samalla kun Helsingin asuntotuotantotavoitteita on nostettu, on kaupungin väestönkasvu heikentynyt tasaisesti vuodesta 2018 alkaen. Koko kaupunkia koskevia asuntotuotantotavoit-

teita pidettiin epärealistisena, ja epäiltiin, saadaanko syntyviin asuntoihin riittävästi asukkaita. Helsingissä uudisasuinrakennustavoitteen toettiin ylittyneen vuonna 2020, ja tästäkin syystä asemakaavan esitettyä rakennusala voisi keventää.

Vastine

Tapanilan asemanseudun kehittäminen toiminnoiltaan monipuolisena alueena on Helsingin yleiskaava 2016:n tavoitteiden mukaista. Asemakaavassa on keskitetty palveluja aseman läheisille tonteille yleiskaavan lähikeskusta C3 -alueelle. Asemakaavan laadinnan yhteydessä on kaupungin yleiskaava- ja työpaikka-asiantuntijoiden toimesta arvioitu, että kaavaratkaisussa esitetty liike- ja toimitilan määrä on alueelle riittävä, eikä kaava aiheuta merkittäviä vaikutuksia laajemman alueen elinkeinorakenteeseen, työllisyyteen tai talouteen. Puuhöyläämön tontti on liitetty mukaan kaava-alueeseen tontin omistajan hakemuksesta.

Helsingin yleiskaava 2016 määrittelee tavoitteet eri alueiden maankäytölle ja rakentamisen tehokkuudelle. Helsingissä asumisen pitkäjänteistä suunnittelua ohjaa lisäksi valtuustokausittain laadittava asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelma (AM-ohjelma). Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi uuden AM-ohjelman kokouksessaan 11.11.2020. AM-ohjelma linjaa kuinka paljon ja millaista asumista Helsingissä rakennetaan seuraavan neljän vuoden aikana. Isommat muutokset rakentamisen määrällisiin tavoitteisiin tehdään laajempaan tarkasteluna koko kaupungin osalta, eikä tämän hetkessä tilanteessa ole toistaiseksi nähty tarpeellisenä muuttaa linjattuja tavoitteita.

Uuden rakentamisen tehokkuus ja mittakaava

Muistutuksissa tuli erityisen vahvasti esille vaatimus siitä, että uuden rakentamisen tulee sopeutua paremmin olemassa olevaan kulttuuriympäristöön. Kaavaehdotukseen luonnosvaiheen jälkeen tehtyjä muutoksia ei pidetty riittävinä vastaamaan asukkaiden ja alueen toimijoiden näkemyksiin.

Viereiselle pientaloalueelle nähtiin ominaisena matala pientalorakentaminen vehreine puutarhatontteineen. Kaavaehdotuksen ei nähty huomioivan riittävästi arvokkaan pientaloalueen mittakaavaa ja ympäristön luonnetta sekä alueen omaleimaisen arkkitehtuurin erityispiirteitä. Palautteessa muistutettiin, että Kaupunginmuseo on vaatinut edellisessä vaiheessa suunnitelmien muokkaamista huomioimaan paremmin olemassa oleva ympäristö. Suunnitelmaa pidettiin myös maakuntakaavan vastaisena kulttuuriympäristösyistä.

Alueelle nähtiin sopivan hyvin matalan ja silti kaupunkimaisen tiiviin rakentamisen, joka jatkaisi Tapanilan perinteistä miljöötä ja tunnelmaa. Osassa muistutuksia toivottiin alueelle kerrostalojen sijaan tai niiden rinnalle omakotitaloja, rivitaloja, townhouseja tai kaupunkivilloja. Kerrostalojen nähtiin sopivan paremmin radan itäpuolelle, joka on jo nykyisin kerrostalovaltainen. Osa piti pienkerrostaloja hyvänä ratkaisuna

etenkin Viertolantien varressa. Yleisesti arkkitehtuurilta kaivattiin enemmän ihmisen mittakaava, ja asuinympäristön suunnittelu muun kuin tehokkuuden näkökulmasta.

Kaavaehdotuksessa esitetyt kerrostaloja pidettiin lähes kaikissa muistutuksissa liian korkeina ja maisemaan sopimattomina. Palautteissa nousivat esille etenkin alueen pohjoisosaan suunnitellut 7-kerroksiset rakennukset, joista pelättiin muodostuvan vääränlainen ja liian suuri maamerkki alueen korkeimmalle kohdalle, sekä lähimpänä Viertolantietä sijaitsevat 4-kerroksiset asuinkerrostalot. Muutamassa palautteessa nostettiin esille 6-kerroksinen asuinkerrostalo autonkoritehtaan eteläpuolella lähellä Viertolantietä. Kattomuotoineen liian korkeiden rakennusten pelättiin varjostavan olemassa olevien pientalojen ja uuden rakentuvan korttelin pihoja etenkin syys- ja kevätaamupäivisin sekä talvisaikaan.

Rakennusten madaltamisesta oli muistutuksissa erilaisia mielipiteitä. Keskimäärin vaadittiin, että Viertolantien varren rakennusten tulisi olla enintään 2-3 -kerroksisia ja radan varren rakennusten 4-5 -kerroksisia. Useissa muistutuksissa haluttiin vähentää yksi kerros Viertolantien varren rakennuksista, ja 1-2 kerrosta lähinnä asemaa olevista kerrostaloista Viertolantie 2:n tontilla. Osa halusi leikata talojen korkeuden puoleen nykyisestä. Monissa palautteissa pidettiin olennaisena sitä, että matalin rakentaminen on Viertolantien puolella, ja massat voivat puolestaan olla korkeampia kauempana kadusta ja radan puolella. Viertolantien 2:n tontille esitettyjen rakennusten sijoittamista lähellä rata-alueen puoleiseen reunaan tonttia pidettiin parempana, kuin niiden sijoittamista Viertolantien puolelle.

Osassa palautteista toivottiin, että mikäli alueelle sijoitetaan asumista, tulisi kerroskorkeudet ja rakennusmassat määrätä voimassa olevan asemakaavan asettamissa rajoissa. Samoin todettiin, että alueen aiemmissa kehittämissuunnitelmissa kerrosluvut ovat olleet 2-4 kerrosta ja enintään puolet nyt esitetystä, ja se tulee asettaa kaavoituksen lähtökohdaksi. Alueen rakentamisen tehokkuutta haluttiin laskea voimassa olevan asemakaavan 0,9:n tehokkuuteen tai alemmas.

Rakennusten korkeuden lisäksi huomiota kiinnitettiin myös rakennusten määrään, sijaintiin ja muotoon. Rakennuksia koettiin olevan liikaa, niiden sijoittelua pidettiin liian tiiviinä, ja osa piti esitettyjä massoja myös liian leveinä. Asuinmukavuuden koettiin kärsivän talojen pinta-alojen maksimoimisen kustannuksella, ja ikkunoista pelättiin avautuvan näkymiä vain vastapäisten talojen seinään. Useissa muistutuksissa haluttiin vähentää rakennusten määrää vähintään yhdellä. Osa toivoi rakennusten määrän puolittamista, ja korttelin keskellä olevien rakennusten poistamista.

Rakennusten koettiin olevan liian lähellä vastapäistä pientaloaluetta, ja uuden ja olemassa olevan rakentamisen väliin kaivattiin lisää tilaa. Rakennuksien sijoittelua toivottiin muutettavan näiden kahden erilaisen

asuinalueen rajalinjalla, jotta alueet sopivat paremmin yhteen. Säilyväksi esitetyn teollisuusrakennuksen kohdalle pelättiin muodostuvan liian pitkä yhtenäinen, korkea ja varjostava rakennusmuuri, samoin suunnitelmissa esitetyn bussipysäkin kohdalle. Ratkaisuksi esitettiin osan rakennuksista poistamista tai siirtämistä kauemmas Viertolantiestä, jolloin vapautuvaan tilaan voisi sijoittaa viherkaistalle viihtyisyyttä lisääviä puu- ja pensasistutuksia, kadunvarren pysäköintipaikkoja sekä paremman tilan bussipysäkillä. Lisäksi pihaille tulisi lisää tilaa ja kadun puolelle mahdollisuus muodostaa aukiomaista tilaa sekä väljyyttä rakennusaikaisille järjestelyille.

Rakennusten massoittelussa positiivisena pidettiin kattojen muotoilua, jonka nähtiin osassa palautteista sopivan alueen olemassa olevaan rakennuskantaan. Hyvänä esimerkkinä vastaavalla tavalla tehdystä ympäristön huomioimisesta pidettiin Kuoppatielle kymmenen vuotta sitten tehtyä täydennysrakentamista. Osa näki, että räystäskorkeuden rajoittaminen ei juurikaan auta massiivisen yleisilmeen peittämisessä, osa taas piti ratkaisua hyvänä ja julkisivua keventävänä.

Asemakaavaehdotusta pidettiin Viertolantien toisella puolen olemassa oleville vanhoille kiinteistöille kohtuuttomana, ja aiheuttavan arvonalennusta. Pientaloalueen rakentamista ohjataan nykyisin hyvin tarkasti, ja monet kokivat, ettei uudisrakennuksilta enää vaadita sopeutumista alueella jo olevaan rakennuskantaan. Tonttien rakennusoikeuden ero Viertolantien eri puolilla tulisi olemaan lähes puolitoistakertainen, ja muistutuksissa kysyttiin, onko näin suurta eroa missään muualla Helsingissä, ja ovatko kuntalaiset kaavoituksen suhteen asiassa tasa-arvoisessa asemassa.

Useissa muistutuksissa todettiin, että alueen täydennysrakentaminen ja siistiytyminen on sinänsä toivottavaa, mutta väärin toteutettuna uhka koko alueen viihtyisyydelle. Kaavaehdotuksen toteutumisen pelättiin pahimmillaan johtavan nykyisten asukkaiden muuttoon pois alueelta, ja toistavan viime vuosisadan vanhojen asuinalueiden purkamisen virheitä. Tehokkaan betonirakentamisen nähtiin sopivan paremmin Malmin entisen lentokentän alueelle.

Vastine

Asemakaavaehdotusta on muokattu nähtävillä olon jälkeen kokonaisuutena melusuojauksesta ja kaupunkikuvasta saadun asukas- ja viranomaispalautteen pohjalta.

Korttelialueiden suojaamiseksi ratamelulta on rautatiealueen puolella tehty useita muutoksia rakennusten massoitteluun. Alueen keskiosassa radan puolelle on sijoitettu uusi kuusikerroksinen luhtikäytävätaalo, jolle on vapautettu tilaa kääntämällä radan varteen esitetty pysäköintilaitos olemassa olevan autonkoritehtaan suuntaiseksi. Samalla viereistä luhtikäytävätaaloa on korotettu kerroksella. Kaava-alueen eteläosassa osa pistetaloista on muutettu luhtikäytävätaaloiksi. Alueen pohjoiskärjessä

luhtikäytävätaloja on pidennetty ja samalla rakennuksia on siirretty hieman kauemmas Viertolantiestä.

Tehtyjen muutosten myötä on mitoituksen mukaisen pysäköinnin mahdollistamiseksi vähennetty asemakaavan rakennusoikeutta alueen keski-osassa. Massoitteeluun tehdyissä muutoksissa on huomioitu kaavaehdotuksen muistutuksissa saatu kaupunkikuvallinen palaute.

Viertolantietä lähimpiä rakennuksia alueen keskiosassa on madallettu kerroksella. Muutoksen jälkeen rakennukset ovat kolmikerroksisia, ja niiden räystäslinja on toisen kerroksen tasolla. Alueen pohjoisosassa lähinnä asemaa olevaa rakennusta on samaten madallettu kerroksella. Pohjoiskärjen asuinrakennus on tehdyn muutoksen jälkeen kuusikerroksinen, ja sen räystäslinja on neljännen kerroksen tasolla. Massoitte- lun perusratkaisuun tehtyjen muutosten myötä myös säilyväksi esitetyn autonkoritehtaan eteläpuolella sijainnut kuusikerroksinen rakennusala on poistettu. Edellä mainittujen muutosten lisäksi korttelin keskelle osoitettuja rakennuksia on madallettu vähentämällä ylimmän kerroksen rakennusoikeutta kolmanneksella. Yhteensä kaavan rakennusrakennusoikeus on pienentynyt 880 k-m².

Muutosten osana Viertolantien varteen on osoitettu lisäksi uusi kaksi-kerroksinen asuinrakennus, joka auttaa korttelin rakentamista sopeutu- maan paremmin vastapäisen pientaloalueen mittakaavaan.

Kaupunginmuseo toteaa nähtävillä olleesta kaavaehdotuksesta anta- massa lausunnossaan, että asemakaavaa on kehitetty kaupunginmu- seon ehdotusvaiheessa antaman lausunnon suuntaan, eikä kaupungin- museolla ole muuta huomautettavaa asemakaavasta.

Uuden rakentamisen tyyli ja toteutustapa

Lukuisissa muistutuksissa nostettiin esille puurakentaminen Tapanilaan sopivana toteutustapana. Alueen luonne huomioiden rakennuksia esi- tettiin toteutettavaksi puurakenteisina tai kaikkien talojen verhoilussa tulisi käyttää puuta. Matalampien puisten kerrostalojen tai pienkerrosta- lojen todettiin sopivan alueelle paremmin ja toteuttavan kaupunginmu- seon ja asukkaiden toiveet lisäten samalla uusien asukkaiden viihty- vyyttä. Viertolantie 2:n tontilla puurakentamisella voitaisiin kunnioittaa tontilla tulipalossa tuhoutuneen rakennuksen henkeä.

Puuta pidettiin myös ilmastosyistä parempana rakennusaineena kuin betonia, joka ei huomioi puun tavoin ilmastonmuutoksen hillinnän kan- nalta tärkeää hiilensidontaa. Muistutuksissa todettiin, että kaupungin ei tulisi toimia vastoin omia ilmastotavoitteitaan. Ainakin kaupungin tontille tulevat talot tulisi toteuttaa puurakenteisina, ja vaatia puuta käytettävän kaikkien talojen verhousmateriaalina. CLT-elementeistä tehdyt kerros- talot nostettiin esiin ekologisesta ja koko elinkaarensa aikana hiiltä sito- vasta rakentamistavasta, jolla on myös monia muita etuja.

Muistutuksissa todettiin, että kaava-alueen rakentamisen on oltava esteettisesti korkeatasoista ja ilmeeltään sopivalla tavalla hillitysti vanhan näköisiä. Osassa palautteista pidettiin myönteisenä suunniteltujen rakennusten pintamateriaaleja ja ohjausta niihin sekä tasakattojen välttämistä. Varsinkin isoimmissa kerrostaloissa rakennusten värityksen ja materiaalien toivottiin olevan enemmän sopusoinnussa autonkoritehtaan kanssa. Valkoista väriä haluttiin välttää ja tilalle toivottiin värikkyyttä sekä esimerkiksi punatiilen käyttöä. Samoin haluttiin välttää useiden materiaalien käyttöä samassa rakennuksessa, erikoisia kattomuotoja ja epäsymmetriaa, mikä tekee yleisnäkymästä levottoman.

Hyvinä esimerkkeinä Tapanilaankin sopivasta kaupunki- ja rakennussuunnittelusta esille nostettiin Päivöläntie 17:ään, Kuulijantie 5:een ja Kuoppatielle toteutettu täydennysrakentaminen, jossa kattojen muotoilulla ja julkisivujen puuverhoilulla on saatu uudisrakennus sulautumaan jo rakennettuun alueeseen. Muina hyvinä esimerkkeinä mainittiin lisäksi Kartanonkosken kaksikerroksiset rivitalot ja townhouset sekä Tammiston pelloille toteutettu matala uudisrakentaminen.

Vastine

Asemakaavaehdotuksessa rakennusten julkisivumateriaalina on sallittu paikalla muurattu tiili, muurauksen päälle tehty rappaus ja puuverhoilu. Lämpörappausta ei sallita. Kaava-alueen ympäristössä olemassa olevat pientalot ovat puuverhoiltuja ja säilyväksi esitetty autonkoritehdas sekä sen pohjoispuolella oleva kaksikerroksinen asuinrakennus punatiiltä.

Kaavaehdotuksessa on haluttu jättää tulevien rakennusten suunnittelulle monipuolisesti mahdollisuuksia luoda alueelle uusi kaupunkikuvalinen kerrostuma, joka voi kytkeytyä niin puu- kuin kiviainespintaiseen julkisivujen jäsentelyyn. Alue on radan aiheuttaman tärinän ja runkome-lun vuoksi perustamisolosuhteiltaan haastava, mistä syystä kaavassa on jätetty mahdollisuuksia eri tyyppisille kantavien rakenteiden ratkaisuille. Kaava mahdollistaa puun käytön myös kantavana rakenteena.

Kaava-alueelle osoitetun kerrostalorakentamisen massoitelussa on pyritty ottamaan mahdollisimman hyvin huomioon alueen olemassa oleva rakennuskanta. Laaditun asemakaavaehdotuksen kattomuodoista, räystäskoroista ja kattolyhdyistä annetut määräykset ohjaavat rakentamista mainituissa esimerkeissä esitettyyn suuntaan.

Viertolantien olemassa olevat rakennukset

Muistutuksissa todettiin, että Koillis-Helsingin rakennettua historiaa on jäljellä verrattain vähän, mistä syystä on tärkeää säilyttää vanhoja rakennuksia siellä, missä niitä vielä on. Suunnittelualueella ja sen läheisyydessä historian säilyneinä kerrostumina nostettiin esille mm. Tapanilan pientaloalueen puutalot, Franzenin torppa, entinen osuuskaupan kassa sekä autonkoritehtaan rakennukset.

Muistutuksissa arvostettiin sitä, että vanhoista autonkoritehtaan rakennuksista suuremman säilyminen on asemakaavaehdotuksessa mahdollistettu. Kaavan nähtiin mahdollistavan rakennuksessa toimivien yhdistysten ja taiteilijoiden toiminnan jatkumisen sekä kiinteistön toiminnan kehittämisen. Säilytettävä rakennus haluttiin ensisijaisesti kunnostaa nykyisen kaltaisia kulttuuritoimintoja varten. Rakennuksen ylläpidon todettiin toisaalta olevan kiinteistönomistajan vastuulla, ja kaavan ohjaavan vaikutuksen pelättiin jäävän vähäiseksi, mikä omistaja ei halua ylläpitää rakennusta.

Osa muistutuksen jättäneistä toivoi pelkän säilyttämisen sijaan kiinteistöä korostettavan ja kehitettävän koillisen kaupunkikulttuurikeskuksena, ”Koillisen kaapelina”, kaupungin voimakkaasti ohjaamana. Alueelle nähtiin sopivan keskeisen sijainnin ansiosta Helsingin teurastamon alueen tyylinen kulttuuriin ja ravintolatoimintaan tukeutuva urbaani olohuone, jonka tyyppiselle toiminnalle sekä siihen liittyvälle puisto- ja torialueelle tulisi jättää kehitystilaa.

Osassa muistutuksista haluttiin säilyttää ja suojella molemmat rakennukset kokonaisuutena kertomassa alueen aiemmasta teollisuustoiminnasta. Alueen kulttuuritoiminnan nähtiin olevan vaarassa, kun yksi olemassa olevista vanhoista teollisuusrakennuksista puretaan. Kaavaan toivottiin lisää perusteluja sille, miksi on päädytty vaihtoehtoon, jossa vain toinen rakennus säilytetään. Jos olemassa olevia toimitiloja puretaan, tulisi uusissa rakennuksissa olla toimitiloja myös palveluille.

Entisen osuuskaupan konttorirakennuksen suojelua pidettiin positiivisena asiana. Yhdessä muistutuksessa toivottiin, että rakennuksen toiselle sivustalle rakennettu tiilimuuri purettaisiin. Muuri näyttää vastapäisen alueen suuntaan ikävältä eikä se kuulu talon alkuperäiseen arkkitehtuuriin.

Vastine

Asemakaavassa on esitetty ratkaisu, joka mahdollistaa vanhassa autonkoritehtaassa nykyisen kaltaisten toimintojen jatkumisen. Yksityisen kiinteistön kehittäminen eri muodoissa kulttuuria palvelevana tilana on mahdollista asemakaavan puitteissa.

Lähinnä juna-asemaa sijoittuvalle tontille on haluttu sijoittaa myös tehokkaasti uutta asumista, mikä on järkevää kaupungin ilmastotavoitteiden näkökulmasta. Tontin uusi asuminen auttaa lisäksi luomaan rahoitus pohjaa autonkoritehtaan kunnostusta varten mahdollistaen paremmin rakennuksen säilymisen. Tavoitteet huomioiden riittävän tehokkaan uuden asumisen sijoittaminen tontille on hyvin haasteellista, jos molemmat vanhat teollisuusrakennukset säilyisivät. Pohjoista kohti kapenevalla ja meluolosuhteiltaan haastavalla tontilla on hyvin hankala saada toteutettua asumisen pysäköintinormien mukaiset pysäköintipaikat sekä riittävän meluton ja suuri piha-alue tontilla oleva tila ja ympäristöhäiriöiden aiheuttamat rajoitteet huomioiden.

Vanhan rakennuksena suojellun osuuskaupan tiilimuurin purkaminen on asemakaavan perusteella mahdollista, sillä muuri ei ole osa talon alkuperäistä ilmiä.

Palvelut

Useissa saaduissa muistutuksissa oltiin huolissaan palvelujen riittävästä, kun alueen väkimäärä kasvaa. Asemakaavaehdotuksen ja toisaalta Fallkullan kiilan alueen aiheuttaman lasten määrän lisääntymisen vaikutusta alueen ennestään niukkojen päiväkotij- ja koulupaikkojen tilanteeseen ei nähty arvioitua riittävästi. Kaava-alueelle toivottiin sijoitettavaksi uusi päiväkotij ulkoilupihoineen tai muuta yleishyödyllistä tilaa vähintäänkin kaupungin omistamalle tontille. Myös terveysasemille nähtiin olevan nykyisin vaikea päästä hoitoon.

Kaupallisten palvelujen osalta toivottiin, että aseman välittömässä läheisyydessä ja etenkin Viertolantie 2:n tontilla olisi hyvä olla lisää liiket- ja toimitiloja väkimäärän kasvaessa tulevaisuudessa kaava-alueella ja sen läheisyydessä. Tapanilan alueen kulttuuripalvelujen ja liiketoiminnan todettiin kaipaavan toimitilaa, kun radan itäpuolelle Fallkullan kiilaan ja entisen lentokentän alueelle tulee paljon uusia asukkaita käyttämään alueen palveluja. Malmin entisen lentokentän alueelta jatkossa tuleva läpikulkuliikenne haluttiin pysähtymään myös Tapanilassa, jolloin uudesta rakentamisesta saadaan hyötyä koko Koillis-Helsingille ja samalla pidettyä Tapanila vireänä kaupunginosana.

Palautteissa nousi selkeänä toiveena saada Tapanilaan uusi Rinki-ekopiste, joka palvelisi kasvavan alueen nykyisiä ja uusia asukkaita. Piste on sijainnut aiemmin Fallkullan kiilan alueella, ja sille on etsitty kahden vuoden ajan uutta sijaintia. Nykyisin lajitellut jätteet pitää viedä Malmille saakka, mikä ei ole järkevää etenkin autottomille asukkaille. Muistutuksissa ehdotettiin, että piste sijoitettaisiin kaava-alueelle joko aivan aseman läheisyyteen tai eteläosaan kaupungin omistamalle tontille.

Muista palveluista alueelle toivottiin koirapuistoa, pankkiautomaattia ja alueen eteläosaan toimintaa siellä aiemmin sijainneen Mosabackan lavan tontille luomalla puistomaista tilaa suojellun Osuuskaupan rakennuksen ympärille.

Vastine

Alueen päiväkotien ja koulujen tarvetta on arvioitu kaavan valmistelun yhteydessä Helsingin kaupungin kasvatuksen ja koulutuksen toimialan (Kasko) kanssa. Alueelle ei ole palveluverkon näkökulmasta nähty tarvetta uuden päiväkodin sijoittamiseen, ja alueen olemassa oleva koulu ja päiväkotiverkoston on todettu olevan mitoitukseltaan riittävä kasvavan väkimäärän tarpeisiin. Kasko on asemakaavaehdotuksen nähtävilläolon yhteydessä ilmoittanut, että heillä ei ole lausuttavaa asemakaavan sisällöstä.

Suunnittelussa on haettu tasapainoa uuden asumisen ja liiketilojen osalta niin, että molempia voidaan osoittaa yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti. Asemakaavaehdotuksessa palvelut on keskitetty pääosin aseman läheisyyteen yleiskaavan lähikeskusta C3 -alueelle, eikä muiden palvelujen sijoittamista esimerkiksi alueen eteläosaan ole nähty tarkoituksenmukaisena.

Kaavassa on mahdollistettu olemassa olevaan autonkoritehtaan säilyminen nykyisenkaltaisessa käytössä toimi- ja liiketilana, jonka laajuus on 4000 k-m². Lisäksi kaavassa on osoitettu kivijalkaliiketilaa kaava-alueen pohjoiskärkeen sekä alueen keskiosaan tulevien bussipysäkkien läheisyyteen. Asemakaavan laatimisen yhteydessä tehdyssä arvioinnissa esitetty liike- ja toimitilojen määrä on nähty riittäväksi palveluverkoston tarpeisiin nähden.

Pankkiautomaattien sijoittaminen riippuu palveluntarjoajista, ja asemakaava mahdollistaa niiden toteuttamisen. Koira-aitaukset sijoitetaan Helsingissä koirapalvelulinjauksen ja koirapalveluiden verkostosuunnitelman perusteella, ja kaava-alueelle ei ole osoitettu verkostosuunnitelmassa uutta aitausta.

Asemakaavaehdotuksen 23.3.2021 pidetyssä kaupunkiympäristölautakunnan kokouksessa lautakunta edellytti, että kierrätyspisteen paikka Tapanilassa ratkaistaan mahdollisimman nopeasti, viimeistään syyskuussa 2021. Kierrätyspisteelle on tämän jälkeen osoitettu paikka osoitteessa Hiidenportti 1. Toimintansa aloittaneelle kierrätyspisteelle voi viedä pakkausmuovia, kartonkia tai pahvia, paperia, metallia ja lasia.

Viheralueet ja pihat

Osassa mielipiteitä oltiin sitä mieltä, että Tapanilassa on nykyisin liian vähän virkistys- ja ulkoilualueita, ja että kaavassa ei ole otettu riittävästi huomioon lähiluontoa ja luontoarvoja. Alueen lisääntyvän väestön nähtiin tarvitsevan lähimetsänsä ja –puistonsa, joita ei ole rakennettu alueella viimeaikaisen täydennysrakentamisen yhteydessä. Tapanilan viihtyvyyden ja helpon pääsyn lähiluontoon pelättiin kärsivän, jos se toteutuu asemankaavassa esitetystä muodosta.

Luonnon monimuotoisuuden näkökulmasta toivottiin alueelle muodostuvan pihoja ja viheralueita, joissa alueen rikas lintukanta voi edelleen pesiä. Monipuolisten viheralueiden ja puuston todettiin lisäksi sitovan hiilidioksidia ja parantavan ilmanlaatua, sekä johdannaisena myös ihmisten elämänlaatua. Parveke-, aula- ja käytävälasiutuksien sekä mellesteen haluttiin olevan turvakuvioituja lintujen turvallisuuden ja kuumuuden estämisen näkökulmasta.

Uuden rakentamisen osalta oltiin huolissaan rakennusten välisten pihalueiden riittävydestä tulevien asukkaiden tarpeisiin. Pihojen koettiin jäävän liian pieniksi, ja vain lakisääteiset pelastustiet huomioiviksi vaikeuttaen leikkipihojen sijoittamista ja huoltoajoa. Pihoja pidettiin myös

liian varjoisina ja tuulisina, ja vehreydelle sekä lasten leikkipaikoille toivottiin lisää tilaa esimerkiksi selkeitä yhteisiä piha-alueita muodostamalla. Pihojen toivottiin olevan puutarhamaisia, mikä on Tapanilan vanhalle työväenalueelle ominaista.

Vastine

Suunnittelualue ei ole luontoselvityksissä erityistä linnuston kannalta tärkeää aluetta, eikä asemakaavoissa anneta tämän kaltaisissa tilanteissa erityisiä määräyksiä parvekelasitusten turvakuvioinneista. Rakennussuunnitteluun liittyvät tarkemmat suunnittelukysymykset ratkaistaan rakennuslupavaiheessa.

Asemakaavaehdotukseen tehdyt muutokset rakennusten korkeuksiin lisäävät osaltaan pihojen valoisuutta ja vähentävät rakennusten ympäristöön aiheuttamaa varjostusta. Kaavaselostuksen liitteenä olevien varjostustutkielmien perusteella rakennusten varjot ulottuvat osittain Viertolantien vastapuolelle kevättalvella ja syksyllä aamupäivisin. Muina vuorokaudenaikoina rakennukset eivät varjosta lähiympäristöään.

Asemakaavassa on annettu lisäksi uusi määräys, jonka mukaan tonttien 39374/20-25 keskinäiset yleiset piha-alueet tulee suunnitella yhteiskäyttöisiksi. Tällä on haluttu varmistaa, että tonttien asukkaiden käytössä on mahdollisimman monipuolisesti erilaisia viihtyisiä pihatiloja. Asemakaavassa pyritty muodostamaan määräyksin pihoista vehreitä, ja leikkipihoja on osoitettu paikkoihin, joissa ne ovat parhaiten ympäristön melulta suojattuna voimassa olevat määräykset huomioiden.

Asuntojakauma ja hallintamuodot

Alueelle toivottiin lisää isoja perheasuntoja isolla pihalla ja tontteja pien-talorakentamiseen. Muistutuksissa epäiltiin, että kerrostaloilla ei vastata alueen asuntotarpeisiin, sillä niihin ei pääasiassa rakenneta suuria perheasuntoja, joista alueelle on huutava pula. Tapanilassa asuu paljon lapsiperheitä, ja alueelle muutetaan usein tarkoituksena saada hieman halvempi ja isompi asunto avarasta ympäristöstä. Kaavassa esitetyn uuden rakentamisen todettiin voivan vastata Helsingin muihin asuntotarpeisiin, mutta voivan jatkossa jopa vaikeuttaa Tapanilan perheasuntojen vaikeaa tilannetta, kun kerrostaloissa asuvasta lukumäärällisesti suuresta joukosta osa liittyy isompaa rivitalo- tai erillisasuntoa etsivien jonoon. Useassa muistutuksessa alueelle toivottiin myös senioriasumista ja vanhusten palvelutaloa.

Kaava-aineistossa toivottiin myös osoitettavan selkeämmin, miten Tapanilan aseman läheisyyteen syntyvä uusi asuinrakentaminen monipuolistaa alueen asuntotarjontaa ja tasapainottaa alueen hallintomuotojakaumaa, ja toisin sanoen miten nykytilanne on vinoutunut.

Vastine

Pääradan länsipuolinen osa Tapanilaa on valtaosin pientaloaluetta, ja alueen asunnot suuria ja omapihaisia omistusasuntoja. Tapanilan monipuolisen kehittämisen näkökulmasta on hyvä, että alueelta löytyy kooltaan ja hallintamuodoltaan monipuolisesti erilaisia asuntoja eri elämäntilanteisiin. Omapihainen suuri omakotitalo ei enää vastaa monen ikääntyvän tarpeita, mutta tällä hetkellä pieniä ja esteettömiä asuntoja ei ole Tapanilassa paljon, ja tarjonta keskittyy omistusasuntoihin. Asuntoa vaihtaessa saatetaan joutua muuttamaan pois alueelta, mikä on vastoin monen asukkaan toiveita.

Lähelle asemaa sijoittuva uusi rakentaminen tarjoaa lisää vaihtoehtoja alueen asukkaiden muuttuviin asuntotarpeisiin elämän eri vaiheissa. Kaavassa ei ole osoitettu pelkästään ikäihmisille suunnattua asumista, mutta uudet asunnot ovat esteettöminä ja hissillisinä eri käyttäjäryhmille soveltuvia senioreista lapsiperheisiin.

Asemakaavassa on määräys, jonka perusteella uudisrakentamisen asuntojen huoneistoalasta vähintään 40 % tulee toteuttaa asuntoina, joissa on keittiön/keittotilan lisäksi kolme asuinhuonetta tai enemmän. Tällä on haluttu varmistaa, että uusi rakentaminen tuo mukanaan monipuolisesti eri kokoisia asuntoja yksioista perheasuntoihin.

Liikenteen järjestelyt

Osassa muistutuksia pidettiin kaavan aiheuttamia vaikutuksia liikenteeseen ja sen toimivuuteen haitallisina. Viertolantien todettiin olevan Tapanilan pääväylä, jonka kautta kulkee iso osa alueen julkisesta liikenteestä, raskaista tavarankuljetuksista ja työmatkaliikenteestä keskustaan ja lähipalvelujen keskukseen Malmille sekä Tapanilan läpi Puistolansuuntaan. Vastaavaa liikennettä todettiin kulkevan Päivöläntien kautta.

Muistutuksissa toivottiin tarkempaa tietoa siitä, mihin uuden alueen liikennesuunnitelmat perustuvat, ja millaisen kartalle sijoittuvan tarkastelualueen perusteella liikennesuunnittelua ja siihen liittyvää liikennemäärien arviointia on tehty. Liikennemäärien tarkkuudessa toivottiin huomioitavan viime vuosien aikana ympäristössä tapahtunut maankäytön tiivistyminen ja mm. kauppojen muuttuneet aukioloajat. Alueella tehtyjä liikennelaskentoja pidettiin vanhentuneina, ja alueella toivottiin tehtävän uusia laskentoja kaavan tarpeisiin.

Muistutuksissa pelättiin, että nykyinen katuverkosto ei vedä tulevaa liikennemäärän lisäystä. Kaava-alueen ja Fallkullan kiilan uusien asukkaiden, heidän vieraidensa, työmaaliikenteen, rekkakuljetusten ja huolto liikenteen uskottiin lisäävän liikennettä ja läpiajoa alueen kautta, ja sitä kautta myös liikenteessä syntyviä vaaratilanteita. Tulevan täydennysrakentamisen edellyttämää liikennettä haluttiin ohjattavan isommille kaduille, joilla meluasiat on otettu huomioon.

Muistutuksissa pelättiin Viertolantien kaventuvan liikaa uuden jalkakäytävän vuoksi, ja vaarantavan liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden. Muistutuksissa epäiltiin, mahtuvatko kadulle vierekkäin tarvittavat jalkakäytävät, uudet bussipysäkit ja kohtaavan ajoneuvoliikenteen kaistat. Kadun uusien järjestelyjen uskottiin kaventavan kadun länsireunan olemassa olevaa yhdistettyä jalkakäytävää ja pyörätietä, ja bussiliikenteen arvioitiin joutuvan siirtymään uudelle reitille. Samoin epäiltiin katutilan riittävyyttä talviolosuhteissa.

Katualueelle haluttiin osassa muistutuksia varattavan enemmän tilaa ottamalla tarvittavaa lisätilaa uusien rakentuvien tonttien puolelta. Vaihtoehtoisesti toivottiin, että kadun itälaidan uusi jalkakäytävä poistettaisiin suunnitelmasta. Osassa muistutuksia esitettiin puolestaan, että kaavassa tulee ehdottomasti olla jalkakäytävä myös Viertolantien itäpuolella ja riittävästi suojaiteita kadun ylitykseen jalankulun turvallisuuden vuoksi.

Osassa muistutuksissa kyseenalaistettiin yksisuuntaisten pyörätiejärjestelyjen toteuttaminen Viertolantielle. Arveltiin, että kadun länsipuolen yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie riittävät pitkälle tulevaisuuteen, kun huomioidaan radan itäpuolelle suunniteltu pyöräilybaana. Osassa muistutuksia taas haluttiin kadulle kaksisuuntaiset pyöräilyjärjestelyt jo varhaisessa vaiheessa, ja epäiltiin, että ilman molemmin puolin sijoittuvia pyöräkaistoja katu ylitetään ilman suojaiteita tai pyöräillään jalkakäytävällä. Selkeytystä toivottiin myös siihen, onko pyörätien ja ajoväylän välillä koroke, mikä rajoittaisi osaltaan mahdollisia vaaratilanteita. Pyöräilymahdollisuuksien parantamista myös kiiteltiin.

Yhdessä mielipiteessä kysyttiin miksi suunnitelmissa ei esitetä liikenteen ohjaamista radan varteen, eikä liikennesuunnitelmassa ole vaihtoehtoisia skenaarioita. Lisääntyvän autoliikenteen ohjaamista radan varteen pidettiin loogisena, koska siellä melu ja värinävaikutukset on huomioitava jo lähtökohtaisesti junaliikenteen vuoksi. Mahdollisena uutena kulkuyhteytenä esitettiin alueen eteläosasta kulkuyhteyttä radan itäpuolelle, jonne on suunniteltu Helsingin pyöräverkon uutta baanaa. Tällä yhteydellä parannettaisiin turvallisia liikenneyhteyksiä jalkaisin ja pyörällä Tapanilan länsiosassa sijaitseviin kouluihin.

Osassa muistutuksia kritisoitiin, että suunnitelmissa ei ole huomioitu riittävää pysäköintimahdollisuutta Viertolantielle tai sen välittömään läheisyyteen. Liian tiiviin uudisrakentamisen pelättiin aiheuttavan lähiympäristölle liikenne- ja parkkipaikkaongelmia, kun uudet asukkaat etsivät autoilleen tilaa läheisiltä pienkaduilta. Edellä mainituista syistä esitettiin, että asemakaavamääräyksissä esitetyt huojennukset pysäköintipaikkojen määrään tulisi poistaa.

Yleisesti turvallisuuden osalta tuotiin esille, että alueella liikkuu paljon koululaisia, ja että junaradalla on sattunut vuosien mittaan onnettomuuksia. Päivölantien risteyksen turvallisuuden parantaminen uusilla järjestelyillä sai kiitosta osakseen, ja samoin uusi bussipysäkki.

Vastine

Liikenteen vaikutusten arvioinnissa ei ole tiettyä tarkkaan rajattua asemakaavakohtaista vaikutusaluetta, jota käytettäisiin erillisenä tarkasteluna kaavan taustalla. Nykyisten ja tulevien liikennemäärien tarkastelut tehdään verkostomaisesti, eikä vaikutus lopu sinänsä millään tietyllä etäisyydellä. Pääasiallisena karttatarkasteluna voidaan pitää Helsingin yleiskaavaa ja sen pohjalta tehtäviä tulevan maankäytön mukaisia asukas- ja työpaikkamäärien arvioita, jonka perusteella liikennemäärien tuleva tilanne verkoston eri osissa on arvioitu.

Tulevien liikennemäärien arvio perustuu tulevaan asukasmäärään sekä keskiarvoihin helsinkiläisten liikkumisesta. Asukasmäärät ja rakentamisen tuleva sijoittuminen perustuvat yleiskaavan mukaiseen maankäyttöön, josta lähialueen merkittävin muutos on Fallkullan kiila. Suuruusluokkien ja liikenneverkon perusteella on arvioitu, että katujen ruuhkautuminen ei muodostu alueella ongelmaksi. Viertolantiella liikennemäärien on arvioitu kasvavan n. 35 % ja Päivöläntiellä n. 15 % vuoteen 2050 mennessä. Näiden osalta on huomioitava, että pitkällä aikavälillä muutokset ovat epävarmoja. Kaavaselostukseen ja päivitettyyn meluselvitykseen on korjattu tieto Viertolantien nykyisistä liikennemääristä.

Liikennemääriä lasketaan koko kaupungin alueella liikennevirtojen mallinnukseen perustuvalla arviolla, ja vain muutamilla pääväylillä on jatkuva automaattinen laskenta. Liikennelaskentoja tehdään Helsingissä vuosittain joitain kymmeniä yksittäisissä pisteissä. Viime aikoina laskentoja on tehty hyvin rajallisesti, sillä koronan vuoksi ei ole ollut mahdollista saada normaalitilannetta edustavaa otosta. Nykyisten liikennemäärien osalta Tapanilan alueen rakentunut maankäyttö ei ole merkittävästi muuttunut edellisen vuonna 2012 jälkeen nykyhetkeen nähden, minkä perusteella liikennesuunnittelussa on arvioitu liikennemäärät riittävällä tarkkuudella samaksi.

Asemakaavassa esitetyt määräykset pysäköinnin kokonaismäärään tehtävistä vähennyksistä tukevat kaupungin ilmastotavoitteita pyrkimällä vähentämään autoilua hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä.

Junaradan läheisyyden vuoksi kaavassa on annettu turvallisuuden liittyen määräys, jonka mukaan tontille 37274/17 merkitty tukimuurin rakennusluvan yhteydessä on sovittava rata-alueen haltijan kanssa aidan korkeudesta ja toteuttamisesta yhtenäisen estevaikutuksen aikaan saamiseksi rautatiealueen suuntaan joko tontin tai rautatiealueen puolella.

Ympäristöhäiriöt ja rakennustekniikka

Muistutuksissa todettiin, että rakentamisessa on otettava huomioon meluhaittoja aiheuttava radan läheisyys, ja uskottiin että kaavassa esitetty ratkaisu tuottaa uudisrakentamiselle meluteknisesti ja kaupunkikuvallisesti vaikeasti hallittavia ongelmia sekä nostaa kustannuksia. Viertolantien lisääntyvän liikenteen aiheuttaman melun pelättiin heijastuvan

kadunvarren rakennuseinämistä pientalotonteille, ja lisäksi suunnitelluille bussipysäkeille pysähtyvät ja niiltä lähtevien bussien pelättiin aiheuttavan jatkuvaa melua. Alueen pientalojen todettiin olevan iäkkäistä, eikä niitä ole äänieristetty uusien talojen tapaan.

Yhdessä muistutuksessa todettiin, että melumallinnosta tai –mittauksia ei ole tehty Päivöläntien osalta, ja osoitettu miten lisääntynyt liikenne vaikuttaa kaava-alueen lisäksi sen lähiympäristöön. Melun pelättiin ylittävän Päivöläntien varren asuinpihoilla sallitut rajat erityisesti kohdissa, joissa kivimuurit rajaavat katua välittömästi renkaiden korkeudella ja ääni heijastuu alempana sijaitseville tonteille. Kadulla on paljon tonttiliittymiä ja vanhoja melulle herkkiä rakennuksia lähellä katua. Muistutuksessa kaivattiin esimerkkiä vastaavanlaisesta kadusta Helsingissä, joka olisi mitoituksetaan, kadun varren rakennusten sijainniltaan, alueen luonteeltaan ja liikennemääriltään vastaava.

Muistutuksessa toivottiin, että Tapanilan erityisluonteen huomioon ottaen kaavassa on huolehdittava liikenteen jakautumisesta rinnakkaisille reiteille meluhaitan tasaamiseksi, ja että nopeusrajoituksiin ja tietä rajaavien muurien sekä tien pinnan materiaaleihin (hiljainen asfaltti) on kiinnitettävä melun torjumiseksi erityistä huomiota. Päivöläntiellä esitettiin nopeusrajoituksen laskemista tasoon 30 km/h, kuten saman tyyppisellä Kottaraistiellä, jolla on säännöllistä joukkoliikennettä.

Yhdessä muistutuksessa oltiin sitä mieltä, että kaavassa esitetty uuden rakentamisen ratamelua vähentävä vaikutus sekä nykyisen höyläämötöiminnan poistuminen eivät perustele esitettyä uutta rakentamista. Nykyistä melua ei pidetty alueen asukkaita häiritsevänä ja esitettiin, että junaradan läheisyyteen muuttavat ihmiset yleensä tietävät radasta aiheutuvan ääntä, ja hyväksyvät asian alueelle muuttaessaan.

Melun lisäksi oltiin huolissaan uuden rakentamisen vaikutuksesta ilmanlaatuun ja toivottiin tietoa siitä, milloin alueen ilmanlaatua on viimeksi mitattu. Osassa muistutuksia sanottiin, että melu- ja tärinä tutkimusten tuloksia ei esitetty, eikä alueella ole kaupungin kairauskartan mukaisesti tehty riittäviä kairauksia. Esitettiin, että mikäli tutkimuksia on tehty, ne on analysoitava ennen kaavamuutoksen valmistelun jatkamista, sillä alue saattaa olla soveltumaton asuntorakentamiseen melun ja tärinän takia. Myös Päivöläntien osalta toivottiin tehtävän melumittauksia.

Muistutuksissa todettiin, että Viertoläntien teollisuustonttien maaperän tiedetään olevan likaantunutta pitkäaikaisesta teollisuuskäytöstä, eikä nykytilasta nähty esitetyn tutkimuksia tai todellisia tietoja. Tutkimukset haluttiin toteuttavan ja viestittävän asukkaille ennen kaavoituksen jatkamista. Maaperän osalta kysyttiin myös mihin perustuu kaava-aineistossa esitetty näkemys kerrostalorakentamisen sopivuudesta parhaana tapana toteuttaa alue.

Maaperän kuivuminen nähtiin alueella ongelmana, ja katujen päällystämisen uskottiin muuttavan savipatjan koostumista ja kallistavan rakennuksia. Muistutuksissa oltiin huolissaan siitä, millaisia vaikutuksia raskaan rakentamisen edellyttämä perustamistyö ja siihen liittyvä maaperän kuivuminen saattaisi aiheuttaa alueen vanhalle ja arvokkaalle rakennuskannalle. Sanduddin tehtaan piha-alue ja katualue portin edustalla on mittauksissa todettu alueeksi, jossa tapahtuu vajoamista, ja jossa orsivesi on lähellä pintaa. Maan alle rakennettavan pysäköintilaitoksen arveltiin edellyttävän pumppauspisteitä, jotka puolestaan lisäävät riskiä maan tiivistymisestä orsiveden laskun ja maaperän kuivumisen seurauksena.

Muistutuksissa esitettiin, että rakennuttajan tulee sitoutua siihen, että lähialueen talojen tärinää ja muita niihin kohdistuvia vaikutuksia tulee seurata rakentamisen aikana, vaurioita tulee ehkäistä, ja mahdolliset syntyvät vauriot tulee kartoittaa ja korjata. Jo tehtyjen tehtaan purkutöiden arveltiin jo aiheuttaneen joitain vaurioita rakennuksiin.

Vastine

Asemakaavan laadinnan tueksi on tehty selvitykset liikennemelusta sekä junaliikenteen aiheuttamasta runkomelusta ja tärinästä. Kaavan mukaisiin rakennusmassoihin perustuvaa meluselvitystä on päivitetty kaavaan tehtyjen muutosten vuoksi. Selvitykset ovat saatavilla kaavaselostuksen liitteenä.

Laadittujen selvitysten tulosten perusteella kaava-alue on teknistaloudellisesti toteutettavissa siten, että luodaan edellytykset terveelliselle ja turvalliselle asuinympäristölle. Tämän varmistamiseksi on kaavaratkaisussa annettu lukuisia melun- ja värähtelyntorjuntaa koskevia määräyksiä.

Meluselvityksessä on otettu huomioon melun heijastuminen rakennuksista. Laskennassa on mukana 2. kertaluvun heijastukset. Rakennusten julkisivuille on asetettu laskentamallissa oletuksena 1 dB absorptio, mitä voidaan pitää turvallisena oletuksena kuvaamaan kovaa julkisivupintaa. Selvityksen tulosten mukaan Viertolantien pienehkö ajoneuvoliikenteen määrä kasvu ei lisää melua pientaloalueen puolella, vaan sekä raide- että ajoneuvoliikenteen melu huomioon ottaen, melutaso jopa hieman laskee.

Kaavaratkaisun tavoitteena on ensisijaisesti mahdollistaa asumispainotteista täydennysrakentamista Tapanilan aseman läheisyyteen hyvien joukkoliikenneyhteyksien sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien ääreen tukien kaupungin kestävä kehityksen tavoitteita. Puuhöyläämön tontti on liitetty mukaan kaava-alueeseen tontin omistajan hakemuksesta. Vaikutusten arviointi on osa kaavaprosessia ja osana kaavan meluvaikutusten arviointia on tuotu esiin uuden kaavan mukaisen rakentamisen erityisesti raideliikenteen melua vähentävä vaikutus Viertolantien länsipuolelle.

Kaavamuutoksen yhteydessä ei ole tehty melumallinnusta tai -mittauksia Päivöläntien ympäristössä. Kaavan meluselvitys kattaa kaava-alueen lisäksi sen lähiympäristön siltä laajuudelta kuin olennaisia vaikutuksia on arvioitu esiintyvän. Viertolantiella liikennemäärien on arvioitu kasvavan n. 35 % ja Päivöläntiellä n. 15 % vuoteen 2050 mennessä. Melutasot eivät ole kovin herkkiä liikennemäärän vaihtelulle, eikä muutos vaikuta merkittävästi Päivöläntien liikennemelutilanteeseen. Esimerkiksi 50 % kasvu liikennemäärissä aiheuttaisi melutasoon noin 1,8 dB lisäyksen, eli pienet liikennemäärämuutokset eivät merkittävästi vaikuta melutasoon.

Helsingin kaupunki seuraa liikennemelutilannetta 5 vuoden välein tehtävällä koko kaupungin kattavalla meluselvityksellä. Myös Päivöläntie kokoojakatuna on mukana selvityksessä ja selvityksen tuloksia voi tarkastella kaupungin karttapalvelussa. Päivöläntien varrella VNp 993/1992 mukaiset melutaso-ohjeet ylittyvät nykyisin laajalti myös piha-alueilla, ja tilanne on valitettavasti sama monin paikoin Helsingissä. Seuraavan kaupungin meluselvityksen valmistelu on jo aloitettu, se valmistuu kesällä 2022. Kaupunki on tunnistanut Päivöläntien heikon melutilanteen.

Päivöläntie on Helsingin kaupungin melutorjunnan toimintasuunnitelman mukaisesti katu, jolla käytetään melua vaimentavaa päällystettä.

Päivöläntiehen aivan täysin vertailukelpoisia katuja Helsingissä ei ole ehtojen tarkkuudesta riippuen, mutta jossain määrin vastaavia paikkoja ovat mm. Pakilantien pohjoispää ja Heikinlaaksontie. Nopeusrajoituksista on olemassa kaupunginhallituksen periaatepäätös vuodelta 2018 (<https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2017-009829/>). Päivöläntie on paikallinen kokoojakatu, jolla on joukkoliikennettä, jonka rajoitus on lähtökohtaisesti 40 km/h.

Arvioidulla liikennemäärän kasvulla tai kaavan mukaisen rakentamisen vaikutuksella leviämisympäristöön, ei ole arvioitu olevan merkittävää heikentävää vaikutusta paikalliseen ilmanlaatuun. Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) seuraa kattavasti ilmanlaatua pääkaupunki-seudulla mm. mittauksin ja mallinuksin ja ilmanlaatua voi seurata esim. reaaliaikaisesti Ilmanlaatu nyt -karttapalvelussa.

Rakentaminen aiheuttaa väistämättä mm. meluhäiriöitä naapurustoon. Rakentaminen kestää kuitenkin rajallisen ajan ja haitat pyritään minimoimaan. Rakentamisen aikaisten järjestelyjen luvista ja valvonnasta huolehditaan rakennusluvan myöntämisen ja valvonnan yhteydessä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Rakentamisen aikaisia ympäristöhaittoja ehkäistään myös esim. Helsingin kaupungin ympäristön-suojelumääräyksillä, joita kaikkien tulee noudattaa.

Kaavaprosessi ja vuorovaikutus

Muistutuksissa oltiin sitä mieltä, että kaavan valmistelussa ei ole aiemmissa vaiheissa huomioitu riittävästi vahvaa asukasmielipidettä. Suunnittelun tulisi tapahtua julkisista ja demokraattisista lähtökohdista huomioiden alueen nykyiset ja tulevat asukkaat, kulttuurihistorialliset arvot sekä ympäristön kestävä kehitys. Muistutuksissa esitettiin, että asukkaiden kanssa tulisi käydä vielä aito vuoropuhelu valmisteilla olevasta asemakaavasta.

Muistutuksissa kritisoitiin, että suunnittelu perustuu liikaa tontinomistajien taloudellisiin pyrkimyksiin yleisen edun sijasta. Kaupunkisuunnittelun lähtökohdista ei voi pitää tontinomistajille syntyvää mahdollisimman hyvää tuottoa, jos se ei ole kaupunkikuvallisesti perusteltua, eikä tarjoa tuleville asukkaille laadukasta asumista vaan sen sijaan lisää alueella negatiivisia lieveilmiöitä ja pahoinvointia. Rakentamisolosuhteiltaan kalliin alueen ei pitäisi olla syy lisätä rakennusoikeutta, vaan myös maltillisimman rakentamisen nähtiin olevan kannattavaa maanomistajille. Lisäksi kritisoitiin sitä, että tontinomistajat ovat kaavamuutoksen hakijoita ja suunnittelua on tehty osin tontinomistajien valitsemien arkkitehtitoimistojen työnä.

Suunnittelun rakentamisen nähtiin myös loukkaavan Viertolantien länsipuolisten kiinteistönomistajien oikeuksia, koska kadun itäpuolelle rakentuvat suuret ja korkeat asuinrakennukset mahdollistavat näille rakennushankkeelle suuremmat voitot. Tämän nähtiin olevan vastoin lainsäädännön vaatimuksia kiinteistönomistajien tasapuolisesta kohtelusta ja yhdenvertaisuudesta.

Kaava-aineistossa esitettyjä maantason havainnekuvia ja niihin valittuja kuvakulmia pidettiin harhaanjohtavina, koska niistä osasta on jätetty vastapäiset talot, aidat ja piha-alueet pois näkyvistä, eikä talojen todellinen kokoero näy kunnolla. Ilmakuvanäkymien osalta kritisoitiin sitä, että rakennusmassat ovat valkoisia ja kuvakulmat ovat lännen suunnasta, jolloin olemassa olevat etualan pientalot näyttävät suuremmilta. Lisäksi kuvissa esitettyä varjostusta ei pidetty realistisena ja liikaa ilta-auringon suuntaa korostavina.

Muistutuksissa viitattiin alueelle aiemmin tehtyihin suunnitelmiin, joissa 3-4 –kerroksia taloja ja työpaikkarakentamista, ja jota pidettiin alueen asukkaiden keskuudessa hyvänä. Muistutuksissa kysyttiin miksi asia palautettiin kaupunginhallituksesta uudelleenvalmisteluun ilman erityisiä perusteita. Alueen kehittämistä haluttiin jatkettavan olemassa olevan asemakaavan pohjalta, niin että suunnittelu ei ole tempoilevaa ja tuota muutamien vuosien välein täysin erilaisia tuotoksia.

Kaava-aineistoin osalta kritisoitiin sitä, että kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen yhteydessä mukana olleessa vuorovaikutusraportissa on vain pieni osa annetusta palautteesta muokatussa muodossa. Toivottiin, että saapuneet muistutukset annettaisiin kaikille päättäjille sellaisenaan ilman tiivistämistä. Yhdessä muistutuksessa esitettiin, että

kaavavalmisteluaineiston vuorovaikutusraportin vastineissa on harhaanjohtavasti viitattu kaupunginmuseon lausuntoon siten, että kaavaehdotus näyttäytyisi kaupunginmuseon lausunnon huomioivana.

Lisäksi moitittiin, että kaavoitusprosessin edetessä on kaava-alueen rajausta laajennettu eteläosan höyläämötontille ilman vuorovaikutusta, minkä vuoksi tontti tulisi rajata kaavan ulkopuolelle.

Vastine

Suomessa kunnilla on maankäyttö- ja rakennuslain perusteella kaavoitusmonopoli, eli kunta laatii asemakaavat ja vastaa niiden sisällöstä. Helsingin kaupungilla yksityiselle maalle tehtävä maankäytön suunnittelu käynnistyy useimmissa tapauksissa maanomistajan omasta aloitteesta. Asemakaavoituksen pohjalle tehtävien suunnitelmat laaditaan yksityisen maanomistajan kustannuksella suunnittelijakonsulttien toimesta.

Helsingin kaupungin asemakaavoituspalvelu ohjaa laadittavia suunnitelmia, ja laatii niiden pohjalta asemakaavan voimassa oleva yleiskaava sekä muut asetetut tavoitteet ja alueen suunnittelun lähtökohdat huomioiden. Yksityisen maanomistajan tavoitteet ovat yksi tulokulma asemakaavaa laadittaessa, joka ei yksinään määrää kokonaisuuden sisältöä.

Viertolantie 4:n alueelle on laadittu ensimmäisiä maankäytön kehittämisuunnitelmia 2010-luvun alkupuolella, jolloin maanomistaja on jättänyt kaupungille hakemuksen asemakaavan laatimisesta alueelle. Tämän jälkeen alueelle on hyväksytty uusi yleiskaava, joka sittemmin ohjaa rakentamisen toimintoja ja tehokkuutta. Tässä mielessä alkuvaiheessa laaditut suunnitelmat eivät ole enää olleet suoraan asemakaavan laatimisen pohjana, vaan suunnittelua on viety eteenpäin päivittyneistä lähtökohdista.

Tapanilan asemanseudun eteläosan asemakaavan sisältöön on tehty muutoksia palautteen perusteella koko kaavoitusprosessin ajan. Työn aikana on haettu tasapainoa etenkin yleiskaavan esittämän olemassa olevaa pientaloaluetta tehokkaamman uudisrakentamisen ja olemassa olevan ympäristön kaupunkikuvan välillä. Rakennusten korkeuksia ja massoitteita oli muokattu valmisteluaineiston nähtävilläolon jälkeen ympäristön paremmin huomioivaan suuntaan, ja muutoksia on tehty lisää ehdotusvaiheen jälkeen.

Paikallisten asukkaiden näkemykset ovat olleet keskeinen tekijä suunnitelman muotoutumisessa. Kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen on järjestetty marraskuussa 2021 paikallisen asukasyhdistyksen vuosikokouksen yhteydessä tilaisuus, jossa on esitelty kaavaehdotukseen tehtyjä muutoksia.

Kaupunkiympäristölautakunta saa aina asemakaavojen käsittelyn yhteydessä kaiken saadun palautteen alkuperäisessä muodossa päätöksenteon tueksi. Saaduista mielipiteistä ja muistutuksista laaditaan lisäksi keskeisen sisällön koostava tiivistelmä, joka on osa kaavahankkeen vuorovaikutusraporttia.

Asemakaavaan liittyvällä 3D-näkymillä havainnollistetaan millaista rakennettua ympäristöä suunnitelma toteutuessaan loisi, ja miten se suhtautuu olemassa olevaan ympäristöön. Korkeampaa otetuissa 3D-viistonäkymissä on käytetty maankäytön suunnittelussa laajasti käytössä olevaa tapaa esittää rakennukset valkoisena ”massamallina”, jolloin keskiössä on rakennusten kokonaishahmo tarkkojen yksityiskohtien sijaan. Viistonäkymissä on tuotu esiin miltä uusi alue näyttää olemassa olevan pientaloalueen suunnasta katsottuna. Kaava-aineiston 3D-maantasonäkymiä on päivitetty niin, että niissä näkyvät olemassa olevan ympäristön rakennukset ja rakenteet vastaavat mahdollisimman hyvin olemassa olevaa tilannetta alueella. Havainnekuvien varjot ovat eri kuvissa eri vuorokauden aikaan otettuja.

Tapanilan asemanseudun asemakaavamuutos on tullut vireille vuonna 2018, jolloin hankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on lähetetty kirjeitse kotiin niille lähialueen asukkaille, joita kaavamuutos erityisesti koskee. OAS:n postituksella halutaan varmistua, että kyseiset asukkaat ovat tietoisia siitä, että alueelle lähdetään laatimaan asemakaavamuutosta ja mitä tavoitteita suunnittelulla on.

Asemakaavaehdotuksen laadinnan aikana OAS:ssa esitettyä suunnittelualueen rajausta on laajennettu alueen eteläosassa, kun Malmin kauppatie 43:n tontti on liitetty mukaan suunnittelualueeseen tontin omistajan hakemuksesta. Suunnittelualueen laajenemisen vuoksi OAS:aa on päivitetty, ja päivitetty OAS on lisätty kaava-aineistoon kaupungin sähköiseen karttapalveluun, jossa se on avoimesti kaikkien nähtävissä.

Suunnittelualueen laajentumisen vuoksi sen naapureina oleville kahdelle Malmin kauppatie 43:n eteläpuolella sijaitsevalle tontille on lähetetty päivitetty OAS marraskuussa 2020, ja annettu mahdollisuus jättää asiasta mielipiteensä. Vuorovaikutus on tältäkin osin järjestetty riittäväällä tavalla huomioiden suunnittelualueen rajausta laajentavan alueen vaikutusten vähäisyys sekä kaavan tarkoitus ja merkitys.

Viranomaisten lausunnot

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat uuden sähkönjakelumuuntamon sijoittamiseen, bussiliikenteen sujuvuuteen, pyöräliikenteen kaistajärjestelyihin, vesi- ja jätehuollon järjestelyihin, alueen kulttuurihistoriaan, ympäristöhäiriöihin, hulevesiin ja radan läheisyyteen rakentamiseen.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Väylävirasto
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- kaupunginmuseo

Lisäksi seuraavat tahot ilmoittivat, ettei ole lausuttavaa: Helen Oy, sosiaali- ja terveystoimiala sekä kasvatuksen ja koulutuksen toimiala, joka totesi, että he ovat osallistuneet keskusteluun kaavan valmistelun yhteydessä.

Vastineet lausuntoihin

Vesi- ja jätehuolto

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) toteaa, että kaavaratkaisu edellyttää HSY:n jätevesiviemäriä sekä hulevesiviemäriä siirtoa n. 60 m matkalta alueen eteläosassa radanvarren reunalla. Lisäksi hulevesiviemäri alittaa tontin reunalle suunnitellun meluvallin ennen purkamista avo-ojaan. Johtosiirrot ja meluvallin alitus tulee suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä ja hankkeen kustannuksella yhteistyössä HSY:n kanssa, ja suunnitelmat tulee hyväksyttäväksi HSY:llä. Vesihuollon johtosiirrot tulee esittää kustannusarvioineen kaavaselostuksessa. Lisäksi kaavamääräyksenä tulee mainita, että johtokuja-alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä tai raskaita rakenteita eikä istuttaa puita tai pensaita.

Jätehuollon osalta HSY toteaa, alueen jätehuollossa noudatetaan pääkaupunkiseudun ja Kirkkonummen jätehuoltomääräyksiä. Kiinteistön haltijan vastuulla on järjestää jätteiden keräyspaikka, johon tulee voida sijoittaa jätehuoltomääräysten mukainen riittävä määrä jätteistöitä. Keräysvälineiden ja niiden tyhjennystarpeen tulee sopia HSY:n alueella järjestämään jätteenkeräykseen. HSY ei vaadi jätehuoltoreitin lukitsemista.

Vastine

Asemakaavaehdotuksessa on osoitettu nykyisen Viertolantie 6:n kiinteistöllä sijaitsevalle yleiselle jäte- ja hulevesiviemäriksi 8 metriä leveä johtokuja merkitsemään viemäriä uutta sijaintia. Johtokujalle ei saa lähikohtaisesti sijoittaa pysyviä rakenteita tai suuria istutuksia.

Esitetyt johtosiirrot ja meluvallin alitus suunnitellaan ja toteutetaan yhteistyössä HSY:n kanssa. Johtosiirrot on esitetty kustannusarvioineen kaavaselostuksessa.

Kaavaselostuksen liitteeksi on lisätty kaavio, josta ilmenevät suunnitellut jätehuollon järjestelyt.

Sähkönjakelu

Helen sähköverkko Oy toteaa lausunnossaan, että kaavamuutosalueen sähkönjakelussa on varauduttava uuden alueellisen jakelumuuntamon rakentamiseen. Uuden muuntamon optimaalinen sijainti sähkönjakelun kannalta on asemakaavaehdotuksen keskivaiheilla asuinkerrostalojen korttelialueella Viertolantien katualueen läheisyydessä.

Helen Sähköverkon nykyiset lähimpänä olevat jakelumuuntamot sijaitsevat muutosalueen keskivaiheelta noin 300 metrin päässä pohjoisen suuntaan Päivöläntien osoitteessa ja toinen lännen suuntaan Rajatien osoitteessa. Nykyisiin muuntopiireihin voidaan liittää asemakaava-alueen pohjois- ja eteläosan A-korttelialueet. Muuntamotilan rakentaminen jollekin kolmesta AK-tontista ratkaistaan jatkosuunnittelussa ennen ko. tonttien rakennuslupavaihetta.

Helen Sähköverkko Oy esittää, että asemakaavaan tehdään AK-tontteja 39374/20, 21 ja 22 koskeva kaavamääräys: Sähkönjakelun niin vaatiessa tontille on rakennettava Helen Sähköverkko Oy:n ohjeistuksen mukainen lattiapinta-alaltaan noin 15 m² suuruinen muuntamotila.

Vastine

Asemakaavaehdotukseen on lisätty määräys, jonka mukaan tonteille 39374/20-23 tulee sähkönjakelun niin vaatiessa rakentaa verkonhaltijan ohjeen mukainen, noin 15 m² suuruinen muuntamotila. Tilan saa rakentaa asemakaavakarttaan merkityn kerrosalan lisäksi.

Rakennettu ympäristö

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY) pitää Yhdyskuntarakenteen tiivistämistä aseman läheisyydessä perusteltuna valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaavan ja yleiskaavan tavoitteet huomioon ottaen.

ELY-keskus pitää hyvänä, että alueen varhaisemmasta rakennetusta ympäristöstä on säilytetty kerrostuma (entinen osuuskassan konttori) ja mahdollistetaan vanhemman kerrostuman säilymisestä osa. Uusi kerrostalorakentaminen tulee muuttamaan pientaloaluetta urbaanimmaksi ja korkea rakentaminen eroaa matalan pientaloalueen luonteesta. Laadukkailla rakennusmateriaaleilla ja arkkitehtuurilla on mahdollista edistää korkeatasoista rakentamista, vaikka se eroaakin olemassa olevan alueen ominaispiirteistä.

Kaupunginmuseo toteaa lausunnossaan, että asemakaavaa on kehitetty kaupunginmuseon ehdotusvaiheessa antaman lausunnon suuntaan, eikä kaupunginmuseolla ole muuta huomautettavaa asemakaavasta.

Vastine

Merkitään tiedoksi.

Bussi- ja pyöräliikenne

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) pyytää kiinnittämään huomiota katualueen mitoitukseen Viertolantiellä, missä ajorata on kapeimmillaan vain 6 metrin levyinen. Bussiliikenteen sujuvuuden kannalta on tärkeää, että kaksi bussia tai muuta raskasta ajoneuvoa mahtuu kohtaamaan Viertolantiellä. Kaupunkiradan junaliikennettä esimerkiksi ratatöiden tai häiriötilanteiden aikana korvaava bussiliikenne käyttää Malmin ja Tapanilan asemien välillä reittiä, joka kulkee Malminkaarrelta Saniaistien ja Fallkullantien kautta Päivöläntielle. Tämän reitin tulee olla ajettavissa telibussilla vastaisuudessakin. Korotettujen risteysalueiden mitoitus on syytä varmistaa kaikille bussien ajosuunnille.

Lisäksi HSL esittää, että yksisuuntaisten pyöräkaistajärjestelyjen toteuttamisen aikaistamista vielä selvitettäisiin, jotta vältettäisiin tilanne, jossa vasta rakennettu katualue pitäisi rakentaa uusiksi pyöräkaistojen toteuttamisen yhteydessä. Yksisuuntaiset pyöräkaistat voisivat myös mahdollistaa bussien sujuvan kohtaamisen Viertolantien kapeimmassa kohdassa paremmin kuin liikennesuunnitelmassa esitetty ratkaisu, jossa kadun toisella reunalla on yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä.

Vastine

Viertolantien katualueen leveys tulee säilymään kaavan liikennesuunnitelmassa entisellään. Tämä johtuu siitä, että vanha teollisuusrakennus säilytetään eikä katualueen leventäminen ole tämän takia mahdollista. Ajoradan kapeampi osuus vanhan teollisuusrakennuksen kohdalla lisää myös liikenneturvallisuutta toimien ajoratakavennuksen tapaan ajonepeuksien hillitsijänä.

Korotettujen katualueiden mitoitus on suunniteltu linja-autoreitille sopivaksi eikä näin ollen vaikuta olemassa olevan linja-autoreitin toimivuuteen.

Pyöräkaistojen rakentamisen vaiheistuksesta on tehty selvitys ja sen perusteella on päädytty toteuttamaan pyöräkaistajärjestelyt vasta myöhemmin tarpeiden mukaan.

Ympäristöhäiriöt

Uudenmaan ELY-keskus katsoo lausunnossaan, ettei kaavaehdotus täytä asemakaavan sisältövaatimuksia melun torjunnan osalta, eikä ehdotuksessa ole osoitettu riittäviä reunaehtoja asumisen osoittamiseksi radan varteen.

ELY-keskus esittää, että kaavaratkaisua tulee tarkentaa melulle altistumisen minimoimiseksi ja viihtyisän sekä terveellisen ääniympäristön luomiseksi. Radan varteen esitetty pysäköintitalo on matala, eikä suojaa riittävästi sen länsipuolelle jääviä asuinrakennuksia. Sama koskee myös A-korttelialueen meluntorjuntaa radan puolelta. Lähtökohtaisesti

rakennusten korkeus ja massoittelu tulisi suunnitella niin, että lähimäksi rataa/katua sijoittuvat rakennukset suojaavat muut rakennukset ja piha-alueet ohjearvot ylittävältä melulta. Melunhallinnan ja asukkaiden viihtyisyyden kannalta ei ole mielekästä, että muihin, kuin lähimpänä rataa (tai katua) oleviin rakennuksiin kohdistuu ohje- tai suositusarvot ylittäviä keskiäänitasoja tai enimmäistasoja. Tästä syystä rakennukset tulee sijoittaa/massoitella niin, että rakennuksille muodostuu aina ohjearvojen mukainen julkisivu (vähintään yksi).

ELY-keskus esittää, että jos radan varteen halutaan osoittaa asumista, tulee annettujen määräysten lisäksi määrätä rataa lähimmät rakennukset luhtitaloiksi ja varmistaa määräyksillä, että rakennusten hiljainen puoli saadaan laadullisesti hyväksi. Tämä edellyttää kaavamääräystä heijastusvaikutusten minimoimiseksi toteutus suunnittelussa.

ELY-keskus katsoo, että rataa lähimpänä olevia rakennuksia koskeva määräys julkisivun kokonaisääneneristävydestä tulee muotoilla niin, että niin keskiäänitason ohjearvot, kuin enimmäistason suositusarvo tulee saavuttaa kaikissa asuinhuoneissa. Vaikka enimmäistasoja koskeva 45 dB (L_{Amax}) taso asuintiloissa on vain suositus, niin tällaisessa kohteessa, jossa on vilkasta junaliikennettä, sen huomiotta jättäminen ei ole perusteltua asemakaavan sisältövaatimukset huomioon ottaen. Kyseisiä rakennuksia koskien tulee lisäksi antaa määräys siitä, että makuuhuoneita ei saa sijoittaa ko. julkisivujen puolelle. Lisäksi ELY-keskus toteaa, että annettu määräys melun leviämisen estävästä kokonaisuudesta ei riitä.

ELY-keskus toteaa, että kaavassa tulee antaa yleismääräys asuntojen avautumisesta hiljaiselle, ohjearvot täyttävälle julkisivulle, kun asunnon julkisivuun kohdistuu yli 65 dB päiväajan keskiäänitaso. Tonteille 39374/17 ja 39374/23 annettu määräys asuntojen avautumisesta myös sellaisen julkisivun suuntaan, jolle ei ole annettu äänitasoerovaatimusta, ei riitä. Kaava-alueella 65 dB taso ylitetään laajasti, eikä asuntojen aukeaminen hiljaisen julkisivun suuntaan näytä meluselvityksen perusteella olevan kaikissa kohdissa mahdollista. Kaavaratkaisua tulee tarkistaa näiltä osin.

Oleskeluparvekkeita koskevaa määräystä tulee lisäksi tarkentaa määrämällä, että julkisivuille, joilla ylittyy 65 dB keskiäänitaso päivällä ei saa rakentaa parvekkeita.

ELY-keskus esittää, että rakennusten väliset aidat Viertolantien puolella, joiden tarkoituksena on estää melun leviäminen piha-alueille, tulee merkitä meluestemerkinnällä sekä meluntorjunta vaatimuksien asettamilla likimääräisillä vähimmäiskorkeuksilla. Tarvittaessa meluidan arkkitehtuurista voidaan määrätä lisämääräyksellä. Lisäksi meluselvityksen esitys tonttien 24 ja 25 suojaamiseksi esitetyn meluesteen molempien puolien äänen heijastumattomuudesta tulee lisätä ko. määräykseen.

Liike- ja toimistorakennusten korttelialueelle (K) annettu melumääräys on riittävä. Korttelin osalta tulisi vielä harkita pitäisikö tärinä ja runkomelusta antaa oma määräyksensä ko. korttelille.

Kaavassa tulee antaa myös ajoitusmääräys rakennusten tai meluntorjunnan toteuttamisesta niin, että alueen rakentumisen kaikissa vaiheissa saavutetaan alueen viihtyisyys, terveellisyys sekä Vnp 993/1992 mukaiset ohjearvot.

Kaikille niille asuinrakennusten julkisivuille, joille on osoitettu julkisivua koskevia ääneneristävyystarpeita, tulee määrittää julkisivun ääneneristävyuden vähimmäistaso.

ELY-keskus toteaa, että alueelle on tehty tärinästä ja runkomelusta riittävä selvitykset. Koska alue on tärinän, runkomelun ja melun kannalta haastava, tulee alueella minimoida haittavaikutukset. Hyvät asuinolosuhteet edellyttävät, että värähtely on alle 0,1 mm/s. Tällöin ihmiset eivät yleensä havaitse tärinää. Runkomelun osalta määräykseen tulee merkitä runkomelulle suositellun ohjearvon L_{pr}m 35 dB alittuminen.

Väylävirasto edellyttää lausunnossaan, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuihin päätettäessä.

Väylävirasto pitää hyvänä, että kaavatyon yhteydessä on laadittu selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoitettu niiden pohjalta tarvittavia kaavamääräyksiä haittojen torjumiseksi. Asemakaavassa annettujen määräysten lisäksi tulisi vielä tarkastella onko asemakaavaan tarvetta sisällyttää määräyksiä koskien melulähteitä reunustavien korttelien toteutuksen vaiheistusta, siten että melun ohjearvot alittuvat asuinrakennusten sisätiloissa sekä piha-alueilla kaavan kaikissa toteutusvaiheissa.

ELY-keskus toteaa lisäksi, että ilmanlaatu on alueella liikennemäärien perusteella kohtuullinen, eikä vaadi erityisiä määräyksiä.

Vastine

Asemakaavaehdotusta on kehitetty siten, että rakennusten julkisivuihin ja pihoille kohdistuva melu saadaan huomioitua aiempaa paremmin. Meluselvitys on päivitetty muutosten mukaisesti, kaavamääräyksiä on muutettu ja täydennetty sekä kaavaselostus päivitetty.

Radan puolella LPA-alueelle esitettyä pysäköintilaitosta on käännetty niin, että laitoksen lyhyt sivun on radan puolella, jolloin melua kantautuu kapeammalla vyöhykkeellä korttelialueen puolelle. Pysäköintilaitoksen umpinainen ja yhtenäinen melun leviämistä estävä rakenne on samalla määrätty toteutettavaksi koko radan puoleisen korttelialueen mit-

taisena ja sille on annettu likimääräinen yläreunan korkeusasema, vähintään + 26,6. Laitokselta radan varressa vapautuneeseen tilaan on osoitettu uusi kerrostalolamelli, joka samalla suojaa pihan puoleisia rakennuksia ja pihaa melulta. Radan puolella osaa lamelleista on korotettu ja kadun varressa pistetaloja puolestaan madallettu kerroksella, mikä myös parantaa melutilannetta. Kaava-alueen eteläosassa on myös muutettu rakennusten massoittelua siten, että radan puolelle muodostuu toisiinsa kytkeytyvät ja melun leviämistä estävät asuinlamellit.

Radan puoleiset asuinlamellit on määrätty kaavassa luhtitaloiksi. Luhtikäytävät tulee sijoittaa ratamelun puolelle. Luhtikäytävien tulee olla umpinaisia ja melulta suojaavia, ja ne on rakennettava koko julkisivun matkalle. Tehtyjen muutosten myötä asunnot suuntautuvat väistämättä pihan puolelle, mistä syystä kaavassa aiemmin tontteja 37274/17 ja 23 koskeneet määräykset oleskeluparvekkeiden ja asuntojen avautumisesta on poistettu. Luhtitaloille annettua äänitasoerovaatimusta on muutettu, eikä sitä enää eritellä asuinhuoneiden käyttötarkoituksen perusteella.

Massoitteluun tehtyjen muutosten myötä, lukuun ottamatta luhtitalojen radan puolta, kaava-alueen asuinrakennuksiin ei enää kohdistu yli 65 dB keskiäänitasoja. Myös junaliikenteen enimmäisäänitasoista aiheutuvat vaatimukset ovat maltillisempia ja niitä kohdistuu vain kahteen rakennukseen korttelin sisäosissa. Hiljaisia ohjearvotason alittavia julkisivuja ei kuitenkaan muodostu kaikkiin rakennuksiin. Se vaatisi huomattavasti umpinaisemman ja yhteisemmän massoittelun myös kadun suuntaan. Ratkaisu ei kuitenkaan olisi toivottava, kun asemanseudun täydennysrakentamisen tavoitteena on saada sopeutettua uudisrakentaminen Tapanilan maakunnallisesti arvokkaan pienalueen mittakaavaan.

Viertolantien liikennemelun leviämisen estämiseksi alueen eteläosaan on osoitettu uusi aita suojaamaa pihon melulta. Samalla kaavan aitoja koskevaa merkinnän selitettä on tarkennettu siten, että aidan tulee olla niin korkeudeltaan kuin rakenteeltaan soveltuva suojaamaan pihon melulta. Kaava-alueen kaakkoisosan meluste -merkinnän selitettä on täydennetty siten, että esteen tulee olla vähintään osittain ääntä vaimentava molemmin puolin.

Kaava-alueen tavanomaista haastavampien liikennemeluolosuhteiden vuoksi kaavassa on määrätty poikkeuksellisesti myös toteutuksen vaiheistamisesta: tonttien toteuttamisjärjestys on vaiheistettava siten, että melutason ohjearvot alittuvat asuinrakennusten sisätiloissa ja ulko-oleskelualueilla kaikissa toteutusvaiheissa.

KTY-1-korttelialueeseen liittyen on lisätty määräys runkomelun ja täri-
nän torjunnasta koskien uudisrakennuksia tai niihin verrattavissa olevia muutoksia.

Runkomelun suositeltu ohjearvo L_{pm} 35 dB on kerrottu kaavaselostuksessa. Kaavamääräyksissä ei ole tarkoituksenmukaista mainita yksittäisiä lukuarvoja, sillä ne voivat lähtökohtaisesti muuttua. Määräyksen sanamuoto ohjaa soveltamaan kulloinkin voimassa olevaa tavoite-, suositus- tai ohjearvoa.

Tärinän osalta sovelletaan asuintiloihin tavanomaiseen vakiintuneeseen tapaan tärinän suositeltua ohjearvoa $v_{w,95}$ 0,3 mm/s. Rataverkosta vastaava Väylä ei huomauttanut asiasta.

Hulevedet

ELY-keskus toteaa, että asemakaavan sallima toiminta on myös laadultaan sellaista, että siitä ei todennäköisesti aiheudu hulevesien laadun huononemista ja haitallisia vaikutuksia Longinojaan. Autopaikkojen korttelialueeksi (LPA) merkityllä kaava-alueella tulee kuitenkin määrätä hulevesien johtamisesta öljynerotuskaivojen kautta hulevesijärjestelmään.

Vastine

Lausunnossa esitetään LPA –korttelialueelle lisättäväksi öljynerotusta koskeva kaavamääräys. Öljynerottimien tarvetta arvioidaan rakennusvalvonnan toimesta perustuen Ympäristöministeriön asetukseen rakennusten vesi- ja viemärlaitteistoista, eikä sen vuoksi asian osalta nähdä tarvetta antaa erillistä määräystä asemakaavassa.

Raideliikenteen sujuvuus

Väylävirasto toteaa, että uudisrakennukset sijoittuvat paikoin hyvin lähelle nykyistä rataa ja sen rakenteita. Rautatien läheisyyteen osoitettujen uusien korttelialueiden rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Lähtökohtaisesti radan läheisyyteen sijoitettavien rakennusten tulee olla sekä rakennettavissa että kunnossapidettävissä täysin korttelialueiden puolelta.

Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee huomioida ratalain (2.2.2007/110) 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue sekä 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset. Ratalain 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle reunimmaisen raiteen keskilinjasta. Suoja-aluetta koskettaa ratalain 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset, joiden mukaan em. alueilla ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta tai muuta kaivutyötä siten, että muutoksesta voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle tai haittaa radanpidolle.

Radan läheisten alueiden rakentamisen sisältäessä radan stabiiliteettiin vaikuttavia massojen siirtoja (kaivamista, pengertämistä) tai maaperän kuivatusta, tulee niistä tehdä jatkosuunnittelun yhteydessä riittävät, pohjatutkimuksiin perustuvat, selvitykset radan rakenteiden paikallaan pysymisen varmistamiseksi. Radan stabiiliteetti on tällöin huomioitava

rakennusten suunnittelussa Väyläviraston geoteknisten ohjeiden mukaisesti ja suunnitelmat on hyväksyttävä Väylävirastossa.

Vastine

Asemakaavassa esitetyt rakennukset on sijoitettu niin, että ne on mahdollista rakentaa ja huoltaa kokonaan tontin puolelta. Tonttien rakentaminen ei aiheuta vaaraa tai haittaa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle tai radanpidolle. Radan läheisyyden huomioiminen rakennussuunnitelmassa varmistetaan rakennusluvan hakemisen yhteydessä.

Julkisen nähtävilläolon jälkeinen vuorovaikutus

Julkisen nähtävilläolon jälkeen tehdyistä muutoksista on neuvoteltu asianomaisten hallintokuntien kanssa. Alueen asukkaita on kuultu erikseen 22.11. pidetyssä Tapanila-seuran järjestämässä keskustelutilaisuudessa.

LIITE 1:**Yhteenveto asukastilaisuudesta 19.5.2018**

Kaavoittajat olivat tavattavissa lauantaina 19.5.2018 klo 11–15 Ala-Malmin puistossa osana Malmin päivän tapahtumia. Kaavahankkeesta keskusteltiin päivän aikana noin 30 alueen asukkaan kanssa.

Keskustelussa korostettiin, että Viertolantien varren olemassa olevat rakennukset on tärkeä säilyttää. Rakennuksissa on paikallisten asukkaiden näkökulmasta paljon tasokasta ja tärkeää toimintaa. Pelkona oli, että monipuolisesta ja elävästä kaupunkirakenteesta tehdään nukku-malähiötä.

Viertolantien vartta toivottiin rakennettavaksi matalasti ja monipuolisesti. Liian korkean rakentamisen pelättiin peittävän Viertolantien länsipuolen omakotitalojen näkymiä. Uusien radan varren rakennusten pelättiin heijastavan radan melua radan itäpuolen asuintonttien suuntaan.

Tulipalossa vaurioituneiden teollisuusrakennusten purkamisaikataulusta haluttiin tietoa. Esille tuotiin myös, että pohjoisen teollisuustontin autopaikat ovat osittain nykyisten asukkaiden käytössä.

Pyöräilybaanaa pidettiin tarpeettomana ja sen pelättiin hävittävän melulta suojaavaa radanvarren puustoa. Samoin kysyttiin miten se vaikuttaa radan itäpuolen nykyisiin parkkipaikkoihin. Nykyisiä kävely- ja pyöräily-yhteyksiä pidettiin riittävinä, eikä nykyisiin reitteihin toivottu muutoksia. Osa piti puolestaan pyöräilybaanan rakentamista hyvänä asiana, joka helpottaa pyöräilijöiden elämää. Baanan toivottiin jatkuvan kaavassa ns. Fallkullan kiilan alueeseen saakka

Radan itäpuolella sijaitseva pieni puistoalue haluttiin säilyttää rakentamattomana. Samoin toivotaan sen laadukkaampaa hoitamista puisto-, eikä metsäalueena. Tapanilan aseman läheisyyteen toivottiin lisäksi päivittäistavarakauppaa.

LIITE 2:**Yhteenveto kerro kartalla -kyselystä 6.5.–3.6.2019**

Valmisteluaineiston nähtävilläolon yhteydessä järjestettiin kaikille avoin kerro kantasi -verkkokysely 6.5.–3.6.2019 välisenä aikana. Kyselyssä oli mahdollista antaa palautetta nähtävillä olleesta valmisteluaineistosta ja siihen sisältyvistä kolmesta suunnitteluvaihtoehdosta. Kyselyyn tuli yhteensä 174 kommenttia ja saatu palaute kohdistui samoihin asiakokonaisuuksiin kuin kirjaamoon lähetetyt mielipiteet.

Suunnittelualuetta toivottiin kehitettävän eloisana ja monimuotoisena niin, että asuinrakentamisen lisäksi alueella olisi mahdollisuuksia erilaiselle yritys- ja kulttuuritoiminnalle. Erityisesti autonkoritehtaan nykyiset kulttuuri- ja harrastustoimijat tarjoavat merkittävää kulttuuri- ja harrastustoimintaa muun muassa lapsille ja nuorille, ja toimintojen poistumisen pelättiin näivettävän alueen vetovoimaisuutta sekä asukkaiden yleistä viihtyvyyttä, ja muuttavan Tapanilaa nukkumalähiöksi.

Uusien toimintojen osalta Tapanilaan toivottiin mm. vanhusten palveluasumista, päiväkotia, lähikauppaa, leikkipuistoa, puistoaukeaa tai toria, koirapuistoa sekä alueen eteläosaan entisestä Mosabackan lavasta muistuttavaa toimintaa. Alueella nähtiin osassa palautteita olevan jo riittävästi palveluita Malmin ja Tikkurilan läheisyys huomioiden. Osa kyselyyn vastanneista toivoi kehittämisen tapahtuvan ensisijaisesti voimassa olevan asemakaavan mukaisesti.

Viertolantie 2:n olemassa olevat rakennukset haluttiin useimmissa palautteissa säilyttää ja suojella niiden tarjoamien palvelujen sekä itse rakennusten rakennushistoriallisen arvon vuoksi. Autonkoritehtaan rakennuksia toivottiin kehitettävän nykytilanteen pohjalta ja kokonaisuutena laajennettavan koillisen Helsingin Kaapelitehtaan. Mikäli rakennukset purettaisiin, toivottiin että kaupunki tarjoaisi tilalle samankokoisia ja kustannuksiltaan vastaavia tiloja, jotka soveltuisivat nykyisille kulttuuripalvelujen tarjoajille.

Suuressa osassa palautteita haluttiin, että uuden rakentamisen mittakaava huomioisi paremmin alueen olemassa olevan arvokkaan pientalovaltaisen rakennuskannan. Suunnitelmien rakentamisen määrää pidettiin liian raskaana ja kerrosluvuiltaan liian korkeana sopiakseen ympäristöönsä. Uuden rakentamisen toivottiin useimmissa palautteissa olevan esitettyä matalampaa – pääosin korkeintaan nelikerroksista ja Viertolantien varrella kaksikerroksista. Uusien rakennusten toivottiin olevan kerrostalojen sijaan omakotitaloja, rivitaloja tai kaupunkivilloja. Liian korkeiden rakennusten pelättiin myös varjostavan ympäristöään.

Osassa palautteita toivottiin rakentamisen olevan puolestaan esitettyä tehokkaampaa ja korkeampaa raideliikenteeseen tukeutuen. Täydennysrakentamisen nähtiin tukevan palvelutarjonnan ja joukkoliikennetyhteyksien säilymistä, sekä estävän radan aiheuttaman melun leviä-

mistä. Osa toivoi, että suunnittelualueen eteläpuoliset Punttikujan teollisuustontit tulisi osoittaa asumiseen. Yhdessä palautteessa toivottiin, että radan itäpuolinen täydennysrakentaminen pitäisi ottaa takaisin kaavaan.

Useassa palautteessa toivottiin uusien rakennusten olevan harmaan betonipinnan sijaan värikkäitä ja kattomuodoiltaan ympäristöön sopeutuvia. Materiaalina hyvänä pidettiin puuta, millä kytkeydyttäisiin paremmin alueen olemassa olevan rakennuskantaan. Rakentamisessa haluttiin vältettävän korkeita perustuksia ja kansirakenteita, ja kadunvarteen toivottiin mieluummin liiketiloja. Rakennusten ilmeeseen toivottiin otettavan mallia Päivöläntien äskettäin toteutuneesta pienkerrosta-
lost.

Rakentamisessa toivottiin huomioitavan riittävä vehreys, julkiset viheralueet ja eläinten kulkureitit. Koillis-Helsingin alueella Tapanila mukaan lukien nähtiin olevan vähemmän virkistys- ja ulkoilualueita kuin muissa Helsingin kaupunginosissa. Osassa palautteita toivottiin viherkaistaa kadun ja uusien rakennusten väliin. Tiilentekijänmäen puisto haluttiin jättää nykyiselleen asukkaita palvelevana virkistysalueena. Pyöräilybaanasta huolimatta puustoa toivottiin säilytettävän mahdollisimman paljon. Samalla toivottiin, että kaavassa ei esitettäisi tarpeettomasti kulkureittejä puistosta yksityisille tonteille.

Palautteissa esitettiin huoli siitä, millaisia vaikutuksia ja vaurioita massiivisen rakentamisen edellyttämä perustamistyö ja siihen liittyvä mahdollinen maaperän kuivuminen ja tiivistyminen saattaisi aiheuttaa olemassa olevalle rakennuskannalle. Samoin oltiin huolissaan uuden rakentamisen aiheuttamasta työmaavaiheen tärinähaitasta. Radan varteen toivottiin rakennettavaksi meluvalleja. Osassa palautteita arveltiin uuden rakentamisen heijastavan melua radan itäpuolen suuntaan.

Liikenteen osalta toivottiin, että Viertolantielle varattaisiin tilaa sekä jalankulkijoille, pyöräilijöille että autoilijoille. Nykytilannetta helpottaisi, jos tien laitaan tulisi tilaa myös autojen pysäköinnille. Uuden rakentamiselle esitettiin perinteistä vähäisempää pysäköintimitoitusta radan aseman läheisyydestä johtuen. Uuden rakentamisen pelättiin lisäävän liikennettä ja turvattomuutta alueella. Viertolantielle esitettyä uutta bussipysäkkiä pidettiin pääosin hyvänä, mutta toisaalta Rajatien kulmauksen pysäkin poistamisen nähtiin aiheuttavan haittoja alueella, jos koululaiset alkavat kulkea tonttien läpi koulun suuntaan. Myös Tapanilan aseman ja Rajatien nähtiin kaipaavan remontoimista ja parannusta nykytilanteeseen nähden.

Palautteissa sekä kritisoitiin että puolustettiin suunniteltua radan itäpuolen pyöräilybaanaa. Baana pelättiin johtavan puiden kaatamiseen radan varressa ja näköesteen poistumiseen olemassa olevan asumisen suuntaan. Samoin kysyttiin, mahtuuko baana kulkemaan olemassa olevan pysäköintialueen vierestä niin, ettei tämä aiheuta muu-

toksia pysäköintialueen valo- ja lämmitystolppiin. Yhdessä palautteissa pidettiin Viertolantien pyöräilyn yksisuuntaisia järjestelyjä tarpeettomina.

Nähtävillä olleista vaihtoehtoista parhaana pidettiin yleisellä tasolla vaihtoehtoa A, jossa autonkoritehtaan suurempi rakennus oli osoitettu säilyväksi. Samasta syystä vaihtoehtoja B ja C ei pidetty useimmissa palautteissa toivottavana, sillä niissä autonkoritehtaan molemmat rakennukset oli esitetty purettaviksi. Yleisesti ottaen vaihtoehtoja pidettiin keskenään liian samankaltaisina.

Palautteissa toivottiin lisäksi huomioitavan paremmin alueen asukkaiden ja yhdistysten mielipiteet. Suunnitelmien nähtiin olevan tehdyt liiaksi maanomistajien ehdoilla, eikä niihin nähty olevan todellista mahdollisuutta vaikuttaa. Valmisteluaineistossa todettiin myös olevan virhe suunnittelualueen olemassa olevien rakennusten valmistumisajankohdan osalta.

LIITE 3:**Yhteenveto kaavakävelystä 16.5.2019**

Valmisteluaineiston nähtävilläolon yhteydessä suunnittelualueella järjestettiin kaavakävely, jonka yhteydessä suunnittelussa mukana olevat kaupungin asiantuntijat kertoivat suunnitelman keskeisistä tavoitteista ja sisällöstä, sekä vastasivat mukana olleiden asukkaiden kysymyksiin. Kävelykierröksellä käytiin tutustumassa valmisteluaineistossa esiteltujen suunnitelmien eri osa-alueisiin maastossa. Paikalle oli saapunut muutama kymmenen osallistujaa, joiden lisäksi paikalla oli neljä kaupungin asiantuntijaa.

Ulkoilmassa järjestetyn kierroksen aikana keskusteluja eri asiantuntijoiden kanssa käytiin useassa eri paikassa samanaikaisesti. Tilaisuuden luonteesta ja sen käytännön olosuhteista johtuen kaikkien osallisten yksittäisiä kysymyksiä ja vastauksia ei ole ollut mahdollista saada kirjattua ylös, mistä syystä tilaisuuden pääpaino on ollut avoimessa keskustelussa.

Tilaisuuden aikana esille nousseet asiat liittyivät pitkälti samoihin teemoihin, joihin on vastattu kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Keskeisimpinä asioina esiin nousivat Viertolantien varteen suunniteltavan uuden rakentamisen mittakaava, autonkoritehtaan rakennusten ja niissä olevien toimintojen säilyttäminen, Viertolantien kadun järjestelyt sekä pääradan itäpuolinen pyöräilybaana.

Kaavakävelyn aikana esiin nousseet keskeisimmät asiat on huomioitu laaditun asemakaavaehdotuksen sisällössä.

LIITE 4:**Yhteenveto asukastapaamisesta 22.11.2021**

Asemakaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen suunnitelmaan tehtyjä muutoksia esiteltiin Tapanila-seuran vuosikokouksen yhteydessä 22.11. Tapanilan kylätilalla. Päivitettyä suunnitelmaa esittelemässä ja kysymyksiin vastaamassa oli arkkitehti Antti Mentula. Keskustelun jälkeen tilaisuus jatkui Tapanila-seuran vuosikokouksen muulla ohjelmalla.

Tilaisuudessa esitetyt kysymykset liittyivät rakentamisen mittakaavaan, liiketiloihin, olemassa olevien rakennusten säilyttämiseen, pysäköintiin, maaperäolosuhteisiin ja pohjaveteen, rakennusaikaisiin häiriöihin, Viertolantien tilamitoitukseen, bussipysäkkien paikkoihin, rakentamisen määrään, julkisiin palveluihin, rakennusmateriaaleihin, puuhöyläämään, varjostukseen, asemakaavan havainneaineistoihin ja kaavaprosessiin.

Rakennusten korkeuksiin tehtyjä madalluksia kiiteltiin, mutta kerrostalovaltaista rakentamista pidettiin silti edelleen liian tehokkaana alueelle. Erityisesti alueen pohjoisimman tontin rakennuksia toivottiin madallettavan lisää. Rakennusten pelättiin edelleen varjostavan ympäristön olemassa olevia asuintaloja. Asuntokokojen osalta kysyttiin, onko alueelle tulossa myös muita kuin pieniä asuntoja. Puurakentamisesta toivottiin määrättävän pakollisena kaavassa.

Toimitilojen osalta kysyttiin voisiko myös toisen vanhan teollisuusrakennuksen säilyttää, ja miten paljon ja minne korvaavia liiketiloja alueelle on suunniteltu. Säilyväksi esitetyn rakennuksen osalta kysyttiin, onko tontin omistajalla tavoitteena jatkaa rakennuksissa nykyisenlaista toimintaa. Julkisten palvelujen kuten päiväkotien ja koulujen ei arveltu riittävän asukasmäärän lisääntyessä. Lisäksi kysyttiin, onko puuhöyläämö poistumassa alueelta.

Liikenteeseen liittyen Viertolantien pelättiin jäävän liian kapeaksi, ja bussien ei uskottu mahtuvan kohtaamaan kadun kapealla osuudella. Uusien bussipysäkkien sijoittamisen ei haluttu poistavan nykyisiä pysäkkejä reitin varrelta. Pysäköinnin mitoitusta arveltiin liian väljäksi ja pelättiin, että asukkaiden epävirallinen pysäköinti tukkii alueen olemassa olevia katuja.

Ympäristöhäiriöiden osalta uuden rakentamisen pelättiin aiheuttavan vaurioita ympäristön olemassa oleville rakennuksille, sillä orsivesi on alueella lähellä pintaa ja maa saattaisi painua rakennustöiden aikana.

Asemakaavan havainneaineiston osalta toivottiin varmistettavan, että se on teknisesti oikein laadittu, ja että kuvissa näkyisi paremmin myös Viertolantien vastapuolen rakennuskantaa.

Prosessin osalta tiedusteltiin, onko kaava tarkoitus laittaa uudelleen nähtäville, ja miksi päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ei ole postitettu uudelleen alueen asukkaille. Lisäksi kysyttiin milloin rakentaminen voisi alkaa alueella, ja voiko toteuttaminen viivästyä.
