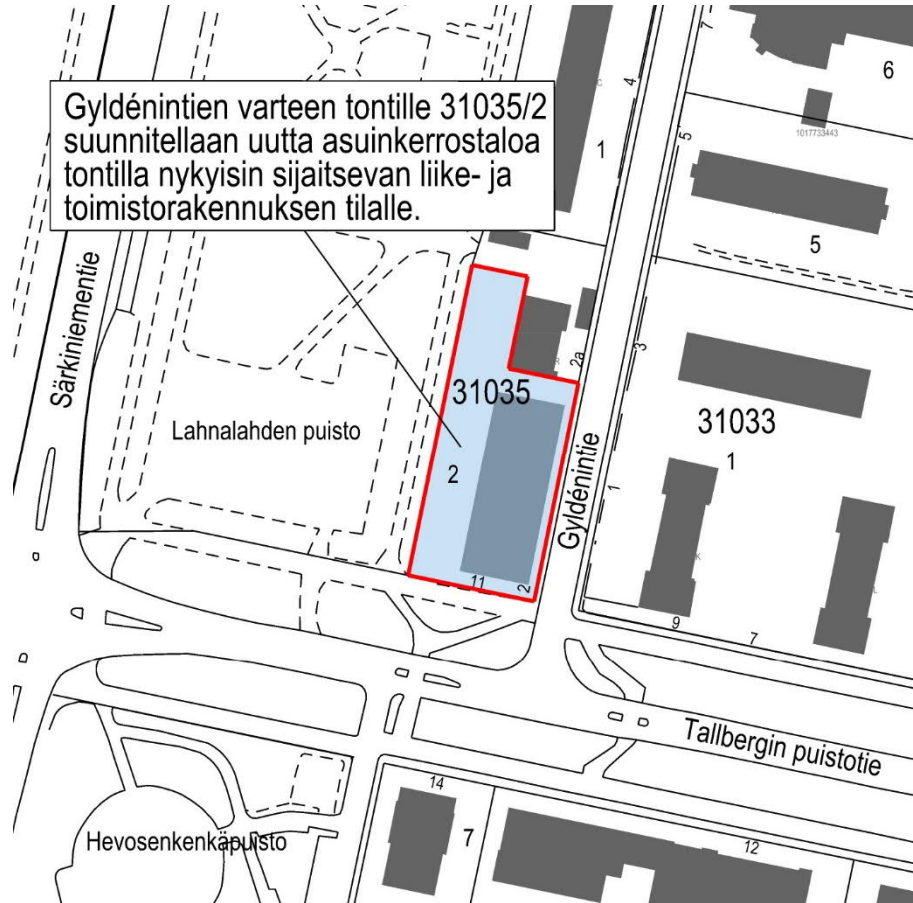


**VUOROVAIKUTUSRAPORTTI**

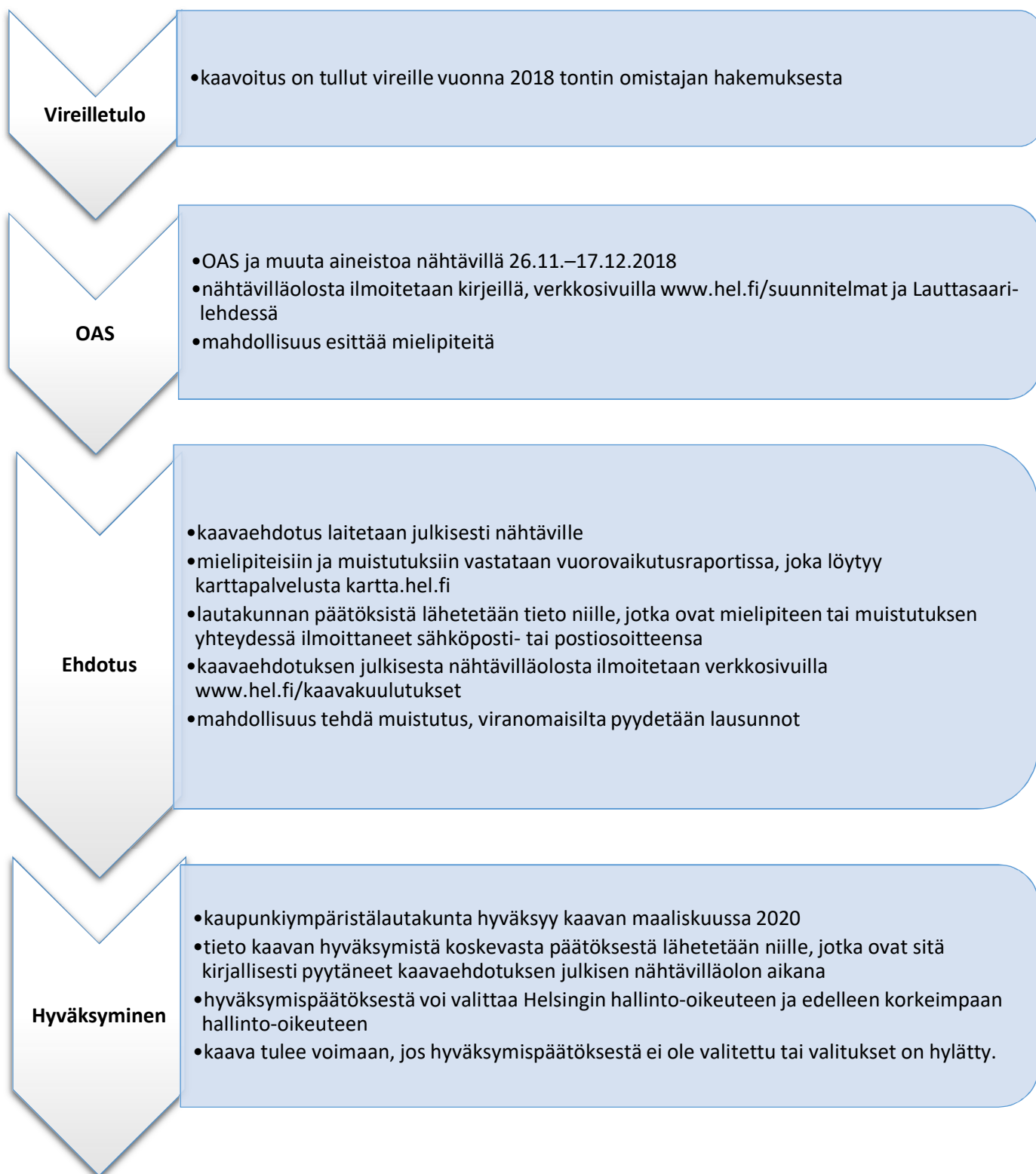
Lauttasaaren tonttia 31035/2 (Gyldenintie 2) koskeva asemakaavan muutos (nro 12529)

**Vuorovaikutusraportin sisältö**

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

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

## Kaavoituksen eteneminen



## YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA JA VASTINEET NIIHIN

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo 26.11.–17.12.2018

### Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat metrolikenteen ja metroaseman läheisyyden huomioimiseen uudisrakennuksen suunnittelussa ja rakentamisessa. Rakentaminen ei saa haitata metron matkustajaliikennettä tai tukkia pelastus-, huolto-, hätäpoistumis- ja palokunnan hyökkäysteitä myöskään rakentamisen aikana eivätkä rakentamisen aikaiset rakentamistoimenpiteet muutenkaan saa haitata metrolikennettä. HKL:n ohjeistus ”Työskentely metroradan läheisyydessä tulee ottaa huomioon”. Suunnittelun ja rakentamisen tulee edetä vuorovaikutuksessa HKL:n kanssa.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että asiat on esitetty kaavaselostuksessa sekä niihin liittyen on annettu tarvittavat kaavamääräykset.

Muissa viranomaisten kannanotoissa (HSY, HSL) ei ollut huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (HKL)

### Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Kaavavalmistelun aikana on kiinnitetty erityistä huomiota siihen, että rakentaminen tapahtuu metroaseman läheisyydessä. Kaavassa on huomioitu asia sanallisesti selostuksessa sekä kaavakartalla on kaavamääräyksiin huomioitu metron rakenteiden, metroaseman sekä sen toiminnan turvaaminen.

### Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat rakennuksen korkeuteen ja sen sijoittamiseen suhteessa Gyldenintiehen. Mielipiteissä rakennuksen sijaintia metroaseman vieressä pidettiin sopivana asuinrakennukselle ja uudisraken-

tamisella katsottiin olevan mahdollista saavuttaa ympäristöönsä paremmin sopiva rakennus täydentämään kaupunkikuvaa. Esimerkkiä tulisi ottaa ympäröivän rakennuskannan julkisivumateriaalien, yksityiskohdista ja väreistä. Rakennuksen kivijalkaan sopisi liiketoiminta, esim. kahvila tai ravintola.

Rakennusta pidettiin asukaan kannanotossa liian korkeana suhteessa ympäröiviin 4-kerroksisiin rakennuksiin. Rakennus ei asukkaan mielestä kunnioita alueen rakentamisen historiaa. Asukas kysyy miksi ei uudisrakentamisessa noudateta Gyldenintien ympäristön 4-kerroksisten rakennusten korkeutta.

Uudisrakennuksen sijoittamisen nykyisen jalkakäytävän reunaan katsottiin olevan Gyldenintien vilkaan metroasemalle johtavan jalankulun kannalta liian ahdas ja peittävän näkymiä kadulta metroasemalle.

Lauttasaari-Seuran mielestä rakennus tulisi sijoittaa samaan linjaan tontin pohjoispuolella sijaitsevan Lauttasaarentie 6 rakennuksen kanssa. Seuran mielestä rakennuksen arkkitehtuuri ja massoittelu tulee olla ympäristöönsä sopivaa ja edustaa oman aikakautensa rakentamista.

Länsimetro Oy toteaa kannanotossaan, että metron rakentamisen aikaiset kaivannon tuennat tulee ottaa huomioon asemakaavan muutoksessa ja rakentamisessa. Ankkuroitu ponttiseinä ei ole ilman korvaavia järjestelyjä poistettavissa, koska se estää liiallisen maanpaineen kohdistumisen metroaseman maanpäälliseen seinärakenteeseen.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että uudisrakennus sopeutuu vaaleaksi rapattuna ja harjakattoisena nykyistä rationaalista toimistorakennusta paremmin ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Rakennuksen arkkitehtuurissa on samoja yksinkertaisia elementtejä, materiaaleja ja värejä kuin ympäröivässä rakennuskannassa, samoin asettuminen osaksi korttelirakennetta noudattaa alueen tyypillistä rakentamistapaa. Rakennuksen katutasen kerrokseen on suunniteltu jalankulultaan vilkkaalle Gyldenintielle ja myös Tallbergin puistotielle aukeavaa liiketilaa ja esimerkiksi ravintola tai kahvila sopivat hyvin rakennukseen. Tontin piha-alueelle on sallittu rakennettavaksi yksikerroksinen kioskikahvila, joka tukisi hyvin kesäaikaan kivijalkaravintolan toimintaa.

Rakennuksen siirrolla länteen ja Gyldenintien puoleisen tontinosan liittämisellä katuun on varmistettu sekä metroaseman näkyvyys kadulle, että riittävä jalankulun tila metroasemalla ja liityntäbussipysäkin kohdalla. Rakennusta ei voi kuitenkaan siirtää liikaa länteen, koska muuten liikennemelulta suojattu, puistoon ja hyvään ilmansuuntaan avautuva asuinrakennuksen piha-alue supistuu liian kapeaksi. Jos rakennus sijoitettaisiin samaan linjaan Lauttasaarentie 6 rakennuksen kanssa, suuri

osa niukahkosta piha-alueesta sijoittuisi liikenteen häiriöille alttiille ja huonompaan ilmansuuntaan aukeavalle Gyldenintien puolelle. Piha-alueesta muodostuisi jokaiseen suuntaan käytön kannalta liian kapea. Toivottujen liiketilojen toimivuuden kannalta nimenomaan sijainti kadun varressa lähellä jalankulkijoita on paras.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 4 kpl.

## **Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin**

### **Rakennus ei sovi ympäristöönsä, on liian iso, korkea ja massiivinen**

#### **Vastine**

Tontti sijaitsee erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varrella Lauttasaaren metroaseman läntisen sisäänkäynnin vieressä. Tontin länsisivu rajoittuu puistoalueeseen. Uudisrakentamisen kaupunkikuvallisena tavoitteena on eheyttää alueen kaupunkikuvaa alueelle arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan ja muodonannoiltaan nykyistä liikerakennusta paremmin sopeutuvalla rakennuksella. Tarkasteltaessa alueen rakennuskantaa laajemmin, voidaan todeta, että rakentamisen korkeudet ovat maltillisia, mutta kaikki rakennukset eivät ole keskenään saman korkuisia. Ympäristön kaupunkirakennetta laajemmin tarkasteltuna rakennuksien korkeudet vaihtelevat 4-7-kerroksen välillä. Suunnitelmaa havainnollistavissa viistoilmakuvasuorituksissa on havainnollistettu rakennuksen kokonaisvolyymien suhde Kotkavuoren kaupunkirakenteeseen niin, että uudisrakennus noudattelee ympäröivää avointa rakennustapaa ja ympäröivän kaupunkirakenteen rakennusten suuntia. Rakennus sijoittuu kahden aksiaalisen kaupunkitilan, Tallbergin puistotien ja Lahnalahdenpuiston kulmaan ja nurkassa sijaitsevan rakennusmassan pitääkin olla riittävän voimakas päättääkseen näitä kaupunkitiloja reunustavat rakennusrivistöt.

Lähiympäristön 1930-1950-luvuilla rakennetuissa asuinkerrostaloissa on yleensä loivahko harjakatto, korttelirakenne on avoin ja rakennustyyppinä on enimmäkseen vaihtelevan mittainen, rakennusrungoltaan pitkänomainen lamellitalo ja Tallbergin puistotietä rajaa vaihtelevan korkeisten rakennusten näkyvien päätyjen luoma julkisivu. Näitä samoja periaatteita on noudatettu myös uudisrakennuksessa, jonka arkkitehtuuri kertoo kuitenkin yksityiskohdissaan rakentamisajankohdastaan.

Alueen rakentamiselle tyypilliset piirteet on huomioitu uudisrakennuksen massoittelemassa ja sen sijoittamisessa samansuuntaisesti muiden Lahnalahdenpuistoa rajaavien rakennusten kanssa. Uudisrakennuksen sijainti metroaseman vieressä on perusteltua hyödyntää ympäristöönsä sopivalla, mutta tarpeeksi tehokkaalla rakentamisella, koska tavoit-

teena on kaupunkirakenteen täydennysrakentaminen hyvien raidejoukkoliikenneyhteyksien varteen ekologisesti kestäväällä ja ilmastonmuutosta hillitseväällä tavalla. Alueen maankäytön harkittu tehostaminen tehokkaan joukkoliikenteen äärelle on yleiskaavan ja Helsingin strategisten tavoitteiden mukaista. Moneen suuntaan avautuvan rakennuksen asuntojakauma on mahdollista suunnitella monipuoliseksi ja asemakaavakartassa on määräys perheasuntojen osuudesta.

Rakennusta siirretään osallistumis- ja arviointisuunnitelman liitteenä olevaan viitesuunnitelmaan verrattuna kaksi metriä länteen, joka väljentää edelleen uudisrakennuksen ja kadun vastapäisellä sivulla olevien rakennusten etäisyyttä ja suhdetta toisiinsa. Samalla syntyy leveämpi jalkakäytävä palvelemaan mm. asemalle kulkevia jalankulkijoita.

### **Rakennuksen edustalle jäävä jalankulkutila on liian kapea**

#### **Vastine**

Jalkakäytävää rakennuksen edustalla on saadun palautteen perusteella levennetty kahdella metrillä siirtämällä uudisrakennusta länteen niin, että jalkakäytävän käytettävyys paranee, metroaseman havaittavuus kadulta paranee, pysäköintikellarista johtavalta ajorampilta saadaan riittävät ja turvalliset näkemät katualueelle ja bussipysäkin kohta metroaseman edustalla on väljempi ja paremmin toimiva. Rakennuksen katutasoon avautuva pohjakerros on enimmäkseen katutiloihin avautuvaa liiketilaa ja rakennuksen sijainti levennetyn jalkakäytävän reunassa on toimiva ja perusteltu myös liikehuoneistojen sisäänkäyntien kannalta.

### **Metron rakenteiden, turvallisuuden ja toiminnan huomioiminen asemakaavan muutoksessa ja rakentamisessa**

#### **Vastine**

Uudisrakennus ei sijoitu metrotunnelin päälle. Asemakaavassa suunnitelluista rakennuksista on vähintään 8 metrin etäisyys metroaseman rakennuksiin. Piha-alueeseen ei ole suunniteltu metroaseman länsipuolella merkittävää maanpainetta aiheuttavaa lisätäyttöä.

Kaavassa on kaavamääräyksiin huomioitu metroaseman rakenteiden sekä toiminnan turvaaminen jatkossa.

Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee tarkentaa uudisrakennuksen pohjarakentamiseen liittyvät kysymykset. Asemakaavan selostuksessa on annettu jatkosuunnittelua koskien ohje: Jatkosuunnittelu sekä kohteen rakentaminen tulee edetä vuorovaikutuksessa Länsimetron sekä HKL:n kanssa.

### **Näkymä metron asemahallista puistoon**

Piha-alueen nosto suunnitellun uudisrakennuksen edustalla parantaa kaupunkikuvaa kokonaisuutena, koska Gyldenintie 2:n piha-alue ei ole enää kuopassa ympäristöönsä nähden, vaikka sillä on vähäinen vaikutus asemahallista luoteeseen avautuvaan näkymään. Avoin näkymä asemahallista puistoon säilyy.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 21.1.–19.2.2020

### **Muistutukset**

Kaavaehdotuksesta tehtiin 4 muistutusta.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat rakennuksen julkisivujen lasipintojen vaarallisuuteen linnuille, pyöräpaikkojen laatuun ja asuntojen rakentamiseen ullakkotilaan. Muistutuksissa todettiin, että osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja valmistelumateriaalista jätetyt mielipiteet on otettu jatkosuunnittelussa huomioon.

Lauttasaari-Seura toteaa, että kommentit osallistumis- ja arviointisuunnitelman valmistelumateriaaliin on otettu kohtuudella huomioon. On hyvä, että asemakaavassa on vaatimus liiketilojen rakentamisesta. Asuntojen rakentaminen harjakaton alla olevaan ullakkotilaan on seuran mielestä ei toivottu ratkaisu.

Asukas muistuttaa, että pyöräpysäköintiin tulee päästä kadulta esteettömästi ja pysäköinnille tulee olla riittävästi tilaa. Pyöräpysäköintiä tulee osoittaa myös liiketiloille ja pyörävarasto ei saa olla yhteistä tilaa lastenvaunuvarastoille. Pyöräpysäköinnistä tulee päästä porrashuoneeseen.

Asukas muistuttaa, että suunniteltu rakennus on liian lasinen puistoalueen reunalle ja lisää lintujen törmäysriskiä alueella. Asukas on jättänyt kaksi erillistä muistutusta samasta aiheesta.

### **Vastineet aihepiireittäin**

#### **Asuntojen rakentaminen harjakaton alaiseen ullakkotilaan.**

Rakennukseen on asemakaavassa määrätty rakennuksen pituussuuntainen harjakatto, koska suurimmassa osassa lähiympäristön olevista rakennuksista on harjakatto. Katon lappeiden alainen tila on tarkoituksenmukaista ja tilankäytöltään tehokasta käyttöä asuintiloina, jotka voivat olla esimerkiksi alempaan kerrokseen liittyviä huone- tai parviloja. Asuntojakaumasta tulee normaalia monipuolisempi ja omaperäisempi.

---

Rakennus ei ole paljoakaan korkeampi kuin jos harjan alle jäävä ullakko olisi käyttämätöntä kylmää tilaa.

**Pyöräpysäköinnin laatu tulee huomioida kaavassa paremmin**  
Polkupyörien pysäköintiä on suunniteltu sekä rakennuksen pihalla sijaitsevaan polkupyöräkatokseen, että rakennukseen.

Pyöräpysäköintipaikkoja vaaditaan asemakaavassa vähintään 1 pp/ 30 m<sup>2</sup> asuinkerrosalaa, joka on Helsingin uusilla asuinkerrostaloteilla käytössä oleva mitoitus. Paikoista on vähintään 75% sijoitettava rakennuksiin tai talousrakennuksiin eli laadukkaaseen säilytystilaan.

Pyörien säilytyksen yksityiskohdat, kuten tarkka tilajako tai yhteydet porrashuoneisiin tullaan ratkaisemaan rakennussuunnittelussa rakennuslupaa haettaessa ja luvan yhteydessä tarkistetaan pyöräpysäköinnin riittävä mitoitus ja sen toimivuus suhteessa rakennuksen ja piha-alueen toiminnalliseen kokonaisuuteen. Asemakaava sallii yhden autopaikan vähentämisen kymmentä pyöräpysäköinnin lisäpaikkaa kohden, kuitenkin enintään 5% laskentaohjeen määräämästä autopaikkojen kokonaismäärästä. Lisäpaikkojen tulee sijaita pihatasossa olevassa katetussa tilassa.

Liiketilojen pyöräpaikat voidaan suunnitella tontilla ulkotilaan, niiden ei tarvitse olla rakennusten sisällä olevia paikkoja.

Liiketiloissa ja muissa työpaikoissa työntekijöiden pyöräpaikoista vähintään 50 % tulee sijaita katetussa ja lukittavissa olevassa tilassa. Kaikkien kohteiden pyöräpaikat suositellaan rakennettavaksi runkolukituksen mahdollistavina.

### **Asuntojen rakentaminen harjakaton alaiseen ullakkotilaan.**

Rakennukseen on asemakaavassa määrätty rakennuksen pituussuuntainen harjakatto, koska suurimmassa osassa lähiympäristön olevista rakennuksista on harjakatto. Katon lappeiden alainen tila on tarkoituksenmukaista ja tilankäytöltään tehokasta käyttää asuintiloina, jotka voivat olla esimerkiksi alempaan kerrokseen liittyviä huone- tai parviloja. Asuntojakaumasta tulee normaalia monipuolisempi ja omaperäisempi. Rakennus ei ole paljoakaan korkeampi kuin jos harjan alle jäävä ullakko olisi käyttämätöntä kylmää tilaa.

### **Liian lasinen rakennus puistoalueen reunalla aiheuttaa linnuille törmäysriskin**

Suunnitellun rakennuksen julkisivuissa on pyritty korostamaan enemmänkin muurattua ja rapattua umpinaista ulkoseinää, josta parvekkeet ovat sisäänvedettyjä ja ikkunat seinäpinnassa olevia erillisiä aukkoja. Asemakaavamääräykset ohjaavat suunnittelua mm. niin, että julkisivun



tulee olla rapattu ja parvekkeiden julkisivusta sisäänvedettyjä. Helsingiläisessä kerrostalorakentamisessa parvekkeet ovat nykyisin yleensä tapana lasittaa, mutta asemakaava ei lasituksia määrää tehtäväksi. Suunniteltu rakennus ei kuitenkaan ole nykyiseen asuinkerrostalorakentamisen normaalikäytäntöihin nähden mitenkään erityisen lasinen, vaikka ennen kaikkea parvekkeiden mahdollisten lasittamisien vuoksi lasipintoja tulee rakennuksen julkisivuun jonkin verran enemmän kuin esimerkiksi ympäröivissä 1950-luvuilla rakennetuissa rakennuksissa. Tontilla nykyisin sijaitsevan toimistorakennuksen julkisivuihin verrattuna suunnitellun rakennuksen julkisivuissa on vähemmän lasipintaa, joten tilanne ei lintujen kannalta muutu huonommaksi.

### **Viranomaisten lausunnot**

Kaavaehdotuksesta saatiin lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa ei ollut huomautettavaa asemakaavan muutoksesta.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)

Lisäksi seuraavat tahot ilmoittivat, ettei ole lausuttavaa: Helen Oy.

---