

Kaupunkiympäristön toimiala
Asemakaavoitus

Vuorovaikutusraportti

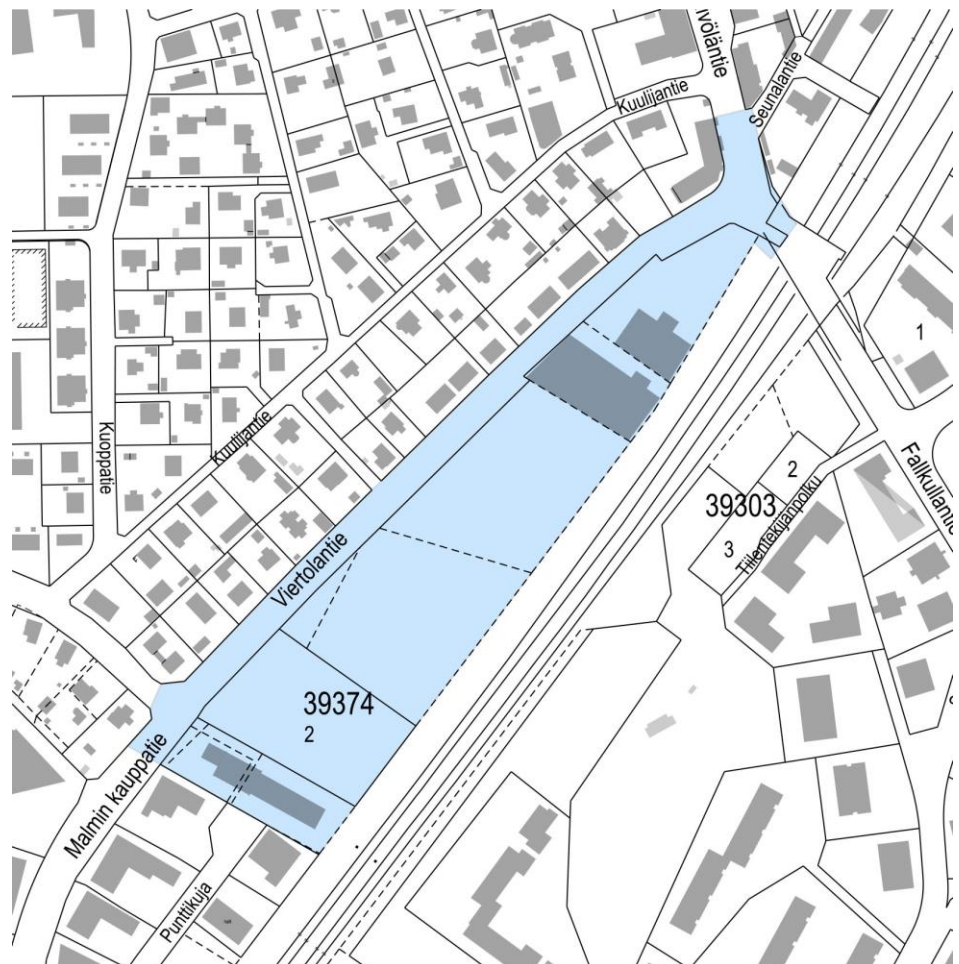
Tapanilan asemanseudun eteläosan asemakaavan muutos

Päiväty 11.4.2019, täydennetty 23.3.2021

Diaarinumero HEL 2012-003142

Hankenumero 1563_1

Asemakaavakartta nro 12710



Kuva 1. Suunnittelualan rajaus.

Vuorovaikutusraportin sisältö

Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot asemakaavan muutoksen (kaavaratkaisu) valmisteluaikana 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

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



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



Ehdotus

- kaavaehdotus esitellään lautakunnalle arviolta alkuvuodesta 2021
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta kartta.hel.fi/suunnitelmat
- lautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille, jotka ovat mielipiteen tai muistutuksen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa
- kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla www.hel.fi/kaavakuu-lutukset
- mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- muistutukset ja lausunnot käsitellään lautakunnassa



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 jatkamaan 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. 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.

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.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 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:

- Valmisteluaineistoon on sisällytetty kolme vaihtoehtoista suunnitelmaa, joissa on tutkittu Viertolantie 2:n tontin rakentamisen vaihtoehtoja sekä mahdollisuuksia säilyttää osa nykyisistä rakennuksista.
- Kaikissa vaihtoehdoissa 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. Vaihtoehtoissa 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. Vaihtoehtoissa, jossa nykyiset Viertolantie 2:n rakennukset puretaan, on uusiin rakennuksiin osoitettu liiketiloja rakennusten maantasokerrokseen. Purkavissa vaihtoehtoissa 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 tärinä 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. määräämään, 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 viherympäristö 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 esitetystä 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 merkityt 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, laaditaan 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. Ajonopeuksien 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 suojatieylitystä. 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 asemakaavamuutoksesta. 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 kaupunkisuunnittelu- virasto- 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 kritisoi 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 hulevesiviemäriin 8 metriä leveä johtokujalle merkittävään viemäriin uutta sijaintia. Johtokujalle ei saa lähtökohtaisesti 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 hulevesiviemäriin 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 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 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 tapettihtehtaan 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 värikyksestä 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 puuhöyläämön lähteminen poistaa merkittävän paikallisen melun lähteen pientaloalueen vierestä.

Asemakaavaehdotuksessa on määrätty, että asuinkerrostalojen korttelialueella 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 ikäihmistenkkin 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 tyyliään 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 tärkeä 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 raken-

nuksen tiloista on tällä hetkellä käyttökiellossa turvallisuussyistä. Tulevilla suurilla peruskorjauksilla on todennäköisesti vaikutusta tilojen vuokratason.

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 toiminnoilta.

Viertolantien uuden rakentamisen mittakaava ja tyyli

Mielipiteissä korostettiin, että Tapanilaa kehitettäessä ja uudisrakennuksia suunniteltaessa tulee kunnioittaa alueen ainutlaatuista miljööä ja luoda ratkaisuja, jotka sopivat yhteen historiallisen ympäristön kanssa. Uuden rakentamisen ei haluttu muodostavan erillistä saareketta, 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 ilmavuutta 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 vaihtoehtoista 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 vihreänä 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 korttialueella 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 erik-

seen 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 liittyy 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 vaihtoehtoista.

Radan itäpuolen rakentaminen ja viheralueet

Mielipiteissä pidettiin positiivisena, että radan itäpuolen puistoalueet ja kulttuurihistoriallisesti arvokas Franzenin torppa säilyvät osana kulttuurimaisemaa 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. Mielipiteissä 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 suunnittelualueutta 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.

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

Melu, tärinä, maaperän pilaantuneisuus ja rakennustekniikka

Mielipiteissä 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.

Mielipiteissä vaadittiin, että uuden rakentamisen paaluttaminen ja maanperän kuivaminen eivät saa aiheuttaa vaurioita nykyiseen rakennuskantaan. Rakentajan on sitouduttava rakentamisen aikana seuraamaan 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 altaiden 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 sijoituvia 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 veloitetaan, 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 huo-

mioitu 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 kokoojaketuna. 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 Päivöläntien 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 tilavaraus 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 selostus 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 hyvinä.

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 pyöräilykennetulee kulkemaan osittain olemassa olevia pyöräilyreittejä pitkin.

Pääradan mahdollisilla tulevilla lisäraiteilla on suuri vaikutus reitinlinjauksen 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 kritisoiitiin, 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 massoittelun 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 käyviä 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 vuorovaihturaportin liitteeksi.

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

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 kokonaisuutta laajennettavan koillisen Helsingin Kaapelitehtaan. Mikäli rakennukset purettaisiin, toivottiin että kaupunki tarjoaisi tilalle samankokoisia ja kustannuksiltaan vastaavia tiloja, jotka soveltuisivat nykyisille kulttuuripalvelujen tarjoajille.

Suurella osalla palautteista haluttiin, että uuden rakentamisen mitta-kaava 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 palautteista toivottiin rakentamisen olevan puolestaan esitettyä tehokkaampaa ja korkeampaa raideliikenteeseen tukeutuen. Täydennysrakentamisen nähtiin tukevan palvelutarjonnan ja joukkoliikennetyksien säilymistä, sekä estävän radan aiheuttaman melun leviämistä.

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 pienkerrostalosta.

Rakentamisessa toivottiin huomioitavan riittävä vihreys, 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 muutoksia pysäköintialueen valo- ja lämmitystolppiin. Yhdessä palautteessa 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:**Yhteenvedo 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. Kävelykierroksella käytiin tutustumassa valmisteluaineistossa esiteltyjen 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.