

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Vallilanlaakson raitiotien asemakaava ja asemakaavan muutos nro 12531

(HEL 2017–010555 Kalasataman raitiotieliikenteen yleissuunnitelma)

Vuorovaikutusraportin sisältö

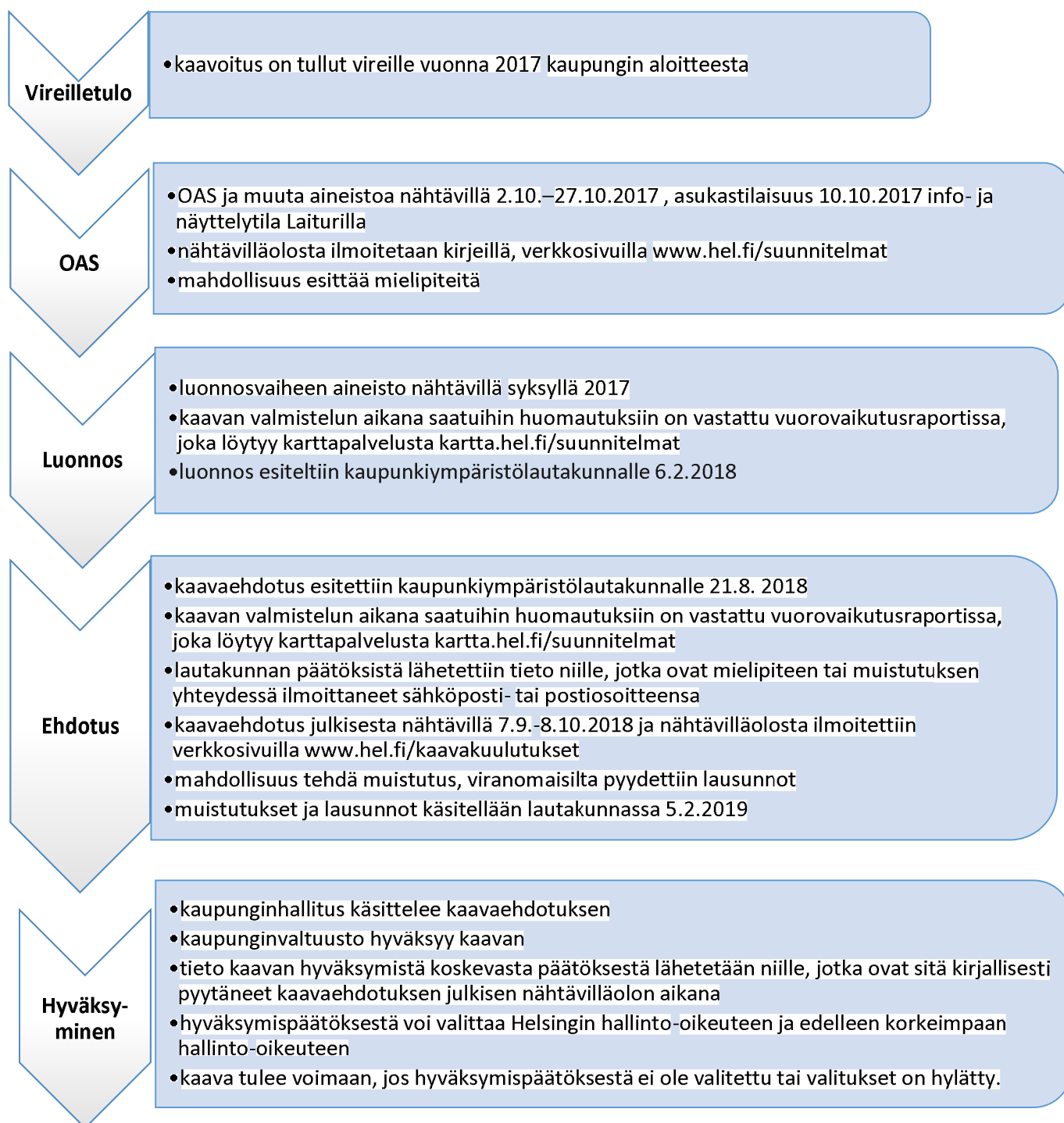
Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot Kalasataman raitiotieliikenteen yleissuunnitelman sekä Vallilanlaakson raitiotien asemakaavan ja asemakaavan muutoksen (kaavaratkaisu) valmisteluaikana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista (huomautukset) sekä vastineet niihin.

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

LIITE

Asukastilaisuuden 10.10.2017 muistio

Vallilanlaakson raitiotien kaavoituksen eteneminen



YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA JA VASTINEET NIIHIN

Kalasadaman raitiotieliikenteen yleissuunnitelman, Vallilanlaakson asemakaavaluonnoksen ja asemakaavan muutosluonnoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo 2.10.–27.10.2017

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat Kumpulan kartanon, kasvitieteellisen puutarhan ja Vallilan siirtolapuutarhan ympärille rakentuvan viheralueen säilymiseen kulttuurihistoriallisesti ja avoimena viherympäristönä sekä raitiotien toteuttamiseen nurmiratana.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helen Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- kaupunkiympäristön toimiala, pelastuslaitos
- Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, Kulttuuripalvelukokonaisuus, Kaupunginmuseo
- Uudenmaan elinkeino, liikenne ja ympäristö keskus (ELY)

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä (HSL) toteaa (23.10.2017), että se on osallistunut Kalasadaman ja Pasilan välisen raitiotieyhteyden yleissuunnitelman laadintaan, eikä sillä siten ole huomautettavaa asemakaavojen ja asemakaavamuutosten sisältöön.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut –kuntayhtymä (HSY) vesihuolto toteaa (26.10.2017), että sillä ei ole huomautettavaa asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Pelastuslaitos toteaa (10.10.2017), ettei sillä ole lausuttavaa tässä vaiheessa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Helsingin kaupunginmuseo toteaa (27.10.2017), että Vallilanlaakson avoin viherympäristö, joka muodostuu entiseen Kumpulan kartanon miljööseen sijoitetusta tieteellisestä puutarhasta ja niitä ympäröivästä julkisesta viheralueesta tulee säilyttää kulttuurihistorialliset arvot huomioon ottaen. Kaikki Helsingin siirtolapuutarhat, Vallilan siirtolapuutarha mukaan lukien, on arvostettu Helsingin yleiskaava 2020:ssä kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaiksi kohteiksi, joita tulee kehittää siten, että alueen arvot ja ominaisuudet säilyvät. Vallilan siirtolapuutarhan ympäristöön on vuosikymmenien kuluessa sijoitettu niin

asuinrakentamista kuin liikunta- ja laitosrakennuksia. Kumpulan kartanon ja Vallilan siirtolapuutarhan välinen vyöhyke on kuitenkin säilynyt rakentamattomana ja näkymiltään avoimena. Yliopiston kasvitieteellisen puutarhan istuttaminen Kumpulan kartanon ympärille on entisestään vahvistanut koko Vallilanlaakson viherluonnetta. Entisen satamaradan muuttaminen joukkoliikennekaduksi ja autoliikenteen tuominen Kumpulan kartanon ja Vallilan siirtolapuutarhan väliselle vyöhykkeelle vaarantaa koko miljöön.

Kaupunginmuseon johtokunta totesi kuitenkin joukkoliikennekatuun liit-tyvästä aloitteesta 19.3.2008 antamassaan lausunnossa seuraavasti: ”Kaupunginmuseon johtokunta katsoo, että Vallilanlaakson miljöön ja kulttuurihistorian kannalta luonteva ratkaisu voisi olla – mikäli liikenteel- listä tarvetta tulevaisuudessa ilmenee – Arabianrannan ja Pasilan vä- lillä toteutettava raitiotieyhteys, joka käyttäisi hyväksi käytöstä vapautu- vaa satamaradan pohjaa. Saasteeton raitiotie kunnioittaisi siirtolapu-utarhan rauhaa ja tekisi kunniaa kaupunkikulttuurin merkittävälle muisti- jäljelle, satamaradalle. Bussikalustolla toteutettava Tiedelinjan 506 lii- kenne tulisi linjata kulkemaan siirtolapuutarha-alue kiertäen esim. aloit- teen mukaisesti Teollisuuskadun / Aleksis Kiven kadun – ja Sturenka- dun kautta. Näillä ratkaisuilla turvattaisiin Kumpulan kartanon, kasvitie- teellisen puutarhan ja Vallilan siirtolapuutarhan ympärille rakentuvan viheralueen säilyminen kulttuurihistoriallisesti arvokkaana vehreänä keitaana.

Edellä mainitun perusteella kaupunginmuseo pitää mahdollisena rai- tiotien linjaamista Vallilanlaaksoon paikalle, jossa kulki 2010-luvulle asti 1960 luvun puolivälissä Pasilasta Vallilanlaaksosta Sörnäisten ratapi- halle rakennetun satamaradan osa. Asemakaavalla tulee kuitenkin var- mentaa, ettei alueesta myöhemmin muodosteta tai sen viereen liitetä moottoriajoneuvoliikenteen väylää. Raitiotie tulee toteuttaa nurmira- tana, jolloin se vähemmän nousee esiin vehreästä maisemasta. Lisäksi kaupunginmuseo painottaa, että esillä olevan liikenteen yleissuunnitel- man mukaisesti raitiovaunukaistan vierellä kulkevaa pyöräkaistaa tai – tietä ei saa erottaa raitiovaunukaistasta rakenteellisilla aidoilla, vaan eri toimintojen erottamiseen tulee käyttää ainoastaan istutuskaistoja, puus- toa tai muita viherelementtejä. Uuden toiminnan myötä väistämättä tu- levien rakenteiden lisäksi Vallilanlaakson avoimeen viherympäristöön ja – maisemaan ei pidä tuoda mitään näkymiä katkaisevia tai kuilumaisia tiloja luovia rakenteellisia elementtejä.

Vastine

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että kaavassa kulttuurihistoriallisesti arvokas Vallilanlaakson itäosan raitiotierata ympäristöineen suunnitellaan maisemaltaan avoimena kult- tuuriympäristönä. Mitoitus eri toiminnoille Vallilan siirtolapuutarhan ja Kumpulan kasvitieteellisen puutarhan välimaastossa on hyvin tiukka.

Tälle osuudelle suunnitellaan myös hulevesien johtamista ja viivytystä, joka on tulevaisuudessa välttämätöntä, jotta Vallilan siirtolapuutarha ei tulisi kärsimään mittavista, tulvia muodostavista hulevesiongelmista. Eri kulkumuotojen erottamisperiaatteisiin palataan tarkemman suunnittelun yhteydessä. Tavoitteena on selkeä, turvallinen ja kulttuurimaisemaan sopiva ympäristö. Raitiotie toteutetaan nurmiratana, eikä kaava mahdollista radalle, eikä sen yhteyteen moottoriajoneuvoliikenteen väylää.

Helen Oy toteaa (27.9.2017), että suunnittelualueella, Mäkelänrinteen uimakeskuksen takana, sijaitsee DN200 kaukolämpöjohto. Se on tarpeellinen siirtoyhteys tulevaisuudessakin.

Vastine

Siirtoyhteyden toimivuus voidaan turvata jatkosuunnittelussa.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat puiston ja virkistysympäristön ja maiseman muuttamiseen, jalankulkuyhteyksien katkeamiseen, puiston käyttömahdollisuuksien huonontumiseen, raitiotieliikenteen vaatimiin tilavarauksiin ja mitoituksiin sekä raitiotieliikenteen aiheuttamiin pöly- ja meluhaittoihin, turvallisuuteen, raitiotielinjan tarjoamaan palvelutasoon ja sen kustannuksiin ja perustamistapaan. Lisäksi kiinnitettiin huomiota liian nopeaan suunnittelun etenemiseen ja siihen, että ei ole realistista esittää lautakunnalle päätettäväksi alustavaa suunnitelmaa, jossa monet tekniset ja ympäristöesteettiset asiat ovat avoinna. Kirjallisia mielipiteitä saapui 29 kpl.

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Kävely- ja vaihtoyhteydet Hämeentien ja Kustaa Vaasan tien raitiotie- ja bussilinjoilta ja Kumpulan kampukselta

Useassa mielipiteessä toivottiin, että vaihtoyhteyksiin Kalasataman raitiotieltä Hämeentietä Arabianrantaan kulkeville raitiolinjoille kiinnitettäisiin enemmän huomiota. Kävely-yhteydet ovat esitettyjen luonnosten mukaan hankalia sekä lähimmiltä bussi- ja raitiotiepysäkeiltä että Kumpulan kampukselta ja Arabian kauppakeskuksen suunnalta Hämeentien sillan alla olevalle pysäkille. Pysäkin yhteyteen esitetään myös pyöräpysäköintiä.

Vastine

Hämeentien sillan alla oleva raitiotiepysäkki on sijainniltaan kompromissi jalankulkuyhteyksien kannalta, yhteystarpeiden kohdistuessa

sekä Kumpulan kampuksen, että Arabianrannan ja Arcadan kampuksen suuntaan. Kaksi erillistä pysäkkiä näille alueille sijoittuisivat liian lähelle toisiaan.

Vaihtoyhteydet Hämeentien raitiolinjoille ja busseille ovat tässä ratkaisussa pitkiä, mutta niiden lyhentäminen ei onnistu ilman merkittäviä inf-ratoimenpiteitä. Niiden suunnittelu on rajattu tarkoituksella tämän hankkeen ulkopuolelle, koska tärkein tavoite on ollut Kalasataman ja Pasilan välinen joukkoliikenneyhteys. Kävely-yhteyksien kehittäminen on tarpeen huomioida jatkosuunnittelussa liittyen alueen maankäytön ja liikennejärjestelyjen kehittämiseen sekä Viikin-Malmin raitiotien suunnitteluun. Myös pyöräpysäköinnin järjestämistä pysäkin yhteyteen selvitetään.

Pysäkki Vallilanlaaksoon

Mielipiteissä esitettiin raitiotiepysäkin toteuttamista myös keskelle Vallilanlaaksoa, jotta raitiotie palvelisi myös lähistön asukkaita ja puiston, erityisesti jalkapallokentän käyttäjiä.

Vastine

Vallilanlaakson raitiotieosuudelle Hämeentien ja Mäkelänkadun välille ei ole suunniteltu pysäkkiä. Koska Vallilanlaakson alueella ei ole merkittävää maankäyttöä, yhteys on raitiotien näkökulmasta nopea siirtymäosuus. Laakson keskellä oleva raitiotien ylityspaikka suunnitellaan riittävin liikenteenohjausjärjestelyin turvallisesti ja sujuvaksi kaikille osapuolille.

Raitioliikenteen suunnittelussa pyritään siihen, että pysäkeillä olisi jatkuvaa käyttöä. Mahdolliset pysähtymiset pysäkeillä tulee huomioida aikataulusuunnittelussa, jotta liikenne on luotettavaa ja säännöllistä. Siksi pysäkit, joilla pysähdytään vain toisinaan, eivät ole tavoiteltavia. Pysäkin kohdalla raitiovaunun pitää hidastaa joka tapauksessa, vaikkei sille pysähdytäkään.

Mäkelänkadun varren nykyiset raitiovaunu- ja bussipysäkit ovat kohtuullisen kävelymatkan päässä jalkapallokentältä. Vaikka uudet pysäkit eivät ole nykyistä lähempänä Kumpulan asutusta, toteutettava raitiotieyhteys tarjoaa alueelta nykyistä paremmat yhteydet erityisesti Kalasataman suuntaan.

Yhdysraiteen toteuttaminen Arabianrannasta ja Kustaa Vaasan tieltä Pasilan suuntaan

Mielipiteissä toivotaan raideyhteyden suunnittelemista Hämeentieltä ja Kustaa Vaasan tieltä Vallilanlaaksoon Pasilan suuntaan tarkemmin,

jotta se mahdollistaisi raitiolinjan Arabianrannan suunnasta Pasilaan ja tulevan Tiederatikan yhteyden Viikin suunnasta Pasilaan.

Vastine

Yhdysraiteen toteuttaminen Hämeentien ja Kustaa Vaasan tien raitiotieiltä Vallilanlaakson raitiotielle ei sisälly tähän suunnitelmaan. Yhteyden tarve on kuitenkin tiedostettu ja syytä nostaa esiin jatkosuunnittelussa liittyen alueen maankäytön ja liikennejärjestelyjen kehittämiseen sekä Viikin-Malmin raitiotien suunnitteluun. Haukilahdenkadulta Hermannin rantatielle Vallilanlaakson suuntaan kääntyminen on rata-geometrian kannalta huonosti toteutettavissa.

Nyt suunniteltava raitiotie mahdollistaa liikennöinnin Arabiasta Kalasataman suuntaan, mutta tässä vaiheessa tällaista raitiolinjaa ei ole suunniteltu. Jos linjaliikennettä tälle reitille tulisi, pitäisi Haukilahdenkadulle toteuttaa raitiovaunukaistat luotettavan liikennöinnin varmistamiseksi. Arabianrannan päätepysäkin kapasiteetti voi rajoittaa Arabiaan liikenöivien raitiolinjojen määrää.

Haukilahdenkadun radan käyttö

Mielipiteessä toivottiin, ettei Haukilahdenkadulle tulisi ylimääräistä liikennettä ja melua.

Vastine

Haukilahdenkadulle rakennetaan yhteysraide nykyiselle rataverkolle Hämeentien ja Hermannin rantatien väliin. Rata toteutetaan sekaliikennekaistoin ja kadun pohjoisreunaan jää kadunvarsipysäköintiä. Raitiovaunut käyttävät yhteyttä päästäkseen Koskelan varikolta linjareitille ja takaisin, eli kadulla kulkee muutamia vaunuja aamuisin ja iltaisin sekä satunnaisesti päivän aikana – kadulle ei tule tässä vaiheessa säännöllistä ja jatkuvaa raitioliikennettä. Tulevaisuudessa, jos Hämeentieltä Kalasatamaan syntyy linjaliikennettä, katualuetta voidaan levittää raitiovaunukaistojen toteuttamiseksi.

Mielipiteissä on esitetty huoli Hermannin rantatien liikenteestä ja sen aiheuttamasta melusta ja saasteista sekä kadun ylittämisen hitaudesta, sekä liikenteen sujuvuudesta. Bussikaistat nähdään tarpeellisina.

Raitiotieyhteyden jatkaminen Pasilasta Meilahteen

Mielipiteessä esitettiin raitiotieyhteyden jatkamisen Pasilasta Meilahteen olevan hyväksi poikittaisyhteyksien kannalta ja ensiaskeleena Tiederatikan toteuttamiselle.

Vastine

Raitiolinjan jatkamista Pasilasta länteen esimerkiksi Meilahden suuntaan käsitellään jatkossa Kalasataman raitioteiden linjastosuunnittelun yhteydessä ja vastuutahona on Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL). Linjan jatkossa pitää huomioida sen vaikutukset raitiolinjaston kokonaisuuteen.

Vallilanlaakson raitiotieyhteys ei ole hyödyllinen

Mielipiteissä on esitetty, että raitiotieyhteys ei palvelisi Isonniityn ja Kumpulan alueita eikä paranna yhteyksiä Kalasatamaan tai Pasilaan. Liikennetarpeita pidetään epärealistisesti arvioituna ja ylimitoitettuna.

Vastine

Suunniteltu raitiotieyhteys ei tuo joukkoliikenteen pysäkkejä lähemmäs Isonniityn ja Kumpulan alueita, mutta tuo nopean yhteyden Kalasataman suuntaan Uintikeskuksen ja Hämeentien sillan kohdan pysäkeiltä.

Liikenne-ennusteiden mukaan kysyntä Vallilanlaakson raitiotieosuudella on suurta jo vuoden 2025 ennustetilanteessa, eli käytännössä heti kun raitiotie valmistuisi. Matkustajamäärien arvioidaan perustuvan suurelta osin jo nykyisin olemassa olevaan kysyntään Kumpulan kampukselta ja Arabianrannan eteläosista Pasilan suuntaan, jota Kalasataman uusi maankäyttö edelleen kasvattaa.

Raitiotieyhteys Kalasatamasta Pasilaan pitäisi toteuttaa nykyisen katu- ja raideverkon läpi tai Teollisuuskatua

Mielipiteissä esitetään, että raitiotieyhteys Kalasatamasta Pasilaan pitäisi toteuttaa nykyistä rataverkkoa pitkin Vallilan läpi tai kehittämällä nopeaa joukkoliikennenyhteyttä Teollisuuskadulla.

Vastine

Suunnittelun lähtökohtana on ollut joukkoliikennenyhteyden kehittäminen Kalasataman alueen sisällä ja sieltä Pasilan suuntaan. Valittu Vallilanlaakson reitti toteuttaa näitä molempia tavoitteita ja parantaa joukkoliikennenyhteyksiä Pasilaan lisäksi Kumpulan kampukselta ja Arabianrannan eteläosista. Vaikka em. alueiden kävelyetäisyydet pysäkeille ovat pitkiä, yhteys on silti olemassa olevia parempi.

Teollisuuskadun käytävän joukkoliikennenyhteyksien kehittäminen Kalasataman ja Pasilan välillä on tarpeen riippumatta Kalasataman raitioteiden toteutumisesta. Tämä yhteys palvelee Kalasatamaa kuitenkin vain yhdestä kohdasta, suunnitelman mukainen raitiotieyhteys puolestaan palvelee koko Kalasataman aluetta etelästä pohjoiseen.

Maanalainen raitiotieyhteys Vallilanlaakson kohdalla

Mielipiteissä kysytään, eikö raitiotien toteuttaminen voisi odottaa Pasilan-Vallilanlaakson maanalaisen yhteyden toteutumista tulevaisuudessa.

Vastine

Helsingin uudessa yleiskaavassa on varauduttu maanalaiseen pikaraitiotie- tai metroyhteyteen Pasilan ja Vallilanlaakson välillä. Yhteyksistä ei ole vielä tehty tarkempaa suunnittelua ja niiden tarpeen nähdään olevan vielä pitkän ajan päässä. Kalasataman raitioteiden yleissuunnitelman yhteydessä tehdyt liikenne-ennusteet osoittavat, että maanpäälliselle poikittaiselle joukkoliikenneyhteydelle on olemassa suurta kysyntää jo nyt ja Kalasataman alueen kasvu lisää sitä jatkuvasti.

Tiederatikka ei ole tarpeellinen

Mielipiteessä kyseenalaistetaan Tiederatikan tarpeellisuus.

Vastine

Kalasataman raitiotieyhteys toimii mahdollisena osana tulevaa Tiederatikan reittiä Vallilanlaaksosta Pasilaan. Tiederatikka-hanketta ja sen tarpeellisuutta käsitellään erikseen osana Helsingin uuden yleiskaavan pikaraitiotieverkkoa.

Raitiotien turvallisuus Vallilanlaaksossa

Mielipiteissä esitetään huoli nopeasti kulkevan raitiotien aiheuttamasta vaarasta Vallilanlaaksossa liikkujille ja oleskeleville, erityisesti lapsille.

Vastine

Raitiotien nopeusrajoitusta Vallilanlaaksossa ei ole vielä päätetty. Rata-alue pyritään erottelemaan muusta maankäytöstä siten, ettei sinne eksytä vahingossa ja näkemäalueet radan vierellä ovat hyvät. Suunniteltu linjaus ei katkaise puiston nykyisiä jalankulkureittejä ja ylityspaikat ovat nykyisten kulkureittien kohdilla. Tasoylityspaikkojen järjestelyt suunnitellaan siten, että liikkuminen kaikilla kulkumuodoilla on turvallista ja sujuvaa, esimerkiksi liikennevaloin. Raitiovaunujen nopeus määritetään liikenneympäristöön sopivaksi.

Bussiliikenne myös Vallilanlaakson joukkoliikennekadulle

Mielipiteessä esitetään, että myös bussilinjat käyttäisivät samaa reittiä, koska ratikkaliikenne ei siitä kärsi.

Vastine

Reittiä suunnitellaan pelkästään raitiovaunuille tarkoitettuna, jotta yhteys voidaan toteuttaa raitioliikenteelle mahdollisimman sujuvana ja toisaalta, jotta puistoalueelle aiheutuisi mahdollisimman vähän haittaa. Nurmiratana toteutettava raitiotie sulautuu viheralueeseen, tuottaa vähemmän melua ja estää tehokkaasti asiattoman ajoneuvoliikenteen ajautumisen puistoalueelle.

Hanke katkaisisi pohjoisesta jalankulkuyhteyden Vallilanlaaksoon ja Vallilasta päin Kumpulanlaaksoon

Vastine

Pohjoinen, Kumpulanlaakson suunnan jalankulkuyhteys Vallilanlaaksoon säilyy. Myös jalankulkuyhteys Vallilasta päin Kumpulanlaaksoon säilyy.

Jalankulkuyhteydet risteävät suunniteltua raitiotielinjaa kahdessa kohdassa, joista toinen on tasoylitys ja toinen siltaylitys. Ylityskohdat sijaitsevat nykyisillä paikoilla. Jalankulkuverkoston rakenne säilyy nykyisen kaltaisena.

Yleiskaavassa alue on merkitty kaupunginosapuistoksi. Miten puiston toimivuudesta huolehditaan

Vastine

Voimassa olevassa yleiskaavassa Vallilanlaakson ja Kumpulanlaakson kokonaisuudet on merkitty alueelliseksi kaupunginoaspuistoksi, jota kehitetään monipuolisina toiminta-, kohtaamis-, kulttuuri- ja luontoympäristöinä. Alueelle saa rakentaa tarpeellisia yhdyskuntateknisen huollon tiloja ja liikenneväyliä.

Raitiotielinjan suunnittelun yhteydessä puiston toimivuudesta huolehditaan siten, että mahdollistetaan nykyisen kaltaisen puistokäytäväverkoston säilyminen. Raitiotielinjan viereen on linjattu nopean pyöräilyn reitti, Baana. Vallilanlaakson nopean pyöräilyn linja on osa laajempaa Helsingin uuteen yleiskaavaan merkittyä Baanaverkostoa. Baana kanavoi pyöräilijöiden kulkua ja siten rauhoittaa puiston ydinalueita.

Vallilanlaakson raitiotieaineistossa ei oteta minkäänlaista kantaa puiston ja viheryhteyden säilymiseen ja toimimiseen

Vastine

Vallilanlaakson asemakaavan ja asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on liitteenä kartta ”Vallilanlaakson raitiotie, Suunnittelun tavoitteet ja alue”. Kartassa on esitetty puistokäytäväverkoston säilyminen ja toimiminen raitiotien toteutuessa. Puiston käytön säilyminen nykyisen kaltaisena ja raitiotien sovittaminen puistoympäristöön siten, että sen aiheuttama haitta on mahdollisimman vähäinen, ovat suunnittelun lähtökohtia ja tavoitteita.

Laaksomaisemaa ei voida hahmottaa yhtenä monipuolisena kulttuurimaisemakokonaisuutena raitiovaunuliikenteen rikkoessa maisemakuvaa

Vastine

Vallilanlaakson itäosan laaksomaisema erottuu selkeästi. Laakson tasaista ja melko avointa tilaa reunustavat puustoiset rinteet. Rinteen lakien kerrostalojen vyöhyke korostaa Vallilanlaakson ulottuvuutta ja tilaa. Laakson keskiosassa on metsäinen alue, joka katkaisee laaksomaiseman.

Vallilanlaakson itäosassa raitiotie ja baana myötäilevät laakson pohjoisreunaa. Laakson keskiosassa, laakson kapeimmilla kohdilla, raitiotielinja vaihtaa puolta. Länsiosassa raitiotie myötäilee laakson eteläreunaa.

Laakson keskiosan puustoa poistetaan raitiovaunun ja baanan vaatiman tilan leveyden verran. Raitiolinjan korkeus maanpinnan tasosta ei tule oleellisesti nousemaan, joten korkea penkka ei tule rajamaan laaksomaisemaa. Raitiotie toteutetaan nurmiratana ja tavoitteena on integroida rata-alue ympäröivään puistoympäristöön.

Pikaraitiotie keskellä puistoa ei toimi. Radan rakentaminen vaatii puistoon sellaisia massiivisia muutoksia, jotka huonontavat puiston käyttömahdollisuuksia ja kauneusarvoja ja ovat vaaraksi etenkin lapsille.

Vastine

Raitiotie on linjattu nykyisen satamapenkereen kohdalle. Rata ei ole enää liikennekäytössä, mutta ratapenkka on vielä olemassa Vallilan siirtolapuutarhan pohjoispuolella lounaaseen, Mäkelänrinteen lukion eteläpuolelle. Nyt suunniteltu raitiotien linjaus ja nopean pyöräliikenteen väylä, Baana, sijaitsevat rinnakkain Mäkelänrinteen uintikeskukselle asti, jossa Baana nousee suunnitellulle ylikulkusillalle ja raitiotie jatkaa

Mäkelänrinteen uintikeskuksen pysäköintipaikan reunaa myöten Mäkelänkadulle.

Puistoon rakennettava uusi, raitiotietä varten rakennettava osuus on suunniteltu Vallilanlaakson puiston länsiosan eteläreunaan, jossa ympäristöön ja puiston käyttömahdollisuuksiin tulee muutoksia. Raitiotien kaltevuusvaatimuksien johdosta puiston eteläreunassa joudutaan leikkaamaan maastoa. Suurin muutos tulee Mäkelänrinteen uintikeskuksen kohdalle, jossa raitiotie alittaa uuden ylikulkusillan. Raitiotien ja olemassa olevan ratakuilun välinen kolmiomaisen alueen (noin 1000 m²) käyttö tulee rajoitetuksi, johtuen ratakuilun ja raitiotielinjan yhteisistä estevaikutuksista. Alue ei ole sijainniltaan parasta käyttöpuistoa, eikä siinä ole puistotoimintoja. Alue on saavutettavissa raitiotielinjan toteuttamisen jälkeenkin Vallilantaival puistokäytävän kautta.

Maaston leikkaukset tullaan maisemoimaan puistoympäristöön sopiviksi. Ylikulkusiltaa suunnitellaan tavallista siltaa leveämmäksi, maastoon ja puistoympäristöön sopivaksi rakenteeksi, joka olisi puiston maisemallinen ja toiminnallinen solmukohta. Puiston käyttömahdollisuudet, esim. käytäväverkosto ja liikuntapaikat säilyvät.

Raitiotien nopeusrajoitusta Vallilanlaaksossa ei ole vielä päätetty. Rata-alue pyritään erottelemaan muusta maankäytöstä siten, ettei sinne ehsytä vahingossa ja näkemäalueet radan vierellä ovat hyvät. Suunniteltu linjaus ei katkaise puiston nykyisiä jalankulkureittejä ja ylityspaikat ovat nykyisten kulkureittien kohdilla. Tasoylityspaikkojen järjestelyt suunnitellaan siten, että liikkuminen kaikilla kulkumuodoilla on turvallista ja sujuvaa, esimerkiksi liikennevaloin. Raitiovaunujen nopeus määritetään liikenneympäristöön sopivaksi.

Elintärkeitä virkistysmahdollisuuksia tuhotaan lähiympäristöstä ja kaavaratkaisu heikentää kaupunkiluonnon selviytymismahdollisuuksia. Alueen pienentäminen heikentää luontoarvoja ja maakuntakaavoituksen ekologinen yhteys tuhottaisiin.

Vastine

Lähiympäristön virkistysmahdollisuudet eivät olennaisesti muutu. Raitiotielinja noudattaa pääosin nykyisen ratapohjan linjausta, joka on ollut jo yli 40 vuotta Vallilanlaakson puistoa ja sen toimintoja erottava tekijä. Radan ylityspaikat säilyvät samoissa kohdin kuin nykyisin. Poikkeuksena siirtolapuutarhan pohjoisen portin luona oleva kesäisin käytössä ollut poikittainen reitti, joka ei enää olisi käytössä kesäaikana, kun siirtolapuutarha on avoinna.

Raitiovaunun läntisintä osaa suunnitellaan puistoalueelle jonka keskiosassa kasvaa paikoin vanhoja kookkaita puita. Raitiolinja ja baana lin-

jataan puustoisien laakson keskiosan kautta, josta puita tullaan poistamaan. Uuden linjauksen reunamille, sen molemmin puolin, jää puustovyöhykkeet.

Puistoalueen pienentäminen raitiotielinjauksen ja sen vierelle sijoitetun baanan leveydeltä, ei heikennä alueen luontoarvoja. Nykyisen satamaradan pohjoispuolella on linnustollisesti arvokas kohde, (arvoluokka III) Vallilan kasvitieteellinen puutarha. Linnustollisesti arvokkaan kohteen koko on 9,84 ha. Uuden ratalinjauksen vaatima alue on pinta-alaltaan hyvin pieni verrattuna linnustollisesti arvokkaan kohteen kokonaispinta-alaan, eikä siten vaaranna luontokohteen kokonaisarvoa.

Maakuntakaavassa, Uudenmaan neljännen vaihekaavan viherrakenne ja kulttuuriympäristön osassa (Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi 24.5.2017), ei alueelle ole osoitettu ekologista yhteyttä). Helsingin uuden yleiskaavan teemakartassa ”virkistys ja viherverkosto 2050” vihersormia yhdistävä viherlinja kulkee Vallilanlaakson kautta.

Hankkeessa ei ole arvioitu vaikutuksia Yliopiston kasvitieteelliseen puutarhaan eikä Isonniityn asuinalueeseen monine päiväkohteineen ja leikkipuistoineen.

Vastine

Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen laadinnan yhteydessä arvioidaan kaavan ympäristövaikutuksia lähialueille.

Havainnekuvat kaunistelevat (ei turva-aitoja, melusuojuuksia, ylikulkusiltoja); aiheutuvan melun määrää vähätellään; tärinä vaikuttaa siirtolapuutarhan mökkeihin ja perustuksiin.

Vastineet

Asukastilaisuudessa 10.10.2017 esitetyt havainnekuvat olivat luonnoksia. Havainnekuviissa oli mm. esitetty rata-alue reikäbetonikivetyksellä, vaikka se tullaan suunnittelemaan nurmipäälysteisenä ratana. Ensimmäiset havainnekuvaluonnokset havainnoivat miten raitiotie soveltuu maastoon ja sen mittakaavaa. Havainnekuvat tullaan korjaamaan paremmin suunnitelmaa vastaavaksi.

Raitiotien aiheuttaman melun määrä Vallilanlaakson puistoon tutkitaan. Suurin melunlähde on Hämeentie ja Mäkelänkatu. Raitiotie, joka kulkee nurmipäälysteisellä radalla, on hiljainen.

Raideliikenne perustetaan paalulaatalle siirtolapuutarhan kohdalla, mikä estää värähtelyn siirtymisen siirtolapuutarhan mökkeihin.

Uusi yleiskaava sallii asukkaille tärkeän Isonniityn liikuntanurmen rakentamisen

Vastine

Uusi Helsingin yleiskaava (kaupunginvaltuusto 26.10.2016) on maankäytön strateginen suunnitelma, jossa näytetään laajasti maankäytön suuntaviivoja. Mäkelänkadun varsi on kantakaupunkia, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Isonniityn alueelta on yleiskaavassa osoitettu myös kaksi viheryhteyttä, toinen Käpylän liikuntapuiston ja toinen Pasilan suuntaan. Viheryhteydet ovat laajojen virkistysalueiden välisiä, sijainniltaan ohjeellisia yhteyksiä, viherakseleita tai puistojen sarjaa, joka palvelee virkistys- ja/tai ekologisen yhteytenä. Alueiden suunnittelussa viheralueet tulee liittää luontevasti toisiinsa. Kulttuuri-, maisema- ja luontoarvojen säilyminen, viheryhteyksien yhtenäisyys ja jatkuvuus sekä ekologinen kytkeytyneisyys on otettava huomioon. Yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta puistomaiseen ja luonnonmukaiseen. Tarvittaessa rakennetaan vihersiltoja tai -alikulkuja.

Nykyisen asemakaavan vastaisesti sulkee siirtolapuutarhan pohjoisen kulkutien ja portin käytön, joka kuitenkin on edellytetty suojelukaavassa. Siirtolapuutarhan asemakaava edellyttää portin pitämisen auki kesäaikaan päivisin ajalla 1.5.–15.9.

Vastine

Vallilan siirtolapuutarhan asemakaava vahvistettiin 27.1.2012. Asemakaavassa on merkintä neljän portin aukipitämisveloitteesta kesäaikana. Tavoitteena oli vapaan kulun salliminen siirtolapuutarhan kautta pohjois–eteläsuunnassa Vallilanlaakson poikki aikana, jolloin siirtolapuutarha on avoinna.

Uudessa suunnittelutilanteessa, jossa tarkastellaan laakson poikki johdettuja virkistysreittejä, arvioitiin että siirtolapuutarhan läpi kulkevan reitin toimivuus ei ole paras mahdollinen. Vallilanpuiston saavutettavuuteen ja nykyisen kaltaisen palvelutason ylläpitoon riittää kaksi ympäri vuoden toimivaa raitiotien ylikulkua. Siirtolapuutarhaan jää vielä kolme porttia (etelä, itä- ja länsiportit) joita pidetään kesäaikana auki ja joiden kautta siirtolapuutarhan ja puistoalueen välillä liikkuminen on mahdollista tulevaisuudessa.

Mäkelänrinteen Uintikeskus Oy kannattaa 26.10.2017 mielipiteensä asemakaavan muutosta/raitiotien rakentamista. Mäkelänrinteen Uintikeskus Oy on aikaisemmin jättänyt alustavat luonnossuunnitelmat

uintikeskuksen laajentamisesta ja jättänyt kaavoitusta koskevan hakemuksen, jotta kaavaa muutettaisiin siten, että se mahdollistaa uintikeskuksen laajentamisen.

Edellä olevaan perustuen esitämme, että asemakaava ja raitiotie toteutetaan siten, että se mahdollistaa myös uintikeskuksen laajentamisen esitetyin tavoin. Alueen kehittämisen kannalta olisi tarkoituksenmukaista sijoittaa raitiotiepysäkki uintikeskuksen välittömään läheisyyteen, mikä parantaisi uintikeskuksen tavoitettavuutta ja palveluja.

Vastine

Mäkelänrinteen uintikeskuksen laajentuminen on mahdollista. Raitiotielinjaa suunnitellaan puistoalueelle Vallilanlaaksoon, jossa etäisyys Mäkelänrinteen uintikeskuksen tontinrajaan on vähintään 20 metriä.

Helsingin yliopiston ja Helsingin yliopistokiinteistöt Oy:n

27.10.2017 esittävät kannanotossaan, että kannattavat esitettyä Vallilanlaakson asemakaavaa ja asemakaavan muutosta perusteina, että esitetty uusi raitiotie parantaa oleellisesti yhteyksiä Pasilan asemalle ja länteen päin sekä tekee yhteyden metroonkin huomattavasti sujuvammaksi. Lisäksi esitetty raitiotielinja parantaa myös kasvitieteellisen puutarhan joukkoliikenneyhteyksiä. Nurmipohjainen raitiotie, jossa muu ajoneuvoliikenne on kielletty, on hienovarainen tapa hoitaa liikenneyhteys puistoa säilyttäen. Hankkeen jatkovalmisteluissa tulee suunnitella riittävän hyvät ja sujuvat kulkureitit raidelinjan pysäkiltä kampukselle.

Vastine

Kumpulan kampuksen alueen tulevassa, tarkemmassa suunnittelussa huomioidaan yhteystarpeet kampuksen ja Hämeentien raitiotiepysäkkien välillä.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 10.10.2017

Asukastilaisuudessa esiteltiin Kalastaman raitiotieliikenteen yleissuunnitelma, Hermannin rantatien asemakaavaluonnos ja Vallilanlaakson asemakaavaluonnos ja asemakaavan muutosluonnos.

Paikalla oli noin 50 osallistujaa. Tilaisuus oli näyttelytila Laiturilla 10.10.2017 klo 17.39–19.30 välisenä aikana. Aiheiden alustuksien ja yleisen keskustelun jälkeen siirryttiin suunnittelijoiden kanssa keskustelemaan pienemmissä ryhmissä.

YHTEENVEDOT VIRANOMAISTEN KANNANOTOISTA, MUISTUTUKSISTA SEKÄ KIRJEISTÄ JA VASTINEET NIIHIN

Vallilanlaakson raitiotien asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nähtävilläolo
7.9 -8.10.2018

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannanotot Vallilanlaakson raitiotien asemakaavassa kohdistuivat raitiotien aiheuttaman melun ja tärinän torjunnasta annettavaan kaavamääräykseen, kasvillisuuden ja eri toimintojen rakenteellista rajaamista rajoittavaan kaavamääräykseen ja istutettavaksi määriteltujen erityyppisten alueen osien lisäämistä asemakaavaan.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, Kulttuuripalvelukokonaisuus, Kaupunginmuseo
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä (HSL) toteaa (24.9.2018), että se on osallistunut Kalasataman ja Pasilan välisen raitiotieyhteyden yleissuunnitelman laadintaan, eikä sillä siten ole huomautettavaa asemakaavaehdotuksen sisällöstä koskien raitiotietä. Raitiotie parantaa merkittävästi suunnittelualueen poikittaisyhteyksiä.

Jatkosuunnittelussa tulisi huomioida Hämeentie – Kustaa Vaasan tie – akselin joukkoliikennesyhteyksien vaihtomahdollisuuksien kehittämistä Kalasatama-Pasila – raitiotiehen. Hyvät vaihtomahdollisuudet parantaisivat Lahdenväylän suunnan, esimerkiksi Viikin, yhteyksiä Pasilan sekä Kalasataman suuntaan. Tällä hetkellä yhteydet Pasilan suuntaan ovat heikot esimerkiksi jo mainitusta Viikistä johtuen katuverkon rajoitteista juontuvista hitaista ja kiemurtelevista yhteyksistä. Parempien vaihtomahdollisuuksien myötä Kalasatama-Pasila- raitiotieyhteyden merkitys seudullisena poikittaisyhteytenä kasvaisi.

Kaavamuutoksiin liittyvät liikennesuunnitelmat on laadittu viimeisimpien raitioliikenteen ja pyöräliikenteen suunnittelua koskevien suunnitteluohjeiden mukaan. HSL huomauttaa, että hankkeen ja liikennejärjestelyiden edetessä mahdolliseen toteutussuunnitteluun, tulee Vallilanlaakson raitiotien pysäkkien vielä tarkastella linjastokokonaisuus, sujuvat vaihtoyhteydet ja tulevat raitiotiehankeet huomioiden.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut – kuntayhtymä (HSY) toteaa (20.9.2018), että aluetta palvelevat vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi. Muutosehdotus ei edellyttää vesihuollon lisärakentamista eikä rakennettujen vesihuoltolinjojen siirtämistä.

Helsingin kaupunginmuseo toteaa (24.9.2018), että Kaupunginmuseo tarkastelee hanketta perustehtävänsä mukaisesti kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta ja esittää kantanaan seuraavaa.

Asemakaavan muutos liittyy poikittaisen raideyhteyden toteuttamiseen Kalasataman ja Pasilan välille sekä säteittäisten runkoyhteyksien toteuttamiseen. Suunnittelualueeseen kuuluvat Vallilanlaakson käytöstä poistunut junarata-alue, osa Vallilanlaakson puistoa ja Mäkelänrinteen uintikeskuksen korttelialueen puiston puoleista reuna-alueita. Tavoitteena on linjata raitiotie Vallilanlaaksoon siten, että ratalinja sopeutuisi puistoympäristöön ja haittaisi mahdollisimman vähän alueen käyttöä.

Esillä olevassa kaavaehdotuksessa suunnittelualue on kokonaisuudessaan osoitettu puistoksi VP, jonka keskellä kulkee raitiovaunuliikenteelle varattu katu. Katu on toteutettava nurmiratana. Puistoalueelle saa sijoittaa raitiotien rakenteita ja varusteita. Pääosin raitiovaunuliikenteelle osoitetun katualueen pohjoispuolelle on osoitettu ohjeellisia yleiselle jalankululle, polkupyöräliikenteelle ja jalankululle ja pyöräilylle varattuja alueen osia. Ohjeellisen polkupyöräliikenteelle varatun alueen osan eli baanan pohjoispuoli on osittain määritelty istutettavaksi alueen osaksi. Katualueen ja Vallilan siirtolapuutarhan väliin on osoitettu alueellinen tulvareitti w. Kaavan yhteyteen on laadittu Vallilanlaakson viitesuunnitelma (MASU Planning Oy 31.5.2018).

Kaupunginmuseo on antanut lausuntonsa Vallilanlaakson raitiotietä koskevan asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmanvaiheessa 27.10.2017. Kyseisessä lausunnossaan kaupunginmuseo totesi kaupunginmuseon ja kaupunginmuseon johtokunnan antaneen 2000-luvun kuluessa useita kielteisiä lausuntoja Vallilanlaakson joukkoliikennekaduun liittyvästä asiasta. Kaupunginmuseon johtokunta esitti 19.3.2008 kuitenkin, että joukkoliikennekadun sijaan Vallilanlaaksoon vanhan satamaradan pohjalle linjataan raitiotie. Edellä mainitusta syystä kaupunginmuseo osallistumis- ja arviointisuunnitelmanvaiheessa piti mahdollisena raitiotien linjaamista Vallilanlaaksoon paikalle, jolla kulki 1960-luvun puolivälistä 2010-luvulle asti satamarata Pasilasta Vallilanlaakson kautta Sörnäisten ratapihalle. Lausunnossaan kaupunginmuseo piti tärkeänä, että asemakaavalla varmistetaan, ettei alueesta myöhemmin muodosteta tai sen viereen liitetä moottoriajoneuvoliikenteenväylää. Raitiotie tulee toteuttaa nurmiratana, jolloin se vähemmän nousee esiin vehreästä maisemasta. Lisäksi kaupunginmuseo painotti, että esillä olevan liikenteen yleissuunnitelman mukaisesti raitiovaunu-

kaistan vierellä kulkevaa pyöräkaistaa tai – tietä ei saa erottaa raitiovaunukaistasta rakenteellisilla aidoilla, vaan eri toimintojen erottamiseen tulee käyttää ainoastaan istutuskaistoja, puustoa tai muita viherelementtejä. Uuden toiminnan myötä välttämättömien rakenteiden lisäksi Vallilanlaakson avoimeen viherympäristöön ja -maisemaan ei myöskään pidä tuoda mitään näkymiä katkaisevia tai kuilumaisia tiloja luovia rakenteellisia elementtejä.

Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan esillä oleva asemakaavaehdotus on kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta tarkastellen melko suurpiirteinen. Kaupunginmuseo huomauttaa, että kaava-alue on osittain maakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä (Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, YM 30.10.2014) ja voimassa olevassa Helsingin yleiskaava 2002:ssa Vallilanlaakson pohjoisosa on kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävää aluetta, jota tulee kehittää siten, että sen arvot ja ominaisuudet säilyvät. Kaupunginmuseo esittääkin, että näin arvetussa ympäristössä tulee asemakaavassa olla määräyksiä, joilla varmistetaan muutoksesta huolimatta alueen keskeisten piirteiden säilyminen. Ainakin yleiselle jalankululle varatut alueen osat tulisi toteuttaa materiaaliltaan ympäröivien viheraluekokonaisuuksien, Kumpulankasvitieteellisen puutarhan ja Vallilan siirtolapuutarhan tapaan sora- tai kivituhkapintaisina. Jotta puiston eri toimintoja ja reittejä ei ryhdytä rajaamaan toisistaan rakenteilla, tulisi kaavassa olla aitaamista rajoittava määräys. Kasvillisuuden, puiden ja pensaiden käyttö alueiden ja eri toimintojen rajaamisessa on puistoympäristöön sopiva tapa. Lisäksi istutettavaksi määriteltäviä, erityyppisiä alueen osia tulisi kaupunginmuseon näkemyksen mukaan määritellä asemakaavaan enemmän, jotta suunnittelualueen vehreys ja puistomainen luonne varmistetaan myös raitiotien rakentamisen jälkeen. Myös kaava-alueelle sijoitettavat uudet rakenteet tulee laadullisesti ja ilmeeltään sovittaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen puistoympäristöön, mikä tulee varmistaa jatkosuunnittelulla. Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan Vallilanlaakson raitiotien rakentamisen mahdollistavan asemakaavan tulee osaltaan turvata myös Kumpulankartanon, kasvitieteellisen puutarhan ja Vallilan siirtolapuutarhan ympärille rakentuvan viheralueen säilyminen kulttuurihistoriallisesti arvokkaana vehreänä keitana.

Vastine

Vallilanlaakson raitiotien kaava-alueen itäosa sijaitsee maakunnallisesti merkittävässä kulttuuriympäristössä, jossa se noin 30 – 35 metriä leveänä nauhana kulkee Kumpulankasvitieteellisen puutarhan ja Vallilan siirtolapuutarhan välissä. Kumpulankasvitieteellinen puutarha ja Vallilan siirtolapuutarha on aidattu korkeilla teräsverkkoaidoilla. Raitotierata pyritään sijoittamaan mahdollisimman lähelle nykyistä maan pinnan tasoa, jotta rata ei erottuisi kulttuurihistoriallisesti arvokkaassa maise-

massa. Pyörätie ja raitiotie sijaitsevat paikoin varsin lähekkäin ja on tärkeää luoda ratkaisu, jossa kaikkien puistossa kulkevien on turvallista liikkua. Mahdollisten aitojen tarve, tyyppi ja sijainnit määritetään katusuunnittelun yhteydessä samalla kun suunnitellaan myös muita puistoympäristöön vaikuttavia ja sopivia yksityiskohtia. Raitiotien ja pyörätien sekä jalankulun väliset etäisyydet vaihtelevat laakson itäosassa, jolloin kasvillisuuden käyttö on niiden välillä mahdollista. Laakson itäosassa raitiotien ja Vallilan siirtolapuutarhan välillä on alueellinen tulvareitti (w). Se toimii Kumpulanpuron ylivuotouomana ja mahdollistaa osaltaan siirtolapuutarhan hulevesien hallinnan. Tolvareitti tullaan toteuttamaan hulevesiuomana, jossa on matalaa kasvillisuutta. Pyörätien ja kävelytien väliin jää paikoin leveämpi puistoalue, johon on mahdollista istuttaa kasvillisuutta ja kaavassa on puistoalueella ”istutettava alueen osa” merkintä. Johtuen raitiotien ja sitä reunustavien puistoalueiden tiukasta mitoituksista kasvitieteellisen puutarhan ja siirtolapuutarhan välillä sekä kasvillisuuden käytön tiukoista reunaehdoista raitiotien yhteydessä, ei ole lisätty tarkempia kasvillisuuteen liittyviä kaavamääräyksiä. Tavoitteena on Vallilanlaakson avoin viherympäristö ja – maisema johon nurmirata liittyy saumattomasti.

Raitiotien asemakaavan yhteydessä laadittiin koko Vallilanlaaksoa käsittevä viheralueiden viitesuunnitelma (MASU Planning Oy 31.5.2018). Siinä tarkasteltiin alueen maisemaa, kulttuurihistoriallisia arvoja, luontoarvoja ja toimintoja kokonaisuutena sekä raitiotien virkistysalueelle tuomien haittojen minimoimista.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY) toteaa (17.9.2018) seuraavaa: Asemakaavamuutoksessa hyödynnetään entisen satamaraadan ratapenkkaa Kumpulan kartanon ja Vallilan siirtolapuutarhan arvokkaan kulttuuriympäristön tuntumassa. Raitiotien toteuttaminen nurmiratana ja istutuksesta määrääminen edistävät arvokkaan maisematilan ja rakennetun kulttuuriympäristön huomioimista. Suunnittelualueelle laadittu Vallilanlaakson puistoalueen viitesuunnitelma (Maisema-arkkitehti-toimisto Masu Planning Oy 31.5.2018) antaa hyvät lähtökohdat kulttuuriympäristön ja maiseman huomioivalle yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle. Mainitusta johtuen, ELY-keskuksella ei ole huomauttamista asemakaavamuutoksesta kulttuuriympäristön osalta.

Kaavakartassa ei ole määräyksiä melusta tai tärinästä. Asemakaavaselostuksessa (30.1.2018) mainitaan mm., että raitiotien aiheuttaman melun määrä Vallilanlaakson puistoon tullaan tutkimaan ja että raideliikenne perustetaan paalulaatalle siirtolapuutarhan kohdalla, mikä estää värähtelyn siirtymisen siirtolapuutarhan mökkeihin.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että asemakaavamääräys melun ja tärinän torjunnasta on annettava. Melutasot ja tärinävaikutukset tulee selvittää asemakaavassa eikä jättää myöhempään vaiheeseen.

Vastine

Vallilanlaakson raitiotiestä on tehty melunleviämismalli. Selvityksen perusteella raitiotieyhteys ei aiheuta lisääntynyttä meluhaittaa Vallilanlaakson siirtolapuutarhamökeille, tämän vuoksi melun torjunnasta ei ole tarvetta antaa asemakaavamääräystä. Maksimiäänitasoista voi olla lyhytaikaista haittaa lähimmille siirtolapuutarhamökeille, asuminen ei kuitenkaan ole mökeissä ympärivuotista. Meluselvitys on liitetty asemakaava-selostuksen liitteeksi.

Yhteenveto muistutuksista ja kirjeistä

Muistuksia saapui 16 kpl, joista 3 muistutusta oli samalta henkilöltä. Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat Vallilanlaakson puiston käytettävyyteen ja virkistys-, luonto-, kulttuurihistoriallisten ja maisema-arvojen heikentymiseen raitiotien toteuttamisen myötä. Vallilanlaakson viitesuunnitelmaa kritisoitiin, koska siinä ehdotettiin Vallilan siirtolapuutarhan itä-länsi suuntaista viherakselia yleiseen virkistyskäyttöön. Vallilanlaakson raitiotien kaavan toteuttamisen myötä siirtolapuutarhan pohjoisportti poistuu. Muistutuksessa tuotiin esiin, että pohjoisen portin sulkeminen tuhoaisi siirtolapuutarhan kehittymisen edellytykset kaupunkipuistoin osana ja huonontaisi oleellisesti nykyistä saavutettavuutta viheralueverkoston osana. Muistutuksissa raitiotien linjausta Vallilanlaaksoon pidettiin huonona, koska se aiheuttaa melua, turvallisuusriskejä, muuttaisi maisemaa ja rajoittaisi vapaata liikkumista Vallilanlaakson puistossa. Ei ole tutkittu vaihtoehtoisia tapoja järjestää joukko-liikenne esim. raitiotieyhteydellä Teollisuuskatua pitkin. Muistutuksessa tuotiin esiin, että satamaradan historiaan perustuvaa estevaikutusta ei voida mitenkään verrata suunniteltuun nopeaan pikaratikkaliikenteseen.

Pyöräliikenteen poistamista Hevoshaanpolulta ei pidetty hyvänä ratkaisuna ja baanatan tarpeellisuus sekä mahdollisuus kanavoida pyöräliikennettä kyseenalaistettiin. Kaavaratkaisua pidettiin huonona hulevesien kannalta. Kaupunginvaltuuston päättämisen (Kalasataman raitiotien yleissuunnitelma 13.6.2018) oikeutta kyseenalaistettiin, koska raitiotien sijoitetaan alueelle, jolla ei ole sitä mahdollistavaa asemakaavaa. Ympäristövaikutusten arviointia pidettiin liian suppeana, eikä riittäviä tutkimuksia ja selvityksiä, sekä vaihtoehtoisia tarkasteluja ole tehty. Kolmessa muistutuksessa raitiotien linjausta pidettiin hyvänä.

Kirjeissä (3 kpl) esitetyt huomautukset kohdistuivat raitiotien turvallisuuden, puuston poistumiseen raitioradan toteuttamisen yhteydessä, raitiotien kustannuksiin, Kumpulanpuron hulevesisuunnitelman ja alueelle laaditun Vallilanlaakson puiston viitesuunnitelman väliseen ristiriitaan, linnustollisesti arvokkaan alueen pienenemiseen.

Vastineet muistutuksiin ja kirjeisiin aihepiireittäin

Puiston pinta-alan supistuminen merkittävästi

Vastine

Raitiotie on Vallilanlaakson itäosassa vanhan ratapenkereen kohdalle. Satamarata oli linjattu laakson eteläosan ratakuilun kautta kalliotunnelissa Pasilaan. Jyrkät kallioseinämät puiston yhteydessä ovat turvattomia, eikä alueella ole asemakaavaa. Alue on Vallilan raitiotien kaavassa puistoa, mikä mahdollistaa ratakuilualan maisemoinnin ja toiminnan puistona. Tältä osin virkistykseen käytettävä alue lisääntyy. Vallilanlaakson viitesuunnitelmassa, joka laadittiin raitiotien asemakaavan yhteydessä koko virkistysalueelta, on esitetty ratakuilun ja sen luiskien maisemointia ja liittämistä laakson toiminnalliseen kokonaisuuteen, esim. asukaspuistoksi/leikkipuistoksi.

Raitiotien asemakaava sulkee tehokkaasti koko alueen puistokäytäväverkoston sekä vaikeuttaa puiston nykyisiä toimintoja ja palveluita.

Vastine

Suunnittelun lähtökohtana on ollut olemassa olevan puistokäytäväverkoston säilyminen ja kehittäminen. Asemakaavaselostuksen liitteenä olevassa kartassa on Vallilan puiston tavoitteellinen puistokäytäväverkosto, joka on lähes nykyisen kaltainen. Merkittävin muutos on Mäkelänrinteen uintikeskuksen pohjoispuolella oleva ylikulkusilta, jonka yhteyteen on suunniteltu pääpuistokäytävien, Kumpulantaipaleen, Vallilantaipaleen ja Vallilanlaaksonkulun risteyskohtana toimivaa laajaa aukiota. Kumpulantaipaleen pyöräliikenne ohjataan baanalle Isonniityn asuntoalueen eteläpuolella, jossa nykyisin rinteeltä laskevan pyöräliikenteen ja lasten liikkumisympäristön kohtaaminen on turvallisuuden kannalta huono ratkaisu. Edellä mainittujen raittien osalta esteettömyyskriteerit eivät nykyisin täyty kaikilta osin ja Kumpulantaipaleen jyrkkyys kasvaa hieman raitiotien ja ylikulkusillan johdosta. Tämän vuoksi Kumpulantaipaleen suora kulkuyhteys hoidetaan portaitse, ja porrasyhteyden lisäksi toteutetaan esteetön yhteys, joka on viitesuunnitelmassa tutkittu esteettömyyden erikoistason mukaisella kaltevuudella. Tämä yhteys on tarkoitettu vain jalankulkijoiden käyttöön. Asemakaavamuutoksen yhteydessä nimettiin puistokäytäviä jotka helpottavat suuntautumista alueella Poikkikulun itäpuolisen laakson suuntaisen reitin kanssa laaksoa myötäilevän yhtenäisen puistokäytävän, Vallilanlaaksonkulun.

Uusia pyöräbaanoja ei tarvita sillä puiston läpi kulkee jo nyt mukava vanhojen puiden reunustama hiekkatie, jonne mahtuvat niin kävelijät kuin pyöräilijätkin. Arabianrannan suunnalta tulevat pyöräilijät hyötyvät Baanasta, mutta Kumpulantaipaleen seudullisen

pyöräilyväylän varrelle on kerätty estevaikutusta (jyrkät nousut, luiskat, eri kulkusuuntien ja -muotojen risteäminen). Mäkelänkadulta tuleva pyöräliikenne ei kanavoidu, vaan ajautuu jalankulkijoiden reitille.

Vastine

Helsingin yleiskaavassa (2016) baana eli pyöräliikenteen laatukäytävä on merkitty Vallilanlaaksoon raitiotien suuntaisesti. Vallilanlaaksossa kulkeva baana on osa poikittaista Pasilanbaanaa. Kumpulantaival on alisteinen baanalle. Baanan ja raitiotien yhdistäminen säästää tilaa puistossa. Tulevaisuudessa pyöräilyn osuus liikenteestä tulee kasvamaan ja erilliset pääsuuntiin johtavat pyörätiet ja niiden erottaminen jalankulusta on perusteltua toteuttaa. Pohjoissuunnasta Kumpulantaipalelta pyöräilevät ohjataan baanalle. Baanan loivat nousut parantavat kulkumukavuutta. Ylikulun suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota riittäviin näkemiin myös risteävien raittien suuntaan. Entinen Hevoshaanpolun rinne (nyt Kumpulantaival) jyrkkenee raitiotien ja ylikulun toteuttamisen myötä ja se osoitetaan kävelyyn. Pyöräliikenteen tavoiteverkossa Mäkelänkadulle on osoitettu yksisuuntaiset järjestelyt. Nämä järjestelyt suunnitellaan omana kokonaisuutenaan.

Asemakaavan toteuttaminen heikentää puiston virkistysarvoja. Vallilanlaakson keskiosassa raitiotielinjan rakentamisen johdosta poistetaan puita ja muuta kasvillisuutta alueelta, joka on linnustollisesti arvokas.

Vastine

Puiston reitistö noudattelee nykyistä reittiverkostoa ja Vallilanlaakson maiseman pääpiirteet säilyvät. Puiston kapeimmalla kohdalla tullaan poistamaan puita raitiotien rakentamisen johdosta. Alue on osa linnustollisesti arvokkaaksi määriteltyä aluetta, jonka arvoluokka on III. Laakson näkymien avaaminen on alueen kulttuurimaiseman ja maisemahistorian mukaista. Voidaan myös kokea, että virkistysarvo puiden poistamisen johdosta heikkenee. Tavoitteena on raitiotien puistoalueelle aiheuttamien maiseman muutoksien minimointi. Kaava mahdollistaa vanhan satamaratakuilun maisemoinnin ja liittämisen osaksi toimivaa puistoympäristöä. Uusi puistoalue on riittävän laaja esim. leikki/asukaspuiston toiminnalle

Raitiotie rakentamisen johdosta poistetaan puita noin puolen hehtaarin suuruiselta alueelta linnustollisesti arvokkaan alueen (9,84 ha) reunasta. Alue on luokiteltu arvoluokkaan III (kohteet on arvotettu kolmeen luokkaan: I, II ja III, joista arvokkaimmat kohteet kuuluvat luokkaan I). Puiden poisto ei merkittävästi vähennä alueen merkitystä ekologisena yhteytenä

Suunnitelmassa rata ei sopeudu kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaaseen ympäristöön, erityisesti puiston keskeisellä kohdalla tehtävän valtavan maastoleikkauksen ja siltajärjestelyn vuoksi.

Vastine

Vallilanlaakson itäosa, Kumpulan kasvitieteellinen puutarha ja Vallilan siirtolapuutarha ovat maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä. Vallilan siirtolapuutarha-alue on lisäksi kulttuurihistoriallisesti ja puutarhataiteen kannalta arvokasta aluetta (RP/s). Puiston keskiosasta puitaan poistamaan paikassa, jossa raitiotielinjaus siirtyy nykyistä rata-pengertä myöten pohjoisreunasta laakson eteläreunalle. Laakson maiseman ja kulttuurihistorian kannalta laakson keskiosan avaaminen on perusteltua. (Vallilanlaakso on ollut avointa kulttuurimaisemaa 1980-luvun alkuun asti). Uuden jalankulun ja pyöräliikenteen sillan kohdalla raitiotien maastoleikkaukset ovat jyrkimmillään. Raitiotieradan eteläluiskaa voidaan lyhentää muurin avulla. Pohjoisluiskat ovat loivempia ja ne voidaan liittää puistoympäristöön.

Nurmiraitiotie tarvitsee rinnalleen pelastustien, mistä aiheutuu maisemavaurioita kasvitieteellisen puutarhan ja siirtolapuutarhan väliin.

Vastine

Nurmiraitiotie ei tarvitse rinnalleen erillistä pelastustietä. Raitiotien rinnalla kulkevaa baanaa voidaan tarvittaessa käyttää pelastautumiseen.

Siirtolapuutarhan kohdalla raitiotie kohoaa huomattavan korkealle puutarhan rakennuksiin nähden. Ratikkalinjan johdinpylväät vaikuttavat maisemaan.

Vastine

Siirtolapuutarhan kohdalla raitiotien maanpinnan taso noudattelee nykyistä maan pinnan tasoa. Laakson reunoilla sijaitsevat raitiotien pylväsrakenteet erottuvat maisemassa. Pylväsrakenteet eivät ole puita korkeampia ja laakson reunassa niiden asema maisemassa on vähiten häiritsevää.

Puut poistuvat, viherkäytävä muuttuu liikenneväyläksi. Alueen merkitys ekologisena yhteytenä katoaa.

Vastine

Raitiotien rakentamisen myötä laakson keskiosan puut poistuvat. Ekologisten yhteyksien verkoston osana kehitettävä yhteys (katkonainen) välillä Viikki-Töölönlahti säilyy.

Kumpulanpuron yhteydessä on lause, jossa todetaan, että puustoa puron rannoille pitäisi palauttaa. Tästä voi lukea, että puusto puron rannoilta poistetaan kokonaan. Onko näin?

Vastine

Kumpulanpuron rannoille tulee lisätä puustoa, koska puiden varjostus vähentää veden haihtumista ja parantaa kalojen elinolosuhteita. Puustoa ei poisteta rannoilta.

Vallilanlaakson viherlinja vihersormien välisellä alueella heikenee. Helsingin kaupungin tulisi vahvistaa toiminnallaan vihersormia. Raitiotiehanke myötä on tapahtumassa juuri päinvastoin.

Vastine

Helsingin yleiskaavan (2016) teemakartan "virkistys- ja viherverkosto 2050" mukainen poikittainen länsi-itäsuuntainen, vihersormien välinen viherlinja pikku-Huopalahdelta Strömsinlahdelle säilyy. Laakson virkistyskäyttöä voidaan myös laajentaa alueille, jotka ovat nyt rajallisesti käytössä, jolloin viherlinjan mukainen toiminnallinen tavoite toteutuisi paremmin.

Asemakaavan viitesuunnitelma pitäisi tehdä tiiviissä yhteistyössä puiston käyttäjien kanssa

Vastine

Vallilanlaakson alueelle on raitiotien asemakaavan yhteydessä laadittu viitesuunnitelma. Puiston viitesuunnitelmassa tarkastellaan aluetta kokonaisuutena, sen tilallista jakoa ja mahdollisuuksia jäsentää aluetta eri toimintoihin. Se on runko, jonka pohjalta laaditaan toteutussuunnitelma. Yhteistyö puiston käyttäjien kanssa toteutuu toteutussuunnitteluvaiheessa.

Vallilan siirtolapuutarhan pohjoinen portti suljettaisiin raitiotiekaavan toteutuessa pysyvästi. Sen pitäminen avoimena on välttämätön koska se toimii myös Kumpulanpuron pohjoispuolen pelastus-

tienä. Portin sulkemisen myötä pohjois-eteläsuuntaisen keskiakselin merkitys alueen pääkäytävänä ja yhteytenä Vallilasta Kumpulan suuntaan sekä Vallilanlaakson poikittaiseen kevyen liikenteen puistoreittiin katoaisi, mikä tuhoaisi siirtolapuutarhan kehittymisen edellytykset kaupunkipuiston osana sekä huonontaisi oleellisesti nykyistä saavutettavuutta viheralueverkoston osana.

Vastine

Vallilan siirtolapuutarhan asemakaavassa on määräys porttien sijainnista ja niiden avoinna pitämisestä. "Portit tulee pitää avoinna 1.5.–15.9. välisenä aikana klo 9-21 ja liikkuminen yleisillä alueilla tulee tällöin sallia." Pohjoinen, itäinen ja läntinen portin aukipitäminen ei ole säännöllistä edellisinä aikoina. Eteläinen pääportti on avoinna, jonka kautta johdetaan myös alueen pelastautuminen. Siirtolapuutarhan kauttakulku porttien ollessa kiinni on epävarmaa ja myös sen saavutettavuus viheralueverkoston osana on nykyään heikko.

Raitiotiekaavan suunnittelun yhteydessä on haettu korvaavaa itä-länsisuuntaista yhteyttä täysin ymmärtämättä ja paneutumatta Vallilan siirtolapuutarhan asemakaavaan tai siirtolapuutarhan monipuoliseen virkistyskäyttöön laajalle yleisölle keväästä syksyyn. Itä-länsisuuntainen puistoakseli on visuaalinen eikä siihen voi lisätä uusia teitä, kuten raitiotiekaavan viitesuunnitelmassa on täysin piittaamattomasti esitetty, tuhoamalla koko kulttuurihistoriallisesti suojeltua aluetta.

Vastine

Siirtolapuutarhan keskellä itä-länsisuunnan viherakselilla sijaitseva Kumpulanpuro on ohjattu betonikouruun, joka on jo elinkaarensa lopussa. Sen uusiminen hulevesiuomaksi on ajankohtaista. Vallilan siirtolapuutarhan asemakaavan (14.12.2011) yhteydessä laadittiin poikittaiselle vihervyöhykkeelle Kumpulanpuron ja puistovyöhykkeen yleissuunnitelma (LOCI, maisema-arkkitehdit Oy 2010.) Vallilan siirtolapuutarhan asemakaavaselostuksessa tuodaan esiin, että Vallilan siirtolapuutarhaa kehitetään osana laajempaa virkistysaluetta ja sen läpikuljettavuutta parannetaan uusia jalankulun yhteyksiä avaamalla. Vallilanlaakson raitiotien asemakaavan yhteydessä laadittu virkistysalueen viitesuunnitelma on Vallilan siirtolapuutarhan asemakaavan tavoitteen mukainen. Molemmissa tuotiin esiin tarve kehittää aluetta osana laajempaa virkistysaluetta.

Destian hulevesiraportin ja Helsingin hulevesistrategian periaatteita ei ole otettu huomioon kaavaehdotuksessa. Kaavan ratkaisut ovat sellaiset, että alkuperäinen idea Kumpulanpuron kunnostamisesta todennäköisesti käy mahdottomaksi toteuttaa. Ehdotettu rai-

tiotie sijoittuu Kumpulanpuron tulvareitille. Radan kuivana pitäminen hoidetaan nostamalla rata lähes siirtolapuutarhamökkien kattojen tasolle. Viitesuunnitelmassa ei tartuta mahdollisten ja todennäköisten meritulvien ongelmaan. Kovalla tuulella Vanhankaupunginselän vedenkorkeus voi estää Kumpulanpuron purkautumisen merelle jolloin Vallilan siirtolapuutarha ja Nylanderin puisto tulvivat.

Vastine

Destia Oy:n laatima Kumpulanpuron valuma-alueen hulevesiselvitys ja – suunnitelma (Kaupunkiympäristön julkaisuja 2018:6) on ollut Vallilanlaakson viitesuunnitelman (MASU Planning 31.5.2018) lähtökohtana. Viitesuunnitelma perustuu Kumpulanpuron valuma-alueen hulevesiselvityksen ja – suunnitelman tietoihin. Kumpulanpuroon tulevien hulevesien määrä vaihtelee voimakkaasti. Vallilan siirtolapuutarhan keskellä sijaitsevan Kumpulanpuron vedenpinnan tasoa pyritään pitämään vakaina ohjaamalla ylivuoto siirtolapuutarhaa kiertävälle uomalle. Virtaaman ollessa suuri purovesi jakautuu ennen Vallilan siirtolapuutarhaa betonikouruun ja siirtolapuutarhan pohjoispuolella kulkevaan ojaan. Oja yhtyy lopuksi Kumpulanpuron pääuomaan. Nurmiran kuivatus ei vaadi erillistä kuivatusojaa. Radan vierellä on Kumpulanpuron ylivuoto-oja. Raitiotierata on lähellä nykyisen maanpinnan tasoa.

Kaupunginvaltuustolla ei oikeutta 13.6.2018 päättää raitiotien sijoittamisesta alueelle, jolla ei ollut sitä mahdollistavaa asemakaavaa. Käsittelyjärjestys on väärä.

Vastine

Raitiotie Vallilanlaaksossa on yleiskaava 2002 mukainen, jossa alue on kaupunkipuistoaluetta, joka on kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävää aluetta. Kaupunkipuisto on määritelty yleiskaava 2002:ssa. Keskustan kulttuuripuistoa ja alueellisia kaupunkipuistoja kehitetään monipuolisina toiminta-, kohtaamis-, kulttuuri- ja luontoympäristöinä. Alueelle saa rakentaa tarpeellisia yhdyskuntateknisen huollon tiloja ja liikenneväyliä. Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 6.2.2018 § 50 Vallilanlaakson raitiotien asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen jatkosuunnittelun pohjaksi ennen kaupunginvaltuuston päätöstä. Yleiskaava 2016:ssa on osoitettu Vallilanlaakson alueelle ohjeellinen pikaraitiotieyhteys. Kaupunginhallitus totesi lausunnossaan valitukseen Helsingin kaupunginvaltuuston päätöksestä 13.6.2018 § 178 hyväksyä Kalasataman raitioteiden yleissuunnitelma, että esitetty raitiolinjaus, jossa Kalasataman raitiotien perusosa yhdistetään Vallilanlaakson kautta Pasilaan, on kustannustehokkain tapa tuoda raitioliikenne Kalasatamaan. Hanke on myös kaupunginval-

tuuston 27.9.2017 hyväksymän Helsingin kaupunkistrategian tavoitteiden mukainen. Strategian eräänä tavoitteena on, että keskustan raitiotieverkko ja Kalasataman raitiotiesuunnitelman toteutus etenee.

Vuoden 2016 vahvistamattomassa yleiskaavakartassa ei ole pikaraitiotiementä Kalasatamasta Vallilanlaakson kautta Pasilaan. Se kulkee kartalla Teollisuuskadun kautta. Hermannin rantatieltä pikaraitiotie kääntyy pohjoiseen Kustaa Vaasan tielle, ei Vallilanlaaksoon. Asemakaava on voimassaolevan yleiskaavan vastainen. Yleiskaavassa alue on merkitty puistoalueeksi.

Vastine

Helsingin yleiskaavassa (2016) Vallilanlaakson raitiotien kaava-alueella on pikaraitiotiementä sekä Vallilanlaaksossa että Hermannin rantatiellä. Merkintä kertoo ohjeellisen sijainnin yhteydelle, mutta ei ota kantaa käytettäviin linjoihin.

Ympäristövaikutusten arviointi on ollut liian suppeaa

Vastine

Kaavan laadinnan yhteydessä arvioitiin kaavaratkaisun ympäristövaikutuksia maisemaan, luontoon, virkistykseen, kaupunkikuvaan, yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön.

Riittäviä tutkimuksia ja selvityksiä ei ole tehty, puuttuvat yva ja vaihtoehtojen tarkastelu (myös liikenteen yleissuunnitelmasta vaihtoehtojen tarkastelu puuttuu).

Vastine

Kalasataman raitioteiden yleissuunnitelmaa varten tehtiin liikennemallien avulla ennusteita erilaisista linjastoskenaarioista, parhaiten matkustajia palvelevien ratkaisujen löytämiseksi. Näistä valittu linjaus Nihdistä Vallilanlaakson kautta Pasilaan kerää suurimman matkustajakysynnän, palvelee koko Kalasataman aluetta sekä parantaa myös pohjoisen kantakaupungin poikkitaajamaa joukkoliikenneyhteyksiä.

Puiston käytöstä ei esitetä minkäänlaista lähtökohtatietoja eikä arviota käytön muuttumisesta kaavan toteutumisen jälkeen. Asemakaavan selostus ei myöskään arvioi jalankulkuyhteyksien heikentämistä.

Vastine

Vallilanlaakson puistokäytäväverkosto säilyy lähes nykyisen kaltaisena. Uusi itä – länsisuuntainen yhteys on esitetty Poikkikulun ja ylikulkusillan

välille. Asemakaavan selostuksessa kohdassa vaikutukset maisemaan ja luontoon ja virkistykseen on arvioitu jalankulkuyhteyksiä seuraavasti: ”Virkistysalueen toiminnot säilyvät. Raitiotien toteuttamisen jälkeen käytäväverkostoa kehitetään ja puiston eri toiminnot ovat saavutettavissa. Vallilanlaakson puistossa raitiotien ylityspaikkoja on kaksi. Pyöräily osoitetaan raitiotien yhteydessä kulkevalle baanalle ja puiston ydinalueen puistokäytäviltä nopea läpikulkupyöräily poistuu. Raitiovaunupysäkit ovat puiston itä- ja länsipäässä, Hämeentien ja Mäkelänkadun tuntumassa.” Asemakaavaselostuksen liitteenä on kartta, jossa on nimetyt puistokäytävät, raitiotien tasoylitys ja suunniteltu ylikulkusilta. Asemakaava mahdollistaa ratakuilun alueen maisemoinnin ja sen puistokäytön. Uusi puistoalue mahdollistaa alueen kehittämisen esim. leikki- puistoksi, mikäli sille on tarvetta.

Siinä ei ole esitetty alueen kasvillisuuteen tai eläimistöön liittyviä selvityksiä, vaikka viitataan laakson keskiosan olevan linnustollisesti arvokkaan kohteen.

Lähtötietoina ovat olleet Helsingin ympäristökeskuksen luontotietojärjestelmä ja siinä esiintyvät paikalliset luontotiedot. Asemakaavaselostuksen liitteenä on ympäristökeskuksen luontotietojärjestelmän mukainen ”Linnustollisesti arvokas kohde, Vallilan kasvitieteellinen puutarha (054/99)”. Linnustollisesti arvokas kohde (arvoluokka III) on 9,84 hehtaarin kokoinen. Suunnitellun raitiotien rakentamisen myötä puustoa poistetaan kohteen lounaisosasta. Linnustollisesti arvokkaan alueen kokonaispinta-alaan suhteutettuna rakentamisen myötä poistuvan puustoalueen koko on pieni, eikä se heikennä kohteen linnustollista arvoa. Muita eläimiin ja kasvillisuuteen liittyviä arvoja ei ympäristökeskuksen mukaan alueella ole. Raitiotien toteutuksen vaikutus kaupungistuneelle eläimistölle on vähäinen.

Käytöstä poistunut ja purettu raide ei ole perusteltu syy rakentaa raitiotietä

Vastine

Raitiotien rakentaminen Vallilanlaaksoon perustuu Kalasataman raitiotieiden yleissuunnitelmaan ja siinä esitettyihin joukkoliikenteen hyötyihin. Vallilanlaakson käytöstä poistunut ratapenger on linjaukseltaan sopiva ja puiston käytön kannalta hyvä vaihtoehto sijoittaa sen kohdalle raitiotie.

Helsingin tulisi olla ilmastonmuutosten vaikutusten lieventämissä ja puistojen ekosysteemipalvelujen suojelemisessa edelläkävijä eikä perässähiittäjä.

Vastine

Ilmastonmuutoksen hillitsemiseen vaikuttavat monet asiat. Vallilan puiston ekosysteemipalvelut eivät olennaisesti muutu kaavan toteuttamisen myötä. Kaavassa on huomioitu hulevesien hallinta, liikkuminen ja sekä puiston sisällön kehittäminen siten, että se palvelisi sen käyttäjiä monipuolisesti. Puistoreitistö säilyy ja baanana vierelle tulee ylikulkusillan ja Poikkikulun välille uusi jalankulkyhteys, Vallilanlaaksonkulku, joka täydentää ja selkeyttää virkistysreitistöä. Kaava mahdollistaa nopean ja puhtaan raitiotieliikenteen joukkoliikenteen ja myös ympäristöystävällisen sekä nopean liikenteen pyöräilyreitit, baanana, toteuttamisen.

Suunnitelman kustannusarviota ei ole esitetty

Vastine

Vallilanlaakson raitiotie on osa Kalasataman raitiotien suunnittelualueetta. Kaavaratkaisun toteuttamisesta kaupungille aiheutuvat kustannukset esitetään Kalasataman raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä.

Raitiotie aiheuttaisi puistoon liikennemelua

Vastine

Vallilanlaakson raitiotiestä on tehty meluselvitys. Meluselvityksen perusteella 55 dB:n (Vnp 993/1992 melutason ohjearvo virkistysalueilla taajamissa päivällä) meluvyöhyke rajoittuu uuden raitiotien välittömään läheisyyteen. Hämeentien puolella tieliikenteen ja raitiotieliikenteen yhteismelutilanteessa 55dB:n meluvyöhyke hieman laajenee, mutta melualueella tai sen tuntumassa olevien siirtolapuutarhamökkien määrä säilyy ennallaan.

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala

Kalasadama–Pasila-raitiotien keskustelutilaisuus

Aika	10.10.2017	klo 17:30 – 19:30
Paikka	Info- ja näyttelytila Laituri, Narinkka 2, Kamppi	
Osallistujat	Kaupunkiympäristön toimiala:	
	Mattila Maija	vuorovaikutussuunnittelija puheenjohtaja
	Hakala Tuomas	Tiimipäällikkö
	Setälä Niko	Liikenneinsinööri
	Nicklen Mervi	Maisema-arkkitehti
	Österlund Riikka	Liikenneinsinööri
	livonen Johanna	Tiimipäällikkö
	Arponen Petri	Aluesuunnittelija
	Reetta Putkonen	Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö
	Roschier Helena	Tiedottaja sihteeri
	HSL:	
	Juselius Ville	Joukkoliikennesuunnittelija
	Kumpula Seura:	
	Olli Hakanen	
Osallistujia	Tilaisuuden alussa 35 ja lopussa 50 henkilöä	

1 Tilaisuuden kulku

1.1 Vuorovaikutussuunnittelija Maija Mattila avasi tilaisuuden, kertoi tilaisuuden sisällöistä ja kulusta sekä esitteli esityksien pitäjät.

Tervetuloa Kalasadaman raitiotie -asukastilaisuuteen ja täällä käsitellään myös ja Hermannin rantatien asemakaavan muutosta sekä Vallilanlaakson asemakaavan muutosta. Tilaisuuden aluksi kuunnellaan suunnittelijoiden esitykset. Kalasadaman raitioteiden yleissuunnitelmasta kertoo Niko Setälä, Hermannin rantatien asemakaavasta kertoo Tuomas Hakala ja Vallilanlaakson asemakaavasta Mervi Nicklen. Meille on tullut Kumpula Seuralta pyyntö saada pitää puheenvuoro - Olli Hakanen ja Ulla Akopov ovat valmistelleet esityksen ja kuunnellaan sekin ennen keskustelua.

Esitysten jälkeen se varsinainen keskustelu voidaan käydä isojen karttojen äärellä. Me olemme tehneet tänne Laiturille erilaisia keskustelupisteitä ja täällä on paikalla monta asiantuntijaa vastaamassa kysymyksiinne. Liikenteestä ovat paikalla Niko Setälä, Riikka Österlund ja Johanna livonen sekä HSL:stä Ville Juselius. Asemakaavasta ja maisemasuunnittelusta paikalla ovat Tuomas Hakala, Mervi Nicklen ja Petri Arponen. Uskon, että keskustelu on antoisampaa kun me käymme sitä näillä eri pisteillä karttojen äärellä.

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala

Maija Mattila kertoi, että suunnitelmista on levitetty tietoa myös suoraan hankkeen vaikutusalueella olevien kaupunginosien Facebook-ryhmiin ja seurattu ryhmissä käytyjä keskusteluja. Myös Helsingin Sanomat on kirjoittanut asiasta ja 2.10. julkaistuun artikkeliin "Helsinki suunnittelee uutta raitiotietä" oli tullut netissä 68 kommenttia. Kommenteista käy esille, miten erilaisia ajatuksia kaupunkilaisilla on hankkeesta. Kannanottoja oli kolmenlaisia: hanketta kannattavia, hanketta vastustavia ja kolmantena ryhmänä ovat ne, joissa on tullut ehdotuksia esitykseen kuten: Ihan hyvä suunnitelma, mutta miksei se voi olla bussi tai kulkea täältä tai täältä.

Toivomme, että tässä tilaisuudessa nyt saadaan kuulla teidän näkemyksiä. Kumpulassa asukkaat aikanaan vastustivat joukkoliikennekatua 2011 ja silloinhan samalla ratikkalinjalla kulki bussi.

Kysyttiin osallistujilta, mistä he olivat kotoisin ja viittaamalla saadut vastaukset antoivat tulokseksi: Kalasatamasta yksi henkilö, Sörnäisistä ei ketään; Hermannista neljä; Arabianrannasta kaksi, Kumpulasta kuusi, Vallilasta kymmenen, Alppilasta yksi, Pasilasta kuusi.

Seuraavaksi Maija Mattila pyysi paikalle tulleita kertomaan minkälaisiin kysymyksiin he ovat tulleet hakemaan vastauksia:

- Kaksi kysymystä, jos tämä rata tulee Vallilanlaaksoon niin onko asemakaavaan mahdollista vahvistaa, että tulee meluaita ja että rata tulee tarpeeksi syvälle niin, ettei se häiritse? Mikä on asemakaavan osuus?
- Ihmettelen, miksi tämän radan täytyy kulkea siellä missä ketään ei asu siellä Vallilanlaaksossa, kuten se yksi tunneli Paloheinässä. Toiseksi käykö niin, että ensin hyväksytään suunnitelma ja sitten jonkun ajan päästä alkaa keskustelu siitä, paljonko sinne pitää panna asutusta lisää, jotta se rata kannattaa, sinne Pasilan päähän ja toiseen päähän? Pelkään sitä, että se pikkuhiljaa rataperusteisesti liukuu asutusalueeksi ja sen jälkeen Vallilanlaaksoa ei enää ole.
- Tulen Arabianrannasta ja kysyn, onko tähän samalla mahdollista yhdistää rata kuutosen yhteys Pasilaan päin? Jos rata joka tapauksessa rakennetaan, niin siihen ei kovin kummoista liittymää käytännössä tarvitse ja tällä voitaisiin varmistaa, että kun rata rakennetaan, niin sinne saadaan myös paljon sitä junaliikennettä ja tämä investointi tulee oikeasti hyödynnettyä.
- Tämä uusi yleiskaava mahdollistaa myös maanalaisen kannen rakentamisen, harkitaanko sitä tässä vaiheessa kun yleiskaavavaiheessa aina puhuttiin, että palataan asiaan sitten asemakaavavaiheessa?
- Kysyisin, että miksi nyt suunnitellaan baanaa sinne missä jo on pyöräteitä? Minua askarruttaa se raitiovaunun reitti Mäkelänrinteen kohdalla. Se halkaisee puiston ja siinä menee viidestä suunnasta pyöräilijöitä samanaikaisesti ylämäkeen ja alamäkeen. Se on haastavaa fillarilla jo nyt. Nyt kun laitetaan keskelle puistoa ratikan raiteet, niin miten se linjaus mahtaa onnistua ja miten se on suunniteltu?
- Miten käy virkistysalueen ja mistä saadaan korvaava virkistysalue Vallilan kaupunginosalaisille? Alue on monen kaupunginosan yhteinen virkistysalue, jossa on luontoarvoja. Kun ajatellaan Pasilan rakentamista ja Kalasatamaa, niin alueen käyttö tulee lisääntymään. Minun mielestäni liikennettä ei voi ratkaista helpoimman kautta viemällä se virkistysalueen kautta.

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala

- Olen Arabianrannasta ja olen ymmärtänyt, että meidän alueella kaivataan kipeästi parempia sujuvasti toimivia poikittaisia yhteyksiä Pasilan suuntaan.
- Yhdyn edelliseen ja toivon, että mahdollisimman nopeasti saataisiin rata sinne.
- Mitä muita vaihtoehtoja on tutkittu ja minkälaisia vertailuja on tehty?
- Hermannin rantatie leviää rantatien länsipuolella oleville asuintonteille ja minne laitamme automme?

Maija Mattila: Yritämme esityksissä vastata näihin kysymyksiin.

1.2 Liikenneinsinööri Niko Setälä esitteli Kalasataman raitioteiden yleissuunnitelman

Kalasataman raitioteiden yleissuunnitelmassa esitetään raitiotien toteuttamista Kalasataman ja Pasilan välille. Raitiotie kulkisi Kalasataman alueen ja Vallilanlaakson läpi yhdistäen Pasilan aseman, Kumpulan kampusalueen, Kalasataman keskuksen ja Kruunusillat-pikaraitiotien.

Niko Setälän pitämä Kalasataman raitioteiden yleissuunnitelma -esitysmateriaali on katsottavissa Helsingin Karttapalvelusta hankkeen hankekortin aineistoista.
<https://kartta.hel.fi/applications/hanke/showplan.aspx?map=yes&ID=2017-010555>

Esityksen sisältö:

1. Kalasataman raitioteiden tavoitteet
2. Ehdotettava raitiotien linjaus ja liikennöinti
3. Tarkasteltuja reittejä ja linjoja
4. Tarkempi reittikuvaus
5. Vaikutuksia
6. Muita näkökulmia
7. Hankkeen aikataulu

Hankkeen lähiajan aikataulua:

Suunnitelmat nähtävillä 2.-27.10.2017

Kaupunkiympäristölautakunta 16.1.2018

-> Kaupunginhallitus ja -valtuusto alkuvuodesta 2018 (Raitiotien yleissuunnitelma)

Kysymyksiä Niko Setälälle esityksen aikana ja lopussa – kaikkiin kysymyksiin vastattiin.

- Missä on Kalasataman terveyskeskus ja paljonko sieltä on matkaa pysäkille? Onko Hermannin rantatien karttakuvissa näkyvät katkoviivat niissä kohdissa, jotka voidaan toteuttaa tarvittaessa?
- Onko tämä itäpäädyn liittymä sellainen, että se mahdollistaa liikenteen vain sinne Kalasatamaan mutta ei Pasilaan päin?
- Tuhoutuuko skeittipuisto?
- Tuleeko meluaitaa Vallilanlaaksoon ja mitä nurmirata tarkoittaa?

Mites hinta, kun siitä ei ole puhuttu lainkaan?

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala

- Kutosratikka, voidaanko se myöhemmin yhdistää tähän? Kaipaen siitä tarkempaa kommentointia ja näkisin, että siihen kannattaisi ainakin jonkinlainen varauma tehdä tässä vaiheessa. Minusta tuntuu, että juuri tämä Vallilan rataosuus tulee olemaan hankkeen eniten haastettu osuus. Sen poliittinen hyväksyttävyyys ja asujaimiston silmissä hyväksyttävyyys nousisi huomattavasti, jos se tulee tehokkaasti käytettyä. Yhden kokonaisen kaupunginosan lisääminen sen käyttäjäkuntaan varmasti on varmasti semmoinen, joka lisää hyväksyttävyyttä. Näkisin, että jos ei ole ensimmäisessä vaiheessa mahdollista tehdä sitä rakentamista - sehän ei itse asiassa pitkää radanpätkeä tarvitse yliopiston rinteeseen, mistä saataisiin erittäin hyvä suora yhteys sinne Pasilan suuntaan - niin joka tapauksessa kannattaisi suunnitella ja varaukset tehdä valmiiksi tässä vaiheessa, jotta se voidaan sitten kakkosvaiheessa sujuvasti toteuttaa. Sinne Arabianrannan suuntaan on puuhattu tämmöistä ratikkayhteyttä Pasilaan hyvinkin pitkään. Tuntuu ainakin, mitä siitä itse olen kuullut, että se on useimmin kaatunut enemmän tämmöisiin lillukanvarsiin kuin faktuaalisiin esteisiin, että tähän olisi hyvä saada ihan konkreettinen suunnitelma, jota voidaan evaluoida. Niin kauan kun se on tämmöinen ilmaan heitetty teesi, niin asia varmaan etenee yhtä hyvin kuin se on viimeisen viidentoista vuoden aikana edennyt. Mainitsisin vielä sen verran, että Pasila on se tavallaan iso liikennehubi, minne ollaan menossa. Ainahan asia voidaan muotoilla niin, että voihan siellä Hämeentiellä vaihtaa ratikasta toiseen mutta ihan sinne Pasilaan ollaan menossa ja jos vaihtoja alkaa tulla useita niin se alkaa näkyä matkustusajassa ja koko matkustustavan mielekkyydessä ja kiinnostavuudessa ja siitä kärsii matkustajien määrä. Se, että se tehdään sujuvaksi Pasilaan asti, niin se on varmaan asia, joka näkyy käyttöasteessa.
- Maanalainen ratkaisu – miksei rata mene Kumpulan laaksossa Vallilanlaaksossa maan alla?
- Facebook-keskustelussa tuli semmoinen kysymys esille että, miksei se voi jatkaa Pasilan ali sitä nykyistä rataa, siellä menee valmis tunneli?
- Mikä on se satamaradan pohja, jota nyt markkinoit raitiolinjan pohjana. Miten se sorapenkka on perustettu kun käytät sitä sanana raitiokadun pohja?

Niko Setälä vastasi kaikkiin yllä oleviin kysymyksiin.

Maija Mattila: Mitä lautakunta päättää tammikuussa? Päättääkö se kaiken mitä esitit meille vai mitä tarkoittaa, että on yleissuunnitelma ja että on hankesuunnitelma?
Niko Setälän vastaus: Yleissuunnitelmassa päätetään käytännössä tästä periaatteesta, että tämä raitiotien reitti Kalasatamasta Pasilaan kulkisi näitä linjoja pitkin ja se antaa samalla valtuuden HKL:lle jatkaa sitä hankesuunnittelua, joka tähtää siihen toteutus päätökseen. Tässä linjaus ikään kuin suunnitellaan suunnilleen paikalleen. Sen jälkeen tehdään vielä asemakaavojen liikennesuunnittelun yhteydessä tarkempaa viilausta, missä kohtaa ne raiteet just menee. Tässä määritellään suunnilleen pysäkin paikat mutta nekään eivät ole vielä metrilleen kohdallaan. Tässä määritellään se periaate millainen raitiotie tänne olisi tulossa ja ikään kuin se kaupungin tahto, eli sellainen halutaan sinne myös toteuttaa.

Maija Mattila totesi esityksen lopuksi, että nyt saadaan suunnitelmista palautetta täällä asukastilaisuudessa: Saamme myös kirjallista palautetta ja lokakuun loppuun mennessä kannattaa lähettää sen takia, että suunnittelijat ehtivät sen käsitellä ja mahdollisesti viilaamaan vielä suunnitelmaa. Meillä on tapana, että lautakunnalle esitellään aina suunnitelman kanssa myös saatu palaute, mikä suunnitelmasta on tullut. Lautakunta on ollut äärimmäisen kiinnostunut asukkaiden mielipiteistä. Varsinkin liikenneasioissa on usein kysytty, että onko tästä ollut vuorovaikutusta ja millaista palautetta on tullut.

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala

1.3 Kalasatama-Malmi tiimin päällikkö Tuomas Hakala esitteli Hermannin rantatien asemakaavan muutosta

Esitysdiat ovat katsottavissa Helsingin karttapalvelussa hankkeen materiaaleissa:
<https://kartta.hel.fi/applications/hanke/showplan.aspx?map=yes&ID=2017-009916>

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kuvataan asemakaavan muutos näin: Asemakaavan muutos liittyy Kalasataman ja Pasilan välille suunnitteilla olevaan raitiotieyhteyteen. Hermannin rantatie suunnitellaan ja rakennetaan uudestaan siten, että sillä mahdollistetaan myös raitiovaunuliikenne. Kadulla tulevat kulkemaan kaikki nykyiset liikennemuodot.

Kalasataman raitioteiden yleissuunnitelmaan liittyy katusuunnitelmia, jotka vaativat tässä tapauksessa asemakaavamuutoksia. Nämä tuodaan kaikki samaan myllyyn, niin ei tule tipoittain asioita. Kyseessä on kaksi asemakaavaa: Hermannin rantatien asemakaava ja Vallilanlaakson asemakaava. Muutokset ovat sisällöltään hyvin erilaisia.

Hermannin rantatietä on suunniteltu tosi kauan, patkka kerrallaan ja nyt on syytä tehdä koko alueelle kaavamuutos. Miksi semmoista tehdään? Hermannin rantatie rakennetaan uudestaan ja se on pääsääntöisesti nykyisen kohdalla. Se hiukan muuttuu kun sinne varaudutaan näihin ratikoihin, tunneliin, pyöräilyyn, kävelijöihin ja kaikkiin muihinkin liikkumismuotoihin.

Hermannin rantatien asemakaava viedään eteenpäin sillä lailla, että sitä ei nyt viedä lautakuntaan luonnoksena nyt tammikuussa, vaan se valmistellaan ja viedään ehdotuksena sitten vasta Vallilanlaakson ehdotuksen yhteydessä. Sitten ne menevät lautakunnalle tiedoksi, että valmistelu on käynnissä ja Oas on lähtenyt ja luonnos on tehty siinä vaiheessa kun ne käsittelevät yleissuunnitelmaa.

Kysymyksiä ja kommentteja Tuomas Hakalalle:

- Missä Hermannin rantatien länsipuolen asukkaat voivat pysäköidä autonsa tulevaisuudessa?
- Miten tämä hanke liittyy siihen tunneliin, koska valtuusto on siitä tunnelihankkeesta päättänyt ja kaavat on siltä osin kyllä olemassa.

Osallistujan kommentti: Jos tunneli nousee tästä ylös niin aika omalaatuista. Ne, jotka käy siellä Hermannin rantatiellä tietää, että joka päivä kello viisitoista se on ummessa yli kilometrin matkalta ja perjantaina jo ennen kello neljäätoista ja tämä solmu aukeaa vasta kello kahdeksantoista aikoihin. Kun Hämeentie suljetaan henkilöautoliikenteeltä, niin sinne tulee ehkä 8.000 autoa lisää ja nyt siellä lienee jo 22.000 autoa. Ruuhkat tulee olemaan Hakaniemestä Kustaa Vaasan tien alkuun ilman, että tunnelista tulee yhtään autoa. En minä tiedä kuka siellä seisoo, minä katselen ikkunasta.

Maija Mattila: Haluaako joku liikennesuunnittelija vastata?

Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen: Mielelläni vastaan hyviin kysymyksiin:

Vastaus 1: Tässä on Sörnäisten tunneli, joka käynyt meidän lautakunnassa mutta sitä ei ole siitä viety pidemmälle se asemakaava eli se saattaa vähän hämätä. Eikä siitä ole hanketta eli se Sörnäisen tunneli on suunniteltu aikanaan ja mietitty kun Kalasataman keskusta on mietitty ja Kalasataman keskuksen liikennejärjestelyitä on tutkittu. Jolloin se on tarkoittanut sitä, että liittymäratkaisut on tehty niin, että se läpiajava liikenne, joka ei

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala

ole menossa Kalasatamaan tai sen ympäristöön, vietäisiin tunnelin kautta ja ohittaisi sen alueen. Nyt kun tilanne on se, että Kalasataman hieno keskus on sinne rakentumassa, niin se autoliikenne, joka on tulossa keskustasta Sörnäisten rantatieltä, niin se ajetaan Kalasataman keskustan katujärjestelyitä pitkin. Kyllä se sinnekin menee mutta ihan hyväkään olisi tällainen tunneli sille läpiajettavalle liikenteelle.

Vastaus 2: Kysyttiin Hämeentiestä ja mitä tapahtuu kun Hämenttiellä estetään kadulla läpiajo? Edelleenkin Hämeentien varressa jokaiseen kiinteistöön pääsee kyllä autolla mutta siellä ei saa enää Kurvista ajaa läpi Hakaniementorille ja sitä valvotaan myös kameravalvonnalla. Silloin kun teimme näitä simuloitteja ja katsottiin, että mikä on se tilanne, niin Sörnäisten rantatiellä olevat liikennemäärät, siis ne siirtymät, jotka sieltä Hämeentieltä läpiajettavasta liikenteestä siirtyy Sörnäisten rantatielle, niin se on edelleenkin pienempi liikennemäärä kuin oli vuonna 2001. Eli ne autoliikennemäärät ovat sen verran pienentyneet tässä vuosien saatossa, mikä kertoo siitä, että meillä on hyvä joukkoliikenne. Kun monet ruuhka-aikana käyttävät tätä meidän joukkoliikennejärjestelmää, niin ne liikennemäärät pysyvät edelleenkin sellaisissa määrin, että liikenne toimii. Toki ruuhka-aikoina on jonoa, niin kuin on nytkin, ei sitä ole kukaan missään vaiheessa kieltänyt eikä nytkään sitä tee.

Vastatko Reetta samalla tilaisuuden alussa esitettyyn baana-kysymykseen eli kun Kumpulaa laaksossa menee jo pyörätie, niin miksi sinne halutaan tehdä baana?

Vastaus 3: Meillä on kaupungissa tehty baanaverkko-suunnitelma. Baanan kriteerit ovat korkeampitasoiset pyöräliikenteelle mitä meidän nykyinen pyöräliikenneverkosto ehkä tarjoaa pyöräilijöille. Kun me teemme hyvää pyöräinfraa niille jotka pyörää käyttävät niin me teemme myös hyvää ympäristöä kävelijöille koska silloin ne pyöräilijät käyttävät sitä hyvää pyöräinfraa heille eikä ole reiteillä kävelijöiden kanssa. Baanan yhtenä kriteerinä on muun muassa päällyste, että se on hyvä ja toimiva kunnossapitää talvisin. Sillä on tietty leveysvaatimus ja myös liittymäjärjestelyt pyritään tekemään niin, että ne ovat sujuvia ja houkuttelevia. Mutta missään nimessä ei ole tarkoitus pyöräilijöiden tilannenopeutta kasvattaa semmoisissa kohteissa, joissa sen tilannenopeuden pitää olla alhaisempi. Paljon olemme myös saaneet palauteta siitä, että pyöräilijöitä pitää koskea samat liikennesäännöt kuin muitakin liikkuja ja näin on. Siinä ovat nämä palautteen antajat ihan oikeassa. Mitä toimivimmat järjestelyt saamme pyöräilijöille, niin sitä parempi kaupunki on myös muille liikkujille.

1.4 Maisema-arkkiehti Mervi Nicklen esitteli Vallilanlaakson asemakaavan muutosta

Esitysmateriaali on katsottavissa Helsingin karttapalvelussa hankkeen materiaaleissa: <https://kartta.hel.fi/applications/hanke/showplan.aspx?map=yes&ID=2017-009847>

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kuvataan asemakaavan muutos näin: Asemakaavan muutos liittyy Kalasataman ja Pasilan välille suunnitteilla olevaan raitiotieyhteyteen. Vallilanlaaksossa raitiotie kulkisi vanhan satamaradan paikalla. Radalla ei sallita ajoneuvoliikennettä. Raitiotien viereen on suunnitteilla pyöräliikenteen baanayhteys Mäkelänkadun ja Hermannin rantatien välille.

Suunnittelualue on Mäkelänkadun ja Hämeentien välinen alue Vallilan siirtolapuutarhan pohjoispuolella. Nyt valmistellaan tälle alueelle asemakaavaa.

Kysymyksiä ja kommentteja Mervi Nicklenille. Kaikkiin kysymyksiin vastattiin.

- Miten melu tulee nousemaan tämän raitiotien rakentamisen yhteydessä?

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala

- Eikö siis tule meluaitaa?
- Poistetaanko tuo Kumpulan ja kasvipuutarhan välinen yhteys?
- Mahdollistaako asemakaava sen ratapenkereen tekemistä niin, että siitä tulee melueste?
- Kysyisin tuosta kohdasta, mihin tulee pysäkki sillan alle. Tuossa ei vielä ole piirretty niitä kulkua sinne ja sehän on se tärkein kohta. Sinne tulee hirveästi väkeä siltä pysäkiltä, niin se on kohtalaisen hankalassa paikassa ja Kumpulan kampukselle on hyvin jyrkkä mäki. Ne asukkaat, jotka asuu tuossa Arcadan toisella puolella, niin niillä on aikamoinen patikkamatka tuolle pysäkille. Näitä kannattaisi vielä miettiä ja kannattaisi järjestää ehkä uudellakin tavalla niitä pääsyjä siihen kohtaan. Nythän se on semmoinen kohta, ettei ole kiinnostusta ihmismassojen liikkua sinne mutta tilannehan muuttuu sitten kun sinne tulee pysäkki.
- Kommentti: Haluan huomauttaa vielä siitä, että minua vähän häiritsee se tiederatikka-nimitys tuolle ratikalle. Tuossakin kuvassa näkyy, ettei ole mitään yhteyttä sinne Kumpulan kampukselle ajateltukaan. Jos ajatellaan niitä yhteyksiä, mitä vanha 506 toi, niin se oli yhteys Kumpulan kampukselta Otaniemeen. Se toinen kiinnostava yhteys, josta ei ole puhuttu yhtään, niin on se, että tästä alueesta sujuvasti tuonne Viikin kampukselle, ihan huomioita vaan.

Maija Mattila: Nyt teillä on hyvää aikaa laittaa myös yksityiskohtaisia kommentteja, mitä ratkaisuja kannattaa ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Mervi Nicklen: Nyt on Oas-aineisto nähtävillä 27. päivään tätä kuuta ja on mahdollisuus esittää mielipiteitä ja mielipiteisiin vastataan. Kaavaluonnos esitellään kaupunkiympäristö-lautakunnalle, joka tekee päätöksen Vallilanlaakson asemakaavan muutoksen luonnoksesta tammikuussa 2018. Mikäli lautakunta hyväksyy kaavaluonnoksen, niin sitten kaavan valmistelua jatketaan kaavaehdotukseksi.

- Osallistujan kommentti: Tässä on nyt kuultu monta puheenvuoroa, enimmäkseen kriittisiä tuosta jälkimmäisestä kaavasta ja aika poleemisiakin. Minä kannatan vahvasti tätä hanketta kokonaisuutena ja kaikkia näitä linjauksia. Uskon, että minä puhun maan hiljaisten äänellä. On todella paljon ihmisiä näissä kaupunginosissa, jotka eivät tule tämän tyyppisiin tilaisuuksiin ja heidän ääntä ei yleensä kuulla. Näissä yleensä kuuluu niiden ääni, jotka käyttävät puheoikeuttaan kuuluvasti. Suurin puute ja haaste tässä kaavassa mielestäni on se, että tässä ei ole otettu kantaa siihen Hämeentien liittymään. Sen kannattaisi olla tässä mukana jollain tapaa. Te menetätte nyt niitä teidän kannalta kriittisiä jaa-ääniä. Täällä nämä ei-äännet tulee kyllä kovasti esiin. Mutta teillä olisi paljon kannatusta ja teidän kannalta kriittisiä jaa-ääniä jos te huomioisitte vähän laajemmin tätä. Minä ymmärrän, että teidän suunnittelun lähtökohta on tämä annettu toimeksianto ja todennäköisesti se on hyvin Kalasatama-vetoinen. Ymmärrän, minkä takia on tehty tällainen esitys mutta tähän on esitys ja asioita voi muuttaa ja nythän on syytä huomioida kokonaisuus. Sieltä pohjoisen suunnasta esimerkiksi kutosratikka pystyisi tulemaan suoraan tälle rataosuudelle ja menemään suoraan Pasilaan. Siellä on valtavat asukaspotentiaalit nyt tämän Arabianrannan takana. Siellä on Viikki ja paljon tulevia asuma-alueita missä on paljon enemmänkin asukkaita. Myös Arabianrantaan ollaan rakentamassa teollisuuskorttelin alueelle vielä paljon lisää asuntoja.

Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkosen vastaus kommenttiin:

Kiitos kommentista. Kuten Niko Setälä jo sanoikin, se ei ole estetty tässä, joskaan siitä ei nyt saada päätöstä tässä. Pohjoiseen tulevissa raitiotieyhteyksissä meillä on myös semmoinen Viikin – Malmin raitiotie, joka tulee sieltä hyvinkin pohjoisesta ja kulkee

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala

Kustaa Vaasan tietä pitkin Hämeentielle ja ottaa myös siitä Viikkiä ja Latokartanoa. Siinä yleissuunnittelua varmankin siinä vuoden päästä ollaan valmiina käynnistämään. Hyvä puheenvuoro siinä mielessä, että Helsinkiä ollaan rakentamassa tämmöiseksi verkostokaupungiksi, jossa ei suunnitella vain yhtä linjaa vaan mietitään enemmän miten se kytkeytyy muuhun liikennejärjestelmään ja pitää myös huomioida ne vaihdot, jotka vaikuttavat myös siihen matka-aikaan muutoksia mutta kyllä suoriakin linjoja tarvitaan. Tässä työssä ei päätetä tästä pohjoiseen menevästä linjasta mutta sellainen on mahdollista suunnitella ja kanssa mielipide jättää, koska se on tärkeää tietoa meille.

- Kysymys: Mielestäni kuuntelin tarkkaavaisesti mutta en kuullut sanaa Kumpulanpuro koko aikana. Miten Kumpulanpuro on tarkoitus ylittää, se on kuitenkin vesiaihe?
- Kysymys: Mikä oli tuon Vallilanlaakson suunnittelualueen pinta-ala?
- Osallistujan kommentti: Yleiskaavan periaatteita olivat nämä kaupunkibulevardit, joissa liikennealueita supistetaan. Tämä on päinvastainen siihen. On todellakin huoli siitä, että kun lapset siellä puistossa liikkuu ja leikkii, niin siitä tulee turvaton nyt.
- Osallistujan kommentti: Kalasatamalaisena minusta tämä on aivan loistava juttu ja toivon että siinä edetään koska nyt siellä asutaan työmaalla. Ainoa asia mikä harmittaa, että sitä ei jo ole siellä valmiina siellä että me tarvitaan Kalasatamaan valmis joukkoliikenne. Siinä Kuliksen silla ei ole mitenkään hirvittävää odottaa niitä busseja jotka on täynnä ja se on aika tuulinen paikka. Sellainen asia, mikä tässä ei ole tullut esille niin oletteko huomanneet, että tuolla ratikalla pääsee Korkeasaareen ja sinne on kävelysilta. Pasilasta pääsee ratikalla Korkeasaareen! Se on ihan mieletön juttu. Eihän Korkeasaareessa ole asukkaita. Se on kymmenen minuuttia Pasilan asemalta Kalasataman kauppakeskukseen ja sieltä viisi minuuttia edelleen Korkeasaareen. Mä toivotan teidät kaikki todella lämpimästi tervetulleiksi alueelle. Se on aivan fantastinen paikka elää. hienoa, että näin verkostomaisesti on lähdetty ajattelemaan eikä niin, että tungetaan joukkoliikennettä sellaisille alueille jotka on joukkoliikenteestä valmiiksi tukossa. Mun mielestä positiivisiakin asioita voi tuoda esille ja tämä on.
- Vielä yksi kysymys tai tulevaisuusajatus: Oli muutama laskelma näistä raitiovaunun kulkuajoista ja nyt kun näitä ei ole vielä pysty simuloimaan millään reittioppailla tai muulla, henkilökohtaisesti niin tällaiset täsmennetyt laskelmat myös muulta kuin suoralta raitiovaunureitin varrelta olisi hyödyllisiä omalta osalta. Eli miten matka-ajat eri pisteistä hyödyttää tämän tyyppistä linjaa. Toi materiaali kuvaisi oikeasti tämän hankkeen hyödyllisyydestä, sekä niiden jotka asuu reitin varrella mutta myös ennen kaikkea niiden joita se tulisi hyödyttämään tietyn siirtymän kohdalta.
- Kysymys: Suunnitelmat Kumpulan osalta ovat todella kapeat. Nyt jos asemakaavassa lyödään kiinni tuo pysäkin paikka niin jos myöhemmässä suunnittelussa ei luoda järkeviä kävely-yhteyksiä pysäkiltä Kumpulan kampukselle niin tämä vaikuttaa ihan järjettömältä. Eikö olisi mahdollista saada tähän suunnitteluun mukaan jo tässä vaiheessa se kulkuyhteys sinne Kumpulan kampukselle?

Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen: Kun kyse on kävelyreiteistä puistossa niin näitä on mahdollisuus tutkia ja miettiä ilman että varsinaisesti kaavaa muutetaan sen puiston osalta, että puistoon kuuluu myös kävely-yhteydet niin ei tarvitse siltä osin kaavaa muuttaa että sinne voidaan semmoista tehdä. Tottakai pitää katsoa, että se hoidetaan ympäristö huomioiden ja maisema ja muut arvot siinä ympäristössä huomioiden mutta kyllä tässä on myös mietitty ne yhteydet, että siihen on syytä erityisesti tässä jatkosuunnittelussa kiinnittää huomiota että se myös näkyy ulospäin.

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala

1.5 Kumpula Seurasta Olli Hakanen piti seuran pyytämän puheenvuoron ja esitti vaihtoehtoja Vallilanlaakson raitiotielle.

Olli Hakanen Kumpula Seurasta piti seuran puolesta puheenvuoron ja esitteli omia vaihtoehtoja suunnitteluun.

Maija Mattila: Kiitoksia esityksestä Olli! Haluaako Reetta vielä kommentoida?

Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen: Kyllä minä kommentoin. Haluan kiittää Ollia, kaupunkisuunnitteluhan on nimenomaan keskustelua ja sparrausta toisten kanssa. Yhteisesti luodaan entistä parempaa ja fiksumpaa kaupunkia, tehdään siitä hyvää meille kaikille, ilman vaihtoehtoja ja niiden miettimistä ei varmasti saataisiin niin hyvää lopputulosta mihin toivon mukaan jossain vaiheessa päädytään.

Olli esitteli näitä vaihtoehtoja juuri tänään ja jos otat sen edellisen kalvon, jossa oli se Sturenkadun reitti. Ensinnäkin tämä Viikintien risteys, niin taisinkin jo aikaisemmin mainita, että meillä on suunnitteilla myös Viikinmalmin raitiotie, joka on juuri tulossa sieltä Kustaa Vaasan tietä Hämeentielle, se on se miten sieltä pohjoisesta Viikistä ja Latokartanosta tullaan. Ja sitten jos me mennään siihen Sturenkadun vaihtoehtoon, se on tässä yleissuunnitelmassa tutkittu vaihtoehtona, laskettu matka-ajat.

Kyse ei ole pelkästään reitin pituuden eroista. Kyse on myös siitä miten liittymäjärjestelyt voidaan järjestää, miten kävelijöitä risteää ja sitä kautta sen reitin luotettavuus. Joukkoliikenteen yksi tärkeä ominaisuus on myös se, että kun käytämme joukkoliikennettä, niin voimme luottaa siihen että pääsemme perille siinä ajassa minkä aikataulu näyttää. Tämän eteen me tehdään paljon töitä. Me ei olla vielä onnistuttu siinä ihan täysin ja joudutaan jättämään aikaa varuille, että mitäs jos joudutaankin seisomaan jossain risteyksessä. Eli ei riitä, että raitiotielle on omat kaistat se on tietysti tärkeää ja vielä sen kaistan pitää olla niin leveä, että se mahtuu siellä omalla kaistalla kulkemaan esteettömästi. Pitää myös liittymäjärjestelyt pystyä hoitamaan jos ylitetään isoja katuja niin että se matka-aika ei liiaksi kasva. Eli se Sturenkadun reitti, joka tässä on nyt vaihtoehtona, on kyllä tutkittu ja todettu, että tämä Kalasaama - Vallila on parempi.

Sit jos mennään siihen seuraavaan vaihtoehtoon, mikä hyvin kuvasti sitä, että miksi ei Teollisuuskadun akseli, miksi Kalasataman raitiotie ei mene Teollisuuskatua pitkin, niin se oikeastaan hyvin kuva tässä tämä, kun katsotte tästä punaisesta pisteestä pohjoiseen. Eli ei kyse ole vain siitä että miten Kalasataman keskuksesta kuljetaan Pasilaan vaan kyse on monesta pohjoisemmasta olevasta ihmisestä myös ja miten he pääsevät hyvin ja toimivasti niin etelään keskusta päin että Pasilaan päin. Mutta nämä on hyvät ja selkeät kuvat, kiitos Olli.

Olli Hakanen: Saanko vielä kysyä, että oletteko nyt tehneet uudet tutkimukset vai perustuuko tää johonkin vanhoihin Hannu Penttilän tutkimuksiin.

Reetta Putkonen: Me ollaan teetetty nyt tämä yleissuunnitelma tämän kesän ja viime kevään aikana eli on uudet mallit tehty ja mallinnettu nämä ja käytetty tätä seudun HSL:n liikennemallinnusta.

Maija Mattila: Nyt me ollaan istuttu jo puolitoista tuntia ja tässä on ollut hyvää keskustelua. Meiltä on suuri joukko suunnittelijoita paikalla niin, jos nyt vielä haluatte tulla keskustelemaan suunnittelijan kanssa karttojen äärelle, niin tervetuloa.

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala

1.6 Vilkasta keskustelua käytiin karttojen äärellä tilaisuuden päättymiseen kello 20:een asti

Isot kartat oli sijoitettu Laiturilla seinille ja pöydille. Karttoihin sai merkitä post it –lapuilla kommentteja: mitä huonoa, mitä hyvää, mitä asioita pitää jatkossa selvittää, mistä asioista pitää tehdä uusia kuvia.

Karttapisteillä keskustelemassa olivat:

- Kalasatama Pasila raitiotien yleissuunnitelma/Niko Setälä
- Kalasataman ja Hermannin rantatien suunnitelmat/Tuomas Hakala ja liikenneasiat Johanna Iivonen
- Vallilanlaakso/Mervi Nicklen ja Riikka Österlund
- Vallilanlaakso, Petri Arponen
- Lauri Rätty, HSL (Kalasataman joukkoliikenne)
- Myös liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen osallistui keskusteluihin

Tilaisuus päättyi.