

Kaupunkiympäristön toimiala
Asemakaavoitus

Vuorovaikutusraportti

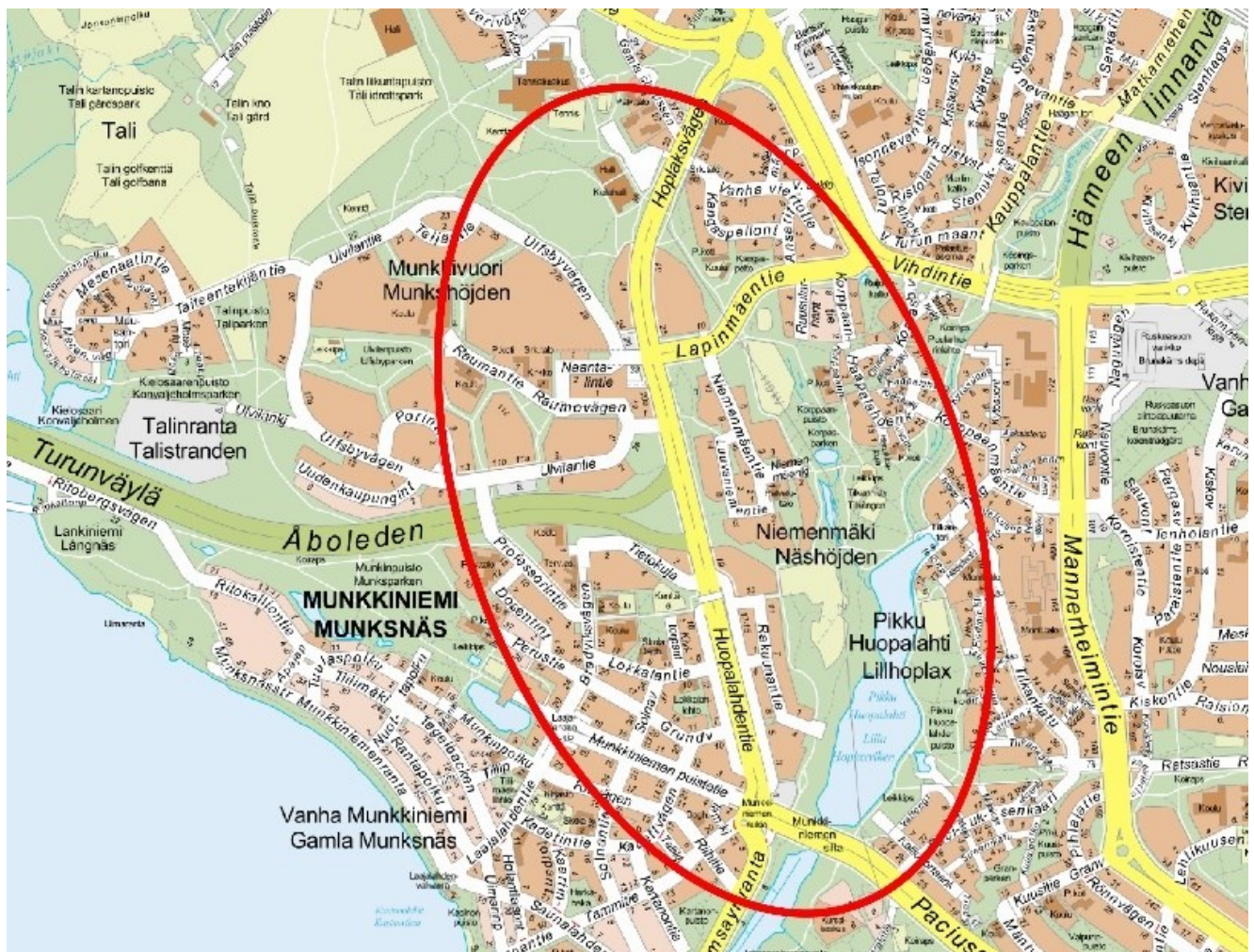
Huopalahdentien katualue ympäristöineen, asemakaava ja asemakaavan muutos

Päivätty 9.1.2023, täydennetty 30.5.2023

Diaarinumero HEL 2020-013669

Hankenumero 5704_5

Asemakaavakartta nro 12764



Kuva 1. Suunnittelualan rajaus.

Vuorovaikutusraportin sisältö

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

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

Linkki

Uutta Länsi-Helsinkiä –verkkotilaisuuden 27.1.2021 kysymys–vastaus –palstan koontiin (päivätty 12.2.2021) on linkki kaupungin karttapalvelussa kaavahankkeen yhteydessä.

Kaavoituksen eteneminen

Vireilletulo

- kaavoitus on tullut vireille vuonna 2020 kaupungin aloitteesta ja Tietokuja 2 tontin osalta omistajan hakemuksesta.



OAS

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) oli nähtävillä 27.1.–16.2.2021, hanketta esiteltiin Uutta Länsi-Helsinkiä -verkkotilaisuudessa 27.1.2021.
- nähtävilläolosta ilmoitettiin kirjeillä, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat sekä Helsingin Uutiset -lehdessä
- oli mahdollisuus esittää mielipiteitä
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille mielipiteen jättäneille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä erikseen ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa



Ehdotus

- kaavaehdotus oli julkisesti nähtävillä 9.1 – 7.2.2023
- julkisesta nähtävilläolosta ilmoitettiin verkkosivuilla <https://www.hel.fi/kaavakuulutukset>
- oli mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydettiin lausunnot
- kaavaehdotus, jota on tarkistettu julkisen nähtävilläolon jälkeen, esitellään kaupunkiympäristölautakunnalle toukokuussa 2023
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille muistutuksen jättäneille, joiden sähköposti- tai postiosoite ilmenee muistutuksesta



Hyväksyminen

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

Yhteenvedot esitetyistä huomautuksista ja vastineet niihin

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolo 27.1.– 16.2.2021

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista vastineineen

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kohdistuivat mm. pikaraitiotien tärkeyteen, bussiliikenteen sujuvuuteen, alueen jätevesitunneleiden ja vesihuoltolinjojen huomioimiseen sekä puistokatumaisen ilmeen ja alueen rakentumisen kerrostumien säilyttämiseen osana uutta kokonaisuutta.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä mm. neuvottelemalla muuttuvista liikenneratkaisuista HSL:n kanssa, laatimalla alueelle kunnallistekninen yleissuunnitelma, jonka ohjaamisessa HSY on ollut mukana, ja säilyttämällä Huopalahdentien eteläpään puistokatumainen ilme kaavamerkintöjen ja määräysten avulla.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

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

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) toteaa kannanotossaan, että Vihdintien pikaraitolinja osa seudullista pikaraitiotieverkkoa. Seudullisen verkostomaisen joukkoliikenteen laajentamisella luodaan mahdollisuuksia kestäväälle maankäytölle, ja voidaan vahvistaa olemassa olevia alueita nostamalla niitä raideliikenteen piiriin. Valtio on sitoutunut osallistumaan kustannuksiin (MAL 2020–2031). Jotta raitiotieinvestoinnista saadaan paras mahdollinen hyöty, tulee alueella, jonka saavutettavuus paranee raitiotieyhteyden myötä, tavoitella tehokasta ja tiivistä maankäyttöä.

Huopalahdentiestä muodostuu pikaraitiotien myötä nykyistäkin tärkeämpi joukkoliikenneyhteys läntisen kantakaupungin suuntaan. Joukkoliikenteen sujuvuuteen, saavutettavuuteen ja esteettömyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Bussiliikenteen edellytykset eivät saa heikentyä ratkaisevasti. Joukkoliikenteen rakentamisaikainen sujuvuus on turvattava.

Lisäksi kannanotossa todetaan, että HSL on mielellään mukana jatkosuunnittelussa ja osallistuu asiantuntijana ns. Korppaan tunnelin esiselvityksen laadintaan.

Vastine

Kaavahankkeesta on neuvoteltu HSL:n edustajien kanssa mm. liittyen pysäkkijärjestelyihin, vaihtoyhteyksiin ja liikenteen toimivuuteen, erityisesti joukkoliikenteen osalta.

Toimivuustarkastelu osoittaa, että bussiliikenteen toimivuus pysyy nykytasolla, vaikka liikennemäärien odotetaan kasvavan.

Parhaillaan on käynnissä Länsi-Helsingin raitioteiden hankesuunnittelu-vaihe, jossa määritellään mm. hankkeen aikataulu, vaiheistus ja toteutustapa. Myös rakentamisaikaisten väliaikaisjärjestelyjen suunnittelu on osa raitiotiehankkeen toteutuksen suunnittelua. Koko hankkeen rakentamisen on arvioitu sijoittuvan vuosille 2026–2030. Huopalahdentien osuudella aloitetaan Turunväylän liittymäalueen ja kadun linjausmuutoksen rakentamisella.

Käsillä oleva kaavaratkaisu mahdollistaa pikaraitiotien rakentamisen Läntisen bulevardikaupungin Huopalahdentien osuudelle vapauttaen samalla nykyisiltä katu- ja tiealueilta rakennusmaata tulevalle täydennysrakentamiselle. Uutta maankäyttöä Huopalahdentien varrelle tullaan osoittamaan seuraavissa kaavahankkeissa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) Vesihuolto kannanotossa todetaan, että alueella olevat jätevesitunnelit ja vesihuoltolinjat on huomioitava suunnittelussa. Alueelle on laadittava alustava vesihuollon yleissuunnitelma sekä hulevesien hallintasuunnitelma.

Vastine

Kaava-alueelle on laadittu kunnallistekninen yleissuunnitelma, jonka ohjaamisessa HSY on ollut mukana. Uuden vesihuoltoverkon mitoitus on perustunut HSY:n kaavarunkovaiheessa laatimaan esisuunnitelmaan. Lisäksi Huopalahdentien uuden huleveden kokoojaviemäriin kapasiteetti varmistettiin mallinnuksella vuonna 2022. Mallinnuksessa otettiin huomioon Turunväylän risteysalueen tulevaisuuden maankäytön muutokset. Aluetta koskeva hulevesien hallintasuunnitelma on laadittu kaavarunkovaiheessa ja sen mukaiset hulevesien viivytysperiaatteet on pystytty huomioimaan asemakaavavaiheen suunnittelussa. Viivytysrakenteiden tilavaraukset kaavoitetaan myöhemmissä asemakaavan muutoksissa. Tunneliviemäri on merkitty kaavakarttaan ja sen huomioimisesta on annettu kaavamääräys.

Helsingin kaupunginmuseon lausunnossa todetaan, että Munkkiniemenaukio ja Huopalahdentie Munkkivuoreen asti kuuluvat Eliel Saarisen vuonna 1915 laatiman Munkkiniemi – Haaga-suunnitelman mukaisiin aukioihin ja katulinjauksiin. Huopalahdentietä reunustavat kerrostalokorttelit Perustien pohjoispuolella ja Rakuunatien varrella, sen länsipuolella, edustavat samoin Saarisen suunnitelman mukaisia korttelimuotoja. Nämä ja niiden lähikorttelit edustavat lisäksi vuoden 1950 asemakaavan mukaisia tontteja ja rakennuksia.

Munkkiniemenaukio ja Huopalahdentien linjaus edustavat alueen varhaisinta, toteutunutta suunnitteluhistoriaa. Munkkiniemi – Haaga-suunnitelmassa Munkkiniemen aukealta pohjoiseen suuntaava Keskuspuiستوتie on esitetty vehreänä puistokatuna. 1940-luvun alussa silloiselta nimeltään Haapalahdentie ulottui jo nykyisen Turunväylän pohjoisen

liittymän korkeudelle, ja kadun ilmeeseen ovat kuuluneet istutukset. Pääosa katualuetta reunustavista kerrostaloista on rakennettu 1950-luvun puolella ja tällöin katualueen istutukset ovat jääneet pois. Huopalahdentien nykyinen kaistajako ja istutukset ovat peräisin 1970-luvun alkupuolelta. Kaupunginmuseo pitää Huopalahdentien puistokatumaisen ilmeen säilyttämistä tärkeänä ja historiallisesti perusteltuna.

Katutilan reunoilla kohoavat pääosin kuusi – seitsemänkerroksiset, julkisivuiltaan rapatut, satula- tai taitekattoiset, ilmeeltään vähäeleiset kerrostalot rytmittävät katutilaa tontin tai jopa koko korttelin levyisillä julkisivurintamalla. Olemassa olevien kerrostalojen korkeus tai räystäslinja ohjaa luontevasti myös rakennusrintaman jatkoksi tulevien uusien rakennusten korkeuksia. Talojen väleistä pihoilta avautuvat vehreät näkymät ovat etenkin jalankulkijoille kokonaisuutta rytmittäviä visuaalisia hengähdystaukoja.

Suunnittelualueelta ei tunneta ennestään muinaismuistolain suojelemissa kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muita arkeologisia kohteita. Alueelle osuu paikoin vanha historiallinen tie, joka on haarautunut Vanhasta Turun maantiestä etelään kohti Munkkiniemen kartanoa. Suunnittelualueella tie on valtaosaltaan tuhoutunut uudemman maankäytön ja rakentamisen johdosta. Kiinteistön Luuvanniementie 14 lounaispuolella vanha tielinja palvelee nykyään kevyen liikenteen väylänä.

Suunnittelualue sisältää ja siihen rajautuu historialtaan ja rakennuskannaltaan ja siten myös ominaisluonteeltaan hyvin erityyppisiä alueita. Arvotettujen rakennusten ja kokonaisuuksien säilyminen ja niihin liittyvien kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen vaaliminen tulee suunnittelussa ottaa huomioon ja turvata jatkossakin. Huopalahdentien ja sen ympäristön muutos osaksi bulevardikaupunkia tulee olemaan huomattavan suuri. Muuttuvassa ympäristössä tulee säilyä ymmärrys paikan historiasta ja rakentamisen vaiheista. Myös Huopalahdentien ympäristössä tämä edellyttää paikan historiaan liittyvien kerrostumien säilyttämistä ymmärrettävänä ja näkyvänä osana uutta kokonaisuutta.

Vastine

Suunnittelualueella ei ole asemakaavalla tai rakennussuojelulaille suojeltuja rakennuksia tai alueita.

Osoitteessa Tietokuja 2 sijaitsee IBM:n toimitalo, joka on Munkkiniemen rakennusinventoinnissa 2003–2005 arvotettu kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi rakennukseksi. Rakennus on toteutettu kahdessa osassa: ensimmäinen osa valmistui vuonna 1979 ja laajennusosa vuonna 1985. Koko rakennus on arkkitehtuuritoimisto Osmo Lapon käsialaa, suunnittelijoina ovat olleet professori Osmo Lappo ja arkkitehti Juhani Westerholm.

Rakennuksen tilaratkaisuna on moderni avokonttori, rakenneratkaisuna 10,8 metrin moduuliruudukkoon sijoitettu kantava pilaristo yhdistettynä

arinalaatastoon. Pilaristo on vedetty ulkoseinän sisäpuolelle ja ikkunapinta on ulotettu laipioon asti, jotta huonemaisuutta on saatu vähennettyä. Vapaan huonetilan tärkeimpänä yhtenäisenä pintana toimii kattorakenteeseen ripustettu sisäkatto.

IBM:n kaltaiselle dynaamiselle yritykselle oli tärkeää, että tilat olivat helposti uudelleen järjestettävissä muuttuvien toimintojen mukaisesti. Toimitaloa varten kehitettiin uusi avokonttoriin soveltuva toimistokalustemallisto. Ilmettä rakennukselle antavat sen perusmassasta ulkonevat, punaisella keraamisella laattalla päällystetyt porrastornit, joita on rakennuksen pohjois- ja itäsiivuilla. Tunnistettavin ominaispiirre on rakennuksen eteläpuolella sijaitseva, komea, kolmen katoksen korostama sisäänkäynti.

IBM:n toimitalo kokonaisuudessaan on kaavassa suojeltu sr-3 -merkinnällä, jonka mukaan rakennuksen ominaispiirteet on säilytettävä, eikä sitä saa purkaa.

Huopalahdentien eteläpään kerrostalokorttelit eivät sisälly kaava-alueeseen. Pikaraitiotie sijoitetaan Munkkiniemenaukion ja Rakuunantien välisellä osuudella olemassa olevaan katutilaan kerrostalokortteleiden väliin. Tämä tulee vaikuttamaan Huopalahdentien eteläpään nykyisiin puuriveihin. Osa nykyisistä katupuista pyritään säilyttämään, mutta säilyttämisedellytykset varmistuvat vasta tarkemmassa katusuunnitteluvaiheessa. Pikaraitiotien vaatima tila ja sijoittuminen vaikuttavat nykyisten lehmusrivien säilyttämismahdollisuuksiin. Pikaraitiotien sijainnin lisäksi raitiotien ja puiden yhteensovittamisessa on huomioitava liikenne-, rata- ja ratasähköturvallisuus sekä kadun alle sijoittuva kunnallistekniikka. Nämä kaikki näkökohdat asettavat vaatimuksia sille, kuinka lähellä pikaraitiotietä puita voidaan säilyttää tai kuinka lähelle niitä voidaan istuttaa.

Huopalahdentien eteläpää tulee kuitenkin säilymään katutilana, jossa on kaksi lehmusriviä. Asemakaavassa on puurivimerkintä molemmin puolin Huopalahdentietä koko Munkkiniemenaukion ja Kivitorpanaukion välisellä osuudella, mikä edellyttää joko nykyisten puiden säilyttämistä tai uusien puiden istuttamista, mikäli olemassa olevia ei ole mahdollista säilyttää. Mikäli puita joudutaan poistamaan, on alustavasti tutkittu, että puita, jotka olisi poistettava voidaan mahdollisesti siirtää uusille kasvu-alueille katupuiksi. Puulajin ko. osuudella tulee olla nykyisen mukaisesti puistolehmus.

Tulevissa kaavamuutoksissa on tarkoitus jatkaa Huopalahdentietä reu-nustavaa rakennusrintamaa pohjoiseen. Rakennusten korkeudet tullaan sovittamaan olemassa olevaan rakennuskantaan ja ympäristöön.

Kaava-alueeseen on otettu mukaan Munkkiniemenaukiosta vain ne osat, jotka ovat välttämättömiä tulevan pikaraitiotien toteuttamiseksi. Aukion Ramsaynrannan puoleisten liikennejärjestelyjen muutoksia (esim. nykyinen pieni liikenneympyrä) ja aukion ympäristön täydennys-

rakentamismahdollisuuksia selvitetään myöhemmissä kaavamuutoksissa.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kohdistuivat mm. liikenteen sujumiseen tulevaisuudessa, yritysten toimintaedellytyksiin, Huopalahdentien eteläpään rinnakkaiskatuihin (ns. talouskaistoihin), Kivitorpanpuistossa sijaitseviin urheilukenttiin sekä luonnon ja ihmisten elinolosuhteiden huononemiseen.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 12 kpl. Mielipiteensä olivat jättäneet Helsingin Yrittäjät – Länsi-Helsinki ry, Kaupunkiluontoliike ry, Pro Haaga – Pro Haga ry, Oy Teboil Ab Huoltamoliiketoiminta, kaksi taloyhtiötä sekä 6 yksityishenkilöä. Pro Haagan mielipide koskee kokonaan Riistavuoren aluetta, eikä sitä käsitellä tässä vuorovaikutusraportissa. Yksi mielipiteistä on ruotsinkielinen ja se käsitellään mielipideosien viimeisenä.

Lisäksi osa alueella toimivien yritysten edustajista on ollut yhteydessä puhelimitse.

Aihepiirittäinen yhteenveto mielipiteistä vastineineen

Liikenteen sujuminen tulevaisuudessa

Helsingin Yrittäjät – Länsi-Helsinki ry totesi mielipiteessään, että liikenteen sujumiseen ja Turunväylän liittymän toimivuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Toivottiin huomioitavan myös rakennusaikaisen liikenteen sujuminen ja rakennustyön nopeuttaminen; aikaisempien kaaturemonttien ja mm. Raide-Jokerin rakennusaikaisia haittoja liikenteelle, asukkaille ja alueen yrityksille pidettiin kohtuuttoman suurina. Mielipiteessä pidettiin hyvänä bulevardikaupungin ja Länsi-Helsingin pikaraitiotien kehittämistä, minkä katsottiin luovan mahdollisuuksia asuminen, liikenteen, työpaikkojen ja palvelujen kehitykselle.

Vastine

Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardisointi on osa Länsi-Helsingin raitiotiehankkeen toteutusta. Hankkeen aikataulu, vaiheistus ja toteutustapa määritellään parhaillaan käynnissä olevassa hankesuunnittelu- vaiheessa. Koko hankkeen rakentamisen on arvioitu sijoittuvan vuosien 2026–2030 välille. Huopalahdentien osuudella aloitetaan kadun uuden linjauksen (mutka) ja Turunväylän liittymämuutoksen rakentamisella.

Huopalahdentieltä ei poistu autoliikenteen kaistoja. Liikennejärjestelyt muuttuvat risteyksissä ja raitiotien tilatarpeista johtuen. Suojatiet poistuvat Turunväylän liittymästä ja ne korvataan Turunväylän ylittävällä jalankululle ja pyöräilylle varatulla sillalla. Huopalahdentietä ei ole tarpeen ylittää Turunväylän liittymän kohdalla, vaan jatkossa ylittävät kulkuyhteydet sijaitsevat seuraavien poikkikatujen liittymien kohdilla. Liitty-

män sujuvuutta on tarkasteltu simuloimalla ja se huomioidaan suunnitteluratkaisuissa. Suunnitelmissa esitettyjen kaistajärjestelyiden myötä liikenteen välityskyvyn ei arvioida loppuvan suunnittelualueella yleisesti, vaikka jonoutumista esiintyykin lähes koko suunnittelualueella. Poikkeuksena tästä on vuoden 2050 kuormittuneimman ennustetilanteen mukainen tilanne Lapinmäentien risteyksessä, jossa Lapinmäentien suunnan välityskyky ylittyy ruuhkahuippujen aikana. Mikäli tilanne kehittyy mainittuun suuntaan, voidaan tämän asemakaavan mahdollistamissa puitteissa toteuttaa Korppaan tunneli, jonka vaikutuksesta välityskyvyn ylittyminen vältetään.

Turunväylän ja Huopalahdentien liittymämuutoksen suunnittelua tehdään yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa.

Yritysten toimintaedellytykset

Oy Teboil Ab Huoltamoliiketoiminta toteaa mielipiteessään, että se harjoittaa kaupungilta vuokratulla tontillaan (Huopalahdentie 22) palveluasematoimintaa, johon kuuluu polttoaineiden myynnin lisäksi ravintola- ja taukopaikkapalvelut sekä auton huoltoa ja pesua. Mielipiteessä ollaan huolissaan katuhankkeen vaikutuksista huoltoasematontin kokoon ja käytettävyyteen (liikennöinti ja asiakaspysäköinti). Ilman pysäköintimahdollisuuksia ei toimintaa voida ylläpitää. Helposti tavoitettaville kadunvarsipalveluasemille todetaan olevan tarvetta (asukkaat, ammattiliikenne, kadun kunnossapitäjät). Mielipiteessä edellytetään, että nykyinen huoltamotontti säilyy nykyisen kokoisena ja kadunvarresta Ulvilantieltä osoitetaan lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja huoltamon käyttöön. Lisäksi esitetään, että mahdollisuuksia liittää tonttiin lisäalueita tutkitaan.

Vastine

Oy Teboil Ab:n vuokra-alue käsittää paitsi voimassa olevan asemakaavan huoltoasematontin (LH), myös kaistaleen Ulvilantien katualueesta tontin eteläpuolella. Vuokrasopimus on voimassa vuoden 2024 loppuun saakka.

Lapinmäentien risteuksen pohjoispuolella Huopalahdentien katualue on kapeimmillaan (n. 30–34 metriä). Länsipuolella katua reunustavat Teboilin huoltoasematontti ja Huudi -yrityspuisto, itäpuolella ns. Pohjola -korttelin olemassa ja rakentumassa olevat asuintontit. Pikaraitiotien rakentamisen ja risteysalueen liikennejärjestelymuutosten mahdollistamiseksi huoltoasematonttia on jouduttu pienentämään sekä Huopalahdentien että Ulvilantien reunoilta. Katuratkaisut Huopalahdentielle on suunniteltu minimitoitukselle, eikä osuudelle ole liikennesuunnitelmassa esitetty esimerkiksi katupuita. Huopalahdentien itäpuolella katurakenteita on sijoitettu tonttien alueelle. Liikennesuunnitelmassa on pyritty siihen, että huoltoasematoiminnalle olisi tontilla edelleen edellytykset. Tontin pohjoispuolella sijaitseva voimassa olevan asemakaavan jalan-

kululle ja polkupyöräilylle varattu katu (pp) on liitetty huoltoasematonttiin. Muutoksista on neuvoteltu suunnittelun alkuvaiheessa Teboilin edustajien kanssa ja ratkaisu on tehty sen mukaisesti.

Huopalahdentien eteläpään rinnakkaiskadut eli ns. talouskaistat

As Oy Huopalahdentie 8 B mielipiteessä todetaan, että liikenteen kehittäminen kantakaupungin alueella on erittäin hyvä asia ja raideliikenne todennäköisestiärkevin vaihtoehto tulevaisuudessa. Suunnitelman epäkohdaksi nostetaan kuitenkin Huopalahdentien ”talokatujen” poistuminen kokonaan. Tämä aiheuttaisi mm. talojen huoltoreittien puuttumisen, pysäköintipaikkojen vähenemisen sekä ylimitoitettun kevyen liikenteen tilavarauksen. Lisäksi esitetään huoli ohikulkuliikenteen tuottaman melun lisääntymisestä ja ratkaisuksi ehdotetaan Huopalahdentien autokaistojen vähentämistä. Mielipiteessä otetaan kantaa myös kivijalkaliikikkeisiin ja esitetään Munkkiniemen puistotietä hyväksi esimerkiksi kaupunkibulevardista.

Useammassa mielipiteessä esitetään huoli Huopalahdentie 16 ja 18 kiinteistöille ajosta tilanteesta, jossa talouskaistat muutettaisiin yksisuuntaisiksi. Mielipiteissä otetaan kantaa myös pyöräilyyn talouskaistalla ja kysytään mahdollisuuksista säilyttää talouskaistojen vieressä sijaitsevia katupuurivejä. Mielipiteissä todetaan myös, että suunnittelussa toivotaan kiinnitettävän huomiota myös siihen, että Huopalahdentien 18 rappujen ovet avautuvat suoraan jalkakäytävälle. Tyhjää tilaa Huopalahdentie 16 kohdalla ehdotetaan käytettäväksi pysäköintipaikkoina.

Kahdessa mielipiteessä on havainnollistavia kuvaliitteitä.

Vastine

As Oy Huopalahdentie 8 B mielipiteessä mainittu rinnakkaiskatujen poistuminen on väärinkäsitys. Mielipiteen jättämisen aikaan käytävissä on ollut Vihdintien – Huopalahdentien kaavarunko, jonka selostuksessa todetaan, että ”Huopalahdentien eteläpäässä toimii jatkossakin rinnakkaiskatujärjestelmä mm. turvaamassa tonttien liittymien toimivuus ja liiketiloissa asiointi.” Rinnakkaiskatujen säilyminen on myös asemakaavaratkaisun lähtökohta ja liikennejärjestelyt on esitetty sen liitteenä olevassa liikennesuunnitelmassa. Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman liitteenä olevissa luonteeltaan alustavissa liikenteen yleissuunnitelmissa rinnakkaiskadut on esitetty yksisuuntaisina, mutta järjestelyjä on päivitetty asemakaavan laatimisen yhteydessä siten, että rinnakkaiskaduille tarvittavat muutokset olisivat mahdollisimman pieniä. Läntisellä rinnakkaiskadulla merkittäviä muutoksia ei ole tarpeen tehdä. Itäisellä rinnakkaiskadulla puukaista siirtyy hieman itään raitiotielle ja 2-kaistaisille ajoradoille tarvittavan tilan järjestämiseksi. Kaventuvan tilan ja baanayhteytenä toimivan pyöräkaduksi muuttuvan järjestelyn toiminnan turvaamiseksi pysäköintitilaa joudutaan karsimaan.

Raitiotie sijoittuu keskelle Huopalahdentietä ja kadun eteläosalla on jatkossakin puurivien muusta liikenteestä erottamat rinnakkaiskadut. Itäinen rinnakkaiskatu hieman pitenee pohjoispäästään. Tonttiliikenteen lisäksi rinnakkaiskatuja käyttävät Huopalahdentietä pitkin kulkevat pyöräilijät. Rinnakkaiskadut säilyvät kaksisuuntaisina ja niille sijoittuu myös pysäköintipaikkoja. Pysäkkijärjestelyiden myötä puurivi täydentyy Lokkalantien nykyisten pysäkkien kohdilla.

Kivitorpanpuiston kentät

Mielipiteissä esitettiin mm., että Kivitorpanpuiston ylempi kenttä pitäisi vapauttaa liikuntakäyttöön, jos alemmalle kentälle rakennetaan. Myös täydennysrakentamisen vaihtoehtoista sijoittamista nykyisen väistötilan paikalle ehdotettiin. Eräessä mielipiteessä epäiltiin, ettei väistötila tule poistumaan ja esitettiin alemman kentän säilyttämistä liikuntakäytössä.

Lisäksi ehdotettiin pysäköintipaikkojen sijoittamista alemman kentän laidalle ja todettiin, että koululaisten reittinä käytetty hiekkakäytävän säilyminen on tärkeää.

Vastine

Kivitorpanpuisto on rajattu lähes kokonaan käsillä olevan asemakaavan (Huopalahdentien katualue ympäristöineen) muutosalueen ulkopuolelle. Pienen pieni osa voimassa olevan asemakaavan puistoaluetta muuttuu katuaukioalueeksi (Kivitorpanaukio).

Myöhemmin käynnistyvässä kaavamuutoksessa tullaan uutta asuinrakentamista esittämään Huopalahdentien varrelle, osittain alemman kentän paikalle, rajaamaan nyt muodostettavan Kivitorpanaukiota. Samalla tullaan tarkastelemaan tarkemmin Kivitorpanpuiston toimintoja ja tilarakennetta. Puiston kehittämisestä on laadittu alustava suunnitelma osana *Kivitorpanpuiston ja Kivitorpanaukion julkisten ulkotilojen yleissuunnitelmaa* (WSP 2022). Työn yhteydessä järjestettiin lähialueen koululaisille työpaja, jossa oppilaat saivat osallistua puiston ideointiin ja kertoa kokemuksiaan alueen toimivuudesta.

Jo nyt on tiedossa, että Kivitorpanpuiston ylemmällä kentällä tällä hetkellä sijaitseva tilapäinen paviljonkirakennus, joka on toiminut päiväkotien ja koulujen väistötilana, tulee poistumaan lähivuosina. Kenttä tullaan ottamaan takaisin julkiseen liikunta- ja virkistyskäyttöön.

Luonnon ja ihmisten elinolosuhteiden huononeminen

Kaupunkiluontoliike ry toivoi mielipiteessään Talin urheilupuistolle, Munkkivuoren metsälle ja Niemenmäen metsälle koituvien vahinkojen (mm. liito-oravat) minimoimista tilanteessa, jossa Länsi-Helsingin raitiotiesuunnitelma on jo hyväksytty. Mielipiteessä esitettiin, että Niemenmäen pohjoispuoleinen alue (liito-oravan ydinalue) jätettäisiin rakentamatta. Täydennysrakentamisen ja raitiotien aiheuttamaa nykyisten asukkaiden elinolojen huononemista pidettiin kohtuuttomana, myös

ekosysteemipalvelujen kannalta. Todettiin, että viherkatot eivät kompensoi luontoa. Lisäksi mielipiteessä todettiin, että Läntinen bulevardikaupunki on mahdollista toteuttaa versiona, jossa asutus suunnataan etupäässä Vihdintien länsipuolelle.

Eräässä mielipiteessä todetaan, että rakenteiden turvallisuuteen linnuille, sekä kolopesijöiden pesäpaikkojen ja elinympäristöjen säilymiseen on kiinnitettävä huomiota. Valosaaste on saatava pois. Lasirakentaminen on mennyt täysin kohtuuttomaksi. Raitioliikenteen kaapelit tulee rakentaa erityisesti viheryhteyksien ja Munkkiniemen sillan kohdalla linnuille turvallisiksi.

Vastine

Talin urheilupuisto, Munkkivuoren metsä ja Niemenmäen metsä sijaitsevat kaava-alueen ulkopuolella.

Kaavaratkaisussa on määritelty Talin alikulun eteläpuolelle Huopalahdentien ylittävä liito-oravayhteys (liy) -merkintä: katualueen osa, jolla tulee mahdollistaa liito-oravien kulkuyhteys. Lisäksi Talin alikulkua tullaan kehittämään ns. vihreänä alikulkuna, joka toimii osana Läntisen vihersormen, ns. Länsipuiston, viher- ja virkistysyhteyttä.

Huopalahdentien varren täydennysrakentamiseen tähtäävistä kaavamuutoshankkeista ensimmäinen, Niemenmäen länsipuoli, käynnistyy alkuvuonna 2023. Hankkeen yhteydessä arvioidaan vaikutukset ihmisten elinoloihin ja mm. liito-oravaverkostoon yhdessä alan asiantuntijoiden ja viranomaisten kanssa.

Muut aihepiirit

Eräässä mielipiteessä kysytään, aiotaanko Ulvilantien risteyksessä oleva toimistorakennus ja huoltoasema purkaa ja "hyvittää" antamalla toimistorakennuksille uutta tilaa Turunväylän risteysaluetta supistamalla. Edelleen kysytään, miksei tälle alueelle kaavoiteta asuntoja. Lisäksi epäillään Turunväylän tulevan T-liittymän ja pikaraitioliikenteen toimivuutta.

Vastine

Ulvilantien pohjoisen liittymän pohjoispuolella sijaitseva huoltoasematontti on asemakaavaratkaisussa säilytetty hieman uudelleen muotoiltuna. Sen pohjoispuolella sijaitseva liike- ja toimistorakennusten korttelialue (K) ei kuulu kaava-alueeseen. Turunväylän uudelleen muotoiltavan liittymän eteläpuolelle tullaan myöhemmin käynnistyvässä asemakaavamuutoksessa osoittamaan toimitilarakentamista Vihdintien – Huopalahdentien kaavarungon mukaisesti. Turunväylän liittymän ja pikaraitioliikenteen toimivuuden osalta viitataan mm. kohdassa "Liikenteen sujuminen tulevaisuudessa" annettuun vastineeseen.

Förslag till nya trafikarrangemang på Munksnäsplatsen

I en opinion föreslås att den korta vägbiten som för tillfället endast är tillåten för bussar och taxi, skulle öppnas upp för all trafik som vill vända till Paciusgatan från Ramsays strand. Detta skulle minska på mängden bilar som kör in i den stora korsningen. I opinionen finns det också andra förslag om hur Munksnäsplatsens trafikarrangemangen skulle utvecklas. Opinionsen har en bilaga med en förtydligande bild.

Genmäle

I detaljplanens område finns det bara de delar av Munksnäsplatsen som är nödvändiga för förverkligande av den kommande snabbspårvägen. Ändring av trafikarrangemangen på Ramsaystrands sidan av Munksnäsplatsen (t.ex. nuvarande lilla rondellen) och möjligheterna att komplettera torget kommer att utredas i senare planändringar.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 27.1.2021

Uutta Länsi-Helsinkiä –verkkotilaisuudessa 27.1.2021 esiteltiin Länsi-Helsingin ajankohtaisia suunnitelmia ja hankkeita, mm. *Huopalahdentien katualue ympäristöineen* -kaavahanketta, jonka osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli tilaisuuden aikaan nähtävillä. Tilaisuutta seurasi ja siinä oli samanaikaisesti paikalla maksimitilanteessa lähes 520 kaupunkilaista. Suunnitelmista oli mahdollisuus esittää valmistelijoille kirjallisia kysymyksiä ja kommentteja etukäteen KerroKantasi –palvelussa, itse tilaisuuden aikana chat-muodossa sekä tilaisuuden jälkeen tavanomaisen kirjallisen palautteen muodossa. Chattiin tuli tilaisuuden aikana yhteensä yli 500 viestiä ja kysymystä. Kysymyksistä koostettiin Kysymykset ja vastaukset –yhteenveto (12.2.2021), johon on linkki kaupungin karttapalvelussa kaavahankkeen yhteydessä.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 9.1.– 7.2.2023

Muistutukset

Kaavaehdotuksesta tehtiin 10 muistutusta. Yksityishenkilöiden lisäksi muistutuksen jättivät kaupunginosayhdistys Munkinseutu ry. sekä osoitteessa Huopalahdentie 1 toimivan huoltoasematontin vuokralaisten edustajat. Lisäksi kaavaratkaisusta neuvoteltiin nähtävilläoloaikana em. huoltoasematontin vuokralaisen edustajan sekä Tietokuja 2 kiinteistön omistajan edustajien kanssa.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat mm. Huopalahdentien bulevardisoinnin (mm. uuden linjauksen ja pikaraitiotiehankkeen) tarpeellisuuteen, jalankulun ja pyöräilyn sujuvuuteen, Munkkiniemenukion raitiotiepysäkkien saavutettavuuteen, huoltoasematontin toimivuuteen sekä palvelujen riittävyteen. Osassa muistutuksia kommentoitiin Huopalahdentien varren täydennysrakentamissuunnitelmia,

jotka tulevat sijaitsemaan kaava-alueen ulkopuolella ja joiden asema-kaavoitus on vasta käynnistynyt tai käynnistyy myöhemmin. Näihin kommentteihin ei vastata tässä vuorovaikutusraportissa.

Aihepiirittäinen yhteenveto muistutuksista vastineineen

Huopalahdentien bulevardisoinnin tarpeellisuus

Osassa muistutuksia katsottiin bulevardisointihankkeen olevan kohtuuttoman kallis hyötynsä nähden ja aiheuttavan raitiotien kustannuksista johtuvaa yllirakentamista. Huopalahdentien uutta linjausta ja koko pikaraitiotiehanketta pidettiin turhina. Pikaraitiotien rakentamisen pelättiin sotkevan Huopalahdentien asukaspysäköinnin ja aiheuttavan Huopalahdentien nykyistä pahemman ruuhkautumisen. Eräässä muistutuksessa ehdotettiin pikaraitiotien reitin ohjaamista Vihdintieltä Mannerheimintielle, jotta kaunis Huopalahdentie voitaisiin jättää puistokaduksi.

Eräässä muistutuksessa esitetään, että kaavaan tulisi sisällyttää aluevaraus Korppaanmäen tunnelin ajoyhteydelle Huopalahdentielle. Muistutuksen mukaan merkittävä osa Huopalahdentien liikenteestä suuntautuu Hakamäentien suuntaan ja yhteys tunneliin vähentäisi autoliikenteen uudella bulevardilla ja alueen asuinkaduilla.

Vastine

Huopalahdentien asemakaava mahdollistaa raitiotien toteuttamisen, mutta ei velvoita siihen. Kaupunginvaltuusto on päättänyt Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman hyväksymisestä ja hankkeen toteuttamisesta 20.1.2021. Huopalahdentielle ja Vihdintielle rakennettava pikaraitiotie (ns. Vihdintien pikaraitiotie) perustuu yleiskaavan, jossa Huopalahdentien ja Vihdintien alueelle osoitetaan kantakaupungin maankäyttö, kaupunkibulevardi sekä joukkoliikenteen nopea runkoyhteys. Vihdintien pikaraitiotie laajentaa raideliikenteen verkostoa, muodostaa joukkoliikenteen solmukohtia ja edistää kaupunkikehitystä useilla alueilla. Pikaraitiotie yhdistää kantakaupungin raitioverkon, Raide-Jokeri -pikaraitiotien, Rantaradan ja Kehäradan. Hankkeen rakentamisen on arvioitu sijoittuvan vuosien 2026–2030 välille. Raitiotie- ja katuhankkeen hankesuunnittelu sisältäen toteutusaikataulun ja vaiheistuksen määrittelyn, on käynnissä vuoden 2023 aikana. Samalla päivitetään hankkeen kustannusten ja hyötyjen arviointeja.

Huopalahdentien uusi linjaus ja Turunväylän liittymäalueen muutos perustuvat Vihdintien ja Huopalahdentien kaavarunkoon, jonka kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 11.6.2019. Muutosten takana on rakennusmaan vapauttaminen Huopalahdentien ympäristöstä. Huopalahdentien linjauksen muutos mahdollistaa täydennysrakentamisen sijoittamisen Niemenmäen ja Munkkivuoren väliselle alueelle niin, että puustoinen kalliorinne Niemenmäen länsipuolella voidaan säilyttää pääosin nykyisellään. Niemenmäen länsipuolen kaavamuuks on käynnistynyt tammikuussa 2023.

Suunnitelmaratkaisussa ei vähennetä Huopalahdentien kaistamäärää ja säilytetään eteläpään rinnakkaiskadut. Liikennejärjestelyt on esitetty asemakaavan liitteenä olevassa liikennesuunnitelmassa. Läntisellä rinnakkaiskadulla merkittäviä muutoksia ei ole tarpeen tehdä. Itäisellä rinnakkaiskadulla puukaista siirtyy hieman itään raitiotielle ja ajoradoille tarvittavan tilan järjestämiseksi. Kaventuvan tilan ja baanaverkoston osuutena toimivan pyöräkatujärjestelyn toiminnan turvaamiseksi pysäköintitilaa vähennetään.

Turunväylän liittymämuutoksesta on laadittu Valtion ja kaupungin yhteistyönä selvitys (Valtatien 1 ja Huopalahdentien liittymän parantaminen, Ramboll) vuonna 2020. Selvityksessä vertailtiin kolmea vaihtoehtoa, joista vaihtoehdossa yhdessä oli mukana myös ns. Korppaan tunnelin itäsuunnan rampit, jotka olisivat liittyneet Huopalahdentien T-liittymän kautta katuverkkoon. Selvityksessä todettiin, ettei rampeihin varautuminen ole Valtatie 1:n ja valtakunnallisen liikenteen toimivuuden kannalta tarpeen. Vaihtoehdon toteuttaminen olisi selvityksen mukaan vaikuttanut nykyisiin rakennuksiin liittymän pohjoispuolella sekä kaavarungossa esitettyyn uuteen maankäyttöön Huopalahdentien itäpuolella. Lisäksi vaihtoehdon toteutukseen sisältyi selvityksen mukaan merkittäviä kustannusriskejä. Asemakaavaratkaisu perustuu vaihtoehtoon, joka ei sisällä rampeja Huopalahdentiellä.

Jalankulun ja pyöräilyn sujuvuus

Muistutuksissa esitettiin huoli jalankulun ja pyöräilyn toimivuudesta tulevaisuudessa. Erityisesti Turunväylän itäpään suunniteltu jalankulku silta ja Munkkiniemenaukion pysäkkiratkaisut koettiin hankaliksi.

Ylikulkusillan katsottiin olevan pitkä ja epäintuitiivinen reitti mm. jyrkän nousun vuoksi. Eräessä muistutuksessa todetaan, että Huopalahdentiellä on Turunväylän liittymän kohdalla yli 300 metriä pitkä suojatietön jakso; Turunväylän liittymän kohdalla Huopalahdentien yli on päästävä jalan.

Yhdessä muistutuksista todetaan, että Munkkiniemenaukiolla on syytä varautua pyöräliikenteen baanaan Paciuksenkadun eteläpuolella.

Vastine

Huopalahdentien molemmille puolille on suunnitelmissa varattu kadun suuntaista jalankulkua varten tilaa, jonka kautta pääsee suoraan kiinteistöihin ja ympäröiville alueille johtaville jalankulkuyhteyksille. Jalankulun yhteys Kivitorpanaukion länsireunalta ohjataan Tietokujan jalkakäytävän kautta Turunväylän ylittävälle sillalle. Turunväylän ylittävältä sillalta tehdään yhteys sekä Ulvilantielle, että Huopalahdentien suuntaan pohjoiseen.

Huopalahdentie on osa kaupungin tavoitteellista pyöräliikenteen nopeaa runkoverkkoa (Baana). Baanayhteys sijoittuu Huopalahdentien

itäreunalle. Myös länsipuolelle suunnitellaan sujuvat pyörä- ja jalankulku-yhteydet. Alueelle laaditun liikenteen toimivuustarkastelun mukaan Turunväylää ei kuitenkaan ole mahdollista ylittää tasossa, vaan jalankulku- ja pyöräily-yhteys täytyy toteuttaa joko ali- tai ylikuluratkaisuna. Alueen korkeusolosuhteet huomioiden on ylikulusilta katsottu toimivammaksi ja turvallisemmaksi vaihtoehdoksi. Silta palvelee paitsi Huopalahdentien kautta kulkevaa pyöräily- ja jalankulkuliikennettä, myös Turunväylän eteläpuolella sijaitsevien koulujen käyttäjiä. Sillan avulla voidaan yhdistää Munkkiniemi suoraan Munkkivuoren sisäiseen reitistöön. Lisäksi ylikulusillasta on mahdollista rakentaa alikulkua miellyttävämpää liikkumisympäristöä. Tavoitteena on suunnitella sillasta kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ”Helsingin käyntikortti”, joka kertoo saapumisesta kaupunkiin. Ylikulusillan ja Kivitorpanaukion välisen reitin suunnitelmat tarkentuvat myöhemmin käynnistyvän Turunväylän liittymän eteläpuoleisen toimitila-alueen kaavamuutostyön yhteydessä. Ratkaisuja on tutkittu alustavasti viitesuunnitelmatasolla.

Turunväylän liittymää lähimpänä sijaitsevat Huopalahdentien ylittävät suojatiet ovat tällä hetkellä Turunväylän eteläisemmän rampin päässä ja Ulvilantien eteläisemmän liittymän pohjoispuolella. Näiden suojateiden välinen etäisyys toisistaan on noin 320 metriä. Kaavaratkaisun liikennesuunnitelmassa lähimmät suojatiet sijaitsevat Kivitorpanaukion pohjoispuolella ja Ulvilantien eteläisemmän liittymän pohjoispuolella. Näiden suojateiden etäisyys toisistaan on myös noin 320 metriä. Tilanne ei siis heikkene nykyisestä.

Munkkiniemenaukion jalankulku- ja pyöräily-yhteydet tarkentuvat jatko-suunnittelussa. Pyöräliikenteen tavoiteverkko (mm. baana) tullaan ottamaan huomioon suunnittelussa. Munkkiniemenaukion pysäkkiratkaisuihin on vastattu kohdassa ” Munkkiniemenaukion raitiotiepysäkkien saavutettavuus”.

Munkkiniemenaukion raitiotiepysäkkien saavutettavuus

Munkinseutu ry. toteaa muistutuksessaan, että asemakaavakartta on piirretty poikkeuksellisen tarkasti ja siihen on sijoitettu raitiovaunurata, pysäkit ja katupuut valmiiksi. Muistutuksen mukaan tämä sitoo liikennesuunnittelijoita tarpeettomasti sekä estää tarkoituksenmukaisempien, joustavien ratkaisujen muodostamisen toteutusvaiheessa. Muistutuksessa kritisoidaan Munkkiniemenaukion raitiovaunupysäkin sijoittamista aukion itälaitaan, mahdollisimman kauas asutuksesta ja hankalien yhteyksien päähän, kun ylitettävänä on useampi vilkasliikenteinen katu. Muistutuksessa vaaditaan, että kaava-alueen ulkopuolelle jäävät raitiovaunupysäkit Munkkiniemen puistotiellä jäävät nykyiselleen, että pysäkkivaraus korttelin 30048 eteläpuolelta poistetaan ja että Huopalahdentielle toteutetaan raitiovaunupysäkki Perustien risteykseen tarkoituksenmukaisimmalla tavalla. Muistutuksessa todetaan, että vaihtoyhteys pikaraitiotien ja raitiolinjan välillä 4 toteutuu joka tapauksessa Paciuksenkadulla ja Tukholmankadulla.

Eräässä muistutuksessa esitetään, että aukion länsipuolelta pitäisi päästä itäpuolella sijaitsevalle pysäkillä risteyksen yli yhdellä liikennevalolla. Ratkaisuksi ehdotetaan suoraa välisuojatietä pysäkiltä Munkkiniemen puistotien keskelle.

Vastine

Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman alustavissa liikennesuunnitelmassa pikaraitiotien Munkkiniemen pysäkki esitettiin sijoitettavaksi Huopalahdentielle Perustien risteyksen kohdalle. Tarkemman liikennesuunnittelun yhteydessä todettiin, ettei pysäkkiä ei ole mahdollista sijoittaa kohtaan ilman, että jouduttaisiin luopumaan merkittävästä määrästä Huopalahdentien katupuita. Tähän vaikuttavat mm. raitiotien rata-geometria, ajoratojen sekä jalankulkijasaarekkeiden tilavaatimukset ja Huopalahdentien eteläosan rinnakkaiskatujen säilyttäminen kaksisuuntaisina. Pysäkkilaiturien ja ajoradan sivusiirtymien vaatima tila estäisi katupuiden sijoittamisen arviolta koko Perustien ja Lokkalantien väliselle osuudelle ja veisi tilaa myös muilta kadun toiminnoilta.

Huopalahdentien raitiotie- ja linja-autopysäkit on liikennesuunnitelmassa keskitetty nykyisten ja uusien katuaukioiden (Munkkivuoren ostoskeskuksen aukio, tuleva Kivitorpanaukio sekä Munkkiniemenaukio) yhteyteen. Aukiot muodostavat katu ympäristöön kohokohtia, joissa mm. liikkumisen, oleskelun ja asiainnoinnin toiminnot yhdistyvät.

Munkkiniemenaukion pysäkki palvelee sekä kaupunki- että pikaraitioliikennettä ja sen yhteyteen sijoittuu myös eri suuntia palvelevien bussilinjojen pysäkit. Liikenteen tarjonta Munkkiniemenaukion pysäkillä on nykyisiä raitiotiepysäkkejä suurempi ja se mahdollistaa vaihdot samalla pysäkillä eri suuntien raitiolinjojen välillä. Pysäkin saavutettavuus nykytilanteessa on Munkkiniemen puistotien pysäkkiä heikompi useiden valo-ohjattujen kadunylitysten vuoksi. Munkkiniemenaukion liikenteen ja katuvihreän ratkaisuja kehitetään jatkosuunnittelussa. Tavoitteena on muokata aukiota nykyistä toimivammaksi, selkeämmäksi, turvallisemmaksi ja miellyttävämmäksi katu ympäristöksi. Muistutuksessa esitetty pitkä suojatie pysäkiltä risteyksen poikki puistotielle ei kuitenkaan ole mahdollinen ilman merkittäviä vaikutuksia risteyksen valo-ohjauksen toimivuuteen ja liikenteen välityskykyyn.

Nykyinen Laajalahdenaukion pysäkki ja uusi Kivitorpanaukion pysäkki täydentävät raitioliikenteen saavutettavuutta ja pysäkkien sijoittelun muutokset voivat merkitä nykyisille käyttäjille muutoksia kävelyreitteihin tai siirtymistä toisen pysäkin käyttäjäksi. Kävelymatka pysäkillä ei kuitenkaan kasva millään alueella kohtuuttoman paljon ja raitiotiepysäkkien palvelualueet kattavat hyvin koko Munkkiniemen.

Huoltoasematontin toimivuus

Osoitteessa Huopalahdentie 1 sijaitsevaa huoltoasematonttia hallitsee maanvuokrasopimuksella BC Real Estate Oy, joka on vuokrannut osan tonttia Neste Markkinointi Oy:lle ja rakennuksen maa-alueineen Kesko

Oyj:lle. Neste Markkinointi Oy ja Kesko Oyj tuottavat yhdessä huoltoaseman palvelut (Neste-K -konsepti). Tontilla harjoitetaan Nesteen polttonesteiden jakelun lisäksi myymälä-, kahvila- ja autonpesuliiketoimintaa. Muistutuksen jättivät sekä BC Real Estate Oy että Neste Markkinointi Oy.

BC Real Estate Oy ja Neste Markkinointi Oy toteavat muistutuksissaan, että mikäli kaavaratkaisussa esitetty liittymäkielto toteutuu ja Paciuksenkadun puoleinen ajoliittymä suljetaan, pääsee tontille kulkemaan ajoneuvoilla ainoastaan yhdestä liittymästä Huopalahdentieltä. Tämä heikentäisi muistutusten mukaan merkittävästi tontilla olevan Neste-K -huoltoaseman toimintaedellytyksiä. Tällä hetkellä polttoaineet toimitetaan jakeluasemalle täysperävaunuyhdistelmällä käyttäen Paciuksenkadun puoleista ajoliittymää saapumiseen ja Huopalahdentien puoleista ajoliittymää poistumiseen. Paciuksenkadun liittymän poistussa toimitukset säiliöiden purkupaikalle hankaloituisivat merkittävästi. Lisäksi muistutuksessa arvioidaan, etteivät Munkkiniemen puistotielle kulkevat todennäköisyydellä ajaisi Huopalahdentielle päästäkseen huoltoasemalle, vaan etsisivät jonkin toisen aseman ko. palvelutarpeen tyydyttämiseksi.

BC Real Estate Oy:n muistutuksessa painotetaan sitä, että mahdollisen liittymäkiellon mukanaan tuoma liiketoiminnan olennainen heikennys vaikuttaa aseman toimintaedellytyksiin välittömästi, jo ennen pikaraitiotien rakentamista ja Munkkiniemenaukion muutoksia. Muistutuksen mukaan on selvää, että tontin vuokralaiset menettävät mielenkiintonsa kehittää ja ylläpitää aseman palveluita ja riskinä on, että asema autioituu hyvinkin nopeassa aikataulussa. Tontille ei toimintaedellytysten rapautuessa myöskään ryhdytä kehittämään uusia palveluita, kuten esim. sähköautojen latauspalveluita tuottavaa latausasemaa.

Muistutuksissa esitetään, että tontin molemmat ajoliittymät säilytetään (kaavan liittymäkielto poistetaan), ja ehdotetaan nykyisen liittymän kohdalle suunnitellun linja-autoliikenteen pysäkkialueen siirtämistä joitakin kymmeniä metrejä Meilahteen päin.

Vastine

Munkkiniemenaukion pysäkeillä pysähtyvät kaupunki- ja pikaraitiovaunut sekä useiden eri suuntien bussit. Näiden linjojen väliset sujuvat vaihdot edellyttävät pysäkkien keskittämistä lähelle toisiaan. Paciuksenkadun pohjoisreunan puoleista linja-autopysäkkiä ei ole mahdollista siirtää sijoittaa merkittävästi idemmäs vaihtoyhteyden kärsimättä eikä Munkkiniemen sillan leventäminen pysäkkijärjestelyjen vuoksi ole perusteltua tai mahdollista ilman merkittäviä rakenteellisia muutoksia. Huoltoasemaliikenteen salliminen Paciuksenkadun puolelta ei myöskään ole liikenneturvallisuuden kannalta toivottava ratkaisu tilanteessa, jossa Munkkiniemenaukiosta kehittyi raitio- ja bussilinjojen solmukohta ja alueella on paljon jalankulkuliikennettä.

Pysäkkijärjestelyjen takia huoltoasematontin Munkkiniemenaukion puoleista rajaa on siirretty pohjoisemmaksi. Tontin pohjoispuolella voimassa olevassa asemakaavassa sijaitseva puistoalue on liitetty osaksi tonttia ja huoltoaseman liittymälle on varattu tilaa Huopalahdentien puolelle tontin pohjoisosaan. Jatkosuunnittelussa tullaan selvittämään Munkkiniemenaukion kehittämismahdollisuuksia laajemmin ja mm. täydennysrakentamisen sijoittamista huoltoaseman tontille.

BC Real Estate Oy:n edustajan kanssa järjestettiin nähtävilläoloaikana tapaaminen, jossa käytiin läpi edellä esitettyjä suunnittelun reunaehdotuksia. Tapaamisessa myös tuotiin esiin mahdollisuus löytää huoltoasematoiminnalle korvaava sijoituspaikka Huopalahdentien ympäristön tulevien kaavahankkeiden yhteydessä.

Palvelujen riittävyys

Eräässä muistutuksessa tuodaan esiin huoli palvelujen riittävyydestä tulevassa tilanteessa, jossa Huopalahdentien varteen tulee täydennysrakentamista. Munkkiniemen, Munkkivuoren ja Niemenmäen todetaan olevan jo nyt vailla riittäviä päiväkotij- ja koulutiloja. Myös terveysasema on muistutuksen mukaan alimitoitettu.

Vastine

Kaupungin kasvatuksen ja koulutuksen toimiala on vuokrannut tiloja osoitteessa Tietokuja 2 sijaitsevasta rakennuksesta (entinen IBM:n pääkonttori) lähialueen koulujen väistö- ja lisätiloiksi. Kaavaratkaisulla mahdollistetaan mm. opetus- ja varhaiskasvatustilojen sijoittaminen rakennukseen pysyvästi ja tarvittaessa nykyistä laajemmin. Kaavamuu-
tosalueen läheisyydessä on parhaillaan käynnissä uusien, aikaisempaa suurempien päiväkotien suunnittelu Munkkiniemenaukion lounaispuolelle Riihitielle (Lpk Elka) sekä Niemenmäen itäpuolella sijaitsevan Korppaanpuiston laidalle (Lpk Tuuli). Uusien palvelujen sijoittamista Munkkivuoreen tutkitaan käynnissä olevassa *Munkkivuoren ja Talinrannan suunnitteluperiaatteet* -työssä.

Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin kaavarunkotyön yhteydessä alueelle laadittiin *Julkiset palvelut ja koulutontit -tarkastelu* (Kymp/Maka/Aska 2019). Palveluverkkoa tarkastellaan tarvittaessa tarkemmin tulevien asumisen täydennysrakentamiskaavojen yhteydessä.

Muut aihepiirit

Eräässä muistutuksessa oltiin huolissaan Rakuunantien kohdalla sijaitsevan Huopalahdentien ylittävän jalankulkusillan poistamisesta ja korvaamisesta tasoylityksellä. Muistutuksen mukaan Huopalahdentien itäpuolelta asuvilta lapsilta poistetaan ainut turvallinen kadunylityspaikka koulutieltä. Muistutuksessa toivottiin ratkaisun uudelleen arviointia. Lisäksi pyydettiin kiinnittämään huomiota rakentamisaikaisten liikennejärjestelyjen turvallisuuteen.

Yhdessä muistutuksista todettiin, että Huopalahdentiellä (välillä Munkkiniemenaukio – Munkkivuoren ostoskeskus) tulisi olla pääosin neljään riviin tulevia puuistutuksia, jotta Huopalahdentien ilme olisi tulevaisuudessa enemmän kaupunkibulevardimainen, eikä väylämäinen. Muistutuksessa ehdotettiin, että jalkakäytävät olisivat maltillisen levyisiä eikä pyöriteitä rakennettaisi molemmin puolin, jotta katualueelle saataisiin riittävästi tilaa puuistutuksille.

Yhdessä muistutuksista tuotiin esiin huoli lintujen turvallisuudesta ja esitettiin, että melusteiden ja muiden seinämien toteutuksessa on vältettävä linnuille vaarallista läpinäkyvää lasia, ja mahdollinen välttämätön minimimäärä toteutettava linnuille turvallisesti käsiteltynä (esim. tehokas turvakuviointi). Vesi- ja viheralueita halkovat kaapelit merkittävä linnuille näkyviksi.

Vastine

Bulevardisoinnin ja pikaraitiotien rakentamisen myötä Huopalahdentie muuttuu nykyistä kaupunkimaisemmaksi. Tällaisessa tiiviissä ympäristössä eritasoratkaisut (sillat ja alikulut) ovat periaatteellisesti vieraita, vievät tilaa, eivätkä useinkaan luo viihtyisää kaupunkiympäristöä vaan edustavat väylämäistä, autoliikennettä priorisoivaa suunnittelutapaa. Eritasoratkaisut ovat nykyisten jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteiden mukaan soveltuvia tilanteisiin, joissa muut ratkaisut eivät ole turvallisia esimerkiksi korkeiden ajonopeuksien vuoksi. Sillan tulisi myös olla esteetön ja käyttämiseen houkutteleva. Nykyistä ylikulkusiltaa ei voi sellaisenaan säilyttää muuttuvien liikennejärjestelyiden vaatiman tilan vuoksi.

Vanhan ja uuden rakenteen nivelkohtaan muodostetaan uusi Kivitorpanaukio pikaraitiotie- ja linja-autopysäkkeineen. Huopalahdentien katumainen luonne ja aukio liikenteenohjausjärjestelmineen hillitsevät ajonopeuksia. Aukion yhteyteen tulee useampi liikennevalo-ohjattu suojatie.

Rakentamisen aikaiset liikennejärjestelyt suunnitellaan tarkemmassa jatkosuunnittelussa.

Pikaraitiotien vaatima tila ja sijoittuminen vaikuttavat sekä Huopalahdentien eteläpään nykyisten lehmusrivien säilyttämismahdollisuuksiin että uusien katupuiden sijoittamismahdollisuuksiin. Osa nykyisistä katupuista pyritään säilyttämään, minkä edellytykset varmistuvat tarkemmassa suunnittelussa. Huopalahdentien liikennejärjestelyiden toteutuksen yhteydessä selvitetään myös olemassa olevien puiden hyödyntäminen katupuina siirtämällä niitä uusille kasvupaikoille. Huopalahdentien eteläpää tulee joka tapauksessa säilymään katutilana, jossa on kaksi lehmusriviä. Myös Rakuunatien ja Vanhan Viertotien välisellä osuudella pyritään säilyttämään katu- ja puistopuita sekä istuttamaan mahdollisimman paljon uusia puita ja muuta katuvihreää. Bulevardiympäristön aukioista on tarkoitus suunnitella mahdollisimman vehreät.

Lintujen ja muiden eläinten turvalliseen liikkumiseen liittyvien suunnitteluratkaisujen selvittäminen on osa tarkempaa tie- ja katusuunnittelua.

Viranomaisten lausunnot

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat mm. alueella sijaitsevan voimajohdon kaapelointiin, joukkoliikenteen pysäkkien saavutettavuuteen, vesihuollon johtosiirtoihin, alueen poikki kulkevan viemäritunnelin huomioimiseen, meluntorjuntaan, liikennejärjestelmään, ilmastovaikutuksiin sekä alueen kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen vaalimiseen.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

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

Lisäksi seuraavat tahot ilmoittivat, ettei ole lausuttavaa: Sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala, Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala.

Helen Sähköverkko Oy toteaa lausunnossaan, että Huopalahdentien suunnittelualue jakaantuu sähkönjakeluverkossa 10 kV ja 20 kV jakelualueisiin. Jakelualueiden rajana on Turunväylä. Pohjoispuoli on 20 kV jakelualue ja eteläpuoli 10 kV jakelualue. Jakelualueiden kaapelit eivät risteile jakelualueelta toiselle. Huopalahdentien kaavarungossa esitetty täydennysrakentaminen liitetään lähes kokonaan 20 kV jakeluun. Huopalahdentien asemakaavatyön aikana laaditut sähköverkon suojausputki- ja tilavaraukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Kaavan toteuttaminen edellyttää kaava-alueella sijaitsevan 2x110 kV voimajohdon kaapelointia, josta on tekeillä erillinen sopimus kaupungin kanssa. Tulevan kaapelirakenteen reitille ei sallita rakennuksia, rakennelmia, isoja liikenneopasteita esim. liikennevaloja, eikä reitille voi istuttaa puita. Helen Sähköverkon mielestä kaapelireitti olisi saanut näkyä kaavassa sen aiheuttamien maankäyttörajoitteiden takia. Helen Sähköverkko Oy:llä ei ole asemakaavan muutosehdotukseen muuta huomautettavaa.

Vastine

Kaapeloitavaa 110 kV voimajohtoa sijaitsee kaava-alueella vain sen pohjoisosassa, katualueen itäreunassa Kangaspellonpuiston kohdalla. Maakaapelia tai muita maanalaisia johtoja varten varattuja alueen osia ei ole tarpeen merkitä asemakaavan katualueille. Kaapelireitti ja sen

edellyttämä tilavaraus on tutkittu riittävän tarkasti asemakaavoitusvaiheessa ja edellytyksistä kaapelireitin toteutumiselle huolehditaan myös jatkosuunnittelussa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) toteaa lausunnossaan, että se on aiemmin lausunut asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Lausunnon sisältö pätee edelleen, ja siihen vaikuttaa olevan vastattu. HSL osallistuu Vihdintien pikaraitiotien hankesuunnitelman laatimiseen. Tarkemmat suunnitteluratkaisut pikaraitiotietä koskien tehdään hankesuunnitelman puitteissa. HSL ei ole vielä päättänyt Vihdintien pikaraitiotien vaikutuksista bussilinjastoon. Suunnittelutyö ja lopullinen linjasto tehdään lähempänä pikaraitiotien käyttöönottoa.

Lausunnossa toivotaan joukkoliikenneverkon pysäkkien saavutettavuuteen kiinnitettävän erityistä huomiota jatkosuunnittelussa. Munkkiniemenaukiolle on muodostumassa joukkoliikennesolmu, jossa pika- ja kaupunkiraitioliikenne kohtaa runkobussi- sekä bussiyhteydet. Pysäkkialueen toimivuus vaihtojen näkökulmasta on tärkeää. Myös Munkkivuoren ostoskeskuksen edustalla sijaitsevan pikaraitiovaunupysäkin saavutettavuus esteettömästi maan tasossa on etäisyydeltään pitkä liittymäalueen ja ostoskeskuksen sijoittumisen takia. Pysäkin sijainti ostoskeskuksen kohdalla on silti looginen ja erityisesti esteellinen saavutettavuus erinomainen Huopalahdentien alittavan kävelyn ja pyöräilyn yhteyden kautta.

Joukkoliikenteen saavutettavuuden näkökulmasta myös Munkkiniemenaukion ja Turunväylän uudelleen linjatun liittymän välisten alueiden joukkoliikenteellinen saavutettavuus heikkenee suunnitelmissa nykyisestä. Pikaraitiotien yleissuunnitelmavaiheessa Munkkiniemenaukion ympäristöä palvelevat raitiovaunu- ja bussipysäkit palvelivat Lokkalantien ja Perustien välistä korttelialuetta kiitettävästi hieman nykyisen bussipysäkkiverkon tapaan. Pikaraitiotien pysäkin sijainnin muutos Paciuksenkadun länsipäähän ja sitä seurannut bussipysäkkien siirtyminen heikentävät paikallista saavutettavuutta. Raitioliikennepalvelun keskittäminen samalle pysäkillä helpottaa matkustusta Meilahteen ja ydinkeskustaan suuntautuvilla matkoilla, mutta pysäkin sijainti sivussa maankäytöstä heikentää palvelevuutta. Saavutettavuus heikkenee myös Munkkiniemen puistotien suunnasta raitiolinjan 4 palvelualueelta. Lokkalantien ja Perustien väliin voisi olla syytä tutkia sijoitettavan bussipysäkkejä paikkaamaan muutosten myötä syntynyttä katvealuetta, mikäli alkuperäistä ratikkapysäkkiverkkoa ei pysty palauttamaan. Kaavamuutosmateriaaleissa esitetty pysäkkiverkko on kuitenkin HSL:n joukkoliikenteen suunnitteluohjeen mukainen. Munkkiniemenaukion yhdistetyllä pika- ja kaupunkiraitiovaunupysäkillä tulee huomioida pikaraitiolinjan sekä Munkkiniemen kaupunkiraitiolinjan toisistaan poikkeavat vuorovälit, joista juontuva raitiovaunujen samanaikainen osuminen pysäkillä tuottaa alimitoitetuilla laitureilla sujuvuusongelmia. Pysäkki sijait-

see kaava-alueen rajauksen ulkopuolella, mutta Länsi-Helsingin raitiotiet - yleissuunnitelmaa tuoreempi yhteispysäkkiratkaisu juontuu muutoksista kaava-alueella.

Lisäksi lausunnossa esitetään pohdittavaksi, mitä edellytyksiä ja muutoksia pikaraitiotieliikenteen ja ympäröivän katuverkon tilaratkaisuihin vaatisi mahdollistaa kaupunkiraitiotiikenteen jatkaminen Paciuksenkadulta Huopalahdentietä Munkkivuoreen (ns. Munkkivuoren raitiotie).

Vastine

Joukkoliikenneverkon pysäkkijärjestelyt tulevat tarkentumaan Länsi-Helsingin raitiotien hankesuunnitelmatyössä, johon myös HSL osallistuu. Kaavahankkeen yhteydessä laadittiin Huopalahdentien eteläpäästä bussipysäkkien saavutettavuustarkastelu, jossa vertailtiin kahta pysäkkiparia (pysäkit Munkkiniemenaukiolla ja Kivitorpanaukiolla) kolmeen pysäkkipariin (pysäkit Munkkiniemenaukiolla, Perustien ja Lokkalan tien välillä sekä Kivitorpanaukiolla). Tarkastelun mukaan kolmannen pysäkkiparin vaikutus oli melko pieni bussiliikenteen kokonaissaavutettavuuteen.

Munkkiniemenaukion ympäristön pysäkkiratkaisuihin on vastattu tämän vuorovaikutusraportin Muistutukset-osiossa kohdissa ”Munkkiniemenaukion raitiotiepysäkkien saavutettavuus” ja ”Huoltoasematonttien toimivuus”. Munkkiniemenaukion Ramsayrannan puoleisten liikennejärjestelyjen (mm. nykyinen pieni liikenneympyrä) muokkaamista ja aukion täydennysrakentamismahdollisuuksia tutkitaan myöhemmissä kaavamuutoksissa. Tässä kaavamuutoksessa on varauduttu myöhemmän suunnitteluun siten, etteivät valitut ratkaisut rajaa myöhempiä mahdollisuuksia.

Kaupunkiraitiotiikenteen ulottaminen Munkkivuoreen ei ole ollut Länsi-Helsingin raitiotiehankeeseen lähtökohtana, sillä yhteydestä tai siihen varautumisesta ei ole tehty päätöksiä yleiskaavan tai joukkoliikennejärjestelmän selvitysten yhteydessä. Kaavaratkaisu ei kuitenkaan estä Munkkivuoren raitiotien toteuttamista myöhemmin.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) lausunnossa todetaan kaavaratkaisun edellyttävän huomattavia johtosiirtoja. Kaava-alueelle on laadittu kunnallistekninen yleissuunnitelma, jossa on huomioitu tarvittavat johtosiirrot ja muut vesihuollon tarpeet. Nykyisen vesihuoltoverkoston kapasiteetin riittävyys uuden maankäytön tarpeisiin alueen ympärillä tulee selvittää ja varmistaa jatkosuunnittelun yhteydessä.

Alueen rakentamisjärjestyksessä on huomioitava nykyinen ja suunniteltu vesihuoltoverkosto. Rakentamisen vaiheistusta tulee tarkastella jatkosuunnittelussa. Mikäli rakentamisjärjestyksen vuoksi joudutaan rakentamaan väliaikaisia vesijohto- tai viemärijärjestelyitä ennen varsinaista kadun ja vesihuollon rakentamista, tulee ko. väliaikaiset järjeste-

lyt toteuttaa vesilaitostoiminnan ulkopuolisella rahoituksella. Kaava-alueella sijaitsee yksityisiä vesihuoltolinjoja, joiden uudelleenjärjestelyistä ja kustannuksista tulee sopia johtojen omistajien kanssa.

Alueen keskiosassa sijaitsee HSY:n viemäritunneli. Louhinta ja rakentaminen tunnelin läheisyydessä tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että se ei aiheuta haittaa tai vahinkoa tunnelille. Tunnelin läheisyydessä rakennettaessa tulee noudattaa HSY:n tunneliohjetta. Turunväylän ja Huopalahdentien risteysalueen pohjoisosassa sijaitsee bunkkerikaivo, josta on huoltoyhteys viemäritunneliin. Huoltoyhteys viemäritunneliin tulee säilyttää ja sinne pääsy tulee turvata myös jatkossa.

Vastine

Lausunnossa esiintuodut asiat tullaan ottamaan huomioon jatkosuunnittelussa, mm. Länsi-Helsingin raitiotiehankkeen katusuunnittelussa sekä kaava-alueen ympärille sijoittuvien täydennysrakentamiseen tähtäävissä asemakaavamuutoksissa. Parhaillaan on käynnissä Niemenmäen länsipuolen asemakaavamuutokseen liittyvä pysäköintiselvitys, jossa huomioidaan myös lausunnossa mainittu HSY:n viemäritunneli huoltoyhteyksineen.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) toteaa lausunnossaan meluntorjunnasta mm. seuraavaa:

- meluselvityksessä on käytetty oletusta, että nykyisten asuinrakennusten ulkovaipan äänitasoero liikennemelua vastaan on 30 dB; olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävydet tulee kaavatyoässä selvittää tai käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa, koska vanhojen rakennusten ääneneristävydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu
- ääneneristävyden lukuarvo on syytä merkitä kaavaan KTY-1-korttelualueella (IBM:n entinen pääkonttori, johon on mahdollista sijoittaa varhaiskasvatuksen ja opetuksen tiloja)
- kaavan valmistelussa tulee varmistua siitä, että riittävä melueste pystytään käytännössä toteuttamaan Turunväylän pohjoisreunalle Professorintien ja Huopalahdentien väliselle alueelle
- kaikkien niiden alueiden, joiden osalta melutaso kaavamuutoksen myötä kasvaa, meluntorjuntatarve tulisi arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni
- kaavassa tulee pyrkiä siihen, ettei heikko melutilanne kaavamuutoksen seurauksena entisestään heikkene
- kaavamääräyksen mukaan raitiotie tulee suunnitella siten, ettei raitiiliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisätiloissa. Tärinä- ja runkomeluselvityksiä ei ole kaavaa varten tehty.

Liikennejärjestelmästä lausunnossa todetaan mm.:

- Turunväylän linjausta ja liittymäaluetta on tarkoitus muuttaa ja sitä koskien on laadittu suunnitteluperusteet, jotka tulee ottaa huomioon kaavassa
- aluetta koskevaa tiesuunnitelmaa laaditaan parhaillaan; kaavaa ei ole mahdollista hyväksyä ennen kuin tiesuunnitelman ratkaisut ovat selvillä
- kaavakartassa Turunväylä osoitetaan aluevarauksella LT-1, sisään-tulotienä; Turunväylä tulee osoittaa kaavassa tiealuemerkinnällä, asemakaavamerkinnällä nro 46 (yleisen tien alue)
- suunnitteluperiaatteiden mukaisesti silta kävelijöille ja pyöräilijöille on osoitettu lähelle Huopalahdentien liittymään kuitenkin ylittäen Turunväylän; kaavassa on syytä huomioida Turunväylän ulottuminen liittymässä tiesuunnitelman mukaan
- Turunväylän eteläpuolella olevan LT-alueen, joka on kaavan aluerajauksen ulkopuolella, tuleva maankäyttö olisi ollut mielekästä ratkaista tässä kaavassa
- kaavassa tulee osoittaa tilavaraus suunnitteluperiaatteissa olevalle Turunväylän huoltovikikeelle.

Lausunnon todetaan, että asemakaavan muutos huomioi rakennussuojelun tavoitteet asianmukaisesti.

Luonnonsuojelusta lausunnossa esitetään, että liito-oravan liikkumisreitien turvaava kaavamerkintä (liy) tulee osoittaa myös Munkkiniemen sillan kohdalle itä-länsi -suunnassa sekä Paciuksenkadun yli pohjois-eteläsuunnassa siirtymäreitille Niemenmäen ja Meilahden liito-orava-alueiden välille.

Ilmastosta lausunnossa katsotaan, että tehty ilmastovaikutusten arviointi on kokonaisuudessaan riittävä ja että kaavaratkaisulla edistetään kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kaupunkivihreän lisääminen ja luontopohjaiset ratkaisut on huomioitu hyvin. Vaikutusten arvioinnissa ei kuitenkaan ole huomioitu sitä, kuinka perustusolosuhteet ja paalulaattojen tarve lisäävät rakentamisen aikaisia päästöjä. Myös tunnelilinjauksen tilavaraus vähentää kaavaehdotuksen tehokkuutta ja vie tilaa kestävältä liikkumiselta. Tilavaraus on hyvä tuoda esiin ilmastovaikutusten arvioinnissa lieventämiskeinoja rajoittavana tekijänä.

Jatkosuunnittelussa on tärkeää kiinnittää huomiota pyöräparkkien ja kaupunkipyöräaseman tilavarauksiin julkisen liikenteen pysäkkien välittömässä yhteydessä kuitenkin niin, että pysäkit sijaitsevat esitetyn mukaisesti rinnakkain.

Vastine

Meluntorjunta

Kaava-alueella ei sijaitse olemassa olevia asuinrakennuksia. Kyse on kaava-alueen ulkopuolelle sijoittuviin asuinrakennuksiin kohdistuvista meluvaikutusten arvioinnista, jolloin on ensisijaisesti pyritty selvittämään kaavaratkaisusta aiheutuvia muutoksia asuinrakennuksiin kohdistuvissa melutasoissa. On totta, että nykyisten asuinrakennusten ulkovaipan äänitasoero liikennemelua vastaan voi poiketa oletuksesta 30 dB. Selvityksessä onkin korostettu sitä, että todellinen äänitasoero voi olla oletettua pienempi tai suurempi. Todellisten ääneneristävyystasojen selvittäminen mittaamalla on käytännössä mahdoton vaatimus ottaen huomioon kaavan vaikutusalueen laajuus. Käytetyllä oletuksella ei kuitenkaan ole vaikutusta kaavaratkaisusta aiheutuvaan melutason muutoksen arviointiin.

Äänitasoerovaatimuksen lukuarvoa ei ole tarkoituksenmukaista merkitä kaavaan KTY-1-korttelialueella, koska rakennuksen julkisivuihin kohdistuva melutaso ja sitä kautta äänitasoerovaatimus ovat riippuvaisia liikennejärjestelystä ja nopeusrajoituksesta. Kaavamerkintä ja -määräys varmistavat sisämelun ohjearvon alittamisen kaavan sallimissa käyttötarkoituksissa. Kaavaselostukseen on lausunnon johdosta täydennetty, mitä äänitasoerovaatimukset voisivat korkeimmillaan olla esim. opetustilojen osalta. Rakennuksen julkisivujen vuoto-ongelmien vuoksi nykyisiä julkisivuja ei ole mahdollista säilyttää, vuotojen estäminen edellyttää julkisivujen uusimista. Tässä yhteydessä riittävä ääneneristävyys voidaan hyvin huomioida, äänitasoerovaatimukset eivät muodostu rakenteiden kannalta erityisen haastaviksi. Rakennusvalvonta on todennut, ettei sr-3-merkintä estä julkisivujen muutoksia.

Turunväylän liittymämuutoksen ja myös meluntorjunnan suunnittelua on tehty yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa. Esitetty meluste on mukana AFRY Finland Oy:n laatimassa Turunväylän itäpäähän tarkastelussa, jossa ei ilmennyt erityisiä haasteita teknisen toteutuksen kannalta. Asemakaavaa varten tehdyillä yleissuunnittelutasoisilla melutarkasteluilla on selvitetty, minkä korkuisilla melusteilla ei heikennetä nykytilannetta, eli on mahdollista saavuttaa kaavamääräyksen asettama tavoitetaso. Turunväylän melusteen korkeutta ei lukita kaavassa, vaan tarkempi määrittely tehdään tiesuunnitelmavaiheessa.

Kaavan meluselvityksessä on kattavasti arvioitu kaavaratkaisun aiheuttamaa melutasojen muutosta niin kaava-alueelle kuin sen ulkopuolella sekä Turunväylän että Huopalahdentien alueelle. Paikoin kaavamuuotos parantaa lähialueiden melutilannetta, paikoin se säilyy ennallaan. Pikaraitiotiestä ja Huopalahdentien katualueen muutoksista aiheutuva keskiäänitason kasvu on rakennusten julkisivuilla 0...2 dB. Kaavahankkeen melua lisäävää vaikutusta on pidettävä vähäisenä, etenkin kun

huomioidaan mallinnuksessa käytetyt oletukset, jotka on valittu ns. pahimman mahdollisen tilanteen arvioimiseksi. Suurimmat melutilanteen muutokset kohdistuvat Turunväylän pohjoispuolelle, kun nykyinen meluvalli poistuu. Määräyksellä tarvittavista uusista melusteista on varmistettu, ettei melutilanne heikkene lähimmissä asuinkortteleissa kaavamuutoksen myötä. Muilta osin on arvioitu, ettei kaavallista ohjaustarvetta meluntorjuntaan ole nykyisten asuinrakennusten osalta.

Kaava-aineistossa ei ole mahdollista tai edes tarkoituksenmukaista kuvata kovin tarkasti Vihdintien pikaraitiotien tarkemmassa suunnittelussa tehtäviä selvityksiä ja suunnitteluratkaisuja. Valtuuston hyväksymässä Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmassa on varauduttu aiheuttajaperiaatteen mukaisesti torjumaan runkomelua raitiotierakenteissa siten, ettei raitiotiestä aiheudu haitallisia meluvaikutuksia ympäröiviin rakennuksiin ja yleiskaavan mahdollistamaan uuteen rakentamiseen. Runkomelua voidaan torjua ratarakenteeseen asennettavilla runkomelueristeillä. Tärinää torjutaan perustamalla raitiotie riittävän hyvin. Tärinä ei ole todennäköinen riski uusilla raitiotieosuuksilla, koska ne perustetaan aina painumattomiksi, jolloin myös tärinäriskit on minimoitu. Runkomelueristyksen tarve sekä pohjanvahvistustarve on alustavasti arvioitu yleissuunnitelmassa ja tarpeet on huomioitu kustannusarviossa. Kaavamääräyksen mukaisesti raitiotien runkomelun ja tärinäntorjunnan vastuu on osoitettu raidehankkeelle.

Liikennejärjestelmä

Turunväylän suunnitteluperusteista on pidetty neljä työpalaveria (26.10.2022, 11.11.2022, 1.12.2022 ja 15.12.2022) ELY:n ja Väyläviraston sekä kaupungin liikennesuunnittelun, teknistaloudellisen suunnittelun ja asemakaavoituksen edustajien kesken. Palavereihin on osallistunut myös AFRY Finland Oy, joka on toiminut kaupungin konsulttina Turunväylän itäpäähän tarkastelun laatimisessa sekä suunnitteluperusteiden koostamisessa. Palavereissa on yhteisesti todettu mm. seuraavaa:

- asemakaavaa varten tehdyillä melutarkasteluilla on selvitetty, millaisilla melusteilla ei heikennetä nykytilannetta
- Turunväylän melusteen ei korkeuksia lukita kaavassa, vaan ne määritellään tiesuunnitelmavaiheessa
- maantie tulee ulottumaan Huopalahdentien reunaan saakka, vaikka kaavan katualue alkaisi jo aikaisemmin
- ylikulkukäytävän ei tarvitse olla kaavan katualueen puolella.

Kaupunki on tilannut em. Turunväylän itäpäähän tarkastelun tiesuunnitelman pohjaksi. Tarkastelua on esitelty suunnitteluperusteista järjestetyissä kokouksissa ja muokattu saadun palautteen pohjalta. Turunväylän liittymämuutoksen ratkaisut ovat selvillä asemakaavan edellyttämällä tarkkuudella.

Turunväylää koskevan kaavamerkinnän (LT-1) selitettä on tarkennettu muotoon "Yleisen tien alue, sisääntulotie". Muilta osin selite on säilytetty ennallaan.

Kaavan katu- ja tiealueen rajan paikasta sekä kävelijöille ja pyöräilijöille sijoitetun sillan sijainnista on sovittu em. suunnitteluperusteiden työpalaverissa.

Turunväylän liittymäalueen eteläpuolelle jäävä voimassa olevan kaavan LT-alue tullaan myöhemmin käynnistyvässä asemakaavan muutoksessa osoittamaan toimitila-alueeksi Vihdintien ja Huopalahdentien kaavarungon (2019) mukaisesti. Alueen maankäyttöratkaisuja on tutkittu alustavasti viitesuunnitelmatasolla.

Suunnitteluperiaatteissa olevat huoltovikkejä sijaitsevat kaavan tiealueen sisäpuolella. Koska niiden paikat tulevat tarkentumaan jatko-suunnittelussa, ei niille ole perusteltua osoittaa kaavassa tilavarausta.

Luonnonsuojelu

Kaavakarttaan on lisätty Munkkiniemen sillan pohjoispuolelle itä-länsisuuntainen liito-oravayhteys (liy). Paciuksenkadun ylittävä pohjois-eteläsuuntaisen liito-oravan yhteystarpeen osuus jää kaavarajauksen ulkopuolelle.

Ilmasto

Asemakaavassa ei määritellä kadun perustustapaa. Asemakaavan vaikutusten arviointia on täydennetty paalulaattojen päästövaikutusten osalta. Länsi-Helsingin raitiotien hankesuunnittelutyön yhteydessä tullaan selvittämään mm. perustustapojen ilmastovaikutuksia.

Helsingin vuonna 2021 voimaan tulleessa maanalaisessa yleiskaavassa Korppaan tunneli on osoitettu merkinnällä "Ohjeelliset suunnitellut liikennetunnelit". Tunnelista on laadittu rakennustekninen yleissuunnitelma vuonna 2021 (AFRY&Ramboll), jotta on voitu varmistua siitä, että tunneli on toteutettavissa Huopalahdentien linjauksen ja Turunväylän liittymäalueen muutoksista huolimatta. Tunnelilinjauksen tilavauraus-merkintää (ma/lt) on kaavakartassa vain pienillä alueilla Turunväylällä Professorinsillan itäpuolella sekä Luvianpuiston kohdalla. Tunnelivarauksella ei ole vaikutusta kaavan tehokkuuteen tai kestävän liikenteen kulkumuotoihin. Korppaan tunnelista ei ole toteuttamispäätöstä. Mikäli tunneli joskus toteutuu, tullaan sen ilmastovaikutuksia arvioimaan tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Raitiotie- ja linja-autopysäkit tullaan Huopalahdentiellä keskittämään aukoiden (Munkkivuoren ostoskeskuksen aukio, Kivitorpanaukio ja Munkkiniemenaukio) yhteyteen. Myös kaupunkipyöräasemat ja polkupyörien liityntäpaikat pyritään sijoittamaan aukioille tai niiden välittömään läheisyyteen. Pysäkkien ja pyöräpaikkojen tarkemmat sijainnit

määrittyvät Länsi-Helsingin raitiotiehankeeseen sisältyvän katusuunnittelun yhteydessä.

Kaupunginmuseon lausunnossa tuodaan esiin samat historialliset lähtökohdat sekä inventointi- ja tutkimustiedot, kuin OAS-vaiheen kannanotossakin. Kannanotto on referoitu vuorovaikutusraportin kohdassa ”Yhteenvedo viranomaisien kannanotoista vastineineen”.

Lausunnossaan kaupunginmuseo toteaa em. lähtökohtiin ja tietoihin viitaten, että suunnittelualue sisältää ja siihen rajautuu historialtaan ja rakennuskannaltaan ja siten myös ominaisuuteeltaan hyvin erityyppisiä alueita. Arvotettujen rakennusten ja kokonaisuuksien säilyminen ja niihin liittyvien kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen vaaliminen tulee suunnittelussa ottaa huomioon ja turvata jatkossakin. Huopalahdentien ja sen ympäristön muutos osaksi bulevardikaupunkia tulee olemaan huomattavan suuri. Muuttuvassa ympäristössä tulee säilyä ymmärrys paikan historiasta ja rakentumisen vaiheista. Myös Huopalahdentien ympäristössä tämä edellyttää paikan historiaan liittyvien kerrostumien säilyttämistä ymmärrettävänä ja näkyvänä osana uutta kokonaisuutta.

Vastine

Lausunnossa esitetyt kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot, sekä paikan historiaan liittyvien kerrostumien säilyminen osana uutta kokonaisuutta, on suunnittelussa pyritty ottamaan huomioon. IBM:n kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi rakennukseksi arvoitettu entinen toimitalo on suojeltu sr-3 -merkinnällä. Huopalahdentien eteläpään katutila rajaa vine rakennuksineen sekä kadun puistokatumainen luonne säilyvät olemassa olevien, uusittavien ja täydennettävien katupuuistutusten avulla. Munkkiniemenaukion aukiomaisuutta voimistetaan käsillä olevan kaavan seurauksena mm. Munkkiniemen puistotien porttipuiden täydentämisen seurauksena ja muodostamalla aukiota raitiotie- ja linja-autopysäkkien keskittymä. Myöhemmissä kaavamuutoksissa tullaan tutkimaan aukion liikenne- ja katuvihreäratkaisujen kehittämistä sekä mahdollisen täydennysrakentamisen sijoittamista. Pitkän aikavälin tavoitteena olisi muodostaa aukiota selkeästi rajattu kaupunkitila sitä reunustavine puuriveineen. Muilta osin viitataan OAS-vaiheen kannanottoon annettuun vastineeseen.

Julkisen nähtävilläolon jälkeinen vuorovaikutus

Julkisen nähtävilläolon jälkeen on kaavan KTY-1-korttelialueelle tuleista muutoksista ja meluntorjuntamerkinnoista ja -määräyksistä, pihakansimerkinnojen sisällöstä sekä ilmanlaatuhaaittojen huomioimisesta on kuultu ELY-keskuksen edustajia sähköpostitse.

Tietokuja 2 tontille tehdyistä muutoksista on sovittu kiinteistön omistajan kanssa.

Muu vuorovaikutus

Huopalahdentien katualue ympäristöineen -kaavahankkeen suunnitteluvaiheista ja osallistumismahdollisuuksista on kerrottu Uutta Länsi-Helsinkiä -verkkotilaisuuksissa 27.1.2021, 27.10.2021, 30.3.2022 sekä 23.11.2022. osana Läntisen bulevardikaupungin tilannetasauksia.
