

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Maaherrantien 34-42 ja viereisen puiston asemakaavan muutos (nro 12527)

Vuorovaikutusraportin sisältö

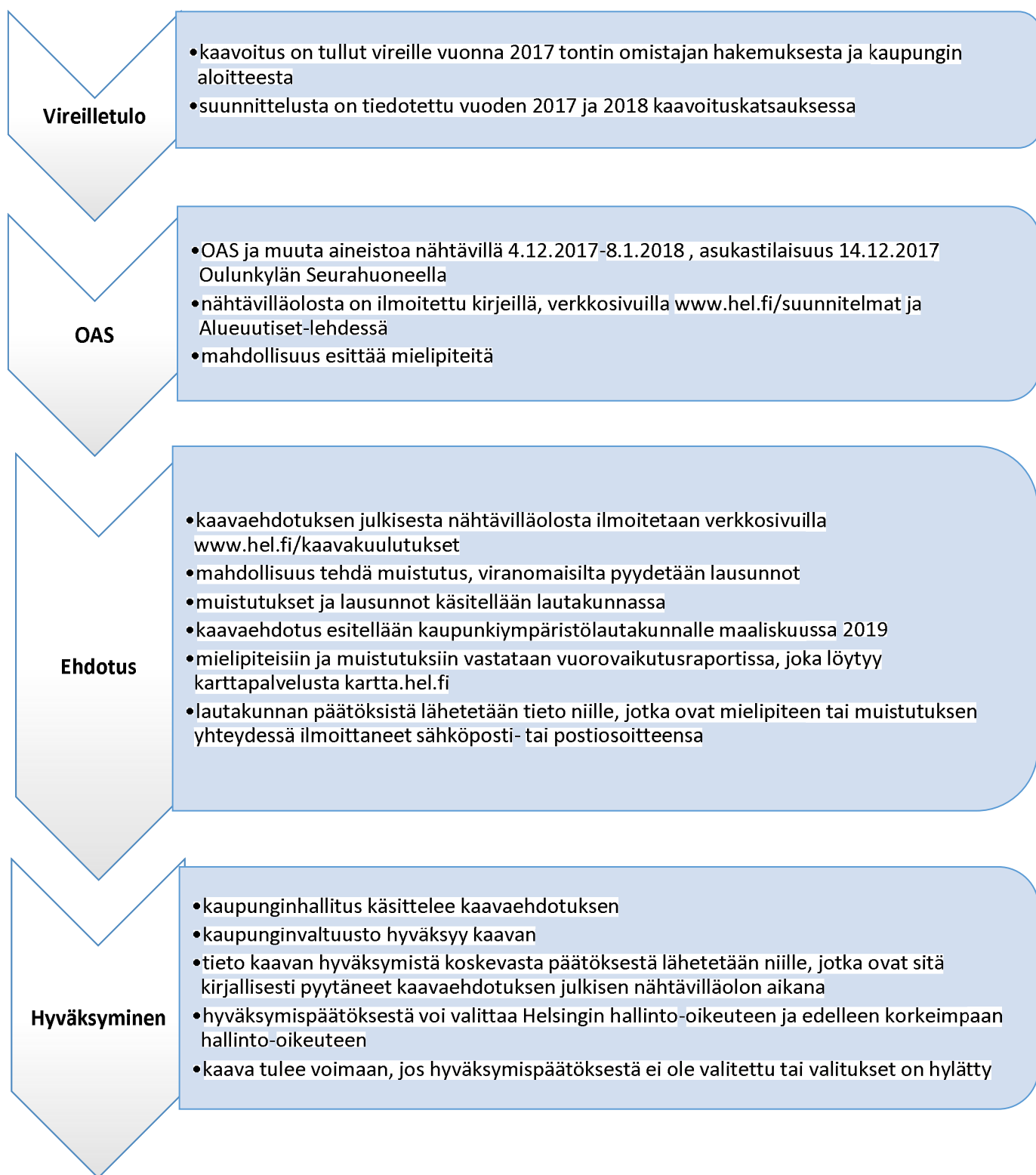
Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot asemakaavan muutoksen (kaavaratkaisu) valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista (huomautukset) sekä vastineet niihin.

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

LIITE

Asukastilaisuuden 14.12.2017 muistio

Kaavoituksen eteneminen



YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA JA VASTINEET NIIHIN

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo
4.12.2017–8.1.2018

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat mm. rakennusten korkeuteen ja tärkeiden historiallisten rakennusten näkymiseen kaupunkikuvassa, vehreyden säilymiseen, joukkoliikenteen toimivuuteen jatkossa, junien aiheuttamiin melu- ja värinähaittoihin sekä palopelastukseen.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavoitustyössä mm. siten, että uudet rakennukset on sijoitettu niin, että vanha puukerrostalo Arttula ja Asukastalo Seurahuone näkyvät jatkossakin radan toiselle puolelle, vehreyteen on kiinnitetty erityistä huomiota, uusi rakentaminen on koon, materiaalien ja kattomuotojen avulla pyritty sovittamaan olemassa olevaan Veräjämäen asuinalueeseen ja melu- ja värinä sekä palopelastus on otettu huomioon rakennusten sijoittelussa ja kaavamääräyksissä.

Kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Liikennevirasto
- pelastuslaitos
- Kaupunkiympäristön toimiala / Liikenneliikelaitos
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Uudet rakennukset on sijoitettu niin, että alueen historian kannalta tärkeät rakennukset asukastalo Seurahuone (Larin Kyöstin tie 7) ja vanha puukerrostalo Arttula (Larin Kyöstin tien 13) näkyvät jatkossakin kaupunkikuvassa.

Uusi rakentaminen on pyritty sovittamaan Veräjämäen asuinalueeseen. Korkeimmat rakennukset sijoittuvat Maaherrantien varteen ja rakennukset madaltuvat olemassa olevien rakennusten puolella, jossa myös edellytetään viistoja kattomuotoja ja pääosin puuverhottuja julkisivuja.

Kaupungin kasvutavoitteet asemaseuduilla ja ratamelu ohjaavat uutta rakentamista vahvasti eikä nykyisen kaltaista väljää rakennetta ole mahdollista säilyttää aseman ympäristössä. Uusi rakentaminen tuo Oulunkylään uuden aikakerrostuman.

Asemakaavassa on määräys viherkertoimen käytöstä. Lisäksi vihreyttä on pyritty säilyttämään merkitsemällä säilytettävät puut asemakaavaan, edellyttämällä maanvaraisia puita tonteilla ja Maaherrantien varressa, määräämällä istutettavia alueita siellä missä se on mahdollista sekä edellyttämällä 1-kerroksisiin rakennuksiin ja rakennelmiin viherkattoja ja pysäköintitaloon vihreyttä kuten viherkattoa tai köynnösseiniä.

Asemakaavan muutoksen vaikutukset vesihuoltoon eivät ole niin merkittävät, että olisi tarvetta laatia erillinen vesihuollon liite.

Liikenneviraston kanssa on keskusteltu lausunnon antamisen jälkeen s-postitse. Lausunnossa mainittu aluevaraus selvityksen lisäraiteiden tarve on selkiytynyt Oulunkylän kohdalla. Radan itäpuolella Maaherrantien ympäristössä raiteet säilyvät pääosin nykyisellä paikallaan ja nykyisen kaavan liikennealue riittäisi myös jatkossa. Muutostarpeita Maaherrantiehen ei siten lisäraiteiden toteutuessa kohdistuisi.

Kaavaa laadittaessa on tunnistettu kaava-alueen sijoittuminen pääradan melualueelle ja se, että junaliikenteestä aiheutuu maa- ja kallioperään värähtelyä, joka voi aiheuttaa runkomeluna tai tärinänä koettavaa häiriötä kaava-alueen rakennuksissa. Tämän vuoksi asemakaavoituksen yhteydessä on laadittu liikennemeluselvitys, jossa on otettu huomioon myös raideliikenteestä aiheutuvat enimmäisäänitasot. Myös kaava-alueelle kohdistuvaa värähtelyä on arvioitu eri selvityksissä alueen maankäytönsuunnitteluun liittyen. Selvitysten perusteella kaavassa on annettu monipuoliset ja riittävät määräykset, joilla luodaan edellytykset terveellisen ja viihtyisän asuinympäristön toteuttamiselle ympäristömelun, runkomelun ja tärinän osalta.

Raide-Jokerin pysäkkien sijainti on otettu huomioon uusien asuinkerrostalotonttien kulkureittien suunnittelussa. Raide-Jokeriin liittyen toteutetaan runsaasti uusia ja turvallisia polkupyöräpysäköintipaikkoja Oulunkylän aseman kohdalla olevan alikulkukäytävän yhteyteen. Uuden päiväkodin saattoliikenne kulkee Jokiniementien kautta, mutta ei häiritse joukkoliikennettä merkittävästi. Aidasmäentien nykyinen pysäkki pari siirretään Jokiniementie 25 edustalle, jossa pysäkit palvelevat sekä nykyisiä että uusia asukkaita paremmin kuin nykyiset pysäkit.

Pikaraitiotiestä aiheutuva runkomelu ja tärinä tulee lähtökohtaisesti torjua radan rakenteissa. Viereisen Maaherrantien katualueen kaavaehdotuksessa (Kaupunginvaltuuston hyväksyminen 29.8.2018) on määräys, jossa edellytetään suunnittelemaan raitiotie siten, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisätiloissa.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat pääosin liikenteeseen, kävely- ja pyöräreittien riittävyteen sekä rakentamisen korkeuteen. Uuden rakentamista pidettiin pääosin myönteisenä. Osa piti rakentamista liian korkeana ja osa toivoi esitettyä tehokkaampaa rakentamista liikenteelliseen solmukohtaan. Alueelle toivottiin isoja perheasuntoja, vihreän ilmeen ja puiston leikkipaikan säilymistä sekä uusille tonteille pientä autopaikkamäärää. Kirjallisia mielipiteitä saapui 9 kpl.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavaratkaisussa mm. siten, että vihreyteen on kiinnitetty kaavamääräyksissä erityistä huomiota ja Runoilijanpuisto on mitoitettu niin, että leikkipaikka ja pelikenttä voivat säilyä. Lisäksi uusi rakentaminen on koon, materiaalien ja kattomuotojen avulla pyritty sovittamaan olemassa olevien rakennusten läheisyyteen.

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Liikenne

Asemakaavaehdotuksen mukaisen lisärakentamisen arvioidaan lisäävän moottoriajoneuvoliikennettä Larin Kyöstin tien pohjoisosalla noin 600 ajoneuvolla vuorokaudessa ja eteläosalla noin 200 ajoneuvolla vuorokaudessa. Asemakaavan toteuttamisen jälkeen Larin Kyöstin tien pohjoisosan liikennemäärän arvioidaan olevan keskimäärin noin 800 ajoneuvoa vuorokaudessa, joka vastaa molemmat ajosuunnat yhteenlaskettuna 1–2 ajoneuvoa minuutissa liikenteen vilkkaimpina aikoina. Näin pienellä liikennemäärällä liikenne hyvin todennäköisesti ei jonoudu, vaikka kadun toisella reunalla ei kadunvarsipysäköintiä rajoiteta lainkaan. Jos ongelmia kuitenkin ilmaantuu, on kadunvarsipysäköintiä mahdollista rajoittaa myöhemmin niin, että Larin Kyöstin tielle jää riittävästi kohtaamispaikkoja vastakkaisiin suuntiin kulkeville ajoneuvoille.

Maaherrantie 42:n tontille suunniteltu autohalli ja kadun varren lisärakentaminen eivät lisää niin paljon liikennettä Larin Kyöstin tie 9:n kohdalla, että liikenneturvallisuusriski kasvaisi merkittävästi, eikä katua ole tarpeellista katkaista moottoriajoneuvoliikenteeltä kadun mutkakohdassa. Ajonopeudet ovat alhaisia mutkan kohdalla ja näkyvyys Larin Kyöstin tie 9 edustalle on liikenneturvallisuuden kannalta riittävä. Seurahuoneen edustan puistoalueen asemakaavan muutos tehdään myöhemmin Oulunkyläntien varren suunnitteluun liittyen, ja siinä yhteydessä tarkastellaan myös alueen erilaisia liikennejärjestelyvaihtoehtoja.

Veräjämäki ja Veräjälakso sijaitsevat Vantaanjoen ja pääradan välissä, ja alueelle on hyvin vaikeaa järjestää uutta katuyhteyttä ympäröiviltä alueilta. Jokiniementien välityskyky riittää hyvin lisääntyvän moottoriajoneuvoliikenteen tarpeisiin tulevaisuudessakin, kunhan Oulunkyläntien ja Kirkkoherrantien risteyksen liikenteen ohjausta parannetaan.

Asemakaavan muutos lisää väistämättä liikennettä Kirkkoherrantiellä ja Jokiniementiellä. Liikennemäärien kasvulla ei ole paljon vaikutusta moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuuteen, mutta asemakaavan yhteydessä suunnitellaan liikennettä rauhoittavia liikennejärjestelyitä ja erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä Kirkkoherrantielle ja Jokiniementielle. Lisäksi asemakaavan muutoksen yhteydessä parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen yhteyksiä Veräjämäen länsiosassa.

Raide-Jokeri ei lisää liityntäpysäköintitarvetta Veräjämäessä, koska raitiovaunupysäkit sijaitsevat kävelyetäisyydellä Veräjämäen asuinkortteleista. Oulunkylän asemanseudun liityntäpysäköintijärjestelyitä suunnitellaan radan toiselle puolelle alueen kehittämisen yhteydessä.

Pysäköintikieltoja ei suunnitella asemakaavan yhteydessä, vaan niitä harkitaan aina erikseen tapauskohtaisesti arvioimalla kadunvarsi-pysäköinnin vaikutusta liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen.

Asuintonteilla vähimmäispysäköintipaikkamäärän määrittelee poliittisesti hyväksytty (kaupunkisuunnittelulautakunta 2015) laskentaohje. Maaherrantien varren tonteilla laskentaohje ottaa huomioon aseman läheisyyden, jolloin autopaikkoja edellytetään vähemmän. Ohjeen mukaan autopaikkamäärää voi vähentää mm. keskitetyllä pysäköinnillä ja yhteiskäyttöautojärjestelyllä.

Täydennysrakentaminen Helsingissä ja Oulunkylässä

Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymä asuntotuotantotavoite on 7 000 asuntoa vuodessa, josta 40 % on täydennysrakentamista pääasiassa esikaupunkialueilla. Kaupungin tavoitteena on kehittää Helsingistä raideliikenteen verkostokaupunki, jolloin uusien asuntojen ja palvelujen rakentamisen painopiste on asemanseuduilla ja metro- ja juna-asemien sekä tulevien Raide-Jokerin pysäkkien läheisyydessä. Tiiviillä täydennysrakentamisella mahdollistetaan nykyistä suuremmalle asukasmäärälle hyvät julkisen liikenteen yhteydet kävelyetäisyydellä, edistetään palvelujen pysymistä alueella ja edesautetaan niiden kehittymistä. Tällä hetkellä uusia asuntoja kaavoitetaan useassa paikassa tulevan Raide-Jokerin varrella.

Oulunkylä on rakentunut eri vaiheissa. Tilaa on ollut käytettävissä paljon, ja rakennuksia on voinut sijoittaa vapaasti maastoon. Viimeisin laaja rakentamisvaihe päättyi 1980-luvulla. Sen jälkeen alueelle ei ole merkittävästi rakennettu uutta ja alue on pitkälti 1980-luvun aikaisessa asussaan.

Kaupungin asettamat asuntotavoitteet sekä asuntorakentamiseen sopivan maa-alueen vähäinen määrä tarkoittavat, että uusi rakentaminen on tiivistä ja nykyistä korkeampaa. Lisäksi raiteiden lähellä ratamelu- ja

tärinä ohjaavat rakennusten sijoittelua, tavoitteena asukkaille melulta suojatut asunnot ja oleskelupihat. Tiiviimpi rakenne muodostuu väistämättä erilaiseksi kuin alueen nykyinen väljä rakenne. Uuden rakentamisen myötä Oulunkylään muodostuu uusi ajallinen kerros.

Uudet rakennukset

Tavoitteena on ollut sovittaa uudet rakennukset nykyisen asuinalueen viereen. Korkeimmat rakennukset ovat Maaherrantien varressa ja rakennuskorkeudet madaltuvat olemassa olevien rakennusten puolella. Maaherrantien varren uudet rakennukset ovat pääosin 5–7-kerroksisia, Larin Kyöstin tien ja -polun varressa enintään 4-kerroksisia (lisäksi asuntoja voi sijoittaa ullakolle) ja Runoilijanpuiston laidassa enintään 5–6-kerroksisia. Lisäksi jälkimmäisissä edellytetään pääosin puuverhousta, jotta rakennukset materiaalin puolesta sopivat pientalovaltaiseen asuinalueeseen ja Veräjämäen huvilayhdyskunnanaikaisiin puuhuviloihin. Raide-Jokeripysäkin vieressä ja samalla rakennusrivistön päätteenä lännessä on 8–9-kerroksinen rakennuksen osa. 9.kerros on alempia kerroksia pienempi ja sinne sijoittuu asukkaiden sauna- ja yhteistiloja.

Uudet rakennukset on pyritty sijoittamaan niin, että Seurahuone ja Arttula näkyvät jatkossakin radan toiselle puolelle.

Uudet rakennukset eivät oleellisesti heikennä nykyisten tonttien valaistusolosuhteita. Selostuksen liitteenä on varjokaavio.

Uusien asuntojen kokoa säädellään määräyksellä, jonka mukaan puolet asunnoista on oltava kolmen huoneen asuntoja. Tavoitteena on monipuolinen asuntokanta ja myös perheasunnot. Sääntely koskee omistustonteilla olevia kohteita, paitsi ara-rahoitettuja hankkeita. Aiemmin on ollut käytössä määräys, joka edellyttää puolen asunnoista keskipintaiseksi 80 m². Asuntojen kokoa ilmaiseva neliömäärän poisto on ollut poliittinen päätös. Muulla tavalla ei kerrostaloasunnon kokoa asemakaavassa säädellä. Oulunkylän asuntojen keskipinta-ala 69,2 m² on jonkin verran koko Helsingin asuntojen keskipinta-alaa 63,2 m² suurempi.

Puiston kaavamuutos

Seurahuoneen edustan puiston, Maexmontaninpuiston, eteläosa on uudessa yleiskaavassa merkitty asuinrakentamisen alueeksi. Jos yleiskaava saa lainvoiman, muutetaan alueen asemakaava lähivuosina. Samaa kaavatyöhön otetaan mukaan Seurahuoneen edustan puisto.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 14.12.2017

Tilaisuuden muistio on liitteenä.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 26.10.–26.11.2018

Muistutus

Kaavaehdotuksesta tehtiin yksi muistutus. Muistutuksessa esitetyt huomautukset kohdistuivat mm. rakentamisen sijoittumiseen lähelle tontin 28009/8 asuinkerrostaloja ja kulkuyhteyksiin.

Vastine

Tontin 28009/17 pohjoisosassa asuinkerrostalon rakennusala on hie-
man pienennetty ja siirretty etäämmälle tonttien 28009/8 ja 17 välisestä
rajasta.

Veräjämäen uusien liikennejärjestelyiden ja täydennysrakentamisen
seurauksena Jokiniementien liikenne lisääntyy, mutta arvioidun koko-
naisliikennemäärän perusteella vaikutukset Jokiniementien moottoriajo-
neuvoliikenteen sujuvuuteen jäävät vähäisiksi. Siksi Veräjämäessä ei
ole tarvetta uudelle katuyhteydelle.

Korttelin 28009 pohjoisosalle tarvitaan tonttiliittymä, joka on mahdollista
toteuttaa järkevästi ainoastaan Jokiniementien pohjoispäästä, sillä ton-
tin ja Veräjän kääntöpaikan välillä on noin kolmen metrin korkeusero.

Korttelin 28009 läpi johtavat jalankulku- ja pyöräreitit on suunniteltu pal-
velemaan ensisijaisesti uusien tonttien asukkaita. Oulunkylän asemalle
ja Raide-Jokerin pysäkille on sujuvat jalankulun ja pyöräliikenteen yh-
teydet Maaherrantien ja Larin Kyöstin tien kautta.

Tontin varjostusolosuhteet muuttuvat, mutta eivät niin paljon kuin muis-
tutuksessa esitetään. Tontin piha-alueille paistaa kesällä aurinko ilta-
päivään asti. Vasta kello 14:n jälkeen uusien rakennusten varjot alkavat
kääntyä piha-alueille.

Runoilijanpuiston koillisosassa sijaitseva leikkipuisto on muutettu päivä-
kodille varatuksi yleisten rakennusten tontiksi. Puiston jäljelle jäävä laa-
jempi osa, lounainen kentän alue säilyy puistona. Kenttä kunnostetaan
ja sen lounaiskulmaan sijoitetaan uusi, poistuvaa leikkipuistoa osittain
korvaava pienempi leikkipaikka. Leikkipaikka toteutetaan samassa yh-
teydessä kuin puiston läpi rakennettava uusi kulkuyhteys Larin Kyöstin
polulta Jokiniementielle. Lisäksi kaava-alueelle tulee muita uusia, tosin
osittain rajoitetussa käytössä olevia, leikki- ja oleskelualueita: uuden
päiväkodin pihan leikkipaikat ovat yleisessä käytössä päiväkodin suljet-
tuna ollessa ja kaava-alueen asuinkerrostalojen kortteliin tulee uusia
lähileikki- ja oleskelupaikkoja.

Viranomaisten lausunnot

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnot kohdistuivat mm. liikenteen sujuvuuteen, johtoihin ja ympäristöhäiriöihin.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Liikennevirasto
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala

Lisäksi seuraavat tahot ilmoittivat, ettei ole lausuttavaa: Helen Oy

Vastineet lausuntoihin

Helen Sähköverkko Oy

Asemakaavakarttaan on lisätty johtokujat Runoilijanpuistoon ja tontille 28009/19.

HSL

Kirkkoherrantien liikennesuunnitelmassa Kirkkoherrantien liikennealue levenee kokonaisuudessaan noin 1,2 metriä, mutta moottoriajoneuvoliikenteelle jäävän ajoradan leveys pienenee, koska pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi tarvitaan lisääntyvän moottoriajoneuvoliikenteen takia pyöräkaistat. Toisaalta kadunvarsipysäköinti poistuu koko kadun pituudelta, mikä vähentää hankalia kohtaamistilanteita. Koska Kirkkoherrantien katualueen leveys on vain 14 metriä, joudutaan tekemään kompromissi, jossa sekä busseille että polkupyörille jäävä kaistaleveys on suosituksia kapeampi. Pyöräkaistojen kaistaviivat merkitään sen vuoksi katkoviivalla, jolloin suurien ajoneuvojen kohtaamistilanteissa on sallittua ylittää kaistaviiva ja käyttää pyöräkaistaa lyhyellä matkalla tilanteen niin vaatiessa. Liikennesuunnitelmassa esitetty ratkaisu on mahdollinen, koska sekä bussi- että pyöräliikenteen määrät ovat Kirkkoherrantiellä suhteellisen pieniä. Kirkkoherrantietä pitkin liikennöi vain linja 65, joten linja-autojen kohtaamistilanteita on harvoin. Henkilö- ja linja-auton kohtaamiseen 6 metriä leveä ajorata on riittävä, kun otetaan huomioon, että Kirkkoherrantien nopeusrajoitus muuttuu kaupungin nopeusrajoitusuudistuksessa 30 km/h:ksi.

Jokiniementiellä on Kirkkoherrantietäkin kapeampia katualueen kohtia, joihin ei mahdu pyöräkaistoja. Siksi Jokiniementielle on tarve tehdä liikennettä rauhoittavia ja jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen turvallisuutta

parantavia toimenpiteitä. Liikennesuunnitelmassa esitetään pysäkkiparien rakentamista hidastepysäkeiksi, joiden kohdalla pysäkillä seisovan bussin ohitusta ehkäistään keskikorokkeella. Linja-autojen ajonopeus on pysäkkien kohdalla alhainen, joten kapealle kaistalle linja-autokin mahtuu suoralla kadun osalla hyvin. Tarkistetussa Kirkkoherrantien liikennesuunnitelmassa Jokiniementie 5:n edustalla olevien pysäkkien kohdalla kaistoja on kuitenkin hieman levennetty.

Linja-autoreiteillä pyritään välttämään ajoradan korotuksia, mutta Larin Kyöstin tien pohjoisosan ja sen lähialueiden liikennesuunnitelmassa esitetään Jokiniementien ja Larin Kyöstin tien risteykseen korotettu suojatie ja Kirkkoherrantien liikennesuunnitelmassa esitetään Jokiniementien ja Pikkukoskentien korotettu risteysalue, koska nuo kaksi kohtaa ovat tärkeimmät Jokiniementien yli johtavat jalankulkijoiden kadunylityspaikat, joissa myös linja-autojen on tärkeää käyttää erityisen alhaista ajonopeutta. Tarkistetussa Larin Kyöstin tien pohjoisosan ja sen lähialueiden liikennesuunnitelmassa Jokiniementien ajoradan kaivannusta Larin Kyöstin tien risteuksen kohdalla on levennetty, jotta linja-autot ja henkilöautot mahtuvat paremmin kohtaamaan.

Veräjämäen uusien liikennejärjestelyiden ja täydennysrakentamisen seurauksena Jokiniementien liikenne lisääntyy, mutta arvioidun kokonaisliikennemäärän perusteella vaikutukset Jokiniementien moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuuteen sekä joukkoliikennepalvelun toimintakykyyn ja -kustannuksiin jäävät vähäisiksi.

ELY-keskus

Kaavamääräyksissä ei mainita yksittäistä päätöstä, suositusta tai lukuarvoja, sillä ne voivat muuttua. Maininta, melutason ohjearvo, ohjaa soveltamaan kulloinkin voimassa olevaa kansallista säädöstä. Tavoitteena pidettävät runkomelun ja tärinän enimmäistasot on kerrottu selostuksessa.

Asemakaavassa on annettu määräys, jonka mukaan rakennusluvan yhteydessä tulee erikseen osoittaa raideliikenteen enimmäisäänitasot huomioon ottaen melutason ohjearvoihin nähden riittävä meluntorjunta rakennuksen sisätiloissa, oleskeluparvekkeilla ja -terasseilla sekä leikkiin ja oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla. Erillistä ajoitusmääräystä ei siksi ole tarpeen antaa. Vaikka kaava ei määrää rakennusten toteutusjärjestystä, annetut kaavamääräykset antavat riittävät reunaehdot meluntorjunnan toteutumiselle.

Kaupunginmuseo

Oulunkylän keskustassa pääradan ja tulevan Raide-Jokerin solmukohdassa kaupungin strategisena tavoitteena on tehokas asuntorakentaminen, mikä johtaa uudenaiseen kaupunkirakenteeseen. Lisäksi raideliikenteen melu ohjaa muurimaiseen rakennusten sijoitteluun Maaherran-

tien varressa. Suunnittelun lähtökohtana on ollut korkeampien rakennusten sijoittaminen radan puolelle ja matalampien olemassa olevien rakennusten puolelle sekä Arttulan ja Asukastalo Seurahuoneen näkyminen radan toiselle puolelle. Nämä lähtökohdat ovat määritelleet kaavaratkaisun.

Tontilla 28009/16 radan varren rakennusta on pyritty keventämään jakamalla se kolmeen osaan, joita erottaa toisistaan lasinen parvekevyöhyke. Lisäksi Arttulan näkyvyyden mahdollistava 1-kerroksinen rakennusosa tuo osaltaan korkeusvaihtelua katukuvaan.

Julkisen nähtävilläolon jälkeinen vuorovaikutus

Julkisen nähtävilläolon jälkeen neuvoteltiin muistutuksen jättäneen Jokinimentie 38:n yhtiön kanssa ja päädyttiin siirtämään rakennusala etäämmälle tontin rajasta.

22.12.2017

Kaupunkiympäristön toimiala

Esittely- ja keskustelutilaisuus kolmesta asemakaavasta:

**Maaherrantien ympäristö
Oulunkylän tori 1 ja vanha asema
Paturintie 3 ja 5**

Aika 14.12.2017 klo 17.30 – 19.30
Paikka Oulunkylän ala-aste, Teinintie 12

Osallistujat

Noin 65 kiinnostunutta asukasta

Helsingin kaupungilta:

Tiina Antila-Lehtonen, vuorovaikutussuunnittelija
Peter Haaparinne, kehittämispäällikkö
Heidi Koponen, maisema-arkkitehti, Paturintien kaava
Sari Ruotsalainen, arkkitehti, Oulunkylän torin kaava
Kari Tenkanen, liikennesuunnittelija
Antti Varkemaa, arkkitehti, Maaherrantien ympäristö

Mukana oli myös Raide-Jokerin asiantuntijoita ja kaikkien tonttien edustajat ja suunnittelijat.

Tilaisuuden kulku

Tilaisuus alkoi tiiviillä alueen ajankohtaisten kaupunkisuunnitteluhankkeiden esittelyillä. Kysymysten ja kommenttien jälkeen alkoi keskustelu karttojen äärellä. Jokaisesta kolmesta asemakaavatyöstä oli oma pöytänsä, joissa olivat paikalla kunkin hankkeen suunnittelijat. Lisäksi tavattavissa olivat Raide-Jokerin asiantuntijat, tonttiasioiden asiantuntija, liikennesuunnittelija ja lisäksi oli mahdollisuus käyttää Oulunkylä 2030 – 3D kommentointipalvelua.

Yleisessä keskusteluosuudessa esiin nousivat teemat:

- Oulunkylän asukasmäärän, tiiveyden ja asuintalojen korkeuksien kehitys tulevaisuudessa.
- Alueen asuntotyyppijakauma (kerrostalot – omakotitalot) tulevaisuudessa ja alueen sosiaalinen tasapaino.
- Asuntoyhtiöiden mahdollisuudet tiivistää omilla tonteillaan, rakentamisoikeuden muutokset ja se, miten prosessi aloitettaisiin.
- Jalankulkualueiden talvikunnossapito.
- Hankkeiden aikataulu mm. päiväkotit.

22.12.2017

Kaupunkiympäristön toimiala

Maaherrantien ympäristö

- Ehdotettu uusi rakentaminen sai sekä kiitosta että kritiikkiä. Nykyistä korkeampaa rakentamista keuhuttiin ja arvosteltiin. Larin Kyöstin tie 4:n kahdeksankerroksista rakennusta pidettiin sekä liian matalana, että korkeana.
- Kerrostalojen määrän kasvua arvosteltiin. Kerrostalojen luonnossuunnitelmat vaikuttivat liian pienasuntovaltaisilta, isompien asuntojen puutetta arvosteltiin.
- Jokiniementien kentän yleistä leikkipaikkaa pidettiin tärkeänä ja Päiväkoti Perhosta hyvin toimivana ja säilyttämisen arvoisena yksikkönä, jonka toiminta omana yksikkönään pitää turvata myös väistötiloissa.
- Pidettiin hyvänä, jos nykyisten kortteleiden tiivistämisellä säästetään viheralueita. Veräjämäen ja Pirukallion metsät halutaan säästää rakentamiselta.
- Jokiniementien ja Kirkkoherrantien liikenteen lisääntymisen vaikutukset
- Kaavahankkeeseen liittyen huoli kohdistui ennen kaikkea liikennevaikutuksiin ja liikenneturvallisuuteen Veräjämäen kaduilla. Liikenteen lisäyksen epäiltiin tuottavan jonoja ja vaaratilanteita kapeilla kaduilla. Ratkaisuksi ehdotettiin mm. katuyhteyttä Oulunkyläntien ja Larin Kyöstin tien välille Maexmontanin puiston poikki.
- Vaadittavien pysäköintipaikkojen määrän maltillisuus epäilytti. Tuottaako kadunvarsipysäköintiä kapeille kaduille. Larin Kyöstin tien liikenneongelmat: tonttiliittymät ↔ kadun tasaus

Oulunkylän tori 1 ja vanha asema

- Palaute oli pääosin myönteistä.
- Torivoudintien katkaisua pidettiin hyvänä mm. liikenneturvallisuutta ajatellen. Kysyttiin, miten katkaisu vaikuttaa ruuhkaisen Siltavoudintien liikenteeseen.
- Suunniteltujen uusien liityntäpysäköintipaikkojen sijaintia pidettiin vaikeapääsyisenä → opastustarve
- Toivottiin koko keskustan suunnittelua kerralla, ei yhtä tonttia ensin.
- Keskusteltiin Oulunkyläntorista ja liityntäpysäköinnistä. Liityntäpysäköintiä pidettiin tarpeellisena, alueen kadut täytyvät autoista. Toisaalta toivottiin aukiota, jossa ei olisi autoja.
- Toivottiin riittävän isoa kääntöpaikkaa Torivoudintien päähän, jotta jäteautotkin mahtuvat kääntymään.

22.12.2017

Kaupunkiympäristön toimiala

- Asukkaat toivoivat, että kauppaan pääsee ”kuivin jaloin”. Nähtiin, että ratikkapysäkki ja kulku laitureille Oulunkyläntiellä radan alla olisi hyvä, koska sieltä saataisiin suora yhteys kauppakeskukseen.
- Kyseltiin tonttien täydennysrakentamismahdollisuuksista Torivoudintien varren tonteille.
- Ehdotettiin rakentamista Torivoudintien ja Karppitien risteyksessä olevan puiston paikalle.

Paturintie 3 ja 5

- Täydennysrakentamiseen suhtauduttiin melko positiivisesti.
- Vastusta herätti kerrostalon sijoittaminen pientalo- ja rivitaloalueelle. Alueen mittakaavaan sopivana pidettiin rivitaloa tai korkeintaan 3-kerroksista kerrostaloa.
- Painotettiin, että uuden kerrostalon tulee selkeästi kytkeytyä Mäkitorpantien olevaan kerrostalorakenteeseen.
- Kerrostalon pysäköintipaikkojen määrää pidettiin riittämättömänä ja pelättiin, että pysäköinti levittäytyy kadunvarsille. Kerrostalolle ehdotettiin omaa maanalaista pysäköintihallia.
- Liikennemäärien pelättiin kasvavan asukasmäärän lisäyksen vuoksi.
- Rakentamisen aikaisten liikennejärjestelyiden pelättiin vaikeuttavan tontille pääsyä
- Jätekatosten sijoittelussa pyydettiin huomioimaan myös naapuritonttien sujuvat ja esteettömät ajo-yhteydet (ml. pelastusajo) tonteille.

Liikenteeseen liittyviä keskustelun aiheita

- Alueelle suunniteltujen uusien liikennejärjestelyiden vaikutukset liikenteen sujuvuuteen ja pysäköintijärjestelyihin
- Lisääntyvän liikenteen aiheuttamat häiriöt
- Liikenneturvallisuus

22.12.2017

Kaupunkiympäristön toimiala

