

Kunnallisvalitus koskien Espoon kaupunginhallituksen 10.8.2020 päätöstä hyväksyä Laakakivi-Laajalahti, eteläinen, alue 213307 asemakaavan muutos

Kunnallisvalitus koskee Espoon kaupunginhallituksen 10.8.2020 kokouspöytäkirjan kohtaa § 253-3:

hyväksyy 11.12.2019 päivätyt ja 15.4.2020 muutetun Laakakivi-Laajalahti, eteläinen - Bredsten-Bredvik, södra asemakaavan muutosehdotuksen, piirustusnumero 7257, 16. kaupunginosassa Pohjois-Tapiola, alue 213307.

Yleistä kaavamuutoksesta Laakakivi-Laajalahti, eteläinen asemakaava, alue 213307

Kaavoitettu alue on ollut SOS-lapsikylän käytössä vuosikymmeniä. Toiminnan muutoksen seurauksena SOS-Lapsikylän rakennusten käyttö on päätynyt 2010-luvun lopulla. Rakennukset on suunnitellut Elisa Aalto. Ne tuovat mieleen tiiliseinäisinä ja harjakattoisina Otaniemen rakennuksia. Rakennusten kuntoarvion mukaan ne eivät ole korjattavissa, mikä lopputulos ei yllätä, kun kuntoarvion on tilannut taho, joka haluaa rakentaa uutta. Ulospäin rakennukset näyttävät varsin hyvä kuntoisilta. Uusin rakennus on vuodelta 2005, joten purkaminen tuskin täyttää kestävän kehityksen vaatimuksia (MRL pykälä 5, kohta 6)

Kesällä 2019 pidetyssä kuulemistilaisuudessa oli läsnä SOS-Lapsikylän edustaja, joka kertoi, että tontilla oleva rakennusoikeus ei tue kannattavaa rakentamista ja sen vuoksi haetaan lisää rakennusoikeutta. Tämä argumentti ei ole kovin uskottava, koska samaan aikaan naapuritontilla Rauduntie 21:ssä rakennettiin yksityisellä rahoituksella rivitaloyhtiötä ilmeisen kannattavasti. Voimassa olevassa Laakakivi-Laajalahti asemakaavassa 1990-luvulta on SOS-Lapsikylän tontin rakennusoikeus 0.4, kun kaikkien naapurien rakennusoikeus on 0.3. Hyväksytyssä kaavassa, jota tämä valitus koskee, rakennusoikeus nousee 0.59:ään. SOS-Lapsikylä on tehnyt sopimuksen Lehto-Groupin kanssa alueen rakentamisesta. Vaikka SOS-Lapsikylä on yleishyödyllinen yhteisö, niin tästä kaavoitusprojektista tulee mieleen gryndäykseksi kutsuttava toiminta.

SOS-Lapsikylän tontti sijaitsee omakotialueen takanurkassa, hyvin kapean tien päässä. Tontti sijaitsee maakuntakaavan mukaan tiiviin rakentamisen alueella, mutta se jää Espoo kahden suuralueen väliin katveeseen ja sijaitsee siten kaukana kaikista palveluista. Tontti rajoittuu Kehäykköseen, jonka laitaan tulevat lähivuosina liikennöimään alkavan Jokeri-radan pysäkit. Nämä jäävät niin etelä- kuin pohjoissuunnissa noin 1 km kävelymatkan päähän. Lähin kauppa on 800 m päässä. Metroasemat niin Otaniemessä kuin Tapiolassa ovat 2 km päässä. Lähin bussipysäkki kehäykkösellä on 400 m päässä, mutta Jokerin-bussin lopettaessa muu julkinenliikenne kyseisellä tiellä on vähäistä. Paikallisbussien 111 ja 113 pysäkit ovat noin 500 m päässä Valkjärventielle. Koko kaavoitushanke on siis kyseenalainen MRL:n 5:n pykälän seuraavien rakentamista koskevien tavoitteiden mukaan:

- 7) yhdyskuntien toimivuutta ja hyvää rakentamista;
- 8) yhdyskuntarakentamisen taloudellisuutta;
- 10) palvelujen saatavuutta; sekä
- 11) liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä sekä erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä.

Tämä kunnallisvalitus perustuu siihen, että joko kaavan valmistelussa ei tehty lainkaan liikennesuunnittelua tai se on perustunut virheellisiin lähtötietoihin. Kaavoittaja ei ole hankkinut perustietoja aloittaessaan kaavoituksen tai niitä ei ole hyödynnetty, vaan suunnitelma perustuu väärin lähtötietoihin. Kaava ei siis täyty MRL:n pykälän 54 vaatimuksia asemakaavalle.

Liikennesuunnittelun virheestä johtuva kaavoituksen terveydelle vaarallinen lopputulos

Tämän kunnallisvalituksen tavoite on kumota kaupunginhallituksen päätös hyväksyä Laakakivi-Laajalahti, etelä, alueen 213307 kaava. Kaupungin on syytä aloittaa kaavan valmisteluun tai luopua tästä kaavoitushankkeesta, sillä nyt hyväksytty kaava perustuu liikennesuunnittelun lähtötietojen virheellisyyteen, mikä tuotiin esille ainakin yhdessä kaavaehdotuksessa tehdyssä muistutuksessa (liite kaavamuistutus, V Kilpi, jossa valokuvat kaduilla olevista jalkakäytävä liikennemerkeistä). Kuitenkaan kaupunginsuunnittelulautakunta ei asian suhteen ryhtynyt toimenpiteisiin, ehkä ei edes perehtynyt siihen, vaan hyväksyi esittelijöiden vastineen, vaikka tuossa vastineessa kirjoittaja selkeästi pyrki peittelemään tehtyä kaavoitusvirhettä. Referoidessaan kaavamuistutuksia kaupunginsuunnittelu toteaa vastineessa: ”

”Muistutusten mukaan vaikutukset liikenteeseen on arvioitu väärin esimerkiksi, koska Metsäpirtintiellä ja Rauduntiellä pyörät ajavat ajoradalla toisin kuin kaava-aineistossa väitetään. Suunnittelijoiden koetaan olevan tietämättömiä todellisesta tilanteesta.” (Sivu 11)

Kaavaesittelijä Toni Saastamoinen puhui yhdistetystä kävely- ja pyörätiestä jo kesällä 2019 järjestetyssä asukastilaisuudessa. Tämän lisäksi kaavaselostuksessa lukee:

Sivu 19: Lainaus: *”Metsäpirtintien itäreunassa säilyy jatkossakin jalankulun ja pyöräilyn yhteys, joka palvelee myös suunnittelualuetta.”* Sivun 21: *”Molemmilla kaduilla on olemassa oleva yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie.”*

Tämän perusteella voidaan väittää, että suunnittelijoiden ei vain koeta olevan tietämättömiä nykytilanteesta, vaan tämä on todennäköisemmin tosiasia, joka paljastui kaavoitusprosessia seuranneille. Virheen paikkaamiseksi muistutusten vastineessa todetaan:

Rauduntiellä sekä Metsäpirtintiellä on jalkakäytävä ja pyöräily tapahtuu ajoradalla. (Sivu 11 alalaita)

Tämä myöhäinen tosiasioiden tunnustamista on helppoa, koska se ei vaikuttanut enää itse kaavoitukseen. Virhettä liikennesuunnittelun lähtötiedoissa ei ole kuitenkaan tuotu vastineen osioon 13. ”Kaavatekniset asiat ja virheet kaava-aineistossa”, vaikka se sinne kuuluisi. Tämä on siten katsova yritykseksi peitellä tehtyä virhettä, jota ei voida pitää vähäisenä.

Virheelliset lähtötiedot johtivat kohtuuttomaan lopputulokseen

Liikennesuunnittelun lähtötietojen virheellisyys on johtanut kaavaan, joka tulee aiheuttamaan käytettävien ajotien ajottaisen tukkeutumisen aamun vilkasliikenteisen tunnin aikana ja sitä kautta vaaraa kaikille asukkaille, koska hälytysajoneuvojen kulku vaikeutuu. Vaaraa aiheutuu myös pyöräilijöille kadulla, kun ohitusta kärkevät ajoneuvot seuraavat perässä. Lisääntyvän pysäköinnin vuoksi raskasliikenne joutuu ajamaan entistä enemmän osittain jalkakäytävällä aiheuttaen vaaratilanteita. Lisäksi hidas liikenne lisää ilmansaasteita ja aiheuttaa kustannuksia pidettyneenä matkustusaikana.

Metsäpirtintien ajorata on 5 m ja jalkakäytävä 2 m leveä. Kadun pituus on noin 500 m ja siellä on muutamissa kohdissa pysäköintiruutuja ja uusi kaava tulee lisäämään niin paikoitusruutuja kuin uusia kohtia paikoitukselle ajoradalla. Tällöin kadusta tulee käytännössä yksikaistainen, mutta kaksisuuntainen muutamilla väistöpaikoilla, koska pysäköintialueita on läheisillä kiinteistöillä liian vähän ja pysäköintiruutujen käyttöasteesta tulee sen vuoksi korkea. Kun kaikki palvelut, kuten kaupat ja joukkoliikenteen pysäkit ovat kaava-alueesta vähintään 500 m päässä ja jokerilinjan valmistustuttua vieläkin kauempana, voidaan olettaa jalankulun jäävän vähäiseksi. Kaavoitetut asunnot ovat pieniä ja niihin oletetaan tulevan opiskelijoita, joista kohtuullisen suuri osa pyöräilisi.

Talvipyöräily on Suomessa kuitenkin haastavaa, joten pääosa kulkijoista tulee talvisin liikkumaan autolla.

Liikennematematiikkaa

Kaavan 190 uuden asunnon seurauksena liikenteen todetaan kaavaselvityksessä lisääntyvän huipputuntina 32:lla autolla tunnissa. Tämä lisäys vastaa suunnilleen nykyistä liikennettä (noin 100 asuntoa, useita kahden auton talouksia), joten liikenne tulee kaksinkertaistumaan. Metsäpirtintietä käyttää myös Rauduntien varren asukkaat, jotka asuvat Metsäpirtintien itäpuolella tai lähellä risteystä, koska tämä reitti on lyhyempi Tietäjantielle. Alueelta etelään suuntautuvan liikenteen lisäksi on odotettavissa myös samanaikaista pohjoiseen suuntautuvaa liikennettä, kun lapsensa autolla kouluun tai päivähoitoon toimittaneet vanhemmat palaavat asunnolleen opiskelemaan tai etätöihin. Lisäksi aamulla osa on taksien ja kimpakyytien hakuliikennettä. Tämän voi olettaa olevan noin 10 autoa tunnissa huipputunnin aikana. Lisäksi siellä liikkuu myös huoltoliikennettä, kuten työmaa-ajoneuvoja (Metsäpirtintie-Rauduntie korttelissa on 20 viime vuoden aikana ollut joka vuosi käynnissä jokin uudisrakennusprojekti).

Kaavaselostuksessa ilmoitetaan Metsäpirttien tien varteen tulevan lisää ajoratapysäköintipaikkoja liikenteen rauhoittamiseksi. Rauhoittamisperuste tuntuu ihmeelliseltä, koska ylinopeuksista ei juuri ole ongelmia. Tämän ”rauhottamisen” seurauksena on luotu pyöräilijöille vaarallinen tie.

Pyöräliikenne kulkee Metsäpirtintiellä siltä osin kuin pyöräilijän matka suuntautuu Tapiolan keskusta. Otaniemeen tai Leppävaaran nopein pyörätie kulkee Kehä ykkösen reunassa. Valo-ohjaus Kalevalantien ja Tietäjätien risteyksessä suosii pyöräilijöitä, kun taas kehä ykkösen ja Kalevalantien risteyksessä valojen vaihtumisrytmi on niin hidas, että paikan tuntevat ja nopeamman reitin tietävät pyöräilijät pyrkivät välttämään sitä. Kalevalantien yli pääsee myös valottomassa Mielikinviidan risteyksessä, johon johtaa kaava-alueelta pyörätie toimistokeskus Spektrin parkkipaikan laidassa (tällä hetkellä yhteys on poikki rakennustyömaan vuoksi). Myös työmatkapyöräily Leppävaaran keskuksen ja Tapiolan keskuksen välillä tulee käyttämään Metsäpirtintietä. Kun kaavasunnitelma pyrkii lisäämään pyöräilyä, voidaan olettaa Metsäpirtiellä liikkuvan huipputuntina noin 30 pyörää etelään ja 10 pyörää pohjoiseen.

Pyöräliikenne 5 m levellä tiellä kohtaa seuraavan reunaehtoja:

- Tiellä kaksi henkilöautoa ei mahdu sivuuttamaan toisiaan, jos samalla kohdalla on pyörä. Pysäköityjen autojen kohdalla auto joutuu kulkemaan pyörän perässä tai odottaa seisten vastaan tulevan pyörän sivuuttavan pysäköidyt autot.
- Autoilija aiheuttaa vaaratilanteen, jos hän ohittaa pyörää samalla kuin vastaan tulee toinen pyörä.

Alueella on 30 km/h tunnissa nopeusrajoitus. Autojen nopeus on silloin noin 8 m/s. Pyörien normaalinopeus on noin 5 m/s. Metsäpirtintie on noin 500 m pitkä. Keskimääräinen ajomatka Metsäpirtintiellä on 350 m, kun hyväksytyt kaavan rakennukset on rakennettu. Ajoaika Metsäpirtintiellä tasaisella nopeudella autolla on silloin noin 44 sekuntia ja pyörällä 70 sekuntia. 8 m/s nopeudella auto ei pysty ohittamaan pyöräilijää tien pohjoispäässä ajoratapysäköinnin vuoksi kiilaamatta pyöräilijää, joten autojenkin nopeudet putoavat 5:een metriin sekunnissa ja niiden läpimenoaika nousee noin 60 sekuntiin. Tämä olettaen, että auto pääsee tien eteläpäässä ohittamaan pyöräilijän eli ei ole vastaanulijoita, muutoin autoilija etenee pyörien nopeudella. Tämän lisäksi pohjoiseen kulkeva autoliikenne pysäyttää koko liikenteen pysäköityjen autojen kohdalla ja pohjoiseen kulkeva pyörä pysäyttää samassa kohdassa autot. Pohjoiseen kulkeva pyörä kohtaa keskimäärin 2 autoa. Pohjoiseen kulkeva auto kohtaa keskimäärin yhden auton. Auton tai pyörän pysähtyminen ja vastaan tulevan väistäminen parkkipaikkojen kohdalla lisää ajoaikaa 10-15 s, tämä taas kasvattaa ennestään kohtaamisten todennäköisyyttä. Häiriöitä liikenteeseen aiheuttaa myös tonttiliittymistä ajoradalle tulevat ajoneuvot ja niiden kiihdyttäminen liikenteen nopeuteen. Tiellä on

myös yksi hidastustyösy. Etelään on huipputunnin aika on siis kulkemassa noin 60 autoa eli 1 minuutissa ja 30 pyörää. Vastaan on tulossa 10 autoa ja 10 pyörää. Etelään menevän auton ajoaika tulee olemaan reilusti yli minuutin, jolloin tiellä on keskimäärin 1 liikkuva ajoneuvo koko ajan. Ruuhkahuipun aikana autojen määrä tiellä kasvaa jatkuvasti. 5 minuutin jälkeen tiellä on jo keskimäärin kaksi ajoneuvoa, 10 minuutin jälkeen 3 ja ruuhkatunnin lopuksi noin 15-20 ajoneuvoa, mitä voidaan pitää jo ruuhkana. Käytännössä osa ajoneuvoista alkaa silloin kiertää Rauduntien kautta.

Yhteenveto

Yllä olevan kuvauksen jälkeen on selvää, että Metsäpirtintiellä olevien ajaratapysäköintipaikkojen vuoksi liikenteestä tulee hyvin kaoottista ja vaarallista jatkuvien väistämisten ja pyörien perässä roikkumisen vuoksi. Kerrostaloaluetta pitäisi suunnitella yksikaistaisen ja samalla suurelta osin kaksisuuntaisen tien varaan. Näin huono liikennesuunnittelu kertoo vääristä lähtötiedosta eli on oletettu, että pyörät kulkevat yhdistetyllä jalankulku- ja pyörätiellä, mitä virhettään kaavoittaja on yrittänyt peitellä. 2 metriä leveä jalkakäytävä on liian kapea toimimaan yhdistettynä jalkakäytävänä ja pyörätienä. Yhdistetty jalkakäytävä- ja pyörätie on todettu liikennesuunnittelun kannalta huonoksi ratkaisuksi. Se on vaarallinen sekä pyöräilijöille että kävelijöille näiden suuren nopeuseron vuoksi. Pyörät ja jalankulkijat pyritään nykyään erottamaan.

Kaupungin hallituksen Laakakiven-Laajalahden, eteläinen, alue 213307 kaavan hyväksymispäätös on lainvastainen, koska kaavan liikennesuunnittelu perustuu väärin lähtötietoihin ja on tuottanut asukaille vaaraa aiheuttavan liikennesuunnitelman tai liikennesuunnitelma on jäänyt kokonaan tekemättä. Metsäpirtintien liikenneongelman ratkaisemiseksi on ainakin seuraavat kaksi vaihtoehtoa:

- Pyörät kulkevat ajoradalla, mutta kaikki pysäköinti kielletään ajoradalla ja pysäköintipaikkoja lisätään kaava-alueelle. Kun tiellä liikkuu polkupyöriä tai jatkossa enemmän myös sähköpyöriä, niin on turvallisempaa hidastaa liikennettä lisätöyssyillä tien eteläpäässä kuin paikoituksella, jos liikenteen rauhoittaminen katsotaan tarpeelliseksi.
- Metsäpirtintien jalkakäytävää levennetään vähintään 1 metri ja siihen tehdään yhdistetty jalankulku- ja pyörätie tai katua levennetään ja siihen tehdään pyöräkaistat.

Olen saanut kaavan hyväksyntäpäätöksen tiedoksi Espoon Kaupungin verkkosivulta

Liitteet: Pöytäkirja kaupunginhallituksen kokouksesta 10.8.2020

Kaavaselostus

laatima kaavamuistutus