

Mielipiteiden yhteenveto ja vastineet

Itäranta

Asemakaavan muutos
Kaupunginosan rajan muutos

12. kaupunginosa, Tapiola
Korttelit 70–81, 83–85 ja 87, katu-, virkistys- ja vesialueet
(ent. rakennuskaava-alueet)
Muodostuu uudet korttelit 12141, 12142 ja 12144–12157.

10. kaupunginosa, Otaniemi
Virkistysalue

Liittyy kaupunkisuunnittelujohtajan 19.3.2018 **MRA 30 §:n** mukaisesti nähtäville hyväksymään osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Nähtävillä MRA 30 §:n mukaisesti 16.4.–17.5.2018.

Kirjallisia vastineita ei ole pyydetty.

Espoon kaupunki
Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus
Asemakaavoituksen palvelualue
Käyntiosoite: Tekniikantie 15
Postiosoite: PL 43, 02070 Espoon kaupunki

Minna Järvenpää, etunimi.sukunimi@espoo.fi
Jenny Asanti
Olli Koivula

Yleistä mielipiteistä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta jätettiin 17 mielipidettä. Ne saatiin alueen asukkailta ja taloyhtiöltä sekä Tapiolan Kilta ry:ltä.

Useissa mielipiteissä pidettiin lähtökohtaisesti hyvänä kaavan periaatetta Itärannan alueen ominaispiirteiden ja kaupunkikuvan säilyttämisestä.

Uudisrakentamista pysäköintialueen paikalle puolestaan vastustettiin. Toivottiin myös, ettei pysäköintipaikkoja vähennetä. Kantaa otettiin lisäksi puistoalueisiin, ranta- ja vesialueisiin, luontoarvoihin, piharakentamiseen, rakennusten suojeluun, jalankulun ja pyöräilyn reitteihin sekä Kehä I:n liikenteen meluun.

Lähtökohdat – suojelu ja kaavan päivittäminen

Kaavoituksen tavoite säilyttää Itärannan asuinalueen ominaispiirteet ja kaupunkikuva sekä luoda peruste alueen peruskorjaukselle ja hoidolle osana Tapiolan alkuperäistä puutarhakaupunkia on kannatettavaa.

Itärannan OAS:ssa kuvattuja suunnitelman päätavoitteita pidetään lähtökohtaisesti hyvinä. Suojelun tärkeyttä korostaa sekin, että Itärannan välittömässä läheisyydessä on meneillään suuria rakennushankkeita, jotka ovat muuttaneet ympäröivää maisemaa voimakkaasti ja jotka jatkuvat vielä vuosien ajan. Jotta Itärannan alueen arvokas kaupunkikuva voidaan turvata, tulee alue suojella kokonaisuudessaan. Suojelu ei kuitenkaan saa tarkoittaa sitä, ettei olemassa olevia rakennuksia saisi vähäisesti muuttaa ja korjata rakennusten käytön ja ajan vaatimusten muuttuessa.

Vastine:

Alueen rakennukset on merkitty sr-merkinnöillä suojeltaviksi. Merkintä osoittaa, ettei rakennusta tai sen osaa saa purkaa eikä sen suojeluarvoja heikentää korjaus- ja muutostöissä. Suojelu ei estä sitä, etteikö olemassa olevia rakennuksia saisi vähäisesti muuttaa ja korjata rakennusten käytön ja ajan vaatimusten muuttuessa. Esimerkiksi toimimattomat rakenneratkaisut, materiaalit ym. voidaan korvata uusilla siten, ettei rakennuksen ominaispiirteitä menetetä. Parasta suojelua on rakennusten käyttö ja kunnossa pitäminen.

Myös alueen luonnonympäristöä on osin suojeltu kuten s-1-merkinnällä osoitettu virkistysalueen osa Itärannan eteläosassa: Suojeltava alueen osa, jolla sijaitsee luonnosuojelulain perusteella suojeltuja liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Muutoin Itärannan alueen ympäristöä, puistoja, katuja ei varsinaisesti maankäyttö- ja rakennuslain nojalla suojella kaavan suojelumerkinnöin. Alueiden säilyminen pyritään varmistamaan aluerajauksin, käyttötarkoituserkinnöin ja erilaisin kaavamääräyksin.

Y-korttelit

Lääninhallituksen 21.3.1960 vahvistamassa Tapiolan ja Hagalundin rakennussuunnitelmassa T 13 yleisten rakennusten korttelit (Y) on merkitty numeroilla 87 ja 78.

Vuosina 1988–95 kaavoitusviranomaiset sisällyttivät korttelit asemakaavamuutokseen YL-kortteleina siten, että kortteli 87 muutettiin kortteliksi 12142 ja kortteli 78 kortteliksi 12148. Itärannan asuntoyhtiöt vaativat huomautuksessaan jo 27.5.1988 ja 13.2.1995 näiden korttelien poistamista tarpeettomina. Yhtiöt totesivat: "Korttelien 12142 ja 12148 rakennukset ja parkkipaikat sijoittuvat suoraan itäpuolellaan olevien kerrostalojen maisemasuuntaan. Korttelissa 12141 rakennuksen maisemasuunnassa oleva viheralue turmeltuu myös mittavan autopaikkavaatimuksen takia."

Asuntoyhtiöiden käsityksen mukaan Otsolahden ranta-alue, merenrantaniitty ja avoin puistoalue, on merkittävä Itärannan aluetta leimaava maisematila, jonka arvoa tulee suojella, eikä heikentää tai hävittää uudisrakentamisella. Kortteleiden 87 Y ja 78 Y rakennusoikeus on ympäristön säilyttämistavoitteiden vastainen ja tulee poistaa.

Korttelin 87 Y kohdalla olemassa oleva tilanne tulee säilyttää osana säilytettävää ympäristöä ja kaupunkikuvaa. Niitty ja avoin näkymä Otsolahdelle ovat oleellisia lähtökohtia Itärannan maisemalle kadulle Tapiolantieltä tultaessa. Korttelin 78 Y kohdalla pallokenttä on kohtuullisen vilkkaassa käytössä sekä kesällä että talvella. Kenttä ja leikkipuisto ovat ainoat yleiset oleskelutilat lapsille ja nuorille alueella ja ne tulisi säilyttää. Kenttä on oleellinen osa nykyistä Itärannan ympäristöä ja kaupunkikuvaa.

Vastine:

Nykyisen kaavan rakentamattomat korttelit 78 Y ja 87 Y poistetaan mielipiteissä esitetyistä perustelluista syistä. Alueet osoitetaan kaavamuutoksessa puistoksi VP-1 (kaupunkikuvallisesti ja kulttuuriympäristön kannalta tärkeä niittyalue). Nykyinen kenttä ja leikkipaikka vakiinnutetaan kaavamuutoksessa osana puistoa.

Palvelut

Kioskialue Harjuvidan alkupäässä olisi toivottavaa herättää uudelleen eloon. Valitettavasti kioski on tällä hetkellä vaatimattomasti lähinnä varastokäytössä ja avoinna vain muutamana päivänä vuodessa (ravintolapäivien ja vastaavien ruokakarnevaalien yhteydessä). Olisi hienoa, jos kaavamuutoksen myötä alueen palvelutarjonnan palauttamista voitaisiin tukea muun muassa tämän kioskialueen ympäristössä. Mahdollinen uudisrakennus Harjuviita 5:n tontille sekä Keilaniemen monin verroin laajemmat tornitalosuunnitelmat lisäävät toteutuessaan palveluiden kysyntää alueella.

Vastine:

Harjuvidan kioski vakiinnutetaan kaavamuutoksessa ki-merkinnällä (kioskin rakennusala) ja merkitään sr-merkinnällä suojeltavaksi. Koko korttelialue (kioski, ent. myymälä sekä kerrostalo liiketiloineen) osoitetaan kaavassa AL-merkinnällä asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, joka tukee palvelujen sijoittumista alueelle.

Puistoalueet

OAS:n mukaan Itärannan puistot on tarkoitus huomioida alueen alkuperäisen toteutuksen mukaisina kokonaisuuksina merkittävät avoimet näkymät säilyttäen. Itärannan suojeltaviin puistoalueisiin tulee ottaa mukaan myös kaava-alueen pohjoisin metsikkö Tapiolantien ja Kehä I:n kulmauksessa. Se on olennainen osa Itärannan kaupunkikuvaa ja maisemaa, ja tulee siksi suojella kuten muutkin puistot.

Kaava-alueen eteläpuolella Itämetsä ja itäpuolella Itämetsänsivu ovat liito-oravan ydinaluetta ja linturikasta lehtometsää. Tämä puistometsä tulee säilyttää sellaisenaan ja lisätä suojelukaavaan. Itämetsässä hakattu metsäalue tulee ennallistaa istutuksin ja maaperä ennalleen luontaisen biodiversiteetin mukaiseksi. Länsiväylän suojavaikkeenä metsällä on oleellinen merkitys Itärannan asukkaille.

Otsolahden ranta-alue tulee säilyttää avoimena. Vesakoitumista tulee rajoittaa, näkymä lahdelle säilyttää avoimena ja ranta-alueita peruskorjata alkuperäisen luonteen mukaisesti. Rannassa kasvaa mm. jättipalsamia ja isokiertoa, joista pitäisi päästä eroon. Itärannan ja Otsolahden nurmialueiden kunnossapitoa tulee jatkaa hallitusti.

Pieni metsäalue leikkipuiston kohdalla rannassa tulee raivata vesakosta alueeksi, jonka lävitse voi nähdä Otsolahdelle, alkuperäisen ilmeen mukaisesti. Alkuperäisen ympäristövalaistuksen voisi palauttaa metsän hienon männyn valaisemiseksi. Se riittäisi ehkä hoitamaan koko metsikön himmeän valaistuksen. Metsä ja läpikulkeva polku ovat tällä hetkellä talviaikaan hyvin pimeitä.

Otsolahden puoleiset metsät, leikkipuisto ja pelikenttä, joka talvisin on joskus ollut myös luistinratana, ovat olennaisia lapsiperheille. Ne edistävät lasten ja aikuisten liikumista yhdessä ja erikseen ilman että tarvitsee lähteä kauemmaksi harrastamaan. Nämä paikat vahvistavat ihmisten sosiaalista kanssakäymistä ja paikallista yhteenkuuluvuutta. Jos kentän laidalla olisi vesiposti, luistinradan jäädyttäminen saattaisi onnistua myös asukaslähtöisesti. Voisiko vesipostin toteuttaa, kun Itärannan leikki- ja urheilukenttää uusitaan? Kesäisin vesiposti palvelisi juomavesipisteenä.

Vastine:

Pohjoinen puistoalue Tapiolantien ja Kehä I:n kulmauksessa otetaan mukaan kaava-alueeseen. Alue oli osallistumis- ja arviointisuunnitelman alustavassa rajauksessa mukana. Pääosin alue sisältyy vanhaan 60-luvun rakennuskaavaan ja liittyy näin perustellusti Itärannan kokonaisuuteen. Pieneltä osin puistoaluetta laajennetaan pohjoiseen päin, jotta se rajautuu luontevasti Tapiolantiehen. Alue osoitetaan VP-2-merkinällä: ”Puisto. Alue on kaupunkikuvallisesti ja kulttuuriympäristön kannalta tärkeä viheralue. Puistoaluetta tulee hoitaa ja uudistaa niin, että sen maisema-arkkitehtoniset arvot säilyvät.” Puisto nimetään kaavassa Itäpohjanrinteeksi.

Itärannan kaava-alue on pääosin vanhaa rakennuskaava-aluetta 60-luvulta ja kaava-alueen tavoitteena on säilyttää alueen ominaispiirteet, vakiinnuttaa nykytilanne ja uudistaa kaava vastaamaan nykykäytäntöjä. Itämetsän ja Itämetsänsivun alueella on

jo voimassa asemakaava, jossa alueet on osoitettu virkistysalueiksi. Itämetsä on Keilalahti-Itämetsä-Karhusaari asemakaavassa osoitettu VP-merkinnällä puistoksi ja Itämetsänsivu Keilaniemen asemakaavassa osoitettu EV-merkinnällä suojaviheralueeksi. Näitä alueita ei näin ole tarpeen liittää Itärannan kaavamuutokseen. Siinäkin puistoalueita ei varsinaisesti suojella, vaan osoitetaan sopivalla kaavamerkinnällä ja rajauksella. Alueen eteläosaan osoitetaan s-1-merkinnällä suojeltava alueen osa, jolla sijaitsee luonnonsuojelulain perusteella suojeltuja liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkoja, mutta liito-oravat tulee ottaa huomioon myös ilman erillistä asemakaavamääräystä.

Kaupungin viherpalveluyksikkö hoitaa virkistysalueita niiden luonteen mukaisesti: Itämetsä on pääosin hoitoluokitukseltaan M2 lähimetsää ja eteläosaltaan M4 suojametsää, samoin Itämetsänsivu on M4 suojametsää. Osin alueita jouduttiin käsittelemään Kehä I:n uusien liikennejärjestelyjen ja tunneloinnin yhteydessä, mutta sen jälkeen alueita on myös ennallistettu. Liito-oravat otetaan huomioon viheralueiden hoidossa kaupungin toimesta ja mahdollisesti muuttuvaa tilannetta myös seurataan.

Otsolahden ranta-alue säilytetään avoimena niittynä ja nimetään kaavassa Otsolahdenniityksi. Kaavamääräyksellä VP-1 alue osoitetaan puistoksi lisämääräyksen: "Alueella sijaitsee kaupunkikuvallisesti ja kulttuuriympäristön kannalta tärkeä nurminiityalue ja sitä rajaavat reunavyöhykkeet. Puistoaluetta tulee hoitaa ja uudistaa niin, että sen maisema-arkkitehtoniset arvot säilyvät." Sen eteläpuolella metsäinen viheralue puolestaan määritellään kaavassa alueeksi, jota on hoidettava ja uudistettava niin, että sen maisemallisesti arvokas metsäinen silhuetti ja luonteenomainen lajisto säilyy. Tapiolan luonnon- ja maisemanhoitosuunnitelmassa mainitaan mm. näin: Otsolahden rannan ryteikköisen metsikön puustoa aletaan uudistaa vähitellen poimimalla huonokuntoisia kuusia alemman puustokerroksen päältä.

Itärannan pelikenttä ja leikkipaikka vakiinnutetaan kaavamuutoksessa. Asukkaiden toiveet niiden kunnostamisesta ja mahdollisesta vesipostista kentän laidalla voidaan harkita tulevilla kunnostustöissä ja puistosuunnitelmissa. Samoin mahdolliset valaisuksen uudistamiset kuten mielipiteessä mainittu männyn valaiseminen.

Luontoarvot

Luontoarvot on turvattava metsänhoidossa. Alueella on luontoselvityksissä havaittu niin liito-oravia kuin lepakoita, esimerkiksi Harjuviita 1:n pohjoispuolella. Suojelukaaavan yhtenä tavoitteena tulee olla se, että myös näiden vanhojen asukkaiden elinolot turvataan ja jos suinkin mahdollista jopa parannetaan uuden asemakaavan myötä.

Esimerkiksi liito-oravien kulkureittiä voinee vahvistaa kaava-alueen itäreunalla istuttamalla Karhusaarentien päälle rakennettavan betonikannen reunamille uusia puita (katso kuvat 1 ja 4). Betonikannen ja sen puiston sovittaminen maisemallisesti nykyiseen metsä- ja puistoalueeseen kaava-alueen itäreunalla on toteutettava muutenkin erityisen huolellisesti ja luontoarvoja vaalien.



Kuva 1: Ehdotus Harjuviita 5:n uudisrakennuksen sijainniksi (punainen nuoli). Kuvassa on myös lisätty nykyisen pysäköintialueen itäosaan metsäistä ympäristöä sekä pyritty liito-oravien kulkureitin vahvistamiseen kaava-alueen itäreunalla betonikannen laitamilla.



Kuva 4: Liito-oravien reittiä kaava-alueen reunalla lienee syytä vahvistaa istuttamalla puita betonikannen reunamille.

Alueella pesii lukuisia lintulajeja. Jotta niiden pesintä häiriintyisi mahdollisimman vähän, Otsolahden itäosassa sijaitsevaan saareen ei tule rakentaa siltaa Itärannasta.

Kaava-alueen metsissä ja niiden laitamilla kasvaa varsin runsaasti niin valko- kuin sinivuokkojakin. Metsänhoidon on oltava hellävaraista, jotta metsien varsin arvokas, herkkä ja kaunis kasvillisuus säilyy (katso kuva 5).

Kaava-alueella on myös vieraslajeja, kuten kurturuusua Harjuviidan ja Itärannan risteyksen eteläpuolella urheilukentän reunoilla. Vieraslajien systemaattinen poistaminen ja korvaaminen kotoperäisemmillä lajeilla voisi olla perusteltua. Tätä on jo jossain määrin pyritty tekemään urheilukentän ympäristössä.



Kuva 5: Otsolahden rantapuiston aluskasvillisuus on kauneimmillaan keväällä. Metsänhoidossa lienee hyvä käyttää hellävaraisia keinoja.

Vastine:

Mielipiteet on annettu vuonna 2018, jolloin Kehä I:n kattamistyöt olivat käynnistyneet. Kannen ja Keilaniemenpuiston valmistumisen jälkeen reuna-alueita on ennallistettu ja puustoa istutettu. Liito-oravien kulkureittiä on vahvistettu kaava-alueen itäreunalla.

Liito-oravien ja lepakoiden elinoloja pyritään turvaamiseen kaavamuutoksella. Itärannan luontoselvitys tehtiin 2017 ja sen jälkeen kaavaehdotusvaiheessa erikseen vielä liito-oravaselvitys 2022. Niiden pohjalta on kaavaan määritelty viheralueiden määräksiä. Kaavassa on määrätty mm, että puiston metsäinen silhuetti ja luonteenomaisen lajisto säilyy ja että alueen puusto toimii liito-oravien yhteysreitteinä. Myös viheralueiden rajaukset on kaavassa katsottu niin, että liito-oravien reitit eivät katkea. Eriksen on myös s-1-merkinnällä osoitettu suojeltava alueen osa, jolla sijaitsee luonnonsuojelulain perusteella suojeltuja liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkoja.

Kaavassa Otsolahdensaareen ei osoiteta siltaa. Saari on tarkoitus säilyttää luonnonomukaisena ja se on viheralueiden hoitoluokitukseltaan lähimetsää. Kaavassa se osoitetaan VL-merkinnällä lähivirkistysalueeksi.

Viheralueiden hoitoluokituksen mukaan Itärannan metsäiset alueet ovat pääosin joko lähimetsää tai suojametsää. Kaupungin viherpalveluyksikkö hoitaa virkistysalueita niiden luonteen mukaisesti Tapiolan luonnon- ja maisemanhoitosuunnitelman pohjalta. Se sisältää kuviokohtaiset puustotiedot ja toimenpide-ehdotukset. Otsolahden rannan metsikön puustoa uudistetaan vähitellen poimimalla huonokuntoisia kuusia alemman puustokerroksen päältä. Liito-orava otetaan huomioon. Metsiköllä on suojaava vaikutus lähiluodon linnustoon, joten yhdellä kertaa ei voi toteuttaa liian järeitä toimenpiteitä.

Vieraslajeja kuten kurturuusua ja jättipalsamia pyritään poistamaan alueelta viheralueiden hoidon yhteydessä ja näin pitkälti jo tehtykin kuten mielipiteessä mainitaan.

Ranta- ja vesialueet

Otsolahden ja sen ranta-alueen tilaa on pyrittävä parantamaan myös virkistysarvojen osalta. Avoin niitty Itärannan ja Otsolahden välissä on pahoin painunut ja Otsolahden rannassa menevä kivituhkapintainen puistopolku jää useita kertoja vuodessa tulvivan Otsolahden alle. Asemakaavan yhteydessä laadittavissa puistosuunnitelmissa tulee ottaa tavoitteeksi tämän puistopolun sekä puistoalueen korkeustason nostaminen ja hulevesijärjestelmien uusiminen.

Kaava-alueen länsiosaan ja sen länsipuolelle sijoittuvan Otsolahden tila on varsin huono. Asemakaavan yhteydessä on syytä miettiä myös Otsolahden tilan kohentamista niin, että sen virkistysarvo kasvaa. Tämä edellyttänee toimia myös Itärannan kaava-alueen ulkopuolella. Voisiko esimerkiksi Länsiväylän silta-aukkoa leventää ja/tai rakentaa useampia silta-aukkoja Länsiväylän ali? Voisiko tavoitteeksi asettaa Otsolahden tilan parantamisen niin, että uiminen siinä on mahdollista?

Esitämme myös, että Itärannan kavasuunnitelmaan sisällytetään tavoitteet Otsolahden veden laadun parantamisesta ja konkreettinen suunnitelma näihin tavoitteisiin pääsemiseksi. Kokonaisuutena Otsolahti ja sen rannat tulee säilyttää luonnonmukaisina. Rantojen siistimistä ja huoltotoimia tulee edelleen jatkaa, jotta koko alueen virkistysominaisuudet säilyvät hyvinä. Alueen virkistyskäytön toivotaan jatkuvan.

Vastine:

Espoon kaupungilla on tavoitteena kunnostaa Otsolahdenniittyä myös virkistyskäytön kannalta. Rannassa kulkevaa Otsolahdenpolkua voidaan tutkia linjattavaksi uudelleen kauemmaksi rantaviivasta ja osin nostaa korkeustasoa tulvien ehkäisemiseksi. Kaavassa Otsolahdenpolku on merkitty ohjeellisesti hieman nykyistä etäämmälle rantaviivasta, mutta tulevaa linjausta ei kaavavaiheessa ole suunniteltu. Kaavan yhteydessä ei vielä laadita puistosuunnitelmaa. Puiston ulkoilureitit on merkitty sijainniltaan ohjeellisella merkinnällä, joka sallii toteutuksen tulevan puistosuunnitelman mukaan.

Otsolahti oli mukana Espoon vesiensuojelun toimenpideohjelmassa vuosina 2016–2021. Otsolahteen johdetaan hulevesiä laajalta alueelta ja vesien mukana kulkeutuu lahteen muun muassa lisää ravinteita ja kiintoainesta. Perustilaselvityksen perusteella veden laatuun ja ravinteiden kertymiseen voidaan puuttua parhaiten pienentämällä hulevesien aiheuttamaan kuormitusta. Osana Kaupunkivesistöt kuntoon -hanketta alueella on testattu kaupunkirakenteeseen sopivia huleveden suodatusrakenneita ja pyritty parantamaan Otsolahden vedenlaatua. Alueelle on vuonna 2018 toteutettu biohiilisuodatin Otsolahdenniityn hulevesiviemärin yhteyteen. Suodattimeen on tehty myös korjaustoimenpiteitä vuonna 2020 ja toiminnan tarkkailu jatkuu edelleen.

Hulevesien osalta tilannetta pyritään parantamaan alueella siten, että vesiä imeytetään piha-alueilla. Hulevesien hallinnalla voidaan kohde kohteelta vaikuttaa positiivisesti myös Otsolahden vedenlaatuun. Myös Itärannan katuympäristön hulevesijärjestelmien uusiminen on suunniteltu HSY:n toimesta ja toteutetaan lähivuosina.

Piharakentaminen

Itärannan kaavoituksessa voi olla tarpeen ottaa kantaa piharakentamiseen periaatteellisella tasolla. 1960-luvulla rakennetut rakennukset eivät kaikilta osin vastaa enää nykyajan tarpeisiin, ja niiden toiminnallisen uudistamisen tulee olla mahdollista. Esimerkiksi kaikkia nykyainsäädännön mukaan vaadittavia jäteastioita ei ole tilan puutteen takia mahdollista sijoittaa jätteille alun perin varattuihin roskahuoneisiin, vaan asianmukainen kierrättäminen edellyttää jätekatosten sijoittamista tontille. Vaihtoehtona voi myös olla alueellisen kierrätyspisteen sijoittaminen Itärantaan kuten esimerkiksi Aarnivalkeantien varressa on. Jätekatosten/-aitausten rakentamismahdollisuuksista nykyisellään on annettu asunto-osakeyhtiöille ristiriitaista tietoa. Osa samanlaisista yhtiöistä on saanut jäteaitauksen rakentaa (tai rakentanut luvatta) ja osa ei.

Lisäksi kaavamuutoksen yhteydessä voi olla syytä arvioida alueen hulevesireittejä. Ainakin Harjuviita 16 ja Itäranta 22 välisellä jyrkällä puistokaistaleella on ollut haasteita hulevesien kanssa.

Vastine:

Kaavamuutoksessa ei määrätä jätehuollon sijoittumisesta vanhoilla alueilla muuten kuin, että jäteastiat tulee sijoittaa tontille. Kaavan 10 §:ssä mainitut yhteisjärjestelyt mahdollistavat myös sen, että jätehuoltotilat saa kiinteistönomistajien välisin sopimuksin sijoittaa myös toisen kiinteistön alueelle. Jäteastiat voivat sijoittua mahdolliseen alkuperäiseen roskahuoneeseen tai pihalle jäteaitaukseen. Kaavassa on määrätty, että syväkeräys- ja muut jäteastiat tulee ympäröidä pensasaidalla tai puisella aitauksella, jossa on ympäristöön sopiva, neutraali värityys sekä riittävän korkea ja peittävä verhoilu. Pääsääntöisesti Tapiolan vanhoilla asuinalueilla tulee suosia jäteaitauksia eikä jätekatoksia. Uuden AK-1-korttelialueen jätehuoltotilat tulee kaavamuutoksen mukaan sijoittaa rakennukseen tai pihakannen alaiseen tilaan.

Hulevesien osalta tilannetta pyritään parantamaan alueella siten, että vesiä imeytetään piha-alueilla. Hulevesien hallinnalla voidaan kohde kohteelta vaikuttaa positiivisesti myös Otsolahden vedenlaatuun. Hulevesien hallintaa ohjataan tavanomaisella hulevesimääräyksellä. Kaavamääräys koskee sekä uutta rakentamista että vanhaa. Kaavassa määrätään, että piha-alueilla hulevesien hallinnassa tulee suosia hyötykäyttö- ja haihdutusratkaisuja ohjaamalla hulevesiä istutuksille. Liikennöidyillä alueilla syntyvät hulevedet tulee ensisijaisesti käsitellä niiden laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä, samoin rakentamisen aikaiset hulevedet. Hulevesien viivytysvelvollisuus vanhoilla, jo rakennetuilla alueilla aktivoituu, mikäli niillä tehdään merkittäviä, piha-alueisiin kohdistuvia muutoksia kuten peruskorjaus tai salaojaremontti.

Rakennusten suojelu

As. Oy Itäpohjan mielipiteen mukaan rakennusten julkisivujen suojelua Otsolahden suuntaan voidaan pitää perusteltuna: As. Oy Itäpohjan julkisivu on osa merkittävää näkymää ja taloyhtiön hallitus näkee kevyen suojelutason perustelluksi tälle puolelle rakennusta. Julkisivujen Kehä I:n suuntaan puolestaan täytyy pysyä muokattavissa: As Oy Itäpohja on joutunut Kehä I laajennusten myötä yhä lähemmäs tielinjaa ja joutuu suojautumaan rakenteellisesti melua ja pienhiukkasia vastaan, mikä todennäköisesti vaatii poikkeamia alkuperäisistä materiaaleista ja rakenneratkaisuista.

Kaavamuutoksella on tarkoitus suojella rakennusten julkisivuja ja vesikattoja, ja siksi on hyvä ottaa kantaa myös energiakysymyksiin. Onko esimerkiksi Aallon tornitalojen katoille mahdollista sijoittaa aurinkopaneeleja? Ne olisi todennäköisesti mahdollista sijoittaa siten, etteivät ne näkyisi kaupunkikuvassa. Tähän olisi hyvä saada periaatteellinen linjaus, sillä aurinkoenergian kannattavuuden parantuaessa se on houkutteleva ratkaisu taloyhtiöiden rakennuskohtaiseen energiantuotantoon. Tämä mahdollisuus tulee ottaa huomioon rakennusten suojelumääräyksiä laadittaessa.

Vastine:

Suurin osa Itärannan rakennuksista on osoitettu sr-2-merkinnällä suojeltavaksi, kuten myös As. Oy Itäpohjan rakennus. Suojelumääräys koskee julkisivuja ja vesikattoja. Niiden korjaustöissä tulee säilyttää rakennuksen ominaispiirteet ja käyttää alkuperäisiä tai vastaavia materiaaleja, värejä ja rakentamistapoja. Määräyksessä ei erikseen määritellä suojelua kunkin julkisivun osalta. Muutoksia julkisivuihin voidaan tehdä suojelumääräyksen puitteissa. Alkuperäisistä materiaaleista ja rakenneratkaisuista voidaan poiketa kaupunginmuseon ja rakennusvalvonnan harkinnan mukaan. Toimimattomat rakenneratkaisut ja materiaalit voidaan korvata toimivilla, kunhan varmistetaan, että rakennuksen ominaispiirteet edelleen säilyvät.

Aurinkopaneelien sijoittamiselle ei kaavamääräyksessä oteta suoraan kantaa. Suojelumääräys joustaa myös sen osalta kaupunginmuseon ja rakennusvalvonnan harkinnan mukaan. Aurinkoenergian hyödyntäminen ja erilaiset tekniset ratkaisut kehittyvät edelleen tulevaisuudessa ja järjestelmien sovittaminen on hyvä katsoa tapauskohtaisesti, kun se on ajankohtaista.

Harjuviita 5:n rakentaminen ja kaupunkikuva

Harjuviita 5:n pysäköintialueen soveltuminen asuinrakentamiseen on tutkittava huolella, sillä onnistuessaan uudisrakennus parantaisi kaupunkikuvaa. Alue on niin lähellä Keilaniemen metroasemaa (n. 100 metriä) ja tulevaa Raide-Jokerin reittiä, että nämäkin seikat puoltavat täydennysrakentamista kyseiseen kohtaan. Onnistuessaan rakentaminen avoimen ja ankean pysäköintialueen päälle eheyttäisi kaupunkirakennetta ja parantaisi kaupunkikuvaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaassa ympäristössä. Mikäli täydennysrakentamiseen päädytään, rakennuksen massoittelemalla ja

muotokielessä olisi hyvä seurata Alvar Aallon jalanjalkia ja toteuttaa uudisrakennus viuhkamaisena pistetalona Harjuviidan nykyisten pistetalojen tyyliin ja korkeuteen so- vittaen.

Mikäli kaavoituksella pystytään ratkaisemaan Harjuviidan pysäköinnin haasteet, pitää As Oy Harjuviita 16 mahdollisena matalampaa, ympäristöön sopivaa ja arkkitehtoni- sesti korkeatasoista lisärakentamista Harjuviita 5 tontille.

Pysäköintialue sijaitsee maisemallisesti Harjuviita-kadun alku- ja loppupään kallioille sijoittuvien rakennusten välisessä laaksopainanteessa. Syntyy väljyyttä luova avoin rakentamaton maisematila. Yleiskaavan määräyksissä todetaan: "Alueen suunnitte- lussa ja rakentamisessa tulee asettaa erityinen paino alueen ominaisluonteen säily- miseen". Autopaikka-alue luo alueen ominaisluonteen. Se dokumentoi rakennuskaa- van T13 laatijoiden taitavan maisemarytmituksen ja on tuottanut samalla tarpeellisten hyötytoimintojen, autopaikkojen sijainnin. Pysäköintialue on osa vapaata maisemaa. Sen muuttaminen asuntotuotantoon olisi vastoin ympäristön säilyttämistavoitteita.

Itärannan alue on kaunista Alvar Aallon käsialaa. Nyt suunnitteilla oleva Harjuviita 5 kaavamuutos rikkoo tätä idylliä. Se toisi sinne paljon autoliikennettä, joka jo nyt on kasvanut metron ansiosta. Samoin se pienentäisi Tapiolan puutarhakaupungin ku- vaa. Viheralueet ovat ne, jotka tekevät Tapiosta Tapiolan.

Nykyajattelulle tyypillinen "kaupunkirakenteen tiivistäminen"-ideologia ei sovellu Itä- rannan puutarhakaupunginosan RKY-alueelle. Arvokkaan asuinympäristön ominais- piirteet ja kaupunkikuva kuormittuvat jo nyt voimakkaasti Keilaniemen massiivisten tornitalohankkeiden vuoksi. Asuntoyhtiöt esittävät, että Harjuviita 5 korttelialueelle ei toteuteta "täydentävää" ja "kaupunkirakennetta tiivistävää" asuntorakentamista.

Vastine:

Harjuviita 5:n AK-1-korttelialueen uudisrakennuksen massoittelu ja julkisivut sovi- taan olemassa olevan puutarhakaupungin rakennusten ulkonäköön ja mittakaavaan. Uudet rakennukset ovat 7- ja 8-kerroksiset ja massoittelultaan viuhkamaiset Harjuvi- dan kerrostaloja mukaillen.

Kaavamääräyksissä mainitaan seuraavaa: AK-1-korttelialueella uudisrakennusten massoittelun, kattomuotojen ja julkisivujen jäsentelyn, materiaalien ja värien tulee luontua Tapiolan kulttuurihistoriallisesti arvokkaalle asuinalueelle. Rakennusten arki- tehtuurin tulee olla laadukasta ja vähäeleistä tapiolamaiseen tapaan. Julkisivujen tu- lee olla pääosin vaaleita ja materiaalien kestäviä ja korkealaatuisia. Myös rakennus- ten katto teknisine tiloineen on rakennettava korkeatasoisesti.

Korttelisuunnitelmassa esitettyjen uudisrakennusten luonne ammentaa Tapiolan tun- nelmasta. Alueelle tunnusomainen matalampien muurien ja korkeampien pistetalojen vaihtelu näkyy myös uusissa pistetalossa. Jalustaosa erottuu omakseen ja muodos- taa pientalomaista asumisympäristöä vehreine pihoineen. Vaaleat polveilevat nauha- julkisivut luovat uutta tulkintaa Tapiolan hengestä. Rakennusten jalustaosuus on

kolmiulotteista väribetonia ja ylemmät kerrokset alueelle luontevaa rappausta. Väripaletti on harjuviitalainen.

Uudiskorttelin ratkaisu hyödyntää maisemassa nyt olevaa voimakasta korkeuseroa. Uusi pihakansi asettuu pohjoisreunaltaan ympäröivän kalliopinnan tasoon liittäen uuden pihan osaksi kokonaisuutta. Suunnitelma jatkaa näin Tapiolan kaupunkisuunnittelun periaatteita maisemasta vapaasti nousevina rakennuksineen. Kaksikerroksisen jalustaosan päältä nousevat pistetalot toistavat Aallon rakennusten mittasuhteita ja tunnelmaa. Harjuviidan puolella matalampi rakennus liittyy itäpuolen matalampaan kaupunkirakenteeseen ja avautuu yhteistiloillaan kutsuvasti ympäristöönsä.

Itärannan kaava-alueella Otsolahdenniityn avoin nurmialue ja sen istutettu reunakavillisuus muodostavat keskeisen maisematilan. Metsäiset luonnonalueet mäkien rinteillä ja lakialueilla muodostavat kehyksen ja taustan rakentamiselle ja muulle maankäytölle. Kaava-alueen itäosassa Harjuviidan ympäristön alueet liittyvät Kehä I:n kattavaan kansirakenteeseen ja Keilaniemenpuistoon. Maastoa on muokattu voimakkaasti alueiden tasoerojen sovittamiseksi. Harjuviita 5:n pysäköintialue Harjuviidankallion juurella on jäänyt ympäröivään maastoon nähden painaumalle samoin osa viheralueesta. Yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä kiinnitetään huomiota alueen arvokkaisiin ominaispiirteisiin ja elinympäristön laatuun. Pysäköintialue ja sen ympäristö ei nykyisellään ole alueen arvon mukaista miljöötä. Harjuviidankallion juurella sijaitseva alue, joka on jäänyt Kehä I:n kattamisen myötä entistä enemmän painaumalle ympäristöönsä nähden, liitetään asuinrakentamisen ja maaston muotoilun avulla luontevammin ympäristöön.

Harjuviita 5:n rakentaminen ja pysäköintijärjestelyjen muutokset

Täydennysrakentamiselle luo haasteita se, että Harjuviita 5:n tontti on alueen merkittävin pysäköintialue. Lisärakentamisessa on huomioitava, että Itärannan kadut ovat kapeita, eikä kadunvarsipysäköinnin lisääminen ole toivottavaa liikenneturvallisuussyistä. Jotta kadut eivät tulevaisuudessa ole tukossa pysäköidyistä autoista, nykyinen määrä parkkipaikkoja on turvattava. Erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien sekä liikenteessä tapahtuvien muutosten (mm. MAAS) takia uudisrakennuksen autopaikkakanormin voinee mitoittaa maltillisen alhaiseksi. Nykyiset ja uudet autopaikat voisi sijoittaa uudisrakennuksen alle luontaiset korkeuserot pohjoisen suuntaan hyödyntäen.

Kaavan selvityksiin sisältyvä autopaikkatarkastelu osoittaa, että Harjuviita 16–22 välisellä alueella autopaikkojen kuormitus on 90–100 %. Vähäisen autopaikkamäärän korkean kuormituksen takia As Oy Harjuviita 16 huolena on, että mikäli Harjuviita 5 tontti muutetaan asuinkäyttöön, tulee Harjuviidan pohjoisosan pysäköintitilanne huonontumaan. Nykyisin osa Harjuviita 16 asukkaista pysäköi taloyhtiöiden välisen sopimuksen mukaisesti Harjuviita 5 pysäköintialueella. Kaavamuutoksen yhteydessä tulee varmistaa, että alueen pysäköintimahdollisuuksia ei huononnetta.

Pitemmällä tähtäimellä vapaat autopaikat saattavat vähentyä entisestään, kun Keilaniemeen syntyy uusia asuntoja ja palvelutoimintaa. Jos Harjuviita 5:n pysäköintialue

poistuu, on olemassa riski, että Itärannan katuja aletaan käyttää nykyistä suuremmassa määrin pysäköintiin. Tärkeätä on turvata nykyisten asukkaiden autopaikat ja estää se, ettei alueelle ala parkkeerata Keilaniemen puolella asioivat/asuvat.

Vastine:

Harjuviita 5:n lisärakentaminen ei edellytä kadunvarsipaikkojen lisäämistä alueelle. Yleistä pysäköintiä on katujen varsilla jo melko paljon. Lukuun ottamatta Harjuviita 5:n pysäköintialueen poistumista alueen pysäköintipaikkojen määrä ja sijainti säilyy nykyisellään. Nykyisillä katualueilla olevia yleisiä autopaikkoja tosin osoitetaan kaavassa asukkaiden käyttöön (LPA-alueet).

Pysäköintinormi tulee olemaan 1ap/150 k-m², mikä on hyvin maltillinen taso verrattuna muihin uusiin asemakaavakohteisiin. Perusteena väljälle mitoitukselle on se, että alueen ominaispiirteiden ja kaupunkikuvan säilyttäminen on tärkeänä tavoitteena kaavamuutoksessa. Nyt ehdotettu autopaikkonormi tarkoittaa sitä, ettei tarvetta pysäköintialueiden eikä -paikkojen laajentamiselle ole.

Alueen jokaiselle asunto-osakeyhtiölle osoitetaan autopaikkonormin 1ap/150 k-m² mukaisesti autopaikka joko tontilta, LPA-alueelta tai Harjuviita 5:n uudisrakennusten pysäköintilaitokseen. Pysäköintipaikat on esitetty erillisessä pysäköintiselvityksessä asemakaavan liitteenä. Yleisiä autopaikkoja säilyy edelleen alueella. Nämä paikat ovat nimenomaan Itärannan alueen vieraspysäköintiä varten. Nykyään alueen yleisillä autopaikoilla on mahdollisuus pysäköidä auto hyvin pitkäksi aikaa. Kaupungilla on mahdollisuus pysäköinnin sallittua aikaa lyhentämällä vähentää autopaikkojen väärinkäyttöä (mm. mahdolliset metroa käyttävät autoilijat).

Itärannan kaava-alueen pysäköintijärjestelyt

Itärannan pysäköintitutkimus antaa mielestämme liian positiivisen kuvan paikoitustilanteesta. Tutkimuksessa on merkitty paikoitusalueeksi kadun varsi Itäranta 11–13 kohdalla. Alueella on kuitenkin pysäköintikielto arkisin klo 0–24. Siitä huolimatta kadun vartta käytetään paikoitukseen kaikkina viikonpäivinä, havaintomme mukaan virheellisestä pysäköinnistä ei pääsääntöisesti sakoteta. Alueella pysäköivät myös vierisen puistoalueen käyttäjät.

Harjuviidan pohjoispään (16,18, 20–22) paikoitusalueet ovat täynnä kaikkina viikonpäivinä. Harjuviita 5:n pysäköintialueella saattaa olla vapaita paikkoja, mutta ne ovat erityisesti iäkkäimmille asukkaille kaukana ja jyrkän rinteiden alapuolella. Harjuviita 16:n edessä oleva paikoitusalue on useimpina päivinä klo 18 jälkeen täynnä. Sitä käytetään myös muuhun kuin ajoneuvojen paikoitukseen, esimerkiksi venetrailerin säilytykseen. Kokemuksemme mukaan pysäköinnin virhemaksuja on jaettu erityisesti Harjuviidan pohjoispään (16,18, 20–22) alueella. Kadun varrella on liikennemerkkeillä kielletty pysäköinti Harjuviita 14 ja 20–22 edessä. Kielletyille alueille pysäköidään, kun muualla ei ole tilaa. Oman taloyhtiömme (Harjuviita 18) piha-alueita käytetään

myös paikoitustilan puutteesta johtuen jatkuvasti pysäköintiin. Kaavamuutoksessa ei mielestämme huomioida riittävästi asukkaiden paikoitustarpeita. Erityisesti Harjuviidan pohjoispäässä olisi mahdollista pienillä muutoksilla lisätä kadunvarsipaikoitusta, sekä varmistaa nykyisten paikoitusalueiden käyttö alueen asukkaiden ajoneuvoille.

Asunto Oy Harjuviita 1 ilmoittaa kantanaan, ettei pysäköintiä ole selvitetty asemakaavan laadinnan sisältövaatimusten edellyttämällä tavalla ja se antaa pysäköintilanteesta aivan liian ongelmattoman mielikuvan. Laadittu selvitys on lähinnä kartoitus vallitsevasta nykytilanteesta hetkellisenä otoksena. Alueen asukkailla on työmatkaliikenteen ohella merkittävästi liikkumistarvetta vapaa-aikanaan harrastuksiin ja loma-asuntoon virkistymään. Loma-asuntoon on vain harvoin julkisia kulkuyhteyksiä.

Kokemukseni mukaan vanhoilla kerrostalovaltaisilla asuntoalueilla, missä asuntoa kohti ei ole autopaikkaa rakennusluvassa 60-, 70- ja 80-luvulla, autoistumisen kasvu on johtanut tilanteeseen, jossa ajoneuvo jätetään mihin tahansa ympäristön viihtyisyyden kustannuksella. Autoistumiskehityksen jatkuessa niukat pysäköinnille kaavoissa varatut alueet aiheuttavat siten pysäköintiongelmia ja rumentavat ympäristöä. Autopaikkojen lisääminen pihaille ei ole mahdollista, sillä vanhoissa luvissa pihan oleskelu- ja istutusalueita ei saa supistaa autopaikkojen järjestämiseksi.

Mikäli autopaikkamitoitus määrätään asemakaavassa ilman asuntokohtaista autopaikkaa, tämä ei mielestäni tosiasiasa vastaa käytännön tarvetta eikä takaa, että myöhemmin alueelle asettuvilla autoistuneilla asukkailla on asiallinen tai yhdenvertainen mahdollisuus asukaspysäköintiin. Vaihtoehtona luovuttaessa asuntojen määrän mukaisesta velvoiteautopaikkannormista, kunta varaa ja toteuttaa kaavoituksen yhteydessä riittävästi alueelle yleiseen pysäköintiin soveltuvia alueita (LP). Keskeisillä, hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueella mahdollisuutena on rakenteellinen pysäköinti pysäköintilaitoksissa mahdollistamaan yhdyskuntarakenteen sopivan tiivistämisen.

Vastine:

Itärannan kadulla Itäranta 11–13 kohdalla on pysäköintikiellosta kertova liikenne-merkki, mutta sen alla on lisäkilpi. Lisäkilven mukaan pysäköintikielto on voimassa arkisin ja se koskee vain yli 24 tunnin kestävästä pysäköintiä. Lyhyempiaikainen pysäköinti on näin myös arkena mahdollista kadun varressa.

Harjuviita 16:n edessä oleva pysäköintialueella samoin kuin isolla pysäköintialueella Harjuviita 5:ssä pysäköintiä ei ole rajoitettu. Yleistä vapaata pysäköintiä sijaitsee myös aivan Harjuviidan pohjoispäässä katualueella. Näille pysäköintipaikoille on kuitenkin asukkailla selkeä tarve, koska piha-alueilla asuinrakennusten läheisyydessä ei ole juurikaan paikkoja. Kaavamuutoksessa osoitetaankin edellä mainituilta yleisistä pysäköintialueilta autopaikkoja ympäröiville asunto-osakeyhtiöille. Tavoite on näin saada pysäköintipaikat kohdistettua oikeaan käyttöön. Näin myös ajoneuvojen pitkäaikainen säilytys saadaan pois. Yleisiä autopaikkoja jää silti alueelle vierailijoiden käyttöön. Harjuviita 14:n kadun varressa on lisäksi tutkittavana mahdollisuus lisätä kadunvarsipaikkoja. On hyväksyttävää, että vierailijat jatkossa jättävät auton

pidemmän etäisyyden päähän. Autopaikkoja ei ole toivottavaa lisätä nykyisille pihalueille alueen ominaispiirteiden ja kaupunkikuvan säilyttämisen arvon vuoksi.

Lukuun ottamatta Harjuviita 5:n pysäköintialueen poistumista alueen pysäköintipaikkojen määrä ja sijainti säilyy nykyisellään. Nykyisillä katualueille olevia yleisiä auto- ja mopopaikkoja tosin osoitetaan kaavassa asukkaiden käyttöön (LPA-alueet). Tavoite on näin saada pysäköintipaikat kohdistettua oikeaan käyttöön eli varataan asukkaille tarvittavat autopaikat pelkästään asukkaille. On oletettavaa, että autonomistuksessa ei tapahdu äkillistä muutosta lähitulevaisuudessa. Nyt ehdotettu uusi pysäköintinormi 1ap/150 k-m² ilman asuntokohtaista määräystä on maltillinen taso. Näin tarve uusille pysäköintipaikoille ei ole. Pysäköintiä tehostamalla nykyisillä autopaikoilla saadaan taattua asukaspysäköinnille tarvittavat paikat.

Jalankulun ja pyöräilyn reitit

Itärannan ja Harjuviidan kevyen liikenteen yhteyksiä tulee selvittää ja selkeyttää kaavoituksen yhteydessä. Nyt Harjuviita 16 kohdalla olevan pysäköintialueen läpi kulkee merkittävässä määrin kevyttä liikennettä, ja tämä aiheuttaa vaaratilanteita esimerkiksi peruutustilanteissa. Lisäksi yhteydet Harjuviidasta Keilaniemen metroasemalle tulee ratkaista. Ennen Keilaniemen tunnelityömaata ja osittain sen aikanaan Harjuviita 20–22 välistä kulki oikoreitti julkisen liikenteen pysäkeille. Puistokannen rakentaminen saattaa palauttaa tämän reittipaineen, ja siksi erityisesti Harjuviidan pohjoisosan yhteydet metroasemalle on syytä käydä kaavaprosessissa huolella läpi.

Itäranta kannattaa yhdistää Keilaniemen jalankulkua ja pyöräilyä kehittäviin suunnitelmiin. Kaavaa laadittaessa tulee paneutua siihen, että tulevaisuudessa kulku Itärannasta metroasemalle ja Keilaniemenrantaan on mahdollisimman sujuvaa ja esteetöntä. Erityisen haasteen tuo se, että korkeusero nykyisen maanpinnan ja betonikanne välillä on paikka paikoin varsin suuri ja hankaloittaa pystykaltevuudeltaan loivien, esteettömien jalankulku- ja pyöräilyreittien toteuttamista Itärannasta Keilaniemen metroasemalle ja muualle Keilaniemen suuntaan. Tavoitteeksi tulee silti ilman muuta ottaa esteettömyyden erityistason kriteerit täyttävien reittien toteuttaminen.

Jan Gehlin käveltävää ja pyöräiltävää kaupunkiympäristöä arvostavia oppeja kannattaa varmasti hyödyntää Keilaniemen ja Keilarannan ohella myös Itärannan puolella. Esimerkiksi Itäranta -kadusta saisi siis todennäköisesti erinomaisen pyöräkadun (katso kuva 8) kunhan uudistuva Tielikennelaki sellaiset pian virallisesti sallii.

Pyöräilyolosuhteita kehitettäessä kannattanee virallistaa tällä hetkellä vilkkaasti käytössä oleva epävirallinen puistopolku Kalevalantien itäpäästä kohti Itärantaa (katso kuva 9).



Kuva 8: Itäranta -niminen katu soveltuisi vähäliikenteisenä tonttikatuna mainiosti ns.pyöräkaduksi (30 km/h). Jo nyt pyöräliikenne siinä on vilkasta. Kadunvarsipysäköintiä ei tule pääsääntöisesti sallia, sillä pysäköidyt autot esimerkiksi kuvassa oikealla heikentävät liikenneturvallisuutta.



Kuva 9: Kalevalantien itäpäästä kohti Itärantaa on syntynyt epävirallinen, jalankulku ja erityisesti pyöräliikennettä suuresti sujuvoittava puistopolku, joka kannattanee liikenne- ja puistosuunnittelun yhteydessä virallistaa.

Vastine:

Pyöräilyn pääreitti sekä tärkeä jalankulkuyhteys Keilaniemestä Otsolahdelle sekä edelleen Tapiolaan sijaitsee puistoalueella, joka on Harjuviita 5:n pysäköintialueen eteläpuolella. Tämä reitti kulkee Harjuviidan kadun alkupään kautta Itärannan kadun poikki ja edelleen Otsolahteen. Pääreittiä on kaupungin syytä korostaa jatkossa suunnittelussa ja toteutuksessa mm. viitoituksen keinoin. Kehä I:n suuntaisen läpikulkevan pyöräliikenteen välittää pyöräilyn laatureitti ts. baana Keilaniemen tunnelin päällä. Itärannan alueelle ei ole syytä ohjata läpikulkevaa pyöräilyä, jota varten on verkollisesti korkeatasoisemmat yhteydet.

Harjuviita 16 kohdalla olevalle pysäköintialueeseen päättyvällä puistoreitillä on pääreittiin nähden vähäisempi merkitys. Se on paikallinen reitti, joka palvelee ympäröiviä asuinkortteleita. Pysäköintialueen läpi on mahdollista kulkea, mutta reittiä ei opasteta, koska alueen läpikulkeva liikenne opastetaan verkollisesti ylempitasoisille reiteille.

Harjuvidan kadun päästä on mahdollista kulkea Keilaniemeen Harjuviita 22:n asuinrakennusten välistä. Tämä on nykyään käytetty reitti, ja se merkitään kaavaan ohjeellisena sijainniltaan mutta yhteytenä sitovana. Merkintä takaa, että korttelissa 12145 Harjuviita 22:n asuinrakennusten välissä oleva reitti on julkinen.

Jalankulku- ja pyöräreittien kehittäminen Keilaniemessä on suunnitteluvaiheessa, koska alueella on paljon lisärakentamista. Itärannan kautta kulkeva pääreitti huomioidaan suunnittelussa. Esteettömyyden erikoistason tavoitealueiksi on kaupungin periaatteiden mukaan asetettu mm. Keilaniemen ydinalue sisältäen Metroaseman sekä Raide-Jokerin pysäkin ympäristön. Esteettömyyden erikoistaso ei näin ollen ulotu asuinalueiden sisäpuolelle (Itäranta).

Asemakaavakarttaan voidaan tarvittaessa merkitä mielipiteessä olevan kuvan 9 mukaisia puistoyhteyksiä jalankulkua ja pyöräilyä varten tai ne voidaan toteuttaa puisto-suunnitelman pohjalta. Pyöräkatu- ja ratkaisua Itärannan kadulle ei ole selvitetty. Verkollisesti tärkeiden pyöräteiden sijainti alueella puistoalueilla vähentää Itärantakadun läpimenoa pyöräilyn kannalta.

Kehä I:n liikennejärjestelyt ja melu

Kaavan tavoitteisiin pitäisi ottaa mukaan maisemakuvaan sopiva meluntorjunta, koska alue sijaitsee vilkasliikenteisten teiden vieressä. Kunnollisen meluaidan rakentaminen Itäranta 13:n kohdalle tulee varmistaa kaavamerkinnoin. Meluaidan vaatima alue tulee siirtää Itärannan kaava-alueelle. Paikallisen liikenne- ja ratkaisun todennäköisesti aiheuttamaan haittaa tulee arvioida tiesuunnitelmassa esitettyjen objektiivisten melu- ja hiukkasmallinnusten sijaan subjektiivisesti, koska RKY-alueella sijaitsevan rakennuksen ja piha-alueen kohdalla pyritään välttämään talon ja pihan luonnetta muuttavia suojautumistoimenpiteitä kuten tiiviitä ikkunoita ja koneellista ilmanvaihtoa.

Itärannan asuinalueella sivuva moottoritieväylä Kehä I

Maantielakiin perustuvassa tiesuunnittelussa huomioidaan ensisijaisesti liikenteen tarpeet, eikä tiesuunnitelmassa ole riittävässä määrin huomioitu Itärannan asuinalueen ihmisten terveyttä, elinoloja ja viihtyisyyttä eikä alueen yhdyskuntarakennetta, rakennuksia, maisemaa, kaupunkikuvaa tai kulttuuriperintöä. Itäranta 13 asuinrakennuksen eteen esitetty korkea ajoramppirakennelma osoittaa, että tiesuunnittelussa ei olla kiinnostuneita Tapiolan ja Otaniemen muodostaman yhtenäisen kulttuurihistoriallisen rakennetun ympäristön RKY (VAT) -alueen arvojen vaalimisesta.

Asuntoyhtiöiden käsityksen mukaan maankäyttö- ja rakennuslakiin sekä asetukseen perustuvassa asemakaavasunnittelussa tulee erityisesti keskittyä Itärannan asuinalueen tarpeita ymmärtämättömän tiesuunnitelman aiheuttamien haittojen torjuntaan.

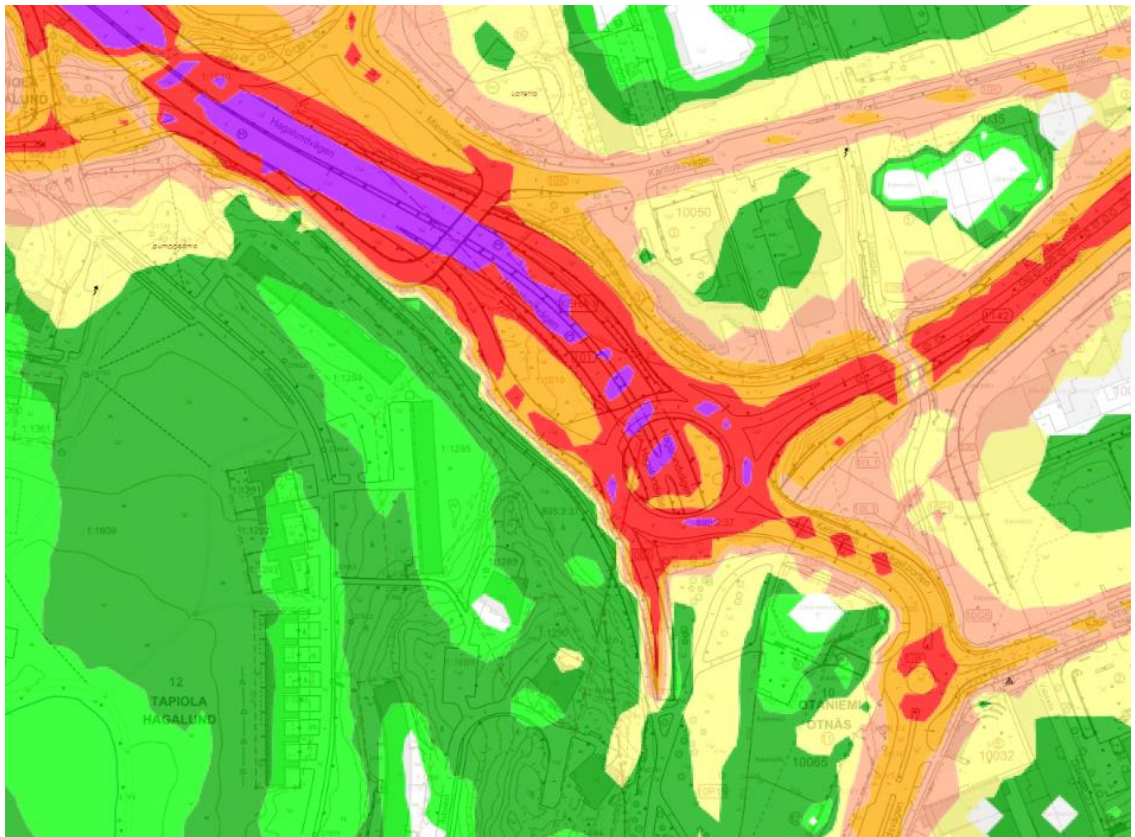
Hagalundinkallio (Kehä I:n tunnelointi)

Kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaoston päätöksen 19.10.2015 mukaisesti Hagalundintunneli ulottuu etelässä Otasolmun kiertoliittymään saakka. Itärannan kaavoituksessa on huomioitava, että tunnelinsuuta ei irroteta Otasolmusta ja esitetä siirrettäväksi Itärannan asuinrakennuksien läheisyyteen. Kaavoituksessa tulee ehkäistä mittavien ympäristöhaittojen kohdistuminen Itärannan asuinalueeseen. Länsiväylältä Itärantaan tulevaa melua olisi syytä vähentää meluestein.

Vastine:

Mielipiteissä mainitut liikenneratkaisut on toteutettu hankkeen Kehä I (mt 101) parantaminen välillä Länsiväylä (kt 51) – Tapiolantie, rakennussuunnitelman mukaan. Samoin suunnitelman mukaiset meluaidat on rakennettu, myös Itäranta 13:n kohdalle (kts. kuva alla). Lähelle Kehä I:n ajokaistojen reunaan toteutettu meluaita suojaa myös vierellä kulkevaa jalankulun ja pyöräilyn reittiä.

Itärannan kaava-alueen rajaus säilytetään Itäranta 13:n kohdalla ennallaan tarkoituksenmukaisesti siten, että se rajautuu korttelialueen 12141 rajaan. Rajan koillispuolella on voimassa olevan asemakaavan mukaista liikennealuetta, joka on valtion omistamaa tai hallinnoimaa aluetta. Itärannan kaava-alueella ei voida vaikuttaa Kehä I:n tai sen tunneloinnin ratkaisuihin.



Kuva: ote Espoon Trimble Locus Cloud / Meluöhykkeet 2022, tieliikenne päivä