

Eriävä mielipide

Asia olisi tullut palauttaa, jotta tarvittavat muutokset tehtäisiin jo nyt eikä vasta myöhemmin. Olen asian käsittelyn yhteydessä kiinnittänyt huomiota seuraaviin ratkaisuihin, jotka heikentävät kaavaehdotuksen laatua tai aiheuttavat tarpeettomia lisäkustannuksia:

- 1) Turuntie on tarpeettoman leveä, koska ajo pohjoispuolisen korttelin alla sijaitsevaan liityntä- ym. pysäköintiin on järjestetty kadun keskelle rakennettavien ramppien kautta. Poistamalla rampit voidaan pohjoispuoleista korttelia laajentaa etelään noin 9 metrin verran, jolloin korttelin kuilumainen sisäpiha – josta on illustraatioissa hyvä kuva - tulee leveämmäksi ja viihtyisämmäksi. Tällä saadaan aikaan myös miljoonaluokan säästö kadunrakennuskustannuksiin. Myös liikennenympäristön hallitsevaa asemaa voidaan lieventää tällaisella ratkaisulla. Kaavaehdotusta on kuvattu toteamalla, että Turuntietä siirretään etelämmäksi, mikä ei tarkkaan ottaen pidä paikkaansa, koska Turuntien pohjoisreuna säilyy suunnilleen nykyisessä paikassa ja katualueen leveys kasvaa merkittävästi.
Käydyssä keskustelussa ei ole tullut esiin perustelua sille, miksi liityntäpysäköintiin ei voisi ajaa kyseisen korttelin koillisnurkasta, jossa on tätä varten ramppi. Lisäksi on epäloogista, että Lintuvaarantien eteläpään siirron vuoksi pitenee Helsingin suunnan liikenteen matka noin 500 metrillä, mutta vastaava lisäys paljon pienemmän paikoitukseen ajavan joukon osalta on niin vaikea, että sitä varten pitäisi rakentaa esitetyt rampit.
- 2) Liityntäpysäköintiä varten tarvittavat pysäköintipaikat jäävät kaupungin maksettaviksi. Esityksen mukaisessa lämpimässä autohallissa niiden kustannuksiksi voidaan arvioida Matinkylän uimahallin vastaavien velvoitepaikkojen mukaisesti yli 70 000 euroa paikkaa kohti. Radan eteläpuolelle (K 51128) on osoitettu kylmä paikoitusrakennus, jossa vastaava kustannus lienee jonkin verran yli 20 000 euroa. Paikoitusrakennusta voidaan tarvittaessa laajentaa asemakaavassa.
Esittelytekstissä mainitut infrakustannukset on laskettu sillä perusteella, että autopaikan hinta olisi 40 000 euroa. Esittelyyn ei sisällytetty lautakunnan aiemmasta päätöksestä huolimatta yksityiskohtaisempaa kaavatalouslaskelmaa.
Pysäköintihallin omistuksen tarkempaa järjestelyä ei ole esitetty. Kiinteistöteknisesti se sijaitsee vähintään neljän eri tontin alueella sekä yleisellä alueella. Ratkaisu edellyttänee, että kaikki korttelin 51133 rakennusluvut hankitaan ja korttelin rakennukset rakennetaan samanaikaisesti, jotta niiden velvoitepaikat ovat valmiit otettaessa rakennukset käyttöön. Korttelin 51129 autopaikkoja ei ole mahdollista ottaa käyttöön ennen naapurikorttelin pysäköintihallin valmistumista.
Kun liityntäpysäköinti hajautetaan radan kummallekin puolelle, lisääntyvät tilanteet, joissa auton tuoja ei voi tietää, kummalla alueella on vapaita paikkoja.
- 3) Korttelin 51129 huoltoliikenne on esitetty järjestettäväksi sen ja korttelin 51133 alla olevan paikoitushallin kautta. Tällöin hallin sisäkorkeus määräytyy huoltoliikenteen perusteella, mistä syntyy merkittävä lisäkustannus korttelissa 51133. Sisäänajo olisi parempi järjestää siten, että huoltoliikenne ei kulkisi korttelin 51133 kautta.
- 4) Esittelytekstissä todetaan, että maankäyttömaksuja tarvitaan kustannusten kattamiseen tämän asemakaava-alueen ulkopuolelta. Tämä ei ole sikäli loogista, koska tämä kaavaratkaisu ei tuo lisäarvoa sen ulkopuolisiin alueisiin. Näin ollen olisi kyse siitä, että kaupunki joutuu ohjaamaan muita tulojaan kattamaan tämän asemakaavan tarpeettoman kalliit ratkaisut.

Toiminnallisesti huono ratkaisu

Pyöräilyn nopean yhteyden Rantaradanbaana sijoittuu hotellin pääsisäänkäynnin eteen kohdassa, jossa hotellin asiakkaat nousevat busseista ja takseista tai odottavat niitä. Ratkaisu tarjoaa yllättäviä tilanteita ja on vaarallinen. Baanaan tulisi joko tehdä näkyvä katkaisu tähän kohtaan tai siirtää se bussien ja taksien pysähtymiskohdan eteläpuolelle.

Perusratkaisun kriittinen arviointi

Lintuvaarantien eteläosan siirron tarkoituksena oli luoda mahdollisuudet radan pohjoispuolisen keskustan vahvistamiseen. Asemakaavaehdotuksessa tapahtuu kuitenkin muutos tähän suuntaan vain korttelin 51133 itäpuolella. Kadun nykyiselle linjaukselle kohtaan, jossa pitäisi olla jalankulkualuetta, sijoittuu huolto- ja paikoitusajon lenkki. Korttelin 51133 sisäpiha jää kapeaksi, ja kevyen liikenteen reitti sen läpi kulkee epäviihtyisästi pitkin korkean toimistorakennuksen pohjoisreunaa. Liikennealue kasvaa ja korttelialueiden osuus kaava-alueella pienenee muutoksen seurauksena. Kokonaishyöty jää vähäiseksi, jos sitä edes on.

Kokonaistaloudellisuus

Kaavahankkeen tavoitteet voitaisiin toteuttaa paremmin tekemällä edellä kuvatut muutokset, jotka ovat myös kaupungin talouden kannalta huomattavasti edullisempia kuin pohjaesityksen mukaiset.

Espoossa 19.11.2020

Jouni J Särkijärvi