

Mielipiteiden yhteenveto ja vastineet

Puolarintie

Asemakaava ja asemakaavan muutos

Liittyy kaupunkisuunnittelujohtajan 9.3.2020 **MRA 30 §:n** mukaisesti nähtäville hyväksymään osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Nähtävillä MRA 30 §:n mukaisesti 23.3 – 23.4.2020.

Kirjallisia vastineita on pyydetty X kpl.

Espoon kaupunki

Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus

Asemakaavoituksen palvelualue

Käyntiosoite: Tekniikantie 15

Postiosoite: PL 43, 02070 Espoon kaupunki

Valmistelijoiden nimet, etunimi.sukunimi@espoo.fi

Yleistä mielipiteistä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta jätettiin 80 mielipidettä, joista suurin osa vastusti kaavoitusta. Seitsemässä palautteessa kannatettiin suunnitelman mukaisen katuyhteyden toteuttamista. Yleisin peruste vastustukselle oli alueen luonto- ja virkistysarvot sekä katuyhteyden tarpeettomuus. Osassa mielipiteitä annettiin palautetta kaavahankkeen ulkopuolisista asioista, kuten asuinrakentamisesta, palveluista ja liikenehankkeista.

Mielipiteiden keskeinen sisältö on tiivistetty teeman mukaan seuraavassa:

Luonto, virkistys ja maisema

Keskuspuistoa ei tulisi pienentää ja Puolarintien jatkeen alue tulee säilyttää nykyisellään luonto- ja virkistysarvojen takia. Virkistyskäyttö on tärkeää alueen asukkaiden lisäksi päiväkodeille, kouluille ja partiotoiminnalle. Suunnitelma heikentää yhteyksiä koirapuistoon. Tunnelin suuaukot pilaavat Keskuspuiston viihtyisyyden. Suunnittelussa tulee huomioida Friisinkallion luonnonsuojelualue, liito-oravat, muut eläimet, uhanalaiset kasvit, noro ja muut kosteikkoalueet. Puolarintien ja Kalliolähteentien luoteispuolinen alue tulisi maisemoida ja ulkoilureitti säilytettävä. Ylismäentien pohjoispuoliset metsäalueet ja nykyiset reitit tulee säilyttää. Alueella tulisi lisätä ulkoliikuntamahdollisuuksia toteuttamalla esim. kiipeily-, BMX- tai polkujuoksurata.

Vastine:

Keskuspuiston luonto- ja virkistysarvojen säilyttäminen on ollut keskeinen lähtökohta aluetta suunniteltaessa. Suunnittelussa on huomioitu ekologiset yhteydet, suojellut luontoarvot, liito-oravan elinympäristöt, noro ja monet muut alueen luonto-, maisema- ja virkistysarvot. Asemakaavan muutos ei muuta Friisinkallion luonnonsuojelualueetta, jonka aluerajaus säilyy ennallaan. Olevat ulkoilureitit säilyvät pääosin ennallaan. Ylismäenportin kaavallinen varaus jalankulun ja pyöräilyn alikulusta tulee kuitenkin poistumaan. Sen sijaan uudelta pysäköintialueelta pohjoiseen kohti Keskuspuistoa on suunniteltu uusi alikulku jalankululle ja pyöräilylle.

Suunnittelussa on pyritty säilyttämään mahdollisimman paljon olevaa luonnonympäristöä. Katualueen reunojen muokkaus, tunnelin ja uuden pysäköintialueen rakentaminen vaatii kuitenkin vääjäämättä myös tunnelin suuaukkojen, uuden pysäköintialueen ja katualueen reunojen läheisyydessä olevan ympäristön muokkaamista ja puiden kaatamista, joten alueen maisemakuva tulee siltä osin muuttumaan ja vie aikaa ennen kuin alueelle istutettavat puut kasvavat suurikokoisiksi.

Kaavamääräysten mukaisesti, tunneli toteutetaan kalliotunnelina, jonka päällä oleva maanpinta ja kasvillisuus säilytetään. Tunnelin suuaukko tulee sovittaa maisemaan mahdollisimman huomaamattomasti ja mahdollisimman paljon luontoa säilyttäen. Kalliotunnelin jatkeena kummallekin suuaukolle saa toteuttaa betonikannen, joka tulee maisemoida ja jonka päälle tulee istuttaa kasvillisuutta. Asemakaava mahdollistaa kiipeily-, BMX- ja polkujuoksuradan toteuttamisen alueelle.

Ajoneuvoliikenne

Puolarintien jatkeelle ei ole tarvetta ja se lisää turhaa ajoneuvoliikennettä. Koronaepidemia ja etätöiden yleistyminen vähentävät katuyhteyden tarvetta. Ajo-neuvoliikenteen sijaan tulee tukea muita kulkumuotoja.

Liikennevalot hidastavat ajoneuvoliikenteen sujuvuutta ja niiden tilalle tulisi toteuttaa kiertoliittymä. Ylismäentie ja Kehä II ovat nykytilanteessa ruuhkautuneita. Kuunkadun läpiajoliikenteestä ei ole haittaa tai se tulisi ohjata muille väylille. Kuunkadun läpiajoliikenteen katkaisemista tulee tutkia ilman Puolarintien jatkeen toteuttamista.

Toisaalta Puolarintien jatke tulee toteuttaa, koska se parantaa ajoneuvoliikenteen yhteyksiä, vähentää Kuunkadun ruuhkautumista ja parantaa Kuitinmäen keskustan viihtyisyyttä ja turvallisuutta.

Yleisillä pysäköintialueilla tulisi rajoittaa pitkäaikaista pysäköintiä. Polttoaineen jakeluasemalle ei ole tarvetta.

Vastine:

Puolarintien jatkeen toteuttaminen on katsottu tarpeelliseksi, koska se on puuttuva osa laajempaa itä-länsisuuntaista pääkatuyhteyttä Puolarintie-Ylismäentie-Mankaanlaaksontie. Nykytilanteessa korvaavana ajoyhteytenä toimiva Kuunkatu on kuormittunut ja liikenne-ennusteen mukaan sen liikennemäärä tulee kasvamaan tulevaisuudessa ellei Puolarintien jatketta toteuteta. Läpiajoliikenteen väheneminen mahdollistaa Kuunkadun kehittämisen jalankulku-, pyöräily- ja joukkoliikennepainotteisena katuna, mikä tukee näiden kulkumuotojen käyttöä. Lisäksi se parantaa viihtyisyyttä ja liikenneturvallisuutta Kuitinmäen keskustassa.

Suunnitelmassa on esitetty liikennevaloliittymät Puolarintien ja Friisinkalliontien sekä Ylismäentien ja Olarinkadun liittymiin, jolloin ne toimivat osana tunnelin turvallisuusjärjestelyjä. Jos ajo tunneliin joudutaan katkaisemaan poikkeustilanteen, kuten onnettomuuden takia, liikennevaloilla voidaan ohjata liikenne muille reiteille poikkeustilanteen ajaksi. Ilman liikennevaloja liikenne pakkautuisi poikkeustilanteissa lähelle tunnelin suuaukkoja, josta sen purkamiselle tulisi varata laajemmin tilaa kääntymiselle. Lisäksi liikennevaloliittymien tilantarve on kiertoliittymiä pienempi.

Pysäköintialueiden aikarajoitus tai maksullisuus ei ole asemakaavalla ratkaistava asia.

Asemakaavaehdotuksen valmistelussa on tarkasteltu mahdollisia polttoaineen jakeluaseman sijainteja, mutta tarkastelun perusteella Puolarintien kaava-alueelle ei esitetä jakeluasemaa.

Jalankulku, pyöräily ja koulureitit

Suunnitelma heikentää koulureittien liikenneturvallisuutta. Kadun ylityksistä on tehtävä turvallisia esimerkiksi hidastein. Nykyiset yhteydet kouluille on säilytettävä.

Pyörätieratkaisut eivät vastaa baanan laatutasoa mäkien ja mutkien takia. Liikennevalot ja risteäminen tonttikatujen kanssa hidastavat pyöräilyä. Pituuskaltevuudet eivät mahdollista esteettömiä reittejä. Baana tulisi linjata Ylismäentien ja Olarin koulukeskuksen väliselle alueelle Ylismäentien sijaan. Baanan yli tulisi rakentaa pohjois-eteläsuuntainen silta ulkoilureittiä varten. Baanan tulee toteuttaa riippumatta tunnelin toteutumisesta.

Vastine:

Kaavoituksen yhteydessä on laadittu kunnallistekniikan yleissuunnitelma, jonka ratkaisuilla parannetaan koulureittien ja Keskuspuistoon johtavien yhteyksien turvallisuutta. Kaikki nykyiset yhteydet Puolarintien ja Ylismäentien pohjoispuolelle säilyvät, mutta niiden risteämistä ajoneuvoliikenteen kanssa parannetaan. Suunnittelualueelle on osoitettu kaksi uutta jalankulun ja pyöräilyn alikulkua, joista toinen sijaitsee Olarinkadun liittymän länsipuolella ja toinen Ylistörmän liittymän länsipuolella. Ylismäentien nykyiset valo-ohjaamattomat suojatieyliitykset poistuvat lukuunottamatta Olarinhaankynnyksen ulkoilureitin kohdalla olevaa suojatietä, johon on suunnitelmassa esitetty liikennevalot. Lisäksi Puolaintien ja Olarinkadun sekä Puolarintien ja Friisinkalliontien liittymiin on esitetty liikennevalot, mikä parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta liittymissä.

Virkistysalueella kulkevien reittien liittymistä katujen varsilla kulkeviin reitteihin on kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa parannettu mahdollisuuksien mukaan siten, että ne täyttävät pituuskaltevuudeltaan esteettömyyden perustason (korkeintaan 8 %). Kaikkia virkistysalueella kulkevia reittejä ei ole kuitenkaan esitetty parannettaviksi, koska niiden loiventaminen edellyttäisi merkittäviä maastonmuokkauksia alueella, jossa on runsaasti luontoarvoja. Asemakaavassa esitetyt ulkoilureittien linjaukset ovat kuitenkin ohjeellisia, joten niitä on mahdollista linjata toisin jatkosuunnittelussa. Pyöräilyn tavoiteverkon mukainen pyöräilyn laatureitti eli baana kulkee Puolarintien ja Ylismäentien pohjoispuolisella virkistysalueella. Ylismäentien varressa kulkeva eroteltu jalankulku- ja pyörätie toimii sen rinnakkaisyhteytenä. Baana risteää muiden ulkoilureittien kanssa tasossa eikä virkistysalueelle ole osoitettu uusia siltayhteyksiä mm. kustannuksista ja luontoarvoista johtuen. Asemakaavassa ei oteta kantaa baanan ja ulkoilureittien tarkempaan toteutukseen vaan mahdolliset muutokset ratkaistaan jatkosuunnittelussa.

Ympäristön häiriötekijät

Lisääntyvä liikenne aiheuttaa häiriötekijöitä virkistys- ja asuinalueille. Tunnelin rakentaminen aiheuttaa häiriötekijöitä ympäristössä ja karkottaa eläimet alueelta.

Vastine:

Liikenteen aiheuttamat vaikutukset meluun ja ilmanlaatuun on kuvattu kaavaselostuksessa. Puolatintien jatkeen toteuttamisen myötä liikenne lisääntyy Puolatintiellä ja Ylismäentiellä ja vähenee Friisinkalliontiellä, Kuunkadulla ja Olarinkadulla. Asuminen keskittyy Kuunkadun ympäristöön, joten suurelle osalle asukkaita vaikutus on

positiivinen. Suunnittelualueen länsiosassa Holmanpuisto II -asemakaavassa on varauduttu Puolarintien jatkeen meluvaikutuksiin. Suunnittelualueen itäosassa Ylismäentien eteläpuolisilla alueilla suurimmat melutasot kohdistuvat pysäköintialueille. Asuinkorttelien oleskelupihat sijaitsevat rakennusten muodostamassa melukatveessa.

Virkistysalueilla melu lisääntyy etenkin tunnelin suuaukkojen läheisyydessä sekä Ylismäentien pohjoispuolisella täyttömäkialueella. Tunnelin päällä sijaitsevalle kallioalueelle ei meluselvityksen mukaan leviä merkittävästi melua. Myös katutasoa alempana sijaitsevat virkistysalueet ovat melko hyvin suojassa liikennemelulta.

Tunnelin rakentaminen aiheuttaa tilapäistä häiriötä ympäristössä, ja se voi karkottaa väliaikaisesti eläimiä alueelta. Kaupunkiympäristössä elävät eläimet ovat kuitenkin tottuneet häiriötekijöihin ja palaavat alueelle häiriön lakattua. Espoossa on myös tunnistettu tilanteita, joissa liito-orava on alkanut pesimään aivan metroaseman työmaan vieressä, joten kaikki eläimet eivät häiriinny työmaasta merkittävästi.

Kustannukset

Tunnelin kustannukset ovat liian suuret hyötyihin nähden etenkin nykyisessä taloustilanteessa. Raha tulisi käyttää palveluihin tai joukkoliikenteen kehittämiseen. Eri vaihtoehtoista tulee laatia hyötykustannuslaskelma.

Vastine:

Kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä on laadittu alustava kustannusarvio, jonka mukaan hankkeen kokonaiskustannukset ovat noin 31,6 miljoonaa euroa. Aloitteen asemakaavahankkeeseen on tehnyt Espoon kaupunkitekniikan keskus, joka vastaa katujen rakentamisesta. Päätös Puolarintien jatkeen toteuttamisesta tehdään erikseen.

Ennen asemakaavoitusta on selvitetty erilaisia vaihtoehtoja katulinjaukselle sekä mahdollisuutta osoittaa alueelle uutta maankäyttöä, joka toisi kaupungille tuloja. Muun muassa maastonmuotojen, luontoarvojen ja virkistysyhteyksien takia suunnittelussa on päädytty ratkaisuun, jossa uusi katuyhteys on mahdollisimman lyhyt ja se osoitetaan kulkemaan osan matkaa kalliotunneliin. Tunneli lisää hankkeen kustannuksia, mutta sen vaikutukset ympäristöön ovat pienemmät kuin maantasossa kulkevalla, pidemmällä katuyhteydellä. Alueelle ei ole myöskään osoitettu uutta maankäyttöä luontoarvojen ja rakennettavuuden takia. Hankkeelle ei ole laadittu hyöty-kustannuslaskelmaa, mutta hyödyksi on arvioitu ensisijaisesti Kuunkadun ajoneuvoliikenteen väheneminen, liikenneturvallisuuden parantuminen sekä mahdollisuudet kehittää Kuitinmäen keskustaa viihtyisänä jalankulku-, pyöräily- ja joukkoliikennepainotteisena alueena.

Tunnelin linjaus ja pituus

Tunnelia tulee pidentää suunnitelmassa esitetystä vaikutusten minimoimiseksi. Tunnelin suuaukot tulisi sijoittaa yleiskaavan mukaisesti. Tunneli tulisi linjata Kuutamokadulle ja pysäköinti sijoittaa maan alle. Tunneli tulisi linjata Olarinniityntien liittymään asti.

Vastine:

Yleiskaavassa esitetty tunnelimerkintä on viitteellinen ja tunnelin sijaintia on tarkennettu asemakaavoituksen yhteydessä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetty tunnelin pituus perustui maastonmuotoihin ja tunnelin päälle jäävän kalliokaton riittävyteen. Tunnelin vaatimat pituuskaltevuudet huomioiden tunnelia ei ole mahdollista pidentää kalliotunnelina, mutta sitä on mahdollista jatkaa betonikansilla kummasakin päässä. Asemakaavaehdotuksessa esitetään vaihtoehto, jossa tunnelin suuaukot maisemoidaan noin 15–25 metriä pitkillä betonikansiosuuksilla, jotka huomioiden tunnelin kokonaispituus on 265 metriä.

Tunnelin vaihtoehtoisia linjauksia on tarkasteltu kaavahanketta edeltävissä selvityksissä. Uuden katuyhteyden ulottamista Ylismäentien rinnalle Olarinniityntien liittymään asti ei ole katsottu perustelluksi johtuen maastonmuodoista, luontoarvoista ja rinnakkaiskadun aiheuttamasta estevaikutuksesta. Kuutamokatu on asuinkortteleita palveleva vähäliikenteinen tonttikatu, jolle ei voida osoittaa pääkadun liikennettä liikenneturvallisuuden sekä liikenteen toimivuuden kannalta.

Yleistä pysäköintiä ei ole kustannustehokasta sijoittaa maanalaisesti. Maantasoisia autopaikkoja on esitetty liittymien yhteyteen, josta ne ovat helposti saavutettavissa ja jossa niiden toteuttaminen ei edellytä merkittäviä maastonmuokkauksia.

Joukkoliikenne

Tunnelin sijaan tulisi kehittää alueen joukkoliikennettä. Tunneli tulisi sallia ainoastaan joukkoliikenteelle. Ylismäentiellä tulisi varautua pikaraitiotiehen.

Vastine:

Läpiajoliikenteen väheneminen Kuunkadulla mahdollistaa myös joukkoliikenteen kehittämisen esimerkiksi pysäkkijärjestelyjä ja jalankulun yhteyksiä parantamalla. Joukkoliikenteen säilyminen Kuunkadulla on perusteltua alueen palveluiden ja asukasmäärän kannalta, eikä Kuitinmäen ohittavalle, ainoastaan joukkoliikennettä palvelevalle yhteydelle ole katsottu olevan tarvetta. Tunnelin kautta on kuitenkin mahdollista osoittaa bussilinjoja, mikäli se katsotaan linjastosuunnittelussa tarpeelliseksi.

Muut aluetta koskevat joukkoliikennehankkeet ovat Puolarintien kaavahankkeesta erillisiä. MAL 2019-suunnitelmassa on esitetty pikaraitiotieyhteys Matinkylä-Suurpelto-Kera-Leppävaara. Yleiskaavassa sen linjaus kulkee Ruomelantiellä, mutta vaihtoehtona tutkitaan myös linjausta Ylismäentien varressa. Raitiotien linjauksesta tai toteutuksesta ei ole tehty päätöksiä. Sen toteuttaminen edellyttäisi laajemman alueen

kaavamuutosta, joten raitiotiehen ei ole otettu Puolarintien kaavaehdotuksessa kantaa.

Kaavoitusprosessi ja vuorovaikutus

Asemakaava ei ole Espoon kestävä kehityksen tavoitteiden mukainen. Puolarintien jatketta ei tulisi asemakaavoittaa ja katuyhteys tulisi poistaa yleiskaavasta.

Suunnitelma mahdollistaa laajemman alueen kaavoittamisen myöhemmin. Uusia asuinalueita ei tulisi rakentaa. Vaihtoehtoisesti tulisi täydentää nykyisin rakennettuja alueita. Suunnitelma-aineistosta ei ilmene asumisen määrää.

Asemakaavahankkeesta ei ole tiedotettu riittävästi ja palautteen jättämiselle ei ole jätetty riittävästi aikaa. Aiemmassa tilaisuudessa on kerrottu, että tunnelihankkeesta on luovuttu. Koronaepidemian takia peruuntunut asukastilaisuus tulisi korvata vähintään etätilaisuudella. Maastoon on tehty merkintöjä tunnelin kohdalle, vaikka asemakaava-prosessi on kesken.

Vastine:

Kaupunkitekniikan keskus on tehnyt aloitteen Puolarintien asemakaavoituksesta, yleiskaavan mukaisesti. Vaikutukset yleiskaavassa on arvioitu siten, että Puolarintien ja Ylismäentien yhdistävä katu täydentää kokoojakatuyhteyden Kehä II:n ja Espoonväylän (nyk. Finnooväylä) välillä. Tunnelina toteutettava katu mahdollistaa, että tärkeä virkistysyhteys Kuitinmäen – Olarin suunnasta saadaan säilytettyä. Samalla kyettään hallitsemaan sekä päästö- että meluhaitat tavallista katuratkaisua paremmin. Yhteys lisää jonkin verran liikennettä Puolarintiellä, mutta vähentää liikennettä Olarin sisäiseltä itä-länsisuuntaiselta katuverkolta. Yleiskaava on ollut lainvoimainen vuodesta 2010. Katuosuuden poistaminen vaatisi yleiskaavaprosessin käynnistämistä, joka ei ole ajankohtainen. Asemakaavoittaminen on tehty hakemuksen ja yleiskaavan perusteella, ja kaavan prosessin jatkamisesta ja hyväksymisestä päättää kaupunkisuunnittelulautakunta.

Puolarintien asemakaavalla ei kaavoiteta asumista ja sen takia asumisen määrään tai sen rakentamiseen ei ole otettu kantaa kaavoituksen yhteydessä. Asemakaavan välittömässä läheisyydessä yleiskaava osoittaa alueet viheralueiksi, joten yleiskaavan perusteella alueen laajempaa kaavoittamista rakentamiseen ei ole mahdollista. Espoon kaupunki edistää täydennysrakentamista siltä osin kuin se on mahdollista.

Asemakaavahankeesta on tiedotettu MRL:n ja MRA 30§ mukaisesti kirjeitse ja lehdistössä (Länsiväylä, HBL Hufvudstadsbladet) 18.3.2020. Lisäksi Olari-seuraa ja Matinkylän asukasfoorumia on tiedotettu hankkeesta. Tarkoituksena on ollut pitää hankkeesta asukas- ja keskustelutilaisuus, mutta koronaepidemian takia tilaisuus peruuntui. Valitettavasti kaupungilla ei ollut muuttuvan ja yllättävän tilanteen takia valmiuksia tai osaamista järjestää suurelle ihmismäärälle etätilaisuuksia. Nähtävillä olon aikana hankkeesta esitettyihin kysymyksiin olemme vastanneet hankkeen nettisivuilla

olevalla videolla. Varaudumme pitämään etätilaisuuden ehdotusvaiheessa epävarman epidemiatilanteeksi vuoksi.

Maastoon tehdyt merkinnöt eivät ole liittyneet tunnelin rakentamiseen tai asemakaavoitukseen ja kaupunki on yrittänyt selvittää, kenen merkintöjä maastossa on. Kaupungille ei kuitenkaan ole selvinnyt keiden tai mistä syystä merkintöjä on maastossa.

Puolarintien asemakaavoituksesta ei ole pidetty tilaisuuksia, joten jää epäselväksi missä tilaisuudessa on keskusteltu hankkeen luopumisesta. Puolarintien asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta on tiedotettu kaavoituskatsauksessa 2019 ja kaupunkisuunnittelun työohjelmassa, jonka kaupunginsuunnittelulautakunta hyväksyy, on ollut mainittuna 2019 (hyväksyttyä 12.12.2018), 2020, 2021 ja 2022.