

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Laajasalon ratikkakorttelin asemakaavan muutos (nro 12546)



Vuorovaikutusraportin sisältö

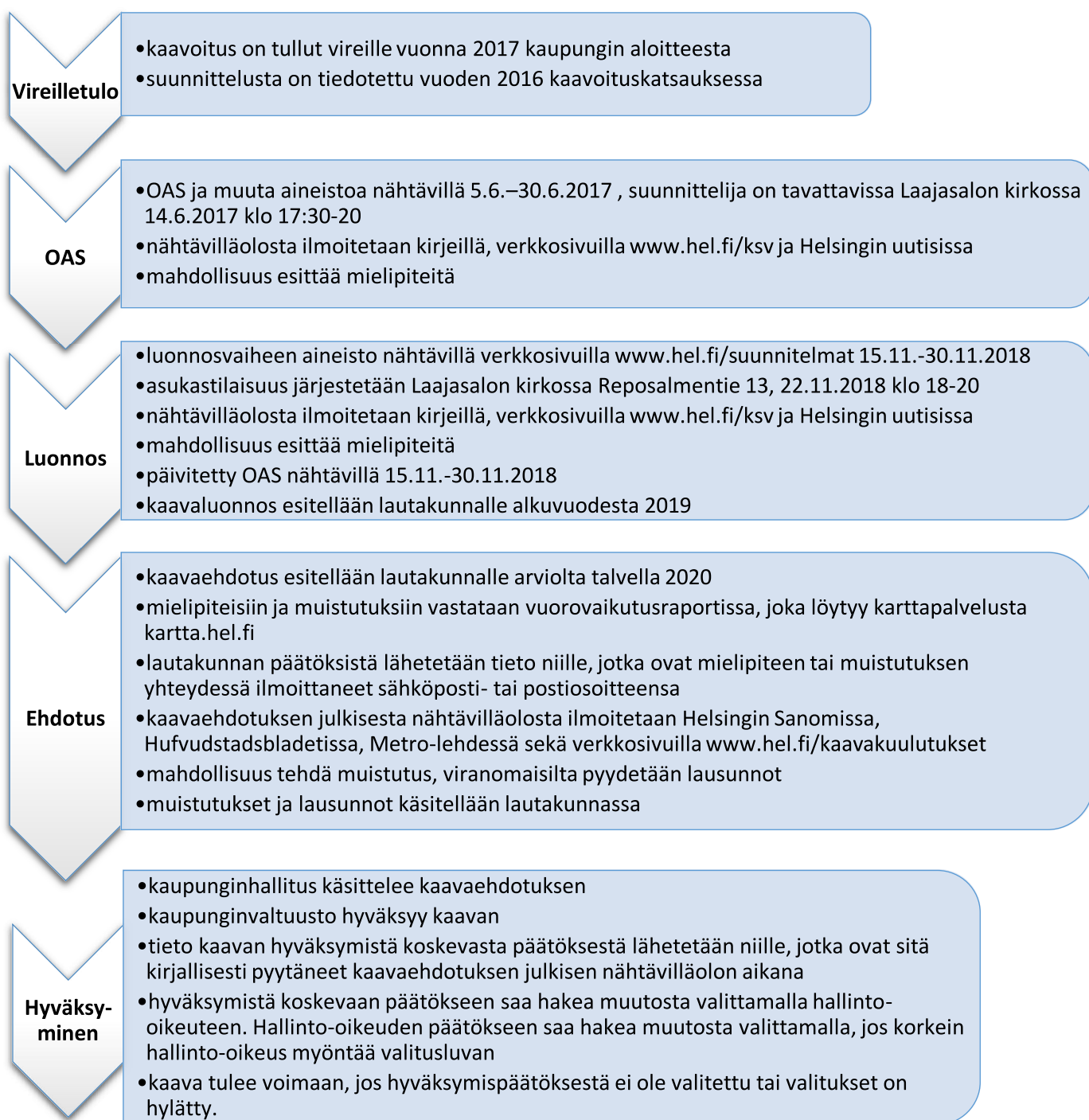
Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot asemakaavan muutoksen (kaavaratkaisu) valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista (huomautukset) sekä vastineet niihin.

Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, puhelimitse 09 310 13700 ja sähköpostilla helsinki.kirjaamo@hel.fi.

LIITE

Asukastilaisuuden 5.3.2018 muistio
Laajasalon toimijatyöpajan 8.5.2018 muistio
Asukastilaisuuden muistio 22.11.2018

Kaavoituksen eteneminen



YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA JA VASTINEET NIIHIN

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolo 5.6.–30.6.2017

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kohdistuivat Kaupunginmuseon osalta Holmanmoisionpolun suojeluarvoihin sekä kulttuuriympäristön ja maisemallisten arvojen säilymiseen. Kulttuurin ja vapaa-ajan toimialan liikunnan palvelukokonaisuus oli huolissaan liikuntapuiston supistamisesta. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä piti hyvänä kaavahankkeen vaikutuksia Kruunusillat-hankkeen toteutumiselle. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että Holmanmoisionpolun vaiheista on teetetty ympäristöhistoriallinen selvitys ja liikuntapaikoille on etsitty korvaavia sijainteja Holmanmoisionpolun länsipuolelta sekä viereiseltä Itärannan kaava-alueelta.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
- kaupunginmuseo

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Holmanmoisionpolku, kulttuuriympäristö ja maisemalliset arvot

Kaupunginmuseo katsoo, että Reposalmentien alueen asemakaavan muutoksen yhteydessä tulee huomioida alueen valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön ja maisemallisten arvojen säilyminen siten, että ympäristöön kohdistuvat muutokset ovat hallittuja ja täydennysrakentaminen rajataan Reposalmentien varsille. Holmanmoisionpolun arvoympäristön välittömään läheisyyteen ei tule rakentaa. Puukujanne on herkkä osa ympäristöään ja sen tulee säilyä ymmärrettävänä muistumana yhdystiestä Yliskylän ja Degerön kartanoiden välillä. Holmanmoisionpolun ympäristön rakentamisessa tulee suosia pienimittakaavaista rakentamista siten, että riittävä suojavyöhyke Holmanmoisionpolkuun puukujanteineen säilyy. Koska Holmanmoisionpolku kuuluu eteläiseltä osaltaan valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun ympäristöön (RKY 2009), sitä tulee tarkastella kokonaisuutena. Degerön kartanon alueen asemakaavassa 11882 (voim. 2010) Holmanmoisionpolku on merkitty jalankululle ja pyöräilylle varatuksi alueen osaksi, jolla historiallisen puukujan säilymistä vaarantavia toimenpiteitä ei saa suorittaa. Kaupunginmuseo esittää, että asemakaavan muutoksen yhteydessä myös Holmanmoisionpolun pohjoisosa

varustetaan samalla merkinnällä, ja lisäksi tutkitaan mahdollisuutta suojella Holmanmoisionpolku puukujanteineen suojelumerkinnällä /s.

Vastine

Asemakaavan yhteydessä Holmanmoisionpolusta on laadittu ympäristöhistoriallinen selvitys. Holmanmoisionpolku on ollut oleellinen osa Laajasalon maisemaa yli 200-vuoden ajan. Ensimmäiset karttamerkin­nät polusta ovat jo 1700-luvun lopulta. Holmanmoisionpolulle on aina ollut ominaista kaarenmallinen linjaus sekä sekalajiset puuistutukset polun varrella. Vanhimmissa karttalähteissä Holmanmoisionpolku on sijainnut hieman eri paikassa, arviolta ainakin 100 metriä nykyistä idempänä, kiertäen pienen kalliokumpareen. 1800-luvun loppupuolen karttalähteissä Holmanmoisionpolun linjaus vastaa nykytilannetta kiertäen kalliokumpareen länsipuolitse. Nykyisin Holmanmoisionpolun kujannepuut eivät jatku yhtenäisinä, vaan vanhoja kujannepuita on polun pohjoisosissa sekä eteläosissa lähellä kartanoa. Yksi eteläosan puista on suojeltu luonnonmuistomerkkinä. Asemakaavahankkeen suurimpien muutoskohtien lähistöllä kujannepuut ovat hävinneet.

Asemakaavan mahdollistaman raitiotievarikkohybridin vaatiman tilantarpeen vuoksi Holmanmoisionpolun linjausta on muutettava hieman lännemmäs. Muutostarve osuu Holmanmoisionpolun keskikohtaan, jossa Holmanmoisionpolulla ei nykyisellään ole kujannepuita. Muutos­tarve ei koske RKY-aluetta. Linjausmuutoksen tarve on noin 200 metrin pituisella matkalla ja polun siirtymä on enimmillään 15 metriä länteen päin. Holmanmoisionpolun kaareva linjaus säilyy siirrosta huolimatta. Linjauksen siirron yhteydessä palautetaan Holmanmoisionpolun kaksipuolinen puukujanne, joka merkitään myös kaavaan. Holmanmoisionpolun linjauksessa on ollut jonkin verran vaihtelua kautta aikojen ja nykyisen kaavaratkaisun vaatima sivuttaissiirto on hyväksyttävissä, koska polun luonne säilyy ja uusien puuistutusten myötä polun ilme palautuu alkuperäiseen suuntaan. Polun pintamateriaali säilyy kivituhkana ja leveys nykyisen kaltaisena. Etelä- ja pohjoisosien säilyneiden kujannepuiden alue ei kuulu polun siirron pariin.

Holmanmoisionpolusta on tehty maastokatselmus sekä pidetty työpala­veri kaupunginmuseon kanssa ja tehty ympäristöhistoriallinen selvitys on toimitettu kaupunginmuseolle.

Raitiotievarikkohybridillä on laaja tilantarve, koska se palvelee 25 raitio­vaunun säilytysvarikkona ja siellä työskentelee 100 ihmistä päivittäin. Rakentamisen sijoittuminen myös arvoympäristön lähiympäristöön ei ollut vältettävissä, vaikka rakennuksen massoittelua ja sijoittamista tutkittiin. Holmanmoisionpolun vieressä olevat rakennusosat ovat pääosin kolmikerroksisia. Historiallinen miljöö muuttuu tältä osin, mutta muutok-

set osuvat siihen Holmanmoisionpolun kohtaan, joka on jo nykyisin hyvin muuntunut, mm. kujannepuita ei ole jäljellä. Holmanmoisionpolun eteläosien historiallinen miljöö säilyy nykyisellään.

Holmanmoisionpolku on toiminnallisesti myös ajo ja huoltoliikenteen yhteys Degerön kartanolle, kuten myös alun perin on ollut. Samoin se toimii yhteytenä Elsankallion alueelle. Alueella sijaitsee vanhoja kartanoon liittyviä rakennuksia. Alueelle tutkitaan sijoitettavaksi myös muita vanhoja muualta siirrettäviä rakennuksia. Alueen pääkäyttötarkoitus säilyy virkistystä ja puistotoimintoja palvelevana. Huoltoliikenteen ja kiinteistöille ajon tarve lisääntyy hieman. Holmanmoisionpolun muodostama ajoyhteys ei ole korvattavissa mielekkäällä tavalla toisin. Siksi sille on vähintäänkin merkittävä kyseisen toiminnan sallivat asemakaavamerkinnot. Holmanmoisionpolun puukujanne on keskiosaltaan tuhoutunut suurelta osin sitä syystä, että ympäröivä maasto ja Holmanmoisionpolku ovat korkeusasemaltaan hyvin alavassa kohdassa, johon pintavesiä myös valuu laajahkolta alueelta. Puiden kasvuolosuhteet ovat tuolta osin kehnot. Kasvuolosuhteiden parantamiseksi Holmanmoisionpolun tasauksen nostamista pidetään suotavana jatkosuunnittelun lähökohtana.

Liikuntapuiston supistaminen

Liikunnan palvelukokonaisuus vastustaa Laajasalon liikuntapuiston virkistys ja liikuntapalveluiden alueen pienentymistä. Täydennysrakentamiselle osoitetut alueet lohkaisevat erittäin suuren osan Laajasalon liikuntapuiston alueesta. Liikuntapuiston aluetta on käsitelty uimaranta-alueen kanssa yhtenä kokonaisuutena, mikä on mahdollistanut alueen kehittämisen laajana virkistysalueena. Kävijämäärät ovat kasvaneet niin, että liikuntaolosuhteet ovat nykyiselläänkin ylikuormitettuja, joten liikuntapalveluiden supistaminen ei ole hyvä ajatus. Yleiskaavan 2016 merkinnät (A2-, A3- sekä virkistys- ja viheralue) mahdollistavat alueen kehittämisen puistojen, virkistys- ja liikuntapalveluiden käyttöön, minkä pitäisi olla Laajasalon liikuntapuiston alueen tuleva kehityssuunta.

Vastine

Kuvan liikunnan palvelukokonaisuuden kanssa on yhteistyössä suunniteltu alueen käyttöä. Liikunnan palvelukokonaisuuden hallussa oleva Laajasalon urheilupuisto on nykyisellään noin 16 hehtaarin kokoinen kokonaisuus. Urheilupuistoon kuuluu Laajasalon uimaranta, Laajasalon liikuntapuiston rakennetut kenttä- ja hallialueet, 4 rantalentopallokenttää sekä vajaamittainen yleisurheilukenttä (ratapituus 250 m), ulkokuntoilupiste, kilometrin mittainen kuntoreitti sekä laajat metsä ja puistoalueet.

Kuvan palvelukokonaisuuden hallussa olevista alueista asemakaavamuutos koskee välittömästi 3,3 hehtaarin aluetta, joka sijaitsee Reposalmentien varrella. Tällä alueella sijaitsee 4 rantalentopallokenttää, ulkokuntoilupiste sekä osa kilometrin mittaisesta kuntoreitistä, muuten alue on puistometsää ja nurmialuetta. Muilta osin asemakaava-alue ei osu Kuvan liikuntapalvelujen kohdille, joten kaikki nykyiset liikuntatoiminnot, kentät ja hallit jäävät entiselleen. Asemakaavamuutos ei myöskään koske Laajasalon uimarannan aluetta.

Raitiotievarikkohybridillä on laaja tilantarve, koska se palvelee 25 raitiovaunun säilytysvarikkona ja siellä työskentelee 100 ihmistä päivittäin. Asemakaavamuutos koskee välillisesti lähellä uimarantaa sijaitsevaa vajaamittaista urheilukenttää. Uusi raitiotievarikkohybridit tulee niin lähelle nykyistä urheilukenttää, että kentän siirto on kenties toimivin ratkaisu. Aiheesta järjestettiin yhteistyökokous Liikuntapalvelujen kanssa, jossa keskusteltiin ja löydettiin uudet sijainnit ratikkakorttelin alla jääville liikuntapaikoille. Nykyinen vajaamittainen urheilukenttä tai urheilutoiminnot (juoksusuora, lajisuorituspaikat) voidaan siirtää ns. Holmanmieskolmioon, joka sijaitsee nykyisen liikuntapuiston ja koulun välisellä alueella, eikä kuulu Liikuntapalvelujen nykyisiin hallinnoimiin alueisiin. Nykyiset rantalentopallokentät sekä ulkokuntoilupiste voidaan sijoittaa siirrettävän vajaamittaisen urheilukentän tilalle. Rantalentopallokentät sijoittuvat siten nykyistä lähemmäs ranta-alueetta, joka tukee niiden toimintaa. Kuntoradasta osa säilyy nykyisellä linjauksellaan ja osa siirtyy esim. Elsankallion alueen kiertäväksi lenkiksi. Kuntopolun uutta sijaintia tutkitaan Laajasalon Itärantaa koskevassa kaavassa, jota valmistellaan Ratikkavarikon kaavan kanssa samanaikaisesti.

Lisäksi varikon päälle tulevasta kansipihasta 36 % osoitetaan yleiseksi alueeksi. Pihalle rakennetaan liikunnallinen leikkipaikka, jonka teema on kiipeily. Ajatuksena on, että kiipeilypuisto on toimintana niin houkuttava, että saadaan varmistettua, että muutkin laajasalolaiset käyttävät aluetta, eikä se jää tulevien asukkaiden yksityisalueeksi.

Helsingin uudessa yleiskaavassa alue on asuntovaltaista aluetta A2 sekä virkistys- ja viheraluetta. Asuntovaltaista aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata. Virkistys- ja viheraluetta kehitetään merkittävänä virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto-, ja kulttuurialueena, joka kytkeytyy seudulliseen viherverkostoon ja merelliseen virkistysvyöhykkeeseen. Virkistys- ja viheralueiden kehittämisessä huomioidaan yleiskaavan teemakartalla esitetty metsäverkosto. Lähtökohtana on säilyttää verkoston metsäinen luonne. Nyt laaditussa kaavaratkaisussa on otettu huomioon Helsingin uuden yleiskaavan (kaupunginvaltuusto 26.10.2016) tavoitteet.

Liikenteellinen ratkaisu

Helsingin seudun liikenne (HSL) katsoo, että kaavamuutos mahdollistaa Kruunusillat-hankkeen Laajasalon raitiotieyhteyden toteuttamisen Reposalmentielle ja Vartiosaaren suuntaan. Kaavamuutoksen liikenteellisen ratkaisun pitää vastata raitiotieyhteydestä laadittua yleissuunnitelmaa. Kaavamuutoksen mahdollistama raitiovaunuvarikko on välttämätön Kruunusillat-hankkeen raitiotieyhteyden liikennöinnin kannalta. Varikon mitoitus on yhteensovitettava kaavan valmistelun kaikissa vaiheissa HSL:n ja HKL:n kalusto- ja varikkosuunnitelmien kanssa. Varikkoa koskevat kaavan edellyttämät tekniset ratkaisut tai rakenteet eivät saa olla raitiovaunuvarikon kustannusten näkökulmasta merkittäviä. Varikkorakennus tulee pystyä toteuttamaan kohtuullisin kustannuksin, jotta sen aiheuttamat pääomakustannukset eivät rasita joukkoliikenteen käyttölouetta varikon käytön aikana. Kaavamuutoksen yhteydessä tulee turvata myös bussiliikenteen toimintaedellytykset Reposalmentiellä ja Ilomäntiellä. HSL haluaa edelleen osallistua alueen jatkosuunnitteluun.

Vastine

Kruunusillat-hanke on perustettu toteuttamaan Laajasalon maankäytön kehittämisen edellyttämää raitiotieyhteyttä. Kruunusillat-hankkeen mukainen raitiotieyhteys kulkee Laajasalossa Kruunuvuorensillalta Reposalmentielle rakennettavalle pääteyhteykselle. Mahdollinen yhteys edelleen itään Vartiosaaren suuntaan on edelleen teknisesti mahdollinen, mutta ei voimassa olevan yleiskaavan mukaista. Kaavamuutoksessa varaudutaan raitiotieyhteyksien täydentymiseen Reposalmentiellä varikosta länteen. Asemakaavamuutokseen liittyvä aiempi asemakaavamuutos nro 12548 ei sulje pois raiteen jatkamista tämän asemakaavamuutoksen alueen itäpuolelle Vartiosaaren suuntaan. Varikon ja siihen liittyvien liikennesuunnitelmien laadinnassa on tehty yhteistyötä HSL:n ja HKL:n kanssa. HKL on varikkohankkeeseen ryhtyvä taho ja varikon sekä siihen liittyvien raidejärjestelyiden suunnittelua on tehty tiiviissä yhteistyössä. Varikolle ei ole löydetty sellaista toteutustapaa Laajasalosta, että olisi mahdollista tehdä täysin itsenäinen varikkorakennus kalliin sisäin tai maan pinnalle sijoittuneena. Varikkorakennus yhteensovitetaan korttelirakenteeseen, joka muilta osin on pääsääntöisesti osoitettu asumiselle. Tästä lähtökohdasta aiheutuu varikolle kohtuullisia lisäkustannuksia. Varikon sijaitsemisella Laajasalossa syntyy säästöjä siirtokustannuksissa. On arvioitu, että siirtokustannus säästö on 1,4 milj. euroa/vuosi (2015 kustannustaso).

Yhteenveto mielipiteistä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa koskevia kirjallisia mielipiteitä saapui 51 kpl, joista 2 oli adresseja (allekirjoittajia yhteensä 2753).

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Kaavaprosessi

Mielipiteissä otettiin kantaa eri kaavatasojen päällekkäisyyksiin ja niiden ymmärtämisen vaikeuteen. Käynnissä on samanaikaisesti useampi toisiinsa kytkeytyvä kaavahanke ja asukkaiden on vaikea seurata ja hahmottaa kokonaisuutta, jonka hankkeet muodostavat. Uudesta yleiskaavasta on tehty valituksia hallinto-oikeuteen ja voimakkaasti siihen pohjautuvia kaavaluonnoksia ei mielipiteen kirjoittajien mukaan tule tuoda poliittiseen hyväksymiskäsittelyyn valitusten käsittelyn ollessa kesken. Lisäksi otettiin kantaa, että asemakaava ei noudata voimassa olevia maakuntakaavoja eikä Helsingin yleiskaavaa 2002.

Vastine

Yleis- ja maakuntakaavaa koskeva mielipide on lähetetty ennen vuonna 2016 valmistellun yleiskaavan lainvoimistumista. Maakuntakaava ohjaa ennen kaikkea yleiskaavoitusta ja korkeimman hallinto-oikeuden valituspäätösten jälkeen alueella on voimassa 26.10.2016 hyväksytty yleiskaava. Hanke on yleiskaavan mukainen.

Alueella on käynnissä useita kaavahankkeita Laajasalon kaupunkiuudistuksen ja raitiotien rakentamisen vuoksi. Raitiotie tullaan rakentamaan vaiheittain ja sen varmistamiseksi, että aiemmin tehtäväksi suunniteltujen katualueiden kaavat ovat lainvoimaisia, suunnittelualueita on jaettu eri kaavoihin. Kaava-alueissa on otettu huomioon myös kaavahankkeiden hallittavuus ja kiireellisyys. Tarkempaa tietoa eri kaavahankkeista on saatavissa kaupungin karttapalvelussa ja lisäksi eri kaavahankkeista koostuvasta kokonaisuudesta on kerrottu useissa asukastilaisuuksissa.

OAS-tilaisuus

Mielipiteissä otettiin kantaa osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläoloon. OAS-tilaisuuteen oli kutsuttu vain suunnittelualueetta rajavien tonttien maanomistajat ja taloyhtiöt, vaikka alue on koko Laajasalon asukkaiden käytössä ja hankkeen merkittävyyden vuoksi siitä olisi pitänyt tiedottaa kaikille toimijoille ja asukkaille muutenkin kuin internet-sivujen ja lehti-ilmoituksen kautta. Tilaisuus olisi pitänyt myös järjestää muulloin kuin lomakauden alussa.

Asukkaat haluavat, että kaavoittaja aloittaa avoimen ja osallistavan keskustelun alueen suunnitelmista. Maankäyttö- ja rakennuslain henki ei ole toteutunut alueen suunnittelussa. Alueiden käytön ja rakentamisen tulee turvata kansalaisille osallistumismahdollisuus asioiden valmistelussa ja prosessissa tulee turvata suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus ja avoin tiedottaminen.

Mielipiteissä esitettiin myös, että OAS-tilaisuus ei toiminut asukkaiden mielestä. Kaupungin edustajia ei esitelty asukkaille ja havaintomateriaali oli heikkoa. Laajasalolaiset kokevat, että heillä ei ole ollut mahdollisuuksia vaikuttaa lähiympäristönsä suunnitteluun. Yleiskaavan laadintavaiheessa on kerrottu, että asemakaavavaiheessa on mahdollisuus vaikuttaa. OAS-tilaisuudessa on kuitenkin todettu, ettei rakentamisen määrään ja laajuuteen voi enää vaikuttaa. Asukkaat kokevat tulleensa harhaanjohtetuiksi.

Vastine

Maankäyttö ja rakennuslain mukaan kaavaa laadittaessa tulee riittävän aikaisessa vaiheessa laatia kaavan tarkoitukseen ja merkitykseen nähdyn tarpeellinen suunnitelma osallistumis- ja vuorovaikutusmenetelystä sekä kaavan vaikutusten arvioinnista. Asemakaavan valmistelu päätettiin aloittaa tuolloin vielä vahvistamattoman yleiskaavan ja Kruunusillat hankepäättökseen pohjalta siten, että kaava-alueelle sijoittuu raitiovaunuvarikko ja asumista. Tuolloin valmistella olleessa yleiskaavassa alue on merkitty asuinalueeksi, jonka korttelitehokkuus on vähintään 1 ja enintään 2. Uusi yleiskaava sai lainvoiman suunnittelualueen osalta 5.12.2018. Samanaikaisesti asemakaavan vireille tuleminen kanssa käynnistettiin varikon ja siihen liittyvän asumisen suunnittelukilpailu. Suunnittelukilpailu oli HKL:n hankinta, jota oli valmisteltu yhdessä kaupungin eri toimijoiden (HKL, kaupunkisuunnittelu, kaupunginkanslia, rakennusvalvonta, kiinteistötoimi) kanssa. Hankinta- ja kilpailuasiakirjat tulivat julkisiksi heti kilpailun käynnistyttyä. Kilpailuun ja sen hankintaan kohdistuva sisällöllinen tiedottaminen kanavoitiin HKL:n kautta kilpailun alkuvaiheessa, kun kilpailutuloksia ei ollut vielä luonnollisestikaan käytettävissä. Nämä menettelyt kerrottiin ja hankinnan sallimissa puitteissa kuvattiin osallistumis- ja arviointisuunnitelman esittelytilaisuudessa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman esittelytilaisuudessa kerrottiin ja esiteltiin kaavamutoksen vuorovaikutusmahdollisuuksia, kaavahankkeen etenemisprosessia ja suunnittelun lähtökohtia, kuten uuden yleiskaavan osoittamia rakentamisalue-rajauksia, jolta pohjalta myös suunnittelualueen rajaus oli tehty. Lisäksi esiteltiin sitä, millaisia toimintoja varten varikkoa suunnitellaan. Myös asumiseen osoitettavan rakentamisen määrästä esitettiin yleiskaavaan pohjautuvia arvioita. Tilaisuuteen saapui huomattavasti odotettua enemmän yleisöä. Tilaisuuden järjestäminen pohjautui alueella aiemmin järjestettyjen yleisötilaisuuksien pohjalta tehtyyn arvioon odotettavista kävijämääristä. Tilaisuus järjestettiin Laajasalon kirkon aulatilassa siten, että kaava-alue, Kruunusillat-hanketta, yleistietoa varikoista ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kaavaprosessia koskevaa materiaalia oli esillä ja niitä esiteltiin ja pyrittiin käymään teemoittain keskustelua, joka aiemmissa alueen tilaisuuksissa oli myös yleisön kommenttien perusteella todettu hyväksi toimintatavaksi.

Alueen historia

Mielipiteissä on tuotu esille huoli Reposalmentien alueen luonnosta, kulttuurihistoriallisesta perinnöstä ja alueen omaleimaisuudesta. Nämä arvot on tunnistettu vuoden 2002 yleiskaavassa ja merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävaksi alueeksi. Alue on myös valtakunnallisesti merkittävä maisema-alue. Reposalmentien eteläpuolisen alueen arvoa nostaa liittyminen Degerön kartanoalueeseen. Nämä arvot tulisi huomioida myös alueen tulevaa käyttöä suunniteltaessa.

Vastine

Reposalmentien alue on vanhaa kulttuurimaisemaa Degerön ja Yliskylän kartanoiden välimaastossa. Aluetta leimasi aikoinaan viljelykulttuuri, vielä 1950-luvun ilmakuvissa alue oli pääosin maanviljelysmaata, rannassa oli laajempi metsäalue. Alueen kaupunkirakenteen voimallinen muutos alkoi 1960-luvun loppupuolella, jolloin käynnistyi Laajasalon lähiörakentaminen. Nykyään entinen, viljelyalueiden muodostama, huomattavan avoin maisemakuva on miltei kadonnut alueelta metsittymisen ja rakentamisen seurauksena.

Reposalmentien alue ei ole valtakunnallisesti merkittävä maisema-alue. Asemakaava-alueen ulkopuolella oleva Degerön kartano on nykyään osa Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus nimistä RKY-aluetta eli valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Asemakaavamuutos ei koske tätä aluetta. Reposalmentien eteläpuolinen alue on maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö nimeltään Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Degerön kartano.

Laajasalon ratikkakorttelin kaavan tavoitteena on sekä mahdollistaa pikaraitiotien varikon rakentaminen Reposalmentielle, että täydennysrakentaminen Helsingin strategian mukaisesti. Kaupungin omistaman maaomaisuuden osalta on tehty analyysiä rakentamisen mahdollisuuksista ja tätä analyysiä ja kaavoitusta ovat ohjanneet mm. Helsingin strategia, uusi yleiskaava ja vaikutusten arviointi.

Ulkoilu- ja virkistysalueet

Mielipiteissä ja adressissa oltiin yleisesti sitä mieltä, että yleiskaavan 2002 luontoon ja virkistykseen liittyvät merkinnät on otettava voimakkaammin huomioon suunnittelussa. Laajasalon luontoa ja toimivia ulkoilu- ja virkistysalueita ei saa vaarantaa ympäristön asemakaavasuunnittelussa. Alueen täydennysrakentaminen vähentää ulkoilu- ja virkistysalueiden pinta-alaa merkittävästi. Ulkoilu- ja virkistysmahdollisuuksia tulisi ennemminkin lisätä kuin vähentää. Reposalmentien ja uimarannan välinen alue on saaren keskeisin virkistysalue Tullisaaren puiston

rinnalla. Tarvittava suunnittelu tulisi kohdistaa sellaisille luontoalueille, missä ihmiset eivät aktiivisesti liiku ja vietä vapaa-aikaa.

Mielipiteessä esitettiin, että kaavoitussuunnitelmat Laajasalon keskustassa, Reposalmentien alueella ja Ilomäentien–Marunakujan alueella sekä Laajasalontien bulevardin alueella vievät loputkin jäljellä olevat avoimet alueet ja luonnontilaiset pienemmät metsäalueet. Asukkaille jää vain puistokatuja ja pieniä hajasijoitettuja puistoalueita.

Vastine

Laajasalo on yksi Helsingin vehreimmistä kaupunginosista. Laajasalossa on viheralueita yhteensä 423 hehtaaria. Laajasalon viheralueista virkistysmetsää on 361 ha ja puistoa 62 ha. Helsingissä on keskimäärin kaupungin hallinnoimaa viheraluetta 111 m² asukasta kohden, kun Laajasalossa tämä luku on ollut 249 m² asukasta kohden vuoden 2013 tietojen mukaan.

Laajasalon täydennysrakentaminen sijoittuu pääosin entisen öljysataman alueelle (Kruunuvuorenranta) sekä nykyisten liikennealueiden alueille ja välittömään läheisyyteen (Laajasalon kaupunkibulevardi). Täten täydennysrakentaminen ei sijoitu pääosin virkistysalueille. Täydennysrakentaminen lisää saaren asukasmäärää, mutta ottaen huomioon Laajasalon muuhun kaupunkiin verrattuna huomattavasti laajemmat viheralueet, tulee viheraluemäärä tulevaisuudessakin ylittämään kaupungin keskiarvon.

Asemakaavamuutos koskee yhtä Laajasalon keskeisistä viheralueista. Raitiovaunuvarikon tulee sijaita raitiovaunureitin varrella. Varikon tilantarve on huomattava ja monien vaihtoehtoisten sijoituspaikkojen tutkimisesta huolimatta tämä paikka osoittautui kokonaisuutena parhaaksi. Varikon rakentamisesta huolimatta Laajasalon uimaranta ja Laajasalon liikuntapuisto tulevat säilymään nykyisellään ja alueelle jää laaja virkistysalue. Varikonrakentamisen vuoksi menetettävät virkistyspalvelut (leikkipaikka, koirapuisto, 4 rantalentopallokenttää, osa kilometrin mittaisesta kuntopolusta) voidaan sijoittaa välittömään läheisyyteen. Varikon päälle tulevasta kansipihasta lähes 40 % osoitetaan yleiseksi alueeksi, jonne tullaan sijoittamaan mm. poistuva leikkipaikka.

Täydennysrakentamisen yhteydessä on mahdollista myös parantaa nykyistä viheralueverkostoa sekä tarjota uusia virkistyspalveluja. Vaikka Laajasalossa on paljon viheraluetta, niin paikoin yhteydet viheralueiden välillä ovat heikot, sekä pääsy ranta-alueille on usein rajoitettua. Uuden Laajasalon rantareitin avulla pyritään parantamaan viheralueiden toiminnallista kytkeytyneisyyttä sekä rantojen saavutettavuutta.

Liikunta-alueet

Mielipiteissä oltiin kiinnostuneita tietämään, miten alueen liikuntapalvelut taataan samanlaisina ja luonnonläheisinä? Alue on helposti saavutettavissa kaikilla liikennevälineillä ja tarjoaa mahdollisuuden esteettömään liikkumiseen myös ikääntyneille ja erityisryhmille. Urheilu- ja liikuntapuitteet tulee harkita yhdessä toimijoiden ja asukkaiden kanssa. Kasvavan kaupunginosan asukkaat tarvitsevat liikuntapuiston monine harrastusmahdollisuuksineen. Lisäksi mielipiteessä esitettiin seuraavat kysymykset kaupungille. Kuinka tärkeänä kaupunki pitää lasten, nuorten, aikuisten ja vanhusten liikuntaa ja ulkoilua? Mikä on käsityksenne niin kansanterveyden kuin kansantalouden kannalta? Kuinka paljon Laajasalossa on liikuntapuitteita lajeittain tällä hetkellä? Mitkä liikuntapuitteista ovat kaupungin, mitkä yksityisiä ja mitkä kolmannen sektorin investoimia ja/tai operoimia? Kuinka paljon kaupungin järjestämällä liikuntavälineillä on käyttöä nykyisellä asukas- ja demografiakannalla? Mikä on kaupungin järjestämien liikuntavälineiden määrä, taso ja käyttö Laajasalossa verrattuna muihin lähiöihin? Entä yksityisten ja kolmannen sektorin? Miten tämä on suunniteltu Laajasaloon tulevaisuudessa huomioiden lasten ja nuorten kasvavan määrän? Mitkä ovat suunnittelun ajurit? Miksi suunniteltu muutos on uhaksi nykyiselle liikuntapuistolle?

Vastine

Laajasalon ratikkakorttelin kaavarajaus koskee aluetta Reposalmentieltä Laajasalon peruskoulun alakoulun tontilta liikuntapuiston pohjoisosaan ja uimarannan metsikön länsiosaan. Liikuntapuiston osalta ratikkakortteli sijoittuu metsäiselle kummulle, missä on pururata sekä talvisin sen paikalle tehty hiihtolatu sekä kummun vieressä olevalle alueelle, jossa on rantapallokenttä. Näille toiminnoille tullaan esittämään korvaavat sijainnit Laajasalon Itärannan alueiden kaavoituksen myötä. Ratikkakorttelin eteläpuolella oleva vajaamittainen urheilukenttä ja urheilutoiminnot (juoksusuora, lajisuorituspaikat) voidaan ajanmukaistaa ja siirtää Holmanmoisionpolun lännen puoleiselle alueelle, joka sijaitsee nykyisen liikuntapuiston ja koulun välissä. Kaavaluonnosvaiheessa ei vielä tarkemmin määrätä alueen käyttötarkoitusta. Alue osoitetaan joka koulu- tai liikuntapalvelukäyttöön. Kummassakin tapauksessa alueelle tullaan sijoittamaan liikuntaa palvelevia toimintoja, joko koulun välituntipihaan liikuntavälineitä tai liikuntakenttiä. Koulujen piha-alueet ovat koulupäivien ulkopuolella myös yleisessä käytössä.

Muilta osin liikuntapuisto jää ennalleen.

Kaavoituksella luodaan edellytykset liikuntapalveluille ja niiden kehittämiselle Laajasalossa. Liikuntapalveluiden sijoittamisesta ja sisällöstä päättää tarkemmin liikuntapalvelut määrärahojensa puitteissa.

Koirapuisto, pururata, leikkipuisto ja rantalentopallokenttä

Mielipiteissä oltiin huolestuneita tulevan varikon paikalla olevien koirapuiston, pururadan ja rantalentopallokentän kohtalosta ja mahdollisesta uudesta sijainnista. Koirapuisto on koko Yliskylän asukkaiden käytössä oleva kohtaamispaikka koiranomistajille. Juuri kunnostettu läheinen parkkialue palvelee koiranomistajia hyvin.

Huolta aiheuttaa myös seudun ainoan hiihtoreitiksikin soveltuvan ja paljon käytetyn pururadan kohtalo. Sellaista ei voisi toteuttaa mihinkään yhtä saavutettavaan, talvellakin mahdollisesti lumiseen paikkaan. Pururataa käyttävät ahkerasti myös koululaiset. Pururata on useina talvina ollut ainoa hiihtoreitti merenjään ollessa heikkoa. Pururadalle suuntautunut liikunta- ja virkistyskäyttö on suojannut myös ympäröivää metsää liialliselta kulumiselta.

Leikkipuisto on saarelaisille tärkeä. Puistoa ei tulisi hävittää, vaan kehittää suuremmalle asukaskunnalle sopivaksi.

Vastine

Laajasalon ratikkakortteli tulee sijoittumaan Laajasalon liikuntapuiston pohjoispuolella olevalle metsäiselle kummulle sekä nykyisen leikkipuiston, koirapuiston ja rantalentopallokentän päälle. Metsäisellä kummulla sijaitsee pururata, joka talvisin toimii myös hiihtolatuna. Lisäksi metsäistä kumpua on käytetty koulujen suunnistusmaastona.

Kaupunki esittää pururadan, koirapuiston ja rantalentopallokenttien toiminnolle korvaavat sijainnit tässä asemakaavassa tai Laajasalon Itärannan alueen asemakaavamuutoksen yhteydessä, jonka suunnitteluperiaatteet ovat nähtävillä keväällä 2019 ja asemakaavan muutosehdotus on menossa lautakuntaan 2020. Laajasalon itärannan alueen asemakaavan muutos ulottuu Reposalmentieltä Jollaksen Puuskaniemeen pitkin merenrannan virkistysalueita ja niiden tuntumassa. Kaavan tavoitteena on mahdollistaa virkistysalueita yhdistävän pitkän merenranta-reitin toteutuminen, kehittää liikunta-aluekokonaisuutta sekä sijoittaa alueelle sopivia virkistystoimintoja luonto-, maisema- ja kulttuuriarvot huomioiden.

Leikkipuisto on suunniteltu ratikkakorttelin kansipihalle.

Uimahalli

Liikuntahallien, varsinkin uimahallin rakentaminen, sekä pelikenttien lisääminen Laajasalon liikuntapuistoon on ollut pitkään laajasalolaisten kärkihankkeita. Asukastilaisuudessa ehdotettiin suunnittelualueelle uimahallia varikon sijaan. Asukastilaisuuteen osallistuneet toivat esille,

että heillä olisi liikuntahallin rakentamiseksi täysin yksityisrahoitteinen toteuttajamalli.

Vastine

Kaava-alueen länsipuolelle jäävälle Holmanmoisionpolun viereiselle VU/YO-tontille osoitetaan rakennusoikeutta, jolloin tontille voidaan tarpeen mukaan osoittaa liikuntatiloja. Kaavaluonnosvaiheessa ei vielä tarkemmin määrätä alueen käyttötarkoitusta. Alue osoitetaan joko koulu- tai liikuntapalvelukäyttöön. Kummassakin tapauksessa alueelle tullaan sijoittamaan liikuntaa palvelevia toimintoja.

Kaupunki kuulee mielellään liikuntahallin yksityisrahoitteisesta toteuttajamallista lisää ideoita.

Koulujen oppimisympäristö

Mielipiteissä otettiin kantaa liikunta- ja virkistysalueiden säilymisen puolesta Laajasalon peruskoulun opetussuunnitelman toteutumiseksi ja haluttiin tietää, miten koulun ja päiväkotien oppimisympäristöt sekä opetussuunnitelma turvataan, kun koulujen käyttämä liikunta-alue ja lähipuisto häviävät. Alueen asemakaavamuutos heikentää koulujen ja varhaiskasvatuksen edellytyksiä päästä lähimetsään, kun uudessa opetussuunnitelmassa on enemmän muun muassa ilmiö-oppimista ja liikkumista lähiympäristössä. Alueella toimivat myös kirkon iltapäiväkerho sekä koulun tiloissa Mannerheimin lastensuojeluliiton kerho, jotka käyttävät Reposalmentien ulkoilualuetta.

Vastine

Laajasalon peruskoulun ylä- ja alakoulun lähituntumassa sijaitsevan metsäisen kummun paikalle tullaan rakentamaan Laajasalon ratikkakortteli. Korttelin ja uimarannan väliin sekä alueesta etelään jää metsäalueita, joita voidaan edelleen käyttää luonnon oppimisympäristönä.

Koulujen, varhaiskasvatuksen sekä kerhojen käyttämille liikunta-alueille tullaan esittämään korvaava sijainti lähiympäristöstä Laajasalon itärannan kaavamuutoksen yhteydessä.

Uimaranta

Mielipiteissä otettiin kantaa uimarannan säilymisen puolesta. Asemakaavaluonnosta tulisi muuttaa niin, että ratikkahallin ja kerrostalojen rakentaminen ei tuhoaisi uimarannan läheisiä metsiä ja puistoja.

Vastine

Uimaranta ja sen lähimetsä eivät kuulu Laajasalon ratikkakorttelin kaava-alueeseen. Uimaranta tulee pysymään ennallaan ja myös viereinen lähimetsä säilyy. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että ratikkakorttelin rakentaminen ei tuhoa viereisiä luontoalueita.

Varikon sijainti ja hybridirakennus

Mielipiteissä otettiin yleisesti kantaa raitiovaunuvarikon sijaan. Varikko ei mielipidekirjoittajien mielestä sovi Reposalmentien alueelle. Sijoittaminen ulkoilu- ja virkistysalueelle on huonosti perusteltua, joten varikolle tulee löytää joku toinen paikka. Varikolle tulee osoittaa paikka, joka on yleiskaavassa varattu teollisuusalueeksi. Raitiotietä on suunniteltu pääosin Kruunuvuoren asukkaiden takia, joten hallin tulisi sijoittaa Kruunuvuorenrannassa tai muilla reitin vaihtoehtoisilla alueilla, esimerkiksi Laajasalontien varressa. Kruunuvuoressa on runsaasti rakentamatonta maata. Mielipiteissä ehdotettiin myös, että varikon voisi toteuttaa edullisesti kallioon Kruunuvuorenrannassa, Yliskylässä tai muualla reitin varrella. Toinen hyvä ratkaisu on Roihupellon teollisuusalueella. Varikon sijoittamista ehdotetaan myös kaupunkibulevardin alueelle, joka on käyttämättä tai Herttoniemen teollisuusalueelle. Varikko ei sovi mielipiteen esittäjän mukaan myöskään pientaloalueen viereen. Varikko tulee sijoittaa paikkaan, joka ei ole luonto- ja virkistysarvoiltaan yhtä merkittävä.

Hybridirakennuksella pyritään edistämään hanketta, jolla Vartiosaari yritetään rakentaa 6 000 – 7 000 asukkaan kaupunginosaksi. Hankepiirustuksissakin Laajasaloon suunniteltu raitiotie on esitetty Vartiosaaressa jatkuvaksi. Vartiosaaren rakentamissuunnitelma on kuitenkin hylätty Helsingin hallinto-oikeudessa eikä ole tietoa, tullaanko suunnitella koskaan toteuttamaan.

Mielipiteen esittäjä oli sitä mieltä, että varikon toteuttaminen hybridirakennuksena ei paranna sen soveltuvuutta ympäristöön tai poista siitä aiheutuvia liikenteellisiä- ja meluhaittoja. Varikko tuo merkittävää turvallisuus- ja meluhaittaa alueelle, jolle sijoittuu koulualue ala- ja yläasteineen.

Vastine

Laajasaloon rakennettava raitiotie palvelee koko Laajasalon aluetta. Raitiotien varrelle suunnitellaan merkittävästi täydennysrakentamista tyydyttämään kasvavan ja tiivistyvän kaupungin lisääntyvää asumistarvetta. Kaikelle raitiotiekalustolle tarvitaan säilytys- ja huoltotilat. Koska raitiotiekaluston määrä kasvaa koko kaupungissa, naapurikaupungit mukaan lukien, lähivuosisikymmeninä merkittävästi kasvaa myös varikkotarve vastaavasti. Nykyinen varikkokapasiteetti on säilytyksen osalta

aivan riittämätöntä. Nykyisillä varikoilla Koskelassa ja Vallilassa voidaan toteuttaa kasvavalle kalustolle tarvittavia päivittäishuoltoa isompia huolto- ja korjaustöitä. Ei kuitenkaan aivan rajattomasti. Tällaiset työt vaativat kalliita laitteita ja erikoisammattitaitoa ja näiden toimintojen keskittäminen on perusteltua. Lisääntyvä korjaus- ja huoltotarve syö osaltaan myös käytettävissä olevaa tilaa näillä varikoilla. Kasvava kalustomäärä vaatii vääjäämättä uusia varikoita. Säilytys ja päivittäishuollon kapasiteetti on muodostuvista siirtokustannuksista tarkoituksenmukaista sijoittaa siten, että ne sijaitsevat lähellä alueita, joille tarjotaan raitiotieliikennettä. Siltayhteyteen perustuva raitiotieliikenne muodostui Kruunuvuorenrannan joukkoliikenteen pääjärjestelyksi melko myöhäisessä vaiheessa suhteessa alueen osayleiskaavaan poikkeuksellisen vaativasta selvitystarpeesta johtuen. Raitiotieyhteyden jakaminen Yliskylään osoittautui myös kannattavaksi ratkaisuksi, koska täydennysrakentamispotentiaalia on olemassa olevien asuinalueiden lisäksi merkittävästi raitiotielle otollisen reitin varrelta. Varikon sijoituspaikkoja on selvitetty alustavin selvityksin eri kohdista läheltä raitiotielinjaa. Selvityksiä on tehty hybridirakennuksien osalta Kruunuvuorenrannassa, Yliskylänlahden ja kauppakeskuksen alueilla, kalliovarikoita Kruunuvuorenrannassa ja Yliskylässä. Kaavamuutoksessa esitetty paikka osoittautui selvitysten perusteella ainoaksi paikaksi, johon varikko on toteutettavissa. Varikon sijoittamista Roihupeltoon Raide-Jokerin varikon yhteyteen on myös selvitetty. Raide-Jokerin suuntaan ei ole pystytty osoittamaan riittävästi matkakysyntää raitieliikennettä varten. Raiteen rakentaminen Roihupeltoon ilman joukkoliikenteen palvelukysyntää olisi erittäin kallis ja tilajärjestelyiden osalta haasteellinen tehtävä. Raide-Jokerin varikolle ei myöskään mahtuisi kaikki Kruunusillat-hankkeen mukaisen raitieliikenteen järjestämiseen tarvittava kalusto. Roihupellon varikko on Raide-Jokerin liikennöinnin kannalta optimaalisella paikalla, eikä ole perusteltua järjestää sille kalustolle muuta varikkoa.

Kaavassa varikon yhteyteen sijoitettavien kortteleiden rakentamisella ja mitoituksella tai kortteliin liittyvillä liikennejärjestelyillä ei ole mitään erityistä yhteyttä Vartiosaaren maankäyttöön. Kaavan ratkaisu ei toisaalta myöskään poissulje mitään Vartiosaaren maankäyttöön liittyvää vaihtoehtoa.

Kaavan viitesuunnitteluvaiheessa on tehty liikennemeluserveys, jossa tarkastellaan hybridikorttelin rakennusten julkisivuille ja piha- ja oleskelualueille katu-, raide- ja varikkoliikenteestä aiheutuvia melutasoja. Kaavan ehdotusvaiheeseen tullaan melun arviointia tarkastamaan.

Asuin- liike- ja palvelurakentaminen, joka liittyy varikkoon lisää alueen palvelutarjontaa ja monimuotoisuutta. Kortteliin sijoittuu myös merkittävää yleiseen käyttöön tarkoitettua tilaa. Koulujen välisen yhteyden ja koulujen lähistön liikenne on suunniteltu jalankulun turvallisuutta koros-

taen. Reposalmentien ylittävälle suojateille Koulutanhuan kohdalla tehdään hidastejärjestelyt ja hyvistä näkemistä on huolehdittu. Koulujen kanssa tehdään yhteistyötä myös jatkosuunnittelussa.

Varikon aikataulu

Raitiovaunuhallin suunnittelu tulee sitoa mahdollisten Kruunusilltojen lainvoimaiseen aikatauluun, eikä ennakoida ja siten pakottaa itseään toteuttavaa kaavaa.

Vastine

Kruunusillat-hankkeen silloilla on lainvoimainen asemakaava ja kaupunginvaltuusto on tehnyt Kruunusilloista ja raitiotiestä hankepäätöksen 31.8.2016.

Varikko ei ole Kruunusilloista erillinen hanke. Varikko tarvitaan liikennöivän kaluston säilytykseen ja päivittäishuoltoon. Varikko ja rata muodostavat yhden toiminnallisen, erottamattoman kokonaisuuden. Varikolle sijoitetaan myös Kruunusillat-hankkeen mukaisen radan huoltoa palveleva huoltovaunu, joka tosin palvelee myös muuta rataverkkoa. Varikon aikataulu on sidoksissa Kruunusillat-hankkeen aikatauluun siten, että varikon rakentaminen tulee käynnistyä 2023 tai jos mahdollista sitä ennen. Varikon ja radan testaus ja käyttöönotto on määrä toteuttaa 2026. Raideliikennejärjestelmien testausta saatetaan päästä testaamaan 2025 puolella.

Alueen rakentaminen

Rakentamisen alueella tulisi mielipiteen mukaan rajoittaa Reposalmentien pohjoispuolelle. Lisäksi oltiin sitä mieltä, että kerrostalorakentaminen on täysin vastoin alueen luonnetta ja nykyistä tasakattoista, 1–2-kerroksista rivitalorakentamista. Mahdollinen lisärakentaminen tulisi tehdä jatkamalla samaa perinnettä. Kaava on vaatinut tätä aiemmin, mutta nykyinen suunnitelma muuttaa alueen ilmettä täysin.

Alueen luonne uhkaa muuttua rauhallisesta rivitaloalueesta raskaaksi rakennetuksi kerrostaloalueeksi. Erityisesti Ilomäentien itäpuolelle tulee kaavoittaa korkeintaan maltillisesti ja pientalovaltaisesti. Mahdollinen asuinrakentaminen on muutettava pientalotyypiksi alueen itäisimmillä alueilla, Reposalmentien metsäalueella sekä uimarannan että Ilomäentien puolella. Suunnittelualueen läheisyydessä on useita rivitaloyhtiöitä, joiden asukkaiden asumisviihtyvyyteen suunniteltu asuinrakentaminen vaikuttaa. Kallioräjäytykset ovat riski rakennusvaurioille, rivitalojen kalliopohjaisille uima-altaille sekä juuri uusituille viemäriputkille.

Mielipiteissä otettiin kantaa, että kantakaupunkimainen kaupunkirakenne ei sovi Reposalmentien alueelle. Alueen suunnitelmissa on liioi-

teltu raitiotiehallin lisärakennuksia, asuintilaa ja liikehuoneistoja. Laajasalon ostoskeskusta ollaan uusimassa ja liiketoimintoja keskitetään sinne.

Vastine

Kaava-aluetta on tarkennettu ja pienennetty ensimmäisen osallistumis- ja arviointisuunnitelman aikaisesta alueesta. Reposalmentien itäinen metsäalue ei kuulu kaava-alueeseen, muulta kuin itse kadun osalta. Reposalmentien liikennejärjestelyt on suunniteltu mahdollisimman pohjoiseen uusien kortteleiden kohdalla, jotta rakentaminen ulottuisi mahdollisimman vähän etelään päin.

Valtuuston hyväksymässä uudessa yleiskaavassa (2016) kaavamuu-tosalue on osoitettu asuntovaltaiseksi alueeksi A2, jota kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata.

Laajasalon ratikkakorttelin asemakaavan muutosta on laadittu uuden yleiskaavan pohjalta.

Pysäköinti

Mihin sijoitetaan uusien asuinrakennusten pysäköintipaikat, kun nykyisinkään ulkoilijat eivät mahdu pysäköimään autojaan?

Vastine

Laajasalon ratikkakorttelin asukaspysäköinti on sijoitettu kansipihan alle. Myös varikon työntekijöiden pysäköinti on osoitettu samaan halliin. Ratikkakorttelin luoteiskulmaan Reposalmentien varteen Holmanmoisi-onaukiolle on sijoitettu kadunvarsipysäköintiä, joka palvelee alueen vieras- ja asiointipysäköintiä.

Asukkaiden määrä

Alueelle kaavailtu suuri asukastiheys ei sovi Reposalmentien ympäristöön. Asukasmäärän odotetaan jo nyt kaksinkertaistuvan ja olisi vastuullista katsoa miten lisärakentaminen Kruunuvuorella vaikuttaa Laajasalon liikenteeseen, metsä- ja ulkoilualueiden kulutukseen ja asukkaiden hyvinvointiin sekä asukastyytyvyyteen.

Vastine

Ratikkakorttelihanke tulee muuttamaan Reposalmentien aluetta ja lisäämään asukasmäärää. Laajasalo on voimakkaasti kehittyvä alue Helsingissä, jonka joukkoliikennetarkoituksiin kaupunki panostaa paljon. Kaupungin talouden kannalta on tärkeää saada suurelle investoinnille käyttäjiä. Myös yksityisten palveluiden säilymisen ja kehittymisen kannalta asukasmäärän lisääntyminen on myönteistä. Kaupunginosaan asema Helsingin kaupunkirakenteessa tulee toimivan raitiotieyhteyden myötä huomattavasti muuttamaan. Muutos on kaupunkikehityksen kannalta myönteinen ja oletettavasti osalle asukkaista mieluinen, mutta ei välttämättä kaikille. Laajasalossa on huomattava määrä asukkaiden arvostamia virkistysalueita ja niiden ylläpidossa pyritään varmistamaan alueiden hyvä kunto ja kulutuksen kestävyys.

Raitiotien tarve, linjaus ja pysäkit

Mielipiteissä otettiin kantaa, ettei Laajasaloon kaivata raitiolinjaa, yhteydet ovat varsin hyvät muutenkin. Mielipiteissä ehdotettiin, että Kruunusiltojen joukkoliikenne hoidettaisiin busseilla, ei raitiovaunuilla. Bussien koettiin olevan nykyään yhtä ekologista kuin raitiovaunut. Niitä pidetään myös huomattavasti joustavampana vaihtoehtona esimerkiksi poikkeuksellisissa sääoloissa. Bussien varikot voivat sijaita muualla kuin tiheään asutuksen virkistysalueilla.

Mielipiteissä ehdotettiin myös vaihtoehtoisia raitiotiereittejä ja sijaintia varikolle. Kruunusillan kautta tulevan raitiolinjan liittymistä Laajasalontien kautta metrolinjalle ja Raidejokeriin tulisi mielipiteen esittäjän mukaan tutkia. Tällöin muodostuisi kehärata, joka palvelisi myös muualla kuin keskustaan kulkevia. Turhaa umpikujaa Yliskylään ei tarvitsisi rakentaa, vaan yliskyläläiset pääsisivät kyytiin uuden ostoskeskuksen vierestä. Yksi mielipiteissä ehdotettu vaihtoehto raitiotielinjalle olisi Ilomäentien, Marunapolun, Marunakujan, Humalniementien ja Yliskylänkaaren kautta Tiiliruukin lahden yli, kohti Herttoniemeä ja Roihupeltoa, jolloin pääsisi myös metrolle. Varikon saisi tällöin Roihupeltoon. Yhtenä ratkaisuna pidettiin, että esitetyn Yliskylän raitiotien voisi ulottaa Laajasalosta Bulevardia pitkin Herttoniemeen tai Roihuvuoreen esimerkiksi vanhusten palvelukeskuksen viereen tai Porolahden viheralueelle.

Reposalmen itäosan metsä- ja virkistysalueen rakentaminen ei tuo alueelle kuutta tuhatta asukasta, jotka vaaditaan yhden raitiotiepysäkin suunnitteluun.

Vastine

Kaupunki vahvistaa merkittävästi joukkoliikennetarjontaa kasvavassa kaupungissa. Tämä on ehdoton edellytys säilyttää liikkumisen mahdolli-

suudet kaupungin arjessa. Nykyisen bussiliikenteen lisäksi Herttoniemeen ei mahdu Kruunusilloille tulevaa matkustajamäärää vastaava bussimäärä. Siltayhteys pitää tehdä joka tapauksessa joukkoliikenteen järjestämiseksi. Nykyisin käytettävän bussikaluston kapasiteetti ei ole riittävä tarjoamaan riittävää palvelua arvioidulle matkustajamäärälle. Suurimmillakin markkinoilta löytyvillä busseilla kapasiteetin riittäminen on kyseenalaista. Lisäksi bussiliikennettä varten pitäisi rakentaa kokonaan uudenlainen infrastruktuuri Kalasataman ja keskustan suuntaan. Nykyistä bussiliikennettä kehitetään koko Laajasalon joukkoliikennettä ajatellen. Bussiliikenteen lisätarjontaa Laajasalosta muualle Helsinkiin on myös mahdollista kehittää.

Raitiotieyhteyksien liikenneselvitys Herttoniemi–Laajasalo–Roihupelto-yhteyksillä on selvitetty. Selvityksen lähtökohtana oli yleiskaavaan esitetyt raideyhteydet, jotka voidaan toteuttaa myös runkobussiyhteytenä. Raide-Jokerin suuntaan Laajasalosta ei ole pystytty osoittamaan riittävästi matkakysyntää raitioliikennettä varten. Raiteen rakentaminen Roihupeltoon ilman joukkoliikenteen palvelukysyntää olisi erittäin kallis ja tilajärjestelyiden osalta haasteellinen tehtävä. Raide-Jokerin varikolle ei myöskään mahtuisi kaikki Kruunusillat-hankkeen mukaisen raitioliikenteen järjestämiseen tarvittava kalusto. Roihupellon varikko on Raide-Jokerin liikennöinnin kannalta optimaalisella paikalla, eikä ole perusteltua järjestää sille kalustolle muuta varikkoa.

Raideliikenneyhteyden rakentamisen edellytyksiä ehdotetulle reitille on myös alustavasti selvitetty. Roihuvuoren läpi kulkeva raitiotie edellyttäisi katualueen leventämistä olemassa olevista tonteista, merkittäviä tukimuurijärjestelyitä ja mahdollisesti rakennusten osittaista purkamista. Roihuvuoren asukas pohjan mahdollinen lisääminen kannattavan liikennöinnin varmistamiseksi on lisärakentamisen osalta erittäin vaikeaa. Linjaus kulkisi vääjäämättä valtakunnallisesti arvokkaaksi luokitellun rakennetun kulttuuriympäristön, Herttoniemen kartanoalueeseen rajoittuvan ranta-alueen kautta. Huomattavasti ympäristöstään korkeammalle rakennettavan radan sovittaminen olisi erittäin haastavaa, ellei mahdotonta. Kustannuksia lisäävänä tekijänä linjaukselle tulisi tehdä pitkä silta erityisen haastavaan ympäristöön. Linjauksen tekeminen Saajaankadulle edellyttäisi puolestaan tarvittavan katutilan järjestämiseksi useiden kiinteistöjen purkamista ja tonttien merkittävää uudelleen järjestämistä.

Ottaen huomioon Yliskylän nykyisen asukas pohjan ja uuden rakentamisen myötä lisääntyvän asukasmäärän on raitiotien rakentaminen ja liikennöinti Yliskylään kannattavaa. Yleisesti arvioidut tunnusluvut ylittyvät kannattavan liikennöinnin osalta.

Reposalmentien turvallisuus

Mielipiteissä pidettiin tärkeänä, että Reposalmentien alitustunneli, Koulutanhuantien kulmauksessa, säilytetään osana Yliskylän keskusalueen koulujen sekä Karpinselänpuiston urheilualueiden välistä turvallista koulutietä. Myös Yliskylän ala-asteen koululaisten tie Reposalmentien yli tulee turvata kirjaston ja kauppakeskuksen kohdilta.

Vastine

Reposalmentien ylittävälle suojateille Koulutanhuan kohdalla tehdään hidastejärjestelyt ja hyvistä näkemistä on huolehdittu. Koulujen kanssa tehdään yhteistyötä myös jatkosuunnittelussa. Reposalmentien ylittämisen turvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota.

Holmanmoisionpolku

Holmanmoisionpolun kohtalosta oltiin mielipiteissä kiinnostuneita. Holmanmoisionpolun pohjoisosa Laajasalon ala-asteesta eteenpäin on oleellinen osa kahdeksan ympäristössä asuvan ruokakunnan liikenneyhteyttä. Yhteyttä käyttävät myös jätehuollon, jätevesikuljetusten ja tuorevesikuljetusten autot. Holmanmoisionpolku–Mankelipolku on alueen ainoa pelastusreitti. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ei käy ilmi, miten tieyhteys toimisi jatkossa.

Vastine

Kaupunki on laatinut Holmanmoisionpolusta pienimuotoisen ympäristöhistoriallisen selvityksen. Sen perusteella Holmanmoisionpolun sijainti alueella ja reitin muoto ovat muuttuneet aikojen saatossa. Asemakaavanmuutoksen yhteydessä Holmanmoisionpolkua siirretään keskiosista länteen päin enimmillään noin 15 metrin verran. Samalla palautetaan puurivit kummallekin puolelle polkua. Holmanmoisionpolun pohjois- ja eteläpuoleiset suojellut puut säilyvät ja polun linjaus muotoutuu näiden mukaan. Ympäristöhistoriallinen selvitys on kaavaselostuksen liitteenä.

Tieyhteys tulee toimimaan samankaltaisena kuin nykyään huolto- ja pelastusreittinä.

Muut liikenneyhteydet

Mielipiteissä esitettiin myös huoli tulevan kaupunkibulevardin linjauksesta ja turvallisuudesta. Bulevardin seurauksena Laajasalon ilme muuttuu, kun puut kaadetaan ja tilalle tulee betonia. Bulevardi on lapsille suuri riskitekijä. Sen molemmille puolille sijoittuvat koulurakennukset ja lapset joutuisivat ylittämään bulevardin useita kertoja päivässä.

Mielipiteissä oltiin huolestuneita, että uudet raitiotiet ja niihin liittyvä varikko tulevat pilaamaan uskomattoman kauniin alueen ja merkittävän virkistäytymiskohteen nykyisiltä ja tulevilta asukkailta. Tämän takia itäiseen Helsinkiin, Kruunuvuorenrantaan, Vartiosaareen ja Vuosaareen kulkemisen parhaana vaihtoehtona pitää tutkia vesiliikenteen kehittämistä.

Myös baanan reitistä oltiin huolestuneita. Saarta kiertävän pyöräilybaanan rakentamista luonnontilaiselle uimarannalle pidettiin turhana, koska alueella on jo erittäin toimiva hiekkapohjainen kävely- ja pyörätie, joka voidaan yhdistää laajempaan verkostoon.

Vastine

Varsinainen kaupunkibulevardi (Laajasalontie) ei sijoitu kaava-alueelle. Reposalmentien ylittävälle suojateille Koulutanhuan kohdalla tehdään hidastejärjestelyt ja hyvistä näkemistä on huolehdittu. Koulujen kanssa tehdään yhteistyötä myös jatkosuunnittelussa. Reposalmentien ylittämisen turvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota.

Vesiliikenne on osa merellistä Helsinkiä. Se ei kuitenkaan ole toimiva joukkoliikennemuoto Itä-Helsingin tarpeisiin hitautensa ja vähäisen matkustajakapasiteetin johdosta. Myös matkaa kohden muodostuvat kustannukset on arvioitu suuriksi. Vesiliikennettä pyritään kuitenkin kehittämään mm. alueen virkistysmahdollisuuksien parantamiseksi.

Baanatasoinen pyöräliikenneyhteys rakennetaan Reposalmentien varteen Ilomäentiestä länteen. Toki uimaranta on ulkoilun ja virkistäytymisen kannalta merkittävä kohde ja sen yhteyksiä kehitetään myös.

Raitiotien jatkaminen tulevaisuudessa Vartiosaareen

Mielipiteessä oltiin huolestuneita, että ratikkakorttelisuunnitelmalla pyritään edistämään hanketta, jolla Vartiosaari yritetään rakentaa 6 000 - 7 000 asukkaan kaupunginosaksi.

Vastine

Ratikkakorttelin sijoittaminen suunniteltuun paikkaan on yleiskaavan mukaista. Valitus yleiskaavasta Reposalmentien eteläpuolisten rakentamispikseleiden osalta hylättiin korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Vartiosaaren osalta valmistelu yleiskaava ja osayleiskaava kumoutuivat ja saarella on voimassa Yleiskaava 2002 selvitysaluumerkintä. Varikko tarvitaan Kruunusillat-hankkeen raitiotieyhteyttä varten huolimatta Vartiosaari-päätöksestä tai saaren tulevasta käytöstä. Kaavassa varikon yhteyteen sijoitettavien kortteleiden rakentamisella ja mitoituksella tai kortteliin liittyvillä liikennejärjestelyillä ei ole mitään erityistä yhteyttä

Vartiosaaren maankäyttöön. Kaavan ratkaisu ei toisaalta myöskään poissulje mitään Vartiosaaren maankäyttöön liittyvää vaihtoehtoa.

Luonto

Suuressa osassa mielipiteitä vastustettiin suunnitelmaa, joka tuhoaa arvokkaan metsä- ja merenrantaluonnon. Laajasalo on yhdessä Vartiosaaren ja Vuosaaren kanssa keskeinen osa Helsingin viidettä vihersormea, joka turvaa riittävän ekologisen käytävän eri lajeille Helsingin edustalta aina Vartiokylänlahdelle ja Mustavuoren kautta aina Sipooseen saakka. Uudessa yleiskaavassa on merkintä ekologisesta kestävydestä, jota sovelletaan koko kaava-alueella. Reposalmentien alueen suunnitelmassa metsäluonnon monimuotoisuus vaarantuu huomattavasti, millä on suoria vaikutuksia ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin. Edistääkö massiivinen viher- ja ulkoilualueiden rakentaminen todella sosiaalista tai ekologista kestävyttä? Onko kaupunki huomionnut autokannan vähittäisen muuntumisen ekologisemmaksi (sähkö- ja biokaasuautot) ja laskenut mukaan myös rakentamisen myötä menetetyt hiilinielut sekä kasvavat terveyskustannukset?

Vastine

Varikkokortteli sijoittuu Reposalmentien varteen, osittain puistometsän ja nurmialueen sekä leikkipaikan, koirapuiston ja rantalentopallokenttien paikalle. Varikkokorttelin vuoksi menetetään nykyistä virkistysaluetta noin 4 hehtaaria, josta metsäaluetta on 2,1 hehtaaria. Rakentaminen ei ulotu Laajasalon uimarannalle, eikä sen läheisyydessä oleviin metsiin. Ekologinen yhteys säilyy ja on kapeimmillaankin yli 100 metriä leveä (noin 150 metrin matkalla), yhteys säilyy myös puustoisena.

Uudessa yleiskaavassa on mainittu ekologinen kestävyys yhtenä tavoitteellisena arvona. Tiivis yhdyskuntarakenne ja joukkoliikenne, mitä tämä varikko palvelee, myös edustavat kestävästä yhdyskuntasuunnittelusta.

Metsä ja luontoarvot

Luonnonsuojelujärjestöjen Helsingin arvometsät -kartalla Reposalmentien alueen metsäaluetta esitetään LUO-alueeksi, jolla on vähintäänkin paikallista suojelumerkitystä. Helsingin luontotietojärjestelmään ei ole kartoitettu luonnonsuojelulain 29 § mukaisten luontaisesti kehittyneiden jalopuumetsiköiden esiintymistä asemakaava-alueilla. Melko edustava tällainen kohde (vaahterametsikkö) löytyy myös Reposalmentien kaava-alueen kaakkoisosasta ns. Tuhatjalkaisen alueelta. Se ja Reposalmen uimarannan pohjoispuolinen metsäalue on myös sisällytetty

Helsingin arvometsät -esitykseen vuonna 2014. Esitämme kaava-alueille sijoittuvien arvometsien huomioimista luonnonalueina, mikäli kaavan työstöä jatketaan.

Kaupunginvaltuustossa hyväksyttiin lokakuussa 2016 ponsi, jonka mukaan luonto- ja viheralueille ei kaavoiteta rakentamista ensisijaisesti, vaan aloitetaan kaupunkirakenteen tiivistämisestä. Tämän valossa suunnitelma Reposalmentien alueen rakentamisesta on huono. Alueella on arvokkaita lintu-, metsä-, kasvi- ja geologisia esiintymiä, jotka myös puoltavat kohteen suojelemista. Kaupungin pitää toimia oman toimintaohjelmansa mukaisesti ja säilyttää Laajasalon metsät, rannat ja viheralueet koskemattomina.

Metsäalueen luontoarvojen huomioimiseksi metsä pitäisi rajata pois suunnitelmista. Alueella on suojeltuja puita ja eläimistöä, jotka pääsevät liikkumaan laajalla alueella turvallisesti. Linnusto on monipuolinen. Asiamukainen ja ajantasainen selvitys alueen luontoarvoista, mukaan lukien kalliotutkimus, tulee tehdä ennen suunnittelun etenemistä.

Löytyneitä luontoarvoja on tällä alueella muun muassa luonnontilainen hiekkaranta sekä luonnonmuistomerkkeinä rauhoitetut monisatavuotinen mänty ja hopeapoppeli. Muita arvoja ovat esimerkiksi alueella lukuisina esiintyvät iäkkäät männyt, merenpohjassa oleva lähteikkö ja sielokalliot. Alueella kasvaa soikkokaksikko.

Reposalmentien metsä ja ranta on luokiteltu tärkeiksi lintu- ja kasvillisuuskohteiksi (Rakennusvirasto: Yliskylän aluesuunnitelma 2015–2024) ja puiston kosteikkopainanteissa viihtyvät myös sammakot, rupikonnat ja vesiliskot – kaikki lain mukaan rauhoitettuja lajeja, sammakko lisäksi EU:n luontodirektiivillä suojeltu. Kosteikkolammista pikku-Sarvaston merenlahteen laskeva Yliskylänpuro on rauhoitettu. Kaupungin verkkosivujen mukaan kaupunkien pienvedet ovat tärkeitä sinivihertaita, elinympäristöjä ja kulkureittejä sekä virkistyskohteita kaupunkilaisille. Reposalmentien alueen suunnittelussa pienvesien arvostus ei toteudu sen paremmin luonnon kuin virkistyskäytön näkökulmasta. Rakentamisen myötä tuhoutuisivat kosteikot ja lammet sekä mahdollisesti myös Yliskylänpuro.

Vastine

Asemakaavamuutos koskee yhtä Laajasalon keskeistä viheraluetta. Raitiovaunuvarikon tulee sijaita raitiovaunureitin varrella. Varikon tilantarve on huomattava ja monien vaihtoehtoisten sijoituspaikkojen tutkimisesta huolimatta tämä paikka osoittautui kokonaisuutena parhaaksi. Tässä asemakaavahankkeessa raidejoukkoliikenteen edistäminen on arvioitu alueen luontoarvoja painavammaksi.

Luonnonsuojelujärjestöjen Helsingin arvometsät -kartalla Reposalmentien alueen metsäaluetta esitetään LUO-alueeksi, jolla on vähintäänkin paikallista suojelumerkitystä.

Luonnonsuojelujärjestöjen Helsingin arvometsät -kartalla on 214 metsäkohdetta Helsingissä sisältäen Östersundomin sekä muutaman kohteen Helsingin ulkopuolella. Näiden esitettyjen metsien koot vaihtelevat 1–227 hehtaarin välillä (Santahamina 227 ha) ja yhteensä niitä on 2 706 hehtaaria. Luonnonsuojelujärjestöt esittävät näitä 2 706 hehtaaria luonnonsuojelualueiksi tai LUO-alueiksi.

Helsingissä on metsää noin 4 000 hehtaaria, tähän lukuun eivät kuulu Östersundomin metsäalueet tai Helsingin ulkopuolisten metsäalueiden alueet. Mikäli näistä alueista suojeltaisiin tai merkittäisiin LUO-alueiksi 2 706 hehtaaria, tarkoittaisi se, että lähes 70 % kaikista Helsingin virkistymetsistä kuuluisi suojelun pariin. Tämä rajoittaisi metsien virkistyskäyttöä, sekä turvallisen virkistyskäytön vaatimia metsänhoitotoimia. Helsingin kaupunki on hoitanut kaupunkimetsiään pitkäjänteisesti ja sellaisilla menetelmillä, että kaupunkimetsistä on varttunut arvometsiä – näin myös virkistymetsät ovat arvometsiä luonnonsuojelujärjestöjen Helsingin arvometsät -kartalla.

Luontojärjestöt ovat esittäneet Helsingin arvometsät -kartalla Reposalmentien metsäaluetta LUO-alueeksi. Reposalmentien metsä ei kuulu tähän asemakaava-alueeseen. Myös ratikkakorttelin alle jäävä metsä (Tuhatjalkainen, Yliskylä) on esitetty LUO-merkinnällä. Kaupunkimetsissä on paljon arvoja ja on tärkeää löytää tasapaino suojelun, virkistyskäytön ja täydennysrakentamisenkin kesken.

Asemakaavan luontotiedot ovat Helsingin luontotietojärjestelmästä, joka on ajantasainen, kattava ja luonteeltaan yhteismitallinen koko Helsingin mittakaavassa. Luontotietoja tarkennetaan tarvittaessa, tässä asemakaavakohteessa suoritettiin tarkemmat lepakkoinventoinnit kesällä 2018.

Asemakaava-alue on muuttunut tämän kannanoton jättämisen jälkeen, joten moni mielipiteessä esitetty luontokohde ei kuulu tai ole alun perinkin kuulunut kaava-alueeseen, kuten luonnonmuistomerkkeinä rauhoitetut monisatavuotinen mänty ja hopeapoppeli tai luonnonhiekkaranta. Asemakaava-alueella ei ole rauhoitettuja tai suojeltuja luontokohteita eikä luonnonsuojeluohjelman kohteita. Yliskylänpuro ei kuulu kaava-alueeseen, eikä alueella ole matelija- tai sammakkoeläinkohteita.

Kaava-alueella on arvokkaita luontokohteita (Helsingin luontotietojärjestelmä 3.12.2018).

Alueella on geologisesti tai geomorfologisesti arvokas kohde eli Reposalmentien harju tai rantavalli (2 lk.). Kohteessa on matala hiekkaharjanne, joka on mahdollinen Yliskylän deltan syöttöharjun jäännös tai rantavalli. Rantavallin pohjoisosasta tulee häviämään uusien ratajärjestelyjen vuoksi.

Alueella on kaksi linnustokohdetta. Reposalmentien eteläpuolella on linnustollisesti arvokas kohde nimeltä Laajasalon uimaranta (III lk) sekä arvokas linnustokohde nimeltä Laajasalon itäosan metsät (ei luokitusta).

Alueella on arvokas metsäkohde nimeltään Yliskylä. Alueen kaksi kuviota ovat yhteensä 0,6 hehtaarin kokoiset. Toinen kuvio on luokiteltu metsäluhta ja tulvametsäksi (0,3 ha) ja on II luokan Metso-kohde. Toinen kuvio on lehtoa (0,3 ha), joka on luokiteltu II luokan Metso-kohdeksi. Kohteessa ei ole luonnonsuojelulain 29 §:n mukaisia suojeltuja luontotyyppisiä. Kohdekuvauslomakkeessa toisesta kuvioista (Metsäluhta ja tulvametsä) todetaan, että se täyttäneen metsäluhdan kriteerit eli saattaa olla metsälain 10 §:n mukaisia erityisen tärkeitä elinympäristö.

Täydentävän luontoselvityksen perusteella kaava-alue on lepakkoalue (erillinen selvitys), jossa havaittiin viiksisiippoja ja pohjanlepakoita. Lepakkohavainnot keskittyivät pääosin Holmanmoisionpolun varrelle, joka tulee säilymään tulevaisuudessakin. Kaava-alueella ei ole luonnonsuojelulain 49 §:n perusteella suojeltuja lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja tai talvehtimispaikkoja, joita ei saa heikentää.

Melu ja ilmansaasteet

Metsä- ja kallioalueet toimivat nykyisin oleellisena jarruna puolustusvoimien Santahaminan harjoitusammuntojen painealoille. Havupuumetsä on erittäin hyvä pienhiukkaspäästöjen puhdistaja. Miksi siis tuhoitaisiin arvokas ja kaupunkiloissa harvinainen havupuualue?

Vastine

Kaava-alue ei sijoitu Santahaminan maankäytön suunnittelua rajoittavalle meluvyöhykkeelle. Kaava-alueelle ei kohdistu merkittäviä ilmanlaatuhaittoja.

Yhteenveto asukastilaisuuksista

- OAS-vaiheen asukastilaisuus 14.6.2017 klo 17:30-20 Laajasalon kirkossa.
 - Keskustelua asukastilaisuudessa 8.1.2018 klo 18-20 Laajasalon kirkossa.
 - Viitesuunnitelmasta järjestetyn arkkitehtuurikilpailun ehdotusten esittely asukastilaisuudessa 5.3.2018 klo 18-20 Laajasalon kirkossa.
-

- Kaavan ja sen viitesuunnitelmasta järjestetyn arkkitehtuurikilpailun ehdotukset esillä 26.2.-20.3.2018 näyttelytila Laiturilla. Kaavan valmistelijat paikalla esittelemässä kilpailutöitä 14.3.2018 klo 16-19.
- Jatkotyön pohjaksi valitun kilpailuehdotuksen esittely Uutta Itä-Helsinkiä-tilaisuudessa 19.4.2018 klo 16-20 Itäkeskuksen peruskoulussa.
- Reposalmentien uuden asuinkorttelin ja ratikkavarikkosuunnitelman sekä ympäröivien alueiden kehittämistyöpaja 8.5. klo 17–20 Laajasalon opistolla.
- Jatkotyön pohjaksi valitun kilpailuehdotuksen esittely 26.5.2018 klo 10-14 Laajasalopäivillä.

Luonnosaineiston (viitesuunnitelman) erillinen nähtävilläolo 15.11.–30.11.2018

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

HSY:n kannanotto luonnosaineistosta kohdistui uuden jäteveden pumpptaamon sijoittamiseen alueelle. Lisäksi kannanoton mukaan kaavoituksen yhteydessä tulee selvittää uuden vesihuollon tarve ja sen kustannukset sekä huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Alustava vesihuollon yleissuunnitelma kustannusarvioineen tulee laatia kaavoituksen yhteydessä ja esittää kaavaselostuksen osana. Pihakannen kuivatus tulee järjestää HSY:n ulkopuolisin järjestelyin.

Hankkeen paloturvallisuuden osalta kannanotoissa ei nähty kohtuuttomia ongelmia. Kaavoitetut viisikulmaiset asuinkorttelit tulevat todennäköisesti tuomaan jatkosuunnittelun yhteydessä haasteita paloturvallisuussuunnittelulle, samoin kuin kaava-alueen tasoerot ja sen myötä nostolava-autojen reitit, jotka vaativat kuitenkin jonkin verran väljyyttä toimiakseen. Suurin osa paloteknisistä kysymyksistä on ratkaistavissa rakennuslupavaiheessa.

Helen Sähköverkon kannanotossa todettiin, että Helen Sähköverkko on suunnittelemassa Reposalmentielle laajamittaista jakeluverkon investointi- ja uudistamistyötä. Työn toteutus on ajoitettu tehtäväksi Reposalmentien kadun ja talojen rakentamisen aikataulussa. Reposalmentien ratikkakorttelin sähkönjakelu tulee vaatimaan alueelle 1–2 jakelumuuntamoita. Jakelumuuntamot tulevat palvelemaan pääasiassa muutosalueen asuinkerrostalojen korttelialuetta. Pysäköintilaitos ja ratikkavarikko liittynevät sähköverkkoon omien keskijänniteliittymien (muuntamoiden) kautta. Jatkosuunnittelussa ratkaistaan, voidaanko nykyistä YO-korttelissa olevaa jakelumuuntamoita hyödyntää osittain myös hybridikorttelin sähkönjakelussa.

Kannanotoissa esitetyt asiat on huomioitu kaavamääräyksellä: Näille korttelialueille on suunniteltava ja rakennettava Helen Sähköverkon ohjeen mukainen muuntamo. Muut kannanotot huomioidaan kaavaehdotusvaiheessa.

Kannanotot luonnosaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)
- Helen Sähköverkko Oy
- Pelastuslaitos

Yhteenveto mielipiteistä

Luonnosaineiston (viitesuunnitelman) erillisen nähtävilläolon yhteydessä saadut mielipiteet kohdistuivat ratikkakorttelin sijaintiin ja kokoon, virkistysalueiden vähenemiseen sekä liikenneturvallisuuteen. Lisäksi asukkaat kokevat, että heitä ei kuulla eikä heidän mielipiteitään oteta huomioon kaavoituksessa. Osaan luonnosaineiston nähtävilläolon yhteydessä saatuihin mielipideasioihin on vastattu jo OAS-vaiheen mielipiteiden vastineissa.

Kirjallisissa mielipiteissä on tuotu esiin kriittisen palautteen lisäksi myös positiivisia seikkoja. Kritiikkiä sai erityisesti liikennemäärän kasvu, ratikkakorttelin sijainti ja koko sekä virkistysalueen pieneneminen. Raitiotien tuleamista saarelle pidettiin hyvänä ja siihen liittyvää täydennysrakentamista ymmärrettävänä asiana.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 11 kpl.

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Asukkaita ei kuulla eikä heidän mielipiteitään oteta huomioon kaavoituksessa.

Mielipiteissä oltiin sitä mieltä, että asukkaita pitää kuulla ja heidän mielipiteensä suunnitelmasta ottaa huomioon. Kaavaluonnoksen valmisteluprosessi ei vastaa vuonna 2017 hyväksytyyn kaupunkistrategian henkeä ja linjauksia, joiden mukaan asukkaiden vaikutusvaltaa oman elinympäristönsä asioihin tulee kasvattaa ja kaupunginosia kehittää yhdessä niiden asukkaiden kanssa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmien mukaisen asukastilaisuuksien merkitys on jäänyt epäselväksi.

Vastine

Mielipiteet on huomioitu ja niihin on annettu vastineet tässä vuorovaikutusraportissa.

Asemakaavaluonnos on laadittu uuden yleiskaavan, maankäyttö- ja rakennuslain, valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja Helsingin strategiaohjelman mukaisesti. Kruunusillat-hankkeesta on tehty kaupunginvaltuuston päätös 31.8.2016. Mielipiteen antajien näkökulmat ovat osittain ristiriidassa alueen suunnittelulle asettamiin tavoitteisiin

nähdessä siten, että kaikkien esitettyjen mielipiteiden huomioiminen sellaisenaan ei ole ollut mahdollista.

Kaavahankkeen vaiheittaisesta valmistelusta ja koosta johtuen siitä on ollut vaikea eri vaiheissa antaa täysin kattavaa kuvaa. Hankkeen edetessä siitä on pyritty välittämään tietoa ja keskustelemaan mahdollisimman kattavasti niin, että ne asukkaiden esittämät näkökulmat, jotka suunnittelun reunaehtojen puitteissa on mahdollista ottaa huomioon, on myös otettu huomioon. Kaavahankkeessa on mm. epätavalliseen tapaan varattu yleistä puistoaluetta rakennettavan korttelin kansipihalle. Tällä vastataan alueen asukkaiden huoleen poistuvan leikkikentän sijainnista. Holmanmoisionpolun historia on selvitetty ja laadittu polun arvon ja ilmeen palauttava suunnitelma. Kortteliin on varattu liiketilaa, joka tuo lisää palveluja alueen nykyisille asukkaille. Ennen kaikkea jatkosuunnittelussa ja tulevassa kaavoituksessa pyritään pitämään huoli siitä, että syntyvä kokonaisuus tulee olemaan laadukas niin arkkitehtuuriltaan kuin toiminnoiltaan varikkona ja asuinalueena.

Oas-tilaisuuden jälkeen olemme järjestäneet varikkohankkeeseen liittyen kaksi avointa asukastilaisuutta Laajasalon kirkolla, ensimmäisen maaliskuussa ja toisen marraskuussa 2018. Molempiin tilaisuuksiin osallistui useita satoja alueen asukkaita ja asukkaiden toiveen mukaisesti tilaisuuksissa oli selkeät alustukset ja hankkeen suunnitteluvaiheen esittelyt ennen keskustelun avaamista. Lisäksi Laajasalolaisten yhdistysten ja järjestöjen sekä muiden järjestäytyneiden toimijoiden kanssa keskusteltiin erityisesti ratikkavarikkoa ympäröivän urheilupuistoon liittyvistä toiveista ja tarpeista toukokuussa järjestetyssä tilaisuudessa. Ratikkavarikon arkkitehtuurikilpailun työt olivat nähtävillä lisäksi info- ja näyttelytila Laiturilla maaliskuussa ja myös siellä oli mahdollista tavata ja keskustella suunnittelijoiden kanssa. Lisäksi hanketta on esiteltä Laajasalopäivillä toukokuun lopulla.

Hankkeen viestintää on tehostettu ja tammikuussa lähetettiin kaikkiin laajasalolaisiin kotitalouksiin tiedote (10 000 kpl) jossa kerrottiin alueen suunnitelmista ja tulevasta asukastilaisuudesta. Keväällä perustettiin Laajasalon uutiskirje, jonka ensimmäinen numero oli jaettavana Laajasalopäivillä toukokuun lopulla. Uutiskirjeen toinen numero jaettiin marraskuun alussa niin ikään kaikkiin Laajasalon kotitalouksiin.

Arkkitehtuurikilpailun järjestäminen

Ratikkakorttelin suunnittelukilpailun järjestämistä pidettiin hätiköitynä tekona kaupungilta yleiskaavan valitusprosessin ollessa kesken.

Vastine

Kruunusillat-hankkeesta tehtiin kaupunginvaltuuston päätös 31.8.2016 ja raitiotieliikenteen tavoitellaan alkavan vuonna 2026. Kaavoitus, mahdolliset kaavavalitukset ja rakentamiseen tarvittava aika huomioiden hanketta oli tarpeen valmistella silläkin riskillä, että yleiskaava ei vielä ollut lainvoimainen. Arkkitehtuurikilpailu haluttiin järjestää laadun ja toimivien ratkaisujen löytymiseksi.

Laajasalon ratikkakortteli ei sovi ympäristöönsä, on liian iso, korkea ja massiivinen

Mielipiteissä todetaan, että Laajasalo on lähiö eikä kantakaupunkia. Suunniteltua rakentamista pidetään liian massiivisena alueelle. Lähialueen maiseman koetaan muuttuvan olennaisesti. Korkeimpia rakennusosia pidettiin liian korkeana. Myös kansirakennetta pidettiin alueelle vieraana. Esitettiin myös, että uutta mittavaa lisärakentamista Kruunuvuorenrannan, Laajasalon keskustabulevardin ja vanhan ostoskeskuksen alueelta vapautuvien tonttien lisäksi tulisivat Laajasalossa esittää vasta 2030-luvulla, kun ensin nähdään, miten Kruunuvuoren alueen ja Laajasalon keskustabulevardin rakentamisen jälkeen liikenne toimii.

Vastine

Kaupunkistrategian mukaisesti Helsingissä suunnitellaan liikenneinvestoinnit ja maankäyttö aina yhdessä. Liikenneinvestoinneilla huolehditaan koko liikennejärjestelmän toimivuudesta. Kestävien liikennemuotojen osuutta kasvatetaan. Helsinkiin rakentuvien uusien aluekokonaisuuksien ohella tehostetaan täydennysrakentamista.

Kruunusillat-hankkeen raitiotieyhteys liittyy Laajasalon asuinalueet kantakaupunkiin. Kruunusillat ja raitiotie on päätetty rakentaa (kaupunginvaltuusto 31.8.2016) ja toimiakseen raitiotieyhteys tarvitsee varikon. Varikon rakentamisen aikataulu on sama kuin Kruunusilltojen ja raitiotien. Varikolle paras ja toimivin paikka on Reposalmentien varressa. Paikka on erinomainen asuntorakentamiselle ja liian hieno pelkälle tekniselle varikkotoiminnalle, joten kaupungin ja laajasalolaisten kannalta järkevää on suunnitella alueelle asumisen ja varikon yhdistävää hybridirakennusta.

Varikkokorttelin sijoittaminen suunnittelualueelle on lähtökohdiltaan haasteellinen. Suunnitelmassa on pyritty hyödyntämään ja kehittämään näitä haastavia lähtökohtia niin, että varikkokortteli huomioi ympäröivän maisematilan ja mittakaavan ja rakentuu luontevaksi osaksi ympäristöään. Yliskylän identiteettiä vahvistetaan uudella omaa aikaansa heijastavalla kerrostumalla. Korttelirakenteessa pyritään yhdistämään esi- ja kantakaupungin korttelirakenteen positiivisia puolia. Matalat korttelireu-

nat muodostavat jalankulkijan mittakaavaan jäsenneilyä miljöötä samalla, kun korkeammat lamellit kansipihalla sijoittuvat vapaammin maisematilaan avautuen. Asuinrakennusten keskelle jäävän kansipihan rakenteet mitoitetaan siten, että myös suurten puiden istutus ja ankkurointi kannelle on mahdollista. Suurten puiden lisäksi kansipihalle istutetaan pikkupuita, pensaita, koristeheiniä ja kukkia. Osa kansipihasta on varattu yleiselle puistoalueelle.

Ratikkakorttelin kaavatehokkuus

Kaavatehokkuutta pidettiin poikkeavana ympäristön kortteleihin nähden. Mielenpitoissa kysyttiin voiko läheisten pientalotonttien tonttien tehokkuutta nostaa vastaavasti.

Vastine

Asuinkortteleiden tehokkuus asumisen ja liiketilojen osalta on keskimäärin 1,17. Tehokkuusluvussa ei ole mukana istutetun kannen alla oleva varikko.

Helsingin yleiskaavassa (2016) alue on asuntovaltaista aluetta A2 sekä virkistys- ja viheraluetta. Asuntovaltaista aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata. Virkistys- ja viheraluetta kehitetään merkittävänä virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto-, ja kulttuurialueena, joka kytkeytyy seudulliseen viherverkostoon ja merrilliseen virkistysvyöhykkeeseen. Virkistys- ja viheralueiden kehittämisessä huomioidaan yleiskaavan teemakartalla esitetty metsäverkosto. Lähtökohtana on säilyttää verkoston metsäinen luonne. Yleiskaavassa kaava-alueita sivuaa idässä sijainniltaan ohjeellinen viheryhteys, viherakseli, joka palvelee virkistysyhteytenä ja liittää viheralueet toisiinsa. Yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta puistomaiseen tai luonnonmukaiseen. Kaava-alueen koilliskulmaa sivuaa yleiskaavassa myös sijainniltaan ohjeellinen pikaraitiotien linja. Nyt laadittu kaavaratkaisu on yleiskaavan mukainen.

Naapuritonttien tehokkuuden kasvattamista tutkitaan mahdollisten kaavamuutoshakemusten pohjalta. Täydennys- ja lisärakentamista suunnitellaan koko Laajasalon näkökulmasta.

Ratikkakorttelin rakennushanke

Rakennushankkeen kokoluokasta ja aikataulusta esitettiin huoli. Lisäksi kysyttiin, onko olemassa kokemusta tämän kaltaisesta rakennushankkeesta.

Vastine

Helsingissä ja Suomessa on tehty ja tekeillä useita hybridihankkeita kuten huomattavasti nyt suunnitteilla olevaa ratikkakorttelia suuremmat Pasilan ja Kalasataman rakentaminen tai Tampereen ratapiha -hanke. Hybridihankkeet ovat kaikki yksilöitä ja täysin Laajasalon ratikkakorttelia vastaavaa hanketta ei ole. Zürichiin on rakennettu ja on jo käytössä Karlbreite-niminen hybridirakennus, jossa on raitiovaunuvarikko ja asu-mista. Kohde vastaa lähimmin nyt Laajasaloon suunniteltavaa ratikka-korttelia ja sieltä onkin haettu oppia tätä hanketta varten.

Hybrideissä toistuu jossain määrin samankaltaiset erityisesti huomioon otettavat näkökohdat, kuten toimintojen vaatiman huollon sijoittaminen, melu- ja runkomelukysymykset, vaihteittain rakennettavuus, eri omistajien ja toimijoiden väliset riippuvuussuhteet sekä myöhemmin tehtävien korjaustoimenpiteiden huomioiminen. Kaavoituksessa, jatkosuunnittelussa ja rakennuttamisessa haetaan laajasti kokemusta ja tietämystä verrannollisista kohteista ja ratkotaan eteen tulevia kysymyksiä niistä saatujen kokemusten kautta.

Raitiovaunuliikenteelle pitäisi suunnitella vaihtoehtoisia liikenne-muotoja

Mielipiteiden mukaan Kruunuvuorensillat olisi pitänyt suunnitella linja-autoille raitiovaunujen sijaan. Suunnittelun raitiotiehankeeseen siltoineen ja varikkoineen sekä pyöräilybaanan pelätään hävittävän korvaamattomia luontoarvoja Laajasalossa. Myös vesiliikennettä pidettiin parempana vaihtoehtona Laajasaloon kuin raitiovaunuliikennettä.

Vastine

Kaupunki vahvistaa merkittävästi joukkoliikennetarjontaa kasvavassa kaupungissa. Tämä on ehdoton edellytys säilyttää liikkumisen mahdollisuudet kaupungin arjessa. Nykyisen bussiliikenteen lisäksi Herttoniemeen ei mahdu Kruunusilloille tulevaa matkustajamäärää vastaava bussimäärä. Siltayhteys pitää tehdä joka tapauksessa joukkoliikenteen järjestämiseksi. Nykyisin käytettävän bussikaluston kapasiteetti ei ole riittävä tarjoamaan riittävää palvelua arvioidulle matkustajamäärälle. Suurimmillakin markkinoilta löytyvillä busseilla kapasiteetin riittäminen on kyseenalaista. Lisäksi bussiliikennettä varten pitäisi rakentaa kokonaan uudenlainen infrastruktuuri Kalasataman ja keskustan suuntaan. Nykyistä bussiliikennettä kehitetään koko Laajasalon joukkoliikennettä ajatellen. Bussiliikenteen lisätarjontaa Laajasalosta muualle Helsinkiin on myös mahdollista kehittää.

Baanatasoinen pyöräliikenneyhteys rakennetaan Reposalmentien varteen ilomäentiestä länteen.

Vesiliikenne on osa merellisetä Helsinkiä. Se ei kuitenkaan ole toimiva joukkoliikennemuoto Itä-Helsingin tarpeisiin hitautensa ja vähäisen matkustajakapasiteetin johdosta. Myös matkaa kohden muodostuvat kustannukset on arvioitu suuriksi. Vesiliikennettä kehitetään toki muista syistä.

Varikon sijainti

Raitiovaunuvarikon sijoittamista keskelle Reposalmentien asuinalueella ja liikuntapuistoa pidettiin perustelemattomana. Mielenpiteiden mukaan hankkeen sijainti pitää perustella paremmin. Mielenpiteissä oltiin sitä mieltä, että kasvavan joukkoliikenteen tarve johtuu Kruunuvuorenrannan rakentamisesta, jolloin varikolle olisi pitänyt osoittaa sijainti Kruunuvuorenrannan alueelta. Vaihtoehtoisia sijaintia ehdotettiin myös Jokeri-varikon yhteyteen Roihupellossa tai Herttoniemessä, jolloin Laajasalon raitiotie tulee yhdistää yleiskaavan raitiotielinjausten mukaisesti Herttoniemen kautta Jokeri-linjalle. Mielenpiteen mukaan varikko voidaan rakentaa hybridikorttelina myös näille alueille. Reposalmentien ratikkakorttelisuunnitelmasta on luovuttava ja varikolle sekä siihen liittyville asuinkortteleille on etsittävä toinen, tarkoituksenmukaisempi sijainti.

Vastine

Laajasaloon rakennettava raitiotie palvelee koko Laajasalon aluetta. Raitiotien varrelle suunnitellaan merkittävästi täydennysrakentamista tyydyttämään kasvavan ja tiivistyvän kaupungin lisääntyvää asumistarvetta. Kaikelle raitiotiekalustolle tarvitaan säilytys- ja huoltotilat. Koska raitiotiekaluston määrä kasvaa koko kaupungissa, naapurikaupungit mukaan lukien, lähivuosisikymmeninä merkittävästi kasvaa myös varikkotarve vastaavasti. Nykyinen varikkokapasiteetti on säilytyksen osalta aivan riittämätöntä. Nykyisillä varikoilla Koskelassa ja Vallilassa voidaan toteuttaa kasvavalle kalustolle tarvittavia päivittäishuoltoa isompia huolto- ja korjaustöitä. Ei kuitenkaan aivan rajattomasti. Tällaiset työt vaativat kalliita laitteita ja erikoisammattitaitoa ja näiden toimintojen keskittäminen on perusteltua. Lisääntyvä korjaus- ja huoltotarve syö osaltaan myös käytettävissä olevaa tilaa näillä varikoilla. Kasvava kalustomäärä vaatii vääjäämättä uusia varikoita. Säilytys ja päivittäishuollon kapasiteetti on muodostuvista siirtokustannuksista tarkoituksenmukaista sijoittaa siten, että ne sijaitsevat lähellä alueita, joille tarjotaan raitiotieliikennettä. Siltayhteyden perustuva raitiotieliikenne muodostui Kruunuvuorenrannan joukkoliikenteen pääjärjestelyksi melko myöhäisessä vaiheessa suhteessa alueen osayleiskaavaan poikkeuksellisen vaativasta selvitystarpeesta johtuen. Raitiotieyhteyden jakaminen Yliskylään osoittautui myös kannattavaksi ratkaisuksi, koska täydennysrakentamispotentiaalia on olemassa olevien asuinalueiden lisäksi merkittävästi raitiotielle otollisen reitin varrelta. Varikon sijoituspaikkoja on selvitetty alustavin selvityksin eri kohdista läheltä raitiotielinjaa. Selvityksiä

on tehty hybridirakennuksien osalta Kruunuvuorenrannassa, Yliskylänlahden ja kauppakeskuksen alueilla, kalliovarikoita Kruunuvuorenrannassa ja Yliskylässä. Kaavamuutoksessa esitetty paikka osoittautui selvitysten perusteella ainoaksi paikaksi, johon varikko on toteutettavissa. Varikon sijoittamista Roihupeltoon Raide-Jokerin varikon yhteyteen on myös selvitetty. Raide-Jokerin suuntaan ei ole pystytty osoittamaan riittävästi matkakysyntää raitioliikennettä varten. Raiteen rakentaminen Roihupeltoon ilman joukkoliikenteen palvelukysyntää olisi erittäin kallis ja tilajärjestelyiden osalta haasteellinen tehtävä. Raide-Jokerin varikolle ei myöskään mahtuisi kaikki kruunusillat hankkeen mukaisen raitioliikenteen järjestämiseen tarvittava kalusto. Roihupellon varikko on Raide-Jokerin liikennöinnin kannalta optimaalisella paikalla, eikä ole perusteltua järjestää sille kalustolle muuta varikkoa.

Reposalmentien alikulkutunnelin poistaminen Laajasalon ylä- ja alakoulun välillä

Mielipiteessä esitettiin vakava huoli liikenneturvallisuudesta ratikkakorttelin välittömässä läheisyydessä sekä alikulkutunnelin poistamisesta Laajasalon ala- ja yläkoulun välillä. Sitä pidettiin turvallisuusriskinä, koska tunnelia pitkin kulkee päivittäin satoja pieniä lapsia. Alikulku on alueen lasten ja nuorten vilkkaassa käytössä myös muina kuin koulupäivien aikana. Liikennejärjestelyä pyydettiin tätä osin tarkastelemaan uudelleen.

Vastine

Reposalmentien ylittävälle suojateille Koulutanhuan kohdalla tehdään hidastejärjestelyt ja hyvistä näkemistä on huolehdittu. Koulujen kanssa tehdään yhteistyötä myös jatkosuunnittelussa. Reposalmentien ylittämisen turvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota.

Ulkoilu- ja lähiliikuntamahdollisuudet katoavat ratikkakorttelin rakentamisen myötä

Mielipiteissä oltiin huolestuneita, että ratikkakortteli tuhoaa ulkoilu- ja lähiliikuntamahdollisuudet ja laajasalolaisten joutuvan jatkossa etsimään ulkoilumahdollisuuksia automatkojen takaa. Todettiin myös, että korvaavia, kaiken kuntoisille sopivia hiihto- ja juoksulenkkejä ei lähialueelta löydy. Asukkaiden koettiin tarvitsevan riittävän laajoja yhtenäisiä luontoalueita palautumiseen.

Vastine

Laajasalon urheilupuisto on nykyisellään noin 16 hehtaarin kokoinen kokonaisuus. Urheilupuistoon kuuluu Laajasalon uimaranta, Laajasalon liikuntapuiston rakennetut kenttä- ja hallialueet, 4 rantalentopallokent-

tää sekä vajaamittainen yleisurheilukenttä (ratapituus 250 m), ulkokuntoilupiste, kilometrin mittainen kuntoreitti sekä laajat metsä ja puistoalueet.

Laajasalon urheilupuistossa asemakaavamuutos koskee välittömästi 3,3 hehtaarin aluetta, joka sijaitsee Reposalmentien varrella. Tällä alueella sijaitsee 4 rantalentopallokenttää, ulkokuntoilupiste sekä osa kilometrin mittaisesta kuntoreitistä, muuten alue on puistometsää ja nurmi- aluetta. Muilta osin asemakaava-alue ei osu Kuvan liikuntapalvelujen kohdille, joten kaikki nykyiset liikuntatoiminnot, kentät ja hallit jäävät entiselleen. Asemakaavamuutos ei myöskään koske Laajasalon uimarannan aluetta. Laajasalolaisten lähiliikunta- ja ulkoilumahdollisuudet säilyvät jatkossakin.

Varikkokorttelin rakentamisen alle jäävät 4 beachvolleykenttää ja pieni ulkokuntoilupiste tullaan sijoittamaan alueelle. Kuntopolkua on mahdollista osittain siirtää kiertämään Elsankalliota.

Ratikkakorttelin tuleva asukasmäärä lisää herkän ranta- ja metsäluonnon kulutusta yli kipurajan ja muuttaa alueen turvallisuustilannetta etenkin naisulkoilijoiden kannalta

Ratikkakorttelin koettiin merkitsevän tuhoa luonto- ja virkistysarvoiltaan poikkeuksellisen hienolle rantametsän ja uimarannan muodostamalle kokonaisuudelle. Korttelin pelättiin tuovan myös melu- ja valosaastetta. Korttelin rakentamisen pelätään tuhoavan helsinkiläisiltä naisilta jälleen yhden turvallisen ulkoilualueen.

Vastine

Ranta- ja metsäluonnon kulutuksen estämiseksi viher- ja virkistysalueiden reitit tullaan osoittamaan tarkoituksenmukaisesti ja selkeästi, jonka avulla luonnonalueet saavutetaan hyvin ja luonnonalueiden kulumista estetään. Korttelin piha- ja maisemasuunnittelun yhteydessä myös alueen valaistusta tarkastellaan. Hyvällä valaistuksella ehkäistään myös ulkoilijoiden turvattomuuden tunnetta.

Kaavan viitesuunnitteluvaihevaiheessa on tehty liikennemeluserveys, jossa tarkastellaan hybridikorttelin rakennusten julkisivuille ja piha- ja oleskelualueille katu-, raide- ja varikkoliikenteestä aiheutuvia melutasoja. Kaavan ehdotusvaiheeseen tullaan melun arviointia tarkastamaan.

Degerön kartanoalue kärsii ratikkakorttelin rakentamisesta

Ratikkakorttelin rakentamisen, asukasmäärän, melun lisääntymisen ja esteettisten vaikutusten koettiin häiritsevän korttelin välittömässä läheisyydessä olevaa kulttuurihistoriallisesti arvokasta Degerön kartanoaluetta.

Vastine

Degerön kartano on osa Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutusnimistä RKY-aluetta eli valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Asemakaavamuutos ei koske tätä aluetta. Degerön kartano sijaitsee yli 300 metrin päässä varikkokorttelista lähimmilläänkin. Varikkokorttelin ja kartanomiljöön väliin jää korkea ja puustoinen Elsankallion alue, jonka vuoksi esimerkiksi suoria näkymiä ei ole. Varikkokorttelin rakentaminen muuttaa alueen luonnetta, mutta alueen luonteen muutos kartanomiljööstä asuinalueeksi on käynnistynyt jo 1960-70-luvuilla.

Alueen luontoarvot

Mielipiteissä oltiin huolestuneita alueen luontoarvojen huomioimisesta. Varikkoa ja lisärakentamista on osoitettu urheilukenttäalueen länsi- ja luoteispuoleiselle mäkialueelle, jonka metsäalueen luontoarvot on tunnustettu puutteellisesti Helsingin luontotietojärjestelmässä. Näihin pitäisi mahdollisessa jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota.

Mäkialueella on säilynyt merkittävä lehtipuuvaltaisten, osin kallioisten lehto- ja kangasmetsien kokonaisuus. Merkittävien luontoarvojensa takia pääosa alueesta (3 ha) on sisällytetty myös viiden luonnonsuojelujärjestön julkistamaan Helsingin arvometsät-esitykseen (2014). Alueella sijaitsee mm. Yliskylän alueen merkittävin luontaisesti kehittyneiden vaahteroiden keskittymä ja kohde edustaa lehtojen osalta erittäin uhanalaisiksi (EN) luontotyyppien uhanalaisarvioinnissa luokiteltuja vaahteralehtoja. Jalopuiden merkittävän määrän takia mäki täyttää lehtojen osalta maakunnallisesti arvokkaan (Uudenmaan liitto 2012) kriteerit. Mäkialuetta pidetään malliesimerkkinä alueesta, jollaiset tulisi mielipiteiden mukaan sivistyneessä kaupungissa sijoittaa kategorisesti muuttuvan maankäytön ulkopuolelle.

Suunniteltu raitiovaunuvarikko ja siihen liittyvä asuntorakentaminen vievät niin suuren alan, että säilytettävä metsäalue supistuu olemattoman pieneksi eikä enää muodosta vihersormelle olennaisen tärkeää luonnollista metsää.

Vastine

Asemakaavamuutos koskee yhtä Laajasalon keskeistä viheraluetta. Raitiovaunuvarikon tulee sijaita raitiovaunureitin varrella. Varikon tilantarve on huomattava ja monien vaihtoehtoisten sijoituspaikkojen tutkimisesta huolimatta tämä paikka osoittautui kokonaisuutena parhaaksi. Tässä asemakaavahankkeessa raidejoukkoliikenteen edistäminen on arvioitu alueen luontoarvoja painavammaksi.

Luonnonsuojelujärjestöjen Helsingin arvometsät -kartalla (2014) urheilukenttäalueen länsi- ja luoteispuoleisen mäkialueen metsäaluetta esitetään LUO-alueeksi (Tuhatjalkainen, Yliskylä), jolla on vähintäänkin paikallista suojelumerkitystä. Tämä alue on noin 3 hehtaarin kokoinen.

Luonnonsuojelujärjestöjen Helsingin arvometsät -kartalla on 214 metsäkohdetta Helsingissä sisältäen Östersundomin sekä muutaman kohteen Helsingin ulkopuolella. Näiden esitettyjen metsien koot vaihtelevat 1–227 hehtaarin välillä (Santahamina 227 ha) ja yhteensä niitä on 2 706 hehtaaria. Luonnonsuojelujärjestöt esittävät näitä 2 706 hehtaaria luonnonsuojelualueiksi tai LUO-alueiksi.

Helsingissä on metsää noin 4 000 hehtaaria, tähän lukuun eivät kuulu Östersundomin metsäalueet tai Helsingin ulkopuolisten metsäalueiden alueet. Mikäli näistä alueista suojeltaisiin tai merkittäisiin LUO-alueiksi 2 706 hehtaaria, tarkoittaisi se, että lähes 70 % kaikista Helsingin virkistysmetsistä kuuluisi suojelun pariin. Tämä rajoittaisi metsien virkistyskäyttöä, sekä turvallisen virkistyskäytön vaatimia metsänhoitotoimia. Helsingin kaupunki on hoitanut kaupunkimetsiään pitkäjänteisesti ja sellaisilla menetelmillä, että kaupunkimetsistä on varttunut arvometsiä – näin myös virkistysmetsät ovat arvometsiä luonnonsuojelujärjestöjen Helsingin arvometsät -kartalla.

Asemakaavan luontotiedot ovat Helsingin luontotietojärjestelmästä, joka on ajantasainen, kattava ja luonteeltaan yhteismitallinen koko Helsingin mittakaavassa. Tämän alueen metso-kartoitus on tehty vuonna 2013. Urheilukenttäalueen länsi- ja luoteispuoleisen mäkialueen metsä on osa laajempaa arvokasta metsäkohdetta nimeltään Yliskylä. Asemakaava-alueella sijaitsevan metsäkohteen kaksi kuviota ovat yhteensä 0,6 hehtaarin kokoiset. Toinen kuvio on luokiteltu metsäluhta ja tulvametsäksi (0,3 ha) ja on II luokan Metso-kohde. Toinen kuvio on lehtoa (0,3 ha), joka on luokiteltu II luokan Metso-kohteeksi. Kohteessa ei ole luonnonsuojelulain 29 §:n mukaisia suojeltuja luontotyypppejä. Kohdekuvauslomakkeessa toisesta kuviosta (Metsäluhta ja tulvametsä) todetaan, että se täyttäneen metsäluhdan kriteerit eli saattaa olla metsälain 10 §:n mukaisia erityisen tärkeitä elinympäristöjä.

Kaupunkimetsissä on paljon arvoja ja on tärkeää löytää tasapaino suojelun, virkistyskäytön ja täydennysrakentamisenkin kesken.

Laajasalon rannan kautta kulkeva ekologinen yhteys säilyy ja on ka-peimmillaankin yli 100 metriä leveä (noin 150 metrin matkalla), yhteys säilyy myös puustoisena metsäverkostoyhteytenä.

Helsingin uuden yleiskaavan tulkinta

Päätöksessään Helsingin uudesta yleiskaavasta Korkein hallinto-oikeus katsoi, että ns. pikselikaavan epämääräisyydestä johtuen Helsingin kaupungin tulee tarkemmassa ja yksityiskohtaisemmassa asemakaavoituksessaan noudattaa maakuntakaavan RKY- ja viher-, virkistys- ja maisema-alueääräyksiä. Laajasalon liikuntapuiston alue on kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävä alue. Maakuntakaavassa alue on pääosin viheraluetta ja maakunnallisesti merkittävä maisema- ja kulttuuriympäristö. Heti sen vieressä on Degerön kartanon valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Mielenpitemuksen mukaan rakentaminen tälle alueelle on laitonta.

Vastine

Helsingin yleiskaava (2016) määrää mm., että valtakunnallisesti merkitävät maisema- ja kulttuuriympäristöt on otettava oikeusvaikutteisina huomioon yleiskaavan kulttuuriympäristöt-teemakartalta. Lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon maakunnallisesti ja paikallisesti merkitävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet.

Laajasalon ratikkakorttelin kaava-alue on erillään Helsingin Höyrylaivareittien huvila-asutus, Degerön kartano -alueesta (RKY). RKY-alue sijaitsee etelämpänä puustoisella ja kallioisella alueella. Alueiden väliin jää noin 50 m leveä avoin maisema, jolla sijaitsee urheilukenttä.

Kaava-alueen suojelukohteista on kerrottu tarkemmin kaavaselostuksessa.

Liikuntapuiston kehittäminen

Mielenpitemuksen mukaan alueen liikunta- ja virkistysmahdollisuuksien säilyttämisestä ja edelleen kehittämisestä ei ole aidosti lähdetty alueen asukkaiden kanssa keskustelemaan. Laajasalon Itärannan asemakaavan muutosehdotusaineiston idealuonnoksessa viitataan epämääräisesti liikuntapuiston kehittämiseen, mutta mitä muuta tällä tarkoitetaan kuin nykyisen liikuntapuiston ja sitä ympäröivien metsäalueiden supistamista ei aineistosta selviä.

Vastine

Kuvan liikunnan palvelukokonaisuuden kanssa on yhteistyössä suunniteltu alueen käyttöä. Liikunnan palvelukokonaisuuden hallussa oleva

Laajasalon urheilupuisto on nykyisellään noin 16 hehtaarin kokoinen kokonaisuus. Urheilupuistoon kuuluu Laajasalon uimaranta, Laajasalon liikuntapuiston rakennetut kenttä- ja hallialueet, 4 rantalentopallokenttää sekä vajaamittainen yleisurheilukenttä (ratapituus 250 m), ulkokuntoilupiste, kilometrin mittainen kuntoreitti sekä laajat metsä ja puistoalueet.

Kuvan palvelukokonaisuuden hallussa olevista alueista asemakaavamuutos koskee välittömästi 3,3 hehtaarin aluetta, joka sijaitsee Reposalmentien varrella. Tällä alueella sijaitsee 4 rantalentopallokenttää, ulkokuntoilupiste sekä osa kilometrin mittaisesta kuntoreitistä, muuten alue on puistometsää ja nurmialuetta. Muilta osin asemakaava-alue ei osu Kuvan liikuntapalvelujen kohdille, joten kaikki nykyiset liikuntatoiminnot, kentät ja hallit jäävät entiselleen. Asemakaavamuutos ei myöskään koske Laajasalon uimarannan aluetta.

Laajasalon Itärannan asemakaavassa ratkaistaan kuntoreitin, rantapallo-kenttien sekä ulkokuntoilupisteen sijoittuminen.

Ratikkavarikon asemakaavassa tullaan tutkimaan Laajasalon liikuntapuiston tulevaisuuden tilatarpeita ja varataan niille tilaa nk. Holmanmoisionkolmiossa.

Olettamat raitiotien jatkamisesta tulevaisuudessa Vartiosaaren ja Ramsinniemen sekä sillan rakentamisesta Vartiosaaren on poistettava suunnitelmasta

Vartiosaaren ja Ramsinniemen osalta Korkein hallinto-oikeus (KHO) on kumonnut Helsingin yleiskaavan, joten olettamat raitiotien jatkamisesta tulevaisuudessa Vartiosaaren ja Ramsinniemen sekä sillan rakentamisesta Vartiosaaren on poistettava Laajasalon ratikkakorttelin suunnitelmasta.

Vastine

Vartiosaaren ja Ramsinniemen osalta yleiskaava kumottiin ja Vartiosaareissa on voimassa Yleiskaava 2002 selvitysaluumerkintä. Varikko tarvitaan Kruunusillat-hankkeen raitiotieyhteyttä varten huolimatta Vartiosaari-päätöksestä tai saaren tulevasta käytöstä. Ratikkakorttelin sijoittaminen suunniteltuun paikkaan on yleiskaavan mukaista. Valitus yleiskaavasta Reposalmentien eteläpuolisten rakentamispikseleiden osalta hylättiin korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Viitesuunnitelmassa eikä asemakaavan muutosluonnoksessa ei ole jatkettu raitiotietä Vartiosaaren suuntaan.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 22.11.2018

Laajasalon kirkossa järjestetyssä asukastilaisuudessa asemakaavoituspalvelun, liikenne- ja katusuunnittelupalvelun sekä kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupalvelun edustajat esittelivät viitesuunnitelmaa ja siihen liittyviä erityissuunnitelmia, liikennesuunnitelmia sekä kaavaluonnosta asukkaille. Lisäksi kerrottiin kaavan etenemisestä ja aikataulusta.

Asukkaat tutkivat Laajasalon ratikkakorttelin viitesuunnitelmaa ja sen pohjalta tehdystä pienoismallista suunnitelmaa. Osa asukkaista piti pikaraitiotien tuleamista ja ratikkakorttelia hyvänä asiana Laajasalolaisille ja osa oli hanketta vastaan. Eniten keskustelua ja huolta aiheutti liikennemäärän kasvu, ratikkakorttelin sijainti ja koko sekä virkistysalueen pieneneminen.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 15.3.2019

Itäisen Helsingin suunnitteluhankkeita esiteltiin Uutta Itä-Helsinkiä! -tapahtumassa kulttuurikeskus Stoassa 15. maaliskuuta. Tapahtumassa pääsi keskustelemaan ajankohtaisista hankkeista kaavoittajien ja muiden asiantuntijoiden kanssa. Ajankohtaisista suunnitelmista kerrottiin myös lyhyillä esityksillä.

Laajasalon ratikkakortteli-hanke oli esillä aulatilassa, mutta se ei aiheuttanut niin keskustelua muiden hankkeiden ollessa ajankohtaisempia.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 25.5.2019

Laajasalo-päivän yhteydessä järjestetyssä asukastilaisuudessa Laajasalon kirkossa asemakaavoituspalvelun, liikenne- ja katusuunnittelupalvelun sekä kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupalvelun edustajat esittelivät viitesuunnitelmaa ja siihen liittyviä erityissuunnitelmia, liikennesuunnitelmia sekä kaavaluonnosta asukkaille. Lisäksi kerrottiin kaavan etenemisestä ja aikataulusta.

Asukkaat esittivät kysymyksiä hankkeen mahdollisesta rakennuttajasta, mutta muuten Laajasalon ratikkakortteli-hanke ei aiheuttanut aktiivista keskustelua.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 10.3.–8.4.2020

Muistutukset

Kaavaehdotuksesta tehtiin 6 muistutusta. Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat varikon sijaintiin, pikaraitiotien tarpeellisuuteen, alueen kulttuuri- ja luontoarvojen huomiointiin, hankkeen ympäristövaikutuksiin sekä teknisiin ratkaisuihin.

Vastineet aihepiireittäin

Asemakaava on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastainen.

Muistutuksissa oltiin sitä mieltä, että asemakaava on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastainen. Asemakaavan todettiin vaikuttavan haitallisesti Degerön kartanon valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön sekä luonnon- ja kulttuuriympäristön kestäväan käyttöön. Suunnitelman ei pidetty hillitsevän ilmastonmuutosta eikä tukevan yhdyskuntarakenteen eheyttämistä eikä sen katsottu turvaavan väestön tarpeiden edellyttämiä virkistysalueita.

Katsottiin myös, että kaavaratkaisu on ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa ratikkakorttelin sijoituessa Degerön kartanon arvokkaan kulttuuriympäristön läheisyyteen.

Vastine

Kaavaratkaisu vastaa valtakunnallisiin tavoitteisiin (valtioneuvoston päätös 14.12.2017). Näistä kaavaratkaisun valmistelussa on erityisesti painotettu seuraavia:

- edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä
- luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle
- edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä
- ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja
- valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta huolehditaan
- luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä edistetään
- virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta huolehditaan.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät käytännössä useiden erisuuntaisten näkökohtien ja maankäyttötarpeiden yhteen sovittamista kaavaa laadittaessa. Tästä syystä kaikkia eri tavoitteita ei useinkaan ole mahdollista ottaa täysimääräisesti huomioon. Alueen suunnittelussa on huolehdittu valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että niiden toteuttamista on edistetty. Kaavaratkaisu ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

Laajasalo on hyvin vihreä kaupunginosa, jossa on viheralueita asukasta kohti enemmän kuin keskimäärin Helsingissä. Rakentamisesta huolimatta Laajasaloon tulee jäämään edelleen paljon virkistysalueita.

Ratikkakorttelin ja RKY-alueen suhteesta tarkemmin jäljempänä Kulttuurihistorialliset arvot -otsikon alla.

Asemakaava on voimassaolevan maakuntakaavan vastainen.

Muistutuksessa todetaan, että asemakaavaehdotus on tullut vireille ennen kuin Helsingin uusi yleiskaava on astunut voimaan. Tämän vuoksi suunnittelun reunaehtoina tulisi noudattaa voimassaolevien maakuntakaavojen reunaehtoja.

Muistutuksen mukaan maakuntakaavan 4. vaihemaakuntakaavassa asemakaava-alue on kokonaan osoitettu virkistysalueeksi sekä maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi ja todettiin, että asemakaavan suunnittelualue peittää maakuntakaavassa osoitettua virkistysaluetta ja tuhoaa maakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä. Suunnittelun varikon ja siihen liittyvän asuntorakentamisen koetaan vievän niin suuren alan, että säilytettävä metsäalue supistuu olemattoman pieneksi eikä enää muodosta vihersormelle olennaisen tärkeää luonnollista metsää.

Lisäksi muistutettiin, että asemakaavaehdotus ei noudata voimassa olevaa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa.

Vastine

Maakuntakaavojen aluevaraukset on otettu oikeusvaikutteiseen yleiskaavaan, joten maakuntakaava ei suoraan ohjaa asemakaavaa

Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n 3 momentin mukaan maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella, eikä sillä ole välitöntä oikeudellista merkitystä harkittaessa asemakaavan lainmukaisuutta. Maankäyttö- ja rakennuslain 42 §:n 1 momentin mukaan yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Helsingin yleiskaava 2016 on voimassa oleva, asemakaavoitusta ohjaava yleiskaava silloin, kun Laajasalon ratikkakorttelin asemakaavan muutoksesta päätetään kaupunginvaltuustossa.

Helsingin yleiskaavassa 2016 alue on asuntovaltaista aluetta A2 sekä virkistys- ja viheraluetta. Asuntovaltaista aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0 - 2,0. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Alueen

pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata. Yleiskaavan virkistys- ja viheraluetta koskevan kaavamääräyksen mukaan aluetta kehitetään merkittävänä virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto-, ja kulttuurialueena, joka kytkeytyy seudulliseen viherverkostoon ja merelliseen virkistysvyöhykkeeseen. Virkistys- ja viheralueiden kehittämisessä huomioidaan yleiskaavan teemakartalla esitetty metsäverkosto. Lähtökohtana on säilyttää verkoston metsäinen luonne. Yleiskaavassa kaava-aluetta sivuaa idässä sijainniltaan ohjeellinen viheryhteys, viherakseli, joka palvelee virkistysyhteytenä ja liittää viheralueet toisiinsa. Yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta puistomaiseen tai luonnonmukaiseen. Kaava-alueen koilliskulmaa sivuaa yleiskaavassa myös sijainniltaan ohjeellinen pikaraitiotien linja. Nyt laadittu kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.

Lisäksi sekä yleiskaavan virkistys- ja viheralueita että merellisen virkistykseen ja matkailun alueita koskee kaavamääräys, jonka mukaan suunnittelussa tulee turvata kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen säilyminen sekä ottaa huomioon ja turvata luonnon monimuotoisuuden, ekosysteemipalvelujen kehittämisen, luonnonsuojelun ja ekologisen verkoston sekä metsäverkoston kannalta tärkeät alueet.

Helsingin maanalaisen yleiskaavan nro 11830 (tullut voimaan kokonaisuudessaan 18.11.2011) mukaan alue on osittain esikaupungin pintakallioaluetta. Nyt laadittu kaavaratkaisu on maanalaisen yleiskaavan mukainen.

Maakuntakaavan maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö ei ole suojelumerkintä. Uudenmaan liiton mukaan maakuntakaavoitus on perinteisesti ohjannut suunnittelua kulttuuriympäristöalueilla joustavasti. Kulttuuriympäristöjen rajaukset ovat suuntaa-antavia ja niitä tulee arvioida tarkemmin yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Kaavaratkaisu on tehty maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristörajauksen ja maankäytön yhteensovittamisen pohjalta. Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristörajaus on yli 30 hehtaarin kokoinen. Rattikkavarikon kulttuuriympäristörajaukseen osuva alue on noin 4,4 hehtaaria, eli kaavahanke koskee n. 15% maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristö -kohdetta.

Asemakaavaehdotus ei noudata yleiskaavaa

Muistutuksessa todetaan, että yleiskaavan mukaan asemakaava-alue on merkitty merkinnällä A2, jota kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimintaa. Merkintä A2 ei mahdollista viiden hehtaarin kokoista yhdyskuntateknisen huollon alueen sijoittumista alueelle.

Vastine

Yleiskaavan mukaan kaikille alueille saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita. Kantakaupungissa saa sijaita myös suuria energiatuotantoon liittyviä laitoksia. Rakennettavien ja rakennettujen alueiden aluevarauksiin sisältyvät seudulliset energia- ja vesihuoltoverkostot ja –laitokset suoja-alueineen. Varikot ovat verrattavissa em. laitoksiin.

Suunnittelualue on yleiskaavassa merkitty suurimmalta osin A2-alueeksi, jota kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata. Lisäksi kaava-alue on liike- ja palvelukeskustan aluetta C1, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöönsä tehokkaampana ja toiminnallisesti monipuolisempina. Lisäksi kaava-alue on yleiskaavassa virkistys ja viheraluetta. Yleiskaavassa aluetta sivuaa pikaraitiotieyhteys, jonka sijainti on ohjeellinen.

Uusi korttelialue on nyt suunniteltu asumisen ja varikon hybridikortteliksi. Uudessa yleiskaavassa on mainittu ekologinen kestävyys yhtenä tavoitteellisena arvona. Tiivis yhdyskuntarakenne ja joukkoliikenne, mitä tämä varikko palvelee, edustavat kestävästä yhdyskuntasuunnittelusta. Kaavahanke luo mahdollisuuksia vähähiiliseen, kaupunkimaiseen elämäntapaan. Kruunusillat-hankkeen myötä rakentuva raitiotieyhteys on kokonaisuudessaan mittava satsaus joukkoliikenteeseen ja kestävä kehityksen mukaiseen vähähiiliseen liikkumistapaan. Kaavahankkeella mahdollistettava varikko on raitiotieyhteydelle välttämätön. Rakentamalla varikon yhteyteen myös asumista tiivistetään kaupunkirakennetta ja hyödynnetään rakennettava paikka järkevästi samalla myös uusien asuntojen rakentamiseen.

Asemakaava on vastaan korkeimman hallinto-oikeuden päätöstä yleiskaavan tulkinnasta.

Muistutuksen mukaan päätöksessään 8.11.2018 KHO edellytti, että maakuntakaava on otettava huomioon tarkemmassa kaavoituksessa. Nähtiin, että näin ei ole nyt tehty ja nähtävillä oleva asemakaavaehdotus ei ainoastaan ole maakuntakaavan vastainen vaan se on myös KHO:n yleiskaavaa koskevan päätöksen vastainen, ja voidaan siten päätellä, että se on johdannaisesti tältä osin myös yleiskaavan vastainen, koska KHO:n päätös koskee yleiskaavan tulkintemista.

Vastine

Asemakaavoitusta ohjaa se oikeusvaikutteinen yleiskaava, joka on voimassa silloin, kun kunta päättää hyväksyä asemakaavan.

Asemakaavan muutos perustuu oikeusvaikutteiseen Helsingin yleiskaavaan 2016, jossa alue on asuntovaltaista aluetta A2 sekä virkistys- ja viheraluetta. Asuntovaltaista aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0 - 2,0.

Korkein hallinto-oikeus on Helsingin yleiskaavaa 2016 koskevassa päätöksessään todennut, että yleiskaavan on katsottava riittävässä määrin turvaavan maakuntakaavoissa osoitettujen virkistysaluevarauksien ja viheryhteystarpeiden huomioon ottamisen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Kaavaprosessi ei vastaa kaupunkistrategiaa.

Muistutuksen mukaan strategian mukaista kaupunkilaisten osallistamista ja vuorovaikutusta, jossa asukkaiden mielipiteillä olisi aitoa vaikutusta, ja kaupunki ottaisi ne todellisesti huomioon, ei ole ollut. Tämän todetaan osoittavan, ettei kaupunki ole toiminut MRL:n 62 §:n mukaan, eikä aitoa vuorovaikutusta ole kaavan valmistelussa noudatettu.

Todetaan myös, että asemakaavaehdotus vähentäisi merkittävästi nykyisiä virkistys- ja urheilualueita ja kaavoituksessa ei siten ole noudatettu kaupunkistrategiaa.

Muistutuksen mukaan asemakaavaehdotus tuhoaisi arvokkaita luontotalueita ja kaavoituksessa ei ole noudatettu kaupunkistrategiaa, jonka mukaan Helsinki vaalii arvokasta luontoaan ja toimii kaupunkiluonnon monimuotoisuuden lisäämiseksi. Asemakaavaehdotusta pidetään maankäyttö ja rakennuslain vastaisena MRL 5 § kohta 6) luonnonvarojen säästeliästä käyttöä koskien.

Asemakaavaehdotuksen mukaisen suunnitelman toteuttaminen ei ole hulevesien hallinnan edistämistä kaupungin strategian mukaisesti.

Vastine

Kaavoitukseen liittyvän vuorovaikutusmenettelyn tarkoituksena on mahdollistaa asiaan osallisten mielipiteiden saattaminen kaavoittajan tietoon ja turvata osallistumismahdollisuus kaavan valmisteluun. (Siltä osin kuin muistutuksessa on todettu) Kaavoituksessa on parhaalla mahdollisella tavalla huomioitu mielipiteissä ja muistutuksissa esitetyt näkemykset siltä osin kuin ne ovat olleet tarkoituksenmukaisia huomi-

oon ottaen kaavan tavoite ja tarkoitus. Se, ettei kaikkia esitettyjä mielipiteitä ole otettu huomioon ja etteivät ne ole johtaneet kaavaehdotuksen muuttamiseen, ei tee menettelyä lainvastaiseksi.

Kaupunkistrategia on kaupungin tavoitteita avaava ohjelma, jonka tulkinta kohta kohdalta ei ole mahdollista. Kaavan valmistelussa joudutaan nivomaan yhteen eri näkökulmia.

Varikon välttämättömydestä ja sille eri vaihtoehdoista valikoituneesta paikasta johtuen, kaavahankkeen reunaehdot ovat olleet melko lukkoon lyödyt jo hankkeen alusta alkaen. Varikon koko tulee säilytettävien raitiovaunujen määrästä ja varikon sijoittumista on rajoittanut kulttuurihistoriallisesti merkittävän Holmanmoisionpolun sijainti, alueen itäreunan yleiskaavan mukainen viheryhteys ja alueen eteläosan tärkeäksi koettu avoin urheilukenttäalue. Kaavan valmisteluvaiheessa liikunta ja virkistysalueisiin kohdistuneita mielipiteitä otettiin huomioon viereiselle Laajasalon itärannan alueelle laadituissa suunnitteluperiaateissa ja ne on edelleen tarkoitus ottaa huomioon aluetta kehitettäessä.

Kaavaan varten teetetyssä viitesuunnitelmassa hulevesien viivytysalueet on esitetty korttelirakenteen reuna-alueille. Ne on osoitettu myös kaavassa.

Muistutuksessa viitataan MRL 5 § kohta 6 luonnonvarojen säästeliääseen käyttöön. Kaava-alueella ei ole luonnonvaroja lain tarkoittamalla tavalla. Lisäksi erityisesti yhdyskuntarakenteen eheyttämistä koskevat tavoitteet vaikuttavat luonnonvarojen kulutusta vähentävästi ja myös päästöjä, erityisesti kasvihuonekaasupäästöjä vähentävästi.

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumisista siten, että asuntotuotantoa edistetään ja kehitetään elävää, omakehittävästä ja turvallista kaupunginosaa liikkumisen sujuvuus ja kestävä kulkumuodot huomioiden

Hankealueen nykyinen maankäyttö on virkistysaluetta ja on osittain nurmialueita ja osittain metsää. Virkistysarvojen lisäksi metsä toimii aktiivisena hiilinieluna ja metsän korvaaminen rakennetulla ympäristöllä on käytännössä aina ilmastopäästöjä jossain määrin lisäävä toimi. Metsähehtaarin on arvioitu sitovan hiiltä noin 5000 kg vuodessa, joka vastaa yhden helsinkiläisen tuotantoperusteisia ilmastopäästöjä vuodessa. Rakentamisen hiilinielua vähentävä vaikutus voidaan nähdä pieneksi esimerkiksi suhteessa kestävään liikennejärjestelmään liittyviin positiivisiin ilmastovaikutuksiin. Asemakaava edellyttää, että jatkosuunnittelussa noudatetaan Helsingin viherkerroinmenetelmässä asetettua tavoitetasoa. Kaavamääräyksissä on viherkattojen rakentamista sijoittamista koskevat määräykset. Viherkatot ehkäisevät osaltaan kaupunkitulvien syntymistä sään ääri-ilmiöiden yleistyessä ilmaston lämme-

tessä. Kansipihan ja katualueiden puuistutuksilla on miellyttävän katutilan ja suojaisan pienilmaston muodostamisen lisäksi viilentävä vaikutus.

Alueella sovelletaan Helsingin viherkerrointa työkaluna riittävän vihertehokkuuden ja resilienssin saavuttamiseksi. Viherkerroimen tavoitearvona on Helsingin viherkerroimen taso 0,9. Määrätty vihertehokkuuden taso on koelaskettu koko hankkeelle marraskuussa 2019 käytössä olleella Helsingin viherkerroimen laskentatyökalulla.

Turvallisuuden ja teknisiin kysymyksiin kohdistuvat ongelmat

Muistutuksen mukaan asemakaavaehdotus ei täytä MRL:n vaatimuksia paloturvallisuuden osalta. Huolta aiheuttaa myös, onko koko hanke teknisesti toteuttamiskelpoinen. Turvallisuuskysymysten laiminlyönti kaavoituksessa todetaan olevan MRL 54 § 2 momentin vastainen.

Muistutuksessa ollaan sitä mieltä, että meluselvitykset ovat puutteellisia ja monia asioita jätetään ratkaistavaksi rakennuslupavaiheeseen. Melukysymysten laiminlyönti kaavoituksessa todetaan olevan MRL 54 § 2 momentin vastainen.

Koko hankkeen toteuttamiskelpoisuus kyseenalaistettiin.

Vastine

Pelastuslaitos totesi asemakaavan muutosluonnosvaiheessa, että paloturvallisuuden osalta ei hankkeessa nähty kohtuuttomia ongelmia. Kaavoitettujen viisikulmaisten asuinkortteleiden todettiin todennäköisesti tuovan jatkosuunnittelun yhteydessä haasteita paloturvallisuussuunnittelulle, samoin kuin kaava-alueen tasoerot ja sen myötä nostolava-autojen reitit. Suurin osa paloteknisistä kysymyksistä todettiin olevan ratkaistavissa rakennuslupavaiheessa. Luonnosvaiheen jälkeen kaavaratkaisua ja suunnitelmia on edelleen kehitetty ja tarkennettu paloturvallisuuden osalta siten, että haasteet on minimoitu.

Selvityksissä on täysin aiheellisesti tuotu esiin hankkeen haastavuus niin ympäristömelun, runkomelun kuin tärinänkin suhteen. Laadittujen selvitysten perusteella on kuitenkin mahdollista arvioida asemakaavan sisältövaatimusten täyttymistä melun, runkomelun ja tärinän suhteen eikä uusien/täydentävien selvitysten laatiminen suunnittelualueelta asemakaavaa varten ole tarpeen.

Laajasalon varikko, Melun ja värähtelyn vaatimukset ja torjuntaperiaatteet -selvityksessä on esitetty melun, tärinän ja runkomelun osalta raitioliikenteen, varikkotoimintojen ja asumisen yhteensovittamiseksi tar-

vittavat torjuntaperiaatteet ja tekniset torjuntaratkaisut, jotta siinä mainitut suunnitteluperusteet, Vnp 993/1992 mukaiset melutason ohjearvot sekä ääniympäristöasetuksen ja sen soveltamisohjeen mukaiset ohjearvot on mahdollista saavuttaa.

Lisäksi erikseen on selvitetty kaava-alueelle liikenteestä aiheutuvia melutasoja ja julkisivujen äänieristysvaatimuksia. Selvityksessä on otettu melutason ohjearvoja laajemmin huomioon mm. raitioliikennemelun erityispiirteet.

Selvitysten perusteella on annettu kattavat asemakaavamääräykset uuden rakentamisen osalta. Ja lisäksi kaavamääräyksiin on varmistettu, että melun, runkomelun ja tärinän torjunta tulee kohteessa tarkasteltua kokonaisuutena siten, että asemakaavassa osoitettu käyttötarkoitus tulee haitattomasti toteutettua niin uuden asumisen kuin ympäristönkin kannalta. Joten kaavaratkaisu luo edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle.

Selvitykset osoittavat, että kaavavaiheen jälkeinen jatkosuunnittelu on mahdollista tehdä siten, että ääniympäristöasetuksen vaatimukset, joita sovelletaan MRL:n mukaisessa rakentamisen suunnittelussa, lupamennettelyssä ja valvonnassa, voidaan täyttää.

Raitiovaunuvarikon sijoitus ja raideliikenne

Muistutuksen mukaan raitiovaunuvarikolle tulee edelleen etsiä toinen paikka. Tehokkaampi ja loogisempi olisi raideliikenteen vieminen Laajasalontietä pitkin pohjoiseen, Herttoniemen metroaseman ja liittymien solmukohtaan, jolloin se palvelisi koko Laajasalon joukkoliikennettä metroasemalle ja palveluiden keskittymään. Muistutuksessa suositeltiin myös raitiotien jatkamista Laajasalosta Roihupeltoon ja raitiotievarikon sijoittamista Roihupellon maaliikennevarikon yhteyteen.

Lisäksi muistutuksessa esitetään, että kaupunki hautaa Vartiosaaren suuntaavan raitiotieyhteysmahdollisuuden lopullisesti.

Todettiin myös, että ratikkakorttelin sijaintia koskevissa vastineissa kaupunki vähättelee rakentamisen negatiivisia piirteitä vastamatta aidosti lausunnoissa ja mielipiteissä esitettyihin päteviin argumentteihin. Tämäntapainen yksisuuntainen kommunikointi on vastoin hyvää kaavoituskäytäntöä ja myös MRL 62 § vastaista.

Asemakaavaehdotusta pidetään maankäyttö ja rakennuslain vastaisena MRL 5 § kohta 7) yhdyskuntien toimivuutta ja hyvää rakentamista koskien.

Vastine

Kunnalla on kaavoitusmonopolinsa mukaisesti ja osana maapolitiikkaansa oikeus laatia haluamansa sisältöisiä kaavoja edellyttäen, että kaavalle laissa säädetyt sisältövaatimukset täyttyvät. Kunnalla on tällöin harkintavaltansa puitteissa mahdollisuus muun ohella päättää siitä, mille alueille asemakaavoja laaditaan sekä liikenteen järjestämisestä. Kaava-alueesta päättäminen kuuluu kunnan harkittavaksi.

Selvityksiä ei lähtökohtaisesti ole tarpeen laatia sellaisista vaihtoehdoista, joita ei ole tarkoitukseen toteuttaa. Selvityksiä ei näin ollen voida pitää riittämättöminä sen vuoksi, että asemakaavaa laadittaessa ei ole erikseen selvitetty tai tarkasteltu yksityiskohtaisesti muistutuksissa esitettyjä muita sijoitusvaihtoehtoja. Olennaista on, että kaavaa hyväksyttäessä käytettävissä olevien selvitysten perustella on arvioitava, täyttääkö valittu kaavaratkaisu asemakaavalle asetetut sisältövaatimukset.

Varikon sijaintipaikkaa arvioitaessa on huomioitu myös koko Helsingin ja osin pääkaupunkiseudun raitioliikenteen varikkotarve ja -tilanne. Varikkoratkaisusta huolimatta vähintään huoltovaunun sijoittaminen Laajasaloon on ratahuollon varmistamisen kannalta katsottu välttämättömäksi. Tämä varikon sijaintipaikka on Kruunusillat hankkeen mukaisen raideliikenteen järjestämisen kannalta paras mahdollinen.

Roihupellon teollisuusalueelle ei ole rakennettavissa Kruunusillat hankkeen puitteissa yhdysraidetta. Sellaisen rakentaminen edellyttäisi erittäin laajoja kaavamuutoksia riittävien raiteille osoitettavien katualueiden laajentamiseksi. Kyseeseen tulisi myös yksityisessä omistuksessa olevien tontin osia. Roihupellon ja Laajasalon välille ei arvioida olevan riittävää liikenteellistä kysyntää raideliikenteelle ennen vuotta 2040. Kyseiseen raideyhteyteen varaudutaan ja sitä arvioidaan myöhemmin omana, erillisenä hankkeena.

Herttoniemen metroasemalle kulkeva raitiotie on erittäin ongelmallinen kahdesta keskeisestä syystä johtuen. Laajasalon joukkoliikennedyhteydet metrolle perustuvat liityntäbussiyhteyksiin, jotka kattavat Laajasalon hyvin kattavasti. Vastaavaa kattavuutta ei ole saavutettavissa raitiotieliikenteellä. Jotta koko Laajasalo olisi kattavan joukkoliikennepalvelun piirissä (raitiotie- ja metrojärjestelmä), tulisi liikennöidä Herttoniemeen merkittävässä määrin päällekkäisellä liikennetarjonnalla tai järjestää vaihtoyhteys Laajasalossa Herttoniemen suuntaan kulkevalle raitiovau-nuliikenteelle. Näistä ensin mainituissa tapauksessa raitiotieliikenteen matkustajamäärät jäävät pieniksi ja jälkimmäinen on mahdotonta muuten järjestää. Herttoniemen metroaseman saavutettavuus raitiotiellä on myös erittäin haastava. Sinne ei ole rakennettavissa sellaista raitiotieyhteyttä maantasoon, jossa raitiotieliikenne jatkaisi ilman erittäin

hankalia ja huonosti toimivia järjestelyitä. Tämä johtuu alueen suurista korkeuseroista ja raitiotien vaatimista pitkistä pysäkkituloista.

Tämä asemakaavaehdotus koskee Laajasalon ratikkakortteleita eikä siinä oteta kantaa Vartiosaaren kehittämiseen.

Matkustaja- ja liikennemääräennusteet

Muistutuksessa todetaan, että osallisuusmenettelyssä ei ole jaettu osallisille oleellista tietoa, jossa ehdotettuja liikennetarkasteluja olisi ollut mahdollista arvioida konkreettisen verifioitavan numerotiedon pohjalta, nykyisiä määriä sekä matkustaja ja -liikennemääräennusteita.

Vastine

Tämän asemakaavan arvioituja vaikutuksia liikenteeseen on kuvattu kaava-selostuksessa. Vaikutukset ovat melko vähäisiä. Laajasalon yleisiä liikenne-ennusteita ja toimivuustarkasteluita on esitetty mm. Kruunun sillat hankepäätöksen asiakirjoissa, jotka ovat olleet yleisesti saatavilla. Liikenteen ennusteita ja toimivuustarkasteluita tarkennetaan jatkuvasti. Niitä on myös laajemmin esitelty mm. Laajasalopäivän yhteydessä 2016 toimivuustarkasteluanimaatioiden avulla. Tuolloin yleisön kiinnostus oli melko vähäistä. Viimeisin laaja ennustetarkastelu ja toimivuustarkastelu on valmistunut 12.3.2020, jonka esittelyyn keskustelutalaisuuden muodossa ei ole sittemmin järjestynyt mahdollisuutta Laajasalopäivien yhteydessä pandemian takia peruuntuneen tilaisuuden vuoksi.

Holmanmoisionpolun liikenne ja linjaus

Holmanmoisionpolulle kohdistuu merkittävä määrä uutta kevyttä liikennettä, joka aiheuttaa häiriötä Holmanmoisionpolkua pääsääntöisesti käyttäville alueen asukkaille. Todetaan myös, että asemakaavaehdotus heikentää liikenneturvallisuutta merkittävästi ja asettaa ala-asteen oppilaat ja Elsankallion asukkaat sekä maanomistajat turvattuun ja eriarvoiseen asemaan, ja on siten perustuslain 6 §:n vastainen.

Holmanmoisionpolun uutta linjausta pidetään huonona ja polun siirtoa isona toimenpiteenä. Holmanmoisionpolkuun liittyvä pelastusreitti kannelle muuttaa muistutuksen mukaan korkeusasemia oleellisesti. Todetaan myös, että huoltoliikenne taloihin ja massiivinen rakentaminen kiinni siirrettyyn Holmanmoisionpolkuun muuttaa polun luonteen täydellisesti ja tuhoaa sen maakunnallisesti merkittävät arvot. Asemakaavan maankäyttöön ei ole todellisesti perehdytty eikä huolehdittu arvokkaan kulttuurimaiseman arvojen säilyttämisestä, eikä etsitty muita suunnitteluvaihtoehtoja. Tämä ei muistutuksen mukaan vastaa hyvää kaavoitustapaa, ja on MRL 54 § 2 mom. vastainen.

Vastine

Asemakaava ja liikennesuunnitelma mahdollistaa Holmanmoisionpolun kulttuurihistoriallisen tiemiljööön palauttamisen, kun hävinneet kujannepuut palautetaan asemakaava-alueen kunnallisteknisten töiden osana.

Holmanmoisionpolun pohjoispää varataan vain jalankululle. Myös koulun moottoriajoneuvojen huolto- ja asiointiliikenne järjestetään uudelleen siten, että Holmanmoisionpolun pohjoispäätä ei tarvita tähän käyttöön. Samaisella osuudella on vanhoja ilmeisesti puukujanteeseen kuuluvia puita, joiden kasvuolosuhteita voidaan samalla parantaa, kun Holmanmoisionpolku voidaan toteuttaa kapeana yhteytenä puiden väliin.

Myös huoltoliikennettä palveleva yhteys alkaa Holmanmoisionaukion kohdalta, josta eteenpäin kaava-alueella polkua levennetään (4,5m) mahdollistamaan huomattavasti nykyistä (n. 3m) paremmin ajoneuvojen, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kohtaamiset. Samaisesta kohdasta ovat kadonneet kujannepuut. Tähän on oleellisesti vaikuttanut kohdan alavuus ja kosteus, joka ei tarjoa tarvittavan hyvää kasvuolosuhteita palautettaville kujannepuille. Tasauksen loivapiirteinen nosto parantaa oleellisesti puukujanteen puiden kasvuolosuhteita. Kasvuolosuhteille vartaan riittävästi tilaa myös maapinta-alana. Ratikkakorttelin tarvitsemat huolto- ja pelastusyhteydet on tarkoituksenmukaista sovittaa tarvittavilta osin Holmanmoisionpolkuun, eikä se vaaranna Holmanmoisionpolun muuta käyttöä ja arvoja.

Holmanmoisionpolkua joudutaan siirtämään sivusuunnassa korkeintaan 1-15 metriä noin 200 metrin matkalla. Maisemahistoriallisessa selvityksessä paljastui, että Holmanmoisionpolun sijainti on vaihdellut aikojen saatossa. Holmanmoisionpolku on esimerkiksi ollut jopa 90 metriä idemmässä, joten nykyinen siirto on huomattavasti vähäisempi.

Kulttuurihistorialliset arvot

Muistutuksessa todetaan, että Degerön kartanon ympäristö on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi ja asemakaavassa tulee ottaa huomioon mahdolliset haittavaikutukset kartanon alueelle. Ratikkakorttelin asuinrakennukset tulevat näkyväksi koko kartanoalueella ja pilaavat kartanon valtakunnallisesti arvokkaan maisemakokonaisuuden.

Asemakaavaehdotusta pidetään maankäyttö ja rakennuslain vastaisena MRL 5 § kohta 3) rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista koskien.

Vastine

Degerön kartano on osa Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus RKY-rajauksista (RKY2009), samaan rajaukseen kuuluvat mm. Tullisaari, Stansvik ja Matosaari Laajasalossa. Ratikkakorttelin asemakaava-alue ei kuulu tai sivua Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus RKY-rajauksista.

Degerön kartanon ja tulevan ratikkakorttelin välillä on Elsankallio (+10m), joka on metsäinen alue. Seudullisen maanpeiteaineiston mukaan Elsankalliolla kasvaa 15-20 metriä korkeaa puustoa, joka estää näkymän kartanosta ratikkakortteliin. Latvusten yli saattaa näkyä ratikkakorttelin korkeimpien rakennuksien yläkerroksia. Lisäksi Degerön kartanon päärakennus ja sen piha-alue avautuu lounaaseen eli vastakkaiseen suuntaan missä ratikkakortteli sijaitsee. Uuden rakentamisen ei voida katsoa pilaavan kartanoalueen maisemaa.

Degerön kartanon lähialueelle rakentaminen

Laajasalon ratikkakorttelin rakentaminen aiheuttaa Degerön kartanon ja lähistön asukkaille kohtuutonta haittaa ja johtaa eriarvoiseen asemaan. Asemakaavaehdotusta pidetään maankäyttö ja rakennuslain vastaisena MRL 54 § 3 momenttia: "Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikentämistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää" koskien.

Vastine

Muistutuksista ei selviä, millä tavalla muistuttaja katsoo kaavan heikentävän elinympäristön laatua tai aiheuttavan kohtuutonta haittaa/rajoitusta. Tiiviisti rakennetussa kaupunkiympäristössä maiseman muuttamisesta ei voida katsoa aiheutuvan sellaista elinympäristön laadun merkityksellistä heikentämistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Samasta syystä kaavan toteuttamisen vaikutuksia ei voida pitää kohtuuttomana haittana.

Degerön kartanon päärakennus sijaitsee 340 metrin päässä ratikkakorttelin kaavarajauksesta, ja vielä kauempana itse ratikkakorttelin rakennuksesta. Ratikkakorttelin rakentamisesta ei aiheudu kohtuutonta rajoitusta tai kohtuutonta haittaa, eikä ratikkakorttelilla ole välittömiä vaikutuksia kiinteistöön.

Virkistysalueet, puistot, ulkoilu- ja urheilualueet

Muistutuksen mukaan nykyaikaisen ja vastuuntuntoisen kaupunkisuunnittelun kantaviin periaatteisiin kuuluu varmistaa alueella/lähistöllä asuville ja tulevilla uusille asukkaille riittävät lähivirkistysalueet. Muistutuksessa yhdytään Liikunnan palvelukokonaisuuden aikaisempaan lausuntoon, jossa palvelukokonaisuus vastustaa Laajasalon liikuntapuis-ton virkistys- ja liikuntapalveluiden alueen pienentymistä.

Hankesuunnittelussa tulisi huomioida liikunta-, leikki- ja muiden toimintojen alueiden uudelleen sijoittamisen aiheuttama vaikutusketju.

VU/Y-alueen sijoittuminen Holmanmoisionkolmion monipuoliselle lehtimetsäalueelle nakertaa muistutuksen mukaan lisää viheralueita.

Muistutuksen mukaan kaavoitettava alue vähentää merkittävästi puistoja ja lähivirkistykseen soveltuvia alueita. Tältä osin asemakaavaehdotusta pidetään MRL 54 §:n vastaisena ainakin momentin 2 ja 3 osalta: ”Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita”.

Vastine

Laajasalossa on kaksi suurta virkistysaluekokonaisuutta: liikuntapuis-ton, Aittasaaren ja Sarvastonvalkaman alue itäisessä Laajasalossa ja Hevossalmen, Stansvikin kartanon sekä Tullisaaren virkistysalueet Laajasalon länsiosassa. Puistoalueet ja puistokäytävät yhdistävät saaren laajat virkistysalueet. Laajasalon läntinen virkistysaluekokonaisuus välillä Stansvik–Tullisaari rajautuu molemmilta reunoiltaan suoraan rakennettaviin alueisiin, joiden keskellä virkistysalue sijaitsee. Hevossalmen–Tullisaaren virkistysalueella on alueen läpi kulkeva seudullinen pääulkoilureitti, jota täydentävät Kruunuvuorenrannan rantoja ja puisto-akselia myöten linjatut paikalliset pääulkoilureitit. Kruunuvuorenrannan suunnittelun yhtenä lähtökohtana on merenrantojen avaaminen julkiseen käyttöön ja rantojen monipuolinen hyödyntäminen.¹

Suunnittelualueen pinta-ala on 93 900 m². Asemakaava-alueen lähiympäristössä on laajoja virkistykseen soveltuvia alueita. Helsingin eri kaupunginosien virkistysalueiden määrään ja kokoon verrattuna on Laajasalossa nykyisen asukasmäärän mukaan laskettuna keskimääräistä

¹ Kruunuvuorenrannan osayleiskaavaehdotus ja maankäyttösuunnitelmaehdotus, Vaikutukset virkistysalueisiin ja luonnonympäristöön, s. 1-3

enemmän virkistysaluetta asukasta kohti kuin muissa kaupunginosissa. Laajasalossa on virkistysaluetta noin 349 ha ja asukkaita 15 880 eli virkistysaluetta on noin 219 m² asukasta kohden. Kun Laajasalon asukasluku lisääntyy 10 000:lla, jää asukasta kohden noin 135 m² virkistysaluetta. Laajasalon virkistysalueiden koko on riittävä ja laatu erinomainen.²

Kun otetaan huomioon kaavamuutosalueen pieni koko suhteessa alueella käytettävissä oleviin virkistysalueisiin sekä alueen merellinen sijainti ja tähän liittyvät virkistysmahdollisuudet, virkistykseen soveltuvia alueita voidaan pitää riittävinä.

Laajasalon ratikkakorttelin kaavavalmistelun kanssa samaan aikaan valmisteltiin Laajasalon itärannan suunnitteluperiaatteet, joissa tutkittiin virkistys- ja liikuntapalvelujen kehittämismahdollisuuksia saarella. Ratikkakorttelin rakentamisesta huolimatta Laajasalossa säilyy edelleen paljon virkistysalueita. Ratikkakorttelin välittömän läheisyyteen jää laaja Laajasalon rantapuisto.

Kaavamuutoksen tavoitteen ja tarkoituksen puitteissa on tehtyjen selvitysten perusteella mahdollista arvioida kaavan sisältövaatimusten täyttyminen luonnonympäristön vaalimisen kannalta. Luontoselvityksessä kaava-alue on kattavasti kartoitettu ja rakentamisen vaikutuksia alueen luonnonolosuhteisiin ja ympäristöön on arvioitu. Asemakaavassa osoitettu rakentaminen sijoittuu yleiskaavan rakentamisalueille. Yleiskaavataso luontoselvitykset ovat olleet riittävät ohjaamaan asemakaavataso suunnittelua. Uusien selvitysten laatiminen suunnittelualueelta ei ole tarpeen. Lepakoiden osalta on tehty erilliset selvitykset ja kaavaselostuksesta ilmenevät luontotietojärjestelmästä otetut tiedot. Selvityksissä alueella ei ole havaittu luonnonsuojelulain 29 §:ssä tarkoitettuja suojeltuja luontotyyppisiä. ELY-keskus ei myöskään ole tehnyt luonnonsuojelulain 30 §:ssä tai 47 §:n 3 momentissa tarkoitettuja rajauspäätöksiä kaava-aluetta koskien.

Ympäristöään ylemmäksi sijoittuvalta yleiseen käyttöön osoitettavalta pihakannen osalta avautuu monipuolisia ja laajoja näkymiä ympäristönsä eri suuntiin, jopa merelle. Tämä lisää ja monipuolistaa osaltaan paikan virkistysarvoa palvelen laajan alueen virkistystä.

Luontoarvot ja luonnonsuojelu

Muistutuksen mukaan asemakaavan tulee perustua riittäviin perusselvityksiin ja lähtötilanneselvityksiin (MRL 9 §). Todetaan, että kaavaselostus sisältää vain lyhyen kappaleen luonnonympäristöstä ja liitekartan. Muilta osin puuttuu kokonaan mm. perusteelliset luontoselvitykset huo-

² Kruunuvuorenrannan osayleiskaavaehdotus ja maankäyttösuunnitelmaehdotus, Vaikutukset virkistysalueisiin ja luonnonympäristöön, s. 1-3

mioiden erityisesti direktiivilajit ja muut uhanalaisten lajien esiintymiset, kuten liito-oravat, hyönteiset, kasvillisuus jne. Tältä osin asemakaavaehdotus on MRL 9 § vastainen. Asemakaava ei vaali luonnonympäristöä, sen sijaan se hävittää arvokkaita luontoarvoja ja tuhoaa luonnon monimuotoisuutta. Kaavaehdotuksen ympäristöselvityksiä pidetään riittämättöminä.

- Suunnittelualueen halki kulkee arvokkaaksi luokiteltu lehto-alue sekä metsäluhta ja tulvametsä (kohteet 88 ja 89 Helsingin kaupungin METSO-elinympäristötyypit selvityksessä M74 Yliskylä 2013).
- Laajasalon hiekkaranta on suojeltu luontotyyppi (Luonnonsuojelulain mukainen suojeltu luontotyyppi (8)) Uudenmaan ympäristökeskuksen päätös LUO 414 27.3.2000. Kaava-alueen ylitehokas rakentaminen toisi aivan viereen, muutaman kymmenen metrin etäisyyteen noin 1000 asukasta. On ilmiselvää, että tämä arvokas ja harvinaisena suojeltu luontotyyppi tuhoutuisi lyhyessä ajassa.
- Kallioperän ja maaperän arvokkaat luontokohteet Helsingissä -selvityksen mukaan (Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisu 6/2004) suunnittelualueella sijaitsee arvoluokaltaan 2 arvokas geologien arvo; kohdekuvaus: Matala hiekkaharjanne. Hiekkaharju sisältyy asemakaava-alueeseen ja tuhoutuisi luonnollisesti täysin, MRL 5 § 4 mom. vastaisesti.
- Linnustoa on selvitetty julkaisussa Helsingin tärkeät lintualueet ja merkittävä lintulajisto 2017 (Kaupunkiympäristön julkaisu 2018:8). Selvityksen mukaan lähes koko asemakaava-alue on luokiteltu arvokkaaksi lintualueeksi. Nähtävillä oleva asemakaavaehdotuksen toteutumisen tuloksena lähes kuuden hehtaarin metsäalue häviäisi kokonaan.

Vastine

Luontovaikutusten arvioinnin pohjana ovat olleet normaaliin tapaan Helsingin kaupungin luontotietojärjestelmään kertyneet tiedot. Suunnittelun aikana seurataan järjestelmään mahdollisesti tulevia uusia tietoja. Erillisten selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat paitsi alueen luontoarvot, myös kaavan sisältö.

Kaupunki viittaa tehtyjen selvitysten osalta kaavaselostuksessa s. 5 ja 57 alkaen lueteltuun ja esitettyyn aineistoon. Kaavan vaikutukset on esitetty kaavaselostuksessa s. 18-22. Kaava-alue on Helsingin yleiskaavassa 2016 asuntovaltaista aluetta A2 sekä virkistys- ja viheraluetta. Kaava-alueen sijainti on yleiskaavan mukainen. Varikon sijaintia on tutkittu perusteellisesti ja tulokset on esitetty Laajasalon varikon sijaintia koskevassa selvityksessä, joka on kaavaselostuksen liitteenä. Kunnan itsehallinnon perusteella kunnan harkintavaltaan kuuluu ratkaista, mitä alueita ja missä järjestyksessä se kaavoittaa. Suunnittelualueen sijainti ja koko vastaavat kaavamuutoksen tavoitetta ja tarkoitusta ja sen puitteissa on tehtyjen selvitysten perusteella mahdollista

arvioida kaavan sisältövaatimusten täyttyminen luonnonympäristön vaalimisen kannalta.

Kaava-alueen luontoarvot on kattavasti kartoitettu luontotietojärjestelmässä ja rakentamisen vaikutuksia alueen luonnonolosuhteisiin ja ympäristöön on arvioitu asemakaavoituksen aikana. Asemakaavassa osoitettu rakentaminen sijoittuu yleiskaavan rakentamisalueille. Yleiskaavatason luontoselvitysten on arvioitu pääasiallisesti olevan riittävät ohjaamaan asemakaavatason suunnittelua. Uusien selvitysten laatimista suunnittelualueelta ei ole katsottu tarpeelliseksi paitsi lepakoiden osalta tehdyt erilliset selvitykset.

Asemakaavan luontotiedot ovat Helsingin luontotietojärjestelmästä, joka on ajantasainen, kattava ja luonteeltaan yhteismitallinen koko Helsingin mittakaavassa. Luontotietoja tarkennetaan tarvittaessa: tässä asemakaavakohteessa suoritettiin tarkemmat lepakoinventoinnit keuhällä 2018. Lisäksi asemakaavatyön aikana on teetetty laajempi tarkastelu metsäverkostoyhteydestä Yliskylän ja Jollaksen alueella (SitoWise 2019).

Selvityksissä alueella ei ole havaittu luonnonsuojelulain 29 §:ssä tarkoitettuja suojeltuja luontotyyppisiä. ELY-keskus ei myöskään ole tehnyt luonnonsuojelulain 30 §:ssä tai 47 §:n 3 momentissa tarkoitettuja rajauspäätöksiä kaava-alueella koskien.

Lehtipuuvaltainen reheväpohjaisten metsien keskittymä

Muistutuksen mukaan kaava-alueelle sijoittuva lehtipuuvaltainen metsikköalue täyttää luonnonsuojelulain 29 § suojellun luontotyyppin kriteerit. Puumaista vaahteraa kasvavilla metsillä sekä niiden lähikuvioilla on luonnonsuojelullista arvoa myös lähimetsinä, lehtovaltaisina alueina sekä osittain myös lahoppuustoisina metsikköinä. Muistutuksen mukaan kaupungin tulisi selvittää mahdollisen luonnonsuojelulain 29 § suojeltavan luontotyyppin esiintymistä ja arvoa. Biotooppipuolen selvityksiä pidetään keskeisiltä osin edelleen puutteellisina.

Muistutuksen mukaan kaupunki vähättelee kaava-alueen luontoarvoja eikä huomioi kaupungille toimitettuja luontoarvotietoja.

Asemakaavaehdotusta pidetään maankäyttö ja rakennuslain vastaisena MRL 5 § kohta 4) luonnon monimuotoisuuden ja muiden luonnon arvojen säilymistä koskien.

Vastine

Laajasalossa suoritettiin Helsingin metsien luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävien kohteiden inventointi vuonna 2013. Metso- inven-

toinnissa todetaan, että kohteessa ei ole luonnonsuojelulain 29 §:n mukaisia suojeltuja luontotyypppejä. Myöskään Ely-keskus ei ole laatinut alueesta luontotyyppin rajaamispäätöstä.

Luontotietojärjestelmän mukaan asemakaava- alueella on arvokas metsäkohde nimeltään Yliskylä. Alueen kaksi kuviota ovat yhteensä 0,6 hehtaarin kokoiset. Toinen kuvio on luokiteltu metsäluhta ja tulvametsäksi (0,3 ha) ja on II luokan Metso-kohde. Toinen kuvio on lehtoa (0,3 ha), joka on luokiteltu II luokan Metso-kohteeksi. Kohdekuvauslomakkeessa toisesta kuvioista (Metsäluhta ja tulvametsä) todetaan, että se täyttäneen metsäluhdan kriteerit eli saattaa olla metsälain 10 §:n mukaisia erityisen tärkeitä elinympäristöjä.

Muistutuksen viittaama lehtipuuvaltainen metsikköalue on Degerön kartanon entisiä viljelymaita. Ilmakuvatarkastelussa vuosilta 1932 / -43 / -50 / -64 / -69 ja -76 alue on ollut pääosin viljelyssä tai luonteeltaan avointa lukuun ottamatta pientä kallioaluetta. Pääosa lehtipuuvaltaisesta metsikköalueesta on entistä metsittynyttä peltoa, jonka pääpuulaji on koivu. Pienellä kallioalueella on nykyään muutamia vanhoja mäntyjä sekä kallioalueen lakialueen ympärillä jonkin verran vaahteraa. Vuoden 1932 /-43 ilmakuviissa kalliolla kasvaa noin 4000m² kokoisella alueella harvaa puustoa, lähinnä mäntyjä. Alueella ei ole siis mainittavaa vanhaa jalopuustoa. Peltoalueen vähäinen vesakoituminen näkyy vuoden 1969 ilmakuviassa, joten metsittyminen on alkanut vasta 1970-luvulla.

Luontovaikutusten arvioinnin pohjana ovat olleet normaaliin tapaan Helsingin kaupungin luontotietojärjestelmään kertyneet tiedot. Suunnittelun aikana seurataan järjestelmään mahdollisesti tulevia uusia tietoja. Erillisten selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat paitsi alueen luontoarvot, myös kaavan sisältö.

Lepakot

Muistutuksessa todetaan, että asemakaava-alue sekä sen lähimmät ympäristöt muodostavat kaupungin teettämien selvitysten perusteella yhden Helsingin merkittävimmistä lepakkoalueista. Asemakaavatyössä on laiminlyöty lepakkoselvityksen havainnot eikä piitattu lepakkojen suojelumääräyksistä. Lepakkojen suojelun laiminlyönti asemakaavoituksessa on MRL 54 § 2. mom. vastaista. Muistutuksen mukaan suunnitellun varikkoratikan asuinrakennukset tulisivat näky-mään koko Degerön kartanon alueella, ja varsinkin yöllä syntyvä valo-saaste tuhoaisi valolle herkkien lepakkojen koko populaation elinmahdollisuudet, koska lepakot eivät siedä voimakkaita valoja.

Asemakaavaehdotusta pidetään maankäyttö ja rakennuslain vastaisena MRL 5 § kohta 5) ympäristönsuojelua ja ympäristöhaittojen ehkäisemistä koskien.

Vastine

Kaava-alueella ei ole luonnonsuojelulain 49§:n perusteella suojeltuja lepakoiden lisääntymis- ja levähdys- tai talvehtimisaikkoja, joita ei saa heikentää.

Maankäyttö- ja rakennuslain 1 §:ssä säädetään lain yleisistä tavoitteista. Lain 5 §:ssä määritellyt alueiden käytön suunnittelun tavoitteita toteuttavista kaavojen sisältövaatimuksista on säädetty kunkin kaava- muodon osalta erikseen, asemakaavan osalta maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:ssä. Asemakaavan sisällön lainmukaisuutta ei siten voida arvioida suoraan maankäyttö- ja rakennuslain 1 ja 5 §:n tavoitesääntöjen nojalla.

Asemakaavakohteessa suoritettiin täydentävä lepakkoinventointi vuonna 2018. Inventoinnin mukaan kaava-alueella esiintyy viiksisiiippoja ja pohjanlepakoita. Lepakkohavainnot keskittyivät pääosin Holmanmoisionpolun eteläpäähän, joka on lepakkojen saalistusalue. Ratikkakorttelin itäpuolinen metsä on lepakoiden siirtymäaluetta.

Varikkokorttelin rakennukset eivät näy suoraan Degerön kartanon alueelle. Degerön kartanon ja tulevan ratikkakorttelin välillä on Elsankallio (+10m), joka on metsäinen alue. Seudullisen maanpeiteaineiston mukaan Elsankalliolla kasvaa 15-20 metriä korkeaa puustoa, joka estää näkymän kartanosta ratikkakorttelille. Ratikkakortteli ei aiheuta valo- saastetta Degerön kartanon alueelle, missä on lepakoiden lisääntymis- ja levähdys- tai talvehtimisaikkoja, joita ei saa lain mukaan heikentää.

Luontovaikutusten arvioinnin pohjana ovat olleet normaaliin tapaan Helsingin kaupungin luontotietojärjestelmään kertyneet tiedot. Suunnittelun aikana seurataan järjestelmään mahdollisesti tulevia uusia tietoja. Erillisten selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat paitsi alueen luontoarvot, myös kaavan sisältö.

Huoli kaupunkiympäristöstä

Muistutuksessa todettiin, että viitesuunnitelmassa ja asemakaavaehdotuksessa on virheellisesti yritetty osoittaa, että rakennukset olisivat matlampia kuin mitä suunnitelmasta voi päätellä. Lisäksi esitettiin huoli, että kun asemakaavaehdotuksessa ei ole määrätty räystäskorkeuksia, se antaa jatkosuunnittelua varten vapaat kädet nostaa rakennusten kerrokorkeuksia edelleen.

Rakentamisen maisemallinen analyysi puuttuu.

Vastine

Kaavaehdotuksen liitteenä olevassa viitesuunnitelmassa rakennusten korot on esitetty. Tarkistetussa kaavaehdotuksessa kaavakarttaan on lisätty vesikaton ylimmän kohdan korkeusasemat, joka määrää rakennusten korkeudet enintään viitesuunnitelmien mukaiseen korkeuteen.

Rakentamisesta on tarkistetun kaavaehdotuksen liitteeksi laadittu maa- ja vesialue-analyysi idän suunnasta sekä korkoasemakaavio. Viitesuunnitelman kuva-aineistossa on Laajasalon ratikkakorttelin havainnekuvia, joista ilmenee korttelin suhde ympäristöönsä.

Lisärakentaminen Laajasalossa

Muistutuksessa oltiin sitä mieltä, että uutta mittavaa lisärakentamista Kruunuvuorenrannan, Laajasalon keskustabulevardin ja vanhan ostoskeskuksen alueelta vapautuvien tonttien lisäksi tulee esittää vasta 2030-luvulla, kun ensin nähdään miten Kruunuvuoren alueen ja Laajasalon keskustabulevardin rakentamisen jälkeen liikenne toimii.

Vastine

Varikon toteutuksen aikataulussa huomioidaan Kruunusillat-rai-tiotiehankkeen aikataulu, jonka mukaan varikon on tarpeen olla valmiina noin vuonna 2026. Ratikkakortteli toteutetaan vaiheittain. Joitakin asuinkortteleita on mahdollista toteuttaa tarvittaessa samanaikaisesti varikon kanssa noin vuosina 2023–2026. Asuinrakentaminen toteutetaan vaiheittain, pääosin varikon rakentamisen jälkeen vuodesta 2026 eteenpäin noin vuoteen 2034 mennessä. LPA-halli on mahdollista toteuttaa vaiheittain asuinrakentamisen tarpeiden mukaisesti. Reposalmentien osuus varikon kohdalla on tavoitteena toteuttaa noin vuosina 2022–2023. Puistokansi varikon päälle on mahdollista toteuttaa varikon valmistuttua.

Kaupungin strategiassa kaupunginvaltuusto on asettanut tavoitteeksi kaavoittaa 7 000 uutta asuntoa vuodessa ja 40% uudesta kaavoitettavasta asumisesta tulee olla täydennysrakentamista. Täydennysrakentamista kaavoitetaan laajasti kaupungin alueella. Erityisen perusteltua täydennysrakentaminen on Laajasalossa, jossa voimakkaasti satsataan joukkoliikenteen kehittämiseen Kruunusillat-pikaraitiotien myötä.

Asuntojen kokojakauma

Asemakaavamääräyksissä tulisi muistutuksen mukaan olla määräys asuntojen riittävästä koosta ja jakaumasta.

Vastine

Kaupungin maalla olevissa hankkeissa kaupunki asettaa asuntojen keskikokoa, mahdollisesti jakaumaa ja hallintamuotoa koskevat ehdot tontinluovutuksen yhteydessä. Asuntojakaumassa voidaan ottaa huomioon aluekohtainen tilanne siten, että hankkeessa tai laajemmin alueella toteutuu kaupungin strategian mukainen perheasuntomäärä.

Kaavatalous

Muistutuksessa esitetään, että kaavataloudesta ja erityisesti raitiovaunuhallin rakennuskustannuksista ja koko hankkeen realismista tehdään puolueeton selvitys, joka esitetään luottamushenkilöille ja kaupunginhallitukselle.

Vastine

Rakennushanke on vaativa suunnittelukohde. Hankkeessa on suunniteltu huolellisesti erilaiset tavanomaista raskaammat tai vaativammat rakenteet ja ratkaisut, joita eri toimintojen sijoittaminen alueelle vaatii. Varikkorakennuksesta on laadittu rakennusosa-arvio tasoinen kustannusarvio. Laaditun kustannusarvion perusteella ei ole syytä epäillä hankkeen taloudellisuutta.

Hybridiratkaisu mahdollistaa tehokkaamman maankäytön alueella. Hybridisyys kasvattaa kaupungille kohdistuvia kustannuksia, mutta mahdollistaa enemmän uutta kerrosalaa, jolloin kokonaistaloudellisesti ratkaisu nähdään kannattavana. Kaavaselostuksessa on tarkasteltu myös hybridiratkaisun sekä vaihtoehdon, että rakennettaisiin vain raitiotievarikko, laajempia yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia.

Osallistumis ja arviointisuunnitelma

Muistutuksen mukaan OAS-vaiheen suunnitelma ei kertonut asukkaille riittävästi, mitä alueelle on suunnitteilla. Arkkitehtuurikilpailu järjestettiin ennen kuin asukasmielipiteet olivat suunnittelijoiden käytössä. Jälkeenpäin kuuleminen ei vastaa rakennuslain tarkoittamaa asukaskuulemista, rakennuslain 27 § 2. momentti.

Vastine

Asemakaavan vireille tulo samanaikaisesti monialaisen suunnittelukilpailun kanssa on ollut perusteltua, koska asemakaavoitusta sekä varikon ja asumisen suunnittelua ja yhteensovittamista on aikataulusyistä ollut tarpeen tehdä samanaikaisesti. Asemakaavoituksen viitesuunnitelun pohjaksi sekä varikon hankesuunnittelun (HKL) edistämiseksi on ollut välttämätöntä saada useiden erityisalojen asiantuntijoiden ehdotus toimivaksi ratkaisuksi, jotta molempia on voitu edistää yhdessä.

Kaupunki voi järjestää maankäytön suunnittelun yhteydessä tontinluovutukseen liittyviä suunnittelukilpailuja erilaisten maankäyttöisten vaihtoehtojen kartoittamiseksi. Menettelyllä ei kuitenkaan ole sivuutettu maankäyttö- ja rakennuslaissa vuorovaikutukselle asetettuja vaatimuksia eikä sitovasti ratkaistu kaavan sisältöä. Se, että kilpailun tarkoituksena on ollut tietynlaisen kaavamuutoksen saaminen alueelle ja hankkia tonteille toteuttajia, ei kuitenkaan tee vuorovaikutusmenettelystä tai kaavoitusmenettelystä lainvastaista. Kilpailu ei ole maankäyttö- ja rakennuslailla säädeltyä kaavoitusprosessia ja sen toteuttamista ei ole lailla säädelty. Tässä hankkeessa kilpailun voittajasuunnitelman pohjalta jatkettiin kaavoitusprosessia, johon kuuluu merkittävien vaikutusten selvittäminen ja vuorovaikutus.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kerrottiin, että varikon ja asuminen hybridistä järjestetään arkkitehtuurikilpailu, jonka pohjalta asemakaavaa tullaan jatkossa valmistelemaan. Vuorovaikutuksen pohjalta alkuperäisestä OAS-rajauksesta poistettiin uimaranta ja sen viereiset vieralueet. Vuorovaikutuksen johdosta varikon päälle rakentuva kansi-piha suunniteltiin osittain koko Laajasaloa palvelevaksi julkiseksi puistoksi sekä leikkipaikaksi.

Vuorovaikutuksesta kaavoitusmenettelyssä säädetään MRL 8 luvussa ja kaavan laatiminen on toteutettu tämän luvun mukaisesti.

Ratikkakortteli rakennetaan ilman asuinrakennuksia

Muistutuksessa ehdotetaan, että asuintornitalot poistetaan suunnitelmasta ja ainoastaan varikkohalli rakennetaan ja maisemoidaan kulttuurimaisemaan.

Vastine

Kaava-alue on Yliskylän tiivistyvää asuinalueita. Alueen täydennysrakentaminen tiivistää rakennettua ympäristöä ja jatkaa osaltaan ympäristössä tapahtuvaa kaupunkikuvallista muutosta. Alueen kaupunkirakenteen voimallinen muutos alkoi 1960-luvun loppupuolella, jolloin käynnistyi Laajasalon lähiörakentaminen. Degerön kartanon pohjoispuolen avoimet viljelyalueet ovat aikojen saatossa muuttuneet metsittymisen ja rakentamisen seurauksena ja Laajasalon ratikkakortteli jatkaa samaa maiseman muuntumista. Rakentamalla varikon yhteyteen myös asumista tiivistetään kaupunkirakennetta ja hyödynnetään rakennettava paikka järkevästi samalla myös uusien asuntojen rakentamiseen yleiskaavan mukaisesti.

Asemakaava edellyttää, että jatkosuunnittelussa noudatetaan Helsingin viherkerroinmenetelmässä asetettua tavoitetasoa. Kaavamääräyksissä

on viherkattojen ja kansipihan rakentamista sekä ympäristön huomioimista koskevat määräykset.

Varikkohalli on kooltaan 18 500 k-m² ja n. 14,4 m korkea rakennus. Raitiotien päätteenä olevan sijainnin ja raitiovaunujen kääntösäteiden vuoksi rakennusta ei ole mahdollista tiivistää pienemmällä alalle kuin mihin se nyt on suunniteltu. Hallin on myös sijaittava samassa korkotassossa kuin viereinen katualue. Sitä ei voi esimerkiksi painaa maan alle. Näin kookkaan rakennuksen maisemointi siten, että sulautuisi luonnonmaisemaan tuntuu ajatuksena mahdottomalta. Hybridisuunnitelmassa varikko on maisemoitu asuntorakentamisella osaksi Yliskylän muuta rakennettua ympäristöä.

Asemakaavaehdotus tulee hylätä ja palauttaa uudelleen valmisteltavaksi

Muistutusten mukaan nähtävillä oleva asemakaavaehdotus tulee hylätä kokonaan, ja palauttaa uudelleen valmisteltavaksi, jonka aikana tulee etsiä varikolle liikenteellisesti toimivampi ja yhdyskuntarakenetta eheyttävä toinen sijoituspaikka.

Vastine

Kuten edellä kohdassa Raitiovaunuvarikon sijoitus ja raideliikenne on todettu, asemakaavassa osoitettu varikon sijaintipaikka on Kruunusillat hankkeen mukaisen raideliikenteen järjestämisen kannalta paras mahdollinen.

Kaupunginvaltuustolla on kunnan itsehallinnon perusteella osana maapolitiikkaansa lähtökohtaisesti oikeus päättää kaava-alueen laajuudesta sekä siitä, minkälainen kaava suunnittelualueelle laaditaan. Kunnalla on tällöin harkintavaltansa ja maankäyttö- ja rakennuslain asettamissa rajoissa mahdollisuus muun ohella päättää rakentamisen määrästä, rakennusten massoitteesta, korkeudesta ja rakennusalojen sijoittamisesta suunnittelualueelle. Kunnan harkintavaltaan kuuluu ratkaista, mitä alueita ja missä järjestyksessä se kaavoittaa.

Kaavoitusta ei ole syytä keskeyttää.

Pikaraitiotien korvaaminen vesiliikenteellä

Muistuksessa pidettiin raitiovaunuliikennettä parempana vaihtoehtona vesiliikenteen kehittämistä Kruunuvuorenrantaan, Vartiosaareen ja Vuosaareen.

Vastine

Vesiliikenne pystyy palvelemaan matkustajia rannasta ja sinne rakennettavasta matkustajalaiturista käsin. Vesiliikenne on pintaliikenteeseen, kuten raitiotieliikenteeseen nähden, hidasta alhaisen matkanopeuden johdosta. Vesiliikennejärjestelmä pystyisi palvelemaan suorana kulkuyhteytenä vain hyvin pientä matkustajamäärää Laajasalon alueella ja tarvitsisi, ollakseen uskottava runkoyhteys, liityntäliikennettä vesireitin molemmissa päissä. Liityntäliikenteen ja vesiliikenteen kuluneuvokohtaisen kapasiteetin pitäisi olla samaa suuruusluokkaa. Kruunuvoorenrannan joukkoliikennejärjestelmää selitettäessä osoittautui, että vesiliikenneyhteys ei anna riittävää palvelutasoa tulevaisuuden matkakysynnälle. Myöskään myöhemmät selvitykset eivät ole osoittaneet vesiliikenteen kannattavuutta koko Laajasalooa palvelevana joukkoliikenteen runkoyhteytenä. Vesiliikennettä kehitetään Helsingin merellisen strategian toteutuksen myötä toki muista syistä. Pikaraitiotie on osoitettu selvityksin parhaaksi joukkoliikenteen runkoratkaisuksi metrojärjestelmän ohella. Vartiosaaren ja Vuosaaren liikenneyhteydet eivät ole tämän asemakaavamuutoksen sisältöä eikä asemakaavamuutos ole myöskään kyseisten alueiden yhteyksien kannalta myöskään pois sulkeva.

Viranomaisten lausunnot

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat pikaraitiotien päätepysäkin sijoitukseen, vesihuoltolinjan siirtoon, mahdollisesti rakennettavaan jätevesipumppaamoon, johtokujan merkitsemiseen, HSY:lle aiheutuviin kustannuksiin sekä Holmanmoisionpolkua koskevaan kaavamerkintään

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- pelastuslaitos
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/kaupunginmuseo

Helen Sähköverkko Oy ilmoitti, ettei ole lausuttavaa.

Vastineet lausuntoihin

Pikaraitiotien päätepysäkin sijoitus

Raitiotien lyhyemmän etukäänön mahdollistamaa päätepysäkkiratkaisua pidetään liikenteen hoidollisesti tehokkaampana kuin mallia, jossa

seisontaraiteilla ja pysäkin takana olevalla puolenvaihtoraiteella varustettua päätepysäkkiä. Lausunnossa todetaan, että mahdollisuus pistoraiteen lisäämiselle tulee säilyttää. Huonona pidetään, että liikennesuunnitelmassa esitetty malli jää kauas ratikkakorttelista ja muusta maankäytöstä.

Vastine

Vähemmän tilaa vievän suunnitteluratkaisun taustalla on ollut tarve minimoida nykyisin metsäiselle alueelle rakentamisen laajuutta. Ratkaisulla on saavutettu tässä suhteessa merkittäviä muutoksia aiempaan suunnitteluratkaisuun nähden. Pysäkkien palvelualueet siirtyvät noin 10 metriä itään uudemman suunnitteluratkaisun myötä. Muutos ei ole merkittävä

Vesihuoltolinjan ja jätevesiviemärin siirto, uusien yleisten vesijohtojen ja hulevesiviemäreiden rakentaminen ja näistä HSY:lle aiheutuvat kustannukset

Alueella sijaitsevia vesihuoltolinjoja joudutaan siirtämään ja kaava-alueen ulkopuolelle joudutaan mahdollisesti rakentamaan jäteveden pumppaamo. Lisäksi aluetta varten on rakennettava uutta yleistä vesijohtoa sekä hulevesiviemäreitä. HSY:lle näistä aiheutuvat kustannukset tulee lisätä asemakaavaselostukseen. HSY esittää, että mahdollisen pumppaamon rakentamiskustannuksista vastaa kaupunki ja johtolinjojen siirtokustannukset jaetaan ikäperusteisesti.

VL-alueelle tulee merkitä vähintään 7 metriä leveä johtokuja varikkoalueen itä- ja eteläpuolelle ja vähintään 6 metriä leveä johtokuja varikkoalueen länsipuolelle.

Pihakannen kuivatus tulee järjestää HSY:n ulkopuolisin järjestelyin.

Vastine

VL-alueelle sijoittuu HSY:n lisäksi muidenkin teknisten laitosten johtoja ja kaapeleita, mistä syystä kaavassa on annettu seuraava määräys: VL-alueelle saa sijoittaa yhdyskuntateknisen huollon johtoja ja kaapeleita. Kaavaselostuksessa on eritelty vesihuollon kaupungille ja HSY:lle kertyvät kustannukset. Kustannusjako tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä.

Meluntorjunta ja ilmanlaatu

Tärinä- ja runkomelun osalta määräykset ovat riittävät niin raiteiden kuin rakennustenkin osalta. Kaavaselostuksessa tulee avata tarkemmin varikon poistoilman ulospuhalluksen vaikutuksia ja kuvata jäteilman ja muun poistoilman erot.

Rakennusten julkisivuille annettuja melumääräyksiä on hyvä selventää kaavaselostuksen mukaisesti, jossa ohjearvot viittaavat valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaisiin arvoihin. Lisäksi määräyksiin on lausunnon mukaan syytä lisätä oleskeluparvekkeita koskevat arvot (55 dB päivällä ja 50 dB yöllä). Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaikkien Reposalmentien puolelle avautuvien asuntojen tulee olla läpitalon huoneistoja, joissa makuuhuoneet sijaitsevat ohjearvojen puoleisella hiljaisella sivulla. Vaihtoehtoisesti ehdotetaan koko matalamman rakennusmassan varaamista liiketiloiksi.

Lausunnossa todetaan myös, että vaiheittain rakennettaessa melun ohjearvot tulee saavuttaa rakentamisen/asumisen kaikissa vaiheissa ja optimaalisen meluntorjuntaratkaisun turvaamiseksi tulee asemakaavamääräyksiin harkita ajoitusmääräysten lisäämistä.

Y-korttelialueella tulee lausunnon mukaan huomioida myös melun enimmäistasot ja keskiäänitasot ja mitoittaa koulun äänen eristävyyksiä riittäväksi.

Vastine

Kaavaselostuksen liitteenä olevaa kuvausta varikon jäteilma- ja raitisilmaratkaisuihin on päivitetty poistoilmaluokkien osalta. Annettua kaavamääräystä on muutettu. Kaavamääräys ohjaa kaavan jälkeistä jatko-suunnittelua siten, ettei ilmanvaihdosta aiheudu meluhaittaa, haittaa rakennuksen tuloilmanotolle tai ilmanlaadun heikkenemistä myöskään ympäristössä. Annettu määräys varmistaa sen, että asemakaavassa osoitettu käyttötarkoitus tulee haittattomasti toteutettua niin uuden asumisen kuin ympäristönkin kannalta. Ulkoilmalaitteiden ja ulospuhalluslaitteiden sijoittamisesta säädellään sisäilmasto ja ilmanvaihtoasetuksessa ja sen soveltamisoppaassa, jota sovelletaan MRL:n mukaisessa rakentamisen suunnittelussa, lupamenettelyssä ja valvonnassa.

Reposalmentien varrella asuntopohjien jatkosuunnittelua on jo ohjattu kaavaratkaisussa niiden julkisivujen osalta, joilla äänitasoerovaatimus on 36 dB tai enemmän. Julkisivujen äänitasoerovaatimusten mitoittamisessa on otettu huomioon liikenteen aiheuttaman keskiäänitason lisäksi etenkin yöaikaisen liikennöinnin suuri osuus ja yksittäisten voimakkaiden melutapahtumien toistuvuus. Mitoituksessa on otettu huomioon raitioliikenteen aiheuttamat laskennalliset enimmäisäänitasot raitiotien kaarteista ja vaihteista, koska niistä aiheutuvat hetkelliset meluhuiput voivat olla suuria. Mitoitusperusteena on keskiäänitason lisäksi ollut asuintiloissa tavoiteltava L_{Amax} 45 dB. Annetuilla ulkovaipan äänitasoeromääräyksillä on etenkin enimmäisäänitasoihin liittyvät epävarmuudet huomioiden haluttu varmistaa yöaikainen riittävän hyvä asuin- viihtyvyys, vaikka makuuhuoneita sijoittaisikin melulähteiden suuntaan.

Kaavamääräyksissä ei ole tarkoituksenmukaista mainita yksittäistä päätöstä tai lukuarvoja, sillä lähtökohtaisesti ne voivat muuttua. Määräyksen maininta melutason ohjearvot ohjaa soveltamaan kulloinkin voimassa olevaa kansallista säädöstä.

Pelkästään meluntorjunnan vuoksi ajoitusmääräys voisi olla hyvä ratkaisu, mutta alueen rakentuminen on pitkälti riippuvainen muista tekijöistä eikä sitä voida lukita määräyksellä meluntorjunnan vuoksi. Vaikka kaavassa ei määrätä toteutusjärjestystä, meluntorjuntaa koskevia kaavamääräyksiä annettaessa on otettu huomioon se, että rakentaminen tapahtuu vaiheittain. Kaavamääräykset antavat riittävät reunaehdot meluntorjunnan toteutumiselle.

Kuten kaavaselostuksessa todetaan, opetus- ja tutkimustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueelle (YO) sijoittuvaan koulurakennukseen ei ennustetilanteessakaan kohdistu meluntorjuntatarvetta muodostavia melutasoja. Selostuksen liitteenä olevan liikennemeluselvityksen mukaan julkisivuun kohdistuva päiväjän keskiäänitaso on korkeimmillaan 62 dB, joten tarvetta äänitasoero vaatimuksen antamiselle ei ole. Julkisivuun raitiliikenteestä kohdistuva enimmäisäänitaso on korkeimmillaan 74 dB, joten myöskään sillä perusteella ei ole äänitasoero vaatimuksen antaminen ole tarpeen. Kaavaselostusta on täydennetty enimmäisäänitasojen osalta.

Meritulvariskit

Lausunnossa todetaan, että mahdolliset suosituskorkeustason (N2000 + 3,0 metriä) alapuolelle sijoitettavat tilat tulee toteuttaa meritulvankestävinä rakenteina tai vesitiiviinä niin, että tulvavesi ei aiheuta vahinkoa suosituskorkeuden tasolle noustessaan. Alin suositeltava rakentamiskorkeus perusteluineen tulee lausunnon mukaan kirjata kaavamääräykseen.

Vastine

Kaavamääräykseen on kirjattu määräys: ” Kaava-alueella alin suositeltava rakentamiskorkeus korkealta merenpinnalta suojautumista varten on +2,8 m.”.

Pelastautuminen

Lausunnossa todetaan, että Reposalmentielle tehtävä raitiotie tulisi tehdä päältäajettavaksi nurmikiveyksellä, jotta pelastusajoneuvojen pääsy alueelle on mahdollista myös ruuhkatilanteessa tai tarkastella alueen liikennemääriä siten, ettei kaava-alue ole pelastusajoneuvoliikenteen kannalta epäedullisempi kuin vastaavan liikennemäärän muut alueet Helsingissä.

Kaavan liitteenä olevat ”Laajasalon ratikkakorttelin pelastussuunnitelma” ja ”Reposalmentien hybridikortteli, pihasuunnitelma-luonnos” ovat keskenään ristiriidassa pelastusajoneuvojen tilantarpeen suhteen. Lausunnossa suhtaudutaan kriittisesti nostopaikkojen sijoittamiseen yleiselle katualueelle Reposalmentielle. Ajoreittejä pihakannelle osoitetuille nostopaikoille tulee tutkia tarkemmin. Lausunnossa todetaan myös, että pelastusajoneuvoilla tulee olla pääsy asuinrakennusten uloskäyntien välittömään läheisyyteen.

Vastine

Reposalmentien raitiotieltä ei muodostu ajoreittiä mihinkään sellaiseen kohteeseen, jonka pelastamiseen olisi tarvetta varautua. Ilomäentien itäpuolella ei ole maankäyttöä raitiotien läheisyydessä ja ajoreitti itään kohti Vartiosaaren kohdalla olevaa yhdysvenealuetta on erillinen reitti. Tuohon suuntaan ei ole odotettavissa merkittäviä muutoksia. Vartiosaareen ei ole ajoyhteyttä. Ilomäentiestä länteen raitiotie rakennetaan vain varikon sisäänajoa varten. Muualle Reposalmentielle ei ole ole-massa hanketta, jonka myötä raidevarauksia rakennettaisiin lähivuosina. Reposalmentielle ei arvioida syntyvän ruuhkia. Kaava-alueelle pääsee sekä Ilomäentien, että Reposalmentien suunnista lännestä päin, joten alueen saavutettavuus katua pitkin on hyvä ja pelastuksen kannalta riittävä.

Pelastus- ja pihasuunnitelmat on yhteensovitettu.

Reposalmentielle sijoittuu yksi tikasauton nostopaikka. Se sijoittuu kohtaan, jossa ei ole raitiotieliikennettä siten, että ajolankoja tai niiden kantatinjärjestelmiä olisi välttämätöntä sijoittaa kyseiselle alueelle. Pelastussuunnitelma täyttää niiden laatimiselle asetetut Uudenmaan pelastuslaitosten yhteiset uusien ohjeiden vaatimukset (HIKLU 5.3.2020).

Holmanmoisionpolkua koskeva kaavamääräys

Lausunnossa esitetään, että niiltä osin, kun kaavamuutosalueella Holmanmoisionpolun linjaus säilyy nykyisen kaltaisena, polulle osoitetaan tarkentava pp-merkintä, määräyksellä: ”historiallisen puukujan säilymistä vaarantavia toimenpiteitä ei saa suorittaa”.

Vastine

Holmanmoisionpolkua koskevaa pp/h/pel -kaavamerkinnän määräystä on tarkennettu lauseella: Holmanmoisionpolun historiallisen puukujan säilymistä vaarantavia toimenpiteitä ei saa suorittaa, polun siirtämistä lukuunottamatta.

Julkisen nähtävilläolon jälkeinen vuorovaikutus

Julkisen nähtävilläolon jälkeen tehdyistä muutoksista on neuvoteltu asianomaisten hallintokuntien kanssa. Esitetyt huomautukset kohdistuivat tonttijakoon, kiinteistömuodostukseen, tärinä- ja runkoäänimääräyksiin sekä pelastukseen.

Vastineet

- Kannenalaisella korttelialueella 49092 tonttijako on sitova –kaavamääräys on poistettu
 - Kaavakartan maanalaisin kortteleihin on lisätty kaavamerkinnot: Rakennuksen alin ja ylin korkeusasema
 - Kaavakartan maanalaisille tonteille on lisätty merkinnät: Ohjeellisen maanalaisen tontin numero ja poistettu merkinnät: Sitovan tontin numero.
 - Sitovan tonttijaon mukainen tontinraja- ja numeromerkintä on muutettu ohjeelliseksi tontinrajamerkinnäksi.
 - Tärinä- ja runkoäänimääräys on tarkennettu muotoon: Katualueelle sijoittuva raitiotie tulee suunnitella siten, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisätiloissa.
 - Kaavakarttaan on lisätty pikaraitiotielle rv-merkintä: Raitiovaunuliikenteelle varattava katualueen osa.
 - Kaavakarttaan on lisätty pel-merkintä: Alueen osa, jolla pelastus on sallittu, sijainti ohjeellinen.
-

MUISTIO

5.3.2018

ASUKASTILAISUUS LAAJASALON KIRKOSSA

Laajasalon asukastilaisuus

Keskustelua:

- Viheralueiden suhdetta asukasmäärään ei voi verrata keskustaan vaan vain esikaupunkialueisiin. Vehreys on tärkeä ja asukkaiden arvostama ominaisuus Laajasalossa.
- Raitiovaunu palvelee vain Laajasalon pohjoisosia. Hyvät joukkoliikenneyhteydet tulee järjestää myös Laajasalon eteläosiin. Nykyisistä bussiyhteyksistä Herttoniemeen voitaisi muuttaa 2/3 meneväksi suoraan keskustaan tulevia siltoja pitkin. Osa näistä voisi jatkaa Espooseen.
- Laajasalo/Degerö –seura:
 - o Adressi tekeillä. Suunnitelmana saada varikko-hybridin tilalle esimerkiksi uima-, liikunta-, jalkapallo- tai jäähalli, sekä lenkki- ja hiihtoreittejä.
 - o Laajasalo tarvitsee Jokeri-reittiyhteyden, yhteys Roihupeltoon Jokeri-linjojen varikolle. Silloin saataisiin samanlaiset raiteet.
 - o Jokeri-linja tulisi kulkea Kruunusilloilla
 - o Valitus yleiskaavasta (viheralueet) valmisteilla korkeimpaan hallinto-oikeuteen.
- Onko varikko-hybridin maaperä tutkittu? Nykyisin kosteikkoa.
- Kaivattiin tarkennusta mitä tarkoitetaan Laajasalon liikuntapuistolla? Kuuluuko puistikot ja metsä alueet siihen?
- Raitiovaunun kääntöraide olisi tulossa koirapuiston vierestä.
- Kuinka paljon rakentaminen kaventaa viheralueita?
- Jääkö koirapuisto ja rantapallokenttä rakentamisen alle?
- Urheilupuisto on todella suosittu. Säilyykö Laajasalossa tarpeeksi liikuntapaikkoja?
- Tasoristeykset ovat turvallisuusriski, koskee etenkin Laajasalontietä. Miksi risteykset ovat tasoristeyksiä?
- Kävelysilta on poistettu. Saadaanko siltayhteys takaisin?
- Miten eläimet on huomioitu katusuunnitelmissa? Onko niille tulossa tunneleita ym.?
- Varikon mitoitus on muuttunut siitä mitä on luvattu. Ensin oli varauduttu vain yhteyteen keskustaan ja Vartiosaareen. Suureneeko hybridi-varikko jos varaudutaan uusiin linjoihin?
- Miten varaudutaan Laajasalon opiston kohdalla kadun ylitykseen.
- Minkä verran Laajasalontietä nostetaan? Esteettömyys tulee huomioida.
- Skeptisyyttä julkiseen liikenteeseen. Ne jotka asuvat Jollaksessa eivät vaihda raitiovaunuihin.
- Harveneeko bussiyhteydet kun raitiovaunu tulee?
- Ennen puhuttiin vain varikosta, nyt tulossa kokonainen kortteli. Autoliikenne lisääntyy.

5.3.2018

- Uudet asukkaat raitiovaunulinjojen lähellä saavat hyvät yhteydet. Vanhat asukkaat eivät hyödy. Heidän matka-aikansa pitenee.
- Miksi ei laajenneta metroverkostoa?
- Mikä ero on raitio- ja pikaraitiotien välillä?
- Miksi ei käytetä sähköbussseja?
- Alkuperäinen ajatus on aikoinaan ollut metroyhteys Herttoniemeen.
- Kuinka lastenvaunut ym. sopivat pikaraitiovaunuun?
- Silta pitää tehdä ennen kuin Laajasalontie bulevardisoidaan. Muuten ruuhkat kasvavat.
- Kannatan pikaraitiotien ja Vartiosaaren maltillista rakentamista sekä täydennysrakentamista.
- Mikä aikataulu on Roihupellon linjalla? Eikö aika sen rakentamiseen olisi nyt? Tämä tulisi huomioida suunnittelussa.
- Varikon sijoittamista Laajasaloon on perusteltu kustannussäästöillä. Miten kustannukset on laskettu varikon sijoittumisesta? Mihin on verrattu, Koskelaan? Voisiko varikko olla Kalasatamassa?

MUISTIO**DIALOGI REPOSALMENTIEN UUDEN ASUINKORTTELIN JA RATIKKAVARIKKON SUUNNITELMISTA SEKÄ LIIKUNTA- JA VIRKISTYSALUEIDEN KEHITTÄMISESTÄ**

AIKA: 8.5. KLO 17 – 20

PAIKKA: Laajasalon opisto, Kuukiventie 6

Laajasalon dialogin yhteenvetoa

Liikuntamahdollisuudet ja liikuntapuiston kehittäminen

- jalkapalloilijoiden talviharjoitusmahdollisuudet kuntoon
- tehokkaampaa tilan käyttöä joustavilla ratkaisuilla
- koulujen liikuntatarpeet otettava huomioon – Laajasalon koulu on liikuntapainotteinen koulu
- liikuntapaikkojen sijainti oltava lähellä kouluja, liikuntatunnin ehdoilla
- alueen toimijat mukaan suunnitteluun ja yhteistyöhön
- hauskat, innovatiiviset yleiset liikuntatilat / puistot asumisen yhteyteen
- beachvolley –kentät - nyt ovat Helsingin parhaat (ilta-aurinko ja avoin käyttö)
- ”normi”lentopallokenttä
- vapaata nurmea pelailuun, oleiluun ja vapaa-ajan viettoon sekä talvella hiihtoon
- pururata
- liikuntamahdollisuudet palvelevat kaikenikäisiä, omaehtoista liikuntaa ja yhteisöllisyyttä
- kaiken ikäisille suunnattujen liikuntapaikkojen ja –lajien monipuolinen tarjonta lähellä kotia
- ikääntyvien ihmisten liikuntamahdollisuudet
- hiihtomahdollisuus ja valaistu latu
- uintimahdollisuus – uimahalli
- ulkokuntoiluvälineet
- jäähalli
- jalkapallokenttä
- luistelu
- Laajasalon palloseuralla on 800 jäsentä ja 750 junioripelaajaa
- lentopalloilijat ovat olleet tyytyväisiä yhdistelmään: alkulämpö pururadalla, peli ja lopuksi uinti uimarannalla
- lasten ja nuorten mahdollisuus harrastaa lähellä kotia koetaan tärkeäksi

Lasten leikkipaikka

- leikkikentälle luonnonmukaisia kiipeilymahdollisuuksia ym toimintaa kansipihalle
- nykyisessä leikkipaikassa hyvää se, että lapsia on helppo valvoa

Koirapuisto

- lähelle Yliskylää, paljon eläkeläisiä koiran ulkoiluttajia

Nuorten harrastusmahdollisuuksien turvaaminen

- nuorisotalo
- liikuntamahdollisuudet
- hengailupaikat
- skeitti – ja skuuttipaikkoja nuorille, onko sisäskeittipaikka mahdollinen?
- ympärivuotisesti toimivia liikunnallisia sisätiloja

Turvalliset liikenne- ja liikkumisväylät

- erityisesti koululaisten huomioon ottaminen – lasten liikkuminen koulujen välillä
- turvalliset kevyenliikenteenväylät
- lasten turvallinen liikkuminen harrastuksiin
- palvelee kaikkia alueen asukkaita
- esteettömyyden huomioiminen
- hyvä kulkuyhteys uimarannalle
- luonnon sisällä oleva kävelytie tasaisella alustalla liikuntaesteisille
- Aittasaaren lenkille kielto pyöräilijöille ja koirille, jotka ei ole kytketty
- Mitä tapahtuu Laajasalon ylä- ja alakoulun väliselle liikenteelle ja varsinkin alikulkutunnelille?
- Koululaisten turvallinen liikkuminen liikuntapaikoille

Luontoarvot ja luonnonläheisyys on säilytettävä

- koskemattoman metsätilan säilyminen ja rannan puusto ja kasvillisuus
- alkuperäinen luonnonympäristö
- metsän säästäminen uimarannan lähellä
- reitti Aittasaareen on tärkeä

Palvelut

- ravintola – kahvilapalvelut
- lähiruokarengas ja luomutoiminta

Laajasalon peruskoulun toiminnan turvaaminen

- koulun ympärillä olevan viheralueen suunnittelu liikuntaa varten niin että sopii koululaisille ja vapaa-ajalla liikkuville
- liikuntatunnilla on parhaillaan noin 200 lasta yhtä aikaa

Kohtaamispaikkoja – ei pelkkää asumista

- yhteisiä tiloja avoimeen toimintaan
- yhteisöllisyys huomioon

Ratikkavarikko muualle

- varikko Roihupeltoon

Jokerirataan liitos

Liikunta- ja virkistysalue jätettävä nykyiseen käyttöön kaavan mukaisesti.

Laajasalon toimijat haluavat tietoa miten suunnitelma ja suunnittelu edistyy.

Lisätietoja: Juha-Pekka Turunen, p. 040 729 4842 juha-pekka.turunen@hel.fi

MUISTIO

22.11.2018

ASUKASTILAISUUS LAAJASALON KIRKOSSA**TILAISUUS:**

Laajasalon kirkko torstaina 22.11. 2018 klo 17-20

Keskustelua suunnitelmien äärellä klo 17-18

Suunnitelmien esittely ja laajempi keskustelu klo 18-20

Jatkokeskustelut paikalle jääneiden asukkaiden kanssa klo 20–

PAIKALLA:

Noin 250 laajasalolaista asukasta

Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelija, KYMP/viestintä, puheenjohtaja

Anu Kuutti, tiimipäällikkö, KYMP/asemakaavoitus

Suvi Huttunen, arkkitehti, KYMP/asemakaavoitus

Markus Ahtiainen, liikennesuunnittelija, KYMP/katu- ja liikennesuunnittelu

Niina Strengell, aluesuunnittelija/maisema-arkkitehti, KYMP/kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu

Sanna Meriläinen, arkkitehti, KYMP/asemakaavoitus

Juha-Pekka Konttinen, suunnitteluavustaja, KYMP/asemakaavoitus, tilaisuuden sihteeri

Lisäksi paikalla vastaamassa kysymyksiin:

Pirjo Siren, projektinjohtaja, kaupunginkanslia

Leena Mätäsniemi, projektipäällikkö, HKL

Lauri Hänninen, vuorovaikutussuunnittelija, KYMP/viestintä

OHJELMA:

- Tervetulosanat, vuorovaikutussuunnittelija Juha-Pekka Turunen
- Laajasalon suunnittelutilanne, tiimipäällikkö Anu Kuutti, asemakaavoitus
- Gunillantie 3, asemakaavan muutos, arkkitehti Sanna Meriläinen, asemakaavoitus
- Liikennesuunnitelma ja varikon toiminta, liikennesuunnittelija Markus Ahtiainen, katu- ja liikennesuunnittelu
- Laajasalon ratikkakorttelin kaavaluonnoksen pohjaksi tehtyjen suunnitelmien esittely, arkkitehti Suvi Huttunen, asemakaavoitus
- Virkistys- ja viheralueet, aluesuunnittelija, maisema-arkkitehti Niina Strengell, Kaupunkitila ja maisemasuunnittelu

22.11.2018

KESKUSTELUA:

- Varikon varjolla rakennetaan liian korkea asuinrakentamista Reposalmentielle.
- Asukastilaisuuksien merkitys vaikutusvälineenä koetaan liian pieneksi, otetaanko asukkaiden mielipiteet huomioon suunnittelussa oikeasti?
- Miten hoidetaan Laajasalontielle kasautuva liikennemäärien kasvu ilman ruuhkasumppua?
- Ratikkakorttelin suunnitelma on erinomainen, kiitos siitä.
- Ala- ja yläkoulun välinen alikulku on säilytettävä.
- Miten ratikkakorttelin kannen maisemointi onnistuu?
- Laajasalon kiertävä rantareitti olisi saatava kuntoon.
- Laajasalossa on ihana asua.
- Vartiosaareen on saatava kevyen liikenteen silta.
- Tiukka ei kaupunkibulevardihankkeelle Laajasalontielle.
- Vanhojen puiden kohtalo huolettaa Holmanmoisionpolulla.
- Kuka rakentaa ja ylläpitää kansipihaa ja –puistoa? Kuka vastaa Ratikkakorttelin kustannuksista?
- Säilyykö iso mänty Haltiamännyntorilla, kun myös sen viereen aloitetaan rakentamaan?
- Jatkaako raitiovaunureitti Herttoniemeen tai Vartiosaareen?
- Miten turvataan bussien sujuva kulkeminen jo muutenkin ruuhkaisella Laajasalontieellä?
- Ratikkakorttelin asuinkerrostalojen korkeus ei sovi kulttuurihistorialliseen ympäristöön.
- Gunillantie 3.ssa entisen lämpökeskuksen tiloissa sijaitseva budohalli tarvitsee uuden tilan vanhan kiinteistön purkamisen myötä.
- Asukkaita pitäisi ottaa paremmin huomioon suunnittelun jokaisessa vaiheessa.
- Asukasrakenteesta aiheutuvat ongelmat aiheuttavat pään vaivaa.
- Onko asiat ajateltu loppuun asti? Siltayhteys keskustaan on aivan liian kallis.
- Milloin rakentamisen on tarkoitus olla valmiina?