



4.11.2014

**KRUUNUVUORENRANNAN JOUKKOLIIKENNEYHTEYS
ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS
NRO 12305**

Hankenro 4505_1
HEL 2014-001848

SISÄLLYS

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä sekä asemakaava- ja
asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 19.5.–9.6.2014**

Viranomaisyhteistyö

– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet

– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

LIITE

Yleisötilaisuuden 22.5.2014 muistio



4.11.2014

Mielipiteen tai muistutuksen esittäjät on ilmaistu koodein, kun kyseessä on yksityishenkilö. Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomaistoiminnan julkisuudesta, ei koodien selitystä yksityishenkilöiden osalta ole julkaistu vuorovaikutusraportin internet-versiossa.

Jäljennökset kaikista kannanotoista ja mielipiteistä sekä koodien selitys ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 19.5.–9.6.2014

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos olivat nähtävänä kaupungintalon ilmoitustaululla ja kaupunkisuunnitteluvirastossa 19.5.–9.6.2014 ja viraston internetsivuilta. Asemakaavaan liittyvä yleisötilaisuus pidettiin Laajasalon raideliikenteen vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointiin (YVA) liittyvän yleisötilaisuuden yhteydessä 22.5.2014.

Viranomaisyhteistyö

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa sekä asemakaavan valmisteluaineistoa on esitelty ja siitä on neuvoteltu rakennusviraston, kiinteistöviraston, kaupunginkanslian, pelastuslaitoksen, Korkeasaaren eläintarhan, liikuntaviraston ja HKL-infran sekä kaupungin museon kanssa.

Helsingin Satama -liikelaitos toteaa (6.6.2014), että vaikka nyt nähtävillä oleva asemakaavaluonnos koskee vain joukkoliikennetarkistuksen ensimmäistä vaihetta, Kruunuvuorenrannan joukkoliikennetarkistusta tulee tarkastella kokonaisuutena ja siinä on otettava huomioon erityisesti Hanasaaren voimalaan kulkevan meriväylän hiililaivaliikenne sekä muu vesiliikenne. Helsingin Satamalla ei ole huomautettavaa asemakaavaluonnokseen ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Vastine

Helsingin Sataman esittämät asiat on otettu huomioon. Kruunuvuorenrannan joukkoliikenteen järjestelyä tarkastellaan kokonaisuutena ja sen suunnittelussa otetaan huomioon Hanasaaren voimalaan kulkeva laivaliikenne. Kaupunginhallituksen asettamien toteutusaikataulutavoitteiden mahdollistamiseksi asemakaavoitus on käynnistetty jo tilanteessa, jossa Hanasaaren voimalan jatkoa ei ole päätöstä.



4.11.2014

Asemakaava tehdään osiin jaettuna siten, että ensi laaditaan asemakaava osuudelle, jolle sijoittuvat teknisesti vaativimmat ja maisemallisesti merkittävimmät rakenteet ja jolla yhteyden linjaus on jo ratkaistu. Kalasatamasta keskustaan johtavan osuuden linjaus tullaan suunnittelemaan käynnissä olevan Laajasalon raideliikenteen yleissuunnitelman yhteydessä.

Asemakaava tarjoaa mahdollisuuden siltayhteyksien rakentamiselle, mutta niiden toteuttamisesta päätetään erikseen.

Liikennevirasto (28.5.2014) toteaa, että kaava-alueella kulkee Helsingin Sataman Sompasaaren väylä ja Herttoniemen 9,5/6,9 m väylä, jotka ovat kauppamerenkulun 2-lk:n väyliä. Kaava-alue sijoittuu Helsingin Sataman väylänpidon vastuualueelle. Liikennevirasto katsoo, että olemassa olevat vesiväylät tulee esittää kaavakartalla ja huomioida kaavamääräyksissä. Vesiväylien mm. silta-aukon korkeuden ja leveyden suhteen siltojen mitoitukselle aiheutuvista vaatimuksista tulee olla yhteydessä Helsingin Satamaan sekä Liikenneviraston meriväyläyksiköön. Merenkulun hyötyliikenteen vaatimat alikulkukorkeudet ovat n. 8-18 metriä, mutta väyliä käyttävät alukset voivat vaatia suurempiakin korkeuksia.

Vastine

Liikenneviraston ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. Kaavakartalle on merkitty Korkeasaaren ja Kruunuvuorenrannan välille sillan vapaa-aukko, joka sijoittuu vaadittavan veneväylän kohdalle. Aukon tulee olla 30 metrin matkalta vähintään 20 metriä korkea.

Korkeasaaren eläintarha toteaa (28.5.2014) että Kruunuvuorenrannan joukkoliikenneyhteyden toteuttaminen muuttaa Korkeasaaren pohjoisrannan liikenteen. Se vaikuttaa paitsi saaren huoltoliikenteeseen, myös asiakkaiden liikkumiseen. Joukkoliikenneyhteys lisää Korkeasaaren ohikulkuliikennettä ja aiheuttaa turvallisuusriskien kasvamista, koska eläintarha muuttuu mantereesta erillään olevasta saaresta enemmän kaupunkieläintarhaksi. Toisaalta Korkeasaaren saavutettavuus paranee.

Erityisesti Palosaaren villieläinsairaalan toiminnan jatkuminen ja loukkaantuneiden eläinten hoitaminen ulkotiloissa saattaa estyä liikenteen aiheuttaman tärinän ja melun vuoksi. Palosaari on tähän asti ollut suljettu karanteenialue, jonne on ollut pääsy vain henkilökunnalla. Mikäli eläimiä joudutaan asettamaan karanteeniin, on alue pystyttävä sulkemaan siten, että sinne ei pääse myöskään liikennealueelta.



4.11.2014

Kruunuvuoren joukkoliikenneyhteyden toteuttamisesta aiheutuu Korkeasaaren eläintarhalle mittavia investointitarpeita, koska eläintarhan sisäänkäynti vastaanottorakennuksineen on siirrettävä julkisen liikennealueen vuoksi Mustikkamaalta Korkeasaareen. Myös satama siirretään uuden sisäänkäynnin läheisyyteen. Joukkoliikenneyhteyden toteuttamisesta aiheutuu eläintarhan toiminnalle myös huomattavaa rakentamisen aikaista häiriötä ja taloudellisia menetyksiä, koska Korkeasaari saatetaan joutua sulkemaan joksikin aikaa rakennustöiden vuoksi.

Kaavaluonnoksessa on huomioitu Korkeasaaren toiveet liikennealueen sijoittumisesta Korkeasaaren pohjoispuolelle siten, että varaus eläintarhan rakentamisesta penkereen ja saaren väliin jäävälle alueelle on mahdollista sekä Palosaaren säilymisestä suurimmaksi osaksi Korkeasaaren käytössä.

Vastine

Korkeasaaren eläintarhan esittämät asiat on otettu huomioon asemakaavaehdotusta laadittaessa. Laajasalon joukkoliikenneyhteyden toteuttaminen asemakaavan mukaisesti muuttaa huomattavasti Korkeasaaren kaupunkirakenteellista asemaa. Tämä paitsi asettaa Korkeasaaren eläintarhalle uusia taloudellisia ja toiminnallisia haasteita, luo samalla edellytyksiä kasvattaa Korkeasaaren kävijämääriä nykyisestä merkittävästi, yhdistämällä saaren kantakaupungin raitiovaunuverkkoon ja lyhentämällä huomattavasti matka-aikaa keskustasta ja Kalasatamasta. Asemakaavan julkinen sisäänkäyntiaukio Korkeasaaren pohjoisrannalla tarjoaa mahdollisuuden kehittää eläintarhan sisäänkäynnistä avoin, viihtyisä ja houkutteleva kaupunkitila. Asemakaava mahdollistaa myös eläintarhan laajentamisen uudelle alueelle.

Siltayhteyden suunnittelussa ja asemakaavan laatimisessa on tehty kiinteästi yhteistyötä Korkeasaaren eläintarhan kanssa. Huolellisesti toteutetussa jatkosuunnittelussa on mahdollista minimoida Korkeasaarelle aiheutuvat häiriöt ja taloudelliset menetykset, muun muassa ajoittamalla eläintarhan sulkuaika hiljaisiin talvikuukausiin. Palosaaren alueen jatkosuunnittelussa tullaan kiinnittämään huomiota alueen aitaamiseen sekä riittävään raitioliikenteen melun ja runkoäänten torjuntaan.

Ympäristökeskus toteaa (6.6.2014) että ympäristölautakunta on 20.5.2014 antanut lausunnon Laajasalon joukkoliikenneyhteyden ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Lausunnossa kiinnitettiin huomiota erityisesti mahdollisten täyttöjen aiheuttamiin vesistövaikutuksiin ja vaikutuksiin lakisääteiseen kalaväylään, joka on perustettu vaelluskalojen nousun turvaamiseksi Vantaanjokeen. Kalaväylän rajo-



4.11.2014

jen selvittäminen ja merkintä kartalle edellyttää kalastuslain 24 § mukaista maanmittaustoimitusta.

Kruunuvuorenselän vesialueella on jo käynnissä Kalasataman rakennushanke, jonka toimenpiteet mahdollisesti kaventavat kalaväylää Kalasataman ja Mustikkamaan välillä. Kalasataman rakennushankkeen toteutuksen yhteydessä Vantaanjoen kalaväylälle tehtäneiden maanmittaustoimitus, mikäli aluehallintovirasto katsoo että kalaväylää tulee siirtää. Laajasalon raideliikenteen silta-vaihtoehtojen vaikutukset Vantaanjoen kalaväylään tulisi huomioida mahdollisuuksien mukaan saman maanmittaustoimituksen yhteydessä. Siltahankkeen välittömien vaikutusten alueelle sijoittuu seitsemän luontotietojärjestelmän lepakkokohdetta. Tiedossa ei ole erityisiä perusteita olettaa, että silloista aiheutuisi merkittävää haittaa lepakoiden elinolosuhteille missään edellä mainituista kohteista. Niiden sijainti suhteessa suunnittelualueeseen olisi kuitenkin syytä esittää kartalla. Eri siltavaihtoehtojen ja niiden erilaisen valaistuksen mahdollista vaikutusta lepakoiden muuttoon tulisi jatkosuunnittelussa selvittää. Siltayhteyden kaavoituksessa tulee huomioida myös, että kaava-alueen läheisyydessä sijaitseva Kruunuvuorenlampi ympäristöineen on paitsi arvokas luontokohde myös luonnonsuojeluohjelman ja yleiskaavojen 1992 ja 2002 mukaan luonnonsuojelulla rauhoitettavaksi suunniteltu luonnonsuojelualue. Suunnittelussa tulee huomioida raitiotieliikenteen melun leviäminen ja tarvittavat torjuntatoimet. Kevyen liikenteen olosuhteiden miellyttävyyteen mm. sillan tuulisuuden vuoksi tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Vastine

Vesistöolosuhteiden selvittäminen ja vaikutusten arviointi ovat tarkentuneet ympäristövaikutusten arviointiselostuksen laatimisen jälkeen. Kalasataman Sompasaaren salmea kaventavan rantarakentamisen vesistövaikutuksia on selvitetty keväällä 2014 ja koko suunnittelualueen kattava vesistömallinnus on käynnissä. Sompasaarensalmea koskevan selvityksen ja mallinnuksen väliraportin tiedot on lisätty asemakaavaselostukseen.

Asemakaavan selostukseen on liitetty karttamateriaalia luontotietojärjestelmän sekä myöhemmin laaditun lepakkoselvityksen mukaisista lepakkokohteista. Myös muista asemakaava-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsevista arvokkaista luontokohteista on lisätty karttamateriaalia asemakaavaselostukseen.

Asemakaava-alueella ei ole merkittäviä meluntorjunnan tarpeita. Raitioliiikenteen melun ja mahdollisen tärinän torjuntaan tullaan kuitenkin radan jatkosuunnittelussa kiinnittämään riittävää huomiota. Korkeasaaren-Palosaaren erityistarpeet ja radan lähimmät asuinrakennukset ote-



4.11.2014

taan suunnittelussa huomioon. Tuulen vaikutusta sillan käytettävyyteen on tutkittu sillan hankesuunnittelun yhteydessä ja mahdollisesti tarvittavat tuulikaideratkaisut suunnitellaan osana koko sillan suunnittelua.

Rakennusvirasto toteaa (9.6.2014) sillan yleis- ja hankesuunnittelun olevan käynnissä. Siltayhteys otetaan huomioon käynnissä olevassa Nihdin, Korkeasaaren ja Kruunuvuorenrannan alueiden suunnittelussa. Kadun rakentaminen Korkeasaarella edellyttää täyttöjä. Kruunuvuoren asemakaava on valmistelun alkuvaiheessa eikä sen katuratkaisuja ole vielä päätetty lopullisesti. Kaavan katualueen tulee olla riittävän laaja, jotta se ei rajoita Kruunuvuoren alueen erilaisia vaihtoehtoisia katujen sijoittamisratkaisuja. Rakennusvirasto korostaa, että kaava tulee laatia siten, että sillan rakentaminen on mahdollista ja hanke on taloudellisesti toteuttamiskelpoinen.

Kaavaluonnoksessa sillalle varattu tila on liian kapea ja mahdollisesti joiltakin osin väärässä sijainnissa, sillä sillan lopullinen ja tarkka sijainti tässä paikassa selviää vasta suunnittelun edettyä riittävästi. Kaava-alueen rajausta tulee laajentaa niin, että varauksen kokonaisleveys W-1-alueella on vähintään 100 metriä. Kaavaluonnoksessa varaus katutilaksi ei ole Kruunuvuorenrannan päässä tämän hetken suunnitelman geometrian mukainen. Se on myös liian kapea ja sijainnee liian pohjoisessa. Tilavarauksen tulee mahdollistaa sillan, kadun ja kunnallistekniikan kaikkien rakenteiden mahtuminen kaava-alueelle. Silta- ja katuratkaisut tulevat suunnittelun edetessä vielä tarkentumaan, joten asemakaava ei saa rajoittaa rakenteiden mahtumista kaava-alueelle tai sulkea pois sillan ja kadun linjauksiin tulevia täsmennyksiä. Sillan rakentamisen vaatima työtila tulee varata kalliioseinämän suuntaan. Jotta hanke olisi toteutettavissa, tulee Kruunuvuorenrannan päässä katualueen varauksen eteläreunan jatkua W-1-alueen eteläreunaa pitkin samansuuntaisena aina tämän varauksen loppuun saakka.

Korkeasaarella kaava-alueen rajausta pohjoiseen päin tulee osoittaa kaavaluonnoksessa esitettyä laajempaa ja sallivampaa tilavarauksena, jotta se mahdollistaa kadun ja aukion sekä rantaviivan jatkosuunnittelussa tapahtuvat tarkennukset.

Rakennusvirasto esittää, että asemakaavamääräyksissä vesialue W-1:n ja vesialue W-2:n kohdalla maininta joukkoliikennesillasta muutetaan muotoon silta, koska liikennetarkaisusta ei ole vielä tällä hetkellä päätöstä.

W-1 ja W-2 -asemakaavamääräykset lienevät keskenään osittain väärin päin kaavaluonnoksessa ja kaavaluonnoksen ja lausuttavan aineiston mukana olevan havainnekuvan välillä on ristiriita VE-alueella.



4.11.2014

Tässä vaiheessa rakennusvirasto ei ota kantaa rakentamiskustannuksiin, sillä monet hankkeen kustannuksista on vielä vaikeasti arvioitavissa tai ne muuttuvat yhdessä suunnitteluratkaisuiden kanssa.

Vastine

Rakennusviraston esittämät asiat on mahdollisuuksien mukaan huomioitu asemakaavaehdotusta laadittaessa. Asemakaavan laatimisessa on tehty kiinteää yhteistyötä rakennusviraston kanssa ja kaupunkisuunnitteluvirasto on ollut mukana sillan yleis- ja hankesuunnittelussa. Tavoitteena on laatia asemakaava, joka mahdollistaa sillan rakentamisen taloudellisesti toteuttamiskelpoisessa muodossa, kuitenkin niin, että kielteiset vaikutukset alueen muulle käytölle, luonnonarvoille, maisema- ja kaupunkikuvulle sekä kulttuurihistoriallisille arvoille voidaan minimoida.

Kruunuvuoren alueen katuvarauksen sijaintia ja sillalle varatun tilan linjausta on päivitetty vastaamaan sillan suunnittelutilannetta. Varauksen leveyttä W-1-alueella on levennetty siten, että sen kokonaisleveys on 80 metriä.

Sillalta Kruunuvuorenrantaan jatkuvan katuyhteyden linjausta on suunniteltu yhteistyössä rakennusviraston kanssa. Kruunuvuorenrannan joukkoliikenneyhteyden asemakaava ei ota kantaa lopulliseen linjaukseen tai katutilavarauksiin Kruunuvuoressa, vaan ne tullaan määrittelemään Kruunuvuoren asuinalueen asemakaavatyön yhteydessä.

Nyt laadittu asemakaava ei ota kantaa rakentamisen aikaisiin tilavarauksiin ja niiden järjestelyihin. Kruunuvuorenrannan alueella ne pitää sopia erikseen maanomistajan kanssa hankkeen niin vaatiessa.

Korkeasaaren kaava-alueen rajausta on tarkistettu ja laajennettu jonkin verran pohjoiseen. Asemakaavassa alue on merkitty katualueeksi, jonka rantavyöhyke tulee rakentaa puistomaiseksi jalankululle varatuksi alueeksi ja vesialueeksi. Asemakaava mahdollistaa tarkennukset alueen jatkosuunnittelussa, kaavassa ei esimerkiksi sitovasti määritellä alueen rantaviivan sijaintia. Korkeasaaren ja Palosaaren RKY-status ja tavoite minimoida vaikutukset kapean Mustikkamaansalmen virtausolosuhteille asettavat kuitenkin rajoituksia pengerretyn katualueen suurimmalle mahdolliselle koolle.

Vesialueita W-1 ja W-2 koskeva määräys joukkoliikennesillasta on erittäin olennainen osa asemakaavaa ja toteuttaa asemakaavalle asetettuja tavoitteita niin ympäristövaikutusten arvioinnin kuin liikenneselvitystenkin osalta. Lisäksi nyt valmisteilla oleva asemakaava mahdollistaa



4.11.2014

valtuuston päätöksen ja kaupungin strategiaohjelman mukaisen sillan toteuttamisen.

Havainnekuvaa on päivitetty vastaamaan sillan suunnittelutilannetta ja asemakaavakarttaa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) pitää (6.6.2014) Kruunuvuorenrannan liikenneyhteyttä seudullisesti erittäin tärkeänä hankkeena. Laajasalon raideyhteys on esitetty Helsingin seudun nykyisessä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) ennen vuotta 2020 aloitettavaksi hankkeeksi. Yhteyden merkitys on korostunut entisestään uuden liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) ja seudun maankäyttösuunnitelman valmistelussa, joissa on periaatteena maankäytön tiivistäminen hyvin saavutettavilla alueilla joukkoliikenteen varaan.

Sillan toteuttaminen joukkoliikenteelle, kävelyille ja pyöräilylle edistää kulkutapojen kilpailukykyä ja nostaa niiden kulkutapaosuutta ja on siten sekä HSL:n että kaupungin tavoitteiden mukaista. Sillan tarjoama houkutteleva joukkoliikenneyhteys keskustan suuntaan vähentää HSL:n näkemyksen mukaan tarvetta ajoneuvoliikenteen lisäinvestoinneille, kuten Herttoniemen tunnelille, sekä helpottaa Kruunuvuorenrannan rakentamisen aiheuttamaa painetta metron kapasiteetille ja Herttoniemen bussiterminalille.

HSL:n mielestä henkilöautoliikennettä ei tule sallia sillalla, sillä henkilöautoliikenne pienentää merkittävästi mainittuja etuja joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen siltaan verrattuna, aiheuttaa ruuhkautumista keskustan katuverkolla ja haittaa merkittävästi raitiovaunuliikenteen sujuvuutta sillan päissä. Lisäksi ajoneuvoliikenne sillalla lisää ajoneuvoliikenteestä aiheutuvia muita haittoja sillan päiden alueilla.

Suunnittelun tavoitteena tulee olla korkealuokkainen, nopean liikennöinnin mahdollistava raitiotiesilta. Nopeus ja luotettavuus tekevät joukkoliikenneyhteydestä houkuttelevan. Keskinopeudeksi on tavoiteltava yli 30 km/h ja silta on mitoittettava vähintään huippunopeudelle 60 km/h. Tämä on huomioitava mm. raitiotieradan kallistuksissa. Tavoite-nopeuden takia rata ja jalankulku- ja pyöräliikenneväylä tulee erotella toisistaan jatkuvalla fyysisellä esteellä, joka estää tahattoman radalle pääsyn ja osoittaa että rata-alueita ei ole tarkoitettu jalankululle ja pyöräilylle. Suunnittelun yhteydessä tulee selvittää myös kameravalvontaa.

Suunnittelussa on huomioitava ratatekniset reunaehdot. Pintarakenteen valinnassa on huomioitava mitoitusnopeuden mukainen suistumis-



4.11.2014

turvallisuus. Ratarakenteen valinnasta pitää esittää perustelut, joissa on huomioitu investointi- ja ylläpitokustannukset.

Muodostuvan seudullisesti merkittävän jalankulku- ja pyöräily-yhteyden suunnittelun lähtökohtana tulee olla nopean ja turvallisen pyöräilyn mahdollistava väylä, jolla jalankulku ja pyöräily on eroteltu. Viihtyisyyden ja turvallisuuden vuoksi jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon erityisesti pituuskaltevuus, suojaaminen tuulelta sekä liukkauden torjunta. Kävelyn kannalta esteettömyys ja levähdysalueet ovat tärkeitä. Laadukkaiden kävelyn ja pyöräilyn reittien jatkumista sillan päistä tulee edistää.

Sillan suunnittelussa on huomioitava myös tehokas lumenpoisto (muakanlukien kinostuva lumi), kävely- ja pyöräilyväylän liukkaudentorjunta sekä kunnossapito.

Vastine

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) esittämät asiat on huomioitu asemakaavaehdotusta laadittaessa.

Kaupunginmuseo (25.6.2014) ilmoittaa, että kaupunginmuseon johtokunnan lausunnossa Kruunuvuorenrannan osayleiskaavaehdotuksesta (26.8.2008) johtokunta korosti mm. että, Laajasalon joukkoliikenteen järjestäminen raitiotieyhteytenä siltojen välityksellä aiheuttaisi erittäin suuria maisemallisia muutoksia Helsinginniemen itäisessä merellisessä ympäristössä.

Kruunuvuorenselkä on historiallisesti tärkeä Helsingin merellinen liikenneväylä. Se on merellisen Helsingin tunnuskuva ja osa kansallismaisemaamme (Ympäristöministeriö 1992). Kruunuvuorenselän historia- ja maisema-arvot todettiin niin huomattaviksi, ettei johtokunta puoltanut siltavaihtoehtoa joukkoliikennevaihtoehtona, vaan esitti tutkittavaksi metrotunnelia ja erityisesti vesiliikennettä.

Korkeasaari on RKY-2009-kohde. Sen alueella tehtävät muutokset eivät saa vaarantaa kulttuuriympäristön arvojen säilymistä. Sillan vaatimat laaja-alaiset pengerrykset Korkeasaaren ranta-alueella tuottavat maisemallisesti kielteisiä vaikutuksia Korkeasaaren ja läheisen Mustikamaan alueella.

Kaupunginmuseo korostaa, että Eläintarha-alueen (VE) kaavamääräyksessä tulee mainita, että Korkeasaari on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, RKY-2009-alue. Lisäksi kaavamääräyksessä tulee edellyttää eläintarhan toimintoihin liittyviltä uudisrakennuk-



4.11.2014

silta laadukasta ja alueen ominaispiirteet huomioon ottavaa suunnittelua.

Kaupunginmuseon mukaan Korkeasaaren ja Kruunuvuoren välisen joukkoliikennesillan kaavamääräys (W-1) on puutteellinen. Kruunuvuorenselän maisemalliset ja kulttuurihistorialliset arvot tulee tuoda määräyksessä esiin, samoin Korkeasaaren RKY-2009-status. Myös sillan arkkitehtuurin laadusta on annettava määräyksiä. Myös Nihdin ja Korkeasaaren välisen joukkoliikennesillan kaavamääräyksessä (W-2) tulee käydä ilmi Korkeasaaren RKY-2009-status.

Maisema ja kaupunkikuva muuttuvat merkittäväällä tavalla, jos sillat rakennetaan. Nihdin ja Korkeasaaren välinen silta muuttaa merellistä maisemaa ja kaupunkikuvaa erityisesti Katajanokan, Kruununhaan, Tervasaaren ja pohjoisesta Mustikkamaan suunnilta tarkasteltuna. Korkeasaaren ja Kruunuvuorenrannan välisellä sillalla on huomattavan suuri vaikutus kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti merkittävään merelliseen maisemaan. Yva-selostuksessa Kruunuvuorenselän ylittävän sillan välittömän vaikutusalueen laajuus on todettu. Sillan lähivaikutusalue ulottuu etelässä Suomenlinnan pohjoisrannalle asti, missä silta näkyy selvästi maisemassa. Voimakkaimmillaan vaikutus on Kulosaaresta ja Mustikkamaalta tarkasteltaessa.

Kaupunginmuseon johtokunta antoi lausunnon Laajasalon raideliikenteen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta 27.5.2014. Lausunnossa todetaan mm. että arviointiselostuksesta käy hyvin ilmi, että kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen näkökulmasta vesiliikenne- ja tunnelissa kulkeva metro -vaihtoehtojen vaikutukset ovat vähiten haitalliset. Kaupunginmuseo pitää Kruunuvuoren joukkoliikenneyhteyden toteuttamista silloilla kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen kannalta ongelmallisena ja näin ollen suhtautuu varauksellisesti asemakaavan muutokseen.

Vedenalaisesta arkeologisesta perinnöstä lausuu Museovirasto.

Vastine

Kaupunginmuseon ilmoittamat asiat on otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon kaavaehdotusta laadittaessa.

Ympäristövaikutusten arviointi on osoittanut meren pohjaan upotettavassa tunnelissa metrovaihtoehdon ympäristövaikutusten olevan kokonaisuutena huomattavasti kielteisemmät kuin siltavaihtoehdon. Vesiliikennevaihtoehdon osalta ei tunnistettu merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia, mutta toisaalta vaihtoehdon ei arvioitu lisäävän merkittävästi joukkoliikennematkoja eikä vaikuttavan juurikaan kulkumuotoja-



4.11.2014

kaumaan. Vaihtoehto ei toteuta raideliikenneyhteystarvetta eikä käytännössä kytke Laajasaloa nykyistä kiinteämmäksi osaksi kantakaupunkia.

Eläintarha-aluetta koskevaan kaavamääräykseen on lisätty vaatimus uudisrakennusten laadukkaasta ja alueen ominaispiirteet huomioon otavasta suunnittelusta. Kruunuvuorensillan asemakaavamääräykseen on lisätty vaatimuksia sillan kaupunkikuvallisesta korkeatasoisuudesta ja sen arkkitehtuurin laadusta. Maininta Korkeasaaren RKY 2009 -statuksesta on lisätty asemakaavamääräyksiin.

Joukkoliikenneyhteyden siltojen maisemalliset vaikutukset ovat merkittäviä erityisesti Kruunuvuorenselän ja Sompasaarensalmen alueella. Useimmilta rantojen tarkastelu suunnilta katsottuna Kruunuvuorensillan korkeimmat rakenteet jäävät kuitenkin yli kilometrin päähän. Maisemallisista vaikutuksista on lisätty kuvamateriaalia asemakaavaselostukseen.

Korkeasaaren ja Palosaaren alueella pengerryksellä on merkittäviä paikallisia maisemallisia vaikutuksia Mustikkamaan suunnasta ja Korkeasaaresta itsestään tarkasteltuna. Vaikutukset kohdistuvat kuitenkin suurelta osin varsinaisen Korkeasaaren alueen ulkopuolelle, nykyiselle sisääntuloalueelle, huoltovyöhykkeelle ja karanteenialueelle sekä vesialueelle. Uusien katualueiden paikalla ei ole rakennuksia tai merkittäviä kansanpuiston aikaisia ympäristöjä. Uudet siltayhteydet myös parantavat kansanpuistoympäristön saavutettavuutta huomattavasti. Kielteisiä maisemallisia vaikutuksia voidaan pienentää ranta-alueen laadukkaalla suunnittelulla, mihin asemakaava ohjaa. Pengerretyn alueen korkeusasemaa on suunniteltu niin, että Korkeasaaren metsäinen profiili maisemassa säilyy edelleen maisemassa hallitsevana.

Joukkoliikenneyhteyden vaikutusalueella on yhteistyössä Museoviraston kanssa suoritettu viistokaikuluotaukset, luotausaineiston arkeologin tulkinta sekä löydettyjen kohteiden tarkastukset kesällä 2014 (Helsinki Kruunusillat rakennushanke, Arkeologinen vedenalaisinventointi, Pintafilmi 28.7.2014). Inventointi on huomioitu asemakaavassa ja raportti on liitetty selostuksessa asemakaavaa koskevaan materiaaliin. Asemakaavaehdotuksesta pyydetään Museoviraston lausunto.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksesta jätettiin 7 kirjallista mielipidettä. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty Laajasalon raideliikenteen vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointiin (YVA) liittyvässä yleisötilaisuudessa.

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



4.11.2014

Saaduissa kirjallisissa mielipiteissä tuotiin esille kriittistä palautetta koko hanketta kohtaan. Saaduista mielipiteistä muutamat kohdistuivat viireillä olleen YVA-menettelyn ja asemakaavan valmistelun prosessien suhteeseen: asemakaavoitukseen ryhtymisen katsottiin olevan ennenaikaista ja sen aloittamiseksi tulisi odottaa YVA-menettelyn päätöstä ja tuloksia. Asemakaavan toteuttamisen selvityksiä pidettiin riittämättöminä mm. ympäristön, ihmisten elinolojen, maiseman, kaupunkikuvan sekä rakennetun kulttuuriympäristön ja Suomenlinnan Unescon maailmanperintökohteen osalta. Sillan rakentamisen vaikutuksia kaava-alueen läheisyyden virkistys- ja veneilymahdollisuuksiin pidettiin lähinnä negatiivisina. Lisäksi sillan liikenteellisen kapasiteetin epäiltiin olevan heikko sen suuriin kustannuksiin nähden.

Vastineet aihepiireittäin:

Sillan kaavoituksen aloittaminen ei ole perusteltua, koska ympäristövaikutusten arviointi sekä päätöksenteko sen toteuttamiseksi on kesken. YVAssa muut vaihtoehdot kuin silta on käsitelty yliollakaisesti. Asemakaavaluonnosta ei olisi tullut esittää samaan aikaan kuin osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Annettu lausuntoaika on liian lyhyt. (Mi1, Mi2, Mi3, Mi5, Mi6)

Maankäyttö- ja rakennuslaki ja laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä eivät edellytä hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointimenettelyn suorittamista ennen asemakaavan laatimista. Kaavoitusmenettelyssä tarkasteltavien vaihtoehtojen vaikutukset selvitetään tarpeellisessa määrin kaavaa laadittaessa. Lainsäädäntö edellyttää riittävää yhteistyötä kaavoituksen ja ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteensovittamiseksi ja mahdollisuuksien mukaan vaikutusselvitysten sovittamista yhteen. Menettelyt voidaan sovittaa yhteen, milloin se on hankkeen suunnittelu- ja kaavoitustilanne huomioon ottaen tarkoituksenmukaista. Kaavan vaikutusten arvioinnissa voidaan suoritettu YVA-arviointi ottaa lähtökohdaksi ja täydentää vaikutustenarviointia tarvittavilta osin. Kaavoitukseen ja YVA-arviointiin liittyvät arviointi- ja vuorovaikutusmenettelyt voidaan tarvittaessa kytkeä osin toisiinsa.

Vaatus luvan myöntämisestä hankkeelle arviointiselostuksen ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon jälkeen koskee hankkeen toteuttamista tai muuta siihen rinnastuvaa päätöstä, ei asemakaavan hyväksymistä.

Asemakaavan vaikutusten arviointi on ollut tarkoituksenmukaista suorittaa vuorovaikutteisesti YVA-menettelyn kanssa. Kaavan valmistelussa on tehty viranomaisyhteistyötä YVA-hankkeen yhteysviranomaisen Uu-



4.11.2014

denmaan ELY-keskuksen kanssa. Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on laadittu vuonna 2010 ja se on ollut nähtävillä 13.9.–12.11.2010. Yhteysviranomaisen antoi lausuntonsa arviointiohjelmasta 3.12.2010. Lausuntojen ja mielipiteiden perusteella arvioinnissa selvitettäviä vaihtoehtoja lisättiin.

Asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on todettu vaikutusten arvioinnissa olevat vaihtoehdot, niiden tarkasteleminen ennen kaavan valmistelua aloitetussa ja kaavoituksen aikana suoritettavassa YVA-menettelyssä sekä YVA-arvioinnin ottaminen kaavan vaikutusten arvioinnin pohjaksi. Vaikutusten arvioinnin vaihtoehdot ovat olleet osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti YVA:n arviointiselostuksen yhteydessä nähtävillä 5.5.–2.7.2014 ja esillä YVA-menettelyn yleisötilaisuudessa 22.5.2014.

Asemakaavan vaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon 28.4.2014 valmistunut Laajasalon raideliikenteen vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointiselostus. Hankkeen ympäristövaikutusten arviointinnettely on saatu päätökseen 3.9.2014, kun kaupunkisuunnitteluvirasto on vastaanottanut yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon.

Yhteysviranomaisen on lausunnossaan todennut, että ympäristövaikutusten arviointiselostus täyttää YVA-asetuksen 10 §:ssä mainitut sisältövaatimukset ja että arviointiselostuksessa on esitetty tarpeellisissa määrin hankkeelle eri vaihtoehtoja, joita on tarkasteltu tarvittavassa laajuudessa.

Ympäristövaikutusten arviointiprosessin lisäksi asemakaavan laadinta perustuu kaupunginvaltuuston 12.11.2008 tekemään päätökseen, jossa jatkovalmistelun pohjaksi valittiin raitiotie- ja siltavaihtoehto välillä Laajasalo–Korkeasaari–Kalasatama–Kruununuhaka sekä kaupunginhallituksen 16.9.2013 investointisuunnitelman valmisteluun antamat jatko-suunnitteluohjeet, joiden tavoitteena on, että Kruunuvuoren siltaratkaisun toteuttaminen aloitetaan vuonna 2017.

Asemakaava toteuttaa Helsingin kaupungin strategiaa, jonka mukaan kaupungin toiminnallista eheyttä vahvistetaan sekä rakentamalla uusia kaupunginosia että tiivistämällä nykyistä kaupunkirakennetta joukkoliikennenyhteyksien varteen. Asemakaava ei myöskään ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

Aikaisemmin tehtyjen päätösten, laadittujen liikenneselvitysten ja ympäristövaikutusten arvioinnin sekä siitä saadun lausunnon perusteella kaupunkisuunnitteluvirasto katsoo, että arviointiselostuksen *VE 1: Raitiotie- ja kevytliikennenyhteys Kruununhaasta Kruunuvuorenrantaan* on

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



4.11.2014

ympäristön ja Kruunuvuorenrannan joukkoliikenteen tavoitteiden kannalta toteutuskelpoinen. YVA-vaiheessa tai sen jälkeen tehdyissä selvityksissä ei ole käynyt ilmi sellaisia ympäristövaikutuksia, joiden perusteella kaupunginvaltuuston jatkosuunnittelun pohjaksi hyväksymää vaihtoehtoa tulisi muuttaa nyt laadittavan asemakaavan alueella Kalasataman, Korkeasaaren ja Kruunuvuorenrannan välillä. Helsingin Energian Hanasaaren voimalaitoksen polttoainekuljetusten ja mahdollisen siltaosuuden Kruunuhaka - Nihti välillä on todettu toiminnallinen riski ja jatkoselvitystarve. Voimalaitoksen tulevaisuudesta päätetään vuonna 2015. Kruunuvuorenrannan joukkoliikenneyhteyden yleissuunnitelman laatiminen on aloitettu kaupunkisuunnitteluvirastossa ja siinä tullaan määrittämään joukkoliikenneyhteyden liittyminen kantakaupunkiin.

Käytetty menettely ei poikkea vastaavissa hankkeissa käytetystä kaavoitus- ja vaikutustenarviointikäytännöstä.

Asemakaava mahdollistaa joukkoliikenneyhteyden rakentamisen, mutta asemakaavan hyväksymisen yhteydessä ei tehdä rakentamispäätöstä. Kruunusiltojen hankesuunnitelma laaditaan erikseen ja sen rahoituksesta ja rakentamisesta päätetään kaupunginvaltuuston erillisellä päätöksellä. Hankepäättösehdotus esitellään kaupunginvaltuustolle viimeistään vuoden 2016 aikana.

Kaavan valmisteluun liittyvä vuorovaikutus ja vaihtoehtoista tiedottaminen on järjestetty maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla siten, että osallisille on annettu mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun ja arvioida vaikutuksia. Vuorovaikutusta ja osallistumista jatketaan kaavan valmistelun yhteydessä.

Asemakaavan toteuttamisen vaikutuksia ympäristöön, ihmisten elinoloihin, kaupunkikuvaan, (kansallis-)maisemaan, rakennettuun ympäristöön ja luontoon ei ole tutkittu riittävästi. Asemakaavaluonnoksen selostus on ollut nähtävillä puutteellisena. (Mi1, Mi2, Mi5, Mi6)

Laajasalon raideliikenteen vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on arvioitu hankkeen vaikutuksia hyvin laajasti. Antamassa lausunnossaan yhteysviranomaisen katsoo, että vaikutuksia on arvioitu riittävästi. Arviointiselostuksen *VE 1: Raitiotie- ja kevytliikenneyhteys Kruununhaasta Kruunuvuorenrantaan* liittyvät selvitykset on huomioitu asemakaavassa ja ne on liitetty selostuksessa asemakaavaa koskevaan materiaaliin.



4.11.2014

Nähtävillä ollutta asemakaavaluonnoksen selostusta on täydennetty puuttuvilta osin. Vaikutusten tarpeet on huomioitu mahdollisilta osin asemakaavassa. Kaavan valmisteluun liittyvä vuorovaikutus ja vaihtoehtoista tiedottaminen on järjestetty lain edellyttämällä tavalla siten, että osallisille on annettu mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun ja arvioida vaikutuksia. Vuorovaikutusta ja osallistumista jatketaan kaavan valmistelun yhteydessä.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on havainnollistettu ja arvioitu sillan vaikutuksia maisemaan ja todettu rakennettavan sillan ja sen korkean pylonin muuttavan Helsingin maisemakuvaa Kruunuvuorenselän ympäristössä merkittävästi. Kansallismaiseman ytimen muodostavat avomeren ja Suomenlinnan lisäksi yhtenäinen empirekeskus, kauppatori, Esplanadin puisto ja sekä Tähtitornin mäen ja Kaivopuiston ympäristöt. Tästä suunnasta tarkasteltuna maisemakuvalliset muutokset ovat vähäisempiä johtuen taustalla olevasta rakennetusta mantereesta. Kansallismaisemille ei ole määritelty tarkkoja rajoja, eikä niillä ole lailla määriteltyä roolia maankäytön suunnittelussa. Selostukseen on lisätty runsaasti kuvamateriaalia täydentämään maisemallisten ja kaupunkikuvallisten vaikutusten ymmärrettävyyttä.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta antamassaan lausunnossa yhteysviranomaisen toteaa, että valitun hankevaihtoehdon arkeologiset vedenalaisinventoinnit tulee tehdä suunnitelmien osoittamilla vesirakentamisalueilla. Viistokaikuluotaukset sekä luotausaineiston arkeologinen tulkinta sekä löydettyjen kohteiden tarkastukset on alueella suoritettu kesällä 2014 (Helsinki Kruunusillat rakennushanke, Arkeologinen vedenalaisinventointi, Pintafilmi 28.7.2014). Inventointi on huomioitu asemakaavassa ja raportti on liitetty selostuksessa asemakaavaa koskevaan materiaaliin.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on tutkittu hankkeen vaikutuksia alueen linnustoon. Yhteysviranomaisen on lausunnossaan todennut, että vaikutukset tulevat selostuksessa hyvin esille ja että rakentamisen ja käytönaikaisia vaikutuksia on kuvattu asiallisesti ja että sillan suunnittelun riskitarkastelussa tulee ottaa huomioon, minkä tasoisia haittoja eri riskit toteutuessaan voisivat aiheuttaa lintujen pesintään. Riskien tarkastelu tullaan laatimaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Asemakaava on ristiriidassa Yleiskaava 2002:n kanssa. (Mi2)

Helsingin Yleiskaava 2002:ssa (kaupunginvaltuusto 26.11.2003, tullut kaava-alueella voimaan 23.12.2004) alue on kaupunkipuistoa ja vesi- aluetta sekä kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta arvokasta virkistysaluetta. Yleiskaava 2002:een on



4.11.2014

Kruunuvuorenrannan joukkoliikenteelle merkitty kantakaupungista Katajanokan kautta kulkeva metro tai raideyhteys asemineen. Vuonna 2011 voimaan tullut Helsingin maanalainen yleiskaava on tarkentanut Yleiskaava 2002:a Laajasalon joukkoliikenteen osalta. Maanalaisessa yleiskaavassa oleva yhteystarvemerkintä (Liikenneyhteyden ja/tai maanalaisten tilojen välinen yhteystarve. Yhteyden sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa) suuntautuu Katajanokalta Yleiskaava 2002:n metrolinjausta pohjoisemmalle reitille.

Yleiskaava 2002:n jälkeen on joukkoliikenteen liikennejärjestelmäselvityksiä tarkennettu sekä laadittu raideyhteyttä koskeva ympäristövaikutusten arvionti (YVA). Nyt laadittu asemakaava toteuttaa Yleiskaava 2002:n tavoitteita ja periaatteita.

Silta uhkaa Suomenlinnan UNESCO:n maailmanperintökohteen maisemaa. (Mi2, Mi3, Mi6)

Suomenlinna liitettiin UNESCO:n maailmanperintöluetteloon vuonna 1991 ainutlaatuisena sotilasarkkitehtuurin muistomerkkinä. Vuonna 2014 vahvistetussa Suomenlinnan yleismaailmallisen arvon (OUV) määritelmässä todetaan seuraavaa: "ICOMOSin arvioinnin mukaan Suomenlinna edustaa sotilasarkkitehtuurin historiassa merkittävällä tavalla aikakautensa yleisiä linnoitusperiaatteita ja sisältää erityispiirteitä. Suomenlinnan linnoittamisen mallina oli 1600- ja 1700-luvuilla laajasti käytetty bastionijärjestelmä, jota sovellettiin paikallisiin olosuhteisiin. 1800-luvulla sitä kehitettiin edelleen ajanmukaisin linnoituslaittein.

Suomenlinna koostuu eri aikakausina toteutettujen puolustus- ja käyttö- rakennusten sekä maiseman arkkitehtonisesta ja toiminnallisesta kokonaisuudesta. Maailmanperintökohde sisältää alkuperäiset linnoitukseen kuuluneet saaret. Se on riittävän laaja muodostamaan ehjän ja kohteen arvot sisältävän kokonaisuuden."

Suomenlinna on luonteeltaan merilinnoitus, joka on perustettu mereltä tulevaa uhkaa vasten. Sillalla ei ole merkittävää vaikutusta maailmanperintökohteen arvon kannalta oleellisimpaan, avomeren puoleiseen näkymään. Kruunuvuorenselän maisemassa sillalla on merkittävä vaikutus ja erityisesti korkea pyloni vinoköysineen näkyy myös Suomenlinnan pohjoisrannalle. Kruunuvuorenselän maisema on kuitenkin merilinnoituksen kannalta taustakuvaa, joka on Suomenlinnan rakentamisen jälkeen ollut jatkuvassa muutoksessa kun alueelle on rakennettu kaupunkia kirkkoineen, kerrostaloineen ja piippuineen. Sillasta ei muodostu Suomenlinnasta tarkasteltuna Kruunuvuorenselkää hallitsevaa elementtiä, sillä etäisyys Suomenlinnan pohjoisrannalta pyloniin ja vinoköysiin on noin kolme kilometriä.



4.11.2014

Asemakaava-alue ja suunniteltu joukkoliikenneyhteys sijoittuvat kokonaisuudessaan Suomenlinnan Unesco-maailmanperintökohteen nimeämisen yhteydessä määritellyn suojavyöhykkeen (Buffer Zone) ulkopuolelle.

Suomenlinnan yleismaailmallisen arvon (OUV) määritelmässä on todettu, että "Suomenlinnaa ympäröivät alueet ovat joko avointa vesialuetta, puolustusvoimien käytössä olevia saaria, luonnonsuojelualuetta tai saaria, joille voimassa oleva kaava on osoittanut vain vähän rakentamista. Ympäröivillä alueilla ei ole näköpiirissä muutoksia, jotka muodostaisivat uhan kohteen arvojen säilymiselle. Nimeämisen yhteydessä kohteelle määriteltiin suojavyöhyke, joka pohjoisessa rajautui Helsingin kantakaupunkiin, idässä ja etelässä sotilaspiiriin. Kaupunkirakenteen kehittäminen ja liikenne eivät uhkaa saarella sijaitsevaa linnoitusta."

Maailmanperintökohteen voimassa olevasta suojavyöhykkeestä on lisätty kartta asemakaavaselostukseen.

Joukkoliikenneyhteyden rakentaminen haittaisi alueen veneilymahdollisuuksia ja virkistyskäyttöä sekä vähentäisi maisemallisia arvoja, lintuarvoja ja Helsingipuiston arvoa. Meritäytöt pilaisivat meriluontoa Korkeasaaren kupeessa. (Mi2, Mi3, Mi4, Mi5, Mi6)

Sillan rakentamisella on vaikutuksia alueen veneilytoimintaan. Mahdollisia negatiivisia vaikutuksia erityisesti kilpapurjehdukselle on pyritty vähentämään sijoittamalla sillan rakenteita mahdollisimman vähän veneilyyn tarkoitettulle vesialueelle ja sijoittamalla sillan pyloni olemassa olevien luotojen, Emännän ja Nimismiehen, läheisyyteen. Kruunuvuorensillan alikulkukorkeus on väylän kohdalla vähintään 20 metriä. Tämä rajoittaa suurimpien arviolta yli 15 metriä pitkien avomeriluokiteltujen purjevereiden pääsyä ja sijoittamista sillan pohjoispuolella oleviin venesatamiin. Hankkeeseen liittyen on kaupungilla tekeillä vesiliikenneselvitys, joka mm. kuvaa venepaikkojen nykytilannetta hankkeen vaikutusalueella. Työn pohjalta kaupunki tulee laatimaan selvityksen uusista mahdollisista venepaikoista sillan vaikutusalueen ulkopuolella.

Korkeasaaren pohjoisosan käsittely muuttaa Mustikkamaan etelärannoilta avautuvaa maisemaa, mutta hankkeella ei ole suoria vaikutuksia Mustikkamaan virkistyskäytölle. Sen sijaan joukkoliikenneyhteyden ja Mustikkamaansalmen vesialueen väliselle alueelle suunniteltu uusi puistomainen ranta-alue täydentää alueen julkista virkistyspalvelutarjontaa ja -reittejä.



4.11.2014

Helsingipuiston vuonna 2012 hyväksytyssä yleissuunnitelmassa todetaan, että Laajasalon joukkoliikenneyhteydellä on Helsingipuiston ja Kruunuvuorenselän maiseman kannalta huomattavia vaikutuksia, ja että vaikutukset Helsingipuiston maisemaan ja kokonaisuuteen tulee ottaa huomioon suunnittelussa. Joukkoliikenneyhteyteen liittyvät kävely- ja pyöräily-yhteydet loisivat uutta merellistä virkistysreitistöä ja yhdistäisivät Helsingipuistoa reunustavia alueita toisiinsa. Erityisesti kantakaupungin, Kalasataman, Mustikkamaan ja Korkeasaaren alueille syntyvillä yhteyksillä olisi Helsingipuiston kannalta positiivinen vaikutus. Nihdin ja Sompasaaren välisen sillan tuomat uudet yhteydet mahdollistaisivat alueen kehittämisen merkittäväksi uudeksi virkistysaluekokonaisuudeksi. Lisäksi suunnitelmassa todetaan, että kokonaan tai osittain tunneleihin perustuvan vaihtoehdon maisemavaikutukset olisivat pienemmät, mutta vaikutukset kävely- ja pyöräily-ympäristön viihtyisyyteen pienemmät kuin siltavaihtoehdolla.

Joukkoliikenneyhteyden rakentaminen vaikuttaa Korkeasaaren valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY 2009). Vaikutukset kohdistuvat kuitenkin suurelta osin varsinaisen Korkeasaaren alueen ulkopuolelle, nykyiselle sisääntuloalueelle, huoltovyöhykkeelle ja karanteenialueelle sekä vesialueelle. Uusien katualueiden paikalla ei ole rakennuksia tai merkittäviä kansanpuiston aikaisia ympäristöjä. Uudet siltayhteydet myös parantavat kansanpuistoympäristön saavutettavuutta huomattavasti. Kielteisiä maisemallisia vaikutuksia voidaan pienentää ranta-alueen laadukkaalla suunnittelulla, mihin asemakaava ohjaa. Pengerretyn alueen korkeusasemaa on suunniteltu niin, että Korkeasaaren metsäinen profiili maisemassa säilyy edelleen maisemassa hallitsevana.

Korkeasaaren aluetta koskevia suunnitelmia on valmisteltu yhteistyössä Korkeasaaren eläintarhan kanssa. Korkeasaaren eläintarhan saavutettavuus paranee huomattavasti. Tämä antaa edellytyksiä kasvattaa Korkeasaaren kävijämääriä nykyisestä merkittävästi, yhdistämällä saaren kantakaupungin raitiovaunuverkkoon ja lyhentämällä huomattavasti matka-aikaa keskustasta ja Kalasatamasta. Korkeasaareen on mahdollista kehittää lisää palveluita ja parantaa alueen monikäyttöisyyttä ja ympärivuotista käyttöä. Asemakaava mahdollistaa myös eläintarhan laajentamisen uudelle alueelle.

Sillalla on ympäristövaikutusten arvioinnin mukaan rakentamisen ja käytön aikaisia vaikutuksia linnustoon. Asemakaavan mahdollistaman sillan käytönaikaiset vaikutukset linnustoon ovat lähinnä satunnainen törmäysvaara siltarakenteisiin. Siltarakenteet sijoittuisivat lähelle pesimäluotoja, jolloin häiriöt ovat suurimmillaan rakentamisen aikana. Liikenne ja melu saavat kuitenkin jossain määrin heikentää luotojen so-



4.11.2014

veltuvuutta lokkiyhdyksuntien pesintään verrattuna nykytilaan, jossa luodot ovat keskellä Kruunuvuoren selkää vain vesiliikenteen häiriöiden vaikutuspiirissä.

Rakennustöiden seurauksena Korkeasaaren ja Palosaaren pohjoisrantojen alueella nykyistä vesialuetta ja luonnonalueita muuttuu katualueeksi ja puistomaiseksi ympäristöksi. Ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä selvitettiin hankealueen rantakasvillisuutta, vesikasvillisuutta ja pohjaeläimistöä. Korkeasaaren pohjoisranta on suurimmaksi osaksi rakennettua ja ranta-alueen kasvillisuudeltaan tavanomaista kulttuurilajistoa. Palosaaren pohjois- ja itäranta ovat luonnontilaisia koostuen hiekkarannasta, somerikosta ja kalliorannasta. Rantakasvillisuutta esiintyy parhaimmillaan muutaman metrin levyisenä vyöhykkeenä. Luonnontilaisilla osilla tavataan tyypillistä merenrantakasvillisuutta ja pienialaisia niitty laikkuja. Korkeasaaren ja Palosaaren rantakasvillisuudesta ei selvityksissä todettu valtakunnallisesti tai alueellisesti uhanalaisia eikä silmälläpidettäviä kasvilajeja. Tutkituilla alueilla ei myöskään ole edustavia merenrantaniittyjä tai rantalehtoja, eikä Helsingin kaupungin luontotietojärjestelmässä kasvillisuuden kannalta arvokkaita kohteita. Helsingissä vain paikoittain esiintyvä merenrantakasvi on suolasänkiö (Palosaari), muut selvityksessä havaitut kasvilajit ovat tavanomaisia merenrantojen kasveja.

Vesikasvillisuus selvityksen mukaan Palosaaren länsipään vesikasvillisuus on monipuolista, itäpäässä pohja jyrkkenee nopeasti ja lajisto on köyhää. YVA-selostuksen mukaan Palosaaren ja Korkeasaaren maapenkereen ruoppaus-, täyttö- ja pengerrystöiden alueella pohjaeläimet tuhoutuvat, mutta ruoppausalueilla pohjaeläimistö palautuu muutamassa vuodessa. Alueen pohjaeläinlajisto ei YVA-selvityksen perusteella poikkea muusta Helsingin merenlahtien pohjaeläimistöstä.

Mustikkamaansalmen alueelle sijoittunee vuonna 2011 tehdyn kalojen poikastuotantoalueiden selvityksen mukaan silakan ja siian poikastuotantoalueita. YVA-selostuksessa on arvioitu joukkoliikenneyhteyden rakentamisen mahdollisesti vaikuttavan myönteisesti silloilta tapahtuvaan silakanpyyntiin, muita käytön aikaisia kalastusvaikutuksia hankkeella ei arvioitu olevan. YVA-selvityksen mukaan Mustikkamaansalmen kapeeneminen ei aiheuta merkittäviä vaikutuksia myöskään virtauksiin, sillä virtaukset ovat hankealueella pääsääntöisesti pohjois-eteläsuuntaisia.

Maisema ja kaupunkikuva muuttuvat joukkoliikenneyhteyden rakentamisen myötä. Nihdin ja Korkeasaaren alueilla vaikutukset ovat lähinnä paikallisia, mutta erityisesti Kruunuvuorenselän ja Sompasaarensalmen alueella siltojen vaikutukset ovat merkittäviä. Kruunuvuorensillan vaikutukset ulottuvat laajalle alueelle avoimen maisematilan ja siltarakentei-



4.11.2014

den suuren mittakaavan takia. Joidenkin maisemallisten muutosten voidaan katsoa heikentävän viihtyvyyttä tai maiseman arvoja.

Kruunuvuorensilta ja sen korkea pyloni (135 m) näkyvät laajalti Kruunuvuorenselälle ja sitä reunustaville rannoille. Useimmilta rantojen tarkasteluosuunnilta katsottuna Kruunuvuorensillan korkeimmat rakenteet jäävät yli kilometrin päähän, mutta erityisesti pylonin huippu näkyy laajasti ympäröiville vesialueelle sekä avoimeen maastoon. Sillan kansi (paksuus noin 2,5 metriä, korkeus merenpinnasta n. 20–25 metriä) ja sen alapuoliset tukirakenteet näkyvät pääasiassa vain läheisille vesialueille ja lähemmille rannoille. Näköyhteys Kulosaaresta Suomenlinnaan säilyy sillan kannen ali.

Sillan suunnittelukilpailun tavoitteiden mukaisesti toteutuksen lähtökohdaksi on silta, joka suhtautuu maisemaan pääosin alistaisesti, mutta voi korkeatasoisesti suunniteltuna ja rakennettuna luoda alueelle vahvan identiteettitekijän.

Sillan näkyvyyttä sekä sen suhdetta maisemaan on tutkittu laajasti asemakaavaselostuksen liitteenä olevassa näkymäanalyysissä (Kruunusillat - näkymäanalyysi, WSP Finland 2014).

Joukkoliikenteen toteuttamiseksi tulisi tutkia vielä vaihtoehtoisia liikennemuotoja. (Mi3, Mi4, Mi6)

Laajasalon joukkoliikenneyhteydestä on laadittu vuodesta 1999 alkaen useita suunnitelma- ja järjestelmätarkasteluja. Luettelo selvityksistä ja suunnitelmista on liitetty asemakaavaselostuksen asemakaavaa koskevaan materiaaliin.

Kruunuvuorenrannan liikenteen perustaksi on jo osayleiskaavoituksen suunnitteluohjelmassa vuonna 2005 linjattu suora raidejoukkoliikenneyhteys Helsingin niemelle siten, että se palvelee myös muuta Laajasalaa. Kaupunginvaltuusto on 12.11.2008 hyväksynyt raitiotiesilta-vaihtoehdon jatkosuunnittelun pohjaksi.

Kaupungin strategisena tavoitteena on edistää kestävästä liikkumisesta lisäämällä jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä. Kruunusillan mahdollistaman uuden joukkoliikenneyhteyden sekä pyöräilyn ja jalankulun yhteyden toteuttaminen vähentää henkilöautoliikenteen tarvetta ja vaikuttaa liikenteen aiheuttamien päästöjen määrään.

Sillalla kulkevan raitioliikenteen on todettu YVA-selvityksessä lisäävän eniten joukkoliikennematkoja seudullisesti suhteessa vertailuvaihtoehtoihin.



4.11.2014

toihin (metro, köysirata, lautta, autot sallittu sillalla). Raitioliikenneyhteys parantaa Laajasalon saavutettavuutta joukkoliikenteellä merkittävästi ja tarjoaa Kruunuvuorenrannasta suoran ja nopean keskustayhteyden. Raitioliikenne on myös kapasiteetin puolesta helposti skaalautuva Laajasalon alueen mahdollisesti nousevaan matkustajakysyntään.

Sillan liikenteellinen kapasiteetti on heikko sen suuriin kustannuksiin nähden eikä silta täytä toiminnallisia vaatimuksia. (Mi6)

Laajasalon raitiotien on arvioitu keräävän lähes kaikki Laajasalosta kantakaupunkiin suuntautuvat joukkoliikennematkat, mikä tarkoittaa sillalla aamuhuipputunnin aikana noin 3 500 matkustajaa keskustan suuntaan ja noin 500 matkustajaa itään päin vuonna 2035. Tämä on enemmän, kuin missään nykyisessä raitioliikennekäytävässä. Raitioliikenne pystyy toisaalta sopeutumaan myös paljon suurempiin matkustajamääriin, joten joukkoliikenteen kapasiteetti ei siltayhteydellä lopu kesken. Raitiotiesilta vähentää Kulosaaren sillalla metron kuormitusta keskustan suuntaan 2 300 henkilöä (17 %) aamuhuipputunnissa, ja vähentää siten metron ylikuormittumisen riskiä.

Joukkoliikenteen ja kevytliikenteen käyttäjien näkökulmista raitiosilta tarjoaa tutkituista vaihtoehdoista selvästi suurimmat hyödyt investointiin nähden.

Toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon erityisesti pituuskaltevuus, suojaaminen tuulelta sekä liukkauden torjunta.

Laajasalosta Hakaniemeen johtavalla osuudella tulisi sallia myös bussi- sekä henkilöajoneuvoliikenne. (Mi7)

Asemakaava rajaa sillan liikennemuodoiksi ainoastaan joukkoliikenteen sekä pyöräilyn ja kävelyn. Asemakaavan mukaisesti rakennettaville silloille ei ajoneuvoliikenteen tuominen ole mahdollista.

Nyt valmisteilla olevan asemakaavan tavoite on mahdollistaa raitiotieyhteys kantakaupungin ja Laajasalon välille. Tavoite perustuu ympäristövaikutusten arviointiin, liikenneselvityksiin ja on kaupunginvaltuuston päätöksen ja kaupungin strategiaohjelman mukainen.

Kruunuvuorenrannan joukkoliikenneyhteyden yleissuunnitelman laatiminen on aloitettu kaupunkisuunnitteluvirastossa ja siinä tullaan määrittämään liittykö joukkoliikenneyhteys kantakaupungin päässä Hakaniemen vai Kruununhaan suunnalla.



4.11.2014

Raitoliikenne aiheuttaa melua Liisankadulla, Tervasaaren virkistysarvo laskee. (Mi2)

Nyt laaditun asemakaavan rajaus ei ulotu Tervasaareen tai Liisankadulle, eivätkä asemakaava-alueelta Tervasaareen tai Liisankadulle aiheutuvat melu- ja maisemavaikutukset vähennä Tervasaaren virkistysarvoa merkittävästi. Kruunuvuorenrannan joukkoliikenneyhteyden yleissuunnitelman laatiminen on aloitettu kaupunkisuunnitteluvirastossa ja siinä tullaan määrittämään joukkoliikenneyhteyden liittyminen kantakaupunkiin. Valitun vaihtoehdon pohjalta joukkoliikenneyhteyden liittymisestä kantakaupunkiin tullaan laatimaan erillinen asemakaava, jonka yhteydessä laaditaan tarvittaessa erilliset selvitykset sen mahdollisista vaikutuksista sekä Tervasaareen että Liisankadun ympäristöön.

Asemakaava ei toteuta MRL:n vaatimusta hyvästä elinympäristöstä eikä kunnioita olemassa olevaa luonto- tai kulttuuriympäristöä. (Mi2)

Kuten annetuista lausunnoista ja lausuntoihin ja muihin mielipiteisiin annetuista vastineista ilmenee, on asemakaava laadittu maankäyttö- ja rakennuslain mukaan siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Asemakaavassa on pyritty vaalimaan rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja hävitetä.

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Asemakaavaan liittyvä yleisötilaisuus pidettiin Laajasalon raideliikenteen vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointiin (YVA) liittyvän yleisötilaisuuden yhteydessä 22.5.2014. Tilaisuudessa keskusteltiin YVA:n vaihtoehtoista sekä arviointituloksiin johtaneista selvityksistä. Asemakaavan osalta yleisöä kiinnostivat erityisesti hankkeen matkustajatarpeen laskentatavat ja siltavaihtoehdon valintaan vaikuttaneet muut arviointimenetelmät. Asemakaavoitukseen ryhtymisen katsottiin olevan ennenaikaista ja sen aloittamiseksi tulisi odottaa YVA-menettelyn päättöstä ja tuloksia. Sillan rakentamisaikataulu ja sen suhde Kruunuvuorenrannan rakentamiseen herätti kiinnostusta kuten koko hankkeen suhde Laajasaloon ja sen tulevaan kasvuun. Sillan maisemavaikutuksia pidettiin yleisössä erityisen merkittävänä ja sillan vaikutuksista Suomenlinnan UNESCO:n maailmanperintökohde-statukseen tulisi olla yhteydessä Museovirastoon. Purjehdustoiminnan jatkumiseen asemakaava-alueella tulisi kiinnittää huomiota.

Muistio yleisötilaisuudesta on vuorovaikutusraportin liitteenä.

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566

**LAAJASALON LIIKENNEYHTEYS****Ympäristövaikutusten arviointimenettely****Paikka:** Kaupunkisuunnitteluviraston auditorio, Kansakoulukatu 3**Aika:** 22.5.2014, klo 18-20**Läsnä kaupunkisuunnitteluvirastosta:**

Eija Kivilaakso	teknistaloudellisen toimiston päällikkö
Ulla Kuitunen	projektipäällikkö
Kaarina Laakso	diplomi-insinööri
Juha-Pekka Turunen	vuorovaikutussuunnittelija
Jouni Heinänen	maisema-arkkitehti
Teina Ryyänen	viestintäassistentti, tilaisuuden sihteeri

Läsnä muualta:

Martti Pelkkikangas	ELY-keskus, tilaisuuden puheenjohtaja
Sakari Grönlund	Sito Oy
Matti Keränen	Trafiks Oy
Leena Eerola	ELY-keskus
Timo Arponen	Helen

Osallistujia: n. 30 henkilöä**Tilaisuuden kulku**

Martti Pelkkikangas ELY-keskuksesta esitteli itsensä sekä muut paikalla olevat henkilöt sekä kertoi illan ohjelmasta.

Pelkkikangas esitteli ympäristövaikutusten arviointi -prosessia ja kertoi miksi menettelyä käytetään. Sen on tarkoitus edistää arviointia ja auttaa päätöksenteossa. Ihmisten aktiivisuus auttaa prosessissa ja näin ollen tiedonsaanti on parempaa. Vuonna 2009 sovittiin YVA:n soveltamisesta. ELY-keskuksen tehtävänä on valvoa prosessia, joka on avoin ja julkinen.

Eija Kivilaakso kaupunkisuunnitteluvirastosta esitteli itsensä sekä lisää paikallaolijoita. Kertoi, että paikallaolijat pystyivät ottamaan arviointiselostuksen mukaansa ja se on noin 200 sivua. Tämän lisäksi on tehty kymmenen erillistä raporttia sekä tiivistelmä. Materiaali on sähköisenä ELY-keskuksen sivuilla. Arviointiohjelma valmistui 2010, mutta prosessiin tuli taukoa, koska järjestettiin siltakilpailu, joka pitkittyi. Kun kilpailun tulokset saatiin käyttöön, on arviointi aloitettu viime vuoden syksyllä.

Asemakaavaa hankkeelle valmisteleva projektipäällikkö Ulla Kuitunen kertoi, että asemakaava-prosessi alueella on alkanut. Asemakaava tullaan laatimaan siltavaihtoehdon pohjalta. Asema-



22.5.2014

kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä asemakaavaluonnos ovat nähtävillä 9.6. asti, johon mennessä siitä toivotaan mielipiteitä. Tavoitteena on, että kaavaehdotus saataisiin käsitelyyn ensi vuoden alkupuolella.

Sakari Grönlund Sito Oy:stä kertoi prosessin taustatekijöitä ja kertoi sen aikatauluista. Hankkeella on välittömiä vaikutuksia: maisemavaikutukset laajalle näkyviä sekä liikennevaikutusten alue on laaja. Grönlund esitteli merkittäviä ja erittäin merkittäviä vaikutuksia sekä rakentamisen aikana kuin rakentamisen ollessa valmiina. Grönlund kertoi eri vaihtoehtoista ja niiden hyvistä ja huonoista puolista. Yhteensä vaihtoehtoja on kahdeksan.

Matti Keränen Trafiks Oy:stä kertoi ympäristöarvioinnin liikenteellisistä aspekteista sekä esitteli jokaisen vaihtoehdon liikenteellisiä vaikutuksia. Keränen näytti myös matkustajamääriä eri vaihtoehtoista sekä matka-aikamuutoksia ja matkojen suuntautumisia alueelta ja alueelle. Yhteenvedon hän kertoi, että metro ja raitiovaunu toisivat suuria muutoksia ja suurempia matkustajamääriä. Köysiradan vaikutus on huomattavasti pienempi matkustusmääriin, mutta se olisi uutta, mitä ei olisi muualla. Lautalla ei ole vaikutusta liikennejärjestelmään, se tulisi vanhan päälle. Autovaihtoehdossa olisi Sompasaarelle ruuhkauttavat vaikutukset.

Tilaisuudessa esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä:

Muistioon on kirjattu tilaisuudessa esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä. Kysymyksiin vastattiin tilaisuudessa, mutta vastauksia ei ole kirjattu muistioon.

- Mihin matkustajamäärät perustuvat?
- Miten laskelmissa on otettu huomioon keskustan ja Kalasataman kasvavat työpaikkamäärät? Raportissa taitaa olla vanhoja lukuja. Ovatko ne nyt päivitetty?
- Miksi tuo länsipään tutkimus on tehty vain Liisankadun vaihtoehdosta? (Hakaniemi ja pohjoisranta jätetty pois)
- Ymmärsin, että siltavaihtoehdossa, länsipään suunnitelma ei ole järkevä jos voimalaitos jää paikoilleen.
- Mitä te käytitte vertailukohtana kun vertailitte lauttavaihtoehtoa? Vanhoja malleja ei ole paljon. Raportissa puhuttiin vain bussilauttavaihtoehdosta, esim. raitiovaihtoehdosta ei puhuttu.
- Kuinka monta raitiovaunua olisi lenkillä Kruunuvuoreen samaan aikaan? Sitten kun Helsingin energian läppäsilta avataan, kaikki ratikat ovat siinä sillalla jonossa?
- Varmastikin on parametrinen laskenta käytössä, mutta oletteko käyttäneet vertailevia järjestelmiä? Tutkimuksessa on laskelmia, mutta ei mitään eksaktia tietoa.
- Miten luotettavia malleja olette käyttäneet? Olennaista on se, mikä on vaihteluväli.



- Matkustajatarpeesta: selvityksen mukaan Laajasalosta suuntautuu vain 14 prosenttia liikennettä, eikö tilanne muutu vaikka Kruunuvuorenranta on rakennettu? Onko otettu huomioon minne nämä 11 000 ihmistä haluavat mennä? Matkustajamäärät, mm. lautan suhteen, perustuuko se houkuttelevuusoletukseen? Laajasalon työpaikat ovat ainakin nyt muualla kuin keskustassa. 67 prosenttia työpaikkaliikenteestä suuntautuu itään päin, ei keskusta.
- Toivoisin, että otettaisiin huomioon, että toivottavasti myös tulevaisuudessa Laajasalon työpaikat lisääntyisivät. Vapaa-ajan viettäjiä tulee keskustasta. Kahvila ja ym. toiminta sekä palvelut lisääntyvät. Laajasalon keskustaan myös saataisiin työpaikkoja, ollaan siinä tilanteessa, Laajasalosta puuttuu työpaikkoja. Nyt on ajateltu vain keskustan suuntaan menevää liikennettä, mutta se menee jatkossa myös toiseen suuntaan. Varsin myös viikonloppuina, kun ajatellaan myös vapaa-aikaa.
- Kommentti matkustajamääriin: Katajanokalla ei ole ollenkaan asemaa metrovaihtoehdossa ja mihin se jatkuu Kruunuvuoresta? Ei kai metro sinne pääty?
- On mainittu, että köysirata voisi olla wau-elementti, mutta myös lautta voisi olla wau-elementti. Zaha Hadid on suunnitellut hienoja lauttoja, jotka eivät näytä losseilta. Lauttojen kanssa ei tarvitse miettiä kääntösäteitä ja sitä voidaan siirtää tarvittaessa. Tätä pitäisi enemmän tutkia. Siltavaihto on aivan järkyttävä. Kaikki ollaan varmaan sitä mieltä? Siinä menee monta saarta samalla. Sen jälkeen ne ovat pengerrettyjä eivätkä enää kunnan saaria. Helsinki on merellinen kaupunki, jota pitää käyttää hyväksi. Tottakai nämä lautat tekisi suomalainen suunnittelija, ei esimerkiksi suunnittelija, jonka mainitsin.
- Joukkoliikenteen 1 vaihtoehto: pitäisi tutkia paremmin vaihtoehto Laajasalo-Kalasadama-Hakaniemi.
- Huomasin, että liikennemäärä, joka sillalle tulisi, on aika pieni verrattuna sen massiivisuuteen. Lauttayhteys tuntuisi miellyttävältä, olisi kuitenkin joku yhteys.
- Kiinnostaa millä perusteella tunnelinvaihtoehto on haudattu? Rakentamisvaikutukset, sedimenttiräjähdykset, eikö tilanne sitten kuitenkin normalisoidu?
- Sanoitte, että menee seitsemän vuotta kun silta olisi valmis? Milloin Kruunuvuoressa asutaan, eivätkö ihmiset liiku ennen kuin silta on rakennettu? Mitä sillä aikaa tapahtuu? Onko todellakin niin, että Kruunuvuoren rakentaminen kestää 15 tai 20 vuotta?



22.5.2014

- Hiilidioksidipäästölaskelmista: silta ilman ja henkilöautojen kanssa, yllättävän vähän eroa päästöissä. Miten fuusio ja fossiilipolttoaineet on otettu huomioon? Eikö tulevaisuudessa ole sähköautoja?
- Onko kaupunki miettinyt, että ensin voisi olla lauttavaihtoehto, ennen siltaa tai muuta, ja tarvittaessa niistä voidaan päästä eroon. Tulisi testattua houkuttelevuus.
- Voimalan kiertävästä raitiovaunuvaihtoehdosta: pidentäisi matkaa, mutta vain 5-10 min. Onko tämä hyljätty vaihtoehto?
- Minua kiinnostavat päästöt: lautalle oli laitettu paljon päästöjä; oletteko sitä mieltä, että ne puksuttaisivat dieselillä?
Onko tunneli ns. kelluva tunneli? Tutkikaa myös sitä vaihtoehtoa. Ei ole tutkittu kaikkia vaihtoehtoja. On paljon oletuksia, mutta tutkittua tietoa omituisen vähän.
- Raportista kiitos, se on paksu vihkonen. Toivotaan, että olette olleet uteliaita, eikä mitään vaihtoehtoa ole laitettu määrättyyn asemaan. Vaikutukset ovat lokaaleja tai suuri mittakaavaisia, mutta tämä ei tule oikein esiin raportista. Kaupungin siluetti on ollut matala tähän asti. Sillan pylonin yläpää on kaksi kertaa stadionin tornin korkuinen, ja se näkyy kymmeniä kilometrejä. Toivottavasti siltakilpailun voittanut on laatinut matemaattisesti kurantteja havainnekuvia, silta on kovin pieni niissä. Köysirata on kustannusarvio, eikä niin paljon kuin sillan kustannusten arvoinen. Toivotaan, että saamme paljon keskustelua ja muuta pöhinää.
- Tottakai silta näkyy kauas, Järvisuomessakin on esimerkkejä. Kriittiset kuvat puuttuvat.
- Miksi yva-selostuksen kannessa on sillan kuva? Eikös tämä nyt ole manipulaatiota? On valittu yksi vaihtoehto.
- Onko näissä arvioissa maisematutkimusta? Yleisöltä kysyttäisiin, mitkä heidän kantansa ovat? Jollekin silta on kauhistus ja jollekin wau-efekti, samoin muut vaihtoehdot. Kiinnostaisi poliittisia päätöksen tekijöitä, miten mielipiteet jakautuvat.
- Silloista ja näkymistä: kauempaa näyttää hyvältä, mutta ei lähempää. Pohjoisrantaan suunniteltu silta ei ole esteettinen ja kaunis.
- Onko siltavaihtoehdon kannalta oltu Unescoon yhteydessä? Museovirastolta lausunto? Ettei päädytä siihen tilanteeseen, että status otetaan pois sillan takia. Näin on muualla Euroopassa käynyt. Nämä asiat pitää ottaa ennen rakentamista selville hyvin.

22.5.2014

- Onko ajateltu, että sillasta tehdäisiin wau-efekti -rakennelma. Guggenheim voitaisiin rakentaa Laajasalon päähän ja saataisiin kävijöitä Laajasaloon sen takia.
- Sillan näkymäesteasiaan: jos otetaan huomioon maapallon kaartuminen, niin silta näkyy kahden metrin korkeudelta 46 kilometrin päähän.
- Saako kysyä prosessista: eli ELY-keskus on vain vastaanottava viranomainen? Miten kansalaisten mielipide? Onko lausunnoilla mitään merkitystä ja onko niillä ennen ollut vaikutusta?
- Tässä toimitaan niin kuin sillasta olisi tehty jo päätös. Ratikkareittejä mietitään ja kaavoitetaan. Mielenkiintoinen järjestys. Arviointisuunnitelma on asemakaavoituksessa jo meillä. Kysymyksessä on yhden vaihtoehdon kaavoitus, eikö niin?
- Onko tutkittu sitä mitkä ovat Pohjoisrannassa pakokaasujen määrät nyt ja sitten kun on uutta liikennettä? Onko niitä mitattu?
- Kuinka paljon vaihtoehtojen kartoitusta on ohjannut vain se, että matka-aika lyhenee, pidemmät vaihtoehdot, hieman pidemmällä ajalla, on kokonaan jätetty käsittelemättä vain sen takia? Lukee monessa kohtaa.
- Lyhyesti, mikä vaihtoehto vaikuttaa ympäristöön vähiten?
- Kruunuvuorenselkä on tärkeä reviiiri purjehdukselle. Katoaa jos silta syntyy.

PostiosoitePL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi**Käyntiosoite**Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>**Puhelin**

+358 9 310 1673

Faksi

+358 9 310 37409

Tilinumero

800012-62637

Y-tunnus0201256-6
Alv. nro
FI02012566