



9.6.2015

LAAJASALON KAUPUNKIBULEVARDIN SUUNNITTELUPERIAATTEET

Hankenro 4388_4
HEL 2015-001113

SISÄLLYS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 9.3.–30.3.2015

Viranomaisyhteistyö

- Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet

- Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

LIITE

Asukastapahtuman 16.3.2015 muistio



9.6.2015

Mielipiteen tai muistutuksen esittäjät on ilmaistu koodein, kun kyseessä on yksityishenkilö. Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomais toiminnan 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 nähtävillä 9.3.–30.3.2015

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävänä kaupungintalon ilmoitustaululla ja kaupunkisuunnitteluvirastossa 9.3.–30.3.2015 ja viraston internetsivuilla. Suunnitelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin 16.3.2015.

Viranomaisyhteistyö

Kiinteistöviraston geoteknisellä osastolla ei ole huomautettavaa asiaan.

Liikuntavirastolla ei ole kannanottoa.

Pelastuslaitos ilmoittaa, että asia ei ole varsinainen lausuntopyyntö vaan tiedonanto. Siksi asiaa ei käsitellä enempää vaan lausuntopyyntö palautetaan pääasialle.

Sosiaali- ja terveysvirastolla ei ole kaavassa osoitettavia toimitilatarpeita alueella.

Kaupunginmuseo toteaa, että nelikaistainen Laajasalon moottorikatu ramppeineen kuvastaa rakentamisaikakautensa autoistumisen nopeaa kasvua ja tavoitteita ja siksi asemakaavaselostuksessa olisi hyvä lyhyesti valottaa moottorikadun historiallista taustaa. Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä olevat asemakaavalla suojellut rakennukset. Myös Laajasalon opisto on kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennus, johon kaupunginmuseon näkemyksen mukaan liittyy suojelutavoitteita. Museo muistuttaa Tengströminpuiston maisemallisesta merkityksestä osana Laajasalon rantavyöhykettä ja pyytää, että edellä mainitut suojelukohteet, maisemalliset arvot ja niiden vaaliminen otetaan huomioon suunnitteluperiaatteita laadittaessa.



9.6.2015

Vastine

Kaupunginmuseon ilmoittamat asiat ovat huomioon otettavissa suunnitteluperiaatteiden pohjalta tehtävässä tarkemmassa asemakaavatyössä. Asemakaavan selostukseen voidaan liittää kuvaus moottorikadun historiasta. Kaupunkibulevardin suunnittelu luo tarvetta ja edellytyksiä tutkia uusia maankäyttömahdollisuuksia ja liikennejärjestelyjä sekä Laajasalontien itä- että länsipuolella. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman aluerajauksen sisällä ja sen välittömässä läheisyydessä on sekä asemakaavoilla suojeltuja rakennuksia, että kulttuurihistoriallista arvoa omaavia, inventoituja rakennuksia. Asemakaavatyössä tutkitaan ja suunnitellaan tarkemmin maankäytön sovittaminen suunnittelualueelle ja selvitetään maankäyttövaihtoehtojen vaikutukset ympäröivään rakennuskantaan ja maisemaan.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman aluerajauksen tuntumassa ovat kaavalla suojellut rakennukset katuosoitteissa Itäniityntie 2a (asemakaavan muutos nro 10905, kulttuurihistoriallisesti ja ympäristönkannalta arvokas rakennus sr-2), Humalniementie 2b (asemakaavan muutos nro 11691, ympäristön kannalta arvokas rakennus sr-3), Kuvernöörintie 5 (asemakaavan muutos nro 10833, kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus sr-3), Kuvernöörintie 9 (asemakaavan muutos nro 10833, kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus sr-3), Kuvernöörintie 11 (asemakaavan muutos nro 10833, kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus sr-2), Kuvernöörintie 13 (asemakaavan muutos nro 10833, kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus sr-2), Muurahaisenpolku 4 (asemakaavan muutos nro 10074, suojeltava rakennus sr-2) ja Tuurholmanpolku 6 (asemakaavan muutos nro 11689, kulttuurihistoriallisesti ja ympäristön kannalta arvokas rakennus sr-2 ja suojeltavan rakennuksen pihapiiri piha-1). Lisäksi suunnittelualueen tuntumassa on rakennus katuosoitteessa Itäniityntie 1, jota ei ole asemakaavassa suojeltu, mutta on kaupunginmuseon inventoinnissa arvoluokassa 2.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman aluerajauksessa Yliskylänlahden rannassa on kolme rakennusta katuosoitteessa Tuurholmanpolku 5 (asemakaavan muutos nro 11689, kulttuurihistoriallisesti ja ympäristön kannalta arvokas rakennus sr-2. ja kaksi ympäristön kannalta arvokasta rakennusta sr-3 sekä suojeltavan rakennuksen pihapiiri piha-2).

Asemakaavamääräyksillä uudisrakentamiselta on mahdollista edellyttää samanaikaisesti yhtenäistä ilmettä ja nykyisen merkittävän rakennuskannan huomioon ottamista. Asemakaavatyön tavoitteena jatkossa on ehjä kokonaisuus, vaikka alueen toteutuminen saattaa kestää useita vuosia. Samanaikaisesti voi olla näkyvissä eri aikakausien erityispiirteitä, kuten alueella nyt myös on. Tavoitteena on uuden maankäytön ra-



9.6.2015

kennusten sovittaminen mittakaavaltaan ja materiaaleiltaan nykyiseen rakennuskantaan ilman merkittäviä vastakohtaisuuksia. Uudisrakentamista on mahdollista sovittaa matalampaan nykyiseen rakennuskantaan vaihtelevien tilanteiden mukaan esimerkiksi rakennusalan sijaintia ja äärimittoja, kerrosten lukumääriä, rakennusten räystäs- ja kattokorkeuksia, kattomuotoja, julkisivuja, parvekkeita ja piha-alueita koskevilla merkinnöillä ja määräyksillä. Lisäksi nykyisten ja uusien tonttien ja kortteleiden väliin välittäväksi vyöhykkeeksi voidaan suunnitella viheraluetta tai yleisiä jalankulku- ja pyöräreittejä. Kuitenkin uuden ja nykyisen rakentamisen yhteen sovittamista tarkastellaan jatkossa asemakaavatyöissä aina tapauskohtaisesti kunkin tilanteen erilaisista lähtökohdista.

Suunnitteluperiaatteiden pohjalta tehtävässä tarkemmassa asemakaavatyössä tutkitaan maankäytön sovittaminen rantavyöhykkeelle ja selvitetään maankäyttövaihtoehtojen vaikutukset maisemaan. Kaupunkibulevardin suunnittelu luo tarvetta ja edellytyksiä tutkia uusia maankäyttömahdollisuuksia ja liikennejärjestelyjä sekä Laajasalontien itä- että länsipuolella.

Myös Yliskylänlahteen rajautuvan Tengströminpuiston käyttötarkoitusta tullaan tutkimaan tarkemmassa asemakaavatyössä, sillä sille luo tarvetta ja edellytyksiä kaupunkibulevardin rakentaminen. Se edistäisi kaupunkibulevardihanketta ja toteutuneena koko kaupunginosan kehittymistä. Kaupunkibulevardin varren kortteleiden ajoneuvoliittymiä ei voi järjestää suoraan Laajasalontieltä, joten tonttiliittymät sijoittuisivat alueen sisäisille kokoojakaduille. Huolellisella maankäytön suunnittelulla ja soveltuvilla kaavamääräyksillä voidaan ohjata ja lieventää maankäytön muutoksista aiheutuvia mahdollisia haitallisia vaikutuksia.

Ympäristökeskus toteaa nykyiseen kaupunkirakenteeseen tukeutuvan maankäytön tiivistämisen olevan energiatehokkuuden kannalta hyvä lähtökohta. Luontoon ja virkistysmahdollisuuksiin liittyen todetaan, että suunnitteluperiaatteissa esitetty maankäyttö edellyttäisi tietyillä alueilla yleiskaavan muutosta ja muistuttaa, että tarkastelualueelle sijoittuu ja siihen rajautuu Helsingin luontotietojärjestelmän kohteita. Tavoitteena tulee pitää metsäluonnon monimuotoisuusohjelmaan sisältyvien arvokaiden metsäkohteiden säilymistä. Ympäristökeskus katsoo Yliskylän asuinalueen toteutuessaan vähentävän virkistysalueiden pinta-alaa Yliskylän alueella, mikä lisää jäljelle jäävien alueiden käyttöpaineita. Maankäytön muutosten vaikutukset luontokohteisiin tulee jatkotyössä arvioida ja luonto- ja rakentamisalueiden rajaukset sekä haittojen lieventämistoimet suunnitella huolellisesti. Myös vaikutukset virkistyskäyttöön ja -yhteyksiin tulee arvioida. Ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen liittyen Ympäristökeskus katsoo kaupunkirakenteen tiivistämisen olevan energiatehokkuuden kannalta kannatettavaa ja toivoo,



9.6.2015

että jatkosuunnittelussa luodaan edellytykset toteuttaa rakentaminen vuoden 2021 alusta voimaan tulevan energiatehokkuutta koskevan EU-direktiivin vaatimusten mukaisesti. Ympäristökeskus edellyttää, että jatkossa esitetään kuvaus hulevesien hallinnan järjestelyistä ja mahdollisuuksista luonnonmukaiseen vesien hallintaan.

Ilmansaasteiden pitoisuuksien raja-arvot ovat voimassa jalkakäytävillä tai pyöräteillä, mikä on huomioitava myös Laajasalontien kaupunkibulevardin vaikutusarvioinneissa. Nopeusrajoituksen lasku vähentää tien kulumisesta aiheutuvia pölypäästöjä, mutta toisaalta lisää pakokaasupäästöjä. Ruuhkautuminen heikentää ilmanlaatua huomattavasti. Laajasalontien liikenteen on arvioitu ruuhkautuvan voimakkaasti. Jatko-suunnittelua varten on tehtävä Laajasalontien liikenne-ennusteeseen ja kaupunkibulevardin suunnitteluratkaisuun perustuva ilmanlaatu- ja meluvaikutusarviointi, jonka pohjalta toteutusedellytyksiä voidaan tarkemmin arvioida ja pohtia tarvittavia haittojen lieventämiseen tähtäviä toimia ja suunnitteluratkaisuja.

Käytettävää liikenne-ennustetta tulee täsmentää. Kruunuvuorenrannan tuottama liikenne on huomioitu esitetyssä autoliikenteen ennusteessa. Epäselväksi jää, onko Kruunusiltojen oletettu toteutuneen. Vaikutusten arvioinnissa tulee myös ottaa huomioon eri joukkoliikennejärjestelmäratkaisut ja arvioida niiden vaikutusta mm. kulkutapajakaumaan, liikennemäärään sekä ilmanlaatu- ja meluhaittoihin. Suurin osa työmatkoista suuntautuu muualle kuin keskustaan, joten erityisesti Herttoniemen suunnan joukkoliikennettä tulisi parantaa ennen Laajasalontien kaupunkibulevardin muuta rakentamista.

Vastine

Tarkemmassa asemakaavatyössä tehdään yhdessä muiden virastojen asiantuntijoiden kanssa alueen luontokohteita koskevat välittömien ja välillisten vaikutusten arvioinnit, joiden perusteella maankäytön ja viheralueiden rajauksia suunnitellaan. Huolellisella maankäytön suunnittelulla ja soveltuvilla kaavamääräyksillä voidaan ohjata ja lieventää maankäytön muutoksista mahdollisesti aiheutuvia haitallisia vaikutuksia.

Uuden asuinalueen toteutuessa viheralueiden määrä pienenee paikallisesti, mutta keskeisenä tavoitteena on kehittää Yliskylänlahden ympäristön rantavyöhykkeitä laadukkaana julkisena ulkotilana, mikä mahdollistaa Yliskylänlahden rantojen virkistyskäytön jatkossakin. Uuden maankäytön myötä virkistysympäristön luonne ja toiminnallisuus muuttuvat, mutta tavoitteena on monipuolistaa rantavyöhykkeen virkistystä tukevia palveluja. Uuden maankäytön välittömät ja välilliset vaikutukset



9.6.2015

viheralueiden määrään sekä virkistyskäyttöön ja -yhteyksiin arvioidaan asemakaavatyön yhteydessä.

Kaupungin hulevesistrategian mukaisesti selvitetään asemakaavojen valmistelun yhteydessä hulevesien hallinnan järjestelyt ja mahdollisuudet luonnonmukaiseen vesien hallintaan ja huomioidaan nämä tarvittavilla kaavamääräyksillä.

Tulevien asemakaavahankkeiden yhteydessä tehdään niitä koskevat ilmanlaatu- ja meluvaikutusten arvioinnit, joihin suunnitelmien ratkaisut perustuvat. Samoin tarkemmassa asemakaavatyössä voidaan tehdä yhteistyötä muiden virastojen asiantuntijoiden kanssa liikenteen haitta-alueisiin liittyen. Kadun nopeusrajoitukset, materiaalit yms. vaikuttavat aiheutuviin päästöihin ja haasteet ratkaisuihin on selvittävä kaavatyössä. Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksille on myös paikoin mahdollisesti suunniteltava vaihtoehtoisia reittejä korttelirakenteen sisään Laajasalon puistokadun yhteyksien rinnalle. Kadun varren rakentamisella voi olla melu- ja ilmansaastetasoja alentavaa vaikutusta paitsi rakennuspaikkojen ulko-oleskelualueilla, myös kauempana kaupunkibulevardin suunnittelualueen ulkopuolella.

Nykyliikennemäärillä Laajasalontien kapasiteetti on ylimitoitettu. Ennusteen liikennemäärillä kadun kapasiteetti tulee tehokkaammin käyttöön. Kruunusiltojen YVA- selvityksessä on todettu, että Kruunusiltojen raitiotieliikenne vähentäisi autoliikenteen määrää Laajasalon sillalla n. 13 %. Suunnittelun edetessä voidaan ennustetta tarkentaa tarpeen mukaan ja tehdä tarkempia simulointeja. Kadun ja sen liikenneratkaisujen suunnittelussa huomioidaan liikenne-ennusteen mukaiset liikennemäärät. Liikenteen kehittämishajonnan ja kaupungin strategian mukaisesti kehitetään tehokkaasti jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen sujuvuutta, mikä osaltaan vaikuttaa kulkutapajakauman muutoksiin. Jatkosuunnittelussa tuotetaan tarkennettu ennuste ja sen perusteella arvioidaan vaikutukset meluun ja ilmanlaatuun.

Laajasalon työpaikkaliikenteestä suurin osa suuntautuu tällä hetkellä Herttoniemestä keskustaa kohti. Kruunusiltojen toteuduttua osa laajasalolaisista siirtyy käyttämään raideyhteyttä, jonka kautta on Helsingin keskustasta yhteys Pasilaan ja edemmäs kaupungin ja seudun muille työpaikka-alueille. Itäkeskuksen suuntaan kulkee myös työpaikkaliikennettä, johon Kruunusiltayhteys ei tuo oleellisia muutoksia. Herttoniemen liikennejärjestelyjä kehitetään Herttoniemen kaavoituksen yhteydessä. Linnanrakentajantien tunnelin järjestelyt on arvioitu raportissa "Liikenteen pitkän aikavälin kehittämismahdollisuuksia, Laajasalo-Herttoniemi -alue (osa B, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto ja Strafica, 2013)" Joukkoliikenteen järjestelyjä Laajasalossa tarkastellaan



9.6.2015

Laajasalon joukkoliikenneselvityksissä esimerkiksi "Laajasalon raideliikenteen vaihtoehdot, ympäristövaikutusten arviointi" (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2014) sekä Kruunusillat -hankkeen yhteydessä, jota valmistellaan parhaillaan virastoissa ja kaupungin muissa hallintokunnissa.

Kruunusiltojen YVA-arvioissa käytetty raideyhteys on HLJ 2011 mukainen ja päättyy Kruunuvuorenrannan projektialueelle. Sen mukaan raitiovaunuvaihtoehdossa Kruunusillan ylittää 3 500 matkustajaa ja metrolla kulkisi 3 300 matkustajaa. Raitiovaunuvaihtoehto vähentää siten metron matkustajamääriä Kulosaaren sillan kohdalla 2 300 aamuhuipputunnissa (2035). Ajoneuvoista 2 500 ylittää Laajasalon sillan Herttoniemeen aamuhuipputunnissa (2035). Kulosaaren sillalle luku on 4 350. Kulosaaren sillan automäärä vähenee raitiovaunuvaihtoehdossa runsaat 150 autoa aamuhuipputunnissa ja 330 ajoneuvoa Laajasalon sillalla. Osa on siirtynyt käyttämään joukkoliikennettä. Perustilanne muuttuu raitiovaunuvaihtoehdossa niin, että lähes kaikki matkat kanta-kaupunkiin tehdään raitiovaunulla (3 500). Metrossa Kulosaaren sillalla kulkee 150 matkustajaa, Itäkeskukseen 340. Raitiovaunuyhteys lisää joukkoliikenteen käyttöä huomattavasti erityisesti Laajasalon länsiosissa. Herttoniemen ja Laajasalon alueiden liikenne rauhoittuu. Joukkoliikennematkat vähenevät Herttoniemen alueella. Suora ja vaihdoton yhteys keskustaan parantaa joukkoliikennedyhteyksiä, mutta palvelee pääosin Kruunuvuorenrantaa ja Yliskylää. Osa autoliikenteestä kulkee edelleen Herttoniemeen ja siitä eteenpäin, koska muuta yhteyttä ei ole.

Liikenteen pitkän aikajänteen kehittämismahdollisuuksia Osa B Laajasalo-Herttoniemi -selvityksessä todettiin, että Herttoniemen liikennejärjestelyjä on syytä tarkastella Herttoniemen kaavoituksen yhteydessä. Tulevaisuudessa matka-ajat kasvavat Laajasalosta kantakaupunkiin. Liityntäbussiliikenne Herttoniemeen hidastuu. Raitiosilta puolittaa joukkoliikenteen ajat, Herttoniemen tunnelin vaikutukset jäävät pieneksi, sillä autoliikenne ruuhkautuu kantakaupungin suunnalla; ruuhkautumispiste siirtyy edemmäs. Silta lisää saavutettavuutta merkittävästi. Joukkoliikennettä siirtyy käyttämään osa henkilöautoista, pyöräilijöistä ja kävelijöistä. Autoliikenne keskustaan vähenee vain hieman, selvemmin Herttoniemen ja Itäkeskuksen suunnalla. Metroyhteyden kuormitus vähenee, vaikuttaa myönteisesti metron matkustajaväljyyteen ja liikennöintikustannuksiin. Linnanrakentajan tunneli vaikuttaa lähinnä ruuhkahuippuihin niitä helpottavasti.

Kruunusiltojen yhteys lisää joukkoliikenteen käyttöä ja lyhentää matkojen keskipituutta. Liikenne vähenee Herttoniemen ja Itäkeskuksen suuntiin, mutta vain vähän keskustan suuntaan. Selvityksen mukaan Linnanrakentajan tunneli vähentää liikennemäärää Herttoniemen ruuh-



9.6.2015

kasuunnassa noin 10 % ja matkustajamäärää raitioliikenteessä alle 5 %. Joukkoliikenteen matkustajamäärä ei eroa tilanteesta ilman siltaa tai sillalla, vaikka tunneli olisi rakennettu. Laajasalosta Herttoniemeen kulkeva tieliikenne lähes kaksinkertaistuu. Kruunusillat keventävät ruuhkaliikennettä noin 13 % kulkutapa- ja suuntautumismuutosten yhdistelmänä, ruuhkaviivytys vähenee silloin minuutilla. Haasteet kohdistuvat aamuruuhkan aikaan. Raitiosilta vähentää hieman tieliikennettä. Selvityksen mukaan Kruunuvuorenrannan raitioyhteys on hyödyiltään kohtuullisen suuri investointeihin verrattuna.

Kaupunkisuunnittelulautakunnassa hyväksyttiin 28.4.2015 "Liikenneinvestointien talousarvioehdotus vuodeksi 2016 sekä investointiohjelmaehdotus vuosiksi 2016–2025" muutetun esityksen mukaisesti lähetettäväksi kaupunginhallitukselle talousarvion ja investointiohjelman laatimisen pohjaksi. Päätösasiakirjassa on kirjattu "Kruunuvuorenranta-projektiin liittyvän Itäväylän ja Linnan rakentajantien liittymän uusien eritasojärjestelyiden toteuttaminen alkaa vuonna 2017." Ehdotuksessa Linnanrakentajantien ensimmäisen vaiheen investoinnit on merkitty vuosille 2017–2019: "Suunnitelma voidaan toteuttaa kahdessa rakennusvaiheessa. Ensin rakennetaan Suunnittelijankadun silta Itäväylän yli sekä Itäväylän rinnakkaiskadut Linnanrakentajantien ja Suunnittelijankadun liittymien välille. Toinen rakennusvaihe sisältää tunnelin rakentamisen Itäväylän keskustan suunnan ja Linnanrakentajantien Laajasalon suunnan välille."

Rakennusvirasto ilmoittaa viraston yhteyshenkilöt jatkotyöhön ja muistuttaa, että alueen palvelujen tulee olla turvallisesti ja mahdollisimman esteettömästi saavutettavissa sekä jalan että pyörällä myös kauempaa Laajasalossa sijaitsevilta asuinalueilta. Yliskylän kapeat viheralueet puistoraitteineen ovat kaupunginosalle ominaisia ja säilyttämisen arvoisia niin ulkoilureitteinä kuin pyörä- ja jalankulkuliikenteen yhteyksinä. Nämä pienimuotoiset viheryhteydet tulee ottaa huomioon raitiotien tulevaa linjausta suunniteltaessa.

Vastine

Rakennusviraston ilmoittamat asiat ovat otettavissa huomioon tarkemmassa asemakaavasuunnittelussa. Laajasalon puistokadun suunnittelun tavoitteena on muun muassa eheyttää aluetta vähentämällä kadun Yliskylää ja sen yhteyksiä jakavaa vaikutusta. Suunnittelun tavoitteena on myös lisätä virkistysyhteyksiä kaavan tarkastelualueella. Tavoitteena on, että Laajasalon puistokadun ylittävät, alittavat tai tasossa kulkevat yhteydet lisääntyvät nykyisestä ja että Laajasalon rantareitti tarkastelualueen alueella täydentyy. Yliskylän puistoraitit ja olemassa olevat yhteydet on tarkoitus säilyttää tai missä se ei ole mahdollista, suunnitel-



9.6.2015

la niitä vastaava uusi yhteys. Yleisten alueiden ohella myös korttelirakenne voidaan suunnitella osittain jalankulun ja pyöräilyn kannalta läpikuljettavaksi, millä voitaisiin osaltaan muodostaa kiinnostavaa, miellyttävää ja aktiivista ympäristöä.

Helen Oy kehottaa huomioimaan maanalaisen infrastruktuurin eli teknisen huollon runkoverkkojen, vesihuollon verkostojen ja tietoliikenneyhteyksien huomioimista suunnitteluperiaatteissa. Koska bulevardisoivat väylät ovat erilaisia, olisi hyvä tehdä taloudelliset tarkastelut ja sopimukset toteutuksen ja kustannusjaon periaatteista koko bulevardijärjestelmää koskien. Tällöin taloudellisesti kannattamaton bulevardisointi tukee kannattavaa kohdetta. Lisäksi Laajasalon kaukolämpöpumppaamon säilyminen on toivottavaa kaupunkibulevardin toteutuksessa.

Vastine

Teknisen huollon verkostoihin mahdollisesti tulevat muutokset selvitetään asemakaavoituksen yhteydessä johtojen omistajien kanssa sekä laaditaan kustannusarviot päätöksenteon tueksi.

Valmisteilla olevassa yleiskaavassa selvitetään toteutussuunnittelua ja niiden periaatteita yleiskaavan omalla aikataululla. Kun kaupunginvaltuusto hyväksyi 2012 Laajasalon Yliskylän keskuksen asemakaavan muutoksen nro 11743, se edellytti, että kaupunkibulevardiin liittyviä tavoitteita ryhdytään tutkimaan. Se tapahtui yleiskaavan selvityksessä Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:13). Kaupunkibulevardiselvityksessä esitetyt ratkaisut liittyvät uusiin tavoitteisiin kaupunginosassa ja vaikutusten voidaan arvioida olevan pääosin paikallisia. Lisäksi Yliskylän asemakaavatyölle on jo nyt osin edellytyksiä nykyisen yleiskaava 2002:n perusteella. Siten Yliskylän asemakaavoja voidaan suunnitella asemakaavaosaston aikataululla. Laajasalon kaupunkibulevardin alueen infrastruktuuriverkosto on tarpeen ja myös mahdollista suunnitella Yliskylän asemakaavojen yhteydessä. Selvitykset teknisen huollon järjestämisestä tehdään vaiheittaisten asemakaavatöiden yhteydessä asianomaisten virastojen, hallintokuntien, yritysten ja yhteisöjen asiantuntijoiden kanssa. Asemakaavoja laadittaessa niitä varten tehdään teknisen huollon suunnitelmat.

Yleiskaavan selvityksen Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:13) yhteydessä on tehty taloudellinen tarkastelu, jonka perusteella Laajasalon kaupunkibulevardi on kokonaisuutena kannattava hanke myös taloudellisesti.



9.6.2015

Suunnitteluperiaatteiden keskeinen tavoite on rakennuspaikkojen sijoittaminen mahdollisuuksien mukaan molemmin puolin Laajasalontietä, minkä tuntumassa kaukolämpöpumppaamo sijaitsee. Siten Laajasalon kaukolämpöpumppaamon sijainnin muuttamista voidaan joutua tarkemmassa asemakaavatyössä selvittämään yhteistyössä Helen Oy:n kanssa.

Helen Sähköverkko Oy pyytää tehtäväksi infrastruktuurin muutostarkastelua, erityisesti voimajohtojen osalta ja laajana seudullisena tarkasteluna reunaehtoineen ja rahoitusratkaisuineen.

Vastine

Teknisen huollon verkostoihin mahdollisesti tulevat muutokset selvitetään asemakaavoituksen yhteydessä johtojen omistajien kanssa sekä laaditaan kustannusarviot päätöksenteon tueksi.

Teknisen huollon järjestelmiin on tulevien asemakaavatöiden myötä tulossa muutoksia. Olemassa olevat linjaukset otetaan huomioon asemakaavojen suunnittelussa. Pääosa alueen uusista järjestelyistä koskee Yliskylänlahden ranta-alueen uuden rakentamisalueen teknisen huollon järjestämistä.

Alueella on olemassa olevat teknisen huollon verkostot. Kaukolämmön jakeluverkon muodostavat pääkatuna toimivaa Laajasalontietä ja alueen kokoojakatuja Kuvernöörintien pohjoisosaa, Repossalmentietä sekä Isosaarentietä pitkin rakennetut kaukolämpöjohdot. Yliskyläntieltä pohjoiseen Kuvernöörintien pohjoispäähän kaukolämpöputki sijoittuu selvityksen esimerkkiratkaisun maankäytön kohdalle. Alueella sijaitsee tärkeitä viestiliikenteen kaapeliyhteyksiä ja energiahuollon verkostoja. Sähkönsyöttö Laajasalon sähköasemalle tapahtuu Herttoniemen suunnasta Laajasalontielle sijoittuvan 110 kV:n maakaapelin avulla. Sähkökaapeleita sijoittuu myös suunniteltavan maankäytön kohdalle. Alueella ei ole kaukojäähdytysverkkoa. Tietoliikennekaapeleita sijoittuu muun muassa Kuvernöörintielle, Laajasalontielle, suunnitteilla olevan liikekeskuksen kohdalle, Isosaarentielle ja Koirasaarentielle.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) toteaa, että alueen vesihuoltojärjestelmät ja -linjat tulee ottaa huomioon maankäytön muutoksia suunniteltaessa. Vesihuoltolinjat tulee pääosin sijoittaa yleisille alueille ja johtokujavaraukset tulee selvittää. Lisäksi on tehtävä selvitys vesihuollon yleissuunnitelmasta. Myös tulee varata tilat nykyiselle Kuvernöörintie 12 pysäköintialueella sijaitsevalle kierrätyspisteelle uusin mitoistiedoin.



9.6.2015

Vastine

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän ilmoittamat asiat on huomioon otettavissa tulevien asemakaavatoiden yhteydessä. Pää- ja jakeluvesijohtoyhteydet on rakennettu pääasiassa pää- ja kokoojakatuverkostoja pitkin Kuvernöörintielle, Isosaarentielle ja Koirasaarentielle. Päävesijohdon linja sijoittuu myös voimassa olevan asemakaavan liikekeskuksen kohdalle. Jätevesiviemäröinnin tärkeitä alueellisia runkoyhteyksiä on rakennettu alueen halki sijoittuen eräissä kohden yleiskaavan selvityksen esimerkkiratkaisun maankäytön kohdalle sekä osin myös Laajasalontielle. Hulevesiviemäreitä on muun muassa Laajasalontielle. Jätevedet johdetaan viettoviemäreissä Sarvastonkaaren jätevesipumppaamon kautta paineviemärissä Strömsinlahden puistossa sijaitsevaan jätevesitunneliin ja edelleen johdettavaksi Viikinmäen puhdistuslaitokselle käsiteltäväksi. Jätevesiviemärin runkoyhteydet ovat pääosin viemärirakenteita, korkeustasoerojen vuoksi alueelle on rakennettu jätevesien johtamiseksi useita jätevesipumppaamoita paineviemäreineen. Rakennettujen alueiden hulevedet johdetaan viettoviemäreissä ja puretaan mereen. Hulevesiviemäreitä on muun muassa Kuvernöörintiellä, Isosaarentielle ja Kuvernöörintiellä sekä suunnitellun maankäytön kohdalla.

Voimassa olevassa asemakaavan Laajasalon keskus nro 11743 perusteella nykyinen Kuvernöörintie poistuu välillä Yliskyläntie–Reposalmentie sekä samoin sen tuntumassa oleva pysäköintialue. Kyseisessä kaavassa on määrätty jätehuollon aluekeräyspiste katualueen osalle Laajasalontien varteen, korttelin 49034 viereen. Kuitenkin tulevassa Laajasalon kaupunkibulevardin liikekeskuksen korttelia koskevassa asemakaavassa aluekeräyspisteen sijainti ja muut asiaan kuuluvat yksityiskohdat tullaan tarkastelemaan HSY:n kanssa yhteistyössä uuteen sijaintiin.

Puolustusvoimat ilmoittaa, että kaavamuutoksista aiheutuvat olemassa olevien kaapelireittien siirtojen ja muutosten sekä rakentamisen aikaisten suojausten kustannukset on kohdistettava muutosten aiheuttajalle. Puolustusvoimien kaapelilinjat tulee huomioida.

Vastine

Puolustusvoimien ilmoittamat asiat voidaan ottaa huomioon tulevia vaiheittaisia asemakaavaehdotuksia laadittaessa yhteistyössä puolustusvoimien kanssa.



9.6.2015

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) pyytää Herttoniemen suuntaan puistokadulle varattavaksi linja-autokaistoja. Kaupunkibulevardin katualueelle on varattava kolmannet kaistat, erilliset linja-autoille. Muuten bussiliikenne hidastuu, liikennöintikustannukset kasvavat ja houkuttelevuus kärsii. Ennen raitiotien toteutumista ja järjestelyjen toteutuessa vaiheittain, on varmistettava joukkoliikenteen sujuvuus ja palvelutaso alueella Bulevardille on suunniteltava ajantasauspysäkki liittyen liityntään ja vaihtoihin. Joukkoliikenteen sujuvuuden turvaamiseksi bussipysäkkien välien tulee olla riittävän pitkiä.

Vastine

Tulevien asemakaavatoiden liikennesuunnittelussa otetaan huomioon uusi maankäyttö, tulevaisuuden liikenne- ja joukkoliikenneyhteydet ja niiden mukaiset matkustajamäärät ja matkojen suunnat. Samoin jatko-suunnittelussa selvitetään erillisten bussikaistojen tarve. Tärkeää on tutkia bussireittien sujuvuuden parantamista kokonaisuutena Laajasalosta Herttoniemen metroasemalle.

Vaiheittaisen toteutuksen aikana bussien väliaikaiset reitit ja niiden sujuvuus tarkastellaan yhdessä HSL:n kanssa ja tehdään tarvittaessa toimenpiteitä sujuvuuden parantamiseksi. Ajantasauspysäkin sijoittamismahdollisuuksia Laajasalontielle tutkitaan jatkosuunnittelussa. Jos pysäkki rakennetaan syvennykseen, ajantasauspysäkin sijoittaminen on periaatteessa mahdollista. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida kuitenkin myös ajantasauspysäkin kaupunkikuvalliset vaikutukset. Kun Laajasalon bussireitit tarkentuvat, voidaan tutkia tätä mahdollisuutta. HSL:n tulee kuitenkin myös selvittää miten yhden linjan ajantasauspysäkin sijoittaminen Laajasalontielle vaikuttaisi pysäkkiä käyttävään muuhun bussiliikenteeseen. Pysäkkien sijoittaminen tutkitaan yhdessä HSL:n kanssa.

Liikennelaitos-liikelaitos (HKL) ilmoittaa kantanaan, että pikaraitiotie tulee sijoittaa omalle väylälleen ja sille tulee myös taata esteetön kulku. Ajoneuvoliikenteen kääntyminen vasemmalle raitiotien yli tulee estää. Lisäksi jalankulkijoiden suojateitä tulee osoittaa harkiten raitiotieradan yli ja vain sellaisiin kohtiin, jossa se ei hidasta raitiovaunun kulkua. Liikennelaitos muistuttaa, että pikaraitioliikenne aiheuttaa melu- ja tärinähaittoja, jotka tulee huomioida kiinteistöjen sijoittelussa ja rakennusmääräyksissä. Raitiotien toteutuessa on bussipysäkeille löydettävä erillinen tila, sillä yhteiskäyttöpysäkkien käyttö raitiotien kanssa ei ole suotavaa. Kaavoituksen raitiotiesuunnittelussa tulee jatkossa käyttää valmistumassa olevaa kaupunkisuunnitteluviraston ja HKL:n yhteistä raitioteiden suunnitteluohjetta, jossa määritellään raitiotien ja pikarai-



9.6.2015

tiotien katutilasta vaatima tilantarve, jonka toteutumisesta tulee kaavoituksessa huolehtia.

Vastine

Suunnitteluperiaatteiden pohjalta valmisteltavien tulevien asemakaavatoiden yhteydessä tullaan laatimaan liikennesuunnitelmat, joissa muun muassa selvitetään ajoneuvoliikenteen kääntyminen vasemmalle raitiotien yli, jalankulkijoiden suojateiden sijoittelu sekä bussi- ja raitiotiepysäkkien mitoitus ja sijoittelu. Liikennesuunnittelussa huomioidaan kaupunkisuunnitteluviraston ja HKL:n yhteinen raitiotien suunnitteluohje. Tulevien asemakaavahankkeiden yhteydessä tehdään niitä koskevat ilmanlaatu- ja meluvaikutusten arvioinnit, joihin suunnitelmien ratkaisut perustuvat. Samoin tarkemmassa asemakaavatyössä voidaan tehdä yhteistyötä muiden virastojen asiantuntijoiden kanssa liikenteen haitta-alueisiin liittyen.

Asuntotuotantotoimisto toteaa, että kaupunkibulevardien varrelle tulisi olla mahdollista tuottaa myös kohtuuhintaista asuntotuotantoa, mikä aiheuttaa haasteita ja rakentamisen lisäkustannuksia, ympäristöstä johtuvien vaatimusten kasvaessa. Koska asuntoja ei voi avata ainoastaan kadulle, rakennusten alimmat kerrokset ovat liike- ja toimistotiloja, mikä hidastaa hankkeiden käynnistymistä. Laajasalontien varteen jo kaavoitetut hankkeet on haastavaa sovittaa tuleviin katujen korkeuksiin.

Vastine

Valmisteilla olevan yleiskaavan tavoitteita ovat niin sanotut kaupunkibulevardit, joissa tutkitaan täydennysrakentamisen mahdollisuuksia leveillä pääväylillä ja kaupungin sisääntuloteillä. Sen perusteella asemakaavatoita valmisteltaneen. Suunnitteluperiaatteet perustuvat yleiskaavan Laajasalon kaupunkibulevardiselvitykseen. Suunnitteluperiaatteiden keskeinen tavoite on rakennuspaikkojen sijoittaminen mahdollisuuksien mukaan molemmin puolin Laajasalontietä, katualueen ja myös liikenteen haitta-alueiden tuntumaan. Laajasalontien liikenteen haitta-alueet tulee ottaa huomioon asemakaavatyössä lakien, asetusten ja määräysten puitteissa. Meluhaitat eivät tuota tavanomaisesta kustannustasosta merkittävästi eroavia vaatimuksia. Liikenteen aiheuttamia ilmanlaatuhaittoja pyritään vähentämään massoitteluratkaisuun, mikä ei poikkeuksellisesti lisää kustannuksia. Ilmanotot sijoitetaan pihojen puolelle tai muuten riittävän etäälle, jotta ilmanlaadun haitat eivät vaikuttaisi asuamiseen. Katutilan ilmanlatu on haaste ja katutilan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksille järjestetään rinnakkaisia yhteyksiä lähikaupunkirakenteessa.



9.6.2015

Lisäkustannuksia voi aiheutua, koska osaa rakennuspaikoista tutkittaneen nykyisten Laajasalontien kallioleikkausten tasoerojen kohdalle, eikä liikenteen haittojen vuoksi voitane sallia asuntojen suuntaamista vain nykyisen Laajasalontien suuntaan. Se edellyttää eräiltä osin tavanomaisesta poikkeavia asuinkerrostalorakentamisen tilankäytön ratkaisuja, jotka voi nähdä suunnittelun ja toteutuksen kannalta haasteena. Toisaalta ensimmäisten kerrosten ratkaiseminen edellyttää innovatiivisia ratkaisuja ja on merkittävä osa suunnittelutehtävää. Laajasalontien varren kallioleikkauksia voi pitää ympäristövaurioina ja tulevien asemakaavojen yhtenä tavoitteena on alueen ympäristövaurioina mahdollinen korjaaminen. Laajasalon puistokadun varren haasteellisia korttasoja on tarkoitus eheyttää ympäröivän kaupunkirakenteen kanssa uudisrakentamisen avulla. Osaa nykyisestä Laajasalontien katualueesta nostettaneen sitä täyttämällä.

Laajasalossa on tarvetta liike- ja toimitiloille. Ne voivat sijoittua osin myös Laajasalontien varteen, joka sijaintina on esimerkiksi liikkumisen kannalta erinomainen ja voi muodostua asumisen ja palveluiden kannalta haluttavaksi.

Voimassa olevan asemakaavamuutoksen nro 11743 mukaiset Laajasalontien varren kortteleiden rakennuspaikat ovat suunnittelussa sovittavissa yhteen tulevien kaupunkibulevardin katukorkojen kanssa, mitä on jo tehty rakentamiseen ryhtyvien kanssa.

Kiinteistöviraston tilakeskus pyytää Laajasalontien katualueen suunnittelussa varmistettavaksi, että liikenteen melu ja hiukkaspäästöt eivät aiheuta haittaa alueen asukkaille. Asemakaavan muutosten jatko-suunnittelussa on varmistettava lasten päivähoidon ja koulujen riittävät tilavaraukset. Katuverkon suunnittelussa on huomioitava liikennemäärän kasvu Kruunuvuorenrannan ja Laajasalon alueilla.

Vastine

Tulevien asemakaavahankkeiden yhteydessä tehdään niitä koskevat ilmanlaatu- ja meluselvitykset sekä liikennesuunnittelussa otetaan huomioon uusi maankäyttö, tulevaisuuden liikenne- ja joukkoliikenneyhteydet ja niiden mukaiset matkustajamäärät ja matkojen suunnat, joihin suunnitelmien ratkaisut perustuvat. Kadun varren rakentamisella voi olla melu- ja ilmansaastetasoja alentavaa vaikutusta paitsi rakennuspaikkojen ulko-oleskelualueilla, myös kauempana kaupunkibulevardin suunnittelualueen ulkopuolella. Kadun nopeusrajoitukset, materiaalit yms. vaikuttavat aiheutuviin päästöihin ja haasteet ratkaisuihin on selvitettävä kaavatyössä. Nykyiset jalankulun ja pyöräilyn yhteydet



9.6.2015

pääosin säilyvät kauempana Laajasalontien liikenteestä. Suora ja nopea Baana-yhteys sen sijaan kulkee Laajasalontien varressa.

Asemakaavan muutosten yhteydessä tullaan selvittämään palveluverkon riittävyys sekä palvelujen mitoitus ja sijoittaminen maankäytön osana asianomaisten hallintokuntien ja virastojen kanssa yhteistyössä.

Kiinteistöviraston tonttiosasto toteaa, että suunnittelua tulee jatkaa tiiviissä yhteistyössä kiinteistöviraston tonttiosaston kanssa.

Vastine

Tonttiosaston ilmoittama asia voidaan ottaa huomioon tulevia vaiheittaisia asemakaavaehdotuksia laadittaessa.

Kaupunginkirjasto toteaa, että vaikka kaupunginkirjaston nykyiset tilat ovat kaupunkibulevardin suunnitteluun nähden hyvät, ei niitä tulla peruskorjaamaan, joten suunnitelmissa on siirtyminen uuteen liikekeskukseen. Samaan kokonaisuuteen sijoittuvat myös nuorisoasiainkeskuksen tilat. Uudet toimitilat sijaitsevat asukkaiden ja palvelujen käyttäjien kannalta keskeisten kulkureittien varrella, mikä on kaupunginkirjaston palveluverkkostrategian mukaista. Sijainti liikekeskuksessa hyvien liikenneyhteyksien varrella ja täydennysrakentaminen sekä uusi Kruunuvuoren rannan asuinalue tuovat uusia asukkaita palvelujen piiriin.

Vastine

Uusi liikekeskus on suunniteltu alueen palveluita ja niiden käyttöä edistämään. Palvelut liikekeskuksessa ja tulevissa kadunvarren kortteleiden kivijaloissa voi nähdä tukevan toisiaan, lisäävän palveluiden käyttöä ja palveluiden kehittymistä edelleen. Joukkoliikenteen ja muun liikumisen solmukohtana kaupunginosan keskus tukee niin sujuvaa liikumista kuin liikkumisen ja palveluiden kohtaamista ja helpottavaa asiain yhdistämistä.

Nuorisoasiainkeskus pitää onnistuneena ratkaisuna, että uuteen kauppakeskukseen suunnitellaan uudet tilat nuorten toimintaan. Samaan kokonaisuuteen sijoittunee myös kirjasto. Molemmat hallintokunnat tarvitsevat uudet toimintatilat nykyisen kiinteistön heikon kunnan ja kalliin korjaamisen vuoksi. Uudet toimitilat sijaitsevat asukkaiden ja palvelujen käyttäjien kannalta keskeisten kulkureittien varrella. Laajasalontien kattaminen ja muuttaminen bulevardiksi on myönteinen ratkaisu. Se laajentaa Laajasalon todellista keskustaa ja yhdistää leveän väylän molemmat puolet yhdeksi kokonaisuudeksi. Samalla täydennysrakentaminen tuo uusia asukkaita ja uusia nuoria palvelujen käyttäjiksi. Liik-



9.6.2015

kumisen näkökulmasta kaupunkibulevardi myös mahdollistaa raide- ja muun joukkoliikenteen tehostamisen kautta paremmat yhteydet metron ja keskustaan. Myös kevyen liikenteen väylät rakennetaan turvaamaan kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuudet. Nuorisoasiainkeskus pitää Laajasalon kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteita onnistuneina ja nuorten näkemykset huomioon ottavina alueen ratkaisujen kehittämistä. Suunnittelun jatkovaiheissa pidetään tärkeänä nuorten mukanaoloa suunnitella Laajasalon tulevaisuutta niin kaupunkibulevardin kautta kuin laajemminkin kehittää Laajasalosta merellistä saaristokaupunkia.

Vastine

Nuorten osallistuminen Laajasalon asemakaavatyöhön on mahdollista ja toivottavaa. Sitä voidaan jatkossa kehittää yhdessä nuorisoasiainkeskuksen kanssa tulevien asemakaavamuutosten yhteydessä. Laajasalontien kattamisesta on nykyisillä tiedoilla ja yleiskaavan selvityksen perusteella luovuttu, mutta katu ympäristöä on tarkoitus suunnitella jatkossa oleellisesti nykyistä sujuvammaksi ja luontevammaksi mahdollisimman monelle liikkumistavalle.

Opetusvirasto ilmoittaa, että alueen tuleva kouluverkko ja olevien koulujen laajentaminen tulee selvittää erikseen.

Vastine

Asemakaavamuutosten yhteydessä tullaan selvittämään opetuksen palveluverkon riittävyys sekä palvelujen mitoitus ja sijoittaminen maankäytön osana opetusviraston kanssa yhteistyössä. Laajasalon ja Vartiosaaren palveluverkkoa tarkastellaan yhdessä.

Varhaiskasvatusvirasto toteaa mahdollisen asukasmäärän kasvun aiheuttavan merkittävän palvelutarpeen lisäyksen. Arvio on yli 180 lasta palveluihin, riippuen toteuttamisen ajoittumisesta. Päiväkotitilan varaus on noin 1 500 brm²/noin 150 lasta. Omalla tontilla sijaitseva päiväkotitoimitus on ensisijainen ratkaisu. Ulkoilupihaa tarvitaan noin 15 m²x150. Päiväkotitoimitus voi sijaita kahdessa kerroksessa.

Vastine

Asemakaavamuutosten yhteydessä tullaan selvittämään palveluverkon riittävyys sekä palvelujen mitoitus ja sijoittaminen maankäytön osana varhaiskasvatusviraston kanssa yhteistyössä. Laajasalon ja Vartiosaaren palveluverkkoa tarkastellaan yhdessä. Vartiosaaren suunnitteluratkaisuista riippuen alueelle varataan tilaan 1–2 päiväkodille ja tätä täy-



9.6.2015

dentävä tila on mahdollista osoittaa Laajasaloon. Palveluvaraukset suunnitellaan tämä huomioon ottaen. Laajasalon kaupunkibulevardin vaikutusalueen uuden päiväkodin varausta on mahdollista tarkastella Vartiosaaren päiväkotitarpeita täydentävänä.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yhteensä 17 mielipidettä koskien osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja suunnitteluperiaatteiden rajausta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty asukastilaisuudessa ja puhelimitse.

Yhteenveto mielipiteistä (Mi1-Mi17)

Mielipiteitä esitettiin muun muassa seuraavista asioista:

- Laajasalon ja Helsingin keskimääräisistä asukastiheyksistä.
- Koko Laajasalon uudisrakentamisen rajoittamisesta vain nykyisen ostoskeskuksen alueelle.
- Tengströminpuiston ja Yliskylänlahden rannan maisema-arvojen ja suojeltujen rakennusten sekä tulvasuojelun huomioimisesta.
- Tengströminpuiston ja Yliskylänlahden rantavyöhykkeen luontoarvojen ja -merkitysten sekä Kuukiventien geologisesti merkittävien kohteiden huomioimisesta.
- Virkistysalueiden- ja yhteyksien sekä muiden kulkureittien huomioimisesta.
- Viheralueiden vähentämisestä, pirstoutumisesta ja saavutettavuudesta.
- Laajasalon moottorikadun arvoista.
- Yliskylänlahden toiminnoista, venesatamasta ja kelluvista asunnoista.
- Venesataman yhteyksistä merelle, kulku maitse venesataman alueelle, alueen huolto sekä venesataman toiminnoista.
- Joukkoliikennejärjestelmän vaikutuksesta muuhun liikenteeseen.
- Liikennesuunnittelun ja kadunrakennuksen ajoittamisesta.
- Liikenteen sujuvuudesta.
- Liikenneturvallisuudesta ja liikenteen aiheuttamista häiriöistä.
- Puistokadun kaistojen käyttötarkoituksesta ja määrästä.
- Liikenteen haitta-alueiden huomioimisesta.
- Kruunusiltojen tarpeesta ja mitoituksesta sekä lauttaliikenteestä.
- Laajasalon puistokadun kaupunkikuvallisesta luonteesta, toiminnoista leveydestä ja vaikutuksista.
- Laajasalon puistokadun varren asuntorakentamisen haasteista
- Yliskylän liikekeskuksen suunnittelusta.
- Kadun varren liiketilojen suunnittelusta ja kannattavuudesta.



9.6.2015

- Pysäköintipaikkojen tarpeesta ja järjestämisestä asuntorakentamisen yhteydessä.
- Uudisrakentamisen sovittamisesta nykyiseen rakentamiseen.
- Kuukiventien alueen liikennesuunnittelusta.
- Kirkkosalmentie 1 pysäköintialueen huomioimisesta.

Yhteinen vastine osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta esitettyihin mielipiteisiin (Mi1–Mi17)

Laajasalon ja Helsingin keskimääräisistä asukastiheyksistä

Helsingin kaupunkisuunnittelun strategia ja valmisteilla oleva yleiskaava perustuvat osaltaan väestömäärän ennustettuun kasvuun. Sillä perusteella kaikkia kaupunginosia tultaneen kehittämään, mukaan lukien Laajasalo. Valmisteilla olevan yleiskaavan lisä- ja täydennysrakentaminen koskee koko Helsinkiä. Kaupunki tiivistyy rakentamisen seurauksena ja Helsingin uuden yleiskaavan myötä. Koko kaupungin tulevan asukasmäärän ennustetaan olevan 860 000 ja Laajasalon 35 000. Laajasalon suhteellinen kasvu vastaa Helsingin muiden alueiden kasvua. Vuoden 2050 arvioitu saaren asukastiheys vastaa Laajasalon nykyistä asukastiheyttä suhteessa koko kaupungin asukasmäärään, eli asuinalue kasvaa tasapainoisesti pitkällä aikavälillä suhteessa koko Helsingin kehitykseen.

Kruunuvuorenrannan rakentaminen nostaa Laajasalon saaren asukasmäärän prosenttiluvun suhteessa koko kaupungin asukasluvuun kolmesta prosentista kohti neljää ja kasvu jatkuu sen jälkeen tasaisesti muun kaupungin kasvun kanssa. Helsingin kaupungin tietokeskuksen väestöennusteet päivitetään vuosittain, minkä seurauksena lukuihin tulee pieniä muutoksia vuosittain. Vuoden 2013 toteutuneet luvut ja silloin tehdyt ennusteet tuleville vuosille kirjasivat asukastiheyden muutosta seuraavasti: Laajasalon saaren maapinta-alan mukaisesti laskettu asukastiheys saaren alueella oli 1 953 asukasta/km² ja kasvaisi lukuun 3 252 as/km² vuonna 2023.

Laajasalon saaren maapinta-alan mukaan laskettu asukastiheys eroaa merkittävästi Laajasalon peruspiirin mukaan lasketusta tilastollisesta asukastiheysluvusta, sillä peruspiirin pinta-alaan kuuluvat Laajasalon saaren lisäksi Vartiosaari, Villinki, Santahamina ja Itäsaaret, jolloin yhteismaapinta-ala on 15,78 km². Peruspiirin asukastiheys oli 1909 as./km² vuonna 2013. (Tietokeskuksen julkaisu "Helsinki alueittain 2013")

Tulevaisuuden asukastiheys Laajasalon saarella on verrattavissa muihin vehreisiin kaupunginosiin tällä hetkellä: Kulosaaren asukastiheys



9.6.2015

on 3 848 as./km², Lauttasaaren 5 575 as./km², Eiran 5 700 as./km², Vanhan Ruskeasuon 2 659 as./km² ja Tammisalun 2 223 as./km² (tiedot vuodelta 2013). Koko Helsinki tiivistyy ja jokaisen alueen asukaslu-ku kasvaa.

Koko Laajasalon uudisrakentamisen rajoittamisesta vain nykyisen ostoskeskuksen alueelle

Valmisteilla olevassa yleiskaavassa ja Laajasalon alueellisessa kehittämissuunnitelmassa on todettu, että lisä- ja täydennysrakentamiselle on edellytyksiä eri puolilla Laajasalon kaupunginosan osa-alueita. Asumisen lisäys on tarpeen paitsi koko kaupungin kannalta, myös kaupunginosan kehittymisen ja palveluiden säilymisen kannalta. Ei ole tiedossa syytä, miksi yksittäiseen kaupunginosaan ei rakennettaisi uutta tulevana vuosikymmeninä.

Liikennejärjestelmän merkittävää muutosta ei ole järkevää tehdä ilman samanaikaisia maankäytön muutoksia. Kyse on muun muassa kannattavuudesta, taloudellisuudesta ja toimivuudesta. Jos uutta maankäyttöä ei edistetä, on kyseenalaistettava liikenteen muutosten tarpeellisuus. Myös Kruunuvuorenrannan ja Vartiosaaren rakentaminen edellyttää merkittävästi liikennejärjestelmän muutoksia. Molemmat tukeutuvat Yliskylän paikalliskeskukseen, mikä myös osaltaan perustelee maankäytön lisäämistä.

Tengströminpuiston ja Yliskylänlahden rannan maisema-arvojen ja suojeltujen rakennusten sekä tulvasuojelun huomioimisesta

Kuten Itä-Helsinki muutenkin, on myös Laajasalon asuinalue rakentunut rikkaan kulttuurihistoriallisen kerrostuman päälle entisiin maalaismaisemiin. Koko kaupungin mittakaavassa on etenkin Itä-Helsingin rannikko ja saaristo aikanaan ollut rikkaan kartano- ja huvilakulttuurin seutua. Suunnitteluperiaatteiden pohjalta tehtävässä tarkemmassa asemakaavatyössä tutkitaan maankäytön sovittaminen rantavyöhykkeelle ja selvitetään maankäyttövaihtoehtojen vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön. Tällainen on esimerkiksi valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin lukeutuva Tullisaaren kartanopuisto, johon Yliskylänlahden maisematila rajautuu lännessä. Huolellisella maankäytön suunnittelulla ja soveltuvilla kaavamääräyksillä voidaan ohjata ja lieventää maankäytön muutoksista mahdollisesti aiheutuvia vaikutuksia.

Tarkastelualueella ja sen läheisyydessä on sekä asemakaavoissa suojeltuja tai muuten kulttuurihistoriallista arvoa omaaviksi kohteiksi inven-



9.6.2015

toituja rakennuksia. Näiden arvoja ja tulevaisuuden suojelutarpeita arvioidaan yhteistyössä eri virastojen rakennussuojeluun perehtyneiden asiantuntijoiden kanssa.

Tengströminpuiston Tuurholmanpolku 5:n suojellut rakennukset sijaitsevat alavalla tulvariskialueella, minkä vuoksi rakennuksia ei ole voitu pitää käytössä enää muutamaan vuoteen, eikä omistaja ole voinut niitä myydä tai vuokrata. Ne sijoittuvat myös nyt kyseessä olevien suunniteluperiaatteiden alueelle, jossa tullaan tarkastelemaan uudisrakentamisen edellytyksiä. Tuurholmanpolku 5 huvilan siirtämistä ja säilyttämistä saattaa olla mahdollista tarkastella jatkosuunnittelussa.

Uutta rakentamista voidaan osoittaa vain tulvariskin korkeustason yläpuolelle, minkä vuoksi jatkotyössä selvitetään, edellyttävätkö Yliskylänlahden ranta-alueen asemakaavaratkaisut maatäyttöjä tai tulvasuojelurakenteita. Tarvittaessa suunnittelun yhteydessä tehdään maaperään ja tulvasuojeluun liittyvät lakien, asetusten ja määräysten mukaiset selvitykset.

Läheisellä Yliskallion alueella puustoa on sekä korttelirakenteen sisällä, että rakentamisen ympärillä tonteilla. Yliskallion alueen rakentamisen suurin kerrosluku on nykykäsitteiden mukaan kuusi, mikä vastaa esimerkiksi männyn 15–30 metriä korkeutta. Niiltä osin kuin puusto on harvaa, nykyiset rakennukset ovat nähtävissä lähi- tai kaukomaisemassa alueen ulkopuolelta. Yliskallion alueen kiinteistöt eivät sijoitu ranta-alueelle, joten niitä ei voi pitää suuntaa-antavina ranta-alueen suunnittelun kannalta. Kaupunkibulevardiin liittyvä asemakaavatyö kohdistuu Yliskallion yksityisiin kiinteistöihin vain jos kiinteistöjen omistajat jättävät asiasta hakemuksia.

Tulevassa asemakaavatyössä kaupunkibulevardin varren rakentaminen edellyttää tontti- ja kokoojakadun rakentamista Tengströminpuistoon myös kadun varren rakennuspaikkoja varten, tilanteessa jossa tonttiliittymiä ei voi järjestää suoraan Laajasalontieltä. Siltä osin kaupunkibulevardin rakentaminen edellyttää Yliskylänlahden alueen ja Tengströminpuiston rakentamista.

Tengströminpuiston ja Yliskylänlahden rantavyöhykkeen luontoarvojen ja -merkitysten sekä Kuukiventien geologisesti merkittävien kohteiden huomioimisesta

Muun Itä-Helsingin tapaan asukkaat myös Laajasalossa arvostavat asuinalueensa luonnonläheisyyttä ja virkistysmahdollisuuksia. Ekologian kannalta eniten arvokkaaksi inventoituja luontokohteita on suunniteluperiaatteita koskevalla alueella Tengströminpuistossa, Kuukiventien



9.6.2015

lähistöllä ja Laajasalontien pohjoisosissa. Alueella ei sijaitse varsinaisia luonnonsuojelukohteita mutta luontoarvoja tiedetään olevan etenkin lepakoiden, linnuston, geologian ja metsien monimuotoisuuden osalta. Tarkemmassa asemakaavatyössä tehdään yhteistyössä muiden virastojen ympäristöasiantuntijoiden kanssa alueen luontokohteita koskevat välittömien ja välillisten vaikutusten arvioinnit, joiden perusteella maankäytön ja viheralueiden rajauksia suunnitellaan. Suunnitteluperiaatteita koskevalla alueella sijaitsevat luontokohteet ovat pääosin osia laajemmista kokonaisuuksista ja tässä yhteydessä tarkastellaan vaikutuksia sekä paikallisesti että laajemmassa mittakaavassa. Huolellisella maankäytön suunnittelulla ja soveltuvilla kaavamääräyksillä voidaan ohjata ja lieventää maankäytön muutoksista mahdollisesti aiheutuvia haittavaikutuksia.

Virkistysalueiden- ja yhteyksien sekä muiden kulkureittien huomioimisesta

Yliskylän rantapuistot sisältyvät Itä-Helsingin kulttuuripuistoon, jonka kehittämissuunnitelmassa (Ksv, 2012) määriteltäisiin tavoitteisiin lukeutuu muun muassa saavutettavuuden ja virkistysyhteyksien ja merellisten palvelujen parantaminen. Myös yleiskaavatyötä pohjustavassa Laajasalon alueellisessa kehittämissuunnitelmassa (Ksv, 2014) yhteydet ja erityisesti saarta kiertävän rantareitin kehittäminen nousivat tärkeiksi teemoiksi.

Laajasalon puistokadun suunnittelun tavoitteena on muun muassa eheyttää aluetta vähentämällä kadun Yliskylää ja sen yhteyksiä jakavaa vaikutusta. Suunnittelun tavoitteena on myös lisätä virkistysyhteyksiä kaavan tarkastelualueella. Tavoitteena on, että Laajasalon puistokadun ylittävät, alittavat tai tasossa kulkevat yhteydet lisääntyvät nykyisestä ja että Laajasalon rantareitti tarkastelualueella täydentyy. Erityisen tärkeitä ovat rantoja seurailevat yhteydet ja poikittaiset Laajasalontien ylittävät yhteydet, muun muassa Tuurholman puiston ja Kaitalahden sekä Yliskylän länsiosien välillä. Yliskylän puistoraitit ja olemassa olevat yhteydet on tarkoitus säilyttää tai missä se ei ole mahdollista, suunnitella niitä vastaava uusi yhteys. Yleisten alueiden ohella myös korttelirakenne voidaan suunnitella osittain jalankulun ja pyöräilyn kannalta läpikuljettavaksi, millä voitaisiin osaltaan muodostaa kiinnostavaa, miellyttävää ja aktiivista ympäristöä.

Viheralueiden vähentämisestä, pirstoutumisesta ja saavutettavuudesta

Rakentamisen sijoittumista ja tehokkuutta ohjaavat niin Laajasalossa kuin muualla kaupungissa voimassa oleva maakuntakaava ja voimaan



9.6.2015

tultuaan myös valmisteilla oleva uusi yleiskaava. Yleissuunnittelun mittakaavassa on tehty verkostollisia laajan mittakaavan vaikutusarviointeja viheralueista ja luontoarvoista. Suunnittelun uuden maankäytön välittömät ja välilliset vaikutukset viheralueverkostoon arvioidaan tarkemmin jatkotyössä asemakaavoituksen yhteydessä.

Kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti Laajasaloo on tarkoitus tiivistää pääasiassa olemassa olevan kaupunkirakenteen sisällä ja kupeessa, jolloin täydennysrakentaminen tukeutuu lähellä olevan kunnallistekniikkaan ja läheisiin palveluihin. Kokonaisuutena suuri osa saaren ranta-alueista säilyy luonnontilaisen kaltaisina, mutta Laajasalon puistokadun yhteydessä venekerhon kohdalla ja hieman sitä etelämpänä ovat uudet maankäyttömuodot rantavyöhykkeelle varsin perusteltuja. Kaupunkibulevardin suunnittelu luo tarvetta ja edellytyksiä tutkia uusia maankäyttömahdollisuuksia ja liikennejärjestelyjä niin Laajasalontien itä- kuin länsipuolella. Yliskylänlahteen rajautuvan Tengströminpuiston käyttötarkoitusta tullaan tutkimaan tarkemmassa asemakaavatyössä, sillä alueen rakentaminen edistäisi kaupunkibulevardihanketta ja toteutuneena koko kaupunginosan kehittymistä. Kaupunkibulevardin varren tonttiliittymiä ei voi järjestää suoraan Laajasalontieltä, joten liittymät tulevat sijoitettavaksi alueen sisäisille kokoojakaduille. Siten kaupunkibulevardin rakentaminen edellyttää Tengströminpuiston rakentamista.

Kaupunkibulevardin ja uuden asuinalueen toteutuessa viheralueiden määrä pienenee paikallisesti. Suunnitteluperiaatteiden keskeisenä tavoitteena on kuitenkin kehittää Yliskylänlahden ympäristön rantavyöhykkeitä saarta kiertävän rantareitin osana ja laadukkaana julkisena ulkotilana, joten mahdollisuus Yliskylänlahden rantojen virkistyskäyttöön säilyy jatkossakin. Uuden maankäytön myötä virkistysympäristön luonne ja toiminnallisuus muuttuvat. Tavoitteena on myös monipuolistaa rantavyöhykkeen virkistystä tukevia palveluja. Tämä lisäisi Yliskylän virkistyskäyttöön soveltuvaa pinta-alaa, jota viheralueiden rakentaminen toisaalla vähentäisi.

Yliskylänlahden rantavyöhykkeellä on virkistysympäristönä erityisesti paikallista merkitystä. Yliskylän kaupunginosan viheralueiden määrä on Yliskylän aluesuunnitelman (rakennusvirasto, 2015) perusteella noin 97 hehtaaria. Tähän on laskettu mukaan muun muassa käyttöviheralueita, metsiä ja niittyjä. Lisäksi katualueille sijoittuvaa katuvihreää kaupunginosassa on noin 14 hehtaaria. Valmisteilla olevan yleiskaavan liitteenä olevan selvityksen Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:13) esimerkkiratkaisun rakentamisesta voi arvioida noin 4 hehtaaria sijoittuvan nykyisten voimassa olevien asemakaavojen virkistysalueille ja noin 3 hehtaaria nykyisille katu- ja suo-



9.6.2015

javiheralueille sekä muille alueille, jotka eivät ole viheralueita tai virkistyskäytössä. Tällä perusteella tulevissa asemakaavoissa suunniteltava rakentaminen vähentäisi Yliskylän viheralueita noin 4 %, mutta lisää osaltaan katuviheralueiden määrää.

Laajasalon merellistä ja luonnonläheistä luonnetta voidaan jatkossa kehittää ja parantaa. Se on myös valmisteilla olevan yleiskaavan tarkoituksena. Nykytilanteeseen verrattuna kehittäminen voi merkitä esimerkiksi merellisten ja luonnonläheisten yleisten alueiden ja julkisten paikkojen parempaa saavuttamista sekä merellisten toimintojen ja virkistyspalvelujen mahdollisuuksien lisäämistä. Myös tästä syystä muutosten tarkastelu on perusteltua ja tarpeen.

Laajasalon moottorikadun arvoista

Laajasalon moottorikatu ramppeineen kuvastaa rakentamisaikakautensa autoistumisen nopeaa kasvua ja tavoitteita. Asemakaavan selostuksessa voidaan lyhyesti valottaa moottorikadun historiallista taustaa. Laajasalontietä ei ole suojeltu. Valmisteilla olevan yleiskaavan tavoitteiden perusteella myös Laajasalontien katualuetta voidaan tulevissa asemakaavoissa suunnitella uudestaan.

Yliskylänlahden toiminnoista, venesatamasta ja kelluvista asunnoista

Kehitettäessä Yliskylänlahden venesatamaa selvitetään muun muassa vesialueen riittävä syvyys toimintojen kannalta. Samassa yhteydessä selvitetään erilaiset vesilläliikkumisen tavat kokonaisuutena. Veneranta ja -satama ovat merkittävä julkinen, toiminnallinen ja merellinen alue, sekä veneilijöille että ulkoilijoille ja ohikulkijoille. Venesatamaa on tarkoitus asemakaavatyössä kehittää. Se tulee liittymään myös jatkossa nykyisiin ulkoilureitteihin. Tavoitteena on säilyttää venekerhon toiminnat ja selvittää tulevassa asemakaavatyössä sekä laituri- että telakka- ja talvisäilytysalueita. Kajakkisataman edellytyksiä on myös syytä tarkastella jatkossa. Lisäksi asuntolaivojen tai kelluvien asuntojen mahdollisuuksia tarkastellaan jatkosuunnittelussa.

Venesataman yhteyksistä merelle, kulku maitse venesataman alueelle, alueen huolto sekä venesataman toiminnoista

Tulevassa asemakaavatyössä Yliskylänlahden venesatamasta on esitetön pääsy merelle myös purjeveneillä. Purjeveneiden ja muiden veneiden määrät huomioidaan. Jos Yliskylän asemakaavoissa esitetään vesialueelle siltoja, alikulkukorkeus suunnitellaan yhteistyössä asianomaisten virastojen ja hallintokuntien sekä venekerhojen kanssa. Pur-



9.6.2015

jeveneiden edellyttämä 23 metrin alituskorkeus pyritään huomioimaan jatkossa. Tulevan asemakaavan liikennesuunnitelmassa esitetään ajoneuvoreitit venesatamaan, henkilö-, kuorma-, jäte-, pelastus- ja nosturiautojen reitit huomioiden. Samassa yhteydessä suunnitellaan edellä mainittuja ajoneuvoja varten venesataman reittien riittävät leveydet ja mahdollisuuksien mukaan niiden rakenteellisesta kantavuudesta annetaan määräyksiä. Venesatamaa koskevassa asemakaavatyössä selvitetään veneiden mahdollisimman lyhyet ja tehokkaat siirtomatkat telakka-/talvisäilytysalueelta laitureiden tuntumaan tai vesialueelle.

Joukkoliikennejärjestelmän vaikutuksesta muuhun liikenteeseen

Kruunusiltojen mahdollistama uusi raideliikenneyhteys kantakaupunkiin parantaa oleellisesti koko Laajasalon joukkoliikennejärjestelmää. Yhteys tarjoaa suoran ja nopean keskustayhteyden lisäksi myös uuden linkin seudulliseen joukkoliikennejärjestelmään (lähijunat, metro, bussit, raitiotiet), parantaen yhteyksiä etenkin Helsingin keskustan länsi- ja pohjoispuolelle. Yhteys palvelee siis muitakin kuin keskustaan suuntautuvia matkoja. Uusi joukkoliikenneyhteys tekee Laajasalosta houkuttelevamman asuinpaikan niille, joiden työmatkat suuntautuvat keskustan länsi- ja pohjoispuolelle. Nykyiset yhteydet Laajasalon sisällä ja Herttoniemen suuntaan kehittyvät maankäytön mukana ja palvelevat jatkossakin Laajasalon sisäistä liikennettä ja yhteyksiä etenkin itäisiin kaupunginosiin. Uusi keskustayhteys vähentää bussiliikenteen painetta Herttoniemen suuntaan. Yliskylän tulevan liikekeskuksen kohdalle Laajasalontielle on tarkoitus järjestää selkeä vaihtopaikka muun muassa bussien ja raitioliikenteen välille, jotta yhteydet toimivat vaihdettaessa kulkuvälinettä.

Järjestelmätason osalta on tehty paljon ratkaisuja, jotka tukevat kestävästä liikkumisesta. Raitiotieyhteys ja uudet pyöräilyn reitit muuttavat osaltaan liikennettä Laajasalossa. Autoliikenteen ruuhkautumisen osalta merkittäväntä olisi tehdä pienparannukset Herttoniemen päässä. Laajasalontien muuttamisen ei nähdä aiheuttavan itsessään ruuhkautumista.

Liikennesuunnittelun ja kadunrakennuksen ajoittamisesta

Raitiotieyhteyden pitäisi olla mahdollinen jo siinä vaiheessa kun Laajasalontien varrelle tuleva uusi rakentaminen toteutuu. Laajasalontien osalta kadunrakennusaikataulu tarkentuu kaavoituksen edetessä. Kruunusiltojen tuomien uusien liikenneyhteyksien ja Laajasalon yhteyksien osalta liikennettä on suunniteltu kokonaisuutena nimenomaan kan-



9.6.2015

takaupungin, Laajasalon ja Herttoniemen osalta, sekä metron kapasiteetin osalta.

Laajasalon liikkuminen kehittyy ja tukee nykyistä enemmän kestäviä kulkumuotoja Kruunusiltojen rakennuttua. Liikkumisen kehittäminen pyritään ajoittamaan samanaikaisesti maankäytön suunnittelun rinnalla. Liikkumista koskevia suunnitelmia Laajasaloon ja Herttoniemeen on tehty ja niitä tehdään parhaillaan kaupunkisuunnitteluvirastossa. Maankäytön suunnittelu Laajasalon keskustassa ja Laajasalon puistokatuun liittyen on siten samanaikaista liikenteen suunnittelun kanssa. Tarkasteluja tehdään edelleen ja niitä pyritään tekemään kokonaisuutena. Oleellista jatkon aikatauluja ajatellen ovat päätökset, joita liikenteen suunnitelmien ja maankäytön suunnittelun yhteydessä tehdään.

Liikenteen sujuvuudesta

Laajasalon saavutettavuutta parannetaan Kruunusillat-hankkeella, luomalla suora ja nopea joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn yhteys Laajasalosta kantakaupunkiin.

Autoliikenteen määrät on huomioitu liikenne-ennusteiden mukaisina ja suunnitelmat tarkentuvat suunnittelun edetessä. Ennusteiden mukaan myös autoliikenne kasvaa, vaikka kulkumuotojakauma muuttuukin kestävämpään suuntaan. Uudisrakentaminen kuitenkin kasvattaa myös autoliikenteen määriä. Herttoniemen liikennejärjestelyjä kehitetään sujuvammiksi uusien rinnakkaiskatujen avulla ja suojatiejärjestelyillä ja mahdollisesti myöhemmin tunneliyhteydellä. Laajasalontien liikennevalo-ohjatut liittymät tasoittavat liikenteen virtaa myös Herttoniemeen tullessa. Yleiskaavan selvitysten yhteydessä tehtyjen toimivuustarkastelujen perusteella ne eivät kuitenkaan itsessään ruuhkauta liikennettä.

Laajasalon liikennejärjestelyissä liikennettä on jaettu useammalle reitille. Autoliikenteen osalta kuitenkin reittinä säilyy Laajasalontie. Raitiotieliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn osalta reitit jakautuvat Kruunusiltojen ja Laajasalontien kautta kulkeviin reitteihin.

Tasoliittymät ohjataan liikennevaloilla ja niiden suunnittelun on arvioitu Laajasalon ennustetuilla liikennemäärillä tasoittavan samalla Herttoniemeen saapuvaa liikennevirtaa. Liittymien määrää Laajasalontielle pyritään kuitenkin pitämään mahdollisimman vähäisenä. Jalankululle ja pyöräilylle tutkitaan suunniteltavaksi ali- tai ylikulkumahdollisuuksia kohtiin, joihin ne korkeuserojen suhteen tulevat luontevina ja palvelevat hyvin alueen kulkureittejä. Laajasalontien ja Reposalmentien liittymään on välityskyvyn vuoksi suunniteltu valo-ohjattua liittymää. Liittymäjärjestelyt suunnitellaan asemakaavatasoisen suunnittelun edetessä. Laa-



9.6.2015

jasalontien varteen on tulossa jalkakäytävät molemmin puolin katua. Kadun länsipuolelle on tulossa pyöräilyn baana-yhteys ja itäpuolelle kaksisuuntainen pyörätie. Kadun ylitysten tyyppi ja mahdolliset ali- tai ylikulut suunnitellaan asemakaavoituksen yhteydessä. Yleiskaavan selvityksissä on määritetty lähinnä ylitystarpeita.

Aiemmassa yleiskaavan selvityksessä tutkittiin liikenneratkaisujen säilyttämistä nykyisellään ja eritasoratkaisuin, mutta ne ovat haastavia erityisesti raitiotien osalta, eikä niitä voi pitää hyvänä jalankulku- ja pyöräily-ympäristönä.

Tasoliittymien lisäksi jalankululle ja pyöräilylle tutkitaan eritasoristeysmahdollisuuksia sekä yhteyksiä katutilassa ja rinnakkaisesti sisällä korttelirakennetta. Laajasalossa viherkansiratkaisu ei ole tarkoituksenmukainen eikä ole todettu toteuttamiskelpoiseksi. Pääväylän varteen suunnitellaan kävelyn ja pyöräilyn yhteydet ja pyöräily-yhteyksiä kehitetään osana Kruunusiltojen yhteyttä.

Liikennejärjestelyt on pyritty ratkaisemaan siten, että liikenne sujuu liikenteen aamun ja illan huipputunteina kuten nykytilanteessa. Liityntäliikenne metrolle on bussein, pitkällä aikavälillä yleiskaavan luonnoksessa on Laajasalosta Herttoniemeen piirretty raideyhteys, "Pikaraitiotie - Joukkoliikenteen nopea runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa bussiratkaisuin. Sijainti on ohjeellinen". Metroyhteys Laajasaloon on hyvin pitkän aikavälin mahdollisuus, mikä edellyttäisi eteläisten saariston alueiden mittavaa maankäyttöä.

Laajasalon puistokatu liittyy oleellisesti Kruunusiltoihin ja Herttoniemen liikkumisen kehittämiseen. Kehittyvät joukkoliikenne ja pyöräily-yhteydet jakavat kulkumuototapoja enemmän kestävien kulkumuotojen suuntiin. Ajoajat hidastuvat koko kaupungin kasvaessa tasaisesti joka puolella, toisaalta taas joukkoliikenneyhteydet nopeuttavat matka-aikoja joukkoliikenteellä kulkiessa.

Liikenneturvallisuudesta ja liikenteen aiheuttamista häiriöistä

Nykyinen Laajasalontie on pyöräilyn ja jalankulun reittien osalta haastava, koska reitit ovat katkonaisia ja vaikeasti hahmotettavia ja korkeuserot paikoin suuria. Ylitykset voidaan toteuttaa turvallisina myös tasoliittymäratkaisussa. Nykyiseen nähden Laajasalontien nopeudet pienenevät, mikä parantaa osaltaan turvallisuutta. Ylitysten turvallisuuteen kiinnitetään suunnittelussa erityistä huomiota. Laajasalontien tasausta on tarkoitus nostaa, mikä tasaattaa korkeuseron liittyviltä kaduilta pienemmäksi.



9.6.2015

Liityntäpysäköinnin liikennemäärä on pieni, joten sen vaikutukset ovat liikenneturvallisuuden osalta vähäiset.

Isosaarentien kautta kulkee nykyisin suuri osa Koirasaarentien suunnasta tulevasta liikenteestä. Laajasalontien muuttuessa puistokaduksi Isosaarentien liikenteen rauhoittamista tullaan selvittämään tulevien asemakaavatoiden yhteydessä.

Tasoliittymien lisäksi jalankululle ja pyöräilylle tutkitaan eritasoristeysmahdollisuuksia, yli- ja alikulkuja, sekä yhteyksiä katutilassa ja rinnakkaisesti Laajasalon puistokadun kanssa ja sisällä korttelirakennetta. Liikenneturvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota.

Vaihtoehtoa jossa liikenneratkaisu säilytetään nykyisellään, on tarkasteltu yleiskaavan selvityksessä Laajasalon kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:13). Raideyhteys järjestettäisiin tuolloin muualle kuin Laajasalontielle, asiointiliikenne kulkisi Kuvernöörintietä ja rampeja pitkin Reposalmentielle ja Yliskylän keskustaan, liityntäpysäköintimahdollisuudet eivät toimisi puistokaturatkaisun veroisesti ja uusi liikekeskus sijaitsisi tavanomaisena erillisenä ostoskeskusrakennuksena Yliskylän keskustassa. Pyöräilyn yhteydet pysyisivät nykyisellään. Maankäytön potentiaali olisi vain noin puolet puistokatuvalitukseen verrattuna. Kaupunkikuva ei muuttuisi eikä uudistuisi muun maankäytön kehittyessä saarella ja muissa kaupunginosakeskuksissa. Liikeneratkaisun säilyttämisen hyötyjä on pidetty selvästi vähäisempinä kuin niitä etuja, joita muutos puistokaduksi tuo.

Puistokadun kaistojen käyttötarkoituksesta ja määrästä

Liikenteen kaistamäärät on mitoitettu periaatteessa liikenne-ennusteiden mukaan ja toisaalta pyritty siihen, että ylikapasiteettia autoliikenteelle ei tarjota. Liian pieni kapasiteetti taas voisi johtaa ruuhkautumiseen, mikä ei ole ympäristövaikutusten osalta suotavaa. Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn osalta katua on suunniteltu toimivaksi kokonaisuudeksi, johon jatkosuunnittelussa tullaan keskittymään yhä tehokkaammin. Koko suunnittelussa tärkeässä osassa on näiden kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuuksien kasvattaminen kaupungin strategisten tavoitteiden mukaisesti. Pitää muistaa, että Laajasalontielle jää myös Herttoniemen suuntaan kulkeva bussiliikenne. Jos autoliikenteen kaistoja olisi vain yksi suuntaansa, se hidastaisi myös bussiliikenteen matkoja.

Puukaistoilla voi sijaita paikallisesti tilanteen mukaan raitiovaunun tai linja-autojen pysäkkejä sekä liittymäkaistoja kokoojakaduille kääntyväl-



9.6.2015

le liikenteelle. Tarve tarkentuu asemakaavatason liikennesuunnittelussa. Kaksi ylimääräistä puukaistaa luo myös edellytyksiä tulevaisuudessa muuttaa vastaamaan mahdollista liikkumisen määrän lisäystä eteläisten saaristoalueiden maankäytön ja liikennejärjestelmien kehityksessä.

Nykyisen Kehä I:n leveys on esimerkiksi Ala-Malmin kohdalla noin 55 metriä ja suojaviheralueet mukaan luettuna noin 95 metriä. Siten voi todeta, että Kehä I ei ole verrattavissa suunniteltavan Laajasalontien kaupunkibulevardin katuprofiilin 40,5–46,5 metrin leveyteen.

Ennusteilla on lähtötietoina merkitystä kaavoituksessa, jossa täysin vaapaavalintaisia tai tuntemuksiin perustuvia, yhtä näkökulmaa edustavia ratkaisuja voidaan esittää tehtäväksi pääosin vain erittäin rajallisesti. Esimerkiksi asemakaavojen liikennesuunnitteluun vaikuttavat liikenneennusteet, kuten yleiskaavoihin vaikuttavat väestöennusteet. Yleiskaavan selvityksessä Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:13) on esitetty Laajasalon asukasmäärän kasvuennuste ja uudisrakentamisen määrä, joiden pohjalta on voitu päätellä liikenteen määriä muun muassa Laajasalontielle. Laajasalon kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteet perustuvat edellä mainittuun selvitykseen.

Liikenteen haitta-alueiden huomioimisesta

Tulevien asemakaavahankkeiden yhteydessä tehdään niitä koskevat ilmanlaatu- ja meluselvitykset, joihin suunnitelmien ratkaisut perustuvat. Kadun nopeusrajoitukset, materiaalit yms. vaikuttavat aiheutuviin päästöihin ja haasteet ratkaisuineen on selvitettävä kaavatyössä. Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksille on myös paikoin mahdollisesti suunniteltava vaihtoehtoisia reittejä korttelirakenteen sisään Laajasalon puistokadun yhteyksien rinnalle. Nykyiset reitit säilyvät ja ajavat tämän asian

Kadun varren rakentamisella voi olla melu- ja ilmansaastetasoja alentavaa vaikutusta paitsi rakennuspaikkojen ulko-oleskelualueilla, myös kauempana kaupunkibulevardin suunnittelualueen ulkopuolella. Asemakaavamääräyksin ja -merkinnöin voidaan huomioida liikenteen haitta-alueiden haasteet asumisen ja rakentamisen kannalta.

Kruunusiltojen tarpeesta ja mitoituksesta sekä lauttaliikenteestä

Kruunusiltojen suunnittelu on tällä hetkellä käynnissä. Jos päätös yhteyden toteuttamisesta tehdään vuoden 2016 alussa, voidaan siltaa alkaa rakentaa vuonna 2018 ja se voisi valmistua vuonna 2023. Kruu-



9.6.2015

nusiltoja voi kulkea raitiovaunulla, polkupyörällä ja kävellen. Myös pelastuslaitoksen on mahdollista käyttää siltaa hälytysajoreittinä Laajasaloon.

Kruunusiltojen mahdollistama uusi raideliikenneyhteys kantakaupunkiin parantaa oleellisesti koko Laajasalon joukkoliikennejärjestelmää. Yhteys tarjoaa suoran ja nopean keskustayhteyden lisäksi myös uuden linkin seudulliseen joukkoliikennejärjestelmään (lähijunat, metro, bussit, raitiotiet), parantaen yhteyksiä etenkin Helsingin keskustan länsi- ja pohjoispuolelle. Yhteys palvelee siis muitakin kuin keskustaan suuntautuvia matkoja ja parantaa yleisesti joukkoliikenteen houkuttelevuutta kulkumuotona Laajasalossa. Uusi joukkoliikenneyhteys tekee Laajasalosta houkuttelevamman asuinpaikan niille, joiden työmatkat suuntautuvat keskustan länsi- ja pohjoispuolille.

Lauttaliikenne on hylätty joukkoliikenteen runkoratkaisuna, sillä se ei mahdollista yhtä nopeaa, kapasiteettiin nähden kustannustehokasta ja houkuttelevaa joukkoliikennetarjontaa kuin raitioliikenne. Mikään ei kuitenkaan estä järjestämästä kaupallista lauttaliikennettä Kruunuvuorenrannan ja kantakaupungin välille. Myös sille on tarvetta merellisessä Helsingissä.

Laajasalon puistokadun kaupunkikuvallisesta luonteesta, toiminnoista leveydestä ja vaikutuksista

Nykyisen Laajasalontien katualueen leveys vaihtelee noin 50 metristä 85 metriin. Se luo edellytyksiä uuden pääväylän, puistokadun katualueelle ja sen varren rakennuspaikoille. Liityntäkaistoja on mahdollista sisällyttää 40,5–46,5 metrin katualueeseen. Katualueen leveys ei siis kasva. Muuttamalla Yliskylää jakava moottorikatu pääkaduksi ja puistokaduksi, liikkumisen kaikille tavoille luodaan edellytyksiä. Tavanomaisessa kaupunkirakenteessa katu on ylitettävissä esteettömästi merkittävästi helpommin ja vapaammin moottorikatuun verrattuna. Katu on kaikille tarkoitettu kaupungin osa, sen ei ole syytä olla este.

Nykytilanteessa on todettavissa Laajasalontien moottorikadun vertautuvan kaupungin sisääntuloväyliin ja moottoriteihin esimerkiksi katuprofiilin, risteys- ja liittymäjärjestelyjensä puolesta. Tulevien asemakaavatoiden yhteydessä laaditaan liikennesuunnitelmat, jotka nimenomaan tukevat ja parantavat kaupunginosan kaikkien liikkumismuotojen ja -tapojen sisäistä liikennettä. Saaren ja mantereen välinen liikenne ja liikkumisen mahdollisuudet kehittyvät ja tulevat monipuolisemmaksi koko saarta koskevilla merkittävillä liikennejärjestelmien ratkaisuilla ja Kruunusillalla ja -ratikalla. Sillä voi myös olla vaikutuksia liikkumistapojen valintaan. Katutila voi olla laadukas, omaleimainen ympäristö, joka



9.6.2015

lisää kaupunkialueen kiinnostavuutta ja vetovoimaa. Se myös luo arvoa kaupungille ja kiinteistöille sekä voi houkutelaa investointeihin ja yritysten sijoittumiseen.

Tiiviisti rakennettu katu luo edellytyksiä kaupungissa erilaisille palveluille, toiminnoille ja toiminnallisuudelle ja niiden kautta viihtyisyydelle enemmän kuin tyypillisesti väljässä ja joiltain osin jäsentymättömässä esikaupunkiympäristön suunnittelussa ja rakentamisessa on ollut tapana menneinä vuosikymmeninä. Etuna on myös asuminen palvelujen, ranta-alueiden, tapahtumien ja joukkoliikenneyhteyksien vieressä ilman pitkiä etäisyyksiä tai henkilöauton tarvetta.

Minkään olemassa olevan tiedon perusteella pääväylä ei nimenomaan edellytä kalliioleikkauksia, vaikkapa liikennemelun rajoittamiseksi. On muitakin ratkaisuja: Pääväylä voi olla myös puistokatu, jonka varrella on asuinrakennuksia ja liiketiloja. Kyseisistä katualueista on Helsingissä useita hyviä eri aikoina toteutettuja esimerkkejä, joita käytetään myös muuhun kuin henkilöautolla ajamiseen.

Laajasalossa on paljon viheralueita ja Yliskylässä myös eri aikoina, jo vuosikymmeniä sitten rakennettuja luonteeltaan vaihtelevia kerrostaloalueita, eikä se liene vähentänyt viihtyisyyttä, vaan kertoo vuosikymmenestä toiseen kasvavan kaupunginosan kiinnostavuudesta muun muassa asumisen kannalta. Nykyisen Laajasalontien voi nähdä moottoritien luonteisena suojaviheralueineen, vain yhdelle liikkumistavalle sopivana. Se ei ilmennä viihtyisyyttä ja luonnonläheisyyttä, eikä ole kehittynyt kaikkia tarpeita vastaavaksi. Siten kyseinen alue on esitettävissä muutettavaksi rakentamalla toiminnoiltaan monipuolisemmaksi, avoimemmaksi ja aktiivisemmaksi myös jalankulkijan ja pyöräilijän kannalta. Vapauttamalla julkista tilaa autoilta, on mahdollista kaupunkirakentamisella luoda eloisia ja vaihtelevan luonteisia paikkoja kaupunkilaisten käyttöön.

Laajasalon puistokadun varren asuntorakentamisen haasteista

Asuntorakentamisen kustannukset muodostuvat monista tekijöistä. Rakentamiseen mahdollisilla paikoilla ei useinkaan ole keskenään samantaisia lähtökohtia, mahdollisuuksia tai reunaehtoja, joten kustannukset myös vaihtelevat. Kaupunkibulevardit ovat eräs keskeisistä tulevan yleiskaavan sisällöistä, koska on arvioitu, että ne ovat merkittävä mahdollisuus muun muassa asuntorakentamisen lisäykselle. Etu on niiden sijainti valmiiksi parhaiden ja todennäköisimpien liikkumisyhteyksien varsilla, joten ne voivat olla rakentamiseen ryhtyvän kannalta kiinnosta-



9.6.2015

via ja voivat muodostua myös käyttökelpoisiksi, merkittäviksi ja myös arvokkaiksi kiinteistöiksi.

Vaikka Laajasalontie on osin alempana kuin ympäröivät alueet, rakentaminen on mahdollista sovittaa tasoeroon rakenteellisesti ja rakennuksen sisäisten toimintojen sekä ulkotilassa liikkumisen kannalta. Viereisellä Yliskallion alueella on toteutettu vastaavan kaltaisia rinneratkaisuja ympäristöön sovitetuin lopputuloksina, esimerkiksi asuinkerrostalo katuosoitteessa Kumianpää 1 ja Henrik Borgströmin tie 5.

Valmisteilla olevan yleiskaavan tavoitteita ovat niin sanotut kaupunkibulevardit, joissa tutkitaan täydennysrakentamisen mahdollisuuksia leveillä pääväylillä ja kaupungin sisääntuloteilla. Sen perusteella asemakaavatöitä tultaneen valmistelemaan. Suunnitteluperiaatteet perustuvat yleiskaavan Laajasalon kaupunkibulevardiselvitykseen. Suunnitteluperiaatteiden keskeinen tavoite on rakennuspaikkojen sijoittaminen mahdollisuuksien mukaan molemmin puolin Laajasalontietä, mikä merkitsee myös liikenteen haitta-alueiden huomioimista suunnittelussa. Laajasalontien liikenteen haitta-alueet tullaan ottamaan huomioon asemakaavatyössä lakien, asetusten ja määräysten puitteissa. Meluhaitat eivät tuota tavanomaisesta kustannustasosta poikkeuksellisen merkittävästi eroavia vaatimuksia. Ilmanlaatuhaittoja pyritään vähentämään esimerkiksi massoittelemalla, mikä ei oleellisesti lisää kustannuksia. Raittiin ilman sisäännotot voidaan sijoittaa tarvittaessa riittävän etäälle katualueesta, tai pihojen puolelle, jotta ilmanlaadun haitat eivät vaikuttaisi asumiseen. Katualueen ilmanlaatu on haaste ja sen kävelyn ja pyöräilyn yhteyksille voidaan paikoin ja mahdollisuuksien mukaan tutkia järjestettäväksi rinnakkaisia yhteyksiä korttelirakenteen sisään. Kadun varren rakentamisella voi olla melu- ja ilmansaastetasoja alentavaa vaikutusta paitsi rakennuspaikkojen ulko-oleskelualueilla, myös kauempana kaupunkibulevardin suunnittelualueen ulkopuolella.

Tulevissa asemakaavatyöissä osa rakennuspaikoista sijoittunee nykyisten Laajasalontien kallioleikkausten tasoerojen kohdalle, eikä liikenteen haittojen vuoksi voitane sallia asuntojen suuntaamista vain nykyisen Laajasalontien suuntaan. Se edellyttää alimpien kerrosten osalta osin tavanomaisesta poikkeavia asuinkerrostalorakentamisen tilankäytön ratkaisuja, jotka voi nähdä suunnittelun ja toteutuksen kannalta haasteena. Toisaalta ensimmäisten kerrosten ratkaiseminen edellyttää innovatiivisia ratkaisuja ja on merkittävä osa suunnittelutehtävää. Kallioleikkauksia voi myös pitää ympäristövauriona, joita asemakaavoissa esitettävä uudisrakentaminen voi korjata. Suunnittelun tavoitteena on Laajasalon puistokadun korkomaailman sovittaminen ympäröivän kaupunkirakenteen kanssa. Sitä voi myös helpottaa nykyisen Laajasalontien katualueen korkojen nosto nykyisten eritasoristeysten tuntumassa.



9.6.2015

Yliskylän liikekeskuksen suunnittelusta

Laajasalon keskuksen asemakaava nro 11743 vuodelta 2008 on tullut voimaan tammikuussa 2015, joten sen vuorovaikutus ajoittuu aiemmille vuosille. Kaavan perusteella liikekeskuksen rakennuslupahakemus voidaan jättää. Liikerakentamista voi olla 10 000 k-m² enintään kahdessa kerroksessa. Liikekeskusta ei suunnitella kadun päälle kannelle. Katualueen kattamista tutkittiin valmisteilla olevan yleiskaavan selvityksessä Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:13). Siinä katualueen kattaminen todettiin taloudellisesti hyvin haastavaksi. Sen sijaan kadun varsien rakentaminen otettiin selvityksen pohjaksi, koska se osoitettiin toteuttamiskelpoisemmaksi ja kaupunkikuvan sekä liikkumisen kannalta paremmaksi.

Kaupunginvaltuusto edellytti hyväksyessään kaavan vuonna 2102, että liikekeskuksen kortteliin suunnitellaan jatkossa myös asumista ja Laajasalontietä tutkitaan muutettavaksi kaupunkibulevardiksi. Se tehostaa rakentamista korttelissa edelleen. Tulevan kaupunkibulevardin asemakaavassa esitettäneen liikekeskuksen toisen rakennusvaiheen ja asuinrakentamisen lisäystä kadun varteen. Siinä eri toimintoja yhdistävä kokonaisuus pyrkii merkittävään tehokkuuteen, joka on kaupunkikuvallisesti, taloudellisesti ja toiminnallisesti hyvä ratkaisu, osan uusista yliskyläläisistä päästessä asumaan välittömästi palveluiden viereen.

Liikekeskusta koskevassa voimassa olevaan asemakaavaan nro 11743 liittyvässä kaupallisessa selvityksessä todettiin muun muassa olevan asukkaiden ja yrittämisen tarve kaupallisten palveluiden kehittämiseksi saarella. Nykyinen ostoskeskus on nyt laajuudeltaan ja toiminnoiltaan vajavainen ja on ollut käyttöikänsä päässä. Tilanne johti jo aiemmin palveluiden ja yrittäjien hakeutumiseen muun muassa Herttoniemeeseen. Laajasalon Yliskylä on kaupunginosakeskus (paikalliskeskus) myös valmisteilla olevan yleiskaavan mukaan ja se tarvitsee sen mukaisen palvelukeskuksensa. Yrittäjillä on todettu olevan kiinnostusta sijoittua uuteen liikekeskukseen ja palveluille on saarella tarvetta. Pysäköinti liikekeskuksen kortteliin suunnitellaan voimassa olevan kaavan mukaisesti.

Kaupunkibulevardi yhdistää kaikkien liikkujien kannalta kaupunginosan aiemmin moottoriväylällä jaetut puoliskot luontevammin, suoremmin ja monin verroin laajemmin kuin kolme nykyistä siltää. Etuna on myös mahdollisuus kadun varteen sijoittuviin kaupunkikeskustan aktiivisiin, eläviin ja monipuolisiin toimintoihin ja liikkumiseen, ensi kertaa Laajasalontien alueella. Liikekeskustan suunnittelussa pyritään houkuttele-



9.6.2015

vuuteen ja helppokäyttöisyyteen kaikkien liikkujien kannalta, ei vain henkilöautoilijoiden.

Jo Laajasalon keskuksen asemakaavan nro 11743 valmisteluun kuuluneessa kaupallisessa selvityksessä todettiin tarve kaupunginosakeskuksen kaupallisille palveluille, joka sijoittuu Yliskylään. Sama näkemys on myös valmisteilla olevassa yleiskaavassa. Lähes koko saarikaupunginosa on täydennysrakentamisen piirissä valmisteilla olevan yleiskaavan perusteella. Nykyisen Laajasalontien sijainti on hyvä ja siksi asunnoille ja palveluille on tarvetta ja kysyntää alueella.

Kadun varren liiketilojen suunnittelusta ja kannattavuudesta

Laajasalon kaupunkibulevardiin liittyvillä tulevilla asemakaavatöillä on tarkoitus kehittää muun muassa saaren asumisen, liikkumisen ja palveluiden edellytyksiä. Valmisteilla olevassa yleiskaavassa on arvioitu, että se tarkoittaa esimerkiksi palveluntarpeiden ja -tarjonnan kasvua. Kaupunkibulevardin varsi on parhaimpia ja saavutettavimpia sijainteja kyseisille toiminnoille ja siten palvelutiloille pyritään luomaan parhaimmat edellytykset mahdollisimman aktiiviseen liikkumisympäristöön. Asemakaavalla voidaan mahdollistaa palvelutilojen suunnittelu ja rakentaminen, mikä on oleellisesti helpompaa, kuin jättää palvelutilojen toiminnat pois asemakaavoista, etenkin kun tarvetta tulevina vuosikymmeninä on.

Valmisteilla olevan yleiskaavan palveluverkkoselvityksessä todetaan: "Asukasluvultaan Laajasalo voi kasvaa Vuosaaren ja Lauttasaaren koluokkaan. Laajasalo ei kuitenkaan näyttäydy merkittävänä työpaikkakeskittymänä ja on sijainniltaan vaikea muille kuin asukkaille palveluja tuottaville toimipaikoille. Kuitenkin merkittävä asukasmäärän lisäys tarkoittaa myös merkittävää palvelujen kysynnän kasvua alueella ja samalla mahdollisia palvelutyöpaikkoja". "Kaupunginosakeskustat (paikalliseskukset) ovat väestöpohjaltaan suuria ja palvelutarjonnaltaan yhä itsenäisempiä keskustoja. Niissä on erikoiskauppaa ja palveluja, tavoitteena on myös työpaikkojen sijoittuminen ja yhä monipuolisempi palvelutarjonta sekä sekoittunut kaupunkirakenne kadunvarsiliiketoimeen. Kaupunginosakeskustat palvelevat pääasiassa oman ja lähialueen asukkaita, mutta ne ovat osin erikoistuneita ja omaleimaisia keskusta-alueita, jolloin kaikkia palveluita ei tarvitse olla jokaisessa keskuksessa, vaan keskuksissa voidaan asioida verkostomaisesti. Kaupunginosakeskustoja ovat Herttoniemi, Östersundom, Vuosaari, Kontula, Kannelmäki, Munkkivuori, Lauttasaari, Viikki, Oulunkylä, Kalasatama, Pitäjänmäki, Myllypuro, Laajasalo, Arabianranta ja Käpylä." Laajasalon kaupunginosakeskukseen kuuluvat palvelut ovat Yliskylässä, ei Kruunuvoorenrannassa tai Herttoniemessä. Lisäksi on arvioitu osan Kruu-



9.6.2015

nuvuorenrannan ja Vartiosaaren asukkaiden tarvitsemista palveluista sijoittuvan tulevana vuosikymmeninä Yliskylään.

Pysäköinti kadun varren liiketilojen osalta tarkentuu asemakaavoituksen edetessä. Kadun varsien palvelutilojen asiakas- ja työpaikkapysäköintiä voidaan tutkia järjestettäväksi myös esimerkiksi tonteille ja mahdollisesti kokooja- tai tonttikaduille. Paikoituksen sijoittelussa tavoitteena on mahdollisimman helppokäyttöinen ja saavutettava sijainti palvelutilojen kannalta.

Pysäköintipaikkojen tarpeesta ja järjestämisestä asuntorakentamisen yhteydessä

Pysäköintipaikkoja pyritään toteuttamaan isompina kokonaisuuksina, jotta myös pysäköintipaikkojen tarve on pienempi. Lisäksi tutkitaan yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuuksia. Se toteutetaanko autopaikat asuntojen hintaan sisältyvinä, vai eriytettynä asunnon hinnasta selviää myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

Uudisrakentamisen sovittamisesta nykyiseen rakentamiseen

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman aluerajauksen tuntumassa olevat pientalot ovat huomioon otettavissa tarkemmassa asemakaavataso suunnittelussa. Asemakaavamääräyksillä uudisrakentamiselta on mahdollista edellyttää nykyisen rakennuskannan huomioon ottamista. Kerrostalo- ja pientalovaltaisia alueita voi rajautua toisiinsa, myös välittömästi. Voimassa olevan yleiskaava 2002:n perusteella Kuvernöörintien pohjoispään varsi on osin merkitty kerrostalovaltaiseksi alueeksi. Valmistellaan olevan yleiskaavan luonnoksessa Kuvernöörintien pohjoispään varsi on pääosin merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi (A1), jonka korttelitehokkuus on pääasiassa yli 1,8. Asemakaavatyön tavoitteena jatkossa on uuden maankäytön rakennusten sovittaminen muun muassa mittakaavaltaan ja korkeuksiltaan paitsi nykyiseen myös kokonaisuutena. Uudisrakentamista on mahdollista sovittaa matalampaan nykyiseen rakennuskantaan tilanteen mukaan esimerkiksi rakennusalan sijaintia ja äärimittoja, kerrosten lukumääriä, rakennusten räystäs- ja kattokorkeuksia, kattomuotoja, julkisivuja, parvekkeita ja piha-alueita koskevilla määräyksillä. Lisäksi nykyisten ja uusien tonttien ja korttelien väliin välittäväksi vyöhykkeeksi voidaan tutkia suunniteltavaksi viheralueita tai yleisiä jalankulku- ja pyöräreittejä. Kuitenkin uuden ja nykyisen rakentamisen yhteen sovittamista tarkastellaan jatkossa asemakaavatöissä aina tapauskohtaisesti jokaisen tilanteen omista lähtökohdista.



9.6.2015

Kuukiventien alueen liikennesuunnittelusta

Lainvoimaisissa asemakaavoissa 11689 ja 7340 kulkee Kuukiventien alueen rannoilla tai niiden tuntumassa reittimerkinnot määräyksin "Alue, jolle saa rakentaa jalankululle varatun laiturirakennelman" (7340) ja "Yleiselle jalankululle varattu likimääräinen alueen osa. Polun enimmäisleveys on 1,5 m" (11689). Merkintöjen välisellä vyöhykkeellä on puistoaluetta. Vaihtoehtoisesti kaavoissa kulkee reitti jalankulun, pyöräilyn, osa reitistä jopa ajoneuvoliikenteen käyttöön. Reitti kulkee Laajasalontien viertä, Kuukiventien alueen itäreunalla.

Rantavyöhykkeen asemakaavoihin (7340 ja 11689) merkityt reitit ovat Kuukiventien alueella uuden yleiskaavan selvityksessä piirretyn reitin mukaiset. Yleiskaavan selvityksessä reitti on yleispiirteinen linjaus, jonka leveyttä ei ole määriteltä ja jonka paikka tarkentuu aina asemakaavoituksessa. Koska itse reitteihin ei ole tulossa suurempia muutoksia, ei niitä ole otettu mukaan suunnittelualueeseen. Yhteydet kuitenkin voidaan selvittää huomioitavaksi jatkosuunnittelussa.

Kirkkosalmentie 1 pysäköintialueen huomioimisesta

Yksityisessä omistuksessa oleva pysäköintialue (AP) katuosoitteessa Kirkkosalmentie 1 otetaan huomioon asemakaavatyössä, koska kyseinen korttelialue on mahdollisen kaavoitettavan uuden maankäytön tuntumassa.

Yhteenveto asukastapahtumasta

Tilaisuus alkoi 16.3.2015 kello 16 kaavapäivystyksellä, jossa kaupunkisuunnitteluviraston työntekijät esittelivät asukkaille osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa, valmisteilla olevaa Laajasalon yleiskaavoitusta, Vartiosaaren kaavoja sekä Laajasalon ja Vartiosaaren liikennejärjestelmän suunnittelun tilannetta ja ratkaisuja. Kaavapäivystyksessä keskusteltiin ja saatiin asukkaiden palautetta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä muusta esillä olleesta materiaalista.

Illalla kaavapäivystyksen jälkeen, kello 18 alkaen pidettiin asukaspaneeli ajankohtaisista Laajasalon kaavoitus- ja liikennesuunnitteluaiheista, jossa puhujina oli pääosin laajasalolaisia sekä käytiin yleistä keskustelua. Puheenjohtajana toimi vuorovaikutussuunnittelija Juha-Pekka Turunen. Tilaisuudessa vastattiin esitettyihin kysymyksiin, mutta näitä vastauksia ei ole kirjattu muistioon. Asukastapahtuman muistio on tämän asiakirjan liitteenä.



LAAJASALON KAUPUNKIBULEVARDIN
OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Paikka: Laajasalon kirkko, Reposalmentie 13
Aika: 16.3.2015 klo 16–20

**Paikalla
Kaupunkisuunnitteluvirastosta:**

Petteri Erling, arkkitehti, asemakaavoitus
Terhi Kuusisto, arkkitehti
Mari Soini, maisema-arkkitehti
Maija Rekola, liikennesuunnittelu
Niko Setälä, liikennesuunnittelu
Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelu

Osallistujia: yli 200 henkilöä, eri aikoina tapahtumaa

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 9.3.–30.3.2015, mielipiteet tuli esittää viimeistään 30.3.2015.

Tilaisuus alkoi kello 16 kaavapäivystyksellä, jossa ksv:n työntekijät esittelivät asukkaille osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa, valmisteilla olevaa Laajasalon yleiskaavoitusta, Vartiosaaren kaavoja sekä Laajasalon ja Vartiosaaren liikennejärjestelmän suunnittelun tilannetta ja ratkaisuja. Kaavapäivystyksessä keskusteltiin ja saatiin asukkaiden palautetta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä muusta esillä olleesta materiaalista.

Illalla kaavapäivystyksen jälkeen, kello 18 alkaen pidettiin asukaspaneeli ajankohtaisista Laajasalon kaavoitus- ja liikennesuunnitteluaiheista sekä käytiin yleistä keskustelua. Puheenjohtajana toimi vuorovaikutussuunnittelija Juha-Pekka Turunen. Tilaisuudessa vastattiin esitettyihin kysymyksiin, mutta näitä vastauksia ei ole kirjattu muistioon.

Tilaisuudessa esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä:

- Uusi ostari on hyvä asia!
- Yliskylänlahden alueen uusien rakennusten tulisi olla vaaleita ja valoisia, vrt. Kalasatama, Arabianranta ja Aurinkolahti
- Melu on otettava huomioon Isosaarentiellä ja Jussaarenkujalla
- Mikä on venesataman kohtalo?
- Kirkkosalmentie 3–5:n pohjoispuolella uusi rakentaminen oltava matalaa
- Kirkkosalmentie 3–5:n pohjoispuolella on varjoisa rinne
- Luontoarvot huomioitava Yliskylänlahden alueella, sinne ei saa rakentaa
- Yliskylänlahden alueella on jätettävä henkireikä rantaan
- Koetaan huolta Laajasalontien liikenteen sujumisesta, koska tulee 10 000 asukasta lisää
- Koulutanhua 4:ssä on todella hieno tornitalo



- Yliskylänlahden alue jätettävä rantapuistoksi, viheralueina ihmisille ja luonnolle. Rakentamisen rajauduttava venekerhoon ja kävelysillalle
- Reposalmentien alikulku on pelottava, maanalaisia ratkaisuja tulisi välttää
- Yliskylänlahden rantaan ei saa rakentaa
- Axel Lindbergin tien suojelurakennuksista tehtävä kesäteatteri, kahvila tai talotoimikunnan tila
- Koulutanhua 8 on hieno kokonaisuus julkisine konkeineen
- Herttoniemenrantaa ei saa käyttää Yliskylänlahden osalta viitekohteena, koska se on entinen öljysatama ja Yliskylänlahti luontoa
- Laajasalontien liikenne tuplaantuu, tulee melua ja saasteita
- Koska saarelle on vain yksi silta, kysytään, onko evakuointisuunnitelmia tai vastaavia tehty
- Liikenne Laajasalontielle kasvaa 18 000 autosta 38 000 autoon, tulee melua ja saasteita
- On vain yksi silta saarelle, entä jos se on poikki
- Yliskylänlahden ranta jätettävä luonnontilaan, koska se on seudullisesti merkittävä virkistysreitti, kansainvälisesti merkittävä luontokohde, siellä on arvokasta rantakasvustoa, suojeltuja huviloita. Lähellä ovat suuret kerrostalot, jotka on luotoon sovitettu, se on arvokas 60-luvun rakentamisesimerkki, jossa sijoittuminen ympäröivään luontoon on osa arkkitehtuuria. Kirkkosalmentien talojen ja merenrannan väliin ei edes mahdu rakentamista ja alue tulviikin. Bulevardialue on rajattava niin, että Yliskylänlahden ranta poistetaan suunnittelualueesta ja ainoastaan Laajasalontien vierä jätetään siihen. Rajaus tehtävä kävelypolkuun saakka ja vielä sen toiselle puolelle säilytettävä luonnontilaisena
- Tuleeko Isosaarentien varren tonteille 49029/5 ja 6 ajo mahdolliseksi Laajasalontien puolelta?
- Kehitysidea: Yliskylän palloiluhallin pohjoispuolelle palstaviljelyalue
- Liikenne Koirasaarentien ja Laajasalontien risteyksessä sujuisi paremmin jos liikennevalot korvattaisiin liikenneympyrällä
- Puut pitää säilyttää Laajasalontien, Reposalmentien ja Kuvernöörintien välisellä tontilla 49036/4
- Isosaarentielle ja Jussaarenkujalla kaikuu
- Säilyvätkö pyörätiet venesatamaan ja Tullisaareen?
- Laajasalontien varteen Yliskallion puolelle ei saa rakentaa
- Liian lähelle Yliskallion taloja ei saa rakentaa
- Länsi-itä-suuntainen Laajasalontien jalankulun ylitys on myös koululaisia varten
- Karvisen suunnittelema kokonaisuus on arvokas arkkitehtonisesti, on huolehdittava sen luontoyhteyden säilymisestä
- Ei rakentamista rantaan asti, ei saa rakentaa liian lähelle 60-luvun rakennuksia
- Ei uusia taloja vanhojen ja meren väliin tulvan vuoksi
- Luonto on ainutlaatuinen, ilmaistaan hankkeen vastustus
- Yliskylänlahden ranta on säilytettävä luonnontilaisena
- Keuhkoja ei saa tuhota, metsä Yliskallion pohjoispuolella on tärkeä
- Lintujen pesimä- ja laulualue tuhoetaan
- Vaaleanpunainen huvila Tengströminpuistossa on säilytettävä, mikä on sen kohtalo? Virkistyskäyttöön
- Rantaraitti Tengströminpuistossa?
- Yliskylänlahden alueen puisto on Yliskylän tärkein luontoalue
- Tengströminpuisto on Yliskallion alueen lähipuisto ja venesatama



9.6.2015

- On hieno idea rakentaa Yliskylänlahden ranta-alue ja Tengströminpuisto
- Veneiden talvisäilytysalue on jätettävä ja ranta-alue on säilytettävä
- Kuukiventie 5:n itäpuolella Laajasalontien varressa oleva kallio on hieno ja sen puistalue on säilytettävä
- Esitetäänkö puistoon raskaasti rakentamista?
- Uudistalot saavat olla enintään 3–4 kerroksisia
- Purjeverneillä on päästävä merelle venesatamista