

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden asemakaavan muutos (nro 12548)

Vuorovaikutusraportin sisältö

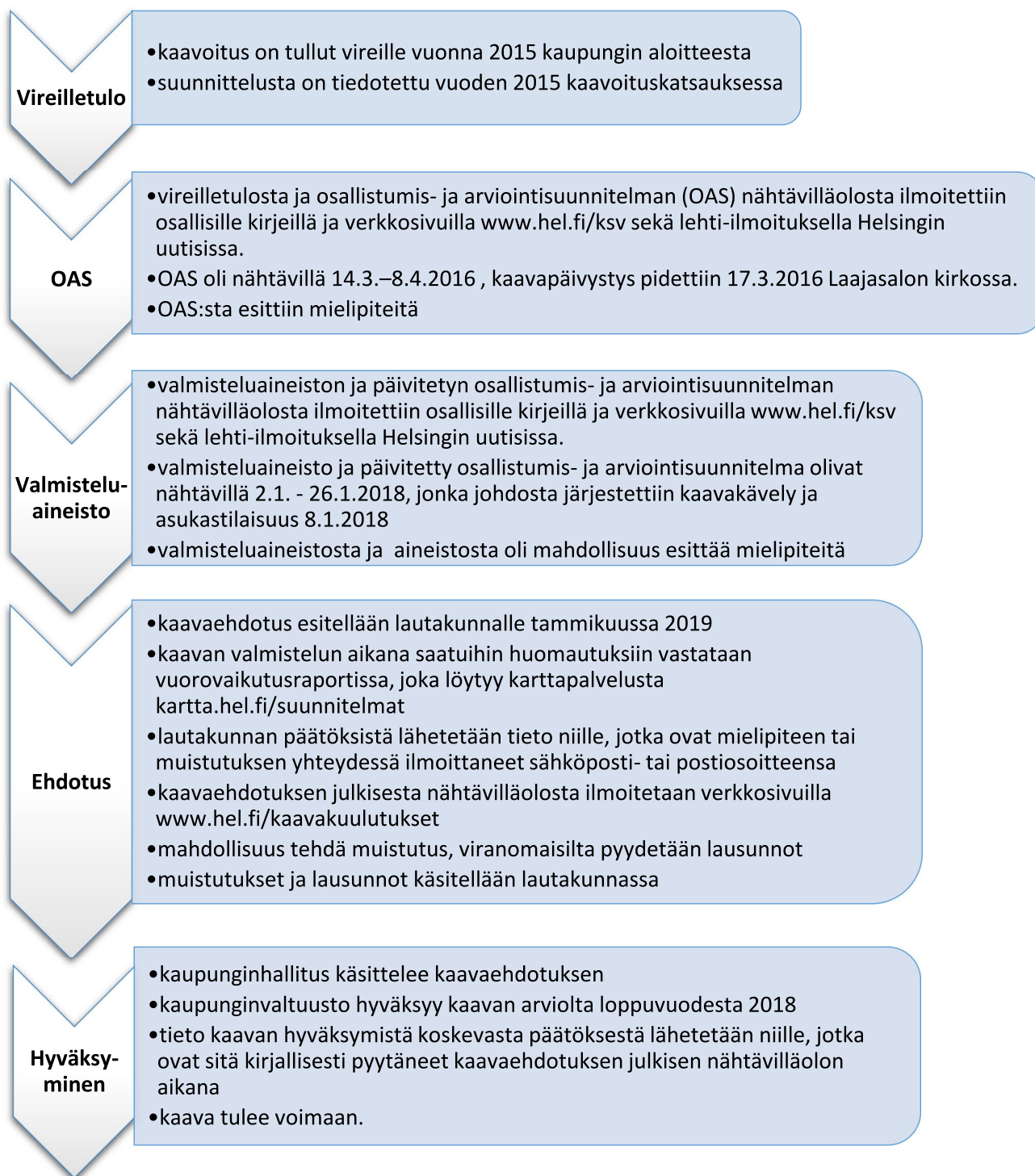
Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot asemakaavan muutoksen (kaavaratkaisu) valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä ja lausunnoista (huomautukset) sekä vastineet niihin.

Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

LIITE

Asukastilaisuuden 8.1.2018 muistio

Kaavoituksen eteneminen



YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA JA VASTINEET NIIHIN

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolo 14.3.–8.4.2016 sekä päivitetyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo 2.1.–26.1.2018

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa sekä valmisteluaineistoa koskevat viranomaisten kannanotot kohdistuivat mm. luonnon ja rakentamisen suhteeseen, ilmanlaatuun ja meluvaikutuksiin, liikenteen ja ympäristöhäiriöiden huomioimiseen, pysäköintiin sekä suunnittelualueen ominaisuuteen ja olemassa olevien arvojen ja uudisrakentamisen yhteensovittamiseen. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä mm. asuinrakennusten melumääräyksissä ja rakentamisen massoittelussa ja sijoittelussa.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- rakennusvirasto (Kaupunkitila ja maisemasuunnittelu -palvelu 1.6.2017 lähtien)
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)
- ympäristökeskus
- kiinteistöviraston tonttiosasto (Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit -palvelu 1.6.2017 lähtien)
- puolustusvoimat
- kaupunginmuseo

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (2016) esitettyihin kannanottoihin on vastattu kootusti yhdessä päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja kaavan valmisteluaineistosta (2018) esitettyjen kannanottojen kanssa.

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Rakennusvirastolla ei ole lausuttavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Rakennusviraston edustajat osallistuvat asemakaavan valmistelutyöhön yleisten alueiden näkökulmasta.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) toteaa asemakaavan muutosten tavoitteiden olevan erittäin kannatettavia ja yhteneviä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) tavoitteiden ja kehittämislinjausten kanssa sekä tukevan MAL-tavoitteiden toteutumista. Täydennysrakentamisen sijoittuminen keskeisille alueille, lähelle palveluita ja joukkoliikenteen sekä kevyen liikenteen kulkuyhteyksiä edistää kestävien kulkutapojen käyttöä. Kruunusillat-hankkeen yleis-

suunnitelma on hyväksytty alueen joukkoliikenteen järjestämisen lähtökohdaksi, joten kaavamuutoksen liikenteellisen ratkaisun tulee vastata raitiotieyhteyden yleissuunnitelmaa. Lisäksi tulee huolehtia bussiliikenteen sujuvuudesta. Pyörien liityntäpysäköintipaikkoja tulee sijoittaa riittävä määrä mahdollisimman lähelle joukkoliikenteen merkittävimpiä pysäkkejä Laajasalontielle ja Koirasaarentielle. Suunnittelussa tulisi varautua noin 25 pyöräpysäköintipaikan toteutuksen näille pysäkeille. Laajasalon kauppakeskuksen yhteyteen toteutettavat autoliikenteen liityntäpysäköintipaikat palvelevat vuorottaiskäytön myötä hyvin kauppakeskuksen lähiseudun asukkaita, jotka yhdistävät joukkoliikennematkaan asiointia kauppakeskuksessa. Paikkojen kunnossapitovastuun tulee olla ensisijaisesti kiinteistön omistajalla. Liityntäpysäköintipaikan paikallisen luonteen vuoksi opastus tulee toteuttaa vain lähialueen katuverkolle.

Vastine

Suunniteltu Koirasaarentien katualue ei mahdollista pysäkkien varustamista pyöräpysäköintipaikoilla eikä katualueen leventäminen ei ole mahdollista siten, että pyöräpysäköinti saataisiin sijoitettua pysäkeille. Pysäkkien läheisyydestä löytyy kuitenkin alueita, joille pyöräpysäköintiä on mahdollista sijoittaa. Pyöräpysäköinnin paikat suunnitellaan tarkemmin myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Koska pyöräpysäköintipaikkojen rakentaminen edellyttäne Koirasaarentien varressa kalliiden, mutta välttämättömien tukirakenteiden tekemistä, on pyöräpaikkojen suunnittelu tarkoituksenmukaista tehdä tukirakenteiden suunnittelun yhteydessä. On myös todennäköistä, että Koirasaarentien varteeseen sijoittuvien liiketilojen pyöräpaikkoja käytetään ainakin jossain määrin liityntäpysäköintiin. Pysäköintipaikkojen kunnossapitovastuu on ensisijaisesti kiinteistön omistajalla, ja opastusasia lähialueen katuverkoille selvitetään tekeillä olevassa kauppakeskuksen toisen vaiheen suunnitelmassa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) esittää kannanottonaan, että alueella sijaitsee käytössä olevia vesihuoltolinjoja, jotka tulee huomioida kaavoituksessa. Kaavoituksen yhteydessä tulee selvittää johtosiirtojen ja uuden vesihuollon tarve sekä kustannukset. Lisäksi tulee huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Vesihuoltolinjat tulee pyrkiä sijoittamaan yleisille alueille ja mahdollisten johtokuja-aluevarausten tarve tulee selvittää. Alustava vesihuollon yleissuunnitelma kustannusarvioineen tulee laatia kaavoituksen yhteydessä ja esittää kaavaselostuksen osana. HSY toivoo ison kierrätyspisteen syväkeräysastioin säilyvän Köökarinkujalla/Koirasaarentielle.

Vastine

Kaavassa on vesihuollon rakenteille tarpeelliset tilavaraukset ja kaava-merkinnät. Asemakaavoituksen rinnalla on laadittu yhdyskuntateknisen huollon yleissuunnitelma kustannusarvioineen (Hki, Kympp/Ramboll Finland Oy, 8/2018), joiden laadintaan HSY on ottanut osaa. Kierrätyspisteen sijaintia alueella selvitetään edelleen. Lähtökohtaisesti sen siirtämistä tutkitaan Laajasalon kauppakeskuksen yhteyteen, jossa sille on suurin käyttäjäkunta. Tätä selvitetään tekeillä olevassa kauppakeskuksen toisen vaiheen suunnitelmassa.

Ympäristökeskus lausuu, että ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen teemojen tulee ohjata suunnittelua ja luoda edellytyksiä hiili-neutraalin kaupunkirakenteen toteutumiselle. Raitiotien ja tiivistyvän kaupunkirakenteen lisäksi tulee pyrkiä edistämään muun muassa uusiutuvan energian tuotantoa ja rakennusten energiatehokkuutta. Yhtenä asemakaavamuutoksen tavoitteena on luoda edellytyksiä hulevesien hallinnalle.

Raitiolinja sijoittuu nykyisille katualueille sekä puistoon, ja uudisrakentaminen sijoittuu pääosin nykyisille viheralueille. Suunnittelualueelle ja siihen rajautuen sijoittuu kaksi Helsingin luontotietojärjestelmän arvokasta metsäkohdetta.

Koirasaarentien eteläpuolelle Laajasalon kalliometsät (M72/13) sisältää metsäluonnon monimuotoisuusohjelman kriteeriluokan II kuvioita kaava-alueella. Rakentamisesta huolimatta tavoitteena tulisi kuitenkin olla vähintään pohjois–eteläsuuntaisen viheryhteyden säilyminen tällä kohdin.

Kaava-alueen koillisosissa sijaitseva ja siihen rajautuva Yliskylän arvokas metsäkohde (M74/13) sisältää metsäluonnon monimuotoisuusohjelman kriteeriluokan II kuvioita. Metsän reuna-alueiden ja rakentamisalueiden rajauksia tulee jatkosuunnittelussa tutkia ja selvittää huolellisesti, etenkin mikäli Marunapolun itäpuolelle niin sanottujen Riitankujan kallioiden kupeeseen tutkitaan rakentamista. Lähtökohtana tulee olla metsäalueen tarkastelu ja säilyminen kokonaisuutena.

Laajasalon lisääntyvän asukasmäärän vuoksi asemakaavamuutosten kokonaisvaikutuksia virkistysalueisiin ja -yhteyksiin tulee arvioida. Koirasaarentien ja Laajasalontien autoliikenne aiheuttaa suunnittelualueelle ja sen lähiympäristöön ilman epäpuhtaus- ja melupäästöjä. Ilmanlaatu- ja meluvaikutukset tulee arvioida. Tämän jälkeen voidaan arvioida tarkemmin tarvittavia haittojen lieventämiseen ja asukkaiden altistumisen vähentämiseen tähtääviä toimia ja suunnitteluratkaisuja.

Raitiotien aiheuttaman melun, tärinän ja runkoäänihaittojen vaikutus tulee arvioida koko vaikutusalueella, mukaan lukien Ollinraitien ja Ilomäentien ympäristö. Uudisrakennusten lisäksi arvioinnissa tulee kiinnittää erityistä huomiota olemassa olevaan rakennuskantaan. Raideliikenteen ympäristöhaittojen ensisijainen torjuntakeino liittyy ratarakenteisiin ja kalustoon. Etenkin olemassa olevan rakennuskannan osalta muu haittojen torjunta on erittäin haastavaa.

Vastine

Kaava mahdollistaa energiatehokkaan rakentamisen. Hulevesien aluekuivatusratkaisut ja tilavaraukset kaukojäähdytyksen myöhemmälle toteuttamiselle on tutkittu kaavan rinnalla laaditussa yhdyskuntateknisen huollon yleissuunnitelmassa (Hki, Kympp/Ramboll Finland Oy, 8/2018) niin, että kaava mahdollistaa niiden jatkosuunnittelun.

Asuinkortteleiden osalta kaavassa on käytössä Helsingin viherkerroin, joka ohjaa vihreisiin, viihtyisiin ja ilmastokestävämpiin tonttipihoihin. Koirasaarentien eteläpuolella sijaitsevalle mainitulle puistoalueelle johtaa pohjois–eteläsuuntainen Reiherinpolku -niminen katualue puistoalueen keskellä, joka mahdollistaa viheryhteyden säilymisen. Katualueelle toteutettava kapea virkistysreitti tehdään hyvin kevyenä rakenteena ympäristöönsä sovittaen ja osittain nykyistä polku-uraa hyödyntäen.

Asemakaava-alue sivuaa Yliskylän arvokasta metsäkohdetta. Asemakaavalla ei ole vaikutuksia kyseiseen metsäkohteeseen tai ne ovat äärimmäisen lieviä. Niin ikään asemakaava-alue sijoittuu nykyisille liikenne- ja rakennetuille alueille sekä puisto- ja viheralueille, eikä aiheuta suuria kokonaisvaikutuksia virkistysalueisiin ja -yhteyksiin.

Tällä hetkellä Laajasalossa on viheraluetta huomattavasti enemmän asukasta kohti kuin keskimäärin Helsingissä. Vaikka otetaan huomioon tulevien vuosien täydennysrakentamisen aiheuttama väestönkasvu sekä vähennetään uudisrakentamisalueet, Laajasalossa tulee olemaan viheraluetta enemmän kuin Helsingissä keskimäärin.

Asemakaavan valmistelun yhteydessä on arvioitu ilmanlaatu- ja meluvaikutukset ja tämän perusteella on annettu tarvittavat asemakaavamääräykset. Vaikutusten arviointia sekä haittojen lieventämiseen ja altistumisen vähentämiseen liittyviä toimia on esitetty tarkemmin kaavaselostuksessa. Liikennemeluselvytys on kaavaselostuksen liitteenä. Katu- ja raitioliikenteen meluselvytyksessä on arvioitu sekä kaava-alueelle että sen lähiympäristöön kohdistuvaa melua. Liikennemelun osalta on annettu kaavamääräyksiä myös liittyen jatkosuunnitteluun erityisesti olemassa olevien asuintonttien kohdalla. Uusien raitioteiden osalta tulee runkomelun ja tärinätorjunta ratkaista raitiotien suunnittelussa ja rakentamisessa siten, ettei olemassa olevalle tai tulevalle

maankäytölle aiheudu siitä haittaa. Tästä on myös annettu kaavassa määräys.

Kiinteistövirasto puoltaa alueen tehokasta täydennysrakentamista ja innovatiivisia, kustannustehokkaita pysäköintiratkaisuja ottaen huomioon alueen sijainnin julkisen liikenteen kannalta edullisessa paikassa. Ratkaisumalli lisäisi myös edellytyksiä kaupungin AM-ohjelman haasteellisten asuntotuotantotavoitteiden toteutumiselle. Muuallakin Laajasalossa kaavaillaan mittavia täydennysrakentamiseen tähtäviä kaavamuutoksia, joissa pysäköintiratkaisut edellyttäisivät monin paikoin keskitettyjä, useiden tontinomistajien käytössä olevia pysäköintilaitoksia (nimeämättömät autopaidat). Tämän vuoksi kiinteistövirasto esittää, että selvitetäisiin mahdollisuus koordinoida näiden ratkaisujen toteuttaminen kaupungin taholta. Tarvittaessa tulee koordinoida mittavan lisärakentamisen vaatimat oikea-aikaiset panostukset myös kunnallisiin palveluihin ja yleisten alueiden toteuttamiseen. Lisäksi kiinteistövirasto katsoo, että täydennysrakentamisalueen liittäminen jollain muotoa Kruunuvuorenrannan projektialueeseen voisi olla eduksi niin alueen imagon kuin sen tehokkaan rakentamisen vaatimien julkisten investointien (kustannus)tehokkaan ja toiminnallisesti mielekkään toteuttamisen kannalta. Kiinteistövirasto huomauttaa, että kaava-alueilla sijaitsevat asuntotontit ovat pääosin yksityisessä omistuksessa. Tämän vuoksi mahdolliset maankäyttösopimusneuvottelut tulee myös huomioida kaavoitusprosessissa.

Vastine

Kaava-alueelle ei ole tulossa keskitettyjä pysäköintilaitoksia. Asuinkortteleissa on pyritty ratkaisuihin, joissa eri tonttien pysäköintiratkaisut eivät ole sidoksissa toisiinsa. Koirasaarentien eteläpuoleisissa kortteleissa sekä Ollinraitin varren kahdessa korttelissa on maantaso-pysäköinti, ja muissa kannenalainen pysäköinti.

Mittavaan lisärakentamiseen liittyvää kunnallisten palveluiden tarvetta ja yleisten alueiden toteuttamiseen liittyviä näkökohtia on huomioitu tekemällä tiivistä yhteistyötä kaupunginkanslian, tilapalveluiden, liikuntapalveluiden sekä kasvatuksen ja koulutuksen palvelukokonaisuuden kanssa, ja työ jatkuu. Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit -palvelun kanssa on niin ikään tehty tiivistä yhteistyötä, ja maankäyttösopimusneuvottelut on huomioitu kaavoitusprosessissa.

Laajasalon täydennysrakentaminen on liitetty Kruunuvuoren aluerakentamisen projektialueeseen.

Puolustusvoimat pyytää käsittelemään seuraavat, puolustusvoimien toiminnan kannalta merkittävät asiakokonaisuudet siten, että ne tulevat huomioiduiksi kaavoituksen mahdollistamissa rakennus- ja maansiirto-

töissä: Rakennus- ym. töitä tehdessä tulee huomioida alueella ja läheisyydessä mahdollisesti kulkevat puolustusvoimien kaapelilinjat. Mahdollisten kaapelilinjojen sijainti tulee selvittää hyvissä ajoin, vähintään 10 työpäivää ennen aiottua rakentamista. Kaikki kaapelinäytöt tilataan Suomen Turvallisuusverkko Oy:ltä (STUVE) asiakaspalvelu.stuve@erilisverkot.fi. Jatkotyöskentelystä mahdollisesti aiheutuvien, olemassa olevien kaapelireitin siirtojen, kaapeleiden rakentamisenaikaisten suojaamisen tai muiden muutosten osalta kustannukset on kohdennettava muutoksen aiheuttajalle.

Vastine

Kaava mahdollistaa Suomen Turvallisuusverkko Oy:n kaapeleiden mahdollisen uudelleen järjestelyn lausunnossa esitettyä menettelyä noudattaen. Lausunto on lähetetty myös kaupunginkanslian projekti-päällikölle tiedoksi.

Kaupunginmuseon mukaan suunnittelualueen ominaisluonteen ja olemassa olevien arvojen kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että tuleva uudisrakentaminen sovitetaan materiaaleiltaan, hahmoltaan ja mitta-kaavaltaan lähiympäristöön. Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan kaavan valmisteluaineistossa näitä seikkoja ei ole kaikilta osin otettu riittävällä tavalla huomioon.

Koirasaarentien ja Reiherintien risteykseen on kaavan valmisteluaineistossa ehdotettu kahta 7–5-kerroksista asuntolamellia välittömästi Koirasaarentien varteen. Kontrasti Koirasaarentien eteläpuolen pienimittakaavaiseen ja vehreään yleisilmeeseen on voimakas. Kaupunginmuseo esittää, että korttelin uudisrakentamisessa tutkittaisiin pienimittakaavaisempaa ratkaisua, jotta muutos suhteessa olemassa olevaan kaupunkimiljööseen olisi hieman maltillisempi ja rakennusrintama vähemmän muurimainen.

Koirasaarentien pohjoispuolelle, Köökarinkujan molemmin puolin sekä nykyiselle kolmionmuotoiselle metsäkaistaleelle, että Köökarinkuja 3:n eteen on hahmoteltu hyvin tiivis, korkeintaan 7-kerroksinen rakennusryhmä. Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan uudisrakennuksia ei ole sovitettu rakennusten korkeuden, muodon ja tonteille sijoittelun osalta Koirasaaren pohjoispuolen lamellitalokokonaisuuteen. Arkkitehti Olli Kivisen kokonaissommitelmaan työntyvänä kiilana se olennaisesti heikentää alkuperäisen rakennuskannan kaupunkikuvallisia ja ympäristöllisiä arvoja. Paikassa voi olla mahdollisuus täydennysrakentamiselle, mutta se tulisi toteuttaa ehdotettua huomattavasti hienovaraisemmin, lähiympäristön arvoihin sopeuttaen ja selkeästi alisteisena suhteessa olemassa olevaan lamellitalokokonaisuuteen.

Ilomäentie 7:n tonteille on ehdotettu lisärakentamista olemassa olevan 9-kerroksisen asuinkerrostalon ja Ilomäentien väliin jäävälle tontin alueelle. Ilomäentie 7 on osa Erkki Karvisen suunnittelemaa 1970-luvun asuintalokokonaisuutta, jonka suojeluarvojen arvioimista Kaupunginmuseo on aiemmassa lausunnossaan ehdottanut. Kaupunginmuseo ei puolla tontille esitetyn kaltaista lisärakentamista ja korostaa edelleen, että olemassa oleva, pääosin yhdeksänkerroksisten, autokannen päälle sijoittuvien asuinkerrostalojen komea ryhmä on aikakautensa laadukas ja pääosin luonteenomaiset piirteensä säilyttänyt edustaja. Se on itäisen Yliskylän suurmaisemassa selkeästi erottuva maamerkki ja hienovaraisesti kalliomaastoon sovitettu kokonaisuus, jonka keskeisten ominaispiirteiden säilyminen tulee turvata.

Kaupunginmuseo valittaen toteaa, että Viljo Revellin 1949 suunnittelema asuintalo Ranta Laajasalontien ja Isosaarentien välisellä tontilla, osoitteessa Isosaarenuja 4 puretaan tulevan kerrostalorakentamisen tieltä. Museo edellyttää, että rakennus dokumentoidaan ulkoapäin ennen purkua.

Vastine

Tämän asemakaavan muutoksen tarkoituksena on kehittää Laajasalaa etenkin pikaraitiotien varren katualueen ympäristössä ja sen osana edistää asuntotuotantoa lisäten asuntorakentamista, mikä on tarpeen pääkaupunkiseudun kasvava asuntotarve huomioon ottaen. Asuntojen täydennysrakentamisella keskeisesti sijaitsevilla rakentamattomilla alueilla pyritään edistämään kaupunkirakenteen toimivuutta, ja vastaamaan kaupungin kasvuun.

Uudet asuintalokorttelit ovat nykyisiä tehokkaampia, mutta nykypäivän Helsingin esikaupunkirakentamisen periaatteiden mukaisia. Tehokkuus ja rakennuskorkeus ovat jokseenkin tavanomaisia ja tarkoituksenmukaisia.

Vuosikymmenien takaiset suunnitteluperiaatteet eivät valitettavasti aina ole sovellettavissa suoraan nykypäivän suunnitteluratkaisuihin. Niihin nähden 2020-luvulla rakennettavissa kohteissa rakentamisen reunaehdot ovat muuttuneet huomattavasti mm. liikenteellisten ja ekologisten lähtökohtien muututtua. Kompromisseja joudutaan tekemään kaavallisen alkuperäisen idean ja kaupungin strategisten tavoitteiden välillä. Rakentaminen ei aiheuttane lähiympäristön asukkaille kuitenkaan sellaista elinympäristön merkityksellistä heikkenemistä, joka ei olisi perusteltua kaavan tarkoitus huomioon ottaen.

Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden täydennysrakentaminen sijoittuu pikaraitiotien varrelle. Koirasaarentien eteläpuolella oleva pientaloalue rajautuu Koirasaarentiehen, ja sen varrelle kaava mahdollistaa

kerrostaloja. Koirasaarentien alueen tuleva uudisrakentaminen on pyritty sovittamaan pohjoispuoleisiin kerrostalokortteleihin koordinaatistoltaan ja mittakaavaltaan sekä linjaamalla materiaaleista ja arkkitehtuurista kaavamääräyksissä huomioiden kuitenkin täydennysrakentamisen tavoitteet erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varrella. Valmisteluaineistoon verrattuna Koirasaarentie on linjattu suoraviivaisemmaksi, jonka seurauksena kadun rakennusmassat noudattavat paremmin alueen hallitsevaa koordinaatistoa. Koirasaarentien pohjoispuoleisen kiilamaisen korttelin 49056 massoittelu on muutettu suorakulmaiseksi ja yhtenäistetty viereisten rakennuksien kanssa. Pitkät lamellikokonaisuudet Koirasaarentien eteläpuolella noudattavat kadun pohjoispuoleisten kortteleiden periaatteita ja luovat Koirasaarentien varren rakennuksille yhtenäisen ilmeen sekä katutilan, sekä suojaavat parhaiten eteläpuoleisia pihvoja ja pientaloaluetta liikennemelulta ja pienhiukkasilta. Uudet kaavamerkinnot määrittelevät rakentamisen laatua.

Ilomäentien yhtenäinen ja aikakautensa rakentamisen ideologiaa johdonmukaisesti peilaava kokonaisuus on oleellinen ja keskeinen osa Yliskylän keskustan identiteettiä. Suojeluarvojen arvioiminen voi olla ajankohtainen tuonnempana, ja kokonaisuuden arvot ovat ilman suojeleuakin tässä vaiheessa kiistämättömät ja niiden ominaispiirteet turvataan. Kaupunkisuunnittelun näkökulmasta kokonaisuuden ja sen keskeisten ominaispiirteiden katsotaan säilyvän yhtenäisenä uudisrakentamisen sijoituessa raitiotien varteen ikään kuin ehjän kokonaisuuden ”reunamalle”. Kokonaisuus tulee edelleen säilymään Yliskylän suurmaisemassa selkeästi erottuvana maamerkinä. Kaavamääräykset ohjaavat uudisrakennuksen hillittyä olemusta, ja estävät rakennuksen kohoamista erityiseksi elementiksi suurmaisemassa.

Viljo Revellin suunnittelema asuintalo joudutaan valitettavasti purkamaan sen jäädessä yksittäiseksi kohteeksi muutoin voimakkaasti muuttuvassa ympäristössä ja melualueella. Rakennus tulee dokumentoida ulkoapäin ennen purkua.

Yhteenveto mielipiteistä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa (2016) sekä päivitettyä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja kaavan valmisteluaineistoa (2018) koskevia mielipidekirjeitä saapui 68 kpl, joista 2 oli adresseja (allekirjoittajia yhteensä 119). Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty asukastilaisuuksissa ja puhelimitse.

Mielipiteet kohdistuivat pääosin täydennysrakentamisen määrään, rakennusten sijaintiin, korkeuksiin ja suhteeseen pientaloalueeseen, viheralueisiin ja liikenteeseen. Pikaraitiotiehen suhtauduttiin sekä odottavalla kannalta että kritisoiden. Mielipiteissä toivottiin yhtäältä nykyisen rakenteen kaltaista väljää ja pienimittakaavaisempaa rakentamista ja

toisaalta nykyistä tehokkaampaa ja tiiviimpää kaupunkirakennetta raitiotien varteen. Osassa mielipiteitä suhtaudutaan myönteisesti Kruunusillat-hankkeeseen odottaen uutta siltaa ja raitiovaunua Helsingin keskustaan. Iloitaan väyläverkostosta, joka helpottaa liikkumista ympäristöystävällisesti ketterämmin keskustan suuntaan. Mielipiteet on otettu huomioon kaavatyössä kaavamääräyksiin.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta esitettyihin mielipiteisiin on vastattu kootusti yhdessä päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja kaavan valmisteluaineistosta esitettyjen mielipiteiden kanssa.

Mielipiteet ja vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Pikaraitiotie, liikenne ja kadut

Yleistä

Monessa mielipiteessä Reposalmentien asumisen ja varikon hybridistä, Vartiosaaren tulevaisuudessa kulkevasta liikenteestä, Kruunusilloista, raitiotien linjauksesta sekä Laajasalon bulevardisoinnista esitetään näkemyksiä.

Kaupunkibulevardi ja yksityisautoilu

Laajasalon kaupunkibulevardista esitetään mielipiteitä, ja ollaan huolissaan liikenteen sujuvuudesta asukasmäärän kasvaessa ja Laajasalon bulevardisuunnitelmien myötä. Ennen lisärakentamista tulisi varmistaa yksityisautoilun sujuvuus, koska yksityisautoja edelleen tarvitaan puutteellisen poikittaisjoukkoliikenteen vuoksi. Ei nähdä, että Kruunusillat ja raitiotie olisi ratkaisu alueen liikennejärjestelyiksi, eikä uskota, että autokanta tulisi vähenemään tai autoilevat työmatkalaiset yhtäkkiä siirtyisivät raitiotien käyttäjiksi. Pikaraitiotien lisäksi Laajasalosta tulisi rakentaa toinen lyhempi ajoneuvoille tarkoitettu yhteys mantereelle, koska saaren rakentamisen myötä autot lisääntyvät. Todetaan, että Herttoniemi on jo nykyisin ruuhkainen ja tulevaisuudessa myös Laajasalo ruuhkautuu.

Yhteys Herttoniemeen

Tarkoituksenmukaisempaa olisi suunnitella nopea yhteys Herttoniemeen, ja esitetään esimerkiksi raitiotie Herttoniemeen, jotta se palvelee vaihtoyhteyttä tarvitsevia matkustajia ja vähentää autoliikennettä.

Koetaan, että raitiotiesuunnitelma on lähtökohtaisesti hyvä palveluiden saavutettavuuden kannalta Kruunuvuoresta käsin, mutta pääosa laajasalolaisten päivittäisistä julkisista palveluista sijaitsee kuitenkin Herttoniemen suunnassa.

Kruunusillat, pikaraitiotie ja raidelinjaus

Esitetään, että Kruunusiltojen pitäisi palvella suurempaa käyttäjäryhmää kuin pyöräilijöitä ja raitiovaunua, ja siitä tulee luopua huonosti palvelevana, kalliina ja ympäristön suhteen vahingollisena. Esitetään vaihtoehtoisia reittejä pikaraitiotien linjaukseen, kuten bulevardin suuntaisesti Laajasalontietä ja edelleen Herttoniemeeseen, tai linjauksen yhdistämistä Jokeri-linjalle, joka mahdollistaa raitiovaunuvarikon sijoittamisen Roihupeltoon. Toisaalta esitetään, että raitiotien tulisi päättyä Laajasalontielle tai Reposalmentielle, koska Vartiosaaren rakentamisen toteutuminen on epätodennäköinen, eikä raitiotielinjausta tarvita Ilomäentielle. Huolena myös on, että uudisrakentaminen valmistuu merkittävässä osin ennen pikaraitiotietä, eikä nykyinen yhteys riitä mantereelle rakennusaikana. Kyseenalaistetaan raitiolinjan rakentamisen välttämättömyys, ja muistutetaan, että apulaispormestari Anni Sinnemäki on todennut Kruunusiltojen rakentamisen kannattavan jo pelkästään Kruunuvuoren alueen takia, eikä nyt voida vedota kalliin investoinnin aiheuttamaan pakkoon muualla Laajasalossa. Lasketaan, että matka-aika Laajasalon ostoskeskukselta keskustaan on nykyisin 23 minuuttia. Raitioliikenteen keskinopeudella uusi suunniteltu 7,5 km yhteys kestää 33 minuuttia.

Viheralueet, raide, asuminen ja virkistys

Kritisoidaan, että Laajasalon pikaraitiotie sijoittuu osittain kaavan mukaiselle puistoalueelle, jonka tarkoitus on toimia suojavyöhykkeenä asutuksen lähiympäristössä. Alue on tiiviisti rakennettua ja nykyinen puistomainen jalankulkuväylä puoltaa paikkaansa, ja raitiolinja tulisi sijoittaa jo olemassa oleville liikenneväylille. Myös raitiotien johtaminen puistoaluetta pitkin ja lähes kaikki esitetyn kaavan muutokset merkitsevät puistoalueen supistamista ja osoittamista rakennusalueeksi. Vaikutus asuinoloihin ja ympäristöön koetaan huomattaviksi, ja liikennemäärät ja -melu huolestuttavat. Suora näköyhteys raitiovaunusta rakennusten alimpiin kerroksiin tulee estää istutuksin tai muin keinoin.

Vaikutukset ja selvitykset

Esitetään, että vaikutusten arviointi ei voi perustua vain aluevaraus-suunnitelman tasoiseen asemakaavaehdotukseen, vaan tarvitaan katusuunnitelman kaltainen selvitys linjan kiskotuksesta, korkeusasemista ym.

Pysäkit, liittymät, bussiliikenne ja yhteydet

Uuden ostoskeskuksen viereen esitetään rakennettavaksi liittymä-asema raitiovaunusta bussiin. Bussiliikenne metrolle toimii hyvin, eikä niitä pidä poistaa, eikä raitiovaunu voi korvata linja-autoliikennettä. Bus-

silinjojen säilyttäminen pohjoisen ja idän suuntiin on välttämätöntä. Esitetään, että Ollinraitien pysäkki tulisi siirtää Marunapolun puolelle. Jalankulkuyhteyksistä mm. ostoskeskukseen on huolehdittava.

Kummastellaan, että ehdotuksessa keskeinen pysäkki on siirretty Reposalmentien varteen lähelle uimarantaa, jossa ei toistaiseksi asu kaan.

Liikenneturvallisuus

Uusi raitiotien linjaus leikkaa kevyen liikenteen väyliä useasta kohdasta, mikä heikentää liikenneturvallisuutta. Joukkoliikenteen kulkeminen koulujen välistä koetaan vaarantavana tekijänä sekä uimarannan ja urheilupuiston viihtyisyyteen vaikuttavana. Raitiotien linjausta Yliskylän kautta kannatettavampana vaihtoehto nähdään linjaus Reposalmentien kautta mm. Ilomäentien päiväkodin turvallisen kulkuyhteyden takaamiseksi. Jos raitiotie sijoittuu Yliskyläntie 4 tontin viereen, kävelyreitti tulee saada tontin puolelle muun muassa lasten turvallisen kulkeamisen mahdollistamiseksi. Ollaan huolissaan Ollinraitien pohjoispuolisista kerrostaloista ja niiden liikenteestä, joka kulkisi pihakatutyypin vähäliikenteisen Kuminakujan kautta. Asuinrakennuksen läpi kulkevan Etanapolun kävelyreitistä pelätään tulevan tunnelikäytävänomainen.

Vastine / Genmäle

Yleistä

Koirasaarentien ja Ilomäentien asemakaavan muutoksella mahdollistetaan raitiolinjan rakentaminen Reposalmentielle suunnitellulle päätepysäkille saakka. Kaava ei sinänsä ota kantaa Kruunusillat-hankkeelle tarpeellisen varikon sijaintiin, mutta mahdollistaa raitovaunujen ajon myös toisessa kaavamutoksessa valmisteilla olevaan ns. ratikkakortteliin. Vartiosaari, Kruunusillat, raitiotien linjauspäätökset ja Laajasalon kaupunkibulevardi eivät ole niin ikään tämän asemakaavamutoksen sisältöä, mutta vastineissa on vastattu näiltä osin tarpeelliseksi katsotulla tavalla.

Kaupunkibulevardi ja yksityisautoilu

Asuntoalueilla tarvitaan autojen pysäköintipaikkoja jatkossakin. Liikkuksen infrastruktuurin suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan myös muut kulkumuodot. Näin toimitaan myös tämän asemakaavamutosalueen osalla.

Kruunusilloilla odotetaan olevan noin 37 000 raitiotiematkustajaa vuorokaudessa vuonna 2040, jolloin nyt alustavasti suunniteltu Laajasalon kaupunkirakenteen tiivistyminen on pääosa toteutunut. Jos vastaava

määrä liikkumistarpeesta hoidettaisiin henkilöautoilla (n. 30 000 ajoneuvoa vuorokaudessa), ei autoliikennettä saataisi sujumaan millään realistisella keinolla. Bussiliikenteen matkustajamääriin ei myöskään odoteta dramaattista pudotusta. On odotettavaa, että myös autojen määrä kasvaa Laajasalossa tulevaisuudessa. Helsinkiin odotetaan lähivuosikymmeninä erittäin suurta väestön lisäystä. Helsingin liikennejärjestelmää ei ole mahdollista kehittää siten, että liikkuminen tapahtuisi yksityisautopainotteisesti. Helsingin kaupunki on päättänyt pyrkiä toisenlaisen, kestäviä kulkumuotoja painottavan liikkumisen strategiaan (liikkumisen kehittämissuunnitelma).

Prognoserna för Kronobergsbron är 37 000 spårvagnsresenärer/dygn år 2040, dvs. vid den tidpunkt då man beräknar att den nu planerade förtätningen av Degeröområdet ska vara slutförd. Det finns inget realistiskt sätt att lösa motsvarande transportbehov med personbil (ca 30 000 fordon/dygn). Ingen dramatiskt minskning av busstrafiken är heller att vänta. Helsingfors invånartal förväntas stiga märkbart under kommande årtionden och antalet bilar på Degerö förväntas också stiga. Det går inte att utveckla ett trafiksystem för Helsingfors, som baserar sig på privatbilism. Helsingfors stad har fattat beslut om att sträva till en transportstrategi, som baserad sig på hållbar fortskaffning (utvecklingsprogrammet för fortskaffning).

Yhteys Herttoniemeen

Herttoniemen ja Laajasalon liikennesuunnittelua tehdään yhtenä kokonaisuutena, jossa huomioidaan kehityshankkeiden oikea ajoitus mm. liikenteellisten haittojen pitämiseksi mahdollisimman vähäisinä. Myös Herttoniemessä tehdään parannuksia autoliikenteen sujuvuuden turvaamiseksi. Poikittainen joukkoliikenne paranee nykytilanteesta, kun Raide-Jokeriyhteys valmistuu. Kruunusillat raitiotieyhteys palvelee osaltaan matkaketjun osana myös seudullisia poikittaisyhteyksiä.

Metron pistoraitteen rakentaminen Laajasaloon Herttoniemestä ei ole mahdollista. Sitä on tukittu osaltaan kun on arvioitu Laajasalon joukkoliikennejärjestelmää. Liikennöinti metroradalla on tiheää, eikä uusille taten syntyville vuoroille ole järjestettävissä tilaa nykyiselle radalle. Järjestely olisi myös erittäin kallis. Järjestely ei poistaisi kokonaan tarvetta raitiotien rakentamisen ja maankäytön kehittämisen edellyttämiä katuverkon järjestelytarpeita.

Kruunusillat ja pikaraitiotie

Kruunusillan liikenteen järjestäminen ei kuulu suoranaisesti tämän asemakaavamuutoksen sisältöön. Tämän asemakaavan uusi kerrosala sijoittuu siten, että asukkaat ovat Kruunusillat-hankkeen mukaisen raitiotieliikenteen välittömässä läheisyydessä. Palvelu tarjoaa mahdollisuuden arkimatkojen valintaan siten, että joukkoliikenteen kulkumuoto-

osuus painottuu autoliikennettä enemmän verrattuna esimerkiksi Laajasalon nykyisiin liikkumistottumuksiin. Muuttuva palvelutarjonta tarjoaa mahdollisuuden myös nykyisessä asutokannassa asuville tehdä matkoja enemmän joukkoliikenteellä.

Kruunusillat-hankkeen yhtenä lähtökohtana on ollut tarjota suora raitiotiepalvelu myös Yliskylän pohjoisosaan, jotta Yliskylän pohjoisosan merkittävä asukasmäärä saadaan suoran raitiotieliikenteen palvelun piiriin. Raitiotien reitille ei ole muuta toteuttamiskelpoista reittiä.

Raitiotien rakentamisesta myös Herttoniemen suuntaan on yleiskaavassa merkintä. Yhteys voidaan toteuttaa kuitenkin myös runkolinjabbussina. Raitiotielinjauksen rakentaminen palvelemaan suoralla tarjonnalla myös pohjoista Yliskylää on perusteltua. Aluetta palveleva pysäkki on pyritty sijoittamaan keskeisesti siten, että sinne olisi hyvät kävely-yhteydet. Se on esitetty Marunakujalle. Yliskylää palvelee myös jatkossa raitiotien lisäksi nykyisen kaltainen bussitarjonta.

Kruunusillat-hankkeen mukainen raitiotie parantaa yhteyksiä keskustan suuntaan ja muodostaa vaihdottoman yhteyden Helsingin keskustaan. Vaihdollisella yhteydellä matkaketjut paranevat merkittävästi Helsingin seudun paikallisliikenteen rataverkkoon (junat, metro). Pasilan suuntaan muodostuu vaihdollinen kätevä raitotieyhteys Kalasatamasta. Matka-aika Laajasalon kauppakeskukselta Pasilaan on arviolta noin 34 minuuttia. Teknisesti on myös mahdollista, että Pasilan suuntaan tulevaisuudessa olisi suorat raitotieyhteys Laajasalosta. Laajasalosta syntyvistä matkoista noin 2/3 suuntautuu keskustan suuntaan. Osa näistä matkoista jatkuu keskusta-alueen ulkopuolelle. Kauempana tulevaisuudessa on myös mahdollista, että vaihtoyhteys junarataraverkkoon parane, jos ns. Pisara-rata toteutuu. Tällöin Hakaniemi olisi erinomainen vaihtopaikka myös junaverkkoon. Liikkumisen infrastruktuuri kehittyy eri hankkeiden muodossa pitkällä aikavälillä ja Kruunusillat-hanke on osa tätä kehitystä. Kruunusillat-rakentaminen osana Laajasalon alueen kehittymistä ja tiivistymistä on kannattavaa ja välttämätöntä. Helsingin asukasmäärän odotetaan kasvavan erittäin merkittävästi lähimpinä vuosikymmeninä.

Tehdyn selvityksen mukaan raitioliikenteelle ei synny riittävästi matkakysyntää Laajasalon ja Roihupellon välille (Raide-Jokeri) näköpiirissä olevalla maankäytöllä. Maankäyttötarkastelu sisältää myös yleiskaavan potentiaalilin, joka ei ole vielä asemakaavoitusvaiheessa. Lisäksi raideyhteys edellyttää merkittäviä asemakaavallisia toimenpiteitä. Tässä viitataan myös ehdotukseen Tiiliruukinlahden yli kulkevasta yhteydestä Roihupellon suuntaan. Tämä linjaus on epärealistinen linjausvaihtoehto. Kaiken kaikkiaan raideyhteys on melko pitkän aikajänteen päässä ja sen mahdollinen sijainti on katuyhteydellä "Laajasalontie–Linnanrakentajantie". Bussiliikenteen kehittämistä suunnitellaan aktiivisesti yhteistyössä HSL:n kanssa kysynnän mukaan. Bussilinjan perustaminen

ei edellytä yhtä suurta matkakysyntää kuin raideliikenne. Toimivat bus-siyhteydet vaativat myös liikennejärjestelyjen uusimista.

Humalniementietä ja Ilomäentietä yhdistävä katuyhteys avataan yleiselle liikenteelle tämän asemakaavamuutoksen myötä. Muutokset liikennemääriin eivät ole kovin suuria koska kyseinen katuyhteys ei muodosta varsinaiseen läpiajoon houkuttelevaa yhteyttä.

Muistutuksessa esitetty laskelma matka-ajasta keskustaan tarkoittaisi 13,6 km/h matkanopeutta. Kruunusillat hankkeen mukaiselle raitiotielle on asetettu tavoitteeksi 22 km/h matkanopeus. Esitetty matka aika olisi 33 minuutin sijasta noin 20 minuuttia.

Viheralueet, raide, asuminen ja virkistys

Alueita, joilla on jo merkittävä määrä sekä teknistä- että palveluinfrastuktuuria, on viisasta ja ekologista tiivistää. Valtaosa helsinkiläisistä ja tutkitun käsityksen mukaan myös uusista asukkaista haluaa asua kaupungissa, jossa palvelut ovat hyvin saavutettavissa. Laajasalon tiivistyminen on osa tätä kuvailtua kehitystä ja tarjoaa kehittyvän kaupunkirakenteen myötä elinvoimaisen ympäristön asua.

Kaavassa Ollinraitioksi nimetty alue on voimassa olevassa kaavassa puistoaluetta ja muuttuu kaavamuutoksen myötä puistomaisesti rakennettavaksi katualueeksi. Alueen säilyminen mahdollisimman vehreänä on kaavassa osoitettu useilla määräyksillä. Ollinraitien raidejärjestelyä varten asemakaavaan merkitään, että raide on rakennettava nurmiratana. Nurmirata on akustisilta ominaisuuksiltaan hiljaisempi kuin kovapintainen ratarakenne. Lisäksi nurmirata on esteettisesti paremmin puistoalueelle soveltuva. Jatkosuunnittelussa tarkentuviin kohtiin voidaan sijoittaa myös matalia maastokumpuja, suojaistutuksia ja vaikkapa taiteellisesti toteutettuja aitamaisia rakenteita, jotka parantavat ympäristön laatua ja vähentävät häiriötä. Radan korkeusasemaa on tarkasteltu huomattavasti normaalia enemmän suunnittelun yhteydessä. On tutkittu vaihtoehtoa, jossa rata painettaisiin mahdollisimman alas. Tämän tarkastelun mukaan radan painamisesta alimmalle järkevälle tasolle ei saavuteta mainittavia hyötyjä. Sen sijaan yhteydet radan kanssa poikittaisiin suuntiin vaikeutuisivat ja maisemallinen laatu heikkenisi ja syntyisi teknisiä haasteita mm. kuivatuksen ja risteävän kunnallistekniikan kanssa. Tontteihin nähden ei myöskään saavutettaisi merkittäviä etuja.

Yliskyläntie 4 kohdalla raitiovaunu on liikkeessä noin 30 km/h ja näköyhteys raitiovaunun ja asuntojen välillä muodostuu nopeasti ohi menevästä hetkestä, jolloin aika näköhavaintojen tekoon on erittäin lyhyt. Näköyhteyden heikentämiseksi tontin pohjoisreunalle voidaan toteuttaa istutuksia.

Kruunusillat hankkeen nettisivuilla on myös vastauksia usein kysytyihin kysymyksiin: <https://www.hel.fi/kaupunkiymparisto/kruunusillat-fi/tietoa-hankkeesta/usein-kysytyt-kysymykset/#1f>

Vaikutukset ja selvitykset

Kuten kaikella maankäytön muuttumisella on vaikutuksia kyseisen suunnittelualueen ulkopuolella, niin myös tälle kaava-alueelle kohdistuu vaikutuksia kaavarajauksen ulkopuolelta, jotka huomioidaan tässä asemakaavassa ja sen selvityksissä. Vaikutuksia arvioidaan tarvittavilla ja riittävän laajoilla selvityksillä kaavassa ja siihen liittyvissä asiakirjoissa. Kaavan vaikutuksista on kerrottu kaavaselostuksen kohdassa ”Vaikutukset”. Raitiotiejärjestelystä on tehty ratasuunnitelma. Kadun rakentamisesta tehdään myöhemmin MRL 85 §:n mukainen suunnitelma, jossa otetaan huomioon toimivuus, turvallisuus ja viihtyisyysvaatimukset.

Pysäkit, liittymät, bussiliikenne ja yhteydet

Bussiliikenne on myös tulevaisuudessa tärkeä osa Laajasalon joukkoliikennejärjestelmää, jolla taataan koko Laajasalon kuuluminen joukkoliikennepalvelun piiriin. Yliskylässä on jatkossakin myös bussilinja, jonka pysäkit säilyvät lähtökohtaisesti nykyisillä paikoillaan. Vaihtotarve bussilinjalta raitiotiehen on arvioitu vähäiseksi, koska palvelut tarjoavat molemmat alueella (Yliskylän pohjoisosassa) varsin kattavan saavutettavuuden suorille yhteyksille. Tärkeimpien vaihtopaikkojen odotetaan muodostuvan toisaalle (Kauppakeskus, Koirasaarentie). Terminaalijärjestelyt vaatisivat myös huomattavasti tilaa.

Laajasalon kaupunkirakenteen kehittämisessä keskeisten katujen kuten Laajasalontien keski- ja pohjoisosan rakenteen muuttaminen selkeäksi, joka mahdollistaa paitsi raitiotieliikenteen myös kaikki muut liikennemuodot, on keskeisessä asemassa. Täydennysrakentaminen keskittyy suurelta osin vilkkaiden katujen varteen. Samalla uusi asutus sijoittuu raitiotien palvelun piiriin. Bussiliikenne on myös tulevaisuudessa tärkeä osa Laajasalon joukkoliikennejärjestelmää, jolla taataan koko Laajasalon kuuluminen joukkoliikennepalvelun piiriin.

Ändringen av centrala gator, så som ändringen av de nordliga partierna och mittpartierna av Degerövägen till gaturum, som utöver spårvägstrafik ger plats för alla övriga transportmedel har stått i fokus för utvecklandet av stadsstrukturen på Degerö. Kompletteringsbyggandet kommer till stor del att koncentreras längs de livligt trafikerade gatorna. Nya bostäder placeras så att de betjänas av spårtrafiken. Genom att också busstrafiken kommer att vara viktig i Degerö kollektivtrafiksystem garanteras att hela Degerö i framtiden kommer att betjänas av kollektivtrafik.

Suunnitelmassa on toimittu mielipiteen mukaisesti siirtämällä pysäkki Marunapolulle. Suunnitelmassa on otettu huomioon myös kävely-yhteydet ostoskeskukseen mm. Kiiltomadonpolkua pitkin.

Raitiotien päätepysäkki rakennetaan pääosin jo aiemmin asemakaavassa katualueeksi osoitetulle alueelle. Raitiotiepalvelun ulottaminen esitettyyn paikkaan Reposalmentiellä on perusteltua, koska nykyisin päätepysäkin palvelualueella on voimassa olevien asemakaavojen mukaan yli 20 000 asunto k-m², Laajasalon tuleva ratikkakortteli n. 40 000 asunto k-m², tärkeä koulu sekä virkistysalueita. Myös uuden, lainvoimaisen Helsingin yleiskaavan (2016) mukaisesti päätepysäkin läheisyyteen on osoitettu uutta asumista nykyisen maankäytön lisäksi.

Liikenneturvallisuus

Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyden rakentaminen Yliskyläntie 4:n pohjoispuolella sijoittuu parhaiten raitiotien vastakkaiselle puolelle, koska siellä on mm. pelastusreitti uudelle asuinkerrostalolle. Asemakaava-alueen tuntumassa Yliskyläntie 4:n tontin läpi on olemassa rasitteena jalankulkuyhteys tontin kautta. Muilta osin, kun muuta ei ole sovittu, voivat tontit estää läpikulun.

Radan yli kulkeminen ohjataan selkeästi ja pyritään vain välttämättömiin risteämiin. Tämän asemakaavamuutoksen alueella joillekin raitiotien ylityspaikoille rakennetaan liikennevalo-ohjaus. Kun ylitetään myös ajorata, toteutetaan pääsääntöisesti vaihteittainen ylitys.

Ilomäentien ja Marunapolun yhtymäkohtaan päiväkodin kohdalle on mahdollista sijoittaa kaikki esitetyt liikenteen toiminnot. Jalankulun järjestämien päiväkodille turvallisesti on mahdollista.

Raitiotielinjaus on tehdyn Kruunusillat-hankkeen päätöksen mukainen. Raitiotien linjaamisella Reposalmenteilte jäisi hyvin merkittävä määrä ihmisiä Yliskylässä raitioliikenteen suoran palvelutarjonnan ulkopuolelle.

Etanapolun jatke kulkee rakennuksen kaksi kerrosta korkean aukon läpi. Lyhyt kulku rakennuksen rungon mitalta ei anna tunnelimaista vaikutelmaa.

Puistot, viheralueet ja virkistys

Nostetaan keskiöön, että Laajasalon luonnonmukaisuus tulee säilyttää, ja viitataan Herttoniemeen esimerkkinä siitä, miten kaikki pinnat ja rannat on suunniteltu kerralla valmiiksi synnyttäen kovaa, tylsää ja kalseaa aluetta.

Koska alueella asuu paljon eri-ikäisiä ihmisiä, pitäisi löytyä kaikille alueille, joilla viettää aikaa. Laajasalossa tarvitaan edelleen avoimia rantoja ja uimapaikkoja, jotka ovat luonnonmukaisia. Yliskylän alueella asuu paljon iäkkäitä ihmisiä. Liikkumisen hankaloituessa ja elämänpiirin rajautuessa omaan kotiin sekä sen lähialueisiin on erityisen tärkeää, että luonto on lähellä.

Laajasalon asukasluku kasvaa tulevina vuosina merkittävästi ja puistot tulevat olemaan entistäkin keskeisemmässä roolissa asukkaiden virkistyskäytössä. Ne ovat keskeinen osa Laajasalon viehätystä ja kaupunginosan erityispiirre. Viheralueita tulisi ennemminkin suojella kuin rakentaa. Toteutuessaan raitiovaunuväylä ja erityisesti uudisrakennukset muuttavat oleellisesti puistomaista maisemaa. Suunnittelu vaikuttaa tempoilevalta ja rahaa haaskaavalta. Lisäksi lähialueelta katoaa liikuntamahdollisuuksia suunnitellun raitiovaunuvarikon alle.

Helsingin kaupungin rakennusvirasto on laatinut 2001 Yliskylän viheraluesuunnitelman yhteistyössä alueen asukkaiden ja toimijoiden kanssa. Nyt ehdotettu kaavamuutos muuttaisi merkittävän osan näistä viheralueista rakennusmaaksi. Viheralueet ovat merkittäviä eikä lisärakentamista tule toteuttaa viheralueita vähentämällä.

Luonnonläheisyyden myönteisistä terveysvaikutuksista ihmisille on 1970-luvun jälkeen saatu tutkimustietoa, joka osoittaa luonnonläheisen lähiörakentamisen olleen monella tavalla onnistunut ratkaisu. Luonnonympäristöä ei voi tarkastella ainoastaan ihmisten terveyden, asunnon ikkunasta avautuvan näkymän tai virkistysmahdollisuuksien kannalta. Luonnonympäristön säilyminen on myös arvo itsessään. Laajasalon luonnonmukainen rakennustapa on mahdollistanut monimuotoisen kasvi- ja eläinkunnan säilymisen.

Koirasaarentien ja Köökarinkujan risteyksen länsipuolinen viheralue nykyisellään muodostaa mukavan pienen puistikon, jolla on mänty- ja sekametsää sekä pieni kallio. Varsinkin Borgströminkujan ja Köökarinkujan asukkaille se on maisemallisesti tärkeä näkymä heidän ikkunoistaan. Asemakaavan toteutuminen merkitsee koko alueen tuhoutumista.

Suunnittelualueella on lepakoita ja siiliä, joiden elinoloja tuhottaisiin, mikäli rakennettaisiin asuintaloja. Lepakot ja siilit on lueteltu luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisessa luontodirektiivin liitteessä IV (a) -lajeihin, joiden yksilöiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty.

Korttelia 49005 ei tule muuttaa pientalotontiksi. Siellä on pesinyt muun muassa satakieliä ja alueella liikkuu paljon pieneläimiä. Alue on koiranomistajien ahkerassa käytössä lähimmän koirapuiston ollessa 1,5 kilometrin päässä.

Yliskylänkaaren ja Humalniementien kulmaan puistoalueella kasvaa alueen suurimpia kuusia, joiden kaatamista vastustetaan. Puistoalue on osa pohjoiseen johtavaa viherkäytävää, joka päättyy rantaan ja tulee säilyttää.

Tuodaan esiin, että istutettuja mäntyjä harvassa kasvava puistoalue Ilomäentien ja yläkoulun viereisen tekonurmen välissä on ehdottomasti pidettävä rakentamisesta vapaana puistona.

Ollaan erityisen ilahtuneita itärannan virkistysalueitten suunnitelmista. On mahtavaa, jos tuo upea ranta-alue voidaan saattaa kaikkien nautittavaksi. Nyt se on monin paikoin umpimetsää eikä rantoja pitkin voi kiertää. Suhteellisen pienillä kustannuksilla voidaan rakentaa erinomainen virkistysalue kaikkien käyttöön ilman, että alueen luontoarvoja loukataan. Toisessa mielipiteessä taas esitetään, että rantapuistojen rakentaminen on maakuntakaavan ja voimassa olevan yleiskaavan vastaista, joten Laajasalon itärannan asemakaava (HEL 2012-006029) on myös lain vastainen.

Vastine

Laajasalon viheralueet ovat luonteeltaan pääosin virkistysmetsää ja se on yksi Helsingin vehreimmistä ja eniten viheraluetta sisältävistä kaupunginosista. Vaikka puistoalueillekin on osoitettu rakentamista, sijoittuu asemakaava-alue pääosin nykyisille liikennealueille ja rakennettujen alueiden tuntumaan, eikä tule kokonaisuudessaan merkittävästi vähentämään viheralueen määrää.

Vaikka otetaan huomioon tulevien vuosien täydennysrakentamisen aiheuttama väestönkasvu sekä vähennetään uudisrakentamisen viemät alueet, tulee Laajasalossa tulevaisuudessakin olemaan viheraluetta enemmän kuin Helsingissä keskimäärin. Tällä hetkellä Laajasalossa on viheraluetta huomattavasti enemmän asukasta kohti kuin keskimäärin Helsingissä. Se tulee säilymään hyvin luonnonläheisenä kaupunginosana. Laajasalon luonnonmukaiset viheralueet säilyvät jatkossakin samanluonteisina. Laajasalossa on Helsingin pisin rantaviiva ja siellä tulee säilymään avoimia rantoja ja uimapaikkoja tulevaisuudessakin. Kaupungilla on periaate, että rantoja avataan yleiseen käyttöön mm. rantareitin avulla.

Saaren metsäinen luonne tulee säilymään täydennysrakentamisesta huolimatta. Myös virkistysalueiden kehittäminen on osa Laajasalon tulevaisuutta ja mm. ranta-alueita pyritään saamaan paremmin saavutettaviksi rantareitin avulla.

Laajasalossa on tärkeitä lepakkoalueita. Tämä asemakaava-alue sijoittuu pääosin liikennealueille ja rakennettuun ympäristöön, eikä kuulu Laajasalon lepakkoalueisiin Helsingin luontotietojärjestelmän mukaan.

Aluesuunnitelmat laaditaan kaupungin nykyisten viher- ja katualueiden hoitoa ja kehittämistä, mm. perusparannustarpeen arvioimista, varten. Asemakaavoissa ratkaistaan maankäyttö, mm. alueiden lisärakentaminen.

Laajasalon raitiotien rakentaminen puistoalueelle muuttaa jonkin verran puistomaista maisemaa, mutta alue toteutetaan puistomaisena ja uusia puita ja pensaita istutetaan. Pääosa Yliskylän nykyisistä, tasaisista viheralueista säilyy entisellään.

Helsinkiä täydennysrakentaessa pidetään tärkeänä säilyttää yhtenäisiä viheralueita, joskin myös pienempiä taskupuistoja jää asutuksen väleihin edelleen, vaikkakin osa niistä osoitetaan rakentamiselle.

Ilomäentien ja yläkoulun viereisen tekonurmen alue on kaavoitettu puistoksi.

Laajasalon itärannan suunnittelukysymykset ratkaistaan kyseisessä kaavassa.

Maaperä, rakennettavuus ja kaavatalous

Todetaan, että Yliskylän nykyinen rakennuskanta sijoittuu saaren korkeimmille paikoille ja rinteille, mutta pääosa suunnitellusta lisärakentamisesta kohdistuu alaville, entistä merenpohjaa ja täyttömaata oleville alueille, joille rakentaminen näille alueille on kallista, eikä kaikissa tilanteissa taloudellisesti kannattavaa. Kysytään myös, onko tarkoitus muuttaa kaikki viheralueet asuinalueiksi, vaikka samaan aikaan koulut tarvitsevat varoja niiden korjaamiseen, ja nähdään se tärkeämpänä verovarojen käyttönä. Esitetään, että korttelin 49005 puistoaluetta ei tule muuttaa pientalotontiksi, koska se on entistä merenpohjaa, joka vaatii paalutuksen. Kysytään Taratestin raportit syksyllä tehdyistä geomittauksista, ja kyseenalaistetaan raitiotielinjan suunnitteleminen olevalle maaperälle.

Vastine

Kaava-alueelle rakentamisen kustannukset ovat pääosin tavanomaisella tasolla. Kaupungille kertyy tuloja uuden kaavoitettavan kerrosalan myynnistä ja vuokraamisesta. Kaupunki suunnittelee huolellisesti investointikohteet. Maapeitteen paksuus korttelin 49005 alueella vaihtelee välillä noin 4–13 m. Paaluperustus on tavanomainen pientalon perustamistapa. Perustamistapa ei rajoita kyseisen tontin lopullista käyttötarkoitusta. Raitiotielinjat suunnitellaan lähtökohtaisesti painumattomana rakenteena ja perustetaan pehmeikköalueella paalulaatalle tai massanvaihdon varaan. Maaperäolosuhteiden paikallinen vaihtelu ei vaikuta raitiotien linjaukseen.

Terveellisyys ja turvallisuus ja ympäristöhäiriöt

Todetaan, että asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Koetaan, että raitiotielinjan vetäminen puiston ja puistomaisen asuinalueen läpi rikkoo asumisrauhaa. Mielipiteessä ollaan huolissaan myös liikenteen tuoman melun, valosaasteen ja pienhiukkaspäästöjen lisääntymisestä ja vaikutuksesta terveyteen. Vaikutuksia tulisi arvioida huolella ja systemaattisesti, hyödyntäen sosiaalipsykologista ja sosiologista tuntemusta.

Esitetään, että asemakaavamuutosta tulee arvioida kokonaisuutena raitioliikennesuunnitelman kannalta eikä vain hajanaisten yksittäisten postimerkkikaavojen kautta, ja että raitiotietä koskeva ympäristövaikutusten arviointi suhteessa olevaan asutukseen on suorittamatta. Huolta aiheuttavat maanrakennustöiden ja raitioliikenteen tärinän aiheuttama haitta kiinteistöille. Kysytään, tuleeko kiinteistön julkisivuremontissa varautua parempaan suojaustasoon, ja jos, niin olisiko kaupungin osallistuttava tästä johtuviin kustannuksiin. Todetaan, että raitiotie tulisi perustaa kelluvana, ilman suoraa yhteyttä peruskallioon. Kuminakujan rakennukset on perustettu osittain peruskallion päälle, jolloin meluhaitta nähdään mahdollisena.

Esitetään, että suunnitellun muutoksen myötä etenkin Ryytikuja 5 eteläpuolisten asuntojen julkisivut ja naapurikiinteistön, Yliskyläntie 4:n, pohjoispuolinen pääty altistuvat ympäristömuutoksille. Jo nyt Marunapolun liikenteen äänet kaikuvat massiivisten tornitalojen seinistä Marunapolulla, vaikka väylä on suljettu yksityisautoilta, ja suunnitelmassa melua syntyy lisäksi raitiovaunuista.

Vastine

Alueelta on laadittu liikennemeluselvitys (Akukon Oy, 180625-2, 12.11.2018), jossa on mallintamalla arvioitu katujen ajoneuvoliikenteestä ja raitioliikenteestä kaava-alueelle ja sen lähiympäristöön kohdistuvaa melua. Kaavan selostuksen kohdassa ”Ympäristöhäiriöt” on avattu tarkemmin selvityksen keskeisimmät kohdat.

Selvityksen pohjalta on annettu tarvittavat kaavamääräykset. Kaavassa on annettu määräyksiä mm. uudisrakennusten äänitasoerovaatimuksesta, oleskeluparvekkeiden ja piha-alueiden meluntorjunnasta. Ollinraitin alueella raitioliikenteen ympäristövaikutukset ulottuvat myös kaava-alueen ulkopuolelle. Tästä syystä kaavassa edellytetään viherradan toteuttamista ja kiinnittämään huomiota raidemelun torjuntatarpeeseen jatkosuunnittelussa.

Kaavaratkaisun vaikutuksia ääniympäristöön ja meluun on selvitetty tarkemmin kaavaselostuksessa.

Pikaraitiotien runkomelun ja tärinän torjunta tulee suunnitella ja toteuttaa ratarakenteissa, joten kaavassa on annettu raitiotien suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa rakennusten sisätiloissa. Raitiotieliikenteen aiheuttaman runkomelun ja tärinän torjuntatarvetta ja laajuutta arvioitaessa tulee ottaa huomioon raitiotien ympäristössä oleva nykyinen sekä nyt asemakaavoitettava rakennuskanta.

Kaavaratkaisun ilmanlaatuvaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa ja sen pohjalta on annettu tarvittavat kaavamääräykset.

Nämä edellä mainitut luovat edellytykset terveellisen ja viihtyisän asuin ympäristön toteuttamiselle.

Mahdollisessa kiinteistön julkisivuremontissa on suositeltavaa ottaa huomioon Ollinraition alueen ääniympäristön muuttuminen raitioliikenteen myötä. Tällöin on asuinviihtyisyyden kannalta hyvä kiinnittää huomioita yksittäisten raitiovaunujen ohiajoista syntyvää meluun ja tavoitella uudisrakennuksiin verrattavaa ääniympäristöä. Valitettavasti kaupungilla ei ole mahdollisuutta osallistua tämän kaltaisten remonttien kustannuksiin.

Raideliikenne muuttaa asuin ympäristöä vääjäämättä. Laajasalon raitiotiehanke on sekä koko kaupungin, että Laajasalon kaupunginosan tasolla tärkeä. Raideliikenteeseen perustuva liikkuminen ja kaupungin asuntotuotannon lisääminen täydennysrakentamisen raideliikenteen varrelle on Helsingin kaupungin strategisten tavoitteiden mukaista, jonka vaikutuksia laajemmin on arvioitu mm. Helsingin yleiskaavan 2016 aineistossa.

Asemakaavan ympäristövaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon Laajasalon täydennysrakentamisen myötä kasvavat liikennemäärät ja kokonaisuudessaan Laajasalon alueella suunnitellut raitiolinjat. Vaikutuksia on arvioitu kaava-alueelle ja myös sen lähiympäristöön. Asemakaavan muutosta varten laadittujen selvitysten perusteella on mahdollista arvioida riittävällä tavalla asemakaavan sisältövaatimusten täyttymistä.

Kaavan valmisteluaineisto ja viestintä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa kommentoidaan mm. sisällön, suunnittelualuerajausten ja maanomistustietojen suhteen. Todetaan, että aineistossa olisi pitänyt olla mukana aluetta koskeva voimassa olevat asemakaavat sekä tonttikartta.

Kaupungin puistoalueelle yrityksen hyödynnettäväksi asuinkerrosalan kaavoittamisesta tiedustellaan, onko se kilpailutuksia koskevan lainsäädännön mukaista.

Esitetään, että kaavaluonnos on ristiriidassa voimassa olevien asemakaavojen kanssa. Kritisoidaan valmisteluaineistoa, josta ei ilmene esim. pysäköintialueita. Yksi alueen asemakaava määrää myös, että kortteli-alueiden tonteilla on varattava lasten leikkitiloiksi ja asukkaiden oleskeluun vähintään 30 % asuinhuoneistoalasta. Tämän ei nähdä olevan mahdollista tarkastellessa kyseisen suunnitelman rakennusoikeuden määrää suhteessa tontin kokoon.

Ilmaistaan huoli ja esitetään kritiikkiä asumisen ja varikon hybridin sijoittamisesta, hankkeen valmistelusta ja tiedottamisen epämääräisyydestä ja puutteista.

Vastine / Genmäle

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on kerrottu suunnittelualueesta, joka on käsittää alueena laajalti myös Helsingin kaupungin omistamat katu- ja puistoalueet. OAS 2016:ssa on esitetty likimääräinen alue, jossa selvitetään täydennysrakentamista. Merkintä on viitteellinen. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa tiedotetaan osallisille alueella olevasta kaavamutostarpeesta ja suunnittelun tavoitteista, mutta kaavaehdotuksen sisältö ei useinkaan ole tuossa vaiheessa vielä tarkasti tiedossa. Suunnittelun edetessä ja mennessä tarkemmaksi myös osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyt asiat luonnollisesti tarkentuvat.

Asemakaavassa ei ratkaista asuntojen hallintamuotoja, eikä puistoalueelle ole merkitty kaavassa yrityksen hyödynnettävää asuinkerrosalaa.

Kaavamutoksen suunnittelualueella on noin 10 kpl voimassa olevaa asemakaavaa, eikä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ole tarkoituksenmukaista liittää näin suurta määrää asemakaava-aineistoa. Asemakaava- ja tonttikartat ovat kaikkien nähtävillä Helsingin kaupungin karttapalvelussa <https://kartta.hel.fi/>.

Kaavoitusta ohjaavan maankäyttö- ja rakennuslain mukaan asemakaava on laadittava ja pidettävä ajan tasalla sitä mukaan, kun kunnan kehitys tai maankäytön ohjaustarve sitä edellyttää. Asemakaavoja voidaan muuttaa ja tällöin edellinen asemakaava lakkaa olemasta voimassa.

Valmisteluaineistossa ei ollut tarkoituksenmukaista esittää kaavatason suunnitelmia mm. piha-alueista. Tarpeellinen määrä pysäköintiä sekä vapaata piha-aluetta leikkiä ja oleskelua varten on sovittavissa pihoille. Tämä on tutkittu kaavaehdotuksessa.

Laajasalon asumisen ja varikon hybridi ei ole tämän asemakaavamutoksen sisältöä. Siihen liittyvä suunnittelu ja vuorovaikutus ovat oma

prosessi, jonka sisältö ovat ratkaistavissa tästä asemakaavan muutoksesta riippumatta.

Spårvägsdepån hör inte till den här detaljplanen. Spårvägsdepåns planering och växelverkan sköts som en separat process, som inte är beroende av den nu aktuella detaljplanen.

Ns. Laajasalon ratikkakorttelin kaavamutoksesta on kuitenkin myöhemmissä vaiheissa järjestetty useita asukastilaisuuksia sekä lisätty ja päivitetty siihen liittyvää kaupungin karttapalvelussa olevaa aineistoa.

Täydennysrakentaminen Laajasalossa ja Helsingissä

Mielipiteissä alueen täydennysrakentamista vastustetaan, mutta osin se nähdään myös tarpeellisena ja perusteltuna hyvien liikenneyhteyksien sekä kaupungin vääjäämättömän kasvun ja kehityksen kannalta. Yhtäältä todetaan, että tiivistämistä ei voi tai pidäkään estää, mutta se tulee tehdä alueen ainutlaatuisuus huomioiden. Toisaalta nähdään Laajasalon voimakkaan rakentamisen pilaavan alueen erikoisluonteen ihmisystävällisenä asuinalueena. Huomautetaan, että uudisrakennuksia suunniteltaessa olisi kiinnitettävä huomiota paitsi rakennusten kokoon myös niiden arkkitehtoniseen muotoon, väreihin ja materiaaleihin.

Esitetään, että suunnitelma ei perustu yleiskaavaan 2002, jossa Reposalmentien alue on virkistysaluetta, kaupunkipuistoa sekä kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävää aluetta, eikä siinä ole raitioyhteyttä Laajasalossa.

Todetaan, että Laajasaloon tulee jo nyt valtava määrä uusia asukkaita kaupunkibulevardin varteen. Akuuttia tarvetta kaiken, edes jotenkin käytettävissä olevan maan rakentamiselle ei nähdä. Koetaan, että Helsingin yleiskaavaehdotus 2050 antaa kaupungille vapaat kädet kulttuuri-, viher- ja pientaloalueiden mielivaltaiseen muuttamiseen, ja että epäselväksi koettu yleiskaava mahdollistaa Laajasalon tiivistämisen pala palalta pientalojen kustannuksella. Kysytään myös, onko kaupungin tavoitteena muuttaa kaikki pienetkin puisto- ja metsäalueet asunnoiksi. Lausutaan, että raitiovaunulinja ei tarvitse bulevardia tai rakennusmuuria ympärilleen, ja että sopivia rakennuspaikkoja löytyy hieman kauempaakin.

Todetaan, että kaupungissa tulee säilyttää eri aikakausille tyypillisiä asuntoalueita, ja jatkossakin tulisi olla väljästi rakennettuja kerrostaloalueita. Nähdään, että omakotialueet ovat osa kulttuuriperintöä, mutta kulttuuriperintöalueita ei ole enää kaavassa lainkaan merkitty. Esitetään, että pientaloalueet tulisi kaavassa rajata selvästi kortteleittain. Kysytään, miten 4–7-kerroksiset rakennukset sopivat rivi- ja omakotiloympäristöön. Esitetään mielipide, että pientaloalueen puistoon rakennettavat uudet rakennukset voisivat olla korkeintaan alueen nykyistä

rakennuskantaa vastaavia pientaloja, jotka tulisi rakentaa huomioiden alueen maastonmuodot, puusto, rakennuskanta ja muut erityispiirteet. Voimassa olevassa asemakaavassa alueet, jotka nyt on osoitettu rakentamiseen, on aiemmin kaavoitettu puistoalueeksi. Huomautetaan, että pientaloasutusta on jo tiivistetty ja olemassa olevia rakennuksia peruskorjattu kalliisti ja pitkällä tähtäimellä tarkastellen.

Ns. lähiömäisyys nähdään arvona sinänsä. Kaupunkikuvan uudistaminen ei saa olla itseisarvo, jos sillä ei pystytä luomaan entistä parempaa kaupunkia. Nähdään, että kerrostalojen tuominen kiinni pientaloalueeseen viestii kaupungin selvää kantaa pientalojen haitallisuudesta kaupungin kehittämiseksi. Viitataan Helsingin kaupungin edustajan toteamaan, että kaupunki on tehnyt ja tekee suuria investointeja muun muassa raitiotiehen, mikä vaatii täydennys- ja uudisrakentamista raitiolinjan varteen. Koetaan, että koska alueen asukkaat ovat ostaneet rivitalo- tai omakotitaloasunnon pientaloalueelta, on täydennysrakentaminen tullut yllätyksenä, ja se koetaan asukkaiden näkökulmasta kohtuutonta.

Pohditaan kaavan rakentamisalueiden sattumanvaraista luonnetta ilmeisesti maanomistuksesta johtuen. Kannetaan huolta, että tämä ei muodosta hyvää ja tasapainoista kaupunkiympäristöä, vaan ohjaavana tekijänä näyttäisi olevan vain mahdollisimman suuri määrä rakentamista. Koetaan hyvänä periaate, että yksityisten omistamia tontteja koskevat kaavamuutokset tehdään vapaaehtoisuuden pohjalta, mutta sen nähdään johtavan pirstaleiseen lisärakentamiseen. Koetaan, että jos kaupungin tarjoamaan lisärakentamismahdollisuuteen ei lähdetä mukaan, kaavoittaa kaupunki korkeita asuinrakennuksia talojen eteen. Ollaan huolissaan, että jos täydennysrakentamisen linja poikkeaa vierisen taloyhtiön kanssa, erilliset ja yksittäiset uudisrakentamishankkeet voivat aiheuttaa epäyhtenäisyyttä kaupunkikuvaan. Esitetään, että kaavoituksen tulisi olla laajat kokonaisuudet huomioon ottavaa, eikä nyt esitetyn kaltaista postimerkkikaavoitusta.

Suunnitteluaineistossa mainitusta selvityksestä yksityisten kiinteistöjen lisärakentamishalusta tiedustellaan sekä huolehditaan kerrostalojen rakentamisesta omakotitalojen rajanaapuriksi, minkä pelätään laskevan tonttien myyntiarvoa.

Korostetaan, että eurooppalaisen pääkaupungin keskustan lähellä sijaitseva Laajasalon kaltainen luonnonläheinen asuntoalue olisi aarre, ja että se on myös osa kaupungin upeaa saaristoa. Kyseenalaistetaan kallioiden räjäyttäminen ja metsän kaataminen, koska ne eivät ole korvattavissa enää muutoksen jälkeen. Muistutetaan, että Laajasalon upea luonto täytyy huomioida täydennysrakentamisessa.

Vastine

Yleiskaavan lähtökohdaksi valitussa väestöennusteessa Helsingin väkiluvun kasvun arvioidaan olevan tulevaisuudessa merkittävää ja Helsinki on kasvanut muutaman viime vuoden ajan jopa nopeammin, kuin yleiskaavan mitoituksen pohjaksi laaditussa nopean kasvun skenaariossa arvioitiin. Ns. "nopean kasvun skenaario", joka on mitoituksen perusta, vastaa kaupunginvaltuuston asettamaa vuosittaista asuntotuotantotavoitetta (6 000 asuntoa vuodessa). Keskeisenä ajatuksena Helsingin kaupungin kasvuennusteessa on seudullinen kasvu, sillä Helsingin metropolialue on jo nykyisinkin toiminnallisesti yhtenäinen kaupunkialue. Ajatellen sekä kaupunkituottavuutta että kestävästä kaupunkirakennettakin on kaupunkiseudun keskeisimmille alueille perusteltua rakentaa lisää. Tällainen alue on myös Laajasalo.

Helsingin kaupungin asuntotuotantotavoite on 6 000 asuntoa ja vuoden 2019 mennessä 7 000 asuntoa vuodessa, josta 40 % on täydennysrakentamista pääasiassa esikaupunkialueilla. Näistä 1 500 asuntoa (25 %) olisi ARA-vuokra-asuntoja, 1 800 asuntoa (30 %) ns. välimuodon asuntoja eli Hitas-, asumisoikeus- tai osaomistusasuntoja ja 2 700 asuntoa (45 %) sääntelemättömiä vuokra- ja omistusasuntoja. Kaupungin oman asuntotuotannon tavoite on 1 500 asuntoa vuodessa. Tavoitteena on rakentaa 750 ARA-vuokra-asuntoa ja 750 välimuodon asuntoa.

Kaupungin tavoitteena on kehittää Helsingistä raideliikenteen verkostokaupunki, jolloin uusien asuntojen ja palvelujen rakentamisen painopiste on metro- ja juna-asemien sekä tulevien raidepysäkkien läheisyydessä. Täydennysrakentamisella mahdollistetaan nykyistä suuremmalle asukasmäärälle hyvät julkisen liikenteen yhteydet, edistetään palvelujen pysymistä alueella ja edesautetaan niiden kehittymistä.

Helsingin uudessa yleiskaavassa tämän kaavamuutoksen alueet on merkitty liike- ja palvelukeskustaksi C1 ja asuntovaltaiseksi alueeksi A2 ja A3.

Laajasalo on rakentunut eri vaiheissa. Tilaa on ollut käytettävissä paljon, ja rakennuksia on ollut mahdollista sijoittaa vapaasti maastoon. 1960-luvulla joitakin pientaloja rakentui Koirasaarentien eteläpuolelle, mutta pääosa pientaloista on rakennettu 1970- ja 1980-luvulla. 1960-luvun lopulla ja 1970-luvun alussa Yliskylään rakennettiin runsaasti kerrostaloja. 1980-luvulta alkaen aluetta on pikkuhiljaa tiivistetty.

Kaupunki kasvaa ja alueet eivät pysy staattisina, vaan etenkin uusien kestävien liikkumismuotojen, kuten pikaraitiotien varrella kaupunki tiivistyy. Kaupunki tarjoaa vaihtoehtoja ja valikoimaa edelleen myös kaupungin kasvaessa. Laajasalosta kasvaa noin 35 000 asukkaan saaristokaupunginosa, jonne jää vielä rivi- ja omakotitaloasumista raitiotien

varsien rakentuessa kerrostalomaisemmiksi. Korkeampi kerrostalorakentaminen sopii raitiotien myötä melko leveäksi muodostuvien katualueiden varteen, luo katutilaa ja lisäksi suojaa yhtenäisenä sen taakse jääviä väljempää alueita liikennemelulta.

Asemakaavan muutoksessa ohjataan kaavamääräyksiin rakennusten ilmettä ja arkkitehtuuria. Kaavan tavoitteena on alueen laadullinen ja toiminnallinen kehittäminen yhdessä täydennysrakentamisen kanssa. Tavoitteena on vahvistaa alueen elinvoimaisuutta ja omaleimaisuutta ja vastata kaupungin kasvuhaasteisiin. Yliskylän täydennysrakentaminen sijoittuu pikaraitiotien varteen, ja alueelle ominainen väljyys säilyy vastedeskin. Kestävän liikkumismuodon, eli tässä pikaraitiotien varrelle rakentaminen, on Helsingin kaupungin strategian ja uuden yleiskaavan tavoitteiden mukaista kaupunkisuunnittelua ja kaupungin tiivistämistä. Kaavaratkaisun toteuttaminen tiivistää kaupunkirakennetta ympäröivää kaupunkirakennetta huomioiden. Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden asemakaavalla pyritään luomaan selkeä ja johdonmukainen Yliskylän raitiotien varren rakentamisen uusi, laadukas kerrostuma. Yliskylässä on mittava määrä viher- ja virkistysalueita edelleen.

Koirasaarentien ja Ilomäentien kaavan tavoitteena on sekä mahdollistaa pikaraitiotien rakentaminen Reposalmentielle saakka, että täydennysrakentaa pikaraitiotien varrelle Helsingin strategian mukaisesti. Kaupungin omistaman maaomaisuuden osalta on tehty analyysiä rakentamisen mahdollisuuksista, ja tätä analyysiä ja kaavoitusta ovat ohjanneet mm. Helsingin strategia, uusi yleiskaava ja vaikutusten arviointi. Tarkemmat perustelut asemakaavoitettavien alueiden osalta löytyvät kaavaselostuksesta.

Maanomistajilla on ollut mahdollisuus jättää asemakaavamuutoshakemus, jos he ovat toivoneet täydennysrakentamisen mahdollisuuden tutkittavaksi tontillaan tämän kaavamuutoksen yhteydessä. Tämä mahdollisuus on olemassa koko ajan. Kaupunki ei kaavoita yksityisille tonteille ilman maanomistajien asemakaavamuutoshakemusta. Kaupunki rakentuu sekä omakoti- että kerrostaloista. Laajasalo tarjoaa edelleen monipuolisia asumisvaihtoehtoja niin pien-, rivi- kuin kerrostaloasujillekin. Omakotitalo pääkaupungissa pikaraitiotieyhteyden välittömässä läheisyydessä ei oletettavasti laske tonttien myyntiarvoa. Kaavamuutos huomioi paikallis- ja kulttuuriperinnön. Kaava-alueella ei ole kulttuurihistoriallisesti merkittäviä alueita.

Liiketilat ja palvelut

Kruunuvuorenrannan ja Kruunusillat-hankkeen rakentamisen myötä Koirasaarentiestä on tulossa Laajasalon itä-länsisuunnan pääliikenneväylä, ja Laajasalon alueellisissa kehittämissuunnitelmissa pyritään edistämään kevyen- ja julkisen liikenteen käyttöä muun muassa laa-

dukkaita katutilaympäristöjä rakentamalla. Nähdään, että kaavamuu-
tosehdotuksessa kuitenkin eivät toteudu kehittämissuunnitelman visi-
oimat ”houkuttelevat kaupunkimaiset katu ympäristöt kivijalkaliikkei-
neen”, vaan että tällaisten ympäristöjen suunnittelu on keskittynyt pää-
asiassa Laajasalon ja Kruunuvuorenrannan keskusten läheisyyteen,
mikä jatkaa perinteistä ostoskeskuskeskeistä lähiösuunnitteluperiaa-
tetta kaupunkimaisen katu ympäristön luomisen sijaan. Laajasalontien
bulevardisointi ei yksin riitä, etenkin kun raitiotielinja ja kevyen liiken-
teen väylä tulevat kulkemaan lähinnä Koirasaarentietä.

Koirasaarentien jo rakennetulla osalla Reiherintien ja Stansvikintien ris-
teysten välisellä osuudella liiketiloja ei ole käytännössä ollenkaan.
Myöskään alueen kaavan muutosehdotuksessa ei niitä yhteenkään ra-
kennukseen ole kaavoitettu. Ainakin muutaman asuinrakennuksen yh-
teyteen tulisi kaavoittaa liiketiloja, joista osa on varattu kahvila- ja ravin-
tolatoiminnalle.

Vastine

Liiketiloja on asemakaavaehdotuksessa osoitettu Koirasaarentien var-
teen yhteensä 650 k-m² joukkoliikenteen pysäkkien ja jalankulkuyh-
teyksien viereen. Ne sijaitsevat Koirasaarentien ja Reiherintien risteyk-
sessä raitiotiepysäkin lähellä, Koirasaarentien ja Köökarinkujan liittyy-
mässä sekä Koirasaarentien ja Laajasalontien risteyksessä raitiotie-
pysäkin vieressä. Marunapolun ja Ilomäentien risteykseen on osoitettu
150 k-m² liiketila raitiotiepysäkin välittömään läheisyyteen. Laajasalon
alueesta on tekeillä vuoden 2019 alussa kaupallinen selvitys, jonka
pohjalta liiketilojen määrää on vielä asemakaavamuutoksen tarkistus-
vaiheessa mahdollista muuttaa, jos selvitys osoittaa tarvetta lisäliiketi-
lalle.

Koirasaarentien alue

Yleistä

Kruunuvuorenrannan Stansvikinkallion ja Kaivoskallion alueiden ase-
makaavamuutos ilahduttaa. Uutisen mukaan suunnittelussa hyödynne-
tään alueen ominaispiirteitä, luontoa, kallioita ja korkeuseroja. Toivo-
taan sen tarkoittavan aidosti sitä, että rakentamisessa säästetään luon-
nonmukaista kalliota ja puustoa, ja että huomioidaan olemassa olevan
rakennetun ympäristön tyyli ja mittakaava.

Mielipiteessä toivotaan, että Kaitalahden puiston tyyppiset rakentami-
sen periaatteet ja näkökohdat voitaisiin ottaa huomioon myös Koirasaa-
rentien vanhan rakennetun alueen täydennysrakentamisessa. Alueen
pieniä puistoja voisi mieluusti hieman kunnostaa, kuitenkin säilyttäen
ne mahdollisimman luonnontilaisina.

Laajasalossa pientaloasutusta on noin puolet tonttialasta. Kaupungin virallisissa strategioissa kaupunginosia luvataan kehittää niiden omasta lähtökohdasta lähtien. Laajasalossa tämä tarkoittaa pientaloasutuksen pitämistä oleellisena osana rakentamista.

Keväällä 2017 Laajasalossa järjestetyssä ylipormestarin asukasillassa arkkitehti kertoi Laajasalon nykyisen pientaloasutuksen säilyvän. Raitiovaunulinja pientaloalueella on hyvä ja toimiva ratkaisu, kuten esimerkiksi on Käpylässä.

Vastine

Koirasaarentien varren kortteleissa säilytetään mahdollisuuksien mukaan olevaa puustoa ja korttelissa 49056 on määrätty olevia kallioita säilytettäväksi. Kortteleiden suunnittelussa tulee noudattaa Helsingin kaupungin viherkerrointa, joka antaa joustoa eri suunnitteluratkaisuille kuten hulevesien hallintaan, viherkaton tai seinän rakentamiseen, säilytettävän ja istutettavan kasvuston määrälle. Viherkerroinmenetelmässä huomioidaan eri viherelementtien ekologisuus, toiminnallisuus, maisema-arvot ja kunnossapito. Koirasaarentien eteläpuolella olevaa Reiherinpolun puistometsää ollaan kunnostamassa v. 2019, jolloin kyseeseen puistometsikköön rakennetaan kauan kaivatut virkistysreitit Reiherinpolku ja Mikonpojanpolku. Muutoin metsikkö säilyy nykytilassa.

Kaavoitusta ohjaavan maankäyttö- ja rakennuslain mukaan asemakaava on laadittava ja pidettävä ajan tasalla sitä mukaa, kun kunnan kehitys tai maankäytön ohjaustarve sitä edellyttää. Koirasaarentien nykyinen eteläpuoleinen asemakaava on yli 40 vuotta vanha; vuodelta 1974.

Helsingin uudessa yleiskaavassa Koirasaarentien varren alue on merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi (A2), jossa korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liikettä ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata.

Kaavaehdotuksessa merkittävimmät uudet kerrostalotontit on sijoitettu pikaraitiotien varteen. Kadun varren kerrostaloista tulee rajaava elementti Koirasaarentien eteläpuoleiseen pientaloasutukseen nähden.

Koirasaarentien pohjoispuolinen alue

Suunnitelmassa esitetty täydennysrakentaminen koetaan olevan ristiriidassa vanhan Koirasaarentien pohjoispuolen valtakunnallisesti merkittävän ja suojellun alueen kanssa. Esitetään, että suunnitelmat tulee

laatia uudelleen lähtökohtana korkealaatuinen sovittaminen ympäristönsä. Kadunvarsitilat tulee varata liike- tai monikäyttötiloiksi elävän ja toimivan katumiljöön saavuttamiseksi.

Ympäristöön sopivaa täydennysrakentamista ei vastusteta, mutta asemakaavan muutoksessa tulee ottaa huomioon olemassa oleva ympäristö ja rakennuskanta. Täydentämisessä ei kuitenkaan pidä käyttää samoja tehokkuuslukuja kuin uusilla alueilla, vaan suunnittelun tulee perustua alueen alkuperäisiin suunnitteluperiaatteisiin.

Asemakaavan muutossuunnittelussa tulee ottaa huomioon korttelin 49056 asemakaavan määräykset ja suojelelun perusteet.

Tuodaan esiin, että suunniteltu rakentaminen estää merkittävien osin auringonvalon koko Borgströminkuja 4:n Köökarinkujan puoleiselta sivulta, jonka asunnoista päivänvalo katoaisi käytännössä kokonaan. Ehdotetaan rakennusten pienentämistä ja sijainnin muuttamista. Esitetään, että lähimmäksi Koirasaarentietä sijoittuva rakennus voisi olla Borgströminkuja 1:n jatkeena Koirasaarentien suuntaisesti, mutta rakennus ei saisi olla korkeampi kuin nykyinen Borgströminkuja 1. Köökarinkujan varrelle esitetään kadun suuntaisesti matalampien kaksikerroksisen rakennusten suunnittelua, joiden pääjulkisivut tulisivat olla tien suuntaan. Rakennusten tulisi olla matalampia kuin kallio, jolle Borgströminkuja 4 on rakennettu.

Huolehditaan, että Lauri Mikonpojan tien itäpuolelle Koirasaarentien varteen, tontille 49063 suunnitellut 3–6-kerroksiset rakennukset tulisivat metsäisen kosteikon paikalle, jossa asuu rikas linnusto. Nämä kerrostalot voitaneen rakentaa, kunhan ne eivät ole niin massiivisia, että läheisten pientalojen ympäristö ja maisema täysin muuttuu. Valitetaan, että nämäkin talot tulevat valitettavasti varjostamaan Köökarinkujan ja Borgströminkujan nykyisiä rakennuksia.

Lausutaan, että toteutuessaan asemakaavan muutossuunnitelma muuttaa ympäristöä merkittävästi esimerkiksi estämällä merinäkömän tai päivänvalon sekä laskemalla alueen asuntojen hintoja. Korttelin 49072 osalta voimassaolevassa asemakaavassa ei pidetä lähiympäristön kannalta suotavana, että ARK-alueille rakennetaan vain kerrostaloja, vaikka rakennukset olisivatkin vain 2-kerroksisia. Tontin 49072/13 osalta on vuoden 1976 kaavamuutoksella pyritty helpottamaan tontin rakentamista luonnonympäristöä säästävällä tavalla. Nyt samaan kortteliin kyseisen tontin viereen suunnitellaan 7-kerroksista ja noin 80 metriä pitkä kerrostaloa.

Esitetään huoli, että kerrostalon ja pysäköintihallin rakennusvaihe aiheuttaisi ympäristön asukkaille merkittävää haittaa. Räjätystyö tapahtuisi erittäin lähellä olemassa olevia pientaloja. Se tuntuisi, kuuluisi ja

mahdollisesti vaurioittaisi läheisiä rakennuksia. Myös onnettomuusvaara on otettava huomioon.

Erittäin tiivistä kerrostalorakentamista ei ole kaikessa Kruunuvuorenrannan rakentamisessa viety pientaloalueelle saakka, kuten esimerkiksi Kaitalahteen asti. Nyt kyseessä olevan kaavamutoksen kaikista suurin kerrostalo on suunniteltu rakennettavaksi tontin 49072/13 viereen ja erittäin lähelle olemassa olevia asuinrakennuksia. Kysytään, voiko tämä liittyä siihen, että kyse on vuokratontista ja että Rudolfinkuja 3 on aikanaan ollut aravarahoitteinen

Köökarinkuja 5:n edessä olevan parkkipaikan eteen ei haluta rakentamista, vaan esitetään tontin säilyttämistä pysäköintiin tai avointa puutarhaa ja kesäkahvilaa.

Vastine

Laajasalontien länsipuolella on professori Olli Kivisen suunnittelema ns. Yliskallion asuinkerrostaloalue. Sen asemakaava (nro 5677) on vuodelta 1965. Helsingin yleiskaavan (2016) rakennussuojeluteemakartassa se on osoitettu kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi. Helsingin yleiskaavan (2016) kulttuuriympäristöt -teemakartan mukaisesti alue on kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävää aluetta. Uudet asuinkorttelit Koirasaarentien varressa noudattavat näiden kortteleiden massoitteperiaatteita kattomuodon, pitkien selkeiden rakennusryhmien ja julkisivujen osalta.

Borgströminkuja 4:n viereisen korttelin rakennusta on yhtenäistetty pitkäksi ja suorakulmaiseksi ja siinä on sovellettu ympäristön massoitteperiaatteita. Kallioalueita on säästetty Borgströminkujan puolella sekä Köökarinkujan puolella osana pihaa. Myös nykyiselle pysäköintitontille tulevaa täydennysrakentamisrakennusta Köökarinkuja 1:ssä on pidentetty ja siirretty rajaamaan Koirasaarentietä yhtenäisen katutilan luomiseksi.

Rakentaminen kaava-alueelle muuttaa lähikortteleiden näkyvyyttä, mutta mahdollista haittavaikutusta ei voida pitää ympäristön laadun merkityksellisenä heikkenemisenä. Kaavassa ei ole myöskään puututtu ns. Kivisen kortteleiden liikenneverkkoon.

Pikaraitiotien varren rakennusoikeutta ei ole syytä tavoitella vastamaan aikaisempien vuosikymmenten suunnitteluperiaatteita ja tehokkuuksia. Niihin nähden 2020-luvulla rakennettavissa kohteissa rakentamisen reunaehdot ja kaupungin kasvutavoitteet ovat merkittävästi muuttuneet. Vuosikymmeniä vanhojen suunnittelu- ja mitoitusperiaatteiden soveltaminen alueella ei ole perusteltua muun muassa liikenteellisten lähtökohtien muututtua.

Asemakaavoja voidaan muuttaa ja tällöin edellinen asemakaava lakkaa olemasta voimassa. Kaavoitusta ohjaavan maankäyttö- ja rakennuslain mukaan asemakaava on laadittava ja pidettävä ajan tasalla sitä mukaa, kun kunnan kehitys tai maankäytön ohjaustarve sitä edellyttää.

Köökarinkuja 5 on hakenut asemakaavan muutosta lisärakentamisen mahdollistamiseksi mainitulle pysäköintialueelle. Pysäköinti järjestetään kiinteistön myötävaikutuksella laaditun suunnitelman mukaisesti. Uudisrakennukseen tulee katutasolle myös liikkeenharjoittamiseen soveltuvaa tilaa. Vaikka asemakaavalla ei voi määrätä kiinteistössä harjoitettavaksi mihinkään tiettyyn toimialaan liittyvää liiketoimintaa ei asemakaava poissulje kahvilan mahdollisuutta.

Asemakaavoituksessa ei kohdella naapurikiinteistöjä eriarvoisesti liittyen niiden rakentamisen rahoitustapoihin tai tontinomistukseen. Kaavoituksessa pyritään luomaan edellytykset hyvän ja monipuolisen kaupunkirakenteen syntymiselle. Tontin 49072/13 pohjoispuolelle osoitettua rakentamista on ensimmäisen valmisteluaineiston nähtävillä olon jälkeen muutettu viereisen pienimittakaavaisemman rakentamisen paremmin huomioon ottavaksi.

Koirasaarentien eteläpuolinen alue

Esitetään, että valmisteluaineiston massiiviset muurimaiset talot eivät sovi Koirasaarentien ympäristöön. Koirasaarentien varteen tontille 49072 on suunniteltu kolmea 4–7-kerroksista rakennusta. Ne tulisivat lähelle alueen pientaloja ja muuttaisivat täydellisesti niiden lähiympäristöä. Asukasviihtyvyyden kannalta mielekkäämpi vaihtoehto olisi kerros määrän merkittävä alentaminen.

Taloyhtiö As Oy Rudolfinkuja 3 vastustaa rakentamista asemakaavan puistoalueelle kiinteistön 49072 viereen. Alueen erityispiirteet kuten luontoarvot ja vehreys tulisi huomioida ja säilyttää se jatkossakin pientaloalueena. Lasten leikkipaikka metsässä häviäisi, jos Rudolfinkatu 3:n viereen rakennetaan kerrostalo. Mielipiteen mukaan aiemmin esittämät huomautukset on kokonaan sivuutettu valmisteluaineistossa. Esitetty korttelia 49072 koskeva kaavamuutos on yllättävä, eikä siihen ole mitenkään voitu varautua etenkään rivitalojen rakennusvaiheessa 1970-luvun lopulla. Lopputulos olisi outo myös suunniteltujen kerrostalojen asukkaille poikkeavan rakennustavan sekä kapean kansipihan takia, joka on pihaksi riittämätön. Ainoaksi esitettyä rakentamista puoltavaksi seikaksi jää, että kaupunki haluaa kasvattaa Laajasalon tulevan raitiolinjan ympäristön asukasmäärää huomattavasti. Pienien puistojen tehokas täydentäminen ei ole vakuuttava peruste asemakaavan muutokselle. Rudolfinkuja 3:n naapuriin suunniteltu kerrostalo on entistäkin suunnitelmaa massiivisempi ja epäsuhtaisempi. Havainnekuvat eivät anna kuvaa lähiympäristön korkeuseroista eivätkä myöskään havain-

nollista kuvaa siitä, kuinka lähelle nykyisiä pientaloja suunnitellut kerrostalot kohoaisivat. Puistoon suunniteltu kerrostalorakentaminen on räikeässä ristiriidassa olemassa olevan rakennetun ympäristön ja maiseman kanssa.

Koetaan, että puiston hävittäminen on naapuritalojen kannalta kohtuutonta. Asunto-osakeyhtiölaissa on lisäksi säädetty sitova yhdenvertaisuusvelvoite: kaikkien osakkaiden on tuotettava yhtiössä yhtäläiset oikeudet. Osakkeet oikeuttavat tietyn huoneiston hallintaan ja huoneistojen on tämän vuoksi oltava yhdenvertaisia. Yhtiöissä ei voida tehdä ratkaisuja, jotka huonontaisivat joidenkin huoneistojen asemaa suhteessa toisiin.

Mielipiteen mukaan Lauri Mikonpojan tie 1:n osalta tulisi pitää kiinni nykyisestä kaavasta ja rakennusoikeudesta. Tontille tulisi laatia hyvin ympäröivään pientaloalueeseen sopiva suunnitelma, joka ei aiheuta kohtuutonta vahinkoa naapurikiinteistölle. Suunnitelma voisi sisältää esimerkiksi 2–3-kerroksisia rivitaloja, jolloin kokonaisuus olisi harmoninen. Todetaan, että mikäli asemakaavassa katsotaan tarpeelliseksi, että kiinteistölle rakennetaan valmisteluaineiston mukainen 9 700 k-m²:n kokoinen 4–7-kerroksinen asuinkerrostalo, tulee arvon alenemisen vuoksi Lauri Mikonpojan tie 3a:n kiinteistön omistajalle maksaa käypä korvaus.

Asemakaavassa Koirasaarentien ja taloyhtiöiden väliin on jätetty puistoalueita, jotka suojaavat liikenteen melulta, katseilta ja pienhiukkasilta. Kaavaluonnoksen kerrostalorakentaminen hävittäisi niin kalliiset metsäalueet kuin puiston soisemmatkin osuudet. Pientaloalueet jäisivät käytännössä kerrostalojen takapihalle ja rakennusten varjoon. Uuden rakennuskannan piha-alueet olisivat riittämättömät suhteessa suunniteltuun kerrossalaan, asukaspysäköinti ja leikkipaikat puuttuvat kokonaan. On kyseenalaista, onko osalla tonteista tilaa edes pelastustielle.

Lauri Mikonpojantie 2:n läheisyyteen ilmoitetaan suunniteltavaksi kerrostaloaluetta, mutta omistajat eivät ole kiinnostuneita täydennysrakentamisesta omistamalleen tontille.

Esitetään, että Lauri Mikonpojan tie 16:n rakennuskannaksi sopii paremmin matalahko ja ketjumainen rakennustapa kuin korkea ja piste-mäinen, ja toivotaan rakennusten noudattavan alueella nykyään voimassa olevaa, enintään kahden kerroksen rakentamismääräystä.

Lauri Mikonpojan tien ja Koirasaarentien risteykseen, kortteliin 49072, suunniteltu rakennus on valtava, massiivinen muuri pientaloalueen reunassa. Jos talon rakentamista ei voi estää, ajoliittymä tulisi järjestää muualta kuin Lauri Mikonpojan tieltä. Käynti voisi olla esimerkiksi Reierintien puolelta. Kerroslukua tulisi lisäksi pienentää, jotta rakennus ei olisi niin massiivinen eikä ylimmistä kerroksista näkisi suoraan monen

pientalon pihalle. Myös kortteliin 49063 ehdotetussa rakennuksessa tulisi olla mahdollisimman vähän kerroksia, että Lauri Mikonpojan tie 4:n ja 6:n pihalla säilyisi edes jonkinlainen yksityisyys.

Vastine

Koirasaarentien eteläpuolta koskeva asemakaava on vuodelta 1974, ja reilun 40 vuoden ajan kaupunki on muuttunut ja muutos jatkuu. Asemakaavoja voidaan muuttaa ja tällöin edellinen asemakaava lakkaa ole-masta voimassa. Kaavoitusta ohjaavan maankäyttö- ja rakennuslain mukaan asemakaava on laadittava ja pidettävä ajan tasalla sitä mu-kaan, kun kunnan kehitys tai maankäytön ohjaustarve sitä edellyttää.

Hyvän kaupungin yksi tärkeä arvo on monimuotoisuus, jossa tarjotaan asumisen vaihtoehtoja. Alueiden erityiset arvot on otettu huomioon, ja näitä on avattu tarkemmin kaavaselostuksen kohdassa ”Vaikutukset”.

Kerrostalot sijoittuvat Koirasaarentien varteen mahdollisimman etäälle pientaloista. Korttelissa 49072, jossa kuusikerroksinen kerrostalo tulee lähimmäksi olevia pientaloja, on rakennuksen sisäpihan puolta porrastettu viisikerroksiseksi. Kerrostalot jäävät pientalojen pohjoispuolelle, joten niiden varjostusvaikutus jää vähäiseksi. Kortteleiden piha-alueet ja eteläpuoleiset ovat pientalotontit jäävät pitkien kerrostalolamellien suojaan liikennemelulta Koirasaarentien liikennemäärä kasvaessa Kruunuvuorenrannan rakentamisen ja täydennysrakentamisen myötä. Kortteleiden pysäköinti on ratkaistu maantasopysäköintinä, jossa toinen pysäköintirivi on autotalleissa rakennusrungossa. Tämä mahdollistaa pientalotontteihin liittyvien kortteleiden eteläreunan käsittelyn viherpuskurivyöhykkeen omaisesti puu- ja pensasistutuksina tai jättämisen mahdollisuuksien mukaan luonnontilaiseksi ja olevien puiden säilyttä-misen. Kortteleiden keskelle jää alueita, joissa ei ole pysäköintiä ja jonne leikkipaikat luontevasti sijoittuvat. Asemakaava mahdollistaa pe-lastuksen tikasautolla katualueilta sekä kortteleiden sisäpihoilta. Tar-kemmat pelastautumisratkaisut suunnitellaan myöhemmässä vai-heessa rakennussuunnittelun yhteydessä.

Ajo kortteliin 49072 on järjestetty sekä Reiherintieltä tontille 26 ja Lauri Mikonpojan tieltä tontille 27. Kortteliin on järjestetty kaksi mahdollista ajoyhteyttä, jotta vältetään pitkältä ajotarpeelta korttelin sisäpihan puo-lelta.

Ilomäentien alue

Reposalmentie

Esitetään, että Reposalmentien eteläpuolisen alueen koulun kohdalla voisi ottaa hyötykäyttöön. Tekonurmikentän suuri käyttöaste todetaan.

Vastine

Reposalmentien eteläpuolelle asemakaavoitetaan Laajasalon ratikkakortteliä eli asumisen ja varikon hybridiä. Tekonurmikenttä säilyy, eikä jalkapallokentän kohdalle ei osoiteta rakentamista. Kiiltomadonpuiston koillisosaan on kaavassa osoitettu asuinkerrostalo. Kiiltomadonpuiston poikki Kiiltomadonpolkua pitkin on osoitettu itä-länsisuuntainen kävely- ja pyöräilyreitti.

Kiiltomadonpuisto ja Ollinraitio

Pohditaan Kiiltomadonpuiston rakentamista, ja esitetään, että rakennusten tulisi olla puustoa huomattavasti matalampia, noin kolmikerroksisia.

Tuodaan esiin mielipide, että Yliskyläntie 4:n viereiselle viheralueelle ei pidä suunnitella lisärakentamista, eikä etenkään rakennusta, joka on selvästi muita korkeampi.

Lausutaan, että kortteli nro 49016 tontti nro 3 on rajattava asemakaavan muutosalueen ulkopuolelle. Myös tontin itäpuolelle suunniteltu 7-kerroksinen asuinrakennus on mitoitukseltaan ällistytävä ja muuttaisi koko asuinalueen perusilmettä.

Vastine

Helsingin yleiskaavassa 2016 Ilomäentien varren alue on merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi (A2), jossa korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata.

Kiiltomadonpuiston männyt pyritään säilyttämään niin hyvin, kun rakentaminen sallii, ja tästä on kaavamääräys. Kiiltomadonpuiston koilliskulmaan rakennetaan, mutta muutoin puisto jää edelleen virkistyskäyttöön. Lisäksi alueen välittömässä läheisyydessä on muitakin virkistys- ja viheralueita.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on esitetty likimääräinen alue, jossa selvitetään täydennysrakentamista. Merkintä on viitteellinen. Asemakaavaehdotuksessa ei ole esitetty täydennysrakentamista yksityisille tonteille ilman asemakaavamuutoshakemusta. Tontti 49016/3 on täten rajattu asemakaavamuutosalueen ulkopuolelle. Ko. tontin itäpuolelle asemakaavamuutos mahdollistaa 6-kerroksisen rakennuksen, ja tätä vastapäätä Ollinraition eteläpuolella ovat olemassa olevat 5- ja 6-kerroksiset rakennukset.

Humalniementie ja Kanavamäki

Humalniementien ja Kanavamäen kahden pienen tontin rakentamisen katsotaan palvelevan vain yksittäisen rakentajan taloudellisia intressejä. Lisäksi tontit ovat ainoita, joissa on jäljellä vanhaa, metsämäistä puustoa.

Humalniementien pohjoispuolinen alue on jo rakennettu tiiviisti ja kaa-voitettu pientaloalueeksi. Yliskylänkaaren ja Humalniementien kulmaan korttelin 49003 puistoalueelle esitetyn nelikerroksisen asuintalon ei nähdä soveltuvan paikalle, vaan rikkovan pientaloalueen yhtenäisen ilmeen. Tontin kerrosala on lisäksi niin pieni, että sen rakentamatta jättäminen luontoarvojen takia olisi hyvä ratkaisu. Kahden suhteellisen pienen tontin rakentamisen ei nähdä palvelevan lisärakentamisella haettua tehokkuutta vaan rakentajan taloudellisia intressejä. Lisäksi tontit ovat ainoita, joissa on jäljellä vanhaa, metsämäistä puustoa.

Esitetään, että korttelia 49005 ei tule muuttaa pientalotontiksi. Tehokkuusluku on kohtuuttoman suuri naapureihin verrattuna, eikä pieniä viheralueita ylipäätään pidä ottaa asuinkäyttöön huomioimatta naapurien toiveita. Tontti on katutasoa alempana ja tontin korotus tulee haittaamaan naapureita huomattavasti. Rakennus haittaa näkyvyyttä vaarallisesti läheisessä mutkassa Kanavamäkeä pohjoisesta etelään ajettaessa.

Vastine

Humalniementien ja Yliskylänkaaren risteyksen ympäristössä Humalniementien eteläpuolelta alkaa kerrostaloalue. Kyseisessä risteyksessä vastapäätä asemakaavoitettua nelikerroksista pienkerrostaloa sijaitsevat kolmikerroksiset kerrostalot. Tontilla ei ole huomattavia luontoarvoja. Täydennysrakentamisen yhteydessä menetetään nykyistä puustoa, mutta kaupunkikuvallisesti tärkeitä puita kuten mäntyjä ja vaahteroita on asemakaavassa merkitty säästettäväksi tontilla.

Tällä hetkellä Laajasalossa on viheraluetta huomattavasti enemmän asukasta kohti kuin keskimäärin Helsingissä. Vaikka otetaan huomioon tulevien vuosien täydennysrakentamisen aiheuttama väestönkasvu sekä vähennetään uudisrakentamisalueet, Laajasalossa tulee olemaan viheraluetta enemmän kuin Helsingissä keskimäärin.

Ajoneuvon paikka ajoradalla on oikeassa laidassa. Ajettaessa liikennesääntöjen mukaisesti yhteenajon vaaraa mainitussa mutkassa ei pitäisi olla. Kadunkäyttäjän velvollisuus on myös asettaa ajonopeutensa tilanteen edellyttämälle tasolle, joten toimimalla myöskään erityisen poikkeuksellisessa tilanteessa esimerkiksi tavanomaista suuremman ajoneuvon kulkiessa kadun kohdassa yhteentörmäystä ei pitäisi tapahtua.

Tontille osoitettu rakennus on likipitään keskellä tonttia, eikä se voi tässä tapauksessa aiheuttaa mainittua näkemäestettä.

Ilomäentie, Marunakuja ja Kiiltomadonpuisto

Esitetään, että luonnonläheistä ja viihtyisää Yliskylää ei tule maisemallisesti pilata lisärakentamisella, vaan se tulisi osoittaa muille vähemmän asukkaiden viihtyisyyttä haittaaville paikoille. Marunakujan ja Ilomäentien rakentamisen nähdään olevan merkittävässä ristiriidassa voimassa olevan asemakaavan maisemallisten periaatteiden kanssa.

Marunakujan ja Ilomäentien itäpuolen rakennukset ovat huomattavasti korkeampia kuin katujen länsipuolelle sijoittuvat rakennukset. Voimassaolevassa kaavassa ideana on ollut muodostaa taustaseinä 2–4-kerroksiselle rakennuskannalle. Rakennukset myös reunustavat niiden takana olevaa kalliota.

Esitetään, että jos rakentaminen kuitenkin toteutetaan, tulisi tuoda esiin muitakin vaihtoehtoja kuin valmisteluaineistossa esitetty malli. Ehdotettu malli ei noudata eri alueiden omaleimaisuuden säilyttämisen ja korostamisen periaatetta.

Lisärakentaminen tuhoaa pahimmin Kiiltomadonpuiston, jota käyttävät päiväkodin lapset sekä lähitalojen vanhukset. Puisto on käytännössä Marunakuja 6:n piha, sillä oma piha on pelkkää betonikantta ja asfalttia parkkipaikkoineen. Todetaan, että Marunakuja 6 vastakkaisen puolen viheralue tulee säilyttää luontoalueena. Uudet kerrostalot pimentäisivät Marunakuja 6:n alimpien kerrosten asuntoja.

Suunnitelma on ristiriidassa myös alkuperäisen maisemallisen ajatuksen kanssa. Ehdotetaan rakentamisen siirtämistä puiston pohjoisreunaan raitiotien varrelle lähelle suorakulmaista käännoästä. Matalampi ja pidempi rakennus voisi täyttää esitetyn rakennustarpeen. Samalla säilyisi edes päiväkodin läheisin osa puistoa. Mikäli rakentamista tulee edelleen lisätä, ehdotetaan Marunakujan itäpuoleisen alueen hyödyntämistä. Alue voitaisiin korottaa tulvariskirajan yläpuolelle.

Valmisteluaineistossa mainitaan Yliskylän alueen väljyyden ja vehreyden olevan merkittäviä arvoja, mutta suunnitelman nähdään vaarantavan nämä arvot. Kummastellaan, miksi suunnitelluista kahdesta rakennuksesta korkeampi olisi tulossa Marunakuja 6:n kohdalle ja matalampi väljempään paikkaan Marunakuja 4:n ja käännoäpaikan lähelle. Mainitut uudiskohteet ovat tekstin mukaan 6–7-kerroksisia, jotka voisi korvata yhdellä puolet matalammalla, mutta vastaavasti pidemmällä rakennuksella. Viereisten kolmikerroksisten rakennusten kaltainen matala lisärakentaminen voisi parhaiten säilyttää alkuperäisen kaupunkirakennustaitteen ajatuksen.

Vastine

Ilomäentien varteen kaavan mahdollistamat asuinkerrostalot seuraavat alueen selkeää ja jokseenkin yksinkertaistettua muotokieltä. Suorakulmaiset muodot ja olemassa olevan rakennuskannan koordinaatistossa olevat rakennukset arkkitehtuuria määrittävine kaavamääräyksineen on pyritty sopeuttamaan mahdollisimman hyvin kaupunkiympäristöön. Ne ovat ennemminkin alisteisia kuin pääosassa olemassa olevan rakennuskannan rinnalla.

Asuinalueiden tiivistyessä tehdään kompromisseja. Joissakin tilanteissa uusi rakennus varjostaa osan aikaa läheisiä asuntoja, mutta tämä ajankohta sijoittuu tiettyyn aikaan vuorokaudesta, eikä varjostus ole pysyvä olotila. Sijoittamalla rakennukset Marunakujan itäpuolelle ne olisivat jälleen jonkun toisen rakennuksen vieressä. Tässä kohtaa myös maaperä ja korkeusasema ovat verrattain haasteellisempia rakentamiselle.

Marunakujan pohjois–eteläsuuntaiset rakennukset ovat 6-kerroksisia. Laajasalossa on nykyään paljon virkistysaluetta ja se on yksi Helsingin vehreimmistä kaupunginosista. Täydennysrakentamisesta huolimatta Laajasalo tulee tulevaisuudessakin säilymään hyvin luonnonläheisenä kaupunginosana.

Kuminakuja

Kuminakuja 4:n länsi- ja itäpuolelle suunnitellun täydennysrakentamisen myötä lisääntyvän liikenteen pelätään heikentävän asumisturvallisuutta ja -viihtyvyyttä. Mikäli täydentäminen on välttämätöntä, se tulisi toteuttaa matalampina rakennuksina. Suunnitellut korkeat rakennukset muodostavat erittäin massiivisen rakennusmassan nyt väljään ympäristöön.

Vastine

Kuminakulla on jalkakäytävät molemmilla puolilla ja ajorata on kerrostaloalueen tonttikaduksi tavanomaisen leveä sallien mm. kadunvarsi-pysäköinnin. Kadun liikennemäärät ovat melko alhaiset ja siten pyöräliikenteen järjestäminen ajoradalle on perusteltua. Kuminakujan liikennejärjestelyt mahdollistavat liikenteen uudelle tontille, mutta eivät läpiajoa. Ollinraitin myötäinen rakennusmassa on pyritty sopeuttamaan olevaan kaupunkirakenteeseen mahdollisimman hyvin.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 8.1.2018

Asukastilaisuuksien 8.1.2018 muistiot ovat tämän vuorovaikutusraportin liitteenä.

MUISTIO

8.1.2018

ASUKASTILAISUUS LAAJASALON KIRKOSSA

Laajasalon asukastilaisuus

KESKUSTELUA:

- Miksi raitiotie tulee Laajasaloon?
- Kuka täällä haluaa raitiotien Laajasaloon?
- Laajasaloon ei haluta raitiovaunua. Se on 100 vuotta vanha idea ja tulevaisuudessa on tulossa robottiautot tms. jotka ratkaisevat liikkumisen ongelmat.
- Milloin raitiotie tulee?
- Muutos pelottaa, kun Laajasaloon tuleva rakentaminen on niin massiivista.
- Mikä kaava on ollut näiden suunnitelmien pohjalla? Uusi yleiskaava vai voimassaoleva yleiskaava?
- Kuinka paljon uusia asukkaita on tulossa kaava-alueelle?
- Kuinka paljon tulossa uutta asumista ja kuinka paljon se aiheuttaa liikennettä?
- Mitä enemmän tulee uusia asukkaita, niin sitä enemmän tulee ruuhkia.
- Tulisipa Laajasaloonkin työpaikkoja.
- Miksi Östersundomia ei rakenneta, jossa on maata paljon?
- Miksi nykyään ei rakenneta taloja kalliomaastoon sovittaen? Kruunuvuoressa esim. Borgströmin mäestä ei mäkeä jäljellä.
- Laajasalon asukkaat ovat laatineet adressin varikkoa vastaan, miksi se ei näy missään?
- Varikolle pitäisi löytää toinen paikka, ehdotettua paikkaa pidetään monin tavoin huonona.
- Onko varikkoa tutkittu kallion sisälle?
- Eikö löydy muuta ratikkavarikkopaikkaa?
- Onko varikkoa tutkittu Roihupellon teollisuusalueelle?
- Laajasalo-seura tehnyt aloitteen varikon siirtämiseksi Riitankallioon
- Miten leveä alue on varattu raitiotietä varten?
- Ovatko talot kiinni radassa? Miten melu ja värinä?
- Lopetetaanko kaikki bussilinjat?
- Kannattaako ratikka, jos Vartiosaarta ei rakenneta?
- Jos Vartiosaari rakennetaan, kaikki sen liikenne ohjataan Reposalmentien kautta, eikö tie tukkiudu?
- Laajasalon silta on liikenteellinen pullonkaula. Miten käy, jos tulee bulevardi? Miten kasvava asukasmäärä voi liikkua?
- Mitä käy kerrostalolle, joka on kaupungin vuokratontilla ja sopimus on päättymässä lähiaikoina? Voidaanko se määrätä purettavaksi?
- Kiiltomadonpolun pääte Riitankujalle; onko tarkoitus, että Kiiltomadonpolku rakennetaan ylös asti?
- Miten matalien pientalojen viereen on suunniteltu 80 m pitkä ja 7 kerrosta korkea rakennus?
- Miksi Koirasaarentien eteläpuolelle on tulossa kerrostaloja aivan pientalojen viereen?
- Laajasalosta pitäisi tehdä myös vihersuunnitelma, eikä vain rakentamissuunnitelmia.
- Ovatko käsitteet luontoarvot ja kulttuuriarvot tuntemattomia, kun niitä ei suunnitelmissa näy?
- Miten kulttuuri- ja luontoarvot otetaan huomioon suunnittelussa? Vaikuttaa, että näkökulmat ovat kovin rakentamispainotteisia.