



Laajasalo – Degerö Seura ry

Helsingin kaupunki, Kirjaamo
Kaupunkisuunnitteluvirasto
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

helsinki.kirjaamo@hel.fi

Viite: Helsingin yleiskaava – Kaupunkikaava 2050, luonnos

MIELIPIDE

Laajasalo-Degerö Seura ry (jäljempänä LDS) esittää seuraavan mielipiteen asemakaavaluonnoksesta koskien erityisesti Laajasalon alueellista kehittämistä:

1. Kaupunkikaavaluonnos ei ole mielestämme Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) mukainen

Kaavaluonnoksen epätarkka pikselikartta epämääräisine määräyksineen ei vastaa MRL:n vaatimuksia kaavamerkinnöistä. Se asettaa asukkaat kohtuuttomaan asemaan. Kaavaa voidaan tulkita monella tapaa. Sadan metrin ruudut, joissa vierekkäisten ruutujen maankäyttö voidaan suunnitella myös ottamalla molempien pääkäyttötarkoitus huomioon, siirtää rajoja kaavoittajan halutessa 100m. Esimerkiksi Laajasalon viheralueet voidaan puolittaa tällä tulkinnalla. Kaavoittajalla on oltava rohkeutta piirtää tarkkoja karttoja, johon nykyaikainen tekniikka antaa hyvät lähtökohdat. On muistettava, että asemakaavoitus perustuu yleiskaavaan, jolloin yleiskaavan on oltava tarkka ja ymmärrettävä, koska se on ainoa juridinen asiakirja, johon asianosaiset voivat luottaa ja vedota omissa asioissaan.

2. Päätepiesteestä osaksi jatkuvaa nauhamaista saaristoyhteyttä

Hidas raitiovaunuihin perustuva metron rinnakkaislinjaus ”saaristoratikka” on syytä haudata alueen asukkaita palvelemattomana ja äärimmäisen kalliina. Laajasalolaisille toimivin joukkoliikennejärjestelmä on hyvät syöttöyhteydet metrolinjalle, joka on seudun keskeinen joukkoliikenneyhteys. Helsingin raitiovaunujärjestelmä on tutkitusti Euroopan hitain. Sitä ei ole syytä laajentaa keskustan ulkopuolelle, koska matka-ajoista muodostuisi kohtuuttoman pitkiä ja vain harva laajasalolainen on matkalla keskustaan. Raitiovaunua haluttaessa on syytä järjestää yhteys Laajasalosta metrolinjalle ja Jokerilinjalle, ohessa linjausehdotus,

liite 1, uuden sillan kautta Roihuvuoren läpi Jokerilinjalle. **Linjaus on helppo ja edullinen toteuttaa.**

Suunnittelun lähtökohtana olevalla raitiovaunu- ja polkupyöräyhteydellä ei voida hoitaa laajasalolaisten liikennettä. Saaristoratikalla tämän lisääntyvän liikenteen hoitaminen ei toimi, kun suunnitellaan kymmenien tuhansien laajasalolaisten asukkaiden, ja tuntemattoman määrän kauttakulkijoita ja satunnaisia turisteja, liikenneyhteyksiä **ilman, että otetaan mukaan laajasalolaisten enemmistön, yksityisautoilijoiden liikkumis- ja paikoitusmahdollisuuksia, sekä sitä, että Helsingissäkin on talvi.**

3. Laajasaloon ajetaan puistokatua pitkin

KSV:n selvityksien mukaan nyt 16.500 asukkaan Laajasalosta kasvaa 38. – 45.000 asukkaan saaristokaupunki, siis asukasmäärä kasvaa 2-3:n kertaiseksi, mutta missään ei selvitetä, kuinka ainoaksi yksityisautoilijoille jätettävän Herttoniementalmen sillan kapasiteetti riittää saapumiseen sinänsä kannatettavalle puistokadulle. Se, että Helsingin kaupungin tämänhetkisten todellisuudesta kaukana olevien päättäjiä haave on yksityisautoilun dramaattinen vähentäminen ”talvisessa” tulevaisuudessa, ei voi olla vastuullisen kaupunkisuunnittelun lähtökohta. Lähtökohtana tulee olla nykyisten asukkaiden liikennöintitarpeiden rakentava kehittäminen ja sujuvien liikennetarkeisujen varmistaminen, sekä varautuminen tulevaan kehitykseen.

4. Yliskylänlahti satama-alueineen

Satama-alueen kehittäminen osana kaupunkibulevardisuunnitelmaa yhteyksineen Tullisaaren puistoon on hieno ja kannatettava ajatus, mutta itse satama-alueen veneilijöiden unohtaminen purjeveneineen on korjattava yleiskaavaluonnoksessa niin, että avoin yhteys merelle säilyy tulevaisuudessakin nykyisellään. Herttoniementalmen perusteltu Killingholman kävely- ja pyöräilyreitit tulee poistaa kaavaluonnoksesta, jo kertaalleen hylättyinä ajatuksena.

5. Toimintaa rannoille ja satamiin

Laajasalo on merellinen kaupunginosa ja sen satamien kehittäminen on oikea suunta, mille kehittämiselle tulee luoda edellytykset yleiskaavassa. Yleiskaavan tulee luoda riittävät mahdollisuudet sille, että veneilyn tarvitsemat huolto- ja liityntäliikenteen tarpeet pysäköintialueineen ja talvisäilytysalueineen voidaan toteuttaa tulevaisuudessakin käyttäjämäärien moninkertaistuessa. Yleiskaava 2050:ssä tulee kuitenkin olla tavoitteena tuhansien veneilijöiden edellyttämien olosuhteiden tunteminen ja niiden luomisen ja kehittämisen mahdollistamat kaavamääräykset.

6. Yleiskaavan rajoja tarkistetaan ja muutetaan Laajasalossa

Viheralueita ei saa supistaa Laajasalon luontoarvojen ja kulttuuriympäristön kustannuksella. Viheralueita kiertämään rantoja tulee merkitä huomattavasti enemmän. Vartiosaari on merkittävä koko metropolialueen tärkeäksi virkistysalueeksi, sillä **Itä-Helsinkiin tarvitaan Vartiosaaresta ”Helsingin itäinen Seurasaaari”**.

7. Vesiliikenteen kehittyminen

Vesijoukkoliikenne on otettava tosissaan osaksi Helsingin joukkoliikennettä. Saariston jatkuva linja sekä linja suoraan Laajasalosta keskustaan on merkittävä kaavaan **liitteessä 2** hahmotellun periaatteen mukaisesti. Kymmenien tuhansien asuntojen rakentaminen saareen, Laajasaloon, ilman kunnollista kunnallista vesiliikenneyhteyttä, ei ole kenenkään edun mukaista. Jos kaavoittajan tavoite on se, että kullakin asunnolla on oma veneensä, niin sen pitäisi loogisesti näkyä myös yleiskaavaluonnoksessa.

8. Uusia siltaratkaisuja

Yksityisautoilijoiden määrä Laajasalossa on nykyisin 1-2 autoa per kotitalous, eikä sen vähenemiseen ole nähtävissä mitään tosiasiallista perustetta tulevaisuudessakaan. Nykyisten laajasalolaisten liikenne Helsingin keskustaan on vain 15-25% asukasmäärästä, eikä sen kasvaminen tulevaisuudessakaan ole todennäköistä, koska Helsingin keskustan merkitys työpaikka-alueena on pienentymässä. Kruunusiltojen rakentaminen ei tule merkittävästi helpottamaan nykyisten ja tulevien laajasalolaisten liikkumista ulos ja sisään saarelleen ilman yksityisautoilun mahdollistamista. Laajasalon ja mantereen välille tarvitaan Kruunusiltojen lisäksi vähintään yksi uusi yksityisautoilusilta luoteen suuntaan sujuvan liikenteen aikaansaamiseksi. **Liitteen 1** mukaisen raitiotielinjasillan yhteyteen on luontevaa rakentaa kyseinen uusi yksityisautoilun mahdollistava silta.

9. Laajasalontien kaupunkibulevardi ja uusi Keskusta

LDS:n 16.6.2010 tekemän ehdotuksen mukaisesti KSV on vuosien 2013-14 aikana laatinut suunnitelmia, joiden perusteella, yleiskaavan tultua hyväksytyksi, voidaan käynnistää asemakaavan muutostyö, jossa LDS tulee mielellään avustamaan ja kannattamaan sekä auttamaan Yliskylän uuden Keskusten aikaansaamisessa.

10. Puuskaniemi ja Jollas

Jollaksen rakentamisalueet tulee merkitä kokonaisuudessaan pientaloalueiksi. Kerrostalotehokkuudelle Jollaksen perukoilla ei ole mitään perustetta. Myöskään Jollaksentien risteyksen seudun pientaloalueelle esitetylle 1,0:n tehokkuudelle ei ole mitään perustetta. Yhtenäisiä pientaloalueita tulee vaalia asukkaiden toivomina asumismuotoina.

11. Laajasalon liikuntapuisto

Laajasalon liikuntapuiston merkitseminen rakentamisalueeksi ei vastaa kaavoituksen edellyttämää terveellisyyden vaatimusta. Merkittävän kaupunginosan asukkaat tarvitsevat liikuntapuiston monine eri harrastusmahdollisuuksineen. Uimahallin saaminen Laajasalon liikuntapuistoon on ollut pitkään LDS:n ja laajasalolaisten kärkihankkeita, joten sen rakentamiselle kaavan on luotava mahdollisuus.

Laajasalon liikuntapuiston kehittämistä varten on asetettu toimikunta, jonka tarkoituksena on kehittää liikuntapuiston alueen liikuntapalveluita kokonaisuutena. Tässä yhteydessä kannatusta ovat saaneet ainakin golfkentän laajennushanke sekä Sarvaston pienvenesataman kehittäminen. Nämä tulee huomioida myös yleiskaavassa siten, että liikuntapalveluiden laajentaminen ja kehittäminen alueella

ovat mahdollisia.

12. Vartiosaari

Vartiosaari on merkittävä tämän mielipiteen kohdan 6 mukaisesti tärkeäksi virkistysalueeksi, ”itäiseksi Seurasaareksi”. Ylikunnalliset kulttuuriympäristöt, kuten Vartiosaari ja Ramsinniemi on säilytettävä kaupunkimaiselta rakentamiselta. Voimassa olevan Helsingin yleiskaavan mukaisen Itä-Helsingin kulttuuripuiston merkitys kasvaa erittäin tärkeäksi, kun rakentamisen painopiste siirtyy itään päin ja kaupunginosat tiivistyvät. Laajasalo, Tammisalo, Marjaniemi, Itäkeskus, Puotila ja Vuosaari rantaviheralueineen kehystävät tätä merellistä puistoa, jonka keskeisenä helmenä on Vartiosaari, kuten Seurasaari on lännessä.

13. Laajasalon joukkoliikenneyhteydet

LDS:n mielestä Kaupunkikaava 2050 -luonnoksesta puuttuu oleellinen osa Laajasalon nykyistä ja tulevaa todellisuutta, yksityisautoilijoiden tarpeiden huomioiminen.

Kuten tämän mielipiteen kohdissa 2 ja 7 on jo todettu, Metro- ja Jokerilinjat toimivine syöttöliikenne ratkaisuneen sekä yksityisautoilun edellyttämine P-alueineen ovat nykyisten ja tulevien laajasalolaisten toimivin joukkoliikenne ratkaisu täydennettynä vesiliikenneyhteyksillä. Vesiliikenteen syöttöliikenne ratkaisut tarvitaan kuten Metron ja Jokerinkin osalta. Liityntäliikenteen P-alueiden huomioiminen Yliskylän keskustan yleiskaavoituksessa on myös huomioitava nykyistä paremmin Jollaksessa asuvien kannalta.

LDS:n mielestä ei pitkän tähtäimen ratkaisuna pidä unohtaa myöskään Katajannokan alla jo olevaa ”minimetron” louhittua lähtöä kohti Suomenlinna/Santahaminaa (?) ja edelleen Laajasalon kautta Herttoniemeen mahdollistavaa ratkaisuvaihtoehtoa, vaikka nykyiset Helsingin päättäjät eivät olekaan sitä arvostaneet.

Helsingissä 27.2.2015
Laajasalo-Degerö Seura ry

Tarmo Timonen

Tarmo Timonen
puheenjohtaja

Markku Tilli

Markku Tilli
varapuheenjohtaja