



Laajasalo – Degerö Seura ry

Helsingin kaupunki, Kirjaamo
Kaupunginhallitus
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

helsinki.kirjaamo@hel.fi

Tiedoksi: Helsingin Sanomat
Helsingin Uutiset

1 (5)

Viite: Työpaikkaliikenteen laajempi mahdollistaminen laajasalolaisille avaten henkilöajoneuvoliikenne Kruunusiltojen kautta keskustaan sekä rakentamalla uusi ajoneuvo-/raitiovaunusilta Yliskylästä Tiiliruukinlahden yli kohti Raide-Jokerin Roihupellon pysäkkiä.

SELVITYSPYYNTÖ

Laajasalo-Degerö Seura ry (jäljempänä LDS) pyytää selvitystä työpaikkaliikenteen järjestelyistä liittyen erityisesti Laajasalon alueellista kehittämistä koskevaan käsittelyssä olevaan Helsingin yleiskaavaehdotukseen 2050:

1. LDS:n aiempi selvityspyyntö 21.3.2014

LDS toteaa saaneensa aiempaan tekemäänsä selvityspyyntöönsä Laajasalon liikenteen kehittämisestä vastauksen kaupunkisuunnitteluvirastolta (KSV) jo 2,5 vuotta sitten 2.4.2014 / Petri Blomqvist (otteita):

*”Selvityksen mukaan Laajasalosta Herttoniemeeseen saapuva henkilöautoliikenne tuplaantuu vuoteen 2050 mennessä. ”Kruunusillat autoliikenteelle” –hanke lisäisi henkilöautoliikenteen kokonaismäärää, mikä on vastoin Helsingin liikenteen kehittämisohjelman tavoitteita. Kaupunkisuunnitteluvirasto on tiedostanut Laajasalon liikenteen tulevat ongelmat ja etsii niihin aktiivisesti suunnittelun keinoin ratkaisua, tai ainakin helpotusta. Myös **Laajasalon henkilöautoliikenteen sujuvoittamiseksi on tehtävä toimenpiteitä.**”*

LDS toteaa tehneensä viimeksi, kun mitään konkreettista ei ole tapahtunut kaupungin toimesta asiassa, esityksen muistutuksessaan 28.1.2016 Helsingin yleiskaava – Kaupunkikaava 2050 ehdotuksesta. LDS antoi muistutuksessaan oman siltaratkaisuesityksensä, koska **yleiskaavaehdotuksessa ei ollut minkäänlaista esitystä Laajasalon henkilöautoliikenteen sujuvoittamiseksi**, vaikka sitä oli KSV:n

toimesta luvattu jo lähes kaksi (2) vuotta aiemmin. LDS:n siltaratkaisuesityksestä tarkemmin jäljempänä kohdassa 3.

2. Kruunusiltojen kapasiteetti työpaikkaliikenteen hoidossa

LDS toteaa, että Helsingin kaupunki (Ville Alajoki/HKR) on viime kuussa tuonut julkisuuteen tiedon, että Kruunusiltojen raitiovaunutiheys ruuhka-aikana olisi 10 minuuttia? Tällöin, jos kaikki nykyisin suurimmat raitiovaunut olisivat täynnä (max 199 henkilöä), niin tunnin työpaikkaliikenteen aikana vain 1.200 laajasalolaista, Helsingin keskustaan työhön tai kouluun matkustavaa, pystyy käyttämään uutta siltayhteyttä raitiovaunulla.

Hankesuunnitelmassa on kuitenkin nykymittaisten (kapasiteetti max 199 hlöä) raitiovaunujen sijaan ilmoitettu käytettävän **vielä olemassa olemattomia** 30m:n ja 45m:n pituisia (jopa 60m:n pituisia) raitiovaunuja 5-10 min:n vuorovälein ja jopa tiheimmillään 3-4min välein? LDS pyytää selvitystä, **mihin raitiovaunuihin ja käyttäjämääriin perustuvat hankesuunnitelman kustannusarviot, jotka on hyväksytyt?** Sillan käyttö 45.000 asukkaan (vuonna 2050?) laajasalolaisille ruuhka-aikana vain 1.200 asukkaalle **ilman henkilöajoneuvomahdollisuutta on syytä haudata alueemme asukkaita palvelemattomana ja äärimmäisen kalliina.**

LDS toteaa, että kaupunginvaltuusto on 31.8.2016 kokouksessaan hyväksyessään Kruunusillat –hankkeen hankesuunnitelman hyväksynyt mm. seuraavat ponnet:

- selvitetään mahdollisuus avata siltojen käyttö ainakin yöaikaan takseille
- selvitetään mahdollisuus toteuttaa Kruunuvuorenrannan ja kaupungin keskustan ranta-alueille myös aikataulutetun vesiliikenteen mahdollistavat laiturialueet
- huolehditaan myös Laajasalon nopeasta ja tiheästä joukkoliikenteestä metrolle Herttoniemeen

Edelliseen kappaleeseen viitaten LDS toteaa, että valtuustokin ”on lähes sitä mieltä”, että raitiovaunuihin perustuva metron rinnakkaislinjaus ”saaristoratikka” on syytä haudata alueen asukkaita palvelemattomana, ellei sitä täydennetä henkilöajoneuvoliikenteellä (LDS: ”ensin taksit ja sitten ...”) sekä mahdollistamalla työpaikkaliikenne lisäpanostuksilla bussi- ja vesiliikenteeseen. Sitä LDS ei ymmärrä, että valtuuston enemmistö ei ole huolestunut mitä todennäköisimmin lähes miljardi euroa maksamaan tulevan (vuonna 2026?) Kruunusillat –yhteyden rahoittamisesta ja siitä, ketkä siltayhteyttä yleensä tulevat / pystyvät käyttämään.

3. Laajasalon henkilöajoneuvoliikenteelle on rakennettava ainakin toinen silta nykyisen ainoan sillan lisäksi ja järjestettävä joukkovesiliikennemahdollisuudet

LDS toteaa, että KSV:n selvityksien mukaan nyt 16.500 asukkaan Laajasalosta kasvaa 38. – 45.000 asukkaan saaristokaupunki, siis asukasmäärä kasvaa 2-3:nkertaiseksi, mutta missään ei ole selvitetty, yli kahden vuoden takaisista lupauksista huolimatta, kuinka ainoaksi yksityisautoilijoille jätettäväksi aiotun Herttoniemensalmen sillan kapasiteetti riittää saapumiseen sinänsä kannatettavalle nyt kaavoitusvaiheessa olevalle puistokadulle, Laajasalontien kaupunkibulevardille. Nykyisellään 20.000 ajoneuvoa per vuorokausi (Helsingin Ympäristökeskus, YMK) Herttoniemensalmen sillalla aiheuttaa ruuhka-aikana yli 65 dB:n melun (YMK), mikä on jo nyt yli sallitun melutason. Kyseisen sillan kapasiteettiä ei siis voi enää kasvattaa, vaan on rakennettava **ainakin yksi uusi silta LDS:n esityksen 28.1.2016 (liite 1) mukaisesti Yliskylästä Tiiliruukinlahden yli Roihupellon Raide-Jokerin pysäkillä. Silta olisi jatke myös Kruunusiltojen raitiovaunulle, jolla laajasalolaiset saisivat suoran yhteyden Raide-Jokeriin, mikä suunta on tutkitusti laajasalolaisten**

pääliikennesuunta jo nykyisellään. Mikäli Kruunusiltojen raitiovaunuliikenne järjestettäisiin 45m:n pituisin vaunuin, pystyttäisiin niitä todennäköisesti hyödyntämään myös Raide-Jokeriyhteyden lisäksi samanlaisiin suunniteltuihin 45m:n Raide-Jokerivaunujen käyttöön? 60m:n pituisia vaunuja voitaisiin käyttää Kruunusillan ylityksen lisäksi vain maanalaiseen pikaraitiotiehen.

Joukkovesiliikenteen järjestämistä LDS esitti myös 28.1.2016 muistutuksessaan **liitteen 2 mukaisin periaattein.**

Se, että Helsingin kaupungin tämänhetkisten todellisuudesta kaukana olevien päättäjiä haave on yksityisautoilun dramaattinen vähentäminen ”lämpimässä talvisessa” tulevaisuudessa, ei voi olla vastuullisen kaupunkisuunnittelun lähtökohta. Lähtökohtana tulee olla nykyisten asukkaiden liikennöintitarpeiden rakentava kehittäminen ja sujuvien liikenneratkaisujen varmistaminen, sekä varautuminen tulevaan kehitykseen.

LDS toteaa esittäneensä koko Kruunusillat –hankkeen ajan, että henkilöajoneuvoliikenne on sallittava Kruunusilloilla vähintäänkin työpaikkaliikenteen ruuhka-aikoina, sekä rakennettava uusi raitiovaunu/ajoneuvosiltayhteys Yliskylästä Raide-Jokerille edellä esitetyn linjauksen mukaisesti. **Hankesuunnitelmassa on myös todettu, että Kruunusillat on suunniteltu suljettavaksi kovan tuulen aikaan jalankululta ja pyöräilyltä. Lisäksi ilmoitetaan, että liityntäpysäköintiä raitiovaunupysäkeille ei ole suunniteltu!??**

Raitiovaunuyhteys Vartiosaareen ja Vuosaareen on hylättävä ja johdettava se Yliskylästä Roihupeltoon edellä mainittua uutta siltää pitkin. Kaupungin omat selvitykset ovat osoittaneet, että yhteys Vuosaareen ei ole millään laskelmin kustannustehokas ja perusteltu. Miten silloin voisi pelkkä raitiovaunuyhteys Kruunusiltojen kautta pieneen Vartiosaareen olla kustannustehokas ja perusteltu, ottaen vielä huomioon tarvittavien raitiovaunuhallien tilavarausten mahdottomuus Laajasalossa ja Vartiosaareessa, kun niille löytynee tarvittaessa helposti sopivat tilat Roihupellon teollisuusalueelta.

4. Kruunusillat ajoneuvoliikenteelle vaikka siltamaksuin

LDS toteaa, että 31.8.2016 hyväksytyssä hankesuunnitelma-aineistossa on **laskelma ajoneuvosiltavaihtoehdosta, jonka lisähinnaksi on arvioitu 119,5 milj.€ (2013 taso ja suunnitelmat).** Kruunusiltojen tulevaisuus ajoneuvoliikenteen määräksi voi arvioida saman kuin nykyisen 16.500 asukkaan ainoalla siltayhteydellä, 20.000 ajoneuvoa/vrk, mikä siltamaksuiksi muutettuna (2€/suunta) tarkoittaisi 14,6 milj.€:n tuloja per vuosi, eli takaisinmaksuaika olisi vain 8,2 vuotta!! Mikäli ajoneuvomäärä tai siltamaksu olisi puolet pienempi, niin takaisinmaksuaika olisi edelleen vain 16,4 vuotta. Miksei tätä vaihtoehtoa ole tuotu konkreettisesti esille? Se, että ajoneuvovaihtoehto on estetty näkemyksellä, että sillan kaupungin puoleinen pää ruuhkautuu liikaa, ei ole kestävä ja realistinen, koska kyllä autoilijat valitsevat toiset reittinsä, jos ruuhkista tulee sietämättömiä. Julkisuudessa ei liene esitetty pelkän raitiovaunuvaihtoehdon takaisinmaksuaikaa ”lisääntyvien raitiovaunuasiakkaiden lippumaksuilla”? Laskelmassa ei voine käyttää matkustajamäärää 48 – 62 (ka 55hlöä) kaikkina vuoden päivinä ja –aikoina: $20\text{h/vrk} \times 10\text{ vuoroa/h} \times 365\text{ vrk} \times 55\text{hlöä/vaunu} \times 2\text{ suunta} = 8\text{ milj. hlöä (ka. 7 – 9 milj. hlöstä) / vuosi, mikä esiintyy hankesuunnitelman perusteluissa? } 7 – 9\text{ milj. hlöä tarkoittaisi takaisinmaksuaikalaskelmassa } 0,5\text{-}1,0\text{ mrd.€} / 8\text{ milj. hlöä} \times 2\text{€/hlö} \Rightarrow 31,3\text{-}62,5\text{ vuotta.}$ Jos laajasalolaiset (35.000 hlöä) tekisivät yhteensä 4 milj. edestakaista matkaa (yht. 8 milj.) keskustaan, se tarkoittaisi, että jokainen laajasalolainen kävisi keskustassa

raitiovaunulla edestakaisin 114 kertaa vuodessa (noin kaksi (2) kertaa viikossa), tai noin 11.000 laajasalolaista (31%) kävisi joka vuoden päivänä keskustassa!??
Mikä se on siis realistisesti ja millaisten käyttäjäryhmien toimesta?

5. Vesiliikenteen kehittäminen

LDS:n kanta on, että vesijoukkoliikenne, sisältäen bussilautat, on otettava tosissaan osaksi Helsingin joukkoliikennettä, kuten kaupunginvaltuuston ponsikin edellä edellytti. Saariston jatkuva linja sekä linja suoraan Laajasalosta keskustaan on merkittävä kaavaan **liitteessä 2** hahmotellun periaatteen mukaisesti.

Tuhansien asuntojen rakentaminen saareen, Laajasaloon, ilman kunnollista kunnallista joukkovesiliikenneyhteyttä, ei ole kenenkään edun mukaista. Joukkovesiliikenteen mallia ei tarvitse lähteä hakemaan Venetsiasta asti, kun mallia löytyy runsaasti myös Kööpenhaminasta ja Tukholmasta, jotka ovat voimakkaasti panostaneet Joukkovesiliikenteeseen, joista jälkimmäisessä on mm. sähkökäyttöisiä lauttoja kahdella eri linjalla.

6. Laajasalontien kaupunkibulevardi ja uusi Keskusta antavat perustan Yliskylän kaupalliselle toiminnalle

LDS:n 16.6.2010 tekemän ehdotuksen mukaisesti KSV on vuosien 2013-16 aikana laatinut suunnitelmia, joiden perusteella, yleiskaavan tultua hyväksytyksi, voidaan käynnistää asemakaavan muutostyö, jossa LDS tulee mielellään avustamaan, kannattamaan sekä auttamaan Yliskylän uuden Keskuksen aikaansaamisessa. LDS:n tavoitteena on kasvattaa, eli tihentää ja täydentää, Yliskylän keskustan asukasmäärää varmistuen näin palveluiden pysymisen Laajasalossa, mikä osaltaan tulee vähentämään laajasalolaisten liikennöintitarpeita pois saareltaan. Näin toimien poistetaan myös tarpeet metsiin ja puistoihin rakentamiselta, joiden käytön suojeleminen virkistysalueina on yksi LDS:n peruslähtökohtia olemassaololleen.

7. Vartiosaari ja vihersormiyhteydet säilytettävä ennallaan

LDS toteaa, että yleisten töiden lautakunta on antanut kokouksessaan 2.2.2016 yleiskaavaehdotuksesta lausunnon, jonka mukaan *"Vihersormiyhteydet heikkenevät merkittävästi Itä-Helsingin kulttuuripuiston vihersormien osalta. Vartionkylänlahden yhteys Vartiosaaren kautta Jollakseen heikkenee ja jopa katkeaa, jos Vartiosaari rakentuu. Rakentaminen ja lisääntyvä virkistyskäyttö vähentävät alkuperäisten elinympäristötyyppien pinta-alaa. Haitallisia vaikutuksia kohdistuu mm. Ramsinniemeen ja Vartiosaareen. **Mikäli pikaraitiotie rakentuu, muuttaa se ratkaisevasti Vartiosaaren ja Ramsinniemen alueita virkistysalueen kannalta tarpeellisen saaristoliikenteen lisäämisen vastaisesti.**"*

LDS lähtee siitä, että Vartiosaari on merkittävä 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.

Kun Vartiosaari jätetään rakentamatta asumiselle, säästyään lähes 7.000 asukkaan työpaikka- ja koululaisliikenteen vaikeilta ja kalliilta ratkaisuilta.

8. Autoistumisen väheneminen Laajasalon saarella?

LDS toteaa, että Helsingin vuoteen 2050 ulottuvan väestönkasvun on kerrottu perustuvan 70%:sti maahanmuuttoon. LDS pyytää Helsingin kaupungilla ennustetta siitä, mistä löytyvät ilman omaa autoa olevat asukkaat Kruunuvuorenrannan keskimääräistä kalliimpiin merihenkeisiin asuntoihin. Ilman kunnollisia henkilöajoneuvoyhteyksiä mantereelle ei liene montaa maksukykyistä uutta asukasta tulossa Kruunuvuorenrannan perukoille?

Kun rakennussuunnitelmia tehdään vastuullisesti, niin niiden on perustuttava todelliseen realistiseen tarpeeseen ja asukasprofiiliin varallisuuden huomioon ottamiseen.

Toisaalta kohdan 1 mukaisesti Helsingin kaupunki toteaa ”Laajasalosta saapuvan henkilöajoneuvoliikenteen tuplaantuvan vuoteen 2050 mennessä”, mutta ei ota sitä kuitenkaan huomioon liikennesuunnitelmissaan, autopaikoituksen määrissä kaavoituksessaan Kruunuvuorenrannan asuntoalueilla, puhumattakaan liityntäliikenteen mahdollistamisessa, mikä toimenpide taas vähentäisi laajasalolaisten henkilöajoneuvoliikennöntarpeita pois saareltaan.

Nykyisellään siis 16.500 laajasalolaista aiheuttavat 20.000 ajoneuvoliikennetiheyden (kohta 3) Laajasalon ainoalla yhteydellä mantereeseen, Herttoniemensalmen sillalla.

Laajasalo-Degerö Seura ry edellyttää Helsingin kaupungilta pikaisia toimenpiteitä selvityspyyntönsä muodossa siitä, miten Helsinki tulee tulevaisuudessa hoitamaan 35-45.000 asukkaan Laajasalon vähintään 42-54.000 ajoneuvo- ja työpaikkaliikenteen järjestelyt paikoituksineen ennen kuin se ryhtyy toimiin Kruunuvuorenrannan, Kruunusilltojen ja Vartiosaaren suunnitelmiensa toteuttamisessa.

Liite 1 Raitiotien linjausehdotus

Liite 2 Vesijoukkoliikenteen linjausperiaatteet

Helsingissä 19.10.2016

Laajasalo-Degerö Seura ry

Tarmo Timonen

Markku Tilli

Tarmo Timonen
puheenjohtaja

Markku Tilli
varapuheenjohtaja