



Helsingin kaupunki kirjaamo

helsinki.kirjaamo@hel.fi

MIELIPIIDE – YLISKYLÄNLAHDEN ASEMAKAAVAN MUUTOSLUONNOS

Laajasalo on tällä hetkellä asukasmäärältään Helsingin nopeimmin kasvava kaupunginosa, jossa saaren nimenomaisina vetovoimatekijöinä ja erityispiirteenä olleita viher- ja virkistysalueita ja tärkeitä lähiluontokohteita kaavoitetaan tiiviille kantakaupunkimaiselle asuinrakentamiselle. Yliskylänlahden asemakaavamuutosluonnos asettuu osaksi tätä jatkumoa, joka ei nähdäksemme palvele sen enempää kaupungin tavoitetta luoda asukkaille viihtyisää ja monipuolista elinympäristöä tunnistaen eri alueiden erityispiirteet kuin osallistua asukkaille tärkeitä lähimetsiä hävittämällä myöskään ilmastonmuutoksen ja luontokadon hidastamiseen.

Kaavamuutoksen valmistelun keskeisinä tavoitteina kaavamuutosselostuksessa on mainittu mm.

- uusien asuntojen rakentaminen
- yleiskaavaehdotuksen mukaisen pikaraitiotieverkoston mahdollistaminen
- liikkumismahdollisuuksien monipuolistaminen
- kaupunkikuvan parantaminen
- moottorikadun jakaman kaupungin osa-alueen itä- ja länsipuolien yhdistäminen, sekä
- Laajasalon yhtenäisen rantareitistön parantaminen.

Ehdotetun kaavaratkaisun on kaavamuutosselostuksessa todettu edesauttavan kaupunginvaltuuston 13.10.2021 hyväksymää Helsingin kaupunkistrategiaa 2021–2025 mm. siten, että *”kaupunkirakennetta kehitetään kestävästi, ensisijaisesti uudistamalla ja täydentämällä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä huomioiden alueiden erityispiirteet”*.

Positiivista kaavamuutosluonnoksessa on priorisointi Laajasalon raitiotieverkoston jatkamisesta Laajasalon pohjoisosiin, siten mahdollistaen raitiovaunuyhteyden myöhemmän jatkamisen Herttoniemen ja edelleen Roihupellon suuntaan yhdistäen sen Jokeri-rataan. Ehdotus on erinomainen ja tukee niitä kannanottoja, joita myös Seura jo aiemmin on Laajasalon raitiotieverkoston linjauksista esittänyt. Kuten jo Yleiskaavan valmistelun aikana tehdyissä selvityksissä todettiin (Helsingin Yleiskaava 2016 selostus) s. 73: *”Nykyisen kantakaupungin työpaikkamäärä ei todennäköisesti enää kasva merkittävästi, vaan uudet työpaikat tulevat pääosin kantakaupungin laajennusalueille. Siksi ei ole odotettavissa, että työmatkaliikennettä suuntautuu nykyistä huomattavasti enemmän keskustaan”*, s. 17: *”Laajimmat ja vetovoimaisimmat näistä*

(uusista) työpaikka-alueista ovat Visio 2050:n mukaisesti tuottavuuden huippualueita. Yksi tärkeimmistä on Herttoniemen – Roihupellon yritysaluekokonaisuus, jonka rooli tulevaisuudessa tulee olemaan aivan keskeinen seudulla itä–länsi -metron raideliikennekäytävässä sekä Raide-Jokerin ja metron solmukohdassa.” s.33 ”Myllypuro, jossa sijaitsee koko itäistä Helsinkiä palveleva keskusterveysasema, yksi kaupungin suurimmista liikuntakeskittymistä, jolla on merkitystä koko seudun tasolla ja Stadin ammattiopiston tiloja. Myllypuron rooli vahvistuu entisestään noin 6000 opiskelijan Metropolia-kampuksen rakentuessa metroaseman viereen.”

Yllä oleva huomioiden lienee selvää, että sujuvat joukko- ja muut liikenneyhteydet Laajasalosta pohjoiseen ja itään tulevat jatkossa olemaan vähintään yhtä tärkeitä kuin Kruunusiltojen rakentamisen myötä avautuva uusi yhteys keskustaan. Kaavamuutosehdotuksen raitiotielinjauksessa tämä on otettu huomioon, mutta muiden liikennemuotojen osalta asiaa ei ole juurikaan huomioitu.

Laajasalontien liikenneratkaisut on rakennettu useiden peräkkäisten valo-ohjattujen tasoristeysten varaan yksityisautojen ja bussien kulkiessa samoilla kaistoilla, minkä jo nyt on todettu merkittävästi hidastavan ja ruuhkauttavan liikennettä samalla kuin aiemmin Laajasalon pääkulkuväylän ylittämiseen mm. koululaisten käyttämät turvalliset ylikulkusillat on purettu. Samalla pääsy Yliskylän kauppakeskus Saareen on tehty julkisen liikenteen käyttäjille kohtuuttoman vaikeaksi vaatien pitkiä kävelymatkoja ja tienylityksiä, mistä kauppakeskuksen yrittäjät ovat jo nyt asiakaskadon myötä kärsineet.

Yliskylänlahden kaavamuutosluonnoksessa ehdotetut liikennejärjestelyt jatkavat tätä lähestymistapaa ruuhkauttaen ja hidastaen entisestään jo nyt vilkkaalla auto- ja bussiliikenteellä kuormitettua Laajasalontietä. Vaikka pikaraitiotien jatkaminen Herttoniemen ja Roihupellon suuntaan ja yhdistäminen Jokeri-rataan voi osittain auttaa asiaa vähentämällä Laajasalosta pohjoiseen ja itään kulkevaa yksityisauto- ja bussiliikennettä, kokonaan se ei ongelmaa poista, jos suunniteltu asukasmäärän kasvu sekä Yliskylänlahden että muilla suunnitelluilla, lainvoimaisilla tai jo rakenteilla olevilla uusilla kaava-alueilla toteutuu ehdotetun kaltaisena.

Mitä tulee kaupunkistrategia 2021-25 vaatimukseen ”kehittää kaupunkirakennetta kestävästi, ensisijaisesti uudistamalla ja täydentämällä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä huomioiden alueiden erityispiirteet”, näitä erityispiirteitä kaavamuutosluonnos ei ota huomioon, vaan käytännössä monistaa Kruunuvuorenrannassa ja Helsingin keskustan vapautuneilla satama-alueilla toteutettavaa korkeaa ja tiivistä asuntorakentamisen mallia, jossa ”lähiluontoa” yritetään istutuksin ja viherkatoin rakentaa uudelleen. Ehdotettu kaavaratkaisu ei myöskään maisemallisesti sovi yhteen Yliskylän pohjoisosan pientalovaltaisen rakennuskannan ja kaavamuutosaluetta ympäröivien muiden alueiden erityispiirteiden ja jo olemassa olevan rakennuskannan kanssa, ml. Herttoniemenranta.

Yliskylässä jo monien talojen kulmilta alkavat viihtyisät alueen historiaa ja erityispiirteitä heijastavat lähivirkistysalueet ovat jo valmiina ilman, että niitä tarvitsee erikseen rakentaa tai lähteä autolla hakemaan kauempaa. Nämä alueet ovat myös suurimpia syitä sille, miksi suuri osa Laajasalon asukkaita on aikoinaan Laajasalon asuinpaikakseen valinnut. Kaavamuutosalueen alle jäävä Tengströmin puisto on yksi näistä alueen asukkaille elintärkeistä lähivirkistysalueista ja tulee sellaisena myös säilyttää. Muun muassa kaavamuutosalueen eteläpuolella sijaitseva vanha

kerrostaloalue on hyvä esimerkki siitä, miten rakentaminen voidaan mittasuhteiltaan, rakennusten sijoittelulla ja perustamistavalla onnistuneesti sovittaa ympäristöön myös luonto- ja maisema-arvot huomioiden ja siten luoda asukkaille viihtyisää elinympäristöä. Lähestymistapa Yliskylänlahden kaavamuutosluonnoksessa on ratkaisevasti erilainen tuottaen alueen ympäristön ja muun rakennuskannan kanssa yhteen sopimatonta huonoa kaupunkikuvaa, joka ei juurikaan poikkea kaupungin entisille satama-alueille toteutetuista ratkaisuista, jotka saattavat ehkä sinne sopia, mutta mitkä alueina ovat lähtökohdiltaan olleet täysin erilaisia.

Killingholman silta

Kaavamuutosluonnoksen varsinaisesta pääalueesta hieman erillään olevan Killingholman sillan rakentamisen mahdollistavaa kaavamuutosehdotusta on perusteltu mm. sillä, että se *"avaisi myös Laajasalon tulevaisuudessa noin 40000 asukkaalle uuden yhteyden Herttoniemen palveluihin ja metroasemalle* esittäen jatkoperusteena sen, että *"Killingholmasta sillan kautta metroasemalle on 1,5 kilometriä, kun nykyisiä kävely- ja pyöräilyväyliä pitkin matkaa on 3,3 kilometriä"*. Se mikä selvityksen tekijöiltä näyttää unohtuneen on, että mainitut 40000 asukasta eivät tule asumaan Killingholmassa vaan eri puolilla Laajasalaa. Esimerkkinä Tullisaarta lähinnä oleva suurempi asukaskeskittymä Koirasaarentien ja Henrik Borgstömintien risteyksessä, josta Killingholman uuden sillan yli matkaa Herttoniemen metroasemalle kertyisi noin 2,8 km, kun Yliskylän lahden jo olemassa olevaa kaunista rantareittiä pitkin matkaa kertyy noin 3,3 km. Eroa siis muutama sata metriä, jonka vuoksi siltaa tuskin kannattaa rakentaa. Herttoniemen kartanopuistoon, Roihuvuoreen ja Herttoniemen pienteollisuusalueen palvelujen ääreen matka on molempien reittien kautta käytännössä sama. Silta ei siten käytännössä nopeuttaisi matkoja Laajasalon, Herttoniemen tai Roihuvuoren välillä mitenkään. Myöskään se, mihin mainitun selvityksen väite 2.6 km ylimääräisestä kiertomatkasta sillan vaikutuspiirin 18 000 asukkaalle perustuu ei tekstistä selviä. Lähinnä silta palvelisi heti sen vieressä asuvia Herttoniemenrannan asukkaita, kun taas esimerkiksi Roihuvuoresta tai muualta Herttoniemestä tulevat kävijät tuskin kävelevät tai pyöräilevät nykytilanteessakaan ensin Herttoniemen rantaan Killingholmaa vastapäätä ja lähtevät vasta sen jälkeen kiertämään Laajasalon sillan kautta Yliskylän lahtea.

Kaavamuutosselostuksessa viitataan vuonna 2023 tehtyyn Laajasalon länsiosan virkistyskäyttöselvitykseen, jonka mukaan Killingholman saaren viheralueet on luokiteltu muutosherkiksi ja luontoarvoiltaan erittäin arvokkaiksi. Myös Killingholman sillan esiselvityksessä viitataan saaren merkitykseen 1. luokan lepakoalueena ja todetaan, että *"Rantapuuston kaataminen, rantojen valaiseminen ja vanhan metsän ja kelopuiden poistaminen voivat haitata lepakoita"*. Lisäksi todetaan, että Killingholma on osa Tullisaaren linnustollisesti arvokasta kohdetta. Kaiken tämän jälkeen sillan ja Killingholman läpi rakennettavaksi suunnitellun pyörä- ja jalankulkuväylän ympäristövaikutukset ja -riskit kuitataan sillä, että uuden sillan ja Killingholman halkaisevan kevyen liikenteen väylän myötä merkittävästi lisääntyvä virkistyskäyttö ja läpikulkuliikenne Tullisaareen *"vaatii hyvää kulunohjausta ja mahdollisen valaistuksen suunnittelua lepakkokanta huomioon ottaen"*. Vaatii lujaa uskoa, että pelkästään näillä toimenpiteillä Killingholman arvokkaiksi määritellyt luontoarvot voidaan sillasta ja saaren läpi rakennettavasta kevyen liikenteen väylästä huolimatta säilyttää.

Edellä mainitun lisäksi on huomioitava, että Tullisaaren puistosta Killingholmaan johtavat väylät ovat polkumaisia ja varsin jyrkkiä ja eivät todennäköisesti täytä esteettömyysvaatimuksia. Tämän vuoksi Killingholman sillan ja siihen liittyvän Killingholman läpi kulkevan kevyenliikenteen väylän lisäksi mittavia maanrakennustöitä jouduttaisiin esteettömyysvaatimusten täyttämiseksi tekemään todennäköisesti myös Tullisaaren puolella.

Kiistatonta on, että suoraan Killingholmaa vastapäätä asuvien Herttoniemenrannan asukkaiden matka Tullisaareen lyhenisi sillan rakentamisen myötä merkittävästi, mutta suurinta osaa esiselvityksen väittämästä 18000 asukkaasta tämä ei koske. Suoraan Tullisaaren jo nyt johtavaa Yliskylän lahden kiertävää kaunista rantareittiä voidaan kehittää mm. ohittamalla reitin alussa Laajasalon opiston kohdalla olevat jyrkähköt mäet uusilla Laajasalontien rinnalla kulkevilla pyörä- ja jalankulkuväylillä, jotka sen jälkeen yhdistyvät Yliskylän lahden kiertävään rantareittiin. Tällä myös Herttoniemenrannan asukkaiden pääsyä Tullisaareen voidaan helpottaa ilman tarvetta tuhota Killingholman rauhaa ja arvokkaita luontoarvoja, jotka sellaisina ilahduttanevat myös Herttoniemenrannan asukkaita.

Kevyempänä, huomattavasti ympäristöystävällisempänä ja myös muun vesiliikenteen huomioon ottavana vaihtoehtona sillalle voitaisiin harkita salmen yli kulkevaa sähkölauttayhteyttä, josta mm. Laajasalon ja Vartiosaaren välillä on viimeisten kolmen vuoden aikana saatu erittäin hyviä kokemuksia. Tällöin kaikkea Tullisaareen kohdistuvaa kevyttä liikennettä ei välttämättä tarvitsisi myöskään ohjata läpikululiikenteenä Killingholman kautta. Niin haluttaessa lautta voidaan tehdä myös käyttäjille ilmaiseksi, liittämällä HSL:n lippujärjestelmään ja/tai rakentamalla yhdessä mahdollisten talvikauden muiden ratkaisujen kanssa ympärivuotiseen liikenteeseen.

Helsingissä 25.08.2023

Osmo Rantakari
puheenjohtaja

Vesa Rutanen
varapuheenjohtaja