



Laajasalo – Degerö Seura ry

Heidi Piironen
Helsingin kaupunki, maankäyttö ja kaupunkirakenne
heidi.m.piironen@hel.fi

Jari Elo
Ramboll Finland Oy
jari-jukka.elo@ramboll.fi

Helsingin kaupungin kirjaamo
helsinki.kirjaamo@hel.fi

MIELIPIIDE - LINNANRAKENTAJANTIEN ALUEEN KATUSUUNNITELMALUONNOKSET

Yleiskaavan sisältämän Laajasalon ja Jokeri-ratojen yhdistävän raitiotien huomioiminen Linnanrakentajantien katu- ja rakentamissuunnitelmissa.

Laajasalon Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden asemakaavan muutosehdotus nro 12548 ja sen asettaminen nähtävillä oli Helsingin kaupunkiympäristölautakunnan asialistalla 05.02.2019 (§ 56 Asia/4). Asiasta päätettäessä lautakunta hyväksyi yksimielisesti Jape Lovénin tekemän vastaehdotuksen: *”Hyväksyessään asemakaavan ja liikennesuunnitelman kaupunkiympäristölautakunta kehottaa liikennesuunnittelua säilyttämään jatkosuunnittelussa raitiotien jatkamismahdollisuuden myös Laajasalonväylälle Herttoniemen suuntaan. Tämä voi olla ajankohtaista esimerkiksi Laajasalonväylän muuttuessa kaupunkibulevardiksi”*.

Vastaavasti, kaupunkiympäristölautakunnan 01.03.2022 hyväksymään esitykseen yleiskaavan toteuttamisohjelmaksi 2022 sisältyi kehoitus selvittää *”Jokeri0:n ensi vaiheen toteutuksen yhteydessä raideyhteyden jatkaminen Roihupellon kautta Itäkeskukseen”*. Yleiskaavassa mainittu rataosuus on yhdistetty Linnanrakentajantien kautta myös Laajasaloon. Linnanrakentajantien alueen katusuunnitelmissa ja niitä koskevissa selostuksissa asiaan ei ole kuitenkaan viitattu sanallakaan.

Kun yllä mainitusta asiasta 02.03.2022 järjestetyssä Uutta Kaakkois-Helsinkiä tilaisuudessa kysyttiin, vastauksena oli, että *”Linnanrakentajantien ja Laivalahdenkadun katusuunnittelussa on varauduttu / varaudutaan mahdolliseen raitiotiehen niiltä osin kuin se on mahdollista mm. kunnallistekniikan sijoittelun ja tilanvarausten osalta”*. Siihen, miten tämä tullaan konkreettisesti toteuttamaan eivät kuitenkaan tämänhetkiset katusuunnitelmat sen enempää kuin niitä tukevat selostuksetkaan ota kantaa. Tältä osin niitä tulisi päivittää. Pelkkä verkkotilaisuudessa esitetty aikomus toteuttaa mainittuja toimenpiteitä ei nähdäksemme riitä, koska ilman konkreettisia suunnitelmia ja selostusta siitä miten ne aiotaan toteuttaa, varautuminen jää käytännössä tekemättä.

Laajasalo-Herttoniemi-Roihupelto yhteys sisältyy siis jo voimassa olevaan Yleiskaavaan. Vuonna 2017 laaditussa *”Yleiskaavan raitioteiden toteuttavuusselvityksessä”* yhteys on todettu myös teknisesti toteuttamiskelpoiseksi asteikolla normaali-keskivaikea. Hinnaksi vuonna 2017 arvioitiin Laajasalo-Herttoniemi yhteyden osalta 13,5 miljoonaa Euroa ja Herttoniemi-Roihupelto yhteyden osalta 29 miljoonaa Euroa. Vertailukohtana näille voi käyttää esimerkiksi Kruunusiltojen ns. Yliskylän len-

kin arvoituja kustannuksia 19 miljoonaa Euroa, joka palvelisi huomattavasti pienempää asukas- ja matkustajamäärää.

Laajasalosta Herttoniemen kautta Roihupeltoon kulkevaa raitiotietä puoltavina seikkoina on kyseisen alueen tulevasta kehityksestä visioitu Yleiskaava 2016 kaavaselostuksessa mm. seuraavaa:

s.17: ”Yleiskaavassa on säilytetty toimitilakäytössä kaupunkikehityksen ja sijaintinsa puolesta strategisesti merkittävät yritysalueet...Laajimmat ja vetovoimaisimmat näistä 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. Työmatkaliikenteen näkökulmasta alueen sijainti on erinomainen.”

s.33: ”Herttoniemen keskusta on kantakaupungin tuntumassa sijaitseva kasvava metrokeskusta. Se sijoittuu vahvan yritysalueen ja vahvojen asuntoalueiden polttopisteeseen. Herttoniemen keskusta on jo laadittu suunnitelmat merkittävälle liikerakentamiselle ja siihen liittyvälle asuntorakentamiselle. Se muodostaa kaakkoisten esikaupunkien keskustan.”

s.33: ”Esikaupunkialueiden muut liike- ja palvelukeskustat palvelevat pääasiassa oman ja lähialueen asukkaita, mutta ne ovat osin jo erikoistuneita keskusta-alueita, jolloin kaikkia palveluita ei tarvitse olla jokaisessa keskustassa, vaan niissä voidaan asioida verkostomaisesti. Useat tarjoavat jo nyt laajempia palveluja, kuten 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.”

s.114: ”Nykyisellään joukkoliikennesaavutettavuus ei ole kilpailukykyinen henkilöautosaavutettavuuden kanssa, mihin vaikuttaa muun muassa tehokkaiden poikittaisyhteyksien puute.”...”Tutkimusten mukaan kestävän saavutettavuuden kilpailukykyä voidaan parantaa pääkaupunkiseudulla tiivistämällä yhdyskuntarakennetta, kehittämällä poikittaisliikennettä ja linkittämällä työpaikka-, väestö-, ja palvelukeskittymiä paremmin toisiinsa.”

s.116: ”Yleiskaavan raideliikenneverkko on suunniteltu kulkemaan nyt tai tulevaisuudessa merkittävien keskustojen kautta yhdistäen ne toiminnallisesti toisiinsa.”

s.43: ”Helsingissä on käytännössä erityisesti kaksi vahvaa työpaikka-alueita kantakaupungin ulkopuolella, jotka ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa jo nyt: Pitäjänmäki ja Herttoniemi – Roihupelto. Herttoniemi – Roihupellon asema on aivan keskeinen työmatkaliikennettä ajatellen”...”Pitäjänmäkeä ja Herttoniemi – Roihupeltoa kehitetään edelleen vision tavoitteiden mukaan tuottavuuden huippualueina. Herttoniemi – Roihupellon toimitila-alue tukee myös valtuustostrategiaa, jossa korostetaan Itä-Helsingin elinkeinoelämän kehittämistä. Käytännössä alue on Itä-Helsingin ainoa merkittävä yritysalue satamaa lukuun ottamatta.”

s.171: ”Helsingin ydinkeskustan työpaikkamäärä on viime vuosikymmeninä laskenut mutta keskustan reunavyöhyke on samanaikaisesti kasvattanut merkitystään työpaikka-alueena.”

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. 171: ”Varsinaisia suuria yhtenäisiä työpaikka-alueita, joilla vielä olisi mahdollisuus laajentua ja mahdollistaa lisää tuotannollista toimintaa tai toimintaa, joka vaatii erityisesti logistiikkaa, on Helsingissä enää vähän. Tällaisia laajempia kokonaisuuksia on vain Herttoniemi-Roihupelto sekä Pitä-

jänmäki ja sataman yritysalue. Tattariharjulla ja Tattarisuolla on myös edellytyksiä tällaiseksi alueeksi pitkällä aikavälillä Malmin lentokenttäalueen kehittymisen myötä.”

s.136: ”Lisäksi Jokeri 1:n asema Roihupellon eteläpäässä ja nykyisessäkin yleiskaavassa oleva metroasema yhdistävät Herttoniemen ja Roihupellon yritysalueet käytännössä yhdeksi kokonaisuudeksi, joka vahvistaa molempien asemaa antamalla viestin vahvasta yrityskeskittymästä.”

s.159: ”Kokonaan uusi raideyhteys on merkitty Herttoniemen toimitila-alueelle yhdistämään Herttoniemen ja Roihupellon pikaraitiotieyhteydet.”

s.171: ”Herttoniemen yritysalue on profiloitunut Suomen suurimpana autokaupan keskuksena, mutta sen lisäksi siellä on erittäin merkittäviä kansainvälisiä vientiyrityksiä. Roihupellon roolia työpaikka-alueena tukevat Roihupeltoon tulevat tekniikan alan ammatillisen oppilaitoksen tilat. Molemmilla on potentiaalia kehittyä myös korkean profiilin yritysalueina hyvien joukkoliikenneyhteyksiensä ja Myllypuroon tulevan ammattikorkeakoulun kampuksen turvin.”

s. 175: ”Suurimmat tilaa vaativan kaupan keskittymät sijaitsevat Helsingin ydinkeskustan ohella lähinnä Kehä III:n varrella sekä Herttoniemessä ja Suomenojalla. Tilaa vaativaa erikoiskauppaa on myös Roihupellossa, Konalassa, Suutarilassa sekä pienemmät keskittymät Vattuniemessä ja Tattarisuolla.”

s. 185: ”Tulevaisuudessa keskeisinä elinkeinoalueina näyttäytyvät suuret työpaikkatihentymät, kuten Helsingin keskusta ja sen laajenemisalueet Jätkäsaari – Ruoholahti – Meilahti -vyöhyke, Pasila – Ilmala – Käpylä – Metsälä -vyöhyke, Vallila – Kalasatama, Roihupelto – Herttoniemi -vyöhyke sekä Pitäjänmäen työpaikkakeskittymä”

Kaikki yllä olevat Yleiskaavan kaavaselostuksessa esitetyt visiot tukevat ajatusta siitä, että Herttoniemi-Roihupelto alueen merkitys tulee tulevaisuudessa huomattavasti kasvamaan myös Laajasalon asukkaille. Laajasalon asukkaiden työ- ja opiskelumatkaliikenne ja muu asiointi tulee tulevaisuudessa merkittävästi lisääntymään Herttoniemi-Roihupelto akselilla ja hyödyntämään parempaa yhteyttä myös Raide-Jokeriin, jos sellainen olisi tarjolla.

Kaupunki on yllä mainitun yhteyden hylkäämisessä toistuvasti vedonnut selvityksiin matkustajamäärien riittämättömyydestä, mitä selvityksiä emme useista pyynnöistä huolimatta ole kuitenkaan saaneet. Myös sen valossa, mitä yllä on tuotu esiin kuulostaa varsin erikoiselta, että Laajasalon tulevasta 40 000 asukkaasta ei löytyisi riittävästi matkustajia Itä-Helsingin tärkeimmäksi työpaikka-, opiskelu- ja palvelukeskittymäksi nousevalle Herttoniemi-Roihupellon alueelle ja edelleen Raide-Jokerin varten. Tämän vuoksi Yleiskaavassa olevan Laajasalo-Herttoniemi-Roihupelto raideyhteyden mahdollistaminen tulisi myös Linnanrakentajantien katusuunnitelmissa ottaa huomioon jo nyt, kun se voidaan vielä kustannustehokkaasti tehdä.

Helsingissä 20.03.2022

Osmo Rantakari
puheenjohtaja

Mika Penttinen
varapuheenjohtaja