



Laajasalo – Degerö Seura ry

Kaupunkiympäristölautakunta
Helsingin kaupungin kirjaamo
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Viite: Mieli pide (muistutus) koskien Laajasalon Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden asemakaavan muutosehdotusta (12548 2016-000535)

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 5.2.2019 kokouksessaan asettaa 29.1.2019 päivätyn asemakaavan muutosehdotuksen nro 12548 julkisesti nähtäville 30 päiväksi maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaisesti. Hyväksyessään asemakaavan ja liikennesuunnitelman, kaupunkiympäristölautakunta myös kehotti ”liikennesuunnittelua säilyttämään jatkosuunnittelussa raitiotien jatkamismahdollisuuden myös Laajasalonväylälle Herttoniemen suuntaan.”

Laajasalo-Degerö Seura ry jätti 26.02.2018 mielipiteensä yllämainitun asemakaavan muutosehdotuksen valmisteluaineistosta ja jättää nyt muistutuksen koskien kaavamuutosehdotuksen Ilomäentien alueen raitiotielinjausta ja sen tueksi esitettyjä perusteluja. Muilta osin Seura viittaa 26.02.2018 jättämäänsä mielipiteeseen.

Kaavamuutosehdotuksen liiteaineistossa todetaan, että ”kaava ei sinänsä ota kantaa Kruunusillat-hankkeelle tarpeellisen varikon sijaintiin, mutta mahdollistaa raitiovaunujen ajon myös toisessa kaavamuutoksessa valmisteilla olevaan ns. ratikkakortteliin”. Nämä kaksi kaavamuutosehdotusta liittyvät kuitenkin olennaisesti toisiinsa. Sen vuoksi niiden yhteenkuuluvuutta ei tule tarkoituksellisesti hämärtää ja niistä esitettyjä mielipiteitä tulee ehdotetun raitiotielinjauksen osalta käsitellä yhdessä.

Laajasalo-Degerö Seura ry on siitä asti, kun ensimmäiset ajatukset Laajasalontien bulevardisoinnista nousivat esiin ehdottanut, että bulevardiksi muutettavan Laajasalontien varrelle ja vanhan ostoskeskuksen alueelle voitaisiin sijoittaa tiivistä ja kohtalaisen korkeaa rakennuskantaa, jos samalla voidaan vähentää tarvetta asukkaille tärkeän liikuntapuiston ja muiden ulkoilu- ja virkistysalueiden supistamiselle. Lisäksi Seura on jo vuosien ajan kyseenalaistanut asemakaavan muutosehdotukseen sisältyvän raitiotielinjauksen perustelut Ilomäentien alueen osalta. Reposalmentielle päättyvän raitiotielinjan sijaan Seura on ehdottanut, että raitiovaunujen tulisi jatkaa suoraan Laajasalonväylältä Herttoniemen ja/tai Roihupellon suuntaan. Tällöin se palvelisi huomattavasti paremmin Laajasalosta pohjoiseen ja itään suuntautuvaa työmatka- ja muuta liikennettä sekä tarjoaisi nopean yhteyden joko heti tai myöhemmin myös Jokeriradalle.

Nämä ehdotukset ja näkemykset on kaavan valmistelussa kuitenkin järjestelmällisesti sivuutettu. Sen sijaan, että radan jatkamista Herttoniemen ja Roihupellon suuntaan olisi aidosti selvitetty jo aiemmin, näyttää siltä, että kaupunkiympäristölautakunta on vasta nyt havahtumassa tämän yhteyden tärkeyteen suoran keskustayhteyden lisäksi. Kaavapäätökseen lisätty kehoitus

Herttoniemi-linjauksen säilyttämisestä jatkosuunnittelussa on muuten hyvä, mutta näemme ongelmallisena sen, jos radan Herttoniemi-jatke nähdään toteuttamiskelpoisena vasta Yliskylän ratikkavarikon ja siihen liittyvän ”Yliskylän lenkin” rakentamisen jälkeen. Se väistämättä hidastaisi Herttoniemi/Roihupelto linjan rakentamista ja tekisi ratkaisusta myös kalliimman tarvittavan lisäkaluston vuoksi sekä niiden säästöjen näkökulmasta, joita vähemmän tarpeellisen ”Yliskylän lenkin” poisjättämisestä syntyisi.

Leimaa-antavana piirteenä Laajasalon raitiotieratkaisuihin liittyvien kaavamuutosehdotuksien valmistelulle on ollut se, että alueen asukkaiden esiin tuomat huolet ja näkemykset on kaavan ja siihen liittyvien liikennejärjestelyjen suunnittelussa systemaattisesti sivuutettu ja/tai niihin on reagoitu varsin ylimalkaisin vastinein. Ehdotusten negatiivisia vaikutuksia lähiympäristöön on vähätelty ja niiden välttämättömyyttä perusteltu ristiriitaisin, puutteellisin ja tietyiltä osin jopa harhaanjohtavin väittämin. Tämä näkyy myös kaavamuutosehdotuksen perusteluissa, jossa ehdotetusta raitiotielinjauksesta esitetyt mielipiteet kuitataan toteamalla että ”pikaraitiotiehen suhtauduttiin yhtäältä odottavalla kannalta ja toisaalta kritisoiden”. Toteamus on omiaan hämärtämään sitä, että varikkokortteliin päättyvää Ilomäentien ja Reposalmentien alueiden raitiotielinjausta on järjestetyissä asukastilaisuuksissa ja mielipiteissä pääsääntöisesti vastustettu. Emme pidä asiallisena sitä, että tämä ei kaavamuutosehdotuksen perusteluista käy ilmi puhumattakaan siitä, että esitetyjä mielipiteitä Ilomäentien alueen raitiotielinjauksesta ja siihen liittyvästä ratikkakorttelista olisi jotenkin huomioitu varsinaisessa kaavoitustyössä. Järjestetyt asukastilaisuudet ovat käytännössä olleet valmiiden suunnitelmien esittelytilaisuuksia

Keskusteluille tyypillistä on ollut myös se, että kun yksi kaavaehdotuksen ratalinjausta ja siihen liittyvää varikkokorttelia puoltava argumentti on kyseenalaistettu, tilalle on nopeasti löytynyt toinen, jolla ratkaisun vaihtoehdottomuutta on perusteltu sen sijaan, että saadun palautteen pohjalta sille olisi aidosti lähdetty pohtimaan vaihtoehtoja. On totta, että erilaisia selvityksiä on tehty runsaasti, mutta voidaan perustellusti myös kysyä, mikä on sellaisten selvitysten arvo, joiden haluttu lopputulos ja johtopäätökset on lyöty lukkoon jo ennen selvityksen aloittamista?

Ilomäentien alueen raitiotielinjauksen ja siihen liittyvän ratikkakorttelin vaihtoehdottomuudesta on esitetty monia väitteitä, joiden tueksi emme ole kuitenkaan löytäneet kaavamuutosehdotuksen perusteluista ja liitemateriaalista sellaista konkreettista numero- tai muuta tietoa, joka näitä väitteitä riittävästi tukisi. Näitä odottaisimme myös kaupunkiympäristölautakunnan jäsenten edellyttävän ennen päätösten tekemistä.

Yllämainituista väitteistä muutama esimerkki, joita on tullut esiin joko kaavaehdotuksen vuorovaikutusraportissa tai muissa keskusteluissa kaavaa valmistelleiden virkamiesten ja/tai kaavasta päättävien kaupungin luottamushenkilöiden kanssa.

Väite 1. Radan jatkamiselle Herttoniemen ja/tai Roihupellon suuntaan ei nykyisellä tai näkyvissäkään olevalla maankäytöllä synny riittävästi matkakysyntää

Pelkästään Laajasalossa ennustetaan vuoteen 2026 mennessä asuvan noin 40,000 asukasta, joista radan välittömässä vaikutuspiirissä ilman Ilomäen- ja Reposalmentien uudisrakentamistakin noin puolet (=koko Kruunuvuorenrannan alue, Koirasarentien ympäristö, Laajasalon bulevardi ja vanhan ostarin alue). Näistä kaupungin omienkin arvioiden mukaan vähintään 1/3 tulee jatkossakin suuntaamaan matkansa muualle kuin keskustaan.

Olemme useaan ottaneet pyytäneet alueen liikennesuunnittelijoilta konkreettisia sillan valmistumisen jälkeisiä matkustaja- ja liikennemääräennusteita Laajasalosta sekä keskustan että Herttoniemen suuntaan ja edelleen itään, mutta emme ole niitä syystä tai toisesta saaneet. Siten emme vieläkään tiedä mihin konkreettisiin lukuihin väitteet matkustajamäärien riittämättömyydestä perustuvat, emmekä tiedä onko niitä kaupunkiympäristölautakunnan jäsenillekään esitelty.

Koska konkreettisia liikennemääräennusteita ei esitetty myöskään asiaa sivunneeseen Jenni Pajusen aloitteeseen Laajasalon ja Herttoniemen liikenteen sujuvuuden varmistamisesta, on syytä kysyä onko päivitettyjä ennusteita Laajasalon 40,000 asukkaan tulevista työ- ja muista matkoista eri suuntiin tehty tai esitetty missään, koska näihin myös asiaa koskevien päätösten pitäisi perustua? Esimerkiksi, kuinka monta matkustajaa tarvitaan, jotta radan jatkaminen Herttoniemeen ja Roihupeltoon olisi perusteltua? Yliskylän 1 km:n lisälänkin rakentaminen on arvioitu palvelevan varikkokorttelin 900 asukkaan joukkoliikennematkoja + Ilomäentien välittömässä läheisyydessä olevia muita kortteleita, joista moni on kävelyetäisyydellä myös Laajasalontieltä kulkevaan ratikkaan. Laajasalontieltä Herttoniemeen asti jatkuvan raitiotien lisäosuuden pituus on noin 1.5–2 km, joka jo Laajasalossa palvelisi suoraan vähintään noin 20,000 asukasta. Radan eri linjausvaihtoehtojen pituuden ja kustannusten osalta ei siis puhuta merkittävästä erosta, mutta sen palvelemien matkustajamäärien suhteen yli kymmenkertaisesta.

Radan jatkaminen Herttoniemen ja/tai Roihupellon suuntaan lisäisi todennäköisesti hankkeen kustannustehokkuutta myös kasvattamalla Laajasalon raitiotien kokonaiskäyttämäärtä ja tasaamalla sen aamun ja iltapäivän yksisuuntaisia ruuhkahuippuja. Esimerkiksi aamuisin arviolta noin 1/3 suuntaa matkansa Herttoniemeen ja 2/3 keskustaan. Ehdotetussa Reposalmentielle päättyvässä linjauksessa raitiovaunut kulkisivat aamulla sekä suuren osan aamu- ja alkuiltapäivää Reposalmentien suuntaan käytännössä tyhjinä samalla kun niiden rinnalla kulkevat täydet bussit kuljettaisivat työmatkalaisia Kruunuvuorenrannasta ja Koirasaarentieltä Herttoniemeen.

Kaavamuutosehdotuksen vuorovaikutusraportissa todetaan, että Herttoniemen suuntaan matkustavilla "vaihtotarve bussilinjalta raitiotielle on arvioitu vähäiseksi". Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että vaihtoehtona suoralle Kruunuvuorenranta-Herttoniemi/Roihupelto linjalle, Kruunuvuorenrannan ja Koirasaarentien ympäristön yli 15,000 asukkaan matkat Herttoniemen suuntaan pitäisi hoitaa pikaraitiotien rinnalla kulkevilla bussilinjoilla. Tämä ei kuulosta kaikkein kustannustehokkaimmalta ja ympäristöystävällisimmältä vaihtoehdolta verrattuna suoraan Kruunuvuorenranta-Herttoniemi/Roihupelto raitiovaunuyhteeseen.

Vuorovaikutusraportissa ehdotetaan myös runkolinjabussimahdollisuutta Herttoniemen suuntaan. Vuonna 2017 tehdyssä Yleiskaavan raitioteiden toteutettavuusselvityksen Laajasalon ratikkaa koskevassa osuudessa puolestaan todetaan, että "raitiotietä tuskin kannattaa korvata runkobussilinjalla". Tämä yhtenä esimerkkinä siitä, että asiaa ei liene kovin perusteellisesti kaavamuutosehdotuksen valmistelussa edes pohdittu.

Väite 2. Kaikkia Laajasalon asukkaita ei raitiovaunulla pystytä kuitenkaan palvelemaan.

Tämä on totta. On kuitenkin melkoinen ero siinä, jos bussiyhteyksiin joutuvat edelleen turvautumaan Jollaksen, Hevossalmen ja Suomensuon alueen asukkaat tai jos näiden lisäksi lasketaan mukaan myös kaikki Herttoniemen suuntaan haluavat Kruunuvuorenrannan,

Koirasaarentien ympäristön, Laajasalon keskustan/Yliskylän ja uuden kaupunkibulevardin ympäristön 20,000 asukasta. Ero tulee näkymään myös Linnanrakentajantiellä kulkevissa bussi- ja yksityisautomäärissä sekä niiden aiheuttamissa ruuhkissa. Tähän ei kaavan liitemateriaalissa oteta minkäänlaista kantaa konkreettisten liikenne- ja matkustajamääräennusteiden pohjalta. Eli tässäkin kohtaa voidaan kysyä mitä ovat ne konkreettiset päivitetty liikenne- ja matkustajamääräennusteet eri liikennemuodoille, joiden pohjalta Laajasalon liikennesuunnitelmia tehdään ja niihin liittyviä asemakaavan muutosehdotuksia kaupungin päätöksentekoaikavälissä hyväksytään?

Väite 3. Linnanrakentajantielle ei mahdu raitiovaunua.

Kaupungin itse vuonna 2017 teettämässä "Yleiskaavaan raitioteiden toteutettavuusselvityksessä" Laajasalo-Herttoniemi linjauksen toteutus Linnanrakentajantien kohdalla on määritelty keskivaikeaksi. Ei siis mahdottomaksi tai vaikeaksi.

Väite 4: Varikko Laajasalon ratikoille tarvitaan joka tapauksessa. Herttoniemen pienteollisuusalueen länsiosan kaavamuutokset on jo pääasiassa vahvistettu ja niihin ei enää pääse käsiksi mahdollisen varikkohybridin sijoittamiseksi sinne, jos se syystä tai toisesta ei Roihupeltoon onnistu. Varikkohybridä ei myöskään sen vaatiman tilan vuoksi voida sinne sijoittaa.

Varikon tai siihen liittyvän hybridiratkaisun tilantarpeeksi on arvioitu noin 10,000 m² (kts. liite 1), jossa siis mukana myös aiemmin ehdotetun Vartiosaarijatkeen ratikat. Huoltohallien suoraksi vähimmäispituudeksi on arvioitu noin 50 -100 metriä riippuen operointitavasta. Käytännössä puhutaan siis 100 x 100 metrin tai 50 x 200 metrin peitto-alasta. Kuten liitteenä olevasta kartastakin käy ilmi, riittävästi tilaa uudentyypiselle hybridiratkaisulle löytyisi mahdollisesti jopa Herttoniemen pienteollisuusalueen länsipäästä. Ei välttämättä samassa laajuudessa Laajasalon ratikkakortteliin suunniteltujen asuinrakennusten ja niiden sijoittelun suhteen, mutta Laajasalon ratikoille soveltuvan hybridivarikon tarpeisiin riittävästi.

Mitä tulee Herttoniemen pienteollisuusalueen länsipään kaavatilanteeseen, Työnjohtajakadun kaavamuutosehdotusta käsiteltiin kaupunkiympäristölautakunnan kokouksessa 29.05.2018, mutta se ei ole edennyt vielä valtuustokäsittelyyn. Lautakunnan 18.09.2018 kokouksessa käsitelty Puusepänkadun kaavamuutosehdotus on tässä vaiheessa keskittynyt ainoastaan korttelin 43057 tontteihin 10, 11 ja osaan tontista 9 eikä myöskään ole käsittäksemme edennyt vielä valtuustokäsittelyyn. Muiden korttelin 43057 tonttien osalta lopullinen kaavamuutosehdotus on vielä valmistelussa, jonka yhteydessä voitaisiin tarvittaessa harkita myös hybridivarikon mahdollisuutta muiden mahdollisten paikkojen ohella. Tämä kuitenkin siis ainoastaan siinä tapauksessa, että Seuran ensisijaista ehdotusta radan jatkamisesta Roihupeltoon ja varikon sijoittamista Jokerivarikon yhteyteen ei syystä tai toisesta voida toteuttaa.

Roihupeltoon tuleva Raide-Jokerin varikko on saamiemme tietojen mukaan joka tapauksessa jo nyt suunniteltu niin, että siellä olisi laajennustilaa myös Laajasalon raitiovaunuille. Tällöin varikko Roihupelto-linjan toteutuessa sijaitsisi myös radan päätepisteessä, jota aiemmin on Yliskylän varikkoa perusteltaessa pidetty kustannustehokkuuden kannalta erittäin tärkeänä.

Väite 5: Raitiotien jatkaminen Herttoniemen/Roihupellon suuntaa vaatisi koko Herttoniemen pienteollisuusalueen uudelleenkaavoituksen ja tähän ei ole aikaa, jos ratikka halutaan kulkemaan

ajoissa. Herttoniemen pienteollisuusalueen uudelleenkaavoituksella menetettäisiin myös suuri määrä alueella tällä hetkellä toimivia yrityksiä ja työpaikkoja.

Jos aitoa halua ja tahtoa löytyy, uskomme että haaste on ratkaistavissa. Huomattavasti helpompaa se olisi tietysti ollut silloin, jos Laajasalon ja Herttoniemen alueen liikennejärjestelyjen ja niihin läheisesti liittyvien asemakaavamuutosten vaikutuspiirissä olevat asukkaat ja muut toimijat olisi kaupunkistrategian linjausten mukaisesti aidosti osallistettu tähän prosessiin alusta asti, mutta ei se liian myöhäistä ole vielä. Raitiotien jatkaminen Herttoniemen pienteollisuusalueen läpi ei nähdäksemme tarkoita myöskään sitä, että kaikki siellä tällä hetkellä toimivat yrittäjät ja palvelut pitäisi häätää pois asuinrakentamisen tieltä. Osa voi jatkaa entisellään ja osalle voi löytyä uusia tiloja asuinrakennusten katukerroksista. Kaupunki voi tätä halutessaan myös tukea saamalla tonttien rakennustehokkuuden nostosta.

Alueen läpi kulkeva raitiotie parantaisi joka tapauksessa alueen saavutettavuutta, rohkaisisi joukkoliikenteen käyttöön ja toisi alueella toimiville yrityksille ja palveluille todennäköisesti myös lisää asiakkaita. Lisäksi on todettava, että Herttoniemen pienteollisuusalueen länsipään uudelleenkaavoitusprosessi on ollut käynnissä jo pitkään eli prosessia ei suinkaan olla aloittamassa nollasta.

Yliskylän raitiotielinjaukseen ja ratikkakortteliin kohdistuneeseen kritiikkiin on vastattu myös varikkokorttelin kaavamuutosehdotuksen vuorovaikutusraportissa sen palautteen pohjalta, mitä ehdotus on synnyttänyt ei pelkästään Laajasalon asukkaiden keskuudessa, mutta myös kaupunginmuseon sekä kaupungin kulttuuri- ja vapaa-ajan toimialoilla. Näistä sekä muista varikkokorttelin vuorovaikutusraportissa esitetyistä vastineista muutama huomio:

- Raportissa todetaan, että ”ratikkakorttelin toteutuksen negatiiviset vaikutukset asukkaiden käytössä oleville liikunta- ja virkistysalueille ovat vähäisiä ja voidaan korvata muilla alueilla.” Konkreettiset näytöt tästä kuitenkin puuttuvat. Laajasalon itärannan kehittämissuunnitelmista ei olla aidosti päästy asukkaiden kanssa vielä edes keskustelemaan ja samalla unohdetaan se, että kysymys ei ole ainoastaan menetettyjen alueiden nykyisestä käytöstä, mutta miten ehdotetun varikkokorttelin alle jäävää aluetta voitaisiin vaihtoehtoisesti edelleen kehittää vastaamaan Laajasalon lähivuosina voimakkaasti kasvavan väestön liikunta- ja virkistystarpeita.
- Huomionarvoisena yksityiskohtana varikkokorttelin päätösehdotuksen perusteluissa myös se, että alueen lähtötilannetta kuvailevassa osuudessa ei mainita lainkaan sitä, että korttelin alle jäisi myös tällä hetkellä alueen ainoa myös lapsille hyvin soveltuva ja vaihtelevassa maastossa kulkeva hiihtolenkki, jonka oleellisena osana myös siihen kuuluva metsäkumpare. Esimerkiksi Tullisaassa ei vastaavanlaisia hiihtolenkkejä ole ja emme ole niitä myöskään Laajasalon itärannan suunnitelmissa toistaiseksi nähneet. Ainoastaan yhteen suuntaan kulkevat edestakaiseen hiihtoon soveltuvat ja pelkästään tasamaastossa kulkevat ladut ovat käyttöarvoltaan huomattavan erilaisia.
- Vuorovaikutusraportin sivulla 7 todetaan, että ”Varikon sijaitsemisella Laajasalossa syntyy säästöjä siirtokustannuksissa. On arvioitu, että siirtokustannussäästö on 1,4 milj. euroa/vuosi”. Tämä lienee tulkittavissa siten, että jopa varikon viivästyessä, **Laajasalon ratikoita olisi täysin mahdollista operoida väliaikaisesti myös muilta varikoilta, jos se pidemmän aikavälin kokonaisratkaisun kannalta on perusteltua.** Yliskylän varikon

puuttuminen ei siis teknisesti estäisi Laajasalon ratikan operoinnin aloittamista ja väliaikaisena sen kustannuksetkaan eivät olisi merkittäviä mahdollisiin pidemmän aikavälin hyötyihin nähden.

- Vuorovaikutusraportin sivun 16 vastineessa todetaan, että "Selvityksiä on tehty hybridirakennuksien osalta Kruunuvuorenrannassa, Yliskylänlahden ja kauppakeskuksen alueilla, kalliovarikoita Kruunuvuorenrannassa ja Yliskylässä. Kaavamuutoksessa esitetty paikka osoittautui selvitysten perusteella ainoaksi paikaksi, johon varikko on toteutettavissa." Tämä kuulostaa vähintäänkin erikoiselta. **Onko tosiaan näin, että koko Kruunuvuorenrannan alueelta ei löytynyt yhtäkään paikkaa esim. läheltä Haakoninlahden ja Koirasaarentien linjojen yhtymäkohtaa, johon tarvittava hybridivarikko olisi mahtunut ?** Vakuuttavia perusteluja emme ole tälle toistaiseksi nähneet. Alueen asemakaavoituksessa tähän olisi voitu hyvin varautua jo ennen Kruunusilloista tehtyä lopullista päätöstä, koska hanke on ollut esillä jo pitkään. Tehtyjä selvityksiä ei myöskään asukkaille ja muille asianosaisille ole kaavan valmisteluprosessin aikana esitelty eikä niihin ole ollut mahdollista tutustua.

- Samalla sivulla 16 esitetystä vastineesta todetaan, että "Kaavassa varikon yhteyteen sijoitettavien kortteleiden rakentamisella ja mitoituksella tai kortteliin liittyvillä liikennejärjestelyillä ei ole mitään erityistä yhteyttä Vartiosaaren maankäyttöön." Lienee kuitenkin täysin selvää, että **Vartiosaaren saaristoratikkaidea on ollut erittäin vahvana perusteena Ilomäentien ja Reposalmentien raitiotielinjauksiin alusta alkaen.** Tätä voidaan pitää perusteltuna kaupunginvaltuuston aiemman Vartiosaaren rakentamista koskevien päätösten pohjalta, mutta **tämä peruste on nähdäksemme viime vuonna KHO:n tekemän päätöksen seurauksena poistunut.**

- Asukkaiden ja kaupungin virkamiesten huoliin alueen liikunta- ja virkistysalueiden supistumisesta vastataan Ratikkakorttelin vuorovaikutusraportissa sillä, että "korvaavia sijainteja etsitään valmisteilla olevan Itärannan kaava-alueelta." Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että nykyisten liikunta- ja virkistysalueiden supistamisesta päätetään ennen kuin asianosaiset ovat päässeet edes tutustumaan ehdotuksiin niitä korvaavista alueista. Normaalisti prosessin tulisi nähdäksemme mennä päinvastoin.

Asukkaiden osallistamiskysymysten osalta, pormestari Jan Vapaavuoren Laajasalo-Degerö Seuralle 10.01.2019 lähettämässä vastauksessa todetaan seuraavaa: "Raitiovaunuvarikon sijoittumista koskevat tarkastelut on tehty ennen ratikkakorttelin asemakaavan laadinnan aloittamista asiantuntijatyönä ja on totta, että näistä vaihtoehtoisista sijoituspaikoista ei ole käyty kattavaa vuorovaikutusta. Asukastilaisuuksissa tutkittuja vaihtoehtoja on kuitenkin esitelty ja perusteltu miksi vaihtoehtoiset ratkaisut eivät ole olleet varteenotettavia. Varikolle tutkitut vaihtoehtoiset sijainnit tullaan esittämään asemakaavaselostuksessa." **Käytännössä siis todetaan, että kaupunkistrategian linjausten mukaisia osallisuuslinjauksia ei tässä tapauksessa tarvitse noudattaa siitä huolimatta, että kyseessä on erittäin mittava hanke, jolla on merkittäviä vaikutuksia Laajasalon asukkaiden liikunta- ja virkistysalueisiin.**

Yhteenvedona voi todeta, että Laajasalo-Degerö Seuran näkökulmasta Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden kaavamuutosehdotuksen ja siihen liittyvän ratikkakorttelin kaavamuutosehdotuksen vuorovaikutusprosessi on ollut poikkeuksellisen epäonnistunut, jossa ehdotettujen Ilomäentien ja Reposalmentien alueen liikenneratkaisuja on perusteltu jatkuvasti

muuttuvin sekä usein virheellisin tai vähintäänkin harhaanjohtavin argumentein. Järjestetyt asukastilaisuudet ovat käytännössä olleet jo päätettyjen ratkaisujen esittelytilaisuuksia, joissa ratkaisujen negatiivisia vaikutuksia on vähätelty ja vaihtoehtottomuutta korostettu.

Nähdäksemme kunnallinen päätöksenteko asukkaiden elinympäristön kestävänsä kehittämisen kannalta näinkin tärkeissä asioissa ei voi pohjautua tämälntyyppiseen yksipuoliseen virkamiesvaltaan. Seura ei sinällään vastusta Laajasalon alueen uudis- ja täydennysrakentamista kaupungin asuntotuotantotavoitteiden saavuttamiseksi, kunhan se sijoittuu paikoille, jonne se luontaisesti sopii ja jota myös ympäristöystävälliset ja riittävät liikenneyhteydet sekä keskustan että Herttoniemen ja Roihupellon suuntaan tukevat. Ensisijaisena vaihtoehtona Laajasalon raitiotieverkoston suunnittelua tulisi jatkaa siltä pohjalta, että ratikat alusta asti kulkevat suoraan Kruunuvuorenrannasta vähintäänkin Herttoniemeen asti. Tämä on nähdäksemme perusteltua myös viimeisyksyisen Vartiosaaren osayleiskaavan ja siihen liittyvän Vartiosaaren raitiotielinjauksen kaataneen KHO:n päätöksen vuoksi, joka on muuttanut tilannetta oleellisesti.

Kaavapäätöksen perustelut ja sen tueksi esitetty liitemateriaali eivät riittävästi tue ehdotettuja kaavaratkaisuja Ilomäentien alueen raitiotielinjausten osalta. Tämän vuoksi kaavamuutosehdotus tulisi palauttaa uudelleen valmisteluun yhdessä ns. varikkokorttelia koskevan kaavamuutosehdotuksen kanssa.

Kuten jo aiemmin on mainittu, olemme useaan otteeseen pyytäneet alueen liikennesuunnittelijoilta tarkempia liikennemääräennusteita, joihin esitetyt suunnitelmat ja arviot perustuvat, mutta toistuvista pyynnöistä ja lupauksista huolimatta emme ole niitä saaneet eikä niitä näytä olevan myöskään päätösehdotuksen liiteaineistossa. Näistä olisi hyvä lähteä liikkeelle, jolloin Laajasalon kaavamuutosehdotuksiin olennaisesti liittyviä liikennesuunnitelmia voitaisiin arvioida myös päivitettyjen liikenne- ja matkustajamääräennusteiden pohjalta. Mielellään tulemme keskustelemaan asiasta myös kaupunkiympäristölautakunnan kanssa.

Yllä olevaan liittyen lienee asianmukaista muistuttaa myös voimassaolevan kaupunkistrategian linjauksista, joissa korostetaan mm. sitä, että: Helsingin toimintamalli perustuu mahdollisimman suureen avoimuuteen ja läpinäkyvyyteen. Helsinki vahvistaa asemaansa osallisuuden ja avoimuuden kansainvälisenä edelläkävijänä. Tavoitteena on, että asukkaat ja yritykset luottavat kaupungin toimintaan, että heidän todellinen vaikutuksensa toimintaan vahvistuu ja että modernit osallisuuskäytännöt parantavat väestöryhmien välistä ymmärrystä, yhdenvertaisuutta ja palvelujen laatua. Helsinki on kaupunki, jossa kaikki kaupunginosat ovat eläviä, viihtyisiä ja omaleimaisia ja asukkaat tuntevat kaupunginosan omakseen. Helsingissä rakennetaan monipuolisia ja elinvoimaisia kaupunginosia kasvattamalla asukkaiden vaikutusvaltaa elinympäristönsä asioihin. Asukkaiden vaikutusmahdollisuuksista huolehditaan. Eli lyhyesti sanottuna kaupunkia tulisi kehittää yhdessä sen asukkaiden kanssa myös käytännössä.

Helsingissä 18.03.2019

Osmo Rantakari
puheenjohtaja

Mika Penttinen
varapuheenjohtaja