



# Laajasalo – Degerö Seura ry

Helsingin hallinto-oikeus  
Radanrakentajantie 5  
00520 Helsinki  
helsinki.hao@oikeus.fi

## VALITUS

### Valittajan nimi, kotikunta ja yhteystiedot:

Laajasalo-Degerö Seura ry, Helsinki, Yliskylän puistokatu 3, 00840 Helsinki, Sähköposti: [osmo.rantakari@laajasalo-degero.fi](mailto:osmo.rantakari@laajasalo-degero.fi) tai [mika.penttinen@kp-ark.fi](mailto:mika.penttinen@kp-ark.fi)

### Päätös, johon haetaan muutosta:

Helsingin kaupunginvaltuusto 17.02.2021 § 33:

Laajasalon Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden asemakaavan muuttaminen (nro 12548). Kokouksen pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa [www.hel.fi](http://www.hel.fi) 19.03.2021 lähtien (Liite 1).

### Miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi:

Päätös Laajasalon Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden kaavamuutosehdotuksen hyväksymisestä asemakaavapiirustus nro 12548 osa 1/3 (liite 2) mukaisena tulee kumota sen perusteella, mitä jäljempänä tuodaan esiin.

### Perusteet, joilla muutosta vaaditaan

Päätös on lainvastainen, koska päätöksellä hyväksytyn kaavan valmistelussa ei ole noudatettu:

1. Maankäyttö- ja rakennuslakia (132/1999), jäljempänä MRL, mm. seuraavin osin:

- 5 §:n mukaisia alueiden käytön suunnittelun tavoitteita muilta osin kuin riittävän asuntotuotannon näkökulmasta;
- 6 §:n 2. momentin edellyttämää kaavaa valmistelevien viranomaisten tiedottamista sillä tavoin, että niitä, joita asia koskee, on mahdollisuus seurata kaavoitusta ja vaikuttaa siihen;
- 9 §:n 1. ja 2. momentin edellyttämiä kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaa suunnittelua ja sen edellyttämiä tutkimuksia;
- 55 §:n 3. momentin asettamia vaatimuksia asemakaavaan liitettävälle selostukselle, jossa tulee esittää ”kaavan tavoitteiden, eri vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten sekä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi tarpeelliset tiedot”.

- 58 §:n 2. momentin vaatimusta siitä, että ”*asemakaava-alueelle ei saa sijoittaa toimintoja, jotka aiheuttavat haittaa kaavassa osoitetulle muiden alueiden käytölle*” ja että ”*asemakaava-alueelle ei saa myöskään sijoittaa toimintoja, jotka ovat haitallisten tai häiriöitä aiheuttavien ympäristövaikutusten estämistä tai rajoittamista koskevien asemakaavamääräysten vastaisia*”;

2. Maankäyttö- ja rakennusasetuksen (895/1999), jäljempänä MRA, 1§:n edellyttämiä riittäviä selvityksiä MRL 9 §:ssä tarkoitettujen kaavamuutoksen vaikutusten selvittämiseksi ja MRA 25 §:n vaatimuksia asemakaavaselostuksen sisällöstä.

Näiden jatkoperusteluja käsitellään yksityiskohtaisemmin alla. Varaudumme tarvittaessa myös esittämään lisätodisteita ja -perusteluja sekä tarkentamaan niitä jatkokäsittelyssä.

MRL 9 §:n 1. ja 2. momentin edellyttämiä kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaa suunnittelua ja sen edellyttämiä tutkimuksia ei ole tehty siinä laajuudessa kuin MRL edellyttää.

MRL 9 §:n 1. momentin mukaan, ”*Kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus*”.

Lisäksi MRL 9 §:n 2. momentin mukaan, *Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. **Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia*** (lihavointi oma).

Helsingin kaupunginvaltuuston 04.11.2020 hyväksymän Laajasalon ratikkakorttelin kaavamuutoksen nro 12546 kaavaselostuksessa todetaan (liite 4, s. 31), että ”*kaavahankkeella mahdollistettava varikko on raitiotieyhteydelle välttämätön*”. Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden kaavamuutosehdotukseen sisältyvien raitiotielinjauksien vaikutuksia ja niiden mahdollisia vaihtoehtoja ei siten voida selvittää ilman, että otetaan niiden vaikutukset huomioon MRL 9 §:n edellyttämällä tavalla myös niiden vaatiman varikon ja siihen liittyvän ratikkakorttelin rakentamisen tai rakentamatta jättämisen seurannaisvaikutusten osalta. Näiden vaikutusten osalta viittaamme myös 31.12.2020 päivättyyn ja 03.01.2021 Helsingin hallinto-oikeuteen lähetettyyn valitukseemme Helsingin kaupunginvaltuuston 04.11.2020 tekemästä päätöksestä Laajasalon ratikkakorttelin asemakaavamuutosehdotuksen hyväksymisestä (liite 5).

Koirasaarentien ja Ilomäentien kaavamuutosehdotuksen raitiotielinjausten vaikutuksia arvioitaessa olisi siis tullut selvittää myös niiden vaikutus ja suhde ratikkakorttelin toteutukseen tai toteutumatta jäämiseen sekä näiden vaihtoehtojen seurannaisvaikutuksiin. Tämä ottaen erityisesti huomioon myös jo aiemmin mainittu ratikkakorttelin kaavamuutosehdotuksen selostuksen maininta, jonka mukaan siihen liittyvällä kaavahankkeella mahdollistettava varikko on Kruunusiltojen raitiotieyhteydelle ja siten myös Koirasaarentien ja Ilomäentien raitiotielinjauksille välttämätön. Tällä tavalla ratkaisevasti toisistaan riippuvia kaavamuutoshankkeita ja niiden vaikutuksia ei voi nähdäksemme valmistella irrallaan ilman, että huomioidaan kyseisten kaavamuutoshankkeiden vaikutuksia yhdessä ja toisiinsa vaikuttavina.

Yllä olevaan liittyen kaavaselostuksessa (liite 3) ei myöskään 55 §:n 3. momentin MRL ja

MRA 25 §:n edellyttämällä tavalla ole esitetty kaavan tavoitteiden, vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten sekä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi tarpeellisia tietoja siinä tapauksessa, että Yliskylään suunniteltua raitiotievarikkoa ei pystyittäisi rakentamaan.

Näiden lisäksi selvitykset kaavaratkaisun vaikutuksesta luontoympäristöön jopa sen suoraan kattamalla alueella (liite 3, s. 20-22) ovat ratkaisevasti puutteellisia. Esimerkkinä tärkeäksi luokan II lepakkoalueeksi määritelty Reposalmentien alue (liite 11), johon kaavaratkaisun vaikutuksia ei ole selvitetty lainkaan. Asia kuitataan kaavaselostuksessa (liite 3, s. 21) maininnalla ”kaava-alueen itäosassa kaava-alue sivuaa neljää arvokasta luontokohdetta; kaavan vaikutus näihin on pieni. Linnustoalueilla lähinnä rakentamisaikainen melu voisi olla häiritsevää ja tätä voi välttää rakennustöiden ajoituksella” ilman, että kaavaratkaisun vaikutuksiin alueen lepakkoyhdyskuntiin viitataan sanallakaan.

Korkeimman hallinto-oikeuden Yleiskaavaa koskevan päätöksen 2018:151 vaikutuksia, jonka seurauksena raitiotien jatkaminen Reposalmentieltä Vartiosaaren kautta Vuosaareen ei ole enää mahdollista, sekä Yleiskaavan (liite 6) mahdollistamia vaihtoehtoisia raitiotielinjauksia Ilomäentien alueen raitiotielinjaukselle ei ole riittävästi huomioitu kaavaratkaisun valmistelussa ja sen vaikutusten arvioinnissa.

Ottaen huomioon edellä mainittu KHO:n ratkaisu, Reposalmentielle päättyvää raitiotielinjausta olisi tullut asemakaavamuutoksen valmistelussa arvioida uudelleen liikennejärjestelyjen osalta myös valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja niiden Helsingin seudun erityiskysymykset sekä Yleiskaavan 2016 sisältämien raitiotielinjausten mahdollistamat vaihtoehdot huomioiden.

Kaikki Yleiskaavan kaavaselostuksessa (Liite 7) esitetyt näkemykset, jotka ovat olleet pohjana Yleiskaavan valmistelussa, tukevat ajatusta, että Laajasalon asukkaiden työ- ja opiskelumatkaliikenne ja muu asiointi tulee tulevaisuudessa lisääntymään Herttoniemi-Roihupelto akselilla ja hyödyntämään myös parempaa yhteyttä Raide-Jokeriin, jos sellainen olisi tarjolla. Kaupunki on tämän vaihtoehdon hylkäämisessä toistuvasti vedonnut selvityksiin matkustajamäärien riittämättömydestä, mitä selvityksiä emme useista pyynnöistä huolimatta ole kuitenkaan saaneet. Olemme kaavamuutoksen valmistelun vuorovaikutusprosessin aikana esitetyissä mielipiteissä ja muistutuksissa toistuvasti pyytäneet tarkempia perusteluja sille, mihin konkreettisiin lähtöoletuksiin väite matkustajamäärien riittämättömydestä perustuu ja mitä näiden matkustajamäärien tulisi olla, jotta raitiotieyhteys Laajasalosta Herttoniemen kautta Roihupeltoon voidaan katsoa kannattavaksi ottaen huomioon myös Laajasalon varikon alkuperäiseen hankepäätökseen verrattuna lähes nelinkertaiseksi kasvanut kustannusarvio (liite 5, s. 14). Useista pyynnöistä huolimatta emme ole näitä lukuja saaneet ja niihin ei ole myöskään muistutuksiin annetuissa kaupungin vastineissa vastattu (liite 8). Näin ollen kaavan valmistelun ei voi katsoa toteutuneen MRL 6 §:n 2 momentin, MRL 65 §:n 2 momentin ja MRA 25 §:n 2. momentin edellyttämällä tavoilla siten, että: a) kaavaa valmistelevat viranomaiset olisivat tiedottaneet asiasta sillä tavoin, että niitä, joita asia koskee, on ollut mahdollisuus aidosti seurata kaavoitusta ja vaikuttaa siihen, b) kunta olisi vastannut perustelluilla kannanotoilla esitettyyn mielipiteeseen muistutuksen tehneille tai c) MRA 25 §:n 2. momentin mukaisesti MRA 25 §:n 1. momentissa tarkoitetut seikat olisi esitetty kaavaselostuksessa niin, että luodaan edellytykset vuorovaikutukseen kaavan valmistelussa. Vaikka tämä ei tarkoita sitä, että lopullisissa kaavaratkaisuissa kunnan pitäisi ottaa esitetyt mielipiteet huomioon, kaavaa valmistelevilla viranomaisilla lienee kuitenkin edellä mainittujen lainkohtien perusteella velvollisuus toimittaa faktapohjaista selvityksiin perustuvaa

objektiivista tietoa tehtyjen kaavaratkaisujen perusteista niistä mielipiteensä esittäneille sellaisella tasolla (ml. konkreettinen numerotieto ja mihin lähtöoletuksiin ne perustuvat), että osalliset voivat arvioida näitä perusteita myös itse.

Vasta maaliskuussa 2020 lähes vuosi kaavaehdotuksen MRL 65 §:n mukaisen julkisen nähtävillä olon päättymisen jälkeen, kaupunki julkaisi raportin ”Laajasalon liikenteelliset tarkastelut” (Liite 9), jossa Herttoniemen raitiotien kannattavuutta arvioitiin sillä lähtöoletuksella, että liikenne Herttoniemeen hoituisi edelleen pääasiassa raitiovaunujen rinnalla kulkevilla busseilla. Yleiskaavassa esitettyä kantakaupungin suhteellisen merkityksen vähenemistä Helsingin työpaikka- ja elinkeinokeskittymänä, Herttoniemi-Roihupelto alueen kehittymistä Kaakkois-Helsingin alueen tärkeimmäksi työpaikka- ja elinkeinokeskittymäksi tai mahdollisuutta tarjota Laajasalon asukkaille suora vaihtoyhteys Roihupellossa Jokeri-radalle raportti ei mainitse lainkaan, saati arvioi mainittuun kehityskulkuun liittyvää matkustajamäärien muutosta. Näin ollen ei olekaan yllättävää, että näillä lähtöoletuksille raportti päättyi johtopäätökseen, että ”*uusi raitiotieyhteys Jollaksentien risteyksestä Itäkeskukseen (Herttoniemen raitiotie) tarjoaa raitiotieyhteyden idän suuntaan, mutta kerää melko vähän matkustajia*”. Tarkempia lukuja raportti ei tarjoa joukkoliikenteen matkustajamääristä Laajasalosta Herttoniemen suuntaan muuten kuin tarkastellulle Laajasalo-Herttoniemi-Roihupelto raitiotielinjalle, jonka mukaan nousuja vuorokaudessa olisi 8240 ja ruuhka-ajan huippu 480 matkustajaa tunnissa per suunta sillä oletuksella, että käytännössä kaikki bussilinjat kulkisivat edelleen nykyisen kaltaisina raitiotien rinnalla. Jos näin ei olisi, matkustajamäärien raitiotielinjalla voi olettaa olevan noin 2-3 kertaa suurempia.

Vuonna 2017 julkaistussa Yleiskaavan raitioteiden toteutettavuusselvityksessä (liite 10, s. 4), matkustajakysyntä on arvioitu kohtalaiseksi, jos matkustajia on 500-1000 kysytyimmässä suunnassa aamuhuipputunnissa ja hyväksi, jos matkustajia on 1000-2000. Mainitussa toteutettavuusselvityksessä myös todetaan Laajasalo-Herttoniemi yhteydestä (Liite 9, s. 39-40), että ”*raitotien kysyntä riippuu sen linjastoratkaisuista ja Laajasalon bussilinjastosta*” ja ”*kytketymisestä muihin raitioteihin*” ja että sitä ”*perustelea erityisesti pikaraitioteiden kytkösten ja linjastomahdollisuuksien lisääminen*” sekä ”*verrattain lyhyen raitiotien toteutuksella saadaan kattavampi ratikkaverkko ja mahdollisuuksia moniin eri linjoihin*”. Näistä ”Laajasalon liikenteelliset tarkastelut” raportti (Liite 9) ei mainitse mitään.

Koska kaavamuutosselostuksessa kaavaratkaisua yhdessä sen edellyttämän varikon ns. ratikkakorttelin kaavamuutoksen kanssa on nimenomaan perusteltu sen välttämättömyydellä suhteessa siihen liittyvien luonto-, kulttuuriympäristö-, ja maisema-arvojen menetyksiin, niin tätä väitettä tukevien selvitysten tulisi sisältää mahdollisimman luotettavaa ja objektiivista tietoa myös kaavaratkaisun vaihtoehtojen arvioimiseksi sen sijaan, että selvityksiin liittyvien lähtötietojen ja oletusten vallinnalla pyritään jo ennalta määriteltäviin johtopäätöksiin ja tuloksiin, jolla valittua kaavaratkaisua pyritään perustelemaan.

Edellä esiin tuodut esimerkit huomioiden kaavan valmistelussa on niiden suhteen merkittäviä puutteita ja ongelmia, minkä vuoksi kaavamuutoksen selostuksessa ja sen liitteenä olevissa selvityksissä ei ole esitetty MRL 9§:n 1. ja 2. momentin, MRL 55§:n 3. momentin ja MRA 25 §:n 2. momentin edellyttämällä tavalla kaavaratkaisun eri vaihtoehtoja ja niiden vaikutusten sekä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi tarpeellisia tietoja tai että niissä olisi annettu riittävät tiedot luotettavasti arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittäviä välittömiä ja välillisiä vaikutuksia MRA 1 §:n mukaisesti. Myös tämän vuoksi kaavan hyväksymispäätös on kumottava.

Edellä olevaan liittyen voidaan huomioida myös MRL 5 §:n määrittelemät alueiden käytön suunnittelun tavoitteet, joiden mukaan tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää mm. yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön taloudellisuutta, rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista, luonnon monimuotoisuuden ja muiden luonnonarvojen säilymistä, palvelujen saatavuutta sekä liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä.

Koska Korkeimman hallinto-oikeuden Yleiskaavaa koskevan päätöksen 2018:151 myötä suunnitelma raitiotien jatkamisesta Vartiosaaren kautta Vuosaareen ns. "Saaristoratikkana" kumoutui ja Vartiosaaren rakentamatta jättäminen KHO:n päätöksen mukaisesti on muutenkin muuttanut tilannetta oleellisesti, Reposalmentielle päättyvää raitiotielinjausta olisi tullut asemakaavamuutoksen valmistelussa arvioida uudelleen liikennejärjestelyjen osalta myös valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja niiden Helsingin seudun erityiskysymykset huomioiden.

Liikennejärjestelyjen osalta Yleiskaavan valmistelun ohjeena olleissa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa korostetaan (liite 7, s. 196), että *"liikennejärjestelmiä tulee suunnitella ja kehittää kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä"*. Vaikka yleensä tämä tarkastelu keskittyy yleiskaavatasoiseen suunnitteluun, Yleiskaavassa esitetyn Laajasalosta Vartiosaaren kautta Vuosaareen jatkavan Saaristoratikkayhteyden kumonnut Korkeimman hallinto-oikeuden Yleiskaavaa koskeva päätös (KHO 2018:151) olisi pitänyt ottaa huomioon kaavamuutoksen valmistelussa ja sen pohjalta tarkastella Yleiskaavan Laajasaloa koskevia raitiotieyhteyksiä kokonaisuutena uudelleen sekä tarvittavien raidelinjausten että varikkojen osalta ja huomioiden myös pohjoiseen, itään ja kehä ratojen varrelle suuntautuva kasvava työpaikkaliikenne.

Helsingin seudun erityiskysymyksenä valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on erityisesti mainittu, että *"raideliikenneverkostoa laajennettaessa on otettava huomioon ympäröivä alueidenkäyttö ja lähiympäristö, erityisesti asutus, arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet sekä maiseman erityispiirteet yhtenä Helsingin seudun erityiskysymyksistä"*. Nämä asiat Laajasalon Koirasaarentien ja Ilomäentien kaavamuutoksen nro 12548 1/3 osan raitiotielinjaukset yhdessä niiden vaatiman varikon kaavamuutoksen nro 12546 kanssa erityisesti vaarantavat ilman, että niitä mitenkään näihin liittyvien kaavamuutosten valmistelussa näiden kaavamuutosten yhteisvaikutuksen osalta olisi arvioitu.

Kaavaratkaisua olisi siten pitänyt tarkemmin arvioida ja verrata MRA 1§:n määrittämällä osa-alueilla Yleiskaavaankin jo valmiiksi sisältyvän toisen vaihtoehdon kanssa, jossa raitiotietä jatkettaisiin suoraan Laajasalonväylältä Herttoniemen kautta Roihupeltoon, minkä vaihtoehdon negatiiviset vaikutukset ympäröivään alueidenkäyttöön ja sen arvokkaiisiin luonto- ja kulttuurikohteisiin sekä maiseman erityispiirteisiin jäisivät huomattavasti pienemmiksi kuin kaavamuutos nro 12548 osan 1/3 raitiotielinjausten ja niiden vaatiman varikkoratkaisun vaikutukset. Tällöin Kruunusiltaojen kaluston säilytyksessä voitaisiin hyödyntää myös Raide-Jokerin varikkoa, jonne sen laajennusvara huomioiden mahtuisi suurin osa Kruunusiltaojen raitiotien vaatimasta kalustosta. Samalla parannettaisiin Herttoniemi-Roihupelto elinkeino-, palvelu- ja työpaikkakeskittymän saavutettavuutta Laajasalon asukkaille ja luotaisiin uusi nopea ja suora yhteys Raide-Jokeri radalle, joka tulisi

vähentämään yksityisautoiluun perustuvaa työpaikkaliikennettä Laajasalosta sekä Herttoniemi-Roihupelto alueelle että myös kantakaupungin koillis- ja pohjoispuolella Raide-Jokerin varrella oleville työpaikoille toteuttaen siten myös edellä mainittuja valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.

Valituksenalaisen kaavaratkaisun edellyttämä raitiotielinjaus ja sen aiheuttamat lisäkustannukset yhdessä varikon aiheuttamien lisäkustannuksien kanssa tulevat mahdollisesti myös viivästyttämään Yleiskaavan sisältämän Laajasalo-Herttoniemi-Roihupelto raitiotieyhteyden rakentamista, jota voidaan pitää MRA 1 §:n tarkoittamana ”suunnitelman toteuttamisen merkittävänä välillisenä vaikutuksena”.

Edellä mainittuja selvityksiä MRL:n 5 §:n, MRL:n 9 §:n, MRL:n 24 §:n 2 momentin ja MRL 55 §:n 3. momentin sekä MRA 1 §:n ja MRA 25 §:n edellyttämällä tavalla ei valituksen alaisen kaavamuutoksen valmistelussa ole tehty eikä kaavaselostuksessa esitetty.

### **Yhteenveto vaatimuksesta**

Kaikkiin edellä mainittuihin perusteluihin vedoten ja niihin tukeutuen vaadimme, että kaavamuutoksen hyväksymispäätös pitää kumota vähintään siltä osin, joka koskee asemakaavamuutuskartan nro 12548 osan 1/3 sisältämää Reposalmentielle päättyvää Ollinraition ja Ilomäentien kautta kulkevaa raitiotielinjausta.

Kaavaratkaisut tueksi tehdyt selvitykset (ml. kaavaratkaisun vaikutukset luontoympäristöön) on muutenkin katsottava riittämättömiksi niiden seikkojen perusteella, jota aiemmin tässä valituksessa on tuotu esiin. Myöskään vuorovaikutus sen osalta, että osallisilla olisi ollut käytettävissä riittävät tiedot luotettavasti arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittäviä välittömiä ja välillisiä vaikutuksia ja sen vaihtoehtoja ei ole toteutunut MRL 6 §:n 2. momentin, 55 §:n 3. momentin ja MRA 1 §:n edellyttämällä tavalla. Näidenkin seikkojen vuoksi, päätös kaavan hyväksymisestä on katsottava MRL:n ja MRA:n vastaiseksi.

Helsingissä 26.04.2021

Osmo Rantakari  
puheenjohtaja

Mika Penttinen  
varapuheenjohtaja

## **Liitteet:**

Liite 1: Helsingin kaupunginvaltuuston kokous 17.02.2021. Pöytäkirja 3/2021

Liite 2: Koirasaarentien ja Ilomäentien alueet – Asemakaavamuutoksen kartta nro 12548 osa 1/3

Liite 3: Koirasaarentien ja Ilomäentien alueet - Asemakaavamuutos nro 12548 selostus

Liite 4: Laajasalon ratikkakorttelin asemakaavamuutos nro 12546 selostus

Liite 5: Laajasalo-Degerö Seuran valitus Laajasalon ratikkakorttelin kaavamuutospäätöksestä

Liite 6: Helsingin uusi yleiskaava (2016)

Liite 7: Helsingin yleiskaava 2016 selostus

Liite 8: Koirasaarentien ja Ilomäentien alueet - Asemakaavamuutos vuorovaikutusraportti

Liite 9: Laajasalon liikenteelliset tarkastelut – raportti 13.3.2020

Liite 10: Yleiskaavan raitioteiden toteutettavuusselvitys

Liite 11: Helsingin Laajasalon itärannan asemakaava-alueen, hybridikorttelin ja Reposalmen alueen lepakkoselvitys 2018