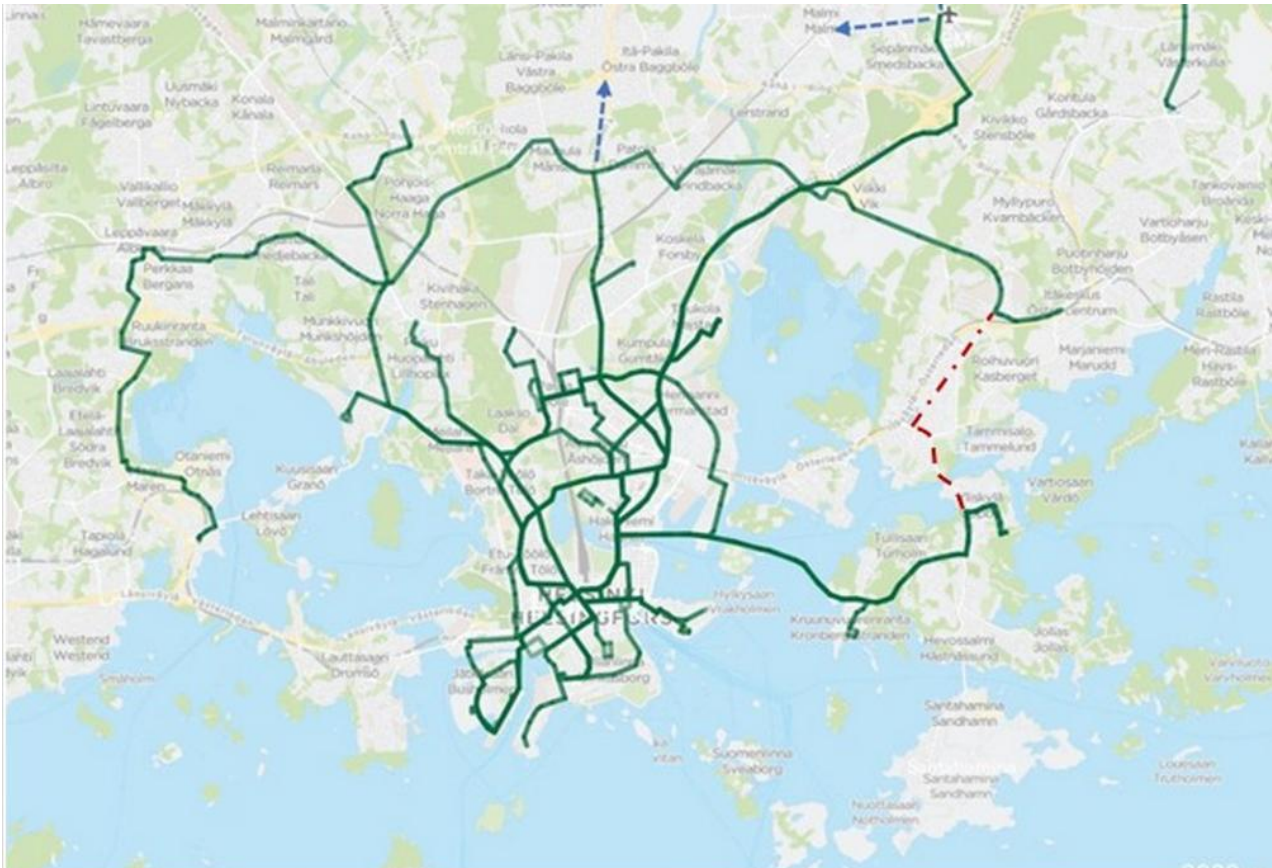


**KANNANOTTO HELSINGIN KAUPUNKIYMPÄRISTÖLAUTAKUNNAN 25.11.2025
KOKOUKSEN ASIAAN 14 (625§): LAUSUNTO KAUPUNGINHALLITUKSELLE VALTUUTETTU
TUOMAS RANTASEN TOIVOMUSPONNESTA KOSKIEN LAAJASALON RAITIOTIEN
ROIHUPELTOON JATKAMISEN SELVITTÄMISTÄ.**

Oheinen kuva selventää taustaa. Eli kyse on suhteellisen lyhyestä pätkästä (hahmotelma punaisella lisätty alkuperäiseen kuvaan), joka yhdistäisi Kruunusiltojen ja Laajasalon raitiotien luontevaksi osaksi koko muuta Helsingin raideliikenneverkostoa muuhunkin kuin kantakaupungin suuntaan.



Lautakunnalle toimitetussa lausuntoehdotuksessa todetaan, että *"Herttoniemen-Roihupellon osayleiskaava käynnistetään tällä valtuustokaudella. Tässä yhteydessä tutkitaan myös, minkälaisia joukkoliikennetarkoituksia osayleiskaavan uusi maankäyttö tarvitsee ja toisaalta mahdollistaa"*.

Lausuntoehdotuksessa myös todetaan, *"että nykyisillä maankäytön suunnitelmilla raitiotie ei vaikuta kapasiteetin osalta tarpeelliselta"*. Näkemys perustuu kaupungin vuonna 2025 laatimaan selvitykseen Itä-Helsingin raideverkoston tavoitetilasta (Kaupunkiympäristön aineistoja 2025:16), jonka johtopäätöksissä ei suositeltu Herttoniemi–Yliskylä-raitiotien suunnittelun edistämistä, koska *"raitiotien liikenteelliset hyödyt"* olivat selvityksen näkemyksen mukaan *"vähäisiä ja kyseessä olisi todennäköisesti erittäin kustannustehoton investointi"*. Lisäargumentteina todetaan, että *"Raitiotie Herttoniemeen voisi mahdollistaa joitain säästöjä Laajasalon bussiliikenteeseen linjoja yhdistelemällä ja/tai vuorovälejä maltillisesti kasvattamalla, mutta raitioliikenteellä voisi tuskin korvata yhtäkään Kruunusiltojen jälkeiseen tilanteeseen suunniteltua bussilinjaa sellaisenaan"*.

Selvityksen johtopäätökset herättävät liudan lisäkysymyksiä, joita toivottavasti tullaan tarkemmin selvittämään ja niihin vastaamaan Herttoniemen-Roihupellon osayleiskaavan valmistelussa. Kruunusillat ja siihen liittyvä Laajasalon raitiotielinja yhdessä Raide-Jokerin kanssa kuuluvat

Helsingin suurimpiin joukkoliikenneinvestointeihin. Siksi niiden olisi syytä palvella mahdollisimman hyvin ja kustannustehokkaasti myös Laajasalon asukkaiden muuallekin kuin kantakaupungin suuntaan kohdistuvia joukkoliikennetarpeita. Näitä tarpeita on ennakoitu voimassa olevan Yleiskaavan linjauksissa, mutta mainitussa selvityksessä ne on jätetty pitkälti huomiotta. Yleiskaava 2016 kaavaselostuksessa on todettu mm. seuraavaa:

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 keskusta"*

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."*

Laajasalossa ennustetaan vuoteen 2030 mennessä asuvan lähes 40,000 asukasta, joista suurin osa raitiotien välittömässä vaikutuspiirissä. Näistä kaupungin omienkin arvioiden mukaan vähintään kolmasosa tulee jatkossakin suuntaamaan matkansa muualle kuin keskusta ja työpaikkojen siirtyessä yhä enemmän kantakaupungin ulkopuolelle, matkustajien määrä Herttoniemestä itään ja Raide-Jokerin varrelle tulee todennäköisesti kasvamaan entisestään. Sama koskee niitä monipuolisia palveluja, joita jo nyt on runsaasti tarjolla Roihupellossa ja Herttoniemen pienteollisuusalueella, mutta joihin ei suoria sujuvia joukkoliikennenyhteyksiä Laajasalosta ole. Tällöin oman auton käyttö on usein se helpompi vaihtoehto.

Mitä tulee selvityksen tulokseen, että *"Raitiotie Herttoniemeen voisi mahdollistaa joitain säästöjä Laajasalon bussiliikenteeseen linjoja yhdistelemällä ja/tai vuorovälejä maltillisesti kasvattamalla, mutta raitioliikenteellä voisi tuskin korvata yhtäkään Kruunusiltaojen jälkeiseen tilanteeseen suunniteltua bussilinjaa sellaisenaan"*, niin väite on vähintäänkin hämmentävä. Nythän tilanne tulee Kruunusiltaojen raitiotieliikenteen aloittamisen jälkeen olemaan se, että koska Laajasalossa ei juurikaan työpaikkoja ole, aamuisin raitiovaunut tulevat kulkemaan keskustasta takaisin Yliskylän päätepysäkille todennäköisesti varsin tyhjinä samalla kun kaikki edelleen Herttoniemen kautta itään ja koilliseen töihin tai opiskelemaan matkaavat Kruunuvuorenrannan asukkaat kuljetetaan tyhjien raitiovaunujen rinnalla kulkevilla busseilla kuormittamassa autokaistoja. Sama iltapäivällä toisinpäin. Eli mikäli Kruunusiltaojen raitiotie jatkuisi Yliskylästä Herttoniemeen (ja mahdollisesti edelleen Jokeriradalle), niin ainakin nykyiset linjat 87 ja 88 voisi ymmärtääkseni jättää pois (korjatkaa, jos olen väärässä). Ne ainoat suuremmat Laajasalon alueet, jotka edelleen jäisivät ratayhteyden ulkopuolelle ovat Jollas ja Hevossalmi eli nykyisellään kahden bussilinjan (85 ja 86) palvelemat alueet, joissa tällä hetkellä asuu noin viidesosa Laajasalon asukkaista. Tulevaisuudessa tämä osuus tulee edelleen vähenemään uudis- ja täydennysrakentamisen keskittyessä uuden raitiotien välittömään läheisyyteen Kruunuvuorenrantaan, Koirasaarentien varrelle ja Yliskylään. Bussilinjojen 85 ja 86 matkustajille voitaneen kohtalaisen helposti tarjota Yliskylässä vaihtomahdollisuus ratikkaan, mikä lienee suunnitelmissa joka tapauksessa, jos näiden matkustajia halutaan myös Kruunusiltaojen käyttäjiksi.

Herttoniemi-Roihupelto raideyhteyden kustannuksiksi vuonna 2017 tehdyssä kaupungin selvityksessä arvioitiin Laajasalo-Herttoniemi osuudelle 13,5 miljoonaa Euroa ja Herttoniemi

Roihupelto osuudelle 24 miljoonaa Euroa eli yhteensä 37,5 miljoonaa Euroa. Laajasalo-Herttoniemi raitiotien tekninen toteutus samassa selvityksessä arvioitiin keskivaikeaksi (liittyen lähinnä Linnanrakentajantie ahtaimpiin paikkoihin, mihin liittyvät haasteet kuitenkin ratkaistavissa) ja radan jatkaminen edelleen Herttoniemestä Roihupeltoon pääosin helpoksi. Kartassa vihreänä vielä suunnitelmissa näkyvänä hankkeena Reposalmentielle päättyvän Yliskylän ”lisälenkin” kustannuksiksi arvioitiin aikoinaan 6-7 miljoonaa Euroa.

Kustannusarviot voivat toki vielä muuttua, mutta eivät kuulosta aivan mahdottomilta, jos verrataan esimerkiksi koko Kruunusilta-projektin kustannuksiin ja varsinkin, jos työt voidaan toteuttaa vaiheittain yhdessä Linnanrakentajantien ja muiden joka tapauksessa lähivuosina tarpeelliseksi katsottujen Herttoniemen alueen tienkorjausprojektien kanssa. Peräkkäin toteutettava katujen auki repiminen ja tuplatyö maksaa tietysti aina enemmän.