



## **Helsingin kaupunginvaltuuston kokous 4.11.2020**

### **Asia/12: Laajasalon ratikkakorttelin asemakaavan muuttaminen**

#### **Arvoisa kaupunginvaltuuston jäsen,**

Kruunusillat ja siihen liittyvä Laajasalon raitiotielinja yhdessä Raide-Jokerin kanssa kuuluvat Helsingin suurimpiin joukkoliikenneinvestointeihin. Siksi niiden on syytä palvella asukkaita mahdollisimman hyvin ja kustannustehokkaasti. Yliskylässä kiertelevä Reposalmentielle päättyvä Laajasalon raitiotielinjaus ja siihen liittyvä ratikkakortteli eivät sitä tee.

Perustelujen osalta viittaamme siihen mitä jäljempänä tässä kirjelmässä tuomme esiin sekä kaavaehdotuksesta tekemäämme muistutukseen (liite 2), joihin vuorovaikutusraportissa on vastattu varsin ylimalkaisin ja jopa harhaanjohtavin vastinein.

Kaavan valmistelun alusta asti Laajasalo-Degerö Seura ry ehdottanut harkittavaksi Laajasalon asukkaita huomattavasti paremmin palvelevaa raidelinjausta, jossa raitiotie jatkaisi suoraan Laajasalonväylältä Herttoniemen kautta Roihupeltoon ja yhdistyisi siellä Raide-Jokeriin (liite 1). Linjaus on mukana myös Helsingin 2016 yleiskaavassa.

Ne argumentit (alla *kursiivilla*), joihin tukeutuen ehdotus Roihupeltoon jatkettavasta raitiotiestä on jätetty huomiotta kaavan valmistelun aikana ovat olleet siinä määrin puutteellisia tai harhaanjohtavia, että katsomme tärkeäksi ottaa niihin vielä kantaa ennen kuin asiasta lopullisesti valtuustossa päätetään. Toivomme, että voitte ottaa alla esittämämme näkökannat päätöksenteossa huomioon kaavaan kohdistuvien laillisuuskysymysten lisäksi.

#### *Väite 1: Roihupeltoon jatkuvalla raitiotielinjalla ei olisi riittävästi matkustajakysyntää*

Olemme toistuvasti kaavan valmistelun aikana pyytäneet alueen liikennesuunnittelijoilta konkreettisia lukuja, joihin mainittu väite perustuu ja kysyneet myös sitä, montako matkustajaa täsmälleen ottaen tarvitaan, jotta matkustajakysyntä voitaisiin katsoa riittäväksi. Tähän mennessä emme ole näitä lukuja saaneet. Niitä ei edelleenkään löydy myöskään kaavaehdotuksen vuorovaikutusraportista.

Pelkästään Laajasalossa ennustetaan vuoteen 2030 mennessä asuvan lähes 40,000 asukasta, joista suurin osa ilman ratikkakortteliakin radan välittömässä vaikutuspiirissä. Näistä kaupungin omienkin arvioiden mukaan vähintään kolmasosa tulee jatkossakin suuntaamaan matkansa muualle kuin keskustaan. Raide-Jokerin valmistuttua ja työpaikkojen siirtyessä yhä enemmän sen varteen, matkustajien määrä Herttoniemestä itään ja Raide-Jokerin varrelle tulee todennäköisesti kasvamaan entisestään. Siten väite matkustajamäärien riittämättömyydestä on vähintäänkin kyseenalainen. Ne yleiset liikennetarkastelut, joita julkaistiin vasta kaavan valmistelun jälkeen, pohjautuivat ennusteisiin, joita ei sen enempää esimerkiksi lähtöletuksien osalta ole perusteltu.

Väite 2: Raitiotien jatkaminen Roihupeltoon vaatisi koko Herttoniemen pienteollisuusalueen uudelleen kaavoittamisen asunnoiksi. Siihen ei ole aikaa ja sen myötä häviäisivät myös alueen työpaikat.

Kuten yllä on todettu, Herttoniemen pienteollisuusalueen läpi kulkevia matkustajia tulisi todennäköisesti riittävästi jo Laajasalosta ja Herttoniemenrannasta. Näiden lisäksi, Herttoniemen pienteollisuusalueen länsipäässä uutta asuinrakentamista on jo nyt kaavoitettu ja rakenteilla yli 150 000 k-m<sup>2</sup>. Herttoniemen pienteollisuusalueen läpi kulkeva raitiotie palvelisi myös alueen yrittäjiä tuomalle heidän palveluitaan paremmin myös laajasalolaisten ulottuville. Pienteollisuusalueen läpi kulkevan raitiotien osuus olisi suunnilleen saman pituinen kuin se Raide-Jokerin osuus, joka Viikissä kulkee pitkin pellon pientareita.

Väite 3: Raitiovaunu ei kuitenkaan pysty palvelemaan kaikkia Laajasalon asukkaita ja ei ole järkevää, että Herttoniemen suuntaan kulkisi sekä busseja että raitiovaunu.

Vielä huonomman vaihtoehdon tähän tarjoaa Reposalmentielle päättyvä raitiotielinjaus. Aamuisin raitiovaunut tulevat kulkemaan keskustasta takaisin Reposalmentien päätepysäkille pääasiassa tyhjinä, samalla kun kaikki itään ja Raide-Jokerilla töihin matkaavat Kruunuvuorenrannan asukkaat aiotaan tämänhetkisten suunnitelmien mukaan kuljettaa tyhjiä raitiovaunujen rinnalla kulkevilla busseilla. Tämä ei kuulosta kaikkein ympäristöystävällisimmältä ja kustannustehokkaimmalta suunnitelmalta.

Ne ainoat suuremmat Laajasalon alueet, jotka jäisivät kokonaan ratayhteyden ulkopuolelle molemmissa vaihtoehdoissa 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 voidaan kohtalaisen helposti tarjota Laajasalon keskustassa vaihtomahdollisuus ratikkaan. Tämä lienee suunnitelmissa joka tapauksessa, jos näiden matkustajia halutaan myös Kruunusiltojen käyttäjiksi.

Väite 4: Linnanrakentajantielle ei mahdu raitiotietä eikä Roihupellon varikolle lisää raitiovaunuja

Kaupungin itse vuonna 2017 teettämässä "Yleiskaavan raitioteiden toteutettavuusselvityksessä" Laajasalo-Herttoniemi raitiotien toteutus Linnanrakentajantien kohdalla on määritelty keskivaikeaksi. Ei siis mahdottomaksi tai edes vaikeaksi. Radan jatkaminen edelleen Herttoniemestä Roihupeltoon on luokiteltu pääosin helpoksi.

Kustannuksiksi vuonna 2017 arvioitiin Laajasalo-Herttoniemi osuudelle 13,5 miljoonaa ja Herttoniemi-Roihupelto osuudelle 24 miljoonaa eli yhteensä 37,5 miljoonaa Euroa. Laajasalon ratikkavarikon kustannuksiksi on viimeisimmässä talousarvioesityksessä arvioitu 89,7 miljoonaa, jossa kasvua huikeat 350% valtuuston vuonna 2016 hyväksymässä hankesuunnitelmassa esitetystä 20-25 miljoonasta Eurosta. Jatkettaessa rataa suoraan Herttoniemen kautta Roihupeltoon, rakentamatta jäisi myös Reposalmentielle päättyvä Yliskylän lenkki, josta säästöjä tulisi arviolta noin 6-7 miljoonaa Euroa. Säästöihin voidaan laskea myös tässä tapauksessa tarpeettomiksi jäävät bussilinjat Kruunuvuorenrannasta Herttoniemeen.

Koko Ratikkakorttelin kaavoitusprosessin aikana emme ole valitettavasti nähneet yhtäkään selvitystä, jossa sekä kokonaiskustannusten että Laajasalon 40,000 asukkaalle tarjottavien joukkoliikennepalvelujen tason kannalta olisi verrattu Reposalmen tielle päättyvän

raitiotielinjauksen ja Roihupellossa Jokeri-radalle yhdistyvän raitiotielinjauksen palvelutasoa ja kustannushyötyjä keskenään. Kaavaehdotuksen vuorovaikutusraportissa asia kuitattiin sillä, että ”Selvityksiä ei lähtökohtaisesti ole tarpeen laatia sellaisista vaihtoehdoista, joita ei ole tarkoitukseen toteuttaa.”

Mitä tulee vaunujen säilyttämiseen Roihupellon varikolla, laajennusvaraa siellä jo nykyistenkin HSL:n arvioiden mukaan on kahdellekymmenelle 35 m vaunulle tai kuudelletoista 45 m vaunulle. Kruunusiltojen 2016 yleisselvityksessä arvioitiin, että varsinaiseen liikennöintiin tarvittaisiin liikenteen alkaessa kymmenen 45 metrin vaunua ja seitsemän 30 metrin vaunua. Tämä on siis suunnilleen samaa luokkaa kuin Roihupellon varikon laajennusvara on jo nyt.

Aiemmin julkaistujen selvitysten perusteella vaunuja olisi mahdollisuus ainakin väliaikaisesti operoida myös muilta varikoilta. Haittana pidettiin korkeampia siirtokustannuksia (suunnittelijoiden mukaan 1,4 miljoonaa Euroa vuodessa), jotka kuitenkin väliaikaisina koko hankkeen mittakaavassa edustavat murto-osaa hankkeen kokonaiskustannuksista. Huolto- ja korjaustilaa kasvavalle kapasiteetille tulee kaavaehdotuksen vuorovaikutusraportin mukaan olemaan riittävästi myös muilla varikoilla.

Näin ollen väite, että ilman Laajasalon varikkoa liikennöintiä Kruunusilloilla ei voitaisi edes aloittaa, ei nähdäksemme pidä paikkaansa. Kyse on enemmän väliaikaisista siirtokustannuksista siinä tapauksessa, että ehdotettua Roihupeltoyhteyttä ei enää ehditä ennen liikenteen aloittamista täysimittaisesti toteuttaa.

Kaikki yllä oleva huomioiden on mielestämme äänestäjien harhaanjohtamista väittää, että Laajasalon ratikkakorttelille ei ole vaihtoehtoja ja että valittu ratalinjaus ja siihen liittyvä varikon sijainti ei liity mitenkään sen mahdollistamiseen, että rataa voitaisiin tulevaisuudessa jatkaa edelleen Vartiosaareen. Toivomme, että voitte ottaa tämän päätöksessänne huomioon kuten myös sen, että ratikkakorttelin aiheuttamat tuhot kohdistuisivat radikaalilla tavalla jo nyt alueen suojeltuun kulttuuriympäristöön ja asukkaiden suosimiin virkistysalueisiin.

Laajasalossa 30.10.2020

Osmo Rantakari  
puheenjohtaja

Mika Penttinen  
varapuheenjohtaja

