



**Laajasalo – Degerö Seura ry**

Kaupunkiympäristölautakunta  
Helsingin kaupunki  
Helsingin kaupungin kirjaamo  
[helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi)

**Viite: Mielipide (Muistutus) koskien Laajasalon ratikkakorttelin asemakaavaehdotusta nro 12546 (dnro HEL 2017-005378)**

Leimaa-antavana piirteenä Ratikkakorttelin kaavaehdotuksen valmistelulle on ollut se, että alueen asukkaiden esiin tuomat näkemykset on kaavan ja siihen liittyvien raitiotielinjausten suunnittelussa systemaattisesti sivuutettu ja/tai niihin on reagoitu varsin ylimalkaisin vastinein. Kaavaehdotuksen negatiivisia vaikutuksia alueen merelliseen ja kulttuurihistoriallisesti tärkeään maisemaan sekä Laajasalon lähivuosina kaksinkertaistuvan väestön kasvaviin liikunta- ja virkistysaluetarpeisiin on vähätelty, ja ratikkakorttelin sijainnin vaihtoehdottomuutta on perusteltu ristiriitaisilla, puutteellisilla ja jopa harhaanjohtavilla väittämillä. Järjestetyt asukastilaisuudet ovat käytännössä olleet valmiiden suunnitelmien esittelytilaisuuksia. Vaikka erilaisia selvityksiä on tehty, voidaan perustellusti kysyä, mikä on sellaisten selvitysten arvo, joiden haluttu lopputulos ja johtopäätökset on lyöty lukkoon jo ennen niiden aloittamista?

Olemme kyseenalaistaneet Reposalmentielle päättyvän raitiotielinjauksen perustelut jo aiemmin. Kuten aiemmassa palautteessakin on tuotu esiin, raitiotien jatkaminen suoraan Laajasalonväylältä Herttoniemen ja/tai Roihupellon suuntaan palvelisi huomattavasti paremmin Laajasalosta pohjoiseen ja itään suuntautuvaa työmatka- ja muuta liikennettä sekä tarjoaisi nopean yhteyden joko heti tai myöhemmin myös Jokeriradalle. Vaikka asemakaavaselvityksessä muuta väitetään, tärkein syy Reposalmentielle päättyvään raitiotielinjaukseen ja siihen liittyvään ratikkakortteliin näyttäisi edelleen olevan valmistautuminen Vartiosaaren rakentamiseen ja raitiotien jatkamiseen sinne taannoisesta KHO:n päätöksestä huolimatta.

Ratikkakorttelin ehdotetun sijainnin ja siihen liittyvän Ilomäentien alueen raitiotielinjauksen vaihtoehdottomuudesta on kaavan valmistelun aikana esitetty monia väitteitä, joiden tueksi emme ole kuitenkaan löytäneet asemakaavaselvityksestä, vuorovaikutusraportista tai muista asemakaavaehdotuksen liitteistä sellaista konkreettista numero- tai muuta tietoa, joka näitä väitteitä riittävästi tukisi. Toimme esiin alla esitettyjä esimerkkejä ja kysymyksiä jo

Koirasaarentien ja Ilomäentien asemakaavamuutosehdotuksesta tehdyssä muistutuksessa, mutta konkreettisia vastauksia näihin ei saatu kyseisen kaavamuutosehdotuksen päivitettyssäkään vuorovaikutusraportissa. Tämä kuvaa Laajasalon ratikkakortteliin liittyvien osallisuus- ja vuorovaikutusprosessien puutteita myös laajemmin.

Kaavaselostuksen liitteenä olevassa ”Selvityksessä Laajasalon varikon sijainnista” esitetään jälleen kerran useasti toistettu väite, että Laajasalo-Roihupelto jatkeelle ei ole näköpiirissä riittävää matkustajakysyntää, jolloin raide jäisi pelkäksi siirtoraiteeksi. Konkreettisia liikennemääräennusteita tämän väitteen tueksi ei kuitenkaan esitetä.

Olemme useaan ottaaneet pyytäneet alueen liikennesuunnittelijoilta konkreettisia nykyisiä ja Kruunuvuorenselän 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 eikä niitä löydy myöskään asemakaavaehdotuksen liitteinä olevista asemakaavaselostuksesta ja vuorovaikutusraportista. Näin ollen osallisuusmenettelyssä ei ole jaettu osallisille sellaista oleellista tietoa, jossa ehdotettuja ratkaisuja olisi ollut mahdollista arvioida konkreettisen verifioitavan numerotiedon pohjalta. **Esimerkiksi, kuinka monta matkustajaa tarvitaan, jotta radan jatkaminen Herttoniemeen ja Roihupeltoon olisi perusteltua?**

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, Koirasaarentien ympäristö, Laajasalon bulevardi ja vanhan ostokeskuksen alue). Näistä kaupungin omienkin arvioiden mukaan suuri osa tulee jatkossakin suuntaamaan matkansa muualle kuin keskustaan.

Yliskylän 1 km:n lisälentien rakentaminen on arvioitu palvelevan varikkokorttelin 900 asukkaan joukkoliikennematkoja + Ilomäentien välittömässä läheisyydessä olevia muita kortteleita, joista moni on kävelyetäisyydellä myös Laajasalontielle kulkevaan ratikkaan. Laajasalontieltä Herttoniemeen asti jatkuvan raitiotien lisäosuuden pituus olisi noin 1.5–2 km ja siitä edelleen Roihupeltoon noin 2-2.5 km, mikä jo pelkästään Laajasalon osalta palvelisi vähintään noin 20.000 asukasta.

Radan jatkaminen Herttoniemen ja/tai Roihupellon suuntaan lisäisi todennäköisesti hankkeen kustannustehokkuutta myös kasvattamalla Laajasalon raitiotien kokonaiskäyttäjämäärää ja tasaamalla sen aamun ja iltapäivän yksisuuntaisia ruuhka-hippuja. Esimerkiksi aamuisin arviolta noin 2/3 suuntaa matkansa Herttoniemeen ja 1/3 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.

Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden asemakaavan muutosehdotuksen vuorovaikutusraportissa todettiin, 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 20.000 asukkaan matkat Herttoniemen suuntaan pitäisi hoitaa pikaraitiotien rinnalla kulkevilla bussilinjoilla. Tämä ei kuulosta kustannustehokkaalta ja ympäristöystävälliselle vaihtoehdolle verrattuna suoraan Kruunuvuorenranta-Herttoniemi/Roihupelto raitiovaunuyhteyteen.

Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden 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 on yhtenä esimerkkinä siitä, että asiaa ei liene kovin perusteellisesti kaavaehdotuksen valmistelussa edes pohdittu.

Roihupeltoon asti ulottuvan raidelinjauksen lisäkustannuksiksi on asemakaavaselityksessä mainittu 60 miljoonaa Euroa. Aiemmin mainitussa Yleiskaavan raitioteiden toteutettavuusselvityksessä Laajasalo-Herttoniemi 1.9 km yhteyden kustannusarvioksi (mikä pituudeltaan on vähän alle puolet Roihupeltoon asti ulottuvasta raitiotieyhteydestä) on saatu 13.5 miljoonaa Euroa, ja jossa ei siis ole vielä huomioitu Yliskylän lenkin poisjäämisestä koituvia säästöjä. Ero asemakaavaselityksessä esitettyyn kustannusarvioon on huomattava, vaikka otettaisiin huomioon myös Herttoniemi-Roihupelto yhteyden lisäkustannukset. On myös huomioitava, että tällöin raideyhteyttä ei tulisi operoimaan pelkästään siirtoraiteena, jolloin lisäsäästöjä koituisi myös pienemmästä bussiliikenteen tarpeesta. Ratkaisu olisi perusteltu myös ympäristösyistä.

Vuorovaikutusraportissa myös todetaan, että "Raidejokerin varikolle Roihupeltoon ei ole järjestettävissä riittäviä tiloja ja että raiteelle Roihupeltoon ei ole käytettävissä riittävästi asemakaavan mukaista katutilaa liikennöinnin kannalta tarkoituksenmukaisimmalle linjausvaihtoehdolle. Tämän tilan järjestäminen ei ole prosessina mielekästä siirtoraidetta varten".

Itse olemme saaneet asiasta hyvin erilaista tietoa. Esimerkiksi kaupungin itse vuonna 2017 teettämässä "Yleiskaavaan raitioteiden toteutettavuusselvityksessä" Laajasalo-Herttoniemi linjauksen toteutus Linnanrakentajantien kohdalla on määritelty keskivaikeaksi. Ei siis mahdottomaksi tai vaikeaksi. 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. Kuten aiemmin totesimme, uutta ratayhteyttä ei tässäkään yhteydessä olisi tietenkään järkevää toteuttaa pelkästään siirtoraiteena, mutta se tulisi palvelemaan vähintään 20,000 Laajasalon asukkaan joukkoliikennetarpeita pohjoiseen ja itään.

On myös väitetty, että 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 häättää pois asuinrakentamisen tieltä. Osa voi jatkaa entisellään ja muille löytyy tiloja uusien asuinrakennusten katukerroksista. Kaupunki voi tätä halutessaan myös tukea saamalla tonttien rakennustehokkuuden nostosta.

Laajasalosta Herttoniemen teollisuusalueen 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, jonne tulee myös uutta mittavaa uudisrakentamista.

Yhteenvetona voi todeta, että Laajasalo-Degerö Seuran näkökulmasta ratikkakorttelin kaavaehdotuksen vuorovaikutusprosessi on ollut poikkeuksellisen epäonnistunut, jossa ehdotettua raitiotielinjausta ja siihen liittyvää ratikkakorttelia 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 vaihtoehdottomuutta korostettu.

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 kaavaselostuksessa. Näistä olisi hyvä lähteä liikkeelle, jolloin Laajasalon kaavamuutosehdotuksiin olennaisesti liittyviä liikennesuunnitelmia voitaisiin arvioida myös päivitettyjen liikenne- ja matkustajamääräennusteiden pohjalta.

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.

### Asemakaavaehdotus

Kaavaehdotus ei suurelta osin täytä maankäyttö- ja rakennuslain vaatimuksia. Esitetty rakentaminen on mittakaavaltaan täysin ylittäistä ja paikkaan sopimatonta sekä ympäristöarvoista piittaamatonta. Hanketta ei voi perustella arkkitehtikilpailulla, jonka lähtökohdat ovat olleet jo täysin virheelliset.

Kaavaehdotuksen ympäristöselvitykset ovat täysin riittämättömät, esimerkiksi rakentamisen maisemalliset analyysit puuttuvat. Näkymiä mereltä, liikuntapuistosta tai Degerön kartanolta ei ole, ei ole myöskään kattavia alueleikkauksia. Niistä selviäisi hankkeen sopimattomuus ympäristöönsä. Myös aiemmin esiintuodut kattavat liikenneselvitykset puuttuvat.

Rakennusten räystäskorkeuksia ei ole merkitty, rakennukset voivat olla vaikka kuinka korkeita riippuen käytettävistä kerroskorkeuksista. Kaavaehdotuksessa on keinotekoisesti laskettu kerroslukuja kannelta lähtien.

Suojellun Holmanmoisionpolun siirto on ympäristöarvojen vastaista. Korkeat rakennusmassat on tuotu lähes polkuun kiinni, huolto- ja pelastusliikenne on osoitettu polulle, ja polun maanpinnan korkeusasemat alkupäässä on muutettu täysin nykyisestä. Nämä tekijät yhdessä muuttavat suojellun kulkuyhteyden tunnistamattomaksi.

Rakentaminen työntyy lähes rantaan asti urheilukentän päälle ja siirtää Holmanmoisionpolkua, lisäksi ajoneuvoliikenne on tuotu molemmin puolin kompleksia puistoon. Em. osoittaa hankkeen kohtuuttoman laajuuden ja sopimattomuuden ympäristöönsä. 11-kerroksinen, ties kuinka korkea tornitalo, on lähimpänä rantaa, liikuntapuistoa ja Degerön kartanoa. Esitetyt korkeudet ovat harkitsemattomia.

Pelastusreitti kannelle ei täytä pelastusajoneuvovaatimuksia jyrkkien mutkien ja kaltevuuksien osalta. Kannelle esitetty puisto on keinotekoinen ja kustannuksiltaan hyvin korkea, sen käyttö ja ylläpito tulee tuottamaan ongelmia. Kasvillisuus tulee olemaan hyvin rajoittunutta.

Asemakaavamääräyksissä tulisi olla määräys asuntojen riittävästä koosta ja jakaumasta, kuten Helsingissä yleensäkin on tapana. Laajasalon asuntokanta on perheasuntovaltaista, eikä tätä asiaa tule muuttaa.

Alueen liikunta- ja virkistyskäyttömahdollisuuksien säilyttämisestä ja edelleen kehittämisestä ei ole edistetty. Kaupungin liikuntatoimen lausuntoa hankkeesta ei ole huomioitu. Pääpaino on ollut ratikkakorttelisuunnitelmien jatkuvassa laajentamisessa alueen nykyisten ja tulevien liikunta- ja virkistyskäyttömahdollisuuksien kustannuksella. Tämä ei ole kaupunkistrategian linjausten mukaista "kaupunkiympäristön kehittämistä liikkumiseen ja arkiaktiivisuuteen kannustavaksi tasapuolisesti eri kaupunginosissa.

Päätöksessään Helsingin uudesta yleiskaavasta Korkein Hallinto-oikeus katsoi, että ns. ”pikselikaavan” epämääräisyydestä johtuen Helsingin kaupungin tulee tarkemmassa ja yksityiskohtaisemmassa asemakaavoituksessaan noudattaa maakuntakaavan RKY-, viher-, virkistys- ja maisema-alueääräyksiä. Tämä on jätetty täysin huomiotta kaavaehdotuksessa.

Laajasalon liikuntapuiston alue on kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävä alue. Maakuntakaavassa alue on pääosin viheraluetta ja maakunnallisesti merkittävä maisema- ja kulttuuriympäristö. Heti sen vieressä on Degerön kartanon valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Massiivisen ja laajan, jopa 45 metriä korkean rakentamisalueen sijoittaminen edellä mainitulle alueelle on selkeästi laitonta.

Laajasalon liikuntapuiston alue tulee pitää ehdottomasti ennallaan, sen toimintoja tulee kehittää kasvavaa asukasmäärää varten. Liikuntapuiston merkittävä supistaminen ei vastaa terveellisyysvaatimuksia. Asukkaiden keskeisiä elinolosuhteita ei saa heikentää.

Uutta mittavaa lisärakentamista Kruunuvuorenrannan, Laajasalon keskustabulevardin ja vanhan ostoskeskuksen alueelta vapautuvien tonttien lisäksi tulee Laajasalossa esittää vasta 2030-luvulla, kun ensin nähdään, miten Kruunuvuoren alueen ja Laajasalon keskustabulevardin rakentamisen jälkeen liikenne toimii.

Laajasalossa 08.04.2020

Laajasalo-Degerö Seura ry

Osmo Rantakari  
puheenjohtaja

Mika Penttinen  
varapuheenjohtaja