

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden asemakaavan muutos (nro 12548)

Vuorovaikutusraportin sisältö

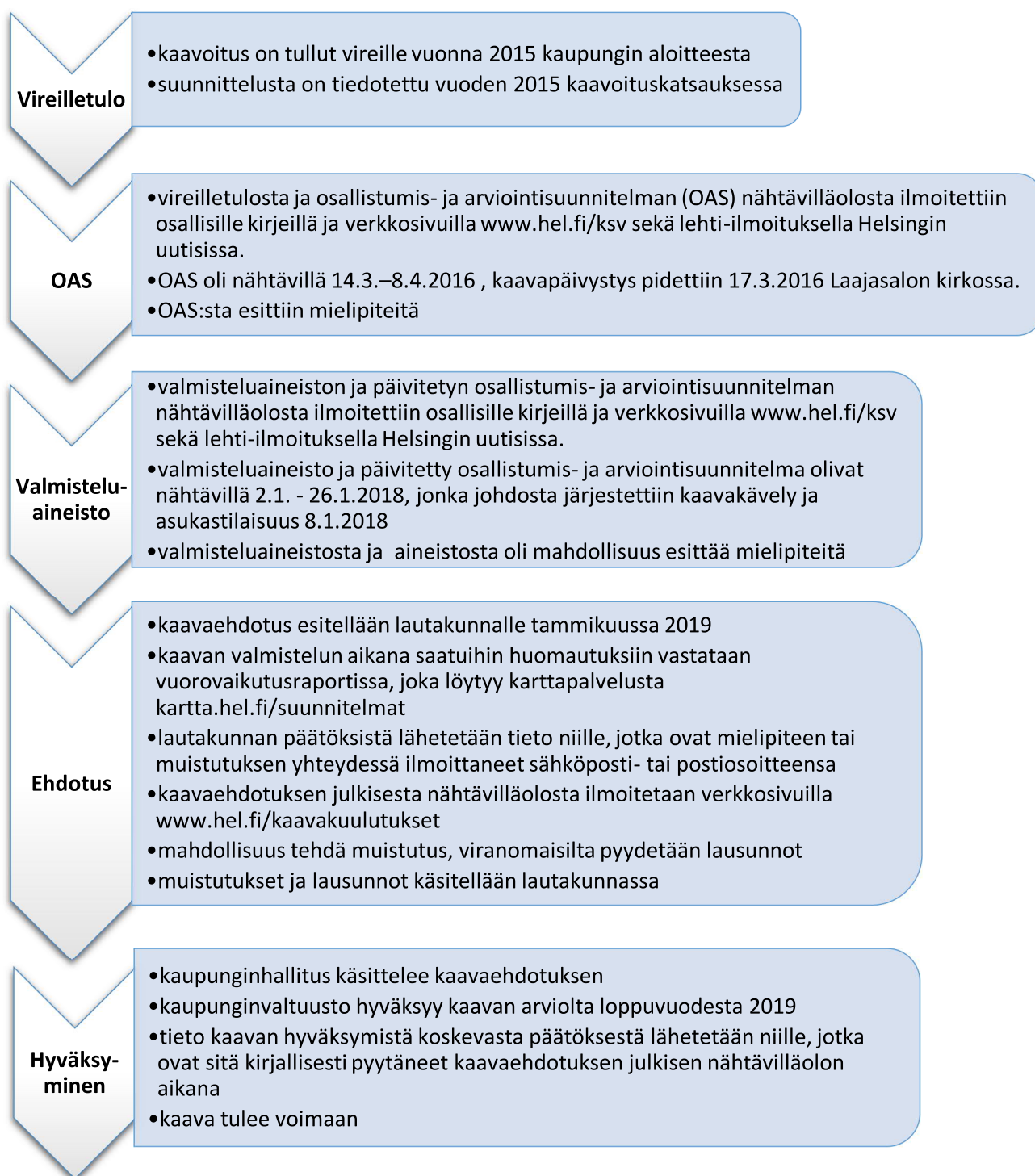
Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot asemakaavan muutoksen (kaavaratkaisu) valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä ja lausunnoista (huomautukset) sekä Vastineet niihin.

Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

LIITE

Asukastilaisuuden 8.1.2018 muistio

Kaavoituksen eteneminen

**YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA JA VASTINEET NIIHIN**

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolo 14.3.–8.4.2016 sekä päivitetyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo 2.1.–26.1.2018

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa sekä valmisteluaineistoa koskevat viranomaisten kannanotot kohdistuivat mm. luonnon ja rakentamisen suhteeseen, ilmanlaatuun ja meluvaikutuksiin, liikenteen ja ympäristöhäiriöiden huomioimiseen, pysäköintiin sekä suunnittelualueen ominaisuuteen ja olemassa olevien arvojen ja uudisrakentamisen yhteensovittamiseen. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä mm. asuinrakennusten melumääräyksissä ja rakentamisen massoittelussa ja sijoittelussa.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- rakennusvirasto (Kaupunkitila ja maisemasuunnittelu -palvelu 1.6.2017 lähtien)
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)
- ympäristökeskus
- kiinteistöviraston tonttiosasto (Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit -palvelu 1.6.2017 lähtien)
- puolustusvoimat
- kaupunginmuseo

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (2016) esitettyihin kannanottoihin on vastattu kootusti yhdessä päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja kaavan valmisteluaineistosta (2018) esitettyjen kannanottojen kanssa.

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Rakennusvirastolla ei ole lausuttavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Rakennusviraston edustajat osallistuvat asemakaavan valmistelutyöhön yleisten alueiden näkökulmasta.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) toteaa asemakaavan muutosten tavoitteiden olevan erittäin kannatettavia ja yhteneviä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) tavoitteiden ja kehittämissuunnitelmien kanssa sekä tukevan MAL-tavoitteiden toteutumista. Täydennysrakentamisen sijoittuminen keskeisille alueille, lähelle palveluita ja joukkoliikenteen sekä kevyen liikenteen kulkuyhteyksiä edistää kestävien kulkutapojen käyttöä. Kruunusillat-hankkeen yleisuunnitelma on hyväksytty alueen joukkoliikenteen järjestämisen lähtökohdaksi, joten kaavamuutoksen liikenteellisen ratkaisun tulee vastata raitiotieyhteyden yleisuunnitelmaa. Lisäksi tulee huolehtia bussiliikenteen sujuvuudesta. Pyörien liityntäpysäköintipaikkoja tulee sijoittaa riit-

tävä määrä mahdollisimman lähelle joukkoliikenteen merkittävimpiä pysäkkejä Laajasalontielle ja Koirasaarentielle. Suunnittelussa tulisi varautua noin 25 pyöräpysäköintipaikan toteutuksen näille pysäkeille. Laajasalon kauppakeskuksen yhteyteen toteutettavat autoliikenteen liityntäpysäköintipaikat palvelevat vuorottaiskäytön myötä hyvin kauppakeskuksen lähiseudun asukkaita, jotka yhdistävät joukkoliikennematkiaan asiointia kauppakeskuksessa. Paikkojen kunnossapitovastuun tulee olla ensisijaisesti kiinteistön omistajalla. Liityntäpysäköintipaikan paikallisen luonteen vuoksi opastus tulee toteuttaa vain lähialueen katuverkolle.

Vastine

Suunniteltu Koirasaarentien katualue ei mahdollista pysäkkien varustamista pyöräpysäköintipaikoilla eikä katualueen leventäminen ei ole mahdollista siten, että pyöräpysäköinti saataisiin sijoitettua pysäkeille. Pysäkkien läheisyydestä löytyy kuitenkin alueita, joille pyöräpysäköintiä on mahdollista sijoittaa. Pyöräpysäköinnin paikat suunnitellaan tarkemmin myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Koska pyöräpysäköintipaikkojen rakentaminen edellyttäne Koirasaarentien varressa kalliiden, mutta välttämättömien tukirakenteiden tekemistä, on pyöräpaikkojen suunnittelu tarkoituksenmukaista tehdä tukirakenteiden suunnittelun yhteydessä. On myös todennäköistä, että Koirasaarentien varteen sijoittuvien liiketilojen pyöräpaikkoja käytetään ainakin jossain määrin liityntäpysäköintiin. Pysäköintipaikkojen kunnossapitovastuu on ensisijaisesti kiinteistön omistajalla, ja opastusasia lähialueen katuverkoille selvitetään tekeillä olevassa kauppakeskuksen toisen vaiheen suunnitelmassa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) esittää kannanottonaan, että alueella sijaitsee käytössä olevia vesihuoltolinjoja, jotka tulee huomioida kaavoituksessa. Kaavoituksen yhteydessä tulee selvittää johtosiirtojen ja uuden vesihuollon tarve sekä kustannukset. Lisäksi tulee huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Vesihuoltolinjat tulee pyrkiä sijoittamaan yleisille alueille ja mahdollisten johtokuja-aluevarausten tarve tulee selvittää. Alustava vesihuollon yleissuunnitelma kustannusarvioineen tulee laatia kaavoituksen yhteydessä ja esittää kaavaselostuksen osana. HSY toivoo ison kierrätyspisteen syväkeräysastioin säilyvän Köökarinkujalla/Koirasaarentielle.

Vastine

Kaavassa on vesihuollon rakenteille tarpeelliset tilavaraukset ja kaavamerkinnot. Asemakaavoituksen rinnalla on laadittu yhdyskuntateknisen huollon yleissuunnitelma kustannusarvioineen (Hki, Kymp/Ramboll Finland Oy, 8/2018), joiden laadintaan HSY on ottanut osaa. Kierrätyspis-

teen sijaintia alueella selvitetään edelleen. Lähtökohtaisesti sen siirtämistä tutkitaan Laajasalon kauppakeskuksen yhteyteen, jossa sille on suurin käyttäjäkunta. Tätä selvitetään tekeillä olevassa kauppakeskuksen toisen vaiheen suunnitelmassa.

Ympäristökeskus lausuu, että ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen teemojen tulee ohjata suunnittelua ja luoda edellytyksiä hiili-neutraalin kaupunkirakenteen toteutumiselle. Raitiotien ja tiivistyvän kaupunkirakenteen lisäksi tulee pyrkiä edistämään muun muassa uusiutuvan energian tuotantoa ja rakennusten energiatehokkuutta. Yhtenä asemakaavamuutoksen tavoitteena on luoda edellytyksiä hulevesien hallinnalle.

Raitiolinja sijoittuu nykyisille katualueille sekä puistoon, ja uudisrakentaminen sijoittuu pääosin nykyisille viheralueille. Suunnittelualueelle ja siihen rajautuen sijoittuu kaksi Helsingin luontotietojärjestelmän arvokasta metsäkohdetta.

Koirasaarentien eteläpuolelle Laajasalon kalliometsät (M72/13) sisältää metsäluonnon monimuotoisuusohjelman kriteeriluokan II kuvioita kaava-alueella. Rakentamisesta huolimatta tavoitteena tulisi kuitenkin olla vähintään pohjois–eteläsuuntaisen viheryhteyden säilyminen tällä kohdin.

Kaava-alueen koillisosissa sijaitseva ja siihen rajautuva Yliskylän arvokas metsäkohde (M74/13) sisältää metsäluonnon monimuotoisuusohjelman kriteeriluokan II kuvioita. Metsän reuna-alueiden ja rakentamisalueiden rajauksia tulee jatkosuunnittelussa tutkia ja selvittää huolellisesti, etenkin mikäli Marunapolun itäpuolelle niin sanottujen Riitankujan kallioiden kupeeseen tutkitaan rakentamista. Lähtökohtana tulee olla metsäalueen tarkastelu ja säilyminen kokonaisuutena.

Laajasalon lisääntyvän asukasmäärän vuoksi asemakaavamuutosten kokonaisvaikutuksia virkistysalueisiin ja -yhteyksiin tulee arvioida. Koirasaarentien ja Laajasalontien autoliikenne aiheuttaa suunnittelualueelle ja sen lähiympäristöön ilman epäpuhtaus- ja melupäästöjä. Ilmanlaatu- ja meluvaikutukset tulee arvioida. Tämän jälkeen voidaan arvioida tarkemmin tarvittavia haittojen lieventämiseen ja asukkaiden altistumisen vähentämiseen tähtäviä toimia ja suunnitteluratkaisuja.

Raitiotien aiheuttaman melun, värinän ja runkoäänihaittojen vaikutus tulee arvioida koko vaikutusalueella, mukaan lukien Ollinraitin ja Ilo-mäentien ympäristö. Uudisrakennusten lisäksi arvioinnissa tulee kiinnittää erityistä huomiota olemassa olevaan rakennuskantaan. Raideliikenteen ympäristöhaittojen ensisijainen torjuntakeino liittyy ratarakenteisiin ja kalustoon. Etenkin olemassa olevan rakennuskannan osalta muu haittojen torjunta on erittäin haastavaa.

Vastine

Kaava mahdollistaa energiatehokkaan rakentamisen. Hulevesien aluekuivatusratkaisut ja tilavaraukset kaukojäähdytyksen myöhemmälle toteuttamiselle on tutkittu kaavan rinnalla laaditussa yhdyskuntateknisen huollon yleissuunnitelmassa (Hki, Kymp/Ramboll Finland Oy, 8/2018) niin, että kaava mahdollistaa niiden jatkosuunnittelun.

Asuinkortteleiden osalta kaavassa on käytössä Helsingin viherkerroin, joka ohjaa vihreisiin, viihtyisiin ja ilmastokestävämpiin tonttipihoihin. Koirasaarentien eteläpuolella sijaitsevalle mainitulle puistoalueelle johdetaan pohjois–eteläsuuntainen Reiherinpolku -niminen katualue puistoalueen keskellä, joka mahdollistaa viheryhteyden säilymisen. Katualueelle toteutettava kapea virkistysreitti tehdään hyvin kevyenä rakenteena ympäristöönsä sovittaen ja osittain nykyistä polku-uraa hyödyntäen.

Asemakaava-alue sivuaa Yliskylän arvokasta metsäkohdetta. Asemakaavalla ei ole vaikutuksia kyseiseen metsäkohteeseen tai ne ovat äärimmäisen lieviä. Niin ikään asemakaava-alue sijoittuu nykyisille liikenne- ja rakennetuille alueille sekä puisto- ja viheralueille, eikä aiheuta suuria kokonaisvaikutuksia virkistysalueisiin ja -yhteyksiin.

Tällä hetkellä Laajasalossa on viheraluetta huomattavasti enemmän asukasta kohti kuin keskimäärin Helsingissä. Vaikka otetaan huomioon tulevien vuosien täydennysrakentamisen aiheuttama väestönkasvu sekä vähennetään uudisrakentamisalueet, Laajasalossa tulee olemaan viheraluetta enemmän kuin Helsingissä keskimäärin.

Asemakaavan valmistelun yhteydessä on arvioitu ilmanlaatu- ja meluvaikutukset ja tämän perusteella on annettu tarvittavat asemakaavamääräykset. Vaikutusten arviointia sekä haittojen lieventämiseen ja altistumisen vähentämiseen liittyviä toimia on esitetty tarkemmin kaavaselistuksessa. Liikennemeluselvitys on kaavaselistuksen liitteenä. Katu- ja raitioliikenteen meluselvityksessä on arvioitu sekä kaava-alueelle että sen lähiympäristöön kohdistuvaa melua. Liikennemelun osalta on annettu kaavamääräyksiä myös liittyen jatkosuunnitteluun erityisesti olemassa olevien asuintonttien kohdalla. Uusien raitioteiden osalta tulee runkomelun ja tärinätorjunta ratkaista raitiotien suunnittelussa ja rakentamisessa siten, ettei olemassa olevalle tai tulevalle maankäytölle aiheudu siitä haittaa. Tästä on myös annettu kaavassa määräys.

Kiinteistövirasto puoltaa alueen tehokasta täydennysrakentamista ja innovatiivisia, kustannustehokkaita pysäköintiratkaisuja ottaen huomioon alueen sijainnin julkisen liikenteen kannalta edullisessa paikassa. Ratkaisumalli lisäksi myös edellytyksiä kaupungin AM-ohjelman haasteellisten asuntotuotantotavoitteiden toteutumiselle. Muuallakin Laaja-

salossa kaavaillaan mittavia täydennysrakentamiseen tähtäviä kaavamuutoksia, joissa pysäköintiratkaisut edellyttäisivät monin paikoin keskitettyjä, useiden tontinomistajien käytössä olevia pysäköintilaitoksia (nimeämättömät autopaikat). Tämän vuoksi kiinteistövirasto esittää, että selvitetäisiin mahdollisuus koordinoida näiden ratkaisujen toteuttaminen kaupungin taholta. Tarvittaessa tulee koordinoida mittavan lisärakentamisen vaatimat oikea-aikaiset panostukset myös kunnallisiin palveluihin ja yleisten alueiden toteuttamiseen. Lisäksi kiinteistövirasto katsoo, että täydennysrakentamisalueen liittäminen jollain muotoa Kruunuvuorenrannan projektialueeseen voisi olla eduksi niin alueen imagon kuin sen tehokkaan rakentamisen vaatimien julkisten investointien (kustannus)tehokkaan ja toiminnallisesti mielekkään toteuttamisen kannalta. Kiinteistövirasto huomauttaa, että kaava-alueilla sijaitsevat asuntotontit ovat pääosin yksityisessä omistuksessa. Tämän vuoksi mahdolliset maankäyttösopimusneuvottelut tulee myös huomioida kaavoitusprosessissa.

Vastine

Kaava-alueelle ei ole tulossa keskitettyjä pysäköintilaitoksia. Asuinkortteleissa on pyritty ratkaisuihin, joissa eri tonttien pysäköintiratkaisut eivät ole sidoksissa toisiinsa. Koirasaarentien eteläpuoleisissa kortteleissa sekä Ollinraitien varren kahdessa korttelissa on maantaspysäköinti, ja muissa kannenalainen pysäköinti.

Mittavaan lisärakentamiseen liittyvää kunnallisten palveluiden tarvetta ja yleisten alueiden toteuttamiseen liittyviä näkökohtia on huomioitu tekemällä tiivistä yhteistyötä kaupunginkanslian, tilapalveluiden, liikuntapalveluiden sekä kasvatuksen ja koulutuksen palvelukokonaisuuden kanssa, ja työ jatkuu. Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit -palvelun kanssa on niin ikään tehty tiivistä yhteistyötä, ja maankäyttösopimusneuvottelut on huomioitu kaavoitusprosessissa.

Laajasalon täydennysrakentaminen on liitetty Kruunuvuoren aluerakentamisen projektialueeseen.

Puolustusvoimat pyytää käsittelemään seuraavat, puolustusvoimien toiminnan kannalta merkittävät asiakokonaisuudet siten, että ne tulevat huomioiduiksi kaavoituksen mahdollistamissa rakennus- ja maansiirtotöissä: Rakennus- ym. töitä tehdessä tulee huomioida alueella ja läheisyydessä mahdollisesti kulkevat puolustusvoimien kaapelilinjat. Mahdollisten kaapelilinjojen sijainti tulee selvittää hyvissä ajoin, vähintään 10 työpäivää ennen aiottua rakentamista. Kaikki kaapelinäytöt tilataan Suomen Turvallisuusverkko Oy:ltä (STUVE) asiakaspalvelu.stuve@erillisverkot.fi. Jatkotyöskentelystä mahdollisesti aiheutuvien, olemassa olevien kaapelireitin siirtojen, kaapeleiden rakentamisenaikaisten suojaamisen tai muiden muutosten osalta kustannukset on kohdennettava muutoksen aiheuttajalle.

Vastine

Kaava mahdollistaa Suomen Turvallisuusverkko Oy:n kaapeleiden mahdollisen uudelleen järjestelyn lausunnossa esitettyä menettelyä noudattaen. Lausunto on lähetetty myös kaupunginkanslian projekti-päällikölle tiedoksi.

Kaupunginmuseon mukaan suunnittelualueen ominaisuuteen ja olemassa olevien arvojen kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että tuleva uudisrakentaminen sovitetaan materiaaleiltaan, hahmoltaan ja mittakaavaltaan lähiympäristöön. Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan kaavan valmisteluaineistossa näitä seikkoja ei ole kaikilta osin otettu riittäväällä tavalla huomioon.

Koirasaarentien ja Reiherintien risteykseen on kaavan valmisteluaineistossa ehdotettu kahta 7–5-kerroksista asuntolamellia välittömästi Koirasaarentien varteen. Kontrasti Koirasaarentien eteläpuolen pienimittakaavaisen ja vihreään yleisilmeeseen on voimakas. Kaupunginmuseo esittää, että korttelin uudisrakentamisessa tutkittaisiin pienimittakaavaisempaa ratkaisua, jotta muutos suhteessa olemassa olevaan kaupunkimiljööseen olisi hieman maltillisempi ja rakennusrintama vähemmän muurimainen.

Koirasaarentien pohjoispuolelle, Köökarinkujan molemmin puolin sekä nykyiselle kolmionmuotoiselle metsäkaistaleelle että Köökarinkuja 3:n eteen on hahmoteltu hyvin tiivis, korkeintaan 7-kerroksinen rakennusryhmä. Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan uudisrakennuksia ei ole sovitettu rakennusten korkeuden, muodon ja tonteille sijoittelun osalta Koirasaaren pohjoispuolen lamellitalokokonaisuuteen. Arkkitehti Olli Kivisen kokonaissommitelmaan työntyvänä kiilana se olennaisesti heikentää alkuperäisen rakennuskannan kaupunkikuvallisia ja ympäristöllisiä arvoja. Paikassa voi olla mahdollisuus täydennysrakentamiselle, mutta se tulisi toteuttaa ehdotettua huomattavasti hienovaraisemmin, lähiympäristön arvoihin sopeuttaen ja selkeästi alisteisena suhteessa olemassa olevaan lamellitalokokonaisuuteen.

Ilomäentie 7:n tonteille on ehdotettu lisärakentamista olemassa olevan 9-kerroksisen asuinkerrostalon ja Ilomäentien väliin jäävälle tontin alueelle. Ilomäentie 7 on osa Erkki Karvisen suunnittelemaa 1970-luvun asuintalokokonaisuutta, jonka suojeluarvojen arvioimista Kaupunginmuseo on aiemmassa lausunnossaan ehdottanut. Kaupunginmuseo ei puolla tontille esitetyn kaltaista lisärakentamista ja korostaa edelleen, että olemassa oleva, pääosin yhdeksänkerroksisten, autokannen päälle sijoittuvien asuinkerrostalojen komea ryhmä on aikakautensa laadukas ja pääosin luonteenomaiset piirteensä säilyttänyt edustaja. Se on itä-

sen Yliskylän suurmaisemassa selkeästi erottuva maamerkki ja hienovaraisesti kalliomaastoon sovitettu kokonaisuus, jonka keskeisten ominaispiirteiden säilyminen tulee turvata.

Kaupunginmuseo valittaen toteaa, että Viljo Revellin 1949 suunnittelema asuintalo Ranta Laajasalontien ja Isosaarentien välisellä tontilla, osoitteessa Isosaarenskuja 4 puretaan tulevan kerrostalorakentamisen tieltä. Museo edellyttää, että rakennus dokumentoidaan ulkoapäin ennen purkua.

Vastine

Tämän asemakaavan muutoksen tarkoituksena on kehittää Laajasaloa etenkin pikaraitiotien varren katualueen ympäristössä ja sen osana edistää asuntotuotantoa lisäten asuntorakentamista, mikä on tarpeen pääkaupunkiseudun kasvava asuntotarve huomioon ottaen. Asuntojen täydennysrakentamisella keskeisesti sijaitsevilla rakentamattomilla alueilla pyritään edistämään kaupunkirakenteen toimivuutta, ja vastamaan kaupungin kasvuun.

Uudet asuintalokorttelit ovat nykyisiä tehokkaampia, mutta nykypäivän Helsingin esikaupunkirakentamisen periaatteiden mukaisia. Tehokkuus ja rakennuskorkeus ovat jokseenkin tavanomaisia ja tarkoituksenmukaisia.

Vuosikymmenien takaiset suunnitteluperiaatteet eivät valitettavasti aina ole sovellettavissa suoraan nykypäivän suunnitteluratkaisuihin. Niihin nähden 2020-luvulla rakennettavissa kohteissa rakentamisen reunaehdot ovat muuttuneet huomattavasti mm. liikenteellisten ja ekologisten lähtökohtien muututtua. Kompromisseja joudutaan tekemään kaavallisen alkuperäisen idean ja kaupungin strategisten tavoitteiden välillä. Rakentaminen ei aiheuttane lähiympäristön asukkaille kuitenkaan sellaista elinympäristön merkityksellistä heikkenemistä, joka ei olisi perusteltua kaavan tarkoitus huomioon ottaen.

Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden täydennysrakentaminen sijoituu pikaraitiotien varrelle. Koirasaarentien eteläpuolella oleva pientaloalue rajautuu Koirasaarentiehen, ja sen varrelle kaava mahdollistaa kerrostaloja. Koirasaarentien alueen tuleva uudisrakentaminen on pyritty sovittamaan pohjoispuoleisiin kerrostalokortteleihin koordinaatistoltaan ja mittakaavaltaan sekä linjaamalla materiaaleista ja arkkitehtuurista kaavamääräyksissä huomioiden kuitenkin täydennysrakentamisen tavoitteet erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varrella. Valmisteluaineistoon verrattuna Koirasaarentie on linjattu suoraviivaisemmaksi, jonka seurauksena kadun rakennusmassat noudattavat paremmin alueen hallitsevaa koordinaatistoa. Koirasaarentien pohjoispuoleisen kiilamaisen korttelin 49056 massoittelu on muutettu suorakulmaiseksi ja yhtenäistetty viereisten rakennuksien kanssa. Pitkät lamellikokonaisuudet

Koirasaarentien eteläpuolella noudattavat kadun pohjoispuoleisten kortteleiden periaatteita ja luovat Koirasaarentien varren rakennuksille yhtenäisen ilmeen sekä katutilan, sekä suojaavat parhaiten eteläpuoleisia pihoja ja pientaloaluetta liikennemelulta ja pienhiukkasilta. Uudet kaavamerkinnot määrittelevät rakentamisen laatua.

Ilomäentien yhtenäinen ja aikakautensa rakentamisen ideologiaa johdonmukaisesti peilaava kokonaisuus on oleellinen ja keskeinen osa Yliskylän keskustan identiteettiä. Suojeluarvojen arvioiminen voi olla ajankohtainen tuonnempana, ja kokonaisuuden arvot ovat ilman suoje- luakin tässä vaiheessa kiistämättömät ja niiden ominaispiirteet turva- taan. Kaupunkisuunnittelun näkökulmasta kokonaisuuden ja sen kes- keisten ominaispiirteiden katsotaan säilyvän yhtenäisenä uudisrakenta- misen sijoituessa raitiotien varteen ikään kuin ehjän kokonaisuuden ”reunamalle”. Kokonaisuus tulee edelleen säilymään Yliskylän suurmai- semassa selkeästi erottuvana maamerkinä. Kaavamääräykset ohjaa- vat uudisrakennuksen hillittyä olemusta, ja estävät rakennuksen koho- mista erityiseksi elementiksi suurmaisemassa.

Viljo Revellin suunnittelema asuintalo joudutaan valitettavasti purka- maan sen jäädessä yksittäiseksi kohteeksi muutoin voimakkaasti muut- tuvassa ympäristössä ja melualueella. Rakennus tulee dokumentoida ulkoapäin ennen purkua.

Yhteenveto mielipiteistä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa (2016) sekä päivitettyä osallistu- mis- ja arviointisuunnitelmaa ja kaavan valmisteluaineistoa (2018) kos- kevia mielipidekirjeitä saapui 68 kpl, joista 2 oli adresseja (allekirjoittajia yhteensä 119). Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty asukastilaisuuk- sissa ja puhelimitse.

Mielipiteet kohdistuivat pääosin täydennysrakentamisen määrään, ra- kennusten sijaintiin, korkeuksiin ja suhteeseen pientaloalueeseen, vi- heralueisiin ja liikenteeseen. Pikaraitiotiehen suhtauduttiin sekä odotta- valta kannalta että kritisoiden. Mielipiteissä toivottiin yhtäältä nykyisen rakenteen kaltaista väljää ja pienimittakaavaisempaa rakentamista ja toisaalta nykyistä tehokkaampaa ja tiiviimpää kaupunkirakennetta raito- tien varteen. Osassa mielipiteitä suhtaudutaan myönteisesti Kruunusil- lat-hankkeeseen odottaen uutta siltaa ja raitiovaunua Helsingin keskus- taan. Iloitaan väyläverkostosta, joka helpottaa liikkumista ympäristöy- tävällisesti ketterämmin keskustan suuntaan. Mielipiteet on otettu huo- mioon kaavatyössä kaavamääräyksiin.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta esitettyihin mielipiteisiin on vas- tattu kootusti yhdessä päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitel- masta ja kaavan valmisteluaineistosta esitettyjen mielipiteiden kanssa.

Mielipiteet ja Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Pikaraitiotie, liikenne ja kadut

Yleistä

Monessa mielipiteessä Reposalmentien asumisen ja varikon hybridistä, Vartiosaaren tulevaisuudessa kulkevasta liikenteestä, Kruunusilloista, raitiotien linjauksesta sekä Laajasalon bulevardisoinnista esitetään näkemyksiä.

Kaupunkibulevardi ja yksityisautoilu

Laajasalon kaupunkibulevardista esitetään mielipiteitä, ja ollaan huolissaan liikenteen sujuvuudesta asukasmäärän kasvaessa ja Laajasalon bulevardisuunnitelmien myötä. Ennen lisärakentamista tulisi varmistaa yksityisautoilun sujuvuus, koska yksityisautoja edelleen tarvitaan puutteellisen poikittaisjoukkoliikenteen vuoksi. Ei nähdä, että Kruunusillat ja raitiotie olisi ratkaisu alueen liikennejärjestelyiksi, eikä uskota, että autokanta tulisi vähenemään tai autoilevat työmatkalaiset yhtäkkiä siirtyisivät raitiotien käyttäjiksi. Pikaraitiotien lisäksi Laajasalosta tulisi rakentaa toinen lyhempi ajoneuvoille tarkoitettu yhteys mantereelle, koska saaren rakentamisen myötä autot lisääntyvät. Todetaan, että Herttoniemi on jo nykyisin ruuhkainen ja tulevaisuudessa myös Laajasalo ruuhkautuu.

Yhteys Herttoniemeen

Tarkoituksenmukaisempaa olisi suunnitella nopea yhteys Herttoniemeen, ja esitetään esimerkiksi raitiotie Herttoniemeen, jotta se palvelee vaihtoyhteyttä tarvitsevia matkustajia ja vähentää autoliikennettä.

Koetaan, että raitiotiesuunnitelma on lähtökohtaisesti hyvä palveluiden saavutettavuuden kannalta Kruunuvuoresta käsin, mutta pääosa laajasalolaisten päivittäisistä julkisista palveluista sijaitsee kuitenkin Herttoniemen suunnassa.

Kruunusillat, pikaraitiotie ja raidelinjaus

Esitetään, että Kruunusiltojen pitäisi palvella suurempaa käyttäjäryhmää kuin pyöräilijöitä ja raitiovaunua, ja siitä tulee luopua huonosti palvelevana, kalliina ja ympäristön suhteen vahingollisena. Esitetään vaihtoehtoisia reittejä pikaraitiotien linjaukseen, kuten bulevardin suuntaisesti Laajasalontietä ja edelleen Herttoniemeen, tai linjauksen yhdistämistä Jokeri-linjalle, joka mahdollistaa raitiovaunubarikon sijoittamisen Roihupeltoon. Toisaalta esitetään, että raitiotien tulisi päättyä Laajasalontielle tai Reposalmentielle, koska Vartiosaaren rakentamisen to-

teutuminen on epätodennäköinen, eikä raitiotielinjausta tarvita Iloäntielle. Huolena myös on, että uudisrakentaminen valmistuu merkittävässä osin ennen pikaraitiotietä, eikä nykyinen yhteys riitä mantereelle rakennusaikana. Kyseenalaistetaan raitiolinjan rakentamisen välttämättömyys, ja muistutetaan, että apulaispormestari Anni Sinnemäki on todennut Kruunusiltojen rakentamisen kannattavan jo pelkästään Kruunuvuoren alueen takia, eikä nyt voida vedota kalliin investoinnin aiheuttamaan pakkoon muualla Laajasalossa. Lasketaan, että matka-aika Laajasalon ostoskeskukselta keskustaan on nykyisin 23 minuuttia. Raitioliikenteen keskinopeudella uusi suunniteltu 7,5 km yhteys kestää 33 minuuttia.

Viheralueet, raide, asuminen ja virkistys

Kritisoidaan, että Laajasalon pikaraitiotie sijoittuu osittain kaavan mukaiselle puistoalueelle, jonka tarkoitus on toimia suojavyöhykkeenä asutuksen lähiympäristössä. Alue on tiiviisti rakennettua ja nykyinen puistomainen jalankulkuväylä puoltaa paikkaansa, ja raitiolinja tulisi sijoittaa jo olemassa oleville liikenneväylille. Myös raitiotien johtaminen puistoaluetta pitkin ja lähes kaikki esitetyn kaavan muutokset merkitsevät puistoalueen supistamista ja osoittamista rakennusalueeksi. Vaikutus asuinoloihin ja ympäristöön koetaan huomattaviksi, ja liikennemäärät ja -melu huolestuttavat. Suora näköyhteys raitiovaunusta rakennusten alimpiin kerroksiin tulee estää istutuksin tai muin keinoin.

Vaikutukset ja selvitykset

Esitetään, että vaikutusten arviointi ei voi perustua vain aluevaraus-suunnitelman tasoiseen asemakaavaehdotukseen, vaan tarvitaan katusuunnitelman kaltainen selvitys linjan kiskotuksesta, korkeusasemista ym.

Pysäkit, liittymät, bussiliikenne ja yhteydet

Uuden ostoskeskuksen viereen esitetään rakennettavaksi liittymä-asema raitiovaunusta bussiin. Bussiliikenne metrolle toimii hyvin, eikä niitä pidä poistaa, eikä raitiovaunu voi korvata linja-autoliikennettä. Bussilinjojen säilyttäminen pohjoisen ja idän suuntiin on välttämätöntä. Esitetään, että Ollinraitin pysäkki tulisi siirtää Marunapolun puolelle. Jalankulkuyhteyksistä mm. ostoskeskukseen on huolehdittava.

Kummastellaan, että ehdotuksessa keskeinen pysäkki on siirretty Reposalmentien varteen lähelle uimarantaa, jossa ei toistaiseksi asu kaan.

Liikenneturvallisuus

Uusi raitiotien linjaus leikkaa kevyen liikenteen väyliä useasta kohdasta, mikä heikentää liikenneturvallisuutta. Joukkoliikenteen kulkeminen koulujen välistä koetaan vaarantavana tekijänä sekä uimarannan ja urheilupuiston viihtyisyyteen vaikuttavana. Raitiotien linjausta Yliskylän kautta kannatettavampana vaihtoehto nähdään linjaus Reposalmentien kautta mm. Ilomäentien päiväkodin turvallisen kulkuyhteyden takaamiseksi. Jos raitiotie sijoittuu Yliskyläntie 4 tontin viereen, kävelyreitti tulee saada tontin puolelle muun muassa lasten turvallisen kulkeamisen mahdollistamiseksi. Ollaan huolissaan Ollinraition pohjoispuolisista kerrostaloista ja niiden liikenteestä, joka kulki pihakatutyypin vähäliikenteisen Kuminakujan kautta. Asuinrakennuksen läpi kulkevan Etanapolun kävelyreitistä pelätään tulevan tunnelikäytävänomainen.

Vastine / Genmäle

Yleistä

Koirasaarentien ja Ilomäentien asemakaavan muutoksella mahdollistetaan raitiolinjan rakentaminen Reposalmentielle suunnitellulle pääte-pysäkillä saakka. Kaava ei sinänsä ota kantaa Kruunusillat-hankkeelle tarpeellisen varikon sijaintiin, mutta mahdollistaa raitovaunujen ajon myös toisessa kaavamuutoksessa valmisteilla olevaan ns. ratikkakortteliin. Vartiosaari, Kruunusillat, raitiotien linjauspäätökset ja Laajasalon kaupunkibulevardi eivät ole niin ikään tämän asemakaavamuutoksen sisältöä, mutta Vastineissa on vastattu näiltä osin tarpeelliseksi katsotulla tavalla.

Kaupunkibulevardi ja yksityisautoilu

Asuntoalueilla tarvitaan autojen pysäköintipaikkoja jatkossakin. Liikku-
misen infrastruktuurin suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan myös muut kulkumuodot. Näin toimitaan myös tämän asemakaavamuutosalueen osalla.

Kruunusilloilla odotetaan olevan noin 37 000 raitiotiematkustajaa vuorokaudessa vuonna 2040, jolloin nyt alustavasti suunniteltu Laajasalon kaupunkirakenteen tiivistyminen on pääosa toteutunut. Jos vastaava määrä liikkumistarpeesta hoidettaisiin henkilöautoilla (n. 30 000 ajoneuvoa vuorokaudessa), ei autoliikennettä saataisi sujumaan millään realistisella keinolla. Bussiliikenteen matkustajamääriin ei myöskään odoteta dramaattista pudotusta. On odotettavaa, että myös autojen määrä kasvaa Laajasalossa tulevaisuudessa. Helsinkiin odotetaan lähivuosikymmeninä erittäin suurta väestön lisäystä. Helsingin liikennejärjestelmää ei ole mahdollista kehittää siten, että liikkuminen tapahtuisi yksi-

tyisautopainotteisesti. Helsingin kaupunki on päättänyt pyrkiä toisenlaisen, kestäviä kulkumuotoja painottavan liikkumisen strategiaan (liikkumisen kehittämissuunnitelma).

Prognoserna för Kronobergsbron är 37 000 spårvagnsresenärer/dygn år 2040, dvs. vid den tidpunkt då man beräknar att den nu planerade förtätningen av Degeröområdet ska vara slutförd. Det finns inget realistiskt sätt att lösa motsvarande transportbehov med personbil (ca 30 000 fordon/dygn). Ingen dramatiskt minskning av busstrafiken är heller att vänta. Helsingfors invånartal förväntas stiga märkbart under kommande årtionden och antalet bilar på Degerö förväntas också stiga. Det går inte att utveckla ett trafiksystem för Helsingfors, som baserar sig på privatbilism. Helsingfors stad har fattat beslut om att sträva till en transportstrategi, som baserad sig på hållbar fortskaffning (utvecklingsprogrammet för fortskaffning).

Yhteys Herttoniemeen

Herttoniemen ja Laajasalon liikennesuunnittelua tehdään yhtenä kokonaisuutena, jossa huomioidaan kehityshankkeiden oikea ajoitus mm. liikenteellisten haittojen pitämiseksi mahdollisimman vähäisinä. Myös Herttoniemessä tehdään parannuksia autoliikenteen sujuvuuden turvaamiseksi. Poikittainen joukkoliikenne paranee nykytilanteesta, kun Raide-Jokeriyhteys valmistuu. Kruunusillat raitiotieyhteys palvelee osaltaan matkaketjun osana myös seudullisia poikittaisyhteyksiä.

Metron pistoraitteen rakentaminen Laajasaloon Herttoniemestä ei ole mahdollista. Sitä on tukittu osaltaan kun on arvioitu Laajasalon joukkoliikennejärjestelmää. Liikennöinti metroradalla on tiheää, eikä uusille taten syntyville vuoroille ole järjestettävissä tilaa nykyiselle radalle. Järjestely olisi myös erittäin kallis. Järjestely ei poistaisi kokonaan tarvetta raitiotien rakentamisen ja maankäytön kehittämisen edellyttämiä katuverkon järjestelytarpeita.

Kruunusillat ja pikaraitiotie

Kruunusillan liikenteen järjestäminen ei kuulu suoranaisesti tämän asemakaavamuutoksen sisältöön. Tämän asemakaavan uusi kerrosala sijoittuu siten, että asukkaat ovat Kruunusillat-hankkeen mukaisen raitiotieliikenteen välittömässä läheisyydessä. Palvelu tarjoaa mahdollisuuden arkimatkojen valintaan siten, että joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus painottuu autoliikennettä enemmän verrattuna esimerkiksi Laajasalon nykyisiin liikkumistottumuksiin. Muuttuva palvelutarjonta tarjoaa mahdollisuuden myös nykyisessä asutokannassa asuville tehdä matkoja enemmän joukkoliikenteellä.

Kruunusillat-hankkeen yhtenä lähtökohtana on ollut tarjota suora raitiotiepalvelu myös Yliskylän pohjoisosaan, jotta Yliskylän pohjoisosan

merkittävä asukasmäärä saadaan suoran raitiotieliikenteen palvelun piiriin. Raitiotien reitille ei ole muuta toteuttamiskelpoista reittiä.

Raitiotien rakentamisesta myös Herttoniemen suuntaan on yleiskaavassa merkintä. Yhteys voidaan toteuttaa kuitenkin myös runkolinjabbussina. Raitiotielinjauksen rakentaminen palvelemaan suoralla tarjonnalla myös pohjoista Yliskylää on perusteltua. Aluetta palveleva pysäkki on pyritty sijoittamaan keskeisesti siten, että sinne olisi hyvät kävely-yhteydet. Se on esitetty Marunakujalle. Yliskylää palvelee myös jatkossa raitiotien lisäksi nykyisen kaltainen bussitarjonta.

Kruunusillat-hankkeen mukainen raitiotie parantaa yhteyksiä keskustan suuntaan ja muodostaa vaihdottoman yhteyden Helsingin keskustaan. Vaihdollisella yhteydellä matkaketjut paranevat merkittävästi Helsingin seudun paikallisliikenteen rataverkkoon (junat, metro). Pasilan suuntaan muodostuu vaihdollinen kätevä raitiotieyhteys Kalasatamasta. Matka-aika Laajasalon kauppakeskukselta Pasilaan on arviolta noin 34 minuuttia. Teknisesti on myös mahdollista, että Pasilan suuntaan tulevaisuudessa olisi suorat raitiotieyhteys Laajasalosta. Laajasalosta syntyvistä matkoista noin 2/3 suuntautuu keskustan suuntaan. Osa näistä matkoista jatkuu keskusta-alueen ulkopuolelle. Kauempana tulevaisuudessa on myös mahdollista, että vaihtoyhteys junarataverkkoon parane, jos ns. Pisara-rata toteutuu. Tällöin Hakaniemi olisi erinomainen vaihtopaikka myös junaverkkoon. Liikkumisen infrastruktuuri kehittyy eri hankkeiden muodossa pitkällä aikavälillä ja Kruunusillat-hanke on osa tätä kehitystä. Kruunusillat-rakentaminen osana Laajasalon alueen kehittymistä ja tiivistymistä on kannattavaa ja välttämätöntä. Helsingin asukasmäärän odotetaan kasvavan erittäin merkittävästi lähimpinä vuosikymmeninä.

Tehdyn selvityksen mukaan raitioliikenteelle ei synny riittävästi matkakysyntää Laajasalon ja Roihupellon välille (Raide-Jokeri) näköpiirissä olevalla maankäytöllä. Maankäyttötarkastelu sisältää myös yleiskaavan potentiaalin, joka ei ole vielä asemakaavoitusvaiheessa. Lisäksi raideyhteys edellyttää merkittäviä asemakaavallisia toimenpiteitä. Tässä viitataan myös ehdotukseen Tiiliruukinlahden yli kulkevasta yhteydestä Roihupellon suuntaan. Tämä linjaus on epärealistinen linjausvaihtoehto. Kaiken kaikkiaan raideyhteys on melko pitkän aikajänteen päässä ja sen mahdollinen sijainti on katuyhteydellä ”Laajasalontie–Linnanrakentajantie”. Bussiliikenteen kehittämistä suunnitellaan aktiivisesti yhteistyössä HSL:n kanssa kysynnän mukaan. Bussilinjan perustaminen ei edellytä yhtä suurta matkakysyntää kuin raideliikenne. Toimivat bussiyhteydet vaativat myös liikennejärjestelyjen uusimista.

Humalniementietä ja Ilomäentietä yhdistävä katuyhteys avataan yleiselle liikenteelle tämän asemakaavamuutoksen myötä. Muutokset liikennemääriin eivät ole kovin suuria koska kyseinen katuyhteys ei muodosta varsinaiseen läpiajoon houkuttelevaa yhteyttä.

Muistutuksessa esitetty laskelma matka-ajasta keskustaan tarkoittaisi 13,6 km/h matkanopeutta. Kruunusillat hankkeen mukaiselle raitiotielle on asetettu tavoitteeksi 22 km/h matkanopeus. Esitetty matka aika olisi 33 minuutin sijasta noin 20 minuuttia.

Viheralueet, raide, asuminen ja virkistys

Alueita, joilla on jo merkittävä määrä sekä teknistä- että palveluinfrastuktuuria, on viisasta ja ekologista tiivistää. Valtaosa helsinkiläisistä ja tutkitun käsityksen mukaan myös uusista asukkaista haluaa asua kaupungissa, jossa palvelut ovat hyvin saavutettavissa. Laajasalon tiivistyminen on osa tätä kuvailtua kehitystä ja tarjoaa kehittyvän kaupunkirakenteen myötä elinvoimaisen ympäristön asua.

Kaavassa Ollinraitioksi nimetty alue on voimassa olevassa kaavassa puistoaluetta ja muuttuu kaavamuutoksen myötä puistomaisesti rakennettavaksi katualueeksi. Alueen säilyminen mahdollisimman vehreänä on kaavassa osoitettu useilla määräyksillä. Ollinraitien raidejärjestelyä varten asemakaavaan merkitään, että raide on rakennettava nurmiratana. Nurmirata on akustisilta ominaisuuksiltaan hiljaisempi kuin kovapintainen ratarakenne. Lisäksi nurmirata on esteettisesti paremmin puistoalueelle soveltuva. Jatkosuunnittelussa tarkentuviin kohtiin voidaan sijoittaa myös matalia maastokumpuja, suojaistutuksia ja vaikkapa taiteellisesti toteutettuja aitamaisia rakenteita, jotka parantavat ympäristön laatua ja vähentävät häiriötä. Radan korkeusasemaa on tarkasteltu huomattavasti normaalia enemmän suunnittelun yhteydessä. On tutkittu vaihtoehtoa, jossa rata painettaisiin mahdollisimman alas. Tämän tarkastelun mukaan radan painamisesta alimmalle järkevälle tasolle ei saavuteta mainittavia hyötyjä. Sen sijaan yhteydet radan kanssa poikittaisiin suuntiin vaikeutuisivat ja maisemallinen laatu heikkenisi ja syntyisi teknisiä haasteita mm. kuivatuksen ja risteävän kunnallistekniikan kanssa. Tontteihin nähden ei myöskään saavutettaisi merkittäviä etuja.

Yliskyläntie 4 kohdalla raitiovaunu on liikkeessä noin 30 km/h ja näköyhteys raitiovaunun ja asuntojen välillä muodostuu nopeasti ohi menevästä hetkestä, jolloin aika näköhavaintojen tekoon on erittäin lyhyt. Näköyhteyden heikentämiseksi tontin pohjoisreunalle voidaan toteuttaa istutuksia.

Kruunusillat hankkeen nettisivuilla on myös vastauksia usein kysytyihin kysymyksiin: <https://www.hel.fi/kaupunkiymparisto/kruunusillat-fi/tietoa-hankkeesta/usein-kysytyt-kysymykset/#1f>

Vaikutukset ja selvitykset

Kuten kaikella maankäytön muuttumisella on vaikutuksia kyseisen suunnittelualueen ulkopuolella, niin myös tälle kaava-alueelle kohdistuu vaikutuksia kaavarajauksen ulkopuolelta, jotka huomioidaan tässä asemakaavassa ja sen selvityksissä. Vaikutuksia arvioidaan tarvittavilla ja riittävän laajoilla selvityksillä kaavassa ja siihen liittyvissä asiakirjoissa. Kaavan vaikutuksista on kerrottu kaavaselostuksen kohdassa ”Vaikutukset”. Raitiotiejärjestelystä on tehty ratasuunnitelma. Kadun rakentamisesta tehdään myöhemmin MRL 85 §:n mukainen suunnitelma, jossa otetaan huomioon toimivuus, turvallisuus ja viihtyisyysvaatimukset.

Pysäkit, liittymät, bussiliikenne ja yhteydet

Bussiliikenne on myös tulevaisuudessa tärkeä osa Laajasalon joukkoliikennejärjestelmää, jolla taataan koko Laajasalon kuulumisen joukkoliikennepalvelun piiriin. Yliskylässä on jatkossakin myös bussilinja, jonka pysäkit säilyvät lähtökohtaisesti nykyisillä paikoillaan. Vaihtotarve bussilinjalta raitiotiehen on arvioitu vähäiseksi, koska palvelut tarjoavat molemmat alueella (Yliskylän pohjoisosa) varsin kattavan saavutettavuuden suorille yhteyksille. Tärkeimpien vaihtopaikkojen odotetaan muodostuvan toisaalle (Kauppakeskus, Koirasaarentie). Terminaalijärjestelyt vaatisivat myös huomattavasti tilaa.

Laajasalon kaupunkirakenteen kehittymisessä keskeisten katujen kuten Laajasalontien keski- ja pohjoisosan rakenteen muuttaminen selkeäksi, joka mahdollistaa paitsi raitiotieliikenteen myös kaikki muut liikennemuodot, on keskeisessä asemassa. Täydennysrakentaminen keskittyy suurelta osin vilkkaiden katujen varteen. Samalla uusi asutus sijoittuu raitiotien palvelun piiriin. Bussiliikenne on myös tulevaisuudessa tärkeä osa Laajasalon joukkoliikennejärjestelmää, jolla taataan koko Laajasalon kuulumisen joukkoliikennepalvelun piiriin.

Ändringen av centrala gator, så som ändringen av de nordliga partierna och mittpartierna av Degerövägen till gaturum, som utöver spårvägstrafik ger plats för alla övriga transportmedel har stått i fokus för utvecklandet av stadsstrukturen på Degerö. Kompletteringsbyggandet kommer till stor del att koncentreras längs de livligt trafikerade gatorna. Nya bostäder placeras så att de betjänas av spårtrafiken. Genom att också busstrafiken kommer att vara viktig i Degerö kollektivtrafiksystem garanteras att hela Degerö i framtiden kommer att betjänas av kollektivtrafik.

Suunnitelmassa on toimittu mielipiteen mukaisesti siirtämällä pysäkki Marunapolulle. Suunnitelmassa on otettu huomioon myös kävely-yhteydet ostoskeskukseen mm. Kiiltomadonpolkua pitkin.

Raitiotien päätepysäkki rakennetaan pääosin jo aiemmin asemakaavassa katualueeksi osoitetulle alueelle. Raitiotiepalvelun ulottaminen esitettyyn paikkaan Reposalmenttiellä on perusteltua, koska nykyisin päätepysäkin palvelualueella on voimassa olevien asemakaavojen mukaan yli 20 000 asunto k-m², Laajasalon tuleva ratikkakortteli n. 40 000 asunto k-m², tärkeä koulu sekä virkistysalueita. Myös uuden, lainvoimaisen Helsingin yleiskaavan (2016) mukaisesti päätepysäkin läheisyyteen on osoitettu uutta asumista nykyisen maankäytön lisäksi.

Liikenneturvallisuus

Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyden rakentaminen Yliskyläntie 4:n pohjoispuolella sijoittuu parhaiten raitiotien vastakkaiselle puolelle, koska siellä on mm. pelastusreitti uudelle asuinkerrostalolle. Asemakaava-alueen tuntumassa Yliskyläntie 4:n tontin läpi on olemassa rasteina jalankulkuyhteys tontin kautta. Muilta osin, kun muuta ei ole sovittu, voivat tontit estää läpikulun.

Radan yli kulkeminen ohjataan selkeästi ja pyritään vain välttämättömiin risteämiin. Tämän asemakaavamuutoksen alueella joillekin raitiotien ylityspaikoille rakennetaan liikennevalo-ohjaus. Kun ylitetään myös ajorata, toteutetaan pääsääntöisesti vaiheittainen ylitys.

Ilomäentien ja Marunapolun yhtymäkohtaan päiväkodin kohdalle on mahdollista sijoittaa kaikki esitetyt liikenteen toiminnot. Jalankulun järjestämien päiväkodille turvallisesti on mahdollista.

Raitiotielinjaus on tehdyn Kruunusillat-hankkeen päätöksen mukainen. Raitiotien linjaamisella Reposalmentteille jäisi hyvin merkittävä määrä ihmisiä Yliskylässä raitioliikenteen suoran palvelutarjonnan ulkopuolelle.

Etanapolun jatke kulkee rakennuksen kaksi kerrosta korkean aukon läpi. Lyhyt kulku rakennuksen rungon mitalta ei anna tunnelimaista vaikutelmaa.

Puistot, viheralueet ja virkistys

Nostetaan keskiöön, että Laajasalon luonnonmukaisuus tulee säilyttää, ja viitataan Herttoniemeen esimerkkinä siitä, miten kaikki pinnat ja rannat on suunniteltu kerralla valmiiksi synnyttäen kovaa, tylsää ja kalseaa aluetta.

Koska alueella asuu paljon eri-ikäisiä ihmisiä, pitäisi löytyä kaikille alueita, joilla viettää aikaa. Laajasalossa tarvitaan edelleen avoimia rantoja ja uimapaikkoja, jotka ovat luonnonmukaisia. Yliskylän alueella asuu paljon iäkkäitä ihmisiä. Liikkumisen hankaloituessa ja elämänpiirin

rajautuessa omaan kotiin sekä sen lähialueisiin on erityisen tärkeää, että luonto on lähellä.

Laajasalon asukasluku kasvaa tulevina vuosina merkittävästi ja puistot tulevat olemaan entistäkin keskeisemmässä roolissa asukkaiden virkistyskäytössä. Ne ovat keskeinen osa Laajasalon viehätystä ja kaupunginosan erityispiirre. Viheralueita tulisi ennemminkin suojella kuin rakentaa. Toteutuessaan raitiovaunuväylä ja erityisesti uudisrakennukset muuttavat oleellisesti puistomaista maisemaa. Suunnittelu vaikuttaa tempoilevalta ja rahaa haaskaavalta. Lisäksi lähialueelta katoaa liikuntamahdollisuuksia suunnitellun raitiovaunubarikon alle.

Helsingin kaupungin rakennusvirasto on laatinut 2001 Yliskylän viheraluesuunnitelman yhteistyössä alueen asukkaiden ja toimijoiden kanssa. Nyt ehdotettu kaavamuutos muuttaisi merkittävän osan näistä viheralueista rakennusmaaksi. Viheralueet ovat merkittäviä eikä lisärakentamista tule toteuttaa viheralueita vähentämällä.

Luonnonläheisyyden myönteisistä terveysvaikutuksista ihmisille on 1970-luvun jälkeen saatu tutkimustietoa, joka osoittaa luonnonläheisen lähiörakentamisen olleen monella tavalla onnistunut ratkaisu. Luonnonympäristöä ei voi tarkastella ainoastaan ihmisten terveyden, asunnon ikkunasta avautuvan näkymän tai virkistysmahdollisuuksien kannalta. Luonnonympäristön säilyminen on myös arvo itsessään. Laajasalon luonnonmukainen rakennustapa on mahdollistanut monimuotoisen kasvi- ja eläinkunnan säilymisen.

Koirasaarentien ja Köökarinkujan risteyksen länsipuolinen viheralue nykyisellään muodostaa mukavan pienen puistikon, jolla on mänty- ja sekametsää sekä pieni kallio. Varsinkin Borgströminkujan ja Köökarinkujan asukkaille se on maisemallisesti tärkeä näkymä heidän ikkunoistaan. Asemakaavan toteutuminen merkitsee koko alueen tuhoutumista.

Suunnittelualueella on lepakoita ja siiliä, joiden elinoloja tuhottaisiin, mikäli rakennettaisiin asuintaloja. Lepakot ja siilit on lueteltu luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisessa luontodirektiivin liitteessä IV (a) -lajeihin, joiden yksilöiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty.

Korttelia 49005 ei tule muuttaa pientalotontiksi. Siellä on pesinyt muun muassa satakieliä ja alueella liikkuu paljon pieneläimiä. Alue on koiranomistajien ahkerassa käytössä lähimmän koirapuiston ollessa 1,5 kilometrin päässä.

Yliskylänkaaren ja Humalniementien kulmaan puistoalueella kasvaa alueen suurimpia kuusia, joiden kaatamista vastustetaan. Puistoalue on osa pohjoiseen johtavaa viherkäytävää, joka päättyy rantaan ja tulee säilyttää.

Tuodaan esiin, että istutettuja mäntyjä harvassa kasvava puistoalue Ilo-mäentien ja yläkoulun viereisen tekonurmen välissä on ehdottomasti pidettävä rakentamisesta vapaana puistona.

Ollaan erityisen ilahtuneita itärannan virkistysalueitten suunnitelmista. On mahtavaa, jos tuo upea ranta-alue voidaan saattaa kaikkien nautittavaksi. Nyt se on monin paikoin umpimetsää eikä rantoja pitkin voi kiertää. Suhteellisen pienillä kustannuksilla voidaan rakentaa erinomainen virkistysalue kaikkien käyttöön ilman, että alueen luontoarvoja loukataan. Toisessa mielipiteessä taas esitetään, että rantapuistojen rakentaminen on maakuntakaavan ja voimassa olevan yleiskaavan vastaista, joten Laajasalon itärannan asemakaava (HEL 2012-006029) on myös lain vastainen.

Vastine

Laajasalon viheralueet ovat luonteeltaan pääosin virkistysmetsää ja se on yksi Helsingin vehreimmistä ja eniten viheraluetta sisältävistä kaupunginosista. Vaikka puistoalueillekin on osoitettu rakentamista, sijoittuu asemakaava-alue pääosin nykyisille liikennealueille ja rakennettujen alueiden tuntumaan, eikä tule kokonaisuudessaan merkittävästi vähentämään viheralueen määrää.

Vaikka otetaan huomioon tulevien vuosien täydennysrakentamisen aiheuttama väestönkasvu sekä vähennetään uudisrakentamisen viemät alueet, tulee Laajasalossa tulevaisuudessakin olemaan viheraluetta enemmän kuin Helsingissä keskimäärin. Tällä hetkellä Laajasalossa on viheraluetta huomattavasti enemmän asukasta kohti kuin keskimäärin Helsingissä. Se tulee säilymään hyvin luonnonläheisenä kaupunginosana. Laajasalon luonnonmukaiset viheralueet säilyvät jatkossakin samanluonteisina. Laajasalossa on Helsingin pisin rantaviiva ja siellä tulee säilymään avoimia rantoja ja uimapaikkoja tulevaisuudessakin. Kaupungilla on periaate, että rantoja avataan yleiseen käyttöön mm. rantareitin avulla.

Saaren metsäinen luonne tulee säilymään täydennysrakentamisesta huolimatta. Myös virkistysalueiden kehittäminen on osa Laajasalon tulevaisuutta ja mm. ranta-alueita pyritään saamaan paremmin saavutettaviksi rantareitin avulla.

Laajasalossa on tärkeitä lepakkoalueita. Tämä asemakaava-alue sijoittuu pääosin liikennealueille ja rakennettuun ympäristöön, eikä kuulu Laajasalon lepakkoalueisiin Helsingin luontotietojärjestelmän mukaan.

Aluesuunnitelmat laaditaan kaupungin nykyisten viher- ja katualueiden hoitoa ja kehittämistä, mm. perusparannustarpeen arvioimista, varten.

Asemakaavoissa ratkaistaan maankäyttö, mm. alueiden lisärakentaminen.

Laajasalon raitiotien rakentaminen puistoalueelle muuttaa jonkin verran puistomaista maisemaa, mutta alue toteutetaan puistomaisena ja uusia puita ja pensaita istutetaan. Pääosa Yliskylän nykyisistä, tasaisista viheralueista säilyy entisellään.

Helsinkiä täydennysrakentaessa pidetään tärkeänä säilyttää yhtenäisiä viheralueita, joskin myös pienempiä taskupuistoja jää asutuksen väleihin edelleen, vaikkakin osa niistä osoitetaankin rakentamiselle.

Ilomäentien ja yläkoulun viereisen tekonurmen alue on kaavoitettu puistoksi.

Laajasalon itärannan suunnittelukysymykset ratkaistaan kyseisessä kaavassa.

Maaperä, rakennettavuus ja kaavatalous

Todetaan, että Yliskylän nykyinen rakennuskanta sijoittuu saaren korkeimmille paikoille ja rinteille, mutta pääosa suunnitellusta lisärakentamisesta kohdistuu alaville, entistä merenpohjaa ja täyttömaata oleville alueille, joille rakentaminen näille alueille on kallista, eikä kaikissa tilanteissa taloudellisesti kannattavaa. Kysytään myös, onko tarkoitus muuttaa kaikki viheralueet asuinalueiksi, vaikka samaan aikaan koulut tarvitsivat varoja niiden korjaamiseen, ja nähdään se tärkeämpänä verovarojen käyttönä. Esitetään, että korttelin 49005 puistoaluetta ei tule muuttaa pientalotontiksi, koska se on entistä merenpohjaa, joka vaatii paalutuksen. Kysytään Taratestin raportit syksyllä tehdyistä geomittauksista, ja kyseenalaistetaan raitiotielinjan suunnitteleminen olevalle maaperälle.

Vastine

Kaava-alueelle rakentamisen kustannukset ovat pääosin tavanomaisella tasolla. Kaupungille kertyy tuloja uuden kaavoitettavan kerrosalan myynnistä ja vuokraamisesta. Kaupunki suunnittelee huolellisesti investointikohteet. Maapeitteen paksuus korttelin 49005 alueella vaihtelee välillä noin 4–13 m. Paaluperustus on tavanomainen pientalon perustamistapa. Perustamistapa ei rajoita kyseisen tontin lopullista käyttötarkoitusta. Raitiotielinjat suunnitellaan lähtökohtaisesti painumattomana rakenteena ja perustetaan pehmeikköalueella paalulaatalle tai massanvaihdon varaan. Maaperäolosuhteiden paikallinen vaihtelu ei vaikuta raitiotien linjaukseen.

Terveellisyys ja turvallisuus ja ympäristöhäiriöt

Todetaan, että asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Koetaan, että raitiotielinjan vetäminen puiston ja puistomaisen asuinalueen läpi rikkoo asumisrauhaa. Mielenpitemässä ollaan huolissaan myös liikenteen tuoman melun, valosaasteen ja pienhiukkaspäästöjen lisääntymisestä ja vaikutuksesta terveyteen. Vaikutuksia tulisi arvioida huolella ja systemaattisesti, hyödyntäen sosiaalipsykologista ja sosiologista tuntemusta.

Esitetään, että asemakaavamuutosta tulee arvioida kokonaisuutena raitioliikennesuunnitelman kannalta eikä vain hajanaisen yksittäisten postimerkkikaavojen kautta, ja että raitiotietä koskeva ympäristövaikutusten arviointi suhteessa olevaan asutukseen on suorittamatta. Huolta aiheuttavat maanrakennustöiden ja raitioliikenteen tärinän aiheuttama haitta kiinteistöille. Kysytään, tuleeko kiinteistön julkisivuremontissa varautua parempaan suojaustasoon, ja jos, niin olisiko kaupungin osallistuttava tästä johtuviin kustannuksiin. Todetaan, että raitiotie tulisi perustaa kelluvana, ilman suoraa yhteyttä peruskallioon. Kuminakujan rakennukset on perustettu osittain peruskallion päälle, jolloin meluhaitta nähdään mahdollisena.

Esitetään, että suunnitellun muutoksen myötä etenkin Ryytikuja 5 eteläpuolisten asuntojen julkisivut ja naapurikiinteistön, Yliskyläntie 4:n, pohjoispuolinen pääty altistuvat ympäristömuutoksille. Jo nyt Marunapolun liikenteen äänet kaikuvat massiivisten tornitalojen seinistä Marunapolulla, vaikka väylä on suljettu yksityisautoilta, ja suunnitelmassa melua syntyy lisäksi raitiovaunuista.

Vastine

Alueelta on laadittu liikennemeluselvitys (Akukon Oy, 180625-2, 12.11.2018), jossa on mallintamalla arvioitu katujen ajoneuvoliikenteestä ja raitioliikenteestä kaava-alueelle ja sen lähiympäristöön kohdistuvaa melua. Kaavan selostuksen kohdassa ”Ympäristöhäiriöt” on avattu tarkemmin selvityksen keskeisimmät kohdat.

Selvityksen pohjalta on annettu tarvittavat kaavamääräykset. Kaavassa on annettu määräyksiä mm. uudisrakennusten äänitasoerovaatimuksesta, oleskeluparvekkeiden ja piha-alueiden meluntorjunnasta. Ollinraitin alueella raitioliikenteen ympäristövaikutukset ulottuvat myös kaava-alueen ulkopuolelle. Tästä syystä kaavassa edellytetään viherradan toteuttamista ja kiinnittämään huomiota raidemelun torjuntatarpeeseen jatkosuunnittelussa.

Kaavaratkaisun vaikutuksia ääniympäristöön ja meluun on selvitetty tarkemmin kaavaselostuksessa.

Pikaraitiotien runkomelun ja tärinän torjunta tulee suunnitella ja toteuttaa ratarakenteissa, joten kaavassa on annettu raitiotien suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa rakennusten sisätiloissa. Raitiotieliikenteen aiheuttaman runkomelun ja tärinän torjuntatarvetta ja laajuutta arvioitaessa tulee ottaa huomioon raitiotien ympäristössä oleva nykyinen sekä nyt asemakaavoitettava rakennuskanta.

Kaavaratkaisun ilmanlaatuvaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa ja sen pohjalta on annettu tarvittavat kaavamääräykset.

Nämä edellä mainitut luovat edellytykset terveellisen ja viihtyisän asuin ympäristön toteuttamiselle.

Mahdollisessa kiinteistön julkisivuremontissa on suositeltavaa ottaa huomioon Ollinraition alueen ääniympäristön muuttuminen raitioliikenteen myötä. Tällöin on asuinviihtyisyyden kannalta hyvä kiinnittää huomioita yksittäisten raitiovaunujen ohiajoista syntyvää meluun ja tavoitella uudisrakennuksiin verrattavaa ääniympäristöä. Valitettavasti kaupungilla ei ole mahdollisuutta osallistua tämän kaltaisten remonttien kustannuksiin.

Raideliikenne muuttaa asuin ympäristöä vääjäämättä. Laajasalon raitiotiehanke on sekä koko kaupungin, että Laajasalon kaupunginosan tasolla tärkeä. Raideliikenteeseen perustuva liikkuminen ja kaupungin asuntotuotannon lisääminen täydennysrakentaen raideliikenteen varrelle on Helsingin kaupungin strategisten tavoitteiden mukaista, jonka vaikutuksia laajemmin on arvioitu mm. Helsingin yleiskaavan 2016 aineistossa.

Asemakaavan ympäristövaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon Laajasalon täydennysrakentamisen myötä kasvavat liikennemäärät ja kokonaisuudessaan Laajasalon alueella suunnitellut raitiolinjat. Vaikutuksia on arvioitu kaava-alueelle ja myös sen lähiympäristöön. Asemakaavan muutosta varten laadittujen selvitysten perusteella on mahdollista arvioida riittävällä tavalla asemakaavan sisältövaatimusten täyttymistä.

Kaavan valmisteluaineisto ja viestintä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa kommentoidaan mm. sisällön, suunnittelualuerajausten ja maanomistustietojen suhteen. Todetaan, että aineistossa olisi pitänyt olla mukana aluetta koskeva voimassa olevat asemakaavat sekä tonttikartta.

Kaupungin puistoalueelle yrityksen hyödynnettäväksi asuinkerrosalan kaavoittamisesta tiedustellaan, onko se kilpailutuksia koskevan lainsäädännön mukaista.

Esitetään, että kaavaluonnos on ristiriidassa voimassa olevien asemakaavojen kanssa. Kritisoidaan valmisteluaineistoa, josta ei ilmene esim. pysäköintialueita. Yksi alueen asemakaava määrää myös, että kortteli-alueiden tonteilla on varattava lasten leikkitiloiksi ja asukkaiden oleskeluun vähintään 30 % asuinhuoneistoalasta. Tämän ei nähdä olevan mahdollista tarkastellessa kyseisen suunnitelman rakennusoikeuden määrää suhteessa tontin kokoon.

Ilmaistaan huoli ja esitetään kritiikkiä asumisen ja varikon hybridin sijoittamisesta, hankkeen valmistelusta ja tiedottamisen epämääräisyydestä ja puutteista.

Vastine / Genmäle

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on kerrottu suunnittelualueesta, joka on käsittää alueena laajalti myös Helsingin kaupungin omistamat katu- ja puistoalueet. OAS 2016:ssa on esitetty likimääräinen alue, jossa selvitetään täydennysrakentamista. Merkintä on viitteellinen. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa tiedotetaan osallisille alueella olevasta kaavamutostarpeesta ja suunnittelun tavoitteista, mutta kaavaehdotuksen sisältö ei useinkaan ole tuossa vaiheessa vielä tarkasti tiedossa. Suunnittelun edetessä ja mennessä tarkemmaksi myös osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyt asiat luonnollisesti tarkentuvat.

Asemakaavassa ei ratkaista asuntojen hallintamuotoja, eikä puistoalueelle ole merkitty kaavassa yrityksen hyödynnettävää asuinkerrosalaa.

Kaavamutoksen suunnittelualueella on noin 10 kpl voimassa olevaa asemakaavaa, eikä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ole tarkoituksenmukaista liittää näin suurta määrää asemakaava-aineistoa. Asemakaava- ja tonttikartat ovat kaikkien nähtävillä Helsingin kaupungin karttapalvelussa <https://kartta.hel.fi/>.

Kaavoitusta ohjaavan maankäyttö- ja rakennuslain mukaan asemakaava on laadittava ja pidettävä ajan tasalla sitä mukaan, kun kunnan kehitys tai maankäytön ohjaustarve sitä edellyttää. Asemakaavoja voidaan muuttaa ja tällöin edellinen asemakaava lakkaa olemasta voimassa.

Valmisteluaineistossa ei ollut tarkoituksenmukaista esittää kaavatason suunnitelmia mm. piha-alueista. Tarpeellinen määrä pysäköintiä sekä vapaata piha-aluetta leikkiä ja oleskelua varten on sovitettavissa pihoille. Tämä on tutkittu kaavaehdotuksessa.

Laajasalon asumisen ja varikon hybridi ei ole tämän asemakaavamutoksen sisältöä. Siihen liittyvä suunnittelu ja vuorovaikutus ovat oma

prosessi, jonka sisältö ovat ratkaistavissa tästä asemakaavan muutoksesta riippumatta.

Spårvägsdepån hör inte till den här detaljplanen. Spårvägsdepåns planering och växelverkan sköts som en separat process, som inte är beroende av den nu aktuella detaljplanen.

Ns. Laajasalon ratikkakorttelin kaavamutoksesta on kuitenkin myöhemmissä vaiheissa järjestetty useita asukastilaisuuksia sekä lisätty ja päivitetty siihen liittyvää kaupungin karttapalvelussa olevaa aineistoa.

Täydennysrakentaminen Laajasalossa ja Helsingissä

Mielipiteissä alueen täydennysrakentamista vastustetaan, mutta osin se nähdään myös tarpeellisena ja perusteltuna hyvien liikenneyhteyksien sekä kaupungin vääjäämättömän kasvun ja kehityksen kannalta. Yhtäältä todetaan, että tiivistämistä ei voi tai pidäkään estää, mutta se tulee tehdä alueen ainutlaatuisuus huomioiden. Toisaalta nähdään Laajasalon voimakkaan rakentamisen pilaavan alueen erikoisluonteen ihmisystävällisenä asuinalueena. Huomautetaan, että uudisrakennuksia suunniteltaessa olisi kiinnitettävä huomiota paitsi rakennusten kokoon myös niiden arkkitehtoniseen muotoon, väreihin ja materiaaleihin.

Esitetään, että suunnitelma ei perustu yleiskaavaan 2002, jossa Reposalmentien alue on virkistysaluetta, kaupunkipuistoa sekä kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävää aluetta, eikä siinä ole raitioyhteyttä Laajasalossa.

Todetaan, että Laajasaloon tulee jo nyt valtava määrä uusia asukkaita kaupunkibulevardin varteen. Akuuttia tarvetta kaiken, edes jotenkin käytettävissä olevan maan rakentamiselle ei nähdä. Koetaan, että Helsingin yleiskaavaehdotus 2050 antaa kaupungille vapaat kädet kulttuuri-, viher- ja pientaloalueiden mielivaltaiseen muuttamiseen, ja että epäselväksi koettu yleiskaava mahdollistaa Laajasalon tiivistämisen pala palalta pientalojen kustannuksella. Kysytään myös, onko kaupungin tavoitteena muuttaa kaikki pienetkin puisto- ja metsäalueet asunnoiksi. Lausutaan, että raitiovaunulinja ei tarvitse bulevardia tai rakennusmuuria ympärilleen, ja että sopivia rakennuspaikkoja löytyy hieman kauempaakin.

Todetaan, että kaupungissa tulee säilyttää eri aikakausille tyypillisiä asuntoalueita, ja jatkossakin tulisi olla väljästi rakennettuja kerrostaloalueita. Nähdään, että omakotialueet ovat osa kulttuuriperintöä, mutta kulttuuriperintöalueita ei ole enää kaavassa lainkaan merkitty. Esitetään, että pientaloalueet tulisi kaavassa rajata selvästi kortteleittain. Kysytään, miten 4–7-kerroksiset rakennukset sopivat rivi- ja omakotiloympäristöön. Esitetään mielipide, että pientaloalueen puistoon rakennettavat uudet rakennukset voisivat olla korkeintaan alueen nykyistä

rakennuskantaa vastaavia pientaloja, jotka tulisi rakentaa huomioiden alueen maastonmuodot, puusto, rakennuskanta ja muut erityispiirteet. Voimassa olevassa asemakaavassa alueet, jotka nyt on osoitettu rakentamiseen, on aiemmin kaavoitettu puistoalueeksi. Huomautetaan, että pientaloasutusta on jo tiivistetty ja olemassa olevia rakennuksia peruskorjattu kalliisti ja pitkällä tähtäimellä tarkastellen.

Ns. lähiömäisyys nähdään arvona sinänsä. Kaupunkikuvan uudistaminen ei saa olla itseisarvo, jos sillä ei pystytä luomaan entistä parempaa kaupunkia. Nähdään, että kerrostalojen tuominen kiinni pientaloalueeseen viestii kaupungin selvää kantaa pientalojen haitallisuudesta kaupungin kehittämislle. Viitataan Helsingin kaupungin edustajan toteamaan, että kaupunki on tehnyt ja tekee suuria investointeja muun muassa raitiotiehen, mikä vaatii täydennys- ja uudisrakentamista raitiolinjan varteen. Koetaan, että koska alueen asukkaat ovat ostaneet rivitalo- tai omakotitaloasunnon pientaloalueelta, on täydennysrakentaminen tullut yllätyksenä, ja se koetaan asukkaiden näkökulmasta kohtuutonta.

Pohditaan kaavan rakentamisalueiden sattumanvaraista luonnetta ilmeisesti maanomistuksesta johtuen. Kannetaan huolta, että tämä ei muodosta hyvää ja tasapainoista kaupunkiympäristöä, vaan ohjaavana tekijänä näyttäisi olevan vain mahdollisimman suuri määrä rakentamista. Koetaan hyvänä periaate, että yksityisten omistamia tontteja koskevat kaavamuutokset tehdään vapaaehtoisuuden pohjalta, mutta sen nähdään johtavan pirstaleiseen lisärakentamiseen. Koetaan, että jos kaupungin tarjoamaan lisärakentamismahdollisuuteen ei lähdetä mukaan, kaavoittaa kaupunki korkeita asuinrakennuksia talojen eteen. Ollaan huolissaan, että jos täydennysrakentamisen linja poikkeaa vierisen taloyhtiön kanssa, erilliset ja yksittäiset uudisrakentamishankkeet voivat aiheuttaa epäyhtenäisyyttä kaupunkikuvaan. Esitetään, että kaavoituksen tulisi olla laajat kokonaisuudet huomioon ottavaa, eikä nyt esitetyn kaltaista postimerkkikaavoitusta.

Suunnitteluaineistossa mainitusta selvityksestä yksityisten kiinteistöjen lisärakentamishalusta tiedustellaan sekä huolehditaan kerrostalojen rakentamisesta omakotitalojen rajanaapuriksi, minkä pelätään laskevan tonttien myyntiarvoa.

Korostetaan, että eurooppalaisen pääkaupungin keskustan lähellä sijaitseva Laajasalon kaltainen luonnonläheinen asuntoalue olisi aarre, ja että se on myös osa kaupungin upeaa saaristoa. Kyseenalaistetaan kallioiden räjäyttäminen ja metsän kaataminen, koska ne eivät ole korvattavissa enää muutoksen jälkeen. Muistutetaan, että Laajasalon upea luonto täytyy huomioida täydennysrakentamisessa.

Vastine

Yleiskaavan lähtökohdaksi valitussa väestöennusteessa Helsingin väkiluvun kasvun arvioidaan olevan tulevaisuudessa merkittävää ja Helsinki on kasvanut muutaman viime vuoden ajan jopa nopeammin, kuin yleiskaavan mitoituksen pohjaksi laaditussa nopean kasvun skenaariossa arvioitiin. Ns. "nopean kasvun skenaario", joka on mitoituksen perusta, vastaa kaupunginvaltuuston asettamaa vuosittaista asuntotuotantotavoitetta (6 000 asuntoa vuodessa). Keskeisenä ajatuksena Helsingin kaupungin kasvuennusteessa on seudullinen kasvu, sillä Helsingin metropolialue on jo nykyisinkin toiminnallisesti yhtenäinen kaupunkialue. Ajatellen sekä kaupunkituottavuutta että kestävästä kaupunkirakennettakin on kaupunkiseudun keskeisimmille alueille perusteltua rakentaa lisää. Tällainen alue on myös Laajasalo.

Helsingin kaupungin asuntotuotantotavoite on 6 000 asuntoa ja vuoden 2019 mennessä 7 000 asuntoa vuodessa, josta 40 % on täydennysrakentamista pääasiassa esikaupunkialueilla. Näistä 1 500 asuntoa (25 %) olisi ARA-vuokra-asuntoja, 1 800 asuntoa (30 %) ns. välimuodon asuntoja eli Hitas-, asumisoikeus- tai osaomistusasuntoja ja 2 700 asuntoa (45 %) sääntelemättömiä vuokra- ja omistusasuntoja. Kaupungin oman asuntotuotannon tavoite on 1 500 asuntoa vuodessa. Tavoitteena on rakentaa 750 ARA-vuokra-asuntoa ja 750 välimuodon asuntoa.

Kaupungin tavoitteena on kehittää Helsingistä raideliikenteen verkostokaupunki, jolloin uusien asuntojen ja palvelujen rakentamisen painopiste on metro- ja juna-asemien sekä tulevien raidepysäkkien läheisyydessä. Täydennysrakentamisella mahdollistetaan nykyistä suuremmalle asukasmäärälle hyvät julkisen liikenteen yhteydet, edistetään palvelujen pysymistä alueella ja edesautetaan niiden kehittymistä.

Helsingin uudessa yleiskaavassa tämän kaavamuutoksen alueet on merkitty liike- ja palvelukeskustaksi C1 ja asuntovaltaiseksi alueeksi A2 ja A3.

Laajasalo on rakentunut eri vaiheissa. Tilaa on ollut käytettävissä paljon, ja rakennuksia on ollut mahdollista sijoittaa vapaasti maastoon. 1960-luvulla joitakin pientaloja rakentui Koirasaarentien eteläpuolelle, mutta pääosa pientaloista on rakennettu 1970- ja 1980-luvulla. 1960-luvun lopulla ja 1970-luvun alussa Yliskylään rakennettiin runsaasti kerrostaloja. 1980-luvulta alkaen aluetta on pikkuhiljaa tiivistetty.

Kaupunki kasvaa ja alueet eivät pysy staattisina, vaan etenkin uusien kestävien liikkumismuotojen, kuten pikaraitiotien varrella kaupunki tiivistyy. Kaupunki tarjoaa vaihtoehtoja ja valikoimaa edelleen myös kaupungin kasvaessa. Laajasalosta kasvaa noin 35 000 asukkaan saaristokaupunginosa, jonne jää vielä rivi- ja omakotitaloasumista raitiotien

varsien rakentuessa kerrostalomaisemmiksi. Korkeampi kerrostalorakentaminen sopii raitiotien myötä melko leveäksi muodostuvien katualueiden varteen, luo katutilaa ja lisäksi suojaa yhtenäisenä sen taakse jääviä väljempiä alueita liikennemelulta.

Asemakaavan muutoksessa ohjataan kaavamääräyksin rakennusten ilmettä ja arkkitehtuuria. Kaavan tavoitteena on alueen laadullinen ja toiminnallinen kehittäminen yhdessä täydennysrakentamisen kanssa. Tavoitteena on vahvistaa alueen elinvoimaisuutta ja omaleimaisuutta ja vastata kaupungin kasvuhaasteisiin. Yliskylän täydennysrakentaminen sijoittuu pikaraitiotien varteen, ja alueelle ominainen väljyys säilyy vastedeskin. Kestävän liikkumismuodon, eli tässä pikaraitiotien varrelle rakentaminen, on Helsingin kaupungin strategian ja uuden yleiskaavan tavoitteiden mukaista kaupunkisuunnittelua ja kaupungin tiivistämistä. Kaavaratkaisun toteuttaminen tiivistää kaupunkirakennetta ympäröivää kaupunkirakennetta huomioiden. Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden asemakaavalla pyritään luomaan selkeä ja johdonmukainen Yliskylän raitiotien varren rakentamisen uusi, laadukas kerrostuma. Yliskylässä on mittava määrä viher- ja virkistysalueita edelleen.

Koirasaarentien ja Ilomäentien kaavan tavoitteena on sekä mahdollistaa pikaraitiotien rakentaminen Reposalmentielle saakka, että täydennysrakentaa pikaraitiotien varrelle Helsingin strategian mukaisesti. Kaupungin omistaman maaomaisuuden osalta on tehty analyysiä rakentamisen mahdollisuuksista, ja tätä analyysiä ja kaavoitusta ovat ohjanneet mm. Helsingin strategia, uusi yleiskaava ja vaikutusten arviointi. Tarkemmat perustelut asemakaavoitettavien alueiden osalta löytyvät kaavaselistuksesta.

Maanomistajilla on ollut mahdollisuus jättää asemakaavamuutoshakemus, jos he ovat toivoneet täydennysrakentamisen mahdollisuuden tutkittavaksi tontillaan tämän kaavamuutoksen yhteydessä. Tämä mahdollisuus on olemassa koko ajan. Kaupunki ei kaavoita yksityisille tonteille ilman maanomistajien asemakaavamuutoshakemusta. Kaupunki rakentuu sekä omakoti- että kerrostaloista. Laajasalo tarjoaa edelleen monipuolisia asumisvaihtoehtoja niin pien-, rivi- kuin kerrostaloasujillekin. Omakotitalo pääkaupungissa pikaraitiotieyhteyden välittömässä läheisyydessä ei oletettavasti laske tonttien myyntiarvoa. Kaavamuutos huomioi paikallis- ja kulttuuriperinnön. Kaava-alueella ei ole kulttuurihistoriallisesti merkittäviä alueita.

Liiketilat ja palvelut

Kruunuvuorenrannan ja Kruunusillat-hankkeen rakentumisen myötä Koirasaarentiestä on tulossa Laajasalon itä-länsisuunnan pääliikenneväylä, ja Laajasalon alueellisissa kehittämissuunnitelmissa pyritään edistämään kevyen- ja julkisen liikenteen käyttöä muun muassa laa-

dukkaita katutilaympäristöjä rakentamalla. Nähdään, että kaavamuu-
tosehdotuksessa kuitenkin eivät toteudu kehittämissuunnitelman visi-
oimat ”houkuttelevat kaupunkimaiset katu ympäristöt kivijalkaliikkei-
neen”, vaan että tällaisten ympäristöjen suunnittelu on keskittynyt pää-
asiassa Laajasalon ja Kruunuvuorenrannan keskusten läheisyyteen,
mikä jatkaa perinteistä ostoskeskuskeskeistä lähiösuunnitteluperiaa-
tetta kaupunkimaisen katu ympäristön luomisen sijaan. Laajasalontien
bulevardisointi ei yksin riitä, etenkin kun raitiotielinja ja kevyen liiken-
teen väylä tulevat kulkemaan lähinnä Koirasaarentietä.

Koirasaarentien jo rakennetulla osalla Reiherintien ja Stansvikintien ris-
teysten välisellä osuudella liiketiloja ei ole käytännössä ollenkaan.
Myöskään alueen kaavan muutosehdotuksessa ei niitä yhteenkään ra-
kennukseen ole kaavoitettu. Ainakin muutamien asuinrakennuksen yh-
teyteen tulisi kaavoittaa liiketiloja, joista osa on varattu kahvila- ja ravin-
tolatoiminnalle.

Vastine

Liiketiloja on asemakaavaehdotuksessa osoitettu Koirasaarentien var-
teen yhteensä 650 k-m² joukkoliikenteen pysäkkien ja jalankulkuyh-
teyksien viereen. Ne sijaitsevat Koirasaarentien ja Reiherintien risteyk-
sessä raitiotiepysäkin lähellä, Koirasaarentien ja Köökarinkujan liittyy-
mässä sekä Koirasaarentien ja Laajasalontien risteyksessä raitiotie-
pysäkin vieressä. Marunapolun ja Ilomäentien risteykseen on osoitettu
150 k-m² liiketila raitiotiepysäkin välittömään läheisyyteen. Laajasalon
alueesta on tekeillä vuoden 2019 alussa kaupallinen selvitys, jonka
pohjalta liiketilojen määrää on vielä asemakaavamuutoksen tarkistus-
vaiheessa mahdollista muuttaa, jos selvitys osoittaa tarvetta lisäliiketi-
lalle.

Koirasaarentien alue

Yleistä

Kruunuvuorenrannan Stansvikinkallion ja Kaivoskallion alueiden ase-
makaavamuutos ilahduttaa. Uutisen mukaan suunnittelussa hyödynne-
tään alueen ominaispiirteitä, luontoa, kallioita ja korkeuseroja. Toivo-
taan sen tarkoittavan aidosti sitä, että rakentamisessa säästetään luon-
nonmukaista kalliota ja puustoa, ja että huomioidaan olemassa olevan
rakennetun ympäristön tyyli ja mittakaava.

Mielipiteessä toivotaan, että Kaitalahden puiston tyyppiset rakentami-
sen periaatteet ja näkökohdat voitaisiin ottaa huomioon myös Koirasaa-
rentien vanhan rakennetun alueen täydennysrakentamisessa. Alueen
pieniä puistoja voisi mieluusti hieman kunnostaa, kuitenkin säilyttäen
ne mahdollisimman luonnontilaisina.

Laajasalossa pientaloasutusta on noin puolet tonttialasta. Kaupungin virallisissa strategioissa kaupunginosia luvataan kehittää niiden omasta lähtökohdasta lähtien. Laajasalossa tämä tarkoittaa pientaloasutuksen pitämistä oleellisena osana rakentamista.

Keväällä 2017 Laajasalossa järjestetyssä ylipormestarin asukasillassa arkkitehti kertoi Laajasalon nykyisen pientaloasutuksen säilyvän. Raitiovaunulinja pientaloalueella on hyvä ja toimiva ratkaisu, kuten esimerkiksi on Käpylässä.

Vastine

Koirasaarentien varren kortteleissa säilytetään mahdollisuuksien mukaan olevaa puustoa ja korttelissa 49056 on määrätty olevia kallioita säilytettäväksi. Kortteleiden suunnittelussa tulee noudattaa Helsingin kaupungin viherkerrointa, joka antaa joustoa eri suunnitteluratkaisuille kuten hulevesien hallintaan, viherkaton tai seinän rakentamiseen, säilytettävän ja istutettavan kasvuston määrälle. Viherkerroinmenetelmässä huomioidaan eri viherelementtien ekologisuus, toiminnallisuus, maisema-arvot ja kunnossapito. Koirasaarentien eteläpuolella olevaa Reiherinpolun puistometsää ollaan kunnostamassa v. 2019, jolloin kyseeseen puistometsikköön rakennetaan kauan kaivatut virkistysreitit Reiherinpolku ja Mikonpojanpolku. Muutoin metsikkö säilyy nykytilassa.

Kaavoitusta ohjaavan maankäyttö- ja rakennuslain mukaan asemakaava on laadittava ja pidettävä ajan tasalla sitä mukaa, kun kunnan kehitys tai maankäytön ohjaustarve sitä edellyttää. Koirasaarentien nykyinen eteläpuoleinen asemakaava on yli 40 vuotta vanha; vuodelta 1974.

Helsingin uudessa yleiskaavassa Koirasaarentien varren alue on merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi (A2), jossa korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata.

Kaavaehdotuksessa merkittävimmät uudet kerrostalotontit on sijoitettu pikaraitiotien varteen. Kadun varren kerrostaloista tulee rajaava elementti Koirasaarentien eteläpuoleiseen pientaloasutukseen nähden.

Koirasaarentien pohjoispuolinen alue

Suunnitelmassa esitetty täydennysrakentaminen koetaan olevan ristiriidassa vanhan Koirasaarentien pohjoispuolen valtakunnallisesti merkittävän ja suojellun alueen kanssa. Esitetään, että suunnitelmat tulee

laatia uudelleen lähtökohtana korkealaatuinen sovittaminen ympäristönsä. Kadunvarsitilat tulee varata liike- tai monikäyttötiloiksi elävän ja toimivan katumiljöön saavuttamiseksi.

Ympäristöön sopivaa täydennysrakentamista ei vastusteta, mutta asemakaavan muutoksessa tulee ottaa huomioon olemassa oleva ympäristö ja rakennuskanta. Täydentämisessä ei kuitenkaan pidä käyttää samoja tehokkuuslukuja kuin uusilla alueilla, vaan suunnittelun tulee perustua alueen alkuperäisiin suunnitteluperiaatteisiin.

Asemakaavan muutossuunnittelussa tulee ottaa huomioon korttelin 49056 asemakaavan määräykset ja suojelun perusteet.

Tuodaan esiin, että suunniteltu rakentaminen estää merkittävien osin auringonvalon koko Borgströminkuja 4:n Köökarinkujan puoleiselta sivulta, jonka asunnoista päivänvalo katoaisi käytännössä kokonaan. Ehdotetaan rakennusten pienentämistä ja sijainnin muuttamista. Esitetään, että lähimmäksi Koirasaarentietä sijoittuva rakennus voisi olla Borgströminkuja 1:n jatkeena Koirasaarentien suuntaisesti, mutta rakennus ei saisi olla korkeampi kuin nykyinen Borgströminkuja 1. Köökarinkujan varrelle esitetään kadun suuntaisesti matalampien kaksikerroksisen rakennusten suunnittelua, joiden pääjulkisivut tulisivat olla tien suuntaan. Rakennusten tulisi olla matalampia kuin kallio, jolle Borgströminkuja 4 on rakennettu.

Huolehditaan, että Lauri Mikonpojan tien itäpuolelle Koirasaarentien varteen, tontille 49063 suunnitellut 3–6-kerroksiset rakennukset tulisivat metsäisen kosteikon paikalle, jossa asuu rikas linnusto. Nämä kerrostalot voitaneen rakentaa, kunhan ne eivät ole niin massiivisia, että läheisten pientalojen ympäristö ja maisema täysin muuttuu. Valitetaan, että nämäkin talot tulevat valitettavasti varjostamaan Köökarinkujan ja Borgströminkujan nykyisiä rakennuksia.

Lausutaan, että toteutuessaan asemakaavan muutossuunnitelma muuttaa ympäristöä merkittävästi esimerkiksi estämällä merinäköymän tai päivänvalon sekä laskemalla alueen asuntojen hintoja. Korttelin 49072 osalta voimassaolevassa asemakaavassa ei pidetä lähiympäristön kannalta suotavana, että ARK-alueille rakennetaan vain kerrostaloja, vaikka rakennukset olisivatkin vain 2-kerroksisia. Tontin 49072/13 osalta on vuoden 1976 kaavamuutoksella pyritty helpottamaan tontin rakentamista luonnonympäristöä säästävällä tavalla. Nyt samaan kortteliin kyseisen tontin viereen suunnitellaan 7-kerroksista ja noin 80 metriä pitkä kerrostaloa.

Esitetään huoli, että kerrostalon ja pysäköintihallin rakennusvaihe aiheuttaisi ympäristön asukkaille merkittävää haittaa. Räjätystyö tapahtuisi erittäin lähellä olemassa olevia pientaloja. Se tuntuisi, kuuluisi ja

mahdollisesti vaurioittaisi läheisiä rakennuksia. Myös onnettomuusvaara on otettava huomioon.

Erittäin tiivistä kerrostalorakentamista ei ole kaikessa Kruunuvuorenrannan rakentamisessa viety pientaloalueelle saakka, kuten esimerkiksi Kaitalahteen asti. Nyt kyseessä olevan kaavamuutoksen kaikista suurin kerrostalo on suunniteltu rakennettavaksi tontin 49072/13 viereen ja erittäin lähelle olemassa olevia asuinrakennuksia. Kysytään, voiko tämä liittyä siihen, että kyse on vuokratontista ja että Rudolfinkuja 3 on aikanaan ollut aravarahoitteinen

Köökarinkuja 5:n edessä olevan parkkipaikan eteen ei haluta rakentamista, vaan esitetään tontin säilyttämistä pysäköintiin tai avointa puutarhaa ja kesäkahvilaa.

Vastine

Laajasalontien länsipuolella on professori Olli Kivisen suunnittelema ns. Yliskallion asuinkerrostaloalue. Sen asemakaava (nro 5677) on vuodelta 1965. Helsingin yleiskaavan (2016) rakennussuojeluteemakartassa se on osoitettu kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi. Helsingin yleiskaavan (2016) kulttuuriympäristöt -teemakartan mukaisesti alue on kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävää aluetta. Uudet asuinkorttelit Koirasaarentien varressa noudattavat näiden kortteleiden massoitteluperiaatteita kattomuodon, pitkien selkeiden rakennusryhmien ja julkisivujen osalta.

Borgströminkuja 4:n viereisen korttelin rakennusta on yhtenäistetty pitkäksi ja suorakulmaiseksi ja siinä on sovellettu ympäristön massoitteluperiaatteita. Kallioalueita on säästetty Borgströminkujan puolella sekä Köökarinkujan puolella osana pihaa. Myös nykyiselle pysäköintitontille tulevaa täydennysrakentamisrakennusta Köökarinkuja 1:ssä on pidentetty ja siirretty rajaamaan Koirasaarentietä yhtenäisen katutilan luomiseksi.

Rakentaminen kaava-alueelle muuttaa lähikortteleiden näkyvyyttä, mutta mahdollista haittavaikutusta ei voida pitää ympäristön laadun merkityksellisenä heikkenemisenä. Kaavassa ei ole myöskään puututtu ns. Kivisen kortteleiden liikenneverkkoon.

Pikaraitiotien varren rakennusoikeutta ei ole syytä tavoitella vastamaan aikaisempien vuosikymmenten suunnitteluperiaatteita ja tehokkuuksia. Niihin nähden 2020-luvulla rakennettavissa kohteissa rakentamisen reunaehdot ja kaupungin kasvutavoitteet ovat merkittävästi muuttuneet. Vuosikymmeniä vanhojen suunnittelu- ja mitoitusperiaatteiden soveltaminen alueella ei ole perusteltua muun muassa liikenteellisten lähtökohtien muututtua.

Asemakaavoja voidaan muuttaa ja tällöin edellinen asemakaava lakkaa olemasta voimassa. Kaavoitusta ohjaavan maankäyttö- ja rakennuslain mukaan asemakaava on laadittava ja pidettävä ajan tasalla sitä mukaa, kun kunnan kehitys tai maankäytön ohjaustarve sitä edellyttää.

Köökarinkuja 5 on hakenut asemakaavan muutosta lisärakentamisen mahdollistamiseksi mainitulle pysäköintialueelle. Pysäköinti järjestetään kiinteistön myötävaikutuksella laaditun suunnitelman mukaisesti. Uudisrakennukseen tulee katutasolle myös liikkeenharjoittamiseen soveltuvaa tilaa. Vaikka asemakaavalla ei voi määrätä kiinteistössä harjoitettavaksi mihinkään tiettyyn toimialaan liittyvää liiketoimintaa ei asemakaava poissulje kahvilan mahdollisuutta.

Asemakaavoituksessa ei kohdella naapurikiinteistöjä eriarvoisesti liittyen niiden rakentamisen rahoitustapoihin tai tontinomistukseen. Kaavoituksessa pyritään luomaan edellytykset hyvän ja monipuolisen kaupunkirakenteen syntymiselle. Tontin 49072/13 pohjoispuolelle osoitettua rakentamista on ensimmäisen valmisteluaineiston nähtävillä olon jälkeen muutettu viereisen pienimittakaavaisemman rakentamisen paremmin huomioon ottavaksi.

Koirasaarentien eteläpuolinen alue

Esitetään, että valmisteluaineiston massiiviset muurimaiset talot eivät sovi Koirasaarentien ympäristöön. Koirasaarentien varteen tontille 49072 on suunniteltu kolmea 4–7-kerroksista rakennusta. Ne tulisivat lähelle alueen pientaloja ja muuttaisivat täydellisesti niiden lähiympäristöä. Asukasviihtyvyyden kannalta mielekkäämpi vaihtoehto olisi kerros määrän merkittävä alentaminen.

Taloyhtiö As Oy Rudolfinkuja 3 vastustaa rakentamista asemakaavan puistoalueelle kiinteistön 49072 viereen. Alueen erityispiirteet kuten luontoarvot ja vehreys tulisi huomioida ja säilyttää se jatkossakin pientaloalueena. Lasten leikkipaikka metsässä häviäisi, jos Rudolfinkatu 3:n viereen rakennetaan kerrostalo. Mielipiteen mukaan aiemmin esittämät huomautukset on kokonaan sivuutettu valmisteluaineistossa. Esitetty korttelia 49072 koskeva kaavamuutos on yllättävä, eikä siihen ole mitenkään voitu varautua etenkään rivitalojen rakennusvaiheessa 1970-luvun lopulla. Lopputulos olisi outo myös suunniteltujen kerrostalojen asukkaille poikkeavan rakennustavan sekä kapean kansipihan takia, joka on pihaksi riittämätön. Ainoaksi esitettyä rakentamista puoltavaksi seikaksi jää, että kaupunki haluaa kasvattaa Laajasalon tulevan raitiolinjan ympäristön asukasmäärää huomattavasti. Pienien puistojen tehokas täydentäminen ei ole vakuuttava peruste asemakaavan muutokselle. Rudolfinkuja 3:n naapuriin suunniteltu kerrostalo on entistäkin suunnitelmaa massiivisempi ja epäsuhtaisempi. Havainnekuvat eivät anna kuvaa lähiympäristön korkeuseroista eivätkä myöskään havain-

nollista kuvaa siitä, kuinka lähelle nykyisiä pientaloja suunnitellut kerrostalot kohoaisivat. Puistoon suunniteltu kerrostalorakentaminen on räikeässä ristiriidassa olemassa olevan rakennetun ympäristön ja maiseman kanssa.

Koetaan, että puiston hävittäminen on naapuritalojen kannalta kohtuutonta. Asunto-osakeyhtiölaissa on lisäksi säädetty sitova yhdenvertaisuusvelvoite: kaikkien osakkaiden on tuotettava yhtiössä yhtäläiset oikeudet. Osakkeet oikeuttavat tietyn huoneiston hallintaan ja huoneistojen on tämän vuoksi oltava yhdenvertaisia. Yhtiöissä ei voida tehdä ratkaisuja, jotka huonontaisivat joidenkin huoneistojen asemaa suhteessa toisiin.

Mielipiteen mukaan Lauri Mikonpojan tie 1:n osalta tulisi pitää kiinni nykyisestä kaavasta ja rakennusoikeudesta. Tontille tulisi laatia hyvin ympäröivään pientaloalueeseen sopiva suunnitelma, joka ei aiheuta kohtuutonta vahinkoa naapurikiinteistölle. Suunnitelma voisi sisältää esimerkiksi 2–3-kerroksisia rivitaloja, jolloin kokonaisuus olisi harmoninen. Todetaan, että mikäli asemakaavassa katsotaan tarpeelliseksi, että kiinteistölle rakennetaan valmisteluaineiston mukainen 9 700 k-m²:n kokoinen 4–7-kerroksinen asuinkerrostalo, tulee arvon alenemisen vuoksi Lauri Mikonpojan tie 3a:n kiinteistön omistajalle maksaa käypä korvaus.

Asemakaavassa Koirasaarentien ja taloyhtiöiden väliin on jätetty puistoalueita, jotka suojaavat liikenteen melulta, katseilta ja pienhiukkasilta. Kaavaluonnoksen kerrostalorakentaminen hävittäisi niin kallioiset metsäalueet kuin puiston soisemmatkin osuudet. Pientaloalueet jäisivät käytännössä kerrostalojen takapihalle ja rakennusten varjoon. Uuden rakennuskannan piha-alueet olisivat riittämättömät suhteessa suunniteltuun kerrosalaan, asukaspysäköinti ja leikkipaikat puuttuvat kokonaan. On kyseenalaista, onko osalla tonteista tilaa edes pelastustielle.

Lauri Mikonpojantie 2:n läheisyyteen ilmoitetaan suunniteltavaksi kerrostaloaluetta, mutta omistajat eivät ole kiinnostuneita täydennysrakentamisesta omistamalleen tontille.

Esitetään, että Lauri Mikonpojan tie 16:n rakennuskannaksi sopii paremmin matalahko ja ketjumainen rakennustapa kuin korkea ja pistemäinen, ja toivotaan rakennusten noudattavan alueella nykyään voimassa olevaa, enintään kahden kerroksen rakentamismääräystä.

Lauri Mikonpojan tien ja Koirasaarentien risteykseen, kortteliin 49072, suunniteltu rakennus on valtava, massiivinen muuri pientaloalueen reunassa. Jos talon rakentamista ei voi estää, ajoliittymä tulisi järjestää muualta kuin Lauri Mikonpojan tieltä. Käynti voisi olla esimerkiksi Reherintien puolelta. Kerroslukua tulisi lisäksi pienentää, jotta rakennus ei olisi niin massiivinen eikä ylimmistä kerroksista näkisi suoraan monen

pientalon pihalle. Myös kortteliin 49063 ehdotetussa rakennuksessa tulisi olla mahdollisimman vähän kerroksia, että Lauri Mikonpojan tie 4:n ja 6:n pihalla säilyisi edes jonkinlainen yksityisyys.

Vastine

Koirasaarentien eteläpuolta koskeva asemakaava on vuodelta 1974, ja reilun 40 vuoden ajan kaupunki on muuttunut ja muutos jatkuu. Asemakaavoja voidaan muuttaa ja tällöin edellinen asemakaava lakkaa ole-masta voimassa. Kaavoitusta ohjaavan maankäyttö- ja rakennuslain mukaan asemakaava on laadittava ja pidettävä ajan tasalla sitä mu-kaan, kun kunnan kehitys tai maankäytön ohjaustarve sitä edellyttää.

Hyvän kaupungin yksi tärkeä arvo on monimuotoisuus, jossa tarjotaan asumisen vaihtoehtoja. Alueiden erityiset arvot on otettu huomioon, ja näitä on avattu tarkemmin kaavaselostuksen kohdassa ”Vaikutukset”.

Kerrostalot sijoittuvat Koirasaarentien varteen mahdollisimman etäälle pientaloista. Korttelissa 49072, jossa kuusikerroksinen kerrostalo tulee lähimmäksi olevia pientaloja, on rakennuksen sisäpihan puolta porrastettu viisikerroksiseksi. Kerrostalot jäävät pientalojen pohjoispuolelle, joten niiden varjostusvaikutus jää vähäiseksi. Kortteleiden piha-alueet ja eteläpuoleiset ovat pientalotontit jäävät pitkien kerrostalolamellien suojaan liikennemelulta Koirasaarentien liikennemäärä kasvaessa Kruunuvuorenrannan rakentamisen ja täydennysrakentamisen myötä. Kortteleiden pysäköinti on ratkaistu maantasopysäköintinä, jossa toinen pysäköintirivi on autotalleissa rakennusrungossa. Tämä mahdollistaa pientalotontteihin liittyvien kortteleiden eteläreunan käsittelyn viherpuskurivyöhykkeen omaisesti puu- ja pensasistutuksina tai jättämisen mahdollisuuksien mukaan luonnontilaiseksi ja olevien puiden säilyttä-misen. Kortteleiden keskelle jää alueita, joissa ei ole pysäköintiä ja jonne leikkipaikat luontevasti sijoittuvat. Asemakaava mahdollistaa pe-lastuksen tikasautolla katualueilta sekä kortteleiden sisäpihoilta. Tar-kemmat pelastautumisratkaisut suunnitellaan myöhemmässä vai-heessa rakennussuunnittelun yhteydessä.

Ajo kortteliin 49072 on järjestetty sekä Reiherintieltä tontille 26 ja Lauri Mikonpojan tieltä tontille 27. Kortteliin on järjestetty kaksi mahdollista ajoyhteyttä, jotta vältetään pitkältä ajotarpeelta korttelin sisäpihan puo-lelta.

Ilomäentien alue

Reposalmentie

Esitetään, että Reposalmentien eteläpuolisen alueen koulun kohdalla voisi ottaa hyötykäyttöön. Tekonurmikentän suuri käyttöaste todetaan.

Vastine

Reposalmentien eteläpuolelle asemakaavoitetaan Laajasalon ratikkakortteliä eli asumisen ja varikon hybridiä. Tekonurmikenttä säilyy, eikä jalkapallokentän kohdalle ei osoiteta rakentamista. Kiiltomadonpuiston koillisosaan on kaavassa osoitettu asuinkerrostalo. Kiiltomadonpuiston poikki Kiiltomadonpolkua pitkin on osoitettu itä-länsisuuntainen kävely- ja pyöräilyreitti.

Kiiltomadonpuisto ja Ollinraitio

Pohditaan Kiiltomadonpuiston rakentamista, ja esitetään, että rakennusten tulisi olla puustoa huomattavasti matalampia, noin kolmikerroksisia.

Tuodaan esiin mielipide, että Yliskyläntie 4:n viereiselle viheralueelle ei pidä suunnitella lisärakentamista, eikä etenkin rakennusta, joka on selvästi muita korkeampi.

Lausutaan, että kortteli nro 49016 tontti nro 3 on rajattava asemakaavan muutosalueen ulkopuolelle. Myös tontin itäpuolelle suunniteltu 7-kerroksinen asuinrakennus on mitoitukseltaan ällistyttävä ja muuttaisi koko asuinalueen perusilmettä.

Vastine

Helsingin yleiskaavassa 2016 Ilomäentien varren alue on merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi (A2), jossa korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata.

Kiiltomadonpuiston männyt pyritään säilyttämään niin hyvin, kun rakentaminen sallii, ja tästä on kaavamääräys. Kiiltomadonpuiston koilliskulmaan rakennetaan, mutta muutoin puisto jää edelleen virkistyskäyttöön. Lisäksi alueen välittömässä läheisyydessä on muitakin virkistys- ja viheralueita.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on esitetty likimääräinen alue, jossa selvitetään täydennysrakentamista. Merkintä on viitteellinen. Asemakaavaehdotuksessa ei ole esitetty täydennysrakentamista yksityisille tonteille ilman asemakaavamuutoshakemusta. Tontti 49016/3 on täten rajattu asemakaavamuutosalueen ulkopuolelle. Ko. tontin itäpuolelle asemakaavamuutos mahdollistaa 6-kerroksisen rakennuksen, ja tätä vastapäätä Ollinraitien eteläpuolella ovat olemassa olevat 5- ja 6-kerroksiset rakennukset.

Humalniementie ja Kanavamäki

Humalniementien ja Kanavamäen kahden pienen tontin rakentamisen katsotaan palvelevan vain yksittäisen rakentajan taloudellisia intressejä. Lisäksi tontit ovat ainoita, joissa on jäljellä vanhaa, metsämäistä puustoa.

Humalniementien pohjoispuolinen alue on jo rakennettu tiiviisti ja kaa-voitettu pientaloalueeksi. Yliskylänkaaren ja Humalniementien kulmaan korttelin 49003 puistoalueelle esitetyn nelikerroksisen asuintalon ei nähdä soveltuvan paikalle, vaan rikkovan pientaloalueen yhtenäisen ilmeen. Tontin kerrosala on lisäksi niin pieni, että sen rakentamatta jättäminen luontoarvojen takia olisi hyvä ratkaisu. Kahden suhteellisen pienen tontin rakentamisen ei nähdä palvelevan lisärakentamisella haettua tehokkuutta vaan rakentajan taloudellisia intressejä. Lisäksi tontit ovat ainoita, joissa on jäljellä vanhaa, metsämäistä puustoa.

Esitetään, että korttelia 49005 ei tule muuttaa pientalotontiksi. Tehokkuusluku on kohtuuttoman suuri naapureihin verrattuna, eikä pieniä viheralueita ylipäätään pidä ottaa asuinkäyttöön huomioimatta naapurien toiveita. Tontti on katutasoa alempana ja tontin korotus tulee haittaamaan naapureita huomattavasti. Rakennus haittaa näkyvyyttä vaarallisesti läheisessä mutkassa Kanavamäkeä pohjoisesta etelään ajettaessa.

Vastine

Humalniementien ja Yliskylänkaaren risteyksen ympäristössä Humalniementien eteläpuolelta alkaa kerrostaloalue. Kyseisessä risteyksessä vastapäätä asemakaavoitettua nelikerroksista pienkerrostaloa sijaitsevat kolmikerroksiset kerrostalot. Tontilla ei ole huomattavia luontoarvoja. Täydennysrakentamisen yhteydessä menetetään nykyistä puustoa, mutta kaupunkikuvallisesti tärkeitä puita kuten mäntyjä ja vaahteroita on asemakaavassa merkitty säästettäväksi tontilla.

Tällä hetkellä Laajasalossa on viheraluetta huomattavasti enemmän asukasta kohti kuin keskimäärin Helsingissä. Vaikka otetaan huomioon tulevien vuosien täydennysrakentamisen aiheuttama väestönkasvu sekä vähennetään uudisrakentamisalueet, Laajasalossa tulee olemaan viheraluetta enemmän kuin Helsingissä keskimäärin.

Ajoneuvon paikka ajoradalla on oikeassa laidassa. Ajettaessa liikennesääntöjen mukaisesti yhteenajon vaaraa mainitussa mutkassa ei pitäisi olla. Kadunkäyttäjän velvollisuus on myös asettaa ajonopeutensa tilanteen edellyttämälle tasolle, joten toimimalla myöskään erityisen poikkeuksellisessa tilanteessa esimerkiksi tavanomaista suuremman ajoneuvon kulkiessa kadun kohdassa yhteentörmäystä ei pitäisi tapahtua.

Tontille osoitettu rakennus on likipitään keskellä tonttia, eikä se voi tässä tapauksessa aiheuttaa mainittua näkemäestettä.

Ilomäentie, Marunakuja ja Kiiltomadonpuisto

Esitetään, että luonnonläheistä ja viihtyisää Yliskylää ei tule maisemallisesti pilata lisärakentamisella, vaan se tulisi osoittaa muille vähemmän asukkaiden viihtyisyyttä haittaaville paikoille. Marunakujan ja Ilomäentien rakentamisen nähdään olevan merkittävässä ristiriidassa voimassa olevan asemakaavan maisemallisten periaatteiden kanssa.

Marunakujan ja Ilomäentien itäpuolen rakennukset ovat huomattavasti korkeampia kuin katujen länsipuolelle sijoittuvat rakennukset. Voimassaolevassa kaavassa ideana on ollut muodostaa taustaseinä 2–4-kerroksiselle rakennuskannalle. Rakennukset myös reunustavat niiden takana olevaa kalliota.

Esitetään, että jos rakentaminen kuitenkin toteutetaan, tulisi tuoda esiin muitakin vaihtoehtoja kuin valmisteluaineistossa esitetty malli. Ehdotettu malli ei noudata eri alueiden omaleimaisuuden säilyttämisen ja korostamisen periaatetta.

Lisärakentaminen tuhoaa pahimmin Kiiltomadonpuiston, jota käyttävät päiväkodin lapset sekä lähitalojen vanhukset. Puisto on käytännössä Marunakuja 6:n piha, sillä oma piha on pelkkää betonikantta ja asfalttia parkkipaikkoinen. Todetaan, että Marunakuja 6 vastakkaisen puolen viheralue tulee säilyttää luontoalueena. Uudet kerrostalot pimentäisivät Marunakuja 6:n alimpien kerrosten asuntoja.

Suunnitelma on ristiriidassa myös alkuperäisen maisemallisen ajatuksen kanssa. Ehdotetaan rakentamisen siirtämistä puiston pohjoisreunaan raitiotien varrelle lähelle suorakulmaista käännöstä. Matalampi ja pidempi rakennus voisi täyttää esitetyn rakennustarpeen. Samalla säilyisi edes päiväkodin läheisin osa puistoa. Mikäli rakentamista tulee edelleen lisätä, ehdotetaan Marunakujan itäpuoleisen alueen hyödyntämistä. Alue voitaisiin korottaa tulvariskirajan yläpuolelle.

Valmisteluaineistossa mainitaan Yliskylän alueen väljyyden ja vehreyden olevan merkittäviä arvoja, mutta suunnitelman nähdään vaarantavan nämä arvot. Kummastellaan, miksi suunnitelluista kahdesta rakennuksesta korkeampi olisi tulossa Marunakuja 6:n kohdalle ja matalampi väljempään paikkaan Marunakuja 4:n ja kääntöpaikan lähelle. Mainitut uudiskohteet ovat tekstin mukaan 6–7-kerroksisia, jotka voisi korvata yhdellä puolet matalammalla, mutta vastaavasti pidemmällä rakennuksella. Viereisten kolmikerroksisten rakennusten kaltainen matala lisärakentaminen voisi parhaiten säilyttää alkuperäisen kaupunkirakennustaitteen ajatuksen.

Vastine

Ilomäentien varteen kaavan mahdollistamat asuinkerrostalot seuraavat alueen selkeää ja jokseenkin yksinkertaistettua muotokieltä. Suorakulmaiset muodot ja olemassa olevan rakennuskannan koordinaatistossa olevat rakennukset arkkitehtuuria määrittävine kaavamääräyksineen on pyritty sopeuttamaan mahdollisimman hyvin kaupunkiympäristöön. Ne ovat ennemminkin alisteisia kuin pääosassa olemassa olevan rakennuskannan rinnalla.

Asuinalueiden tiivistyessä tehdään kompromisseja. Joissakin tilanteissa uusi rakennus varjostaa osan aikaa läheisiä asuntoja, mutta tämä ajankohta sijoittuu tiettyyn aikaan vuorokaudesta, eikä varjostus ole pysyvä olotila. Sijoittamalla rakennukset Marunakujan itäpuolelle ne olisivat jälleen jonkun toisen rakennuksen vieressä. Tässä kohtaa myös maaperä ja korkeusasema ovat verrattain haasteellisempia rakentamiselle.

Marunakujan pohjois–eteläsuuntaiset rakennukset ovat 6-kerroksisia. Laajasalossa on nykyään paljon virkistysaluetta ja se on yksi Helsingin vehreimmistä kaupunginosista. Täydennysrakentamisesta huolimatta Laajasalo tulee tulevaisuudessakin säilymään hyvin luonnonläheisenä kaupunginosana.

Kuminakuja

Kuminakuja 4:n länsi- ja itäpuolelle suunnitellun täydennysrakentamisen myötä lisääntyvän liikenteen pelätään heikentävän asumisturvallisuutta ja -viihtyvyyttä. Mikäli täydentäminen on välttämätöntä, se tulisi toteuttaa matalampina rakennuksina. Suunnitellut korkeat rakennukset muodostavat erittäin massiivisen rakennusmassan nyt väljään ympäristöön.

Vastine

Kuminakulla on jalkakäytävät molemmilla puolilla ja ajorata on kerrostaloalueen tonttikaduksi tavanomaisen leveä sallien mm. kadunvarsipysäköinnin. Kadun liikennemäärät ovat melko alhaiset ja siten pyöräliikenteen järjestäminen ajoradalle on perusteltua. Kuminakujan liikennejärjestelyt mahdollistavat liikenteen uudelle tontille, mutta eivät läpiajoa. Ollinraitien myötäinen rakennusmassa on pyritty sopeuttamaan olevaan kaupunkirakenteeseen mahdollisimman hyvin.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 8.1.2018

Asukastilaisuuksien 8.1.2018 muistiot ovat tämän vuorovaikutusraportin liitteenä.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 20.2.–21.3.2019

Muistutukset ja kirjeet

Kaavaehdotuksesta tehtiin 18 muistutusta, joista kolme oli keskenään saman sisältöisiä adresseja (allekirjoittajia yhteensä 18). Adressit olivat samat, kuin nähtävilläoloajan ulkopuolella ennen edellistä kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyä saapuneet kirjeet. Nähtävilläoloajan ulkopuolella saapui 6 kirjettä, joista kaksi oli saman sisältöisenä lähetetty kahteen kertaan. Näistä toinen oli adressi (allekirjoittajia yhteensä 18).

Muistutuksissa ja kirjeissä esitetyt huomautukset kohdistuivat olevaan ympäristöön suhteessa täydennysrakentamiseen, yhdenvertaiseen ja tasapuoliseen kohteluun, menettelytapoihin ja päätöksenteon laillisuuteen. Muistutuksissa huomautettiin lisäksi viheryhteyksiin, luontoarvoihin, liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen liittyvistä asioista.

Vastineet aihepiireittäin

Oleva ympäristö suhteessa täydennysrakentamiseen sekä voimassa olevat asemakaavat ja yleiskaava 2016

Esitetään, että korkeat kerrostalot Koirasaarentien eteläpuolen pientalokortteleihin saattavat viereiset pientalotontit kohtuuttomaan asemaan MRL:n vastaisella tavalla. Vaatimusta perustellaan voimassa olevilla asemakaavoilla, yleiskaavalla, kyseisen korttelin mittakaavan, luonnonympäristön ja kaupunkikuvan merkityksellä sekä asukkaiden yhdenvertaisuudella.

Nojataan voimassa olevien asemakaavojen merkitykseen ja pientaloalueen periaatteisiin, ja että maankäyttö on jo aiemmassa kaavoituksessa ja rakentamisessa 1960–1980 -luvuilla sovitettu yhteen muodostaen harkitun kokonaisuuden, joka rikkoutuisi nyt kaavailussa rakentamisessa.

Viitataan yleiskaavassa 2016 Laajasalon alueelle merkittyjen ruutujen A2, A3 ja A4 selitykseen, ja katsotaan, että kerrostalojen sijoittaminen pientalokortteliin, jonka suurin sallittu kerrosluku nykyisessä asemakaavassa on kaksi, ei vastaa yleiskaavan 2016 tavoitetta ”vierekkäisten alueiden maankäytön yhteensovittamista niin, että syntyy toimiva kaupunkirakenne”. Epäillään, että kaavaehdotuksessa on suunnittelun lähtökohtana ollut vain ennalta määrätyn kerrosneliömetrimäärän sijoittaminen eivätkä alueen kaupunkikuva, olemassa olevan rakennuskannan huomioiminen, luonnonympäristön vaaliminen, viherverkoston säilyminen ja alueen nykyisten ja tulevien asukkaiden viihtyvyys ole suunnittelussa merkittäviä asioita. Perustellaan kantaa erityisesti Koirasaarentien rakennetun ympäristön vaalimisella, luonnonympäristön merkityksellä ja lapsiystävällisen lähiympäristön merkityksellä.

Muistutetaan, että kaupungin virallisissa strategioissa kaupunginosia luvataan kehittää niiden omista lähtökohdista lähtien ja Laajasalossa tämä tarkoittaa pientaloasutuksen pitämistä oleellisena osana rakentamista. Alueen täydennysrakentamisessa tulee aidosti ottaa huomioon alueen nykyinen kaupunkikuva, alueen ominaispiirteet, rakennetun ympäristön vaaliminen ja olemassa olevan rakennuskannan käytön edistäminen. Esitetään, että asemakaavaehdotus on MRL:n vastainen ja ympäristöön soveltumaton ja se tulee palauttaa uuteen valmisteluun.

Vastine

Koirasaarentien eteläpuolta koskeva asemakaava on vuodelta 1974, ja reilun 40 vuoden ajan kaupunki on muuttunut ja muutos jatkuu. Kaavoitusta ohjaavan maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) mukaan asemakaava on laadittava ja pidettävä ajan tasalla sitä mukaan, kun kunnan kehitys tai maankäytön ohjaustarve sitä edellyttää. Asemakaavoja voidaan muuttaa ja tällöin edellinen asemakaava lakkaa olemasta voimassa.

Vuosikymmenien takaiset suunnitteluperiaatteet eivät useinkaan ole sovellettavissa suoraan nykypäivän suunnitteluratkaisuihin. Niihin nähden 2020-luvulla rakennettavissa kohteissa rakentamisen reunaehdot ovat muuttuneet huomattavasti mm. liikenteellisten ja ekologisten lähtökohtien muututtua. Kompromisseja joudutaan tekemään kaavallisen alkuperäisen idean ja kaupungin strategisten tavoitteiden välillä. Rakentaminen ei aiheuta lähiympäristön asukkaille kuitenkaan sellaista elinympäristön merkityksellistä heikkenemistä, joka ei olisi perusteltua kaavan tarkoitus huomioon ottaen.

MRL:ssä on säädetty, että yleiskaava ohjaa asemakaavoitusta laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa. Helsingin yleiskaavassa 2016 Koirasaarentien varren alue on valtaosin merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi (A2), jossa korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata. Laajemmin Koirasaarentien ympäristö on yleiskaavassa asuntovaltaista aluetta A3 ja A4 (A3 = korttelitehokkuus on pääasiassa 0,4–1,2 ja A4 = korttelitehokkuus on pääasiassa alle 0,4).

Yleiskaavan korttelitehokkuutta ohjaavista ”ruuduista” muodostuvat alueet kuvaavat maankäytön pääkäyttötarkoitusta. Alueilla ei ole tarkkaa rajaa. Vierekkäisten eri kaavamääräysten alaisten alueiden maankäyttö sovitetaan yhteen niin, että syntyy toimiva kaupunkirakenne. Vihersormien ja muiden seudullisten viheralueiden sekä paikallisen viheralueverkoston jatkuvuus turvataan.

Väestömäärän lisääntyessä ja kaupungin kasvaessa myös keskusta-mainen tiiviimpi alue levittäytyy laajemmalle. Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden täydennysrakentaminen eli uudet kerrostalokorttelit sijoittuvat pikaraitiotien varrelle, ja tämän asemakaavan muutoksen yhtenä päätarkoituksena on kehittää Laajasaloa etenkin pikaraitiotien varren katualueen ympäristössä näin osaltaan edistäen asuntotuotantoa pääkaupunkiseudun kasvava asuntotarve huomioon ottaen. Uudet asuintalokorttelit ovat nykyisiä tehokkaampia, mutta nykypäivän Helsingin esikaupunkirakentamisen periaatteiden mukaisia. 2020-luvulla rakennettavissa kohteissa rakentamisen reunaehdot ovat muuttuneet huomattavasti mm. liikenteellisten ja ekologisten lähtökohtien muututtua. Lukuisten eri tavoitteiden kuten yleiskaava 2016 ja Helsingin strategian yhteensovittamista joudutaan tekemään alueen aikaisempien kaavallisten periaatteiden ja kaupungin tämän hetkisten tavoitteiden välillä.

Hyvän kaupungin yksi tärkeä arvo on monimuotoisuus, jossa tarjotaan asumisen vaihtoehtoja. Alueiden erityiset arvot on otettu huomioon, ja näitä on avattu tarkemmin kaavaselostuksen kohdassa ”vaikutukset”.

Kaupunkikuva, rakentamisen määrä ja luonne

Ei yhdytä ajatukseen, että kyseinen suunnitelma täyttäisi kaavaehdotuksen tavoitteet mainitulla tavalla eli ”mahdollistaisi kaupunkikuvan parantamisen”, vaan ennemminkin Koirasaarentien varren tiiviillä rakentamisella menetettäisiin näkymä eteläpuolen vihreälle pientaloalueelle ja rikottaisiin pohjoispuolen rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi katsottu kerrostalokokonaisuus.

Muistutetaan, että ns. Laajasalon kolmio on tähänastisessa kaavoituksessa johdonmukaisesti esitetty pientaloalueena. Koirasaarentien pohjoispuolelle ja Reiherintien länsipuolelle on 1960-luvulla rakennettu kerrostaloja, mutta sekä kerros- että pientalot on sijoitettu niin, että kadun ja rakennusten väliin jää vaihtelevan levyinen vyöhyke puita. Vastustetaan asemakaavan muutoksessa sijoitettuja kerrostaloja välittömästi kadun varteen pienehköille tonteille tai puistoihin. Todetaan, että Koirasaarentien eteläpuolelle sijoitettavat pitkät lamellikokonaisuudet eivät noudata kadun pohjoispuoleisten kortteleiden periaatteita, joissa rakennuksen ja kadun väliin on kaikkialla jätetty puita, nurmikkoja ja kalliota maastomuotoja noudattaen ja pihat ovat avaria. Arvostellaan rakennusten sijoittelua vastakkain eikä lomittain, jolloin asunnoista näkisi aina toisen rakennuksen ohi kauemmas maisemaan. Vaaditaan, että Koirasaarentien eteläpuoleisten pientalokortteleiden täydennysrakentamisesta luovutaan, tai että korkeintaan sallitaan sellaista rakentamista (ei yli 3-kerroksista), joka vastaa mittakaavaltaan olemassa olevaa rakennuskantaa.

Esitetään kaavaehdotusta muutettavaksi korttelin 49072 osalta joko jättämällä rakentamatta puistot tai sallien korkeintaan pientaloja, jotka sopivat mittakaavallisesti ympäristöön.

Korttelin 49059 osalta esitetään, että muurimainen 6-kerroksinen kerrostalo tuhoaa pientaloalueen ja maiseman, eikä suunniteltu täydennysrakentaminen sovi olemassa olevaan rakennuskantaan eikä mitta-kaavaan aiheuttaen naapurustolle haittaa: asumismukavuus ja intimitteetti kärsivät ja rakennus varjostaa ympäristönsä ja lähitontit täysin. Nähdään, että rakentaminen tapahtuisi alueen kaupunkikuvan, luonnonarvojen, viihtyisyyden ja terveellisyyden kustannuksella.

Esitetään, että Koirasaarentien pohjoispuolella uudet kerrostalot eivät sovi kortteleihin, jotka on suunniteltu ja rakennettu kokonaisuudeksi. Todetaan, että Koirasaarentien pohjoispuolen kerrostaloalue on professori Olli Kivisen kaavoittama valtakunnallisestikin merkittävä ja suojeltu alue tyylipuhtaine rakennuksineen. Rakennukset on uudemmissa kaavoissa merkitty sr-2-suojelumerkinnällä ja kerrotaan suunnitelmassa esitetyn täydennysrakentamisen olevan täysin ristiriidassa vanhan alueen kanssa.

Vastine

Edellä olevassa vastineessa on kerrottu perusteita esitetulle täydennysrakentamiselle, alla lisäperusteluja kaavaratkaisulle.

Koirasaarentien varren kerrostaloista tulee rajaavat elementit Koirasaarentien eteläpuolelle suhteessa pientaloasutukseen kerrostalojen sijoituksessa kadun varteen mahdollisimman etäälle pientaloista. Uuden kerrostalot on rajattu tiukasti katualueen varteen ja pysäköinti on ratkaistu niin, että pihaa jää mahdollisimman paljon. Tarkistettuun kaavaehdotukseen korttelin 49059 rakennusala on lyhennetty itäpäästä. Korttelissa 49072, jossa kuusikerroksinen kerrostalo tulee lähimmäksi olevia pientaloja, on rakennuksen sisäpihan puoleista osaa porrastettu 5-kerroksiseksi. Kerrostalot jäävät pientalojen pohjoispuolelle, joten niiden varjostusvaikutus jää vähäiseksi. Kortteleiden piha-alueet ja eteläpuoleiset ovat pientalotontit jäävät pitkien kerrostalolamellien suojaan liikennemelulta Koirasaarentien liikennemäärä kasvaessa Kruunuvuoren rannan rakentumisen ja täydennysrakentamisen myötä. Kortteleiden pysäköinti on ratkaistu maantasopysäköintinä, jossa toinen pysäköintirivistö sijaitsee autotalleissa rakennusrungossa. Tämä mahdollistaa pientalotontteihin liittyvien kortteleiden eteläreunan käsittelyn viherpuskurivyöhykkeen omaisesti puu- ja pensasistutuksina tai reunan jättämisen mahdollisuuksien mukaan luonnontilaiseksi olevat puut säilyttäen. Viereisen rivitalotontin lähimpiin asuntoikkunoihin tulee rakennuksista etäisyyttä 30 metriä. Kortteleiden keskelle jää alueita, joissa ei ole pysäköintiä ja jonne leikkipaikat ja ulko-oleskelu luontevasti sijoittuvat. Asemakaava mahdollistaa pelastuksen tikasautolla katualueilta sekä

kortteleiden sisäpihoilta. Tarkemmat pelastautumisratkaisut suunnitellaan myöhemmässä vaiheessa rakennussuunnittelun yhteydessä.

Koirasaarentien alueen tuleva uudisrakentaminen on pyritty sovittamaan myös pohjoispuoleisiin kerrostalokortteleihin koordinaatistoltaan ja mittakaavaltaan sekä linjaamalla materiaaleista ja arkkitehtuurista kaavamääräyksissä kuitenkin huomioiden täydennysrakentamisen tavoitteet erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varrella. Professori Olli Kivisen vuosina 1960–65 kaavoittaman Koirasaarentien pohjoispuolen kerrostaloalueen kokonaisuuden korttelitehokkuus on yleiskaavassa 2016 pääasiassa 0,4–1,2.

Yhdenvertaisuus ja tasapuolinen kohtelu

Muistutetaan, että Asunto Oy Rudolfinkuja 3 on 01/2018 esittämässään mielipiteessä kiinnittänyt huomiota siihen, että kerrostalon rakentaminen yhtiön tontin viereiseen puistoon kortteliin 49072 johtaa tilanteeseen, jossa yhtiön osakkaiden yhdenvertaisuus ei toteudu, mutta tältä osin kaupunki ei ole antanut vastinetta. Viitataan MRL:n 54 §:ään, jonka mukaan asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään lähiympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole peruttua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen, eikä kaavalla saa asettaa maanomistajille sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämällä voidaan välttää.

Esitetään, että kaavaehdotus asettaa pientaloalueen pohjoisreunan maanomistajat ja vuokratonteilla sijaitsevat rivitaloyhtiöt huonompaan asemaan kuin Laajasalon muut pientalojen omistajat ja rivitaloyhtiöt. Esitetään huoli ja tyytymättömyys kaupungin asukkaiden ja kiinteistön omistajien tasapuolisesta kohtelusta ja menettelytavoista. Pientalon vieressä olevan puiston muuttuminen tiiviisti rakennetuksi kerrostalotontiksi koetaan nimenomaan elinympäristön merkityksellisenä heikkenemisenä. Ympäristön heikkenemisen todetaan vaikuttavan asunnon viihtyisyyteen ja asunto-osakkeiden arvoon. Koetaan, että kaupunki ja kaupunkiympäristölautakunta ovat laiminlyöneet asukkaiden kuulemisen asemakaavamuutoksen valmistelussa.

Tuodaan esiin asunto-osakeyhtiölain edellyttävän, että yhtiön osakkaita kohdellaan yhdenvertaisesti. Asunto-osakeyhtiöitä taas velvoittavat sekä asunto-osakeyhtiölaki että kunnan kaavoitusratkaisut. Asunto Oy katsoo, että kaavaehdotuksen mukainen asemakaavan muutos aiheuttaisi sille kohtuutonta haittaa, joka on vältettävissä luopumalla korttelin 49072 täydennysrakentamisesta.

Kyseenalaistetaan sitä, että Kruunusiltojen ja raitiotielinjan vuoksi olisi välttämätön pakko rakentaa tiiviisti ja ahtaasti. Koetaan, että raideliikenteen yhteyteen tuleva täydennysrakentaminen ei kohtele alueiden nykyisiä asukkaita tasapuolisesti.

Esitetään, että jotta vältettäisiin kohtuuton haitta kiinteistöille Lauri Mikonpojantie 3 a ja 3 b, tehtäisiin korkeintaan 4-kerroksiset rakennukset kortteliin 49072, jolloin myös kokonaisuus olisi harmoninen. Jos taas 6-kerroksiset rakennukset toteutetaan, Lauri Mikonpojantien 3 a ja b katsovat, että tämä aiheuttaa kiinteistöjen arvon alenemista ja tästä tulisi maksaa käypä korvaus kiinteistön omistajille.

Vastine

Asuntojen täydennysrakentamisella keskeisesti sijaitsevilla rakentamattomilla alueilla pyritään edistämään kaupunkirakenteen toimivuutta, ja vastaamaan kaupungin kasvuun. Kaavoituksen aikana on tehty analyysiä mm. maankäytön ja rakentamisen mahdollisuuksista sekä vaikutusten arviointia esimerkiksi yhdyskuntarakenteeseen, kaupunkikuvaan, rakennettuun ympäristöön ja kulttuuriperintöön, ihmisten elinoloihin terveyteen ja turvallisuuteen ja liikenteeseen. Asemakaavamuutosta ovat ohjanneet mm. Helsingin strategia ja yleiskaava 2016 sekä muut erilliset ohjeet, kuten esimerkiksi Helsingin kaupunkia sitovat MAL-sopimuksen ja AM-ohjelman tavoitteet laatia asemakaavoja asuntotuotantoon pääosin raideliikenteen palvelualueelle. Tämä on aukikirjoitettu myös Hiilineutraali Helsinki 2035 –toimenpideohjelmassa. Tarkemmat perustelut asemakaavoitettavien alueiden osalta löytyvät kaavaselostuksesta.

Lisäksi Kruunusiltojen kautta kulkevan Laajasalon raitiotieyhteyden vaikutusta kiinteistöjen arvoihin on arvioitu kaupunkitaloudellisessa selvityksessä ”Raide-Jokerin ja Laajasalon raitiotieyhteyden kaupunkitaloudellinen arviointi” (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 11/2015 / Kaupunkitutkimus TA Oy ja Strafica Oy). Selvityksestä löytyy arvio raitiotien vaikutuksesta kaupungin omistamilla tonteilla olevaan asuntokantaan, joka on +2,5% Yliskylän alueella raideliikenteen varrella asuntokannan nykyisestä arvosta. Kyseisen arvion voinee yleistää myös yksityisillä tonteilla oleviin asuntoihin. Tämä on siis raitiotiestä aiheutuvaa lisäarvonnousua yleisen asuntojen arvonkehityksen päälle.

Oikeuskäytännössä katsottu, että esim. näkymien menettäminen kaupungissa ei ole elinympäristön merkityksellistä heikkenemistä eikä asuntojen arvon mahdollinen lasku tai tiivistävä rakentaminen ole kohtuuton haitta.

Päätöksenteon muotovirhe ja päätöksen laillisuus

Muistutetaan, että asemakaavamuutosalueeseen on lisätty korttelin 49059 tontit 1 ja 2 OAS:in ja valmisteluaineiston nähtävilläolon jälkeen. Tämä lisäys on tehty 10.12.2018 ja lisäyksen jälkeen valmisteluaineistosta ja asemakaava-aineistosta ei ole kuultu naapureita ja naapureilla ei ole ollut mahdollisuutta esittää mielipiteitä. Esitetään, että asemakaava muutoksen vireille tulosta korttelin 49059 tonttien 1 ja 2 osalta ei ilmoitettu sillä tavoin, että osallisilla olisi ollut mahdollisuus saada tietoja kaavoituksen lähtökohdista, suunnitellusta aikataulusta ja osallistumis- ja arviointimenettelystä.

Kerrataan, että nykyisten kahden omakotitalojen sijaan em. tonteille on piirretty 6-kerroksinen kerrostalo. Asuinneeliöt moninkertaistuvat noin 100 neliöstä 1733 neliöön tontilla 1 ja noin 200 neliöstä 3900 neliöön tontilla 2. Todetaan, että muutosta ei mitenkään voi jättää huomioimatta vähäisenä, vaan tonteille haettu muutos on merkittävä. Esitetään, että menettelyssä ei ole toteutunut korttelin 49059 tonttien 1 ja 2 osalta kaupunkilaisten eikä maanomistajien tasapuolinen kohtelu, ja että kyseisen muutoksen osalta alueen maanomistajilla, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava huomattavasti vaikuttaa, ei ole ollut mahdollisuutta osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta, ja että MRL:n luvun 8, pykälät 62 ja 63 eivät täyty, ja että asemakaavamuutoksen päätöksen teossa on tehty absoluuttinen muotovirhe ja että menettely rikkoo räikeästi julkishallinnon avoimuus- ja kuulemisperiaatetta. Esitetään muistutuksen ohella huoli ja tyytymättömyys asukkaiden tasapuolisesta kohtelusta ja menettelytavasta sekä kuulemisen laiminlyönnistä asemakaavamuutoksen valmistelussa ja päätöksenteossa. Muistutetaan, että asiasta osoitettiin kirjelmät kaupunkiympäristölautakunnan jäsenille, lakimiehille ja alueen suunnittelijoille ja arkkitehdeille kaupunkiympäristölautakunnan kokoukseen 29.1. ja 05.02.2019. ja esitetään, että tämä jätettiin huomioimatta eikä allekirjoittaneisiin oltu yhteydessä. Todetaan, että asia on palautettava uudelleen käsittelyyn.

Viitataan kaupunginmuseon lausuntoon, joka oli tehty kaavan valmisteluaineistosta. Esitetään, että vuorovaikutusraportin mukaan kaupunginmuseota ei ole kuultu asemakaava muutoksen nro 12548 korttelin 49059 tonttien 1 ja 2 osalta ja suunnitellusta 6-kerroksisesta muurimaisesta kerrostalosta.

Vastine

Asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) oli nähtävillä ensimmäistä kertaa 14.3.–8.4.2016 ja nähtävillä asettamisesta ja kaavan vireille tulosta ilmoitettiin kirjeitse. Asemakaavamuutoksen valmisteluaineisto ja OAS asetettiin uudelleen nähtävillä 2.1. -

26.1.2018 ja nähtävilläolosta ilmoitettiin verkkosivuilla www.hel.fi/ksv, lehti-ilmoituksella Helsingin Uutisissa sekä osallisille kirjeellä.

Asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) tarkoituksena on antaa perustiedot kaavahankkeesta eli siitä, miksi kaava laaditaan ja mitkä ovat sen tavoitteet. Lisäksi OASin tarkoitus on esittää suunnitelma osallistumisen ja muun vuorovaikutuksen järjestämisestä. Se lähetetään osallisille, kun kaavamuutos tulee vireille. Kuten OASin ensimmäisen sivun alalaidassa on todettu, OASia täydennetään tarvittaessa kaavaprosessin edetessä. OAS:n päivitetty versio löytyy Helsingin karttapalvelusta kartta.hel.fi/suunnitelmat. OASiin päivitetään prosessin edetessä mm. tarkentuneet vuorovaikutuksen ajankohdat ja -kuten tässäkin tapauksessa - mahdolliset kaavamuutosalueen rajaukset. Nämä tarkennukset eivät muuta kaavaprosessin osallistumisen ja vuorovaikutuksen järjestämistä, josta syystä sitä ei uudelleen toimiteta kirjeitse osallisille.

Kaavamuutosprosessin edetessä korttelin 49059 tonttien 1 ja 2 maanomistajat esittivät loppusyksyllä 2018 halukkuuden osallistua kaavamuutokseen. Tontit oli mahdollista ottaa mukaan asemakaavamuutokseen, koska kaavaprosessi ei ollut vielä ehtinyt kaavaehdotusvaiheeseen. OAS päivitettiin 10.12.2018 osoitteeseen www.hel.fi/suunnitelmat lisäyksellä "Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on suunnittelualueen rajoja tarkistettu. Asemakaavan muutosalueeseen on lisätty korttelin 49059 tontit 1 ja 2. Kaava-alueen tarkentunut raja ja kaavaan kuuluvien korttelialueiden tarkistetut numerot on päivitetty tähän OAS:iin."

Kaavoituksen edetessä selvitysten ja muiden asiassa esille tulleiden seikkojen johdosta kaavamuutosalueen rajausta saattaa muuttua. Kuten edellä on todettu, on tämä muuttunut tilanne päivitetty OASiin Helsingin karttapalveluun kartta.hel.fi/suunnitelmat. 29.1.2019 asemakaavan muutosehdotus esiteltiin kaupunkiympäristölautakunnalle ja lautakunta päätti jättää ehdotuksen pöydälle. Lopullisesti lautakunta hyväksyi ehdotuksen 5.2.2019 pidetyssä kokouksessa nähtäville asetettavaksi. Muistutuksen tekijöiden laatima kirjelmä/mielipide oli sekä lautakunnan jäsenillä kummassakin edellä mainituissa kokouksissa sekä kaavoittajalla käytössä, mutta mielipiteiden ei ole katsottu antavan aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Asemakaavan muutosehdotus on ollut nähtävillä 20.2.-21.3.2019 muistutuksia ja lausuntoja varten. Tässä vaiheessa on kaikilla osallisilla ollut mahdollista antaa palautetta (muistutus) kaavaehdotuksesta.

Helsingin kaupunginmuseon kannanotto oli annettu edellisestä suunnitteluvaiheesta eli kaavan valmisteluaineistosta, jonka jälkeen rakennuksien massoittelua on muutettu ja sovitettu paremmin pohjoispuoleiseen kerrostaloalueeseen. Asemakaavan muutosehdotus oli lausuttavana

kaupunginmuseolla. Kaupunginmuseo ei ole antanut lausuntoa asema-kaavan muutosehdotuksesta.

Asemakaavamuutoksen suunnitteluprosessi on toteutettu siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaki ja -asetus edellyttävät. Kaikki mielipiteet ja muistutukset on käsitelty tässä kaavamuutoksessa ja otettu parhaalla mahdollisella tavalla huomioon.

Etäisyydet uusiin rakennuksiin Koirasaarentiellä

Esitetään, että Koirasaarentien varren puistoketju on tontin 49072/13 kohdalla kapeimmillaan alle 40 metriä leveä, ja että kaavaehdotuksen uusi kerrostalotontti on liian kapea ja ahdas sekä rivitaloyhtiön että uuden kerrostalon asukkaiden näkökulmasta. Viitataan, että kyseisen tontin suunnittelu on 1970-luvulla perustunut siihen, että tontti rajautuu puistoon, jolloin on ollut mahdollista sijoittaa osa rakennuksista tontin pohjoisrajalle jättäen tontin keskelle asemakaavan edellyttämää luonnonmukaista aluetta. Huolehditaan, että kaavamuutoksen seurauksena olevat rakennukset ovat jäämässä erityisen lähelle uutta kerrostaloa, eikä kaavassa ole selkeästi havainnollistettu, kuinka kapea kerrostalotontti olisi ja kuinka lähelle korttelin rivi- ja omakotitaloja kerrostalo tosiasiassa nousisi. Nähdään, että ehdotus on todellista tilannetta kaunisteleva ja että kerrostalon ja pientalojen kontrasti olisi karu. Viitataan ehdotuksen selostusosan poikkileikkauksiin, josta ei nähdä tilannetta, jossa kerrostalo ja pientalo sijoittuisivat kaikkein lähimmäksi toisiaan. Epäillään, että kallion ja puuston säilyminen jäisi kovin vähäiseksi.

Pyydetään, että muistutuksen käsittelijät tekisivät katselmuksen paikan päällä, sekä pyydetään mittaamaan korttelin nykyisestä puistosta maastossa alue, jolla kerrostalotontin eteläreuna muodostaisi kaavaselostuksessa tarkoitetun viherpuskurivyöhykkeen. Tältä alueelta tulisi laskea olemassa olevat puut ja tehdä arvio siitä, mitkä puuyksilöt realistisesti voisivat selvitä rakennusvaiheesta. Lisäksi voisi tehdä arvion siitä, minkälaiset istutukset olisivat mahdollisia, jotta saataisiin kuva siitä, miten kerrostalon ja pientalojen välinen ero tosiasiallisesti ”pehmenisi tontille jätettävällä puustoisella alueella ja pysäköintipaikojen väliin määrätyillä puuistutuksilla”.

Vastine

Uusi rakentaminen on sijoitettu mahdollisimman pohjoiseen Koirasaarentien varteen. Uusien tonttien vieressä pohjoispuolella on raitiotie- ja bussipysäkki, mikä toimii myös vaihtopysäkkinä Laajasalon eteläosista tuleville busseille. Myös pysäköintiratkaisu, jossa kannenalainen pysäköinti on muutettu maantasopysäköinniksi ja toinen pysäköintikampa on autotalleissa rakennuksen rungossa, on optimoitu tavoitteena säästää mahdollisimman paljon piha-alueita. Tämä on kasvattanut viheralu-

een osaa viisi metriä. Laajemman piha-alueen jättäminen ei ole mahdollista rakennusoikeutta vähentämättä, ja aiempaan viitaten tälle nimenomaiselle kohdalle se ei siten ole tarkoituksenmukaista.

Olevaa puustoa pyritään mahdollisuuksien mukaan säilyttämään, ja tätä tavoitetta ohjaa asemakaavamääräys ~pu~: ”Likimääräinen alueen osa, jolla olevaa puustoa tulee säilyttää”. Kaavaan merkittyä tavoitetta puiden säilymistä ja uusien viheristutusten suunnittelua tullaan ohjaamaan hankkeen suunnitteluvaiheessa aluetyöryhmissä. Yksittäisten puiden säilymismahdollisuudet arvioidaan rakennus- ja pihasuunnitteluvaiheessa - sitä on verrattain vaikea arvioida kaavoitusvaiheessa ennen yksityiskohtaisempaa rakennussuunnittelua. Maankäyttö- ja rakennuslain 133 §:n mukaan rakennuslupavaiheessa kuullaan myös naapureita, ja tässä vaiheessa rakennussuunnitelman lisäksi nähtävillä on myös pihasuunnitelma, joista näkee mm. tontin istutukset ja säilytettävät puut.

Kaavatyön aikana suunnittelijat ovat tehneet maastokäyntejä kaava-alueelle ja sen ympäristöön, sekä tutkineet eri vaihtoehtoja suunnittelutyön aikana. Kaupunkiympäristölautakunta puolsi asemakaavamuutoksen ehdotusvaiheessa kyseistä suunnitteluratkaisua (kaupunkiympäristölautakunnan päätös 5.2.2019).

Rakennusten korkeus Koirasaarentiellä

Esitetään, että Koirasaarentien varren kerrostalojen räystäskorkeudet tulee merkitä kaavaan, sillä kerroskorkeushan voi olla vaikka 5 m, jolloin rakennuksen räystäskorkeus on hyvin korkealla.

Vastine

Koirasaarentien eteläpuoleisiin kortteleihin on lisätty rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema.

Ilomäentien alueen täydennysrakentaminen

Humalniementie

4-kerroksinen kerrostalo puistokaistaleella 2-kerroksisten pientalojen välissä Humalniementiellä korttelissa 49003 tontilla 13 nähdään ympäristöönsä soveltumattomana.

Vastine

Humalniementien ja Yliskyläkaaren risteyksen ympäristössä Humalniementien eteläpuolelta alkaa kerrostaloalue. Kyseisessä risteyksessä vastapäätä asemakaavoitettua nelikerroksista pienkerrostaloa sijaitsevat kolmikerroksiset kerrostalot, joten mittakaava ei ole täysin erilainen

suhteessa olemassa olevaan rakennuskantaan. Tontilla ei ole huomattavia luontoarvoja. Täydennysrakentamisen yhteydessä menetetään nykyistä puustoa, mutta kaupunkikuvallisesti tärkeitä puita kuten mäntyjä ja vaahteroita on asemakaavassa merkitty säästettäväksi tontilla.

Ollinvainio

Esitetään, että asuntokortteliin 49014 osoitettu asuinrakennus on sekä kerrosluvultaan että sallitun kerrosalan suhteen ylittämätön. Pohditaan, että rakennus sijoittuisi ilmeisesti tasossa + 9.0 kansirakenteelle, joka on jo olevia rakennuksia selvästi korkeampi lähtötaso. Rakennus olisi kuusikerroksinen; yksi kerroksista saisi olla ns. maanpäällinen kellari-kerros ja kerrosten yläpuolelle saisi rakentaa asukkaiden käyttöön tarkoitettua terassi- yms. tilaa, jollaisena rakennus poikkeaisi mittakaavalisesti Ollinraitin ympäristön rakennuskannasta. Viitataan voimassa olevaan asemakaavan (v.1974) korttelia koskevaan kaavamääräykseen, jonka mukaan alueella on rakennusryhmittäin noudatettava yhteistä rakennustapaa.

Arvellaan, että rakennettavaksi sallittu kerrosala (4 300 k-m²) lienee saavutettavissa vain totutusta poikkeavilla porrashuoneratkaisuilla. Epäilläään, että luhtikäytäväratkaisu olisi onnistunut ja naapurustolle ulkonäköllisesti, käytöltään tai valaistusjärjestelyiltään mieluisa. Kritisoidaan, että kaavamääräyksillä korttelin rakennustapaa ei ole lähemmin ohjeistettu.

Koetaan ratkaisun oleva ahdistava kaupunkitilallisesti, haitaksi jo olemalle asutukselle ja sopivan huonosti rakennettuun ympäristöön. Todetaan, että asemakaavaehdotus merkitsisi myös kaikkien lähiviheralueiden rakentamista. Vaaditaan ratkaisulle asetettavaksi korkeat ympäristölliset ja arkkitehtoniset vaatimukset. Vaaditaan, että asemakaavaa tarkistetaan ympäristön ja Etanapolun kannalta suhdakkaammaksi kerrosten määrää laskemalla ja rakennusoikeutta supistamalla.

Vastine

Korttelin 49014 tontille 4 esitetään asemakaavamuutosehdotuksessa 6-kerroksista asuinkerrostaloa (4 300 k-m²) jonka pysäköinti on maantassossa istutuksin jäsennehtynä sekä autotalleissa rakennuksen rungossa. Ollinpolku ja Ollinraitio, joiden väliin kyseinen tontti jää, ovat korrassa n. +9.0. Kaava mahdollistaa tässä korttelissa pohjoisjulkisivulle sijoittuvan luhtikäytävällisen ratkaisun, jossa pelastus toimii rakennuksen molemmista päädyistä. Kaavaan merkittävät tavoitteita ja kaupunkikuvallista ja arkkitehtonista laatua tullaan ohjaamaan hankkeen suunnitteluvaiheessa aluetyöryhmissä.

Marunakuja ja Kiiltomadonpuisto

Huomautetaan, että kaavaehdotuksessa ei ole huomioitu valmisteluaineistosta esitettyjä ehdotuksia asukasviihtyvyyden ja maisemallisten arkkitehtonisten arvojen parantamiseksi. Toivottiin, että Marunakujan länsipuolella sijaitsevalle kapealle puistokaistaleelle esitetyt kaksi 6-7 -kerroksista asuintaloa voisi korvattaisi yhdellä, kaupunkimaisemaan paremmin soveltuvalla, puolet matalammalla, mutta vastaavasti pidemmällä rakennuksella, jolloin viereisten 3-kerroksisten asuinrakennusten kaltainen matala lisärakentaminen säilyttäisi parhaiten kaupunkirakennustaitteen kannalta alkuperäisen ajatuksen kaupungin rakennustarpeen samalla täytyessä.

Viitataan alkuvuonna 2018 esitettyyn kannanottoon ja siinä esitettyihin muutosehdotuksiin. Asemakaavaehdotuksessa ei muistutuksen esittäjän mielestä ole otettu esille nostettuja asioita millään tavalla huomioon. Sen mukaan Marunapolun varteen näyttäisi olevan suunnitteilla vielä valmisteluaineistoakin tiiviimpi nauha korkeita uudisrakennuksia. Suoje-luarvot näkyvät joutuvan täysin unohduksiin. Samoin muistutetaan aiemmasta esityksestä, että Marunakujan bussipysäkin ja Humal-nien venekerhon rantaan vievän tien välisellä alueella sijaitsevalle jou-tomaalle voisi erinomaisesti tehdä naapurustoon sopivan, 3-kerroksi-sen asuinrakennuksen. Vastapäisten kahden uuden kerrostalon vähen-tynyt asuinpinta-ala saataisiin näin korvattua ilman, että siitä koituisi kohtuutonta lisähaittaa viereisille rivitaloille. Kaavamutosehdotusta pyydetään muuttamaan.

Muistutetaan, että Kiiltomadonpuistoon esitetyt 5-kerroksiset rakennuk-set turmelevat suositun puiston ja ovat myös ristiriidassa alkuperäisen maisemallisen ajatuksen kanssa. Esitetään, että rakentamista siirrettäi-siin puiston pohjoisreunaan, lännestä tulevan raitiotien varteen lähelle Marunapolun 90 asteen käännöstä, ja esitetään kerroskorkeuden ma-daltamista 4:ään. Vähentynyt kerrosala voitaisi korvata Ollinpolun kah-den uudisrakennuksen länsipäätä jatkamalla ja esimerkiksi länsipäässä pohjoissuuntaan tehtävällä kulmajatkeella.

Vastine

Ilomäentien ja Marunapolun varteen kaavan mahdollistamat asuin-kerrostalot seuraavat alueen selkeää ja jokseenkin yksinkertaistettua muo-tokieltä. Suorakulmaiset muodot ja olemassa olevan rakennuskannan koordinaatistossa olevat rakennukset arkkitehtuuria määrittävine kaa-vamääräyksineen on pyritty sopeuttamaan mahdollisimman hyvin kau-punkiympäristöön. Ne ovat ennemminkin alisteisia kuin pääosassa ole-massa olevan rakennuskannan rinnalla.

Marunakujan itäpuolella oleva alue ei ole ollut mukana kaavamutok-sessa, eikä sen täydennysrakentamismahdollisuuksia ole tutkittu.

Ilomäentie 7

Esitetään, että Ilomäentie 7:n tontille sijoitettavan uuden rakennuksen arkkitehtuuri tulee sopeuttaa muun Ilomäenrinteen rakennuskannan kanssa. Asemakaavaehdotuksen selostuksestakin ilmenee, että Ilomäentien rakennuskanta torni- ja lamellitaloineen muodostaa ehyen kokonaisuuden, mihin kaupunginmuseo ei lausunnossaan puolla esitetyn kaltaista lisärakentamista. Pelätään, että Ilomäentie 7:n lisärakentaminen rikkoo kokonaisuuden, ja että tontille osoitettu lisärakennusoikeus mahdollistaa erittäin massiivisen rakennuksen, joka poikkeaa siten merkittävästi viereisistä 1970-luvun kerrostaloista ja muuttaa myös katulinjaan kiinni sijoittamisen takia alueen ilmeen aivan toiseksi. Vaaditaan, että rakennusoikeuden määrä ja uuden rakennuksen sijoitus ja arkkitehtuuri tulisi sovittaa paremmin nykyiseen rakennuskantaan.

Vastine

Kaupunkisuunnittelun näkökulmasta kokonaisuuden ja sen keskeisten ominaispiirteiden katsotaan säilyvän yhtenäisenä uudisrakentamisen sijoituessa raitiotien varteen ikään kuin ehjän kokonaisuuden ”reunamalle”. Kokonaisuus tulee edelleen säilymään Yliskylän suurmaisemassa selkeästi erottuvana maamerkinä. Kaavamääräykset ohjaavat uudisrakennuksen hillittyä olemusta, ja estävät rakennuksen kohoamista erityiseksi elementiksi suurmaisemassa. Kaavaan merkittyjä tavoitteita ja kaupunkikuvallista ja arkkitehtonista laatua tullaan ohjaamaan hankkeen suunnitteluvaiheessa aluetyöryhmissä.

Luontoarvot, viheryhteydet ja virkistys

Maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n 2 mom kuuluu: ”Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.” Muistutetaan, että yleiskaava edellyttää vihersormien ja muiden seudullisten viheralueiden sekä paikallisen viheralueverkoston jatkuvuuden turvaamisen. Tulevan raitiotielinjan viereen on yleiskaavassa merkitty viheryhteys. Korttelissa 49072 koskevassa voimassa olevassa asemakaavassa on nimenomaan kiinnitetty huomiota luonnonympäristön säilymiseen.

Koirasaarentien alueen suunniteltu täydennysrakentaminen kohdistuu olemassa oleviin puistoihin ja nykyisille vehreille omakotitonteille. Esitetään, että ehdotusta koskevissa lausunnoissa ja mielipiteissä on eri tahoilta painotettu luonnonkallioiden, puiden, muun kasvillisuuden ja

eläinten elinympäristön säilyttämistä vedoten luonnonympäristön merkitykseen ihmisten terveydelle ja hyvinvoinnille ja lasten luonnonmukaisen ympäristön tärkeyteen. Viitataan siihen, että kaupunkiympäristölautakuntakin on katsonut, että kasvillisuuden istuttamiseen Koirasaarentien varrelle tulee kiinnittää huomiota. Huomautetaan, että rivitaloyhtiön tontille 49072/13 ei ole mahdollista lisätä istutuksia C- ja D-talojen pohjoispuolelle. Harmitellaan, että kaupunkialueella harvinaisten luontotyyppien, kuten alueen lehtometsän säilyttämistä ei ole huomioitu rakennushankkeessa. Ehdotetaan, että puistojen rakennushankkeista luovutaan.

Esitetään huoli korttelissa 49072 tonteista ja rakennettavaksi aiotusta puistosta. Esitetään, että korttelin pienen puiston muuttaminen kerrostalotontiksi hävittäisi suuren osan jäljellä olevasta luonnontilaisesta alueesta, sen kasvillisuudesta ja eläimistä.

Esitetään, että puistojen säilyttäminen Koirasaarentien varrella olisi monella tavalla kestävämpi strategia kuin se, että suuri osa olemassa olevista puista ja muusta kasvillisuudesta ensin hävitettäisiin ja myöhemmin tilalle pyrittäisiin istuttamaan uusia. Kysytään, mihin uutta kasvillisuutta ylipäätään olisi mahdollista istuttaa etenkin Koirasaarentien pysäkkialueilla. Sen sijaan olemassa olevat puistot yhdessä jäljelle jäävien omakotitonttien kanssa muodostaisivat katkeamattoman viheryhteyden raitiotien varteen.

Muistutetaan luonnonympäristön terveysvaikutuksista erityisesti mielen mm. stressinhallinnassa sekä immuunijärjestelmän kehittämisessä ja lasten mielenterveyttä edesauttaen. Vedotaan sen puolesta, että täydennysrakentamisessa punnittaisiin kortteli korttelilta toisaalta pyrkimystä tiiviiseen kaupunkimaiseen rakentamiseen ja toisaalta terveellisen ja viihtyisän lähiympäristön merkitystä.

Viitataan luonnonsuojelulain 49 momenttiin, jonka mukaan luontodirektiivin eläinlajeihin kuuluvien yksilöiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty. Viitataan ympäristökeskuksen toteamaan kaavaehdotuksen vuorovaikutusraportissa: ”Koirasaarentien eteläpuolelle Laajasalon kalliometsät (M72/13) sisältää metsäluonnon monimuotoisuusohjelman kriteeriluokan II kuvioita kaava-alueella. Rakentamisesta huolimatta tavoitteena tulisi olla vähintäänkin pohjois-eteläsuuntaisen viheryhteyden säilyttäminen tällä kohdin.”

Esitetään, että Koirasaarentien eteläpuolen alueen asemakaavoituksessa on otettava huomioon MRL:n 54 momentin mukaiset asemakaavan sisältövaatimukset sekä luonnonsuojelulain 49 momentin mukaiset määräykset. Koirasaarentien varrella olevissa puistoissa kasvaa isoja luonnonpuita ja puistojen säilyttäminen turvaisi parhaiten paikallisen viheralueverkoston jatkuvuuden.

Korttelin 49059 tonteilla 1 ja 2 on monta vanhaa mäntyä ja muita vanhoja havupuita (yli sata vuotiaita). Todetaan, että nämä tulee säilyttää tonteille rakennettaessa ja että suunnitellun rakentamisen tulee ottaa huomioon rakennusalueen puut ja pensaat ja säästää näistä mahdollisimman monet.

Vastine

Laajasalon viheralueet ovat luonteeltaan pääosin virkistysmetsää ja se on yksi Helsingin vehreimmistä ja eniten viheraluetta sisältävistä kaupunginosista. Vaikka puistoalueillekin on osoitettu rakentamista, sijoittuu asemakaavamuuosalue pääosin nykyisille liikennealueille ja rakennettujen alueiden tuntumaan, eikä tule kokonaisuudessaan merkittävästi vähentämään viheralueen määrää. Yleiskaava 2016:n ”Helsingin viher- ja virkistysalueet ja kaupunkiluonto” julkaisussa on esim. todettu, että ”Vihersormet ovat yhteydessä toisiinsa kaupunginosapuistojen, bulvardien, kävely-yhteyksien, merenrantapromenadien, kapeiden luontokaistaleiden, vihervöiden ja viherkäytävien välityksellä ja palvelevat virkistystä ja ulkoilutoimintoja samoin kuin arjen yhteyksiä kouluihin, ostosalueisiin ja työpaikkoihin. Suurimmat toimivat myös ekologisina käytävinä.” Viheryhteydet voivat olla siis luonteeltaan hyvin erilaisia.

Vuosikymmeniä vanhojen suunnittelu- ja mitoituseriaatteiden soveltaminen alueella ei ole perusteltua muun muassa liikenteellisten lähtökohtien muututtua. Pikaraitiotien varren rakennusoikeutta ei ole kaupungin strategia, uusi yleiskaava ja muut kaupunkia ohjaavat sopimukset huomioon ottaen mahdollista suunnitella vastaamaan aikaisempien vuosikymmenten suunnitteluperiaatteita ja tehokkuuksia. Niihin nähden 2020-luvulla rakennettavissa kohteissa rakentamisen reunaehdot ja kaupungin kasvutavoitteet ovat merkittävästi muuttuneet.

Kun otetaan huomioon yleiskaava 2016 ja sen tavoitteet, voidaan todeta, että Laajasalossa tulee tulevaisuudessakin olemaan viheraluetta enemmän kuin Helsingissä keskimäärin, vaikka väestönkasvun edellyttämää täydennysrakentamista toteutetaan Laajasalossa. Tällä hetkellä Laajasalossa on viheraluetta huomattavasti enemmän asukasta kohti kuin keskimäärin Helsingissä. Kaupungilla on lähtökohtaisesti periaatteena, että rantoja avataan yleiseen käyttöön mm. rantareitin avulla. Merellisyys ja saaristo lisäävät merkittävästi Laajasalon virkistysmahdollisuuksia.

Korttelin 49059 rakennusalueetta on lyhennetty n. 6,5 m rakennusalan itäpäädyistä, joka mahdollistaa osan puiden säilymisen. Lisäksi tarkistettuun kaavaehdotukseen on kyseiselle tontille lisätty puiden säilyttämiseen ohjaava ~pu ~ -merkintä.

Viheralueet

Viitataan vuorovaikutusraportissa esitettyyn seikkaan, että Laajasalossa on viheraluetta huomattavasti enemmän asukasta kohti kuin keskimäärin Helsingissä, ja että asia tulee säilymään näin kaikista Laajasalon tulevista rakennushankkeista huolimatta. Sanotaan toteaman olevan ilman todellista pohjaa eikä faktaa virkistysalueiden määrästä myöskään esitetä. Vaaditaan kunnon kaaviot ja tilastot kaupungin väitteiden pohjaksi. Todetaan, että usein Laajasalon virkistysalueisiin on laskettu mm. vesialueita, Vartiosaari, Villinki, Santahamina jne. ja mielletään vuorovaikutusraportin väitteet vain selittelyksi.

Perustellaan, että Helsingin keskustassa on vähän viheralueita, koska se on rakennettu sata vuotta sitten, jolloin viheralueet olivat kaupungin ulkopuolella kävely- tai venematkan päässä nykyisillä esikaupunkialueilla, esim. juuri Laajasalossa.

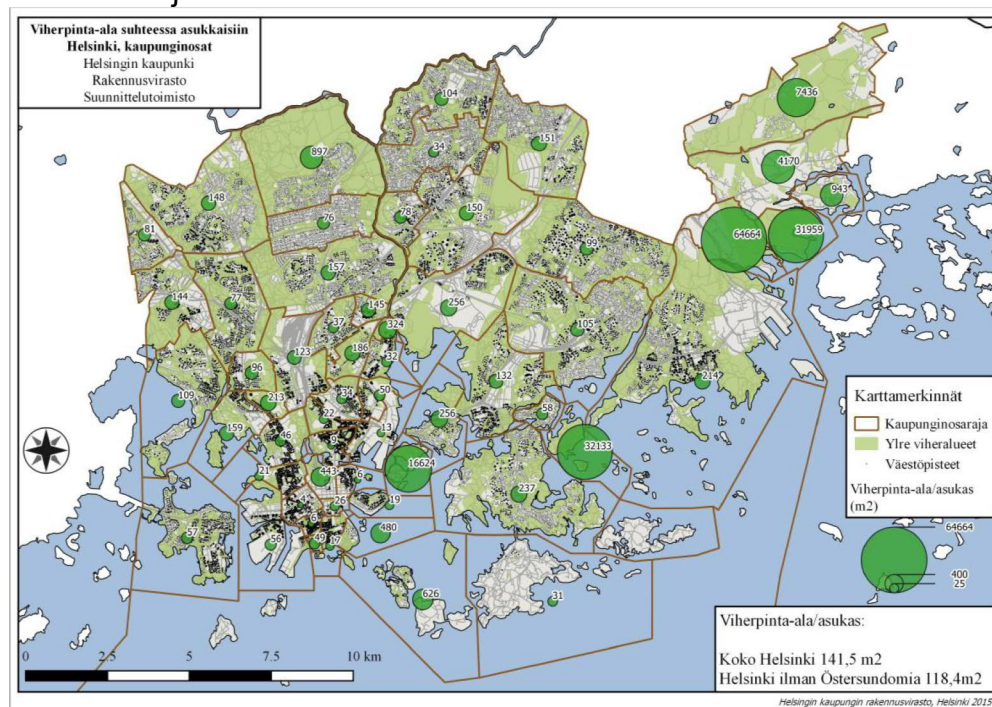
Todetaan, että nykyäänkin esikaupunkien virkistysalueet palvelevat myös Helsingin keskustan asukkaita, eli Laajasalon viheralueilla on moninkertainen merkitys. Kruunuvuoren siltaa on kaupungin taholta vahvasti perusteltu sillä, että keskustan asukkaat pääsevät kätevästi virkistysalueille, eli kaupungin oma suunnittelukin perustuu siihen, että Laajasalossa on nykyiset hyvät virkistysalueet, eikä niitä voi vähentää. Vaaditaan, että Koirasaarentien kortteleissa etelä-pohjoissuuntainen vihervyöhyke tulee säilyttää ja sillä kohdin jättää rakentamiseen katko. Esitetään, että Koirasaarentien ja Ilomäentien ympäristön nykyisten viheralueiden rakentaminen heikentää osaltaan alueen ekologista verkostoa. Kaavan Laajasalon viheralueverkostolle aiheuttamia haittoja on mahdollista olennaisesti pienentää vähentämällä rakentamista Koirasaarentien etelä- ja pohjoispuolelta, jossa rakentamisvaraukset osuvat osaltaan arvokkaiisiin lehtometsiin, jotka muodostavat osan selkeästä eteläpohjoissuuntaisesta metsäekologisesta yhteydestä Hevossalmen ja Tullisaaren metsien välillä. Esitetään, että asemakaavaehdotuksen varaukset AK 49063 ja AK 49056 sekä viimeksi mainitun lounaispuolinen ET-varaus muutetaan VL/luo-alueiksi.

Muistutetaan, että Laajasalon alueen arvo asukkaiden kannalta perustuu merkittävältä osaltaan sen merenrantoihin ja muuhun luontoon, sekä metsäalueisiin että rakennettuihin puistoihin. Niiden käytön turvaaminen on alueen viihtyisyyden kannalta ensiarvoisen tärkeää. Koska kaavaehdotuksessa esitetään runsaasti rakentamista nykyisille viheralueille, tulee esimerkiksi poistettavaa puustoa korvata uudella aina kuin mahdollista.

Vastine

Laajasalo on Helsingin vehreimpiä asuinalueita, jossa on kaupunkimetsää noin 360 hehtaaria. Tiedot viheralueiden määrästä perustuvat Helsingin kaupungin yleisten alueiden rekisteriin. Kaavaa tehdessä käytössä oli vuoden 2013 tiedot, joissa viheraluetta oli Laajasalossa n. 250

m² / asukas. Vuoden 2015 tiedoissa viheraluetta on Laajasalossa 237 m² / asukas. Laskelma on tehty kaupunginosittain, joten Laajasalon viheralueet eivät sisällä Vartiosaaren, Santahaminan tai saariston alueita. Laajasalon virkistysmahdollisuudet lisääntyvät entisestään tulevaisuudessa, kun Vartiosaaren virkistyskäyttöä ollaan aktivoimassa. Laajasalon pitkä rantaviiva ja merellisyys nostavat viheralueiden virkistysellisiä arvoja.



Tässä asemakaavassa rakentamiseen otetut metsäalueet ovat melko pieniä ja rajautuvat nykyisinkin katualueisiin jopa kahdelta sivulta, kuten Koirasaarentien ja Köökarinkujan varrella oleva kortteli 49056.

Koirasaarentien eteläpuolella sijaitsee arvokas metsäkohde nimeltään Laajasalon kalliometsät, johon kaava-alue osittain osuu. Kohteessa ei ole metsälain 10 §:n mukaisia erityisen tärkeitä elinympäristöjä, eikä luonnonsuojelulain 29 §:n mukaisia suojeltuja luontotyyppisiä. Alueella on kaksi kuviota, joista toinen on luokiteltu yhtenäisyyden kannalta tärkeäksi lisäalueeksi, joka ei täytä Metso-kriteerejä ja toinen on lehtoa (0,6 ha), joka on luokiteltu II luokan Metso-kohteeksi.

Laajasalossa on kaksi vahvaa, metsäistä ekologista yhteyttä; toinen on Tullisaari-Stansvikin metsäinen etelä-pohjoissuuntainen ekologinen yhteys ja toinen Vartiosaaresta Jollakseen johtava metsäinen yhteys, joka on yleiskaavan kaupunkiluontoliitekartassa merkitty metsäverkostoyhteydeksi. Kumpikin näistä laajoista ekologisista yhteyksistä sijaitsee noin 800 metrin päässä nyt heikentyvästä Köökarinkujan tienoilla olevasta viheryhteydestä

Rakentaminen uuden raideliikenneyhteyden välittömään läheisyyteen on arvotettu nykyisiä virkistysmetsiä tärkeämmäksi. Viheryhteys yli Koiraarentien muuttuu luonteeltaan entistä rakennetummaksi ja viheryhteyttä vahvistetaan mm. katupuiden ja muiden istutusten avulla. Uudessa asuinkortteleissa on käytössä Helsingin viherkerroin, joka ohjaa rakentamista tiivistyvässä kaupungissa vihreään, viihtyisään ja ilmastokestävään suuntaan.

Sosiaalisesti toimiva ja eri väestöryhmien tarpeet huomioon otettava elinympäristö ja turvallisuus

Maankäyttö- ja rakennuslain 5 §: 1 mom 1 kohdan mukaan alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista.

Viitataan hallituksen esityksen HE 101/1998 alueiden käytön suunnittelun tavoitteita koskevan säännöksen sisältävän ne keskeiset asiat, joita kaavoituksella pyritään edistämään. Sisällöllisten tavoitteiden ohella tässäkin säännöksessä korostetaan suunnittelun vuorovaikutteista luonnetta ja suunnittelun perustumista riittävään vaikutusten arviointiin. Pykälässä ehdotetut tavoitteet koskevat keskeisiä kaavoituksella edistettäviä elinympäristön turvallisuuteen, terveellisyyteen ja viihtyisyyteen, eri väestöryhmien asemaan, yhdyskuntarakenteeseen, ympäristöarvoihin, ympäristöhaittojen ehkäisyyn ja luonnonvaroihin liittyviä kysymyksiä.

Tuodaan esiin, että korttelin 49072 tontti ei olisi lapsiystävällinen, ja kaavaehdotuksen uudet kerrostalotontit ovat hyviksi pihoksi liian ah-taita eikä tontin keskelle jää kaavaselostuksessa mainittua ”rauhaisaa aluetta, jossa ei ole pysäköintiä ja jonne leikkipaikat luontevasti sijoittuvat”. Rappukäytävien ulko-ovista astuttaisiin suoraan vilkkaan kadun varteen tai pihan puolella pysäköintialueelle. Muistutetaan, että lapsiystävällinen ja lapsiperheitä houkutteleva täydennysrakentaminen olisi järkevää asuntopolitiikkaa.

Vastine

Kaupungin näkemyksen mukaan suunnittelu on toteutettu lain ja asetusten edellyttämällä tavalla ja kaavan vaikutuksia on arvioitu siten, kuin maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:ssä on säädetty. Tarkemmat perustelut asemakaavoitettavien alueiden osalta löytyvät kaavaselostuksesta. Kaavaehdotuksessa on tutkittu, että tarpeellinen määrä vapaata piha-aluetta leikkiä ja oleskelua varten on sovittavissa pihoilta. Lisäksi alueen välittömässä läheisyydessä on muitakin virkistys- ja viheraluetta.

Laajasalon kaavoitus ja ratikkakorttelin asemakaavamuutos

Esitetään, että asemakaavamuutosehdotusta tulee arvioida koko raitiotiesuunnitelman kannalta Koirasaarentien-llomäentien asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan. Kommentoidaan, että molemmat suunnittelualueet liittyvät Laajasalontien raitiotiehankkeeseen, ja että hanketta tulee arvioida koko raitiotieliikennesuunnitelman kannalta eikä vain hajanaisten yksittäisten postimerkki-kaavojen kautta, kuten nyt on tarkoitus tehdä, vieläpä samanaikaisesti valmistelussa olevien Koirasaaren-llomäentien alueen ja llomäentiehen saumattomasti liittyvän ratikkakorttelin asemakaavan osalta.

Viitataan Laajasalo-Degerö-seuran vuosia esillä pitämään ehdotukseen, että bulevardiksi suunniteltavan Laajasalontien ja ostoskeskusten alueelle voisi sijoittaa tiivistä ja kohtalaisen korkeaa rakentamista ja jättää liikuntapuiston alue rauhaan ja näin välttää virkistysalueiden suupistaminen. Nyt ehdotukseen lisätty ”Herttoniemen suuntaan varautuminen” nähdään ongelmallisena, koska Herttoniemi-jatke nähdään toteuttamiskelpoisena vasta ratikkavarikon ja Yliskylä-lenkin toteuduttua. Esitetään kritiikkiä llomäentien alueen raitiolinjauksen perusteluita sekä ratikkakorttelin sijoittamisen vaihtoehtomuutta kohtaan, sekä esitetään, että perustelujen tueksi ei olla löydetty kaavaehdotuksesta ja liitemateriaaleista sellaista konkreettista tietoa, joka väitteitä riittävästi tukisi. Odotetaan myös kaupunkiympäristölautakunnan jäsenten edellyttävän ko. tietoa ennen päätösten tekemistä.

Kritisoidaan järjestettyjen asukastilaisuuksien olleen valmiiden suunnitelmien esittelytilaisuuksia, ja että lopputulos on lyöty lukkoon jo ennen selvityksiä. Samoin kritisoidaan sitä, että ratikkakortteleille ei ole esitetty todellisia vaihtoehtoisia sijainteja. Esitetään argumentteja, joissa perustellaan, miten tämä on käynyt ilmi kaavatyön aikana. Esitetään, että kaava tulee palauttaa valmisteluun yhdessä ratikkakorttelin kaavan kanssa. Viitataan myös Helsingin kaupungin strategiassa linjattuun Helsingin toimintamalliin, joka perustuu suureen avoimuuteen ja läpinäkyvyyteen, ja että kaupunkia tulee kehittää asukkaiden kanssa.

Vastine

llomäentien ja Koirasaarentien asemakaavamuutoksen keskeistä sisältöä ovat Kruunusillat raitiotien mahdollistaminen asemakaavan muutosalueella sekä raidehanketta tukevan kaupunkirakenteen täydentäminen uudella asuinrakentamisella. Asemakaavan muutosalueen edellä mainittu pääsisältö on ratkaistu lainvoimaisessa uudessa yleiskaavassa. Kruunusillat raiteesta on hyväksytty (kvsto 31.8.2016) hankesuunnitelma, johon pohjaten tätä asemakaavamuutosta osaltaan on valmisteltu. Myös Herttoniemen suunnan mahdollinen raideyhteys on esitetty yleiskaavassa. Se on Kruunusillat hankkeesta erillinen hanke, josta ei

ole vielä tehty päätöksiä tai yleiskaavaa tarkempia suunnitelmia. Kyseisen joukkoliikenneyhteyden parantaminen, mahdollisesti raideyhteyden rakentaminen, tulee tarpeelliseksi Kruunusillat hankkeesta riippumatta. Molemmat ovat tarpeellisia, eivätkä sulje toisiaan pois kuten muistutuksessa on Yliskylän osalta esitetty. Yliskylän osalta Kruunusillat raideyhteyden palvelualueella on raiteen rakentamisen kannalta riittävästi maankäyttöä, jotta yhteys on tältä osin kannattavaa rakentaa. Täydennysrakentaminen tukee tätä entisestään.

Kruunusillat hankkeen ja Helsingin yleiskaavan osalta vuorovaikutusprosessit on käyty aiemmin. Kaupungin kehittymisen kokonaisuutta on esitetty näissä laajemmissa suunnitelmissa ja lisäksi kaikkien mainittujen asemakaavahankkeiden yhteydessä pidetyissä asukastilaisuuksissa on esitelty ja keskusteltu kokonaisuudesta, joihin yksittäiset kaavahankkeet liittyvät. Asemakaavoja valmistellaan sen suuruksina kokonaisuuksissa, joiden osalta suunnittelutyö, prosessiin kuuluvat selvitykset ja vuorovaikutus voidaan tarkoituksenmukaisesti toteuttaa. Laajasalon ratikkakortteli ei kuitenkaan ole tämän asemakaavamuutoksen sisältöä, kuten ei ole myöskään Laajasalontien varsi eikä varsinainen liikuntapuiston alue.

Asemakaavan muutosprosessin aikana on huomioitu myös saatua palautetta ja suunnitelmia on kehitetty tarvittavin osin saadun palautteen suuntaan. Merkittävin muutos on Ollinraitin pysäkin siirtäminen Marunakujan puolelle. Asemakaavan täydennysrakentamiseen on myös tarjottu mahdollisuutta asemakaava-alueen yksityisille maanomistajille ja taloyhtiöille. Tällaisia hankkeita on asemakaavassa mukana neljä.

Rinki ekopiste

Ringillä on ekopiste alueella, jota siellä tarvitaan myös jatkossa. Ekopisteellä kerättävät jakeet olisivat jatkossa: kuitupakkaukset, lasipakkaukset, pienmetalli, muovipakkaukset, paperi ja vaatteet. Muistutetaan, että keräysvälineiden tyhjennys tapahtuu nostoperusteisesti, joten niiden yläpuolella ei voi olla katosta, sähköjohtoja jne. Pyydetään varmistettavan, että myös jatkossa tuottajavastuu hoituu alueella.

Vastine

Kierrätyspisteen sijaintia alueella selvitetään edelleen. Lähtökohtaisesti sen siirtämistä tutkitaan Laajasalon kauppakeskuksen yhteyteen, jossa sille on suurin käyttäjäkunta. Tätä selvitetään tekeillä olevassa kauppakeskuksen toisen vaiheen suunnitelmassa.

Hankerajauksesta

Esitetään, että kaavahankkeen aluerajaus on esitetty asemakaavamuutoksen valmisteluaineistossa harhaanjohtavasti, eikä hankekortin ”asemakaava 2016-000535” muutosalueen rajausta vastaa aineiston Koira-saarentien — Ilomäentien alueiden asemakaavan muutos valmisteluaineisto -sivujen ja 13.12.2017 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman rajausta. Edellisessä kaava-alue ei ulotu lainkaan Ilomäentieltä Reposalmentietä länteen, mutta valmisteluaineistossa ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa Reposalmentie on välillä Koulutanhua-Reposalmenpolku mukana suunnittelualueessa.

Vastine

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa (OAS) tiedotetaan osallisille alueella olevasta kaavamuutostarpeesta ja suunnittelun tavoitteista, mutta kaavaehdotuksen sisältö ei useinkaan ole tuossa vaiheessa vielä tarkasti tiedossa, ja mm. aluerajausmerkintä on viitteellinen muuttuen tarkastelurajauksesta kaava-aluerajaukseksi. Suunnittelun edetessä ja mennessä tarkemmaksi myös OAS:issa esitetyt asiat aluerajauksineen luonnollisesti tarkentuvat, ja OAS:ia täydennetään tarvittaessa kaavaprosessin edetessä. OAS:n päivitetty versio löytyy Helsingin karttapalvelusta kartta.hel.fi/suunnitelmat. OAS:iin päivitetään prosessin edetessä mm. mahdolliset kaavamuutosalueen rajaukset. Nämä tarkennukset eivät muuta kaavaprosessin osallistumisen ja vuorovaikutuksen järjestämistä, josta syystä sitä ei uudelleen toimiteta kirjeitse osallisille.

Yleiskaavasta

Viitataan MRL 1,2,3 lukujen perusteisiin HE 101/1998, joiden mukaan ”yhteiskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset kestävän kehityksen edellytykset” eivät täyty. Eduskunnan perustuslakivaliokunta lausunnossaan PeVL 38/1998 on lausunut ”yhdyskuntasuunnittelussa on välttämätöntä antaa merkitystä paikallisille oloille”. Esitetään, että asemakaavan muutoksessa mainittua merkitystä ei ole annettu, ja kaavaehdotuksen vuorovaikutusraportin vastine keskittyy fyysisen argumentteihin, mutta kaupungin kokonaisuus alueella on jäänyt arvioimatta. Esitetään Helsingin pitkän tähtäimen strategian reunaehdot tarkistettavaksi, mikä merkinnee yleiskaavan uusimista pikaisesti. Ehdotetaan, että käänne alkaa tämän asemakaavan uusimisesta.

Vastine

Asemakaavan muutosehdotus on yleiskaava 2016 mukainen. Asemakaavan laadinnassa on huomioitu paikalliset erityisolosuhteet. Yleiskaavan uusiminen ei ole tämän asemakaavamuutoksen aihealuetta.

Maakuntakaavasta

Esitetään, että suunnitelma ei noudata voimassa olevaa maakuntakaavaa. Suunniteltavan asemakaavan tai sen muutoksen tulee noudattaa yleiskaavan lisäksi voimassa olevaa maakuntakaavaa. Lainvoimaisessa 4. vaihemaakuntakaavassa nyt kyseessä olevan asemakaavaehdotuksen Reposalmentielle itään kääntyvä alue on virkistysaluetta ja maakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä ja -ei-taajamatoimintojen aluetta. Yleiskaava 2002:ssa alue oli kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävää aluetta ja sen luonne ei ole muuttunut.

Vastine

Maakuntakaava ei ole oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella voimassa, joten tällä kaavamuutosalueella on voimassa oleva oikeusvaikutteinen yleiskaava 2016, joka ohjaa asemakaavojen ja niiden muutosten laadintaa. Kyseinen Reposalmentielle itään kääntyvä alue on yleiskaavassa 2016 "A2"-aluetta, jota kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0 – 2,0.

Teknitaloudelliset asiat

Esitetään, että Reposalmentien varikkoalueen kaavaluonnoksen asiakirjoihin sisältyvässä HSY:n lausunnossa mainitulle uudelle jätevesipumppaamolle Ilomäentien länsipuolelle ei ole esitetty aluevarausta.

Vastine

Kyseinen jätevedenpumppaamo on esitetty asemakaavan muutos Ilomäentien eteläosassa, sen länsipuolella sijaitsevalla "et"-merkinnällä.

Kaavatalous

Esitetään, että Marunapolun ja Ollinraitien risteykseen suunnitellun kuusikerroksisen asuintalon paikka on rakentamisolosuhteiltaan erittäin epätaloudellinen, ja rakennus vaatii raitiotien läheisen jyrkän mutkan aiheuttamien tärinä- ja meluvaikutusten torjumiseksi ilmeisesti poikkeuksellisen perustamistavan sekä hyvin melua eristävän ulkoseinäraakenteen.

Vastine

Tontin pohjarakentaminen on tavanomaista pehmeikkörakentamista. Rakennukset perustetaan paaluilla kantavan pohjamaan varaan. Julki-

sivun ääneneristysvaatimus 32 dB on määrätty teetetyn meluselvityksen pohjalta, eikä se ole Helsingin olosuhteissa tai rakennusteknisesti erityisen vaativa.

Liikenne

Yhteyksistä ja raitiotien linjauksesta

Kritisoidaan perusteettomana kaavaehdotuksen vuorovaikutusraportin väitettä, että Laajasalosta syntyvistä matkoista noin 2/3 suuntautuu keskustan suuntaan. Kerrotaan Laajasalon asukkaiden haastattelujen ja kokemusten mukaan asian olevan päinvastoin. Väitetään, että kaavan liikennesuunnittelu perustuu toiveisiin, ei tosiasioihin, ja näin ollen kaava on pantava uuteen valmisteluun.

Esitetään, että raitiotiehanke ei ratkaise alueen liikenneyhteyksiä eikä lyhennä matka-aikaa keskustaan. Valmisteluaineiston mukaan uusi raitiotie liittyy Laajasalon uudet asuinalueet kantakaupunkiin. Nykyinen noin 8,5 kilometrin etäisyys Yliskylän keskuksesta rautatieasemalle lyhenee noin 7,5 kilometriin. Raitiotieyhteyden lisäksi Kruunusillat tuo Kalasataman, Kulosaaren, Korkeasaaren, Mustikkamaan ja Kruunuvuorenrannan kävelyetäisyydelle kantakaupungista. Lasketaan, että Laajasalon ostoskeskuksesta keskustaan uusi suunniteltu matka-aika pitenisi 10 minuutilla, ja raitiotien nopeutta tulisi nostaa 1,5-kertaiseksi, jotta päästäisiin edes nykyiselle tasolle. Raitiovaunuilta keskustaan palvelisi vain pientä osaa laajasalolaisista. Johtopäätöksenä voi todeta, että nykyisten suunnitelmien sijaan tarkoituksenmukaisempaa olisi keskittyä suunnittelemaan nopeita yhteyksiä Herttoniemeen.

Esitetään, että Reposalmentien pohjoispuolelle suunniteltu päätepysäkkialue liikenneväylälineen ja kääntöpaikkoineen tulee hävittämään maakuntakaavan vastaisesti Reposalmentien pohjoispuolisen metsäalueen. Tuodaan esiin, että asemakaavapiirros antaa harhaanjohtavan kuvan suunnitelman vaikutuksesta Reposalmentien pohjoispuolen metsäalueelle, mutta hankkeen vaikutus ja mitoitus selviää Ilomäentien alueen liikennesuunnitelma -piirrokselta. Esitetään, että Reposalmentielle kääntyvä osa raitotiesuunnitelmasta ja liikenneväylästä kääntöpaikkoineen on poistettava asemakaavaluonnoksesta maakuntakaavan vastaisen sijoittelun vuoksi.

Muistutetaan, että Laajasalon yhteydet Herttoniemen ja Roihupellon suuntaan tulee pitää avoinna tulevia liikenne- ja ratkaisuja varten. Raitiovaunuyhteys on suunnattava Herttoniemeen ja sieltä Roihupeltoon Jokeri-linjalle, jolloin sen käytettävyys kaikille asukkaille paranisi huomattavasti ja Ilomäentielle suuntautuvasta lenkistä on luovuttava hukkainvestointina.

Vastine

Muistutuksessa esitetyt laajemmat liikenneasiat ovat tämän asemakaavamuutoksen sisältöä siltä osin, kun ne koskevat Kruunusillat-raiteen ja yleiskaavan mukaisen Roihupellon suuntaan, pohjoiseen suuntautuvan mahdollisen raiteen tarpeellisuuteen sekä tämän asemakaava-alueen uuden maankäytön tuomaan liikenteen kasvuun liittyviä asioita. Helsingin ja pääkaupunkiseudun maankäytön kehittäminen ja täydentäminen perustuvat vahvasti joukkoliikenteeseen tukeutumiseen. Ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi liikenteen päästöjen vähentäminen on myös keskeisessä asemassa. Liikkumistarpeen tyydyttäminen vähäpäästöisillä kulkumuodoilla on Helsingin tavoitteiden mukaista. Yksityisautoilu on tilankäytön kannalta vähäpäästöisenäkin ongelmallista tiivistyvässä yhdyskuntarakenteessa. Tiivistymistä tapahtuu koko pääkaupunkiseudulla ja siten myös liikenteen järjestämisen tavoitteet ovat yhteisiä. Joukkoliikenteen ja muiden vähäpäästöisten liikkumismuotojen palvelua kehitetään kaikkiin kulkusuuntiin suhteessa Laajasaloon; niin keskustaan, lähiseudulle kuin kauemmaksikin.

Maakuntakaava ei ole oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella voimassa. Alueella on voimassa oleva oikeusvaikutteinen yleiskaava 2016, joka ohjaa asemakaavojen ja niiden muutosten laadintaa. Kruunusillat-raiteen päätepysäkki sijaitsee pääosin nykyisen asemakaavan mukaisella Reposalmentien katualueella ja yleiskaava 2016 taajamatoimintojen alueella ”pikaraitiotie”-kaavamääräyksen varrella. Kyseinen Reposalmentielle itään kääntyvä alue on yleiskaavassa 2016 ”A2”-aluetta, jota kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0.

Asemakaavaehdotuksen yhteydessä on tutkittu myös määrälaltaan suppeampaa päätepysäkkiä. Tämä ratkaisu on esitetty kaavan liitteenä olevassa liikennesuunnitelmassa. Ensisijaisesti edistetään suppeampaa ratkaisua, jonka mahdollistaa viereen rakennettava raitiotievarikko. Tilavarauksella tehdään kuitenkin siten, että myös luonnosvaiheen ratkaisu on mahdollinen.

Ilomäentien liikenne ja Marunapolun avaaminen kaikelle liikenteelle

Ei hyväksytä Marunapolun avaamista kaikelle autoliikenteelle. Todetaan, että nykyisellään Marunapolun läpi kulkeva bussiliikenne aiheuttaa huomattavaa meluhaittaa, ja raitiovaunuliikenteen tuomista Ilomäentielle sekä Marunapolun avaamista kaikelle liikenteelle tulee tarkastella laajemmin, kuin pelkän Ilomäentien nyt esillä olevan kaavaehdotuksen ratkaisujen kannalta. Muistutetaan, että Helsingin kaupungin ei tule suunnittelussa suosia yksityisautoilua asukkaiden turvallisuuden ja asumisviihtyvyyden kustannuksella.

Kehotetaan huomioimaan haitat ja vaarat, joita läpiajon salliminen aiheuttaisi päiväkotit llomäen ja leikkipuisto Kiiltotähden käyttäjille muun muassa lasten viemisen ja noutamisen yhteydessä. Puistoa käyttävät myös Laajasalon peruskoululaiset.

Ratikkakorttelin asukkaat ja henkilökunta myös kasvattavat liikennemääriä suuremmaksi, kuin nykyisten llomäentien, llomäenpolun ja Riitankujan asukkaiden yhteensä aiheuttama liikenne. Ratikkakorttelin liikenne tulisi ohjata pääosin Reposalmentien kautta, jolloin se helpottaisi päiväkodin saattoliikenteen ongelmaa. Esitetään, että Marunapolun käyttämistä pelkästään tonteille ajoon ja päiväkodin saattoliikenteeseen tulisi vielä tarkastella.

Vastine

Marunakujan avaamista kaikelle liikenteelle on ehdotettu kaavaprosessin eri vaiheissa. Katuyhteyden avaaminen on tarkoituksenmukaista myös uuden rakentamisen yhteyksien kannalta. Erityisesti huoltoyhteydet paranevat.

Marunakujan avaaminen kaikelle liikenteelle jakaa liikennettä tasaisemmin katuverkolle. llomäentie-Marunapolku katuosuuden liikennemäärän arvioidaan olevan noin 2 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Katuyhteyden eteläpää on oletettavasti hieman pohjoispäätä vilkkaampi. Vaikutus ei ole erityisen merkittävä. Kadulla varaudutaan bussiliikenteeseen jatkosakin joukkoliikenteen palvelutason ylläpitämiseksi myös niihin suuntiin, jotka eivät kuulu Kruunusillat-raiteen suoraan palvelualueeseen. Liikenneturvallisuutta parannetaan hidastein ja suojatien keskikorokkein.

Ratikkakorttelin liikenne suuntautuu todennäköisesti suurimmalta osin Reposalmentielle. Nykyisen joukkoliikennekadun eteläpuolella on nykyisellään asumiselle osoitettua rakennusoikeutta likipitään sama määrä (n. 41 220 k-m²) kun ratikkakortteliin mahdollisesti tulee (n. 44 000 k-m²). Itse varikon työpaikkamäärä on noin 100 henkilöä. llomäentie-Marunakuja katu-yhteyden liikenneturvallisuutta parannetaan mm. hidastein sekä raitiotien risteämäkohdissa liikennevaloin raitiotie-etuuksin.

Raitiotien liikennemelua vaimennetaan mm. asemakaavassa osoitetulla nurmirdalla, joka vaimentaa kiskojen ja pyörien kontaktista syntyvää ääntä. Myös ajonopeuksilla vaikutetaan meluun.

Kortteli 49003 ja tulevat liikennelinjaukset

Tuodaan esiin, että puistoalueille esitetty lisärakentaminen korttelissa 49003 (Yliskylänkaaren ja Humalniementien risteyksessä) tukkii tärkeitä suuntia. Marunakujan ja Yliskylänkaaren puistoalueet on pidet-

tävä vapaina mahdollisina auto- ja raitiotielinjauksina kohti Herttoniemeä ja Roihupeltoa. Ko. puistovyöhyke tulee pitää vara-alueena uutta siltayhteyttä varten kohti pohjoista.

Vastine

Yliskylänkaarelle ei ole suunnitteilla raitiotietä tai pinta-alaa muuten lisää vaativia liikennejärjestelyitä. Katualueita ei myöskään kavenneta. Asemakaavamuutoksessa osoitetaan nykyistä puistoaluetta ympäristönsä sopivaan asuinrakentamiseen.

Liikenneturvallisuus

Koirasaarentien alue

Esitetään huoli Svanströmintiestä läpikulkureittinä, jolla on paljon liikennettä ja jalkakäytävä vain tien toisella laidalla. Tiellä liikkuu paljon lapsia ja koululaisia, ja suurien korkeuserojen vuoksi nopeudet muodostuvat usein liian korkeiksi ja vaarallisiksi. Muistutetaan, että hidastustyösyjä on pyydetty liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Suunniteltu asukasmäärä ja sen myötä tuleva liikennemäärä koetaan liian suureksi lisäten liikenteen riskejä merkittävästi. Koirasaarentielle suunniteltu rakennusmassa toisi kapealle Svanströmintielle huomattavasti lisää liikennettä ja talon 4 kohdalla olevaan mutkaan ja Svanströminpolulle käännettäessä lisääntyviä vaaratilanteita huonon näkyvyyden vuoksi ja läpikulkuliikennettä. Ehdotetaan tontille 49060/15 ajon siirtämistä lähemmäs Svanströminpolun risteystä.

Vastine

Katualueita ei ole mahdollista rakentaa leveämmäksi molemmin puolisen jalkakäytävän mahdollistamiseksi. Uuden asumisen tuoma autoliikenteen kasvu on suuruusluokkaa 150-200 ajoneuvomatkaa/vrk. Tonttiliittymien tarkempi paikka selviää, kun tontin rakennussuunnittelu etenee. On kuitenkin ilmeistä, että liittymiä tulisi 2 kpl ja pääosa tonteille suuntautuvasta liikenteestä tulisi Renvallinkujan länsipuoleiselle katuosudelle.

Hidastetyösyjen rakentaminen ei periaatteessa ole poissuljettua. Kyseisen alueen korkeuserot voivat kuitenkin olla haasteellisia, koska niiden on katsottu haittaava työsyjen rakentamista talvikunnossapitoon kohdistuvien vaikeuksien takia.

Tontin 49060/15 tonttiliittymän siirtäminen on mahdollista vain, jos tontin omistaja katsoo sen mahdolliseksi ja ratkaisuun löytyy yhteistyössä tekninen ratkaisu katusuunnittelun yhteydessä.

Ilomäentien alue

Tuodaan esiin raitiovaunuliikenteen tuovan vaaratilanteita alueella uutena liikennemuotona ongelmakohtina päiväkotit Ilomäki sekä Etanapolun risteys. Muistutetaan raitiovaunujen nopeuksien sovittamisesta risteävän kevyen liikenteen kanssa. Kysytään Kiiltomadonpuiston alueen raitiovaunukiskojen kanssa vaarallisesti risteävien kevyen liikenteen polkujen tarpeellisuudesta.

Ilomäentien pään nykyisen kääntöpaikan ja päiväkodin välisen alueen toimivuus ja liikenneturvallisuus kyseenalaistetaan. Todetaan, että päiväkotit Ilomäen jalankulkuyhteyden tekeminen turvallisesti vaatii aita- ja porttiratkaisuja. Lisäksi päiväkodin huoltoliikenteen järjestämisestä kannetaan huolta.

Esitetään, että Etanapolku on muodostanut alueen pohjoisosan asukkaille, erityisesti lapsille, turvallisen kulkuyhteyden ja nyt raitiovaunun ja kevyen liikenteen väylän risteys olisi erittäin vaarallinen etenkin, jos raitiovaunun nopeus ko. kohdalla olisi 40 km/h. Lausutaan, että Ilomäentien ja Ollinraition alueella raitiovaunujen enimmäisnopeus tulee meluntorjunnan ja turvallisuuden kannalta rajoittaa enintään 30 km/h. Nurmiradan käytöstä ollaan toisaalta tyytyväisiä melun vähentämiseksi, mutta samalla ollaan huolissaan siitä, että se tekee lähestyvistä raitiovaunusta vielä vaikeammin havaittavan lasten kannalta.

Vastine

Liikenneturvallisuuden huomioiminen on kaikkien toimijoiden tunnistama velvollisuus, jota edistetään. Raitiotien risteäminen eri liikennemuotojen kanssa voidaan järjestää monella eri tavalla. Risteämäkohdassa voi olla jompaakumpaa kulkumuotoa suosiva liikennevalo-opastus. Tarkoituksenmukaisinta on suosia raitiovaunua siten, että kun raitiovaunua ei kulje, osoittavat opasteet kulkuoikeuden risteäville suunnille. Näin toimitaan ainakin autoliikenteen osalta. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden osalta voidaan käyttää erilaisia radan ylitystapoja tapauskohtaisesti. Ylitys voi olla ylityspaikka, suojatie tai valo-ohjattu suojatie. Eritasoratkaisuita ei tehdä. Raitioliikenteen, jalankulun ja pyöräliikenteen risteämäkohdissa turvataan hyvät näkemät kaikille osapuolille. Myös pyöräliikenteen lähestymisnopeuksiin kiinnitetään suunnittelussa huomiota siten, että lähestymisnopeudet olisivat kohtuullisia riittävän reagointiajan turvaamiseksi mahdollisissa konfliktitilanteissa. Autoliikenteen ja jalankulkijoiden risteämissä käytetään ajohidastimia mm. LP-alueen kohdalla olevalla suojatiellä.

Huoltoliikenne järjestetään päiväkodin tontilta. Huolto- ja saattoliikenteen erottelu on liikenneturvallisuuden kannalta tärkeää. Ratkaisut tarkentuvat päiväkodin osalta myöhemmin, kun tontin tarkempi suunnittelu

etenee. Päiväkodille osoitetaan asemakaavamuutoksessa laajentamismahdollisuus.

Raitiovaunujen suurimman sallitun ajonopeuden asettamisessa huomioidaan palvelutaso, liikenneturvallisuus, melu ja tärinä. Lisäksi huomioidaan ratageometria, pysäkit ja risteämät muiden kulkumuotojen kanssa. Ajonopeus 30 km/h ainakin Ollinraitiolla ja päiväkodin kohdalla vaikuttaa tässä vaiheessa perustellulta.

Pysäköintiratkaisut

Koirasaarentien alue

Kaavaehdotuksen selostuksessa kerrotaan Koirasaarentien pientaloalueen osalta seuraavaa: ”Pysäköinti on maantasossa yhtenä rivinä istutuksin jäsennehtynä sekä autotalleissa rakennuksen rungossa. Tämä mahdollistaa pientalotontteihin liittyvien kortteleiden eteläreunan käsittelyn viherpuskurivyöhykkeen omaisesti puu- ja pensasistutuksina tai alueen jättämisen mahdollisuuksien mukaan luonnontilaiseksi, sekä olevien puiden säilyttämisen mahdollisuuksien mukaan huomioiden rakentamisen vaikutukset puustoon. Kortteleiden keskelle jää rauhaisia alueita, joissa ei ole pysäköintiä ja jonne leikkipaikat luontevasti sijoittuvat. Kerrostalojen porrashuoneesta on yhteys läpi talon, mikä tuo elävyyttä sekä katutilaan että pihan puolelle. Koirasaarentien eteläpuolisten kerrostalojen ja pientalojen välistä eroa on pehmennetty tonteille jätetyillä puustoisilla alueilla ja pysäköintipaikkojen väliin määrättyillä puustutuksilla.”

Todetaan, että suunnitelma on pysäköinnin järjestämisen osalta muutunut (Reiherintie 2) vuoden takaisesta, ja että on sinänsä hyvä, että aiemmin suunnitellusta maanalaisesta parkkihallista nyt on luovuttu. Tuleva kerrostalotontti on kuitenkin niin kapea, että maanpäällinen pysäköintialue veisi puolet 20 metriä leveästä piha-alueesta. Havainnekuvasssa on pysäköintipaikkojen väleihin piirretty viisi (5) istutettavaa puuta. Näistä kolme olisi tontin 13 kohdalla. Luonnontilaiseksi tai istutettavaksi viherpuskurivyöhykkeeksi jäisi vain 10 metrin levyinen nauha. Sekä maanalaisesta että maanpäällisestä pysäköinnistä olisi haittaa, mutta jonkinlainen pysäköinti olisi välttämätöntä järjestää. Paras ratkaisu olisi jättää rakentamatta ja pysäköimättä. Toiseksi paras ratkaisu olisi rakentaa mittakaavaan sopiva pientalo, jolloin pysäköinti vaatisi pienemmän tilan ja luonnontilaista aluetta olisi mahdollista määrätä säilytettäväksi enemmän.

Vastine

Pientalojen rakentaminen esitettyyn paikkaan ei ole kaupunkikuvallisesti eikä tarkoituksenmukaisen raitiotien varren rakentamisen, kau-

punkikehityksen sekä terveellisen asuinympäristön kannalta mahdollista. Rakennusmassa muodostaa melusuojaa uudisrakentamisen piha-alueille. Esitetty tonttiratkaisu mittoineen ei ole erityisen epätavanomainen täydennysrakennuskohteessa.

Ilomäentien alue

Esitetään huoli, että osoitettu lisärakennusoikeus Ilomäentie 7:ssä sijoittuu tontin pysäköintipaikkojen päälle, jolloin jo rakentamista aloitettaessa kaikki nykyisen rakennuksen asukkaiden autot joudutaan siirtämään muualle. Todetaan, että uusien asuinrakennusten, erityisesti Ilomäentien 7:n, rakentamisen aikana tarvittavat pysäköintipaikat on turvattava maankäytöllisin ratkaisuin ilman, että ne rasittavat naapuritaloyhtiöitä.

Marunapolun varren (Marunapolun ja Ollinraitien risteyksen) uuden asuintalon rakentamiseen liittyy osittain samanlainen pysäköintiongelma kuin Ilomäentie 7:n osalta. Kysytään, että olisiko mahdollista velvoittaa esimerkiksi rakennusluvan ehdoissa kaupunkia tai rakennuttajaa neuvottelemaan rakentamisen aikaisista pysäköintijärjestelyistä. Ilomäentien pohjoispään LP-alue tulee suunnitella ja toteuttaa palvelemaan vain päiväkodin saattoliikennettä ja tilapäistä pysäköintiä. Esitetään huoli, että se olisi aina täynnä pitkäaikaisesti pysäköityjä lähitalojen asukkaiden autoja. LP-alue tulisi suunnitella toisella tavalla helpon saattoliikenteen ja vain lyhytaikaisen pysäköinnin mahdollistavaksi.

Vastine

Esitetyt haasteet ratkaistaan tontin rakentamisvaiheessa. Mikäli rakentamisen ajaksi rakentamista palvelevia järjestelyitä on tarpeen tehdä yleisillä alueilla, vaativat ne luvat ja niiden pohjaksi suunnitelmat, joilla taataan haittojen minimoiminen ja turvallisuus.

LP-alueelle osoitetaan päiväkodin käyttöön pysäköintipaikkoja, jotka tulevat olemaan päiväkodin hallinnassa. Päiväkodin toimijat vastaavat paikkojen merkitsemisestä haluamallaan tavalla, siten, että niiden käyttöä voidaan myös valvoa. Myös muille paikoille tullaan osoittamaan aikarajoituksia.

Terveellisyys, turvallisuus ja ympäristöhäiriöt

Koirasaarentien eteläpuoli

Muistutuksissa halutaan säilyttää Koirasaarentien varren puistot, jotka luovat viihtyisyyttä ja melu- ja näkösuojaa kadulle. Todetaan, että puistojen yhteyteen olisi mahdollista suunnitella meluesteitä. Huolta aiheuttaa ratikkalinjan vieressä asuville liikenteen meluhaitoista aiheutuva terveysriski.

Vastine

Pikaraitiotien varren alueiden kaavoittaminen täydennysrakentamiseen on Helsingin yleiskaavan ja kaupunkistrategian mukaista. Kaupunkikehityksen kannalta on hyvin järkevää osoittaa asumista hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle alueille, joiden arvo virkistysalueena on vähäisempi kuin laajempien yhtenäisten alueiden arvo.

Koirasaarentien suuntaiset asemakaavaehdotuksen mukaiset kerrostalolamellit suojaavat hyvin niiden taakse jääviä pientaloalueita Koirasaarentien lisääntyvän liikenteen ja raitioliikenteen melulta. Kaavavaiheessa on tutkittu melusteita olemassa olevien tonttien piha-alueiden suojaamiseksi. Mm. korkeuseroista johtuen pihojen suojaaminen meluaidoilla osoittautui kaupunkikuvallisesti huomattavan haastavaksi, koska meluaitojen tulisi olla meluntorjuntavaikutukseensa nähden hyvin mittavia ja korkeita. Asemakaavassa annetut meluntorjuntaa koskevat määräykset ohjaavat jatkosuunnittelua siten, että asuinympäristöstä muodostuu terveellinen.

Marunakuja

Muistutusten mukaan Marunapolun avaamista kaikelle autoliikenteelle ei hyväksytä, sillä jo nykyisellään Marunapolun läpi kulkeva bussiliikenne aiheuttaa huomattavaa meluhaittaa Marunakuja 6:n asukkaille. Täydennysrakentaminen yhdessä nykyisen tornitalorivistön ja takana nousevan jyrkän kallioseinän kanssa todetaan muodostavan voimakkaan kaikupohjan tehden asumisen haitat sietämättömiksi Marunakujalla. Esitetään, että kaupungin laskelmissa ei tätä kokonaisuutta ole otettu huomioon. Alueelle todetaan muodostuvan katukuilu täydennysrakentamisen myötä ja kasvava liikenne sekä raitioliikenne lisäävät melua ja ilmansaasteita.

Vastine

Asemakaavaa varten laaditussa liikennemeluselvityksessä on otettu huomioon uusi suunniteltu maankäyttö ja laskennallinen meluselvitys huomioi heijastusvaikutukset mm. rakennuksista. Marunakujan ja Marunapolun länsipuolelle sijoittuva asemakaavaehdotuksen mukainen rakentaminen ei merkittävästi vaikuta Marunapolku 6:n melutilanteeseen. Kasvavat liikennemäärät ja uusi raitiolinja muuttavat alueen ääniympäristöä ja kasvattavat hieman melutasoja myös kaava-alueen lähiympäristössä. Kaavan tavoitteet huomioiden melutilanteen ei arvioida merkittävästi heikentyvän Marunapolulla. Marunapolun liikennemäärä on tulevaisuudessakin sen verran alhainen, ettei ilmanlaadun raja- tai ohjearvojen arvioida ylittyvän.

Ilomäentie

Muistutuksen mukaan Marunapolun avaamisen liikenteelle ja raitioliikenteen tuomisen Ilomäentielle lisäksi tulisi ottaa huomioon Reposalmentielle valmistelussa olevan asemakaavan mahdollistavan raitiovaunuvarikon vaikutus ja raitiovaunujen liikennöinti varikolle melkein läpi vuorokauden. Muistutuksen mukaan raitiolinjan tuominen Ilomäentielle tuo aiemmasta poikkeavan meluelementin alueelle, meluhaitat ovat suuret ja melu vaikuttaa haitallisesti erityisesti Ilomäentie 5 lähinnä Ilomäentietä olevaan rakennukseen, eikä Ilomäentie 5 rakennuksissa ole otettu melua huomioon, koska liikenne oli aikaisemmin lähes yksinomaan tontille ajoa. Viitataan mielipidekirjoitukseen, jonka mukaan raitiovaunuja liikennöisi Laajasaloon lähes läpi vuorokauden, jolloin melusta aiheutuva häiriö olisi suuri.

Muistutuksessa ollaan myös huolissaan raitiotien sijoittamisesta hyvin lähelle päiväkodin seinää ja meluntorjuntaan tarvitaan keinotekoisia muuriratkaisuja, joiden toimivuudesta ei ole varmuutta.

Vastine

Kaavan liikennemeluservelyksessä on otettu huomioon myös kaava-alueelle sijoittuva mahdollisen raitiovaunuvarikon meluvaikutukset. Raitiolinja muuttaa alueen ääniympäristöä uutena melulähteenä. Meluservelytyksen tulosten mukaan Ilomäentie 5 kohdalla melutasot jäävät kuitenkin maltillisiksi, ollen ratalinjaa lähimmän rakennuksenkin kadun puolella kutakuinkin ulkomelutason ohjearvojen tasalla.

Raitiotien liikennemelua vaimennetaan mm. asemakaavassa osoitetulla nurmiraiteella, joka vaimentaa kiskojen ja pyörien kontaktista syntyvää ääntä. Myös ajonopeuksilla vaikutetaan meluun. On mahdollista, että hiljaisimpina aikoina voidaan ajaa päiväaika hitaammin, jos liikennöinnistä myöhemmin näin päätetään. Vaihteistot tehdään lähtökohtaisesti vähemmän ääntä tuottavina syväuraisina. Myös kaluston hankinnassa voidaan huomioida kaluston tekniikan vaikutus melun syntymiseen. Raitiolinjan sijoittuminen päiväkodin läheisyyteen on haastavaa. Asemakaavassa on kuitenkin annettu riittävät määräykset, jotka luovat edellytykset terveellisen ympäristön toteuttamiselle. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin kiinnitettävä erityistä huomiota YL-korttelin meluntorjuntaan.

Ollinvainio

As Oy Ryytikuja 5:n muistutuksen mukaan asemakaavassa runkome-lun ja tärinän torjunnasta annettua määräystä, jonka mukaan raitiotie tulee suunnitella siten, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runko-ääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisäti-

loissa eikä sen viittausta meluntorjunnan ohjearvoihin voida pitää riittävänä. Muistutuksen mukaan valtioneuvoston päätös ei koske tärinää tai runkomelua ja se on luonteeltaan ohjeellinen. Ympäristöministeriön asetus rakennusten ääniympäristöstä taas tulee sovellettavaksi vain uudisrakentamisessa. Esitetään, että raitiotien ympäristöhaittoja koskevaa asemakaavamääräystä tulee täydentää kaupunkia velvoittavaan muotoon esimerkiksi seuraavasti: "Raitiotien rakentamisessa on torjuttava liikenteestä lähikiinteistöihin johtuva tärinähaitta ja vältettävä ja vaimennettava liikenteestä johtuvaa runko- ja muuta melua. On myös varauduttava meluntorjuntaan rakenteellisin keinoin. Ennen liikennealueen ja raitiotien rakentamista on selvitettävä näiden vaikutus Ollinraitin varren asuinkiinteistöihin sekä tehtävä liikennettä koskeva meluselvytys." Edellä oleva määräys varmistaisi sen, että hanketta koskevassa päätöksenteossa olisi tältäkin osin vaikuttamassa kattava ja ajantasainen tietopohja

Vastine

Runkoääntä ja tärinää koskevassa kaavamääräyksessä ei viitata VNp 993/1992 mukaisiin melutason ohjearvoihin, koska ne eivät tosiaan koske runkomelua tai tärinää. Suomessa ei toistaiseksi ole virallisia raja- tai ohjearvoja liikenteen aiheuttamalle runkomelulle ja liikennetärinällä. VTT on esittänyt suosituksensa sekä runkomelun että liikennetärinän osalta suunnittelun tavoitearvoiksi, joihin myös määräyksessä viitataan tavoitteena pidettävänä enimmäisarvoina. VTT:n esittämiin suosituksiin viitataan myös ympäristöministeriön ohjeessa rakennuksen ääniympäristöstä. Runkomelun tavoitearvona asuinhuoneistossa voidaan avoradoilla käyttää tyypillisesti arvoa LAS_{max} 35 dB. Tärinän osalta vanhoilla asuinalueilla tulisi tavoitella vähintään värähtelyluokkaa, jossa värähtelyn tunnusluku $w_{v,95} 0,6$ mm/s ja uusilla asuinalueilla $w_{v,95} 0,3$ mm/s ei ylittyisi. Koska edellä mainitut lukuarvot ovat luonteeltaan tavoitearvoja suunnittelulle, eivätkä virallisia raja- tai ohjearvoja, ei niitä myöskään kaavamääräyksellä ole syytä saattaa sellaiseen muotoon.

Asemakaavoituksen lähtökohtana on se, että uudet raitiotiet suunnitellaan ja rakennetaan siten, että raitiotieliikenteen aiheuttama runkomelu tai tärinä eivät aiheuta radan lähiympäristön olemassa olevissa tai tulevissa rakennuksissa tavoitearvoja ylittävää häiriötä. Annettu asemakaavamääräys ohjaa juuri tähän ja mahdollinen runkomelun ja tärinän torjuntavastuu on osoitettu raitiotiehankkeelle, joka myös vastaa tarvittavista selvityksistä runkomelun ja tärinän torjuntatarpeen määrittelymiseksi. Runkomelun ja tärinän mahdollista torjuntatarvetta arvioidaan tarkemmin toteutussuunnittelussa. Kruunusiltaojen raitiotieyhteyden suunnitteluun liittyen on tehty arviota tarvittavista torjuntatoimista, jotta raitiotieliikenteestä ei aiheutuisi merkittävää runkomelu- tai tärinähäiriötä nyt asemakaavoitettavan raitiotieosuuden rakennetussa lähiympäristössä.

Meluvaikutuksia (ilmääni) on arvioitu kattavasti asemakaavoituksen yhdessä ja selvityksen perusteella on mahdollista arvioida riittävällä tavalla asemakaavan sisältövaatimusten täyttymistä.

Yleistä

Muistutuksen mukaan raitiovaunujen nopeuden tulisi olla Ilomäentien, Marunapolun ja Ollinraitin alueilla enintään 30 km/h mm. olemassa oleviin asuinrakennuksiin kohdistuvan melurasituksen vähentämiseksi. Raitiovaunuliikenteen aiheuttaman melun torjuntaa ei nykyisissä rakennuksissa ole aikanaan otettu huomioon.

Vastine

Meluselvitys on tehty siinä esitetyillä nopeustasoilla, sillä kaavavaiheen meluntorjunnan yleissuunnittelussa on haluttu varautua ns. pahimpaan mahdolliseen tilanteeseen mm. nopeuden ja melupäästön suhteen. Kaavan liikennemeluselvityksessä vaikutuksia on arvioitu sekä kaava-alueelle että sen lähiympäristöön. Paikoin ääniympäristö muuttuu etenkin uuden raitiolinjan myötä ja meluvaikutukset ulottuvat kaava-alueen ulkopuolelle. Melutilanteen ei kuitenkaan kaavan tavoitteet huomioiden arvioida merkittävästi heikentyvän kaava-alueen ulkopuolella.

Umpinurmiraadalla melupäästö voi olla jopa 5-6 dB alhaisempi kuin umpiasfalttiradalla. Vaikka nurmiradan käytöllä voi olla melutilanne parantava vaikutus, ei raitioliikenne nurmiradallakaan ole äänetöntä.

Kortteliin 49091 annetut äänitasoerovaatimukset eivät ole erityisen korkeita. Asemakaavassa on annettu määräys raitiotien suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, että raitioliikenteen aiheuttamasta runkomelusta tai tärinästä aiheutu sen lähiympäristön olemassa oleviin tai nyt kaavoitettaviin rakennuksiin merkittävää haittaa. Potentiaalisilla tärinäalueilla raitioradan perustamistavat valitaan siten, ettei raitioliikenne aiheuta tärinähaittoja.

Viranomaisten lausunnot

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä.

Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen, nykyisiin ja suunniteltuihin vesihuoltolinjoihin ja viemäreihin, jätevesipumppaamon tilavaraukseen sekä jätteiden kierrätykseen.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)

Lisäksi Helen Sähköverkko Oy ilmoitti, ettei sillä ole lausuttavaa.

Vastineet lausuntoihin

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL lausuu täydennysrakentamisen hyvien joukkoliikenneyhteyksien sekä palveluiden äärelle tukevan seudun MAL-tavoitteita ja kaavaehdotuksen mukaisen täydennysrakentamisen edistävän kestävien kulkumuotojen käyttöä. Todetaan, että Kruunusillat-hankkeen vaatimukset raitiotien osalta on otettu pääosin hyvin huomioon, ja jatkosuunnittelussa tulee edelleen varmistua raitiotietä suosivista ratkaisuksista. Esimerkkinä tästä esitetään Marunakujalle liikennevaloja aina, kun raitiotie risteää ajoneuvoliikenteen kanssa sekä Reposalmentien yhteydet ratikkavarikolle varmistuen tilat eri liikennemuodoille. Koirasaarentiellä kehoitetaan raitioliikenteen lisäksi varmistamaan bussiliikenteen sujuvuus. HSL tuo esiin tärkeänä myös Herttoniemen yhteyttä palvelevien bussien kulun sujuvana ja houkuttelevana. Esitetään Reiherintien pysäkillä tutkittavaksi mahdollisuutta sijoittaa bussien pysähtymisalue molemmissa suunnissa ratikan eteen. Laajasalontielle tulee toteuttaa bussipysäkki myös etelän suuntaan Koirasaarentien risteyksessä säilyttäen myös ratikkavarauksen etelään. Lausutaan, että Marunapolun joukkoliikennekadun poisto on perusteltua alueen uuden maankäytön myötä, eikä se heikennä merkittävästi bussiliikenteen sujuvuutta alueella. Bussiliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn järjestelyt vaikuttavat pääosin toimivilta. Pyörien liityntäpysäköinnin sijoittamista Koirasaarentien ratikkapysäkkien läheisyyteen tulisi tutkia jatkosuunnittelussa. HSL haluaa jatkossa edelleen osallistua alueen liikennejärjestelyjen suunnitteluun.

Vastine

Marunakujalle on suunniteltu valo-ohjaus autoliikenteen ja raitioliikenteen risteämäkohtiin raitioliikenteen etuuden toteuttamista varten. Suunnitelmissa on toteutettu yhteistyössä myös muut lausunnossa esitetyt asiat, ja HSL:n kanssa tehdään yhteistyössä jatkossakin alueen liikennejärjestelyjen suunnittelua.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ELY toteaa, että esitetty uudisrakentaminen muuttaa varhaisemman aluerakentamisen suunnitteluperiaatteiden mukaan rakennettua aluetta tiiviimmäksi uudisrakentamisen muodostaen samalla uuden pikaraitiotiehen tukevan kerrostuman kasvavassa kaupungissa. Uudenmaan ELY-keskus pitää hyvänä, että uudisrakentamisen sopeutumista vanhemman aluerakentamisen suunnitteluperiaatteiden mukaan rakentuneeseen ympäristöön on huomioitu mm. massoitteilla ja sijoittelulla. Etenkin katujen

varteen sijoitetuilla lamelleilla nähdään myös ympäristöä jäsentävä vaikutus. Uudenmaan ELY-keskus pitää valitettavana arkkitehti Viljo Revellin vuonna 1949 suunnitteleman asuinrakennuksen purkamista, vaikkakin se liikennemelun aiheuttaman haitan vuoksi onkin perusteltua. Meluntorjunta on huomioitu asemakaavan muutosehdotuksessa asianmukaisesti.

Vastine

Viljo Revellin suunnittelema asuintalo joudutaan valitettavasti purkamaan sen jäädessä yksittäiseksi kohteeksi muutoin voimakkaasti muuttuvassa ympäristössä ja melualueella. Rakennus tulee dokumentoida ulkoapäin ennen purkua.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut – kuntayhtymä HSY toteaa, että raideliikenteen toteuttaminen ja alueen täydennysrakentaminen aiheuttavat runsaasti vesihuollon siirtoja, joiden kustannusjaossa tulee noudattaa puitesopimusta kuntatekniikan yhteistyöstä HSY:n ja sen jäsenkuntien kesken. Nykyinen ja suunniteltu vesihuolto on huomioitava ja mikäli väliaikaisjärjestelyjä vesijohto- ja viemäryhteyksien tai jätevesipumppaamojen osalta rakennetaan, tulee ne toteuttaa vesilaitostoinnin ulkopolisella rahoituksella. Tonttviemäreiden ja yksityisten johtojen siirtojen osalta HSY ei osallistu siirtokustannuksin. Tontin 49014/3 osalta ei ole esitetty 6 metriä leveää johtokujaa. Ilomäentien varren jätevedenpumppaamon (et) aluevaraus tulee laajentaa 15 x 15 metriin, ja sen viemäriä varten tulee merkitä johtokuja ja huoltoajoyhteys, jos yhteyttä ei ole muuten järjestettävissä. Vesihuoltoliite tulee lisätä selostukseen. HSY:llä on ollut iso kierrätyspiste kaava-alueella Köökarinkujan ja Koirasaarentien risteyksessä, mutta v. 2019 alkaen isot kierrätyspisteet ovat siirtyneet Suomen Pakkauskierrätys Rinki oy:n omistukseen, miltä osin pyydetään olemaan yhteydessä Rinki Oy:hyn.

Vastine

Johtokuja on merkitty kaavakarttaan tontille 49014/3. Pumppaamo tilavaraus on pidetty tarkistetussa ehdotuksessa ennallaan, mikä on sopiva ratkaisu tämän kokoiselle pumppaamolle. Koska kaavamerkintä ”et” on likimääräinen, on jatkosuunnittelussa mahdollista löytää asiaan hyvä ratkaisu. Sama pätee myös pumppaamoviemäriin ja huoltoyhteyteen, joita ei ole merkitty kaavakarttaan. Vesihuoltoliitettä ei ole tarkoituksenmukaista liittää selostukseen, koska se ei tuota hyötyä toteutukseen, sillä laadittu konsulttityö on liitettä huomattavasti tarkempi. Konsulttityö on lueteltu kaavaselostuksen kohdassa ”kaavaa koskeva materiaali”, ja se on laadittu yhteistyössä HSY:n kanssa. Kierrätyspisteen sijaintia alueella selvitetään edelleen. Lähtökohtaisesti sen siirtämistä tutkitaan Laajasalon kauppakeskuksen yhteyteen, jossa sille on suurin käyttäjäkunta. Tätä selvitetään tekeillä olevassa kauppakeskuksen toisen vaiheen suunnitelmassa, ja ollaan yhteydessä Rinki Oy:hyn.

MUISTIO

8.1.2018

ASUKASTILAISUUS LAAJASALON KIRKOSSA

Laajasalon asukastilaisuus

KESKUSTELUA:

- Miksi raitiotie tulee Laajasaloon?
- Kuka täällä haluaa raitiotien Laajasaloon?
- Laajasaloon ei haluta raitiovaunua. Se on 100 vuotta vanha idea ja tulevaisuudessa on tulossa robottiautot tms. jotka ratkaisevat liikkumisen ongelmat.
- Milloin raitiotie tulee?
- Muutos pelottaa, kun Laajasaloon tuleva rakentaminen on niin massiivista.
- Mikä kaava on ollut näiden suunnitelmien pohjalla? Uusi yleiskaava vai voimassaoleva yleiskaava?
- Kuinka paljon uusia asukkaita on tulossa kaava-alueelle?
- Kuinka paljon tulossa uutta asumista ja kuinka paljon se aiheuttaa liikennettä?
- Mitä enemmän tulee uusia asukkaita, niin sitä enemmän tulee ruuhkia.
- Tulisipa Laajasaloonkin työpaikkoja.
- Miksi Östersundomia ei rakenneta, jossa on maata paljon?
- Miksi nykyään ei rakenneta taloja kalliomaastoon sovittaen? Kruunuvuoressa esim. Borgströmin mäestä ei mäkeä jäljellä.
- Laajasalon asukkaat ovat laatineet adressin varikkoa vastaan, miksi se ei näy missään?
- Varikolle pitäisi löytää toinen paikka, ehdotettua paikkaa pidetään monin tavoin huonona.
- Onko varikkoa tutkittu kallion sisälle?
- Eikö löydy muuta ratikkavarikkopaikkaa?
- Onko varikkoa tutkittu Roihupellon teollisuusalueelle?
- Laajasalo-seura tehnyt aloitteen varikon siirtämiseksi Riitankallioon
- Miten leveä alue on varattu raitiotietä varten?
- Ovatko talot kiinni radassa? Miten melu ja värinä?
- Lopetetaanko kaikki bussilinjat?
- Kannattaako ratikka, jos Vartiosaarta ei rakenneta?
- Jos Vartiosaari rakennetaan, kaikki sen liikenne ohjataan Reposalmentien kautta, eikö tie tukkiudu?
- Laajasalon silta on liikenteellinen pullonkaula. Miten käy, jos tulee bulevardi? Miten kasvava asukasmäärä voi liikkua?
- Mitä käy kerrostalolle, joka on kaupungin vuokratontilla ja sopimus on päättymässä lähiaikoina? Voidaanko se määrätä purettavaksi?
- Kiiltomadonpolun pääte Riitankujalle; onko tarkoitus, että Kiiltomadonpolku rakennetaan ylös asti?
- Miten matalien pientalojen viereen on suunniteltu 80 m pitkä ja 7 kerrosta korkea rakennus?
- Miksi Koirasaarentien eteläpuolelle on tulossa kerrostaloja aivan pientalojen viereen?
- Laajasalosta pitäisi tehdä myös vihersuunnitelma, eikä vain rakentamissuunnitelmia.
- Ovatko käsitteet luontoarvot ja kulttuuriarvot tuntemattomia, kun niitä ei suunnitelmissa näy?
- Miten kulttuuri- ja luontoarvot otetaan huomioon suunnittelussa? Vaikuttaa, että näkökulmat ovat kovin rakentamispainotteisia.