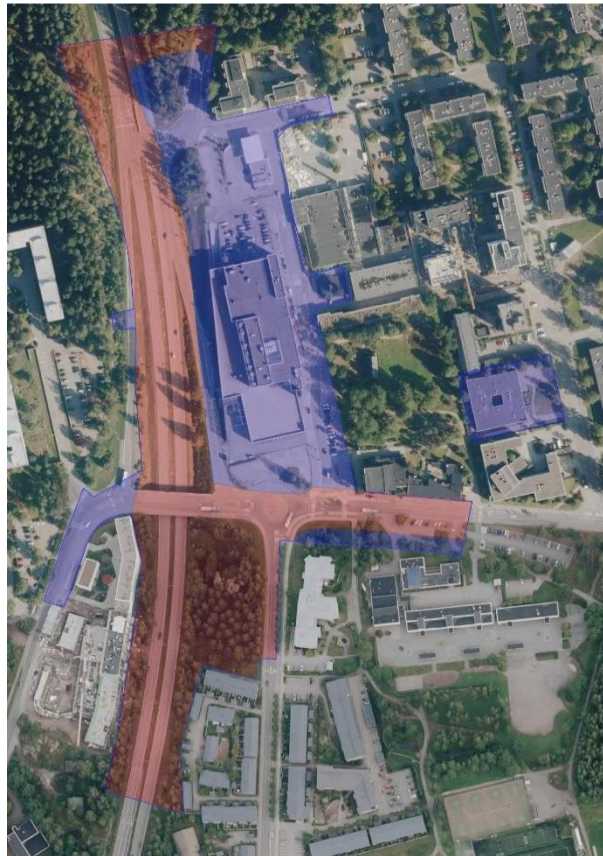


täydennetty 27.10.2020

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Eteläinen Kuvernöörinkuja 6 ja Laajasalontien katualue asemakaavan muutos (nro 12652) sekä Laajasalon kauppakeskuksen alueen asemakaavan muutos (nro 12430)



Eteläinen Kuvernöörinkuja 6 ja Laajasalontien katualue asemakaavan muutos (nro 12652) koskee Laajasalontietä Koirasaarentieltä Yliskyläntielle ja Laajasalontien, Reposalmentien, Kuvernöörinpolun ja Eteläisen Kuvernöörinkujan rajaamaa aluetta. Kaava on irrotettu omaksi asemakaavakseen Laajasalon kauppakeskuksen alueen kaavasta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 25.4.2017 kaupunginhallitukselle lähetettäväksi Laajasalon kauppakeskuksen alueen tarkistetun asemakaavaehdotuksen (nro 12430, hankenro 4388_5, HEL 2015-001115), joka palautui uudelleen valmisteltavaksi asemakaavoituspalvelun aloitteesta ilmanlaatuselvityksen korjaustarpeen ja kauppakeskusta koskevan osan muutostoiveiden vuoksi. Tämän jälkeen Eteläinen Kuvernöörinkuja 6:n ja Laajasalontien katualueen asemakaavan muutos (nro 12652) on irrotettu omaksi asemakaavakseen Laajasalon kauppakeskuksen kaavamuutosehdotuksesta. Kaava jaettiin kahteen

osaan Laajasalon kauppakeskuksen kaavaehdotuksessa olevien hankkeiden eri aikataulutoiveiden vuoksi.

Tämä vuorovaikutusraportti on laadittu asemakaavan muutosta 12430 koskevan vuorovaikutusraportin pohjalle, joten, mielipiteissä, kannanotoissa, muistutuksissa, lausunnoissa, kirjeissä ja niihin annetuissa vastineissa on käsitelty Eteläisen Kuvornöörinkuja 6:den ja Laajasalon tien katualueen (asemakaavan muutoksen nro 12652) lisäksi Laajasalon kauppakeskuksen aluetta koskevat mielipiteet, kannanotot, muistutukset, lausunnot ja kirjeet

Vuorovaikutusraportin sisältö

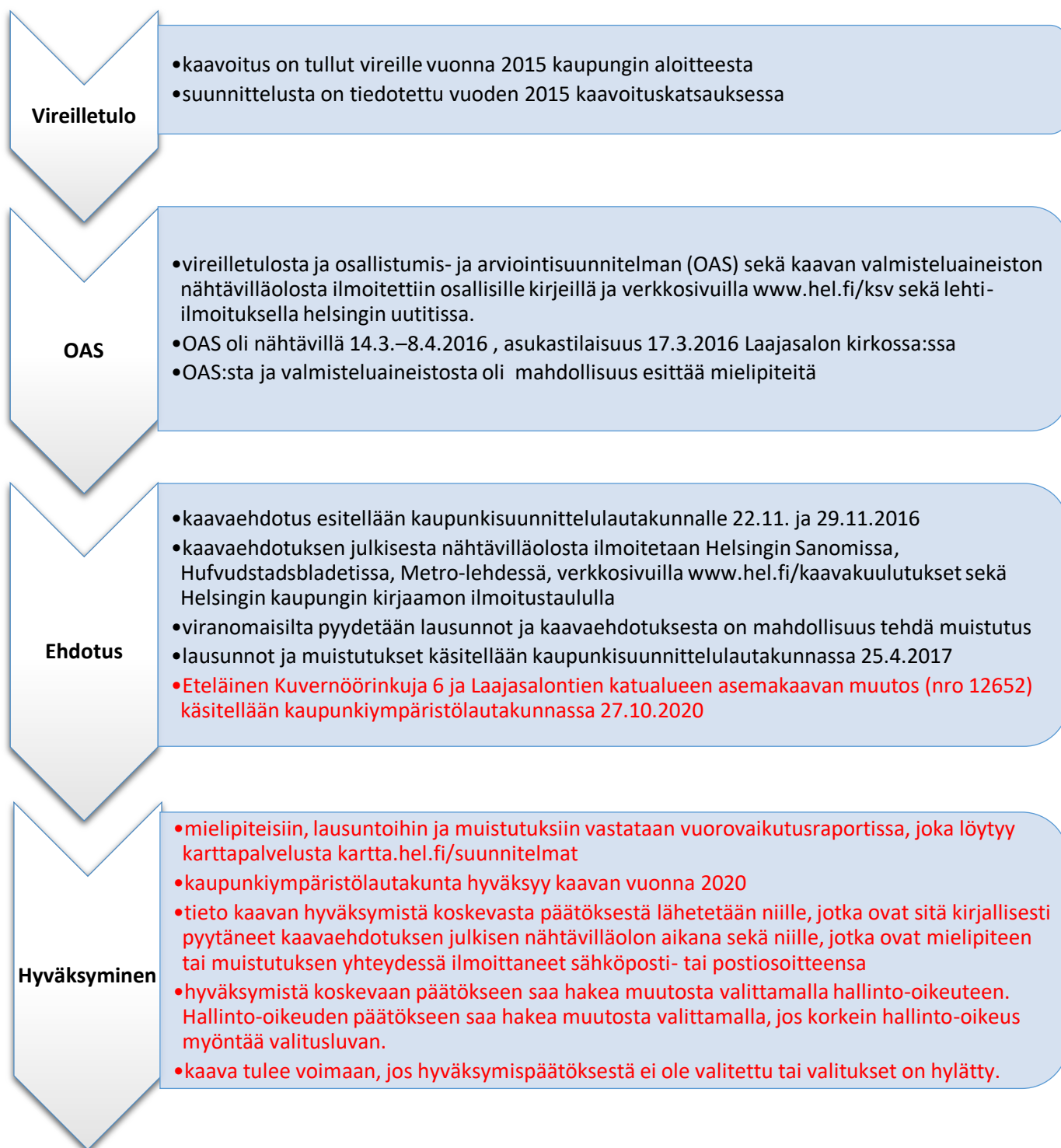
Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot asemakaavan ja asemakaavan muutoksen (kaavaratkaisu) valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista (huomautukset) sekä vastineet niihin.

Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, puhelimitse 09 310 13700 ja sähköpostilla helsinki.kirjaamo@hel.fi.

LIITE

Asukastilaisuuden 17.3.2016 muistio

Kaavoituksen eteneminen



YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA JA VASTINEET NIIHIN

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo 14.3.–8.4.2016.

Viranomaisten kannanotot

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin kannanotot seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helen Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- kaupunginmuseo
- kiinteistöviraston virastopäällikkö
- rakennusvirasto
- sosiaali- ja terveystieteiden virasto
- puolustusvoimien 1. logistiikkarykmentin esikunta
- ympäristökeskus
- kaupunginkirjasto
- nimistötoimikunta

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Sosiaali- ja terveystieteiden viraston kannanotto kohdistui liikkumisesteettömän ympäristön ja selkeiden kevyen liikenteen reittien yhteyksien suunnitteluun pysäkeiltä rakennuksiin. **Ympäristökeskuksen** kannanotossa todettiin, että asemakaavoituksen yhteydessä tulee huolehtia siitä, ettei ilmanlaadun raja-arvoja ylitetä. Ilmanlaatu- ja meluselvitykset tulee laatia, jonka jälkeen voi arvioida tarvittavia haittojen lieventämiseen ja asukkaiden altistumisen vähentämiseen tähtääviä toimia ja kaavasunnitteluratkaisuja. Mahdollinen pilaantuneen maaperän kunnostustarve tulee selvittää. **Kaupunginmuseon** kannanotossa todetaan kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta merkittäväksi muutokseksi Laajasalon moottorikadun ja sen avoimen ilmeen muuttuminen ympäristöksi, jossa katutilaa rajaavat 5–7-kerroksiset asuin- ja liikerrakennukset. Lisäksi kaupunginmuseo pitää valitettavana ehdotusta Laajasalon kirjasto- ja nuorisotalon korvaamista uudisrakentamisella. **Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto** toteaa, että alueella sijaitsee käytössä olevia vesihuoltolinjoja, jotka tulee huomioida kaavoituksessa. Kaavoituksen yhteydessä tulee selvittää johtosiirtojen ja uuden vesihuollon tarve ja niiden kustannukset sekä huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Alustava vesihuollon yleissuunnitelma kustannusarvioineen tulee laatia kaavoituksen yhteydessä ja esittää kaavaselostuksen osana. Lisäksi kannanotossa pyydetään varausta isolle kierrätyspisteelle Laajasalon kauppakeskuksen alueelle. **Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto** toteaa, että Laajasalontie muodostaa katukuilun, jossa ilmansaasteiden

laimeneminen on heikentynyt. Liikennemäärien ennustetaan kuitenkin tulevaisuudessa kasvavan melko paljon, joten ilmanlaatuarvio on tarpeellinen. HSY ilmoittaa olevansa valmis osallistumaan arvion tekemiseen. Valmisteluaineistossa esitetyt mahdolliset kaavamääräykset saattavat olla tarpeellisia ilmansaasteille altistumisen vähentämiseksi. **Kaupunginkirjasto** ilmoittaa kannanotossaan, että kaavamuutoksen toteuttamisen edellytyksenä on se, että ennen kuin kirjasto- ja nuorisotilarakennus puretaan, kirjastolla on oltava riittävät ja saavutettavuudeltaan erinomaiset tilat Laajasalon alueella. **HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä** toteaa, että kaavamuutoksen liikenteellisen ratkaisun pitää vastata raitiotieyhteydestä laadittua yleissuunnitelmaa. Lisäksi kaavamuutoksen yhteydessä pitää huolehtia bussiliikenteen sujuvuudesta bussikaistoin, jotta alueen joukkoliikenne on kilpailukykyistä ja houkuttelevaa. Vaihdot bussien ja raitiovaunujen välillä tulee suunnitella sujuviksi ja pyöräliikenteen liityntäpysäköintipaikat pitää sijoittaa mahdollisimman lähelle joukkoliikenteen merkittävimpiä pysäkkejä. Kauppakeskuksen yhteyteen toteutettavat liityntäpysäköintipaikkojen kunnossapitovastuun tulee Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian mukaisesti olla ensisijaisesti kiinteistön omistajalla. **Rakennusvirasto** ilmoittaa kannanotossaan, että Yliskylän puistokadulle on laadittu katusuunnitelma, joka on voimassa olevan, vuonna 2015 laaditun liikennesuunnitelman mukainen. Rakennusvirasto on varmistanut kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosastolta, että käynnistyneen asemakaavan muutoksen laatimisen yhteydessä huomioidaan Yliskylän puistokadun mukaiset aluetarpeet, ja että katusuunnitelman nykyisen voimassa olevan asemakaavan ylittävät alueet voidaan myöhemmin hyväksyä nyt laaditun katusuunnitelman mukaisesti. **Kiinteistövirasto** pitää suunnitelmaa kannatettavana, aluetta tehokkaana ja esitettyä pysäköintikonseptia tarkoituksenmukaisena. Kauppakeskuksen huoltoliikenteen mahdollistaminen tulee suunnitella huolellisesti ja turvallisesti ottaen huomioon ympäröivä asuminen ja että Laajasalontien varteen suunniteltujen liiketilojen toteutettavuuden ja toiminnallisuuden kannalta olisi tarpeellista mitoittaa ja sallia lyhytaikainen pysäköinti kadunvarteen ainakin aamuruuhkan ulkopuolella. **Puolustusvoimien** kannanotossa todettiin, että rakennustöitä tehdessä tulee huomioida puolustusvoimien kaapelilinjat, joiden sijainti tulee selvittää riittävän ajoissa ja aiheutuvien olemassa olevien kaapelireitin siirtojen, kaapeleiden rakentamisenaikaisten suojaamisen tai muiden muutosten osalta kustannukset on kohdennettava muutoksen aiheuttajalle. **Helsingin asuntotuotantotoimisto** pyytää huomioimaan kaavan valmistelussa kohtuuhintaisen asuntotuotannon toteuttamisedellytykset. **Varhaiskasvatusvirasto** toteaa, että Laajasalossa on meneillään Kruunuvuorenrannan lisäksi paljon kaavavalmisteluja. Varhaiskasvatuspalveluiden riittävyden osalta on hyvä tarkastella säännöllisesti kokonaisuutta yhteistyössä tilakeskuksen ja muiden palveluvirastojen kanssa.

Muilla viranomaisilla ei ollut huomautettavaa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa sekä valmisteluaineistoa koskevissa viranomaisten kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että liikenteen aiheuttamia haittoja koskevat melu- ja ilmanlaatuselvitykset on tehty asemakaavaehdotuksen suunnittelua varten. Selvityksien valmistelussa on toiminut seurantaryhmä, jossa on ollut mukana kaupunkisuunnitteluviraston lisäksi myös ympäristökeskuksen, Ilmatieteen laitoksen ja HSY:n edustajia. Tiivistä myös vuorovaikutukseen liittyvää yhteistyötä on tehty kaupunginkanslian, kiinteistöviraston ja rakennusviraston kanssa alueen eri vaiheissa olevien suunnitelmien yhteensovittamiseksi.

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Kiinteistövirasto

Kauppakeskuksen huoltoliikenne on suunniteltu huolellisesti ja turvallisesti ottaen huomioon ympäröivä asuminen ja että Laajasalontien varteen suunniteltujen liiketilojen toteutettavuuden. Lyhytaikainen pysäköinti kadunvarteen ruuhka-ajan ulkopuolella on tarpeellista mitoitaa ja sallia.

Rakennusvirasto

Käynnistyneen asemakaavan muutoksen laatimisen yhteydessä on huomioitu Yliskylän puistokadun mukaiset aluetarpeet. Suunnittelua on tehty yhteistyössä rakennusviraston kanssa. Samoin kortteliin 49034 tulevan kauppakeskuksen voimassa olevaan asemakaavaan perustuva suunnittelua on ohjattu rakentamiseen ryhtyvien ja heidän edustajiensa kanssa yhteensopivaksi Yliskylän puistokadun katusuunnitelman kanssa.

Sosiaali- ja terveysvirasto

Asemakaavaehdotus luo edellytykset liikkumisesteettömän ympäristön ja selkeiden kevyen liikenteen reittien yhteyksien suunnitteluun pysäkeiltä rakennuksiin.

Puolustusvoimat

Asemakaavaehdotus mahdollistaa puolustusvoimien kaapelilinjojen huomioimisen rakennustöitä tehdessä. Sijainti selvitetään yhteistyössä puolustusvoimien määrittelemän yhteistyötahon kanssa olemassa olevien kaapelireitin siirtojen ja kaapeleiden rakentamisaikaisen suojaamisen osalta. Kustannukset kohdennetaan muutosten aiheuttajalle.

Ympäristökeskus

Laajasalontien liikenne aiheuttaa kaava-alueelle ja sen lähiympäristöön ilmanlaatua heikentäviä päästöjä ja melua. Liikenteen aiheuttamia haittoja koskevat melu- ja ilmanlaatuselvitykset on tehty asemakaavaehdotuksen suunnittelua varten. Selvityksien valmistelussa on toiminut seurantaryhmä, jossa on ollut mukana kaupunkisuunnitteluviraston lisäksi myös ympäristökeskuksen, Ilmatieteen laitoksen ja HSY:n edustajia.

Suunnittelu on tehty selvitysten tietojen perusteella ja esimerkiksi kiinnitetty huomiota muun muassa korttelirakenteisiin, rakennusten sijoitteluun ja massoitteeluun sekä korkeuteen. Laadittujen selvitysten jälkeen on arvioitu tarvittavia haittojen lieventämiseen ja asukkaiden altistumisen vähentämiseen tähtääviä toimia ja suunnitteluratkaisuja esimerkiksi rakennusten kerroslukuihin, tuloilman ottoon, parvekkeiden ja asuntojen sijoitteluun liittyen. Meluselvityksessä on otettu huomioon autoliikenteen ja raitiotien aiheuttama melu. Yleiskaavan ehdotuksen perusteella Laajasalon ja Yliskylän asukasmäärä tulee kasvamaan tulevina vuosikymmeninä huomattavasti, mikä lisää jäljelle jäävien viheralueiden käyttöpainetta. Siksi kaikkien Yliskylän alueelle sijoittuvien asemakaavamuutosten kokonaisvaikutuksia virkistysalueisiin ja -yhteyksiin on arvioitu erillisessä selvityksessä. Tulevien asemakaavaehdotusten valmistelujen yhteydessä viheralueita koskevia selvityksiä tullaan myös täydentämään. Suunnittelualueella sijaitsee bensa-asema, joka tulee siirtymään. Siksi mahdollisesta pilaantuneen maaperän kunnostuksesta on erikseen annettu määräyksiä.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto

Kaavoituksen yhteydessä on selvitetty johtosiirtojen ja uuden vesihuollon tarve, niiden kustannukset sekä huomioitu riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Vesihuoltolinjoja on pyritty sijoittamaan yleisille alueille ja mahdollisten johtokuja-aluevarausten tarve on selvitetty. Kaavoituksen yhteydessä on laadittu Laajasalon vesihuollon yleissuunnitelma kustannusarvioineen ja se on kaavaselistuksen osana. Iso kierrätyspiste tullaan sijoittamaan pohjoiseen Yliskylään ja sen pysyvä tarkempi sijoitus selvitetään lähivuosien kaavoituksessa. Asiasta on käynnistetty neuvottelut HSY:n edustajien kanssa. Käynnissä olevan kaavan rajauksen sisäpuolelle toimintaa ei ole mahdollista sijoittaa pysyvästi, mutta väliaikaisen pintakierrätyspisteen sijoittamiselle on edellytyksiä. Liikenteen aiheuttamia haittoja koskevat melu- ja ilmanlaatuselvitykset on tehty asemakaavaehdotuksen suunnittelua varten. Selvityksien valmistelussa on toiminut seurantaryhmä, jossa on ollut mukana kaupunkisuunnitteluviraston lisäksi myös ympäristökeskuksen, Ilmatieteen laitoksen ja HSY:n edustajia. Suunnittelu on tehty selvitysten tietojen perusteella ja esimerkiksi kiinnitetty huomiota muun muassa korttelirakenteisiin, rakennusten sijoitteluun ja massoitteeluun sekä korkeuteen. Laadittujen selvitysten jälkeen on arvioitu tarvittavia haittojen lieventämiseen ja asukkaiden altistumisen vähentämiseen tähtääviä toimia ja suunnitteluratkaisuja esimerkiksi rakennusten kerroslukuihin, tuloilman ottoon, parvekkeiden ja asuntojen sijoitteluun liittyen. Tehtävässä meluselvityksessä on otettu huomioon käytettävissä olevien tietojen ja ennusteiden perusteella autoliikenteen ja raitiotien aiheuttama melu.

Kaupunginmuseo

Laajasalon moottorikadun leveän katualueen käyttötarkoituksen ja toimintojen uudelleen suunnittelu tähtää merkittävään toiminnallisiin ja

kaupunkikuvallisiin parannuksiin kaupunginosassa. Se luo edellytyksiä asumisen, liikkumisen ja kaupunkirakenteen myönteiselle kehitykselle. Näihin muutoksiin liittyvät edut ja arvot ovat moninkertaisia verrattuna moottorikadun säilyttämiseen, esimerkiksi kaupunginosa-alueella erillisen jakavan alueen muutos kaikkien asukkaiden liikkumiselle mahdolliseksi. Myös kaupungin strategiaan kuuluu edistää täydennysrakentamisella kestävästä kaupunkikehitystä, pitäen tavoitteena olemassa olevien alueiden elinvoimaisuuden ja viihtyisyyden ylläpito ja kehittyminen. Näin kaupunginosat muodostuvat houkutteleviksi ja toiminnallisesti eheiksi. Laajasalontien katualuetta ei ole suojeltu, eikä asemakaavamuutoksen alueella ole suojeltuja rakennuksia, ja suunnittelussa on huomioitu alueen ulkopuolinen, kaavamuutokseen liittyvä ympäristö. Uudisrakentamista on sovitettu ympäristöönsä. Kaupunginkirjaston nykyisiä tiloja ei peruskorjata, ja suunnitteilla olevan kauppakeskuksen tilaohjelmassa on esitetty tilat kirjastolle ja myös nuorisosiainkeskuskelle. Uudet toimitilat sijaitsevat asukkaiden ja palvelujen käyttäjien kannalta keskeisten kulkureittien varrella, mikä on kaupunginkirjaston palveluverkkostrategian mukaista. Sijainti kauppakeskuksessa hyvien liikenneyhteyksien varrella ja täydennysrakentaminen sekä uusi Kruunuvuorenrannan asuinalue tuovat uusia asukkaita palvelujen piiriin. Nykyistä kirjastorakennusta ei ole suojeltu. Laajasalontien ympäristö on rakentunut monien vuosikymmenien aikana, osin erilaisista lähtökohdista, muodostaen ajallisia kerrostumia. Laajasalontien kadun varren rakentaminen on siihen nähden uusi ympäristöön sovitettu kerrostuma.

Kaupunginkirjasto

Ratkaisuja, joissa tähdätään kirjasto- ja nuorisotilojen sijoittamiseen jatkossa kauppakeskukseen, on jo tehty. Tilat ovat esimerkiksi olleet mukana rakennuksen tilaohjelmassa ja suunnittelu on rakennuslupahakemuksen vaiheessa. Kiinteistövirasto huolehtinee tonttien varauksien ehtoissa osaltaan rakentamisen ja käyttöönottojen vaiheistuksesta niin, että kirjaston ja nuorisotilojen palvelut säilyvät alueella katkeamatta. Suunnitelman mukainen kirjaston sijainti kauppakeskuksen sisällä on asukkaiden ja palvelujen käyttäjien kannalta keskeisten kulkureittien varrella, mikä on kaupunginkirjaston palveluverkkostrategian mukaista. Sijainti kauppakeskuksessa hyvien liikenneyhteyksien varrella ja täydennysrakentaminen sekä uusi Kruunuvuorenrannan asuinalue tuovat uusia asukkaita palvelujen piiriin.

HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Kaavamuutoksen liikenteellinen ratkaisu vastaa raitiotieyhteydestä laadittua yleissuunnitelmaa ja toteuttaa esimerkiksi yleiskaavan ehdotusta sekä Kruunusillat-hankkeen sisältöjä ja tavoitteita. Kaavamuutoksen yhteydessä huolehditaan bussiliikenteen sujuvuudesta. Vaihdot bussien ja raitiovaunujen välillä suunnitellaan sujuviksi, erityisesti tulevan ostoskeskuksen kohdalla. Ennen Laajasalontien toteutumista huolehditaan bussiliikenteen sujuvuudesta myös Yliskylän puistokadulla, joka toimii uuden kadun valmistumiseen saakka Laajasalon bussiliikenteen

pääreittinä. Pyöräliikenteen pysäköintipaikkoja myös liityntäliikennettä varten on mahdollista suunnitella Laajasalontien katualueelle ja varautumiselle noin 25 pyöräpysäköintipaikan toteutukseen pysäkin tuntumassa on edellytykset. Liityntäpysäköintipaikkojen opastus on mahdollista suunnitella vain lähialueen katuverkolle. HSL on myös jatkossa osallinen alueen liikennejärjestelyjen suunnittelussa.

Laajasalontielle ei ole mahdollista sijoittaa bussikaistoja kauppakeskuksen korttelin kohdalle. Bussiliikenteen odotetaan olevan riittävän sujuvaa kohdassa ilman kaistojakin. Bussilinjastoa ei ole suunniteltu Yliskylän puistotielle pidemmällä aikavälillä. Tämä on ollut yhteinen näkemys myös HSL:n osalta suunnittelun aikana. Bussiliikennettä keskitetään myöhemmin Laajasalontielle. Erityisesti silloin jos katu uusitaan koko osuudeltaan pohjoisen suuntaan hyväksytyjen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti. Yliskylän puistotiellä voi jossain tilapäisessä tilanteessa olla joku bussilinja. Laajasalontielle on suunniteltu raitiotieliikenteen ja bussiliikenteen pysäkit siten, että vaihto on mahdollisimman sujuvaa. Tämän pysäkkiparin ei odoteta kuitenkaan olevan erityisen vilkas vaihtopysäkki joukkoliikenteen välisillä matkoilla. Sen sijaan kulkumuodosta toiseen vaihtoja odotetaan tapahtuvan. Liityntäpysäköintipaikoista sopiminen ei ole asemakaavassa ratkaistava asia. Asemakaava mahdollistaa liityntäpysäköinti paikoista sopimisen kiinteistöjen, erityisesti kauppakeskuksen kanssa. Koirasaarentie ei ole kaava-alueella.

Helsingin asuntotuotantotoimisto

Kaava luo edellytyksiä myös kohtuuhintaisen asuntotuotannon toteuttamisedellytyksille, jotka edelleen vahvistuvat asemakaavoituksen edetessä Yliskylässä lähivuosina.

Yhteenveto mielipiteistä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa sekä valmisteluaineistoa koskevia mielipidekirjeitä saapui 11 kpl, joista yksi on adressi allekirjoittajana 242 nimeä sekä sen 5 liitettä, jotka ovat mielipiteitä ja lisäksi nähtävillä-oloajan ulkopuolella saapui 3 kirjettä. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty asukastilaisuudessa ja puhelimitse.

Mielipiteet kohdistuivat Laajasalontien liikenteen sujumiseen, raitiotien tarpeellisuuteen ja sen vaikutuksiin, raitiotien linjaukseen, raitiotien rakentamiseen nykyiselle katualueelle, raitiotien ja bussien vaihtopysäkkiin, nykyisten bussilinjojen tarpeeseen, liikenne- ja käyttöturvallisuuteen, Kiiltomadonpolun sillan tarpeeseen ja sen uusimisen aikatauluun, kauppakeskuksen sijaintiin kaupunginosassa tai korttelissa, rakentamisen määriin ja tehokkuuteen, suunnitelmasta aiheutuviin ilmanlaadun muutoksiin katualueilla ja niiden tuntumassa, nykyisen kirjaston tontin suunniteltuun asuinrakentamiseen, nykyiseen kirjaston kehittämiseen purkamisen sijasta, uudesta huoltoaseman tontin sijaintiin ja ominai-

suuksiin, moottorikadun kaupunginosaa jakavaan vaikutukseen, uudisrakentamisen, nykyisen rakentamisen ja luontoarvojen yhteensovittamiseen, vuorovaikutukseen sekä uudisrakentamiseen Laajasalon ja Herttoniemen välisen sillan tuntumassa.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavatyössä siten, että Yliskallion alueen korttelin 49050 tontti 1 pysäköintialuetontti on jätetty pois kaavamuutoksen alueesta sekä korttelin 49050 tontin 2 kerrosalaa on pienennetty valmisteluaineistossa esitetystä.

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Laajasalontien liikenteen sujumisesta

Liikkumisen mahdollisuudet Laajasalontielle parantuvat, koska katua voi käyttää monipuolisesti kaikilla liikkumistavoilla. Se luo edellytyksiä myös sujuvampaan työmatkaliikenteeseen. Osa työmatkalaisista siirtyy käyttämään välityskyvyltään moninkertaisesti tehokkaampia raitiovaunuja ja busseja yksityisautoilun sijasta, joten suhteellisesti syntyy edellytykset kaiken liikenteen sujuvoitumiseen.

Tehtyjen selvitysten mukaan autoliikenteen lisääntymisestä huolimatta erityisen isoja ongelmia ei odoteta syntyvän. Uusi rakentamine tukeutuu nykyistä paremmin ja parempiin joukkoliikenteen palveluihin. Lisäksi pyöräliikenteen mahdollisuudet arkiliikenteessä paranevat merkittävästi. Laajasalontielle on ehdotuksessa sama määrä ajoneuvokais-toja kuin nyt, vaikka osa liikkujista siirtyy yksityisautoilusta joukkoliikenteeseen.

Jollaslaisten liikkumistottumuksia on selvitetty syksyllä 2016. Selvityksen mukaan Jollaslaiset käyttävät arkimatkoilla bussia noin 25 % kulkumuoto-osuudella ja noin 74 % kulkumuoto-osuudella henkilöautoa ruuhkatunteina. Henkilöautojen matkustajakuormitus oli noin 1,35 matkustajaa/auto ja busseissa oli runsaasti matkustajia. Ajoneuvojen käyttöaste on korkea. Tulosten pohjalta liikkumistottumukset poikkeavat erittäin merkittävästi helsinkiläisten keskimääräisistä liikkumistottumuksista (jl 50 %, ha 30 %). Uusien asukkaiden osalta on arvioitu, että liikkumistottumukset ovat vähintään joukkoliikenteen ja henkilöautoliikenteen osuuksien osalta vähintään keskimääräistä tasoa tai joukkoliikenne painotteisempaa.

Puolustusvoimien ajokit liikkuvat alueen liikenteessä myös tulevaisuudessa muun liikenteen seassa. Puolustusvoimat pyrkivät ajoittamaan tilaisuuden niin salliessa kuljetustarpeensa ruuhka-aiheiden ulkopuolella. Kaupunkisuunnitteluvirasto on harjoittanut puolustusvoimien kanssa neuvonpitoa puolustusvoimien logistista tarpeista. Laajasalon täydennysrakentamisen, lisääntyvän liikenteen ja muuttuvien liikennejärjestelyiden ei ole katsottu vaarantavan puolustusvoimien logistisia

tarpeita. Puolustusvoimien kaluston mitoituksessa on otettu huomioon rauhan aikana käytettävät rakenteelliset ratkaisut ja vastaavasti infrastruktuurin mitoituksessa puolustusvoimien vaatimat dimensiot. Maanpuolustukseen tarvittava logistiikka olisi muutoin erityisen huonosti järjestettävissä.

Eritasoliittymät vaikeuttavat autoilua lukuun ottamatta kaikkia muita kulkumuotoja. Eritasoliittymien korvaamisen ei katsota aiheuttavan ylitsepääsemättömiä vaikeuksia autoliikenteelle. Liikenteen haitat ovat selvitysten perusteella hyväksyttävissä rajoissa huomioiden muun muassa mahdollinen autojen tyhjäkäynti.

Raitiotien ja Kruunusilltojen tarpeellisuudesta ja vaikutuksista

Saadussa mielipiteessä todetaan, että Kruunusillat-hanke ja raitiotie helpottavat liikkumista ja liikenne on ympäristöystävällistä sekä samalla tieliikenneuhkat keskustaan helpottuvat. Se vastaa kaupunkisuunnitteluviraston käsityksiä.

Yleiskaavan selvitysten yhteydessä todettiin, että Laajasalosta matkoja tehtiin suuressa määrin kantakaupunkiin. Raitiotieyhteys Yliskylän ja rautatieaseman välillä on merkityksellinen. Se lyhentää matka-aikaa vastaavan yhteysvälin joukkoliikennettä käyttäen ja on kilpailukykyinen verrattaessa yksityisautoiluun.

Asemakaava mahdollistaa raitiotien rakentamisen Kruunusillat hankkeen mukaisten ratojen lisäksi pohjoiseen Herttoniemen suuntaan ja Reposalmentien kautta itään. Näiden suuntien raitioteistä ei ole hankkeita. Niiden tarpeellisuus arvioidaan muissa suunnittelu-yhteyksissä. Niihin on kuitenkin asemakaavoissa tarpeen varautua. Laajasalosta ennustetaan kertyvän tulevaisuudessa aamuruuhkassa yli 2 000 raitiovaunumatkaa tunnissa. Helsingin keskustan suunta on Laajasalosta lähtevien matkojen tärkein kohdesuunta. Ennusteiden mukaan kaksi kolmannesta Laajasalosta lähtevistä joukkoliikennematkoista suuntautuu Kruunusillat-ratikalla kantakaupungin suuntaan ja yksi kolmannes busseilla Herttoniemen suuntaan.

Raitiotien linja Laajasalon Yliskylässä kulkee saaren tiheimmin asutun alueen läpi. Lisäksi yleiskaavaehdotuksen perusteella Yliskylä on yksi Laajasalon eniten tiivistyvistä kaupunginosa-alueista tulevina vuosikymmeninä. Raitiotien pysäkkejä Yliskylässä on noin 600 metrin välein, joten raitiotiellä on hyvät edellytykset palvella suurta määrää asukkaita.

Laajasalon raitiotie täyttää pikaraitiotielle asetetut laatu- ja nopeusvaatimukset. Tehdään selvästi nykyistä keskustan ratikkaliikennettä sujuvampaa ja samalla nopeampaa liikennöintiä mahdollistavaa rataa. Asemakaava mahdollistaa monipuolisen raitiotieverkoston rakentamisen

Laajasalon alueelle. Geometrisesti rata-alueet suunnitellaan siten sujuva ja häiriötön liikennöinti on mahdollista, ja siihen pyritään myös vaihteissa ja linjaosuuksien käänkökohdissa. Asemakaava ei ota eikä voi ottaa näihin tekijöihin kantaa. Asemakaava-alueelle sijoittuu vilkas pysäkkipari, jolla vaunu pysähtyy lähes aina. Lisäksi asemakaava-alueelle sijoittuvilla radoilla on vaihteita ja suunnanvaihtoja.

Raitiotielinjat ovat verraten nopeita, kapasiteetti on hyvä ja pysäkit ovat sopivissa paikoissa kaupunkirakenteessa. Asemakaava-alueelle sijoittuu vilkas pysäkkipari, jolla vaunu pysähtyy lähes aina. Lisäksi asemakaava-alueelle sijoittuvilla radoilla on vaihteita ja suunnanvaihtoja. Yhteen raitiovaunuun mahtuu noin 210 matkustajaa (aikataululaskennan mitoitus, todellinen maksimi noin 300 matkustajaa). Tämä olisi vastaavasti noin 170 henkilöautoa keskimääräisellä matkustajakuormituksella (81,23 hlö/ajon.). Autojonona se puolestaan tarkoittaisi noin 1,7 km autojonoa. Reposalmentien risteyksestä on matkaa Abraham Wetterin tien risteykseen likipitään samainen 1,7 km. Kapasiteetti on siis suhteellista. Raitiovaunu on Laajasalon tuleviin liikkumistarpeisiin tarkoitukseenmukainen kulkuväline. Pysäkit on sijoitettu erityisen harkittuihin paikkoihin, joille on hyvät jalankulkuyhteydet mahdollisimman moneen suuntaan. Ne sijaitsevat useimmiten risteyksissä suorilla rataosuuksilla. Asemakaava-alueella varaudutaan raitiovaunupysäkkeihin koko Laajasalon keskeisimmälle risteysalueelle Laajasalontien ja Reposalmentien risteykseen.

Kruunusiltojen raitiotie luo edellytykset joukkoliikenteen käytön kasvulle, jolle on hyvät mahdollisuudet toteutua. Osa nykyistä henkilöautoliijoista voi siirtyä esimerkiksi raitiotien käyttäjiksi. Uusi asutus tulee sijoittumaan nykyistä paremman joukkoliikennepalvelun piiriin. Uusien asukkaiden on perusteltua siten olettaa käyttävän nykyisiä asukkaita enemmän joukkoliikennettä. Asukasmäärän kasvu ei aiheuta lineaarisessa suhteessa autoliikenteen kasvua. Saaristoraitiotie on palveluna hyvä ja asiakkaina voi olla monien kaupunginosien asukkaita, laajasalolaisten lisäksi.

Kaupunki ei yritä rajoittaa suunnitelmillaan henkilöautojen liikkumista, vaan kaavalla luodaan edellytyksiä kaikille liikkumismuodoille sujuvasti, ei vain yksityisautoilulle. Esimerkiksi ajoneuvojen määrä on kaavamuuksessa sama kuin nykytilanteessa. Kaava ei perustu olettamuksiin sähköautoista, eikä henkilöautojen määrän vähenemiseen. Sen sijaan henkilöautojen käytön suhteellisen määrän voi arvioida vähenevän suhteutettuna joukkoliikenteen kasvavaan kapasiteettiin, vaikka henkilöautojen lukumäärä kasvaisi.

Laajasalon–Herttoniemen välisen sillan kapasiteetista ja Herttoniemen liikennesuunnittelusta

Laajasalon sillan kapasiteetti riittää välittämään kasvavaksi ennustetun liikennemäärän sekä aamu, että iltapäivän ruuhkatunnin aikana, vaikka asukasmäärä kaksinkertaistuisi. Ksv ei ole esittänyt, että sillan kapasiteetti ei riitä, vaan on esittänyt sen riittävän. Liikenneuhkia ei esiinny sillalla nykyään, eikä asukasmäärän kaksinkertaistuessa. Rakennustyömaita on joka puolella kasvavaa kaupunkia ja ne ovat väliaikainen ilmiö, jotka saattavat edellyttää väliaikaisjärjestelyjä. Sillan kehittäminen tulee kyseeseen, kun se on elinkaarensa lopulla. Siihen asti se vastaa myös tulevia tarpeita. Liikenteen haittojen rajoittamisen ratkaisuja on mahdollista selvittää asemakaavassa, joka koskee Laajasalontien pohjoisosaa, sekä olemassa olevan katualueen puitteissa muun suunnittelutyön yhteydessä. Kuitenkaan tässä asemakaavassa sitä ei ratkaista.

Herttoniemen autoliikenteen sujuvuutta tarkastellaan parhaillaan omana selvitettävänä asianaan. Tuloksia on odotettavissa lähiaikoina. Näissä tarkasteluissa lähtökohtana ovat sekä Laajasalon, että Herttoniemen alueen täydennysrakentaminen ja niiden aiheuttamat liikenteelliset vaikutukset.

Raitiotien sopivan linjauksen valinnasta

Asemakaavan muutoksessa varaudutaan raitiotielinjaan Yliskyläntien pohjoispuolella Laajasalontieltä Ollinvainio-puiston kautta Marunapolulle ja sieltä Ilomäentielle sekä sieltä Reposaaentielle ja edelleen mahdollisesti kohti Vartiosaarta.

Raitiotien rakentamisesta nykyiselle katualueelle

Raitiotien kaistoja ei voi sijoittaa nykyiselle Laajasalontien katualueelle kadun korkeutta ja linjausta muuttamatta sekä nykyisiä siltoja purkamatta. Katualue kaavoitetaan osin myös rakennuspaikoiksi, koska asuntojen lisäykselle on merkittävä tarve, eikä tilaa uusille liittymärampeille niiden kohdalla ole. Kaava-alueen molemmissa silloissa kantavat pilarit sijaitsevat keskellä moottorikadun viherkaistaa.

Raitiotien ja bussien vaihtopysäkitä kauppakeskuksen kohdalla

Saaren merkittävin joukkoliikenteen vaihtopaikka sijaitsee asemakaava-alueen ulkopuolella, Koirasaarentiellä Reiherintien risteyksessä. Tuossa kohdassa useat liityntälinjat kohtaavat raitiotien yhdessä ensimmäistä kertaa, lähimpänä keskustan suuntaa. Metroon liityntälinjaston kautta tukeutuva joukkoliikenne säilyy edelleen merkittävänä joukkoliikennemuotona raitiotieliikenteen täydentäessä sitä. Tulevan kaup-

pakeskuksen korttelin kohdalla Laajasalontielle matkaketjuissa odotetaan tapahtuvan vaihtoja erityisesti kulkumuotojen välillä. Siinä sijaitsevat peräkkäin samalla kohdalla raitiotien ja linja-autojen pysäkit.

Laajasalon nykyisten bussilinjojen tarpeesta

Bussilinjoja ei olla vähentämässä, vaan niitä lisätään ja tarvittaessa tehostetaan. Herttoniemen metroterminaalissa tämä huomioidaan myös kun sen kunnostus tulee ajankohtaiseksi lähivuosina.

Linja-autojen määrästä Herttoniemen metroasemalla asukasmäärän kasvaessa Laajasalossa

Herttoniemen metroaseman alueen kaavoitus- ja liikennesuunnittelu on Laajasalon suhteen erillinen tehtävä myös bussien osalta.

Bussarnas antal vid Herttonäs metrostation då invånarantalet ökar på Degerö

Planläggningen och trafikplaneringen av området kring Herttonäs metrostation är i förhållande till planeringen av Degerö en separat uppgift också vad bussarna beträffar.

Liikenneturvallisuudesta

Liikenneturvallisuus on yksi suunnittelussa lähtökohtana huomioon otettava asia. Tulevaisuuden liikkuminen on liikkumista kaikkia kulkumuotoja hyödyntäen.

Raitiotien vuoksi yhtään jalankulun tai pyöräilyn rakennettua reittiä mainitulta alueelta ei poisteta. Risteämäkohdat järjestetään turvallisilla liikennejärjestelyillä.

Lopputilanteessa jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden odotetaan olevan hyvällä tasolla. Lisäksi reitit ovat monipuolisia. Rakentamisen aikainen jalankulku ja pyöräliikenteen yhteyksien järjestäminen on erityisen tärkeä ja haastava tehtävä, johon kiinnitetään riittävästi resursseja kauppakeskuksen elinvoimaisuutta varmistaa suurempi joukkoliikenteen käyttäjien määrä, joilla on mahdollisuus liikkua asioimaan kauppakeskuksessa. Samalla kaikkien Yliskylän palveluiden käytön mahdollisuus helpottuu ja tehostuu. Koska joukkoliikenne on merkittävän tehokas liikkumisen muoto ja sen määrä kasvaa, niin liikkumisen sujuvuus paranee nykyisestä oleellisesti.

Nykyinen Laajasalontien moottorikatu jakaa kaupunginosa-alueen kahtia. Sen sijaan kaupungille ominainen ja tavanomainen kaikkien liikkujien aktiivinen katu palveluineen ja uusine asukkaineen yhdistää kau-

punginosaa. Nykytilanteessa Laajasalontielleä sattuu liikenneonnettomuuksia, pääosa niistä johtuu liian suurista ajonopeuksista. Nykyinen jalankulkua ja pyöräliikennettä palveleva silta, joka on pakko purkaa kauppakeskuksen, kadun ja uusien tonttien rakentamisen yhteydessä, rakennetaan uudestaan töiden edetessä kohti lopullista muotoaan niin aikaisessa vaiheessa kun se on mahdollista.

Uudet liikennejärjestelyt rakennetaan ja liikenne ohjataan turvallisimmalla tiedetyllä ja käyttökelpoisella tavalla, myös eritasoristeysten muuttamisessa tasoristeyksiksi.

Ehdotus luo edellytykset liikenneturvalliselle ratkaisulle ja kokonaisuutena paremmalle ja toiminnallisemmalle kokonaisuudelle verrattuna ajatukseen Laajasalontien kattamisesta. Yleiskaavan selvityksen yhteydessä kävi jo alkuvaiheessa ilmi, että Laajasalontien kattaminen ei ole esimerkiksi kaupunkikuvallisesti, kadun varren toimintojen luontevan järjestämisen kannalta eikä teknistaloudellisesti järkevä ratkaisu.

Laajasalontien katukorkojen nostaminen kuten muukin kaavoitus alueella mahdollistaa liikkumisen kannalta esteettömät ratkaisut. Katujen tulevat kaltevuudet asettuvat hyvin loiviksi juuri korkeusasemien muutosten johdosta. Kadut näyttävät asettuvan alustavien tämän hetkisten suunnitelmien valossa pääsääntöisesti 1–2 % kaltevuuksiin. Esteettömän reitin raja-arvona pidetään 5 %. Jokaisella alueella ja niiden osilla on entistä paremmat mahdollisuudet tulla ylläpidetyksi, nykyiseen tilanteeseen verrattuna, koska aktiivisia liikkujia kaava-alueen eri osissa on paljon enemmän.

Kaupunki välittää tietoa suunnittelun edetessä muun muassa järjestämällä keskustelu-, esittely- ja yleisötilaisuuksia. Kaavoituksessa luodaan edellytykset liikenneturvallisille ratkaisuille.

Kiiltomadonpolun sillasta, sen tarpeesta ja uusimisen aikataulusta sekä liikenneturvallisuudesta alueen väliaikaisjärjestelyjen aikana

Voimassa olevan kaavan nro 11743 toteuttaminen olisi johtanut Kiiltomadonpolun sillan uusimiseen. Sillan tarve ei ole poistunut ja Laajasalontien katualueen muutokset tässä kaavassa edellyttävät myös uusia ratkaisuja. Sillan säilyttämiseen nykyisellään ei ole edellytyksiä.

Asukkaiden huoli liikenneturvallisuudesta on vakava asia. Kaupunki välittää tietoa suunnittelun edetessä muun muassa järjestämällä keskustelu-, esittely- ja yleisötilaisuuksia. Kaavoituksessa luodaan edellytykset liikenneturvallisille ratkaisuille. Esimerkiksi Kiiltomadonpolun sillan uudelleen rakentamisen aikataulusta tullaan antamaan tietoa. Nykyinen jalankulkua ja pyöräliikennettä palveleva silta, joka on pakko purkaa kauppakeskuksen, kadun ja uusien tonttien rakentamisen yhteydessä, rakennetaan uudestaan töiden edetessä kohti lopullista muotoaan niin

aikaisessa vaiheessa kun se on mahdollista. Kiiltomadonpolun sillan uusiminen suunnitellaan ja toteutetaan yhdessä Laajasalontien katualueen kanssa. Mahdolliset eri rakennusvaiheiden väliset ratkaisut suunnitellaan samassa yhteydessä. Suunnittelulle ja toteutukselle varataan sille tarvittava aika. Liikenneturvalliset ratkaisut suunnitellaan ja toteutetaan ja katualueen ylläpito toteutetaan.

Kiiltomadonpolun silta tulee uusia vastaamaan ehdotuksen katulinjausta ja kadun korkeusasemia. Kiiltomadonpolun silta lisää liikkumismahdollisuuksia joukkoliikenteen vaihtopaikan tuntumassa, joten se myös vahvistaa osaltaan kauppakeskuksen elinvoimaisuutta.

Kauppakeskuksen sijainnista kaupunginosassa tai korttelissa

Kauppakeskus sijaitsee keskellä korttelia. Siihen sijaintiin voimassa oleva asemakaava mahdollistaa uuden kauppakeskuksen suunnittelun. Prosessissa olevassa kaavaehdotuksessa korttelia täydennetään asumisella. Kauppakeskuksen sijainti on ratkaistu voimassa olevassa asemakaavassa ja siten sen sijainnin voi todeta oleva keskeinen ja sopiva. Laajasalontien ja Jollaksentien risteyksen alue ei sisälly tähän kaavaehdotukseen. Pohjoinen Yliskylä on myös jatkossa saaren keskus, koska siellä sijaitsee sisällöllisesti ja määrällisesti eniten palveluja ja joukkoliikennettä. Nykyinen asukkaiden määrä ja asukastiheys on siellä suurin ja lisäksi tuleviksi vuosikymmeniksi yleiskaava luo edellytykset asukasmäärän kasvulle nykyisestä. Yleiskaavaehdotuksessa on myös määritely tehokkuuden nostoa eteläiseen Yliskylään, Laajasalontien ja Jollaksentien risteyksen tuntumassa. Näin sen merkityksen voi päätellä kasvavan, mutta Laajasalon saaren merkittävin ydin säilyy pohjoisessa Yliskylässä.

Rakentamisen määrästä ja tehokkuudesta

Uudessa yleiskaavassa on esitetty suunta Helsingin kasvulle ja myönteiselle kehitykselle tuleviksi vuosikymmeniksi. Asemakaavat perustuvat yleiskaavaan. Kasvu on esimerkiksi kaupungin strategian mukaisesti rakentamisen lisäämistä ja uusia asukkaita sekä liikennejärjestelmien kehittämistä. Kasvu kohdistuu jokaiseen kaupunginosaan eikä Laajasalo ole poikkeus. Näin koko kaupunki säilyy muutoksissa tasapuolisesti elinvoimaisena.

Uudisrakentaminen Laajasalon ja Herttoniemen välisen sillan tuntumassa

Laajasalon ja Herttoniemen välisen sillan alue ei kuulu kyseessä olevan kaavamutoksen aluerajaukseen, vaan käytettävissä olevan tiedon perusteella sitä kaavoitetaan tulevina vuosina.

Ilmanlaatu- ja meluhaitoista katualueilla ja niiden tuntumassa

Ehdotus luo edellytykset terveelliselle ja turvalliselle ratkaisulle, koska asemakaavaehdotuksen suunnittelua varten on tehty liikenteen aiheuttamia haittoja koskevat melu- ja ilmanlaatuselvitykset. Suunnittelu on tehty selvitysten tietojen perusteella. Laadittujen selvitysten jälkeen on arvioitu tarvittavia haittojen lieventämiseen ja asukkaiden altistumisen vähentämiseen tähtääviä toimia ja suunnitteluratkaisuja. Kaavoituksen yhteydessä on laadittu liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaittoja koskevat selvitykset, joista saatujen tulosten perusteella merkittäviä haittoja ei synny, joita ei tavanomaisin ratkaisuin voida hallita.

Ennusteiden mukaan liikennemäärät Laajasalontielle kasvavat tulevina vuosikymmeninä. Laajasalontien liikenne aiheuttaa kaava-alueelle ja sen lähiympäristöön ilmanlaatua heikentäviä päästöjä ja melua. Liikenteen aiheuttamia haittoja koskevat melu- ja ilmanlaatuselvitykset on tehty asemakaavaehdotuksen suunnittelua varten. Asemakaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty tarvittavat melu- ja ilmanlaatuselvitykset. Suunnittelu on tehty selvityksistä saatujen tietojen perusteella. Laadittujen selvitysten jälkeen on arvioitu tarvittavia haittojen lieventämiseen ja asukkaiden altistumisen vähentämiseen tähtääviä toimia ja suunnitteluratkaisuja. Laajasalontien kaavamuutokset ovat hyväksyttäviä ja toteuttamiskelpoisia, mukaan lukien arvioidut liikenteen haitta-alueiden vaikutukset.

Liikenteellisten ja liikenteen päästöihin kohdistuneiden selvitysten pohjana on käytetty lähtökohtaa, jossa liikutaan kuten Helsingissä keskimäärin sekä EU-tasolla hyväksytyä päästömallia, joka myös on päästöttömyyskehityksen suhteen melko konservatiivinen. Näiden lähtökohtien lisäksi on käytettävissä vain malleja, joissa autoilun määrää rajoittavia tekijöitä on toteutunut enemmän. Erityisen suuri liikennemäärää vähentävä vaikutus on mallilla, jossa pääkaupunkiseudulle on toteutettu ns. kilometriperusteinen ruuhkamaksu.

Yleiskaavan ehdotuksen perusteella Laajasalon ja Yliskylän asukasmäärä tulee kasvamaan tulevina vuosikymmeninä huomattavasti, mikä lisää jäljelle jäävien viheralueiden käyttöpainetta. Siksi kaikkien Yliskylän alueelle sijoittuvien asemakaavamuutosten kokonaisvaikutuksia virkistysalueisiin ja -yhteyksiin on arvioitu erillisessä selvityksessä. Tulevien asemakaavaehdotusten valmistelujen yhteydessä viheralueita koskevia selvityksiä tullaan myös täydentämään. Verrattuna voimassa oleviin asemakaavoihin suunnittelualueella, kaavaehdotuksessa viheralueet säilyvät. Toisaalta Laajasalontielle ehdotetaan lisättäväksi merkittävä määrä puuistutuksia ja viherkaistoja.

Laajasalontien kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteissa esitettiin vuonna 2015 kadun varren maankäyttöä. Yksi sen monista eduista on mahdollisuus rajoittaa liikenteen haittoja Laajasalontietä ympäröivillä

nykyisillä alueilla, pihoilla ja asunnoissa. Laajasalontien ja sen ympäristön muutokset eivät ole kokeiluhanke, vaan se on ensimmäinen hanke, jossa valmistellaan yleiskaavassa määritellyn kaupunkibulevardin luonteista asemakaavamuutosta. Silti se on Helsingin sisääntuloväylien mahdollisiin muutoksiin nähden sisällöltään erilainen hanke, kuten kaikki kaupunkibulevardihankkeet tulevat olemaan keskenään erilaisia lähtökohdiltaan asemakaavatasolla suunniteltaessa. Laajasalontien liikennejärjestelyiden muuttamista aiottuun suuntaan on alettu suunnittelemaan jo ennen yleiskaavan (YK2016) valmistelua.

Asumisviihtyvyydestä sekä kiinteistöjen ja asuntojen arvosta

Asumisviihtyvyyden voi myös muutosten jälkeen kokea kasvavan, koska esimerkiksi alueen palvelutaso parantuu ja joukkoliikenteen määrä kasvaa. Tämä kaava ei muuta käytössä olevia viheralueita, vaan moottorikadun suoja-alueen luonteisia alueita. Laajasalossa on tämän ja tulevien kaavojen perusteella paremmat edellytykset viheralueille liikkumiseen, koska muun muassa moottorikadun estevaikutus poistuu ja rakennetaan uutta katuverkkoa kaikille liikkujille, myös henkilöautoilijoille. Liikkumisen monipuoliset mahdollisuudet lisäävät asuinalueen vetovoimaa eikä vetovoiman lisääntymisen voida olettaa vaikuttavan asuntojen arvoon alentavasti. Esimerkiksi raitiotien rakentamisen on todettu kansainvälisten kokemusten mukaan enemminkin lisäävän kiinteistöjen arvoa niissä kohdin, jotka sattuvat raitiotien vaikutuspiiriin. Alueen arvostus sekä kiinteistöjen ja asuntojen arvo todennäköisemmin nousee kuin laskee, palvelutason parantuessa ja joukkoliikenteen kehittyessä. Yliskylän kaavat luovat myös edellytykset uuden kaupunkiympäristön luonteelle, joka puolestaan voi lisätä alueen kiinnostavuutta ja sitä kautta arvostusta ja arvoja.

Katuosoitteessa Kirkkosalmentie 1 olevasta autopaikkojen korttelialueesta

Katuosoitteessa Kirkkosalmentie 1 oleva autopaikkojen korttelialue (AP) on rajattu pois asemakaavaehdotuksesta.

Kvartersområdet för bilplatser på adressen Kyrksundsvägen 1
Kvartersområdet för bilplatser (AP) på adressen Kyrksundsvägen 1 har lämnats utanför detaljplaneändringen.

Nykyisen kirjaston tontin suunnitellusta asuinrakentamisesta

Ehdotetut kerrosluvut ja rakennuspaikkojen sijainnit vastaavat osin nykyisiä asuintontteja naapurustossa ja joita esiintyy pohjoisessa Yliskylässä. Siten ehdotettu asuntorakentaminen on siltä osin tavanomaista. Paikan kulttuurinen sisältö muodostuu pääosin kun uusia alue on ollut käytössä. Kulttuurilliset muutokset nykytilanteeseen ovat aina mahdollisia. On mahdollista todeta kulttuurillisten sisältöjen kasvavan alueen

elinvoimaisuuden kasvun myötä, mille uudisrakentaminen ja asukkaiden lisäys luokitellaan edellytyksiä. Kaavaehdotuksen keskeinen tavoite on monien toimintojen, myös julkisten toimintojen ja asumisen luonteva sekoittaminen keskenään aktiivisuuden, elävyyden ja toimintojen helpokäyttöisyyden lisäämiseksi sekä kaupunginosan elinvoimaisuuden säilyttämiseksi. Ei välttämättä ole tarkoituksenmukaisinta jatkaa vuosikymmeniä sovellettuja esikaupungin suunnitteluratkaisuja, jotka ovat johtaneet paikoin toimintojen voimakkaaseen eriytymiseen. Sen voi todeta yksipuolistaneen alueiden käyttöä paikallisesti, johtaessaan yhden toiminnan hallitsevaan asemaan ja esimerkiksi käytettävyyden vähentymiseen tiettyinä vuorokaudenaikoina.

Katuosoitteen Koulutanhua 4 ympäristössä on yksittäisiä puita ja puuryhmiä. Rakennusten jääminen niiden taakse näkymissä riippuu tarkastelukohdasta, joka muuttuu liikkuaessa. Siten on mahdollista todeta saman rakennuksen näyttävän erilaiselta toisesta näkökulmasta, esimerkiksi hallitsevalta. Useiden rakennusten muodostama kokonaisuus katu- ja ympäristökuvassa on ratkaisevampi kuin yksi ainoa näkymä. Kaavaehdotuksessa esitetty vastaa pääosin katuosoitteen Koulutanhua 4 kiinteistöä kerrosluvultaan ja rakennuspaikoiltaan sekä kerrosluvuiltaan Koulutanhua 8:n kadun varren kiinteistöä. Siten ehdotuksen voi todeta olevan perusteltu ja johdonmukainen.

Nykyisten kerrostalojen väliset etäisyydet katuosoitteissa Koulutanhua 4 ja 8 vastaavat pääosin ehdotuksen mukaisen kirjaston tontille suunnitellun asuinkerrostalon ja katuosoitteessa Koulutanhua 4 olevan kerrostalon välistä etäisyyttä. Rakennukset eivät varjosta ehdotuksessa toisiinsa huomioiden yleisesti käytetty valokulman 45 asteen määrittelyn periaate, jonka mukaan rakennus ei saisi olla korkeuttaan lähempänä naapurin asuinhuoneen ikkuna-aukkoa. Rakennuksen sijoituksessa enemmän tontin pohjoisosaan, kuten nykyisellä Koulutanhua 4:n tontilla, muodostuu etelän puolelle aurinkoisempaa tontin osaa. Korttelin 49027 tontille 3 on esitetty kaavassa vähäisempi tonttitehokkuus kuin sen pohjoispuolisessa naapurissa, siten on perusteltua väittää, että näkymien muutos on kohtuullista. Täydennys- ja lisärakentamisen kannalta ei ole tasapuolista väittää, että rakentamisen määrä naapuritontilla ja näkymät voisivat aina säilyä muuttumattomina.

Nykyisen kirjaston kehittämisestä purkamisen sijasta

Jo voimassa oleva asemakaava numero 11743 (Kslk 2008) perusteella kirjasto siirretään kauppakeskuksen kortteliin. Nykyistä kirjastoa ei ole suojeltu ja se on käyttöikänsä päässä odottaen laajaa peruskorjausta. Tilojen uusiminen nykyaikaisemmaksi ja siirtäminen entisestään keskeisemmälle paikalle on järkevää verrattuna peruskorjaukseen, ajatellen nykyisiä tiloille ja kiinteistölle asetettavia toiminnallisia ja laadullisia tavoitteita. Asunnoille on tarve suhdanteista riippumatta ja ratkaisu luo

edellytykset kaupungin strategian mukaiselle asuntojen täydennysrakentamiselle.

Uudesta huoltoaseman tontin sijainnista ja ominaisuuksista

Huoltoasemalle on esitetty uusi sijainti, koska voimassa olevan asema-kaavan mukainen sijainti ei vastaa nykyistä kaupunginvaltuustossa todettua tarvetta kehittää kauppakeskuksen korttelia asumiseen sopivaksi Laajasalontien varressa. Voimassa olevan kaavan huoltoasemalle merkitty korttelinosa on edullista määritellä korttelin asumista tukeville toiminnoille. Sen sijaan huoltoasemalle oheistoimintoineen on kaavaehdotuksessa osoitettu korttelinosa nykyisen tontin naapurista, Yliskyläntien pohjoispuolelta Laajasalontien varresta. Sitä voi pitää saavutettavuuden ja liiketoiminnan kannalta voimassa olevan kaavan mukaiseen ratkaisuun verrattuna parempana, poikkeuksellisella näkyvyydellään ja myös tonttiliittymiensä puolesta. Huoltoaseman toimijan kanssa on neuvoteltu kiinteistön kehittämisestä ja sitä tullaan jatka-

Moottorikadun kaupunginosaa jakavasta vaikutuksesta

Nykyinen Laajasalontie erottaa Yliskylän pohjoisosat itä- ja länsipuolen osiin, koska jalankulkijat ja pyöräilijät eivät sitä voi ylittää. Sen sijaan laaja moottorikatualue on mahdollista muuttaa asumiskäyttöön ja parantaa liikkumisen mahdollisuuksia tasoristeyksillä kaikkia liikkujiä varten. Nykyinen jalankulkua ja pyöräliikennettä palveleva Kiiltomadonpolun silta, joka on pakko purkaa kauppakeskuksen, kadun ja uusien tonttien rakentamisen yhteydessä, rakennetaan uudestaan niin aikaisessa vaiheessa kun se on mahdollista.

Uudisrakentamisen, nykyisen rakentamisen ja luontoarvojen yhteensovittamisesta katuosoitteen Kirkkosalmentie 3 lähistöllä

Yleiskaavaehdotus ja kaupungin strategia edellyttävät kaupunginosien tiivistämistä. Täydennysrakentamisen myötä muuttuvat näkymät ympäristössä, kuitenkin täydennysrakentaminen sovitetaan aina ympäristöön suunnittelussa. Katuosoitteessa Kirkkosalmentie 3 sijaitsevasta rakennuksesta on kaavassa esitetty uudisrakentaminen noin 45 metrin etäisyydellä, mitä voi pitää kohtuullisena. Lisäksi kaavassa esitetty lähin uudisrakentaminen ei ole suoraan Kirkkosalmentie 3 katuosoitteessa olevan rakennuksen edessä. Suoraan edessä on Laajasalontien toisella puolella oleva rakennus, joka on noin 100 metrin päässä, mikä on myös kohtuullista. Vehreyden ylläpitämiseksi näkymissä uudisrakentamisen yhteydessä on mahdollista pyrkiä säilyttämään puita ja kasvillisuutta sekä tehdä uusia istutuksia. Myös katualueelle esitetään merkittävää määrää puuistutuksia.

Att sammanjämka nybyggnadsverksamhet med nuvarande byggnadsbestånd och naturvärden

Generalplaneförslaget och stadens strategi förutsätter att stadsdelarna förtätas. Kompletterande nybyggnadsverksamhet ändrar på vyerna i omgivningen, fastän kompletterande nybyggen alltid anpassas vid planeringen. Från byggnaden på adressen Kyrksundsvägen 3 är avståndet till den närmaste nybyggnad, som föreslås i detaljplaneändringen cirka 45 meter, vilket kan anses vara skäligt. Den i detaljplanen föreslagna närmaste byggnaden föreslås inte ligga mittemot byggnaden på Kyrksundsvägen 3. Till den byggnad, som föreslås byggas mittemot, vilket blir på andra sidan Degerövägen, är avståndet 100 meter, vilket också det är skäligt. För att bibehålla vyer med grönska i samband med nybyggnadsverksamhet är det möjligt att försöka bevara träd och växtlighet samt plantera ny växtlighet. Även på gatuområdet föreslås en betydande mängd nya trädplanteringar.

Laajasalontien kattamisesta ja luontokohteista

Yleiskaavan selvityksen yhteydessä kävi jo alkuvaiheessa ilmi, että Laajasalontien kattaminen ei ole esimerkiksi kaupunkikuvallisesti, liikumisen kannalta, kadun varren toimintojen luontevan järjestämisen ja tehostamisen kannalta eikä teknistaloudellisesti järkevä ratkaisu. Sen sijaan sitä on yhden liikkumuodon alueen muuttaminen esikaupungissa kaupunkiympäristöön kuuluvaksi, kaikkien liikkujien ja asioiden kaduksi, sen varren asuntoineen. Ehdotus luo edellytykset kaupunkirakentamiselle tunnusomaiselle ratkaisulle, joka liittyy uudisrakentamisen luontevasti nykyiseen ympäristöön, rakentamisen, maastonmuotojen ja luonnon osalta. Kaava-alueella ei ole rauhoitettuja eikä suojeltuja luontokohteita, eikä ole tiedossa sellaisia luontoarvoja, jotka edellyttäisivät Laajasalontien kattamista.

Uudisrakentamisen sovittamisesta ympäristöön

Suunnitelma perustuu muun muassa ympäristön analyysiin, liikenneennusteisiin ja liikenteen haitta-alueille rakentamista koskeviin selvityksiin. Uudisrakentamisen paikkoja on suunnittelussa sovitettu ympäristöön. Siten ne kunnioittavat alueen rakennettua ja luonnollista ympäristöä sekä nykyisiä ja tulevia asukkaita.

Uudisrakentamisesta Laajasalon ja Herttoniemen välisen sillan tuntumassa

Laajasalon ja Herttoniemen sillan eteläpuolella olevat alueet eivät kuulu tähän asemakaavaehdotukseen. Siihen mahdollisesti liittyvät Laajasalontien katualueen ja sen varren uudisrakentamisen järjestelyt ratkaistaan tulevien vuosien kaavoituksen yhteydessä.

Vuorovaikutuksesta

Asemakaavatyössä on otettu osalliset huomioon kuten maankäyttö- ja rakennuslaki edellyttää sekä muut säännöt ja ohjeet määrittelevät ja suosittavat. Asukkaita on kuultu ja tullaan kuulemaan pohjoisen Ylis-kylän kaavoituksen yhteydessä. Asemakaavoja suunnitellaan kaupunkisuunnitteluviraston toimesta, asukkaita kuullen ja ympäristö on suunnittelussa aina lähtökohta, se muodostaa myös reunaehdoja. Uudisrakentamista suunnitellaan nykyisten asukkaiden lisäksi myös tulevaisuudessa alueelle muuttavia uusia asukkaita varten, vaikka heidän mielipidettään ei ole käytettävissä.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 17.3.2016

Tilaisuus alkoi kaavapäivystyksellä, jossa kaupunkisuunnitteluviraston työntekijät esittelivät asukkaille Laajasalon kauppakeskuksen asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja valmisteluaineistoa sekä Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Mervi Nicklen esitteli myös Laajasalon itärannan asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Markus Ahtiainen vastasi myös Laajasalon liikennejärjestelmän suunnittelun tilannetta ja ratkaisumahdollisuuksia koskeviin kysymyksiin. Kaavapäivystyksessä keskusteltiin ja saatiin asukkaiden palautetta osallistumis- ja arviointisuunnitelmista sekä muusta esillä olleesta materiaalista. Tilaisuudessa vastattiin esitettyihin kysymyksiin, mutta näitä vastauksia ei ole kirjattu tähän muistioon.

Kirjeet

Nähtävilläoloajan ulkopuolella on saapunut 3 kirjettä. Kirjeet kohdistuivat uudisrakentamisen, nykyisen rakentamisen ja luontoarvojen yhteensovittamiseen katuosoitteen Kirkkosalmentie 3 lähistöllä, katuosoitteessa Kirkkosalmentie 1 olevaan autopaikkojen korttelialueeseen kaava-alueen rajauksessa, linja-autojen määrään Herttoniemen metroasemalla asukasmäärän kasvaessa Laajasalossa, valmisteluaineistossa esitettyyn rakennusten julkisivujen arkkitehtuuriin, liikenteen sujuvuuteen, liikenneturvallisuuteen, Laajasalon-Herttoniemen sillan kapasiteettiin, yksityisautoilun vaikeuttamiseen, ilmanlaatuun Laajasalon-tiellä sekä Kruunusiltojen vaikutuksiin Laajasalon liikenteessä. Myös kirjeisiin on vastattu edellä.

Asemakaavan muutosehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 23.12.2016–30.1.2017

Muistutukset

Kaavaehdotuksesta tehtiin 8 muistutusta.

Muistutukset kohdistuivat uuden kaupunkikuvan ja kaupunkirakenteen ominaisuuksiin, nykyisen Laajasalontien kaupunginosaa jakaviin vaikutuksiin ja niiden korjaamiseen, uudisrakentamisen ympäristöön sovittamiseen, täydennysrakentamisen määriin, korttelin 49036 tontin 6 itäisimmän rakennuspaikan sijaintiin ja korkeuteen, Yliskylän puistokadun luonnonvaloon, LHA-korttelialueen määräyksiin, Haltiamännyn torin määräyksiin, Laajasalontien kadun varren toimintoihin, kauppakeskuksen näkyvyyteen Laajasalontielle, kauppakeskuksen korttelin palvelutason ja keskuksen saavutettavuuteen, katupuuston merkityksiin, liikenneturvallisuuteen, liikenteen välityskykyyn ja sujuvuuteen, jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuuksiin suunnittelualueella, Kiiltomadonpolun siltaan, Kuvernöörintien toimintoihin välillä Reposalmentie–Sarvastonkaari, ajoneuvoliittymien mahdollisuuteen Laajasalontieltä kauppakeskuksen kortteliin, Yliskylän puistokadun väliaikaiseen bussiliikenteeseen, raitiotien rakentamiseen, Yliskallion alueen autopaikkojen korttelialueen 49050/1 naapuriin rakentamiseen, Europan E14 -arkkitehtuurikilpailuun, vuorovaikutukseen sekä kaavamuutoksen taloudellisiin vaikutuksiin.

Vastineet aihepiireittäin

Uuden kaupunkirakenteen luonteesta nykyisessä esikaupungissa

Laajasalooa kehitetään urbaaniksi monipuoliseksi kaupunginosaksi. 1960- ja 1970 -luvuilla tapahtuneen lähiösuunnittelun ideologia ja teoria, jossa kaikki toiminnot erotetaan toisistaan, ei enää nykypäivänä ole kaupunkikehityksen tavoitteiden mukaista. Toimintojen yhdistäminen muodostaa edellytykset hyvälle kaupungille. Kansankielellä nukkumalähiöksi kutsuttu esikaupungin asuinalue oli toimintojen eriyttämisen tulos. Nykyinen tavoite on luoda toiminnoiltaan sekoittunutta rakennetta, jossa asuminen, työnteko, palvelut ja virkistys toimivat

Taloudellinen, turvallinen, esteettinen, kestävä ja käyttökelpoinen kaupunkirakentaminen toteutuu yleiskaavoitukseen perustuvan asemakaavoituksen luomilla edellytyksillä, pitkällä ajalla. Uudessa yleiskaavassa ilmenee jo pikaisella tarkastelulla kaikkien kaupunginosien kehityksen tavoite maankäytön ja liikennejärjestelmien osalta. Graafisesti tavoitteet näkyvät yleiskaavan kartasta välittömästi ja vaivattomasti, myös Laajasalon muutos kaupunginosana.

Kaupunkikuvan ja rakenteen ja -rakentamisen ominaisuuksista

Yliskylässä kulkuyhteydet Laajasalontien eri puolille jäävien alueiden välillä ovat rakentuneet kahden autoliikennesillan ja yhden jalankululle

ja pyöräilylle tarkoitetun sillan varaan. Kiiltomadonpolun jalankululle ja pyöräilylle tarkoitettu silta johtaa Yliskallion yksityisomisteiselle alueelle. Tulevaisuudessa Laajasalontien yli pääsee useista kohdista nykyisten yhteyskohtien lisäksi. Keskeisin uusi yhteys on tarkoitus rakentaa Yliskyläntien kohdalle. Laajasalontien suuntaiset jalankulun ja pyöräilyn yhteydet palvelevat myös itä- ja länsipuolen yhteyksiä. Laajasalontielle ei ole tulossa pitkiä yhtenäisiä jaksoja joilta ei ole yhteyttä ympäröivään rakenteeseen.

Kadun varren maankäyttö ja katualueiden muutokset muodostavat erottamattoman kokonaisuuden. Muutos luo edellytykset merkittävästi erilaisen ympäristön toteutumiselle. Tavoiteltu kokonaisuus on toiminnallisesti ja visuaalisesti parempi nykytilanteeseen verrattuna. Liikkuminen on moninkertaisesti määrällisesti ja laadullisesti monipuolisempaa; uudessa toiminnallisesti aktiivisemmassa ympäristössä, verrattuna pitkään ja leveään moottoritieympäristöön oja- ja suojaviheralueineen, joka leikkaa kaupunginosa-alueen kahteen osaan.

Laajasalo on laaja kaupunginosa, jonka rakennetut alueet eivät ole homogeeninen kokonaisuus. Saarella on eriluonteisia ja eri aikoina rakennettuja alueita. Vain tietyt yksittäiset pienemmät kokonaisuudet kaupunginosa-alueilla muodostavat merkittäviä yhtenäisiä kokonaisuuksia esimerkiksi kulttuurihistoriallisesti, historiallisesti, maisemallisesti, rakennustaiteellisesti tai rakennushistoriallisesti. Uudet täydennys- ja lisärakentamisen alueet muodostavat uuden ajallisen kerrostuman, edellisten lisäksi. Näin on tapahtunut aiempinakin vuosikymmeninä monissa kaupunginosissa, Laajasalo mukaan lukien.

Uusi yleiskaava antaa suuntaa tulevalle asemakaavoitukselle. Sen perusteella Helsingin kaikkiin kaupunginosiin tulee olla mahdollista lisätä esimerkiksi uutta asuntorakentamista, eikä Laajasalo ole tästä poikkeus.

Laajasaloon lisätään muun muassa uusi merkittävä joukkoliikennejärjestelmä. Liikenteen ja maankäytön suunnittelua ja toteutusta ei ole mahdollista erottaa toisistaan. Uusi raitiotielinja kantakaupungista Yliskylään edellyttää siis täydennysrakentamisen lisäystä. Se tuo myös uusia asiakkaita joukkoliikenteen käyttäjiksi ja vähentää suhteellisesti henkilöautoliikennettä. Laajasalooa kehitetään kokonaisuutena, hyvin eri tavoin saavutettavana, merellisenä kaupunginosana.

Nykyisen Laajasalontien kaupunginosaa jakavasta vaikutuksesta ja tilanteen parantamisesta

Yliskylässä kulkuyhteydet Laajasalontien eri puolille jäävien alueiden välillä ovat rakentuneet kahden autoliikennesillan ja yhden jalankululle ja pyöräilylle tarkoitetun sillan varaan. Kiiltomadonpolun jalankululle ja pyöräilylle tarkoitettu silta johtaa Yliskallion yksityisomisteiselle alueelle.

Tulevaisuudessa Laajasalontien yli pääsee useista kohdista nykyisten yhteyskohtien lisäksi. Keskeisin uusi yhteys on tarkoitus rakentaa Yliskyläntien kohdalle. Laajasalontien suuntaiset jalankulun ja pyöräilyn yhteydet palvelevat myös itä- ja länsipuolen yhteyksiä. Laajasalontielle ei ole tulossa pitkiä yhtenäisiä jaksoja joilta ei ole yhteyttä ympäröivään maankäyttöön.

Uusi kaikkien liikkujien katu ja sen varren kaupunkirakentaminen mahdollistaa kaupunginosa-alueiden yhdistämisen. Nykytilanteessa moottorikadun voi ylittää vain siltojen kohdilla, eikä tien varrella ole asumista, palveluja tai paikkoja joissa viihtyä. Uudella käveltävällä ja pyöräiltävällä Laajasalontielle sujuvia ylityspaikkoja on useita. Uusi kaupunkirakenne, katualue sitä reunustavine taloineen ja kaikkien liikkujien kulkureitteineen muodostaa aktiivisen kokonaisuuden, joka liittyy aiemmin moottorikadun erottamat kaupunginosa-alueet toisiinsa.

Tavoiteltu Laajasalontien kadun varren rakentamisen muodostama katualue ei periaatteessa poikkea kaupungeille tyypillisestä katutilasta. Rakentaminen jäsentyy kortteleihin ja niiden välisiin katuihin ja kulkureitteihin, kuten muuallakin kaupungissa. Yksityiset kiinteistöt, joiden läpi ei ole kauttakulkua, voivat rajoittaa liikkumista, silti kaavassa on varmistettu kohtuullinen ja urbaani liikkumisreittien määrä korttelialueiden välitse tai läpi. Uuden suunnitelman etu on, että pitkä 1,2 kilometriä pitkä moottoritien luonteinen leveä alue ei enää estä tai rajoita liikkumista. Lisäksi on todettava, että kaava muodostaa edellytykset liikkumisestettömän ympäristön toteuttamiselle.

Uudisrakentamisen ympäristöön sovittamisesta

Uuden yleiskaavan selvityksessä Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi (2014) ja siihen perustuvassa Laajasalon kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteissa (kslk 2015) on esitetty tavoiteltu uuden maankäytön sijainti nykyisten tonttien, muun muassa Yliskallion naapurissa. Tämä asemakaavan muutos perustuu edellä mainittuihin asiakirjoihin.

Laajasalossa on useita kiinnostavia asuinalueita ja pääosin 1960-luvulla rakennettu Yliskallio on siitä hyvä esimerkki. Asemakaavamuutoksia on tehty kaikkien rakennettujen alueiden tuntumaan vuosikymmenien mittaan. Yliskallion itäisiä osia ei ole suojeltu asemakaavassa, Yliskallion tontteihin rajoittuvia viheralueita ei ole suojeltu, eikä ole määräyksiä, jotka rajoittaisivat uuden tontin muodostamista kiinni Yliskallion tonttien rajaan. Myös muualla kaupunki on täydentynyt olemassa olevien tonttien vieressä.

Yliskylän alueella ei ole laadittu muita poliittisen päätöksen saaneita asemakaavoitus- tai suunnitteluperiaatteita kuin Laajasalon kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteet (Kslk 2015). Suunnitteluperiaatteissa

ei ole määritelty rakennusten korkeuksia tai sijainteja. Sen sijaan periaatteet muodostivat tarpeelliset maankäytön viitetiedot tulevalle kaavatyölle. Pohjois-Yliskylässä rakennusten kerrosluvut tai räystäskorkeudet ovat voineet vaihdella tai olla samankorkuisia kuin naapurissa. Näin ovat kaupunginosat rakentuneet kaikissa kaupunginosissa vuosikymmenien mittaan, eikä Yliskylä edusta siinä poikkeusta. Kerrosluku tai räystäskorkeus ovat suunnittelun kannalta muuttujia muiden joukossa ja kaavassa esitetty uudisrakentamisen kerrosluku esimerkiksi Laajasalontien länsipuolella vastaa vähintään kohtuullisesti Yliskallion 5 - 6-kerroksista rakentamista.

Täydennysrakentamisen määristä

Uudessa yleiskaavassa esitetään täydennysrakentamisen lisäystä pääosin jokaiseen kaupunginosaan, eikä siinä Laajasalo ole poikkeus. Laajasalossa on myös tarve uusille asukkaille, asunnoille, palveluille sekä liikennejärjestelmien ja liikkumismuotojen kehittämiseksi, vaikka Herneasaari, Kalasatama ja Kruunuvuorenranta on kaavoitettu ja osin rakentamassa.

Tämä kaavamuutos perustuu vuonna 2016 kaupunginvaltuuston hyväksymään uuteen yleiskaavaan, sen selvityksiin, Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi-selvitykseen (2014) ja vuonna 2015 kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymiin suunnitteluperiaatteisiin.

Edellä mainitussa alueellisessa kehittämissuunnitelmassa arvioitiin seitsemän vaihtoehdon perusteella sopivaa ja tavoiteltavaa uuden rakentamisen määrää, myös suhteessa muutosten aiheuttamiin kustannuksiin. Selvityksessä valittiin toteuttamiskelpoisin ja kaikin puolin sopivin rakentamisen määrän ratkaisu, huomioiden esimerkiksi myös kaupunkikuvallisten ja liikenteellisten muutosten vaikutuksia ja uuden rakentamisen yhteensovittamista nykyiseen ympäristöön. Suunnitteluperiaatteissa on esitetty tavoiteltu uuden maankäytön sijainti, mihin tämä kaava perustuu. Siten Laajasalon täydennysrakentaminen ei ole ylimitoitettua, vaan määrän lisäys on kohtuullinen. Esimerkiksi kerrosluvut ovat tavanomaisia nykyisten Laajasalon kerrostalojen kerroslukuja.

Saaren ainutlaatuisuus säilyy, merellistä luonnetta kehitetään ja paikallisuus vahvistuu ja sitä uudisrakentaminen tukee, kuten jokaisella vuosikymmenellä on tapahtunut.

Helsingin kaupunkisuunnittelun strategia ja valmisteilla oleva yleiskaava perustuvat osaltaan väestömäärän ennustettuun kasvuun. Sillä perusteella kaikkia kaupunginosia tultaneen kehittämään, mukaan lukien Laajasalo. Valtuuston hyväksymän yleiskaavan lisä- ja täydennysrakentaminen koskee koko Helsinkiä. Kaupunki tiivistyy rakentamisen seurauksena ja Helsingin uuden yleiskaavan myötä. Laajasalon suhteellinen

kasvu vastaa Helsingin muiden alueiden kasvua. Vuoden 2050 arvioitu saaren asukastiheys vastaa Laajasalon nykyistä asukastiheyttä suhteessa koko kaupungin asukasmäärään, eli asuinalue kasvaa tasapainoisesti pitkällä aikavälillä suhteessa koko Helsingin kehitykseen. Tuleva asukastiheys Laajasalon saarella on verrattavissa muihin nykyisiin vehreisiin kaupunginosiin, esimerkiksi Kulosaareen tai Lauttasaareen. Koko Helsinki tiivistyy ja jokaisen alueen asukasluvku kasvaa. Siten arvioitu asukasluvun kasvu ei ole poikkeuksellinen.

Vaikka asemakaava perustuu voimassa olevaan yleiskaavaan, se vastaa myös uutta yleiskaavaa. Kaava toteuttaa mm. kaupungin strategiaa asuntojen lisäämisen tarpeeseen liittyen. Täydennysrakentaminen on Helsingissä ja Laajasalossa tarpeen, se näkyy kaupungin maankäytön toteutusohjelmassa, jossa todetaan täydennysrakentamisen lisäävän asuinalueiden elinvoimaisuutta ja edistävän kestävästä kaupunkikehitystä. Kaupungissa asuntorakentamisesta 30 % toteutuu täydennysrakentamisena.

Kadun varren rakentamisen tulee olla riittävää ja vähintään kohtuullisen tehokasta, jotta kokonaisuus liikennetkaisu huomioiden on taloudellisesti toteuttamiskelpoinen. Kadun varren rakentamisen tulee muodostaa yhtenäistä kaupunkikuvaa ja rakennuksia ei ole syytä myös taloudellisista syistä enää sijoittaa irti katualueesta. Rakennukset on sijoitettava kuten kaupungissa, kadun varteen, ei kuten vuosikymmeniä sitten tilaa ja liikkumisaikoja tuhlaten lähiöissä. Kadun varren rakennukset muodostavat myös suojaisia pihvoja taakseen, toisin kuin hajanainen rakennusalojen sijoittelu.

Korttelin 49036 tontin 6 itäisimmän rakennuspaikan sijainnista ja kerrosluvusta

Palvelutaloja sijaitsee eri puolilla kaupunkia, myös niiden kaupunginosien alueilla, joissa on keskimäärin suurempia alue-, kortteli- ja tonttitehokkuuksia. Laajasalo täydentyy uuden yleiskaavan perusteella uudisrakentamisella. Täydennysrakentamisessa alueet ovat jo tiivistyneet ja tiivistyvät, kaupungin strategian mukaisesti. Myös palvelutalojen ympäristö ja naapurusto voi tiivistyä ja niiden naapuritonteilla tehokkuutta voi nostaa.

Rakennusten varjostusvaikutusta arvioidaan 45 asteen valokulmalla. Se tarkoittaa, että rakennusten välinen etäisyys ei saa olla pienempi kuin korkeamman rakennuksen korkeus ja asuinhuoneen ikkunan aukkoa ei saa näin arvioiden varjostaa. Kaavassa tontin 49036/6 itäisimmän rakennuksen eteläpään korkeus on 5-kerroksisena noin 17 metriä. Kyseessä olevien rakennusten välinen etäisyys on lyhimmillään noin 15 metriä. Kuitenkin palvelutalossa on asuntoja vasta tasolla, joka vastaa toista kerrosta. Sen kerroksen asuinhuoneiden ikkunat eivät edellä kerrotulla arviointimenetelmällä varjostu. Ensimmäistä kerrosta vastaavalla

tasolla on käytettävissä olevan tiedon mukaan laitoskeittiön erillis-wc:n pienikokoinen yläikkuna ja terapiatilan ikkuna, jonka aukon alaosaan saattaa kohdistua vähäinen vaikutus. Siten tontin 49036/6 itäisimmän rakennuksen varjostusvaikutus on kohtuullisissa rajoissa ja uudisrakennuksen sijainti ja korkeus ovat suunnitteluratkaisuna hyväksyttäviä.

Luonnonvalosta suunnitellulla Yliskylän puistokadulla

Voimassa olevassa kaavassa nro 11743 Yliskylän puistokadun varren rakennusten suunnitellut korkeudet vaihtelevat. Kaavassa ovat muun muassa enintään kaksikerroksinen kauppakeskus ja itäpuolella puistokadun pohjoispäässä 4 - 7-kerroksista asuinrakentamista. Yliskylän puistokadun varren mahdollista katualueelle kohdistuvaa varjostusta aiheuttavat rakennusten korkeudet ja sijainnit ovat tulleet ratkaistuiksi jo voimassa olevassa kaavassa. Tämä kaava ei tuo edelliseen muutosta. Luonnonvalon varjostumista esiintyy kohtuullisella tavalla. Yliskylän puistokatu on lähes pohjois-eteläsuuntainen, jonka vuoksi siellä on luonnonvaloa, aurinkoa ja varjoja eri vuorokauden ja vuodenaikoina sekä säätilojen mukaan.

LHA-korttelialueen määräyksistä

LHA-korttelialueen kaavaehdotukseen tehtävistä muutoksista on neuvoteltu Yliskylän nykyisen polttoaineenjakeluaseman omistajan kanssa ja ehdotukseen on tehty sen perusteella muutoksia, muun muassa tontin kokoa on suurennettu, kerrosalaa lisätty ja rakennusalan suurin sallittu kerrosluku on muutettu yhdestä kahteen.

Haltiamännyn toria koskevista määräyksistä

Haltiamännyn toriin ei uusi asemakaavamuutos tuo muutosta suhteessa voimassa olevaan kaavaan nro 11743 (Kslk 2008). Tässä kaavassa Haltiamänty on edelleen suojeltu määräyksellä ja sen säilymisen edellytykset jatkuvat. Rakennusvirasto on laatinut Yliskylän puistokadun katusuunnittelun yhteydessä Haltiamännyn torin suunnitelman.

Laajasalontien kadun varren rakennusten toiminnoista

Laajasalontien kadunvarren rakennuksissa tulee olla kaikenlaisia toimintoja asumisen lisäksi. Se tavoite esitettiin jo yleiskaavan selvityksessä vuonna 2014. Yhdistämällä samaan rakennukseen esimerkiksi palveluita, liiketiloja ja jopa ympäristöhäiriöitä tuottamattomia tuotantotiloja voidaan luoda edellytyksiä toiminnallisesti poikkeuksellisen elävälle kaupungille. Se on tuttu ilmiö Euroopan muista vanhemmista kaupungeista ja Helsingin kantakaupungin aktiivisimmista osista, mitä on järkevää pitää tavoiteltavana ratkaisuna, koska emme voi useista syistä mm. taloudellisista jatkaa vuosikymmeniä vanhaa esikaupunkirakentamisen

hajasijoittamisen perinnettä minkään tasoisessa mittakaavassa tai laajuudessa.

Kauppakeskuksen näkyvyydestä Laajasalontielle

Kauppakeskuksen näkymisen edellytykset Laajasalontieltä muuttuvat tämän kaavan perusteella verrattuna voimassa olevaan kaavaan nro 11743. Kun voimassa oleva kaava nro 11743 hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa vuonna 2012, hyväksyttiin samassa yhteydessä ponsi, joka edellytti kaupunkibulevardin selvittämistä Laajasalontielle. Kauppakeskuksen rakentamisen edellytykset muodostavan kaavan hyväksymisen edellytykseksi voi siis todeta asuntorakentamisen lisäyksen kauppakeskuksen kortteliin.

Uudella kaavalla muutetaan voimassa olevia kaavoja siinä vaiheessa kun tavoitteet ja olosuhteet muuttuvat. Asemakaavat ovat voimassa aina toistaiseksi. Asuntorakentamisen tulee sijaita vuoden 2015 suunnitteluperiaatteiden mukaan kadun molemmin puolin. Kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti paras sekä urbaanille kaupunkiympäristölle ominainen ratkaisu on kadun varren rakentaminen.

Varaajien ja rakentamiseen ryhtyvien kanssa yhteensovitettiin tavoitteita neuvotteluissa, yhteisesti laadittujen erilaisten vaihtoehtojen pohjalta ja asuntorakentamisen sijainti kadun varressa oli sopiva kaikille osapuolille. Kauppakeskuksen näkyvyys ja saavutettavuus Laajasalontieltä varmistetaan tässä kaavassa muun muassa määräyksellä, joka mahdollistaa liikkumisen kannalta merkittävän pääsisäänkäynnin järjestämisen kauppakeskukseen joukkoliikenteen vaihtopaikan suunnasta sekä Laajasalontien puolen mainoslaitteita koskevilla määräyksillä.

Kauppakeskuksen korttelin palvelutasosta ja keskuksen saavutettavuudesta

Uusi kauppakeskus on hyvin saavutettavissa kaikilla liikkumismuodoilla ja -tavoilla, jopa paremmin kuin nykyinen ostoskeskus. Keskuksen viereen Laajasalontielle on suunniteltu raitiotien ja bussien pysäkkien vaihtopaikka, kauppakeskuksessa on liityntäpysäköintipaikkoja henkilöautoille sekä korttelissa ja sen välittömässä tuntumassa liityntäpysäköintipaikkoja polkupyöräilijöille. Keskuskortteli on kaavassa osa uutta jalan- kulkua- ja pyöräily-ympäristöä, jota ei nykyisen Laajasalontien varsilla ole olemassa.

Katupuuston merkityksistä ja Yliskylän viheralueista

Uuden yleiskaavan perusteella Laajasalossa on edellytykset säilyä suuria yhtenäisiä viheralueita sekä pienempiä lähivirkistysalueita. Tämä kaava luo edellytykset katupuuston toteuttamiselle uudella Laajasalontielle, eikä kaava muuta rajausalueellaan käytössä olevien puistojen

käyttötarkoituksia suhteessa voimassa olevaan kaavaan. Laajasalontien varsilla on nykyään jonkin verran suojaviheralueen luonteisia, vaa- jaakäyttöisiä alueita, mutta voimassa olevassa kaavassa nro 11743 niiden käyttötarkoituksia on muutettu, esimerkiksi korttelissa 49036.

Katupuuston merkitykset ovat osin erilaisia kuin viheralueiden puusto. Katupuiden tarkoitus on elävöittää katu ympäristöä, eikä asia pääosin liity viheralueiden puuston määriin. Puut lisäävät kadulle vehreyttä, jäsentävät tai rajaavat katutilaa ja sen näkymiä, luoden viihtyisiä paikkoja rakennusten ja rakenteiden lomaan ja lähimaisemaan. Jopa yhdellä puulla ratkaisevassa paikassa voi olla merkitystä katseen vangitsijana tai maamerkinä. Suuret puut puhdistavat ilmaa, sitovat pölyä ja vai- mentavat melua sekä tarjoavat asuinympäristön monille eläimille. Katupuut ovat osa rakennettua ympäristöä.

Liikenneturvallisuudesta

Liikennejärjestelyiden muuttaminen kaupunkimaiseksi on yksi merkittävin kaupunki uudistustekijä Laajasalossa. On luonnollista, että autojen ja esimerkiksi jalankulkijoiden onnettomuudet ovat harvinaisempia, vaikkakin sattuessaan vakavia, jos jalankulku on kielletty. Päinvastoin kun nyt (taajaman ulkopuoleinen ajorata) Laajasalontie tulee olemaan osa kaikkien liikkumismuotojen kaupunkiympäristöä. Tällaisessa ympäristössä liikenneturvallisuus koostuu lukuisasta joukosta tekijöitä. Liikenneympäristö tullaan rakentamaan huomioiden liikenneturvallisuuden vaatimukset. Raskasta liikennettä edustaa kiinteistöjen ja mm. kaupan huollon kannalta välttämätön huolto- ja jakeluliikenne. Kauppakeskuksen huolto tapahtuu erilliseltä huoltopihalta, jossa ei ole huoltoon liittymätöntä jalankulkua. Liittymissä huomioidaan raskaan ajoneuvokaluston näkemät. Laajasalontien varteen tulee varata huolto- ja jakeluliikenteelle huoltotaskuja.

Kiiltomadonpolun silta on tarkoitus rakentaa uudelleen. Yliskylän puistokadun liikenne ei ole erityisen vilkasta vaikkakin kauppakeskuksen huoltoliikenne osaltaan sitä käyttääkin yhteytenä huoltopihalle.

Suunnitelman lähtökohtana on ollut mielipiteessä esitetyt liikennemäärät (38 000 ajon./vrk Herttoniemen sillalla). Laadittujen liikennemallinusten mukaan liikenteen välityskyky ei ylity liittymissä ruuhka-aikaan. Mainittu liikenne-ennuste perustuu maksimaaliseen autonkäyttöön. On mahdollista, että kulkumuoto-osuudet voivat olla henkilöautoliikenteen osalta alhaisempia tulevaisuudessa.

Laajasalontien tasausta nostetaan paikoin ja paikoin hieman lasketaan. Laajasalontie tulee olemaan erittäin tasainen lopputilanteessa. Reposalmentien risteuksen kohdalla tasausta nostetaan merkittävästi (n. 3 m). Yhteydet sivukatujen suuntiin ovat kaltevuuksiltaan melko tasaisia ja kauttaaltaan esteettömyysvaatimusten mukaisia.

Vaikka Herttoniemi ei kuulu tämän kaavan aluerajaukseen on todettava, että Herttoniemessä rakennetaan parhaillaan uutta liittymäsiltaa Itäväylälle.

Liikenteen välityskyvystä ja sujuvuudesta

Laajasaloon rakennettavat raitiotiejärjestelyt mahdollistavat merkittävän liikenteen kapasiteetin lisäyksen suuntaa, jonne suurin osa Laajasalon liikenteestä suuntautuu. Liikennelaskentojen ja selvitysten mukaan noin 2/3 nykyisestä matkakysynnästä suuntautuu Helsingin keskustan suuntaan. Keskustan suunnan liikenteeseen lukeutuu noin 20 % matkaosuus muualle pääkaupunkiseudulle. Jos tulevaisuudessa Hakaniemeen rakennetaan kehäradan asema mahdollisen pizararadan myötä muodostaa Kruunusillat-raitiotieyhteys erityisen houkuttelevan yhteyden laajasti lähiseudulle.

Vaikka Herttoniemi ei kuulu tämän kaavamuutoksen aluerajaukseen, on todettava, että Herttoniemeen on rakenteilla ja suunnitteilla liikennejärjestelyitä, joilla pyritään vastaamaan muuttuviin liikennetarpeisiin tulevaisuudessa.

Jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuuksista

Laajasalontien suuntaiset nykyiset pyöräily-yhteydet ovat hankalasti seurattavia ja epäyhtenäisiä. Tengströminpuiston kautta kulkeva heikkotasoinen puistoyhteys päättyy Kiiltomadonpolun siltaan, eikä siten ole kerännyt suurempaa käyttäjämäärää. Jatkuvampi reitti kulkee nykyistä Kuvernöörintietä pitkin. Reitin rooli muuttuu kauppakeskuksen ja Laajasalontien uusien yhteyksien rakentuessa. Kuvernöörintie katkeaa nykyisen kaavan mukaisesti Reposalmentielle ja kadun osittain korvaava Yliskylän puistokatu rakentuu kauppakeskuksen itäpuolelle. Kuvernöörintiellä Yliskyläntien ja Humalniemen välillä liikennemäärien odotetaan vähenevän, kun Laajasalontielle tehdään uusi ajoneuvoliittymä Yliskyläntien kohdalle. Pyöräiliikenteen reitin laatuun vaikuttaa myös mäki-syys, joka jatkossa on erittäin vähäistä saaren pohjoisosan pyöräiliikenteen pääyhteyksillä (Laajasalontie, Koirasaarentie).

Kiiltomadonpolun sillasta

Kiiltomadonpolun siltaa ei ole mahdollista säilyttää käytössä kauppakeskuksen rakennustöiden aikana. Kauppakeskuksen rakentamisen yhteydessä sillan itäpäässä on syvä kaivantoinen ja Laajasalontien poikkileikkaus ei sovellu nykyisen sillan välitukien paikoiksi. Uusi silta on tarkoitus toteuttaa ensi tilassa, kun se on mahdollista.

Kuvernöörintien toiminnoista välillä Reposalmentie-Sarvastonkaari

Korttelia 49036 ei ole laajennettu tässä asemakaavassa Kuvernöörintien katualueelle, vaan se on voimassa olevan asemakaavan (nro 11743, Kslk 2008) sisältöjä. Samalla siinä Kuvernöörintie muutettiin palvelutalon kohdalla kevyen liikenteen reitiksi ja katualueen nimi muutettiin Kuvernöörinpoluksi. Ratkaisu mm. rauhoittaa palvelukoti Sofian länsipuolta moottoriliikennemelulta.

Nykyinen Kuvernöörintien ajoneuvojen katuyhteys välillä Reposalmentie - Sarvastonkaari korvattiin voimassa olevassa kaavassa nro 11743 Laajasalontielle etelään johtavilla rampeilla. Rampeja ei ole ollut mahdollista toteuttaa, koska Laajasalontielle ja sen varressa tarvitaan tässä kaavassa esitetyt liikennejärjestelmien, liikkumisen ja maankäytön muutokset. Reposalmentien ja Laajasalontien risteyksen muutos tasoliittymäksi poistaa kyseisen ramppien tarpeen. Lisäksi kun Yliskyläntieltä rakennetaan liittymä Laajasalontielle ja Reposalmentien-Laajasalontien tasoristeys toteutetaan, Kuvernöörintien tarve poistuu välillä Reposalmentie - Sarvastonkaari. Laajasalon eteläosiin voi ajaa autolla kauppakeskuksen suunnalta Laajasalontietä pitkin.

Ajoneuvoliittymien mahdollisuudesta kauppakeskuksen korttelista Laajasalontielle ja Yliskylän puistokadun väliaikaisesta bussiliikenteestä

Laajasalontien varteen on kaavassa esitetty kaupunginvaltuuston hyväksymän ponnien mukaisesti asuntorakentamista, jonka sijainti on Laajasalontien varressa. Asuntorakentamisen rakennuspaikat eivät sovi kauppakeskuksen liityntäliikenteen järjestämiseen, vaan sopiva sijainti on luontevassa paikassa, kauppakeskuksen ajoneuvoliittymässä Yliskylän puistokadun puolella. Yliskylän puistokadulle ei ole tulossa lopputilanteessa bussiliikennettä. Bussiliikenteen väliaikaisjärjestelyt on suunniteltu varmistamaan bussiliikenteen toimivuus alueella. Yliskylän puistokadulle väliaikaista reittiä ei osoiteta, ennen kun uusi huoltoasematontti on saatu kaavan mukaisen käyttöön nykyisen huoltoaseman korvaajaksi. On todennäköistä, että Yliskylän puistokadulle ei tule bussiliikennettä missään vaiheessa.

Kruunusillat -hankkeesta sekä Itäväylän, Linnanrakentajantien ja Herttoniemen liikenneratkaisuista

Kruunusiltojen rakentamisaikataulu ei ole tämän kaavan sisältöjä. Kruunusiltojen rakentamisen valmistelussa edetään hankkeen luonne ja suuruus huomioiden niin pian kun voidaan. Herttoniemen keskuksen, Itäväylän ja Linnanrakentajantien asioita ei ratkaista tässä kaavassa.

Raitiotien rakentamisesta nykyiselle katualueelle

Raitiotieliikenteen suunnittelussa varaudutaan monipuolisiin raide- ja liikennöintimahdollisuuksiin. Laajasalontie rakennetaan kaikkien kulkumuotojen liikkumistarpeet huomioiden. Näiden tavoitteiden toteuttaminen edellyttää Reposalmentien liittymän uudelleen rakentamista tasoliittymäksi.

Raitiotietä ei voi rakentaa nykyiselle katualueelle esimerkiksi moottorikadun keskilinjalle, koska se estäisi useiden muiden tavoitteiden toteuttamisen edellytykset. Uusien toimintojen vuoksi Laajasalontien katualue on tarpeen suunnitella uudestaan profiilin, linjauksen, tasauksen, toimintojen, risteysalueiden ja liittymien osalta. Uuden maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelua ja toteutusta ei voi erottaa toisistaan. Niitä tulee tarkastella yhtäaikaisesti, jotta hankkeet ovat toteuttamiskelpoisia, asuntoja saadaan niiden tarvitsijoille, kaupunginosan palveluita voidaan kehittää ja joukkoliikenteelle saadaan enemmän asiakkaita. Laajasalontien tasaus, linjaus ja kaistajärjestelyt tulee muuttaa Koira-saarentien ja Herttoniemen sillan välillä, jotta pikaraitiotie tai sen varaus voidaan rakentaa suuren kokonaisuuden osaksi.

Laajasalontien kansirakentamisesta

Uuden yleiskaavan selvityksessä Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi vuodelta 2014 todettiin, että Laajasalossa Laajasalontien kattaminen ei ole toteuttamiskelpoinen, taloudellinen, kaupunkikuvallinen eikä toiminnallisesti oikea ratkaisu. Katualueen ja sen varsien rakentaminen sen sijaan on. Selvityksen pohjalta laadittiin vuonna 2015 kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymät Laajasalon kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteet, johon tämä kaavamuuotos perustuu. Edellä mainituissa asiakirjoissa kansirakentaminen ei ole tavoitteena. Kansirakentaminen ei ole järkevä ratkaisu ajatellen kaikkien liikkujien toiminnallisesti aktiivista katutilaa. Kansiratkaisu rajoittaisi myös talojen alimpien kerrosten käyttöä.

Yliskallion alueen autopaikkojen korttelialueen 49050/1 naapuriin rakentamisesta

Kaava alueen ulkopuolisen Yliskallion alueen autopaikkojen korttelialueen 49050/1 itäpuolelle on kaavassa esitetty asuin-, liike-, työpaikka- ja julkisten palvelutilojen korttelialue (AKL) 49050/2. Asuntotontin pihakannelle on kaavassa annettu kaksi likimääräistä, jatkosuunnittelussa tarkentuvaa korkeutta meren pinnasta, +9,7 ja +11,0, jotta yleisen esteettömän jalankulku- ja pyöräreitin sekä pihakannen alaisen pysäköintilaitoksen rakentamiselle on edellytyksiä. Reitti johtaa Yliskallion autopaikkojen korttelialueen pohjoispäässä nykyiselle viheralueelle, jonka korkeus on noin +11 metriä meren pinnasta ja nykyinen autopaikkojen kort-

telialue on sitä runsaat kaksi metriä alempana (+8.6). Jatkosuunnittelussa on huomioitava uudisrakentamisen ympäristöön sovittaminen, esimerkiksi mahdollisten tasoerojen vaikutusten huomioiminen suunnittelussa erilaisin rakentein. Rakennusvalvonta voi myöntää luvan vain suunnitelmalle, joka johtaa turvalliseen ratkaisuun. Asemakaavat alueella eivät myöskään estä tarvittaessa aitojen rakentamista. Siten kaavaratkaisu on kohtuullinen ja hyväksyttävissä sekä mahdollistaa turvallisen ratkaisun rakentamisen.

Europan E14 -arkkitehtuurikilpailusta

Europan E14 Laajasalo -kilpailu ei ole osa Laajasalon asemakaavoituksen prosesseja, eikä velvoita asemakaavoitusprosessia mihinkään ratkaisuun. Europan on eurooppalaisten kansallisten organisaatioiden muodostama yhteisö, joka järjestää joka toinen vuosi arkkitehtuurikilpailuja alle 40 vuotiaille arkkitehdeille ja kilpailuissa on yhtenäinen teema ja yhteiset tavoitteet. Julkiset ja yksityiset tahot voivat halutessaan tarjota yhteisölle suunnittelukohteita ja toisaalta yhteisö voi niitä itse ehdottaa. Kolmessa suomalaisessa kaupungissa on tänä vuonna kilpailun suunnittelukohteita, yksi niistä on Laajasalossa. Europan-organisaation mukaan Laajasalontien pohjoisosan alue sopii ajankohtaiseksi määrittelemäänsä teemaan Productive City ja sen alateemaan Productive Street.

Kilpailussa voittaneesta ehdotuksesta pyritään kehittämään mahdollisuuksien mukaan tulevan asemakaavan viitesuunnitelma. Lisäksi kilpailun oleellimmat sisällöt kohdistuvat tämä asemakaavan rajauksen ulkopuolelle. Kilpailu tarjoaa mahdollisuuden saada innovatiivisia ideoita jatkosuunnittelussa hyödynnettäväksi kilpailualueella tai muissa suunnittelukohteissa. Tämän kaavan rajausalueen sitovat reunaehdot on määriteltävä kilpailuohjelmassa, muun muassa pääosa kaavan rakennusalojen sijainneista ja kerrosluvuista, katualueen leveydestä, ja katulinjauksesta.

Asukasyhdistystä on jo pidetty ja pidetään ajan tasalla kilpailun edistymisestä ja tuloksista, joten asukkaiden ja alueen toimijoiden osallistumisen mahdollisuudet ovat poikkeuksellisen hyvät. Siten vaikka julkisen, kaupunkisuunnitteluviraston prosessien ulkopuolisen arkkitehtuurikilpailun järjestäminen ei liity kaupungin hallintatapojen arviointiin, on todettava, että kaupungin laajasalolaisille järjestämät vuorovaikutuksen mahdollisuudet kilpailua koskien ovat poikkeuksellisen hyvät.

Europan E14-kilpailua vuorovaikutettiin tammikuun alussa 2017 Laajasalossa mm. asukasyhdistyksen, asukkaiden ja alueella vaikuttavien toimijoiden kanssa. Tilaisuudessa kerättiin kilpailuohjelmaan sisältöjä, suuntaviivoja ja asukkaiden näkemyksiä kerrottavaksi terveisinä kilpailijoille. Siten kilpailu ei ole yllätys, vaan saarelaiset ovat osallistuneet kilpailun lähtökohtien pohdintaan.

Asemakaavan vuorovaikutuksesta

Laajasalon kauppakeskuksen asemakaavan muutosehdotus on valmisteltu ja sen vuorovaikutus on järjestetty maankäyttö- ja rakennuslain, kaupungin toimintasäntöjen ja menettelytapojen mukaisesti. Tämä asemakaavan muutosehdotus perustuu uuteen yleiskaavaan, eikä se ole ristiriidassa voimassa oleva yleiskaavan kanssa. Kaavaehdotuksen valmistelussa on huomioitu vuorovaikutuksessa saadut mielipiteet ja kannanotot, lausunnot ja muistutukset.

Kaavaan liittyvät tavoitteet ovat pääosin olleet esillä jo aiemmin. Valmistelussa yhtenä lähtökohtana ovat olleet kaupunkisuunnittelulautakunnan päättämät suunnitteluperiaatteet vuodelta 2015, jotka perustuvat uuden yleiskaavan selvitykseen Laajasalon alueelliseen kehittämissuunnitelmaan ja kaupunkibulevardi (2014). Selvityksessä tutkittiin useita vaihtoehtoisia maankäytön ja liikenne- ja ratkaisujen yhdistelmiä. Suunnitteluperiaatteet vuorovaikutettiin vuonna 2015. Tämä asemakaavan muutos on ensimmäinen toisiinsa liittyvistä asemakaavan muutoksista Yliskylässä.

Pohjois-Yliskylän asemaakaavojen rajauksista ja laajuuksista

Koko aluetta ei ole mahdollista kaavoittaa yhdessä kaavassa, siksi alueet on rajattu toteutuksen ja kaikkien aluetta koskevien hankkeiden tavoitteellisten aikataulujen kannalta tarkoituksenmukaisesti. Kaava-alueet liittyvät toisiinsa, koska ne sisältävät kaava-alueiden rajat ylittäviä järjestelmätason muutosten tavoitteita tai niissä on välttämättömiä samantyyppisiä toimintoja, esimerkiksi Kruunusillat-hankkeen raitiotie. Tätä asemakaavan muutosehdotusta varten on tehty kaikkia Pohjois-Yliskylän lähivuosien asemaakaavoja koskevia, kaava-alueiden rajat ylittäviä järjestelmätason selvityksiä ja suunnitelmia, toteutettavuuden edellytysten varmistamiseksi.

Yliskylänlahden ja Tengströminpuiston alueesta

Tässä kaavamuutoksessa ei ole suojeltuja puistoalueita. Vastineita annetaan vain tätä kaavaa koskevista asioista. Yliskylänlahden alue ja Tengströminpuisto, joihin muistutuksissa viitataan, eivät kuulu tämän kaavan rajaukseen ja sisältöihin, joten niitä ei käsitellä tässä yhteydessä. Käytettävissä olevan tiedon mukaan Yliskylänlahden alue ja Tengströminpuisto kuuluvat tulevien vuosien kaavoitusohjelmaan.

Laajasalon kauppakeskuksen alueen kaavamuutoksen ja alustavan liikennesuunnitelman taloudellisista vaikutuksista

Pohjois-Yliskylän asemaakaavojen taloudellisuutta on arvioitu uuden yleiskaavan selvityksessä Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelmaan ja kaupunkibulevardi (2014).

Kauppakeskuksen kaavaan liittyvä liikennesuunnitelma on tehty kaava-alueella uudella periaatteella verrattuna aikaisempiin. Laajasalontien pohjoispää suunnitellaan myöhemmin, tavoiteaikataulun mukaisesti vuoden 2019 asemakaavoituksen yhteydessä. Liikennejärjestelyiden suunnittelussa huomioidaan myös muun muassa ympäristön korkeus-asetat.

Laajasalontielle Koirasaarentien ja Herttoniemen sillan väliselle pituudelle pyritään käynnistämään kadun yleissuunnittelu vuoden 2017 aikana. Osana kaavoitusta on laadittu alustavia liikennesuunnitelmia koko Laajasalontien pituudelle, jotta on voitu varmistua eri kaava-alueilla sijaitsevien kadun osien jatkuvuus ja liittyminen ympäröivään katuverkkoon. Laajasalontien muutoksia rakennettaessa on löydettävissä asianmukaiset tavat toteuttaa kadun osat niin, että liikenteellinen toimivuus voidaan turvata.

Kirje

Nähtävilläoloajan ulkopuolella saapui 1 kirje. Kirje kohdistui Laajasalontien liikenteen sujumiseen tulevaisuudessa sekä Herttoniemen keskustan, Itäväylän ja Linnanrakentajantien ympäristön liikennejärjestelyihin.

Vastineet aihepiireittäin

Kirjeessä esitettyihin asioihin on vastattu edellä muistutusten vastineissa "Liikenteen välityskyvystä ja sujuvuudesta" sekä "Kruunusillat -hankkeesta sekä Itäväylän, Linnanrakentajantien ja Herttoniemen liikenneatkaisuihin".

Viranomaisten lausunnot

Kaavaehdotuksesta saatiin lausunnot seuraavilta tahoilta:

- Helen Sähköverkko
 - Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymä
 - Helsingin Seudun ympäristöpalvelut
 - Puolustusvoimat
 - kaupunginkirjasto
 - kaupunginmuseo
 - kiinteistölautakunta
 - nuorisoasiainkeskus
 - opetusvirasto
 - pelastuslautakunta
 - rakennusvalvontavirasto
 - yleisten töiden lautakunta
 - ympäristökeskus
 - varhaiskasvatusvirasto
-

Lausunnot ja niiden vastineet

Kaupunginkirjasto

Kaavaehdotuksen toteuttamisen edellytyksenä on se, että ennen kuin kirjasto- ja nuorisotilarakennus puretaan asuntorakentamisen tieltä, kirjaston tilat uudessa kauppakeskuksessa ovat käyttökunnossa.

Varhaiskasvatusvirasto

Varhaiskasvatusvirasto ilmoitti, ettei sillä ole huomautettavaa, mutta kiinnitti huomiota varhaiskasvatuksen tilatarpeiden lisäyksen seurantaan ja kaavoitukseen.

Vastine

Kaupunkisuunnitteluvirasto tulee käynnistämään Pohjois-Yliskylän asemakaavaprosessien yhteydessä selvitykset varhaiskasvatuksen tilojen lisätarpeesta yhteistyössä muun muassa varhaiskasvatusviraston kanssa.

Helen Sähköverkko

Helen Sähköverkko osallistui asemakaavatyön järjestelmätasoiseen sähköverkon selvitystyöhön. Helen Sähköverkko esittää, että määräystä kortteliin 49036 tontille 6 jakelumuuntamolle muutetaan sijainnin osalta kellarikerroksesta maanpäälliseen kerrokseen tai tontilla erillisen jätehuoneen yhteyteen. Lisäksi Helen Sähköverkko esittää uutena kaavamääräyksenä muuntamo kortteliin 49034 tontille 7 pysäköintilaitoksen yhteyteen.

Vastine

Asemakaavakarttaan on lisätty määräys muuntamon sijoittamisesta korttelin 49036 tontin 6 ap + jh-alueen rakennuksen tiloihin, sekä lisätty määräys muuntamon sijoittamisesta korttelin 49034 tontille 7.

Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymä

HSL:n mielestä Laajasalon kauppakeskuksen asemakaavan muutoksen tavoitteet ovat erittäin kannatettavia ja yhtenevät Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden kanssa sekä Helsingin seudun yhteisesti laatiman maankäyttösuunnitelman (MASU) tavoitteiden kanssa. Kaavamuutos mahdollistaa Kruunusillat-hankkeen Laajasalon raitiotieyhteyden toteuttamisen Laajasalontielle. Kaavamuutoksen liikenteellisen ratkaisun pitää vastata raitiotieyhteydestä laadittua yleisuunnitelmaa.

Kaavamuutoksen yhteydessä pitää huolehtia bussiliikenteen sujuvuudesta bussikaistoin, jotta alueen joukkoliikenne on kilpailukykyistä ja houkuttelevaa myös Herttoniemen suuntaan.

Jatkosuunnittelussa tulisi tutkia mahdollisuutta sijoittaa Kiiltomadonpolun sillalta portaat myös suoraan läntiselle raitiovaunupysäkille, jolloin raitiotieyhteys olisi saavutettavissa kävellen ilman kadun ylittämistä. HSL haluaa jatkossa edelleen osallistua alueen liikennejärjestelyjen suunnitteluun.

Vastine

Kauppa-keskuksen kaavaan liittyvä liikennesuunnitelma on sisällöltään Kruunusillat-hankkeen raitiotien yleissuunnitelmaan verraten tarkentunut suunnitelma. Bussikaistoja ei ole esitetty laajasalontielle. Ajouradan leventäminen siten, että koko katutila levenisi, ei ole mahdollista. Tonttimaata ei syntyisi, jos katutilaa levennettäisiin. Liikenteelliset selvitykset eivät osoita bussikaistojen olevan kaava-alueella kovinkaan tarpeellisia.

Yliskylän puistokadulle ei ole tulossa lopputilanteessa bussiliikennettä. Bussiliikenteen väliaikaisjärjestelyt on suunniteltu varmistamaan bussiliikenteen toimivuus alueella. Yliskylän puistokadulle väliaikaista reittiä ei osoiteta, ennen kun uusi huoltoasematontti on saatu kaavan mukaisen käyttöön nykyisen huoltoaseman korvaajaksi. On todennäköistä, että Yliskylän puistokadulle ei tule bussiliikennettä missään vaiheessa.

Suunniteltu Laajasalontien joukkoliikenteen pysäkkialue on saavutettavissa hyvin ja esteettömästi kaikista suunnista. Joukkoliikennepysäkkiin liittyvistä tasonvaihtojärjestelyistä on mainittu y-1 -määräyksessä. HSL on mukana alueen liikennejärjestelyjen suunnittelussa myös jatkossa.

Kaupunginmuseo

Kaupunginmuseo pitää valitettavana, että korttelissa 49027 tontilla 3 sijaitseva 1970-luvun laadukasta arkkitehtuuria edustava kirjasto- ja nuorisotilarakennus tullaan kaavamuutoksen myötä purkamaan. Kaupunginmuseo edellyttääkin, että kirjasto dokumentoidaan huolellisesti valokuvoin ennen purkamistaan. Myös uuden tiesuunnitelman myötä väistyvä Laajasalontien moottorikatu ramppeineen ja kiertoliittymineen tulee dokumentoida 1960-luvun autoistumisen ihannoinnin ja sen nopean kasvun edustavana esimerkkinä.

Asemakaavamuutoksen alue rajautuu idässä Yliskylän puistoon, jossa sr-2-merkinnällä suojellun kulttuurihistoriallisesti ja ympäristön kannalta arvokkaan Ylistalon tilan päärakennuksen edustan tiivistyvä rakentaminen huolettaa kaupunginmuseota. Ylistalo edustaa alueen vanhinta rakennuskantaa, on ympäristön kannalta arvokas ja on tiloineen antanut

nimensä alueelle, joten sen tulee säilyä ymmärrettävänä kaupungin osan historiaa välittävänä rakennuksena. Kaupunginmuseolla ei ole muuta huomautettavaa asemakaavan muutosehdotukseen.

Vastine

Kirjastorakennuksen ja Laajasalontien ramppien valokuvadokumentointi järjestetään ennen purkutöiden aloittamista. Dokumentoinnin suorittaa joko kaupunginmuseo tai tehtävään määrätty kuvaaja kaupunginmuseon ohjeiden mukaisesti. Kuvaustyön vastuunjaosta sovitaan kaupunginmuseon ja kaupunkisuunnitteluviraston kesken, museo vastaa valokuva-aineiston säilyttämisestä.

Ylistalo lähiympäristöineen säilyy kulttuurihistoriallisesti ymmärrettävänä kokonaisuutena myös asemakaavamuutoksen jälkeen. Uppbyn tilan länsipuolella sijaitsevan viljelyalueen muutos alkoi jo 1960-luvun alussa ja alueen katuverkko oli nykyisessä asussaan 1970-luvun puolivälissä. Tilan pihapiiri sijaitsi säilyneen 1800-luvun alussa rakennetun asuinrakennuksen itäpuolella.

Yliskylänpuiston lähiympäristön muutoksia on ratkaistu viimeksi voimassa olevassa asemakaavan muutoksessa nro 11743. Puisto ja siinä sijaitseva Ylistalo on suojeltu määräyksillä. Kaavassa on Yliskylänpuiston länsipuolelle Yliskylän puistokadun varteen kaavoitettu 2-kerroksinen kauppakeskus, eikä tämä prosessissa oleva uusi kaavaehdotus tuo tilanteeseen muutoksia. Samassa kaavamuutoksessa nro 11743 on esitetty uusi Laajasalon kirkko Yliskylänpuiston eteläreunaan, mitä on pidetty poikkeuksellisen onnistuneena ratkaisuna. Puiston itäreunan asemakaavan muutoksen nro 11694 (2008) johdosta on toteutunut asuntontti, jonka länsireunan tuntumassa on 2-kerroksinen rivitalo, 7-kerroksisen pistetalon sijoituessa puistoon nähden kauemmaksi, Koulutanhuan puolelle. Tässä kaavaehdotuksessa nro 12430 edellä mainitun tontin eteläpuolelle ehdotetaan vastaavaa ratkaisua. Yliskylänpuistoa rajaa sen pohjoispuolella edelleen vuonna 2000 valmistunut kerrostalo. Tiivistymistä on tapahtunut pidemmällä ajalla, mutta merkittävimmin voimassa olevien kaavamuutosten perusteella. Lisäksi Yliskylänpuisto ei ole tämän kaavan aluetta.

Kiinteistölautakunta

Lautakunta pitää Laajasalon liikekeskusta ja sitä tukevaa asuntorakentamista mahdollistavaa asemakaavaehdotusta kannatettavana.

Kaavan asuntotonttien 49050/2 ja 49036/6 alueille suunniteltujen kevyenliikenteen väylien (pp/h) osalta lautakunta toteaa, että yleistä tarvetta palvelevat kulkureitit tulee osoittaa lähtökohtaisesti yleisiksi alueiksi. Kaavaehdotuksessa mainituille tonteille suunnitellut väylät palvelevat

kyseisiä tontteja laajempaa käyttäjäkuntaa. Jos tällaisia kaupungin tarvitsemia ja ylläpitämiä reittejä osoitetaan tonteille, vaarannetaan pitkällä aikavälillä kaupungin hallintaoikeuden pysyvyys ja lisätään tarvetta kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta haitallisille sopimusjärjestelyille.

Liiketontille 49034/9 osoitetun julkisen jalankulureitin (jk) kaavamääräys tulisi muuttaa muotoon ”jalankulkuun varattava reitti tontilla”, koska rinnakkaisreitit tuomaan vähäiseen yleiseen hyötyyn nähden toteuttaminen ja kunnossapito katualueena olisi kallista ja vaikeaa.

Kaavassa on osoitettu KMY-tontille y-3 -merkinnällä alue, joka on osa yleistä Laajasalontien ylittävää kauppakeskuksen rakennuksen ja tontin kautta Yliskylän puistokadulle johtavaa yhteyttä. Mahdollisen myöhemmän poikkeamisen tarpeen välttämiseksi olisi tarkoituksenmukaisinta asettaa kaavassa yhteyden sijoittumista koskien vain sen alku- ja päätteistä koskevat määräykset. Lisäksi y-3 -merkintää Laajasalontien ylittävän sillan ja Yliskylän puistokadun välistä yhteyttä koskeviin kaavamääräyksiin sisältyvät ylläpitomääräykset eivät sido toimijoita ja tulisi sen vuoksi sekaannusten välttämiseksi poistaa. Ylläpidosta sovitaan tontinluovutuksessa.

Vastine

AKL-korttelin 49050 länsireunassa on yleinen jk-pp-reitti ja sen alla on saman korttelin asukkaiden autopaikkatarvetta varten pysäköintilaitos kellarin tasolla. Ratkaisu edellyttäne muun muassa rasitesopimusta. Rasitesopimuksen ja mahdollisten muiden sopimusten tarvetta ei poista kyseisen reitin muuttaminen kaupungin hallinnoitavaksi katualueeksi, koska sen alle tulee silti olla taloyhtiöllä oikeus sijoittaa autopaikkojaan pysäköintilaitokseen kellarin tasolle. Tonttia koskevan kaavaratkaisun kokonaisuuden mitoituksista johtuen on voitava sijoittaa päällekkäin eri omistajien ja ylläpitäjien tiloja ja alueita. Pysäköintipaikkoja ei voi siirtää eikä poistaa jk-pp-reitin alapuolelta, koska muuten kaavassa ehdotettu kerrosala ei ole mahdollinen. Kulkureittiä ei voi siirtää eikä poistaa, koska jalankululle ja pyöräilylle on välttämätöntä päästä kulkemaan Isosaarentien ja Tengströminpuiston välillä tarvitsematta kiertää kadun länsipuolen kortteleita Laajasalontien kautta. Korttelin 49036 tontin 6 eteläosassa on määräys, jossa tulee samalle alueelle sovittaa jatko-suunnittelussa maanalaisia johtoja, tulvareitti sekä jalankulku- ja pyöräilyreitti. Alue ei ole niin suuri, että sen olisi syytä olla kaupungin omistama viheralue ylläpidon vuoksi ja toiminnoista on mahdollista tehdä esimerkiksi rasitesopimuksia.

Ratkaisu esiintyy, jossa yksityisen taloyhtiön hallinnoiman tontin läpi on osoitettu yleisen käytön jalankulku- ja pyöräireittejä asemakaavassa. Vastaava yleinen kulkureitti on johdettu tonttien ja jopa rakennusalan läpi sijaitsee esimerkiksi Kiiltomadonpolulla Yliskylän puistokadun ja Etanapolun välillä voimassa olevassa kaavassa nro 11743.

y-3-määräystä koskeva aluerajaus liittyy olemassa olevan, osaltaan tämän kaavan viitesuunnitelmana toimineen rakennuslupatasoisen suunnitelman tarkoituksenmukaisiin ratkaisuihin, siten aluerajaus on perusteltavissa. Jos tulevaisuudessa rakennusta muutetaan siten, että reittiä tavoitellaan muualle kuin kaavan y-3-alueelle, sitä voitaneen selvittää esimerkiksi poikkeamana asemakaavasta. Määräykseen on lisätty tontinomistajalle kuuluvaksi y-3-alueella julkisessa käytössä olevan kulkuyhteyden ylläpito.

Liiketontille 49034/9 osoitetun julkisen jalankulureitin (jk) määräyksestä on poistettu alueen kiveystä koskeva määräys. Reitillä on merkitystä ai-noana kevyen liikenteen läpikulkuna korttelissa, joka sijaitsee maantassossa ulkona, Laajasalontien ja Yliskylän puistokadun välillä.

Nuorisoasiainkeskus

Väestönäkökulmasta uusi kauppakeskus on tarkoituksenmukainen sijoituspaikka uusille nuorten tiloille. Väestöennusteiden perusteella tarve nuorisotiloille kasvaa. Kauppakeskus sijaitsee nuorten kannalta erittäin edullisella paikalla koulujen ja liikuntapaikkojen sekä erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien ja kevyen liikenteen reittien varrella. Laajasalontien muutokset parantavat joustavan liikkumisen mahdollisuuksia. Lisäksi Laajasalontien ylittävä kevyen liikenteen silta uusitaan suoraan nuorisotilojen ja kirjaston viereen. Se tuo lisää kävijöitä nuorten tiloihin ja kirjastoon. Laajasalon nuorisotilat palvelevat myös lähivuosina rakennettavan Kruunuvuorenrannan nuoria.

Nuorisotilojen sijoittaminen uuteen ostoskeskukseen vahvistaa nuorten esittämiä toiveita kauppakeskuksiin toteutettavista nuorten tiloista. He toivoivat kauppakeskuksiin nuorisokahviloita. Nuoret ovat myös esittäneet toiveita nuorten tilojen sijoittamista sellaisiin paikkoihin, joissa liikkuu ja joita käyttävät myös aikuiset ja lapset. Asemakaavan muutos tuo Laajasalon ostoskeskuksen yhteyteen ja läheisyyteen lisää asuntoja ja uusia asukkaita. Vahvistuva asukaspohja tuo lisää kysyntää myös nuorten palveluille ja kirjastolle sekä samalla tiivistää alueen keskusmaisuutta.

Nuorisotilat saadaan käyttöön syksyllä 2018 ja se mahdollistaa muuton nykyisistä tiloista suoraan kauppakeskuksen tiloihin ilman väistötilaa. Nuorisoasiainkeskuksen näkemyksen mukaan Laajasalon kauppakeskuksen alueen asemakaavaehdotus tuottaa sellaista uutta kaupunkirakennetta, johon nuorisotilojen ja kirjaston sijoittuminen on luontevaa. Nuorten toiveet ostoskeskuksen ja nuorten tilojen integroimisesta ovat samansuuntaisia.

Opetusvirasto

Opetusviraston mukaan Laajasalon alueen koulujen tilat ovat jo tehokkaassa käytössä, joten pienikin väestönkasvu voi johtaa lisätilatarpeeseen. Alueen liikennejärjestelyissä on huomioitava erityisesti oppilaiden turvallinen koulumatka.

Vastine

Kaupunkisuunnitteluviraston tulee käynnistämään Pohjois-Yliskylän asemakaavaprosessien yhteydessä selvitykset opetustilojen lisätarpeesta yhteistyössä muun muassa opetusviraston kanssa.

Pelastuslautakunta

Pelastuslautakunnalla ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotukseen. Asemakaavan muutoksen selostuksessa on huomioitu palo- ja pelastusturvallisuus riittävällä tasolla. Lisäksi kauppakeskuksesta on laadittu (pelastuslaitoksella hyväksytyt) palotekninen suunnitelma.

Puolustusvoimat

Puolustusvoimat on antanut lausunnon Laajasalon kauppakeskuksen alueen asemakaavan muutoksesta asiakirjalla BM5104, 4.4.2016. Puolustusvoimilla ei ole lisättävää aikaisemmin annettuun lausuntoon. Helsingin kaupunkia pyydetään pitämään puolustusvoimat tietoisena kaavoitusprosessin etenemisestä. Laajasalontien ylittävien siltojen aukot tulee suunnitella ja rakentaa siten, että silta-aukoista mahtuu kulkea maksimikorkeudeltaan 5 metriä olevat ajoneuvot.

Vastine

Kaavassa annettujen rakentamisen korkeuksia koskevien määräysten johdosta Kiiltomadonpolun sillan vapaan alituskorkeuden toteuttamisen edellytykseksi muodostuu noin 6 metriä, siten 5 metrin vähimmäiskorkeus on mahdollinen. Raitiovaunuliikenteen kannalta tavoitekorkeus alkukorkeudelle on noin 6 metriä ja sille korkeudelle on mahdollista asentaa ajolangat.

Rakennusvalvontavirasto

Asemakaavaehdotus on laadittu poikkeuksellisen huolellisesti ja ne ovat tavanomaista yksityiskohtaisempia. Tämä johtuu osin rakentamisen haastavista lähtökohdista. Taustalla on myös kaava-alueeseen liittyvä ennakkotapausluonne, kaavan laadintaan sisältyy pohdintaa siitä, millaisilla asemakaavaratkaisuilla moottoritietyyppisiä väyliä tullaan muuttamaan katumaisemmiksi.

Viherkattomääräysten sisällyttäminen kaavaan on hyvä, Helsingin tuoreen viherkattolinjauksen mukainen ratkaisu. Herää kuitenkin kysymys, miksei viherkattoa ole määrätty KMY-kortteliin, jossa tasakaton määrä tulee olemaan suuri. Viherkatto toisi KMY-korttelissa huomattavaa lisäarvoa viereisiä AKL-kortteleita silmällä pitäen, koska näistä rakennuksista katsellaan kauppakeskuksen katolle. Viherkatolla olisi oleellinen merkitys myös KMY-korttelin hulevesien käsittelyssä, koska tontilla ei ole tilaa hulevesien imeyttämiseen tai viivyttämiseen muilla tavoilla.

Asuntokortteleiden pihakansia koskee kaavamääräys 'ma': "Pihakansi on osittain istutettava ja rakennettava leikkipaikoiksi ja ulko-oleskelupaikoiksi. Pihakannen rakennepaksuuden tulee olla riittävä kannen tasoon tehtäville istutuksille." Koska asuntokorttelin pihakannen viherratkaisuilla on oleellinen merkitys asumisviihtyisyydelle, tulee harkita määräystekstin täsmentämistä siten, että määrätään minimi-istutus-pinta-ala esimerkiksi prosentuaalisesti ja velvoite puuistutuksiin.

Liikennemelun, raitioliikennemelun ja huoltoasematoimintojen aiheuttaman melun ja muun haitan sekä raitioliikenteen tärinän osalta kaavamääräykset sisältävät viittauksia mm. "riittäviin melutason ohjearvoihin" ja "tavoitteena pidettäviin enimmäisarvoihin". Kaavamääräykseen tulisi löytyä yksiselitteinen ja numeraalinen määrittely. Huoltoaseman osalta on kyseessä vaikutukset olemassa olevaan asuinkerrostaloon; melu- ym. haittojen ehkäisyn kirjaamisen osalta tarvitaan erityistä harkintaa.

Kaavamääräykset vuorottaiskäyttöisistä autopaikoista ja yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuuksista kellonaikoinen ja muine ohjeistuksineen eivät tarkkuustasoltaan ole linjassa maankäyttö- ja rakennuslain asemakaavoituksen tarkoitusta koskevien pykäliden kanssa. Lisäksi autopaikoja koskevissa kaavamääräyksissä mainitaan, että voidaan tehdä laskelma, johon hankitaan hyväksyntä kaavan laatijalta eli kaupunkisuunnitteluvirastolta. Juridisesti oikeampi menettelytapaa koskeva lähtökohta on, että rakennusvalvonta vastaa rakentamisen asemakaavamukaisuudesta eikä kaavan laatija.

Vaikka kaupunkisuunnittelulautakunnan esittelytekstissä mainitaan, että kaavaratkaisun valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä rakennusvalvontaviraston kanssa, niin on todettava, että vuorovaikutus on ollut valitettavan niukkaa. Tämä ilmeisimmin kytkeytyy aika- ja henkilöresurssien niukkuuteen. Paremmen vuorovaikutuksen myötä on löydettävissä selkeämpiä ja yksinkertaisempia kaavamääräysmuotoiluja. Moni kaavaan mukaan otettu asia ei rakennusvalvonnan näkökulmasta kuulu asemakaavalla säädettäviin asioihin.

Vastine

Kauppakeskuksen rakennuslupahakemus on ollut mahdollista jättää voimassa olevan kaavan nro 11743 perusteella, eikä siinä ole viherkattoa koskevia määräyksiä. Tässä kaavamuutoksessa koko kaikkiin rakennuksiin on määrätty viherkatto ja nyt myös KMY-korttelialueelle on lisätty viherkattoa koskeva määräys. Rakennuslupaprosessin yhteydessä asiasta lienee rakennusvalvonta sopinut hakijan ja rakentamiseen ryhtyvän kanssa. Lisäksi KMY-korttelialueen kattotasanteen istutusten ja kasvualustan ominaisuuksista on erikseen annettu muita rakennuksia yksityiskohtaisempia määräyksiä.

Viherkerroinmenetelmää on sovellettu kaavaselostuksen liitteissä esitetyllä tavalla, jotta viherkertoimen tavoite- tai minimitaso saavutettaisiin. Silti määräykseen on lisätty kohdat maanvaraisen tai kansipihan istutettavan nurmikon vähimmäismäärästä A-, AKL- ja AK-korttelialueilla.

Vaikka Laajasalon kauppakeskuksen asemakaava on ensimmäinen niin sanottu bulevardisointikaava, sen prosessin ajoittumisella ja määräysten määrällä ei ole yhteyttä. Kyse on Pohjois-Yliskylän keskuksessa lähtökohtien ja reunaehtojen yhteensovittamisesta. Alueella on ja oli kaavaa valmisteltaessa eri vaiheissa olevia hankkeita, tiedossa olevia tavoitteita ja vähemmän sovittuja tavoitteita. Siten kyse on yhteensovittamisen tarpeista mahdollisimman hyvän lopputuloksen aikaansaamiseksi. Bulevardisointiin liittyen periaatteellisia tai ennakkotapauksen luonteisia merkityksiä tällä kaavalla on rajallisesti: Todennäköisesti jokaisella bulevardisoitavalla alueella tulee omat toisistaan enemmän tai vähemmän poikkeavat paikasta lähtevät reunaehdot, lähtökohdat ja mahdollisuudet.

Jotkut kaavamääräyksistä eivät kuulune rakennusvalvonnan näkökulmasta asemakaavalla säädeltäviin asioihin. Kuitenkin parhaimman mahdollisen kaupunkisuunnittelun lopputuloksen varmistamiseksi on asemakaavan edellytettävä ominaisuuksia kaava-alueen kokonaisuuden osilta. Kokonaisuutta ei voi millään hallita yksittäisillä, mahdollisesti ajallisesti perättäisillä, erillisillä lupapäätöksillä. Kokonaisuus muodostuu osin myös yksittäisten erillisten rakennushankkeiden tai omistus- ja hallintarajat ylittävistä asioista, jotka kaavassa tulee määritellä. Kaavamääräyksistä osa on tavanomaisia, osa liittyy yhteensovittamiseen, osa on periaatteellisia tai jatkosuunnittelua ohjaavia. Lisäksi on tarve ennakkoiden määrätä erilaista oikeuksista sekä huolto- ja ylläpitoasioista.

Yhteensovittamisen tarve on esimerkiksi olemassa, kun kaikkia osa- tai sopijapuolia ei vielä ole ja silti kaava-alueella on jopa voimassa olevaan kaavaan perustuvia rakennuslupaprosessissa olevia hankkeita. Kaava myös sisältää periaatteellisia määräyksiä, koska kaupunkikuvallinen tavoite on tunnistettu ja määriteltä, mutta yksityiskohtaisempia rakennus-

tai viitesuunnitelmia kaavan tueksi ei ole voitu vielä valmistella, esimerkiksi kevyen liikenteen silta ja merkittävä joukkoliikenteen pysäkkialue. Eräät määräykset liittyvät mahdollisiin ennakoitaviin toimenpiteisiin ja sopimuksen tarpeisiin. Näitä ovat tyypillisesti rasitteisiin liittyvät asiat. Lisäksi kaavassa on useita kohteita, jotka sijoittuvat katualueelle, liittyvät silti ympäristöönsä korttelialueilla. Ne eivät välttämättä kaikilta osin ole rakennusvalvonnan luvituksissa.

Kaavaselostuksessa on todettu, että Suomessa ei toistaiseksi ole virallisia ohje- tai raja-arvoja runkomelulle ja liikennetärinälle, mutta suunnittelun tavoitearvoina voidaan käyttää VTT:n esittämiä suosituksia. Näillä viitataan mm. runkomelua ja tärinää käsitteleviin VTT:n Tiedotteisiin 2278, 2425 ja 2468.

Kauppakeskuksen kellarin liityntä- ja vuorottaispysäköinnin aikoja koskevat määräykset ja maininta kaupunkisuunnitteluvirastolle toimitettavasta laskelmasta on poistettu.

LHA-korttelialueen istutettavia tontinosia on tarkennettu. Puuistutuksia koskeva määräys on lisätty kyseisen korttelialueen itäreunaan Kuvernöörintien varren tuntumaan.

Yleisten töiden lautakunta

Kaavamerkintä y-1 edellyttää hissien rakentamista ja rakennusviraston hallinnoimilla yleisillä alueilla hissit ovat erittäin hankalia ja kalliita ylläpidon kannalta sekä alttiita ilkeille. Toimivan kaupungin kannalta on aina parempi ratkaisu se, ettei yleiselle alueelle osoiteta hissiä ja hissien tarve ratkaistaan muulla tapaa.

Kaavamerkinnän y-1-alue tulee olla laajempi pohjoiselta reunaltaan, koska laajempi tilavaraus antaa sillan suunnittelulle enemmän mahdollisuuksia. Kaavamerkintä y-2 ei mahdollista sillan rakenteiden ylläpitoa ja korjausta, jos ne tulevat tontin puolelle. Kaavamääräys saattaa nykyisellään johtaa siihen, että asuinrakennusten rakenteet voi rakentaa kiinni siltarakenteisiin, mikä on ongelmallista niiden huoltamisen kannalta. Eri osapuolten kannalta on selkeämpää, jos siltarakenne on kokonaan katualueella ja näin kaupungin huollettavissa. Kaavamerkintää y-3 tulee tarkentaa niin, että siitä ilmenee yksiselitteisesti tontinomistajalle kuuluvaksi julkisessa käytössä olevan kulkuyhteyden ylläpito (rasite).

Laajasalontien itäpuolella alueella, jossa raitiotie kääntyy Kiiltomadonpuiston suuntaan, raitiotien tilavaraus on liian pieni. Asemakaavamääräyksen mukainen "luonnonmukaisena säilytettävä tai puilla ja pensailla istutettava alueen osa" ei voi ulottua kiinni raitiotien kiskoihin, vaan raitiotielle on varattava riittävästi tilaa Kruunusillat-suunnitteluohjeen mukaisesti ja kaarrelevitykset huomioiden. Istutuskaistojen leveys ei täytä

Kruunusillat-suunnitteluohjeen mukaista suositusta 3750 mm, joka mahdollistaa toivottujen, isojen katupuiden käytön.

Yliskyläntien ja Yliskylän puistokadun liittymän suunnitteluun on kiinnitettävä huomiota ja varmistuttava, että katualue on riittävän leveä. Yliskylän puistokadulle tulee bussilinja, joten Yliskyläntien ja Yliskylän puistokadun liittymän on oltava tämän takia riittävän laaja.

Vastine

Kruunusillat-hankkeen tavoitteet liittyvät tämän kaavan katualueen sisältöihin. Kaupunkisuunnittelulautakunta, Kruunusillat-hanke, ympäristökeskus ja HSL ovat toivoneet tai edellyttäneet pysäkkien mahdollisimman nopeaa ja esteetöntä saavutettavuutta. Hissi lyhentää esteettömiä kulkumatkoja, koska kaava-alueella tasonvaihtojen tarpeita sijoittuu ulos tai ulkotiloihin. Hissien tarve voidaan ratkaista myöhemmässä suunnittelussa. Asemakaava ei estä hissien rakentamista, ja tasonvaihtoa on tarve tarkastella jatkosuunnittelussa eri ratkaisulla.

Kauppakeskuksen kaava-alueen liikennesuunnitelmassa istutuskaistat on mitoitettu siten, että suoralla raiteen keskilinjasta etäisyys puulinjaan on 3,5 m (2,65 leveän vaunun ATU suoralla 3,15 m) ja puusta edelleen ajoradan reunaan 1,5m. Kaarteissa on huomioitu aukean tilan ulottuman tarvittavat levitykset. Asemakaavassa esitetyt istutuskaistat ovat viitteellisiä, eivätkä ole siksi tarkkoja mitoiltaan.

Yliskylän puistokadulle ei ole tulossa lopputilanteessa bussiliikennettä. Bussiliikenteen väliaikaisjärjestelyt on suunniteltu varmistamaan bussiliikenteen toimivuus alueella. Yliskylän puistokadulle väliaikaista reittiä ei osoiteta, ennen kun uusi huoltoasematontti on saatu kaavan mukaisen käyttöön nykyisen huoltoaseman korvaajaksi. On todennäköistä, että Yliskylän puistokadulle ei tule bussiliikennettä missään vaiheessa.

Kaavaehdotukseen on laajennettu y-1-aluetta Laajasalontien länsipuolille viheralueelle, jotta siltarakenteen suunnittelulle olisi enemmän mahdollisuuksia. y-1-alueen pohjoista reunaa ei voi laajentaa, koska kadun länsipuolella viheralueen leveä osa päättyy ja itäpuolella kauppakeskuksen korttelissa asuntorakentamisen tonttien väliin on rajattu kokonaisuuden kannalta sopiva alue siltarakenteille.

Kaavaehdotuksessa y-2-alueen on katutasolla syytä olla osa kauppakeskuksen tonttia. Määräyksessä todetaan muun muassa, että alueelle saa sijoittaa kauppakeskuksen sisäänkäynnin, joka on osa rakennusta. Se ei voi sijaita katualueella. Lisäksi pääsisäänkäynnin ja sen edustan huolto ja ylläpito tulee tontin osana kiinteistönomistajan vastuulle. Sillan huollosta ja ylläpidosta on mahdollista tehdä tarvittava sopimus.

Kaavaehdotuksen y-3-alueen määräystä on muutettu niin, että siitä ilmenee tontinomistajalle kuuluvaksi julkisessa käytössä olevan kulkuyhteyden ylläpito.

Muissa lausunnoissa ei ollut huomautettavaa.

Seuraavat tahot ilmoittivat, ettei ole lausuttavaa: Asuntotuotantotoimisto, sosiaali- ja terveysvirasto ja Helsingin kaupungin liikenne HSL.



LAAJASALON KAUPPAKESKUKSEN ALUEEN ASEMAKAAVAMUUTOS
OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA JA VALMISTELUAINEISTO
KOIRASAARENTIEN JA ILOMÄENTIEN ALUEIDEN ASEMAKAAVAMUUTOS
OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Paikka: Laajasalon kirkko, Reposalmentie 13
Aika: 17.3.2016 klo 15–19

**Paikalla
Kaupunkisuunnitteluvirastosta:**

Petteri Erling, arkkitehti
Mervi Nicklen, maisema-arkkitehti
Markus Ahtiainen, liikennesuunnittelu
Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelu
Lisäksi Niko Setälä (ksv, los) esitteli Kruunusillat-hankkeessa

Osallistujia: yli 300 henkilöä, eri aikoina tapahtumaa

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 9.3.–30.3.2015, mielipiteet tuli esittää viimeistään 30.3.2015.

Tilaisuus alkoi kello 15 kaavapäivystyksellä, jossa ksv:n työntekijät esittelivät asukkaille Laajasalon kauppakeskuksen asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja valmisteluaineistoa sekä Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Mervi Nicklen esitteli myös Laajasalon itärannan asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Markus Ahtiainen vastasi myös Laajasalon liikennejärjestelmän suunnittelun tilannetta ja ratkaisumahdollisuuksia koskeviin kysymyksiin. Kaavapäivystyksessä keskusteltiin ja saatiin asukkaiden palautetta osallistumis- ja arviointisuunnitelmista sekä muusta esillä olleesta materiaalista. Tilaisuudessa vastattiin esitettyihin kysymyksiin, mutta näitä vastauksia ei ole kirjattu tähän muistioon.

Tilaisuudessa esitettyjä mielipiteitä:

- Uusi kauppakeskus on hyvin tarpeellinen
- Laajasalontien varren rakennukset eivät saisi näyttää ns. kivierämaalta. Sensijaan vehreyttä ja väljyyttä tulee olla. Talojen tulee olla irti toisistaan, ne eivät saa muodostaa yhtenäistä katujulkisivua. Mieluummin rakennettaisiin erillisiä korkeita rakennuksia, kuin yhtenäisiä matalampia.
- Koska on käynnistynyt rakentaminen katuosoitteessa Isosaarentie 2 ja Reposalmentien sillan poistaminen johtaa katualueen nostamiseen suunnitteilla olevan rakennuksen kohdalla, joten onko asia yhteensovitettu vai ei
- Kirkkosalmentie 3:ssa koetaan maiseman muuttuminen Laajasalontien suuntaan uudisrakentamisen myötä haitallisena
- Kysyttiin miksi valmisteluaineistossa on esitetty Kirkkosalmentie 4:n itäpuolella olevan autopaikkatontti osaksi kaavaa. Kysyttiin tullaanko em. tontin autopaikkojen ja pysäköintilaitoksen kohdalle esittämään rakentamista



- Purettava ylikulkusilta vaikeuttaa vanhusten liikkumista (tosi paljon rollaattorikansaa), koulumatka muuttuu vaarallisemmaksi, Isosaarentien suoja tiellä huono näkemä jalankulkijan suunnasta sillalta päin katsottaessa Isosaarentien suuntaan etelään.
- Laajasalontien länsipuolen varren uudisrakentaminen varjostaisi katuosoitteen Kirkkosalmentie 3 taloa
- Oltiin huolissaan näkymien mahdollisesta muuttumisesta Kirkkosalmentie 3 ja 5 asunnoista pohjoiseen kohti Yliskylänlahtea
- Yliskylänlahden venesataman maaperä on tehty täytöillä niin, että sen kantavuus ja perustettavuus voi olla vaikeaa
- Itäniityntie 2a katuosoitteessa olevan pientalon lähelle ei saa kaavoittaa uusia rakennuksia, varsinkaan kerrostaloja
- Itäniitynpolun päätteen ja Kuvernöörintien väliselle viheralueelle, Kuvernöörintien varteen ei saa rakentaa kerrostaloja, koska vieressä on pientaloja, jotka ovat alempana kuin Kuvernöörintien katualue. Uusia kerrostaloja ja nykyisiä pientaloja ei voi olla rinnakkain
- Kuvernöörintien ja Laajasalontien välisen korttelin (49038) kaikki pientalot tulisi purkaa, koska niiden ja Laajasalontien väliin ei voi rakentaa pientalojen lähelle kerrostaloja
- Uuden kirjaston sijoittuminen kauppakeskukseen on hyvä asia
- Kysyttiin terveystakeskuksesta tulevaisuudesta
- Kysyttiin lisäkerrosten rakentamisen mahdollisuudesta pohjoisessa Yliskylässä
- Todettiin, että 2.3. eräille Iloäntien varsien yksityisille kiinteistöille esitettyä kutsua tilaisuuteen, joka koski lisärakentamisen mahdollisuuksien selvittelyä ei oltu saatu, koska isännöitsijä ei ilmeisesti ollut toimittanut kutsuja. Yksi ilmoitti, että yhtiössä ei ole kiinnostusta jatkossa lisärakentamiseen, toisesta yhtiöstä pyydettiin asiasta omaa erillistä palaveria järjestettäväksi ksv:ssa
- Toivottiin, että kirkon käyttöön tarkoitettua, voimassa olevan kaavan mukaista LP-tonttia Reposalmentien eteläpuolella vastapäätä kirkkoa ei tulevassa kaavassa poistettaisi
- Haltiamännyn torin ja Yliskylänpuiston välissä olevan palvelutalon pysäköintipaikkojen määrä on alimitoitettu, samoin uuden asuintontin Koulutanhua 4:ssä.
- Koirasaarentien varressa rakentamisen tulee olla enintään kaksikerroksista
- Koirasaarentien eteläpuolen tulee säilyä kokonaan myös uudisrakentamisen osalta pientaloina. Jos mahdollista Koirasaarentie on siirrettävä kokonaan (Henrik Borgströmintien ja Laajasalontien välisellä osuudella) etelämmäksi niin, että uudet kerrostalot rakennettaisiin nykyisen Koirasaarentien katualueen kohdalle, joten Koirasaarentien eteläpuoli säilyisi jatkossakin kokonaan pientaloalueena.
- Koirasaarentien eteläpuolen kerrostalorakentaminen koetaan ongelmallisena, koska niistä taloista olisi näkymät suoraan viereisiin pientaloihin. Kerrostaloja ja pientalojen vierekkäisyys koetaan ongelmallisena, koska eivät liity toisiinsa
- Koirasaarentie 9 ja 11 kohdalla kysyttiin katualueen pienestä leventämisestä tonttien puolelle
- Kysyttiin onko tarkoitus esittää lisärakentamista Borgströminkujan ja Koirasaarentien väliin
- Reiherintie 2:n pohjoispuolista puistoa Koirasaarentien varressa ei saa rakentaa
- Katuosoitteessa Lauri Mikonpojan tie 2 ei haluta missään nimessä uudisrakentamista tontille
- Kysyttiin miksi Svanströmintie 2a ja 2b sekä Svanströminpolku 1 ja 3 katuosoitteiden tontteja ei ole kaavamuutoksessa mukana vaikka Lauri Mikonpojan tie 1 ja 2 ovat



- Lauri Mikonpojan tie 16 katuosoitteessa oleva rivitaloyhtiö sijoittuu kukkulan päälle, joten Reiherinpolun kohdalle mahdollisesti esitettävä uudisrakentaminen on paljon alempana, eikä sitä koeta haittaavana
- Voimassa olevan kaavan Reiherinpolku ja Mikonpojanpolku tulee tarpeettomina poistaa kaavasta. Niitä ei ole tehty eikä niitä tarvita ja niistä olisi haittaa. Puistoon ei saa jatkossa kaavoittaa uudisrakentamista
- Kysyttiin miksi raitiotietä ei ole sijoitettu Yliskyläntielle ja siitä jatkumaan kahden yksityisen tontin läpi Kiiltomadonpuistoon ja Ilomäentielle
- Raitiotie ei mahdu Ollinvainio-puistoon, koska puisto on liian kapea. Kaikki puut kaadettaisiin.
- Kuminakuja 4:ssä koetaan Ollinvainio-puistossa kulkevan raitiovaunun aiheuttavan liikaa melua, koska reitti kulkee aivan talon vierestä
- Kysyttiin kumpi raitiotiereitti aiotaan toteuttaa, keskusta kiertävä vai ns. suora Reposalmentien reitti. Kysyttiin onko ennen Vartiosaaren rakentamista keskusta kiertävä reitti ns. kiertolenkki vai tuleeko Ilomäentielle päätepysäkki
- Ilomäentien ja Laajasalon koulun urheilukentän välissä olevalle puistoalueelle ei mahdu rakentamista, eikä siihen saa rakentaa
- Kysyttiin onko jo sovittu, että raitiotien varikko tulee Reposalmentien ja Ilomäentien risteykseen. Jos on, sen koetaan haittaavan talojen asukkaita, aiheuttavan melua ja pilaaavan maiseman sekä vievän tilaa asuntojen uudisrakentamiselta. Väitettiin, että asia on esitetty yleiskaavassa, mutta näytettiin Kruunusillat-hankkeen materiaalia.
- Yliskylän viheralueita ei saa rakentaa täyteen kerrostaloja. Viheralueita on säilytettävä.
- Liikenne ruuhkautuu Linnanrakentajantiellä. Asialle on tehtävä jotain.
- Laajasalontielle on oltava kaksi autokaistaa suuntaansa koko matkalla myös tulevaisuudessa
- Kysyttiin raitiotien aikaisesta bussien reittien tilanteesta ja määrästä Yliskylässä
- Todettiin, että Kruunuvuorenrannassa ei ole nyt bussireittejä, vaikka sinne muuttaa asukkaita koko ajan
- Länsi-Jollaksen eteläosassa ei ole tarpeeksi palveluja, ei yhtään lähikauppaa eikä mitään joukkoliikennettä
- Itä-Jollaksen asukas ilmoitti, että raitiotietä ei tarvita
- Kruunusilta on tarpeeton, koska suurin osa Laajasalon liikenteestä ei suuntaudu kanta-kaupunkiin
- Kysyttiin minä vuonna raitiotie voisi liikkua Yliskylässä
- Esitettiin, että (muotoa "minä olen nämä tehnyt..") meluarvot on tarkoitettu noudatettaviksi kaikkialla. Myös katukuilujen seinustoilla ja muissa paikoissa missä ihminen voi edes hetkellisesti olla.
- Ylikulkusillan purku vaikeuttaa vanhusten liikkumista (tosi paljon rollaattorikansaa) ja koulumatka muuttuu vaarallisemmaksi.
- Isosaarentien suojatiellä huono näkemä jalankulkijan suunnasta sillalta päin katsottaessa Isosaarentien suuntaan etelään.
- Kaupungin saapumista Laajasalontien varteen pidettiin muutamassa kommentissa hyvänä ja toivottavana asiana.
- Liikenteen välityskyvystä oltiin huolissaan.
- Kerrottiin kiinnostuksesta vaihtaa omakotiasuminen saarella keskustan kerrostaloihin hyvien joukkoliikennepalveluiden lähelle.



- Kaavarajauksista ihmeteltiin: vastaus muutamaan: "monissa tapauksissa rajausta tulee siitä, että kyseisen maankäyttöalueen johonkin kohtaan kohdistuu muutospainetta. Silloin koko po. alue kuuluu kaavamuutosalueeseen". Ja muutamaan: "Tarjotaan yksityisille tonteille mahdollisuutta tonttikohtaiseen täydennysrakentamiseen".
- Kaavarajauksista pitäisi tarkistaa Humalniementiellä. Nrot 9, 11 ja 13 ovat samaa taloyhtiötä. Vain 9 on kaavarajauksen sisäpuolella.
- Kadun tulevasta tasauksesta tiedusteltiin. Pidetään esitettyjä ratkaisuita toimivina (eri kritiikoihin), vaikkakin koron nostot tuntuivat useista suurilta.
- Kysyttiin onko tutkittu Laajasalontien päälle rakentamista tai laajasalontien tunnelointia.
- Epäiltiin Laajasalontien työn aikaisien liikennejärjestelyiden toimivuutta.
- Pelättiin, että ruuhka-aikana matka-ajat pois saarelta kasvavat jopa 1,5 tuntiin
- Pientaloasukas ei voi käyttää joukkoliikennettä; koska sillä ei voi kuljettaa esimerkiksi istutettavia puun taimia tai suorittaa muita pientaloasukkaalle tyypillisiä matkoja
- Esitettiin mielipiteitä sen puolesta, että Koirasaarentien eteläpuolelle pitäisi rakentaa matalia taloja.
- Vaadittiin rakentamattoman Reiherinpolun poistamista kaavasta.
- Ei saa tuhota luontoa (erit. uimarannan lähistö, Yliskylänlahden ranta-alueet)