

Vuorovaikutusraportti**Yliskylänlahden (Laajasalo) asemakaavan muutos**

Päivätty 7.11.2023, täydennetty 3.9.2024

Diaarinumero HEL 2019-004377

Hankenumero 4388_2

Asemakaavakartta: asemakaavan muutosluonnos/7.11.2023 ja nro 12834/3.9.2024

Vuorovaikutusraportin sisältö

Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot asemakaavan muutoksen (kaavaratkaisu) valmisteluaikana saaduista kannanotoista ja mielipiteistä sekä vastineet niihin. Vuorovaikutusraporttia täydennetään kaavaprosessin edetessä.

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

Liite

Asukastilaisuuden 21.8.2023 muistio (1.9.2023)

Kaavoituksen eteneminen

Vireilletulo

- kaavoitus on tullut vireille vuonna 2019 kaupungin aloitteesta
- suunnittelusta on tiedotettu vuoden 2018 kaavoituskatsauksessa



OAS

- OAS ja muuta aineistoa nähtävillä 20.5.–10.6.2019, suunnittelijat tavattavissa 25.5.2019 Laajasalopäivillä Laajasalon kirkossa
- Nähtävilläolosta ilmoitettiin kirjeillä, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat, Helsingin uutisissa sekä Laajasalon uutiskirjeessä
- Mahdollista vastata Kerrokantasi kyselyyn 20.5.–24.6.2019 verkkosivuilla <https://kerrokantasi.hel.fi/>.
- Mahdollisuus esittää mielipiteitä



Luonnos

- luonnosvaiheen aineisto oli nähtävillä 7.8.–25.8.2023, jolloin järjestettiin verkkoasukastilaisuus
- nähtävilläolosta ilmoitettiin kirjeillä, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat ja Helsingin uutisissa
- mahdollisuus esittää mielipiteitä
- kaavaluonnos esitellään lautakunnalle marraskuussa 2023
- kaavaluonnoksen valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta kartta.hel.fi/suunnitelmat
- lautakunnan päätöksestä lähetetään tieto niille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa



Ehdotus

- kaavaehdotus esitellään lautakunnalle syksyllä 2024
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta kartta.hel.fi/suunnitelmat
- lautakunnan päätöksestä lähetetään tieto niille, jotka ovat mielipiteen tai muistutuksen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa
- kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla www.hel.fi/kaavakuvutukset
- mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- muistutukset ja lausunnot käsitellään lautakunnassa



Hyväksyminen

- kaupunginhallitus käsittelee kaavaehdotuksen
- kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan
- tieto kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon aikana
- hyväksymistä koskevaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan
- kaava tulee voimaan, jos hyväksymispäätöksestä ei ole valitettu tai valitukset on hylätty.

Yhteenvetot esitetyistä huomautuksista ja vastineet niihin

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo 20.5.–10.6.2019

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat joukkoliikenteen sujuvuuteen ja kokonaistarkasteluun koko Laajasalontien osuudella, varautumiseen bussiliikenteen liikennöimiseen ranta-alueella, Laajasalontien kävely- ja pyöräilyn ratkaisuihin, vesihuoltoon, johtosiirtoihin, alueen imeytys- ja viivytysmahdollisuuksiin ja tilavarauksiin, rakentamisen aikataulutukseen, vedenalaisen kulttuuriperinnön inventointitarpeeseen, Killingholman pyöräily- ja jalankulkusillan toteutukseen, huolehtimiseen suojeltujen rakennuksien arvosta, Laajasalon opiston suojeluarvojen arviointiin, liikennemäärien kasvamisen haasteisiin, Puolustusvoimien raskaan liikenteen tilatarpeiden sekä eri toimijoiden kaapeleiden tila- tai siirtotarpeiden huomioimiseen sekä sosiaali- ja terveystoimialan tilatarpeiden huomioimiseen.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että asemakaavaa varten on tehty lisäselvityksiä, kuten Killingholman siltavaihtoehtojen esiselvitys (Sitowise, 31.3.2022), Yliskylänlahti, esirakentamisen ja ranta-alueiden yleissuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 1.7.2022), Ympäristötekniikan tutkimusraportti, Yliskylänlahti, Helsinki (Vahananen, 24.2.2021), Helsingin Yliskylänlahden asemakaavamuutosalueen meriarkeologinen inventointi (Nordic Maritime Group Oy, 12.6.2020), Laajasalon liikenteelliset tarkastelut -raportti, (WSP, 13.3.2020). Laajasalon opistosta on tehty tontinkäyttöluonnos (Futudesign 16.2.2023). Selvitysten pohjalta on kehitetty asemakaavaluonnoksen ratkaisuja.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
 - Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
 - Museovirasto
 - kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
 - sosiaali- ja terveystoimiala
 - kulttuuri- ja vapaa-ajan toimiala/kaupunginmuseo
 - Puolustusvoimat
-

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille, ajoneuvo- ja raitiotieliikenteen risteäminen, bussiliikenteen sujuvuus ja varaus bussiliikenteelle ranta-alueella

- *Tulee turvata sujuvat ja houkuttelevat kävelyn ja pyöräilyn yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille. Katuverkon suunnittelussa tulee minimoida konfliktipisteet ajoneuvo- ja raitiotieliikenteen kanssa niin, että ne risteävät mahdollisimman vähän. Rakentaminen keskittyy 500 metrin päähän Laajasalon keskuksen raitiovaunupysäkistä, mikä vastaa HSL:n suunnitteluohjeen tavoitetta, täydennysrakentamisessa tulee kiinnittää huomioita bussiliikenteen sujuvuuteen mm. risteyksien määrää minimoimalla, bussiliikenteen pysäkkijärjestelyä tulee tutkia koko Laajasalontien osuudella kokonaisuutena, jotta turvataan riittävä matkanopeus ja pysäkkien saavutettavuus. Tällä hetkellä HSL ei näe tarvetta liikennöidä Yliskylänlahden ranta-alueella kuin korkeintaan pienkalustolla, varaus bussiliikenteelle on kuitenkin hyvä esittää myös ranta-alueille. Laajasalontien bulevardista tulee mitoittaa suunnitteluohjeiden mukainen kävelyn ja pyöräilyn laatu-käytävä. Myös yhteyksiin Yliskylän suuntaan Laajasalontien bulevardin yli tulee kiinnittää huomiota.*

Vastine

Asemakaavaa ja siihen liittyvää liikennesuunnittelua on tehty ja tehdään yhteistyössä HSL:n kanssa. Samoin on toimittu ja toimitaan yleissuunnittelun osalta, jonka päätelmiin asemakaavoitus pitkälti pohjautuu joukkoliikenteen järjestelyiden osalta. HSL on myös jatkossa osallinen alueen liikennejärjestelyjen suunnittelussa.

Suunnitellut Laajasalontien joukkoliikenteen pysäkkialueet ovat saavutettavissa hyvin ja esteettömästi kaikista suunnista.

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.

Kaavaratkaisu kahdesta ajoneuvoliittymästä Laajasalon länsipuoleiselle ranta-alueelle ja kadun mitoitus mahdollistavat tarvittaessa tulevaisuudessa bussiliikenteen alueella.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY), vesihuollon tilavaraukset

- *Alueella sijaitsevat vesihuoltolinjat tulee huomioida suunnittelussa. Suunnittelun yhteydessä tulee selvittää vesihuollon ja johtosiirtojen*

tarve ja huomioida uudet tilavaraukset. Tulee selvittää hulevesien imeytys- ja viivytysmahdollisuudet ja niiden tilavaraukset.

Vastine

Kaupunki on aikaisemmin teettänyt Laajasalon asemakaava-alueiden yhdyskuntateknisen yleissuunnitelman (Ramboll, 2018), johon on sisällytetty myös Yliskylänlahden asemakaava-alue. Yleissuunnitelmassa on selvitetty johtosiirtojen ja uuden vesihuollon tarve sekä huomioitu vesihuollon tilavaraukset.

Yhdyskuntatekninen yleissuunnitelma on tarkoitus päivittää Yliskylänlahden asemakaava-alueen osalta asemakaavan ehdotusvaiheessa. HSY tullaan pyytämään mukaan yleissuunnitelman päivitystyön ohjausryhmään. Yhdyskuntatekniseen yleissuunnitelmaan voidaan sisällyttää myös hulevesisuunnittelua.

Museoviraston edellytys vedenalaisen kulttuuriperinnön inventoinnista

- *Todettiin, että asemakaavan muutoksen valmistelu yhteydessä tulee alueella tehdä vedenalaisen kulttuuriperinnön inventointi, minkä yhteydessä tarkistetaan alueelta jo tunnettu hylkykohde.*

Vastine

Alueella on tehty meriarkeologinen selvitys (Helsingin Yliskylänlahden asemakaavamuutosalueen meriarkeologinen inventointi 2019). Selvityksessä ei löydetty kohteita, jotka vaikuttaisivat suunnitteluratkaisuun. Tutkimuksessa ei pystytty määrittelemään kaikkien luonnetta tai ikää, koska samean veden vuoksi visuaalinen havainnointi oli lähes mahdotonta.

Yliskylänlahden alue on pehmeän pohjanlaadun ja matalan veden syvyyden vuoksi haasteellinen tutkittava, koska tämä yhdistelmä tarkoittaa sekä runsasta kasvillisuutta, että vanhempien jäänteiden hautautumista pohjasedimenttiin. Tämän vuoksi alueelle mahdollisesti kohdistuvat ruoppaustoimet voivat tuoda esiin sedimentin sisään hautautuneita ihmisen toiminnan jäänteitä, joita ei tässä tutkimuksessa havaittu.

Havainnot keskittyivät Killingholman läheisyyteen. Mahdollisen Killingholmansillan toteutuksen ja tarkemman suunnittelun yhteydessä voidaan tehdä tarvittavia lisäselvityksiä.

Muinaisjäännösrekisterissä on lahden perukkaan merkitty mahdollinen hylkykohde (rek.tunnus 2385), jota ei pystytty varmuudella havainnoimaan.

Kaupunginmuseo, kaava-alueen suojeluarvot

- *Kaavatyön yhteydessä tutkittava pyöräily- ja jalankulkusillan sijoittaminen Killingholman RKY-alueelle ei kaupunginmuseon näkemyksen*
-

mukaan ole ristiriidassa sen arvojen kanssa. Mahdollinen silta tulee kuitenkin toteuttaa erittäin hienovaraisesti sopeuttaen olemassa olevaan kulttuurimaisemaan.

- *Kaavatyön yhteydessä on pidettävä huolta, etteivät asemakaavan muutosalueen tai sen välittömässä ympäristössä olevan tarkastelualueen olemassa olevat arvot vaarannut etenkin suojeltujen kohteiden osalta.*
- *Kaupunginmuseon esittää, että Laajasalon opiston mahdolliset suojeluarvot arvioidaan kaavatyön yhteydessä.*

Vastine

Killingholmansillasta on tehty siltavaihtoehtojen esiselvitys, jossa keskitytään vaihtoehtoihin siltaratkaisuihin ja reittivaihtoehtoihin Killingholmassa sekä niiden vaikutuksiin ja arvioidaan nykyisen Killingholman ja Tullisaarenpuiston välisen ponttonisillan toimivuutta.

Asemakaavassa on mahdollistettu sillan rakentaminen eri vaihtoehtoratkaisuilla. Killingholmansillasta on annettu seuraava kaavamääräys: *”Kevyen liikenteen silta, jonka rakenteiden tulee olla ilmeeltään kevyitä ja huolellisesti viimeistelyjä.”*

Sillan mahdollisessa toteutussuunnittelussa otetaan huomioon sillan sopiminen ympäristöön sekä tutkitaan tarkemmin Killingholman ja Tullisaarenpuiston reittien mahdollisia parannustoimenpiteitä sekä niiden vaikutuksia.

Yliskylänlahden pohjukassa oleva niin sanottu vaaleanpunainen huvila (sr-2) ja sen lisärakennukset (sr-3) jäävät uuden kaupunkirakenteen alle. Mahdollisuudesta rakennuksien siirtämiseen uuteen sijaintiin on keskusteltu ja näitä pohdintoja jatketaan kaavatyön aikana.

Yksityisellä tontilla Laajasalontien itäpuolella sijaitsee asemakaavassa sr-3 merkitty pientalo, jonka omistajat ovat hakeneet kaavamuutoshakemusta ja haluavat olla mukana kehittämässä tonttiaan osana Laajasalontien bulevardisointia.

Laajasalon opiston täydennysrakentaminen ei tule kiinni päärakennukseen, ja merelle näkyvän matalan ja huonokuntoisen lisärakennuksen tilalle suunniteltu uusi lisärakennus noudattaa vanhan rakennuksen korkeutta mutta tulee pidemmälle länteen.

Puolustusvoimien raskaan liikenteen tarpeet sekä olemassa olevat kaapelit

- *Tieinfran suunnittelussa tulee huomioida Puolustusvoimien raskaan liikenteen tarpeet. Tulee huomioida Puolustusvoimien käytössä olevat kaapelit rakennusjärjestyksissä ja rakennuslupia myönnettäessä. Alueella voi sijaita myös Suomen Turvallisuusverkko Oy:n (STUVE*

Oy) kaapeleita. Jos rakentaminen kohdentuu merialueille, on pyydetty lausunto mahdollisista merikaapeleista Merivoimien operatiiviselta järjestelmäkeskukselta

Vastine

Puolustusvoimien ajoneuvot liikkuvat alueen liikenteessä myös tulevaisuudessa muun liikenteen seassa. Laajasalon täydennysrakentamisen, lisääntyvän liikenteen ja muuttuvien liikennejärjestelyiden ei ole katsottu vaarantavan puolustusvoimien logistisia tarpeita. Laajasalontien bulevardisoinnin mitoitusperiaatteet on jo hyväksytty aikaisemmissa lainvoimaisissa kaavoissa. Laajasalon keskuksen ja Laajasalontien suunnittelun aiemmissa vaiheissa on tehty yhteistyötä puolustusvoimien kanssa. Eri kulkumuotojen tilavaraukset jatkuvat Laajasalontien pohjoisosassa saman levyisinä.

Puolustusvoimien sekä Suomen turvallisuusverkko Oy:n kaapelilinjojen sijainti otetaan huomioon yhdyskuntateknisen yleissuunnitelman päivitystyössä tekemällä yhteistyötä puolustusvoimien määrittelemän yhteistyötahon kanssa. Olemassa olevien kaapelireitin siirtojen ja kaapeleiden rakentamisaikaisen suojaamisen osalta kustannukset kohdennetaan muutosten aiheuttajalle. Merelle kohdentuvasta rakentamisesta tullaan pyytämään lausunto Merivoimien operatiiviselta järjestelmäkeskukselta.

Sosiaali- ja terveystoimialan tarve monipuoliselle palvelukeskukselle

- *Sosiaali- ja terveystoimialalla on tarve saada tontti monipuoliselle palvelukeskukselle Laajasalon keskustan välittömästä läheisyydestä. Palvelukeskuksen sijoittuu ryhmäkoteja, palvelutiloja lähiseudun väestölle sekä toimitiloja. Tämän alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon sosiaali- ja terveystoimialan tilatarpeet.*

Vastine

Tarve on tiedossa asemakaavoituksessa ja sopivaa tonttia on etsitty yhteistyökokouksissa sekä kaupungin kanslian koordinoimissa Laajasalon palvelukokouksissa.

Tällä hetkellä tarkoitus on ensisijaisesti etsiä sopivaa tonttia muualta Yliskylän alueelta, missä Laajasalon nykyiset palvelut ovat välittömässä läheisyydessä.

Palvelukeskuksen sijoittumista on tutkittu myös Yliskylänlahden asemakaavamuutos alueelle mutta tällä hetkellä se ei ole ensisijainen vaihtoehto myöskään alueen rakentamisen aikataulu huomioiden.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat alueelle tuleviin palveluihin, rakentamisen määrään ja korkeuteen sekä suhteeseen pientaloihin, maankäyttö- ja rakennuslain mukaisuuteen, kaavoituksen mosaiikkimaisuuteen, meritäyttöihin ja täyttösaareen, Killingholman siltaan, Laajasalontien bulevardisointiin ja liikenteen sujuvuuteen, Kuukiventien siltaan, Kuukiventie 2:n parkkipaikkoihin, asemakaavan rajaukseen, rannan joukkoliikennekatuun, venesatamaan ja ranta-alueisiin, rantareittiin ja yksityisiin laitureihin, osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta puuttuviin luontoarvoihin, alueen luontoarvojen huomioimiseen ja luontotietojärjestelmän kattavuuteen sekä Tengströminpuistoon ja viheralueisiin.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että asemakaavaa varten on tehty lisäselvityksiä, kuten Killingholman siltavaihtoehtojen esiselvitys (Sitowise, 31.3.2022), Yliskylänlahti, esirakentamisen ja ranta-alueiden yleissuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 1.7.2022), Ympäristötekniinen tutkimusraportti, Yliskylänlahti, Helsinki (Vahanen, 24.2.2021), Helsingin Yliskylänlahden asemakaavamuutosalueen meriarkeologinen inventointi (Nordic Maritime Group Oy, 12.6.2020), Laajasalon liikenteelliset tarkastelut -rapotti, (WSP, 13.3.2020). Laajasalon opistosta on tehty tontinkäyttöluonnos (Futudesign 16.2.2023). Selvitysten pohjalta on kehitetty asemakaavaluonnoksen ratkaisuja. Mielipiteissä esitetyt asiat on otettu huomioon, kaavan tavoitteet huomioon ottaen, tarkoituksenmukaisilta osin.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 11 kpl.

Vastineet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta annettuihin mielipiteisiin on esitetty yhdessä asemakaavaluonnoksesta saapuneiden mielipiteiden vastineiden kanssa.

Yliskylänlahden maankäyttövisiot -Kerrokantasi-palvelussa

Asemakaavavyöhykkeen pohjaksi laadittuja vaihtoehtoisia Yliskylänlahden venesatama-alueen maankäyttövisioita on mahdollista kommentoida 20.5.–24.6.2019 Kerrokantasi-palvelussa verkkosivuilla <https://kerrokantasi.hel.fi/>. Kerrokantasi -palveluun jätettiin yhteensä 56 kommenttia.

Vastineet Kerrokantasi-palvelussa annettuihin kommentteihin on esitetty yhdessä asemakaavaluonnoksesta saapuneiden mielipiteiden vastineiden kanssa.

Luonnosaineiston erillinen nähtävilläolo 7.8.–25.8.2023

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Luonnosaineiston nähtävilläolo järjestettiin erikseen, jolloin viranomaisten kannanotot kohdistuivat vesihuollon kustannusarvioiden täsmentämiseen, pumppaamoihin ja yhdyskuntateknisten verkostojen ja niiden

tilavarauksien sekä kapasiteettien varmistamiseen kaavoituksessa, kaava-alueella oleviin suojeluarvoihin sekä Killingholmansiltaan.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että selostusta on päivitetty muun muassa kustannusarvioiden ja kaavan vaikutuksien kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön osalta. Jatko-suunnittelussa tullaan päivittämään kunnallistekninen yleissuunnitelma ja tarvittavat kunnallistekniikan tilavarauksen tullaan huomioimaan asemakaavassa.

Luonnosaineistosta saatiin kannanotot seuraavilta tahoilta:

- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- kaupunginmuseo

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Vesihuollon kustannukset

- *Kaavamuutos edellyttää vesihuollon lisärakentamista ja johtosiirtoja. Vesihuollon kustannusarviota tulee täsmentää jatkosuunnittelussa.*

Vastine

Vesihuollon kustannusarvio tulee täsmentymään kaavatyön edetessä ja päivitettävässä yhdyskuntateknisessä yleissuunnitelmassa.

Poistuvan pääpumppaamon korvaava pumppaamo

Uusi pääpumppaamo poistuvan tilalle rakennetaan Laajasalontien länsipuolen ranta-alueelle. Kaavaan tulee merkitä pumppaamolle aluevaraus, joka on kooltaan vähintään 15 x 15 metriä. Lisäksi kaavaan tulee merkitä 4 metriä leveä huoltoajoyhteys pumppaamolle, jos ajoyhteyttä ei ole muuten järjestettävissä. Myös pumppaamon ilmanvaihdon toteuttaminen tulee huomioida tarvittavilta osin kaavoituksessa.

Vastine

Nykyisen Yliskylän jätevesipumppaamon korvaavan jätevesipumppaamon sijainti ja tilavaraus tulevat täsmentymään kaavatyön edetessä, kun yleissuunnitelmaa päivitetään. Kaavaan varataan pumppaamolle aluevaraus ja tarvittaessa huoltoajoyhteys. Pumppaamon ilmanvaihdon toteuttaminen huomioidaan tarvittavilta osin kaavoituksessa.

Yhdyskuntateknisten verkostojen ja pumppaamoiden tilavaraukset

Todetaan, että yleissuunnitelman mukaan syvälle jäävien viettoviemäri-osuuksien välttämiseksi Itäniitynpolun länsipäähän tulisi rakentaa hulevesipumppaamo sekä toinen jätevesipumppaamo. Kunnallisteknisen

yleissuunnitelman päivityksen yhteydessä tulee varmistaa alueen tasaukset ja korkeusasemien mukaan huomioida Itäniitynpolun pumppaamoiden tarve sekä mahdollinen aluevaraus kaavassa.

Vesihuoltolinjat tulee ensisijaisesti sijoittaa yleisille alueille. Alueen nykyisen vesijohto- ja jätevesiviemäriverkoston sekä pumppaamoiden sijainti ja kapasiteetin riittävyys asemakaava-alueella tulee varmistaa jatkosuunnittelussa.

Vastine

Itäniitynpolun länsipään hulevesipumppaamon ja jätevesipumppaamon tarpeellisuus, sijainnit ja kaavavaraukset tulevat täsmentymään kaavatyön edetessä kunnallistekniikan yleissuunnitelman päivityksen myötä. Pumppaamoiden tarpeellisuuden ja sijainnin suunnittelussa huomioidaan alueen tasaus ja korkeusasemat, jotka varmistetaan yleissuunnitelman päivitystyössä.

Vesihuoltolinjat pyritään sijoittamaan yleissuunnitelmassa ensisijaisesti yleisille alueille. Nykyisen vesijohto- ja jätevesiviemäriverkoston sekä pumppaamoiden sijainti ja kapasiteetin riittävyys asemakaava-alueella varmistetaan jatkosuunnittelussa.

Kulttuuriympäristöarvot

Todetaan, että kaavan vaikutusten arviointi kulttuuriympäristön osalta on puutteellinen. Kaavan myötä neljä suojeltua rakennusta puretaan, mutta tätä ei ole sisällytetty ”kaavan vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön”-osioon.

Huomautetaan, että kaavatyön yhteydessä ei ole pidetty huolta alueen kulttuuriympäristöarvojen vaarantumisesta, eikä suojeltujen rakennusten säilyttämisen edellytyksiä ja mahdollisuuksia ei ole mitenkään tutkittu. Museo esittää, että kaavaa tarkennetaan kulttuuriympäristöarvojen säilymisen edellytysten tutkimisen osalta.

Vastine

Purettavat suojeltavat rakennukset sijaitsevat maankäytön muutosalueella, eikä niiden säilyttäminen ole kaavan kokonaisratkaisu huomioiden mahdollista.

Yliskylänlandan rannalla Tengströmin puistossa Tuurholmanpolun varrella on niin sanottu vaaleanpunainen huvila, jossa toimii kesäisin Kylämetsä ry:n kesäteatteri. Huvila oli purku-uhan alla, mutta kaupunki suostui vuokraamaan huvilan kesäteatterin käyttöön. Rakennukset on merkitty lainvoimaisessa kaavassa suojelumerkinnöillä s-2 (päärakennus) ja sr-3 (lisärakennukset) ja niille on merkitty pihapiiri. Rakennuksista on pidetty vuonna 2018 katselmus yhdessä rakennusvalvonnan kanssa.

Asemakaavaluonnoksen mukaisessa ratkaisussa huvilarakennus piha-piirin alueelle on esitetty asuinkortteli. Huvilan säilyttäminen vaikeuttaisi uuden korttelirakenteen ja katuverkon suunnittelua huomioiden rakennuksien sijainti hyvin matalalla osittain tulvarajan alapuolella. Rakennuksen siirtämistä lähialueelle voidaan selvittää jatkossa myös kaavan hyväksymisen jälkeen, kun alueen rakentaminen on käynnistymässä. Yksi kiinnostava kohde tarkastelulle voisi olla esimerkiksi Elsankallion alue, joka sijaitsee Laajasalon liikuntapuiston vieressä, ja voisi soveltua siten hyvin tapahtuma-alan toiminnoille.

Yksityisellä tontilla Laajasalontien itäpuolella sijaitsee asemakaavassa sr-3 merkitty pientalo, jonka omistajat ovat hakeneet kaavamutoshakemusta ja haluavat olla mukana kehittämässä tonttiaan osana Laajasalontien bulevardisointia.

Kaavaselostusta tullaan täydentämään kaavaratkaisun vaikutuksista kulttuuriympäristöön osalta asemakaavan jatkovalmistelussa.

Laajasalon opisto

Todetaan, että Laajasalon opisto on viherympäristöineen kokonaisvaltaisesti ja korkeatasoisesti suunniteltu, ja museo esittää, että varsinkin Kuukiventien varteen mahdollista lisärakentamista tulee sovittaa huolellisemmin tontille.

Arkkitehtonisen integriteettinsä säilyttäneellä rakennukselle tulee kaavassa osoittaa sr-2 merkintä, määräyksellä; ”Suojeltava rakennus. Rakennustaiteellisesti, kulttuurihistoriallisesti ja taajamakuvallisesti arvokas rakennus, jota ei saa purkaa eikä siinä saa tehdä sellaisia lisärakentamis- tai muutostöitä, jotka tarvelevät rakennuksen rakennustaiteellista arvoa ja tyyliä. Mikäli rakennuksessa on aikaisemmin suoritettu tällaisia toimenpiteitä, on rakennus muutostöiden yhteydessä pyrittävä korjaamaan rakennuksen tyyliin hyvin soveltuvalla tavalla”.

Vastine

Asemakaavoituksen jatkovalmistelussa on tarkoitus edelleen tarkastella Laajasalonopiston täydennysrakentamisen massoittelua Kuukiventien varrella ja samalla tutkia tontin pysäköintiratkaisua.

Laajasalon opiston päärakennukselle tullaan esittämään suojelumerkintä.

Killingholmansilta

- *Todetaan, että esitetyistä vaihtoehtoista vaihtoehto 1A, kiinteä silta tavanomaisilla jänneväleillä, vaikuttaa parhaiten soputuvan kokonaismaisemaan, välttäen (tällä kohdalla tarpeetonta) maamerkkimäisyyttä.*

Vastine

Asemakaavaluonnoksessa ei ole määrätty sillan teknisestä toteutustavasta vaan se on tarkoitus päättää vasta tarkemman toteutussuunnitelun yhteydessä. Asemakaavaluonnoksessa on Killingholmansillalle annettu määräys: *Kevyen liikenteen silta, jonka rakenteiden tulee olla ilmeeltään keveitä ja huolellisesti viimeistelyjä.*

Yhteenveto mielipiteistä

Luonnosaineiston erillisen nähtävilläolon yhteydessä saaduista mielipiteistä valtaosassa vaadittiin lähiluonnon ja Tengströminpuiston säilyttämistä luontoarvojen, virkistykseen ja Laajasalon identiteetin perusteella. Useissa mielipiteissä vastustettiin Killingholman siltayhteyttä muun muassa luontoarvojen, käyttöpaineen ja veneilyn näkökulmasta. Useissa mielipiteissä myös vastustettiin ja oltiin huolestuneita Laajasalontien ruuhkautumisesta bulevardisoinnin ja väliaikaisten järjestelyn myötä.

Lisäksi saadut mielipiteet koskivat vuorovaikutusta, kaavarajausta ja -prosessia, Laajasalontien siltaa, maankäyttö- ja rakennuslain mukaisuutta, kaupunkistrategian tavoitteita, yleiskaavaa, Helsingin kasvua, bulevardisointia, rakentamisen määrää ja korkeutta ja suhdetta oleviin rakennuksiin, pysäköintiratkaisuja, esteettömyyttä ja pelastusta, korttelirakennetta, huoltoaseman ja päiväkodin sijaintia, kustannus- ja hyötylaskelmaa, korkeusasemia, viherkattoja, rantavyöhykettä, Europan - arkkitehtuurikilpailun voittaneen ehdotuksen mukaisuutta, rakentamista Herttoniemen teollisuusalueelle, nykyisten asukkaiden oikeuksia, kaavamääräyksiä, esittelymateriaalia, alueelle tulevia palveluita ja liiketiloja, venesatamaa ja merellistä strategiaa, kesäteatterin säilymistä, Laajasalonopiston täydennysrakentamista, alueelle toivottavaa uimahallia ja liikuntapaikkoja, meritäyttöjä ja maaperää, melua ja ilmanlaatua, liikennettä, väliaikaisia liikennejärjestelyjä, joukkoliikennettä, katuvihreää, puutteellisia luontoselvityksiä ja luontoarvojen huomioimista, metsä- ja puustoinen verkostoa, puistoreittejä, yksityisiä venelaitureita, lintujen huomioimista, luontokadon ja ilmastomuutoksen huomioimista, puutteellisia selvityksiä sekä toteutusta.

Kirjallisissa mielipiteissä on tuotu esiin kriittisen palautteen lisäksi useita suunnitelmasta löydettyjä positiivisia seikkoja. Killingholmansilta saa myös paljon kannatusta. Samoin bulevardisointi ja mahdollisuus jatkaa raitiotietä Herttoniemen suuntaan sekä alueen kehittyminen nähtiin joissain palautteissa positiivisessa valossa.

Asemakaavakarttaan ei ole tehty muutoksia nähtävilläolon jälkeen ennen lautakuntakäsittelyä. Asemakaavaratkaisuja kehitetään ja tarkennetaan asemakaavaehdotusvaiheessa. Asemakaavamääräyksiä on päivitetty muun muassa uusien energiamääräysten osalta.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 362 kpl, joista kuusi nähtävilläolon jälkeen.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 21.8.2023

Asemakaavaluonnoksen nähtävilläolon aikana järjestettiin yleisötilaisuus verkossa. Tilaisuudessa esiteltiin lyhyesti kaavahankkeen lähtökohtia, tavoitteita ja suunnitelmaluonnoksia. Tilaisuuteen oli tullut noin viisikymmentä ennakkokysymystä ja mahdollisimman moneen pyrittiin vastaamaan esittelyn aikana. Esittelyn jälkeen käytiin keskustelua chatkysymysten pohjalta ja vastattiin mahdollisimman moneen esitettyyn kysymykseen.

Muistio on vuorovaikutusraportin liitteenä ja ennakkokysymysten vastineet on esitetty teemoittain vuorovaikutusraportissa yhdessä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja kaavaluonnoksesta saatujen mielipiteiden vastineiden kanssa.

Vastineet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja kaavaluonnoksesta saattuihin mielipiteisiin sekä verkkoasukastilaisuuden ennakkokysymyksiin aihepiireittäin

Vuorovaikutus

- *Toivottiin järjestettäväksi asukastilaisuudet läsnäolo -tilaisuutena. Pidettiin Teams-kokousta yksipuolisena, jossa on mahdotonta saada asukkaiden mielipiteitä esiin kattavasti.*
- *Ihmeteltiin kaavaluonnoksen nähtävilläolon lyhyttä reagointiaikaa ja sijoittumista lomakauteen.*
- *Kysyttiin, miksi laajasalolaisia ja herttoniemenrantalaisia ei ole informoitu hankkeesta ja miksi aineisto on ollut vain verkossa tai saatavilla kaupunkiympäristöpalveluiden tiloissa. Luonnos ei ollut esimerkiksi kirjastossa nähtävillä.*
- *Kysyttiin, miksi suunnitelmista on tiedotettu vain Laajasalolaisia. Suunnitelmissa on paljon myös herttoniemenrantalaisia koskevaa.*
- *Todetaan, että Kirkkosalmentien taloyhtiöitä ei ole informoitu.*
- *Kysyttiin, onko suunnitelmiin vielä mahdollista vaikuttaa ja miten asukkaiden kommentit huomioidaan ja miten kaupunki osallistaa asukkaita.*

Vastine

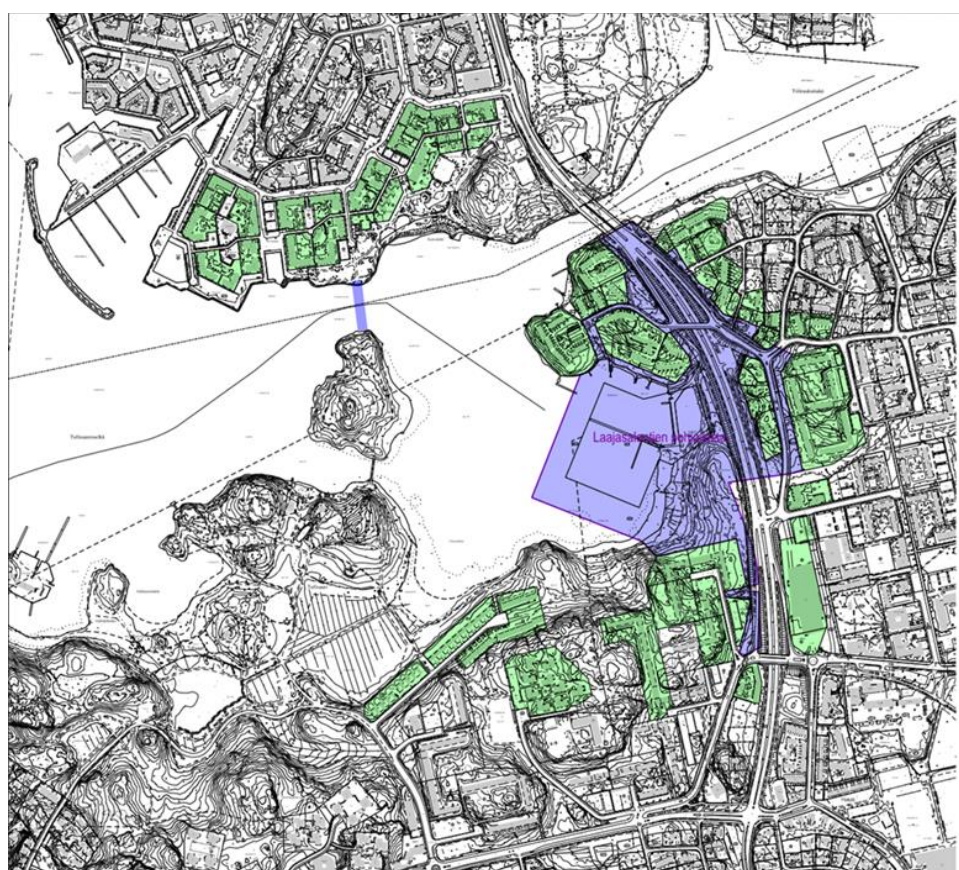
Asemakaava hankkeesta tiedottaminen

Asemakaavahankkeesta tiedottaminen ja kuuleminen on järjestetty maankäyttö- ja rakennuslain, kaupungin toimintasäätöjen ja vakiintuneiden menettelytapojen mukaisesti.

Asemakaavaan liittyvä materiaali oli virallisesti nähtävillä 7.8.–25.8.2023, jolloin suosituimman lomakauden arvioitiin olevan päättynyt. Nähtävilläolon pituus oli normaalien käytäntöjen mukainen.

Asemakaavamuutosluonnoksesta on normaalien käytäntöjen mukaisesti ilmoitettu lehti-ilmoituksella 5.8.2023 ilmestyneessä Helsingin Uutisissa. Tieto valmisteilla olevasta kaavamuutoksesta ja aineiston nähtävilläolosta on myös lähetetty 19.6.2023 päivättyllä kirjeellä alueen seuroille ja asukasyhdistyksille.

Kirje on lisäksi lähetetty taloyhtiöille ja kiinteistöille myös Herttoniemenrannan puolella alla olevan kartan mukaisesti (kaava-alue sinisellä, kiinteistöt vihreällä). Kirjeessä isännöitsijöitä on pyydetty toimittamaan tieto kaavoituksesta asukkaille, osakkaille ja kiinteistössä toimiville yrityksille.



Valitettavasti Kirkkosalmentien kahdelle yhtiölle ei ollut mennyt omaa kirjettä, vaikka ne olivat osoiteluettelossa. Inhimillisen postitusvirheen vuoksi (kirjeiden vastaanottaja oli sama isännöitsijä) meni kirje vain yhdelle yhtiölle.

Laajasalon hankkeista on myös tiedotettu jokavuotisissa Uutta Kaakkois-Helsinkiä -tilaisuuksissa sekä kaavoituskatsauksissa. Lisäksi Laajasalon alueen kaavoittajat ovat olleet tavattavissa ja kertoneet käynnissä olevista kaavahankkeista vuosittain toukokuussa Laajasalopäivillä Laajasalon kirkossa lukuun ottamatta pandemian takia peruuntuneita tilaisuuksia.

Tarkoitus on kertoa kaavahankkeesta myös tulevissa Uutta Kaakkois-Helsinkiä -tilaisuuksissa (seuraava 1.11.2023) sekä olla jälleen tavattavissa Laajasalo-päivillä keväällä 2024. Yliskylänlahden asemakaavaehdotus tulee myös nähtäville vähintään kerran vuoden 2024 aikana ennen tarkistettua kaavaehdotuksen lautakuntakäsittelyä.

Myös muista aikaisemmista suunnittelua koskevista nähtävilläoloista on ilmoitettu normaalien käytäntöjen mukaisesti.

Kaavaan liittyvät tavoitteet ovat olleet esillä jo aiemmin. Valmistelussa yhtenä lähtökohtana ovat olleet kaupunkisuunnittelulautakunnan päättämät suunnitteluperiaatteet vuodelta 2015, jotka perustuvat uuden yleiskaavan selvitykseen ”Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi” (2014). Selvityksessä tutkittiin useita vaihtoehtoisia maankäytön ja liikenneratkaisujen yhdistelmiä. Suunnitteluperiaatteista käytiin vuorovaikutusta vuonna 2015.

Kaavoitus on tullut vireille vuonna 2019 kaupungin aloitteesta. Suunnittelusta on tiedotettu mm. vuoden 2018 kaavoituskatsauksessa. Kaavoituksen alkaessa osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavan valmisteluaineistoa (Yliskylänlahden venesatama-alueen maankäyttövisiot) olivat esillä 20.5.–10.6.2019 seuraavissa paikoissa: Laajasalon kirjastossa, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat sekä info- ja näyttelytilassa Kaupunkiympäristön asiakaspalvelussa. Nähtävilläolosta ilmoitettiin kirjeellä, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat, Helsingin uutisissa sekä Laajasalon uutiskirjeessä.

Asemakaavatyön pohjaksi laadittuja vaihtoehtoisia Yliskylänlahden venesatama-alueen maankäyttövisioita oli mahdollista kommentoida 20.5.–24.6.2019 Kerro kantasi -palvelussa (verkkosivuilla <https://kerrokantasi.hel.fi/>) ja suunnittelijat olivat tavattavissa 25.5.2019 Laajasalo-päivillä Laajasalon kirkossa.

Alue oli mukana Europan-ideakilpailussa 2019 ja kilpailuehdotuksia oli mahdollisuus kommentoida. Laajasalolaiset ovat hyvin aktiivisia, ja kilpailussa panostettiin alusta alkaen osallistavuuteen. Ennen kilpailun käynnistymistä kaupunki järjesti Laajasalo-seuran kanssa asukastyöpöjan, jossa mietittiin kilpailun reunaehtoja ja tavoitteita yhdessä asukkaiden kanssa. Kilpailun tavoitteita oli mahdollisuus kommentoida myös Kerro kantasi -palvelussa.

Asukaspalautteessa on toivottu, että kaava-aineisto olisi ollut esillä esimerkiksi kirjastossa. Kaava-aineisto voidaan jatkossa toimittaa myös Laajasalon kirjastoon nähtäville.

Verkkotilaisuus

Asemakaavaluonnoksen verkkotilaisuus järjestettiin 21.8.2023, ja tilaisuuden muistio on vuorovaikutusraportin liitteenä. Ennakkokysymyksiin on vastattu tämän vuorovaikutusraportin asemakaavaluonnososiassa.

Tilaisuuteen tuli viitisenkymmentä ennakkokysymystä ja esitys rakennettiin siten, että mahdollisimman moneen niistä tulisi vastatuksi jo esityksessä. Tilaisuudessa vastattiin niin moneen kysymykseen, kun järjestäjä ehti niitä chatista poimimaan ja esittämään. Tilaisuudessa oli ennätysmäärä osallistujia (noin 260) ja osa kysymyksistä jäi myös valittavasti epäasiallisten kommenttien sekaan chat-virrassa. Kaupungin asemakaavoitus selvittää jatkossa mahdollisuutta siihen, että verkkotilaisuuksien chatit olisivat moderoituja.

Kaavoitukseen liittyviä asukastilaisuuksia on viime vuosina järjestetty kasvavissa määrin verkkotilaisuuksina, koska niihin osallistuminen on yleensä suhteellisen helppoa sekä asukkaille että asiantuntijoille. Verkkotilaisuudet tarjoavat matalan kynnyksen tiedonhankinta- ja osallistumismahdollisuuden esimerkiksi liikkumisesteisille henkilöille ja ruuhka- vuosiin eläville lapsiperheiden vanhemmille.

Kaupunkiympäristön toimialan tekemän viestintätutkimuksen mukaan ajan puute ja osallistumisen koettu vaivalloisuus ovat merkittäviä syitä siihen, miksi helsinkiläiset jättävät osallistumatta erilaisiin asukastilaisuuksiin ja kyselyihin. Vastausten perusteella verkko-osallistuminen on kaupunkilaisten keskuudessa suosittu tapa osallistua kaupunkiympäristön toimintaan. Verkkotilaisuuksilla ei ole koskaan tarkoitus kokonaan korvata fyysisiä tilaisuuksia, mutta niillä on pyritty osaltaan vastaamaan asukkaiden tarpeisiin.

On ymmärrettävää, että fyysiset kohtaamiset palvelevat osaa asukkaista parhaiten, ja kaavoittajaan voi olla myös suoraan yhteydessä tilaisuuksien välillä. Yleisemmin Laajasalon alueen kaavoituksesta on tarkoitus keskustella asukkaiden kanssa ainakin Laajasalo-päivillä keväällä 2024, kuten on ollut vuosittain tapana.

Mielipiteiden huomioiminen

Koska suunnittelu on usein ristiriitaisten tavoitteiden yhteensovittamista, on tärkeää, että mahdollisimman laaja kirjo erilaisia näkökulmia tuodaan esiin suunnittelun alkuvaiheessa. Suunnittelun edetessä palaute luonnoksista auttaa parantamaan niitä. Olemassa olevilla asuinalueille tai luontoalueille suunniteltava täydennysrakentaminen aiheuttaa lähes aina ristiriitaista palautetta ja on myös suunnittelutehtävänä vaativaa ristiriitaisten tavoitteiden yhteensovittamista. Kaavoitusta ohjaa mm. kaupunginvaltuuston maankäytön ja asumisen ohjelmassa asettamat tavoitteet sekä yleiskaava. Helsinki on asettanut vuodesta 2023 lähtien tavoitteekseen 8 000 uuden asunnon vuosittaisen kasvun. Lähes kaikki kaavahankkeet aiheuttavat vastustusta, eikä negatiivista palautetta saavista hankkeista voida luopua tai tavoiteltu kaupungin kasvu jäisi toteutumatta. Tavoitteena on mahdollisimman hyvin eri arvot ja tavoitteet huomioon otava suunnitelma. Tieto vastustuksesta välitetään suunnitelmista päätäville poliitikoille, jotta he voivat ottaa sen huomioon suunnitelmasta päätäessään. Edustuksellisen demokratian mukaisesti työn onnistumisesta päätetään poliittisesti, kaupunginvaltuustossa, kaupunginhallituksessa, kaupunginvaltuustossa.

Tuorinniemen uimaranta ja koira-aitaus

- *Kysyttiin, onko Yliskylän uimarannan alueen rakentamisessa otettu mitenkään huomioon ympärille jäävän metsän kestämisyyttä. Puisto ja uimaranta ovat nyt jo paikallisten kovalla käytöllä. Sieltä lanattaisiin myös koirapuisto ja muut tämänhetkiset virkistätymismahdollisuudet, jotka ovat jatkuvalla käytöllä.*

Vastine

Mielipiteessä viitattaneen Tuorinniemen uimarantaan. Herttoniemenrannan puolella olevat Tuorinniemen uimaranta ja koira-aitaus eivät kuulu kaava-alueeseen, eikä niiden läheisyyteen olla esittämässä maankäytön muutoksia. Yleiskaavassa alue on merkitty virkistys- ja viheralueeksi.

Orisaarentie

- *Kysyttiin, onko mahdollista samalla tehdä kaavamuutos siten, että Orisaarentien lopussa sijaitsevan kaupungin vuokratontin läpi rakennettaisiin kevyenliikenteen väylä, joka yhdistyisi Tuurholmanpolulle. Todettiin tämän palvelevan niin tulevia Yliskylänlahden asukkaita, kuin nykyisiä Laajasalon asukkaita.*

Vastine

Tullisaaren suunnassa kehitetään yhteyksiä nykyisen asemakaavan puitteissa siten, että Orisaarentien kautta kulkemisen sijaan pyöräliikenteelle olisi muu houkuttelevampi yhteys.

Laajasalontien silta

- *Esitetään, että asemakaavamuutoksen tulee käsittää myös Laajasalontien silta ja sen kunnostus- ja kehityshankkeet sisältäen tarvittavat melusteet, sekä koko Laajasalon alueen liikennesuunnitelma ja niiden ajoitus.*

Vastine

Herttoniemen sillat on tarkoitus kunnostaa kaava-alueen katu- ja kunnallisteknisiintöihin liittyvänä osahankkeena. Kunnostetun ja uudistetun siltajärjestelyn osalta huomioidaan nykyisten liikennemuotojen lisäksi raitiotievaraus. Siltajärjestely perustuu lopputilanteessa yksikantiseen yhteen siltaan ja mahtuu nykyisten siltojen rajaamalle alueelle. Sillan korjaussuunnittelussa on varauduttu meluidan rakentamiseen sillalle, ensisijaisesti ajoradan reunaan, jossa sen suojausvaikutus on paras. Melusuojauksen tarkempi mitoitus ja rakenteet ratkeavat myöhemmässä suunnitteluvaiheessa. Läpinäkyvä suojaus on ollut varteenotettavana vaihtoehtona tähänastisessa suunnittelussa.

Kaavaprosessi

Asemakaavan päätösprosessi ja tarkoitus

- *Kysyttiin, kenen päätösvallassa tämän kaavan toteutuminen on, kaupunkiympäristön toimialan vai kaupunkiympäristölautakunnan. Kysyttiin, onko tämä se esitys, jota tullaan viemään eteenpäin. Kysyttiin miten lainvoimaisessa asemakaavassa alun perin puistoksi merkitty alue voidaan muuttaa toiseksi käyttötarkoitukseksi.*

Vastine

Asemakaava laaditaan alueiden käytön yksityiskohtaista järjestämistä, rakentamista ja kehittämistä varten. Asemakaava on laadittava ja pidettävä ajan tasalla sitä mukaa kuin kunnan kehitys taikka maankäytön ohjaustarve, erityisesti asuntotuotannon tarve, sitä edellyttää. Asemakaavan muutokset ovat siis hyvin normaali tapa vastata kaupungin muuttuviin maankäytön tarpeisiin.

Hyväksymispäätökset suuremmista asemakaavoista tekee kaupunginvaltuusto. Kaupunginhallitus päättää valtuustoon vietävistä kaavoista. Kaupunkiympäristölautakunnalla esitellään eri vaiheissa olevia kaavoja ja lautakunta päättää edistetäänkö kaavahanketta valmistellun mukaisena vai tuleeko hanketta jollain tavoin muuttaa.

Kaupunkiympäristö lautakunnan on tarkoitus päättää Yliskylänlahden asemakaavaluonnoksesta marraskuussa 2023 ja antaa tarvittaessa jatkokehitysohjeita kaavan jatkosuunnitteluun.

Asemakaavaluonnoksesta saadun palautteen perustella valmistellaan asemakaavaehdotus, joka on tarkoitus vielä kaupunkiympäristölautakuntaan keväällä 2024. Lautakunta voi hyväksyä tehdyn ehdotuksen sellaisenaan tai esittää siihen muutoksia ja asettaa sen nähtäville 30 pv ajaksi. Nähtävillä olon aikana kaavaan voi esittää muistutuksia ja siitä pyydetään viranomaisten lausuntoja.

Saatujen mielipiteiden ja lausuntojen jälkeen tehdään kaavaehdotukseen tarvittavat tarkistukset ja kaava viedään kolmannen kerran kaupunkiympäristölautakuntaan tavoitteellisesti syksyllä 2024. Tämän jälkeen asemakaava etenee kaupunginhallituksen ja edelleen valtuuston päätettäväksi arviolta alkuvuodesta 2025.

Kaupunginvaltuuston hyväksymästä kaava on vielä mahdollisuus valittaa hallinto-oikeuteen 30 päivän kuluessa kaavan hyväksymiskuulutuksesta. Jos ei kaavasta valiteta, se kuulutetaan lainvoimaiseksi. Mahdolliset valitukset käsittelee Helsingin hallinto-oikeus ja sen päätösestä riippuen kaava joko lainvoimaistuu tai hylätään. Hallinto-oikeuden päätöksestä on vielä mahdollisuus hakea valituslupaa korkeimmasta hallinto-oikeudesta.

Kaavoituksen mosaiikkimaisuus

- *Todettiin, että Laajasalon asukkaiden on hyvin vaikeaa seurata usean samanaikaisen kaavaprosessin ja niiden muutoshakemusten mosaiikista syntyvää kokonaiskuvaa.*
- *Esitetään, että Laajasalon rakentamisessa tulisi ottaa välipysähdys nykyisten hankkeiden päättyessä ja arvioida uudelleen liikennejärjestelmien toimivuutta, palveluiden saavutettavuutta sekä kaupunkilaisten virkistytymismahdollisuuksia uuden kaksinkertaistuvan väestöpohjan perusteella. Näiden arvioiden lopputulemaa tulisi hyödyntää uusien kaavamuutosten arvioinnissa.*

Vastine

Alueen asemakaavat on jaettu tarkoituksenmukaisiksi kokonaisuuksiksi, joiden tonttien ja infrastruktuurin suunnittelua ja toteutusta ohjataan koordinoitusti. Asemakaavoituksen aikataulua ohjaavat lukuisat tekijät, joista merkittävämpiä on rakenteilla oleva Kruunusillat-pikaraitiotieyhteys. Koko alueen asemakaavoittaminen yhdellä kerralla ei ole realistista, muun muassa eri alueisiin liittyvien suunnittelukysymyksien ja toteutuksen ajoituksen vuoksi.

Kaavaselostuksen havainnemateriaalissa on laajempi kuva Yliskylän alueen asemakaavatilanteesta. Lähtökohtana alueen kokonaiskuvan kehitykselle on yleiskaava 2016 sekä muun muassa Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma sekä Laajasalon kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteet.

Kruunusillat-hankkeen ja Helsingin yleiskaavan osalta vuorovaikutusprosessit on käyty aiemmin. Kaupungin kehittymisen kokonaisuutta on esitetty näissä laajemmissa suunnitelmissa ja lisäksi kaikkien mainittujen asemakaavahankkeiden yhteydessä pidetyissä asukastilaisuuksissa on esitelty ja keskusteltu kokonaisuudesta, joihin yksittäiset kaavahankkeet liittyvät.

Tämä asemakaavanmuutos on viimeinen alueelle lähivuosina tehtävistä suurista kaavamuutoksista liittyen bulevardisointiin. Muut raitiotiehen liittyvät asemakaavat Yliskylän alueella ovat jo lainvoimaisia. Kaava-alueet liittyvät toisiinsa, koska ne sisältävät kaava-alueiden rajat ylittäviä järjestelmätason muutosten tavoitteita tai niissä on välttämättömiä samantyyppisiä toimintoja, esimerkiksi Kruunusillat-hankkeen raitiotie. Laajasalontien bulevardisointia ei ole siis mahdollista toteuttaa vain lainvoimaisten asemakaavojen alueella, vaan kyse on kokonaisuudesta, jonka viimeisen osan Yliskylänlahden asemakaava muodostaa.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisuus

- *Todetaan, että maankäyttö- ja rakennuslain henki ei toteudu suunnitelmissa. Tavoitteena on luoda terveellinen, turvallinen ja*

viihtyisä elinympäristö, joka on sosiaalisesti toimiva ja jossa eri väestöryhmien tarpeet on otettu huomioon.

- *Todetaan, että maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin.*
 - *MRL:n 9 §:n mukaan kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia. Näkemyksemme mukaan suunnitelman ilmasto- ja ympäristövaikutuksia ei ole selvitetty riittävästi, ja tiedossa olevia vaikutuksia ei ole otettu huomioon eikä ole perusteltu niiden sivuuttamista.*
 - *Todetaan, että maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n mukaan asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähi-virkistykseen soveltuvia alueita.*
 - *Todetaan, että asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.*
 - *Todetaan, että asemakaavan muutosehdotuksen valmistelussa ja sen tuloksena laaditussa asemakaavaehdotuksessa ei ole tarkasteltu riittävästi eri asemakaavavaihtoehtoja eikä niiden ympäristövaikutuksia. Asemakaavaehdotuksen vaikutusten tarkastelualue on myös ollut riittämätön eli liian suppea. Asemakaavaehdotus ei myöskään täytä yleiskaavan maankäyttö ja rakennuslain 35 §:n edellytystä eri toimintojen yhteensovittamiseksi.*
 - *Todetaan, että maankäyttö- ja rakennusasetuksen (895/1999, jatkossa MRA) 25 §:n mukaan kaavaselostuksessa tulee esittää suunnittelussa esillä olleet vaihtoehdot. Asemakaavamuutoksen suunnittelussa on näin ollen joko jätetty vaihtoehtoiset ratkaisut huomioon ottamatta, tai yleisölle ei esitetä niitä. Jatkovalmistelussa olisi esitettävä vaihtoehtoja, joissa tonttitehokkuus ja asukasluku ovat kohtuullisemmat, ja niin myös kielteiset vaikutukset Yliskylän alueeseen.*
-

- *MRL:n 55.2 §:n mukaan asemakaavan selostuksessa tulee esittää kaavan tavoitteiden, eri vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten sekä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi tarpeelliset tiedot. Jatkovalmistelussa on tältä osin täydennettävä kaavaselistusta ja esitettävä MRA:n 25 §:n mukaisesti selvitys siitä, miten vaikutus selvitysten tulokset ja eri mielipiteet on otettu huomioon ja millä perustein suunnitelmien merkittävät ympäristövaikutukset on sivuutettu.*

Vastine

Asemakaavamuutoksen suunnitteluprosessi on toteutettu siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaki ja -asetus edellyttävät. Eri kaavalajit ja laajuudeltaan erilaiset kaavat edellyttävät eritasoisia selvityksiä. Yliskylänlahden alueen asemakaavan muuttaminen perustuu lain edellyttämiin kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin, joita täydennetään kaavatyön edetessä. Kyseessä ei ole vielä asemakaavaehdotus vaan asemakaavaluonnos, jonka pohjalta asemakaavoitusta jatketaan ja laaditaan asemakaavaehdotus. Kaavan vaikutuksia selvittäessä on otettu huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

Vaikutuksia on arvioitu asemakaavamuutosaluetta laajemmalla alueella yleiskaavoitukseen ja asemakaavan valmisteluun liittyen. Selvitykset on lueteltu asemakaavaselistuksessa kohdassa: 'Luettelo muusta kaavaa koskevasta materiaalista'. Kaavan laadinnan yhteydessä tullaan laatimaan tarvittavia lisäselvityksiä, kuten Laajasalontien meluselvitys, sekä mahdollisesti viitesuunnitelmia, kuten muun muassa hybridikorttelista 49459, joka sisältää päivittäistavarakaupan, pysäköintilaitoksen sekä asumista. Lisäksi kaava-alueesta tehdään HAVAlaskelma (Helsingin asemakaavojen vähähiilisyys arviointimenetelmä) ja Laajasalontien kunnallisteknistä yleissuunnitelmaa sekä esirakentamissuunnitelmaa tullaan päivittämään kaavaehdotuksen laadinnan aikana.

Asuntojen täydennysrakentamisella keskeisesti sijaitsevilla rakentamattomilla alueilla pyritään edistämään kaupunkirakenteen toimivuutta, ja vastaamaan kaupungin kasvuun. Asemakaavamuutosta ovat ohjanneet mm. Helsingin strategia ja yleiskaava 2016 sekä muut erilliset ohjeet, kuten esimerkiksi Helsingin kaupunkia sitovat MAL-sopimuksen ja AM-ohjelman tavoitteet laatia asemakaavoja asuntotuotantoon pääosin raiteliikenteen palvelualueelle. Tämä on aukikirjoitettu myös Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmassa.

35 § koskee yleiskaavan tarkoitusta, joten pykälää ei sovelleta asemakaavoitukseen. Yleiskaava on ollut ohjeena nyt puheena olevaa asemakaava laadittaessa. Asuntoalueiden sijainti on osoitettu Yleiskaavassa 2016 ja asemakaavoituksen yhteydessä sovitettu tarkoituksen mukaisella tavalla alueelle.

Yleiskaava, jossa kaava-alue on esitetty asuinrakentamiseen ja keskustatoimintojen alueeksi, ohjaa asemakaavoitusta. Helsingin yleiskaavan 2016 mukaan alue on liike- ja palvelukeskusta aluetta C1 sekä asuntovaltaista aluetta A1, A2 ja A4, jossa tehokkain maankäyttö on osoitettu Laajasalontien varteen. Myös Laajasalontien ja Yliskylänlahden välinen nykyinen Tengströminpuisto on osoitettu rakentamiseen (A1). Laajasalontie on osoitettu kaupunkibulevardiksi, ja sen suuntaisesti kulkee baanaverkko- ja pikaraitiotiemerkinnyt.

Yleiskaavan ja asemakaavan laadinnan aikana on arvioitu eri suunnitteluvaihtoehtoja osana prosesseja. Asemakaavan työstämiseen kuuluu suunnitteluratkaisujen tutkiminen, jossa ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista viedä toteutuksen kannalta haasteellisia tai muutoin tavoitteet toteuttamattomia ratkaisuja suunnittelussa tarpeettoman pitkälle. Suunnittelussa keskitytään kokonaisuuden kannalta optimaalisimman ratkaisun työstämiseen selvitysten ja tavoitteiden pohjalta.

Asemakaavatyön pohjaksi laadittuja vaihtoehtoisia Yliskylänlahden venesatama-alueen maankäyttövisioita oli mahdollista kommentoida 20.5.–24.6.2019 Kerro kantasi -palvelussa.

Alue oli mukana Europan-ideakilpailussa 2019 ja kilpailuehdotuksia oli mahdollisuus kommentoida. Laajasalolaiset ovat hyvin aktiivisia, ja kilpailussa panostettiin alusta alkaen osallistavuuteen. Ennen kilpailun käynnistymistä kaupunki järjesti Laajasalo-seuran kanssa asukastyöpajan, jossa mietittiin kilpailun reunaehtoja ja tavoitteita yhdessä asukkaiden kanssa. Kilpailun tavoitteita oli mahdollisuus kommentoida myös Kerro kantasi -palvelussa.

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

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, johon tämä kaava perustuu.

Tonttitehokkuus ja asukasluku vastaavat yleiskaavan tavoitteisiin ja myös jo aikaisemmin mainittuihin, kaupunkia sitoviin sopimukseen ja kaupungin strategiaan. Asemakaavamuuotoksessa on yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti osoitettu nykyiselle viheralueelle asumista kuitenkin siten, että on huomioitu alueelta laaditut selvitykset. Selvitysten nojalla alueella ei ole luonnonsuojelulain mukaisia suojeltuja eläin- tai

kasvilajeja. Asemakaavoitus on eri asioiden, arvojen ja tavoitteiden yhteensovittamista.

Laajasalossa on tällä hetkellä paljon viheralueita, selvästi enemmän kuin keskimäärin Helsingissä. Laajasalossa lähiluonto ja virkistysalueet ovat hyvin saavutettavissa, lähiluontoon on lyhyt matka ja saaren metsäinen ja vehreä luonne tulee säilymään jatkossakin täydennysrakentamisesta huolimatta, vaikka paikallisesti tiettyjen alueiden luonne muuttuukin. Rannat ja saaristo ovat keskeinen osa Laajasalon virkistysmahdollisuuksia. Merellisen Helsingin kehittäminen muun muassa rantareittejä parantamalla on kaupunkistrategian 2021–2025 ja Helsingin merellisen strategian mukainen tavoite. Rantoja pyritään avaamaan yleiseen käyttöön.

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

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

Nähtävillä ollut kaavaluonnosmateriaali on vielä luonnostasolla olevaa kaavan valmisteluaineistoa. Nähtävillä olleen asemakaavaluonnoksen pääasiallinen tarkoitus on ollut osoittaa rakentamisalueet, niiden pääkäyttötarkoitukset ja tehokkuudet ja järjestää sitä ja muuta selvitys- ja valmisteluaineistoa koskeva vuorovaikutus. Kaavaluonnos esitellään kaupunkiympäristölautakunnalle ja sieltä saatavan palautteen pohjalta jatketaan kaavaehdotuksen laadintaa ja ehdotuksen vaikutusten arviointia.

Asemakaavan tiedot, suunnitteluratkaisut, mahdolliset lisäselvitykset ja vaikutusten arvioinnit täydentyvät asemakaavatyön edetessä.

Kaava valmistellaan siten, että kaava perustuu maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämään kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin.

Rakennusten sijoittelulla ja rakentamista koskevilla määräyksillä luodaan edellytykset hyvälle asuinolosuhteille.

Kaupunkistrategia

- *Tuotiin esiin kaupunkistrategian tavoitteet luonnonmetsien suojelemisesta sekä helposti saavutettavissa olevasta lähiluonnosta.*
- *Esitettiin, että kaavaluonnoksen esittämä voimakas lisärakentaminen luonnonvaraisella alueella on merkittäväällä tavalla ristiriidassa kaupunkirakenteen kestäväen kehittämisen ja kaupunkistrategian tavoitteen ”Kunnianhimoista ilmastovastuuta ja luonnonsuojelua” kanssa.*
- *Todetaan, että suunnitelmat eivät toteuta Helsingin kaupunkistrategiaa 2021–2025, jonka mukaan kaupunkirakennetta kehitetään kestävästi, huomioiden alueiden erityispiirteet*
- *Kysyttiin, mitä strategiaa kaavamuutos toteuttaa ja mitkä ovat rakentamista ajavia parametrejä ja arvoja?*

Vastine

Helsingin kaupungin suunnittelua tehdään kaupunkistrategian tavoitteiden mukaisesti. Kaupunkistrategiassa todetaan, että tavoitteena on toimiva ja kaunis kaupunki, jonka rohkeat investoinnit tukevat tulevaisuuden väestö- ja talouskasvua. Kunnianhimoisen kaupunkirakentamisen, uusien asuinalueiden ja täydennysrakentamisen tulee olla tasapainossa lähiluonnon kanssa. Arvokkaimmat luontoalueet säästetään rakentamiselta. Kaupunkistrategiassa on korostettu kasvun merkitystä koko Helsingin kilpailukyvyille.

Kaupunkistrategian pohjalta on laadittu mm. yleiskaavan 2016 toteuttamishjelman päivitys, joka on hyväksytty kaupunginhallituksessa 13.6.2022. Kruunusillat-raitiotie ja Laajasalon keskustan kehittäminen on osoitettu yleiskaavan toteuttamishjelmassa ensimmäisen vaiheen suunnittelukohteena: Laajasalontien muutos kaupunkibulevardiksi on meneillään ja Kruunusillat-raitiotien rakentaminen käynnistynyt. Laajasalon keskusta tiivistyy merkittävästi täydentyen Yliskylänlahden kokonaisuudella.

Kaupungin kasvaessa joudutaan väistämättä yhteensovittamaan usein ristiriitaisia tavoitteita. Tiivistymisen ja lähiluonnon arvojen yhteen sovittaminen ei aina ole helppoa. Helsingin strategian nimi on Kasvun paikka ja sen keskeisenä tavoitteena on varmistaa kaupungin kasvu ja nykyisten sekä tulevien kaupunkilaisten mahdollisuus asua ja yrittää Helsingissä. Kaupungin suuri koko ja riittävä asukastiheys tukevat uusien ideoiden ja innovaatioiden syntyä ja vaikuttavat myönteisesti luomalla markkinan ja kysynnän monipuoliselle elinkeinotoiminnalle. Jos asukkaita on riittävästi, myös erikoistuneemmat elinkeinot löytävät riittävästi asiakkaita ja kun elinkeinotoiminta on monipuolista, kaupunki on houkutteleva asuinpaikka. Toisaalta myös monimuotoinen luonto ja laajat virkistyspalvelut ovat iso vetovoimatekijä Helsingille.

Kaavoituksessa tulee siis varmistaa riittävät varaukset uusille asuin- ja työpaikka-alueille mutta toisaalta myös huolehtia luonnon monimuotoisuudesta sekä kaupunkilaisten virkistysmahdollisuuksista. Uusien alueiden rakentamisen samoin kuin täydennysrakentamisen tulee tapahtua vastuullisesti ja kestävästi, huomioiden luonnon monimuotoisuuden suojelu ja kestävä kehityksen periaatteet.

Helsingin kaupunki noudattaa toiminnassaan Suomen lakia ja kansainvälisiä sopimuksia. Yksittäisten lajien ja elinympäristöjen suojelun lisäksi Helsinki pyrkii toteuttamaan yleiskaavassa 2016 esitetyt ekologiset metsä-, niitty- ja siniverkostot, joiden tavoitteena on parantaa lajien elinympäristöjen ekologista kytkeytyneisyyttä ja tuottaa samalla kaupunkilaisille terveellistä elinympäristöä niin, että verkosto kattaa koko kaupungin alueen ja on siten helposti saavutettavissa. Metsäverkostoa koskevissa selvityksissä on otettu huomioon mm. kangasmetsät ja vanhat metsät. Helsinki arvioi päätösten vaikutukset luonnon monimuotoisuudelle sekä raportoi alkuperäisluonnon tilan ja pinta-alan kehityksen Helsingissä.

Tarkastuslautakunta on tuoreessa arviointiraportissaan käsitellyt luontoarvojen huomioimista Helsingin kaupungin kaavoituksessa. Arvioinnin keskeisenä huomiona on, että asuinalueiden kaavoituksessa on arviointihavaintojen perusteella otettu riittävästi huomioon ekologisten verkostojen kehittäminen. Asuinalueiden kaavoituksessa on varmistettu, että Helsingin arvokkaimmille luontoalueille ei osoiteta rakentamista. Tapausesimerkkien perusteella asemakaavoissa on kuitenkin osoitettu asuntorakentamista luontoalueille, joille sijoittuu uhanalaisia luontotyypppejä tai joilla elää uhanalaisia lajeja. Arvioinnissa tarkastelluissa tapauksissa näille alueille rakentaminen on kuitenkin ollut hyvin perusteltua, ja kaavoja valmisteltaessa on pyritty selvittämään ja mahdollisuuksien mukaan huomioimaan suunnittelualuetta koskevat ajantasaiset luontotiedot ja selvitykset.

Kaupunkistrategian tavoitteet voivat olla tietyn alueen kehittämisessä hyvinkin ristiriitaisia. Arvovalintoja ja painotuksia eri näkökulmat huomioiden tehdään alueen kehittämistä suunniteltaessa myös huomioiden laajasti kaupungin eri ohjeistuksia ja tavoitteita. Aina ei voida tehdä kompromisseja, jossa kaikki näkökulmat ja arvot tulevat täysimääräisesti tai edes osittain huomioiduksi. Viimekädessä asemakaavoissa esitetyt ratkaisut ovat poliittisia päätöksiä, jotka hyväksytään kaupungin valtuustossa.

Yleiskaava

- *Todetaan, että oikeusvelvoitteinen yleiskaava ei ole rakentamiseen pakottava, velvoittava asiakirja. Maankäyttö- ja rakennuslain 35 § mukaan se laaditaan maankäytön yleispiirteiseksi ohjaamiseksi sekä toimintojen yhteensovittamiseksi. Yleiskaavassa esitetään tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen ja muun suunnittelun sekä rakentamisen ja muun maankäytön perustaksi. Kuitenkin*

todetaan, että yleiskaavan takia nyt esitetään massiivista täydennysrakentamista eikä muita vaihtoehtoja ole.

Vastine

Yleiskaava 2016 on strateginen mutta mitoittava yleiskaava. Se määrittää ruutumuodossa osoitettujen alueiden pääkäyttötarkoituksen sekä niillä tavoiteltavan korttelitehokkuuden. Yleiskaavassa on osoitettu, että suurin osa Laajasalon rannoista säilyy myös jatkossa viheralueina. Yliskylänlahden ja Laajasalontien alue on yleiskaavassa 2016 kuitenkin esitetty tehokkaan rakentamisen alueena. Tämä on ollut tietoinen valinta. Yliskylänlahden suunnittelussa on huomioitu Yleiskaavan 2016 yleismääräykset, joiden mukaan rantaviiva on ohjeellinen ja rannat suunnitellaan julkisina uusilla rakentamisalueilla.

Maankäyttö- ja rakennuslain 54 ja 42 §:n mukaan voimassa oleva oikeusvaikutteinen yleiskaava on oikeudellisesti ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa.

Yleiskaavassa alue on esitetty asuinrakentamiseen ja keskustatoimintojen alueeksi. Helsingin yleiskaavan 2016 mukaan alue on liike- ja palvelukeskusta C1-alueita sekä asuntovaltaista aluetta A1, A2 ja A4, jossa tehokkain maankäyttö on osoitettu Laajasalontien varteen. Myös Laajasalontien ja Yliskylänlahden välinen nykyinen Tengströminpuisto on osoitettu rakentamiseen (A1). Laajasalontie on osoitettu kaupunkibulevardiksi, ja sen suuntaisesti kulkee baanaverkko ja pikaraitiotie merkinnät.

Helsingin kasvu

- *Kyseenalaistetaan Helsingin kasvu ja väestöennuste*
 - *Esitetään, että voimassa oleva yleiskaava ei huomioi nykytietämystä luontokadosta, ilmastonmuutoksesta ja luontoyhteyden tuottamista hyvinvointivaikutuksista. Todetaan luontoalueiden olevan Helsingin etu ja että Yliskylänlahden alueen suunnittelussa pitäisi ensisijaisesti ottaa huomioon viheralueiden ja luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen.*
 - *Kysytään, kenellä on varaa asua alueella ja todetaan rakentamisen hyödyntävän vain asuntosijoittajia.*
 - *Todetaan, että yleiskaavan perusteella jopa kolmannes Laajasalon metsäalueista jää rakentamisen alle ja että Laajasalossa on jo rakennettu runsaasti viheralueille.*
 - *Todetaan, että massiivisen rakennuskannan sijoittaminen kaavaan merkitylle ulkoilu- ja virkistysalueelle on huonosti perusteltua, koska Yliskylän väestötiheys oli jo 2019 merkittävästi korkeampi kuin koko kaupungin väestötiheys.*
-

Vastine

Helsinki on kasvava kaupunki. Vielä 1800- ja 1900-taitteessa Helsinki oli pieni alle 100 000 asukkaan kaupunki joka sadassa vuodessa kasvoi lähes 1,5 miljoonan asukkaan monesta kunnasta koostuvaksi metropoliksi. Vuoden 2022 väestöennusteen mukaan Helsingin väestö kasvaa 700 000 asukkaaseen vuoden 2028 loppuun mennessä. Vuonna 2040 Helsingissä on väestöä 775 000 henkilöä ja ennustekauden lopulla vuonna 2060 yhteensä arviolta 870 000 henkilöä. Helsingin kasvu perustuu erityisesti muuttoliikkeeseen, joka johtuu kaupungin houkuttelevuudesta yritystoiminnan kohteena ja asuinpaikkana. Helsingin seudun väkimäärä kasvaa kahteen miljoonaan 2050-luvulla.

Helsingin väestönkasvu on vuoden 2023 aikana ollut ennätysellisen suurta. Koronapandemian jälkeen on palattu jälleen nopean kasvun uralle. Uusille asukkaille tarvitaan paljon asuntoja ja Helsingin seudun kunnissa on sitouduttu rakentamaan yhteensä 16 500 asuntoa joka vuosi kasvavan väestön tarpeisiin. On tärkeä huomata, että vaikka Helsinki kantaa kasvusta suurimman vastuun isoimpana kaupunkina, on muiden kaupunkien ja seudun kuntien prosentuaalinen kasvu usein Helsinkiä nopeampaa.

Helsingin kaupungin AM-ohjelmassa (asumisen ja siihen liittyvän maankäytön ohjelma 2020) nykyinen tavoite on, että kaupungissa rakennetaan vuosittain 8 000 asuntoa. Asumisen hintaan pyritään vaikuttamaan sekä riittävällä asuntotuotannon määrällä että varmistamalla säänneltyjen asuntojen osuus tuotannossa. AM-ohjelma 2020 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 11.11.2020, ja tavoitteiden toteutumista seurataan vuosittain. Kaavoituksella mahdollistetaan AM-ohjelman mukaisen tuotannon syntyminen.

Helsingin yleiskaava 2016 on strateginen kaava, jossa kuvataan alueen pääkäyttötarkoituksia. Vain merkittävimmät viheralueet on merkitty omina ruutualuekokonaisuuksinaan, suuri osa viheralueista sisältyy muihin pääkäyttötarkoituksiin.

Laajasalontie on rakennettu 60- ja 70-lukujen vaihteessa perustuen silloiseen näkemykseen, jossa pääkaduilta pyrittiin saamaan muut liikennemuodot, kun autoliikenne täysin erillisille reiteilleen. Laajasalontie ei ole ollut maantie, vaan katu vaikka se on rakenteellisesti muistuttanut maantietä rakentamisestaan lähtien. Kadunpitäjä on voinut ja voi päättää miten katu rakennetaan palvelemaan eri kulkumuotoja. Asemakavalla ohjataan rakentamista. Nykyisessä asemakaavassa kadun varrelle on osoitettu puisto- ja suojaviheralueita esimerkiksi meluvallien rakentamista varten. Suojausvaikutus on toteutettavissa rakennuksillakin siten, että rakennetuille kiinteistöille itselleen ei aiheudu ohjearvoista haitalliseen suuntaan ylityksiä liikenteen päästöjen osalta. Tätä ohjataan asemakaavalla.

Yleiskaava ja kaupungin strategia edellyttävät kaupunginosien tiivistämistä. Täydennysrakentamisen myötä muuttuvat näkymät ympäristössä. Uudessa yleiskaavassa, johon asemakaava perustuvat, on esitetty suunta Helsingin kasvulle ja myönteiselle kehitykselle tuleviksi vuosikymmeniksi. Kasvu on esimerkiksi kaupungin strategian mukaisesti rakentamisen lisäämistä ja uusia asukkaita sekä liikennejärjestelmien ja palveluiden kehittämistä. Kasvu kohdistuu jokaiseen kaupunginosaan eikä Laajasalo ole poikkeus. Näin koko kaupunki säilyy muutoksissa tasapuolisesti elinvoimaisena.

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 Kuloosaareen tai Lauttasaareen. Koko Helsinki tiivistyy ja jokaisen alueen asukasluku kasvaa. Siten arvioitu asukasluvun kasvu ei ole poikkeuksellinen.

Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi

- *Esitetään, että asemakaava on ristiriidassa Laajasalon alueellisen kehittämissuunnitelman ja kaupunkibulevardin tavoitteiden kanssa.*
- *Esitetään, että päätös kaupunkibulevardista tuntuu ylhäältä annetulta ja siksi ongelmalliselta suunnittelun lähtökohdalta.*

Vastine

Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi – selvitys on ollut osa Helsingin uuden yleiskaavan valmistelua ja Helsingin kaupungin silloisen kaupunkisuunnitteluviraston strategista maankäytön suunnittelutyötä. Yleiskaavan ratkaisu alueella pohjautuu tähän selvitykseen, jossa on todettu muun muassa:

Laajasalontien kaupunkibulevardi toivottaa tervetulleeksi Laajasaloon. Se on kaupunkikuvallisesti merkittävä osa saaren identiteettiä.

Kaupunkibulevardi mahdollistaa alueen täydennysrakentamisen. Kadun vartta reunustavat asuinkerrostalot, jotka nivovat vyöhykkeen osaksi Yliskylän kaupunkirakennetta olemassa olevan rakenteen kanssa. Puistokadun ympärille syntyy useita erilaisia paikkoja ja alueita; Laajasalon keskusta, itse kaupunkibulevardi katutiloineen ja uusi Yliskylänlahden merellinen, aktiivinen asuinalue.

Asemakaavaluonnos on yleiskaavan ja siten myös Laajasalon alueellisen kehittämissuunnitelman ja kaupunkibulevardi-selvityksen mukainen.

Kaupunkibulevardit ovat eräs keskeisistä Helsingin uuden yleiskaavan sisällöistä, koska on arvioitu, että ne ovat merkittävä mahdollisuus muun muassa asuntorakentamisen lisäykselle. Etu on niiden sijainti valmiiksi parhaiden ja todennäköisimpien liikkumisyhteyksien varsilla, joten ne ovat rakentamiseen ryhtyvän kannalta kiinnostavia.

Alueita, joilla on jo merkittävä määrä sekä teknistä- että palveluinfrastruktuuria, on viisasta ja ekologista tiivistää. Laajasalon tiivistyminen on osa tätä kuvailtua kehitystä ja tarjoaa kehittyvän kaupunkirakenteen myötä elinvoimaisen ympäristön asua.

Laajasalontien muutos kaupunkibulevardiksi on käynnissä muiden jo lainvoimaisten asemakaavojen alueella. Tämä asemakaava on viimeinen suoraan kaupunkibulevardiin liittyvä asemakaavahanke, joka mahdollistaa suunnitellun toimivan liikenteellisen ja kaupunkirakenteellisen kokonaisuuden toteuttamisen. Laajasalontien toteutuksessa olevaa muutosta kaupunkibulevardiksi ei voida jättää toteuttamatta tämän asemakaavan alueella.

Rakentamisen määrä ja korkeus

- *Todettiin, että kaavaluonnos ei toteuta kaupungin omaa suunnitteluperiaatetta: "Kaupunkirakennetta kehitetään kestävästi, ensisijaisesti uudistamalla ja täydentämällä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä huomioiden alueiden erityispiirteet." Todetaan, että ylimitoitettu ja massiivinen suunnitelma ei kunnioita ympäristöä eikä olemassa olevaa rakennuskantaa.*
 - *Esitetään, että asemakaavaa suunniteltaessa tulee ottaa huomioon viereiset pientalokorttelit, mittakaava ja nykyinen rakennustyyli alueella ja sovittaa se yhteen uudisrakentamisen kanssa. Rakennettua ympäristöä ja monimuotoista luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Esitetyt muutokset vaikuttavat heikentävästi näkymiin, viihtyisyyteen ja alueen arvoihin.*
 - *Vastustetaan ranta-alueiden rakentamista. Todetaan, että rakentamattomat rannat ovat Laajasalon identiteetti.*
 - *Vastustetaan lisärakentamista ja muutosta esikaupunkialueesta kaupunkiympäristöksi.*
 - *Esitetään, että kerrostalorakentaminen sopii Laajasalontien varteen, muuten aluetta tulisi kehittää pienimittakaavaisena ja virkistysalueena.*
-

- *Kysyttiin, eikö osaa Tengströminpuistosta olisi viisasta jättää rakentamatta ja esitetään, että luonnonmukainen puisto tekisi alueesta viihtyisämmän. Todetaan, että jos halutaan estää luontoarvojen tuhoutuminen, rakentamisen määrää on tarpeen vähentää lahdelta ja lahden itä- ja kaakkoispuolelta.*
- *Esitetään, että mikäli nykyisen sataman veneiden talvisäilytys-alue on tarpeen ottaa uuteen käyttöön, on sekin tehtävissä ilman esitettyjä massiivisia muutoksia ympäröivälle luonnontilaiselle metsäalueelle ja rantaviivalle.*
- *Esitetään, että alueiden tiivistämisestä aiheutuu sosiaalisia ongelmia*
- *Kysyttiin, jos raitiovaunua ei viedä Herttoniemeen saakka, saako ranta-alue jäädä sellaiseksi kuin se nyt on. Ovatko massiiviset suunnitelmat kaupungin kiristyskeino infran toteutumiseksi.*
- *Todetaan, että Yliskylän alue on rakennettu jo tiiviimmin kuin suurin osa Helsinkiä*
- *Tuodaan myös esiin näkökulma, että osa asukkaista on myös valmis luopumaan pienistä metsäalueista, jos tilalle saadaan paremmat liikenneyhteydet ja jos rannat tulevat paremmin kaikkien urbaanien asukkaiden käyttöön.*

Vastine

Laajasalontien ympäristö on rakentunut monien vuosikymmenien aikana, osin erilaisista lähtökohdista, muodostaen ajallisia kerrostumia. Tilaa on ollut käytettävissä paljon, ja rakennuksia on ollut mahdollista sijoittaa vapaasti maastoon. Alueella on myös vanhempia rakennuksia mutta pääosa pientaloista on rakennettu 1970- ja 1980-luvulla tai sen jälkeen. 1960-luvun lopulla ja 1970-luvun alussa Yliskylään rakennettiin runsaasti kerrostaloja. 1980-luvulta alkaen aluetta on pikkuhiljaa tiivistetty.

Kaupunki kasvaa ja alueet eivät pysy muuttumattomina, vaan etenkin uusien kestävien liikkumismuotojen, kuten pikaraitiotien varrella kaupunki tiivistyy. Kaupunki tarjoaa vaihtoehtoja ja valikoimaa edelleen myös kaupungin kasvaessa. Laajasalosta kasvaa noin 40 000 asukkaan saaristokaupunginosa, jonne jää vielä laajoja alueita rivi- ja omakotitaloasumista sekä viheralueita raitiotien varsien rakentuessa kerrostalomaisemmiksi.

Laajasalontien bulevardisointi ja sen varren rakentaminen ovat olemaan kaupunkirakenteeseen nähden uusi ajallinen kerrostuma sekä selkeä laaja oma kokonaisuutensa, jolla hyvin erilaiset lähtökohdat kuin aikaisemmin rakentuneella kaupunkirakenteella.

Tämä kaava-alue jatkaa ja täydentää Laajasalon keskusta-alueita sekä kaupunkibulevardia, jossa ympäristöä korkeampi ja rakentaminen ja tehokkaampi maankäyttö on yleiskaavan mukainen ratkaisu, joka viestittää kaupunkirakenteellisesti keskusta-alueesta, ja perusteltua hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja palveluiden näkökulmasta. Korkeampi kerrostalorakentaminen sopii raitiotien myötä melko leveäksi muodostuvien katualueiden varteen, luo katutilaa kadun viheristutuksien kanssa ja lisäksi suojaa yhtenäisenä sen taakse jääviä väljempiä alueita liikennemelulta. Kaavaratkaisun toteuttaminen tiivistää kaupunkirakennetta ympäröivä kaupunkirakenne mahdollisuuksien mukaan huomioiden. Tiivistämistä ei voida tehdä jatkaen pientalomaista tai avointa korttelirakennetta kiinni Laajasalontien varteen.

Kaava-alueen rakennukset jatkavat lainvoimaisen ostoskeskuksen alueen asemakaavan massoitteiden periaatteita, jossa vuoroittain kuusi- ja kahdeksankerroksisen kerrostalot reunustavat uutta kaupunkibulevardia. Yliskylänlahden kohdalla Laajasalontien länsipuoleisissa kortteleissa on kaksitoistakerroksiset lamellit, jotka taittuvat sisäänpäin korttelirakennetta halkovien jalankulkureittien kohdalla. Niiden eteen muodostuu katuaukiomaiset tilat, joille on tarkoitus istuttaa suuria ja näyttäviä puita, jotka yhdessä muuta korttelirakennetta korkeampine rakennuksineen rytmittävät Laajasalontien katubulevardia. Katualueelle muodostuu pohjoisessa vastaavia leveämpiä osuuksia, jotka on tarkoitus käsitellä samalla tavalla lisäämällä katuvihreän määrää. Katuaukiot puineen ja kadun koordinaatistosta poikkeavine rakennuksineen korostavat aukioilta lähteviä yhteyksiä, joiden kautta meri näkyy Laajasalontielle kulkijoille.

Rakentamisen rajaaminen ainoastaan Laajasalontien varrelle pienentäisi rakentamiseen varattavaa aluetta huomattavasti. Yliskylänlahden alue liittyy kaavaluonnoksessa kiinteästi Yliskylän ydinalueeseen ja sen keskustakortteleihin. Yliskylänlahden rakentaminen kaavaluonnoksen esittämässä laajuudessa tukee Yliskylän alueen yleiskaavaratkaisua ja kaupunkibulevardin periaatteita ja täydentää koko Laajasalon keskusta-alueen rakentamista eheäksi ja monipuoliseksi kaupunginosaksi. Rakennetulla rantaosuudella voidaan tarjota asuntoja upeilla näkymillä sekä uusia palveluja ja sellaisia virkistysmahdollisuuksia, joita Yliskylän alueella ei nykyisin ole.

Tullisaarenpuistosta tuleva puistoreitti muuttuu kaavaratkaisussa rantareitiksi ja Laajasalontien suuntainen reitti siirtyy osaksi bulevardin yhteyksiä jo nykyisen kauppakeskuksen vastakkaiselle puolelle esitetyn kerrostalokorttelin vuoksi.

Pelkästään Laajasalontien bulevardisointi ja täydennysrakentamisen mahdollistava kadun uudelleenlinjaus pienentää nykyistä Tengströminpuistoa. Tämä on jo nähtävillä Tengströminpuiston eteläosassa toteutuksessa olevan katu-urakan alueella, jossa katu on siirtynyt ja laajentunut noin kolmekymmentä metriä puistoon päin. Tengströminpuisto on kadun vieressä leveimmältä osuudeltaan nykyisen venesataman eteläpuolella Laajasalontietä huomattavasti korkeammalla. Yliskylänlahden

ranta ei ole saavutettavissa helposti Laajasalon keskustan alueelta korkeerojen vuoksi kallioleikkauksen ollessa suurimmillaan noin viisi - seitsemän metriä.

Jos rakentaminen rajattaisiin tiukasti vain kadun varteen Tengströminpuiston alueelle, pienenisi puisto rakennuksen verran eli noin neljäntoista metriä katualueen reunasta rantaa kohti. Lisäksi huomioiden pihat ja mahdollinen kannenalainen pysäköinti, olisi lisätilan tarve edellisen lisäksi noin 13–18 metriä. Yhteensä tulevat korttelit olisivat siis leveydeltään noin kolmekymmentä metriä katualueen rajasta. Kun kallioita louhitaan ja räjäytetään rakennustöitä varten, joudutaan puita usein kaatamaan myös urakka-alueiden vierestä kallioisilla alueilla turvallisuussyistä, jos niiden juuristo ja maa-aines irtoaa kalliopinnasta ja on vaara, että ne voivat kaatua kovalla tuulella. Näin ollen rakennuksien vaatima tilatarve tiukastikin Laajasalontien varrelle rakennettaessa Tengströminpuiston kohdalla pienentäisi puistoa merkittävästi ja rakentaminen olisi läsnä puistossa kulkiessa. Tämän lisäksi tulisi alueella ratkaista päivittäistavarakaupan, pysäköintilaitoksen, joka tarvitaan ainakin eteläisimmälle korttelille sekä päivittäistavarakaupalle, ja päiväkodin rakennuksen sekä riittävän suuren pihan tilatarve alueelta. Tulevan alueen pohjoispuoleisen Kuvernöörintien katuliittymän kohdan risteyksen lisäksi alueelle ei voida sijoittaa katuliittymää Laajasalontielle muutoin kuin Yliskyläntien kohdalta.

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.

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

Asemakaavan muutoksessa ohjataan kaavamääräyksin rakennusten ilmettä ja arkkitehtuuria. Kaavan tavoitteena on alueen laadullinen ja toiminnallinen kehittäminen yhdessä täydennysrakentamisen kanssa. Tavoitteena on vahvistaa alueen elinvoimaisuutta ja omaleimaisuutta ja vastata kaupungin kasvuhaasteisiin. Yliskylänlahden alueen rakentaminen sijoittuu pikaraitiotien varteen mutta alueelle ominainen väljyys säilyy vastedeskin olevassa kaupunkirakenteessa. Kestävän liikkumismuodon, eli tässä pikaraitiotien varrelle rakentaminen, on Helsingin

kaupungin strategian ja uuden yleiskaavan tavoitteiden mukaista kaupunkisuunnittelua ja kaupungin tiivistämistä. Asemakaavalla pyritään luomaan selkeä ja johdonmukainen Yliskylän raitiotien varren rakentamisen uusi, laadukas kerrostuma.

Suunniteltujen rakennusten sijoitteluja, massoittelua ja kerrosmääriä tutkitaan edelleen asemakaavan jatkovalmistelussa. Suunnittelun kaupunkirakenteen mittakaavaa ja maisemallisia vaikutuksia on tutkittu muun muassa 3D-kaupunkimallilla, jonka avulla on mahdollista tarkastella rakentamisen mittakaavaa suhteessa alueen rakennettuun ja luonnon ympäristöön sekä maisemaan.

Rakentamisen suhde oleviin pientaloihin

- *Esitetään, että Laajasalontien varren asuinkorttelit on suunniteltu bulevardilähtöisesti eivätkä ne huomioi viereisiä pientaloalueita. Todetaan, että uudisrakentaminen ei saa merkittävästi estää nykyisten rakennuksien näkymiä ja että rajapinta kerrostalorakentamisen ja pientalorakentamisen välillä pitää olla harkittu ja tasapainoinen. Asemakaavaa suunniteltaessa tulee ottaa huomioon nykyinen rakennustyyli alueella ja sovittaa se yhteen uudisrakentamisen kanssa. Liian tiivis rakentaminen bulevardin varteen heikentää viihtyvyyttä ja lisää liikenteestä johtuvia haittoja.*
- *Todetaan, että XII –kerrostalot varjostavat pientaloja*
- *Todetaan tulevien kerrostalojen varjostavan liikaa viereisiä pientaloja. Todetaan, että nykyisten asukkaiden puistomaisema muuttuisi kerrostaloiksi, jotka varjostavat taloyhtiön piha-alueita.*
- *Kysyttiin, kuinka monikerroksisia ovat Humalniementien ja Kuvnöörintien kulmaan suunnitellut talot? Kuinka korkealla niiden katot ovat suhteessa alueen nykyisiin taloihin?*

Vastine

Väestömäärän lisääntyessä ja kaupungin kasvaessa myös keskustamainen tiiviimpi alue levittäytyy laajemmalle. Tämän asemakaavan muutoksen yhtenä päätarkoituksena on kehittää Laajasaloo pikaraitiotien varren katualueen ympäristössä ja näin osaltaan edistäen asuntotuotantoa pääkaupunkiseudun kasvava asuntotarve huomioon ottaen. Suunnittelussa joudutaan tekemään lukuisten eri tavoitteiden kuten yleiskaavan 2016, Helsingin strategian ja muiden kaupungin tavoitteiden yhteensovittamista ja suhteuttamaan niitä alueen aikaisempiin kaavallisiin periaatteisiin sekä asuinrakennustypologiaan.

Laajasalontien varren kerrostaloista tulee uusi pientaloasutusta rajaava elementti kerrostalojen sijoituessa kadun molemmille puolille mahdolli-

simman etäälle pientaloista. Uusien kortteleiden piha-alueet sekä nykyiset pientalotontit jäävät pitkien kerrostalolamellien suojaan liikennemelulta.

Uudet kerrostalot on rajattu tiukasti katualueen varteen ja pysäköinti on sijoitettu niin, että istutettavaa pihaa jää mahdollisimman paljon olevien pientalojen puolelle. Kortteleiden pysäköinti on ratkaistu mahdollisuuksien mukaan maantasopysäköintinä, jossa toinen pysäköintirivistö sijaitsee autotalleissa rakennusrungossa. Tämä mahdollistaa pientalotontteihin liittyvien kortteleiden eteläreunan istutukset tai jättämisen mahdollisuuksien mukaan luonnontilaiseksi olevat puut säilyttäen. Pihoille jää alueita, joissa ei ole pysäköintiä ja jonne leikkipaikat ja ulko-oleskelu luontevasti sijoittuvat.

Olevaa puustoa pyritään mahdollisuuksien mukaan säilyttämään, ja tätä tavoitetta tullaan tarkentamaan asemakaavaehdotusvaiheessa. Myös kaupungin uusi rakennusjärjestys ohjaa puuston ja muun kasvillisuuden säilyttämistä ja lisäämistä tontilla. Yksittäisten puiden säilyttämismahdollisuudet arvioidaan rakennus- ja pihasuunnitteluvaiheessa. Rakennuslupavaiheessa kuullaan myös naapureita, ja tässä vaiheessa rakennussuunnitelman lisäksi nähtävillä on myös pihasuunnitelma, joista näkee muun muassa tontin istutukset ja säilytettävät puut.

Kerrostalot ovat pääsääntöisesti kerrosta alempana kuin oleva pientalot, poikkeuksena Itäniitynpolun alue, jossa nykyinen korkomaailma on hyvin matala ja jää tulevaa Laajasalontietä alemmaksi. Asuinalueiden tiivistyessä tehdään kompromisseja. Joissakin tilanteissa uusi rakennus varjostaa osan aikaa läheisiä pientaloja, mutta tämä ajankohta sijoittuu tiettyyn aikaan vuorokaudesta, eikä varjostus ole jatkuvaa.

Rakennuksien kerroslukumäärää ja kortteleiden massoittelemista suhteessa viereisiin pientaloihin kehitetään asemakaavaehdotusvaiheessa asemakaavan tavoitteet huomioiden. Alueesta tehdään leikkauspiirustuksia, jotka havainnollistavat suunniteltua korkomaailmaa.

Kaksitoistakerroksiset kerrostalot

Asemakaavaluonnoksessa on esitetty kolme kaksitoistakerroksista asuinrakennusta (lamellia) Laajasalontien varteen. Rakennuksilla ei ole käytännössä varjostusvaikutusta lähimmillään yli yhdeksänkymmenen metrin päässä Kuvernöörintien varressa oleviin pientaloihin.

Kuukiventien varren pientalot

Kuukiventien rivitalojen viereiset asuinrakennukset sijoittuvat pientalojen itäpuolelle, mikä vähentää niiden varjostavaa vaikutusta. Laajasalontien kerrostalot rakentuvat Laajasalontien tasosta, jonka tuleva tasaus noin + 7.4, eli noin kaksi kerrosta alemmalla kuin nykyiset pientalot, joiden maantaso on noin + 14.0.

Itäniityntien varren pientalot

Esitetty uusi Itäniityntien suuntainen rakennusosa on viisikerroksinen ja lähimmillään noin kahdenkymmenen metrin päässä olevaa pohjoispuoleista pientaloa, jonka oleskelupihat sijoittuvat kuitenkin toiselle puolelle rakennusta. Korttelissa on maavarainen pysäköinti, jossa yksi pysäköinti rivi on autotalleissa. Ratkaisu mahdollistaa mahdollisimman laajan istutettavan piha-alueen ja nykyisten puiden säilymisen pihan viereisiin pientaloihin rajautuvalla osalla.

Itäniitynpolun ja Kuvernöörintien varren pientalot

Kuvernöörintien ja Laajasalontien risteykseen on asemakaavakartassa esitetty kuusi- ja kahdeksankerroksisia rakennuksia. Korkeudet noudattavat kaava-alueelle esitettyä periaatetta, jossa kuusi- ja kahdeksankerrokset rakennukset vuorottelevat bulevardin varrella.

Rakennuksien maantaso on likimäärin +7.0 - +8.0. Rakennuksien korkeuden voi arvioida nousevan siitä noin kaksikymmentä metriä (VI) ja kaksikymmentäkuusi metriä (VIII) ja ne ovat vaihdellen noin 15–20 (VI) ja 21–26 (VIII) metriä korkeampia kuin viereiset pientalot Itäniitynpolun varrella ja noin 5–10 (VI) ja 11–16 (VIII) metriä korkeampia kuin viereiset pientalot Kuvernöörintien varrella maantaso huomioiden.

Kuukivenpolun viereisissä kerrostaloissa on maantasopysäköinti ja autopaikat sijaitsevat mahdollisimmat etäällä nykyisistä pientaloista. Ratkaisu mahdollistaa piha-alueen toteutuksen mahdollisimman vehreänä.

Kuvernöörintien varren pientalojen viereisten asuinkerrostalojen korkeutta ja etäisyyttä pientaloista tutkitaan asemakaavaehdotuksen jatko-suunnittelussa.

Rakentamisen suhde viereisiin kerrostaloihin

- *Todetaan, että asemakaavaluonnos ei ota riittävästi huomioon Olli Kivisen (TKK:n entinen asemakaavaopin professori) Kirkkosalmentielle laatimaa asemakaavaa rakentamisen korkeuden tai rakennuksien etäisyyksien osalta. Kaavan tavoitteena oli säilyttää mahdollisimman suuri osa alueesta luonnonvaraisena viheralueena, jonne pihoilta on suora yhteys ja pitkien talojen kerros määrä vaihtelee maaston muotojen mukaan. Uudisrakennukset ovat liian lähellä ja varjostavat olevia kerrostaloja.*

Vastine

Laajasalontien länsipuolella on professori Olli Kivisen suunnittelema ns. Yliskallion asuinkerrostaloalue. Sen asemakaava (nro 5677) on vuodelta 1965. Helsingin yleiskaavan (2016) kulttuuriympäristöt -teemakartan mukaisesti alue on kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävää aluetta.

Yliskylänlahden ja bulevardin varren rakentamisella on oma eri lähtökohdista muodostuva identiteettinsä, joka ei pyri mukailemaan 1960-luvun rakennusten tyylillisiä keinoja tai avointa korttelirakennetta. Pika-raiotien varren rakennusoikeutta ei ole kaupungin strategia, uusi yleiskaava ja muut kaupunkia ohjaavat sopimukset huomioon ottaen mahdollista suunnitella vastaamaan aikaisempien vuosikymmenten suunnitteluperiaatteita ja tehokkuuksia. Niihin nähden 2020-luvulla rakennettavissa kohteissa rakentamisen reunaehdot ja kaupungin kasvutavoitteet ovat merkittävästi muuttuneet. Vuosikymmeniä vanhojen suunnittelu- ja mitoituseriaatteiden soveltaminen alueella ei ole perusteltua muun muassa liikenteellisten lähtökohtien muututtua. Bulevardisoinnin periaatteet, jossa rakennetaan tiiviisti kaupunkikaduksi muutetun kadun varrelle, antavat täysin eri lähtökohdat korttelirakenteen kehittämiseksi.

Kaupunkisuunnittelun näkökulmasta Olli Kivisen suunnitteleman kokonaisuuden ja sen keskeisten ominaispiirteiden katsotaan säilyvän yhtenäisenä uudisrakentamisen sijoituessa alemmalle korkotasolle raitiotien varteen Kivisen suunnitteleman kokonaisuuden viereen, joka tulee edelleen säilymään omana selkeänä aikakautensa esimerkkinä. Uudisrakentaminen sijoittuu tiiviisti katujen varsille, joiden olemassa olevista kerrostaloista poikkeavaan koordinaatistoon ja linjaukseen vaikuttavat lukuisat eri tekijät.

Uudisrakentaminen sijoittuu lähimmillään olevaa rakennusta vaihdellen noin kolmenkymmenenseitsemän ja viidenkymmenen metrin päähän. Väliin jää olevaa puustoa nykyisten tonttien puolelle. Myös tulevien tonttien piholla on pyritty säästämään olevaa puustoa vasten nykyisiä tontteja pysäköinnin sijoituessa pääosin viereiseen pysäköintilaitokseen.

Kaava-alueita lähimpien rakennuksien kerrosluku on viisi, mutta rakennukset vastaavat nykyrakentamisessa kuusikerroksista rakennusta. Rakennusten kerrosten laskenta- ja merkitsemisperiaatteet ovat muuttuneet alueen 1960-luvulla rakennettujen rakennusten valmistumisen jälkeen. Aiemmin niin kutsuttua ”maanpäällistä kellaria” ei laskettu virallisesti kerrokseksi, kun nykyisin ”maanpäällistä kellaria” ei terminä enää käytetä vaan kaikki maanpäällä olevat kerrokset lasketaan aina kerroslukuun mukaan. Pohjakartoissa vanhat, ”maanpäällinen kellarin”, omaavat rakennukset on edelleen osittain merkitty kerroksen matalammaksi, kuin ne nykykäytäntöjen mukaan merkittäisiin.

Asemakaavaluonnoksen mukaiset uudet asuinrakennukset ovat porrashuoneittain vaihdellen kuusi- ja kahdeksankerroksisia. Kerroslukumäärä lasketaan Laajasalontien ja Tengströmintien tasosta (vaihdellen noin +5.2 - +7.2), jotka sijaitsevat noin kolme-viisi metriä alempana nykyisten kerrostalojen maantasosta (noin +10.0). Karkeasti voi todeta kuusikerroksisten uudisrakennuksien jäävän kerrosta matalammaksi kuin nykyiset viereiset rakennukset ja vastaavasti kahdeksankerroksiset uudisrakennukset ovat vain kerrosta korkeampia. Mahdollisten ilmastointikonehuoneiden sijoittuminen katolle ratkeaa rakennussuunnitteluvaiheessa.

Uudisrakentamisen varjostavuus vaikutus on hyvin pieni uudisrakentamisen sijoituessa Kirkkosalmentien kerrostalojen pohjois- ja itäpuolelle vaihdelle noin kolmenkymmenenseitsemän ja viidenkymmenen metrin päähän uudisrakentamisen ollessa vain paikoitellen kerrosta korkeampaa maantaso huomioiden.

Rakennuksien korkeus rantavyöhykkeellä

- *Kysyttiin, miksi rantaviivalle suunnitellaan korkeimmat talot ja sen taakse jää matalammat tai saman korkuiset. Taaemmat talot menettävät maisemat ja jäävät varjoon. Toivottiin porrastusta taloihin ja myös pientaloja väliin, niin jäisi valoa ja monimuotoisuutta.*

Vastine

Rantavyöhykkeen asuintalot ovat alueen houkuttelevimpia asukkaille sekä rakennuttajille. Vaikka lähes kaikista rantakortteleiden asunnoista voidaan tarjota merinäköä sisäpihan tai katualueiden kautta, tarjoavat rannan viereiset pistetalot erityistä laatua ja monipuolistavat alueen asuntotarjontaa. Rannat suunnitellaan julkisina uusilla rakentamisalueilla yleiskaavan yleismääräyksiensä mukaisesti.

Rantakortteleiden korkeus noudattaa bulevardin varren kuusi- ja kahdeksankerroksisten rakennuksien periaatetta, poikkeuksena Laajasalontien varren kolme kaksitoistakerroksista rakennusosaa.

Kaavaehdotuksen valmistelussa kortteleiden massoittelemista ja pistetalojen korkeutta tutkitaan edelleen.

Rakennuksien korkeus

- *Kysyttiin, lasketaanko VIII ja VI korkeiden kerrostalojen kerrokset Laajasalontien pinnasta?*
- *Mitä tarkoittavat kaksitoistakerroksiset lamellit?*

Vastine

Asemakaavakartassa on esitetty rakennuksien kerrosluvut roomalaisin numeroin: *Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.* Rakennuksien ensimmäinen kerros on maantasokerros, eli käytännössä kaava-alueella aina katuun liittyvä kerros.

Lamelli tarkoittaa arkkitehtuurissa samanlaisena toistuvaa rakennusyksikköä. Yleensä lamelli on kerrostalon porraskäytävän ja siihen avautu-

vien huoneistojen sekä muiden tilojen muodostama kokonaisuus, porrasjakso. Lamelleista koostuvia pitkänomaisia kerrostaloja kutsutaan lamellitaloiksi

Arkkitehtuuri

- *Esitetään, että uusien rannan talojen ulkoasussa tulisi kaavapäätöksellä noudattaa elävää ja korkealuokkaista arkkitehtuuria. Kritisoidaan nähtävillä olleessa materiaalissa esitetyjä laatikkomaisia rakennuksia. Todetaan, että nykyinen rakennustyyli alueella on otettava huomioon ja sovittava se yhteen uudisrakentamisen kanssa.*
- *Toivotaan kunnianhimoa rakennuksien arkkitehtuuriin ja kaavaratkaisuihin, jotka muodostaisivat alueelle mielenkiintoisen identiteetin, esimerkiksi puurakentamisen kautta.*
- *Esitetään, että tulisi vähintään huolehtia monimuotoisesta arkkitehtuurista, vihermassan ja latvuspeiton maksimoimisesta ja asukkaiden viihtyvyyttä edistävästä ja miellyttävästä visuaalisesta ympäristöstä ja äänimaisemasta kadulta sekä asunnoista katsoen.*

Vastine

Kaavaratkaisun tavoitteena on arkkitehtuuriltaan ja julkisten ulkotilojen osalta ilmeikäs ja korkealaatuinen ympäristö sekä kaupunkikuvallisesti eheä kokonaisuus.

Asemakaavaluonnosvaiheessa on pääasiassa suunniteltu alueen liikenteellistä kokonaisratkaisua, korttelirakennetta, korkomaailmaa sekä rakentamisen määrää.

Asemakaavan jatkovalmistelussa asemakaavaehdotukseen tullaan kirjaamaan riittävät kaupunkikuvaa koskevat määräykset, joilla varmistetaan alueen toteutuminen laadukkaana ympäristönä.

Hankkeita ohjataan rakennussuunnitteluvaiheessa ennen lupavaihetta Laajasalon projektialueen aluetyöryhmässä, missä varmistetaan hankkeen kokonaislaadukkuus.

Oleva puusto ja katuvihreä

- *Esitetään, että alueesta on tulossa kivinen ympäristö. Toivotaan kaikkien Kuukiventie 2 tontin liepeillä olevien puiden säilymistä näköesteinä erityisesti nykyisen venekerhon sekä Laajasalontien suuntaan.*
-

- *Todetaan, että suurimmalle osasta tonteista on esitetty kannenalaista pysäköintiä, eikä niille ole mahdollista istuttaa esim. puita eikä käsitellä hulevesiä.*
- *Todetaan, että pihosta tulee kivisiä, jos pelastus hoidetaan pihojen puolelta.*

Vastine

Nykyistä puustoa pyritään jättämään alueelle niin paljon kuin mahdollista. Alueen korkotason muutokset ja yhteensovittaminen voivat johtaa puuston poistamiseen sellaisilta alueilta, jotka ovat rakentamisen välitömässä läheisyydessä. Korvaavilla puuistutuksilla ja esimerkiksi katu- ja pensasistutuksilla pyritään korvamaan osaa poistuvasta kasvillisuudesta.

Jokaisella tontilla on myös maavaraisia osuuksia. Jatkosuunnittelussa kansipihojen osuutta pihojen pinta-alasta pyritään vähentämään pysäköintimäärän ja -ratkaisun tarkentuessa.

Pihasuunnittelussa otetaan huomioon myös pelastusajon ja -paikkojen vaatima tila. Kaavassa voidaan tarvittaessa antaa määräyksiä pelastuksen järjestämisestä niin, että pihosta saadaan vehreämpiä ja viihtyisämpiä. Alueesta laaditaan pelastuksen periaatesuunnitelma ja se liitetään asemakaavaselostuksen liitteeksi. Tarkemmat pelastautumisratkaisut suunnitellaan myöhemmässä vaiheessa rakennussuunnittelun yhteydessä. Vaikka asemakaavassa ei ole kielletty pelastusta pihan puolelta, ovat hankkeet enemmässä määrin siirtyneet omatoimiseen pelastukseen esimerkiksi parvekeluukkujen kautta. Pelastuspaikat erityisesti pihakannen päällä aiheuttavat lisäkustannuksia pihakansien rakenteisiin.

Pysäköintitalot ja pysäköinti

- *Miksi alueelle ei suunnitella pelkästään yhteistä pysäköintitaloa (kuten Kruunuvuorenrannassa), vaan tonteilla on sen lisäksi mahdollisuus rakentaa maanalainen pysäköintitila?*

Vastine

Kaikkien alueelle tulevien pysäköintipaikkojen mahdollistaminen yhteen pysäköintilaitokseen on haastavaa. Asemakaavaehdotusvaiheessa pysäköintilaitoksen, päivittäistavarakaupan ja asumista sisältävästä hybridikorttelista on tarkoitus tehdä tarkempi viitesuunnitelma, jossa myös pysäköintiratkaisua ja määrää tutkitaan edelleen. Kansipihojen määrää pyritään vähentämään pysäköintimäärän ja -ratkaisun tarkentuessa.

Kaavaratkaisussa Laajasalontien länsipuoleinen pysäköintilaitos on sommiteltu osaksi muuta korttelirakennetta, jolloin se ei suuresta koostaan huolimatta ole kaupunkikuvallisesti liian hallitseva. Pysäköintilaitoksen maantasoon sijoitetaan päivittäistavarakauppa, joka elävöittää maantasokerrosta. Ylempien pysäköintitasojen julkisivut suunnitellaan osaksi korttelirakenteen julkisivuarkkitehtuuria, jolloin pysäköintilaitos ei muodosta mittakaavaltaan liian suurta yhtenäistä julkisivuosaa.

Kruunuvuorenrannassa vanhan öljysataman alueella on vain yksi pysäköintitalo, joka palvelee vain muutamia tontteja. Valtaosalla tonteista pysäköinti on ratkaistu korttelipihan alaisella pysäköinnillä.

Maantasopysäköinti

- *Kysytään, miksi Laajasalontien itäpuoleisissa kortteleissa on ruumaa maantasopysäköintiä*

Vastine

Maantasopysäköinti on huomattavasti edullisempaa kuin kannenalainen pysäköinti ja mahdollistaa myös esimerkiksi hulevesien käsittelyn, vihreämmän pihan ja suurikokoistenkin puiden istuttamisen autopaikkojen väleihin jakamaan pysäköintialuetta tilallisesti. Autopaikkoja voidaan myös tutkia katetuiksi, esimerkiksi viherkattoisina katoksina. Autopaikkoja on kaavaratkaisussa sijoitettu myös autotalleihin rakennusrunkoon, mikä vähentää pihalle tulevien paikkojen määrää.

Ajoyhteys rannan puoleisten kortteleiden pysäköintiin

- *Pidetään ajoa kortteleiden pysäköintiin rannanpuolelta ongelmallisena sekä turvallisuusriskinä jalankulkijoille.*
- *Esitetään, että Korttelin 49461 liittymä maanalaiseen pysäköintiin on Lindberginkujan puolelta ja että tämä aiheuttaa jalankululle ja pyöräilylle tarkoitetulle alueelle vaarallisen risteämän, kun hieman yli 100 autoa ajaa jalankulkijoiden reitillä yli 500 metrin kävelyteosuuden.*
- *Esitetään, että korttelin 49460 autopaikoille kulku on niin ikään jalankulkualueen kautta, siellä autoja on yli 130 ja matkaa joko tuo sama 500 metriä tai toiselta puolelta lähes 1000 metriä. Samoja jalankulkuväyliä käyttää myös huoltoajo, jäteautot ja pelastustoimi, jotka aiheuttavat kohtuuttomia vaaranpaikkoja ratkottavaksi.*

Vastine

Laajasalontieltä ei voida osoittaa tonttiliittymiä autoliikenteelle vaan tonteille ajo ohjataan sivukatujen ja niiden liittymien kautta Laajasalontielle

ja muuhun katuverkkoon. Laajasalontielle tulevien katuliittymien ja raitiotien yli ajamisen määrät pyritään myös pitämään mahdollisimman alhaisena. Näin turvataan Laajasalontien liikenteen sujuvuutta ja liiketurvallisuutta. Ajo pysäköintiin voidaan järjestää turvallisesti ja kaavaratkaisua kehitetään edelleen.

Osa kortteleiden pysäköinnistä sijoittuu pysäköintilaitokseen korttelissa 49458 ja vain osa kannenalaisiin pysäköintilaitoksiin.

Korttelin 49461 tonttiliittymän on suunniteltu olevan korttelin pohjoisosasta Tengströmintieltä. Lingberginkuja on kokonaisuudessaan noin kahdeksankymmentäviisi metriä pitkä. Josta ajoyhteyden korttelin 49460 pysäköintiin on noin viisikymmentä metriä.

Laajasalontien länsipuolelle sijoittuvien kortteleiden väliin esitetyt huolto- ja pelastusyhteydet ovat väljiä, joten pyöräilyä ei ole mitään syytä esittää seinustoille. Kyseisille alueille on luontevaa toteuttaa liikukumisen jäsentely ns. "shared space/eri liikkumismuotojen yhteisen tilan" periaatteen mukaan istutuksia ja kalusteita käyttäen.

Esteettömyys

- *Esitetään, että kaavassa ei ole huomioitu liikuntaesteisiä riittävästi.*
- *Todetaan, että esteettömyys ei toteudu jatkossa esimerkiksi Kuukiventiellä.*
- *Todetaan, että pistetalot eivät ole yhteydessä pysäköintialueisiin. Jos esteettömät paikatkin ovat kannen alla, joutuvat liikuntaesteiset kulkemaan ulkokautta. Invalidiliiton suositus, että liikuntaesteisten pysäköintipaikat ovat ulko-oven lähellä.*

Vastine

Asemakaava-alueella kiinnitetään erityistä huomiota julkisen esteettömyyden jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien järjestämiseen. Laajasalontie on esteettömyyden erikoistason aluetta ja muu alue esteettömyyden perustasoa. Laajasalontielle sijoittuu raitiotiepysäkki. Uudet liikenne- ja katujärjestelyt sisältävät Kuukiventien ja kuvernöörintien välisen sillan purkamisen johdosta merkittäviä katujen tasausten muutoksia. Muutosten jälkeen kadut ovat kaava-alueella tasaisempia pituuskaltevuuksiansa puolesta. Tämä parantaa edellytyksiä esteettömälle ympäristölle. Killingholmansillan esiselvityksessä kävely- ja pyöräilyreitien tasauksen pituuskaltevuustavoitteeksi asetettiin 5–6 % ja maksimiksi 8 %, jolloin perustason esteettömyys on saavutettavissa.

Yliskylänlahden viereinen Tengströmintien rajaama alue antaa katujen pituuskaltevuuksien osalta hyvät lähtökohdat kortteleiden esteettömyysratkaisujen suunnitteluun. Kortteleiden pysäköintijärjestelyt tarkentuvat asemakaavaehdotusvaiheessa.

Yliskylän keskusta

- *Todetaan, että Laajasalon ja Yliskylän keskusalue on kadoksissa, eikä sille ole selkeää paikkaa tai identiteettiä. Rakentamisen tehokkuus ja painopiste tuntuvat valuvan pois keskusta-alueelta eikä hyviä paikkoja ja edellytyksiä palveluille ei synny haajuttamalla kaupunkirakennetta*

Vastine

Asemakaavan muutosalue on osa muodostuvaa Yliskylän keskustaa. Keskusta-alue ei ole yksittäinen piste, toiminto, paikka tai tontti, eikä välttämättä edes kortteli. Keskusta-alue on monimuotoisten palveluiden toisiinsa kytkeytyvien palveluiden ja rakenteiden muodostama kokonaisuus.

Yliskylänlahden asemakaava-alue täydentää muun muassa kauppakeskuskorttelin sisältävää Yliskylän keskusta-alueen osaa.

Yliskylänlahden rantaan muodostuu keskusta-aluetta merellisesti täydentävä osakokonaisuus. Asemakaavassa mahdollistetaan asumisen lisäksi monimuotoisia palveluita ja oleskelualueita merenrannalla.

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 laadullisesti monipuolisempaa uudessa toiminnallisesti aktiivisemmassa ympäristössä verrattuna pitkään ja leveään moottoritieympäristöön oja- ja suojaviheralueineen, joka tällä hetkellä leikkaa kaupunginosa-alueen kahteen osaan.

Yleiskaavassa kaava-alueen Laajasalontien varsi on puoliksi liike- ja palvelukeskustan aluetta C1, jonka mukaisesti keskustoja tiivistetään ja kehitetään urbaanina kaupunkirakenteena ja josta todetaan muun muassa: Palvelu-, liike- ja toimitilapainotteinen keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöään tehokkaampana ja toiminnallisesti monipuolisempana.

Yliskylänlahden asemakaava-alue on yleiskaavan mukaisesti osa laajempaa verkostokaupungin keskusta-aluetta, joka kytkeytyy raide- ja

runkolinjapalveluiden avulla toisiin keskusta alueisiin, kuten Herttoniemeen ja Kalasatamaan.

Tonttitehokkuus

- *Esitetään, että Yliskylänlahden asuinkortteleiden kantakaupungin tasoinen tehokkuus liian suuri.*
- *Kysytään, miksi alue on esitetty rakennettavaksi tehokkaammin kuin nykyisen kauppakeskuksen ympäristö.*

Vastine

Kaava-alue jatkaa Yliskylänkeskusta aluetta ja on esitetty yleiskaavassa tehokkaaksi (A1) asuinrakentamisen alueeksi, jossa korttelitehokkuus on pääasiassa yli 1,8 sekä liike- ja palvelukeskustan alueeksi (C1). Alueen rakentamisen määrää on käsitelty tämän vuorovaikutusraportin kohdissa *Yleiskaava, Helsingin kasvu* sekä *Rakentamisen määrä ja korkeus*.

Kauppakeskuksen kohdalle on lainvoimaisessa asemakaavassa esitetty bulevardin varteen nykyisen kauppakeskuksen viereen kuusi- ja kahdeksankerroksia rakennuksia. Alueen rakentaminen alkaa lähivuosina. Asemakaavassa esitetty ratkaisu jatkaa tätä massoittelun rytmisiä.

Rakentamisen määrää, korkeutta ja korttelirakenteita kehitetään edelleen asemakaavaehdotusvaiheessa.

Laajasalontien varren rakennuksien korttelirakenne

- *Esitetään, että lamellimaisten ja muurimaisten asuntomassojen sijaan tulee tutkia vaihtoehtoja pistetalomaisesta rakentamisesta kaupunkikuvallisen ilmeen keventämiseksi Laajasalontien varrella.*

Vastine

Pistetalaratkaisut Laajasalontien varrella eivät ole mahdollisia melun- ja ilmanlaadun kannalta. Asemakaavaluonnoksen mukainen Laajasalontien varren korttelirakenne suojaaa kortteleiden pihoja sekä muuta ympäröivää kaupunkirakennetta liikenteen häiritseviltä vaikutuksilta. Rakennuksien massoittelua ja ilmettä sekä julkisivumääräyksiä selvitetään edelleen asemakaavaehdotusvaiheessa.

Pistetalojen pohjapinta-ala

- *Esitetään, että pistetalojen pohjapinta-ala liian suuri, mistä seuraa huonoja asuntoja ja pimeitä porrashuoneita.*
-

Vastine

Pistetalojen rakennusala ei ole erityisen iso ja ne mahdollistavat hyvän asutosuunnittelun. Kaupunkikuvallisesti kapearunkoiset pistetalot ovat kuitenkin suhteiltaan miellyttävämpiä ja siksi asemakaavaehdotuksessa onkin tarkoitus määrätä pistetaloissa parvekkeet toteutettavaksi rakennusalan sisäpuolelle. Myös pistetalojen rakennusala ja korkeutta tutkitaan edelleen asemakaavaehdotusvaiheessa.

Huoltoaseman tontti

- *Todetaan, että huoltoasema on sijoitettu liian keskeiselle paikalle.*

Vastine

Huoltoaseman tontti ei kuulu kaava-alueeseen vaan jo lainvoimaiseen asemakaavaan.

Vanha huoltoasematontti oli yksityisessä omistuksessa ja tontin saaminen mukaan osaksi kauppakeskuksen alueen kehittämistä on ollut oleellista järkevän kokonaisratkaisun kannalta.

Huoltoasemalle on esitetty uusi sijainti, koska vanha sijainti ei vastannut kaupunginvaltuustossa todettua tarvetta kehittää kauppakeskuksen korttelia asumiseen sopivaksi Laajasalontien varressa ja koska Neste Markkinointi Oy haluaa jatkossakin tarjota huoltoasemapalveluita alueella.

Uudelle huoltoasemalle oheistoimintoinen on lainvoimaisessa kaavassa osoitettu tontti nykyisen tontin naapurista, Yliskyläntien pohjoispuolelta Laajasalontien varresta. Sitä voi pitää saavutettavuuden ja liiketoiminnan kannalta vanhaan sijaintiin verrattuna parempana, sekä näkyvyytensä että tonttiliittymiensä puolesta. Kaavaratkaisusta neuvoteltiin huoltoasematontin omistajan kanssa.

Hankkeesta tehtiin kaavavaiheessa viitesuunnitelma, jonka mukaisesti huoltoasemarakennus ja polttoaineenjakealueen katos muodostavat kaupunkikuvallisesti yhtenäisen ja korkeatasoisen kokonaisuuden näkyvällä paikalla Laajasalontien varrella. Kaupunkikuvan ja palvelujen kannalta on valitettavaa, että hankkeen tarpeet ovat muuttuneet ja rakennuslupavaiheessa suunnitelmista on poistunut myymälätilat ja tontille on rakentumassa vain kylmäasema ja autopesula.

Pelastus

- *Todetaan, että ehdotuksessa on esitetty rannan reunaan Tengströmintie pe/h merkinnöin, mikä tarkoittaa rakennettavaa ajoväylää jalankululle ja raskaille pelastusajoneuvoille. Reitti on*
-

merkitty ulottuvan hyvin pitkälle itse lahdelle, joten rakennettavaksi tulee järjestömmän massiivisia rakenteita/muureja. Tälle alueelle ei nostopaikkojen eteen voi puustoa istuttaa.

Vastine

Ranta-alueelle on kaavassa mahdollistettu huolto- ja pelastusajo, mikä tarkoittaa esimerkiksi ambulanssin pääsyä rantavyöhykkeelle. Pelastuslaitoksen nostolava-auton ei ole tarve päästä rantaan, vaan viereisten kortteleiden mahdollinen pelastustarve voidaan järjestää Tengströmintien ajoneuvokadulta.

Rantavyöhykkeen tarkempia ratkaisuja tutkitaan kaavan edellyttämällä tarkkuustasolla kaavan jatkovalmistelussa. Lisäksi alueesta on tarkoitus tilata viitesuunnitelma, jossa toimintoja, istutuksia ja mitoitus tutkitaan vielä tarkemmin. Rantamuurinen teknisiä ratkaisuja on tarkoitus tutkia päivitettävässä esirakentamisen ja ranta-alueiden yleissuunnitelmassa. Rantamuurin toteuttaminen tukimuurien sijaan esimerkiksi kiviluiskalla on myös mahdollista.

Asemakaavaselostukseen liitetään pelastuksen periaatekaavio asemakaavaehdotusvaiheessa.

Päiväkoti

- *Esitetään, että päiväkodin rakentaminen ranta-alueelle turvallisuuden kannalta järjestöntä.*

Vastine

Päiväkoti sijaitsee vähäliikenteisen Tengströminkadun varrella lähellä kaupallisia palveluja. Päiväkodin piha sijoittuu optimaalisesti rakennuksen eteläpuolelle aamu- ja iltapäiväaurion suuntaan suojaan autoliikenteen ääniltä. Rannan ja Tullisaarenpuiston läheisyys mahdollistaa koululaisille ja päiväkotien lapsille elämyksellistä ympäristöä ja luontoalueilla retkeilyn. Koulujen ja erityisesti päiväkotien käytön aikana valvotut pihat ovat aidattuja ja niiden turvallisuuteen kiinnitetään rakennus- ja pihasuunnittelussa erityisen paljon huomiota.

Kustannus- ja hyötylaskelma

- *Asemakaavaselostuksesta käy ilmi kustannuslaskelmia suunniteltujen muutosten toteuttamisesta, mutta varsinainen euromääräinen hyötylaskelma puuttuu.*

Vastine

Asemakaavaselostusta on täydennetty asemakaavan hyötylaskelmalla. Kaavoitettavan rakennusoikeuden arvo on karkeasti arvioiden n. 70–80

miljoonaa euroa. Lisäksi kaupunki saa yksityisessä omistuksessa olevien tonttien osalta maankäyttökorvauksia. Maankäyttökorvauksista sovitaan maanomistajan kanssa käytävissä maapoliittisissa neuvotte- luissa.

Korkeusasemat

- *Kommentoidaan, että rannan katusuunnitelmista ei ole materiaa- lia eikä tarkempia suunnitelmia korkomaailmasta. Esitetään, että turvallisuuden ja esteettömyyden kannalta suunnitelmia ei voida jatkaa.*

Vastine

Koko kaava-alueella ja sitäkin laajemmalla alueella on tehty Laajasalon asemakaava-alueiden yhdyskuntatekninen yleissuunnitelma ja raken- tamisen vaiheistussuunnitelma (Ramboll 2018). Suunnitelmassa on suunniteltu alueen tasauksia siten, että mm. kuivatusjärjestelyt onnistu- vat, esteettömyystavoitteet toteutuvat sekä meritulvaan varautumista edellyttävät korkeusasemat toteutuvat. Suunnitelma on ollut ja on edel- leen lähtötietona aluetta koskevassa jatkosuunnittelussa. Suunnitelmat tarkentavat aiempaa tietoa suunnitteluratkaisujen myötä. Alueen tar- kemman korkomaailman jatkosuunnittelulle on hyvät valmiudet. Katu- suunnitelmia ei tehdä kaavaluonnosvaiheessa vaan pääsääntöisesti vasta kaavan saatua lainvoiman.

Viherkatot

- *Todetaan, että havainnekuivissa katot on esitetty vihreinä mutta määräys kuitenkin puuttuu.*

Vastine

Kaupungin asemakaavoitus ja rakennusvalvonta käyttävät tonttien suunnittelun ohjaamiseen viherkerrointyökalua. Nähtävillä olleessa asemakaavaluonnoksessa oli määrätty viherkertoimen käytöstä kai- kissa asuinkortteleissa. Viherkerroin jättää suunnitteluratkaisujen valit- semisen rakennushankkeille mutta tiiviissä kaupunkirakenteessa viher- katot ovat yleisesti käytetty keino toteuttaa viherkertoimen vaatimuksia. Viherkertoimesta ei kuitenkaan enää määrätä asemakaavassa, koska se on osa uutta Helsingin rakennusjärjestystä, ja määräys on poistettu.

Asunnot

- *Kaavoitus ei tue laadukkaiden asuntojen syntymistä.*
-

Vastine

Rakennusten sijoittelulla ja rakentamista koskevilla määräyksillä luodaan edellytykset hyvälle asuinolosuhteille hyvine palveluiden ja viheryhteyksien äärellä. Esitetty korttelirakenne ja rakennuksien normaali kolmentoista metrin runkosyvyys sekä pistetalojen maltillinen pohjapinta-ala mahdollistavat kaava-alueen tavoitteena olevat laadukkaat asunnot.

Hankkeita ohjataan rakennussuunnittelu- ja lupavaiheessa myös Laajasalon projektialueen aluetyöryhmässä, missä lisäksi varmistetaan hankkeen kokonaislaadukkuus.

Rantavyöhyke

- *Kysyttiin, miksi autokatu on sijoitettu rannan ja talojen väliin ja esitettiin ranta-alueen varaamista kävely- ja pyöräilyalueeksi.*
- *Esitetään, että Tengströmintien liikennettä on rajoitettava. Julkisen liikenne on riittävän tavoitettavissa bulevardilta. Tengströmintie voi päättyä käänköpaikkaan eikä sen tarvitse liittyä etelässä Laajasalontiehen. Rantareitti pitäisi säilyttää kevyen liikenteen väylänä, eikä tuoda autoliikennettä nykyistä pienvenesatamaa edemmäs puistoon.*

Vastine

Tengströmintie toimii yhdyskatuna niin tonteille kuin ranta-alueenkin toiminnoille. Katu rakennetaan meritulviin varautumisen mukaan vähintään korkeusasemaan +3.3. Tarkemmat tasaukset ja järjestelyt ovat riippuvaisia rantaan kadun varteen tulevista toiminnoista, jotka eivät ole vielä tarkasti tiedossa. Ranta-alueille johtava katu on osoitettu läpiajettavaksi siten, että se mahdollistaa monipuoliset kuljetukset ja rajaa toimintoja vähemmän, kun hankaliin ja tilaa vieviin kääntymisjärjestelyihin perustuva katuverkko. Järjestely ei houkuta varsinaiseen läpikulkuun vaan palvelee katuyhteyteen rajautuvia alueita. Jalankululle, pyöräilylle, oleskelulle ja rantaan sijoituville palveluille muodostuu laadukas ympäristö rannan puolelle katua.

Näkymät

- *Todettiin, että kaavoitetut rakennukset estävät näkyvyyden merelle.*

Vastine

Nykyisin Yliskylänlahti ei ole visuaalisesti juurikaan yhteydessä Laajasalontielle. Asemakaavan mukainen korttelirakenne tuo merellisyyden selvemmin osaksi Yliskylän aluetta avaamalla näkymä- ja yhteysakseleita korttelirakenteen läpi rannalta Laajasalontien bulevardille. Uudet

kaavaluonnoksessa ehdotetut Yliskylänlahden viereiset asuinkorttelit avautuvat pistetalojen lomitse merelle, mikä mahdollistaa merinäkyvät lähes kaikista kortteleiden asunnoista. Merenranta tulee huomattavasti helpommin saavutettavaksi Laajasalontien itäpuolelta uusien itä-länsisuuntaisten yhteyksien ansiosta.

European-arkkitehtuurikilpailu

- *Kysyttiin, miksi asemakaavaluonnos ei noudata aiemmin järjestetyn arkkitehtuurikilpailun voittaneen ehdotuksen kiiteltäviä periaatteita, jossa Tengströminpuiston eteläosa säilyi puistona.*

Vastine

European-arkkitehtuurikilpailu on joka toinen vuosi järjestettävä kansainvälinen ideakilpailu, joka on suunnattu nuorille arkkitehtuurin, maisema-arkkitehtuurin ja kaupunkisuunnittelun ammattilaisille. Kilpailukohteita on eri puolelta Eurooppaa. Yliskylänlahden osalta kilpailu tarjosi mahdollisuuden saada uusia ideoita hyödynnettäväksi alueen jatkosuunnittelussa. Kilpailu ei kuitenkaan velvoita asemakaavoitusta sitoutumaan mihinkään tiettyyn ratkaisuun.

Kaava-alue oli mukana vuonna 2017 käydyssä European 14 arkkitehtuurikilpailussa. Laajasalon kilpailualueen voitti ehdotus ”Lateral Coalescence”, jonka keskeinen idea oli jättää Tengströminpuiston eteläosa puistoksi ja rakentaa Yliskylänlahdelle täyttösaari. Lisäksi Yliskylänlahden ja Laajasalontien yhdisti ”Marina Vistaksi” nimetty keskeinen näkymä akseli. Ideakilpailun kilpailuehdotuksiin sisältyy kilpailun luonteen mukaisesti usein epärealistisuutta ja –tarkkuutta ja joiden ratkaisuja ja niiden toteutuskelpoisuutta selvitetään ja kehitetään jatkosuunnittelussa.

Voittaneelta työryhmältä tilattiin kilpailun jälkeen vaihtoehtoisia maankäyttövisioita Yliskylänlahden ja Laajasalontien väliselle nykyisen Tengströminpuiston alueelle, jotka olivat kommentoitavana Kerro kantasi – palvelussa. Kilpailun jälkeen tarkentuneet lähtötiedot ja tarkemmassa suunnittelussa huomioitavat realiteetit muuttivat voittaneen ehdotuksen kilpailussa esittämiä ideoita, jotta ratkaisu olisi toteutuskelpoinen.

Merkittävämpiä muutoksia oli täyttösaaren poistaminen muun muassa taloudellisten, ekologien ja maisemallisten näkökulmien vuoksi. Alueelle ei voida ottaa myöskään ajoneuvoliittymää kilpailuehdotuksessa esitetystä kohdin Laajasalontietä vaan pohjoisen liittymän lisäksi ainut vaihtoehto katuliittymälle on Yliskyläntien ja Laajasalontien risteys, mikä oli jätetty kilpailuehdotuksessa puistoksi. Myös muiden liikenteellisten reunaehtojen huomioinen ja pysäköinnin tarkempi suunnittelu sekä alueelle suunniteltu päivittäistavarakauppa, pysäköintilaitos ja päiväkotipihoineen muuttivat kilpailuehdotuksessa esitettyä korttelirakennetta ja rakennetun alueen laajuutta.

Herttoniemen teollisuusalue

- *Kysytään, miksi ei rakenneta tämän sijaan Herttoniemen teollisuusalueelle.*

Vastine

Herttoniemen yritysalue on osoitettu yleiskaavassa toimitila-alueeksi:

Aluetta kehitetään ensisijaisesti toimitilojen, tuotannon, varastoinnin, satamatoimintojen, julkisten palvelujen ja opetustoiminnan sekä virkistyksen käyttöön. Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan Roihupelto–Herttoniemessä, Konalassa ja Suutarilassa osoittaa asemakaavassa sellaisia merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka kaupan laatu huomioon ottaen voivat perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueen ulkopuolelle. Päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ei sallita. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan asema-kaavoittamalla riittävästi toimitilatontteja toimitila-alueille.

Yleiskaavan 2016 mukaista täydennysrakentamista tapahtuu lähes kaikkialla Helsingin alueella. Yhden alueen täydennysrakentuminen ei korvaa kehityspainetta toisaalla, koska täydennysrakentamisen tarve on koko kaupungin tasolla niin suuri.

Nykyisten asukkaiden oikeudet

- *Esitetään, että pien- ja rivitalovaltaisen alueen taloyhtiöille tulee maksaa korvaus kohtuuttomasta haitasta ja arvon alenemista, joka johtuu melusta, tärinästä, ruuhkista, joukkoliikennekadusta, viheralueiden ja yksityisyyden menettämisestä.*
- *Kysytään, mitä tapahtuu Kuvernöörintie 9:ssä olevalle suojellulle asuinrakennukselle. Esitetään, rakennuksen purkaminen ja korvaaminen massiivisella pysäköintitalolla, aiheuttaa toteutessaan kohtuutonta haittaa sekä asumisviihtyvyyden laskua naapurikiinteistöille, heijastuen myös merkittävästi kiinteistöjen arvoon. Pysäköintilaitos tulee sijoittaa suurelta osin maan alle.*

Vastine

MRL 54.2 §:n mukaan asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää. Kaavoituksen keskeisenä tehtävänä on sovittaa yhteen eri näkökulmia ja tavoitteita.

Asemakaavaa on valmisteltu yleiskaavan ja kaupungin tavoitteiden mukaisesti. Kaavaratkaisu on kestävä kehityksen mukainen ja toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita; kaavaa laaditaan alueelle, jolla asuntotuotannolla on hyvät edellytykset toteutua ja joka on hyvin saavutettavissa joukko- ja raideliikenteellä. Alueen kaavoittaminen tehokkaasti parantaa koko alueen asemakaavan toteuttamiskelpoisuutta ja hyödyntää tiiviin kaupunkirakentamisen etuja.

Omakotitalo pääkaupungissa pikaraitiotieyhteyden välittömässä läheisyydessä ei oletettavasti laske tonttien myyntiarvoa.

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

Asumisviihtyvyyden voi myös muutosten jälkeen kokea kasvavan, koska esimerkiksi alueen palvelutaso parantuu ja joukkoliikenteen määrä kasvaa. 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 luonteeltaan uudenaikaiselle kaupunkiympäristölle, joka puolestaan voi lisätä alueen kiinnostavuutta ja sitä kautta arvostusta ja arvoja.

Oikeuskäytännössä on katsottu, että esimerkiksi näkymien muuttuminen ja menettäminen kaupungissa ei ole elinympäristön merkityksellistä heikkenemistä eikä asuntojen arvon mahdollinen lasku tai tiivistävä rakentaminen ole kohtuuton haitta. Taloyhtiöille ei makseta korvauksia kaavaratkaisun mukaisista muutoksista.

Maanomistajilla on ollut mahdollisuus jättää asemakaavamuutoshakemus, jos he ovat toivoneet täydennysrakentamisen mahdollisuuden tulkittavaksi tontillaan tämän kaavamuutoksen yhteydessä. Tämä mahdollisuus on olemassa koko ajan ja siitä on ilmoitettu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Kaupunki ei kaavoita yksityisille tonteille ilman maanomistajien asemakaavamuutoshakemusta.

Kuvernöörintie 9:ssä oleva sr-3 merkitty rakennus puretaan alueen kaavan mukaisen toteutuksen yhteydessä ja tontti hyödynnetään osana asuinkerrostalotonttia 49038/7. Tulevalla tontilla kerrostalorivi reunustaa Laajasalontietä ja itäpuoleinen nykyisiä pientaloja vasten jäävä piha jää maavaraiseksi. Alue on liian kapea, jotta pysäköinti voitaisiin järjestää kannenalaisena kustannuksiltaan toteutuskelpoisesti. Tontille on esitetty rinteeseen osittain upotettu viistokattoinen nelikerroksinen pysäköintilaitos, joka on kaksikerroksinen Kuvernöörintielle. Pysäköintilaitoksen kaupunkikuvallisesta ilmeestä tullaan antamaan asemakaavamääräyksiä. Kortteleiden suunnitteluratkaisut tarkentuvat asemakaavaehdotusvaiheessa.

Kaavamääräykset

- *Esitettiin, että asukas- ja muut lisätilat tulisi olla mukana rakennusoikeudessa eikä niiden lisäksi.*

Vastine

Kaavamääräykset ovat nykyohjeistuksen mukaisia ja perustuvat yhteistyössä rakennusvalvonnan kanssa valmisteltuihin linjauksiin, joiden tuloksena asemakaavoituksen tueksi on tehty asemakaavamääräysohjeistus. Tavoitteena on ollut yhdenmukaistaa ja tiivistää kaavamääräyksiä sekä jättää muiden ohjeistuksien kanssa päällekkäisiä määräyksiä pois.

Asukas- ja muut lisätilat sallitaan asemakaavassa määrätyn kerrosalan lisäksi Helsingin asemakaavamääräysperiaatteiden mukaisesti eikä tässä asemakaavassa ole syytä poiketa tästä periaatteesta.

Normaalissa asuntotuotannossa ei ole rakennuskustannusten vuoksi pelkoa liian suurien aputilojen rakentamisesta lisärakennusoikeutena. Kaavaan merkityt tiukat rakennusalat ja kerrosluvut määrittävät rakentamisen volyyymia eikä niiden puitteissa jää kerrosalaan laskettavan asuntorakennusoikeuden lisäksi mahdollisuuksia liian suuren lisärakennusoikeuden rakentamiseen.

- *Kysytään, miten valvotaan rannan yleisten toimintojen alueen käyttötarkoituksen luonnetta. Nyt on vaarana, että kaikki toiminnot menevät yhden toimijan (venekerhon) käyttöön ja alueesta ei tule asukkaiden yhteisiä palveluita. Kysytään, voidaanko kaavassa estää äänekkäiden toimintojen sijoittumista alueelle.*

Vastine

Asemakaavamääräykset sekä kortteli- ja tonttirajat tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Tonttijako voidaan kuitenkin tehdä asemakaavoituksen jälkeen ja jakaa tarvittaessa pienempiin osiin. Rantavyöhykkeen toimintoja ja niiden sijoittumista tarkennetaan jatkosuunnittelussa ja ranta-

vyöhykkeen kokonaisuudesta on tarkoitus tilata viitesuunnitelma. Tontinvuokrauksen yhteydessä voidaan arvioida tulevien toimintojen soveltuvuutta alueelle ja määritellä tarvittavia ehtoja myös vuokrasopimukseen.

- *kaavassa ei oteta kantaa parvekkeisiin, kattomuotoihin tai sisäänkäynteihin.*

Vastine

Asemakaavamääräykset tarkentuvat asemakaavaehdotukseen. Korttelien kokonaisratkaisun varmistamiseksi myös esimerkiksi parvekkeista ja kattomuodoista tullaan laatimaan kaavamääräyksiä.

Esittelymateriaali

- *Todetaan kaavaa havainnollistavan materiaalin olevan puutteellista. Se ei muun muassa sisällä maantason kuvia eikä leikkauksia.*
- *Toivottiin 3D-mallin avulla tehtyjä animaatioita maantasosta.*
- *Kysyttiin, miksi havainnekuvissa näkyy runsaasti vanhaa metsää, vaikka kaavassa ei ole yhtäkään merkintää "säilytettävä puu" Tengströminpuiston alueella. Todetaan, että rakentamisen yhteydessä kaikki tullaan kaatamaan.*

Vastine

Asemakaavan jatkovalmistelussa havainnollistavaa materiaalia tehdään lisää ja ne lisätään osaksi asemakaavaselostusta.

Asemakaavaluonnoksen materiaalissa on keskitytty alueen kokonaisuuden ja pääperiaatteiden esittelyyn asemakaavaluonnoksen tarkkuustasolla. Suunnitteluratkaisujen tarkentuessa myös havainnollistava materiaali tarkentuu.

Asemakaavoituksen jatkovalmistelussa 3D-mallia on tarkoitus hyödyntää sekä suunnittelun apuvälineenä että myös havainnollistamaan tehtyjä ratkaisuja. 3D-mallista tehtyjä animaatioita on myös tarkoitus hyödyntää vähintään massamallitarkkuudella. Asemakaava-alueen laajuudesta johtuen hyvin yksityiskohtaisen mallin työstäminen koko alueelta ei ole resurssien käytön kannalta järkevää.

Havainnekuvissa olevaa puustoa on säilytetty nykyisten tonttien alueella ja kaava-alueen kortteleissa, joissa on maavaraista pihaa. Olevaa puustoa pyritään mahdollisuuksien mukaan säilyttämään, ja tätä tavoitetta tullaan tarkentamaan asemakaavaehdotusvaiheessa esimerkiksi asemakaavamääräyksin. Uusien viheristutusten suunnittelua tullaan lisäksi ohjaamaan hankkeen suunnitteluvaiheessa aluetyöryhmissä.

Yksittäisten puiden säilymismahdollisuudet arvioidaan rakennus- ja pihasuunnitteluvaiheessa.

Rakennuslupavaiheessa kuullaan myös naapureita, ja tässä vaiheessa rakennussuunnitelman lisäksi nähtävillä on myös pihasuunnitelma, joista näkee muun muassa tontin istutukset ja säilytettävät puut.

Alueelle tulevat palvelut ja liiketilat

- *Pidettiin hyvänä ranta-alueen hyödyntämistä yhteisöllisyyteen ja kaupallisiin palveluihin. Rantavyöhykkeelle tulee varata riittävästi liiketilaa, muun muassa ravintoloita ja veneilyä tukevia tiloja.*
- *Todettiin, että tulee arvioida alueen palveluiden ja kivijalkaliiketilojen tarvetta ja varata niille riittävästi tilaa, myös niiden asiointipysäköinnille. Mahdollisten terrassien sijainnit katualueella tulee huomioida. Päivittäistavarakaupan osalta tulee huomioida kilpailun elinvoimaisuus ja mahdollistaa kilpailevien toimijoiden toiminta alueella.*
- *Kyseenalaistetaan tarve uudelle päivittäistavarakaupalle ja pidetään alueelle esitettyä liiketilamäärä epärealistisena tavoitteena.*
- *Toivottiin liiketiloja ja muita keinoja elävöittää katutilaa asuinrakennusten maantasokerroksiin ja keinoja niiden toteutumisen varmistamiseksi.*
- *Esitetään, että ensimmäinen asuinkerros voisi olla hieman katua korkeammalla, jolloin asukkaat saavat hieman rauhaa raitilla liikkuvilta.*

Vastine

Liiketilat on sijoitettu toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesi tärkeimpiin paikkoihin. Niiden sijaintia ja määrää on selvitetty Laajasalon kaupallisessa selvityksessä (WSP, 17.4.2019). Asemakaavoissa kaupan mitoitukseen on syytä sisällyttää väljyyttä, koska kaikki kaavoitettu pinta-ala aina toteudu täysmääräisesti kaupan tilana.

Kaavaratkaisun tavoitteena on luoda elävää katutilaa, jossa asuinrakennustenkivijaloissa on liike-, huoneisto- ja yhteistiloja, joissa on suuret ikkunat ja avoimet kulkuyhteydet kadulta. Kaavaratkaisu pyrkii minimoimaan pitkien yhtenäisten umpinaisten maantasojulkisivujen muodostumisen, koska katutasen elävyys on erityisesti jalankulkuympäristön laadun kannalta tärkeää. Asuntojen sijoituessa maantasoon voidaan niiden lattiakorosta antaa tarvittaessa kaavamääräys. Maantasokerroksen käsittelystä on annettu asemakaavamääräys.

Asemakaavassa on määrätty liiketilojen vähimmäismäärä ja niitä on esitetty keskeisimmille kohdille kaupunkirakenteessa, kuten joukkoli-

kenteen pysäkkien lähelle sekä hyvin saavutettavissa oleville ja näkyville paikoille sekä rantavyöhykkeelle, joka avautuu ilta- ja yö-auringon suuntaan Yliskylänlahdelle kohti Tullisaarenpuistoa ja Herttoniemenrantaa. Toimintojen tilavaraukset sekä sijainti täsmentyvät asemakaavaehdotukseen.

Tiiviisti rakennettu katu luo paremmat edellytykset kaupungissa erilaisille palveluille, toiminnoille ja toiminnallisuudelle ja niiden kautta viihtyisyydelle kuin mitä tyypillisesti väljässä ja joiltain osin jäsentymättömässä esikaupunkiympäristön suunnittelussa ja rakentamisessa on menneinä vuosikymmeninä pystytty luomaan. Etuna on myös asuminen palvelujen, ranta-alueiden, tapahtumien ja joukkoliikenneyhteyksien vieressä ilman pitkiä etäisyyksiä tai henkilöautoilun tarvetta.

Sekoittuneessa urbaanissa kaupunkirakenteessa on asukkaiden ja palveluiden lisäksi myös muuta yritystoimintaa, joka tuo alueelle työpaikkoja. Laajasalon syrjäisempi sijainti ja asuntovaltaisuus ei turvaa toimintaedellytyksiä Herttoniemen kokoiselle toimistokeskittymälle, vaikka raitiotieyhteys parantaakin alueen saavutettavuutta. Urbanissa rakenteessa on kuitenkin kysyntää pienyritystoiminnalle, ja tulevaisuudessa pienyritystoiminta tulee kasvamaan.

Lidl-päivittäistavarakauppaketju on etsinyt liiketilapaikkaa Laajasalosta jo pitkään. Myös kaupan alan kilpailun edistäminen puoltaa uuden päivittäistavarakaupan sijoittumista alueelle. Uudelle marketille on alueella siis kysyntää jo tällä hetkellä.

Rantapuiston toimintoja tutkitaan tarkemmin yleisten alueiden suunnitelmassa, joka valmistuu osaksi kaavaehdotusta. Rantapuistoon pyritään luomaan mahdollisimman monipuolisesti erilaisia virkistyspaikkoja ja -toimintoja. Alueelle voidaan sijoittaa esimerkiksi erilaisia ranta- ja satamapalveluita mutta myös lähipalveluita, koska alueen läheisyydessä tulee olemaan tiivistä asutusta.

Pysäköintikadun varren liiketilojen osalta tarkentuu asemakaavoituksen edetessä. Paikoituksen sijoittelussa tavoitteena on mahdollisimman helppokäyttöinen ja saavutettava sijainti palvelutilojen kannalta. Laajasalontien varrelle ei kuitenkaan voida esittää pysäköintiä.

Yliskylän palvelut

- *Todetaan nykyisten Yliskylän alueen päiväkotien sekä koulujen olevan täysiä.*

Vastine

Yliskylän alueelle on tehty palveluverkkoselvitys, johon muun muassa kaava-alueelle esitetty päiväkotia ja sen mitoitus perustuvat. Selvityksessä on huomioitu yleiskaavan mukainen lisärakentaminen ja väestönkasvu alueella. Selvityksessä ja väestöennusteen pohjalta nykyisiä palveluja ollaan laajentamassa. Nykyisille kouluille ja päiväkodille on

asemakaavoissa laajentamisvaraa ja laajennuksien toteutus on suunniteltu vuosille 2028–2032. Lisäksi Yliskylän alueelle on suunnitteilla seniorikeskus.

Venesatama, merellinen strategia

- *Kysyttiin, kuinka varmistetaan purjevereiden kulku Killingholman ohi.*
- *Todettiin, että suunnittelussa on tärkeä huomioida laituripaikat, telakointimahdollisuudet ja niiden saavutettavuus sekä septitankkien tyhjennys.*
- *Kysyttiin, minne jatkossa sijoitetaan venekerhon veneet ja onko Helsingin kaupungilla osoittaa korvaavaa talvitelakointialuetta tai ainakin rakentamisajaksi laituripaikkoja.*
- *Kysyttiin, kuinka varmistetaan Helsingin merellisen strategian toteutuminen veneilyn näkökulmasta. Laituri- ja talvisäilytyspaikkoja on vähennetty rantakaavoissa useassa kaavasunnitelmassa, korvaavia tiloja ei ole osoitettu. Todettiin Laajasalon olevan merellinen kaupunginosa ja kritisoitiin veneilyn ja talvisäilytyksen hankaloittamista rakentamalla ranta-alueita. Vastustetaan talvisäilytyksen poistumista.*
- *Esitetään, että jos satama ja telakka sijaitsevat erillään kerhon sisäinen toiminta kulttuuri ja yhteishenki heikkenevät merkittävästi. Niiden sijainti erikseen lisäävät veneilyyn liittyvää liikennettä merkittävästi.*
- *Kysyttiin, millä aikataululla Yliskylän Venekerhon alueelle ryhdytään rakentamaan.*

Vastine

Kaavaratkaisu

Uuden pienvenesataman toiminnallinen suunnittelu tarkentuu yleisten alueiden suunnitelman yhteydessä, suunnitelma on tarkoitus laatia osaksi kaavaehdotusta. Uuteen pienvenesatamaan on suunniteltu asemakaavaluonnoksessa nykyistä enemmän laituripaikkoja sekä nostopaikka ja laskuramppi ranta-alueen eteläosan. Myös kerhorakennukselle on tilavaraus rantavyöhykkeeltä osana muuta toimintaa mahdollistavaa rakennusala.

Kaavaratkaisu ei mahdollista veneiden talvisäilytystä alueella.

Killingholman siltayhteys

Asemakaavaluonnos mahdollistaa Killingholman siltayhteyden Laajasalon Tullisaarenpuiston ja Herttoniemenrannan välillä. Asemakaavan yhteydessä ei kuitenkaan päätetä, millainen silta paikalle voidaan toteuttaa. Silta voi olla myös avattava, mikä mahdollistaa purjeverneilyn jatkossakin Yliskylänlahden alueelle. Sen sijaan kiinteä silta, jonka alituskorkeus olisi sama kuin Laajasalontien sillassa ei mahdollistaisi purjeverneilyä Yliskylänlahdella.

Sillan tekninen ratkaisu suunnitellaan ja siitä päätetään sillasta tehtävässä toteutussuunnittelun yhteydessä. Suunnitelmat laitetaan nähtäville ja niistä voi jättää mielipiteitä, jotka viedään kaupunkiympäristölautakunnan tietoon suunnitelmista päätettäessä.

Sarvaston satama

Laajasalon Sarvaston sataman alueelle ollaan laatimassa kaavamuu-
tosta, jossa kehitetään muun muassa virkistyskäytön ja venesataman edellytyksiä. Sarvaston alueen satama- ja telakkapalveluja pyritään tehostamaan ja sovittamaan paremmin maisemaan. Oletettavaa on, että sekä talvisäilytyspaikkojen ja laituripaikkojen määrä kasvaa alueella. Yliskylänlahden alueelta poistuvia talvisäilytyspaikkoja voi näin jatkossa mahdollisesti sijoittaa Sarvaston sataman alueelle.

Koirasaaren venesatama (Kruunuvuorenranta)

Koirasaaren venesatamasta on laadittu yleissuunnitelma, jossa veneiden talvisäilytyksen määrää nostettiin kaavoituksen aikaisesta ratkaisusta. Nyt alueelle on esitetty 80 talvisäilytyspaikkaa. Laituripaikkoja on noin 170 veneelle.

Suunnittelun yhteydessä tuotiin esiin toive Yliskylän venekerhon laituripaikkojen sijoittamisesta väliaikaisesti alueelle Yliskylänlahden venesataman rakentumisen aikana.

Merellinen strategia ja talvisäilytys

Kaupunkiympäristölautakunta on antanut 13.12.2022 lausunnon kaupunginhallitukselle valtuutettu Silja Borgarsdóttir Sandelinin toivomuspöytäselvityksestä mahdollisuutta lisätä uusia tapoja toteuttaa veneiden talvisäilytyspaikkoja:

Kaupunkiympäristön toimiala pitää veneilyä keskeisenä elementtinä Helsingin merellisyydessä ja tunnistaa talvisäilytyksen tärkeänä kysymyksenä. Toimiala ei pidä tällä hetkellä mahdollisena lisätä merkittävästi kaupungin hallinnoimien talvisäilytyspaikkojen määrää sellaisilla keinoilla, jotka edellyttävät laajoja uusia aluevarauksia Helsingin ranta-alueilla. Melko merkittävä osa nykyisistä talvisäilytyspaikoista tulee poistumaan, kun tilapäisesti talvisäilytyksen käytössä olleet alueet ote-

taan rakentamisen käyttöön. Myös nykyinen hinnoittelumalli, jossa kaupunki tarjoaa erittäin edullista talvisäilytystä, estää tehokkaasti uusien yrittäjien pääsyä markkinoille.

Alla ote perusteluista koskien talvisäilytyksen uusia tapoja ja toimijoita:

On selvää, että tulevaisuudessa Helsingin kaupungin rooli veneiden talvisäilytyksessä tulee pienentymään säilytykseen soveltuvien ranta-alueiden rakentuessa. Nykyinen menettely, jossa kaupunki vastaa suuresta osasta talvisäilytyspaikkoja ja tarjoaa niitä veneilijöiden käyttöön edulliseen hintaan, vaikeuttaa uusien toimijoiden mahdollisuuksia tarjota kilpailukykyisiä talvisäilytyspalveluja. Kysyntä on selvästi tarjontaa suurempaa, joten voi olla perusteltua nostaa talvisäilytyksen hintaa siten, että kysyntä ja tarjonta kohtaavat nykyistä paremmin ja samalla syntyy uusia markkinaehtoisia tapoja toteuttaa veneiden talvisäilytystä.

Kiristyvässä taloustilanteessa on tärkeä tarkastella kaupungin tuottamia palveluja kriittisesti. Myös veneiden talvisäilytyksen osalta voidaan pohdita, onko se kaupungin ydintoimintaa vai voisivatko jotkut muut tahot mahdollisesti hoitaa sen tehokkaammin. Kaupungin järjestämä veneiden talvisäilytys perustuu pääsääntöisesti itsepalveluun, jossa asiakkaalle on osoitettu talvisäilytyspaikka, jolle on aina esteetön pääsy kuljetuskalustolla. Markkinaehtoinen toiminta tuottaa maankäytön näkökulmasta tehokkaampia ja kustannustehokkaita ratkaisuja. Arvokkailla ranta-alueilla tämä tarkoittaa, että yksityinen toimija pakkaa veneet mahdollisimman pienelle alalle. Monet kaupungit ovat ulkoistaneet koko veneiden talvisäilytyksen venekerhoille tai muille yksityisille toimijoille.

Rakentamisen aikataulu

Alueen esirakentamisen on ajateltu tapahtuvan mahdollisesti samassa yhteydessä Laajasalontien loppuosan bulevardisoinnissa, mikä on ajoitettu alkamaan aikaisintaan 2028.

Kesäteatteri

- *Vastustetaan kesäteatterirakennuksen hävittämistä ja toivottiin sen säilymistä esimerkiksi kahvilana.*

Vastine

Yliskylänlandan rannalla Tengströmin puistossa Tuurholmanpolun varrella on niin sanottu vaaleanpunainen huvila, jossa toimii kesäisin Kylämetsä ry:n kesäteatteri. Huvila oli purku-uhan alla, mutta kaupunki suostui vuokraamaan huvilan kesäteatterin käyttöön. Rakennukset on merkitty lainvoimaisessa kaavassa suojelumerkinnöillä s-2 (päärakennus) ja sr-3 (lisärakennukset) ja niille on merkitty pihapiiri.

Asemakaavaluonnoksen mukaisessa ratkaisussa huvilarakennuksen pihapiirin alueelle on esitetty asuinkortteli. Huvilan säilyttäminen vaikeuttaisi uuden korttelirakenteen ja katuverkon suunnittelua huomioiden rakennuksien sijainti hyvin matalalla osittain tulvarajan alapuolella. Rakennuksen siirtämistä lähialueelle voidaan selvittää jatkossa myös kaavan hyväksymisen jälkeen, kun alueen rakentaminen on käynnistymässä. Yksi kiinnostava alue tarkastelulle voisi olla esimerkiksi Elsan-kallion alue, joka sijaitsee Laajasalon liikuntapuiston vieressä, ja voisi soveltua siten hyvin tapahtuma-alan toiminnoille.

Rakennuksista on pidetty vuonna 2018 katselmus yhdessä rakennusvalvonnan kanssa.

Laajasalon opisto

- *Todetaan, että selostuksessa on mainittu tontin Kuukiventien viereisen lisärakennuksen kerrosluku väärin. Esitetään lisärakennuksen Kuukiventien varrella varjostavan viereistä rivitaloa sekä niiden pihvoja. Rakennus ei noudata kadun mittakaavaa. Kysytään, miksi uudisrakennus ei ole Kuukiventien suuntaisesti.*
- *Todetaan, että Laajasalon opiston lisärakentaminen tulee lisäämään pysäköintiä, ja järjestelyt tulevat ylivoimaisen hankaliksi Kuukiventiellä ja lähiympäristössä. Esitetään, että tulee rakentaa lisäpaikkoja opiston tontille -ei tienvarsipaikkoja.*
- *Kysytään, miksi tontille on esitetty opiskelija-asumista.*

Vastine

Asemakaavaselostukseen on korjattu oikea kerrosluku (III).

Opistolla on tarve tarjota opiskelija-asumista tontilla. Nykyinen opiskelija-asuntola meren puolelta puretaan, ja sen tilalle tuleva uudisrakennus on opetustiloja. Opiskelija-asunnot on esitetty kolmikerroksiseen uudisrakennukseen Kuukiventien varrelle.

Kuukiventien varren kolmikerroksisen uudisrakennuksen varjostusvaikutus viereiseen kaksikerroksiseen rivitaloon on vähäinen uuden rakennuksen sijoituessa rivitalon itä- ja kaakkoispuolelle.

Kuukiventien varren rakennus on sijoitettu poikittain kohti Kuukiventietä, jotta opiston päärakennuksen julkisivu ja sen edustan pihasommitelma säilyisivät edelleen keskiössä opistolle saavuttaessa ja opiston nykyiset pysäköintipaikat säilyisivät. Uudisrakennuksen sijaintia Kuukiventien suuntaisesti selvitetään asemakaavaehdotusvaiheessa.

Opistolle määrätään asemakaavaehdotuksessa pysäköintipaikkojen rakentamisvelvollisuus arvioidun tarpeen mukaan. Nykyinen asema-

kaavamääräys ei ole ohjannut tarpeeksi pysäköintipaikkojen rakentamista vastaamaan tarvetta ja siltä osin asemakaavamääräystä arvioidaan uudelleen kaavan jatkovalmistelussa.

Uimahalli

- *Toivottiin uimahallia Yliskylän pohjoisosaan, jos jotain alueelle rakennetaan.*

Vastine

Laajasalon liikuntapuistossa on varauduttu mahdollisuuteen rakentaa liikuntapalveluita varten rakennuksia, kuten uimahalli jos tällainen hanke tulee ajankohtaiseksi. Liikuntapuistosta on laadittu vuonna 2019 kehityssuunnitelma, jossa on tutkittu erilaisia julkisia ja osin yksityisiä liikuntarakentamismahdollisuuksia. Kaupungilla ei ole näköpiirissä rahoitusta Laajasalon uimahallihankkeelle.

Liikuntapaikat

- *Esitettiin, että Laajasalossa ei ole ainuttakaan ikäihmisten liikuntapaikkaa, lähin on Silkkikutomo Herttoniemessä, liikuntaryhmiä liian vähän. Toivotaan liikuntapaikkoja lisää Laajasaloon.*

Vastine

Asemakaavaluonnos mahdollistaa Yliskylänlahden rantavyöhykkeelle merellisiä toimintoja, esimerkiksi mahdollisuuden avantouintiin. Rannalle sijoittuvat palvelut ja tarkentuvat myöhemmin. Laajasalon liikuntapuiston alueella on mahdollista kehittää liikuntapalveluita kaikille käyttäjäryhmille.

Kruunuvuorenrannan uusi liikuntapuisto on jo osittain valmistunut ja rakentaminen jatkuu tänä syksynä. Puistossa on toimintoja kaikille ikäryhmille ja erikuntoisille liikkujille: puiston eteläosassa on jalkapallokenttä, nuorille suunnattu lähiliikunta-alue seinäkiipeilypaikkoineen, skuutti- ja skeittipaikka, monitoimiareena sählylle ja koripallolle sekä leikkipaikka. Metsikön pohjoispuolella on hyvin varusteltu ulkokuntosali, kaksi tenniskenttää sekä puistoshakki ja petankkikenttä. Lisäksi Kruunuvuorenrantaan on suunnitteilla Helsingin ensimmäinen esteetön uimaranta, jossa myös pyörätuolin käyttäjien on mahdollista päästä uimaan.

Maaperä

- *Esitetään, että rakentamista tulisi esittää vain Laajasalontien varteen, koska Yliskylänlahden pohja on savivelliä ja rakentaminen tulee kalliiksi. Alueen suunnittelussa on huomioitava ranta-alueiden herkkyyys merivedenpinnan korkeuden vaihtelulle.*
-

Vastine

Alueelle on tehty yhdyskuntatekninen yleissuunnitelma sekä esirakentamisen ja ranta-alueiden yleissuunnitelma, joissa on huomioitu ranta-alueiden herkkyys merivedenpinnan korkeuden vaihtelulle alueen tasan ja rakentamisen korkotasossa. Suunnitelmat tullaan päivittämään asemakaavan ehdotusvaiheessa. Esirakentamisen ja ranta-alueiden yleissuunnitelman yhteydessä on laadittu myös alustavat kustannusarviot näistä töistä ja ne ovat tavanomaista luokkaa. Katujen, kunnallistekniikan sekä rakennusten rakentamisen voidaan arvioida olevan myös tavanomaista luokkaa kustannuksiltaan.

Meritäytöt ja täyttösaari

- *Esitetään, että lähtökohdaksi tulee ottaa olemassa oleva ranta-viiva. Täyttösaarta ja meritäyttöjä tulee välttää epäekologisuutensa ja näkymien vuoksi.*
- *Kysytään, miten on huomioitu maaperän ja vesistön mahdolliset öljy- ja metallipitoisuudet ja kunnostustarve, ruopattavien alueiden haitta-ainepitoisten sedimenttien käsittelytarve, puhumattakaan rakentamisesta vesistölle ja eläimistölle sekä alueen asukkaille aiheutuvia haittoja.*

Vastine

Alueelle ei esitetä täyttösaarta.

Kaavaratkaisun mukaisen täydennysrakentamisen edellyttämät ruoppaukset ja merialueen täytöt edellyttävät vesilupaa. Ruoppausten ja täyttöjen työtavat määritellään tarkasti lupaprosessissa, jotta myös niiden aiheuttamat haitat voidaan minimoida lain edellyttämällä tavalla. Mahdollisia keinoja ruoppausten haittojen minimoimiseksi ovat muun muassa niiden ajoittaminen kalojen kutuajan ulkopuolelle sekä ruoppauksen aiheuttaman veden samentumisen rajoittaminen erilaisin keinoin kuten käyttämällä samentumista estäviä suojaverhoja.

Rannan rakentaminen muuttaa merenpohjaa suunnitellulla kohdalla. Mahdolliset ruoppaus ja täyttötyöt poistavat pohjaeläimistön ja vesikasvillisuuden kyseisellä kohtaa. Nykyisen venesataman edustan vedenalainen luonto on häiriintynyt pitkäaikaisesta satamatoiminnasta ja alueella tehdystä ruoppauksesta.

Melu ja ilmanlaatu

- *Esitetään, että asumisterveys on mietittävä tarkemmin, nyt metsät ja kallioliikkaukset suojaavat melu- ja hiukkaspäästöiltä.*

- *Kysytään täyttävätkö uudet rakennukset terveelliset asuinolosuhteet, miten asuntoja voidaan tuulettaa sekä viilentää ja miten ilmanlaatumääräysten toteutumista valvotaan.*
- *Kysytään, miten toimitaan liikennemelun raja-arvojen ylittyessä myöhemmin ja kuka maksaa kustannukset, jos joudutaan parantamaan ääneneristystä.*
- *Todetaan, että ylikyläläiset joutuvat kärsimään liikenteen meluja päästöhaitoista, joille ei tunnuta tehtävän yhtään mitään.*
- *Todetaan, että mikäli Laajasalontien korkoaseman nosto aiheuttaa lisääntyvää ajomelua, pitää kaupungin varautua rakentamaan asianmukaista melueristettä.*

Vastine

Aluetta suunnitellaan bulevardisoinnin periaatteiden mukaisesti siten, että rakentaminen rajautuu katualueisiin. Liikenteen haittojen huomioon ottaminen ja terveellisen ja viihtyisän asuin ympäristön varmistaminen on yksi suunnittelua ohjaava reunaehto. Liikenteen haitat on lähtökohteisesti otettu huomioon Laajasalontien suuntaisella rakennusten yhteinäisellä massoittelulla, mikä rajaa liikenteen haittojen leviämistä laajemmalle ympäristöön, olemassa oleville asuinalueille ja uusien korttelien sisäosiin suojan puolelle. Laajasalontien varrelle sijoittuvan asumisen terveellisyys varmistetaan annettavilla kaavamääräyksillä muun muassa äänitasoerovaatimuksista, ulko-oleskelualueiden sijoittamisesta ja niiden meluntorjunnasta sekä koneellisesta tuloilmanotosta ja ilmanottokohdasta. Määräyksillä varmistetaan riittävällä tavalla terveellisen asumisen edellytykset myös niiden asuntojen osalta, jotka sijoittuvat vilkkaan liikenne ympäristön välittömään läheisyyteen. Asumisen laadun ja viihtyisyyden näkökulmasta pyritään myös välttämään suunnitteluratkaisuja, joissa asunnot sijoittuvat ainoastaan vilkkaan liikenteen suuntaan.

Kun kaavaluonnos on hyväksytty suunnittelun pohjaksi, jatketaan kaavan melu- ja ilmanlaatuvaikutusten arviointia. Jatkosuunnittelussa kaavaratkaisun hyväksyttävyyttä arvioidaan vertaamalla laadittavien melu- ja ilmanlaatuselvitysten tuloksia voimassa oleviin ilmanlaadun raja-arvoihin ja kansallisiin ohje- ja suositusarvoihin sekä melutason ohje- ja suositusarvoihin. Selvitysten tulokset ohjaavat osaltaan jatkosuunnittelua ja myös haitallisten ympäristövaikutusten estämiseksi tai rajoittamiseksi luonnoksessa annettujen kaavamääräysten päivittämistä. Selvitysten tulokset liitetään osaksi asemakaavan ehdotusvaiheen aineistoa.

Asemakaavan melu- ja ilmanlaatuvaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon Laajasalon täydennysrakentamisen myötä kasvavat liikennemäärät, Laajasalon alueella suunnitellut raitiolinjat kokonaisuudessaan sekä Laajasalontien tasauksen muutos. Vaikutuksia arvioidaan kaava-alueelle sekä sen lähiympäristöön nykyiselle asutukselle (mm. heijaste-

ja suojausvaikutukset, kielteiset ja myönteiset vaikutukset, mahdollinen torjuntatarve). Ehdotusvaiheeseen laadittavien selvitysten perusteella on mahdollista arvioida riittävällä tavalla asemakaavan sisältövaatimusten täyttymistä.

Asemakaavamääräykset ovat velvoittavia. Kunnan rakennusvalvontaviranomaisen tehtävänä on valvoa kaavojen noudattamista, ja rakennusluvnan myöntämisen edellytyksenä asemakaava-alueella on, että rakennushanke on voimassa olevan asemakaavan mukainen.

Ympäristönsuojelulain mukaan ilman epäpuhtauksille annettujen raja-arvojen ylittyessä tai ollessa vaarassa ylittyä, kunnan on laadittava keskipitkän tai pitkän aikavälin ilmansuojelusuunnitelma raja-arvon alittamiseksi ja raja-arvon ylityksen keston lyhentämiseksi. Mikäli raja-arvot kaava-alueen toteuduttua ylittyisivät, kaupungin tulisi toimia silloisten säädösten mukaisesti.

Laajasalontien bulevardisointi ja liikenteen sujuvuus

- *Todetaan, että raitiotie on odotettu täydennys Laajasalon joukkoliikenteeseen ja että suunniteltu raitiovaunulinja Herttoniemeen tulee toteuttaa heti.*
 - *Todetaan, että Laajasaloseura on jo kymmenen vuotta ajanut Laajasalontien alueen kehittämistä alueen keskustaksi ja bulevardimaisempaan suuntaan.*
 - *Todetaan, että suunnitelmat tulee tehdä niin, että Laajasalon liikenne Herttoniemen suuntaan sujuu häiriöttä kaikissa vaiheissa.*
 - *Esitetään, että liikennemääristä tulee tehdä kattava ajantasainen selvitys.*
 - *Todetaan, että Laajasalonväylää reunustaa molemmin puolin tällä hetkellä vehreä puusto, joka osaltaan toimii sekä näkö- että meluesteenä. Myös kevyen liikenteen yhteydet ovat jo nykyisin hyvät molemmin puolin Laajasalontietä ja koko saari on kattavan pyörätieverkoston peittämä. Bulevardisointi ei toisi tähän mitään merkittävää parannusta. Puurivikaistat eivät korvaa menetettyä luontoa. Myös raitiotieliikenne on sovitettavissa nykyisen väylän yhteyteen. Nykymuodossaan Laajasalontie ei erota Yliskylän länsi- ja itäpuolia toisistaan.*
 - *Esitetään, että liikennevirran merkittävä kasvu lisää saasteita sekä melua. Eritasoristeysten muuttaminen tasoristeyksiksi heikentää liikenneturvallisuutta tavalla, jota alentuvat ajonopeudet eivät riitä kompensoimaan.*
-

Vastine

Rakentamisen vaiheistuksessa ja tilapäisissä liikennejärjestelyissä pyritään parhaaseen liikenteen sujuvuuteen. Häiriöiltä ei voida täysin kuitenkaan välttyä. Asemakaavamuutos ei suoranaisesti ole kantaa ottava toimenpide kuluvien rakenteiden, kuten siltojen ylläpitoon. Kuitenkin Herttoniemen siltojen ylläpitoon liittyvien korjaustoimenpiteiden ajoituksessa otetaan huomioon asemakaava-alueen toteutumisen aikataulu sekä muu toteuttamiseen liittyvä tieto.

Raitiolinjan toteuttaminen Herttoniemeen ei ole tämän asemakaavan suoranaista sisältöä. Asemakaavamuutoksessa ositetaan tilavaraus raitiotielle kaava-alueen osalle siten, että tältä osin raitiotieyhteydelle on riittävät edellytykset koko asemakaava-alueella Herttoniemen suuntaan. Asemakaavan suunnittelun yhteydessä tehdään selvitys raideyhteyden jatkamiseksi Kruunusillat-hankkeen hankerajauksen mukaiselta päätepysäkiltä Kuukiventien alueelle. Hanke etenee asemakaavan kanssa samanaikaisesti erillisenä hankkeena ja toteuttaminen katutöiden yhteydessä.

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 sujuvoittamiseen.

Liikennemäärien kehittymistä seurataan jatkuvilla laskennoilla ja liikenne-ennusteisiin perustuvaa toimivuustarkastelua päivitetään asemakaava ja raitiotien jatkohankkeen yhteydessä. Autoliikenteen määrä on kasvanut seurantajaksolla 2017–23 noin 10 % Linnanrakentajantien eteläosassa ja bussiliikenteen matkustajamäärät 25 %, kun asukasmäärä on kasvanut noin 19 % tällä ajanjaksolla. On täysin oletettavaa, että Kruunusillat-raiotien käyttöönotto ohjaa liikenteen kulkumuotoja kaunaa joukkoliikennettä painottavaan suuntaan.

Pyöräilyn osuus on myös kasvanut vaikkakin on pienempää kertaluokkaa verrattuna auto- ja joukkoliikenteeseen. Laajasalontien varteen sijoittuva pyöräliikenteen baanatasoinen yhteys on aiempia yhteyksiä taiseempi ja suoraviivaisempi. Tämä on pyöräliikenteen houkuttelevuuden kannalta merkittävä tekijä, jota asemakaavamuutos tukee.

Liikennemäärien kehitystä kaikkien kulkumuotojen osalta pyritään ennustamaan tuleville vuosikymmenille. Laajasalon ja Herttoniemen alueista on tehty liikenteen ennustemalli, erityisesti autoliikenteen osalta. Malli ennustaa myös joukkoliikenteen matkustajakehitystä. Mallia täydennetään suunnittelun tarkentumisen ja mallin pohjana toimivien tulevaisuusolettamien kehittyessä. Ennustemallin pohjalta on laadittu ja niin ikään kehitetään liikenteen toimivuutta kuvaavaa mikrosimulointimallia tulevaisuuden ennustevuodelle 2050. Tämän tiedon mukaan tehdään liikennesuunnittelua asemakaavoituksen tilavarauksia varten ja

myöhemmin katusuunnittelua. Ennustemalli on myös tehty oletuksilla, jotka painottavat autoliikennettä suosituimpana kulkumuotona. Myöskään tällä ennustemallilla Laajasalontien liikenteen kapasiteetti ei ylity, vaikka ruuhka-aikoina ajoittaista jonoutumista esiintyykin.

Eritasoliittymät vaikeuttavat autoilua lukuun ottamatta kaikkia muita kulkumuotoja. Nykyinen eritasoliittymä ei sisällä katuyhteyksiä etelän liittymästä vaan ne yhteydet on järjestetty muun katuverkon kautta. Suuntaisen eritasoliittymän poistaminen mahdollistaa raitiotien jatkumisen Herttoniemen suuntaan, kadun rakentamisen siten, että se on tulvava-
raumakorkeuden yläpuolella sekä yhteydet kaikkiin suuntiin kaikille liikennemuodoille.

Bulevardisointi

- *Kysyttiin, miksi kaikki sillat pitää poistaa Laajasalontien päältä ja muuttaa kaikki tasoliittymiksi. Esitetään, että se hankaloittaa kaikkien (kävelijä, pyöräilijä, autoilija, bussit) liikkumista erittäin paljon ja heikentää liikenneturvallisuutta.*
- *Kysyttiin, miksi rakennetaan hankaliin paikkoihin Laajasalontien varsille.*

Vastine

Yliskylässä kulkuyhteydet Laajasalontien eri puolille jäävien alueiden välillä ovat rakentuneet kahden autoliikennesillan ja yhden jalankululle ja pyöräilylle tarkoitetun sillan varaan. 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. Keskeisin uusi yhteys rakentuu Yliskyläntien kohdalle, josta on pääsy rantavyöhykkeelle. Uusi kaupunkirakenne, katualue sitä reunustavine taloineen ja kaikkien liikkujien kulkureitteineen muodostaa aktiivisen kokonaisuuden, joka liittyy aiemmin moottorikadun erottamat kaupunginosa-alueet toisiinsa. 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.

Tavoiteltu Laajasalontien kadun varren rakentamisen muodostama katutila ei periaatteiltaan poikkea kaupungeille tyypillisestä katutilasta. Rakentaminen jäsenyyty kortteleihin ja niiden välisiin katuihin ja kulkureitteihin, kuten muuallakin kaupungissa.

Laajasalontie on osittain korkeusasemaltaan Kuvernöörintien suuntaisen eritasoliittymän eteläpuolella liian alhaalla suhteessa meritulviin varautumiseen. Lisäksi raitiotie ei mahdu nykyisen Kuvernöörintien sillan alle. Näistä syistä Laajasalontien tasausta pitää nostaa nykyisestään. Tasauksen nostotarve on huomattava, kun otetaan huomioon myös ranta-alueen sijoittuminen tulvavaraumien yläpuolelle ja se, että katuverkko ja yleiset alueet toimivat tulvasateiden purkureitteinä mereen.

Korkeusaseman nostotarve suunnitellun uuden Kuvernöörintien risteyksen kohdalla luokkaa 3,5 m ja nykyisen sillan kohdalla luokkaa 4 m. Uutta siltaa ja siihen liittyviä toimivia yhteyksiä nykyisille tonteille olisi melko mahdotonta tehdä. Tasausmuutokset helpottavat nykyisten tonttien, erityisesti Kuukiventie 2 ajoyhteyden järjestämistä.

Kuukiventien ja Kuvernöörintien risteysten alue Laajasalontielle on myös erityisen otollinen paikka raitiotiepysäkeille, sekä Laajasalooa palveleville bussipysäkeille. Näiden tavoitteiden toteuttaminen edellyttää katujen risteämisyjärjestelyiden muutosta. Laajasalontiestä muodostuu kokoava katuyhteys kaikille kulkumuodoille.

Asemakaavamuutoksen myötä nykyisiä katuverkkoon perustuvia yhteyksiä ei poistu vaan ne täydentyvät ja monipuolistavat liikumisen mahdollisuuksia kaikkien kulkumuotojen osalta.

Liikenne

- *Esitetään, että uudet liikenneratkaisut tulevat lisäämään Laajasalontien ruuhkia ja että raitiotie ei riitä helpottamaan ruuhkia, koska valtaosa liikenteestä muualle kuin keskustaan*
 - *Useammassa kommentissa kannatettiin raitiovaunuyhteyden jatkamista Herttoniemen suuntaan.*
 - *Esitetään, että liikenteelle aiheutuvia vaikutuksia eikä raitiotien jatkumista Herttoniemeen ole riittävästi selvitetty.*
 - *Esitetään, että raitiotien jatkumista Herttoniemeen ei ole selvitetty ja, että raitiotien päätepysäkin paikka tulee virallisesti vahvistaa ja vasta sen jälkeen edetä tässä kaava asiassa.*
 - *Kysyttiin, pääseekö Laajasalontieltä jatkossakin kääntymään Humalniementielle myös pohjoisen Herttoniemen suunnasta tultaessa.*
 - *Esitetään, että jatkossakin huolehditaan siitä, että Kuukiventieltä voidaan ajaa autolla Humalniementien suuntaan.*
 - *Kysytään, miten hoidetaan liikenne jatkossa Itäniitynpolulle.*
-

- *Tulee huomioida pelastusajoneuvojen ja Santahaminan liikenne.*
- *Esitetään, että Kuukiventie 2:n alaportti nykyiselle Tuurholmanpolulle on säilytettävä, ja rakennettava ison kuorma-auton kuljettavaksi Kuukiventielle.*
- *Esitetään kaavan lisättäväksi suunnitellun Yliskylän raitiovaununkin Kuvernöörintieltä Humalniementielle.*
- *Kysytään, miten ratkaistaan nykyiset korkoerot esimerkiksi Humalniementien liittymässä ja miten Kuukiventie liittyy Laajasalontiehen.*
- *Kysyttiin, mitä Itäniityntien Laajasalontien päässä on nykyisen kallion kohdalla?*

Vastine

Laajasalon liikenteen kokonaistoimivuudesta on tehty selvityksiä ja liikenteen määrien ja kulkumuoto-osuuksien kehittymisestä tehdään jatkuvaa seurantaa. Korona-aika on tosin vaikeuttanut, ei kuitenkaan keskeyttänyt tätä seurantaa. Ennen korona-aikaa tehty kokonaisarvio (liikenne-ennuste, simulointi) tehtiin 2019. Tuloksia on esitelty useissa eri yhteyksissä esimerkiksi Laajasalopäivillä. Kiinnostus simulaatiovideoita kohtaan on ollut kuitenkin vaimeaa. Selvityksien perustella Laajasalontien liikenteen välityskyvyn ylittymistä ei ole odotettavissa, vaikka kaikkein kuormittuneimpina ruuhkatunteina jonoutumista esiintyy.

Herttoniemen raideliikenneyhteyksistä on myös tehty liikenteen toimivuustarkasteluita, kuten Herttoniemen katuverkonkin osalta. Näistä saatu tieto on ollut lähtötietona asemakaavamuutoksien valmistelussa, sekä katusuunnitelmien laadinnassa. Raitiotietä ei ole missään yhteydessä suunniteltu Humalniementielle. Ollinraitiolla Laajasalontien ja Marunapolun välillä on raitiotievaraus, joka ei kuulu tällä hetkellä toteutettaviin raidehankkeisiin. Kruunusillat hanketta on päätetty supistaa tältä osin. Toteutus on mahdollista myöhemmin, mikäli raideyhteyden rakentamisesta päätetään.

Tämän asemakaavan valmistelun ohella laaditaan päivityksiä liikenne-ennusteisiin ja toimivuustarkasteluja. Erityisesti tutkitaan liikenteen toimivuuden kannalta parhaita ratkaisuja Kuvernöörintien, Kuukiventien, Laajasalontien ja mahdollisen raitiotien päätepysäkkijärjestelyn osalta. Nähtävillä olevassa aineistossa on esitetty ns. raskain vaihtoehto päätepysäkkijärjestelyksi. On mahdollista, että selvitysten perusteella mahdolliseen toteutukseen valikoituu muu vaihtoehto. Kuitenkin asemakaavassa esitetään tilavaraus, joka mahdollistaa raiteen ja suunnittelun aikana tarkentuvan päätepysäkki järjestelyn.

Liikenteen järjestämisessä ei suljeta pois mitään tarpeellista, vakiintunutta kulkuyhteyttä. Niitä päinvastoin parannetaan, erityisesti Laajasalontien suuntaan. Laajasalontien tasauksen nosto mahdollistaa lähilyhteyksien parantamisen, erityisesti joukkoliikennepysäkeille.

Kuukiventie 2 ajojärjestelyn osalta suunnitelmaa on laadittu pysäköinti-alueen vuokrasopimuksen ja voimassa olevan asemakaavan pohjalta. Kuukiventien 2 ajoyhteys vuokra-alueelle on alun perin tarkoitettu toteutettavaksi tontin kautta. Kuitenkin vieressä kulkeva Tuurholmanpolku, joka muodostaa yhteyden Yliskylän venekerhon satamaan, on muodostunut käytetyksi reitiksi. Jatkossa yhteys uuteen venesatamaan järjestyy rantakadun kautta ja nykyinen yhteys rantaan poistuu tarpeetoman ja mahdottomana toteuttaa sellaisenaan uudelleen. Lähtökohtaisesti katuun rajutuville tonteille ei järjestetä ajoyhteyksiä puistoalueiden kautta reitin ainoana tarpeena. Suunnitelmaa on kuitenkin mahdollista kehittää jatkossa, varsinkin jos ilmenee muutakin yhteensovittamistarvetta, esimerkiksi kunnallistekniikan järjestämisen osalta.

Itäniityntien päästä järjestetään kulkuyhteys jalankulkijoille ja pyöräliikenteelle Laajasalontielle. Muutoin Itäniityntielle kuljetaan kuten ennenkin Yliskylänkaaren ja Itäniitynpolun suunnista.

Opistolle määrätään asemakaavassa pysäköintipaikkojen rakentamisvelvollisuus arvioidun tarpeen mukaan. Katujen tilavarausten suhteen huomioidaan nykyiset katualueet ja liikennetarpeet.

Puolustusvoimien ajoneuvot liikkuvat alueen liikenteessä myös tulevaisuudessa muun liikenteen seassa. Puolustusvoimat pyrkivät ajoittamaan tilaisuuden niin salliessa kuljetustarpeensa ruuhkaheippujen ulkopuolella. Kaupunkiympäristön toimiala on käynyt 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.

Pelastustoimea varten mahdollistetaan tikasautojen pääsy pelastus- ja sammuksipaikoille. Ambulanssit ja muu pienikokoisempi pelastuskalusto ei vaadi erityisen merkittäviä lisätoimia. Laajasaloon on kaavoitettu myös tontti omaa pelastusasemaa varten, joka sijaitsee Jurmonkujalla.

Laajasalontien linjaus

- *Todetaan, että luontoa on jo nyt tuhottu mutkittelemalla Laajasalontietä.*

Vastine

Laajasalontien linjausta on muutettu muun muassa siksi, että bulevardisoinnin periaatteiden mukaisesti on mahdollista rakentaa asuinkerrostalokortteleita Laajasalontien molemmille puolille. Laajasalontien linjaukseen ja korkomaailmaan vaikuttavat lukuisat huomioitavat lähtökohdat.

Väliaikaiset liikennejärjestelyt ja Kuvernöörintien sulkeminen

- *Esitetään tyytymättömyys Kuvernöörintien sulkemiseen ja Laajasalontien liikenneolosuhteisiin. Esitetään, että ajoyhteys tulee palauttaa.*

Vastine

Kaavaratkaisu poistaa esitetyt liikenne- ja katujärjestelyiden epäkohdat asemakaavan puitteissa.

Kuvernöörintien eteläosa on katkaistu Laajasalon keskuksen voimassa olevan asemakaavan mukaisesti autoliikenteeltä. Kaavassa ja sen selostuksen liitteenä olevassa liikennesuunnitelmassa Kuvernöörintien eteläosa on varattu jalankululle ja pyöräliikenteelle. Aiemmin autoliikenteen käytössä ollut ajorata muuttuu kaavan mukaisesti osaksi uutta huoltoasematonttia, jonka rakentaminen on käynnistynyt. Entinen, vielä käytössä oleva huoltoaseman tontti tarvitaan laajenevan kauppakeskuksen tarpeisiin.

Yliskylän pohjoisosasta yhteys Laajasalon keskuksen ja eteläosaan kiertää autoliikenteen osalta toistaiseksi reittiä Humalniementie – Marunakuja – Marunapolku – Ilomäentie – Reposalmentie. Tilanne paranee myöhemmin, kun Laajasalontieltä etelän suunnasta rakennetaan uusi väliaikainen yksisuuntainen autoliikenteen ajoyhteys Kuvernöörintielle. Yhteys toteutetaan samaan aikaan, kun uutta huoltoasemaa rakennetaan. Autoliikenteen yhteyksien parantamista myös pohjoisen suunnasta selvitetään tarkemmin. Liikennesuunnitelmassa on esitetty Kuukiventieltä Laajasalontielle etelän suuntaan uusi väliaikainen ramppi.

Laajasalontien pitkään käynnissä ollut katu-urakka Koirasaarentieltä Yliskyläntielle saakka on lähes valmis, mutta käytännössä Kruunusillat-hanke jatkaa edelleen Laajasalontien raitiotien rakentamista vuosina 2023–25. Laajasalontien uudistaminen jatkuu Yliskyläntieltä pohjoiseen Herttoniemensalmen sillalle asti tämän vuosikymmenen loppupuolella, kun parhaillaan käynnissä olevan Yliskylänlahden asemakaavan muu-

tos toteutetaan. Kaavatyön yhteydessä suunnitellaan myös Laajasalon-tien pohjoisosaan uudet liikennejärjestelyt, kuten Kuukiventien eritasoliittymän muutos tasoliittymäksi.

On täysin ymmärrettävää, että Laajasalon mittavien uudistamishankkeiden rakentamisen aika huolettaa ja turhauttaa niin alueen asukkaita kuin toimijoitakin. Lukuisat työmaat asettavat isot haasteet sujuvalle liikkumiselle ja työnaikaisten järjestelyiden toimivuudelle. Remonttien onnistuminen vaatiikin useiden työvaiheiden ja niiden aikataulujen huolellista yhteensovittamista sekä eri toimijoiden saumatonta yhteistyötä. Tästä huolimatta häiriöiltä ei valitettavasti ole voinut eikä voi tulevinaakaan vuosina välttyä.

Joukkoliikennekatu rannassa

- *Todetaan, että joukkoliikenteen ohjaaminen rantaan tuhoaa rannan viihtyisyyden. Pysäkit Laajasalontielle ovat riittävän lähellä. Ylimääräistä ajoneuvoliikennettä ei pidä ohjata rantaan.*
- *Todetaan, että suunnittelussa on otettava huomioon rantaan suunnitellun joukkoliikennekadun aiheuttama terveydellinen haitta lähitalon asukkaille.*

Vastine

Rantakadun mitoituksessa otetaan huomioon bussiliikenne. Tämä ei aiheuta merkittävää muutosta siihen, että bussiliikennettä ei olisi. Tois- taiseksi bussiliikenteen tarvetta ei ole todennettu. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta antamassaan kannanotossa HSL on todennut, että tuolloin HSL ei nähnyt tarvetta liikennöidä Yliskylänlahden ranta-alueella kuin korkeintaan pienkalustolla, mutta varaus bussiliikenteelle on kuitenkin hyvä esittää myös ranta-alueille.

Myös Tengströminkatu sisällytetään alueesta asemakaavaehdotusvaiheessa tehtävään meluselvitykseen.

Pysäköinti

- *Esitetään, että esitettyjen rakennusmassojen tuoma pysäköinti on ongelma pienillä kaduilla. Todetaan, että vaikka uusissa rakennuksissa olisi pysäköintipaikkoja riittävästi, päätyy osa pysäköinnistä ilmaisen pysäköinnin lähikaduille.*
- *Esitetään, että alueelle tulee varata riittävästi pysäköintipaikkoja, myös venesatamaan.*
- *Kysyttiin, miksi kaava-alueelle tulee kaksi pysäköintilaitosta, kun tarkoitus on nimenomaan mahdollistaa julkisilla kulkeminen.*

- *Kysyttiin, voisiko kortteleiden 49009 ja 49463 tonttiliittymän autoille järjestää muutoin kuin Laajasalontien kautta. Se voisi helpottaa Laajasalontien ruuhkia.*

Alueen asukas- ja vieraspysäköintimäärä perustuu Helsingin pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeeseen.

Pysäköinti on järjestetty mahdollisimman tarkoituksen mukaisella tavalla kortteleittain. Alueella on sekä maantasopysäköintiä, pysäköintikansi ratkaisuja sekä kaksi pysäköintilaitosta. Optimaalinen ratkaisu vaihtelee maastomuotojen, rakentamisen määrän, kustannusten ja korttelitypologian mukaisesti. Pysäköintiratkaisut ja -määrät tarkentuvat kaavan jatkovalmistelussa kaavaehdotusvaiheessa.

Kortteleihin 49009 ja 49463 järjestetään ajo Laajasalontieltä Kuukiventien liittymän kohdalta. Laajasalontien yli kulkee myös suojatie ja pyöräliikenteen yhteys. Liittymän eteläpuolella on bussipysäkki pohjoiseen ja varaus raitiotiepysäkille. Näin ollen mainittuihin kortteleihin muuta kautta kulkeminen ei toisi oleellista muutosta Laajasalontien toimivuuteen. Kortteliin 49009 on mahdollista ajaa myös Itäniityntien kautta, vaikkakaan reitti ei ole kovin houkutteleva.

Kuukiventien silta

- *Vastustetaan Kuukiventien sillan poistamista. Kaavaluonnoksen mukaiset suunnitelmat heikentävät alueen nykyisin hyvin toimivia liikennejärjestelyjä. Todetaan, että ajo kiinteistöille ja liittymien Laajasalontielle tulee vaikeutumaan ja hidastumaan. Kuukiventien sillan säilyttäminen edesauttaa sujuvaa liikennöintiä koko Yliskylän alueelle.*

Vastine

Laajasalontien tasauksen nostaminen muuttaa tilannetta kuukiventien suuntaisen eritasoliittymän osalta ratkaisevasti. Tasausmuutoksen myötä nykyisten tonttien yhteyksien järjestäminen katuverkkoon ei vaikeudu vaan osin helpottuu. Tasauksen nosto on tärkeää jo nykytilanteessa, koska Laajasalontien korkeusasema sijaitsee merivesitulvaan varautumisen raja-arvojen alapuolella. Jos meriveden korkeus saavuttaisi varautumakorkeuden, olisi koko katuyhteys poikki ja kadun alla sijaitseva kunnallistekniikka olisi vaarassa vaurioitua.

Bulevardisoinninperiaatteiden mukaisesti Laajasalontien vierelle pyritään mahdollistamaan asuinkortteleita. Paikka on erityisen soveltuva joukkoliikennepysäkeille. Näiden tarpeiden yhteensovittamisen kannalta nykyisen kaltaista järjestelyä ei voida säilyttää.

Kauppakeskuksen kohdan poistunut jalankulku- ja pyöräilyilta

- *Poistettua kevyenliikenteen siltaa vaaditaan takaisin. Sillan todeksi olleen turvallinen ylitys. Valo-ohjattujen suojaiteiden toteutetaan ruuhkauttavan Laajasalontietä.*

Vastine

Mainittu Laajasalontien ylittänyt jalankulku- ja pyöräilyilta ei kuulu asemakaava-alueeseen. Siltaa ei esitetty rakennettavaksi puretun tilalle lainvoimaisessa asemakaavassa, koska Laajasalontien bulevardisoinnin periaatteena on muuttaa entisen Laajasalontien moottoritien ympäristö myös jalankulku- ja pyöräilypainotteiseksi ympäristöksi. Katualueiden linjaus, tasoitus ja katuprofiili on suunniteltu pääosin uudelleen kaikkia liikkumismuotoja varten. Laajasalontielle suunnitellaan muun muassa raitiotie, kattavat jalkakäytäväyhteydet sekä osa pyöräilyn baanaverkkoa.

Moottoritien kadun ylittämiseksi kevyenliikenteen sillalla ei ole jatkossa samanlaista tarvetta kuin aikaisemmin, vaan Laajasalontien suunnitelmissa on huomioitu hyvät ja turvalliset maantason yhteydet. Laajasalontien länsipuoleisen puiston tasoitusta muuttamalla on saatu Kirkkosalmentieltä järjestettyä esteettömyyden perustason kriteerit täyttävä yhteys Laajasalontielle, jonka tälle kohdalle on tulossa valo-ohjattu suojaite. Katualueiden jatkosuunnittelussa on tavoitteena julkisen ulkotilan korkealaatuisuus.

Jalankulun ja pyöräilyn ohjaaminen maantasoon on bulevardisoinnin periaatteiden mukaista, samalla tuetaan myös keskusta-alueen kivi- ja kaltevuokien toimintaedellytyksiä. Liikennemuotojen jakaminen eri tasoille ei ole sellainen kaupunkimainen ratkaisu, joihin Laajasalon keskusta-alueella ja Laajasalontie bulevardisoinnissa on pyritty.

Siltayhteys oli Laajasalon ostokeskuksen alueen asemakaavan alkuvaiheen suunnitteluratkaisussa esitetty toteutettavaksi kauppakeskuksen kattotason kautta hissi- ja porrasyhteytenä maantasoon. Yhteys ei olisi yhtä sujuva kuin maantason yhteys. Se ei voisi olla käytettävissä ympäri vuorokauden ja aiheuttaisi vaikeasti valvottavissa olevia tiloja. Sillan ja kevyenliikenteen reitin johtamien kauppakeskuksen kattotason sisäportaiden ja hissien kautta johtaisi hankaliin rasitejärjestelyihin ja vastuukysymyksiin.

Sillan kustannukset olisivat käyttöasteeseen nähden hyvin korkeat eikä se olisi enää samalla tavalla osa luontevasti jatkuvaa reitistöä tasovaihtojen vuoksi. Maantason suojaitejärjestelyt keskeiselle raitiotiepysäkillä tulee toteuttaa joka tapauksessa. Sillan toteuttaminen ei poistaisi muiden yhteyksien toteutustarvetta. Silta palveli ennen lähinnä Kirkkosalmentien päähän sijoittuvaa maankäyttöä, eikä uusi maankäyttö lisää

sillan mahdollisia käyttäjäryhmiä. Sillalle on mahdotonta järjestää sellaisia yhteyksiä Laajasalontieltä, että sen käyttäminen kadunylitykseen olisi houkutteleva vaihtoehto suhteessa tasoylitykseen.

Siltaa on alun perin suunniteltu myös kauppakeskuksen katolla olevien asuinkerrostalojen piha-alueiden huoltoyhteyttä varten. Piha-alueiden huolto on kuitenkin järjestettävissä toisin eikä siltaa siihen tarvita.

Sillan toteuttamisen aikatauluun sisältyisi riskejä liittyen Laajasalontien pysäkkijärjestelyihin, koska sillan rakenteet ja alituskorkeus vaikeuttavat Laajasalontien muita ratkaisuita.

Katuvihreä

- *Kysyttiin, miksi puut istutetaan liian lähemmäksi ja liian lähelle taloja*
- *Todetaan, että bulevardista ei saa tehdä tiivistä katukuilua vaan tulee pyrkiä puistomaiseen ilmeeseen ja toivottiin kehitettävän Laajasalontien itäreunan viihtyisyyttä kaupunkivihreällä ja taskupuistoilla rakennusten välissä.*

Vastine

Katupuut elävöittävät katu ympäristöä, lisäävät kadulle vehreyttä, jäsentävät tai rajaavat katutilaa ja sen näkymiä sekä luovat viihtyisiä paikkoja rakennusten ja rakenteiden lomaan. Puiden istutuksessa noudatetaan Helsingin katutilan mitoituksen suunnitteluohjeita. Puille taataan riittävä kasvutila, ja samalla luodaan latvusyhteys, jotta puusto täydentäisi kaupungin metsä- ja puustoista verkostoa, jonka alueellinen yhteys kaavaluonnoksen mukaisen täydennysrakentamisen myötä heikentyy. Laajasalontielle on suunniteltu neljää puuriviä, joista raitiotien viereiset puut ovat pylväsmäisiä puita ja reunimaiset rivit mitoitukseltaan normaaleja katupuita. Katupuulajeja pyritään varioimaan elävän ympäristön luomiseksi. Puiden istutusvälit tarkentuvat jatkosuunnittelussa, kun Laajasalontien varressa ja muualla kaava-alueella sijaitsevan katuvihreän määrää, lajistoa ja sijoittelua suunnitellaan tarkemmin.

Laajasalontien länsipuolella korttelirakennetta on viistetty korostamaan kulkuyhteyksiä ja mahdollistamaan niiden eteen tulevat katualueen laajennukset, joille saadaan istutettua suuria näyttäväksi kasvavia puita. Myös muualle Laajasalontien varteen jää laajempia Laajasalontietä rytmittävä katualueen osia, joissa katuvihreän määrä ja lajiston monimuotoisuus pyritään maksimoimaan.

Katupuut ovat osa kaupungin viherrakennetta ja ekologisia verkostoja. Ne myös tasaavat pienilmaston vaikutuksia antaen varjoa, haihduttamalla ja vaimentaen tuulen voimakkuutta. Suuret puut sitovat pölyä ja vaimentavat melua.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman puuttuvat luontoarvot

- *Todetaan, että osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta puuttuvat kaikki pohjatiedot hankealueen luontoarvoista. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa tulee tältä osin täydentää.*

Vastine

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ollut liiteaineistoa. Alueen luontotiedot on liitetty osaksi asemakaavaselostusta, joka laadittiin asemakaavaluonnosvaiheessa.

Alueen luontoarvojen huomioiminen kaavoituksessa ja luontotietojärjestelmän tietojen kattavuus

- *Vastustetaan Tengströminpuistoon rakentamista. Todetaan, että Tengströminpuisto on tehtyjen selvitysten (METSO) mukaan puustoltaan ja eliöiltään arvokas ja tärkeä virkistysalue. Todetaan, että Yliskylänlahti reunametsineen on nykytiedon perusteella erityisen merkittävä lepakkojen ja linnustonsuojelun kannalta. Venesataman länsi- ja lounaispuolinen osa lahdesta on merkittävä vesilinnuston suojelun kannalta ja lahden etelä- ja kaakkoisrannalla elää puolestaan kohtalaisen rikas metsälinnusto. Todetaan, että lehtomainen, hyvin vanha ja koskematon puistoalue on arvokas luontokohde monine lajeineen ja on yksi viimeisistä koskemattomista ranta- ja lehtoalueista pelkästään pääkaupunkiseudulla ja koko maan mittakaavassa. Todetaan Kuukiventien sillalta pohjoiseen sijaitsevan nykyisen viheralueen sisältävän arvokkaita luontoarvoja, mm. geologisia arvoja.*
 - *Esitetään, että laaditut luontoselvitykset ja luontotietojärjestelmän tiedot ovat puutteellisia ja että kaava-alueen luontoa ei ole selvitetty riittävän kattavasti. Esitetään, että ennen suunnittelutyön jatkamista alueella tulee tehdä tuore, kattava luontokartoitus kasvillisuudesta, eläimistöstä ja ekosysteemistä. Esitetään, että kaavahankkeen luontotietopohjaa tulisi täydentää merenalaisen luonnon osalta sekä selvittämällä alueen merkitys vaateliiden kääväkkäiden sekä lahokaviosammalen kannalta.*
 - *Esitetään, että kaava-alueella sijaitsevan rantalehto täyttää luonnonsuojelulla suojellun jalopuumetsikön määritelmän.*
 - *Todetaan, että arvot on tunnistettu mutta niitä ei ole otettu huomioon riittävällä tavalla eikä kaavaluonnoksessa oteta kantaa tuhottavaan luontoon, vaikka luontoarvoja onkin esitelty. Kysytään, miksi tuhotaan lähiluontoalue nyt, kun luonnonsuojelu on tutkitusti entistä tärkeämpää asukkaille, ja eikö uusille taloille löydy muuta paikkaa kuin tämä Yliskylän asukkaiden ja muiden*
-

rantareitin käyttäjien suuresti arvostama luonnontilainen rantametsikkö.

- *Esitetään, että osa kaava-alueen metsistä on luokiteltu luontotietojärjestelmässä arvoiltaan liian alhaiseen luokkaan (METSO-arvot), vaikka käytännössä ne kaikki ovat luokkien I ja II luokkien lehto- ja kangasmetsiä.*
- *Todetaan, että rantavyöhyke on suojeltu arvokkaan puustonsa sekä merkittävän ja monipuolisen pesimälinnuston vuoksi*
- *Kysytään, kuinka Yliskylänlahden lehtoalueet tullaan suojelemaan suunnitelmassa.*

Vastine

Asemakaavatyö tukeutuu Helsingin kaupungin luontotietojärjestelmän tietoihin, joita täydennetään uusilla, esimerkiksi kaavoitusprosessien yhteydessä laadittavilla selvityksillä tarpeen mukaan. Maankäytön muutosten vaikutuksia luontoon ja alueella todettuihin luontoarvoihin arvioidaan saatavilla olevan tiedon pohjalta. Luontotietojärjestelmän tiedot kootaan myös kaavamateriaalien liitteeksi.

Luontotietojärjestelmä on ylläpidettävä palvelu, johon on koottu tietoa muun muassa inventoiduista luontotietokohteista sekä merkittävistä geologisista kohteista. Luontotietojärjestelmän tiedot ja siellä esitetyt aluerajaukset perustuvat laadittuihin luontoselvityksiin ja tehtyihin havaintoihin. Kaavoitustyön aikana yhteistyössä kaupungin ympäristöpalveluiden asiantuntijoiden kanssa arvioidaan, onko aiemmin laadittuja selvityksiä tarpeellista täydentää tai päivittää.

Yliskylänlahden kaava-alueen osalta tehtyjä metsäselvityksiä voidaan pitää riittävinä. Luontotietojärjestelmän kautta löytyy myös vuonna 2021 laadittu Laajasalon alueen lahokaviosammalselvitys. Nykytieto lahokaviosammalten esiintymisestä Helsingissä ja Laajasalossa on siis hyvä, eikä uuden selvityksen laatimista tämän asemakaavan laatimista varten ole pidetty tarpeellisena. Lahokaviosammalten suojelun taso Helsingissä säilyy suotuisena.

Laajasalontien länsipuolella Yliskylänlahden rannoilla sijaitsevat metsät kuuluvat Laajasalon länsiosan metsäalueiden monimuotoisuuden arviointi -selvityksen selvitysalueeseen. Selvitys on tällä hetkellä viimeistelyvaiheessa, ja sen tulokset ovat hyödynnettävissä kaavatyön seuraavissa vaiheissa.

Helsingin kaupungin luontotietojärjestelmän tietojen perusteella asemakaava-alueella ei ole todettu esiintyvän luonnonsuojelulain piirissä olevia tiukkaa suojelua edellyttäviä lajeja. Alueella sijaitsee monia luontoarvoiltaan tärkeitä alueita, mutta niitä ei ole suojeltu. Myöskään lehto-

alueita ei ole suojeltu, eivätkä ne ole olleet mukana kaupungin luonnon-suojeluohjelmassa 2015–2024. Helsingin uhanalaisten luontotyyppien inventoinneissa 2017–2020 Yliskylänlahden kaakkoisessa pohjukassa sijaitseva erittäin uhanalaisiin luontotyyppisiin kuuluva tuore runsasravinteinen lehto luokiteltiin edustavuudeltaan kohtalaiseksi. Tengströminpuiston huvilan ja venesatama-alueen välissä kasvava tuore keskivinteinen lehto taas kuuluu uhanalaisuusluokaltaan vaarantuneisiin luontotyyppisiin, mutta on edustavuudeltaan heikko ja erityisesti venesataman vieressä myös voimakkaasti kulunut.

Alueen arvokkaat luontokohteet painottuvat Yliskylänlahden ympäristössä Tullisaaren puolelle sekä kaava-alueen eteläiseen osaan. Venesataman ympäristössä luontoarvoja ja metsien luonnontilaisuutta on vähentänyt alueella aiempi maankäyttö ja tehdyt ruoppaukset. Venesatama-alueen käytön vuoksi myös lahden arvokkaan linnustokohteen (arvaluokka 2) levähtäjämäärien on arvioitu olevan alhaisempia kuin mitä ne ilman venesatamaa olisivat. Yliskylänlahti ei kuulu paikallisesti ekologisesti merkittävät vedenalaiset meriluontoalueet (PEMMA) -paikkatietoaineistossa (2023) esitettyihin Helsingin vedenalaiselta meriluonnoltaan merkittäviin alueisiin.

Kaava-alueen rakentaminen ja rakentamisen aikaiset ruoppaukset ja merentäytöt sekä myöhemmin asutuksen, virkistyskäytön ja liikenteen aiheuttamat häiriöt vaikuttavat veden laatuun, vedenalaiseen lajistoon sekä heikentävät lepakko- ja lintualueiden arvoja. Kaavan vaikutusten arviointi tarkentuu kaavatyön seuraavissa vaiheissa.

Lähiluonto ja virkistys

- *Esitetään, että luontoarvojen lisäksi tulee huomioida myös Yliskylänlahden ja sen lähimetsien merkittävät virkistys- ja maisema-arvot sekä merkitys asukkaiden hyvinvoinnille ja terveydelle. Tengströminpuisto toimii tärkeänä lähivirkistysalueena ja sitä tulee kehittää ensisijaisesti tältä pohjalta, ei täydennysrakentamisen kannalta. Asukkaiden näkökulmasta viheralueet ovat merkityksellisiä. viheralueiden mahdollisimman laaja säilyttäminen on investointi niin nykyisten kuin tulevien asukkaiden hyväksi. Hävitettävät puisto- ja virkistysalueet ovat tärkeä osa alueelle ominaista luontoympäristöä ja palvelevat koko saaren asukkaita. Viitataan Laajasalon renessanssi 2011 -selvitykseen, jonka asukaskyselyssä Tengströmin puiston kautta kulkeva ulkoilutie koettiin yhtenä viihtyisimmistä ulkoilureiteistä ja Yliskylän aluesuunnitelmaan, jossa puisto on merkitty erityisen merkittäväksi viheralueeksi.*
- *Vastustetaan viheralueille osoitettua rakentamista ja todetaan, että jo nykyiset rakennusprojektit tulevat merkittävästi vähentämään lähiluontoa ja virkistymismahdollisuuksia. Väestönkasvu*

aiheuttaa kestäättömän käyttöpaineen Laajasalon viheralueille. Esitetään, että toteutuessaan alueen täydennysrakentaminen vähentää ulkoilu- ja virkistysalueiden pinta-alaa merkittävästi ja lisää näin jäljelle jäävien alueiden käyttöpaineita ja kuormitusta merkittävästi.

- *Tuodaan esiin lähimetsien terveysvaikutukset ja kysytään, miten ne korvataan. Todetaan, että Tullisaarenpuisto ei korvaa metsäaluetta virkistysalueena. Kysytään, missä jatkossa voi esimerkiksi ulkoilla koirien kanssa.*
- *Kysytään, miten huomioidaan alueen erityispiirteet, joita ovat nimenomaan luonnontilainen lähimetsä ja rauhallinen merenlahti. Todetaan, että kaupunkimaisen sisääntuloportin toteuttaminen tuhoaa saaren ainutlaatuisuuden.*
- *Todetaan, että nykyiset metsäreitit muodostavat metsäpuiston, joka jatkuu eri osiin Laajasaloon, ja että näillä reiteillä on suurimerkitys asukkaiden hyvinvoinnin ja kaupungissa asuvien jaksamisen näkökulmasta. Kysytään, millä tavoin Helsinki on arvioinut kaavoituksen vaikutuksia hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen näkökulmista ja miten vaikutukset alueen kulttuurihistoriallisiin arvoihin on selvitetty ja huomioitu.*
- *Todetaan, että kaavaluonnokseen merkityt VL-viheralueet eivät ole asukkaille käytettäviä viheralueita. Esimerkiksi Yliskyläntien varteen merkityt alueet ovat lähinnä tieluiskia, joista kahteen on jopa merkitty ajoyhteys eli ajoneuvoliikennettä.*
- *Todetaan, että kävelytie on ainutlaatuinen ja kovassa käytössä alueen asukkailla. Ei haluta lisää urbaania rakentamista vaan säilyttää lähiluontoa, joka on jo nyt joutunut väistymään Laajasalossa rakentamisen vuoksi.*

Vastine

Laajasalossa on tällä hetkellä paljon viheralueita, selvästi enemmän kuin keskimäärin Helsingissä. Laajasalossa lähiluonto ja virkistysalueet ovat hyvin saavutettavissa, lähiluontoon on lyhyt matka ja saaren metsäinen ja vehreä luonne tulee säilymään jatkossakin täydennysrakentamisesta huolimatta, vaikka paikallisesti tiettyjen alueiden luonne muuttuukin.

Säännöllisellä kosketuksella monimuotoiseen luonnonympäristöön on todettu olevan merkittäviä terveysvaikutuksia. Päivittäinen kontakti luontoon edellyttää luonnonympäristöjen helppoa saavutettavuutta. Rantareitin kehittäminen ja viheralueiden saavutettavuuden parantaminen mahdollistaa sujuvan kulkemisen viheralueille. Kaava-alueen ny-

kyinen pohjoiseteläsuuntainen rantareitti säilyy, lisäksi Laajasalon-tiehen nähden poikittaiset kävely-yhteydet paranevat kaupunkibulevardisoinnin myötä. Tällöin Yliskylänlahden rantavyöhykkeelle on nykytilanteeseen verrattuna helpompi ja nopeampi päästä läntisen Yliskylän suunnasta. Yliskylänlahden eteläpuolella sijaitsevat metsäalueet säilyvät virkistysmetsinä. Metsäisiä virkistysalueita löytyy lähialueelta myös esimerkiksi Ylikylän itäosista. Uusi siltayhteys Killingholmaan toisi myös Herttoniemen puolella sijaitsevat viheralueet, kuten Herttoniemen kartanopuiston ja Kivinokan nykyistä paremmin laajasalolaisten saavutettavaksi. Lisäksi Vartiosaaren saavutettavuuden parantaminen esimerkiksi siltayhteyden avulla toisi uusia virkistysreittejä ja -palveluita yliskyläisten ja muiden helsinkiläisten ulottuville.

Metsien lisäksi muutkin puustoiset viheralueet, kuten puustoiset puistot, piha-alueet, puurivit ja -kujanteet ja -ryhmät vaikuttavat kaupunkiympäristön viihtyisyyteen ja terveellisuuteen muun muassa parantamalla ilmanlaatua, torjumalla melua sekä tarjoamalla mahdollisuuksia rauhoittumiselle, leikkiin ja erilaisille harrastuksille. Asemakaavaluonnoksessa Yliskyläntien varteen merkittyjen VL-alueiden virkistysarvo on pienempi kuin esimerkiksi rantapuistoilla, mutta niillä on merkitystä muun muassa kaupunkikuvallisesti sekä ekologisina yhteyksinä.

Kaavan vaikutusten arviointi tarkentuu kaavatyön seuraavissa vaiheissa.

Turholmsstigen

- *Det konstaterades att Turholmsstigen med omgivning borde bevaras för att bjuda naturupplevelser och en ingång till parkområdena för alla invånarna även om invånarantalet i Uppby kommer att ökas avsevärt*

Vastine

På Degerö finns det för närvarande många grönområden, betydligt mer än genomsnittet i Helsingfors. Skogsområdena söder om Uppby kommer att bevaras för rekreation, dessutom finns olika natur- och rekreationsområden i närhet med bättre tillgänglighet efter utvecklingen av strandstråket och broarna. Den nuvarande förbindelsen från norr till söder kvarstår och det kommer att bli lättare och snabbare, jämfört med den nuvarande situationen, att nå Uppbyvikens strandområde från västra Uppby till följd av boulevardiseringen.

Metsä- ja puustoinen verkosto ja muut ekologiset yhteydet

- *Todetaan, että kaava-alueella sijaitseva metsä- ja puustoinen verkoston alueellinen yhteys on luontoarvoiltaan ja monimuotoisuudeltaan merkittävä, luokiteltu säilyväksi yhteydeksi ja oleellinen osa verkostoa. Kysytään, miten tämä yhteys on otettu huomioon kaavaratkaisussa.*

- *Todetaan, että kaavassa olisi mahdollista ja kannatettavaa turvata paikallinen viherkäytävä Tengströminpuiston jäljelle jäävän rantakaistaleen ja Kuvernöörinien ja Etanapolun välissä kulkevan ulkoilureitin välille turvaten yhteys Yliskylänlahdelta Yliskylän itäpuolen metsiin ja puustoihin. Ensisijaisena tavoitteena virkistyskäyttö mutta mahdollisesti myös tukien ekologisia viheryhteyskäyttöä.*
- *Todetaan, että Laajasalossa muun muassa Koirasaarentien kaava-alueella on jo rakentamisen vuoksi "nakerrettu" METSO-luokiteltuja lehtokohteita. Esitetään, että Laajasalon kaikkia luontokohteita tulisi tarkastella kokonaisuutena, ja että alueiden tulee tutkimustulosten perusteella täydentää toisiaan ekologisena verkostona, jotta niiden ylläpitämät monimuotoisuusarvot säilyvät.*

Vastine

Helsingin ja samalla myös Laajasalon kaikkia luontoalueita on tarkasteltu kokonaisuutena ja ekologisina verkostoina metsä- ja puustoisien verkoston (2019), niittyverkoston (2021) ja siniverkoston (2023) näkökulmista.

Yliskylänlahden itäpuoli on Helsingin metsä- ja puustoisien verkoston kartta-aineistoissa (2019) luokiteltu nykytilassaan metsäksi ja metsiköksi, tulevaisuuden verkostoa kuvaavassa kartassa taas maankäytön muutosalueeksi. Tämän alueen läpi kulkeva Herttoniemeen johtava alueellinen yhteys on luokiteltu kehitettäväksi alueelliseksi yhteydeksi, jonka kohdalla ”pyritään säilyttämään yleiskaavan (2016) mukaisesta tiivistymisestä huolimatta jonkinlainen puustoinen yhteys, jotta Herttoniemestä johtava alueyhteys ei tässä katkeaisi kokonaan”. Verkoston runkoyhteydet kulkevat Laajasalon toisella puolella saaren itärannalla.

Metsä- ja puustoisien verkoston vaaliminen vaatii erityistä huomiota kaupunkisuunnittelussa, kun kaupunkirakenne tiivistyy ja viheralueiden pinta-ala vähenee. Metsä- ja puustoisien verkoston sovittamisessa maankäytön suunnitteluun tulisi pyrkiä säilyttämään metsäalueita ja metsiköitä sekä näitä yhdistäviä puustoisia käytäviä. Metsäisten ja puustoisien ympäristöjen pinta-alan vähenemisen vaikutusta verkostoon voidaan kuitenkin lieventää kaavaluonnoksessa esitetyllä tavalla kehittämällä erillisten metsä- ja puustoisien ympäristöjen toisiinsa kytkeytyneisyyttä, jolloin lajit pääsevät siirtymään samanlaisten elinympäristöjen välillä. Verkoston tueksi voidaan kehittää esimerkiksi erilaisia rakennetun ympäristön puustoisia osia, kuten puistoja, puurivejä ja pihoja.

Laajasalontie on tällä hetkellä leveä tiealue, josta aiheutuu estevaikutusta. Tällaisten katkosten kohdalla ekologisen yhteyden toimivuutta voidaan parantaa esimerkiksi puistoympäristöin, puukujantein, -rivein ja -ryhmin. Latvusyhteys voi koostua yksittäisistä puista ja puuriveistä.

Kaavaluonnoksessa esitetyt puustoiset virkistysalueet ja istutukset ovat ketjumaisia ja muodostavat puustoisten ympäristöjen jatkumoa. Laajasalontien suuntaisten puuriviosuuksien yhteyteen on lisätty pensasistutuksia ja puuryhmiä, jotka parantavat yhteyden toimivuutta. Verkostomaisuuden turvaamiseksi, kestävyuden lisäämiseksi ja erilaisten riskitekijöiden vaikutusten vähentämiseksi puurivistöjä on useampia, ja kytkeytyminen laajempiin viheralueisiin tapahtuu useampaa kautta. Yhteyksien ekologista laatua voidaan parantaa myös istuttamalla eri puulajeja ja suosimalla monikerroksellista ja luonnonmukaista kasvillisuutta.

Laajasalon pohjoisosissa sijaitsevia metsä- ja puustoisen verkoston yhteyksiä voidaan parantaa myös vahvistamalla muita vaihtoehtoisia yhteyksiä, kuten Laajasalon pohjoisrannan puistojen tai Killingholman saaren kautta kulkevaa metsäistä yhteyttä. Mahdollisen siltayhteyden rakentamisesta ja reittien kehittämisestä huolimatta on tärkeää säilyttää Killingholma mahdollisimman metsäisenä, jotta se toimii jatkossakin verkoston alueellisena yhteytenä.

Puistoreitit, rantareitti ja yksityiset venelaiturit

- *Kysyttiin, millaiset korvaavat vehreät kulkureitit tullaan rakentamaan kävelijöille. Todetaan, että puistoalue toimii tällä hetkellä tärkeimpänä kevyen liikenteen väylänä Tullisaaren ulkoilualueelle ja uimarannalle niin Yliskylän, Herttoniemenrannan kuin Tammisalonkin asukkaille.*
- *Reitin viheryhteyden roolin turvaaminen vaatisi riittävästi puita ja/tai muuta kasvillisuutta reitin varrelle, reitin linjaaminen sujuvasti kadunylityspaikkaan Laajasalontien kohdalla, mahdollisesti aukoiden tai katulinjausten tarkastelua sekä liikenteen rauhoittamista Tengströmintiellä. Pohditaan, soveltuisiko Tengströmintien eteläisen osan (tai miksei kokonaan) kaavoittaminen vihreäksi kaduksi tai pyöräkaduksi. Tulisi myös pohtia, tulisiko Laajasalontien itäpuolella olevan lyhyen tienpätkän (kaava-alueen ulkopuolella) olla kävelykatu. Lisäksi virkistyskäyttöä edistäisi mahdollisuus kulkea kivituhkalla päällystettyä reittiä asfaltin sijaan.*
- *Esitettiin, että olemassa olevien kiinteistöjen yksityisiä laitureita venepaikkoineen ei saa poistaa vuokratuilta alueilta.*
- *Vastustetaan rantareitin jatkamista nykyisten rivitalojen (Kuukiventie 2 ja 8) ja Laajasalon opiston edestä. Esitetään, että reitti ei johda mihinkään ja se kulkisi aivan asukkaiden pihojen edestä ja ikkunoiden alta aiheuttaen häiriötä.*

Vastine

Rantareitin luonne muuttuu, kun lahden itäranta muuttuu rantametsästä urbaaniksi rantavyöhykkeeksi. Reittiyhteys itsessään ei kuitenkaan katkea, sillä rannansuuntainen virkistysyhteys säilyy ja mahdollistaa jatkossakin kulkemisen Herttoniemestä ja Tammisalosta kohti Tullisaarenpuistoa tai vastaavasti Laajasalosta esimerkiksi Tuorinniemen uimarannalle. Myös lahden eteläpuoliset metsät säilyvät, ja niiden kautta jatkuu reitti Tullisaaren puistoon ja edelleen muille Laajasalon länsiosien virkistysalueille. Merelliset ja luonnonläheiset virkistysalueet tulevat nykytilanteeseen verrattuna helpommin saavutettavaksi Yliskylänlahden ja Yliskylän itäisten asuinalueiden ja kaupunginosan keskustan välisten kävely-yhteyksien parantuessa, kun Laajasalontien bulevardisoinnin myötä uudella käveltävällä ja pyöräiltävällä Laajasalontielle sujuvia ylityspaikkoja ja reittejä rantaan on useita. Kävelyn ja pyöräilyn reittien linjauksia, luonnetta ja reittien varrella sijaitsevia viheralueita istutukseen suunnitellaan tarkemmin asemakaavatyön seuraavissa vaiheissa ja muussa jatkosuunnittelussa.

Kaupunkibulevardisoinnin ja kaavaluonnoksessa esitetyn uuden asuinalueen toteutuessa viheralueiden määrä pienenee paikallisesti, ja uuden maankäytön myötä virkistysympäristön luonne ja toiminnallisuus muuttuvat. Toisaalta samalla Yliskylänlahden ympäristön rantavyöhykeitä ja virkistysyhteyksiä ja niiden saavutettavuutta voidaan kehittää saarta kiertävän rantareitin osana ja laadukkaana julkisena ulkotilana, ja mahdollisuus Yliskylänlahden rantojen virkistyskäyttöön säilyy. Uuteen pienvenesatamaan on suunniteltu asemakaavaluonnoksessa nykyistä enemmän laituripaikkoja, lisäksi uudella rakennetulla rantaosueella on mahdollista tarjota myös sellaisia virkistystä tukevia merellisiä palveluita, joita Yliskylän alueella ei tällä hetkellä ole.

Kuukiventien rivitalojen ja Laajasalon opiston eteläpuolinen rantavyöhyke ja venelaiturit eivät sisälly kaava-alueeseen eikä niihin esitetä muutoksia. Kyseisessä kohdassa sijaitseva noin 10 metrin levyinen maa-alue on jo tällä hetkellä kaupungin omistuksessa ja voimassa olevassa kaavassa puistoaluetta, jolla kulkee rantareitti. Tämä Laajasaloa kiertävään rantareittiin yhdistyvä reittiosuus on kuitenkin jäänyt vielä toteuttamatta. Reittiä on tavoitteena jatkaa Yliskylänlahden rantaa pitkin Kuukiventielle, jolloin rantareitti kulkisi katualueiden sijaan mahdollisimman lähellä rantaa.

Killingholman siltayhteys

- *Esitetään, että silta ei ole kaavamuuotosalueella. Kysytään, tullaanko Killingholmaankin rakentamaan taloja.*
- *Vastustetaan siltayhteyttä, koska käyttäjämäärät lisääntyisivät Killingholmassa ja Tullisaarenpuistossa, luontoarvot heikkenisivät, sillan kustannukset ovat liian isot, silta tuhoaisi valtakunnallisesti merkittävän kulttuurihistoriallisen ympäristön*

- *Vastustetaan siltayhteyttä, koska nykyisiä yhteyksiä pidetään riittävinä, ja kyseenalaistetaan hyödyt matkojen pituuteen liittyen. Kysytään, miksi esitetään siltaa Herttoniemenrannasta Killingholmaan sen sijaan, että panostettaisiin Herttoniemenrannan omiin viheralueisiin.*
- *Osassa mielipiteitä kannatetaan ehdottomasti siltayhteyttä ja kysytään, milloin Killingholman silta voisi olla käytössä. Kysytään, voitaisiinko Killingholman ja Kruunusillat yhdistää rantareitillä myös Laajasalossa?*
- *Kysytään, minkälaisia luonnon kestävyyslaskelmia ja luontoarvokartoituksia on tehty Killingholman ja Herttoniemen rannan yhdistävän sillan suunnitelman taustalla. Esitetään, että Killingholman sillan vaikutukset Tullisaaren puiston ponttonisiltaan ja reitistöön tulee selvittää.*
- *Kysytään, mikä olisi reittien leveys ja olisivatko ne talvikunnossapidettäviä, miten reitit jatkuvat ja liittyvät muihin yhteyksiin etelän ja pohjoisen suuntaan.*
- *Esitetään, että Killingholman sillan on oltava avattava, jotta se mahdollistaa purjeveneiden pääsyn Yliskylänlahdelle.*
- *Esitetään siltayhteyden korvaajaksi lauttaa, kuten Laajasalon ja Vartiosaaren välissä, tai ponttonisiltaa talvisin.*
- *Esitetään, että Tullisaaren testamentin ehdot tulee täyttää. Tämä merkitsee sitä, että testamentin ehtoja pitää kunnioittaa, eikä sen maa-aluetta ottaa julkisen läpikulkuliikenteen käyttöön. Tämä tulee huomioida, koska Tullisaari on varattava kaupunkilaisten hyvinvoinnin ja virkistyskäytön.*

Vastine

Killingholmaan ei olla suunnittelemassa asuntoja, vaan saarta kehitetään virkistysalueena. Saari itsessään ei ole kaavamuutosalueella, mutta Herttoniemenrannan ja Killingholman saaren välinen vesialue on. Tälle vesialueelle sijoittuva siltayhteys on jo osin mahdollistettu Herttoniemenrannan puolella voimassa olemassa asemakaavassa. Tullisaaren puoleiselta vesialueelta vastaava kaavamerkintä on kuitenkin puuttunut.

Killingholman sillan rakentamisen tarve ja potentiaali on tunnistettu useissa Helsingin strategisen tason suunnitelmissa, kuten Itä-Helsingin kulttuuripuiston yleissuunnitelmassa ja Laajasalon alueellisessa kehittä-

tämissuunnitelmassa. Myös Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelmassa (VISTRA osa II, hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 8.11.2016) Laajasalon rantojen kehittäminen julkiseksi viheralueketjuksi, rantareitin täydentäminen ja Killingholman sillan rakentaminen on arvioitu tarpeelliseksi Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämisen kannalta ja todetaan, että kaupungin viheralueiden saavutettavuutta ja reitistöä tulee kehittää, erityisesti yhteyksiä asuinalueiden ja rantojen välillä. Siltatoiveet nousivat esiin myös vuonna 2021 tehdyn Laajasalon kävelyn ja pyöräilyn rantareitin tarveselvityksen asukaskyselyssä. Killingholman sillan rakentamisesta tehtiin myös kuntalaisaloite vuonna 2017. Asukkaiden keskuudessa siltayhteyttä Killingholman ja Herttoniemenrannan välillä on sekä kannatettu että vastustettu.

Kaupungin merellisen strategian mukaiseen merellisen Helsingin kehittämiseen kuuluu muun muassa rantojen käytön, yhtenäisen rantareitin ja muiden merellisten virkistysyhteyksien kehittäminen. Siltayhteys parantaisi kaakkoisen Helsingin virkistysreitistön kattavuutta, viihtyisyyttä ja laatua sekä mahdollistaisi salmen kummallakin puolella sijaitsevia vihersormen vetovoimakohteiksi luokiteltuja kartanopuistoja ja muita viheralueita yhdistäviä miellyttäviä, vehreitä ja rauhallisilla puistoalueilla kulkevia rengasreittejä. Silta yhdistäisi myös Laajasaloa kiertävän ja Herttoniemen puoleisen itäisen rantareitin toisiinsa. Siltayhteys tukee kaupunkistrategian tavoitetta siitä, että lähiluonto on helposti saavutettavissa.

Killingholman pyöräilyreitti ei olisi nopean pyöräilyn mahdollistava baana, tällaiseen tarpeeseen löytyy tulevaisuudessa parempia ja sujuvampia reittejä esimerkiksi Laajasalontien ja Koirasaarentien varteen rakennetuilta pyöräbaanoilla sekä Kruunusilloilla. Killingholman reitin voidaan siis nähdä olevan ensisijaisesti kaupunkilaisten hyvinvointia edistävä viihtyisä virkistysreitti, vaikka se hyvän sijaintinsa vuoksi palveleekin myös arkimatkoja.

Asemakaavaluonnoksen mukainen kaavaratkaisu mahdollistaisi Killingholman siltayhteyden Killingholman saaren ja Herttoniemenrannan välillä. Asemakaavan yhteydessä ei kuitenkaan päätetä siitä, millainen silta paikalle voidaan toteuttaa. Sillan tekninen ratkaisu suunnitellaan ja siitä päätetään myöhemmin sillasta tehtävän tarkemman toteutussuunnittelun yhteydessä. Kaavaluonnoksen liitteenä olevassa vuonna 2022 valmistuneessa Killingholman siltavaihtoehtojen esiselvityksessä on arvioitu ja vertailtu vaihtoehtoisia siltaratkaisuja ja reittivaihtoehtoja Killingholmassa sekä niiden vaikutuksia muun muassa luontoon ja maisemaan ja arvioitu nykyisen Killingholman ja Tullisaarenpuiston välisen ponttonisillan toimivuutta.

Kiinteä silta ei estäisi vesiliikennealusten tai moottoriveneiden liikumista alueella enempää kuin samalla reitillä jo olemassa oleva Tammsalon kanavan silta. Kaupunginmuseo on lausunnossaan todennut, että

esitetystä vaihtoehdoista vaihtoehto 1A (kiinteä silta tavanomaisilla jänneväleillä) vaikuttaa parhaiten sopeutuvan kokonaisuutensa.

Jos kiinteä silta toteutettaisiin 20 metrin alikulkukorkeudella, se mahdollistaisi suurtenkin purjevereiden alituksen. Tällainen silta olisi kuitenkin kokonaisuutena niin massiivinen, että sen sovittaminen ympäristöön olisi erittäin haasteellista varsinkin Killingholman puolella. Siltaa varten rakennettavat rampit olisivat pitkiä ja edellyttäisivät laajoja pengerryksiä sekä saarella että mantereella aiheuttaen merkittäviä haitallisia maise-mavaikutuksia. Merkittävien haittojensa vuoksi tämä vaihtoehto on lähinnä teoreettinen.

Silta voisi olla myös avattava, jolloin se mahdollistaisi myös purjevereilyn jatkossa Yliskylänlahden alueelle. Avattava silta on kuitenkin kiinteään siltaan verrattuna paitsi investointi- ja käyttökustannuksiltaan kalliimpi myös häiriöaltimpi ratkaisu. Haasteena olisi myös se, että silta olisi auki aiheuttaen haittaa jalankululle ja pyöräilylle veneilykautena eli tyypillisesti juuri samoihin aikoihin, kun virkistyskäyttöäkin olisi eniten.

Vastaavan yhteyden toteuttaminen vesiliikenteellä ja talvisin ponttonisillalla ovat myös yksi vaihtoehto. Silta mahdollistaisi ympärivuotisen ja ympärivuorokautisen, esteettömän ja käyttäjälle maksuttoman yhteyden. Lauttaliikenteen etuja taas ovat sen vähäpäästöisyys ja vähäinen materiaalien kulutus, kustannustehokkuus, liikkumisen elämyksellisyys sekä mahdollisuudet säännöstellä kävijämääriä muun muassa saaren luonnon kestävyuden mukaan. Ponttonisillan liittyminen rantoihin edellyttäisi pitkiä siirtymärakenteita sillan ja rannan välille.

Killingholman reitti palvelisi kaupunkilaisten virkistystä ja hyvinvointia. Jotta Killingholman kävely- ja pyöräilyreitti täyttäisi esteettömyyden perustason vaatimukset ja olisi talvikunnossapidettävä, Killingholmanpolkua tulisi leventää kolmemetriseksi, päällystää kivituhkalla ja valaista. Reitin toteutus ei vaatisi suuria pengerryksiä, mutta osa reitin varrella kasvavasta puustosta jouduttaisiin poistamaan reitin rakennekerrosten vuoksi. Voimakkaan ja hallitsemattoman kulumisen estämiseksi alueen virkistyskäytön kehittäminen vaatii jatkosuunnittelua, jossa määritellään tarkemmin se, miten virkistyskäyttöä ohjataan saaren sisällä. Opasteilla ja kulunohjauksella voidaan ohjata kävijöitä pysymään rakennetuilla reiteillä ja muilla virkistyspalveluille tarkoitetuilla alueilla. Luontoarvojen turvaamiseksi esimerkiksi enemmän tilaa vaativat virkistyspalvelut ja -toiminnot kannattaa ensisijaisesti sijoittaa paremmin kulutusta kestäville rakennetuille viheralueille Tuorinniemenpuiston ja Tullisaarenpuiston puolelle. Tämä on myös palveluverkoston kehittämisen näkökulmasta järkevää. Tiedot Killingholman luontoarvoista löytyvät kaupungin luontotietojärjestelmästä.

Tullisaaren puisto on yksi Laajasalon käytetyimmistä viheralueista. Reittien ja polkujen ulkopuolinen alue on kuitenkin säilynyt hyvin ja alueella liikutaan lähinnä vain merkityillä reiteillä. Puiston käyttö tulee li-

sääntymään Laajasalon täydennysrakentamisen ja kasvavan asukasmäärän myötä. Tullisaaren puiston kulutuksen sietokyky on kuitenkin esimerkiksi Killingholmaa ja muita Laajasalon metsäisiä virkistysalueita parempi. Reittilinjat Tullisaaren puiston puolella vaativat vielä jatkosuunnittelua ja tarkempaa vaikutusten arviointia. Reitti suunnitellaan jatkosuunnittelussa osaksi kulttuurihistoriallisesti arvokasta Tullisaaren puistoa, ja sen linjaus ja materiaalit suunnitellaan puiston ominaispiirteisiin sopivaksi.

Linnut

- *Esitetään, että linnut on huomioitava muun muassa rakennuksien, siltojen ja pysäkkien lasituksissa, alueen valaistuksessa, raitiotien virtajohdoissa, tekemällä luonnonmukaisia rantamureja sekä varaamalla kolopesijälinnuille pesäpaikkoja ja tekemällä rakennettuun viherympäristöön suojaisia pensasympäristöjä.*

Vastine

Asemakaavassa ei anneta yksityiskohtaisia määräyksiä lasitusten ja ikkuna-aukotusten suunnittelusta muilta osilta kuin että ensimmäisen kerros ei saa antaa umpinaista vaikutelmaa. Rakennuksia ja lasirakenteita koskevat mahdolliset asemakaavamääräykset tutkitaan asemakaavaehdotukseen. Uudisrakennusten tarkempaa suunnittelua ohjataan rakennuslupavaiheessa.

Helsingin periaatteena on valosaasteen vähentäminen ja valaistuksen määrään kiinnitetään erityistä huomioita ranta-alueilla. Rantojen suunnittelu tarkentuu asemakaavan valmistelun seuraavissa vaiheissa. Mahdollisuuksia ja potentiaalia luonnon monimuotoisuuden ja eläinten elinolojen huomioimiseen on runsaasti.

Luonnon monimuotoisuus ja luontokadon torjuminen

- *Esitetään, että suunnitelma on kestävä kehityksen vastainen ja että kaavamuutoksen vaikutukset alueen ympäristöarvoihin ovat kohtuuttomat. Kaavaselostuksessa on puutteellisesti esitetty suunnitelmien suhde valtakunnallisiin maankäyttötavoitteisiin, Helsingin kaupungin asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelmaan sekä luontokadon ja ilmastonmuutoksen torjumisen kannalta tärkeisiin velvoitteisiin ja tavoitteisiin. Kaavaluonnos on palautettava valmisteluun ja kaupungin on maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset ja esitettävä, miten nämä ja muut edellä mainitut seikat on otettu huomioon suunnitelman valmistelussa.*

- *Todetaan, että Tengströminpuisto kokonaisuudessaan on myös luokiteltu erityisen merkittäväksi viheraluekohteeksi, jonka nyt esillä olevien ehdotusten mukainen merkittävä heikentäminen olisi kaupungin omien luonnon monimuotoisuuden ylläpitämiseen liittyvien tavoitteiden vastaista. Tällaista, luontoarvoiltaan erityisen tärkeää kohdetta ei voi korvata millään rakennetulla puistolla, vaan vähintään puiston luonnontilainen ranta-alue lehtoineen tulisi säilyttää pienvenesatamalle saakka luonnontilaisena.*
- *Todetaan, että Tengströminpuiston tuhoaminen tiiviillä rakentamisella on kaupungin omien luonnon monimuotoisuuden ylläpitämisen ja LUMO-toimenpideohjelman tavoitteiden vastaista, ja että suunnittelun tulisi kunnioittaa metsäluonnon monimuotoisuusohjelmaan sisältyvien arvokkaiden metsäkohteiden säilymistä tavoitetta.*
- *Vastustetaan rakentamista lepakko-, vesilintu- ja METSO-alueille. Pyydettiin parempia selvityksiä siitä, miten biodiversiteetti tullaan säilyttämään alueella.*

Vastine

Asemakaavaa on valmisteltu kaupungin tavoitteiden ja voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti. Kaavaratkaisu toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita; kaavaa laaditaan alueelle, jolla asuntotuotannolla on hyvät edellytykset toteutua ja joka on hyvin saavutettavissa joukko- ja raideliikenteellä. Alueen kaavoittaminen tehokkaasti parantaa koko alueen asemakaavojen toteuttamiskelpoisuutta ja hyödyntää tiiviin kaupunkirakentamisen etuja. Kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti Laajasaloa on tarkoitettu tiivistää pääasiassa olemassa olevan kaupunkirakenteen sisällä ja kupeessa, jolloin täydennysrakentaminen tukeutuu lähellä olevaan kunnallistekniikkaan, liikenneverkkoon ja läheisiin palveluihin.

Asemakaavaluonnosta laadittaessa on otettu huomioon kaupungin luontotietojärjestelmän tiedot. Kaavaratkaisu vähentää Laajasalon viheralueiden pinta-alaa, mutta toisaalta rakentaminen kaupunkibulevardin varteen edistää tiiviin, hiilineutraalin kaupunkirakenteen syntymistä. Laajasalossa viheralueet ja virkistyspalvelut ovat tulevaisuudessakin hyvin saavutettavissa. Kaava mahdollistaa uusia merellisiä virkistyspalveluita ja tuo ne helpommin saavutettavaksi kaupungin tavoitteiden mukaisesti. Uuden kaupunkibulevardin rakentamisen vaikutusten arviointia tullaan tarkentamaan asemakaavaehdotusvaiheessa.

Helsingin luonnon monimuotoisuuden turvaamisen toimintaohjelman 2021–2028 (LUMO-ohjelma) tarkoitus on linjata kaupungin toimintaa

siten, että kaupunkistrategiassa ja ympäristöpolitiikassa esitetyt tavoitteet luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseksi toteutuvat Helsingissä. Kaupungin viheralueiden kirjo kattaa metsien ja niittyjen lisäksi myös rakennetut puistot, katuistutukset ja pihat. Asemakaavoitusvaiheessa voidaan mahdollistaa riittävät tilavaraukset ja suotuisat kasvuolosuhteet monimuotoiselle ja kerrokselliselle kaupunkivihreälle. Viheralueiden tuottamia hyötyjä tarvitaan myös tiiviissä kaupunkirakenteessa. Kasvillisuuden avulla voidaan lieventää helleaaltoja ja hulevesitulvia, hillitä vesistöihin kulkeutuvien ravinteiden ja epäpuhtauksien määrää sekä tukea luonnon monimuotoisuutta ja asukkaiden hyvinvointia.

LUMO-ohjelman mukaista toimintaa on myös esimerkiksi se, että ekologisten verkostojen kehittämistarpeet huomioidaan kaavojen valmistelussa. Yliskylänlahden asemakaavan osalta tätä näkökulmaa on kuvattu tarkemmin tämän raportin luvussa ”metsä- ja puustoinen verkosto ja muut ekologiset yhteydet”. Kaavaluonnos mahdollistaa sellaiset suunnitteluratkaisut, joissa luontaisen kasvillisuuden annetaan kehittyä myös rakennetuilla rannoilla. Katuvihreän monimuotoisuutta voidaan lisätä kerroksellisilla kasviyhdyksillä. Viherkertoimen käyttö kannustaa pihojen vehreyden, lajikirjon ja viihtyisyyden lisäämiseen.

LUMO-ohjelmassa asetettujen tavoitteiden lisäksi kaavoituksessa joudutaan kuitenkin huomioimaan runsaasti muitakin näkökulmia ja intressejä ja tekemään myös kompromisseja. Esimerkiksi Yliskylänlahden ranta-alueella on rakentamista varten muokattava muun muassa sen tulvaherkkyuden sekä korkotasojen vaihtelujen takia. Uuden rantapuiston reunasta on tarkoitus jatkossa suunnitella pääosin luiskattua rantaa, mutta rantaan tarvitaan mahdollisesti myös pystysuoria osuuksia pienvenesataman yhteyteen veneiden kiinnittymistä varten.

Ilmastonmuutos

Hiilinielut

- *Esitetään, että metsäalueet tulee säilyttää hiilinieluinä.*

Vastine

Pääkaupunkiseudun hiilinielut on selvitetty seutu- ja kaupunkitasoisesti vuonna 2020. Yksittäisten metsäalueiden hiilinielupotentiaalista ei ole tarkempaa selvitystietoa.

Kaupungin hiilinieluja tulee arvioida kokonaisuutena. Julkisen liikenteen lisääminen ja siihen tukeutuva asuntotuotanto ovat kaupungin keinoja vähentää hiilipäästöjä. Tässä asemakaavassa osoitettu rakentamista osin viheralueille, mutta mahdollistetaan asuntojen rakentaminen tehokkaan uuden raitiotielinjan varrella.

Sään ääri-ilmiöihin varautuminen

- *Esitetään, että ei ole varauduttu ilmastonmuutokseen (suuret sademäärät, kaupunkitulvat, meriveden pinnan nousu).*
- *Todetaan, että äärimmäisten sääilmiöiden lisääntyessä (lämpöaallot, sateet, myrskyt) tällaisilla alueilla on tärkeä tehtävä paikallisten olosuhteiden kannalta, esim. hulevesien ohjaamisen sekä ilmaa viilentävän vaikutuksen osalta.*

Vastine

Laajasalontien varren kaavamuutosten yhteydessä on laadittu suunnitelmia katujen, yleisten alueiden ja tonttien korkeusasemista ja tulvasadannan edellyttämistä tulvavesireiteistä korkeuksineen. Muun muassa Laajasalontielle Kuukiventien ja Kuvernöörintien risteyskohtaan on esitetty merkittävää tasauksen nostoa osana tulvatilanteisiin varautumista.

Katupuut ovat osa kaupungin viherrakennetta ja ekologisia verkostoja. Ne myös parantavat pienilmastoa antaen varjoa, haihduttamalla ja vaimentaen tuulen voimakkuutta. Suuret puut puhdistavat ilmaa, sitovat pölyä ja vaimentavat melua.

Jatkosuunnittelussa tutkitaan kaavaratkaisun vaikutukset ilmastonmuutokseen sopeutumiseen erityisesti hulevesien hallinnan näkökulmasta kunnallistekniikan yleissuunnitelman päivityksen yhteydessä. Hulevesien hallintaa ja katuvihreän positiivisia vaikutuksia on mahdollista saavuttaa myös rakennetuilla viheralueilla kuten pihhoilla. Uudessa Helsingin rakennusjärjestyksessä on vaatimus viherkertoimesta kaikille uusille asuinkortteleille ja -tonteille. Kaikilla tonteilla lukuun ottamatta korttelia 49458 on maavaraista pihaa.

Jatkosuunnittelussa tutkitaan sään ääri-ilmiöihin varautumisen näkökulmasta keskeisten ratkaisujen, kuten maavaraisten korttelipihojen, kasvattamista.

Hiilijalanjälki

- *Kysyttiin kaavahankkeen hiilijalanjäljestä ja laskelmasta hankkeen kokonaisvaikutuksesta ilmastonmuutokseen. Esitetään, että laskelmassa pitäisi huomioida kaikki maanrakennus esitöineen, vesistön ruoppaus, betonin ja muun valmistus, viheralueiden ja puiden häviäminen, rakennusaikainen liikenteen vaikeutuminen ja valmistuttuaan lisääntyneen ihmismäärän kuluttava vaikutus ja liikkumisen ruuhkautuminen kauas tulevaisuuteen.*

Vastine

Alueesta on tehty Yliskylän esirakentamisen ja ranta-alueiden yleisuunnitelma, jossa on mukana hiilijalanjälkitarkastelu kahdesta eri maankäytön vaihtoehdosta. Laskentaan sisällytettiin merkittävimmät maa- ja pohjarakentamisen rakennusosat, kuten merialueen ruoppaus ja täyttö, maa-alueen kaivu ja täyttö sekä louhinta.

Kaavan jatkovalmistelussa tulla laatimaan HAVA –laskelma. Helsingin asemakaavojen vähähiilisyden arviointimenetelmän (HAVA) avulla voidaan tarkastella Helsingin asemakaavojen elinkaaren hiilijalanjälkeä ja -kädenjälkeä (positiiviset ilmastovaikutukset). HAVA tarjoaa kaupungille menetelmän, jonka avulla pystytään arvioimaan vähähiilisiä ratkaisuja asemakaavatyön yhteydessä.

Rakentamisen hiilijalanjälkeä ohjataan kaupunkitasoisesti kesällä 2023 käyttöön otetulla kaavamääräyksellä, jossa edellytetään hiilijalanjäljen kiristyvän raja-arvon saavuttamista kaikessa asuinrakentamisessa (käyttötaluokka 2). Rakentamisen vähähiilisyttä ohjataan myös energiatehokkuusmääräyksillä sekä esirakentamiseen liittyvillä määräyskeinoilla kaupunkitasoisesti.

Ilmastonmuutoksen hillinnän näkökulmasta kaavaratkaisu pyrkii edistämään kaupunkirakenteen tiivistämistä hyvän saavutettavuuden alueille. Helsingin ja pääkaupunkiseudun maankäytön kehittäminen ja täydentäminen perustuvat vahvasti joukkoliikenteeseen tukeutumiseen. Kaupungin ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi liikenteen päästöjen vähentäminen on keskeisessä asemassa ja liikkumistarpeen tyydyttäminen vähäpäästöisillä kulkumuodoilla on tavoitteiden mukaista. Joukkoliikenteen ja muiden vähäpäästöisten liikkumismuotojen palvelua kehitetään kaikkiin kulkusuuntiin suhteessa Laajasaloon; niin keskustaan, lähiseudulle kuin kauemmaksikin. Myös Laajasalontien varren tiivis kaupunkimainen rakentaminen edistää kestävien liikennemuotojen käyttämistä kaupungissa.

Asemakaavassa on määrätty:

Asuinkerrostalon hiilijalanjälki ei saa ylittää Helsingin kaupungin asettama rakennusajankohtana voimassa olevaa hiilijalanjäljen ohjearvoa. Mikäli rakennus on geometrialtaan monimuotoinen (ulkoseinämäärä $> 0,23 \text{ jm/brm}^2$), voi kokonaishiilijalanjäljen raja-arvon ylittää 10 %. Mikäli rakennukseen on määrätty toteutettavaksi pysäköintihalli, joka sisällytetään E-lukuun ja siten rakennuksen hiilijalanjälkeen, voi kokonaishiilijalanjäljen raja-arvon ylittää 10 %.

Energiankulutus

- *Kysytään mikä on laskettu elinkaari nykyasunnoissa.*
-

- *Esitetään, että se hyöty, jota saataisiin esim. energiatehokkaammilla uudisrakennuksilla vs. vanhojen asuntojen energiaremonteilla ei ainakaan aikataulullisesti ole nopeampi ratkaisu kiinteistöjen energiankulutuksesta aiheutuvien päästöjen vähentämiseen ripeässä tahdissa.*

Vastine

Rakennuksia ei lähtökohtaisesti suunnitella tiettyyn tekniseen käyttöikään. Rakennusten toteutunut käyttöikä riippuu muun muassa kunnossapidosta ja käyttötarpeesta eikä sitä rakennusajankohtana käytännössä määritellä. Rakennusten hiilijalanjälki lasketaan 50 vuodelle, mutta tämä on puhtaasti laskentaa yhteismitallistava aikamääre, eikä sillä ole mitään tekemistä rakennuksen käyttöiän kanssa.

Energian käytöstä syntyvät päästöt riippuvat rakennuksen tarvitseman energianmäärästä ja siitä, miten vähäpäästöisesti kyseinen energia on tuotettu. Mikäli uudisrakennus ja energiaremontoitu vanha rakennus kuluttavat saman määrän samalla tavalla tuotettua energiaa on niiden energiankulutuksesta aiheutuvien päästöjen määrä sama. Energiankulutuksesta aiheutuvien päästöjen vähentämisen nopeuteen ei siis vaikuta se onko kyseessä uudis- vai perusparannettu rakennus. Rakennusten rakentamisesta syntyy päästöjä, jotka eivät kuitenkaan ole energiankulutukseen liittyviä. Näihin päästöihin ei voida vaikuttaa energiaremonteilla tai uudisrakennuksen energiatehokkuutta parantamalla, vaan rakentamisaikaiset päästöt syntyvät valtaosin käytetyistä rakennusmateriaaleista.

Asemakaavassa on määrätty:

Muiden kuin asuinkerrostalojen energiatehokkuuden tulee olla vähintään 20 % parempi kuin voimassa olevissa säädöksissä kyseiselle käyttötarkoitukselle energiatehokkuuden vähimmäistasoksi on asetettu.

Kaupunkitasoiset, kansalliset ja kansainväliset sitoumukset

- *Esitetään, että arvokkaan luontoalueen rakentaminen kerrostaloalueeksi on ristiriitainen Suomen sitoumuksia (kansainväliset päästövähennystavoitteet) ja EU:n nykyisiä luonnon ennallistamiseen tähtäviä toimia ja luontoarvojen säilyttämistä vastaan.*
- *Todetaan, että kaupungin tulee huomioida tulossa oleva ennallistamiseen ja luonnonsuojeluun liittyvät kansainväliset sitoumukset, niiden tavoitteet ja sääntelyhankkeet sekä oman kaupunkistrategiansa linjaukset ilmastonäkökulman huomioimisesta suunnittelussa sekä oman kaupunkiluontonsa kunnioittamisesta.*

- *Todetaan, että päätöksenteossa on otettava huomioon ympäristötietoisuuden ja -sääntelyn kansallinen ja kansainvälinen kehitys erityisesti yleiskaavan 2016 valmistelun ja hyväksymisen jälkeen*
- *Kysytään, miten hanke suhteutuu uudistettuun ilmastolakiin, joka edellyttää, että Suomen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät vuoden 1990 tasosta 60 prosenttia vuoteen 2030 mennessä, 80 prosenttia vuoteen 2040 mennessä ja 90–95 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi ilmastolakiin on kirjattu Suomen tavoite olla hiilineutraali vuonna 2035 ja hiilinegatiivinen tämän jälkeen. Myös Helsinki on asettanut kaupunkistrategiassaan olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Kysytään, millä tavoin luontoa tuhoavat laajat rakennushankkeet suhteutuvat tähän tavoitteeseen.*

Vastine

Ilmastoasioiden sääntely muuttuu jatkuvasti kansainvälisellä, kansallisella ja kaupunkitasolla. Tulossa olevat ennallistamiseen liittyvät kansainväliset sopimukset ovat vasta valmisteluvaiheessa.

Kaavaratkaisua kehitetään jatkosuunnitteluvaiheessa eteenpäin muuttuneen sääntelyn pohjalta.

Myös Helsingin kaupungin ilmastotavoite on kiristynyt uudessa kaupunkistrategiassa. Kaupunki tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä, hiilinollaa vuoteen 2040 mennessä ja tämän jälkeen hiilinegatiivisuutta.

Jatkosuunnittelussa selvitetään hankkeen ilmastovaikutukset suhteessa muuttuneeseen sääntelyyn ja tavoitteisiin ja kehitetään kaavaratkaisua näiden pohjalta eteenpäin.

Asemakaavaa on valmisteltu kaupungin tavoitteiden mukaisesti. Kaavaratkaisu toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita; kaavaa laaditaan alueelle, jolla asuntotuotannolla on hyvät edellytykset toteutua ja joka on hyvin saavutettavissa joukko- ja raideliikenteellä. Alueen kaavoittaminen tehokkaasti parantaa koko alueen asemakaavan toteutuskelpoisuutta ja hyödyntää tiiviin kaupunkirakentamisen etuja.

Tehdyt selvitykset

- *Kysyttiin, minkälaista tutkimusta kaavamuutoksen osalta on tehty näillä osa-alueilla: luontoarvot, metsäosuuden nykyinen käyttö, nykyisten asukkaiden tarpeet. Mitä muita tutkimuksia taustalle on tehty?*
- *Esitetään, että tulee tehdä yksityiskohtainen hiilidioksidin päästölaskelma.*

Vastine

Kaavan valmistelu perustuu maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n edellyttämään kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin.

Eri kaavalajit ja laajuudeltaan erilaiset kaavat edellyttävät eritasoisia selvityksiä. Yliskylänlahden alueen asemakaavan muuttaminen perustuu lain edellyttämiin kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitettäessä on otettu huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

Vaikutuksia on arvioitu asemakaavamuutosaluetta laajemmalla alueella yleiskaavoitukseen ja asemakaavan valmisteluun liittyen. Selvitykset on lueteltu asemakaavaselostuksessa kohdassa: ‘Luettelo muusta kaavaa koskevasta materiaalista’. Kaavan laadinnan yhteydessä tullaan laatimaan tarvittavia lisäselvityksiä, kuten Laajasalontien meluselvitys, sekä mahdollisesti tarvittaessa viitesuunnitelmia, kuten muun muassa hybridikorttelista 49459, joka sisältää päivittäistavara-kaupan, pysäköintilaitoksen sekä asumista. Lisäksi kaava-alueesta tehdään HAVA-laskelma (Helsingin asemakaavojen vähähiilisyysarviointimenetelmä) ja Laajasalontien kunnallisteknistä yleissuunnitelmaa sekä esirakentamissuunnitelmaa tullaan päivittämään kaavaehdotuksen laadinnan aikana.

Selvitykset osoittavat, että asemakaavan sisältövaatimukset täyttyvät. Selvitykset on laadittu koko siltä alueelta, jolla kaavalla on arvioitu olevan olennaisia vaikutuksia.

Toteutus

- *Kysyttiin, miten taataan turvallisuus Laajasalontielle työmaiden aikana ja miten nykyiset asukkaat otetaan huomioon suunnittelussa, kun liikkuminen on hankalaa jatkuvien työmaiden vuoksi.*

Vastine

Asemakaava ei ota kantaa toteuttamiseen vaan ohjaa rakentamisen sisältöä. Laajasalontien ja siihen välittömästi kytkeytyvien alueiden rakennettavuutta ja rakentamisen päävaiheita on tutkittu “Laajasalon kaava-alueet, yhdyskuntatekninen yleissuunnitelma ja rakentamisen vaiheistus” (Ramboll 2018). Kokonaisuus myös tämän asemakaava-alueen osalta on todettu olevan toteutettavissa. Rakentamisen vaiheistus ja työnaikaiset liikennejärjestelyt suunnitellaan katu- ja rakennussuunnitteluvaiheessa, jolloin huomioidaan niin työmaiden toimivuus kuin alueella eri kulkumuodoilla liikkuvien tarpeet sekä turvallisuus. Lisäksi alueen yhteensovitusta tulee koordinoimaan tarvittaessa logistiikkakoordinaattori, joka koordinoi tonttien ja yleisten alueiden rakentamisen yhteensovitusta.

Toteutuksen kokonaisuutta koordinoidaan kaupunginkanslian vetämissä alueprojektin koordinoitkokouksissa, missä sovitaan esimerkiksi esirakentamis- ja katu-urakoita sekä tontinluovutusta ja niiden toteutusta yhteen. Katu-urakoitsijat vastaava katutöiden väliaikaisista järjestelyistä.

Kaupunkiympäristölautakunnan päätös

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 28.11.2023 Yliskylänlahden asemakaavan muutosluonnoksen (päivätty 7.11.2023).

Mielipidekirje

Kaavaluonnoksen hyväksymisen jälkeen saapui (päivätty 27.2.2024) yksi mielipidekirje. Esitetty mielipide kohdistui Laajasalon opiston täydennysrakentamiseen.

Vastine mielipidekirjeeseen

Laajasalon opisto

- *Kyseenalaistetaan tarve rakentaa tontille opiskelija-asumista.*
- *Esitetään lisärakennuksen Kuukiventien varrella varjostavan viereistä rivitaloa sekä niiden pihvoja, minkä lisäksi niiden yksityisyys kärsii. Esitetään, että uudisrakennuksen tulisi olla Kuukiventien suuntaisesti.*
- *Todetaan, että Laajasalon opiston lisärakentaminen tulee lisäämään pysäköintiä, ja järjestelyt tulevat ylivoimaisen hankaliksi Kuukiventiellä ja lähiympäristössä.*

Vastine

Opistolla on tarve tarjota opiskelija-asumista tontillaan, ja useimmissa kansanopistoissa opiskelijoilla on mahdollisuus asua opiston asuntolassa. Nykyinen opiskelija-asuntola meren puolella puretaan, ja sen tilalle rakennetaan uudisrakennus, joka tulee opetustiloiksi. Uusi, kolmikerroksinen uudisrakennus Kuukiventien varrella korvaa purettavan opiskelija-asuntolan. Kaavamuuotos on tehty tontin omistajan hakemuksesta ja lisärakentaminen mahdolliseksi muu alueen tiivistyminen ja kehitys huomioiden. Asemakaava ei ota kantaa mihin omistamilleen tonteilleen kaupunki myöhemmin tontinluovutuksessa mahdollisesti osoittaa opiskelija-asumista.

Kuukiventien varren kolmikerroksisen uudisrakennuksen varjostusvaikutus viereiseen rivitaloon on kokonaisuudessaan vähäinen uuden rakennuksen sijoituessa rivitalon itä- ja kaakkoispuolelle, jolloin varjostusvaikutus ajoittuu aamupäivään. Kolmikerroksinen Uudisrakennus sijoittuu lähimmillään noin kahdentoista metrin päähän rivitalon päädystä ja

viitesuunnitelmassa alemmalle korkotasolle kuin nykyinen rivitalon päätyasunto. Korkomaailmaltaan vaihtelevalle tontille sijoittuva nykyinen porrastuva rivitalo on vaihtelevasti yksi- ja kaksikerroksinen. Opiston puoleinen päätyasunto on yksikerroksinen, jonka alla on autotalli Kuukiventien puolella. Rakennuksien läheisyys niiden korkeus huomioiden ei ole poikkeuksellinen ratkaisu tiivistyvillä alueilla Helsingissä.

Kuukiventien varren rakennus on sijoitettu poikittain kohti Kuukiventietä, jotta opiston päärakennuksen julkisivu ja sen edustan piha säilyisivät edelleen keskiössä ja yhtenäisenä kokonaisuutena opistolle saavuttaessa ja opiston nykyiset pysäköintipaikat pääosin säilyisivät. Pysäköintiratkaisu tarkentuu jatkosuunnittelussa. Uudisrakennuksen sijaintia Kuukiventien suuntaisesti on selvitetty asemakaavaehdotusvaiheessa ja kokonaisratkaisu huomioiden kaavassa esitetty poikittainen sijoittuminen nähtiin luontevammaksi.

Opistolle on määrätty asemakaavaehdotuksessa pysäköintipaikkojen rakentamisvelvollisuus nykyisen autopaikkaohjeistuksen mukaisesti: vähintään 1 ap/600 k-m², opiskelija asunnot vähintään 1 ap/500 k-m². Pysäköintipaikkojen määrää ja sijoittumista tarkennetaan hankkeen jatkosuunnittelussa ja sitä ohjataan Laajasalon aluetyöryhmässä ennen lupavaihetta. Laajasalontien uudet bussi- ja raitiopysäkit sijoittuvat opiston välittömään läheisyyteen, mikä vähentää tarvetta opiston omille autopaikoille tulevaisuudessa.

1.9.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Asemakaavoitus
Itäinen alueyksikkö
Herttoniemi ja itäiset saaret -tiimi

Yliskylänlahden asemakaavanmuutos -verkkoasukastilaisuus

Aika 21.8.2023
Paikka Verkkoasukastilaisuus

1 Kaavahankkeen esittely

Arkkitehti Tyko Saarikko, maisema-arkkitehti Sofia Kangas ja liikenneinsinööri Markus Ahtiainen esittelivät kaavahankkeen lähtökohtia, tavoitteita ja suunnitelmaluonnoksia. Tilaisuuteen oli tullut noin viisikymmentä ennakkokysymystä ja mahdollisimman moneen pyrittiin vastaamaan esittelyn aikana. Esittelyn jälkeen käytiin keskustelua chatkysymysten pohjalta. Tilaisuuden aikana vastattiin mahdollisimman moneen esitettyyn kysymyksen. Vastaamassa kysymyksiin oli myös tiimipäällikkö Anu Kuutti. Tilaisuudessa oli 260 osallistujaa.

2 Keskustelussa esiin nousseet teemat

Ennakkokysymyksissä sekä tilaisuuden chat-keskustelussa nousivat esiin seuraavat teemat:

Vuorovaikutus

- Vaadittiin järjestettäväksi asukastilaisuudet läsnäolo -tilaisuutena. Pidettiin Teams-kokousta yksipuolisena, jossa on mahdotonta saada asukkaiden mielipiteitä esiin kattavasti.
- Ihmeteltiin lyhyttä reagointiaikaa ja lomakautta.
- Kysyttiin, onko suunnitelmiin vielä mahdollista vaikuttaa ja onko asukkaiden kommentteilla ja huolilla mitään merkitystä?

Kaava-alue

- Kysyttiin, onko mahdollista samalla tehdä kaavamuutos siten, että Orisaarentien lopussa sijaitsevan kaupungin vuokratontin läpi rakennettaisiin kevyenliikenteen väylä, joka yhdistyisi Tuurholmanpolulle? Tämä palvelisi niin tulevia Yliskylänlahden asukkaita, kuin nykyisiä Laajasalon asukkaita.
- Kysyttiin, missä on Yliskylänlahden uimaranta?
- Kysyttiin, miksi suunnitelmista on tiedotettu vain Laajasalolaisia. Suunnitelmissa on paljon myös herttoniemenrantalaisia koskevaa.
- Kysyttiin, onko Yliskylän uimarannan alueen rakentamisessa otettu mitenkään huomioon ympärille jäävän metsän kestämisyyttä? Alueella on paljon pesiviä lintuja, oravia ja muita eläimiä ja puisto ja uimaranta ovat nyt jo paikallisten kovalla käytöllä. Sieltä lanattaisiin myös koirapuisto ja muut tämänhetkiset virkistäytymismahdollisuudet, jotka ovat jatkuvalla käytöllä.

1.9.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Asemakaavoitus
Itäinen alueyksikkö
Herttoniemi ja itäiset saaret -tiimi

Kaavaprosessi

- Kysyttiin, kenen päätösvallassa tämän kaavan toteutuminen on, kaupunkiympäristön toimialan (esittelijänä) vai kaupunkiympäristölautakunnan jäsenet (siitä äänestäessään esityksen pohjalta)?
- Kysyttiin, onko tämä se esitys, jota tullaan viemään eteenpäin.

Kaupunkistrategia

- Tuotiin esiin kaupunkistrategian tavoitteet luonnonmetsien suojelemisesta sekä helposti saavutettavissa olevasta lähiluonnosta.

Rakentamisen laajuus

- Kysyttiin, miten perustellaan kaavamuutosta, kun rakennusliikkeet ovat konkurssin partaalla eikä Kruunuvuorenranta tai Koirasaarentien varren rakennukset eivät valmistu.
- Vastustettiin kahdeksankerroksisia taloja. Alueella pitää myös viihtyä, kaikki muuttaa pois, jos vain asuntoja, eikä luontoa. Moni muuttaa Laajasaloon luonnon takia.
- Kysyttiin, mitä strategiaa kaavamuutos toteuttaa? Mitkä ovat rakentamista ajavia parametrejä ja arvoja?
- Haluttiin Laajasalon säilyvän vihreänä puistoja sisältävänä alueena, joissa ihmisillä on hyvä olla.
- Todettiin suunnitelman olevan liian massiivinen. Ei tämä ole enää "täydennysrakentamista" vaan tässäkin lainataan kokonainen metsäalue pois ja rakennetaan paikalle korkeita kerrostaloja. Puhe täydennysrakentamista on harhaan johtava, kyse on uudisrakentamista.
- Ihmeteltiin, miksi rakennetaan lisää, kun Kruunuvuorenrannassa on jo nyt useita valmiita myymättömiä asuntoja.
- Esitettiin, että yleisesti rakennusoikeutta tulisi vähentää ja pienentää talojen varjostavaa vaikutusta.

Kaavamääräykset

- Esitettiin, että asukas- ja muut lisätilat tulisi olla mukana rakennusoikeudessa eikä niiden lisäksi.

European -arkkitehtuurikilpailu

1.9.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Asemakaavoitus
Itäinen alueyksikkö
Herttoniemi ja itäiset saaret -tiimi

- Useammassa kommentissa ihmeteltiin, miksi asemakaavaluonnos ei noudata aiemmin järjestetyn arkkitehtuurikilpailun voittaneen ehdotuksen kiiteltäviä periaatteita, jossa Tengströminpuiston eteläosa säilyi puistona.

Suunnitteluratkaisut

- Kysyttiin, miksi ihmeessä rantaviivalle suunnitellaan korkeimmat talot ja sen taakse jää matalammat tai saman korkuiset? Taaemmat talot menettävät maisemat ja jäävät varjoon. Myös kaupunkikuvallisesti yhtä massaa. Toivottiin porrastusta taloihin ja myös pientaloja väliin, niin jää valoa ja monimuotoisuutta.
- Kysyttiin, miksi autokatu on sijoitettu rannan ja talojen väliin? Eikö ranta-alue pitäisi varata mieluummin kävely ja pyöräilyalueeksi kuin läpiajo ja pysäköintialueeksi
- Kysyttiin, miksi havainnekuviissa näkyy runsaasti vanhaa metsää, vaikka kaavassa ei ole yhtäkään merkintää "säilytettävä puu" Tengströminpuiston alueella, vaikka on selvää, että rakentamisen yhteydessä kaikki tullaan vetämään tasaiseksi?
- Kysyttiin, onko keinoja varmistaa, ettei Laajasalontien kivijalka ole lähinnä pyörävarastoja? Voisiko ensimmäinen asuinkerros olla hieman katua korkeammalla, jolloin asukkaat saavat hieman rauhaa raitilla liikkuvilta?
- Pidettiin hyvänä ranta-alueen hyödyntämistä yhteisöllisyyteen ja kaupallisiin palveluihin.
- Kysyttiin, lasketaanko VIII ja VI korkeiden kerrostalojen kerrokset Laajasalontien pinnasta? Mitä tarkoittavat kaksitoistakerroksiset lamellit?
- Esitettiin, että upealle Laajasalon historiaa ja luonnonkauneutta uhkuvalle Yliskylänlahdelle ei pidä kopioida Kruunuvuorenrannan tyyppisiä liian lähellä toisiaan olevia hyvin korkeita sekä paikoin mm. väriltään masentavia taloja.
- Todettiin, että kaavoitetut talot estävät näkyvyyden merelle yhtään mistään ja metsä luonto- ja virkistysarvoineen menetetään täysin. Kallion louhiminen vie luonnollisen meluesteen Laajasalontien liikenteeltä ja ylikulkujen purkaminen ei yhdistä alueita vaan pakottaa jalankulkijatkin kokemaan Laajasalontien melun ja valtavan liikennevirran. Rakennettu ranta ei korvaa luonnossa kävelyä. Tästä korvauksena tulisi vähintään huolehtia monimuotoisesta arkkitehtuurista, vihermassan ja latvuspeiton maksimoimisesta ja asukkaiden viihtyvyyttä edistävästä ja miellyttävästä visuaalisesta ympäristöstä ja äänimaisemasta kadulta sekä asunnoista katsoen. Kuilumaisesta Laajasalontiestä taitaa tulla aikamoinen "ilmat pihalle näkymä" ilman luonnollista ja historiallista jatkumoa Herttoniemen kartanon ja merimaiseman jälkeen. Asukasviihtyvyyttä ei oteta suunnitelmassa riittävän tosissaan.

Suunnitellun rakentamisen suhde olemassa oleviin asuinrakennuksiin

- Todettiin, että nykyinen ehdotus tuo uudet tontit ja niiden rakennukset liian lähelle jo olemassa olevia kerrostaloja kirkkosalmentiellä ja vaikuttaa negatiivisesti väljäksi suunnitellun korttelin asumismukavuuteen.

1.9.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Asemakaavoitus
Itäinen alueyksikkö
Herttoniemi ja itäiset saaret -tiimi

- Todettiin, että kaavaluonnos ei toteuta kaupungin omaa suunnitteluperiaatetta: *"Kaupunkirakennetta kehitetään kestävästi, ensisijaisesti uudistamalla ja täydentämällä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä huomioiden alueiden erityispiirteet."* Ylimoitettu ja massiivinen suunnitelma ei kunnioita ympäristöä eikä olemassa olevaa rakennuskantaa millään lailla.
- Kysyttiin, kuinka monikerroksisia ovat Humalniementien ja Kuvernöörintien kulmaan suunnitellut talot? Kuinka korkealla niiden katot ovat suhteessa alueen nykyisiin taloihin?

Liiketilat

- Toivottiin liiketiloja Laajasalontien varren asuinrakennusten maantasokerrokseen ja keinoja niiden toteutumisen varmistamiseksi.

Venesatama, merellinen strategia

- Kysyttiin, minne jatkossa sijoitetaan venekerhon veneet? Onko Helsingin kaupungilla osoittaa korvaavaa talvitelakointialuetta ja ainakin rakentamisajaksi laituripaikkoja.
- Kysyttiin, kuinka varmistetaan Helsingin merellisen strategian toteutuminen veneilyn näkökulmasta? Laituri- ja talvisäilytyspaikkoja on vähennetty rantakaavoissa useassa kaavasuunnitelmassa, korvaavia tiloja ei ole osoitettu.
- Kysyttiin, kuinka varmistetaan purjeveneilyn kulku Killingholman ohi?
- Todettiin Laajasalon olevan merellinen kaupunginosa ja kritisoitiin veneilyn ja talvisäilytyksen hankaloittamista rakentamalla ranta-alueita.
- Kysyttiin, millä aikataululla Yliskylän Venekerhon alueelle ryhdytään rakentamaan.

Teatteri

- Kysyttiin, miten nykyinen teatterihuvila sijoittuu uusissa suunnitelmissa ja toivottiin sen säilymistä.

Uimahalli

- Toivottiin uimahallia Yliskylän pohjoisosaan, jos jotain rakennetaan.

Bulevardisointi

- Kommentoitiin Laajasalon ruuhkauttamista ja tuhoamista sekä tuotiin esiin bulevardintieltä kaadetut vanhat männyt, jotka ovat olleet porttina Laajasaloon tulijoille.
- Useissa kommentteissa todettiin nykyisten asukkaiden vastustavan bulevardisointia.
- Kommentoitiin rakentamista Laajasalontien varteen, joiden toisesta puolesta epäiltiin tulevan meluinen ja saasteinen. Esitettiin, että bulevardista piti tulla

1.9.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Asemakaavoitus
Itäinen alueyksikkö
Herttoniemi ja itäiset saaret -tiimi

viihtyisä, mutta nyt siitä tulee siis tuuleton, meluinen ja saasteinen. Ja kesällä sietämättömän kuuma.

- Kysyttiin, jos raitiovaunua ei viedä Herttoniemeen saakka, saako ranta-alue jäädä sellaiseksi kuin se nyt on? Ovatko massiiviset suunnitelmat kaupungin kiristyskeino infran toteutumiseksi?

Liikenne

- Toivottiin esittelyä Laajasalontien liikenne-ennusteesta ja autoliikenteen sujuvuudesta.
- Esitettiin liikenteen olevan pahasti ruuhkautunut ja kysyttiin, miten tilanne ratkaistaan.
- Esitettiin, että eikö olisi viisasta rakentaa toinen tie pois Laajasalosta ja lisätä Laajasalontien ylitykseen ylikulkusiltoja kevyelle liikenteelle turvallisuuden nostamisen puolesta
- Kysyttiin, miksi tasoliittymiä lisätään ja vilkkaan kadun ylittäviä siltoja edelleen vähennetään. Eikö voisi suunnitella niin, että siltojakin jää jäljelle?
- Esitettiin, että Kuukiventien tasoliittymä näyttäisi sellaiselta, että sen voisi välttää. Tällöin tulisi ainakin yksi liittymä vähemmän Laajasalontielle, joka vähentäisi onnettomuuksien riskiä ja helpottaisi ns. vihreän aallon toimintaa. Voisiko suunnittelijat yrittää tehdä vaihtoehtoa, jossa Kuukiventie liittyy Laajasalontielle Humalniementien kohdalla?
- Useammassa kommentissa kannatettiin raitiovaunuyhteyden jatkamista Herttoniemen suuntaan.
- Kysyttiin, pääseekö Laajasalontieltä jatkossakin kääntymään Humalniementielle myös pohjoisen Herttoniemen suunnasta tullessa vai miten pohjoisen Laajasalon kulkuyhteydet autolla sujuvat.
- Kysyttiin, mitä Itäniityntien Laajasalontien päässä on nykyisen kallion kohdalla?

Pysäköinti

- Kysyttiin, voisiko kortteleiden 49009 ja 49463 tonttiliittymän autoille järjestää muutoin kuin Laajasalontien kautta? Se voisi helpottaa Laajasalontien ruuhkia.
- Kysyttiin, miksi kaava-alueelle tulee kaksi pysäköintilaitosta, kun tarkoitus on nimenomaan mahdollistaa julkisilla kulkeminen?

Purettu Laajasalontien ylittävä kevyenliikenteen silta

- Kysyttiin, miksi purettua siltaa yli Laajasalontien ei rakenneta takaisin, vaan nyt löytyy rahaa siltaan Herttoniemestä Killingholmaan? Todettiin, että Laajasalontien ylittänyt silta mahdollisti turvallisen kulkemisen etenkin ala-astelaisille ja

1.9.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Asemakaavoitus
Itäinen alueyksikkö
Herttoniemi ja itäiset saaret -tiimi

päiväkotilapsille ja vähensi tuntuvasti Laajasalontien ruuhkaa, kun autoliikenne ei katkennut kevyen liikenteen vuoksi.

Katuvihreä

- Kysyttiin, miksi puut istutetaan liian lähekkäin ja liian lähelle taloja
- Toivottiin kehitettävän Laajasalontien itäreunan viihtyisyyttä kaupunkivihreällä ja taskupuistoilla rakennusten välissä.

Alueen luontoarvot

- Esitettiin, että kaava-alueen luontoa ei olla selvitetty riittävän kattavasti, eikä kaavaluonnos ota mitään kantaa tuhoamaansa luontoon, vaikka se esitteleekin arvolehdot ja tärkeän linnuston ja lepakkoalueen.
- Kysyttiin, miksi suunnitelmassa ei oteta luontoarvoja huomioon? Ja ennen kaikkea, miksi Helsinki hävittää korvaamatonta luontoaan?
- Kysyttiin, kuinka Yliskylänlahden lehtoalueet tullaan suojelemaan suunnitelmassa?
- Esitettiin, että luontoarvot sekä merkitys asukkaiden hyvinvoinnille ja terveydelle ovat erittäin merkittäviä Kaupunki tunnistaa nämä arvot myös itse, mutta suunnitelma ei välitä näistä lainkaan.

Tengströminpuisto

- Useassa kommentissa kysyttiin, miksi kaavaehdotuksessa ei olla jätetty Tengströminpuistosta jäljelle juuri mitään ja arvokas rantalehtoalue. Eikö osaa puistosta olisi viisasta jättää rakentamatta? Eikö luonnonmukainen puisto tekisi alueesta viihtyisemmän?
- Useassa kommentissa kysyttiin, miksi halutaan hävittää alueen asukkaille ja luonnoneläimille elintärkeä monimuotoinen luonnonmetsä ja lehtoalueet. Todettiin, että Tulisarenpuisto ei korvaa metsäaluetta virkistysalueena ja että Laajasalossa on jo rakennettu runsaasti viheralueille.
- Kysyttiin, miksi tuhotaan lähiluontoalue nyt, kun juuri Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten yhdessä toteuttama tutkimus kertoo, että luonnonsuojelu on entistä tärkeämpää asukkaille. Eikö todellakaan löydy mitään muuta aluetta uusille taloille kuin tämä Yliskylän asukkaiden ja muiden rantareitin käyttäjien suuresti arvostama luonnontilainen rantametsikkö?
- Todettiin, että kävelytie on ainutlaatuinen ja kovassa käytössä alueen asukkailla. Ei haluta lisää urbaania rakentamista, vaan säilyttää lähiluontoa, joka on jo nyt joutunut väistymään Laajasalossa ennennäkemättömän massiivisesti.
- Esitettiin, että Nykyiset asukkaat esim. Kirkkosalmentielle vastustavat 100 prosenttisesti suunnitelmaa Yliskylän lahden ja Tengströminpuiston osalta.

1.9.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Asemakaavoitus
Itäinen alueyksikkö
Herttoniemi ja itäiset saaret -tiimi

Puistoreitit

- Kysyttiin, millaiset korvaavat vihreät kulkureitit tullaan rakentamaan kävelijöille?

Killingholman siltayhteys

- Kysyttiin, minkälaisia luonnon kestävyyslaskelmia ja luontoarvokartoituksia on tehty Killingholman ja Herttoniemen rannan yhdistävän sillan suunnitelman taustalla?
- Kysyttiin, miksi kaupunki tuhoaa olemassa olevia viheralueita, kuten olevaa Killingholman saarta johtamalla sinne uudella sillalla asukkaita Herttoniemenrannasta sen sijaan, että panostaisi Herttoniemenrannan omiin viheralueisiin? Aino Actén puistoon on jo viimeisen 5 vuoden aikana tullut paljon enemmän käyttäjiä johtuen Kruunuvuorenrannasta ja muusta rakentamisesta Laajasalossa.
- Useassa kommentissa vastustettiin Killingholman siltayhteyttä. Yhteyttä pidetään turhana, kasvavan käyttäjämäärän uskotaan tuhoavan Killingholman luontoarvot, vastustettiin Killingholman -saaren muodostumista läpikulkuyhteydeksi, pelättiin alueen roskaantumista sekä luvattomia nuotiopaikkoja ja maastopaloja.
- Kysyttiin, miten Killingholman ja Aino Ackten huvilan ympäristön rauha ja luonnonläheisyys aiotaan säilyttää, jos Killingholman yli rakennetaan silta ja alueen läpi vedetään tukeva kevyen liikenteen väylä?
- Kysyttiin, mistä löytyy rahat Killingholmansalmen yli suunnitellulle pyöräily- ja jalankulkusillalle, jos rahaa ei löydy samanlaisen sillan tekemiseen Laajasalontien yli?
- Ehdotettiin siltayhteyden korvaajaksi lauttayhteyttä kesäkaudeksi, kuten Vartiosaaressa.
- Todettiin, että Killingholma ei kestä lisää käyttäjämääriä. Nykyinen silta riittää, kaikkialle ei tarvitse päästä helposti.
- Esitettiin, että Killingholmaan ei tule rakentaa siltaa Herttoniemeen. Saari on rauhallinen ja viihtyisä paikka lähialueen asukkailla tällaisenaan. Isompia massoja sinne ei ole tarpeellista saada, kaunis luonto tulisi sielläkin tuhoutumaan.
- Kysyttiin, milloin Killingholman silta voisi olla käytössä ja voitaisiinko Killingholman ja Kruunusillat yhdistää rantareitillä myös Laajasalossa? Killingholm-Herttoniemenranta-Kulosaari-Mustikkamaa-Korkeasaari-Kruunuvuorenranta-Tullisaari-Killingholm kuulostaa ihanalta siltojen lenkiltä.
- Kysyttiin, miksi Herttoniemenrannasta tarvitaan silta Killingholmaan, kun Laajasalontien sillasta pääsee Tullisaareen. Miksei sillan sijasta voisi olla lauttayhteys Vartiosaaren tapaan. Kustannus veronmaksajille olisi aivan eri suuruusluokkaa.

1.9.2023

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Asemakaavoitus
Itäinen alueyksikkö
Herttoniemi ja itäiset saaret -tiimi

Tehdyt selvitykset

- Kysyttiin, minkälaista tutkimusta kaavamuutoksen osalta on tehty näillä osa-alueilla: luontoarvot, metsäosuuden nykyinen käyttö, nykyisten asukkaiden tarpeet. Ja mitä muita tutkimuksia taustalle on tehty?

Toteutus

- Kysyttiin, miten taataan turvallisuus Laajasalontielle nyt remontin aikana? Useita vaaratilanteita joka päivä.
- Kysyttiin, miksi asukkaita ei kuunnella ja huomioida näitä ilmoitettuja ongelmakohtia? Miksi kiertoteitä suljetaan ja halutaan aiheuttaa ruuhkat?
- Kysyttiin, miten saaren asukkaat otetaan huomioon suunnittelussa, kun liikkuminen on hankalaa jatkuvien työmaiden vuoksi.
- Todettiin, että Laajasalontie jo nyt tukossa ja pääsy esimerkiksi Jollakseen on hidastunut merkittävästi, samoin asiointi kauppakeskukseen.
- Kommentoitiin, Laajasalon olleen vuosia epäviihtyisää joutomaata, kun pääväylät on revitty auki. Ainoa pakopaikka melulta ja pölyltä on se vähäinen luonto, jota on tänne jätetty.

3 Vastineet

Vastineet on esitetty teemoittain vuorovaikutusraportissa yhdessä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja kaavaluonnoksesta saatujen mielipiteiden vastineiden kanssa.