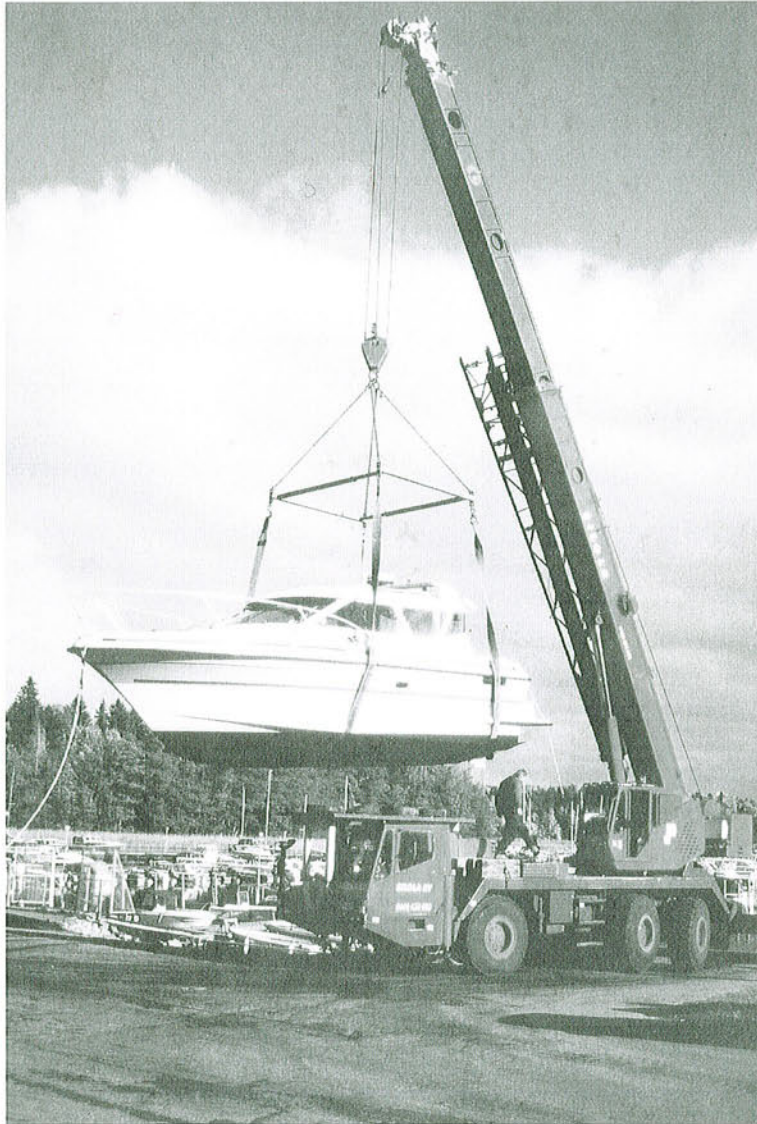




# VENEIDEN TALVISÄILYTYSSSELVITYS



HELSINGIN KAUPUNKI  
LIIKUNTAVIRASTON JULKAISUJA  
2003, SARJA B33  
LIIKUNTAVIRASTO

## KUVAILULEHTI

Julkaisija Helsingin kaupungin liikuntavirasto	Sarjan numero 33
Tekijät Hannu Airola	Julkaisuaika Liik 10.6.2003
Toimintayksikkö Helsingin kaupungin liikuntavirasto	Sivuja 76 + liitteet 16
Nimike Veneiden talvisäilytysselvitys	Kieli Suomi
Sarjan nimike Helsingin kaupungin liikuntaviraston julkaisuja, sarja B	ISSN-numero 0786-2474 ISBN-numero 952-473-125-8

### Avainsanat

Veneet, veneily, veneiden talvisäilytys, venesatamat, venealan yritystoiminta

### Tiivistelmä

Veneiden talvisäilytysselvitys on osa kaupunginvaltuuston 28.11.2001 hyväksymään Helsingin kaupungin liikuntapoliittiseen ohjelmaan vuosiksi 2001-2010 kuuluvaa kehittämishanketta nro 4.3.29, vierassatamapalveluiden ja veneiden talvisäilytyksen kehittäminen. Työn tavoitteena on ollut kartoittaa koko kaupungin alueen nykyinen venepaikka-, venesatama- ja veneiden talvisäilytystilanne, kartoittaa ja arvioida venesatamiin ja talvisäilytysalueille tulossa olevat muutokset, kartoittaa erilaiset veneiden talvisäilytystoimintaan käytettävissä olevat ratkaisumahdollisuudet sekä tehdä toimenpide-ehdotuksia veneiden talvisäilytystilanteen parantamiseksi. Liikuntaviraston vuonna 2001 käynnistämän Helsingin kaupungin virastojen välisenä yhteistyönä tehdyn selvitystyön aikana on nykytilanteen kartoituksen, venesatamien ja talvisäilytysalueiden inventoinnin sekä niihin tulossa olevien muutosten kartoituksen lisäksi kartoitettu osallistuvan suunnittelumenettelyn keinoin asiakaskunnan, veneseurojenseurojen ja veneilyjärjestöjen kantoja odotuksia ja toiveita veneiden talvisäilytyksen kehittämiseksi. Samoin on kartoitettu venealan yritysten tarjoamia palveluita, niiden kehitysnäkymiä ja toiveita sekä viranomaisten kantoja veneiden talvisäilytyksestä. Selvityksen laadintatyötä on ohjannut työryhmä jossa on ollut edustajat liikuntaviraston lisäksi kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosastolta, kaupunkisuunnitteluviraston asemakaava- ja yleissuunnitteluosastoilta sekä kiinteistöviraston tonttiosastolta. Ranta-alueiden muuttuvan maankäytön ja uusien ranta-alueille sijoittuvien asuntoalueiden rakentamisen käynnistymisen myötä on veneiden talvisäilytystilanne Helsingissä nopeasti muodostumassa vaikeaksi. Veneiden talvisäilytyksen kehittämiseen ja ongelmien ratkaisuun ei ole olemassa vain yhtä ratkaisumallia, vaan hyvään lopputulokseen pääsemiseksi on kehitettävä useita eri vaihtoehtoja rinnakkain ja toisiaan täydentäen.

### Jakelu

Helsingin kaupungin liikuntavirasto.  
PL 4800, 00099 Helsingin kaupunki.  
Puhelin (09) 310 8771.  
e-mail: etunimi.sukunimi@hel.fi  
Internet: www.hel.fi/liv/

Pääkaupunkiseutu on asukasluvultaan Suomen nopeimmin kasvava alue ja Helsinki on ollut yksi Euroopan nopeimmin kasvavia kaupunkeja. Kasvun ta-  
kia rakentamiseen sopivien alueiden ja tonttien tarve ja kysyntä on ollut suur-  
ta. Tämä on johtanut vanhojen kaupunginosien kaupunkirakenteen  
tiivistämiseen ja ranta-alueiden maankäytön muutoksiin. Tilanne tulee mer-  
kittävästi muuttamaan veneilyn harrastusmahdollisuuksia tulevaisuudessa.

Arvioiden mukaan veneilyn suosio tulee jatkumaan Helsingissä ainakin  
nykyisen laajuisena ja veneiden määrä ja keskikoko tulevat kasvamaan. Vene-  
ily edellytyksinä eivät kuitenkaan ole pelkät satamat ja venepaikat, vaan  
tarvitaan myös huolto- ja korjauspalveluja sekä kesäpaikkoja vastaavat alu-  
eet veneiden talvisäilytykseen.

### Selvityksen tavoite

Tämän selvitystyön tavoitteena on ollut

- kartoittaa koko kaupungin alueen nykyinen venesatamatilanne
- kartoittaa nykyinen veneiden talvisäilytystilanne
- arvioida venesatamiin ja talvisäilytysalueille tulossa olevat muutokset
- kartoittaa veneiden talvisäilytystoimintaan käytettävissä olevat ratkaisumahdollisuudet

### Kesä- ja talvipaikkojen määrät ja veneiden pääoma-arvo

Helsingin merialueet kuuluvat Suomen vilkkaimpiin veneilyalueisiin. Venei-  
den määrä on jatkuvasti kasvanut. Vuonna 2001 Helsingissä arvioitiin olevan  
lähes 13 000 venettä. Vakuutusyhtiöiden venevahinkotoimikunnan kanssa  
laaditun arvion mukaan on näiden pääasiassa helsinkiläisten veronmaksaji-  
en omistamien veneiden yhteenlaskettu arvo noin 330 miljoonaa euroa, eli  
lähes 2 miljardia markkaa. Myös veneiden keskimääräinen koko ja moottoriteho  
on selvästi kasvanut viimeisten 10-15 vuoden aikana.

Helsingissä oli vuonna 2001 yhteensä lähes 13 000 venepaikkaa. Näistä  
venepaikoista yli 11 100 sijaitsee varsinaisissa venesatamissa, joita oli yh-  
teensä 73. Näistä Helsingin kaupungin omistamia venesatamia oli 65 kappa-  
letta sekä muita venesatamia 8 kappaletta. Kiinteistöjen ranta-alueilla ja muil-  
la laituripaikoilla oli lisäksi yli 1500 venettä. Venesatamista suurin osa oli täynnä  
ja alle kolmanneksessa satamista oli yksittäisiä vapaita venepaikkoja.

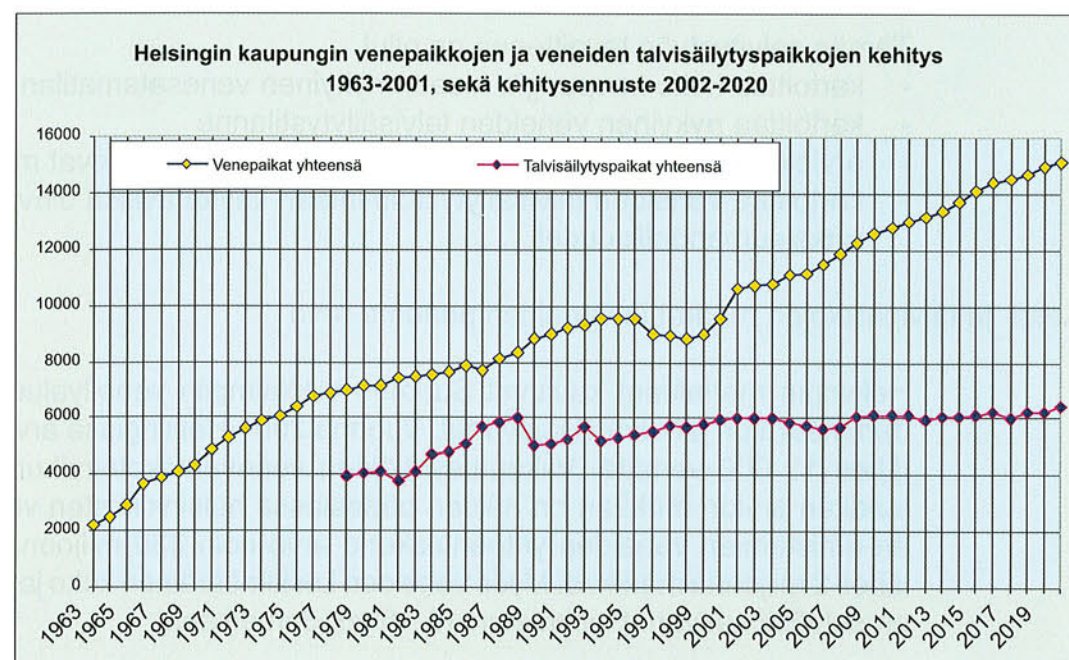
Vuonna 2001 Helsingissä oli yhteensä 41 veneiden talvisäilytysaluetta,  
joissa oli yhteensä yli 6 300 paikkaa. Näistä 35 oli Helsingin kaupungin ja 6  
muuta talvisäilytysalueita. Pääsääntöisesti alueet olivat täynnä ja paikkojen  
tarve olisi suurempi kuin mitä nykyisten alueiden kapasiteetilla kyetään tarjo-  
amaan. Lisäksi talvikaudella 2001-2002 Helsingissä tarjosi kaupallisia venei-  
den talvisäilytyspalveluita yhteensä 18 yritystä 19:ssä toimipaikassa. Näissä  
yrityksillä oli säilytyksessä lähes 1 100 venettä.

Lisäksi veneitä säilytetään talviaikana myös kiinteistöjen pihilla ja kesä-  
asunnoilla sekä pienehköjä veneitä jonkin verran muilla ranta-alueilla varsi-  
naisten talvisäilytysalueiden ulkopuolella. Veneitä kuljetetaan myös vesitse  
säilytykseen etelä- ja lounaisrannikon eri paikkakunnilla sijaitseville  
talvisäilytysalueille. Tällaisia veneitä arvioitiin vuonna 2001 olevan Helsingis-  
sä yhteensä yli viisituhatta.

Helsingin kaupungin venesatamien ja talvisäilytysalueiden uudisrakentamisen ja peruskorjauksen investointeihin on viimeisen kymmenen vuoden (1992-2001) aikana käytetty yhteensä 75,6 milj. markkaa, eli keskimäärin 7,56 milj. markkaa vuodessa. Samana aikana ovat vuotuiset käyttömenot ilman kaupungin sisäisiä maanvuokria olleet keskimäärin 4,84 milj. markkaa vuodessa.

Venepaikkojen ja talvisäilytyspaikkojen välinen epäsuhta kasvaa

Lainvoimaisten sekä valmisteilla olevien asemakaavojen ja yleiskaava 2002:n luonnoksen aluevarausten perusteella on arvioitu, että vuoteen 2020 mennessä venesatamien määrä kasvaa 18:lla ja venepaikkojen määrä yli 4500:lla. Samana aikana veneiden talvisäilytyspaikkojen määrän mahdollinen kasvu on vain noin 420 paikalla. Epäsuhta tulee olemaan merkittävä.



Kaavio 1.

Helsingin kaupungin venepaikkojen ja veneiden talvisäilytyspaikkojen kehitys 1963-2001, sekä kehityssennuste 2002-2020.

vuosi	venepaikkoja	talvisäilytyspaikkoja	erotus
1980	7 183	4 095	3 088
2001	10 606	6 034	4 572
2020	15 134	6 454	8 680

Taulukko 1.

Helsingin kaupungin venesatamien venepaikkojen ja talvisäilytysalueiden paikkojen määrien muutos vuodesta 1980 vuoteen 2001, sekä arvio muutoksesta vuoteen 2020.

Mikäli veneiden talvisäilytyspaikkoja ei varata lisää lisääntyvää laituripaikkamäärää vastaavasti on mahdollisesti edessä tilanne, jossa asemakaavojen venesatamavarauksia ei ole enää tarkoituksenmukaista toteuttaa.

Veneiden huolto- ja korjaustoiminnan sekä kaupallisen talvisäilytystoiminnan kysyntä Helsingissä ja koko pääkaupunkiseudulla ylittää jo nykyisin palveluiden tarjonnan. Palvelutarjonnan lisääminen on kuitenkin alan yrittäjien mielestä vaikeaa ja kehitysnäkymät heikot. Syynä tähän on pula sopivista toimitiloista ja tonteista. Nykyisillä alueilla ei ole mahdollista niiden tilanpuutteen takia toteuttaa toiminnan vaatimia uusia investointeja tai toiminta on tulevien maankäytön muutosten takia kokonaan uhattuna. Maankäytön muutosten seurauksena kaupallisista veneiden talvisäilytyspaikoista on poistumassa lähes neljännes, eli yli 260 paikkaa.

Varustetaso on kirjava, esteettisiä ongelmia

Suurin osa talvisäilytysalueista on venesatamien yhteydessä tai niiden välitörmässä läheisyydessä. Pääosa on toteutettu mahdollisimman halvalla täytömaa-alueille. Helsingin kaupungin nykyisille talvisäilytysalueille ei ole määritetty rakenteiden ja varustuksen perustasoa, vaan rakenteet ja varustus on suunniteltu tapauskohtaisesti tai ne ovat muovautuneet alueita rakennettaessa ja kunnostettaessa. Talvisäilytystoiminta on ollut luonteeltaan tilapäistä, joten rakenteiden, varustuksen ja kaupunkikuvallisen ilmeen kehittäminen ei ole ollut taloudellisesti tarkoituksenmukaista. Siksi osa talvisäilytysalueista erottuu ympäristöstään epäedullisesti. Lisäksi talvikaudella veneet, peitteet ja purjehduskauden aikana alueilla säilytettävät venepukit saatetaan kokea esteettisenä haittana. Koska veneilynkin ympäristöasioiden hoitoon on viime vuosina alettu kiinnittää entistä enemmän huomiota ja sitä koskevat ohjeet sekä vaatimukset ovat kiristyneet, on syytä varautua maaperän ja vesistön suojaamisen parantamiseen sekä nykyisin tyydyttävällä tasolla olevan jätehuollon tehostamiseen.

Ratkaisumalleja

Helsingissä on veneiden talvisäilytystilanne nopeasti muodostumassa vaikeaksi. Ongelman ratkaisemiseksi ja hyvään lopputulokseen pääsemiseksi on tutkittava ja kehitettävä rinnakkain useita eri vaihtoehtoja:

- nykyisten talvisäilytysalueiden kehittäminen ja käytön tehostaminen sekä joidenkin alueiden laajentaminen
- uusien talvisäilytysalueiden saaminen kaupungin alueelle
- uusien venesatama-alueiden kaavoituksen yhteydessä on varmistettava myös vastaavalle venemäärälle talvisäilytysalueet
- maankäytön muutosten takia käytöstä poistuvilla talvisäilytysalueilla on varmistettava korvaavat alueet
- uusien alueiden saaminen kaupungin rajojen ulkopuolelle ja kuntien välisen yhteistyön järjestäminen asiassa
- vaihtoehtoisten veneiden talvisäilytysmuotojen kuten sisäsäilytyksen ja pienten veneiden korkeavarastoinnin kehittäminen
- yhteistyön tiivistäminen venealan yrittäjien kanssa sekä venealan yritystoiminnan toimintaedellytysten turvaaminen

Osa näistä vaihtoehtoista voidaan toteuttaa kaupungin suoralla rahoituksella, osa osittain seurojen toimesta ja osa yksityisen yritystoiminnan turvin.

Veneiden talvisäilytystoiminnan kehittämisen ja kaupallisten veneilypalveluiden toimintaedellytysten turvaamiseksi tulisi myös asettaa Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelu-, kiinteistö-, rakennus -ja liikuntavirastojen sekä Helsingin Sataman välinen yhteistyöryhmä.

## VENEIDEN TALVISÄILYTYSSSELVITYS

TIIVISTELMÄ .....	1
SISÄLLYSLUETTELO .....	4
1. JOHDANTO .....	6
2. AIKAISEMMAT VENEILYYN LIITTYVÄT SELVITYKSET .....	7
3. VENEILYN JA VENEMÄÄRIEN KEHITYS HELSINGISSÄ .....	8
4. NYKYISET VENESATAMAT JA VENEPAIKKAMÄÄRÄT .....	11
4.1. Helsingin kaupungin venesatamat .....	11
4.2. Muut venesatamat .....	13
4.3. Muut venepaikat kaupungin alueella .....	14
5. TALVISÄILYTYKSEN NYKYISIN .....	15
5.1. Helsingin kaupungin talvisäilytysalueet .....	16
5.2. Muut Helsingin kaupungin alueella olevat talvisäilytysalueet .....	18
5.3. Talvisäilytysalueiden kesäaikainen käyttö .....	19
5.4. Kaupalliset veneiden talvisäilytyspalvelut Helsingissä .....	20
5.5. Muut helsinkiläisten veneiden talvisäilytykseen käytetyt vaihtoehdot ..	20
5.6. Ammattikäytössä olevien veneiden talvisäilytys .....	22
5.7. Talvisäilytysalueet kaupunkikuvassa .....	23
5.8. Talvisäilytysalueiden pinnoitteet, maaperä ja pohjaolosuhteet .....	28
5.9. Talvisäilytysalueiden rakenteet ja varustus .....	30
5.10. Ympäristönäkökohdat .....	31
5.11. Paloturvallisuus .....	34
6. VENESATAMIEN JA VENEIDEN TALVISÄILYTYKSEN KUSTANNUKSET HELSINGIN KAUPUNGILLE AIHEUTTAMAT KUSTANNUKSET .....	35
7. KEHITYSNÄKYMÄT JA ASIAKASKUNNAN TOIVEET .....	35
7.1. Yleiset kehitysnäkyvät .....	35
7.2. Helsinkiläisille vene- ja pursiseuroille tehty kysely veneiden talvisäilytyksestä .....	37
7.3. Helsinkiläisten vene- ja pursiseurojen edustajille järjestetty keskustelutilaisuus veneiden talvisäilytyksestä .....	38

8. MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUN AIHEUTTAMAT MUUTOSPAINEEET RANTA-ALUEILLA .....	38
8.1. Ranta-alueiden muuttuva maankäyttö .....	41
8.2. Näköpiirissä olevat muutokset venesatamiin ja venepaikkoihin .....	42
8.3. Nykyisestä käytöstä poistumassa tai muutospainneiden alaisena olevat talvisäilytysalueet .....	44
8.4. Suunnitellut uudet talvisäilytysalueet kaupungin alueella .....	46
8.5. Venesatamien ja talvisäilytysalueiden muutosten vaikutukset .....	48
8.6. Muutosten vaikutus kaupalliseen veneiden talvisäilytystoimintaan ja ammattikäytössä olevien veneiden talvisäilytykseen .....	48
9. UUSIEN TALVISÄILYTYKSEN TASOLLE ASETETTAVIA VAATIMUKSIA .....	49
9.1. Alueiden sijainti ja saavutettavuus .....	50
9.2. Kaupunkikuvalliset vaatimukset .....	50
9.3. Alueiden maaperä ja pinnoitteet .....	52
9.4. Alueiden rakenteet ja varusteet .....	53
9.5. Palvelut .....	54
9.6. Ympäristönäkökohdat .....	55
9.7. Paloturvallisuus .....	55
10. VENEIDEN TALVISÄILYTYKSEN RATKAISUVAIHTOEHDOT .....	56
10.1. Nykyisten talvisäilytysalueiden käytön tehostaminen .....	57
10.2. Uudet mahdolliset talvisäilytysalueet kaupungin alueella .....	58
10.3. Uudet mahdolliset alueet kaupungin rajojen ulkopuolella ja kuntien välinen yhteistyö .....	59
10.4. Muut vaihtoehdot .....	60
11. SELVITYKSESTÄ ANNETUT LAUSUNNOT .....	63
12. TOIMENPIDE-EHDOTUKSET .....	64
Lähteet .....	68
Liitteet .....	71

Veneilyn harrastusmahdollisuuksiin vaikuttavissa tekijöissä on Helsingin kaupungin kasvun, kaupunkirakenteen tiivistymisen ja ranta-alueiden muuttuvan maankäytön myötä tapahtumassa suuria muutoksia. Venesatamien ja venepaikkojen määrä kasvaa, mutta satamien maa-alueet käyvät entistä ahtaammiksi, eikä veneiden talvisäilytykseen tarvittavien talvisäilytysalueiden ja -paikkojen määrä ole enää läheskään riittävä kasvavaan tarpeeseen nähden. Myös veneiden huolto- ja korjauspalveluiden sekä kaupallisten talvisäilytyspalveluiden kysyntä on selvästi suurempaa, kuin mitä kaupungin alueella näitä palveluita tarjoavien yritysten toimitilojen kapasiteetti mahdollistaa.

Selvitystyön tavoitteena on ollut kartoittaa koko kaupungin alueen nykyinen venesatama- ja veneiden talvisäilytystilanne, arvioida niihin tulossa olevat muutokset, sekä kartoittaa erilaiset veneiden talvisäilytystoimintaan käytettävissä olevat ratkaisumahdollisuudet.

Selvitystyön aikana on käyty läpi ja inventoitu kaikki Helsingin kaupungin alueella olevat venesatamat ja veneiden talvisäilytysalueet sekä kartoitettu Helsingissä olevat kaupalliset veneiden talvisäilytyspalvelut. Kyselyiden ja keskustelujen avulla on pyritty saamaan selville sekä veneilyjärjestöjen että helsinkiläisten vene- ja pursiseurojen toiveet ja odotukset talvisäilytyksen kehittämisen suhteen.

Tässä selvityksessä veneinä on käsitelty kaiken tyyppisiä ja kaikentyyppisillä propulsiojärjestelmillä kulkevia veneitä, joiden pituus on 2,5-24 metriä ja joita pääasiassa käytetään urheilussa ja vapaa-ajan vietossa, kuitenkin pois lukien ainoastaan kilpailutarkoituksiin tehdyt veneet, kanootit ja kajakit, purjelaudat sekä vesiskootterit. Luvuissa 5, 8 ja 11 on lisäksi huomioitu lyhyesti vastaavien ammattikäytössä olevien veneiden tilanne.

Selvityksen laadintatyötä on ohjannut työryhmä jonka puheenjohtajana on ollut *suunnittelupäällikkö Antti Salaterä* liikuntavirastosta ja jäsenenä *projektipäällikkö Kyösti Oasmaa* ja *projekti-insinööri Veijo Väyrynen* kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosastolta, *toimistopäällikkö Matti Eronen* ja *toimistopäällikkö Pertti Kare* kaupunkisuunnitteluvirastosta, *suunnittelija Helena Vuolanto* kiinteistövirastosta sekä *osastopäällikkö Turo Saarinen* ja *venesatamapäällikkö Heino Mikkonen* liikuntavirastosta. Työryhmän sihteerinä on toiminut ja raportin tiedot on koonnut *projektipäällikkö Hannu Airola* liikuntavirastosta.

Helsingin kaupungin liikuntalautakunta käsitteli veneiden talvisäilytys-selvitystä kokouksessaan 15.10.2002 ja päätti hyväksyä sen sekä pyytää siitä lausunnot Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelu-, kiinteistö-, pelastus-, rakennus-, satama-, ympäristö- ja yleisten töiden lautakunnilta, Uudenmaan ja Itä-Uudenmaanliitoilta, Helsinkiläisten veneseurojen neuvottelukunnalta sekä Venealan keskusliitto Finnboat ry:ltä. Lisäksi liikuntavirasto pyysi selvityksestä lausunnon Helsingin Kaupunginosayhdistysten Liitto HELKA ry:ltä. Veneiden talvisäilytys-selvitystä on täydennetty ja tarkennettu saadun palautteen ja lausuntojen perusteella.

Aiemmin on Helsingissä tehty seuraavia veneilyyn liittyviä selvityksiä.

Ensimmäinen venesatamiin ja veneiden talvisäilytykseen liittyvä koko kaupungin aluetta koskeva selvitys on vuonna 1963 valmistunut venelaituritoimikunnan mietintö, joka on julkaistu Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat, kaupunginhallituksen mietinnöt n:o 5-1963. Kaupunginhallitus asetti 3.8.1961 toimikunnan laatimaan ehdotuksen veneiden laituroimisesta ja talvisäilytyksen järjestämisestä Helsingissä.

Ensimmäinen koko kaupungin alueen kattava venesatamasuunnitelma valmistui Helsingin kaupungin urheilu- ja retkeilytoimiston toimeksiannosta vuonna 1964, tekijänä Arkkitehtitoimisto Kairamo – Juutilainen - Panzar. Suunnitelma on laadittu venesatamien, veneiden talvisäilytysalueiden ja telakka-alueiden kehittämisen kokonaissuunnitelmaksi kaupunginhallituksen asettaman venelaituritoimikunnan 23.7.1962 mietinnön perusteita noudattaen.

Helsingin kaupungin urheilu- ja ulkoiluvirasto selvitti vuosina 1967 ja 1972 tekemillään tutkimuksilla Helsingin silloista venekantaa ja veneiden käyttöä ulkoilutarkoituksiin. Vuosina 1987-88 urheilu- ja ulkoiluvirasto teetti Otanta-tutkimus Oy:llä tutkimuksen helsinkiläisten veneilyharrastuksesta. Tutkimuksessa (Urheilu- ja ulkoiluviraston julkaisu 1988, A1) saatiin tietoa mm. veneilijöistä, venekannasta, veneiden säilytyksestä ja huollosta sekä veneilykohteisiin liittyvistä toiveista.

Vuonna 1988 Liikennetekniikka Oy teki Helsingin kaupungin ulkoilu- ja urheiluviraston toimeksiannosta Helsingin kaupungin vesiliikenneselvityksen (Urheilu- ja ulkoiluviraston julkaisu 1988, A2). Selvityksessä käytiin läpi Helsingin vesiliikenneyhteydet, liikennöintijärjestelmä ja niiden kehittäminen sekä Helsingin kaupungin merelliset ulkoilualueet ja niiden suunnittelutilanne sekä kehittäminen.

Arkkitehtitoimisto Mats Biström kartoitti ja inventoi vuonna 1989 Helsingin kaupungin liikuntaviraston toimeksiannosta liikuntaviraston hallinnassa ja vastuulla olevat venesatamat (Liikuntaviraston julkaisu 1989, B4, Liikuntaviraston venesatamat). Selvityksessä on käyty läpi kaikki viraston vastuulla silloin olleet venesatamat ja kartoitettu niiden silloinen tilanne.

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston toimeksiannosta Maa ja Vesi Oy laati Helsingin venepaikkojen yleissuunnitelman vuonna 1990 (Kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu 1990:2). Yleissuunnitelmassa on esitetty venepaikkojen, veneiden talvisäilytyksen, veneilyn tarvitsemien palveluiden, melonnan ja vierassatamien kehittämisen suuntaviivat ja tavoitteet vuoteen 2010 mennessä.

Satamatekninen Oy on vuonna 1994 laatinut Helsingin kaupungin liikuntaviraston toimeksiannosta venesatamien jätehuollon yleissuunnitelman. Laadittu suunnitelma käsittää 35:n kaupungin ylläpitämän venesataman, joissa on suoravuokrausvenepaikkoja, jätehuoltotilanteen selvityksen ja parannusehdotukset jätehuollon parantamiseksi.

VTT valmistustekniikka teki Helsingin kaupungin liikuntaviraston toimeksiannosta 1998-99 tutkimuksen veneiden talvisäilytyksestä meressä. Tutkimuksessa selvitettiin merisäilytykseen liittyviä suunnitteluparametrejä, sekä laboratoriokoesarjan avulla lujitemuovirakenteen kestävyyttä merisäilytyksessä. Talvella 1998-99 suoritettiin neljässä venesatamassa tutkimuksia, joissa kerättiin tietoja jääkuormista ja veneiden käyttäytymisestä jäähän jäätyneenä.

Helsingin kaupungin liikuntavirasto toimeksiannosta Satamatekninen Oy laati vuonna 1999 Helsingin kaupungin venesatamien jätehuoltoselvityksen. Selvityksen tarkoituksena on toimia ohjeena kaupungin venesatamien jätehuoltoa ja sen kehittämistä varten.

### 3. VENEILYN JA VENEMÄÄRIEN KEHITYS

Mahdollisuudet veneilyn harrastamiseen Helsingin alueella ja ympäristössä ovat suomalaisittain luonnon suomien mahdollisuuksien osalta varsin hyvät. Kaupungin keskusta sijaitsee mereen työntyvällä niemellä ja kaupungin pinta-alasta noin kaksi kolmasosaa on vesialuetta. Mannerrantaa on yli 200 kilometriä ja saaria, joista tosin osa suljettuja, yli 300 kappaletta. Kaupungin alueelta on hyvät väylät ja purjehdusmahdollisuudet sekä itään, että länteen päin pitkin saaristoista Suomenlahden rannikkoa, sekä helppo pääsy avomerelle. Lisäksi useat suojaiset lahdet ja saarten suojaamat rannat tarjoavat hyviä venesatamapaikkoja. Suotuisien luonnonolosuhteiden lisäksi taloudellinen kasvu ja ihmisten lisääntynyt vapaa-aika ovat vaikuttaneet veneilyn ja venemäärän kehitykseen positiivisesti. Helsingin ja koko pääkaupunkiseudun suuri väestöpohja yhdessä muiden tekijöiden kanssa on saanut aikaan sen, että Helsingissä on Suomen suurin veneiden tihentymäalue ja Helsingin merialueet ovat Suomen vilkkaimpia veneilyalueita.

#### Yleinen kehitys Suomessa

Vuosien 1970-1990 välisenä aikana koko maassa rekisteröityjen veneiden määrä lähes viisinkertaistui ja Helsingissä se lähes kolminkertaistui. Liiketaloudellinen tutkimuslaitos arvioi koko maan venekannaksi vuonna 1990 noin 600 000 venettä, joista puolet oli soutuveneitä. Nopea kasvu kuitenkin pysähtyi 1990-luvun alun taloudellisen taantuman myötä. Vuosikymmenen alkupuolen heikon kehityksen jälkeen on taloudellisen tilanteen paraneminen jälleen kääntänyt veneiden määrän kehityksen kasvuun. Tämä kehitys käy hyvin ilmi tilastokeskuksen tutkimustuloksista kotitalouksien omistamien moottori- ja purjeventen määristä sekä venealan keskusliitto Finnboat ry:n veneiden ja venemoottoreiden kaupan tilastoista.

Tilastokeskuksen tutkimusten mukaan vuosien 1976-1998 välisenä aikana 12-15 % suomalaisista kotitalouksista on omistanut moottori- tai purjeventeen. Korkeimmillaan luku oli 15 % vuonna 1990. Vuonna 1995 luku oli vain 12 %, josta se on taas lähtenyt kasvuun ja oli 14 % vuonna 1998. Saman tarkastelujakson aikana on kotitalouksien määrä Suomessa myös kasvanut ja kasvaa edelleen.

Venealan keskusliitto Finnboat ry:n veneiden ja venemoottoreiden kaupan tilastojen mukaan venemoottoreiden myynnin huippuvuosi oli 1989, jolloin Suomessa myytiin lähes 30 000 perämoottoria sekä yhteensä lähes 3 000 sisäperämoottoria, vesijettiä ja sisämoottoria. 1990-luvun heikoimpana vuotena 1994 myyntiluvut putosivat perämoottoreiden osalta kolmannekseen

ja muiden osalta lähes neljäsosaan. Vuosikymmenen lopun aikana myyntimäärät ovat taas selvästi nousseet, vaikka eivät ylläkään vielä 1980-luvun lopun tasolle.

Tilastoista voidaan myös päätellä veneiden keskikokoissa ja moottoriveneiden moottoritehossa tapahtunutta kehitystä. Viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana on venemoottoreiden keskikoko kasvanut, joka käy ilmi liitteenä 2 olevasta vertailusta vuosina 1989 ja 2001 Suomessa myydyistä venemoottoreista. Uusien moottoriveneiden osalta 1990-luvun loppupuolella eniten kasvoi 7-10 m välillä olevien veneiden myynti. Vuodesta 1996 vuoteen 2001 kasvoi näihin kokoluokkiin kuuluvien veneiden myynti keskimäärin 3,5-kertaiseksi, pienempien ja suurempien veneiden myynnin kasvaessa noin 30 %. Kun samaan aikaan tilastojen ulkopuolella myytyjen ja maahan tulleiden veneiden, kuten ulkomailta käytettynä ostetut veneet, keskikoko asettuu suurimpiin venekokoihin, voidaan todeta, että veneiden keskikoko on selvästi kasvussa. Tätä johtopäätöstä tukee myös Helsingin kaupungin venesatamien suurimpien veneiden venepaikkojen kysynnän kasvu.



Kuva 1. Veneiden keskikoko, moottoriteho sekä veneiden varustelutaso kasvavat jatkuvasti. Iso-Sarvaston venesatama. Kuva H. Airola.

#### Kehitys Helsingissä

Tarkkoja tietoja Helsingin todellisesta venemäärästä ja sen kehityksestä on vaikeaa esittää, koska tiedot venekannasta ovat varsin puutteellisia, niin alueellisesti, kuin koko maankin osalta. Arvioita venemäärästä voidaan tehdä muun muassa Suomen Veneilyliiton ja Suomen Purjehtijaliiton rekisterien, moottorivenerikisterin sekä Helsingissä olevien venepaikkojen perusteella.

Moottorivenerikisteriin on merkittävä ennen veneen käyttöönottoa kaikki sellaiset moottoriveneet, joiden perämoottorin teho ylittää 15 kilowattia (20 hv), tai joiden sisä- tai sisäperämoottorin teho ylittää 37 kilowattia (50 hv). Moottorivenerikisterin tiedot eivät kuitenkaan ole täysin luotettavia. Rekisterissä on mukana käytöstä poistuneita tai omistajaa vaihtaneita veneitä, eikä kaikkia kotikunnan muutoksia ole tehty. Samoin osa omistajan asuinkunnan

mukaan rekisteröidyistä veneistä on käytössä esim. kesäasunnolla muualla Suomessa. Rekisteriin ei myöskään ole ilmoitettu kaikkia rekisteröintimääräysten alaisia veneitä. Venepaikkojen ja veneiden talvisäilytyspaikkojen puute on myös aiheuttanut sen, että osaa helsinkiläisten omistamista veneistä säilytetään pysyvästi niin purjehduskaudella kuin sen ulkopuolellakin Helsingin kaupungin ulkopuolella.

Vuoden 2001 lopussa oli valtakunnallisen moottorivenerekisterin mukaan Helsinkiin rekisteröity yhteensä 19 276 venettä. Vuosien 1990–1995 välisen ajan 0,5–1,2 % vuotuisesta kasvusta on veneiden määrän kasvuvauhti nousut siten, että se on vuosien 1996–2001 välisenä aikana ollut 1,3–2,3 % vuodessa. Tämä kasvu on huomattavasti hitaampaa kuin kehitys 1970- ja 1980-luvuilla, jolloin kasvu oli 4,0–7,2 % vuodessa. Kasvuvauhdin hidastumisen syitä ei ole erikseen tutkittu, mutta Helsingissä siihen ovat vaikuttaneet ainakin pääkaupunkiseudun muuta maata korkeammat elinkustannukset. Asumisen kalleus, kotitalouksien käytössä olevat tulot ja etenkin palkkatulojen heikko kehitys 1990-luvun aikana sekä osittain venepaikkojen ja veneiden talvisäilytyspaikkojen puute ovat vaikuttaneet kasvuvauhtiin.

Vuosi	Rekisteröityjen moottoriveneiden määrä
1970	6 755
1980	11 287
1989	18 283
2000	19 011
2001	19 276

Taulukko 2.

*Helsinkiin rekisteröityjen moottoriveneiden määrän kehitys vuodesta 1970 vuoteen 2001.*

Kaikki moottoriveneet eivät kuitenkaan ole rekisteröintipakon alaisia, sillä moottorivenerekisteriin ei tarvitse rekisteröidä valtion ja kuntien omistamia veneitä, eikä kauppa-aluksena katsastettavia veneitä. Helsingissä tällaisia veneitä kuten vesibusseja ja muita vastaavia veneitä sekä Helsingin kaupungin ja Suomen valtion omistamia veneitä on lähes sata.

Suomen Veneilyliitto – Finlands Båtförbund ry ja Suomen Purjehtijaliitto ry ylläpitävät omia rekistereitään jäsenkuntansa veneistä. Suomen Purjehtijaliitto on tehnyt yhteenvetoa jäsenseurojensa katsastetuista veneistä vuodesta 1985 alkaen. Näiden tilastojen mukaan oli vuonna 2000 Helsingissä yhteensä 2 414 purjevenettä, joka on 29,4 % liiton koko venemäärästä. Suomen Veneilyliiton venerekisterin mukaan vuonna 2001 oli Helsingissä yhteensä 3 544 venettä, eli 32,2 % liiton koko venemäärästä. Yhteensä näiden kahden liiton jäsenyhdistyksiin kuuluvia veneitä Helsingissä oli siis 5 958 kappaletta. Tämä vastaa myös melko hyvin liittojen jäsenseurojen käytössä olevien venepaikkojen määrää Helsingin alueella. Venepaikkoja Helsingissä oli vuonna 2001 varsinaisissa venesatamissa, kiinteistöjen ranta-alueilla ja muissa laitureissa yhteensä noin 13 000 paikkaa.

Vuonna 2002 Helsingissä arvioitiin olevan noin 65 000–80 000 aktiivisesti veneilyn kanssa tekemisissä olevaa henkilöä ja lähes 13 000 venettä. Vakuutusyhtiöiden venevahinkotoimikunnan kanssa laaditun arvion mukaan on näiden pääasiassa helsinkiläisten veronmaksajien omistamien veneiden yhteenlaskettu arvo noin 330 miljoonaa euroa, eli lähes 2 miljardia markkaa.

#### 4. NYKYISET VENESATAMAT JA VENEPAIKKAMÄÄRÄT

Helsingin kaupungin alueella oli vuonna 2001 yhteensä 73 venesatamaa, joista 65 oli Helsingin kaupungin ja 8 muita venesatamia. Näissä venesatamissa oli yhteensä 11 157 venepaikkaa. Liitteenä 3 on kartta ja liitteenä 4 luettelo kaupungin alueella olevista venesatamista.

Näiden lisäksi Helsingin kaupungilla on Katajanokan käyntisatama ja viisi venesatamaa ulkoilualueilla, joista kaksi Helsingin kaupungin alueella ja kolme kaupungin rajojen ulkopuolella. Näissä kuudessa satamassa oli vuonna 2001 yhteensä 485 venepaikkaa.

##### 4.1. Helsingin kaupungin venesatamat

Vuonna 2001 Helsingin kaupungilla oli kaupungin alueella yhteensä 65 venesatamaa, joissa oli 10 606 venepaikkaa. Näiden maa- ja vesialueet ovat joko kokonaan tai pääosin Helsingin kaupungin omistamia. Poikkeuksena on Särkkä, jonka maa-alueen lähes kokonaan ja osan vesialueesta omistaa Suomen valtio. Pääosa investoinneista on Helsingin kaupungin tekemiä ja suuri osa laitureista on Helsingin kaupungin omaisuutta. Särkän lisäksi poikkeuksen tekevät Vuosaaren telakan alueen kaksi satamaa, joiden investoinnit ovat pääosin sataman ja alueen entisten omistajien, Vuotekno Oy:n ja seurojen tekemiä. Seuroille vuokratuilla alueilla ovat myös seurat tehneet omia investointejaan rakentamalla esimerkiksi aitoja, laitureita ja muita rakenteita sekä kerhorakennuksia. Suurin osa näistä venesatamista on myös asemakaavoissa merkitty venesatama-alueiksi. Kaksi venesatamaa, Vuosaaren telakan ja Niinilahden etelärannan venesatamat, sijaitsee tulevan Vuosaaren sataman alueella ja neljä alueilla, jossa ei ole voimassa olevaa asemakaavaa. Näistä kolmen osalta on asemakaavatyö käynnissä ja neljäs, Naurissalmen venesatama, sijaitsee alueella, johon on tarkoitus laatia asemakaava seuraavan kymmenen vuoden kuluessa.

Näistä venesatamista 32 oli kokonaan seuroille vuokrattuna ja niissä oli vain seurojen venepaikkoja. 14 venesatamassa oli vain kaupungin suoraan veneilijöille vuokraamia suoravuokrausvenepaikkoja ja 15 satamassa oli sekä seurojen hallussa olevia että kaupungin suoraan veneilijöille vuokraamia venepaikkoja. Lisäksi 3 venesatamaa oli Ruoholahden pysäköinti Oy:n ja yksi Vuotekno Oy:n hallussa.

suurpiiri	satamat	seurojen paikat	suoravuokrauspaikat	yhtiöiden paikat	paikat yhteensä
Eteläinen	23	3 142	1 092	111	4 345
Läntinen	5	240	290		530
Keskinen	5	302	299		601
Kaakkoinen	22	1 925	983		2 908
Itäinen	10	1 477	559	186	2 222
<b>Yhteensä</b>	<b>65</b>	<b>7 086</b>	<b>3 223</b>	<b>297</b>	<b>10 606</b>

Taulukko 3.

*Helsingin kaupungin venesatamien ja niiden venepaikkojen jakautuma suurpiireittäin.*



Venesatamista 5 sijaitsi kaupungin edustan pienillä saarilla, joihin ei ole auto-liikenneyhteyttä. Mantereella tai kaupungin alueen suuremmilla, autolla saavutettavissa olevilla saarilla, sijaitsi 60 venesatamaa.

Sataman koko	Satamien kappalemäärä
Alle 50 venettä	12
51-100 venettä	18
101-200 venettä	18
201-301 venettä	8
301-400 venettä	4
401-500 venettä	2
501-700 venettä	2
yli 800 venettä	1
yhteensä	65

Taulukko 4.

*Helsingin kaupungin venesatamien kokojakautuma.*

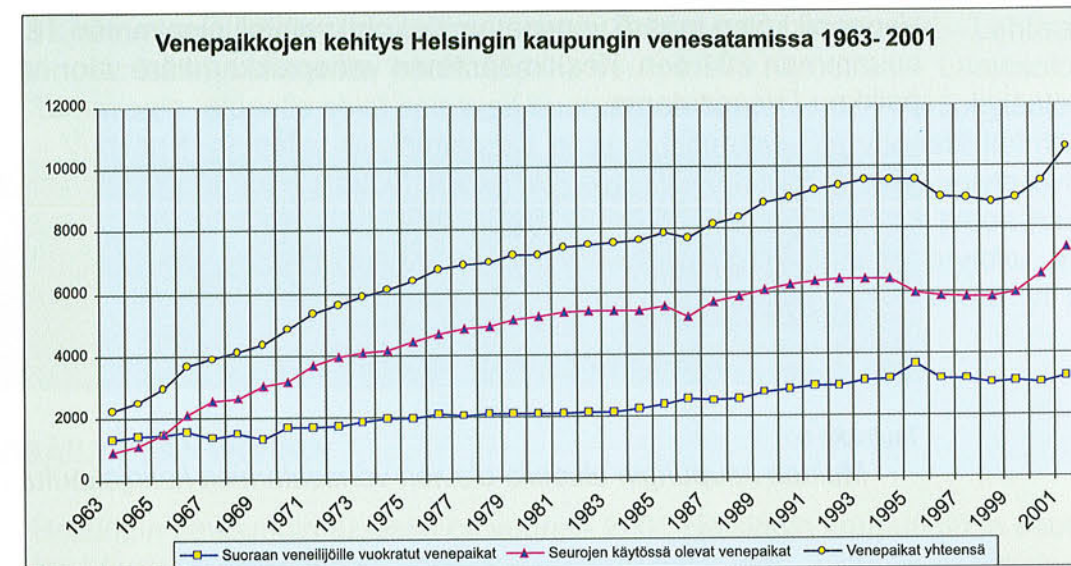
Venepaikkojen määrä venesatamaa kohti vaihteli pienimmän 12:sta paikasta suurimman 876:een paikkaan. Keskimääräinen venepaikkamäärä vuonna 2001 oli 163 paikkaa / venesatama. Kaupungin suoravuokrauspaikkoja oli keskimäärin 111 paikkaa / satama ja seurojen paikkoja keskimäärin 142 paikkaa / satama.

Helsingin kaupungin suoraan veneilijöille vuokraamien venepaikkojen käyttöaste on ollut erittäin korkea ja vuonna 2001 suurimmassa osassa venesatamia ei kaupungin suoravuokrauspaikoista ollut yhtään vapaana. Kokonaisuutena käyttöaste kaupungin suoravuokrauspaikoilla vuonna 2001 oli 94,8 %. Suurin osa käyttämättömistä venepaikoista sijaitsi Kaisaniemessä ja Eläintarhanlahdella, jonne useat veneilijät eivät halua tuoda veneitään, näiden satamien heikon kunnon ja ilkivalta-alttiuden takia. Kun nämä satamat poistetaan tilastosta vapaita paikkoja oli vain 34 kappaletta viidessä venesatamassa, käyttöasteen ollessa 98,8 %. Lisäksi kaupungin suoravuokrauspaikoille on jonossa useita satoja veneitä.

Seurojen venesatamista suurin osa oli vuonna 2001 täynnä ja yksittäisiä vapaita venepaikkoja oli reilulla kolmanneksesta seuroista. Suurempaa määrää vapaita venepaikkoja oli vain viidessä seurojen käytössä olevista venesatamista. Useiden seurojen venesatamissa oli toisaalta myös pulaa venepaikoista ja venepaikkaa seuran satamaan joutuu jonottamaan. Kokonaisuudessaan seurojen venepaikkojen käyttöaste oli vuonna 2001 yli 96 %.

Niin Helsingin kaupungin suoraan veneilijöille vuokraamalla, kuin vene-seurojen käytössä olevilla venepaikoilla olevat veneet ovat pääosin helsinkiläisiä. Ulkopaikkakuntalaisten omistamien veneiden osuus kaikista Helsingin kaupungin venesatamien veneistä on vain muutaman prosentin luokkaa. Valtaosa näistä veneistä on suurissa kaupungin suoravuokrauskäytössä olevissa venesatamissa ja suurimmissa seuroissa. Varsinkin pienemmissä venesatamissa olevat veneseurat ovat jäsenistöltään hyvin voimakkaasti paikallisia ja jäsenet pääosin kyseisen kaupunginosan asukkaita.

Helsingin kaupungin venesatamien venepaikkojen määrä on viimeisen 40 vuoden ajan noussut vakaasti. Vain 1990-luvun taloudellinen taantuma on aiheuttanut kehityksessä pienen notkahduksen. Vuoden 1963 yhteensä 2 221 paikan kokonaismäärästä on noustu vuoden 2001 yhteensä 10 606 paikkaan.



Kaavio 2.

*Helsingin kaupungin venesatamien venepaikkojen määrän kehitys vuosina 1963-2001*

#### 4.2. Muut venesatamat

Vuonna 2001 Helsingin kaupungin alueella oli yhteensä 8 muuta venesatamaa ja niissä kaikkiaan 551 venepaikkaa. Näiden maa- ja vesialueet ovat kokonaan tai suurimmalta osin Suomen valtion, muiden julkisoikeudellisten yhteisöjen tai yksityisten tahojen omistamia. Neljä näistä venesatamista on asemakaavoissa merkitty venesatama-alueiksi. Kolme satamaa, Santahamina ja molemmat Suomenlinnan venesatamat, sijaitsee alueella, jossa ei ole voimassa olevaa asemakaavaa ja yksi, Niinilahden pohjoisrannan venesatama, tulevan Vuosaaren sataman alueella.

Niinilahden pohjoisrannan venesatama oli Vantaan kaupungin omistuksessa ja käytössä, muut seitsemän seurojen käytössä. Nämä seurat ovat jäsenistöltään hyvin voimakkaasti paikallisia ja jäsenet pääosin kyseisen kaupunginosan asukkaita. Vantaan kaupungin venesatamaa, jossa kaikki veneet ovat vantaalaisten omistamia, lukuun ottamatta näissä venesatamissa ei ole juurikaan ulkopaikkakuntalaisia veneitä.

suurpiiri	satamat	paikat yhteensä
eteläinen	2	100
kaakkoinen	4	202
itäinen	2	249
yhteensä	8	551

Taulukko 5.

*Muiden kaupungin alueella olevien venesatamien ja niiden venepaikkojen jakautuma suurpiireittäin.*

Venesatamista kaksi sijaitsi kaupungin edustan saarilla Suomenlinnassa. Mantereella tai kaupungin alueen suuremmilla, helposti autolla saavutettavissa olevilla saarilla, sijaitsi 6 venesatamaa.

Venepaikkojen määrä venesatamaa kohti vaihteli pienimmän 18:sta paikasta suurimman 201:een. Keskimääräinen venepaikkamäärä vuonna 2001 oli 69 paikkaa / venesatama.

Satamien koko	satamien kappalemäärä
Alle 50 venettä	5
51-100 venettä	2
101-201 venettä	1
yhteensä	8

Taulukko 6.

*Muiden kaupungin alueella olevien venesatamien kokojakautuma.*

#### 4.3. Muut venepaikat kaupungin alueella

Varsinaisten venesatamien lisäksi Helsingin kaupungin alueella on runsaasti pieniä venelaitureita. Suuri osa näistä kuuluu merenrantaan rajoittuville, yksityisessä omistuksessa oleville kiinteistöille, joilla on hallinnassaan yksityistä vesialuetta. Toinen suuri ryhmä ovat sellaiset rantaviivaan rajoittuvat yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt, joilla ei ole hallinnassaan vesialuetta, mutta niillä on laituri kaupungin omistamalla vesialueella. Yhteensä tällaisia venelaitureita Helsingin kaupungin alueella on yli kaksisataa kappaletta.

Edellä mainittujen lisäksi kaupungin alueella on useita kymmeniä yksityisten, asuntoyhtiöiden tai yhdistysten omistamia venelaitureita, jotka sijaitsevat Helsingin kaupungin omistamilla, pääasiassa puisto- tai virkistysalueiksi kaavoitetuilla ranta-alueilla. Näiden laitureiden pitämiseen laiturien omistajat ovat hakeneet ja saaneet laiturinpito-oikeuden Helsingin kaupungilta ja ovat vuokranneet laiturialueen käyttöönsä.



Kuva 2.

*Varsinaisten venesatamien lisäksi Helsingin kaupungin alueella on runsaasti pieniä venelaitureita, niin yksityisessä omistuksessa olevilla, kuin kaupungilta vuokratuilla ranta-alueilla. Lauttasaari.*

*Kuva H. Airola.*

Tällaisia venelaitureita on eniten Lounais-Helsingissä Lauttasaari – Lehtisaari – Kuusisaari -alueella, kaakkoisessa suurpiirissä Kulosaari – Laajasalo – Tammisalo -alueella sekä itäisessä suurpiirissä Marjaniemi – Vartiokylänlahti – Vuosaari -alueella. Suurimmassa osassa laitureista on yhdestä kolmeen venettä, mutta etenkin taloyhtiöiden ja yhdistysten omistamissa laitureista löytyy myös useita varsin kookkaita, 10-35 veneen satamia. Tarkkaa tietoa näillä laituripaikoilla pidettävien veneiden määrästä ei ole, mutta on arvioitu, että kaikkiaan tällaisissa laitureissa on Helsingissä yhteensä jonkin verran yli tuhat venettä.

#### 5. TALVISÄILYTYS NYKYISIN

Helsingin kaupungin alueella oli vuonna 2001 Helsingin kaupungin ja seurojen käytössä yhteensä 41 veneiden talvisäilytysaluetta, joista 35 oli Helsingin kaupungin ja 6 muita talvisäilytysalueita. Näillä talvisäilytysalueilla oli yhteensä 6 344 paikkaa. Liitteenä 5 on kartta ja liitteenä 6 lista kaupungin alueella olevista talvisäilytysalueista.

Suurin osa nykyisistä veneiden talvisäilytysalueista sijaitsee vuosina 1964 ja 1990 laadittujen koko kaupungin alueen kattaneiden venesatamasuunnitelmien mukaisilla paikoilla. Osa suunnitelmiin sisällyneistä venesatamista ja veneiden talvisäilytysalueista ei ole toteutunut, eikä osaa todennäköisesti tulla toteuttamaan, ainakaan tuolloin suunnitellussa laajuudessa. Lisäksi yksi vuoden 1990 suunnitelman suurimmista veneiden talvisäilytysalueista, Pornaistenniemi, on poistunut käytöstä.



Kuva 3.

*Veneiden talvisäilytysalueiden toiminta ei ole ainoastaan veneiden säilyttämistä purjehduskauden ulkopuolella, vaan kaupunki-laisten aktiivista vapaa-ajan toimintaa. Syksyiset talvisäilytysalueen kunnostustalkoot Strömsinlahden venesatamassa.*

*Kuva H. Airola.*



Kuva 4.  
Syksyisin, kun veneitä laitetaan talviteloille ja keväisin, kun veneitä kunnostetaan purjehduskautta varten on talvisäilytysalueilla ja venesatamissa vilkasta sosiaalista toimintaa. Mustalahden venesatamaa lokakuussa veneilykauden päättyessä.  
Kuva H. Airola.

### 5.1. Helsingin kaupungin talvisäilytysalueet

Vuonna 2001 Helsingin kaupungilla oli yhteensä 35 varsinaista veneiden talvisäilytysaluetta, joissa oli kaikkiaan 6 017 paikkaa. Näiden lisäksi kaupungilla oli kahdessa venesatamassa pieni alue soutuveneiden säilytystä varten, yhteensä 17 paikkaa, joten yhteensä paikkamäärä oli 6 034.

Kolmea aluetta lukuun ottamatta kaikki talvisäilytysalueet sijaitsivat venesatamien yhteydessä tai niiden välittömässä läheisyydessä. Pääosa alueista on asemakaavoissa merkitty venesatama-alueiksi tai pysäköintialueiksi, jotka on talvikaudeksi varattava veneiden talvisäilytykseen. Neljä talvisäilytysaluetta sijaitsee alueilla, jossa ei ole voimassa olevaa asemakaavaa ja kaksi tulevan Vuosaaren sataman alueella.

Talvisäilytysalueista 24 oli vuokrattu kokonaan seuroille, 5 oli vain kaupungin suoravuokrauskäytössä ja 5 osittain kaupungin suoravuokrauskäytössä, osittain seuroille vuokrattuna. Yksi talvisäilytysalue Vuosaaren entisen telakan alueella oli Vuotekno Oy:n hallinnassa.

suurpiiri	talvisäilytysalueet	seurojen paikat	suoravuokrauspaikat	yhtiöiden paikat	paikat yhteensä
Eteläinen	18	1 698	680		2 378
Läntinen	2	100			100
Keskinen	1	660			660
Kaakkoinen	7	1 094	257		1 351
Itäinen	7	745	720	80	1 545
yhteensä	35	4 297	1 657	80	6 034

Taulukko 7. Helsingin kaupungin veneiden talvisäilytysalueiden ja niiden paikkojen jakautuma suurpiireittäin.

Talvisäilytysalueista 4 sijaitsi kaupungin edustan pienillä saarilla, joihin ei ole autoliikenneyhteyttä. Mantereella, tai kaupungin alueen suuremmilla saarilla, autolla saavutettavissa sijaitsi 31 talvisäilytysaluetta.

Koko	talvisäilytysalueiden kappalemäärä
Alle 50 paikkaa	6
51-100 paikkaa	7
101-200 paikkaa	16
201-301 paikkaa	1
301-400 paikkaa	2
401-500 paikkaa	-
501-700 paikkaa	2
yli 700 paikkaa	1
yhteensä	35

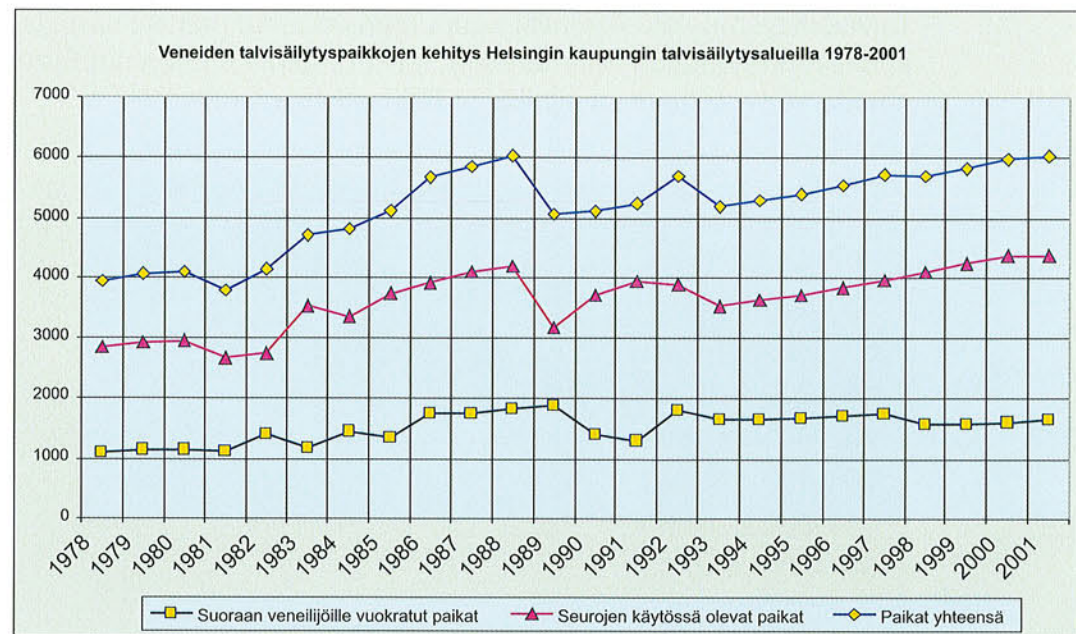
Taulukko 8.  
Helsingin kaupungin talvisäilytysalueiden kokojakautuma.

Vuonna 2001 paikkojen määrä talvisäilytysaluetta kohti vaihteli pienimmän alueen 15:sta paikasta suurimman 705:een. Keskimääräinen venepaikkamäärä vuonna 2001 oli 172 paikkaa / talvisäilytysalue. Kaupungin suoravuokrauspaikkoja oli keskimäärin 166 paikkaa / talvisäilytysalue ja seurojen paikkoja keskimäärin 151 paikkaa / talvisäilytysalue.

Käyttöaste Helsingin kaupungin suoraan veneilijöille vuokraamalla talvisäilytysalueilla oli Kaisaniemen aluetta lukuun ottamatta 100 %. Seurojen käytössä olevat alueet ovat pääsääntöisesti täynnä ja suurimmalla osalla paikkojen tarve olisi suurempi kuin mitä alueille kyetään ottamaan.

Niin Helsingin kaupungin suoraan veneilijöille vuokraamalla, kuin vene-seurojen käytössä olevilla veneiden talvisäilytyspaikoilla olevat veneet ovat pääosin helsinkiläisiä. Ulkopaikkakuntalaisten omistamien veneiden osuus kaikista Helsingin kaupungin talvisäilytysalueiden veneistä on vain parin prosentin luokkaa. Valtaosa näistä veneistä on suurissa kaupungin suoravuokrauskäytössä olevilla talvisäilytysalueilla ja suurimpien seurojen alueilla.

Helsingin kaupungin veneiden talvisäilytysalueiden venepaikkojen määrä on kasvanut vähitellen ja vuoden 1978 yhteensä 3 957 paikan määrä on kasvanut yhteensä 6 034 paikkaan vuonna 2001.



Kaavio 3.

Veneiden talvisäilytyspaikkojen kehitys Helsingin kaupungin talvisäilytysalueilla 1978-2001.

## 5.2. Muut Helsingin kaupungin alueella olevat talvisäilytysalueet

Vuonna 2001 Helsingin kaupungin alueella oli yhteensä 6 muuta veneiden talvisäilytysaluetta, joissa oli kaikkiaan 290 paikkaa. Alueista yksi oli asemakaavassa merkitty venesatama-alueiksi. Neljä talvisäilytysaluetta sijaitsi alueilla, jossa ei ole voimassa olevaa asemakaavaa ja yksi tulevan Vuosaaren sataman alueella. Talvisäilytysalueista yksi oli Vantaan kaupungin omistuksessa ja käytössä sekä 5 seurojen käytössä.

Vantaan kaupungin venesataman yhteydessä olevaa talvisäilytysaluetta, jossa kaikki veneet ovat vantaalaisten omistamia, lukuun ottamatta näillä talvisäilytysalueilla ei ole juurikaan ulkopaikkakuntalaisia veneitä, koska seurat ovat jäsenistöltään hyvin voimakkaasti paikallisia ja jäsenet pääosin kyseisen kaupunginosan asukkaita.

suurpiiri	talvisäilytysalueet	paikat
eteläinen	3	105
kaakkoinen	1	80
itäinen	2	105
yhteensä	6	290

Taulukko 9.

Muiden kaupungin alueella olevien talvisäilytysalueiden ja niiden paikkojen jakautuma suurpiireittäin.

Talvisäilytysalueista 3 sijaitsi kaupungin edustan saarilla Suomenlinnassa. Mantereella tai kaupungin alueen suuremmilla, helposti autolla saavutettavissa olevilla saarilla, sijaitsi 3 talvisäilytysaluetta.

Paikkojen määrä talvisäilytysaluetta kohti vaihteli pienimmän 25 paikasta suurimman 80 paikkaan. Keskimääräinen paikkamäärä talvisäilytysaluetta kohti vuonna 2001 oli 48 paikkaa.

Koko	talvisäilytysalueiden kappalemäärä
Alle 50 venettä	4
51-100 venettä	2
Yhteensä	6

Taulukko 10.

Muiden kaupungin alueella sijaitsevien talvisäilytysalueiden kokojakautuma.

## 5.3. Talvisäilytysalueiden kesäaikainen käyttö

Koska useimmissa venesatamissa Helsingin kaupungin alueella on vähän pysäköintipaikkoja, käytetään mantereella sijaitsevia, venesatamien yhteydessä olevia talvisäilytysalueita veneiden talvisäilytyskauden ulkopuolella pääasiassa venesatamien pysäköintialueina. Poikkeuksena on puistoaluetta oleva Merisatamanrannan itäinen osa. Joitain talvisäilytysalueita, kuten Srömsinlahden venesatamassa olevaa aluetta, käytetään myös viereisten virkistysalueiden pysäköintialueina.

Useimmista talvisäilytysalueista on osa, kahta poikkeusta lukuun ottamatta, varattu venepukkien kesäsäilytysalueeksi. Kaikki talvisäilytysalueelle jäävät venepukit tulee veneiden vesillelaskun jälkeen siirtää erikseen tätä tarkoitusta varten osoitetuille talvisäilytysalueiden osille. Alueellisesti keskeisen ja näkyvän sijaintinsa takia ei venepukkeja saa kuitenkaan varastoida Merisatamanrannan ja Katajanokan talvisäilytysalueilla, vaan ne on kuljetettava pois veneen vesillelaskun jälkeen.

Muutamalla talvisäilytysalueella on myös osa alueesta osoitettu telakointialueeksi, jolla venettä saa korjausta varten pitää myös kesäaikana. Tällaisia alueita on Srömsinlahden, Pyysaaren ja Sarvaston venesatamien yhteydessä olevilla talvisäilytysalueilla. Lisäksi kahdella alueella, Vartiokylän venesataman talvisäilytysalueella ja Verkkosaareissa, on tietyllä alueen osalla mahdollisuus erillisellä luvalla telakoida veneitä kesäaikana niiden tarvitsemien korjausten tekemistä varten.



Kuva 5.

Purjehduskauden ajaksi koottuja ja peitettyjä venepukkeja ja telakointitarvikkeita. Pikku Huopalahden talvisäilytysalue. Kuva H. Airola.

#### 5.4. Kaupalliset veneiden talvisäilytyspalvelut Helsingissä

Yritysten antamien tietojen mukaan kaupallisia veneiden talvisäilytyspalveluita Helsingin kaupungin alueella tarjosi vuonna 2001 yhteensä 18 yritystä, 19:ssä toimipaikassa. Suurin osa näistä yrityksistä oli venetelakoita tai veneiden huolto- ja korjaustoimintaan erikoistuneita yrityksiä. Kaikki kyseiset yritykset harjoittavat veneiden talvisäilytystä muun veneisiin liittyvän liiketoiminnan ohella, palvelua täydentävänä sekä työhuippuja tasaavana toimintana. Pelkkä veneiden talvisäilytystoiminta sellaisenaan on kaupallisesti heikosti kannattavaa, mutta muun veneilyyn liittyvän liiketoiminnan rinnalla suoritettuna parantaa yritysten toimintamahdollisuuksia.

Kaikki nämä yritykset toimivat ranta-alueilla olevissa toimitiloissa. Kaikki toimitilat sijaitsivat suoraan vesialueeseen rajautuvilla tonteilla tai muilla vastaavilla alueilla.

suurpiiri	yritysten määrä
eteläinen suurpiiri	8
keskinen suurpiiri	1
kaakkoinen suurpiiri	6
itäinen suurpiiri	4
yhteensä	19

Taulukko 11.

*Yritysten toimipisteiden sijoittuminen suurpiireittäin.*

Kaikilla yrityksillä oli veneiden talvisäilytykseen käytettävissä ulkoaluetta, jonka koko vaihteli välillä 120 – 3 000 m<sup>2</sup>. Yhteensä ulkosäilytystilaa oli 17 620 m<sup>2</sup>. Kylmää tai lämmintä sisäsäilytystilaa oli käytettävissä kahdeksalla yrityksellä. Sisätilojen pinta-alat vaihtelivat välillä 50 – 6 000 m<sup>2</sup>. Yhteensä sisäsäilytystilaa oli 11 725 m<sup>2</sup>.

Yhteensä näillä yrityksillä oli talvikautena 2001-2002 talvisäilytyksessä lähes 1 100 venettä. Yrityskohtainen venemäärä vaihteli 6:sta – 250:een veneeseen. Kaikilla yrityksillä oli talvikaudella 2001-2002 veneitä talvisäilytyksessä niin paljon kuin käytettävissä oleviin tiloihin oli mahdollista niitä ottaa yrityksen muun toiminnan siitä kärsimättä. Yli puolet yrityksistä ilmoitti, että veneitä olisi tulossa talvisäilytykseen enemmän kuin nykyisiin tiloihin kyetään ottamaan ja yritykset olisivat halukkaita laajentamaan toimintaansa välittömästi, mikäli toimintaan soveltuvia alueita ja tiloja olisi saatavilla Helsingistä tai pääkaupunkiseudulta.

#### 5.5. Muut helsinkiläisten veneiden talvisäilytykseen käytetyt vaihtoehdot

Pieniä veneitä, joita voidaan kohtuullisen helposti kuljettaa esimerkiksi kevyellä perävaunulla ja ilman erikoiskalustoa, kuljetaan maanteitse talvisäilytykseen muualle. Eniten näitä veneitä kuljetetaan pientaloalueiden tilavilla tonteilla sijaitsevien asuinrakennusten piha-alueille sekä Helsingin kaupungin rajojen ulkopuolelle kesäasunnoille.

Joitakin veneitä säilytetään myös työpaikka-alueilla eri yritysten piha-alueilla. Lisäksi jonkin verran pieniä veneitä säilytetään talven yli peitettynä ranta-

alueilla varsinaisten talvisäilytysalueiden ja venesatamien ulkopuolella. Tarkkaa tietoa näiden veneiden määrästä ei ole olemassa, mutta kaikkiaan tällaisia veneitä on Helsingissä arvioitu olevan yli neljätuhatta.



*Kuva 6. Jonkin verran pienempiä veneitä säilytetään talvikaudella kiinteistöjen pihalla, kaupungissa etenkin pientaloalueilla sekä kaupungin ulkopuolella kesäasunnoilla. Laajasalo. Kuva H. Airola.*

Suurempia veneitä, kuten purjeventeet ja suuremmat moottoriveneet, kuljetaan purjehtimalla talvisäilytykseen etelä- ja lounaisrannikolla eri paikkakunnilla sijaitseville talvisäilytysalueille. Tällaiset veneet viedään pääasiassa talvisäilytykseen eri venealan yritysten, kuten venetelakoiden ja yksityisten marinoiden kaupallisena palveluna hoitamille talvisäilytysalueille tai hallisäilytystiloihin. Helsingistä veneitä purjehditaan talveksi idässä Kotkan seudulle saakka ja lännessä Turun ympäristöön asti. Onpa joitain veneitä alettu viime vuosien aikana kuljettaa jo Suomenlahden eteläpuolelle Viroon



*Kuva 7. Talvisäilytyspaikkojen puutteen takia pieniä veneitä jätetään talvehtimaan kaupungin rannoille venesatamien ja talvisäilytysalueiden ulkopuolelle. Laajasalo. Kuva H. Airola.*

talvisäilytykseen. Tällä tavoin talvisäilytettäviä helsinkiläisiä veneitä arvioitiin talvikaudella 2001-2002 olleen yli tuhat kappaletta.

Kaikkein suurimpia veneitä säilytetään jonkin verran myös vedessä vene-satamissa yli talven. Tällaisia ovat tukevarunkoiset ja vahvarakenteiset veneet, kuten esimerkiksi vanhat hyötyalukset. Näitä veneitä on arvioitu olevan Helsingissä yhteensä jonkin verran yli sata kappaletta.



Kuva 8.  
Kookkaita ja tukevarunkoisia veneitä talvella jäissä Pohjoisrannan venesatamassa.  
Kuva H. Airola

### 5.6. Ammattikäytössä olevien veneiden talvisäilytys

Helsingin kaupungin alueella toimii yli 50 vesibussia, risteily- ja taksivenettä, joista yli 40 on rekisteröity kauppa-aluksiksi. Näiden lisäksi ammattikäytössä olevia veneitä Helsingissä on Suomen valtion hallinnonaloilla, kuten poliisilla, tullilla ja rajavartiolaitoksella, sekä Helsingin kaupungin eri virastoilla ja laitoksilla, kuten Helsingin Satamalla, rakennusvirastolla, pelastuslaitoksella ja liikuntavirastolla. Vuonna 2001 tällaisia veneitä oli Helsingissä yhteensä useita kymmeniä.

Vesibusseista ja muista kaupallisissa toiminnassa olevista veneistä noin kymmenkunta on sellaisia, jotka voivat talvehtia vedessä, mutta yli neljäkymmentä nostetaan vuosittain talvisäilytystä ja kunnostusta varten maihin. Suuri osa näistä veneistä on ollut talvisäilytyksessä Vuosaaren entisen telakan alueella Vuotekno Oy:ltä vuokratuilla alueilla sekä joitakin veneitä muualla kaupungin alueella, mm. Helsingin Satamalta vuokratuilla satama- ja varastoalueilla. Osa veneistä on myös viety talvehtimaan Helsingin ulkopuolelle kaupallisille venetelakoille.

Helsingin kaupungin ja Suomen valtion venekaluston talvisäilytys on hoidettu tähän asti kaupungin alueella olevilla tukikohta- ja varikkoalueilla, muun



Kuva 9.  
Talvitelakoituja vesibusseja ja reittiveneitä Verkkosaassa Sörnäisten sataman alueella.  
Kuva H. Airola

muassa Lauttasaassa, Sörnäisissä ja Rajasaassa. Osa veneistä, jotka ovat olleet talvikaudella huollettavana tai korjattavana, on myös ollut talvisäilytyksessä yksityisissä venekorjaamoalan yrityksissä.

### 5.7. Talvisäilytysalueet kaupunkikuvassa

#### Talvisäilytysalueiden sijoittuminen

Helsingin kaupungin alueella olevat veneiden talvisäilytysalueet sijaitsevat hyvin erilaisissa kaupunkiympäristöissä. Noin kolmannes sijoittuu kantakaupungin alueelle ja kaksi kolmannesta esikaupunkialueille. Suurin osa talvisäilytysalueista on erilaisilla viher- ja virkistysalueilla, mutta osa sijaitsee myös teollisuus- varasto- ja työpaikka-alueilla, asuntoalueilla sekä Suomenlinnan historiallisessa miljöössä. Tarkempi erittely talvisäilytysalueiden sijoittumisesta kaupunkirakenteessa on liitteessä 7.

Yhteistä kaikille olemassa oleville veneiden talvisäilytysalueille on kuitenkin niiden sijoittuminen ranta-alueille. Suurin osa rajautuu suoraan tai lähes suoraan rantaviivaan siten, että rannan ja talvisäilytysalueen välissä on korkeintaan venesataman huolto- ja laiturialuetta. Vain viisi talvisäilytysaluetta sijoittuu selkeästi erilleen rantaviivasta, joskaan niidenkään kohdalla etäisyys rantaviivasta talvisäilytysalueen reunaan ei ole kuin joitain kymmeniä metrejä.

Suurin osa alueista sijaitsee myös venesatamien yhteydessä tai ne sijoittuvat aivan venesatamien välittömään läheisyyteen, kuten Pikku Huopalahden, Taivalniemen ja Merisataman alueet. Kauempana venesatamista sijaitsevat vain kaupungin suoravuokrauksessa olevat alueet Rajasaassa ja Hernesaarenrannan katualueen varressa. Lisäksi seuroille vuokrattu laaja Verkkosaaren talvisäilytysalue sijaitsee muilta osin toistaiseksi rakentamattoman Verkkosaaren venesataman alueella.

## Talvisäilytysalueet suhteessa ympäristöönsä

Erilaisiin ympäristöihin sijoituvilla alueilla on luonnollisesti hyvin erilaisia vaatimuksia ympäristön ja kaupunkikuvan suhteen. Suomenlinnan historialliseen ympäristöön sijoittuvien neljän alueen osalta veneiden talvisäilytystoiminta toimii selvästi alueen ehdoilla ja siihen mukautuen, ovathan veneet sekä niiden rakentaminen ja säilyttäminen olleet oleellinen osa saarilinnon toimintaa koko sen olemassa olon ajan. Kaikista talvisäilytysalueista on kahdeksan aluetta alunperin suunniteltu ja toteutettu hyvin ja ympäröivään kaupunkirakenteeseen sointuvaksi. Muista alueista 20 on muotoutunut nykyiseen asuunsa vähitellen, useiden eri toteutusvaiheiden kautta, ilman kattavaa kokonaissuunnitelmaa ja osittain lähes suunnittelemattomasti. Loput yhdeksän aluetta on suunniteltu ja toteutettu joko ilman kattavaa yleissuunnitelmaa ja osittain useissa vaiheissa, tai edulliseen ja nopeaan toteutukseen ja tekniseen toimivuuteen tähdänneellä suunnittelulla. Näin alueet ovat saaneet vain osittain ympäristöön sointuvan mutta teknisesti melko toimivan asun, josta kuitenkin näkyy kokonaisuuden suunnittelun ja loppuun asti viedyn toteutuksen puute.

Tähän tilanteeseen johtaneita syitä on useita. Kun alueita on otettu veneiden talvisäilytystoimintaan on useiden alueiden sijainti kaupunkirakenteessa ollut paljon nykyistä vähemmän keskeinen, jolloin niiden kaupunkikuvalliseen asuun ei ole kiinnitetty tarpeeksi huomiota. Usein talvisäilytysalueita on myös pyritty saamaan käyttöön nopeasti ja mahdollisimman pienin kustannuksin. Näin ollen ei alueiden suunnitteluun, viimeistelyyn ja kaupunkikuvaan sointuvaan rakentamiseen ole kiinnitetty tarpeeksi huomiota. Monien alueiden kohdalla ei myöskään ole ollut varmuutta veneiden talvisäilytystoiminnan jatkuvuudesta alueella ja useille nykyisille talvisäilytysalueille on jo pitemmän aikaa suunniteltu sijoitettavaksi erilaisia muita toimintoja. Epävarmassa tilan-



Kuva 10.  
Kaupunkirakenteen tiivistyessä ovat monet venesatama- ja talvisäilytysalueet jääneet aiempaa keskeisemmälle ja näkyvämmälle paikalle. Ilman näkösuojaa olevat isommat tai korkeat veneet saattavat aiheuttaa näkymäesteitä ja kokea naapurustossa esteettisenä häirtana. Pikku Kallahden venesatama.  
Kuva H. Airola.

teessa alueiden rakenteiden, varustuksen ja kaupunkikuvallisen ilmeen kehittämiseen ei ole ollut halua eikä mahdollisuuksia asettaa riittäviä taloudellisia resursseja. Samanlainen suunta on myös näkynyt alueiden kunnossapidossa, jossa pääpaino ja käytettävissä olevat taloudelliset resurssit on asetettu alueiden käytännön toimivuuden varmistamiseen. Kunnossapidon painotus yhdessä tilanpuutteesta johtuvan suoja- ja viheralueiden veneiden talvisäilytystoimintaan ottamisen kanssa on johtanut siihen, että myös joidenkin hyvin suunniteltujen ja toteutettujen alueiden kaupunkikuvallinen taso on laskenut.



Kuva 11.  
Talvisäilytysalueen ahtauden takia talvisäilytyskenttien suojaistutusalueita on otettu veneiden talvisäilytyskäyttöön. Vartiokylänlahden venesatama.  
Kuva H. Airola.

Edellisten seikkojen lisäksi 1990-luvun alun taloudellisen taantuman aiheuttama veneilyyn liittyvien alueiden peruskorjausten ja muutosten lykkäytyminen on vielä entisestään korostanut joidenkin talvisäilytysalueiden ympäristöstään epäedullisesti erottuvaa tilaa, jolle muuttuva ja tiivistyvä kaupunkirakenne aiheuttaa aikaisempaa suurempia vaatimuksia. Niinpä tällä hetkellä veneiden talvisäilytysalueista noin kolmannes on yleisilmeeltään ja siisteydeltään jottenkin ympäröivän kaupunkirakenteen vaatimukset täyttäviä. Toinen kolmannes tarvitsisi osittaista peruskorjausta sekä kunnossapidon selkeää tarkennusta ja kolmas kolmannes mittavia korjauksia tai täydellistä peruskorjausta, jotta alueet vastaisivat ympäristönsä kaupunkikuvallisia vaatimuksia. Heikoimpaan kolmannekseen kuuluvista alueista tosin noin puolet sijaitsee alueilla, joilla veneiden talvisäilytys on loppumassa lähivuosina maankäytön muutosten myötä.

### Muita talvisäilytysalueiden kaupunkikuvaan vaikuttavia tekijöitä.

Veneiden talvisäilytysalueiden ilmeeseen ja kaupunkikuvaan vaikuttavat myös talvisäilytyskauden aikana säilytyksessä olevat veneet ja niiden peitteet sekä purjehduskauden aikana alueilla säilytettävät venepukit. Etenkin suurikokoiset veneet ja niiden eriväriset peitteet ovat kaupunkikuvassa hyvin erottuvia

ja kauas näkyviä, varsinkin alueilla, joiden ympärillä ei ole suojaistutuksia tai muuta rakennettua näkösuojaa. Alueiden näkymistä korostaa se, että suurin osa nykyisistä talvisäilytysalueista sijaitsee rannoille toteutetuilla täyttömaa-alueilla, joilla ei ole maaston vaihtelevuuden ja maastonmuotojen tuomaa näkösuojaa. Siksi Helsingin kaupungin seurojen kanssa tekemissä sopimuksissa on maininta, että peitteiden tulisi olla siistejä ja yhteneväisiä. Seurakohtaisesti on myös sovittu venepukkienkesäaikaisesta säilytyksestä sitä varten varatuilla talvisäilytysalueen osilla, jonne kaikki pukit on siirrettävä veneiden vesillelaskun jälkeen. Lisäksi joiltain kaupunkikuvallisesti merkittäviltä alueilta on venepukit siirrettävä kokonaan pois purjehduskauden ajaksi. Koska osalla venepukkien kesäaikaisista säilytyspaikoista ei ole suojaistutuksia tai muuta näkösuojaa koetaan nämä paikat ja etenkin niillä olevat suurikokoiset kiinteärakenteiset suuret venepukit ajoittain kaupunkikuvaa heikentävänä esteettisenä häirtana.



Kuva 12.  
Kookkaat, kiinteät venepukit ja venetrailerit näkyvät hyvin, kun näkösuojaa ei ole.  
Koivusaaren itäinen talvisäilytysalue.  
Kuva H. Airola

Sekä kaupunkikuvaan että talvisäilytysalueiden ja venesatamien ympäristöjen käyttömahdollisuuteen virkistysalueina vaikuttavat alueiden aitaaminen sekä aitojen sijoittaminen. Aidan rakentaminen alueen ympärille rajaa selvästi talvisäilytykseen käytettävän alueen ja joissain tapauksissa myös estää veneiden talvisäilytystoimintaa ryöstäytymästä ympäröiville alueille. Aitaamisella on myös selvä ilkeä vähentävä vaikutus, etenkin vähänkin sivummalla sijaitsevilla alueilla. Laajojen alueiden aitaamisella, kuten koko venesataman alueen ympäröimisellä aidalla, ja aidatun alueen ulottamisella vesirajaan asti on kuitenkin negatiivinen vaikutus ranta-alueen muuhun virkistyskäyttöön, kuten kaupunkilaisten suosimien rantaa pitkin kulkevien ulkoilureittien toteuttamiseen. Tällaiset laajat aidatut ranta-alueet luovat myös helposti negatiivisia mielikuvia veneilystä ja seuroista ei veneileville kaupunkilaisille ja saattavat pahimmillaan aiheuttaa turhia ristiriitoja asuinalueen veneilyn harrastajien ja ei veneilevien asukkaiden välille.



Kuva 13.  
Hyvät suojaistutukset peittävät tehokkaasti talvisäilytysalueen näkyvistä.  
Vartiokylänlahden venesataman talvisäilytysalue, Puotilat.  
Kuva H. Airola.



Kuva 14.  
Talvisäilytysalueen aidan ulottaminen rantaviivaan ei useimpien venesatamien kohdalla ole hyvä ratkaisu. Pikku Kallahden venesatama.  
Kuva H. Airola.

Kaupungin alueella olevista 41:stä veneiden talvisäilytysalueesta 20 on joko kokonaan tai osittain aidattuja. Kaikki Helsingin kaupungin suoraan veneilijöille vuokraamia talvisäilytyspaikkoja sisältävät alueet ovat aitaamattomia.

Tarkemmat tiedot kaupungin alueella olevien veneiden talvisäilytysalueiden aidoista ovat liitteessä 8.



## 5.8. Talvisäilytysalueiden pinnoitteet, maaperä ja pohjaolosuhteet

Nykyisistä veneiden talvisäilytysalueista suurin osa sijaitsee kokonaan tai osittain mereen toteutetulla täyttömaa-alueella ja osa rantaan tehdyn täytön päällä. Vain kaksi aluetta on toteutettu ilman paksumpia täyttöjä. Täyttöistä vajaa puolet on toteutettu pääosin heikosti kantavien savi- ja silttikerrosten päälle ja yli puolet pääosin kantavan pohjamaan päälle pohjaantäyttönä.

	alue heikosti kantavan pohja- maan päällä	alue pääosin kantavalla pohja- maalla	yhteen- sä
kokonaan tai pääosin me- reen tehdyllä täyttömaalla	9	4	13
osittain mereen tehdyllä täyttömaalla	7	12	19
rantaan tai maalle tehty täyttö		6	6
ei täyttöä		3	3
yhteensä	16	25	41

Taulukko 12.

*Talvisäilytysalueiden täytöt ja pohjamaa.*

Täyttökerrosten paksuus on suurimmalla osalla alueista 0,5-3 metriä ja muutamilla alueilla yli 3 metriä. Täyttökerrosten alla olevien heikosti kantavien savi- ja silttikerrosten paksuus vaihtelee 0-8 metriin. Täyttöihin käytetty materiaali on suurimmalla osalla alueista louhetta ja mursketta sekä osittain muita kantavia täyttömassoja. Osalla alueista täyttömateriaalina on käytetty myös sekalaisia ylijäämätäyttemassoja. Muutamien alueiden täyttömaamassojen joukossa on myös purkujätettä ja Koivusaaren täytön alla on pieni, vanha kaatopaikka.

Monimetristen ja vaihtelevan paksuisten, heikosti kantavien savi- ja silttikerrosten olemassaolo täyttökerrosten alla sekä sekalaisilla ylijäämämassoilla tehdyt täytöt aiheuttavat useilla talvisäilytysalueilla pohjamaan ja täytön pohjarakenteen epätasaista tiivistymistä. Tämä puolestaan aiheuttaa alueiden käyttöä haittaavia ja vuosittaisia korjaustoimenpiteitä vaativia pintarakennekerroksien painumia. Samanlaisia ongelmia on myös karkealla louhella toteutetuilla täyttöalueilla, kun pintarakenteen hienommat maa-ainekset hiljalleen valuvat louhetäytön sisällä oleviin onkaloihin.

Talvisäilytysalueiden pinnoitteena on yleisimmin sora, murske tai kivituhka. Vain kolme aluetta on kokonaan asfaltoituja. Lisäksi muutamalla talvisäilytysalueella ovat alueen sisäiset kulkureitit osittain asfaltoituja ja osalla on sekä asfaltoituja tai kivettyjä että sora-, murske- tai kivituhkapintaisia alueita.



Kuva 15.

Talvisäilytysalueiden pinnoitteena on yleisimmin sora, murske tai kivituhka. Vain kolme aluetta on kokonaan asfaltoituja. Lisäksi muutamalla talvisäilytysalueella ovat alueen sisäiset kulkureitit osittain asfaltoituja ja osalla on sekä asfaltoituja tai kivettyjä että sora-, murske- tai kivituhkapintaisia alueita. Rajasaari.

Kuva H. Airola

talvisäilytysalueen pinnoitemateriaali	alueiden määrä
sora, murske tai kivituhka	28
sora, murske tai kivituhka, kulkureitit osittain asfaltoitu	3
osittain sora, murske tai kivituhka, osittain asfaltoitu	6
asfaltti tai kiveys	4
yhteensä	41

Taulukko 13.

*Talvisäilytysalueiden pinnoitemateriaalit.*

Kuudella Helsingin kaupungin talvisäilytysalueita on osa talvisäilytyksessä olevista veneistä nurmikkoalueella sekä istutus- ja metsäalueilla puiden välissä. Samoin Vantaan kaupungin Niinilahden alueella on osa veneistä metsässä puiden välissä.

## 5.9. Talvisäilytysalueiden rakenteet ja varustus

Helsingin kaupungin nykyisille talvisäilytysalueille ei ole määritelty rakenteiden ja varustuksen perustasoa, vaan alueiden rakenteet ja varustus on suunniteltu tapauskohtaisesti, tai ne ovat muovautuneet ajan myötä alueita rakennettaessa ja kunnostettaessa. Lisäksi seurat ovat tehneet myös omia investointejaan käyttössään olevien talvisäilytysalueiden rakenteisiin ja varusteisiin.

Suurimmalla osalla alueista on jonkinlainen yleisvalaistus. Pääosin talvisäilytysalueiden valaistus perustuu venesataman valonheittimillä tai katuvälisäilytyksillä valaisimilla toteutettuun valaistukseen. Noin puolella alueista on näiden lisäksi erilliset valaisimet talvisäilytysalueille. Joillakin suurimmista talvisäilytysalueista jotkin talvisäilytysalueen osat ovat myös ilman valaistusta.

Sähkö- ja vesipisteitä on lähes kaikilla nykyisillä alueilla. Talvisäilytysalueiden vesipisteet ovat pääosin kesävesijohtoihin liitettyjä ja käytössä toukokuulta lokakuulle. Ympäri vuoden käytössä olevat vesipisteet ovat pääosin seurojen käytössä olevilla alueilla ja sijaitsevat kerho- tai muiden rakennusten yhteydessä.

Kuivatusta tai sadevesiviemärointiä ei ole rakennettu pääosalle talvisäilytysalueista. Osittain tämä johtuu investointikustannusten alentamisesta rakennusvaiheesta sekä osittain alueiden pohjarakenteesta, alueiden täyttöissä käytetystä täyttömateriaaleista ja pohjamaan maaperästä, jotka ovat useimmilla alueilla hyvin vettä läpäiseviä maan sulana ollessa.

Lähes kaikilla nykyisillä talvisäilytysalueilla tai alueiden välittömässä läheisyydessä on veneiden nostoluiska sekä nostopaikka. Pääosin luiskat ja nostopaikat ovat hyväkuntoisia. Muutamana alueen soraluiskat eivät mahdollista luiskan käyttöä kaikkina vuodenaikoina ja joidenkin alueiden betonirakenteiset luiskat ovat liian jyrkkiä. Osalla alueista, joilla ei ole varsinaista erikseen rakennettua nostopaikkaa, on veneiden nosto mahdollista suorittaa suoraan rantaluiskan päältä, veneiden koko ja nostokaluston paino huomioiden.



Kuva 16.  
Eräiden alueiden rannan rakenteiden heikko kunto rajoittaa kuitenkin nostettavien veneiden ja nostossa käytettävän kaluston kokoa. Pajalahden venesatama.  
Kuva H. Airola.

Koska lähes kaikki nykyiset talvisäilytysalueet sijaitsevat venesatamien yhteydessä, on useimpien alueiden vieressä tai välittömässä läheisyydessä seuran kerhotila tai –rakennus. Useimpien kerhorakennusten yhteydessä on myös seuran varastotiloja, sekä lähes puolella alueista lisäksi muita erillisiä varasto ym. rakennuksia.



Kuva 17.  
Talvisäilytysalueiden yleisimpiä rakennuksia ovat erilaiset varastot sekä masto-vajat ja –katokset. Koivusaaren itäinen talvisäilytysalue.  
Kuva H. Airola.

Sisätilaa veneiden kunnostamiseen ja korjaamiseen sekä myös talviaikaiseen säilytykseen on vain viidellä talvisäilytysalueella. Kaikki nämä ovat saarilla sijaitsevia ja seurojen käytössä olevia alueita. Rakennusten kunnossapito on alueella vuokralaisena olevan seuran vastuulla. Sirpalesaaren vanhaa teollisuusrakennusta ja Suomenlinnan Ison Mustasaaren itärannan venesataman vanhoja puurakenteisia venevajoja lukuun ottamatta rakennukset ovat myös seurojen alueelle toteuttamia.

Nostoratoja veneiden nostamista ja maalla kuljettamista varten on vain neljällä alueella, jotka kaikki ovat seurojen hallinnassa. Näistä alueista kolme sijaitsee kaupungin edusta saarilla.

## 5.10. Ympäristönäkökohdat

Veneiden talvisäilytysalueiden ympäristölle aiheuttama kuormitus ja ympäristöriskit aiheutuvat veneiden syksyisen noston yhteydessä tehtävistä puhdistus- ja kausihuoltotöistä sekä ennen veneiden veteen laskua tehtävistä keväisistä kunnostus- ja huoltotöistä, jotka tehdään maissa talvisäilytysalueella, sekä näiden töiden yhteydessä syntyvistä jätteistä. Kuormitusta ympäristölle näiden töiden yhteydessä aiheuttavat erilaiset pesussa ja säilytyksessä käytettävät aineet, kuten pesu- ja puhdistusaineet ja jäätymisenestoaineet sekä kunnostustöissä käytettävät aineet, kuten liuottimet, ohenteet, liimat, kitit, tiivistysaineet, maalit, lakat, puunsuoja-aineet ja antifouling-maalit. Lisäksi huoltotöiden yhteydessä tulee erilaista seka- ja ongelmajätettä. Pahin riskitekijä

ovat erilaiset ongelmajätteet, kuten öljyt, öljytuotteet, öljyiset suodattimet, akut ja paristot. Kuormituksen ja riskien pienentämiseksi on Helsingin kaupungin veneiden talvisäilytysohjeissa määräykset, että jäteöljyä, maalia tai ongelmajätteitä ei saa joutua maahan tai veteen ja vuokralaisen tulee lajitella ja kuljettaa jätteet alueella oleviin jättesäiliöihin.

### Roska- ja jätehuolto

Parhaiten talvisäilytysalueilla on nykyisin huolehdittu roska- ja jätehuollosta sekä ongelmajätehuollosta. Helsingin kaupungin suoravuokrauskäytössä olevilla talvisäilytysalueilla sekä jätehuolto on järjestetty joko kiinteillä syvässäiliöillä, irrallisilla 600 litran jättesäiliöillä tai roskalavoilla. Osa näistä on alueilla pysyvästi ja osa tuodaan paikalle veneiden puhdistus- ja kunnostuskausien ajaksi. Näiden lisäksi useilla alueilla on pienempiä roska-astioita, jotka tyhjenetään säännöllisesti. Ongelmajätteiden keräyspisteet on järjestetty vain muutamalle suurimmalle talvisäilytysalueelle, joilla on tätä varten lukittavat metalliset ongelmajätekaapit. Näiden tyhjennyksestä huolehtii kaupunki. Pienimmille alueille ongelmajätepisteitä ei ole tehty, koska näillä alueilla ongelmajätteitä syntyy vähän ja lähialueilla on useita paikkoja, johon ongelmajätteitä voi viedä. Näillä talvisäilytysalueilla on myös opastus lähialueilla oleville ongelmajätteiden vastaanottopisteille.

Seuroille vuokrattujen alueiden osalta on roska- ja jätehuolto alueita koskevissa vuokrasopimuksissa määritelty vuokralaisen velvollisuudeksi. Pääosin seurat ovat hoitaneet jätehuoltonsa melko hyvin ja jokaisella alueella on roska- ja sekajäteastiat, joiden tyhjennyksestä seurat itse huolehtivat. Suurimmalla osalla seurojen käytössä olevista alueista on myös ongelmajätteiden keräyspiste, muutamia pieniä alueita lukuun ottamatta. Osa näistä ongelmajätepisteistä on varsin hyvätasoisia, mutta jotkut ovat kooltaan liian pieniä kausittaista huippukuormitusta varten ja niistä puuttuvat mm. maaperää



Kuva 18.  
Useissa venesatamissa ja talvisäilytysalueilla on hyvätasoiset jätekatokset, joissa on omat osastonsa myös ongelmajätteille. Lemislahden venesatama ja talvisäilytysalue.  
Kuva H. Airola.

suojaavat rakenteet. Helsingin kaupungin liikuntaviraston vuonna 1999 teettämien venesatamien jätehuoltoselvityksen ja jätehuoltosuunnitelman mukaisesti toimenpiteisiin on ensimmäisten satamien ja niiden yhteydessä olevien talvisäilytysalueiden osalta jo ryhdytty. Suunnitelman perusteella on alueet jaettu eri luokkiin ja kullekin luokalle on määritelty jätehuollon kriteerit sekä kullekin luokalle tarvittava varustus.

### Veneiden puhdistuksen ja kunnostuksen vaikutukset

Helsingin kaupungin veneiden talvisäilytysalueilla ei ole erillisiä veneiden pesu- ja kunnostuspaikkoja, lukuun ottamatta muutamien seurojen sisäkunnostustiloja. Veneiden pesu ja puhdistustyöt hoidetaan useimmiten heti veneen noston yhteydessä joko nostoluiskalla tai –paikalla, tai veneen talvisäilytyspaikalla. Myös keväiset veneen kunnostustyöt hoidetaan pääsääntöisesti veneen talvisäilytyspaikalla.

Tästä johtuen suurin osa puhdistus- ja kunnostustöissä irtoavasta puhdistus- ja hiontajätteestä päättyy talvisäilytysalueen maaperään. Samoin suurin osa veneiden moottoreissa käytetystä jäätymisenestoaineesta joutuu veneiden kevätkunnostuksen yhteydessä joko talvisäilytysalueen maaperään tai suoraan veteen. Liimat, kitit, tiivistysaineet ja muut vastaavat kovettuvat aineet eivät ole ympäristön kannalta ongelma, sillä kovettuneina ne on helppo kerätä talteen ja viedä jäteastiaan, eikä niistä liukene ainesosia maaperään.

Helsingin kaupungin talvisäilytysalueilta tehdyissä maaperän ympäristötekniisissä perusselvityksissä on kuitenkin havaittu, että alueiden pitkäaikaisen käytön aiheuttamat kertymät eivät olleet kovin suuria ja rajoittuivat pääosin alueiden maaperän pintakerrokseen. Tutkituilla alueilla havaittiin raskasmetallien osalta maaperän pintakerrosten osalta pitoisuuksien kohonneen, mutta vain muutamia pistemäisiä raja-arvojen ylityksiä sekä jonkin verran ohjearvot ylittäviä tuloksia. Öljyhiilivetyjen osalta havaittiin muutamia ohjearvoja vastaavia pitoisuuksia ja yksi raja-arvoon yltävä pitoisuus. PAH-yhdisteiden osalta havaittiin jonkin verran kohonneita ja muutamia ohjearvot ylittäviä pitoisuuksia. PCB- ja triatsiiniyhdisteiden osalta havaittiin muutamissa näytteissä lievästi kohonneita pitoisuusindikaatioita pintakerroksissa. Liuottimien ja kloorattujen orgaanisten hiilivetyjen osalta tutkitut alueet olivat puhtaita.



Kuva 19.  
Veneen pohjan pesu noston yhteydessä on syyshuollon tärkeimpiä toimenpiteitä. Pääsääntöisesti pesu tehdään painepesurin avulla pelkällä vedellä. Mustalahden venesatama.  
Kuva H. Airola.

### 5.11. Paloturvallisuus

Suurimmat paloturvallisuusriskit muodostuvat veneissä säilytettävistä palo-vaarallisista aineista kuten nestekaasusta, hätäraketeista, polttoaineista, spriikeittimien nesteistä ja muista palavista nesteistä sekä veneiden kunnostustöiden yhteydessä käytettävistä erilaisista sähkölaitteista kuten lämmittimistä sekä työkaluista ja laitteista ja näiden johdotuksista. Eniten tulipaloja talvisäilytyksessä olevissa veneissä Suomessa viimeisen vuosikymmenen aikana ovat aiheuttaneet juuri erilaiset lämmittimet. Paloturvallisuusriskiä lisää yleisesti käytetty tapa täyttää veneiden polttoainesäiliöt täyteen talvikauden ajaksi, jotta polttoainesäiliöön ei kondensoituisi vettä talven aikana. Mikäli tuli pääsee talvisäilytysalueella olevassa veneessä syttymään, eikä ensisammutus onnistu, palavat useimmat nykyiset veneet hyvin nopeasti ja etenkin lujitemuoviset veneet hyvin kuumalla liekillä levittäen tulipaloa nopeasti.

Paloturvallisuusriskin pienentämiseksi sekä mahdollisen tulipalon leviämisen estämiseksi on useat talvisäilytysalueet jaettu erillisiin osa-alueisiin, joiden välillä on alueen sisäisiä kulkureittejä, kevyenliikenteenväyliä, istutuskaitoja tai metsäkaitoja. Kaikilla suuremmilla alueilla on talvisäilytyskentät lisäksi jaettu 4-5 metriä leveillä huoltoreiteillä kortteleihin, joihin veneet on sijoitettu. Nämä huoltoreitit toimivat samalla tulipalotilanteessa paloa rajoittavina palokujina. Tilanpuutteen takia on osa talvisäilytyskentistä kuitenkin täytetty aivan täyteen. Etenkin seurojen käytössä olevilla pienemmillä alueilla sekä suurempien talvisäilytysalueiden osa-alueilla, joissa seurat itse vastaavat veneiden sijoittelusta hallitsemaalleen alueelle. Näin alueelle ei jää minkäänlaista ajoneuvolla kuljettavaa huolto- eikä pelastusreittiä. Lisäksi usein kevät-kunnostusaikana osa veneilijöistä pysäköi autonsa pelastusreitteinä

käytettävälle huoltoreiteille, jolloin mahdollisissa tulipalo- tai muissa vaaratilanteissa pelastusyksiköiden pääsy alueelle estyy tai hidastuu.

Helsingin kaupungin suoraan veneilijöille vuokrattavia alueita koskevissa veneiden talvisäilytysalueiden ohjeissa on määrätty, että talvisäilytysalueella veneet on sijoitettava alueelle liikuntaviraston antamien ohjeiden mukaisesti. Lisäksi veneiden rakentaminen talvisäilytysalueella on kielletty, samoin on kielletty veneissä yöpyminen.

## 6. VENESATAMIEN JA VENEIDEN TALVISÄILYTYSALUEIDEN HELSINGIN KAUPUN GILLE AIHEUTTAMAT KUSTANNUKSET

Helsingin kaupungin venesatamien ja veneiden talvisäilytysalueiden suorista investoinneista kaupungin organisaatiossa vastaavat Helsingin Satama ja liikuntavirasto. Näiden lisäksi jotkin rakennusviraston toteuttamat rantarakennusinvestoinnit hyödyttävät välillisesti eräitä venesatamia. Tällaisia ovat tehokkaasti rakennuttujen asuntoalueiden kaupunkikuvallisista syistä korkeatasoisesti toteutetut muiden yleisten alueiden venesatamien vesialueisiin rajautuvat rantarakenteet.

Viimeisen 10 vuoden (1992-2001) aikana on venesatamien ja veneiden talvisäilytysalueiden suoriin uudis- ja peruskorjausrakentamisen investointeihin käytetty Helsingin kaupungin rahoitusta yhteensä 75,6 milj. mk (12,7 milj. euroa), eli keskimäärin 7,56 milj. mk (1,27 milj. euroa) vuodessa. Vastaavan tarkastelujakson aikana on muiden yleisten alueiden välillisesti venesatamia hyödyttäviin rantarakenteisiin käytetty yhteensä 51 milj. mk (8,6 milj. euroa).

Venesatamien ja veneiden talvisäilytysalueiden ylläpidosta Helsingin kaupungilla vastaa liikuntavirasto, jonka viimeisen 10 vuoden tarkastelujakson aikana venesatamien ja veneiden talvisäilytysalueiden käyttömenot **ilman kaupungin sisäisiä vuokria** ovat olleet 48,44 milj. mk (8,15 milj. euroa), eli keskimäärin 4,84 milj. mk (0,815 milj. euroa) vuodessa. Vastaavan tarkastelujakson aikana liikuntaviraston venesatamista ja veneiden talvisäilytysalueista saamat tulot ovat olleet yhteensä 85,3 milj. mk (14,3 milj. euroa), eli keskimäärin 8,53 milj. mk (1,43 milj. euroa) vuodessa.

Edellä mainituista venesatamien ja veneiden talvisäilytysalueiden suorista investointi- ja käyttömenoista venesatamien osuus on huomattavasti suurempi, kuin talvisäilytysalueiden.

## 7. KEHITYSNÄKYMÄT JA ASIAKASKUNNAN TOIVEET

### 7.1. Yleiset kehitysnäkymät

Veneilylle suomalaisittain suotuisat luonnonolosuhteet ja Helsingin ja koko pääkaupunkiseudun nopeasti kasvava väestön määrä takaa veneilyn suosion säilymisen ainakin nykyisen laajuisena. Uusien suunniteltujen merellisten kaupunginosien toteuttaminen ja niihin suunniteltujen uusien venesatamien positiivinen vaikutus venepaikkamääriin tulee osaltaan parantamaan veneilyn kehittymisen mahdollisuuksia Helsingissä.

## Kehitykseen vaikuttavia tekijöitä

Veneilyharrastuksen tulevaan kehitykseen vaikuttavat kuitenkin myös useat muut tekijät, joiden yhteisvaikutus saattaa muuttaa kehitystä pidemmällä aikajänteellä. Voimakkaimmin näistä tekijöistä vaikuttaa yleisen taloudellisen tilanteen kehittyminen kuten 1990-luvun alun taloudellinen taantuma osoitti. Purjeverneilyyn ja purjeverneiden määrään taloustilanteen huonontuminen ei vaikuta kovinkaan nopeasti, mutta etenkin suurten moottoriveneiden määrään se vaikuttaa pienentävästi. Samanlainen vaikutus moottoriveneilyyn saattaa olla polttoaineiden hintakehityksellä. Mikäli polttoaineiden hinnat nousevat kovin korkealle, tulee se varmaankin vähentämään moottoriveneilyä ja etenkin isoimpien moottoriveneiden määrää.

Vastaavasti taas taloudellisen tilanteen paraneminen ja kotitalouksien käytettävissä olevien tulojen kasvu lisäävät myös veneilyn ja veneiden määrää. Lisääntynyt vapaa-ajan määrä ja kohtuullisen matkan päässä olevien vapaa-ajan asuntojen rajoitettu saatavuus sekä yhä kuormittavammaksi käyneen työelämän vastapainoksi vapaa-ajan vieton yhä enemmän vaadittava elämyksellisyys ovat tekijöitä, jotka saattavat edistää veneilyn kasvua pääkaupunkiseudulla. Tätä kasvua saattaa kuitenkin hillitä elinkustannusten, etenkin asumisen kustannusten, nousu. Helsingin osalta kehitykseen saattaa vaikuttaa myös kaupungin väestörakenteen kehitys.

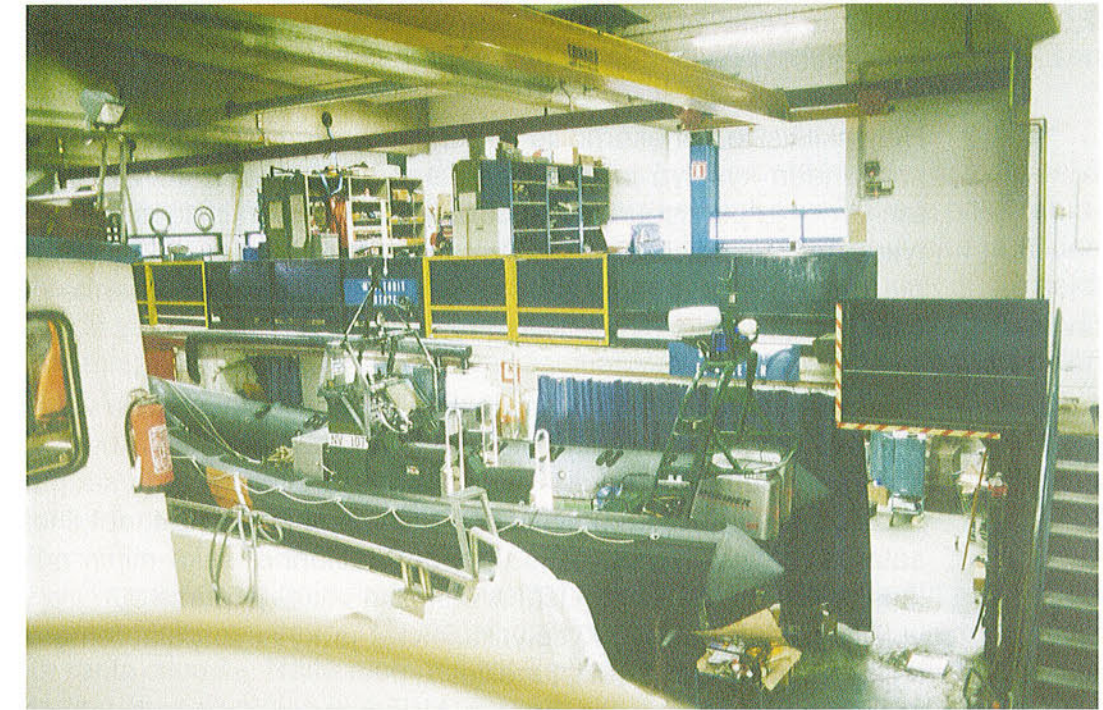
Veneilyä ja venemäärien kasvua hidastava vaikutus saattaa myös olla veneilyn harrastusmahdollisuuksien heikentymisellä. Kuten muussakin harrastustoiminnassa, niin veneilyssäkin asiakkaiden odotukset ja vaatimukset palvelujen tasoa kohtaan ovat nousseet. Mikäli veneilyyn tarkoitettujen alueiden ja palveluiden taso tai määrä heikkenevät, saattaa veneilyharrastus joidenkin harrastajien kohdalta loppua, tai siirtyä kokonaan muualle. Pelkkä venesatama ja venepaikka ei ole ainoa merkitsevä tekijä, vaan myös huolto-, korjaus- ja muut veneilypalvelut sekä veneiden talvisäilytysmahdollisuudet vaikuttavat harrastustoimintaan ja sen kehittymiseen.

Talvisäilytyspaikkojen määrä suhteessa venesatamien venepaikkoihin tulee vähenemään, kun kaupungin ranta-alueita otetaan muuhun käyttöön ja veneiden talvisäilytys tulee muuttamaan entistä kauempana sijaitseville alueille. Tämä kehitys tulee vaikuttamaan heikentävästi veneilyn harrastusmahdollisuuksiin Helsingissä ja nostamaan harrastustoiminnan kustannuksia.

### Veneilyyn liittyvän yritystoiminnan kehitysnäkymät

Venetelakka- ja venekorjaamoyrittäjien mukaan alan kehitysnäkymät markkinoiden kannalta ovat hyvät. Veneiden määrä ja keskikoko ovat kasvaneet.

Veneiden varustelun taso on noussut ja etenkin suuremmissa veneissä on nykyisin entistä enemmän ja entistä kehittyneempää tekniikkaa, joka tarvitsee säännöllistä ja ammattitaitoista huoltoa ja korjausta. Koska nämä veneet ovat myös hankintahinnaltaan aikaisempaa kalliimpia, ovat näitä veneitä hankkineet veneilijät myös valmiita panostamaan ostopalveluina tehtyihin huoltopalveluihin harrastukseen sidotun pääoman arvon säilyttämiseksi ja veneensä varman käyttökuntoisuuden takaamiseksi. Tämän kehityksen seurauksena on veneiden huolto- ja korjaustoiminnan kysyntä sekä sen ohella suorittavan kaupallisen veneiden talvisäilytystoiminnan kysyntä Helsingissä ja koko pääkaupunkiseudulla ylittänyt alan palveluiden tarjonnan. Palvelu-



Kuva 20.

Useiden venealan yritysten talvisäilytys- ja huoltotoiminnan edellytysten rajoittavana sekä laajentamisen ja parantamisen esteenä on nykyisten toimitilojen ahtaus sekä lisä- tai uudisrakentamiseen sopivien tonttien puute. Lauttasaari.

Kuva H. Airola.

tarjonnan lisääminen Helsingissä on kuitenkin alan yrittäjien mielestä hyvin vaikeaa ja alan kehitysnäkymät muista kuin palvelun kysynnästä johtuen heikot.

Suurin alan kehitysnäkymiä heikentävä tekijä on pula sopivista toimitiloista ja tonteista. Valtaosa Helsingissä toimivista alan yrityksistä toimii Helsingin kaupungilta vuokratuilla alueilla tai tonteilla, muutaman toimiessa omilla tai yksityisiltä omistajatahoilta vuokratuilla tonteilla. Näillä alueilla ei ole mahdollista alueiden pienuuden vuoksi toteuttaa toiminnan vaatimia uusia investointeja, tai toiminta niillä on tulevien maankäytön muutosten takia uhattuna.

## 7.2. Helsingiläisille vene- ja pursiseuroille tehty kysely veneiden talvisäilytyksestä

Helsingin kaupungin liikuntavirasto teki kesällä 2001 helsingiläisille venekerhoille ja pursiseuroille kyselyn koskien veneiden talvisäilytystä ja talvisäilytysalueita. Kyselyn tavoitteena oli selvittää veneilijöiden ja seurojen näkemyksiä ja toiveita veneiden talvisäilytyksestä ja sen kehittämisestä Helsingissä.

Kysely toteutettiin kirjekyselynä touko-elokuun 2001 välisenä aikana. Kirjeet lähetettiin kolmessa erässä touko-kesäkuussa 2001 kaikkiaan 79:lle Helsingin kaupungin alueella toimivalle pursiseuralle ja venekerholle, joiden osalta oli saatavissa kohtuullisen ajantasaiset ja luotettavat yhteystiedot.

Tarkemmat tiedot kyselystä ja saatujen vastausten yhteenveto ovat liitteenä 9 sekä lista seuroista, joille kysely lähetettiin liitteenä 10.

### 7.3. Helsinkiläisille vene- ja pursiseuroille järjestetty keskustelutilaisuus veneiden talvisäilytyksestä

Helsinkiläisille venekerhoille ja pursiseuroille tehdyn veneiden talvisäilytystä koskeneen kyselyn jatkoimenpiteenä järjestettiin 16.10.2001 helsinkiläisten vene- ja pursiseurojen edustajille keskustelutilaisuus veneiden talvisäilytyksestä Helsingissä. Kaupungintalon auditoriossa pidettyyn tilaisuuteen saapui Helsingin kaupungin edustajien lisäksi yhteensä 55 henkeä, jotka edustivat 40 seuraa sekä Veneilyliitto ry:tä.

Tilaisuudessa käytiin aktiivinen ja rakentava keskustelu veneiden talvisäilytyksestä sekä sen kehittämistä ja kehittämismahdollisuuksista Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla. Tilaisuudessa esiteltiin myös kaupungin liikuntaviraston ja merellisten palveluiden toiminnan pääperiaatteet, Helsingin venesatama-, talvisäilytysalue- ja venepaikkatilanne, sekä niihin näköpiirissä tulossa olevat muutokset. Lisäksi esiteltiin vene- ja pursiseuroille veneiden talvisäilytyksestä tehdyn kyselyn tulokset ja kyselyn palautemateriaali jaettiin kaikille tilaisuuteen osallistuneille.

Tilaisuuden jälkeen saatiin kirjallinen palaute yhdeksältä seuralta. Palautteessa tilaisuutta pidettiin tarpeellisenä ja asiallisena sekä järjestelyiltään ja sisällöltään pääasiallisesti hyvänä. Helsingin kaupungin toivottiin järjestävän jatkossakin vastaavan tyyppisiä keskustelutilaisuuksia seurojen edustajien ja virkamiesten välille erilaisista ajankohtaisista aiheista ja veneilyä koskevista tulevista suunnitelmista.

Yhteenveto keskustelutilaisuudesta on liitteenä 11.

Veneiden talvisäilytysselvityksen laadintaprosessi sekä sen aikana tehty yhteistyö ja keskustelu helsinkiläisten vene- ja pursiseurojen kanssa ovat olleet osaltaan vaikuttamassa sekä antamassa alkusysäystä Helsinkiläisten veneseurojen neuvottelukunnan (HELVE) perustamiseen ja sen toiminnan käynnistymiseen. Selvitystyön aikana on myös pyritty aktiivisesti luomaan uutta keskusteluvampaa ja osallistavaa yhteistyökulttuuria Helsingin kaupungin liikuntaviraston ja helsinkiläisten vene- ja pursiseurojen välille.

## 8. MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUN AIHEUTTAMAT MUUTOSPAINEEET RANTAALUEILLA

### 8.1. Ranta-alueiden muuttuva maankäyttö

Pääkaupunkiseutu on asukasluvultaan Suomen nopeimmin kasvava alue ja Helsinki yksi Euroopan nopeimmin kasvavia kaupunkeja. Kaupungin asukasluvun on vuonna 2020 arvioitu ylittävän 600 000 henkeä. Kun samaan aikaan tavoitteena on nostaa asumisväljyyttä 32:sta m<sup>2</sup>/hlö 40:een m<sup>2</sup>/hlö kohdistuu asuntorakentamiseen kovia paineita. Uusien asuntotuotantoon sopivien alueiden ja tonttien tarve on näin ollen kova, jotta yleiskaava 2002:ssa menestyksen ehdoksi kirjattuun jatkuvaan laadukkaaseen asuntotuotantoon päästään. Koska helposti ja halvalla käyttöön otettavaa rakennusmaata on Helsingissä vähän jäljellä, on kehitys johtanut vanhojen kaupunginosien ja asuntoalueiden tiivistämisen tarpeeseen sekä rakentamisen suuntautumiseen heikommin rakentamiseen sopiville alueille. Samalla yleiskaava 2002:ssa on myös uusien rakentamattomien asuntoaluevarausten mitoitusta tarkistettu ja

tehokkuutta nostettu. Kaupunkirakenteen tiivistämisellä pyritään myös säästöihin alueiden toteutuksen, energian ja ajan käytön sekä tilan ja liikkumisen suhteen.

Helsingin tunnusomaisina piirteinä ja kilpailuetuina pidetään merellisyyttä sekä väljyyttä ja vihreyttä. Väljyyttä lisää kaupungin sijainti rannikolla ja pitkä rantaviiva sekä rantojen ja meren tuoma rikastava lisä kaupunkikuvaan ja niiden tuomat virkistysmahdollisuudet. Lisäksi vihreä ja rauhallinen ympäristö sekä hyvät virkistysmahdollisuudet nostavat usein lähiympäristön arvoa ja lisäävät asumismukavuutta sekä nostavat asuinalueen haluttavuutta. Koska uusien asuntoaluevarausten sijoittamisen tavoitteena on tarjota sellaisia asuntoja ja asuinympäristöjä, jonne kaupunkilaiset mielellään asettuisivat, sijoittuvat useat suuremmat uudet asuntoaluevaraukset kaupungin ranta-alueille tavoitteena uusien merellisten asuntoalueiden rakentaminen.

Tämän on osittain mahdollistanut muutos, joka on tapahtunut ja tapahtumassa Helsingin kaupungin monilla aiemmin kaupunkilaisilta suljettuna olleilla ranta-alueilla. Näitä aiemmin teollisuus-, varasto- ja satamakäytössä olleita ja osin vielä olevia alueita on etenkin kantakaupungin itäisillä ranta-alueilla, Länsisataman alueella, Herttoniemessä, Laajasalossa ja Vuosaaressa. Näitä ranta-alueita on Helsingissä aktiivisesti pyritty muuttamaan avoimempaan suuntaan muuttamalla alueita asumiskäyttöön sekä myös kaupunkilaisten virkistystarpeita palvelemaan käyttöön. Näin on jo tehty muun muassa Herttoniemenrannan alueella sekä Arabianrannan alueella, jossa entisen teollisuusalueen kohdalle ja 80-luvulla tehdyn meritäytön alueelle toteutetaan tehokasta, urbaania asuin- ja työpaikka-alueita. Kun Helsingin rahtisatamatoiminnot muuttavat Vuosaareen ja öljysataman toiminta Laajasalossa päättyy, otetaan nämä alueet asuntotuotantoon tiiviinä ja tehokkaasti rakennettuina asuntoalueina.

Muita merkittäviä uusia tai ehdotettuja uusia merellisiä rakentamisalueita ovat Vuosaaren Aurinkolahden alue ja Eiranrannan alue kantakaupungissa. Myös Vartiokylänlahden venesataman alueelle ja hyvien liikenneyhteyksien lähellä sijaitsevaan Koivusaareen on ehdotettu toteutettavaksi uusia merellisiä asuntoalueita.

Vaikka tavoitteena on varata ranta-alueet enimmäkseen ulkoilukäyttöön, pula rakentamiseen sopivasta kaupunkimaasta edellyttää yhdessä tiivistyvän kaupunkirakenteen kanssa hyvin tehokasta maankäyttöä, joka ei suosi laajempien maa-alueiden varaamista veneilyn tarvitsemiin tarkoituksiin. Tehokkaasti toteutetuilla ranta-alueilla kyetään kyllä toteuttamaan tavoite säilyttää venesatamat ja alueille kyetään toteuttamaan myös uusia venepaikkoja, mutta veneiden talvisäilytykseen sekä veneiden telakointiin ja korjaustoimintaan tarvittavien alueiden osittaminen tulee olemaan entistä vaikeampaa. Venesatamien maa-alueet käyvät pieniksi, eikä monilla venesatama-alueilla enää ole mahdollista osoittaa maa-alueita veneiden talvisäilytykseen.

Kehitys johtaa talvisäilytysalueiden siirtymiseen kauemmaksi asuntoalueista. Koska syrjäisemmällä ranta-alueilla, kauempana asuntoalueista sijaitseville talvisäilytysalueille on heikommat julkisen liikenteen kulkuyhteydet, on seurauksena, että henkilöautoliikenteen määrä alueille kasvaa.



Kuvat 21.-23. Vanhojen venesatamien yhteydessä on vielä ollut mahdollisuus veneiden talvisäilytykseen. Koivusaaren itäinen venesatama, Humallahden venesatama, Rajasaarenpengeri ja Vartiokylänlahden venesatama, Puotila. Kuvat H. Airola



Kuvat 24.-26. Uusien, tehokkaasti toteutettujen merellisten asuntoalueiden venesatamissa tai niiden läheisyydessä ei ole enää tilaa veneiden talvisäilytykseen tai muuhun veneilyyn liittyvään rantatoimintaan. Jaalanrannan venesatama, Ruoholahti, Tammasaaren allas, Ruoholahti ja Pursilahden allas, Aurinkorannan venesatama, Vuosaari. Kuvat H. Airola

## 8.2. Näköpiirissä olevat muutokset venesatamiin ja venepaikkoihin

### Käytöstä poistuvat alueet

Lähivuosien aikana tulevat käytöstä poistumaan ainakin Vuosaaren sataman alueelle jäävät kolme venesatamaa, Vuosaaren telakan Vuoteknon satama sekä Niinilahden etelä- ja pohjoisrannoilla sijaitsevat Leppäluodon venekerhon ja Vantaan kaupungin venesatamat. Niiden myötä tulee käytöstä poistumaan lähes viisisataa nykyistä venepaikkaa. Näitä käytöstä poistuvia paikkoja korvaavat uudet venesatamat ovat jo suunnittelutyön alaisina ja niiden rakentaminen on osittain jo käynnistynyt.

### Uusia venesatamia

Uusia venesatamia ja olemassa olevien venesatamien laajennuksia on tulossa ainakin Ruoholahteen, Sörnäisiin, Herttoniemenrantaan ja Vuosaareen. Ruoholahdessa Tammasaarenrannan venesatama on valmistunut 2002 ja Salmisaarenrannan sekä Saukonpaaden alueen venesatamia on suunniteltu asemakaavatasolla. Sörnäisten rantatien vieressä, Merihaan pohjoispuolella on ranta-alueen ja venesataman suunnittelu ja ranta-alueen rakentaminen käynnistynyt. Herttoniemenrannan alueella Laivalahdessa ja sen pohjoispuolisella ranta-alueella on myös suunnittelu ja rakentaminen jo käynnissä ja uusia venepaikkoja valmistuu jo valmiina olevan venesataman viereen lisää lähivuosien aikana. Vuosaareen Aurinkorannan venesataman rakentaminen jo käynnissä sekä Porslahden ja Vuosaarenlahden venesatamien suunnittelu pitkällä.



Kuva 27.  
Useita uusia venesatamia valmistuu lähiaikoina uusille merellisille asuinalueille, kuten Herttoniemenrantaan.  
Kuva H. Airola.

Valmiit ja lainvoimaiset asemakaavat mahdollistavat lisäksi uusien venesatamien toteuttamisen ja vanhojen laajentamisen Vasikkasaareen, Pikku Huopalahteen, Verkkosaareen ja Vattunokkaan. Näiden satamien toteutus odottaa pääasiassa muun suunnittelun ja rakentamisen etenemistä.

Lisäksi on valmistelussa olevilla ja tulevilla asemakaava-alueilla uusia venesatamia ja venepaikkoja, edellä mainittujen lisäksi, tulossa ainakin Herne-saaren kärjen alueelle, Kruunuvuoren alueelle sekä Vuosaaren Aurinkolahden kanavan ja mahdollisesti myös Meri-Rastilan alueille. Sataman siirtyessä Vuosaareen ja nykyisten satama-alueiden vapautuessa muuhun käyttöön tulevat uudet venesatamat myös Jätkäsaaren ja Sompasaaren alueille.

### Nykyisten satamien muutoksia

Nykyisten venesatamien kohdalla tulee lisäksi suurempia muutoksia tapahtumaan ainakin Pajalahden ja Mustalahden venesatamien kohdalla. Näistä muutoksista Mustalahden venesataman muutokset eivät juurikaan vaikuttaisi sataman venepaikkamäärään, vaikka sataman alue tuleekin Aurinkolahden itäosan rakentamisen myötä muuttumaan paljon nykyisestä. Toisin on Pajalahden kohdalla, jossa venesatama-alueen uudessa asemakaavassa on osoitettu nykyisen satama-altaan eteläosaa osittain täytettäväksi ja suuri osa nykyisen satama-alueen eteläosasta otettavaksi asuntotuotantoon. Samalla satama-aluetta laajennetaan itään päin, niin että lopputilanteessa venesataman venepaikkamäärä kasvaisi huomattavasti nykyisestä.

Koivusaareen ehdotetun uuden merellisen asuntoalueen suunnittelun pohjaksi laadittujen selvitysten mukaan molempien nykyisten venesatamien kohdalla rantaviivaa tulisi muuttamaan ja molempien venesatamien sijainti tulisi muuttamaan. Lopputilanteessa Koivusaareen rakennettaisiin runsaasti lisää venepaikkoja siten, että venepaikkamäärä saattaisi jopa kolminkertaistua nykyiseen verrattuna.

Uusien venesatamien toteuttamisen ja edellä mainittujen venesatamien laajennusten lisäksi on suunnitteilla useiden venesatamien alueille erilaisia ja eriasteisia muutoksia. Suurimmat vaikutukset tulevat olemaan Vartiokylänlahden venesataman pohjoispuolelle ja osittain sataman nykyiselle maa-alueelle yleiskaavassa suunnitellulla uudella asuntotuotantoalueella. Näiden muutostöiden aiheuttamat venepaikkojen muutokset ovat pääsääntöisesti pieniä, eikä niillä tämän hetken tietojen mukaan näyttäisi olevan suurta vaikutusta kokonaisvenepaikkamäärään.

### Muutosten vaikutus venepaikkamääriin

Vuoteen 2020 mennessä on arvioitu uusia venepaikkoja tulevan yhteensä 21:een uuteen venesatamaan sekä kolmen sataman laajennus- ja muutos-alueille kaikkiaan noin 5 015 kappaletta. Poistuvien venesatamien ja -paikkojen määrä huomioiden venepaikkojen määrän kasvu vuoden 2001 tilanteeseen verrattuna tulee olemaan noin 4 528 paikkaa.

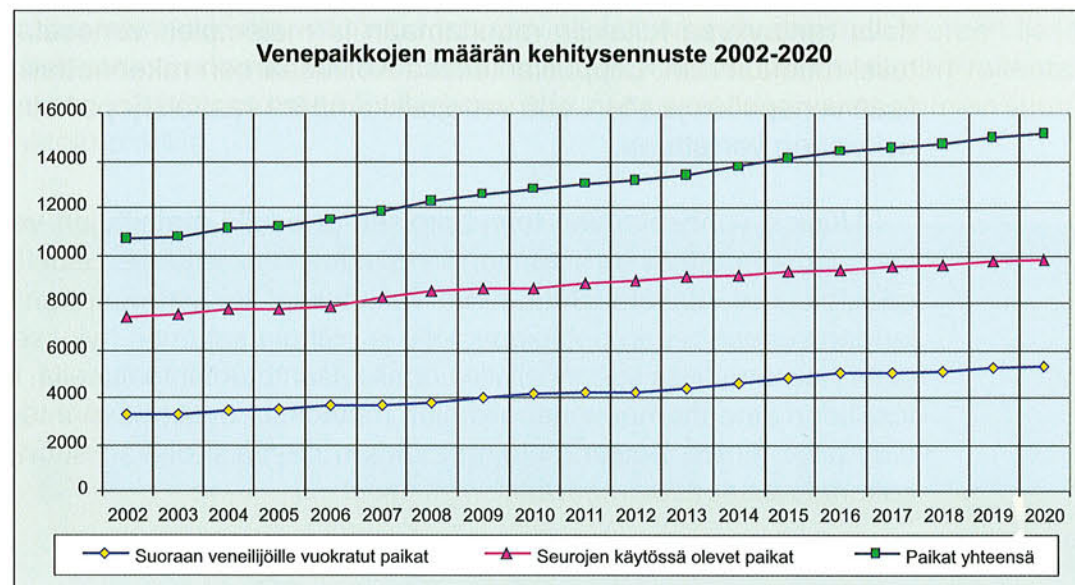


suurpiiri	uusia venesatamia	uusia vene-paikkoja
eteläinen suurpiiri	7	1 665
läntinen suurpiiri	1	30
keskinen suurpiiri	4	745
kaakkoinen suurpiiri	3	485
itäinen suurpiiri	6	1 603
yhteensä	21	4 528

Taulukko 14.

Venepaikkojen määrän arvioitu kasvu suurpiireittäin.

Venepaikkojen määrän muutosta vuoteen 2020 mennessä on arvioitu valmiiden, toteuttamista odottavien sekä valmistelussa olevien asemakaavojen ja yleiskaava 2002 ehdotuksen pohjalta. Arvio perustuu olettamukseen, että venesatamat toteutetaan samassa aikataulussa uusien asuntoalueiden muiden yleisten alueiden kanssa.



Kaavio 4.

Arvioitu venepaikkojen määrän muutos 2001-2020

Kartta uusista ja mahdollisista uusista venesatamista kaupungin alueella on liitteenä 12.

### 8.3. Nykyisestä käytöstä poistumassa tai muutospaineiden alaisena olevat talvisäilytysalueet

Nykyisin käytössä olevista talvisäilytysalueista tulee lähivuosien aikana poistumaan käytöstä kokonaan tai lähes kokonaan kuusitoista aluetta, joiden lisäksi yhden alueen paikoista jää noin puolet pois käytöstä. Arvio on tehty voimassa olevien ja toteutusta odottavien sekä valmisteilla olevien asemakaavojen ja yleiskaava 2002 ehdotuksen tietojen perusteella.

säilytysalue	voimassa oleva asema	valmisteilla oleva asema	yleiskaava 2002 ehdotus
Koivusaari / länsi			X
Koivusaari / itä			X
Pajalahti / keskiosa	X		
Pajalahti / etelä	X		
Rajasaari			X
Rajasaarenpenger			X
Taivalniemi		X	
Hernesaarenranta	X		
Merisatama / itä	X		
Kaisaniemenranta		X	
Verkkosaari			X
Vartiokylänlahti (Puotila)			X
Mustalahti	X		
Vuosaaren telakka	X		
Niinilahti / etelä	X		
Niinilahti / pohjoinen	X		

Taulukko 15.

Vuoteen 2020 mennessä käytöstä poistuviksi arvioitujen veneiden talvisäilytysalueet.

suurpiiri	poistuvat talvisäilytysalueet	poistuvat talvisäilytyspaikat
eteläinen suurpiiri	10	1 150
keskinen suurpiiri	1	630
itäinen suurpiiri	5	1 160
yhteensä	16	2 940

Taulukko 16.

Vuoteen 2020 mennessä käytöstä poistuviksi arvioitujen veneiden talvisäilytysalueiden ja -paikkojen jakautuminen suurpiireittäin.

käytöstä poistuvat talvisäilytyspaikat	
kaupungin suoravuokrauspaikat	1 090
seurojen käytössä olevat paikat	1 695
yhtiöiden paikat	80
muut	75
yhteensä	2 940

Taulukko 17.

Vuoteen 2020 mennessä käytöstä poistuviksi arvioitujen veneiden talvisäilytyspaikkojen hallintasuhteen mukainen jakautuminen.

Kartta mahdollisesti poistuvista veneiden talvisäilytysalueista on liitteenä 13.

#### 8.4. Suunnitellut uudet talvisäilytysalueet kaupungin alueella

Uusia veneiden talvisäilytysalueita on vuoteen 2020 suunniteltu toteutettavaksi kaupungin alueelle kaikkiaan 16 kappaletta. Osa näistä on käytöstä poistuvia alueita korvaavia, osa uusien venesatamien yhteyteen toteutettavia uusia talvisäilytysalueita. Arvio on tehty voimassa olevien ja toteutusta odottavien asemakaavojen, valmisteilla olevien asemakaavojen ja yleiskaava 2002 ehdotuksen tietojen perusteella. Arvio perustuu olettamukseen, että talvisäilytysalueet toteutetaan samassa aikataulussa uusien asuntoalueiden muiden yleisten alueiden kanssa.

Uusien venesatamien yhteyteen tulee uusia talvisäilytysalueita Herttoniemenrantaan, Lauttasaaren Vattunokaan ja Vuosaareen. Herttoniemenrantaan Laivalahden venesataman alueelle toteutetaan uusi talvisäilytysalue seuraavan parin vuoden kuluessa. Vattunokan venesataman rakentaminen on jo aloitettu ja suunniteltu uusi talvisäilytysalue vastaisi kooltaan suunniteltua venesataman venepaikkamäärää. Vuosaareen Porslahden ja Vuosaarenlahden alueille toteutettavien uusien venesatamien yhteyteen suunnitellut alueet vastaavat noin puolta uusien venesatamien venepaikkamäärästä. Vuosaaren Aurinkorannan alueelle on mahdollista toteuttaa vain pientä osaa sataman venepaikkakapasiteetista vastaava pieni talvisäilytysalue.

Käytöstä poistuvia talvisäilytysalueita korvaamaan on tulossa uusia alueita Pajalahden ja Eiranrannan alueille sekä Vuosaareen. Pajalahden alueen uudessa asemakaavassa on osoitettu poistuvia talvisäilytysalueita korvaavia uusia alueita venesatama-alueen uusilta osilta. Vuosaaren Mustalahden venesataman talvisäilytysalue poistuu käytöstä kanavan rakentamisen takia ja Aurinkolahden itäosan asemakaavassa on osoitettu korvaava talvisäilytysalue venesataman koillispuolelta. Korvaava alue on kuitenkin hieman käytöstä poistuvaa pienempi. Eiranrannan alueella on uudessa asemakaavassa osoitettu Merisatamanrannan talvisäilytysalueen säilyvän läntisen osan laajennus nykyisestä lähes kaksinkertaiseksi sekä uuden talvisäilytysalueeseen talvisin varattavan pysäköintialueen rakentaminen Merikadun varteen. Näiden kummankin toteuttamista hankaloittaa kuitenkin molempien alueiden sijainti telakalle johtavan ratalinjan kohdalla. Kumpaakaan aluetta ei pystytä täysin hyödyntämään niin kauan kun rautatie on käytössä nykyisellä paikallaan.

Korvaavia talvisäilytysalueita on lisäksi suunniteltu Koivusaaren ja Kyläsaaren mahdollisesti poistuvilla alueilla. Koivusaaren ehdotetun uuden merellisen asuntoalueen suunnittelun pohjaksi laadittujen selvitysten mukaan kahta poistuvaa talvisäilytysaluetta ja uusia venesatamia palvelemaan tulisi neljä pienempää ja yksi suurempi talvisäilytysalue. Vaikka uudet alueet ovat yhteispinta-alaltaan poistuvia alueita suuremmat, eivät ne kuitenkaan vastaa kapasiteetiltaan kuin pientä osaa suunnitelluista uusista venepaikoista. Kyläsaaren alueelle on suunniteltu sijoitettavaksi asuntorakentamisen alle mahdollisesti jäävälle Verkkosaaren alueelle korvaavat veneiden talvisäilytysalueet.

Edellisten lisäksi on Vartiokylänlahden venesataman pohjoispuolelle ja osittain sataman maa-alueen pohjoisosan päälle yleiskaavassa suunniteltu uutta asuntoaluetta. Suunniteltu asuntoalue tulee aiheuttamaan muutoksia Vartiokylänlahden venesataman talvisäilytysalueeseen. Mikäli venesataman ja sen talvisäilytysalueen laajennus etelään Vartiokylänlahden ranta-alueelle toteutuu, ei uuden asuntoalueen toteuttamisen pitäisi vaikuttaa juurikaan

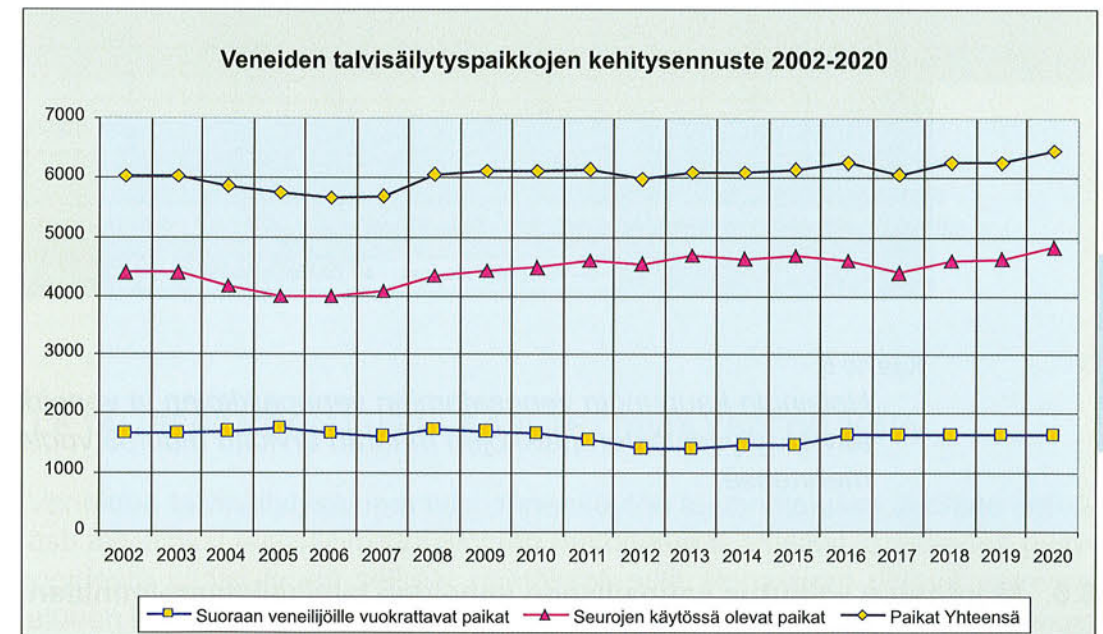
talvisäilytysalueen paikkamäärään. Jos maa-alueen laajennusta ei toteuteta tai asuntorakentamisen alue pyritään maksimoimaan, niin myös tämän alueen talvisäilytyspaikkojen määrä vähenee.

suurpiiri	uudet talvisäilytysalueet	uudet talvisäilytyspaikat
eteläinen suurpiiri	9	1 345
keskinen suurpiiri	1	640
kaakkoinen suurpiiri	1	170
itäinen suurpiiri	5	1 205
yhteensä	16	3 360

Taulukko 18.

*Vuoteen 2020 mennessä toteutuviksi arvioitujen uusien veneiden talvisäilytyspaikkojen jakautuminen suurpiireittäin.*

Poistuvien veneiden talvisäilytysalueiden ja -paikkojen määrä huomioiden tosiasiallinen kasvu vuoden 2001 tilanteeseen tulee olemaan noin 420 paikkaa. Pientä uusien talvisäilytyspaikkojen lisäystä tulee olemaan itäisen, eteläisen ja kaakkoisen suurpiirin alueilla.



Kaavio 5.

*Arvioitu veneiden talvisäilytyspaikkojen määrän muutos 2001-2020*

Kartta mahdollisista uusista veneiden talvisäilytysalueista kaupungin alueella on liitteenä 14.

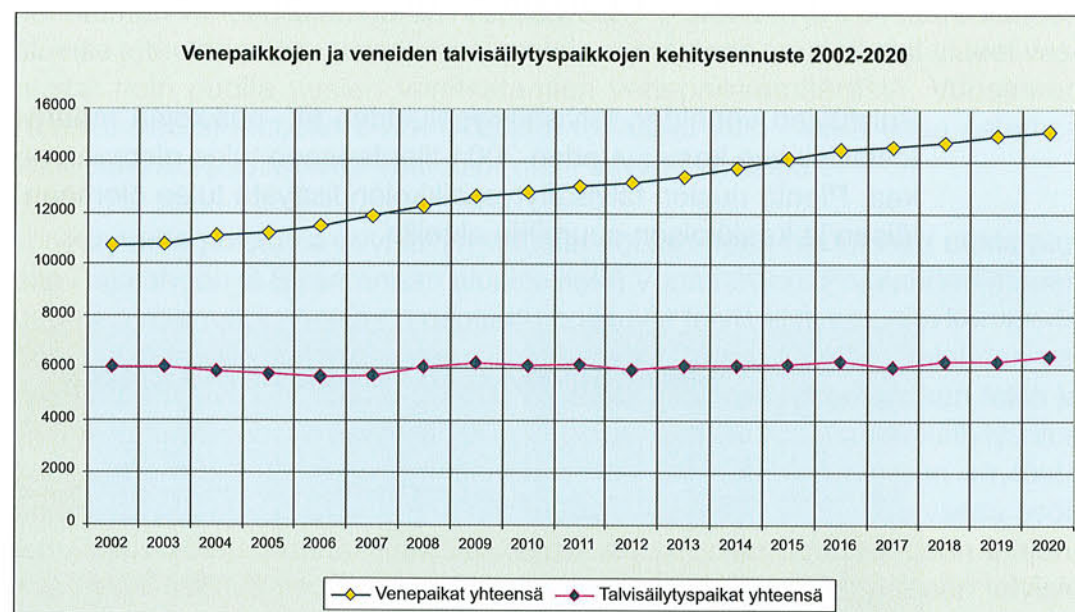
## 8.5. Venesatamien ja talvisäilytysalueiden muutosten vaikutukset

Venesatamien ja veneiden talvisäilytysalueiden muutosten yhteisvaikutus tulee muuttamaan Helsingin kaupungin alueella olevien venepaikkojen ja veneiden talvisäilytyspaikkojen suhdetta varsin selvästi.

vuosi	venepaikkoja	talvisäilytyspaikkoja	erotus	paikkojen suhde
2001	10 606	6 034	4 572	1,8:1
2020	15 134	6 454	8 680	2,3:1

Taulukko 19.

*Helsingin kaupungin venesatamien venepaikkojen ja talvisäilytysalueiden paikkojen arvioitu määrän ja erotuksen muutos vuodesta 2001 vuoteen 2020*



Kaavio 6.

*Helsingin kaupungin venesatamien venepaikkojen ja veneiden talvisäilytysalueiden paikkojen määrän arvioitu muutos vuoteen 2020 mennessä.*

## 8.6. Muutosten vaikutus kaupalliseen veneiden talvisäilytystoimintaan ja ammattikäytössä olevien veneiden talvisäilytykseen

Nykyisin Helsingissä kaupallista veneiden talvisäilytystoimintaa harjoittavista yrityksistä neljän yrityksen toimipiste sijaitsee alueella, jossa maankäyttö on muuttumassa. Näistä yrityksistä kolme sijaitsee Vuosaaren entisen sataman alueella ja yksi Sörnäisten sataman alueella. Näiden yritysten toiminta tulee muuttuvan maankäytön myötä vaikeutumaan tai päättymään. Mikäli näiden yritysten toiminta päättyy tulee niiden myötä poistumaan 264 veneiden talvisäilytyspaikkaa, eli 24,6 % kaikista Helsingin kaupungin alueella talvella 2001-2002 käytössä olleista kaupallisista veneiden talvisäilytyspaikoista.

Vuosaaren sataman rakentaminen ja nykyisten satama-alueiden asunto-tuotantokäyttöön siirtyminen sekä nykyisten tukikohta-alueina olevien alueiden muuttuva maankäyttö tulee muuttamaan voimakkaasti ammattikäytössä

olevien veneiden talvisäilytys- ja telakointimahdollisuuksia Helsingissä. Nykyisistä käytössä olevista talvisäilytys- ja telakointialueista poistuvat Vuoteknon entinen Vuosaaren telakan alue sekä Sörnäisten sataman, Rajasaaren ja Koivusaaren tukikohta-alueet sekä mahdollisesti Vartiokylänlahden venesataman alue. Näiden alueiden poistuessa käytöstä tulee suurin osa nykyisistä ammattikäytössä olevien veneiden talvisäilytysalueista katoamaan seuraavien 10–15 vuoden kuluessa.



Kuva 28.

*Ammattikäytössä olevien veneiden talvitelakointimahdollisuudet heikkenevät Helsingissä oleellisesti tulevaisuudessa. Vesibusseja, reittiveneitä ja muita ammattikäytössä olevia veneitä talvitelakoituna satamakäyttöön muuttuvalla Vuosaaren telakan alueella.*

Kuva H. Airola.

## 9. UUSILLE TALVISÄILYTYSALUEILLE ASETETTAVIA VAATIMUKSIA

Veneiden talvisäilytysalueet tulisi maankäytön suunnittelussa osoittaa selkeästi talviajaksi talvisäilytystoimintaan tarkoitetuiksi alueiksi ja alueiden pysyvyydestä pitäisi tehdä selkeät päätökset, sillä ainoastaan riittävä varmuus alueen käyttötarkoituksen pysyvyydestä mahdollistaa alueiden pitkäjänteisen kehittämisen ja riittävät investoinnit, niin kaupungin, seurojen, kuin yritystenkin osalta, alueiden kaupunkikuvallisen tason, toiminnallisen kehittyneisyyden sekä rakenteellisen ja palveluiden tason takaamiseksi.

Talvisäilytysalueiden suunnittelussa ja toteutuksessa tulee aina pyrkiä kunnossapitoa ja käyttömenoja säästäviin sekä kaupungin käyttötuloja lisääviin investointiratkaisuihin. Suunnittelussa ja toteutuksessa tulee suosia kestäviä ja pitkän käyttöiän omaavia rakenteita ja ratkaisuja sekä välttää lyhyellä aikajänteellä edullisia investointeja, jotka vaativat usein toistuvia korjauksia tai jatkuvia, ylimääräisiä vuosittaisia kunnossapitotöitä. Vaikka yksittäisten alueiden investointisummat saattavatkin olla korkeammat, niin koko alueen elinkaaren aikaiset kokonaiskustannukset pääsääntöisesti aina alenevat ja alueiden käyttökelpoisuus ja käyttömukavuus kasvat.

## 9.1. Alueiden sijainti ja saavutettavuus

Uusien talvisäilytysalueiden tulisi sijaita hyvien liikenneyhteyksien päässä, siten että ne ovat helposti saavutettavissa sekä julkisilla kulkuvälineillä että henkilöautoilla. Alueelle tulee johtaa myös kunnolliset kevyenliikenteenyhteydet. Liian syrjäinen ja hankala sijainti pakottaa alueen käyttäjät nykyistä suuremmassa määrin henkilöautoliikenteen varaan, josta on seurauksena henkilöautoliikenteen ja -liikennevirtojen kasvu. Tämä puolestaan aiheuttaa kasvavia, ympäristöä rasittavia pakokaasupäästöjä sekä aiheuttaa veneilyn harrastajille lisäkustannuksia ja lisää kulkemiseen tarvittavaa aikameneä. Kookkaammille veneille tarkoitettujen talvisäilytysalueiden tulee sijaita ranta-alueella tai rannan välittömässä läheisyydessä, hankalien ja kalliiden, erikoiskalustoa vaativien maantiekuljetusten välttämiseksi. Kaikille rannoilla sijaitseville talvisäilytysalueille sekä kauempana rantaviivasta sijaitsevien talvisäilytysalueiden veneiden nostopaikoille on myös oltava hyvä ja riittävän syvä väylä mereltä.

Talvisäilytysalueille johtavat katu- ja tieyhteydet tulee mitoittaa raskaan kuljetuskaluston sekä erikoisajoneuvojen kuten autonostureiden ja kuljetuslavettien kuljettaviksi. Kaikilla alueilla, tai niiden välittömässä läheisyydessä, on myös oltava riittävästi pysäköintitilaa, alueen koko ja sinne sijoitettava venemäärä huomioiden. Pysäköintitilan tarve on sitä suurempi, mitä kauempana alue sijaitsee asu-alueilta ja mitä heikommat julkisenliikenteen yhteydet alueelle ovat.

Useissa selvityksestä annetuissa lausunnoissa on kiinnitetty huomiota veneiden talvisäilytysalueiden saavutettavuuteen sekä tuotu esiin hyvien kulkuyhteyksien ja julkisenliikenteen yhteyksien tarve. Vain kahdessa lausunnossa saavutettavuutta ei pidetty tärkeänä, rakennuslautakunta on todennut, että veneiden talvisäilytys kaukanakaan ei sinänsä aiheuta liikennetarpeita ja kiinteistölautakunta on ehdottanut tutkit-tavaksi laajaan talvisäilytysalueen sijoittamista vailla yhteyttä mantereeseen olevaan Sipoon Granön saareen.

## 9.2. Kaupunkikuvalliset vaatimukset

Kaikki talvisäilytysalueet tulee suunnitella ja toteuttaa ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja ympäristöönsä sointuviksi. Alueiden yleissuunnittelussa tulee huomioida erityisesti talvisäilytysalueiden liittyminen ympäröiviin alueisiin. Suunnitelmissa on huomioitava myös mahdolliset suoja-alueet ja -istutukset, tuulensuojan ja näkösuojan saamiseksi. Alueiden suunnittelun yhteydessä jokaiselle alueelle laaditaan hoito- ja kehittämissuunnitelma kunnossapidon ohjaamiseksi ja hoitotason varmistamiseksi. Alueiden kunnossa- ja puhtaanapitoa kehitetään ja tarkennetaan siten että alueiden suunniteltu ja toteutettu taso kyetään säilyttämään. Suoja-, istutus- ja nurmialueita ei oteta veneiden säilytyskäyttöön ilman että koko alueen suunnitelmaa tarkistetaan.

Talvisäilytysalueiden monikäyttöisyyttä tulisi mahdollisuuksien mukaan lisätä osoittamalla sopiville alueille tai suurempien alueiden osille muita toimintoja purjehduskauden aikana. Näin talvisäilytysalueet saataisiin monipuolisempaan, ympärivuotiseen ja useampia kau-punkilaisia palvelevaa laajempaan käyttöön. Tällaisia toimintoja voisivat aidatuilla alueilla olla esimerkiksi koripallo-, katukoris- ja sählykentät sekä muiden kovapintaista kenttää tarvitsevien lajien ulkoliikunta-paikat. Laajempien, aitaamattomien alueiden osalta voitaisiin myös tutkia mahdollisuuksia ohjata näille alueille erilaisia pienimuotoisia ta-pahtumia tai tapahtumien kovapintaista aluetta tarvitsevia oheistoimintoja



Kuva 29.

Kaikille veneiden talvisäilytysalueille tulisi toteuttaa kunnolliset suojaistutukset näkö- ja tuulensuojan saamiseksi. Vartiokylänlahden venesatama, Puotila. Kuva H. Airola.

Aidattujen talvisäilytysalueiden osalta tulee ranta-alueet pitää avoimina ja pääsy rantaviivaan kaikille mahdollisena siten että talvisäilytysalueen aita ei saa ulottua rantaviivaan. Talvisäilytysalueiden tai laajempien alueiden joidenkin osien aitaaminen tulee harkita aluekohtaisesti. Ainakin kaikkien hiemankin syrjäisemmässä sijaitsevien sekä sellaisten alueiden osalta, jossa kaupunkikuvalliset syyt eivät muuta vaadi, pitäisi alueiden tai niiden osien aitaaminen olla mahdollista ilkevalta- ja varkausriskien pienentämiseksi. Aitojen materiaalit ja värit tulee valita ympäristöönsä sopiviksi. Aitojen tulee olla siistejä ja ehjiä sekä porttien hyväkuntoisia.



Kuva 30.

Aidatut talvisäilytysalueet tulee sijoittaa siten, että kulku rantaan on vapaa. Yliskylän venesatama. Kuva H. Airola.

Kaupunkikuvallisesti merkittävillä alueilla, kuten Merisatamassa ja Eiranrannan alueella, tulee veneiden sijoitteluun talvisäilytysalueella kiinnittää erityistä huomiota. Suurikokoiset ja korkeat veneet tulee pyrkiä sijoittamaan sellaisille osille talvisäilytysaluetta, jossa niiden aiheuttama näköestehaitta on mahdollisimman pieni. Vastaavasti tulee joitain pieniä talvisäilytysalueita, kuten Pikku Huopalahden puistossa oleva alue, sekä joitain suurempien talvisäilytysalueiden osia käyttää vain matalampien ja pienempien veneiden talvitelakointiin

Talvisäilytyksessä olevien veneiden peittämisessä käytettyjen venepeitteiden osalta tulisi pyrkiä nykyisin vallitsevan kirjavuuden vähentämiseen. Kaupungin suoraan veneilijöille vuokraamia paikkoja sisältävien alueiden osalta tulisi antaa venepeitteiden ja pressujen suositeltavat värit talvisäilytysohjeissa. Seurojen käytössä olevien alueiden osalta tulisi seurojen kanssa neuvottelemalla pyrkiä yhtenäisen väristen venepeitteiden käyttöön 5-10 vuoden siirtymäajan puitteissa. Venepukkien osalta tulisi pyrkiä suosimaan kokoontaitettavien venepukkien käyttöä, koska niiden purjehduskauden aikainen varastointi on helpompaa ja vähemmän tilaa vaativaa kuin kiinteiden venepukkien. Kannustimena venepeitteiden ja venepukkien osalta voitaisiin käyttää esimerkiksi maksujen porrastusta, joka peitteiden osalta suosisi suositeltujen väristen peitteiden käyttöä ja venepukkien osalta perustuisi pukkiin vaatiman varastointitilan käyttöön.

### 9.3. Alueiden maaperä ja pinnoitteet

Uusien veneiden talvisäilytysalueiden rakentamisessa tulisi alueiden kantavuuteen ja painumattomuuteen kiinnittää huomiota. Alueiden täytöt tulisi toteuttaa, mikäli se on mahdollista ilman kohtuutonta kustannusten kasvua, kantavaan pohjaan asti tehtyinä pohjaantäyttöinä. Kaikilla alueilla tämä ei varmasti ole mahdollista, kuten Verkkoisaaren – Kyläsaaren ranta-alueella, mutta suurimmalla osalla alueista se olisi toteutettavissa. Rakentamisen aikaiset lisäkustannukset kompensoituvat alueiden käyttökelpoisuuden kasvuna sekä pitkän aikajänteen käyttökustannusten alenemisena, kun lähes vuosittain tehtyjen alueiden pintarakenteen korjausten, tasausten ja pienten lisätäyttöjen määrä vähenee huomattavasti.

Alueiden huolto- ja tulotiet sekä alueiden sisäiset kulkureitit tulisi toteuttaa kovapintaisina, kuten asfaltoituna tai kivettyinä, pölyämisen estämiseksi ja reittien ympärivuotisen käyttökelpoisuuden takaamiseksi. Myös veneiden säilytyskentät tulisi toteuttaa kovapintaisina ja läpäisemättöminä alueiden käyttökelpoisuuden takaamiseksi ja puhtaanapidon helpottamiseksi. Talvitelakointikauden päättymisen jälkeen asfaltoitu kenttä voidaan puhdistaa lakaisukoneella ja pesemällä. Asfaltin tai muun läpäisemättömän pintamateriaalin käyttö vähentää myös maaperää pilaavien aineiden joutumista maaperään. Selvityksessä antamassaan lausunnossa ympäristölautakunta toteaaakin, että kaikkien uusien veneiden talvisäilytyskenttien pinnoite tulisi tehdä läpäisemättömästä materiaalista, kuten asfaltista

Vain alueilla, jossa täyttöjen ja rakennekerrosten alla on paksuja savi- ja silttikerroksia tai täyttö on suoritettu sekalaisilla ylijäämämassoilla, on murskeen tai murskesoran käyttö pintarakenteena hyväksyttävää täytön ja pohjamaan epätasaisesta tiivistymisestä ja painumisesta johtuvan pintarakenteen usein toistuvien korjausten helpomman ja edullisemman suorittamisen takia.

### 9.4. Alueiden rakenteet ja varusteet

Kaikkien uusien talvisäilytysalueiden perusvarustukseen tulisi jatkossa kuulua kunnollinen alueen perusvalaistus. Valaistuksen toteutustapa ja käytetyt valaisintyypit tulee sovittaa talvisäilytysaluetta ympäröivän miljööseen ja kaupunkirakenteen mukaisiksi sekä kokonaisuuteen ja viereisiin alueisiin sopiviksi. Valaistus parantaa alueen käyttökelpoisuutta etenkin syksyisin, kun veneitä nostetaan talviteloille sekä lisää alueen turvallisuudentuntua ja vähentää riskiä veneisiin kohdistuvasta ilkivallasta. Kaikilla talvisäilytysalueilla tulisi myös olla käyttösähkö veneiden huoltotöitä varten ja sähköpisteitä tulisi olla riittävän paljon ja siten sijoitettuna, että pitkät ja epämääräiset, mahdollisia vaaratilanteita aiheuttavat, jatkojohtojen käytöt voidaan välttää.

Kaikille talvisäilytysalueille tulisi myös rakentaa vesijohto ja vesipisteet veneiden kunnostusta ja pesua varten. Suuremmille alueille olisi suositeltavaa rakentaa viemäröidyt veneiden pesupaikat, joilla veneiden liuottimilla tai muilla voimakkailla erikoispesuaineilla tapahtuva pesu voitaisiin hoitaa. Talvisäilytysalueille tulisi myös rakentaa riittävä sadevesiviemäröinti saostus- ja erotuskaivoineen, mikäli se alueen olosuhteet huomioiden on mahdollista.

Ranta-alueille sijoittuvien veneiden talvisäilytysalueiden rantarakenteet tulisi suunnitella ja toteuttaa korkeatasoisiksi, hyvin käyttöä ja veden kuluttavaa vaikutusta kestäviksi sekä ympäröivään kaupunkirakenteeseen sopiviksi. Rantarakenteiden tulisi myös olla kantavia ja mahdollistaa raskaallakin kalustolla liikennöinti rannan läheisyydessä. Jokaisella alueella olisi myös oltava hyvin rakennettu, kestävä, riittävän leveä ja suuren veneen nostokaluston kantava veneiden nostoluiska, joiden luiskajyrkkyys ei saa ylittää kymmentä astetta. Samoin olisi jokaisella alueella oltava hyvin rakennettu, kestävä, riittävän leveä ja raskaankin nostokaluston kantava nostopaikka. Nostopaikalla olisi vesisyvyyden oltava riittävän suuri myös suurimpien veneiden käsittelyä varten. Isommilla alueilla tulisi sekä nostoluiskia että nostopaikkoja olla useita ruuhkautumisen välttämiseksi. Sekä nostoluiskille että nostopaikalle tulisi maa-alueella olla selvä ja riittävän leveä kulkureitti, joka mahdollistaa raskaankin nostokaluston liikumisen. Nostopaikkojen läheisyydessä olisi myös hyvä olla varustelu- ja odotuslaituri veneiden varustelua ja valmistelua varten. Mikäli alueella on säilytyksessä myös purjeventeitä ja alueen rannasta johtaa esteetön väylä merelle, olisi rantaan varattava paikka myös mastonosturia varten.



Kuva 31.  
Talvisäilytysalueiden rantarakenteet ja kulkuväylät tulee mitoittaa raskaan nosto- ja kuljetuskaluston toiminnan mukaisiksi. Sarvaston venesatama.  
Kuva H. Airola.

## 9.5. Palvelut

Talvisäilytysalueiden suunnittelussa tulisi huomioida ja varata mahdollisuudet alueen palvelutarjonnan kehittämiseen ja parantamiseen nykyisestä. Pääosin alueiden oheispalveluiden tuotannon tulisi tapahtua muiden toimijoiden kuin Helsingin kaupungin toimesta. Kaupungin tulee kuitenkin omassa toiminnassaan huomioida palveluiden tarpeet ja alueita suunniteltaessa ja kehitettäessä mahdollistaa yksityisen palvelutoiminnan syntyminen talvisäilytysalueiden yhteyteen. Alueille tulisi mahdollisuuksien mukaan saada myös muita aktiviteetteja ja muuta toimintaa myös ei veneileville kaupunkilaisille.

Suurempien talvisäilytysalueiden yhteyteen tulisi myös olla mahdollista sijoittaa toimitiloja veneiden talvisäilytystoimintaan liittyvää yritystoimintaa varten. Tällaisia toimintoja ovat mm. vene- ja venetarvikealankauppa, venekorjaamot, veneiden nosto- ja kunnostuspalvelut sekä mahdolliset veneiden sisäsäilytystoiminnot ja -tilat.

## 9.6. Ympäristönäkökohdat

EU:n alusjätedirektiivin ja sen mukaisen lainsäädännön voimaantulon myötä kaikkiin satamiin, myös venesatamiin, tulee laatia jätehuoltosuunnitelma. Vaatimus koskee myös satamien yhteydessä olevia veneiden talvisäilytysalueita. Suomen ympäristökeskus on käynnistämässä ohjeiston tekoa uuden lainsäädännön mukaisten suunnitelmien laadinnasta ja sisällöstä. Nämä saattavat aiheuttamaan myös tarpeen tarkistaa Helsingin kaupungin venesatamien jätehuollon ohjeita.

Helsingin venesatamien jätehuollon varusteiden ohje tulee laajentaa koskemaan kaikkia veneiden talvisäilytysalueita. Kaikille talvisäilytysalueille tai niiden välittömään läheisyyteen tulee toteuttaa ohjeen mukainen jätehuoltovarustus, jossa on sekä tavalliselle että ongelmajätteille selkeät ja riittävän suuriksi mitoitettut lajittelu- ja vastaanottopisteet, jotka ovat katettuja ja varustettu maaperää suojaavilla rakenteilla. Kaikkiin ongelmajätepisteisiin tulee lisätä käytetyn jäätymisenestoaineen talteenottomahdollisuus.

Veneiden pesuvesien joutuminen suoraan vesistöön tulisi estää suojaajilla ja johtamalla pesuvedet joko erotus- ja saostuskaivojen kautta viemäriin tai imeyttämällä ne maaperään. Samoin pintavesi- ja kuivatusjärjestelmiin tulisi rakentaa saostus- ja erotuskaivot. Talvisäilytysalueiden saostus- ja erotuskaivojen rakenne ja mitoitusperiaatteet vaativat kuitenkin vielä ympäristöviranomaisilta tarkennuksia ja selvennyksiä ja siksi Suomen ympäristökeskus on käynnistämässä selvitystyön ohjeistuksen laatimiseksi.

Talvisäilytysalueille tulisi toteuttaa tuulensuojaistutuksia pölyämisen sekä maali- ja hiontajätteen tuulen mukana kulkeutumisen estämiseksi. Maali- ja hiontajätteen talteenotto tulee ohjeistaa ja järjestää mm. veneilijöiden kunnostustyön aikana itse suorittamalla talteenotolla ja kovapintaisten alueiden koneellisella lakaisemisella tai pesulla veneiden vesillelaskun jälkeen. Veneiden runkojen puhdistus hiekkapuhaltamalla tulisi talvisäilytysalueilla kieltää kokonaan.

## 9.7. Paloturvallisuus

Paloturvallisuusriskien pienentämiseksi tulisi veneiden talvisäilytysalueilla parantaa ja tarkentaa ohjeita sähkölaitteiden käytöstä veneiden kunnostustöiden yhteydessä sekä etenkin veneiden sisälämmittimien käytöstä talvisäilytysalueella olevissa veneissä. Samoin tulisi kieltää erilaisten tulitöiden tekeminen muualla kuin erikseen sitä varten osoitetuilla paikoilla, joiden sijoittaminen tulee huomioida alueiden suunnittelussa. Alueita suunniteltaessa on myös huomioitava palokujien ja pelastusreittien sijoittuminen, niin että mahdollisen tulipalon syttyessä palo ei pääse leviämään ja pelastusyksiköt pääsevät nopeasti suoraan palopaikalle. Alueiden pelastusreitit olisi käytävä läpi yhdessä pelastusviranomaisten kanssa ja heille olisi toimitettava kartat kaikkien alueiden pelastusreiteistä. Alueita käytettäessä olisi huolehdittava selkeiden ohjeiden ja valvonnan avulla, että veneet sijoitetaan oikein, riittävän leveät, 4-8 metrin levyiset, palokujat pidetään avoimina ja ettei pelastusreittejä tukita. Pelastusreitit ja ajoneuvoliikenteen reitit talvisäilytysalueille tulisi pitää kulkukelpoisina ympärivuoden, myös talviaikana.



Kuva 32.

Veneet tulee sijoittaa talvisäilytysalueelle siten, että veneryhmien väleihin jää riittävän leveät kulkureitit veneiden liikuttelua ja mahdollista pelastustoimintaa varten. Reittien kulkukelpoisuudesta talviaikana tulisi myös huolehtia.

Vattunokan venesatama.

Kuva H. Airola.

Joidenkin palovaarallisten aineiden, kuten nestekaasun, säilyttämisen kieltämisestä veneissä talvisäilytysalueilla tulisi harkita ja osoittaa alueella erilliset tilat palovaarallisten aineiden säilytystä varten. Talvisäilytysalueille voitaisiin sijoittaa nestekaasukaappeja kaasupullojen säilytystä varten ja vaarallisten aineiden säilytystä varten erillinen lukittu kontti. Myös veneiden kattamiseen talviaikana käytettävien suojapeitteiden paloturvallisuuteen tulisi kiinnittää huomiota, kuten pelastuslautakunta lausunnossaan on todennut

Yhdessä seurojen ja järjestöjen kanssa tulisi tiedotuksella ja ohjeistuksella pyrkiä ohjaamaan veneilijöitä turvallisempien toimintatapojen, palovaarallisten materiaalien oikean säilytyksen ja paloturvallisemmista materiaaleista valmistettujen suojapeitteiden käyttöön talvisäilytysalueiden palovaaran pienentämiseksi.

## 10. RATKAISUVAIHTOEHDOT VENEIDEN TALVISÄILYTYKSEEN

Veneiden talvisäilytyksen kehittämiseen ja ongelmien ratkaisuun ei ole olemassa vain yhtä ratkaisumallia. Hyvään lopputulokseen pääsemiseksi on kehitettävä useita eri vaihtoehtoja rinnakkain ja toisiaan täydentäen. Osa vaihtoehtoista toteutetaan suoraan kaupungin rahoituksella, osa osittain seurojen toimesta ja osa yksityisen yritystoiminnan kautta.

Olemassa olevien ja niiden kaltaisten uusien talvisäilytysalueiden rakenteellista ja kaupunkikuvallista tasoa on parannettava, jotta alueita ei koeta kaupunkikuvan rumentajina. Alueet tulee suunnitella ja toteuttaa nykyistä huo-

lellisemmin ja viimeistellymmiin. Samalla alueita pitää kehittää myös paremmin toimiviksi. Toimintaan ja sen kehittämiseen tulee myös kiinnittää enemmän huomiota, esimerkiksi veneiden suojapeitteitä yhtenäistämällä ja venepukkeja kehittämällä.

Venesatama-alueille tulisi saada muutakin toimintaa, mahdollisesti myös ei veneilyä harrastaville kaupunkilaisille. Olisi syytä tutkia mahdollisuus käyttää joitakin talvisäilytyskenttiä kesäaikana esimerkiksi muiden liikuntamuotojen harrastustoimintaan. Entistä avoimemmat ja yhteisiksi vapaa-ajan alueiksi koetut alueet vähentävät veneilevien ja ei veneilevien kaupunkilaisten vastakkain asettelua sekä poistavat mielikuvaa veneilijöiden suljetuista yhteisöistä. Kuntien välisellä yhteistoiminnalla nykyisten kaltaisia alueita voitaisiin kehittää yhteisinä veneilykeskuksina toimintoja keskittämällä ja ohjeita yhtenäistämällä. Alueen kuntien samanlaiset tai samansuuntaiset ohjeet ja käytännöt helpottaisivat niin kuntien kuin veneilijöidenkin toimintaa.

Seuratoimintaa pitää voida kehittää siten, että seurojen toiminnan edellytykset taataan ja niiden jäsenistölleen sekä ulkopuolisille tarjoamien palveluiden kehittämiseksi voidaan luoda puitteet. Kaupallisen veneiden talvitelakointitoiminnan toimintaedellytykset sekä alan kehittäminen pitää turvata. Maankäytön suunnittelussa tulee varata toimintaa varten riittävästi sopivia ranta-alueilla sijaitsevia tonttialueita. Menetelmiä ja vaihtoehtoja pitää voida kehittää, muun muassa korkeavarastoinnin käyttö pienempien veneiden talvitelakoinnissa on varteen otettava vaihtoehto. Sisäsäilytystä pitää kehittää ja esimerkiksi vanhojen sopivien varastorakennusten muuttamista tähän tarkoitukseen tutkia.

### 10.1. Nykyisten talvisäilytysalueiden käytön tehostaminen

Nykyisten talvisäilytysalueiden käyttöä voidaan osittain tehostaa kunnostamalla alueita luvussa 8 esitettyllä tavalla, parantamalla alueiden kantavuutta ja veneiden säilytyskenttien pintarakennetta sekä selkeyttämällä alueiden tilanjakoa. Joidenkin talvisäilytysalueiden kapasiteettia voidaan myös parantaa laajentamalla veneiden talvisäilytyskenttiä.

Pysyviä laajennuksia voidaan toteuttaa ainakin Sirpalesaaren kaakkoisrantaan venevajan kaakkoispuolelle sekä Liuskasaaren länsirannan pohjoisosaan ja itärantaan venevajan itä- ja kaakkoispuolelle. Tilapäisiä laajennusalueita, joita voidaan käyttää niin kauan, kun alueet ovat nykyisessä käytössä, voitaisiin toteuttaa ainakin Koivusaaren itäisen alueen eteläosan täyttömaa-alueelle ja läntisen alueen pohjoisosaan sekä Rajasaaren eteläosan alueelle. Näillä laajennuksilla saadaan n. 50-60 pysyvää ja n. 150 tilapäistä veneiden talvisäilytyspaikkaa lisää.

Voitaisiin myös tutkia mahdollisuudet toteuttaa joitakin pieniä talvisäilytysalueiden laajennuksia viereisten puistojen ja viheralueiden suuntaan monikäyttöisinä alueina. Muun muassa Sarvaston venesataman viereisen Sarvaston aluepuiston laitaa olisi mahdollista toteuttaa yhdessä rakennusviraston kanssa asfaltoitu kenttä, joka purjehduskauden aikana toimisi kovapintaista kenttäaluetta vaativien pelien, kuten sählyn tai katukoriksen, pelikenttinä. Vastaavasti venesataman nykyisiä talvisäilytyskenttiä voitaisiin peruskorjata samalla tavoin palvelemaan kesäaikaista käyttöä.

## 10.2. Uudet mahdolliset talvisäilytysalueet kaupungin alueella

Maankäytön suunnittelussa jo suunniteltujen ja ehdotettujen, luvussa 8 esitettyjen, uusien alueiden lisäksi Helsingin kaupungin alueella olisi mahdollista tutkia nykyisen Marjaniemen Niittyrannan alueen molemmin puolin olevan ranta-alueen ottaminen veneiden talvisäilytystoimintaan, kun Vartiokylänlahden venesataman (Puotila) alueen asemakaavan muutostyö käynnistyy. Mikäli nykyisen veneiden talvisäilytysalueen pohjoisosan paikalle sijoitetaan uutta asuntotuotantoa sekä venesatamaa ja talvisäilytysaluetta siirretään etelämäksi, tulisi samassa yhteydessä koko Maarlahden ranta-alue rakentaa korkeatasoiseksi veneilyalueeksi ja lahden länsiranta oikaista. Tällöin tälle alueelle voitaisiin sijoittaa noin 150-200 uutta veneiden talvisäilytyspaikkaa. Samassa yhteydessä voitaisiin myös parantaa ranta-alueiden virkistyskäyttömahdollisuuksia ja toteuttaa virkistyskäyttöä palveleva rantakäytävä aina Koivuniemeen asti.

Myös Kipparlahden venesataman alueelle voitaisiin tutkia sijoitettavaksi pieni veneiden talvisäilytysalue lahden pohjoisrannalle. Lahden pohjoisranta voitaisiin oikaista ja lahden pohjukassa oleva venesataman sisin satama-allas täyttää nykyiseen ensimmäiseen laituriiin asti venesataman peruskorjauksen sekä laitureiden ja rantamuurien uusinnan yhteydessä.

Vuosaassa tulisi myös tutkia mahdollisuutta sijoittaa uusia veneiden talvisäilytysalueita Vuosaarenlahden alueelle. Lahden alueelle on tulossa ainakin kaksi suurta venesatamaa, joiden yhteyteen on suunniteltu kolmea talvisäilytysaluetta, joihin voidaan sijoittaa kuitenkin alle puolet venesatamien venemääristä. Veneiden talvisäilytyksen määrän lisäämistä lahden ranta-alueelle tulisi tutkia, koska yleiskaavaehdotuksesta on poistettu sinne ehdotettu asuntoaluevaraus. Samoin tulisi myös tutkia mahdollisuus sijoittaa ranta-alueelle venesatama sekä tätä venesatamaa palveleva veneiden talvisäilytysalue.

Tulisi myös tutkia mahdollisuus sijoittaa veneiden talvisäilytystoimintaa Vuosaaren uuden sataman alueelle ja sen vieressä sijaitsevalle työpaikka-alueelle. Sataman alueen osalta voitaisiin käyttää tilapäisesti niitä osia alueesta, joita satamatoiminta ei vielä sillä hetkellä tarvitse omaan käyttöönsä. Pysyviä talvisäilytyspaikkoja voitaisiin toteuttaa sataman vieressä sijaitsevalle työpaikka-alueelle, jonka yhtenä toimintana tulisi suunnittelun yhteydessä tutkia veneilyyn liittyvän yritystoiminnan tarvitsemien toimitilojen sijoittaminen alueelle, mikäli Helsingin Sataman lausunnossaan ensisijaisena pitämien kaupallista satamatoimintaa palvelevien yritysten toimitilarive ei täytä koko työpaikka-alueen.

Tilapäisinä veneiden talvisäilytysalueina voitaisiin myös käyttää satama- ja varastotoiminnasta vapautuvia vanhojen tavarasatamien alueiden sellaisia osia, joissa alueiden rakentaminen ei ala välittömästi satamatoiminnan poistumisen jälkeen. Tällainen alue voisi sijaita esimerkiksi Verkkosaaren tai Hermanninrannan alueella sekä Jätkäsaaren alueella. Voitaisiin myös tutkia mahdollisuutta sijoittaa venealan yritysten tarvitsemia toimitiloja Kulosaaren sillan pohjoispuolella satamakäytöstä poistuvalla Sörnäisten sataman nykyisin käyttämälle alueelle.

Olisi myös hyvä tutkia mahdollisuutta kehittää Hernesaaren alueesta pitemmällä aikajänteellä veneilyä palveleva alue, johon voitaisiin osoittaa mm.

veneilyä palvelevaa yritystoimintaa kuten veneiden korjaamo- ja telakkatoimintaa sekä veneiden talvisäilytystä. Tällainen keskeisellä paikalla sijaitseva alue tukisi hyvin Hernesaaren kärkeen suunnitellun veneilykeskuksen toimintaa ja parantaisi alueella jo nykyisin olevien korjaamo- ja telakointialan yritysten toimintamahdollisuuksia sekä loisi mahdollisuuksia uusien yritysten tuloon alueelle.

## 10.3. Uudet mahdolliset alueet kaupungin rajojen ulkopuolella ja kuntien välinen yhteistyö

Kaupungin rajojen ulkopuolella sijaitsevaa helsinkiläisten veneiden talvisäilytystä varten paras ja helpoimmin käyttöön saatava alue on Kirkkonummella Strömsby. Tämä Strömsbyvikenin eteläpuolinen alue on jo osittain Helsingin kaupungin omistama, osin omistukseen tulossa. Alueen maaperä on kantavaa, osa alueesta olisi helposti käyttöön otettavissa. Alueelle on hyvät tieyhteydet sekä hyvä väylä ja veneiden nostopaikat ovat helposti toteutettavissa. Lisäksi lahden pohjoispuolella on Kirkkonummen kunnan venesatama, jonka toimintaa venealan yritystoiminta tukisi. Kirkkonummen kunta on myös laatimassa asemakaavaa Strömsbyn alueen pohjoisosaan ja sen pohjoispuoliselle alueelle ja veneilyyn liittyvä toiminta olisi myös tämän asemakaavan tavoitteita tukevaa ja alueella voimassa olevan yleiskaavan mukaista. Alueelle voisi sijoittua useita venealan yrityksiä, jotka voisivat vastata osasta alueen investoinneista, osan jäädessä kaupungin ja alueelle tulevien seurojen vastuulle. Pitkällä aikajänteellä alueelle olisi mahdollista sijoittaa talvisäilytykseen jopa yli tuhat venettä. Muutamat venealan yrittäjät ovat jo ilmaisseet mielenkiintonsa aluetta kohtaan. Liikuntavirasto on teettänyt alueen kehittämisestä ideasuunnitelman, josta kerrotaan tarkemmin luvussa 12 toimenpide-ehdotukset. Satamalautakunta vastustaa lausunnossaan Strömsbyn alueen kehittämistä veneilykeskuksena, koska Helsingin satama haluaisi sijoittaa sinne bulkkisataman.

Kaupunkirakenteen tiivistyessä ja ranta-alueiden maankäytön muuttuessa tulee alueiden osoittaminen veneiden talvisäilytykseen kaupungin rajojen sisäpuolelta olemaan entistä vaikeampaa. Tämä kehitys johtaa siihen, että talvisäilytykseen on etsittävä osaratkaisuna alueita myös kaupungin rajojen ulkopuolelta. Koska rakentamisen ja maankäytön kehitys on samansuuntaista myös Helsingin naapurikunnissa tulee veneiden talvisäilytys tulevaisuudessa muodostumaan ongelmalliseksi koko pääkaupunkiseudun alueella. Siksi olisi välttämätöntä, että ratkaisuja pyritään etsimään yhteistyössä naapurikuntien, etenkin Espoon ja Vantaan kaupunkien, sekä Sipoon ja Kirkkonummen kuntien, mahdollisesti myös Porvoon kaupungin kanssa. Veneiden talvisäilytystoiminnan alueellisen kapasiteetin riittävyyden varmistamiseksi olisi tulevaisuudessa tarpeen saada aikaan, Kirkkonummen Strömsbyn tapaan, laajempi talvisäilytysalue myös Helsingin itäpuolelle. Tällaiset laajemmat yhteiset veneilypalveluita tarjoavat alueet toisivat myös sijoittumiskunnilleen mahdollisuuden järjestää kunnan alueelle uutta elinkeinotoimintaa uusien yritysten muodossa.

Pienten, perävaunulla kuljetettavien veneiden talvisäilytysalueen voisi sijoittaa myös kauempana rannasta sijaitsevalle alueelle sisämaahan, esimerkiksi teollisuus- tai varastoalueelle. Tällaisen alueen tulisi kuitenkin olla aidattu ja vartioitu sekä ilkvallan ja varkauksien estämiseksi sijoittua varasto- tai muun vastaavan toiminnan yhteyteen ja sijaita paikassa, jossa on riittävän hyvä sosiaalinen kontrolli.





Kuva 33.  
Kauemmas rannasta voidaan helposti kuljettaa vain pieniä, venetrailerilla tai kuorma-autolla kuljetettavia veneitä. Suurten veneiden kuljettaminen talvitelakoitavaksi pois rannan läheisyydestä ei ole järkevää siirtojen vaatiman erikoiskaluston, korkeiden kustannusten ja vaurioitumisriskien vuoksi. Vartiokylänlahden venesatama. Kuva H. Airola.

#### 10.4. Muut vaihtoehdot

##### Sisäsäilytystilat

Veneiden sisätiloissa tapahtuvan talvisäilytyksen kysyntä ja suosio on kasvanut voimakkaasti viimeisen 10-15 vuoden kuluessa ja sisäsäilytystilojen kysyntä on nykyisellään huomattavasti suurempaa kuin niiden tarjonta. Suosion kasvun syinä ovat veneiden elektroniikan ja muiden laitteistojen lisääntyminen ja niiden vaatiman huollon kasvu sekä tarve säilyttää venettä hallituissa ja valvotuissa olosuhteissa. Tarvetta on sekä lämpimiin että kylmiin varastotiloihin, sillä puuveneitä ei voi säilyttää lämpimissä sisätiloissa. Olisi myös syytä tutkia mahdollisuutta säilyttää pienempiä veneitä sisätiloissa pinta-alaa säästävällä tavalla useissa tasoissa korkeavarastoissa, mikäli sopivia tiloja saataisiin tällaiseen käyttöön. Lisäksi vaihtoehtona veneiden sisäsäilytyksen järjestämiseen voisi olla myös säilytystila osana muuhun tarkoitukseen toteutettua rakennuskompleksia.

Veneiden sisätiloissa tapahtuva säilytys on selkeästi yritystoimintapohjalta järjestettävä veneiden talvisäilytysmuoto, jota ei ole tarkoituksenmukaista järjestää kaupungin toimesta. Kaupungin tulisi kuitenkin omassa toiminnassaan huomioida tämän yritystoiminnan vaatimukset ja tarpeet etenkin maankäytön suunnittelussa ja kiinteistötoimessa.

Pelkkä veneiden talvisäilytystoiminta sellaisenaan on kuitenkin kaupallisesti heikosti kannattavaa, mutta muun liiketoiminnan rinnalla ja sitä täydentävänä parantaa yritysten toimintamahdollisuuksia sekä laajentaa niiden palvelutarjontaa. Yritysten kannalta toiminnan säilyminen ja kehittäminen vaatisi riittävän suuria, rakentamiskelpoisia, ranta-alueille sijoituvia tontteja tai alueita, joiden vuokrataso ei olisi liian korkea, jotta toiminta olisi talou-



Kuva 34.  
Veneiden purjehduskauden ulkopuolella tapahtuvaa säilytystä useammassa tasossa erikseen tätä tarkoitusta varten toteutetussa ranta-alueella sijaitsevassa hallissa Floridassa Yhdysvalloissa. Kuva A. Rauramo.

dellisesti kannattavaa. Nykyisten veneiden koko ja laitteistojen laatu vaatisivat riittävän suurten ja käytännöllisten hallitilojen rakentamista tai vuokraamista. Koska yrityskoko alalla on pienyritysvaltainen ei yrityksillä ole mahdollisuuksia kalliisiin ja suuriin investointeihin ilman pitkäaikaisia ja kohtuuhintaisia vuokrasopimuksia.

Tilapäisinä veneiden sisäsäilytystiloina voitaisiin käyttää satama- ja varastotoiminnasta vapautuvien vanhojen tavarasatamien alueilla sijaitsevia varastotoiminnasta vapautuvia varastorakennuksia. Ainakin niillä alueiden osilla, joissa rakentaminen ei ala välittömästi satama-toiminnan poistumisen jälkeen rakennuksien vuokrausta lyhytaikaisinkin vuokrasopimuksin venealan yrittäjille olisi syytä harkita

##### Maanalaistilat

Eri yhteyksissä on tuotu esille mahdollisuus käyttää maanalaistiloja veneiden talvisäilytystoimintaan. Etuina maanalaistilojen käytössä olisi ranta-alueiden maapinta-alan vapautuminen talonrakentamiseen ja muuhun parempaa taloudellista tulosta tuottavaan toimintaan, veneilyn kielteisesti suhtautuvien mielestä talvisäilytyksessä olevien veneiden aiheuttaman esteettisen haitan poistuminen, sekä veneiden säilytys sisätiloissa hallituissa olosuhteissa pois säiden armoilta. Maanalaistilojen veneiden talvisäilytystoimintaan ottamiseen liittyy kuitenkin ongelmia. Väestösuojiksi tarkoitettut tilat on kyettävä tyhjentämään 24 tunnin kuluessa, eikä niiden lattioihin tai muihin rakenteisiin saa joutua öljyä, liuottimia tai kaasuuntuvia tai palavia nesteitä. Veneiden talvisäilytys ja kunnostaminen maanalaistiloissa vaatisi myös mm. erillisten kunnostuspaikkojen ja tilojen palo-osastoinnin rakentamista, sekä tehokkaan ilmastoinnin ja sammutusjärjestelmän toteuttamista sekä palamattomien pintamateriaalien käyttöä. Veneiden säilytystiloissa ei myöskään saa varastoida

palavia nesteitä tai muita palavia aineita, vaan niille tulisi toteuttaa erillinen varasto. Koska maanalaistilojen rakentaminen on muutenkin kallista, nousivat kustannukset venepaikkaa kohti huomattavan korkeiksi. Huolto- ja kunnostustöiden tekeminen voidaan tietysti kieltää maanalaistiloissa ja pesu- ja kunnostuspaikat sekä varastotilat toteuttaa venesatamien yhteyteen maanpinnalle. Tämä ratkaisun vaatisi kuitenkin varsin suuren alueen varaamista kunnostusalueeksi venesataman yhteyteen ja aiheuttaisi pesu- ja kunnostuspaikkojen ruuhkautumisen syksyisin ja keväisin. Näin ollen maanalaistilojen käyttöä veneiden talvisäilytykseen ei voida ainakaan laajassa mitassa pitää realistisena vaihtoehtona.

### Talvisäilytys vedessä

Helsingin kaupungin liikuntavirasto on myös selvittänyt mahdollisuutta veneiden säilyttämiseksi vedessä yli talven kuten muualla, mm. Yhdysvalloissa suurten järvien alueella, on pienessä määrin menetelty. Tähän liittyen VTT valmistustekniikka teki liikuntaviraston toimeksiannosta 1998-99 tutkimuksen veneiden talvisäilytyksestä meressä. Tutkimusten mukaan vedessä säilyttäminen on teoriassa mahdollista, mutta siihen sisältyy riskejä mm. laitteistovaurioiden ja sääolosuhteiden osalta, jonka takia vakuutusyhtiöt ja vakuutusyhtiöiden venevahinkotoimikunta pitävät sitä huonona menettelynä, eivätkä korvaa veneille talvella jäissä aiheutuneita vahinkoja. Näin ollen on todettu, että veneiden vedessä tapahtuva talvisäilytys ei ole realistisesti vartenotettava vaihtoehto. Koska veneet joka tapauksessa täytyy nostaa maihin rungon puhdistusta ja kunnostusta varten keväällä, tarvittaisiin tätä toimintaa varten lähes vastaavan venemäärän talvisäilytysaluetta vastaavan kokoinen alue. Veneiden rungon puhdistus ja kunnostus on välttämätöntä, koska pohjien käsittelyyn käytetyt antifoulingmaalit ovat muuttuneet heikkotehoisemmiksi ja niiden käyttö on vähentynyt, jonka takia joillain lämpimämpien ilmasto-olosuhteiden alueilla on alettu veneitä säilyttää kokonaan maissa.



Kuva 35.  
Venepaikka kyllä, mutta ei kuitenkaan vedessä. Vene nostettu pois vedestä fouling-ilmion vähentämiseksi Floridassa.  
Kuva A. Rauramo.

## 11. SELVITYKSESTÄ ANNETUT LAUSUNNOT

Helsingin kaupungin liikuntalautakunta käsitteli veneiden talvisäilytysselvitystä kokouksessaan 15.10.2002 ja päätti hyväksyä sen sekä pyytää siitä lausunnot Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelu-, kiinteistö-, pelastus-, rakennus-, satama-, ympäristö- ja yleisten töiden lautakunnilta, Uudenmaan- ja Itä-Uudenmaanliitoilta, Helsingin kaupunkien veneseurojen neuvottelukunnalta (HELVENE) sekä Venealan keskusliitto Finnboat ry:ltä. Lisäksi liikuntavirasto pyysi selvityksestä lausunnon Helsingin Kaupunginosayhdistysten Liitto HELKA ry:ltä.

24.3.2003 mennessä lausunnot saatiin lausunnot kaikilta Helsingin kaupungin lautakunnilta, Uudenmaan- ja Itä-Uudenmaanliitoilta, Helsingin kaupunkien veneseurojen neuvottelukunnalta sekä Helsingin Kaupunginosayhdistysten Liitto HELKA ry:ltä. Vain Venealan keskusliitto Finnboat ry ei antanut lausuntoa selvityksestä, koska katsoi, että selvityksessä on huomioitu venealan yritysten tarpeet ja tuotu esiin yritysten toimintaan Helsingissä liittyvät ongelmat. Myös ehdotettuja toimenpiteitä sekä Helsingin kaupungin ja yrittäjien yhteistoiminnan lisäämistä ja tiivistämistä Venealan keskusliitto piti hyvänä.

Lausunnoissa selvitystä luonnehditaan erittäin laajaksi ja perusteelliseksi sekä hyödylliseksi ja tarpeelliseksi raportiksi, jossa on ansiokkaasti tarkasteltu veneiden talvisäilytykseen ja venepaikkoihin liittyviä ongelmia. Selvityksen katsotaan myös toimivan hyvänä lähtökohtana tarvittavia toimenpiteitä kehitettäessä ja olevan erinomainen pohja tulevalle suunnittelulle. Lausunnoissa pidettiin myös hyvänä, että veneiden talvisäilytystä on selvitetty laajasti ja todettiin, että veneiden talvisäilytys on tärkeä asia, jota pitäisi edelleen miettiä ja suunnitella.

Useimmissa lausunnoissa veneiden katsotaan myös kuuluvan Helsingin merelliseen ilmeeseen ja kaupunkikuvaan luontevasti ympäri vuoden – keuhkain vedessä ja talvisin maalla suojattuina ja veneiden talvisäilytyksen olevan oleellinen osa venesatamatoimintaa. Samoin Helsingin merellisyyden korostaminen tarkoittaa mm. veneiden talvisäilytyksen kaltaisten kysymysten ratkaisemista.

Lausunnoissa todetaan myös, että veneiden talvisäilytyspaikkoja on riittämättömästi kysyntään, tarpeeseen ja venesatamien venepaikkoihin verrattuna ja huoli talvisäilytyspaikkojen saamisesta on perusteltu. Ongelmana alueiden saamiseen talvisäilytystoimintaan kiinteistölautakunta toteaa olevan, että talvisäilytysalueet kilpailevat tilasta paremmin tuottavien toimintojen kanssa. Tonttien varaaminen veneily-yrityksille on osoittautunut ongelmalliseksi, yritystoiminta on pienimuotoista ja investointikyvyiltään melko heikkoa.

Sekä satamalautakunta että kiinteistölautakunta toteavat, että selvityksessä ei ole esitetty riittävästi konkreettisia ehdotuksia.

### Maankäytön suunnittelu ja kaupungin kiinteistötoimi

Maankäytön suunnittelussa tulisi jatkossa aina huomioida myös veneiden talvisäilytyksen tarpeet. Kun kaavoituksen yhteydessä suunnitellaan uusia venesatamia tai olemassa olevien satamien laajentamista, tulisi jokaisessa asemakaavassa myös osoittaa, kuinka kunkin venesataman veneiden talvisäilytys on tarkoitus hoitaa. Mikäli veneiden talvisäilytykseen liittyvää ongelmaa ei saada ratkaistua saatetaan tulevaisuudessa joutua tilanteeseen, jossa uusien venesatamien toteuttaminen lykkääntyy tai tulee kyseenalaiseksi.

Maankäytön suunnittelussa tulee uudet talvisäilytysalueet myös osoittaa selkeästi talviajaksi talvisäilytystoimintaan tarkoitetuiksi alueiksi ja alueiden pysyvyydestä pitäisi olla riittävän suuri varmuus. Ainoastaan varmuus alueen käyttötarkoituksen pysyvyydestä mahdollistaa alueiden pitkäjänteisen kehittämisen ja riittävät investoinnit alueiden kaupunkikuvallisen tason, toiminnallisen kehittyneisyyden sekä rakenteellisen ja palveluiden tason takaamiseksi.

Maankäytön suunnittelun ja alueiden toteutuksen yhteydessä **tulisi tutkia seuraavien alueiden osalta mahdollisuudet** veneiden talvisäilytysalueiden sijoittamiseksi ja veneilypalveluiden parantamiseksi alueilla.

- **Vartiokylänlahden venesataman** alueen asemakaavan muutostyön yhteydessä mahdollisuus muodostaa **nykyisen venesataman ja Maarlahden ranta-alueiden** alueelle korkeatasoinen veneilykeskus, joka mahdollistaisi venesatamatoimintojen lisäksi venealan yritystoiminnan jatkumisen alueella sekä kookkaan ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisen veneiden talvisäilytysalueen toteuttamisen venesataman yhteyteen.

- **Kipparlahden venesataman** alueelle voitaisiin tutkia sijoitettavaksi pieni veneiden talvisäilytysalue lahden pohjoisrannalle. Lahden pohjoisranta voitaisiin oikaista ja lahden pohjukassa oleva venesataman sisin satama-allas täyttää nykyiseen ensimmäiseen laituriin asti venesataman peruskorjauksen sekä laitureiden ja rantamuurien uusinnan yhteydessä.

- Vuosaaressa mahdollisuus sijoittaa uusia veneiden talvisäilytysalueita **Vuosaarenlahden alueelle**. Alueelle tulossa olevien venesatamien yhteyteen suunnitelluille talvisäilytysalueille voidaan sijoittaa alle puolet venesatamien venemääristä ja siksi talvisäilytysalueiden lisääminen olisi tärkeää. Koska yleiskaava 2002 ehdotuksesta on poistettu lahden länsirannalla ollut asuntoaluevaraus olisi joitain osia tästä alueesta mahdollista hyödyntää venesatama ja veneiden talvisäilytys alueiden laajentamiseen.

- Mahdollisuus **Hernesaaren kärjen alueen** kehittämiseksi veneilyä palvelevana alueena, johon voitaisiin osoittaa mm. veneilyä palvelevaa yritystoimintaa kuten veneiden korjaamo- ja telakkatoimintaa sekä veneiden talvisäilytystä. Keskeisellä paikalla sijaitseva alue tukisi hyvin Hernesaaren kärkeen suunnitellun veneilykeskuksen toimintaa ja parantaisi alueella jo nykyisin olevien korjaamo- ja telakointialan yritysten toimintamahdollisuuksia.

- Mahdollisuus sijoittaa **Vuosaaren uuden sataman vieressä** sijaitsevalle työpaikka-alueelle veneilyyn liittyvän yritystoiminnan tarvitsemia toimitiloja sekä yritysten harjoittamaa veneiden talvisäilytystoimintaa, mikäli Helsingin Sataman lausunnossaan ensisijaisena pitämien kaupallista satamatoimintaa palvelevien yritysten toimitilarive ei täytä koko työpaikka-alueetta.

- Sataman alueen osalta voitaisiin tutkia mahdollisuus käyttää tilapäisesti veneiden talvisäilytykseen niitä alueen osia, joita satamatoiminta ei vielä sillä hetkellä tarvitse omaan käyttöönsä.

- **Satama- ja varastotoiminnasta** vapautuvia vanhojen tavarasatamien alueiden sellaisia osia, joissa alueiden rakentaminen ei ala välittömästi satamatoiminnan poistumisen jälkeen voitaisiin käyttää tilapäisinä veneiden talvisäilytysalueina. Tällaisia alueita voisi sijoittaa muun muassa Verkosaaren sekä Sörnäisten ja Jätkäsaaren satamien alueelle. Voitaisiin myös tutkia mahdollisuutta sijoittaa venealan yritysten tarvitsemia toimitiloja Kulosaaren sillan pohjoispuolella satamakäytöstä poistuvalla Sörnäisten sataman nykyisin käyttämälle alueelle.

- Tilapäisinä veneiden sisäsäilytystiloina voitaisiin käyttää satama- ja varastotoiminnasta vapautuvien vanhojen tavarasatamien alueilla sijaitsevia varastotoiminnasta vapautuvia varastorakennuksia. Ainakin niillä alueiden osilla, joissa rakentaminen ei ala välittömästi satamatoiminnan poistumisen jälkeen rakennuksien vuokrausta lyhytaikaisinkin vuokrasopimuksin venealan yrittäjille olisi syytä harkita

Maankäytön suunnittelussa ja kaupungin kiinteistötoimessa tulisi huomioida venealan yritystoiminnan tonttien ja toimitilojen tarve varaamalla tähän toimintaan riittävästi sopivia ranta-alueilla sijaitsevia tonttialueita. Näin kyetään varmistamaan veneiden kaupallisten korjaus-, telakointi- ja talvisäilytyspalveluiden säilyminen ja riittävyys kaupungin alueella. Samoin olisi huomioitava ammattikäytössä olevien veneiden tarvitsemien telakointi-, huolto- ja talvisäilytysmahdollisuuksien säilyminen kaupungin alueella.

### Nykyisten alueiden parantaminen

Nykyisten veneiden talvisäilytysalueiden käytön tehostaminen, alueiden kaupunkikuvallisen tason parantaminen sekä talvisäilytysalueiden rakenne- ja varustetason nostaminen tulisi aloittaa mahdollisimman pian. Parannustöiden suunnittelun yhteydessä tulisi myös tutkia aluekohtaisesti mahdollisuudet olemassa olevien talvisäilytysalueiden laajentamiseen. Laajentamismahdollisuudet tulisi tutkia erityisesti luvussa 10.1.mainttujen Sirpalesaaren, Liuskasaaren, Koivusaaren ja Rajasaaren sekä Sarvaston ja muiden vastaavien alueiden osalta.

### Alueet kaupungin rajojen ulkopuolella ja kuntien välinen yhteistyö

Kirkkonummen Strömsbyn yleiskaavassa satamatoiminnalle varatun alueen ulkopuolista aluetta tulisi ryhtyä mahdollisimman pian kehittämään veneilyä palvelevana yritysalueena.

Strömsbyn alue sijaitsee Kirkkonummen kuntakeskuksesta Upinniemientietä noin seitsemän kilometriä etelään meren rannalla tai sen välittömässä tuntumassa. Alueen keskiosa on jo Helsingin kaupungin omistuksessa ja pohjois- ja eteläosien siirtymisestä kaupungin halluun on solmittu esisopimus maa-alueet tällä hetkellä omistavan Strömsby Investin kanssa. Pohjoisessa alue rajautuu Strömsbyvikenin pohjukkaan, jonka pohjoisrannalla sijaitsee nykyinen Kirkkonummen kunnan Kantvikin pienvenesatama. Kirkkonummen kunta on laatinut vastikään Kantvikin alueen ideasuunnitelman, jonka ranta-alueelle painottuvalla asuinrakentamisella ja venesataman laajentamisella tulee olemaan myös vaikutusta Strömsbyn alueen maisemakuvaan. Alueen itäpuolella on Kirkkonummen kunnan kaavailema uusi Strömsbyn kartanon asuntoalue ja kaakkoispuolella Gyproc Oy:n tehdasalue. Länsipuolella aluetta sijaitsee Helsingin Sataman jo nyt hallinnoima Kantvikin satama-alue sekä muutamia yksityisiä huvilatontteja. Alueen keskikohdassa sijaitsee jylhä ja korkea Kasaberget, jonka laella on useita muinaishautoja. Muutoin metsäisen alueen keskellä oleva kaupungin jo nyt omistama alue on hakattu suurimmalta osalta lähes paljaaksi. Alueen maaperä on pääosin kallioista ja kantavaa ja sinne on hyvät tieyhteydet sekä hyvä väylä.

Alueella on voimassa Kirkkonummen yleiskaava vuodelta 1997, jossa alueelle on osoitettu nykyisen satama-alueen kohdalle satama-alue ja muulle alueelle yritystoiminnan aluetta, virkistysaluetta ja venesatama-alue. Kasaberget on jätetty yleiskaavan ulkopuolelle.

Liikuntavirasto on teettänyt Strömsbyn alueen kehittämisestä ideasuunnitelman, jonka suunnittelualueesta on rajattu pois yleiskaavan mukainen satama-alue. Alueella sijaitsee satamaan liittyvä sementtiasema siiloinen ja kulje-tusluiskineen, mutta se ei estä maankäytön kehittämistä satama-alueen ympäristössä veneilyä palvelevaksi yritysalueeksi.

Suunnitelmassa on alueen Strömsbyvikenin etelärannalle sijoitettu venesatama. Venesataman rantaviiva suoritetaan rakentamalla länsipuolen ranta rantamuurina ja itäpuoleinen ranta rakennetaan rantapenkereenä. Venesataman venepaikat sijaitsevat ponttonilaitureilla, joiden yhteispituus on noin 380 m. Sataman keskiosa on suunniteltu pienveneiden nostoa ja laskua varten teräsbetonirakenteinen veneluiska.

Satama-alueelle johtavan Strömsbyntien varteen ehdotetaan sijoitettavaksi veneilyä palvelevaa yritystoimintaa. Hallien koko tulee olla vähintään 1500 kem<sup>2</sup>. Yritysten asiakkaiden suuremmat veneet on taloudellisesti järkevintä nostaa satama-alueen kärkeen vain aluevarauksena esitetyn nostopaikan kautta.

Veneiden talvisäilytyskentät on sijoitettu Kasabergetin eteläpuolelle alueen keskiosaan metsähakkuualueelle, josta on välitön yhteys eteläisen merenrannan nostolaiturille ja uimarannalle. Talvisäilytysalueen ajatuksena on ympäri vuoden toimiva malli, jolloin säilytyskentät muuttuvat kesäaikana karavaanarialueiksi. Kesätoimintaa tukemaan voitaisiin ranta-alueelle sijoittaa vuokramökkejä nykyisten rantarakennusten lomaan. Veneiden talvisäilytysalueiden kokonaispinta-ala on noin 3,0 ha.

Tällöin alueelle mahtuisi yhteensä noin 650 venettä ja sinne olisi sijoitettavissa noin 500 vaunupaikkaa.

Talvisäilytysalueelle sijoitettavien veneiden nostoa varten on alueen lounaisosassa sijaitsevaan Kolsargropin poukamaan sijoitettu nostolaituri. Teräsbetonisen nostolaiturin yhteyteen on sijoitettu teräsbetoninen veneluiska. Nostolaiturin edusta on altis tuulelle, joten nostolaituri edellyttää aaltosuojausta. Laiturin suojaksi on suunniteltu noin 100 m pitkä pengeraallonmurtaja, jonka suojan puolelle on suunniteltu kiinteä rantalaituri. Nostolaiturin länsipuolelle osoitetaan uimaranta-alue, joka on vapaasti kaikkien käytettävissä.

Alustava arvio venesataman rakennustöiden kustannuksista on noin 2,2 milj. €, talvisäilytys- / karavaanarialueen rakennustöiden kustannuksista on noin 1,0 milj. € ja nostolaiturin, veneluiskan sekä pengeraallonmurtajan rakennustöiden kustannuksista on noin 0,8 milj. € (alv. 0 %). Arvioituissa kustannuksissa ei ole otettu huomioon venesataman tuloväylän syventämisestä, sataman kerhorakennuksesta, talvisäilytys-/karavaanarialueen maisemointi- ja istutustöistä sekä alueen huoltorakennuksista aiheutuvia kustannuksia. Osasta alueelle tehtävien investointien kustannuksista mm. rakennusten osalta vastaavat alueelle sijoittuvat veneseurat ja yrittäjät. Alueelta ei ole suoritettu pohjatutkimuksia, joten yleisuunnitelman laadinta, jatko-suunnittelu ja alustavien kustannusten tarkistaminen edellyttää täydennystutkimuksia.

Käynnistetään neuvottelut naapurikuntien kanssa kuntien yhteisen sisämaahan sijoitettavan veneenkuljetusperävaunulla kuljetettaville pienille veneiden tarkoitetun talvisäilytysalueen aikaan saamiseksi. Alueen tulisi sijaita hyvien kulkuyhteyksien päässä ja kohtuullisen matkan päässä merenrannasta esimerkiksi teollisuus- tai varastotoimintoja sisältävällä työpaikka-alueella. Tällaisella alueella veneiden säilytys voisi tapahtua myös osittain sisätiloissa ja mahdollisesti korkeavarastointina.

### Yhteistyöryhmä

Veneiden talvisäilytystoiminnan kehittämisen varmistamiseksi tulisi asettaa Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelu-, kiinteistö-, rakennus- ja liikuntavirastojen sekä Helsingin Sataman välinen työryhmä, johon virastot nimittäisivät edustajansa. Työryhmän tehtävänä olisi toimia virastojen välisenä yhteistyöelimenä veneiden talvisäilytyksen ja kaupallisten veneilypalveluiden kehittämisessä sekä varmistaa, että kaikki virastot huomioivat toiminnassaan veneiden talvisäilytysalueiden ja -paikkojen riittävyyden suhteessa venepaikkojen määrään sekä kaupallisten veneilypalveluiden toimintaedellytysten kehittämisen mahdollisuudet.

## Julkaistut

- Aalto T.  
*Helsingin kaupungin urheilu- ja ulkoiluhallinto 1919-1969*  
*Helsingin kaupungin julkaisu nro 22, Helsinki 1969*
- Degerman Tom – Grandell Nina – Jalasto Petri  
*Helsingin kaupungin vesiliikenneselvitys*  
*Helsingin kaupungin ulkoilu- ja urheiluviraston julkaisu 1988 A2,*  
*Helsinki 1988*
- Gordon D. - Heinonen P. - Kare P. - Kaunisto K. - Lahti M. - Marttila M.  
- Olin J. - Oukari T. - Tawastsjerna I. - Tiitola S. - Vuorinen J. - Vuonokari P. -  
Kaihlanen J. - Eronen M. - Salastie R.  
*Helsingin Yleiskaava 2002, Maankäytön kehityskuva 14.6.2001*  
*Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki 2001*
- Helsingin kaupungin liikuntavirasto  
*Helsingin kaupungin liikuntapoliittinen ohjelma vuosiksi 2001-2010*  
*Helsingin kaupungin liikuntaviraston julkaisu 2001 A4, Helsinki 2001*  
*Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, yleissuunnitteluyksikkö*  
*Helsingin Yleiskaava 2002, luonnos,*  
*Selostus, osa 1: Tausta*  
*Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki 2001*
- Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, yleissuunnitteluyksikkö  
*Helsingin Yleiskaava 2002, luonnos,*  
*Selostus osa 2: Yleiskaavaluonnos*  
*Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki 2001*
- Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, yleissuunnitteluyksikkö  
*Helsingin Yleiskaava 2002, luonnos,*  
*Selostus osa 3: Toteuttamissuunnitelma, Kaupunki-*  
*suunnitteluviraston julkaisuja 2001:19*  
*Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki 2001*
- Ilmanen Kalervo  
*Ensimmäisenä liikkeellä, Helsingin kaupungin liikuntatoimi*  
*1919-1994*  
*Helsingin kaupungin liikuntavirasto, Helsinki 1994*
- Immonen Kati  
*Helsingin täyttömaa-alueet, Kartoitus ja ympäristövaikutusten*  
*esiselvitys, Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisu*  
*7/2001, Helsinki 2001*
- Maa ja Vesi Oy, yleiskaavaosasto  
*Helsingin venepaikkojen yleissuunnitelma*  
*Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu 1990:2, Helsinki 1990*
- Penttinen R. ja Kauppila J.  
*Venetelakoiden ja talvisäilytysalueiden maaperän kunnostustarve,*  
*Esiselvitys, Suomen ympäristökeskuksen moniste 213, Helsinki 2001*
- Tiitola S.  
*Rakentamattomat alueet Helsingin kaupunkirakenteessa ja*  
*maankäytön suunnittelussa*  
*Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu 2000:4, Helsinki 2000*
- Veneiden laituroimisen ja talvisäilytyksen järjestäminen*  
*Helsingin kaupunginhallituksen mietinnöt N:o 5-1963, Helsinki 1963*

## Julkaisemattomat

- Airola H.  
*Helsingin kaupungin venesatamat vuonna 2001*  
*Helsingin kaupungin liikuntavirasto, Helsinki 2002*
- Airola H.  
*Helsingin kaupungin veneiden talvisäilytysalueet vuonna 2001*  
*Helsingin kaupungin liikuntavirasto, Helsinki 2002*
- Arkkitehtitoimisto Juutilainen Kairamo Panzar  
*Venesatamat Helsingissä, yleissuunnitelma 15.4.1964*  
*Helsingin kaupungin urheilu- ja retkeilytoimisto, Helsinki 1964*

- Helsingin kaupungin kiinteistöviraston geotekninen osasto  
*Puotila - Vartiokylänlahti alueen maaperän laatu tutkimus*  
*Helsingin kaupungin kiinteistövirasto, geotekninen osasto ja*  
*Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto, kaavoitusosasto, Helsinki 1998*
- Helsingin kaupungin kiinteistöviraston geotekninen osasto  
*Veneiden talvisäilytys kalliotunnelissa*  
*Helsingin kaupungin kiinteistöviraston geotekninen osasto, Helsinki 1998*
- Hentinen Markku – li Zhijun – Marttila Kari – Rytönen Jorma  
*Veneiden talvisäilytys meressä – pilot tutkimus talvella 1998-1999*  
*VTT valmistustekniikka, Espoo 1999*
- Korhonen Osmo  
*Pohjasuhdekartoitus, liikuntaviraston venesatamat*  
*Helsingin kaupungin kiinteistövirasto, geotekninen osasto,*  
*Helsinki 2000*
- Viatek oy / STG  
*Veneiden talvisäilytysalueen maaperän ympäristötekniinen*  
*perusselvitys, tutkimusraportti, Rajasaari, Helsinki 1999*
- Viatek oy / STG  
*Veneiden talvisäilytysalueen maaperän ympäristötekniinen*  
*perusselvitys, tutkimusraportti, Pajalahti, Sindbad ry:n alue, Helsinki 1999*
- Viatek oy / STG  
*Veneiden talvisäilytysalueen maaperän ympäristötekniinen*  
*perusselvitys, tutkimusraportti, Pornaistenniemi, Helsinki 1999*

## Arkistot ja tilastot

Helsingin kaupungin liikuntaviraston arkisto  
Maistraattien valtakunnallinen venerekisteri  
Venealan keskusliitto Finnboat ry, veneiden ja venemoottorien  
tukkumyyntitilastot 1989-2001

## Keskustelut ja suulliset tiedonannot

Ahti Aarno, tekninen johtaja, Helsingin satama, puhelinkeskustelu 6/2002  
Eronen Matti, toimistopäällikkö, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto,  
tapaaminen 7/2001 ja 5/2002.  
Forssén Ilpo, projektipäällikkö, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto,  
puhelinkeskustelu 6/2001  
Haltia Pekka, toimitusjohtaja, City Cruisers Ky, tapaaminen 11/2001 ja 9/2002  
Helasvuo Tuula, toimistopäällikkö, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto,  
tapaaminen 6/2001  
Hirvonen Heikki, arkkitehti, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, tapaaminen 6/2001  
Huhtamäki Henna, Helsingin kaupungin ympäristökeskus, tapaaminen 11/2001  
Huju Jouko, toiminnanjohtaja, Finnboat ry, puhelinkeskustelu 1/2002,  
tapaaminen 9/2002  
Huusko Katri, arkkitehti, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, tapaaminen 6/2001  
Häkkinen Osmo, arkkitehti, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto,  
puhelinkeskustelu 6/2001  
Jakkula Vesa, arkkitehti, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, tapaaminen 6/2001  
Johansson M., Espoon kaupunki, tapaaminen 10/2001  
Kaijansinkko Matti, projektipäällikkö, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto,  
tapaaminen 6/2001  
Kantola Asko, toimitusjohtaja, A-K Marine Oy, puhelinkeskustelu 2/2002  
Kare Pertti, toimistopäällikkö, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto,  
tapaaminen 8/2001, 11/2001 ja 6/2002  
Karvonen Pekka, Vakuutusyhtiöiden venevahinkotoimikunta, tapaaminen 12/2001,  
puhelinkeskustelu 6/2002  
Kivelä Marjut, arkkitehti, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, tapaaminen 6/2001  
Korhonen Osmo, toimialapäällikkö, Helsingin kaupungin kiinteistövirasto,  
tapaaminen 10/2001  
Korpijärvi Jaakko, toimitusjohtaja, Oy South Marine Ltd, tapaaminen 10/2001  
Kuitto Juha, rakennuttajapäällikkö, Helsingin Energia, puhelinkeskustelu 2002

Kukkamäki Markku, yli-insinööri, Suomen ympäristökeskus, tapaaminen 9/2002  
 Kähre-Maury Inga, arkkitehti, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, tapaaminen 7/2001  
 Latva-Äijö Lauri, tietohallintopäällikkö, Länsi-Suomen lääninhallitus, puhelinkeskustelu 12/2001  
 Lappalainen Tapio, rakennusmestari, Helsingin kaupungin liikuntavirasto, tapaaminen 10/2001 ja 4/2002  
 Luomajärvi Tero, Kunnanarkkitehti, Kirkkonummen kunta, tapaaminen 11/2001, 1/2002 ja 5/2002  
 Mansikka Anu, arkkitehti, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, tapaaminen 6/2001, 10/2001, 2/2002 ja 5/2002  
 Mare Matti, toimitusjohtaja, Keskustan Kehitys Oy, puhelinkeskustelu 10/2001, tapaaminen 1/2002  
 Mikkanen Seppo, isännöitsijä, Vuotekno Oy, tapaaminen, 10/2001  
 Mikkonen Heino, venesatamapäällikkö, Helsingin kaupungin liikuntavirasto, tapaaminen 5/2001, 6/2001, 10/2001, 12/2001, 1/2002, 2/2002, 4/2002 ja 5/2002.  
 Mäkinen Antti, suunnittelupäällikkö, Helsingin Satama, puhelinkeskustelu 12/2001 ja 1/2002, tapaaminen 9/2002  
 Niera Anja, arkkitehti, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, tapaaminen 10/2001  
 Nurminen K., palotarkastaja, Helsingin kaupungin pelastuslaitos, tapaaminen 7/2001  
 Partanen Seppo, aluetarkastaja, Helsingin Satama, tapaaminen 9/2002  
 Piimies Kari, toimistopäällikkö, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, puhelinkeskustelu 6/2001 ja tapaaminen 5/2002  
 Prokkola Janne, arkkitehti, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, tapaaminen 10/2001  
 Puolanne Juhani, yli-insinööri, Suomen ympäristökeskus, tapaaminen 9/2002  
 Rahikainen Jussi, riskienhallintainsinööri, Helsingin kaupungin pelastuslaitos, puhelinkeskustelu 6/2001 ja 3/2002  
 Saarinen Turo, osastopäällikkö, Helsingin kaupungin liikuntavirasto, tapaaminen 5/2001, 6/2001, 10/2001, 12/2001, 1/2002, 2/2002, 4/2002 ja 5/2002.  
 Salla Antti, ympäristötarkastaja, Helsingin kaupungin ympäristökeskus, tapaaminen 10/2001 ja 11/2001  
 Salonen Jussi, konsultti, Sissinkolmio Oy, tapaaminen 10/2001, 3/2002  
 Sandman Ole, toimitusjohtaja, Pencendra Oy, tapaaminen 2/2002  
 Selén Klaus, toimitusjohtaja, Selboat Oy, tapaaminen 9/2002  
 Timperi Marianna, arkkitehti, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, tapaaminen 6/2001  
 Tiusanen Markku, Vantaan kaupunki, tapaaminen 10/2001  
 Tolppala Reino, venesatamatyönjohtaja, Helsingin kaupungin liikuntavirasto, tapaaminen 5/2001, 6/2001, 8/2001, 9/2001, 10/2001, 4/2002 ja 5/2002.  
 Toppinen Anja, projektipäällikkö, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, tapaaminen 6/2001  
 Toveri Markku, toiminnanjohtaja Suomen Veneilyliitto ry, tapaaminen 6/2001, 10/2001, puhelinkeskustelu 12/2001  
 Tuomi Tapio, venesatamapäällikkö, Helsingin kaupungin liikuntavirasto, tapaaminen 5/2001  
 Tuominen Leena, arkkitehti, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, tapaaminen 6/2001  
 Vanhanen Kalevi, toimistopäällikkö vs., Helsingin kaupungin kiinteistövirasto, tonttiosasto, tapaaminen 7/2001, puhelinkeskustelu 9/2002  
 Visanti Matti, projektipäällikkö, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, puhelinkeskustelu 6/2001  
 Vuolanto Helena, suunnittelija, Helsingin kaupungin kiinteistövirasto, tonttiosasto, tapaaminen 6/2001, 1/2002 ja 6/2002  
 Westermarck Mikael, toiminnanjohtaja, Suomen Purjehtijaliitto ry, tapaaminen 6/2001, puhelinkeskustelu 12/2001  
 Yoshizaki-Tyrkkö Keiko, arkkitehti, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, tapaaminen 6/2001

## Liitteet

- Liite 1. Käytettyjä termejä ja määritelmiä.
- Liite 2. Suomessa 1989-2001 myytyjen venemoottoreiden tehon osalta tapahtunut kehitys.
- Liite 3. Kartta Helsingin kaupungin alueella 2001-2002 olleista venesatamista.
- Liite 4. Lista Helsingin kaupungin alueella 2001-2002 olleista venesatamista.
- Liite 5. Kartta Helsingin kaupungin alueella 2001-2002 olleista veneiden talvisäilytysalueista.
- Liite 6. Lista Helsingin kaupungin alueella 2001-2002 olleista veneiden talvisäilytysalueista.
- Liite 7. Veneiden talvisäilytysalueiden sijoittuminen Helsingin kaupungin kaupunkirakenteessa.
- Liite 8. Helsingin kaupungin alueella olevien veneiden talvisäilytysalueiden aidat.
- Liite 9. Helsinkiläisille vene- ja pursiseuroille veneiden talvisäilytyksestä tehty kysely ja saatujen vastausten yhteenvedo.
- Liite 10. Lista Helsinkiläisistä vene- ja pursiseuroista, joille kysely lähetettiin.
- Liite 11. Helsinkiläisille vene- ja pursiseuroille veneiden talvisäilytyksestä järjestetyn keskustelutilaisuuden yhteenvedo.
- Liite 12. Kartta Helsinkiin suunnitelluista mahdollisista uusista venesatamista.
- Liite 13. Kartta Helsingin mahdollisesti poistuvista veneiden talvisäilytysalueista.
- Liite 14. Kartta Helsinkiin suunnitelluista mahdollisista uusista veneiden talvisäilytysalueista.
- Liite 15. Veneilytoiminta, venesatamat ja veneiden talvisäilytys Tukholman kaupungilla 2001-2002.
- Liite 16. Kirkkonummen Strömsbyn alueesta laadittu ideasuunnitelma

## KÄYTETTYJÄ TERMEJÄ JA MÄÄRITELMIÄ

Antifouling-maali	Fouling-ilmiön estämiseksi tarkoitettu eliöille haitallisia aineita sisältävä maali.
Fouling	Veneen pohjaan tai muuhun vedenalaisen osan pintaan kiinnittyvä eliöstö, kuten esim. pieneliöt ja levät.
Helsingin kaupungin venesatama	Helsingin kaupungin alueella sijaitsevia venesatamia, joiden maa- ja vesialueet ovat, joko kokonaan tai suurelta osalta Helsingin kaupungin omistamia ja pääosa investoinneista on Helsingin kaupungin tekemiä.
Muu kaupungin alueella oleva venesatama	Helsingin kaupungin alueella sijaitsevia venesatamia, joiden maa- ja vesialue on kokonaan tai suurimmalta osin jonkin muun, kuin Helsingin kaupungin omistuksessa. Näiden satamien investointeihin ei Helsingin kaupunki myöskään ole osallistunut.
PAH-yhdisteet	polyaromaattiset hiilivety-yhdisteet
PCB	polyklooratut bifenyylit
Seuran venepaikka	Vene- tai pursiseuran hallinnassa olevassa venesatamassa oleva venepaikka, jonka seura vuokraa jäsenelleen tai muulle veneilijälle purjehduskauden ajaksi.
Suoravuokrausvenepaikka	Helsingin kaupungin liikuntaviraston suoraan veneilijälle purjehduskauden ajaksi vuokraama venesataman venepaikka.
Veneiden talvisäilytysalue	Alue, jonne veneet nostetaan vedestä talviajan säilytystä sekä huolto- ja kunnostustöitä varten.
Venetelakka	Yritys tai alue, jolla harjoitetaan ammattimaista veneiden rakennus-, korjaus- ja huoltotoimintaa sekä veneiden talvisäilytystä.

## SUOMESSA 1989-2001 MYYTYJEN VENEMOOTTOREIDEN TEHON OSALTA TAPAHTUNUT KEHITYS

Venemoottoreiden tehossa tapahtunut muutos vuodesta 1989 vuoteen 2001 ilmenee selvästi venealan keskusliitto Finnboat ry:n antamista venemoottoreiden kaupan tilastojen tiedoista.

vuosi	osuudet tehoryhmittäin				
	15-20 hv	20-40 hv	40-60 hv	60-90 hv	Yli 90 hv
1989	33 %	33 %	17,5 %	9,3 %	5,9 %
2001	24,6 %	29,1 %	23,4 %	12,5 %	10,4 %

*Taulukko 1. Vuosina 1989 ja 2001 Suomessa myytyjen yli 10 hv perämoottoreiden osuudet tehoryhmittäin*

vuosi	osuudet tehoryhmittäin		osuudet polttoaineen mukaan	
	0-150 hv	yli 150 hv	bensiini	diesel
1989	41 %	59 %	56 %	44 %
1996	33 %	67 %	45 %	55 %
2001	19 %	81 %	25 %	75 %

*Taulukko 2. Vuosina 1989 ja 2001 Suomessa myytyjen sisäperämoottorien ja vesijettien osuudet tehoryhmittäin ja polttoaineittain*

Vuosi	osuudet tehoryhmittäin				
	0-20 hv	20-50 hv	50-100 hv	100-200 hv	yli 200 hv
1989	24,1 %	39,5 %	20,6 %	9,1 %	6,7 %
1996	27,1 %	30,9 %	12,5 %	17,1 %	12,4 %
2001	26,6 %	24,3 %	16,3 %	15,2 %	17,6 %

*Taulukko 3. Vuosina 1989 ja 2001 Suomessa myytyjen sisämoottoreiden osuudet tehoryhmittäin*

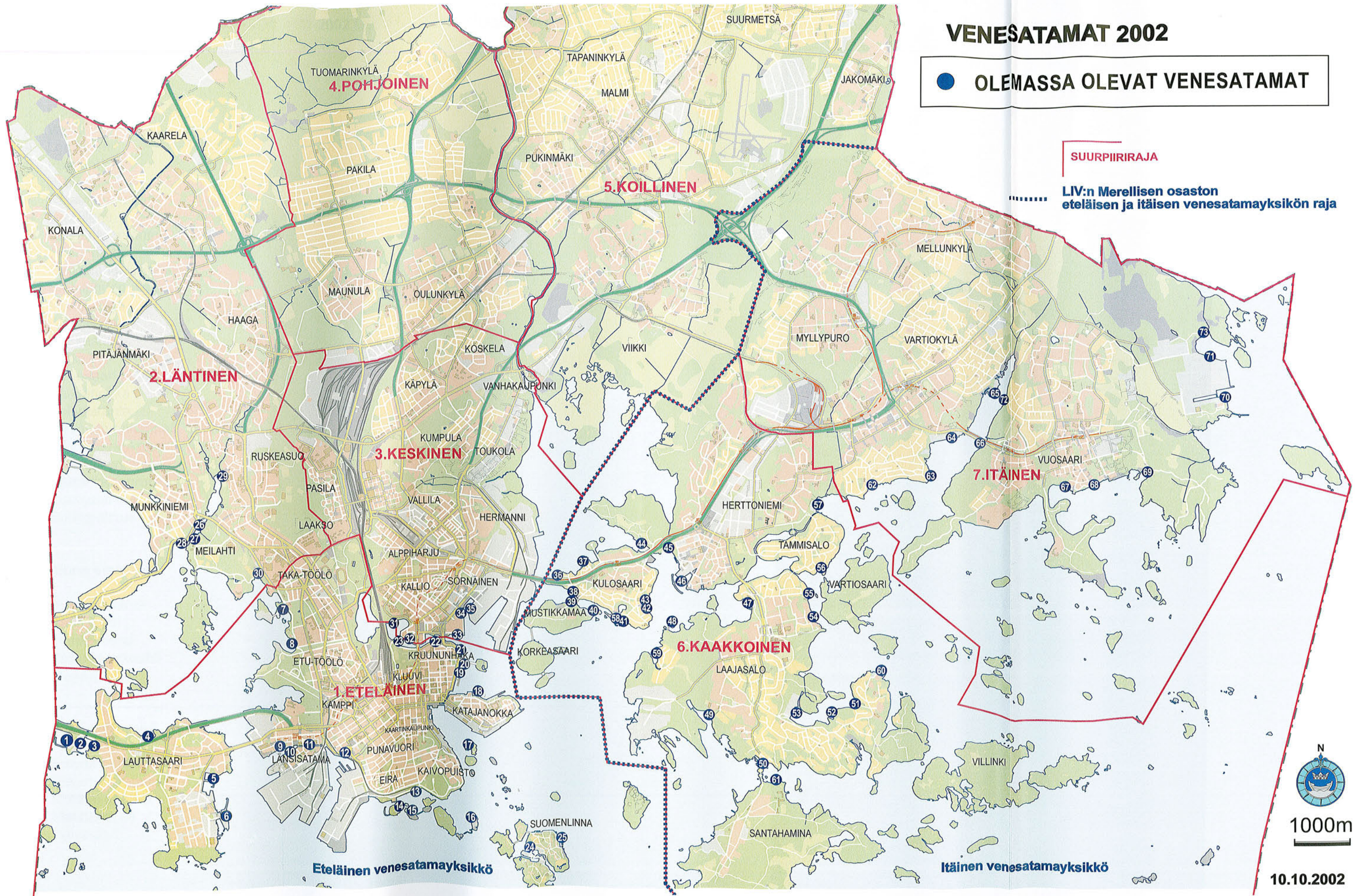


# VENESATAMAT 2002

● OLEMASSA OLEVAT VENESATAMAT

SUURPIIRIRAJA

LIV:n Merellisen osaston eteläisen ja itäisen venesatamayksikön raja



Eteläinen venesatamayksikkö

Itäinen venesatamayksikkö



1000m

10.10.2002

## HELSINGIN KAUPUNGIN ALUEELLA 2001-2002 OLLEET VENESATAMAT

### **Eteläinen suurpiiri**

1. Koivusaari, länsi
2. Koivusaari, itä
3. Vaskilahti
4. Lemislahti
5. Pajalahti
6. Vattunokka
7. Rajasaarenpenger
8. Taivallahti
9. Kellosaarenranta
10. Jaalanranta
11. Ruoholahden kanava
12. Hietalahden allas
13. Merisatama
14. Sirpalesaari
15. Liuskasaari
16. Särkkä
17. Valkosaari ja Valkosaarenkari
18. Katajanokka
19. Pohjoisranta
20. Tervasaarenkannas, eteläinen
21. Tervasaarenkannas, pohjoinen
22. Siltavuorenranta
23. Kaisaniemenranta
24. Suomenlinna
25. Suomenlinna

### **Läntinen suurpiiri**

26. Ramsaynranta
27. Saunalahti
28. Munkkiniemi
29. Pikku Huopalahti
30. Meilahti

### **Keskinen suurpiiri**

31. Eläintarhanlahti
32. Pitkäsillanranta
33. Merihaka, etelä
34. Merihaka, itä
35. Hanasaari

### **Kaakkoinen suurpiiri**

36. Kulosaari
37. Raitalahti
38. Hopeasalmi
39. Mustikkamaa
40. Honkaluoto
41. Kulosaari, Hylje
42. Nandelstadh
43. Vähäniitty
44. Naurissalmi
45. Kipparlahti
46. Laivalahti
47. Yliskylä
48. Pyysaari
49. Tahvonlahti
50. Hevossalmi
51. Hämeenapaja
52. Mesaanikuja
53. Sarvasto
54. Ilomäenpolku
55. Marunakuja
56. Aioranta
57. Strömsinlahti
58. Kulosaaren kasino
59. Kaitalahti
60. Puuskaniemi
61. Santahamina

### **Itäinen suurpiiri**

62. Marjaniemenranta
63. Koivuniemi
64. Vartiokylänlahti / Puotila
65. Leppäniemi
66. Meri-Rastila
67. Pikku Kallahti
68. Aurinkoranta / Pursilahden allas
69. Mustalahti / Aurinkolahti
70. Vuosaaren telakka
71. Niinilahti, etelä
72. Lokitie
73. Niinilahti, pohjoinen



**HELSINGIN KAUPUNGIN ALUEELLA 2001-2002 OLLEET VENEIDEN  
TALVISÄILYTYSALUEET**

**Eteläinen suurpiiri**

1. Koivusaari, länsi
2. Koivusaari, itä
3. Lemislahti
4. Pajalahti, pohjoinen
5. Pajalahti , läntinen
6. Pajalahti , keskinen
7. Pajalahti, eteläinen
8. Vattunokka
9. Rajasaari
10. Rajasaarenpenger
11. Taivalniemi
12. Merisatama
13. Hernesaari
14. Sirpalesaari
15. Liuskasaari ja Liuskaluoto
16. Särkkä
17. Katajanokka
18. Kaisaniemenranta
19. Suomenlinna
20. Suomenlinna
42. Viaporin telakka

**Itäinen suurpiiri**

33. Puotila, Vartiokylänlahti
34. Marjaniemi
35. Leppäniemi
36. Kallahti
37. Mustalahti
38. Vuosaaren telakka
39. Niinilahti, etelä
40. Lokitie
41. Niinilahti pohjoinen

**Läntinen suurpiiri**

21. Pikku Huopalahti
22. Munkkiniemi

**Keskinen suurpiiri**

23. Verkkosaari

**Kaakkoinen suurpiiri**

24. Nandelstadh
25. Naurissalmi
26. Yliskylänlahti
27. Pyysaari
28. Sarvasto
29. Ilomäenpolku
30. Marunakuja
31. Strömsinlahti
32. Santahamina

### VENEIDEN TALVISÄILYTYSALUEIDEN SJOITTUMINEN HELSINGIN KAUPUNGIN KAUPUNKIRAKENTEES- SA

Helsingin kaupungin alueella olevat veneiden talvisäilytysalueet sijaitsevat hyvin erilaisissa kaupunkiympäristöissä. Noin kolmannes sijoittuu kantakaupungin sekä Suomenlinnan alueelle ja kaksi kolmannesta esikaupunkialueille.

talvisäilytysalueiden sijoittuminen	Helsingin kaupungin talvisäilytysalueet	muut talvisäilytysalueet	yhteensä
kantakaupungin ja Suomenlinnan alueella	11	3	14
esikaupunkialueilla	24	3	27
yhteensä	35	6	41

Taulukko 1. Veneiden talvisäilytysalueiden sijoittuminen kantakaupungin ja esikaupunkien alueille.

Suurin osa talvisäilytysalueista on erilaisilla viher- ja virkistysalueilla, mutta osa sijaitsee myös teollisuus- varasto- ja työpaikka-alueille, asuntoalueilla sekä Suomenlinnan historiallisessa miljöössä.

talvisäilytysalueiden sijoittuminen	kantakaupungin ja Suomenlinnan alue	esikaupunki-alueet
teollisuus-, varasto- ja työpaikka-alueet	2	3
kivikaupunkialue		1
asuntoalueet		1
työpaikka- ja asuntoalueet		1
Kantakaupungin ja asuntoaluidenviher- ja virkistysalueet	7	11
laajat viher- ja virkistysalueet		10
Suomenlinnan historiallinen linnoitusalue	4	
sotilasalueet		1
yhteensä	14	27

Taulukko 2. Veneiden talvisäilytysalueiden sijoittuminen erilaisiin kaupunkiympäristöihin kantakaupungin ja esikaupunkien alueilla.

Useat talvisäilytysalueet sijaitsevat kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi luokitelluilla alueilla tai niiden välittömässä läheisyydessä.

	merkittäväksi luokitelluilla alueilla sijaitsevat veneiden talvisäilytysalueet	merkittäväksi luokiteltuihin alueisiin rajautuvat talvisäilytysalueet
UNESCON:n maailmanperintöluetteloon kuuluva alue	4	
kivikaupungin alue	1	
kerrostaloalue	2	
huvila-asutuksen alue		2
kesähuvila-alue		1
maisemakulttuurikohteen alue	5	4
sotilasympäristön alue		1
yhteensä	12	8

Taulukko 3. Yleiskaava 2002 luonnoksessa kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi luokitelluilla alueilla sijaitsevat ja niihin rajautuvat talvisäilytysalueet.

## VENEIDEN TALVISÄILYTYSALUEIDEN AIDAT

Kaupungin alueella olevista 41:stä veneiden talvisäilytysalueesta 21 on kokonaan aitaamattomia ja 20 on joko kokonaan tai osittain aidattuja. Näistä 20:stä alueesta kolmella alueella on vain seurojen käytössä olevat osat aidattuja. Kaikki Helsingin kaupungin suoraan veneilijöille vuokraamien talvisäilytyspaikkojen alueet ovat aitaamattomia.

	aidattu	aitaamaton	yhteensä
Helsingin kaupungin talvisäilytysalueet	18	17	35
muut talvisäilytysalueet	2	4	6
yhteensä	20	21	41

Taulukko 1. Helsingin kaupungin alueella olevat aidatut ja aitaamattomat veneiden talvisäilytysalueet.

Aidatuista talvisäilytysalueista 19 on seurojen käytössä ja hallinnassa ja yksi Vuotekno Oy:n hallinnassa. Kokonaan aitaamattomista talvisäilytysalueista kaksi sijaitsee saarilla ja yksi sotilasalueella, jonne pääsy on rajoitettua.

	alueiden määrä
alue aidattu vesirajaan asti, pääsy rantaan estetty	11
alue aidattu, pääsyä rantaan ei ole estetty	9
alue aitaamaton, pääsyä rantaan ei estetty	21
yhteensä	41

Taulukko 2. Aidatut ja aitaamattomat talvisäilytysalueet ja niiden kohdalla olevien ranta-alueiden muun virkistyskäytön mahdollisuus.

aitojen materiaalit	aitojen korkeudet		yhteensä
	alle 1,5 m	1,8-2,2 m	
puuaita		2	2
teräs- tai alumiiniverkkoaita	2	16	18
yhteensä	2	18	20

Taulukko 3. Aidattujen veneiden talvisäilytysalueiden aitojen rakennemateriaalit ja korkeudet.

aitojen kunto	alueiden määrä
aitojen kunto hyvä tai tyydyttävä	13
aidat korjauksen tai osittaisen uusimisen tarpeessa	4
aita pitäisi uusia kokonaan	3
yhteensä	20

Taulukko 4. Aidattujen talvisäilytysalueiden aitojen kunto ja kunnostustarve.

## HELSINKILÄISILLE VENE- JA PURSISEUROILLE VENEIDEN TALVISÄILYTYKSESTÄ TEHTY KYSELY JA SAATUJEN VASTAUSTEN YHTEENVETO

Kysely toteutettiin kirjekyselynä touko- elokuun 2001 välisenä aikana. Kirjeet lähetettiin kolmessa erässä, 21.5., 8.6. ja 28.6.2001, kaikkiaan 79:lle Helsingin kaupungin alueella toimivalle pursiseuralle ja venekerholle, joiden osalta oli saatavissa kohtuullisen ajantasaiset ja luotettavat yhteystiedot. Liikuntaviraston tiedostojen, Veneilyliitto ry:n ja Purjehtijaliitto ry:n jäsenrekisterin sekä yhdistysrekisterin kautta löydettiin kaikkiaan 101 rekisteröityä yhdistystä, mutta osalla näistä viimeiset ilmoitetut tiedot olivat niin vanhoja, jopa yli 30 vuotta vanhoja, että ne eivät enää olleet luotettavia.

### Kyselyssä esitetyt kysymykset

Kirjeitse suoraan seuroille lähetetyssä kyselyssä kysyttiin seurojen kantaa seuraaviin seikkoihin:

1. Millaiseksi koette veneiden talvisäilytysalueiden nykyisen tason ja mitä parannuksia toivoisitte nykyiseen verrattuna?
2. Minkälainen olisi mielestänne ideaali veneiden talvisäilytysalue ja minkälainen sen palvelu- ja rakennetaso?
3. Mikäli uusien venesatamien yhteyteen ei ole mahdollista sijoittaa talvisäilytysalueita tai maankäytön suunnittelun / kaavoituksen myötä kaupungin ranta-alueita muutetaan toisiin käyttötarkoituksiin, jolloin talvisäilytys jouduttaisiin sijoittamaan muualle, kuin venesatamien yhteyteen, niin mitä edellytyksiä asettaisitte korvaavien alueiden
  - a) etäisyydelle venesatamasta?
  - b) etäisyydelle Helsingin kaupungin asuinalueista?
  - c) saavutettavuudelle eri liikenneyhteyksien kannalta?
  - d) palveluille ja rakenteiden tasolle?
4. Minkälaisia vaihtoehtoja näkisitte olevan olemassa nykyisille ja/tai nykyisenkaltaisille veneiden talvisäilytysalueille?

Lisäksi kyselyssä kysyttiin erillisellä lomakkeella kunkin seuran venemäärä, onko seuralla omaa venesatamaa, jos on, niin paljonko seuran venesatamassa on kaikkiaan paikkoja, onko seuralla oma talvisäilytysalue, jos on, niin kuinka suuri alue on ja paljonko siellä on paikkoja sekä onko alueella paikkoja vapaana. Lisäksi kysyttiin, kuinka monta seuran jäsenten veneistä on talvisäilytyksessä Helsingin kaupungin talvisäilytysalueilla kaupungin suoravuokrauspaikoilla sekä kuinka monta venettä on talvisäilytyksessä muualla.

### Kyselyyn saadut vastaukset

Kyselyyn saatiin syyskuun loppuun 2001 mennessä vastauksia kaikkiaan 38 kpl, joista yhden seuran osalta saatiin ilmoitus, että seura on lopettanut toimintansa. Vastausprosentti oli kaikkiaan 48,1 % ja toimivien seurojen osalta 46,8 %.

Kyselyyn vastanneiden seurojen yhteinen venemäärä on kaikkiaan 5 657 kpl, eli vastannet seurukset edustavat noin vajaata puolta Helsingin kokonaisvenemäärästä.

seuran venesatamatilanne	seurojen määrä	prosenttiosuus
seuralla oma venesatama, vuokrattu kaupungilta tai valtiolta	29	78 %
seuralla oma venesatama, yksityinen	3	9 %
seuralla ei omaa venesatamaa	5	13 %
yhteensä	37	100 %

Taulukko 1. Vastanneiden seurojen venesatamatilanne.

seuran talvisäilytysalue tilanne	seurojen määrä	prosenttiosuus
seuralla oma talvisäilytysalue, vuokrattu kaupungilta tai valtiolta	24	65 %
seuralla oma talvisäilytysalue, yksityinen	1	3 %
seuralla ei omaa talvisäilytysaluetta	12	32 %
yhteensä	37	100 %

Taulukko 2. Vastanneiden seurojen talvisäilytysalue tilanne.

veneiden talvisäilytys	prosenttiosuus
talvisäilytyksessä seuran omalla talvisäilytysalueella	60 %
talvisäilytyksessä kaupungin suoravuokrauspaikoilla	17 %
talvisäilytyksessä muualla	23 %
yhteensä	100 %

Taulukko 3. Vastanneiden seurojen veneiden talvisäilytys.

seuran venemäärä	seurojen määrä
yli 500 venettä	1
300-500 venettä	5
100-299 venettä	12
50-99 venettä	10
alle 50 venettä	9
yhteensä	37

Taulukko 4. Vastanneiden seurojen venemäärien jakautuma seurojen omien ilmoitusten mukaan.

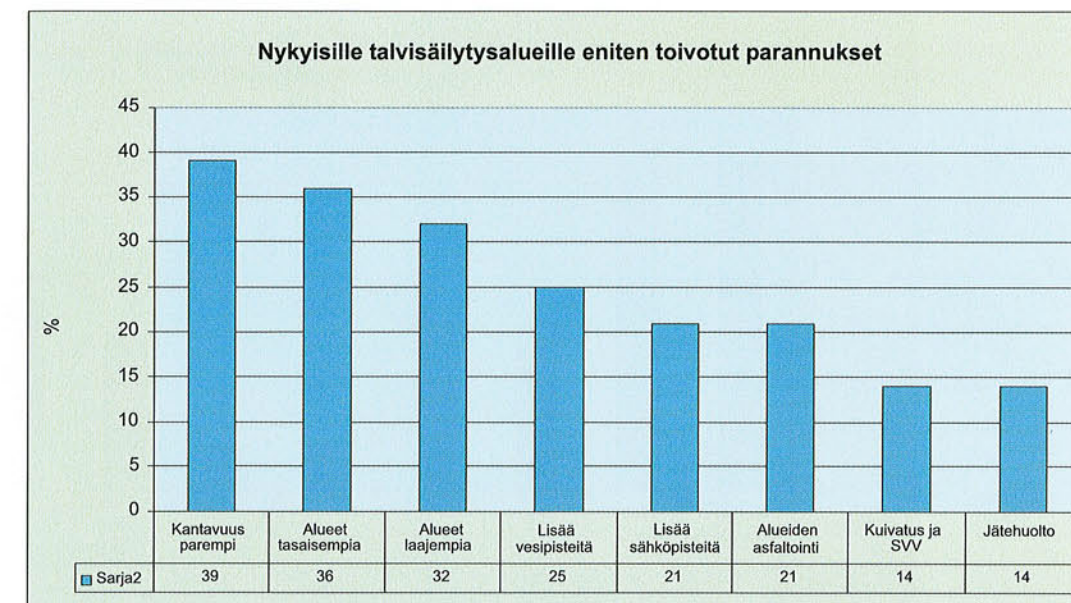
Vastanneiden seurojen venemäärän keskiarvo oli 153.

Kysymykseen 1. Helsingin kaupungin nykyisten talvisäilytysalueiden tasosta kolmekymmentäkolme seuraa esitti arvionsa, neljän seuran ilmoittamatta mielipidettään. Vastausten jakautuma oli taulukon 5. mukainen

talvisäilytysalueiden nykytaso	prosenttiosuus
hyvä	19 %
hyvä korjauksin	16 %
tydyttävä	16 %
tydyttävä korjauksin	33 %
ei kannanottoa	16 %

Taulukko 5. Helsingin kaupungin veneiden talvisäilytysalueiden nykytaso.

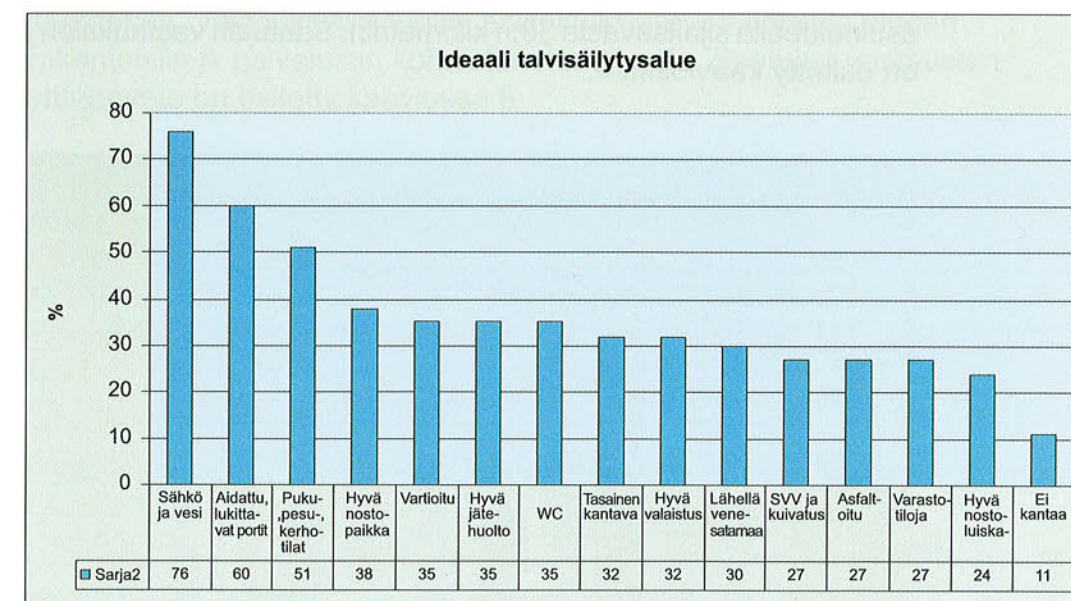
Kahdenkymmenen kahdeksan seuran vastauksissa oli esitetty erilaisia parannuksia nykyisille talvisäilytysalueille. Kaikkiaan ehdotettiin yli kahtakymmentä erilaista parannusta, joista osa koski vain jotain tiettyä aluetta. Eniten toivotut parannukset on esitetty kaaviossa 1.



Kaavio 1.

Nykyisille talvisäilytysalueille eniten toivotut parannukset

Kysymykseen 2. ideaali talvisäilytysalueen rakenne- ja palvelutasosta antoi ehdotuksia 34 seuraa, vain kolme seuraa ei esittänyt kantaansa asiaan. Vastausten yhteenveto on esitetty kaaviossa 2.

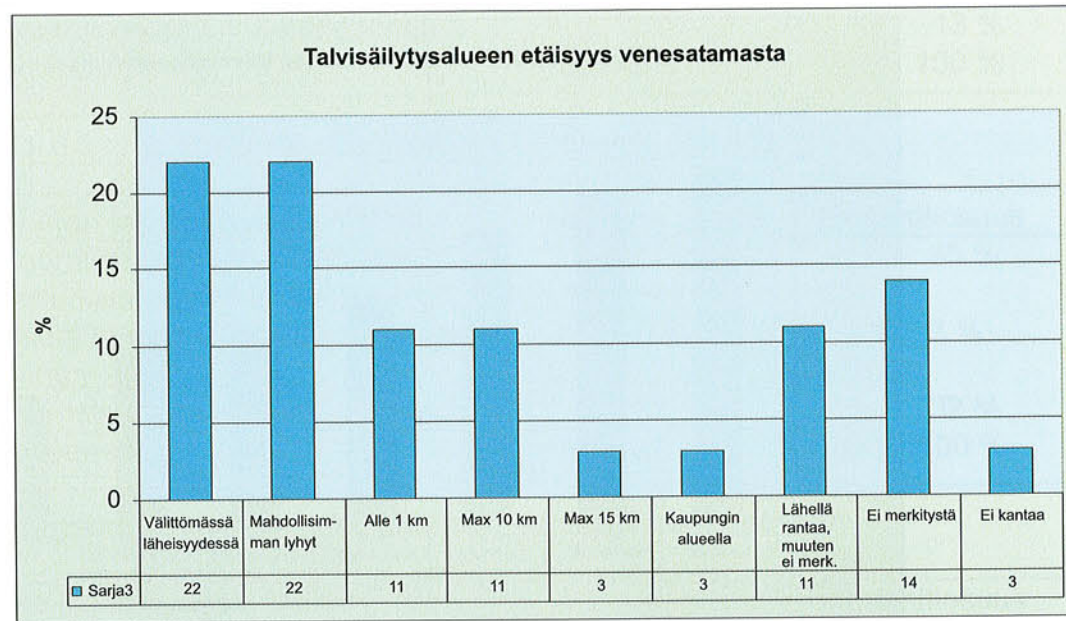


Kaavio 2.

Ideaali talvisäilytysalueelle, sekä sen rakenne- ja palvelutasolle yleisimmät asetetut toiveet



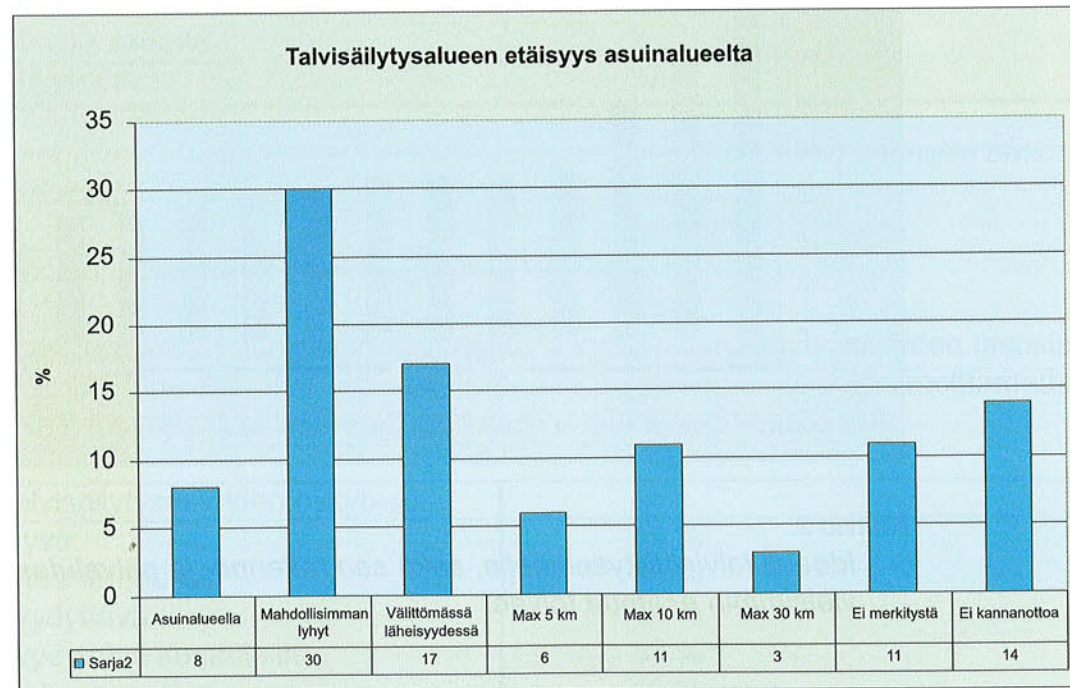
Kysymyksen 3. kohtaan a) nykyisenlaisia talvisäilytysalueita korvaavien alueiden etäisyyden venesatamasta esitti kannanoton 35 seuraa. Esitetyt etäisyydet vaihtelivat venesataman yhteydessä sijaitsevasta vastaukseen "Ei merkitystä".



Kaavio 3.

*Nykyisenlaisia talvisäilytysalueita korvaavien alueiden etäisyys venesatamasta.*

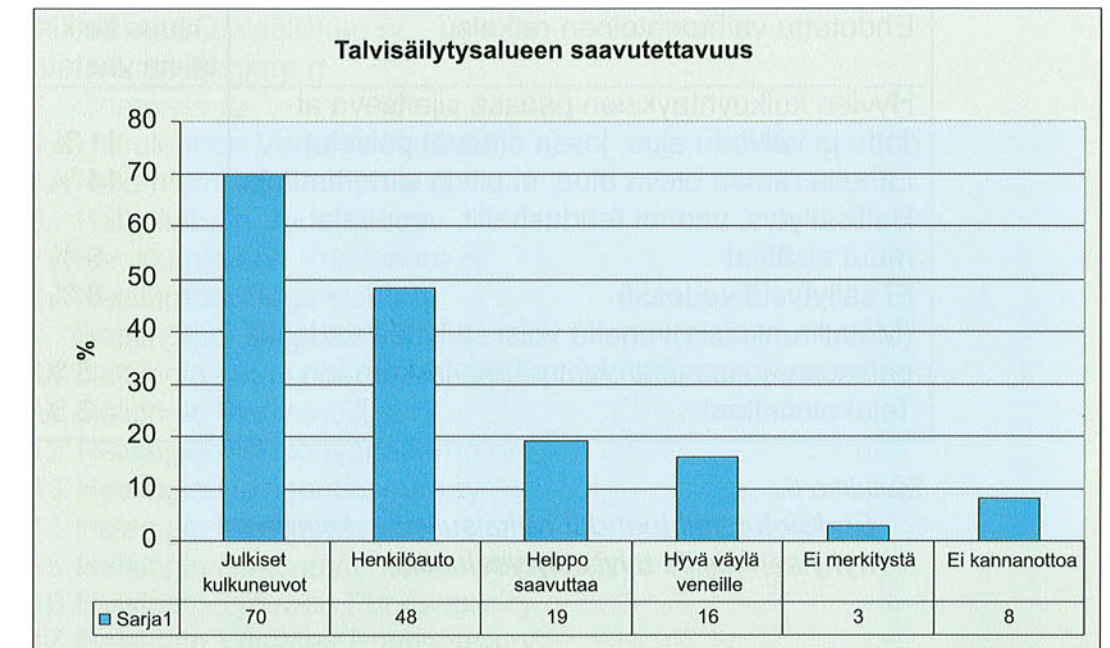
Kysymyksen 3. kohtaan b) korvaavien talvisäilytysalueiden etäisyyden asuinalueista esitti kannanoton 33 seuraa. Esitetyt etäisyydet vaihtelivat asuinalueella sijaitsevasta 30:n kilometriin. Saatujen vastauksien jakautuminen on esitetty kaaviossa 4.



Kaavio 4.

*Korvaavien talvisäilytysalueiden etäisyys asuinalueista.*

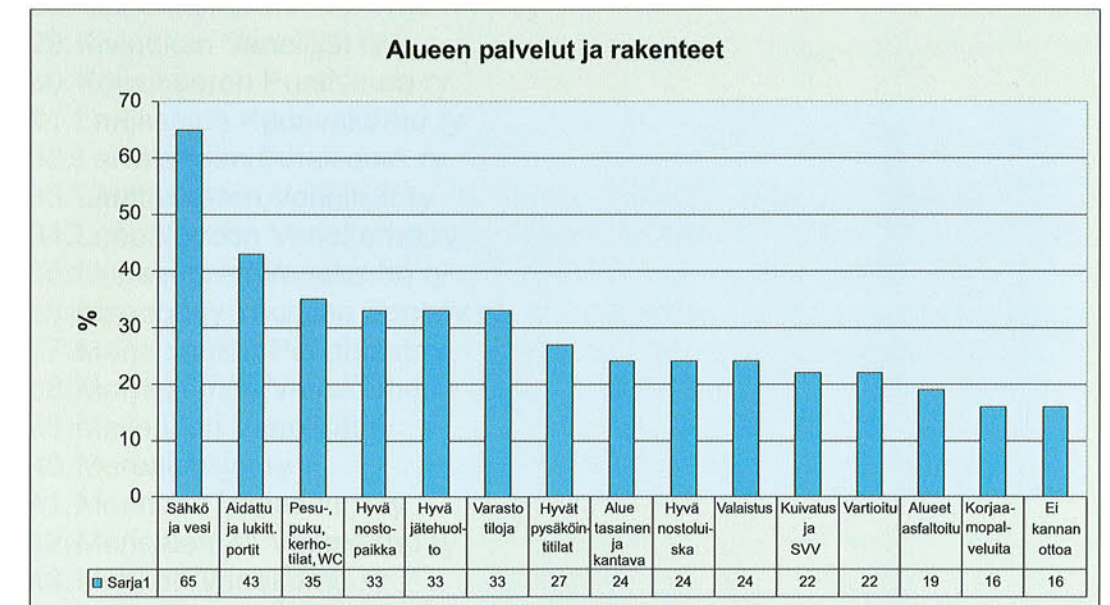
Kysymyksen 3. kohta c) korvaavien talvisäilytysalueiden saavutettavuuteen esitti toiveensa 34 seuraa, kolmen jättäessä ilmoittamatta kantansa. Saatujen vastausten jakautuminen on esitetty kaaviossa 5.



Kaavio 5.

*Korvaavien talvisäilytysalueiden saavutettavuus*

Kysymyksen 3. kohtaan d) korvaavien talvisäilytysalueiden palveluista ja alueen rakenteista esitti ehdotuksia 31 seuraa, kuuden seuran esittämättä kantaansa. Vastauksissa tuotiin esiin kaikkiaan 35 erilaista alueen rakenteisiin ja palveluihin kohdistunutta toivetta. Saatujen vastausten yhteenveto on esitetty kaaviossa 6.



Kaavio 6.

*Korvaavien talvisäilytysalueiden palveluiden ja alueen rakenteiden tasolle yleisimmin esitetyt toiveet.*

Kysymykseen 4. vastanneista seuroista 35 % katsoi, että nykyisille tai nykyisenlaisille talvisäilytysalueille ei ole olemassa vaihtoehtoja, 32,5 % ei ottanut kantaa ja 32,5 % esitti näkemyksiä mahdollisista vaihtoehtoista.

Ehdotettu vaihtoehtoinen ratkaisu	Osuus kaikista annetuista vastauksista
Hyvien kulkuyhteyksien päässä sijaitseva aidattu ja valvottu alue, jossa riittävät palvelut	11 %
Lähellä rantaa oleva alue, ei pitkiä siirtomatkoja	14 %
Hallisäilytys, vanhat tehdashallit, venevajat, muut sisätilat	8 %
Ei säilytystä vedessä	8 %
(Metallirunkoisia)veneitä voisi säilyttää vedessä paikassa, jossa jäät eivät pääse liikkumaan	5 %
Telakointialtaat	3 %

Taulukko 6.

*Ehdotetut vaihtoehdot ratkaisuiksi nykyisille tai nykyisenlaisille talvisäilytysalueille.*

Liite 10.

#### HELSINKILÄISET VENE- JA PURSISEURAT, JOILLE KYSELY VENEIDEN TALVISÄILYTYKSESTÄ LÄHETETTIIN.

1. Atkins Segelsällskap ry
2. Brändö Seglare rf
3. Compass ry
4. Hakalehdon Vene- ja Kalakerho ry
5. Hakaniemen Venekerho ry
6. Halkolaiturin Veneilijät ry
7. Haukkaniemen Pursiseura ry
8. Helsingfors Segelklubb ry
9. Helsingfors Segelsällskap rf
10. Helsingin kaupungin ammatillisten oppilaitosten venekerho ry
11. Helsingin Meriveneilijät ry
12. Helsingin Moottorivenekerho ry
13. Helsingin Navigaatioseura ry
14. Helsingin Navigaattorit ry
15. Helsingin Rakennusmestari Veneilijät ry
16. Helsingin Työväen Pursiseura ry
17. Helsingin Yrittäjien Pursiseura ry
18. Hietalahden Veneilijät ry
19. Humallahden Venekerho ry
20. Humalniemen Venekerho ry
21. Isosaaren venekerho IsosVK ry
22. Itä-Helsingin Pursiseura ry
23. Jollaksen Venekerho – Jollas Båtklubb ry
24. Kaitalahden Veneilijät ry
25. Kaivopuiston Pursiseura ry
26. Kartanon Venekerho ry
27. Katajanokan Venekerho
28. Kipparilahden Venekerho KVK ry
29. Kivinokan Veneilijät ry
30. Koivusaaren Pursiseura ry
31. Laajasalon Kanavakerho ry
32. Laivalahden Pursiseura ry
33. Lauttasaaren Veneilijät ry
34. Leppäluodon Venekerho ry
35. Linnavuoren Venekerho ry
36. Mahogany Yachting Society ry
37. Marjaniemen Purjehtijat ry
38. Marjaniemen Venekerho ry
39. Meilahden Veneilijät ry
40. Merenkävijät ry
41. Merihaan Veneseura ry
42. Merisataman Venekerho ry
43. Munkan Venekerho ry
44. Nyländska Jaktklubben rf
45. Näkövammaiset Purjehtijat ry, Synskadade Seglare rf
46. Pikku Huopalahden Venekerho ry
47. Puotilan Venekerho ry
48. Purjehdusseura HEVSC ry
49. Pursiseura Merihepo ry

50. Pursiseura Sindbad ry
51. Raitalahden Venekerho ry
52. Rastilan Veneilijät ry
53. Reposalmen Venekerho ry
54. Roihuvuoren ja Tammisalons Meriulkoilijat ry
55. Roihuvuoren Venekerho ry
56. Ruoholahden Veneilyseura ry
57. Santahaminan Venekerho ry
58. Sarvaston Venekerho ry
59. Sataman Urheilukerho
60. Suomalainen Pursiseura ry
61. Suomenlinnan Pursiseura ry
62. Suomenlinnan Venekerho ry
63. Suomen Moottoriveneklubi ry
64. Tahvonlahden Venekerho ry
65. Taivallahden Venekerho ry
66. Tammisalons Merivenekerho ry
67. Vammaisten veneily- ja kalastusseura, Handikappades båt- och fiskeklubb rf
68. Vartiokylän Ranta ja Venekerho ry
69. Vaskilahden Venekerho ry
70. Vattuniemen Pursiseura – Hallonnäs Segelsällskap ry
71. Vene- ja Retkiseura 2000 ry
72. Venekerho Telkänkuja ry
73. Venekerho Varjakka ry
74. Veneurheilijat ry
75. Vuosaaren Laivurit ry
76. Vuosaaren Venekerho ry
77. Vuosaaren Urheilukalastajat ry
78. Vuosillan Veneilijät ry
79. Yliskylän Venekerho ry

## HELSINKILÄISILLE VENE- JA PURSISEUROILLE VENEIDEN TALVISÄILYTYKSESTÄ JÄRJESTETYN Keskustelutilaisuuden YhteenVeto

Helsingkiläisille venekerhoille ja pursiseuroille tehdyn veneiden talvisäilytystä koskeneen kyselyn jatkotoimenpiteenä Helsingin kaupungin liikuntavirasto ja kaupunginkanslia järjestivät 16.10.2001 yhdessä helsinkiläisten vene- ja pursiseurojen edustajille keskustelutilaisuuden veneiden talvisäilytyksestä Helsingissä. Kaupungintalon auditoriossa pidetyssä tilaisuudessa oli paikalla Helsingin kaupungilta edustajat kaupunginkanslian kehittämistoimistosta, kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosastolta, kiinteistöviraston tonttiosastolta, liikuntaviraston teknisestä yksiköstä ja merelliseltä osastolta. Tilaisuuden puheenjohtajana toimii liikuntajohtaja Anssi Rauramo. Kutsu tilaisuuteen oli lähetetty kaikkiaan 78 seuralle. Tilaisuuteen saapui yhteensä 55 henkeä, jotka edustivat 40 seuraa sekä Veneilyliitto ry:tä.

Tilaisuuden aluksi A. Rauramo esitteli lyhyesti Helsingin kaupungin liikuntaviraston organisaation sekä kertoi pääpiirteet viraston merellisten palveluiden toiminnasta ja niihin käytettävissä olevasta rahoituksesta. Lisäksi hän kertoi Helsingin venesatama- ja venepaikkatilanteesta sekä talvisäilytysalue- ja talvisäilytyspaikkatilanteesta sekä niihin näköpiirissä tulossa olevista muutoksista. Ennen varsinaista keskusteluosuutta esiteltiin helsinkiläisille vene- ja pursiseuroille veneiden talvisäilytyksestä tehdyn kyselyn tulokset. Kyselyn tulosmateriaali myös jaettiin kaikille tilaisuuteen osallistuneille.

Keskustelun aikana seurojen edustajat toivat esiin kantansa, että veneiden talvisäilytysalueiden toiminnassa ei ole kyse ainoastaan veneiden purjehduskauten ulkopuolisen ajan yli tapahtuvasta säilyttämisestä, vaan alueilla tapahtuva toiminta on myös kaupunkilaisten aktiivista vapaa-ajan toimintaa. Syksyisin, kun veneitä laitetaan talviteloille ja etenkin keväisin, kun veneitä puhdistetaan ja kunnostetaan purjehduskautta varten tuovat talvisäilytysalueet rannoille vilkasta sosiaalista toimintaa, jota ei saisi unohtaa veneiden talvisäilytystä suunniteltaessa.

Nykyisten talvisäilytysalueiden kehittäminen tuli esille useissa puheenvuoroissa. Parannuksia toivottiin etenkin alueiden tasaisuuteen ja kantavuuteen. Myös jäte- ja ongelmajätehuollon sekä kuivatuksen kohentamista esitettiin, samoin joidenkin seurojen käytössä olevien alueiden laajentamista. Alueiden jäsentelyn parantaminen sekä mahdollisuus talvisäilytyspaikan varaamiseen etukäteen tulivat myös ehdotuksina esille. Samoin ehdotettiin erillisten pesupaikkojen toteuttamista ainakin joillekin alueille. Alueiden paloturvallisuuteen, siisteyteen ja yleiseen ulkoasun parantamiseen toivottiin kaikkien kiinnittävän entistä enemmän huomiota.

Maankäytön suunnittelun ja kaavoituksen suhtautumisesta veneilyyn ja veneiden talvisäilytykseen tuli keskustelun aikana useita kysymyksiä. Muun muassa kysyttiin nykyisten satama-alueiden tulevasta käytöstä Vuosaaren sataman toiminnan käynnistyessä, samoin Arabianrannan, Kyläsaaren ja Munkkisaaren alueiden käytöstä. Samoin tiedusteltiin, onko kaavoituksen yhteydessä huomioitu veneiden talvisäilytyksen tarpeet, onko aktiivisesti etsitty uusia talvisäilytysalueita ja kuinka veneilyn tarpeet on huomioitu yleiskaavoituksessa. Ehdotettiin myös, että uusien talvisäilytyspaikkojen

osoittaminen tulisi sitoa suunniteltujen uusien venepaikkojen määrään. Helsingin kaupungin eri hallintokuntien ja kuntien välisen yhteistyön toivottiin tuovan myös parannuksia asiaan.

Vaihtoehtoina nykyisenlaisille talvisäilytysalueille ehdotettiin keskustelussa hallien tai katosten käyttöä sekä maanalaistiloja. Osaa Vuosaaren entisen telakka-alueen varaamisesta veneiden talvisäilytyskäyttöön ehdotettiin myös, samoin, kuin Masa Yards:n nykyistä telakka-alueetta, jos telakkatoiminta alueella jossain vaiheessa loppuu. Pienten trailerilla kuljetettavien veneiden kuljettamista kauemmaksi ei pidetty ongelmallisena, mutta suurempien veneiden talvisäilytyksen katsottiin yleisesti vaativan ranta-alueita talvisäilytystä varten, koska niiden siirtämiseen tarvitaan erikoiskalustoa, joka tekee siirroista hankalia ja kalliita. Mikäli kustannukset nousevat liian suuriksi, karsii noussut kustannustaso harrastajia ja joidenkin veneilijöiden veneilyharrastus loppuu kokonaan. Kaukana, esim. kaupungin rajojen ulkopuolella sijaitsevien talvisäilytysalueiden käytön pelättiin väijäämättä aiheuttavan henkilöautoliikenteen kasvua, kasvavia kustannuksia veneilijöille sekä vievän paljon enemmän aikaa, etenkin keväisin. Seurojen edustajat huomauttivat myös, että osa seuroista on hyvin paikallisia, esim. yhden kaupunginosan asukkaiden muodostamia ja tällaisille seuroille kaukana sijaitsevat talvisäilytysalueet saattavat merkitä seuran toiminnan edellytysten heikkenemistä, jopa loppumista.

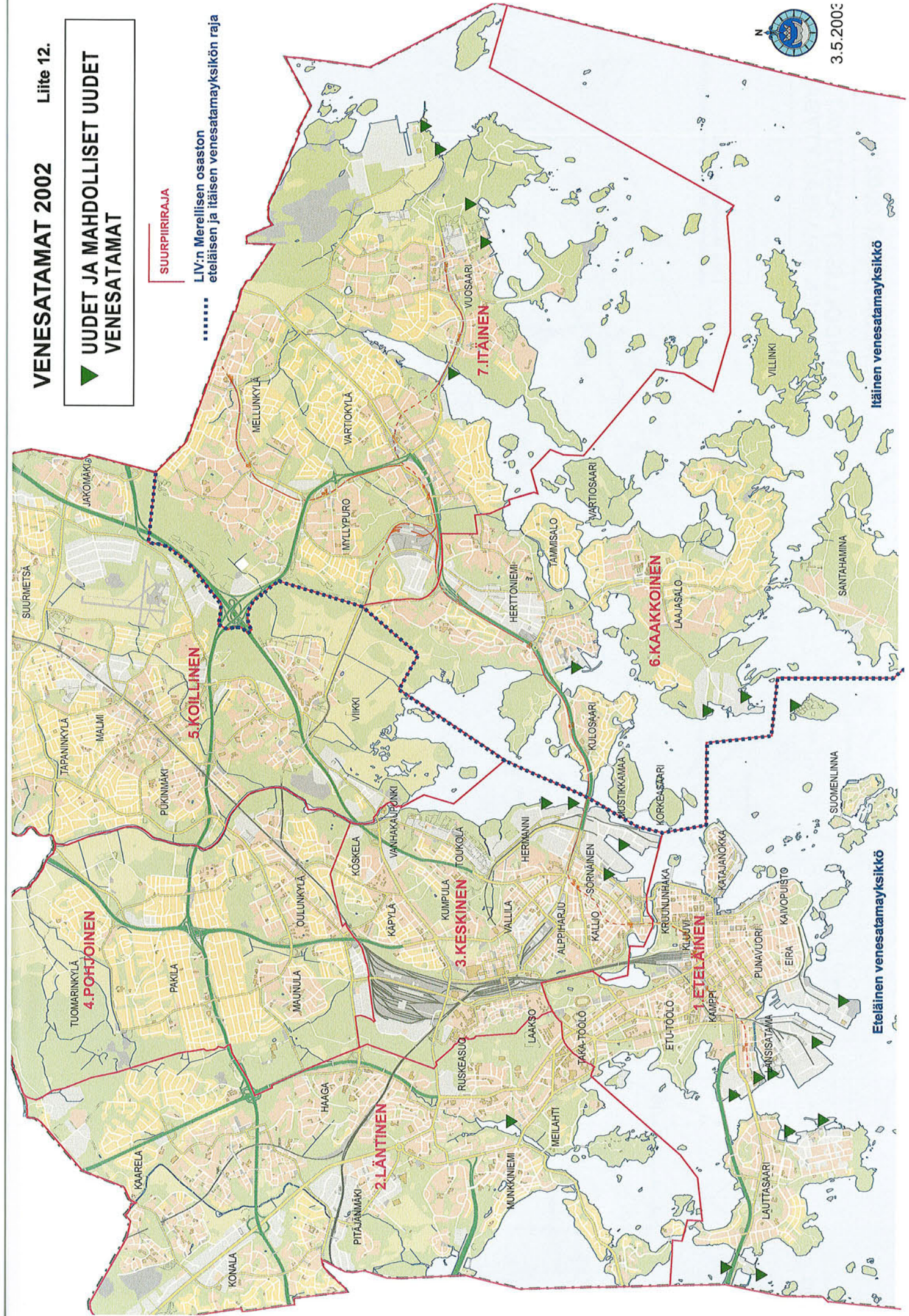
Tilaisuuden jälkeen saatiin kirjallinen palaute yhdeksältä seuralta. Palautteessa tilaisuutta pidettiin tarpeellisenä ja asiallisena, sekä järjestelyiltään ja sisällöltään pääasiallisesti hyvänä. Helsingin kaupungin toivottiin järjestävän jatkossakin vastaavan tyyppisiä keskustelutilaisuuksia seurojen edustajien ja virkamiesten välille erilaisista ajankohtaisista aiheista ja veneilyä koskevista tulevista suunnitelmista.

## VENESATAMAT 2002 Liite 12.

### UUDET JA MAHDOLLISET UUDET VENESATAMAT

SUURPIIRIRAJA

LIV:n Merellisen osaston eteläisen ja itäisen venesatamayksikön raja

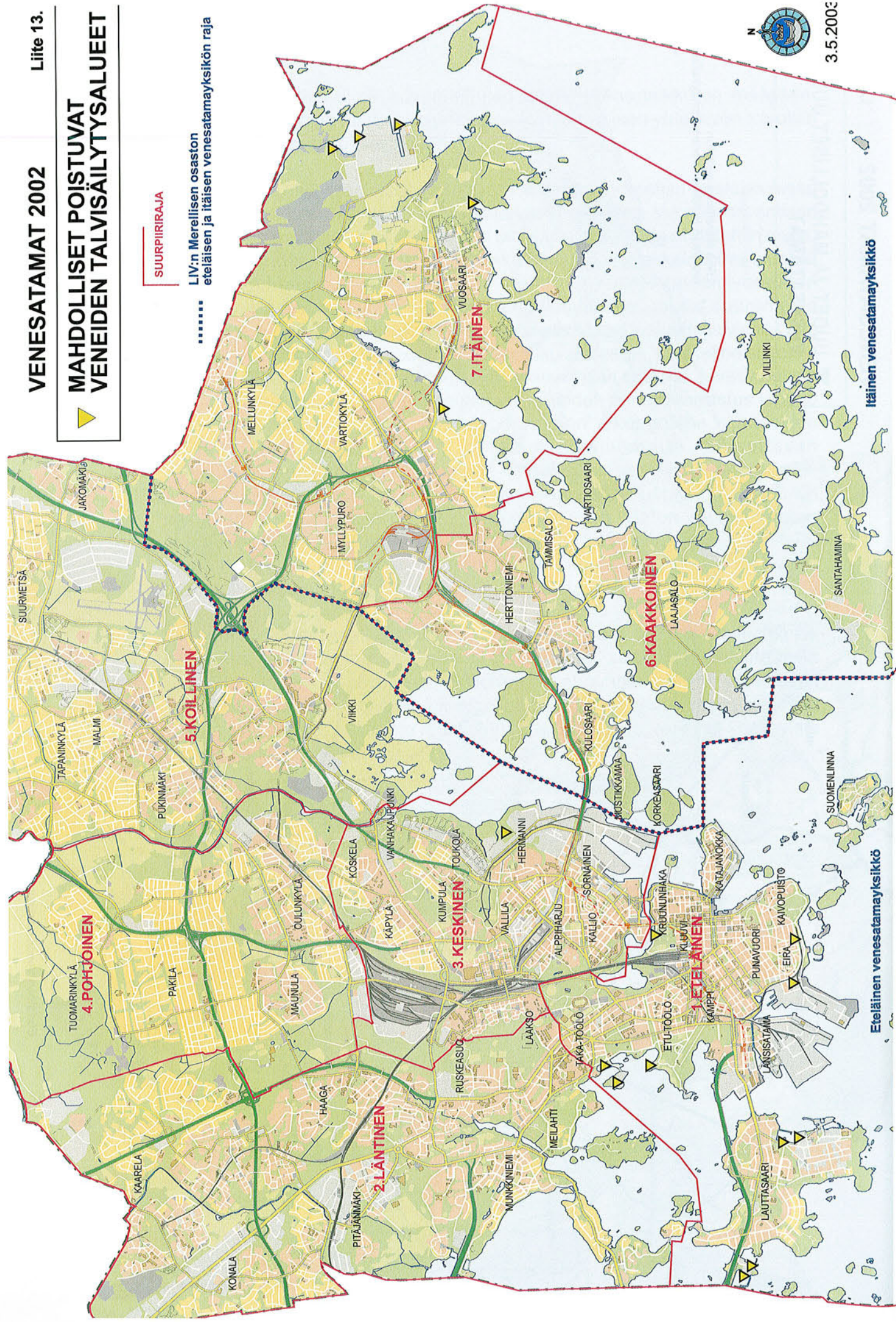


Eteläinen venesatamayksikkö

Itäinen venesatamayksikkö

3.5.2002

**MAHDOLLISET POISTUVAT VENEIDEN TALVISÄILYTYSALUEET**

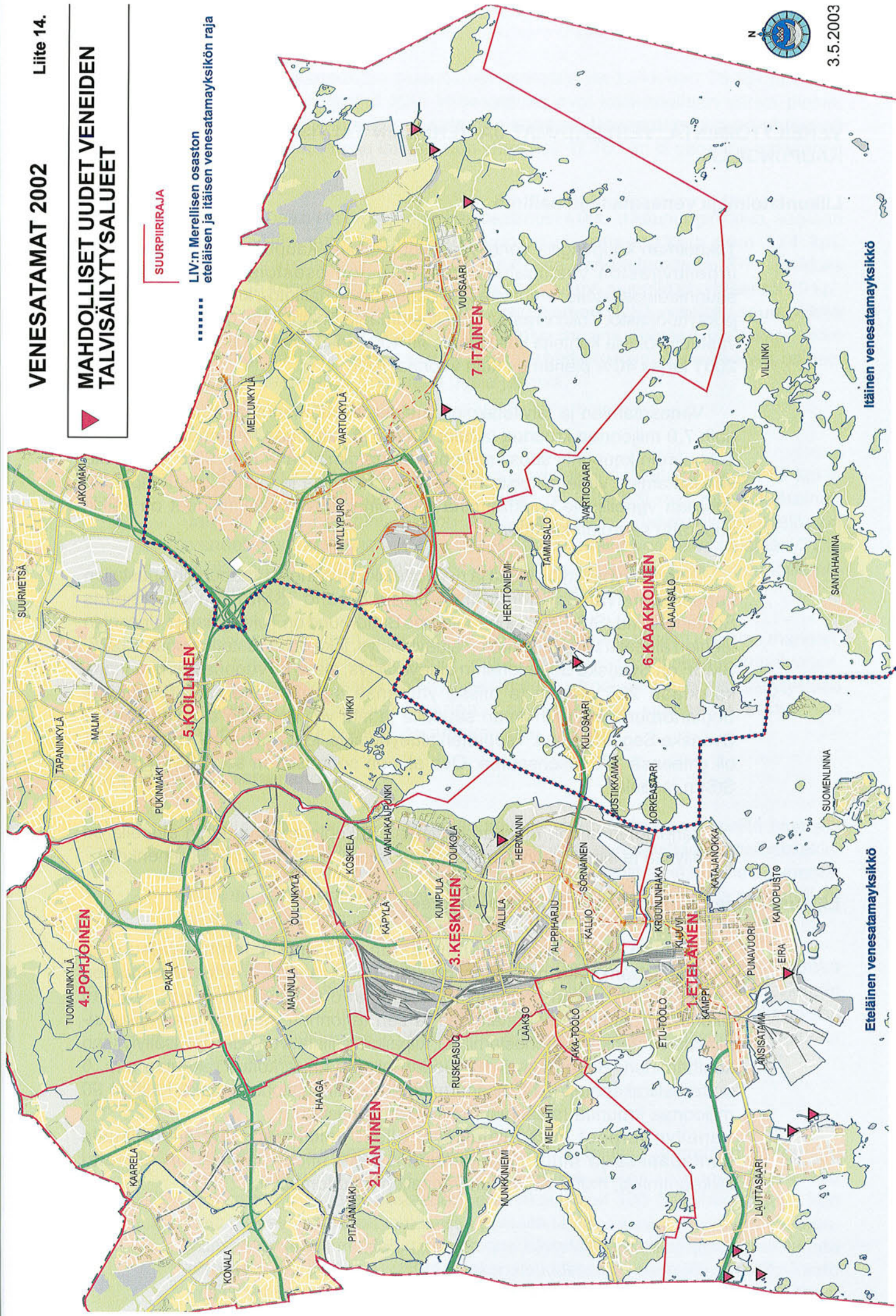


3.5.2003

Eteläinen venesatamayksikkö

Itäinen venesatamayksikkö

**MAHDOLLISET UUDET VENEIDEN TALVISÄILYTYSALUEET**



3.5.2003

Eteläinen venesatamayksikkö

Itäinen venesatamayksikkö

## **VENEILYTOIMINTA, VENESATAMAT JA VENEIDEN TALVISÄILYTYS TUKHOLMAN KAUPUNGILLA**

### **Liikuntatoimi ja venesatamien hallinto**

Tukholman kaupungilla veneilypalvelut kuuluvat kaupungin organisaatiossa urheiluviraston vastuualueeseen. Viraston osastoista veneily kuuluu suunnitteluosastolle. Muut viraston osastot ovat hallinto-, kiinteistö-, yhdistys- ja käyttöosasto. Koko viraston henkilöstömäärä on noin 450 henkeä ja viraston vastuulla olevia kohteita kaikkiaan noin 450. Koko viraston budjetti oli vuonna 2001 lähes 40% pienempi, kuin vuonna 1990.

Venesatamien ja talvitelakointialueiden käyttömenot vuonna 2001 olivat noin 7,9 miljoonaa kruunua ja tulot lähes 7,8 miljoonaa kruunua. Veneilyssä Tukholman kaupunki suosii selkeästi seuratoimintaa ja noin 95,8 % kaikista venesatamien venepaikoista on seurojen hallussa ja vain 4,2 % kaupungin suoraan veneilijöille vuokraamina paikkoina. Talvitelakointialueet on kaikki vuokrattu seurojen käyttöön.

Seurojen yhteistyöeliminä ja neuvottelukumppaneina kaupungin edustajien kanssa toimivat Saltsjön-Mälarens Båtförbund (SMBF) ja Stockholms Seglarförbund (StSf). Saltsjön-Mälarens Båtförbund on Tukholman ja Uppsalan läänien alueella toimiva seurojen alueyhdistys, joka on perustettu vuonna 1926. SMBF on Svenska Båtunionen:n alueyhdistys, jossa oli vuonna 2000 mukana kaikkiaan 263 seuraa ja niissä yhteensä 44 020 jäsentä. Stockholms Seglarförbund on Tukholman seudulla ja sitä ympäröivällä alueella toimiva Svenska Seglarförbund:n seurojen alueyhdistys, jonka jäsenenä vuonna 2001 oli yhteensä 136 jäsenseuraa. Osa alueen seuroista on sekä SMBF:n, että StSf:n jäseniä.

Järjestöjen arvion mukaan yksistään Tukholman kaupungin alueella on veneilyssä ja siihen liittyvässä toiminnassa mukana noin 350 000 henkeä.

### **Liikuntatoimen ajankohtaiset kehittämiskohteet**

Tukholman kaupungin urheiluviraston tärkeimpiä lähitulevaisuuden kehittämishankkeita hallipulan poistaminen, vanhojen laitosrakennusten ilmastointien parantaminen, palvelun laadun parantaminen, tyttöjen liikuntaharrastuksen kohottaminen ja sen tarjonnan parantaminen, liikunta-alueiden maankäytön tehostaminen, kilpailun hallinta, veneiden talvisäilytyksen kehittäminen. Seuraavan 5-10 vuoden aikana on tarkoitus rakentaa mm. 5 uutta hallirakennusta, 14 tekonurmikenttää, jalkapallohallia sekä käyttää 90 miljoonaa kruunua ratsastusurheilun kehittämiseen.

Veneilyn tarpeet ovat toistaiseksi olleet poliittisten päättäjien listalla häntäpäässä ja muut liikuntamuodot sekä niiden tarpeet on asetettu tärkeämmiksi, mutta tilanne on vähitellen muuttumassa.

## **Venesatamat ja venepaikat**

Tukholman kaupungin alueella venesatamia on kaikkiaan 75 kpl ja niissä venepaikkoja vajaan 4 200. Venesatamat ovat keskikooltaan varsin pieniä, vain noin 56 venepaikkaa satamaa kohden. Venesatamissa on yhteensä kaupungin omistamia laitureita on yhteensä 17 701 jm ja seurojen omistamia 7 913 jm.

Venepaikoista on seurojen käytössä noin 4 000 ja kaupungin omia, suoraan veneilijöille vuokrattuja, suoravuokraus venepaikkoja vain 174 kpl. Suoravuokrauspaikkoja on vain kuudessa venesatamassa, 7-71 paikkaa satamaa kohden. Seuroja Tukholman kaupungin alueella on yhteensä 70 kpl. Seurojen keskikoko on myös pieni, vain hieman yli 57 venettä / seura. Sekä venesatamien, että seurojen keskikoko on siis selvästi pienempi, kuin Helsingissä. Lähes kaikki seurat ovat tällä hetkellä täynnä, eivätkä voi, osittain tilanpuutteen takia, juuri ottaa uusia jäseniä.

### **Talvitelakointi**

Tukholman kaupungilla on veneiden talvitelakointialueita yhteensä 57 kpl ja niiden yhteinen kokonaishyötypinta-ala on 209 920 m<sup>2</sup>. Keskimääräinen talvisäilytysalueen pinta-ala on siis alle 3 700 m<sup>2</sup>. Talvitelakointialueille on veneet nostettava viimeistään 31.10. ja laskettava vesille viimeistään 31.5. Kaikki nämä talvitelakointialueet on vuokrattu seuroille, eikä kaupungilla ole alueita, joilla olisi veneilijöille suoraan vuokrattavia paikkoja.

Suur-Tukholman alueella on neljä yksityistä, kaupallisesti toimivaa marinaa, yksi suurempi ja kolme pientä, jotka myyvät myös talvitelakointipalveluja. Kaikilla näillä yrityksillä on käytössään sekä ulkoaluetta, että sisäsäilytystilaa veneiden talvitelakointia varten. Kaikki yritykset sijaitsevat Tukholman kaupungin ulkopuolella naapurikunnissa.

### **Sopimukset ja vastuujako**

Kaupungilla on kaikkien seurojen kanssa yhteneväiset ja samoilla hinnoilla tehdyt vuokrasopimukset, niin venesatamista, kuin talvitelakointialueistakin. Sopimuksissa on pyritty pitkiin sopimuskausiin, tavoitteena kaikille 25 vuoden sopimukset. Nykyisin lyhyimmät sopimuskaudet ovat 5 vuotta ja pisimmät 25 vuotta. Irtisanomisaika on yksi vuosi ja jatkosopimukset viisivuotisia.

Kaupunki toteuttaa alueiden maansiirto- ja maanrakennustyöt, sekä rantarakenteet. Kaupungin toimesta alueelle tuodaan myös vesijohto, viemäri ja sähkö, mutta muut rakentamistoimenpiteet jäävät alueen vuokralaisen vastuulle. Sopimuksissa on suositus, että venesatamia ja talvitelakointialueita ei saa aidata.

### **Vuokrat**

Tukholman kaupungin urheiluviraston hinnoittelussa lähdetään kaupungin liikuntapoliittisen ohjelma tavoitteista, jossa lasten ja nuorten kohdalla maksuissa pyritään nollassoon, eli maksut ovat 100 % subventoituja, kun taas kaikissa aikuisten maksuissa pyritään täyteen kustannusvastaavuuteen. Venesatamien hinnoittelun perusteena käytetään urheiluviraston maksamaa sisäistä vuokraa, joka peritään kokonaisuudessaan seuroilta. Urheiluvirasto ei siis subventoi seuroilta perittävää vuokrahintaa, vaan kaupungin sisäinen

vuokrahinta on kaupunginvaltuuston päätöksellä asetettu käypää, vapaiden markkinoiden vuokratasoa alemmalle tasolle. Niinpä käyttäjähallintokunnan, eli urheiluviraston ei tarvitse suorittaa vuokrasubventiota, vaan jo sisäisessä vuokrauksessa käytetään subventoitua vuokrahinnoittelua.

Venesatamien vuokrat vuodelle 2002 tulevat olemaan seuraavat:

- Kaupungin omistamat laiturit: 210.- Skr / laiturimetri.
- Seurojen omistamat laiturit kaupungilta vuokratuissa venesatamassa 21.- Skr / laiturimetri.
- Maa-alueet 18.- Skr / hyötyneliömetri.
- Veneen säilytys vedessä venesatamassa 500.- Skr / vene.
- Suoraan veneilijöille vuokrattavien suoravuokrausvenepaikan hinta on Kungsbrostrand:ssa 1 900.- Skr / kausi, muissa venesatamissa 1 400 Skr / kausi, lisäksi kaikilta peritään 200.- Skr avainpanttimaksu.

### Maankäytön suunnittelun ja muun rakentamisen vaikutukset

Tukholman alueen tämänhetkinen kehitys sekä maankäytön suunnittelun paineet ovat hyvin samankaltaiset, kuin Helsingissä. Tukholman seutu on Ruotsin suurin muuttovoittoalue ja sen asukasmäärä kasvaa kokoajan nopeasti. Niin toimitilojen, kuin etenkin asuntojen kysyntä suurta ja rakentaminen voimakasta. Tämän seurauksena tonttimaasta on kova pula ja tonttimaan hinta noussut korkeaksi. Kerrostalotontin neliöhinta Tukholmassa ylittää tänä päivänä 10 000 kruunua. Tonttipula on johtanut hyvin voimakkaaseen alueiden tiivistämiseen ja kaikki rakentamiskelpoinen maa pyritään kaavittamaan rakentamiseen. Vanhoja asunto- ja työpaikka-alueita on tiivistetty ja vanhoja teollisuusalueita on muutettu nopeutuvalla tahdilla asunto- ja toimitilarakentamiseen. Etenkin ranta-alueet ovat hyvin haluttuja uusien asuntoalueiden sijoittamiseen, muun muassa niistä saatavien korkeampien hintojen johdosta. Myös viher- ja virkistysalueita ja laajempien alueiden osia on enenemässä määrin pyritty ottamaan asuntorakentamiseen. Kaupungin hallintokuntien välisen kitkan vähentämiseksi ja tiivistysrakentamiseen sopivien tonttien löytämisen helpottamiseksi on Tukholmassa otettu käyttöön järjestelmä, jossa jostakin alueesta luopuva hallintokuntakin hyötty alueen luovuttamisesta. Jos liikuntatoimi luopuu jostakin hallinnassaan olevasta alueesta, jota se ei katso tarvitsevansa, ja joka voidaan muuttaa asunto- tai toimitilarakentamisen tonttimaaksi saa liikuntatoimi myyntihintaa vastaavan rahoituksen käytettäväksi omiin investointeihinsa.

Tämä maankäytön kehitys on kuitenkin ajanut venesatamat ja etenkin veneiden talvitelakoinnin entistäkin ahtaammalle. Venesatamien maa-alueet ovat käyneet hyvin pieniksi, eikä monilla keskustan lähellä olevilla satama-alueilla enää ole mahdollista osoittaa maa-alueita veneiden talvitelakointiin. Nyt samanlainen kehitys uhkaa myös asuntoalueilla sijaitsevia venesatamia ja pari pienempää venesatamaa on jouduttu siirtämään kokonaan pois asuntorakentamisen tieltä. Ranta-alueille sijoittuvilla asunnoilla on myös suuri kysyntä ja varma menekki, ihmisten halutessa asumaan veden äärelle. Tällaisten alueiden asuntojen markkinoinnissa käytetään myös runsaasti markkinointikeinona veneilymahdollisuuksia ja rantaan suunniteltuja venesatamia. Vaikka suunnittelijat mielellään suunnittelevat korkeatasoisesti rakennettuja bulevardimaisia ranta-alueita ja rantamuureihin venepaikkoja ei veneiden talvitelakointialueiden varaamiseen lähistölle ole minkäänlaista halua. Veneiden talvitelakointi voidaan sijoittaa jonnekin muualle, mieluiten kauas.

Kehitys onkin johtanut siihen, että talvitelakointialueet ovat siirtyneet aina vain kauemmaksi asuntoalueista kaupungin laitaosiin. Koska syrjäisemmillä ranta-alueilla, kauempana asuntoalueista sijaitseville talvitelakointialueille on heikot julkisen liikenteen kulkuyhteydet, tai niitä ei ole ollenkaan, on seurauksena ollut, että henkilöautoliikenteen määrä veneiden talvitelakointialueille on kasvanut huomattavasti.

### Veneilyn tilanne ja kehitysnäkymät Tukholmassa

Veneilyn harrastamisen mahdollisuudet Tukholman alueella ovat luonnonolosuhteiden puolesta hyvät. Kaupungista länteen on Mälaren vesistöalue ja kaupungin itäpuolella on laaja ja suojainen saaristo, jossa on hyviä palveluita veneilijöille sekä kohtuullinen matka avomerelle. Vaikka venesatamien ja venepaikkojen määrä on asukaslukuun suhteutettuna pieni, on se hiljalleen kasvamassa uusille ranta-alueille toteutettaville asuntoalueille suunniteltujen uusien satamien ja venepaikkojen myötä. Veneiden korjaus- ja telakointipalvelut sekä talvisäilytys ovat kuitenkin muodostumassa nopeasti ongelmallisiksi, koska niille ei ole kohta enää osoitettavissa niiden tarvitsemia maa-alueita kaupungin rajojen sisäpuolelta. Mikäli tilanteeseen ei tule pikaista muutosta nämä toiminnot tulevat lähitulevaisuudessa siirtymään lähes kokonaan naapurikuntien alueella, entistä kauemmaksi asuntoalueista.

### Talvitelakoinnin kehittäminen

Talvitelakoinnin kehittämiseen ja nykyisten ongelmien ratkaisuun ei ole olemassa vain yhtä ratkaisumallia. Hyvään lopputulokseen pääsemiseksi on kehitettävä useita eri vaihtoehtoja rinnakkain ja toisiaan täydentäen.

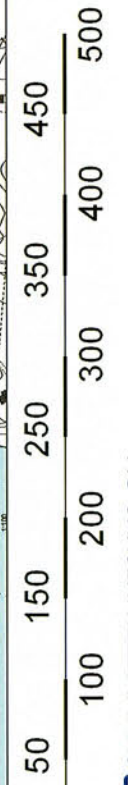
Olemassa olevien ja niiden kaltaisten uusien talvitelakointialueiden rakenteellista ja kaupunkikuvallista tasoa olisi parannettava, jotta alueita ei koettaisi kaupunkikuvan rumentajina. Alueet tulisi suunnitella ja toteuttaa nykyistä huolellisemmin ja viimeistellymin. Samalla pitäisi kehittää myös alueita paremmin toimiviksi. Toimintaan ja sen kehittämiseen tulisi myös kiinnittää enemmän huomiota, esimerkiksi veneiden suojapeitteitä yhtenäistämällä ja venepukkeja kehittämällä. Alueille tulisi saada myös muutakin toimintaa, mahdollisesti myös ei veneilyä harrastaville kaupunkilaisille. Entistä avoimemmat ja yhteisiksi vapaa-ajan alueiksi koetut alueet vähentävät veneilevien ja ei veneilevien kaupunkilaisten vastakkain asettelua sekä poistavat mielikuvaa veneilijöiden suljetuista yhteisöistä. Kuntien välisen yhteistoiminnalla nykyisten kaltaisia alueita voitaisiin kehittää yhteisinä veneilykeskuksina toimintoja keskittämällä ja ohjeita yhtenäistämällä. Alueen kuntien samanlaiset tai samansuuntaiset ohjeet ja käytännöt helpottaisivat, niin kuntien, kuin veneilijöidenkin toimintaa.

Seuratoimintaa pitää voida kehittää siten, että seurojen toiminnan edellytykset taataan ja niiden jäsenistölleen sekä myös ulkopuolisille, tarjoamien palveluiden kehittämiseksi luodaan puitteet. Kaupallisen veneiden talvitelakointitoiminnan toimintaedellytykset sekä alan kehittäminen pitää turvata. Maankäytön suunnittelussa tulee varata toimintaa varten riittävästi sopivia ranta-alueilla sijaitsevia tonttialueita. Menetelmiä ja vaihtoehtoja pitää voida kehittää, muun muassa korkeavarastoinnin käyttö pienempien veneiden talvitelakoinnissa on varteen otettava vaihtoehto. Sisäsäilytystä pitää kehittää ja esimerkiksi vanhojen sopivien varastorakennusten muuttamista tähän tarkoitukseen tutkia.

Liite 16. Kirkkonummen Strömsbyn alueesta laadittu ideasuunnitelma



- Merkintöiden selitys**
- Helsingin kaupungin maanomistus
  - Liikuntaviraston hallinnoimat alueet
  - Satamavaraus
  - Kallioinen lakialue
  - Altaus
  - Kevyen liikenteen reitti
  - Kävelyraitti / rakennettu rantalaituri
  - Olemassa oleva rakennus
  - Uudisrakennus
  - Porkkajan vuokrakauden historiallinen rakennus



Helsingin kaupunki Strömsbyn ranta-alueiden ideasuunnitelma	Piirinumero: S1616 AKK - 0100-C3007
Dat. Pihlaj: 14.4.2003 Piis. Suom. ASI, ANS, MV8	S1616 A M